

平成25年3月22日

【総務課長】 皆様、本日は、お忙しい中を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。

定刻になりましたので、ただいまから第6回社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会を開催させていただきます。

それでは、開催にあたりまして、前川道路局長よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 皆さん、おはようございます。委員の先生方におかれましては、年度末の大変お忙しい中、ご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。

前回から、道路行政の関係で少し変わった点ということで、1点ご報告申し上げたいと思います。先週の3月15日の金曜日に、道路法の一部改正等に関する法律案が閣議決定をされたところでございます。内容につきましては、笹子トンネル事故を踏まえまして、道路の老朽化といった問題、それから、南海トラフ地震等が想定をされておりますが、大規模災害における道路の適正な管理という観点から、例えば、道路の点検実施を明確化するような条文を入れたり、また、一定の構造物を対象といたしまして、地方自治体が管理する橋梁とかトンネルについて、国が代行する制度を設けたり、また、構造物に影響を与えます大型車両の通行の合理化を図るような改正となっております。

今後も引き続きまして、道路全体のネットワークの安全・安心の確保に向け、適正な管理が図られるよう取り組んでまいりますので、また一層のご指導をよろしくお願ひしたいと思います。

本日の部会のご議論でございますが、前回に引き続きまして、ヒアリングということで、日本長距離フェリー協会の皆様方並びに日本旅客船協会、また、大分県の皆様からご意見をいただくことになっております。また、これまでもご議論いただいておりますが、料金の割引の評価と総括についてもご説明をさせていただいて、ご議論いただければと思います。

引き続き活発なご議論をよろしくお願ひ申し上げます。

【総務課長】 ありがとうございます。

なお、局長は所用によりまして、途中退席をさせていただきますので、よろしくお願ひ

いたします。

続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。

上から、配席図、議事次第のほか、資料1として、国土幹線道路部会委員名簿、資料2として、日本長距離フェリー協会、日本旅客船協会提出資料、資料3として、大分県提出資料、資料4として、料金割引の評価と総括（案）、資料5として、論点整理（案）、参考資料1として、委員意見・ヒアリング概要等と論点整理（案）の関係、参考資料2として、ヒアリング概要、参考資料3として、料金割引の評価と総括（案）となっております。

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。よろしゅうございますでしょうか。

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

続きまして、新任の委員のご紹介をさせていただきます。

潮田委員にかわれまして、児玉平生委員でいらっしゃいます。

【児玉委員】 児玉といいます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 なお、本日、石田委員、小幡委員、竹内委員、羽藤委員におかれましては、所用によりご欠席され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、総員13名中9名でございますので、審議会令9条1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

また、本日は関係団体の方からお話をいただくこととしております。局長からも申し上げますとおり、日本長距離フェリー協会会長の鈴木様、日本旅客船協会理事の加藤様、大分県知事の広瀬様にお越しいただいております。ご多忙の中、まことにありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

カメラ撮りは冒頭のみとさせていただきますので、ご協力、よろしくお願いいたします。

それでは、以後の議事の進行を寺島部会長にお願いしたいと思います。

【寺島部会長】 それでは、これより議事を進めさせていただきますと思います。

本日の議事は、大きく3つございます。1つ目は、日本長距離フェリー協会、日本旅客船協会及び大分県からのヒアリングでございます。2つ目は、料金割引の評価と総括、3つ目として、これまでの議論と論点についてでございます。

最初に、1つ目のヒアリングの進め方ですが、まず、日本長距離フェリー協会、日本旅

客船協会及び大分県より、それぞれお話をいただき、その都度、委員皆様のご意見をいただく形としたいと思います。

それでは、まず初めに、日本長距離フェリー協会、鈴木様、日本旅客船協会、加藤様、よろしく願いいたします。

【日本長距離フェリー協会（鈴木）】 皆さん、おはようございます。日本長距離フェリー協会会長の鈴木でございます。同時に私、日本旅客船協会の副会長もやっておりますので、私のほうでまとめてご説明して、あと、補足を加藤さんにやっていただこうと思っております。

私どもの資料は、資料2に添付されております、日本旅客船協会と日本長距離フェリー協会のレジュメでございます。

まず、長距離フェリー協会について、お話しさせていただきます。長距離フェリー協会は、全長約200メートルの長さの大型フェリーで、距離的には300キロメートル以上離れた長距離のサービス、大型フェリーによる長距離サービスを行っております。トラック輸送に比べてCO₂排出量が4分の1と、環境に優しいフェリー、関東や関西と、北海道や九州といった間の長距離輸送に最も適した輸送手段でございます。

私どもの資料の4ページに、長距離フェリー協会のサービスの航路図を示しております。2番に書いてありますように、最盛期、昭和49年度に18事業者27航路あったフェリーサービスですが、今日現在では8社15航路にまで落ち込んでおります。

私どもの長距離フェリーというのは、先ほど、長距離大量輸送に適しているというふうに申し上げましたけれども、同時に、年々高齢化するトラックドライバーの長距離輸送の負担を軽減し、少なからず交通事故の減少に寄与していると自負するところでございます。また、一昨年、東日本大震災の際には、震災後いち早く、自衛隊の隊員とか車両の被災地への輸送に、また、その後の支援物資輸送に活躍したことは、まだ皆様方のご記憶に新しいものと思っております。

ただ、ここ数年の高速道路料金の割引政策、税金を投入して行われた、特に2008年以降のETC深夜5割引ですとか、休日の昼間の5割引等、これによって、また、前政権による高速道路無料化の社会実験、あるいは、そのほかの割引政策によって、コストの安い陸路利用を選択する荷主も増えて、残念ながら、フェリーの乗船率は年々減少の一途をたどっております。

これは、6ページ、7ページ、8ページと見ていただくとわかるんですけども、6ペ

ページが、旅客、お客様の減少、7ページが、貨物の部分の減少傾向、右肩下がり傾向というのをお示ししております。もちろんこれは、日本全体の経済の右肩下がり傾向、あるいは、リーマン・ショック等による景気の後退等の影響というのものもあるわけですが、8ページに示しました、ETC利用率の右肩上がり傾向と比べてご覧いただくと、少なからず、海上輸送から陸上輸送に転換されたということが、高速道路の料金割引政策によってもたらされたというふうにご判断いただけるかと思えます。

前政権の間の無料化社会実験等あったわけですが、さらに、2010年度には、高速道路料金に頭打ちを導入するといったようなアイデアも出ておりました。トラックがどこまで走っても、頭打ち5,000円というような、私どもから言わせると、とんでもないアイデアが出されて、それでなくても、それまでの料金政策で、半ば溺れかかっている犬の頭を蹴飛ばすようなことが導入されようとしたということもございました。

フェリー、鉄道、トラック、それぞれの役割分担に応じた、総合交通体系の議論がなされないままで、道路偏重の高速道路料金政策がとられたことは、私どもとしてはまことに遺憾であって、今回、国土幹線道路部会において、割引料金の見直しが行われることに際して、改めて、あるべき総合交通体系ということを明確に念頭に置いた上での交通道路料金政策がとられることを切にお願いしたいと思います。

特に、受益者負担による距離比例制の料金体系の堅持、それから、2008年以降行われた、深夜5割引の見直し等を強くお願いする次第です。これは後ほど触れますけれども、日本旅客船協会のほうの短距離フェリーの部分、本四架橋のところとかにも同じく言える問題でございます。

あと、一言、大口・多頻度割引について言及させていただきたいと思えます。大口かつ多頻度の利用者に対して、割引料金を適用して競争優位性を与えるというのは、そのこと自身は、非常に経済原則にかなったことだというふうに私どもは考えます。ただ、トラック輸送業の社会的使命とか、環境に与える影響等を考えると、付与された競争優位性が、単に運賃の割引に使われてしまうのではなくて、環境性能の高いトラックへの再投資ですとか、あるいは、ドライバーさんの労務管理上の遵法性の強化といったところに使われるように、ご指導を行っていただきたいというふうに強く思う次第でございます。これは本当に、単に荷主さんへの運賃の引き下げに使われてしまうということのないようにということを、ひとつお願いしたいと思います。

第2点としまして、日本旅客船協会のほうからのお願いでございます。旅客船協会では、

私どものやっているような大型フェリーでの長距離サービスのほかに、小型フェリーでの、離島とか本四、あるいは湾内をショートカットするサービスというのが展開されております。高速道路の料金政策が、これらサービスにも大きな影響を与えるのは、長距離フェリー同様です。ここでは、特に本四間のフェリーの問題を取り上げたいと思います。

資料の10ページをご覧くださいますと、本四航路の現状が示されております。右下にも書かれておりますように、2008年に22航路あったものが、2012年に16航路と。これはもちろん、本四架橋の影響によるサービスの減少、廃止・減便というのが著しく起こっているということがご覧いただけると思います。

さらに、次のページを見ていただきますと、11ページは、乗用車の利用率の変化を示しております。これは結局、1,000円高速から続いた土日の5割引ということによって、本四フェリーの利用台数が著しく落ち込んでいる。一方で、橋の通行台数は、反比例して上昇している。

さらに、次のページの貨物のところをご覧くださいと、上に出っ張っている緑の部分が、本四架橋の通行台数の増加を示しております。下にへこんだ赤の部分が、本四間のフェリー利用の貨物車の台数の減少を示しております。要は、ご覧いただくとわかるように、5割引等の運賃政策は、単純にフェリーから道路走行に輸送形態を変えただけと。当初のお話としては、これにより経済の活性化、物流が新たに生み出される等々のお話があったかと思うんですけども、料金政策によって新たな物流が生まれたということは、実際にはなくて、単に、モーダルシフトの観点からいったら、よりCO₂排出量を高める、逆モーダルシフトの傾向となってあらわれたというのを、12ページの表が示しているかと思えます。

特に今、本四の問題について言いますと、本四のフェリーを利用されている旅客の皆様、あるいは荷主の皆様というのは、必ずしもみんな、本四架橋の利便性の恩恵を被らない方というのがたくさんおります。お年寄りとか障害者の交通弱者の方々、あるいは、道路走行に適さないクレーン等の大型特殊貨物の輸出を行う荷主の皆さん、こういう皆さんは、橋があればいいだろうというわけには、単純にはいかない。やはり本四のフェリーサービスというのは絶対必要なものとして、残していただかないといけないということをご理解できるかと思えます。

最後の13ページに書いてありますように、本四高速の全国共通料金制が実施されると、基本料金は現在の5割引の水準になってしまいます。それに加えて、土日、休日、深夜等

の割引が加えられると、瀬戸内海の本四の間のフェリーが本当に存続不可能な状況になってしまうということでございます。こうした点も十分ご配慮いただいた新たな料金政策をお考えいただくことを強くお願いして、私からの説明に代えさせていただきます。

以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

ただいまの説明に関しまして、各委員から自由にご意見、あるいは質問等あれば、ご発言ください。いかがでしょうか。

では、私のほうから、冒頭、ボトムラインを確認したいと思うんですけれども、長距離フェリーなんですけれども、資料を見せていただくと、ピーク時251万台だったのが、187万台まで落ち込んでいる。人のほうは535万人運んでいたのが、半減の221万人ぐらいにまで落ち込んでいる。協会として、例えば、今、おっしゃっている環境面だとか、それから経営の問題を考えて、目標として、どれぐらいまでの数字に回復したいのか、持っていきたいのかというふうに考えておられるのか。そのためには、料金体系がどれぐらいならコンペティティブなのか。競争的に戦えるのか。イメージとして、例えば、土日割引だの深夜割引の5割引がなくなれば、やれるという判断なのか。そのあたりのシミュレーションみたいなものは、ある程度、お持ちなんですか。

【日本長距離フェリー協会（鈴木）】 まず、ピーク時250万台、このころは、実はまだ、必ずしも道路整備が整っていなかったということもありまして、昭和49年に始まった長距離サービスというのは、高速道路の未整備状況をてこにしながら、急速にサービスが発展していった。その間、だんだん道路が整備されていって、やはり道路走行のほうで、部分によっては合理的だということも出てきたということでございます。ですから、251万台のピーク時に戻すことが、必ずしも我々のゴールにかなっているかという、やはり現実的ではないというふうに思います。

今、申し上げられることとしては、少なくとも、2008年に導入された延伸実現のための料金政策の、3兆円税金を投入して、それまでの深夜3割引を5割引に拡大した。あるいは、通勤割引等々の生活対策とか、休日の昼間の乗用車の割引とか、少なくともこの部分はもとに戻していただきたいという、会員によってはもっと、3割引でも困るという方もいらっしゃるんですけれども、現実的に考えると、少なくとも2008年の税金を投入しての割引はやめていただきたいと。これによって、少なくとも2008年以前の水準は取り戻したいというのが我々の協会の意見でございます。

【寺島部会長】 わかりました。

いかがですか。どうぞ。

【太田委員】 私は、公共交通のひとつとして、フェリーとか船というものは大切だと思っています。そこで、あえて、その重要性をぜひ主張していただきたいと思ひまして、次のような質問をさせていただきます。

今、寺島座長のほうからもございましたけれども、道路はだんだん延びていく。利便性はそちらのほうがいいとなると、長期的には、フェリーの役割が縮小していくのは仕方がないとお考えなのではなかろうかと推測しました。

そのときに、高速道路側というか、道路側の料金が急激に変わるので、将来的な経営戦略が立てづらい。そこが問題になるのでしょうか。つまり、今後、例えば長距離と瀬戸内海のような短距離は、状況は違うと思うのですけれども、長期的に高速道路料金は5割引でいきますということが提示されれば、フェリー会社はそれに応じて、撤退も考えるということなので、それでいい。あるいは、長期的に、もう割引はしないということが分かっていたら、それに基づいて経営計画を立てるからいいというような話なのか、いやいや、そうではなくて、フェリーとして必ず残さなければいけないところは幾つかある。環境問題もある。したがって、それに対する手当のほう为抓手りされるのが重要なのか。

そののところを1つ、ご説明いただきたいのと、もう1点は、本四の問題は、橋を造るときにいろいろな手当がされていたので、そのことに関して、もう既に手当済みなのであって、フェリーが残っていること自体が想定外だという方々も、一部いらっしゃると思いますので、特に本四航路に関しては、フェリーの重要性をもう一度、強調していただきたいと思います。

【日本長距離フェリー協会（鈴木）】 前半のご質問について、私のほうからお答えさせていただきます。後半は、加藤さん、お願いいたします。

まず、料金政策、高速道路がどんどん進展して行って、我々は自然に淘汰される運命にあるんだというふうには、我々は、もちろんのこと考えておりません。自動車がいっぱいできてきたから、もう馬車は要らないんだというような形では、フェリーはそういう存在ではないというふうを考えております。

どういうところかといいますと、例えば関東から北海道、あるいは関東から九州、ここに、トラック輸送で本当に賄えるかという、今、トラックのドライバーさんは昔はトラック野郎って、それこそ1日20時間でも走って、とんでもない御殿を建てられるような

お金を稼げる職業があったわけですが、今やもう、トラックドライバーさんたちの年収というのは、せいぜい四、五百万とか、下手するとそれ以下になり、そういうところに若い方たちは来ないんですね。だから、毎年、平均年齢が1歳ずつ上がっていきみたいな状況の中で、300キロ、400キロ、500キロ、もう走れないという方、走りたくないという方はいっぱいいらっしゃいます。

一方で、1991年、92年の物流2法によって規制緩和が進んで、トラック業者というのは、当時3万数千社だったのが、一気に6万社にまで広がって、これは別に、物流が増えたからとか日本経済が右肩上がりだからということではなくて、既存のトラック事業者の方から独立して、小さいトラック業者がどんどん生まれたという状況なんですね。

ですから、なかなか運賃も上げづらい。あるいは、労務管理上の規制は厳しくなっていく一方で、それを無視して走るドライバーさんも後を絶たない。そういうところで、高速道路上の貨物車の事故も増えているというところで、別に我々、トラックと徹底的に戦ってという話ではないんですけれども、役割分担ということを考えると、トラックというのは今後、ますます短距離の部分で、200キロ、300キロを超えるところは長距離の我々のサービスを利用して、ドライバーさんへの過度な負担にならないようにということがあると思っております。

それから、もう1点は、フェリーサービスを維持するということは、将来の南海トラフ、あるいは東海トラフ、大地震の発生した際の、一番先に救援に向かえる輸送手段である。これはやはり国の政策として、フェリー及びフェリーサービスというのは維持していかないと、大規模災害時に救援手段がなくなってしまうということかと思っております。

したがって、幾ら道路が整備されたからといっても、フェリーがなくなっていいということにはならないというふうに信じております。

【寺島部会長】 もう一つ、お答えしていただいて。

【日本旅客船協会（加藤）】 ご質問のうちの、本四はもう手当で済みではないかというところについてでございますけれども、本四の架橋ができたときに、確かに特措法というのができました。これは、そもそも橋ができたことによって、それまでやっていた人を、撤退する人については事業廃止、あるいは縮小する人については、退職金なり何なりというものを手当しようというものでございます。

ところが、その前提となった料金、つまり、この橋の料金はこれですよ、この料金を見て、撤退するか、あるいは事業を縮小するか、決めてくださいと。それで、事業を廃止す

るか、撤退するか、あるいは縮小する人については、特措法による手当てをいたしますよという内容でございました。

現在、残っている航路については、手当を受けていない、あるいは、大幅に事業を縮小したところについては、手当を受けた事業者がまだ少し残っているかもしれませんが、基本的には、特措法の手当てを受けていない状態で、現在の航路というのが残っている。つまり、その当時の料金を見て、これだったらやっていける、引き続き社会的役割を果たしていけると思った人が、現在やっているということでございます。

そういう意味で、特措法で既に手当て済みだから、何言っているんだというのは、今のここでやっている航路については、当てはまらないのかなと思います。

それと、フェリーの意味というのは、13ページに特にまとめておりますとおり、本四間では、現実に港と港町をつくる、先生おっしゃったとおり、地域交通の足というのは非常に大きな役割がある。それと、橋を通れないものが現実にあるということで、これはやはり残していかないと、四国の経済力全体が低下してしまう。四国に、具体的に名前を出すと、大型クレーンの工場などが香川県にあるんですけども、私どものフェリーで運んでいるんですが、それが、フェリーがなくなれば当然、海外に出ていくとか、あるいは本州、本土に渡ってしまうとか、工場の立地自体が変わってしまうという原因にもなりますので、経済界からも、経済的な意味からしても、フェリーというのが重要な役割を果たしていると思います。

【家田委員】 家田でございます。どうもありがとうございます。非常にアバウトなところのご意見を賜りたいのが1点、それから、非常に限定的なところの話を1点、伺いたいと思います。

1つは、高速道路の料金というものの決め方の問題、議論の仕方の問題というレベルの問題です。もちろん、ここまでやってきた割引等々は、ある部分、いい面もあったし、ある部分は悪影響もあった、これは歴然としておりますよね。

ただ、私にとって非常に重大な問題だと思っておりますのは、一連の、どこまで行っても1,000円だとか、ちょっとこっちも下げようかというのは、リーマン・ショックだとかやってみようかと、誰かが思いつくと、そのままやってしまう。やってしまった後で、いろいろな影響が出ていて、そんなこと言ったの誰だなんて誰も問わない、こういう体質。

つまり、高速道路料金というのは、日本の経済、いろんなところに膨大な影響、いい面

でも、悪い面でもいろいろな影響をもたらすものだから、やるに当たっては、慎重な議論と、いろいろな方面からのご意見を賜って、その上で方針を決めるというのが重大なことであるんだけど、それがほとんどなかったんですよね。その後、事後的にばたばたしている。

したがって、料金が幾らかということ、この寺島委員会が決めるだけじゃなくて、料金の決め方はどうあるべきかということも考えておくということが重要だと思っているんですが、その点についてご意見を賜りたい。

もう1点は、本四のところに限定した質問なんですけれども、やっぱり交通機関というのは、3・11を経験するまでもないんですが、安定性といいますか、信頼性というのか、いざというときにもこっちから助けてくれる、これ、重要ですよ。だから、例えば天候に対する不通、欠航率とか、そういうものも統計がおありになると思うんですけれども、一方で、高速道路だって霧になれば止まっちゃうとか、風になるといとも簡単に止まっちゃうとか、まだ改善の余地があるにしても、決して万全というわけではないんですよ。

本四の幾つかのルートでは、船のほうと、それから高速道路のほうと、欠航率みたいな意味ではどんな感じになっているか、おわかりだったら教えていただきたいと思います。

以上です。

【日本長距離フェリー協会（鈴木）】 まず、料金の決めに關してですけれども、一概に、簡単にこういう方式でというのはなかなか言えないと思うんですけれども、先ほども申し上げましたように、少なくとも、2008年の大幅な税金を投入しての料金引き下げが行われるまでというのは、そこまでの間にも、高速道路に逃げていた部分はあるんだろうと思うんですけれども、あまり昔まで遡ってもしようがないのかなと。少なくとも、その辺をスタートラインとして、そこからさらに、もし、いじるということであれば、それが全体の交通体系にどういう影響を与えるのかということ、きちんとして、やっていただきたいと思います。

正直申し上げますと、高速道路料金政策は結構、ポピュリズムに基づいて決められてしまったりというのが、ここ数年見ていて、非常に強く感じられる話で、そういうところで、道路にぱっと目が向いたときに、我々の業界は全然目に入らないというような印象、陳情に伺っても、そういう印象を受けたことは何回かございました。

是非とも、全体の交通機関というのを見させていただいて、高速道路の割引が与えるほかの交通機関への影響というのを、きちんとして把握していただきたいと強く思います。

それから、欠航率なんですけれども、本四のほうはあれですけれども、少なくとも、私ども長距離のほうで言うと、欠航率というのはおそらく、せいぜい二、三%ですね。

【日本旅客船協会（加藤）】 本四も同じでございます。二、三%です。

【家田委員】 高速道路の不通率と比べると、どうですか。

【日本旅客船協会（加藤）】 高速道路の不通率は、ちょっと承知はしていないんですけれども、年間の回数、日数的には、フェリーのほうがちょっと多いかなというぐらいです。あるいは、ほぼ同じか、ちょっと多いかというぐらいです。

というのは、例えば、本四高速様が出しておられるデータとかだと、通行止めになった回数とフェリーの便数を比べるわけなんです。そうすると、1日1回通行止めになったのも1回だし、フェリーの場合は、例えば宇野－高松航路だと、1社休止中なので、今は22便ぐらいしか走っていませんけれども、一時期は100便もあったんです。1,000円高速影響で50便になりましたが、それでも、50便が1日止まると、50回なんです。50回と1回では、全然違う単位を比較されているデータとかが出たりするんですけれども、公平にするのであれば、日数で比べるとかしないと、便数だけで比較するのはちょっと……。

【家田委員】 いわば、1年の間の任意の時間をとったときに、とまっている確率というのは、どっちがどのぐらいになっているのかなという、イメージで言うとそういうことかなと思ったんですね。

【日本旅客船協会（加藤）】 あと、1つ気を付けなければいけないのは、高速道路がとまる要因とフェリーがとまる要因というのは、少し違うということです。高速道路の場合、風が非常に強く吹くと止まるんですけれども、フェリーの場合は、ある程度、風が吹いても、実は海上の風のほうが、橋の場合は、かなり高架になっておりますので、上空の風の強さと海上の風の強さは違いますから、フェリーが止まる、イコール、橋が止まっているということにはならない。

もう一つ、高速道路の場合は、雪の影響というのが非常に出ますので、大雪が降るときについては、橋は止まるけれども、あるいは橋に接続する部分の、四国本島のほうが全部通行止めになってしまう。ところが、フェリーは止まらない。

【家田委員】 わかりました。いわば補い合っているということ。

【日本旅客船協会（加藤）】 補い合っているということです。決してフェリーが強いとは言いませんけれども、補い合っているということです。

【寺島部会長】 ありがとうございます。よろしいですか。

【家田委員】 結構です。

【寺島部会長】 それでは、加藤さん、鈴木さん、どうもありがとうございました。ご苦労さまでした。

引き続きまして、大分県知事の広瀬様、よろしくお願ひいたします。

【広瀬大分県知事】 ご紹介いただきました、大分県知事の広瀬でございます。今日はこういう機会をいただきまして、まことにありがとうございました。どうぞよろしくお願ひいたします。

お手元に資料3をお配りしていると思います。表紙をめくって頂きまして、1ページをご覧いただきたいと思います。私のほうからは、「九州のすがた」、九州の今の形をご説明させていただき、そういう九州にとって、幹線道路ネットワークというのはどんな意味があるかということをお話しし、さらに、ご質問のありました料金制度等の考え方について、お話をさせていただきたいと思います。

2ページでございますけれども、「九州のすがた」というのが書いてあります。左側の地図をご覧ください。福岡を中心にして円をつくってみますと、500キロ内に関西と釜山、済州島が入るということでございます。ソウルも入ってくる。1,000キロになりますと、東京も入るけれども、大連、青島、上海まで入ってくるというようなことでございまして、ほんとうに我々としては、九州はアジアとのゲートウェイという感じで、日ごろから物事を考えております。

右側をご覧くださいますと、その九州でございますけれども、全国で見ますと、面積は11.2%で、人口は10.3%でございます。大体、人口、面積においては1割ぐらかなかなということでございますが、GDPの中での九州の生産のウエートが8.8%ということでございまして、これはまだ相当不足があるという感じでございます。特に製造品の出荷額につきましては、九州は7.4%ぐらいということでございまして、GDP、あるいは製造品出荷額においては、相当、これから伸び代があると思っているところでございます。

このGDPの表の1つ飛んで左側に、オランダのGDPが書いてありますけれども、ちょうど人口や面積はオランダ並みなんですけれども、GDPについては、まだオランダの半分ぐらいでございますから、これから、乞うご期待の地域であります。

3ページをご覧いただきたいんですが、そういうことで、九州のゲートウェイということが1つ、それから第2番目は、いろいろなものが生産されておりますけれども、特に、

意外に思われるかもしれませんが、農業生産額におきましては全国の約2割、農林水産業の生産、食については2割を生産しているというのが九州全体でございまして、ここにいろいろ書いてございますので、後ほどご覧いただければと思います。なぜか大分県が4品目となっておりますが、ほかのところのほうが、実はもっと多いのかもしれませんが、とにかく、こういう新鮮な食材を、鮮度を保ってマーケットにしっかり送り出すということが、幹線道路ネットワークとして期待されているところでもあるわけでありまして。

4ページをご覧いただきたいんですが、「九州のすがた」第3点は、気象の特徴からいたしますと、年間の降水量、集中豪雨、台風の上陸回数が多い地域でございまして。年間平均降水量は、全国平均に比べまして相当高い。時間50ミリの降雨といいますと、相当の雨でございましてけれども、これも21回以上というところが断然、九州でございまして、そういうところが多い。それから、台風の上陸数、右側にございましてけれども、これも断然、九州圏が多いということでございまして。なかなか気象的には、荒れ模様の多い地域であります。

5ページでございましてけれども、これまでも大変、気象的な条件に悩まされましたが、これからの問題として、南海トラフの巨大地震の影響があります。この間、発表されましたけれども、震度7が真っ赤なところ、6強が茶色、6弱が黄色というところで見てくださいと、赤や橙や黄色のところ九州にも相当多い。東九州に特に多いということでございまして、南海トラフへの備えということも大変大事な課題になっているわけでございます。

6ページをご覧いただきますと、そういう九州にとって、幹線道路ネットワークは、3つの深刻で、重大な意味があるということでございまして。

1つは、「生活の道」ということでございまして、通勤圏の拡大・買い物等、生活の利便の向上という、非常に大きな意味があります。実は、生活の利便というのは、なかなか目に見えないんですけれども、一言紹介させていただきますと、東九州自動車道の一環として、大分から佐伯というところ、これは50キロぐらいしかないんですけれども、これまで相当時間がかかっていた。

これが、平成20年6月に開通しまして、そうしましたら、実に、大分から佐伯まで40分で行けるようになったということでございまして、佐伯から大分に通勤をするということも可能になりました。佐伯にいる親からは、息子が家に帰ってきて、こんなうれしいことはないという話がよく聞かれます。大変うれしいと。一緒に帰ってきた嫁が渋い顔を

しているのを見るのがもっとうれしいというようなことを言っていました。これは余計なことですけれども。

第2番目は、「活力の道」というのも大変重要で深刻な意味があります。産業・経済・観光・文化の発展の基盤となる。この道さえあれば、ほんとうに何でもできるのにというのが、九州各県知事のいつもの嘆きでございます。「活力の道」。

それから、「命の道」としての、もちろん日ごろの救急救命、それから、一般災害が起きたときの防災というようなことで、大変意味があるということでございます。

以下、ご説明をさせていただきますが、7ページでございますけれども、「活力の道」でございます。これは自動車工場の件でございますけれども、中津港が重要港湾として整備をされました。中津港という港湾が立派に整備されたのならばということで、ダイハツ九州というのが、こちらに2004年から工場を開いております。おかげで、この丸い水色のボールは関連工場の数をあらわしておりますけれども、50件以上の関連工場がどんと一緒に出てきたということでございます。

北部九州全体で見ますと、そのほかに日産やトヨタ等々の自動車会社がある。また、ダイハツも、中津日田道路という、赤い線でございますが、こういうものが将来できるということを計算に入れて、久留米にエンジン工場をつくった。まず、ダイハツの中津工場をつくったんですけれども、ここだけではどうも人手を集めにくいということで、久留米にエンジン工場をつくったということがございます。

こういうことで、九州北部は非常に自動車産業が集積しております。加えて、部品のやりとりというのは、ご存じのとおり、いろいろなメーカーの部品をつくって、いろいろやりとりをするというのは今の常識でございますけれども、そこに至って、青い点線でありますのが東九州自動車道の予定のところでございますが、これを早くつくってくれ、あるいは、赤い点線のところは中津日田、これも地域高規格道路でございますが、これがエンジン工場との結びで、早くつくってくれと言われているわけでございます。立地は進んだけれども、道をできるだけ早くやってくれと言われている例がこれでございます。

その次に、2番目でございますが、8ページは、今度は、高速道路とともに立地が進んできたという例でございますが、先ほどの中津港と同じように、この地図をご覧くださいますと、大分空港ができました。大分空港ができれば、臨空型の工場ということで、大分キャノンがまずできました。それから、緑の線でございますが、これは、大分空港道路という高速道路を整備いたしました。そうしたら、空港からすぐ来られるようになったとい

うので、杵築に、今度は第2番目の大分キャノンマテリアルという大きな工場ができました。

それから、今度は東九州自動車道の整備が進んでいきました。日出バイパスができたり、あるいは東九州自動車道の大分米良、大分の道路ができてきたということで、今度は大分市内のほうに、大分キャノンと大分キャノンマテリアルという工場ができたのですが、これは高速道路の展開とともにできていきました。最初のダイハツは、港ができて、とりあえず立地をして、あと、今の高速道路の展開を待っている。こっちは展開とともに来たという例でございます。

9ページでございますけれども、今度は将来ということでございます。我々、九州や大分県の経済発展のためには、企業誘致が非常に大事だということで、企業誘致を進めてきておりましたけれども、何でもいいから企業は来てくれという時代はもう終わったなということで、これからは、あそこに行ってみようかと思われるような、いい集積をつくっていくということが大事かなと思っておりまして、大分県と宮崎県、ちょうど東九州自動車道の予定地でございますけれども、そこを見渡しますと、実は、血液、血管医療にとって非常に大事な機器の製造メーカーが集積しております。

左側の中ほどに、「旭化成メディカル」というのが書いてございますが、これは人工腎臓では日本一、世界4位を誇っております。ウイルス除去フィルターでは、もちろん日本一、世界一ということでございます。右側の中ほどに、「川澄化学」というのがありますが、これは血液バッグで日本一ということで、血液、血管関連の医療が集積している。大学も、大分大学や宮崎大学をはじめいろいろあるということで、産学官連携で、ここに東九州メディカルバレーというのをつくって、産業集積を果たしていこうじゃないかということで、研究開発を大学でやってもらい、人材養成も大学でやってもらい、その中で、産業集積をさらに積み重ねて、行く行くは医療サービスもここで提供しようというようなことを、今、やっているわけです。

この中心になっておりますのが、東九州自動車道の連結ということでございまして、そういった意味で、未来志向的にも、「活力の道」として大きな期待が込められているというところも紹介をさせていただきたいと思います。

10ページでございますけれども、もちろんこの道は、観光振興という「活力の道」でもあるということでございます。左の上のほうのグラフをご覧くださいますと、特に九州は、アジアのゲートウェイということで、外国人観光客の93%がアジアからということ

になっております。アジアの人の好む火山と温泉とか、そういうことで広域的な交通ルートをつくって、紹介していくということになりますと、これまた、高規格、高速道路ネットワークが非常に大事だということでございます。

11ページは、「日本一のおんせん県おおいた」の宣伝になりますので、ここはやめておきます。

12ページをご覧いただきたいと思いますが、そんなことで、企業誘致だとか、あるいは観光振興という意味で、「活力の道」として大いに期待されているということを申し上げましたけれども、もう一つは、「命の道」ということございまして、救急救命、あるいは、南海トラフ対策ということで、非常に大事なことだと思います。

左側に九州全体の地図がありますが、中ほどに赤い線が引いてあります。その点線で囲んでいるところを大きくしたものが右側でございますが、これは東九州自動車道の一部でございます。つい先日、蒲江インターチェンジから宮崎県の北浦インターチェンジが供用開始になりました。

これを取り巻く道路事情を見てみますと、海岸端に緑の線がありますが、これは県道でございます。海岸端をいろいろ行っておりますと、大変苦勞する道でございます。右側の写真をご覧いただきますように、越波といいます。波が越えてきて、ちょっと風が吹くと、台風になればすぐ道が使えなくなるというようなところでございます。赤い高速道路の左側が、今度は茶色の道がありますが、これは県管理の国道でございますけれども、これも、台風や雨が来ると、写真のとおり、すぐ崖崩れが来るといようなことございまして、大変に心配、手の要る道路でございます。

今度、南海トラフの大震災が来たらどうするかということで、非常に心配をしておりますけれども、これができまして、しかも、すぐ浦々からこの道路にアクセスしていけば、何とか命はつなげるということになったので、大変助かったなと思っているところであります。

13ページでございますけれども、同じようなことが、大分県と熊本県を結ぶ中九州横断道路というところでありまして、これも、去年の夏の大水害のときの状況でございます。左の上のほうに竹田市の水害の状況の写真があります。濁流になっているのは玉来川という川でございます。玉来川の上流にダムをつくりたいと言っていたら、例のダム検証で、2年間も休止をさせられたということでございます。

それを今日は言いに来たのではなくて、下のほうの写真の一番右でございますけれども、

熊本県側に滝室坂という阿蘇山の外輪山のところを通っている馬蹄形の道路がございます。ここが大土砂崩れで壊れたということがありまして、実に40日間、大分と熊本を結ぶ幹線道路が全面通行止めになりましたこの馬蹄形のところに直線の橋をつくってもらって、何とか通られるようになったというところがございますけれども、そんなことで、ここも既存の道路では危ない、中九州横断道路の工事を急ごうというようなことを言っているわけでございます。

14ページでございますが、これはむしろありがたかった話です。先ほど、中津から日田を結ぶ中津日田道路がありますと申し上げましたけれども、下の写真の一番右のほうに、高速道路渡り初めをしているところなんですけれども、まさに中津日田高速道路の一部が、去年の3月に供用開始になったわけでございます。

ところが、7月に、大水害が参りまして、山国川沿いの道が全然だめになってしまった。そのときに、たまたま開通した何キロかの道に旧道をつなぎまして、何とか通行を可能にしたというようなことがありました。これも、さすがに高規格道路は強いなということをしみじみ思ったところがございます。

そんなことで、我々にとってみると、この幹線道路ネットワークは「生活の道」、「活力の道」、「命の道」でございますから、ぜひ、その整備を進めてもらいたいというふうに思っているところがございます。特に今、一番我々が関心を持っておりますのは、北九州市から宮崎までの東九州自動車道を一日も早くつないでもらいたい。おかげさまで、26年度までに大体、宮崎までつなぐ九州縦貫道路とつながりまして、一応、ミッシングリンクが解消されるということになるんですが、解消されるいま一步のところ、実は、先ほど紹介しました、佐伯から蒲江の間、それから、北浦から須美江の間が、大変ご尽力をいただいているんですけれども、28年ということで、ここだけ2年間おくれるということになっておりますので、これをぜひ26年度、みんなと一緒にやって、ミッシングリンクの解消に努めてくれというようなことを言っているところがございます。とにかく急いで、ミッシングリンクの解消というのをやってもらいたい。

それから、せっかく大きな、立派なリンクができるわけですから、あわせて、多重性というんですか、骨格となる軸を連結する。先ほどの中九州横断道だとか、あるいは九州横断自動車道延岡線だとか、いろいろな計画がありますので、こういうものをぜひ一緒にやってもらえればと思っているところがございます。特にこの地域は、南海トラフ大地震が来るところでございますから、スピード感を持ってやっていただきたいという気持ちでい

るところであります。

16ページでございますけれども、料金制度についても考えてくるようにというお話でございました。我々、料金制度のあり方につきましては、まだ、ミッシングリンクを解消してくれ、急いでつくってくれという立場なものですから、料金の制度設計に当たっては、費用と負担の合理性について十分な検討を行った上で、しっかり説明責任を果たす必要があるということで考えておりますが、もっと具体的に言いますと、高速道路の整備に必要な資金、あるいはまた、これから大規模更新の需要が出てくるとは思いますけれども、そういうものに必要な資金というのは、やはり受益者負担と申しますか、全体で負担をしていくということが大事なのではないかと考えております。

大規模更新が最近、非常に重要なテーマになってきているんですけれども、待ちに待った高速道路ができたときに、大規模更新の負担まで、この中に入っているんだぞと言われると、ようやく始まったところの地域にとってみると、途端に更新費用かよという感じがしなくもないというところで、そこのところは若干、配慮が必要なのではないかと申しております。受益者全体で負担するという考え方でいくより、しようがないのではないかと。

ただし、弾力的な考え方も必要だと思っております。土日だとか、あるいは朝夕の通勤時間の割引というのは、我々は大変ありがたいと思っております。土日の割引があるから、ちょっと遠出をして観光してみようかという方々も多いわけです。それから、通勤の割引があるから、先ほどの佐伯まで、実家に帰って、実家から通勤しようかということもできるわけですから、それはそれで、考えていただきたいと思っておりますのでございます。

加えまして、例えば事故とか災害のときに、ほかの道が通れなくなったから、ただで通っていいよというようなことも、もちろん考えていただきたいし、もう一つ、道を使用するイベントで道が通れなくなったときに、高速道路を代替の道路として通らせるということも考えていただきたい。例えば、大分県で別大マラソンという非常に有名なマラソンをやっていますけれども、別府と大分の間というのは、実は道路があまりなくて、並行して走っている高速道路が非常に貴重な代替道路になるものですから、そういうものを別大マラソンの間は使わせてやるというようなことをやってくれるとありがたいなと。

いずれにしても、みんなで負担ということは、受益者負担というのは当然だけれども、弾力的な考え方で割引をしていただくということも大事なのではないか。もう一つは、そうはいいながら、現行水準を上回らないような考え方で全体をまとめてもらえないだろう

うかと希望しております。それから、いろいろ弾力的な対応をするということに当たっては、E T Cが非常に大事になると思いますので、E T Cの活用、普及というのも大事なテーマではないかと思っていますところでもあります。

私から、以上、申し上げ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。

ただいまのご説明に関しまして、各委員からご自由に意見、質問をお寄せいただきたいと思います。いかがでしょうか。どうぞ。

【太田委員】 15ページの図に基づいて、ご意見をお伺いしたいと思います。

中九州横断道路のことです。実は、熊本県と大分県は隣り合っているのですが、高速道路はつながってなくて、その意味では背中合わせみたいな形の中で、中九州横断道路に対する期待は大きいと思います。けれども、これは、いわゆる1万4,000キロの枠内ではなくて、地域高規格道路として進められているわけです。1万4,000キロという制度と、別途、地域高規格道路という制度あり、この地域高規格道路という制度は、非常に曖昧といいますか、かつちりしたものでもない部分があると思うのですが、県知事のお立場から、その制度の違いについて、ご意見があれば、お伺いしたいと思います。

【広瀬大分県知事】 1万4,000キロの中には入っていないわけですが、我々からしますと、中九州横断道路というのは、どちらかといいますと、昔からあった、大変重要な生活関連道路だという感じでとっておまして、国のほうで整備してもらうものに加えて、県道で整備するというような気持ちで、むしろ身近な生活道路みたいな感じでやっております。

これは、地域高規格道路としては新しいわけですが、もちろん江戸時代から、熊本藩とあれを結ぶ、西側の諸藩が旅に出る、参勤交代をするときには、東の港に出てから行っていたわけですから、重要な幹線道路であったわけですが、そういう意味で、生活に密着し、また、経済に密着しているような感じがしておりますので、我々は、それよりも前にやらなければならない整備だったのではないかと思うぐらいの感じでつかまえております。

【寺島部会長】 どうぞ。

【根本委員】 九州の場合、これから整備する地域高規格道路も残っていますし、それから、1万4,000キロでも、まだ大分残っているところが、ございますね。そういうところは、交通量があまり見込めないもので、今の整備方法では、新直轄のような形で、県も

負担して整備するということになる可能性も高いと思うわけですが、そうなってきた場合に、できるだけ建設費を安くするといえますか、税金で賄っていかなければいけないわけですから、いろいろな工夫が必要だと思うんです。

例えば、暫定2車線という言葉がございませうけれども、4車線になれば走行性がいいんですけども、暫定2車線というのは、路側帯も充分にとってなくて走りにくい。暫定2車線が10年も20年も続くようだったら、最初から永久2車線みたいな形で整備することも考えられると思います。結果的にそれは維持更新費も、将来にわたり安くできるという考え方もあると思うんですね。

一方で、高速道路はやっぱり4車線でなければだめだという考え方も根強くあるわけですが、知事はどちらのほうのお考えに近いですか。

【広瀬大分県知事】 とにかく早く通してもらいたいということでございまして、私は、暫定2車線でもいいんじゃないかと思っております。場合によっては、そういうところも選りながら、ここは暫定2車線でいこうというようなところを、幾つかつくられたほうがいいんじゃないかと思っております。

【寺島部会長】 私のほうから知事に、1つは質問で、1つはお願いみたいなものです。

1つは、これはかねてから疑問に思っていたんですけども、今日、知事は、大分というよりも、九州全域をにらんだ立場でご発言されていて、非常に印象深かったわけですが、九州というのは、九州戦略会議を設けたり、道州制の一番先行で出てくるのは九州かなというぐらい、力を合わせている部分があるんですけども、にもかかわらず、なぜ、僕はある程度、自分で回答を持っているつもりでいるんですけども、これほどミッシングリンクが多いのか、進まなかったのかについての知事のお考えはどうなんだということが1点目。

もう一つは、生活道路とさっきおっしゃっていましたが、これは質問というよりも、お願いに近いんですけども、僕は悩みながらこの委員会にかかわっていますが、生活道路というコンセプトが、今後すごく重要になってくると思うんですね。地方にとって、高速道路の料金体系にとって、通勤のみならず地場産業の活性化にとって、短距離の生活道路としての高速道路の持つ意味がどんどん重くなってきている。

例えば、自動車も軽自動車で、生活のために動き回っているというようなケースが多いときに、高速道路の料金体系をずばっと上から目線で決めていくことよりも、生活者として、生活道路としてはこれぐらい、ぎりぎり交通体系をにらんで配慮してもらいたいとか、

生活道路とはこういうコンセプトで、例えば九州ならこういう考え方で、生活道路について料金体系を要望したいとか、極めて具体的なレベルでの示唆があれば、ものすごく参考になるんですね。

【広瀬大分県知事】 1つは、税金、道州制の議論だとか、九州広域行政機構の議論だとか、九州は一つということで議論を進めておりますけれども、これまでいろいろ、過去のミッシングリンク、あるいはミッシングリンクにもなっていないような道路、不毛のところが多いのはなぜかというご質問でございますけれども、どちらかという、これまで、九州は一つではなくて、九州は一つ一つという感じで、あっちだ、こっちだという議論が多かったんじゃないかと思います。

したがって、ここを1本というようなことはなかなか打ち出せなかったというところがあるかもしれませんが、今や残っているところはわずかになっておりますし、東九州自動車道の整備なんかについても、九州全体で署名が集まるぐらいでございまして、全体としてのまとまりがよくなったと思いますけれども、経緯的には、そういうことがあるのかもしれませんが。

しかし、みんな、今やアジアへのゲートウェイということで、一つになって発展を図っていこうじゃないかという気持ちに燃えておりますので、今回、非常に力を発揮できるのではないかと考えています。

それから、道路と「生活の道」との関係でございますけれども、確かに地方にとってみますと、本来、いい道があつて、そのほかに高速道路があつて、お金のある人は高速道路、仕事の忙しい人は高速道路というようなことでできているかという、なかなかそうはいきません。さっきも図でお示しましたように、ほかの道はいい道がなく、これだけが頼りになるというようなところが多うございまして、そういったところでは、高速道路を待つ声というのは非常に強いし、また、えっ、料金を払うのかという気持ちがあるのかもしれませんが。

先ほどお示しました蒲江―北浦間というのは、国の新直轄でやっていただいたものですから、そこのところは非常にみんなも喜んでいるところでありまして、そういう生活道路として考えていかなければならないところはかなりあるというところも、ぜひお考えいただきたい。

もう一つ、ちょっと申し忘れましたが、東九州にとってみますと、先ほど、私の前にお話がありましたけれども、フェリーというのは非常に大事な交通手段、体系になっ

ている。特に、フェリーで四国だとか関西、あるいは関東に行くという利用客も非常に多
うございますので、フェリーがああいう形で、高速道路の無料化でピンチになったときに
は、各県とも港湾使用料を免除したり、あるいは、広報費用を出したりということで、相
当応援をした経緯があります。

そんなことで、生活道路としても、それから、フェリーなどとの競争ということも、ぜ
ひお考えいただきたいと思います。

【寺島部会長】 ありがとうございました。

いかがでしょうか。どうぞ。

【家田委員】 1点だけ。せっかく大分の知事さんに来ていただいているので、伺うん
ですけれども、これが福岡だったら、また違う質問になるんだけれども、日本中が、これ
から人口が減っていくわけですね。九州の中で、大分だってもちろん減っていくわけで、
東北地方で復興の中で、復興道路とか復興支援道路というようなことをやっているんです
けれども、あれも防災上の機能だけじゃなくて、これから人口がますます減っていくよう
な被災地でも、地域間が連携して、役割を分担しながら、復興していくのにも役立つよう
なということで考えてきたんですけれども、大分でこれから人口が減っていくようになって
くると、いろいろな町が今までどおりに、そのままの機能というわけにはなかなかいか
ない、ある種の再構成みたいなことも必要かもしれませんね。

幹線道路をこれから考えていく際に、そういった将来の地域の体質や地域の再編成とい
うことを、何か関連づけてお考えになっているようだったら、お話しただけたらと思
います。

【広瀬大分県知事】 地方にとりまして、少子高齢化、人口減少というのは大変重いテ
ーマでございまして、だからこそ私ども大分県では、少子高齢化、人口減少だということ
で、市町村合併を相当やりました。五十幾つあったのを、今や18の市町村に合併したと
いうことで、基礎自治体の範囲を広くして、過疎地域をまとめて見られるようにしておく
ということは大事なかなということがあります。

もう一つは、人口減少のカーブをできるだけ緩和しようということを、これは各地方と
もやっておりまして、そういう意味で、1つは、子育て支援に非常に力を入れて、我が県
では、子育てについては何も困りません、ワーク・ライフ・バランスも十分にとれた仕事、
生活ができますよというようなことを、体制として整えようということをやっています。

もう一つは、我々、相当前から力を入れておりますのは、先ほども申し上げましたよう

に、企業誘致です。企業誘致をしますと、これまで、平成15年から二百何件の企業誘致がありましたけれども、1万4,000人の新たな雇用機会をつくっていく。そうしますと、若い人が県外から来るというようなことがありますて、人口減少に対するカーブを緩和するのに役に立つということで、ちなみに、九州7県の場合に、福岡県はまだ人口が、ほかのところから集めていますから、増えておりますけれども、6県のうち減少率が一番低いのは、高速道路のおかげで、大分県でございますので、それは、先ほどから申し上げておりますように、活力の源泉としては非常に大きな力を発揮しております。

【家田委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 それでは、時間となってしまいましたので、広瀬知事、どうもありがとうございました。ほんとうにご苦労さまでございます。

【広瀬大分県知事】 どうもありがとうございました。

【寺島部会長】 それでは次に、「料金割引の評価と総括」の議事について、事務局より説明をいただいた後に、委員の質問、意見をいただきたいと思います。

時間になりましたら次の議事に移らせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

【高速道路課長】 それでは、「料金割引の評価と総括」ということで、資料4をご覧くださいと思います。

表紙に全体の資料の構成を書いておりますが、最初に、料金割引の本格的な導入の前に行われました社会実験の例をご紹介します。その次に、本格導入いたしました時間帯割引、マイレージ割引、大口・多頻度割引、それぞれの評価と総括ということ、それから、参考といたしまして、既に終了いたしました、休日上限1,000円割引、それから、無料化社会実験についても、同様に総括をさせていただきたいと考えております。

評価と総括の流れでございますが、下のほうに書いてございますように、PDCAサイクルを念頭に、まず、政策目的は何であるのか、それを踏まえた料金割引の中身はどうであるのか、割引の効果をどう評価するのか、それを踏まえた総括（案）はどうあるべきかということで、構成をしてございます。

表紙をはねていただきますと、料金割引の本格的な導入前に行われた社会実験の参考例でございます。同様な例が全国各地で行われてございますが、左側の「事例1」と書いてございますのが、北陸道、日本海沿岸東北自動車道で行われました料金割引実験でございます。目的は、一般道、いわゆる下道の混雑緩和ということで行ったものでございます。

右側が、環境対策ということで、騒音対策のために、一般国道23号から伊勢湾岸道へ

の転換を図ろうということで行ったということでございます。それぞれ、結果を踏まえまして、料金弾性値がどのぐらいになるのかとか、そういったようなことをチェックいたしまして、本格的な道路運営に反映したということでございます。

次のページをお開きいただきたいと思います、最初に本格導入いたしました通勤割引の評価と総括でございます。政策目的につきましては、グラフでございますように、並行する一般道路に比べて、高速道路のほうが余裕があるということで、一般道路の通勤時間帯の混雑の解消を図ろうということで、下にございますような朝夕の通勤時間帯の割引を導入したということでございます。

評価でございますけれども、朝につきましては、約半数の区間で転換が見られたということでございますが、夕方はなかなか効果が見られなかったということでございます。一方、転換が見られた区間でも、一般道路の渋滞解消の程度は非常に大きく異なりまして、右側に表がございますけれども、各区間によって、効果についても非常に違いがあるということでございます。

次のページをお開きいただきますと、効果が出たところのサンプルでございますけれども、これは日立の国道6号と常磐道であります、一般道の渋滞の緩和とか旅行速度の上昇が見られたということでございます。

この通勤割引について提示されたご意見でございますけれども、自治体からは、一般道路の渋滞解消に効果があったという意見が都道府県で13件、市町村で9件でございます。料金体系が複雑になったというご意見が都道府県で1件、市町村で1件ということでございます。NEXCOからは、通勤を目的とした反復利用者に特化した割引に移行すべきという意見が出されております。また、この委員会の中では、割引を実感している利用者は少ないのではないかと、こういったご指摘を受けているところでございます。

右下の総括（案）でございますけれども、区間により並行一般道路の渋滞解消の効果の程度は異なるものの、約半数の区間で効果が確認された。ただし、割引が実感されていないことにより、効果が低減しているとも考えられることから、政策目的に照らして、割引内容（対象、曜日など）を見直すことも必要である、ということかどうかという（案）でございます。

次のページは、民営化の平成16年当時に導入されました深夜割引の評価と総括でございます。これは、政策目的でございますが、高速道路に並行する一般道路の沿道環境を改善するためということで、高速道路への移行を促そうということと、それから、比較的交

通量の少ない夜間に交通を動かすことによって、昼間の渋滞を緩和するというところでございます。

一方、利便増進計画ということで、平成20年度以降に、3割引を4割、5割と拡充いたしました。これは政策目的といたしましては、原油高騰対策、それから、長距離輸送の支援ということでございます。

割引の中身につきましては、左下でございますように、当初、夜間の3割引が導入されて、その後、利便増進事業ということで、5割まで格上げしたということでございます。

次のページに、評価でございますけれども、普通車以下では約5割、中型車以上では約7割の区間で高速道路への転換が見られたということでございます。ただし、その後、4割、5割と割引率を拡充いたしました。これについての明確な効果は見られなかったということでございます。沿道環境の変化につきましては、下のグラフでございますように、ある一定の効果が見られたのではないかとということでございます。

次のページに、これはいい例、効果のあった例ということで、国道19号と中央道の関係でございます。これは一般道から高速への転換が図られて、騒音の低下、それから、交通事故の減少、こういった効果がございます。

これに対するご意見でございますけれども、JR貨物からは、深夜割引については早期に見直すべきというご意見、NEXCOからは、引き続き実施する方向で検討というご意見、それから、深夜の割引を実感している利用者は少ないのではないかとご指摘もございました。

総括（案）でございますが、最初に導入した3割引については、普通車以下で約5割、中型車以上では約7割の区間で並行一般道路から高速道路へ交通が転換しているため、沿道環境の改善に効果があったと考えられる。ただし、その後、4割、5割引に拡充した際には、高速への転換が見られていない。また、拡充は期間を限定して実施したものであり、持続可能性の観点から検討が必要である、としてはどうかということでございます。

次のページが、平日3割引、これは全て利便増進事業ということで、平成20年度以降に導入されたものでございます。

政策目的につきましては、主に昼間の短距離輸送の物流の支援ということと、夜間につきましては、原油高騰対策、夜間の長距離物流支援、それから、右側に写真がございまして、深夜割引の時間帯の直前に車が料金所の前で並ぶみたいな現象がございましたので、

こういったものの解消でございます。

割引の中身は、左下でございますように、平日昼間の3割引、それから、右側でございますが、夜間の3割引ということでございます。

次のページに、評価でございますけれども、中型車以下では約4割の区間で高速道路への転換が見られたということでございますけれども、普通車以下では、あまり明確な転換は見られなかったということでございます。これは昼間の3割引です。夜間の3割引についても同様の傾向でございますが、中型車以上は感度がよかったです、普通車では明確なものは見られなかったということでございます。

一方で、左下でございますが、料金所における滞留ですが、これは、平日3割引を導入した段階では、下のグラフのようにピークが移りましたけれども、その後、深夜の割引が5割まで引き上げられましたので、23時と24時の間に割引の格差が発生したということで、再びピークがあるというような状況に至っております。

これまでに出示されたご意見でございますけれども、自治体からは、中型車以上の一般道路からの転換が図られたという意見が都道府県で1件、渋滞が増加したなどの意見が市町村で1件でございます。JR貨物につきましては、早期に見直すべきというご意見ございました。NEXCOからは、引き続き実施する方向で検討というようなご意見でございます。

次のページが、平日3割引の評価でございますけれども、運送事業者に対する効果といえますか、影響でございますけれども、真ん中のところの経営状況で見いただきますと、中小の運送事業者の経営状況、赤字が縮小したということとか、大企業でも増益になったといったような、関連性はクリアではございませんけれども、こういった傾向が見られるということでございます。

以上を踏まえて、総括(案)でございますが、普通車以下も対象としたことにより、多くの貨物車両以外の車が割引対象となり、交通政策としての目的が不明確になったことから、割引内容を見直すことが必要である。また、中型車以上についても、約3～4割の区間でしか並行一般道路から高速道路への交通の転換が見られていないことに加え、平日全時間3割以上の割引になっていることから、効果を見きわめた上で、割引内容を見直すことも必要である。それから、平日3割引は期間を限定して実施したものであり、持続可能性の観点から検討が必要である、ということにしてはどうかということでございます。

次に、2-4.休日5割引でございます。政策目的につきましては、グラフでございます

ように、休日は観光目的等の利用が多いということで、これらの利用の促進を図ろうということでございます。

割引内容は、下にございますように、地方におきましては、昼間、夜間の5割引、それから、大都市部については3割引でございます。

評価につきましては、グラフで書いてございますが、割引した結果、平均トリップ長が非常に伸びたということ、それから、一方では渋滞回数が増えたということでございます。

これまでに出示されたご意見でございますが、自治体からは、地域活性化に効果があったという意見が都道府県で3件、市町村で4件でございます。一方、休日5割引の導入により渋滞が増加したという意見は都道府県で1件、市町村で2件でございます。NEXCOからは、休日特別割引については、時期や時間帯を選び、企画割引など弾力的な料金設定で個別に対応すべきではないかというご意見でございます。

引き続き、同様の評価でございますけれども、休日5割引によりまして、関東の近郊といいますか、ここで栃木県の例とか山形県の例が出てございますが、客数が伸びているエリアが、特に関東近郊で見られたということでございます。

総括（案）でございますけれども、地域活性化に一定の効果が見られたものの、高速道路での渋滞の増加といった課題も生じた。休日5割引は、期間を限定して実施したものであり、持続可能性の観点から検討が必要ではないか。高速道路会社が利用を促進するための割引として、渋滞が顕著とならない地方部において割引を実施することは考えられるのではないかと、ということでどうかということでございます。

次に、時間割ではなくて、まず、これはマイレージ割引であります。導入目的は、ちょうどハイウェイカードが廃止になるということもございましたので、これの割引を引き続き享受していただくということで、マイレージ割引、ETC限定の割引を導入するということでございます。

割引内容は、下にございますように、5万円以上使っていただいた方には、5万円のハイカと同じ13.8%の割引率で設定をしたということでございます。

評価でございますが、利用状況につきましてチェックいたしますと、18年度以降、マイレージの登録をなされたETCを使っている方が、ご覧のような数字で、大体安定しているという状況でございます。一方で、マイレージの登録をされた方が4割を切るぐらいの数字になっているということで、残りの6割の方はマイレージ登録をされていないという状況になってございます。

一方で、マイレージが失効したポイント数が13%に上るとのこととか、鉄道とかその他の事業者のプレミアムの割引の廃止の動きがございますので、これらの動きも参考にしていきながら判断すべきではないかということでございます。

これまで出された意見でございますが、NEXCOからは、マイレージ割引については、利用状況をモニタリングした上で、ポイントの付与、還元方法について、改善すべき点があれば見直すべきだというご意見でございました。

総括（案）でございますが、かつてのハイウェイカードの継続措置としては、他の交通機関の同種の割引の例を見ても、既に役割を終えたと考えられるのではないかと。このため、利用状況をモニタリングした上で、割引内容を見直すことが必要ではないか、ということかどうかということでございます。

次に、大口・多頻度、物流業者対応の割引でございますけれども、これも従来、別納割引という形でカードを発行していましたが、いろいろな不正利用等がございましたので、平成17年4月から、大口・多頻度割引、ETC限定の割引に移行してございます。

割引内容でございますが、事前に登録していただいた団体に対して、車両単位の割引と契約者単位の割引を組み合わせることによりまして、最大30%の割引が可能という状況になってございます。

評価でございますが、上段真ん中の表をごらんいただきますと、非常に安定して使われているわけでございますが、特に、その下の横棒のグラフにございますように、中型車以上のうち、64%の方が大口・多頻度割引を使われている状況であるということでございます。

これまでのご意見であります。トラック協会さんからは、大口・多頻度割引のさらなる拡充ということ、バス協会さんは、さらなる大口ユーザーに対して、さらなる割引ということ、NEXCOからは、厳しい経済情勢下で、物流コスト等への影響に配慮しつつ検討を進めるべきというご意見でございます。

総括（案）でございますけれども、大口の多頻度利用者の利用の定着に効果が見られ、会社の運営の安定化につながっていると考えられる。かつての別納割引において発生したような悪質行為を防止する割引内容となっているので適正ではないか、こういった総括（案）でどうかということでございます。

以下の参考でございますが、休日上限1,000円割引についても、一応、総括してはどうかということで、資料を用意してございます。これは観光振興という目的で導入された

わけでございますけれども、一方で、交通の変化ということで、遠いところは増加したんですけれども、近くは減ったとか、毎週末にゴールデンウィーク並みの渋滞が発生した、こういった影響があったということでございます。

意見でございますが、地域活性化に効果があったという意見が都道府県で8件、市町村で16件、1,000円の導入によって渋滞が増加したという意見が都道府県で10件、市町村で9件あったということでございます。

次のページでございますが、効果の事例ということで、金沢の兼六園の効果の事例等がございますが、右側に、他の交通機関への影響も懸念されたということでございます。

いたがしまして、総括（案）でございますが、地域活性化に効果が見られたものの、高速道路における激しい渋滞発生や他の交通機関への影響などの課題も生じた。経済対策として期間を限定して実施したものであり、東日本大震災に対処するため、平成23年6月をもって廃止したということでございます。

次は、本四の部分の1,000円割引であります、これも今日、ちょっと話題になりましたけれども、交通の変化ということで、本四の外々の利用の割合が非常に増えたということでございます。

意見も、新しいユーザーの掘り起こし等に効果があったというご意見もございましたが、次のページにございますように、他の交通機関への影響もあったということでございます。

総括（案）でございますが、四国地域の活性化に効果が見られたものの、他の交通機関への影響などの課題が生じたということで、平成23年6月をもって廃止したということでございます。

最後になりますが、無料化社会実験に関してであります。これは、ご案内のとおり、全国の高速道路の2割の区間で無料化実験を行い、震災からの復興に対応するため、打ち切りになった実験でございます。

次の19ページ目に、悪い例といいますか、ネガティブな例でありますけれども、逆に渋滞が非常に増えたという、京都縦貫の例でございます。

その次のページが、延岡南道路ということで、これは逆に、一般道路の渋滞が解消されて、高速も混まなかったという事例も報告されているということでございます。

最後のページになりますが、今まで提示されたご意見ということで、自治体からは、地域活性化に効果があったというのは都道府県で2件、市町村で10件、渋滞が発生した、増加したという意見が都道府県で3件、市町村で8件でございます。同友会さんからは、

税金の投入による割引は、永続させていくことに無理があるのではないかということ、委員の皆様方からは、高速道路が生活道路に近いような形で定着している地域においては大きな意味があったというご発言がございました。

総括（案）でございますが、都市部の区間を中心に、高速道路で渋滞が発生するといった課題が生じた。一方、地方の端末部の一部の区間では、高速道路で渋滞は発生せず、地域活性化や並行一般道路の渋滞解消に一定の効果が見られた。施策の継続に必要な予算の制約などの課題があり、平成23年6月をもって打ち切りとなった、ということでしょうかということでございます。

大変、はしょりはしょりで恐縮でございますが、説明は以上でございます。よろしくご議論のほど、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。

ただいまの説明に関しまして、各委員からご自由に、ご意見があればお願いします。いかがでしょうか。

【太田委員】 どうもありがとうございました。これまでやってきたことがうまくまとめられていると思います。

その中で、これを総括することに関しては、少し異論がございますので、2点ほど申し上げたいと思います。

1つは、総括という以上、そもそも導入目的自体は正しかったのかどうかということも含めて、しっかり検証しなければいけないと思います。例えば12ページ、13ページのところで、多頻度利用の話があります。私はこれに反対しているから、あえて申し上げるということもあるのですけれども、もしそうであれば、それに対してしっかり反論を立証していただきたいと思います。

多頻度利用を定着化すると高速道路会社の経営が安定をする、経営安定を図るといって、そういう目的がそもそもあったのか。これは料金割引だから、料金収入を低位安定化させてどうするのだろうかという気がするわけですね。

あるいは、物流側ですと、13ページで、大口・多頻度64%、マイレージ21%、使っているのだから、85%の人が料金割引を受けているんだったら、そもそも基本料金を下げる、みんなに平等に使ってもらう。どうして大口・多頻度の人を優遇するのか。そもそもそれが、どういう目的に合致しているのか、しっかりと考えなければいけないと思います。

2つ目の話は、この後、後半で、論点整理のところ、アジア・ダイナミズムの問題とか、高速道路はどうあるべきかという話をするわけですが、そこで掲げている政策目的と、今、この料金のところで挙げている政策目的のレベルがあまりにも違い過ぎる。高速道路を料金政策でやれることは、結構少なかったですよというの、もしかしたら総括になるような気がします。本来、高速道路のあるべき姿と違う、小さなことがたくさんあったように、今、導入目的の一個一個を見ていると感ずます。

そういう意味では、もう少し大局に立った大きな目から、この3年間ぐらいの料金割引政策というのはどうだったかということ、大きなところから見ないと、今後の議論が間違った方向に行くような感じがいたします。そのように思いました。

【寺島部会長】 そのほか、ご意見があれば。

どうぞ、坂本さん。

【坂本委員】 ありがとうございます。1点ですが、ハイウェイカードの継続、それから、大口・多頻度のところですが、総括（案）を拝見していると、ハイカの継続をしていたから、マイレージ割引は役割を終えたというのは、バイアスがかかっているとか、ある程度、方向を示しているような感じがするんですね。

それは一つの案なのでしょうが、大口・多頻度に関しては、太田先生もおっしゃったように、いろいろな考え方がある。これまでの実績を見ると、トラック事業者やバス事業者などの要望が強く、それにかなり配慮した形になっていると思うんですね。

海外事例をご紹介された際、欧州各国では、大型トラックを政策的に扱い、都市部に入らずに郊外に回すといった運送事業者に対する一つの政策誘導がありました。そういったものも勘案すれば、この総括のは、ちょっと大ざっぱな感じではないかなという気がします。

もともとの定価に深夜、休日の割引があつて、さらにその上にマイレージ、あるいは大口・多頻度割引が乗ってくることで、かなりの割引率になっている。そうであれば、重層的な割引構造が影響しているのかどうか、必要なのか、妥当なのかという観点が総括の中に入ってくるのではないかと思います。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【家田委員】 いろいろ意見はあるだろうけれども、これをまとめておくことはいいことですね。大いにやっていただきたいと思います。

それで思うのは、1つは、目的というところに非常に明快に、赤で一つずつ書いてあるから、効果というのは、僕は結果だと思うんだけど、結果と書いて、目的の赤線でアンダーラインを引いてあるものに対応するような格好で、この部分についてはこうでした、あの部分についてはこうでしたというのを淡々と書いておくのがいいと思うんです。

それで、他の交通機関への影響と、それから、よそさんのご意見みたいな格好で書いてあるんだけど、それは、その他の影響みたいな格好で、なるべく淡々と書くのがいいと思います。

それから、総括については、そんなに何も総括と行って、こうだと。昔、総括というと、浅間山荘事件みたいな感じで、怖い言葉です。古いことを言って申しわけない。だから、もうちょっと、そんなに総括しなくてもいいんじゃないかと。十分、1枚、2枚でできているのは見ればわかるし、という感じです。

あと、1個抜けていると思うのは、それぞれの政策に幾ら銭がかかっているのかというのは、やっぱり入れたほうがいいと思うんだよね。

以上です。

【寺島部会長】 どうぞ。

【根本委員】 時間を限った割引系と大口・多頻度割引というのは、同じ割引ですけれども、大分、性質が違うという感じがしました。

時間を限った割引では、うまく交通が転換できたのか、環境負荷が減ったのかとか、そういうわかりやすい形で評価がなされていて、ある程度、今回の資料で今後の方向が明らかになってきたかなと思うんですけども、大口・多頻度割引は、先ほどからの問題提起、意見を聞いていて、大型車にどれだけ負担させるのが妥当なのかという話にさかのぼっていると思われま。すなわち、料金割引そのものというよりも、本来、大型車と、普通車は、何対何ぐらいで負担しなければいけないのかみたいな話にさかのぼっています。その問題が、この委員会のミッションに入っているかどうかということが、逆に問題になるのかなという気がいたしました。

以上です。

【寺島部会長】 ありますか。どうぞ。

【大串委員】 先ほどの家田先生のお話にもありましたが、ぜひ、各施策で幾ら使ったかということ、必ず明示していただきたいと思います。

もう1点なんですけれども、当部会に提出されたご意見ということで、NEXCOから

の意見が載っていると思いますが、NEXCOのほうに裁量権がどれぐらいあるのかというのを、私は把握していなかったんですが、全て国が決めた料金でやってくれということとで今、やられているのでしょうか。それとも、NEXCOはNEXCO自体で、独自の割引制度というのを実施できる状況なのでしょうか。

【寺島部会長】 質問、後で総括して答えるなり、後日、準備するなり、対応していただきたいんですけども、私のほうから、この委員会の議論をより深めるために、国交省でこういうことを準備していただけると我々の認識が深まるというのは、1つ目が、是非こういう資料を欲しいなというものは、ETCの技術可能性なんですね。どういう意味かというと、何がどこまでETCによってできるのか、トレーサビリティがどこまで高まっているのか、技術可能性について、今のETCのシステムを前提にして、我々がどういう料金体系を構想できるのかというときに、ETCの技術というのがどこまで、何が来ているのかということについて、意外に知識基盤がはっきりしていないと思うので、この点、1つ、資料を準備してもらいたい。

それから、2つ目、これは変な政治的な意図なしに、むしろ逆に、先ほどヒアリングでも出ていましたけれども、どうも高速道路の料金体系って、ポピュリズムに走って、そのときの政権だとか政治的な意図によって、かなり揺さぶられているんじゃないのという不信感が、国民の中にもあると思うんですね。

そこで、ファクトだけでいいんですね。どの政党が間違っているとかそういう話じゃなくて、過去の、要するに、自民党にしろ、民主党にしろ、各政党の高速道路の料金について、発信していた政策をきちっと時系列的に整理したものの資料が、それがだめだとか批判するという意味じゃなくて、事実認識を確認するために必要だなと思うので、その点だけ、準備していただければいいかなと思います。

その他、いろいろご意見があると思いますけれども、時間の制約もあるので、まとまった形で、個別にではなく、回答していただいたほうが良いと思うので、次回までに、もし回答できるものは、まとめて回答していただけるようにしたほうが効率的だと思いますので、時間が迫っていますので、もう一つ、今日は説明していただかなければいけないことがございますので、「料金割引の評価と総括」について、いただいた意見を踏まえて、今、申し上げたように、後でまたフォローしたいと思います。

「これまでの議論と論点について」、今日は説明だけしていただく予定にしておりますけれども、森さん、お願いします。

【企画課長】 それでは、事務局のほうからご説明をさせていただきます。今の料金の評価並びに目的と評価の関係につきましては、また後日、次回以降、さらに精度よく詰めさせていただきます、ご説明をさせていただければと思います。

それでは、お手元の資料5でございます。それと、そのバックボーンになりました資料が参考資料1ということで、お手元にお配りさせていただいております。参考資料1というのは、今までヒアリングの中で、先生方にいろいろいただいたご意見をまとめさせていただいたものでございまして、それをさらに論点整理として整理をさせていただきましたものが、資料5ということでございます。お手元に3枚の紙で準備をさせていただいておりますので、これに基づいてご説明をさせていただきます。若干、言葉足らずだったり、あるいは集約の仕方に異論があるかもしれません。それはまた次回以降、ご意見をいただければと思います。

資料5でございます。大きくは、1. 高速道路の将来展望、2. 維持更新需要への対応と負担のあり方、3つ目として、次のページでございますが、料金制度について、3ページ目以降は若干、特殊解でございますが、大都市圏の料金体系、あるいは、料金決定プロセス、そして最後の、国・地方の安全・安心の確保というような形での枠組みで整理をさせていただきました。

1ページ目に戻っていただきまして、1. 高速道路の将来展望でございますが、これは、従前から何度か言われております内容を踏襲させていただいております。

1つ目のポツでございますが、世界情勢、あるいはアジア・ダイナミズムの中で、本格的な人口減少を迎える我が国土について、私たちの、今、議論していただいております、道路の役割をどのように考えていくのかということでございます。

2つ目のポツでございます。自動車社会の捉まえ方、費用の考え方を含めて、どのように考えていくのかといった問題意識のもの。

3つ目のポツとして、シームレスな交通体系をいかに目指すのか。

この大きな3つの課題の中で、矢印の下でございますけれども、例えば、今、ご指摘のあったような、新しい技術革新を踏まえた、高速道路に求められる機能をどう考えていくべきなのか。

あるいは、2つ目のポツでございますが、代替性の確保、あるいは利活用の重視、長期にわたる機能の発揮といった方向性について、どういうふうと考えていけばいいのかということを大きな柱として、論点整理をさせていただきました。

2.でございますが、かねてから言われております維持更新需要への対応、あるいは、それに対する負担のあり方でございます。

1つ目の黒四角でございますが、今後の維持更新需要について、どういうふうに考えていくべきかということでございます。

もう既に数字的なものもございまして、1つ目のポツでございます。老朽化する構造物が増加していく中で、維持更新を行っていく上での重視すべき事項、こういったものを考えていけばいいのか。

また、その際に、その負担のあり方でございますが、2ポツでございます。かぎ括弧がございまして、1つ目のポツ、その費用をどのような枠組みで安定的に確保していくべきなのか、あるいは、それをどういう形で、誰に負担をしていただくべきなのか、さらには、償還期間というのが45年という形で定められておりますが、この扱い、老朽化、あるいは維持更新との整理の中で、どのように考えていくべきなのかというのが3つ目のポツでございます。

2つ目の四角でございますが、この中で、特に高速道路の維持管理を含めて、どう考えていくのかということでございますが、これも1つ、事例として出ております。

四角の中の1つ目のポツでございます。整備の経緯から、有料・無料が連続している、まだらの区間、こういった区間について、今後、どのように整理をしていったらいいのか。高速道路維持、ハイレベルでございますので、ハイサービスとして維持をしていくために、将来、管理の負担、これは非常に将来的にもかかってまいります。そういったものに負担をどういうふうに、税金なのか、料金なのかということはどういうふうにしていけばいいのか。海外の動向を踏まえて、将来性をご議論いただければと思います。

2ページ目でございます。料金制度のあり方でございます。今日もいろいろご意見をいただいておりますので、若干、中身自身がずれているところがございまして、まず、1つ目の四角でございます。1つ目のポツ、既に一度ご議論いただいた、高速道路のあり方検討有識者委員会の中で、3つ視点がございまして。「公正妥当な料金の実現と低減への努力」、2つ目が、「安定的でシンプルな料金制度の構築」、3つ目が、「弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化」、こういう方向性を一度いただいているところでございまして、こういった基本的な方向性ということでよろしいのでしょうかというのが1つ目。

2つ目のポツでございますが、有効利用という観点で、今までもご議論いただいております。2行目以降で、対距離制を基本とした全国共通料金を目指すことでよいかどうか。

また、その際、3つ目のポツでございますが、本四道路、あるいは東京湾アクアラインといった、著しい高い料金が設定された区間の水準をどのように考えていくべきか。そしてまた、今日、少しご意見もいただいた、他の交通機関への影響といったことについても、考えていく必要があるのではないかと。

最後のポツでございますが、こういったものを実現していくために必要となる負担、これをどのように、誰に求めていくべきなのかということが、一つの大きな、最終的な方向でございます。

2つ目の四角でございます。先ほどご紹介しました割引の議論でございます。どのような割引を最終的に、また実施、あるいは残していくべきなのかという視点でございます。

1つ目のポツで、先ほどご紹介したような、さまざまな料金割引をどのように評価をしていくべきかと。

2つ目のポツでございます。財源が非常に厳しい中での割引として、大きく2つの目的。1つ目が公益目的、2つ目が会社の経営上の観点というような視点で割引が行われてきております。どういったものを重点的に考えていくべきなのかということでございます。

こういったものを踏まえて、矢印の下、3つポツでございますが、今後の取り扱いをどうするか。2つ目のポツで、P D C Aサイクルの導入といったような、留意すべき項目があるかどうか。3つ目が、今後の割引を実施するための負担のあり方をどうするかということでございます。

3ページ目でございます。少し特殊解になるかもしれませんが、4. 大都市圏の料金体系のあり方についても、いろいろご意見をいただきました。

特に、枠の中に書いてございます1つ目のポツでございますが、大都市圏におきましては、複数の管理主体がまたがっております。こういったネットワークをいかに効率的に利用者の方にご利用いただくか。シームレスで公正かつ利用しやすい料金体系を目指すということでの、最終的には具体的な方向づけをどうするか。

2つ目のポツでございますが、現在、圏央道や東京外環といった環状道路がどんどん整備が進んでおります。こういった中で、実際に大都市圏の環状道路の利活用促進といったことを考えていく中で、E T C、こういった利活用、あるいはこういったものについての利用の仕方、あるいは環状道路への迂回促進といったものをどういうふうに考えていくべきなのかという視点でございます。

5. でございますが、これも先ほど少しご意見をいただいた、料金決定プロセス、あるいは

は整備プロセスをどのように考えていくのかということだと思います。

1つ目のポツでございますが、料金決定プロセス、透明性というふうに漠と書いてありますが、先ほどご意見いただいたように、目的を明確化させること、あるいは数値的な事前評価、あるいは事後評価といったものをしっかりとやりながら、どのように透明性を確保していくかということ。そしてまた、シンプルな料金制度ということを考えてときに、どのような、今後、会社独自の自主性を発揮していただけるような仕組みを考えていくのかということだろうと思います。

あと、整備プロセスについて、できるだけ、これについても透明性を確保しながら、わかりやすくしていくというようなことで考えてよろしいかどうかという視点。

最後に、四角の安全・安心の枠組みの確保ということでございます。特に、筐子トンネルの事故を踏まえましての会社、あるいは国、あるいは地方といった、それぞれの取り組みをどのようにしていけばいいのかということで、3行目でございますが、民営化の主眼の一つであります、会社独自の自主性を発揮しながら、どのような取り組み、例えば不具合情報の収集・共有、あるいは点検等の啓発、基準への反映といったような全体としての取り組みについても、ご意見をいただければ幸いかなということでございます。

以上、雑ぱくではございますが、今までいただいたご意見を、とりあえず私どものほうで簡略にまとめさせていただきました。以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。かなり体系的に整理していただいていると思いますが、違った視点からのポイントもあるかと思います。今回は説明にとどめさせていただいて、次回以降に議論を深めたいと思います。

議事は以上でございます。

それでは、事務局にお返しします。

【総務課長】 長時間にわたり、有意義なご議論、どうもありがとうございました。

次回の日程につきましては、追って事務局よりご連絡させていただきますので、よろしくお願ひ申し上げます。

なお、本日の国土幹線道路部会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録案を送付させていただき、ご同意をいただいた上で公開したいと思います。

また、近日中に、速報版として簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いたしたいと考えております。

本日の会議資料は、そのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

それでは、以上をもちまして第6回国土幹線道路部会を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 —