

第2回 高速道路のあり方検討有識者委員会 議事録

平成23年5月11(水)

【道路局次長】本日は大変お忙しい中、また足元の悪い中、お集まり頂きましてまことにありがとうございます。大臣、官邸の帰りからずいぶん遅れておりますが、先に進めているようにとの指示がありましたので、時間が参りましたので、第2回高速道路のあり方検討有識者委員会を開催させて頂きたいと思っております。それでは開会にあたりまして、池口国土交通副大臣よりご挨拶申し上げます。

【池口副大臣】本日は、寺島座長はじめ、委員の皆様方、今日は新潟市長も来ておられますし、後ほど山梨県の知事におかれましてもお忙しい中、今日の会議におきまして意見を頂くということで予定をしております。司会の方からもありましたとおり、大臣がちょっと官邸で原発関係の会議がありまして、ちょっと遅れておりますが、後ほど参加いたしますので、基本的にはまたご紹介させて頂きたいと思っております。

まず、国会での高速関係の動きでございますけれど、5月2日に東日本大震災からの早期復旧に向けた第1次補正予算が成立をしました。その中で、ある意味、財源をどう確保するのかということの中で、一部高速道路の料金に関するものについても、今までのものに対して修正がありました。一つは、無料化実験を始めていたわけですが、これを一時凍結して、その財源として1,000億円を東日本の復興のために回すということ。更には高速道路の利便事業を行ってきたわけですが、これについても、今回休日1,000円の上制限を廃止するということが、財源としては、その利便事業の中で2,500億円を復興に回すということが成立をしたということが、今回の状況の変化となっております。今後とも、東北地方の東日本の復興はしなければいけないという立場で、我々も取り組んでおりますが、その中の一つの議論として、今、提起されておりますのは、無料化実験は停止をいたしましたけれど、一方で東北地方の復興を進めるにあたっては、高速道路を使ったいろいろな事業をやるべきではないかということ、国会の中で、与野党の中で言われております。そういう意味で、今の検討課題としては、東北地方の復興を助ける上での高速道路の無料化をどうするのかということ、今検討している最中でございますので、それにつきましても、もし皆様方からご意見がおありでしたら、おっしゃって頂ければ大変ありがたいというふうに思っております。それと、今回の委員会でございますけれど、前回の委員会におきまして、震災や国際物流の動向を踏まえた日本の高速道路のネットワークのあり方、さらには料金割引や無料化実験の評価のあり方について委員の皆様方からご意見を頂きました。その中で、寺島座長からも言われたわけですが、これから議論を進めるにあたっては、ファクト・ファインディングが重要であるというご意見を頂いております。そこで、今日は皆さんもよくご存じの新潟市長と山梨県知事にお越し頂いて、ご意見を頂くということになった次第でございます。前回の委員会の冒頭で大臣からお願いを致しましたが、日本の将来を見据えた、100年後、200年後につながるような、日本における高速道路のあり方をご検討頂きたいと思っておりますので、是非皆様にも活発なご議論をお願いしたいと思っております。冒頭、私からのお願いとさせて頂きます。どうもありがとうございます。

【道路局次長】ありがとうございました。それでは恐縮ですが、報道の皆様におかれましては、冒頭取りということになっておりますので、ここでご退席をお願いいたします。

それではまず最初にお手元の資料のご確認をさせて頂きたいと思います。上から、配席図、議事次第をお配りしておりますが、まず資料1で委員名簿、資料2は新潟市長様からの「東日本大震災と新潟」、資料3は山梨県知事様からの「山梨県における高速道路の課題」という資料、資料4は「最近の高速道路関係の状況」以上でございます。よろしいでしょうか。

なお本日は、地方公共団体の首長様からお話を頂くということでございまして、新潟市の篠田昭市長様にお越し頂いております。誠にありがとうございます。また、もうひとつ、山梨県の横内正明知事様におかれましては、18時30分頃ご到着ということで聞いておりますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、以後の議事進行は寺島座長にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願い致します。

【座長】それでは、議事進行を務めさせて頂きたいと思います。私の方からもですね、この我々が抱えている課題の本質をより深く考えるために、熟慮の上ですね、特にアジアと経済的な相関をしっかりとしたいということで、まず第一番目に新潟市長からのヒアリング、第二番目に山梨県知事からのヒアリング、そして最後に最近の高速道路関係の状況についてという三点について話を進めていきたいと思います。まず篠田市長よりお話を頂き、その後委員のご意見を頂き、次に横内知事からお話を頂いて、同じくご意見を頂くということで進めます。それでは、篠田市長、よろしくお願い致します。

【新潟市長】新潟市長の篠田です。今日はよろしくお願い致します。私ども、今回の大震災の対応で、やはり平時には見えなかった宮城県、あるいは東北側とのつながりが、新潟、非常に濃いものがあるということが見えて参りましたので、今回、高速道路のあり方検討なんですけれども、国土のあり方検討みたいなところにちょっと広がるかもしれませんがご容赦頂きたいと思致します。

まずは、この資料2をご覧頂きたいのですが、1ページは平常時、宮城県と新潟県、それほど人的・経済交流関係は濃密ではないと我々思っております。それはデータのにもこういう状況であると。新潟というのは東北プラス1というような形で東北電力の管内にございますので、東北経済連合会などの活動に参加をさせて頂き、仙台と新潟、ツインハブということで東経連さんからは構想も頂いておるわけですが、普段はなかなか東北というイメージが我々抱けないという状況であります。次のページで、それが、今回震災が起きたことで状況が一変したということでございました。太平洋側が広範囲に被害を受けたので、本州日本海側唯一の政令指定都市である新潟市が、当然のことなんですけれども、最も迅速かつ最も強力で支援をしていくべきだということでこれまで動いております。

仙台市への派遣人員、新潟市は小粒な政令指定都市81万都市でありますけれども、3月の末、初動の段階では、他の大きな横浜、神戸、あるいは京都というものと比べて、派遣人員はこのような形で多いという状況でありました。また仙台市への物資支援、これも名古屋と並んで新潟が

地理的な特性からも当然なんですけれども、物資支援も多かったという状況であります。

次のページが、その新潟の兵站基地としての役割と、今回は救援センターという形で新潟が機能したということだと思っております。これは、新潟は新潟東港、そして新潟空港、国際空港でありますけれども、また高速道路あるいは JR 等の結節点となっているということが大きかったのではないかと思います。太平洋側の幹線が寸断されたという中で、首都圏から直接新潟に物資が入る、あるいは、今まで仙台、小名浜に入っていた物が新潟港に入っていく、中国・東アジア各国の後背地を持つということで、新潟に様々なものが集まってそれが東北被災地域への支援に向けられたということでありました。

国際港湾、国際空港、上越新幹線、JR 貨物、そして高速道路をはじめとする道路ネットワーク、これらが大変大きく機能したということでありました。その一例なんですけれども、次のページに新潟東港を中心とするコンテナの取り扱い、これが、今年の 3 月、震災の影響が非常に大きかったわけなんですけれども、過去最高のコンテナの取扱量を記録したということでありました。4 月もこのペースはほとんど落ちていないということですので、今後もかなりの期間、港の方は仙台、塩釜、小名浜の代替、あるいは京浜港に今まで上げていたものが、なかなかそこから北の方へ行けないということで、新潟東港に回ってきた、そのことがここに現れているんだろうというふうに考えております。

今はコンテナの置き場がないというような状況で、下手をすると木材埠頭まで使わなければならないというような状況であります。幸い今度は、新しいバースが一部供用頂けますので、そのバースが供用されると、更にそのコンテナの取扱いを伸ばすことができるのではないかと考えております。

次のページは、そういう中で、新潟はエネルギー基地でもございましたので、石油製品、油槽所がフル回転をしたということでありました。タンカー 94 隻が、3 月中に入港したと、また穀物飼料、これは鹿島が非常に大きな役割を果たしていた訳でありますけれども、北米からの輸入穀物が新潟へ上がったという状況になりました。しかし残念ながら、新潟の飼料工場のキャパシティがかなり小さいということで、東港飼料工場をフル回転をした訳でありますけれども、取扱量については限界があるというような状況でありました。石油製品、穀物飼料そのあたりは新潟を拠点化、もう少し我々が頑張っていれば、さらに今回大きな役割を發揮できたというふうに思っております。

そして次のページが JR 貨物の数字であります。今回はガソリンがないということで大変 苦しんだわけなんですけれども、新潟が JR 貨物、これの結節点となって、ガソリン、灯油、軽油、重油などの石油製品を羽越線で盛岡方面へ運ぶ、あるいは、磐越西線で郡山に貨車輸送するというような状況になりました。磐越西線が電化されていれば、これはガソリン不足というものが相当軽減されたんじゃないかというふうに考えておりますし、また後ほど高速道路のこともお話を頂きますけれども、機能は相当頑張ったのだけれども、パイプがやっぱり細くて限界があったというような状況だと思っております。

次のページが道路関係であります。東北自動車道、これが大幅に 84% 減ということで、ほとんど機能しない時期があったと、それに比べまして、その上でございますけれども国道 49 号、これについては 84% 増と大変大きな動脈として機能しました。また、国道 113 号の方は、108% 増ということで、これが新潟、そして米沢・仙台を結ぶというような形で大動脈となったわけであり

ますけれども、残念ながら49号も113号も共に、キャパシティが小さいという状況でありました。左側の方でありますけれども、一番上が国道7号これについては74%増、北陸自動車道、関越自動車道これも共に伸びているという状況でありました。国道49号とほぼ並行して磐越自動車道が走っているわけでありまして、磐越自動車道が残念ながら片側一車線のところが非常に多いと。私も3月末に仙台に磐越道経由で参りましたが、前をタンクローリーが走っていると、どうしようもないということで、大変時間のロスを感じざるを得ない、そんな状況でありました。また113号の方は、こちらの方も高規格道路の計画があるわけですが、一部鷹ノ巣道路など一旦凍結をされたというような経緯がございました。まだこの高規格道路整備がほとんど進んでいないということで、これが高規格道路となっていれば本当に大きな役割を果たしたであろうというふうに考えております。

また日東道も、新潟県の村上で切れているという状況であります。新潟県と山形県庄内地方が繋がっていないということで、これらが、日本海側と太平洋側をもっとしっかり結びつける、あるいは日本海側の沿岸が、日東道によって結ばれていけば、新潟港、酒田港の機能、秋田港の機能、更に融通が効いて大変大きな力を発揮できたというふうに考えております。

次がフェリーの方であります。新日本海フェリー、これについては太平洋側のフェリーが休止したということで、新潟を起点とする輸送量が飛躍的に増えたと、旅客2.5倍、車両2倍という状況でありました。これについては新日本海フェリーさんが、新潟・敦賀便これらを一便減便して、その分を苫小牧、新潟から、秋田・苫小牧、新潟・小樽便これらを増強して救援体制を強化したということで、この車両の輸送などは、大変に大きなものがあったというふうに思っております。港については、新潟と苫小牧が非常に大きく機能したということだと思います。秋田・酒田もそれなりにコンテナの取扱量は増えたと思っておりますけれども、残念ながら基本的なキャパシティが非常に小さいということで、むしろ新潟の次は苫小牧が、今回機能したのではないかとこのように考えております。

そして次のページが、新潟の一つの特長なんですけれども、天然ガスパイプラインが新潟から仙台に走っているということで、これが、仙台の都市ガスを早期に復旧する大変大きな役割を、このパイプラインが果たしたということだと思います。上越からは、また首都圏にもパイプラインがあるということで、新潟港は今、昨年からですけれども、サハリン2のLNGが入り始めたということもございますので、これからの原発に代わる電力、これは一番クリーンなエネルギー、これを使う火力が新潟東港の所に大きな規模でございます。それとサハリン2が連結していけば、かなり大きな機能を発揮できるのではないかとこのように考えております。

そして最後になりますけれども、空港のことでございます。今回は、原発がらみの災害になりましたので、外国人の方が早期に帰国するという動きが大変大きくございました。特に新潟は、中国の方が新潟空港と成田から「一刻も早く帰りなさい」という本国からの指令が出ましたので、新潟空港から臨時便が出て4,900人、これに定期便がございまして、おそらく6,000人ほどの中国の方が早期に緊急出国することができたと。新潟市の避難所、一時中国の方と日本の方とあわせて新潟市だけで4千数百人避難所に入らせていただいて、大変迅速に臨時便を組んでいただきましたので大きな混乱には至りませんでしたけれども、これが臨時便が遅ければかなり混乱した状況が予測される、また新潟空港、早期に指定いただいたので、中国の方は仙台市役所の一階に入って、これ相当心配な状況になったそうです、そういうものがバスで新潟市に早期においでい

ただいた、ということがいらぬトラブルを防いだひとつの要因かな、というふうに思っております。

こんな形で今回やっぱり非常事態が起きると、いかに日本海側と太平洋側がつながってゆくということが大切なのか、特に新潟は東アジアの活力というものを受けやすい地理的特性があると。これが日本海物流、今後「日本海側拠点港の形成に関する検討委員会」を、また再開いただけると思うんですけども、日本海物流がどんどん伸びているというのは、やっぱりこれまでの日米中心の時代から、日本と東アジア、その関係の中で日本海物流が必然的に伸びていくということだと思っております。これについて釜山の振り子効果、これを利するだけだというお考えもあるかもしれませんが、我々はやっぱり、今日本海側の、例えば佐渡沖を大型コンテナが毎日何隻も日本を通過して、日本をパスして、北米西海岸と釜山、あるいは中国の沿海部を結んでいるという状況がありますので、やはり日本海側の港湾をさらに拠点化してジャパンパッシングを物流で許さない、ということを取り組んでいく必要があるのではないかとこのように考えております。

以上、私のほうから、今回の大震災で出てきた新潟と太平洋側、あるいは日本海側と太平洋側の結びつきの大切さ、そしてまた救援センターとしてできるだけがんばったわけですけども、拠点がまだ小さいので限定的にその効果がとどまったと、これが大きな磐越道など片側二車線化、あるいは113号が高規格道路になっていればもっともっと早期にガソリンなどが太平洋側に行き渡ったというふうに考えております。私からは以上でございます。

【座長】ありがとうございました。ただ今の説明に関しまして、各委員からご自由に質問なり意見なりいただければと思います。いかがでしょうか。

【委員】私もこの震災に関わっている関係で、新潟のパイプラインと伺って、なるほどな、まさかその、不勉強で、パイプラインが新潟と仙台を繋いでいるとはつゆと知らず、ただ伺ってみると仙台のガス局はメインのユーザーじゃなくて、メインのユーザーは東北電力だったんですね。東北電力がダブルルートを確認するというので、そこを一部使わせていただいているというのが、今回は仙台港で入らなくなったので新潟からのルートがメインになったと、こういうようなきさつらしくて、ちょっと市長さんのコメントをいただきたいと思うんですが、例えば今のようなダブルルートの話も、東北電力ってレギュラーを持っているような会社があるから、新潟とダブルでやるわけで、もし新潟県がどこですかね、北陸電力だとするとね、たぶん東北電力はそっちに足を延ばさなかったかもしれない、というそんな気もするんですね。ネットワークとしていざというときを考えてルートを作っておくとか手を打っておくというのは、これって非常時に言うのは簡単なんだけれども、実際に常時から考えて手を打っておくというためには組織体系もそれなりに広域の視野を持っているような組織を持ってない限りなかなかいけないように思うんですね。あるいは、中越地震のときも磐越道が活躍しましたよね。関越道が止まって。今回も三陸道が役立ったなというのがあったけれども、これもちょっと時間がたてばみんな忘れてしまって、いらぬんじゃないですか、みたいな話が出るんですね。これ何回も繰り返している話なんですよ。市長さんも現地でそういう体験をずっとされてきたんじゃないかと思うんですが、こういう非常時には大事大事と言っているものがちょっとのど元すぎるとみんな忘れてしまって、平気でそんなものはいらない、無駄だと言ってバサバサ切っちゃう。そう

ということに対して、ずっと地方行政をおやりになっていて、もうちょっとここんところするともう少し、なんとかなるんじゃないですか、みたいなお知恵はないでしょうかね、道路でもいいし、道路でなくてもいいんですけども。

【新潟市長】ご指摘の通りで、これは東北電力が商売としてやっているからパイプラインというものが造られ、またそれが機能したんだろう、と。一方、直江津港のほうは中部電力が今大きなエネルギー基地作っておりますので、これも列島を横断する形で結ばれると。この列島を横断する形が道路だけでなくエネルギー、あるいは水なんかも、日常的に新潟の水が首都圏のエネルギーとなっているわけですけれども、そういう実態をほとんど我々のアピール不足で知られていない、そういうものを当り前だということで土台にして、あれが無駄だ、これが無駄だというようなお話をされても私はちょっと納得できない部分があるという感じがしました。またリダンダンシーという言葉も一時、阪神淡路大震災の後でしたか、大変いろんなところで語られたんですけども、やはり災害時のリダンダンシーというのは太平洋側と日本海側、一時国土軸という言葉もございましたけれど、それが消えてしまって、こういうときになってミッシングリンクが本当に繋がっていたら、すごい人命が救われたかも知れないし、少なくともガソリン不足で悲惨な思いをされた、これはもう飛躍的に日数を縮減できただろうという感じがします。やっぱり日本海側に、国土軸というのは今入らないかもしれませんが、ひとつ縦の幹線があって、そして横の幹線をいくつ作るのかということはこれも国づくりの基本なんじゃないのかなと。今まで日本海側に投資をしても無駄だ、というご意見もありましたけれど、今少なくとも港関係では、投資をいただければ必ずそれに報いる、必ず数字が出せる、という状況になっていますので、ちょっとあの太平洋中心の国づくりから、東アジアの中で日本が生きていく、そのためにどうするのか、というお考えがもっと強く出されてもいいんじゃないかなと、いうふうには感じております。

【委員】私のほうから意見と、さらに市長からの説明を補強するのも含めて、質問と区別して発言させていただきたいんですけど。

今、宮城の復興計画として、宮城に製造業を再生する、産業立地を再生させようとしてますね。こういう時代ですから、まさにアジアと、アジアダイナミズムの市場とかあらゆる意味で、アジアとのリンクが問題になる。今宮城の本当の悩みは、今まで宮城に工場を持っていた生産業、あるいは製造業がそこに工場を作るよりもむしろ東南アジアに一気に出ちゃったほうがいい、空洞化の方がですね、心配だという状況になってきているのです。そういった時に宮城に、要するにインセンティブ付けてでも留めるために、特区構想だ何だとかという議論になるわけですけど、大変重要なのがおっしゃっている日本海側のリンケージ。どういうことかということ物流回廊をしっかり日本海側に繋ぐ必要がある、東北の空洞化を避けるために。それに例えば、仙台にとっては山形の酒田とか、福島にとっては新潟がものすごく意味がある。仙台も新潟もものすごく意味があるかと思えます。先程ちらっとお話になっていますが、まず質問なのでですけども、こういったアジア連携を深めるという意味で、敢えて数字の確認をしますけれども、日本の貿易総額に占めるアメリカとの貿易比重は、12.7まで落ちたんですね。中国の貿易比重が20.6まで上がって、アジアとの貿易比重が、51.0となった。つまりアジア物流が日本の産業を支えているような状況

下でますますこの傾向が加速すると思いますが、新潟から見ておられて、先程の例えば山形の酒田とを繋ぐ道路がとありましたが、優先順位として今仰っていることを太平洋側とのリンケージというものですね、道路に関して、もっとも優先すべきだと思われる順序は、どういう考え方でおられますか。

【新潟市長】やはり日東道が繋がるというのが一番大切だと。我々日本海側の港もそれぞれ拠点化されて、取扱量も伸びていますが、酒田、秋田を生かすためにも新潟東港と高速道路で繋がることが大変重要だと思っています。私ども今回の日本海拠点港湾の選定、これを日本海拠点港湾の形成に関するという委員会の名前になったのは大変すばらしい着想だと。私どもは、この新潟をもっと拠点化してくれ、いや、そうじゃなくて富山の伏木だという点で論ずるのではなく、日本海側がもっと連携をしていく。みんなそんなに大きな力の強い港ではございませんので、新潟に寄り、富山の伏木に寄り、敦賀に寄って、上海などに行くと。これが相当機能しているので、ネットワーク強化によるそういう日本海拠点港湾の形成ということの方が有効なんじゃないかなと。港は相当おかげさまで力を付けてきました。実績も新潟だけじゃなくて他の港も実績を伸ばしていますので、これは無駄遣い批判に絶対当たらない、今は出てこないだろうと。そしてプラスそこに陸路も繋がっていると、高速道路で繋がっていることが非常に地域経済圏に与える影響、特に新潟は、首都圏、仙台クラスまで、そして秋田は仙台、東北と、酒田は当然東北と、富山の伏木が中部圏、金沢、敦賀は中部圏と関西圏ということでここを強化することが、東アジアの活力を日本列島全体に吹き込んでいくために大変重要で、割りと安上がりという語弊ありますけど、コストの面でも効果が大きいんじゃないかというふうに考えているので、この日東道が繋がっていないということは、日本の国づくりのあり方で今一番問題を露呈しているのはここではないかなと考えております。

【委員】ぜひ聞きたいんですけども、関越自動車道なんですけども、明らかに埼玉、栃木、群馬の中小企業が、東京湾側に運び出していたところが、関越使って新潟からですね、釜山トランシップでアジアに動かすという方が効率的だという流れが、どんどん日本の国内物流構造さえ変えていると思うんですけども、東北との関連だけじゃなくて、そういう関越道の意味が俄然変わって、関越道から鶴ヶ島と八王子で、圏央道でもって中央道に繋がったことが山梨の意味を変えたと我々から見て思うわけですが、そういう意味合いにおいて関越の流れをじっと見ている。ここで質問なのですが、料金なんですけども、高速道路の料金について、いま市長、この場では発言されていないんですけども、新潟の活性化という意味から言って高速道路の料金に関して、そのお立場でどういうふうに考えておられますか。

【新潟市長】無料化と言うことも一つ出されましたけど、私どもは無料化ではなく、やはり50%カットとかそういう方が有効なんじゃないかなという感じがしています。やはり近くの港に出し入れをするということが、CO2の面からもこれから求めていく方向だと思うんですけども、今までは新潟港から出し入れができるものまで、わざわざ京浜港に運んでいるということで、これは高速道路無料化ということで全部やられるとその流れがむしろ強まってしまうと。私は、それはあまり求めるべき道ではないんじゃないかなと。一定のリーズナブルな料金カットの方が

これからの環境面などを配慮して、やはり身近なところから出していく。そして仙台も京浜港で積み替えたものが相当行っているわけですが、仙台が回復すれば、仙台に直接入れるというものがもっと増えていいと思いますし、私どもも東北の幾つかの企業は新潟港に入れて、そこから運んで行くと。少なくとも京浜港に全部集めて、それで釜山のようにトランシップしていくということが本当に日本で有効なのかどうかと私はちょっと疑問に思っています。

【座長】 委員の方でご意見ございますでしょうか。

【委員】 今のご議論は、ある意味では実需です。つまり将来的に発生する需要であろうということだと思います。一方、今日お話いただいた中であの震災対応で、もっとたくさん仙台、東北の方をサポートしたかったのだけど、キャパシティが小さくてできなかった。これはいわゆる我々が考える実需ではなくて、突発的に生じた需要に対して対応しなければいけないことだと思うのですが、その場合、インフラはある程度余剰なキャパシティを持つ必要がある。つまり、このような震災の時には、リダンダンシーの話を含めて、ある程度余分なキャパシティを持っていないといけないと私は考えています。その場合に、それは誰が負担すべきなのかということも議論する必要があります。無駄かどうかの議論のなかで、誰がその費用を払うかということが無視されて、交通量が少ないのだから無駄な道路だと判断されています。しかし震災が起こるとそのキャパシティでは足らなかったと論じられる。では震災対応のようなキャパシティとかリダンダンシーをつくるべきだとした場合に、その費用負担は誰がすべきだと市長はお考えになりますか。

【新潟市長】 私が論ずることではないかもしれませんが、基本的なさっきの日東道、それから幾つかの横断道路、関越道は日本の骨格の最たるものだと思いますけれども、磐越道もそれに準ずるレベルのものではないかと。国造りのなかのいわば骨格部分のものと骨格ではない血管、動脈・静脈にはなっているというものが自ずからあると思うので、利用台数だけで判断するのは少し私どもは異議があると。やっぱり今まで明治以降ということはどうしても日本海側の人間は言いたがるのですけども、新潟の、そのころは地租でしたけれども、税金を使って太平洋側の方に先行投資したということがあるわけで、我々がこれからの骨格造りの中で、当然これはもう間違いない大骨格、そして中骨格という辺りまでは、これは国の国造りの中で判断していくべきことではないかなと思っています。

【委員】 今回の大震災で新潟が果たした役割、非常に大きいと思います。そういうことにご尽力されたことに、本当に敬意を表したいと思います。太平洋側と日本海側をどういうふうにリンクするか大きな問題だと思います。市長も強調されていると思いますけど、肋骨線と申しますか、日本海側と太平洋側を結ぶような高速道路の強化が必要だと思います。それが第一点。次は、アジアとのリンクというのは座長も強調されているように、本当に大事だと思いますが、どういう形でリンクするか考えますと、ヨーロッパ・北米と違ってアジアは近いわけですから、トランスシップメントということが相当程度重荷になるだろうと思います。ですから釜山経由もあるかもしれませんが、むしろアジアの各港とダイレクトに結ぶことが主流になるのではないかと思います。そのときの、新たなハブのあり方というのを追求するべきだと思

うんです。そういった時に地域の産業、地域との連携のあり方、そこでの高速道路の大切な役割とかですね、あるいは市長がおっしゃったように船は入ってくるけれどコンテナの置き場所がありませんでしたと。そうすると結節機能も極めて重要になってくると思います。違うところで聞いた話ですけど、四国の食品産業が、関東に物流の拠点があったわけですけども、それが機能しなくなって積み替えができなくなったため、デリバリーできるように3トン車とか4トン車で直接四国から運ばれたと。そういう非常にいろんな意味で非効率なことが行われている。そういうことを考えると、やっぱり港、それをつないでいる高速道路の周りに脆弱でない、良い拠点が必要かなと思うのですが、そういう考えはいかがでしょうか。

【新潟市長】本州の日本海側に五大港とまでは求めないですけど、それに次ぐ、北九州、博多、清水、それレベルの港が最低一つは必要なんじゃないかなと考えております。そして例えば新潟、これは北越紀州製紙の紙が相当北米に出ているわけなんですけど、それと金沢のコマツ、これが結びつけば、直接北米航路、金沢、新潟、北米、西海岸ということは十分航路ができますので、アメリカのことを考えても先ほどの北前船方式を少し転用すればそれで十分できるということだと思います。やはり、北九州、博多はなかなか大きな力をもっておりますが、ここにいくら強化をしても広く日本全体に東アジアの活力が行き渡るというふうにはならない。やはり本州日本海側のセンター、と申しますと新潟と富山県の伏木だと思いますけどその二つは最低、相当なレベルで、そして伏木と金沢、敦賀、新潟と酒田、秋田あたりと結びついて、新潟、伏木は当然のことながら今もすでに結びついておりますので、このネットワーク強化ということであまりお金をかけずに大きな効果が出せるというふうに考えております。

【座長】あまり時間はありませんけど、ご質問がありましたら。

【委員】一点だけ。さっき市長さんがおっしゃったように、日本海側はどえらい港湾を一つ作るという印象よりも割合小ぶりのものが今もあるし、それを高速道路で繋ぎながらネットワークに使うというのが有効だなという口なんです。というのは日本で国際ROROというとなかか距離が知れているんですね、中国や韓国でも。だけど地中海、北海というとなかかものすごい数の国際RORO船が、要するにコンテナ船として運ぶんじゃなくてコンテナをシャーシに載付けて、RORO船で運ぶ。人を運ばないRORO船、これがものすごいんですよ。おそらくは座長がいつもおっしゃっているような長距離基幹航路が日本海側を通っていくということをゲットする要素と同時に、日本海を地中海のように使っていく、そのためには国際RORO船だと。アジアだと距離が近いですからRORO船で十分なんですよね。その方がずっと早くてトータルでは安い。そのところがシャーシや何かの問題であまり伸びていない。そこを乗り越えると一段日本海沿岸が伸びる可能性があると思っっているんですが、さっきの市長さんのお話しはそういうのとリンクしているように思えたのですが、いかがですか。

【新潟市長】今われわれが一番注目しているのは、中国の吉林省の揮春というところからロシアのザルビノ港まで、今、中国の力で鉄道の整備を進めている。これでしっかり吉林省、黒竜江省の荷物がザルビノ港から日本海まで出ると。こういうことになると飛躍的に増えていく可能性があり、またそれがシベリア鉄道にリンクしていくということで、鉄道輸送の上からもものすごく

大きな可能性があるというふうに思っています。それまでは、今のお話のような機能的・機動的に動きまわるRORO船、これを伸ばしていくということは我々が短期的に求めていく方向で、中期的には北朝鮮との関係も改善されれば一番ですけれどザルビノ港が中国吉林省の港になると。こういう部分は非常に大きな要素だと思います。

【座長】篠田市長どうもありがとうございました。それでは次に横内知事にお話をお聞きしたいと思えます。

【山梨県知事】山梨県知事の横内でございます。今日はお招きをいただきましてありがとうございました。高速道路の今後のあり方について政府に意見をもち込めるということでございますけれども、私は山梨県民の立場でございますので、山梨県における高速道路の課題というテーマでお話をさせていただきますこととお許しいただきます。しかしながら地方部の知事さん方は皆同じことを考えているといってもよろしいかと思えます。

最初に本県で一番希望しておりますのは中部横断自動車道の早期完成ということでございます。それに先だって、最初の丸に書いてありますけれども、高速道路に対するこの地方の願いというのは、どこの知事と話をしてもだいたい一致しているわけでありまして。ここに書いてあることがおそらく最大公約数の意見ではなかろうかと思うわけでありまして。高規格幹線道路計画14,000kmが閣議決定をされてもう24年になるわけですけれども、しかし供用延長はまだ供用率が70%という段階になっている。そのために現在まだ未開通区間といわれるミッシングリンクが多数残されていて、いわゆるぶつ切り状態になっている。高速道路というのはネットワークを形成してこそ効果が発揮できる場所でありまして、やはりこのミッシングリンクを繋いでネットワークにしていくと。そのことを一日でも早くやっていただきたい、それが地方の切なる願いだと思えます。

しかしながら、昨年国会で前原国交大臣が主導されまして、高速道路の整備の方向性を定める法案も出したわけでありまして、それが廃案になったということがあって、現時点で、今後の高速道路政策、高速道路整備のあり方が定まっていけないという状況でございます。であるからこそこの委員会が開かれているんだらうと思われるのですけれども、同時に今後の道路整備財源も一段と厳しくなるだろうと見込まれるわけでありまして。高速道路整備の先行きに対する地方の不安は、高まっているというような状況でございます。高速道路はいうまでもなく地方にとって基幹的な公共施設であります。これがいつ完成するのかというのがそれぞれの地域にとって不透明な状況でございますので、この地域づくりを進めていく、地域づくりの将来構想を立てていく上で支障になっているということがよくございます。例えば高速道路が整備されれば救急病院を統合していくということを、当然どこの地域も考えているわけでございますが、いつ高速道路が整備できるか分からないわけですね。そうすると救急病院の統合というのはなかなか見通しが立たない、出来ないというようなことでありまして、将来構想を立てるうえで、高速道路の将来の不透明性というものが支障になっているという状況であります。従って、国におかれては、今後の高速道路整備のあり方というものを早急に確立をしていただきたい。そのためにこの委員会で検討しておられますけれども、出来るだけ早くご検討の結果を結論としてお出しいただきたい、と同時に、その上において、その個々の路線について、この供用までの大まかなスケジュール、工

程表というようなものをですね、ぴたり何年ということにはならないと思いますけれど、だいたいこの道路は、この5年前後のところでできるとか、そういう大まかなスケジュールを示していただきたい。それが、だいたい最大公約数的な地方の願いであろう、というふうに思うわけでありませう。

そういう中で、中部横断自動車道についてでございますけれども、大変長い間、関係の団体が運動を続けてきたわけでありませう。中部横断自動車道というのは、いろんな効果が期待されているわけでありませう。1点目は、よく言われることでありませうけれども、沿道の地域、この沿道の地域というのは、過疎地域でございますので、救急の面で非常に問題がありますので、救急病院に迅速に搬送するための必要な命の道だ、というわけでございます。ちょっとその前に、横の方のこの高速道路の図面をご覧くださいと思いますが、中部横断自動車道というのは、上の方の長野県の佐久から上信越道へ分かれて、南に下って、中央道に來ると。ここに赤い点が打っておりますけれども、これが中部横断自動車道の北部区間、これは基本計画区間と言って、まだ本当の初期の段階でございます。で、中央道に入って、そして中央道からまた分かれて、溪谷を真っ直ぐに静岡県の旧清水市に向かっていくわけでありませうが、この区間については現在、赤で表示されている高速道路会社が有料道路方式で作る所、それから、緑で表示されている直轄、新直轄区間というものが、現在、整備が進んでいるものでございます。そこで戻りまして、2点目でありませうけれども、東海地震が今後30年間に87%の確率で発生すると言われていたわけでありませうけれども、それが発災をした場合に、一番大きな被害が想定されるのは、静岡市を中心とする人口が密集したエリアでありませう、ここに真っ直ぐに救援物資や人員を送っていくために必要な、被災者を救援するための道であるということでありませう。それから、3点目といたしまして、山梨県と長野県には、かなり機械電子産業関係が集積しているわけでありませうけれども、近年、グローバル化、あるいは東アジアが発展することに伴いまして、より企業の輸出依存度が高まってきておりまして、国際貿易港へのアクセスというものが段々重要になってきているという状況があります。従いまして、本県の県庁職員は、企業誘致に行きますと、港が近くにありますかと聞かれる。港はこのくらい時間がかかりますと言うと、ちょっとそれは遠くて難しいね、ということと言われることがよくあるわけでありませう。その右の上の方に図面がございますけれども、本県の企業が輸出をする場合に、どこの港を使っているかということですが、8割は東京港と横浜港を使っているという状況です。一番近いのは国際港としては清水港でありませうけれども、現在は交通アクセスが悪いために使われていないという状況でありませう。従いまして、元に戻りますけれども、中部横断自動車道の完成によって、静岡県の清水港、あるいは新潟県の直江津港・新潟港の活用の可能性が高まりまして、内陸立地のマイナスというものが克服でき、同時に、東京・横浜港に貨物が集中をし、その結果として、東京湾は非常に船舶の交通が輻輳して、現在ご案内のように、浦賀水道のところでは夜間の大型船舶の進入を規制しているわけでありませうけれども、東京湾の船舶交通の輻輳を和らげる、そういう効果もあるということでありませう。それから4点目としては、静岡県は富士山静岡空港を作ったわけでありませうけれども、それと一体となって、インバウンド観光客の人気スポットである富士山へのアクセスを容易にするというような効果があるということでありませう。そういう意味で、現在、出来るだけ早くこれを作ってほしいということ運動をしているということでございます。

次のページに参りまして、本県における大きな課題の2番目というのは、県境におけるボトル

ネックの解消ということでもあります。本県は周りを高い山に囲まれた盆地でありますので、県外との円滑な交通、交通のパイプがしっかりと作られているかということが活性化に非常に大事、重要であります。けれども、近年、この県境付近で深刻な交通渋滞が発生し、これがボトルネックになっている、非常に大きなマイナスになっているわけでございます。具体的には中央自動車道の小仏トンネル付近でございます。中央自動車道を山梨県側から東京にずっと走ってまいりますと、山梨県の県境を越えて、そして神奈川県、しばらくすると東京都に入って行くわけですが、その神奈川県と東京都の間に小仏トンネルというのがありまして、これが全国でも有数の交通渋滞箇所になっているということでもあります。しかも、圏央道が完成しつつあることに伴って、その渋滞が一段と高まってきているという状況であります。下の方に2つのグラフがありますけれども、ご覧いただくように小仏トンネルというのは、上の方は1年間の延べ渋滞時間、例えば調布ICとか練馬ICとか、本当に東京都心に近いICと同じくらいの、小仏トンネルというのはずっと山のなかにありますけれども、渋滞を示し、同時に1回渋滞すると、平均渋滞時間、大体であります平均渋滞時間が非常に長い、3時間、4時間というような渋滞をするということでありまして、これが小仏トンネル、関東一のそういう意味では渋滞時間が長いわけでありまして。そういうことは全国一と言ってもよろしいと思うわけであります。そういう状況にあるものですから、山梨県だけではなくて、中央道は長野県の南信地域とか、岐阜県の東濃地域、それから東京に行く人間が使うわけでありますけれども、その利便性が非常に損なわれている。例えば、長野県の南の飯田市、ほぼ100%東京に行く人は高速バスを使うわけありますから、高速バスの定時性というのが非常に落ちてきていて、市民にとっては大変な問題になっているわけあります。同時に観光客も、「山梨もいいけど、帰りが大変だからちょっとねえ。」と、こういう声を最近よく聞きまして、観光の面でも非常に忌避される傾向が強まってきておりますし、また企業立地の面でも、部品の輸送に定時制が確保出来ないとか、そのようなことがマイナスになっているところがあります。この区間というのは、東京都にとってみれば一番西の端っこであり、神奈川県にとっては一番北の端っこのものですから、あんまり関心が無いのでございまして、したがって、あるとき石原東京都知事と松沢神奈川県知事のいる席でこういう話をしましたら、二人とも気の毒そうな顔をしてですね、それはなんとかしなきゃいかんね、じゃあ協力するよ、と言ってですね、今一緒に運動をしているわけありますけれども、やっぱりこの県境地域というのはそういうように都道府県によってその必要性って言いましょうか、重要度が異なるということがございます。そういうことから問題なのは、整備の必要性は誰しも感じていただいているわけありますけれども、やはり高速道路の整備というのはどうしても長く運動してきた新設・新規の区間というものが優先していくことがあり、改築というのはどうしても後回しになりがちであると、いうことを感じますね。これをこれから手順を踏んで整備をしていくということになると、我々としてみれば気が遠くなるような長い期間を要するということでもあります。そういうことなものですから、新規の高速道路の整備と併せて、この既設の供用区間のうち渋滞が著しい区間についての拡幅とかバイパス整備といった改築についても、速やかな実施を望みたいというふうに思います。なお、県境区間については、先ほど申しましたように都道府県の利害が異なりますので、国の大局的な判断、積極的な介入というものが必要と私どもは考えます。

次に、3番目にスマートICの整備の促進ということでもあります。スマートIC、ETCで料金の徴収を行うICでございますけれども、スマートICは既存の高速道路の有効活用や生活の利便性向

上とか、それから経済の活性化に大きな効果が期待される。同時にまた、建設管理コストが比較的安い、ということで積極的に推進すべきものだ、というふうに思っております。一番下にございますように、青い色で表示されておりますが、日本と欧米のインターチェンジの間隔で、日本は10kmおきでありますけれども、アメリカは5km、ドイツは7kmとか、イギリスは4kmとか、短いわけでございます。高速道路の有効活用のために、このスマートインターチェンジというものは大変有効だと思うわけでありまして、本県では富士吉田とか笛吹とか上野原で検討が進んでいるところでもありますけれども、また、リニア中央新幹線の駅の位置が今年度中に決定をするわけでもありますけれども、リニア駅へのアクセスを高めるためにも、近傍にスマートインターを設置することも検討をすることとしております。家田先生がやっておられました交通政策審議会の中央新幹線小委員会においても、リニアと高規格道路との結節性を十分に配慮する必要がある、ということもおっしゃられておられます。このスマートインターの財源については利便増進事業というもののうち確保されているわけでありまして、どうもこれが最近あちこちから財源として狙われましてですね、いろんなところを取られそうな感じを私どもとしては受けております。ある程度ほかのものに使われることはですね、やむを得ない部分もありますけれども、スマートインターに要するお金、3,000億円でありますから、これについては是非確保をしてですね、早いスピードで整備していただきたい、というふうに思っているところであります。

次に4点目に高速道路の無料化等の功罪と書いてございます。まず、麻生内閣で休日一律千円の制度がございました。この導入によりまして、高速道路の利用者が増加をして、小仏トンネルなどは、渋滞区間が一層渋滞をもたらすという結果になりました。その結果、トラック協会などは、非常に難渋をしているという状況であります。また、山梨県を通過してより遠隔地に旅行先を変えた観光客も多いということでもあります。もちろん関西方面からの客が増えたということもありますけれども、プラスマイナスするとやはりマイナスの影響の方が大きかったと思っております。同時にJRの特急の利用客が非常に減ってきておりまして、JRに聞くとこれはやはり休日一律千円料金制度というのが相当影響しているということがございます。それから高速道路の無料化社会実験が行われておりますけれども、これにつきましては現在は交通量が少ない区間をやっておりますから、別段渋滞が生ずるということはない、県民にとっても観光客にとってもですね、喜んでいる、みんなハッピーだという状態だということではあります。しかしこれが広がって全面無料化ということになりますと、やはり渋滞区間が拡大をして、高速道路というもののメリットが失われるということになっていくだろう、というふうに思います。したがって、この高速道路無料化社会実験を凍結をするという方針があると聞いておりますけれども、私どもとしてはやむを得ないことだというふうに思っております。ただ、是非ご留意をいただきたいのは、高速道路無料化社会実験で、一般道路の渋滞解消に非常に効果を発揮した路線があります。右の方に書いてありますが、山梨県ではこの中央道の富士吉田線というのが、大月インターから富士吉田インターまで、富士吉田線というのが無料化実験区間となっております。これと並行して国道139号という路線があって、これが朝夕常に非常に渋滞をいたします。高速道路を無料化したことに伴ってですね、高速道路の通行量はかなり増えましたけれども、一方で一般道路からそれが転換をしたわけでした、一般道路の渋滞が大幅に解消したということがありました。しかも本当はこの都留インターチェンジというのがフルインターになっていけば、かなり効果上がるんですが、今はまだハーフインターでして、しかしこの夏にはフルインターということに

なりますし、平成 26 年度には富士吉田北スマートインターもできるということがありまして、こういうことがあると無料化社会実験はさらに一般道路の渋滞解消にも大きな効果が期待されるということでもあります。この無料化実験はやめても、通勤時間帯の 50%割引というのが行われるわけでありましてけれども、この場合には朝夕 400 円くらいの料金負担があります。毎日 400 円ということになると、あまり大きく利用されないのではないかと。したがって、渋滞緩和の効果が大きい路線については、平日の通勤時間帯は、例えば 100%割引という制度を創設をしていくことが必要ではないかと、思っているところであります。

5 番目に、その他我が国の高速道路整備に関する意見ということではありますが、一点目は安全安心のための高速ネットワークの早期構築ということでもあります。東日本大震災で構造物に大きな被害が無くて、安全性・信頼性というものが立証されて、発災後の救援物資とか救援隊員の搬送などに大きな役割を果たしました。高速道路は、国民の安全安心を確保する社会基盤という点からの整備を進めるべきであると思います。なお、平成 21 年 8 月に、駿河湾地震によって、東名高速道路で盛り土の崩壊が発生しておりますので、東名高速とか名神とか中央道とか、そういった建設後長期間経過しているものについては安全性を点検して直ちに強化をする必要があるというふうに思います。それから将来の料金制度についてでありますけれども、高速道路というのは言うまでもなく、高速性・安全性・定時性というものが生命であります。高速であり、そして安全であり、同時にある一定の時間で必ず到達するというのが生命でありますから、無料化をすればどうしてもやはり渋滞が発生して、この高速道路の本来の役割というものが失われてくるかもしれません。やはり、受益者負担の原則に則って、将来とも有料としていくことが必要ではないかというふうに思います。道路公団民営化によって 45 年後には無料になるということになっておりますけれども、しかしその後も引き続き、例えば維持管理相当分は料金でまかなうというふうなですね、維持管理有料制というものが必要であると思います。だいたい私どもが今考えていることはこのようなことでございます。以上、ご説明を申し上げます。

【座長】 どうもありがとうございました。ただいまご説明いただいたことについて委員からご自由にご発言を。いかがですか。

【委員】 いろいろとご説明、知事の方からありがとうございます。私がお尋ねをしたいというのは、特に東京とのボトルネックの解消についてです。確かに小仏トンネルの辺りはいつも渋滞のスポットになっているので、ここをちゃんと整備していかなければいけないということになります。たとえば、車線を増やすとか線形を良くするというようなことです。仮にここをスイスイ通れるように整備して、さらに高速料金も無料化すると仮定して、すべての大型車も無料にしましょうとなった場合にですね、私が危惧するのは、特に最近高速バスの市場が競争的になっていて皆さんが高速バスを使うことが多いので、高速料金無料化かでさらに高速バス運賃が安くなって、さらに速くスイスイ遠くまで行けるようになって、山梨の人たちがみんな東京に行ってしまうのではないかと。このことは、例えば新潟の場合でも同じで、先ほどの磐越とか関越でも同じことが言えると思います。新潟の場合は仙台に引っ張られるのかもしれませんが。そういうようなことになって、山梨の商業地域の地盤沈下、ということが起こりえるのではないかと、いうことを危惧するわけですね。観光の方でも、例えば富士山観光に行くのも非常に安い値段で、しかも渋滞も

せずに速く移動できるので、泊まりがけを止めて日帰りしちゃおうというようなことになると富士山周辺の観光地域にお金が落ちてこないことにもなります。ちょっと杞憂かもしれませんが、そういう心配があると思います。確かに今知事さんおっしゃったように有料を維持するということは私ももっともだという意見を持っているんですけど、仮に無料になったらより一層渋滞以外の困ったことが出てくると思いますので、そのあたりの危惧を私は持つのですが、知事さんもそのような危惧をお持ちであるかそのあたりをお尋ねしてよろしいでしょうか。

【山梨県知事】先生のおっしゃったことはストロー効果ということなんだろうと思いますが、例えば、リニア中央新幹線ができればまさにストロー効果が起こってくるわけでありまして、かなりの消費需要というものが東京に吸い取られたり、あるいは今は山梨県に支店があっても、その必要がなくなってくるとかそういうことは当然あるだろうというふうに思うわけでありまして、それはあることは前提として、一方において分散効果というものもまたあるわけでありまして、その地域の努力によって、そのストロー効果をできるだけ少なくし、分散効果を高めるような努力を地域でしていくしかないのではないかと考えているところであります。これはなかなか難しいところですが、そう割り切って、その地域の人の交通機関の利便性が高まっていることを前提にしながら、それを活用しながら、いかにその地域が活性化しているか、それこそまさに地域の知恵と創意工夫ではないかと、私どもとしてはそう思います。

【委員】その地図が出ている4ページのところで質問させていただきますけど、これを見ますと緑色のいわゆる高速道路というものとして、また赤い一般国道が並んでいて、富士吉田の方から御殿場の方へ向かって伸びていますけれども、こういうものの上手な使い分けについて質問しようと思っています。交通量低減ということでの使い分けは当然あってしかるべきだし、実をいうと昔ね、篠田さんとかと7号線でしたっけね、8号線とか7号線の渋滞を緩和するために日東道を割引いてやったら、誰も損しないで、そして渋滞を緩和するという、そういう戦略的な割引をやりましたよね。そういうようなことは1つ考えられたけれど、1つここで質問しようと思っているのは、ここの山梨県では富士山で売っていきこうというわけなんですよ。このエリアがなにも交通の便だけの機能としての交通じゃなくて、道路の空間というものが富士山と相まってすばらしいものでなければならぬわけですよ。例えば、今日の資料の3の表紙のページも全部すばらしい写真のだけれども、道路の沿道がこんなにすばらしいのかといたらそうとは限らない。残念ながら国立公園みたいなエリアなんですけど、一般国道の周りは、特に悪いわけではないけれど、むしろ高速道路の景色の方がよかったです。だけど本当は、一般国道なんかちょっと気が向いたらそこにちょろっと寄って行ってそこでそばでも食ってみるだとか、地元の地産地消もしながら、しかも風景が美しい空間であってほしいし、その後にトラックだとか通過交通だとかはなるべく来て欲しくないですよ。その地域戦略を空間的に考える時には、例えばこの山中湖だとか須走、この辺でいうと、通過する交通は、極力こっちの高速道路を通ってもらって、この何号線かな、国道の方は空間的に楽しめるようにしようじゃないかというようなのが地域戦略としては一段、一步進んだ高速道路と一般国道とのあり方の世界だと思うんでね、交通量の世界じゃなくて。空間設計の世界だと、そういうふうなものはいかがでしょうか。

【山梨県知事】おっしゃるような考え方はありますし、我々も意識するわけであります。特に富士山を世界文化遺産にしようということで、今目標にしておりますから、そうなるとう当然のことながら富士山周辺のそういった景観の整備、自然景観は素晴らしいわけですから、人工景観もあわせて整備していかなければならないということが当然のことです。したがって、本県もまた静岡県もそうですけれども、いわゆる電線の地中化というのを、富士山地域を重点に進めたい。色々なことをやってはいるのですが、ということであります。139号はおっしゃるとおりですけれども、しかし、そういう整備をしていくのは、やはり南の方の河口湖ICから少し南のあたりの富士五湖地域と言われる地域に入ってからということになります。北の方というのは、あまり富士山が見えませんか。おっしゃるように南の方につきましては景観道路的な整備を十分に意識してやっていかなければならないと思います。

【委員】 そうなるように高速道路の使い方を考えるというわけですね。

【山梨県知事】 そうですね。

【委員】 1 ページ目の左上の方に書かれていることに全体的に同じ意見を持っております。14000km という計画は、基本的に主要都市から1時間程度で高速ネットワークに繋がるようにとの基準で造られておりますので、それなりの根拠を持っており、各地域もそれを前提に地域開発等の計画を立てられていると思います。それから、地域づくりのためにもいつ完成するかということを示さなければなりません。私もこれはその通りだと思います。ところが、14000kmの整備までには、あと4500km残っているため、供用までのスケジュールを提示するためには、整備の優先順位を決定する必要があります。県知事のお立場からして優先順位を決める基準、つまり高速道路整備の重要度の順番を決めるのに地方のお立場から重視すべき視点をご提示いただければありがたいと思います。忌憚のないご意見を。

【山梨県知事】 優先順位を決めていく際の基準ということなのですが、確かに費用効果比だけでは、おっしゃるように金銭的に計算できたものだけではいけないのは当然でありまして、救急へのアクセスとか、安全性とか、あるいは災害対応とかですね、そのようなものを含めた総合的な判断が当然必要だと思っております。しかし、政治的な態度が必要になったりとか、あるいはついつい用地取得とかそういうものが容易なものを先にしたりとか、地域の協力を得られるところを先にやったりとか、そういうことがあったわけでありますが、近年においては、かなり本当に必要なものから造っていくという認識があります。実際道路行政を担当されている方々もそうですし、一般国民の間にもかなり浸透して、そういうふうになってきつつあるんじゃないかなという気がしていると思っております。我々は地域の立場ですからそれはもう両方とも是非必要で、大至急一番最初やってもらいたいところですけども、とはいっても国の判断としてですね、ある優先順位を緩急軽重をつける必要があると思っております。

それからもう一つ、さっきちょっと改築がどうしても遅くなるということを申しましたけれども、どうしても新設を一生懸命やって、政治的にそっちは長く一生懸命やってきた。で、政治家さんもみんなついていってですね。だからそれが全部終わっていかないとなかなか改築まではか

れないとか、そういうことがあったわけですが、そのところはぜひ行政で乗り越えていただいて、本当に必要な道路というものを有識者の意見を聞きながら決めていっていただく。それは、一時に比べればかなりできるようになってきているんじゃないかなという気がしております。

【委員】私の方から質問と意見なんですが、料金改定についてですね、新しい柔軟な発想があるんじゃないかと考えておまして、非常に都合のいい資料、2 ページ目のボトルネックのところですね。小仏トンネルの。こういう考え方をどう思われますかということなんですが、技術革新が進んでいるところとして、料金の徴収システムの IT 化というのはですね、きめ細かい料金徴収を可能にしてきているというのが、今後の我々にとってすごく大きな要素なんですね。例えば小仏からですね、八王子の外環道のところまでがボトルネックなんですよ。ここを例えば車線をバンと増やすっていうのもあると思うんですよ。例えば外環道が東名にまで繋がってくるっていうプロセスまでの間、仮に繋がったとしたら、分散させてね、例えばそのいわゆる関越を通ったり、東名を通して東京に入ってくるような迂回路を通ればですね、料金体系を柔らかくして、徴収する瞬間に非常にフレキシブルにですね、そちらに行った方にインセンティブがかかるような料金体系にする。つまり何を言いたいかというと、技術的にですね大きく変化が起こるところっていうのは、徴収システムがものすごく僕は関わってくると思うんですよ。IT ね、それをやっぱり有効に使っていくということ。ここの幅を拡げるといのは非常に重要だと思いますけれども、そういう種類の手法によって分散化してね、柔軟な徴収体系に移行していくなんていう考え方が今後新しい可能性を持ってるんじゃないかなというふうに思ったりするんですけども、いかがですか。

【委員】ちょっとそれに関連して、中部の横断道の料金体系、あるいはさらに広い範囲の料金体系に関してです。今も有料区間と新直轄で無料の区間が混在していて、相当ややこしいことになっていますよね。ただ北部区間においては（旧）清里有料道路を活用しようなんていうすばらしい工夫もされてるんですけど、一度有料だったものを無料開放したところ、また有料になるかもわからない。さらにややこしいことになるわけです。あるいは、1 ページ目の絵を見ますと、相当大きなネットワークがあるわけで、中部横断道を拡大首都圏ネットワークとして活用することも、中部横断道のフル活用、あるいは拡大首都圏のネットワーク性の向上を考える上で、今寺島座長がおっしゃいましたように、ダイナミックな料金体系のあり方の検討が不可欠なんじゃないかなと思うんですね。外環あるいは圏央道以内での料金体系のあり方っていうのはこれまでも何度か議論になったと思うんですけど、この絵を見せていただきますと、もうちょっと広い範囲で考えないと、日本全体、日本海側と太平洋側を結ぶという観点からの、いい料金体系のあり方の検討も難しいんじゃないかなと思うんですが、その辺も踏まえてちょっとお考えを聞かせていただければと思います。

【山梨県知事】的確にお答えできるかどうかわかりませんが、ただこの小仏の渋滞については、この区間は代替路線がないわけです。一般道路はありますけれども、一般道路も極めて脆弱でありまして、線形も非常に悪いですし。代替道路が無い中でここだけこの渋滞解消のために高い料金を課するという事になったときに、今度は一般道路も未整備なところに交通が輻

轉してくるということになってきます。もっと広くこの道路ネットワークを見ていくと、中央道の富士吉田線から東富士五湖道路を通して東名に出る。この路線を使うということになってくると思いますが、ただこの東富士五湖道路もここでは言うてませんですけど、一つのボトルネックでありまして、静岡県の須走っていうところで一般道路に交差しているわけですね。ここはまた大渋滞を来しているわけです。ここが整備をされて自動車専用道路として東名高速に繋がってれば、おっしゃるような程度料金によって、東富士五湖道路を使って東名を使って迂回をしていくということは可能性としてあるかもしれないという感じは致します。しかし今の時点ではなかなか、元のものが解消できないと難しいんじゃないかと思います。

【委員】私がそういう案を言っているのは、例えばシンガポールなんていうのはちっぽけな豆粒の国ですけど、びっくりするような料金体系。例えば乗ってる人の人数によってですとか、番号の奇数偶数によって交通してはいけないとか、導入している国もある。そんなのもあるのかと思ったんですけど。つまり何が言いたいかという、我々には色んな選択肢があると。頭を柔らかくして、日本の今までのやってきたことをそのまま延長していくというだけじゃない考え方を、そろそろ技術革新に並行して、取れるし取らなきゃいけなくなってきたんじゃないかなという思いがありますので、それに関連してご意見でもあればいつでもお聞かせいただきたいと思います、こう思っております。

【座長】

時間が来てしまったので、もう一つ議案を事務局の方から説明していただかなければならない。その後に大臣お願いします。

【道路局長】私の方から、資料4を使いまして簡単に最近の状況をご説明申し上げたいと思います。1 ページ目は先ほど冒頭に池口副大臣からお話を申し上げた点でございます。一次補正の関係で高速道路無料化社会実験一時凍結で1000億、それから料金割引の見直しということで2500億というものが一次補正の財源となりましたということでございます。次のページが今申し上げた2番目の2500億円につきましては、右の真ん中でございますが、東日本大震災に対処するための財源確保法案という法律をもって処置をしたというものであります。3 ページ目でございますが、その仕組みでございますが、利便増進事業によりまして料金割引をやっているわけでございますが、その料金割引を縮小することによる増収相当額を高速道路会社から高速道路機構への貸付料の支払いが引き上がります。上限料金制の廃止に伴うものでございます。その分を国庫に納付をする。これが2500億円でございます。そういう法律でございます。4 ページは、その結果としたら今の料金がどうなっているかということでございますが、この左側が普通車、右側の2つが中型車以上。上半分が平日、下が土日祝日ということでございます。時間帯の割引それぞれ元々ありますが、それに加えて上限の2000円あるいは土日については上限1000円、普通車を中心に書いてございますが、これが廃止をされるということでございまして、基本的には平日、土日祝日とも時間帯毎の割引が残っていると、こういう形になっております。次のページ、5 ページでございます。実際どういう料金に、今回の措置によってなるかといいますと、いくつかの事例で載せております、普通車の昼間利用の場合の休日の料金でございますけれども、ご覧いただ

きますとわかりますように、例えば、大泉から湯沢のインターの間。現在は、休日 1000 円上限というものがあまして、1850 円。上限料金が廃止されることによって 2500 円になりますということです。参考にもし仮に時間帯割引ということで休日 5 割引というものがもし仮になくなればということで、4600 円になる。基本的にはこの真ん中のところが現状の料金ということでございます。それからあと数枚は今回のゴールデンウィークの渋滞状況でございます。高速道路で 10km 以上の渋滞になった回数を、平成 20 年から今年の 23 年まで記載しております。平成 21 年からですね、休日の上限 1000 円というのが入りました。従いまして平成 20 年から 21 年にかけて急激に増えております。今回も大震災がありましたので、多少少なくなるかと思ったのですが、結果的には上限 1000 円の日数が多かったということもございまして、昨年よりも増えている、渋滞が増えているということでございます。ということで少しその詳細が 7 ページでございます。最後のページ、8 ページでございますが、休日 1,000 円導入前後の渋滞の比較ということで、休日 1,000 円を導入した後とそれ以前を比較いたしますと、大体それ以前のゴールデンウィークと同じ位の渋滞が年を通じて休日に起きているという、大都市部も地方部もということでございます。この休日 1,000 円というのは、今回廃止ということになります。以上でございます。

【座長】 どうもありがとうございました。今のご説明について意見を交わす時間的余裕が今日はないわけですが、また、今を受け止めさせていただいて次回に話を続けて行きたいと思えます。そこで、本日の予定されていた議事は終了いたしました、大島大臣からございますでしょうか。

【大島大臣】 それでは、大変ありがとうございました。今日、原子力の事故対応ということで、官邸で会議があり、遅れてまいりまして大変恐縮でございました。今日は寺島座長を中心として、第 2 回目ということで、非常に有意義なご論議を賜りまして、非常にありがとうございました。今日は新潟市長さんのご報告、あるいは山梨県知事さんからのご報告を賜りましたが、当初私も考えていました、基本的なあり方を検討する会議としては環日本海の経済構想的なこともご論議していただき、本当にありがとうございました。また山梨県知事さんの方からは、高速道路の無料化の功罪、あるいは 1,000 円という形で乗れるということの功罪、そして山梨県の現在の状況を考えた時に、こうあるべきではないかというご提言もいただきまして、誠にありがとうございました。

私自身の考え方、基本的な認識でこのあり方検討有識者委員会というものは、当初他の委員からご指摘されましたように、14,000km をどう造っていくのか、どんな順序でやっていくのか、あるいは B/C というものもございましたが、一体日本における高速道路というのは、どんな位置付けで、どんな哲学を持ってやるべきなのか、これが非常に見えなくなってきたと、そこでこの辺でひとつ、そういうものを全て、もう一度現状を見て、そして将来をどうすべきかということ整理する上で、この有識者会議の中でご議論いただいて一つの指針を出していただきたいと思っておりましたが、3 月 11 日の大震災を経て、道路というのは命を守る道であると、こういう認識を国民の皆さんもよくお持ちになったと思えますし、また、平常時だけでなく非常時、大災害の時にはどんなネットワークで物資を運ぶのかと、こういう概念も持ち込まないといけないと、これも日本の国民の皆さんの共通認識として新たに加わったと思えます。そういう意味では従来皆様方をお願いしていた検討を行う上での前提条件というのが随分変わってきたのかなとい

う、いずれにしてもそういうものも織り込んだ上で高速道路というもの、あるいは一般道の話もありましたが、どういう位置付けで考えるべきかという、そういう意味では非常に私としては大変残念な3月11日の大震災でありましたが、このあり方を考える有識者会議としてはより濃い環境になったと思います。高速道路と同時に道路、あるいは鉄道、あるいは港、あるいは空港、こういうものの組合せで日本の国は成り立っていますので、単に高速道路のあり方ではありますが、そういう背景を念頭に置きながらの高速道路のあり方等、こういうことをこの場では考えて、一つの考え方をまとめなければならないということが命題として与えられたようにも感じるわけがあります。

委員の方々からはシンガポールの例をベースに、時間帯別料金制度で、少しネットワークの道路というものをどう活用したら良いのかと、こういう考え方も一つ入れるべきだろうというご意見も賜りましたが、いずれにしてもこれから、今日が第2回目でございますが、是非100年、200年先を考えた、日本における高速道路のあり方というものを、是非皆様方のご尽力で一つ指針としておまとめいただきますように改めてお願いを申し上げまして、今日のご議論に対する、出席いただきました委員の皆さんに対する御礼のご挨拶とさせていただきます。本当にありがとうございました。

【道路局次長】長時間にわたりどうもありがとうございました。特に篠田市長様、横内知事様におかれましては、貴重なご報告をいただきましてありがとうございました。次回の日程でございますけれど、19日の木曜日午前9時から午前11時を予定しておりますのでよろしくお願いいたします。なお、本日の会議資料でございますけれど、そのまま置いておいていただければ、追って郵送させていただきたいと思います。以上をもちまして、第2回高速道路のあり方有識者検討委員会を終了いたします。どうもありがとうございました。

以上