

令和3年7月26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51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、御多用の中、御参集いただきまして誠にありがとうございます。本日進行を務めさせていただきます国土交通省道路局総務課長の出口と申します。よろしく願いいたします。

本日はウェブ会議による開催ということでございまして、御発言の際には手挙げ機能を御活用いただくなど、進行に御協力いただければ幸いです。また、御発言の際にはマイクのミュートを解除いただきまして、それ以外のときはマイクをミュートにさせていただきますようお願い申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の村山より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 7月1日付で道路局長になりました村山と申します。一言、開会に当たりまして御挨拶を申し上げます。

まだ委員の先生方には、1か月たちましたけれども、1か月弱ですが、御挨拶もろくすっぽできておりません。大変申し訳ございません。この1か月、7月以降のお話でありますけれども、高速道路の関係の災害、自然災害の関係で言えば、東名高速が沼津から御殿場の間で通行止めになりました。新東名ができていたおかげで、経済的な物流が止まることなく機能したということで、こちらもリダンダンシーが機能した1つの事例かと思っております。また、先週から開幕した東京2020のオリンピックでありますけれども、こちらについては、首都高速道路株式会社がオリンピック委員会から要請を受けまして、ロードプライシングを実施しておりまして、今のところオリンピックの運営にも特段の混乱が生じていないというふうな報告も受けております。

この部会におきましては、皆様方には昨年の11月から、持続可能な高速道路システムの構築に向けた制度等の在り方ということで、7回にわたりまして御議論いただいたところでございます。本日の部会では、今までの議論を踏まえまして、維持管理、また修繕・更新、高速道路の将来を見据えた将来像、高速道路のサービスの水準、こういったものに焦点を当てて御議論いただくということかと思っております。良好なインフラを持続的に利用し

ていくために必要な枠組み、こういったものを構築するために今後どうするのかということで、将来の料金制度の在り方についても、中間答申の案について御議論いただければと思っております。忌憚のない御意見をいただけるようお願いさせていただきます、御挨拶とさせていただきます。ありがとうございます。

【総務課長】 ありがとうございます。道路局長につきましては、他の公務との関係がございまして、大変恐縮でございますが、ここでの退席とさせていただきます。

【道路局長】 よろしく申し上げます。

【総務課長】 本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開とさせていただきます。また、委員の御紹介につきましては、お手元の委員名簿に代えさせていただきたいと存じますので、よろしくお願いを申し上げます。なお、本日は、小林委員及び羽藤委員におかれましては御欠席との御連絡をいただいております。また、家田委員におかれましては遅れての御参加ということで伺っております。

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ございますので、御報告申し上げます。

また、本日の資料につきましてでございます。別途お送りさせていただいておりますけれども、議事次第のほかに、資料1として委員名簿、資料2として中間答申のポイント(案)、資料3として中間答申の案、資料4として中間答申(案)の参考資料、参考資料1としてヒアリング概要ということでございます。不足はございませんでしょうか。

それでは、以後の議事の進行につきましては朝倉部会長にお願いしたいと思います。朝倉部会長、よろしくお願いいたします。

【朝倉部会長】 分かりました。東京工業大学の朝倉です。皆さん、こんにちは。お世話になります。

それでは、これより議事を進めていきたいと思っております。本日は、先ほど御挨拶にもありましたように、昨年11月に諮問を受けて以降、本部会で議論をしてきました内容を、中間答申(案)という形で取りまとめていただいておりますので、本日はその内容について議論したいと考えています。これまでの先生方の御意見は、全てを反映しているとは申し上げませんが、その多くを反映して、この中間答申(案)ができております。

それでは、事務局より説明をよろしくお願い申し上げます。

【高速道路課長】 7月1日付で高速道路課長を拝命しました沓掛でございます。どう

ぜひよろしくお願いいたします。では、私のほうから、資料2と資料3に基づきまして、中間答申案を説明させていただきます。

最初に全体を俯瞰していただくため、中間答申のポイントを説明させていただきます。資料2を御覧ください。

最初のページ、更新・進化の取組などということで、3つの箱で整理してございます。最初に、一番上の赤い箱でございますが、維持管理・修繕・更新への取組でございます。まず現状の取組を踏まえまして、ここで得られた新たな知見を整理した上で、重視すべき視点というものを4つ取りまとめてございます。右側に書いてございますが、1として、最新の知見を踏まえた更新事業の追加、あるいは、その更新工事が与える社会的影響の軽減、3番として、データ活用や新技術の開発・導入、そして4番目に、大型車利用の適正化によって構造物の長寿命化を行っていくといった取組を進めていくことが必要ではないかというのが1つ目の箱でございます。

次の箱では、高速道路の将来像ということで、目指すべきは、一番上の囲みに書いてございますが、継続的な進化により世界最先端のサービスを提供し、新たな社会の創造に貢献することと示した上で、これまでの進化、改良の歴史をひもときながら、現状の課題も整理しつつ、現在の取組としまして、右側の色囲みの箱の中ですが、高速道路の強靱化、あるいは安全・安心、快適な高速道路、さらには、持続可能な社会の実現や地域の活性化に資する高速道路、こういったものの実現を目指すべきではないか、そして未来においては、高速道路自身が、社会・経済の変革あるいはパラダイムシフトをリードしていくべきではないかというのが2つ目の箱でございます。

こうした更新あるいは進化の取組を進める上で財源が必要となります。誰が負担し、どう安定的に確保していくかということで、3番目の必要な枠組みの構築でございますが、まず最初に、費用負担について3つの理念を整理していただきました。維持管理・修繕、更新、進化・改良の負担、MRGですが、これを確実に実施していく必要があつて、負担が必然であるということ。また、その負担は、基本的には利用者による負担ではないかということ。また、料金が利用交通に影響を与えるという性格もあることから、地域の状況に応じた負担という理念を整理していただいた上で、更新・進化への取組としまして、料金徴収期間の延長、あるいは事業計画、債務返済計画、こういったものの検討をする必要があるのではないかとまとめていただいております。それに加え、将来の維持管理等の負担の在り方、あるいは、現在無料となっている高速道路における維持管理等の負担の方向

性についても、一定の方向性を示していただいたところでございます。

2 ページ目を御覧ください。今度は料金制度などということで、今後の料金の在り方が上の箱で整理されてございます。最初に全国料金でございますが、平成26年度から利用重視の新たな料金に移行する際、料金割引についても利用者が実感できるように再編してございます。導入してから定期的な評価、見直しが必要ということで、一定期間がたち、社会の状況も変化したということで、四角の箱に整理されているように、課題と、それから見直しの方向性について取りまとめていただいております。また、(2)として大都市圏料金でございますが、料金の賢い3原則の下、平成28年度に首都圏から導入されたところですが、さらに進化させる必要があるとして、3原則の原則ごとに今後の取組の方向性について取りまとめていただいております。

また、全国、大都市両方に関係することとして、(3)車種区分の在り方、あるいは(4)ビッグデータを活用した評価の高度化、こういったことにも取り組む必要があるとまとめていただいているところです。

最後に5、その他としまして、残された課題、会社、機構、国の役割分担の在り方、あるいはインセンティブ助成制度の活用、料金等を変動させる仕組み、こういったことについて付記していただいております。

以上の全体像を頭に入れていただきつつ、資料3で中間答申の本文を説明させていただきたいと思っております。表紙、それから目次をめくっていただいて、1 ページ目を御覧ください。

「はじめに」のところでございます。ここでは中間答申の位置づけを整理してございます。まず、我が国の道路はということで、6行目、国民の生活や社会経済活動を支える基盤であるということ。これを踏まえて、「高速道路は」として12行目、世界最先端のサービスの提供を目指し、進化の歩みを止めてはならないということ。「また、」として18行目、高速道路の機能を維持、継続するためには、更新事業の拡充は不可欠であるということを指摘いただいた上で、22行目、現行の有料制度では必要な財源を担保することは不可能であるという認識を示していただきました。そして28行目、本部会において、統一的な理念として費用負担の基本的な考え方を整理し、議論を深めてきたと。そして、31行目の後半のほうですが、健全な道路ストックを次世代に残すにはどうすればよいのか、国土幹線道路が進化し続けるためどう改革すればよいのか、その方向性について意見を取りまとめたという今回の中間答申の位置づけを整理させていただきました。

2 ページ目を御覧ください。第 1 章、維持管理・修繕・更新への取組です。最初に現状の取組を整理してございますが、12 行目、笹子トンネルの事故を受けまして、5 年に一度の近接目視による定期点検を実施してきているということ、そして 23 行目、道路関係 4 公団民営化時点では見込まれていなかった構造物の更新、これについても平成 26 年度より更新事業として追加し、実施しているということを書かせていただいております。

これらの取組によって新たな知見が得られたとして、次の 3 ページ目を御覧ください。

(2) 維持管理・修繕・更新に関する新たな知見としてまとめてございます。まず、点検の結果、何が分かってきたかといいますと、4 行目の後半からですが、修繕をしても十分に性能が回復しない事例があるということ、「また、」としまして 12 行目、予防保全を適切なタイミングで実施できないおそれがあること、「さらに、」として 16 行目、修繕のみでは構造物の安全性を長期に確保することが難しいことが判明したと。そして、20 行目の後半ですが、これらの事例は様々な要因に依存するため、正確に予測することは困難であるとの認識を書かせていただきました。このような事例のほかにも、「加えて、」として 24 行目ですが、社会的影響を軽減するため、更新事業を実施する中で様々な工夫が重ねられていること、あるいは 29 行目、迂回路がないことが更新事業を実施する際の支障となりかねないこと。「このほか、」として、次の 4 ページ目を御覧ください。4 行目でございますが、ビッグデータを含むデータ活用の重要性を改めて認識したとまとめさせていただきました。

以上の新たな知見を踏まえまして、今後重視すべき視点として、12 行目から 4 つの視点を整理してございます。

まず 1) 最新の知見を踏まえた更新事業の追加ですが、20 行目、将来的な更新事業については、最新の知見を踏まえながら、内容や規模が明らかになった段階で順次追加する必要があるということ。「また、」としまして 25 行目、繰り返し更新事業を実施することが必要になることを想定しておくべきであるし、機能強化を併せて実施すべきであるということ。「さらに、」としまして 31 行目、必要な予防保全を追加すべきであるということを書かせていただきました。

次に 2) 更新工事が与える社会的影響の軽減という視点ですが、更新工事の実施に当たっては、39 行目中ほどですが、地域の実情を踏まえ、適切な規制方法等を検討すべきであり、「この際、」として、次の 5 ページ目ですが、2 行目、交通データの蓄積や収集、また道路管理者間のデータ仕様の統一・共有等に取り組むことも必要であると。「また、」と

しまして7行目、交通需要マネジメントに関する知見を体系化し、ガイドライン等を策定することも重要であるとまとめさせていただきました。

続いて、3) 維持管理・修繕・更新に係るデータ活用や新技術の開発・導入のところであります。ここについては19行目、ここもデータのことですが、先ほどは交通データでしたけれども、ここではメンテナンスデータ、これの互換性あるいは共有を進め、予防保全の効果や最適なサイクル等に関する知見を深めるべきであると書かせていただきました。

最後に4) でございますが、大型車利用の適正化による構造物の長寿命化としまして、下のほうの39行目でございますが、これまでの取組に加えて、大型車が構造物に与える影響について分かりやすい形で国民へ情報発信するなどして、次のページですが、適切な利用を促進するべきであるということを書かせていただいております。

以上が第1章でございます。

続いて、7ページを御覧ください。ここからは第2章として、高速道路の将来像をまとめてございます。最初に(1) これまでの高速道路の進化・改良として、経緯を整理してございます。ポイントだけ説明させていただきますと、ページの下の方、37行目、昭和32年、我が国初の高速自動車国道である名神高速道路の整備計画が決定され、本格的な高速道路時代の幕開けとなったということ。ページをおめくりください。8ページ目、13行目ですが、昭和41年には国土開発幹線自動車道建設法が制定され、高速自動車国道網計画約7,600キロメートルが決定したということ。34行目、昭和62年、いわゆる四全総、第四次全国総合開発計画が閣議決定され、約1万4,000キロの高規格幹線道路網計画が策定されたということ。ページをおめくりいただいて9ページ目、18行目になります。ITS、高度道路交通システムが導入され、その後、ETCですとかVICSの導入も進められてきたということ。そして、34行目からになります。東日本大震災で高速道路の緊急輸送道路としての機能が着目されたということ。また、次の10ページ目を御覧ください。3行目の後半からですが、繰り返しになりますけれども、平成26年度より5年に一度の構造物の定期点検が義務づけられたということ。こういった、これまでの進化・改良の経緯を整理してございます。

その上で、(2) としまして、現在の進化・改良の取組ですが、この内容に入る前に、まず1) として、高速道路を取り巻く国土・経済社会の現状について整理してございます。こちらのほうも項目だけ紹介させていただきますと、①としまして、冒頭の挨拶にもありましたが、自然災害の激甚化・頻発化、②としまして、人口減少・高齢化及びその影響の

地域的偏在、東京に集中しているということ。それから11ページ、③グローバル化に伴う国際競争の激化及び海外需要の拡大、④加速するインフラの老朽化、⑤デジタル革命の加速、社会が抜本的に変化してきているということです。それから、12ページ目を御覧ください。⑥グリーン社会の実現に向けた産業構造や経済社会の変革、そして、⑦ライフスタイルや価値観の多様化という、社会の現状を整理しております。

その上で、次の13ページ目でございますが、2)としまして、現在の進化・改良の取組としまして、今後集中的に取り組むべき進化・改良の具体施策を整理させていただきました。まず①としまして、災害時にも機能する強靱な高速道路として、26行目ですが、「被災する道路」から「救援する強靱道路」へ転換を推進すべきと。また、②としまして、全てのドライバーが安全に安心して走ることができる高速道路。ページをおめくりいただいて、14ページ目ですが、③全てのドライバーが快適に利用できる高速道路、こういった高速道路を目指すべきであるということ。④としまして、持続可能な社会の実現に資する高速道路、25行目ですが、温室効果ガス排出量を可能な限り削減すべきであるということ。あるいは、⑤地域の活力を生み出す高速道路として、国土をフル稼働させて活力あふれる社会を実現すべきであるということ。こうした施策に取り組むべきだということを書かせていただきました。

以上が、これまでの経緯と社会の現状、そして現在の取組ですが、こうしたことを踏まえた上で、次の15ページ、(3)未来の高速道路が目指すべき姿、これはどういう姿かということを整理してございます。まず35行目ですが、高速道路については、求められる機能を速やかに把握し、適切に進化・改良していくことが重要であると。また、39行目ですが、社会・経済の変革あるいはパラダイムシフトをリードしていくべきであると。さらに、16ページ目ですが、4行目のところ、ためらうことなく積極的に進化に挑戦し続けるべきであるということを書かせていただいております。そして最後に、7行目ですが、今後も進化・改良を継続するためには、必要な財源を安定的に確保するための措置について検討すべきであるとして、次の第3章に入っております。

17ページ目を御覧ください。第3章でございます。少し長いタイトルでございますが、サービス水準をさらに引き上げながら、良好なインフラを持続的に利用するために必要な枠組みの構築であります。論点としては、第1章、それから第2章で説明した更新や進化に取り組もうとした場合、11行目ですが、整備を主目的とした現行制度を大幅に見直すことが不可避だとの認識を書かせていただいております。そして、大幅な見直しが必要

可避かといいますと、次の18ページ目、(2) 現行の償還制度の限界といたしまして、33行目から40行目にかけては、第1章で述べた更新事業については必要な財源が確保されていない、あるいは第2章で整理した進化・改良のための事業に必要な財源も確保されていないということを書かせていただいております。したがって、19ページ目、7行目からになりますが、必要となる財源について、負担の在り方を整理した上で、財源の継続的かつ安定的な確保が可能となるよう現行の償還制度を見直すことが必要であると指摘いただいております。

そして、これを踏まえて、次の(3) 高速道路の費用負担の基本的な考え方とところで、基本となる3つの理念を整理していただきました。①としまして、維持管理・修繕、それから更新、進化・改良、英語の大文字のところを取ってMRG費用、これについてはMRGを確実に実施する必要があるし、その費用の負担も必然になるということで、MRG費用の負担。それから②としまして、必要となる費用については、基本的には最大の受益者である利用者が負担するという、利用者による負担。③としまして、さりとて料金が交通に与える影響も考慮していく必要があるということで、地域政策的な観点からの検討ということで、地域の状況に応じた負担との理念を整理いただきました。

この理念を今度は制度に当てはめていくとどのような枠組みになるかということで、1枚飛ばしていただいて、21ページ目を御覧ください。(4) 維持管理・更新・進化に関する枠組みでございます。

まず、1) の更新・進化への取組としまして、3点整理させていただきました。まず①として、更新・進化の負担の在り方ですが、財源確保の枠組みとしては、35行目に、料金水準の引き上げ及び料金徴収期間の延長について検討する必要があると書かせていただきました。

次に、22ページを御覧ください。②としまして、更新・進化に関する計画をどのように策定するかということでございますが、5行目から11行目にかけては、更新あるいは進化、こういったものは長期的な見通しを的確に立てることが困難であるということが書かれています。これを踏まえまして、11行目、見通しが明らかになった更新・進化の需要について、一定期間ごとに更新・進化に関する事業計画を策定し、計画的に事業を進めると、そしてその事業の必要性については、17行目の後半の部分ですが、第三者のチェックを受けると書かせていただいております。そして、事業に必要な財源につきましては、③現行の償還制度の見直しとしまして、38行目のところ、特に料金徴収期間の延長

について具体的な検討を進める必要があるとまとめさせていただいております。

しかし、一番下の行でございますが、この料金徴収期間を延長するとなった場合、次の23ページ目、3行目のところ、繰り返しになりますが、更新・進化については長期的な見通しを的確に立てることが難しいと、すなわち将来にわたって必要額を見通すことが難しいという課題がございます。「一方、」として、6行目ですが、では料金徴収期間を柔軟に延長するということも考えられますが、そうすると今度は債務の確実な返済が困難になるリスクが高まるという課題がございます。

「このため、」としまして9行目、見通しが明らかになった更新・進化、これを定期的に計画に追加し、その際、債務の確実な返済の見通しを確認するため、債務返済計画を策定した上で、その期間において料金徴収を継続することについて検討する必要があるとまとめさせていただきました。

続いて、2) 将来の維持管理等の負担の在り方についてでございます。これにつきましては、39行目、「このため、」として、更新・進化の債務を完済した後の論点につきましては、超長期の将来の見通し、これをもって議論する必要がある、次のページの一番上のところでございますが、引き続き議論を継続する必要があるとの御示唆をいただいたところであります。

続きまして、(5) 現在無料となっている高速道路における維持管理等の負担の方向性についてでございます。まず20行目から26行目のところにかけては、税金のみで整備された無料の高速道路についても、維持管理等の費用については高速道路の利用者による負担を求めることを基本とすべきであるということが書かれてございます。この方向性を示しつつ、「ただし、」としまして、28行目から33行目のところには、地域政策的な観点も重要であることから、地域の意見を聴取した上で、慎重に検討する必要があると、またその際、料金水準についても併せて検討する必要があるということを書かせていただいております。「さらに、」としまして、次の25ページ目、5行目のところでございますが、今度は無料区間と有料区間が交互に出現するような高速道路、いわゆるまだら有料のところでございますが、こちらについても地域の意見を聴取した上で、利用交通に与える影響も含め、全線にわたっての整理、統一について検討する必要があるとまとめていただいております。

(6) としまして、費用の負担に関するその他の課題として、まず自動車との関係におきまして、1) 自動運転のための投資に関する負担として、28行目ですが、自動運転、

この効果は利用者全体に波及し得るということを前提にすれば、高速道路利用者全体として負担すること、これも妥当であるということ。それから、2) 電気自動車による負担につきましては、電気自動車等がまだ普及段階であるということ踏まえれば、次の26ページ目の4行目でございますが、EV車等の普及促進を図る段階とそれ以降の段階に分けて、具体の料金体系等について検討すること。それから、3) でございますが、9行目、大型車専用駐車升の大規模な増設であるとか、公共トラックターミナルの拡充など、一部の車両が利用する機能を大幅に強化する場合は、その利用者に費用の一部の負担を求めること。そして最後、4) でございますが、負担における周辺地域と高速道路の関係ですけれども、周辺地域にとって高速道路というのは、受益をもたらす場合もあれば、負の影響をもたらす場合があるということで、費用の一部負担であるとか、あるいは高速道路側から周辺地域への投資であるとか、そういうことを行うことについても検討する必要があるということを検討すべきとまとめさせていただいております。

以上が第3章でございます。

続いて、27ページを御覧ください。ここからは料金制度の在り方に入っております。料金制度につきましては、本部会においても大変時間をかけて、熱心に御議論を重ねていただいた結果、平成26年4月に全国料金を、それから平成28年4月からは順次、大都市圏料金を導入してきたところでございます。この導入から一定期間が経過したということもあり、今回評価を実施した上で、料金の在り方について取りまとめていただきました。

まず(1) 全国料金でございますが、ここでの論点は料金割引についてでございます。その料金割引の評価と方向性ということで、次の28ページを御覧ください。10行目でございます。5つの料金割引について書かせていただいておりますが、最初の①平日朝夕割引でございます。この割引の評価としましては、16行目、割引による渋滞緩和の効果が限定的なものになっている区間が存在している。「また、」として、19行目の後半ですが、勤務形態も多様化しているという事実。それから22行目、「加えて、」としまして、割引の結果、逆に高速道路が渋滞するといった課題も生じていると評価した上で、この見直しの方向性として、25行目、目的そのものの見直しも含めて、平日朝夕割引の在り方について検討する必要があると書かせていただいております。

続いて②、深夜割引でございます。評価としましては、36行目からですが、一般道路の騒音に関する環境、これは改善されてきている。「一方、」としまして、深夜割引適用待ちの車両の滞留が見られるということ委員の皆様から指摘いただくとともに、その要

因としまして、次の29ページの4行目でございますが、割引が適用される時間帯に少しでも高速道路を利用していただければ、全体の走行に対して割引が適用されることが主な要因との指摘をいただきました。そういうことを踏まえまして、見直しの方向性として、7行目でございますが、「このため、」として、走行分の料金を対象として割り引くような見直し、それと併せて、トラック運転者等の負担の軽減を目的として、この割引適用時間帯の拡大について検討する必要があると書かせていただいております。

③休日割引についてでございますが、これはそもそも観光需要の喚起を目的として、普通車以下の車両を対象とした割引であります。評価としましては、20行目、観光関連のトリップは全体の半分程度にとどまっているということ、また繁忙期にも休日割引が適用されていることから、激しい渋滞が発生しているというふうに評価しています。そこで、見直しの方向性として、28行目ですが、まず、繁忙期等の交通の集中が見込まれる時期、休日割引を適用しないことについて検討する必要があると。「加えて、」として、31行目の後半ですが、観光関連事業者等と連携し、観光トリップを対象とする割引となるよう検討を進める必要があると書かせていただいております。

ページをおめくりください。30ページ目、④大口・多頻度割引でございます。評価としましては、9行目ですが、割引率が高過ぎるとの指摘がございました。「一方、」として、11行目ですが、現下の経済が回復するまでの間、割引率を拡充すべきとの意見もございました。そこで、これにつきましては、16行目ですが、このような状況を踏まえ、割引率については拡充と縮小の両面について引き続き検討する必要があると書かせていただいております。

最後、⑤マイレージ割引でございますが、この評価につきましては、30行目、利用者が割引を実感しにくいという指摘をいただいております。これを受けまして、32行目、他の民間企業のポイント制等も参考にしながら、割引が実感できる制度への見直しについて検討すべきと書かせていただいております。

続いて、(2)大都市圏料金であります。この大都市圏料金につきましても本部会で御議論いただきまして、39行目のところですが、道路を賢く使う取組として、①公平な料金体系、それから②シンプルでシームレスな料金体系、そして、ページをおめくりいただき31ページの上、③戦略的な料金体系という、いわゆる料金の賢い3原則を提示していただき、この原則に基づいて順次、首都圏から料金が導入されています。

この導入に関する評価でございますが、まず6行目から12行目までにかけて、公平な

料金体系に関して書かれてございますが、ここについては、並行する一般道の渋滞区間の交通量が減少した、あるいは環状道路への転換も見られるということで、おおむね利用者に受け入れられていると考えられると整理してございます。また、14行目から19行目にかけては、シンプルでシームレスな料金体系に関する評価としまして、都心通過利用の減少であるとか、あるいは交通容量に余裕のある経路の分担率が上がっているというふうな形で、効果が一定程度発揮されていると考えられると評価をまとめさせていただいてございます。

その上で、これらの取組をさらに進化させようということで、36行目、2)料金の賢い3原則に沿った料金体系の進化として、次のページ以降に方向性を整理させていただきました。

32ページを御覧ください。まず①として、公平な料金体系のところですが、ここにつきましても、4行目でございますが、首都高あるいは阪高に料金体系を導入するときに激変緩和措置というのを入れてございまして、それによって上限料金というのが入ってございます。この上限料金によって、渋滞箇所を通過する料金が割安となるケースも存在するというので、9行目ですが、上限料金については順次見直しし、完全な対距離料金への移行を進めるべきであると。そして、13行目ですが、この趣旨に沿って、現在、首都高においては、令和4年度からの料金見直しに向けて手続が行われているけれども、阪神高速等についても順次見直しを検討するべきであると書かせていただいております。

また、②としまして、今度はシンプルでシームレスな料金体系でございますが、28行目、経路によらず起終点の最短距離を基本として料金を決定してきていますが、政策的な目的や効果を踏まえて、33行目、経路によって料金差を設けることも検討すべきであるというふうにしてございます。

また、33ページ目を御覧ください。③としまして、戦略的な料金体系でございます。ここについては、冒頭の局長の挨拶にもありましたが、今まさに首都高で、ここに記載している取組を実施してございます。昼間渋滞がほぼ皆無というような、これまで誰も見たこともないような首都高の状況になっておりますが、こうした事例を参考にしながら、特定の時間帯や経路の料金の割引や割増しを行う料金を本格的に導入すべきであると。「なお、」としまして、39行目ですが、一般道路の交通状況の変化、あるいは観光面でのメリット・デメリットなど地域経済へ与える影響、これも導入に当たっては考慮して、対象箇所や時間帯、車種、34ページ目ですが、料金設定等について検討すべきであるとまとめ

させていただきます。

続きまして、全国、それから都市の料金、両方に共通する話題として、(3) 車種区分の在り方でございます。これにつきましては、16行目、現行の5車種区分を受けてから30年以上が経過しているということで、車両諸元や高速道路の利用状況に変化が出てきていると。こういったことを踏まえまして、20行目ですが、今後の車種区分の在り方について検討する必要があると。

また、(4) ビッグデータを活用した評価の高度化につきましては、28行目、高速道路の利用のみならず、一般道路の利用も含めた交通の状況について分析する必要があるということ。また、34行目ですが、ETC 2.0のプローブデータ等の経路データを加えた分析について、これを分析していくと、一番下に書いてございますが、利用者の行動変化等の分析にもつながる可能性があるということで、積極的に取り組むべきであるということを書いてございます。

35ページ目を御覧ください。5番、その他としまして、残っております課題等について付記させていただきます。

まず最初、高速会社、機構、それから国の役割分担であります。11行目中ほどから後半ですが、高速道路の果たす公的使命と責任は非常に大きいという一方で、民間会社としての経営の自由度を確保し、その活力を最大化させるという意識も重要であるとして、この両方の観点から、会社と機構、そして国の役割分担の在り方について検討すべきということ。それから、インセンティブ助成制度の活用ということで、一部使われていない、制度が十分活用されていないということもありますので、積極的に本制度を活用すべきであるということ。また、料金等を変動させる仕組みのところでは、資材・労務単価の変動、あるいは税制の改正、このようなものに合わせて料金を調整する仕組みについての議論が必要であるというふうにまとめさせていただきます。

36ページ目を御覧ください。最後、「あとがき」としまして、7行目、勇気を持ってこの歴史的な見直しに取り組んでいくことを強く求めるということと、あわせて、本部会では、今後も、残された重要な課題に対して議論を深化させて、検討を進めていくということとを記載させていただき、本中間答申の結語とさせていただきますところであります。

以上、長くなりましたが、中間答申案の説明は以上でございます。

【朝倉部会長】 丁寧に説明していただきありがとうございました。それでは、委員の皆様方から御意見、御質問を頂戴したいと思います。今日は十二、三名の出席なので、

半分ぐらいの委員から御意見をいただいた段階で、できれば事務局より、その内容について何らかのレスポンスをお願いするという段取りで進めてまいりたいと思います。

御意見、御質問がおありの方は、手を挙げていただくか、マイクで発話していただくようお願いいたします。

では最初に、山下先生、お願いします。

【山下委員】 質問を1つさせてください。23ページの2) 将来の維持管理等の負担の在り方というところです。31行目辺りから「更新・進化の債務を返済した後においても、維持管理等に必要となる費用の負担については」云々という表現があります。ここの「維持管理等」の「等」には何が入るのかということを確認というか、質問したいのです。というのは、恐らく更新とか進化というのは、その時々々の社会状況なり技術の状況等に合わせて、それこそ常に必要になってくるというものではないかというふうに思います。また、第2章で挙がっているような進化であればなおのこと、かなり長い時間がかかる話でもあらうと思います。したがって、この「維持管理等」の「等」のところには当然、その時々々に必要となる進化も入っているんだらうねということです。いかがなんでしょうかということです。

すなわち、更新・進化の債務を返済するというのは、取りあえず今の段階で想定されている更新・進化のコストというものを踏まえた償還を想定しているんだらうけど、でも、その先にも更新・進化というのは、言わばエンドレスで必要になるだらうから、そういうことは、この「等」に入っているんだらうねということです。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。23ページの下から3分の1の大きな、この2) についても「将来の維持管理等」になっています。この「等」が、今、先生が御指摘のところについても同様にかぶってくるのだと思いますので、その辺の説明、解釈です、これを確認したいということだと。後で事務局からまとめて御回答をお願いします。

【山下委員】 了解です。

【朝倉部会長】 続きまして、石田先生、お願いします。

【石田委員】 石田です。大変な作業をしていただきまして、ありがとうございます。ちょっと、何といいますか、高速道路料金の基本的性格をどう考えるんだみたいなところは、諸般の状況が許さなくて書き切れなかったんだと思いますが、これはまあ仕方ないのかなというふうにも思います。御苦労さまでした。

何点かあるんですけども、まず8ページの辺りなんですけれども、高速道路のこれまでの歩みというのを簡潔にまとめていただいたのはよかったと思うんですけども、8ページの34行目から四全総の、1万4,000キロの話が書かれていますけれども、私が思うのは、大事なのは、このときの基本的考え方として、インターチェンジから全国ほぼ1時間圏内で結ぶという基本概念があつて、公平性の考えが非常に強く出されたという性格がありますので、そこは大事なかなと思いますので、そういうこともちょっと書いていただければなというふうに思いました。

2番目が、具体的に言うと19ページの、地域政策的観点と書いてあるんですけど、この地域はどれぐらいの大きさかという話になるんですけど、例えば南海トラフ地震とか首都圏直下型地震なんていうのは、本当に地域だけの、地域内にとどまる問題だろうかというふうな感じがしますし、あるいは、進化する高速道路と不可分の自動運転等は、これは国の政策として、産業政策として強力に推し進めてしかるべきものだと思うんですね。そういうときに、これが地域政策的な観点だというふうに限定できるのかどうかということもあつて、何が言いたいかという、地域と国全体のことからも、この料金の負担の在り方というのを考える必要があるんじゃないのかなというのが2点でございます。

3点目が、29ページの休日料金の見直しのところなんですけど、休日イコール観光という感じで書かれているんですけども、観光も大事なんですけど、これから、VFRと言うんですけども、ビジット・フレンド・アンド・レラティブズ、友人とか友達を訪問する旅行とか、あるいは2地域居住なんかがどんどんどんどん進んでまいりますので、そういう方もこの休日割引の重要な対象ではないかなと思ひまして、そういう文言を入れていただければなというふうに思いました。

それと、これはどこで書いていただければいいのかよく分からないんですけども、例えば25ページのところには無料の高速道路の話があります。これを考えるときに、やっぱり無料の高速道路、あるいは有料の高速道路も一部、並行する幹線道路との連結性、連係性というのは非常に重要となってくると思うんですね。そういうことをどう踏まえてこの辺りを考えていくかということも非常に大事だと思いますので、ここは具体的にどう書いてくださいというのは持ち合わせていないんですけども、御検討いただければと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。後でまとめて御回答をお願いしたいと思います。

ます。

今、3名の方から手が挙がっているので、順にお願いします。まず小幡先生、竹内先生、佐々木さんの順にお願いします。

まず小幡先生、どうぞ。

【小幡委員】 どうもありがとうございます。盛りだくさんに、的確にいろいろ盛り込んでいただいている、分かりやすい報告になっていると思います。

1点だけ、22ページのところの、結局、安定的な資金の確保を、計画を定めてということですが。私も大体一定期間ごと、10年ごとというのが妥当だと思うのですが、書き方として、逆に、ずっと長期間を、今から全部見通して資金計画をやると、かえって硬直的になって、少し経つとそれがすぐわなくなるという状況になると思うので、したがって、当然10年程度の計画づくりになるべきという、そういう物の言い方もあるのではないかと、いうふうに思いました。技術革新、技術の進歩は予測不能なので、それから、山下先生の質問にもありましたが、維持管理といっても、昔というか、かつて考えていた維持管理は、とても小規模な、本当に路面をちょっときれいにするというような、そういう維持管理というのを考えていたら、それではとてももたないということが分かってきていて、もっと大規模な更新をしなければ、要するに道路というものが安全に供用できなくなるという事態になったということですね。やはりいろいろ技術的に解明されてきて、その結果分かったことなので、それと、その技術の変化とともに、社会環境の変化もあるので、そんなに遠くまで見通すのは無理ですし、逆に硬直的になってよくないということだと思います。

そのように計画をつくっていくのですが、その17行目、18行目ぐらいのところ、第三者のチェックを受けるプロセスが重要であると、これも大変重要な指摘でして、やはり道路のほうでだけ、適当に考えているのではないかと思われるのはよくないので、透明性を確保して、いろいろな方の意見を聞くというシステムが、とてもプロセスが大事になると思います。

そのときに、ここでは17行目に「具体の事業の必要性等に対する第三者のチェック」というふうに、割と限定しているのですが、事業が必要かどうかだけに限らないのではないかと思います。これはもう少し、「等」があるからよいと言えばよいのですが、第三者のチェックというのは、決まったものについて、本当にこれでよいかどうかだけ最終的にチェックするというイメージがあるのですが、もう少し広範囲に、透明性のあるような、

いろいろな方が参画したプロセスがあってもよりよいのではないかと思いました。これは感想です。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは引き続きまして、竹内先生、お願いします。

【竹内委員】 竹内です。ありがとうございます。大きいところ、小さいところで、2個ずつあるんですけども、順番にページを追って、若い順番から行きたいと思います。大小、大小の順番です。

7ページから10ページのところで、要するにこれまでの経緯が述べられているんですけども、構成上気になったのが、これを述べたことが後に何かつながっていない気がするんですね。つまり、ここで書かれた、歴史的な事実に関して縷々書かれたものが別になくたって、この後の話ができるように私は思うんです。ですから、これを書く必要があるとするならば、これまでやってきた進化や改良から一体何を学んできたのか、そこから得られる教訓は何なのか、その教訓を受けてこれからどういう取組をしていかなければいけないか、という流れだったら分かるんですけども、何か過去の歴史と今の話があまりうまくつながっていないように思います。

私だったら、例えばこれまでの進化・改良の歴史を見てみると、更新ということはあまり考えられてこなかったねと、だからこれからは更新を考えた上での進化・改良が必要だよね、というようなことが過去の経緯から学んで分かったとか、あるいは過去の経緯を見ていると、IT技術がだんだん進展して行って、それが次第に道路の政策に入ってきているということが分かる。こうした傾向があるから、今後もIT技術を重視・活用しなきゃいけない、などといった話があると、過去の経緯を述べたことが初めて生きてくると思うんです。過去から何を学ぶかというところを受けてから、その次の現在につながる、そのつながりが欲しいなと思いました。これが1点です。

それから2点目です。利害関係の方々が多い中で、この文章を書くのは御苦労されたんだなという気がします。微妙な言い回しを工夫されて、しみじみ苦労の分かるという文章だと思いました。そういう中で1つ気がついた点があります。23ページの39行目のところで、いわゆる世間で一般に言われている道路の永久有料化に関わる話で、「無期限で」という表現がありますよね。多分これを見ると、強い言葉でやっぱり永久有料なんだ、と言われてしまう言葉なので、ほんの僅かですけれども、言葉を緩くするとするならば、「無

期限で」ということを言わずに、「期限を切らず」などという言い方をすれば、わずかに緩い表現になるかなという気がしたという、単に書きぶりの話です。

3番目です。ちょっと大きな話です。24ページのところで、要するに無料の道路の話ですよね。これまでは利用者負担がゼロということですから全額国民負担イコール税金負担だったということだと思えるのです。それではやっぱりまずいから、幾らかは利用者にも負担してもらいましょうということになってくると思うんですが、とはいえ、利用量を考えるとコストの到底全額負担はできませんねということになるということまでは理解できます。しかし、まとめのところにもあるように、地域政策ということを考えていく以上、道路があることによって地域に受益が及ぶ、経済効果が及ぶとするならば、やはりここは受益者負担という言葉も入れていいんじゃないかなと思うんですね。これはお考えいただければと思います。

一番最後です。これも小さな話です。29ページの20行目の文章がよく分からなくて、29ページの20行目に「普通車以下の観光関連のトリップは」とあるんですけど、普通車以下のって、何以下の話か。これは車種の話かな、よく分からなかったんですね。これはちょっと書きぶりを分かるようにしていただければありがたいということです。

大小取り混ぜて4点でございました。どうもありがとうございました。

**【朝倉部会長】**      ありがとうございました。

それでは、佐々木さん、お願いします。

**【佐々木委員】**      佐々木です。御説明ありがとうございました。単なる感想のようなものなんですけれども、今回、償還期間の話とか値上げの話とか、利用者の負担増につながる話が出てくるわけなんです、その場合、一般的な物やサービスの世界では、供給側のコスト削減努力というのが前提になっている場合が多いかなという感じがします。この答申案の中にはインセンティブ助成制度の活用のところ、ちょっとだけコスト縮減の話が出てくるんですけども、負担増の文脈の中でも運営事業者側のコスト削減努力が、前提とまで言わないまでも、そういうのも必要だというあたりを少し言及してもいいのかなと思いました。

以上です。

**【朝倉部会長】**      ありがとうございました。

大串先生、続けてお願いします。

**【大串委員】**      ありがとうございます。先ほど竹内先生がおっしゃられたところと全く

同じです。ほかはとてもいろんな施策をしっかり盛り込んでいただいて、よかったと思うんですけども、こここのところの記述が、やはり修繕に加えて更新や進化、改良に対して非常に莫大な費用が見込まれると。その財源をどうするかについては、引き続き料金徴収を継続するのか、全面的な税負担に切り替えていくのか、そうした議論を深めていく必要があるというふうな形に変えていただいたほうがいいのかなというふうに思いました。ハレーションを引き起こさないためにです。

以上です。ありがとうございました。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

では続きまして、根本先生、お願いします。根本先生の話をお伺った後で、事務局から対応をお話してください。根本先生、どうぞ。

【根本委員】      根本です。2点コメントしたいと思います。

まず、22ページの償還制度の関係ですけれども、この検討会に与えられた1つの課題というのは、償還制度という、今の有料道路の枠組みをどうするんだということだったと思います。現在、借金を返し終わったら無料化するというものになっているけど、それをどう変えるんだという話だったと思うんです。22ページに答えが書いてあるわけですが、10年ごとに事業計画を策定して、そして、連動して債務返済計画を立て返していく。ですから、料金徴収期間というのは何年までというのが、固定的なわけではなくて、順次、延ばされていく。私なりに解釈すると、これは永久有料ではないかと思うわけですが、事業計画はせいぜい50年とかの単位で考えてやっていくんだということで、23ページには、無期限にするかどうかは、また将来の課題としたいということで、言ってみれば、ここで永久有料ではないということを念押ししています。

私が言いたかったのは、償還制度をどうするつもりですか、永久有料に切り替わらないんですかという、一般の人たちが思っている問いに、どっちで答えたんだということです。当面の間、50年、60年は料金徴収期間を延ばして取り続ける。ただし、100年先、200年先のことは分からないぞと、そういうことなんだろうけれども、私は、それは永久有料と呼びたい。そういう分かりやすいメッセージを出したほうがいいのではないかなと思います。

あと1点は、34ページの車種区分についても、一言言っておきたいと思います。34ページでは、二輪車と軽自動車の格差があるので、二輪車は原因者負担の観点からもっと安くしてもいい、と書かれています。それを明記するのはいいと思うんですけども、や

やっぱり車種区分での本命というのは、大型車問題だと思います。この中間とりまとめ全体に、大型車が構造物に与える影響が大きいということは、何度も出てきているわけです。大型車の負担をどうするのか。日本の普通車の料金が高いのは、言ってみれば、大型車の料金が安いからです。ある一定の借金を返すために、みんなで負担してもらうわけですが、大型車が安いから、普通車が高くなっているわけです。やっぱり、中間とりまとめで大型車問題に触れて欲しいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。それでは事務局から、対応と御質問に対する回答ができればお願いいたします。

【高速道路課長】 分かりました。いろいろ御意見ありがとうございます。

まず最初に、山下先生からお話いただきました維持管理、更新等の等の中に更新・進化が入っているかというお話でございますが、先生御指摘のとおり、これは更新・進化は等の中に入っているものでございます。エンドレスで続く部分もありますので、更新・進化の取組は、そういったことで、この等の中に入れさせていただいているところでございます。

それから、石田先生から何点か御指摘いただきました。

最初、8ページの34行目、1万4,000キロのところでは1インターチェンジから1時間圏内という、確かに均衡ある国土の発展というような形でも言われていましたので、書き込ませていただきたいと思います。

それから、19ページ目のところ、地域の範囲はということでございました。確かに、地域、それから、自動運転の例を用いながら、国という概念もお話いただきましたが、ここは少し料金が、交通へ与える影響の部分ということで、日本全体、国と言うより、ややローカルなところをイメージしてございます。明確にどれくらいの範囲かと言われると、なかなか答えに窮するところはあるんですが、一般的な概念の中の地域政策とか、地域という形で、ここは御理解いただければなと思ってございます。

それから、29ページのところ、休日割引ですね。休日というと、確かに観光という形で書かれておりますが、先生が言われたVFR、休日、そういった移動もございますので、こういうことについても追加していきたいと思っております。

それから、25ページの無料高速のところですね。並行する道路との連結等につきましても、確かに無料が有料、交互に出現する中で、並行する道路とどう連結するかとい

う大事な概念でもございまして、どう書くかも含めて、ちょっと検討させていただければと思います。

それから、小幡先生からお話しいただきました計画期間のところですね。10年って見通せないからというのがありますけど、逆に長過ぎると硬直的になってしまうという御指摘をいただきました。確かに、あまり長くしますと、例えば23ページに、50年を超えると、交通量ですとか、金利とか、いろいろなリスクもありますし、そういう意味で、逆に効率的な部分もあるということで、この辺についても、ちょっと書きぶりを工夫させていただければなと思っております。

それから、竹内先生から、4点お話をいただいています。

最初の経緯で述べたことが後につながっていないというところがございますが、進化・改良にどのような教訓を得たか、そのつながりについては幾つか述べさせていただいてるところもあるのですが、例えば、直近でいいますと笹子のトンネル事故等につながっていくというのがあるんですが、全体的にどういうことが必要かというのも含めて、ちょっと考えさせていただければと思います。

それから、23ページ目のところ、永久有料といいますか、期限を切らずというような御示唆もいただきました。ここもちょっと検討させていただければと思います。

それから、24ページの無料の高速道路のところ、地域に対して受益者負担ということも入れるべきではないかということでございます。ここにつきましては、確かに無料の高速道路を整備するときに、地元も税金でいろいろ負担しているというところもありますが、当然、その後、受益も大きいわけでございますから、入れるかどうかも含めて、ここは検討させていただければと思います。

4点目、車種の話でございます。29ページの20行目、普通車以下の観光関連のトリップ、確かに分かりにくいところなので、観光トリップの休日割引は普通車以下を対象にしているということでこういう書き方になっていたんですが、ちょっと書き方を整理させていただければと思います。

それから佐々木先生、コスト削減努力について書くべきではないかということでございまして、この辺については、コスト削減努力についても何らかの表現を書き加えさせていただきたいと思います。

それから、大串先生のところは竹内先生のところとも連動しますので、検討させていただければと思います。

それから、根本先生の御意見、今回、10年で計画を立てて、50年債務返済を見ていく、それがそもそも永久有料なのかどっちなのかということでございますが、これは諸事情もありまして、永久有料ではないといえますか、23ページのところで念を押したと先生も言われたとおり、無期限、あるいは期限を切らず、料金徴収を継続するというところについては、超長期の将来の見通しということなので、ここは引き続き議論ということで、永久有料ではないというところがございます。そうした中でどういうやり方があるかというのを逆に工夫したのが今回のやり方ですので、そこはこういう形で整理させていただいたままで整理できればと考えてございます。

それから車種区分について、本命は大型車だということでございます。大型車についてどういう触れ方ができるかも含めて、ここは検討させていただければと思います。

取りあえず、御指摘いただいた点について、以上でございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。今の御説明について、御質問、御意見をいただいた先生方、何かございますか。もうちょっと説明してほしいとか。

石田先生、どうぞ。

**【石田委員】** 地域政策的な観点というところですけど、上に基本となる3つの理念と書いてあるわけですね、費用負担と。そのときに私が言いたいのは、国全体のことを考える視点って、どこか必要ありませんかと。最大限、地域政策的な観点で、料金だけではない公的負担ということが書いてあるんだけど、さっきの例は、国策としての観点というのはどこに書いてあるんだろうか、どこにも書いていないんじゃないのと、そういうことでございますので、御検討いただければと思います。

**【高速道路課長】** 分かりました。検討させていただきます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。このことについては、答申の中に反映して書くことができると思うので、対応をお願いしたいと思います。

それでは続きまして、今まで御質問いただかなかった先生方から、もし御質問、御意見等ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

太田先生、お願いします。

**【太田委員】** 太田でございます。

今回の中間答申は、今後、道路局が高速道路政策を進めていく指針になると思います。そういう意味では、かなりしっかり書いていただいている、中間答申、私たちが書いたということですけども、大変よいものと思っております。

これを利用者及び国民の皆さんに納得していただいて、もし、費用負担が今よりも重くなるのであれば、仕方がないかと、受容できると思えるかどうかというのが一つのポイントと思っています。

この点に関連して、2、3点、申し上げます。まず、1ページの22行目で、「必要な財源を担保することは不可能であり」としっかり書いていただいて、大変、結構だと思います。

そして、どのぐらい不可能なのか、利用者や国民の皆さんはその程度を知りたいと思います。経営努力で何とかなるような問題なのか、それとも抜本的に見直さなければいけないのか、どのぐらいのオーダーのものなのかということについて提示していく必要があるだろうと思います。もちろん、将来が見通せないというところもあろうかと思いますが、何らかの形で、試算とか、そういうものを出していく必要があるだろうと。

そのためには、35ページのところで強調されておりますけれども、高速道路会社と高速道路機構と国の役割分担の中でも、特に将来に対する予測とか、現状に対する解釈に関して、もう少し数値というものをしっかり提示するべきだと思いますので、それにつきましては、今後、政策を進めていくときに、ぜひ取り組んでいただきたいと思います。

2点目は、先ほど根本先生からも御指摘がありましたけれども、22ページの34行目に、③現行の償還制度の見直しとタイトルがついています。この内容が、償還制度の運用の見直しにすぎず、償還制度そのものを見直しているのかどうかというのが、先ほどの根本先生の疑問だったのかなと思っています。例えば、永久有料という話になりますと、償還制度自体を見直すことになりまして、今回ここで提示されたものだと中身の見直しにすぎないのかなと思います。

ただ、今回、中身の見直しだけにすぎないとしても、このタイトルしておいてもらったほうがよいかと思っています。それは、今後、無料の高速道路の有料化の議論等々も継続していくときに、そもそも償還制度には、どういう問題点があって、どういうことを見直していかなければいけないのか、今後、議論を深めるべきだと思うので、この態度でいいかなと思っています。

実は、償還制度といった場合、全ての人が中身を正確に解釈していない可能性があります。そもそも法律に「償還制度」という言葉がないわけでありまして、特別措置法の第23条で料金の対象となる項目が書いてあって、そして、それを料金徴収期間で償いなさいと。その費用の中には、当然、維持管理費用も含まれているわけでありまして、維持管理

費用も、いわゆる償還制度の対象になる形になっているのです。ところが、徴収期間を高速道路の道路資産の貸付期間と同一にしなければいけないと書いてあるものだから、借金を全部返し終わった途端に、維持管理費用も料金で取れないというのが今の構造になっています。法律的にはそういう構造になっているわけですね。その辺も踏まえて、償還制度自体、今、厳密にどういう形になっているのかという理解を私たちも深めないといけないし、利用者、国民の皆さんに内容を正しく正確に知っていただくようにPRしていかなければいけないと思います。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。ほかに御意見や御質問がありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

もし、なければ、私から、外形的なところですけども、答申の本文の各章のタイトルで、まず、第4章ですけども、本文は、「速やかに実現すべき」となっています。一方、資料2のポイントは「今後の料金の在り方」となっています。「今後の料金の在り方」よりは、「速やかに実現すべき」のほうがはるかに強いタッチだと思うので、どちらでいくのかは確認しておいたほうがいいと思います。

それから、次は第3章のタイトルですけども、さすがに事務局もおっしゃったように、ちょっと長いので、これは事務局と相談して、もうちょっとコンパクトなタイトルにしたほうがいいのではないかなと感じています。例えば、費用負担に関する制度の見直しとか、内容的にはそういうことかなと思いましたが、そうすると何か不都合があるのかどうかということを確認しておきたいと思いました。

それから、内容に関しては、この答申は有料道路、高速道路に関する話なので、それ以外の道路について、多くを言及する必要はないといえないんですけども、高速道路に準じる高規格の国道と高速道路をどうやって連携して、全体のネットワークをうまく運用していくか、そういうことについての言及があってもよい。無料の高速道路という意味ではなくて、いわゆる一般の国道の国道と高速道路をどうやって有機的に連携させてマネジメントしていくのか、そういう話がどこかに書いてあったほうがいいのではないかなと感じました。

私からは以上です。

もし、事務局から、御対応等で補足の説明があればお願いします。

**【高速道路課長】** 御指摘ありがとうございます。

太田先生の最初のどのぐらい不可能なのかということは、今後、いろいろと制度を具体的に検討していく中でも、また、数値等も出しながら検討させていただきたいと思います。

それから、朝倉先生に御指摘いただきましたタイトル、すいません、資料2と3、こういうのは当然併せるべきですし、セクション3のところも少し見直していきたいと思いません。

また、最後に御指摘いただいた高速と国道、全高速並みの国道、そういったものを連携させて、どうマネジメントしていくというのも、ネットワークの使い方として大事な視点でございますので、何らかの形で入れさせていただければと思います。

以上になります。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。それでは、委員全員からいただいたわけではないんですが、御質問、御意見等を頂戴しました。もし、言い忘れたこととか、追加の質問や御意見等ありましたら、お願いできますでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、ほかに特に御質問等ないということですので、本日議論いたしました中間答申（案）につきましては、今日、委員の先生方から御意見をいただきましたので、それを反映して、適宜、修正するということになりますが、この後は私に御一任いただきまして、後日、本日欠席の部会長代理の羽藤先生及び事務局とも相談して、中間答申の取りまとめとさせていただきますと思いますが、このような方向でよろしゅうございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。それでは、そのような形で最終的に中間答申を取りまとめていくということにさせていただきます。

**【太田委員】** すみません。

**【朝倉部会長】** はい、どうぞ。

**【太田委員】** 建議でないからいいのですけれど、タイトルは中間答申だけでいいですかね。

**【朝倉部会長】** 事務局から、いかがですか。もともと、どういうタイトルで諮問が来ていたかということと併せて、この中間答申のタイトルをつけておくと、後々、見るときに何だったのかというのが分かりやすいということもあってのことだと思うので。

**【太田委員】** そうです。

**【朝倉部会長】** そちらも含めて、事務局と私で検討させていただくということにして

よろしいでしょうか。

【太田委員】 よろしくお願ひします。

【朝倉部会長】 それでは、本日予定された議事は以上でございます。

せっかくの機会なので、何か御発言があれば承りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

【家田委員】 家田ですけど、一個聞いていいですか。

【朝倉部会長】 どうぞ、家田先生。

【家田委員】 中間答申については立派なものだと思うので、特段の意見はありませんので、今の部会長の取りまとめに賛成でございます。

それで、ひょっとしたら冒頭にあったのかもしれないんだけど、今、首都高速を1,000円上げているわけですね。それは何か報告はありましたか？

【朝倉部会長】 いや、今日はまだ出ていない。

【家田委員】 あ、本当。僕の感じている範囲で言うと、都民というか国民の皆さん、オリンピックなら、このくらいはしょうがないのかなとか、妥当なのかなと受け取ってくれているように感じるんですけども、この答申の中にも入っているように、戦略的な料金設定というのは、道路の政策の中でも極めて大きな一歩になるので、今、着工中、進行中のものが第一歩の半歩くらいのところなので、機会を見てとか、考えていらっしゃると思いますけど、どういう意見が来ているとか来ていないとか、どういうトラブルがあったとかないとか、そんな類いをなるべく早い時点で教えていただけたらありがたいなと思って発言させていただきました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。そうですね、日々観測されているボリュームやサービスレベルとしてどうかという話と、それから、利用者の方々からの意見としてどんなものが上がってきているかということ、これはあまり先にならないような形で御紹介いただくとありがたいと思います。私からもよろしくお願ひします。家田先生、ありがとうございます。

それでは、これで事務局に進行をお返ししてよろしいでしょうか。

【総務課長】 朝倉部会長をはじめ、各委員の皆様方の活発な御意見、また、長時間にわたる御議論、誠にありがとうございました。

本日の内容につきましては、後日、各委員の皆様方に議事録の案を送付させていただきます。

まして、御確認をさせていただいた上で公開したいと考えております。

また、近日中には、速報版として、簡潔な議事概要につきまして、ホームページで公表したいと考えてございます。

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 —