

社会資本整備審議会 道路分科会 第14回国土幹線道路部会

平成26年10月9日

【総務課長】 本日は、お忙しい中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会第14回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

進行を務めさせていただきます、国土交通省道路局総務課長の石塚でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の深澤よりご挨拶を申し上げます。

【道路局長】 委員の皆様方、改めまして、本日はお忙しい中、お集まりいただき、ありがとうございます。

今日は前回に引き続きまして道路を賢く使う方策、その中でも特に首都圏の料金のあり方についてご議論いただくということで、今回は現状の課題あるいは今後の方針につきましてご議論いただきまして、経団連からのヒアリングをさせていただきました。今回は日本商工会議所、それから東京商工会議所、それから日本自動車連盟、3つの機関よりヒアリングを行うということでお集まりいただきました。皆様方、お忙しい中、ご出席ありがとうございます。

これからご議論をいただきますけれども、前回も申し上げましたように、できれば年末くらいに基本的な方針を出していただき、来年には最終的な答申の取りまとめをお願いするというので、結構タイトなスケジュールでございますけれども、先生方のご議論をぜひよろしくお願いいたします。

また本日も忌憚のないご意見をいただきまして、議論が1歩でも前に進むようによろしくお願いいたします。

それでは、以上をもって私の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございました。

それでは、まず最初に、お手元の資料を確認させていただきたいと存じます。上から順に配席図、議事次第、委員名簿のほかに、資料1といたしまして、日本商工会議所ご提出資料、資料2といたしまして、東京商工会議所ご提出資料、資料3といたしまして、一般

社団法人日本自動車連盟ご提出資料、そして資料4として「首都圏ネットワーク整備の経緯」がございます。漏れている資料がございましたら、お知らせを賜りますようお願い申し上げます。よろしいでしょうか。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開といたしております。

本日は、石田東生委員、太田和博委員、山下淳委員におかれましては、所用によりご欠席との連絡を頂戴しております。

本日ご出席いただきます委員の方は、委員総数13名のうち10名でございます。社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

また、本日は、先ほど局長からの挨拶にもございましたが、前回に引き続きまして関係団体の方々にご出席をお願いしております。日本商工会議所流通・地域振興部長 栗原様、東京商工会議所地域振興部長 朝香様、一般社団法人日本自動車連盟専務理事 久米様から後ほどお話をいただくこととしております。ご多忙の中、まことにありがとうございます。どうぞよろしく願い申し上げます。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

なお、道路局長の深澤は、所用により審議の途中で一旦中座させていただきます。あらかじめご理解を賜りますようお願い申し上げます。

それでは、以後の議事の進行を寺島部会長にお願い申し上げます。

【寺島部会長】 それでは、議事を進めさせていただきたいと思っております。

まず、1つ目の議題の「ヒアリング」について。我々は粘り強く現場のヒアリングを積み上げていきたいという考え方で進めております。今日は日本商工会議所流通・地域振興部長 栗原様、東京商工会議所地域振興部長 朝香様、一般社団法人日本自動車連盟専務理事 久米様と、それぞれよりお話をいただき、都度、委員の皆様の意見をいただく形に進めたいと思っております。

それでは、日本商工会議所流通・地域振興部長 栗原様、よろしくお願いいたします。

【日本商工会議所(栗原)】 日本商工会議所の栗原と申します。本日はこのような場にお招きいただきまして、ありがとうございます。

お手元に、右上に四角で囲んで資料1と書いてある資料が配られていると思いますが、

こちらをごらんいただきたいと思います。

1 ページ目でございますが、高速道路に関する商工会議所の基本的な考え方を最初に書かせていただきました。1 ページ目の最初の丸、それから2 番目の丸、この2 つの丸は高速道路の必要性について書いたものでございます。表を挟んで下の3 番目の丸と4 番目の丸は料金制度に対する基本的な考え方ということでございます。

まず高速道路の必要性であります。我々は高速道路については物の流れ、それから人の流れ、この両方の流れの迅速化あるいは活発化を促すことから国土全体のネットワーク化を図ることによって地域経済の活性化、あるいは防災、医療といった地域の生活の安全・安心の実現に寄与するものだと考えてございます。特に地域経済の活性化という観点では、産業の国際競争力の維持、向上に大きな効果をもたらすと考えてございます。

それから2 番目ですけれども、高速道路がその機能を発揮するためにはまずはミッシングリンクの解消が不可欠です。つまり、その下に書いてございますけれども、確かに高規格幹線道路については既に75%は通じているとか、あるいは地域高規格道路も33%通じているという数字がありますが、途中まで道がつながっていても最後の部分がつながっていないがために物の流れが早くならないというようなことがございます。せっかく途中までできている道路があるのであれば、そこの最後の一部をつなげてリンクとして完成させる、それによってネットワークの力を発揮させるといったことが大事であろうと思えますし、これこそが今日のテーマになっております賢い道路の使い方の根本ではないかと思っております。

それから、その次の料金制度に対する考え方でもありますけれども、これにつきましては一定の受益負担の関係に基づいたものであるべき、つまり高速道路の料金というのは、一般国道とは違い高速で移動するといった便益があるわけで、高速移動の便益に対する対価を払うということが基本的な考えとしてであろうかと思えます。したがって、税金で全部それを賄うとすれば利用しない人からも料金を取ることになりますので、基本的には受益者負担という考え方が必要だろうと思っております。

その前提で低価格、これは例えばこの後の日本自動車連盟さんの資料にも入っておりますけれども、韓国が1キロ当たり3円、あるいはイタリアが7円といったものと比べても24.6円というのは高いのではないかという海外との比較、国際競争力の問題があります。それからシンプル。これについては、今さまざまな割引、時間帯割引とか曜日の割引とかマイレージ、大口・多頻度割引とかいろいろありますけれども、あまり複雑にし過ぎ

るのはどうかという問題があります。それから3番目の安定的。これはしょっちゅう料金が変わるような仕組みというのはいかがでしょうか。一旦決めたら、ある程度一定の期間は維持していく必要があるのではないかと、わかりにくい制度にしてはいけないのではないかとということでございます。さらにそれにプラスして、人と物の流れを最適化する料金制度が望ましいということでもあります。

その次の2ページ目であります。この2ページから3ページ目の途中までが道路を賢く使う取組みのあり方であります。最初に、基本的な考え方です。1ページとダブる部分がございますけれども、高速道路の整備については国全体の産業のあり方、あるいはほかのインフラのあり方、あるいは地域のあり方、あるいは他の交通手段を含めたトータルの流通・物流のあり方、さらにそれに加えて財政に対する考え方といったものが絡んでくるわけですが、こういったものについてある程度明確にしつつ、国際競争力に寄与する路線、あるいは防災・医療の観点から必要な路線、こういった喫緊の課題を持つ路線から順次整備を行っていくべきという考え方があります。

ただ、実際の整備に当たっては、この2番目の丸に書いてありますけれども規格の柔軟化。これは例えば路肩の有効活用であったり、例えば東名阪あるいは東名に見られるような暫定3車線というような、これはかなり効果が出ていると伺っておりますけれども、こういった車線数の工夫。あるいはスマートICによる出口の増設といったことを進めることによって、早期かつ経済的な整備が進められるのではないかと、さらに高速道路以外の高規格道路の活用等もここに含まれております。

それから、整備と同時に補修、修繕の問題があるわけですが、これについては緊急性の高いところから優先順位をつけて計画的に行うことが必要であるということをおっしゃっております。

最後の4番目の丸ですが、これはコンセッション方式についてであります。これについてはメリットもありますし、これを否定するものではありませんけれども、ただ、コンセッション方式にしたときに、交通量の多いところについてはこういうものが導入されると思いますけれども、地方までこういうコンセッションが果たして導入されるのかどうか、そのときに地方が置き去りにされるようなことがないように配慮をいただきたいということでもあります。

それから、その次の(2)以降が各論でございます。(2)は産業活動の活発化の観点からです。1番目は産業競争力の強化に資する路線の早期結節、ネットワークが必要である

ということ。2番目はインターチェンジの設置についてであります。今のインターチェンジは、ちょっと複雑といいますか高度過ぎるのではないか、もう少しシンプルな構造でもいいのではないか、もう少し単純化したものを、設置の間隔をもう少し短くして出口・入口を設けてはどうかということでございます。

それから3番目でございますけれども、貨物車両等の車種等によって走行レーンを限定したものを設定するというような工夫も考えられるのではないかとということであります。これはアメリカのニューヨークあたりでもこういった専用レーンを設けているということも伺っておりますので、こういうことも考えてはどうかと。これは1つの考えとしては物の流れ・物流と、それから人の流れ・人流、これをもしかすると分けて道路設計ということを考えるということも1つのヒントになるのかもしれないと思っております。

それから、その次はE T Cについてであります。E T Cを義務化することについては、地域経済では中小企業への影響を考えたときには、やはり慎重に検討すべきなのではないかと。ただ、普及を図ることは必要だと思っております、むしろ義務化というよりも、例えば駐車場あるいはほかの施設にE T Cが決済機能として活用できるといった利便性の向上を図れば、当然E T Cを搭載してみようという人は増えてくるかもしれませんので、そういう普及率を高めていく方策を考えていくほうがよいのではないかとこととであります。ただし、一方で車社会をこれからどう考えるのかという問題もありますので、これはまちづくりとかD I Dの拡大、拡散といった問題もあるので、この辺は別の問題も念頭に置いて考える必要があるかと思えます。

それから3ページですけれども、地域活性化の観点からです。これについては、高速道路沿道の施設との連携をもっと積極的に推進していくべきではないか。例えば道の駅とか、民間によるサービスエリア・パーキングエリアの運営などです。ただ、これにつきましても、一部のサービスエリア、例えば東名の海老名サービスエリアは、観光スポット化し過ぎると渋滞の原因になるというようなことも実際に起きているようですので、そういったことも一方で考えつつということとあります。

それから、その次の地方圏においてはということとありますけれども、E T C等の活用によって一定時間内・特定車種に対しては、これは地方での話ではありますが、途中の乗降といったものを認めて料金を徴収するといったことも考えられるのではないかとこととあります。

それから4番目、渋滞・混雑緩和の観点からということとありますけれども、先ほど高

速道路の路側帯を活用した暫定3車線の話をしました。こういった拡幅はそれなりの効果が確認されているので有効だと思われましても、その合流と分離の箇所については若干事故が増えている、あるいは渋滞が起きているという話もございます。この辺についての配慮が必要ではないかということでもあります。

それから、誘導の表示あるいは看板等の問題であります。特に大都市圏ではいろいろな高速道路網が建設されつつありますけれども、それによって、どちらに行ったらいいのかというのは、初めて通るような方々がわかりにくい部分も多々ありますので、こういった表示等の問題については十分配慮が必要ではないかということでもあります。特にドライバーにとって、ICT等を活用したわかりやすい情報提供・表示を進めていただきたいということでもあります。

それから、次に大きなテーマとして大都市圏における料金体系・制度のあり方です。これにつきましては、より具体的な話はその後、東京商工会議所の朝香部長からお話があるかと思しますので、基本的な考え方について書かせていただきました。

まず最初、料金体系についての基本的な考え方です。料金につきましては、先ほども申しあげましたけれども、受益者負担を原則としつつ、恒久的に有料とすべきであるということでもあります。

それから水準自体、全体的な水準の引き下げを行うべきであろう。そのために償還主義を廃止して、料金収入によって支払うべき償還金の見直しも必要ではないかということでもあります。

それから、最後の4ページでありますけれども、料金引き下げのもう一つの努力としては、高速道路会社のコスト削減を含む一層の経営努力といったものも求められると思います。

それから、対距離制についてですが、これは維持すべきと考えております。ただし、一定距離単位での同一料金適用、これは特に地方でのことを想定しておりますけれども、こういった制度も考え得るのではないかと。これはかつての首都高速の一括料金のことを言っているわけではございません。それから、NEXC Oと地域有料道路会社との料金の一体化、あるいは料金制度の簡素化といったこともここに書いてございます。

それから最後の丸は、大都市圏の環状線内については全国ネットワークに組み込んで、発地と着地が同一ならば、環状線内のどういうコースを通ったとしても料金を同じにするといったことも考えられるのではないかということでもあります。

それから、最後の（２）でありますけれども、こういった料金制度に関しては、前日もビッグデータの話が出ていたと思いますけれど、ビッグデータ等の活用による定量的な分析・検証、それから利用者の視点に基づいた見直し、シンプルかつ合理的な制度設計といったものが求められると存じます。

以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

ただいまの説明、ご意見に関して、委員の方々の質問ないし意見がございましたらご発言ください。

根本さん、どうぞ。

【根本委員】 ２ページの下の方に、貨物車両に限定した走行レーンの設定というお話がありましたが、これは私、大賛成でありまして、そうすることによってその部分だけちょっと強度を増すとか、あるいは大型車が走らないような道路は逆に構造をもっと簡単にすとか、そういうようなことで全体の維持管理、更新費用が安くなるということもあると思います。

それから、すぐ下なんですけれども、E T Cの義務化ということにはどちらかというとながティブなご意見のようでしたが、私は高速道路を有効活用するときには今の現金徴収というのは効率が悪いと思っています。それをE T Cの義務化で解決するのか、ビデオで車両のナンバーを撮って後で請求書を回すのか、そういう仕組みはいろいろな国で実際に導入されるようになってきましたので、私は現金徴収をやめるということはずいぶん目指してほしいと思います。そういう意味でのイノベーションというのは日本の道路でも進んでやってほしいなと思います。個人的にはE T Cは義務化してもいいんじゃないかという気持ちを持っております。

以上です。

【寺島部会長】 まとまったところでお答えいただく形にしまして、その他のご意見なご質問はありますか。

どうぞ。

【大串委員】 一番最後に渋滞・混雑緩和に関してのご意見が載せられていますが、ピーク・シフト・プライシングといたしましょうか、混雑時に少し値段を上げて、車両を減らして一定数量の流れを確保するという考え方についてはどうお考えでしょうか。

【寺島部会長】 それ以外にいかがですか。

どうぞ。

【小幡委員】 ありがとうございます。特に地域活性化等についても貴重なご意見だと思います。ただ、E T Cの義務化については、私も個人的にはもう少し積極的でもよいのかなと思っています。それから、コンセッション方式の意見のところ、これはP F Iのコンセッション方式のことですか。そうであると、コンセッション方式が導入可能なところしかそもそも導入は考えられないので、これ自身について一部の大都市優遇とかそういう話ではないと思います。恐らく適用されるところがただ限られるということですから、ほかのところはコンセッション方式でない形でやるという、それだけのことではないかと思ってお聞きしておりました。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 ご意見を表明していただきたい点もございまして発言しますが、とにかくかかるものはかかるのだから、いずれただになるなんて甘いものはどこにもないわけであって、使うものは永久的に銭がかかると、それはごもつともだと思うんだけど、それからまた物流で大型車も使いやすくしてほしいよねというのも、そこもわかるんだけど、この賢く道路を使うというのはずるく使うという意味じゃないので、賢くというのは良心的に使うという意味であって、物流車が良心的に使っているんだったらそれはしかるべきケアをしなきゃいけない。さっき根本先生が物流のところだけ強くすればいいということをおっしゃったけれども、もうある橋やなんかをそんなことなんてそう簡単にできるものではないわけであって、それは新設の場合なんですよね。そう考えると、例えば首都高で膨大なお金を劣化のために使わなきゃいけない、これはもう国家的な仕事だと思うんだけど、それは、かなりのところ過積載とかずるい使い方の人たちのためにやるわけですよ。それが中小企業だとは言いませんよ、大企業だってそうかもしれないけれども、大企業について言えば、さあ、スピードリミッターをつけて、じゃあ、うちはもう法定速度で走りますよなんて標榜している会社もあるくらいで、比較的うまくやっているのかもしれない。そうすると、物流というか自家用車も含めてトラックを良心的に使うというようなところは、日本商工会議所等々が率先して運動していただかないと、国民的にそれをケアしようという気持ちになかなかならないと思うんですよね。その辺について一言、ご覚悟というものを伺いたいと思います。

以上です。

【寺島部会長】 私から質問というか考え方を整理しながら発言させていただくと、日

本商工会議所の見解ってすごく重要なんですよね。我々、あえて東京商工会議所と別に日本商工会議所のご意見を伺っている。これは全国514と東京商工会議所のほうには出ていますが、514の全国中小企業のいわゆる集結体を束ねている日本商工会議所なんですよね。ぜひその中で意見を、現場の中小企業が道路について本気で何を考えているのだろうかということを確認しなきゃいけないから申し上げるわけですけども、例えば1ページの高規格道路だの地域高規格道路などがまだ75%、33%だと言うんだけど、それを都市間連絡速度を上げるためにどういう優先度でさらにこの数字を上げてもらいたいと考えているのかというような視点ですね。

それからさらに、例えば今まさに地方創生が問題になっている状況で、国交省の国土のグランドデザインの委員会に家田先生と一緒にやってきましたけれども、1キロ四方で全国を分類してみて、2050年までに人口が5割以上減っているだろうというところが国土の63%だと予測されているわけですね。この問題をもろに背負っているのが、日本商工会議所だと思うんですね。であるならば、そういう状況下でコンパクト+ネットワークで何とか日本国を盛り上げていこうというのであるならば、地方の中小企業の経営者は今本気で何を期待して要望しているんだと、特にネットワークのところの切り札が道路であるということは間違いないわけです。そうなってくると、本当に聞きたいのは、地方経済の中でネットワークを張る、実際に車がもう生活車として、生活を支える柱になってきているわけです。それこそ買い物から介護から教育に至るまで、生活のためにどうしても車が必要になってきているわけですね、特に地方においては。そこを支えている中小企業のオーナーたちが、例えば1家に1台どころか1家に3台、4台の軽自動車でもってアクティビティをとらなければ生活できないような状況になってきている中で、道路とか自動車社会というものについてどういう期待とか要望を持っているのかというあたりがクリアになってくれば、我々にとって大変ありがたいなと。ですから、今日お答えいただくということよりも、もう一回いわゆる商工会議所としてご検討いただいて、これだけは優先してもらいたいというものがあつたら出してきてもらいたいんですね。

その中で、ETCの義務化について何人の方が意見を言いましたけれども、私はシンガポール方式にこだわる気はないですが、いわゆる地域経済や中小企業への配慮から慎重であるべきだという段階はもうとっくに超しているんじゃないかと。トレーサビリティを上げて、後でもみずから言うておられるように、ビッグデータの時代を背景に管理効率を上げていかなければいけないところまでもう来ているんじゃないかと。そういうことを

全国の中小企業のオーナーというリーダーたちはどう思っているんだろうかなというのが、本当にETCを積むのに金がかかるから勘弁してもらいたいと思っているのか、むしろもっとシームレスにトレーサビリティを管理して、自分たちのいわゆる物流効率なり何なりを高めてもらいたいと考え始めているんじゃないかと、僕は実際に当たっているから感触としてそういう気がするんですよ。それも含めて本当にどう思われるのか、償還主義とかそういうことについては、おっしゃっている論点は非常によくわかるので、いずれにしましても、今後の地域経済を考えたときに、とにかく道路についてここだけは優先的に考えてくださいよというものがより明確に絞り出されてくればありがたいなと思っていますので、今日、全面的にお答えいただかなくても、文書でも何でもいいですからフォローして提出していただければ本当にありがたいなと思います。

その他、もしご質問なりがあれば別ですけれども、この段階でまとめてご回答お願いします。

【日本商工会議所（栗原）】 まず、根本先生のETCの義務化の話であります。これは寺島先生のお話とも関連しますけれども、我々が念頭に置いているのは全国の中小企業、地方の企業の人たちであります。地方では、近くに高速道路がない中小企業の人たちが圧倒的に多いわけでありますので、ETCの義務化については、使うことがほとんどないような人にまで義務化をするのがどうかということを我々は言っているわけであります。特にヨーロッパなどではETCというのは全部搭載されているところもありますけれども、それは国が無償で貸与したり、ある程度の支援なり補助があったりというケースがほとんどです。一定規模以上の都市、町についてはETCの義務化というのはそれほど問題はないといえますか、抵抗感の利用者の側からもないのかもしれませんが、そうでない地域もあることから、我々は義務化がいいとまでは言い切れないというのが正直なところであります。

それから大串先生、小幡先生のロードプライシングとコンセッションの話ですけれども、ロードプライシングにつきましては1つの考え方としてあり得ると思います。それからコンセッションにつきましてはご指摘のとおりでありまして、本当は心配ないのかもしれませんが、これがスタンダードになっていったときに、もう税の投入は必要ないよねという流れになってしまっていて、それで地方に今まで来ていた税での整備というものが少しずつ削減されていってしまうのではないかという危惧から言っている話でございます。

それから家田先生の、まさに賢く良心的に使うという話でありますけれども、確かに過

積載の問題はあろうかと思えます。これは私見ではございますが、やはりある程度是正と
いいますか、キャンペーンを張るとかいうことができるかどうか別途検討が必要だと思
います。まずは、そういうことを知らしめるということは必要だろうと思っています。レー
ンについて申し上げたのは、ある程度トラックとか大型のものをそこに集めることによ
って、それ以外のレーンが傷まないだろうということと、それによって一般車両の流れが大
分変わってくるだろうという観点で申し上げましたけれども、覚悟につきましては、所内
に持ち帰り議論させていただきたいと思っております。

それから寺島先生のご指摘でありますけれども、確かにここは非常に難しいところであ
ります。我々、各地に出向くと地域の人たちと意見交換いたしますが、必ずいろいろな要
望がばつと出てきて、10出てくるとそのうち6割か7割が道路の話です。それも、もう
高速道路の高規格から地域高規格、それから県道の話まで入ってきているものですか
ら、それがどこに本当の焦点が合うのかというのは非常に難しいところです。先ほどおっし
ゃった日常生活の中での話ということになると、国道あるいは県道あるいは市道というレベ
ルかもしれませんし、我々が最初の1ページ目で言うておりますのは、四全総のときに決
めた1万4,000キロという日本全体の背骨になるネットワークをまず整備してくださ
いということです。実際には、県道なりが今後更新とか補修とか、実はそっちのほうが必
要性が高いところが多いかもしれませんけれども、そこについてはまだ日商としてどこに
焦点を当てて、どこを言うのかというのはまだ絞り切れていないところでございますので、
今後また我々の内部で、各地の声も踏まえながらも少し詰めていきたいと思ってお
ります。これだけはというのを絞るのがなかなか難しいかもしれませんが、もう少し検
討が必要だと思っております。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、時間も制約もありますので次に進ませていただきます。

それでは、次に、東京商工会議所地域振興部長の朝香様に報告をお願いしたいと思
います。

【東京商工会議所（朝香）】 東京商工会議所地域振興部の朝香と申します。本日はこの
ような席にお招きいただきまして、本当にどうもありがとうございます。

今、日本商工会議所のお話があつて、これは全国514の商工会議所、大都市から本
当に地方の小さな都市までということで、オールジャパンの視点で企業の経営をいかに改善
していくか、向上させていくか、その視点で社会資本がどう影響していくかというレベル

でお話があったんじゃないかなと思いますが、では、東京はどのような観点で今この分野を考えているかということを少し述べさせていただきたいと思います。

東京商工会議所については、お手元の資料にもございますけれども、現在、7万7,000の会員です。東京23区が管轄でございますので、規模としては全国で一番大きい商工会議所でございます。そのうち、交通運輸業の方々は今3,200件ほどの会員でございます。たくさんの事業者がいらっしゃいますので、東京23区ですと40万から50万ぐらいと言われていきますから、組織率を見るとそれほど大きくないんですが、それでも会員数としては最大の会員数でございます。

東京ですので東京、首都圏の高速道路、道路ネットワーク、そして地元の商工会議所といったことからの意見を中心にいつも意見を述べさせていただいています。また今回は、会員のトラック事業者を初めとした方々の声も少しヒアリングさせていただいたところがございます。

意見内容につきましては、日商と比べますと非常に各論でお話をさせていただければなと思っております。東商でいつも言っているのは、東京がいろいろな世界中の都市と競争していく国際競争力を持ち続けていく、これからも発展していくという視点というのは、社会資本がしっかりと整備されている状態が必要だということで、とりわけ首都圏の三環状道路の整備というのは非常に重要だということはずっと要望してきております。今、とりわけ外環道につきましては、関越から東名間の早期の完成について述べさせていただいておまして、これができることによって都心への通過交通の迂回ですとか、2020年のオリンピックに向けても非常に大きな役割を果たすでしょうし、一方で直下型地震のリダンダンシー効果としても非常に効果が出てくると思います。とりわけ東西交通の分断の防止にも十分機能するのではないかと考えております。

もう一つの資料として、カラーのもので区分地上権部におけるトンネルの深さと税控除との関係ということで、用地取得部と大深度地下部の間がずっと斜めになっていますけれども、ちょうど入ったところから地上から15メートル程度のところまでは居住されている方々の5,000万円の税控除があるんですけども、その15メートルを過ぎますと、以下につきましてはその5,000万円の税控除がないということで、ここの深さをどう見るかということなんなんですが、これについて税控除を認めていただけると、より地権者の理解が深まるのではないかなと思っております。この部分についてもぜひご理解いただければなと思っております。

次に2ページ目に移りますけれども、今ちょうど東名までは具体化されていますが、東名から湾岸線の間というのはまだ具体化されておられませんので、これについての具体化を早期に進めていただければと思っております。関越道・中央道・東名高速と羽田空港や京浜港が一气通貫でつながることで、非常にネットワークの効果というのが期待されると思っておりますので、ぜひお願いできればと思っております。

四角で囲んでいるところは、外かく環状道路の整備に向けて促進連絡会というのをつくっております。平成19年につくりまして、東商を初め都下の商工会議所は8つございすけれども、こういった会議所に加えて商工会連合会、トラック・バス・ハイヤー・タクシー、商店街、観光、JCと、合計15団体で構成しております、とにかく外環道の効果は大きいのでぜひお願いしたいということで、今年もまた連絡会を開催して、そういう方向で要望活動したいというところでございます。こういったことで、首都圏における高速ネットワークの充実の重要性ということ、とりわけ外環道を中心にやっていただくことが必要だということ認識しているところでございます。

次は災害時という視点で見ていただきますと、本日、東京商工会議所の役員会をやっておりまして、防災対策に関する意見書を東京都にも提出する審議しているところだと思えます。そういった内容で、とにかく国際競争力を発揮する都市ということは世界中の企業や人々にとって魅力ある都市ということなんですが、一方でそのリスクというのは東京も非常に大きいという状況でございますので、災害対策に関してしっかりとした対応をとっていくことが必要だろうということでございます。

直下型地震の際には環状7号線から都心方向、また緊急指定道路に都心方向には入れないようにするという一次処理をして、また、高速道路に入っている車につきましては環七の外側に出たり、高速道路から下りたとしても道路外に出ていくといった方策がとられているんですけれども、実際はなかなか周知されていない部分が多くて、この認知度をぜひ上げていただければなというところでございます。よく知られていないというのが実情だと思います。

3ページ目に移りますけれども、今その話をしましたが、そのあとに都市基盤の耐震化とか液状化対策の促進を今回の要望の中に入れていただいているところでございまして、幹線道路は救急活動ですとか緊急物資の輸送に極めて重要な役割を持ちますので、ぜひ輸送道路を確保することが必要だということでございます。

私どもで会員企業の防災対策に対するアンケートを2カ月ほど前にとりましたが、その

際にインフラの耐震化の必要性というのが非常に高く出ておりまして、非常にといたしますか、会員の関心度としまして第1位になっております。67.3%の方がぜひお願いしたいということでもございました。

同じ災害対策の関係でいきますと、いずれにしましても大災害時になりますと車両の撤去ですとか破損の権限を国や自治体などの道路管理者の方々に適用するための検討を国に対して働きかけてくださいというようなことも、東京都に提出する予定でございます。もちろんその際には、撤去・破損作業に伴う補償規定のあり方についても検討を働きかけるべきかなと思っております。

次は料金体系でございますが、1つの例ですけれども、今八王子から高井戸につきまして、中央道は均一料金になっておりますけれども、その料金に加えまして首都高速道路の料金負担が生じております。この部分がほかの道路よりは非常に割高感を訴える方々が多くて、特に多摩地域の経済界はこの部分を前々からぜひ是正してほしいと言っているようでございます。

あと、圏央道につきましては、物流や生産拠点、また新しい商業施設も随分できておりますので、そういった意味では圏央道の料金がやはり高いということですから、ぜひ利用しやすい体系を、その周辺に張りついている事業者の方々は非常にそれを求めているようでございます。

また、あとは燃料価格の高騰、大口・多頻度の割引の継続、営業車の特別割引の創設といったことにもぜひ取り組んでいただければということでもございます。

とりわけ、参考のほうで四角で囲った部分は事業者からの声ということで幾つか出しておりますので、1つ挙げますと、外国では建設後の償却が終わった後は無料化するというのが現状でしょうけれども、日本ではETCの普及が行われた後のETC割引が終了してしまうと、実質の値上げの傾向が強いのではないかということをおっしゃっています。

また、横浜横須賀道路あたりは割高な高速道路の料金ですけれども、国道16号が非常に渋滞しやすい状況でございますので、ここから高速道路に入るような形をぜひつくり上げていくべきはないかと、そのためにも値下げが必要ではないかということでもございます。

次はボトルネック地点の解消、渋滞対策の促進でございますが、中央道の調布付近ですとか、あと小仏トンネルについては前々からボトルネックだと言われております。多摩地域や山梨県といった経済界の方々も早期の渋滞解消を強く望んでおられます。また、今調布付近で想定されている対策として車線運用の見直し、3車線化するということもござい

ますので、この効果は非常に高いものではないかということで、早期に実施されることを期待しております。

また、ちょっと違った視点になるんですが、実はこれからオリンピックに向けてというか外国人の観光客も非常に増えてきますので、ソフト面ということで案内表示の多言語化といったことも高速道路に記載していただくことがよろしいのではないかなと思っております。あわせて、外国人の方が運転する機会も増えてくるでしょうから、訪問外国人が乗っているというようなマークで表すということも一つかなと思っております。そういった方々のために、インターチェンジの合流部分が短いとなかなか合流しにくいという状況もございますので、合流車線の延長といったことをしていただけるといいかなと。あと合流箇所の表示、円滑に合流できるようにするといったことも、これはちょっと違った視点ですけれども、観光業者の方々はこちらのことを望んでいるところでございます。

5番目に道路の照明灯の設置ということで、関越道を初め北関東道といった道路は、今道路照明灯が非常に少なくなっておりますので、夜の視界が悪くなっているようでございます。視線の高い大型車がハイビームで走り続けることは難しいようですので、ぜひこれを改善していただきたいということです。

あとは6番目ですけれども、地域拠点とのアクセス向上でございしますが、我が国の高速道路のインターチェンジは、実は平均間隔が約10キロメートルぐらいということで、欧米に比べますと非常にインターチェンジ間が長いということでございます。利便性から見ると少し低いのではないかなということです。渋滞にも絡んでしまうということだと思います。そういった意味では、一般道の渋滞緩和とか地域活性化に向けてスマートインターチェンジの整備をぜひお願いできればなと思っております。

また、空港とか港湾、物流拠点、工場団地、大規模商業施設に直結するスマートインターチェンジの設置といったことも積極的に取り組んでいくべきではないでしょうかということです。もし設置につきまして地元から強い要請がある場合は、直接対象とする施設選定に公共性・公平性を確保して、受益者負担での整備を促進することも有効ではないかと思っております。

次に最後のページでございしますが、老朽化対策の推進でございします。民活で長寿命化をぜひ図って、安全性も向上させていくと。PPP/PPIやネーミングライツ、ミニ公募債といった多様な手法を取り入れていくことが望ましいということでございます。

あと、地域活性化に向けては道の駅、サービスエリアといったものをぜひ有効に活用し

ていただければと思っております。

あと、トラック業界からお話を聞いたんですが、ドライバーが高齢化したり人手不足に陥っていますけれども、女性の活用ということを視野に入れますと、女性のためのいろいろな施設が必要ではないかということでございます。トイレ、シャワールーム、メークルーム、仮眠室といったことの整備もあわせて図っていただければいいかなと思っております。もちろんバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化、乳幼児のための施設、あわせてこういったものもここに幾つか記載してありますけれども、女性のためにはまだまだ整備すべきことがたくさんあるのではないかなというところではございます。

あとは人口減少社会において、とにかくコンパクトシティー化が重要になってきますけれども、ネットワークということはずっと続いていきますので、高速道路が担うべき役割はこれからも非常に重要ではないかというところではございます。首都圏の道路、とりわけ三環状道路の整備を想定して国際競争力を発揮することとか、地域の物流拠点として機能させるといったことを中心に、また観光の視点とか女性の視点とかをあわせて、今事業者の方々が思っているようなことを、述べさせていただきました。

以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問等がございましたら、ぜひお願いします。どうぞ。

【天野委員】 貴重なご報告、大変ありがとうございました。

資料の6ページ目の一番上にあります老朽化対策の推進のところですが、対象とするインフラに優先順位をつけた上でとあるんですが、この優先順位について、東商さんのお立場としてはどういった形でつけていくのが望ましいとお考えになっているのかといった点と、その下のPFIの活用と並んでネーミングライツですとかミニ公募債といった手法が望ましいというお話ですけれども、例えばネーミングライツはどういった道路であればこういった可能性が出てくるのかといったところをどのようにお考えなってるか、2点お聞かせいただければと思います。

【寺島部会長】 どうぞ、児玉さん。

【児玉委員】 先ほどの日本商工会議所さんがETCは高速道路のない地域もあってという話で、義務化にはあまりという感じではあったんですが、東京商工会議所としてはETCの義務化についてはどうお考えでしょうか。

【寺島部会長】 それも、それでは後でお答えいただきますので、どうぞ、竹内さん。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございました。

ご発表を伺って、外環道を早くつくってほしいとか、渋滞対策をしてほしいとか、それから外国人に優しくしてほしいとか、女性のために設備をつけてほしいとか、あるいは工事は昼間はなるべくやめてほしいとかいろいろあって、こういうことは、考えてみるとできればそれにこしたことはないんですが、これだけ財政の厳しい状況の中では全部を実現するのは無理であろうと思います。となると、要望だけ出していただけの陳情になっちゃうものですから、これが陳情にならないためにはいろいろな要望がある中で、どれかを実行するためにはどれかを諦めなきゃしょうがないということになると思います。例えば渋滞解消のためには多少料金が上がってもしょうがありませんねとか、本当にいい道路ができるのであるならば昼間工事をやってもらっても多少は我慢しますとか、何かをとれば何かを諦めなきゃいけない、そういう時代に来ていると思うので、この点についてのお考え、あるいは優先順位はどれが高いのかというところについて、お考えがあれば、お伺いできればありがたいと思います。

以上です。

【寺島部会長】 その他、いかがでしょうか。

どうぞ、井伊さん。

【井伊委員】 6月末に東名と中央とが結ばれたんですが、それによって東京商工会議所と、あとその他の地域の商工会議所の方々と何か新しいビジネスの取り組みとかコラボとか、そういう計画が実際にできてきているのかどうかというのを1点お尋ねします。

【寺島部会長】 家田先生。

【家田委員】 代表として伺うということなんですが、例えば2012年に関越道のツアーバス事故、2014年には北陸道の路線バス事故、どちらも高速道路ですよね。規制緩和が悪いということをつもりはもちろんだだけども、ただ一方で規制緩和しているときに、民間が一生懸命いろいろなビジネスをやりますよと、一方で安全に関するようなことは官庁にやってもらおうという、官庁が管理しなきゃいけないんだ、みたいなところがあって、大事故が起こると、さあ、じゃあ、運転時間を少しコントロールしましょうとか、ビジネススキームを、事業免許の仕方を変えましょうとかやっているんですけども、本来は個々の企業を超えて経済団体のようなところが率先してそういうものをやや予見しながら、いろいろなものを民間みずからが進めていかなきゃ、官庁が幾らやっ

たって切りがないようなもので、使い方の安全面について、どういう活動をされてきたのか、あるいはされようとしているのか、その辺を教えていただけたらと思います。

以上です。

【寺島部会長】 その他、いかがでしょうか。

どうぞ、根本さん。

【根本委員】 6ページの最後のところにコンパクトシティが重要であると書いてあります。これは地方だとよりわかりやすいのですが、東京の場合、例えば23区に勤める人は23区内に住んだほうが良いと、大分そういう傾向が今強まっているようですけども、そういう趣旨でしょうか。旅客交通、特に通勤時間なんかは短いほうが良いというのは、それはそのとおりだと思うんですけども、東京で商売する立場からいえるだけ高速道路を使って営業範囲を広くすることを目指すべきではないでしょうか。生産、物流というのは規模の経済が働くと思いますから、「コンパクト」という言葉を東京商工会議所があえて使っているのはどういうことなのでしょうかと。むしろ東京は23区中心に「メガ」で頑張っていきたいと言ったほうが素直なのじゃないかと思うんですが、いかがでしょうか。

【寺島部会長】 どうぞ。

【羽藤委員】 意外だなと思ったのは防災というか災害に対する記述がすごく多くて、相当危機意識を持たれているんだというのが伝わってきました。その上で、三環状を重要視されているということは十分伝わったんですけども、一方で災害時に立ち往生した車両の撤去権拡大ということを主張されているのを聞くと、相当数の車がひょっとしたら首都高とかそういうところで横転してしまって、環状線はいいんだけど、放射で本当に都心に物資を運んでくるところがいざとなったときに動かないんじゃないかという危機感を持っているようにもちょっと感じたんですね。そういうことを考えたときに、首都の核として当然三環状はまずつくるわけですけども、今の放射系の道路に関して、インフラとしてこれで十分だとお考えなのか、BCP (Business continuity plan) 等を考えていくと、もう少し放射系の道路についても環状の後というのは投資が必要だとお考えなのか、このあたりを少しお聞かせいただけますでしょうか。

【寺島部会長】 なかなか積極的な質問が出て、方向感が見えてきていると思うんですけども、お答えいただく前に僕のほうから、これはあくまでも東京商工会議所は23区ということのをさっきおっしゃってましたね。その際、私の感覚の中に八王子とか多摩が

ここに何回か言及されてきているんですけども、都下は商工会議所の組織としては帰属していないと我々は捉えていいのか。ただし、多摩からアクセスしてくるときに料金体系がシームレスになっていないという話がさっきありましたけれども、E T Cの義務化とも絡むんですけども、やはり東京首都圏の場合にはもう一段と管理主体を超えてシームレスに料金体系をトレーサビリティを高めてやっていくためにも、E T Cというものをしっかり定着させなきゃいけないんじゃないかという認識を持っているわけですけども、そう考えておられるのかどうか、あえてもう一つ踏み込んでお聞きしておきます。

以上の質問に、包括的にさっとお答えいただければと思います。

【東京商工会議所（朝香）】 東京商工会議所は23区ですけども、首都圏の三環状と申しますと千葉、埼玉、神奈川も含めてそういう体系で、なおかつ外環道の整備促進に向けては、2ページ目の四角の囲みの中にありますけれども、東商だけではなくて多摩地区の会議所も全部一体になって推進しましょうという協議会もつくっていますので、そういった意味ではこういう人たちが共通認識のもとで三環状の整備を図って、とりわけ外環道を図りましょうという認識ではおります。ですから、東商の事業者の意見だからほかとは違うんじゃないかということではなくて、大体同じようなレベル合わせはできているところでございます。

そういう料金体系も効率化を図る、シームレス化のほうがいいじゃないかと、もちろんそうだと思いますけれども、じゃあ、それで明確にE T Cを導入していこうということについては全体の事業所の理解をまだ確認していなかったものですから何とも言えないんですけども、比較的それは問題ないところかなとは思っております。

さらに、優先順位のお話とか、それこそこれだけたくさん出ているんだから実際どれが優先順位かという、やっぱり一番最初に書きましたから外環道の整備というのはどうしても必要だなと思っておりますので、これはもう絶対推進していただきたいと。あわせて東京でオリンピックが開かれるということであれば、2020年という目標、この何年に出ることが出てくると、それに向けて経済が非常に動きますので、例えば圏央道あたりでもまだ何年というのが出ていない部分がありますから、そうするとそこはちょっと弱いのかなと。完成の年が出てきますと、じゃあ、そこに物流拠点を建設しようじゃないかとか、事業者というのはそういう目線で高速道路を見ているので、その辺の視点というのは非常に有効ではないかなと思っております。

あと、東名から中央がつながったのでいろいろと他地域とのビジネスがどう展開が変わ

ったかというのは、その部分については何ともいえません。いずれにしましても東京に物が運んでこられる西から東、北から南というルートの中でいろいろな動きがありますから、より放射道路ができることで物流がより活発になるということは当然のことだと思いますので、ただ、具体的に都市間でどういうものが出てきているかというところまで把握できておりません。

あとはとにかく道路の安全、それこそ事業者の方々も安全性というのは非常に重視しておりますので、その中でどういう役割をこれからまた事業者として、民間としてやっていくかということは、今度またその部分でも議論を深めていくべきかなと思っております。

以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

ここで一段落つけまして、次の議題に進ませていただきたいと思います。

朝香様、どうもありがとうございました。

続きまして、一般社団法人日本自動車連盟専務理事、久米様の報告をよろしくお願いたします。

【日本自動車連盟（久米）】 日本自動車連盟専務理事の久米でございます。本日は、このように私どもの意見を申し述べる機会を設けていただきまして、大変ありがとうございます。

それでは、資料3に基づきましてご説明させていただきたいと思います。まず、ページをめくっていただきまして、私どもの組織の概要が1ページに出ておりますけれども、私どもの会員が約1,800万名おります。業務としてはロードサービス、それから会員優待事業、モータースポーツ、あるいは交通安全活動といったものを行っている団体でございます。

2ページ目に入らせていただきまして、私どもが考えている基本的な考え方というのをこの2ページ目にまとめさせていただいております。

まず、我が国の経済分野におきましては、どんどんサービス産業の比率が高くなっているということがございます。したがって、人流といいますか人の流れがより一層重要になってきているんじゃないかというのがまず1つでございます。その中で、自家用乗用車でございますけれども、これは後ほどデータのところでお示ししますが、観光における旅行利用交通機関の中で最大のものございまして、人の流れを都市から地方へ流す。ですから、いろいろな交通機関がありますけれども、流れは対称じゃないわけです。

拠点を結ぶような鉄道みたいな大量輸送というのは地方から都市に来ると、ストロー効果と申しますが、自動車の場合にはどちらかというと都市から地方に流すと。地方のほうが生活において比重を占めるのは自動車だということですから当然のことなんですけれども、そういう非対称性がありまして、そういったところで自家用乗用車によるドライブ旅行というものが非常に大事なんじゃないかと、都市への一極集中を解決する極めて重要な役割を担っているということでございます。高速道路はその基幹的なネットワークと位置づけられると考えております。

ユーザーから見たときに、高速道路料金が非常に高いというのが問題だというのが圧倒的な認識でございます。したがって、このままでいると、自動車が必要である地域の観光に重大な影響を与えるんじゃないかということでございます。特に最近マイカーの維持費、高速料金の割引が見直しになったとか、あるいはガソリン価格が上昇した、あるいは保険料が上がったというようなことで非常に負担感が増えてきているという状況でございます。また観光トータルで見ると、これは非常にグローバル化が進んできて、観光の中での競争というのは非常に激しくなっているという状況でございます。

これが全体の基本的な認識でございます。そういった観点を含めまして、今年の夏にドライブ旅行に関するアンケート、これはアンケート数で約1万3,000名でございますけれども、特にこの会のためにとったということではなくて、通常我々がドライブを推進している立場でとっているアンケートでございます。その結果、76.2%のドライバーが高速道路、有料道路の通行料というのが最も負担に思うということでございます。燃料費よりも上でございます。そういうことでいくと、これは今後の地方創生にも大きな影響を与えるんじゃないかという認識でございます。

次に、先月でございますけれども、こちらは4,700名の方から高速道路に関するアンケートというのをとりました。高速道路についての意見ということで、高速道路の利便性を向上することによってどのような地方活性化が図られるかと、これは自動車ユーザーに聞いているわけですが、これに対しては観光やレジャーで地方を訪れる人が増える。ですから自分たちが便利になるということよりも、あくまでも外からその地域に人が入ってくるということを高速道路に期待しているという結果が出ております。実際、これは前に高速道路料金が安くなった時期がございますけれども、このときに確かに増えているんですね。これは確かに裏づけもありますし、こういう意識になっているということで、これは平成25年2月にも一度こちらからご説明させていただいているところでござい

す。

JAFといたしましては、現在、全国で231の地方自治体と連携して、JAFの会員が地方にドライブに出かけるようにといった活動を協働でやっています、この連携をとっている地方自治体の数もだんだん増えてきているという状況でございます。今申し上げました2つのアンケートに基づきまして、私どもから意見を述べさせていただきたいと思っております。

そのアンケートですけれども、ドライブの関係については1万3,000名ですが、無作為にアンケートをとっていますので基本的に人口比例になっています。ですから大都市の比重が非常に高くなっているアンケート調査になっています。それから高速道路の関係のアンケートにつきましては各県ごとに100名とっているというデータでございますので、地方のウェイトが高くなっているというアンケートでして、そういった意味でアンケートの母集団としては性格が異なっているということをご留意いただきたいと思っております。

あと、道路を賢く使うという取り組みですけれども、これは自動車の技術そのものが最近非常に高度化しております。したがって自動車自身が賢くなっているという状況がありますので、ここを活用すべきじゃないかというのが基本的な考えでございます。

以上を踏まえまして3ページに入りますけれども、要望を大きくまとめさせていただいております。まず1番目でございますけれども、高速道路の利用促進のために料金割引等の施策を図るべきというのが1番目でございます。これにつきましては4ページをごらんいただきたいと思うんですけれども、先ほどのアンケート調査ですが、「高速道路の料金は高いと思いますか」というものについて、「とても高い」というのが45.6%、「やや高い」というのが46.8%、「妥当」というのは7.4%という状況でございます。右に各県ベースのものを載せてございます。

次に5ページでございますけれども、今度はドライブに関するアンケートということですが、「ドライブ旅行する時、費用の中で負担に思うのは何ですか」ということでございますけれども、この棒グラフにありますように高速道路料金がトップでございまして、2番目がガソリン代、3番目が宿泊施設代となっております。そういうことで高速道路料金が高いという状況でございます。

次に6ページでございますけれども、「あなたの居住地周辺の高速道路について、進めてほしいと思う施策は何ですか」という質問ですが、これは料金の値下げというのがダントツでございまして。

次に7ページですけれども、これは冒頭お話ししたように「高速道路の利便性が向上することによって、どのような地域活性化につながると思いますか」という質問ですが、多いのが「観光やレジャーで地方を訪れる人が増える」というのが43%ということです。あとは2番目が「物流やビジネスの拠点を地方に置くことができる」というのが25.7%ということです。高速道路をつくることによって外から人を引っ張れると、あるいはビジネスを引っ張れるというのがほとんどということで、「その地方に住んでいる人自身の移動の利便性」というのは19.1%、それから「地域活性化にはあまりつながらない」というのが12%という状況でございます。右側に各県別の表がございますけれども、ほとんど各県共通でございます。

次に9ページでございますけれども、旅行で利用する交通機関として、自家用車は圧倒的な需要を有しているということでございますが、棒グラフがそれぞれ交通モードごとに出ていまして、色が年を示しています。これは日本観光振興協会のデータでございますけれども、伸びているのはJRそれから飛行機ということでございます。これらは拠点間の交通モードというものでございます。乗用車については横ばいなし微減という格好でございます。競争力は若干落ちているんじゃないかなという格好でございます。

次に10ページをごらんいただきたいと思います。10ページはよくいろいろところで出ている料金表でございますけれども、各国で比較するとやはり日本がダントツに高いという状況が10ページでございまして、結局観光でもってどこの地域が優位かというのを見る場合には、物理的な距離を見てもしょうがないんですね。価格距離と時間距離という格好で見ると私どもは思っておりまして、11ページの左側の表は、LCC（ローコストキャリア）と高速道路料金を比較したものでございまして、自動車については燃料代は入れていません、高速道路料金のみということです。ただしETC割引とかそういうのは入れていないということです。これで見ると、時間距離でいくとやはり飛行機は早いですから、赤いものが飛行機ということございまして、青いのが自動車という格好になります。ですから左から見ると、福岡だとロンドン並みということになりますし、それから台北あたりになると名古屋並みというのが時間距離でいったら同等になるという格好になります。

それから右側がコストになります。価格距離でいきますとソウルというのはダントツに安くなっているんですけれども、ソウルと水戸が同じくらいということで、上海と大阪あるいは名古屋、台北といったところが同じになるという格好ですから、観光というのは今

は非常にグローバルな競争社会になっているわけです。LCCなんていうのは昔なかったわけなんですけれども、観光でもって地域がいろいろなところと競争しようと、東京からのマーケットをどこが引っ張るんだといったときに、国内地域と外国が競争するような状況になっているわけです。そういったところで見ると、かなり地方というのは厳しい状況にあるというのがこの表で示しているところでございます。

12ページでございますけれども、モードごとに同じ目的地に行った場合に、ユーザーは価格で選ぶのか、あるいは自動車のメリットで選ぶのかというものを示したのがこの表でございます。これでいくと55.3%は価格でいくと。自動車ですとシームレスでドア・ツー・ドアで行けるとかいろいろなメリットがあるわけなんですけれども、そういったことでコストに関係なく車での移動を選ぶと、マイカーを使いたいという人というのは大体30.2%ということですから、ユーザーは基本的には価格で動くということを示しているというものでございます。

こういった調査に基づきまして、私どもとしては料金等の施策を図るべきだと。これはユーザー自身ではなくて、地方が活性化するには観光といったことにもっと力を入れると、そのためには高速道路料金は下がらなくちゃいかんだろうというのが趣旨でございます。

次に3ページの(2)でございまして、料金制度の根拠をわかりやすく理解できるようにし、積極的な情報の発信を図るべきということでございます。13ページをごらんいただきたいと思いますが、この春に高速道路料金の休日割引が少なくなってしまうという状況があるわけですね。これについてユーザーはどのくらい知っていたのか、あるいはそのレスポンスがどうなのかということの調査でございまして、13ページの左がどのくらい知っていたかということでございますけれども、「具体的に細かく知っていた」というのは20%、2割でございます。大半は料金制度の見直しが行われることは知っていたけれども、内容までは知らないということでございます。あとは料金割引の見直しが行われること自体を知らないというのは33%ということですから、ほとんど周知されていなかったという状況でございます。

じゃあ、この具体的な内容まで知っていたという人がどういうレスポンスなのかというのが13ページの右側でございまして、61%が「納得できない」と。その理由はその下の棒グラフにございますけれども、もともと高過ぎると、もともと高過ぎるところに割引をなくすというのは何だという話でございまして。あとは「どちらともいえない」というのが15%、「やむを得ないと」いうのが18%、「納得できる」というのが4%ということ

でございます。

この「納得できない」というところですけども、じゃあ、納得できなくてどういう行動をとったのかというのが14ページでございます。サンプル数としてはかなり減ってくるわけですけども、そうすると、「納得できない」で「高速道路を利用するのをやめた」というのが5.6%、それから回数を減らしたというのが52%ということです。それから「特に変化はない」というのは40%。じゃあ、やめたというのと高速道路の利用回数が減ったというのは具体的にどういうことをしたかという、一般道を利用するようになったというのがほとんどだということでございます。

あと15ページには今の料金体系というのはわかりにくいと思いますかという問いに「とても判りにくい」というのが35.3%、「やや判りにくい」というのが24%ということでございます。したがって、あまり理解もしていなくて、それで高いと思っているというのが今のユーザーということでございますから、そういった意味で、3ページに戻っていただきまして、料金制度の根拠をわかりやすく理解できるようにし、積極的な情報の発信を図るべきであるということでございます。

次に3ページの最後でございますけれども、道路を賢く使う取り組みを推進すべきだということでございます。これは16ページをごらんいただきたいと思いますが、16ページは路肩の走行車線への転用についてどう思うかということでございますけれども、「渋滞緩和に効果があるのなら賛成」というのが43.6%、それから「例え渋滞が緩和されるとしても、緊急時の走行に支障が出ると思うので、反対」というのが37.7%ということ結構多いんですね。ですから、これは十分な安全性が担保されての措置だということをはっきりと周知しないと、不安に思いながら高速道路を使うという状況が出てしまう可能性があるということだと思います。したがって、基本的にはこの転用というのは私どもも賛成なのですけれども、そのときに安全性が確保されるんだという点については十分な周知が必要だろうと思っています。

次に17ページですけども、車両側の渋滞緩和策ということで、これは私どもも取り組んでいるものですけども、渋滞の原因になる箇所というのはサグだとか、あるいはトンネルの入口ということがあるわけですね。最近の車にはACC（アダプティブ・クルーズ・コントロール）というものがついてます。その内容というのはここに説明が出ていますけれども基本的には一定速で走り、前の車との一定の車間距離をとる。前の車のスピードが変化したらそれに合わせて自動的に安全な車間距離をとっていくということになる

わけです。一定速ですから、その車が単独で走っていればサグあるいはトンネルの入口でも一定速で行きますから、そういう渋滞の原因はその車がトップで走っていれば問題ないと。あるいは追従して走っているとすれば、その場合には余裕のある車間距離がとられます。渋滞が起きるとするのは先頭の車が加減速するとそれがだんだん上乘せされて加減速が厳しくなって、最後はとまっちゃうというものですので、そこが吸収されるという格好になりますから、そういう意味では緩和になるだろうと。ですから、新しい技術を使えばかなりこういったところの緩和になるだろうということで、私どもとしてはこれを使うよというキャンペーンを始めたところでございます。

19ページにございますけれども、これは『JAF Mate』といって私どもが1,200万部会員に配付している資料でございますが、ここにも渋滞解消にACCがいいというようなことで入れてあります。このようにACCは1つの例ですけれども、ほかにもいろいろな車が賢くなっているのです、そういう技術を活用すればかなりいろいろな対策ができるのではないかとというのが私どもの考えで、そういった技術をどんどんユーザーに使ってもらおうということが大事だと思っています。

私からは以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

それでは、このご説明に関して、意見、質問のある方、よろしくお願ひします。

皆さんの質問の前に確認したいんですけれども、以前にもヒアリングさせていただいたことがありましたが、あのころから見て、あれは何年前でしたっけ。

【日本自動車連盟（久米）】 平成25年2月です。

【寺島部会長】 大体それぐらいですね。今、1,795万という会員数とありますけれども、前回からトレンドとしては減っているんですか。

【日本自動車連盟（久米）】 増えています。

平成25年2月のときが1,749万名でしたから大体50万名弱会員としては増えています。

【寺島部会長】 増えたんですか。もう一つ具体的なことなんですけれども、例えばカーシェアリングに対してはどういう会員で迎え撃つわけですか。

【日本自動車連盟（久米）】 個人会員は、サービス受益が個人になりますから、カーシェアリングの車を個人の方が使っているとしても我々は会員扱いのサービスをするという格好です。

【寺島部会長】 わかりました。

それでは、質問は何か、いかがでしょうか。

どうぞ。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございました。

単に数字を知りたいだけということなんですけれども、今回のアンケートはサンプルが4,700となっています。この中で例えば東京とか愛知とか大阪、要するに都市の車の利用者の方と、地方の車の利用者の方の割合を知りたいので、もしも今おわかりであれば教えていただきたいと思います。

【日本自動車連盟(久米)】 基本的に今回のアンケート調査は全部各県100件という格好です。そういう意味で重みが地方に移っているので都市の影響力は薄くなっています。

【寺島部会長】 いかがでしょうか、質問があれば。どうぞ。

【家田委員】 賢く使うことについて、JAFの会員の皆さんのご意見がもしあれば聞いてみたいんですけども、この間の冬ですよ、雪で高速道路も一般道も、特に関東地方、山梨県なんてめためたになっちゃって大変だったんですが、全般的にいうと雪にこだわらず、雨のときの規制なんかは基本的には高速道路が先にとまっちゃうんですよ。さっさととめちゃって、あとは一般道がしょいこまなきゃいけなくなって、一般道のほうが本当は崖とかがあって苦しいんですけどもという面があるんですよ。これは海外を調べてみるとそんなことはなくて、海外はどっちにしてもそういう規制をしていなく、ほったらかしだから、そっちのほうがいいとは私は言わないけれども、どっちにしても高速道路なり幹線道路なりを使うというのは決して常時の問題だけじゃなくて非常時の、特に災害、災害というところちょっと大げさかな、異常時の使い方というところがどんなふうにJAFの会員の方々、不満というのじゃないですけども、要望とかもっとうるさく使えたらいいのにとか、もし何かあったら伺いたいなと思います。

以上です。

【日本自動車連盟(久米)】 基本的にやはり非常時ですと情報がきっちり提供されるかどうかという話で、それに対応できるかどうかということだと思います。それが的確にできればという話だと思いますけれども、これからは車自身が、例えばナビが非常に高度化しています。非常時という話じゃないんですけども、結局ルートガイダンスだとか、あるいは何時に到着するとかいうような話は一般道路でもかなり正確に出てくるようになっています。これからもどんどんその傾向になると思います。もしも高速道路のインター手

前で事故があった場合、ずっと抜けられません、一般道だったらそこは抜けられるわけです。だからそういうようないろいろな高速道路と一般道路のメリット・デメリットというのがこれから変わってくるのかなと思います。高速道路が出していく付加価値ですよ、車の性能がどんどん上がってくれば、もうほとんど自動運転に近いみたいな形になるとすれば、ただし、それは新車の段階ですから、基本的に世の中は保有台数ベースで動きますから、急に動くわけじゃないと思うんですけども、これからの情報というのは、コネクテッドカーといいますかそういう格好で受けやすくなっていますから、今後やり方がどうなるのかというのは私どもではわかりませんのでこれから勉強させていただきたいと思います。

【家田委員】 ありがとうございました。

【寺島部会長】 ユーザー団体の意見として、高速道路料金がネックだ、高過ぎるといふふうに出てくるのは理解できるんですけども、ここで我々が考えなきゃいけないのは、1,000円実験なんていうのをやってみましたよね、全国どこへ行っても1,000円で行けますみたいな類いのやつを。そこで渋滞か、高い高速料金かという、究極の選択というわけじゃないけれども、あのときの実験の教訓というのものもあるわけですよ。安くしてみたら、その社会的な対価というものがもっと別の意味でネガティブなものが出てくるというか、その辺のバランス感覚を今JAFとして、ユーザーの人たちのアンケートとかというよりも、JAFというのは専門家としてユーザーの意見を解析していると思っていますので、そういう意味合いにおいて、そのあたりをどういうバランス感覚で考えておられるかというのが1つと、それからもう一つ、日本の自動車ユーザーというのは、さっき質問した話とも絡むんですけども、全国で一番自動車の保有比率が低いのが新宿区なんです。それはある面では当然だと思うんですが、東京23区は車が要らないというか、あるいはメリットがないというか、維持費が高過ぎて、駐車場からガソリンからいわゆる高速だ、何だまで含めて。今、この10年間に日本で進行したことの中で、以前これでデータをしっかり調べていただいて確認しているんですけども、日本の貧困化というのはあるんですね。つまり、この10年間に日本の世帯当たりの平均収入が100万円以上減っているんですよ。ですから、100万円以上ということはざっくり言えば月10万円ですから、例えば東京に住んでいる若い世代なんかにとって、今車を持てば10万円の負担というのを余儀なくされるんですね、あらゆる意味で、車体の価格から、駐車場代だけでも5万だ、6万だとかかっちゃうとか、そういう中でユーザーの貧困化というのがJAFか

ら見ていてどう見えるのか。つまり、今世紀に入って急速に日本の社会構造が変わっていて、ユーザーの中身が変わってきているんだらうという部分があって、ここらあたりをもう少し正確に捉えなきゃいけないなと私なんかは思っているわけですが、JAFから見てどう見えるのか、このあたりのことをちょっとお聞きしたいなと思ったんですけれども。

【日本自動車連盟(久米)】 1点目、そのバランスの話ですね、前の実験のバランスの話ですが、ここのところはよく検討しなくちゃいかんのかなと思ってまして、確かにいろいろな問題が出たというのがありますし、効果もあったということはあるわけですね。その中で、まず実験の期間があれで十分だったのかどうかと。つまり世の中が動きますね、変化しますけれども、必ずタイムラグがあるわけで、変化がちょっと激し過ぎたんじゃないかと。ですから、もうちょっと時間を置けばその問題というのは解消したかもしれない。ドライブの人が増えて、自治体とかあるいは事業者の人が喜んだわけで、来てくれてよかったと言うんですけれども、ただもう二度とやってほしくないと言うわけなんです。というのは、来てくれてよかったから駐車場を整備したと、駐車場を整備したら実験が終わっちゃったと、だからこんなものはもう二度とやってほしくないという話があるわけですね。世の中の動きというのはある程度の一定の期間があるわけで、先ほど商工会議所の方も言っておられましたけれども。スピードと申しますか、その効果をどのタイミングで見極めるのかと、そういうのがあると思うんですね。駆け込みでもってわっと動いてしまったというのがありますし、いろいろな面があると思いますので、そういったことも含めて私どもでできる範囲でいろいろと検討はしたいと思っておりますけれども、これは皆さんにもよく検討していただきたいなと思っております。

それから貧困化の話ですが、これは大きい問題で、特に若い人が厳しいわけですから、我々の会員組織とすれば当然若い人にどんどん入ってきてもらってということじゃないと我々の組織の将来もないわけです。ただ若い人は、価格とかそういったものに対してシビアになっているというのは確かにあります。

【寺島部会長】 もう一点、その関連でETCなんですけれども、さっきからそれが議論になっているんですが、今JAFとしてはETCの義務化という方向感についてはどうお考えなんですか。

【日本自動車連盟(久米)】 これは今はちょっと難しいんじゃないかなという感触です。特に今回、割引が少なくなりましたね、これが結構評判悪いんですよ。つまり普及だ、普

及だと言ってせっかくつけたと、そしたら途端に割引が少なくなっちゃったと、それはちょっとやり方がおかしいじゃないかというような話というのが結構出てきますから、そういう意味でいろいろな理論というのはあり得るんでしょうけれども、ユーザーだとか現場ではそういう話が出てきているわけです。ですから、今ETCの話をするのであれば、何で割引があんなに減っちゃうんだと、一生懸命つけて、お金を払ってつけて、何でと。それを年に1回とか年に2回しか使わないという話だったら、これは何なんだという話になりかねないですね。

【寺島部会長】 総じてお話を伺っていると、JAFとしては価格に対するセンシティブティーがものすごく高いんですね。

【日本自動車連盟（久米）】 そうです。

基本的には我々はユーザー団体ですから、ユーザーの考えというものをできるだけしっかりと把握した上でお話をしたいということですから、その裏がとれないところについては、技術的なテクニカルなところでもって事務局ベースで走るのはどうかなということがあるものですから、基本的なところだけを今回はご説明させていただいたということでございます。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 本当にユーザーの視点に立てば、同じサービスなら安いにこしたことはないんだから、当然こういう結果になるのはそのとおりで、代弁していただくのはいいんだけど、一方で、ここでじゃあ、誰がその金を払うのかというのは、これは公共交通も乗っているし、物流も乗っているんだから国民が払うべきだみたいな感じで書いてあるんだけど、一方で消費税を上げるというのだってとんでもない話、かなり大変ですよ。それで年金だってあるし、JAFとして、俺たちは払うのは嫌だから税金で払ってというのをそんなに言うのでしょうか。

【日本自動車連盟（久米）】 ここのところもどう整理するかというのが、申しわけないですけども、私もよくわからないところがあります。というのは、高速道路というのは無料の高速道路もあるんですね。受益者負担といっても無料で行っている場所があるわけです。それはどんどんこれから延びるわけで、ユーザーから見ると、ここは無料、ここは有料というのがあるわけですから、受益者負担って一体そもそも何だという話もありますし、それから道路をつくる時の理由ですよ。先ほどもお話がありましたけれども、防災だとか渋滞解消だとか、あるいはその補修だとか、補修ということになれば、これはも

う乗用車というのはほとんど関係ないですから、傷めているのはトラックですから、そういった意味では補修の関係なら乗用車は関係ないんじゃないかという話になりますし、渋滞という話では、渋滞で金を取るんだということになれば、それは我々も負担しなくちゃいかんだろうという話になりますね。防災という話になれば、これは基本的にトラックも乗用車も払う必要はないんじゃないかと、国民全部じゃないかという話があって、基本的には道路を何でつくるんだといったときにいろいろな話があるわけですから、整理して我々としては会員に質問したいなと思っているんですけども、まだ質問がつかれない状態です。そういう意味では、我々としてはこれでいくべきだというようなところまで踏み込めないでいるということでございます。

【家田委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 これはちょっと余談ですけども、JAFの会員がここへ来て増えたというのは、いわゆる努力なのか、例えば入会金とかそういうものを安くするとかインセンティブをつけたのかとか、どう理解しておけばいいんですか。このご時世に増えるというのは大変なことですよ。

【日本自動車連盟（久米）】 基本的に会費についてはここ三十年来変えていません。いろいろな我々の活動を評価していただいた結果だと思います。

【寺島部会長】 どうぞ。

【根本委員】 最後から2枚目の参考1の円グラフをどう解釈するかということでご意見を伺いたいと思います。高速道路とか自動車専用道路は、相対的にはそんなに優先して進めてほしい道路に選ばれていないんですけども、1つの解釈としては、道路ユーザーは自動車税などいろいろな税金を払っていますから、その税金を使って道路もつくられていると期待します。そういったときにやっぱり一般の道路に関しては、こういうものを整備してほしいと具体的な希望を持つのではないのでしょうか。それに対して、高速道路は有料ですから、高速道路が欲しいか、欲しくないか、等判断が入る余地がなくて、料金が取れる範囲でつくればいいのかというようなことを思ったかもしれません。そういう意味ではこの高速道路の希望が少ないのは少し割引いて考えなきゃいけないのかという気がしました。

どういう道路がより国民経済的に重要かということで、例えばB/Cであるとか、それから、どういう道路に対してより負担意思がありますか、など、国民から見てどういう道路をつくるべきでしょうかという聞き方もあると思います。しかし、この場合も、あまり

複雑な質問はできないわけです。今回の質問では、有料道路制度で高速道路はつくる場所などが決まるから、いる、いないの判断はいいかなと思ったかもしれないというところが少し気になるところです。

【日本自動車連盟 (久米)】 7ページをごらんいただきたいと思いますが、ここにあるように高速道路の価値というのを結構ユーザーの人は自分のためじゃなくて地域、ほかのところからどんどん入ってくるということで地域がよくなるから高速道路がいいんじゃないかみたいな認識なんですね。高速道路で本人の利便性が高まるというのは20%ぐらいしかない。あとは「地域活性化にはあまりつながらない」という人が12%いるわけです。ですから、高速道路はいいというのは、地域社会全体にとっていいんじゃないかというのがユーザーの意見で、自分にとってという話になると、ナビとかいろいろありますから、そういうのを使えば一般道路では結構用が足りちゃうと。だからさっきもお話ししましたけれども、ナビゲーションだとかあいつた技術がどんどん増えていますから、手軽にわからない場所でも行けちゃうわけですね。そうすると一般道路と幹線道路、高速道路の境目というのが、車の技術によってだんだん薄くなっているんじゃないのかと。だからお金を払って高速に乗るんだったら、地域の話ですとインターチェンジまで行って高速に乗って、またインターチェンジで降りるわけですから最短距離じゃないわけですね、時間的にはいいかもしれないですけども。そうすると一般道路と高速道路の競争関係というのは大分ずれてきているのかなと。だから幹線道路がしっかりと整備されれば自分としては満足だと。だけど幹線道路がよくなったって、それでは外から自分の地域には人は来てくれないだろう、それはやっぱり高速道路がなくちゃだめじゃないかというような意識なのではないのかなと。でもこれはあくまでも推測なので、正確かどうかわからないので、そのところはもっと追いかけていかなくちゃいけないと思います。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。とりあえず時間の制約がございますので、本当にありがとうございました。

次の「首都圏ネットワーク整備の経緯について」ということで、事務局より説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 資料4に基づきましてご説明したいと思います。

思い出していただくために最後の8ページ目を見ていただきたいのですが、これは前回お示した資料でございまして、高いところもあれば、緑色の安いところもあると、あるいは距離に応じて違うようなところもあるということでありまして、7ページ目に戻って

いただきまして、それはどうも開通した年度に影響しているところも若干ございますので、少し整備の経緯がどうであったかを簡単にレビューさせていただければということであり
ます。

1 ページ目に戻っていただきまして、大体首都圏のネットワーク整備を5つの段階ぐら
いで整理しております。1つはオリンピックまで、有料道路制度ができて、公団方式
を使ってオリンピックに間に合わせてきたということ。その後10年たって、高速道路全
体をばらばらではなく、単独ではなくプールにしてきた時期。それから、環状道路を整備
しまして、徐々に圏央道という概念も持ち込んで四全総、1万4,000キロとまとめた時
期。それから民営化を経て現在に至る時期というようなことで、特に間で外環ができた時
期でまた一つ切りまして、おおむね5つの段階でご説明したいと思っております。

詳しくは次の2ページからでございますが、図はオリンピック当時の図ということであ
りまして、当初は昭和27年から単独で、それぞれの路線で採算をとるということでやり
始めたということでありまして、昭和31年から公団方式を活用したということでありま
す。オリンピックに間に合わせるということで、当時延長全体は58キロということであ
りますけれども、基本的には首都高の羽田までのところを一生懸命つくったということ
でありまして、一方、東名、中央もまだオリンピック時点では一つもできていなかったとい
うような状況でございます。

次の3ページ目でございます、次は先ほど言いましたようにプール制を導入するとい
うことで東名、中央、関越あるいは東北道を1つの採算の中で整理するということを導入
したのが昭和47年でして、その時点で先ほどのおおむね5倍の供用延長といいますか、
開通済み266キロとなっています。見ていただきますと東名が首都高とつながっている
と、あるいは千葉方面から来た京葉道路が首都高とつながっているということでありま
すけれども、まだ放射道路そのものも、例えば関越道、東北道、あるいは常磐道はできてい
ない状況であったということでもあります。

その後、環状道路の概念を打ち出すのが昭和62年の全総でございますので、それまで
の時点を振り返ったのが4ページ目でございます。先ほどは東名、京葉道路が首都高とつ
ながったということをご説明しましたが、今度は中央道が首都高とつながったと。このと
きに、料金所がちゃんと設置できないということで、やむを得ず中央道の八王子と高井戸
間については均一制でやるという整理をしたということでもあります。一方、やっとな外環と
いう概念も出てきて、その整備も始まってきたということでありまして、おおむね放射状

の形が見えてきて、関越、東北、常磐道も先ほどと比べればほぼ完成に近づいてきたということであります。供用延長でいきますと、先ほどの倍ぐらいができ上がったということであります。

途中で切りまして平成4年、次の5ページ目でございますけれども、これは環状道路である外環が初めてでき上がったときでして、外環も都市部の制約があるということで料金所、特に出口の料金所がつかれないというようなこともありまして、そこも均一制を導入したということでありまして、これは黄色で囲ってございますけれども、500円という料金を導入したということであります。

最終的に今どうなったかということが6ページ目でございます、先ほどの図の中では全然できていなかった圏央道もかなりの部分ができてきまして、ネットワーク化が進んできたということもございますし、その間、民営化も経まして、ばらばらであった個別路線の債務返済時期を合わせるとか、あるいは首都高につきましてはもともと均一料金だったわけですが、そこを対距離制、100円刻みでございまして合わせると。ですから、ネットワークがかなり進展してきたよということと、やはりETCがかなり普及したことが、いろいろな料金制度とか今回のシームレスの考え方を進めるに当たって、大きな前提としてできてきたのかなというようなところでございます。

以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの事務局の説明について、何かご質問等はございますか。

この外環道の整備というのが我々にとっても大変重要な重みのある、共通認識に必要な点だろうと思っておりますので、引き続きこの関連の資料をまた提供していただきたいと思いますが、いかがですか。よろしいでしょうか。ほかに質問等はございませんか。

それでは、本日のご意見を踏まえ、引き続き検討を続けたいと思います。

本日予定された議事は以上でございます。

議事進行を事務局にお返しします。

【総務課長】 長時間にわたりましてのご議論、ありがとうございました。

本日の部会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案をご送付させていただきます。ご同意いただいた上で公開させていただきたいと思っております。近日中に速報版として簡潔な議事概要をホームページにて公表いたしたいと考えております。

本日の会議資料はそのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

— 了 —