

社会资本整備審議会 道路分科会 第69回国土幹線道路部会

令和7年11月19日

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会资本整備審議会道路分科会第69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。

進行を務めさせていただきます国土交通省道路局総務課長の高藤でございます。よろしくお願ひいたします。

本日は、ウェブ会議も併用しながらの開催となっておりますので、ウェブで御参加の方は、御発言の際は手挙げ機能を活用いただきなど、円滑な進行に御協力のほどよろしくお願ひいたします。

また、御発言の際にはマイクのミュートを解除いただき、それ以外のときはマイクをミュートにしていただくようお願い申し上げます。

なお、会場で御出席の方におかれましては、御発言の際にお手元のマイクのトークボタンを押し、ランプが赤く点灯してから御発言をお願いいたします。御発言終了後は、再度トークボタンを押し、ランプを消灯させてください。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の沓掛より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 本日は朝倉部会長はじめ、委員の皆様にはお忙しい中、朝早くからこの部会に御参加いただき、誠にありがとうございます。また、日頃から道路行政に御理解、御指導いただいていること、改めて感謝申し上げます。

本日は、高速道路の料金関係について2つ、御議論いただきたいと思っております。まず、1つは車種区分の在り方についてでございます。こちらは令和3年に中間答申で方針をいろいろといただいたことを踏まえまして、令和6年から検討を開始したところでございます。こちらは今年の1月にもいろいろ算定の在り方等についても、御議論いただいてきました。本日はヒアリングとしまして、全国のオートバイ協同組合連合会の方にヒアリングを行いたいと思っております。これがまず1点目でございます。

それから、もう1点が混雑時の柔軟な料金体系についてということで、現在、御案内とおり、アクアラインで時間帯別の料金変動を行っております。今年の4月から、上り線につきましては、より時間帯によって料金差をつけるような取組、また下り線についても

新たに時間帯の料金差をつける取組を始めてございます。実験を開始して半年がたったということで、その状況について、御説明させていただきたいと思っております。

限られた時間ではございますが、忌憚のない意見をいただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

道路局長は、他の公務の関係で、大変恐縮ではございますが、途中での退席となります。

本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開といたしております。なお、本日は46者の方に傍聴をしていただいております。

また、委員の皆様の紹介につきましては、委員名簿のとおりとなります。朝倉部会長、石田委員、大串委員、高橋委員、谷川委員には対面で御出席いただいており、家田委員、太田委員、小幡委員、小林委員、佐々木委員、根本委員、久末委員はウェブにて御出席いただいております。

なお、本日は、竹内委員、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。

以上のとおり、本日御出席いただきます委員の方は12名となりまして、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。

本日の議事内容は配付または事前にお送りさせていただいておりますが、議事次第のとおり、議事1として関係団体へのヒアリング、議事2として高速道路料金についてでございます。

なお、資料ごとのページ番号のほか、資料左下に通し番号をつけさせていただいておりますので、説明時に適宜御活用いただけますと幸いでございます。

それでは、以降の議事進行を朝倉部会長にお願いしたいと思います。

朝倉部会長、よろしくお願ひいたします。

【朝倉部会長】 分かりました。

皆さん、おはようございます。では、これより議事を進めてまいります。

本日は、議事次第のとおり、まず議事1の関係団体へのヒアリングとして、車種区分に関する関係団体の御意見をいただくため、全国オートバイ協同組合連合会専務理事の石井様に御出席いただいております。大変お忙しいところ、ありがとうございます。

【全国オートバイ協同組合連合会】 こちらこそ、ありがとうございます。

【朝倉部会長】 本日はどうぞよろしくお願ひします。

本日の進め方でございますけれども、まず、議事1につきまして、全国オートバイ協同組合連合会より御報告いただきまして、次に議事2について事務局より説明をお願いします。なお、それぞれの説明後に委員の皆様方から意見をいただくという形で進めてまいります。

それでは、まず議事1につきまして、全国オートバイ協同組合連合会より説明をお願いします。10分程度ということを伺っております。よろしくお願ひします。

【全国オートバイ協同組合連合会】 よろしくお願ひします。

全国オートバイ協同組合連合会の石井でございます。本日はこのような機会をいただきまして、誠にありがとうございます。よろしくお願ひいたします。着席させていただきます。

まず、当会なんですけれども、当会は二輪車販売店の組合組織でございます。国内に約1,700社、店舗数にすると、およそ2,000店舗の会員の販売店がございます。二輪車のユーザーの声を一番近くで聞いている団体であるという自負を持って活動をしてございます。せっかくの機会をいただきましたので、二輪車ユーザーの立場に立った見地から、当会の御要望等を御説明させていただきます。

資料の最初のページでございます。これは言うまでもないことでございますが、国土交通省様のホームページに載っております車種区分の御説明と、二輪車については軽自動車等に分類されているということの御説明でございます。皆様よく御存じのことだと思いますので、御説明は割愛させていただきますが、この二輪車のユーザーの立場から見ると、この料金区分は現状は大変不満があるというところでございます。軽自動車と同等であるということはなかなか納得感がない。また、そのような料金区分では非常に高いという印象を持っているというところでございます。

では、次の資料をお願いします。二輪車側から見た高速料金の不公平感を図にしたものでございます。左側、オートバイと1人のライダーが載っているもの、右側、軽自動車です。これに同じバイクを2台積んで、2人の乗員が乗っているということでございまして、左右が同じ料金になるというのが現状でございます。これは、言ってみれば極端な例として書いてございますけれども、左右が同じというのはライダーから見るとなかなか納得感がないということでございます。このような感覚を持って見ると、国土交通省様のホーム

ページの御説明というのも、なかなかライダーから見ると理解ができない部分があるというところかなと考えております。このようなユーザーの声を踏まえて、私どもの要望を次に記載してございますので、お願ひいたします。

まず、二輪車の料金制度については、以下を要望したいと考えております。まず、二輪車料金の独立化でございます。軽自動車等となっている車種区分から独立をしていただき、二輪車の利用状況とか把握して、またそのデータを利用して利用促進策などが作成できるというのがこのメリットでございます。現在はなかなか軽自動車等となっていて、二輪車がどれだけ走っているのか、割合がどうなのか、どこをバイクライダーがよくたくさん走っているのかを検証することが非常に難しい状況でございますので、その課題が解決できるということでございます。

2つ目、二輪車の料金については、現在の8分の5の水準をお願いしたいと思います。これは普通自動車に対しますと、普通自動車を1でいうと0.5になるような水準ということでございます。不公平感がない、また二輪車のユーザーに納得感があるという料金設定することによって、さらなる利用拡大ができるのではないかと考えております。また、せっかく独立して、普通車の0.5となったとしても、現在の支払っている金額を上回っているということではなかなか納得感があるという料金にはなりませんので、現在の料金を下回るような金額にしていただきたいというのが要望事項でございます。

では、次の資料をお願いします。このような要望の背景でございますけれども、まず二輪車の料金収入は現在、年間約150億円と想定されております。これは全収入のおよそ0.75%程度と認識しております。現在の二輪車の高速の料金収入は、関係者の努力によってつくり出し、育てられたものと考えております。高速走行に耐える信頼性の高い製品を生み出したメーカーとか、また、速度規制とか2人乗りの解禁とかの法制度です。また、大型免許を教習所で取れるようになったとかということも大きいと思うんですけれども、要望した業界団体もありますし、これに応えていただけた関係省庁の皆様の御尽力もあると思います。もちろん、高速道路会社様もサービス向上に努めていただき、楽しいサービスエリアをつくっていただいたりとか、あとは駐輪場のスペースの拡大を図っていたりとか、いろいろな方の努力によって現在の利用が生まれてきたと考えております。また、二輪料金を割安にする、割引をすることを検討すると、収入が減少するというお話をよく聞くんですけども、直近の料金収入を基に算出するとそのような計算になるのかもしれませんが、では現在の料金区分が設定されたときに、この150億円が数十年後に

生まれているという想定をしていたのかなと思うんです。なかなかそうではないんじやないかなと思います。関係各所の努力によって、現在の料金収入が生まれておりますので、これまでの、過去の決めたときから比べたら、実は二輪車の収入は大増収になっているのではないかというのが私どもの考え方でございます。料金収入は利用拡大によって大きくすることができます。これまでの努力もそうですけれども、これからもサービス向上や、それから業界の努力、またいろいろな制度改革によって利用拡大というのを進めていけるものだと考えております。

私どもの全国オートバイ協同組合連合会も、楽しいオートバイライフ、オートバイがある人生は楽しく安全に過ごせると。非常に有益な趣味として、これからもそういうサポートをしてまいりますし、それによって高速道路の利用拡大にもつながるものでございますので、当会としてもそのような活動に尽力してまいりたいと考えております。

当会からは以上でございます。お時間をいただきありがとうございました。

【朝倉部会長】 説明ありがとうございました。

それでは、委員の方々から、御質問や御意見をいただきたいと思います。どなたからでも結構でございますので、御意見があればお願ひいたします。

どうぞ。大串先生、どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。大串でございます。

協会の方というよりも国交省にお聞きしたいんですけども、オートバイに関してよく高速道路上で見るのは、割とハーレーのような大型のものが集団で走っておられるのをよく目撃することがあるんですが、どの車種、どの区分でしょうか、バイクにも大型、中型、一番小さい250ccが走っていると思うんですけども、どの部分がよく走っておられるかというデータはお持ちなんでしょうか。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

もし今、御回答いただけるのであれば。

【参事官（有料道路管理・活用）】 すみません。そういうバイクの中のどのクラスが多寡を占めているかとかいうデータが手元にございませんので、ちょっと調べてみたいと思います。

【大串委員】 ありがとうございます。

今回、250ccを例に出していただいておりますけれども、例えばハーレーの大型などは1,700ccで600キロぐらいあつたりとか、やっぱり軽自動車並みの大きさを

持っているということもありますので、なかなか一概に言えないのかなと。データがない中で、小さいものの議論だけでは言えないのかなと思ったり、確かに車幅を考えると、ハーレーといえど、軽自動車よりちょっと狭い範囲で走りますので、なかなかどう判断したらしいのかなということをちょっと悩んだ次第です。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。

家田先生、お願ひします。どうぞ。

【家田委員】 どうもありがとうございます。

大変貴重な話を聞かせていただきまして、ありがとうございました。こういう率直な意見を聞くというのが、もう私どものこのこういう審議会の根本中の根本なので、どうもありがとうございます。まず、お礼を申し上げたいと思います。

【全国オートバイ協同組合連合会】 恐れ入ります。

【家田委員】 それで、お話の趣旨のポイントは公平性というところですよね。この公平性というのはこの料金を考える際の極めて重要な要素の一つなので御主張も分かる面もあるんですが、公平性だけで料金を決めるというものではないということ。それをこれからお話ししたいのと、それから公平性も、皆さん方が言っているような意味の公平性だけではないということを申し上げたいのと、公平性というのは、その主体の側の利害だけじゃなくて、そのほかの人たちにとって、この車種が公平なのか不公平なのかという視点が必要だということを申し上げたいと思います。

まず、公平性以外のところでいいますと、二輪車の利用を促進する政策的意味が大きいかどうかというところは考えておくべきことというのを御理解いただきたいと思うんです。それは事故が起こったときに、例えば死亡率がどうなっているのかとか、皆さん方が悪いわけじゃないんだけれども、非常に騒音の高いオートバイが走りまくっていることがあるということとか、そういうことを考えると、二輪車を促進することの政策的な意義が、皆さんが言うほど大事なことなのかという気はいたしております。

それから2点目、公平性というところなんですけれども、最初に非常にインパクトの大きい図を出していただいて、重量というのは非常に重要なところで。これですよね。構造物に対する影響というのは重量で効くというところがありますし、それが比例的でもないというところもありますので、ごもっともな面もあるんですが、一方で、例えばインフラの整備水準、管理の水準が非常に高ければ二輪だって四輪だって別にどっちが危ないということはないんですが、ちょっとでもわだちが掘れがちになると、危険度は二輪のほうが

大きいわけですから、したがって、管理水準というのはむしろ二輪のほうが存在することによって厳しくなるという面もあります。

それからもう1つは、構造物あるいは道路システムに対する影響という面で見ますと、重さだけが効くんじやなくて、スペースで効くところがあるんですよね。そのスペースが軽と同等かあるいは普通車程度のものなのか。要するに車間距離をどのぐらい取るかによってスペースを食うわけですから、それが全体の交通容量に効くので、僕は二輪車が軽の半分くらいだとはあんまり思えないと思います。同時に、私も相当自動車に乗るほうなんですけれども、横を擦り抜けていくバイクが非常に大きくて、一体これは交通容量をきちんと守っているのか、むしろ阻害して妨害しているんじゃないかと思えるような行動も極めて多い。つまり、二輪車というものは、二輪車を楽しんでいる人は楽しいかもしれないけれども、それ以外の人からすると、もうちょっと交通ルール、ちゃんと守ってほしいよねという存在かもしれないというところについて、二輪車の公平性の面から、もっと安くしてほしいという御主張は、二輪車をほかの人たちがどう見ているかということを振り返ったときに、自分たちの二輪車の使い方をもっと改めるという運動か何かをやっていただいている上だったら今日の御主張もよく分かるんですが、そうじゃないとすると、何かちょっと片方の面だけしか見てないんじゃないかという気がするんですが、いかがなものでございましょうか。

以上でございます。

【朝倉部会長】 家田先生、ありがとうございました。

では、続けて太田先生、お願いします。

【太田委員】 ありがとうございます。

少し家田先生に叱られている気分になっているのですけれども、結婚前に私、中型ですが、単車に乗っていたことがあって、ちょっと危ない運転をしていたかなとか思ったりして、反省もしております。

2点、申し上げたいと思います。

まず1点目は、37.5%、現行の料金から割り引くということで、その結果として料金収入が増えるかどうかということになりますと、40%ぐらい増えないといけないのですが、そのような見通しを持っていらっしゃるのかどうかをお聞きしたいです。実は私、単車に乗っていた頃はまだ3車種区分でした。たまたま資料を見せてもらったことがあるのですけれども、3車種区分で、長距離遙減とか、あの頃はまだ大口割引はそれほど大きく

なかったのですけれども、東名あたりで、1台キロ当たりの料金収入は大型車と特大車と普通車の3車種区分のときですが、1台キロ当たりの料金収入が、大型車のほうが普通車よりも安かったのです。そうすると、普通車よりも単車というのは距離が長く乗れないので、300キロ、400キロ乗ったら疲れたら下りてしまうので、あの当時、二輪車というのは大型車よりも高い料金を払っていたのです。それに気づいたときに、私の実家は鈴鹿の近くにありますが、東京から鈴鹿まで帰るのに、夜中、国道1号線を一生懸命走って帰りました。そんな高い料金など払えるかと思って。そういう人間が多くて、今度、料金が下がったら、では高速に乗ろうかという人が本当に4割もいるのかというのが疑問なのです。そういう意味では、さっきのハーレーの話が出ていましたけれども、もともと受益があつて今の料金を払っている人たちというのは今の料金のままでいいわけですよね。問題は、この料金であるがゆえに下道を走っている人たちを上に上げなければならないときに、この0.5に下げるのが適切なのかどうかというのは、慎重に検討しなければならないのかと思っています。つまり受益はあるはずだと。受益の分、払ってもらっているという考え方方が1つ。ただ、公平感としてはそういう議論があるなというのは分かるので、公平感でそういう御主張をされるのはよく分かる。

2番目なのですけれども、今、公平感のことを言われたとすると、これは他の車種のことだからどうお考えなのか、もし差し支えなければお聞かせいただきたいと思います。軽の0.8は安過ぎる。つまり、普通車とほとんど今、スペックは違わないのだから、軽の0.8は安過ぎるから上げるべきだと、公平感の観点から二輪の業界としては御主張なさりたいのかどうかを、以上2点、教えていただければと思います。

【朝倉部会長】 太田先生、ありがとうございます。

ほか、委員の先生方からいかがでしょう。

まず谷川さん、どうぞ。

【谷川委員】 谷川です。御説明ありがとうございます。

資料2の3ページの図で、二輪車から見た不公平感というのはよく分かるような気がします。その上で、2つ質問させていただきたいのですが、先ほどの大串委員からもハーレーの話がありましたけれども、仮に将来、システム的に料金を細分化できるというときに、例えば150ccのバイクと1,000ccを超えるバイクが同じ料金でいいのか、これを分けるべきなのか、どのような意見を持っていらっしゃるか、伺いたいと思います。

例えば、軽自動車を1人で運転している人と、150ccあるいは250ccのバイク

を1人で乗って走行しているということであれば、バイクのほうが、重さももちろんそうですし、環境負荷も小さいだろうという想像はつきますけれども、軽自動車に3人乗っていて、一方、1,000ccを大きく超えるような大型バイクに1人で乗っているという場合に、どちらのほうが負担が重くあるべきか。環境負荷も含めてどう考えるかというのはいろいろ考え方があるかと思いますので、そこを教えていただきたいのが1点目です。

2つ目は、せっかくこうしたヒアリングの場に来ていただいたので、二輪車の利用者、販売店の立場から、高速道路で拡充してほしい設備。サービスエリアとかの設備も含めて、二輪車の立場からこういうことに使ってほしいという御要望等がありましたら教えてください。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

石田先生、どうぞ。

【石田委員】 ありがとうございます。

質問なんですが、5枚目一番下に、特に現在の料金を下回る金額とすると書かれておるんですけども、もし御主張のように車種区分がこのようになれば下がるのは当然の帰結だと思うんですが、特にあえてこの一文を入れられたという意図は何かもしましたら教えていただければありがたいです。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

小林先生、どうぞ。

【小林委員】 すみません。

大串委員と同じ意見になりますが、データが少ない中で、なかなか議論がしにくいという制約がありますが、料金制度の議論の中で、やっぱり柱となるのが効率性の議論です。高速道路という限られた空間をどう社会全体として効率的に使っていくかという議論と、併せて公平性をどう考えるか、その辺をバランスよく考えていかないといけない。今日、お示しいただいた情報だけでは、そこはなかなか判断がしにくい。そういうデータを、例えば協会のほうでお持ちなのか、あるいはそういうのを提出していただける御用意があるのか、その辺もちょっとお聞きしたいなと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

ほかはよろしいでしょうか。

ありがとうございます。幾つかの御質問とか御意見があつたんですけれども、個別に御回答いただくのはちょっと大変かと思いますので、この場でお話しいただけることに限つていただいても十分でございます。

総じてデータについては、これは決して全国オートバイ協同組合連合会様だけの責任ということはないと思いますので、そういったものに基づいて、きちつとした議論をするとということの重要性は明らかだと思います。

それ以外に幾つか意見が出ておりましたので、可能な範囲で御回答、お願ひいたします。

【全国オートバイ協同組合連合会】 御質問いただいたところ、この場でお話しできることを順番にお話ししたいと思います。

まず1つ、マナーの問題でございまして、これは当会を含め、二輪業界共通の課題として、当然、高速道路に限らずですけれども、利用者のマナー向上と、あとは安全装備ですね。ヘルメットやプロテクターを着用しようということは大いに推進をさせていただいております。

その上で、私もオートバイも乗りますし、車も乗るんですけども、擦り抜けが速度差があるものですから危ないと感じることは正直ございます。やめてほしいなと心から思います。でも一方、例えば高速道路の右側を延々と、本来、追越しのときしか使えない右側の車線を走り続けているのはバイクなのか、車なのかというと、車の方もなかなか多いというところで、これはマナーがオートバイライダーが一段、悪いということは、それは若干偏見かなと思います。なぜかといいますと、オートバイに乗る方はほぼ100%、車の免許もお持ちなんですよね。二輪族、四輪族というのではないんですよ。同じ人が車に乗ったり、オートバイに乗ったりしているということでございますから、乗り物によって走り方が変わるものではなくて、それは個別の人のコンプライアンスの意識の問題かなと思っておりますので、乗り物によって、マナーが悪い人たちが乗っているということだけではないということは、ぜひ考えていただければなと思います。時代はダイバーシティーでございますので、交通のモビリティーもそれぞれ尊重されるべきかなと思います。

割引をしたら、その分の料金が増えるのかという問題でございます。これはなかなか将来的なもので難しいんですけども、現在、各道路会社さんがツーリングプランとか割引料金プランとかいうのをつくっていただいておりまして、こういったことをすると、ほぼ減らない。ちょっと減っているかもしれないんですけども、大体補えるというデータがあると伺っております。これは四輪の割引プランではあまりない現象が起きていると過去に

伺った経緯がございますので、その分、増えるか、100%補えるかというところは難しいところですけれども、おおむね補えるというところが過去のデータではあるかなと思っております。

軽自動車が安過ぎるかどうか。これは、すみません、ちょっと申し上げにくいところでございますので、皆様の議論にお任せをしたいと思います。バイク屋さんもオートバイ、軽自動車のトラック、いっぱい実は乗っておりで、料金を上げても構わないとはなかなか申し上げづらいところでございます。御理解いただければと思います。

あとは150ccと1,000ccを分けるのかとか、乗車人数によったりとか、オートバイも大きいのがあるとかということでございますので、そういったデータ細分が、料金区分がどこまでできるかというのは、なかなか今後の制度設計によるものでございますけれども、私どもとしては二輪車は二輪車で1つ独立で、今のところは十分かなと思っておりますし、そんなに細かく分かれるということを今まで聞いたことがないのと、あとは今後、今の料金の検討状況の中に環境負荷というものが入っているというのも実はちょっと存じなかつたものですので、その辺りはちょっとコメントは控えたいと思います。

あと、最後の一文のところです。現在の料金よりも安くしてください。これは区分をしました。軽自動車と分けました。それでも、1キロ当たりの単価が諸物価値上がりの折、値上がりしますとなると、それは割引料金にはならないという可能性もあるのではないかと考えまして、この一文を付け加えさせていただいているという状況でございます。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

谷川委員から、料金とは関係ないんだけれども、高速道路上で拡充すべき施設に対する要望。これ、結構ポジティブな御意見があるかと思いますので、よろしくお願いします。

【全国オートバイ協同組合連合会】 これは平日と休日で大分、利用状況が変わって、休日に非常にオートバイライダーは利用が多いというところがあるんですけども、サービスエリア上で、まず駐輪スペースが足りないという状況が休みの日にはある。はみ出すとやっぱりマナーが悪いとか、そういうふうに見られがちなので、ちょっとフレキシブルに二輪も四輪もどちらも使えるようなグレーゾーンといいますか、どちらも共有で使えるようなところをつくっていただけだと、利用の台数に応じてできるのではないかというところがございます。

あとは、夏がとにかく暑いので、もちろん、渋滞をしても二輪は擦り抜けとか、法律上

はなかなかきちんと学ばなきやいけないんですけれども、想像いただけますか、40度を超える中で、きちんと安全装具を身につけて、フルフェースのヘルメットをかぶって、アスファルトが多分、60度とかになる。周りの車からのエンジンの排熱とかもある状況で止まっているというのは非常に、恐らく30分ぐらいで命の危険になるような状況がございます。路肩に止まって休むにしても、なかなか日陰がないということなので、何とか次のサービスエリアまで、避難的に誘導ができるような施策があれば大変ありがたいかなと思っております。これは最近の異常な高温によって引き起こされているライダーの大きな問題かなと考えております。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

非常に丁寧に御回答いただいたと思います。ありがとうございます。

もし先生方から何か追加の御意見がなければ、この議題は以上にしたいと思うんですけども、いずれにしても、いろいろな車種の料金を議論する際には、根拠といいますか、データに基づいた議論が必要で、これは決して全国オートバイ協同組合連合会さんに対してだけ言っていることじゃなくて、ほかの車種についても全く同様です。しかも、それはそれぞれの利用者がデータを示して、こうしてくれということを言うのはちょっとさすがに厳しいかと思うので、もちろん利用者の方々からのデータも大事だけれども、それこそ道路管理者のほうで集められるデータはきっと取っていただいて、しかるべき根拠に基づいて議論することが重要だということも改めて感じた次第です。これは言うまでもないんですけども。したがいまして、その中でより公平で合理的な料金について議論していくということであろうと思います。ありがとうございます。

それでは、以上でこの最初の議事1については終わりたいと思います。ありがとうございます。

全国オートバイ協同組合連合会の石井様におかれましては、ここで御退席されます。どうも本日はありがとうございました。

【全国オートバイ協同組合連合会】 こちらこそ、ありがとうございます。

【朝倉部会長】 続きまして、議題の2、高速道路料金について、高速道路課長より説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 渡邊でございます。

では、資料3から説明をさせていただきます。左下の通しページ番号で説明をします。

まず、8ページです。高速道路の料金割引でございますけれども、国幹部会での議論等を踏まえまして、平成26年度に現在の割引に再編整理をしてございます。実施目的の明確化であるとか、あるいは効果が高く重複や無駄のない割引となるような見直しを行っておりまして、目的としては、生活対策、観光振興、物流対策、環境対策の割引として整理をしているというところでございます。

次のページ、お願いします。9ページです。この割引について、いろいろフォローアップを行いまして、令和3年8月、この幹部会の中間答申で課題、さらに見直しの方向性が整理をしてございます。定期的な評価見直しが必要ということでまとめられているというところでございます。

その内容が10ページでございます。見直しの方向性等を整理したものがこの10ページの表でございます。一番下の欄に現在の取組状況を追加させていただいております。また、割引だけでなく、部会でも議論いただいている、性格はちょっと異なりますけれども、変動料金については一番右側の欄に追加をさせていただいております。これで全体的な姿を表示したものでございます。今後も個別の割引について、御議論をお願いする中で、現時点の全体像として、このような整理をさせていただきました。今日は、特に一番右側の変動料金について御議論いただくということでございます。順次、左の割引についてまた、御議論させていただければと思います。

これからちょっと飛びまして、資料4でございます。混雑等に応じた柔軟な料金について、アクアラインの取組の状況を説明させていただきます。

左下、16ページでございます。こちらはアクアラインの交通量の推移ということで、日交通量でございますけれども、交通量、コロナ禍からの落ち込みからも回復しまして、近年は増加傾向でございます。令和6年度は日平均交通量、過去最大、5.4万台という状況でございます。

次のページ、17ページです。このような交通の状況下で、令和5年の夏から、土日祝日を対象に時間変動料金の実験を実施しております。右側に料金パターンがございます。2つございますけれども、当初は上り線のみを対象としまして、普通車、混雑時間帯1,200円、夜間600円という料金で実施しておりました。さらに、今年の4月からは、その右側、普通車でいいますと、混雑時間帯1,600円、夜間・深夜400円と料金の差を拡大しまして実験をしており、また、下り線についても、1,000円から400円の幅で変動料金を実施しているということでございます。今日は、この右側の新しい料金が始

まつて6か月ということありますので、途中のデータ分析結果を御報告するというところでございます。

次のページをお願いいたします。18ページでございます。令和5年度から始まった実験でございますけれども、全体的には増えている交通量をオフピークに分散しているような状況でございますが、特に混雑時間帯での上り線、13時～20時の交通集中の緩和という点では著しい変化が見られないということで、この当該混雑時間帯からの交通転換を促すということで、さらにピーク、オフピークの時間帯の料金差を拡大しまして、実験を4月からスタートしているということでございます。さらに下り線についても、朝方の混雑時間帯についての混雑緩和を目指して、新たに始めたというところでございます。

次、19ページでございます。これまでも時間変動料金を御議論いただきまして、これまで委員の皆様からいただいた意見を整理したのが、この19ページの表でございます。多様な意見をいただいております。大きな項目として、時間変動料金の基本的な考え方に関する御指摘であるとか、具体的な実施方針、周知・広報あるいは料金設定、さらに分析・評価のやり方、あるいは制度的ないろいろ検討課題もあるねという話、そして料金システムの話と、このような意見をいただいております。これらまだこのアクアラインの実験で十分に対応、改善できていない点もございますけれども、今後まだアクアラインの実験をやっていく上で、さらには別の区間路線で同じような料金をやっていく上での知見になるものと考えておりますので、このような整理をさせていただいております。

また、今日は新しい料金、半年の結果を報告させていただく中で、こういったいただいた意見に追加的にこういう点も配慮すべき、考慮すべき等々、アドバイスいただけると非常にありがたいと考えております。

次のページです。20ページです。新たな時間変動料金を開始して半年がたちました。これまでに得られたデータ分析で中間的な報告を今日するということでございます。この資料は、その分析の全体的な枠組みを整理したものでございます。左側に目的ということで渋滞緩和等々、さらに評価している項目、使っているデータということで、一連で整理をさせていただいております。次ページ以降で、各項目について報告をさせていただきたいと思います。

それでは、データのほうの話になります。21ページでございます。左下に日交通量の変遷がございますけれども、日交通量自体は、社会実験前と比べまして四、五%増加をしているという状況でございます。こういう全体の交通量が増える中で変動料金をやってい

るわけでございますけれども、上の折れ線グラフを見ていただきますと、料金の引上げ時間帯の交通量は、土曜日で見ますと、横ばい、日曜日は微減という感じでございます。したがって、日交通量の增加分の交通量が料金の引下げ時間帯等で吸収されているといったような状況なのかなと考えております。

次のページ、22ページでございます。アクアラインの上り線の通過所要時間でございます。先ほどの結果を反映しまして、混雑時のアクアラインの通過所要時間でございますが、これまで最大、土曜日45分、日曜日57分のところが、3分、5分ぐらいの減少の程度となっているところでございます。

続いて23ページでございます。下り線でございます。新たに本年から開始しました。実験開始前後で、左下にございますように、日交通量が2から4%程度、増加している状況でございました。一方で、料金引上げ時間帯の交通量で見ますと、土曜日は引き上げております、増加している状況。日曜日は2%減少ということでございます。上り線と同様に、料金引下げ時間帯において増えている、全体の増加交通量を吸収している状況なんだろうなと考えております。下り線はまだ実験が始まったばかりでありまして、認知度という面でもまだ課題があるように思われますので、今後、通年を通した変化の中で状況を確認していきたいなと思っております。

次です。24ページでございます。こちら、下り線の通過の所要時間でございます。通常17分であるところ、混雑時24分ということで、土曜日が24分、日曜日が19分ということで、時間変動料金を導入しましたけれども横ばいという状況でございますので、こちらのほうも通年データで、もう1回、ちゃんと見ていかなきやいけないかなと思っております。

続きまして、25ページでございます。渋滞長でございます。日最大渋滞長ということでございまして、社会実験前、後で比べますと、上り線では時間変動料金の導入をして、平均値としては減少しているという状況でございます。下り線のほうは、土曜日は増加しているという状況でございますので、今後の通年データで、もうちょっとしっかりと見ていかなきやいけないと考えているところでございます。

26ページがアクアライン上り線の走行速度のデータを分析したものでございます。上り線で速度低下を引き起こしているポイントが、木更津金田の料金所のところと、さらには海ほたるから海底のトンネルに移行していく部分が渋滞のポイントになっておりまして、そこから速度低下が始まっているという状況がこの絵から分かるかと思います。料金引上

げ時間帯、枠囲みをしていますが、旅行速度で見ますと、この紫とか赤色の部分が若干小さくなっているという状況もありますので、旅行速度の改善傾向はあるのかなと考えているところでございます。

続きまして、27ページが下り線のほうでございます。下り線のほうが赤、黄色で着色しておりますが、浮島ジャンクションのところでございまして、こちらのほうもまだ実験も始まつたばかりということなので、今後、どういう変化をしていくかということをちゃんと見ていかなければいけないかなと思っているところでございます。

続きまして、28ページでございます。道路ストックの有効活用ということでタイトルを書かせていただいておりますが、左側、総走行台キロというところでございまして、これはアクアラインを利用された方が房総のエリア内、どのくらい高速道路を走ったのかというデータでございます。全体的に交通量が増えておりますので、総計としては増加をしているわけでございますが、ちょっとここにはないんですが、1台当たりの走行台キロで見ますと、実験前と比べて数%増えていることが確認されておりますので、引き続き分析をしていきたいと思います。右側がアクアライン（上下線）の渋滞損失時間でございます。全体的に交通量が増えているということで先ほど説明しましたが、渋滞損失時間で見ますと、時間帯別料金を導入したことによって減少しているというデータとなっているところでございます。

続きまして、29ページでございます。こちらは一般道の旅行速度の状態ということです。国道409号ということで、アクアラインの木更津金田インターチェンジに接続する、アクアラインに並行して走っている国道でございます。上のタイルを見ていただきますと、紫、赤のエリアが新料金体系のところでございますけれども減少しているということなので、速度の改善の傾向があるのかなと見てとれます。

続きまして、30ページでございます。こちらはアクアラインと直行する県道、市道でございまして、木更津金田インターチェンジに接続する道路でございますけれども、両サイドに大型商業施設がございまして、かなりここに入り込み客が多いということでございます。このデータからですと、なかなか明確な速度の変化傾向がちょっと読み取りにくいところもありますので、店舗もいろいろ営業時間を変更したり何なりというようなこともあるようありますので、それらの影響も含めて、もう少し分析を、データを取って見ていかなきやいけないかなと。今のところではなかなか何とも分析のしようがないかなということで思っております。

続きまして、31ページでございます。こちらはアクアラインをゴールデンウイーク期間中に利用された車両で、日帰りの車両を対象に千葉県内の滞在時間、あと訪問箇所数をETC2.0のデータを使って分析をしたものでございます。滞在時間はプラス18分ということで、プラスの傾向が出ております。訪問箇所数についても、若干箇所数が増えているというデータが出ております。導入時はやっぱり千葉県のほうでは地域の経済の影響なんかも心配をされていたということで、こういった分析もしているところでございますけれども、今のところ、このデータを見る限りは、マイナスの影響はデータ上、見てとれないというところでございます。ただ、アクアラインの料金との因果関係はこれで検証できているわけじゃないので、その辺も含めて、さらなるいろいろな分析をしていかなきやいけないかなと思っております。

続いて、32ページでございます。高速バスです。房総と東京駅を結ぶ高速バスの遅延の時間を、データを取って集計してございます。データ上は平均的な遅れ時間が短縮しているということで、アクアラインの渋滞損失の減少も要因としてはあるんだろうということは推察いたしますけれども、このような結果になっております。一方で、首都高の渋滞の影響なんかも当然、効いてきますので、そちらのほうのデータを見た分析も必要かなと思いますが、ただ首都高のほうも近年では同様に交通量、渋滞量が増えておりますので、そのことを考えれば、アクアの渋滞の減少分の寄与度もあるのかなと推察しているところでございます。ただ、引き続きさらなるデータ分析をしたいと思います。

33ページでございます。千葉県から東京方面の経路選択の変動でございまして、内房のこの赤い地図上、赤い丸で囲ったエリアのインターチェンジから、高速道路に入った車がアクアライン、京葉道路、どちらを使っているかという分析でございます。このデータからですと、なかなか何とも言い難いような状況でありますし、ましてや発地は出ているんですが、どこに着地をする交通なのかというデータもないと、なかなか考察もできないので、その辺のデータを付加して、追加の分析をしていかなきやいけないかなと考えているところでございます。

続きまして、34ページでございますが、この実験の認知度と行動変容ということで整理をしてございます。真ん中の円グラフ2つが新しい料金体系の下での認知度ということでございまして、見ていただきますと具体的にこの実験の内容を知っていた方が3割という状況でございます。左側に最初にスタートした料金体系での認知度がありますが、時の経過はあるものの、旧料金のときと比べましてあまり認知度の向上が見られていないとい

うことでございますので、広報の工夫・強化も必要だなということを感じております。さらに実験の内容を知っている方が、どのぐらいの割合の方が行動変容したのかというところでございます。4割の方が行動を変更しましたということでございます。逆に言えば6割の方は行動を変えなかったということでございますので、後ほど利用者の直接の声を紹介いたしますが、行動変容できない理由等についてもしっかりと追っていかなければいけないかなと思っております。

35ページでございます。こういう認知度の状況でありますので、NEXCOのほうもいろいろな広報ツールを使って認知度を高めていくという取組をしています。利用者のアンケートで見ますと、一番この料金の内容を知ったというツールが、NEXCO東日本のドラぷらというホームページが一番多かったです。その次がアウトレットのホームページでありますので、その辺から、実際に実験の内容を知った方は情報を取っているという状況だというふうでございました。さらに、認知度が低い状況ですので、それを上げるためにいろいろな手段を使って拡大していかなければいけないと考えているところでございます。

36ページでございます。利用者の方から寄せられた意見でございます。全体で2,000名のアンケートの中から主立った意見を抽出しております。右側に取組の課題等を指摘する意見のところでございますが、やはりお子さんが小さいので、遅い時間には帰りたくないという意見であったり、レンタカーの返却時間も決まっているのでどうしようもない、あるいはゴルフの目的なので、もうプレー時間が決まっているのでということだと思います。あと、右の下、千葉県は昼間に行きたいスポットが多いので、朝と夜に安くされてもあまり影響ないというお声もいただいております。この辺りが先ほど6割の方が行動変容しなかったということの理由の一部を御説明するものなんだろうなと考えております。

37ページでございますが、今、いろいろデータの御報告をさせていただきましたけれども、国幹部会の中間答申では、この37ページの上の4点について整理をされておりまして、今回、その4点に即して半年の結果を踏まえますと、端的に下のような取りまとめなのかなと、考察なのかなと考えてございます。混雑時間帯からのシフトをより促すためには、やはり料金設定、時間設定にさらなる工夫の余地があるんだろうなというところでございます。2番。その前提としてやっぱり認知度が低いということでありますので、効果を引き出すための認知度向上、行動変容を促す取組の強化が必要だということでござい

ます。3点目、地域経済とか、一般道の影響もデータを示しましたが、もう少ししっかりと分析をしないといい考察はできないと思いますので、その辺の分析を進化していくこと。さらには、やはりこの引上げ時間帯あるいは経路を利用せざるを得ない利用者の方も一定程度いるんだろうということありますので、その方の声の把握あるいは目的の分析等を行っていくことが必要かと思います。

ちょっとここには書いてございませんけれども、今、成田空港の機能強化が進められておりまして、圏央道の千葉区間が開通しますと、このアクアライン、圏央道からは成田空港のアクセスができるということで、極めて重要なルートでありますし、東関道の代替機能を担うような形になりますし、さらには羽田と成田を直結するような役割もこのアクアラインが担ってくるということで、非常に重要性が増していくんだろうということも思っております。この辺、変動料金ということで、今、この実験の中で、アクアラインの渋滞緩和ということで、いろいろ取組をしてございますけれども、そういった中期的にはこのアクアラインの路線の重要性、扱われ方も変わってくるので、そういったことも念頭に置きながら、この実験をどうやって進めていくのか、どういうところを目指すのかということを議論していかなければいけないと考えているところでございます。

アクアラインの報告は以上でございまして、以降は少し他の取組の紹介になります。40ページでございますけれども、こちら、中央道の取組でございます。これは高速道路会社の独自の取組でございます。休日の渋滞が激しい中央道上り線（山梨と東京の間）でございますが、A I の渋滞予測情報、あと観光情報を提供するアプリを作成しまして、ユーザーに滞在時間の延長あるいは混雑時間帯の中央道利用を回避してもらうようなことを促す取組を、大学の協力もいただいてやっているという事例でございます。アンケート結果を見ますと、行動変容をされた方が3割ぐらいいたという状況になってございます。

次、41ページでございます。こちらも高速道路会社の独自の取組でございまして、ともに観光周遊パスでございますが、混雑時間帯を避けるように高速道路利用をした場合には、左側が商品を付与する、あるいは右側がマイレージポイントを付与するといったような形で、NEXCOもいろいろ工夫をした取組をしているというところでございます。

42ページでございます。こちらは鉄道会社の取組でございますけれども、複数の会社で共通のチケット、予約サービスを提供するということでございまして、サービス間のシームレスな遷移であるとか、あるいは他の会社の予約をちゃんと一元的に見れるとかそんな取組をしているところでございます。NEXCOのほうも、例えば周遊パスですと年間

90万件ぐらい販売しているわけでございますけれども、予約のサイトは個別でありますて、一番表のページはどうも共通なものがあるようなんですが、本質的にはばらばらでやっているようなこともありますし、アプリなんかもまだ整備されてない状況なので、やはりお客様に使いやすいサービスの提供が必要なんだろうということで、事例として紹介させていただきました。

最後、44ページです。今後の進め方でございます。本日、アクアラインの新たな料金実験の半年の結果を御報告させていただきました。今後、アクアラインでの実験継続をするとともに、できれば他地域での試行箇所などを見たいなどと考えております。これらの実験をベースにしまして、時間変動料金に係るいただいた意見を踏まえた知見等を整理しまして、できれば実施方針的なものに取りまとめをしまして、本格実施に向かっていきたいと計画しているところでございます。

私の説明は以上になります。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

このアクアラインの時間変動料金に関しましては、今、説明がありましたように、この資料の19ページのところに、これまで過去2回の国幹部会で、議論というか意見をいただいておりまして、その意見を幾つかまとめていただいております。今日、御説明いただいた内容に関しましては、これまでのこの意見にさらに追加して御発言いただくという形になるか、もしくは、このときはこういう意見だったんだけれども、いや、今回、データを見たらちょっと違うよなということもあるかと思いますので、もし可能ならですけれども、この19ページのところを横目で見ながら御意見をいただくと大変ありがたいと思います。

また、国交省におかれましては、せっかくこういう意見をいただいたので、この意見のどの項目を拾って以下の分析に展開しているかという関係性がもうちょっと見えてると、せっかく言った意見がこう反映されたのかなとか、いや、俺の意見は実は無視されたなどか、いろいろそういったことも分かるかと思うので、より発言する動機が強くなると思いますので、お願ひします。

さて、個別に意見を頂戴したいと思います。先生方から意見をいただきたいんですが、先ほど特に意見をいただいていなかった方から、まず頂戴したいと思います。順に久末先生、佐々木委員の順にお願いします。続いて、根本先生、3番目ということでお願いします。どうぞ。

【久末委員】 御説明ありがとうございます。

アクアラインの社会実験というのは非常に有用だというのが今日、改めて分かりました。その上で、この19ページの項目とあえて関連づけますと、2の具体的な実施方針の料金設定の1つ目、「きめ細かな料金格差とし」という辺りに関連すると思いますが、今日の御説明で、36ページに否定的な意見として上がっておりました、「子供が小さいため、なるべく遅い時間にしたくない」など、これは移動時間は例えば朝4時台から7時台という方も結構いらっしゃると思うんですよね。それは下りに限らずです。今回頂いた資料ですと、例えば18ページですと、下りについては、交通が集中する5時から7時の混雑時間帯の実験を新たに始めましたというのがありました、例えば宿泊先から上りへという移動の場合も、早朝に移動する方というのが一定数いらっしゃるのではないか、昼にはもう家に帰っていたいという方も一定数いらっしゃるのではないかと思いまして、この辺り、もう少し時間設定を、早朝枠を柔軟に考えていただく余地があるのかもしれないというのが1点ございます。

また、19ページとは直接関連しないですが、将来的な設計としまして、41ページ、今までこういったものをやってきましたという図の中の生活対策のマイレージ割引に関連してですが、たまたま大学の学生たちと話をする機会がございまして、マイレージ割引制度自体が最近の若い世代にあまり浸透していないというか、なじみがないのが分かりました。インセンティブが働かないそうです。何マイルためて交換してというのが待てないというか、彼らに言わせると、その場でキャッシュバックとかポイントバックのほうがインセンティブとしては大きく働く実際、彼らの意見を踏まえてなのかもしれません、大手の映画館チェーンなどがマイレージ制度というのを次々に廃止しておりますので、将来的にはこの辺りも、マイレージ割引に限らず、柔軟な制度も構築していく余地があるのではないかと思いました。

1点目の早朝の時間帯について、もし何か御検討する余地があるのであれば、ぜひ御意見をお伺いしたいです。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

佐々木委員、お願ひします。

【佐々木委員】 佐々木です。御説明いろいろありがとうございました。

私からは1つ、やっぱり社会実験の認知度が低いなというのが、改めてこのデータでよ

く分かりました。私も車でしょっちゅう高速を利用しますし、高速道路の情報はいろいろ調べているつもりなんですが、今年の春から拡充されていたということはよく知りませんでした。これから社会実験をいろいろほかにも広げていったり、社会実験の効果を精緻に測る意味でも、やっぱり認知度の向上は非常に重要なことかなと思います。さらには変動料金を広げていく際にも、ちゃんと認知されてないと料金が複雑で分かりにくい。料金が分かりにくいというのは利用者に非常に不便なことなので、その認知度の向上というのが非常に重要かと思いました。

この資料の35ページ、広報の取組のところを拝見していると、千葉県の観光物産協会とか、千葉での広報が何か目立つんですが、アクアラインを利用する人は、人口の分布から見ると、どっちかというと東京とか神奈川の人が多いんじゃないかなと思いますので、東京、神奈川方面での広報の拡充なんていうのは必要なのかなとちょっと感じました。それも含めて、今後の広報の強化方針、広報の強化が必要だということをこの資料にも書かれていましたが、どのようなお考えで取り組まれるのかをちょっとお聞きできればと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

根本先生、お願いします。続いて、小幡先生、どうぞ。

まず、根本先生からお願いします。

【根本委員】 ありがとうございます。

私は、どういった理念で、何を目的として料金設定するのかということをちゃんと整理するのが大事だと思うんです。この変動料金は自分が混雑の原因者で、自分が混雑の被害者なわけですけれども、混雑という費用が発生しているので、それをなるべく少なくするために料金を高くしているということを利用者に理解してもらうことが必要だと思うんです。いずれにしても、シンガポール、ストックホルム、ロンドン、ニューヨーク、いろいろな都市で導入されているわけですけれども、道路利用者の皆さんには、混雑しているときに料金が高くなるというその仕組みを納得しているわけですよね。ですから、日本人がこの仕組みを理解できないわけではないと思うので、丁寧に説明してほしいですし、そういう考え方賛同するかしないかという質問をしてほしいと思います。高い料金を払いたいか、払いたくないか。高い料金で不都合かと、そんなことはあんまり質問しても意味がないんじゃないかなと思います。そういうことから言えば、基本は道路ストックの有効活用が

基本でしょうから、やっぱり分析とか評価の対象は交通データだけで十分じゃないかと思います。

それから、ついでに割引について一言コメントさせてください。11ページにこれまでの経緯がありましたけれども、私、割引の経緯を理解するに当たっては、ETCの普及という目的があったと思うんです。平成10年ぐらいでしたか、導入されたときにはほとんどETCは普及しなかったんですけども、この17年にいろいろな割引が導入されて、40%、50%になり、それから休日上限乗り放題で、この政策は非常に悪い政策でしたけれども、一気にETCが増えるという意味では効果的でした。そういうこともあったわけで、割引でETC普及率を高めるという役割は終わったので、ゼロベースで割引は見直したほうがいいと思います。割引はそれによって料金収入が増えるとか、交通需要が標準化できるとか、そういうものに限ったほうがいいんじゃないかなと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

小幡先生、お願いします。

【小幡委員】 ありがとうございます。

先ほどのお話にもありました、アクアラインのかなり思い切った社会実験だったと思うのですが、情報が伝わっていないと、それによってどのように行動が変わったかということについても、はつきり言って、あまり効き目がないということになるので、ともかくどのように情報を周知するかという、そこが大変重要な課題になるかと改めて思いました。社会実験だからということもあったのかとは思いますが、先ほど最後のほうに出てきましたが、高速道路会社からのいろいろな知見もいただいて、情報周知をどうすればよいかということを今後、考えていただきたいと思います。

それから、今回の実験が17ページで、かなり思い切っていて、1,600円と、上げ幅がとても大きくなっていますね。その前は1,200円だったのですが、1,600円ということになると、ユーザーへの影響も大きいわけです。これは土日祝日だからよいと思いますし、さらに社会実験ですから、このぐらいしないと確かに効果が分からぬということもあるので、これ自身はよろしいのかなと思うのですが、やはりそこにもありましたように、行動変容できない利用者への配慮ということを考えると、別の行動に誘導するのに、平日にここまで高く上げてしまうと、要するに下げるのはよいのですが、上げるときに非常に大きな上げ幅にするとなると、なかなか平日でやるのは厳しいのではないかというの

が率直な感想としてはあります。差が出るようになるというのももちろんよいのですが、上げる幅のほうがあまり大きいと、特に、平日にそれをやると、行動変容できない利用者はどうするのかという話が出てくるのではないかと思いました。

もう1点だけですが。二輪車の話で、先ほど発言しなかったのですが、一言だけ追加しますと、家田先生の御発言にもあったのですが、私は道路の設置管理の瑕疵の賠償責任を専門にしていますが、実は、二輪車が一番、路面の穴ぼことか段差に影響を受けるのです。その二輪車の安全な走行のために、特に高速道路の場合は路面に、段差がないように、穴ぼこがないようにという維持管理をしなければいけないので、道路管理のコスト的には、一番影響を受けるのは二輪車のために、維持管理コストがかかっているということは、やはり分かっていただいておいたほうがよいのかなと思いました。それだけ追加いたします。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

リモートで小林先生、お願いします。あと、続けて太田先生、どうぞ。

【小林委員】 どうも御苦労さまです。

社会実験のそもそも目的について、自分なりに確認しようと思うのですが、需要の平準化というのか、ピーク時の需要を空いている時間帯にできるだけ移行して、混雑の時間帯を減らしていくことを目的にするのですが、この政策を実施したときに、結果として、例えば料金収入がどう変わったのか、さらに言えば、利用者の厚生水準というのか、混雑が減ってセーブされた時間と、追加的に支払った料金のバランスを比較して、トータルとして、効率性が増加したというのか、そういう評価がどうしても必要になってくると思いました。一人一人のドライバーから見れば、いろいろな価値観をお持ちになったり、あるいは時間的価値の違う方がおられる、そういうところの詳細な情報を得るのはなかなか難しいですけれども、全体としてどういうネットワーク効果があるのかという検証も必要だと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

太田先生、どうぞ。

【太田委員】 勉強になりました。ありがとうございました。したがって、これからも知見を積み重ねていっていただきたいと思います。

それでもあえて苦言というのか、申し上げたいのですけれども、民営化されて20年たちました。20年間、同じことを私、言っているのですけれども、なかなかそれが顧みら

れてないので、もう1回、民営化されて20年たったので申し上げたいと思います。

例えば、通し番号19ページですけれども、これを、誰が検討するのかです。経済界を巻き込んだ政策を進めていくのは誰が進めるのですかというのが、結局、曖昧なまま20年間、放置されているわけです。前も申し上げたのですけれども、民営化された直後に有料道路部会の勉強会で、当時、発足されてすぐ中日本の会長になられた、最後の道路公団総裁の近藤剛会長に来ていただいて、ヒアリングさせていただきました。このときに近藤会長がこうこうこういう感じの料金について、有料道路部会で検討してほしいとおっしゃったのです。そのときに私が申し上げたのは、いや、民営化された後、料金を決めるのは、料金を発案するのは会社でしょう。だから会社が料金をこういうのが良いのではないかと発案されて、それを会社と機構が協定を結んで、それに対して国が許可・認可する形になった。それは、航空会社とか鉄道会社と同じような仕組みになったと私は思ったのです。なので、ぜひイニシアチブを取って料金について検討してほしいと近藤会長に申し上げたわけです。ところが、相変わらず、ここの部会で、料金はこうあるべきだ、あああるべきだと議論していて、それを会社が見ながら、怖がっているのか、怖がっていないのかわかりませんが、それに従順に従って出してくるというような構造が20年間続いています。それでいいのかということなのです。私は会社の仕事というのは、道路資産をしっかりとメンテナンスをして、事故がなるべく少ないような道路サービスを提供することが第一であると考えています。そして、着実に債務が返済できるように料金を収受することが目的であるわけです。それに対して、公共側というのは、おかしなことをしたら、それについては調整しなければいけないとか、介入しなければいけないという立場なのに、そもそも国とか審議会が料金を先導していくというのがいいのかどうかというのは、やはり真剣に考えなければいけないと思っています。

道路政策の全体の目的としては道路の有効活用であるわけなので、なるべく道路を使つていただいて、国民の生活、経済活動に貢献するべきだと。そう考えると、いわゆる道路の有効利用ですから、総走行台キロが増えるような施策を取るべきだということになります。そう考えると、今回のでもそうなのですけれども、例えば1台キロ当たりの平均料金収入を上げない範囲で、会社が自由に決めてくださいよっていいたら、これは差別料金になるわけですが、差別料金になったら、通常、総走行代キロが増えるはずです。そうすると、料金収入が増えるわけですよ。つまり、1台当たりの走行の負担は増えないにもかかわらず、料金収入が増えるのだから、債務償還も進むわけですね。規制当局というのは

本来そういうことをすべき。なので、平均料金収入は上げないように、料金つけなさいよとか、さっき小幡先生から出ましたけれども、400円と1,600円だと4倍、差があるわけですよね。これは、5倍まではいいよとか、3倍まではいいよ、のようなその範囲内で道路が有効活用できるように、料金を決めなさいよということを会社にさせるべきなのではないかと思っています。だから、いろいろ景気対策とか物価対策で料金割引をするのは良いのですが、それは会社が負担する、つまり割引対象ではない利用者が負担することではなく、景気対策とか物価対策であれば政府が税金投入して料金を下げるべき。電力料金とか水道料金のように。そろそろ割引に関しては仕組み自体を考えるべきだと思っています。

そのときの一つのポイントは、法律に書いてある公正妥当性の内容を明確にすること。現在のところ、公正妥当性というのは、ほかのものの物価水準との見合いになっているので、ほかの物価が10%上がっているのだから、こっちも10%上げるかどうかという話になっているわけですが、先ほどの二輪の話もそうですが、公正妥当性の中に車種間の負担比率とか、今回のケースでいうと、最安値と最高値が何倍までいいのかとか、現代世代の負担と将来世代の負担について、どういうような公正妥当の観点からたがをはめるのかと。こういうことを本来、国土幹線道路部会では議論するべきであると常々思っております。

以上、意見です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

おおむね委員の先生方の半分ぐらいの方から意見をいただいたので、ここでちょっと可能な範囲で、国交省のほうから、特に御質問に対してお答えいただければありがとうございます。よろしくお願いします。

【高速道路課長】 ちょっと漏れがあつたら申し訳ないんですけども、久末先生、子連れのファミリーの移動なんかの実態を踏まえると、早朝の料金の変動みたいなものも検討することはできないのかという御質問だったと思いますが、実際に料金を検討しているチームがございますので、そちらにフィードバックをしたいなと思います。そのためには、やはりどういう利用者がいるのかという辺りをもう少ししっかりデータで整理をしていくことも大事だと思いますので、それも含めて、現場の検討のほうに下ろしたいなと思いました。

あと、マイレージ割引は今の若者には全然なじみがないという御意見もありました。表

にもありますように、マイレージについては、今、会社のほうで、その効果等については分析しているところですので、その結果を踏まえながら、今後どうしていくかということを検討させていただきたいと思います。

佐々木委員でございます。認知度が低いということで、先ほど申ししたように、実際、行動変容した人の情報収集源がNEXCOのドラぷらホームページと、あとアウトレットのホームページで半分ぐらい占めていたような感じだったです。で、今回ちょっと資料でつけさせていただきましたけれども、いろいろ会社のほうも千葉県と連携していろいろ取組はしようとしていまして、御指摘のとおりで、千葉県だけじゃなくて、東京、神奈川から来られる方が多数なので、そちらのほうにも浸透させるように、多分、こういう鉄道の車内動画なんかも使っているんだろうなと思いますが、いずれにしても、本当にどういうやり方が効果的なのかということを、ある程度、見定めて手を打っていかないと、何でもかんでもやればやったで効果が出るかといつてもそうでもないのかなという気がしますので、ここはしっかりと分析するチームのほうにやってもらおうかなと思います。今、この場でちょっとこれが効果的だ、こういうふうにやるという方針があるわけではないので、問題意識としては全く共通でありますので、検討していきたいと思います。

あと、根本先生の御指摘です。やっぱり、このときは料金をちゃんと高く支払っていただくということも含めた説明も、その考え方について、今までしっかりと広報ができてないと思うので、そこも含めて説明をすることと、あとはその考え方賛同する、しない等についても、利用者アンケートも取れますので、そういう中に含めて、しっかりとデータを取っていきたいなと思います。割引については、今日はできませんけれども、また次回以降で割引の議論をさせていただきたいと思います。その中でまた御意見をいただきたいと思います。

小幡先生の御意見。おっしゃるとおりで、1,600円、今、土日・祝日の際、引き上げてございますけれども、平日になれば、また、多分、条件も変わるでしょうし、ましてや、いろいろほかの区間でやる場合にも、ここまで上げられるのかどうかと。多分、個別個別にいろいろ地域の一定程度、許容できるものを見決めながら料金設定していくのかなと思いますので、いただいた意見を参考にしていきたいと思います。

小林委員から御指摘のあったマクロな評価です。今日、データとしては示されていませんけれども、料金収入であるとかも含めた分析のほうはしなきゃいけないものだと思っておりますので、今後、しっかりとやっていきたいと思います。

太田先生の御指摘は、まさに料金を決定するプロセスに国と会社と機構も含めてどういう関与が妥当なのかという話で、これは先日、朝倉先生からも、いろいろ意見を誰に言つたらいいのか、会社に言つたらいいのか、国に言つたらいいのか分からぬという御指摘をいただいたのと多分共通することだと思いますので、ちょっとこの場でこうあるべきということを回答はできませんが、重要な課題の指摘だと思いますので、この料金の決定の仕方を検討課題としてしっかりと対応していきたいと思います。

すみません。一通りそんな形でお願いします。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは引き続き、委員の先生方から御意見を賜りたいと思います。

まだ御発言。どうぞ。どなた？

高橋委員、どうぞ。

【高橋委員】 高橋です。いろいろ御説明ありがとうございます。

いろいろ伺つていて、御説明の中でもおっしゃっていましたけれども、社会実験でマイナスの影響はないのかなということはよく分かりました。

それから、ほかの委員の先生がおっしゃっていましたけれども、社会実験を開始してから2年以上たつのに、やっぱり周知があまりにも低いなという印象を受けました。この辺は皆さん、何かお考えということなので、ぜひ分析して生かしていただきたいと思います。

それから、ちょっと一ドライバーとしての意見ですけれども、渋滞が嫌だから、早朝に出て早く帰つていただきたいということ、私自身もやることがあります。ただ、早く行ったところで、目当てのお店が開いていなかつたりとかすると、無駄な時間を過ごしてしまうことになって、結局、早く帰りたいけれども、そういうお店に寄つてると、高い料金の時間帯に帰らざるを得なくなることがあると思います。こういう料金変動を生かすためには、やっぱり地元の負担が大きいと思うんですけども、千葉県のお店も早くから開けていただくとかいうことは必要かなと思っています。ほかの路線に次期社会実験を広げる上でも、そういう御協力を得るような理解活動が必要ではないかと感じています。

以上です。

【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。

私、今回は払える金額というよりも、渋滞をどうやって緩和していくのかということに

関して料金を設定していただいて、しかも倍の料金を取るというすばらしい、結構、冒険的なことをやっていただいて、しっかりデータも取っていただいたという点で、大いに評価をしたいと思っております。

特に渋滞を生まない速達性、時間的な信頼性を道路で担保していくというときに、何に効くのかというと、19ページに書かれている基本的な考え方で、バスとかタクシーとか含めて、公共交通機関を使っていいなと思うんです。高速道路、とても大事なのがやっぱりプレミアム価格を払って道路利用するということですので、きちんと想定した時間があまり倍以上もオーバーしないような金額設定にしていくというのはやっぱり本来的に望ましいんじゃないかなと思います。そういう意味で、ダイナミックプライシングをしっかり検証していただいて、混雑する時間帯からしっかり料金を高く取って、できるだけ混雑を生まないようにして、行動変容を促すことで、混雑時間帯というか、プレミアムを払ってより高い料金を払う時間帯の人には、混雑をちゃんと生まないような仕組み、ちゃんと渋滞の減少で報いる。何かいろいろ子育て世代のとかおっしゃっていましたけれども、混雑しないんだったら、もう払って仕方ないよねというふうに思わせるぐらいの混雑しない道路をちゃんと造っていただくと。ほかの時間帯に道路容量を明け渡していただくような形で報いていただきたいなと思っています。

今回、知っていた3割のうち4割が行動変容したということで、これもすばらしいデータだったと思います。より知らしめれば知らしめるほど、皆さん、行動変容していただけたということですので、これから渋滞の緩和にもともと役に立つと思いますし、32ページのデータで、高速バスの速達性も確認されているということで、これから車を運転しない、公共交通に頼らざるを得ない人たち、人口が一定程度、増加していくということを考えたときに、やっぱりこの辺りしっかりサポートも効いているということで、非常によかったですかなと思っています。

1点だけ気になったのが、根本先生もおっしゃっていましたけれども、割引は政策目的に合致したものであってほしいと思いますので、それに限定すべきだと思っています。そんな中で、今回の施策がこの運営会社にどのような影響を与えたのか。つまり、総収入が結果として増えました。こんな、いろいろやって増えましたなのか、やっぱり総収入として減ってしまいましたなのか、データを見ていると増えたのじやないかなと思うんですけども、こうした運営会社の影響に関しては配慮しなきやいけないと思いますので、そこをもし御存じでしたら、1点教えていただきたいと思います。ありがとうございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

谷川委員、どうぞ。

【谷川委員】 谷川です。

私も今回の社会実験は非常に意義深いものだと思っています。その上で、より詳細な分析をお願いしたいと思っていまして、資料4の21ページにあるアンケートですが、大体3割弱ぐらいが内容を知っていて、4割ほど行動変容をしたとあります。先ほどドラぷらの言及もありましたけれども、この行動変容をした人が、いつ、どんな手段で内容を把握したのかというのをより詳細に分析をしていただきたいと思っています。逆に行動変容をしなかった人が、なぜしなかったのか。私も車でよく遠出をします。遠出をするときには、例えば1週間ぐらい前に、自宅からその目的地までのルートを検索する。そのときに、もし出発時間をこう変えたらこれだけ料金が変わるということが提示されたら、ちょっと計画を変更して、こうしようかというのを考えます。例えばそれが当日の朝になって内容を知ったところで、行動変容しようにもしようがないので、どんな手段であるか、いつその内容を把握したかというのは非常に重要なと思いますので、こうした点の分析をお願いしたいと思っています。

2つ目が、これを見ると、上り線については午後に非常に車両の通過が多いと。この人たちが、単に神奈川県側から来ているというだけじゃなくて、より詳細な地域の分析をしたほうがいいんじゃないかなと思っています。もしかしたら神奈川あるいは東京の人がほとんどかもしれませんし、例えば静岡の人が多いということもあり得るかと思います。出発地によって、何時に通過するかというのは、やっぱりその地域の事情あるいはかかる時間によって変わってきますので、その分析をお願いしたいと思っています。例えば、ある地域で、1,600円の高い時間帯を通過する人が非常に多いと。やっぱり地域から考えるとそれはしようがないとなった場合に、じゃあ400円と1,600円の4倍も差をつけるのが本当に公平なのかどうかという観点からの分析もできますので、絶対数でどこどこの地域が多いというだけじゃなくて、その地域の中で、割安あるいは高めの料金を使っている人がどんな割合にあるのかということも分析をしていただければと思っています。

6ページのところで意見をまとめていただきました基本的な考え方の中に、公共交通についても言及をしていただきました。私、この場で公共交通についてよく申し上げるんですが、先ほど申し上げた地域の問題、どこから来ているかというのは、公共交通を促す大きな手段にもなるのではないかと思っています。例えば、東京駅からアクアラインを通

じて木更津のほうに行くバスがあります。それはすごく利用されていますと。一方で、静岡から自家用車で、家族で来る人も多い、あるいは友達と来る人も多い。今、実態がどうなっているか私は把握していませんが、例えば静岡駅から木更津まで高速バスを走らせれば、あるいはその便を増やせば、そこで公共交通を使う人が増えるかもしれない。あるいは静岡でこういった実験をやっているということを広報すれば、またこれも行動変容を促す可能性がありますので、以上の2点について、より詳細な分析をお願いし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。

石田先生、どうぞ。

【石田委員】 ありがとうございます。

何点か申し上げたいんですけども、手短に申し上げます。1つは、今回も詳細な御報告をいただきましたけれども、こういうダイナミックな料金政策、そのほかもあるかも分かりませんが、それを素早く、かなり正確に計測できて、何か今後の政策に反映していくというEBPMというか、そういうことは、今回、本当に道路ではほとんど初めてと言つていいほどのものだと思うんです。そういう意味で、こういうことまでできるんだということを示し得たというのは非常に大きいと思います。

20ページを見ますと、一部は人手がかかる調査がありますけれども、ほとんどがもう既存の調査あるいはシステムで、うまくデータを確保すればできるようなもので、これをこれから全国にどう展開していくかということが大事だと思いますし、その点からすると、一般道にあるITSスポットをどう拡充していくかというのは、ちょっとお金のかかる話ですけれども、極めて重要だと思います。

それと、今回はアンケート調査は千葉県がやったということで連携を取られていて、それは評価すべきなんだけれども、アンケート、本当なの？ と思いませんか。4割の方が行動を変えているんだったら、何で渋滞がなくならないんだろうか。でも、そのほかのところで実測調査がありますが、効果はあるものの、あまりなくなるところまでいっていませんよね。だから、そういう意味で、アンケート調査というのは自己肯定バイアスとかいろいろなバイアスがありますから、ちょっと気をつけたほうがいいのかなと思います。ですから、実験はそこそこ効果があるけれども、渋滞がきれいになくなっているわけでも何でもないので、これをどう評価するかはやっぱりよく考えたほうがいいなと思いました。

特に、アクアは1期の出資といいますか、事業計画がそろそろ終わりにかかってきてきていて、これからどうするかということで、3本目のトンネルということもいろいろなところで言われるようになっておりますので、そういう観点からもやっぱり評価をすべきだと思います。料金政策は本当に大事なんだけれども、それだけではちょっと限界もあるよねという感想を正直持ちました。

2番目なんですけれども、これもちょっと長期的な話になるんですが、20年の高速会社のフォローアップ調査で、やっぱり高速会社は頑張っているなんだけれども、コスト上昇、人件費上昇とかいろいろあって、なかなか厳しいということで、国民負担をやっぱりお願ひをしたらどうかという意見が委員の間では強かったです。そのことに対して、今回の結果というのは、これだけ上げてもあまり思っていたほど弾力的でないので、それは先ほど太田先生がおっしゃったように、習慣化されているということもあるかも分からぬけれども、それはその価値を認めていただいているということでもあると思うんです。ですから、この結果をマクロにどう捉えて、国民負担をお願いするということに、もうちょっと勇気を持って進んでいかれてもいいのかなという感想を持ちました。

3番目なんですけれども、これは課長もおっしゃっていただいたんですが、成田国際空港絡みで、やっぱり道路も北千葉道路、アクアラインあるいは新湾岸あるいは京葉道路の再利活用みたいなものがめじろ押しに進んでおりますので、それはいずれも超長期の話でしけれども、そういうことを同時に1つのパースペクティブの中でどう考えていくか、あるいは、そのためのデータ収集とかいろいろな人とのコミュニケーションチャンネルをどう持っていくかというのは何か大きな問題として残された気もします。これは超長期だと思いますので、でも何もしないと始まりませんので、ぜひその辺の検討もよろしくお願ひいたします。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

家田先生、何か御意見ありますか。つながっていないか。いらっしゃらないかも知れない。ありがとうございました。

そうしたら私からなんですけれども、今回このアクアの実験について、詳細に事後分析をしていただいて、データに基づいて、いろいろなことを理解することの重要性に関して、詳細な検討していただいているということについて、大変ありがたい、よかったですなど思っています。

ただ、その一方で、このやり方というはある料金パターンを設定する。それを実施する。そうすると、こういうふうな影響が出る。これを分析したことですね。その次に、じゃあもっといい状況にするためにどう変えたらいいかということの検討をするわけなんですけれども、そのときに料金を変えると交通量も含めてこんなふうに変わるからこういう方向に料金パターンを変えますよというふうに話が進むんだろうと思うんだけれども、今のこのやり方だと、どういう方向に向けて料金パターンを変えたらいいかということについての知見が得られないんです。

なので、申し訳ないけれども、やみくもに次のパターンを試すと。ちょっと言い方はすごく悪いんだけれども、最初のパターンがあつて、それに対して、こうある状況が生まれたので、申し訳ないけれども、僕の言い方的に言えば、やみくもにある特定のところの要件をばーんと挙げてみた。で、その実験をしたと。これを繰り返して延々とやっていくという意思決定のルーチンになっているんじゃないかなという印象なんです。それはそれで一つの進め方なので、悪くないといつちや悪くないんだけれども、ぜひとも、料金パターンをこういう料金パターンにするという状況になるのではないかという事前の想定をやっていただいた上で、その方向が望ましいければそっちの方向にかじを切る。そうじゃなかったらまた別の方向を考える。あるいはそもそも達成すべき目標があつて、その目標に対して、その目標を達成するためにどういう料金パターンがいいのかというのを事前に分析していただいて、その結果、ある実験をやると。ただ、その実験をやっても、事前の想定どおりになるとは限らないので、そうすると事前の想定もどこがよろしくなかったのかということを再度見直す。こういうことなんだろうと思います。これは既に何度も言っていることなんです。ですので、このアクアのようにすごくシンプルな構造を持っているところで、ぜひともその検討をやってほしいと。これ、ネットワークがややこしくなったりすると、ほぼほぼできないんです。でも、アクアの例はそういったことができる、ある意味、すごく恵まれた例なので、そこでそういうトライをやっていただくことを強く希望するものあります。これが1点です。

それから、もう1つは今回、料金をこう変更したときに、その便益を受けた人たちがどこの目的地に行って、どういう活動をしたのかというところを知りたいんです。例えば、アウトレットモールでばんばん買物しましたという人がそのメリットを受けたのか、どこかのゴルフ場へ行った人がメリットを受けたのか。そうじゃなくて、ふだんの生活をされている方がメリットを受けたのか。逆のデメリットもあるかもしれないんだけれども。な

ので、最終的にどういう利用者にメリット、デメリットが帰属したのかということを詳細に分析することも大事なんじゃないかなと思って聞いておりました。

以上でございます。御質問に対して御回答いただければありがたいです。よろしくお願ひします。

【高速道路課長】 ありがとうございました。

高橋委員です。周知が低いという問題意識は先ほど言ったとおりで、しっかりと検討したいと思いますし、千葉県のほうもお店、経済界には多分、協力をいろいろお願ひしていて、連動した動きがあるやに聞いていますので、その辺、もっと充実できるところがあれば、しっかりとやっていくということかなと思います。

大串先生の御質問です。増収なんですが、ちょっと細かいデータはないんですけども、参考に令和6年度のアクアラインの年間の料金収入は過去最高になっていますので、実際、交通量が増えているのでそういう状況という、多分にその影響もあると思いますが、変動料金でどうなっているかという辺りは少し分析をしたいなと思います。ちょっと手元になくて申し訳ありません。

谷川委員からはいろいろ分析の視点をいただきましたので、その視点を今後の分析に生かしていきたいと思います。行動変容をした人が、いつ、どんな手段でそれを知り得たのかとか、あとはハッチ別にどういう時間帯を利用しているのか、その辺、データを取れるようにちょっと工夫をしてみたいと思います。

石田先生からは、3点、EBPMと、国民負担の話と、成田の機能強化に関連した整備プロジェクトのお話をいただきましたので、これらを念頭に置いて、特にEBPMは、もしこれをモデル的なものとしてできるのであれば、広げていくことができればいいかなと思います。3点、しっかりと対応したいと思います。

朝倉先生の話で、料金パターンで予測をして、実際との乖離をちゃんと検証するということで、先生からも御指導いただいて、今、NEXCO東のほうで大学の先生のアドバイスをいただいて、予測のモデルの構築に着手していますので、それをうまく活用して、そういう分析ができればいいかなと思います。便益を受けた人がどこに行ったのかという辺りは、今後のデータの取り方をしっかりと考えていただきたいと思います。

いずれにしても、今後のさらなる検討、分析調査、非常にたくさんいいアドバイスをいただきましたので、しっかりと対応していきたいと思います。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。

それでは、おおむね委員の先生方から御意見を頂戴したところであります、なお何か言い足りないところがあれば承りたいと思いますが、いかがですか。よろしいですか。ありがとうございました。

ただいまいただきたいいろいろな意見につきましては、私、冒頭に申し上げたように、この19ページのところにこれまでの委員会でのいろいろな意見をいただいておりますので、それと、さらにこの19ページを充実させる形で、先生方の意見を取りまとめていただくということが大事。もう1つは、単に取りまとめるだけじゃなくて、それを具体的なアクションにつなげてほしいと思うので、中には、いや、こう言っているけれどもできませんよねというものがあると思うんです。できませんよねというやつはもう明確にできませんよねと言つていただいたほうが分かりやすいので、御遠慮なくそういうふうにしていただくとありがたいと。ただ、できますというものについては、より具体的にその方向性なり検討の内容をさらに前に向かって進めることをしないと、先生たちから意見を伺つて、単にガス抜きしているだけということにも下手したらなりかねないので、そうじゃなくて、具体的なアクションにぜひもつなげていただくということを希望するものであります。ちょっと偉そうな言い方で申し訳ないんだけれども、そうであります。

【石田委員】 ちょっとだけいいですか。

【朝倉部会長】 石田先生、どうぞ。

【石田委員】 今日の話とあまり関係ないんですけれども、政府のほうで暫定税率廃止をお決めになって、これは全政党が賛成でもう決まってしまうんですけれど、我々としては、あれはいかがなものかなと強く思つてゐるんです。基本理念の中に脱炭素化というのが明記されたわけですけれども、あれはそれに逆行するものですよ。世界的にもアメリカだけがそこを進んでいて、ほかの国はやっていないわけですよね。そういう中で、我々として判定税率廃止の効果と影響をきちんと計測し、かなりCO2排出量は増加すると思うんですがそのことに対して、できれば必要緩和策の強度みたいなものも併せて検討すべきだと思います。道路分科会か国幹部会か基本政策部会か分かりませんけれども、どこかでこういうことも検討するべきであるといったメッセージはちゃんと残しておいたほうがいいように思つています。これは委員の皆さんのお考え次第だと思いますので、そのようなこともぜひ御検討いただければと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

確かに、ガソリン税の問題とか、あと走行距離課金に関する議論もあろうかと思います。どの場で議論するかはさておき、やはりそういったホットイシューについては、いろいろな先生方の意見をいただくことは大変大事かと思いますので、適当な機会があればありがたいと思います。ありがとうございました。

ほかに御質問等よろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして本日の国土幹線部会は終了にさせていただきます。

議事進行を事務局にお返しいたします。

【総務課長】 長時間にわたる御議論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、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考えております。

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 ——