

平成28年3月8日

【総務課長】 それでは、まだおひとり、お見えになっておられない委員いらっしゃいますけれども、定刻になりましたので、これから始めたいと思います。

皆様、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21回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の森よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。道路局長の森でございます。本日は、寺島委員長をはじめとしまして、各委員の皆様方におかれましては、朝早くから足をお運びいただきまして、まことにありがとうございます。この部会で昨年の7月におまとめいただきました首都圏の料金体系の話につきましても、まさにこの4月から首都圏で導入すべく、今、手続を進めさせていただいているところでございます。

昨日開催されました国土交通省の生産性革命本部の中におきましても、日本の経済・生産性向上のための一つの方法として、先ほど来お話をさせていただきました首都圏の料金体系も、まさに圏央道をはじめとしました環状道路を有効利用していただくことを通じて生産性革命を図るんだということで、昨日も、その大きな施策の柱の一つとして位置づけさせていただいているところでございます。

本日は、兵庫県知事、神戸市長、そして関経連、そして大阪商工会議所、神戸商工会議所の皆様方に、また遠路遠く、足をお運びいただきまして、首都圏の後、ご議論を始めていただきました近畿圏の料金体系につきましての、本日はご意見を賜る機会を設けさせていただきました。お忙しい中、知事をはじめとしまして、皆様方におかれましても、厚く感謝を申し上げる次第でございます。

また、加えまして、前回からご意見いただいております、特にインバウンドの高速道路利用者の今後のますますの増加に対応いたしました、高速道路のナンバリングの議論も、後ほどお願いしたいと考えているところでございます。

また、加えまして、今日、地域の皆様方からお話をさせていただく大阪湾岸道路西伸部に関しましても、この部会ではございませんが、事業評価部会というまた別の場所で、来

年度からの事業の本格化に向けた評価の手續も始めさせていただくこととしているところでございます。

いずれにしましても、かなり、この首都圏あるいは阪神圏におけます幹線道路を取り巻く環境、大きくこれからさま変わりをする、また、それをさま変わりしていくためのさまざまな新しい取り組みを、私どもとしても積極的に進めてまいりたいと思う次第でございます。何とぞ委員各位の皆様方におかれましては、活発なご議論、そしてまた、よりよい地域創生に向けましてご意見いただきますことをお願いいたしまして、私の冒頭のご挨拶とさせていただきます。よろしくをお願いいたします。

**【総務課長】** それでは、まず最初にお手元の資料の確認をさせていただきたいと思っております。上から配席図、議事次第のほか、資料1から7がございます。漏れている資料がございましたら、お知らせくださいますようお願いいたします。

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、井伊委員、家田委員、大串委員、羽藤委員におかれましては、ご欠席との連絡をいただいております。本日ご出席いただきます委員の方は、委員総数15名のうち11名でございますので、定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、以後の議事の進行を、寺島部会長をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

**【寺島部会長】** どうもおはようございます。それでは、これより議事を進めさせていただきます。本日は2つ議題がありますが、まずヒアリングといたしまして、近畿圏の関係団体の方々からお話をいただくため、兵庫県、神戸市、関西経済団体連合会、大阪商工会議所、神戸商工会議所の皆様に、お越しいただいております。

初めに井戸兵庫県知事、久元神戸市長、よろしくお願いいたします。

**【井戸兵庫県知事】** それでは、私、兵庫県知事の井戸でございますが、お手元に配付させていただきます資料に基づいて、ご説明をさせていただきたいと思います。

まず表紙をごらんください。明石海峡大橋の写真が左側にありますが、明石海峡大橋が整備されて、淡路島と本土がつながり、そしてそれが四国とつながったという意味で、社会資本整備のストック効果、大変なものがあります。そして、今日話題の料金であります。本四道路はNEXCOよりも相当高かったのですが、これがNEXCO料金並みに、今年の4月からなりました。このおかげで交通量が格段に増え、しかも観光の魅力

を高めたという意味で、社会資本整備と料金というのは一対のものだということを、まずご理解いただいたらありがたいと思います。その例が明石海峡大橋です。

もう1つは右側、姫路城ですけれども、平成の大修理が終わりまして、白鷺城と言われていた400年前の真っ白な城郭を示してくれております。そのおかげで、昨年の9カ月間で230万人の観光客が来ていただきました。インバウンドも23万人になりました。1年にすると、きっとノイシュヴァンシュタイン城を抜くだらうと、このように思っております。ちなみにノイシュヴァンシュタイン城と姫路城は、昨年姉妹提携をさせていただきました。

というような意味で、ある意味で整備と、それから料金というのは、一体不可欠ということ、まず強調させていただきたいと思います。

そして、4ページ目をお開きください。これは関西圏の地域創生の方向性を書いておりますが、いずれにしても関西圏全体としては人口減少しますけれども、1,700万人ぐらいに50年先とどめたいというのが我々の方向性であります。そのときに目指すべき目標としましては、左下にありますような、国土の双眼構造の一翼を担う、世界に開かれた関西を目指そう。それから、人が環流すると言っておりますが、地域の中で人が活躍する、環流する関西を目指そうという、2本の柱を立てさせていただいております。

さて、阪神間におきます高速道路ネットワークの整備状況、6ページをごらんいただきたいと思いますが、この10年で、左側の上の表ですけれども、首都圏は214キロメートル整備されました。中部圏は97キロメートル整備されました。ところが関西圏は62キロしか整備されておられません。そういう意味では関西は、ハンデを負っている上に整備のスピードが遅い、こういう状況にあります。東京圏はオリ・パラまでさらに整備が進む、中部圏の環状ネットワークは全て事業着手されている、関西圏は環状ネットワークの整備のめどが立っていない。淀川左岸線の延伸部、それから我々の大阪湾岸道路西伸部、これが二大プロジェクトでございます。

7ページ、ごらんください。慢性的な渋滞が続いています。後ほどまた神戸市長も触れられると思いますが、阪神高速神戸線につきましては、毎日のように渋滞が5キロから15キロの幅で続いているというのが実態でございます。もう道路容量が足りていない、2倍以上足りていないという、こういう状況です。

8ページは、関西における3空港の連携、あるいは阪神港の機能強化のためにも、湾岸道路の整備が不可欠だということを示しています。

それから9ページは、リダンダンシーの確保でございます。詳しくは触れません。

それから次に11ページでございますが、今申しましたように、阪神湾岸道路連絡線は、名神高速道路から湾岸道路をつなぐ2キロの道路、それから淀川左岸線の延伸部は、第二京阪道路と淀川左岸線をつなぐ道路、そして大阪湾岸西伸部は、六甲アイランドからポートアイランドを過ぎて駒栄までをつなぐ道路、そしてその延長に、神戸山手線を通して西バイパスにつなぐ道路、これができますと、特に3号線と43号線の道路を通っている利用者が、変わってこられるのではないかと期待しております。

13ページ以下は、ストック効果として物流の効率化、それから次世代産業の立地が続いておりますが、その進展を助けるという意味で効果があるという、ストック効果の代表を挙げさせていただきました。

16ページから、今回の料金につきましての我々の考え方を申し述べさせていただきます。まず第1番は、有料道路の事業枠の拡大による大阪湾岸道路西伸部の早期完成を目指したいということでございます。現状のままですと約5,000億円の整備費がかかりますが、公共事業の割合があまりにも高過ぎて、有料道路事業の利用者負担の部分が少ないという状況が、現状のままの状況です。したがって、これを有料道路事業の比率を高くして、せめて半分ぐらいのウエートにすることによって整備のスピードを上げたいというのが、私たちの気持ちです。

もちろん利用者の負担があまりにも増え過ぎてはいけません。明石海峡大橋の本四道路の料金水準と同じようなことになってはいけないわけでありまして、適切な料金水準を設定することによって、整備もスピードアップできるし、利用者の利便性も増すということにつながりますので、ご検討をぜひいただきたいと思っております。

17ページですが、現状どういう料金体系になっているかということでもありますけれども、阪神高速道路は段階的な料金設定になっております。利用者でございますけれども、大体19キロまでの利用者が大変多いというのが阪神高速の実情です。首都高速の平均は、大体23キロぐらい利用されておられます。そのような意味で、この19キロ同士で比較いたしますと、今でも若干、首都高の新料金よりも現状のほうが高い。若干です。平均すると37円ぐらい高い。こういう実情に、今なっております。

これを前提に、私どもといたしましては、適切な、若干上回るような料金設定を考えることによって、有料道路事業枠を拡大して早期整備につなぐことができるのではないかと考えております。どの程度の水準がいいかは、これからよく協議をさせていただきたいと

思っております。

それから18ページでございますが、上限料金でございます。現在、阪神高速は、上限料金は、23キロから上が930円になっているんです。今度、首都高の新料金は、上限1,300円だとお聞きしておりますけれども、利用者のグラフをごらんいただきますと、42キロ以上の利用者が、まだこれだけいらっしゃいます。ということは、長距離利用の方々の負担を、短距離利用の方々の負担と公平化を図る必要があるということでもありますので、首都高の上限料金1,300円ということなのでありますが、我々としては、私は例えば1,800円とか、上限料金の設定を高めにするということは十分考えられる話ではないか、このように思っております。

それから19ページです。阪神高速は今、2車区分になっております。乗用車と大型車ですが、NEXCOなどに準じまして、特に軽自動車の負担が高いという利用者からの声もありますので、その辺を見直すために5車区分にさせていただいたらどうかというのが、この提案でございます。NEXCOの水準に合わせますと、大型車が1.65に引き下がることとなりますが、別に現状よりもあえて大型車を引き下げるいわれはありませんので、このような、普通車だって1.0、そのまま横滑りをさせようとしているわけですから、大型車についても横滑りをさせ、5車区分で料金配分を考えたらいいということでございます。

それから20ページですが、これが今回提案を申し上げます、一番重要な点でもございます。つまり整備済みの道路と新規整備道路の償還期限が同じでいいんですかという問題です。だって、62年までに建設債務を償還してしまえと、こういう今のスキームになっているんですが、これはいわば、その時点において整備済みの道路を一括して償還をいつまでにしようかということを決められたはずでありまして、これから整備を図ろうというのに、62年までに建設償還、全部してしまえというのは、乱暴なスキームになっているのではないのでしょうか。

例えば45年で償還するというのが一つの原則だとすれば、これから事業化しましても、62年までは32年しかありませんから、あと13年はプラスをするというような措置を講ずるべきではないか。そうしないと、後から整備したところの利用者負担は、先に整備したところの利用者負担と大きく異なってしまって、不公平。時間的な不公平もあるということに、ぜひご検討賜りましたらありがたいと思っております。

それから21ページ目以降は、計画を上回る料金収入があったら、それにより生まれた

財源を活用するというところをご検討いただければいいかということですし、出資金も62年までに返すという現行のフレームなんですが、老朽化対策で74年まで更新債務の償還満了時期を設定されておりますが、この74年までに出資金を返す。借金のあたる債務は早目に返していく。順序を逆にさせていただいたほうが望ましいのではないのでしょうかということでもあります。先ほどの提案、45年が非常にきつければ、44年の74年でも結構だとは思っております。建設の償還期間ですね。

それから23ページは、直轄高規格幹線道路についての地方負担に対する地方債の充当率は90%なんですが、事業費補正が45%ついております。阪神高速のような地方高規格幹線道路は、一般と同様で、事業費補正が20%ということになっております。25%の差がつけられています。阪神高速、特にこの道路は、直轄高規格幹線道路とほぼ同じような機能を果たしておりますので、取り扱いを同一にさせていただいたらありがたいという意味で、申し出をさせていただいております。

24ページは、同一起点であれば、起点と終点間の最短距離を基本とした料金体系にされたらどうか。これは都心の渋滞緩和に向けた交通流動の最適化を図ろうとするものでございます。例えばその図面にあります伊川谷のジャンクションから生田川のジャンクションまで行くわけですけれども、神戸線ルートを通りますと現行720円、ところが北側を通りますと820円になっております。これを720円扱いにすることによって、この海側ルートが常に混んでおりますが、この混みを緩和することができるということでございます。

それからもう1つは、25ページでございますけれども、1区間料金の割引でございます。須磨から例えば湊川の間、あるいは尼崎の湾岸線の末広と東海岸ですけれども、特に尼崎の場合は、湾岸道路を使いませんと、ぐるっと遠回りをして行かなければなりません。800メートルが、迂回ルートは5.8キロメートルになります。そのような意味で、1区間利用の促進を図ることによって、無駄な交通量の対策ができるということにつながります。

最後、26ページは、今、神戸から大阪空港に行こうとしますと、阪神高速神戸線を使い、そして名神道路を使い、そしてまた阪神高速池田線を使うということになっております。阪神高速にターミナルチャージを2回払っていることになっております。このようなケースの場合には、ターミナルチャージは1回で済ますというような料金体系にするほうが合理的なのではないでしょうかという提案でございます。

最後でございますが、神戸西バイパスというのが、この湾岸道路の整備との関連で大変重要なつなぎ道路になりますので、これも有料道路事業を導入して整備を促進するということが重要なのではないかとということで、協議を進めさせていただいておりますので、ご理解いただきましたら幸いです。

私からは以上とさせていただきます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。それでは神戸市長の久元さん、よろしくお願ひします。

【久元神戸市長】 神戸市長の久元でございます。今日は説明の機会をお与えいただきまして、ありがとうございます。資料3に基づきまして、ご説明を申し上げます。井戸兵庫県知事からは、大阪湾岸道路の西伸部の関西圏全体における位置づけを説明されましたので、私からは神戸市内の状況を説明申し上げます。

1 ページをごらんいただきますと、神戸市の概況ですが、面積が東京23区よりも少し狭い557平方キロ、人口は、直近の国勢調査によりますと、153万8,000人という状況になっております。1868年に神戸港が開港し、来年で150年になりますが、神戸空港が10年前に開港いたしました。陸・海・空の交通の結節点として発展をいたしました。

2 ページをごらんいただきますと、神戸港、神戸空港に加えまして、新幹線、在来鉄道、また高速鉄道の発達によりまして、神戸の街が発展をしてきたところでございます。

3 ページが大阪湾岸道路の意義であります。1つは、この大阪湾岸道路が通ります、ポートアイランドという人工島があります。かつて神戸は、山を削って、海を埋め立てて、海上文化都市をつくったわけですが、現在、このポートアイランドの中に、神戸医療産業都市というプロジェクト、これは国家戦略特区に指定されておりますが、これを展開しております。スーパーコンピューター京の利用、あるいはiPS細胞を使いました網膜の再生といった、そういうような国家的意義のあるプロジェクトが展開をされております。順調に集積が厚みを増しております。現在、316社の医療関連の企業の研究所が立地をしております。大阪湾岸道路が開通することによりまして、この医療産業都市はさらに発展可能性を持つということになります。

4 ページは、これまで神戸市内で開通いたしました高速道路ネットワークによりまして、ストック効果がどのように発揮されてきたのかということでもあります。21年前が阪神淡路大震災がありましたが、その前の平成に入りましてから、高速道路ネットワークが順次

開通をしまいいりました。この結果、例えばリサーチパークという工業団地がありますけれども、この定着人口、あるいは西区・北区の住宅、あるいは製品出荷額は、大幅に増加をしてきております。確実に高速道路ネットワークによるストック効果が、神戸で発揮をされているということでもあります。

5ページは、これは、今後やはり格子状の道路ネットワークを完成させたいということではありますが、特に東西の神戸市内における高速道路網が不足をしてしております。具体的に申しますと、6ページをごらんいただければと思いますが、これは神戸市内におきます高速道路の車線を見たものでありますが、東からごらんいただきたいと思いますが、大阪方面から阪神高速神戸線、そして湾岸線が六甲アイランドまで来ておりますので、ここは10車線ということになっております。しかし、そこから神戸市の中心部までは、阪神高速神戸線しかありません。ここは4車線ということになります。その西側ですけれども、ここの部分は第二神明道路、それから阪神高速の北神戸線がありまして、8車線ということになりますが、さらにその西側は、今度4車線ということになります。交通量が多いところが、このように4車線ということになっておりまして、東西の10車線、8車線の部分と比べますと、車線が足りないために渋滞が発生しているということでもあります。

井戸知事からも言及がありましたが、この写真は、神戸の中心部、京橋ランプと言われているところですが、慢性的にといいますか、毎日渋滞が発生しております。1日4時間から8時間程度、この阪神高速3号線の渋滞が発生しておりまして、通常で20分程度で18キロが行けるところが、最大53分もの時間がかかるというような状況になっております。

一方で、湾岸線が六甲アイランドで行きどまっているものですから、阪神高速神戸線と湾岸線との乗り継ぎ車両が、これは一般道を通ることになりまして、ここも慢性的な渋滞が発生しておりまして、周辺の住環境にも影響を与えているということでもあります。特にこの路線は大型車が集中しておりますので、かなり深刻な状況になっております。

9ページですけれども、神戸の西部地域におきましても、やはり第二神明道路の渋滞が発生しているということでもあります。

このように、ミッシングリンクが神戸市内でもありますので、ぜひこの早期解消に向けまして、国が主体的な役割を果たしていただきたいということと、井戸知事からもお話がありました。有料道路事業枠の拡大をぜひお願い申し上げたいということで、大阪湾岸道路西伸部の直轄事業と有料道路事業の合併施行による整備をお願い申し上げたいという



こと。また、神戸西バイパスにつきましても、有料道路事業による整備をお願いしたいと考えております。

一方、料金体系であります。11ページですけれども、神戸市では、NEXCO、本四高速、それから阪神高速、神戸市の道路公社、港湾幹線道路というように、多様な主体による料金体系ということになっております。この辺の調整ということが必要になります。

また、先ほど井戸知事からもお話がありましたが、12ページをごらんいただきますと、市街地を通る高速道路と、それから郊外を通る高速道路との間で料金が異なっております。もう一度繰り返しのなりますけれども、このAとA'、玉津という場所と国道2号の生田川、これは神戸市の中心部になりますが、海側を通りますと720円、それから山側を通りますと820円と、料金が異なっております。さらにかなり東側の京都の大山崎との間の料金を見てまいりますと、これはBとB'の料金ですけれども、神戸線と名神を使って大山崎まで行きますと2,490円、一方、北神戸線を使って新名神を使って名神を行くと2,750円となっております。この料金の格差のために、市街地を通る高速道路に車両が集中するということになってまいりますので、市街地から郊外への交通転換を図るための料金の設定の見直しということが必要であろうかと考えております。

一方、短期間の料金につきましても、第二神明道路が15.2キロで210円に對しまして、阪神高速道路が3.5キロで410円となっておりますことから、この月見山というところの近辺では、阪神高速を利用せずに一般道に交通が流れ、混雑が生じております。こういう面での料金の見直しということも、神戸市内の交通量の適切な誘導という見地からも必要ではないかと考えております。

いずれにいたしましても、14ページでありますけれども、全国的な幹線道路ネットワークの整備という中に、神戸市内の高速道路の整備と料金体系のあり方ということにつきましても適切に位置づけていただきまして、国が主体的な役割を果たし、有料道路事業の枠を拡大していきたいということ。そして、あわせて料金の見直しをお願いしたいということでもあります。

全体といたしまして、最後になりますけれども、関西圏全体でのミッシングリンクを解消し、道路ネットワークを完成することで、京阪神、関西圏の一体的な発展につなげていきたいし、神戸といたしましても、そういう観点から関西圏の発展に貢献をしたいと考えております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

**【寺島部会長】** どうもありがとうございました。それでは、ただいまの説明に関しま

して、ご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。

どうぞ。

【天野委員】 大変丁寧でわかりやすいご説明をいただきました。どうもありがとうございます。私からは、ちょっと細かい点になるんですけども、兵庫県さんのほうにご質問と、あと、これは国交省さんのほうになるかもしれませんが、2点質問させていただきたいと思います。

1点目は、兵庫県さんの説明でございました、知事の説明でございました、18ページの上限料金の見直しなんですけれども、こちらで例えばということで、1,300円から1,800円と上限料金置かれていますけれども、これは何か積算というか、計算のようなのがあって、こうやって例示されているのか、全く単なる目安として今お挙げになったのかというところが1点です。

あと、もう1点が、最初の環状のネットワーク、こちらの整備がおくれているというお話なんですけれども、ちょっと不勉強で申しわけないんですが、なぜそういったスピードが若干遅くなってしまっているのか、こちらの原因というか、そちらもあわせて、2点、お尋ねしたいと思います。

それとあと、これは国交省さんのほうになると思うんですけども、兵庫県さんのほうからお話がありました、これもちょっと不勉強で申しわけないんですけども、新規整備道路の償還期限ですね。これが同じであるという現状なんですけれども、これはどういった理由でそうなっているのか、申しわけないんですけども、それもあわせて教えていただければと思います。

【井戸兵庫県知事】 上限料金の見直しで提案をさせていただいた1,800円は、今の現行料金を前提にして、そのままスーッと延ばしますと、42キロ超ぐらいまでですと1,800円ぐらいになるという意味で、仮に試算をしたということでございます。幾らにするかは、政策的な検討と、それから実態との兼ね合わせがございますので、これから検討していかなくてはならないと思っております。

それからもう1つ、6ページにあります環状道路ネットワークの整備の状況で、関西圏がおくれているという理由ですが、我々もよくわかりませんが、湾岸道路の西伸部に関連しますと、やはり私ども、阪神淡路大震災から21年経過したわけでありまして、ようやく20年ほど経過して新たな投資ができるような状況になったというのが、西伸部についての我々の取り組みではないかと思っております。それから大阪の大和川左

岸線などについては、新名神ですとか、どちらかというともどうしても整備がおくれてきましたので、順番がなかなか回ってこなかったということではないかと想定しております。

いずれにしても、取り返さなきゃいかんという我々の熱い熱意を述べさせていただいたということでご理解いただきたいと思います。

【高速道路課長】 償還期間の件をお答えいたします。当時、民営化のときに、どのぐらい整備するのか、どのぐらい管理するのかということで、ずるずるずるずる償還期間を延ばしたらいけないんじゃないかという議論が当時ありまして、45年という取り決めをしたということでありまして、それから2年前に15年間延ばしたときも、とりあえず建設は民営化の経緯もあるので45年ということにしましょうということで、整備もそうですけれども、管理する路線もそのように決めさせていただいて、今、動かしているということであります。

【寺島部会長】 それじゃ、どうぞ。

【石田委員】 筑波大の石田と申します。どうもありがとうございます。特に知事と市長が冒頭で強調されました、整備と料金は一体不可分であるということは、首都圏に比べましても、あるいは中京圏に比べましても、関西圏というのはネットワークとしての完結性にかなりおけていると思ひまして、非常に大事なご視点だと思ひまして、全く同感でございます。

ただ、そのときに、整備のための財源と負担をどう考えるかということが非常に大きな問題で、特に知事は、出資金と大規模更新の償還の順序を変えたらどうだとか、あるいは償還期間も変えたらどうだとか、これは償還の全体の考え方の変更につながる考え方でございますし、あるいは負担を安くするために直轄国道と同じ扱いにしてくださいということで、これはそもそも、阪神高速あるいは首都高の道路の種類を地方道から国道並みに移しますということも辞さないとは捉えたんですけれども、これも大きな変更を伴う考え方だと思ひまして、私は個人的には大賛成でございますけれども、そこでご質問なんですけれども、そういうところまで議論が進展してしまうかもわからないという上での今日のご提言だったのかということと、あるいは、こういう負担を、例えば1,800円の問題とか、トラックに若干負担をお願いするということを提言されましたけれども、そういう観点からすると、ユーザーの方々、あるいは市民・県民の方々の反応と申しますか、受け入れやすさというのはどのように観測されているかという、その2点をお伺いしたいと思います。

【井戸兵庫知事】 地方負担の交付税措置率を変えるというのは、実をいいますと、直轄高速道路体系と、それから地方高速道路の体系とを抜本的に見直さなきゃいけないので、これはなかなか容易なことではないのではないかと。そこまでの見直しが簡単にできるとは思いませんが、しかしこれから整備を図ろうとしている地域というのは弱小地域が多いんですね。全国道路ネットワークの関係からいきましても。だとすると、やはり地方負担のあり方についても見直し議論をしていただく必要が、課題としてあるのではないかと。という課題提起です。

それから、整備期間、償還期間の45年の議論は、45年というのを私は延ばしてくださいと言っているわけではなくて、事業開始から45年確保してくださいということをお願いしているつもりでございまして、なぜ全部62年で償還を終えなきゃいけないのか、新しく整備する道路についても、なぜ62年という期限が最優先されるのか、それは有料道路事業という、利用者の負担をいただきながら道路を整備していくという発想からいっても説明がつかないんじゃないんでしょうかという意味で指摘をさせていただいて、ぜひ直していただきたいなと思っているものでございます。

それからトラックの負担、上げようとしているんじゃないかと、同一料金でお願いしたらいいと言っているだけでありまして、逆に利用者から言うと、なぜトラックだけ下げるんだと。軽自動車を下げるのはわかるけれども、乗用車は据え置き、それで中型車は上げる、それなのに大型車のトラックはなぜ下げるんだという議論になりかねませんので、これは同一料金を維持したらどうでしょうかということ提言させていただいたものでございます。これはユーザーの公平感に逆にマッチするという話ではないかと思っています。

【石田委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。どうぞ。

【太田委員】 知事のお話、いろいろたくさんアイデアをいただきましたので、私たちも検討させていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。

市長に少し突っ込んだお話をさせていただきたいのですけれども、いただいた資料の6ページと11ページを見比べると、6ページでは、これは斜線が書いてあるのですけれども、この中にハーバーハイウェイ入っていませんね。一方、11ページでは料金のところではハーバーハイウェイのことを記載されています。これにはいろいろ意図があるのだろうということで、それは理解いたします。

そこで、料金のお話なのですけれども、この4月から首都圏が大幅に変わります。それは

ある意味ではNEXCOと首都高のみの調整だったわけで、うまく行くと思いますが、一方、関西圏の場合、公社の話、港湾ですね、ハーバーハイウェイも含めて非常に複雑な形になっていると。そこを何とかしたいなと我々思っております。このように首都圏と阪神圏では状況が違う中で、神戸市長のお立場として、公社、地方自治体が関与されている道路群についても、NEXCO、阪高とともに一体化することに対して積極的にお考えなのか、あるいはそうすべきか否かか、どのようにお考えなのか、一言お聞かせいただきたいと思っております。

【久元神戸市長】 これは神戸市として、公社、ハーバーハイウェイもありますし、特に神戸市の六甲山の北部を開発しなければいけないというような、これは40年以上前の話ですけれども、そういうような政策的な要請もありまして道路公社を設立し、これまで有料道路事業として運用してきておりますから、すぐにこれをNEXCOと一体化するかというような議論は、少なくとも神戸市内では、市会も含めて議論はありません。

ただ、今おっしゃいましたように、この資料でもお示ししましたけれども、公社も含めて、やや料金体系が複雑になっておりますから、湾岸道路が完成した後、あるいは湾岸道路が完成する前におきましても、公社の料金というもの、神戸市の公社が管理をしている部分の料金というものにつきましても、これをどのようにするのかということについては、それは全体的な適切な交通量の誘導という観点から、私どもも検討する余地はあると思っております。

【寺島部会長】 どうぞ。

【小幡委員】 県と神戸市からご丁寧なご説明、ありがとうございます。私、行政法をやっている者からすると、沿道環境ということで、国道43号とか阪高のところとか、非常に世の中、全国的にも有名でございまして、ご説明にもありましたけれども、料金体系というのは、本来、できるだけシンプルでわかりやすいほうがよろしいわけですが、そういうロードプライシングといいますか、沿道環境悪化を防ぐために誘導していくと、それはやはり必要かなと。そのあたりが、料金がそうするとどうしても複雑になりながら、政策として料金を使うということはやむを得ないのかなと思っております。

1点教えていただきたいのは、久元市長の12ページのところで、これもやはり市街地から郊外への交通転換ということで、おそらく料金をいじることによって誘導していくというお話ですよ。これ、だから、1回、大阪寄りのところは湾岸に誘導するという策をやったと思うのですが、それ以降もあるので、上のほうを利用したほうがよいと。

ちょっとこら辺不案内なので、ご説明をいただければと思ったんですが。

【井戸兵庫県知事】 私から言いますか。要は同一地点に行こうとしたときに混雑をもたらすような料金体系になっていますので、それを解消する必要があるというのが、この12ページの表です。ご指摘いただいた43号線対策などは、湾岸道路に43号線とか3号線の車を誘導することが必要だと。ところが六甲アイランドでとまっていますし、仮にハーバーハイウェイ使っても、湾岸道路からハーバーハイウェイに乗り継ぐときに、ものすごい渋滞になる。私なんか、いつも六甲アイランドに一度下りて、それからハーバーハイウェイに乗りかえて乗っているぐらいなんです。ですから、それが解消しますと、まっすぐ行けるようになりますと、43号線とか3号線の車が相当、何万台、我々の推計では4万台ぐらいあると思っていますが、4万から5万台は乗り移るのではないかと。そうすると、公害対策にも大変効果があると。こういう意図でございます。ですから、この12ページの主張と43号線対策などは、次元がちよっと異なります。ご理解いただきたいと思います。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。どうぞ。

【山下委員】 地元の間人としては、早期に高速道路のネットワークの整備をしていただきたいというのは、ほんとうに実感です。湾岸線の西伸部と淀川左岸線の延伸と名神と湾岸をつなぐ名神湾岸連絡線などの必要性は非常に理解をしますのでけれども、今日の知事と市長のお話を聞いてみますと、1つは早期に整備するための財源負担をどうするかという話と、それともう1つは、現状で今のちょっと複雑な料金体系をどう整えるかということと、それから、ネットワークが整備された後でというか、整備後の状況を頭に置いた料金体系をどう考えるかという話と、そのあたりのことが全部出されて、非常に盛りだくさんだったなと思っています。我々としては、ネットワークの整備の話と、今の状況での料金の話と、それから整備後の料金の話というのを、どう分けして議論していくかというところが課題かなと思っています。

その上で、現状での問題を考えたときに、1つは、市長の説明資料で言えば12ページのような、山崎まで行くのに料金に違いがある、これをどうするかとかといった話なのですが、そしてそこには、この12ページの図では抜けているのですが、六甲有料道路の活用というのも当然入ってき得ると思うのですが、公社管理の六甲有料道路も含めて、人と物の移動との関係でどうなっているんだろう、移動のデータを踏まえた上での話なんだろうか、単に料金がずれているというだけの話なんだろうかというところが1つ。

それから2つ目が、先ほども出たんですが、六甲有料道路を今後どう考えていくのか。ネットワークの一部になっているとも言えますし、今後、これを神戸市としてはどういう位置づけを考えておられるのかという、この2つを教えてくださいと思います。

**【久元神戸市長】** 現実には、この12ページにもお示ししておりますように、六甲山の北側を通るルートと、それから海側を通るルートとの料金体系が違っておりますために、車が海側に多く流れているという状況があります。これを解消する料金のあり方という問題、これは湾岸道路が開通して完成する前においても考えなければいけないという問題ですね。同時に、湾岸道路を整備するために、直轄事業だけでは、これはなかなか難しいので、私どもとしては有料道路事業と合併施行していただきたい。

これは財源をどう確保するのかという問題なんですが、同時に、湾岸道路が完成してからの料金体系をどうするのかというような問題が、料金の問題として出てくると思うんですね。これはそれぞれ次元が違う問題なんですけれども、しかしこれは次元が違う問題なんですけれども、結局は最終的には、これは答えを一つに導き出さなければいけないので、そういうような要因があるということを勘案して、この料金体系をどうするのかということをご議論いただければと思っております。

その中に、今ご指摘の六甲山の有料道路、それからハーバーハイウェイ、これは神戸市が管理をしておりますから、この神戸市が管理をしております有料道路の料金を、適切な交通量を誘導する上で、どのような形で設定するのかということにつきましては、これも当然、関連する問題として我々は考えなきゃいけないと考えております。ただ、この点につきましてはの神戸市内の議論は、まだ十分成熟しておりません。これからこういうことも含めて議論をしていかなければいけないと思っています。

**【寺島部会長】** どうぞ。

**【根本委員】** 知事さんの阪高の上限料金1,800円というのは非常に感激しました。すばらしい提案だと思います。政治家の方はどちらかというと割引のほうがお好きな方が多いと思うんですけれども、ちゃんと利用者の負担の公平性を考えて、負担をすべきだという話があったわけなんですけれども、私は首都圏の1,300円は、あくまで激変緩和で取り入れた措置であって、やっぱり対距離性を厳密に適用するとか、そういう意味でも、要するにネットワークを賢く使うというコンセプトはあるわけなんですけれども、そういう意味からいっても、上限料金は近い将来、やっぱり首都圏も値上げしていかなきゃいけないと思いますし、そういう意味で、阪神のほうでまず高い上限料金を導入していただいて、それ

を見習うような形で、首都圏も1,800円、2,000円にしていくべきではないかと思  
っているところです。どうもありがとうございました。コメントです。

【寺島部会長】 どうぞ。

【竹内委員】 東京女子大学の竹内でございます。ご説明、どうもありがとうございました。私も意外な展開に少し驚いたところがありました。市長さんと知事さんおっしゃったこと、ともに基本的な認識としては、有料道路の枠を拡張していきたいと、このことについて見解の一致があると思いました。ただ、細かく拝見すると、例えば知事さんのほうは、先ほどの償還期限の話であったり、車種間料金であったりと、いろいろな財務上のご提案であったと思います。そのことに関しまして、神戸市としては、その考え方については、ほぼ同じということでのよいのか、あるいは、ここはちょっと違うとか、何かそういうところがあればお教え願いたいんですが、いかがでしょうか。

【久元神戸市長】 今日は時間が限られておるものですから、重複した説明はできるだけ、若干重複した部分はありましたけれども、それは避けようということで、先ほどの償還期限の延長などの話は知事からお話をさせていただきました。神戸市も考え方としては同じです。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【朝倉委員】 私も5年前まで元住民だったものですから、ネットワーク整備の必要性であるとか、あるいは料金体系の見直しについては、大変実感としてよく理解できるものがあります。その中で、本日ご提案のあった有料道路の割合を増やして整備をスピードアップするというのは非常によい考えだと思うんですけども、その一方で料金のチャージは避けられないので、地元の方がどれぐらい料金の値上げに対して合意されるかということが非常に大きなポイントではないかと思えます。

それからもう1つは、ご紹介にもありましたように、非常に多様な道路管理者がいらっ  
しゃって、NEXCO、阪神高速だけではなくて、道路公社さん等もいらっしゃる。料金  
体系がばらばらという言い方は大変失礼ですけれども、そういう状況にある中で、利用者  
にとってわかりやすく、かつ、地域としての社会的便益を最大にするような料金体系の  
あり方を議論していただきたいと思えます。そのときには、各経営主体の償還可能性の条  
件を上手にくみ上げるスキームを議論しないといけないことになります。確かに机の上で  
は、これが社会的にいいという案を出すことは簡単ですけれども、なかなか各経営主体の  
合意が難しいと思うので、合意する場をつくっていただく、誰がつくるのかというのはあ



りますけれども、が重要なところかなと思いました。

そういったことをやっていく上では、交通ネットワークの上でのシナリオの試算が必要です。どのモデルを使って、どのデータを使ってやるかということは、非常にセンシティブなことになりますので、丁寧にモデル、データの選択というのをやっていただいて、議論していただくのがいいと思います。今のままやると、それぞれの道路管理者が持っているデータ、モデルでそれぞれやることになる可能性があります、全然ばらばらのアウトプットが出て、じゃあどうするのということになると懸念されます。理論的に健全なモデルの選択とデータの選択を含む調整が重要なポイントになるのかなと感じました。

以上です。

**【寺島部会長】** はい、どうぞ。

**【小林委員】** 私も関西の人間なんですが、今日、こういう突っ込んだ議論を行う場ができたことに感激しております。この場をおかりしまして、一気におくれを取り戻したい、という思いでおります。

とはいいながら、新しい事業区間を整備するには、何年かそれに時間がかかりますので、今日頂いた意見を時間軸に沿って整理することが必要です。実際にステップワイズに事業を進めていくのかという議論は、これまで関西全体で蓄積してこなかった。なかなか、そのような議論をするまでにいかなかったというのが実態かと思いますが、今後、事業のスピードを上げていくために、時間軸に沿って、やるべきことをどのように整理していくかという議論をぜひやっていきたいですね。そのように思いながらお話を聞かせていただきました。どうもありがとうございます。

**【寺島部会長】** それじゃ、私のほうからも、お二方に1つずつ質問というか、私の意見を含めて。

おっしゃっているネットワークを視界に入れたミッシングリンクの会社をというポイントと、いわゆるシームレス化という動きは腑に落ちるし、納得感があると。神戸大震災からちょうど20年というところで、ちょうど今、3.11から5年という話に大きく引っ張られているものですから、神戸及び兵庫県の経験というのが大変重要だと思っていて、市長がおっしゃった医療産業都市にかじを切っていくという流れなんかも非常に納得感あるんですけども、そういう意味で、僕の2つの質問なんですけれども、県が準備していただいた4ページの、関西圏の地方創生の方向性という、関西広域連合の視界を少し踏まえながら、少子化のさらなる進展とか関西経済の停滞とか、いわゆるものづくりから観光・

文化圏域への転換だとか、そういう方向感を視界に入れながら考えると、関西のダイナミズムって一体今後どのように描いていくんだらうかという問題意識が強くあるんですね。

その中で、当然のことながらアジアダイナミズムとの相関が、関西にとってすごく重要になってくると。日本の貿易の5割をアジアが超えて、物流・人流の構造が大きく変わってきているということを視界に入れたときに、まず知事にぜひ教えていただきたいというか、どのように視界に入れておられるのかと。僕は関西圏についていろいろと議論に参加しているうちに、いわゆる日本海側と太平洋側の戦略的な連携が、今後の関西にとって非常に鍵だと思っていまして、そういう意味でのインフラも、例えば京都縦貫のような、日本海側と関西圏をつなぐような幹線が今後重要になってくると。事実、東京圏も、なぜ圏央道が有効かという、それは新潟とか、いわゆる日本海側との連携というものが動いてきているから、圏央道なんかネットワークの中で重要になってきているという。

関西にとって今後必ず重要になってくるのが、例えば舞鶴だとか、あるいは神戸の場合は、日本海側というときに、どのように今、知事が視界に入れておられるのかなということが、僕の質問のポイントなんですけれども、これ、整備してほしいミッシングリンクというのは、全部、横に東西の、とにかくこれを急いでくれよという話が2つぐらい優先事項として出てきていますけれども、今僕の言っているような文脈で、アジアダイナミズムを取り込むために日本列島全体の物流軸が日本海側に動いている中で、どういう連携構造を視界に入れて描こうとしておられるのかというのが、まず質問です。

それから市長のほうには、そういう中での神戸港の役割なんですけれども、私、シンガポールとか香港とか釜山なんかの動きをフォローしているからなんですけれども、神戸のかつて世界第2位だったコンテナの地位が、今は世界で56位ぐらいまで落ちてきているという、そういう状況下で、何も神戸の責任だという意味じゃなくて、背負っている後背地の産業構造が、四国の港湾との連携なんかも含めて、みるみる変わってきている。さらにコンテナ船の超大型化みたいなのが進んで、果たしてそれに対してどう対応していくのかですね。背負っている産業構造を背景にしないとですね。ただインフラ整備すりゃいいというものじゃなくてね。そういう流れの中で、神戸は今、医療産業都市にかじを切るというのは、僕は非常に意味があると思っているし、大いに力になりたいぐらいの気持ちですけれども、さてどう考えているんだらうかと。その点を後でお話したいということ。

まず、知事からですね。

【井戸兵庫県知事】 非常に重要な視点で、我々も既に認識をさせていただいております。これからの関西を考えましたときに、日本列島の中で、リダンダンシーも含めて、双極構造をつくっていかなくちゃいけない。東京一極集中だけでは、大変これからの成長というのを日本が果たしていけないのではないかと。だからその際に関西頑張らなくちゃいかんぞという意味で、双極構造をつくっていかなくちゃいけないということが1つです。

それからもう1つ、関西としてこれからの目指すのは、もう既にアジアの窓口、ゲートウェイは関西なんですけれども、関西とアジアとの結びつきを、さらに産業も人も含めて強めて、我々は広域連合のビジョンでは、アジアにおける新首都・関西と名づけているぐらいでございます、アジアとの関連をさらに強化していこうと考えております。

そのときに、環日本海をどうしていくかというのは非常に重要な問題で、既に北東アジア自治体協議会なども20年前に発足させているわけでありましたが、道路でいいますと、山陰近畿自動車道の整備を横に通していこうということが1つです。それからもう1つは、そこと縦でつなぐ北近畿豊岡道をつないでいこうと。これが2つの、山陰と、それから近畿をつなぐ大きなメーンの道路になっております。山陰近畿自動車道については、直轄とうまく役割分担しながら整備をしていきたい。北近畿自動車については直轄でやっていたという状況でございます。これが道路です。

それから、エネルギーの基地の問題を考えますと、南北間が大変弱いんです。ご指摘のとおりです。したがって、舞鶴と三田を結ぶLNGを含めた管の敷設を主張する中で、やはり日本列島全体のそういうLNG配管網みたいなものを、きちっとつくっておく必要があるということを主張しております。

それから3番目は港なんですけれども、残念ながら兵庫県の地形は、みんな北に向かってあいてしまっているものですから、兵庫は大きな港は、冬の日本海を考えますと難しい。それで舞鶴と鳥取の境港が中心になる。その境港と舞鶴を中心になるんだとしますと、山陰近畿自動車道と北近畿自動車道、舞鶴道路などのネットワーク化が不可欠だと、このように考えているものでございます。それで、現にもう、北アメリカの貨物輸送は、津軽海峡経由日本海で釜山に行っているわけですので、その辺の、釜山までやらなくても、例えば舞鶴で日本向けの分は降ろしちゃうというようなことだって考えられないわけじゃありませんから、そういう物流の世界的な流れや効率化というのも視野に入れながら検討していく必要があると、このように受けとめているものでございます。日本海の物流における重要性というのをにらんだ対応が、今まであまりにもなされな過ぎたのではないかと思

っています。

それからメタンハイドレードですけれども、太平洋側と違いまして、海の底に賦存しているわけです。ですからこれらの開発ということも、これからの大きな課題になってくる、このように心得ているものでございます。

いずれにしましても、今後の関西は、アジアと、それから東京に対抗できる双眼構造をどう実現していくかにかかっていると考えております。

【久元神戸市長】 部会長から医療産業都市と港湾のお話いただきましたが、これも含めて、私どもの考え方は、関西全体の一体的な振興整備に神戸がどうかかわるのかということです。残念ながら国勢調査の結果を見ましても、関西全体が人口が減少傾向にあると。大阪市は伸びていますけれども、ほかの指定都市はマイナスという、京都はほとんど横ばいですが、大阪府もマイナスということで、関西をどのように一体的に発展させなきゃいけないのかというときに、まさに大阪湾岸道路の西伸部も、関西全体のミッシングリンクの解消につながるということ。それから空港にいたしましても、3空港ありますから、関西空港と伊丹の大阪国際空港と神戸空港、この3空港をどのように一体的に運用するのかということが、大きな課題です。それから港湾にいたしましても、これは阪神港として国際コンテナ戦略港湾の指定を受けておりまして、これもかつて大阪港と神戸港というのはライバルで、荷物の取り合いをしていたんですけれども、もうそういう時代ではなくて、大阪と神戸の埠頭会社も、おとし統合いたしました。これを一体的にやっていくということ。

そういう中で、ハードとソフトにつきましては両方やっていかなきゃいけないんですけれども、船の大型化に対応いたしまして、16メートルの深いバース、これを今つくっておりますし、それから船が大型化しますと、例えばガントリークレーンのアームも大型化しなきゃいけないと。これも国の支援をいただきながらやっております。それから、かつては貨物取り扱い高が世界で2位だったのが、今は大体60位よりもちょっといいぐらいのところですから、これは結局、残念ながら国策として、韓国、中国、シンガポールなどがどんどんどんどん国のプロジェクトで進めたけれども、我が国の場合には、ちょっとそこが一步おくれをとったということで、釜山のほうに流れております西日本の港の貨物を、阪神港のほうに引き寄せていくという、これも国が統合いたしました埠頭会社を主体になりながらやっております、幸い去年のコンテナ貨物の取り扱い量は270万TEUになりまして、震災から以降は最高になりました。かつての勢いはありませんけれども、そう

いう意味で、いろいろなハード、ソフトの対応をしながら進めてきております。

医療産業都市につきましては、これも国家戦略特区の指定を受けてやっておりまして、これを神戸の既存のものづくり産業とどのように融合させていくのかですね。例えば医療機器とか、あるいはロボットとか、そういうようなものとどう融合させていくのかということが課題で、これもリサーチコンプレックスの指定も関西で1ついただいたものですから、関西全体の学会・経済界の支援もいただきながらやっております。一体的にやっていくというのがキーワードでございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。それでは、井戸知事、久元市長、ほんとうにありがとうございました。

それでは次に、関西経済団体連合会大竹副会長、大阪商工会議所倉持副会頭、神戸商工会議所村田専務理事にお願いしたいと思っておりますので、どうぞ。

【関西経済連合会（大竹）】 それでは、関西経済連合会の大竹でございます。本日は、このような機会を与えていただきまして、ありがとうございます。

まず1ページ目をおあげいただきまして、その次のページですけれども、当会の意見とこのことのポイントを、まずご説明を申し上げます。そこに書いてありますように、関西圏は、首都圏・中部圏と比べまして、特に環状道路の整備がおくれているということでございます。私ども関西圏が日本再生の一翼を担うとともに、増え続ける訪日外国人を含めた観光需要というものに対応するためには、環状道路の整備といったものについては必要不可欠だと考えております。それと一般的に高速道路の整備につきましては、最低10年かかると言われております。関西圏の高速道路ネットワークを賢く使うためにも、環状道路の整備が完成する10年先を見据えて、関西圏の道路といったものを考えておく必要があるということでございます。

なお、当部会の主題であります高速道路料金の体系の検討に当たっては、やはり利用者の利便性と料金の利便性といったようなことと、関西圏の道路の整備状況、こういったものを総合的にご判断をいただければありがたいと思っております。

資料をおめくりいただきまして、お手元の目次でございますけれども、今回は3点についてご説明をさせていただこうと思っております。関西が目指す姿と関西の特徴、それからミッシングリンクの解消の必要性、それから高速道路料金体系といったことについて、ご説明をさせていただきたいと思っております。

次のページの1ページ目をおあげいただきたいと思っておりますけれども、関西はスーパー・

メガリージョンの一翼を担い、先ほどの議論にもありましたけれども、アジアのゲートウェイとしての日本の成長を牽引するということを目指しております。また、関西は、東日本と西日本、それから太平洋側と日本海側が結節する地域であるということとともに、産業であるとか、あるいは研究機能、観光機能、さまざまな集積があるということでもあります。さらに国際拠点の空港・港湾といったものも有しているというのが特徴でございます。

次の2ページ目をごらんいただきたいと思いますが、関西の経済界では、今年の3月に、「国土の新たな発展に向けて」という提言を發表させていただきました。その提言のポイントは、複眼型のスーパー・メガリージョンの形成ということでございます。新たな成長のためのエンジンとして、首都圏・中部圏・関西圏がリニア中央新幹線で結ばれた複眼型スーパー・メガリージョンの形成が必要だという提言をしております。

その中で、関西はアジアのゲートウェイの役割を果たしてまいりたいと思っております。首都圏あるいは中部圏に比べましてアジアに近いという関西の強みを生かしまして、日本文化の発信であるとか、アジアの諸課題、環境であるとか都市防災と、こういったものの解決に向けて取り組んでいきたいと思っております。

それから次の3ページ目をごらんいただきたいと思いますが、ここからは関西の特徴についてでございますけれども、まず東日本と西日本の結節についてでございます。首都圏を中心とした東日本、それと関西圏を中心とした西日本というものにつきましては、人口及びGDPともにバランスがとれているということがごらんいただけたらと思っております。また、国際コンテナ戦略港湾といったものにつきましては、こういった地勢的・経済的な観点を踏まえて、京浜港と阪神港の東西の2港が選定をされておるという状況でございます。

4ページ目をごらんいただきたいと思いますが、次に、太平洋側と日本海側の結節についてでございます。今年の7月に、京都縦貫自動車道が全線開通をいたしました。その結果、名神の高速道路と日本海側が直結をいたしました。この高速道路が直結をしたということと、これは日本海側の舞鶴港等の整備といったようなことから、資料の左側におきましては、京都府の北中部地域の企業立地件数が増えていると。それから資料の右側のほうでは、舞鶴港のコンテナの貨物数、あるいはクルーズ船の寄港数が順調に増加しているということがごらんいただけたらと思っております。中国、韓国、ロシアといった日本海側の窓口としての関西の役割、こういったものも年々高まっていると。我々は、これをぜひ推し進めていきたいということが、データでも裏づけられております。

その次の5ページをごらんいただければと思います。ここについては、物流・人流の大拠点と書いてございますけれども、関西には、先ほど申しました国際コンテナ戦略港湾の阪神港と国際拠点空港の関西国際空港だけではなく、大阪湾沿いに3つの空港、関西の国際空港、大阪国際空港、神戸空港を有する日本で唯一の地域だということでございます。

6ページ目でございますけれども、当会では、関西の広域の拠点に立ちまして、官民一体となって取り組む関西広域観光戦略を、昨年2月に公表いたしました。日本を訪れる外国人の旅行者数につきましては、政府の掲げる2020年に2,000万人の目標に対し、関西ではその4割の800万人といったものを目標に掲げております。今年の1月に発表された2015年の訪日外国人の旅行者数は1,974万人と、2,000万人に迫る勢いですので、関西の掲げる800万人という目標についても数年前倒しで達成をし、さらに今後も、この訪日の外国人の旅行者数については増えるものだと。それに対する対応というものもとっていきたいと思っております。

7ページ目でございますけれども、ここからは関西圏の環状道路ミッシング解消の必要性について、ご説明を申し上げたいと思っております。関西には、大阪湾岸道路の西伸部、それから淀川左岸線の延伸部など、事業にすら着手されていない、いわゆるミッシング道路というものが、いまだ複数存在をしております。このため、大阪都心部、あるいは大阪―神戸間で慢性的に渋滞が発生をしており、物流あるいは観光の交流等が大きな障害となっております。関西がスーパー・メガリージョンの一翼を担い、アジアのゲートウェイとして日本の成長を牽引していくためには、環状道路のミッシングを速やかに解消して、これらの渋滞を早急に緩和する必要があると思っております。

それから8ページ目でございますけれども、関西の高速道路の整備状況でございます。昨年7月には京都縦貫自動車道が全線を開通しました。また来年度につきましては、新名神高速道路の開通も予定されているということでございます。このように、関西を広域で見ると、東西・南北の高速道路が着々と整備をされている一方、資料の枠で囲んでおりますけれども、大阪湾近郊の高速道路については遅々として整備が進んでおらず、関西だけではなく、日本にとっても大きな損失になっていると思っております。

9ページ目でございますけれども、青色の実線については既に開通済み、点線は事業中の区間でございます。一方、赤色の四角につきましては調査中の区間でありまして、いわゆるミッシングリンクの区間であります。具体的には大阪湾岸道路の西伸部、淀川左岸線延伸部、大和北道路といったような3カ所が、今、ミッシングリンクとしてあります。ま

た、環状道路ではございませんけれども、名神・湾岸の連絡線についても、ミッシングリンクとしては、いまだ整備が行われていないという状況でございます。

10ページ目をごらんいただきたいと思っております。ここは三大都市圏における環状道路の整備状況について記載をしております。資料をごらんいただくとおわかりになりますように、首都圏では、3つの環状道路はほぼ事業着手をされていると。中部圏につきましては、2つの環状道路ネットワークは全て事業着手をされていると。一方では、関西圏につきましては、ミッシングリンクが複数あり、環状道路ネットワーク整備のめどがまだ立っていないところが多々あるということでございます。

それから11ページでございますけれども、個別の路線の状況について、関西圏ではミッシングリンクである3区間いずれもが、既に都市計画が決定済み、あるいは決定予定ということでありまして、事業着手に向けての環境は整っている状況でございますけれども、道路の構造については、大阪湾岸の道路の西伸部が全線の高架構造と。あるいは淀川左岸線については主に地下構造ということで、事業着手されたとしても多額の事業費が必要となるという見込みになってございます。また、料金体系は、首都圏、関西圏ともほぼ同等であるのに対しまして、本線の料金所の数というのは、首都圏が29カ所、関西圏が47カ所ということで、関西圏は首都圏の実に1.6倍の本線の料金所が設置されているということでございます。このことは、料金の体系が複雑になっているということを示している一端でもないかと思っております。

それから関西圏の高速道路料金体系についてでございますけれども、12ページでございます。1点目は、完成している高速道路については、利用者がわかりやすい、使い勝手のよい料金体系にしてほしいということでございます。先ほど関西圏の本線の料金所の数は首都圏の1.6倍とご説明を申し上げましたけれども、本線料金所があるということは、料金体系あるいは料金圏が異なっているという可能性があるということでございますので、料金体系の見直しに当たっては、首都圏で導入される同一起点終点・同一料金といったものも含めて、シンプルな料金体系や料金圏の検討というものをお願いしたいと思っております。

2点目は、これまでご説明をさせていただいております、日本の三大都市圏の中でも特に整備がおこなわれている関西圏の環状道路の整備状況を十分に考慮した制度設計をお願いをしたいということでございます。

今回の関西圏の料金体系の見直しに当たりましては、関西の環状道路整備がおこなわれるこ



とのないよう、どのような料金体系になっても、早急に道路の整備というものはしていただきたいと思います。

以下、参考でございますけれども、参考資料の1に、先ほど座長のほうからもお話ございましたけれども、アジアの関係で、日本海側のほうを少し書いてございます。先ほどの知事のお話にもありましたけれども、少し北近畿の自動車道、それから山陰近畿自動車道、こちら辺についてはまだこれからということでもありますけれども、その右にあります京都縦貫ということで、いわゆる南北の道路の計画というものも、今、整備をしていこうということで、検討がされていると思います。

それから参考の2につきましては、広域観光の周遊ルートということで、関西の場合は、「美の伝説」というところのルートが決まったということでございます。

それから3ページ目につきましては、日本を訪れる外国人の旅行者向きに、関西の統一交通パスということで、JRあるいは私鉄というものを一つのパスで乗れる「KANSAI ONE PASS」というものをつくっております。

4ページ目につきましては、ストック効果の資料でございまして、さまざまな産業集積があるというのが4ページ目でございます。

5ページ目は、慢性的な渋滞状況が起こっている箇所を写真で撮ってございます。

それから6ページ目につきましては、経済成長のストック効果を掲げております。

それから7ページには、食輸出の一大拠点としての関西といったものを掲載しております。

それから8ページにつきましては、観光ということについて書いてございます。

それから最後でありますけれども、これは関西圏の環状ミッシング解消に向けた、官民一体となった活動ということでございます。関西高速道路ネットワーク推進協議会というものに関西の官民8団体で構成されておまして、昨年の6月には、大阪湾岸の道路の西伸部、淀川左岸線の延伸部の早期整備に向けた推進の大会を、東京で開催をさせていただきました。また、政府・与党への要望活動といったことにつきましても、いろいろな要望活動をしてきております。今後も引き続きまして、関西の官民が一体となって、大阪湾岸道路の西伸部及び淀川左岸線の延伸部というものの早期整備を訴えてまいりたいと思いますので、当部会の先生方におかれましても、ご支援のほどをよろしくお願いを申し上げます。

私のほうからは以上です。

【寺島部会長】 ありがとうございます。じゃ、倉持さん。

【大阪商工会議所（倉持）】 大阪商工会議所の倉持でございます。今日はこういう機会をいただきまして、ほんとうにありがとうございます。

それでは、大商のほうの資料をごらんいただければと思います。目次をめくっていただきますと、初代会長の五代友厚の写真が載っているページでございます。朝ドラで大変人気がありますので、また売り出しをかけているところでございます。今、大竹副会長からご説明がございましたように、昨年の6月に、関西高速道路ネットワーク推進協議会を設立しまして、ともに要望活動や決起大会等行っておりますので、基本的内容は関西経済連合会と同じでございます。大阪商工会議所としては、「千客万来都市OSAKAプラン」に基づきまして、産業の国際競争力の維持・向上に力をそそいでいるという点。それから、大阪府下の地元商工会議所としての視点から意見を述べさせていただきたいと思います。

次のページをごらんいただければと思います。大阪都市圏における道路ネットワークの未整備区間による損失でございますが、これは今、関経連さんからのお話がございましたように、やはりもともと中央部の環状線から放射状に道路が出ているという部分が高速道路網の初めでございますので、そういう面で、都市部を通る必要のない車がそこを通過するというところで、都市部に集中をして混雑を招いているということ。それから先ほどもお話ございましたが、貨物の取り扱い量、あるいは物流施設が増加しまして、もともとの車線数が不足していると。ただ、これは増幅が難しいという状況でございます。それから、一般道でも慢性的な渋滞が発生をしております、移動のスピードは、全国平均あるいは三大都市平均を大きく下回ってございます。

次のページをごらんいただきたいと思います。淀川左岸線の延伸部沿線の大阪市あるいは大阪市の北河内地区における産業の現状について、述べさせていただければと思います。淀川左岸線延伸部の東の終着点でございます門真ジャンクション、これはパナソニックの本社も近いところでございますが、このあたりは旧の北河内と呼ばれる地域で、7市で構成をされておまして、素人口で120万近くございます。また、府下の人口の13%強を占めてございます。事業者数あるいは従事者数では、大阪市、この北河内地域の両地域で、府下の全体の半分以上を占める規模になってございます。

次をごらんいただきたいと思います。この北河内地区における産業の現状と課題としまして、1つは、先ほども申しましたが、大手家電メーカーの工場の海外移転の加速化によりまして、製造業を中心とする中小企業の経営環境が大変厳しくなっていると。一方で、

関西文化学術研究都市の一翼を担う地域が整備されまして、今後、研究開発型企業の産業拠点として将来が期待をされております。また今回、連結部分になります第二京阪道路が平成22年3月に全線開通をしまして、大阪府内での産業用地としての注目が一層高まっているところでございます。また、都市近郊のレクリエーションの場として、観光農園など多くの人々を魅了していましたが、後継者不足によって独立専門が困難な状況にあるということでございます。

次の6ページに、この淀川左岸線延伸部の必要性について簡単に述べさせていただきたいと思っております。この淀川左岸線延伸部は、大阪湾バイエリアと名神・東名高速道路をつなぎ、物流や人流の迅速化・活発化を大いに促進する路線として期待をされております、大阪都市再生環状道路の一部でございます。ここが完成すれば、関空、それから阪神港という、関西のみならず我が国にとって大変重要な物流拠点の機能が十分に生かされるものと考えております。また、国際的にも強い魅力を持ちました関西の観光地を結ぶ観光ルートも、新たに設定しやすくなります。今、関空からは、LCCの活用によりまして、特にアジアからの訪問客が大変多くなっておりますが、京都へのアクセスがなかなか厳しい状況になっているということをご理解をいただければと思っております。

7ページには、これは前向きな話ですが、渋滞対策や物流の効率化に加えまして、民間投資や観光交流を促すためにも、この早期整備を求める地元の声は大変大きいものがございます。平成28年度の都市計画決定に向けた環境アセスの途中でございまして、現在、事業スキームについて、国、地元自治体とで検討しているところでございます。

事業者からは、渋滞による配送のおくれや、業務効率につながらないという悩みや、新たなルートができることによる経済波及を期待する声が聞かれております。詳しくは次ページ以降に記載をさせていただいております。後ほどごらんをいただければと思っております。

少し飛んでいただきまして、10ページに、未整備区間の早期解消による効果というものをお話しして、大商としての高速道路に関する基本的な考え方を述べさせていただいております。1つ目は、高速道路は、地域経済の活性化、それと防災・医療など、地域生活における安全・安心の実現に大きく寄与するものでございます。また、地域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思っております。2つ目は、まずはミッシングリンクを解消し、ネットワークを早急に完結させることが不可欠でございます。これは東京の場合、外環道、あるいは山手通りの地下部の高速道路ができたことによって、ほかの高速道路網にも渋滞が解消したりスムーズになったという例を見ても顕著ではないかなと

思っております。料金体系につきましては、先ほど関経連さんのほうからお話がありましたように、私どもとしては、やはりできるだけ低価格、シンプル、そして安定的、かつ、人と物の流れを最適化する料金制度を実現いただきたいと思いますと考えてございます。

以上でございます。

【寺島部会長】      じゃ、村田さん、お願いします。

【神戸商工会議所（村田）】      神戸商工会議所の専務理事の村田でございます。先ほど兵庫県知事、神戸市長から、兵庫、神戸の立場をご説明しましたので、私からは経済界の立場から意見を述べさせていただきます。

お手元の資料の表紙をめくりまして、1ページをごらんいただきたいと思います。そこに神戸商工会議所のミッションを掲げております。概況にもありますように、東京・大阪と同時に、日本での3番目に古い商工会議所であります。神戸市内を活動範囲としまして、中小企業を中心とした経営サポート、並びに地域経済の振興への取り組みを両輪として活動しております。会員事業者数は、現在、約1万1,000でございます。

続いて2ページをごらんいただきたいと思います。地域の特徴として、ご承知のとおり、インフラ面では3つの空港と神戸・大阪の両港からなる阪神港を擁しまして、大阪ベイエリアの人流及び物流の要衝となっております。また、産業面では、造船、鉄鋼などの重厚長大産業に加えまして、神戸ブランドに代表されます衣食住遊にかかわる生活文化産業、さらには国内最大規模の医療産業クラスターとして、研究機関や関連産業の集積が進んでおります。

このような中にありまして、先ほどにも説明がありましたように、首都圏におきましては既に環状道路網が幾重にも整備されている状況に比べまして、関西では計画途上での寸断が目立ちまして、その機能や効果が発揮されないままになっております。中でも3ページに示しますとおり、大阪湾岸道路につきましては、東は関西国際空港から大阪・神戸の両港を結び、西の明石海峡大橋方面に至る計画にもかかわらず、現実には神戸市東部の六甲アイランドで途切れております。その結果、神戸港ともダイレクトに結ばれておらず、ベイエリアの物流ネットワークにおける大きな障害となっております。

次に4ページをごらんいただきたいと思います。埋立地であります六甲アイランド、ポートアイランドには、コンテナバースが配置されまして、いずれも神戸港の中心的な役割を担っておりますが、六甲アイランドまで途切れていることに起因して、有機的な港湾機能が発揮できない状況にあります。また、慢性的な渋滞状況にあります阪神高速3号神戸

線、これは緑で示してありますが、これの乗り継ぎ作用によりまして、赤で示しております市道、灘浜住吉川線など、周辺一般道の渋滞や騒音も年々ひどくなっております。さらに、阪神高速3号神戸線の交通量とともに、その真下を走ります国道43号線につきましても、道路公害訴訟問題を抱えておりまして、沿道における環境負荷の軽減が、引き続き道路行政上の課題となっております。

5ページをごらんいただきたいと思います。この写真につきましては、並行して走ります阪神高速道路3号線の日常の混在状況を示しておりますが、この高速道路は、いまや日本一の渋滞区間と言われまして、地元企業や関係業界からも、とにかく全線開通を望む声が数多く寄せられております。この写真につきましては、特に渋滞のひどい日を選んだものではありませんで、これがあくまで常態の姿でございます。

6ページをごらんいただきたいと思います。経済界等から寄せられました声の一部を掲載しております。物流面では、慢性的な渋滞で時間が読めず、迂回ルートを選択せざるを得ない。渋滞回避のためには神戸港を避けるケースが散見されます。迂回ルートによるコスト増や時間ロスが大きな足かせになっている等々であります。また、観光面につきましても、インバウンドを呼び込みたいが、時間が読めず、日本人以上に外国人観光客は渋滞を嫌うことから、神戸以西の行程が組みづらいといった声が多く上がっております。この道路につきましては、今すぐ着工しても、開通までは10年ぐらいがかかると見込まれておりまして、その間の経済損失や環境負荷の蓄積は極めて甚大と言えます。既に都市計画決定も終えた状況にありまして、28年度の事業化を求めてまいりましたが、今般、新規事業採択時評価の対象事業としてとり上げられましたことは、大きな前進と受けとめておりまして、今後の事業評価手続を経まして、一日も早い事業着手が図られることを期待しております。

恐れ入りますが、資料の3ページに戻っていただきまして、大阪湾岸道路とあわせまして、名神高速道路と大阪湾岸道路の結節道路になります名神湾岸連絡線についても触れさせていただきます。名神高速道路の西側終点は西宮インターに当たりますが、この名神高速と湾岸道路の間のわずか3キロの接続道路、これが名神湾岸連絡線でありまして、これも結ばれておりませんで、有効なネットワークが築いていけない状況にありまして、その早期事業化につきましてもお願いしたいと考えております。

最後に意見をまとめました。8ページに意見をまとめておりますが、湾岸道路や名神湾岸連絡線をはじめまして、これら関西圏のミッシングリンク状態については、改めてご理

解いただければ幸いです。なお、大阪湾岸道路と関西の道路ネットワーク整備に当たりましては、利用者負担の公平性に配慮しつつも、有料道路事業とのバランスの組み合わせにより、何よりも整備スピードのアップを図っていただきたいと存じます。

私からの説明は、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。それでは、ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問等ございましたら、よろしく申し上げます。いかがでしょうか。

じゃ、私のほうから。先ほどの知事と市長の説明で大体関西のことが頭に入った上でですけれども、今後、インバウンドを800万人ぐらいまで目指して、要するに観光というものに軸足を置いた方向感で、このインフラをどう考えるかということが非常に重要なテーマになってきているんですけれども、我々のほうで分析していると、パーヘッドGDPが5,000ドルから1万ドルにさしかかると、急速に海外旅行に対する関心が高まるというのが世界の傾向で、それが今、アジアが段階的に日本にやってきているのは、円安ばかりじゃなくて、必ずそういう方向感に向かっていくだろうと思うんですね。ところがパーヘッドGDPが1万5,000から2万を超してくると、個人旅行になってきて、今、バスを連ねて動き回るといった団体旅行から個人旅行になったときに、このインフラ整備についても、一つ、もう一步次元を上げないと、観光でやって来た個人旅行の外国人にとって、快適ないわゆる動きが実現できるかどうかということが非常に重要になるので、よりシームレスだとか、それから、わかりやすい道路だとかというようなことがものすごく重要になってくると思うんですけれども、そのあたりは大竹さん、どのようにお考えになっているんですか。

**【関西経済連合会（大竹）】** 今の中で見ると、まず、やっぱり外国から来られた方というのは、道路もそうなんですけれども、鉄道にしても、なかなか切符の買い方がわからないと。切符も、今、関西の場合、これまでほんとうにそれぞれで、私鉄は私鉄で、それがある意味じゃシームレスじゃなかったもので、これは外国人向けに、先ほどの資料にありますけれども、「KANSAI ONE PASS」というのをつくりましたから、そういう面では、やはりいろいろな、道路もそうですし、鉄道にしても、あるいは通信のWi-Fiにしても、ONE認証ですね。1回入ってきたときに、関空なら関空で認証したら、それでどこでもつなげると。今、そういう方向でやっていこうと。そういう面では、ほんとうに道路に限らず、シームレスということと、もう少し、今はわりと団体客をどうさばくかということで、ホテルなんかも、ある意味では均一的に大量に入れるというようなこと

なんですけれども、今、関西の中でもいろいろホテルもつくっていきますけれども、ある意味では二極化して、少し高級感のあるホテルを建てるといふところと、非常にある意味ではしっかり安くやると、そういうようなものも動いていますから、今、ほんとうに、寺島座長おっしゃったように、個人観光客向けにどのようにもう少しケアをしていくのかというの大切だと思います。

ただ、直近としては、やっぱり、もう今既に800万近くいっていますから、まず泊まる場所がないと、何とかしてくれということがありますから、いわゆる特区を使った民泊ですね、そういうことで当面はしのいでいかないとだめだと思いますけれども、ただ、いつまでもこの流れではなくて、やはりある程度、だんだんリピーター客を増やしていくということになってくると、今言ったような個別対応ということも必要になってくるとは思っております。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。

小林さん、どうぞ。

【小林委員】 お話を聞いていて、トーンが何となく元気のなかったころの関西の話をまた聞いているような気がいたしました。でも、ここ5年間、関西は相当変わってしまいました。とりわけ先ほど委員長がおっしゃったインバウンドの客、これはある意味で尋常じゃない、新しい次元を迎えたと思うんです。とりわけ韓国、それから台湾、香港ですが、これらの国からの滞在客・観光客数に関しては、大阪は東京を抜きました。中国本土からの訪問客は、まだ東京のほうが多いですけども。関西は今後も変わってくると思われますね。これらの観光客が何を目的としているかと言えば、やはり文化です。食文化や都市の個性、それを求めて来ている。アジア全体のGDPが上がるに従って、国際ツーリズムのパターンも相当変わってくる。それに向けて、何をなしうるかという地域全体のポテンシャルを考えないといけない。それを生かし切れていないというのが、今の関西ではないかと思えます。

だから、インフラが不備な点がありますけれども、インフラができればこういうことが可能になるのだという姿勢を経済界に持っていただきたいと思えます。阪神港の一体化、それから、今年4月1日に関空エアポート会社が発足しました。とはいいいながら、まだ伊丹と関空を結ぶ連絡は決してよくないですが、これらのゲートウェイを生かして、次はこのようなビジネスを展開したい、そのような議論を経済界のほうでもっと活性化していただければと期待しています。

【関西経済連合会(大竹)】　　そういう面では、例えば関西空港に、医療薬品関係でも、低温室とかそういったような設備を入れて、いわゆるそこで入れて、すぐ物流で流すというような、そういう面では、やはり産業なりを起こしていくためには、物流というのは大事なので、その物流の中でやっぱりネックになっているといったところは非常に起きていますね。

それから、ある意味では、ほんとうに我々も大阪にいと、神戸や、あるいは伊丹という飛行場と関空というところから言いますと、やっぱり関空への足が悪いと。そういったものも、この高速道路とは別に、そういったところの整備というものをやっぱりしていかないとですけども、まずやはり大動脈としてのところというのは必要なので、そういったところをうまくやりながら、我々もしっかり関西の経済の活性化というふうにしていきたいと思っております。

【寺島部会長】　　ありがとうございました。関西のほうからの説明は、こと道路ということに関して焦点を合わせるならば、プライオリティーですね、優先してもらいたいポイントとか、それからシームレス化に向けての主張だとか、我々として真剣に受けとめて、話をスピードアップしていきたいと思うようなご説明だったと総括したいと思います。そこでここまでにさせていただきますが、大竹会長以下、どうもありがとうございました。

それでは、ちょっと時間も迫ってきていますので、次の議題に移らせていただきます。高速道路のナンバリングについて、事務局よりご説明お願いしたいと思います。

【高速道路課長】　　高速道路課長です。資料7でご説明差し上げます。前回12月の部会においても、部会長あるいは家田先生からも、ナンバリングに取り組むべしということでしたものですものに対するご回答であります。進めたいということでございます。

1ページ目でございますけれども、言うまでもなくネットワーク整備が進んできまして、さらに首都圏でいけば、圏央道ができて経路選択、あるいは全国で言いますと、常磐道、東北道の経路選択等、さまざまな選択ができるようになってきたということでもあります。他方、今、議論もありましたように、2ページ目でございますけれども、外国の方が来られて、自らレンタカー等で運転するという時代にもうなってきたと。データは13年までですけれども、おそらくこのさらに倍ぐらい、多分、レンタカーを利用されている方はもっといるのではないかというようなことでございます。

現状でございますけれども、3ページ目でございますけれども、これは山陰の例で、先ほど議論があった境港にクルーズ船等が来るわけでございますけれども、例えば表記で言



うと山陰道と書いてあったり、国道9号と書いてあったり、ほんとうに外国の方がわかるのかなという状況になっているということでございます。

4ページ目を見ますと、諸外国の状況として、観光客が多い諸外国等は、ナンバリングを、もう70年代、あるいは50年代から進めているということでございます。ルールは真ん中3つ目のところにありますけれども、東西・南北では偶数・奇数分けているところもあれば、時計回り、若干規則性がない国もあるようでございますけれども、そういうことでやっているということでございます。

幾つかご紹介させていただきますと、5ページ目でドイツでございますけれども、これは南北方向を奇数、これは黄色ですね、東西方向を偶数ということをやっているということとであります。

それから6ページ目、イギリスでございますけれども、これはM1から始まって、時計回りにM2、M3、M4ということで、その間をエリアを区切って枝番をつけていくと。右の図のようなエリアを区切ってつけていくというようなナンバリングを、どうもしているようです。

それから、ご承知のとおり、アメリカ、7ページ目でございますけれども、これもドイツと同じですけれども、南北方向は奇数、東西方向は偶数というような番号をつけているということとあります。

8ページ目に、それをナビであるとか表示であるとかと連動させているということでございます。

それから12月の部会でも出ましたけれども、鉄道のほうにつきましては、特にメトロ・都営地下鉄については、路線番号・駅名にアルファベット・番号をつけてやっているということでございますし、大阪、名古屋、札幌でもこのようなことが導入されているということとあります。

我々も過去、議論してこなかったわけではありませんが、平成4年ごろにポインター・プロジェクトということで、当時、中村先生が中心になりまして議論をしております。

それから11ページ目でございますけれども、今日欠席されております家田先生を中心に、わかりやすい道路案内標識ということで、路線番号案内の重要ということがあって、いろいろな提案はなされていますが、今のところなされていないということがあります。

12ページ目でございますけれども、今後進める上で、どういう対象にしていくのかとか、どのように意見を聞いていくのか、あるいは高速以外にも国道等ありますので、そう

いうものをどうしていくのかと。海外のつけ方を見ていると、南北・東西、あるいは時計回りにするのかとか、あるいはいろいろなツールがありますので、そういうのをどうするか議論はありますけれども、今日のご説明は、13ページでございますけれども、これからナンバリングの委員会を立ち上げて検討を始めたいということでございますし、夏ごろまでに検討結果を取りまとめたいということでもあります。

目標としては、何でもできればオリンピックということではなくて、14ページにありますけれども、いろいろな道路も30年、50年たってきたということもあるので、可能であれば、例えば東名全通、東名、名神、全部でき上がった50周年が31年とか、そういうのもあるので、そういうような自分たちの目標を持って、これまでできなかったことを取り組みたいということでございます。

以上でございます。

**【寺島部会長】** 今の説明にあったスケジュール感で夏までに検討を取りまとめて、またさらに我々もそれを的確に認識するということが必要になったと思うんですが、その方向感をご説明いただいたところで、特にここだけは発言しておきたいとか、何か質問等がございましたら、お願いいたします。

どうぞ。

**【児玉委員】** 今までもナンバリングについて検討されてきたという話なんですけれども、実際それがあまり動かなかったという理由はどういうことだったのかなと。

**【高速道路課長】** どのようにするかというところ、最後までまらなかつたところもありますし、ほかの議題にかまけていてサボっていたところも若干あったのではないかと。あと、日本人だったらわかるんじゃないかというようなこともあったのかなと。ちょっと甘えていたところがあったのかと思ひまして、心を改めまして頑張りたいということでございます。

**【寺島部会長】** どうぞ。

**【石田委員】** ぜひ検討を進めるべきだと思います。ただ、4ページを見ていてつくづく思ったんですけれども、細長いイタリアは規則性ないんですね。日本も極めて細長い国でございまして、なかなかほんとうにいいナンバリングのシステムを考えるというのは難しいと思いますけれども、ぜひよろしくお願ひをしたいと思います。

それと、もう1つ気になりますのは、スマートIC等で、インターチェンジの枝番がどんどん増えていって、ややこしくて仕方ないので、そこもあわせてお願ひしたい

とも思います。

それと、済みません、いっぱいあって申しわけないんですけども、高速道路よりわかりにくいのが国道でございましてですね。順番順についていますので。そこも実現せよとは言いませんけれども、視野に入れた検討をお願いしたいと思います。

**【寺島部会長】**　ということで、よろしくお願ひします。それでは、ほかに質問がないようでしたら、引き続き検討するというこゝで、本日の議題を以上にしたいと思ひます。

事務局へお返しします。

**【総務課長】**　長時間にわたるご議論、ありがとうございます。本日の内容につきましては、後日、皆様方に議事録の案を送付させていただきますして、ご同意をいただいた上で公開したいと思ひます。また、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したいと考えております。

本日の会議資料は、そのまま机の上に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 —