

社会資本整備審議会 道路分科会

第2回 有料道路部会

平成19年1月25日（木）

【総務課長】 皆様、本日は大変お忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

定刻前ではございますけれども、先生方、全員お集まりでございますので、ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会第2回有料道路部会を開催させていただきます。

初めに、開会に当たりまして道路局長の宮田より、ごあいさつをさせていただきます。

【道路局長】 道路局長の宮田でございます。おはようございます。大変お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

もうご案内かと思いますが、今年の12月8日に、道路特定財源の見直しに関する具体策というのが取りまとまりました。主には特定財源そのもののことが決まっておるわけですが、そこの中の1項目に、国民の要望の強い高速道路の値下げなど既存の高速ネットワークの有効活用、効率的な活用に配慮して値下げ等を検討すべし、法案を平成20年の通常国会に提出をすべしというふうに閣議決定をされました。

●●委員がいらっしゃいますが、一昨年の10月に道路公団が民営化するのに際して、特に高速国道については経営努力で平均1割値下げというのを既に行っておりますが、それに加えて、効率的な高速ネットワークの活用という観点から値下げを検討せよということだろうと思います。非常に短い期間でいろいろ多岐にわたって、今お話を申し上げたようなことについてご検討願うわけでございますが、大変ご面倒、ご苦勞をおかけいたしますけれども、そういう事情がありまして、ぜひとも国民の方々にご納得がされ、いい結論になりますように、ひとつよろしくご審議のほどお願い申し上げます。

社会実験ということも用意をしておりますが、ご議論いただいたものについてすぐ、平成19年度には社会実験でいろいろキャリブレーションしながら、先ほど申し上げました法案のほうに結びつけてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 ありがとうございます。

本日は全委員にご出席いただいておりますので、審議会令の9条の1項によります定足数を満たしておりますことを、念のためご報告させていただきます。

また、局長と原田次長は、恐縮ながら所用のため、後ほど審議の途中で退席させていただきます。ご了承願いたいと思います。

それでは、以下の進行は部会長にお願いしたいと思います。部会長、よろしくお願いいたします。

**【部会長】** おはようございます。お忙しい中、遠路お集まりいただきまして、大変ありがとうございます。早速、本日の議題に入りたいと思います。

主要な議題は3つございますが、先にご説明いただいて、その後議論をいただくということにしたいと思います。3つ、高速道路料金・割引の現状と課題、道路特定財源の見直しに関する具体策について、事務局より、まずご説明いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

**【総務課長】** それでは、資料1と書いてあるものがございますが、それに基づきまして、ご説明させていただきます。

先ほど局長のごあいさつにもありましたように、昨年12月8日に決定されました道路特定財源の見直しに関する具体策についてでございます。

総論部分は除きまして、具体的内容に早速入らせていただきますが、イの一番に、真に必要な道路整備は計画的に進めるということがまず書かれております。その際には、その必要性について具体的に精査しろですとか、重点化、効率化といったことをしっかりやれということも、あわせて記載されているところでございます。同時に、国民にその必要性をわかっていただくために、19年中に今後の具体的な道路整備の姿を示した中期政策を作成しろということが書かれてございます。中期計画のイメージでございますけれども、具体的な期間は決まっておりませんが、5年ないし10年程度を想定しながら中期的な整備目標を明らかにして、その達成に必要な事業費を明示したものとといったものを作成するといったようなイメージでございます。

続きまして、「特に」と書いてある部分でございますが、この閣議決定に至りますときに政府・与党の中で真摯な議論がなされまして、与党のほうから、特定財源の見直しに当たりましては地域間格差の拡大ということが少し懸念される、そういったところもしっかりやれ、また、生活者重視の視点ということも十分考えろといったようなご指摘がございまして、そういった指摘を受けて、地域の基幹道路の整備や渋滞解消のためのバイパス整備、高速道路や高次医療施設への広域的なアクセスの強化といったことがしっかりできるような適切な措置をしろといったこととされているところでございます。

2. でございますが、税率水準についてのお話でございます、現行の暫定税率が15年から19年度までの措置という形で書いてございます。したがって、20年度以降をどうするかということが課題になるわけでございますが、20年度以降も財政状況、環境面への影響にも配慮して、上乗せ分を含めて現行税率水準を維持しろといった方向性が出されたところでございます。

3つ目でございますが、一般財源化を前提とした道路特定財源の見直しについての方向性でございます。ここでは、国の道路特定財源という形で限定されております。したがって、揮発油税、石油ガス税、自動車重量税を対象にした方向性だというふうに、ご理解願いたいと思います。地方の道路特定財源については、先ほど言いましたように地方の道路の整備に対するニーズの強さですとか、地方の現実に行われています道路整備事業に占める特定財源の割合が4割から5割程度にとどまっております、一般財源が投入されているというような実態を踏まえまして、今後の議論という形にされているところでございます。

国の道路特定財源全体の見直しに当たりましては、次のページをお開き願いたいと思います。①でございます。税金の全額を、毎年度の予算で道路整備、これは道路本体の整備でございますけれども、に充てることを義務づけられている現在の仕組み、これを改めるということにされております。現在、道路整備費の財源等の特例に関する法律がございまして、税金の全額を道路整備に充てるというような形になっておりますけれども、それを改める。その時期でございますが、先ほど言いましたような税率の見直しの時期に合わせて、20年の通常国会において所要の法改正を行うといったような方向づけがなされたところでございます。

②でございますが、と同時に、毎年度の予算において道路歳出を上回る税金は一般財源とするということで、一般財源化の方法が書かれてございます。この場合におきます道路歳出でございますが、18年度の予算をちょっと例にとりますと、道路本体の整備費、さらにそれに加えて、道路の整備と密接に関連するものということで、従来、使途拡大ということをやっておりましたが、一般会計で行われております使途拡大分、さらには本四公団の債務を処理して国債費というような形で償還させていただいておりますけれども、そういった費用まで含めたものを、ここで言う道路歳出といった形でご理解願えれば思っております。したがって、具体の一般財源の額というのは、毎年度の予算の中で決まってくるというようなことでございます。

それから、4. でございますが、これは先ほどのごあいさつの中で触れられていた部分でございますけれども、我が国の経済社会が抱えている政策課題を解消するための一環といたしまして、国民の非常に要望が強い高速道路料金の引き下げなどを通じまして、既存の高速ネットワークの効率的な活用・機能強化を図るための新たな措置を講じなさい。それは、先ほど言いましたような税率水準を維持する20年以降に併せて所要の法案を提出する形で実現させていきなさいといったような方向づけがなされているところでございます。これについて、これから実現に向けてさまざまな議論があると思いますが、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

私のほうからは、以上でございます。

**【部会長】** どうもありがとうございます。

続きまして、日本自動車連盟にて実施されました高速道路料金等に関するアンケート調査がございます。その結果につきまして、●●委員よりご報告をお願いいたします。

**【●●委員】** ご説明をさせていただきます。右肩に資料2とある分から、まず申し上げます。

道路の満足度と今後のあり方に関するアンケート調査ということでございまして、この調査は、一昨年来、道路特定財源に関しましてさまざまな議論が繰り返されました中で、そもそも道路を利用する、使用する主体である自動車ユーザーが、道路整備に対してどのようなニーズを持っているのかを把握をするということが必要だろうという考えから、実施をしたものであります。

現物はかなり分厚い冊子になっておりまして、このような冊子でまとめておるわけですが、内容につきましては、生活道路から高速道路までを各都道府県別に取りまとめまして、きょう、この資料2に使わせていただいておりますのは、そのうちの2ページ分だけを抜粋したものであります。

内容ですが、回答者数は約1万1,000人でございます。まず、高速道路に何を望むかという質問に対する回答といたしましては、ここにグラフで示しておりますように、料金の値下げというのが断トツでございました。次に拡幅、車線数の増加、新規の建設とか延伸、出入り口の追加等々という内容になっております。

次のページをめくっていただきまして、この同じ質問を都道府県別に見ますと、このようになっております。色をつけておりますが、最も濃い色がついておりますところが、進めてほしい施策として最も割合の高いものであります。ほとんどの県におきましては、利

用料金の値下げとなっております。右から4番目の欄でございます。各都道府県におきまして、ほとんどの県で利用料金の値下げを望む比率が一番高かったということです。

それから、一部の県におきましては、この値下げよりも、むしろ新たな道路の建設・延伸を最も望むんだというところがございます、上から見ても山形、57.1%、下へ見ても和歌山、鳥取、島根、宮崎ということになっております。さらには、その右側でございますが、拡幅あるいは車線数の増加、これを最も望むという県が秋田県でございます、飛び抜けておまして67.2%という非常に高い比率を示しております。この拡幅や車線数増加の欄を下にずっと見ていただきますと、40%を超える県といたしまして山形、和歌山、愛媛、徳島、高知、大分がございます。この辺はおそらく、暫定2車線での開通の地域というのが浮き彫りになっているのかなという気がいたしました。こういった声に対して、明確な対応をぜひお願いをしたいと思うわけでありませう。

それから、次の資料でございますが、資料3であります。これは、高速道路料金の割引に関するアンケートということで、いわゆる社会実験等の実施に対して、ユーザーがどういふような感触を持っているかというものを調べました。これにつきましてもインターネットで調査をいたしまして、実施時期が去年の10月に、約2週間で1,638名の回答をいただいております。

まずETCの利用状況であります。都市高速を含めまして、高速道路の料金支払いにETCを利用しているという方が、全体の84.7%ということでございます。

2番であります。高速道路通行料金が金額的に変化したという実感があるかという質問に対しては、大幅に安くなった6.2%、少し安くなった42.4%を合わせまして48.6%、約半数の方が、安くなったと答えております。一方、変わらないという回答の方も、約3割いらっしゃいました。

次の2ページであります。

(3)よく利用するETC利用時の料金割引制度、これにつきましては、マイレージサービスが最も多くて806件、比率でいきますと49.2%、次いでNEXCOさんの通勤割引、これが753件、46%が突出をしております。NEXCOさんの早朝・夜間割引、それから深夜割引、これも比率にしますと大体2割前後と、よく利用されております。一方、都市高速の週末とか時間帯限定の割引については比較的利用が少ないようでありませうけれども、首都高さんの日曜祝日割引は約16%ということでの利用があるという回答でありました。

その下の(4)であります、割引によりまして高速道路を利用する行動に何らかの変化があったかという質問に対してですが、割引によって、これは逆算のような形なんです、利用行動が変わらないという方が3割いらっしゃいました。それから、使ったことがない、わからないという方が1割いらっしゃいまして、こういったものを除きますと、約6割の方が利用行動に何らかの変化があったということでもあります。具体的な内容としましては、割引が適用されるように出発時刻とか到着時刻をずらした、あるいは、一般道を従来利用していたんだけど、高速道路の利用に変えた、利用回数が増えたといったような回答がございました。

次の3ページであります、(5)現在の割引に対する不満であります。これにつきましては、割引される時間帯が使いづらい、比率にしますと36.7%でした。それから、割引される時間が短い、割引の金額が小さいといった意見から、それ以外には割引の種類をもっと増やしてほしい、あるいは通勤割引、早朝・夜間割引の対象距離が短い、内容がわかりにくいなど、さまざまなご意見がございました。

最後の6番の質問であります、さらなる値下げ、新しい割引の希望については、「大いに」、「少し」というのを合わせまして98%あったわけですが、これは単に安ければ安いほうがいいという単純な話ではなくて、先ほどの資料2でお示しをいたしました調査結果にありますように、とにかく高いと思っている、だから下げてほしいという、その辺の回答を踏まえますと当然のことかなと思います。

それから、4ページであります、じゃあ、このさらなる値下げ、新しい割引に対する具体的な希望といたしまして、どんなものがありますかということに対する回答であります、土日終日の割引、それから、往復割引、複数の道路の乗り継ぎ割引、一般道路が渋滞する区間・時間での割引、周遊割引といったものなどが挙がっております。このほか自由記述もいろいろございまして、やはり目立ったのが、渋滞時には割引をしてほしいとか、それから、適用道路を拡大してほしい等々の意見がございました。

5ページ以下につきましては、今申し上げました各質問項目に対しましての自由記述の内容であります。例えば(2)の高速道路通行料金が金額的に変化した実感はあるかという部分での自由回答としましては、例えば1件目に書いておりますように、「何円払った」という感覚が薄くなった、請求を見て差額に気づくといった、もっともだなというご意見を初めまして、さまざまな声が寄せられております。

以下、省略はいたしますけれども、ご参照いただければと思います。

以上でご説明を終わります。

【部会長】 どうも大変ありがとうございました。ただいまの報告、今後の議論の参考にしていただきたいと思います。

続きまして、高速道路料金・割引の現状と課題について、事務局からご説明をお願いいたします。

【有料道路調整官】 お手元の資料4でございます。高速道路の料金と割引の現状について、説明いたします。

1枚めくって、1ページをごらんください。

まず最初に、料金と割引の体系について、説明申し上げます。日本の高速道路は、全国路線網、本四道路、都市高速道路に、大きく大別できます。全国路線網と本四道路は、利用1回当たりの定額料金と利用距離に応じた料金の合算料金としております。また、一方、都市高速道路は、利用1回当たりの均一料金としております。これらはいずれも基本的に、負担の公平を実現するための料金ということでございます。

2ページをお願いします。主な料金の割引制度でございます。割引は、一昨年为民営化に伴いまして大幅に拡充し、再編成しております。利用量に応じた割引、利用時間帯や曜日に応じた割引、経路による割引に大きく分かれてますが、交通の転換や誘導の効果が生まれております。以上が、料金と割引の体系です。

3ページをお願いします。

3ページ以降、料金及び割引の課題につきまして、高速道路の効率的活用の観点から説明してまいります。

4ページをお願いします。

まず、高速道路の果たしている大きな役割の1つでございます。ごらんの地図のように、日本の高速道路の延長は全体で1万キロメートルに及び、全国の港湾や空港などの、海外、国内に向けた交通拠点を連結しております。

5ページをお開きください。

この高速道路ネットワークは、真ん中の棒グラフにありますように、日本全国の貨物の24%が高速道路で輸送をされております。このように高速道路は、日本の社会経済を支える重要な基盤の役割を担っているところでございます。

6ページをお願いします。

また、高速道路は高速道路を利用されるお客様にとっても安全であり、またかつ、一般

道路を走行するよりも、環境にやさしい交通手段でございます。左の図にありますように、死傷事故率は一般道に比べ12分の1でございます。また、右の図にありますように、高速道路は一般道路に比べ速い速度で効率的に走行できるため、排出する二酸化炭素が少なくて済みます。

7ページをお願いします。

しかしながら、高速道路は一般道に比べ、安全で環境にやさしいにもかかわらず、十分に高速道路が活用されていない現状があります。円グラフは、高速道路の混雑ぐあいと並行する一般道の混雑ぐあいの関係をあらわしたものでございます。一般道の混雑率が1を超えているにもかかわらず、高速道路には比較的余裕がある区間が、青色の区間でございますが、全体の65%もあるのが実情でございます。

8ページをお願いします。

一方、高速道路自体も朝夕の時間帯に交通が集中して、渋滞が発生しております。グラフは、東名高速の町田～厚木間における時間帯別の交通量と、年間の渋滞件数でございます。棒グラフが交通量ですが、左のグラフ、上りは夕方、右のグラフ、下りは朝に交通が集中し、その結果、折れ線が渋滞件数ですが、同じく夕方と朝に集中発生をしております。

9ページをお願いします。

このような課題に対しまして、これまでに導入した料金割引がどのような効果を生んでいるのかを説明申し上げます。平成16年11月から、朝夕の通勤時間帯と深夜の割引を導入しております。左側のグラフが、地方圏での状況でございます。右側が、大都市圏の交通量の時間帯の変化を、割引の前後で観測したものでございます。下の棒グラフが増減をあらわしたのですが、日本全国の高速道路を集計いたしますと、割引導入で、いずれも割引時間帯には6%程度の交通量の増加がありました。割引によりまして、一般道からの転換や高速道路利用の時間変更が誘導されたものと考えております。

10ページをお開きください。

これは、深夜の時間帯の割引で、並行する一般道の安全性が向上した事例でございます。長野県の中央道でございますが、中央道の料金割引の結果、並行する国道19号、地図の赤色でございます、国道19号から青色の中央高速へ、交通が転換をいたしております。左上の折れ線グラフを見ていただきますと、深夜時間帯の割引の導入によりまして、中央上のグラフにあるとおり国道19号の夜7時から朝7時の夜間の時間帯の大型車は7%減少し、中央道へと転換をしております。この大型車の転換の結果でございますが、左下の



棒グラフでございます。国道19号におきます夜間の通行どめを伴う交通事故が51%減少、それに伴いまして通行どめ時間も58%減少し、国道19号の沿道の地域住民の方々の安全性が大幅に改善されたところでございます。

11ページをお願いします。

これまで申し上げましたことをまとめたものでございますが、高速道路の効率的活用の観点から、課題は2つあると考えております。1つ目は、一般道に課題がある一方で、並行する高速道路が有効に活用されていないことでございます。2つ目が、高速道路におきまして特定の時間帯に利用が集中し、混雑が発生していることでございます。この課題に対応するには、黄色の枠にありますように一般道からの利用の転換を誘導することと、比較的余裕のある時間帯に利用を誘導することが必要であると考えております。このために、多様で弾力的な料金を活用することによりまして、混雑緩和、交通事故の抑制、環境改善が実現でき、地球温暖化対策や物流効率化に貢献できると考えております。

12ページをお願いします。

次に、大都市圏における高速道路ネットワークの効率的活用の観点からの料金割引の課題について、説明申し上げます。

13ページをお願いします。

図は、東京圏の事例でございます。大都市圏では、このように高速道路、一般道ともに渋滞が発生して、多大な時間やコストを損失しているところでございます。

14ページでございます。

交通は、都市中心部へ集中いたしますが、左上の円グラフにありますように、渋滞する首都高都心環状線の交通の6割は、都心に用のない通過交通でございます。その結果、左下のグラフ、折れ線のように、日中は、都心環状線は渋滞に陥っております。その結果は放射の道路にも及んでおりまして、右の図のように、渋滞は郊外へと伸びていっているところでございます。

15ページをお願いします。

この都心から通過交通を迂回させるための環状道路が、平成20年代半ばにおおむね完成をする目標でございます。この環状道路へ交通が迂回するよう、高速道路料金による誘導も重要であると考えております。

16ページをお願いします。

この地図は、首都圏の高速道路を会社別と料金水準別にあらわしたのですが、首都圏

では3つの会社が混在し、料金体系も建設された経緯によりまちまちになっているなど、高速道路ネットワークが有効に活用されにくくなっております。

17ページをお願いします。

このように料金体系がまちまちになっているために生じている料金のふぐあいですが、上にありますように、料金1回当たりのターミナルチャージを乗り継ぐたびに支払わなければならないなかったり、長距離通減割引が継続されないなどの課題が生じております。

18ページをお願いします。

大都市圏には都市高速道路が都心部にありまして、利用1回当たりの均一料金制となっております。図は首都高速の事例でございますが、ネットワークの拡充に伴いまして、短距離利用される方と長距離利用される方とのばらつきが、右上のグラフのように大きくなってきております。このため、均一料金制での不公平感が生じているところでございます。

19ページをお開きください。

一方、均一料金制であるため、1区間だけというような短距離利用はされにくいという状況もございます。このため、左上の首都高全体の交通量の状況でございますが、このためもありまして、端末路線は比較的すいているところでございます。図は、首都高7号小松川線と並行する国道14号線との関係でございますが、右上のグラフにありますように、国道14号から首都高へ交通転換を促すようなことも必要であると考えられます。

20ページをお開きください。

以上、大都市圏における高速道路ネットワークの効率的活用の観点からの課題と対応の方向をまとめますと、課題は3つでございます。まず、大都市圏では高速道路・一般道路ともに渋滞が生じているということでございます。2つ目は左下、緑でございます。都市高速道路は均一料金制としてまいりましたが、ネットワークの拡充に伴いまして、利用距離のばらつきが拡大してきたということでございます。3つ目は右下、大都市圏の高速道路は会社が混在し、料金体系も異なることでございます。これら課題への対応の方向としては、黄色の枠ですが、まず、整備されつつある環状道路へ交通を誘導すること、そして、都市高速に距離に応じた料金制度を導入することによりまして、利用者負担の公平化や高速道路の有効活用を実現すること、連続利用に係る割高感を緩和し、高速道路の連続利用率を高めることが挙げられます。これらを多様で弾力的な料金を活用することで実現いたしまして、大都市圏における高速道路・一般道の渋滞緩和、環境改善に貢献できると考えられます。

21ページをお願いします。

最後に、地方圏における高速道路の効率的活用の観点からの料金割引の課題について、説明申し上げます。

22ページをお開きください。

地方圏特有の課題としては、休日の渋滞がございます。左上の表にありますように、平日の2倍の渋滞が発生をしております。折れ線グラフをごらんいただきますと、この渋滞原因は、朝夕に交通が集中していることでございますが、一方で、昼間は交通に余裕があるところでございます。

23ページをごらんください。

また、並行する一般道との関係に着目してみますと、高速道路における休日昼間の交通量は比較的余裕があるのに対しまして、並行する一般道では、休日昼間も混雑しております。グラフの赤線が国道156号線で、青色が東海北陸道でございますが、国道156号線には交通容量の約2倍の交通が集中している一方で、東海北陸道は交通容量の半分程度の交通量であり、余裕がございます。

24ページをお開きください。

また、地方圏には、国道のバイパスとして建設された一般有料道路がございます。建設の経緯もございまして、高速道路との料金体系がまちまちとなっているところでございます。図は、島根県にございます一般有料道路の江津道路でございますが、国道9号のバイパスとして建設された有料道路でございます。高速道路と直結しておりますが、高速道路は通勤時間帯割引で5割引になるにもかかわらず、江津道路は割引がないための不公平感もございました。このため、平成18年10月から高速道路と同様の割引をする実験をしているところでございますが、並行する国道9号との間で江津道路の分担率が上昇し、下のグラフでございますが、騒音レベルが低下するなどの効果が確認されております。

25ページをお願いします。

また、料金引き下げは地域振興にも効果を発揮しております。図は、本州四国連絡高速道路の新特別料金導入後の、徳島県における周辺観光施設の入場者数の対前年の比較をグラフにしたものでございます。平成15年7月以降、ちょうど真ん中でございますが、棒グラフ、周辺観光施設入場者数は、折れ線の本四高速の交通量の増加と連動いたしまして増加に転じてきておりまして、地域活性化に貢献しているものと考えられます。

26ページをお開きください。

このような効果に着目して、観光立国推進戦略会議の報告書におきましても、閑散期やオフピーク時間帯を活用して観光客に対する割引を拡充し、旅行コストを引き下げることが重要との提言がなされているところでございます。

27ページをお願いします。

以上、地方圏における高速道路の効率的活用の観点からの課題、2つでございます。左上にありますように、1つ目は、休日の特定時間帯で交通が集中して平日以上の渋滞が発生していること、2つ目は、料金体系がまちまちで、利用者に不公平感があることでございます。この課題に対応するためには、黄色の枠でありますように、それぞれ比較的余裕のある時間帯に利用を誘導することが必要、バランスのとれた料金体系が必要と考えております。このため、多様で弾力的な料金を活用することで、一般道、高速道の混雑緩和が実現でき、また、地域活性化、観光振興にも大きく貢献すると考えております。

以上で説明を終わらせていただきます。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、議論に入りたいと思います。先にご説明いただいた資料1から3についてのご質問等もございましたら、よろしくお願ひいたします。

どなたからでもどうぞ。どうぞ。

**【●●委員】** 資料1の閣議決定の内容に関してなんですが、先ほど我々の資料でも申し上げましたように、高速道路料金の値下げの要望が多いということはそのとおりなんですけれども、そうかといって、この閣議決定の内容そのものに少し異議があるといえますか、問題があるかなと思っております。先ほど道路局長も触れられました4.の国民の要望の強い高速道路料金の引き下げによる既存高速ネットワークの効率的活用云々、これは全く異存はないわけでありますが、ただ、新たな措置を講ずる、この内容は何なのか。さらには、20年に提出する所要の法案の中身がどういうものなのか、これはこの段階で、もちろん見えてないわけでありまして。

この閣議決定というのは、言うまでもなくタイトルにもありますとおり、道路特定財源の見直しに関するものであるわけですから、前段の内容も関係してくるんだと思うんですが、例えば2.にありますが暫定税率による上乗せ分を含め現行の税率水準を維持することとか、それから、3.にありますが②道路歳出を上回る税収は一般財源とする、こういう考え方には我々ユーザーとしてはちょっと納得もできないし、理解もできないなと思っております。むしろこの考えを改めていただくようお願いをしたいと思っております。

ただ、高速道路の料金の引き下げ要望の声が多いというのは、繰り返しになりますが、先ほどのご説明でも明らかでありますし、この点についてはぜひ引き下げの議論をお願いをしたいと思うんですけれども、ただ、その前提として、この閣議決定の内容すべてを受け入れるということは、我々ユーザーとしては異議があるということをご了解いただきたいと思います。

【部会長】 そのほか、いかがでしょうか。どうぞ。

【●●委員】 ……の●●でございます。第1回目は欠席をいたしまして、すみませんでした。資料1について質問が2つあるんですけれども、よろしいでしょうか。

まず4の、先ほど●●さんもおっしゃった「高速道路料金の引下げなどによる」と書いてあるんですけれども、「など」という中身なんですけれども、例えば先ほど、大都市圏では渋滞があるよというご説明がございましたけれども、ミッシングリンクの整備なんていうのは、例えば「など」に含まれるんだろうかという質問でございます。

2番目の質問は、1. のところの2番目のパラグラフに「地方の活性化や自立に必要な地域の基幹道路」と書いてあるんですけれども、基幹道路ってどういうことだろうかという質問でございます。従来のような例えば国道とか非常に交通量の多い道路だけと言うのかどうかということです。私の意見をちょっと申し上げさせていただきますと、先ほどの資料4の最後のほうで観光開発ということが書いてございました。これからの地方にとっては観光というのは非常に重要なものだと思いますけれども、観光のために必要な道路というのは、今、日本風景街道の検討なんかもなされておりますけれども、やはり交通量だけで重要さというのは判断できない、あるいは、ピーク特性が著しく異なっているということもあろうかと思えます。

有料道路とは若干関係なさそうなんですけれども、実はフランスで最近始まった政策なんですけれども、景観と開発のための1%政策というのを七、八年前から始めていまして、高速道路をつくと地域に通過交通が流れないだろう、寂れてしまうんじゃないのと。ですから、高速道路の事業費の1%を地域の景観とか開発に使うことをぜひしましよと。地域としても、それに見合うきちんとしたカウンターファンドを用意なさいと、そういう政策を始めておまして、随分いろんな地域が活性化をしているという報告もなされております。あながち関係もないので、あえて基幹道路とは何なのだという質問をさせていただきました。

【部会長】 そのほか、1についてのご質問をどうぞ。

【●●委員】 特定財源の問題は、財源が余ってくるなら一般財源化する。暫定税率と  
いうのがのっているわけですから、これは国民をごまかすことにもなってくるということ  
もございますので、暫定税率はなくしていく、減らしていくという考え方にしていただき  
たい。どうも、ここに「納税者の理解を得ること」というふうに書いてありますけれども、  
なかなか「納税者の理解を得ること」ができないんじゃないかと。また、今、署名活動で  
も1千万人以上の署名活動が出ているというようなことを考えていきますと、納税者の理  
解を得るということは非常に難しいということでございますので、暫定税率については下  
げていくという考え方でやるべきじゃないかと思えます。以上です。

【部会長】 よろしいでしょうか。どうぞ。

【●●委員】 資料1のほうについてご議論が随分ありましたので、私も関連して、ご  
質問を兼ねて、ちょっとお尋ねしたいんですけれども。

閣議決定の4.の話が出ておりますが、これの読み方なんです。道路特定財源の見直し  
とあわせて高速道路料金の引き下げを考えるというところなんです、ここをどう読むの  
かということですね。道路特定財源の一般財源化をして、そこでキープされていた資金を  
高速道路料金の値下げに使うということをストレートに意味するものかどうか、という含  
意が含まれているのか含まれていないのかという点について、お伺いをしたいと思います。

私は、そもそも論から言いますと、そこは直結するものでは本来ないものであるとい  
うことは、これははっきりしているわけですし、特定財源そのものが税金のあり方としては  
やや異例なあり方で、とりわけもともとは目的税的なものというのは好ましくない税の形  
態ということもありますけれども。そもそも民営化したということがあって、それは税金  
を使わないために民営化したということでありますから、本則といたしましては、高速道  
路料金を下げるのはいいんですけれども、それについては基本的には経営努力とか、要す  
るに税金以外のところで賄うというのが基本であろうと思っております。

関連してもう1つご質問は、本四道路のほうについては税金を使ったんですよ。これ  
の経緯と説明の仕方はどうだったのかなというのが、お伺いしたいところです。

それから、もう1つコメントなんですけれども、この閣議決定の中で、特に例えば3.  
で納税者という言葉が出てきますが、今もご意見がありましたけれども、納税者という言  
葉が結構適当に使われているなというのがあって、現に払っている人を具体的に指してい  
るのか、それとも納税者という言葉は国民という言葉と同じですので、広い意味での納税  
者という読み方もできますし、それから、4.ですと国民なんていう言葉が突然出てくる

わけですが、高速道路料金の引き下げというのは、これは現に使っているユーザーが恩恵をこうむるという話なので、こんなところ、突然、国民という形でぼやかした感じになっているというのちょっと変で、そこは国民という概念、納税者という概念、両方抽象的に使うか具体的に使うかというところで全く意味が違ってくるので、この辺はあえてぼやかしているのかもしれませんが、そのあたりはなかなか理解が難しいなと思いました。以上です。

**【部会長】** 資料1について議論すると際限なくあるんですが、ここの場はこれを議論する場じゃなくて有料道路の制度のほうですので、なるべく簡潔にして、本題に入りたいと思います。

**【●●委員】** 私も道路特定財源の閣議決定についてなんですけれども、今、●●先生がおっしゃったように、結構あいまいなところが多いのでわからないところがあります。3の②のところでは道路特定財源の扱いについて、毎年度の予算において道路歳出を上回る税収は一般財源とするというのは、先に道路歳出が決まってから、その残りをということなのか、それとも、先に一般財源化した後で、これは絶対に道路歳出として引き出すのか、先にどっちのポケットに入るのかなというところの手法が決まっているのでしょうか。これの中ではまだあいまいなままなのかというのを、ご質問させていただきたいと思います。

**【部会長】** それじゃあ、事務局のほう、どなたにお答えいただければいいでしょうか。

**【総務課長】** 私のほうからお答えさせていただいて、補足があれば適宜させていただければと思います。

まず、個々の具体の解釈みたいなところのご説明についていきますと、まず4. のところで「高速道路料金の引下げなどによる」というところの「など」がどこまでを含むのかというお話でございますが、高速道路料金の引き下げのほか既存のネットワークの効率的な活用ということでございますので、例えばETCを活用した新しいスマートインターの設置とかそういったものが念頭に置いておりますが、その具体の範囲についてはまたこれから議論が深められて、決まっていくというようなものだろうと思っております。

また、2. のところの基幹道路の範囲ということでございますが、これについては政府・与党の中で大分ご議論がありまして、従来型の渋滞対策にとどまるものだけではなくて、ネットワーク型のもの、それぞれの地域振興に資するものといったものも入ってくると考えております。

それから、税率水準の関係でございますけれども、一応、2. のところで現行水準を維

持するといったところの方向性を出されておりますが、そのときの理解の仕方として、私どもとしては納税者の理解を得るために、まさしく1. で書かれております中期計画の中で、真に必要な道路として、どの程度のものを整備させていただくのかというようなことをお示ししながら、また同時に、4. の措置を講じることによりまして高速道路の利用者の方々の理解も得ながら、また、そういった措置とあわせて、今後の毎年度作ります予算の中におきましても、道路歳出の中身をどうするのかといったことを工夫しながら全体を通して納税者の理解を得るような形にして、対応させていただければと思っておるところでございます。

それから、●●先生からの4. のところで、新たな措置というものを講じたときの制度イメージはどうかということでございますけれども、高速道路の料金を引き下げをするといったやり方としては、会社の自助努力による部分というのがあるかと思いますが、今回はある一定の政策目的を実現するために高速道路のネットワークの効率的な活用を図るといったような観点からやるわけでございます。それを会社のほうに強いた場合には何らかの経済的な負担が生じるわけでございますので、何らかの負担軽減措置が必要だろう。そのときのやり方といたしましては、債務を国に承継することにより、会社に新たな負担を生じさせることがないような形でやるといったことが1つの方法なんだろうと思っておりますが、具体の設計については、今後の議論という形になろうかと思っております。

それから、本四の債務処理のやり方がどうなっているかということでございますが、本四公団のときには、当時の債務を全部本四公団が償還することといたしますと債務超過になるといったような実態になっておりまして、その債務超過を避け、本四公団の経営を改善いたしますために、本四公団が有していました1.34兆円の債務を国の一般会計につけかえまして、国のほうで責任を持って償還するといったような、公団の再建といった観点からやらせていただいたものであります。

それから、納税者と国民の使い分けでございますけれども、暫定税率をお願いしているということから、受益と負担の関係というのは明確になっていたというのがこれまでの制度でございますので、基本的には納税者の理解を得るということで、全体を通して書かさせていただいておりまして、4番のところの「国民」というのは、高速道路料金の引下げを強く要望されているのはだれなのかという一般論で納税者というよりも「国民」という形になっているわけです。

それから、●●先生の最後の3の②の部分の読み方でございますけれども、道路歳出が



先なのか、一般財源の額が先なのかでございしますが、毎年度の予算を編成するとき、一般財源の額を先取りすることは考えておりません。私どものほうで必要な道路の整備に要する費用、また、まちづくり交付金など道路の整備と同等の効果を有するような使途拡大というような形で従来やっているものを先取りしますし、また、若干、先走って言いますと、4. で講じられた措置などについて要する費用というのも道路歳出として読み込まれるということを目指しまして、そういったものが決まった後に道路特定財源収入との差し引きが一般財源となるということでございまして、道路整備に充てるほうを優先するという理解でございします。

私からはとりあえず以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【道路局次長】 総務課長が申し上げたとおりなんですが、多少補足をいたしますと、4の新たな措置のところでございしますが、これにつきましては料金値下げということを念頭に置いているわけですが、これは先ほど局長のあいさつにもありましたけれども、既に、民営化のときに会社の方で1割以上の値下げをさせていただいております。民営化のときの値下げは会社の相当な努力をお願いしたわけですが、それに加えて政策的に効果のある値下げを行うためには、債務償還に影響を与えずに会社の努力だけで加えて値下げをするというのは我々は無理だと思っております、したがって、何らかの財政支援をする必要があるのではないかといった意味での新たな措置ということでございします。その前提として、どういう値下げが日本の経済や社会にとって効果的な値下げなのかという議論をここでご議論していただいた上で、それを実現するための財政的なやり方はどういうものが適当かというのは、それを受けて考えたいと思いますが、一方で何らかの財政支援をしても、安易にその財政措置に会社が依存をしていくというような仕組みも適当ではないと思っております、この2つの要請を満たすような仕組みがどうあるかというのは、これから考えていきたいと思っております。

それから、この財政支援と民営化のときの公団に国費を投入しないといったこととの関係でございしますが、民営化時点では、むだな新しい道路はつくらないということが、民営化の大きな目的の1つでございました。そして、そのために国費を投入しないということが、民営化のときの大きな方針でございました。その大きな方針は、これからも堅持をしていくということは変わりませんので、新規建設のために財政支援をするというような

ことは、我々は考えておりません。したがって、既存高速ネットワークの効率的な活用ということが書いてあるということはそういうことでございまして、「など」の中身はこれからの議論でございますが、新線建設のための財政支援は考えてないということが前提でございますので、「など」の中身を例えばで聞かれば、インターチェンジの増設といったものを想定しているところでございます。

それから、もう1つ最後でございますが、先ほど●●委員、●●委員から、今回の具体策について厳しいご指摘をいただきましたけれども、自動車関連の方々から今回の具体策について厳しいご指摘をいただいているのは、重々承知をしております。今回の具体策についての基本的な考え方は、暫定税率ということで特別な負担をお願いしているという上は、道路について受益と負担の関係を基本的に維持するということが、これからも大切だと思っております。その一方で、一般財源化というのは政府全体の方針でもありましたので、そういった受益と負担の関係を維持することと一般財源化をするという2つの要請を満たした案として、今回の具体策があるということでございます。

これについては評価はいろいろあるかと思いますが、真に必要な道路についての中期計画をどう策定するかでありますとか、あるいは一般財源化の法律的な仕組みをどういうふうにつくっていくか、あるいは高速道路料金の値下げのための新たな措置をどういうふうな内容としてつくっていくか、そういったことはこれからの課題でございますので、それらも含めて、我々としては、受益と負担の関係についてきちっと納得いただけるような制度設計を、これから皆さん方のお知恵をかりながらしていきたいというのが基本的な考え方でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。

資料1に関しましては、これから有料道路の料金制度等を議論していくときにまた関連する議論が出てくるかもわかりませんが、この場は、これまでにしたいと思えます。

資料2、3については、いかがでしょうか。ご質問等ございますでしょうか。どうぞ。

**【●●委員】** 1つだけお伺いしたいんですけども、調査の方法がインターネット調査と書いてございまして、インターネット調査にも、ウェブサイトコーナーを設けて、意見のある人は訪ねてくださいよというやり方と、こちらからメールを送ってご回答くださいという方法の2つがあると思うんですけども、どちらでしょうかという質問だけでございます。

**【●●委員】** 私どものホームページのトップページにバナーを掲載いたしまして、こ

これこれのアンケートをやっていますのでお願いしますと、そういうやり方でありませぬ。特定の人に送るようなやり方ではありません、この件につきましては。

【●●委員】 ありがとうございます。

【部会長】 よろしいでしょうか。

若干のコメントなんですけれども、資料2の1ページ、このとおりの質問だから料金値下げが突出していますけれども、アンケートの設計段階で、これをネットワーク拡充、安全、あるいは環境とか、そういう格好にして、その中の小分けの項目を入れると全く違う格好になりますし、これを集計してみると料金値下げだけが突出しているという話ではなくて、ネットワーク拡充、上3つだとしても、これが63%ありますと、いろんな見方ができますので、そういう見方でこれを柔軟に解釈したほうがいいかなという、そんな気がいたします。どっちにしても、これが何%だからどうという話ではないんですけれども、余りに突出した格好になっているので、そんなことを思いました。

【●●委員】 そうですね。資料2のほうでも、全然全体像をお示しせずここ部分だけを切り取っていますので、そういう問題があるかと思うんですが。若干申し上げますと、生活道路、あるいは幹線道路、高速道路というようなことで道路別にまず満足度をお聞きしております。生活道路に対して、幹線道路に対して、あるいは都市間道路に対して、高速道路に対して、どういう希望、新たな施策をやるとすればどういうものが希望されますかという問いに対して、高速道路については料金を下げしてほしいという声が多かった。流れとしては、大枠、そんなことでございます。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、本題の資料4について、ご意見いただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【●●委員】 ……の●●でございます。3点ほど申し上げたいと思ひております。最後、1点だけ質問させていただきたいんですが。

まず第1点目、原理、原則がやはり重要だろうと思ひます。先ほど資料1のほうでいろいろご議論があつたのは、原理、原則が随分崩れている中でいろんなことを組み合わせるとこうなつたという話で、議論がおそらく難しいんだと思ひますけれども、やはり原理、原則をちゃんと踏みながらやりたい。閣議決定が制約であるとしても、制約の中で原理、原則は重要だろうと思ひております。

さはさりながら、資料1についても一言だけ申し上げたいのは、目的税がおかしいとい

うのはよくある議論だとすると、目的税がおかしいなら、そもそも臨時措置法自体がおかしいと。消費に対する税金は消費税だけに一本化したはずだから、目的税はおかしいというのであれば、ガソリン税はやめるべきだという話になるんだらうと思うんですね。なので、目的税がおかしいと言いながら個別物品税を残しておいて一般財源化することについては、本当はすごくおかしいわけで、その辺の議論が全然されなかったのは非常に残念だと思っています。さはさりながら、これは決まったとして。

高速道路の値下げの話なんですけれども、やはり高速道路を下げる場合に道路特定財源のほうからお金がいくということは、それなりの上限に関する原則というのが必要だと思っております。その上限は何かというと、高速道路を走っている車は、揮発油税、石油ガス税、つまり二重に払っているわけですから、その部分は高速道路利用者に対して割り戻しされてもしかるべきだと思っております。逆に言うと、それが総額の上限なのかなと考えております。それについてはやはり道路局のほうで、あるいは会社のほうで計算していただいて、本来は高速道路の利用者が二重に払っているんだから、二重の分は返すべきだと。その分を値下げ材料にするというのが、1つの原則かなと。これは受益と負担と一致という意味で、1つの原則かなと考えております。これが第1点です。

第2点は、料金を値下げする場合に、現代世代を値下げするのか、将来世代について値下げをするのかということ、少し整理する必要があるだろうと思っております。平成元年から18年間に料金改定が1回だけあって、6%ぐらい上がっている。この1割を下げたということなので、昭和の終わりに比べて、今、高速道路利用者というのは実は負担が従来より下がっているはずなんです、その間に何が起きているかというと、償還期間が30年から45年に延ばされ、しかもこの前の民営化のときに換算起算日までずれているということなので、どういうことが起こったかというと、本来はもっと早く将来世代は無料の道路が使えるはずだったのに、現代世代が料金を払いたくない、料金値上げ反対だということをずっと言い続けた結果、将来世代に負担を先送りしていると私は思っているわけでありまして、そういう意味では2005年から45年間とるということになっているんですけれども、ある程度道路特定財源のほうから揮発油税で入れるとしたら、住宅ローンで言うところの繰り上げ返済みたいに。繰り上げ返済すると金利も減りますからということを行っているわけなので、ある程度の、例えば半分とかそのぐらいは、もしかしたら債務償還期間を短くするというに使ってもよいのかもしれないと考えております。ただ、これについては現代世代のガソリン税なんだから現代世代の分で全部割り引けとい

う議論もあるかもしれません。これが2点目です。

3点目は、受益と負担の一致という話をして揮発油税という話になると、乗用車だけ割り引くのかと。トラックのほうは地方税でありますから、トラックのほうは割り引くべからずというのが、原理、原則という話になるかもしれません。しかし、その一方で、先ほどご説明いただいたように、一般道を走ってしまって、夜中、非常に周辺住民に迷惑をかけている、環境の問題を考えなきゃいかん、そういうような問題も多々あるわけでありまして、つまり受益と負担という話とは別に、政策手段としてこの値下げ財源をどう使うかということはずごく重要だと思っておりますので、そこの辺は受益と負担の一致、ガソリン利用の車だけ下げるといった原理、原則はあるとしても、その一方で政策目的に合った形でうまく設計して、道路の有効利用を促進するというような形の制度を考えていく必要があるかと思っております。

最後、1点だけ質問なんですけど、先ほど次長がおっしゃった、これ以上道路はつくらないという話なんですけれども、現在のスキームから言うと外環の南側はつくれないという話にもなってしまうんですが、真に必要な道路というものの財源の手当についても、やはり議論が必要なのかなとはちょっと思いました。以上です。

**【部会長】** ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

**【道路局次長】** 先ほど私が申し上げたのは、むだな新しい道路をつくることにつながるような国費の投入はしないというのが民営化のときの基本的な方針の1つで、そういった方針はこれからも堅持していきますというふうに申し上げておりますので、外環というのは多少違っているのだと思います

**【部会長】** どうぞ。

ご意見がないようですので、ここに書いていることに加えて、こういうことも考えたほうがいいかなというのを二、三点申し上げたいと思います。

1つは、政策的に必要なという、その中身として何を考えるかですが、この間も別の場所で申し上げたんですが、国際コンテナが45フィートになったのに、今、日本はやっと40フィートに対応できたばかりで、これは昨年か一昨年ぐらいですから、道路の議論した後の状況の変化ですから、こういうことについては当然どうするべきかというのは考える、こんなのが1つございます。

それから、あのときの議論、私はマスコミ等を通じて、あるいは資料での知識しかない

んですが、どうも都市高速については、どこまでちゃんと議論したかということについて、大変不思議な気がしております。そのころの総裁がいらしたので、道路公団のことについては大変いろんな議論があったんですが、都市高速の問題をどう考えるのかという話は十分だったのかどうかというのは、気になるところでございます。

それから、大規模改築をどうするかという話はJRの民営化のときにも議論になっていまして、一昨年、2年前でしたでしょうか、手当をどうするかということが制度化された経緯がございます。そんなこともJRの民営化のときも、途中から例えば減価償却すると積み上がらないとか、そのときの資産価値をちゃんと見たのと、実際に物理的に危険になってきたそういうところをどうするかとか、会計上の処理の問題と税制上の問題とかもろもろございますが、そんなことがございます。

それから、需要を含めてリスクをどうするかということについて、償還期間を定めて、これで努力していくんだという話だったんですが、世の中のことがそんなに画一的に全部見通せるわけがないのに、政府あるいは専門家はみんな、それを画一的で考えていいんだとお考えになったように見えました。私のような工学部出身の人間から見ると、どういう議論かなど、こういうことを思っています。そういう意味では、リスクは経済状況もございますし、災害もありますし、災害は一応規定はされておりました、いろんなリスクがあります、人口移動もどうなるかわかりませんし。そんなリスクと今回の制度をどう考えていくかというのも、政策的な課題かもわかりません。

ただ、そうやっていくと際限なく何でもかんでもという話になってしまうといけないので、ここは●●先生がおっしゃる原理、原則として、どこまでは我々が思考したんだというようなことを最終アウトプットとしては明示する必要があるんだろうと思いますが、そんなことをちょっと思っています。

どうぞ。

【●●委員】 若干のコメントといいますか、私の考えを申し上げたいんですけども、環境が1つのポイントなのかと思いますけれども、あるいは既存の道路を有効活用するというので、広い意味で公益をどうやって達成していくかということのツールとして高速料金を値下げする、そういうお話なわけですね。そのときにぜひ区別していただきたいのは、運送事業者の場合と一般の自家用車というのは、どこまで定型的に本当にはっきり区別できるかというのは1つの問題ではありますけれども、そこは大きく、社会実態としては違っているということがあると思います。

それで、単に環境だけではなくてまちの中の性質、CO<sub>2</sub>ではなくて生活環境という意味ですけれども、生活環境を維持するということからすると、なるべくトラックなどにはまちの中に入ってきてもらいたくないというのは率直なところだし、そういうニーズが実際にあると思います。つい最近も、悲惨な交通事故があったりなんかしたということもありますから。そうすると、料金施策というものをやや属人的に区分けしていく、トラック事業者ならトラック事業者に大幅に値下げをするというようなめり張りの効いたやり方というのはあってしかるべきだし、どうせやるんだったらやっぱり効果があったほうがいいので、そういう形でやっていただきたいと思っています。

それから、私の感想なんですけれども、この部会の議論が何となくいま一つ話に乗れないなというところがあって。それは何でかと言いますと、結局、特定道路財源を事実上キープしておきたいから、何かそれを高速料金のほうに入れたいんじゃないかという、そういう感じがあるんですね。だから、そうじゃないと。それはそれ、これはこれという話であるのであれば、そういう疑いの目で見られていることは確かだと思いますし、そうじゃないというのは自分で立証していかないといけませんので、そのあたりは本音と建前が一致しているのだなということをきちんとわかるような形で、施策を出してほしいと思っています。

それから、特定財源の話とちょっと絡みますけれども、さっき●●先生からもお話があったんですが、あれは要するに臨時措置法でやっているというか、個別的に特化して、かつ時間的にも区切ってやっているというものですけれども、原理、原則ということでは言うならば、租税法律主義ですから、せつかくこれだけ担税力のある人たちがいて、これだけちゃんと実績を上げて税収を確保してきたわけだから、私は何も狭い意味での納税者に還元するということは、それはそれで1つの問題の立て方ではありますけれども、もう1つ問題の立て方があるって、完全に一般財源化してしまう、しかし、現行の上げた分も含めて税率は維持するという仕組みの中で、一般のユーザーに還元、一般の公益政策に使っていくという形での落とし方というのも、きっとあるはずではないかと思っています。以上です。

**【部会長】**　ちょっと誤解がないように確認しておきたいんですが、もともとこれは、単位距離制とかいろんな料金の矛盾をどうしましょうかという話で、その後、この閣議決定の話が出てきたので、これが目的ではなくて、状況変化がちょっとありましたという、そういう位置づけ。

**【●●委員】**　タイムスパンがどのぐらいかという話の流れ。

【●●委員】 今、物流の話、トラック事業の高速道路料金に対してのご意見、私、本  
当に、ぜひそういうふうになればいいなと思っています。日本の物流費が高いというのは  
世界的に言われておりまして、それは高速道路料金のみが原因ではないわけですが、  
いろんな構成要素があるわけですが、しかし、高速道路料金は大きな割合を占めます。  
それから、重油の値段が高いとか人件費が高いとか、また、道路が込んで、それにより  
人件費をさらにアップさせているということで、物流費は日本の第2の非関税障壁だと言  
われるぐらいです。安い物が輸入されてきたしても、なかなか日本の国民がその内外価格  
差の恩恵にあずかれない、感じられないことの1つは物流費が高いことだというふう  
に言われているんです。そういう意味で高速料金が下がるということは、これは産業政策に関  
連してくると思います。また、産業政策として、ある程度下げなければならぬんじやな  
いか。あるいは、別の言い方をするとするならば、高速料金が下がって物流費などが下がり、  
効率がよくなり、かつまた乗用車で言うとするならば乗用車が、より人の移動が増え、  
その結果消費が活発になるということがあるとするならば、どんなふうに景気というか、  
GDPを押し上げる可能性もあるわけです。これは仮定の話ですから、どんなふうに計算  
ができるかはわかりませんが、しかし、それは一遍、公益という社会全体の経済政策、産  
業政策にもやはり寄与していくことではないかと思しますので、そういう観点からも、こ  
の高速道路料金の値下げと日本の産業政策というところの観点をぜひ持って、さらに研究  
する必要があります。資料でそういったものを裏づけできるようなことができるというん  
じやないかと思ます。

又、これは質問なんですが、さっきのアンケートで、資料2と3とで対象がちょっと違  
うんですね。資料の2のほうは18歳以上の自動車ユーザーということになっているんで  
すが、資料3は全国の自家用乗用車ユーザーとなっておりますので、こっちは乗用車に限  
っていらっしゃる。資料2のほうは、乗用車も物流のそういうトラックだとか運送車もま  
じっている、そういう理解でよろしかったんでしょうか。こっちだけ限定されているのは、  
なぜでしょうか。

【●●委員】 この調査の目的そのものがそもそも違いましたので、ここに書いてある  
とおりになんです。自家用乗用車ユーザーにお聞きしますというふうに聞いた部分と、今お  
っしゃいましたように18歳以上の自動車ユーザーというふうに聞いたものと。ただ、我々  
のホームページですので、明らかに物流業者、あるいはトラックを運転されている方が答  
えられているという内容のものもちろんありましたけれども、圧倒的多数は自家用乗用



車だろうと考えています。

【●●委員】 高速道路料金の問題を考えると、ぜひ乗用車と、産業政策としての意味も含めて、物流の車とはちょっと分けて考えていくほうがわかりやすいのかなと思います。しかし、乗用車もそれによって消費を押し上げることは確かだと思いますので、そこももう少し、何か計算ができればいいなと思います。

【部会長】 はい、どうぞ。

【●●委員】 ●●先生が物流のことを言っていただきまして大変ありがたいわけですが、物流事業者を代表して、一言言いたいと思います。

現在、物流費が欧米諸国に比べて日本は高いということは、大分前からそれを言われて、それは条件はいろいろと、高速道路だけじゃない、いろんな条件があるということは先ほど●●先生が言われたとおりでありますけれども、特に最近、長距離輸送を業者がだんだんとやらなくなってきているという現状が出てきているわけです。特に昨年の暮れなんかは東京都なんかは大パニックになったわけですが、長距離輸送は高速料金が、運賃が安いということも大きな問題としてはあるんですけども、料金がなくて採算が合わないから、燃料も上がってきていることもあるわけですが、合わないから長距離輸送はやめたと、地場だけの輸送にするという企業が相当増えてきているということで、やはり相当有料道路を下げたかといかないと採算に合わないということで、どんどんやり手がなくなってきているというのも現状であるわけです。そういう面から言っても高速料金を、トラックについては料金を大幅に下げたいというのが現状であります。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【●●委員】 今たまたま物流の話になっていまして、政策的な料金というのが、これは過去においてもずっと行われてきたのかなという気がするんですが、ただ、この先についてもということについて、その意義そのものは認めるんですが、では、その物流に対する政策的な料金設定を今の料金を支払っている中でさばくとすれば、それは自家用乗用車はその部分を面倒を見ると言ったらおかしいですが、負担をするのか、それは公平なのかということだろうと思うんですね。確かに政策的な料金設定というのがもしあるとすれば、それは国として、あるいは別の言い方をすれば、本来、国民全体が負担すべきものではないのかなと。そこが自家用乗用車だけに、今の料金制度からいくとしわ寄せが来る、そういうやり方というのは果たして公平なのかなという気は、ずっとしております。それはま

た別途、この議論をお願いできればと思います。

先ほど委員長がおっしゃった、都市高速等について十分な議論がされてきたのかということ、それから、先ほど次長がおっしゃった、今後、道路はつukらない、投入しないということにも絡むんですけれども、先ほどのアンケートにもありましたが、では、今後5年、10年、場合によっては45年を考えたときに、暫定2車線で開通している道路に対して、これはだれが面倒を見るんだということがあるんだろうと思うんです。それを考えましたときに、もし今の債務返済も含めた全体のスキームの中でそれが考えられてないとすれば、国全体として考えたときには、暫定区間のところの人は、これでいいのかと。料金政策的に、例えばそういう区間は通行料金を半額にしますとか、そういうテクニク的なことはできるかもわかりませんが、国全体として安全とか生命を守るといようなそういうことを考えたときに、端的に言いますと、暫定の部分については国が直轄で考えていてもいいのではないかな、そういうふうに思います。

現状で考えて、各会社さんがこの先負担し切れない、あるいは採算が合わない、そういうものというのがあるんでしょうし、これは先ほど委員長がおっしゃった部分になるわけですが、じゃあ、都市高速さんは今から料金の割引もしないといけない、新しい道路もつukらないといけない、そんな中で、さらに追加で投資する余裕はとてもないよという部分もあるんだろうと思うんです。まだジャンクションができてないとかいろんな問題がありますけれども、そういうところについても、財源は別にして、国費を投入をしていい場所がまだいっぱいあるのではないかなという気がいたします。

【部会長】 ありがとうございます。

●●委員、どうぞ。

【●●委員】 有料道路の料金問題については長い間議論してきました、きょうの資料の11ページ、20ページ、27ページに問題のまとめがあるんですけれども、そのコアになっているのは、多様で弾力的な料金設定ということになっていると思います。

今回の道路特別会計の合意といいますか、そういったものに関して、割引と弾力的な料金設定というものを結びつけて、これから有料道路の料金を考えていくというのが趣旨ではないかと思っています。

でも考えてみますと、ここでおっしゃっている多様で弾力的な料金設定というのは、私自身も道路関係ですと旧道路審議会の時代からずっと議論してきて有料道路部会でも議論してきた問題でありまして、その延長線上で考えても全くおかしくないといいますか、あ

るいは、基本原則はそこで議論したこととほとんど変わらないと思っています。

例えば償還主義と公正妥当主義というのが有料道路の場合あるわけですが、常に言ってきたことは、公正妥当主義というものをどのように解釈するかということですね。こういったことを具体化して、あるいは理論といいますか、理屈の上で正しい方向性を見出した上で多様で弾力的な料金設定を行うべしというのが基本的な考え方ですし、それは今でも変わらないと思っています。

先ほど●●さんが理念あるいは大原則を重視すべきだという言い方をされましたけれども、私もそのとおりだと思っています、そのときの大原則とは何かということだと思います。我々、何か料金を課すというときには、基本的には発生した費用を償ってもらうために、これだけ料金をください、あるいは値段をつけるというような考え方と、それから、相手がどれだけ負担できるかというような考え方、それによって料金を課すような考え方、大きく2つに分けて考えてきたわけですが、前者は費用負担あるいは費用主義と言って、後者は負担力主義と通常言いますが、原則は、これを組み合わせることしかないのだと私は思っています。

例えば費用主義と、あるいは発生した費用を負担してくださいという考え方に立てば、先ほどから問題になっている環境問題とか、あるいは混雑問題、あるいは周辺の沿道に対するマイナスの効果等も含んで、一方ではまたプラスの効果もありまして、そういったことを含んだ上で、本来的な負担すべき費用というものを考えた上で料金を課していくことになると思うんですね。実はそのことがここでおっしゃっているようなネットワークの有効活用であり、それから、混雑の対策、環境への対策ということになるかと思っています。

それを非常に細かく砕いて具体的にいくと、ここで挙げられているいろいろな割引や料金設定というものは、ほとんどのことが具体的に理論化できる、あるいは計測できるということになると思いますので、私が1つ目にご指摘したいことは、そのような原則を曲げずに料金設定をしていただきたいということだと思います。

それから、もう1つ、負担力主義というのがあるわけですが、これは利用する側、あるいは消費する側がどれだけ負担できるかということを前提に料金設定をする考え方ですが、これも非常に重要な考え方で、場合によっては、先ほど申し上げた費用をどこまで負担すべきかということと、どれだけ負担できるかという考え方が一致するというか、方向的に合致することもございますので、そういったことを前提としながら、これも

1つの料金設定の原則に入れて考えていただきたいと思います。

それから、これとはまた別に、先ほど委員長もおっしゃいましたけれども、政策的な料金設定というのは必ずあるわけですね。それは1つは、例えば地域間のバランスの問題があったり、所得の再分配、格差の問題とか、あるいは特定の政策目的のために料金を使うということは、これは当然あり得るわけだと思います。これは確かに今申し上げた費用の負担をするという原則、あるいは負担力に伴う料金設定というものとちょっと離れたところにあるわけですが、当然あり得るべき政策、手段だと思っています。ただ、ここで問題になるのは、おそらく今回この割引料金ということですから、それに対する原資、要するに費用負担をだれがするかということと関係してくるんだろうと思っています。

先ほど申し上げたような、例えば外部効果が出ている、その分を負担していただく、あるいは外部効果の場合には、逆に料金を割り引くことによって何か社会的に望ましい方向というのはあり得るわけなんですけれども、そういったときの費用負担の問題と、今申し上げた特定の政策に伴う費用負担の問題とは違うんだと思っています。特に今回は特会との関係で言うと、特定の政策目的であればそれは特会の問題ではない、別の財源でやるというのが本来の姿だと思っております、それが可能かどうかは別として、そういう方向で考えていくべきだと思います。

それから、もう1つ、費用負担ということになると、特別会計とか道路税制には過去の蓄積があって、それが原理、原則とそぐわない点というのがあります。それは1つは、先ほど●●さんがおっしゃっていたけれども、有料道路上の納税問題というのがあって、それをどう考えるかということです。これを戻してやることは、そもそもの原則としてあり得るという考え方もあろうかと思えます。それを、●●さんが言っているように、割引の原資に使うという考え方もあろうかと思えます。

それから、もう1つは、国費と地方費の問題がやっぱりあって、揮発油税については国費ですけども、軽油引取税については地方費ということで、この場合、例えば政策的に今議論が出ているようなトラックの割引とかということになったときに、その割引原資をどこに求めるかということになると、ちょっとそごを来すということになります。しかし、この辺は政策といいますか、これまでの税制あるいは政策の積み重ねの中で出てきたものなので、完全に整合的なものを求めることはできないかもしれないんですけども、先ほど申しましたように基本的には原則を重視した上で割引原資を考え、そして、政策的な割引については、それなりの負担を考えていくというのが方向ではないかと思えます。

以上です。

【部会長】 ●●先生、あれですか、ずっと歴史があつて有料道路制度が今に至っているわけですが、この数年間で例えば首都高の100円値上げの問題だとか、この有料道路制度の外でいろいろなことが決まって、ある種の、こちらから見るとディスターバンスがある。それが一体どれとどれがディスターバンスだったという整理はしておく必要はないですか。

【●●委員】 おっしゃるとおりだと思います。例えば首都高速道路の料金というのは、ETCが入ったおかげで新しいツールが入って、ある意味では、今までのように一律だったものを距離単位にすると。距離単位にするというのは、1つの発生した費用を負担するという意味では方向性としては正しいわけですがけれども、その辺もう少し細かく詰めて、申し上げたような形の方向なのか、そうではないのかということは少し整理をする必要があると思います。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【●●委員】 感想のようなものに近いんですけども、今いろいろ料金の話、お金の話が出ていますけれども、ユーザーの立場からしてみれば、当然払わなきゃいけないんだったら、やっぱり納得してお金を払いたいと思うんですね。皆さん、車に乗って有料道路に乗るときに、安くて快適というのがもちろん一番いいわけです。例えば航空会社を例にとるとJALの、クラスJだとプラス1,000円だから、今いつも込んでいて、全然席がとれません。ただ、ANAのスーパーシートは値段が高いから、結構あいていて。1,000円ぐらいでこれだけのシートで快適に過ごせるならと思って、みんな納得してお金を払っていると思うんです。車の場合の快適というのは、渋滞しないこと、あとは安全であるということだと思うんですね。ただ、残念なことに、この前、高速道路のつなぎ目の金具が外れたとか、1968年から一度もメンテナンスがされていなかったなどという話を聞いてしまうと、乗っている人は安全に乗れないと思ってしまいうらやうし、しかも、走っていて快適じゃないと思ってしまいうらやうですね。もう1つ、もちろん使いやすさというのがあると思うんですけども、そういったことをこれから工夫していかないと、ユーザーは納得してくれないんじゃないかなと思います。

例えば先ほど大都市圏のところの資料でも乗り継ぎでスルーする人が多いと言っていましたけれども、ユーザーからしてみれば、つながっていれば道は道だと思うんですね。会

社が変わって料金が変わる。何で、こんな何回もお金を払わなきゃいけないんだろうというのがやっぱり皆の正直な感想なわけで、そういうところを見直していかなきゃいけないし、それがすごく使いやすければ、皆さんも納得してお金を払うと思うんです。だったら、もっと環状線を増やせばいいかというような話になると思うんですが、もちろん環状線がいっぱい増えれば便利だと思うんですけども、そんなにすぐには道路の建設が進まない。だったら、一般道とかバイパスとか今あるところをその間の暫定的に距離に含めるとか、そういうような、うまくつなぐ道路とした乗り継ぎ道路として使えるような方法とかも考えていったらいいんじゃないかなと思います。

あと、実際最近使ってみてよく思うのが、先ほど資料にありましたけれども、一般道が込んでいて、高速道路にまだ余裕があるという話、でも実際どれぐらい余裕があるのかというのが、走っていてよくわからないんですね。よく一般道、例えば国道20号何分、首都高速何分という、何分かかるかという所要時間表示が出ていますけれども、その表示の看板は乗り口ぎりぎりのところにしかないものが多くて、そこからだと車線変更して行けないようなところにあるのがほとんどなんです。なので、もうちょっと手前のところで、じゃあ高速で行こうかな、一般道で行こうかなと、ちゃんとユーザーが判断できるような的確な場所に立ててもらって、もっと数も増やしてもらわないと上手に使えませんよね。乗るのはユーザーなわけですから、うまい振りかえ方とかができないと思うんですね。

料金にしても、弾力的な料金設定というのはすごくいいと思うんですけど、わかりにくくて、本当に安くなっているのかよくわからないという人が結構いると思うんです、このアンケートの結果以上に実情は。なので、せっかく安くなっているんだったら、それをユーザーに納得させてあげて気持ちよく乗れるような、そういうような工夫もしていったらいいんじゃないかなと思います。

この資料の中に最後のほうに観光のお話がありましたけれども、前も言いましたけれども、せっかく民営化になったんだから、例えばキャンペーンなどを張ってブームをつくり出すようなことを考えてもいいと思います。流行は移り変わるので、ずっと同じところでやってもしょうがないと思うんですが、逆にそういうようなキャンペーンを張っていて、きっと渋滞するだろうと思う人は、そこを逆に避けると思うんですよ。渋滞すると当然アイドリングストップとかハイブリッドとか、そういうような機構を使った車じゃないと環境的には悪くなりますから、例えばそういう車で来たらもっと割り引くとか、そういったこともアリですよ。車もどんどん進化していますから、いろいろなトライをやっ

でもいいんじゃないかなと思います。

そして、物流の話なんですけれども、物流の話については私も●●委員と同じ考えで、乗用車に乗っている人だけに負担が増えていいのかなというのがちょっとありますし、これはここで言うことじゃないかもしれないんですが、トラックを運転される方ってやっぱりプロのドライバーだと思うんですけれども、すごく走り方のマナーが悪いと思うんですよね。坂道の、絶対トラックが抜けないようなところで抜きにかかるとか、絶対とまれないような速度で走って、私が見ていても危ないなと思うことが多いんです。プロのドライバーがもうちょっと走り方をちゃんとマナーを守れるようにするというようなことが乗用車に乗っている一般の人に納得してもらえれば、料金に差があっても、普通の乗用車の方はもっと納得してくれると思うんですよ。今そうやって怖い思いをさせられているのに、低料金で走れる人たちが我がもの顔で走っているというのは「何で」というような気持ちもあると思うので、そういうようなソフト面も考えていったほうがいいんじゃないかなと思います。以上です。

【部会長】      ありがとうございます。

どうぞ。

【●●委員】      ●●先生がおっしゃった、都市高速についての議論が不足しているんじゃないか、全く同感でございます。

小さい話から言いますと、きょうの資料の5ページ目からなんです。全体の高速道路ということを行っているんですけれども、高速自動車国道のデータだけなんです。都市高速のデータもつけ加えると、また随分印象が違いただろうと思っていますのでお願いしたいと思います。それと首都高は都道なんです。昔教わった記憶があるんですけれども、首都高ってそもそも、大きな交差点の連続立体交差をしたと。そういうのがたくさんあるから、どうせだったらつなげちゃえと、だから都道になったんだよというのを大昔に聞いた覚えがあるんですけれども、東名高速がつながり、中央高速がつながりということで完全に全国ネットワークの、ある意味では一部になってしまっているわけですね。そういう意味でいくと、当初と随分性格が変わっているにもかかわらず都道という条件のもとの経営であり、運営がなされているので、その辺見直してもよいと思います。●●先生がおっしゃるような意味での都市高速の議論をきちんとやるという意味でも、そういうところから見直してもいいのかなと思いました。

2番目でありまして、多様な料金体系というのがあります。ぜひ実現すべきだと

思いますけれども、そのためのツールとしてE T Cというのは非常に重要であるということ、皆さん、全員そうお考えだと思います。道路局のホームページに載っているE T Cの利用率のカーブに、成長曲線を当てはめてみたんです。そうすると、75%ぐらいで行きどまっちゃうんです。変曲点はとっくに過ぎているんです。その成長曲線の当てはまりぐあいは、決定係数で0.99ぐらいでしたから、簡単なモデルですがあてはまりは高いものでした。その辺かなと。そういう意味でE T Cの増加をしないと、多様な、弾力的な運賃のさらなる実現とかなかなか難しい面もあるわけです。そういたしますと現在実行されている料金政策だけの達成レベルが75%かなとも考えられます。安全の問題とか環境の問題、あるいはまち情報とか観光情報なんかも、それらの送信受信に耐えるような機能を今のD S R Cというのは持っていますので、その辺、何か考えないといけないのかなという気がしています。これは、この部会の検討になるのかどうかわかりません。

それと、あと外国に目を転じますと、今アメリカではガソリン税をどうするんだということのレポートを出して、全国で公聴会をやっております。あるいはイギリスでは、ガソリン税はやめてプライシングにしちゃうなんていう大胆なこともやっていますし、E Uも新たな検討を始めたようでございます。今すぐどうだということではないんですけれども、そういうのを見ておきますと、ガソリン税を取るということとプライシングをすることの垣根がどんどんなくなってきました。また、有料道路と一般道路の垣根もどんどん低くなってきているのかなと思います。45年という債務返還は相当長期ですので、余り間違わないように、その辺もちょっと勉強しておいたらいいのかなと考えます。今すぐ実現するとか政策に反映するということはいろんな意味で難しいかもしれませんが、目は配っておいたほうがいいのかないかなと思いました。以上です。

【部会長】      ありがとうございます。

どうぞ。

【●●委員】      きょう、皆さんの意見を聞きまして、1つ共通した方向性が出ているような気がいたします。特に●●さんのお話、非常に興味深く拝聴いたしました。特に調査対象の皆さんが80%を超える、E T Cをお持ちの方で、かつ料金引き下げの実感がないという結果ですね。これは、我々としていろいろ反省していかなければならない問題だと感じております。

実は、これら料金問題につきましては、私が公団にいました時分からいろいろと議論させていただいておりました。今回料金問題について、このような場を設けていただいて、



せっかくこのような皆さん方のご意見をいただく場ができたわけですから、この機会にぜひ何らかの方向づけをして決めていただけたらと期待をしています。

従来からの議論の一番の問題点は、料金改定を過去何回かやり、かつその間いろいろな制度や政策的な工夫を採り入れてきたという歴史にあるのですね。その結果、非常に相矛盾するものとか複雑さとか、そういうものが出てきています。今回はそれを旧 J H 系だけではなくて各地方の公社の問題、あるいは一般有料道路の問題等も含めて整理をする絶好のチャンスだと思っております。これはコスト削減にも、実はつながります。非常に複雑であるからコストがかかっている面もあるわけですから、そういう意味で一度、ユーザーの皆さんのご理解をいただくためにも、簡素化という視点でもぜひ整理をしていただきたい。これは割引率もそうですし、一般有料道路の問題もそうですし、それから、連続性、連続利用の問題もあるわけです。そういうことで、ひとつ大きな原則をここで決めていただいて、それに乗った形で多様で弾力的なものにしていきたい。今のシステムの上に多様で弾力的なものをやったら目も当てられません。ぜひ原点に戻って整理するという視点からの議論をいただきたいと思います。

それから、皆さんからご指摘がございましたように、E T C の普及がすべての前提になっていますので、この普及策について、かなり思い切った考え方を取り入れていかないと、●●先生の言われるとおりにずれ限界につき当たる。現時点でも 70% 未満で足踏みをしている実態があります。まさに●●先生のおっしゃる理論通りのことが実際に出ている。これをどう打開していくのが問題です。従って料金施策のあり方と並行して、E T C の普及策についても総合的にこの場で議論できるとすれば、ぜひしていただきたいと思いません。

それから、ご質問の形でご意見いただいた問題として、特定財源の使い道のお話がございました。「料金の引下げなど」の「など」はということなのかということなのですが、皆さんおっしゃっているように、私としては暫定 2 車の問題も優先的に「など」の中に入れるべき重点項目だろうと思っております。それと同様に、45 年の償還の計算の中に入っていない部分が当時の状況からまた変化もしていることもあり、特に都市部分の高速道路も含めていろいろあり得る筈ですから、そういうものにもしっかりと使っていける形にしなければいけないと思っております。この部会でも、本来の議論をする項目ではないかもしれませんが、関連する補足的な意見としては出していくべきだろうと考えております。

ただ、料金体系の簡素化という視点での整理をするに際して、我々は実は将来の制度設

計の変更も含めた視点も入れた原理、原則を考えていかなければいけないということもまた、頭の中に入れておかなければいけないのではないかと思います。例えば償還期間45年ということになっております。そこで、45年後、国民負担はどうなるのかという問題点も、あり得るわけです。具体的に言えば、管理経費というのはばかになりませんので、これを地方財政あるいは国費で、45年以降、本当に負担していける状況になっていると我々は予想して議論していいだろうかということですが、●●委員がおっしゃったんですか、暫定2車拡幅工事の例えば直轄化の話。そういうことも含めまして、合併施行をどう法律的に位置づけていくのかということも、これから議論が必要でしょう。

それから、もう1つ。民営化した会社という視点から考えていきますと、今、会社保有資産は、料金をいただく設備だとかサービスエリアだとか、極めて限定された形の資産にとりあえなくなっているわけなんですけど、これを将来の料金政策という視点から考えて、最も効率的で、かつお客様のご要望にこたえられ、かつ高速道路という資産をしっかりと維持管理をしていく恒久的なシステムを45年以降も踏まえて確立するという視点で、会社の保有資産の拡大、例えば償却資産の一部でも保有をさせるとか、そういうことも考えながら、今すぐそれは実行不可能ですから今回議論する具体的な料金施策の中に取り入れる必要は必ずしもございませんが、しかし、そういう将来のことも展望しながら少なくとも議論だけは始めていただく必要はあると考えております。

【部会長】      ありがとうございます。

どうぞ。

【●●委員】      先ほど部会長も問題を指摘されておられましたように、ぜひ大都市圏における高速道路、今回は首都高が資料としては中心に挙がってきていますけれども、あと阪神高速の問題もあると思います。民営化されるときに、どちらかという大都市圏における高速道路と今NEXCOになったところと、地域というか、大都市圏における高速道路の問題と一緒に議論されてしまったところがありますが、私は分けて、課題なり問題点を考えていく必要があるんじゃないかと思います。やはりますます、いいか悪いかは別にしまして、物も人も大都市に一極集中してきておりますし、大きな消費地ですべてのものが集まってくる場所です。状況に対しても、またこれからの整備方法に対しても、ちょっと課題をさらに分けてこの委員会で議論していく必要があると思います。そういう問題提起をしたいと思います。

【部会長】      ありがとうございます。

どうぞ。

【●●委員】 1点。●●委員のほうから前回に引き続き簡素化のお話が出ておりました、これはなかなか非常に難しく、効率的な利用を促すためには料金体系を複雑にしたいと、特に経済学をやっているとそう思うんですが、その一方で簡素化、わかりやすさが非常に重要だと。これは非常に相反することで、これをどう折り合いをつけるか、すごく難しいと思っているんですが、そこでやはりちょっと、原理、原則はすごく重要だと思うんですね。今、飛行機の料金は、ただでマイレージで乗っている人もいれば、非常に高い運賃を払っている人もいても、余りだれも文句を言わない、複雑だからと文句を言わない。それは基本的には競争が機能していて、リーズナブルな値段がついているに違いないというふうに、みんなが料金体系に対して信頼を置いているんだと思うんですね。そういう意味で、今回、割引を導入する場合に、高速道路料金がどういう原理、原則で公正妥当についているのかという料金体系自体に対する信頼性を確立すれば、多少、料金が複雑になっても、安く行きたい人は自分で調べるといようなことになっていくと思うので、そういう意味では、割引のやり方をするにしろ、今後、首都高、阪高の単位距離にするにしろ、原理、原則は、ちゃんとしているんだと。それに対しての信頼性を確立した後に、その枠内で多様化しているんだということをおわかってもらうことは非常に重要だと思います。

先ほど一番初め、揮発油税の割り戻しのお話をしましたが、もともと道路公団のときに3,000億円の国費が入っていた根拠が揮発油税の割り戻しのお話と、いわゆる肋骨路線の過度の内部補助を東名、名神の利用者に負わせないための利子補給だという理屈がついていたんですね。本来ちゃんとあの補助金には理屈があったはずなんですけど、それを何か丸めてしまって毎年の予算折衝でやってしまうものだから、何となく出ている補助金ということになって、補助金の根拠が見えなかった。それが補助金一律カットでだめという話になった根拠だと思いますので、今回、高速道路料金の値下げに特会から入るお金というものに対して、原理、原則をやはり確立することは、すごく重要だと思います。全額じゃなくても例えば8割は必ず入るんだとかそういうようなものを確立しないと、何か知らないけれども、いいかげんな形で料金がいつもいじられているというふうにも思われると、複雑化といいますか効率的な多様な料金体系は難しいので、原則が簡素であることはすごく重要だと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

まとめじゃなくて、私の個人的な意見として申し上げたいんですが、1つは都市高速の

ときに、制度的にできている首都高と阪高だけじゃなくて、名古屋とか広島とか九州、そんなところも忘れないでおいてほしいという、細かいほうの問題です。

それから、もう1つは、●●先生がおっしゃるように、原理、原則に照らしたというのはターゲットとしては最終はそうあるんですが、●●先生がおっしゃったように、現状も、原理、原則に照らしたら、どこが妙なことが起こっていたりというような整理の仕方がもしかするとあるのかなというのが、1つです。

それから、もう1つは、冒頭、道路局長から、次の値下げ等に向かっての社会実験を通じてという話があったんですが、今までも社会実験をたくさんやっている話がありますので、どこかで評価を一般化しないと次のステップにいけないのかなという、そんな気がします。

どこかはすごく影響があったし、どこかは影響がなかったしというような、そういうことは当然あり得べしことなんで、ターゲットをはっきりしたお役所のあれから言うと都合のいい話を見せたくないのはよくわかるんですが、やっぱりどこかで一般化しないと信用されないんで、次の社会実験をやるにしても、今まで社会実験をやっておいて、これからやる社会実験で何だという、そんなことがありますので、ぜひそこをお願いします。

それから、もう1つは、きょうの資料4については、皆さんのお話を伺っていると、基本的にここに書いてあるまとめた、多様で弾力的な料金設定が必要ですねという、これについては皆さん、合意があったんだろうという気がします。したがって、これはこれでお認めいただいたんだろうと思うんですが、ただし、論理的にはこれは、今までのがどうもこういう問題がありますねということのデータを積み重ねて、これからこうやらないきゃいけませんねという、そういうものです。間違っていることを証明するのに1例だけ例を出せばいいという、そのたぐいの話で、成果を得るときはやっぱり一般化しないと、このまま政策の組み立てに使っちゃうとまた、さっき申し上げた一般化とは違うことになりますので、ぜひ、どこかでこういう影響があったという話を例ではなくて一般化した格好で整理をしていただくことが必要かなと、そんなことを思いました。

予定の時間、あと二、三分になったので、これまでにしたいと思います。料金と割引の課題認識、及び対応方針について、きょう、大変多様なご意見をいただきました。事務局で再整理していただいて、次の議論の材料をつくっていただきたいと思います。本日は長時間にわたり熱心にご討議いただき、まことにありがとうございます。

最後に事務局から、連絡をお願いいたします。

【総務課長】 連絡事項でございますけれども、次回の開催は来月2月20日を予定しておりますので、よろしく願いいたしたいと思ひます。また、前回同様お手元に青いファイル等がございますけれども、これは事務局のほうで預からせていただきますので、そのままにしていだければと思ひます。

本日は、長時間どうもありがとうございました。

— 了 —