

第14回 高速道路のあり方検討有識者委員会 議事録

平成23年11月22日

【総務課長】皆さま本日はお忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。ただ今から第14回高速道路のあり方検討有識者委員会を開催させていただきます。それではまず最初にお手元の資料の確認をさせていただきたいと思います。配席図のほか、クリップをはずしていただきますと、議事次第、そして、資料1「委員名簿」、資料2「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ骨子(案)」、資料3「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ データ集(案)」、それから、机上配付資料といたしまして、机上配付資料1「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ(案)」、机上配付資料2「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ(案) 説明資料」以上でございます。漏れている資料がございましたらお知らせ下さいますようお願いいたします。よろしいでしょうか。報道関係の皆様につきましては、冒頭の頭撮りまでということでございますので、ここでご退席をお願いいたします。それでは、以後の議事の進行は座長にお願いしたいと思います。座長よろしくをお願いいたします。

【座長】それでは議事を進めさせていただきたいと思います。本日の議事はこれまでの議論のとりまとめを行います。段階的に積み上げて進んでおりますが、今日の進め方ですが、まず、机上配付資料1「中間とりまとめ(案)」のうち、「I. ネットワークのあり方」までを事務局よりご説明いただき、一旦そこで意見交換の時間を設けさせていただきます。その後、「II. 今後の料金制度のあり方」等をご説明いただき、再度意見交換を行う形にしたいと思います。時間になりましたら次の説明に移らせていただきたいと思いますので、ご協力をよろしくお願いいたします。なお、机上配付資料については、右肩に記載のとおり非公表扱いとさせていただきます。それではまず、机上配付資料1「中間とりまとめ(案)」のうち、「はじめに」と「ネットワークのあり方」までを事務局よりご説明をお願いします。

【企画課長】道路局企画課長の森でございます。お手元の資料に基づきましてご説明させていただきます。机上配付資料1、机上配付資料2というふうにかかれてある資料、これをもってご説明をさせていただきます。前回同様に、基本的な説明は机上配付資料1、文章で整理させていただいているものをもってポイントをご紹介しますが、文章が非常に長いので、その文章の全体の位置づけを見ていただくうえで、机上配付資料2を配らせていただいております。適宜こちらの方にも目を移していただきながら資料を読んでもらうと思います。前回同様、この机上配付資料1でございますが、重要なポイントにアンダーラインを私どもの方として引かせていただいております。最終的にはこのアンダーラインは無くなりますが、見ていただくうえでわかりやすくなるようにということで、アンダーラインを引かせていただいております。前回との変更を含めまして資料のご説明をさせていただきます。まず机上配付資料1、1ページ目でございます。「はじめに」でございますが、この部分については基本的には全ページを追加した形になっております。特に23行目の基本思想、この①、②、③というのをきっちりと整理をさせてい

いただきました。ポイントといたしまして、9行目以降「これまでの延長線ではない形で、国家として道路にどう向き合うかという根源的な問が呈されている」ということ、そして、それを検討していくにあたって、18行目でございますが、「事実の積み上げに基づくファクト・ファインディングを基本とし」、20行目「徹底したデータ収集、分析、検証を実施した」ということ。その中で、22行目以降「本委員会でも共有するに至った認識」として、①「強靱で国際競争力のある21世紀日本の形成」、②「総合的な交通体系の中での道路の最適化」、③「持続可能なシステムに向けた公正な負担の実現」、これを「とりまとめ全体を通じる基本思想」としたという形で、「はじめに」の書き方を整理させていただいたつもりでございます。次に2ページ目でございます。今後のネットワークのあり方についてのそれぞれの議論を整理させていただいたものでございます。前回から追記をさせていただいたものは、4行目①でございます。「高規格幹線道路網計画の経緯」ということで、「約14,000kmで形成される現行の高規格幹線道路網計画」は、6行目以降、昭和62年に第4次全国総合開発計画において策定されたということで、過去の経緯等を説明させていただいております。11行目以降の②「整備の現状と目標の達成状況」については特に大きな変更は加えておりません。例えば23行目、人口・面積ともにカバー率も広がってきたこと、さらには29行目、空港・港湾へのアクセスも一定の効果を発揮してきたということです。3ページ目でございます。特に冒頭の1行目以降でございますが、前回の委員のご意見を踏まえまして、大都市圏における課題を追記させていただいております。1行目「大都市圏において、深刻な渋滞をはじめとして、必要な容量確保という意味で後塵を拝している」、3行目「必ずしも十分な高速道路ネットワークサービスが提供されているとは言えない状態である。」ということをつけ加えさせていただいております。加えて(2)「時代認識とネットワークを再考する基本理念」ということでございますが、この後11行目以降、アジア・ダイナミズムの意味を少し詳述しております。「アジアにおいて、発展段階を異にする各経済間が産業連関により強く結びつき、生産拠点、市場として存在感を高めるアジア・ダイナミズムが台頭」してきた、これによって、「我が国の貿易構造は、対米中心から対アジア中心へと重点がシフト」してきたのだということを紹介させていただいております。加えて、この時代認識の中での社会経済の動き、18行目以降での少子高齢化への動き、そして28行目でございますが、東日本大震災からの教訓を受けた形でネットワークの考え方をもう一度見直していこうということでございます。次の4ページ目「iii) ネットワークを再考する基本理念」です。机上配付資料2につきましては2ページ目をお開きいただければ、今までご紹介したものを整理させていただいたものがございます。「ネットワークを再考する際の基本理念」ということで9行目、「今までの議論を踏まえた結果、ネットワークを再考する基本理念としては、以下の通りである」ということで、大きくは2本の柱があります。①「人口減少局面での国土の再編・強化」ということで、項目としては3つございます。13行目で、「国を牽引する大都市・ブロック中心都市の機能を一層高めるということ。アジア・ダイナミズムとの関連の中で国際競争力を強化する」という視点が1つ。15行目の2つ目の視点として、少子高齢化時代において、地域の定住人口をいかに周辺との交流を活発化させるかということ、それによって国土を有効利用させる。その際には、「戦略的な観光振興・外客誘致と併せた人口減少下における活力維持を支援する」というのが2つ目の視点。3つ目の視点として、18行目でございますが、厳しい資源制約の中でも、「医療などの地域サービスへのアクセスを守って、連携生活圏を形成する」という視点。前回の松原副大臣、委員からのご意見を踏まえまして、人口減少下における国土の

有効利用の視点を追記させていただいております。5 ページ目でございます。「高速道路のネットワークに求められる主な機能」ということで、①から④まで整理をさせていただいております。これは前回同様で大きな変更はございませんが、前回の津川政務官のご意見を踏まえまして、特に③のところに安全性を追記させていただいております。大きくはこの4つの視点、6行目①「大都市・ブロック中心都市の強化・連携を図る」ということ。12行目②「ゲートとなる空港・港湾との連結性を高める」ということ。17行目③「主要な都市間・地域間、走行性が高い国道も活用しながら、安全性にも配慮して、60km/h から 80km/h 程度のサービスレベルを連絡速度として確保」しますという視点。④「災害時にも機能するネットワークを確保」するという視点。この4つを基本の具体的な機能という形で定義づけをさせていただいております。今の高速道路の現状を評価するというのが文章的には6 ページ目、机上配付資料2につきましては3 ページ目に整理をさせていただいております。これについては大きな変更点はございませんが、特に①「大都市・ブロック中心都市の機能と連携」という視点におきまして、特に大都市圏では環状道路などのネットワーク整備が遅れていることによって、ボトルネックがたくさんあるという視点。さらには、ブロック中心都市におきましても、高速道路の代替がない、あるいは越波・津波で止まってしまうようなこと。②で「主要な空港・港湾・鉄道駅へのアクセス」ということで、以前からこの主要な空港・港湾・鉄道駅に直結していないという視点があぶり出されているところでございます。7 ページ目をお開きいただきますと、現状評価という視点で③「主要な都市間・地域間のサービスレベル」としては、十分なスピードが確保されていないということが明らかになっています。加えて、高速道路が未整備の区間、14行目でございますが、未整備のところでも国道がうまく走れるところでは、かなり速い連絡速度が確保されているという視点もでございます。26行目の④「災害時における機能」ということで、災害に対して脆弱な地域が存在するという点を現状の評価として整理をさせていただいているところでございます。全体の高速道路の方向性ということで、8 ページ目でございます。机上配付資料1の8 ページ目でございますが、(2)「明確なプライオリティに基づく戦略的な整備」として方向付けをしております。まずは i) 「最優先課題」として、4行目以降「資源を効率的、効果的に投下していくためには、明確なプライオリティのもと、戦略的に整備することが不可欠である」ということ。そしてそれ以降、9行目から①、②として2つの大きな最優先課題を掲げています。①「大都市・ブロック中心都市間におけるネットワークの緊急強化」、②「繋げてこそそのネットワークを改めて認識して、脆弱な地域の耐災性を高め、国土を保全するネットワーク機能を早期確保」していく。13行目以降でございますが、「厳しい財政状況も踏まえつつ、地域毎に抱えている問題の深刻度に応じて、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行っていく必要がある。」という、前回の委員のご意見も踏まえて、明確なプライオリティを持って対処していくという方針を追記をさせていただいております。ii) でございますが、特に大都市部の、上の①を受けての話でございますけれども、その部分については具体的には19行目以降、「環状道路をはじめとして大都市地域の道路ネットワーク」、特に環状道路の整備が必要だということで21行目以降に書かせていただいております。「具体的方向」でございますが、「環状道路の整備など、飛躍的にネットワーク機能を高める抜本的対策の加速」、30行目、②でございますが、ボトルネック箇所、例えば中央道の小仏トンネルなどへの集中的な対策等を行っていくということ。ここについては前回と大きな変更はございません。9 ページ目をお開きいただきたいと思っております。9 ページ目の冒頭、iii) でございますが、先ほどの②を受けて「繋げてこ

そのネットワーク」を改めて認識し、耐災性を高めるという視点。この視点につきまして、特に4行目以降でございますが、「医療へのアクセスや災害への備えなど地域の安全・安心に直結する」、さらには「地域の観光資源を活かす基盤としても期待が大きい高速道路、広域的な移動の重要性は言を俟たない」という形で、前回の委員のご意見も踏まえまして、命の道ということをただ漠然と書くというのではなく、客観的な表現という形で修正をさせて加えさせていただいております。「新たな整備の考え方」ということでございますが、17行目以降、前回と基本的には大きな修正はございませんが、走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用をして効率的に造っていかうと。あるいは②で、簡易な形式のICを数多く造っていかうということでございます。その他の取り組むべき留意事項として、22行目以降、どれでもこれでも造るということじゃなくて、やはり効率的に造るんだということを主張してほしいという委員のご意見を踏まえまして、例えば①「ICアクセスの強化」ということで、主要な空港・港湾への連絡について「特に重点化対象となる主要な空港・港湾へのアクセス性は、交通機関相互の連携を高め、国際競争力を大きく左右することからその向上が必要である。」という文章表現とさせていただいております。加えて32行目の②「高速道路と並行する国道の連携」ということでございます。実際に並行する国道、走行性が高い場合にはそれをそのまま高速走行用として使っていくこともあるわけですので、「走行性の高い現道としての活用」、加えて「地域へのアクセス」、「機能面で見れば相互補完関係があるということ」、「通行止めの際には代替になるということ」もありますので、同じようなものを造っていくということではなくて、効率的にサービスを構築していくということが必要であるということです。次、それらを整備していく上での「今後の整備・管理のあり方」でございます。10ページでございます。経緯のところは大きな変更はございませんが、6行目以降、「高速道路の利用者に対して直接負担を求め、料金プール制により先発して整備した路線の収入も活用しながら、有料道路方式により整備・管理を行ってきた。」という追記をさせていただいております。あと加えて19行目以降でございますが、利用者負担の話についてもう少しわかりやすくというご意見がありました。「これからも高速道路の利用者負担と税負担を基本として、当面はそれを組み合わせる整備・管理を行うことが想定される」と書いてありますが、それ以降、さらに「近年、道路特定財源が一般財源化されたことや、ガソリン税を負担しない電気自動車の普及などの諸情勢の変化を踏まえ」、今後は、22行目以降でございますが、「受益者負担の観点で、高速道路の利用者、高速道路を利用しない自動車ユーザー」、さらには24行目に「自動車ユーザー以外の一般国民からも幅広く負担を求める」、誰に負担を求めるといえることをはっきり明示して3つの分野から求めていくのだということをお記させていただいております。11ページ目をおめくりいただきます。机上配付資料2につきましては5ページを横に見ただけだと思いますが、整備・管理の基本的な考え方でございます。大きくは①②③、「ミッシングリンクの解消」、「既設道路の機能強化」、「維持管理」という意味では、大きな変更をしているわけではございません。ミッシングリンクの解消については5行目でございますが、「国道なども活用しつつ、必要な機能を確保しながら、税負担のみによる無料の道路整備を基本」として考えていったらどうかということ。8行目、一方、東京外環、名古屋2環等のミッシングリンクの整備に関しては、大都市ということもありますので、「周辺ネットワークとの整合性から、利用者負担による有料での整備を基本とすべきである」ということ。さらには11行目「事業主体の責任を明確にしながら、利用者負担だけでは足りない場合には税負担も活用するということが必要」ではないかということ。13行目以降では、既

設道路の機能強化。これに関しては古くから整備された有料道路区間が多くございますので、16行目以降にも書いてございますが、「車線増設やICの追加」、あるいは19行目に書いてありますが、「高速道路会社が管理する区間において行うものに関しては、償還状況も踏まえ、高速道路利用者負担で対応することを基本とすべき」ではないかということ。23行目、都市高速道路についての機能更新の議論でございますが、これを更新する場合には25行目以降でございますが、「まちづくりと一体化するなど、都市改造の視点から思い切った計画を立案することも検討すべきである」という言い方をさせていただいております。③の「維持管理」、この視点に関しましては今までと同様でございますが、「高速道路については利用者負担」で、さらに「税で整備した区間は税で」ということを基本としていくということ。35行目以降、「なお税で管理していく高速道路のうち、利用者負担で管理する高速道路と広域的なネットワークを形成するような路線については、必要に応じ今後維持管理については利用者の負担を求めるといったことも検討」していったらどうだというご意見を文章表現させていただいております。12ページ目でございます。机上配付資料2は7ページをご覧くださいければと思います。「整備目標・整備プロセスの扱い」ということでございます。もともと整備目標あるいはプロセス自身をもう少しはっきりさせておく必要があったのではないかと整理をさせていただいたものでございます。机上配付資料1の12ページ目の特に7行目、これは委員からの前回のご指摘を受けて、「事業着手時には概ねの期限を示し、用地の目途が概ね立った段階で目標年度を明確にする」というようなやり方でできるだけ整備目標を具体化していくことが必要だということでございます。②「整備プロセスの透明化」という視点におきましては、基本的に特には大きな変更はございませんが、28行目、一番下のところに、「高速道路だけでなく、少なくとも一体的な整理が必要な並行する国道」、こういったものを対象に全体の整備プロセスをもう一度わかりやすい形で整理をすることが必要ではないかということ整理させていただいております。13ページ目でございます。「事業評価手法の改善」の視点でございます。先般の松原副大臣のご意見も踏まえまして、もともと多様化を図ってきているところではございますが、8行目以降でございますが、「防災上の課題やネットワーク効果も踏まえて整備効果をより一層反映するよう手法の改善を図る」ということ、さらには10行目以降でございます。「都市再生・地域活性化、救急搬送にかかる効果の計測など、事業の目的、効果に応じた多様な評価を適時適切に行うための手法の更なる充実を図るべきである」ということを追記させていただいているところでございます。以上、ネットワークのあり方につきましてのご紹介でございます。

【座長】ありがとうございました。ただ今ネットワークのあり方についての説明をしていただきました。この段階でのご意見をいただきたいと思っております。問題意識と方向感が見えてきていると思っておりますが、いかがでしょうか。

【委員】だいたいまとまってきたかと思っております。この中間取りまとめ案のところではやはり一番大事なのが4ページのiii)「ネットワークを再考する基本理念」というところだと思います。この時期に当有識者委員会が組織されて、改めてネットワークを再考しようというときに、「人口減少局面での国土の再編・強化」と、それから東日本大震災、いろいろな場所で震度5くらいの地震がまた起きておりますので、「国土の信頼性向上」、この2本柱を大きく打ち出すべきであろうと思

います。そうすると、机上配付資料2の基本的視座のところはこのあたりをもっと大きく入れても良いのかなと思います。それから、今の時点でこの高速道路のあり方有識者委員会が何を言っているかを少し第三者的な観点に立って改めて見ますと、少々気になるのが2ページの、14,000kmの計画というところでは、我々のこの有識者委員会では、14,000kmについてどうあるべきだという検証をするというところではなかったと思うので、そうすると、ここのところはある意味では既定のものとして話をするということになると思うのです。その点についてそれほど深く議論をしたわけではなく、本当に14,000kmかという話をしていない。今14,000kmのうち10,000kmくらいであると4,000kmあるよというようなことは、この有識者委員会の報告書ではあまり出さない方が良いのではないかと。8ページの「最優先課題」のところ、14,000kmというのがあります。それで現状7割くらいだと。やはり道路というのは確かに繋げてこそそのネットワークということもございまして、まさにまだ足りない所があるということは明らかだと思うのですが、ただ今後人口減少で、しかも財源がない中で、限られた資源をどこに一番に投資していくかというプライオリティを重点的に議論したというのがこの有識者委員会だと思うのです。そこで、残りがあとどのくらいあるからということを出す必要はないと思います。そうであれば、言葉の問題ですが2ページにある②の整備の現状ですが、客観的には確かにそうであるのですが、7割であるということ言えば、4,000kmは特にまたここで言及する必要はないのではないかと思います。同じことが机上配付資料2にもあるのですが、そこがやや気になったところです。

【委員】今、委員のお話を伺ってもっともだという感じがしました。いろいろなところいろいろな表現があって意気込みが大いに出ているところではあるのだけれども、冷静に国民が読んだ時に、勇み足のような印象を与えない方がよいから、今の2ページの13・14行目あたりは先生の意見に同感です。それに加えて2点意見を言おうと思うのですが、2ページから3ページにかかるところの表現で、特に3ページの冒頭4行についてコメントしますが、そこまでのことを踏まえ、日本全体から見ると先進諸外国、例えば欧米と比べて高速道路の整備水準が著しく劣っているという様な水準には無いところまで何とか来られたと私は思っております。それもちよっと言った方がいいと思うのです。「だけれども」という表現で続ければいいと思うのですが、地域によっては都市間の連絡速度が諸外国に比べて低い等、必ずしも十分な高速サービスが提供されているとは言えない場所もあるのだと。「特に」という表現で次に大都市圏を入れて欲しいですね。「例えば」という言い方だと、どこも問題になってしまうのですが、私の認識で言えば「特に大都市圏で」という感じだと思うのです。このままの4行だと大都市圏はこう悪いし、地方部もまたこう悪いということで、結局全部読むとどこも足りないという表現にしか見えないですね。繰り返し言いますが、全体的には日本もそれなりのところまで来たが、地域によっては都市間の何か足りないという面もあるし、とりわけ大都市圏においては深刻な渋滞がある等々、国際的にも後塵を拝している状況にある。というように、主文が大都市圏で終わる方がいいのではないかと印象を受けました。これが1点目です。もう1点ですが、8ページで言いたいことは私も共有しているつもりで、あくまで表現上の問題ですが、18～20行目の所で、「とても先進国とは言えない恥ずべき状況である」とあり、そうだとは思いますが、ここまで書かなくても、やや冷静に抑えた表現にした方がいいのではないかと思います。それから31行目で③は大いに同感ではあるのですが、「ICTを活用した情報提供」と書くと今までだってやっていることだと感じるの

です。要するに日本のICTの使い方はまだまだフル活用という感じではない。例えば韓国に行くと済州島の周りの幹線道路は何メートルかおきに速度のチェックがあって、ちょっと違反するとすぐチャージされるとか徹底活用しているのです。これをあえて言うのであれば「ICTをフルに活用した施策」とか。情報提供なんて限定しないでいいのではないかと思います。

【委員】今の2人の先生のご意見に関連して申し上げたいのですが、5ページ目の①から④で具体的な目標が書かれています。それを支える理念がおそらく前の4ページでネットワークを再考する基本理念というのが書かれているわけです。ところが、高速道路を使って道路政策として何を目標にするのかという大上段に構えたものが必ずしも明確でない気がします。もちろんそれは1ページ目の「はじめに」の所に①から③に書かれて「強靱で国際競争力ある21世紀日本の形成」とあってこれがネットワークの理念だと思のですが、この間が若干抜けているのではないかという気がします。そうであれば高速道路を使って道路政策として21世紀の強靱な日本を作りたいというところに繋がるような形で書かれていなければいけないと思います。そこで14,000kmをどう考えるのかということがあると思うのですが、そのこと自体はあまり議論していないので、どういった書き方をするかよく考えなければいけないのだと思います。そうしますと一番気になるのは12ページです。12ページの下から2つめのポツで高速道路の整備に関して今後いろいろ手続きを考えなければいけませんということで、第三者の意見、地方の意見、国会審議等を行うと書いてあるのですが、これはおそらく個別の路線の話だと思われます。その前に全体計画に関して決めるプロセスが必要で、そこで14,000kmを扱う話が無ければいけないと思います。私自身はネットワークとして14,000kmは必要だと思っているのですが、その意思決定をする部分の仕組みというのが欠落しているものですから、先ほど申し上げた具体の計画と高速道路の目標と道路政策の目標と日本の目標というのが繋がっていない印象を受けました。

【委員】2点ございます。まず14,000kmとの関係ですけれども不即不離といいますか、そのような関係にあるのだと思います。最初に書いてあるのですが国としてはファクト・ファインディングということで積み上げに基づいて理念を構成してきたわけですから、あまり14,000kmを何が何でもやるというそんなメッセージが誤って伝わっては非常にまずいので、ここは表現を変えた方がいいと思います。それと、あとプライオリティをきちんとして戦略的に整備を進めるというのは、正にそのとおりでございますけれども、それは後での議論にも関わりますけれども、料金収入がどの程度のものかということと非常に関係があったり、金利の問題とかすごく外部要因によってプライオリティが変わる、あるいは全体像が変わるといったことも想定しておくべきだと思います。そういう観点から今の委員の考え方、個別だけではなくて、当面やりますとか目標はここですとかいうことに対してきちんとした議論をしていただければというのがいろんな意味ですごく必要だと思います。

【委員】前回よりもかなり明確な思想が出ていると思います。やはりプライオリティというところが我々のメッセージとして重要だと思いますので、どうメリハリつけて優先順位を付けてやっていくかというそういうところを、基本を踏まえつつ限られた資源の中で優先順位を付けてやっていくんだという、そこが始めのところにももう少し出てくればいいのかなと思います。

【委員】私の方から前回からの経過の中で話しますと、1点目は、国交省の戦略との整合性をこの段階でしっかり意識すべきではないかということ。それは何だということ、例えば国交省が特定重要港湾の指定ということで日本海側の港湾の重要性を強調しましたよね。地方に行っていると、この道路戦略と、国交省は当然意識してそれを指定しているんだろうと地方の知事は思っていますから、そのあたりのことも含めて特定重要港湾、つまり空港港湾と書いているけれども、他の戦略としっかり整合性をとって、我々は道路をネットワークとして繋ぐものとしてやっているんだという意識のことを臭わせていかなければ繋がりが見えなくなってしまう。それが一つです。それから、他の国家戦略との整合性というのがもう一つなのですけれど、例えばTPPがどうのこうのという問題は持ち出しませんが、長い意味で、開放経済の中で、アジア・ダイナミズムと大いに正面から戦略的な競争関係というところに入っていかなければならない時に、例えば日本の農業を支えるために、フードマイレージを短縮して効率的に生鮮食料だとかそういうものを都市に運び、それを有効にネットワークの中で活用して日本の農業に力を与えるためにも道路というのはものすごく必要というかそういう意味合いを一段と込めて、例えば開放経済に向き合っていかなければならないという思想ときちんと繋がっていなければいけないんじゃないかということ。他の省庁の戦略をよく睨んでもう1回頭を整理すべきじゃないかというのがもう一つです。それから、もう1点ちょっと次元の違う発言なんですけれども、先週の月曜、火曜とソウルで行われたアジアフューチャーフォーラムというのに呼ばれて出張講演をやって、ディスカッションに参加してきました。そこで一段と感じたことですが、台湾、韓国、中国と日本のネットワーク型の位置付けというのを一段と意識していかなければいけなくなっているかなと。という意味は、日本円が歪んだほど円高になっているのに、韓国は我々からみると、経済状況が、サムソン、現代、LGと、結構好調に動いているように見えるけれども、アメリカとか欧州から参加している委員がみると、なぜ円が高くなってウォンが安くなっているのにはそれなりの意味があると。やはり彼らから見ると、ただ単に歪んで日本円に金が入っているのではなくて、韓国、台湾というけれども、結局は今回の3.11を踏まえて、サプライチェーンを断ち切られて、日本の研究開発力とか技術力とか、例えば液晶や半導体だといっても、日本の基盤技術の上に生産活動をしているネットワーク型の場所として台湾、韓国を認識しており、その中で、我々が思っている以上に日本に対する評価とか期待とか見えてきているわけです。何が言いたいかというと、日本がアジアとのネットワークの中で生きていかなければならないというスタンスとともに、アジアの国々が日本とのネットワークの中に生きていかざるを得ない構造にもなっていて、その中で、日本がもっと主体的な強い問題意識をもって、自分の国の戦略意思をもっとはっきりして欲しいと、議論の中で突き上げられてくるんです。これは道路だけではなく産業政策を含めて全部です。そこで問題意識に戻って、委員が整理してくれた流れで収斂させていけば良いと思うんですけども、読み手から見ると、要はどうしようとしているのですかということ、どういう問題意識をもってどうしようとしているのですかということ、これをクリアにしなければいけない。例えば我々がいろいろな人にヒアリングをしてきた上で、今回の震災を踏まえてミッシングリンクという強い問題意識を持ったということと、それから、大都市の置かれている状況、交通体系に問題ありというふうに認識していると。さらに3.11を踏まえて、人間の命にかかわるネットワークに対して、非常に真剣に立ち向かわなければならないというメッセージが出てきているわけです。

そういう価値観の中で、今の我々の判断の価値基準の中で繋げるべきだと思うものを、ためらうことなく、やはり強靱な国にするために繋げていくのだというその意思。その前の 14,000km ではないけれども、その中で、かつての構想とは違うけれども、優先度を見極めながら繋げるものは繋げるという問題意識をしっかりと持っているというところにストーリーが収斂しているということがクリアに見えるかどうかなんです。それをだからもう 1 回読み、修文というか最終的な書き込みをしていけば、よりはっきりネットワークということについては見えるのではないかと僕は思って聞いていたんですけれどね。

【委員】一つは国土交通省でまとめられた成長戦略に関わっていくところがあまり書かれていないと思いますので、成長戦略の一環としての道路というのが極めて重要だと思います。それとこの間の話になりますけれど、気になったのが、8 ページの 14 行目のところで、「緊急性の高い箇所」と書いてありますけれど、それを「整備効果の高い箇所及び緊急性の高い箇所」として、整備効果の高い箇所というのは成長戦略から拾い出して評価されるものですが、そのことをぜひ明記しておいてほしいと思います。先ほど申し上げたように、強靱な 21 世紀日本と道路政策の中での位置付けとしての高速道路のことをポイントに掲げたいと思います。

【前田大臣】今、結論部分で高速道路のアジアとの連携ネットワーク、その戦略的な部分をいかにクリアに完結させるかという、最終的にはそこが出てこないと高速道路のこの問題がなかなか国民に映らないと思っており、非常に素晴らしいご指摘をいただいたと思います。多少、まだこれからの段階かと思いますが、1 週間前に国土交通省において、事務次官から発令をしてもらいまして、14 人の課長さん方による部局横断型の政策官チームが立ち上がりました。この政策官チームがやろうとしているのは、8 つの方向性、分野についてプロジェクトチームを組んで関係各局とアウトプットをしっかりと意識したプログラムを組んでやっていこうということで、まず 12 月に日本再生戦略会議で、具体的なプロジェクトまで出すわけではないのですが、方向性を出そうということで、まずそれにはタマ出しをしましょうということになりました。そして、もちろん国交省がつくった戦略もありますし、東日本大震災復興対策本部が出したものもある。そういうものを見据えながらやっていこうということで、タイミングとして何とか間に合うように今出発したのかなと思います。その一員に森企画課長も入っておりますので十分、それは受け止めてくれると思います。今度は私の、多少実感的なことで申し上げますと、先ほど港との関係を言っていたきましたが、私どもが移動する際、高速道路から最寄りの新幹線の駅で乗って、あるいはヘリポートとか、そこから高速道路に乗って、この間も久留米に行ってきたのですが、実は高速道路というものが相変わらず起終点がドアツードアのような感じで、その間の一番重要な高速道路として、今まで意識されてやってきたのかなと思いますけれど、必ずしも高速鉄道とか空港だとかそういうところとの連携において時間の定時性だとか、そういうものがきちんと確保されていないような感じがするのです。それは無理からぬことで、そのところは街路であったり、あるいは線路であったりするものですから、高速道路を計画する部局とは少し土俵が違うものだから、なかなかきめ細かくそこまではフォローができていないのかなという感じがしましたが、意外とここがこれから重要になってくるのかなと思います。委員の言われる通りかなと思います。

【松原副大臣】今大臣からお話があったわけですが、国土交通省は1つの新しい哲学を持って、今いろいろと議論がなされている中で、検討会の中での喫緊は東日本大震災の復興ということで道路ということではなくまちづくりということでいろいろな議論が行われました。つまり従来であると、まちをつくる場合、既存のものを取り払うところから始まって、非常に労力と時間とコストがかかる。どちらにしてもこういった災害時ですから、大変不幸な事の上に成り立っているわけですが、新しいまちをゼロからつくるという、壮大な社会実験が行われるのが東日本の被災地であると、その認識の上に立って様々なまちづくりのアイデア、新しい集落のあり方や議論を集約しようということがそこで検討されているのですが、今回のあり方委員会のテーマに沿うかどうかは別として、東日本の被災地における道路というものは、いろいろな道路が正に実験的につくれるわけです。側道をどうするかとか、路肩がどうだとか、つまり全くのゼロベースで、ある程度面的な広がりの中でそういった道路がつくれるという、社会実験をするわけにはいきませんが、正にそういった広がりがあるところで、国土交通省としても都市の新しいあり方、新しい集落のあり方を議論している時に、正にそこを繋ぐ道路のあり方も、全く違う部門の議論になりますが、新しい道はどうあるべきかというイメージも含めてですね、東日本の被災地において取り組むことが可能だと思いますので、問題意識として今回の長期的なビジョンの中に入るようなテーマかどうか分かりませんが、どこかにそういったものを少し書くということも、それは非常に有意なことかなと思いました。今の大臣のご発言を聞いて、そう思って発言させていただきました。

【津島政務官】いろいろありがとうございます。一言だけ話をさせていただきたいのですが、8ページのところに『「日本経済を牽引する拠点地域」として、大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化』という題があります。ただ、これに囚われすぎると、このネットワークを繋ぐという観点が少しぼけるのではないかと私は少し感じておりました、先ほど委員から仰っていただきました、ミッシングリンクの解消だとか、命に関わるネットワークをつなげなければいけないという、そしてまた地方の農業の話をしていただいたわけですが、正しく経済を支えていくのは、やはり地方も必要なことでありますし、そういった意味でネットワークを繋ぐということ、3.11以降いろいろな意味でミッシングリンクの解消というものは、命の道路に繋がりますよと、避難する、あるいは何か起きた時というような意味合いも込めて非常に大きな声になっておりますので、先ほどの座長のお話に変感銘を受けてお伺いしておりましたけれど、是非全国を繋ぐということの意味合いというものも、もう少し強く取り上げていただければありがたいなと思っております。

【座長】大体意見を交換させていただきました、次に料金制度のあり方について説明をお願いします。

【高速道路課長】資料1の14ページから、「今後の料金制度のあり方」というところでございます。参考資料は8ページ目をお開きいただきたいと思います。料金のあり方につきましては、前回の委員会で大幅な修正のご意見をいただきまして、構成が大分変わっております。まずは1つ

めの「料金制度の経緯」でございます。これは前回の指摘を踏まえまして、集約した形で整理させていただいております。記述内容は特に大きな変更はございませんが、4行目から「高速自動車国道においては、料金プール制を採用し、全国の料金水準を共通化」これが原則でした。それから10行目「一般有料道路については、個別路線毎の採算性の確保を基本として料金を設定」、14行目で「中でも、本四については、著しく高い設定になっていた。」、18行目で「大都市周辺においては、特に交通量が多いということで、料金所における交通処理の円滑化などの観点から均一料金制を採用」ということで、まとめて記述させていただいております。それから24行目(2)でございますが、こちらも追記させていただいております。割引と中心とする料金施策の経緯をまとめさせていただいております。「これまでの料金割引」ということで、26行目からでございますが、「公団民営化の過程で、高速道路会社の経営努力によって、マイレージ割引、通勤割引、深夜割引などを導入」、31行目から「経済対策のため、休日上限1,000円、これは平成22年度まで、それから休日昼間5割引、これは約10年間ということで限定で取り組みました。」めくっていただきまして、15ページの1行目からでございます。23年2月には経済対策として利便増進事業を再編成しまして、平成25年度まで3年間限定ということで再整理しました。その直後に東日本大震災のため、上限料金制を廃止。6行目からですが、無料化の社会実験も実施をしております。経済効果や渋滞状況を把握するために実施をしておりますけれども、これも東日本大震災で実験を一時凍結ということでございます。その今申し上げた結果については、10行目、上限料金制の結果でございますが、景気対策として上限制を導入しました。しかしながら渋滞の発生、公共交通機関への影響もありました。無料化社会実験については、端末区間において、並行する一般道の渋滞が解消されたという事実がございました、ということで簡単にまとめさせていただいております。16ページに、同じ流れで(3)として償還についての変遷をまとめさせていただいております。特に昭和47年の料金プール制導入時には償還期間は30年ということで、当時の料金は8円/km。その後、新規施行区間の追加や建設費等の上昇に対応するため、料金を上げるということで対応してきました。この結果、外国に比べ割高なものとなり、国際競争力の低下などの指摘がみられたということでございます。13行目以降は、その後でございますが、今後の追加新規施行区間としては、現在世代の負担を抑え料金を上げないということを前提として、施設の耐用年数を考えながら、徐々に償還期間を延長してまいりました。ということで14年度以降、現在は「特殊法人合理化計画」を基に45年間という形で設定されているという経緯をまとめさせていただいております。17ページでございます。今の経緯を総括しまして全て追加させていただいております。まず、民営化前の料金制度ということでは、時間帯や曜日を変動させる割引は実施しておらず、結果として硬直的であった。8行目以降ですが、一般有料道路では、個別路線毎に料金が異なる、大都市においても異なるということで、利用者にとって分かりにくいものとなっていたということでございます。民営化後の料金施策であります。民営化の直前より、渋滞対策、沿道環境割引を社会実験として導入されておりましたが、その語ETCが普及したという背景、また民営化を契機に、硬直的な料金から、通勤割引、深夜割引等の弾力的な料金政策に転換しました。さらに先ほどご紹介しました、休日1,000円、無料化実験等も試みとしては評価できるということでございますが、21行目以降でございます。ただしということで、休日1,000円、無料化社会実験につきましては、地域活性化など有効性も一部確認されていますけれども、当該道路における激しい渋滞、あるいは他モードの交通機関の影響、そういう課題のほかに予算的な制約も

あり、持続可能性の観点からも原点に立ち返った検討が必要であるという総括とさせていただいております。ただ償還の考え方につきましては、建設費の償還を念頭に30年から順次延長されてきました。有料事業における建設が一定の進捗を図られた現在におきましては、将来の維持管理、更新が確実に行われるような整理が必要との総括をさせていただいております。18ページにおいて、これらを受けた基本的な考え方ということで、机上配付資料2では9ページにまとめさせていただいております。基本的な考え方は、1ページ目の共通的な理念の①から③を実現するための理念を基本とすべきということで、このページで4つに分けて整理をさせていただいております。9行目「公正妥当な料金の実現と低減への努力」、他の公共料金、公共機関の運賃、物価水準を比較して、公正妥当主義の考え方の基に、対距離制を基本とした料金体系とする。料金については実質的に低減していくことに最大限努力を図るということであります。17行目から、「わかりやすくシンプルな料金制度の実現」ということで、これは利用者の方々にとって、あるいは公正妥当であるかどうか、分かりやすいように基本的な料金体系はシンプルとすべきと。それから3つ目の視点が21行目、「多様で弾力的な料金施策」ということで、特に、通勤時間帯の高速道路、あるいは沿道環境の改善など政策目標に対応した弾力的な料金施策を活用する、その効果的な運用を図るべき。将来的にはということ、26行目でございますが、高速自動車国道や都市高速道路などの別に関わらず、環状道路を使いやすくすることにより、交通流動の効率性を最大限発揮するような運用とすることを検討すべき。4つ目の視点が31行目でございます。「債務の確実な償還と将来の更新などへの対応」ということでございます。32行目からですが、整備などのために発生した債務は確実に返済することが必要ということで、償還主義を基本として考えるべき。37行目、一方ということで、現在の償還計画に含まれていない更新、あるいは道路の機能強化、将来の維持管理については、償還期間の延長も含めて幅広い検討が必要。この4つの基本的な考え方をまとめさせて頂いております。19ページ「具体的な方向性」ということであります。こちら前回お示しした資料と大きな変更はございません。まず、①「料金設定のあり方」ということで、利用距離に応じた料金体系を基本とすべき、全国共通とすべき、7行目で建設コスト、あるいは効果が著しい区間については、著しく大きな料金差とならないように留意しながら、料金を高くすることもあるべきと、それから11行目から、混雑が著しいなど交通需要に応じて、料率を高くするなど、暫定2車線など、走行性を勘案して料率を低くすることなども検討が必要だというようなことでございます。それから、割引等料金施策の方向性ですが、まずシンプルな体系とすべき、17行目でございます。それから、20行目から、公益に資する交通需要管理等はIT技術を活用しながら、きめ細やかな料金とすることも妥当だというようなまとめとさせていただいております。その際にはということ、特に国民生活や企業活動などに多大な影響を及ぼすということ、効果を精査した上で実施していこうと、そしてまたその効果をしっかり評価した上で、施策の継続を含めて検討すべきというご指摘があったと思います。次に20ページにいただいて、その際ということで、料金割引の導入にあたっては、他の交通機関との関係を精査し、大きな影響を及ぼさないように配慮が必要と、このようなこととございます。付け加えまして、その下4行目以降であります。前回のご指摘も踏まえまして高速道路会社の自主的な料金設定ということで、「会社の独自性・自主性を発揮させるような運用を図る」ということで「整備・管理に支障を及ぼさないということを前提として、自主的に料金を設定できるような仕組みを検討する。民間会社としての経営責任を持たせることも検討する」というような項目を追加させてい

ただいております。③「今後の更新にかかる費用と償還」については様々なご意見をいただきまして、例示的に記載させていただいております。以下のような方策ということで、14行目からポツが3つございます。まず「更新・機能強化、耐用年数を精査しまして現行の償還期間を延長する」ということで、「新たに償還計画の中に組み込む」、あるいは更新などの費用の確保とあわせて料金負担の激変緩和、大きな変更がないようにということを考えれば、「償還後も道路施設として利用されることとなる用地の費用を除外する、償還対象から除外する」ということも考えられる。あるいは「償還後において、維持管理については継続的に利用者に負担を求める」、このようなご議論をいただいたということもございます。最後22行目以降、「ただし」ということで、「償還期間を延長する場合には景気変動などの採算面での不確実性が増大するということで定期的に見直しが必要」という追記をさせていただいております。21ページ以降はこれまでの基本的な方針に基づいた「当面の課題」ということで机上配付資料2の10ページ以降に書かせていただいております。こちらにつきましては前回ご提示した内容と大きな変更はございません。現在の料金割引が政策的な意図が若干わかりにくいということで、それぞれ精査をしていく必要があるということで、12行目以降、「いずれにしても3年後には利便増進事業の財源が無くなる」ということで、「継続するにしても償還状況を確認しながら様々な工夫がいる」、場合によっては3割引の改正も必要であるというようなこともございます。22ページ以降、こちらの個別の話題として本四について掲示させていただいております。こちらについては経緯は前回と大きな変更はございません。過去からの経緯を4つめまで数えさせていただきまして、21行目に地方出資団体からのご意見を示させていただいております。こちらの「今後の料金のあり方」ということにつきまして、23ページ、本四についてでございますが、こちらも若干表現を修正等させていただいております。「今後」ということで、「他の地域の利用者に不公平感を与えない」、あるいは「本四間フェリーなどの他の公共交通機関に影響を与えないことに配慮しつつ」ということで「全国共通の料金水準を基本とした料金体系を目指す。その上で建設コストの高い効果が高い海峡部においては、通常より高い料金設定をすとしても著しく大きな差とならない配慮をする必要がある」とさせていただいております。13行目でございます。「陸上部について全国共通の料金水準とする」、あるいは「海峡部の料金水準が著しく大きくなならない配慮をするという場合には以下の2つの配慮が必要」ということで、「会社あるいは地域の利用促進に向けた努力」、それから20行目、「NE XCO西日本との一体的な経営が合理的であり将来的な合併に向けた準備が必要」というご指摘だったと思います。それから23行目、「料金水準を維持しつつ」ということで、喫緊の課題でありますけれども「国と地方の出資の継続」、これを早く合意をすると。27行目以降、「さらに他の交通機関などへの影響については精査し対処を検討する必要がある」というご指摘だったと思います。24ページ以降は料金に係るこれまでのご議論を列挙させていただいております。机上配付資料2の11ページでございますが、(1)が「大都市部を中心として有料道路利用をETC車へ限定」してはどうか、あるいは(2)にございます「柔軟な料金システムの構築」ということで、現在の料金システムは非常に動的な料金設定をできないということもございまして、そのシステムの構築が必要である。(3)「様々な主体とタイアップした料金割引の取り組み」、これは高速道路会社を中心として積極的に推進する。(4)「償還状況などの定期的な確認・公表を踏まえた対応」ということで、定期的に償還状況を確認・公表を行いそれに応じて割引あるいは料金の見直し等を行う。(5)「料金のあり方を見直す仕組み」ということで、これは高速道路の利用状況を

継続的にモニタリングするというご指摘があったと思われま。最後 25 ページでございます。これは整備、管理、料金、負担に関して幅広くご議論いただいた内容を綴らせていただきました。こちらは順番を変えさせていただいたものと一部追記させていただいております。1)「道路網体系の再構築」2)「一般道路への課金」、これは順番を上にあげさせていただいております。前回副大臣のほうからご指摘がありました、3)「PPP/PFIの導入に向けた検討」については、導入に向けた検討も必要ということで3番目に挙げさせていただいております。「その他」として、①「高速道へのナンバリング」②「コスト削減の徹底」ということで、順番を変えさせていただいております。説明は以上でございます。

【座長】以上の説明に関しまして、各委員からご自由に意見をご発言下さい。

【委員】書きぶりの問題だけなのですが、3点ばかり申し上げたいと思います。まず1点目ではですね、18 ページ「わかりやすくシンプルな料金制度の実現」のすぐ下に「多様で弾力的な」と出てきて、いささかわかりにくいですね。たぶんレベルが違うような性質の問題だと思うのです。「基本」と書いてあってそのとおりでと思うのですけれども、やはり冒頭のところで書いてあるような、ネットワークを十分に使うとか、造るべきものはちゃんと造ることのためには、そういうことから演繹されるシンプルな料金制度ということだと思うのです。そう読むと、ドライバーとして使うか使わないかという個人の意志決定のためにシンプルさを求めるということが多分混乱の始まりだと思います。前回申し上げましたように、個々人の判断のレベルでは今はもうカーナビ等で一番安いものをちゃんと教えてくれるような時代ですので、シンプルな料金制度の根幹に沿う限りの「きめ細かな」という定義かなと思いました。2点目でございます。19 ページの細かい問題なのですが、「暫定二車線区間において交通需要に応じて料率を変動」と明記されているところはあまり使われていない地方部だと思うのですけれども、実際和歌山の仁坂知事から「混んで混んで仕方がない暫定二車線区間がある。なんとかしてくれ。」というお話もございました。それを更に安くするとさらに混雑が増加しますのでその辺の問題をどう考えているのかなというポイントでございます。最後に3点目ですが25 ページ、10 行目から始まる「新たな負担のあり方」というところ、ここは「ネットワークのあり方」のところでも一般道との使い方とか相互互換とか連携とか相乗効果ということが書いてありましたので、こういう書き方でも良いのですけれども、さらに全体のストックを良くしていくために、ロードプライシングという言葉を使えとは言いませんけれども、料金のこれからの負担のあり方として、非常に先の話になりますけれども、そのようなことも考えておくべきではないのかなと思います。単にヨーロッパでやっているからというのではちょっと違うようにも思います。

【委員】最後の方の細かいところから。まず24 ページのETC車の限定の話でございますが、まさに効率的で、ICに人を張り付けるということがいらなくなりますので、進めるべきだと思います。この道路が唯一であるというところでは難しいと思いますが、この道路を使わなくても、迂回して、時間はかかるかもしれませんが、一般道路は使えるという状況がほとんどだと思いますから、そういうところではETC車限定ということは当然あり得るのではないかと考えておりますので、ぜひ検討を進めて頂ければと思います。それから、今からで申し訳ないのですが、

いろいろなところで既に入っているのかと思います、見落としていたようなのですが、行政法的に言いますと、料金の決定過程の透明性という観点が大変重要なので、「利用者にとってわかりやすいものとする」とか、「幅広い検討」とか随所にあるのですけれども、決定過程それ自身を国民及び利用者に見えやすい形にする、あるいはもう少し言えば、いろいろな場面で、審議会に利用者団体を入れるとかあるいは、公聴会で、今回も色々な方からヒアリングをしたわけですから、そういう中での参画ということがあるかと思うのですが、そのようなプロセスでの料金の決定・判断過程における透明性、参画というのも少し入れ込んで頂ければと思います。

【委員】この報告書のメッセージ性というか、何をメインに伝えたいかということが、明確に示される必要があると思います。そういう意味で今回、前と違って、これまでの施策をきちんと整理してその総括をした上で、これからどうするのかという基本的考え方が示された、そういった意味では、わかりやすくなったと思います。この基本となる考え方ですが、公正性、わかりやすく弾力的でかつ将来への償還をきちんとするという、この辺は、「はじめに」のところの1ページのところに本質論として書かれる必要があるのだらうと思います。ネットワークはあるのですが、料金のところが「はじめに」のところがないので、1ページ目のところを見れば、我々が何を伝えようとしているのかわかるようにするというので、メッセージ性を含めた報告書にすべきだと思います。

【委員】私も委員と同じ意見をもっていたのですが、この会自体の立ち上げがそもそも若干料金政策が混乱していることを受けた形なので、まず経緯から始まっているのですが、料金政策の理念がどこに書いてあるのかということがポイントだと思います。18ページにあるのが、おそらく今後の我々が考える料金政策の理念だと思います。それが1ページ目のところでは、「総合的な交通体系の中での道路の最適化」と「持続可能なシステムに向けた公正な負担の実現への取り組み」で一応書いてあるのかなという気はしますが、それがより明確にわかるようになれば、委員がおっしゃったとおりだと思います。それに関連して気になるのが、実はネットワークの方のところ、10ページのところに、利用者負担、それから自動車ユーザーの税負担、一般国民の負担ということが書かれているのですが、18ページのところになるともう償還主義一本で、有料道路利用者だけの負担という形になっているわけです。こここのところの今後の考え方として理念的なものを書くとする、10ページに対応することの頭出しが少し必要かなと思います。事前に無料道路で造ると決めたのですが、だんだんと車が増えてきて混雑してきた場合に、それを有料化するとか道路利用の有効利用の観点から言うとする、そういうことも実はあり得るわけで、それは中々難しいのかも知れないのですけれども、理念として書いておくべきだと思います。ここから先は、みなさんにご相談になるのですが、トラックの話で、私はトラックの高速道路料金は安くてもよいと思っているのです。しかし、トラックユーザーにはもう少し負担してもらいたい、負担してもらおうべきだと思っております、トラックの燃料税を上げるか、あるいはGPSか何かで距離の負担をしていただく。その代わりに高速道路料金を下げるとか、そういうような形の車種間の問題なのか、あるいは適正負担の問題なのか、少し議論があると思うのですけれども、この論点を一番最後のところに明示していただいても構いませんし、理念のところに書いていただいても構いませんし、ご配慮いただければと思います。

【委員】ここまでの議論でずいぶんすっきりしてきたので、マイナーなことだけ3点申し上げます。1点目は、14ページ、これまでの料金割引というところで、26行目のところで「平成17年までの民営化の過程で」云々で、「高速道路の有効活用や一般道の混雑緩和などの観点」から、その時から始まっているように書いてあるのですけれども、実際はそれより前に、前にも申し上げましたけれども、新潟の新新バイパスが大渋滞していて、並行している日東道はろくすっぽに使ってなくて、そこを割り引いたらみんなのためじゃないということで、スタートしているのですよね。あっちこっちでそういう意味でここに書いてあるような高速道路の有効活用や一般道の混雑緩和の視点から、いわば需要コントロールのために局所的な割引を行って、一定の効果を上げてきたということをちょっと書いておいていただきたいなと思います。それを受けて民営化のタイミングでコスト縮減云々云々という経緯ですよ。それを一つ書いていただいた方が、流れがよく見えるというのが1点目です。2点目は、19ページでございまして、一番下の33行目から36行目のところで、ここは重要だと思っているところなのですが、ちょっとこの「その際には」というのが、どの際なのか、ほんわかしてしまって、料金に係るすべてのことにこうなっているように見えるのですが、とりわけ申し上げたいのは、もちろん料金というのは、先生が言うようなところのプリンシプルもあるし、それから次のページに書いてあるような会社がやはり独自の経営をするという一環の手段であるという面もあるし、それからまた先生方ががんばってらっしゃるような政策的な意図を持つということが当然あると思うのです。けれども、この「その際には」と言う時には、政策的な料金というのは極めて重要である。だけれども、その時にはとりわけ事前に効果を精査したり、あるいはその影響を検討した上で、導入すべきであるというのが今回の無料割引とかいろいろなことをやったことの、非常に大きな反省点なので、これは是非書いて頂きたい。そこは先生方もご覚悟いただきたい。そうやって行かないと前進がありませんから、ぜひお願いしたい。これが2点目です。3点目は、私の理解違いなのかもしれませんが、質問になってしまうかもしれませんが、20ページの17行目、18行目ところで、「償還後もそのまま道路施設として利用されることとなる用地の費用を償還の対象から除外する」ということで、結果論としては、要するに用地の部分については、オフバランスして利用者負担を減らすという結果になると思うのですが、別に何も償還後もそのまま使っているのは用地だけではなくて、用地以外のものも使っていますから、償還するという意味は利用者が負担するという意味ですから、もし言うとならば、仮にずっと将来先になっても道路に使わない場合であっても、用地として目減りするわけではないからこそという意味だと思うのですが、ぜひこの辺はちょっと正確な表現を委員にもよく伺って書いた方がよいと思います。私の理解が違うかもしれませんが、感じたことだけ申し上げました。以上です。

【委員】大きな流れとして、公正で持続可能な料金体系を目指すという考え方が具体的な施策の中に繋がっていくと。全体的には良いのですが、15ページあたりで、こういうことを視界に入れて議論をした上でこういう結論に近づいているんだという意味で申し上げます。今我々が直面している大きな変化、つまり料金を考え直さなければいけない大きな変化。何が言いたいかというと、誰が自動車社会のコストを適正に負担するのかという原理原則論に立って、車を使う人に割り当てて料金を取るというだけではなくて、国民全体のバランスを考えて車社会のコストを考察

してみた結果こういう方向に近づいているんだ、という考え方が柔らかに滲み出せないだろうかという気がしているのです。この車社会の大きな変化ということを我々は視界に入れたいといけない。一つは、モータリゼーションが明らかに成熟段階に入ってきていて、いけいけゴーゴーで車を増やしていた時代じゃないんですね。確実に車に対する若い人の考えが変わってきていて、カーシェアリング的な世界が現実のものになってきているわけだし、自動車社会を支えていた税体系、例えばガソリン税とか自動車関連税の変化を確認したいと思います。自動車がハイブリッド化しEV化してガソリンを使わない車というものになっていくという大きな流れの中で、ではその部分での税源が無くなっていくときどうするんだと。自動車税もどんどん税金がかからない軽自動車に比重が移っているわけですね。財源のベースに大きな変化が起こっているという認識を当然持っておかなければいけないし、ETCの普及というものに対して、先ほどの踏み込み方で結論はいいと思うのですが、私は何らかの段階で、自動車社会を支えるための責任制として義務化を検討しなければいけないところに近づいているのではないかと思います。なぜなら、ITの技術基盤をもって公正な料金体系と低廉な管理体系を実現しないとどうにもならなくなるのではないかという意見も出てきている。今そこに踏み切るかどうかは別にしてですね。自動車社会のコスト全体を見渡した議論を今後固めていきたいという意思、この段階では構想とかビジョンに近い話ですが、言及しておくべきではないかというのが私の意見です。

【座長】以上だいたい一通り話をしたと思いますけれども、いかがですか。

【奥田副大臣】高速道路の話をしていただいていると思うのですが、読み進めているうちに高速道路がいろいろな名称になってきている。有料道路、高規格、一般道、そういった分類をしているのかなと思ったらそれもまたいろいろな言葉になっているので、わかりやすい報告書とするのであれば、少なくとも料金制度のところは、ここは有料道路の話をしている、ここは無料の話をしているということがわかるように言葉を整理して、種類を減らしていただければと思います。一つ気になったところですが、ネットワークの最後のところで財源の話が出てきていますけれども、自動車ユーザーに対する負担のあり方を考えるのは当然だと思うのですが、そのほかに広く受益者としての一般の方に負担を求めると。今でも税負担はあるわけですがけれども、この一文を書き加えているというのがどういうことを考えているのか、私が欠席しているときに議論があったのかもしれませんが、少し説明をいただければと思います。

【高速道路課長】10ページの19行目からの記述ですね。先ほど来、一般道路への課金についてもっと積極的に議論すべきという話がありました。一方で、高速道路であっても一般の方の負担をもって料金を軽減するという施策も行われております。そのようなことを踏まえると、誰が負担すべきかというのをしっかり検討していくべきだと。その表現として記載させていただいています。今の段階では結論が出ているわけではありません。

【奥田副大臣】敏感に反応されそうな言葉を書いているので、国民の負担というよりは地域の負担という言葉であればもう少し柔らかい言い方になると思います。

【委員】一点質問とそれに関連して指摘をさせていただきたい。11 ページの 19 行目から 21 行目なのですが、ここは車線増設等をした場合に、それは利用者が負担するべきだと書いてあるのですけれども、これはその区間の料金を上げるということに繋がりますかという質問です。これは例えば鉄道で言うと複線を複々線にするという話ですが、利用者は喜ぶますけれども鉄道事業者は喜ばないので、したがって鉄道局では特定都市鉄道整備積立金制度とかいろいろな補助金を出してやっているわけですね。鉄道インフラ会社の基本は「混ませて儲ける」ですので、会社に任せるとそんなに負担したくはない、裏返して言うと車線増などやりたくはないということになります。ここでの問題というのは、会社の役割と公共の役割、役割分担が未分化だと。それは実は道路公団民営化の問題なのですからけれども、そのところが未整理のまま残っていて解消しなければいけない。それが解消されていないからこそ、先ほど先生からご指摘がありましたけれども、料金決定のプロセスがよく分からない、料金は誰が決めているのかと。法律的には会社がこういう料金にしたいと言って、機構に提案をして機構と協定を結んでそれを道路局が許可することなので、料金は会社が決めているはずなのですからけれども、実は我々がここで料金のことを論じていて、我々が論じていることと会社が決めるということの関係はどうなっているのか、ということがよく分からない形になっている。そこを含めて制度自体を整理しないといけないという課題が残っていると思っています。もしかしたら最後のところにそれは書いておくべきかもしれません。

【座長】我々は方向感を出して行って、その中で具体的な数字とか、各会社で議論されて整合性をとっていくものだと私自身は認識しているのですけれども。いろいろな意見が出ていますが、時間の制約がありますので、今の意見を踏まえてまた次のステップに作業を進めていただきたいと思います。再度、修正案を我々も練り上げていきたいということで、今日のところは締めくくりたいと思います。

【高速道路課長】すみません一言だけ。前回ご説明させていただきました本四の関係の資料につきまして、スケジュールの関係がありますので、ご議論の趣旨をとりまとめた資料を事務局で作成しまして、地方公共団体との調整会議に提示させていただきたいと思います。

【座長】よろしくお願ひします。では本日の議事を締めくくりまして事務局へお返しいたします。

【総務課長】長時間にわたりまして委員の皆様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連絡させていただきたいと思ひますので、よろしくお願ひ申し上げます。なお、本日の配付資料はそのまま置いていただければ追って郵送いたします。以上をもちまして第 14 回高速道路のあり方検討有識者委員会を終了いたします。本日はありがとうございました。

以 上