

社会資本整備審議会 道路分科会 第4回国土幹線道路部会

平成25年2月8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。定刻になりましたので、ただいまから第4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、開催に当たりまして、吉田道路局次長よりごあいさつ申し上げます。

**【道路局次長】** 道路局次長の吉田でございます。本日は、局長の前川が急遽、所用によりまして欠席させていただいております。代わりまして一言ご挨拶申し上げます。

本日は、第4回の国土幹線道路部会でございます。寺島部会長をはじめ委員の皆様にはお忙しい中、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。

1点ご報告がございます。大変ご心配をおかけいたしておりました中央道の笹子トンネルの件でございますが、本日の16時をめぐり上り線の通行止めを解除いたしまして、上下線ともに2車線で供用するというのを、昨日、中日本高速道路株式会社から発表させていただいたところでございます。昨年12月2日の事故発生から2カ月余の間、利用者の皆様、関係地域の皆様に大変ご迷惑をおかけいたしましたわけでございますが、何とかここにまいりまして全面復旧までこぎつけることができたということでございます。なお、引き続きまして原因究明、再発防止について調査検討委員会においてご審議いただいているところでございます。これらの残された課題につきまして、しっかりと取り組んでまいりたいと考えておりますので、引き続きのご指導をよろしくお願い申し上げます。

本日は、前回に引き続きまして関係団体からのヒアリングということで、JR貨物様、JAF様にお越しいただいております。どうぞよろしくお願い申し上げます。また、事務局からは、昨年より行ってまいりました地方公共団体のアンケートの速報結果がまとまりましたので、そのご説明をさせていただく予定でございます。どうぞ引き続き活発なご議論をよろしくお願い申し上げます。

**【総務課長】** ありがとうございます。

続きまして、お手元の資料の確認を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、日本貨物鉄道株式会社からのご提出資料、資料3として、日本自動車連盟

からのご提出資料、資料4として、A3でございますが、地方自治体アンケート集計結果概要、資料5として、諸外国における高速道路料金の状況、これは第3回の部会の配付資料でございます。参考資料1として、地方自治体アンケート関係資料となっております。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。よろしくございますでしょうか。なお、机上には地方自治体アンケート回答を綴じた青いファイルを置かせていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

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。

本日、井伊委員、小幡委員におかれましては、所用によりご欠席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、まだお見えになっていない方もいらっしゃるかもしれませんが、総員13名中11名の予定でございますので、審議会令9条1項による定足数を、現時点においても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々からお話をいただくため、日本貨物鉄道株式会社、日本自動車連盟にそれぞれお越しいただいております。ご多忙の中、誠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。

それでは、以後の議事の進行を寺島部会長にお願いいたします。

**【寺島部会長】** それでは、議事を進めさせていただきたいと思っております。

本日の議事は大きく2つございまして、1つ目としては、日本貨物鉄道株式会社及びJAF日本自動車連盟からのヒアリング、2つ目として、「地方自治体アンケート結果及び諸外国における高速道路料金の状況について」でございます。

まず最初に、1つ目のヒアリングの進め方ですが、日本貨物鉄道株式会社田村様、日本自動車連盟久米様、それぞれよりお話をいただき、その都度、委員皆様のご意見をいただく形にしたいと思います。

それではまず初めに、日本貨物鉄道株式会社田村様、よろしくお願いいたします。

**【日本貨物鉄道株式会社（田村）】** JR貨物の田村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、私どものJR貨物、あまり皆様にご認識いただけてないかもしれないということで、1ページから5ページまで会社の成り立ちみたいなものを申し上げて、それから、6ページ以降、「高速道路料金施策による影響とあり方について」ということで、2つに分けてお話をさせていただきたいと思っております。

ページをめくっていただきまして、2ページに会社の成り立ちがございます。ちょっと言葉で補足しながら、JR貨物というのはどんな会社かを見ていただきたいと思います。

左側に会社概要がございますけれども、国鉄改革に伴って昭和62年4月に発足いたしました、もう26年過ぎたというようなことでございます。「国鉄改革で、全国を一元管理で鉄道貨物輸送を行う事業体として発足した」と、こう書いてございます。資本金190億円、株主は鉄道運輸機構様の100%、株式会社でございますけれども、株は放出されておりません。営業キロが大体八千数百キロ、貨物駅を157駅程度持っておりまして、列車本数は514本で、コンテナの輸送本数が多い。車扱いにつきましては石油が多いというふうに見ていただければと思います。列車キロが毎日21万キロでございます。社員数は6,000人強ということで、発足時の半分ぐらいになっているということでございます。

売上高と利益の推移と書いてございますが、バブル期が最初ございましたので、6年間経常は黒、その後8年間大赤字。一応黒字に転換しましたけれども、リーマン・ショックあるいは大震災の関係でまた赤字が拡大というのは、見ていただければわかるとおりでございますけれども、改めて国鉄改革のときの仕組みだけを申し上げたいと思います。

国鉄の赤字の原因は、地方交通線及び貨物から発生していたというような認識のもとに、地方交通線については、わかりやすく言えば、北海道、四国、九州については、会社を立ち上げて経営安定基金をそこに付与するという構図でございました。貨物についても大赤字を出しておったのでございますが、経済原則で生きる企業体なので、債務はきちんと負担をなさいと。944億円の債務を背負った上で2つの枠組みをつくっていただいて、1つは旅客会社が所有する本線路を線路使用料という形で支払うと。ただし、その支払いする物の考え方は追加的発生経費相当額、いわゆるアディショナルコストというか、マージナルコストを払うということで一応整理されております。と同時に、背負う借金を944億と申し上げましたけれども、財産を半分に圧縮記帳して発足をしたという構図でございます。それで今、うちの会社が運営をされているという流れでございます。

下の経営課題に書いてございますように、基本的にはやっぱり景気と連動をするといいましょうか、体質がございますし、日本の国はトラックが主流でございます。船の関係ではフェリーと競争をしているということですね。あと、安定輸送の確立ということで、レールは2本しかございませんので、あまり器用に動き回れませんから、こういうものに左右をされる。自然災害、人身事故等でございます。あと車両の老朽化が著しく進行してい

るといふことで、国鉄最後のほうに機関車とか貨車は全然投資をされていませんので、いまだにもって古い機材を抱えておりますので、それを更新していくといふことです。これについては、国からといひましようか、支援措置をいただいております、無利子貸付とか、青函トンネルが新幹線と共用するときの費用増嵩分の支援措置もございませう。こういう会社の成り立ちをまず申し上げたいと思ひませう。

次、3ページ以降は、特性とかそれぞれ書き出してありますけれども、左側が断面交通量といふことで、1日平均、貨物鉄道がどういふ太さで物を運んでいるか、断面を見ていただきますと、名古屋の断面が3万4,000トンとか、東海道あるいは北海道へ行く太平洋側のルートが太いといふことでございませう。これを10トンで割り戻せば、トラック10トン車に相当するといふことでございませう。

距離帯別シェア、トータルの貨物のトンキロベースのシェアが4%ぐらいと言っておりますけれども、距離帯別に分けてみますと、1001キロ以上については約3分の1、34%を私どもが受け持たせていただいております。だんだん距離が短くなるにつれて、そのシェアが減ってきてあります。東京、大阪は五百数十キロございませうので、2段目に入ろうかと思ひませうけれども、一番物流が動いているところはまだ3%程度といふことでございませう。

機関特性、一応全国157駅をネットワークしてありますので、その強みはございませう。コンテナは、12フィートのコンテナが平均的に動いている距離が920キロでございませう。1,000キロと言へば東京と北海道、あるいは東京・九州間といふことですので、相当足が長いといひましようか、距離が長いといふ特性がございませう。

そのほか定時大量と書いてございませうけれども、1つの貨物列車でコンテナの貨車26両、荷物の積載重量で650トンは運べるといふことでございませう。発足をした当初は20両編成が基本でございませう。3割アップいたしておりますが、これは旅客列車との競争がございませうので、供給力が制約されているところをどう増やすかといふことから、1両の列車が引ける両数を増やそうと。アメリカのようにダブルスタックはできませんので、編成を長くするといふことをやりました。これについては国の補助あるいは支援をいただいております。そういう流れになってあります。

4ページを見ていただきますと、これもよく使う資料でございませうけれども、CO<sub>2</sub>の排出量の原単位が鉄道については22といふことで、営業トラックの6分の1でございませう。こういう特性がございませうので、中長距離の分野で我々の役割を果たしたいと考えて

いるということでございます。

あと長距離ドライバーの不足ということは、このデータでございますように、20代の方は極めて少ない。高齢化してきているということは常々言われておるところでございます。右側の表は、国内総物流量がどんどん、ここでは平成11年ですから、64億トンぐらいから50億トンを切るところまでいっておりますが、鉄道コンテナについては、リーマン・ショック前までは右肩上がりで2,000万トンを超えてきたという数値を示しております。

5ページにつきまして、では、コンテナの箱の中にどんなものが入っているんだ、何を運んでいるのかというのが左側の数値でございます、23年度は震災等の影響で2,000万トンを切っておりますが、いろいろな品目をバランスよくといたしましょうか、運ばせていただいております。トン数ベースが書いておりますけれども、紙・パルプが14%、食料工業品16%、宅配便のような急ぐ荷物10%、お米、ジャガイモ、タマネギ等がやっぱり10%程度、化学関係、薬品類の危険品7%、化学の工業品が10%というような形で、いろいろなものを運ばせていただいておりますと、こういうことでございます。

左側の下に書いてございますけれども、昔、鉄道は「4セ」と称しまして、石炭、石灰石、セメント、石油という4つの「セ」を運んでいるということでございますけれども、もう石油以外はほとんどゼロに近くなって、海外輸入炭をほんの少し運んでいる。そのほかはコンテナでやらせていただいているということでございます。右方のほうは、各社の宅配便を運んでいますというようなことを示しておりますけれども、トン数でも表示しておりますように、それなりの使われ方をしているということでございます。

これが当社のご紹介ということございまして、その次、6ページ以降でございますけれども、高速道路料金施策によってどういう影響を受けたかということをお願いしたいと思います。

7ページは、これはもうご承知のとおりでございますので、時間帯が0～4時は割引率が高くなる、あるいは時間が拡大されるという図でございます。それに伴って、8ページでございますが、どういう影響を受けたかということについて、ここに陳述をいたしております。

営業トラックにつきましては、従前から大口・多頻度割引を利用されていると認識しております。約3割引でございます。それにプラスして、併用される形で平成16年11月から深夜割引が導入されて、さらにその率が4割引あるいは5割引に拡充されているとい

うことをごさいますて、グラフで見いただきますと、正規料金をブルーの濃いもの、それから、大口・多頻度割引が3割程度あるということをごさいますので、実勢運賃が下がってきてピンクのところをごさいます。さらに深夜割引3割の併用によって黄色の線へ、5割によってブルーの薄いところへ行っているということをごさいますて、西方のほうに地名をとって表示をいたしております。

こういうことによってどういう影響が出たかは9ページをごさいますて、高速道路料金割引の影響についてということで、私どもで回帰分析式を使いまして、景気によるものと高速道路料金割引によるものとの要因分解をして推測をいたしましたところ、約5.1%の取扱が減少していると推計しておりますて、金額にしますと約52億円の収入減少ということをごさいます。それぞれの項目別に31億、10億、10億、トータル52億というふうに表示をさせていただいております。

それでは、私どもとしてどういう立場かというのが最後の10ページをごさいます。鉄道のモードはやっぱり自動車と結節しなければ完結しませんので、役割をそれぞれ分担すべきであるという考えをごさいますて、鉄道のCO<sub>2</sub>排出量が営業トラックの6分の1であるということ、あるいは長距離ドライバーが不足をするというさっきのデータ等を考えますと、私どもとしては機関特性が発揮できる中長距離について鉄道でやりたいと。近距離はトラックで当然をごさいますけれども、考えております。

高速道路料金につきましては、公平性の原則を基本とすべきであって、受益者負担で距離比例制を採用すべきではないかというのが基本的な考え方をごさいます。したがって、低炭素社会において国民、国の負担により、いわば逆モーダルシフトを促進するような料金割引施策はとっていただきたくありません。リーマン・ショック時に拡大され現在も継続している深夜割引、あるいは平日夜間割引については早期に見直しをしていただきたいというスタンスをごさいます。

簡単をごさいますて、私どもの意見陳述をごさいます。よろしくお願いたします。

**【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意見及び質問があれば提起してください。いかがでしょうか。どうぞ。

**【根本委員】** JR貨物さんにしてみれば、もちろん高速道路の料金が下がると困るというお話だと思いますし、トラック協会さんだと、もっと下げてもらわないと困るという話になりますよね。ですから、そこで、どういうふうはこの相場感というか、本来あるべ

き料金にすべきかということを考えなければいけないわけですが、例えばJR貨物さんは線路を旅客会社から借りている。線路使用料が言ってみればインフラ使用料なわけですね。それは、貨物会社が列車を走らせることによって追加的にかかる費用をインフラ使用料として払っていると。ですから、例えば大型トラックが高速道路を使ったときに追加的にかかる費用は、ちゃんとそれぐらいは払ってしかるべきじゃないかと、そういうことで公平な競争をしたらどうだろうかということは1つの理屈になり得るような気もするんですね。大型車は軸重の何乗に比例して道路が傷むとか維持管理費がかかるみたいな話もあるわけですから、そっちのほうが高いとかこっちのほうが高いとかということを決着つけるためには、そういうふうな比較を例えばされて、公平な負担で競争すべきじゃないかという1つの理論武装といいますかね、そういうのをされるということがあるんじゃないでしょうか。いかがでしょうか。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 直接のお答えにならないかもしれませんが、さっきマージナルコストを申しましたけれども、アボイダブルコストみたいな概念で、同一企業体の間はそういう考え方はアメリカとかイギリスにはございまして、改革のとき、そういう考え方で取り入れたわけですね。主生産物が旅客鉄道であると。それが、したがって、会社間に分かれて成立するかどうかという根本的な議論があって、旅客会社からすれば、フルコストベースで払うべきだというのは強力にやっぱりあるわけです。ただし、25～26年続いてきておりますから、我々は防御する立場にいるということだけは確かです。線路使用料金の根本がどうであるか、同じような考え方で、道路でどういう算定がされているか私は知りませんが、鉄道においては、さっき先生がおっしゃったように、修繕費という費目を、貨物列車と旅客列車が走る重さで大体はかりが決まるので、どう分担するか。スピードと重さが基本的なファクターであるから、それに基づく修繕費の割合を負担していると。減価償却とかそういうものを我々は負担していないという構図になっておりますので、これが果たして適正かどうかと言われると、我々はそれでやっていただきたい。本当にどう比較するのか、よくわかりません。

【根本委員】 その意味でいうと、高速道路の場合は初期建設費用を含めてフルコスト論で言ってみればトラックのほうは払っているぞという理論武装をされちゃうと、鉄道のほうは、追加的にかかる費用しか払ってないじゃないかというふうな反論を受けたときに、ちょっと困るんじゃないかなというふうに思うんですが。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 まあまあそういう側面はあると思います。

【家田委員】 料金の話は、理屈は理屈で、どの分野もいろんないきさつの中からああだこうだになっているのが料金だから、理屈だけでは済まないというところがあるよね。ちょっと違うことを聞くんですけど、途中でおっしゃられたように、鉄道貨物というのは最後の足がなきゃ話にも何にもならないんだから、いわばインターモーダルな、コンテナがそれですよ。それでやっている。それがもう大宗を占めているところなんですよ。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 はい。9割以上です。

【家田委員】 同じように、例えば航空輸送とか、それから、海上輸送のほうもそこがポイントなんですよ。だから、道路政策の中では、料金みたいな類いの話とはまた別に、空港や港湾と高速道路とか、道をかっちりくつつけて、インターモーダルな動きが便利にならなきゃ、これはしょうがないねというような類いのことをやってるわけですよ。そういう意味からいくと、貨物ではね、同じような意味で貨物駅、貨物ターミナルと道路の結節性とか、道路の設備、道路の構造とか、そういうものについて、もっとこういうふうにしてほしいよねとか、そういうところは何かご意見とかないですか、料金以外で。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 料金以外ですか。今はまだもたもたしているんですけども、実はバックアップを受けて、米原というところにはまだ貨物駅がございませんけれども、ちょうど日本海縦貫との結節点でございますので、国土交通省のバックアップも受けながら貨物駅を新たにつくる。それに通じる道路について補助をいただくというようなスキームはございますので、鉄道貨物と道路との結節をよくするような事柄については私どももぜひやっていきたいなと思っています。

【家田委員】 やってきたいのはぜひやっていただきたいんだけど、この中で要望とか何かがね、料金のことばかり書いてあるんだけど、もっとあそこの道路を太くしてよとか、あそこは駐車場がだめでさ、道路政策はどうなっているのとか、そういうのがないんだけど、本当に……。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 いや、焦点を絞って書いてきたところなので。

【家田委員】 そうなの。何か言っておかないでいいの。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 またよろしくお願いいいたします。

【家田委員】 何か具体的にね、どこそこのターミナルのところと道路は高速道路までつながってないから、こうやって困っているんですよとか、それから、コンテナだって、鉄道のコンテナは12フィート、それを何個かトラックに乗って持っていくじゃない。そのときに、あそこの道が通れなくて困るとか、そういう種類のことっていうのは会社の

中で整理して、それを道路当局に要望みたいなことはやらないんですか。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 さっき言ったのは1つの例でございますけれども。

【家田委員】 やっているんだ、そういうのを体系的に。やっていたらね、それをぜひ出しておいてもらいたいんだけど。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 体系的にというところまではまだです。

【家田委員】 ぜひね、それはやらないと。

【総合企画本部投資計画室長兼経営企画部担当部長（花岡）】 個々の駅について、例えばお客様のニーズに応じていくためにどういう設備が必要かという議論は、157駅ある中で当然やっております。総括的に申し上げますと、震災の後、顕著になってきているんですが、お客様ニーズというのは、鉄道で運ぼうとトラックで運ぼうと、飛行機は関係ないんですけれども、どちらでも構わない。むしろ両者のいいところを組み合わせで安心安全で運んでくれと、当然コストも安くと、こういうご要望が非常に強くなっております。

そういう意味でいうと、鉄道から申し上げますと、器とするコンテナは、道路も走れまじし鉄道の上は当然走れる。ただ、問題となるのは、コンテナ全てが万能ではなくて、荷物の中には積みかえが必要となったり、保管が必要になってくる。当然こういう機能が必要になってくる。したがって、道路だけのご要望というよりも、むしろ荷物を発地から着地まで届ける上で、安全安心に届けるための保管とか、あるいはトラックの駐車スペースだとか、そういう積みかえをする施設というものを鉄道の駅と組み合わせしていくことが、むしろ鉄道の役割も発揮させる仕組みになるのではないかということで、幾つかの駅ではそういう、我々のサービスとして駅の中に積みかえ施設を設けたりするような取り組みはやっております。

【家田委員】 それはいいんだけどさ、それは会社でやってもらえばいいんだけど、ここは道路の分科会だから、道路に要求することを言っておかないと救いはないですよ、そういうことなんです。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 つつましやかなものですから。

【家田委員】 ありがとうございます。

【石田委員】 モーダルシフトをもっとすべきだと。環境の面とか、3.11のときも日本海側で大活躍されましたので、そういうことからすると、まことに当然の議論だと思うんです。それに関して、じゃあ、あまり追加的な投資なしに、今から鉄道で運べる容量を、これ、線路容量の問題もあるし、駅施設の容量の問題もあるし、車両のローリングス

トラックの容量の問題もあろうかと思えますけれども、どれぐらいまでだったら全然大丈夫だよという、そういうのを何か感覚として教えていただけると非常にありがたいんですが、いかがでしょうか。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 どういう時間帯に要望が来るかというのを、捨象すれば、今運んでいる2,000万トンの1.5倍、3,000万トンぐらいは。

【石田委員】 全然大丈夫ですか。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 今の積載効率が大体幹線で7割とか言っておりますので、100%になることはないと思えますけれども、九〇数%だと仮定して、ざっと言えば1.5倍ぐらいの供給力は持っている。ただし、サービスレベルがかなり落ちる商品もあるだろうと、こう思います。

【石田委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 というと、ちょっと質問整理のためなんですけれども、今、2,000万トンレベルだと。3,000万トンぐらいまではやれるぞと。4%ぐらいのシェアを今持っているわけですね。そうすると、単純に言って全体貨物の6%ぐらいまでは鉄道でやれるポテンシャルがあると認識して、それでも、例えば諸外国に比べて極端に少ないという印象を持つんですけれども、それはなぜなのかということと、それからもう一つ、もしプラスアルファで運ぶ、つまり、総合交通体系を考えてという意味でなんですけれども、運ぶとすれば、何を運ぶ可能性が多くあるのか。コンテナにしる何にしる、より鉄道を活用するとすればどういう分野で、それでさっきの、それをやるためには組み合わせ施設として、道路を中心に何が必要なのかとか、そのあたりを明確に出していただけると我々としては非常にシナリオが見えてくるというかですね。

それに加えて、当然のことですが、3.11を受けての、例のガソリンを運ぶ上で大変貢献されたという記憶があるんですけれども、教訓を含めて、もう一回その関連でお話をいただけると。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 シェアが幾ら頑張っても数%しか上がらないということについては、結局、冒頭申し上げたバルキーカーゴは、日本の場合、内航で鉄鉱石とか油とか、そっちが役割を持っておられますので、私どもは山間、山の中へ入っていくものは石油を持っていますけれども、それ以外で積み上げていくという話になると、やっぱり雑貨の類いといいますか、今さっき言ったみたいに、円グラフの中で様々なものを取り込む。ただし、構造的にはやっぱり生産が海外に移ってくると、それはまた、言葉は変で

すけれども、すかすかになっていく。じゃあ、どこへシフトしていくべきかということになると、理屈の上からいうと、輸入のいろいろなものが半製品で出たりしますので、海外コンテナをどう取り組んでいくかというのが1つの視点にはなると。

【寺島部会長】 港湾に上げたやつを。

【日本貨物鉄道株式会社(田村)】 はい。ただし、それは一時期にドーンと来ますから。鉄道というのはコンスタントに運ぶものですから、それが急いでいるとなかなかマッチングしない。あるいは距離が短いとトラックのほうがいいだろうと、こういう構図でございますね。ですから、我々としては、さっきの海外から輸入される様々なものをどういう形で鉄道の中へ取り込めるかは考えたい、そういうイメージでございますかね。

【大串委員】 先日、自動車メーカーの方とお話しすることがありまして、ぜひ新潟港を使っていたきたいという話をしたんですけれども、そのときにJR貨物との組み合わせの話も一緒にしたんですが、どうしてもやっぱりコンテナ自身がすごく小さいので、たくさん運べないからなかなか使いにくいというのと、もう一つは、新幹線などの幹線のところを夜間使わせてもらえるような形での高規格線路ですね、ああいったものを利用してもらわないと、なかなか大量なものを一度に運んでもらうという仕組みになってないんじゃないかというところで、物流費との絡みもあって、なかなか新潟港とか富山港のほうから出せないんだというお話がありました。なので、そういった高速鉄道を利用するなり、コンテナの大型化とか、そういった見込みがあるのかどうかということと、それを利用するときの道路をどうしたらいいのかということがもし今おわかりになる程度でお話しただけならありがたいです。

【日本貨物鉄道株式会社(田村)】 道路との汎用性をどう取り入れるかという頭からすれば、私ども31フィートコンテナと言っているんですけれども、お客さんが大体ご用意されるということになっていますが、5トンの12フィートは我々も汎用性があるので、JR貨物がつくるという方針でずっと来ましたが、去年から転換をして、10トントラック相当の31フィートコンテナを我々も用意します。そういうふうに転換をいたしました。まだ25個ぐらいしかつくっていませんけれども、国の補助もいただいてどんどん拡大をしていきたいと。まさに汎用性、ウイングコンテナですね。すぐ換えれるような施策はとっております。

新幹線のことは、ちょっとこれ、言い方は難しいんですけれども、日本は狭軌鉄道でございますよ。狭軌の限界というのはやっぱりありまして、さっきの海上コンテナなんかも、

トンネルの断面がちょっと小さいとか、そこに電化されていますいろいろな設備があるので、これに対してインフラで金をかけて、例えば背高コンテナが通るようにするような施策をどう考えるか。それは旅客会社の持ち物なので、我々と協議した上で国の例えばバックアップを得るとかして、新潟もまさにそうなんです。上越トンネルがどういう断面で、背高が通るか通らないか、言葉は悪いんですけど、いや、役割は果たしたいんですが、構造がそうになっていますと、言いわけにはならないんですけども。

新幹線は私どもは営業権を持っておりませんので、あれは旅客会社さんが持っていて、定款上そういうものはやらせていただけないという、そういう構図でございます。標準軌の世界で貨物が走れば、どんどん既存インフラを活用するという側面からはいいだろうという話にはなると思いますけれども、安全面とか様々な問題があるんじゃないでしょうか。これはちょっと旅客会社さんの領域なので、私どもが言うことじゃないんですが。

【大串委員】 営業を停止している5～6時間があったいなと思ったものですから。

【寺島部会長】 どうぞ。

【羽藤委員】 3ページ目の断面輸送量の地図について、ちょっと教えていただきたいんですが、山陰とか四国の断面輸送量は、これを見るとほとんどないように見えますが、現実に地域の輸送の中における、山陰とか四国とかにおける鉄道のシェアというのはどれぐらいなのでしょう。やっぱりこの図で見るように、分担率は低いと見るべきなのか、それとも、量は少ないんだけど、シェアはあるということなのか、お聞かせいただければと思います。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 分担量は極めて低いと見ていただいて結構です。例えばある特定の企業の、こういうところは紙が出ます。そういうイメージでとらまえていただければ、圧倒的に紙製品が関東あるいは大阪に来ていると。

【羽藤委員】 伊予三島とか、あの辺ですか。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 はい。それとか、伯耆大山とか、そういうところが主たるものです。

【羽藤委員】 鉄道輸送の考え方があまねく鉄道で輸送をとるところが、地域からみれば、厳しいところもあるという理解ではないかと思えます。逆にいうと、さっき家田先生も言われていましたが、輸送計画として、道路と鉄道の組み合わせ方を考えるというようなことはあるのかなという気がします。本州から四国側に輸送するとき、高速道路ネットワークもあるわけなので、車と鉄道をうまく結びつけて、配送のデポというかステー

ションとして重視するところを戦略的にコントロールするなど、全てを鉄道でという感じではおそらくない考え方があるように思います。そのあたりについて何か戦略的なお考え、道路とうまく組み合わせて考えていくというようなことはお考えでしょうか。

【日本貨物鉄道株式会社(田村)】 今さらインターチェンジの近くに貨物駅を持っていくわけにはいかないの、トラックのターミナルとうちの駅との間をフリークエントサービスみたいなものをトラックでやるとかですね、そういうことで宅配便なんかはどんと来ていただいているというようなことです。

【羽藤委員】 高速道路と駅の距離で、ポテンシャルがあるかないかというのは決まってくるということですか。

【日本貨物鉄道株式会社(田村)】 はい。荷物がどういうところに集まっているかと貨物駅をどう結ぶか、そしてそれを流通加工する仕組みをどうつくるかというようなことだろうと思います。

【羽藤委員】 可能性はあるということですか。

【日本貨物鉄道株式会社(田村)】 一応は追求していきたいと思っております。そうしなければ生きる道がないということですから。

【羽藤委員】 ありがとうございます。

【太田委員】 JR貨物が置かれているお立場は非常に難しいと思っています。そもそも国鉄改革のときに鉄道貨物安楽死論というのがあって、マーケット上では鉄道貨物は必要ないのではないかという議論もあった。その中で、たまたまバブルがあってスタートが非常にうまくいったのですけれども、その後いろいろな状況があった。

今、おそらく鉄道貨物政策というのは、縮小均衡である程度の範囲内でやってくださいというような感じがどうしてもする。これはどういうことかということ、第2種鉄道事業者であるということもあって、もちろんいろいろな助成の仕方に制限があるという中で、採算をとるように何とかやりなさいということで、どうしても縮小の中での均衡を指向しているように国全体の政策が採られている。先ほどの質問にありましたけれども、山陰地方とか四国において、鉄道のシェアというのはもう本当に小さなものでしかない。そういうような政策の中で高速道路の料金のほうが暴れてしまうと、どうしてもその中での議論になってしまうのだけれども、つまり、市場というものを使って競争でやっていく中で、今、縮小均衡をさせるような政策をとっていると私は思うのです。それが、そうではなくて、鉄道貨物のシェアは例えば10%ぐらいという政策目標があったとすると、それに

向けていろいろなことを総合的にやるというように日本の鉄道貨物政策がなってない。そういう中で、大きな枠組みとしてJ R貨物さんは今後どうされるべきだとお考えですか。

【日本貨物鉄道株式会社(田村)】 私どもは株式会社でありますので、先生の直接のお答えにはならないかもしれませんが、収支がきちんと相償うというのが株式会社では基本にございますので、なかなか厳しい。いかに効率的に仕事をしていくかと。そういうときに、コスト分析等をして、一番コストが相償うというのは、荷物が両方入ること、往復で荷物がセットされているというのがかなり重要な要素になりますので、我々としては、地域間ODとか、どんどん言っていけば、列車別のODを見て収支が相償うかどうかという観点から様々なことを組み合わせていくと。幹の部分はそのなりの効率性があって、流動も往復きちんと相整っているんで、その間で自動車との結節をどう考えていくか。それを縮小均衡と考えるかどうか、これは難しいところだと思います。

【坂本委員】 高速料金の割引の影響ですけれども、5%程度の影響があるというふうには分析されています。仮に高速料金の割引が全て廃止された場合、J R貨物が5%の輸送量を回復するというふうには考えてよいわけですか。

【日本貨物鉄道株式会社(田村)】 これまたいわく言いがたしで、分析をすればこういうことが出てきておりますから、理屈上は取り戻せるはずだということになりますから、言葉は変ですけれども、営業力を使って失われたところをカバーするという、多分そういう行動にはなるとは思いますけど。

【坂本委員】 高速料金の割引をどうするかを検討しているわけですが、この割引をやめたときにJ R貨物に一定量の貨物が行くのか、輸送量はどうなっていくのかということです。その1つのイメージとして、例えば、陸上貨物が割引廃止によって、鉄道貨物に振り分けられるかと考えてもいいものでしょうか。

【日本貨物鉄道株式会社(田村)】 私どもがセールスをするときに、鉄道運賃プラス両端の利用運送事業者の料金が、配達と集荷がございますから、最前線で売っていただいているのは利用運送事業者ですから、利用運送事業者がそのコストの計算のときに、言葉は変ですけれども、高速道路料金があるなしによって勝負できるようなところがあれば、鉄道コンテナを使ってくださいという売り込みに行って、それが成功するかどうか、そういうイメージだと思います。

【寺島部会長】 わかりました。時間が参りましたので、私としては、今の質問にもかかわるんですけど、やはり3,000万トンぐらいへのポテンシャルをにらみながら、事業

者としてこれを高速道路との関連の中でどういう戦略的な企画を持っておられるのかというあたりを、また改めて踏み込んで、関連の資料でも出していただければという気持ちがございます。そういうことで、大変どうもありがとうございました。受けとめて今後の検討の課題にさせていただきます。

ここで日本貨物鉄道会社のヒアリングを終えたいと思います。どうもありがとうございました。

【日本貨物鉄道株式会社（田村）】 どうもありがとうございました。

【寺島部会長】 続きまして、日本自動車連盟の久米様、よろしく申し上げます。

【日本自動車連盟（久米）】 日本自動車連盟の久米でございます。よろしく願いいたします。

本日は、本分科会で意見を述べる機会をいただきまして、まことにありがとうございます。資料に基づきまして順にご説明させていただきたいと思います。まず2ページを開いていただきたいと思います。

まず、私どもの組織の概要でございますけれども、設立が1963年ということで、ことして50周年を迎えるということになりますが、マイカーユーザーを中心にした会員組織でございます、会員数が1,748万名という組織でございます。活動は全国で行っておりまして、活動の内容といたしましては、ロードサービス、交通安全活動、環境保全活動、観光・ドライブ情報サービス、あるいは調査提言活動、モータースポーツ、国際交流、これは世界でFIAという自動車連盟の組織がございまして、その一員として活動しているということでございます。

3ページに入りまして要望事項でございますけれども、取りまとめたものを3ページにまとめてございます。最近の高速道路料金の変化、あるいはユーザーアンケート調査、こういった結果に基づきまして、これから順にご説明させていただきたいと思います。

まず1番といたしまして、有料道路の利用促進を図るべく料金割引の施策は継続すべきであるということでございます。4ページ、5ページをご覧いただきたいと思いますけれども、これは、日本生産性本部が毎年出しております「レジャー白書」の経年変化ということでございます。平成18年から6年分を掲げてございますけれども、平成21年のところ、4ページの右のところでございますけれども、このときに高速道路料金の値下げがありまして、これに基づきまして、ドライブが、その前の年、5ページにある年というのは常に3位だったんですけれども、これがトップに躍り出たということでございます。こ

の割引が続いている間は、ドライブがレジャーのトップを維持しておりまして、今度これがなくなったということになりますと、途端にドライブは3位にまた戻ったということでございます。そういうことで高速道料金の変化というものが極めてドライブの活発さに非常に敏感に反映しているということがうかがえるということでございます。

次に、6ページに入っていただきまして、それでは自動車のユーザーが有料道路に何を期待しているかということ、これは私ども、今回のヒアリングのために緊急にアンケート調査を行いました。詳細は16ページ以降に書いてございますけれども、調査期間はとし平成25年1月19日から21日で、インターネット調査です。サンプル数は4,700ということ、ただ、これは各県で大体100名ということで調査をとっておりますので、全国平均しますとこれは人口比にはなりません。ですから、どちらかというところ、地方の意見を反映したような、地方のほうに重きを置いた結果となっております。そういうことで、このデータにつきましては、県別のデータと全国データ、これを両方掲げております。全国と各県の傾向はかなり違っているということがありますので、そういうことでデータについては両方出しているということでございます。

まず、日ごろ利用する有料道路につきまして、どのような効果を期待しているかというのが6ページの全国版でございまして、断トツで旅行や趣味が実施しやすくなる、観光やレジャー面の貢献に期待ということがトップでございまして、これは当然、この項目については、受益者というのはドライバーということになります。2番目が観光客の増加と地域活性化への寄与に期待ということでございまして、これは、受益者というのはそれぞれの地域ということになります。目的地ということで、その地域の人々が受益者ということになります。それから、3番目が災害時の延焼防止や避難路としての機能、防災面の効果に期待ということでございまして、これも受益者はその地域の人ということでございまして、

これを県別に並べたのが7ページの表でございまして、これを見ますと、1番目のレジャーに期待という部分が、真ん中のところに黒いのがずっと続いておりますけれども、これが40%以上のものについて黒く塗ってありますが、これが全国各地、大体同じような傾向が非常に高いということでございまして、地域差はあまりないと。ですから、全国のドライバーは、有料道路についてはドライブを非常に高く期待しているということがうかがえるわけです。ただし、この料金につきましては、先ほどの日本生産性本部のデータにもございまして、非常に料金に敏感に反応すると。ですから、実際に使うかどうかというのは、これは料金次第だということだと思っております。

次に、レジャーへの期待の右隣ですけれども、観光客の増加等・地域活性化への寄与というところがあります。これは地域によって大きく差がございます。大都市部の東京、神奈川、千葉、埼玉——千葉はちょっと別の数字を示しておりますけれども、ここですとか、愛知ですとか、あるいは大阪、ここは非常に数字は少ないんですね。ですから、ドライブに期待してないと。当然だと思いますけれども、期待しているのは地域のほうだと。地方のほうが非常にこのドライブに期待していると。ここの数字が全く違うということがございます。したがって、大都市ですと大体20%以下ということになっておりますけれども、千葉がちょっと高いのは、これはアクアラインとかいうことで、いろいろ話題になったということもあるのかもしれませんが、千葉は割合ここの比率が大都市の中では高くなっているということがございます。逆に地方のほうになりますと50%を超えるところもあるということがございます。したがって、先ほど日本生産性本部のレジャー白書でもってドライブが落ち込んだということは、これは地方にダイレクトにダメージを与えているものだというふうに思います。

観光地というのは、いわゆる生活必需品が自動車であるところは、これは観光もドライブで行かないといけないわけですね。逆に生活の上で公共交通機関を使っているところは、これは当然、ドライブがメインじゃなくて、スカイツリーとか、そういったところは車で来るわけがないので、そういったことで高速道路料金を上げれば、基本的には地方への流れが止まって、逆流して都市のほうの一極集中になってくるという効果があるのではないかと考えております。

それから、3番目の災害の関係ですけれども、これは結構、今回増えてきたということございまして、特に静岡県、この辺が51%ということございまして、これはやはり東日本大震災等、そして静岡が特に大きくなってきたというのは第二東名の必要性ということで、かなり災害のことが強調されたというような報道もされていまして、そういったことで高くなっているのかなと考えております。

次に、8ページに入ってくださいまして、これは別の機会でもお話したことがあるんですけれども、高速道路の料金に関するアンケート調査ということでございまして、この調査対象は、無料化実験の対象となった路線、右のほうに表がございまして、14地方ありますけれども、ここを対象に今回の実験がどうだったということをあらわしたものでございまして、この調査期間は昨年12月7日から14日にかけて行ったものでございます。タイアップの例としましては、9ページにあるようなことで、各地方と我々が連携し

て、我々の会員をドライブに送り出すということで協力をしたものでございます。

このアンケート調査の結果が10ページにございます。調査結果は、まず第1に、平成23年6月に無料化実験、並びに休日上限1,000円を終了してから1年半が経過して、約6割の自治体が観光地を訪れる車の数が減ったというふうに回答しております。11ページの棒グラフの上のところがそういうことございまして、観光客、宿泊客あるいは買い物客、車の数、こういったものがこの実験が終わって減少したと。ちなみに23年の7月ですけれども、無料化実験が終わった直後に、無料化する前と後でどうなったと。無料化したときにどうなったということの調査結果が11ページの下の方の棒グラフになっています。このときには、観光客、宿泊客、買い物客、車の数、こういったものが明らかに増加した。ですから、先ほどの生産性本部のあの調査に極めて一致しているわけで、やっぱり実験を行ったときには増加したけれども、実験が終わった途端にまた減ってきた、と非常に敏感に反映しているということでございます。

12ページに、今度は観光地を有する自治体が高速道路の料金割引をどの程度必要と考えているかということでございますけれども、約8割の自治体等が無料化社会実験や上限料金制度は地域の経済振興に役立ったと。約7割の自治体が休日5割等の施策の延長を望んでいるということでございます。この中で一部茶色のマークがあるんですけれども、延長を望むとか、延長を望まないとか、そういう話があるんですけれども、これは、無料化実験をしてお客さんがいっぱい、ぼんと来たと。それに対応するために駐車場とか、そういうものをお金をかけて整備しちゃったと。そうしたら実験が終わっちゃった。それで、お客さんが来なくなったと。ですから、結局、お客さんが来てくれればいいんだけど、それに伴って設備投資をしたら逆に損をしたというようなことで、やはりそういったやり方をよく工夫しないと逆効果になってきちゃうというような、そういった意見もございました。

そういったこともございまして、今のようなデータなんかを踏まえまして、先ほど言いましたような料金割引ということは、これは推進していくべきだろうというのが私どもの考えでございます。

次に、3ページの2番目でございますけれども、有料道路の維持管理や整備拡充の費用は国民全体で負担すべきということでございます。道路整備費用を自動車ユーザーの負担とすることについては、免許の有無を問わず、不適切という意見があるということでございます。適切であるを上回っているということでございます。13ページをご覧ください

たいと思うんですけども、これは内閣府が今年度実施した調査でございますけれども、こちらのほうは、自動車ユーザーだけではなくて、自動車ユーザー以外も含めて調査をされているものでございます。道路整備のための費用は車を利用する人が負担するという考え方についてあなたはどうか考えるかという質問に対して、適切であると、それから不適切であると、これを比べると、明らかに不適切が多いということでございます。「やむを得ない」というのは、これは非常に微妙なところで、こういう調査の場合、通常はこの「やむを得ない」というところに、「どちらかというとな不適切」というのと、「どちらかというとな適切」というのが入るんだと思うんですけども、これらが結局「やむを得ない」という言葉になっているというふうに想定しまして、ここについては省いているということでございます。

そうしますと、運転頻度別に見ますと、毎日運転しているという人から免許を持ってないという人まで、全て不適切のほうが多いということでございます。それから、使用目的別に見ましても、業務、通勤とかいろいろありますけれども、自動車をあまり使用しないという人まで含めまして、これもその他を除きまして不適切のほうが多い。ですから、やはり一般の国民は、道路というのは自動車ユーザーだけではなくて、もっと非常に広い公共的なものであるということをごきちりと認識しているということではないかと思っております。

次に、ちょっと飛びまして申しわけないんですが、24ページと25ページをご覧いただきたいと思います。25ページのほうでちょっと説明させていただきますけれども、それでは、道路全体について、こちらのほうは我々の会員の調査でございますけれども、優先的な改善を望む道路は何かということでございます。最も大きいのが地域をつなぐ幹線道路というのがトップに来ています。2番目が生活道路、3番目が市街地の幹線道路、そして有料道路というのは4番目になっております。これは、25ページの右のほうには、平成18年度に行った調査がございます。左のほうが今回行った調査ということでございます。これは大変申しわけないんですけども、ちょっと調査の仕方が違ってまして、18年のときは、選択肢の中から1つだけ選ぶという調査になっています。それから、今回行った調査は複数選択でやっている調査でございます。そういうこともあってちょっと違っているのかもしれませんが、ここで見ると、生活道路から地域をつなぐ幹線道路のほうにトップがシフトしているというのは、やはりこれは東日本大震災の影響が大きいのかなと思っております。結局、有料道路、高速道路はああいう大きな災害があったとき

には緊急自動車専用になっちゃって、一般の車は使えないんですね。そうすると、一般のユーザーは、では何を使うかという話になれば、それは地域の幹線道路という格好になってくる。そういった影響もあるのかなと思います。

あともう一つ違うのは、高速道路と有料道路、これは単語が違うのであれなんですけれども、18年のときの高速道路については、全体としては非常に少ないんですね。10%以下というのがほとんどです。特別多かったのは、鳥取、島根、宮崎で、当時、高速道路が通ってなかったところで、ここは断トツに40何%とか、そういう数字でもって必要になっていました。非常に地域差がありました。今回の調査、有料道路につきましては、こういった断トツに高いところはなくなっておまして、逆に数%台だったものも全部10%以上に上がっています。そういったことで各地方に差がなくなっております。

19ページをご覧いただきたいと思うんですけれども、今度は有料道路でどんな改善が必要かということですが、一番多いのが車線の拡幅、それから、車線数の増加ということですが、これは基本的には渋滞解消、この辺の話ではないのかなと思っています。2番目が路面の再舗装や陥没、ひび割れ等の改修、ここの部分については、基本的には乗用車の場合はほとんど傷めません。重量車が基本的にはこういった路面とか、そういったものを傷めるということですが、それから、4つ目のところに、トンネル・橋梁等の改良というのもございますけれども、こういったものも基本的には重量車が傷めるものでございまして、そういった意味では、乗用車とすれば、やはり問題点としては車線の拡幅とか車線数増加と、ここのところがやはり大事なのかなと。この場合は、ここを整備しても、結局、ボトルネックがなくなるという話ですから、当然交通量は増えるわけで、そういった意味では採算ベースに乗るような改善ではないのかなと思っております。

21ページをご覧いただきたいと思うんですけれども、高速道路料金の休日割引がなくなるということについてどう思うかということですが、これにつきましては、絶対に反対というのと納得できないと、この合計が43%。それから、納得できる、やむを得ないというのが合計して23%ということで、やむを得ないまで入れても23%ということですが、基本的には、これはやはり割引というのは継続してほしいというのが一般ユーザーの気持ちだということですが、

その中で22ページをご覧いただきたいと思うんですけれども、じゃあ、なぜ納得できないかということですが、これはその下の表になりますけれども、通行料がもとも

と高過ぎるということでございます。通行料の状況につきましては、14ページに記載させていただいておりますけれども、諸外国に比べて圧倒的に高いということでございます。これは今日、事務局さんのほうが配付されている資料とほぼ同じ数字でここには載せてございます。そういうことで、私どもといたしましては、高速道路の必要性としては、これは全国的なものであるだろうと。その比重がますます高まっているということですので、受益者負担ということで単に自動車ユーザーにかぶせるということだけではなく、やはりもっと国民全体で負担すべきだろうと思っております。

また、高速道路料金のデータが14ページにございますけれども、自動車ユーザーは、これ以外にも世界で最も高い税金を払っておりますし、さらに保険もこれからまた上がるという話もございます。ガソリンも上がってきているということもありまして、自動車離れに非常に危機感を持っておりまして、自動車離れになると基本的には地方が衰退するだろうということもございますので、そういった意味で非常に危機感を我々としても持っているところでございます。

次に、3ページの3番でございますけれども、有料道路に関する積極的な情報提供を進めるべきであるということでございます。これにつきましては、15ページをご覧いただきたいと思いますが、料金割引の見直しが迫っていると、こういう大事な情報もほとんど知られていないということもございます。地方によっては全く知らない。100人にアンケートして、ゼロというのはいっぱいあるという状況でございます。そういうことで、知られてないということは、ユーザーから見たときの納得性で問題があろうと。したがって、料金制度とか路線別の建設コストとか、自動車ユーザーに対するわかりやすい情報提供が必要であると思っております。社会資本である有料道路、これは活用されなければ意味がないわけで、そういった意味では、利用者の理解、納得を得るためにも積極的な情報公開を求めたいと思っております。

あと、3ページの4番ですけれども、料金制度をわかりやすくすべきであるというのが1つございます。複雑になるとなかなか利用しにくいと。ドライブするのに手間をかけて検討してから行くということはないわけで、大体ぱつと決めるわけなので、そういったときにわかりやすいことが必要だろうと。したがって、一定区間については、例えば定額制を導入するとか、そういったことも含めて検討されてはいかがかないというふうに思います。

5番目に、先ほどの料金の問題になりますけれども、例えば高松に讃岐うどんを食べに行く、それから、韓国に焼き肉を食べに行くというのと料金比較をした場合、どうなんだ

ということですね。高松から大阪の有料道路の通行料金は、割引がないと8,050円です。韓国から仁川まで、LCCを使った場合は5,800円です。そうすると、先ほど言いましたように、ドライブというのは非常にレジャーでは何かとの競争関係にありますから、今のこういった高速道路料金ということでは、地方にドライブに行くよりも外国のほうに、より進出しちゃうというようなこともあり得るので、そういったところも含めて、ぜひデマンドサイドの議論というものをきっちりやっていただきたい。それで料金を決定していただきたい。

以上でございます。

**【寺島部会長】** どうもご苦労さまでした。ただいまの説明に関しまして、時間の制約もございますけれども、委員からご自由にご質問なりご意見なりお願いします。

**【家田委員】** どうもありがとうございます。ユーザーにとっては、これ、安いほうがうれしいですからね、ごもっともなご意見だったと思うんですけどね。

2点伺いたいんですけど、1つは、首都圏とか、あるいは関西もそうですけど、いろんな高速道路ができつつあって、本当に、もうしばらく経てば、もうしばらくと言ったってちょっとはかかるかもしれないけれども、ネットワークって感じになるわけですよ。そうなってくると、ここは首都高です、NEXCO東です、こっちは中日本でああだこうだっていう話では、ユーザーはどれも使いにくいんじゃないかって感じもするんですよ。あるいはどこかが何かトラブル、あるいは事故か何かはちょうど起こってね、あっちへ行っちゃうとひどいことになっちゃうから、こっちへ回ってよねなんていうようなことを考えると、こういうエリアの中で、ちょっと会社を越えた、具合の良い料金なんていうのがユーザーにとってはいいんじゃないかなと思うんだけど、その辺のご意見を一ついただきたい。

もう一つは、笹子の話もありましたけども、いろんなところでメンテというのはやっぱりやっていかなきゃいけないし、今だってやってないわけじゃないんだけど、更新や何かでお金もかかってきますよね。それはね、さあ、どこから出すかといったら、やっぱりすぐにも出るところから出さなきゃいけないから、料金をそこに充ててもね、やっぱりユーザーとしては安心したいよねっていうところがあると思うんですよ。その辺なんかどんな感じですか。

以上2点お願いします。

**【日本自動車連盟(久米)】** ネットワークでもって料金を会社ごとじゃなくてという話

がございましたけれども、そういう意味も含めまして、先ほど定額制とか、そういったようなこともいろいろ検討したらどうかなと思うんですけど、では、具体的にどうかということについては、ちょっと我々としても、それだけの情報とか何かを持って分析した上でお話ししなくちゃいけないと思うので、そこまでの情報量なんかは持ってないものですから、ですから、使いやすくてとか、そういうふうな定性的な表現でしか今のところはお話しできないということが1つございます。

それから、メンテの話なんですけれども、これは、当然、メンテは必要だということで、今回の我々の調査でも、非常にやはりメンテということについては気にしているわけですね。ただし、このメンテの費用負担ということになりますと、基本的に今まで言われていたのは、重量車なんですよね、路面を傷めるとか橋だとかですね。今回の筐子みたいに天井が落ちこちてくるという話になると、それは我々としても全く想定外で、ですから、そういった意味でそれが非常に異常なものなのか、あるいは通常行われるような劣化なのか、そういったところも含めて、筐子の話というのはちょっとまたよく調査していただいた上で話をしなくちゃいけないと思います。

ただ、一般的には道路を傷めるというのは、車両の軸重の3乗から4乗、軸重が10倍になれば1,000倍、1万倍なんですよね、傷める度合いというのは。そういうことが今まで言われているわけですし、それから、走行距離もありますね。トラックはものすごく走るわけで、乗用車というのはそんなに走らないわけですから。

**【家田委員】** 貨物か旅客車かということではなくて、メンテというのは、手を抜こうと思うと手を抜きがちなんですよ。省が金をつけてくれないところがあるからね。そうすると何年かたってからひどい目に遭ったりする。ということは、いつも政治的な状況によらず、安定して収入が得られるところからきちんとメンテの財源を確保して、そして、ちゃんとメンテしていただかないと、ユーザーとしては心配じゃないですか。だから、質問は、乗用車が払うかどうかというようなケチな話じゃなくて、ユーザーの安心からしたら、どんな財源に求めるのが一番安心できるかなというところを聞きたいんだけど。

**【日本自動車連盟（久米）】** 財源をどこに求めるかというのは、先ほどの話にまた戻ってしまうんですけど、ただ、ユーザーの立場とすると、当然、安心して走りたいと、これは大きいんですから。ですから、当然メンテは必要ですし、それから、乗用車として必要なメンテということであれば、それは当然支払わなくちゃいかんだろうと、それは当然だと思っています。

【家田委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 ちょっと1つ、私のほうから、日本の自動車ユーザーの中身がどう変わっているのかは知っておかなきゃいけないから、JAFは、1ページ目に、1,700万人の会員を持っているということなんですけれども、個人会員というベースで言えば、ピーク時は幾らだったんですか。

【日本自動車連盟（久米）】 いや、今がピークになっています。

【寺島部会長】 今がピークなんですか。

【日本自動車連盟（久米）】 ええ。ですから、1月末の現状でいきますと、対前年で約プラスの25万名会員は増加していきまして、そういった意味ではピークは今でございます。ただ、昔ほど急激には伸びてなくて、一時落ちこちたこともあります。対前年マイナス10万ぐらい落ちこちたわけです。ですから、そういった意味ではほぼ横ばいはずっと動いているということだと思います。

【寺島部会長】 非常に興味あるのは、この1,100万というのが、ちょうど日本の労働組合運動の連合が組織しているぐらいの組織人数とほぼ匹敵するんだなというイメージとですね、JAFのメンバーのどこまで詳細に——個人情報ですから、掌握してないかもしれないけれども、平均所得というのはどれぐらいのゾーンなんですか。それは掌握してないですか。

【日本自動車連盟（久米）】 所得は一切把握しておりません。

【寺島部会長】 私の感覚では所得のゾーンが700万円以上だと思うんですけどね。何を言いたいかというと、日本の自動車社会がどういうふうに変化してきているのかということがものすごく重要で、生活の中で定着しているユーザーという、生活道路として期待している部分と、それから、さっきのレジャーという部分で、余裕がなくて自動車が持てなくなった。さっき自動車離れとおっしゃった構図がどういう形になっているかということがものすごく気になるので、それをもし追加的に教えていただけるようなことがあったら、またお願いします。どうぞ。

【太田委員】 こちらで要望を聞くわけでありますから、当然いろいろな要望をそのまま真剣に受けとめたいと思います。さはさりながら、私たちはここで国土、河川、道路ということで公共政策を扱っているわけなんですけれども、公共政策って全ての人を幸せにできるものではなくて、必ずどこかに負担をかけて違うところを幸せにする、それを議論しているわけです。そもそもみんなが幸せになるような政策だったら、だれも議論しなくても

済むわけですね。その中で、今回2番目のような要望をあまり根拠がなく出されると、それを、どう捉えるかということで非常に難しい。

例えば携帯電話、災害のときには非常に使える。しかも、携帯料金は高いというふうに言ってアンケート調査した結果、「利用者負担はちょっとおかしいのじゃないか」というような意見が多かったら「では、携帯電話料金を下げるために国民負担をせよ」と。あるいは上下水道、水道はライフラインでとても大切、そのライフラインの耐震化のためにどうするか。日本の水道料金、下水道料金は高いよね。「では、国民負担でやってください」というようになったときに、ああ、そうですかというようには簡単には受け入れられないのですね。

先ほど家田先生がおっしゃったように、国民負担である税金でやると言った途端に、一般財政が厳しければ、当然そこに対してお金は割けない。特にメンテナンスのお金というのはすぐ効果が出ないから、メンテのお金は出せませんよねと。そうすると、これは当然危険な道路が増えていくというようなこともある。あるいは先ほど寺島先生がおっしゃったように、最近、自動車ユーザーは非常に低所得者が増えてきたので、低所得者をサポートするために何らかの形で国民に負担してもらうことも考えなきゃいけないというような理屈があればよろしいのですが、アンケート調査で、「何か納得いかないよね、だから、下げてください」というのでは、「ああ、そうですか」と、「そういうようなご要望ですか」という止まりになってしまうわけですね。

つまり、負担というものは何が公正であるのかとか、どういうものが公平なものであるのかということを考えて公共政策として出していかなければいけないので、ご要望はご要望としてわかるんですけども、これですと、経済を支えるトラック業界さんの要望のほうが強いですね。そうすると、やはりマイカーユーザーは相変わらず高負担に今後も耐えざるを得ないのですかねということになってしまいます。そういう意味では、やはり車種間比率の問題についてJAFさんがどのようにお考えなのかとか、二輪の問題を含めてもそうなのですけども、説得力のあることを出していただかないと、なかなか我々として酌み取れないのです。私もマイカーユーザーですから、本日のJAFさんのプレゼンテーションはマイカーユーザーとしては少し残念でありました。

**【寺島部会長】** これは要望を聞いているところで、またプロセスですから、ぜひ積み上げていっていただきたいと思います。あといかがでしょう。どうぞ、竹内さん。

**【竹内委員】** ご説明ありがとうございました。今、寺島部会長を含め、若干関係する

こともおっしゃってくださったんですけども、今日のプレゼンテーションは、ほとんどが観光とかレジャーというのが中心だったという気がするんですね。ですから、私としては、例えば通勤とか、あるいは貨物のトラックなどの料金についてはどうお考えなのかというところを知りたいところです。あまりJAFさんとは関係がないので、そこは特にコメントがありませんということなのか、あるいはそこについて何かあればお教えいただきたいと思います。

と申しますのは、なかなか割引を国民負担でどんどんやっていくというのは難しいところがあるので、そうすると、例えば休日とか土曜日の料金の割引だけでいいじゃないかということになってしまう。そうすると、通勤のお客さんにはほとんど恩恵がない。そういうことでもいいのかどうか、そんなことも頭の中に取りながらお尋ねするんですけども、何かレジャー以外のところの観点からいうと、料金はどうあるべきか、何かご意見おありでしょうか。

【日本自動車連盟（久米）】 結局、まずユーザーが何を期待しているかというところから入ったわけですね。ユーザーが一番期待しているのはレジャーだと。ですから、高速道路に限っての話なので、一般道路の関係はまた別なんでしょうけど、今回は高速道路の話を中心にやると、断トツで期待しているのがそこだったと。したがって、そこに今回は話を集中させていただいたと。そのときに、基本的には、ユーザーはドライバーでもありませんけれども、必ずドライブするという話じゃないですね、ほかにもオプションはいっぱいありますから。したがって、いろいろオプションがある中でドライブを選んでもらいたいというのが我々の希望なんですよ、レジャーとかそういったところですね。そうすると地域の活性化にもなるだろうというようなことで、今回、我々のほうはプレゼンさせていただいたわけです。

ですから、確かに通勤とか、いろいろなところでそれぞれユーザーは意見を持っているわけなので、そのところは確かに今後、我々としても深掘りをしたいと思いますが、まずは、ユーザーが何を期待するかと。そこで、レジャーとか観光にドライブで行きたいと。じゃあ、そのところはどうするかといたら、やっぱりデマンドサイドで基本的にほかと競争できるような価格体系にしなければ、みんなそこから離れちゃいますねという話でご説明させていただいたつもりなので、ちょっと時間がなかったものですから、もっと詳細な調査をいろいろかけて、今後そういったデータについてはまたやっていきたいと思っております。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、時間の制約がありますので、次に進めさせていただきます。どうもご苦労さまでした。ありがとうございました。

【日本自動車連盟（久米）】 どうもありがとうございました。

【寺島部会長】 続きまして、地方自治体のアンケート結果について、事務局より資料を説明いただきたいと思います。よろしくをお願いします。

【道路経済調査室長】 それでは、資料4に基づきまして、A3の資料でございますけれども、自治体アンケート結果をご説明したいと思います。速報でございまして、当事務局でまとめたものでございます。1枚めくっていただきまして、アンケートの概要ですけれども、対象としては知事、それから、市長会会長、プラス出資している政令市、それから、町村会会長を対象に12月から1月にかけてアンケートを実施いたしました。部会のご意見もありまして、特段意見のある方に任意に回答をいただくということも可能にいたしました。

質問の内容は大きく4項目ございまして、設問は8つに分かれておりまして、それを取りまとめてご説明をいたします。回答は全県、それから、市長会会長、町村会会長からいただきまして、都道府県分が47、市町村分が99ということになってございます。また、上記以外の自治体ということで247の市町村から来ておりまして、それを取りまとめた結果は別途整理してまたご説明したいと考えているところでございます。

1枚めくっていただきまして、まず問1でございます。最初に、今後の料金制度全体をどう考えるかということで、先般、高速道路あり方有識者委員会で取りまとめた基本的な考え方について、まずどうであるかというご意見を伺ったところです。その内容として、真ん中に書いていますように、基本となる考え方としてのものと、それから、具体的な方向性として対距離等々のことをお見せして意見をお伺いしました。

結果といたしまして、下のところでございますけれども、料金制度のあり方については、対距離料金を基本とした水準で全国共通だということにつきましては、都道府県でいいますと22件、市町村でいいますと25件で、3割とか4割ぐらいのところがこの方向でいいのではないかと。あるいは公平妥当・安定的でシンプルな料金制度がいいのではないかとというご意見もあったということでございます。

それから、下のほう、料金施策のあり方につきましては、様々な政策課題に対応した弾力的な割引がいいのではないかとという意見が都道府県で22件、市町村で26件ありまし

た。下の囲みになりますけれども、全体として中間とりまとめのまとめ方について、おおむね賛同する回答は都道府県で21件、市町村で42件あったということでございます。

具体的な意見としまして、次の3ページでございまして、簡単にご紹介いたしますと、左側から山形県、対距離を賛成するというのと、他区間に比べて割高としないよというということでありますけれども、暫定2車線で供用しているところは、ほかと比べて安くしてもいいのではないかと。あるいは群馬県は、大都市部は割増でよろしいんじゃないかというようなこと、それから、埼玉、東京、神奈川で、環状道路を考えた料金にしてほしい、環状道路を安くしてほしいというような意見があります。

2列目のところに入りますと、新潟県で、弾力的にやるべきであるとか、愛知県などは全体的に低減に向かっていくことが大事であるというような意見もある一方、一番下、高知県でございまして、本四の話ということになりますと、やはり全国プールを活用して全国水準としてほしいというご意見もございました。

左から3列目を見ていきますと、沖縄は、全国から独立した独自の料金設定としてほしいと、特殊性もありますので、そういうご要望が出ております。

それから、市町村のほうに入りますと、都市部は環状道路料金のことが書いてございまして、最後、一番右側を見ていきますと、大阪市は、もともとおっしゃっています阪神圏一元化の料金を考えてくれということでありまして、その下の島根県松江市でございまして、有料と無料の区間が混在しているということで、割高感があるので、その辺を整理してほしいというようなご要望もあります。それから、下松市、あるいは下から2つ目の椎葉村は、需要で変動するような料金はどうかというようなことでもあります。あと、多久市は、地方は税でいいのではないかと、無料にしろということでありまして、最後の知名町、これは沖永良部島の町でございまして、無料化はすべきではないというようなことも自分の事情からおっしゃられているご意見もございました。

続きまして、4ページ目でございますけれども、これまでの料金割引についてどうかということでございます。大きく左側に「効果があった」、右側に「課題があった」と整理をしております。全般でいきますと、効果があったという自治体が都道府県で45、市町村で73ということで、課題があったというのを上回っております。効果もあつたけど、課題があったという記述も許してございまして、重複はあるということでございます。効果があつた理由といたしましては、一般道路の渋滞解消、地域活性化を挙げる者が都道府県、市町村とも多いということでありまして、課題のほうを見ていただきますと、

その理由としては、高速道路がやっぱり渋滞したということと、他の公共交通機関に影響するということなどを指摘しているところが多かったということでございます。

その下、個別に割引の内容を見ていきますと、時間帯割引、通勤割引、深夜割引等につきましては、効果があったという自治体が、課題があったという自治体よりも上回っております。逆に休日上限1,000円になりますと、課題があったという自治体のほうが上回っているということになりますし、無料化社会実験につきましては、県、市町村とも効果があったというコメントも、課題があったというコメントも全体の数としては少なかったということでもあります。

休日1,000円に係る重複状況を整理したのが次の5ページ目の下の参考でございます。下の表を見ていただきますと、効果があったと書いてある県、都道府県のところでは徳島県、高知県。効果もあつたけれども課題があつたと記述した県が6県、課題があつたという県が8県ということで、全般に休日1,000円のほうは課題があつたというご意見が多かったということでございます。

中身を見ていきますと、上に戻りますが、一番左から北海道、岩手、あるいは栃木県は、通勤割引あるいは深夜割引についてはそれなりに評価しているということでもありますし、その下の山梨県につきましては、休日1,000円については、東京近郊の観光地は通過されたということで、あと渋滞も発生したということで、効果はなかった、課題があつたということを書いてあります。

中ほどの県は、瀬戸内海に絡む、本四にも絡んでいる自治体でございますので、基本的に地域活性化に効果があつたとしておりますけれども、広島県、愛媛県は、他の交通機関等への影響、あるいは渋滞の発生で課題もあつたということが書かれております。

それから、一番右側、市町村のほうを見ていきますと、東通村については、休日上限1,000円については、他の公共交通機関の利用減少など課題があつたと言っておりますし、下から2つ目の聖籠町等でも、割引の効果はあつたけれども、地方の沿道サービス業には少なからず影響を与えているということで、課題もあつたということが書かれているということでございます。

それから、6ページ目にいきまして、26年度以降の割引をどうするかということで、ここでは割引をする際、どういう点を重視するのか、それから、割引をどういうふうにしていくべきか、継続するのかどうかという質問、それから、財源はどうかという3つを一度に聞いてございます。結果でございますけれども、割引を重視する視点につきま

しては、地域活性化を挙げたものが一番多く、ほぼ同じぐらいで物流コストの低減、さらに一般道路の渋滞解消となつてございます。

それから、今後の割引については、やはり効果を検証して妥当なものを実施というものが県で18、市町村で27。それから、継続と書かれたものが県で13、市町村で36ということで、大体6割ぐらいが何らかの形で継続してくれという意見となっているということでもあります。意見の中には、拡大してほしいというのもありましたし、割引は要らないといった自治体等も少数ではありましたが、あつたということでございます。

それから、一番右側でございますけれども、財源については償還計画を見直すべしというような意見が、県では28、市町村では29ということでございます。特に都道府県にはそういう意見が多かった。そのうち延長すべきだという意見もございました。それから、税金でやるべきという意見は、逆に市町村のほうが多くて、41%でありました。両方を主張した自治体もありまして、県でいくと9件、市町村でいくと13件になってございます。

具体的には7ページでございまして、一番左側の青森県、福井県、和歌山県、鳥取県などからは、ちょっと説明を先ほど省略しましたが、国費についてはちゃんと整備に充ててくれというようなご意見がありました。それから、宮城県、三重県などは会社の努力でまず考えてくれというようなご意見もあつたということでございます。その一方で、一番右側のほう、佐賀県あるいは長崎県のように、全ての力を合わせといいますか、例えば長崎県でご説明しますと、会社の経営努力をちゃんとすること、償還期間の見直し、さらには税金投入等もちゃんと考えながらやるべきだということでご意見をいただいているところでございます。

それから、8ページ目に行きますと、割引についての市町村の意見を左側に載せてございますが、市町村は、償還期間の見直しの意見もありますが、例の特定財源のお話もあつたということもありまして、新聞とかに載つたということもあつたのかもしれませんが、自動車の税金を使うべきだという意見が宇都宮市、横浜市、それから、島根県の飯南町で出ております。

それから、地方の負担については、野田市のほうは、なしのほうがいいんじゃないかと。あるいは逆に設楽町は、企業も含めて地方も負担したらいいんじゃないかというご意見もありました。それから、一番左側の2番目の山辺町の意見は、新たな課金を都市部はしたらいいんじゃないかと、そういうようなご意見もあつたということでございます。

それから、右側のほうは、全般にその他意見があればということをもとめたものでして、都道府県のほうから、後者を何とかしてくれという話と、島根は、先ほどの鳥取と一緒にございますけれども、有料・無料の区間が混在するので、これを整理してほしいというご意見がありました。それから、市町村のほうからは、富山市のほうで、短区間の割引をしてくれないのかとか、愛知県の設定楽町のほうでは、定期券割引だとか、物流についての定額割引だとか、休日割引とかをやったらいじゃないかというようなご提案もいただいたところでございます。

続きまして、9ページ目、更新でございますけれども、大規模更新について、どのよう財源で端的にいうとやるべきかという質問をしました。これにつきましては、有料の高速道路につきましては、利用者負担でやるべきという回答が県で38、市町村で75ということで、おおむね8割を占めたということであります。一部は税金でやるべしという意見もありまして、それは市町村のほうが少し多いということでもあります。両方という意見もあったということでもあります。逆に無料で走っております高速道路については、多くは無回答でございましたけれども、税金でやるべきというご意見が多かったということがございます。

詳細な意見は10ページに載せてございますけれども、基本的には償還の延長を提案されている方が多いですけれども、例えば富山県のように、無料は税で、有料は償還期限の延長あるいは維持管理有料制度でという提案をしているところもございます。大体同じような意見でございますので、見ていただければと思います。

それから、11ページ目に行きまして、若干要望っぽくなっておりますけれども、国土幹線道路ネットワークのあり方についてということで、これにつきましては、中間とりまとめでまとめた大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化と、それから繋げてこそそのネットワークということの二本柱でやるんだということを示しまして、それに対して意見を聞きました。

ネットワークの緊急強化のところについては、都道府県でいきますと11件、市町村だと13件でございますけれども、大都市の都道府県が、下の注1に書きましたけれども、11件程度と考えると、ほぼ大都市圏の都道府県は、この施策をちゃんと進めるべきというふうに言っているのかなと思っております。それから、2番目のほうで、ネットワークの早期確保についての意見としては、具体的事例も挙げながら、ミッシングリンクの整備を挙げたところ、それから、次がスマートインターというような感じで意見が出ていると

いうことであります。

具体的な意見は12ページに載せてございまして、例えば左側を見ていきますと、北海道から、ほぼミッシングリンク等の整備等が挙げられていまして、埼玉以下都市部に行きますと、環状道路の整備等をすべきだというようなことを挙げられているということでもあります。

それから、例えば福井県とか岡山県では、和歌山県もそうですけれども、先ほどお話の出ました4車線化をすべきというご意見もあるということでございます。

最後に、整備の現状と今後のあり方についてご意見をお伺いしました。これもあり方委員会での考え方で書かれているものをお示ししまして、それについてご意見を伺ったところ、大きく3つに分かれておりまして、1つは国民にわかりやすい形で伝達してほしいという意見が一番多かったということで、県で20件、市町村で37件でございます。それから、地方の意見を反映させるべきだというようなご意見もあったということもございます。あと県を中心に、とにかく手続を効率化してスピードアップしてほしいという意見が3番目としてあったということもございます。詳細な意見は14ページに載せてございますが、時間もございませんので、細かい説明は控えさせていただきます。

今後のまとめ方とか、さらに充実していきたいと思っておりますけれども、ご意見を賜ればと思っております。あと、海外の資料についても、先般議論できなかったもので、改めて資料5としてお渡ししておりますので、よろしく願いいたします。

**【寺島部会長】** どうもありがとうございました。

事務局より説明がありました内容、それから、前回も配っていただいております諸外国における高速道路の状況等についてを含めまして、各委員からご自由にご意見、あるいは質問があればよろしくお願い致します。

**【大串委員】** 諸外国における高速道路料金の状況のところなんですけれども、料金が非常に日本は高く設定されているということはわかるんですが、なぜそうなのかということですね。数式がどうなっているのか、料金が出るためにどういう数字が入ってきて、数字そのものではなくて、例えば税金投入があるのかないのかとか、償還をするべしとする数式になっているのか、そうじゃないのか。プール制で新設の道路のために幾らかプールするためとか、いろいろな数式の違いでこの料金が出てきているのかなと思いますので、それは道路をつくる時の哲学を維持するとか、哲学などにかかわってくるかもしれませんが、このあたりを簡単に、次回まとめて教えていただけると、何カ国かでいいですので、

日本がライバルと目すような国々のところで、少し料金算定の方式を教えていただければありがたいです。

以上です。

【寺島部会長】 今、回答という意味ではなくて、それではまたひとつ。

【道路経済調査室長】 はい。

【寺島部会長】 どうぞ。

【太田委員】 関連しまして、次回あたりに次のことを教えていただきたいと思います。

1つは、物価が2%上がるということは金利が2%上がるだろうと予測されるので、金利が上昇したり物価が上昇したり、つまり、コストプッシュ現象が起きたときに、今の枠組みでは料金についてどのような影響があるのか、あるいは料金に転嫁するような仕組みになっているのか、転嫁するようなケースではどのような仕組みになっているのかということを知りたいと思います。特に金利の問題は、償還期間を延ばすか延ばさないかという議論にかかわってきますので、金利動向によって一体どのようなことが起こり得るのかというシミュレーションに近いようなものをお願いしたいと思います。これは少し時間がかかるかもしれませんが。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 アンケートについて1つ質問と、それから、諸外国のほうにもついても、可能なら質問で、できなければまた今後でいいんですけど。

アンケートのほうで、割引や何かについていろんな意見があって、そうだなという感じがするんだけど、大体そうでしょうねという意見ですよ。混んでいるときには要るよねとか、教科書に書いてあるような話なんだけど、僕は北海道でつくづく思ったんですけどね、狩勝峠のところの割引というか、ただにしていたときはね、トラックがみんな高速道路を行ってくれてよかったんだけど、今度はお金が、何割引きかではあるだろうけれども、有料になったら、みんな一般道へ行っちゃって、雪の中を日勝峠を越えていく。いや、危ないですな。一番危ないところを一番危ない車が走っていると。

つまり、誘導するというときのモチベーションが、単に渋滞だとか、そんな話だけじゃなくて、安全というところから、ある部分、特に雪の季節とか、ああいう区間については、大型車はこっちに誘導するという視点があっていいと思うし、北海道の人に会うとそんなことばかり言っているんだけど、ここには出てこないんだけど、どうなっているのかなという感じが1つね。

もう一つは、外国の料金についてのところで、わかったらぜひ教えていただきたいんですが、僕はお金回りのことは弱いんですけれども、やっぱりメンテのことを考えますと、着実に維持管理、もしくは更新の費用を確保すると。もちろん努力するから下げなきゃいけないんだけど、それにしても先に確保するというのは重要だと思うんですね、着実に。そう思うと、通常の維持管理は当たり前なんだけれども、更新についても、どう考えたっていずれ更新しなきゃいけない重要な路線については、積み立てていくというようなことが要るんじゃないかと思うんですよ。そういうような制度というのは、外国にはあるのかなのか、その辺ちょっと教えていただけたらなと思います。

以上です。

【寺島部会長】 どうぞ、もしあれば。

【道路経済調査室長】 安全の話はおっしゃるとおりでありまして、高速道路が安全であるということは、事故率も少ないので、そちらに乗せるということは、渋滞だけではなくて必要な要素だというふうに思っております。そういう観点も整理しておきたいと思えます。今、北海道のものを見たのですが、そこは書いてなかったです。

【家田委員】 書いてないんだ。

【道路経済調査室長】 全体的な意見を出しているのかなということであります。

それから、メンテのところは、積立金みたいなものがどうなっているか調べたことはないので、調べてみたいと思います。

【企画課長】 例えばアメリカの高速道路なんかは、まさしく今回から州際、インターステートハイウェイについて、更新をするために有料道路でやっていいですよというふうに法律改正されておりますし、そういう意味では、今の積立制度はもう一回勉強していく必要がありますが、料金の積み立てという意味では、制度化がどういうふうにされているかというのは調査をしてまいりますけれども、基本的には、1つの償還のコンセッションの中に組み込まれていると言えれば組み込まれている。要は積み立てがされていくことを前提に料金が組み込まれていく、有料制度が導入されているというようなことになっているのではないかと思います、改めてそこは調査をしていきたいと思えます。

【潮田委員】 先ほど物価が2%上がれば金利も2%ぐらい上がるんじゃないかというお話で、そこが非常に大問題で、物価が2%上がって、金利が2%上がったら、これは大変なことになっちゃうだろうと思うんですね。金利と言ったって、多分、長期金利が2%上がったら、一体世の中はどうなるんだろうか。財政はどうなるんだろうか。だから、そ

ういうふうな想定が果たしてできるのか。できれば非常におもしろいと思うんですが、もし仮に、普通考えれば、そこが今の一番の金融財政政策の対立点というか、ポイントでしょうから、簡単に結論が出るとは思わないですけれども、しかし、物価2%アップを何が何でもやるとおっしゃるのであれば、金利に相当な影響があるというふうに考える方が多くて、そうであると利払い費なんかは、例えば最初1%上がったところで全体の金利水準は、多分その利払い費はいきなり700兆だか800兆だかの1%というふうにはならず、1兆円とか、1兆5,000億円とか2兆円とか、そんなもので、数千億円で済むのかもしれませんが、しかし、いずれにしても増えていく。そうなるとますます財政は逼迫していったって、とても道路の更新を税金でなんて話にはますますならなくなっていく可能性がある。そういうことを政府は見通すことがお出来になるのかどうか、先ほどそういうご要望がありましたので、私もそういう要望が、政府のほうで、これこれこうなりますよという見通しをお出しになれば、それはすばらしいので、もしお出来になるのであれば、もちろんお願いしたいと思います。非常に興味深い資料になるなという気がいたします。

【寺島部会長】 それと今の関連で、急速な円安が進み、ガソリン価格が急速に上がってきているんですけれども、ついこの間まで円安待望論だった人たちが、ガソリンが上がった途端に仰天している人たちもいるんですけど、要はガソリンが上がれば、そのガソリン税に対してどういうインパクトがあるのか、つまり、それがガソリン税の増収にどういうふうにつながるのかとか、そういうあたりの構造も含めて正しい認識をしておく必要があると思うので、中途半端な知識じゃない形で、またそれも次回までに明確にしていきたいなと思います。

というのは、実は経産省のほうの自動車産業の将来に関する検討というか、研究というのに最近ちょっとコミットしていて、僕は、産業の議論とそれを支えるインフラの道路という議論というのはやっぱり関連させながら、大きく、今の潮田さんの話じゃないけど、財政の話もにらんで相当に関連させながら構想を描かないといけない時代に来ていると思うので、道路だけの話をしていけばいいというわけでもない。自動車産業はやっぱり基幹産業で、経産省的に言えば一本足打法なんて言って、要するにこれしか日本の虎の子産業はないみたいな状況になっている中で、円安になったらめでたいと思っているけれども、別の意味ではとんでもないことになりつつあるんですよということもあるわけだし、そういう大きな構想力が要りますよねと。

諸外国の高速道路の料金の読み方にしても、一体どういう日本にしたいのかという思想、

哲学のところはどうしても、やっぱり価値の問題ですから、だれが負担するのかという話はね。価値の問題を考える場合、そういうことをしっかり視界に入れなきゃいけませんと。利用者負担という言葉もあるんだけど、利用者の責任においてやるべきことの限度はどこまでなのか、それから、税金を投入してでもやっぱり安くすべき、例えばさっきの生活だとか、安全だとかということをもって優先させなければいけないことは何なんだという、やっぱり相当区分けしながら考えなければいけないことがあるんだなということがだんだん見えてきていると思うんですけど、いかがでしょうか。

【石田委員】 2つお願いがあって、1つは、負担が本当にどうなっているのというのが、ちょっとやっぱり不透明なところがあるわけですね。きょうのヒアリングでも、日本の高速道路は高いといったときには、公的料金といいますか、割引前の料金でおっしゃることがほとんどなわけですけれども、実態的にはいろいろな割引があって、そのところをちゃんと踏まえた議論をしないと多分間違えだろろうということが1点と、あと負担の問題で、今、寺島部会長がおっしゃった税負担の問題ですよ。これは多分、乗用車系は低燃費化、低公害化で相当、これはメーカーの人の努力によるところが多くて頭が下がるんですけれども、1台キロ当たりのガソリン税って相当下がっているんじゃないかと思うんですよ。その辺がどうなっているんだということと、それが多分、乗用車系とトラック系で随分乖離しているんじゃないかという気もしますし、あるいは地域差も相当大きいだろうという気がしていて、その辺の負担の関係が実態的にどうなっているのかというところをちゃんと踏まえた上で議論しないとだめだと思うんですよ。それが1点。

あと、アンケートに関しては、頼んだところ以外にも相当たくさん関心を持って回答をいただいていると。そのあたりの空間的分布はどうなっているのというのをぜひ知りたいと思うんですよ。

道路の問題というのは、この中にもあらわれているんですけれども、やっぱり身近なところで利害が関係しているので、みんなの共通の問題には多分ならないだろうという気がするんですよ。それは多分、社会保障とか安全保障の問題と大きく違うところだろうという気がするんですけれども、その辺をちゃんと正しく理解していかないと、このアンケートだけ見ていると、リクエストの大きい人がそのリクエストを書かれている。それはそれで大事な情報なんだろうけれども、何かそれもちよっと偏る可能性があるのかなという気がしますので、その辺の空間分布とか、問題のコンテンツとの関係というのはやっぱりきちんと見ておく必要があるだろうと思いました。

【山下委員】 今のご指摘とちょっと関連するんですが、このアンケートを見ていると、大体自治体にアンケートするとういう形になると思うんですけども、集計のほうではなくて、主な意見を見ていると、やはり自分の置かれている状況を頭に置いて意見を書かれている。したがって、大都市圏を抱えるところ、そうでないところ、あるいは高速道路の整備が十分でないところ、その他あると思うんですが、そういう幾つかの置かれている地域の状況に合わせて、出ている意見をパターン化してみると、求められているものがわかるかなと思います。したがって、きょうは速報という形での集計なんですが、集計から何かを引っ張り出すというのはあんまり期待できなくて、個別の意見をどうグルーピングするか、それはそれぞれ書かれたところの地域が、自分のところの道路状況をどう見ているかということの裏返しだから、ちょっと工夫していただければというふうに思いました。

【根本委員】 皆さん要望を出されているので、私も確認のようなことで申し上げたいんですけども、やはり乗用車と大型車に対して、取得・保有・走行の段階でどういうふうな負担をお願いしているのかということ、やっぱりこの際、国際比較できるほうがいいと思いますし、そのときに、一般の国道を走っている場合と高速道路を走っている場合、そういう両方でどうなっているのか、1台キロの負担をどういうふうにしているかということがやっぱり最低限の情報かなと思います。

この資料の中でビニエツト方式というのが課金というふうな形で説明されていますけれども、これは1年間の大型車だと1,000ユーロ程度、15万円なんですね。10万キロ走るトラックは、1キロ1円にしかないというか、これは日本の大型車保有税に近い形のもので、そういう意味では対距離課金的なものについて何か算式というようなことがありましたけれども、それぞれどういうふうな形で、1台キロ走るときに払っていることになるのかということをごひ教えていただきたいと思ひます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。よろしくお願ひします。あといかがでしょうか。

【羽藤委員】 私は、最後の12ページ目を見ている、前半のほうの話は地域振興や、観光の話が多かったんですが、今後の国土の幹線道路ネットワークについては、ミッシン グリンク等も含めて地域安全保障という言葉が適切かどうかわかりませんが、相当な期待があるんだなということ、各自治体とか県さんの回答で感ひしました。

料金割引やお金の負担については、道路が持っている機能は多義的ですので、どういう機能をどういう負担とすべきかということは、機能ごとに異なる気がしています。例えば

地域安全保障であれば、そういう機能の道路は国費でしょうし、地域振興であれば、利用者、あるいは県とか自治体とかの負担等も含めていろいろなシナリオは考えられるんだろうなという気がします。しかし一方で、自治体の方々が想定しているシナリオというのは、多分、先ほどからお話があるように、どれぐらいの負担なのかという金額観ですね、そのところはそれぞれ様々な想定で答えられているのではないのでしょうか。負担の具体的な像をこちらとして示し、どちらをチョイスするんだといった確度の高い像を、コンセンサスビルディングの中でつくっていかないといけないのではないかなという気がしています。

最初の段階では、曖昧なアンケートでもおおむね状況が把握できるわけですが、次の段階としては、もう具体的な案が必要です。代替案の作り方をどう考えていくかということに関して、海外の事例を少し調べることが可能であれば、代替案の示し方について、チョイスアーキテクチャーのデザインなども精査していただいて、援用することが可能かどうかということを検討していただきたいなという気がいたしました。

**【寺島部会長】** どうもありがとうございました。

時間が迫ってしまいましたので、まだまだ議論はしなきゃいけないことはよくわかっていますが、とりあえず今日のところは時間が来てしまいましたので、議事をここで打ち切りまして、事務局にお返しします。

**【総務課長】** 長時間にわたりまして有意義なご議論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をさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

なお、本日の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いたします。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ホームページで公表いたします。

本日の会議資料につきましては、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4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させていただきます。ありがとうございました。

— 了 —