

社会資本整備審議会 道路分科会

第6回 有料道路部会

平成19年8月24日（金）

【総務課長】 皆様、本日は大変お忙しい中、この会合に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。

定刻がまいりましたので、ただいまから第6回の社会資本整備審議会道路分科会の有料道路部会を開催させていただきたいと思います。

まず初めに、7月から8月にかけて事務局のほうで人事異動がありましたので、ご紹介をさせていただければと思います。

官房審議官の菊川でございます。

【官房審議官】 よろしくお申し上げます。

【総務課長】 道路交通管理課長の井上でございます。

【道路交通管理課長】 井上でございます。よろしくお願いたします。

【総務課長】 地方道・環境課長の徳山でございます。ちょっと見えておりません。後でご紹介。

本日の会議でございますけれども、〇〇委員、〇〇委員からご欠席のご連絡をいただいております。〇〇委員は若干おくれるというご連絡をいただいております。したがって、本日ご出席の委員は総員9名中6名ということでございますので、審議会令の3分の1以上という定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

なお、道路局長の宮田でございますけれども、所用のためきょうは欠席とさせていただきます。次長の原田につきましては若干おくれて出席させていただきますので、どうぞよろしくお願いたします。

カメラの方、よろしいでしょうか。

それでは、以下の進行につきましては部会長に願いたしますので、どうぞよろしくお願いたします。

【部会長】 どうもお忙しいところお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。早速始めたいと思います。

本日は、新たな課題に対応した今後の有料道路のあり方について、中間とりまとめ（案）

を部会として作成しましたので、こちらについて議論をしたいと思います。

資料1の1ページをお開きいただきたいと思います。その下のほうに、本中間とりまとめの位置づけについて記述しております。高速道路を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえて、新たな措置に関する対応方針を見出すことを含め、今後の有料道路事業のあり方について、高速道路ネットワークの有効活用の方向性及びそのための料金のあり方、機能強化の方向性等を主な論点として、有料部会の委員がそれぞれ提出していただいた意見や議論を整理したものでございます。

次のページ、2ページのほうをごらんいただきますと、かなり広範なご議論をいただきました。本文のⅢ・Ⅳ章の囲い込みの記載した部分、主な論点について、これまでの議論の中から、共通認識としての考え方を集約しまとめたものでございます。

なお、その下に、囲みの下に関連意見を書いております。これは、補足的な意見や異なるアプローチからの意見等を記載したもので、これらも含めて幅広い視点から国民のご意見が寄せられることを期待して、こういう形式を取らせていただきました。

以降、内容の詳細について事務局よりご説明をお願いいたします。

**【企画専門官】** それでは、資料1につきましてご説明を申し上げたいと思います。お手元には、あわせて資料2ということで参考資料も用意しておりますので、こちらのほうもごらんいただければと存じます。

今、部会長のほうから初めにということで、この中間とりまとめの位置づけ、それから構成についてお話をいただきました。1ページの「はじめに」のところでは高速道路を取り巻く社会情勢の変化ということで、最初の段でございますが、成長力の維持・強化の必要性、それから環境問題、安全・安心に対する国民の意識が非常に高くなってきておると。

高速道路は、これまで一定の役割を果たしてきたわけでございますけれども、今後、ミッシングリンクの解消など、ネットワークのさらなる機能強化に努めること。それから、ストックを徹底的に活用して、その利用価値を高めることによって、環境ですとか地域活性化ですとか、そういった政策課題に一層重点的に取り組んでいく必要があると。

そういった中で、17年10月から道路関係四公団が民営化スタートをしております。ここには、昨年の当審議会に対します大臣からの諮問の内容、それから、昨年12月8日には、道路特定財源の見直しに関する具体策が決まりまして、その中におきまして、国民の要望の強い高速道路料金の引き下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとし、20年の通常国会において所要の法案を提

出すといったことも決定されております。

こういったものを受けまして、本中間とりまとめということで、昨年の12月以来議論を先生方にいただきまして、それを整理するという形でまとめたものでございます。

〇〇先生からお話ございました10ページ以降が、この問題につきまして、共通認識としてまとめたものが枠囲いを書いてあります。その下に関連意見ということで、補足的な意見あるいはさまざまな見方からの意見を記載させていただいております。

それでは、先に進みたいと思います。3ページからが有料道路の経緯と現状ということで、まずまとめさせていただきました。これまでの大きな変化といたしまして、やはり公団が民営化された。そして、それに伴いまして、料金設定についても独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構ができたといったことで、料金のスキームも変わっているところがございます。そのあたりについて、今回の中間とりまとめでは詳しく記載をさせていただきました。

まず、3ページの有料道路制度の沿革でございます。①は公団民営化までのことにつきまして簡単に書かせていただいております。我が国の有料道路制度は財政上の制約から遅れていた道路整備の促進を目的にスタートいたしました。その後、日本道路公団の設立、道路特定財源制度とともに、この有料道路制度は我が国の道路整備を推進させる両輪として機能してきたわけでございます。その後、料金プール制の採用、料金値上げ、償還期間の延長等により整備を進めてきたわけでございますが、一方でこのような手法による事業推進は批判の対象となり、それから国の命令制度のもとでやってきたということで、公団のコスト削減努力が不十分という批判も生じました。

そこで②でございますが、こうした中で、3ページの②の最初のポツでございますが、3つの目的を書かさせていただいておりますが、40兆円に上る有利子債務の確実な返済、会社の自主性を尊重しつつ、できるだけ早期に、少ない国民負担で真に必要な道路を建設する。民間ノウハウの発揮により、多様で弾力的な料金設定やサービスの提供をするといった3つの目的で17年10月に四公団が民営化されました。

具体的には、6会社に分割・民営化されまして、償還期間につきましても45年以内ということで法定をしております。また、道路の資産につきましては、機構が保有して会社から貸付料で債務を償還するという枠組みがつくられております。

また、その民営化の過程で高速国道の約1割の引き下げ、それから整備の面におきましても、会社整備の補完といたしまして、いわゆる新直轄が導入されております。

4ページでございます。有料道路の現状ということでございます。①は整備の現況でございます。こちらにつきましては、現在の供用延長等を書かさせていただいておりますので、説明は省略させていただきます。

②でございます。料金設定の基本的考え方及び償還計画と記載しているところでございます。こちらは民営化によりまして、料金の設定等が若干変わったところがございます。

まず、会社のほうは、高速道路を新設等して料金を徴収する場合は、あらかじめ機構と協定を締結いたしまして、全国路線網、地域路線網、一の路線に属する高速道路ごとに、ここに記載の内容を示した申請書を提出いたしまして、国交大臣の許可を受けるという形になっております。

そして、会社は機構から借り受けた道路資産に対して貸付料を支払い、機構はその貸付料を原資といたしまして、旧公団から引き継ぎました承継債務等を償還するというスキームとなっております。

そして、5ページのポツの3つ目でございますが、会社が管理する全国路線網、地域路線網に属する高速道路の料金の額につきましては、ここにあります償還主義と公正妥当主義により設定することを原則としております。

そして、債務の償還につきましては、その下のポツでございますが、料金収入から計画管理費を引いた額を貸付料として機構が会社から受け取りまして、機構のほうは貸付料と占用料との収入の合計から金利等の額を差し引いた残りを償還に充てる計画としております。

それから、やはりこの近年の現状の中で大きく変わったことといたしますと、E T Cの普及ということが挙げられます。5ページの③からでございますが、E T Cにつきましては平成13年から一般運用を開始しております。車載器購入に対する助成、それからワンストップサービスの実施等々を行ってまいりまして、現在では、高速道路のE T Cの利用率はまだ70%までは行っておりませんが、約7割にまで達する状況になっております。この結果、料金所を先頭とした渋滞の大幅な解消が見込まれておりますし、E T Cを活用いたしまして時間帯割引等の割引を実施することができております。

こちらが、ざっとでございますが、有料道路制度の現状でございます。

7ページからが高速道路ネットワークの有効活用に向けた課題でございます。

すみません、参考資料のほうのページを紹介するのを忘れておりました。ローマ数字Ⅱの課題につきましては、11ページから18ページがローマ数字Ⅱに対応します参考資料

になります。

まず、課題といたしまして大きく3つに分類しております。1つは道路交通に関する問題。もう1つは料金に関する問題。もう1つが機能強化に関する課題という形で分けております。

まず、一般道路を含めましたネットワーク全体における道路交通に関する課題として、7ページ前段でございますが、以下のようにまとめております。高速道路に並行する一般道路が非常に混雑しているにもかかわらず、高速道路の交通容量に余裕があるという区間が全体の約65%ございます。また、その同じ高速道路で見比べましても、曜日や時間帯によって交通量に大きな差が生じているということで、利用状況にばらつきが発生しているという課題がございます。

具体的なものとして白丸で4つほど書かさせていただいておりますけれども、一般道のほうが平日の朝夕の時間帯など混雑しているにもかかわらず、高速道路に余裕がある。あるいは、大型車が高速道路ではなく一般道路を一定の交通量走行する。休日に特定の区間で渋滞するといったような状況が見られます。特に大都市圏では、やはり都心の通過交通を含め交通が集中していて、都市内の交通が高速道路を効率的に利用できていない。その結果、深刻な渋滞といったことが起きております。

それから、2つ目の高速道路料金に関する課題でございます。最初のポツ2つでございますが、こちらは料金水準について、やはり諸外国に比べて割高であると。これは国民の意識としまして世論調査でもそういう結果が出ております。

それから、下から2つ目のポツでございますが、均一料金制が適用されていたり、高速国道と接続する一般有料道路で料金が違うと。例えば、今回圏央道が伸びまして、中央道と関越道というふうにつながりましたけれども、高速自動車国道である中央道、関越道と、それから一般有料道路であります圏央道では料率が違うといったようなことで、非常に使いづらくなっているといったような問題。

それから、料金割引につきましても、休日割引があるところ、ないところ。それから、例えば夜間割引といっても時間帯が路線によって違うといったことでばらつきがあるといった課題も抱えております。

8ページのほうにまいります。そういった中で、そういったものを解消するために料金社会実験を各地で実施してきておりまして、おかげさまで本格的に政策誘導的な料金施策を検討することを、国民の声として一方では求められるようになってきております。

特に大都市圏のネットワークについて目を向けてみますと、いろいろな種類の道路が混在している。それから、事業主体も会社があったり、それから地方道路公社があったりということで輻輳しております。その結果一体性に欠ける。利用しやすさという面では非常に不満があるといったことがございます。

特に都市高速道路につきましては、これまでいろいろな構造上の問題等もありまして、料金圏別の均一料金制が採用されてきましたが、道路が整備されまして、ネットワークの充実に伴いまして、同じ料金で走行可能な距離の差が広がってまいりまして、利用者間の不公平感が増大しているということがございます。

こういったことを踏まえまして、平成15年の政府・与党申し合わせでございますが、ETC利用率の増加や出口におけるETCの整備状況を踏まえるということで、貸付料の支払いに必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、平成20年度を目標として利用の程度に応じた負担等の考え方にに基づき、対距離料金への移行を図るというふうに申し合わされておりました、こちらについて、移行に際しまして基本的な考え方を整理しておく必要があるという状況にあります。

それからまた、環状道路が整備されているところでございますが、迂回するというところで、都心通過ルートに比べて環状ルートが長距離ということだけではなくて、やはり料金が割高であるということで、環状道路の機能が十分に発揮されなくなるおそれがあると、これも1つの料金の課題としてございます。

3つ目のストックの機能強化に関する課題でございます。8ページの後段からでございますが、まず1つはインターチェンジでございます。インターチェンジの平均間隔が、我が国の場合は、欧米と比べまして約2倍の間隔となっております。したがって、大都市圏、地方圏を問わず、こういうことによりまして課題がございまして、例えば9ページの一番最初のところに書いてございますけれども、地方圏では、災害が起きたときに、高速道路を緊急輸送路として利用する場合に、被災地域にきめ細かくアクセスできないですとか、既存のインターチェンジからでは病院まで時間がかかるといったような課題がございまして。

それから、機能強化の2つ目としまして、暫定2車線区間の問題がございまして。死亡事故が4車線以上の区間と比べて高い。それから、先日も中越沖地震がございました。北陸道は幸い4車線区間でございましたので、交通が遮断されることなく、うまく切り回すことによって一定の交通を確保することができましたが、これが仮に暫定2車線区間であれ

ば、交通が遮断されてなかなか回復ということはできなかつたかと思ひます。

それから、同じく高速道路上におきましても、インターチェンジ出口、それからサービスエリア等の分合流地点では、交通の隘路となりまして渋滞が発生するといった問題も起きております。

それから3つ目の問題といたしまして、9ページの下の方の2つ分でございますが、建設から相当時間がたっているということで、これに対してどうするかということで、現在は損傷が発生した場合に対処療法的な補修をしておりますけれども、ストックの高齢化が進むと抜本的な補修が必要となると。早い段階で損傷が発生しにくくなる対策が求められていると。

以上が有効活用、機能強化に向けた課題ということになります。こういった課題を前提として、どういうふうに高速道路ネットワークを有効活用し、そのための料金のあり方はどうすればいいか、機能強化はどうすればいいかというのをまとめたのが10ページ以降でございます。参考資料につきましては、19ページからが第Ⅲ章に対応することになります。

まず1つ目といたしまして、高速道路ネットワークの有効活用の方向性でございます。高速道路の有効活用を図ることは、高速道路の利用者にとっていろいろメリットがあるということばかりではなく、社会全体の効用といたしまして、環境改善、安全性向上、それから地域の活性化、物流の効率化などにも資するものであると。そしてまた、別の言い方をいたしますと、一般道路を含めた道路ネットワーク全体の資源の効率的な利用や配分にもつながると。

したがって、こういった高速道路ネットワークを有効活用するというためには、交通を誘導する。一般道から高速道へ利用を転換させる、あるいは特定の時間帯に集中する交通量を分散させる、平準化させるといったようなことが必要であり、環境の改善等、以下に掲げてございますが、それぞれの政策課題に対応する形で交通誘導を図っていくことが重要であるとまとめさせていただいております。

まず、1つ目の政策課題といたしまして、環境の改善、安全の確保がございます。高速道路につきましては、一般道路と比べまして、やはりCO<sub>2</sub>排出量、事故発生率が少ないということで環境に優しい、安全というメリットがございます。したがって、その高速道路を使うということにつきましては、ネットワーク全体の環境負荷軽減、安全性向上に寄与するということになります。

したがいまして、交通誘導の方策といたしましては、大型車などについて、夜間における一般道路から高速道路への利用の転換を促進すべきであると。それから、同じく高速道路の代替路線間におきましても、環状道路へ誘導するといったようなことで環境負荷が小さく、安全性が向上するような路線間の交通量の平準化を図るべきであると。また、特定の時間帯の交通集中によって渋滞も生じておりますので、時間帯ごとの交通量の平準化を図るべきであるというふうにまとめさせていただいています。

それから、地域の活性化でございます。やはり地域が潜在的な力を発揮して、地域経済の成長力を強化するといったことは非常に重要なことでございます。高速道路の利用を促進いたしまして、ヒト・モノの移動を円滑化・活性化させることが重要で、特に高速道路を含めます道路の役割といたしましては、渋滞の解消や緩和を図って地域の活性化につなげるということが大事でございます。

具体的にはということで11ページに書いてございますが、高速道路に並行する一般道で朝夕に混雑が見られる地方都市及びその周辺地域におきまして、一般道から高速道路への利用の転換を図ることが重要であると。それから、特定の休日渋滞ポイントにおきまして混雑することがございます。こちらにつきましても、時間帯によって過度に集中する交通量の平準化を図ることが必要であるというふうにさせていただいております。

それから、物流の効率化でございます。こちらにつきましても、特に物流の効率化、機能強化によりまして、国際競争力の強化を図ることは我が国の重要な課題でございます。輸送コストが高い。輸送コストという点で高速料金が低い。それから、やはり高速を使うということは非常にメリットがあるんだけど高いということで、料金引き下げを望む声が強うございます。

一方で、やはり貨物車、大型車といった物流関係車両が夜間に一般道路を通行する場合もございます。こういったことは、現道の沿道環境や、それから料金所の周辺で割引待ちというものもございます。安全性の面で課題がございます。

こういったことを踏まえまして、貨物車、大型車につきまして、高速道路利用の促進を図るとともに、特に夜間の時間帯において高速道路への利用の転換をすることが必要であるというふうにまとめさせていただいております。

それから12ページでございます。このように、高速道路ネットワークの有効活用をするためには交通誘導をしていくことが必要だということでございますが、その交通誘導をするためにはどうすることが効果的かということでございます。12ページの枠囲みの前

段のほうでございますが、この交通誘導を行うには社会、利用者全体の便益を向上させるような料金を設定することが効果的であるということで、このように料金によって交通誘導を行って、ネットワークを有効活用するというのは全く新しい考え方ではございませんで、今までも料金割引をやってきておりますし、そういうことを指向してやってきたものでございます。

ただ、いろいろときちんとした理論的な整理がなされてきたわけではございませんので、今後料金を一層積極的に交通誘導のために活用していくということに当たりましては、そういった考え方を整理するということと、料金社会実験を通じてデータを蓄積し、料金弾性値、料金収入に与える影響を含めまして、効果の検証・分析を行い、適性な料金設定を行うことが必要であるとさせていただいております。

それから、13ページでございます。同時に交通誘導の効果を高めるためには、肝心の料金がわかりにくいといったものでは困りますので、制度設計が複雑になり過ぎず、負担感が小さくなるようにし、料金体系がユーザーにとってわかりやすいものとするのが重要であると。

それから、当然料金の考え方でございますが、割引だけではなくて、割増あるいは課金ということも考えられるべきですけれども、現時点の状況を総合的に勘案いたしますと、直ちに実現する環境ではないということで、現時点では割引が交通誘導のためには有効であるとしております。

なお、料金によって交通誘導を行うということで、だれが主体となってやっていかなければいけないかということでございます。この問題は、高速道路だけではなくて、交通誘導ということを考えますと一般道を含めて考えなければなりません。一般道を含めた道路ネットワーク全体の交通の最適配分という視点、外部不経済効果の解消という視点が重要であります。

また、料金の引き下げをしますと、料金総額が減少いたしまして、債務を返済するための機構の貸付料収入の減少になってあらわれるということですので、そういったことを考えますと、国が主体となって基本的な方向性を示す必要があると考えるというふうにとりまとめさせていただきました。

ただし、その具体の料金設定に当たりましては、公団が民営化されております。会社の自主性の尊重や自助努力の必要性など、民営化の趣旨等を踏まえ、その手続や会社等の関与の仕組みについて検討する必要があるとさせていただいております。

今までの（１）が全国的なお話という形でまとめましたが、続きまして（２）につきましても、課題のところでも述べました大都市圏特有の問題がございます。（２）といたしまして、大都市圏ネットワークの有効活用のための料金のあり方でございます。

大都市圏のネットワークにつきましても、やはり料金体系が輻輳して割高感があるという問題がございます。これに対応する形で環状道路整備の進捗状況やE T Cの利用状況を踏まえまして、ユーザーにとってわかりやすく、利用しやすい料金体系とすべきであると。

具体的な話といたしましては、同一発着同一料金とするということを基本といたしまして、今後環状道路が整備されるということを見込みまして、都心通過交通の抑制のための環状道路への誘導料金を検討すべきであるというふうにまとめさせていただいております。また、この割高感を解消いたしまして、会社間の連続利用を促進する料金とすることについても検討すべきであるとまとめさせていただいております。

そして、15ページにまいります。（３）でございます。この大都市圏ネットワークの中で、首都高速、阪神高速の問題がございます。先ほど課題のところでも申し上げました対距離制への移行ということが政府・与党の申し合わせでございます。そのためにその基本的な考え方を整理しなければいけないということを課題で申し上げました。

この対距離制に移行するというにつきましても、やはり利用者負担の公平化や、一般道路を含めたネットワークの効用の最大化を図る観点からは必要な措置であり、他の高速道路や公共交通の料金体系の現状からしても一般的に受け入れられるものと考えます。

ただし、移行に際しましては、均一料金制というのは長きにわたって適用されてきておりますので、十分な周知を図ることが必要であると書かさせていただきました。

そして、具体的な料金の制度設計についてでございますが、単純に対距離料金制にいたしますと、特に物流関係車両につきましても、長距離利用されるという特性がございます。急に現行料金から負担が増えるということになりますと、一般道に下りる可能性がございます。そういったと、一般道のほうで渋滞、それから環境負荷など新たな社会的コストが発生するおそれがありますので、上限額を設定するなどの措置を適用することが必要であると。

そして、現在、例えば首都高速ですと、東京圏、埼玉圏、神奈川圏で料金で異なります。現行料金が料金圏によって異なること、それから利用を見ますと、料金圏の内々利用というのがほとんどでございます。そういった状況を踏まえまして、利用者に受け入れられやすい料金とするために、当面現在の料金圏を存続いたしまして、各料金圏において現行の

料金水準を勘案した距離別の料金設定をすることが適当であるというふうにまとめさせていただきます。

その他経路や区間の特性を生かした措置についても検討すべきであると記述させていただいております。今後環状道路やE T Cの普及状況を踏まえて、将来的な料金体系の方向性との関係についても整理しておくべきであるというふうにまとめさせていただきました。

これまでが方向性と料金の関係についてまとめたものでございますが、16ページ(4)でございます。そもそもの料金といったものの考え方、原則に照らして、交通誘導を行う場合の料金といったものが料金の原則との関係でどうなのかといったことをまとめたものでございます。

先ほど紹介いたしましたけれども、償還主義と公正妥当主義を満たすということが高速道路の料金の前提となっております。この交通誘導のための料金について考察をいたしますと、まず償還主義との関係についてでございますが、償還主義と申しますのは、借入金で建設した道路にかかる債務を料金収入等で償還するという、有料道路制度の根幹をなす考え方でございます。今後も堅持していくことが前提であるとまとめております。

ただし、交通誘導料金という形になりますと料金を引き下げますので、通常は料金引き下げに見合う分の収入増を見込むことが困難でございます。したがって、料金総額が減って、償還に支障を来すといったおそれが生じます。しかし、そういう場合でありましても、受益と負担のあり方を踏まえた適切な措置を講じることによって、その結果、料金をもって貸付料等が償えるのであれば、償還主義は満たされていると考えるというふうに整理をいたしております。

それから、公正妥当主義との関係でございます。公正妥当主義の考え方は前段で書かせていただいておりますけれども、その関係でいきますと、交通誘導料金というものがいろいろな格差がございます。時間帯による料金差、E T C車だけを対象とするといった問題がございますが、こういったことが社会的に相当であると是認される範囲のものであることが必要ということになると考えられます。

この点につきまして、民営化以降、各種の料金割引を実施してまいりましたけれども、特段の異論もなく、社会的に容認されつつある現状と認識しております。そういうことでいきますと、社会的な受容度は増している。したがって、合理的な政策目的のために行われる交通誘導料金は公正妥当であると解されます。

なお、今後こういった料金を交通誘導のためにさらに活用していくということであれば、地域活性化ですとか物流の効率化等ございますが、そういう政策の合理性・妥当性について、国民に対して十分に説明し、理解を得る必要があるというふうに整理いたしました。

18ページでございます。その際、先ほども償還主義のところでは受益と負担を踏まえた適切な措置と申し上げましたが、受益と負担の考え方についても整理しておく必要があるということで、ここでまとめさせていただきました。

交通誘導料金の考え方と重複いたしますけれども、現時点で交通渋滞ですとか、その他外部不経済の解消に向けて、どういう措置がとれるかということで、高速道路の料金割引をもって社会的に望ましい方向に向かわせるという選択肢が効果的であると。

具体的にどういう受益があるかというところでございますが、例えばというところで書いてございます。高速道路料金を引き下げるということで、原因者の行動を変化させまして外部不経済を低減させる、あるいは外部不経済の発生を抑止するという効果がございませぬ。

これは、高速道路の利用者だけではなく、一般道路利用者、沿道住民、そして地域にもその受益が及びます。また、外部不経済の低減だけではなく、地域の活力、都市機能の強化・向上も効果としてございます。また、物流の効率化ということで、その恩恵につきましては、物流関係者のみならず、全国の消費者にももたらされるものであることを考えますと、受益は広く社会全体に及ぶものと考えられます。

したがって、料金設定が合理的な政策目的に基づいた高速道路ネットワークの有効活用の方向性を踏まえたものであり、かつその受益が地域や広く社会全体に及ぶ場合には、公的負担を行うことは受益者負担の原則にも合致し、適当であると考えていうふうにまとめさせていただきました。

そして最後になります。第IV章でございます。20ページ、21ページが高速道路ストックの機能強化の方向性でございます。参考資料は31ページからになります。

課題のところでも申し上げましたが、国民にとって使いやすく、安全に利用できる高速道路とするためには、ネットワークの有効活用とあわせてストックの機能強化が極めて重要であると同時に効果的でございます。

具体的なものとして、枠囲みの中のポツ3つにまとめさせていただいております。1つ目が、整備費用や料金収受等の管理コストの削減が可能なスマートインターチェンジの設置の促進。これによりまして、高速までのアクセス距離・時間の短縮を図る。それから、

地域の高速道路利用や、短距離利用者の利便性を向上させる。並行する一般道における渋滞の緩和を図ると。

それから次でございます。暫定2車線区間の対策でございます。暫定2車線区間につきましては、安全性の問題、それから災害、事故発生時の対応といった面で信頼性が劣ります。こういった暫定2車線区間につきまして、機動的な付加車線の設置、4車線化を実施いたしまして、ネットワークの信頼性の向上を図ると。

もう1つでございますが、高速道路上の車線の減少部、インターチェンジ出口、そういったところの渋滞対策、事故多発箇所における線形改良による交通安全対策の実施による利用者の利便性・安全性の向上の3つが、早期に対応することが必要なものということで整理させていただいております。

ただしこれらの対策につきましては、受益と負担のあり方も踏まえながら、その実施スキームをどうするか検討する必要があると述べさせていただいております。

そして最後でございますが、世代間の負担の公平にも配慮しながら、保全につきましても、計画的にストックの機能強化を図ることが重要ということで、特に首都高、阪高につきましては、約9割が橋梁等の構造物で占められている。また、大型車の交通量が多いということで、他に比べまして非常にストックの高齢化が進みやすいと。

したがいまして、遠くない将来に集中して抜本的な修繕が必要となる可能性があるため、予防保全を効率的に推進し、社会等への影響を最小にとどめる必要があるという形で、先方のご意見を整理させていただきました。

以上で説明を終わります。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、議論をいただきたいのですが、ボリュームが大分ありますので、1ページのはじめにから時計文字Ⅱの課題、9ページまで、ここまでで議論をいただいて、その後残りの議論をしたいと思います。それでは1ページから9ページまで、お気づきのところ、ご遠慮なくご発言いただきたいと思います。

**【〇〇委員】** では、口火を切らせていただきますけれども、資料の2の、参考資料の12ページで、細かい話なんですけれども、諸外国と比べて高速道路料金が高いというのはもう常識だと思うんですけれども、最近アメリカで大都市圏、ワシントンとかニューヨークとか、ほかにもあったと思いますけれども、8つの都市圏で、HOTと言いまして、High Occupancy Vehicle and Tollという新しい有料道路制度を始めつつあります。今まで

二、三人以上乗っていないと通れなかったところをお金を払えば通っていいよと、そういう差別的サービスを提供し始めておまして、その区間が随分長くなっているんですけども、記憶があまり確かではないんですけども、その料金がたしか1マイル当たり24セントだったと思います。そうすると、これは1キロ当たりでいくと、今のレートで多分20円ぐらいです。日本の料金と比べてもそう安くありません。特に混雑した大都市圏ではそういうことをやっているということもありますので、その辺、アメリカのところに追加していただければなというふうに思います。

【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。

これも細かい話ですが、8ページの政府・与党申し合わせの実現で、対距離料金制に移行という、一番キーになるところだから、ここは年次を入れておいたほうがよくないですか。括弧して平成15年でしたっけ。

【企画専門官】 15年です。はい。

【部会長】 そんな昔じゃないので。

そのほかよろしいでしょうか。

それでは、また戻っていただいて結構ですが、残り時計文字のⅢからⅣ、10ページから21ページについて、ご意見ございましたらよろしく願いいたします。どうぞ。

【〇〇委員】 この部分はあり方ということですので、この部会で出た意見を取りまとめさせていただいて、内容的にはかなりの確にまとめていただいているなというふうに認識しております。ですから、全体的なことについて、あるいは大きな方向性について何か意見ということではなくて、細かい点について若干指摘させていただく点と、それから説明をいただきたいということがあります。

まず10ページなんですけれども、これは細かい点なんですけど、10ページの四角囲みの真ん中から下で、環境の改善、安全の確保のところ、「また」の段落ですけれども、「環状道路へ誘導するなど、環境負荷が小さく、安全性が向上するよう路線間の交通量の平準化」というふうには書いてあるのですが、おそらく環境的にいいというのは交通量の平準化とはちょっと違うかもしれないと思うんです。状況によって外部不経済の出方が違うので。

ですから、必ずしもこれでいいのかなとちょっと疑問を持ったというのが、まず1点です。

それから、12ページから13ページの交通誘導と料金というところで、これは趣旨が

そのとおりだと思います。まず1つは12ページのところで、この委員会でも議論しましたけれども、考え方をちゃんと整理して、それからちゃんとデータ等を使って、はかって効果を検証してほしいという意見が出たので、これが書いてあると。

それで、13ページの上書いてあることはそのとおりだと思うんですけども、要するに、そういっても、いろいろと交通誘導のために制度が複雑になり過ぎるとあまり効果がないかもしれないので、やはりわかりやすさって重要だねと書いてある。これは重要だと思うんです。ですから内容的にはこれでいいんですけども、ちょっと文章的にわかりにくいかなと思いましたが、もうちょっとストレートに書いてもよいのかなというふうに思いました。

それで、割増についてはなかなか難しいということで、ロードプライシング的な、今、〇〇先生もご指摘になったようなことはなかなか難しいねというようなことなんですが、それはそれで私はいいと思いますけれども、その下の、最後の段落の「料金によって交通誘導を行うためには」のところで、これも細かい点なんですけれども、「外部不経済効果の解消」と書いてあるんですけども、解消できればいいんですけどもなかなか難しいのではないかなと思います。例えば「軽減」ぐらいにとどめておいたほうがよろしいのではないかなというふうに思います。それが13ページ。

それから14ページの大都市圏ネットワークの有効活用について、これも内容についてはそのとおりだというふうに思っていますが、これはよく考えればわかるんですけども、その次の15ページの、首都高と阪高のところに書いてある均一料金から距離制への移行、これはいいとして、その下に、料金圏は一応維持しましょうというような話になっているわけですね。それは私は方法的にはいいと思うんですけども、ただ、ネットワークの有効活用のための料金のあり方と料金圏を維持するというのが矛盾しないように理解していただかないといけないので、その辺もうちょっと工夫したほうがいいなという気はちょっとしたんですけども。それがこのところ。

それから、上制限のことについて15ページの四角囲みの第3段落に書いてあって、これも「上制限を設定するなどの措置を適用することが必要である」。このとおりだと思うんですけども、その理由が、これを単純に読むと、物流関係車両等をはじめとするいわゆる長距離云々と書いてあって、下りてしまうからだめだということなんです。そのとおりだと思うんですけども、これだとまず1つは物流のためだけに上制限だというふうに読まれてはしまわないかという気はします。

それからもう1つは、これはやはり合意とか納得という問題もあると思うんです、上限の話は。だからそこも書いたほうがいいのかなというふうに思います。

それから、16、17の償還主義と公正妥当のところなんですけれども、1つは質問なんですけれども、償還主義についての17ページの2つ目の段落、「しかし、そのような場合であっても、受益と負担のあり方を踏まえた適切な措置が講じられ、その結果、交通誘導料金をもって貸付料等が償えるのであれば、償還主義は満たされていると考える」というところがありますけれども、これはちょっと意味がよくわからないので、説明していただくと同時に、わかるように書き直していただきたいなというふうに思います。

それから次の公正妥当主義については、公正妥当主義の解釈を第1段落でされていて、1つは他の代替交通機関との比較の問題。もう1つは公共料金としての社会的、経済的な妥当性というふうになっているんです。それともう1つ、3つですね、不公平な取り扱いがないかと。差別の禁止みたいな。これは基本的にそれでいいと思うけれども、公正妥当主義といったときに、一般有料の便益主義みたいなことは入ってこなかったかどうかということですね。要するに、便益を超えない料金であるというのが公正妥当主義の1つの考え方であったように思うので、それを考えなければいけない。

ただし、その受益と負担については次の18ページで書いてあるので、このところとの関係がどうなのかなということにはなるんですけれども、基本的に公正妥当主義のときには、やはり一般有料の便益主義というのがちょっとあったような気がするので、それをどう扱うかという問題があると思います。

それから、18ページの受益と負担の考え方の話、四角囲みの中の。これもおっしゃるとおりなんですけれども、要するに、外部不経済を出しているやつは、企業税的に言うとはんとうはそれに課税するのが正しいんだけど、そうではなくて優遇してやることで外部不経済がなくなるならみんなハッピーだからいいではないですかと書いてあって、これはこのとおりなんですけれども、さらにちょっと、もしも加えていただけるとすれば、経済ふうの理論でもこのとおりなんです。言えることは言えるんです。

それは、外部不経済なんか出す場合にどちらにももとの権利があるかというのから始まって、もしも外部不経済を出すことに権利を持っているというふうにしてやると、それをやめてもらうために補助金ないしは優遇措置を与えることによってなくすというのは、理屈の上でも正しいということですね。

ですから、実はその内容をかみ砕いて書いたのが四角囲みの中で、非常にいいと思うん

ですけれども、さらに私の希望は、理屈の上でもこれは合っているというふうに一言加えていただくとういかなというふうに思っています。

それから最後の20ページの四角囲みの中は、これもさっきから言っているとおり、内容的には非常に正しいというふうに思いますけれども、ちょっとわかりづらいというのは一番最後のところで、将来的にいろいろ維持・補修とか改良とかしなければならぬ。それが非常に大きくなってから、今のうちからやってみましょうよと書いてあるんだけれども、そのときに、頭のところに「世代間負担の公平性等について考慮しながら」というふうに書いてあるんですけれども、どういうふうな形で、これが世代間の考え方に結びつくのかなというのが、ちょっと直接に理解できなかつたので、ご説明いただくと同時にそれもちょうとつけ加えていただければよろしいのかなというふうに思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

料金圏のところだけ、矛盾するという。もうちょっと具体的にお願いします。

【〇〇委員】 要するに、都市圏ネットワークの有効活用のための料金というのは、いろいろなネットワークがあつて、それを利用者が使いやすいようにしようというのがもとの発想だというふうに思うんですけれども、もしそうだったらば、料金圏をやめて、ここから先行くとドンと上がるとかいうのをやめてしまったほうが使いやすいというふうな考え方もあるのではないかというふうに思ったんです。

【部会長】 ETC車のあれね。

【〇〇委員】 ETC車なんかも。そのときに料金圏を残しましょうというんだから、私は料金圏を残すことはいいと思うんだけど、それなりのエクスキューズというか、理屈があつてもいいのかなということです。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、事務局のほうからお答えになりますか。

【企画専門官】 まず10ページのほうで、真ん中の高速道路の代替路線間においてという、環状道路への誘導ということは必ずしも交通量の平準化ということではないのではないかというお話でした。ここは確かにそうですね。全く平準化を図るということではなくて、環状道路のほうを利用していただくということの趣旨もでございますので。

【〇〇委員】 おそらく環境をよくするような形の誘導ということ……。

【企画専門官】 そうですね。平準化というよりも誘導ということのほうが適切だと。

【〇〇委員】　　そうですね。

【企画専門官】　　はい、わかりました。

【部会長】　　前の、誘導するなのだから、文言はちょっと……。

【企画専門官】　　そうですね。

【部会長】　　たまたま首都高の環境の、阪高もそうですよ。すいているほうに移したほうが環境がいいという場所ばかりだからこういうふうになっているんだと思います。

【〇〇委員】　　なるほど。それで平準化でいいんですよね。

【部会長】　　どうぞ。

【企画専門官】　　それから、17ページのところで償還……。

【部会長】　　13ページの、「解消」でいいのかな。

【企画専門官】　　この「解消」のところは「軽減」という形で改めさせていただきたいと思います。確かに解消というところまではなかなか難しいかもしれませんので。

【部会長】　　15の上限。

【企画専門官】　　そこはもう少し、確かに物流関係車両だけというのを強調……。長距離利用特性を持つものの者として例示として出しましたけれども、逆に言うと優遇しているというふうに言われてもまた困りますので、そこはなくしても意味が通じると思いますので、幅広く利用者に配慮するという意味で物流関係車両をはじめとするというのは取る方向で考えたいと思います。

【部会長】　　これは議論したときは、物流、トラックもそうだし、それから非ETC車をどうするか。高くなり過ぎるという話と。料金圏の話として。それから、激変緩和なのか、暫定なのかの範囲はともかくとして、そういう話を集約するとき、後ろのその他の意見の中に書いてあるのかな。

【企画専門官】　　はい。なかなか非ETC車の問題などについても十分議論する時間もございませんでしたので、今後また次の部会などにおいても資料を出して議論させていただきたいということで、関連意見という形で16ページの(4)の上のところのポツに2つほど書かさせていただいております。

この辺のところはまたさらに議論を深めさせていただきたいと思っておりますし、それから、部会長が言われました上限設定については、激変緩和ということではなく、社会的費用の増大抑制を目的としてとらえるものでありといったところは16ページの最初のポツに関連意見として載せさせていただいております。

【部会長】 そうすると、少なくとも物流だけではないというような書き方で、ほかのいろいろな意見をどう書くか、ちょっと後で考えますか。はい、どうもありがとうございます。

次、お願いします。

【〇〇委員】 ここは物流も入れてもらったほうがいいような気がするけれども。

【部会長】 もちろん物流は入れておきます。物流は入れた上でほかにもあるよという。

【企画専門官】 それから……。

【部会長】 償還主義。

【企画専門官】 償還主義のところでございます。非常に回りくどい表現になっておりますけれども、端的に言いますと、やはり料金を引き下げるということで、償還に支障を及ぼすかもしれないといったことで、受益と負担のあり方を考えまして、受益と負担のところを18ページの最後に書かせていただきましたけれども、こういった料金設定が合理的な政策目的に基づくものでありますとか、受益が広く社会全般に及ぶといったときに、公的負担を行うことは受益者負担の原則にも合致して適当であるというふうにまとめさせていただいております。

したがって、その公的負担によって足りない部分につきまして、そういう適切な措置、公的負担をするといったようなことによって最終的に債務が減って貸付料が下がり、それで料金で対応できるということになれば、その最後の形を見れば償還主義というのは満たされているのではないかとこのことをここでは言うつもりでございます。

【〇〇委員】 それは今説明聞いてわかったんですけども。

【企画専門官】 はい、すみません。

【部会長】 17ページの上のところね。

【企画専門官】 はい。

それで、公正妥当主義との関係で、あと、すみません。便益主義の話がございました。若干ここは昔と特措法も改正されまして、便益主義の規定は一の路線だけに、要は、全国道路網ですとか、地域道路網以外の一の路線、今9路線しかもう残っていないんですけども、そちらの部分に適用されるものでして、従前は一般有料道路すべてに適用されておりましたが、ネットワークに含まれるものはそこから外れまして、償還主義と公正妥当主義を満たせばよいという形になりましたので、そこはちょっと従前と解釈が変わっております。

【〇〇委員】 わかりました。

あと、ご説明に対して、20ページの最後の世代間負担の公平性等に考慮しながらという、ここのところがちょっと。

**【企画専門官】** ここは、結局その費用負担をどうするかというところがあるんですけども、こちらについてはまだ十分議論できていませんし、額も相当なものになりますし、今の制度上、こういう大規模修繕とかどうするかといったところについては、制度上にきちんと準備されているかということも含めまして、まだ議論される必要があるので、ここはもう少しきちんと書くべきかと思ったんですけども、そこはすみません、一般論という形で世代間負担の公平性ということをここに入れております。

あまり深い意味があって入れているものではございません。すみません。

**【〇〇委員】** なるほど。

**【有料道路調整官】** ちょっと補足させていただきますと、大規模修繕をしますと供用の橋梁構造物の年限と言うんですか、寿命が例えば50年ありますといったときに、例えば償還主義で45年という中で、30年目にすごい修繕をしましたという、もう費用が50年、償還主義を完全に超えたところまで寿命が延びてしまうというときには、そこをどこまでかかった費用に対して料金で償還していくのかということで、世代間公平というのに関連が出てくるのではないかという趣旨でございます。

**【〇〇委員】** なるほど。

**【部会長】** 何か関連意見のときにそういうたぐいの話を入れておいたほうがいいのかもしれないですね。

**【〇〇委員】** それを書いておいたほうが、でないとなかなかわからないと、これだけだと。

**【部会長】** ありがとうございます。

そのほかいかがでしょう。どうぞ。

**【〇〇委員】** 大きな方向性またはタイトルの「新たな課題に対応した今後の有料道路のあり方について」から始まって、目次、それからこのまとめ方は大変結構でございまして、大きな方向性について別に異議があるわけではありませんが、少し細かいところで申し上げます。この部会が始まりましたから、途中で、例のアメリカの橋梁が落下するという、テレビであればもう何度も何度も見ておりますと、ほんとうに改めて道路の安全・安心の大切さというようなものを感じたわけでございます。

ほんとうに、料金もさることながらちゃんと整備してやという、そういう気持ちに、お

そらく国民も今なっているところではないかと思うんですが、そういう意味でいいますと、9ページのところなんです、下からポツが2つ、「加えて、我が国の高速道路は、建設から相当の年数が経過するものも多く」というのもう1つ「現在は、損傷が発生した場合」という2つポツがあるんですけども、今ああいう落下のテレビを見てからこれを見てみると、これは「加えて」というよりは、むしろ8ページの高速道路ストック機能強化に関する課題のもっと上のほうに来て、むしろ「加えて、インターチェンジの平均間隔は」というぐらいのことで、やはりこちらが先に、整備に関しては並べ順として来たほうがいいのかというふうにまず感じました。

それからもう1つは、都市高速の対距離制のところなんですけれども、15ページですが、非常によくわかりますし、またこういう形でいろいろな措置を検討すべきだという15ページに書かれてあるところに、もし、こういう言葉もつけ加えておいていただけたらなと思いますのは、下のほうなんですけれども、「高速自動車国道との連続利用の割高感を解消すべき区間等において都市高速道路の利用促進を図るなど、経路や区間の特性を活かした措置についても検討すべきだ」という、そのところに加えて、できれば空港と港のかかわりの中における割高感といいますか、何が言いたいかといいますと、改めて対距離というもので、ではA地点からB地点に来る。例えば関西空港から、あるいは成田空港からどこそこへ行くのにどれぐらいかかるんだというのを考えてみた場合に、随分高いなと感じるのではないのでしょうか。空港に行くのに、これがもう1つの必須条件になるんだというふうに料金になってしまうと、ほんとうになかなか現実の中では、利用者としてはふと考えてしまうような料金に、今の計算でいきますとなるのではと案じております。

ですから、国際物流の観点、あるいは物流だけではなくて、実際に行く場合も含めて、人が行く場合も含めて、道路と道路だけの連動における割高感を解消すべき区間ということもさることながら、空港や港との関係みたいなところがどこかに入るといいかなというふうに。

ほかにも、港と空港というのもどこかにありましたけれども、ほかのページにもございましたけれども、改めてA地点からB地点に行くときの料金の高さというふうなものを考えると、そういうふうに感じました。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございます。

空港と港湾はどこに書いたっけ。どこかに書いたんですよね。

【〇〇委員】 どこかに書いてあります。

【企画専門官】 12ページの関連意見です。

【有料道路調整官】 12ページですね。

【部会長】 ここだ。首都高速、阪神高速という、②の上。

【企画専門官】 全体的な話というところで、12ページの関連意見の最後のところにございます。

【〇〇委員】 はい、ございますね。

【部会長】 複数いなくても問題だというご意見。

【有料道路調整官】 複数存在するために、別に限定する必要はないと。

【部会長】 そうですね。ちゃんと両方並列するようにすればいいですね。また後で検討します。

【〇〇委員】 はい。

【部会長】 そのほかはよろしいですか。ほかのご意見は。ご指摘のことについて事務局では何かございますか。大規模修繕の話とか。

【有料道路課長】 はい。いわゆる構造物の安全性の順番をどのように考えるかということで、まさにアメリカの橋梁の崩壊事故等で非常にクローズアップされているわけですが、実は、先ほどご指摘のあった9ページの機能強化に関する課題のところの書く順番でございますけれども、最後の20ページの箱の中との関連もございましてこのような形にさせていただいております。

といいますのも、やはり有効活用といった観点から全部アプローチしておりまして、できるだけ使いやすい高速道路とするにはどうしたらいいのかといったようなことから、この機能強化の方向性も、インターチェンジ間隔を短くするとか、あるいは、今危ない暫定2車線区間の4車線化であるとか、付加車線を設けるとかといったような形からもってきておりまして、決して大規模修繕あるいは安全・安心の確保をないがしろにしているわけではなくて、単純に技術的な問題ではございます。

そういうことでちょっとご理解いただければというふうに思いますけれども。

【部会長】 加えてとか、こういう文言が後ろもまたとか、こういうところはちょっと工夫しましょうね。

【有料道路課長】 ええ、そこは、はい。

【官房審議官】 語感よりは表現をね。

【有料道路課長】 ええ。

【部会長】 そのほか。どうぞ。

【〇〇委員】 〇〇先生がお帰りになってしまったんですが、ちょっと法律論という観点で申し上げたいんですけども、法律論というのは理屈が成り立っているかどうかというところがポイントなので、まずそういう局面の話だということで申し上げますと、少し厳しいかなというのが全体の印象です。

特に、受益と負担という言葉遣いが何カ所か出てくるんですけども、これは基本的な類型としては、要するに有料道路について、なぜ有料なのかという、それは使う人が払うからですよという、そこが均衡しているというのが基本なわけですよ。まあまあいいんじゃないかということで有料道路制度というのはできているわけです。

そして、そこら辺から始まりまして16ページ、17ページの償還主義なんですけど、17ページ、先ほど〇〇先生おっしゃったところでもあるんですけど、そもそも理論的にちゃんと考えていないんだという話は12ページに書いてあって、よくわからないけれども17ページに行くと、受益と負担のあり方を踏まえて、料金総額が減少になっても償えるんだったら別にいいのではないかというのは、ほんとうに理屈が成り立っているのかというと、どうもちょっと怪しいなというふうに思います。

それから、公正妥当主義のところにつきましても、社会的に相当であると是認されればいいんだという言い方なんだけれども、そしてその次の段落で、社会的な受容度はまあある程度あるのではないかというふうに言って、しかし政策の合理性云々について国民に十分説明しますよと。これが公正妥当主義ですと言われると、そうですかねというか、理屈にはなっていないんじゃないですかね。

多分、論文審査だとこれはちょっと水準行っていないというふうに言わざるを得ないと思います。

それで、この説明責任みたいな話は、要するに、例えば法律に違反している事柄について、それが実態的に正しい、適切であると感じられるというときに、違法をクリアするようなところで説明責任を乗り越えられるかということ、それは乗り越えられないんです。違法な行政はいくら説明しても適法にはなりません。それが法治主義というものです。まあ法の射程外ですよというふうに言って、何とか説明するということはあるかもしれませんが、念頭に浮かぶのは要綱行政で、地方公共団体は随分行政指導をやっている、要綱って内部基準なんですけど、やっていることは非常にいいことであり、時代適合的で、

むしろ法律がおくれているからよろしくないんだという前提で、各全国の自治体は要綱をつくって、それは本来内部基準なんだけれども、議会の議決なんていうのまでくっつけて、要綱行政を展開してきました。

だけど、そうだからといって要綱は所詮要綱なので、やはり条例でもなければ法律でもないのです、適法な行政にはならないというわけで、最高裁に行って皆さんお負けになったということになりますけれども、そういうことを考えると、ちょっと理屈が厳しいなと思います。

それから18ページにいきまして、受益と負担の考え方なんですけど、これも独自の見解という感じがします。外部不経済の話はいいんですけども。先ほど、経済学的には理論的なんだというお話なんですけど、少なくとも法律論としては、外部不経済を出す権利なんていうのはあり得ないので、お互いに害悪を及ぼし合わないという限度でお互いの自由は尊重されるというのは基本でありますので、外部不経済を出す権利があるということを前提にすると、こういう形で公金を支出することが正当化されるという議論は、ちょっと法律論としては、とてもついていきません。先ほど先生が出られる前にもそういうふうに申し上げたら、それはぜひ言ってくださいということだったので申し上げますけれども、局面が違うということだと思いますし、それから、受益の話を含めなく薄めて、社会全体に及ぶんだと、公益になるんだというお話なんですけれども、そうだとすると、受益と負担の話で、負担のほうを含めなく薄めるということになるとすると、では何で料金を払っているのかというところに、やはり戻ってくるので、だったら、道路料金をそのものをそもそも無償にすればいいじゃないかという話になり、全体としてちょっとどうかなというふうに思っています。

しかしながら、論文ではなくて行政の話だということであるとしますと、理屈が後からついてくるというよりは、理屈はなくても大丈夫ということかもしれないんですけど、それはよくわかりませんが、私として前向きに申し上げるとするならば、16ページ以下はあまり書かないほうがいいのではないのでしょうか。ちょっと書き過ぎていて粗々と言いますか、粗雑なところが目立つなという気がしております、もうちょっと何かソフィスティケートされたやり方があるんじゃないかなというのが感想でございます。

以上です。

【部会長】      ありがとうございます。

ちょっと文章の表現を再考しますかね。確かに十分説明する、公正妥当主義のところの

書き方なんて、そう言われてみると気になりますね。

【〇〇委員】 よろしいですか。

【部会長】 どうぞ。

【〇〇委員】 私のほうはまだ中間とりまとめでございますので、あまり書き込む必要はないのかなというふうな気がします。ざっくりもうこのまま出してしまって、国民の皆さんの意見を聞いたほうがいいのかないという気がしないでもないです。

私は読ませていただいて、よくできているのではないかというふうに思っております。

以上です。

【部会長】 ちょっと考えさせてもらいましょうか。論理的に法律の人が見ておかしいと言われるとやはり気持ち悪いので。工学も実は論理的なんです。ありがとうございます。どうぞ。

【〇〇委員】 ちょっと教えていただきたいんですけども、〇〇先生に。資料2の7ページに、「公正妥当なものであること」としか書いていないんです。7ページの。法律上は。

こういったときの内容の規定というのはどのように考えればよろしいのでしょうか。

【〇〇委員】 はい。ちょっと一般論としてお答えするのは難しいですけども、前にここでご報告させていただいたときに、要するに、解釈がえをするわけですよ。従前と違うということなので、解釈がえをするということをはっきりと言って解釈がえをするというのは1つです。文言の枠内に入る限りは法律による行政の原理に反するものではありませんので、問題はないんだと思います。

ただこれだと、社会的に相当で適当でいいから社会的受容度でいいからで足りないところは説明するということなので、それでは理屈になっていないのと、ちゃんと見える形にしないとイケなくて、法律レベルの話と、それから解釈基準という形で示すかどうかですね。そこは少しお考えになったほうがよくて、こっさりやるとよくないと思います。

【〇〇委員】 そうですね。

【〇〇委員】 行政のスタイルとして問題があるというふうに思いますが。

【〇〇委員】 そういう意味では、私は〇〇先生と全く同意見でございまして、17ページの四角囲いの一番最後のパラグラフに「特段の異論等もなく、社会的に容認されつつある現状を踏まえれば」と書いてあって、これは何が容認されているのかってようわからんですよね。我々が何かここで議論している方向性なのか、あるいは、今まで現実に行わ

れてきた料金割引なのか、あるいは、社会実験も含むのかとかいろいろなレベルがあると思うんですけども、その辺どうなんだろうかということと、それは多分18ページの一番下にも関係していて、その条件がいかに満たされているかということにおいて関係していると思うんですけども、そのことに関してですけども、今後の議論としてどの程度定量的、具体的、個別的に行う必要があるのかなということ、これからでいいと思うんですけども、整理しておくべきであろうというふうに思いました。そのことは確認しておきたいと思っています。何か方向性だけ打ち出してぼんやりと、まあいいんじゃないのということは、〇〇先生のおっしゃるようにちょっと危ないのかなという気がいたしました。

ちょっと話が飛んでしまうんですけども、13ページの、それとも若干関連すると思えますけれども、交通誘導と料金の一番最後のところに、「会社の自主性の尊重や自助努力の必要性など民営化の趣旨等を踏まえ、その手続きや会社等の関与の仕組み」というふうに書いてあるんです。

これは会社の自主性とか自助努力を踏まえて手続や関与の仕組みというふうに読めるんですけども、先ほど来の受益と負担の関係とか外部経済の問題を考えると、もうちょっと広い範囲での手続の公開性とか透明性というのも要請されるのではなからうかと思うので、その辺、例えばその手続の公開性と透明性というふうにつけ加えておいたほうがいいのかというふうにも思いましたがいかがでしょうか。

**【部会長】** それは下に幾つか書いてあるんです。

**【〇〇委員】** 書いてありますか。

**【部会長】** 関連意見のところに。もう1回見ますけれども。

**【〇〇委員】** はい。

**【部会長】** それから、前段の17のところは、さっき〇〇先生のお話を聞いていて、この文章がやや情緒的で、こう考えられておりとかなので、もう少し事実関係をはっきり、いつの審議会でこう解釈してとかというのを下の索引にでも入れて、事実で論理を組み立てるように変えましょうか。そうすれば、法律でこうなっていて、それに対して何年の。今まで制度改革のときにいつもこういうことをちゃんと説明しているはずですから、その事実を踏まえて、今はこういうふうを考えるというふうに。何か全部情緒的な表現になっていることが問題かと思います。

それから、〇〇先生のおっしゃったところは、確かにおっしゃるとおりで手続はそこま

で考えなければいけないんですが、ここは会社の自主性に対して何か、やはり変だとか、国が勝手にやっていいのかという、この議論に対しての表現だったんです。

【〇〇委員】 はい。すみません。13ページのそこから2つ目の黒ポチに書いてあります。

【部会長】 そうなんです。ありがとうございます。どうぞ。

【〇〇委員】 今の公正妥当主義との関係についてなんですけれども、私も法律的にしっかりわかっているわけではないんですが、この部会における議論の中で私が感じましたのは、この公正妥当主義との関係について、完璧で100%完成された文章をバチッと書くというのは、なかなか難しいなというふうに思います。

ですから、要は、ある程度1つの、これならばいろいろな方が公正妥当主義にかなっているかなというふうに感じていただくというような、そういう仕掛けが大事なんだろうと思いますので、ぜひまた法律的な観点で、〇〇先生なんか言葉に足していただいて、補っていただいて、ほんとうにこれでもう完全回答だというのは、多分このジャンルにおいてはむつかしいですが、それらしくつくっていくというふうなことが大事なんだろうと思いますので、ぜひそういう形でおまとめいただければと思います。

【部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

大分いろいろ広範なご意見をいただいて、作文を少し修正する必要があるんですが、まとめて事務局から何かご意見とか、反論でも結構ですし。

【有料道路課長】 特に先ほど〇〇先生のほうからいただきました16ページ、17ページ、18ページでございますけれども、委員長のほうともいろいろとご相談しながらちょっと組み込み方と言いますか、文章も含めて、事実関係を中心に整理してわかりやすく見直したいというふうに思っております。

それ以降、ほかの先生方からいただきました文言上の修正とか、若干の補足といったものにつきましては、事務的にちょっとやらせていただければというふうに思っています。

【部会長】 よろしいでしょうか。

それでは、これはあくまで中間とりまとめで、これでご意見を広くいただきたいというものでございます。あまりぎちぎちにしてしまうと読みにくいものになりますので、意見を出していただきやすいような格好にもしたいと思います。

それで、中間とりまとめを修正しますが、なるべく早く公表したいとか、次のステップに行きたいとかというようなことでございますので、私と事務局のほうで作文をお任せを

いただきたいと思います。よろしくお願いいいたします。お任せいただきたいと思いますと言っておきながら、やはり相談に乗ってと言うかもしれませんが、よろしくお願いいいたします。

それでは、もう1つご提案ですが、秋に答申のとりまとめをするわけです。きょう議論いただいた中間とりまとめを国交省のホームページに掲載して、我々の有料道路部会として国民の方々の意見を伺うこととしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、意見募集をしたいと思います。事務局のほうで準備を早急にしていただきたいと思います。よろしくお願いいいたします。

なお、意見募集の結果については、今後の部会で説明、報告をお願いいたします。

それでは、何もなければ、本日これまでとさせていただきます。

ありがとうございました。

事務局から、連絡事項等お願いいいたします。

**【総務課長】** 次回の開催日につきましては、現在調整中でございますので、後日また改めてご連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。

お手元のファイル等は、私どものほうで保管させていただきますので、お残しいただければと思います。

それでは以上をもちまして、第6回の有料道路部会を終了させていただきます。

まことにありがとうございました。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

— 了 —