

社会資本整備審議会 道路分科会

第7回 有料道路部会

平成19年10月11日（木）

【総務課長】 おはようございます。本日は大変お忙しい中、かよう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。ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会の第7回の有料道路部会を開催させていただきます。

本日の会議でございますけれども、〇〇先生、〇〇先生からご欠席のご連絡をいただいております。したがって、本日ご出席いただきます委員の方は総員9名中7名ということでございますので、審議会令の定足数を満たしておりますことを念のためご報告申し上げたいと思います。私どもの局長、次長は国会対応のほうで若干おくれることになっておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、以下の進行を部会長にお願ひしたいと思ひます。よろしくお願ひします。

【部会長】 おはようございます。朝から遠路お集まりいただきまして、ありがとうございます。

早速議事に入りたいと思ひます。4つございます。1つずつご説明いただき、議論する形で進めたいと思ひます。

それでは、まず、今後のE T C活用の方向性等について、事務局からご説明をお願ひいたします。

【企画専門官】 それでは、お手元でございます資料1、今後のE T C活用の方向性等について、ご説明申し上げます。このE T Cの関係につきましては、これまでの部会においても若干取り上げたところがありますので、基本的なところは省略させていただいたデータをという形に、今回しております。

1 ページ目でございますが、まずE T Cの利用普及状況の現況の数値でございます。直近の数字でございますが、E T Cの利用率は全国で70.5%となっております。首都高速で見ますと、77.6%という数字となっております。

2 ページでございますが、しかしながら、E T Cの利用率でいいますと、これはE T C導入済み料金所におけるE T C利用者の割合でございますが、自動車保有台数に占めるセットアップの台数の割合である普及率で見ますと、直近の数字でございますが、全国平均

ではまだ22.1%という状況でございます。2ページの右側の日本地図を見ていただきましても、地域でばらつきがございます。東京では50%を超える数字となっておりますが、ほかには青い部分が多いという状況でございます。

3ページでございます。ETCの利用率というのは非常に上がってきたんですけども、その中でも、現在のところでもETCを利用しないという方も約3割いらっしゃるわけでございます。昨年、ちょうど1年ほど前に、高速道路6会社のほうで現金利用者の方につきまして、複数回答可ということでアンケートを行っております。なぜ利用しないかということで行きますと、ETCの購入費用が高い、取り付けなどの手続きが煩雑であるとか、領収書が必要なんだけど、その対策がない、今後車の買い換えを予定しているという声が多く寄せられております。

こういったものをベースにいたしまして、会社、民間事業者、国のほうでも現在もいろいろ取り組みを行っているところでございます。

それが4ページでございます。普及促進策といたしまして、ETCのリース制度、車載器につきましても無料キャンペーンを行っております。こちらにつきましては会社、カード会社、カー用品店等が新規の加入者に対して行っているところでございます。また、マイレージポイントのプレゼントということで、会社のほうが行っております。

また、取り付け等、手続きが煩雑という声があったんですが、1カ所でできるようにということで、ワンストップサービスも行っているところでございます。クレジットカードを使いたくない、あるいは使えないという方もいらっしゃいます。こういう方を対象に、デポジットをいただくという形で、パーソナルカードというETC専用カードの発行も行っております。

領収書の件もございましたけれども、利用履歴、発行サービスということで、インターネットや首都圏、阪神圏のサービスエリア、パーキングエリア等でプリンターで履歴を発行できるような仕組みも用意しております。また、メーカー側のほうもETCにつきまして標準装備化等、各社においてやっつけていただいているところでございます。

その他、5ページでございますが、ETCにつきましても、単に有料道路、高速道路の利用というだけではなく、多目的の利用を進めるという形で、ここにはございますように、2005年から公共駐車場等で社会実験を行いまして、本年から実サービスを提供しているところでございます。駐車場決済のほかにも、フェリー乗船手続きに使いまして、乗船手続きが15分から15秒に短縮されるといった効果も出ているところでございます。

6 ページになります。これまでは直近の普及促進策を申し上げましたが、外国の E T C の導入事例について少し触れさせていただきたいと思います。今回取り上げますのは、カナダ、トロントの例でございます。基本的には E T C につきまして、全車両に義務化しているという国はございません。このトロントの例は、5 トン以上の大型車につきましては E T C 車載器をつけることをオンタリオ州の州法で義務化しているところでございます。

右のほうに通行料金と書いてあります。義務化しているということの意味は、この赤い 4 0 7 E T R と書いてあるところが対象路線なんですけれども、ここの路線を E T C 車載器をつけないと通れないということではなくて、通れることは通れるんですが、通行料金のところの「車載器なし」というところを見ていただきますと、+ 5 0 カナダドル/回* と書いてありますけれども、車載器をつけていないと、1 回当たり、通常の料金に加えて 5, 5 0 0 円払ってくださいという形で、通行料金よりもかなり高い額の手数料というか、割り増しのお金を取られるという形になっております。

また、カナダはアメリカと陸続きでございますので、アメリカからカナダ、トロントに入った場合でも、車載器レンタルをされておりますので、カナダに入ってからでも、アメリカから入った車もレンタルで借りて手続をすれば、適用してもらえるという形になっております。

次のページが、字が小さくて恐縮なんですけれども、ほかの海外の E T C の事例をまとめたものでございます。トロント以外の都市で一部義務化しているものとしまして、オーストラリアのメルボルンがでございます。こちらにつきましては、年 1 3 回以上の利用の場合に E T C を義務化するという形になっております。その他の主なところでは義務化という形にはなっておりません。

これまでは主に E T C の普及策、諸外国における E T C 義務化に考え方についてご紹介いたしました。8 ページでございますが、8 月 3 1 日に公表いたしました有料道路部会の中間取りまとめにおきまして、首都高・阪高の距離別料金制への移行と E T C の利用ということで一部記述がでございます。

本文のところでは、対距離制に移行することについて、その必要性和、他の高速道路等との関係からも一般的に受け入れられるものと考えするという前提で、上限を設ける、あるいは、当面現在の料金圏を存続するといったようなことをまとめていただきました。ただし、関連意見として 2 点あります。こちらにつきまして、これまでの部会では十分に議論ができなかったところがございます。先生方から意見をいただいておりますので、

関連意見のところでは載せさせていただきましたが、このところを本日議論を深めていただければと考えております。

関連意見といたしまして、対距離制の導入に向けて、E T Cのさらなる導入が重要ではないか。一方で、現金利用者が相当程度少数派になれば、E T C、現金車に対する料金徴収費用の差に応じた額を現金車に割り増し料金として課すことも検討すべきではないか。現金車への対応についても、E T C普及の施策とあわせて考えるべきではないかという関連意見がございます。

こちらに合わせる形で、資料9ページ以下、用意いたしました。9ページでございます。首都高速、阪神高速におけるE T Cの利用状況でございますが、全体では首都高では75.9%の利用率、ただし、大型車で見ますと95.6%がE T Cをつけていただいております。阪神高速も利用率は首都高に比べますと5%落ちますけれども、大型車につきましては95.4%ということで、首都高と変わらない数字となっております。

10ページ、現金車への対応ということでございます。都市高速道路の特徴といたしまして、構造上の制約、用地上の制約等もございますので、出口料金所がございません。したがって、出口にE T C施設を設置して、出口情報を把握するという形にはなかなかになっておりません。現金車につきましては、出口情報、つまりどれだけ距離を走ったかということにつきましては把握できないという形になりますので、その理屈でいきますと、現金車に対しては、E T Cと同様、距離に応じた料金を徴収することは難しいのではないかと考えられます。

11ページでございますが、こちらはE T C、現金車の利用頻度について調べたものでございます。各会社の調べですが、E T C車につきましては約8割が週3回以上の多頻度利用、一方、現金車につきましては、約6割が週2日以下という形で、ライトユーザーが多いと。特に月に1日から3日という方が3割を超えるという状況になっております。

12ページでございますが、先ほどの関連意見でも、料金収受コスト差にも着目してというご意見がございましたが、こちらでも会社からデータをいただいてまとめたものでございます。緑の棒グラフがE T C車1台当たりにかかるコスト、現金車というのは現金車1台当たりにかかるコストでございます。利用率70%でいきますと、E T C車では1台38円、現金車では99円ということで、1台当たりのコスト差は61円という形になります。

下に※の2つ目でございますが、それぞれそのコストを計算するに当たってどういふも

のを考えているかというのを書いております。E T C車ですと、E T Cの収納手数料、クレジットカード会社に一定の手数料を払わなければいけません。それから、E T Cの運営管理費、料金システム等がございます。あるいは広報費等も入ってございますが、E T Cの運営管理費。それから、E T C施設の維持管理、減価償却と。現金車は、料金所の方の 人件費等の業務委託費、非E T C施設の維持管理費、減価償却費等を見込んだものでございます。

その下の※でございますが、これを試算するに当たりましては、E T Cの利用率が増加いたしますと、いわゆる有人レーン、現金車が通れる一般レーン、混在レーンに人がおりますけれども、一定の利用率が上がりますと、そこをE T Cの専用レーンにしましょうということも前提といたしまして、それも含めた形で試算しているところでございます。こういったものをベースにいたしますと、E T Cの利用率が例えば90%になりますと、1台当たりのコスト差は247円という形で、利用率が上昇するに従いまして、コスト差はこういう形で広がるというデータがございます。

13ページでございます。こちらにつきましては、今E T Cの普及を図ると、それが1つ、考え方としてございます。現金車の方に対しまして、E T Cをどうしてもつけないという方も何人かいらっしゃるかと思いますが、そういう方にも対応させるということで、会社のほうで選択肢の代替案ということで今考えております。こちらにつきましては、会社の考え方ということで、先日、首都高速道路のほうから意見募集案が出されております。そこから抜粋させていただいております。

E T C未搭載車については、上限料金の適用を避けるため、次の対応を考えますということで、②のところでございますが、距離別料金を適用するため、次のような補完システムを用意できるよう検討しますということで、3点書いてございます。まず、料金所で停止して、電子マネーで上限額を前払いする。無線装置で入口・出口を把握いたしまして、通行していただいておりた後、前払い額と距離別料金との差額を電子マネーで返金すると。下の※で書いておりますが、この補完システムを利用する場合には、料金所での一たん停止を要し、E T Cの場合は割引がございますが、E T Cのような割引は適用しない方向で検討するという形で、会社のほうでは案を出して、今意見募集を行っているところでございます。

以上が距離別料金制に伴う現金車への対応に係る資料でございます。

14ページ、15ページは不正通行への対応策ということでございます。こちらにつき

まして、どうしてこういう課題を取り上げたかということでございますが、現在、平成18年度を見ますと、不正通行の件数は96万件になっております。平成14年度では40万件でございました。原因がE T Cということではないんですけれども、時を同じくして、平成13年からE T Cの一般導入が始まりまして、その後E T Cの専用レーンも増加するという形になっております。

実際のところ、E T Cレーンでどれだけ、一般レーンでどれだけ不正通行を行っているという確固としたデータはございませんが、E T Cレーンにおきましても不正通行がかなり起きております。黄色の枠で囲んでおりますが、例えば強行突破ということで開閉バーを押し上げて通行する、前を通る車に車間距離をほとんどとらずについて走って、1回の上げ下げの間に2台が通り過ぎてしまうということ、これは明らかに故意的なものでございます。

ただし、一部につきましては、その下の「・」でございますが、カードの未挿入ですとか、有効期限切れ、または機械の誤作動で課金ができないという、過失といえますか、防止策によって未然に防げるものも含まれております。これも含める形で、現在96万件になっております。やはり確実な債務の償還、負担の公平ということを考えますと、適正な料金徴収を行うことが必要ではないかと考えております。今後、どういう形になるかわかりませんが、部会でも公的負担という議論もさせていただいておりますけれども、そういう話になった場合、やはり対国民を考えますと、きちっと適正な料金徴収を行うということが必要ではないかと考えております。

ピンクのところでございますが、会社のほうも不正通行対応策ということで、こういった形の取り組みをしているところでございます。

15ページ、その取り組みの1例でございます。ただ、これはまだすべての会社で同様にやっているというわけではございません。高性能ビデオカメラの設置、一般レーンにも開閉バー設けて、一たんとまっていたいただいて、そのまま通り抜けないようにしていただくといった取り組み、先ほど申し上げました、未然に防げる、過失による不正通行をなくすということで、E T Cお知らせアンテナの設置と。例えば下のほうに書いてありますけれども、入れ忘れていた場合には、料金所の手前のほうでE T Cが入っていないということ伝える音声流れるという形の取り組みも行われております。

資料1につきましては以上でございますが、E T Cのさらなる普及促進策、E T Cの義務化、現金車への対応等につきましてご議論いただければと思います。

なお、参考資料という形で、本日、お手元の資料の一番最後につけさせていただいておりますが、こちらの資料の詳細については説明を省かせていただきます。この参考資料の中には、例えば9ページ、10ページでございますが、平成12年の直近の答申におけるE T Cに関する記述も載せさせていただいております。

例えば、平成12年の答申では、E T Cの利用については、まだ導入前でございますが、E T Cに限定した利用とすることを旨とするのが重要といった記述があったり、現金車への対応ということにつきましても、この時点でもE T C対応車の料金を現金車の料金よりも高く設定することは問題がある。それから、異なる料金を設定することとなることについても、利用者の理解を得るよう努めなければならないといったようなことが述べられております。

11ページは、ほかの公共料金におきまして、徴収方法の違いによって料金差があるという例を挙げたものでございます。例えばJ R東日本のグリーン料金は、事前に買った場合は750円、後で車内で買った場合は1,000円と、同じサービスに対して差額を設けている。こちらの場合は2種類の料金という形で取っております。水道料金は基本料金がありますけれども、口座振替をする場合は割引をするといったような形で、例がございました。

ほかの資料につきましては説明を省略させていただきます。資料1について、以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。なお、今回の議題の中心の1つとなる、非E T C搭載車、現金車でございますが、これへの対応について、複数の委員からペーパーで意見を提出していただいておりますので、ご説明をお願いしたいと思います。

〇〇さんからお願いします。

【〇〇委員】 資料1-2の1ページ目と2ページ目であります。時間もないので簡単に説明いたします。いただいた課題は、首都高・阪高に関して3つと、一般論としての現金車対応ということでございます。

首都高・阪高に関してですけれども、2種類の料金体系となることに関してどうだということでもありますけれども、結論を申しますと、やむを得ないと思います。しかも、早期に均一制から対距離制に移行すべきであろうということもございます。これは、当初議論しておりましたように対距離制の目標ですが、利用者間の不公平感の解消とか、短距離トリップにおける利用率の向上、これは外部不経済の解消等にもつながりますし、あるいは、

ネットワークのより効果的な利用のための料金政策ということを考えると、対距離制への早期の移行が求められるでしょうということです。

したがって、2番目でありませけれども、料金が異なるんですが、そういう意味で早期に移行を実現するためには、E T C車によるインセンティブを与えることは容認できるのではないだろうかということ。それと、先ほどご説明がありましたように、料金收受のコスト差がありますので、そのことも考慮すべきであると思います。

ただし、いろいろなことを考えますと、料金が大きく異なる可能性もあるわけでございます。そのためには、私は3つの条件が重要ではないかと思いました。まず、当たり前の話ですけれども、償還計画に支障を来さないような料金体系であるということと、現金車の方にごく簡単に対距離制に移行できるようなシステムを提供して、選択の自由を持っていただくということが非常に重要だろうと思います。3番目が対距離制の導入による効果をきちんと説明して、理解を得る努力を続けることであります。

では、料金差というのはどれぐらいかということでありませけれども、現金車には当該区間の最高料金を課すべきではないかと思えます。そうでないと、E T C車のほうが高くなるような均一性になると、その場合にはE T Cカードを引き抜いてしまいますので、償還にも影響が出るかもしれませんし、モラルハザードということを書いておりますけれども、そういうことを助長するというのは本来におかしいような料金体系だと思います。ただし、そういうことも使いながら、現金車に選択の自由を十分残しておくということが重要でしょうということです。

一般論としての現金車対応でありませけれども、もう料金差が現金車とE T C車にあるということは常識になっておりますので、社会的にも容認されているだろうと思います。しかし、E T C車載器の装着率が22.1%程度では、義務づけというのはまだまだ遠いところかと思えます。E T Cの普及率をさらに向上させるためには、今後は現金車への割り増し料金を導入する。首都高・阪高では現金車に最高額を課するという考え方も、この一環として整理できないかと勝手に思っております。

2番目と3番目は、前からずっと主張しておりますので、くどくとは申しませんけれども、料金割引以外のサービス向上をもっと真剣に考えていかなければいけないだろうということと、さらにその先には、ロードプライシングというのも考えながらいろいろな勉強をしていかなければいけないのではないかと思います。以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

続いて〇〇委員、お願いします。

【〇〇委員】 〇〇でございます。3ページ目のところからですが、〇〇先生と重なる部分はなるべくカットしてお話します。

1番目は、やはり長期ビジョンをちゃんと考えなければいけないと。前の道路審議会のほうで書いてあったようではありますが、今現在、首都高・阪高の対距離料金制のことに絡んでつつい議論しているわけではありますが、このETCというか、有料道路をどうすべきかということ考えたほうがいだろうと思っています。

私自身は、複数のシステムを稼働させるのはコスト面から考えてもむだなので、なるべく単一のシステムに統合したほうが総費用は小さくなると。それは、長い目で見て、利用者が払う総料金額は小さくなるわけですから、そのほうが合理的であろうと考えております。

一方で、現金で払うのは権利であるということ、もし合意するのであれば、それはずっと現金を残しますということをはっきり宣言すべきだと思います。その場合は、現金を残したことによって、どれだけ費用が増加しているのかということを示し、それが償還にどう影響を与えるかということをはっきり言って、理解を求める必要があるかと思っております。あと、もし時間がありましたら、権利に対する私の考え方を申し上げたいと思います。

限定するということを決めるのであれば、期限を切りたいと。先ほどの道路審議会は道路審議会でも5年程度と書いてあったんですけども、もう既に5年近く来ているので、ここである程度の目安を言ってもよいかと考えております。

ETCのみに有料道路利用を限定する……。

【部会長】 のみにという意味ですか。

【〇〇委員】 済みません。申しわけございません。

それから、2つ目、ETC車は対距離制になって、現金車は均一になるという2区分化の話ではありますが、技術的制約等々から仕方がないというのは先ほどから議論が出ております。ただ、どう考えるかというのは私は重要だと思うのですが、どちらが標準料金と考えるのかということです。東京線の例ですと、1,200円均一というのは標準料金で、ETCは距離によって割り引かれていると考えるのか、対距離制のほうが標準料金であって、ETCの場合のみ距離に応じて割り増し率が違って、結果として1,200円になっているのか、どちらが標準なのかということを考えておくことが重要だと思っております。

す。

全く別の体系だという考え方も1つありますが、やはりどちらが標準かということをきっちりさせておくのがいいかなと。私は、基本的には対距離制のほうが標準なのだろうと考えております。なぜならば、これまでの経緯が何もなくて、今ネットワークを与えられて、今の技術水準が与えられたら、通常、対距離制にするのが公正妥当だと考えるのが普通だと思いますので、そもそも対距離制というのが基本なんですよと。たまたま、これまでいろいろな技術的現状のおくれでできなかったというふうに考えるべきかと思います。

それは、裏返して言うと、今対距離制であって、それを700円均一に変えると言ったら、それこそ大騒ぎになるだろうと。そういう意味で考えると、どちらのほうがより標準的で、公正妥当な料金体系かというのがおのずと明らかになると思っております。

異なる料金をつけるということの合理性ですが、根拠は基本的に3つあると思います。費用が違うから、違う費用をつける。需要が異なるから、違う料金をつける。これは、やや不正確な表現になりますが、需要が異なるということは、込んでいるところと込んでいないところがある場合に、その需要を調整するという意味では、厳密には費用とも関連するんですが、金銭的な費用という意味でないということで、需要が異なる場合にと書いてあります。もう一つは、明確な政策目標がある。簡単に言えば、将来的にはETCに一本化したい、すべきだという政策目標があるならば、それに向けた形の料金制度設計をするべきだということであります。

したがって4ページ目のところの2番目の「・」にあります。現金車を割高にする料金体系の採用は正当化されるだろうと考えております。

では、さはさりながら、現実の問題をどうするかということでありますが、次のところでもあります。最近ハウスカードというか、クレジットカードも出ない人たちのためにもETCを使えるような措置等々も行っておりますので、ETCにするか、現金にするかは、利用者の選択の問題になってきているだろうということでもあります。そう考えますと、技術的な制約及びETCをさらに普及させていくということを考えますと、現金車から上限額を徴収するのは妥当だと考えております。

私は、電子マネーシステムによるケアというのは、むだな費用だし、それはいつかはやめなければいけないことだと思っておりますので、基本的には反対であります。しかしながら、3割程度現金車が現存しているという状況と、現金車に対しては上限を徴収するということから考えると、どうしてもETCを選択したくないというユーザーに対する選択

肢を提供する措置として、当面、いたし方ないかとは思っております。ただし、電子マネーの利用者に対しては、E T C割引は適用するべきではありません。また、現金車にしる、電子マネーにしる、ある程度期限を区切ってやるべきだと考えております。

最後のところは議論があるかもしれませんが、利用率自体が上がってくれば限定化すればよいということが、もし正当化されるならば、つまり、100%を目指すべきであるということが合意されて、利用率で設置に向かう判断をすることを考えるとしますと、首都高・阪高の大型車に対しては95%を超えてきておりますので、首都高・阪高の大型車の現金車に対しては、この電子マネーシステムを提供せずに、現金による上限のみの徴収ということをするれば、電子マネーのシステムのほうもより簡易になるだろうと考えております。

私の考え方としては、45年間、長期に見て、総費用が最小化するシステム、もしくは制度設計はどのようなものかということを考えて、今回、具体的な措置をとるべきだろうと考えております。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

〇〇委員、お願いします。

【〇〇委員】 資料は5ページでございます。私どものユーザー団体としましては、今回の首都高さん、阪高さんに対する現金車の対応については、いささか不満を持っているところでございます。

まず、E T C車が対距離制、現金車は均一制の2つの種類になることについては、現行の出口料金所の設置が不可能なために、現金車に対する料金の徴収が入り口に限られているということから、社会的にはコストがかかるということで、容認されるだろうと考えております。ただし、その措置は、この出口料金所が設置できないというのは会社の事情でございますので、自動車ユーザーの理解を得るためには、時間をかけて十分に広報する必要があるのではないかと考えているところでございます。

2つ目の「・」ですが、E T C車と現金車で異なる料金となる（料金差ができる）ことについて。料金差ということについては、現行の制度からも理解ができるものではないかと思っております。ただ、料金の基本というものが、今まで現金車中心にしてきた、現金徴収を前提にしてきたということでございますので、料金の基本は現金車の料金とすべきであるということでございます。現行計画された料金制につきましては、E T C車を基本にしているとしか考えられないということです。したがって、現金車は課金されるということになるかと思っております。有料道路部会の中間取りまとめにおきまして

は、現行の料金水準を勘案した料金設定をすべきであると考えておまして、私は現行の料金水準は現金車だと考えているところでございます。

E T C車と現金車とで料金が異なる場合の当該料金の差額。これも、前のものと重なると思うんですけども、現金車の利用というものがいまだ3割程度存在するというところを考えると、中間取りまとめの関連意見として、現金利用者が相当程度少数派になれば、現金車に対する割り増しを考えていいのではないかと書いてあります。3割が果たして少数派であるかということが、1つ、問題になってくるのではないかと考えております。少数派というのは、私は基本的に1割未満ではないかと考えているところでございます。

これは、将来的には課金というものがなされていくものだろうと思うんですけども、会社としても情報公開等のいろいろな施策を進めて、ユーザーに理解してもらうための方法が相当必要ではないかと考えております。料金の施策は来年施行されるということでございますが、これは時期尚早ではないかと。まだまだ理解を促した上での実施というものが必要なのではないかと考えております。

一番下に、一般論として、E T Cの普及率が、きょうの説明では22%ということでしたが、現状ではE T C車に限定するというところは時期尚早であろうと考えております。当面、きょうお話がありましたような、多目的利用の推進、スマート I Cなどを使ったE T Cの積極活用ができるような方向で施策を進めていただきたいと思うところでございます。以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明についてご議論をいただけますでしょうか。

私のほうからかわりに、E T Cの普及促進策が資料1の4ページにあります。これで一番有利なことをやると、どういうことになっているんですか、今回の会社の提案と比べて。無料で機器をもらえて、カードでなくてもよくて、マイレージのポイントがもらえてとやったら、会社の策よりこちらをやったほうが利用者にとって得に見えるけれども、それは間違いですか。

【企画専門官】 まだE T Cをつけていない方が、7,000万台のうち8割程度いらっしゃるということで、金額は計算していませんが、相当な金額になると思います。全員を対象として、車載器を無料で配ったり、マイレージをつけたりということだと、コストが莫大にかかるということになるのではないかと。

【部会長】 コストではなくて、ユーザーから見たとき。これは今やっている策ではな

いんですか、もう終わってしまったんですか。

【企画専門官】 今やっているものでございます。

【部会長】 ユーザーの立場に立ったときに、この一番有利なことをやるのと、会社が提案したようにやるのと比べたら、これのほうが得なように見えるんだけど、それは間違いですかという質問です。

【企画専門官】 利用者の選択になると思います。今、車載器の無料キャンペーンは、カードの加入が条件というキャンペーンが多いですし、マイレージポイントも、期間を限定してやっているという状況になっています。車載器の無料キャンペーン、最近相当程度多くなってきましたので、ユーザーでこれはかなり選択される方はいらっしゃると思います。

【部会長】 わかりました。そうすると、ユーザーの選択だとここで言うのなら、選択肢はどうあるかと。これをやったら得だとか、こういうがありますとか、そういう話はオプショントしてちゃんと明示したほうがよくないですか。

【企画専門官】 はい。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【〇〇委員】 12ページのETC車と現金車の1台当たり料金のコストの数がずっと出ております。ETC車の利用率が70%から95%になったときにどう変わるかというお話の中で、95%の利用率になったときに、現金車が1台当たり550円かかってしまうと。しかし、その平均というところは、この57円というところでずっと変わらないんですけれども、もし100%になったときには、31円よりも下がるのだろうかとお聞きしたいと思います。これも、85%のときは33円、32円、31円と、ある程度予測ですから、どれぐらいの台数がというのがありまして、なかなかきっちりとした計算ができるようなものでもありませんけれども、100%というのと95%、あるいは98%でも、550円がもっと、600円、700円にどんどんなっていくんですが、100%と100%でないというところはものすごい差があるわけですから、それはわかるんです。

この57円が少なくとも100%になったら、31円よりもさらに下がって、28円とか、27円とかいうぐらい可能性があるものなのかということが1つ。それは、コンピューター等の利用が少しでもキャパが増えれば、ぶら下がりが増えれば、減るのかということとも連動すると思うんですけれども。

それと、先ほど償還主義の中で、この問題がきちっと45年で閉じるのかということも

ありましたので、お聞きしたいんですが、これは首都高・阪高でいえば、今度、金額ベースで、これに台数を掛ければ大体出るんでしょうけれども、どれぐらいのグロス金額のものなんだろうかというのを教えていただけますでしょうか。

【部会長】 お願いします。

【企画専門官】 100%になったときの場合ですけれども、そのときにはETCの運営管理費、多分料金のシステムというのが今まで併存状態になっているので、それがETCばかりになるというときに、そこは大分変えなければいけない部分があると思います。したがって、ETCの運営管理費の部分がかなり増えるという見込みになるというのを、会社のほうからデータとしてはもらっておりますので、精査をよくしなければいけません。100%になった場合には31円から上がるか、下がるかという、上がる方向にはなるのではないかと。

【〇〇委員】 上がるの？

【企画専門官】 そこは一応……。全体の費用はどうなるかということにつきましては、ETC車だけを取り上げますと、運営費が上がるのではないかとということで、増えるという見込みのデータをもらっているんですが、全体の費用というところでは、人件費、そこは実際のところ、人を全く置かなくていいのかどうかというところで変わってくる場合がございます。

そちらについては、会社のほうでもなかなか判断できないということで、100%になったときにどういう数字になるかというところについては、試算はできておりません。ただ、繰り返しになりますが、ETCの運営管理費のほうが、100%になると、上がるというデータはもらっております。

【企画専門官】 済みません、補足します。今、現金車とETC車とで、例えば両方で見ているものもありますので、31円より若干上がるんですけれども、平均の57円よりは下がるんです。ただ、現金とETCとで両方で見ているお金もあるので、31円が若干上がるというデータを会社からはもらっています。

【道路局次長】 僕が質問するのは何ですけれども、100%になると、ETC管理運営費が上がるというところをもうちょっと具体的に、どういうものがどういうふうになるのかかわったら、ご説明しないと、なかなかイメージがわからないのではないかと。

【有料道路調整官】 申しわけございません。100%の詳細なシミュレーションは実際できていないというのが現実かと思っておりますので、素朴に非常に問題があると我々も思い

ますので、首都高なり阪高に100%シミュレーションを真剣に議論して、それでまたご報告をさせていただくということで、よろしくお願いいたします。

【部会長】 想像するに、もし事実だとすると、まだETCを装着していないゲートが若干あって、ほんの少数のためにそこに機械を入れなければいけないというのと、退職金を払わなければいけないとか、そんなことを想像しますけれども、でも、増えるというのは不思議ですね。後で調べていただくことにして。グロスのコストがどれぐらいかと。

【〇〇委員】 関連して私も質問してよろしいですか。

【部会長】 どうぞ。

【〇〇委員】 話が戻りますけれども、3ページの、ETCを利用しない理由で、個人の所有者が一番多いのが、ETC購入費用が高額であると、首都圏も、関西圏も、アンケートでそういう結果が出ているんですけれども。現在の普及促進策をやってもまだ高いと考えるおられるというふうに、この資料では見えるんです。利用者はどのくらいがETCの購入費用が適当と考えているのでしょうか。これが解決できれば、飛躍的にETCの普及は伸びるのではないかと考えているものですから。

【部会長】 関連ではなかったのですが、先に前問のほうを。

【企画専門官】 これは首都高速の場合ですけれども、75%のときの数字でございますが、ETC車のみかかる費用ということで、87億1,400万、現金車のほうが25%という場合ですけれども、105億5,600万という数字になります。

【部会長】 もし差し支えなかったら、それも精査して出していただくといいかもしれませんね。グロスのほうが判断できるかもしれません。

それでは、〇〇委員のご質問についてお答えください。この調査がいつやられて、割引を知っている人なのかと。

【企画専門官】 このときには、幾らだと買いますかというアンケートを同じときにやったんですが、そのときの区分けが、5,000円以下、5,000円から1万円、1万円から1万5,000円、そういった区分けだったと思います。パーセンテージは忘れましたが、5,000円以下というのが過半数を占めていたと思います。5,000円の中でさらに幾らかというところまでは聞いていません。

【部会長】 いや、ご質問は、割引がたくさんあるのにこうなっているのは、どういうふうに理解すればいいのかと。

【企画専門官】 車載器が1万円、取り付けが5,000円ということが多いので、リー

スだと5,000円の割引ですので、1万円。最近やり出したのは、カードをつけると、取り付け代だけになるということですので。

【有料道路課長】 若干補足させていただきます。まず、この各会社がとったアンケートが1年前のものでございます。そういったことで、E T Cの購入費用が高額であるというのが非常に多くの答えを占めました。現実には、このときもいろいろなリース制度等はやっておりましてけれども、多分その認知度自身も低かったということがあるかと思えます。したがって、4ページのような普及促進策、昨年来よりかなり充実したものがございまして、それとあわせてこういう割引をやっていますということを促すようにはしているところではございます。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【〇〇委員】 今の質問に関連してというわけではなく、私の意見なんですが、先ほど皆さんのお話を聞いていて、〇〇さんと同じく、ほんとうは現金車がベースだと思うんです、今まで現金でやってきたから。E T Cをつけると安くなりますよというのが正解だと思うんですけれども、そうすると、対距離制を導入すると、実質値上げになってしまうところから、結果的に安くしていくしかなくなってしまうので、そうすると、やはり世間にも、こちらの制度としても受け入れられないので、やはりE T Cがこれからは基本だという考え方をしていかなければいけないのではないかと思います。

それには、E T Cの普及をもっとぎりぎりまで頑張っているというのが本音のところ、例えばサービスをもっと工夫してほしいんですね。私などは車が何台かあるので、入れ忘れてしまうのは怖いから、結局複数カードの枚数を持っているんです。でも、そのマイルの合算というのができないので、あまり恩恵を受けられていないというのが実感なんです。一々差しかえればいいんでしょうけれども、やっぱりぼうっとしていると忘れてしまっているとき等がありますので怖いんですね。最近、E T Cお知らせ判定なんていうのがついていきますけれども、そのときに入っていませんと言われるだけで、入っていないと言われた放送があつてからではとまる場所もないし、一般レーンへ行ってくれとか強制的に言われないと、運転しているときは、わっとびっくりしてしまって、その後どうすればいいかわからなくなってしまうことがあると思うんです。

だったら、強制的に、E T Cカードが入っていないから、一般レーンに行ってくださいと言われれば、私は、道のコースをかえて、そちらへ行かなければいけないんだと判断ができると思うんですけれども、入れているつもりで、入っていないと言われると動揺して

しまう人が、普通に運転している人は結構多いと思うんです。だから、そういう細かいところのサービスも必要だと思います。

あと、カードだけ持っていて、E T Cの車載器をつけていないという人が意外といて、今クレジットカードを頼むとE T Cがただでついてくるみたいなキャンペーンが多いので、カードだけ持っているけれども、車は持っていないみたいな人もいます。レンタカーで行ったときに、そのカードを窓口に出して支払っている人もいっぱいいます。そういう人にも、例えばクレジットカードのポイントみたいに、1年たまったら何かプレゼントをあげるよみたいな、そういった還元の方法とか、あとはサービスエリアで使えるとか、E d yに換算ができるとか、何かそういうようなサービスもこれから考えていったほうがいいのではないかと思います。

クレジットカードもそうですけれども、家族で何枚も持っている人は、まとめて携帯電話みたいに家族割とか、ポイントが合算できるとか、ユーザーからお金をいっぱい取るというのではなくて、前、〇〇先生もおっしゃっていましたが、お出かけ先のアウトレットみたいなのも、必ず車で9割の人が来るだろうというところは、アウトレットの会社からちょっとお金をフィードバックしてもらうようなことも考えてもいいのではないかと思います。

そういうE T Cの普及策ももっとぎりぎりまで頑張った上で、例えば90%とか利用率が上がってきたら、首都高とか、阪高とか、ちょっと行けば次のインターチェンジがあるようなところでは、E T C専用レーンだけの入口というのもあってもいいのではないかと思います。逆スマートインターみたいなものだと思うんですけれども。

ポケットベルとか、PHSとかも、携帯電話が普及していったって、ポケベルもだんだんなくなって、PHSから携帯になったり等、どんどん進化していますけれども、そういうことで公衆電話が減って、皆さん、電話を持っていないと、ぱっとかけられないからというので携帯がさらに普及してきたものもあると思いますし、そういう公衆電話を減らしたみたいな、携帯電話を持たないと電話をかけられないという人のフォローには、この場合は、クレジットカードを持たない人はハウスカードを出しているとかいうのがあるわけです。

私はこの前までPHSのカードを持っていたんですけれども、事務手数料も全部無料で、FOMAの最新機種にかえてあげますよみたいな連絡を受けてムーバからFOMAにかえました。そういうユーザーが実際にぱっと乗りかえやすいようなことを、ちょうどハウスカードというのは考えられていると思うので、次にインターが近いところにあるところは、

スマートインターみたいな強制的な政策も、もっと普及率が上がってからはやっていってもいいのではないかと思います。

あと一つ、質問なんですけれども、今中古車にもうE T Cがついていて、例えば私が持っている車にE T Cがついていて、売ったときの書きかえの方法等、そういう後のことがまだ全然よくインフォメーションされていないんです。実際どうしたらいいか困っている人もいますので、普及がどんどん上がってきたら、そういう後のフォローのことも考えていかなければいけないのではないかと思います。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【〇〇委員】 今〇〇さんのお話をお伺いして、今現在のやり方ですと、車を運転していた人というか、利用した人から料金をもらうという体系なので、カードという形になっているわけですね。本来、そういう形ではなくて、通行した車両からいただくという話になると、本来カードは要らなくて、車載器だけ載っていれば、車載器の所有者のところに請求するという形になりますね。

そうしますと、100%にして、新しいガソリン税をやめて、走行に応じてという遠い将来のことを考えると、本来、道路利用者からいただくのか、走行した車両からいただくのかという本質的な議論が1つ残ってるものですから、長期的なことを考える場合に、その点を少し念頭に置く必要があるだろうとは思っています。

さはさりながら、今、〇〇先生がおっしゃったように、カードというものがビジネスチャンスであり、そのところから波及させていくことによってE T Cを普及させるという、民間企業ならではの部分というのは重要なので、そのバランスもあります。今のところは利用者からいただくということなので、そういう工夫というのも並行して頑張っていたことが重要だと思いました。

【部会長】 どうぞ、〇〇委員。

【〇〇委員】 E T Cをつけないといういろいろな理由がたくさんあるんですけれども、結局E T Cをつけたらもっと割引するよということをやれば、損をするわけですから、どんどんつけていくと。その割引が昔は回数券がありましたね。回数券だと18%ぐらいの割引があった。そういうものがあれば、やっぱり。それと同じように、E T C割引をもっとたくさんつけば、みんなE T Cをつけるというようになってくるのではないかと、私は思います。

【部会長】 よろしいでしょうか。せっかくお3方から文書でいただいたご意見があり

ます。1つの論点は、一般ユーザーに何が基本かということは今さら議論することがふさわしいかどうかというのは置いておいて、理屈の上で言うと、今までやっていたから、これが原則だという話と、大半の人が、首都高でいうと75%の人が使っているんだから、そちらの人のメリットのほうを優先すべきだという話の、意見の相違だと思います。

片や、少数派を無視してはいけないという話と、原則をどうするかという話はちょっと分けておいて、原則は、5割行ったら、そちらを中心に考えましょうというのは普通ですね。だけれども、今までのことを考えて、もうちょっと多くなるときに、もし公式に、これではあれだというなら、もう少し高いというのはあると。だけれども、9割行くまで原則変えない……。原則というのは、何を一番中心的な利害に考えるかと、そういう意味では、こう理解していいですか。

【〇〇委員】 そうですね。

【部会長】 少数派の意見と原則の話は違うと、こう考えてよろしいんですか。

それから、もう一つの論点は、今まで現金車で使っていた方が高くなるのは、非常に不満がありますと。これは当然どなたもわかる話ですね。片や、こちらの人間は、どちらが公正かという議論なので、もし、今まで使っていたからというのでは既得権みたいなものなので、そうではなくて、これのほうが正しいという理屈があったら、何か言っていただくと、もうちょっとかみ合うかなと思うんですが、それは無理ですか。

【〇〇委員】 ユーザーから直接アンケートしたからどうのこうのというのは聞いたことはないんですけども、やはり基本的に先ほど申しましたとおり、中間取りまとめの現行水準料金の話、それから、少数派になった場合の課金という形、これは3割がどうかとおっしゃいましたけれども、現金車については、今回の措置というのは課金であると考えているわけです。そういう意味で、現金車を排除することにもつながらないかというおそれがあったので、こういう話をダウンしていただいたということでございます。

【部会長】 ありがとうございます。

【〇〇委員】 ただ、権利の話に関連しているのだと思うので、私の考えを申し上げたいんですが、権利論のいろいろな議論の中に、1つは、変えることができないものに対しては、必ず最後までケアしなければいけない。つまり、男か女かによって差別するとか、そういうものはケアしなければいけない。その場合、現金車かE T C車かを完全に選べる状況になっているかどうかというのは精査がおそらく必要だと思うんです。

かなりいろいろな措置が出てきたので、選べるところまで来ているのかなという気もす

るんです。しかし、最後まで現金車でなければどうしようもない状況に今あるのかどうかというのを、義務化の前には1つ考える必要があるだろうと。

これは、ほかの部署の話になってしまうので適切な例かどうか分からないのですが、きょう〇〇先生、〇〇先生がいらっしゃったら、それは権利で、現金で払えないものなどこの世の中にはないはずだとおっしゃるかもしれないんですけども、つい最近、舛添厚生労働大臣が、年金の支払を現金でやると、職員が何か不正なことをやるので、全部銀行振替にするとおっしゃったわけです。年金になると、公共料金というか、公共の最も根本的なものが現金で払えないということを制度化するのを、当該関係公務員のところで理由づけされるとするならば、そういう論がもし通るとするならば、高速道路の料金収受員の方々も不正なことをやっている額が非常に多くなって、償還に問題が起こるようになったら現金車をなくしてもいいという論理になるわけです。

そんなのはおかしい話なので、そう考えると、実は現金の支払いは必ずつけなければいけないという理屈はかなり弱くなっているのかなと思います。

【部会長】 どうぞ。

【〇〇委員】 今問題になっております基本の考え方、少数派、多数派、また少数の現金車の権利の問題等の措置の考え方のこともありますけれども。私は、先ほど経営者としてどれぐらいのグロスで、100%になった場合にその分が合理化できるんでしょうかとお聞きしたのは、100%になれば、これぐらいに全体的にグロスで変わってくるんだよという金額が、要は現金車、ETC車にかかわらず、要は100%になれば、料金的に少し下げられたり、還元できるのであれば、それはかなり説得力があることだと思います。ですので、全員にとってこれが経済的に合理的であるということを、きっちり数字、金額の中で示すことによって、やはりこうするべきだというふうに思います。

しかし、それは100%でなければ意味がないわけで、99%、98%であるなら、基本のそういう設備を置いておかなければならないわけですから、それはなかなか難しい話かもしれませんけれども、100%になればこうなるんだというのがあれば、かなり説得力があるのではないかと私は考えます。

【部会長】 おっしゃるとおり。もし、この現金車がほんとうに社会的論点に、今のところ、週刊誌等はそこに注目しているので、ほんとうにそこにちゃんと答えるとなると、我々の資料はまだ不足している気がします。

1つは、先ほどのオプションがはっきり示されていない。これをやったら、こんなに安

くなるというのが示されていない。もう一つは、毎日使っているのに現金車の人がこれだけいるというのは、何か理由があるんですね。その理由が、こういう人にはこういうオプションがあり、これにはこうなっていますという話が説明できて、納得してもらおうという部分が1つです。

もう一つは、そうは言いながら、年に1回しか乗らない人が割引でもとがとれるということはないわけですから、そういう人に対する説得としては、公平性とかトータルコースで、あなたのためにこんなに社会的にコストがかかっていますということで納得してもらおうと、段階がありますね。だから、もし、そこをきちっとやろうとすると、その論理を、本体の答申案に入れるかどうかはともかく、整理した上で公表したほうがいいと思うんです。

今のところ、僕が仮にあの新聞を何の情報もなく見るとすると、ええっ、700円が1,200円に上がったのと。何かやるらしいけれども、面倒くさいものがまた1つ増えるなど、こういう印象しかないんです。だから、むしろちゃんと情報を示して、それでも、さあ、どうだという話にしたほうがいいかなという気が、私はしました。

何かございますでしょうか。

【〇〇委員】 話題が離れるんですけども、よろしいでしょうか。不正通行車対策とも若干絡むんですけども、昔、高速道路で、通行証をなくしますと、最高料金もいただくことがありますと書いてありましたね。実際に最高料金を取られているんですか。あるいは、善意を信じて、私はここから乗りましたとすると、それをそのままやっていられるんですか。ちょっと調べていただければと思うんです。

どうしてかという、先ほども現金車は乗降ICが特定できないので最高料金だという話がありました。不明だからといって最高料金には必ずしもというふうにもなるかもしれないという心配もします。

それと、これは難しいかもしれないんですけども、14ページに、道路整備特別措置法の第26条というのがあって、割増金、料金を不法に免れた者からと書いてあるんです。7ページの、これはよく調べていただいたんですけども、各国の車両の所有者ですね。書いていないところもありますけれども、私が知っている範囲では全部所有者から徴収していますので、ぜひ不正通行対応策の1つに、難しい話かもしれませんが、運転者ではなくて、所有者からというのも検討の1項目に入れていただけないでしょうか。

【部会長】 どうぞ。

【〇〇委員】 今〇〇先生がおっしゃったことなんですけれども、昔、チケットが風で飛んで行ってしまったことがありまして、私がそのとき運転していたわけではなくて、同乗していたんですけれども、そのときにはどこから入りましたか、何時ごろ入りましたかと聞かれて、多分それが正当だと認められたと思うんですけれども、その料金しか取られませんでした。

【〇〇委員】 そうですか、わかりました、ありがとうございます。

【〇〇委員】 あと、先ほどの話に戻るんですけれども、多分、この普及率の話なんですけれども、〇〇先生がおっしゃったように、こういう手続は面倒くさいと思っている方が多いと思うんです。携帯と同じで、最後は絶対にただになるからと待っている人もいるのも事実なんです。ですので、今つけたら、これだけメリットがあるというのも宣伝しないといけないかなとは思っています。

【部会長】 ありがとうございます。

それから、罰則の話なんですけど、多分警察、違ふお役所下になるんですが、違法駐車も罰金の回収率はそんなに高くないはずなんです。そのときに罰金を払わない人には自動車の登録のほうで、車検を取らせないとかいう話をセットにすると、もっとうまくいくはずなんです。だから、今まで役所間で協力すればもっとうまくいったはずの話が、もしかすると、あわせてできるかもしれない。E T Cだけよりも、むしろ駐車違反のほうに非常に大きな問題のような気がします。

日本はどのぐらいの比率か知らないんですが、少なくとも20年前のアメリカは、回収率15%で、MITの仲間の教授は、駐車違反したのを払うなど、確率は非常に低いと交通の先生に言われて仰天したことがあるんです。

それでは、次に行ってよろしいでしょうか。あるいは、事務局から、ここの議論がまだ足りないということはありませんか。唯一、少数派というのは何%かというのはちょっと気になるころではあるんですけれども、よろしいですか。

それでは、次に移りたいと思います。その他、検討すべき事項について、事務局からご説明をお願いします。

【企画専門官】 資料2でございます。大きく中身としまして、リスク対応の話と、料金調整、収入調整の検討という2点になります。

まず、1ページでございます。民営化後の将来のリスクに関する課題というところがございます。まず現在、民営化されまして、現行法上におきまして、機構法でございませ

れども、災害が起きたとき、災害復旧については、国のほうから機構に対して補助金が出され、機構からも会社に対して無利子で貸し付けるという形で、災害に対する場合の復旧ということのリスクについては担保されているという形になっております。

ただ、民営化の関連法案が成立いたしました国会の審議で附帯決議が出されておりました、衆議院のほうでは金利の大幅な上昇、金利変動リスクについても必要な措置を検討すること。それから、参議院のほうでも附帯決議がございまして、こちらにつきましても45年の償還が終わりましたら、本来の道路管理者に移されるという前提でございまして、良好な状態で移管されるよう、道路の適時適切な修繕に努め、その安全性及び耐久性を確保することということで、今後、こういったことも考えなければいけませんねということが提示されております。

さらに現行制度でございまして、2ページ、民営化されまして、会社につきましましては、基本的には、例えば料金については利潤を乗せることができない、利益分を含めることができないという形で、利益を内部留保してためていくということが難しい仕組みになっております。また、変動貸付料制度というのをとっておりまして、会社は料金収入から必要な管理費を除きまして、その差額というか、計画収入から計画管理費の差額を貸付料として機構のほうに払うという形になっております。

その貸付料につきましましては、変動貸付料制ということをとっておりまして、ここはグラフが見にくくて恐縮なんですけれども、 $X\%$ 、上下収入が当然予想どおりいくわけではありませんので、収入のプラスマイナス $X\%$ を上回った場合は貸付料からさらに増額すると。マイナス $X\%$ を下回った場合には、 X より下回った分をさらに減らすという形で、2ページの下半分に実績収入が計画収入のプラスマイナス $X\%$ におさまった場合と、上回った場合、下回った場合と書いてありますが、こういった形になっております。

端的に申しますと、 $X\%$ を上回る収入があったとしても、それはリース料のさらなる支払いへという形になっております。なお、現在は協定におきまして、一般的には高速道路につきましましてはプラスマイナス 1% でございまして、一部の単独採算になっております一路線につきましましては、 1 から 4% で設定しているところでございまして。

それから、過去、リスクに対応するためにこういう制度がございましたということですが、民営化される公団の時代におきましては、大規模災害ですとか、経済社会情勢の変化によって償還が滞るのを防ぐということで、損失補填引当金制度というのを設けておりました。現在は道路公社においては存在しております。

民営化前におきましては、ここに書いてありますように、制度上、旧特措法の施行令で、損失補填引当金に充てる部分は費用として、その分も含めて料金で見ましようという形になっておりました。ただし、いわゆる通常、高速自動車国道などはプール制を引いておりましたので、全体でのリスクをカバーできる形になっておりましたので、その当時独立採算になっておりました一般有料道路事業につきまして、損失補填引当金制度というのを活用しておりましたが、民営化の際にはそれをなくしております。

ただし、道路公社におきましては引き続き残っております。ここに道路審議会の答申として、その損失補填金制度の考え方、性格を抜粋したものを載せさせていただいております。なお、現在、道路公社ではおおむね10%程度、損失補填引当金として計上しているところでございます。

4ページは、ほかのモード、鉄道の事例でございます。もちろん、高速道路と鉄道は性格が異なるわけでございますが、鉄道のほうでは、いわゆる特々制度という形で、例えば複々線化ですとか、大規模な改良工事をするといった場合、莫大な資金も要りますし、工事を行っても、それに見合うような新たな利用者の獲得や収入増も見込めないという形ですが、ただ、利便性の向上も図らなければいけないということもございます。

そういったことから、鉄道事業者のほうは、その工事に充てるということで、その費用を一部分、運賃を通じて、あらかじめ利用者からその分を先にいただきますと。いただいた分は複々線化等の工事に充てますということで前払いを受けまして、形上でいきますと、それを無利子貸し付けと同じような効果で工事費に充てていって、供用になりましたら、増収、別途運賃でいただいた分は非課税措置もいただきまして、積み立てをいたしまして、工事をして、それを崩していってという形で、利用者にとっても供用後に急激に運賃を上げるということも避けるという形の特々制度を設けて運用されている例がございます。

5ページでございます。ここは少し欲張った資料になっておりまして、ここでは2点ございます。今年6月でございますが、木曾川大橋で橋梁点検を行いましたところ、トラス橋のコンクリートに埋設されている斜材に破断があることが確認されました。こういったことがございましたので、即座に補強を行ったわけでございます。1点目は、そういった予防保全をしっかりしていって、大規模修繕、大規模更新のあったときの費用もございまずので、そういったものを今後どう考えていくのか。

この際、この橋のかかっている部分につきましては工事も行いながら、この地域におきましては幹線の道路でございますので、車線規制を行いながら工事をし、供用してい

たんですけれども、やはり渋滞が発生します。右下の表がございしますが、渋滞が発生していたんですが、並行する高速道路、伊勢湾岸自動車道路におきまして、ちょうど該当する区間、並行する区間につきまして料金を半額にいたしました。そういたしますと、23号線のほうの渋滞長はかなり短くなるということで、広域でネットワークを考えたとき、災害が起きたときに会社のほうの負担で割引を行っていただいで、円滑な交通を確保するというございしますが、この割引につきましては、会社の負担で行っていただいでおります。

こういったものについて、すべて会社にやってもらうのもどうかと。これも1つのリスクではないかと思しますので、こういったことについて、今後どう考えていけばいいのかということでございます。

5ページまでがリスク対応についての資料でございます。

6ページ、7ページでございます。非常に難しい問題で、結論がなかなか出ないと思っているんですけれども、中間取りまとめにおきましても、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のところで、今後、環状道路整備をしていかなければいけないということがございます。そういった中で、環状道路整備をいたしまして、基本的には同一発着同一料金にすることを基本といたしまして、さらには環状道路へ誘導していくという誘導料金を検討していかなければならないということ。それから、事業者が複数あります。そういったことも含めまして、料金体系が輻輳して割高感があるので、会社間の連続利用を促進する料金とするということも検討すべきであるというご指摘をいただいでいるところでございます。

ここに首都圏の例を出ささせていただきましたけれども、首都高があつて、ただ、まだ外環は全部でき上がっておりませんが、環状道路につきましてはNEXCOの会社が管理しておりますが、放射線の道路につきましても東日本会社があつて、中日本会社があるということで、乗り継いでいく場合、環状割引を導入した場合、例えば首都高の都心環状、中央環状、外環というのがございすけれども、料金設定をどういうふうにしていくのか。

仮に首都高、都心環状を高く、外環を安くという形になりますと、外環のほうの通行量が増えて収入が増えるということになると思うんですけれども、その場合の収入調整みたいなものをどうするのか、会社間でお願いするのか、国なり、公的なものが入るのかといった、いろいろな難しい問題があると思ひすけれども、こういったこともあわせて考えていく必要があると考えております。

7ページでございますが、これまでの議論におきましても〇〇先生のほうからでございますが、ヨーロッパ、ドイツのほう等でも運輸連合というお話があるので、そういうことも参考にしたらどうかというのがございました。私たちも文献を調べて、なかなか細かいところまではわからなかったんですけども、用意させていただきました。

これは、地図はドイツ、ミュンヘンの場合でございますけれども、ドイツは連邦政府の近距離サービスと、地域企業の輸送サービス、地下鉄ですとか路面電車がございまして、こういうのが2種類存在するわけです。かなり近距離輸送でも多重構造というのがございます。したがって、その運賃の共通化、輸送サービスの調整、合理化という形で、運輸連合というものをつくって調整等をしているということでございます。

形態といたしましては、共同出資によって組織をつくり、ダイヤでございましてか運賃について調整して、運賃につきましては全サービスについて同一の制度が適用されます。運賃収入のほうは一たん運輸連合のほうにプールされて、一定のルールで配分されると。運輸連合をつくるということでいろいろコストが発生しますけれども、こちらは州政府が負担するという仕組みになっているということでございます。

ただ、日本のほうも最近、鉄道ではPASMOですとかSuicaというシステムがございまして、そういったものも参考にする必要はあると思っているところでございます。以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明について、ご議論をお願いいたします。どうぞ。

【〇〇委員】 初めに、事実について2点教えていただきたいんですけども、1ページのところなんですけど、災害が起こった場合に国から交付された補助金に基づいて機構が会社に対して無利子で資金を貸し付けると。その返済はリース料が上がっているという話なんですけど、それとも、会社の一般の維持管理費から返済するということになっているのか。つまり、最終的にはどういう形で負担されているのかということなんです。

2点目は、下に参議院の附帯決議がありますが、これは主語はだれなんですか、教えていただきたいと思えます。

【有料道路調整官】 1点目、機構が国からお金を補助金としていただくと、それを原資として会社に貸し付けをしますと。会社は、その貸し付けられたお金で工事をしまして、その工事でできたものを機構に移管するというので、実質会社の負担はないということなんです。要するに壊れたものに対しては、国がつくるのと同等の効果を得るようなシステム

になっているということです。

【〇〇委員】 そうすると、その工事をした部分は後ほどリース料ではね返ってくると。

【有料道路調整官】 いや、リース料ではなくて、直接税金で支払うということになります。国から直接道路特定財源からそれを支払って、出し切りです。

【〇〇委員】 直接会社に対して補助金という形ではないということですね。

【有料道路調整官】 償還上の債務が増えるということはありません。この災害については特例でございます。

【〇〇委員】 つまり、災害復旧費に関しては国の側で見ているということですね。下の主語は。

【企画専門官】 これは立法府のほうでつくったものなので、我々が確実に「こうです」とは言えないですけども、これは「国が」という理解かと思っております。

【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。よろしいでしょうか。どうぞ。

【〇〇委員】 運輸連合の話をさせていただきまして、対応していただいております。ドイツだけではなくて、フランスなども、地方政府が運営会社と契約という形で公共交通の提供サービスに関する契約を結ぶというスタイルがあります。それは、各会社が提供するという義務を負うわけですが、いろいろな企業体の形式がありますけれども、会社としては、コスト削減で提供サービスに対する契約額との差額がもうかれば若干の利益になると、そんな形だと思いました。

ただし、提供サービスですから、列車キロとか、バスキロとか、そういう形でわかるんですけども、今の場合は、その提供サービスを道路の場合はどういうふうにして計測するかというところがなかなか難しい面があります。道路を供用しているという提供サービスで、別にお願いで何台キロ走っていただいているということではありませんので、その辺をどう計測するかということが非常に大事だと思うんです。

ですから、6ページのこういう首都圏のような大きなネットワーク上でいうと、料金調整とか収入調整等に関しては、主要なポイントにフリーフローのDSRCを置いて、實際上、どれだけの台キロを受けとめているかと、そういう仕組みと同時に考えないと、運輸連合の話とは多分同一には論じられないのではないかと思います。

【部会長】 どうぞ。

【〇〇委員】 運輸連合に対する解釈といいますか、そこから何を取り出すかというの

は2点あって、1点は、そうやって料金がどういうふうにしームレスになっているのかという、その料金体系自体はどうなっているかということをおぼというものが1つだと思ひます。

一方、事業者間の収入等々の関係の話に關して言ひと、日本だけが公共交通を独立採算でやろうとしているのであって、欧米の場合は税金が入っているという前提がありますので、税金が入っていることによつて、ある程度強制力を持っているという部分がありますから、そちらのほうの議論は直接道路には使えないかもしれないと思ひます。そういうことを整理していただくと。

6ページのほうなんですが、これは現行の守備範囲を前提として、利用者の利便性のほうを考へて料金調整をするという話が1つと、もう一つは、これは各会社が資産を持っているわけではなくて、機構が資産を持っているわけですから、一律に調整していただきたい部分を一括してある会社にリースで任せれば、そこで会社か考へるだろうというのが私の考へ方です。

つまり、拡大首都高みたいな形で、首都高会社に外環の部分まで含めてリース料を設定して、これは任すよとして、ある程度会社側がそのリース料を確保できるだけの料金体系を一生懸命考へれば、なおかつしームレスにしなければいけないというのだったら、それなりのことを考へるだろうと。ただ、それができるかどうかというのは大きな問題で、本来、道路管理者との関係をどう考へるのか。会社側というのは単に運営收受会社と考へるのか、いや、本来管理者と一体化しているので、都道、県道の部分しか首都高は担当してはいかんと考へるのか、その辺の関係だと思ひます。

【部会長】 ありがとうございます。

よろしいですか。もう一つ、運輸連合に行く前にこういうことを考へておいたほうがいかと思ひます。まず、公共交通のアナロジーでいうと、昔フランチャイズ規制をやっていたときの流れがあつて、バスのネットワークがあるところに鉄道をつくると、あるときから、実は札幌の地下鉄からなんです、競合路線のバス会社に補てんをするということを始めました。

洗濯機が発明されたときに、洗濯板のメーカーに保障したかという議論があつたんですが、説明としては、前日までバスを運行してもらわなければ困ると。勝手にしておくと、地下鉄開業前にやめてしまうのではないかと、こういう理屈なんです、あまり理屈にはなっていないかもしれないですね。それなら、そのときまでやってもらおうという話かも

しれないです。こんな事例が1つあります。

もう一つは、東京で起こっているようなことですが、例えばある線がすごく込んでいるから並行線をつくると。それに補助金を入れると。そうすると、当然こちらのお客はとられるわけです。それは公正かという議論があるんですが、基本的にはそういうことをやってきました。別に公式にそれは公正かという理屈が政府から発表されたことは多分ないと思うんですが、理解としては、補助金が決まっています、それで今まで込んでいるほうの鉄道が複々線化をやるかと。最初から、その努力をしないのだから、別の人がやってもしようがないと。込んでいるというのは、社会的にすごく迷惑を与えているのだから、それを処理する義務があるにもかかわらずやらないのだから、しようがないでしょうと、こういうふうに説明できるかもしれません。

しかしながら、もっと言うと、A社とB社がいたときに、補助金入札で競争させて、こちらの新線をだれがやるかとやる手もあるかもしれないのですが、しよせんそんなにたくさんいませんから、相談されてしまうと、補助金がどんどん高くなるという世界かもしれません。なかなかこれが正解ということはないんですが、少なくとも今までは新しくつくるところは、ほとんどが三セクなり、公共なりが関与しています。民間ではやらないという前提でそういうことをやってきたわけです。

こういうアナロジーがあるときに、今回は上下分離していますから、実質的会社がやると言っているけれども、実質的にはつくるところは機構が実際にお金を出し、負債も負っているわけです。こういう状況下で、この会社間の調整をどういうふうに考えるのか。一番極端なことを言うと、外環は法律で国幹道のネットワークの一環なんですが、そういうことがなかったら、これはだれがやりますか、やりたいですかと。どちらがより高いチャージ、使用料でやりますかということをするのが、多分普通の経済学者が言う理屈ですね。

だけれども、そうではなくて、こういう理由でこう決まっているからという話があるから、この間のつなぎの理屈をほかのアナロジーと比べ、今回は違う上下分離だし、こういう仕組みだから、だから、これがいいのだと、こんな説明が多分要るので、この運輸連合のだけぱっと出ていると、少し足りないかなという印象を持ちました。

どうぞ。

【〇〇委員】 違う話なんですけれども、2ページのことですけれども、少しお伺いしたいんですが、今さら言ってもしようがないことかもしれないんですけれども、これだと、せっかく民間会社になったのに、一生懸命利益を追求してもうかっても、そのお金は繰り上げ返済に回

されるだけで、目先の利益ではないですけれども、もうかった感はあまり生まれないシステムということなんです、多分。

そうすると、普通の会社だったら、計画管理費を圧縮するというふうになりと考えるかと思うんです、コスト削減とか。この表を見ると、計画管理費はずっと一定の幅になっているんですけれども、だんだん年を追うごとに違うかもしれないんですが、もしここで一定だったり、圧縮されてしまった場合、ユーザーとしてはもっと快適に、乗りたいと思う道路にどんどんして行ってほしいわけで、もうかった分をもっと計画管理費に回してもらおうとかいう考えもしてほしいんですよね。確かに償還は大切だと思うんですけれども、実際に使っている者としては、どんどんよりよい道路になるからこそ、お金を払っても乗りたいと思うわけで、こう出されてしまうと、ユーザーのことはあまり考えてくれないのかなという印象を受けました。

【部会長】 ご説明、ありますか。

【有料道路調整官】 まずは、会社の料金の設定の仕方の基本的考え方としまして、高速道路事業、いわゆるユーザーから料金をいただいて高速道路を運営管理、償還していくという、一連の高速道路事業については利潤を料金に入れないというのが基本的な考え方になってございます。

一方、サービスエリア、パーキングエリアにつきましては利潤を上げてもいいということになっておりますので、もともと利潤を上げることを目的として料金を設定しているわけではないということが原則でございます。

計画管理費につきましては、グラフ上一定の横棒になっておりますが、これは当然ながら、毎年コスト削減をしていただくということで、必要なものにつきましては維持管理をやっていただくということで、一応これは表現上の問題でございます。会社でございますので、決算を打ちますので、毎年幾ばくかの利潤が実際に上がっておりますけれども、今そちらにつきましては将来のリスクに備えて積み立てを行っているということでございます。これも、将来的には、利用者なり、社会に還元されていくという性質のものではないかと考えております。

【部会長】 大変重要なご指摘で、今のルールだけをやると、災害でがさっと崩れたら、ただで直してもらえる。あらかじめやったら、自分の負担になるという、非常に矛盾した制度になっていると理解していいですね。

【有料道路調整官】 まだ、災害につきましては、かなり財務当局と相談の上やっております。

まして、何でもかんでも細かい修繕までやるということではなくて、例外的に非常に大きな地震が起きたとか、そういうときには国から支出するという格好でございます。

【会長】 いや、そうではなくて、災害で壊れてしまったら直してもらえるわけでしょう。だけれども、壊れないように、災害が来る直前に直したら自分の負担になるわけですね。そういう制度になっていますか？

【料道路調整官】 そういう面はございます。

【部会長】 だから、小さい補修はいいんだけど、大きい政策については矛盾していると、僕は思うんですけども。

【国道・防災課長】 ただ、実際壊れてしまったら、その間の料金収入がなくなりますので、そのリスクを負うのかと。

【部会長】 なるほど。それは、だけれども、料金収入のほうは、先ほどの4%、1%ルールで手当されるのでしょうか？

【〇〇委員】 X%下回ってくると……。計画管理費の問題とか、先ほどの一体化の話とか、機構と会社との契約及び協定によるところが非常に大きいと思うんです。機構の評価委員をやらせていただいているんですけども、事後的にはきちんと説明していただけるんですが、事前に、民間会社と独立行政法人との間の契約行為ですから、なかなかすべてをオープンというわけにはいかない部分もあろうかと思えますけれども、もうちょっとその辺の方針等についての議論のオープンさというのが必要ではないかという気がするんです。

その辺がきちんと確保されれば、いろいろなところの声も反映しやすくなるし、胸を張って意思決定できるのではないかと思うのですが。

【部会長】 ありがとうございます。

結局リスクの問題を制度化するというのは大変難しく、よほどそのリスクを想定して制度設計しないと、失敗してしまうんですね。1例は、神戸の地震があったとき、鉄道については災害復旧のルールはあったんです。だけれども、あんなすごい災害は想定していないから、ものすごい小さなお金で、とても話にならなかったんです。

道路のほうはそういう法律がなかったので、一般的な行政措置としていろいろなことが行われた。鉄道はその法律改正をやるのに1カ月か2カ月かかってやったんです。だから、それは要するに災害をどういうふうに想定しておくか、いろいろなリスクをどう想定しておくかという問題で、今回、私自身はリスクをちゃんとやったほうがいいという意見なん

ですが、よほどいろいろなことを想定しておいていただくことが重要なこと。

特に、例えば鉄道で制度をつくったんですけれども、阪急はその受け取りを拒否したんです。阪神電鉄は受け取ったんです。JRは多分対象になっていなかったのかもわかりません。とにかく、それは何かというと、会社にとってのそのときの最適解が違うんです。それと同じことがまた起こるかもしれない、こんなのが1例です。

どうぞ。

【〇〇委員】 民営化がばたばた決まったせいもありまして、機構と会社間のリスク分担の話でかなりきっちりしていないところがありまして、すべてのものは書き込まないにしても、何らかの検討は必要なのだろうと。今の1%ルール、1%を超えたらリース料が変動するというのも、長期的に考えると、5年ごとにリース料の見直しのところで、還元されているとも言えるし、逆に言うと、還元されるがゆえに5年間は経営努力をしなくてもということも考えるかもしれないということもあって、より合理的な制度に変えていく必要が、おそらくあるんだろうと。

まだすべての問題が抽出されていないし、議論もされていないと思いますので、次回の協定の見直しの前までに、あるいは協定の見直しの1年ぐらい前までに、リスクの部分を含めてきっちり議論も必要だろうと。

それから、先ほど代替道路の工事のために割り引いてやって誘導したという伊勢湾道路の話がありましたけれども、この辺についても、ある程度ルールづけをしておかないと、後々ほんとうの民間会社になってしまうと、そんなことはやりませんと一言で終わってしまうおそれもありますので、かなり慎重に議論すべきだと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、あと2つ資料が残っております。恐縮ですが、時間が限られていますから、一括してご説明いただいて、あと、ご意見を伺いたいと思います。

【企画専門官】 資料3でございます。中間取りまとめに関する意見募集の結果でございます。9月3日から9月18日にかけて、約2週間強、インターネット調査で行いました。回答者属性、内容については、すべて自由記載ということで対応していただきました。回答総数は6,070件でございます。

2ページでございますが、これは回答者の平均像という形でございます。関東地方の方が約半分ぐらいを占めております。高速道路の利用頻度でございますが、毎月1回から3回という方が一番多くございました。今回、特徴といたしまして、利用自動車のETC搭

載率、これは普及率が62.9ということで、全国平均から見て、ETCをつけている方が多く回答していただいたという傾向がございます。

3ページからが、個別のアンケートの内容の主な回答でございます。1点目、質問といたしましては、料金を引き下げて一般道路から高速道路への利用の転換を図るといったような、料金によって交通を誘導してネットワークの有効活用を図ることについてどう思うかと。中間取りまとめの大きな1つの基本的柱でございますが、有効回答数4,326件。1つの回答の中に複数の意見がございますので、意見数は5,267件でございますが、おおむね賛成という方が42.9%。それから、条件つき賛同を含むというのがございますが、条件つき賛同をどちらで分類するのかというのがありましたけれども、一応厳し目にとりまして、単純に協力を下げるといふことには反対ということと理解しますと、14.7%の方、それから、要望等も寄せられております。

賛同の意見につきましては、渋滞緩和ですとか、事故の安全性、環境問題から、有効であるといったような意見を多数いただいております。

それから、条件つき賛同のところでございますが、反対、懸念ということでは、料金を引き下げて、逆に高速道路が渋滞するとか、安全性が損なわれる可能性があるのではないかというご意見をいただいております。これは、社会実験等でその対応をきちっと示す必要があると考えております。

料金引き下げだけではなく、それにあわせてインターチェンジ、アクセス道路の整備、代替道路となる環状道路の整備が必要ではないかというご意見もいただいております。一方で、料金引き下げの効果というのを疑問視する意見も出ております。

要望といたしましては、高速道路の料金は高い。それから、先ほど〇〇先生の意見もございましたが、割引制度の充実を望むという声もいただいております。

今回、少し二輪関係の意見がまとまってございました。あと、その他でも出てまいりますので、そちらで申し上げます。

その他の意見といたしまして、高速道路の無料化に進むべきというご意見も約150件程度。具体的なデータを示した上で、料金による交通誘導をするというのを見せてほしいと。手続面の話につきましては、透明性、利用者からのフィードバックも積極的に受け入れる仕組みが整っているべきだと。不正通行についても断固たる対応を望むと。踏み倒した料金以上のコストがかかっても、料金徴収や法的対応を望むという声をいただいております。

2点目の、中間取りまとめの2本目の柱でございますが、高速道路をより利用しやすく安全なものにするための施策について、どのように思いますかと。高速道路ストックの機能強化の方向性に関するところでございますが、有効回答数3,597で、意見とすれば3,877件。主なものにカテゴリー別に分けております。最も多かったものがスマートインターチェンジに関するものでございます。やはり積極的に導入してほしいという声が大多数でございました。

ただし、当然考慮しなければいけない事項として、便利だと思っけれども、場所がわかりづらい。おりてからの案内も不足していると。部会におきましても、〇〇先生からご指摘をいただいたような意見も、やはり寄せられております。

安全対策につきまして、地方部で照明が暗過ぎるとか、もう少し安全対策をやってほしいと。

それから、暫定2車線区間の4車線化につきましては賛成意見、2車線をすべて4車線化する必要性は低いのではないかと。一部の拡幅は中央分離帯の設置等の充実でも同等の効果が高まるのではないかとという意見をいただいております。

6ページでございますが、渋滞対策につきまして、高速道路上の渋滞よりも、中間取りまとめでも触れていただいておりますが、料金所等の入口や合流部での渋滞が非常に危険であると。それから、道路交通情報についても、高速道路の案内標識はわかりにくい。ジャンクションなどの分岐の情報をわかりやすく。リアルタイムな渋滞情報の充実を図るべきと。

また、料金所のETCの関係におきましても、ETCレーンを増設してほしいと。速度の問題で、ETCレーンと一般レーンでは速度差が大きくて危険であるという意見も寄せられております。

その他、直接我々ではできないところもありますが、速度の見直しといったことについても多数、意見を寄せられております。SA・PAのサービスの強化、環状道路の早期整備について多くの意見が寄せられているところでございます。

7ページでございます。その他ということで、今回の中間取りまとめに関しまして、幅広くご意見をくださいとお願いしたところ、有効回答数5,090件で、複数の意見をカウントしますと、6,490件いただいております。

二輪関係を非常にいただいております。軽自動車と自動二輪の料金が同じなのは納得できないと。オートバイのほうを安くしろという意見だと思っております。無条件で搭載が可能な

四輪車と異なり、バイクの場合はE T Cの搭載が難しい場合もある。したがって、料金割引を受けられないという方。この中には、二輪車のE T Cが四輪車に比べて高過ぎるという声がかかりございました。

その他ということで、会社の経営支援でないことを検証する仕組みが必要。税金を投入するなら、国民全体で広く負担すべき。高速道路を使いたくなる誘引は、料金施策だけとは限らない。ほかでももっとサービス向上を考えてほしい。それから、より多くの利用者の意見を収集し、反映すべきだという声をいただいているところでございます。

こちらが中間取りまとめに関する意見結果でございますので、今後、答申案に向けてこういったものを取り入れる必要があると考えております。

続きまして、駆け足で恐縮です。資料4でございます。これからご議論していただいたもの、あるいは意見募集をベースに中間答申の案を作成する必要があるがございます。それで、中間取りまとめから中間答申について、どういう形で肉づけをしてやっていこうかという案でございます。左側は中間取りまとめ、右側が中間答申案の目次、構成案でございます。

経緯と現状、課題につきましては、基本的には中間取りまとめのものを、とりあえず肉づけをしていくと。それから、あんこの部分になります、高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方についてですが、中間取りまとめでは有効活用の方向性と料金のあり方を一緒にしておりましたけれども、まず有効活用のあり方を別途章を立ててきっちり書いたほうがいいのではないかと。環境の関係の地域活性化といったことについて、まず考え方を示して、そして、そうするために料金をどうしたらいいかということで、別立てで書いてはどうかと考えております。

料金のあり方については、大きな柱立てでございますけれども、基本的には中間答申につきましては、先生方にまとめていただくという前提でございますが、1つの考え方といたしまして、きょう議論していただいたことを肉づけするというので、こういうのがいいのではないかと考えておりますのが「※」でございます。

例えば、交通誘導による料金のあり方につきましては、国と会社の関係、手続の関係をもう少し追加してはどうかと。それから、大都市圏のネットワークの有効活用の料金のあり方は、先ほどご議論いただきました料金調整、収入調整、それから、首都高・阪高につきましては、現金車への対応など。償還主義、受益と負担のあり方についても、いろいろ事後チェックが必要でありますとか、制度的な仕組みについてももう少し記述するということが考えられるのではないかと。

高速道路ストックの機能強化のあり方については、全部まとめて書いておりましたけれども、意見のほうでもスマートインターチェンジ、安全対策、それぞれご意見もいただいたりというのがございますので、大きな柱ごと項目立てを変えて説明をしてはどうかと。

6点目ですけれども、本日議論をさせていただきました、今後のE T C活用の方向性等に関する考え方も、1つ章立てをして記述してはどうかと。

そして、7番目ということで、その他、いろいろ本日のリスク対応、道路案内表示の改善ですとか、課題もございます。こういったものをまとめて「その他」ということで書いてみてはどうかということで、今案を示させていただいたところがございます。これから先生方に取りまとめていただくわけですが、僭越でございますけれども、構成案ということで本日示させていただいたところがございます。以上です。

【部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、どこからでも結構でございます。どうぞご意見を言ってください。

【〇〇委員】 今中間取りまとめが手元にないので、うろ覚えながら話をさせていただきます。今回の意見募集等々でも、料金は高過ぎますねと、下げるべきだという話もありますので、そういうご意見が多くて、税金等々を投入して下げるということも1つの施策として考える必要もあると思っております。そこで、答申案の1のところ、有料道路の経緯と現状で、現状のところ、そもそも償還とは何なのかということ、少しスペースを割いて書いたほうがいいのではないかと。

それは有効利用等のところでは償還主義、公正妥当主義も書きますけれども、有料道路の現状の中で償還主義のことを書いたほうがいいのではないかと、私は思います。そのポイントは、例えば今回の首都高の説でもそうなんですけれども、私、学生に説明するときは、これまではコンパしても700円、みんな割り勘だったと。それを、たくさん飲み食いしたやつはたくさん払って、あまり飲まないやつは安くするんだよと。だけれども、飲み代代金は全然変わらないんだから、これを負けるということは、ツケにするか、ほかのどこかから先生を連れてきて、先生、たくさん払ってよと言うかと、そういう話なんだよということを説明しているんです。

償還制度というのは、安くしてくれというのはわかるんですけれども、自分に安くしてくれれば、ほかの人に払ってくれと。現代世代のほかの人に払ってもらうか、将来の利用者に払ってもらうかということなんですよということを、ちょっと入れるべきだろうと。

もう一点は、それと関連して、公正妥当主義のところ、従来の解釈として、他のもの

の物価水準に比べて著しく高くないことと、よく書かれていたんですけども、あるものを見ていたら、孫引きなので正確ではないんですが、武田文男先生が、著しく安いために、その利用に対して資源が偏った投入をされないことをチェックするというのも、公正妥当の中に入ると書いてあったんです。

つまり、道路利用料金が安過ぎるために鉄道貨物からシフトしているとか、そういうことがないように。あるいは、公共交通から過剰に需要を取ってしまって、資源の最適配分が崩れないようにというのが、公正妥当の中身の1つだということを書かれている文章があったんです。ですから、その辺をもう一度チェックしていただいて、従来の考え方で、なおかつ現在も生きている考え方を、1の(2)のところで追加していただくといいかなと思いました。

【部会長】 ありがとうございます。

【〇〇委員】 中間取りまとめの意見募集のあの結果を見まして、改めて、ユーザーの関心、幾つかの大きな柱があると思いますけれども、やはり高速道路の利便性、安全安心、交通事故、その他事故に対する予防をいかにするか。それは具体的には、標識の問題であったり、車線の問題であったり、いろいろするわけですけども、やはり交通安全対策の重要性というのを改めて痛感いたしました。

そういう点から、きょうの議論を踏まえて申し上げますと、先ほどご指摘があった、つまり会社が行うべき修繕、修理の部分と、機構あるいは国のほうで行う修繕、修理のところのすき間があくと怖いなと思います。今の機構と会社との取り決め、あるいは国と機構との取り決めの中で、どこかにすき間があいたときに、思わぬ事故であるとか、風水害がさらに大きく広がってしまうという可能性があります。そこで資料4の4番、右のほうの※のところ、これはそういった例も含むと思いますけれども、料金の決定等における国と会社との関係、手続のところは、ぜひ「国と機構と会社」との手続と、そのところをぜひすき間のないところできちっと取り決める必要があると、改めて感じました。

【部会長】 どうもありがとうございます。

そのほか、よろしいでしょうか。どうぞ。

【〇〇委員】 先ほどの意見募集の結果についてを見て思ったんですけども、その中に、利用者からのフィードバックを積極的に取り入れる仕組みをつくってほしいという意見がありました。やはり、そういうものをつくっていかうみたいな姿勢だけでもいいと思うんですけども、答申の中に入れたほうが、使っている人に受け取りやすいというか、

好意的な印象が得られるのではないかと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

【〇〇委員】 よろしいですか。意見募集なんですけれども、最後の7ページのその他自由意見で、二輪関連の自由意見が9割ぐらい、5,829名で、サンプル数が6,070ですから、1人で2つぐらい書かれている方がおられると思いますけれども。やっぱり二輪に関して非常に高関心層の方が、今回の意見募集では非常に多かったと理解してよろしいんですか。

【企画専門官】 それは1つの事実だと思います。時期的に8月19日がバイクの日というのもあって、この意見募集と近かったというのもあって、バイクの方もこういう審議会の中間取りまとめに出たということで、特に関心を持って見られたということだと考えております。

【〇〇委員】 わかりました。それと、今〇〇さんがおっしゃったこととも絡むんですけれども、社会実験等の成果、あるいはその政策へのはね返りが典型的にそうなんですけれども、受益と負担の考え方に、受益、便益、社会全体というところをきっちり書かないといけないということを、これから考えていくべきかと思っております。よろしく願いいたします。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかよろしいでしょうか。それでは、ご意見、ないようですので、きょうはここまでにしたいと思います。

次回は、今回の議論を踏まえて中間答申案について議論したいと考えております。最後に、事務局から連絡事項等、お願いいたします。

【総務課長】 今回の開催日でございますけれども、今現在調整中でございますので、後ほど改めてご連絡させていただきたいと思っております。また、いつものようにお手元のファイルはそのまま席に残しておいていただければ結構でございます。

以上をもちまして道路分科会の第7回の有料道路部会を終了させていただきたいと思っております。長時間ご審議、ありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございました。

— 了 —