

ヒアリング概要

第 45 回 (R2. 11. 27)

- 東日本・中日本・西日本高速道路(株)
- 首都高速道路(株)
- 東京商工会議所

第 46 回 (R2. 12. 17)

- 東京都
- 埼玉県
- 首都高速道路(株)

第 47 回 (R3. 1. 20)

- 全日本トラック協会
- 神奈川県
- 東日本・中日本・西日本高速道路(株)

第 48 回 (R3. 2. 5)

- 日本自動車工業会

※本概要は、ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理したものです。

(料金水準について)

- 料金見直しの効果もあり、圏央道に交通がシフトしている。一方、全体の交通容量も十分ではなく、渋滞が発生しているところもある。機動的な料金施策の実施に向け、料金水準の整理・統一の検討が必要。
- また、検討においては、対象路線を含む周辺ネットワークにおける交通動向や渋滞状況にも留意する必要がある。
- アクアラインでは、これまで渋滞対策として、ペースメーカーライトの導入やAI渋滞予測などの実施をしてきたが、さらなる対応として、今後、機動的な料金の検討を行っていく必要がある。

(料金割引について)

- 深夜割引適用を目的とした本線料金所やSA/PAでの滞留が見られる。中型車以上においては、6割は深夜時間帯以外の走行分への適用となっており、深夜時間帯の走行分にものみ割引が適用されるよう、適用条件の見直しに向けた検討が必要。
- 主に中京圏において、平日朝夕割引の時間帯に渋滞が発生。中京圏の新たな高速道路料金の導入等を踏まえた交通動向に注視が必要。
- 休日割引を導入しているが、都市部を中心に下り線は主に午前、上り線は主に午後に渋滞が発生。また、観光関連トリップは5割程度にとどまる。
- 大口・多頻度割引は、一定額以上の利用総額に対して適用される割引であり、今般のコロナ影響により、利用総額が減少するにも関わらず支払額が増加するケースが発生。

(その他)

- 関門トンネルについてはR7.9までが料金徴収期間となっており、それ以降の取り扱いについて、検討が必要。
- 原発事故の警戒区域等に居住されていた方等を対象とした無料措置については、年間101回以上利用する者が存在。(こうした利用者による利用が、利用回数ベースで約7割を占める)

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

首都高速道路(株)の主な意見

第 45 回部会 (R2. 11. 27)

(首都圏料金による効果)

- H28. 4 の料金見直し以降、都心の通過交通の減少に対して、一定の効果が発現されたと考えられる。
- 近距離利用者については増加がみられることから、高速道路への吸い上げにより一般道の混雑等の交通課題の改善に一定程度寄与できたと考えられる。

(首都圏料金に対する課題)

- 首都高を端から端まで走行すると約 3000 円かかるが、激変緩和として 1300 円（普通車：2016 年当時）を上限としている。上限料金があることによって、長トリップになるほど距離当たり単価が低くなっており、不公平感が存在。また、上限距離を超えた部分は無料で走行することができるため、損傷者負担の原則に合致しない。
- その結果、首都圏高速道路において同程度の利用距離であっても経路によって利用料金に大きな差が生まれ、首都高の特定経路へ交通を集中させている可能性がある。
- 他方、時間帯による交通量や渋滞量には大きな偏りがある。夜間等には交通量には十分な余裕があり、改善の余地は大きい。
- オリパラのロードプライシングは機動的料金のきっかけになるのではないか。
- 料金施策等による交通需要マネジメントに加え、構造改良等を含めた対応が必要。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

東京商工会議所の主な意見

第 45 回部会 (R2. 11. 27)

(コロナ禍における事業者の状況)

- 旅客事業者（バス・タクシー等）はコロナの影響で利用が大幅に減少。コロナ以前の水準までの回復は当面期待できないとの声がある。
- 物流事業は、エッセンシャル事業として国民生活と産業活動を支えており、働き方改革や生産性向上に向けた環境整備が不可欠。

(これまでの新たな料金体系の導入に対する評価)

- 高速道路と一般道路の混雑バランスに配慮した、適正な価格設定が必要。
- 起終点同一料金により、都心部においては混雑緩和メリット、広域的な移動においては混雑緩和に加えコストメリットもある。
- 労働基準法上の深夜時間帯に合わせ、深夜割引適用時間帯の拡充の検討が必要。

(機動的な料金、利用者重視の料金の推進)

- 混雑の緩和等を図るため、機動的な料金変更を可能とする仕組みの構築に当たっては、恒常的な負担を強いられる都心部の事業者への配慮が必要。また、当初見積額を超えた増額分を回収できるか不安との声もあり、業務車両は除外する等の柔軟な方法の検討が必要。
- 時期の繁閑に応じて変動する価格設定の導入も一案
- 高速道路会社間をまたいで利用する際、本線料金所が存在。シームレスで利用しやすい料金体系の実現が必要。
- 荷主と物流事業者は相対で料金設定しており、高速料金が値上げとなった場合に物流事業者が価格転嫁を可能とするためには、国としても高速料金値上げの効果を示し、荷主側の理解を得ながら進めることが重要。

(高速道路の高いサービス水準を維持するために必要なシステムのあり方)

- 行政に強化・拡充を望む防災対策として、インフラの維持・強化を望む回答が最多。
- アフターコロナの東京の国際競争力強化や地方創生等の観点から、交通・物流ネットワークの強化が必要。
- 高速道路の老朽化対策・機能強化には一定の予算が必要であり、コスト縮減を図ったうえで、償還満了後も料金を徴収することはやむを得ない。
- 非接触の料金決済方式への移行は、感染症対策の観点からも積極的に行うべき。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(首都圏高速道路網の整備推進)

- 首都圏三環状道路は、東京が目指す広域的な都市構造の骨格であり、そのインフラ整備の効果を生かし切るためには、外環などのミッシングリンクの解消とともに、一体的で利用しやすい料金体系の確立が不可欠。
- 首都高都心環状線の大規模更新の機会を捉えた新たな都心環状ルートの形成や急カーブの解消などの取組と連携して、首都高晴海線を延伸することにより、更なる交通分散が期待される。
- 高速道路網の充実・機能強化を図るためには、地方公共団体の負担が過大とならないよう、有料道路事業の財源確保が不可欠であり、料金徴収期間の延長を含めて幅広い検討が必要。将来的に首都高が無料開放されると、更新・機能強化のみならず維持管理の財源確保も大きな課題。

(より一体的で利用しやすい料金体系の実現)

- 起終点を基本とした対距離料金の導入等により、都心の交通環境の改善が進んだが、首都高と NEXCO のターミナルチャージの重複徴収や割引制度の相違とともに、都心経由より外環経由の方が割高なケースも存在。
- 「首都圏料金の賢い3原則」に基づき、異なる料金体系のシームレス化や外側の環状道路への誘導促進に向けて、ETC 利用率 100%の実現とともに、都心の混雑を避ける経路選択を促進するため、まずは最短距離を基本とした同一発着同一料金の確立が必要。
- ETC 専用化と併せて、圏央道内側の本線料金所撤廃に向けた取組を進めるべき。また、異なる料金体系の乗り継ぎ時の割高感を解消するなど、料金收受コストの削減分を利用者に適切に還元すべき。
- 圏央道の迂回利用を促進する料金差の設定や、首都高の工事等のメンテナンスに支障がない範囲で夜間利用を促進する割引など、混雑状況に応じた料金施策を導入すべき。さらに、交通流動の最適化に向けて、機動的な料金の導入について、一般道への影響等に配慮して検討を進めるべき。
- より一体的で利用しやすい料金体系の実現に向けて、三環状道路等のネットワークの整備状況に応じて、都心経由が割安な一因となっている首都高料金を含め、社会的な受容性に配慮しながら継続的に検討すべき。
- 効率的な利用を促す ICT の導入を進めるべき。
- 安定的な物流を確保するため、高速道路会社間での大口・多頻度割引の適用基準の統一・制度拡充など、物流事業者等が活動しやすい環境整備が必要。料金割引などで支援すべきであり、そのための財源確保も必要。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

埼玉県の主な意見

第46回部会（R2.12.17）

（ミッシングリンクの解消）

- 大規模災害への備えや渋滞対策として、高速道路のミッシングリンクを解消すべき。
例：新大宮上尾道路、東埼玉道路、核都市広域幹線道路

（より一体的で利用しやすい料金体系の実現）

- 公平な料金体系を前提として、柔軟で機動的な料金施策の導入を検討していく必要。
- 首都高における昼間の慢性的な渋滞解消のため、交通量の少ない夜間利用を促進すべき。
- 県民生活・経済活動を支える物流への支援として、首都高の大口・多頻度割引を拡充すべき。なお、中小事業者への配慮として、大型車の料金自体（車種間比率）を下げる方が有効との指摘もあるが、料金引下げが可能であれば効果的であると考える。
- ポストコロナ時代を見据えた高速道路のキャッシュレス・タッチレス化が必要であり、ETC専用化を推進すべき。
- ETC2.0は渋滞回避、安全運転支援につながるサービスであり、普及促進を進めている。通常ETCからETC2.0への乗換えについても新たな助成制度が必要ではないか。
- 持続可能な高速道路システムの構築が必要であり、安定的な財源確保のため「償還期間の延伸」や「有料道路事業の対象拡大」を検討すべき。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

首都高速道路(株)の主な意見

第 46 回部会 (R2. 12. 17)

(首都高の構造物を取り巻く環境)

- 首都高の中で、経過年数 40 年以上の路線は約 4 割。10 年後には約 6 割、20 年後には約 8 割を占める。(令和 2 年 4 月時点)
- この 10 年間で、損傷発見件数は 1.3 倍、補修件数は 2.1 倍に増加し、構造物の劣化損傷がより進行。
- 事業費や補修等体制整備に努めた結果、累積未補修損数はピークに対して約 5 割減少。
- 古い基準は知見が不足しておりレベルが高くないこと、また補強材等のディテールについても経験と実績がなかった。こう言ったものが積み残されており、それが今出てきている。基準やディテールの深化により、以前よりも耐用年数が延びていく。

(首都高の構造物を長期に亘って健全に保つための課題)

- 約 100 万台/日の交通量を受け持ちながら、安全で快適な高いサービスレベルを確保することを両立しつづけることが必要。
- 経過年数が高い構造物が更に増加することにより、床版、鋼構造物、トンネル等において、繰り返し補修が増加する見込み。
- 近い将来、長期間の全面通行止めを伴う大規模更新・修繕等の工事の実施が避けられない。この場合、交通影響を軽減するためにエリア・曜日・時間を限定して実施する必要があり、工事制約が大きい。
- これらの課題解決には、必要な維持管理・更新等を適切に行うための財源等の枠組みの構築が必要。また、迂回を促進するために、迂回路の料金を引き下げる施策も考えられる。
- さらに、工事実施時に迂回路として機能する高速道路ネットワークの整備・既存ネットワークの機能強化等も必要。現行制度上、2050 年までの料金収入については新設・改築のみ、2050 年から 2065 年までの収入については大規模更新・修繕のみにしか使えない。償還期間の延長に際しては、こうした点も含めて議論が必要。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(トラック輸送と高速道路)

- 様々な品物を必要とする場所へ適時に輸送するトラック運送は、経済や暮らしを支えるために無くてはならない機能であるが、高速道路の活用なしでは成立しない。
- トラック輸送の高速道路活用は「SDGs 達成」や「グリーン社会の実現」に繋がる。

(高速道路料金の引き下げ)

- コロナ禍における支援策として国費を投入し、大口・多頻度割引の実質 50%以上の割引の適用、首都高速・阪神高速における「車種間比率の激変緩和措置」の延長を実現されたい。
- 荷主注文で成り立ち下請構造もあるトラック運送業界では、高速道路料金を満額受け取るケースは少なく、困難な実態がある。そのため高速道路の料金割引の形態が、トラック運送業界の労働環境に与える影響は大きいいため、労働環境を歪めることのないよう、緑ナンバーのトラック運送形態に配慮した料金割引制度が必要。
- 交通流動の最適化および労働環境改善を図る料金制度として、深夜割引の拡充、長距離逓減制及び割引の拡充、交通量の少ない高速道路の料金を割引くなどの渋滞対策等に資する料金・割引制度を設定されたい。
- 全国ネットワークを形成する本四高速道路において、NEXCO 3 社と同一の割引制度を実現されたい。

(物流の基盤整備)

- 物流を支え、災害からの速やかな復旧・復興を可能とする高速道路ネットワーク整備・充実させるため、未供用道路等の「重要物流道路」への追加指定、高速道路の暫定 2 車線区間の 4 車線化の推進、ミッシングリンクの解消が必要。
- 高速道路 SA・PA および道の駅における大型車・特大車用駐車スペースの整備・拡充（高層化）、シャワー施設等、休憩・休息施設の充実、中継物流拠点（コネクトエリア）の設置個所拡大が必要。
- 荷主から課金分の料金を徴収できないため、SA・PA の課金は避けて欲しい。また、予約を取れない者が発生する駐車マスの予約制度もやめ、オーバーフローしている SA・PA の容量拡大をお願いする。
- 過積載や雪害への対応について、協会の力の及ぶ緑ナンバーについては徹底して指導して参りたい。

神奈川県的主要意見

第47回部会（R3.1.20）

（より一層の高速道路料金の工夫）

- 首都高の慢性的な渋滞の緩和に向け、閑散時間帯の活用など、既存ストックを賢く使う方法の検討が必要。
- 渋滞を助長させる料金差異の解消の検討が必要。また、混雑状況に応じた機動的な料金体系を導入するなど、高速道路網の更なる有効活用に向けた検討も重要。
- 渋滞緩和を図るため、相乗りを促し、多人数乗車の車両は割引するなどの検討も必要。
- 物流事業者は、エッセンシャルワーカーとして生活や経済活動を支えている。大口・多頻度割引について、NEXCO路線では令和2年度末で時限を迎える拡充措置の継続が、割引率の低い首都高路線では割引率の拡充が必要。

（道路ネットワークの充実）

- 早期に道路ネットワークの充実を図っていくべき。
- 車線数が少ない地域があるため、新東名（海老名以東の延伸）などの道路が必要。
- 財源確保について、有料道路事業の償還期間の延長等の検討が必要。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(高速道路の維持管理の状況)

- 民営化以降、社会的な要求水準の高まりや老朽化の進展等に対応しながら、維持管理を実施。
- 早期に補修が必要な箇所への対応は着実に進めているが、要補修箇所数は増加傾向にあり、早期に補修するためには、これまで以上の費用が必要。
- 高速道路ネットワークの機能を長期にわたって健全に保つために、様々な創意工夫を凝らしながら更新等の事業を進めているところ。

(長期保全に向けた今後の検討課題)

- 詳細調査の結果、新たに劣化の要因が明らかになったものは更新事業への追加が必要。
- 省令点検 2 巡目に入り、1 巡目以上に構造物（橋梁）の経年劣化が進行していることが新たに判明。劣化要因があるものは、対症療法的な補修ではなく、更新事業への切り替えが必要。
- 更新事業等の実施後も構造物を継続的に良好な状態に保つためには、適切な予防保全の継続が必要。
- 知見等の蓄積により過去の基準の技術的課題が明らかになってきたものや、これまで十分に把握できていなかった損傷・劣化メカニズムが明らかになってきたものがあり、長寿命化への取組みを継続的に進めていくことも必要。
- 激甚化する自然災害への対応や、将来の高速道路のあるべき姿を目指した道路管理の高度化に向けた新たな設備投資なども必要。
- また、地域社会の発展のみならず維持管理の観点からも、4 車線化や高速道路ネットワーク網の強化といった事業が必要。
- 絶えず新しい知見による対策を実施し、将来にわたり、安全安心な高速道路として十分に機能を発揮させるためには、必要な財源を安定的に確保し続ける枠組みが不可欠。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

（自動運転について）

- 高速道路・自動車専用道路で自動運転の実用化・高度化を図るという観点で、通信インフラとの連携というものが重要で、道路インフラの先読み情報を取得することで、円滑な自動走行を実現していきたい。
- トラックの自動運転に関しては、高速道路本線上に自動運転車が待機可能な退避エリアの設置、専用レーンや優先レーン等の検討、高速道路近傍における有人・無人対応の専用エリアの確保、また、隊列形成の専用エリアから本線合流・離脱のための専用の引込みレーンの設置等が必要。また、自動運転用の高精度地図の作成支援や、場所によって自動走行が難しいという領域においては、磁気ネールや補助標識等の支援機器の設置も必要。
- 人の認識性とセンサーの検出性を両立するような、白線等の標準化やメンテナンスのガイドライン化が望ましい。同様に、オプティカルドット、3重線、走行レーン内の減速マーク、カラー舗装等についても、自動運転における白線の認識を誤る原因となり得るため、これらのペインティングについても、新たな規格や標準化が必要ではないか。
- 個人所有の車に関しては、なるべくインフラに依存しないような自動走行のアプローチを取っているが、一方で、ラストマイル系の自動運転等については、最初からレベル4の自動運転で対応していく必要があると考えており、そのためには車載だけではまだまだ技術的に対応が難しい領域もあるため、インフラと連携しながら対応していきたい。
- 白線の認識が困難になった場合などテイクオーバーイクエストが出たタイミングを記録しており、どのエリアで何が原因でテイクオーバーイクエストが出たのかという情報を記録しているため、そういった情報を道路インフラのメンテナンスに今後活かしていくことについて検討可能。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理