

## 国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事要旨）

---

### （開催要領）

- 1 日時 令和5年4月26日（水）17:36～18:02
- 2 場所 永田町合同庁舎1階108会議室（オンライン会議）
- 3 出席

#### <WG委員>

- 座長 中川 雅之 日本大学経済学部教授
- 座長代理 落合 孝文 渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 プロトタイプ政策  
研究所所長・シニアパートナー弁護士
- 委員 阿曾沼 元博 順天堂大学客員教授  
医療法人社団混志会 社員・理事
- 委員 堀 天子 森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士

#### <自治体等>

- 白波瀬 雅彦 大阪府スマートシティ戦略部スマートシティ推進監
- 宮田 昌 大阪府スマートシティ戦略部戦略推進室長
- 狩野 俊明 大阪府スマートシティ戦略部戦略推進室戦略企画課長
- 南 孝志 大阪府スマートシティ戦略部特区推進課長
- 松田 智博 大阪府スマートシティ戦略部戦略推進室戦略企画課戦略事  
業推進グループ課長補佐
- 土山 俊司 大阪市デジタル統括室スマートシティ推進担当部長
- 中村 純二 大阪市デジタル統括室スマートシティ推進担当課長
- 上田 逸子 大阪市経済戦略局立地交流推進部特区担当課長
- 滝本 泰士 西日本電信電話株式会社エンタープライズビジネス営業部  
地域プロデュース担当部長
- 山田 裕基 西日本電信電話株式会社エンタープライズビジネス営業部  
地域プロデュース担当課長
- 富田 美咲 西日本電信電話株式会社エンタープライズビジネス営業部  
地域プロデュース担当

#### <事務局>

- 淡野 博久 内閣府地方創生推進事務局長
- 三浦 聡 内閣府地方創生推進事務局審議官
- 正田 聡 内閣府地方創生推進事務局参事官
- 小山内 司 内閣府地方創生推進事務局参事官
- 菅原 晋也 内閣府地方創生推進事務局参事官

(議事次第)

- 1 開会
  - 2 議事 ダイナミックプライシングを活用した駐車料金の設定
  - 3 閉会
- 

○正田参事官 それでは、国家戦略特区ワーキンググループヒアリングを開始いたします。

本日の議題は「ダイナミックプライシングを活用した駐車料金の設定」ということで、大阪府、大阪市、それから西日本電信電話株式会社にオンラインで御出席いただいております。

本日の資料は、大阪府、大阪市、及び西日本電信電話株式会社から御提出いただいております、公開予定です。本日の議事についても公開予定でございます。

進め方でございますが、まず、大阪府、大阪市から5分程度で御説明をいただいた上で、その後、委員の皆様方によります質疑応答、意見交換に移りたいと思います。

それでは、中川座長に議事進行をお願いいたします。

○中川座長 本日は、関係者の皆様、御参加ありがとうございます。

それでは、これから「ダイナミックプライシングを活用した駐車場料金の設定」に関する国家戦略特区ワーキンググループヒアリングを始めたいと思います。

大阪府、大阪市のほうからまず御説明をお願いいたします。

○狩野課長 ありがとうございます。大阪府のスマートシティ戦略部戦略推進室戦略企画課長の狩野でございます。代表して大阪府のほうから御説明をさせていただきます。

早速ですが、資料に沿いまして、私のほうから「ダイナミックプライシングを活用した駐車料金の設定」について御説明をさせていただきます。

それでは、資料の2ページを御覧ください。大阪府と大阪市では、大規模イベントの開催時などに、時間などの特定要素に応じまして駐車料金に差をつけるということを検討しております。具体的には資料の真ん中にありますとおり、①のエリアではイベント会場からの距離に応じて料金に差を設けるという考え方。②の時間では時間帯に応じて料金の差を設けるということを考えています。③の来場者、非来場者間で駐車料金に差を設けることで自家用車での来場者の行動変容を促し、会場周辺の渋滞、混雑緩和の実現を目指しております。

次のページを御覧ください。このページは路外駐車場の料金設定に関する制度について整理しております。道路法及び駐車場法におきまして、駐車料金の額が自動車を駐車させる者に対し不当な差別的取扱いをする額でないということを求めています。不当な差別的取扱いにつきましては、国土交通省のQ&Aにおきまして、例えば周辺の商店街の買物客に対しましてのみ低額の料金を設定するなど、特定の者に対して不当に差別するような料金の

額でないこととされていますが、具体的な判断基準は示されておりません。また、駐車料金につきましては、道路法では、付近の駐車場と比して著しく均衡を失しないものであること。駐車場法では、適正な原価を償い、かつ適正な利潤を含む額を超えていないことと規定されています。

次のページを御覧ください。このページは路外駐車場の料金設定に関する規制改革提案についての記載をしております。我々の提案といたしましては、エリアごと、時間ごと、来場者・非来場者ごとに駐車料金に差を設けるに当たりまして、駐車場法及び道路法上問題がないか、両法を所管する国土交通省の見解を示していただきたいというものです。

まず、駐車場法施行令、道路法に規定されている不当な差別的取扱いをする額に該当するかどうかについてです。①のエリアにつきましては、エリアごとに料金を設定するものであり、各エリア内の料金に差を設けるものでないため、特定の駐車場利用者に不利益を被らせるものではないと考えております。②の時間につきましては、時間帯によって一律で料金設定を変更するため、特定の駐車場利用者に不利益を被らせるものではないと考えております。③の来場者につきましては、①と②と違ひまして、特定の駐車場利用者に対して差を設けることとなりますが、道路法及び駐車場法の目的である道路交通の円滑化などの観点から実施するものでありまして、特定の駐車場利用者に不当に差別をするものではないというふうに考えております。

これらの理由から、①のエリアごと、②の時間ごと、③の来場者・非来場者ごとの駐車料金に差をつけることは、駐車場法、道路法上の不当な差別的取扱いをする額には該当しないと考えておりますが、国土交通省の見解を伺いたいと考えております。

次に、道路法上の付近の駐車場と比して著しく均衡を失しないものであることとの規制につきましては、本提案につきましては、大規模イベント開催時期の一定期間のみに実施を検討しているものでありますから、民間の路外駐車場についても同様に駐車料金を変動させることを想定しているため、該当しないものと考えております。

そして、駐車場法の適正な原価を償い、かつ適正な利潤を含む額を超えないことにつきましては、エリアごと、時間ごと、来場者・非来場者ごとの料金設定を組み合わせる料金の引上げ、引下げを一体的に実施する想定であるため、駐車場管理者の最終的な収入については、適正な原価を償い、かつ適正な利潤を含む額を超えない料金の範囲内で実施することが可能であると考えております。

5ページから8ページにつきましては、参考資料といたしまして、道路法及び駐車場法の条文の抜粋とダイナミックプライシングを含むMaaSサービスの仮称ですが、OSAKAファストパスの概要資料、また、令和4年度内閣府の調査事業において、西日本電信電話株式会社が実施したシミュレーションなどの調査概要を付けております。

私のほうからの説明は以上となります。御意見よろしくお願ひいたします。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方から御意見、御質問をいただければと思いますが、いかがでし

ようか。

堀委員、お願いします。

○堀委員 御説明ありがとうございます。今の御説明の中でお伺いしたいのは、不当な差別的取扱いに該当しないかどうかという整理の部分なのですが、3ページの下の国土交通省の回答によれば、「例えば、周辺の商店街の買物客に対してのみ低額の料金を設定するなど、特定の者に対して不当に差別するような料金の額でないこと」というのが規定の趣旨となっているという御説明がありまして、4ページ目の今回の御提案は、エリアごと、時間ごとはいとして、③の来場者か非来場者かということによって駐車料金が異なるということになりますと、来場者に対して駐車料金の引上げをするということになりますので、差別的に生じている、差別するものであるということは、解釈としても争えないのではないかという考えもあるように思います。一方で、それよりも高次の目的があるから実施するのだというような御説明になると思うのですが、ここで大阪府、大阪市に2点ほど御質問です。国土交通省の解釈はあるけれども、なお趣旨に反しないのだという御説明でいかれるのか、それとも、趣旨は趣旨で、差別というのはちょっとあれかもしれませんが、区別するような料金の設定なのだけれども、これは問題がないということ、むしろこの解釈を書き換えるような形で国土交通省に求めていくのだという御提案になるのか、スタンスを少し確認させていただきたいというのが1点目でございます。

2点目は、来場者、非来場者ごとに料金に差を設けるという合理性の部分なのですが、ここで予定されている大規模イベントというのはどのようなものを想定されているのか。例えば民間のイベントも入るのか、入らないのか、あるいはその規模というののもどのような形で基準を設けるのか、設けないのか。そのあたりが少し明確化されるとよろしいかなというふうに思いました。

以上2点、御質問でございます。

○中川座長 大阪府、大阪市、お願いいたします。

○狩野課長 2点目のほうから、御報告させていただきますけれども、大規模イベントと言いますのは、例えば何たらフェスという音楽イベントみたいなものが時々海辺で開催されたりしますけれども、そういったものですとか、花火大会のようなかなりの来場者がある大規模イベントのことを想定しております。その定義につきましては、何がしかの定義を設定するというのは御指摘のとおり必要かなとは考えます。

○南課長 1点目の御質問の趣旨は、この3ページの下にございます国土交通省の回答ですね。例えば周辺の商店街の買物客に対して低額の料金設定、これをそもそも変えてもらうというのか、このQ&Aはそのまま置いておいたとしまして、この趣旨として、今回、道路の渋滞緩和とかそういった別の目的のためにするのであれば大丈夫ですよというふうに解釈するかという、前者と後者、どちらなのかを確認されたいとのことですか。

○堀委員 どちらのアプローチを大阪府として御検討されているのかというお尋ねでした。

○南課長 これで言うと、前者のほうでいくと、そもそも国土交通省の言うのを変えろと

ということになりますので、私たちとしてはやはり後者の公共の福祉というか、道路の渋滞緩和という、そういった目的であれば大丈夫だろうということで、どちらかというとも後者のアプローチのほうがいいのかなというふうに今考えておるところです。

○堀委員 Q&Aには明確に「商店街の買物客に対してのみ低額の料金を設定する」などありますので、当該イベントの来場者に対して高額の料金を設定するというのが、このQ&Aに即して考えますと、明確に反してしまうというふうに通常は読めるのかなと思いましたが、むしろQ&Aはあるけれども、高次の概念で例外を求めていくということも含めてアプローチを想定されているということであれば、もう少しその必要性や許容性などを精査いただき、理論武装していただく必要があるのではないかと感じました。

後半は意見でございませけれども、以上です。

○中川座長 落合委員から手が挙がっていますけれども、すみません。今の堀委員の御質問と絡むので、ちょっと私も質問させていただきたいのですが、交通渋滞を緩和するというのであれば、普通、混雑税とかロードプライシングと言われているもので、それは要するに来場者も非来場者も全員その混雑を発生させているので、それは区別をする必要はなくて、例えば東京五輪のときに首都高の値段を上げたとか、そういうのはオリンピックを見に来た人とそうじゃない人を区別していないのだと思うのです。そういう意味で、混雑緩和、混雑税、混雑料金を取るんだということであれば、それは来場者と非来場者を区別しないというような方向性に少しなってしまうのかなという気もするのですが、大阪府・市がおっしゃっているイベントが原因になって混雑が生じているので、よくあるできるだけ公共交通機関を使って来てくださいというような要請みたいなものだとすれば、どちらかというともイベントの入場料とか使用料のほうで、自家用車を使って来た人とそうじゃない人でそちらの料金を区別して、そういう特別な割増し料金を払った人しか駐車場を利用できないとか、あるいは首都高のETCを利用できないとか、そのような話になるのかなという気もするのです。要は、道路管理者とか駐車場管理者側としては、混雑を発生させているのは、来場者であろうと非来場者であろうと変わらなくて、その辺を何か区別しようとするのだったら、イベントを開いているほうの料金でやってくれとか、そういう要請になってしまいそうな気がするのです。

感想を言っているような感じになりますが、今の私の意見に関して何か御見解があればお伺いできればと思います。

○南課長 大阪府です。特に今御指摘のイベントの料金の差をつけるということですね。イベントの料金の高い額を払った人は高い額チケットを持っていて、その人は駐車場が使えるという、イベント料金で差をつけられるという御指摘かと思うのですがけれども、ちょっとその視点は今まで議論の中では持っておらなかったです。どちらかというとも駐車場法の規定に関してのことということですので、御意見としては参考にさせていただければと思っております。

○中川座長 多分、堀委員の理論武装していただきたいというのは、これまでの混雑料金とか

混雑税の適用の仕方として、オリンピックとかそういうイベントがあったときでも、それを区別はしていないと私は思っていますので、その辺は少し、外国の例もありますので、御研究していただいたほうがよろしいのかなと思いました。

では、落合委員、お願いします。

○落合座長代理 ありがとうございます。私もまず最初に気になったのは、これはどういう設計でエリア、時間や来場者の使い分けをするのかということがやはり気になった部分があります。この組合せによって、実際、イメージとしては、混んでいるところに来られると、例えば金額が高くなるという想定なのではないでしょうか。それを周知しているので、なるべくそういう時間、場所に来ないようにするのはないかということでしょうか。一方で、混んでいないと予測される時間帯であれば安くなるということで、そちらまで来なくなるのではないかということでしょうか。また、エリアについても、エリアによって、会場の近くになるとより個別特定の場所にどんどん台数が集まってくるので、なるべく遠くの場所も含めて駐車をしてもらえるようにプライシングを少し調整して、外のほうに止める方のほうが金額有利になるようにしていくといったことを考えられているのかなとも想像いたしました。ただ、あくまでこれらは想像ですので、実際どういう形で、どうするのかという具体的なものがないと、その効果がこうなるので、こういう理由で許容性がありますという説明がなかなか結びつけにくいかと思いましたので、御想定の内容を是非明確にしていただけませんか。今日難しいということであれば持ち帰っていただいてもいいと思うのですが、明確にしていただければと思いましたが、いかがでしょうか。

○中川座長 大阪府・市、お願いします。

○松田課長補佐 大阪府です。西日本電話電信株式会社、今回のサービスの考えておられる設計というか、そのあたりを少し御説明いただけますでしょうか。

○山田担当課長 ありがとうございます。西日本電話電信株式会社の山田と申します。よろしく申し上げます。落合委員がおっしゃっていただいたとおりで、設定の大きな考え方としては、遠いところを安くする、近いところを高くするで、交通量を分散させることで、まず混雑緩和を実現したいということが考え方の前提にあります。

そこで、エリアであったり、来場者区分けであったり、料金であったりをどういうふうなバランスでやったら最適化をするかというところの検討は、まさに今もですし、今後進めていきたいと考えているところでして、昨年、そのところで色々なデータを使ったときにシミュレーション上はどうなるかということを試したのが昨年度の西日本電話電信株式会社としての取組になります。その中で、例えば距離をどれくらい離れたら一番人が動くのかというところを、まさにデジタルツイン等を通じてシミュレーションをすることで最適な条件を検討してまいりたいと考えます。

以上です。

○落合座長代理 ありがとうございます。過去に御実証していただいた中で、そういうこ

とをいただいていることは分かりましたし、今後も検討していかれることも分かりました。まだ具体的なモデルにも至っていない部分があるのかなとも思いますので、堀委員からの点と重なるところがありますが、解釈を明確化して、その中に入れていくということであれば、こういう整理で差別していない、合理的な理由があるのだということを示すためには、前提としてこういう事例の想定があり、そのときに解決すべき課題はこういうことがあって、この範囲であれば受容されるのではないのでしょうかという構成になるかとは思いますが。このあたりの提案の明確化というか、最終的には色々なパターンを試したいということかもしれないですし、あまり特定し過ぎてしまうと後々足を縛ってしまうこともあるかもしれませんが、少なくともこういう場合はどうなのかとか、できれば明確なケースとそれに対する具体的な合理性があることの説明を併せて御準備いただければと思います。

以上でございます。

○中川座長 それでは、阿曾沼委員、お願いします。

○阿曾沼委員 ありがとうございます。1点だけ質問があります。値段設定の合理性、客観的に算出する根拠を含めた合理性を求めて料金設定するかということなのですが、現在、料金設定の考え方、算出の仕方とかコストに見合うか見合わないかという、その部分の合理性について何か基準として考えられていることはあるのでしょうか。

○南課長 御指摘の値段設定の合理性を客観的にこうですというような基準は、特にまだ具体的には今のところ考えていなくて、先ほど落合委員がおっしゃっていただきました、解釈の明確化ですか。ロードプライシングにするに当たっての様々な提案の明確化をする中で一定合理的に示すという、多分それと関連しているのかなというふうに考えておまして、今後、必要に応じて検討もしていかないといけないかなと思っております。

○中川座長 そうですね。数字を示して来場者から徴収をするという金額の問題でありますから、なおかつ公共的な事業に併せて対応するということだと思いますので、考え方としては、こういう考え方があってもいいのかなとは思いますが、難しいとは思いますが、色々お知恵を絞っていただくのがいいのかなと思います。ありがとうございます。

○中川座長 落合委員、どうぞ。

○落合座長代理 補足で、今後御検討いただくに当たって、どういう形で周りとの均衡を失っていないという説明になるのかや、価格の点についても、どういう形で適正な原価の計算になっていて、また利潤を含む額を超えていないのかという説明の部分もあると思います。この点は先ほどの不当に差別的な取扱いになっていないのかどうかとはまた別に、この点も整理していただく必要があると思います。それぞれの要件ごとに定めていただくのもいいのかもしれないとも思います。

また、全体の施策として、駐車場の部分だけでいいのかがあります。ダイナミックプライシング自体についてはスマートシティの関係で、例えば鉄道といった公共交通機

関などについても議論されることもあります。そういう面も御検討いただくと、より重層感のある取組になる可能性もあるのではないかと思いますので、この点はあくまで第二弾の策ではあると思いますが、御検討いただければと思います。

以上です。

○中川座長 ありがとうございます。

色々ありがとうございます。色々御質問させていただきましたけれども、デジタル技術を用いてプライシングで交通量を制御していくというのは、ワーキンググループとして是非進めていただきたいものだと思っております。ただ、委員からの御指摘がありましたように、まだシステムですとかあるいは理屈の整理がし切れていない部分があるかと思うので、この部分につきましては、是非内閣府の事務局と連携をしながら、さらに詰めていただければと思います。

ほかに御発言を求める方はいらっしゃいますでしょうか。

いらっしゃいませんでしたら、これをもちまして、「ダイナミックプライシングを活用した駐車場料金の設定」に関する国家戦略特区ワーキンググループヒアリングを終わりたいと思います。どうもありがとうございました。