

社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会第2回中京圏小委員会

令和元年7月1日

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会第2回中京圏小委員会を開催させていただきます。

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。進行を務めます道路局総務課長の内田でございます。どうぞよろしく願いいたします。

本日の小委員会の議事につきましては、社会資本整備審議会運営規則第7条第1項により、公開といたしております。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の池田からご挨拶を申し上げます。

【道路局長】 皆さん、いつも大変お世話になっております。また、寺島委員長様をはじめ、委員の皆様にはお足元の悪い中お集まりいただきまして、ありがとうございます。また、今日は三重県の知事様、岐阜県の副知事様、また、中経連、名古屋商工会議所の幹部の皆様には、ご説明のためにわざわざ遠くからおいでいただきまして、ありがとうございます。

この中京圏の小委員会については、中京圏の高速道路料金の見直しのために、昨年11月に設置をいたしました。その後、今年の3月には新名神の課題でありました新四日市から亀山西が開通いたしまして、東名阪道の渋滞も大幅に改善をしております。また、来年度には、名古屋二環の西南部もできて全通ということで、名古屋圏内にも大きな期待が高まっているところであります。

一方で、名神の一宮インターチェンジ付近、あるいは日進の付近の渋滞はまだまだ連日激しいということで、大きな課題になっています。

このように中京圏の道路ネットワークをこれまで以上に有効に活用し、また、このような課題を解決するために、この議論をこの委員会でも進めていただければと思います。限られた時間ではありますけれども、ぜひ活発な、建設的なご意見をたくさん頂戴できますようお願い申し上げまして、冒頭の挨拶にさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

【総務課長】 本日はペーパーレス化ということで、タブレット端末で資料をご参照いただければと思います。

操作方法について簡単にご説明いたします。現在、画面の右下に黄色い耳のマークが出ている状態かと思いますが、この状態ですと、事務局の操作に合わせて画面が自動的に切りかわるようになっております。この耳のマークのところを一度タップしていただきますと、白抜きで人の顔がしゃべっているマークと耳のマーク、2つ出ているかと思いますが。この状態ですと、ご自身でタブレットを自由に操作ができる状態になります。この状態で閲覧する資料を変更する場合には、左上、ペーパーレス会議と書いてあるところがあるかと思いますが。ここをタップしていただきますと別のファイルに飛ぶことができますので、適宜閲覧する資料をご選択いただければと思います。

また、何かタブレット、ふぐあい等がございましたら事務局にお申し出いただければと思います。

本日、太田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。また、家田委員はちょっとおくれていらっしゃるようですが、本日もご出席予定の委員の方が総数7名のうち6名でございますので、小委員会運営規則第1条による定足数を満たしていることをご報告申し上げます。

また、本日もご出席いただいております鈴木三重県知事、河合岐阜県副知事、家田委員におかれましては、所用により途中でご退席となりますので、ご了承いただければと思います。

それでは、以後の議事の進行を寺島委員長、よろしくお願い申し上げます。

【寺島委員長】 それでは、これより議事を始めさせていただきます。本日はヒアリングといたしまして、中京圏の関係団体の方々からお話をいただくため、三重県、岐阜県、中部経済連合会、名古屋商工会議所の皆様にお越しいただいております。

初めに、鈴木三重県知事をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【鈴木知事】 今日は発表の機会をいただきまして、ありがとうございます。三重県の鈴木でございます。寺島委員長をはじめ委員の皆さん、また、池田道路局長をはじめ国交省の皆さんには、日ごろから三重県の道路整備、社会資本整備に多大なご尽力をいただいておりますことを心から感謝申し上げます。

事務方からは、「これはもう副知事に行っていたら大丈夫ですから、知事、行っていたかなくても大丈夫です」と言われたんですけども、私は全高速の副会長もやらせていただき、また、全国知事会の危機管理・防災特別委員長も拝命しておりますので、大変な思い入れを持っているものですから、私みずから来させていただいたということで、

ぜひ少しお時間をいただいております。お話をさせていただきたいと思う次第であります。

それでは、資料を順次参って説明していきたくと思いますが、まず、最初のスライドでありますスーパーメガリージョンの形成に向けてということで、これにつきましては、寺島委員長が大変ご尽力いただきまして、スーパーメガリージョンの報告書も出されたところでもあります。

そこの中にありますように、上のところに中部圏、三大都市圏の中心に位置する、これができ上がれば全国最大の交流圏を形成する場所であるということ、また、右の真ん中ぐらゐの日本地図のところには、中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生ということで報告書にも書かれています。三重県は、2037年までの大阪までの開通により中間駅の設置が予定されている場所でもありますので、このスーパーメガリージョンが形成されることにより、三重県がよりヒト・モノ・カネ・情報の活発な対流を湧き起こし、そしてその効果を最大化して、選ばれる日本・三重を目指していきたくと考えております。

次であります。三重県はこの11月に、Society 5.0、あるいはSDGs、そして、現在の中小企業や小規模企業における人手不足など、あるいは生産性向上の必要性、そういうことを踏まえて、今後10年間を見据えた、みえ産業振興ビジョンというのをつくりました。

これにも寺島委員長に委員になっていただき、ご指導いただいたところではありますが、そこで重要なキーワードにKUMINAOSHIというものを示させていただいております。KUMINAOSHIとは、吹き出しにあります、既存のものだけでなく新たなものを積極的に取り込み、それらを組み合わせたり、つなぎ直したりすることでイノベーションを起こし、新たな価値の創出につなげるということです。

下には100年続く植木屋さんがデンソーのロボット技術やセンサー技術を使って、国内最大級のトマト植物工場をつくったことや、あるいは100年続く老舗食堂が来客予測システムなどのAI、ビッグデータを使って来客数を増やしているというようなことがあります。

こういうKUMINAOSHIを行うためにも道路政策が大変重要でありまして、この道路政策と一体となって、知的対流と地域の魅力を結びつけて、KUMINAOSHIを起こしていきたいと考えています。

次のページにありますけれども、三重県は現在、ちょうどG20大阪が終わったところではありますが、2016年にG7を行いまして知名度が高まり、下にありますような観光

入り込み客数は過去最多を記録し、三重県は、実は観光消費額というのを一番重要な指標と置いておるんですが、それが過去2番目、一番多かった平成25年、神宮式年遷宮があった年に迫る5,338億円になり、これは目標から2年前倒しして達成をしている状況ですが、さらに、真ん中にありますような海女、忍者、自然体験のような三重県の重要な資源を活用して価値を高めて、人にたくさん来ていただきたい、対流を起こしていきたいということでもあります。

続きましてでありますけれども、これは先ほど申し上げましたとおり、私、全高速の副会長とともに、全国知事会の危機管理・防災特別委員長、兼ねて、東日本大震災復興本部の副本部長も拝命しております。

この左の図は、南海トラフなどが起こった場合の強震動予測地域が色で示してあり、また、愛知県、三重県は日本最大級の海拔ゼロメートル地帯があるということで、東海環状道というのは、実はこの強震動、あるいは海拔ゼロメートル、こういうものから回避するために大変重要な役割を果たす道路であります。そういう意味で、国土強靱化という観点からも、災害への備えとしてミッシングリンクの解消、高速道路ネットワークの早期整備というのが必要であると考え、右のような要望を行っております。

次でありますけれども、中京圏における道路ネットワークができていくことでどういう効果があるかということです。今年の3月に新名神が三重県内全線開通、また、東海環状自動車道が大安インターまで開通をいたしました。その開通効果につきましては、円グラフにありますとおり1,550億円、しかも、それは首都圏から関西まで広い範囲に効果が及ぶということでもありますし、下にあります観光消費がもたらす経済波及効果は、年間約480億円と見込まれています。

また、右側、東海環状地域整備推進協議会におきまして、内田委員をお招きいたしましたのシンポジウムを行ったわけですが、満席の会場で高い期待があり、そこでおっしゃっていただきましたことは、令和7年の大阪・関西万博の開催に先駆けて、関西に近い東海環状西回りの全線開通が必要だということをおっしゃっていただきました。こういう中京圏における道路ネットワークの整備の発現効果は極めて大きいということから、日本全体のためにも早期完成が必要だということでもあります。

続きまして、今後、中京圏、近畿圏でどんなことが起こっていきますかということでもあります。令和2年度に東京オリンピック・パラリンピックがあるということでもありますけれども、近畿圏におきましては、令和5年度に新名神が全線開通、そしてIR誘致、そし

て大阪・関西万博、令和19年度にリニアの開通となります。あわせて中京圏におきましては、令和2年度に名二環の開通、令和6年度に東海環状の一部開通があり、東海環状西回りはまだ未定でありますけれども、令和9年度にはリニアの名古屋駅が開業する予定があります。将来的には、中部国際空港の2本目滑走路、あるいは新名神、東海環状の4車線化ということがあり、こういうものの効果を最大限発現していくためには、この内田委員のシンポジウムでも話題になりましたけれども、下に書いてありますとおり、令和9年度のリニアの開通までに、遅くとも令和7年、大阪・関西万博までには中京圏の高速道路ネットワークを概成させる必要があると、それがここに書いてある全体の効果発現につながると考えています。

そして、次のページであります。料金体系の見直しについてであります。ここもまず、料金体系の見直しにつきましては首都圏で行っていただいて、利用者重視の料金体系ということで、都心部から環状道路への利用を促進していただいた結果、都心部の通過交通が1割減ったということや圏央道の利用が促進されたということ、また、近畿圏におきましては、未事業化区間の新規事業化など、ネットワーク整備に必要な財源確保につなげる料金体系を導入したことで、ミッシングリンクとなっていた大阪湾岸道路の西のほうや淀川左岸延伸部が新規事業化されたということになっています。

中京圏の高速道路ネットワークにつきましては、左にありますとおり、三重県のところは北勢―大安が令和6年度の見通し、岐阜県との県境部分は未公表と相なっておりますけれども、その課題としましては、右にありますとおり、路線によって料金体系が異なりますので、ネットワーク活用の選択肢を狭めているという課題や、既存の高速道路に渋滞箇所があって、迂回する環状道路ネットワークが必要不可欠だということ、東海環状は全線で事業化されているものの整備の見通しが立っていない、したがって財源の確保が必要であるということをございまして、下にありますとおり、環状道路の迂回機能を促進し、利用者が使いやすい合理的な料金体系の導入が必要と考えておりまして、それにより、東海環状などの必要なネットワーク整備のスピードアップに向けての財源確保をお願いしていきたいということでもあります。

スライド9番目のこのページにおきましては、先ほど私が直接参った、説明に来させていただいたと申し上げましたが、大変、三重県においては、先ほど言いました中京圏での道路ネットワーク整備の重要性を認識しておりまして、早くから動き始めて、ここにありますような要望を繰り返してまいったところでもあります。

次のスライドでありますけれども、三重県の道路ネットワークの概況であります、吹き出しのところにありますとおり、東名阪自動車道は中京圏と近畿圏の交通が交わるわけでありまして、渋滞ワースト区間が10位以内に3カ所入るなど、三重県の経済発展に大きな支障となっているということです。

一方で、新名神の全線開通、それから東海環状の大安から東員の開通により、このグラフにあるような交通量が1割増加したものの、渋滞発生回数は大幅に減少したということでありまして、左に三重県の地図がありますけれども、三重県内で残る主要な高速道路ネットワークは、東海環状自動車道と近畿自動車道紀勢線、これは和歌山との県境のところであります。

次のページでありますけれども、東海環状自動車道の早期整備の期待ということですが、東海環状の現状は先ほど申し上げたとおりですけれども、実はそこから先に進んでいって海のほうに行ってくださいと、四日市港というのがあります。今年で開港120周年を迎えるわけですが、私は四日市港の管理者も兼ねています。

グラフにありますとおり、外貿コンテナは取扱個数は2年連続過去最高となっています。大体、総取扱個数が全国トップ10、10番目ぐらいの港でありますけれども、さらにこういう状況に加えて、今ちょうど新しい岸壁の埠頭整備を国交省さんにもお願いをされていて、さらに港湾機能を強化していこうというところの中でありまして、東海環状が整備されることにより、岐阜県の西濃地域、大垣市の工場が最寄りの港である四日市港に対して、今まで2往復しかできなかったところが50分3往復できることで、ドライバーの確保、あるいは生産性の向上につながるということでもあります。

次のページであります、三重県内の高規格幹線道路整備の現状ということでもあります。高速道路ネットワークもさることながら、やはり県内の高規格幹線道路というのあわせて整備をしていく必要があると考えています。新名神や東海環状の整備が進んできたものの、北勢バイパスという四日市市と鈴鹿市を結ぶところ、この鈴鹿四日市道路の未事業化区間というところですね。北勢バイパスは四日市市内などを通るところであります、ここは全国屈指のものづくりの場所でありまして、右にあります自動車部品製造、A社、ハーネスをつくっている日本最大級の会社であります、そこからも渋滞があつて、製品輸送の効率が悪い、物流効率化に大きく寄与、道路が整備されればあるということを言われています。

こういうものづくりの人たちからは、工場内で1分1秒を争う改善活動しているのに、

一步、工場の外に出れば、その1分1秒が無駄になるような渋滞があって、私たちの生産性向上のものづくりのところ、乾いた雑巾を絞るようにやっているのに、道路整備ができてないことが極めて残念だという声も多数いただきます。また、バス事業者の方からは、路線バス運行で定時性が確保できないということもおっしゃっていただいています。

三重県内における幹線道路網の現状としましても、今申し上げましたとおり、新名神などの道路整備が進むものの、県内幹線道路網の整備の見通しがまだ立っていないということでありまして、全体に高速道路ネットワークも含めての効果を発現するためには、一番下にもありますとおり、三重県内の幹線道路の整備のスピードアップも必要で、この両方をしっかりやっていく必要があると思っています。

そこで、次のスライドでありますけれども、東海環状自動車道は有料道路事業と直轄道路事業の合併施行方式となっているわけでありましたが、今回の料金体系の見直しで有料道路事業の拡大が行われますと、直轄道路事業による負担が軽減されるということになります。

右のグラフは、三重県の直轄道路事業費と東海環状の事業費の推移でありますけれども、東海環状の事業費は県内直轄事業費の約5割を占めている状況にあります。残る東海環状整備が仮に全て有料道路事業化されますと、約100億円の事業費が県内直轄道路整備に活用できることでありますので、ぜひ活用いただいて、幹線道路の早期整備につなげていただきたいという期待を持っているところであります。

次のページは中京圏全体のことでありますが、三重県は1人当たりの製造品出荷額が全国2位です。全国1位は愛知県です。そういう意味で非常に生産性の高い、あるいは製造業の中心になっている場所であり、三重県の場合は特徴的な産業、自動車が大体全国で製造品出荷額が7位とか6位とか、そんなところですね。エレクトロニクスはフラッシュメモリを中心に全国1位の出荷額を誇るわけですが、この自動車は三河方面から、航空機産業もあるわけなんです、航空機産業は名古屋港や小牧方面から、先ほど申し上げましたフラッシュメモリは中部国際空港から輸出をしていますので、そういう意味では、伊勢湾岸道を通るルートがいずれの産業においても製品の輸送として極めて重要ということになります。

また、三重県内の東海環状沿線にこうした企業が多く立地しておりますので、料金設定におきましては値上げとにならないよう配慮いただくことと、例えば、大口ユーザー向けの支援制度などの導入を検討いただきたいというお願いであります。

最後のページです。まとめとなります。中京圏の高速道路ネットワークを賢く使う取り組みを進めるとともに料金体系を見直すことで、必要なネットワーク整備のスピードアップに向けた財源確保を行っていただきたいということ、三重県の活性化に欠かせない東海環状自動車道の早期整備を行う、これは三重県と岐阜県が初めて高速道路でつながる道路でありますので、早期整備を期待しています。

そして、有料道路事業の拡大によって生まれる直轄財源を活用し、三重県内の幹線道路の早期整備を行って、先ほど申し上げましたとおり、道路政策全体としての効果を発現していただきたいということでもあります。

そして、料金体系の見直しに当たっては、伊勢湾岸を通るルートや東海環状道の料金設定への配慮、あるいは大口ユーザー向けの支援制度等の創設をお願いしたいということでもあります。

以上、長くなりましたけれども、三重県からの説明でございます。

【寺島委員長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問のある方、挙手をしてご発言ください。どうぞ。

【内田委員】 ちょっと1点質問なんですけれども、三重県はインバウンドは若干まだポテンシャルは高いものの、取り込んでいるという面では少し出おくれ感があると思うんですけれども、前回、東名阪が一部開通して以降というのは、かなり定時性が担保されるようになってきていると思うんですが、それ以降の動きというのは何かデータ等はあるんでしょうか。

【鈴木知事】 新名神ですか。

【内田委員】 いえ。四日市……。

【鈴木知事】 東海環状の四日市、東員とか？

【内田委員】 そうですね。四日市からの、並行して走るようになりましたので、あそこでかなり渋滞区間が少なくなったということで、伊勢方面に行く観光客も増えているんじゃないかなと思うんですが、そのあたりの何かデータがあれば、おそらくかなりあそこの渋滞区間が中南勢地域へのアクセスのハードルになっていたんじゃないかと思うんですけれども、そのあたりはいかがでしょうか。

【鈴木知事】 新名神が全線開通したことによってですか。東名阪？

【内田委員】 そうですね。東名阪と新名神の四日市からの南ですね。あそこの……。

【森川委員】 あそこは新名神です。

【内田委員】 あ、新名神ですか。新名神、そうですね。

【鈴木知事】 新名神が開通したことによってということですね。

【内田委員】 そうですね。

【鈴木知事】 南のほうも、例えば今回、直近だとゴールデンウイークの三重県への観光入り込み客数が300万人を初めて突破いたしました。そして、伊勢神宮はゴールデンウイークだけで例年の倍、80万人のお客さんになりましたし、5月だけを見ましても伊勢神宮は5年ぶりに、これは遷宮のときの翌年の3月以来なんですけれども、100万人をひと月だけでの参拝客数が突破をいたしました。

あわせてゴールデンウイーク期間中は、いわゆる三重県で東紀州という、紀北町とか尾鷲とか熊野とか、御浜町、紀宝町と和歌山のほうに向かっていくところ、世界遺産登録の熊野古道があるところなんですけれども、その入り込み客数もゴールデンウイークは対前年から4割増しとなりまして、そういう意味では、新名神の開通により、南のほうにもたくさん来ていただいているというのがあります。

あわせて新名神のところ、菰野インターというところにアクアイグニスという、辻口さんというパティシエのシェフがやっていたところがある場所があって、そこのお客さんも3割増しになって、とりわけ関西方面からのお客さんが増えています。

それから、ちょっと行ったり来たりで申しわけないんですけども、実は名古屋から、先ほど言いました熊野古道の熊野までシャトルバスを運行していただいているんですが、これまではこの東名阪の渋滞により、例えば熊野から名古屋に向かっていくんですけども、東名阪が渋滞しているので、時間どおりに名古屋から出発させるために予備のバスと予備の運転手を確保しなければならなかったんですね。ちょっとおくれていくので、こっちを時間どおり出発させるために予備のバスと運転手が必要だったんですけど、新名神ができて渋滞が回避されたことにより、この予備のバスと運転手が要らなくなって、行くバスが往復できるようになって、ドライバーの確保とか定時性の確保ということにつながっているということもあります。

いずれにしても、今申し上げましたとおり、今はインバウンドと、外国人か日本人か分けずにご説明しましたが、トータルとして、この道路が整備した効果が如実にあらわれていると考えています。

【内田委員】 ありがとうございます。

【寺島委員長】 何かございますか。

【家田委員】 じゃあ、いいですか。

【寺島委員長】 どうぞ。

【家田委員】 どうもすみません、遅刻しまして。家田と申します。どうもありがとうございました。大変に力のこもったプレゼンテーションでさすがだなと感服いたしました。

それで、2点ほどご意見を賜りたいんですけど、ここに書いていることは大体よくわかるところでもあるし、自然な延長だと思うんだけど、前のほうに書いてある時間ターゲットが、例えばリニアの全線開通というのが、これは令和ではなかなか、2037年なんですかね、そのくらいですよ。時間ターゲットからすれば、ざっと10年以上先の話なので、とすると、道路の使い方というものについても、今の使い方とは一段違う技術環境になっている、なっていないきゃおかしいですよ。

そうなることを念頭に置きながらちょっと聞いてみようと思うんですけど、1つは、そのくらいの時間ターゲットで考えると、もう一方で考えなきゃいけないのが普通の道路のメンテナンスの問題で、もちろん御県もいろいろと課題も抱えてらっしゃると思いますけれども、やっぱりそのいろいろな技術的な、新技術であるとか、メンテナンスの体制づくりであるとか、人づくりとかは重要ですが、同時にまた、メンテナンスにかかるものはかかりますので、財源の確保というのは決定的に重要ですね。

この中でも直轄で余裕ができたのを幹線道路整備にというお話もありますが、幹線道路整備と同時に、今あるものを今以上に上手に使えるようにグレードアップしながらメンテしていくと。もう今やこれからは、私の意見では、単なる現状維持のメンテナンスなんていうものはメンテナンスとも言えないわけであって、それは世界が伸びていく中ではおかれていっているのと一緒ですから、グレードアップも込みにしてメンテナンスと申し上げるつもりなんですけど、そういうことに対することを考えると、有料道路料金のほうだけではなくて、なくなっちゃいましたけども、昔の道路財源ですね。それがこのグレードアップも含めたメンテナンスには一定程度要るのではないかと私は思うんですけども、その辺に関する知事先生のお考えが聞きたい。これが1点です。

もう一つは、冒頭に述べましたように、長い時間のターゲットですので、しかもここは、中京圏は日本の技術の中心みたいなのところですので、特に自動車技術の中心ですから。とすると、そのくらいの時間ターゲットでいくと、自動運転や、あるいはAIなり、その他もろもろのことをフル活用して高速道路がこういうようなものに、全く新しいものに進化するんだと、それを中京圏が牽引していくんだというグレートビジョンみたいなものが、

出すとすればここだと思うんですよ。その辺についてお考えを伺いたい。

以上、2点でございます。

【鈴木知事】 家田先生、ありがとうございます。いずれも我が意を得たりという思いでご質問いただいて、大変うれしく光栄に思うところであります。

1点目のメンテナンスのところは、例えばこの直近10年を見ても、ここの県土整備部というんですけれども、県土整備部の道路維持に係る予算はほぼ倍になっています。これはそういうトレンドとして維持・補修をしていく、メンテナンスをしていく予算というのはこれからも増えていく傾向にあると思います。

あわせて、地域の皆さんからの要望も極めて高く、例えば、今、高齢者の安全運転が大変問題なっていますので、県管理道路の白線の引き直しみたいなことなんかもよく言われます。そういうものもありますので、私、今回、選挙が終わって、6月で年間総合予算にしたんですけれども、例年の白線引き直しの予算を2.5倍にしまして、そういう形でやっています。

一方で、まさに今、先生がおっしゃっていただいたような、メンテナンスをするときに長寿命化などのグレードアップを図りながらしていくということが大変重要であると考えていまして、細かいことでも、例えばトンネルの中の電気もLEDにちゃんとしっかり変えていくとか、いろんな工法についても長寿命化しながらやっていくということで、そういう計画を立てながら今、維持メンテナンスをしているところであります。

また、三重県は国の力をおかりして、国、県、基礎自治体、基礎自治体は道路の技術者がすごく少ないんですよ。水道と道路を兼ねている人とかもいるので、人も少ないですから、国、県、市で道路メンテナンス協議会というのを全国に先駆けてつくって、そういう体制づくりなんかもやらせていただいています。

そこで、先ほど委員がおっしゃっていただいた新しい道路の財源というものの創設につきましては、まさに私も全高速の副会長として要望をさせていただいているところで、まさにこのメンテナンス時代、あるいは防災など国土強靱化の時代、そして明るい未来に向かっていくという観点からも、新しい財源の創設というのは必須ではないかと思っています。そういう意味で、私たち全高速などでは池田道路局長が前につんのめるぐらい後ろから押しまくっていかうと、みんなで応援団としてやらせていただいているんですけれども、そういうメンテナンスなども含めて、道路利用をしていくための新しい財源の必要性というのはまさに賛同というか、我々もぜひお願いしたいと思っているところであります。

ます。

そして、2点目の進化をさせていくということでは、実は三重県の桑名市という愛知の県境近くのところでは、この週末から自動運転の実験がスタートします。四日市市でも駅前でも自動運転の実験をスタートさせる予定です。

そして、今回、道路局ではないんですけど国交省の予算で、MaaSの実証事業みたいなのが全国で19個選ばれたんですけども、三重県は菰野町というところと志摩市というところで、地方郊外型と観光地型のMaaSの事業を採択いただきましたので、そういう全ての交通モードを一致させて、予約から決済までキャッシュレスも含めてやれるようにというのを今やらせていただいています。

あわせて、今、経済産業省と国交省でやっていただいている空飛ぶクルマ、これは道路じゃないんですけども、空飛ぶクルマの官民協議会にも三重県は参画というか、させていただいて、そういう実証実験もできないかという準備をしています。

そういう意味で、先ほど私が申し上げた7番目のスライドのような時間軸をにらんでの第4次産業革命的なさまざまなテクノロジーをフル活用して進化をさせていくということについては、まさに中部圏から他県とも連携して積極的に取り組んでいきたいと思えます。

【家田委員】 ありがとうございます。

【寺島委員長】 私のほうから1つ、東海環状なんですけれども、東海環状の西周りがなぜ必要かというときの最大のキーワードは、日本海物流だと私は思っているんです。北陸東海自動車道とつなげなければ、例えば10年後を考えたときに、今、日本の貿易の5割をアジアとの貿易が超えたんですけれども、10年後には我々のシミュレーションだと間違いなく6割を超している。その多くのモノの動きが日本海側の港湾を使って、日本海物流がどんどん太くなっているから、東海圏にとってこれからものすごく重要になってくるのが北陸東海自動車道だと。それに三重県がつながるためにはという文脈で、私は東海環状の重要性というのを思っているわけなんですけれども、そこでなんですけれども、今、2024年までに一部開通と、さらにプラスまだ未定というところなんですけれども、10年後に東海環状の西周りが北陸東海につながっても遅過ぎるんじゃないかと思うぐらいの私は気持ちがあるんですけれども、知事としてはどうお考えかとか、その辺の視点でいかがでしょうか。

【鈴木知事】 ありがとうございます。まさに日本列島中部圏、東海北陸における縦の軸をしっかりつくるというのは、まさに寺島委員長おっしゃるとおり大変重要であると思

っています。東海北陸などと接続を早くしていくことにより、例えば伏木富山港からロシアのほうに向かっていくものであるとか、中国の大連のほうとか、北側のところに向かっていくというような物流が可能になってきますので、そういう意味では、道路政策として、東海北陸を縦につなぐということは極めて重要であると思っています。

それは、物流という観点もそうですし、一方で、ソフトの面の縦ということで、北陸新幹線が金沢まで行きましたので、インバウンドの人たちが東京からあっちに向かっていった後に、例えばバスとかも使って、縦で観光をしていってもらおうというようなこともできれば、物流のハードの縦軸だけじゃなくて、観光という面でのソフトの縦軸ということも可能であると思っていますので、そういう意味では、その縦軸をつくるために、我々はいち日も早くと思っておりますので、一日も早く縦軸ができていくということを念願する次第であります。

【寺島委員長】 ありがとうございます。何かほかにもございますか。

なければ、お忙しい中、知事、ありがとうございました。

【鈴木知事】 ありがとうございました。どうぞよろしくお願いします。

(発表者入れかえ)

【寺島委員長】 それでは、引き続きまして、河合岐阜県副知事にお話をいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

【河合副知事】 皆さん、こんにちは。岐阜県の副知事の河合でございます。今日は済みません、古田知事がどうしても岐阜のほうで行事がございまして、かわって出かけてまいりました。

時間もございませんので、資料に基づきまして、簡単にご説明申し上げたいと思えますが、冒頭申し上げたいのは、ご案内のとおり岐阜県は内陸県でございますので、港もございません。そして、空からの空港もございません。そうした中で、この高速道路ネットワークといったものが、岐阜県にとっては生命線だと我々は思っております。そうした中で、いろいろな形でお叱りを頂戴しておりますことに、まず御礼を申し上げたいと存じます。

それでは、資料に基づきまして、まず、1 ページ、1 つ目でございます、中京圏と岐阜県の将来像という形で挙がっております。これはごらんのとおり、中京圏、自動車産業をはじめといたしまして、世界ものづくり交流拠点—中部という形で、国のほうでの地方計画でも定められているわけでございます。岐阜県におきましても、県内総生産の七、八割をものづくり産業が占めているという、ものづくり県になっております。

次のページでございますが、先ほど三重県知事さんからもお話がございました、今、2027年に向けて、リニア中央新幹線が開通するという予定であります。そうした中で、東京、名古屋、大阪が1時間圏内になるということで、約7,000万人のスーパーメガリージョンの形成が期待されるということでございます。

まさに中京圏というのは、その中心に、中央に位置しているわけございまして、岐阜県におきましても、観光・まちづくり、産業振興、基盤整備を戦略的に推進するリニア中央新幹線活用戦略といったものをつくってございまして、とにかくリニア岐阜駅からいかに経済波及効果、リニアインパクトを最大限にしていくかという観点で、今、取り組んでいるところでございます。

次のページでございます。そうした中、「清流の国ぎふ」創生総合戦略といったものを、今年度の4月からスタートさせたところでございますが、ちょうど10年前に岐阜県長期構想というのをつくってございまして、そのとき「人口減少時代への挑戦」という一つのテーマを掲げまして取り組んできたわけでございますが、ちょうど10年たったということで、今、新たな戦略に取り組んでおるところでございます。

そうした中で、次世代を見据えた産業振興を推進するために、経済発展を支える東海環状自動車道、東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道、濃飛横断自動車道などの広域ネットワークの整備を、全力で取り組んでまいりたいと考えておるところでございます。

次のページでございます。その中でも、この東海環状自動車道につきましては、平成17年に東回り区間が、ちょうど愛知万博に合わせた形で開通したわけでございますが、そうした中で、その後、企業立地が目覚ましく進んでおります。

工業団地は2001年以降26カ所に整備をされたところでございまして、右側のグラフにございますが、企業立地数は150件増加、雇用者数も約3.6万人増、沿線の製造品出荷額も1.5倍になったということで、目まぐるしい発展があるわけでございます。

そうした中、この沿線地域におきましては、西回りを含めた、この全線開通を見据えた企業立地というのが既に進行しつつございまして、昨年の県内の立地件数は43件、立地面積が57ヘクタールということで、全国6位ということで、依然として好調を維持させていただいているところでございます。西回り区間のさらなる整備によりました効果に、大いに期待を申し上げているところでございます。

その次でございますが、観光面からの高速道路ネットワークの効果といったところでございますけれども、この地図の左右に白川郷をはじめとしました岐阜県のユネスコの世界

遺産になっているもの、さまざまな観光資源が豊富にあるわけですが、こうした中で、来年はオリンピックイヤーということで、特にNHKの大河ドラマ、明智光秀公を主人公とした、「麒麟がくる」というのがスタートするというところでございますし、また、今、知事をはじめ岐阜県で力を入れて取り組んでおりますけれども、関ヶ原の合戦の地を何とか世界に誇る観光地につくり上げたいという思いでやっておりますが、来年、関ヶ原の合戦が420年になるということで、その古戦場の記念館を、今、鋭意、整備を進めております。そうしたことで、来年は歴史的な観光ビッグイヤーになるのではないかとということで、大いに期待をしているわけでございます。

こうした中、高速道路ネットワークを活用することによりまして、広域観光ルートが形成されつつあるということでございまして、その効果といいますか、一つのデータとしまして、昨年の海外からの観光宿泊者数は、過去最高の148万人を突破いたしました。これは対前年比で52%増ということでございまして、全国1位の伸び率を示したということでございます。ちなみに全国平均は、全体での平均は12%増、また、中部9県では20%増という形になってございます。

続きまして、2つ目のテーマでございます。高速道路ネットワークの現状・課題というところでございます。先ほど三重県知事さんのほうからご報告ございましたとおりでございますが、中部圏の高速道路ネットワークにつきましては、まだまだミッシングリンクが存在しているということで、東海環状自動車道、または名岐道路など未完成の状況になっているわけでございます。ここの地図でいきますと、赤い太線で書いた部分がそのエリアになるわけでございます。

また、一方で、南海トラフ地震による大きな災害も危惧されている地域でございますので、単純に生産性の向上だけでなく、災害時のリダンダンシー確保の面からも早期の整備が必要だろうと考えております。

次は、7ページでございますが、高速道路の渋滞状況でございます。この渋滞エリアにつきましては、具体的には名神高速の一宮ジャンクション付近、あるいは東名高速の三好インター付近、また、東海環状自動車道の、東回りでいきますと、暫定2車線の区間、あるいは名古屋中心部の名古屋高速等で慢性的な渋滞が発生しているというところでございまして、生産性を著しく低下させているという現状になってございます。

次、8ページでございます。あわせて一般道路につきましても、名古屋市、あるいは岐阜市の中心部において、慢性的な渋滞が発生しているということでございます。

次に、料金体系につきましてでございますが、この中京圏の高速道路につきましては複数の有料道路事業者が存在をいたしてございまして、さまざまな料金体系がありますことから、同一発着でもルートによって料金が異なると、安いルートに交通が集中いたしまして、渋滞が発生するというようなことになっているわけでございます。

高速道路ネットワークを有効に活用するためにも、管理主体を越えた、利用度合いに応じた公平な料金体系の導入が必要不可欠だと考えております。

次に、10ページ目のところでございます。

経済界、輸送業界、あるいは観光業界などの利用者の皆様から、今回のテーマにつきましてご意見を伺ったものをここで抜粋をいたしてまいります。

まず、10ページは高速道路ネットワークの整備に関してということでございますが、それにつきましては、東海環状自動車道の西回り区間の整備への期待といたしましては、既存の工場をつなぐことで生産性の向上が期待できる、あるいは名古屋港へ行く場合に渋滞が避けられる。

2つ目の東回り区間の4車線化につきましては、一宮ジャンクションや名古屋インターの渋滞回避で使用しておりますけれども、2車線の対面交通は通行止めが多くて使いづらいというような意見が出ておりました。

3つ目の名岐道路の整備につきましては、一宮ジャンクション周辺の渋滞によりまして時間が読めない、国道22号の渋滞がひどいため名古屋高速を木曾川付近まで延伸してほしいというような意見が出ております。

また、一方、11ページでございますが、高速道路の料金体系に対する意見といたしましては、まず、高速道路の料金制度につきましては、首都圏のように東海環状に割引制度を導入し、迂回させることによって中心部の渋滞緩和が大きく期待できる、あるいは東海環状への大口多頻度割引の適用、あるいは東海環状はものづくりのための道路であるから大型貨物への配慮が必要と、そういったご意見がございました。

あと、料金体系につきましては、名古屋高速とNEXCOの料金体系を統一してほしい、関東で導入された対距離制はルートの選択肢が増え、渋滞も緩和できたということで、大変期待しているというようなご意見があったところでございます。

次に、3つ目の高速道路ネットワーク整備に対する提案ということでございますが、中京圏の生産性向上、あるいは災害対策に必要な高速道路ネットワークの観点から岐阜県としては3カ所の整備をお願いしたいと考えております。

1つ目は、ミッシングリンクとなっております東海環状自動車道の西回り区間の全線開通の一日も早い開通をお願いしたい、2つ目としては、東海環状自動車道の東回り区間の4車線化をお願いしたい、3つ目として、名岐道路の整備、この3点を強く要望したいと思っているところでございます。

次に、13ページでございますが、その中でも、東海環状自動車道西回り区間の必要性について、改めてご説明を申し上げたいと思うわけでございますが、左側にある図のように、東海環状の東回り区間が整備されたことによりまして、その沿線が豊田のジャスト・イン・タイムの圏域に入りまして、自動車関連企業の集積が大幅に進んだわけでございます。東海環状は、まさに自動車組み立ての生産ラインと呼んでも過言でない状況でございます。東海環状は、まさに自動車組み立ての生産ラインと呼んでも過言でない状況でございます。製造品出荷額につきましても、2000年と2016年との比較で約7兆円増額をいたしております。

こうした整備状況が生産性向上に大きく影響しているということでございますので、こうした効果がぜひとも西回り区間でも十分に発揮されることを大変期待をいたしております。早期の整備を求めたいと考えておるわけでございます。

また、この東海環状の西回りがつながることによりまして、岐阜県と三重県が高速道路で初めてつながるといことになるわけでございます。新たな地域間交流が始まることも期待されますし、右側の図にございますような農産物の出荷等においても大きな効果が期待できると考えております。

また、そのほか、岐阜大学の附属病院に、この西回りが開通することによりまして、新たに43万人の方が30分圏内でこの病院まで行けるようになるだろうと、そういった効果も大変期待をいたしているところでございます。

最後になりますが、新たな料金体系に対する提案ということでございます。基本的には首都圏や近畿圏で導入されました、利用度合いに応じた公平な料金体制、管理主体を越えたシンプルでシームレスな料金体系の導入をお願いしたいと考えております。

その際におきましては、必要なネットワークの充実と合理的な社会体系の整理を両立させるとともに、必要な高速道路ネットワーク整備のスピードアップに向けた財源確保をぜひともお願いしたいと考えております。

最後の15ページでございますが、中でも東海環状を活用するための料金体系といたしまして、中京圏の生産性を向上させるためには、名神高速の一宮ジャンクション付近、三好インター付近での渋滞緩和は最重要な課題だと思っております。このためには、東海環

状自動車道への通過交通を誘導するという事で、そのための料金体系が必要だと考えております。

先ほども申し上げましたが、首都圏で実際ある料金体系による圏央道への交通誘導というものは、都心通過が約1割減少するといったような効果があったと伺っております。東海環状へも戦略的な割引制度をぜひとも導入いただきまして、こうした渋滞緩和の推進をお願いしたいと思っております。

以上、駆け足でお話を申し上げましたが、そんなことで、ぜひとも一つ、いろいろな形でよろしくお願ひしたいと思ひます。

【寺島委員長】 どうもありがとうございました。ただいまの副知事のご説明に関してご意見、ご質問のある方、よろしくお願ひします。

【内田委員】 先ほどの三重県さんのときにも伺ったんですけど、観光面での定時性確保の重要性というのは非常に大きいと思うんですが、三重県方面でいうと、新名神の開通で東名阪の渋滞区間が大幅に減少して、先ほどの知事のお話ですと、ゴールデンウィーク期間中3割から4割増ということだったんですが、逆に岐阜県方面ですと、一宮インターチェンジ付近、ジャンクションのあたり、それから、インターチェンジをおりてからの22号も渋滞していて、かなり東海北陸につながるところのアクセスが観光面でもハードルになっているんじゃないかなという気はするんですが、岐阜県さんのほうでゴールデンウィーク期間中の観光地への入り込みのデータとかがあれば教えていただきたいんですけども。

というのは、三重県方面へのアクセスが容易になって、ひょっとして岐阜県のほうはあまり増えていないんじゃないかなというような気もちよつとしたものですから。

【宗宮県土整備部長】 経済界からの聞き取りのときに、一宮ジャンクション付近の渋滞で時間が読めないというご意見はいただいています。

ただ、今回のゴールデンウィークのときに、特に岐阜県として変化が大きかったのは東海北陸自動車道でございまして、東海北陸自動車道が白鳥インターから飛騨清見インターまで4車線化がされたということで、それまで渋滞がゴールデンウィーク等には郡上市内で大変あったんですけども、今回はほとんど渋滞がなく、高山までスムーズに行けたということで、逆に言うと、ゴールデンウィークには観光面では大変効果があったと思っております。

ただ、そこから先、飛騨清見インターから北の部分がまだ4車化されていないというこ

とで、白川郷のインター付近で大渋滞が起こったということでございまして、その辺については、ぜひ4車線のほうを岐阜県としては要望したいということでございます。

【河合副知事】 ゴールデンウィークに限った話ではないんですけども、岐阜県の場合、特にインバウンドに力を入れているわけなんですけど、岐阜県に入ってこられる海外のお客さんというのが、セントレアの方が当然多いんですけど、関空からの方が非常に多うございます。

そうした中でいきますと、東海環状の西回りがつながることによって非常にスムーズになるということと、それと、空港がないものですから、北陸方面の、特にクルーズ船の誘致を金沢、あるいは富山のほうから、関係県のご協力をいただきながら、そこから岐阜県のほうへ足を運んでもらうような仕掛けを、今、北側にやっております。

そうした中でも、この東海北陸自動車道が縦につながっているということは、これは大変岐阜にとっては大きな柱になっておりますので、今、ちょっと部長のおしまいにありましたけれども、4車線化が全て完了しますと、さらに大きな効果があるのかなと期待をいたしております。

【内田委員】 ありがとうございます。

【寺島委員長】 ほかにございますか。はい、どうぞ。

【森川委員】 今日のお話では名古屋都市圏の高速道路の話が多かったんですけども、3ページにありますリニアの中津川駅等の話で少し触れられましたが、いわゆる濃飛横断自動車道で、中津川からちょっと北のところまではリニアに合わせて供用予定となっておりますけれども、ここから下呂、さらには郡上八幡へつなぐこの道路が、決定的に、私は中津川駅を使えるようにするには重要だと思うんですけど、この辺の郡上八幡と、現在供用予定となっているところの事業化に向けての要望とか、計画はどのようにになっているのでしょうか。

【宗宮県土整備部長】 濃飛横断自動車道につきましては、まず、リニアの駅までは中央自動車道から直接乗り入れができるような形で整備させていただいていますし、リニアの駅から北については、先ほど先生が言われたように、木曾川までの間について事業化して、リニアの駅の開業までに整備をしたいと考えております。

そこから北の区間につきましては、現道がある程度の旅行速度が確保できるということで、現道利用で今は考えているんですけども、特に問題となっているのは郡上八幡の周辺が、大変、旅行速度が20キロ程度という遅い状況になっておりますので、その整備を何

とか進めたいということで、県としても計画を立てながら、国のほうとも協議をさせていただいているという状況でございます。

【森川委員】 実は、私は中津川インターから下呂のほうによく行くんですけども、とても旅行速度が速いとは思えない。何回も峠を越える道ですよ。あれは少なくとも高山本線とか41号までは、早く高速道路をつくらないと、今の現道ではなかなか観光客もしんどいじゃないかと思うんですけども。

【河合副知事】 おっしゃるとおりでございます。我々としても、ここを、今の東海環状の西回りが開通すれば、次のターゲットとして全力でやっていきたいというのが、この道路になります。

中津川のリニアの駅が、まさに岐阜県の東側の玄関口になってくるものですから、そこから、いかに北へ人、物を運べるかというのが最大の課題だと思っております。ぜひとも皆さんのお力をいただきがてら頑張りたいと思っております。

【寺島委員長】 ほかにございますでしょうか。どうぞ。

【家田委員】 これもまた、さっきの知事さんに聞いたのも長期の話だから、たった今、明日、あさって、どうしようかという話じゃないのでお気軽にお答えいただきたいんですけども、長い目を見たときに、一つは、岐阜県というと、1つの特徴から来る2つのことを言おうと思うんですけども、非常に山がちで、しかも、それは北アルプス、あるいは中央アルプス、南アルプス、まあ、南アルプスは関係ないか、中央アルプス、この辺に関係する、日本の、非常に山岳地域の、そこには文化的な素養もある、そういう場所ですよ。

したがって、観光的なポテンシャルも非常に高いものがあるんだけど、山がちであるがゆえに、たとえ高速道路といえども実質上のスピードが非常に低いですよね、だから、移動に大変時間がかかる。

同時に、また、山がちであるから災害に弱いと。飛騨側の転落事故というのは、岐阜県だからね、岐阜県はおそらく、道路に限りませんが、災害、特に土砂災害、河川災害に対して非常に神経を使いながらおやりになっているんだと思うんですよ。

そういうふうにと考えると、特に東海北陸自動車道、あるいは、今、森川先生がおっしゃった濃飛横断自動車道とかについては格段の思いがあると思うんですよ。

単に道路構造令でこう決まっただけじゃなくて、規制速度がああだかこうしようねという、従来を肯定するようなことだけじゃなくて、長い目で見れば、いろいろな技術を使うことによっ

てスピードも上げようじゃないかとか、防災力も格段に上げようじゃないかという、イノベーションをしながらの新しい道路ということが、僕は岐阜県だからこそ考えていただきたいんだけど、その辺に対する思いを伺えたらと思います。

長期だから気軽に答えて。

【宗宮県土整備部長】 済みません、なかなか気軽に答えられなくて申しわけないですけども、特に昨年の7月豪雨の際には、国道156号線といいまして、白川郷のあたりを通っている道路があったんですけども、そこで災害がありましたが、そのときに東海北陸自動車道を迂回路として無料で開放していただいて機能したという事例もございますし、4車線化の工事が進んでいたおかげで、東海北陸自動車道も、一部、崩れかけたんですけども、6日間で復旧ができたというようなことがございますので、やっぱり2車線ではなかなか、高速道路も復旧に時間がかかりますけども、4車線あればすぐに通せるというようなこともございますので……。

【家田委員】 いや、でも、単に4車にしろと言ったら、あそこも4車だからうちもしてくれと、それだけの話で、そんなんじゃ次の時代を見ているとはとても思えないですよ。どうですか。

【宗宮県土整備部長】 なかなか難しいです。

【寺島委員長】 今の家田さんの話に絡んで、けさ方経産省のエネルギーの戦略に関する審議会があって、そこで私が報告を兼ねて発言していたんですけども、先週、私、これは質問というよりも意見に近いんですが、サンフランシスコに行っていて、シリコンバレー、そしてスタンフォードの連中と向き合ってきたわけですよ。何が言いたいかというと、今、日本の埋没感というのが世界の話になってきていて、平成が始まるころ、日本のGDPの世界GDPに占めるシェアは16%だったんですよ。終わってみたら6%に落ちていたんです。15年後どうなっているだろうかというシミュレーションが出てきているんだけど、3%に落ちているだろうというんですね、日本の世界GDPに占めるシェア。

実は、コンピューターシミュレーションでおもしろい資料が出てきている、1820年、江戸時代、日本のGDPの世界GDPにおけるシェアが3%だったというんですね。3%定位置論というのがあって、日本は江戸時代に戻るのかというのが、今、GDPだけが全てじゃないけど、そこで、なぜなんだという議論がけさのあれだったんですけども、今の議論につながるんですが、イノベーションに投資が向かわないというか、投資が向かわ

ない理由の一つに、民間企業が特に、いわゆる自信を持って投資するようなプロジェクトとか、誘発効果のあるようなプロジェクトが見えない。

ところが先ほどの話にあったように、東海環状の東が動いたことによって、数字で検証されているぐらい投資が動き、プロジェクトが動き、仮に西回りも含めて東海環状が北陸ともつながるなんていうことが見えてきたら、企業としてはここにやっぱりイノベーティブな投資を、特にロジスティクス関連の企業がまず投資をする。

我々のアナロジーで言うと、東京を取り巻く圏央道と東海環状自動車道というのは、ほとんど、コンセプトとして似ているというのかな、戦略的に。これを、圏央道も2車線でやってみたところ、4車線化しなきゃいかんというような議論が起こってきている。

ですから、意外に日本の将来にとって、10年、15年後にとって前倒ししなきゃいけない戦略の一つの大きな柱が、今、ここで議論されている論点になるんじゃないかなという思いが私はあるんですけども、それは当然、岐阜県も共有しておられることなんだろうなということだけ、確認したいと思います。

【河合副知事】 長い話になるかもわかりませんが、まさにおっしゃるとおりでございまして、そうした中で、一自治体の岐阜県がどこまで頑張れるかというのはあると思うんですけども、いろいろな形で、いろいろな知識、ノウハウ、いろいろなものが高速ネットワークの整備と併せて岐阜県に集中して集まってくるような、そんなことをぜひいろいろな形で仕掛けをしていきたいなと思います。また、いろいろな形でご意見をいただければと思います。

【寺島委員長】 ありがとうございます。それでは、ほんとうにご苦労さまでございました。

(発表者入れかえ)

【寺島委員長】 それでは、次に中部経済連合会の栗原常務理事より、また、名古屋商工会議所の藤森副会頭をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【栗原常務理事】 では、まず最初に中部経済連合会、栗原からご説明をさせていただきます。

まずもって、日ごろより、国土交通省の皆様には、道路要望等でいろいろなところでお伺いをしておりまして、いつもありがとうございます。

また、本日は、このようにご説明させていただく機会をいただきまして、どうもありがとうございます。

私のほうからは、中部圏の課題、将来の方向性ということで、社会、産業、防災、方向性を踏まえた道路整備、道路整備の必要性と効果、料金制度について、水準と整備負担についてという項目でお話をさせていただきたいと思います。

まず最初に、中部圏の将来ビジョンということで、今年の3月に私どものほうで発表させていただきましたものがございます。これは2050年ぐらいの将来を見据えた社会構造や産業構造の変化、中部圏の課題を踏まえて、中部圏としては強みであるものづくり基盤の活用とデジタル技術革新への対応で、飛躍的な生産性の向上と付加価値の高い産業への進化・シフトが必要であると考えております。

その下に書いております社会構造の変化、人口あるいは生産年齢人口の減少であるとか、産業構造の変化、中部圏の課題ということによって、中部圏に必要なのは現状維持からの脱却、強みであるものづくり基盤の活用とデジタル技術革新への対応で、生産性の飛躍的な向上と付加価値の高い産業への進化・シフトを考えていくことだと考えております。

中部圏、長野、静岡、愛知、岐阜、三重、この5県で製造品出荷額、日本の4分の1以上をたたき出しております。まさにものづくりで日本を支えるという地域だと自負をしております。

それでは、次をお願いいたします。中部圏が目指す方向性といたしまして、ものづくり基盤とデジタル技術革新の融合で世界をリードする新世代の成長産業を創出する地域ということで、アイデアから製品化までを超高速化して、一気通貫で実現し続ける地域ということで、圧倒的なスピード化によって次世代の成長産業を創出し、高い生産性と付加価値を生み出すイノベーション・エコシステムを構築していきたいと考えております。

新世代の成長産業を創出する地域となるために必要な機能といたしましては、イノベーションの人材が集い、対流・交流の拠点となるイノベーションの拠点を整備していくこと。それから、研究機関や大学等の教育機関の高度化。IoT、AI、ビッグデータ等をはじめとするデジタル技術分野の産業の集積。また、実証実験の観点から、都市空間・生活空間での実証実験を可能とする環境「アーバンチャレンジ特区」と私どもは申しておりますが、の創設。それから、圧倒的なスピード化の観点から、5G、あるいはBeyond 5G等の大容量高速通信網の整備、データ・通信網の安全・信頼性の確保、また、イノベーション拠点と生産の現場、ものづくりとイノベーションがしっかりとくっつくように速達性を高める交通ネットワークの整備、こういったものが非常に重要になるかと考えております。

次お願いします。これがちょうど1週間後、来週7月8日に名古屋市さんと中部経済連合会の合同で企画をいたしましたナゴヤイノベーションズガレージという、対流・交流をもたらす拠点として開設を予定しております。名古屋の栄、矢場町という駅が一番近い、ナディアパークというところに対流・交流の場を設けさせていただきます。オフィスの賃貸みたいなことはいたしませんで、人が対流・交流するための施設として考えております。

次お願いいたします。そこでどんなことをやるかということを書いておりますが、イノベーションを促進するためのさまざまな取り組み、特に会員向けの真ん中辺にアカデミックナイト、これは大学教員の研究資金と出口パートナーのマッチングということで、既に100名以上の大学の教員の方をご紹介いただいて、順次プレゼンをしていただこうと思っておりますし、ベンチャーミーツということで、さまざまな領域の起業家、起業家を目指す人たちと企業などとの交流なども進めていきたいと思っております。

また、一般向けといたしまして、社会人の学び直しの場合であったり、あるいは次世代を担う小中学生、高校生も含めて、いろいろなことを発信する場としていきたいと考えております。

次お願いいたします。次にビジョンにまた戻りまして、中部圏が目指す方向性のその2ということで、人・もの・情報の対流・交流を創出し、世界から人をひきつけ、投資を呼び込む地域ということで、産業と地域の魅力向上を図っていきたいと考えております。地域の魅力を高めていくためには、イノベーション拠点を核とした研究開発、ビジネスの分厚い集積、あるいは海外一流大学のサテライトの誘致や世界的研究機関とのネットワーク化とか、さまざまなことをしていきたいと思っております。

また、人をひきつけるということで、オープン化、デザイン思考・芸術・文化の充実等にぎわいの創出も必要であると思っておりますし、まちづくりという観点から、歩きやすさや回遊性を高める美しい景観の整備、あるいはまちの連続性の確保、こういったことも心がけていきたいと考えております。

次お願いいたします。次に、広域での連携・つながりの強化で持続的に発展する地域ということで、簡単な絵と一緒に紹介をさせていただいております。先ほど来、ずっとお話の出ておりますリニア中央新幹線、2027年に名古屋まで開通を予定しておりますが、それが入ってきたときにいかにあるべきかというところがございますけれども、名古屋駅や中部国際空港と各地域の移動時間短縮が非常に重要になってくるだろうと。名古屋と品川が40分で結ばれても、そこから先、時間がかかっているようでは、つないでいただい

た意味があまりなくなってしまうということ。それから、各地域をつなぐ交通ネットワークの整備、それから交通ネットワークとデジタル技術革新を活用した物流の機能強化、スピード化、こういったようなことを通じて、リニアの活用を大前提に、中部圏内のみならず、海外も含めた圏域内外との連携・つながりを強化していきたいと考えております。

次お願いいたします。次に、防災と強靱化の観点から、中部圏の課題と将来の方向性ということで、今年5月に発表させていただきました南海トラフ地震等の影響が最小化できるようにという提言書の中から一部抜粋してお話をさせていただきます。

南海トラフ地震が発生すると、我が国を牽引するものづくり地域である中部圏の経済活動が長期間停止することになるかと思えます。これは国内のみならず、世界経済へも非常に影響が大きいことから、被害の低減、早期機能回復のために、企業のBCPとともに社会インフラの整備、事前の備えとして行っていくことが重要であると考えております。

ここでは大きく4つ取り上げさせていただいております。道路、工業用水、河川・海岸堤防、それから港湾ということですが、今日は道路ということで、道路について少しお話をさせていただきますと、くしの歯作戦と言われるものが公表されておりますが、その第1ステップの道路ですら、地震が起きると段差が生じてすぐには通れない可能性のある橋梁というのがまだ多数存在しております。一刻も早く整備を進めていくことが重要でありまして、くしの歯ルートですらそういうことでございますので、県道や市道、そういったものも含めて復旧しなくては、企業のBCPがたとえこれから進展していったとしても、復旧は速やかには行えないだろうということで、東海環状道、あるいは一宮西港道路、浜松三ヶ日・豊橋道路、東海北陸道の4車線化などについて、災害時の命の道としての整備が必要になってくると思っております。太平洋側が非常に広域に被災するということが想定されておりますが、そういったときによそからの助けというのがなかなか期待しづらくなってまいります。そうすると、先ほど来、委員長等からもお話のありました北陸からいかに助けてもらいかみたいなこと重要なことになってまいります。そういった意味では、東海北陸道の4車線化もぜひご検討いただきたいと考えております。

次お願いいたします。以上、中部圏の課題と将来の方向性を踏まえた道路の整備ということで、リニアの開業の効果を最大限に活用して中部圏の課題に対応するために、2027年を1つ目標といたしまして、道路の整備を進めていきたいと考えております。

1つ目は、イノベーションの拠点と生産の現場との速達性を高める交通ネットワークの整備、2つ目が、名古屋駅や中部国際空港と各地域の移動時間の短縮、3つ目は、各地域

ごとをつなぐ交通ネットワークの整備、4つ目が、交通ネットワークとデジタル技術革新を活用した物流の機能強化・スピード化、最後に、災害時の命の道としての道路の役割の整備。以上でございます。

次お願いいたします。2016年の4月に公表させていただきました中部圏のネットワークビジョンというものがございまして、その交通ネットワークビジョンによりますと、交通インフラの必要性を、ものづくり、リニア効果の広域への波及、観光活性化、魅力ある地域の創生、災害対応の観点から整理をして、将来像を提示いたしました。

その下の絵に関しましては、先ほど岐阜県からお話のありましたとおり、東でも非常に効果が出ておりますので、西回りも大きな効果が見込めるということでございます。

次お願いいたします。次に、さらなる充実に向けてということで、昨年6月に公表いたしましたネットワークに関する意見交換会というか、ユーザーの意見を取りまとめたものでございます。東海環状自動車道につきましては、三重県のいなべ市で完成車をつくっておりますが、その仕入れ先は260社くらいありまして、そのうち1割くらいがいなべ工場の近くにあると。北勢地域には仕入れ先を含め集積が進んでいるという意見がございました。

名古屋環状二号線に関しましては、鍋田ふ頭や飛島ふ頭付近から年間550万台分の海外生産のための部品を出していると。例えば名濃バイパスのある大口町にも部品工場があり、小牧インターから名古屋高速、名二環を通過してこちらに来ることになるほか、さらに西三河から飛島ふ頭まで、日当たり200便程度のコンテナ輸送をしていると。

それから、3つ目、名古屋駅アクセス、名古屋高速。当社では、桑名市及び四日市市の団地群等から東名阪・名古屋高速経由で名鉄バスセンターまで約300便の高速バスを運行している。今後、新洲崎のジャンクションのランプ、あるいは、黄金ランプが新設されることであるが、安全性や所要時間の短縮による利便性確保のためにも、ぜひとも黄金出入り口から椿町線、笹島線の整備を早急をお願いしたいと、こういった生の声が届いております。

次お願いいたします。次、料金制度についてでございます。料金制度は、利用の度合いに応じた公平な料金体系を目指す、あるいは管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系を目指す新たな高速道路料金の導入ということには全く異論がないといえますか、賛成でございます。

次お願いいたします。中部圏では引き続き、ものづくりで我が国を牽引していくという

ことで、中部圏広域地方計画にも方向性が示されておりますが、新たな料金水準の検討に当たっては、中部圏の経済活動に好影響となるようにご配慮をいただきたいと思っております。

なお、高速道路料金は、国際的に見て、依然として割高であると感じております。さらに、旧目的税を含めて自動車ユーザーは過重な負担をしているということも前提としていただきたいと思っております。

制度設計に当たりましては、産業界や物流、観光、個人利用など、幅広い用途のユーザーの意見を聞いた上で、関係する皆さんが納得できるものとするように、高速道路の管理・運営主体における現状の経営状況等も十分に配慮いただいて決めていただきたいと思います。

いずれにしましても、現在のものづくり中部が国際的な競争力を失わないように、そういう配慮をいただければ幸いです。

以上、中部経済連合会からご説明をさせていただきました。

【寺島委員長】 よろしく申し上げます。

【藤森副会頭】 名古屋商工会議所の副会頭で、社会小委員長を務めております藤森でございます。本日は、このような貴重な機会をいただきありがとうございます。また、平素から、国土交通省様及び中京圏小委員会の皆様におかれましては、当地域の道路や港湾をはじめとするインフラ整備に格別のご理解、ご支援を賜り、この場をおかりして厚く御礼申し上げます。

私は、名港海運の副会長として、名古屋港を中心とした物流事業に長年携わってまいりましたので、そうした経験も踏まえながら発言をさせていただきたいと思っております。

私からは、中京圏の産業の状況等を踏まえた高速道路等整備の意義と課題及び高速道路料金の見直しに係る要望についてお話しさせていただきたいと思っております。

次お願いいたします。中京圏は、自動車、耕作機械、航空機等の製造業が高度に集積し、世界をリードするものづくりのメッカです。愛知県の製造品出荷額は40年連続して日本一の約45兆円、名古屋港は約7兆円の貿易黒字を生んでおり、日本経済を牽引する、まさに稼ぐ力を持った地域でございます。

このようなものづくりの国際競争力と輸出力を維持強化する上で、域内物流の果たす役割は大変大きく、特に高速道路などの道路整備は、景気の生産性の維持向上に直結するものでありまして、私ども経済界としては、その整備促進を一貫して強く要望しております。

次お願いいたします。また、当地域では、2027年にリニア中央新幹線の先行開業が

予定されております。これにより、東京－名古屋間が40分で結ばれることになり、関東・中京圏がスーパーメガリージョンとして一体的に発展することが期待されます。この機に合わせて、中部国際空港セントレアの2本目滑走路の整備に向けた取り組みも進められております。

このリニア開通の効果を域内にあまねく浸透し、セントレアの拡充整備と相乗効果を高めるためにも、域内の高速道路や各幹線道路の整備、名古屋駅のアクセス整備等によるスーパーターミナル化推進の意義はまことに大きいものと存じます。これにより、製造業など当地域産業の一層の発展とともに、観光面でも、当地域が政府の掲げる2030年のインバウンド客6,000万人を実現する重要な受け皿となることにつながると考えます。

このように、当地域の発展に欠かせない役割を果たす高速道路等の道路インフラの今後の整備に向けての具体的な課題と要望について、2点述べさせていただきます。

次お願いいたします。まず、第1点は、名古屋環状二号線と東海環状自動車道におけるミッシングリンクの解消についてです。名古屋環状二号線については、2020年度に全線開通の予定で、西南部、南部の工事を進めていただいておりますが、伊勢湾岸道と接続する飛島では慢性的な渋滞が発生しており、物流業者にとって大きな使命である定時性の確保の妨げとなっているばかりでなく、ドライバーの労働時間の点からも大きな問題となっております。特に私ども港湾事業者にとりましては、名古屋港へのアクセスの大幅な改善が期待できる名古屋環状二号線の一日も早い全線開通を待ち望んでおります。

次お願いいたします。一方、東海環状自動車道については、先行して整備された東側では、三河地域の工業集積地との間の利便性が格段に向上した結果、沿線で企業立地が大きく進みましたが、他方で、まだ未整備区間が幾つか残る西側では十分な経済効果が生まれておりません。高速道路はつながってこそその効果を発揮できるものでございますので、両道路の一日も早いミッシングリンクの解消を望んでおります。

次に、リニア開業の効果を最大化しつつ、各幹線道路の整備によるネットワーク効果を高めるための整備として2点をお願いしたいと存じます。

次お願いいたします。まず第1に、幹線道路整備として、名古屋とセントレア間の物流・人流を円滑化する西知多道路の整備促進と、名古屋と岐阜の間の交通アクセス向上及び一宮付近の渋滞解消のための名岐道路の早期整備をお願いいたします。

また、第2に、リニア中央新幹線の開業効果を最大限に発揮するため、名古屋駅周辺の高速道路の出入り口の追加改良の取り組みについてです。現在、名古屋高速道路から名古屋

屋駅に向かう車両は、駅周辺の出口からスムーズにアクセスできず、日常的に渋滞が発生する原因になっております。駅への道路アクセスの大幅な改善が重要であると考えます。

最後に、本日のメインテーマであります高速道路の料金制度に関する課題と、その解消に向けた要望について申し上げます。

次お願いいたします。まず、背景として、当地のものづくりの物流の面から支えているのは多くの運送事業者でございます。その大多数は中小事業者であり、さらには、貨物運送事業者の約半数は従業員10人以下、車両保有台数10台以下の小規模な事業者で、厳しい経営状況にあるため、コスト増につながる料金問題には非常にセンシティブであることをご理解いただきたいと存じます。

地元の運送事業者の話では、ドライバーの確保に大変な苦勞をしつつ、輸送時間の短縮や定時性の確保など顧客ニーズへの対応に加え、ドライバーの負担軽減などの点からも、コスト増にはなっても、高速道路を優先利用せざるを得ない状況にあるとの話を聞きます。また、昨今の小口貨物や日時指定の増加が配送効率全体の悪化を招いており、都市間を結ぶ幹線道路では、輸送時間を節約するため、高速道路を利用する機会が増えております。

以上申し上げました現実を踏まえ、料金制度に関する課題を申し上げます。

まず、高速道路の管理主体について、本市には、名古屋高速道路公社とNEXCO中日本の2つが存在し、それぞれ管理運営する路線が異なり、錯綜していることから、目的地まで複数の料金所を通過しなければいけないケースが多くございます。また、均一料金と距離制の区間が混在しているため、料金体系がわかりにくく、利用ルートによっては割高感を生む料金制度になっていると思います。

次お願いいたします。さらに、同一発着地でも料金が異なるため、料金の安いルートに偏ったり、途中で一般道を利用することによる渋滞の発生など、せつかくの道路ネットワークが賢く利用されているとは言えない状況にございます。

次お願いいたします。これらの要因として、現在、名古屋周辺の一般道でも、割高感のある名古屋高速道路の利用を避ける車両の集中により、平行する広小路通りや国道1号、19号などで渋滞が頻繁に発生しております。

これらの課題を踏まえ、2点の要望を申し上げます。

次お願いいたします。まず1点目は、中小の物流事業者にとってメリットを伴い納得感のある料金制度の創設でございます。運送事業者は、荷主のニーズに極力応えるため、時間を最も重要視します。そのため、高速道路を最大限利用せざるを得ず、中小事業者にと

って利用料金が大きな負担となり、経営を圧迫する状況にあります。どうか今回の見直しで、利用料金の値上げを伴うようなことがある場合にも、事業者向けに現在の大口・多頻度割引制度を拡充するなどして、負担を軽減する措置を講じていただきたいと思います。

加えて、通勤割引制度の拡充も検討をお願いいたします。現在の深刻なドライバー不足の中で、通勤に高速道路の利用を認め、それを会社が負担することで、より広いエリアから社員を募集することが可能となるとの意見を多く聞くところでございます。

次をお願いいたします。次に2点目として、一般道を含む都心部の渋滞を緩和し、交通量の平準化を促進する料金制度の導入でございます。まず、短い区間の間に複数の料金所や料金体系が存在する区間について、割高感を解消するための見直しを検討していただきたいと思います。また、都心部への流入車両を抑制し、渋滞の発生を減らすため、多少の遠回りであっても、あいているルートを選択してもらえよう、起終点が同一であれば料金も同一という制度の導入をお願いいたします。そして、この制度をさらに進めて、迂回を誘導するような戦略的な料金制度を創出することでございます。都心を通過することなく、割高感を感じない迂回利用が実現できれば、都心部で発生する渋滞の緩和に有効であると考えます。

以上、道路整備と料金制度に大きく分けて申し上げましたが、ものづくりのメッカである当地域にとって、定時性の確保や輸送コストの低減により、生産性の高い物流を実現することがストック効果を高め、国益の増大に直結するものと考えております。事業者の声に一層耳を傾けていただき、実情に即した料金制度の改定と、当地域の高速道路等の整備促進を実現いただけるよう、委員の皆様のご支援、ご協力をよろしくお願い申し上げます。

本日はありがとうございました。

【寺島委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問のある方、よろしく申し上げます。

はい、どうぞ。

【大串委員】 ご説明ありがとうございました。皆様たちがおっしゃっていることというのは、これまで阪神圏だったりとか東京圏の間で実現してきたことを中京圏でも適用してほしいというのが大体主なところなのかなと思うんですけども、私が期待するところでは、通常、道路というのは、つくらなきゃいけないところはつくらなきゃいけないわけ

ですし、メンテナンスもどんどん必要になってくるという状態の中で、先ほど管轄の再編によって料金をなるべくわかりやすくしてほしいというのも1つの手なんですけれども、財源をどうしていくのかということが1つ大きな課題になってくると思います。

たまたま6月29日土曜日にNHK特集でJR東日本の話があって、朝の1時間のラッシュを乗り切るための過密ダイヤを守るために、年間150億円ぐらいかけてあの1時間に投入しているという話がありました。なかなかそういうことを道路で実現しようとする、渋滞したらどんどんつくれということになっていくわけで、なかなかそういう時代ではないんじゃないかと思うんですね。

そうした場合に、例えば最近、都市圏では、ビズ通勤といって、少し通勤時間帯をずらして過密ダイヤを少し緩めて、過度な負担をなくしていこうみたいな話があるわけなんですけれども、例えば経済界のほうで、道路空間のより効率的な利用であったりとか再配分に対して、何か中京圏らしい提案がないのかと。

例えば、料金は2倍払ってもいいから、渋滞しないレーンを1つ用意してほしいと。つまりは、ものづくりの集積地域で、タイム・イズ・マネーを体現している地域でございますから、そういう選択肢も実は欲しいんだと。つきましては、4車線、6車線化でもとをとるような形での料金体系もいいから、そういう投資を行ってくれというような中京圏らしさの提案といたしましょうかね。例えばジャスト・イン・タイムで培った車両の流れをこういうふうに再配分していくといいよとか、現状の資産でも改良できる点は改良していただく。プラスアルファで、皆さんたちの提案で改良できるものは改良していく。そして、ハードの整備を含めていくというようなことを考えると、焼き直しの提案ではなくて、中京圏らしい提案というのがもしございましたら、聞かせていただきたいというのがお願いでございます。

【寺島委員長】 何かございますか。

【栗原常務理事】 大串委員からのご指摘、まことにそのとおりだと思います。ただ、私どもが今一番悩んでいますのは、料金が上がることと、上がった後もスムーズに定時性、あるいは速達性が確保されるということで、人出不足が解消されればありがたいなという声と、あまり上がり過ぎると競争力を失ってしまうという2点のはざまにいて、どうすべきかということで悩んでおります。

今後のあり方について、いろいろと研究も進んでおりますし、例えば自動走行であるだとか、あるいは隊列走行であるだとか、そんなこともありますし、それから、高速道路の

渋滞だけ今、着目をされていますが、一般道もかなり渋滞をしているところがございますので、逆に安くすると、高速道路にたくさん乗って、町なかの渋滞が減るという可能性も検討すべきではないのかと。全く逆の観点とか、いろいろ考えているところでございます。

あと、最近、CASEと言われる中のコネクテッドで、路車間通信だとか、車車間通信だとか、そういったことと、ETC 2.0等の活用によって、最適な案内ができるように変わっていけばいいなと考えておりますが、まだ実現するというような話までは至っていないというところでございます。

【大串委員】 ありがとうございます。例えば車車間通信を入れた車を優先的に通すレーンを用意してくれとか、そういうのでも全然違うんじゃないか。投資も進みますし、投資が進むと安くなりますし、何かそういう中京圏らしさをもっと押し出した提案をぜひまたお願いしたいと思います。

以上です。

【寺島委員長】 どうぞ。

【家田委員】 よろしいですか。どうもご苦労さまでした。名古屋も聞きたいところではあるんですが、時間も制約があるから、中京圏、中経連の人にだけ聞けるけれども、質問というか、どうなのかなと思うんだけど、自動車ユーザーは過重な負担をしていることをわかってほしいと、こういうことすわな。過重というのは、旧目的税を含めてということで、道路特定財源に使ってくれているんだったら過重じゃないけれども、一般財源になっちゃったから過重だということをおっしゃっているのか、払っていること自身がけしからんということをおっしゃっているのか、どうもよくわからない。

そこをちょっと教えてほしいんだけど、特に日本の国内で自動車と道路にこんなに恩恵をこうむってきたエリアはほかにない。したがって、道路の利用と整備と、あるいは自動車の製造と利用も含めて、中京圏というのは、他者に比べて1つも2つも見識高いところから話を述べなきゃいけない義務があると。日本の企業の中にして、今は31番でしたっけ。トヨタが1番ですよ。ただ、残念ながら、トップの20とかには入らなくなっているけれども、それでも日本として自動車産業を担っている場所として、もうちょっとご見識を聞きたいんだけど、例えばさっきも、これは名古屋のほうの資料でしたが、戦略的な料金体系は結構であると、こういうことをおっしゃっていただいて、これは私も戦略的という言葉を使った側からすると、大変に意を強くするところなんです、圏央道にしても何にしても、戦略的という場合には、どこかを割り引くことによって戦略的に

誘導していくということをやっているんですけども、これは世界の標準からしたら極めて片手落ちのやり方であって、多くの場合は、どこかを割り増すことによって誘導することもやっているわけですよ。ところが、日本はそんなことをやったらとても誰もついてこれねえやということで、やっていないんですよ。

そのときに、先進エリアたる中京圏というのは、いやいや、うちでは、割り増しも含めて戦略的にやってほしいですと言ってくたさるとばっかり思っていたんだけど、逆の話ばかりで、これはほんとうに中京圏の話を知っているんだか、どこか田舎の話を知っているのかわからなくなってきてしまったんだけど、その辺のご見識を伺いたいと思います。

【藤森副会頭】 私、名古屋港で港湾運送事業者として、港のターミナルの仕事と、同じように、コンテナの運搬、運送をやらせていただいているんですけども、そういう意味で、今回、このお話があったときに、私、たまたま名古屋商工会議所の副会頭という立場でもあったものですから、多分、ご指名を受けたと思うんですけども、うちの実際に運送を取り扱っている会社があるんですが、その人間も連れてきてお話をしてもらおうかなと最初は思ったんですけども、料金を安くするという話ではなくて、多少、高くなるが出てくることであっても、今のお話と一緒になんです。そういう事態であっても、我々運送業者にとって、それを払うことによって効率よく作業ができるのであれば構いませんと、こういう方針で今回、我々、来ておるもんですから。

【家田委員】 ありがとうございます。

【藤森副会頭】 そういう意味では、今、委員がお話になったとおり、確かに料金が高くなっても、極端な話をしますと、今の名岐間は来年、2020年に開通しますけれども、そうしますと、我々にとっては、例えば北のほう、小牧、犬山の方面、春日井も含めてコンテナを運ぶのでも、今だったら多分、2回旋をやるのに精いっぱいなんです。これをおそらく4回旋できるようになると思います。そのときに、高速道路代を払っても、運転手さんは同じ運転手1人で4回旋できることになりますので、今の働き方改革からいっても、十分ペイできると。そういう意味では、料金が高くなっても、定時性の確保とか効率性が確保できるのであれば、そういう財源を確保していただいて、必要なところで、私たちは簡単にそうやって名古屋港という言い方をしますけれども、そういうところの利便性が増すようなことであれば、我々名古屋港で働く、あるいはそういう運送業者も全て賛成をしたいと思います。

【家田委員】 ありがとうございます。大変にご見識のある、さすが中京圏という感じがしてきました、意を強くしました。これからどうなるか、まるっきりまだ不明なんですけれども、来年、東京オリンピック・パラリンピックがあって、そのときに円滑な輸送をやるためには、いろいろなことをやるんですけれども、高速道路の料金を上げてみるとか、そういうことによって誘導していこうということも1つのプランとしてないわけじゃないので、検討中なんですけれども、そういうことを経ることによって、日本の道路の料金制度というのも一段大人になってくというふうになるべきだと私は思っているんですが、その先鞭を中京圏がやってくさる、今、非常に力強いお言葉もありましたし、見識あるお話として大変に高く伺った次第でございます。どうもありがとうございます。

【寺島委員長】 ほかに。どうぞ。

【佐藤委員】 よろしいですか。ご説明ありがとうございました。

中京圏が世界中の人たちをどういうふうを受けとめていくか、そして受けとめられるようになれるか、その上で対流を促すことができる地域になれるかという視点が重要です。やはりこの地域も人口減少は例外ではないわけですよ。ものづくり、ものづくりって皆さんおっしゃるんですけれども、そのものづくりを担う人々の数も減っていく、あるいは道路をつくっても、それをメンテナンスしていく人々も少なくなっていく。そういう中で、どういう社会をつくっていくかということが大事だと思います、やはりそのときに、インフラをちゃんとつくっていくということはもちろん大事なんです、この地域が魅力的なところだということを世界に伝えるような仕組みも一緒につくっていくことが必要だと思います。

今、日本に住んでいる外国人の割合は2%強ぐらいなんですけれども、在留資格も新たに加わりましたので、もっともっと外国の人たちがこの地域に住んで、ものづくりを担ってくれることになりまして、また、観光客に関しても、2018年度は3,000万人を超えて、来年の4,000万人の目標に向けて弾みがついています、そういった人たちが来て、この中京圏って自分たちがレンタカーを借りて道路を使って観光するにしても、非常にわかりやすいところだなというような仕組みをつくっていくことは必要だと思うんですね。

今、高速道路料金の高い低いということがありましたけれども、まず、一様に外国の人たちは高い、特に観光客にとっては高いというふうに思うと思うんですね。そのときに、それがちゃんと納得できるような仕組みをつくっておかないといけないと思います。より

高くなる、より安くなるというのは、今の料金を知っている私たちにとっての考え方であって、初めて日本に来た人たちも使いやすいような道路の体系と高速道路の料金の仕組みが重要であり大事な観点であると思います。

九州で外国人向けに定額乗り放題の高速道路料金のパッケージ「九州エクスプレスウェーパス」を実施していますよね。そういうパッケージサービスをもうちょっと考えてもいいのではないかなと思いますが、ただ、トラブルも発生しています。都市高速も当然つながっているのもそのパッケージに入っていると思っていた外国人観光客が、実は後から料金は新たに請求されたことによってトラブルが発生しているということもあったという報道がありました。今後はパッケージシステムを構築するときにトラブルを回避するような仕組みをしっかりと考えておくということも必要ではないかと思います。

あと、防災もすごく大事で、今、ハードの話ばかりをしていましたけれども、災害情報をどのように伝えていくかというソフトも一緒に考えていただきたいと思います。阪神・淡路大震災のときも東日本大震災も熊本大震災についても私、調査に参りましたが、やはり何が起きたかわからない、どうしたらいいかわからないというトラブルがたくさんあったので、外国人に向けての情報発信をいかにするかということも一緒に考えていただけたらと思います。

【寺島委員長】 いかがでしょうか。

【栗原常務理事】 ありがとうございます。佐藤委員おっしゃるように、地域の魅力をどういうふうにつくっていくか、あるいはどういうふうに見つけ出していくか、また、それをどうPRしていくか、この辺は課題だと考えております。ともすれば、東京一極集中とかいう言葉がよく聞かれるんですが、それ以前に、次たちのところに引きつけるための魅力を磨き上げることをまずやるべきだと思っておりますし、そのための仕組みを構築していかなければいけないだろうと思います。

防災のソフトについてもおっしゃるとおりでございます。最近ようやくNHKとかでも外国人向けに少し出たりするようになってまいりましたが、そういうことをどんどん進めていく必要があるかと思っております。

【佐藤委員】 一言いいですか。

【寺島委員長】 どうぞ。

【佐藤委員】 イノベーターズガレージ、とてもいいと思うんですけども、これも外国の人たちもそこに加わってイノベーションを起こしてもらいたいような仕組みが欲しいです

ね。今、ウェブサイトを見ると、日本語だけだったので、もっと英語などでの情報発信もお願いしたいですね。また、これから人口がどんどん増加してくるアジア諸国に向けても、ここでベンチャーとして起業していこうという人たちを促すような仕組みの構築をぜひ期待したいと思います。

【栗原常務理事】 ありがとうございます。今のところ、日本語のパンフレットしかございませんが、当然、中部圏だけではなくて、内外ということの外の中には海外も含んで考えております。近い将来、そういったことで、もう少し目に見えるようになってくると思います。

【佐藤委員】 期待しています。

【寺島委員長】 ほかに。どうぞ。

【森川委員】 先ほど家田先生から見識のあるというお褒めの言葉をいただいたんですが、私はちょっと逆のことなんですが、道路の使い方、産業の中心として一番不満があるのは、ジャスト・イン・タイム化のために道路を待機所に行っているということで、企業はいいんですけども、公的な財産である道路にずらずらとトラックが並んで、完全に1車線使えなくなっているというのは、ものづくりの先進圏である中部圏からこういう実態を、私は、中経連あたりから呼びかけてなくしていかないといけないと思うんですね。それはなくしようというかけ声だけじゃなくて、中部圏が先進的な道路システムになっていくためには、もっと先を見て、ずっと私が言い続けてもなかなか国交省、道路局さんも動いてくれないんですけども、究極には道路利用料金制度ということに行き着くと思うんですね。道路利用料金制度にすれば、トラックが30分そこで待っているだけでも、カシヤン、カシヤンとメーターが上がって料金が取られていくと。

さらには、自動運転のレベル4以上の時代になったとき、これも私の講演会のときに必ず言っているんですけども、レベル4以上になると、道路が車の待機所になっちゃうということで、駐車場にとめるより道路にとめときゃいいと。どうやったってプログラムを組んでおけば、駐禁もとられないということにするとこれはえらいことで、これをやめさせるには道路利用料金制度しか今のところないと思うんですね。のろのろ動いている車をどうやったって警察も取り締まれないということだと、道路を駐車場として使うんだったら使っていいですよ、そのかわり料金を取りますよということの中で、中部圏の料金体系を高速道路料金は特急料金として距離あたりを割り増しする、都心部は、混雑税的にその料金を高くするとか、一貫した先進的な道路の料金制度をつくっていく、そして、道路を

待機所にさせない。今現在は、ジャスト・イン・タイムのためにトラックがいっぱい道路を待機所にしているんですけども、そういうことも中部からなくしていくというようなことを、少し大きな話をしましたが、中部圏あたりから中経連あたりと一緒に提案していくべきことじゃないかなと思います。

それから、もう少し卑近な話では、全ての今日のご発表の中で出てきましたけれども、新名神ができて、中京圏の高速道路の渋滞がなくなるかと思ったら、さにあらずで、相変わらず三好のところと一宮のところが渋滞している。NEXCO中日本の方とお話したら、高速道路全体の利用が増えているんですね。ということで、四日市の大ボトルネックを新名神で解消しても、やっぱり渋滞が残ったということは、もうどんどん高速道路に流れてきていると。特に今は現東名と現名神、どちらも旧のほうで非常に激しい渋滞が残っているということは、私は現名神と現東名の片側3車線化をやらざるを得ないんじゃないかなと。それによって、近い将来のトラックの隊列走行も対応できる。つまりは、伊勢湾岸道路もトラックの隊列走行ができて、現東名、現名神のほうも隊列走行ができる。一挙に渋滞も解消できるということを、どこかからご提案があるのかなと思ったら、なかったんですけども、これは別に夢物語ではなくて、ちょっと頑張ればできるそうです。ということですので、現在の三好と一宮の根本的な渋滞解消には、現名神、現東名の3車線化、それから、新東名の愛知県区間は、トンネルの掘り方とか何かで3車線化が難しいらしいので、別路線でというような話もありますけれども、そこは別路線でもしようがないなら、そこは隊列走行専用のレーンにしてもいいかと思うんですけども、現東名、現名神の3車線化というのも、この分科会の中でも入らないのかなという感想です。

ちょっといろいろなことを申しあげましたけれども。

【寺島委員長】 いかがでしょうか。

【栗原常務理事】 ありがとうございます。

まず、道路が待機所になっているということは、これはまずモラルの話であって、非常に申しわけないというか、恥ずかしいことだと思います。なくしていくためには、大きく2つあると思うんですが、工場に入るための時間調整に使っているケースと、もう一つは昼等の休憩等に使っているケースとあると思うんですが、多少料金が上がっても、定時性が確保されてくると、そう早目に行って待機するというようなこともなくなってこようかと思います。

それから、自動運転のレベル4以上の話につきましては、申し訳ありませんが、まだそ

ここまで知見がないので、回答はできません。

それから、東名、名神の3車線化の件につきましては、検討には値すると思いますが、まだそこまで至っていないというか、一宮の道路の渋滞については、名岐道路ができることによって、国道22号、非常に信号、交差点が多いところがございますので、高架で通せばかなりスムーズに流れると思いますし、東海北陸ともつながるようになりますので、そこは名岐道路を整備していただくことを進めていきたいなと考えております。

以上です。

【寺島委員長】 この委員会としては、高速道路とその料金体系の方向づけというのがメインなんですけれども、まさにプレゼンテーションしていただいたように、中京圏のビジョンというか、今後どこへ進むかというのは日本の将来にとってものすごく重要だと思うんですね。今、日本が今後こうすべきかというときに、モノづくり国家日本を前提にして、その高付加価値化に向けてのイノベーションだ、デジタル技術革新だというあたりまでは、ある意味では常識にも近いような視界に入ってきていると思うんですけれども、もう一つ局面が変わってきたのかなという気がするの、実は先週、私は、サンフランシスコでいろいろ議論していて感ずるんですけれども、我々が1つのモデルとしているシリコンバレービジネスモデルだとか、あるいはシンガポールモデルなんていうものは必ずしもポジティブな部分ばかりではないというか、もう既にある種の限界とか問題点にぶつかりつつあるんだなということに気がつき始めているんですね。

そこで悩みもあるんですけれども、一言で申し上げたいのは、モノづくりというときの意味に、工業生産力モデルを前提にしたモノづくり国家というところにどうしても我々は引っ張られるわけですね。その優等生としての地域がまさにこの地域だったわけですね。ところが、気がついてみれば、自動車産業一本足打法のものづくり、工業生産力モデルだとも言えるわけだし、いろいろな意味で問題点はあるんですが、例えば私は、高齢化する工業生産力モデルの優等生を支えてくれた今の高齢者というのをより積極的に社会参画させて、ジェロントロジーの世界なんですけれども、さらには、例えば今、一番最先端に出ているシリコンバレーの連中と議論すると、ものすごく話題になってくるのが食なんです、よね、食べ物。「食と農」の基盤というものが、私が今、東京圏の分析と対比してみても中京圏が恵まれているところは、意外に至近距離に一次産業があるというか、その一次産業を生かすということが、ここに生活している人たちの幸福感にとってものすごく重要な意味があると思うんですね。

そういう意味合いにおいて、日本のシンボルマークみたいな地域だから、単に工業生産力モデル、プラス、デジタル技術革新でビジョンを描くんじゃなくて、生活に視点を置いて、この地域に住んでいる人たちの生活がどうすれば幸福な、もう一歩前に進んだシナリオになるんだろうかというあたりで一緒に考えるべき局面に来ているのかなという気がして、またいろいろな機会に議論させていただければと思います。

以上、大体皆様のご意見も伺えたところなんですけれども、大変よいプレゼンテーションをしていただいて感謝いたします。

それでは、本日予定された議事をここで締めくくらせていただいて、議事進行を事務局にお返ししたいと思います。

【総務課長】 長時間にわたるご議論ありがとうございました。

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、ご了解をいただいた上で公開をしたいと思っております。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で公表したいと思っております。

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 —