

令和2年11月4日

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第44回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

皆様、本日は御多忙の中、御参集いただきまして、誠にありがとうございます。進行を務めます、道路局総務課長の岸川でございます。よろしくお願ひ申し上げます。

本日も、ウェブ併用の会議となっておりますので、御発言の際は音が拾えるよう、マイクの近くでお話しくださるようお願い申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長より御挨拶申し上げます。

【道路局長】 皆様、こんにちは。ただいま御紹介いただきました、道路局長の吉岡でございます。本日は、お忙しい中、御出席いただきまして誠にありがとうございます。また、平素より道路行政に御支援、御協力を賜りまして厚く御礼を申し上げたいと思います。

また、9月25日には新型コロナウイルス感染症に関する取組、あるいはDXに関する取組につきまして中間取りまとめをいただいたことに対しまして、改めましてこの場をかりて感謝を申し上げます。

また、本題に入る前に1点申し上げたいと思います。先月の18日に発生しました関越・東名間の東京外郭環状道路の工事現場付近におきまして、地表面の陥没について周辺の皆様には大変御迷惑と御心配をかけております。今、原因究明のために技術者の委員会を立ち上げまして、地質調査を実施しているところでございまして、速やかに周辺の住民の皆様の安全と安心を確保できるよう、原因究明に努めているところでございます。一言御報告とさせていただきます。

さて、本日の審議内容は、中間取りまとめにおきまして4つの課題が今後あるということで、速やかに検討すべきとされた課題がございます。1つ目は、5年以上たちました新たな料金体系とか、あるいは更新事業の実施状況がどうであるか、評価すべきではないかというような話。もう一つは、自動運転を行う時代の将来像を早く具体化して、かつどういうロードマップで描くんだらうかという話。3つ目が、やはり機動的な料金。1つ目の評価を受けての話になると思いますけど、機動的な料金、あるいは利用者重視の料金の推進をちゃんと図るべきではないか。最後に、やはりこういうのを踏まえて、安定的な維持管理、あるいは

は更新、機能強化によるための高いサービス水準を維持するためにどのようなシステムが必要なのかというようなことを議論したいということもありまして、今日はその議論をスタートさせていただければと思う次第でございます。

また、前回の諮問から8年が経過したということで、国土幹線道路といえますか、高速道路を取り巻く状況も大きく変化しているということもありまして、新たに諮問させていただいて、議論させていただければと思います。

限られた時間ではありますけれども、活発な御議論をお願いいたしまして、甚だ簡単ではございますけれども、冒頭の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 本日の部会の議事についてですが、運営規則第7条第1項により、公開といたしております。

また、御参加いただく委員の紹介につきましては、委員名簿に代えさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

なお、本日は、井伊委員、家田委員、羽藤委員におかれましては、御欠席との連絡をいただいております。また、朝倉部会長、石田委員、太田委員、小幡委員、小林委員、山下委員におかれましては、ウェブでの御参加となっております。

本日御出席いただきます委員の方は、委員総数14名の3分の1以上でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

本日の資料についてでございますが、まず議事次第、そして資料1といたしまして委員名簿、資料2として諮問関係資料、資料3、諮問の背景、資料4、速やかに検討すべき課題、資料5、今後の進め方、資料6、料金体系の評価、参考資料1、諮問の背景（参考資料）、参考資料2として料金体系の評価、参考資料3として中間取りまとめ（概要）でございます。お手元の資料、大丈夫でしょうか。

ウェブで御出席の皆様には、資料共有機能にて説明ページを表示させていただきます。

それでは、以降の議事の進行を、朝倉部会長にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【朝倉部会長】 東京工業大学の朝倉です。

それでは、本日の議事の進行を進めさせていただきます。今日は、9月に中間取りまとめを行いました持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組の中で、今後速やかに検討すべき課題というふうに整理させていただいたことが幾つかございまして、そのこと

について審議を進めていくということになってございます。

それで、そのことに関連して、社会資本整備審議会のほうに、持続可能な高速道路システムに関する制度等について諮問され、それを道路分科会の石田先生のほうから、国土幹線道路部会に付託するという御指示をいただいておりますので、それを受けてこの議論を進めていくということでございます。

それでは、事務局のほうから、社会資本整備審議会への諮問の内容とその背景、それから、今後速やかに検討すべき課題、それから、今後の進め方について御説明をお願いいたします。なお、料金体系につきましては、この後の1つの塊として議論いたしますので、まずは今後速やかに検討すべき課題について御説明を受けて、意見交換するというようにさせていただきます。説明をよろしく申し上げます。

【高速道路課長】 それでは、資料2を御覧ください。諮問についてでございます。

諮問事項は、持続可能な高速道路システムに関する制度等についてでございます。2枚目の諮問理由をかいつまんで御説明します。

民営化から15年、新たな高速道路料金体系の導入から5年以上が経過したところでございます。平成25年の中間答申で御提案いただいた様々な施策について、まだ実施できていないものもありますが、更新事業の導入、全国の料金体系の見直し、大都市圏の料金体系の見直しなど具体化を図ってきたところです。

一方、その後の維持管理延長の増大、さらに進展する老朽化、昨今の激甚化する災害への対応、それから、ポストコロナ時代への対応、自動運転をはじめとするモビリティ革命への対応など、新たな検討課題も認識されているところです。

このため、これまでの料金施策、更新事業の分析・評価を実施した上で、以下の4点について議論を深めていただければと考えております。

1つ目は、人流・物流を支え、災害からの速やかな復旧・復興を可能とするネットワークの在り方。2つ目は、賢い利活用を実現する料金制度の在り方。3つ目は、良好なインフラを次世代へ継承するために必要な維持管理・更新等を図る枠組み。4つ目が、自動運転・ポストコロナ時代に必要となる機能強化の方向性でございます。

以上が諮問理由等の御説明でございます。

それでは、資料3のほうを御覧いただきまして、諮問の背景について御説明をいたします。

最初に、国土幹線道路部会における議論経緯でございます。前回でございますが、平成24年11月に、「今後の国土の幹線となる道路に関する制度等のあり方」について諮問をさ

せていただき、平成25年6月に中間答申をいただきました。このうち、特に2ポツですけれども、維持管理・更新への取組については、その後、右側ですけれども法改正を行いました、更新需要に対応して、料金徴収年限を15年延ばすことに結びつけております。また、3ポツですけれども、料金制度の在り方では、平成26年度より全国路線を中心に3つの料金水準に統一を図ったほか、その後、4ポツの大都市圏の料金体系の在り方に基きまして、3大都市圏の高速道路を賢く使うための施策を導入いたしました。

次に、6ページを御覧ください。料金制度、その中でも料金水準・料金割引等について御説明いたします。料金制度の経緯でございますけれども、リーマン・ショックを受けた緊急経済対策を経て、平成26年度から全国料金への3つの料金水準の導入、それから、28年度からは首都圏、それから、29年度からは近畿圏に、賢く使うための新たな料金を導入してまいりました。

次のページでございます。全国料金の見直しですけれども、整備の経緯から、ばらばらだった各料金水準を普通区間のキロ24.6円、それから、大都市近郊区間のキロ29.52円、それから、海峡部等特別区間のキロ108.1円の3つに統一してございまして、区間によっては大きな値下げとなっております。なお、左下にありますとおり、この措置につきましては10年間の時限措置ということになっております。

次のページを御覧いただきまして、料金割引の見直し、平成26年からのものがございます。これは中間答申を踏まえまして、平成26年度から全国料金の見直しに合わせまして導入された料金割引の考え方です。実施目的、それから、政策目的を明確にして、効果が高く、重複や無駄のない割引となるように見直しを行っております。政策目的としては、ここにありますように、通勤時の並行する一般国道の渋滞緩和ですとか観光振興、それから、物流対策、それから環境対策といった具合に目的を明確にして、割引を行ってきたということでございます。

次に、9ページを御覧ください。首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系でございます。平成28年4月より導入したものです。御覧のように、圏央道内側の首都圏の料金を、大都市近郊区間の水準に統一したところでございます。また、車種区分を、首都高速が2車種区分だったものを全てNEXCOと同じ5車種区分に統一してございます。なお、料金水準について、第三京浜等は激変緩和措置として24.6円に抑えたまま、現在に至っているところでございます。

右側ですけれども、併せて都心部への流入交通量を減らし、圏央道への迂回を促進するた

め、起終点が同じ場合、同じ料金になるようにしております。

次に、機動的な料金について御説明をしたいと思います。中間答申でいただいた機動的な料金について、前のページでも御説明しましたがけれども、一番左の四角で囲っている部分については導入済みでございます。さらに混雑等に応じて経路間の料金に一定の差を設けたり、混雑状況に応じて変動する機動的な料金の導入も考えていくべきとされているところでございます。

次のページでございます。東京オリパラ大会における首都高料金についてです。東京都・組織委員会で取りまとめた方針に基づき、大会期間中は夜間割引、それから、昼間のマイカー利用について1,000円上乗せとなっております。大会は延期されましたけれども、日本で初めての大規模な交通誘導であり、成功させた上でこの経験を次に生かしていきたいというふうに考えております。

次のページにまいります。首都圏の混雑状況でございます。首都圏におきましては、平日の通勤時間帯など、特定の時間帯に交通が集中し、渋滞が発生しております。この朝夕を中心とした交通集中を分散させるために、機動的な料金を導入する必要があるというふうに認識しております。

次のページにまいります。こちらは首都高3号線など、特定の路線に交通が集中して渋滞が発生していると。その一方で、並行する路線が混雑していない場合もあります。圏央道が整備されたことにより、例えば3号線と4号線の交通のバランスを図るために混雑状況、所要時間に係る適切な情報をドライバーに提供すること、また併せて機動的な料金を導入する必要があるというふうに考えております。

次のページにまいります。アクアラインの渋滞状況でございます。アクアラインでは、ここにありますように休日に交通が集中しておりまして、千葉行きは午前、神奈川行きは午後渋滞が発生しております。最大の渋滞長は22.8キロにも及んでおりまして、交通の分散を図るために機動的な料金の導入を検討すべき路線の1つであると考えております。

次のページにまいります。海外の事例でございます。機動的な料金を導入している例として、まずシンガポールでございますが、市中心部に流入する車に課金するコードン課金が導入されております。特徴としては、課金時間帯及び課金額が時間により刻々と変化する点、さらにその方式も、一般道と高速道の平均速度がそれぞれ一定範囲に収まるように、3か月に一度見直しが行われているなど、かなりきめの細かい機動的な料金施策が取られております。

次のページにまいります。こちらはアメリカの事例でございます。カリフォルニア州にある高速道路ですが、混雑緩和を図るため、有料レーンを増設して、曜日、時間、それから方向別に料金を設定しております。課金額の差は700円弱となっております。また、交通料を常時モニタリングしまして、閾値を超える状態が続いた場合は、超過度合いに応じて料金を機動的に改定しているということも1つの特徴でございます。

次に、その他の料金制度についてでございます。まず最初に、高速道路料金の車種区分の変遷についてです。高速道路の車種区分につきましては、昭和43年の道路審議会の中間答申におきまして5車種区分で始まりましたが、その後、料金徴収業務の煩雑化等の理由から3車種区分とされ、さらに昭和63年の道路審議会答申では、特に不公平感の大きいとの批判のあった普通車の区分について、自動二輪及び軽自動車、それから、小型自動車及び普通乗用自動車、それから、普通貨物自動車及びマイクロバスの3区分に細分化をされました。そのときの考え方は、道路の占用度合い、あるいは建設管理費用への影響度合い、便益の度合いの3つの観点から総合的に勘案して決められたところでございます。

次のページにまいりまして、首都高・阪高の車種区分の変遷でございます。これまで普通と大型の2車種区分だったものを、首都圏・近畿圏のシームレスな料金を導入した際に、全国と同様の5車種区分に変更しております。なお、車種間比率については、現在暫定的な車種間比率が用いられておりまして、首都高については令和3年4月から、阪高につきましては令和4年4月から、NEXCOと同様の比率になるように定められております。

次に、高速自動車国道における車種ごとの利用状況の変化でございます。5車種区分に変更した時点に近い平成2年では4.7%であった軽自動車等の割合が、約30年間のうちに変化しております。令和元年では14.6%に増加しておりまして、構成比も中型車、大型車より多くなっております。この軽自動車等の区分においては、近年大型化が進む軽自動車と二輪が含まれておりまして、これらの車種の細分化について検討する必要があります。

次に、観光振興のための企画割引の状況についてでございます。高速道路会社では民営化以降、観光振興等のために、左の例にあるような、定額で一定エリア内を乗り降り自由で周遊できるパスですとか、レンタカーを利用する訪日外国人向けにも同様の周遊パスを販売してございます。なお周遊パスの周遊エリアも、北海道全域、九州全域のように広域になっているところでございます。

次の23ページのほうで、周遊パスの販売状況を示したグラフを出させていただきます。当初は認知度が低かった周遊パスでございますが、広報媒体の拡充や利用者のニー

ズを踏まえたプランの見直しなどの取組を行った結果、平成28年度以降、急激に販売数を伸ばしているところがございます。近年では全体で90万件を超えるなど、観光振興に役立っているところがございます。今後、このような観光振興に直結する取組を拡大していく必要があるというふうに考えております。

次に、維持更新についてでございます。25ページを御覧ください。日本の高速道路は、高度成長期時代に造られたものが多く、大型車の交通量や総重量の増加、凍結防止剤の使用などによって老朽化や劣化が顕在していたところ、首都高については平成26年度から、NEXCOや阪高等については平成27年度から、特定更新事業に着手したところがございます。その内容は表に示すところでありまして、総事業費が5兆円強となっております。

次のページへまいりまして、26ページですけれども、NEXCOの特定更新事業の事例でございます。新東名とのダブルネットワークを活用いたしまして、東名を対面通行して、橋梁の床版を取り替えております。なお、対面通行時の中央分離帯突破事故を防止するため、仮設中央分離帯に移動式コンクリート防護柵を採用するなど、安全性と効率性に配慮して実施しているところがございます。

次のページ、27ページでございますが、こちらはトンネルの事例でございます。トンネル内の盤脹れによる路面隆起を直すためにインバートを設置する工事でございます。舗装版撤去など2車線にまたがる作業は、夜間通行止めを実施しておりますけれども、それ以外につきましては最小限にとどめ、時間のかかるインバートコンクリートの打設につきましては半断面施工を行い、できる限り交通への影響を少なくしながら実施しているところがございます。

次に、首都高の事例でございます。首都高1号羽田線の東品川栈橋、それから鮫洲埋立部の更新事業ですが、交通への影響を軽減するため、迂回路を設置し、交通量を確保しながら施工しております。今年の6月に更新上り線が完成し、それを暫定の下り線に活用しながら、今後順次更新下り線の工事を推進してまいります。なお、新しい高架は、海面から一定程度離れた構造としたほか、恒久足場の設置により、維持管理のしやすいものとしておりまして、単に新しいものに更新するだけでなく、機能強化を図り、より管理しやすい構造としておるところでございます。

次に、日本橋区間の地下化事業でございます。再開発事業と連携いたしまして、日本橋区間の地下化と併せて構造物の更新を図っております。更新だけでなく、再開発によるまちの活性化、景観・環境の改善、交通安全、それから渋滞緩和が図られる事業でございます。こ

の事業につきましても、大幅な機能強化が盛り込まれておりまして、今後、築地側区間においても検討が進められる予定でございます。

次に、30ページでございます。特定更新事業の進捗状況です。事業開始から5年程度たった段階で、6社全体で9.4%となっております。利用中の高速道路において工事を行う場合、様々な制約を伴うことが多々あり、最初の立ち上がりは遅くなっているところでございます。

次のページを御覧ください。この特定更新事業を計画的に実施していくために、様々な工夫を行っているところでございます。例えば、調整する関係機関が多い場合の調整会議の実施ですとか、維持管理系の工事は人気がなく、入札不調が多いのですが、配置技術者の要件緩和等の入札制度の見直しも行っているところでございます。また、通行規制時間、範囲を極力小さくするとともに、やむを得ず長期間の通行規制を伴う工事については、利用者の行動変容を促すために、情報提供の充実や、積極的に迂回していただくためのキャンペーンを実施しているところでございます。

次のページでございます。特定更新工事等の追加というふうにありますけれども、26年度から始まった定期点検の結果、新たな老朽化事象を確認しているところでございまして、今後、新たに老朽化に関する知見が得られることにより、更新事業の需要が増加することも想定されるところでございます。

33ページのほうにまいりまして、点検結果の概要でございます。2019年度末の時点で高速道路会社が管理する橋梁2万3,000橋のうち、12%が早期補修が必要となっているほか、トンネルにつきましても、全体で約1,850トンネルのうち34%で早期補修が必要な状況となっております。トンネルのⅢ判定の割合が橋梁よりちょっと高くなっておりますけれども、これは高速道路会社に限った話ではございません。大体直轄国道も地方管理の道路も同じ傾向となっております。これは点検要領で、橋梁は劣化の程度を橋全体を見て判断するというふうになっているというのに対しまして、トンネルの場合は覆工コンクリートの剥落が直接事故につながるおそれもあるため、少量の劣化でも見つかる厳しい判定となるというふうにつくられていることによるものでございます。

次のページにいきまして、橋梁の点検と保守状況です。2019年度から2巡目の点検に入っております。進捗率は21%で、5年で一巡することを考えれば計画どおりと言えます。一方で、右側の表に示すとおり、前回の1巡目の点検でⅢ判定となっている橋梁が2,538橋ありまして、このうち1巡目の5年間で修繕工事に着手できたのが、約半数

の47%にとどまっております。その下でございますが、1巡目でⅠ及びⅡ判定であった橋梁のうち、2巡目の最初に点検したら9%がⅢ判定に遷移をしているという状況でございます。対策が急がれるところでございます。本来、黄色のⅡ判定の部分を手当しなければ予防保全とは言えないため、さらなる対策の加速化が求められている状況でございます。

次に、35ページを御覧ください。高速道路の過酷な使用状況ということでございます。高速道路は引き続き一般道の10倍の大型車両が通行しておりまして、過酷な状況に置かれております。加えて都市高速の場合、右側の図ですけれども、年間50万台もの一般制限値、軸重10トンを超える車両が計測されております。点検・修繕の適切な実施と併せて、過積載対策についてももしっかり取り組んでいく必要があるというふうに考えております。

次のページ、36ページでございます。高速道路の管理費についてです。高速道路の維持管理水準は一般国道よりも高くなるため、管理費も大きくなります。例えば、一般国道では巡回の回数は3日に1回程度でございますが、高速道路では1日に3回の巡回をするということに加えて、また24時間体制の緊急体制を整えております。無料の高速道路も含めて、管理延長が伸びているのが現状であり、将来の維持管理費の確保が課題となる可能性があると考えております。

次に、安全・安心の確保でございます。38ページを御覧いただきまして、高速道路の4車線化は渋滞解消に資するほか、対向車線への飛び出し事故の減少により、交通安全の確保からも効果があります。また近年、災害が頻発化しておりますが、高速道路の場合、土砂崩れの多くは4車線のうち2車線をふさぐことが多いということになっておりまして、被害のない2車線を活用して、対面通行による早期の交通確保が可能であるなど、災害対応にも役立っているというところであります。

次のページでございます。こちらは現在の有料高速における4車線化の状況です。昨年、この部会で安全・安心基本計画を御審議いただきました。優先整備区間880キロのうち、この春に財投を活用して110キロを事業化しております。緑で示しているところでございます。残りは770キロとなっているところでございまして、前のページでも御説明しましたけれども、国土強靱化にも資する4車線化の整備というのは喫緊の課題でもあるということで、引き続き770キロを整備するための確実な財源の確保が必要となっているところでございます。

次のページにまいります。こちらは新東名・名神の6車化についてでございます。図の旗揚げの中程にある豊田ジャンクションから四日市ジャンクションは6車線となっております。

す。そのほか黄色く旗揚げされている部分が、現在6車化の工事中となっているところがございます。このうち御殿場ジャンクションから浜松いなさ間は今年度中の完成予定です。残りの区間については4車化と同様、確実な財源の確保が必要になるというふうに考えております。

それでは、次のページを御覧いただきまして、次はワイヤロープ開発・設置状況についてでございます。土工部、それから中小橋のワイヤロープにつきましては、令和4年度までに概成、長大橋及びトンネルについては今年度の設置を目指して進めているところでございます。

右側の表を見ていただきたいのですが、R元年度までに設置した区間について、平成28年度の飛び出し事故が89件だったのに対しまして、それ以降では5件と大きな効果が確認されているところでございます。

次のページにまいります。逆走対策についてでございます。逆走対策につきましては、物理的、それから視覚的な対策を進めてきた結果、件数は減少してきたものの、依然として年間200件発生しておりまして、数件の死亡事故にも至っているところでございます。引き続き2029年までの逆走ゼロを目指しまして、ここの下のほうにありますように、民間公募技術の採用ですとか、路車間連携による画像認識技術を用いたシステムの開発を推進する必要があると考えております。

それから、次のページにまいりまして、耐震補強についてでございます。高速道路では落橋、それから倒壊防止の対策は完了しておりますが、地震時の緊急輸送路としての役割を担うためには、被災後速やかな機能回復ができる程度の損傷にとどめる必要があると考えておりまして、そのための補強を現在実施しているところでございますが、この棒グラフにもありますように、まだ完了していないところがありますので、今後の着実な対策の推進が必要となっているところでございます。

それから、次にまいりまして、5ポツとして、高速道路を取り巻く環境の変化について御説明をしたいと思います。まず最初に45ページですが、自動運転についてでございます。自動運転につきましては、高速道路については、ここにありますように、後続車有人隊列走行システムの商業化が2021年度まで、それから、無人が2022年以降となっております。自動車単体の技術に加えまして、道路側でも磁気マーカーですとか、あるいは専用レーンの整備が求められている状況でございます。高速道路側でも商業化普及時においては一般車両との錯綜を防ぐため、専用の走行空間を確保することや、トンネルなどGPS測位精

度が低下するようなどころでの対策ですとか、あるいは隊列形成や分離スペースを備えた物流拠点の整備などが求められているところでございます。

次の46ページにまいりまして、こちらは新東名における隊列走行の実証実験でございます。これまでの課題といたしましては、ここにもありますけれども、大型車が合流しようとしたときに、隊列トラックに阻害されて合流できずにバスが停車してしまったとか、あるいはゴルフボールよけのネットで測位精度が低下したといった課題が分かっておりますけれども、今年度も下のほうにありますように、実験を行っていきたいと考えております。

それから、47ページのほうにまいりまして、自動運転の共同研究の御紹介でございます。これは首都高でやっている実験でございますが、高速道路の合流部では、本線上の状況が分からないため、安全で円滑な合流ができないケースがありまして、道路側からの情報提供をする仕組みについて、現在共同研究を実施中でございます。オリパラ前にデモ走行ができるようにしていきたいと考えております。

次に48ページでございますが、物流効率化のための支援についての御説明でございます。新東名浜松サービスエリアに中継物流拠点を整備して、物流業者の中継輸送を支援しております。中継輸送としては、トレーラーのトラクターを交換する方法と、ドライバーが交換する方法がございます。いずれもドライバーが宿泊を伴わずに、その日のうちに出発地に戻ることが可能となるため、ドライバーの拘束時間が短くなるということでございます。コロナ禍を経て、エッセンシャルワークとして物流の重要性が再認識されておりまして、こうした物流事業者への支援策も求められるところでございます。

49ページにまいりまして、次に、環境負荷低減についてでございます。CO₂排出量の18%を運輸部門が占めており、このうち、この図にもございますように、86%が自動車となっているところでございます。持続可能な高速道路のシステム考えるに当たりまして、環境にやさしい自動車の普及に向けて、道路側でできる取組がないかという視点も重要となっているところでございます。

次に6ポツでございますが、高速道路システムの現状についてでございます。既存制度の御紹介になりますので、簡単に御説明をしたいと思います。51ページにまいりまして、最初に有料道路制度導入経緯でございます。戦後の激増する交通需要に対応するため、日本は道路特定財源と有料道路制度という2つの制度で、これまで道路整備を進めてまいりました。有料道路制度につきましては、昭和27年に制定されまして、事業主体は当初、国、県、市から始まっております。その後、昭和31年に特別措置法が改正されまして、有料自動車

は日本道路公団と町村を含む地方自治体とされたほか、首都高、阪高、本四がそれぞれ設立されました。その後、民営化がありましたけれども、現在では有料主体は高速道路会社と地方道路公社と地方公共団体のみとなっております、国は有料主体からは除かれたままということになっております。

次のページにまいりまして、道路は無料公開の原則がある一方で、限られた財源の中で早期整備を図る必要があるということで、その例外施設として料金収入により建設費と管理費を賄う制度が成り立っているということでございます。

次のページにまいりまして、高速道路における更新計画です。平成26年度に機構法、特措法を改正いたしまして、特定更新事業のため、償還期間を15年延長したということでございます。

次に、高規格幹線道路の整備状況でございます。供用中路線におきましては、有料整備のものが8,750キロと約7割を占めておりますが、現在、事業中区間では有料整備が約100キロメートルに達しまして、税での整備は約1,000キロメートルとなっております、事業中路線を含めた有料整備、それから合併施工、それから、税での整備のそれぞれの割合は63%、それから7%、25%となる見込みでございます。今後、この25%を占める無料高速の維持管理費の負担の在り方についても議論が必要ではないかと考えているところでございます。

次のページにまいりまして、維持管理有料制度についての説明でございます。現在、維持管理有料制度は、地方道路公社のみにしか認められておりません。また、これにも期限がございます、許可の日から45年を超えないものとなっております。また、民営化以前は道路公団の一般有料、本四の長大橋については維持管理有料制度がありましたが、民営化の際に廃止されました。今ここに表にはございますけれども、関門トンネルにつきましては経過措置として、民営化法の施行から20年間のみ認められているにすぎないという状況になっております。

次のページにまいりまして、こちらは欧州各国の高速道路料金制度についてでございます。欧州ではもともと道路整備が進んでいて、無料で整備が進んでいた国と、後発部隊で有料制度を活用して高速道路を整備してきた国に分かれるところでございます。いずれも料金収入は道路整備、維持管理費、更新費に充当されています。また、償還期間につきましては、当初は30年程度でございますけれども、償還期間を大幅に延ばしている国がほとんどとなっているところでございます。

次のページにまいりまして、EU等における高速道路の課金方式の推移でございます。1990年代当初ですけれども、左のほうを見ていただきまして青いところ、無料だった国々もありますけれども、右側を見ていただきまして、現在は何らかの形で料金を徴収していることが、これを見るとよく分かると思います。

諮問の背景の説明については以上でございます。

引き続き、資料4を御覧いただきたいと思います。速やかに検討すべき課題ということで、前回の国幹部会の中間取りまとめにおいて、速やかに検討すべき課題とされた内容についてでございます。

おさらいで簡単に御説明いたしますと、(1)として、これまでの料金施策及び更新事業について評価して、新たな課題や知見を整理した上で、今後の料金体系、更新事業の在り方について継続的に検討。それから、(2)といたしまして、自動運転、ポストコロナ時代、自然災害の激甚化等の環境変化に対応した高速道路の将来像の検討と、その実現に向けたロードマップの作成。(3)として、社会・経済状況に応じた機動的な料金、利用者重視の料金の推進ということでございます。

その次のページにまいりまして、(4)といたしまして、(1)から(3)を踏まえて、高いサービス水準を維持するために必要となる機能強化の取組と、そのための制度。特に必要な財源を確保するための措置について検討の具体化を図ることとされたほか、高速道路の無料区間の有料化についても検討することとされたところでございます。

資料4の説明については、以上とさせていただきたいと思います。

次に、資料5の1枚紙を御覧ください。今後の国土幹線道路部会の検討スケジュールについてでございます。本日、諮問関係の御説明を行うとともに、この後、料金体系の評価についても御説明をさせていただきますが、次回以降、関係する団体からのヒアリングを四、五回程度予定しております。その後、論点整理、それから、骨子案を御審議いただきまして、来年の夏頃を目途に中間答申を取りまとめるスケジュールで考えております。

以上、資料2から5までまとめて説明をさせていただきました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、この後、20分ほど委員の先生方から御意見をいただきたいと思います。今、御説明があったのは、諮問の内容とその理由ということと、それから、中間取りまとめの中に示された今後の課題ということです。

当然ですけれども、中間取りまとめと諮問内容は関係しています。諮問内容は4点ありま

すが、その順番が中間取りまとめで示したものの順番と若干違ってしますので、少し分かりにくかったかもしれません。中間取りまとめでは、まず自動運転とポストコロナについて一番最初に書いてあって、その次が料金体系の話で、それらを踏まえた上で高速道路の高いサービス水準をさらに引き上げるという諮問の3ポツ目が出てくるわけです。これらは中間取りまとめと対応していますが、諮問の一番最初の災害の復旧とか復興ということは、必ずしも今回の中間取りまとめで触れているわけではありませんが、諮問の中にはポイントとして示されているという、こういう図式になっていると思います。

それで今日説明いただいた資料3、少し詳しく説明していただいた諮問の背景については、ここにある4つのポイントについて、その背景を詳細に説明していただいたということでございます。委員の皆様方からは、今の御説明に関して諮問の理由の背景であったり、内容であったり、あるいはそれ以外にも議論するポイントがあればそういったものについて、御意見をいただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

どなたからでも結構ですので、ウェブの方は手挙げ機能を使っていただくか、会場の方は物理的に手を挙げていただくと、こちらで見えている範囲内で確認して御発言いただけると思っておりますので、よろしくお願ひいたします。どなたからでも結構でございます。いかがでしょうか。お願ひします。

【根本委員】 ありがとうございます。根本です。

2065年までに償還を終えて無料開放されることになっているというわけですがけれども、返済すべき借金の中に、新東名とか新名神の6車線化、あるいは有料道路の暫定2車線の4車線化、あるいはこれから必要になるであろう更新事業が含まれていません。多分これらを足したら10兆円以上になるんじゃないかと思うんですけども、改めて償還計画を見直す必要があるというふうに思います。ただ、その際には、償還期間を先に延ばすということではなくて、これまで提案されてきたように、永久有料の財源制度に変えていくということが必要じゃないかと思っております。

もう一つは、資料3の11ページの「機動的な料金のこれから」という図についてです。これまで同一起終点・同一料金という考え方でやってきたわけですがけれども、これはたまたま圏央道がすいていて高かったからうまくいったわけです。圏央道を安くすればそちらのほうに交通がシフトできたわけです。混んでないから安くするというロードプライシングを、ある意味分かりやすく「同一起終点・同一料金」と呼んだと思うんです。

ところが今般、横浜のほうに首都高が伸びて、2つのルートができたわけですが、両方と

も混んでいる。両方とも混んでいるようなときには、この同一起終点・同一料金は役に立たないんですね。多分原則に立ち返って、全て対距離1キロ29円にして、上限料金も撤廃して、そして混んでいる時間帯、ルートを高くして、すいている時間帯、ルートを安くするというのだと思うんです。この11ページの図の右下のところは、同一起終点・同一料金をまだ引きずっているわけですが、対距離制の原則が重要で、やっぱり距離が違うんだから料金が違うというのが分かりやすく、それに加えて混雑に合わせて料金を変えるというのが理想的な形じゃないかと思うんです。以上です。

【朝倉部会長】 根本先生、ありがとうございました。

事務局からの御対応は、先生方の意見をいただいてからまとめてということにさせていただきまして、今、お二方から手が挙がっております。小林先生、石田先生の順にお願いいたします。小林先生、どうぞ。

【小林委員】 管理有料に関する議論がありますが、高速道路は永久構造物ではないので、確実に劣化するため、維持補修・更新の費用が必要になってきます。維持補修・更新時代にはいったこの段階で、きちっとした制度化に向けた議論をする段階に入ってきたと思います。この点で根本先生と同じような考えを持っております。

そのときに、機動性のある料金ということと連動しますが、大型車の過積載の問題、これは規制しないといけません、高速道路の料金をあげると大型車が他のルートに回る、あるいは一般の道路を選択する。この場合、高速道路の料金がほかの道路の劣化に影響を及ぼすという外部性が発生する。このような視点も、しっかりと検討しておく必要があるかと思えます。

それから、自動走行、自動運転を導入するときに、予約システムをどのように設計するのか、ピーク時における料金制や予約の優先度をどう考えるか、という技術的な検討も併せて検討することが今後必要になってくると思えました。以上です。

【朝倉部会長】 小林先生、ありがとうございました。続きまして、石田先生、お願いします。

【石田委員】 石田です。

料金を長く取るとか上げるとか、こういう不人気な政策をちゃんと議論するということは大変だと思います。思い返すと、利便増進事業というのがありました。2兆5,000億円ぐらいの予算を取って、いろんなサービス料金、割引料金をしたんですけども、若干高速道路の利用性向は上がったものの、それ以外の成果って何か残ってないような気がいた

しますので、これを教訓にしてちゃんとした議論をすべきだと思います。

そういうことを考えるときに、今、小林先生、管理有料という言葉が使われましたけれども、私、ちょっと維持管理有料という言葉は使うべきではないのではないかなと思っております。小林先生もおっしゃいましたけれども、自動運転なんですけれども、レベル3ぐらいまでは白線をちゃんと引いておけば何とか車載方でいくでしょうけれども、レベル4とか、特にレベル5になると、路車間のコミュニケーションとか路上からのセンサーとか、あるいはエッジコンピューティングというふうなことで、道路施設の、あるいは道路の進化というのがすごく進まないとうまくいかないだろうと思いますし、遷移の移行期間におきましても、やっぱり専用レーンというのが必要だろうというふうなことがよく言われておりますので、そういう物理的空間の確保のためにも、やっぱりそれは社会のニーズでありますので、対応すべきことは対応すべきであると。決して維持管理だけにとどまらないということ視野に入れておくことも大事かなというふうに思っております。

それと関連するんですけれども、新直轄という無料区間とか、あるいは地域高規格という、新直轄よりはさらに地方道の自動車専用道の存在というのをどう考えておくのかということも非常に重要な視点で、それは高速道路のそういうサービスレベルを維持するネットワークをどうするかということも併せて議論しないと駄目かなと思います。

それと最後になるんですけれども、車種区分なんですけれども、軽自動車の扱いってどうするかということが極めて大事かなと思っております。性能的には登録車とほとんど変わらないですが、いろいろなところで軽自動車というものの歴史的経緯を引きずっていますので、この会議でも違反者のナンバー照会にかかる費用が全然違うとか、ちょっと社会的に不合理なことも起こっていますので、その辺も併せて、国幹部会だけでできる、済む議論ではないと思いますけれども、ちょっと幅広に検討すべきじゃないかなと思いました。以上です。

【朝倉部会長】 石田先生、ありがとうございました。

ちょっと今、見えている範囲で、会場外からの方を先に御意見をいただきたいと思っております。小幡先生、太田先生の順にお願いします。その後、会場のほうでお願いいたします。

【小幡委員】 小幡です。ありがとうございます。

いろいろ重要なことが書かれていて、これから本格的に議論ということになるかと思いますが、まず機動的な料金ですが、ロードプライシングをきちんとやって、もちろんそれができるところは思い切ってやっていったほうがよいと思いますが、首都高の3号線を私も

よく使っていて、いつも渋滞で困っているのですが、先ほどの委員の発言にもありましたが、ロードプライシングでできるものと無理なものがあるとは思っているので、少なくともできるものについては、積極的にやっていくということは大事かと思いました。

それから、維持更新の話ですが、高速道路というのはやはり安全性をより高度に保たなければいけないということで、36ページにあります。管理費、維持費が高くなるというのは当然の話です。これを踏まえると、ちょっとした亀裂とか穴ぼこでも事故につながるがあるので、そういう意味で路面性状の確認とか、そういう意味での安全確保のための費用もかかります。そこで自動運転の話が出てきていますが、前回あったと思うのですが、自動車のほうの自動運転とは別に、管理のほうで、新しい高速道路の管理の自動安全システムのようなものというのが前回あったと思うので、多分ここにも入ってくると思います。そういうものも含めて、高速道路を取り巻く環境の変化の中に、車の自動運転と、もう一つの安全確保のためのいろいろな手法として、今までやってきた従来手法でない管理手法がどんどん出てくるということも、検討されると思いますが、こちらも必要であろうと思っています。以上です。

【朝倉部会長】 小幡先生、ありがとうございました。

続けて太田先生、お願いします。

【太田委員】 太田でございます。また音声だけで申し訳ございません。2点申し上げたいと思います。

第1点目は、根本先生からも御指摘もありましたが、機動的な料金を実行するための環境整備が必要であると思います。機動的な料金自体は何十年も前からやるべきだと論じられてきましたが、ようやく首都高の対距離化等々が実行された結果として、いろいろなことができるようになってきました。それをさらに完全なものに近づけるために、5年前に導入した首都高については、しっかりこの際見直すべきだろうと思います。それは今、上限料金が設定されていて、それがいろいろな意味でゆがみをもたらしているということなので、その部分について、5年もたちましたので、切り込んでいくべきであると思っています。

それから2点目は、機動的な料金というのは、ある意味では混んでいるところでは高い値段を、すいているところでは安い値段を、そして全体として収入はニュートラルでということだと思います。それは裏返して言うと、過少投資であって混んでいるというようにとらえると、投資をしてもらわなかった上に料金が高いということに対して、納得感とか不公平感というのが問題になってくると思います。その意味では、払った料金がどういう形で使われ

ているのかということに対しての理解をしていただくために、いろいろな形でPRをしていかなければならないと思います。

高速道路料金は全国ネットワークのほうは、1995年に今の24.6円に上げて以来、25年間料金値上げもない。一方、さらにはいろいろな割引、民営化時の1割の割引というのがあって、実質的には負担水準は下がっているわけですが、そのことももう少しデータを提示して、理解をしていただくと。その一方で、更新をしていかなければいけないとか、いろいろな対策があるので、負担を求めていく必要もあると思いますので、そういう意味ではこれまでの振り返りをしっかりやって、利用者の皆さんに理解いただけるような努力をするということが重要だと思います。以上です。

【朝倉部会長】 太田先生、ありがとうございました。

ちょっと会場のほうが、私のほうから見えないんですが、どなたか御発言ございますか。

【児玉委員】 児玉ですが、いいですか。

【朝倉部会長】 はい、お願いします。

【児玉委員】 有料化をずっと続けると有用かという話は、私も本当にこの時期に進めていくべきだというふうに思いますけれども、一方でその際に、資金償還の仕組みというのが一体どうなっていくのかとか、あと減価償却の制度というのをどうしていくのかということも、多分疑問として出てくると思うので、その辺りについても深めていければいいかなと思いました。

あともう一つは、自動運転に際して、いろいろOBD車検とか、車検証の電子化とか、行政の面でもいろいろ対応されているようですけれども、新しい技術にするために。一方で、電気自動車を普及させなきゃいけないというのは分かるんですけども、電気自動車って相当重たいバッテリーを積むわけですよ。それが道路に対する負荷をどのように与えるのかとか、その辺も含めて検討していかなくちゃいけないんじゃないかと。以上、意見です。よろしくをお願いします。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

会場のほうから、ほかにいかがでしょうか。竹内先生、お願いします。

【竹内委員】 ありがとうございます。竹内でございます。

中間取りまとめの中からキーワードを拾ってみると、持続可能という言葉とか、機動的なとか、利用者重視とか、そういう言葉が見つかります。そこで考える必要があるのは、改めて償還主義というものが持続可能なものなのか、償還主義というのは機動的なのか、償還主

義というのは利用者重視なのかという点についてもう一度洗い出す必要があると思うんですよね。多くの先生がおっしゃっているとおりなんですけれども、果たして永久有料と償還主義のどちらが持続可能なのかといった点について論理的に議論する必要があると思います。

利用者重視という点についても、更新のコストがかかるたびに償還期間が何回も延びて、「あと10年後には、あと50年後には無料です。しばらくたって、やっぱり更新が増えたので、次、プラスもう10年後には無料です」と、そういうことを言いつづけると、本当に利用者を重視しているのかということになってしまいます。言葉は悪いですけども、ずっと国民はだまされているような気がするかもしれない。ということで、本当に利用者を重視するならば、一体どういう制度がいいのかということを検討するべきではないかと思いません。

あと一つは、先ほど太田先生がおっしゃったのかな、24.6という数字があって、現在は大きく3つの分類に従って、それぞれ1つの決まった料率で取られています。これは別の言い方をすると、3つに分類の中でのプール制みたいな状況になっているわけですよね。ですから、本当に機動的であるならば、現在3つに分かれている分類の中で一定の料率にしていること自身が本当に機動的かどうかということも考える必要がある。やることはいっぱいあるんですけども、今私が申し上げた3つのキーワードから、償還主義なり、あるいは料率が本当に3つの分類の中でプール制になっていることがよいのかどうかということなどを、もう一度この議論を機会に洗い出してみたいなど、そういうように考えております。以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

大串先生、どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。もう皆さん、先生方が言い尽くされているのでいいかなと思ったんですけども、やはり人口動態と維持管理費用が反比例していくというのが目に見えていますよね。そういう状態の中で、これまで描いてきた絵というのが、やはり大幅に早く直しておかないと、先ほど竹内先生からもおっしゃられましたけれども、いずれ無料化しますよという絵をずっと見せられていくと、それが延び延びになっていくと、やっぱり不信感含めて将来像を描けないということになりますので、この議論に関しては早々に始めていきたい、いかなければいけないかなと思いました。

もう1点あります。軽自動車の区分の話が出ていました。確かに高性能化、大型化してき

て、普通車と変わらないという状態なんですけれども、割と地方では一家に数台車があって、その中の軽自動車はかなり割合を占めて、その中で広域で仕事と家庭を両立するような仕組みが、仕組みじゃないですね、家庭と仕事を両立させつつというような広域での通勤であったりとか、様々今、副業とかもいろいろありますけれども、少し軽自動車に関する料金設定の変更、普通車のほうに組み込むようなことというのは、地方の経済に与える影響とかも考えなければいけないのではないかなというふうに思いました。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

どうぞ、ごめんなさい。失礼しました。

【佐々木委員】 佐々木です。御説明ありがとうございました。

私も皆さんと同じような意見なんですけれども、ちょっとこの諮問理由というのが、若干奥歯に物が挟まっているような感じがします。高速道路の老朽化がどんどん進んでいて、管理費とか維持費、修繕にたくさんお金がかかるということとか、国土強靱化のためにもいろいろな対応をする必要があることとか、自動運転や新しい技術への対応も必要だから、たくさんお金が必要なので、場合によっては利用者の方にちょっと負担をお願いする場合がありますよということを、もうちょっと率直にニュアンスを含めて表現してもいいかなという感じがしました。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

山下先生、お願いします。どうぞ。

【山下委員】 もうあまりつけ加えることはないのですが、1つ気になっているのは、いろいろな観点が今日も出てきているわけで、例えば管理のためのコスト、自動運転等新しい技術に対するコスト、あるいは都市部と地方での道路の利用の在り方というか、利用者の使い方の差など、あるいは機動的な料金の話とかというのが出てきているわけで、そうすると1つ気になっているのは、料金をもう少し複雑化してもいいのではないかということなんです。料金体系を複雑化しても対応できる状況になってきているのではないかということと、その際に、こういう理由で、こういうふうなコストの負担を求めるということを、利用者にとどこまで説明しきれるか、納得してもらえるか。納得してもらうためには、できる限り料金体系はシンプルなほうがいいわけです。その辺りの兼ね合いというのをどう考えていくのかなということを、ちょっと検討してみてもどうかという気がしています。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

全員から御意見をいただいたと思います。それであと私のほうからつけ加えることです

けれども、1つは料金のことが議論になっておりました。基本的には償還主義で進めていくということだと思えますけれども、昨今では建設コストがすごく高くなっておりまして、料金でそれを償還しようとする、とんでもなく高い料金を取らないと、とても償還できないという道路もなきにしもあらずなんですね。そういうときの道路整備の在り方についても、実は検討しないといけないような状況になってきているのではないかとというのが1つです。

それからもう一つは、こういった料金の議論をするにせよ、いろんなほかのことを議論するにせよ、誰が高速道路を使っているのかというのが分かっていない状況で意思決定はできないと思えますね。ところが、今使うことができるデータ、例えば道路交通センサにしても、ETC2.0にしても、誰が高速道路を使っているかということは、実はよく分からないんですね。あるいは高速道路と平面との分担関係を分析しようと思っても、実はよく分からないんです。そのような状況で、料金の問題やその他の問題を議論するというのは、僕はよくないと思うので、まずはきちっと高速道路を使っている人、あるいは高速道路以外の道路を使っている人、誰がどういうふうに使っているかということがちゃんと分かるようなデータをつくっていく、あるいは取っていくということについて、もっと配慮したほうがいいと思う次第です。

特に今回の中間取りまとめでは、デジタルトランスフォーメーションとか言っているわけだから、そういったものがもう少しこの新しい議論の中にも入っていくのがいいんじゃないかなと思っています。

ということで、先生方からいろいろ意見は出たのですが、事務局のほうからもし簡単に、個別に説明し始めると時間がないと思うので、それからまた、料金体系の話はこの後議論がさらにありますので、料金に関する話はこの後議論していただくとして、料金に関係ないところのポイントについて、もし事務局のほうから補足で説明いただけることがあれば、簡単にお願いたします。

【高速道路課長】 どの程度かいつまめるかあれなんです、あいうえお順に先生方の名前、私のほうでメモを取って、朝倉先生からまいりますと、誰が高速を使っているか分からないから、料金問題はそういうのをはっきりさせてから、データを整理してからというところは、ちょっと我々もそこは今まで確かに意識していなかったところもあるかもしれないので、ちょっとそこはデータを整理していきたいと思えます。

それから、建設コストが高くなっているという御指摘、確かにそうでありまして、それに

ついて、どういう仕組みにしていくのかというところを考えていかなければいけないと思います。

それから、石田先生からいただいた、自動運転に対応できるものにしていくためには、道路側の整備も必要だという話ですとか、あるいはそのときに新直轄のネットワークとしてつながっているんだから、自動運転どうするんだという話。それからあと、これは何人かの委員の先生方からもいただいておりますが、車種区分のところ、軽をどうするのかというのを議論すべきという話。大串先生からは一方で、軽の料金で普通に組み込むと、地方の経済の影響もあるので、そういう点も考慮すべきだということも確かにあるので、そういったところを今後また御議論いただければと思います。

それから、大串先生で、人口動態と費用の反比例で早く直していかなきゃいけないという中で、永久有料なのか、償還主義なのか分かりませんが、よりよい制度にしていくべきだという話は、ほかの先生方からもいただいておりますので、そこは検討していきたいと思っております。

それから、太田先生から、上限料金を見直すべきだと、ストレートに言えばそういった話。それから、払った料金がどう使われていくかPRすべきだという話は、今後この委員会の中でも議論をしていきたいと思っております。

それから、小幡先生からいただいた意見で、機動的な料金とはいっても、できるものではないものがあるということなので、そこら辺の整理ですとか、あるいは、高速道路の維持更新が高くなるという中で、自動車の自動運転ですとか、あるいは管理の安全システムを検討していくべきという話がありましたので、そういったことも考えていきたいと思っております。

それから、児玉先生のほうからは、減価償却の議論をもうちょっと深めていかなきゃいけないんじゃないかという話をいただきました。

それから、電気自動車については、ガソリンとかそういったものはないんですけども、車体が重いということで、道路に与える影響というのを考えるべきではないかという話をいただきました。

あと小林先生のほうからは、更新の費用が必ず発生するというので、それを今後見ていくべき。必ず確実にできるようにすべき時代が来たということで、大型車が、高速料金について言うと、高速料金が一般道に与える影響というのも考えるべきだということをお願いしたいと思っておりますので、それも併せて考えていかなければいけないと思っておりますし、自動運転について、ピーク時にどのようにさばくのかという検討も必要だという御意見だと思

っております。

佐々木先生のほうからいただいたのは、諮問理由をもうちょっと率直にということですが、取りあえずすみません、出してしまっているので、御勘弁いただければと。

それから、竹内先生のほうからは、償還主義が利用者重視なのか、利用者重視という視点からどういう制度がいいのか、料率というということも含めてですけれども、議論すべきだという御意見をいただきました。

あと根本先生のほうからは、単刀直入に言うと、永久有料にすべきという御意見をいただいて、それは今後、この中でいろいろ議論をしていただければというふうに思っております。

あと、今の料金施策について、混んでいる時間を高くするとか、直すべきところがあるんじゃないかという御意見をいただいているので、これも今後の中で議論していただければと思います。

あと山下先生からは、いろいろなことに対応していくためには料金を複雑化していく必要があるんじゃないかとか、コスト負担に、利用者に説明できるのかということも踏まえて、その辺りの兼ね合いというんですかね、それを考えて見ていく必要があるという御意見をいただきましたので、そういうのも踏まえて考えていきたいと思っております。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

先生方から、きっと追加の意見もあろうかと思うんですけれども、この後の料金体系の評価に関する議論の中で、再びまた料金等については議論していただけるチャンスがあるので、次の料金体系の評価の議題に移りたいと思います。当初、説明は少し長めの説明時間を取ってありましたが、議論の時間があまりないと思うので、説明はできるだけコンパクトにお願いできると幸いです。すみません、無理を言いまして。よろしく申し上げます。

【高速道路課長】 それでは、資料6を御説明します。

最初に、全国料金の見直しです。3ページを御覧ください。こちらは資料3からの再掲なので、ちょっと説明は省略いたします。まずこの中で、本四の話を最初にしたいと思います。

4ページを御覧いただきまして、本四につきましては、利便増進事業によりまして、休日1,000円割引により、平成21年から交通量が大幅に増加をしております。その後、平成26年4月以降の全国共通料金適用後も交通量が徐々に増加してございまして、令和元年度の出口交通量は、この棒グラフですけれども、4,420万台となっているところでございます。このように交通量が大幅に増加しましたけれども、料金収入につきましては、全国共通料金適用前の平成25年とほぼ同程度となっているところでございます。

次のページにいきまして、本四間のフェリー航走台数であります。本四の値下げがフェリーに大きな影響を与えたということでございます。本四間のフェリーの航走台数は、休日1,000円等で大きく減少いたしまして、全国料金、共通料金の適用の頃には落ち切った状態で、その後はほぼ横ばいとなっております。8月の日本旅客船協会からのヒアリングでも、公正な競争環境をゆがめるべきではないとの御意見をいただいているところでございます。

次のページにまいります。関門橋・関越トンネル等の交通量の変化です。こちらにつきましては、平成24年4月に見直し時に、料金水準を普通区間の24.6円まで引き下げたわけですけれども、その後の状況について、まず中央道の恵那山トンネルを除きまして、この黄色いところを見ていただきますと、ほぼ横ばいか増加傾向になっています。その右を見ていただきまして、高速自動車国道の交通量が、コロナの影響で令和元年度、全体的に減少している影響を加味したのが右側でございますけれども、伸びていると。コミュニティーのところですが、伸びているということでもあります。

並行する一般道のほうは右のほうにありまして、これの交通量と比較しても、相対的に増加していることが分かるということでもあります。あと、恵那山トンネルにつきましては、※2で書かせていただいておりますけれども、新東名と圏央道の開通が影響しているのではないかと考えております。

次に、料金割引についてでございます。8ページは、これも前回、先ほど御説明しましたので、説明は省略いたします。

最初に深夜割引についてです。10ページを御覧いただきまして、この深夜割引の評価ですけれども、平成26年4月の料金割引見直しの前後で、ちょっとこの図、複雑だからちょっと分かりづらいんですが、要するに棒グラフというのが増加、減少というのを示しておりますけれども、この26年4月の料金割引見直しの前後で、深夜割引適用時間帯における高速道路の交通量が減少して、それと同程度に並行する一般道の交通量も減少しています。特に中型車以上について、並行一般道における平成25年からの交通量の減少率が大きくなっているということでございます。

また、下のほうにございますが、夜間における並行一般道の騒音環境ですけれども、交通量減少の影響もありまして、夜間騒音の基準値を超えた戸数の割合は減少しております。

次のページにまいります。深夜割引に関しては課題もございまして。深夜割引の適用が0時から4時の間に少しでも走行していれば、走行分全て3割引きということになっていますので、例えば、大阪方面からトラックが夜中、東名を走行してきて、0時前に料金所を通る

と割引が適用されないため、0時を超えたところで通過するように時間調整をしようということになります。このため、下の写真のように、0時前に本線料金所前でトラックが滞留するということが出ております。この傾向は、ちなみに普通車以下ではあまり見られずに、中型車以上に顕著に見られるということでございます。

次のページにまいります。同様の理由で、これは本線料金所付近のサービスエリア、パーキングエリアでの中型車以上の滞留現象についてのグラフですけれども、これは海老名サービスエリア上りの状況を示しております。0時過ぎに東京本線料金所を通過できるような時間にSAを退出して、料金所のほうに向けて出発する車両の数が多くなっている。

次のページにまいりまして、これはそのときの状況を示した映像でございます。上段の海老名サービスエリア内の駐車状況では、23時30分には駐車できない大型車が発生しているということでございます。また、サービスエリア出口付近で、下のほうの写真になりますが、路肩にトラックが駐車している状況が見て取れます。これらの車両が、0時が近づくときと一斉に出て行くということになっております。

次のページにまいります。これらの深夜割引適用車両ですけれども、実際に深夜割引の時間帯、0時から4時を走行している割合は、ここにもありましたように、全車種で4割ぐらにとどまっております。残りの6割は、それ以外の時間帯で走行しているということでございます。極端な話、朝4時少し前に料金所から入って、昼頃までかけて遠方まで走行しても、全走行で3割引が適用されるということでありまして、制度の趣旨に合わない走行が割引の適用を受けているという状態となっております。

次にまいります。平日朝夕割引でございます。初めに評価ですけれども、円グラフにありますけれども、左側ですが、普通車以下では月20回以上利用している車の割合というのが、本割引の全適用車両のうち、利用台数ベースで13%、それから、右側の利用回数ベースで31%程度にとどまっております。通勤目的トリップの高速道路への転換に対する効果は限定的と言わざるを得ない状況になっております。なお、中型車以上の本割引適用車両のうち、約8割が大口・多頻度割引の対象となるETCコーポレートカードを利用しております。平日朝夕割引と大口・多頻度割引は重複適用されないことになっておりますけれども、結果として両割引ともに多頻度車両の料金を割り引く結果となっております。割引の目的が重複していないか整理が必要と認識しております。

次のページにまいりまして、朝夕割引に関しまして、もう一つ課題でございます。通勤車両を高速道路に誘導することによって、一般道の渋滞緩和を狙った施策ではあるんでは

れども、高速道路も通勤時間帯には渋滞しているという課題もございます。

次のページにまいります。本ページは参考でございますけれども、新型コロナウイルス感染症対策として、実際出勤やテレワークが緊急事態宣言解除後も継続的に実施されているところでございます。

次のページにまいります。こちらも参考でございますが、ほかにも週休3日制ですとか、あるいはコアタイムのないフレックスタイム制などが各企業で導入されているところであります。このように勤務時間形態が多様化していく中で、平日朝夕割引の在り方についても、現行のような平日の特定の時間帯に高速道路を繰り返し利用した者に対して割引を適用するという形ではなく、これらの動きを踏まえた検討が必要と考えております。

次のページも参考であります。JRの事例でございますが、JRにおいては、通勤で混雑する時間帯の定期料金を少し引き上げ、その分割安のオフピーク時間帯の定期料金を設定するということを検討しているということでございます。高速道路における平日朝夕の交通集中を緩和するための取組として、参考にすべきではないかというふうに考えております。

次に、休日割引についてでございます。最初に評価についてですけれども、まず利用台数については、平成26年4月の見直しの前後で、休日の普通車以下の地方部における交通は、短距離トリップが減り、長距離トリップが増加しております。合計の利用台数が同程度なので、平均トリップ長などが増加しているということでございます。

次のページにまいりまして、休日割引に関する課題ですけれども、休日割引が適用される首都圏において、中央道、それから東北道、東名等の放射道路の上り車線を中心に渋滞が発生しております。このほか中京圏、近畿圏においても同様の渋滞が発生しております。少なくともこのように渋滞している区間、時間帯の休日割引については見直す必要があるというふうに考えております。

次のページにまいります。休日割引にまつわる次の課題ですけれども、H27センサスでの普通車以下について、休日に高速道路を利用したトリップの目的別集計をみますと、観光目的のトリップは全トリップの31%程度でありまして、これを車両台数ベースで見ますと5割程度にとどまっているということでございます。なお、現状では全てのトリップに休日割引が適用されているところでございます。

次のページにまいりまして、これは参考ですけれども、観光施設ですとか、あるいは新幹線、航空、宿泊のいずれも繁忙期は料金を高くしているのが実態でございまして、一方、高

速道路では、繁忙期も関係なく休日料金を下げているということでございます。休日における高速道路の交通集中を緩和するための取組として、参考にすべきというふうに考えております。

次に、大口・多頻度割引についてでございます。まず評価ですけれども、割引見直し前の平成25年度と比較しまして、大口・多頻度割引の利用台数は微増傾向となっております。下のグラフですが、総収入に占めるETCコーポレートカードからの収入ですけれども、この割合からも同様の傾向を示しているところでございます。拡充分を含めると、平成25年度から割引率を20%ぐらい引き上げておりまして、それが微増傾向につながっているというふうに認識しております。

次に、マイレージ割引でございます。29ページでございますが、マイレージ割引に関しましては、割引見直し前の平成25年度と比較して、割引の利用台数は微増しているものの、平成26年度以降は微減が続いております。総収入に占めるマイレージ登録のあるETCカードからの収入割合も、ほぼ同様の傾向を示しております。割引見直し前に最大割引率を13.8ポイントから9.1ポイントへ、結果4.7ポイントも縮小しておりますが、大きな影響は生じておりません。

続きまして、首都圏料金の見直し（平成28年）の評価に入ります。初めに、料金水準の見直しでございます。こちらについては、最初のページは、最初の諮問の背景でも御説明しましたので省略いたします。

次のページにまいりまして、①首都高料金についてという資料でございます。首都高の料金につきましましては、平成24年1月に料金圏のある均一料金制から距離別料金制に移行しましたがけれども、利用距離によって料金水準に差があり、長距離利用は料金水準が割安となっております。それを激変緩和措置を講じながら、高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準に整理・統一を行いまして、現行の対距離料金となっております。

その次のページ、こちらは同じ意味の資料ですけれども、距離別料金と対距離料金を比較した図でございます。平成28年度から対距離制を導入いたしまして、料金水準は高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準、キロ29.52円に合わせております。そのとき物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、ここにもありますが、これは普通車の例ですけれども、当面上限料金ということで1,320円を設定しているところでございます。

次のページにまいりまして、首都高の利用の変化でございます。こうした首都高の料金の見直しに伴いまして、首都高全体の利用台数は約6%増加しております。特に右側のグラフ

を見ていただくと、短距離利用の台数が大きく増加していることが分かります。

次のページにまいりまして、第三京浜の料金の見直しでございます。第三京浜につきましては、高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本としつつも、当面、激変緩和措置として高速自動車国道の普通区間を目安に、全線利用した場合の普通車料金を390円に抑える措置を取っております。他の区間の料金ですとか他の車種の料金は、これを元に算定しているところでございます。

次のページにまいりまして、第三京浜の料金見直しの評価ですけれども、料金の引き上げ前後において、第三京浜の交通が約5%減少しましたけれども、並行する246ですとか首都高横羽線の交通量減少と同程度におさまっております。

それから、次にまいります。横浜横須賀道路の料金見直しについてです。狩場から朝比奈間を高速自動車国道の大都市近郊区間、それから、朝比奈から馬堀海岸を高速自動車国道の普通区間の料金水準としつつ、深夜割引と休日割引の財源を使って、朝比奈から馬堀海岸の料金水準を引き下げて、全線を利用した場合の料金を950円としております。他の区間、車種はそれぞれ料金水準、それから、車種間比率に応じて設定しているということでございます。

次のページにまいりまして、その評価ですけれども、料金引き下げの結果、交通量は令和元年度までに約3%増加いたしましたして、並行する国道16号の交通量が減少しているという状況でございます。

次に、京葉道路の料金の見直しでございます。第三京浜と同じでございます。高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本としつつ、当面の激変緩和措置として、高速自動車国道の普通区間を目安に料金水準を設定しております。なお、首都高との連続利用でない地域内利用の場合は、ETC車を対象に、当面旧料金に据え置く措置を取っております。

次のページでございますが、その見直し評価でございますけれども、京葉道路の料金水準は、今、御説明したように普通区間並みとなりましたけれども、首都高との接続部の交通量について、首都高の対距離料金の導入による影響を除いて分析した結果、料金見直し前後で概ね変動はないということでございます。地域内利用についても、この下の棒グラフにありますように、料金水準が据え置かれているため、交通量は概ね変動はないということになっております。

次に、外環道の見直しについてでございます。外環道はETC車について、高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とし、対距離制としておりますけれども、激変緩和措

置として当面の間の上限料金及び下限料金を設定しております。また、外環道と放射高速道路との1ジャンクション間、関越の大泉ジャンクションから東北道の川口ジャンクション等の利用について、E T C車を対象に激変緩和として旧料金に据え置いております。一方、非E T C車については、出口料金所がないため、首都高と同じようにE T C車の上限料金を適用しております。ただし、例えば和光・和光北から大泉ジャンクション等の端末方向への短距離利用については、別途料金を設定しているということでございます。それから、外環の料金については、他の道路とは別に計算しておりまして、ターミナルチャージを別途課しているということでございます。

次のページにまいりまして、外環道の料金見直しの評価でございます。料金見直しの前後で、外環道全体の通行台数は概ね変動はありません。一方で、距離帯別に見てみますと、料金が引き下げられた短距離利用は増加、料金が引き上げられた長距離利用は減少というふうになっております。

次、中央道の料金見直しでございます。中央道の八王子から都心方向は出口料金所がないため、均一料金制が取られておりましたけれども、出口にE T Cフリーフローを設置いたしまして、対距離制へ移行しております。ただし、都心を発着する交通については、E T C車を対象に、当面の激変緩和措置として、旧料金を上限料金としております。図では①や③のE T C利用がこれに当たります。また、非E T C車は、高井戸ー八王子の区間ではE T C車の最大料金980円としております。これは他の料金につきましては、普通車の料金を元に車種間比率に応じて設定しているところでございます。

次のページにまいりまして、その評価でございます。今、御説明しましたとおり、八王子から高井戸間の利用において、激変緩和により、E T C車については料金水準は変わりませんけれども、交通量は令和元年度までに約13%増加しておるところでございます。また、都心を通る八王子ー高井戸間の利用においては、料金水準が引き上げられた結果、交通量は減少傾向となっております、元年度までに約30%減少しております。一部交通が圏央道経由へ転換したものと考えております。

次のページを御覧いただきまして、圏央道の料金見直しについてでございます。圏央道につきましては、割高であった西側区間を含めまして、高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準まで引き下げております。また、他の道路と連続利用する場合、ターミナルチャージは他の道路と合わせて1回分としております。さらに圏央道の環状道路としての機能を有効に活用するため、E T C 2.0搭載車を対象とした料金割引を追加しておりまして、圏央

道の料金水準を約2割引きとするとともに、圏央道利用分を大口・多頻度割引の割引対象一般有料道路の範囲に加える措置を取っております。

次のページにまいりまして、この料金見直しの評価ですけれども、料金水準の引き下げと、平成29年に境古河からつくば中央が開通して、神奈川県から千葉県まで開通するなどネットワークの進展がありまして、圏央道の通行台数は平成27年度以降増加をし続けておりまして、元年度までに約3割増加しております。区間別に見ますと、入間ー境古河間では料金引き下げにより、平成27年から平成28年にOD交通量が約4割増加しております。同様に、相模原愛川ー青梅間でも、料金引き下げにより交通量が令和元年度までに約4割増加しているところでございます。

次のページでございます。首都圏内の車種区分の整理・統一でございます。平成28年度より前は、路線によって首都高の車種区分でございますが、2車種、3車種、5車種と。すみません、これは首都圏のやつですね。2車種、それから3車種、5車種と車種区分がばらばらだったものを、シームレスな料金ということで5車種区分に統一いたしました。なお首都高につきましては、激変緩和として、今年度末まで中型車1.07、特大車2.14とする措置を実施しております。

それから、評価のほうについてでございます。首都高の車種ごとの交通について、距離別料金（旧料金）と対距離料金（現料金）とで料金水準が概ね等しくなる18～20キロの距離帯の交通量比率を見てもみますと、旧大型車区分、大型車、それから特大車になりますけれども、交通の割合が概ね変動がないということが分かります。

次に、シームレスな料金体系についてでございます。

【朝倉部会長】 すみません、朝倉です。時間がないので、一旦ここでちょっと説明切っただいて、先生方からの御質問を終わった後、時間があればシームレスな料金体系の説明と議論をすることにいたしましょう。よろしいでしょうか。そのように進めていいですか。

【高速道路課長】 はい。

【朝倉部会長】 それでは、今御説明いただいた、日本全体での料金割引の話と、それから、首都高速の料金見直しに関して、先生方からの御質問、御意見があればお願いしたいと思います。私の意見としては、あまり評価にはなっていないんじゃないかなという気がするんですけれども、いかがでしょうか。先生方から御意見をお願いします。

竹内先生、どうぞ。

【竹内委員】 竹内でございます。御説明ありがとうございました。

大体トラック、つまり貨物輸送については料金に対してかなり敏感なので、ご説明にあったようにゲートの前で待ったりするというのもありますけれども、E T Cがどんどん普及してくると、乗用車を中心に利用している皆さんの場合、私なんかはそうなんですけれども、料金はその場ではなく後でまとめて引き落とされますから、そのときどれだけ安いのかという料金の感度が鈍くなってきているのではないかという気がするんですね。現金でアウト・オブ・ポケットコストならば、料金額には敏感になると思うのですが、クレジットカードで後でまとめて引き落としになっちゃうと、後になってああ、そのくらいかかったんだと思うぐらいで、あまり料金にたいして敏感に行動しにくくなるように思います。

そうすると、一生懸命ダイナミックプライシングだ何だと言っておきながら、実際にはお客さんがあまり動かないことも十分あり得るわけです。だから、料金によって交通量を制御しようと思うならば、どれだけの割引がいつどこで、どれだけやられているのかということ、かなり明確に利用者に訴えていくというスタンスが必要じゃないかと思います。

例えば、私だけかもしれませんが、先ほどあったマイレージの話について、あまり利用者の皆さんはそれほど敏感に意識していらっしゃらないのかなと思うわけです。例えば、日本航空やら全日空のホームページを見ると、ものすごく細かく自分の搭乗記録に従ってマイレージの分析をしてくれているんですね。それほど細かく分析してくれて通知してくれると、マイレージが気になって今後どうしようかなどという気にもなります。料金によって人々の行動を変えようとするならば、今のE T Cによって鈍くなっているかもしれない料金感度を前のように敏感にさせるような、そういう細かな情報提供というものを今後考えていく必要があるんじゃないかと考えております。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

石田先生、手を挙げておられますか。お願いします。

【石田委員】 ありがとうございます。首都圏の評価ということでありましたけれども、ごく粗い感想で言うと、賢い料金の3原則というのが受け入れられつつあるんじゃないかなと思います。それプラス、まだ評価はされていないんですけれども、さらにそれを押し進めたものが近畿圏の料金でございまして、これはかなり骨格的な高速道路の整備費用も含んだ、賄えるような形での料金政策でありまして、それについて特段私、東京にいますから、近畿圏のユーザーの皆さんの声が届いていないだけかも知れないですけども、何か受け入れられているような気がいたします。

これはやっぱりちゃんと説明して、原理原則をきちんと分かりやすく説明すれば、ユーザ

一の皆さんって受け入れていただけるんじゃないかなという、結構楽観的な印象を持っています。ですから、そういう意味で、これから部会で料金政策を含むいろいろな議論が進んでいくと思いますけれども、結構大胆に、本格的な議論をぜひ進めていただければなというふうに思っております。

今回、諮問と答申という形でありますので、あまりふわふわした議論ではなくて、しっかりした議論、現実的な議論というのが必要であって、どこまでも拡大して議論したほうがいいというものではないと思いますけれども、でもこういう本質的な議論については、少なくとも本格的検討をさらに深めるべきであるみたいな、そんな課題認識も示しておくことが大事かなと思いました。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

山下先生の手は挙がっていますか。それともずっともしかしたら挙げっ放しでしたか。すみません、じゃあミュートで消えているかもしれませんね。どうぞ。

【根本委員】 ありがとうございます。車種別の料金についてコメントしたいと思います。

料金は、占有者負担、原因者負担、受益者負担を考慮して決めるということですが、やっぱり分かりやすい占有者負担という考え方が強く反映された車種別料金になっていると思います。ただ、最近になって、損傷者負担、あるいは原因者負担という考え方に沿って車種別負担額の計算をするという研究もなされてきているので、そういうことも少し検討してほしいと思います。

あと、実は大口・多頻度割引というのは、27ページのところに書いてありますように、結構な比率でこれが使われていて、実質的な負担が乗用車とほとんど変わらないという実態をやっぱり世の中に明らかにして欲しいと思います。

さらに短期的にできることなんですけれども、アクアラインの休日の割引やめよう。それから、京葉道路、第三京浜の激変緩和措置はやめよう。そういう取りあえず継続しているもので理屈に合わない料金に関して、それをやめるというのは、これは抜本的に料金を変えるわけじゃないので、書き込んでほしいと思います。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

ほか、いがかでしょうか。大串先生、どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。今の根本先生と似たような意見なんですけれども、やはり価格によって行動を誘発するようなインセンティブ的な料金設計に関して言うと、今、過剰に割引になっていて、より弊害をもたらしているようなものに関しては、なるべく

早いうちに割引率を減らすとか、もしくは時間帯割引や多頻度・大口割引に関しても、例えば利用者であるトラックドライバーの人に逆に負担になるような、その時間帯に利用しないと割引ができないので、どうしてもその時間帯に路上にいて待機をしたりとか、いろんな不経済を生んでいるようなことに関しては、早急に値段を上げるという、今までと違ったアプローチによって是正をしていくという試みも、とても今から大事になっていくんじゃないかなと思います。

木更津に関して言うと、3,000円が800円みたいになっていて、それを例えば、時間帯をずらして、どうしても割引適用外の時間帯、適用外の時間帯じゃなくて、ずっと一律800円ではなくて、すいている時間をどんどんつくっていくような、例えば朝夕の非常に充実して千葉で日帰りで過ごしたい人たちの時間帯を非常に高くして昼間をちょっと安くするとか、いろいろな誘導の仕方はあると思いますので、しっかり周知をした上で、千葉の経済にダメージを与え過ぎないように、適正な料金設定とか、いろいろ工夫の余地はあるんじゃないかなと思いました。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

太田先生、どうぞお願いします。

【太田委員】 トラック、大型車等の割引については、いろいろと私も思うところもあります。その一方で、料金に対して敏感であるので、受益者負担の考え方から、下道を走るよりは上で走ってもらいたいという配慮もあるので、そのこと自体、もう一度整理して検討するべきかもしれません。

そのときに、恐らく2つ視点があると思います。まず1点目は、大口・多頻度割引というのは、たくさん買ってくれた人には割り引きましようという考え方は分かるのですが、それをしないとお客さんが逃げるからというのがマーケティングの考え方であって、大口・多頻度割引しなくても乗ってくれる人には、売り手側としては割り引く理由はないんですね。そう考えると、実は大口・多頻度割引よりも、むしろ平均料率を下げたあげて、あまり多頻度では使わないトラックでも、我が国の物流を支えているわけなので、どうして大口のほうが優遇されて、利用頻度が少ないと優遇されないのかということは、考え方を整理しておくべきであると思います。

もう1点は、今回は全く出ていないのですが、遠距離割引をどう考えるかです。トラックドライバーの労働問題ということもあるので、モーダルシフト等を考えると、遠距離割引自体、従来のままでよいのかということも1つの論点としてあると思います。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

ほかに御意見いかがでしょうか。

私からなんですけれども、冒頭に、評価にはなっていないんじゃないかと申し上げたんですけれども、割引にしても見直しにしても、その影響を受ける、プラスの影響もあればマイナスの影響もあるので、その影響を受ける人々をいかに特定して、便益があるんだったら便益を一体どういう尺度ではかるのかというところが、全体を通してクリアになっていないという気がします。

それをするには、料金の割引もしくは見直しを実施することによって、当然利用者の行動が変容するので、その行動の変容をどういう方法で計測して、どう評価するのかというところが明らかにならないといけないと思うんですね。それは事前にある政策を打つときに、どういう方法でそれを事前に評価して、どういう政策を取るかを決めるということをはっきりとすること。それと併せて、少なくとも事後にどういう影響があったかというのをきちっと追跡できるようにしておかないと、結局割引や見直しの効果があったのかどうかよく分からない。例えば、料金を割引いたことによって、本当に便益が発生したのかどうか分からないということになるんじゃないかなと懸念しています。そういったところについても、幾ら割引くとかどこで割引くとかということと併せて、どういう方法でその効果の評価するのかというところの方法論もきちっとつくっていかないと、評価にならないんじゃないかなと感じた次第です。

すみません、言いつ放しでごめんなさい。ほかに先生方から何かありますか。大串先生、手を挙げていますか。現地から、会場からどうぞ。ちょっと見えないので、すみません。

【大串委員】 大串です、すみません。今の朝倉先生のお話に触発されて、過積載対策で、直接ドライバーだけではなくて荷主にも警告をというようにいろいろな対策が取られてきたんだと思うんですけれども、過積載に対する対策の効果ですね。どのようなものが、今まで取ってきたものであったのか、より過積載をやめさせるために、今後どのような新たな手法を取るべきなのかということも、なるべく早く検討していただいて、道路へのダメージを早急になくしていただくような様々な方法を、料金でいくのか、いろいろなやり方があると思いますけれども、ぜひその辺りの提案もいただけたらいいかなと思います。よろしくお願ひします。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

あと残り時間があまりなくなってしまったのですが、もし事務局のほうから、個別の回答

は結構ですので、全体を通じて何か御説明、補足でいただけることがあればお願いいたします。

【高速道路課長】 追加で何か説明ということはありませんけれども、今いただいた中で、朝倉先生から厳しい御意見をいただきましたので、効果を評価する方法論というのもちよっと考えていきたいと思います。どのようなことができるか、ちょっと今まだ分かりませんが、

それから、石田先生のほうから、大胆な議論を進めたいというお話がありましたので、今回そういったことも踏まえて考えていきたいと思っています。

あと、全体的な割引の見直しについて、いろいろ議論すべきだろうという御意見が多かったと思いますので、今後、そういった割引の見直しについても検討していきたいと思っています。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、本来であれば最後にシームレスのところが残っているんですが、これはまたこの後、国幹部会の中で紹介いただいて議論できるチャンスがあると思うので、そこで御説明いただいて、改めて議論するというところにさせていただきたいと思います。

それで、先ほどの今後速やかに検討すべき課題の中の今後の進め方というのがありましたよね。資料の5だったと思うんですけども。これをちょっと見ておいたほうがよい。この部会の今後の議論のスケジュール、あるいは進め方なんですけれども、ヒアリングをしていただいて、論点整理、骨子ということになってはいますが、ヒアリングがあまり長いと、先生方の議論が若干足りなくなる可能性があるかと思っています。ヒアリングをたくさんするというのも分らなくはないんですけども、今日もいろいろ意見が出て、しかし、あまり意見交換はできていないので、委員の先生方の意見交換の時間をできるだけたくさん取っていただきたい。ヒアリングのやり方等については、中間取りまとめをつくるときもそうだったんですけども、やり方を工夫いただいて、そこはコンパクトにして、先生方の意見交換をたくさんできるような時間の取り方を調整していただくように、私からお願いしたいと思っています。御検討ください。

【高速道路課長】 はい、分かりました。

【朝倉部会長】 それでは、先生方から特に質問や御意見等、何か補足でありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特にならぬようでございますので、今日いただいた御意見を踏まえまして、次回

以降、今申し上げたヒアリング等のやり方も工夫しながら進めて、持続可能な高速道路システムの構築について整理、取りまとめを行っていきたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

本日、予定された議事は以上でございますので、議事進行を事務局にお戻しします。

【総務課長】 部会長、どうもありがとうございました。今日は本当に長時間にわたる御議論をありがとうございます。

本日の内容につきましては、後日皆様方に議事録の案を送付させていただきまして、御同意をいただいた上で公開したいと思います。また、近日中に速報版として、簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと思います。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

— 了 —