

## 第8回 高速道路のあり方検討有識者委員会 議事録

平成23年7月29日

【道路局次長】皆様、本日は大変お忙しい中、お集まり頂きまして、誠にありがとうございます。若干遅れられる先生、委員の方もいらっしゃいますけれども、ただ今から、第8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。まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきます。配席図の下にダブルクリップを外して頂きまして、議事次第、それから資料1が委員名簿、資料2-1から2-3までが高速道路株式会社様からのご説明資料、資料3が香川県知事様からのご説明資料、資料4がA3版でございますけれども、東北地方の高速道路の無料開放1ヶ月後データ報告、資料5が休日1,000円の検証について、資料6が無料化社会実験の検証について、最後に参考資料でデータ集を添付させて頂いております。なお脇の方にはおまとめ頂きました緊急提言について冊子にしたものをお配りさせて頂いております。よろしゅうございますでしょうか。

本日は関係団体の方々からお話を頂くために、NEXCO3社を代表いたしまして西日本高速道路株式会社の西村英俊社長様、本四の出資団体を代表されまして、香川県の浜田恵造知事様にお越し頂いております。お忙しいところありがとうございます。どうぞよろしく願いいたします。では、報道関係の皆様方についてはここでご退席をお願いいたします。それでは以降は座長よろしく願いいたします。

【座長】それでは、これより議事を進めさせていただきます。本日の議事、最初の2つは我々が積み上げております、現実をより深く踏まえようということで、一つはNEXCOからのヒアリング、もう一つは本四出資団体からのヒアリングと、2つのヒアリングを踏まえて、高速道路料金等にかかわる意見交換と、この3点でございます。ヒアリングの進め方ですが、まずNEXCO3社を代表しまして、西日本高速道路株式会社より、今後の高速道路の整備・管理・料金・負担等のあり方についてご説明ご意見を頂きます。続きまして、本四の地方出資団体を代表いたしまして香川県知事より、トレードオフの関係にある料金・出資・他の交通機関の優先順位の考え等についてご説明を頂きたいと思っております。その後委員の皆様のご意見を頂きたいと考えております。では、まず始めに西日本高速道路株式会社の西村社長よろしく願いいたします。

【NEXCO西日本】改めまして、西日本高速の西村でございます。本日はこういう機会を頂戴いたしまして、大変光栄に存じております。ありがとうございます。NEXCO3社を代表して、報告をさせていただきますと存じます。座ってやらせて頂きます。私どもが差し上げております資料は3分冊になってございますが、最初の右肩に資料2-1と書いてございますおよそ10ページものに沿って説明させていただきます。まず1枚めくって頂きまして、当委員会は、100年200年先の高速道路のあり方について議論されるかというふうに承っておりますので、私どもの方といたしましても、日本の未来像の中におきます高速道路の使命とはなんぞやというところから整理をさせていただきました紙でございます。一番最初が国民生活に対する使命ですが、高速道路につきましては高齢化社会を迎えるのに優しい道路、次は、今現在設置を始めておりますITSに代表されるような高度な情

報化を提供するという事で豊かな国民生活をサポートする、さらにももちろんですが、災害にあたって強靱な道路を建設管理するという事でございます。それから、ものづくり国家というようなことに関しましては物流・産業クラスター等々の役割を負っております。それから、観光立国の面におきましては、歴史や文化等々の個々の地域におきます魅力をネットワークするという使命というふうに考えております。それからそれぞれの地域が地方としての繁栄を果たしていかれるためにも、ややもすれば閑散化しております空港や港湾等々と都市を結びつけるというネットワークの充実によって地域の活性化に少しでも役立ちたいと思っております。それから電気エネルギーにつきましてはこれから国でもたくさん議論が進むところと思っておりますが、いずれにしても再生エネルギー等の場面では高速道路の役割は大きかろうと思っております。私どもの持っておりますネットワーク、3社あわせまして、8,731kmございますが、この上にSA・PAが783箇所、ICが1,075箇所、さらに遮音壁が3,000kmを超えるものを持っております。さらにその上に事務所等々の施設がございます。これらの施設というのは、必ずやこういう再生エネルギーの発生源として利用される価値が高まってくるというふうに思っておりますし、またさらにはそれぞれの地域に拠点としておりますものですから、それぞれ拠点として、スマートグリッドの役割を担う基地としての役割を担うと思っております。それからさらに少し遠方を見ますと、日本は今世界をリードしていますケーブル、超伝導ケーブルにおきましては、上空高い所に吊すわけにはいきませんので、このネットワークを実現するときにはまた道路がネットワークとして活用されるだろうという風に考えております。さらに日本全体を見ましたときに、日本の地政学的な利点を活用するという面からいいますと、ユーラシアと太平洋両経済、あるいは文明を結節する役割を担うといたしますと、その中であって縦横にネットワークを張り巡らすことによって機能を高めるという役割を負うというふうに考えてございます。従いまして、これまでややもすれば「人と車とそれから貨物が通る高速道路」という観点から、「人と車と貨物に加えましてですね、情報、あるいはエネルギーというもののネットワーク」にもなるのかなというふうな未来像を考えております。次のページでございますが、それが未来でございますが、それでは現在、民営化からこちら何をしてきたの、という話でございます。民営化にあたりましては、3つの趣旨がポイントされました。1番は有利子負債の確実な返済でございますが、これは確実に返済が進んでおります。2番は整備すべき道路につきましては、早期に、なおコストを安くということが命題と掲げられておりますが、現在まで民営化以降、3社で480km、コスト削減をし、かつ早期に開通させて参ってきております。3番目の趣旨といたしましては、民間ノウハウの発揮によりまして、弾力的な料金設定や多様なサービスということが謳われておりました。これにつきましては、民営化当初よりETC時間帯割引を導入しました他、各種企画割引などを提供させてきて頂いておりますし、SA等でのお客様の評価は確実に上がってきております。総括いたしますと、民営化の趣旨を踏まえまして、着実に成果を上げつつあるということでございますが、一方におきましては、欲深く考えてみますと、民間の知恵やノウハウというのは、もっとももっとさらに発揮する余地があるのではないかとこのふうにも考えております。例えば、ライフサイクルコスト、LCCという考え方がございますが、それにはですね、ライフサイクルを考えたところで、改築等を早期に前倒ししてやるという必要がございますが、現在の制度では、予算が単年度予算で確実に前年並ということでございますので、そういう前倒しとか、後送りしてトータルコストを下げるということには、いささか知恵が発揮できていないということもございます。あるいは、今回の震災で思い知らされたわけでございますが、道路の神経部分でございます管理センターが果たし

て1箇所でもいいのかと、管理センターがやられた場合、全機能が死滅するではないかと、これが為にはやはり、この種の機能といたしましては、デュプリケートを持つのが当然だと思うのですが、それにはやはり、大きな資産としての予算のつけ方でありますとか、あるいは償還との関係などと、極めて色んな障害とまでは言いませんが難しさがございまして、単純な、民間会社のように投資決断をして、パッとやっちゃうと、こういう形にはなってございませぬ。この辺が今のポイントでございませぬ。3ページ目にいきます。ネットワークの整備と将来の管理運営につきまして、上に書かれております4点が問題として感じているところでございませぬ。それらは、ミッシングリンクの問題、ボトルネック、あるいは暫定2車線の4車化の問題、あるいは年々高齢化、高齢化しております道路の老朽化に対する問題、さらに今回見直しをしております大震災を踏まえての災害対策の問題、さらにそれらを乗り越えて、道路を、ネットワークを長期に維持するために、どのような制度を導入すれば良いかというような問題。あと、その下に書いておりますのが、私どもの一つの考え方でございませぬが、まずもって厳しい財政の状況下におきましては、受益者の負担によります有料道路制度を活用していくというのが適切な方法であろうかと思っております。それから建設につきましては、これまで以上に国と会社が協力し、会社の方からも知恵を出させて頂くということで変わった形での共同作業での整備が考えられるのではないかとこのように思っております。それから、将来の維持更新のあり方につきましては、これは100年後に向かってくるの制度ということで先程申し上げました。典型例といたしまして、ミッシングリンク、ボトルネックあるいは老朽化を併せた問題として1つ例を差し上げたいと思っております。10ページをお開き頂くと、10ページには典型的なミッシングリンクといたしまして名古屋二環が左、右の上に東京外環がございまして、右の下に新名神の当面着工しない区間というのがございませぬ。この区間につきましては、東の方から名神、新名神が2本走ってきまして、大津、草津の所で一緒になっております。ところが大津から先は、白抜きの赤い四角の点々がつながって走って右の方にいってございまして、西の方の高槻ICの所で次の道路にぶつかっておりますが、ここからは中国自動車道及び事業中の新名神高速道路というダブルラインになって山陽道も入れて下関ICに至る、このようにございませぬが、この大津から高槻に至る区間35kmが大ボトルネックと言いますか、ミッシングリンクということで東西大動脈の中での大きな問題だと認識をいたしてございませぬ。ところがこれは単なるミッシングリンクではございませぬで、この道路のために働いてございませぬのは、現名神でございませぬ。上の方の黒いラインでございませぬが、この道路は今年の7月16日に満48歳を迎えました日本で一番古い高速道路でございませぬ。老朽化が進んでございませぬし、この区間には、64の橋がかかってございませぬ。64本の橋のうち3本の橋が10年以内、あと十数本は20年以内に大改築しなきゃいけないという、厳然とした事実が迫りつつあるのですが、ここで大改築をやりませぬと、橋の片方ずつ替えていきますので、片側だけしか使えなくなります。そうしますと、現在1日当たり8万5千台、車が走っていますが、8万5千台の所でそういう改築工事をやりませぬと、5万台下に降りて頂かなくてはなりません。3万5千台しか通れないという事態がそれぞれの橋で半年間ずつくらい続きます。これは大動脈にとって致命的な結果になると思っております。この区間につきましては、ボトルネックと同時に老朽化問題を抱えている、という問題点として具体例を申し上げました。次に4ページにつきましては、適正な料金と負担についての考え方でございませぬ。まず、上から利便増進及び無料化などにつきまして、いろいろ私どもも現場でやらせてきて頂いたわけですが、やはり、社会経済的な見地からは、物流、観光を始め、経済全般への大変大きなインパクトが指摘されてございませぬ。他の交通からは色んな影響についてクレーム

を頂いております。さらにお客様の観点からいきますと、とても分かりにくいということの積み上げになってきてしまいました。また道路管理者の立場から言いますと、どうしても渋滞があったり、割引内容の広報が遅れたり、色んな意味で、さらに環境とか事故とかもあります、やりにくいという問題が提起されております。それからもちろん日本の高速道路は料金が高いというご批判は常に受けております。加えまして今回は、東北大震災のために東北地方の無料開放が行われてございますが、本来趣旨から逸脱したご利用が数多く見られておまして、これが特に8月末に中型車以上などについては見直しが必要ではなかろうかと。さらにその他につきましても、復旧の工事がこの秋から本格的に始まります。そうしますと、そっちの方でも交通の制限を加えなければなりませんので、ぜひ制度としての見直しをお願いしたいところでございます。というような問題を抱えまして、下段でございますが、下段に行きます矢印の所の右に、私どもの考え方あるいは道路の心ですね、「なるべく多くの車両が渋滞なく高速で走行する」ということを一つの基準、利点として作っていったらいいのではないかと思います。お客様にとってわかりやすい料金設定をするというのが1番。2番目には合理的な、客観的な基準でもって、交通手段同士の多モードバランスを考える。あるいは都市と地方、地域間バランスを考えるというようなポイントが必要なのかなという考え方を持ってございます。最後になります5ページでございます。以上、申し上げましたようなことを考えながら、今後の高速道路に求められているものは何かということでございますが、高速道路に期待されている役割というのは、これまでのB/C一辺倒の、「人がたくさん通る所に道路を造る」ということからもう少し転換をして、「高速道路網がある所に文明が栄える」というような考え方があるかと思っております。同時に社会経済環境の急速な転換・変化に対して対応できるような道路並びに事業運営が必要だと思っております。結論と致しましては、民間会社と致しまして、このような変化に対して事業展開を図るためには、一層の自主性の発揮が必要ということを考えております。自主性といいますのは、私のところの娘が一人暮らしをしたいと、そういうような自主性ではございません。己の役割を知った上で自主性が欲しいということでございます。先ほどLCCとか管理センターの話をしてしまいましたが、やはり施策は政治で決めて頂きたい、決めて頂くべきものだろうとは思っています。思います、それでは具体的に実現するにはどういう知恵があるかということ、やはりプランを民間会社に作らせて頂く。それがあまり独走しちやいかんというので、国交省さんの方で妥当性だとか他の交通とのバランスを考えて頂いて、最後に大臣がこれでよかろうと認可を頂く、こういう私どもの役割をやらせて頂くことを自主性と申し上げておますので、ちょっと誤解をされると困るところでございます。いずれに致しましても、民営化の時の決まりで、民営化後10年で見直そうということがございます。ぜひともこの委員会のご議論が10年後の見直しに繋がっていくような議論にして頂きたいというのが、私どもの切なる希望でございます。ご静聴ありがとうございました。

**【座長】** どうもありがとうございました。それではヒアリングを続けまして、香川県の浜田知事、お願い致します。

**【香川県知事】** ありがとうございます。香川県知事の浜田でございます。本日はこのような貴重な機会を与えて頂き、誠にありがとうございます。座長はじめ委員の皆様方よろしくお願い致します。また大臣、副大臣、政務官はじめ国土交通省の皆様方には日頃から大変お世話になってお

り、この場を借りて厚く御礼申し上げます。この後座らせて頂きます。

【大島大臣】総務大臣から知事の話をよく聞いて欲しいと言われてますから。

【香川県知事】ありがとうございます。大変失礼致しました。実は今日私、この資料3にございますように、本四高速出資団体代表、この出資団体というのは10団体ございます。ご案内かと思いますが、大阪府、大阪市、兵庫県、神戸市、そして岡山県、広島県、そして四国側の徳島、香川、愛媛、高知、このようになります。この資料につきましてはこの10団体で調整致したものでございます。今回、先ほどのNEXCOの話、西村社長さんからございましたけども、全国の高速道路の中で、この他に首都高速、阪神高速もございますが、この本四高速というのが、別の組織といえますか、体系になっていると。この点について、ぜひ全国この日本全体の高速道路のあり方について検討されるこの有識者委員会において、私どものこの少しと違いますか大いに違う点がございまして、ぜひお聞き届け頂きたいということでございます。ただ基本は、他の知事さんが、山梨の横内さん、和歌山の仁坂さん、あるいは岐阜の古田さんが仰ったことと、実は共通している。例えばミッシングリンクを早くぜひ解消して頂きたい、あるいは暫定2車線をなんとか早く4車線をお願いしたい。この辺は共通でございます。ただ今日はその辺は捨象しております、本四道路の関係に絞ってご説明させて頂きたいと思っております。まず1枚表紙を開いて頂いて、1ページ2ページ見開きをご覧頂きたいと思っております。なお、トレードオフの問題につきましてはこの中で追々ご説明させて頂きたいと思っております。まず本四道路の現状でございますけども、通行料金、NEXCOの基本料金、またあるいはNEXCOで橋梁部であります関門特別区間、これらの料金単価と比べてかなり割高でございましたが、2ページにございますような各種割引の段階的实施、高速道路の当面の新たな料金割引、これは実現しませんでした乗継割引等の割引が計画される等、格差が縮小しつつあったわけでございます。基本的な海峡部での格差、2ページにございますように、一般海峡部で3.9倍、明石海峡部では6.3倍の単価格差がございました。そこが色々な割引等によりこの格差が是正されつつあると、私ども大変喜んでおったわけでございますけれども、3ページ4ページご覧頂きますと、3ページは全体でございます。このA、D、Eが、活字が縦になっておって大変恐縮なんですけど、ちょっと縦にして見てもらうと、例えばAの神戸鳴門淡路ルート、右端が鳴門ICであると、その左が鳴門北ICであると。横に見ておると何を書いておるのか、活字が見えなくて大変申し訳ないですが、そののところだけちょっと縦に見て頂ければと思っております。この料金体系が、今下にご覧頂くような現状でございます。通常料金でETCを使わなければ、5,450円、4,100円、4,700円。今の色々な割引でAルートでは、2,725円とか、3,815円ということです。Dルートでは2,870円、あるいは3,290円、土日祝日はそれより少しそれよりも安いことが出て参ります。これをNEXCOの単価で同じような距離だと試算すると、それぞれ右のような数字になると思っております。割引前でございます。4ページでございますが、これはまず瀬戸大橋、瀬戸中央道、私ども香川県と岡山県の間いわゆる、Dルートでございます。ちなみに、A、D、Eとあって、BとCは計画段階で途中で無くなったものですから、A~Eという5つのルートの符号が残ったままになっておりますが、ここをDルートと称しております。当初料金6,490円という大変高い料金から始まりまして、これで何とも利用されないということで、その真ん中の所の特別料金、そしてさらに、平成15年4,100円新特別料金、というふうにきまして、

平成 20 年からは、ご案内のようなこの休日昼間割引、当時は 2,050 円ぐらい。さらに、祝日休日は生活対策ということで、千円上限制というところまできて、この下の方の 2 本の線の NEXCO 普通区間単価、あるいは海峡部緑の部分と、非常に近いところに、時間帯の制限はございますけれども、近くなってきたのが、実は千円上限は廃止されて、ご案内の通りでございます。休日でも 2,050 円。ところが、先日発表になりました、いわゆる割高区間の割引の制度といたしますか、この導入ということで、関門海峡が 24.6 円/km というような単価になるというように伺っております。大変この兵庫県はじめ、同じような、この後出てきますが、関係者としては、どうしてこのような格差がつくのかという点を憂いております。5 ページをご覧頂けたらと存じます。今申し上げました、本年 8 月 1 日から、平成 25 年度末までの、いわゆる割引でございますけれども、割高区間割引の導入、いわゆる一律料金化ということで、同じ海峡部の、5 ページの資料で申し上げますと、関門道・関門橋というのがございますけれども、これらが、その他の色々なトンネル部分も含めまして 24.6 円/km という特別区間が普通区間並の引き下げになりますが、5 ページ一番下の星印にありますように、本四道路は明石海峡大橋が 404 円/km、あるいはその他海峡部 252 円/km、ということはそのままでございます。大変これは 10 府県市の中で強い違和感を抱いているところでございます。6 ページをご覧頂きますと、それは同じような距離に近い垂水淡路間で、淡路の北と兵庫県との間がちょうど関門海峡とほぼ似たような距離になりますけれども、これを格差最大となる時間帯で、比較致しますと 8 月 1 日から 200 円と 1,150 円というような差が出るのかなど。そして新特別料金の水準という昔の水準というのは、さらにこの倍でありましてこれを比較すると 12 倍の格差ということになります。それから右端、これはありえないと思っておりますけれども、本四高速の資料の説明の中で、追加出資のない場合の試算だと思っておりますが、基本料金の水準に戻ると 3,250 円だというようなお話があって、これは 4 ページの D ルートもほぼ同じ状況でございますけれども、この淡路ルートもそのようなことになれば、12 倍、16 倍といった格差が生じてしまうことなることをご理解賜ればと思っております。次に 7 ページをご覧頂くと、岐阜県知事さんもおっしゃっていた地域間格差について、如何に高速道路というのが影響があるかということでございまして、実はこれは、まず自動車産業の自動車組立工場の分布図というものを調べてみますと大変残念ながら四国側へのアクセスにこういう今のような料金格差があるということで物流コストが高い四国には物流コストに敏感な自動車組立工場がございません。このままでは本四道路を十分に活用できないのではないかと。その他物流に敏感な物流拠点方式の大手コンビニ、セブンイレブンのことでございますけれども、四国・淡路島には 1 店も出店しておりません。それからここに新幹線の図をなぜ載せているかと申し上げますと、やはり高速交通体系、飛行機もございますが、実は四国には整備新幹線のルートも何らございません。予定がないということでございます。新幹線の「し」の字もないということで、この高速道路と新幹線の高速交通体系の大きな一方をまったく欠いている。一本足打法に近いということで、かつ各地域にはそういう、うらやむようなことを言うてはいかんとと思っておりますけれども、それぞれの建設費がすでに、北海道新幹線以下整備新幹線建設費として投入されているわけでありまして。こうしたもう一つの高速交通体系を欠いている中で道路の方も非常に格差があるという点について、ぜひご理解を賜りたいと思っております。そして 8 ページをご覧頂きますと地域間格差がこの間、いろいろな措置によりまして、この割引等によってどうだったかと言いますと県境断面交通量で約 1.8 倍という数字が平成 20 年と 21 年の間で生じております。また、運輸局の調べでは、主要観光地の入込状

況が1,500万人だったのが1,637万人と130万人、この平成20年と21年の間で違ってきております。このような非常に即効的な効果があるのではないかというふうに思っております。時間の関係でちょっと端折りますが、9ページをご覧頂きますと、全国一律料金というものを私どもは求めております。上の黄色い枠の中に、国土交通省の方針として「地方の求める全国一律料金制度を視野に入れ、今後地方と協議する。」と。これはちょっと要約でありまして、後で不公平と、アンフェアであると言われてはいけなくて補足しますと、国土交通省の方針としては、本四道路について「地方の出資をお願いしつつ」という文言が入っております。そういうこの昨年12月段階での方針でございますが、私どもとしてはその段階で出資はご勘弁願いたい。その時点でまた申し上げておりますけれども、この全国一律料金に向かっているかと思われたこの方向が、実は、元に戻ってしまっているという状況でございます。そして、いわゆる出資金問題でございます。トレードオフといわれる話の中核かと思いますが、私どもからしますと、本来の出資目的というのが建設債務の償還ということで、出資期間24年度までということで国と関係10府県市で合意しております。14年度末のものにつきましては地方の了解が得られておりません。有利子負債の一部切り離し等も行われて、そこで基本料金からの料金引き下げが、地方からの追加出資前提だという政府与党の了解があるわけですが、10府県市としては了解をしていない、私ども先輩知事に何度尋ねましても、了解していないということでございます。ちなみにこの出資額がどの程度かといいますと、数字をそこにあげていなくて恐縮ですが、愛媛県が投資的経費、県の予算で約797億円のうち、出資額は53億円で6.6%を占めます。香川県の投資的経費524億円、そのうち出資に充てる額が26.5億円でございます。実はこの524億円のうち、県の単独事業費は261億円しかございませんので、そのうちの1割にあたる。また、直轄負担金が43.8億円ございますが、その比較をしたときに、その相当部分になるということです。岐阜の知事さんがおっしゃっていたように、将来直轄負担金がものすごく重くなるという話以前に、こちらの方でそれに近いような話になっております。私どもが既に十分に負担しているのではないかと、何度も何度も声を上げておりますのは、例えば新直轄と比較いたしますと、その地方交付税、いわゆる財政措置をみますと、新直轄の場合、基本的に13.75%の負担で済みます。色々な割り増し補正がありますと、もっと低い、一桁台の負担のところもあるやに聞いております。既に我々10府県市で19.1%の出資をしております。このような新直轄の場合のご案内の通り、料金も無料でございます。そしてまた、その間にいわゆる薄皮有料、合併施行の例もございます。そうした例が全国に多々あるわけございまして、その合併施行で行われているところが、そのいわゆる一律料金で、事前に逆算といいますか、計算をして、直轄で公共で実施し、その後で有料道路制にいつていると。同じようにあてはめていくことがなぜ本四の場合にできなかったのかと。ちなみに薄皮割合を仮に逆算をしましても、そんなにこの本四の場合、ひどい薄皮の割合ではないのではないかと、そのようにも思うわけです。ここで私どもがやはり申し上げたいのは、そこはトレードオフという言葉の定義の問題でありますけれども、現在の高速道路のあり方、ありようとして、新直轄なり合併施行というものが導入されているということです。そもそも地元負担の全くない、料金のみで採算がとれているところが全部基本だというのであればまたそれは違いますけれども。この多様な制度、それはやはり、先ほどNEXCOの社長さんがおっしゃっておりますけど、高速道路の持つ目的、その効用をやはりこの地方の活性化のために使わなければいけないということで、そういう制度が設けられているのだと思います。そういう意味で、そこをトレードオフの関係と

いうと、現在の制度について、いささか、なぜそういう制度があるのかということになるのではないかという思いが禁じ得ないところでございます。11 ページは省略させて頂きまして、次に償還計画上、ここは色々なことを申し上げておりますが、金利・利払い費の問題、あるいは交通量推計の問題、既にそこはどうか 6 月に見直されたようではありますが、例えば仮にこの通り 63 年度以降無料開放されるとしても、その後、料金収入がなくなって、維持管理に必要な、現在本四会社は 188 億円を維持管理費に使っておりますけど、それを国費で手当てしなければならなくなる、という点もあろうかと思えます。また、NEXCO 西日本との合併の話も書いております。さらにご案内の通り、一番真ん中に書いてありますけれども、累計出資金が返還されるかどうかわからないままの償還計画でございます。高速道路の高速性、安全性、定時性というものを考えますと、受益者負担ということで、山梨の知事もおっしゃっていたと思えますけど、この維持管理相当分が有料であってもしかるべきではないかという気もいたします。いずれにせよ、その期間延長による追加出資を前提にしない枠組みとか、あるいは、合併の際の料金プール制度の導入とか、いろいろな償還計画の見直しを検討頂けないかと思っております。最後にこの料金施策でもうひとつの大きな点が 13 ページです。これはもう旅客船業界等からお話があったと思えますので省略いたしますが、あるいは JR からお話があったと思えますが、公共交通機関とのバランスの問題もでございます。これもトレードオフということではなくて、それぞれがバランスをとって、そのいろんな、CO2 の問題とか、利点をそれぞれ相互に活かしながら、国民経済として活用していくべきものと思っておりますので、その点でやはりバランスのとれた料金体系ということがすべてにわたって必要なのではないかと思います。以上、とりまとめましたのが 14 ページでございます。料金施策について、今申し上げましたような地域間格差を是正する全国一律の利用しやすい料金制度をぜひお願いしたい。その間、その経済効果が大きい料金割引、この割引をやっても実は一律の料金よりも高いと私ども思っているわけですけども、そうした割引については今後も実施して頂ければと。一律を目指して、先ほどお示ししたポンチ絵の方向の話でございます。そして出資につきましては、これは 10 団体、本当になんとしても死活問題で、この問題について 24 年度以降、現状出資を可や是とする各 10 府県市の議会は一つもありません。各府県市、首長さん、議会の長さん、みなさんこれだけは勘弁して欲しいと、それは本当に不公平だという思いでございます。最後の公共交通への支援につきましては先ほど申し上げたとおりでございます。いずれにしましても実は池口副大臣に本四高速の料金等に関する調整会議をこの年初にお願いしていたところでございます。震災の関係で中断しているようでありますけれど、是非再開して頂きまして、この高速道路のあり方検討有識者委員会の大きな運営の意味を踏まえて、この私どもの切なる願いを是非お聞き届け頂きたいと存ずる次第でございます。

【座長】 どうもありがとうございました。ただ今のお二方のご説明に関しまして、各委員から自由にご意見、ご質問を頂けたらと思えます。いかがでしょうか。

【委員】 最初の方のご説明について、教えて頂きたいのですが、資料の 5 ページのところでは先ほど B/C という話があったのですが、高速道路を運営する立場から、今後の整備の優先順位付けについて、B/C に替わるような客観的な基準についてお考えがあるようであれば是非教えて頂きたいと思えます。

【NEXCO西日本】やはり大きな課題だと思っておりますけれども、状況によってももちろん現場は違うわけでございますから、ルール化をするとすれば、やはり複数の指標で持ちまして、例えばそれが地域にもたらす開通キロ数だけではなくて、ネットワーク全体がどういうふうに生きてくるかという、現在の言い方でありまして今ここで作ったらどうなるという話なんですけれども、やはりネットワークは全部繋がっての価値だというふうに私どもは理解しておりますので、そういうことでありましてか、あるいは今回の教訓で防災に関しまして、いわゆる地域におけます防災あるいは救援のルートの確保の問題というようなことを考えあわせるべきであろうというふうに思っております。私どもでは既にいろいろ実施をしておりますCO2の固定なんかにつきましても、いろんなところで道路の法面やあるいは他の設備に工夫をいたしております、そのような工夫をすることによってどういう環境に負荷を与えるかという複数のパターンを考えて頂ければよろしいのではないかと考えております。

【委員】最初のNEXCO西日本からの3つの会社についてのご説明でございますが、2ページにありますように民間のノウハウ発揮により多様なサービスの提供というところがございます。ちょうど先週関越に乗ってパーキングエリアの寄居の星の王子様というテーマパークのような所に寄って参りましたが、そこに限らず本当に日本の高速道路も、お手洗いの美化など全体がきれいになっていると実感しております、ヨーロッパの観光地に行ったときにお手洗いなどを見ると、ある程度文化的レベルが分かるように思うのですが、まさに日本でもかなり良くなってきているのではないかと考えております。したがって、非常にサービスのレベルは良くなってきていると思うのですが、パーキングエリアの施設というのは民間の事業者は何年間かの契約で整備をしてくださいますという形の契約、包括的に道の駅の整備を委託するというところでやっていらっしゃるのですか。

【NEXCO西日本】整備ですか。それとも。

【委員】設置、運営。建物自体もそうですが。

【NEXCO西日本】私どもでは、建物まで我々で整備をいたしまして、それをもってテナントさんに入って頂くというような形をとってございまして、そこが民営化時点にいろいろ言われたところでございますが、より透明性をもって公開をして決まった年数で入札をさせて頂いているというような運営をしております。ただ、そうは言いつつも、やはり魅力のあるサービスエリアも作らなくては行けませんので、入札にあたってはコンセプトについての我々のアイデアを出すとか、あるいはコンセプト自体を入札してよりよいものを導入していくとか、そういうことで工夫はさせて頂いております。

【委員】そうすると、建物の飾りとかはその業者でなさるわけですね。

【NEXCO西日本】物によりましてけれども、デコレーションにあたる部分については業者さんですが、じゃあ壁を塗り替えることについては大家さんです。

【委員】分かりました。法制上いろいろあろうかと思いますが、民間の活力という点からは、民間に施設自身をもっと委ねるという選択もあり得るように思うのですが。ただいずれにしてもお客さまが入らないと収支が合わずに、やっていけないと思いますので、契約の仕方にもよりますが、どれくらいの民間事業者が入ってきて下さるかというあたりがありますので、民間を十分活用するといっても、おそらくかなり台数が走る高速道路でないと難しいかなと、と思ってお聞きしておりました。そのような意味からは、今後の高速道路についてとても「勇ましい」ご発言が5ページにございましたが、今まで確かに発想としてはここにこれくらい車が走るだろうから高速道路が要るだろうということで、道路を整備していたわけですが、高速道路網がある所に文明が栄えるということで、逆に高速道路を造ることによってその拠点を繁栄させようという発想で、発想としては前向きで素晴らしいなと思って伺っていたのですが、ただ、日本も人口はこれ以上増えないという状況下で、そのようなことがそもそも可能なのかという根源的な疑問があるのですが、やや厳しい質問になるかもしれませんが、その点についてどのようにお考えでしょうか。

【NEXCO西日本】全くグリーンフィールドで、どんどん高速道路を造って下さいと、こういうことを申し上げているつもりは全くない訳でありまして、最初の、高速道路網がある所に繁栄があるというのは、逆に言いますと遅れたがために、それが無かった所というのは過疎化が進んだとか、あるいはいつ来るかわからないので、企業が逃げて行った、という環境がございます。それから造った所で、価値がどれだけ上がるかということでございますが、やはり私どもは、地域地域におけますネットワークというのは、まだまだ不備な所が計画に比べてもあると感じております。最近いろいろな県さんにお伺いしますと、従来のような日本の観光と言えば、東京ディズニーランドと皇居とかいう話ではなくて、例えば、北陸に着かれたお客さんが富士を見て、静岡でティーセレモニーをして帰られたとか、そういう事象も増えておりますし、また、瀬戸内の風景を一つの観光資源として評価される中国の飛行機会社が現れるとか、そういうことがございますので、もう一度そういう所に足が運べるようなネットワークに見方を変えると、そういう文化が栄えるということにもなろうかと思えます。それから、私ども西日本と致しましては、地域との連携を重視してまして、地域からアイデアを頂戴しまして、いろんな事業を興そうということをやっております。これは全国からなのですけれども、1,180を超えるアイデアを頂戴しました。社内でも2,000いくつとありまして、3,000、4,000近いアイデアを今吟味している訳であります。それらについて言えることはですね、高速道路の価値を上げよう、高速道路の上だけではなくて、高速道路から少しにじみ出したところに、事業を呼べるような形にしようというようなことで、皆様のお助けを頂こうとしている訳でございます。8ページをご覧頂くと分かるのですが、私どもがその関連事業にいくらのお金と資産が使えるのかということですが、SA・PA事業というのは、左の東日本からいきまして、84億、81億、69億こういう桁のお金でして、やはり、外部との協調なくしては、一人ではとてつもないテーマパークのようなものを立ち上げるというようなことは不可能な単位であります。高速道路を核にしなから、地域と一緒にやっというのを考えております。

【委員】浜田知事、ちょっと一つ、4ページの瀬戸中央自動車道（Dルート）での試算という表を見ながらですね、お話を伺いたいのですけれども、私もいろいろお話を伺っていて、四国という

のは考えさせられるなとつくづく思っているのですけれども、先程の、西日本の高速道路網ある所に、文明栄えるというロジックはですね、今やそれは結構説得力あるのですけれども、四国の人口は、2050年までに去年から比べて、国交省のいわゆる国土審議会に上がってきた数字で、3割減るだろうと見通しされているわけです。四国のダイナミズムをどう描くのかということ視界に入れながら、この表で考えたときに、右にこの黄色と赤はひどいよねと、つまり、4,100円と5,700円というのはちょっと考えてもらいたいですよねということは良く分かるのですが、例えば今後の考え方として、産業用とか、ここで書いてある生活対策だとか、きめ細かく考えながら、ボトムラインとして総合交通体系の中で私の聞いている中では、フェリーとの競合とかいろいろなことを考えて、一番バランス感覚として、どれぐらいのところであればボトムラインであるとお考えになっているのか、説明できる範囲で結構なので、この表を見ながら御意見として説明して頂きたいのですが。

【香川県知事】まず地域の活性化、四国全体の将来をどう考えるのかというお話でございます。まさにこのままではあるいは人口は3割も減ってしまう。そこでいま西村社長様から、言及がありましたけれども、例えば上海高松間のLCCを飛ばすということも7月15日に始まったばかりでございます。高松上海便ができたわけですが、せっかく高松に入ってもらっても渡る橋の料金が高いということでは、やはりハンディキャップを負ったままということになってしまいます。私個人的には人口減少に対して、やはり何らかの手を打っていかなければ、縮む一方では日本社会、地域社会の活性化はないのではないかと。そのために定住人口を増やすと言うことは大変時間がかかりますけれども、私ども奨学金とかいろいろな提案手段を考えておりますが、交流人口を増やすためには、高速の特にやはり最終的なそもそものミッシングリンクなり、あるいは二車線を解消するというところに加えまして、料金の問題というものがあろうかと思えます。いま座長の方から端的なご指摘でございますけれども、私ども10府県市としての、トータルの今の共通はとにかく一律の単価で、その一律単価そのものが、24.6円/kmというところが、それが果たして、本来あるべき姿かというところがもう一つあろうかと思えますけれども、私どもとしてはあくまでも、全国一律料金、私ども香川県としては昔から地域格差のない料金が利用しやすいということで、いま座長ご指摘のフェリーとの関係も含めたそういう、これは前に仁坂知事が確か、結局全体のバランスのとれた料金で考えて頂くしかないとおっしゃっていたと思えますが、私もそのとおりだと思いますけれども、その中でやはり地域格差のない一律ということで、この図で言えば従ってDルートで言えば、550円、850円のラインというのがあるわけでございますけれども、その辺が今の段階の一律ということかと思えます。

【委員】一点だけ西村社長に質問もしくはご意見を賜りたいというところを申し上げたいと思います。私自身は今回の東日本大震災が、もちろん道路だけじゃないんですけど、いろんな意味で日本の社会に強烈なインパクトを与えて、まじめにもの考えて、適切なバランスの取れた答えを出しましょうという、私はいいい意味でいい改善のジャンプ台だと思うのです。そういう意味では、ちょっと民主党の先生方には申し訳ないけど、災害の起こる前は、従来型の非常に限定的な、本四は本四だとかいう感じの受益者負担主義と、あるいはとにかく全部無料ですという、私から言わせると極端なお考えが並行しているようなところがありましたけれども、今はそうじゃなくてももう少し柔

軟に、ちょうどいいところを押さえましょうということになっていると思うんです。料金の方もそうだし、またこれからご質問するエンジニアリング的な見直しという面も多いと思うんですよね。それで質問したいのは、今回東北の方では高速道路が大変役に立ったわけですがけれども、盛土の構造の所が当然多い。安くできますしね。ところがこれはいろいろ壊れるんですけれども、非常に早く直せるので、早く直せるのはいいところではあるのですけれど、早く直せるというのに安住していると、これ何回でも壊れるんですよね。地震だけじゃなくて雨でも壊れる。その度に利用者に不便をかけたります。比較的早く解消すると言ったって何も1時間2時間で戻るわけじゃありませんからね。私は前から言っているのですが、壊れた所を単に早く直せばいいというのではなくて、ちょっとは工夫をして、単価が若干上がったとしても、後世の子孫が「あの時にちょっと強いものにしてくれたね」と言うように、少しずつ改良していくことが重要ではないかと思うのです。道路の基本構造なんていうのは実はローマ時代くらいに形は決まっていますね、そこから営々といろいろな技術が開発されて人々が工夫をして、災害で壊れる度にちょっといい物にする。事故で何か問題が起こる度にちょっと工夫して良くするという、ちょっとづつ良くする工夫の、努力の結果が現状に至っているんですよね。これからだってそうしていかなければいけないのであって、今の構造や技術のままですって言うたら、後世の人に笑われちゃいますよね。僕はいつも専門家たちに言っているのは、そういうことを考えたらどうなんですかと。強化復旧とか改良復旧というのをやったらどうですか、現状復旧だけじゃなくて。そうすると、いや私たちがそういう工夫をしたいのは山々なんだけれども、いろいろ会計上の処理というんですか、あるいは税制も関係あるのかよく分かりませんが、そういった人間が決めたルールの側でやりにくくなっているということも伺うことが多いんです。私はそういう分野が得意な人間じゃないものですから、ぜひ西村社長そのへんの実情とか制度的な改善についてどんなことをお考えか、ご発言頂けたらありがたいと思います。

【NEXCO西日本】ご指摘のとおりだと思いますし、民営化前後からここに至るまでの体質と言いますか物の考え方、何を善とするかということ、とにかくいくらでもいいから安く造れというところがあつたらうと思います。でも総合研究所などに行きますと、技術的にはずいぶんいろいろなことを考えているわけがございます。材料についても、いろいろなテストなどもやっております。それがどこで生きてくるかということですが、いくつか試験施工ということもやっていることは事実ですが、一方で経済的な制約というものがあつて思い切って踏み出せていないということです。これは新築もそうですが、先ほど言いました、LCCをどう使っていくかということのも、センスとしては同じところであろうかと思しますので、それを何らかの形で、会社の方針あるいは予算を考えるときにですね、今日の新築と今日の維持と、それから3年、5年、10年先の維持のトータルバランスということコンセプトとして、認めて頂けるというか議論ができるととても助かるのかな、とそういうふうに思っております。

【委員】災害などで壊れたときの復旧のスキームで、元のとおり直さないといけないという制約があると伺うんですけれども。

【NEXCO西日本】制約というのがどこまでビビッドなものかということについてはありますけれども、

改造している部分もないとはいいません。程度の問題かなと思います。

【委員】高速道路の料金問題というのは、二大原則をどう適用するかということだと思います。一つは償還原則。造った費用、借入の場合あるいは直轄の場合もそうですが、コストは誰かが払わなければいけない、借金はちゃんと返さなければいけないということ。もう一つは公正妥当性をどう考えるか、公正妥当な料金とは何ぞやということです。当初は割と厳密にがっちりとした狭い範囲でやってきたものが、だんだん時代とともに変更していかなければいけなかった、それが今に至って少し混乱があるので、この際しっかり直しましょうというのがこの委員会の趣旨だと思っております。西村社長の資料の3ページ目で、料金問題として受益者負担による有料道路制度を活用することが適当であると書いてあります。私もそのとおりだと思うのですが、あえて利用者負担とおっしゃらずに受益者負担という理由は何かあるのか。つまり利用者以外の受益者が負担すべきだとお考えなのか。例えば地方自治体は何らかの費用を負担すべきだとお考えなのか、ということが一点。

もうひとつは、例えば次のような考えに対してご意見をいただきたいと思います。最近東日本の無料化のためにトラックが茨城あたりでUターンして九州まで行っているという困った事例があります。私はトラックは高速道路を走ってもらわなくてはいけないと思っていて、そのためにトラックは高速道路を無料で走れるようにしてはどうかと。ただし、トラックは1台キロあたり50円なり70円なりをNEXCOに何らかの形で払う。その財源として軽油引取税の国税を作る。そうすることによって、トラック全体では費用を払っています、NEXCOにもそれなりの収入が入ってきてそれで償還する。つまり直接的ではなくて間接的にトラック利用者が受益に応じた負担をするという形で還元するという考え方はいかがでしょう。

それから浜田知事にはぜひお伺いしたいのですが、私も高速道路は24.6円/kmでどこでも走れるべきだと思います。それは利用者から見ればそのとおりだと思います。わかりやすいということが重要ですし、公正妥当という意味では単純化というのが重要なので24.6円/kmはいいと思います。しかし、そのときに必要な費用があって、先ほど受益者負担の原則とともに原因者負担という考え方があって、そこにかかった建設費はそこを使う人たちが払うべきだという、原因者に負担させるべきだという原則が一方である。その場合、24.6円/kmに下げる場合に、それは誰が負担すべきなのか。国が負担するか地方が負担するかあるいはトラック利用者が負担するか乗用車が負担するか。その場合、国と地方の負担のあるべき姿。どういうものが本来なのかということも、もう一度聞かせてもらえればと思います。おそらく24.6円/kmにしようと思うと年間1,000億円位の費用が必要だと思いますが、他の高速道路の料金を5%くらい上げれば、全国の皆さんで本四の値段を24.6円/kmにして、みんな平等にするために全国の皆さん料金を5%上げさせて下さいというのも一つでありまして、他にも色々な方法があると思いますけれども、あるべき形としてどういうものがあると思いますか。

【NEXCO西日本】なぜ受益者と言ったかということですが、走って頂いている利用者が大部分を占めることは事実ではございますが、やはり、道路を造らせて頂いて、供用していく時のことを考えますと、各地におられます期成同盟などから熱心なことを言って頂くわけですけれども、必ずしも開通した後はそうはなっていないという様な事情もございます。また、それには現地におけますタイムラグもあると思うのです。工業団地を造るにしても何を造るにしてもタイムラグはあると

思うのですが、そういう諸々を考えていきますとやはり負担していくということは受益者あるいは受益者であるべき人という事が1つ。もう1つの別の受益者は、今の造った所の区間の受益者、あるいは計算上区間に乗った人と考えられることがとても多い訳です。ところが、私どもはネットワーク価値を上げたいと言っておりますので、ネットワークとしてミッシングリンクが繋がった所で受ける利益というのは、やはり全体で受益者というのは当然発生するのではなかろうかと考えます。次の質問にありましたように、直接とるのか、間接負担なのかということについては議論があって、とても道路会社だけ一人が言って、議論が収まる場所ではないのかと考えています。

【香川県知事】ありがとうございます。全国全体の高速料金制というところまで行きますと、私の授權されてる枠を越えてしまう訳ですので、あえてここからは香川県知事としての意見としてお聞き頂ければと思います。受益者が負担する場合、先ほど10府県市の中にも維持管理費にはやはり、まさにストレートな受益者負担で、有料を続けてもいいのではないかと書いてございますけれども、色々な償還計画の見直しという場合に、さらに一步踏み込めば、40年後、45年後に金ピカの高速道路のまま償還して、実は本四の場合は2兆5千億残る形になっているのですが、NEXCOの場合には維持管理をきちっとやっていながら、それこそ機能アップといいますか改良もされるという事まで目指して、その時点で40年後には真っさらの道路な訳ですね。それをつまみ私かつて大蔵省にいて金を貸していた方なんです、金を借りた人に返さなければいけないというところから、全て償還主義というところが有料道路で始まっている訳ですけども、それはずっとオンゴーイングで資産と負債をバランスさせて、大変踏み込んだことを申し上げて差し出がましく恐縮ですが、個人の意見として例えば、今NEXCOにおいて道路資産は、バランスシート上持たれていないわけです。同様に負債も持たれていないわけです。ご案内の通りでございます。それは道路機構に行っているわけですけども、それを会社としてバランスシート上両方持って、それを40年以内にびたっと返し切らなくてもいいのではないかと。それは財政規律上ルーズではないかと批判もあるかもしれませんが、世界各国を見た時にいろんなやり方があるのではないかと、有料化の方法も色々出ております。もちろん都市交通があれば、先生がおっしゃった間接的なかけ方とか、ICTを使った色々なやり方もあるかと思います。また私もあまりよく知りませんが、台湾あたりで聞くと、50km毎に料金所があってその手前で降りても構わないと。そしたらまたもう1回乗って、降りるのが面倒くさいだけで払わなくてもいいという様な。ただし50kmでそこで払えばそれで50km以下というのは定額で払うという様なですね、これは払い方の問題であって負担の問題とは違いますけれども、申し上げたかったのは、いろんな考え方、やり方があり得るのではないかと。私が申し上げたのは負担の先延ばしのような案に思われるかもしれませんが、ずっと維持管理して行って有料でいく場合に、その金利負担と維持管理の分で計算していけば、今の料金よりはぐっと安くなるはずではないかと、この様に個人的にはかねてから思っております。その中で全国一律の、それが24.6円/kmになるのか30円/kmになるのか、または15円/kmになるのかは、もちろん計算してみたの話かとは思いますが、ちょっと答えがよれたようで申し訳ございません。

【委員】浜田知事が準備して頂いた資料の1ページの表紙を見ながら、質問というか意見ですけども、私火曜日までシンガポールに行っていてASEANのいろんな議論に参加していたんですが、日本も縮み指向になってしまったものだなと思うんですけども、ASEAN共同プロジェクトなん

て、どでかい道路の国境を越えた計画なんかをぶち上げている訳です。中国なんかも激しく拡大しているわけです。本四架橋も、この資料非常に意味があったと思うのは、3つの架橋をするのに盛り上がっていた時代があって6,400円払っても造れよという勢いがあった時代がある。ところが今800円くらいにしてもらわないととてもやれませんというところになっているのですが、この地図を見て、例えばの話が、日本が本当に今後成長戦略を真剣に考えるなら、この3つどうするっていうところから、淡路島からそれこそ和歌山、大阪の所に抜けていくルートだとかですね、本当ならかつて議論していた九州の大分の方から抜けていくルートとか、それこそ、日本列島改造論的な時代ではないけれども、それ位の勢いを日本が取り戻して行かなければならないのではないかと本気で思っているから敢えてそう言うんですが、そういう中で、本当にどこかで日本の成長戦略への視点に最も相応しい、せっかく造ってしまった日本のインフラを生かして次にどうつなげていくのかという発想が必要になってきているのではないかなと私は思っているのですけれども、四国なんかではそういう議論というのが、どうなんでしょう、お聞きしたいのですが。

【香川県知事】実は道路の話ではなくて、先ほど新幹線の話に触れましたけれども、委員も実は同じ会合にいらっしゃったのですが、四国に新幹線の「し」の字もないと、実は今仰ったようなラインの四国の新幹線計画が前は構想としてあったのですが、いつの間にか調査費もつなくなりましたのですけれども、それは是非復活すべしと。そうでなければ異常な縮み思考のまま、JR四国もこのままでは経営基盤が成り立たないというような、生きるか死ぬかという話を年末しておったのですが、それは何とかいろいろ工夫して頂いて、これから攻めの姿勢に転じるという場合に、単にJR四国を高速化するというのではなくて、やはりそれは新幹線ではないかと、もう一度そういう夢を四国のみんなで持ち上げていかなければならないという趣旨の会議がございまして、私も大いに同感であるということで、またそれはそれで財源コストとかいろいろ負担の問題もございしますが、今座長が仰るような、諸外国をみているとブラジル辺りでも8車線も、私一度見てびっくりしたんですけれども、片道10車線以上あるのではないかとというような、恐らく無料の部分と有料の、さっき言ったような何十キロ毎に料金をとるような、いろいろと入り交じっているような所、台湾もそうだったと思いますが、そういう勢いをやはり何とか我々自身も、自分達も努力していかなければならないと、そのためにもいろいろな、こういうインフラについても、まずミッシングリンクということに戻ってしまい恐縮ですが、是非その点をまたご配慮頂ければと思っております。

【座長】大島大臣、お二人に一言ございますか。

【大島大臣】今日は本当にありがとうございました。西村社長にはいろいろと高速道路の料金の件で、社会的な背景がいろいろ変化するものですから、ご迷惑をいろいろお掛けしておりますが、よく耐えて凌いで頂いていると感謝申し上げます。先ほど100年、200年という話がございましたけれども、今、お話がございましたように、明治の頃から日本人は非常に長期的な展望に立って、20年かけて憲法を作ったわけです、あの当時。それから大正、昭和になって、戦後も非常に困難な状況がありましたが、どこまでいけるか分からないけれども、歯を食いしばってここまでやって来て、そして今の時代になってこの3.11の大震災を受けて、先ほど先生からも話がありました

が、私達は何か目から鱗というか、新たな気持ちで前に進まなきゃ駄目だなと、これまでのことを全体的に、もう一度冷静に見て、これからどう進むかという状況になっておりまして、そういう意味ではあり方検討委員会の中で今論議しているのですが、是非これからも、きつと言いたいことの半分も社長は遠慮して仰らなかったのかもしれませんが、私達もかなり真剣に、料金が上がったたり下がったりして大変申し訳なく思いますが、このあり方検討委員会の中で論議させて頂いて、これから長期にわたって耐えられる高速道路のあり方をしっかり出していきたく思いますので今後ともご理解とご協力をお願いしたいと思います。また、浜田知事におかれましては、総務大臣から何度も「聞いてくれ。」「聞いてくれ。」と言われておりまして、四国のいろいろ辛い状況というものがあありますが、考え方を転換していけば、あそこに坂本龍馬も居られたわけでありまして、太平洋に向かって「日本を洗濯してやる。」と、この位の気迫でやっていた先人も居られますので、私達も、四国という地は非常に大事な地だと思いますし、先輩達がこの3本の橋を、何故か造って頂きましたので、委員が仰るようにこれを生かしていくと、無料のものを3つも造ってしまったという発想ではなく、これを生かす形で将来にどうつなげるかという発想で是非取り組んでいきたいと思っておりますし、フェリーとの関係があるので、高速料金を非常に安くするとフェリーは成り立たないというような、一方ではお話も頂いておりますので、その辺もどういうふうにやったら良いのかも含めて、今日は本当に率直なお話を頂きましたので、改めてお礼を申し上げておきたいと思っております。ありがとうございました。

【座長】 それでは、西村社長と浜田知事におかれましては、ご予定があつてここで退室させていただきます。ご多忙のところ本当にありがとうございました。それでは次に事務局より、東北地方の無料開放の報告、高速道路料金の検証についてご説明頂きまして、ご意見を頂きたいと思っております。よろしくお願ひします。

【企画課長】 それでは資料4、5、6と続けてご説明させていただきます。既に東北地方の高速道路料金の考え方、提言を頂いたわけでございますけれども、その1カ月のデータでございます。資料4をそれぞれめくって頂きまして、1ページ目、「東北地方の無料開放区間」ということで、薄いブルーで塗られております左側の絵、この区間を今回無料開放という形にさせて頂いております。次に2ページ目をおめくり頂きますと、上段が平日、下段が休日、左側から岩手、宮城、福島、茨城の代表区間での交通量でございます。青で塗ったものが無料開放前、ピンクが無料開放後でございます。休日の部分に関しましては、1,000円の割引が行われておりましたので、無料開放後もさほど大きな交通量の変化はございません。第4週目でございますのは3連休の交通量その分だけ上がっておりますが、だいたい無料開放前後で交通量の変化はない。一方で平日につきましては交通量はだいたい開放前に比べまして1.3倍から1.4倍、1.5倍と、徐々にではございますが、交通量が増えてきているという状態でございます。それに伴いまして3ページ目、渋滞の状況でございます。今回無料開放している全体の料金所が150ICございますが、上の方のグラフが料金所の渋滞、下がそこから繋がって起きる本線渋滞でございます。色分けはそれぞれ各県のエリアを表示しておりまして、料金所の渋滞に関しましては、土日若干多めでございますけれども、全体として約130か所ぐらい、おしなべてだいたい全体の料金所の5分の1ぐらい、本線渋滞に関しては10箇所内外、というぐらいの渋滞が発生しております。4ページ目、その結果でございますが、今回無料開放をしておりますの

は被災者の証明をお持ちの方でございますが、当初の予定よりは遥かに大きく上回っておりまして、今全体の利用者のうち無料の被災者の扱いをさせて頂いております台数の割合が約8割に達してきているということでございます。それによって渋滞が随所で発生しているという形。さらにはトラック・バスについては無料開放している制度の運用について一部悪用されている状況がございます。それが5ページ目、これは水戸IC、代表箇所でございますが、料金所広場を通りまして一旦出て左側の下、点線をまわって迂回をしてUターンしてまた乗るとい、とりあえずこの東北のエリアに足をひっかけるという形で無料化をしてもらうというような車が見受けられる、これに対する改良措置を行っているところでございます。6ページ目に渋滞対策として全レーンの開放あるいは複数処理、私ども被災証明書をチェックしておりますが、その受け渡し時間の短縮等を行って現在地元の対応に努めているところでございます。

【高速道路課長】引き続きまして資料5、休日1,000円の検証についてでございます。データでご説明いたしますけれども、休日1,000円につきましては2年ほど前に景気対策として導入されました。結果としては地方の観光中心に、一定の経済効果はあったのではないかと。ただ全路線においてGW並みの渋滞、それから高速道路の非常に大きな転換から、フェリーとか高速バスなどの他の交通に影響があり、交通施策としては少し課題が残されているような状態かと思われま。資料をおめくり頂きまして、1ページ目が休日1,000円の概要ということで、平成21年から本年6月19日まで実施をさせて頂きました。その結果でございますが、2ページでございますが、結果的に休日の断面交通量は地方部で1.4倍に伸びているということでございます。3ページでございますように利用距離についても100km以上の長距離利用が約2倍に増加、あるいは平均利用距離が1.2倍に増加。4ページは課題でございますが、渋滞の変化ということで大都市・地方部含めてGW並みの渋滞が発生するに至ったと。5ページは私どもの簡単な試算でございます。アンケート調査によって高速道路を利用した観光レジャーへ旅行した方々、日帰り・宿泊合わせるとそれぞれ1.3倍、1.2倍というアンケートの結果を受けまして、これを旅行単価など既存の資料と簡単に掛け算しますと、観光消費額が年に3,600億円ぐらいになります。経済効果は間接効果を入れますと右側にございますように約8,000億円という試算ができます。割引所要額は年間約1,500億円、このような簡単な計算をしてみました。6ページでございますが、観光経済効果でございますが、端的にいうとでこぼこがあるという形になっております。東京大都市圏から遠方については下の地図のように赤く塗らせてもらっておりますが非常に多くなった所、ただ東京近郊の回り、群馬とか山梨辺りは減っています。上の入込客数の値についても例えば北海道とか沖縄とか飛行機でいく所の観光客を取り込むような形になっているのかなという感じでございます。7ページでございます。CO2でございますが、断面交通量をそれぞれミクロで見ても大きな変化はございません。内訳として、高速の交通が増えて一般の交通が減っているといいますが、あまり大きな変化はございません。8ページでございますが、マクロで見たCO2の排出量、これは高速道路のみでいきますと交通量が当然増えましたので若干増加しておりますが、全体で、ガソリンの販売は景気の落ち込みがありまして若干減少気味ということで、CO2の排出量自体には大きな影響はなかったのではないかと思います。右側の図は事故でございます。高速の事故が1.35倍と増えておりますが、一般道の事故は減っております、合わせると事故は減少という傾向でございます。9ページは他の交通機関でございます。矢印青が平日、赤が休日でございます。休日の時に大きく減っている所にやはり影響があったのかなという

ことで、このグラフでご覧頂きますように高速バスあるいはフェリーについては若干影響を与えてしまっているかな、逆に鉄道については乗客数については顕著な変化は見られない、こういう状況でございます。10ページでございますが、これは地域によって違うということで、先ほどお話のあったフェリー、本四間のフェリーと鉄道を見ますとそれぞれ大きな影響を与えてしまっているという状態でございます。最後のページは特に今ご説明した本四間の交通量、非常に大きなインパクトがあったということでございます。最後に資料の6でございます、1年間行いました無料化の社会実験でございます。こちらにつきましては地方の交通量の少ない所、山岳部を中心に実験を行いました関係から、結果的に一般道にたくさんの交通が転換し、交通の状況は改善されたというような結果が出ております。また公共交通機関も非常に限られておりますので、影響も限定的かなということでございます。観光・物流などの効果についてもやはり山岳部ということで限定的ではなかったかなという結果になっております。資料をめくって頂きますと1ページ目は社会実験の概要でございます。2ページ目に無料化を行った区間でございます。赤く塗らせて頂いております。3ページ目は交通量の変化ということで、有料道路の区間については概ね2倍に増加している、特に交通量が少なかった所については大変大きな増加になっています。4ページでございます。渋滞地域は全50区間見ますと大変渋滞したというのは7区間しかなく1週間に1回出ております。後はだいたい渋滞等の大きな問題はありませんでした。5ページ目でございますが、道路利用の変化については時間帯問わず、全てにおいて交通量が増えています。特に右側でございますが距離が短い部分について、利用距離の短い交通が増えているという状態でございます。6ページ目は並行する一般道の方でございますが、こちらは交通量がだいたい2割減少し、混雑時間も5割減少し、こういういい効果も出ております。7ページ目、左側は交通量自体でございますが、誘発交通量はほぼ生じてないというような形で、一般道が高速に移ったのではないかとこの断面交通量の結果でございます。右側の事故については先ほどの1,000円高速と同じでございます、減少しているという結果になっております。8ページは観光への影響ということで、無料化ICから近い区間については増加傾向という結果がありますが、10km圏外になりますとあまり顕著な動きはありません。地域の取り組みによっても効果があった所となかった所に分かれます。さらに右側で、並行する一般道では非常に交通量が減ったという苦情も出てきた事例も見られるということでございます。9ページが他の交通機関への影響ということで、赤と青がそれぞれ並行する区間、しない区間の折れ線グラフでございますが、大きな変化は見られておらず、実験の開始で大きな影響は見られていません。最後10ページでございますが、もうひとつそれぞれ個別にみた場合につきましては、高速バス等については一定区間について並行する路線と比較して、大きな影響が出たのかな、と以上でございます。

**【座長】** どうもありがとうございました。時間の制約があってもう時間が過ぎていきますので、十分な意見交換の時間ございませんけれども、意見のある方は事務局にどんどん伝えるとか、あるいはこの会合もこういうデータをきちっと積み上げた上で議論を深めたいと思いますので、今日でなくてもよいのですけれども、特にこれだけは発言したいという方いらっしゃいますか。なければ、説明を受けたということで今日は締めくくっておきたいと思います。それでは事務局にお返します。

**【道路局次長】** 長時間にわたりまして有意義なご意見頂きますとどうもありがとうございました。次回の日程につきましては8月中を予定しておりますが、具体的な日程については後で事務局から

調整させて頂きたいと思いますのでよろしくお願いいたします。本日の会議資料はそのまま置いておいて頂ければ追って郵送させて頂きます。以上を持ちまして第8回高速道路のあり方検討有識者委員会を終了いたします。どうもありがとうございました。

以 上