

社会資本整備審議会 道路分科会 第1回国土幹線道路部会

平成24年11月20日

【総務課長】 皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

ただいまから社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会を開催させていただきます。

それでは、開催に当たりまして、若井国土交通大臣政務官よりご挨拶申し上げます。

【若井政務官】 おはようございます。国土交通大臣政務官の若井でございます。

皆様におかれましては、お忙しい中、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の委員にご就任いただきまして、ほんとうにありがとうございます。

第1回部会の開催に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。

高速自動車国道をはじめとした国土の幹線となる道路は、我が国の国民生活や経済社会活動を支え、国土を守る基盤として、社会の発展や成熟に欠くことのできない重要な役割を果たしてまいりました。一方で、今後、グローバル化の進展や人口減少の到来など、激しい、厳しい情勢の中で、我が国が活力を維持増進しつつ国際社会に伍していくためには、国土幹線道路ネットワークの最大限の有効利活用を図るとともに、世代を超えて、その機能を維持更新していくことが重要であります。

このため、本部会におきましては、全国的な視野で機能管理すべきネットワークのあり方、機能確保すべきネットワークのあり方、利用者にとってわかりやすく、かつ既存ストックの有効利用を図るなどの今後の料金制度のあり方、適切な維持管理を図る枠組み、整備・管理プロセスの透明化を図るための手続などについて、忌憚のない議論を行い、今後の国土幹線道路のあり方を幅広くご審議いただきたいと考えております。特に、当面は料金施策をはじめとした料金制度のあり方、適切な維持更新を図る枠組みなどについて、お集まりの委員の皆様の知見をいただきたいと考えておりますので、よろしく願い申し上げます。

【総務課長】 どうもありがとうございました。

本日は第1回でございますので、国土幹線道路部会について簡単に触れさせていただきます。当国土幹線道路部会は、去る7月13日の道路分科会でご審議いただき、主に高速

自動車国道、直轄国道といった国土幹線道路に関する制度について検討することを目的に、道路分科会のもとに新たに設置されたものでございます。去る11月13日には国土交通大臣から審議会長宛て、新たな諮問が行われたところでございます。内容については審議の中で、後ほどご説明させていただきます。

国土幹線道路部会の委員につきましては、社会資本整備審議会令7条3項に基づきまして、道路分科会長が13名の委員を指名し、部会長につきましては、事前に互選により選任いただいております。

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ます。配席図、議事次第のほか、資料1といたしまして「社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会委員名簿」、資料2として「諮問文・諮問理由」、資料3として「諮問の背景」、資料4として「これまでの検討と今後の課題」、資料5として「今後の進め方」、資料6として「料金割引の評価」、これはA3判でございます。参考資料1として「諮問の背景」、参考資料2として「料金割引の評価」、これもA3判でございます。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、公開としております。

次に、委員のご紹介に移らせていただきます。なお、委員名簿は資料1をごらんください。

それではまず、委員の互選により部会長に就任されました寺島実郎国土幹線道路部会長をご紹介申し上げます。

【寺島部会長】 どうも、寺島でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 続きまして、委員の方々を五十音順でご紹介させていただきます。

井伊重之委員でいらっしゃいます。

【井伊委員】 よろしく申し上げます。

【総務課長】 家田仁委員でいらっしゃいます。

【家田委員】 家田でございます。どうぞよろしくお願いいいたします。

【総務課長】 石田東生委員でいらっしゃいます。

【石田委員】 おはようございます。石田です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 潮田道夫委員でいらっしゃいます。

【潮田委員】 潮田でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 太田和博委員でいらっしゃいます。

【太田委員】 太田でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 小幡純子委員でいらっしゃいます。

【小幡委員】 小幡でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 坂本裕寿委員でいらっしゃいます。

【坂本委員】 坂本です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 根本敏則委員でいらっしゃいます。

【根本委員】 根本です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 羽藤英二委員でいらっしゃいます。

【羽藤委員】 羽藤です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 山下淳委員でいらっしゃいます。

【山下委員】 山下です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 なお、大串葉子委員、竹内健蔵委員は、本日は所用によりご欠席でございます。

本日ご出席いただいております委員の方は、総員13名中11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。

それでは、寺島部会長よりご挨拶をいただきたいと存じます。

【寺島部会長】 どうも、寺島でございます。若干ご挨拶にかえてお話をさせていただきます。

私、実は、ここに配られております「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ」というのがございますけれども、昨年の12月に高速道路のあり方検討有識者委員会の中間報告として取りまとめたこのときの、委員長という役割を務めておりました。当時、大島さんという国土交通大臣から諮問を受けてスタートしたんですけれども、ご存じのように3.11にぶつかりまして、道路に対する考え方も大きく考え直そうというところに直面しました。

もともと民主党政権に政権交代して、コンクリートから人へというキャッチフレーズで、道路というものについて、どう考えるんだということが非常に大きな課題だったわけですが、一度原点に回帰して、長期的な視点から日本の高速道路を戦略的に考えてみようということで、かなりレートヒッティングに徹しまして、私の覚えで去年1年間、いろいろな関係の方、専門家の方にヒアリングをかけたということと、視野を広げて、世界

の高速道路の状況等についていろいろ勉強させてもらったというのが記憶に残ります。

3.1.1を受けて、道路が果たした、例えば復興における役割、防災に関する役割というのをよく踏み固めまして、命の道というコンセプトがあるんだなということを1つ1つ確認しながら、もう一つはアジアダイナミズムの中で、日本の産業経済の競争力、あるいは国家としての競争力ということをよく考えたときに、アジアダイナミズムにどう向き合うのかということの問題意識にした道路の見直しも、非常に必要だなということを思い知ったわけです。

そういう中で、この報告書の中で幾つかキーワードがあるんですけども、ミッシングリンク、つながっていない部分について、優先順位をよく見きわめて、つなげてこそネットワークだという考え方ですね。立ち向かおうとか。幾つかの優先すべき視点を確認しながら進めたといいますか、例えば大都市圏を取り巻く外環とか圏央とかというものの重要性みたいなことにウエートを置いた報告書になっております。

その他、料金体系について、これからの道路社会、自動車社会を、一体誰がコストを負担して担うのかということについても、公正でバランスのとれた長期的に耐え得る政策論をしっかりと確立しなきゃだめだということで、かなり踏み込んだ思いを込めた中間とりまとめになっております。大きく道路に対する考え方の流れをつくろうという意味で、一定の役割を果たせたのかなと思います。

そういったことを踏まえて、今回こういった形の部会が始まっていくということで、私としては次第に知見を高めながら、前回も家田教授が大変重要な役割を果たして、サポートしていただいたわけですが、そういう方向で皆さんの協力を得ながら、中身のあつた仕事をしたいなと思っています。よろしく願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございました。

なお、若井国土交通大臣政務官は所用につき、ここで退席をさせていただきます。

【若井政務官】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 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存じます。

【寺島部会長】 それでは始めさせていただきます。

部会の開催に当たり、社会資本整備審議会令第7条第6項に基づいて、部会長の職務を代行する委員を指名したいと存じます。代理者として家田委員を指名したいと思っております。

で、よろしくお願いいたします。

【家田委員】 よろしくお願ひします。

【寺島部会長】 それでは、これにより議事を進めさせていただきたいと思ひます。本日の議題は「諮問関係」、「今後の進め方」、「料金割引の評価」でございます。議事の進め方ですが、まず各議事について、事務局より資料をご説明いただいた後に、委員の皆様のご質問やご意見をいただく形にしたいと思ひます。なお、時間になりましたら次の議事に移らせていただきたいと思ひますので、ご協力のほどよろしくお願ひしたいと思ひます。

それではまず初めに、「諮問関係」及び「今後の進め方」について、事務局より説明をお願ひいたします。

【企画課長】 道路局企画課長の森でございます。おはようございます。

それでは、議事の1) 諮問関係、2) 今後の進め方、この2つの項目につきまして、お手元でございます資料の2番から、2番、3番、4番、5番の4つの資料を用いてご説明させていただきます。

まず、1点目でございます。諮問関係として資料の2を、右肩に資料の2と書いてございます3枚紙の資料をごらんになっていただければと思ひます。今回、私どもの国土交通大臣から皆様方にご議論いただきたい内容を、記として書いてございます。今後の国土の幹線となる道路に関する制度等のあり方についてということでございます、これについての諮問をさせていただいて、ご審議いただいた上で、答申をお願ひしたいということでございます。

その背景でございますが、1枚めくっていただきますと、諮問理由というのが出てまいります。この諮問理由の前文の部分、先ほど来、何度か皆様方にも既に触れていただいているところではございますが、特に「さらに」と書いた2つ目のパラグラフ以降でございます。グローバル化の進展や人口減少社会の到来など、今後ますます厳しい情勢の中で、我が国がさまざまな交流実現により活力を維持増進し、国際社会に伍していくためには、ミッシングリンクを解消しつつつくり上げたネットワークを貴重な国民の資産として、最大限の有効利活用を図るとともに、世代を超えてその機能を維持更新していくことが重要ではないでしょうかということでございます。

「このため」ということで、その下でございます4つのポツ、点で表示させていただいておりますが、機能確保、有効利活用という観点から既存の関連制度等の点検を行うとともに、まずは1つ目、管理・機能を確保すべきネットワークのあり方。2つ目が、利用者

にとってわかりやすく、かつ経済活動を支え、既存ストックの有効活用を図るなどの今後の料金制度のあり方。3つ目が、維持更新を図る枠組み。当然その際には、民間活力の活用等を含めた枠組みをご議論いただけないか。4つ目が、高速国道のみならず、さまざまなそれ以外の直轄国道等を含めました整備・管理のプロセスの透明化といった観点での手続の整理ということで、若干この4つ目だけはつけ足しのような形になっておりますが、まず1点目、ネットワークのあり方。そして、それを維持活用していくための料金制度。そして、将来的な維持更新を図るための枠組み。こういった大きくは3つの視点、そしてそのプロセスについてご議論をいただいた上で、諮問・答申をお願いしたいということでございます。

当委員会の立っている場所でございます。3枚目をおめくりいただきます。先ほど私どもの総務課長から既にご紹介を少しさせていただきましたが、この部会がどこに存在しているかということでございます。道路に関する検討体制とございます。社会資本整備審議会という、社会資本全体をご議論いただくための審議会の中に、道路分科会というものがございます。その中の、今までご議論いただいていた有料道路をご議論する場、あるいは幹線道路を議論する場を改編いたしまして、今回、国土幹線道路部会ということでセットさせていただいたものでございます。ここで、今右下にございますような、今後の国土の幹線となる道路に関する制度等のあり方についてということを諮問させていただき、さまざまご議論をいただければということでございます。

その下敷きになっておりますのが、その上にございます高速道路などのあり方に関する検討ということで、先ほど寺島部会長からご紹介のごございました平成23年12月に出していただきました「高速道路のあり方検討有識者委員会」中間とりまとめ、I. ネットワークのあり方、II. 今後の料金制度のあり方といったものが下敷きになった上で、今回のこの諮問をさせていただいたと。さらにその議論を深めていただければと考えている次第でございます。組織体制のあり方が左側、そして今回の諮問に至った背景が右側という形で、1枚紙に整理させていただきました。議論していただく上での下敷きということで、これについては詳細にご紹介させていただきます。

次、資料3、資料4という形で、今回、先ほどご紹介した諮問に至った背景等々について、ざっとご紹介します。お手元に非常に厚い資料3、資料4ということでお配りさせていただいております。時間の関係で、少し端折ってご説明させていただきます。

資料の3でございます。お手元の1枚、表紙をめくっていただきますと、1ページ目、

ネットワークの概要ということで、三角形が2つ並んでおります。右側は機能上の分類、左側が道路法上の法律的な分類という形で整理しておりますが、その頂点に立っておりますのが高速自動車国道でございます。そのうちの一部を、この右側でございます高速自動車国道1万1,520キロのものと、さらに加えて一般国道自動車専用道路という、右側でございます高規格幹線道路という位置づけをいたしまして、1万4,000キロの自動車専用道路ネットワークを全国に構成しているものでございます。当然その一部に関しては高速自動車国道、そして法律的には一般国道という形で法律的な位置づけがなされております。ただ、全国的には下にございます延長120万キロという、その全体の中のほんの一部の主要な幹線道路というものでございます。

次の2枚目をめくっていただきますと、それぞれの道路が果たす役割でございます。高速自動車国道と国が管理します直轄国道の延長は2.6%という右上でございますが、そのわずか2.6%の延長で28%、2つ目の棒グラフでございますが、交通量の分担、さらに、大型車については35%の分担をしているとご理解いただければと思います。非常な一部のわずかな延長ではございますが、その中で大きなシェアを占めているとご理解いただければと思います。

次、そのネットワークを先ほど1万4,000キロの自動車専用道路ネットワークというふうにご紹介しましたが、その手続が若干、それぞれの法律に基づく道路によって違います。3ページをおめくりいただきますと、それをツリー状に整理したものでございます。1万4,000キロのネットワークを、片や高速自動車国道、右側の一般国道自動車専用道路というそれぞれの延長規模ごとに、手続が若干異なってまいりまして、さらにその整備手法が一番下でございます。その整備手法に伴う利用者負担についても、税負担であったり、利用者負担であったりということで、少しその割合が異なっているという現状を見てとっていただければと思います。

4ページ目。とはいいいながらも、高速自動車国道の整備手法は、こういう形で全体のシェアを見てまいりますと、大部分が有料道路という形で整備が行われてきております。その有料道路のどこが行われてきているのかというところ、5ページ目をめくっていただければと思います。利用者負担（有料）と書いてございますが、赤で塗られているところ、現在事業中の破線も含めまして、全体の約7割が有料道路という形で整備がなされております。加えて、一部税金が入った上での利用者負担を含める緑の部分、これを含めると、全体としては約8割弱になってまいります。税負担、完全に無料という形で整備されてお

りますのは、ブルーの部分でございます。全体としては4分の1ぐらい、全国の1万4,000キロの4分の1程度を占めるということでご理解いただければと思います。

その整備状況でございますが、次の6ページをおめくりいただきます。昭和52年、2,000キロ時代のネットワーク、右上が61年、3,700キロ時代のネットワークということで、昭和38年に名神高速道路ができて以降、スローペースではございますが、着実に整備を進めてきた結果、現在この右下の平成24年、1万キロを超える形で整備が行われております。ただ、現在まだ地方部の路線、あるいは大都市の環状道路といったところで、その整備がまだ途上という状況でございます。

7ページ目でございます。その結果、道路によります都市間の連絡をするスピードのサービスといったものの国際的な比較を見てみます。そうしますと、日本の場合には当然、つながっていない路線、あるいは大都市における環状道路が存在していないという事由もございまして、全体として右上でございます、日本59キロと書いてありますが、これを全部押しなべて平均しますと59キロ。それぞれ主要都市間が確実に連絡されておりますドイツ、フランスといったところ、右上を見ていただきますと、ドイツ90キロ、フランス88キロ、イギリス72キロ、韓国60キロというスピードのサービスレベルで都市間が結ばれていることを見てとっていただければと思います。

8ページ目でございます。先ほど物流、たくさんものを高速道路が担うということでご紹介させていただいたところでございますが、特にこれは、その延長等々のベースで、その具体的な内容を示したものでございます。右上を見ていただきますと、特に100キロを超えるような貨物輸送では、約4割が高速自動車国道を利用しているところを見てとっていただけるのではないかと思います。

これがネットワークの利用の状況でございます。それ以降のページで、少し有料道路の料金についての経緯と現状をご紹介します。

10ページ目でございます。有料道路制度の経緯でございます。有料道路制度を入れました経緯でございますが、この枠組みにございまして一番上の枠組み、戦後の交通事情に対して、あるいは道路整備を早急に進めるためということで、揮発油税を道路財源とする特定財源、そして有料道路制度、この2つの方法に基づいてスピードアップしようということが考えられ、昭和27年に道路整備特別措置法という、特別の措置を行うという法律が定められました。この法律の中では、道路法上の道路に関する全面的な有料制度の採用というのがうたわれておりました、その後それに呼応する形で昭和31年以降、日本道路公

団あるいは首都公団、阪神公団、本四公団等々が設立され、また、その今度は運用という形で、平成17年には道路関係4公団の民営化が行われてきております。これが有料道路制度の法律の変遷ということでございます。

11ページ目。その有料道路事業の民営化後のスキームでございます。これは何度かいろいろなところで見ていただいているとは思いますが、会社は高速会社でございます。左側の緑の部分ですが、効率的な事業を実施するという観点で、借入金で新たな建設を行い、完成後に資産と債務を機構に移行いたします。機構は会社から収入を原資とする貸付料という形で、その原資を得て、45年間で債務を返済するというスキームになっております。現在の結果の債務残高の推移でございますが、右上の表でございます。民営化時点では有利子債務が38.1兆円になっておりますが、現在、平成24年の期首、その表の一番下側でございます。現在、実績で32.2兆円ということで、年間約1兆円弱ずつ、昨今の低利子の追い風もございまして、毎年1年間で8,000から1兆円程度の減少を見て有利子債務を返済してきているとご理解いただければと思います。それを少しグラフに描いたものが、一番下の右下のグラフでございます。

ちなみに参考でございますが、12ページ。高速道路会社の事業範囲を参考につけさせていただきました。東日本、中日本、西日本という、それぞれの全国の高速道路系を3つの会社で、そして首都高速と阪神高速、そして本四という形のエリアでそれぞれの高速道路株式会社が存立しているところでございます。

13ページ目。有料道路で行っていく上での料金の基本的な枠組み、考え方を整理したものが13ページでございます。もともと、一番左側でございます償還主義と公正妥当主義という2つから成り立っておりまして、青でラインを引かせていただいておりますが、上のほうの枠組みでございます建設、維持管理などの費用を補うものとしての償還主義。そして、下の枠組みでございますが、他の交通機関の料金と比べて公正なものということでの公正妥当主義。この2つから料金の水準が決められているということでございます。

その結果、14ページ目でございます。過去の建設経緯、あるいは道路種別の異なりから、あるいは時期的なものでの建設コスト等の比較による違いによって、かなりばらつきがございますが、一番上、高速自動車国道におきましては対距離制度が導入されております。150円、1回当たりのターミナルチャージ、プラス1キロを走るたびに24.6円、それに消費税の1.05というのがかかります。それ以外にも、一般有料道路でターミナルチャージなしのそれぞれの個別料金、あるいは本四高速の料金。一番下に、都市高速道路

料金に関しては昨今、この1月から変更がなされておりますので、これについては対距離料金制という形で、500から900円のシンプルな形に既に移行しているところでございます。

例えば15ページ、高速自動車国道の料金水準の変化、変遷を見ていただきます。料金改定の時期、昭和47年からずっと見ていただきますが、プール制の導入等々のそれぞれの背景に基づきまして、当初8.0円、なおかつ償還期間が30年といったものが、徐々にその償還期間が延ばされることになりまして、ただ最終的には平成17年の、ちょうど民営化の段階で45年という償還期間に法定化され、料金は24.6円という形で、これは平成7年から対距離の基本料金については変わっていないということでございます。

16ページ、首都高、阪神高速の料金。先ほどご紹介しましたように、500から900円の対距離制に変わっております。以前はこの左側でございますようなエリアによりまして料金、均一料金制が移行したものでございます。

17ページがその首都高、阪神高速の料金水準の変遷を示したものでございます。既に500から900という形の対距離に移行しておりますが、それぞれ昭和37年、39年から新規路線の供用に合わせまして、50円から小刻みに50、100、150、200という形で料金改定が行われ、かつ償還期間についても、いつとき最大50年まで延ばした後、民営化の時点で45年という形で法定化されたものでございます。

次、18ページが本四高速でございます。3ルートあるというのはご理解いただくと、全体としては185キロの延長を持っております。19ページがその料金の変遷を示したものでございます。陸上部、海峡部という形で区分がされております。また、橋梁が供用したたびに、その料金が少しずつ変更してきておりまして、いつとき一番高いところでは平成9年、このときに基本料金から20%引き下げましたけれども、こういう状況になっております。この際には地元からも出資金をいただいて、償還期間を50年という形で延ばさせていただき、これは非常に料金が高いことでの利活用が妨げられるという批判を受けて、少し料金を引き下げさせていただいたということでございます。これも平成17年の10月には民営化の段階で、償還期間45年として法定化をした上で、基本料金から28%引き下げて、そこに書いてございますような料率になるように、一部有利子債務を国において処理したものであるという形になっております。

本四については若干複雑でわかり辛くなってございます。20ページを少し見た見ただけならばと思います。一旦、キロ当たりの料率ではなかなかわかり辛くなってござい

すので、これは神戸淡路鳴門自動車道の全線を使った場合の料金の利用の例でございます。現在での基本料金は7,600円になっておりまして、それがその後の地元の出資金、さらには国による債務のつけかえといったものを経まして、赤の線、そして青の線、そして平成21年以降は後ほどご紹介します利便増進事業という国の税金を手当てすることで、料金を5,450円という赤のラインから、3,815円、あるいは休日は1,000円にまで引き下げをして、利活用の実験を行ってきたということでございます。ただ現在、出資の経緯は年間800億から、この2年間、平成26年4月までの間で年当たり608億円という出資金の出資をしていただくということで、お約束をさせていただいている。その先については、今後この料金について、まさにこの場でご議論をいただければということでございます。

何ゆえにそうなってきたのかということ、さらに文章的なものを整理させていただいたものでございます。21ページをお開きください。特に本四公団の取り扱いについては、まず上の枠の次の3ポツ、(2)番④に、本四公団を承継する会社につきましては、2行目以降でございます、会社の経営安定性が確認された段階で、近接する道路公団を継承する会社と合併するということ、政府与党申し合わせで記載されているところでございます。加えてその料金についても、④でございますが、基本料金の引き下げについても地方の出資による経営改善効果の範囲内で行うということを言われているものでございます。ただ、その後、平成24年2月、ちょうど半年ほど前でございますけれども、今後の本四高速料金の基本方針につきましては地元の出資団体と、次の枠組みにございます1、2、3の3項目についての方向づけが行われているところでございます。

1ポツでございますが、将来の本四高速の料金はNEXCOの料金水準を参考に、全国共通の水準とすることを基本としていったらどうでしょうかということが1つ目。2つ目が全国共通料金についてということでございます。これについては平成26年度から導入をします。具体的な実施方針については平成24年度末を目途に取りまとめるよう、それぞれ努力をしていきたいと思います。3ポツでございますが、当然全国共通の料金を導入するに当たりましては、本四高速以外の利用者からの支援も必要になります。そのため、国、地方公共団体が出資段階で協力して、その理解を得るように努めましょうという方向づけを、基本方針という形で定めているところでございます。

あと、NEXCOの料金割引について、その前提を少しご紹介させていただきます。22ページをお開きいただければと思います。民営化の段階で、コスト縮減、あるいは直轄

によります税金による高速道路の整備を入れることによりまして、少し会社割引という名前で割引制度をスタートさせていただいております。具体的には、後ほどご紹介します深夜3割引あるいは通勤5割引というようなものでございまして、利便増進事業で、これも後ほど少し触れさせていただきますが、国が3兆円の債務を承継してさまざまな、平成20年度以降、深夜5割引やら、あるいは休日1,000円やらといったものを導入し、さらに3.11以降の東日本大震災の後、平成23年6月にはそれに対する費用に手当てするというので、休日1,000円は廃止するという経緯をたどっているところでございます。

23ページ目に、その以前にあった民営化前あるいはその後の割引の体系を整理したものでございます。その当時からも、民営化以前も、年間約2,800円程度の割引を行ってまいりました。これはどちらかといいますと、ハイウェイカードといったその当時ございました前払い割引、あるいは別納割引というカードを中心にした別納の割引というのを大型車用にセットされてきたものでございます。これに加えて、料金収入の1割程度以上、利用者に還元するのだということで、全体額4,600億円程度の割引をしようとした。その際に、マイレージ型と時間帯型という仕分けの中で割引を導入させていただきました。結果として、マイレージ型という割引の中では一般小口のいわゆるマイレージ、そして大口の割引、時間帯に関しましては利活用を進めるということで、通勤時間帯、早朝夜間、あるいは深夜の利用に対しての割引を、民営化後、平成17年以降、逐次入れさせていただきました。

それに加えて、24ページ目でございますが、料金を割り引くことによります景気対策も含め、あるいは行政の目的をさらに高めるということで、このうち機構が持っております40兆円の債務のうちの、赤と青で塗られております部分の約3兆円を国債整理基金に承継いたしまして、その分、借金を返すお金が40兆から37兆に減少しておりますので、この3兆円分にて料金の収入を少し減ずると。利用者にとっては料金の割引を行うという仕組みを、利便増進事業という形で行ってきております。

平成20年以降、行ってきておりまして、その結果の仕組みが25ページ以降に書いてございます。先ほどの通称会社割引と言われております民営化以降に出たものは、この緑で塗られているもの、先ほど赤、青で塗らせていただいたものが、この上で赤、青で色を塗らせていただいております。平成22年の政治的な政権交代等々を契機に、少しこの料金の割引の内容が変えられておりまして、②、下にございますように、さらにこの黄色の枠組みが平成23年度以降、3年間という形で割引を上乗せする形になっております。そ

の結果、先ほど言いました全体額3兆円という料金の割引が、平成25年度末には財源がなくなってしまうと。一部、東日本大震災への国庫返納という形で、大震災に対する対応で費用を一部そちらに充填はしておりますが、25年度末には早晚、この料金割引の原資がなくなってしまうという状況でございます。

26ページ目以降が、その割引に使われております原資の対応と割引との内容でございます。グリーンで塗られておりますのが民営化時点から入れさせていただいた割引、そしてオレンジ色が先ほどの平成20年以降、税金をもって利便増進事業という名前をもって割引を追加させていただいた、上乗せをさせていただいた項目でございます。26ページは高速道路の地方部、27ページが大都市部という形になっております。あと加えて、28ページ。それぞれ区間ごとに若干料金の異なっておりましたものを、同様に利便の増進事業の割引の中で時限的に、高目だったところを少し、24.6円という一番左から2つ目でございますが、普通区間の料金と同等の料率にして運用してきております。

あと、こうやって課題としましては29ページ、首都圏の料金体系でございますが、これを見てとっていただきますように、あるいはまた利用させていただいてよくおわかりのように、いろいろなところでの料金がばらばらでございます。外環あるいは圏央道といったところ、あるいは高速道路の放射部分についても均一区間が導入されていたりということ、赤が均一、オレンジが24円60銭よりもやや高い料率がセットされているところ等々の、いろいろなばらつきがございます。

30ページ。これが近畿圏の料金体系でございます。ここも同様に有料道路がいろいろ入り組んでいる結果、赤の均一区間、そしてオレンジの料率がやや高い区間、さらには緑の24.6円よりもやや同等以下といった区間、それぞれが存在しているというところを見てとっていただけたと思います。こういう料金体系の現状でございます。

次が高速道路等々を含めます維持更新の、老朽化の現状を少しご紹介させていただきます。32ページ目でございますが、これは高速道路のそれぞれの開通から経過年数を示したものでございます。赤の部分、あるいは濃い紺の色の部分でございますが、これが大体おおむね30年以上たったものということで、左上の円グラフ、高速自動車国道で言えば4割、首都高で言えば5割、阪神高速でも同様の5割が30年以上の経過年数でございます。右側の構造物比率を見ていただきまして、特に首都高速、阪神高速、真ん中の2つの棒グラフでございますが、非常に橋が多いところがほかの道路、高速道路等とも違っているところを見てとっていただけるのではないかと思います。

33ページでございます。実際に橋が多い上に、大型車の利用が非常に多いということでございます。一般道路の10倍以上。そして右側でございますような過積載の車両が、計測機器がございますが、なかなか都市高速のスペースの問題から、全部を取り締まるのはなかなか難しゅうございます。それぞれ計測している件数を見ますと、軸重10トンという、1つのタイヤをつないでいる部分を軸と言っておりますが、それが大体通常10トン未満でなければならないのですが、それを超える車両が70万台を超えていると。これは1年間でそういう台数になっていると。こういうものが非常に橋等々に対する大きなダメージを与えているということでございます。

その結果、34ページでございますが、要補修損傷件数が経過年数とともに、劣化状況とともに右肩上がりが増えてきております。手当ては行っておりますが、それを上回る要補修箇所の発生という状況になっているところでございます。

35ページ目。それぞれどういう手当てをしているかという、定期点検等々を行いながら手当てをしてきております。36ページ目。その手当てとしてどういうことをやっているか。一番わかりやすいのが真ん中の部分でございますが、鉄の枠組みの上に、実際には畳のような床版と言われているコンクリートの板が載っております。この上に車が実際には走っているわけでございますが、これが繰り返しの荷重によりましてひび割れが発生します。それを下のような炭素繊維のシートでとめて、ひび割れを防止するという工事、耐久策を行ってきているというものでございます。

37ページに大規模更新、償還計画の関係を整理させていただいております。あくまでもイメージでございまして、こういったところをこれからぜひご議論いただきたいということでございますが、上のほうは健全性と補修費用の経過イメージでございます。当然、補修等々を行いながら手当てをしていくわけでございますが、完全にもとの健全性までは戻らずに、徐々に健全性が低下していく。そして、ある一定期間を越えた段階で、それについては架け替え、あるいは取り替えが発生するところを見てとっていただければと思います。ただ、②にございますように、通常の修繕という青の部分については償還計画内に入っておりますが、大規模更新等を行う費用に関しては、償還計画、先ほど45年で料金を取るという、それについての手当てをするという償還計画の中には、その計画が入っていないというのが実態でございます。

そういったこともございまして、38ページ。首都高速をどうするのかという議論をずっとしてきていただいております。左側が国土交通省、右側が首都高速で、それぞれ並行

して議論していただいております。右側は技術的な検討、左側が仕組みの検討ということで、先にお亡くなりになられました三宅先生に座長になっていただいて、再生に関する有識者会議ということで、その方向を9月に出していただいているところでございます。後ほど少し、それについてはご紹介をさせていただきますが、一方、今現在、右側の首都高速の大規模更新のあり方に関する研究会ということで、実際の技術検討会、あるいは更新費用といったものの技術的な検討を今、進めていただいているということでございます。

39ページ目でございます。これは、首都高会社で設置されている右側の先ほどの委員会でお示しいただいている、損傷の要因分析でございます。古くて、あるいは大型車両がたくさん通っているところが、やはり大規模更新が必要なところだということで、39ページの右側の、少し漫画が描かれておりますが、緑の古く設計されて、赤の大型車がたくさん通っているところ。これが重なり合うところが、右下にございます黒く塗られているところ、全体の約75キロ、首都高速の約25%がその要対策箇所という形でございます。それについて40ページ以降で、例えばどういう損傷を与えているのか、それに対してどういう手当をするのかというのを、さまざまご議論をいただいております。

41ページ目で、これは先ほど三宅先生が座長になっていただいたところを出していただいたものでございますが、その中での将来方向性という、真ん中の将来像の枠の中に書いてございますように、そこで出していただいた方向づけとしましては、都心環状線の高架橋を撤去し、地下化を含めた再生を目指して具体的に検討を進めてほしいと。さらに、その具体化を進めるための留意点としては、②で大深度地下の活用を検討してほしいということをおっしゃっております。さらにその進め方として、④、当然これに対しては非常に多大な費用がかかりますので、税金に極力頼らず料金収入を中心とした対応を検討すべきだということ。⑤で、一部のモデルケースとして築地川区間も含めて、直ちに検討に着手したらどうだというご提言を、その際いただいたものでございます。

特に維持修繕、維持更新に関しましての検討はさまざまな分野で行われておりまして、42ページ、今ご紹介したものが真ん中の欄にございます。高速道路、国における検討ということで、三宅久之先生が座長であります有識者会議でご議論いただいたものでございます。一方で、今日ここにございますこの委員会、上から2つ目の道路分科会国土幹線道路部会というところでも、それについて触れていただくとともに、あわせてその下にございます高速道路会社における検討というのがございますが、それぞれ涌井先生、渡邊先生、藤野先生に、首都高速、阪神高速、あるいは全国の高速道路の更新のあり方に関する検討

会が、同時並行的に今、議論しておりますので、時に触れてこれについてのご紹介もさせていただきます。

少し時間が押ししておりますが、端折ってご説明をさせていただきます。最後に整備・管理プロセスの現状でございます。44ページ目でございますように、それぞれ利用者あるいは住民の方々に幅広く道路事業に携わっていただく、あるいは参画をしていただいて、事業が円滑に進んでいくようなプロセスを考えていけないかということで、さまざまな市民参画型のガイドラインをつくっております。特に平成17年、構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドラインの策定を行い、加えてその他事業も含めまして、平成20年に公共事業全体の計画策定プロセスガイドラインの策定を行ってきております。

その具体的な内容は45ページでございます、赤になってございます計画検討手順、さまざまな計画から複数案の評価、比較検証して、最終的な計画の決定に至りますまで、左側の技術・専門的な検討と、右側でございます住民参画促進と書いてございます、さまざまな関係者の方とのコミュニケーションを図りながら、真ん中の計画手順を進めていくというプロセスを固めさせていただいたところでございます。

ただ、46ページでございますように、道路種別ごとにそれぞれの手順が若干異なります。高速国道、一般国道自動車専用道等の3つのラインでも、かなり異なっておりますし、また加えて、右側でございますような計画段階評価の手続の一部でございますけれども、先ほどご紹介した手続の一部を別途導入してきているということがございまして、こういったものをもう少し住民の方々、あるいは国民の方々にわかりやすいプロセスに仕立てていくのが一つのポイントではないかと思われま。

資料の4でございます。これまでの検討と今後の課題ということで、先ほど寺島部会長にご紹介いただきました高速道路のあり方についての報告書を少しまとめさせていただきます。特に論点でございますが、少しだけここはご紹介させていただきます。1ページめくっていただきまして、先ほどまさしく寺島部会長からご紹介いただきましたネットワークのあり方、そして今後の料金制度のあり方についての中間とりまとめでございます。特に基本思想の部分の枠組み、①から③まで、強くしなやかで国際競争力ある21世紀日本の形成を図ると。あるいは総合的な交通体系の中での道路システムの最適化を図る。③、持続可能なシステムに向けた公正な負担を実現していく。

こういう大きな基本思想のもとで、I番、ネットワークのあり方では、丸の2つ目でございますが、日本経済を牽引する拠点地域としての大都市・ブロック中心都市のネットワ

ークの緊急強化に資する環状道路やら、あるいはボトルネック対策。そして2)番、繋げてこそそのネットワークを導入し、地域の耐災性を高めて国土を保全していこうという考え方で、事業を進めていくべきではないか。

2ページ目で、今後の料金制度のあり方でございますが、その枠に書かせていただいております4つのポイント、公正妥当な料金の実現と低減への努力、安定的でシンプルな料金制度の構築、弾力的な料金施策による交通流動の最適化、債務の確実な償還と将来の更新等への対応という、この4つの視点で今後の料金制度を考えていくべきということをご指摘いただいているところでございます。

そういったことを翻って考えてまいりますと、3ページ目でございます。今後の課題として、論点。若干口幅ったいものではございますが、ネットワーク、料金制度、維持更新等々についての論点、こういうものがあるのかなということで整理させていただきました。まずネットワークでございますが、先ほど来、出てきております、全体の高速自動車国道等々を含めます我が国の道路の意義、その立ち位置から見て、この論点でございます今後の国土再編、あるいは機能強化を図っていく中での道路の役割ということで、3行目でございますネットワークのパフォーマンスを最大限発揮させるためのあり方。さらに、その次の文章で、広域的な物流あるいは全国的な防災の観点からのネットワークのあり方といったところが、一つの論点になるのではないかと。

料金の制度の次の枠組みでございますが、先ほど来ご紹介しました利便増進事業は平成25年度末で、その割引期限、さらには、本四高速についての料金の変更、そして、大都市におきましては環状道路ネットワークが進展し、複数の経路選択をすることが可能になって、そういったところをできるだけ使っていただいて都心の混雑を回避する。特に圏央道等々については平成26年以降、間近に供用が迫っている。

こういったことを踏まえて、論点でございますような交通需要管理という視点での料金割引をどのような形で行っていくべきか。特に、民営化時から何年か料金割引を行ってきておりますが、そういった効果を見た上での見直しをどうしていくべきなのか。2つ目が、わかりやすい料金体系をどういうふうにしていくべきか。3つ目の文章でございますが、特に大都市におけます交通流動の効率性を最大限発揮させるための運用をどういうふうにしていったらいいかということ。

次の4ページ目でございます。維持更新でございます。先ほど来ご紹介させていただきました大規模更新事業が償還計画に含まれていない。一方で損傷箇所がだんだん増えてき

ていることを踏まえて、どのような制度、あるいはそれをどのような各世代で負担をし、公平となるような費用負担のあり方をどのように考えていくのかというのが一つの大きな論点ではないかということで、整理をさせていただいております。

あと、整備・ネットワーク管理の手続につきましては、ここにありますように、若干の枠組みの違いがございます。そういったものを整合性をとって、わかりやすく透明化を図るプロセスを考えていくべきではないかということ整理させていただきました。

加えて、資料5でございます。これで資料は終わりでございますが、今後の検討スケジュールとしてのご提案でございます。今日、諮問関係あるいは料金、1枚をめくっていただきまして、さまざまなデータを少し整理させていただいたものでございますが、今後、四、五回程度ヒアリングを行っていくことを考えていったらどうでしょうかということで、例えばヒアリングの案でございますが、経済界、自動車ユーザー団体、あるいは高速道路会社等々から、ネットワークあるいは料金制度あるいは維持更新についての方向づけ、あるいはその提案についてのヒアリング。

それに合わせて並行で、自治体へのアンケートも行った上で、また委員の方々のご提案に従いまして、地方自治体の首長さんからも一部お話を聞かせていただくということ、最初四、五回行った上で、論点整理、そして年度いっぱいの取りまとめを目指していければどうでしょうかということをご提案させていただいているところでございます。

一応、長くなりましたが、資料5まで一気に説明をさせていただきました。以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

事務局よりの説明があった内容について、各委員からの質問及び自由なご意見をいただければと思います。いかがでしょうか。

【家田委員】 じゃあ、皮切りに。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【家田委員】 家田でございます。私の立場は交通計画とか国土計画的な視点から述べることでございまして、料金制度そのものを専門としているわけじゃないんですが、料金というのは単に会計的な道具ではなくて、それがいろいろなものに深く影響しちゃうという面、それから比較的ここまでの数年間の経験からすると、政治的な 이슈 になって、ともすると国民に混乱とコストをかけてしまう。そういう面があるというのを、一般論としてまず強調しておきたいと思うんですね。

いろいろ課題はあって、例えば本四のあり方をどういうふうにするかとか、割引をやっている原資の問題とか、ほんとうに可及的速やかに結論を出さなきゃいけない問題ももちろんあるんですが、それと別に、特に私が重要じゃないかなと思っているのは、ここにも中に入っているんですが、とりわけ2点ほど強調したいと思っているところを申し上げます。

1つは、途中にも出てきましたけれども、更新でございます。更新というと、一般の国民に誤解を与えちゃいけないのは、更新なんてことは頭から考えていなかったかのように思われるのは間違いで、もちろん更新しなきゃいけないというのは物理原則ですので、いずれ老朽化すればかえなきゃいけないし、あるいは使い方を誤って、実に大きな荷重がかかって早く壊れれば何とかしなきゃいけないし、また陳腐化すれば、いいものにもしなきゃいけない。要するに更新というのは人類の歴史とともにあるもので、当たり前です。

ただ、道路の場合、今までやってきたことはどうやってきたかという、初期投資も更新も含めて、まずは借入金でつくと。何らかの格好でお金を借りてつくと。つくった後、料金によってそれを返していくという、先につくって後払いという方式でやっているわけですね。だけれども、民間企業で何かつくった場合には、更新というのは減価償却等々のやり方を考えながら、要するにお金を積み立てて、それを投資に充てていくというふうにやっていく面があるわけです。だから、道路の投資についても今までの方式から、これからは新規にどこかにポコポコつくっていくというよりは、更新投資のほうがより重要になりますので、改めて積み立てていくという方式を概念に取り入れる必要があると思うんですね。

例で言うと、例えば中央新幹線はJR東海会社の事業ですけれども、ここまで東海道新幹線によって積み立ててきたお金を使って名古屋までの投資を行い、その後の大阪の開業はかなりおくれると言っていますが、なぜかという、その間にお金をまた積み立てて、投資余力を持たなきゃいけないからですね。つまり、更新するに当たって、つまり何かつくるに当たっては、先にお金を用意しておくというふうにしないと、もう人口減少で将来のほうが財政事情が悪くなる可能性が高いときには、責任として更新もあらかじめ料金で取っておくという概念を入れてはどうかというのが1点目です。

2点目は、特に首都圏で顕著なんです、これまでは環状道路が大変におくれていたわけだけれども、いろいろな方々の努力によって、だんだんできつつある。これからもやっていきますけれども、圏央道ができ、外環道ができていくとなると、この首都圏全体で上

手に使うということが極めて重要になる。ここで何かトラブルがあって渋滞が起これば、別のところに回したほうがみんなのためだし、いろいろ考えなきゃいけない。そのときに重要なのは、3つの会社によって分かれていて、全く独立した料金体系というよりは、このエリアの中で何らかの協定なり何なりを結んで、そして全体で無駄のない動きができるように料金を使っていくと。エリア統合的な、統括的な料金体系というのを、今回導入してはどうかと私は強く思います。

特に日本の場合、鉄道も道路もみんなそうですけれども、わりと会社に分かれると、その後は知らないよねという面が強いので、非常に弱いですね。特に鉄道なんかは料金が全く別になっていて、Suicaができたから見かけ上、つながっているように見えますけれども、あれは別につながっているわけでも何でもなくて、初乗り料金は必ず払っているわけです。そこのところをヨーロッパなんかはうまく統合的にやると。そこをぜひ道路が先見的にやっていただきたいと思います。

以上、2点申し上げました。

【寺島部会長】 どうもありがとうございます。

ほかに。どうぞ。

【根本委員】 資料3の4ページを見ながらお話ししたいんですけども、国土幹線道路は一応1万4,000キロの計画という理解でお話ししたいと思います。最近、新直轄をはじめ、無料の高規格道路が増えているということが、問題かなと思うんですね。これは何で無料になっているかという、税金でつくって、返すべき借金がないからということですけども、料金を取るには料金徴収費用が大き過ぎて、料金を取るほどもうからないという事情もあってということだと思います。しかし、有料道路も維持管理・更新ができないかもしれないと言っているときに、高規格道路が無料でこれからどんどんできていくかもしれない、できそうだということは、やっぱり大きな問題だと思います。国の直轄の道路予算とか地方の道路予算が増えていかなければ、その直轄国道を維持管理・更新する費用はまかなえますが、直轄の予算が増えていかないと、直轄国道がどんどん増えていくのを放置していいのかということがすごく気になる場所ですね。

ですから、まず高規格道路に関しては、基本的に有料にするという考え方があってしかるべきです。じゃ、どうするのかというと、これは徴収費用が高過ぎたからという話があったわけですね。徴収費用を安くする方法、例えばGPS課金みたいなものが入り入れられることによって、一般国道なんかでも安く料金を取れるんじゃないかと思います。それ

から、乗用車は取るのが手間かかって大してもうからないけれども、大型車ならばそれなりの料金を負担してしかるべきだし、徴収費用に見合った収入も得られるということがあると思うんですね。

最近皆さんに紹介しているんですけども、フランスは1万キロの高速道路があって、そこは日本みたいなE T Cでお金を取っているんですけども、来年から国道等1万5,000キロにG P S課金を導入することになりました。ロシアは5万キロの国道で今度、G P S課金を取るようになった。大型車だけなんですけどね。大型車といっても3.5トン以上ですから、そんなに大きくはありません。いずれにしても大型車は維持管理・更新費用の責任を持つべきだし、その徴収費用はそれほど高くないと考えれば、そういうものを高規格道路の財源調達に、ぜひ使っていったらどうだろうかということを提案したいと思います。

【寺島部会長】 その他、いかがでしょうか。

今の点に関して僕から1つ質問で、1つ資料ということをお願いしたいと思うんですけども、首都高に対距離制を導入してみて、その評価がどうなったのかということについて、経年変化の中でそういう料金体系に移行したことによって、どういふ変化が起こっているのかについて、的確な資料があったら、今日じゃなくてもいいんですけども、出していただきたいというのが一つで、もう一つが今の根本先生の話にかかわるんですけども、僕は改革していくためには、制度設計をどこかで変えなきゃいけないと思うんですね。

それで、今のE T Cの話なんですけれども、去年の中間報告のときにも、さっきの整理には出ていなかったんですが、大都市部を中心とした有料道路利用のE T Cへの限定なんていうところまで課題として提起して、柔軟な料金システムをやるためにはI C Tを活用していく方向に向かわなきゃだめだということを、その時点ではまだ問題意識としていたんですけども、この間、東大の坂村健さんと議論する機会があって、I C Tについての世界の今おっしゃっている道路管理に使われている状況なんかについて、思い切って日本も制度設計というか、もうE T Cを搭載しなければ、つまり保険と同じで、保険に入らない、強制加入しない自動車は走っちゃいけないというぐらいの判断で、我々は積み上げてきたわけだけれども、E T Cについても、その負担が大変じゃないかとか、いろいろな議論があるけれども、この局面においては道路管理をよりきめ細かくし、フェアにし、体系的にし直すためには、自動車というものが動く以上、E T Cは必然的に必要だという考え

方にどこかで踏み切らないと、管理コストの問題も含めて解決しないんじゃないかということ、決めつける気はないですけども、まず事実関係において、E T Cの普及状況とか、導入されたときからのコストの変化だとか、そういうものについて共通に認識しておくべきことについて、事務局できちとした資料を出してくれればいいかなと思います。

【企画課長】 はい。

【寺島部会長】 それは僕の要望です。

ほかにご意見。どうぞ。

【石田委員】 E T Cにつきましても、全車義務化というのが多分、究極の目標だとは思いますが、今のマニュアル徴収に対して、ほんとうにどういうコスト構造になっているのかということ、きちんと示していただきたいと思います。随分E T C車に比べてマニュアル徴収は徴収費用が増えてきていて、しかも90%ぐらいがE T C車ですから、10%のためにそれだけのサービスをしているわけですから、割り増し料金という考え方もあっていいんじゃないのかなという気がいたします。

あと、あまりむやみに議論を広げてはならないとは思いますが、今の首都高の大規模更新の検討をしておりますが、評価をするときに、大規模更新をしますと基礎から作りかえますから、必然的に通行止めが発生すると。2年間ぐらい、場合によってはかかるだろうと考えておまして、そういたしますと、2年間の混雑費用ですか、いろいろなところが混みますので、それが巨額なものになって、今の道路3便益による評価に固執しますと、もうそれだけでアウトなんですね。

これが何を意味しているかということ、高速道路なんですね、ここは。でも、下道との連携性とかネットワークとか、あるいは、さらに先にはロードプライシングの話まで視野に入れて考えないと、どうも解けそうにないと。これは、実は今、電気自動車とかハイブリッド車で燃費が非常によくなってきておりますから、道路財源といいますか、税収がどんどん落ちてきている。実際、台キロあたりのご負担をいただいておりますと、日本ではまだちゃんと計算されていないと思いますけれども、アメリカではピークに比べて半分以下になっていると。そういうレベニューサイドの検討もこれからいろいろなところでお願ひしなくちゃならない。そのことについてのお願いをしてご理解いただくための、しっかりした議論をしないといけないと思いますので、それに直接的に答えを出すものではないですけども、そのこともよく考えながら、議論を進めなくちゃならないかなと考えております。

【小幡委員】 よろしいですか。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【小幡委員】 ETCについては、私も座長と同じように、思い切って義務化といいますが、かなり進める方向が考えられるのではないかと考えています。

道路の場合、料金のことを考えるといろいろな要素があって、大変難しいのですが、例えば今、更新については、破損するので維持管理の費用は大型車が負うべきであるという議論がありますが、その結果、例えば何トン以上の車両に上乘せする形で料金を入れますと、物流全体のコストとか、あるいは運び方自身が変わってくる可能性もあって、それでは、CO₂はどうなるのかなど、いろいろ諸般の多数の局面への影響が考えられると思います。今後、ヒアリングを予定しているということでしたので、それぞれのところから十分意見を聞いて、慎重なプロセスを踏んだ上で、考えざるを得ないのかと思います。

1点だけ、細かい話ですが、料金の基本的な考え方として、償還主義とか公正妥当主義とかありますが、高速道路料金も一応公共料金ではあるのですが、例えば今、東電などの電気料金などが騒がれておりますが、そういうものと比べると、かなり発想は違っていて、原価などの話ではないのですが、一応、高速道路も株式会社6社になっていて、そこは当然コストをかけています。会社をやっていくためには株式会社としてのいろいろなやり方がある、費用はあるわけですね。

ただ、これは公共料金なので、もちろん株式会社ですから、インセンティブをどのように与えて、やっていってもらおうかというのがありますが、同時に公共料金の施設を担っている会社として、消費者・利用者的な立場からすると、きちんとした経営がされているか、あるいは太っていたりしないかとか、そのようなことを監視する体制はやはり必要ではないかと思いましたので、ここの資料にはない細かい話ですが、1点補足です。

【寺島部会長】 いかがでしょう。どうぞ。

【太田委員】 太田でございます。3点申し上げたいと思います。

まず1点目は、国土交通省の目的というのは人流・物流を活性化して、全体の日本における移動のコストを下げて、それによって経済を支えることだと思います。その観点から言うと、道路の有効利用は極めて重要なポイントなので、道路の有効利用というものをもう少し大きく掲げて、料金施策を考えるべきなのかなと思います。特措法では償還と公正妥当主義という2本柱になっているわけですが、これだけ整備が進んでくると、一般道路との関係、先ほど根本先生からも提案ありましたけれども、それも含めて全体の

中で有料料金としてどう考えるのか、あるいは利用者負担、全体のコストの負担の中で、どう考えるのかということが重要になってきますので、この際、道路の有効利用を一つ大きな視点として立てて、それから照射していろいろなことを考える必要があるかなというのが1つ目です。

2点目なのですが、公正妥当主義の中身を検討する際に、トレードオフのことをしっかり考えておく必要があります。そしてそれを明確に打ち出していく必要があると思っています。先ほどご説明ありましたが、年間4,600億円の割引をしているわけですが、これがもし4,600億円徴収すれば、あと25年ぐらいで償還は終了すると考えられます。このように様々な料金施策を実施することによって負担のパターンが変わっていくわけで、それにつきましてはしっかり利用者及び国民に理解していただくことが必要であると思っております。

3点目はヒアリングに関してです。寺島先生とご一緒にさせていただいた中で、1ページ目に書いてあるのですが、有識者検討委員会で共有された認識としては2つ目の中で、総合的な交通体系の中で道路システムの最適化を考えるというのが私たちの基本的な視点であったわけです。そういう意味では、このヒアリングのリストを見せていただくと、料金を下げてほしい人たちばかりです。高速道路会社はちょっと立場が違うかもしれませんが。そこで、環境問題とか、おそらく公共交通関係とか、料金について何か所論を持っているセクションもあると思いますので、そちらからの意見を聞くのも重要なと思います。

以上です。

【寺島部会長】 どうぞ。

【羽藤委員】 私は3点ぐらい、少しお話をさせていただければと思います。

維持管理の話は私も重視はしているんですが、最初に話したいのは橋の関係の料金です。こうやって改めて見ると、わかっていたことではあるんですが、やはりいびつだなという印象です。橋なので盲腸的と言えるかもしれないわけですが、私自身は経営の観点からは非常に大事だと思いますが、地域にとって欠かざる道路か、そうでないのかという視点で、もう少し新たな地域の安全保障、あるいは地域圏域にとって必要な道路か、そうでないのかというところの責任の持てる新しい地域のまとまり、括りをつくっていかないと、こういった問題は議論できないのかなという気がしました。

広域計画のくくりで見たときに、部分部分の道路を個別経営主体で捉えるのではなくて、

広域計画全体の中で、その道路をどういうふうに取り上げるのか。ある程度統一的な維持管理の仕組み、あるいはその地域の中にある道路整備の考え方に関しては、共通の考え方で管理・整備していくということがないと、地域は成り立っていきません。

現実には、今、維持管理といいますと、国交省さんの出張所とかああいうところで管理されているわけです。しかしなかなか今、人もいない、あるいは予算もなかなか少ない中で、非常に苦勞されています。先ほどから維持管理で、これからどうなるんだという話が出てきているわけですが、それを担うための人材であるとか組織が相当疲弊しています。そういったことを踏まえて、地域にとってある程度まとまりのあるくくりをもう一回、再定義し直して、その中で共通の枠組みの料金はどうかという議論が必要かなというのが、まず1点です。

もう1点目は、まさに維持管理に関する話ですが、道路整備の特別措置法、13ページ目ですけれども、これを見ていて、私はその法律の名前から、単純に道路整備に関するこの考え方が書かれてあるのかなと思っていたんですが、よくよく見ると、道路の維持、修繕その他管理に要する費用については一応書かれている。私は維持管理がこの法律に書かれていないのかなと勘違いしていたんですが、意外なことに書かれてある。しかし、その後の資料をよく見直していくと、どうもこの法律だけで本当に維持管理の予算が担保され得るのかというと、橋梁の平均年齢もこれからどんどん上がっていく中で、整備に重点を置いたこの法律だけでは、非常に難しいのではないかなという気がしています。

したがって、先ほどから制度を用意するとかそういう話が出てはいるわけですが、具体的な道路整備に重点を置いた法律は当然重要ですが、維持管理に重点を置いた法制度の整備がないままでは、今後の橋梁、それから道路構造物、寿命が長くなっていく中で、十分なケアをしていけないのではないかなと思います。

あと最後、3点目は、こうした維持管理をどういう体制で行っていくのかというとき、維持管理という問題はエンジニアリングと直結している問題だということです。だから、お金をこう突っ込んだから維持管理コストはこう下がりますというふうには単純にはならない。現場でどういうことをやれば、それが維持管理でどういう効果を上げるのかというのは、まだ実はよくわかっていない部分がある。例えば橋梁であれば、ペンキを塗ったほうが長持ちするのか、掃除をしたほうが長持ちするのか。こうしたことには、現場が極めて重要になってくる中で、地域の道路あるいは橋梁といったものを一体的にマネジメントしていける人材を持って、そういう組織を持って維持管理をしていくという体制をとらな

いといけない。そうした組織がないと、これから維持管理に関しては本当に難しくなるのかなという気がします。そういった組織のバックアップ体制が必要不可欠ではないかなという気がいたしました。

私からは以上です。

【寺島部会長】 今日、第1回目ですので、まだこれからが議論なんですけれども、今の羽藤さんの話も受けて次の議題に進みたいと思いますが、僕からも広域計画と総合交通体系というところで、幹線道路をどう考えるんだということについて、本気で考え直さなきゃいけないところに来ているんじゃないか。特に、例えば僕は今、宮城の復興構想会議に入っていますけれども、東北復興に関して、東北6県プラス新潟を含めて、この広域にどういう幹線道路を持って、この地域をどういう産業社会にしていくんだということがリンクしていないと描き切れないし、そこからの交通体系、さらには料金体系という議論になっていくわけで、震災から1年半もたっているけれども、個別の県、市町村の復興計画は出ているけれども、東北ブロック全域をどういうふうに産業的にも生活的にも復興させるんだなんていう大きな構想力のある話は、ほとんど議論もしていないし、出てきてもいない。そこと国交省とのリンケージで、こういう議論は含むべきじゃないかなと思うんで、このあたりはまた皆さんのヒアリングをした後で、しっかり踏み固めていきたいなと思います。

時間の制約がありますので、今回の最初の議題については、ここで切らせていただいて、次に「料金割引の評価」について、事務局よりまず説明を伺ってから、また少し議論して、次回につなげていきたいと思います。どうぞ。

【高速道路課長】 高速道路課長の中神でございます。

それでは、資料の6番で、料金割引の評価についてご紹介をいたします。料金の割引につきましても、先ほど今後の課題のところ、今後の論点の中で、料金制度については民営化時に導入した割引を含め、現在実施している割引については、その効果を確認しつつ見直しを進めるべきではないかといった論点があるんじゃないかということで、それを踏まえまして、それぞれの料金割引がどのような効果を及ぼしているのかというのをまとめたものでございます。

大きく先ほどの説明の中にもございましたが、民営化時に導入しました民営化後45年、償還終了まで導入しようとした割引と、25年度で終了いたします利便増進事業による割引、それから昨年、一昨年と実施いたしました無料化社会実験という無料化の実験がござ

いましたが、大きくその3つにつきましてご報告を申し上げたいと存じます。

まず、1ページ目をお開きいただきますと、NEXCOの料金割引ということで、NEXCOと本四につきまして、分けてご報告を申し上げたいと思います。下のページで2ページをごらんいただきますと、表の見方でございますが、左上のグラフをごらんいただきますと、横軸が時間です、24時間。縦軸が交通量と、それから割引の導入の前後の増減を棒グラフで示したものでございます。

2ページ目につきましては通勤割引ということで、地方部で通勤時間帯に、このグリーンの時間帯、朝の6時から9時、それから夕方17時から20時までということで、5割引の割引を入れてございます。その5割引の割引を入れたときにどのようなことになったのかというのが、このグラフ化したものでございまして、左上をごらんいただきますと、並行する一般道路では朝の時間帯に、これは普通車以下でございますけれども、2%減ったと。高速道路は6%増えた。したがって、混んでいる一般道路から高速道路への誘導が可能になったという評価ができるのかなということでございます。一方、夕方の時間帯は、普通車ではあまり効果がどうも見受けられなかったということでございます。一方、業務中心の中型車以上で見ますと、朝も夕方も一般道路から高速道路への転換が見られて、一定の効果はあったのではないかとございます。

ただし、下の表にございますが、地域とか区間によって相当効果があったところ、なかったところが濃淡ございまして、例えば一番上の北海道の札幌自動車道でいきますと、高速道路は5%増えて、一般道路の渋滞長が86%減ったということで、これは効果があったと。一方、下から例えば4番目でいきますと、京都府の舞鶴若狭道で、高速道路は4%逆に減って、一般道の渋滞も減らなかったということで、地域によって相当濃淡があったということでございます。

次のページ、3ページをお開きいただきますと、これは休日でございますが、これも同様でございますが、普通車でいきますと、高速道路への転換が若干見られた。中型車については非常にその効果が大きかったということでございます。下の表でございますけれども、それぞれ北海道のところでは高速道路の交通量が増えた一方、渋滞が解消された例とか、こういった大きな効果が出たところもあるということでございます。

それらを地図にプロットしたものが4ページ目でございますが、渋滞が減少したのが青いところ、それから渋滞の減少がなかったのが赤いポイントでございます。ごらんいただきますと、全国的に赤と青が点在する状況でございますし、渋滞の解消する区間の交通量

の増減を見ていただきますと、赤いところとか青いところが全国に点在するので、相当濃淡があったかなということでございます。

同様に、5ページ目に深夜割引の状況でございます。これにつきましても、普通車につきましては並行一般道路から高速道路への移動も見られましたし、中型車につきましても同様な効果が得られましたが、3割から4割へ割引を拡充、もしくは4割から5割拡充した際には、あまり効果はどうも見られなかったということでございます。

次の6ページ目をお開きいただきますと、深夜の3割引。これは全国的に3割引、それから地方部で4割引、5割引と行いましたけれども、これも同様に、3割引につきましてもそれなりの効果が見られましたが、割引の拡充についてはあまり効果が見られなかったのではないかとございます。

7ページ目でございますが、これも深夜割引でございます。大都市部につきましては、一般道路から高速道路への転換が見られ、特に中型車以上につきましては非常に効果が見られたということでございます。

続きまして8ページ目でございますが、同様に平日の3割引。これは利便計画で3割引の割引を入れてございますが、普通車ではあまり効果が見られなかったものの、中型車では転換効果が見られたという結論になってございます。

9ページ目でございますけれども、休日5割引。これにつきましては、例の休日上限1,000円割引の導入に加えまして導入したものでございますけれども、上のグラフをごらんいただきますと、渋滞の回数でございますけれども、導入前が315回だったものが、導入後、休日上限1,000円割引を入れますと749回。こういったことで、渋滞が激しくなったという結果が出てございます。一方では左下に、地方部におけるトリップ長の変化ということで、利用距離が短いものが減って、相対的に長い距離が増えたといったデータが得られてございます。

その次の10ページ目をお開きいただきますと、休日上限1,000円の効果でございますが、これにつきましては左上の導入前と導入中をごらんいただきますと、ほぼ大都市部の渋滞が倍になっている結果になってございます。その後、廃止をいたしまして、ほぼ導入前に戻りましたが、1,000円割引の実行中につきましては、ほぼ毎週の休日、ゴールデンウィーク並みの渋滞が発生したという報告が得られてございます。

次のページをごらんいただきますと、11ページ目でございますが、これは休日上限の1,000円割引の地方部における効果ということで、特に首都圏から遠い部分、ピンクのと

ころでございますけれども、首都圏からたくさんの方が訪れたということでございます。こちらの右下の三大都市圏から全国インターへの距離帯別交通量の変化をごらんいただきますと、青い丸が休日5割引を入れた後、上限1,000円を入れまして、特に長い200キロを超えるようなトリップですと、2割ぐらい増えたという報告が得られておりますけれども、1,000円を廃止した後も高どまりの状況になっているということでございます。

あと、12ページ以降に通勤割引とか、いろいろな割引を導入いたしましたけれども、それが他の交通機関、他の交通モードへの影響がどうだったかということでございます。12ページ目をごらんいただきますと、鉄道、高速バス、それぞれの輸送の状況が示してございますけれども、割引を導入した後も、特に右上の民鉄にございますように、それほど減少する影響はなかったのではないかとということでございます。多少、景気の影響もあるのではないかとということでもあります。

その次のページでございますが、これも休日5割引とかその他の割引の、他の交通モードへの影響でございますが、多少数字が上下をしてございますけれども、一番特徴的なものとしては、13ページの右下のフェリーのところ、特に休日5割引を入れたときに大きく下がっているという現象が見られたのかなということでございます。減少としては、上の箱の中に表現がしてございますが、そういった傾向であったということでございます。

あとは、14ページ目に休日3割引の旅客への影響、15ページ目には貨物への影響ということで、それぞれ割引の導入前後で、それぞれの交通モードでの交通の減少、利用の状況の増減を書き加えてございます。

16ページ目に、今までご説明したものを全て取りまとめたものをお示ししてございます。

次に、2番目が本四の割引でございますけれども、18ページ目でございますが、本四はETCの割引を初期に導入してございまして、5.5%の割引ということでございます。これにつきましては、ETCの普及に一定の効果があつたのかなというのが一番上のグラフでございます。それから、本四につきましては、それぞれの割引で分析いたしますと、いずれの割引も利用の増加に効果があつたということございまして、②の深夜割引をごらんいただきましても、3割引の導入、4割への拡充、5割への拡充、それぞれで交通の増が見られたということでございます。

19ページ目は平日の状況でございます。こちらにつきましても、特に真ん中で淡路島がどうなっているのかというデータでございますけれども、並行する一般道路が10%減

少したのに対しまして、本四高速が33%増といった傾向が見られてございます。特に大型車、中型車以上の交通につきましては、一般道が半減したのに比べて本四高速が45%増といった非常に大きな効果が見られたのかなということでございます。

多少定性的になりますが、20ページ目に休日上限1,000円の効果ということで、左上に休日の上限1,000円を導入によってということ、それぞれ30%から40%の交通の増が見られております。特にその下をごらんいただきますと、本四の外々ということで、中国から四国の高知といったところに来るようなトリップが、それぞれ2.3倍でありますとか、2.2倍でありますとか、2倍といったような、大きな増加を示しているということでございます。それらをあらわしたのが、その右側の地図でございます、例えば平日の普通車以下で言いますと、赤い線が16%増、これは四国と中国のリンクですね。それが16%増。それから、その内々は4%増といったことで、四国の外から来る交通が非常に増えたということでございます。

それらの割引の公共交通に対する影響が21ページ目以降でございまして、それぞれ鉄道、フェリー、高速バス、割引の導入に応じてこのような状況で変化、推移をしたということでございます。22ページ目が貨物に与える影響ということで、こちらもごらんのような増減を示しているということでございます。これもリーマン危機の前後ということもございまして、そういった影響もあるのかなということでございます。

今申し上げたようなことを全てまとめたものが、23ページ目でございます。

それから、無料化社会実験ということで、25ページ目をお開きいただきますと、平成22年の6月から23年6月ということで1年間、1,652キロを対象に無料化の割引実験を行っております。次のページをお開きいただきますと、こちらの赤い線で書いた1,652キロが実験の対象区間であったということでございます。

実験の結果でございますけれども、27ページ目でございますが、一番左側の柱が実験前の交通量でございますが、ほぼ実験中は2倍に増加したということでございます。それと、右上のグラフをごらんいただきますと、実験前に交通量の少なかった区間ほど、実験中の交通量の増加率は高い傾向にあったということでございます。

それと、発生した渋滞の状況でございますが、28ページ目をごらんいただきますと、実験中の交通量は大きく増加をいたしましたけれども、あまり大きな渋滞は発生しなかったということでございます。グラフの左側の京都丹波道路以下、週1回以上の渋滞が起こったのは7区間に過ぎなかったということでございます。主な渋滞ポイントが、下

にございますように、一般道との合流部分。こちらが渋滞の発生のほぼ中心であったということでございます。

29ページ目をごらんいただきますと、こちらの実験期間中、これは当たり前であります、全ての時間帯で交通量が増えたということでございます。特に右上をごらんいただきますと、短距離利用が大幅に増加しまして、平均利用距離は3割ほど減少したということでございます。特に、無料の区間の中だけを走行する車両が3倍に増えたということでございます。それから、無料の区間から有料の区間に渡る車も、二、三割増えたということでございます。

30ページ目をお開きいただきますと、一方、一般道路はどうだったのかということでございますが、これも実験中、高速道路に交通が迂回したということもございまして、相当交通量は減少してございます。右上をごらんいただきますと、山形自動車道の並行区間でいきますと32%減といった結果が出ております。

その次のページでございますが、31ページ目。高速道路の無料化をいたしますと、いわゆる誘発交通が出るんじゃないかという懸念がございますが、どうもこちらのグラフを見ますと、一般道路から高速道路への転換は見られたものの、全体の交通量はそんなに増えていないと。そんなに誘発する懸念はなかったのではないかということでございます。一方、交通事故は、右上をごらんいただきますと、実験前と比べますと1割ほど減少したと。並行する一般道では2割ほど減少したといった結果が得られてございます。

観光への影響でございます。32ページ目でございますが、これは無料化区間のインターの近くでどんな状況だったかということでございますが、無料化区間のインターから近いところにつきましては、ごらんのように赤いところ、着色してございますが、増えたところがどうも多かったということでございます。一方、並行一般道では施設の利用客が減少する事例も見られたということで、右上に、ちょっと定性的ではございますが、一般道路の沿線の道の駅とか、そういったところの施設の利用者の減が見られたということでございます。

それから33ページ目に、他の交通機関への影響でございますけれども、でこぼこございますが、これは無料化実験の並行区間で、並行する区間と並行しない区間、それほど大きな変化はなかったのではないかという結果が得られてございます。他の交通機関への影響をまとめたものが34ページ目でございますけれども、JR、それから大手民鉄、高速バス、フェリーとまとめてございますが、特に大きな影響があったのは高速バスが、青い

ところと黄色いところが減少した区間でございますけれども、無料化区間を通行するバスが10ポイントほど、無料化区間を通行しないところに比べて減ったといった結果が得られております。ほかの交通モードは、それほどの大きな影響はなかったということかと思えます。

以上をまとめましたのが、35ページ目でございます。今まで行われました無料化社会実験、それから料金の割引についての効果ということでご説明申し上げました。以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの説明のあった内容について、委員からご自由に意見、あるいは質問等あればお願いします。どうぞ。

【坂本委員】 読売新聞の坂本です。自公政権末期から民主党政権になり、高速道路の料金政策は迷走を続けたと言っていると思います。政権としては、高速道路の無償化を錦の御旗にしてきたわけですが、実際に無償化が実施された区間は全体の2割に過ぎない。しかも、資料の日本地図を見ても、ほとんどが地方路線です。

対象区間を考えると、お示しになった各種のデータや検証結果は、無償化実験がもたらしたものをどれだけ示しているのか、疑問が残ります。都市部や主要幹線を含んだものではないわけですから、これをもって無償化実験のデータとして、その効果や影響を考えると結論をミスリードすることになるのではないかと。

高速料金というのは非常に政治的な問題になりやすく、国民の関心も高い。上限1,000円も非常に話題にもなりました。一方で、渋滞や他の交通機関に与える影響など副作用も大きかった。われわれメディアとしては、政策効果を考える際に、そうした点をなるべく公正な目で見ようと思っているわけですが、利用者からすれば、やはり料金が安い、ただ、ということの方に飛びつきやすい面があります。今後、料金制度の見直しを考える場合、制度変更がもたらす光と影、プラスとマイナスをきちっと踏まえた上で、全体像を提示することが大事になると思います。

今回は、料金割引の見直しが一つの検討対象になるようですが、事業者を別にすれば、実際に深夜早朝や通勤などの料金割引の恩恵を実感している一般利用者はあまり多くないと思えます。首都圏を含めて大都市圏では、通勤で高速道路を利用する方は、かなり限られる。身近に感じているのは、地方の利用者が中心でしょう。そうした地域では、割引料金によって、通行量が一般道から高速に誘導されていることはよく分かります。料金割

引の政策効果と言えます。これを見直すということになると、先ほど申し上げたような、安いほうがいい、無料がいいという感情論が先行しかねない。もともと高速会社の割引であって、正規料金より低く抑えているのだと言っても、利用者からすれば、現状より料金が上がるということだけが強く意識される可能性が高い。

ですから、料金割引を変更するのであれば、現状の仕組みや導入された背景などをきちんと、分かりやすく説明して、国民の理解を得るというプロセスが極めて大事になると思います。社会保障分野では今、特例措置で払いすぎた年金の給付水準をどう下げるかが問題になっています。物価スライドが導入されており、本来なら、物価下落に応じて引き下げるべきだった年金の給付水準を特例で維持していた。これを下げるとなった際、年金受給者は、制度本来の仕組みよりもむしろ、自分たちのもっていた年金を減らすのかといった反発の声が強かった。こうした事例を考えても、料金変更を考えるときには、利用者、国民に対する説明の仕方が大事であることを念頭に置いておくべきだと思います。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

その他、ご意見。どうぞ。

【家田委員】 よろしいですか。すいません。家田でございます。

よく広範におまとめいただいているなと思うところでございますけれども、今、坂本さんがおっしゃっておったとおりで、この資料をまとめるときの基本的なところで、ちょっと希薄な感じがしたのは、この社会実験というか割引というのが、会社の中のこっちに余裕があるから、あるいは経営努力することによってコストを下げて割り引きましたという最初のやつと、その後の税負担においてやっていますというのは、一線を画すべきですよ。税負担のほうについて言うならば、交通量がこうなりましたということの次に、税負担、しかもその場所の人たちの税負担じゃなくて、国民的税負担をしてまでやる価値があったのかというところを問う問題だと思うんですね。

だから、これからの議論としては、そういうところを見ていただいたらいいんじゃないかと思うし、また事務局のご説明の中でも、基本的にはほかの交通機関もちょっと落ちたみたいだけど、それはそれじゃないの、みたいな感じのご説明だったと思うんだけど、具体的なフェリー会社なんかの人と話すと、もっと深刻で、ここで何人雇用を切りましたとか、この会社はつぶれましたとか、そういうレベルの問題なんですよ。だから今日のご説明、非常に国土交通省の説明であるにもかかわらず、道路のことしか考えていないという人の説明のような感覚で、このまま国民に伝わるのは、国土交通省として横幅が狭い

ような感じがいたしました。

あと、これに関する私の意見を申し上げようと思うんだけど、僕は料金割引というのは、戦略性があれば今後もやっていくべきことだと思うんです。ただ、そこには戦略性が必要で、その戦略性には主として、僕は2つくらいあるんじゃないかと思っているんだけど、1つは地域戦略的なものですね。それからもう一つは、高速道路会社の経営戦略的なもの。

その地域戦略的なもので一例を申し上げますと、北海道を東西に横断する北海道道東道かな、帯広のほうに行くやつですね。あれが狩勝峠のところをトンネルでやっとなげていて、すばらしい道路ができたわけでありましたが、冬は並行する日勝峠の道路が非常に高いところを通るので、いろいろ工夫して、メンテナンスも非常に努力されているんだけど、やっぱり凍るし、危ないわけですね。それで、この無料実験で高速道路のほうに大型車が行ってくれてよかったねと思っていたんだけど、寒くなってきたら無料化が終わりましたので、今度は高速道路を大型車は使わずに、みんな日勝峠のほうを通ると。危ないほうを大型車が相変わらず通っているんですね。つまり、地域の安全戦略みたいなことを考えると、あそこは何か定期ケアしてもいいんじゃないかなという面を感じるんですね。ただ、その場合には、それがほんとうに、さっきの話に戻りますけれども、地域の負担もしくは国民的税負担を正当化するくらいの大事なことだなと思っていたかどうかは決め手なので、やっぱり戦略性が必要だと思います。

もう一つの高速会社の経営戦略という意味からすると、民営化の是非というのはあるんだけど、とにかく民営化しちゃったのは事実であるし、民営化の法律の中には経営の自主性というのがうたってあることも事実なわけであって、これがほかの民営会社だったら、料金を決めるなんていうのは自分のことである。だけど、今ここで議論しているのは、高速道路の会社の人とやっているんじゃなくて、国でやっているわけですね。

実際に1,000円だって、無料化の実験だって、誰か政治家がこうやってみたらいいんじゃないのと言ったら、やるって言って、それで高速会社はしょうがないって言って、やっているわけでしょう。経営の自主性、あの法律の趣旨と、どこかちょっと食い違いがある面がありますよね。だから私は、高速会社が自分の経営責任のもとに、どこかコストダウンしたり、こっちを上げるよとやったりしながら、だけどここを下げましょうみたいなことはあったほうがいいし、その部分についても今後、検討課題にさせていただけたらと思うところです。

最後、1点だけ申し上げると、90年代くらいから、特に新潟がスタートだったと思いますけれども、道路を上手に使うことが必要で、そのために高速道路料金も、場合によっては部分的に下げることがいいんじゃないかという意味でのトライアルが、全国あちこちでやられました。それを僕も一部お手伝いしたんですが、そのときにはものすごく慎重でした。つまり、やるときには事前に、一体どんなふうになるかなというシミュレーションをやって、高速道路はここのところが増えるけど、一般道はこれだけ減るから、渋滞はこれだけ減るはずだよとか、それからほかの交通機関にはこうだよとかいうことをアセスメントをやって、その上で実施に踏み切って、みんなの了解のもとに。そして検証もやって、やっぱりよかったね、じゃあ、もうちょっとやろうかねとか、やめようかねとやったんですね。

その伝統が、この数年間全く希薄で、パッとやると言ったらパッとやって、いつの間にかやめると言ったらやめると。こういうものからもうちょっと、あの90年代に苦労しながらやってきた検証主義というか、サイエンティフィックなマインドというか、あの辺をぜひ今回、戻していただけたらと思います。

以上でございます。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。どうぞ、太田さん。

【太田委員】 冒頭でご説明ありましたけれども、この国土幹線道路部会というのは、有料道路部会等々を改組したわけで、前回開かれたのが4年前ということです。つまり、有料道路料金について審議会で議論するのは4年ぶりです。1,000円高速以降は全く審議会で議論されていなかったということになります。そういう意味で、政治主導でいろいろなことが行われたわけで、その結果、今日詳細な説明をいただきました各種の料金施策による効果・影響検証の結果を出していただいたのですが、これで評価できない。なぜ評価できないかというと、今、家田先生がおっしゃったとおりに、この施策をやることによってこういうものを目標とするという具体的な数値がなかったわけですね。ファストフード店が料金を下げたらこのぐらいの需要が増えるはずだという目標があって、その目標に対応して、実際、現実はこうだった、何が問題であったかということを検証するわけですが、目標がなかったので、観光客がこれだけ増えました、けどそれは、本来の目的に合致していたのかどうか評価できないという状況に陥っているのだと思います。

そういう意味では今後、料金施策をいろいろ考える場合に、実施する前に、こういうことを具体の目標として実施するのだということを掲げて、それに向けて努力するという、

よく民間企業でやる当然のやり方なのですから、それを行っていかなければならないと思います。このこと自身が、この4年間の一つの大きな教訓だと思っています。

【寺島部会長】 どうぞ、山下さん。

【山下委員】 先ほど家田委員からご指摘あったとおりでと思うんですが、料金の問題。料金割引の問題というのは、高速道路、あるいはそれと並行する一般道路が、地域のために一体どういう意味を持っているかということを考えて上で評価しないと、評価しようがないだろうと思うんです。こういう全国一律で、こんなふうにはやります、それで結果的にこうなりましたということの評価だけでは、多分だめだろうと思います。地域にとって一般道路、高速道路というのが、都市部とそうでないところは大きく違うし、また地域によっても大きな持っている意味は違う。そういう地域における道路のネットワークの持っている役割は、特に最近だと防災という観点も入ってきているわけですから、そういうものをどう組み込んでいくかということも考えないといけないでしょう。

今日のこの料金割引の評価に当たっても、今日の資料は資料としてうまくまとめてあると思うのですが、それを使って、幾つかのところで地域的な特色みたいなものに踏み込めないか、それが今後の役に立つのではないかという気がします。特に本四については、これは橋が高いというご指摘もあって、そのとおり高いんですが、しかし一体これがどういう意味を持っているのか、淡路島の中にとって、どういう意味を持っているのか、あるいは、徳島と本州四国というルートの中で、どういう意味を持っているのかとか、かなり違う意義があると思いますから、そういう点も含めて丁寧な掘り込んだ検討をしていただければと考えます。

【寺島部会長】 根本さん。

【根本委員】 割引の効果を明確に示さなければいけないということですが、基本的に今回の分析は、事前事後の比較で交通がどうなったということを主に比較しているので、もう事務局も当然気づいていることだと思いますが、本来ですとウィズ・ウィズアウトで料金が下がった場合、下がらなかった場合の比較をする必要があります。それに向けて多分努力をされているのではないかと思います。

あと、渋滞の発生とか、あるいは交通事故の増減とかを比較していましたが、基本はそういう費用便益分析の3便益というんですかね、一番わかりやすい、計測しやすい便益で示すというのがわかりやすい第一歩かなと思います。

私の印象ですと、深夜割引は非常に効果的だったと。だけれども、ほかの割引は渋滞が

増えたりなんかして、必ずしも、便益が出てこなかった。減収になったのだから、やめたほうがいいと、当然の説明だなと思って聞いていたわけですが、そういう意味で、まず便益みたいなものの計測を試みるというのは第一歩かなと思います。

それから地域戦略、地域の開発効果というのは、なかなか道路整備効果の中でも計測が難しいところだと思います。ただ、それはそれで、それぞれの地域が知恵を出して、その道路の効果あるいは割引の効果を、地域が主体になって示していくべきでしょう。

その場合、その割引原資は基本的に地方が持つというのが原則かなと思います。そして、それに対して国民的な賛同が得られるならば、国がその何割か、少し応援する意味で出すということはあっていいと思うんですけれども。

そういう意味では今回、本四なんかでも、地方が出資して本四の料金を安くしていたというのは、いい制度だったと思うんですね、これまで。利用者が料金を払うかわりに地方が税金の形で出資していたわけですから、非常に理屈にかなった仕組みだったと思うんです。その地方の出資が、今回、なくなるというのは、今のこういう流れからいうと、ある意味逆行するような感じもするんです。そういう議論が国民的な議論として必要だというふうなことが示せるといのですが、それこそ減価償却費も出てこないような形でしか料金が取れないということになれば、これは将来ほんとうに更新をどうするのかということを含めて議論の俎上にのせることも、ありなのかなと思います。

【寺島部会長】 料金の上に踏み込むと、僕は価値の問題になると思うので、今回と1年前の議論とは違うなと思いはじめているのが、日本の社会構造の変化について、共有する情報をしっかり踏み固めるべきだと思うんですよ。

1点目は、これは何も国交省がやるテーマじゃないと思うかもしれないけれども、私のほうで準備してもいいけれども、この急速に進行する日本の貧困化というね、例えば、勤労者家計の可処分所得って、この10年間で70万円減っているんですね。ですから料金といっても、その重みというのが、家計にとっての意味って、ものすごく重くなってきているんですね。ですから、日本の分配とかそういうものの構造が、どういうふうに変化しているのか、あるいはどういう展望があるのかということを見界に入れないと、料金の問題になかなか踏み込めないなと。

それから2つ目は、経産省の自動車課だとか、あるいはいろいろなところと連携しながらやるべきだと思うんですけれども、自動車社会の変化ね。先ほどもちらっと出ていましたけれども、ハイブリッド化だとか、電気自動車化だとか、軽自動車化ということが進行

し、若い人たちの自動車に対する考え方は、僕らの世代とまるで変わってきている。そういう中で、販売台数だとか保有台数だとか稼働だとか、そういう意味で、自動車社会の変化を的確に捉えておかないと、料金体系について踏み込めないんじゃないかなど。少なくとも正確な知識と情報を共有した上で議論を進めるべきだということで、そういうデータを準備していきましょうということを、ちょっと申し上げておきたいですね。

で、すいませんが、いろいろご意見あると思いますけれども、とりあえず1回目ということで、今回はここまでの議論にさせていただきますして、事務局にお返ししたいと思います。

【総務課長】 長時間にわたりまして、有意義なご議論を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、追って事務局よりご連絡させていただきたいと存じます。よろしく願い申し上げます。

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の案を送付させていただきます。ご同意をいただいた上で公開したいと思います。また、近日中に速報版といたしまして、簡潔な議事概要を国土交通省ホームページにて公表したいと考えております。

本日の会議資料でございますけれども、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と存じます。

それでは、以上をもちまして第1回社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会を閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

— 了 —