

### 第13回 高速道路のあり方検討有識者委員会 議事録

平成23年11月10日

【道路局次長】皆様、本日は大変お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。定刻も参っておりますので、ただ今から第13回高速道路のあり方検討有識者委員会を開催させていただきます。それではまず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思います。ダブルクリップで2つありますが、1つを取っていただきまして、上から、配席図、議事次第とありまして、それから、資料1の「委員名簿」、資料2の「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ骨子（たたき台）」、資料3の「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめデータ集」となっております。それから、もう1つのクリップの方でございますが、机上配付資料としまして、「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ（たたき台）」、机上配付資料2といたしまして、「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ（たたき台）説明資料」、机上配付資料3といたしまして、「外環をはじめとする首都圏高速道路網について」、それから4といたしまして、「関西圏の高速道路のあり方」こちらは大阪府の資料でございます。漏れている資料がございましたらお知らせ願います。よろしいでしょうか。報道関係の皆様、冒頭までの頭撮りまでとなっておりますので、ここでご退席をよろしくお願いいたします。それでは、以後の議事の進行は座長にお願いしたいと思います。座長どうぞよろしくお願いいたします。

【座長】それでは、これより議事を進めさせていただきたいと思います。私、昨夜遅くまで総合エネルギー調査会で、原子力をどうするという類の話に巻き込まれておったのですけれども、今度は高速道路ということで、より集中して議事を進めていきたいと思います。これまでの議論のとりまとめについてということが本日の議事でございます。議事の進め方ですが、まず、中間とりまとめのうち、ネットワークのあり方までを事務局より説明いただいて、一旦意見交換の時間を設けさせていただきます。その後、料金制度のあり方ということについて説明をいただき、再度意見交換を行う形にしたいと思います。時間の制約もございますので、時間になりましたら次の説明に移らせていただきたいと思いますのでご協力お願いしたいと思います。それではまず始めに、だんだんひとつの形に収斂してきていると思いますけれども、「はじめに」というところと、「ネットワークのあり方」までを事務局より説明していただきたいと思います。なお、机上配付資料については右肩に記載のとおり、非公表扱いとさせていただきます。

【企画課長】おはようございます。道路局企画課長の森でございます。それではお手元の資料に基づきましてご説明をさせていただきます。最初に、お手元に配布させていただいた資料は多種多様でございます。その背景だけ少しご説明させていただければと思います。今日ご説明をさせていただきますのは、机上配布資料1、机上配布資料2と書いてある資料を使ってご説明させていただきます。これについては最終的な中間とりまとめをしていただく審議過程のものでございますので、この資料については非公表という形にさせていただき自由なご議論をいただければと思っております。それ以外の資料2、資料3、これは今までの議論をまとめさせていただいたもの

でありまして、特に、資料3につきましては、今までこの委員会に提出をさせていただきましたデータ集という形の取扱いでございます。ですので、公表も資料2、資料3というところまで対外的な公表をさせていただきたいと思っております。あと、お手元の方に、机上配布資料3、並びに机上配布資料4という資料もございます。これは、座長から各委員それぞれの方にもお届けされているところがあるかもしれませんが、東京都様からあるいは大阪府様からの要望という形で、エリアのネットワークの整備や、料金についてのご提案の意向がございまして、その資料を座長のご指示に基づいて配布をさせていただいております。それでは、ネットワークのあり方につきまして、机上配布資料1、2を使いまして、ご説明をさせていただきます。机上配布資料1（非公表）と右肩に書いてあるもの、これは最終的な中間とりまとめの文言を整理をさせていただいているものです。左側に行を整理をさせていただいております、今日この資料をもって、概ね、読み上げをする形で、文章の査読をしていただくということをお願ひできればということです。それでは、適宜それぞれのデータを見ていただきながら、この文章を読ませていただければと思います。まず、机上配布資料1の1ページ目でございます。はじめにということで、まだ文章自体は体言止めの状態になっておりまして、最終的に提言をしていくためには、少してにをは等修正をしていく必要がございますが、今日は体言止めということでご了承いただければと思います。はじめにということでございますが、6行目、当委員会は、今後の高速道路の整備、管理、料金、負担のあり方について検討するため、平成23年4月に設置をしたと。さらに加えて8行目以降、これまで、地方公共団体やトラック・鉄道・船舶業界、NEXCOといったところからヒアリングを行い、加えて、東日本大震災を踏まえた緊急提言をとりまとめたこと。そして11行目以降ですが、今般、社会経済情勢の変化や東日本大震災からの教訓も踏まえ、ネットワークのあり方についてとりまとめるとともに、今後の料金制度のあり方にかかわる基本的な考え方、あるいは当面の課題への対応の方向性を整理したものだという形で前置きをさせていただいております。Iのネットワークのあり方ということでございます。ここでは、全体として3つの視点でとりまとめをさせていただいております。ネットワークのあり方の特に基本的な視座ということに関しましては、現行計画の経緯と達成状況、次のページに移りますが、(2)の時代認識とネットワークを再考する基本理念、そして、4ページになりますが、基本理念から導かれる機能要請という形の3項目でネットワークのあり方を整理させていただいております。まず1ページ目に戻っていただきまして、ネットワークのあり方ということで、(1)17行目以降でございますが、現行計画の経緯と達成状況というところを整理させていただいております。整備のスピードという面では、昭和62年の策定当時には21世紀初頭のネットワーク概成という予定だったわけでございますが、現時点で約7割、20行目でございます。62年に追加された部分について特にその整備が遅れている、大都市圏の環状道路を含めて整備が遅れているということが問題としてございます。②28行目以降でございますが、その遅れている状況ではございますが、29行目以降、目標である高速道路1時間アクセスの人口カバー率が95%まで改善してまいりました。あるいは34行目、人口10万以上の都市へのアクセス、あるいは空港・港湾への連絡といったものについても、概ね達成をしてきております。2ページ目以降でございます。参考資料2の1ページ目をお開きいただき、それ以降の整理を少し横ににらみながら見ていただければと思います。現在の時代認識という形での、近年の社会経済動向の変化という視点を整理をさせていただいております。まず、アジア経済の急激な経済成長、これによって日本の貿易構造、対米中心から対

アジア中心という形で重点がシフトしてきていること。2つ目、文章的には2ページ目の9行目でございますが、総人口、日本の人口も減少、少子高齢化が進展をしてきていること。さらに13行目以降でございますが、近年の我が国の観光立国への実現に向けた動きが加速をしてきているという視点でございます。18行目以降で、東日本大震災からの教訓というところを少し整理をさせていただいています。23行目以降、広域的な幹線道路ネットワークにつきましても、特にミッシングリンクの解消、隘路区間の改良といった効果的な手法を選択して、緊急性の高い区間から重点的にそのネットワーク強化を行う必要があるということ。加えて、国際物流の動き、あるいは特にアジア経済の力強い成長など、アジアダイナミズムを取り込んで産業の力を高めていくことが必要だと。このためにも太平洋側あるいは日本海側を結ぶネットワーク強化といったこと、市街地や交通拠点と高速道路のアクセス強化といったこと、あるいは簡易ICの増設といったようなこと等々のネットワーク機能の向上に取り組む必要があるということでございます。3ページ目をめくっていただきたいと思います。ネットワークを再考するための基本理念として、今までいろいろお話をさせていただいているものを、2つ項目という形でまとめさせていただいております。参考資料では左側の青く塗らせていただいている所でございます。まず文章的には6行目以降、①人口減少局面での国土の再編・強化ということで、国を牽引する大都市・ブロック中心都市の機能を一層高める。加えて、アジアダイナミズムの中での国際競争力を強化するという視点が大事であるということ。さらには、今後の持続可能な循環型の地域社会の中で、機能・役割を公的に分担していくための生活圏を連携するという視点、そういうことも大事だということも2つ挙げさせていただいております。加えて、12行目以降でございますが、②国土の信頼性向上という視点で、東日本大震災等々による、国土の脆弱性を克服する仕組み、これが大事だということ。この大ききは2つの項目でネットワークを再考していくという基本的な考え方を文章的に整理をさせていただいております。4ページ目以降でございます。それを踏まえまして、こういった基本理念から導き出される機能要請ということで、もう少しネットワークをチェックしていくための具体的な項目を文章として整理をさせていただいております。参考資料は1ページ目の右側、グリーンで塗られている部分とタイアップしながら見ていただければと思います。文章4ページ目の1行目、特に海外の様々な要件・サービスレベルをそれぞれ加味しながら、13行目以降で4つの項目に視点をさせていただいております。①で大都市・ブロック中心都市の強化・連携。②でゲートウェイとなります空港・港湾との連結性を高め、アクセスを強化すること。③で主要な都市間・地域間につきましても、既にある国道といったようなものも活用しながら、連絡速度という概念で60km/h～80km/hくらいのサービスレベルを確保していくという視点。④で災害時にも機能するネットワークを確保するのだという視点。こういう4つの具体的な視点で、今のネットワークを評価し、あるいは今後どういった所に重点を置いていくのかというところを整理していこう、ということも文章的に表現させていただいております。5ページ目をめくっていただきたいと思います。参考資料としては2ページ目を見ていただければ、現状の評価として整理をさせていただいております。新たなネットワークと現状の評価という視点では、まず1点目、都市部における環状道路ネットワークの遅れにより、深刻な渋滞、効率性を阻害しているということが3～5行目という形で整理をさせていただいております。加えて13行目以降、ブロック都市間におきましても高速道路による代替性がないということで、東名・名神におきましても、津波、雪といったもので通行止め等が発生しますということ。21行目以降で、高速道路と空港、

港湾、鉄道駅が直結しているという箇所が非常に少のうございます。参考資料としましては2ページ目、右側の方に移らせていただきますけれども、それぞれネットワークの繋がりと言いながらも、連絡速度が非常に低いということ。さらにはネットワークが欠落している部分が結構あるということが34行目以降。そして文章の6ページ目をめくっていただきますと、実際に高速道路の整備がされていない区間でも、国道の走行性によりましてサービスがいい所もあるということも見つかったということでございます。加えて、災害の視点として、非常に脆弱なネットワークしかないという所が結構あるということ。10行目以降で、気象、交通事故による通行止めにより機能の発揮になかなか制約があるということがデータとして分かっているところでございます。文章としまして配布資料の7ページ目以降をおめくりいただきたいと思っております。そういったものを踏まえて、今後重点的に取り組むべき課題というものでございます。参考資料の3ページ目を開きますと同じことを項目として整理させていただいております。大きくは、全国の大都市圏の考え・問題意識、そして地域の命の道という視点での今後の課題、という2つの項目を整理させていただいております。7ページ目の文章的には5行目以降でございます、まずは1点目として、①大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化という視点。特に大都市圏の道路ネットワークが非常に貧弱でありますし、また周辺の渋滞ということも酷うございます。具体的な方法として、文章は16行目以降でございますが、環状道路など、飛躍的にネットワーク機能を高める抜本対策の加速をしていくべきだということ。②で、特にボトルネック箇所、メディアで毎日のように「渋滞常襲箇所」と言われているボトルネック箇所、例えば中央道の小仏トンネルなどで集中的対策が必要ではないかということ。加えて、路肩の運用等々、既存のネットワークを最大限活かす工夫によって、抜本的対策を待つ間にも、渋滞を低減させていくことが必要ではないかということに記載させていただいております。加えて23行目以降で、大都市・ブロック中心都市間のネットワークの多重化も必要であるということを追記させていただいております。7ページ目の②でございますけれども、命の道、脆弱な地域を助ける命の道を早期に確保するのだということで、多方面から言われている文章をそのまま表現させていただいております。文章的に8ページ目をご覧いただければと思います。それ以降の文章によって、上から1行目以降、後段でございますが、一刻も早く繋げることがやはり高速道路のネットワークとして重要でございます。必要に応じて走行性の高い国道も活用しながら、ネットワークとしての機能を出来る限り早期に確保することが重要だというご指摘をいただいている視点を記入させていただいた上で、具体的には6行目以降、例えば①、走行性が高い国道の活用あるいは完成2車線を採用すべきということ、あるいは簡易な形式のICを設置するといったようなこと、等々通じまして早期のネットワーク化を図っていくということが必要ではないかという文章表現にさせていただいております。あと加えて11行目以降でございますが、実際のサービスレベルが低下しているところに関してはミッシングリンクに匹敵するような課題もございますので、4車線化、あるいは拡幅等の機能強化ということも考えるべきだということでございます。あと追記する項目として、その他取り組むべき課題ということで16行目以降でございますが、①ICアクセスの強化ということで、既存の主要な空港・港湾へのアクセス性といった意味での、ある程度のアクセス性は確保されておりますが、直結といったような部分にまで至っているわけではございません。ここにございますようにインターアクセスの強化が必要だということ、こういう強化が国際競争力を大きく左右するものというのを18行目に書かせていただいております。加えて、具体的には19行

目以降、直結していない、市街地を通過するなどの課題もあることから、現状を再点検し、連絡強化が必要だということをごさいます。24行目、②でごさいます、並行する国道の一体的な対応ということで、高速道路と並行する国道につきまして、実際に高速道路が止まったときの代替路になるわけでごさいます。走行性の高い国道をどのように活用していくのか、そして地域へのアクセスをどのように考えていくのかということ、一体としてこれら並行する国道をちゃんと機能するように考えていくということが必要だということを整理させていただいております。9ページ目でごさいます。これまで検証し、あるいは方向付けをいただいたネットワークの整備・管理のあり方を整理させていただいております。参考資料2の4ページ目以降でもその部分を整理させていただいております。これまでの整備・管理の負担の経緯というものを、文章的には9ページで一旦整理をさせていただいております。ここでは有料道路あるいは税負担の道路の整備の話を整理させていただいております、まず(1)これまでの整備・管理の負担の経緯ということでごさいます。4行目以降、幹線道路の高速ネットワークや大都市の環状道路については、早期に整備を進めるために高速道路の利用者に対して直接負担を求める有料道路方式により整備・管理を実施してきたという経緯を整理しました。8行目以降ですが、多くの交通量が期待できない地方部の高速道路、こういったところでは新直轄方式や一般国道の自動車専用道路を活用して、自動車ユーザーの直接の税負担による整備を実施してきたと整理しました。12行目以降で、税負担あるいは利用者負担というものを組み合わせながら、14行目に書いてありますが、早期にネットワークを完成させることを主眼として行ってきたということでごさいます。先ほどもご紹介をした19行目以降でごさいますけれども、並行した国道というものもごさいますので、全体としましては幅広く負担していただく中で、特に21行目以降、高速道路全体として利用者の支払う自動車関係諸税、あるいは料金収入と整備・管理の費用とのバランスについては留意することが必要だというご指摘もいただいているところでごさいます。それ踏まえ、文章的には10ページ目でごさいます、机上配付資料2の4ページ目のところの下3つを見ながら説明いたします。ミッシングリンクの解消という視点でごさいます、大きくは2つ、3行目以降で整備を進める地方部のミッシングリンク、こういったところに関しては多くの交通量が期待できませんので、国道なども活用しながら税負担による無料での整備を基本としていくことになるかと整理しました。8行目以降でごさいます、東京外環・名古屋2環といった大都市のミッシングリンクの整備、こういったものについては周辺が既に有料道路で整備されてきておりますので、交通が集中しないということを考えれば、利用者負担による有料道路での整備を基本とするということなのだろうということでごさいます。とは言いつつも10行目以降、高速道路の利用者負担だけでは足りない分については、事業主体の責任を明確にしながら、税負担も活用していかざるを得ないということです。あと②で既存道路の機能強化という視点でごさいます。15行目以降、実際のパフォーマンスを常にチェックし、必要に応じ、車線の増設やICの追加といった機能強化を図っていくことが必要だということ。18行目以降ですが、このうち高速道路会社が管理する区間において行う際には、償還状況を見ながら高速利用者の料金負担という形で対応して行かざるを得ない。都市高速道路については、22行目以降、今後これを更新する場合には単に同じものをつくり直すということではなく、まちづくりと一体となった都市改造をするという視点から思い切った計画を立案していくということが必要ではないかということ意見を追記させていただいております。また加えて③維持管理の視点でごさいます、28行目以降、今後の維持管理をしていく上で、税で整備

した区間は税で、高速利用者負担を求めてきた区間は同様に料金負担でということの基本とするところがございます。適切な維持管理・維持更新を行っていく観点から、償還後も利用者の負担ということを求めていくのは一つの考え方であって、今後検討すべきではないかということ。33行目以降で、今まで税で管理している高速道路につきましても、これからどんどん財政状況が厳しくなっていく中で、維持管理等については利用者の負担ということも検討してはどうかということを整理させていただいております。あと加えて、整備目標、あるいは整備プロセスにつきましての扱いについてのご意見もいただいておりますのでまとめたところがございます。参考資料としては6ページに整理をさせていただいております。整備プロセスの透明化というページでございます。まず、整備プロセス等の扱いにつきまして、今までご意見いただいたものをまとめたもの、文章的には11ページをお開きいただければと思いますが、まず①整備目標の明確化という視点。なかなか完成時期が不明確ということで、実際に地域開発をしていく上での取組みに支障が出ています。そういった意味では、目標を出来るだけ早く明確にすべきだということを整理させていただいております。具体的には7行目以降、事業着手時は概ね10年、しかしその後用地買収等を行っていきますので、用地買収の目処が概ね立った段階ではっきりとした目標年度を明確にして世の中に説明をし、できるだけ具体的なものとして地域開発等の変更を議論していただくということも考えておくべきだということ。さらに②整備プロセスの透明化という視点でございます。机上配付資料2の6ページを見ていただきますと、高速自動車国道から一般国道まで道路を整備していく手順が左側に色分けされております。それらについて進め方がバラバラになっておりまして、そのプロセスをできるだけわかりやすくすることによって、国民に、あるいは地域に対して今後の整備のタイミング、あるいは整備がどのように進んでいるのかということを明らかにしていくことが必要になっているということでございます。11ページの19行目以降でございます。道路種別にかかわらず主要な幹線道路については整備のプロセスをできる限り同じようなものにして、わかりやすくしていくことが必要ではないかということ。具体的には22行目以降でございますが高速自動車国道の整備については、25行目ですが、第3者意見、あるいは地方自治体の意見聴取そして国会審議への反映というプロセスをしっかりと経ているということが必要ではないかということです。同様に28行目以降でございますが、高速道路だけでなくそれ以外の国道も含め整備計画の制度も第3者機関をまとめていくとか、あるいは整備プロセスを整理してできるだけ同一のものでわかりやすくしていくことが必要ではないかという整理をしております。文書が12ページまでございますが事業評価についての議論、今までも何度かこの中で出てきておりますが、文書に整理しておりますのが4行目以降の交通量、時間短縮といった経済効率性の評価だけではなく、防災面の広域的なネットワーク効果といったものも評価する手法が実際に、今回、復興事業の新規事業評価の際に取り入れられてきているところがございます。そうした適用事例を通じて、今後、防災上の課題、あるいはネットワーク効果を踏まえた整備効果を一層反映するような手法の改善、加えて個別の法面崩壊等の緊急性の高い個々の箇所に対する迅速な評価手法を含めた改良といった多種多様な評価を適時適切に行うための評価手法の充実を図っていくべきだという視点を文書で表現しております。以上ネットワークについての文章表現の部分を説明いたしました。

【座長】どうもありがとうございました。今の12ページまでの説明に関して各委員からのご意見

を伺いたいと思います。

【委員】大きな違和感はないです。その上でちょっと気にならないでもないところを申し上げます。7ページの8～11行目くらいの所で、環状道路をはじめ大都市地域のネットワークが貧弱であるというのはその通りだけれども、ここで言っているネットワークというと何となくつながることが重要ということが強く出ている。それはもちろんだけれども特に大都市部でも国際レベルで遅れてしまっているのが容量面で、要するに交通容量が足りない。ネットワークとして線を繋ぐことだけではないのではないのか。ネットワークの結節性はともかく、特に容量面で国際レベルから見て非常に弱い。例えば空港から大都市に行く道路が片側2車線というのは普通外国では無いですよ。そういうような例がありましてそれが1点目です。それから7ページの30～32行目に命をつなぐ道、命の道という表現があつていろいろなところで使われているので悪くはないと思うのですが、私の好みの問題ですがレポートとしては情緒的な表現を入れなくて、これは政治家の先生方に使っていただく表現であつて、もう少し冷静な表現の方がむしろ説得力があるのではないのか。つまり命をつなぐのであれば道も港も何でも命がつながれば大事という風潮は、現実にはなかなかできないこともたくさんあるという感覚を持っています。それから8ページの11～13行目にある、ミスマッチからサービスレベルの低下で4車線拡幅について、あえてここに書かなければいけないのか。少し書き過ぎである気がします。同じページの21、22行目で主要な鉄道駅への連絡についても観光振興の観点から点検が必要と言っているが、現実からいけば既存の鉄道駅のかかなり大きなものに高速道路のリンクをつなげていくというのはそんなに簡単なことではないですよ。私はちょっと違和感があります。最後ですが、11ページの7行目にある整備目標の明確化とは整備時期の目標ということだと思つてはいるのですが、事業着手時は概ね10年後というのは確かにこれまでの実績からすれば10年というのは早めのポイントで良いのですが、一昔前にやってきた道路事業はもっとずっと早いですよね。ですから事業着手10年後を目標にするという感覚は、特に緊急的に造っていかねばいけない防災や、大都市の競争力などで早めに造らなければ間に合わないという感覚からするとちょっと長過ぎる気がするので、わざわざ10年と書かなくても、できる限り早くという表現でいいのではないのかという感じを受けます。以上です。

【委員】全体的に方向性が出てきたと思いますが、いくつかコメントしたいと思います。1ページの整備の現状と目標の達成状況について、1時間で到達出来るネットワーク形式では人口カバー率で95%達成・改善、人口10万人以上の都市へのアクセス、主要空港への30分以内の連絡は概ね達成としていますが、この水準をどう評価すればよいのか。私自身は極めて高い達成状況にあると思うのですが、それと、現在我々が議論しているところは別次元の話なのかその差が今ひとつ分からない。これが例えば60%や70%という状況であれば、今後求められる道路のあり方の議論も納得性があると思いますが、95%達成しているという自己評価の下では我慢すべきところは我慢するという発想も求められるのではないのでしょうか。次に3ページですが、人口減少のハンディを移動性の向上により克服し機能、役割の効率的分担を実現する連携生活圏を形成すると指摘していますが、人口減少を見通せば、少ない人口で経済力の落ちた生活圏を移動性の向上ということで、全国ベースでの生産性の高い豊かな国を本当に実現出来るのか。人口減少で分散化が進むなかでは、国の施策としては効率的な住み方の施策をとらざるを得ないのではないでしょ

うか。今後の道路整備は、そういう全体的な国の政策と結びついて計画されるべきです。さらに8ページの空港や港湾へのアクセスの重要性についても、一般論として議論するには抵抗感があります。利用率が高い空港や港湾もありますし、そうではないところもある。やはり優先順位をどのように付けていくのかという基準をつけて議論すべきです。最初から全国の空港や港湾を全部繋げるかのような受け取られ方をするような表現は好ましくないのではないか。また命の道という話も、この道はどのように定義されるのか。国への提言としてこのような抽象的な表現は馴染まないと思う。命の道とは何か、理念的にも、経済的にも、明らかにすることが必要です。いずれにしても、必要性の議論ばかりに終始して、整備の基準や優先順位をどうつけるのか、そこまで詰めておかねば、作りたい人にいいように利用されかねないという危惧の念を抱かざるを得ない。最後の12ページに、交通量や時間短縮といった経済効率性の評価ではなく、防災面の広域的なネットワーク効果等を評価する手法が必要であるとしていますが、現実的に両者を包括するような評価手法が簡単に見つかるとは思えません。交通量や時間短縮といった経済効率性の評価は例えば料金での評価、防災面の広域的なネットワークの効果の評価は例えば税での評価と別の価値を持ったもので、一緒くたに出来る問題なのかというような気もいたします。

【委員】基本的な流れはそのとおりだと思います。今、先生と先生の方からも初めに出た話なのですが、1ページ目のところで、現行計画の経緯と達成状況に対して、①整備のスピードと②整備目標の達成状況なのですけれども、これに加えて③を立てていただいて、大都市部と幹線道路容量不足、つまり渋滞問題ということをも明記していただくと、「とりまとめ」の後半の展開につながりやすくなると思います。それからもう一点は10ページのところの維持管理に関連いたしまして、料金というものを償還後どうするかということも含めて書かれている部分ですが、これはそう意味では後々の料金政策に関わる記述です。要点は適切な維持更新を行う観点から必要に応じて利用者負担を検討するということですが、より高次の政策目的である「高速道路としての機能を発揮する」、「高速道路としての機能を維持する」ことを明記するのが良いと思います。

【松原副大臣】私も各委員のご発言に非常に同じような認識を持っております。その上で、一つは人口減少社会というのはどういうものかと考えた時に、イメージ的に例えば一つの原理は動く距離が多ければどこにでも行けるという話になるわけですし、何が言いたいかというと移動が非常に簡単にできるということは、人口減少社会において、逆に国土の保全において求められる。そうすると二つあって、先ほど先生がおっしゃったとおり、容量を増やすと。渋滞があるということは移動がそれだけ遅くなるわけですから、一人の時間が損失するわけで、一人の時間短縮の部分というのは極めて大きな意味があると。もう一つはその中で、ネットワークを広げるということ。つまり、人口減少社会の必然な答えとして、その部分というのは必至なんだと。世の中の議論は人が減るのだから道路は減ってもいいじゃないかといった議論があったとしたら逆だと。人が減るが故に人が自由に動けるといってそのキャパを増やすということが日本の社会の基本的な定義だとするならば、今こそ道路をもっときちんと整備すべきところを整備する必要があるという筋論が出てくると思います。そこで、先ほど先生がおっしゃった、問題はそれが整備された後の維持という問題。維持ができるのかといったことを検証していきながら進めていかないといけないという点はいずれ残るだろうと思っておりまして、この辺の問題を何らかの形で反映できな

いかというのが一点と、あと、命の道というのも我々が街頭で訴えるときには使っても構わないのですが、今日このペーパーで、私は前から言っていたのですが、ベネフィットに様々な時間便益その他のベネフィット以外のものを入れるべきだと。12 ページにそれは書かれているわけですが、ここの部分の雰囲気をも命の道との間で、つまり、日本人というのは命をそうやって経済で量るのかといった心情論があるから非常に難しいのですが、命の道という観点をどういうふうにしてB/Cの中に入れるかといった作業はどこかで明快に書けるなら書き込んでほしいと。しかしその中で、委員がおっしゃったように税金でやる部分とそうでない部分というのが、防災に関しては税金的な部分でやるんじゃないかというのも非常に傾聴に値するので、そもそもB/Cも二本立てのB/Cになるのかなと思っていたりしておりましたので、また整理していただければと思います。

【委員】私もやはり命の道の場所が、もうちょっと入れるとしたら前のところの例えば基本理念といったそういったところにくるのではないかと。今まで議論してきた中でもこういった表現はあったのですが、それは何かというと、今回の震災を踏まえて、日本は天災が来るということを前提として、それが来ても、すぐに機能が回復できるようなそういうものとして。それから、もう一つは人口減少社会の中で医療等の現物給付に対するアクセスというのも人々が持つ権利としてきちんとそれができるようにしていく、そういう高速道路の位置付けを命の道と呼んだと思います。そういう理念として固めた方が、場所的にも考え方を説明する上でもいいと思いますので、そういった工夫をお願いいたします。

【委員】一つは、アジアダイナミズムというのが出てくるのですが、我々は非常によく座長のお話もよく分かっているのですが、一般的にまだ分からない人もいらっしゃると思いますので、多少定義的なことを追加していただいた方がもっと分かりやすいというのが一点でございます。もう一点は、10 ページにありますミッシングリンクの解消ということで、どこを優先して、何を優先するのかということをはなかなか決めづらい、見えづらいということだと思いますが、その中で先ほど先生もおっしゃられていましたが、大都市部の幹線道路整備を1個加えたらといったお話もありましたが、まさにそういう部分のところを多少優先してやらないと国際競争力的にも追いつかないと、間に合わないというような感じがしております。

【委員】私の方から、レポート段階になってきたときの輪郭の問題で、いわゆるストレスをどこに置かかということだけ視界に入れてもう一回読み直して、まず、はじめにというあたりに、このとりまとめの基本思想みたいなものをより明確に出すために、三点、僕の問題意識の中に議論を聞いていて見えてくるのですが。一つは強靱で活力あるいは競争力がある二十一世紀日本といえますか国家のための道、高速道路という考え方を視界に入れるのが一。二が、今までこれだけ粘り強くヒアリングしてきた理由というのは総合交通体系の中での最適の道、高速道路を視界に入れるということ。3番目はですね、持続可能なシステムに向けた公正な負担というものを実現したい。こういう狙いでとりまとめていくという姿勢をきちっと見せたらどうかと。2つ目は松原さんがおっしゃったことがまさに私が言いたかったことなんですけれども、我々は、少子高齢化社会の中で定住人口が減っていくという流れの中で、移動とか交流人口を増やすことによって

活力を高めなければいけないという思想を持っている。これをより明確にして、特にその中で見せていきたいのは、周辺と中核の交流、つまり大都市のですね、中核都市と周辺の交流というのが活力を生む、さらには観光というところに繋がるんですけども、移動人口、交流人口を迎え撃っていかなければいけないと。3千万人の外国人が来るということをそれこそ金や太鼓でやろうとしているわけですよ、いいか悪いか議論は別ですけども。そういう意味での視界をとる、そこを明確にするということが必要ではないかと。3点目が、前回のとりまとめのときに何回も出た14,000kmが消えてるんですけども、私はこだわりませんが、14,000kmという目標のもとに動いてきたと。先ほどの委員の議論が出てくるのも当然で、14,000kmが消えたからより見えなくなっている。私は頭を整理するのに資料をいただいてわかったのですが高規格幹線道路というのは10,000kmまで来ているのだと。わかりやすく言うと、残り4,000kmについてそのプライオリティをどこに置こうとしているのか。我々は繋ぐといっても14,000kmを全部やろうとぶち上げるんじゃないんですよ。プライオリティをとって、その中で、例えば明らかにコンセンサスに近づいているのは大都市の幹線道路の周辺、外環だとか圏央道だとかが著しく未整備ですよという問題意識を我々は共有し始めている。それから防災、耐災というところを視界に入れた道路の整備にプライオリティを置かなきゃいけないというのが、命の道だと繰り返している理由にも繋がるわけで、そこに重点を置いている。4,000kmをどこを優先するんだというときにですね。3番目にいわゆるアジアダイナミズム、より経済の活力のある状況を目指すためには必要なものを優先させたいと。しかも今抱えている問題の深刻度によって、小仏トンネルがどうのこうのという話がありますが、そういう問題意識がより鮮明に出る形、優先順位をもって立ち向かっていきたいという思想を明確にすることが重要なんじゃないのかなというのがここまでの段階での私の印象です。

【座長】 その他関連の議論はいろいろあると思いますけれども、とりあえずここで次の、今度は料金の話を説明していただいてからまた何か意見があれば付け加えていただきたいと思います。

【高速道路課長】 それでは今後の料金制度のあり方ということでございまして、机上配付資料1の13ページ以降になります。机上配付資料2は7、8ページがこれに関する資料をまとめたものでございます。では13ページをもとにご説明させていただきます。今後の料金制度につきましては、これまでの経緯それから今後基本とする料金制度ということで、まずは(1)にまとめさせていただきます。高速自動車国道につきましてはこれまで料金プール制を採用することで料金水準は共通化を図ってきました。ただし建設コストの高い例えば海峡連絡橋は割高の料金を設定、逆に交通量が少ないところについては低料金に設定というのが今までの経緯でございました。2つ目のポツ、3つ目のポツにありますように一般有料道路、あるいは本四高速など個別の事業についてはそれぞれ別々に償還を前提とした料金体系をとってきております。さらに4つ目ですけども大都市周辺、特に交通量の多い区間につきましては、交通処理の円滑化という観点、別の観点から均一料金制なども採用されてきている。先般記者発表させていただきました首都高速、阪神高速につきましては来年1月から対距離制へ移行という予定でございまして、これまで均一料金制が採用されている区間がまだ存在するというところでございます。今後の基本とする料金制度でございまして、まず1つ目、負担の公平性、他の交通機関との関係、これを踏まえ

すと利用距離に応じた料金いわゆる対距離制が基本となるのではないかと。少なくとも 14,000 km の高規格幹線道路については全国で共通というのが基本ではないかと。その上で建設コストが高く受益も高いところにはある程度高い料金の設定は妥当であると。さらに 3 つ目のポツでございますが、交通需要の観点から料率を変動させる例えば大都市部においては料率を高くする、あるいは地方において暫定二車線のようなサービスレベルの低い区間については料率を低くするということが今後検討が必要だろうということでございます。次に 14 ページでございますが、さらに将来的にはということございまして、会社あるいは道路種別で料金がそれぞれギャップがございます。特に東京圏、阪神圏など大都市においては会社が異なる場合でも一体的な料金体系になるよう整理が必要ではないかということでございます。次に (2) 償還の考え方ということでご議論をいただいております。償還につきましては①に経緯をまとめてございますが、昭和 47 年当時高速自動車国道に料金プール制を採用したときには償還期間は 30 年ということを始めさせていたしております。その後施設の耐用年数等を踏まえまして償還期間を 40 年あるいは 45 年、最終的には 3 つ目のポツでございますが、平成 13 年の「特殊法人等整理合理化計画」において償還期間は 50 年を上限ということを目指すということが設定されました。これを元に今現在、平成 17 年に民営化されましたけれど、20 行目でございますが、民営化後 45 年を償還期間と設定、これが基本形となっております。②の今後の償還のあり方でございますが、先ほどもご議論をいただきました。将来にわたって高速道路の機能を健全に維持するため、これを考えますとこれらの適切な維持・更新、進化に併せた機能強化も必要である。その費用は将来の世代を含めまして負担が公平となるように償還期間を延長して確保することを検討する。2 つ目に、さらに長期的にはということございまして、特に大都市部における交通運用を円滑化する、あるいはサービスにかかる費用を適切に負担いただくということを考えれば、29 行目以降、継続的に利用者の負担としていくこともさらに検討すべきではないかというようなご意見を承ったと思っております。ただし、32 行目以降でございますが、償還期間を延長する場合には、不確実性が增大するということが懸念されますので需要推計などの一層厳格な実施、あるいは延長するのであれば料金水準を徐々に低廉なものにしていくということも必要である。最後のポツでございますが、償還の対象については用地費を対象から除外することも検討すべきではないかというご指摘もいただいております。続いて 15 ページ以降でございます。これらを踏まえました今後の料金の施策の方向ということでご議論いただいております。これまでの料金割引につきましては、1 つ目のポツでございますように、民営化の過程で割引を設定させていただいております。それぞれマイレージ割引、通勤割引等を導入させていただいております。2 つ目のポツでございますように、その後、国の経済対策として、3 兆円の債務承継に基づきまして、利便増進事業による各種割引を開始いたしました。この時には平成 22 年度まで、あるいは約 10 年間の取り組みということで開始させていただいたのですが、その後 3 つ目のポツですが、様々な経済情勢や社会情勢の変化を受けまして、この利便増進による割引を平成 25 年度までとすることで現在整理されております。東日本大震災によって、上限制等は廃止しておりますけれども、基本的にこの利便増進事業、国の割引事業はあと 3 年弱と設定されております。②は今後の料金施策の方向でございます。基本的な料金制度というのは、安定的かつシンプルな体系にすべきということをご指摘をいただいております。この安定的、シンプルな体系を前提として、その上で、交通需要管理、有効活用、環境、観光、物流対応等の様々な政策課題に対応する割引をきめ細かく設定することは妥当ではな

いかと。その際に時間帯割引や大口・多頻度割引等の割引を全て一旦取りやめてから料金施策を導入していくべきというご議論もいただいております。それから三つめのポツでございますが、様々な政策的な課題に対応した割引を入れる際には、企業活動に多大な影響を及ぼすことがヒアリングでも述べられておりました。一定期間、例えば5年間等継続した安定的なものにし、その効果をしっかり確認することが必要だろうということでございます。16ページに移っていただきまして、各交通機関の競争性を損なう、あるいは補完関係の維持を困難にするという大幅な割引は避けるべきではないかという意見をいただいております。さらに料金の設定につきましては、現在民営化されております高速道路会社にある程度の自由度を認め、増収効果が認められる割引など民営化会社の経営責任を持って対応できるように検討すべきだというご意見もいただきました。引き続きまして、3)料金制度にかかる当面の課題ということでございます。こちらは、経緯でもご説明しましたとおり、現在、国が入れております利便増進事業が、あと3年で原資が無くなるということですのでそれをどうするかということをもとめさせていただきます。まずは、本四を除きました当面の課題につきまして、今現在、様々な料金割引が図られております。具体的には3つ目のポツでございますが、民営化に際して通勤、深夜割引、利便増進事業で20年10月から休日昼間5割引あるいは、21年3月からは平日3割引等それぞれ入れさせていただいておりますが、個別に目的を明確にして検証した上で整理することも必要だろうということでございます。4つ目のポツの25行目からですが、いずれにしても3年後にはこの割引の財源が無くなるということですので、これを継続するにしても、利用者負担が基本ではございますが償還状況等を確認しながら会社のコスト削減、利用促進、あるいは償還期間の延長などの制度改正を含めて工夫をしながら、場合によっては既存割引の再整理も検討すべきだろうと。償還期間延長等の制度改正をするのであれば、料金水準を低減するというような配慮が必要だろうということでございます。続きまして、17ページでございます。机上配付資料2の8ページに移りまして、本四料金、こちらにつきましては、昭和45年に地元からの出資金等の協力を前提に着工したという経緯から始まりますが、二つ目のポツでございますように、平成9年の料金改定で平成24年までの国・地方合わせて年間800億円の出資を前提とした割引を特別料金として5年間限定で実施しました。その後、平成15年の料金改定で平成34年までの出資の延長を前提に特別料金からの割引を実施してきている経緯がございます。加えて、国の施策として利便増進事業による割引も現在行われております。四つ目のポツですが、そういう状況の中で、地方の出資団体からは、料金水準を全国並みに引き下げる、24年度以降の出資を求めないようになりたい、あるいはフェリーをはじめとする交通機関への国による支援などの意見が出ている状況でございます。これに対する対応のあり方②でございますが、今後フェリー等の他の交通機関に影響を与えない範囲としつつ、全国と共通の料金水準を基本とした料金体系を目指していくべきだろうと。ただ、建設コストあるいは効果が高い海峡部については、他区間と著しく大きな料金差とならないような範囲で割高な料金は妥当だということございまして机上配付資料2の8ページの左側の下に建設コストの比較を参考までに示させていただいております。棒グラフが建設コスト、一番下に括弧書きで、全国の高速国道の普通区間の料率を1とした場合の料率を記載しています。二つ目のポツでございますが、全国と共通の料金水準を目指すのであれば、管理コストの削減は当然ながら地方の利用促進に向けた努力も必要である、何らかのインセンティブを与える仕組みが必要でないか、こういう指摘をいただいております。続きまして18ページ目に移らせていただ

いて、これら採算を確保しつつ全国並みに料金を引き下げるためには、国と地方の出資継続は必要であるということで、早急に合意形成を図るべきだと。将来的には、共通の料金を目指していくためには、ネクソコ西日本との一体的な経営をすることが合理的ということで、将来的な合併に向けた準備を進めることも必要である。最後に他の交通機関の影響について、地方は責任をもって対処していくことが必要というご指摘をいただいております。4)以降は、その他の料金制度に関わる課題でご議論いただいたことを記載させていただいております。まず一つ目がE T C車に限定した形での大都市などの有料道路利用を検討すべきではないかとの指摘。それからI T技術を活用した上でより柔軟な料金システムを構築すべきではないかと。(3)が、様々な主体と連携した料金割引を会社が積極的に推進すべきではないかと。(4)にございます償還の状況は毎年動いていくものでございますので、定期的に確認し、料金割引あるいは機能強化に還元すべきではないかというご意見をいただいております。最後に19ページ以降でございますが、全体に関わるその他の論点ということで4つほど列挙させていただいております。道路種別・管理者の体系、これらについて、機能を重視した再編を検討することが必要であろうというのが1)。2)が、特に外国人利用者の方も含めて、分かりやすいナンバリングの導入を検討してはどうかということ。3)は特に新技術の活用、あるいはライフサイクルコストの縮減など、徹底的なコスト縮減に努めるべきであろうということ。それから4)でございますが、諸外国では一般道路も含めて課金するという動きがあるということでございまして、今後、我が国においても維持・管理・更新等に係る費用の負担について、一般道路も含めた検討が必要であろうということ。最後の20ページ目でございますが、これまでの料金施策ということで、データ等で詳しく説明した内容を簡単にまとめさせていただいております。無料化社会実験については、地方部の端末区間について交通需要を管理する方策として有効な施策ではなかったかというようなご報告をさせていただいております。一方、上限料金制については、景気対策としては一定の効果がありましたが、渋滞の発生あるいは他の公共交通機関への影響など、課題も残されたというようなご報告をさせていただいております。以上でございます。

【座長】いかがでしょうか。

【委員】先ほどのネットワークのところ、先生からお話がありましたが、理念をきちんと立てて今回の提言をやらなければいけないというご指摘があったと思います。それで、ネットワークの方と比べて料金の方は非常に細かい話になっています。このため、料金に関する理念がしっかりと出ていないような気がしました。例えば13ページの「②今後の基本とする料金制度」で、利用距離に応じた料金施策にしましょうということで私も議論・提案させていただいたところで、こういうことを言うのはその通りなのですが、その前の段階としてしっかり整理しなければいけないと思います。これまでは割引財源とか無料化社会実験の財源は、道路特定財源であったものが一般財源化されたときに道路に充当されていない見合いの部分を使って割り引いてきたもので、実態としては道路利用者が負担してきたということ、あくまで言うておかなければいけないと思います。その後、先生がおっしゃった総合交通体系の議論として、純粋な一般納税者の負担で高速道路料金を割り引くことは、やはり国民の理解がなかなか得られなかったということで、高速道路建設について、過去に支出された費用については高速道路利用者が全体として負

担すべきだということを打ち出すべきなのだろうと思います。その後に、とは言え経済活動等々について料金を低減していくことは重要なので、いろいろ考えないといけない。その方策としては、コスト縮減や、償還期間の延長、用地費の扱いなどがある。しかし、これらの個別施策の前に、冒頭部分において、本委員会の料金に関する政策理念を提示するべきと考えます。

【座長】いかがですか。

【委員】理念の部分は賛成でありまして、今まで無料化というものもやってきた、それから多種多様な場面に応じた割引というものもやってきて、この会議の1つのミッションはやはりそうして料金が多様になっていった中、限られた財源の中でどのように、有料とするのであれば一体何を根拠にして利用者に負担を求めるのかというものが重要だと思えます。全体のコンセンサスとしては、無料化というのは持続性がないということになるのだろうと思いますので、そうした考え方に基づいて、料金を今後も利用者に負担してもらい必要があるのかということがやはり必要なのだと思えます。細かい点なのですが、13ページの「②今後の基本とする料金制度」ですが、ここはこの後に続く重要なところだと思えますけれど、2つ目のポツと3つ目のポツですが、1つは建設コストが高いところについて、料率を高くすることは妥当である、それからサービスレベルに応じて料率を変動させることについて、今後検討が必要であるということで、この辺もやはり理念との整合性というものが出てこない、なぜその料率を高くする必要があるのか、それから料率を変動させるということはどういう政策効果があるのかというものがないと、いきなりこういうことが基本だと言われても利用者にとってはすぐに理解できないので、やはりここに来るためには「なぜ」というところをもう少し補強する必要があるのかなと思えます。

【委員】償還主義のは理念、債務を45年で償還することを前提に料金制度が作られているという大前提があったように思います。私は前の委員会で料金の問題は償還期限と関係しているわけだから、料金をいじるといことになれば、償還期限というものを議論しなければならないのではないかとことを申し上げました。それは安易に償還期限を延長すれば良いということをして申し上げているわけではなくて、あくまで債務償還が基本であって、割引はどういう効果の為に実施したのか、その検証が極めて重要です。償還期限を延ばしてまでやることなのか、ましてや税金を使ってまでやる筋合があるのかしっかりと議論が必要です。安易な料金割引は現状の枠組はそもそも禁じての筈だと考えるべきなのではないでしょうか。しかし、現状の料金制度は、柔軟性や、持続性には大きな問題を抱えていることも事実です。今後は道路行政の枠組を抜本的に変えることを前提に料金制度を変えていく取り組みが必要ではないかと考えるわけです。6年前民営化会社を発足させた時に目的が掲げられましたが、まさに民営化会社をより民間会社に近づけ役割を広げる中で経済合理性に適った料金制度を作ることが期待できるのです。一方、民間企業は適正な債権を負ったなかで企業の永続的な存続が求められているわけですから、償還期限もその合理性の中で運営することが可能となります。そういう先ず経済合理性を前提とした制度を作り、どうしても必要な場面で国が出動するということが考えられないか。現状の体制のままで、簡単に45年を60年にすれば料金も安く出来るということでは、これまでの大原則が完全に崩壊してしまうということになります。今後そういう基本的な議論を行う場所を設けるべきではない

かというのが私の意見であります。

【委員】いくつか気になった点、今後どうするのかということなのですが、1点目は本四の問題が書いてありますが、本四は本四でコストがかかっているのはわかるのですが、会社も違うし、ただど一方ではネットワークのところでは、これから外環とかをもっとやっていきますと言っている。ものすごく費用がかかるのですよね、外環は。それから圏央道の高尾のあたりもものすごくかかるわけで、あそこの料金を高くしたら通らないですよね。やはりネットワークの一体の中でトータルに活用されて初めて道路というのはお役に立つという面を考えると、本四のあたりの書きぶりというのも、このトーンで言うと、リーズナブルな範囲だけれども料金を高くするのは当たり前だという感覚の順番になっている。私だったら逆に書きます。やはり負担、コストがかかっているのだから、高いのはわかるのだけれども、やはり使い勝手とかトータルで役に立つためには、なるべくリーズナブルな範囲に料金差を下げましょうという最後の文章の締めのところを逆にした方が、これからの外環等々のことを考えると話が合うのではないかという感じがしているのが、1点目です。2つ目は、いまの大都市の話でも言及したのですが、日本のこれからの活力の源泉が都市部、大都市圏にある。それが国際競争力あるいはアジアダイナミズムとの関係性の中でもあるわけで、この後の資料にいくつか出ていることにも関係しますけれども、組織を何も一体化することについては、また別の議論だと思うのですけれども、料金体系というのは、矛盾のない整合のとれた、大都市圏の中で会社が違うからと言って整合がとれないものであるのは、ちょっと国際的に変な感じがします。その辺はどこかに書いた方がよいのではないかというのが2点目です。それから3点目は、16ページのところで「会社の自由度を認め」という表現があるのだけれども、ここについてはとにかく高速道路会社を作ってしまったわけですから、民営化会社なのだから、そこがなるべく活力ある運用をしてくれるのが大前提ですよね。しかも今回の色々な割引も聞くところによると政治や行政主導なのだけれども、ルール上は会社から出させて認可してやるという非常に矛盾に満ちた、言っては悪いが欺瞞に満ちた感じになっていて、基本は、会社がこの範囲については、大いにマーケットを見ながらやってくださいというのをもっと強く出した方がよいのではないかという感じを私は持っているというのが3点目です。4点目は、もう少し些細な話ですけれども、全体のこの料金の作りが、これまでのことを書いてそれからこれからのことも書くというのは、何回か繰り返しになっているような感じになるのでちょっと読みにくい感じもするのですよね。特にこれまでの料金割引というのは、15ページにも出てくるし、最後の参考みたいなのところにも出てくるし。これはどこかにまとめて書いた方がよいのではないかと思います。それに関する私の理解は、ちょっとここでの書きぶりはよい面ばかりを書いている感じがして、国民的な感覚とちょっと違うのではないかという気がします。私見を申し上げますと、かつては高速道路の料金は極めて硬直的で全然変えない、本当に硬直的だった。あんなものを崩して、色々なことをやり始めたというのは、柔軟性、それから試行錯誤と言う面でプラスだったと思います、初期のころは。それが、どこまで行っても千円だとか、失礼ながら無料化の社会実験で何かわけのわからないこともいろいろやってみて、やってみることはよいのだけれども、やはりその中では、並行している交通機関に甚大な影響をもたらしたりとか、信じられないような渋滞をもたらすとかそういう面がありましたというところははっきり書いた方がよいと思います。つまり柔軟でリーズナブルな料金制度と同時に、やはりそこには全体を見回しな

がら総合交通体系の中で妥当な線でやっていくことが重要ですよ、それが分かりましたというくらいのまとめがいてのではないかという感じがしています。最後に些細な質問ですが、13ページのところにちょっと意味がわからない表現があって、20行目のところに、首都高のことだと思うのですが、「交通処理の円滑化の観点から均一料金制」というのはどういう意味かなというのが、これがわかりませんでした。それから18ページのところに9行目のところに「他の交通機関等への影響について、地方は責任をもって対処することが必要」というのが、これもちょっとどういう意味なのかわからなかった。以上、2点だけ質問です。

【委員】一つは償還主義のことなのですが、これは延長という意見もありますが、私はむしろ短くて、というよりか廃止できないのかと考えておりました、その中で1つは、例えば用地費を除外できないのかということも前にも話をさせていただいているのですけれども、これはどういう仕組みでこうなっているのかよくわかりませんが、とにかくさらに延長していくという考え方はあまり好ましくないのではないのかというのが意見であります。それからもう1つは、料金は国際競争力的にもできれば下げられればということの中で、やはり民営化した中で高速道路会社各社が一層のご努力をされて、コスト削減を図っていただかなければならないのではないのか。だけれども、やはり各高速道路会社に何かインセンティブはあるのかなという、あまりインセンティブがないような感じにもお見受けしておりますので、その辺をぜひ経営努力に結びつくインセンティブを設定していただければと思います。

【委員】私の意見をちょっと申し上げると、先生が整理された論点というのは、かなりそのままフォローしたいということと、それと先生の提起された流れ、意識も共有しているのですけれども、要するにこの委員会は、何をやろうとしてきたかと言うと、目の前に高速道路は無料、フリーウェイが理想だという建前の下に行った実験をもう1回検証してみて、あるべき姿にもう1回作り直そうというところに論点があったわけですね。ポジティブな面ももちろんありました。経済効果について活性化したところもあったと。それに引き続いて生活道路などについては、できるだけ安くしていくという流れをフォローしたいと思うけれども、公正な料金体系というところにもう1回、理論軸を立て直さなければいけないという局面に来ていますよねというところは、しっかり明確にしなければならないと思います。視界に入れるべき要素として、今皆さんからも言っていたのですが、私の問題意識は、自動車社会のコストというのは誰が持つべきなのかというところが一番ポイントだと思うのです。しかも大きな変化が起こっていて、視界に入れるべきことをここで書いていないことだけ言うと、例えばエコカー減税をやってみて、自動車取得に係る税金なんて半額にするぐらいの勢いでエコカーにインセンティブをかけてみましたところ、例えばそうやって売れた車が、道を走って渋滞だとか様々な問題に繋がってくる中で、その負担は、つまり自動車を運転することに伴う負担はやはり自動車を持っている人が持たなければいけませんよね、エコカー減税的なものとの関連が気になります。それからもう1つは、EV化でガソリンを使わない車社会というのが私は迫ってきていると思う。ガソリン車でさえリッター20kmなど30kmなど走る車が出てきて、ガソリンを使わない車社会を想定したときに、例えばガソリン税だとか自動車取得に関わる税に依存して、道路を維持したり車社会を維持したりすることができなくなってきたという大きな変化の要素があると思うのです。そういうことさ

え視界に入れなければならない。そうするとガソリン税に期待しないで、しかも自動車取得に関わる税金というものについて、何か一つの変則的なことが起こっている中で、私は自動車社会に責任をもって向き合うとしたら、持続可能な公正な負担先というのはそういう意味なのですけれども、ここで今まで整理されてきているようなことを、委員がさっき言ったような思想の下にもう1回きちんと論点を明らかにして、きちんとこの委員会として何が言いたいのかということをはっきりさせていくということ。これは議論を呼ぶと思いますよ、それが完璧に正しいとも思えないし。だけれども、やはり今の局面において、今までの実験の結果を踏まえて、プラス面マイナス面もよく理解した上で、我々はこれがある意味ではバランスのとれた負担だと思いますよというところに落として行かないと収斂しないのではないかなと思うのです。ですから、ここで出てきているいわゆる流れというか具体的な議論については、そんなに違和感はないのですけれども、そういう論点を引き出してくる軸になる考え方のところをより鮮明にさせるべきなのではないかと思う気がします。

【座長】 その他ありますでしょうか。

【松原副大臣】 今のお話、全部本当にその通りだと思っておりまして、この委員会の全体のコンセンサスですよ。料金の哲学的な部分、これは非常に重要だと思うので記載が必要だと思います。それは冒頭に理念として、変えるなら変えるというか、大胆に違う発想を入れるならそれは大変なことになりますが、それは明快にする必要があるのではないかと思います。私は前日も申し上げたのですが、JR九州のことで、鉄道事業による収入は赤字だけれどもその周辺で黒字だと。これはいろいろ議論をするとなかなか高速道路では難しいという意見もあったりするのですが、私は難しいかどうかというのは本気でやってみて、民間の知恵を入れてみて、私はおそらくできるんだろうと直感では思っているのです。難しいというのは従来の発想でいくと難しいという話で、例えばどこかに大規模な輸入品の関税を安くするような、技術的な課題はありますが、そういう大きなジョップを作るとかですね。そこは土地を買わないといけないから空いている安い土地をあてがうような形で。そういう大胆な構想力が高速道路会社に希薄であるならば、前田大臣がよく主張しているPPPとかPFI、そういうものを入れて、いろいろ違う議論が出てくるのかもしれませんが、PPP・PFIを活用して、高速道路が本業ではない分野で本業を補えるようなものの見方。先ほど委員がインセンティブとおっしゃいましたが、そういったものの可能性を求めるべきだと。PPP・PFI、こういった表現を入れていくと前向きな議論も出てくるのではないかと考えておりますので指摘をさせていただきます。

【委員】 今の話も、実は私の大学のあるゼミで全国の「道の駅」のサーベイをやっている人がいて、この前報告を受けてみて松原さんと同じことを感じたのです。まさしく「道の駅」的なファンクションだとかサービスエリアの問題、アウトレットモールとの連動だとか、そういったことを高速道路を運営している会社と連携を図っていくことで、それ自体も自動車社会なのですから、そういう考え方もあっていいと思う。いわゆるPPP・PFI的な新しいプロジェクトマネジメントの手法を言及しておくというのも大いにあり得るかもしれませんよね。

【委員】そういう考え方も重要だと思うのですが、あえて反論をさせていただきたいと思います。実は高速道路の料金の中身は二つあって、過去の積み積もった借金を返すという償還部分と、現実に維持管理する部分があって、維持管理部分に関していろいろ工夫をすとか、サービスエリアで収入を上げて還元する部分はあると思います。しかしながら、償還していかなければいけない借金というのは会社ではどうしようもない部分で、そこをどうするかということの方が重要な問題だと思います。そういう意味では私は民営化自体がおかしいと思っているのです。東京メトロは建設が終わったからこれからは運営して下さい、だから民営化します、というのは分かるのですけれども、高速道路はまだネットワークを造らなくてはいけないというときに、どうしてあの段階で民営化したのかよくわからないのです。そういう意味では、民間会社だから会社に自由に料金をやらせるべきだと言っても、その前にしっかり返してもらわなければいけない借金部分があって、借金部分の負担に関しての原則の議論と、今後サービスエリア等で事業を拡大してもらうとか維持管理費を下げってもらうことと、二段階になっていると思います。今回切り込まなければいけない部分としては、残っている借金の部分が最重要課題だと思いますし、その部分の目途が一通り付いた後にPFIのような発想で民間の活力でやっていただきたいと思うので、形式的には申請主義で料金は決まっているはずですが、では借金はどうするのだという話になりますので、民営化のそもそもの話、つまり高速道路会社の本来の役割を考えなければいけないと思います。民間活力も大切だと書くとしてもですね。

【松原副大臣】先生がおっしゃるとおりなのです。私はこのテーマでどうするかというのはいろいろ議論があると思うのです。さはさりながら現実には償還も含めて大変な大赤字だということになれば、PPP・PFIも同時並行でやるということで整理が付くのではないかと。償還が終わらないとそれがスタートしないと、その間さらに人口が減ってしまうし、先ほど委員がおっしゃったとおり活力そのものが無くなってしまいます。人口や活力があるうちに同時並行でやりながら、どんぶり勘定にならないような仕分けは必要だろうと思います。

【座長】そういうことで、だんだん議論の絞り込みが見えてきているのですが、どうぞ。

【津川政務官】もともと先生方に委員をお願いしておきながら私が欠席をしておいて申し訳ございませんが、岩手に行っておりましたものでご容赦いただきたいと思います。せっかくですから何点か指摘をさせていただければと思いますが、前半のネットワークの整備のところ、何人かの先生方から、高速道路の整備もさることながら機能の維持ということ、特に渋滞について指摘がありました。渋滞を指摘していただくのであれば、やはり事故とか安全にも少し触れていただく必要があるのかなと思います。それから、料金の方ではプール制のことが書いてありますが、ネットワークの整備の中でも、9ページに、最初は早期に整備を進めるために直接負担を求める、それから新直轄などが入りましたという二つのことが書いてありますが、その途中にプールのことが入っていないものですから、二重の記載になるかもしれませんが9ページにも入れていただいた方が適切かなと思います。また料金制度の話ですが、先生方からいろいろご指摘があったところですが、まとめていただくときに、税で負担をしていただくのか料金で負担をしていただくのか、どこの部分を負担していただくのか、どこかで整理をしておく必要があるのかなと思って

おります。今の45年の償還計画、これは終わると無料になるということで、終わった後の維持管理は税で負担をするという整理になっています。そこはそのときになったらまた考えましょうというのではなくて、そういったことも含めて先生方にご議論をいただき、既にいろいろなご指摘をいただいているところですが、そこを整理をしていただいた上で、償還の部分についてもどういった形で負担をしていただくのか。税についても一般的な税なのかユーザーが負担している税なのかというところまで、これは国交省だけだとなかなか議論できないものですから、ぜひ先生方からご指摘をいただければありがたいと思います。料金の割引については、今の償還期間の中における割引制度と、償還が済んだ後の料金設定は相当違う発想にならないかならなければならないと思いますので、これまでやってきた料金割引はある意味でちょっと異質なものであったかということ、先ほどどなたかおっしゃっていただきました哲学の中で参考に書いていただいてもいいのではないかと思います。

【座長】 それでは本日予定された議事は以上でございます。事務局にお返しします。

【道路局次長】 長時間にわたりご議論ありがとうございました。次回の日程につきましては11月22日の10時から12時を予定しておりますのでよろしくお願いいたします。なお本日の会議資料は置いていただければ郵送させていただきます。以上をもちまして第13回の有識者委員会を終了させていただきます。

以 上