

令和8年6月10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72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。よろしくをお願いいたします。

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に手挙げ機能を御活用いただくなど、円滑な進行に御協力をよろしくお願いいたします。また、ウェブで御参加の方は、御発言の際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させていただくようお願い申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の杓掛より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 道路局長の杓掛です。本日は、朝倉部会長をはじめ、委員の皆様、お忙しい中、本会議に御出席いただき、誠にありがとうございます。また、常日頃より道路行政に多大なる御理解と御協力をいただいていること、改めて感謝申し上げます。

本日の部会では、2つのことを御議論いただきたいと思います。1点目は高速道路の料金の車種区分についてでございますが、昨年来、当部会で御議論いただいております。今日は日本バス協会にお越しいただきまして、いろいろ御意見を賜りたいと思っています。地域の交通あるいは観光交通を支える立場から、いろいろと御意見をいただければと思っています。

また、2点目は、本部会におきまして、今から5年前、2021年8月に取りまとめでいただきました中間答申の中で、いろいろ高速道路につきまして、維持・管理・修繕・更新であったり、あるいは高速道路の将来像であったり、御議論をまとめていただきましたが、その中でも料金施策について、5年たちまして、いろいろと取組を進めてまいりました。今日はそれについて、NEXCO、高速会社のほうから発表いただきたいと思います。この5年前の中間取りまとめをまとめたとき、世の中がどういう状況だったかと申しますと、ちょうどオリンピックですね。コロナで1年遅れたオリンピックが始まりまして、首都高でちょうどロードプライシングを始めるときでありました。この中間答申を取りまと

めるとき、この場で高速道路課長が説明したんですが、そのときの高速課長は私でして、今日はそのときに説明したことがどのように具体化されて、また課題が出ているかというのを、忌憚のない御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いいたしますします。

【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、大変恐縮でございますが、途中で退席とさせていただきます。

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53人の方にウェブにて傍聴をいただいております。

また、委員の紹介につきましては、資料1の委員名簿の配付をもって代えさせていただきますが、朝倉部会長、高橋委員、久末委員におかれましては対面で御出席をいただいております。大串委員、太田議員、小幡委員、小林委員、竹内委員、谷川委員、根本委員、羽藤委員、福田委員はウェブにて御出席をいただいております。

本日御出席の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、ここに御報告申し上げます。

本日の議事内容は、事前に配付ないし送付させていただいておりますが、議事1として関係団体へのヒアリング、議事2として国土幹線道路部会中間答申（2021年8月）を踏まえた料金施策の対応状況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。朝倉部会長、よろしくお願いいたしますします。

【朝倉部会長】      承知いたしました。

皆さん、こんにちは。それでは、これより議事を進めてまいります。本日は議事が2つありまして、まず、議事1の関係団体へのヒアリングとして、後ほど車種区分に関する関係団体の御意見をいただくため、公益社団法人日本バス協会理事長、石指様、それから、議事2の国土幹線道路部会中間答申（2021年8月）を踏まえた料金施策の対応状況について御説明いただくため、中日本高速道路経営企画本部長、松井様に御出席いただくこととなっております。本日はどうぞよろしくお願いいたしますします。

本日の進め方ですが、まず議事1につきまして日本バス協会より御説明いただきまして、

その後、委員の皆様から御意見をいただきます。その後、議事2について中日本高速道路より説明をいただいて、また委員の皆様から御意見をいただくという形で進めてまいりたいと思います。

それでは、まず議事1につきまして、日本バス協会様より御説明をお願いいたします。

【日本バス協会】      ただいま御紹介をいただきました日本バス協会理事長の石指でございます。

本日は大変お忙しい中、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。バスは道路がなければ商売が成り立ちません。地域の皆さんのためにバスを走らせるにも、一般道はもちろんですが、高速道路も大変重要な施設でございます。日頃より先生方をはじめ道路局の皆様には大変お世話になっておりますことを、まず最初にお礼を申し上げまして、資料に基づいてご説明をいたします。

それでは、資料の表紙をめくっていただきまして、まず最初に、私どもバス協会の概要を書いております。会長は、四国、松山にございます伊予鉄グループの中にバス会社がございます、その社長も兼ねております清水一郎でございます。

事業者会員は約2,200者です。乗合の専業と、乗合貸切兼業、貸切の専業、その他の4種類となっております。地域の有力なバス会社は、およそこの真ん中にございます乗合と貸切を兼業しているという会社でございまして、834社の中に入っています。いたしまして、今日のテーマでもございます高速バスを運行している事業者も、ほとんどがこの乗合貸切兼業の事業者でございます。正確なデータではございませんが、令和元年、コロナ前で370社ぐらいが高速バスを運行している会社でございます。

役割は、公益法人化する際に定款に定めた目標が書いてございますので、説明は省略して、次のページに参りたいと思います。

バス事業の現状をまず書いておりまして、収支の悪化と運転士不足と、どちらも明るくないことではあります。収支の悪化は長いトレンドで見るとやはり少子高齢化ということで、お客さまもずっと減っていましたが、さらにコロナで大変大きな痛手を受けて、その後の生活様式の変更、たとえば在宅勤務であるとか、あるいは出張がウェブ会議に置き換わったとか、そういうことで需要の減少がございます。

一方で費用はどうなっているか。これは一番最近の状況だけ書きましたけども、やはり物価上昇、あとは環境対策、あるいは安全性を高める装置を必ずつけてくださいということになり、車両の価格も上がってきております。それに加えて、ここに書いたように燃料

ですね。今大変な高騰ということで経費が膨らんでおり、需要が減少して経費が膨らむ中で、何とか事業を運営している、地域の足を提供しているということでございます。

一番の課題が運転士不足でございまして、皆さま方も運転士不足により、路線の減便あるいは廃止というニュースを御覧になられるかと思えますけれども、深刻な人手不足が、コロナが明けて需要が戻ってきたのでより顕著になった。それまでも実は人手不足はずっと潜在化していたわけですが、需要が増えることによって顕在化し、現状も人手不足が続いております。

運転士の待遇改善も、お客様からの運賃収受の中で何とかやりくりをし、足りないものは運賃改定をして原資を得て賃上げを図っておりますが、これは多くの産業で人手不足で賃上げをしておりますので、なかなか追いついていかない。次のページに資料がございしますので、御説明をさせていただきたいと思えます。

一方で、これはもう長いトレンドと言いましょか、政策で労働者の雇用状況の改善ということが求められております。改善基準告示の見直しに基づき、具体的に何時間、例えば1日の上限は15時間までが拘束時間であるとか、あるいは休憩・休息期間、夜の勤務を終えて翌朝の勤務までには、従来であれば8時間空けないといけない。それを9時間にする。さらに目標は11時間である。そういう厚生労働省の施策がございまして、そうなりますと、必要な労働力をこうすることで割りますと、たくさんの人手が要るわけで、一層の人手不足という現状にございます。

若干のデータをもって今お話ししました資料を御説明いたしますと、運転士の数を左の上に書いておりまして、コロナ前に13万人強おりました運転士が、コロナでぐっと減っております。これはコロナ禍を思い出していただくと、貸切バスに乗る人はいませんし、公共の路線バスもお客さまが減る中で、貸切バスは何とか雇用調整助成金で維持をしようとしたんですが、やはりバスの将来はどうなんだということで運転士が減ってしまったという現状がございました。22年から23年にかけて少し盛り返しております。令和6年にもこのトレンドで少しでも回復してほしいと願っております。

右側は完全廃止キロということで、これも完全に路線廃止をしてしまったキロであり、この外には先ほど申しました便数を減らす、あるいは最終バスを繰り上げる、そういうような形でお客様に何とか御理解をいただきながらバス路線の維持を進めているものもございまして、それでもどうしようもないものが完全廃止ということであり、それが4,000キロ弱あるということでございます。

収支の状況が下にございまして、左側は赤字か、黒字かということですが、令和2年度のようにコロナのときは別にいたしましても、残念ながら赤字が7割を占める。これはコロナ前に戻りましても、ほぼそのような状況にしかかっておりません。

営業収益を見ていただきますと、コロナ前に近づいてはおりますが、先ほどお話ししましたように生活様式の変更もございまして、コロナ前には追いつかない。これは実は運賃値上げをしていなければもっと減少いたしておりますが、お客様の理解を得て運賃改定をやっている会社が8割程度ございまして、それで収益を少し押し上げているという状況にございます。

5ページはバス事業の現状ということで、高速バスの利用形態に少し焦点を当てて御説明をさせていただこうと思います。高速バス、私どもはいつも路線バスの説明をするときに、通勤・通学あるいは病院にかかるときなどに利用していただくということを申しておりますが、とりわけ地方と呼ばれるところでは高速道路の延長整備が進んでおりまして、県内でも、あるいは隣の町との広い意味での生活圏を高速バスで結んで、例えば大学にお通いになるとかそういうこともございますし、あるところでは中心部にある総合病院に向かうためのバスを、高速道路を利用して走らせると。このように、高速バスが生活に密着しているという地域が大変多くございます。

それ以外にも、出張あるいは御旅行の際に高速を中・長距離、東京－大阪間で使う、あるいは東京－名古屋間で使う、つくばに通う、こういう形で高速バスは使われております。観光の足というのも一言申し上げたいんですけれども、貸切バスはこれぐらいの数の事業者がいると先ほどお話をいたしました、その貸切バスも、例えば能登半島の地震のときに何をしたかということ、緊急輸送。避難をする方を二次避難所に、最初は近くの公民館というところが多いのですが、そこから先、しばらくするとやはりもう少し環境の良いところということで、そういうところに運ぶ二次避難をする際などには活用いたしておりますし、多くの地域が観光で経済を成り立たせるという現状から、地域の足としての高速バスも大変地域の期待に応えています。コロナ前を見るとおおよそ1億人ぐらいのお客様、その後は、コロナのときは例外にして、まだ7,000万弱ではございますが、1億人程度の御利用がなされていたということでございます。

最後に具体的に車種区分の見直しに関する要望でございますが、要望を左に書いておりますけれども、何とぞ現行料金を維持していただきたい。もう一つは、その内容にも関わってまいりますけれども、現在認めていただいています大口割引あるいは多頻度割引、こ

ういう割引制度をバスにも適用していただいておりますので、それをぜひ維持していただきたいということでございます。

車種区分と対象を書いております。貸切バスの大型は特大車、貸切バスの中型と路線バスについては現在大型車ということで取り扱っていただいております、特に路線バスについては、先ほどお話ししました路線バスの公共性の高さということに着目をしていただいていると理解いたしておりますが、大型車として扱っていただいております。

7ページに大型バスと中型バス、定員あるいはそれぞれ車の数値的なものは記載のとおりでございます、説明は省略いたします。

私からの説明は、以上でございます。

【朝倉部会長】      どうもありがとうございました。

それでは、質疑応答を行いたいと思います。まず最初に、谷川委員が途中出席ということで、まだウェブがつながっていないんですけども、先に意見を頂戴しておりますので、事務局より読み上げる形でお願いしたいと思います。

【参事官（有料道路管理・活用）】      それでは、谷川委員からいただいている御質問を読み上げさせていただきます。

バスを含む公共交通機関については、マイカーの利用が難しい高齢者等の交通弱者の利便性向上、渋滞緩和、地球温暖化問題への対応などの観点から、今後ますます重要性が高まると認識しています。その上で、以下2点を質問させていただきます。

1点目が、車種区分の見直しに関する要望について御説明いただきましたが、バスの利便性向上・利用拡大を図る観点から、高速道路SA・PAなどに追加してほしい機能や設備、サービス等について御意見、御要望がありましたら御教示いただきたい。

2点目。割引料金の適用などでマイカーの利便性が高まり、マイカーで通勤したり観光したりする人が増えれば増えるほど、バスを含む公共交通機関の利用者が減って、事業継続が難しくなる側面があると思います。公共交通機関の利用拡大を図る観点から、各種の交通政策でどのように整合性を取るべきか、どのような配慮が必要か、御意見、御要望がありましたら御教示いただきたい。

以上でございます。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。後ほど何人かの委員から意見をいただいた後、バス協会様から、まとめて御回答と御意見をいただきたいと思います。

それでは、まず対面で参加されている委員の方から御意見があればと思いますが、久末

先生、お願いいたします。

【久末委員】 御説明ありがとうございます。高速バスは非常に私もユーザーとして使わせていただいております、日本の高速バスも活用はされているのですが、例えばアメリカのアムトラック・バスのように、高い公共性の下で重要な部分を担うような高速バスもあるということを考えると、まだまだポテンシャルがあると感じております。

先ほどの御説明の中で能登半島のときの対応ですとか、公共性が高いというお話もされておりましたが、より積極的に災害時などの需要について、もし今、これからこういうことにも取り組もうということがございましたら、お聞かせ願えますと幸いです。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

高橋委員、何かございますか。

【高橋委員】 御説明ありがとうございました。せっかくの機会ですので、2点ほど質問させていただきます。

バスの運転士の方の減少が続いていると認識していましたが、通し番号6ページで22年から23年で若干盛り返していらっしゃいますけれども、これはどのような理由になったのでしょうか。それで、23年以降の状況というのはどうなっているか教えていただけますか。

それから、高速道路はインバウンドの地方誘客にとっても非常に重要なインフラなのではないかと思いますが、特に中・長距離高速バスの利用者のうち、インバウンドの方がどのぐらいの割合なのかということを把握していらっしゃいますでしょうか。もしあれば、お願いいたします。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

ウェブの委員の方、何人かお伺いしたいと思います。お手元の手挙げ機能で手を挙げてくださると、こちらで見えると思うんですが、いかがでしょうか。

小幡先生、どうぞよろしくお願いします。

【小幡委員】 ありがとうございます。

バス事業の状況についてご説明いただきましたが、確かにコロナのときはすごく落ち込んだというのは本当によく分かるのですが、最近の情勢からすると、バス事業というのは比較的しだいに回復していると思うのです。ただ、運転士さんの不足などについては、これはなかなか難しいことがあるのは承知しておりますが、営業収益のところでは

るのかもしれませんが、バスを走らせたときの一台あたりの乗客数は増えているか、ということが知りたいのですが、例えば、もっと乗りたい人がたくさんいるのに、實際上、運転士不足で便数が減ってしまっているという感じなのか。つまり、運転士のほうが復活してくれば、もっと需要は伸びていくのではないかという、個人的にはそんなイメージがあるのですが、その辺りはいかがでしょうかという質問です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

小林先生、お願いします。小林先生のマイクがオフになっているようなので、先ほどから幾つか御質問、御意見いただいている点について、バス協会さんのほうから、可能な範囲で結構でございますので、御回答あるいは御意見いただけるようならお願いしたいと思います。

【日本バス協会】      委員の先生方、御意見を頂戴してありがとうございます。可能な限りお話しさせていただきたいと思います。

まず、サービスエリア、パーキングエリアの機能ですが、私が今認識している限りで言うと、一時期駐車スペース不足、大型車の駐車スペースが増えればいいなという意見を聞いたことがございまして、これが現状も続いているのかというのは確認してみたいと思います。

また、マイカーが利用されれば、バスのお客様に影響が出るということはもちろんおっしゃるとおりでございます。バスについては地域であるとか、国や地方公共団体の財政的な支援をしっかりとさせていただくということを我々としては強く要望していきたいと思えます。また、ノンステップバスの導入や環境性能が高いEVバス、安全性を高める装置等、色々な政策に合致するようなバスを製造、提供することによって、お客様により利用していただきやすいようにしていくということを、これからも進めていきたいと思っております。

災害時の対応でございますが、特に能登の場合には、本当に道路の復旧を早く進めていただきました。先ほどお話ししました旅館が二次避難を受け入れるとなったときにも、石川県バス協会が中心となってバスを集めたということがございましたので、まず道路を直していただくということが本当にうまくいったと思っております。これを機に私どもも声をかけ、あるいは幾つかの県では災害時の協定を結びました。トラック業界と緊急輸送の協定を結んでおられるケースもございましたけども、まさに人を運ぶための協定というのを結んだ自治体とバス協会というのもあると聞いておりますので、このような形であらか



じめ協定を結ぶことが、万一の際にもつながっていくかなと思っております。

運転士の推移については、2023年から2024年にかけて少し上がっているのではないかという話を聞いております。これらについては、先ほど他の産業も上げているからということをお願いしましたが、やはり私どもバスの中でも、令和4年、5年、6年、7年、今年も入れておおよそ4%程度、厳しい状況ですけど、賃上げをしてきております。4年間で4%程度ですから2割近い上昇率になるはずでございます。まず運転士が自分の将来に安心をする、家族3人、4人が暮らしていけるという、暮らしのめどをつけていただくということが重要かと思しますので、そういう私どもの取組が評価されて戻っていただければいいなと思っております。

インバウンドですが、具体的なデータはございませんけれども、例えば東京にバスタ新宿というのがございます。バスタプロジェクトは、今、道路局が進めていただいています、バスの結節点としての機能をととても有効・効果的に使えるものでございますが、そのバスタの一番のお客様は河口湖でございまして、この多くはインバウンドのお客様ではなかろうかと思っております。したがって、地域ではまさに病院に通う高速バスもあるというお話も申し上げましたが、一方ではインバウンド対応の観光に役立っている路線もあるということでございます。

コロナが終わった後、どんな状況なのかということですが、これも明確ではありませんけれども、路線廃止の理由の中には、やはり運転士不足ということを経営に挙げるバス会社がございまして、運転士不足と、さらに言うと実は先ほどお話ししました改善基準告示、労働時間が短くなる分、運転士が必要になりますので、その両者が相まって、残念ながら減便をせざるを得ない、この時間帯に走らせられない、あるいはもう路線を維持できないというところが多いというように感じております。

以上でございます。

【朝倉部会長】      ありがとうございます。委員の方々、よろしいでしょうか。ありがとうございました。

私からはコメントです。道路局のお仕事の範囲で直接バスの様々な問題を解決することとはそんなに容易ではないと理解しているんですけども、道路局が関与されている仕事の中でも、乗り継ぎとかターミナルとか、そういう機能に関しては直接的に関わるところが多いと思います。例えば、今日も話に挙がっていましたが、SA・PAのようなところの大型のバスのスペースをどうやって確保するかということ、あるいは

それをどう運用するかということも重要です。バスタという道路局の取組がありますけれども、これはもっと直接的にバスの利用に直結するものですので、こういったものをより積極的に地域に導入していただいてバスの利用を促進する。これもあり得るだろうと思います。それから、同じように車が止まるという意味では、道の駅という施設もあって、そういったものを利用して、バス及び公共交通の利用を促進する。こういう取組もあると思うんです。

ところが、僕の理解では、SA・PAの御担当と、バスタの御担当と、道の駅の御担当は同じところじゃないんですね。ばらばらとは言いませんけども、必ずしも統一的に差配されているとは限らないと思います。同じような機能を持つ同じような施設、類似の機能を持つ施設については、もっと統一的にその施設の整備なり運用なりを考えていくということも大事であると感じます。

ありがとうございました。もし委員からほかに意見がなければ、以上ということにしたいと思います。よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、日本バス協会の石指様はここで退室されます。ありがとうございました。

【日本バス協会】      ありがとうございました。では、失礼いたします。

【朝倉部会長】      それでは、続きまして議事2ということで、中日本高速道路の松井様より御説明をお願い申し上げます。準備ができ次第、ゆっくりで結構です。

【中日本高速道路】      中日本高速道路の松井でございます。本日は、御説明の機会をいただきまして、ありがとうございます。

2021年に国土幹線道路部会でまとめられました中間答申を踏まえた料金施策の対応状況について、御報告をさせていただきます。

次のページをお願いします。本日、こちらの目次に沿って、各種割引の課題・取組状況、また見直しの方向性等について御説明をさせていただきます。

次、お願いします。まず初めに、料金割引の変遷について御説明をいたします。道路公団時代、主に別納割引・前納割引及びハイウェイカードによる割引を実施しておりました。道路公団民営化にあたりまして、ETCを活用して弾力的な料金を積極的に導入する目的で、ETCの時間帯割引が導入されました。2008年には緊急経済対策として物流支援や生活支援等の政策目的に基づく割引が拡充されましたが、2014年にそれらの割引を整理し、新たな高速道路料金が導入され、現制度に至っておるところでございます。

次、お願いします。こちらのほうでは、各種料金割引の目的や、2021年8月の中間答申で示されました主な課題の見直しの方向性について一覧にしております。これまでも中間答申を踏まえた取組を行っているところではございますが、高速道路空間の有効活用、車種間の負担の公平性、多頻度利用者の利用の定着、高速道路会社の経営の安定、すなわち償還への影響といったような観点を踏まえて見直しを検討していきたいと考えております。

次、お願いします。このページでは、2021年の中間答申以降の取組状況について一覧にしておりますが、詳細は各割引ごとに後ほど御説明をさせていただきます。

次、お願いします。それでは、まず休日割引について御説明をいたします。休日割引は観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、土日祝日に地方部の高速道路を通行する軽自動車や普通車を対象に、3割引を実施しております。

次、お願いします。休日割引の効果といたしましては、導入前後で、特に昼間の時間帯において、休日の交通量が増加しております。地方部の多くの地点で休日の交通量の増加が見られております。

次、お願いします。一方、課題も生じているということでございます。左側の図に示しておりますとおり、観光地と大都市圏をつなぐ幹線の高速道路や観光地周辺の高速道路では、休日に渋滞が発生している状態です。また、右下左側の円グラフを御覧ください。休日において、観光目的以外の利用が約6割となっており、観光以外のトリップにも割引が適用されている状況です。さらに、右下の右側の円グラフでございますが、平日において観光目的の利用が約1割あります。休日割引が平日と休日の利用の分散を妨げている可能性があるのではないかと考えております。

次、お願いします。また、休日割引を取り巻く社会情勢の変化といたしましては、オーパーツーリズムといった課題も生じており、観光需要の分散・平準化の必要性が、国の政策としても示されているところでございます。

次、お願いします。そういった課題のある中、会社では2022年度以降、ゴールデンウィーク・お盆・年末年始といった交通混雑期やシルバーウィーク・3連休において休日割引の適用除外を実施して、渋滞の削減に一定の効果が見られている状況です。一部3連休のデータについては、休日割引適用後に渋滞量が増加していますが、暦の配列、天候の影響もあることから、引き続き状況については注視していきたいと考えております。

次、お願いします。その他の取組といたしましては、NEXCO各社において、周遊パ

スの造成を積極的に行っております。平日の利用の割引率を拡充するなど、休日から平日への利用分散にも取り組んでいる状況でございます。

次、お願いします。参考でございますが、鉄道においては、特急料金を繁忙期に割増、閑散期に割引を行っていることや、企画切符で観光振興の取組を行っていることと承知をしておるところでございます。

次、お願いします。こういった状況を踏まえまして、会社といたしましては、観光利用を目的とした高速道路利用の平日と休日の利用の平準化を図るために、休日割引については廃止もしくは縮小を検討していきたいと考えておりますし、地域の観光振興につながる企画割引のさらなる充実に取り組んでまいりたいと考えておるところでございます。

次、お願いします。続きまして、平日朝夕割引について御説明いたします。平日朝夕割引は、並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和のために、地方部の高速道路を通行し、平日の朝夕時間帯に料金所を通過する全車種を対象に、月ごとの利用回数に応じて最大50%の割引を実施しております。

次、お願いします。平日朝夕割引の効果でございますが、導入前後の比較により、朝の通勤時間帯に約5割の区間で、並行一般道から高速道路への交通の転換が図られてきたということ。一方、右側の図にありますけれども、一般道渋滞の程度は解消しているようなところもあれば、減少していない箇所もあるというような状況になってございます。

次、お願いします。左側の日本地図のほうに、一般道の朝の時間帯に混雑している区間を赤色で着色して示しておりますが、混雑している区間もあれば、混雑していない区間もあります。地方部で現在一律に割引を行っているということから、並行一般道が混雑していない区間においても割引が実施されているというような状況となっています。また、右側の図でございますが、中京圏をはじめ一部区間では、平日朝夕割引時間帯に、高速道路で混雑が発生している区間もあるといった課題もあります。

次、お願いします。現在の取組でございますが、幹線道路部会のほうで、勤務形態の多様化への対応、また通勤時間帯に混雑している高速道路における前後時間帯交通分散が必要だというような御意見を受けまして、時間帯を限定することなく、高速道路利用の定着を促進するため、通勤パス割引の社会実験を現在、7道県で実施しているところでございます。

次、お願いします。通勤パスの試行をする中で、左上の図をちょっと見ていただきたいんですが、試行開始前後で、購入者の高速利用頻度が購入前より増えているような状況で

ございます。また、時間帯別の利用状況を確認いたしますと、通勤時間帯の利用が大半を占めていますが、通勤時間帯以外でも一定の利用が確認をされているという状況です。

また、右側の図を見ていただきますと、これは一般道の混雑状況を導入前後で比較したものですけれども、現在のところ顕著な影響は出ていないといったような状況でございます。これは、今の試行について、少し料金システム制約上もあるんですが、販売数に上限を設けていることや、平日朝夕割引と並行して行われているようなことが影響していると考えております。

次、お願いします。また、通勤パスと他の交通機関の定期券の割引を比べてみますと、通勤パスは、今、一月15往復30回の利用で、最大の割引率が5割に到達するというような割引の率になっていますが、例えばJR東日本さんの定期券は、一月26往復51回利用しないと5割引に到達しないなど、通勤パスは他の交通機関の定期券よりも若干割引率が高いのではないかなと考えております。

次、お願いします。こういった課題を踏まえて、会社といたしましては、割引の目的であります高速道路と並行する一般道の混雑緩和の程度が区間によって異なる、また、高速道路において一部区間で混雑が見られるといったような状況を踏まえ、適用する地域を見直すといったことや、一般道の混雑を緩和するという目的そのものを見直すことも含め、検討する必要があるんじゃないかと考えております。また、他の利用頻度割引とのバランスを考慮いたしますと、割引適用回数を見直しを含め検討していきたいと考えております。現在実施中の通勤パスの試行の状況を分析した上で、今後、平日朝夕割引のあり方を検討してまいりたいと考えております。

次、お願いします。次は深夜割引でございます。深夜割引は、一般道路の沿道環境を改善するため、深夜0時から4時の間に高速道路を通行する全車種を対象に、3割引をさせていただきます。

次、お願いします。深夜割引の効果でございますが、導入前後で一般道の夜間の交通量が大幅に減少しているということで、騒音環境については改善していると考えております。

次、お願いします。一方で、走行時間の一部走っただけでも深夜時間帯にかかる走行全体が割引になるということから、0時の割引適用を待つ車両が本線料金所や休憩施設周辺で滞留して、混雑が発生している状況ということとなっております。

次、お願いします。そういった課題を踏まえ、割引時間帯を22時から5時に拡大して、その時間帯に走行した分だけを割り引く方式に見直すということで、現在、シス

テムの整備を行っているところでございます。

次、お願いします。具体的には、資料の下の方に図がありますけれども、青色で着色している下の方の部分で、お客様が高速道路を利用された走行履歴を把握するということ、高速道路の本線上にE T C無線通行専用のアンテナ（フリーフローアンテナ）を設置しまして、地点ごとの走行履歴をつなぎ合わせて走行履歴情報を作成するシステムと、それから、資料の赤色で着色した部分になりますけれども、走行履歴情報を基に還元額の計算機器にそういった情報を送付して、深夜割引適用時間帯の走行距離に応じた割引相当分の還元額を計算するシステム、その2つを大きく構築しているところです。

現在、走行履歴情報の作成までのシステム構築は完了している状況です。一方、その走行履歴情報を還元額計算機器に送付して還元額を計算するシステムが現在整備中、そういったことが正常に課金できるか、様々なパターンで確認をしている最中でございます。新たな深夜割引の適用開始時期については、今後の作業の状況を踏まえて改めてお知らせする予定であります。

次、お願いします。続きまして、大口・多頻度割引についてでございます。大口・多頻度割引は、主に業務目的で高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減するとともに、多頻度利用者の定着を図り、会社の経営の安定化を図るため、利用額に応じて割引をしているものでございます。

導入当初は最大の割引率が30%でございましたが、2014年度に、主に業務目的で高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減するため、最大割引率を30%から40%に見直しております。また、2014年度に実施した深夜割引等の割引率を見直しております。その際の激変緩和措置ということで、高速道路の利用促進による労働生産性向上のため、E T C 2.0を利用する自動車運送事業者を対象に最大割引率をさらに10%拡充して、現在、最大の割引率が50%になっているというような状況でございます。この割引拡充については、当初はほぼ全額国費による充当がなされていたということですが、現在は割引額の一部にとどまっているといったような状況となっております。

次、お願いします。大口・多頻度割引の効果でございますが、2014年度に割引率を拡充した際に、左側の図に示すとおり、利用台数が増えておりますし、また、右側の上の点線で表示した割引額も増加しております。利用者の負担軽減には寄与していると考えております。

一方、その割引率の拡充により割引額が多くなっておりまして、右側のグラフの下側の

着色部分でございますが、料金収入は、割引提供ユーザー全体の料金収入が減少しているということで、会社の経営の安定の観点からは検討が必要かなと考えているところでございます。

次、お願いします。この図は2023年度の料金の支払額から、1キロメートル当たりの平均支払額を、普通車を1として各車種ごとの支払い額の比率を試算したものです。右から2番目の欄にありますけども、大型車と中型車においては、普通車を1とすると、その1を下回るような状況になっているという状況でございます。割引率が高いことに加えて、他の割引との重複適用により、構造物等への影響等が大きい大型車の料金が普通車の料金を下回っておって、車種間の負担の公平性が阻害されているのではないかと考えているところでございます。

次、お願いします。また、大口・多頻度割引は、段階的に車両1台当たりの月間の利用額に応じて割引率が高くなる仕組みになっていますが、図の左側に記載をしておりますが、例えば、今、東京から大阪の豊中まで一往復すると、最大割引率が適用されるような状況となっております。その結果、右側の下の図でお示ししておりますが、割引額の累計では98%が最大割引率適用者によって占められている状況ということになっております。割引率に対する利用額の設定が少し適切でないために、多頻度利用を促す割引制度にはなっていないのではないかと考えております。

次、お願いします。大口・多頻度割引については、2021年の中間答申をいただいたんですけど、中間答申に基づく見直しは行えておりませんが、高速道路を適切に御利用いただけるように、車両制限令違反者に対する割引停止措置であったり、それらの広報を強化して行っているところでございます。

次、お願いします。見直しの方向性でございますが、これまで御説明した課題を踏まえて、車種間の負担の公平性、また多頻度利用の定着や高速道路会社の経営の安定、償還の観点から見直しについて検討する必要があるのではないかと考えております。

次、お願いします。マイレージの割引についてです。マイレージ割引は、高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減するとともに、多頻度利用者の定着化を図って経営の安定化を図るため、通行料金10円につきマイレージポイントを1ポイント付与しております。最大で5,000ポイントにつき、通行料金の支払いに使える還元額5,000円分と交換をしております。

次、お願いします。マイレージ割引により、2023年度の実績では約600億円の割

引をしております。その結果、多頻度利用者の負担の軽減には寄与していると考えております。また、マイレージ割引の対象となるクレジットカードやパーソナルカードによる料金収入は増加傾向にあります。一方で、マイレージ登録者数なのですが、マイレージ登録を条件とした平日朝夕割引の導入の前後で登録者数が増加したのですが、直近では減少の傾向であるということで、改めて多頻度利用者の利用の定着については限定的であるんじゃないかなと考えています。

次のページをお願いします。他の課題として、過去の国土幹線道路部会でも指摘をいただいておりますが、利用者の実感が薄いのではないかと意見をいただいていた、左側の表に示しておりますが、他の民間ポイントと比べると、ちょっとマイレージ割引の割引率が高い状況ではないかと考えております。さらに、他の交通機関では、曜日や時間帯に応じたこのポイント付与のキャンペーンを行うなど柔軟にポイント設定をしておりますが、一方でマイレージ割引は少しポイント設定が限定的となっているかなと反省しております。

次のページをお願いします。そのため、高速道路の有効活用の観点から、混雑のピークをずらした時間帯にマイレージポイントを還元することで、より混雑していない時間帯に利用者を誘導するような取組を中央道などで実施したり、お客様にはしっかりとポイントを実感していただくために、ポイント残高をメールで通知するサービスを2022年5月から開始しているような状況でございます。

次、お願いします。これまで御説明している課題を踏まえて、見直しの方向性としては、マイレージ割引の認知度向上を目指して、多頻度利用の定着を促すとともに、高速道路の有効活用の観点から、交通の平準化に資する柔軟なマイレージポイントの付与や、基本的な割引率の見直しについて、他の交通機関等の状況を踏まえて検討していきたいと考えております。

次、お願いします。次に、混雑等に応じた柔軟な料金導入に向けた取組の状況でございますが、高速道路の有効活用を目指していく上で、高速道路料金は弾力的に見直せるということは肝要であると考えております。その中でも、現在、料金割引を料金所通過時に即時表示させるということで、複雑な料金計算をしたり、複雑な料金システムになっているというようなことであったり、現在、割引の方法というか形態が、即時割引であったり、還元額を後で返還したり、ポイント還元をしたりと複数存在しておりますから、お客様にとってちょっと分かりづらいことになっているのではないかなというようなことを課題として考えております。



現在、料金システムの刷新に取り組んでおりまして、まず、走行履歴を把握可能とするといったことをした上で、各種割引への対応が現在、複雑に絡み合っているものから、割引の内容ごとに改修が可能となるようなシステムに見直しを行う予定でございます。今後、様々な割引施策を走行実態に合わせて柔軟に行っていく上でも、即時割引ではなく、例えばマイレージポイントの活用に集約していくことも含めて検討していきたいと考えております。

次、お願いします。また、将来的に混雑等に応じた柔軟な料金を導入するにあたって、現金車にはなかなか柔軟な料金を導入できないというような課題がありまして、施策の制約がある可能性がありますので、混雑等に応じた柔軟な料金を適用させて効果を最大化するためには、E T C専用化の推進と併せて、例えば現金車のナンバープレート課金など、料金徴収方法の高度化についても検討する必要があると考えておるところでございます。

次、お願いします。その他、料金システムの改修の現状でございます。左下に示しておりますが、現在、料金システムの刷新を行っているんですが、並行して深夜割引の見直しや通勤パスの導入など、料金施策の追加を検討しているところでございます。

新料金システムの刷新には、今後3年程度で実現することを目指してまいります。それまでの間、割引率の変更など、比較的短期で対応可能な施策は同時並行的に進めていきたいと思いますが、新たな料金の施策を追加するなど少しパワーが要るようなものについては、新料金システム完成後に実施するなど、システムの整備状況を踏まえて優先順位を決めて進めていきたいと考えております。

次、お願いします。その他の課題といたしましては、大都市圏において、料金のシームレス化によって料率を統一するというにしたいんですが、一部の路線についての激変緩和措置等によって、大都市近郊の料金よりも料率が低く設定されていたり、地方部並みの割引が残ったりしているところがございます。また、渋滞対策等を鋭意実施しておりますけれども、依然として渋滞が発生しているような状況でございますので、この激変緩和措置等の解除については、こうした周辺ネットワークの状況であったり、渋滞対策の実施状況等を踏まえつつ、地元の意向を丁寧に確認しながら個別に対応を検討していくことが必要ではないかと考えております。

次、お願いします。最後、まとめでございます。今まで御説明したとおり、料金割引については、高速道路空間の有効活用、車種間の負担の公平性、多頻度利用者の利用の定着、高速道路会社の経営の安定、すなわち償還への影響といった観点を踏まえて見直しを検討

していきたいと考えております。また、様々な割引施策を走行実態に合わせて柔軟に行う上でも、即時割引ではなく、例えばマイレージポイントの活用をしていくことも考えていきたいと考えております。

前述の各割引の見直しを含む料金のあり方に加えて、昨今、物価上昇や金利が上昇しておりますので、そういった状況下で、安定した債務の返済や事業運営のあり方についても喫緊の課題だと考えておりますので、今後、これらについても、有識者の皆様の意見を伺いながら、具体的な検討をスピード感を持って進めていきたいと考えております。

私からの説明は以上でございます。

【朝倉部会長】 説明ありがとうございました。

それでは、質疑応答に移りたいと思います。全員の方々から御意見をいただきたいんですけども、まずは対面で参加されている委員の方々から先にお伺いしたいと思います、久末さん、どうでしょうか。

【久末委員】 御説明ありがとうございます。通し番号左下の22ページで、休日割引の見直しの方向性として、今後、周遊パスをより活用する方向にシフトしていくというお話がありましたが、現段階で20ページの左下の図を見ますと、皆さん各社で取り組まれてはいるのですが、非常にユーザーにとっては分かりづらい状態になっております。これにさらに積極的に追加していくと、多分、どれを選んだらいいのか分からないという状況になると思いますので、もし本格的に今後周遊パスに参入されるのであれば、一旦どこかのタイミングで整理するというのが必要かなと思いました。1枚、日本地図で見てぱっと分かる感じにさせていただけると、より普及すると思いますし、あと、少し整理してシンプルにすることによって、例えばアプリ対応などもしやすくなると思いますので、その辺りも御検討いただけるといいかなと思うのですが、その辺り、いかがお考えでしょうか。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

高橋委員、いかがでしょうか。

【高橋委員】 御説明ありがとうございました。割引の効果や問題点、非常によく分かりました。

今の先生の御意見にもありましたけど、一利用者の立場からすると、高速道路の料金体系はシンプルで分かりやすいものにすることが望ましいと思います。マイレージ割引がいいのかは分かりませんが、そういう方向で見直されることについては賛成したいと思います。

います。

あと、ちょっと疑問というか質問させていただきたいのは、日本の今の状況ですと、遠出をするのであれば休日になるというのは当然のことだと思うんですが、本当にこの休日割引のせいで渋滞が発生しているのか、休日割引を導入する以前と比べて、休日と平日の走行状況というのはどのような違いがあったのかということは分析されていますでしょうか。

それから、社会インフラのシステム整備にはやはり時間がかかるものだなということが、通し番号48ページの資料を見て改めて思った次第です。深夜割引の見直しのシステム整備が22年度から始まったのにもかかわらず、運用開始がまだされていないというようなことで、システム障害の影響があったかと思うんですけれども、こういう状況の中で、やはり先ほどの御説明にあったように新しいことをやるというのは、例えば深夜割引の見直し等を最低限にとどめた上で、優先順位をつけて今後3年程度ということなんですけれども、新システムに刷新された後に大胆なことをやったほうがいいのかということをやちょっと思いました。

私からは、以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。何人かの委員から御意見をいただいた後、御回答ということでお願いしたいと思います。

ウェブで参加されている委員の方々、お願いいたします。福田先生、根本先生の順にお願いします。あと、小林先生、羽藤先生の順に。

【福田委員】      東京大学の福田です。御説明ありがとうございました。料金制度については、私自身も2000年代頃の社会実験の時期から注視しており、大変興味深く拝聴しました。具体的なコメントを3点、全体に関わる意見を1点申し上げます。

まず、スライド22の休日割引の見直しについてです。見直し自体には賛成です。観光目的以外の休日利用については、今回の見直しにより一定程度減少することが見込まれると思います。一方で、先ほども御指摘のあった周遊パスについては、現状、一定金額で当該エリア内が乗り放題となる仕組みと理解しています。この制度が実際に観光振興等の波及効果をもたらしたのかについては、おそらくデータが取得されていると思いますので、単なるトリップ単位ではなく、ツアーとしての周遊行動が実際に生じているかという観点からも分析していただくのがよいと考えます。

2点目は、スライド29の平日割引についてです。「目的そのものを見直す」と記載されて

いますが、平日における一般道の混雑緩和は、依然として重要な課題ではないかと考えます。ここでいう目的を、具体的にどのようなものへ変更しようとしているのか、その考え方があれば教えていただきたいと思います。割引率の水準が高過ぎる、あるいは低過ぎるため、その適切性を見直すということであれば理解できますが、目標自体を別のものに切り替えるということであれば、その点について御説明いただきたいと思います。

3点目は、東京圏に関するスライド49の激変緩和措置についてです。現状では、外側に位置する圏央道のキロ当たり利用料金、すなわち料率が相対的に低く設定されています。これを他の道路と同等の水準に戻す、つまり料率を引き上げる場合、結果として圏央道から他の道路へ交通がシフトし、都心部の混雑がさらに悪化する可能性もあるのではないかと感じました。この点について、どのようなロジックで整理されているのか教えていただきたいと思います。

最後に、全体に関わる意見です。現在、さまざまな料金割引制度が導入されていますが、基本的には従来のETC1.0を前提とした料金割引制度が現在も継続している点が気になっています。約10年前にETC2.0が導入された際には、より機動的な料金制度設計が可能になることが期待されていたと記憶しています。しかし、本日の資料を見る限り、ETC2.0が活用されているのは、大口・多頻度割引の一部に限られているように見受けられ、現状では十分に有効活用されていない印象があります。そのような中で、ETC1.0を前提としたフリーフローアンテナの設置を拡大していくことが本当に妥当なのかについては、慎重な検討が必要ではないかと考えます。課金・徴収技術に関する選択は、今後の制度設計にも長期的な影響を及ぼします。したがって、次世代ITSやETCシステムの検討も踏まえ、課金・徴収技術の選択を慎重に行っていただきたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

根本先生、どうぞ。

【根本委員】      御説明ありがとうございました。私からは3つ質問させてください。

まず、通し番号14ページにいろいろな割引の割引額が記載されていますけれども、合計して全体の収入に対する割合はどの程度になるのか、教えてもらえるでしょうか。また、過去からこの割合はどのように変化しているのか、教えていただきたいと思います。

次に、通し番号35ページですけれども、大口・多頻度割引の拡充に一部国費が充当されている、とあります。国策ですから国費を充当するのは適当だと思いますけれども、今、

どの程度、国費で賄っているのか、教えてください。

3 番目です。今、福田先生が問題にされた 49 ページの首都圏の激変緩和ですが、もうこれは 10 年もやっているわけです。現在、首都圏で合計して幾らぐらい減収になっているか、教えてほしいと思います。

それから、圏央道の西側とか京葉道路というのは、割引されていますが、混んでいます。ですから、むしろ高くすべきだと私は思います。過去の経緯から言って、圏央道は西側は 42 円だったんですよね。それで 42 円ですべて使ってもらえないからということで、安くしたわけですが、今や鶴ヶ島から厚木はむしろ混んでいます。29 円に統一するということではないと、ネットワークを有効活用ということにはならないと思います。私の質問は、激変緩和で幾らぐらい減収になっているかということです。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

小林先生、お願いします。

【小林委員】      先ほどは失礼いたしました。質問というより、考えていきたい点についてコメントしたいと思います。

料金制度の議論、どんどん複雑になってきてまして、ケースによっては車種による料金の逆転現象も生じるようになってきている。今までも議論してきたところなんですけれども、料金制度の原理原則というのか、それにいま一度、立ち返ることも必要だと思います。さらに、これまでの会議の議論も踏まえながらも、当時とは料金制度に関わる技術も変わってきていますので、もう一度再整理をして、料金制度が目指すべきポイントというのか、議論の論点がどこにあるのかを勉強しなければならないと思っています。

料金という単一の指標で、多様なニーズ、それにすべて対応していくことは実質不可能だと思います。料金は利用者にとってみれば一つのものでしかない。料金もいろいろな利用者のニーズに応えるために、地域ごとに分けたり、時間帯に分けたり、車種、多頻度・大口というさまざまなカテゴリーを設けて、それぞれのカテゴリーに対して料金とそれに対する割引を組み合わせることでそれぞれの目的に対応している。

もう一つは、事前料金制度なのか、事後料金制度なのかという論点がある。事後料金というのは、高速道路の利用実態、選択の結果に応じて料金制度が決まるという仕組みですが、この 2 つの間には理論的にも大きな違いがある。今まで議論してきた料金制度は事前料金なんですけど、事後料金は、モニタリング技術の発展により技術的に実現可能な部分

とそうでない部分もまだ残されていますけれども、その組み合わせを考えていくという論点もあろうかと思います。

高速道路会社の皆さんは一生懸命そういうところを日頃から考えておられるんだろうと思いますけれども、改めて問い直していかないといけないと思った次第です。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございます。

一通り委員の皆さん方から意見を伺っております。羽藤先生、お願いします。羽藤さん、マイクがオフになっています。

小幡先生、先をお願いします。

【小幡委員】      ありがとうございます。

1点だけ、マイレージ割引のことですが、認知度が割と薄いのかなという感じがしていて、今どき消費者・ドライバーも、やはりポイントとかそういうことについて非常に敏感になっていて、何か得があればそれによって行動を選択しているという傾向があると思うのです。結構大きな、最大1割分のポイント付与をしているというのであれば、かなり大きいと思うのに、意外とそれほど登録していないというか、認知度が低いというのがやや不思議です。マイレージでも他のポイントでも、使い方によっては、ここにも書いてあるように、混雑時でなく、ほかの時間に乘るともっとポイントが増えるとか、そういう形で行動の誘導というのが可能だと思うので、もっとこれをアピールして使っていただくというのも少しお考えいただけたらと思います。

取りあえず以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

竹内先生、マイクの調子が悪かったらしくチャットに御意見をいただいているんですが、御発言いただけますか。それとも事務局のほうでチャットの意見を読み上げますか。

【竹内委員】      竹内です。いや、もうそこに書いたので、もう私は発言しなくていいかなと思ったのですが、そのとおりであります。

1つは質問です。休日割引でピーク時に安くしているのは高速道路で、鉄道や航空などの交通機関はピーク時に高くしていますから、普通のお客さんは鉄道や航空で行くと高くつくので高速道路で行こうか、みたいなことになってしまう可能性があります。そうになると、高速道路だけが安いことでより一層混んでしまうという事実があるんじゃないかとい

う気がします。これは実は調査してみないと分からないので難しいのですが、鉄道や航空から、高速道路が休日に安いから乗り換えてきたというようなことが分かるデータがもしあるならば教えていただければありがたいというのが質問です。

あと一点は意見です。いわゆる公正妥当主義という言葉自身が主観的なニュアンスが濃いいのでなかなか難しいところではあるんですけども、実際に今、大型車の割引がすごく大きくて、現在の状況下では普通車の利用者が大型車の料金の一部を負担しているということになっているわけですね。これは高速道路の料金の決定原則である公正妥当主義から見て、公正妥当かどうかという、なかなか公正妥当とは言いにくいのではないかと思うわけです。ですから、普通車が大型車の負担をしていることが公正妥当であるという、そういう根拠が示されないならば、その場合には、やはり大口・多頻度割引は、少なくとも負担に関するところは見直していかなくちゃいけないんじゃないかと考えております。

以上でございます。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。

谷川委員、どうぞ。その後、太田先生、お願いします。

【谷川委員】      谷川です。私からは質問で、通し番号14のところで各種割引が載っていますと。この割引額というのは個別の割引額に利用台数を掛け合わせて積み上げたものだと思いますが、これらの割引に伴って、高速道路会社としての収入増、例えば利用者が増えたことによって収入が増えるとか、あるいはその需要が平準化することによって費用減になったというようなものがどれだけあるかというのを分析されているのかどうかという点と、さらに、いろいろ効果があったというお話もありますけれども、例えばその観光客が増えたことによって、地域の経済効果が金額としてどのぐらいなのか、そういった分析もされているのかというのを教えて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した。

太田先生、どうぞ。

【太田委員】      太田でございます。竹内先生の御発言を受けてという形になりますが、お話をさせていただきます。

竹内先生の公正妥当性はどうなのかというのは、恐らく27ページのデータを見てのことであると思います。大型車の実質負担が軽自動車等より5%ぐらい低いということは、二輪よりも大型車のほうが5%安いというデータであるわけです。これをどう解釈してい

くのかというのが大切なことだと思っています。つまり、公正妥当性の具体的な中身について議論しなければならないのだらうと思います。

そもそも、もうすぐ民営化されて20年ということでもありますので、今の仕組みがつくられて20年たちましたので、ここでいろいろと考えていかなければいけないだろうと。今日の御発表というのは中間答申に基づいた対応ということですから、そもそも27ページの図になったのは中間答申の帰結だとすると、我々にかなり責任があるとも思われます。つまり、ここでの問題は、高速道路料金はどのように決まっているのか、誰が決めているのかということ、やはり整理していかなければいけないだろうと。それは料金自体の説明責任なのだろうと思います。

1つは、想定されているのは、償還主義と公正妥当性の2つが担保されているのかどうか。今日のお話では、償還主義のほうは会社経営の安定性という言葉でございましたし、公正妥当主義の内容としては、車種間の負担の公平性の観点から見直さなければならないという話だったと思います。このことを、この部会として今後取り組むべきだろうと思います。

一方、会社法では、目的として道路交通の円滑化というのがあり、それを通じて国民経済と国民生活に資することということになっていますので、やはりこの3つの話ですよ。償還を確実にする、公正妥当でなければいけない、道路資産を有効に活用して道路交通の円滑化を図るというものを、どのようにバランスを取っていくかということをしっかり議論する必要があると思っています。

公正妥当性に関して言うと、これは余談かもしれませんが、1973年以来、プール制を導入したときの経緯から、諸物価との関係とかいうような話になっていて、車種間のことについて、公正妥当性の話は50年間以上議論していない、少なくとも審議会では議論していません。そのため、今こそ、公正妥当の基準を確立し、会社と機構が締結した料金体系を公正妥当の観点から許認可する基準を、いわゆる規制側といいますか道路局側で、国側でつくっていく必要があると思います。なので、本部会においても議論を開始するタイミングに来ていると感じます。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

羽藤先生、お願いします。

【羽藤委員】      まず、料金全般についてですけれども、フランスでは、高速道路料金を



インフレ率とか維持管理投資に連動させて、将来費用を長期計画の中で回収して、料金を年に一度改定するようなことをやっております。重要なのは、むやみに料金を頻繁に変えることなく、まず維持・更新費の負担をちゃんと物価の高騰なんかに連動させる形で制度に組み込むことであって、その上で料金水準とか改定方法とかをまず議論すべきだろうと思います。

また、それに関連して言うと、料金制度とE T Cの通信システムもいろいろ考えていくタイミングかなと思いましたが、年に一回程度の調整であれば今のシステムでもいいわけですが、混雑料金等を動的に導入するなら、今のD S R Cのシステムに限定せずに、セルラー通信とかいろいろな形を今後を考えながらアーキテクチャーを設計していただきたいという。これはコメントです。

2つ目は、マイレージ制度についてでございます。マイレージ制度は、そもそも追加利用効果がどうなのかということを評価しないと、少し議論できないのではないかと思います。航空市場では顧客の囲い込みの効果がありますが、高速道路のような自然独占型のインフラだと、同様の効果は期待しにくいことは明らかでございますので、600億円規模の還元についても、会員数やポイント発行額ではなくて、割引の弾力性とか減価誘発交通量とか、それから追加利用率、こういうものをうけないと、本来、新規事業創出とか混雑平準化とか、どれだけ寄与したかを評価することはできていないとすると、軽々に判断することは難しいんじゃないかなと思います。

もっと言えば、マイレージは本来、将来割引債務として管理すべき問題ですので、航空会社では既にそういった形で分析しておりますけれども、同様に高速道路の利用のマイレージにつきましても、未使用ポイント額とか年間還元額とか料金収入とか執行率とか、こういうものをもう少し明確に戦略的に検討していただいた上で、600億円の還元が経営を果たして圧迫しているかどうか、取引額そのものというよりは、追加利用による増収を差し引いた純負担率で評価していただくようお願いできればと思った次第です。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

一通り意見をお伺いしたんですけども、やや長期的な課題といたしますか、より戦略的に考えないといけない課題と、それから技術的なトピックスとありました。かなり幅広に議論があったと思うんですけども、最初にちょっと確認しておいたほうがいいと思うのは、根本先生がおっしゃった各種の割引を議論するときに、14ページに割引額がそれぞれ個

別に挙がっていて、合計足し算すると総額8,000億円ぐらいの額になると思うんですけども、それとNEXCO3社、あるいはそれにプラス首都高、阪高を合わせてもいいんですけども、トータルの料金収入とのバランスがどれぐらいかというのが分かっていないと、料金割引の問題のシビアリティが分からないんですね。ヤマ勘で言うと、NEXCO3社で年間3兆円ぐらいの料金収入じゃないかと思いますが、その額に比べて、割引をすることによって本来得られるべき収入である8,000億円のロスがあることになる。これぐらいのスケール感で、割引に関しては以下の議論をするということなんじゃないかなと思うんですけども、そのことからまず確認させてください。

【中日本高速道路】 根本先生からは、民営化のときと今がどんな感じかというような御質問をいただいたと思いますので、そういった形でお答えさせていただきますと、民営化の時代の定価収入でいくと、2006年度のデータですけど、定価収入が2.5兆円。割引額が5,000億円で、実質の収入は2兆円ということでございました。2023年度、最近のデータでいくと、先ほど計算していただいたとおり、割引額8,500億円です。定価収入が約3.3兆円。そこから8,500億円引きますと、実質収入としては2.5兆円弱といったような状況でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。そのオーダーで、この割引というものが収支面ではインパクトの大きさを持った話だということを前提に議論したほうがいいと思います。ありがとうございます。

【中日本高速道路】 割引率でいきますと大体26%ぐらいということになります。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それで、それにプラス、先生方からいろいろな意見が出てきましたので、個別にというよりもかいつまんででも構いません。個別のほうがよければ個別にやっていただければいいし、全体包括的にお答えいただいたほうが楽であれば、そのようにお願いいたします。

【中日本高速道路】 極力個別にと思っておりますが、久末先生から、まず周遊パスが少し分かりづらいんじゃないかというような御意見いただきました。そこは我々も本当に課題だと思っていますし、もう少し分かりやすくしなければいけないということでございますので、そういった広報だとか、御利用者様への提示の仕方だとか、そういうものについてはしっかりと今後改善していきたいと考えております。

高橋先生と、あともう一方どなただったか、休日割引した後に、その渋滞がどうなったのかというような御質問があったと思いますが、通しのページで17ページを御覧いただ

きたいと思います。こちらの右側の上の図ですね。休日の渋滞の発生回数がまとまっているんですけど、割引の前後は1個前、16ページです。こちらの右側の図なんですけども、高速道路の交通量の変化ということで、交通量が増加した箇所と減少した箇所というのが書いてありまして、休日割引の導入前後でほぼ赤色になっていまして、増加しています。ただ一方で、東名筋が青になっているんですけど、東名筋は新東名が開通したということで交通量が分散したので青くなっているんですが、基本的には休日の交通量なんかは増加の傾向ということになってございます。

それから、福田先生からいただきましたけども、目的そのものを見直すという話があったかと思いますが、平日の時間帯の割引ですね。平日朝夕割引については、今は一般道の渋滞緩和という目的でやっておりますので、一般道が渋滞しているような箇所については今の目的でよろしいかと思いますが、半分くらいの箇所については一般道の渋滞が見られないというようなところがあります。一方で、今、試行でございますが、通勤パスを行っております、こちらについては多頻度利用者の利用を促進するといったような目的もあるかと思いますが、実際に利用が増えているようなところもございまして、一般道の渋滞緩和ができるような箇所と、そういった一般道の渋滞がないようなところにおいても多頻度利用者をしっかりと捉えていくというような目的を兼ね備えた新しい整理ができないか。そんなことも含めて検討したいというのが、目的も含めて見直したらというような状況でございます。

それから、少しETC 2.0がうまく活用できていないんじゃないか。料金の割引等については、ETC 1.0のままで、2.0がうまく活用できていないんじゃないかというような御指摘をいただいたかと思いますが、現在のETC 2.0の利用率が、全体をならしてみますと、大体4割ぐらいが今ETC 2.0をつけていただいているというような状況でございます。

これについてはもっと我々としても普及率を高めていくという必要があると思いますが、そういったETC 2.0を使っていることによって、交通の状況がしっかりと把握をできていまして、渋滞だとかそういった分析を基に、例えば時間帯を定めて、アクアラインのように、混雑している時間に少し料金を上げたり、空いている時間を下げたりといったような取組をしております。ETC 2.0のデータは活用させていただいているんですが、料金を徴収するということについては、今のところ利用率がまだ4割だというようなこともあったり、今ETC 2.0用の情報を取るための受信機が高速道路上には

設置されておりますが、情報を取ったり情報を提供したりということまでで、料金を取るというほどの精度、そこまでの精度管理ができておりませんので、現状ではE T C 1. 0の仕組みのフリーフローアンテナを活用して、今回の深夜割引なんかを行うというような状況でございます。

それから、根本先生からいただいておりますが、全体の収入は先ほどお答えさせていただきました。大口・多頻度割引の10%拡充の措置については、一部国費が負担しているというような記載があったけどもということでございましたが、当初は、2014年に一部拡充を行っていただいたときはほぼ全額に近い額を国費で負担していただいておりますが、最近、2023年度では、10%拡充の割引措置として600億円ほど割り引いておりますが、国費としては78億円ほど充当させていただいているというような状況で、500億円程度については全体で負担しているといったような状況になっています。

激変緩和でどの程度減収があったかというようなお問合せがありましたけども、首都圏全体では、激変緩和としては400億円ほど、今、減収があるといったような状況となっています。

激変緩和はすぐやめたらどうかというようなお話もいただきましたけれども、実際に特に過去に造った一般有料道路の料率がかなり上がるような部分については、急激に上がるのはよろしくないということで激変緩和を入れたんですけども、その代わりに少し渋滞対策だとか、そういった道路のサービスもアップしようというようなことも一緒にやっておるんですが、そちらのほうで、例えばまだ完成していないようなところがあったり、そういったものもありますので、基本的にはその路線の状況だとか地域の状況に応じて見直しを図っていきたいと考えております。

小林先生からいただいたところ、もう少ししっかり議論するべきだということでございますので、高速道路会社としてもしっかりと勉強していきたいと考えております。

小幡先生のほうから、マイレージの認知度が悪いんじゃないか。そこは私どもも本当に同じように思っております。もう少しポイントをフレキシブルにつけたり、今日はキャンペーンでポイント倍だとか、そんなこともあるでしょうし、空いている時間だとか、今、例えばリニューアル工事なんかだと、少し迂回をしていただかないといけないだとか、そんなものもありますから、そういったものも併せて少しフレキシブルにこのポイントを活用して、交通の状況をより良いような状況に誘導するようなことも含めて、認知度をしっかり高めていければと思います。

竹内先生、太田先生から、公平妥当主義についてのお話がありましたので、高速道路会社といたしましてもしっかりと議論をしていただければと考えております。

羽藤先生も谷川先生も、割引の効果だとか、割引がどういうふうな波及があるか、割引によってどれくらい、例えば新しい交通が発生しているのかだとか、そういったところはもう少し明らかにする必要があるというお話もありました。その辺りについては少し我々の整理がしっかりできていないところだと認識しておりますので、今後そういった部分も分析を重ねていきたいと思っております。

すみません。少し多岐にわたっておりましたので、ちょっと答え切れていないものもあったかもしれませんが、また何かありましたら御指摘ください。

【朝倉部会長】      ありがとうございます。複数の先生から御意見いただいた高速道路料金のあり方そのものについての議論というのは、高速道路会社の御意見もある一方で、道路局のお考えもあるかと思えます。それはまた場を改めて引き続き議論しないといけないことがたくさんあると思えます。

また、その一方で、技術といいますか、とりわけ課金システムに関するところについては、料金のあり方とも関係するんだけど、当面、今、課金システムの改修が行われているので、そこでどういう考え方を持って課金システムを改修していこうとしているかということも、大事なポイントだと思うんです。今のいろいろな割引、複雑な割引制度をそのまま反映できるような課金システムを目指そうとするのか、そうじゃなくて、もっとシンプルな割引、極端なことを言えば割引のない世界を想定して課金システムをつくることを考えてるのか。割引なしだとすごく簡単なものができて、そのほうが大勢の利用者にとって圧倒的にメリットがあるかもしれない。もちろんこれは非現実的なことを言っているかもしれないけど。

この課金システムの改修をされるときに、どういう想定をして、あるいは複数想定されているとしたら、どういう複数の想定をしてこの課金システムの改修をされようとしているのかということをごひとも聞きたいなと思えます。とりわけ、割引制度がなく、かつ後精算でもいいとした瞬間に、課金システムがすごく軽くなって、実は利用者にとってもメリットが大きいことがたくさんある。当然会社にとってもメリットが大きいことがたくさんあります。システム改修に際してそういう検討は果たしてされているのかというところに大きく興味を持っています。

【中日本高速道路】      今、先生御指摘の点は、今まではできる限り路側で即時表示をし

ようということで、即時に料金、割引なんかを決めて、それをインターチェンジの出口で表示するというようなことを目指してきたということなんですけども、例えば事後精算のような割引がかなり出てきたり、最終的にその場では決まらないようなものもかなり出てきています。そういったところを、例えば路側では定価の料金だとかそういったものを表示させていただいて、後ほどいろいろその利用の仕方であったり、将来的にはどこを通ったかだとか、混雑したときに通った、通らないとか、そんなのも入ってくると思いますので、そういった情報を後で処理した上で正式に料金を決めていく。料金を決めていくのか、そういったものを料金でお返しするのか、例えばポイントのようなものでお返しするというようなことも含めて、後で精算するというようなことも踏まえて制度設計をしていきたいなというように考えておりまして、その辺については、国土交通省様とも相談しながら検討していきたいと考えているところです。

【朝倉部会長】      ありがとうございます。ヨーロッパ諸国では、複数の国をまたいで移動しているような車両の課金も上手にシステム化されていて対応されていると聞いております。そういったものも参考にされて、システムの改修を検討していただくことが良いと思っています。

すみません。大串先生を忘れていたわけじゃないんですけども、ごめんなさい。御意見をお願いします。

【大串委員】      ごめんなさい。ちょっと私は中座しましたので、皆様の議論を聞きながら、また改めて少し申し上げたいことがあるなと思って手を挙げました。今回、3つあります。

1点目は、先ほども出ていましたけれども、今回、各種割引がどれほどの金額なのかということの詳細に出していただきまして、本当にありがとうございました。我々はともすると、こういう料金インセンティブをつけたらとかいろいろアイデアを出してしまうんですけども、それがかなり経営体に大きく効いてきているといいましょうか、かなり大きい金額にまでなっているということを、今回、改めて知り得ることができたというのはとても有意義だったと思います。こういうデータをぜひ出していただいて、償還が進まないとすれば、こういう各種割引も大きく影響しているということを広く披瀝するためにも出していただきたいですし、各割引のインパクトもこれでよく分かりますので、どれをどうすべきかということに対する議論の大きな礎になると思っています。これは本当にありがとうございました。

2点目は、先ほど朝倉先生がもう本当におっしゃっていただいたとおり、割引のない世界といいましょうか、あまりにも割引が多過ぎて、どういう組合せで行ったほうがいいのかとか、特にマイレージが一番分かりにくいんですけども、私は基本的にマイレージは要らないんじゃないかと正直思っていて、自分であまりマネジメントするようなものではないんですね。例えば、先ほど羽藤先生が航空会社のマイレージの仕組みを話しましたが、あれはためたポイントをいろいろなやり方で使うということが、自分のホームページのところに入って、今までどういうフライトに乗ってきたのか、それでこういうポイントがたまって、このポイントはお買物にも使えますよ、いろいろなものに使えますよというような仕組みの中で、自分でためたマイレージをもう管理しているという感覚が多分ユーザー側にあるんですけども、確かに毎回使うたびに、メールであなたのマイレージは幾らですよ、でも何か月かすると消滅しますよとか連絡が来るのですけれども、どうやってマネジメントするかなというようなアイデアがあまり浮かばないんですね。

なので、いっそきちんと整理していただいて、あと、そのマイレージといろいろな割引ですね。例えば大口・多頻度ってどんな関係性にあるのかなということとか、なかなか一般の人たちが分かりにくい仕組みになっているかなと思いますし、さらに大口・多頻度もバイクより安い料金設計になってしまっているというところもありますので、本当はこれはすっきり見直さないといけないなと思っています。その辺りで、道路をしっかりと自分たちで管理されているNEXCOさんたちの意見もしっかり聞きながら、もう少しシンプルで使い勝手のいい、しかもあまり割り引かないことによって、なるだけ償還が進むような仕組みに再設計しなきゃいけないなというのを思いました。もうこれはコメントです。

お願いしたいのが3点目になります。資料が古いです。例えばマイレージのみ2024年のデータなんですけれども、ほかのいろいろなデータは、え、いつのだったけというようなかなり古いデータから状況が示されていたりして、それが、今の料金徴収体系が複雑なのか。今、マイレージとかだと後から分かるんですけど、本当に休日割引とかビジュアル的にインパクトで出るときに、あ、こんなに割引されているというのが分かって、逆に利用促進になっているのかなとも思いますけれども、そういった様々なことを知るためのデータが、おっとみたいな、この大口・多頻度なんか、26ページ、通算で36ページにありますけれども、2013年度と2014年度のデータとかなんですね。ちょっとこれは、もしかしてこういうのをを使ってマネジメントされてないだろうと思うんですけども、少しそういう出していただくデータも適宜ブラッシュアップできるような料金システムとい

いでしょうか、常に最新のものがダッシュボードに表れてくるようなシステムを設計していただきたいなと思いました。

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。

何かよろしいですか。

【中日本高速道路】      まず、マイレージの話もありましたけども、割引が今、即時割引と、後で還元額をお返しするような割引と、マイレージポイントをつけるということではらばらになったりしていますので、そういったところも統一をして、しっかり御利用者の皆さんにも分かりやすいようにしていきたいと考えています。資料のデータがちょっと古いんじゃないかというような御指摘をいただいた点については、その制度が変わったときの前後で比べるのが一番はつきりするかなと思ひまして、その後、いろいろ新しいネットワークができたり、いろいろな料金の仕組みが変わったり、ほかの要素が入ってきたりするので、制度が変わった直近のデータ等で今回はお示ししたということで、少しばらばらになっていたというところについては申し訳ないと思います。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

そろそろ時間も来ておりますが、今日の議論を取りまとめるということはあまり適切でないと思っています。今日の話題設定自身が非常に幅広のトピックスだったので、先生方から非常に幅広の御意見を頂戴しました。これを受けて今後のこの幹線道路部会の議論に反映していきたいと考えています。

ただし、現在の様々な割引制度に関しては、言葉は悪いですけども、やや屋上屋を重ねる形で制度が出来上がってきていて、非常に複雑なものになってきています。個別にその良し悪しを議論することも大事ですけども、全体として、そもそも割引が本当に必要なのかとか、ある割引と別の割引がこういうふうに関係しているから、もうこっちはやめてもいいんじゃないかとか、そういう議論をもっと積極的にやっていく必要があると私自身は認識しています。

またその一方で、いわゆる柔軟な料金といいますか、ここで言うと混雑課金ですけども、このデマンドが過大であれば混雑課金を導入する。その一方で、地方部で容量に余裕があるようなところでは、利用促進のために需要喚起する、料金を下げる。そうすることによって、道路交通全体の社会的余剰を増加させる。そういう方向での議論というのは当然あ



ってしかるべきだと思います。これは割引とは種類が違う議論です。混雑課金とか割引とかそういう言葉だけにとらわれず、道路システム全体としての有効利用を活用した料金のあり方、これは引き続き議論していきたいと思っています。もちろんその中で償還主義とか、公正妥当主義とか、そういうものをどう反映するかということが大事になってくると感じているところです。

また、少し議論をしかかりましたけれども、技術と政策は密接に関係しています。こういう技術が使えるから政策にもそれが反映されるべきだとか、こういう政策を実行するにはこういう技術が必要だとか、そういう議論も当然重要です。そのことと今日の議論とを関係づけた議論が今後さらに必要になってくるかなと思いました。

それから、最後に今日の議論とは関係ない話なんですけども、以前、この国幹部会で、料金を徴収するためにどれだけのコストがかかっているのかということを質問して、それっきりになっている点が気になっています。料金所を造る費用とか、料金収受員の費用とか、料金徴収コストが実はそんなに少くない金額で、料金収入との比率も小さくないと聞いています。そのことは今日の議論ではありませんでした。料金収入を得るためにどれぐらいの費用がかかっているのか、そこのコストも削減するというのもかなり重要なトピックスだと思います。また今後、併せて議論する必要があると思います。

ちょっと取りまとめにはなっていないんですけども、今日はこんな感じで、質疑を終了したいと思うんですけども、杓掛局長から何かありますでしょうか。

【道路局長】 本当にいろいろと御意見をいただきまして、どうもありがとうございます。

私もいろいろお聞きして、この割引制度、最初に高速道路会社のほうから話もありましたけれども、公団時代のときは本当に限られた割引しかやっていなかった中で、民営化のときに割引をということではいろいろ入ってきていて、その後、経済対策とか何とかいう形で、もう本当に多くの割引が、ある意味、目的もはっきりしないまま入ってしまった時期もありました。それを2014年に先生方にまとめていただいて、しっかりと目的を整理していただいた。それを続けていく中で、やっぱり目的ごとなんですけれども、これはもうちょっとこうしたほうがいいんじゃないか、ああしたほうがもっと効果が出るんじゃないかといういろいろなチューニングがあつて、それが結果的にどんどんどんどん複雑化・多様化してしまったというような現状かと思っています。また、それに少し横串のような割引も入ってきていますので、システムも進化する中で、いろいろな割引の形、今アクア

ラインでやっているような量的課金とかそういうのも入ってきているんだというのが現状だと思います。

お話を聞いていて、やっぱり今日、小林先生が言われたように、本当にこの割引でそんないろいろな施策をどこまで背負っていくのかというのも一つの論点だと思っています。割引だけで背負える話ではないものも多々あって、ただ一方で、今、いろいろな社会的要請から、その割引のところに話が来ているのもあります。

さらに、その割引のベースになる料金をどうするのかと。今、車種区分の御議論もいただいておりますけど、羽藤先生からも、フランスなんかはインフレ率ですとか維持・修繕のお金によって、合わせて料金を上げたりというようなことも言われていました。そういった全体として償還主義、あるいは公正妥当主義、そして円滑な道路交通を確保していく、それをどうバランスを取っていくかというのを、我々も非常に頭を悩ませながら考えているところでありますが、ぜひいろいろ御意見をいただいて、よりよい形にしていければいいなと今日、改めて思いました。引き続き御議論をぜひよろしくお願ひしたいと思っています。

ありがとうございました。

【朝倉部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、そろそろお約束していた時間になりますが、ほかに御質問等はよろしいですね。ありがとうございました。

それでは、本日予定された議事は以上でございます。議事進行を事務局にお戻しいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

長時間にわたる御議論、ありがとうございました。本日の議論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をしたいと思います。また、近日中に速報版という形で、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。本日は誠にありがとうございました。

—— 了 ——