

社会資本整備審議会 道路分科会

第8回 有料道路部会

平成19年11月13日（火）

【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、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会、第8回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、〇〇委員、〇〇委員からご欠席の連絡をいただいております。また〇〇委員、〇〇委員は少しお休みの状況でございます。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名でございますので、審議会令によります定足数を満たしておりますことをご報告申し上げたいと思います。また事務局側で道路局長の宮田、次長の原田は、所用のためきょうは欠席させていただきますので、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、よろしくお願ひします。

【部会長】 お忙しい中お集まりいただきまして、どうもありがとうございます。

議題に入りたいと思ひます。本日はこれまでの審議を踏まえ、道路関係4公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方について、中間答申（案）を部会として作成いたしましたので、こちらについて議論していただきたいと思ひます。

当有料道路部会は、8月31日に中間取りまとめを公表し、幅広く国民のご意見を伺いながら、これまで計7回審議を行ってまいりました。今回の中間答申（案）を作成するに当たっては、高速道路を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえ、昨年12月8日の閣議決定に基づく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について、高速道路ネットワークの有効活用のあり方、一般道路を含めた道路ネットワーク全体を視野に入れた料金による交通誘導のあり方、高速道路ストックの機能強化のあり方、今後のETC活用の方向性等に関する考え方を中心に検討を行ってまいりました。内容の詳細については、事務局より説明をお願いいたします。

【企画専門官】 それでは、資料の説明をさせていただきます。

お手元に資料1から資料4がございます。まず、資料3、A3の紙でございますが、中間答申（案）のポイントということで、1枚にまとめたものがございます。こちらが今回

の中間答申（案）の全体を示すものでございます。高速道路ネットワークの有効活用に向けた課題ということで、道路交通に関する課題、料金に関する課題、高速道路ストックの機能強化に関する課題と、3つに分けております。その課題の解決を図り、高速道路の有効活用、ストックの機能強化を図るといったことで、左半分と右半分に分けております。そして高速道路ネットワークの有効活用のあり方として、3つの観点から交通誘導を行うということで、環境の改善、安全の確保が1つ。それから、地域の活性化、物流の効率化といったことで、ここに書いてありますような交通誘導を行うことが考えられます。

それから、こういった交通誘導を今回は料金を活用して行っていこうと、そちらについての考察ということで、これまで部会におきまして先生方にご議論をいただいたところでございます。大きく分けて、4つございます。

1つは、交通誘導による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ということで、こちらでは料金引き下げによる交通誘導が効果的であるとしたしまして、大きな考え方としたしまして、今回は高速道路とは言いつつも、一般道路を含めました交通全体の最適配分、そして料金を引き下げるということで、債務償還にも影響をもたらしますので、国が基本的な方向性を提示すること。それから料金の割引、引き下げの内容につきましては、固定的なものではなく適宜社会経済の変化に対応し、見直すことが必要である。

それから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としたしましては、大きな方向性としたしまして同一発着同一料金を基本とし、さらには環状道路への誘導料金を検討する。

そして首都高、阪高の料金のあり方につきましては、現在均一料金制になっておりますけれども、距離に応じた料金への移行は必要な措置としたしまして、移行に当たっての考え方として主に3点。長距離利用者の一般道路への転換を抑制するための上限額を設定する。当面、料金圏を存続し、現行料金水準を十分考慮した料金設定とすること。それからETCシステムを前提といたしますので、ETC利用促進にまず努めて、その上で現金利用を選択する車両につきましては均一料金をいただく。

そして高速道路ネットワークの有効活用のための料金の考え方でございます。償還主義、公正妥当主義に適合しているということは当然でございますが、もう1つとしたしまして受益と負担の関係につきましては、先生方に整理をしていただき、渋滞緩和ですとか沿道環境改善ということで、受益が広く国民に及ぶ場合には、一定の範囲で国や地方が公的負担を行うことは適当であると位置づけていただいております。

そして、機能強化のあり方につきましては、課題に対しまして3点。スマートインターチェンジの整備促進、暫定2車線区間対策等による安全性・利便性の確保、そして予防保全等の促進、この3つを柱として重点的に進めていくということでございます。

そしていずれの方策につきましても、やはりETCを活用するといったことが大きな前提となります。スマートインターチェンジを設置するといったこと。それから料金割引につきましてもETCの活用が前提となっております。そういったことで、今後のETCの活用の方向性ということで、ETCのサービス水準の一層の向上、そしてこれは将来的な話となりますが、選択肢として高速道路の利用をETC車に限定することについても検討が必要であると。そして不正通行対策の強化、またこれらのことと密接に関連いたします将来のリスク。金利変動ですとか、大規模修繕など、現行協定で対応していないリスクについて、協定の見直しに向けて議論を深めるべきと。こういったことが、主な形で構成も含めまして、中間答申（案）はつくられております。

それでは、少し本文のほうで簡単に説明をさせていただきたいと思っております。お手元に資料1、それから資料1（参考）がございます。内容は同じでございますが、資料1は真っ白なものといえますか、何もアンダーラインは引いておりません。資料1（参考）のほうをごらんください。こちらは8月31日に中間取りまとめということで、当有料部会のほうから国民の方に意見を聞くという形でまとめました。その後部会を開催いたしましてご議論をいただいて、つけ加えた部分につきましてアンダーラインを引いております。

また、夏の間取りまとめをお手元にもご用意させていただいておりますが、中間取りまとめでは枠囲みの部分と、あとは関連意見という形で構成をさせていただきましたが、今回中間答申（案）を事務的に作成するに当たりましては、関連意見につきましても吟味いたしましてペーパーを提出していただいた先生ですとか、発言された委員の先生と十分御相談をさせていただきながら、肉づけをしております。1ページから2ページにかけて「はじめに」というところがございますが、アンダーラインを付しております。こちらは8月31日に中間取りまとめを公表して、国民の意見を伺ったということ、それからこの中間答申の内容について、若干の補足をさせていただいております。

3ページからの有料道路の経緯と現状につきましては、時点修正でありますとか、脚注を追加するといったことを行っておりますが、内容的には中間取りまとめとは変わっておりません。

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。こちらも

事前修正等はしておりますけれども、大きく内容は変わっておりません。ただ、9ページのところでやはり時代の認識といたしまして、アメリカでハイウェイの橋が落ちたということがございますので、これは我々も教訓にすべきであろうということで、その記述にはアンダーラインを引かせていただいております。

それから10ページからが、高速道路ネットワークの有効活用のあり方でございます。基本的な考え方は夏の間取りまとめでおまとめいただきましたので、その考え方は変わっていないということで、ただ先生方からいただいていた関連意見につきまして、随時追加をさせていただいているところでございます。

それから13ページでございます。13ページからが先ほどの3番の高速道路の有効活用のあり方を踏まえて料金をどう考えていくかをまとめたものでございます。まず最初が、交通誘導のための料金の考え方でございます。13ページでは割引だけではなく、割り増しということもある、一般道路への課金もあるということもありながら、いろいろ分析をしていただきまして、現実的な手段とすれば割引をすることは現実的であると。

そしてまたETCシステムを前提として割引を行っていくことが、最も現実的な方策であるということを前提といたしまして、14ページでございます。アンダーラインを引いておりますけれども、こちらにつきましては、中間取りまとめにつきまして国民の方から意見募集をし、意見をいただいた関係のところでございます。やはりその割引をすることに対しまして、高速道路は逆にこんでしまうんじゃないかという懸念を持たれている方も多うございました。その辺に対応するということと、それから課題につきまして触れておりましたが、それに対して料金のあり方について、十分受け答えができていなかった部分について追加をさせていただいております。前段でございますが、大都市圏や地方の中核都市などにおいては、割引率や割引が適用される時間帯によって高速道路に渋滞が発生するおそれもあることから、交通容量ですとか、交通特性を踏まえた検討が必要であると。また、以下でございますけれども、高速と一般有料で料率が異なること、適用される割引の有無によって利用の転換が進まないといった指摘があるということで、特別区間料金の見直しを含めまして、まちまちとなっている料金体系について見直していくことが必要であるという記述を入れております。それから、その下の「さらに」以下の部分につきましても、国民の方からのご意見を反映させたものでございます。

そして、今回の中間答申に当たりましては、これまでも料金割引を実施しております。また部会におきましても企画割引について、ご説明を申し上げたところでございます。こ

れまでの料金割引と企画割引の考え方は、今回の割引とどう違うのかをここで整理しております。

そして15ページの②でございます。料金決定における国と会社の関係等についてというところでございますが、夏の段階では項目を立てておりませんでした、1つ項目を立てまして記述を入れております。関連意見としてはいただいておりますが、それを踏まえてこのようにまとめております。アンダーラインのところでございますが、こちらにつきましても部会で先生方から先日いただいております割引の内容については固定的なものとするのではなく、フィードバックを受け入れる。それから社会情勢の変化に応じて、国、機構、会社が相互に協力して見直しをしていく必要があると。そして手続につきましても正当性・透明性を確保するということが大事なことでございますが、機構と会社との協定締結の段階でも、透明性を確保するように努めることが望まれるといったことも加えております。

それから16ページでございます。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すが、大きな考え方は先ほどポイントで申し上げたとおりでございますが、なお書きのところでございます。今後環状道路への誘導料金ですとか、会社間の連続利用の料金を検討するに当たりましては、料金調整ですとか、会社間の収入調整は非常に難しい問題であるということも先生方からいただいておりますが、今後そういったことをあわせて考える必要があるということを追加しております。

そして首都高速、阪神高速の料金のあり方でございます。こちらにつきましても論点が3つ分かれておりますので、論点ごとに分けました。料金の上限額の設定、料金圏の存続、現金車への対応でございます。上限額の設定と料金圏の存続につきましては夏にまとめていただいたものと大きくは変わっておりません。

現金車への対応につきましては、今回新たに記述をしております。ここでの基本的な考え方は、まず距離に応じた料金制度にするということで、E T Cシステムを前提とするのですけれども、首都高、阪高の場合は、構造上の制約から出口に料金所が設けられないということで、現金車については出口情報をつかむことはなかなか難しいということで、とはいえ現時点でE T C車に限定して現金車の利用を拒むことは困難であるため、やはりまずはE T Cの普及促進に向けた努力を行うことが重要である。その上で、現金利用を選択する車両については均一料金を徴収せざるを得ない。

その場合、どのような現金車の料金水準にするかでございますが、当然ですが公正妥当

主義の観点から著しくE T C車と現金車で不合理な料金差となつては適當ではないということ、ただ、そのE T Cの活用ということの社会的なメリットをここに記載させていただきました。そして結論といたしましては、今後一層のE T C普及のインセンティブが必要なこと。そして参考資料にございますが、E T C車と現金車とでは1台当たりの料金収受コストが、E T Cの利用率が上がれば上がるほど差が出てきますので、そういったことを総合的に勘案して、料金設定をするということであれば、一定の理解が得られるものとしております。そして具体的にはということ、一律に料金圏の最も高い料金を現金車からいただくということではなくて、特定のインターチェンジごとに利用可能な最長距離を勘案したもの、特定のインターチェンジから乗れば下り方面である、特に端末区間ではそうなんですけれども、使う距離がわかりますので、そういったことを勘案したことについても検討すべきであるという形にしております。

4番の料金の設定において前提となる考え方でございますが、償還主義、公正妥当主義との関係については大きく変更はしておりません。ただし、20ページのところに、中間取りまとめを行うに当たりまして、本日欠席ではありますけれども、〇〇先生のほうからこれまでの考え方についても少し見直す視点が必要ではないかというご指摘もございました。そういったことでお書きのところでございますが、償還主義及び公正妥当主義の考え方は維持されるべきと考えるが、特定の政策目的に活用する場合の料金設定のあり方など、料金施策をより充実させるためには新しい考え方を加味して、整理・解釈することも今後の検討課題であると考えているところを加えております。

また受益と負担の考え方につきましても、広く受益が世間に及ぶということで、一定の範囲で公的負担を行うことは適當であるという結論の部分は変わっておりませんが、ただ公的負担が適當であるというだけではなくて、やはりお金が入る、税金を使うことに対してきちっと制度的にも裏づけ、担保されるといったこともあわせてつけ加えたほうがいいということで、21ページのただし書き以降でございますが、制度的な面からも少し記述を加えさせていただいております。公的負担が行われるといったときにも、会社の経営努力の継続性が損なわれないですとか、自主性の尊重が踏まえられる一方で、きちっと料金引き下げが行われるということ。またその公的負担が行われた後でも、きちっと料金施策の効果が発揮されているかどうかなど、実績報告を会社から求めることが必要であるといったことを入れております。

22ページからが、機能強化のあり方の関係でございます。柱3本は先ほど申し上げた

とおりでございます。アンダーラインの部分につきましては、1つ、スマートインターチェンジの受益がどういうものかを整理してみました。そして「一方」以下のところですが、こちらにつきましても国民の方からの意見で、スマートインターチェンジの整備ということには非常に賛同を得られたわけなんですけれども、あわせてということで、下に今看板等の標識の整備も言われておりますが、やはりアクセスの整備、道幅が狭いですとかいったことは指摘されておりますので、アクセス道路の整備・改善が必要であるといったことを加えております。

また、暫定2車線区間対策等の安全性の問題でございますが、ITSを使ったソフト対策の話、それから国民の方からの意見で、道路交通情報サービスなど、利便性の向上の観点からもいろいろやっていただきたいというご意見がございましたので、これを反映させました。そして予防保全等の促進でございますが、先生のほうからやはり維持管理といった面からも、利用者のニーズを踏まえて適切なサービスレベルを設定すると。若干、民営化されて落ちているのではないかというご批判もございました。そういったことを踏まえて、記述を追加しております。

24ページでございます。夏の間取りまとめの段階では、スマートインターチェンジなどの整備のスキームにつきましては今後検討が必要だといったことを書いておりましたが、そこにつきまして先生方にいろいろご意見をいただきまして、料金ほどではないですけれども、少し公的負担を行うことが適当であるということ、またそれにあわせて制度的にもきちっと担保されている必要があることといったようなことを加えております。

25ページからが今後のETCの活用の方向性等に関する考え方でございます。25ページの(1)は、大きく3つに分かれております。1つがETCのさらなる普及促進ということで、これまでも利用率は7割を超えて上がってきたのですけれども、まだまだこれからは上げていかなければいけないので、これまでの取り組みに加えまして今後目指すべき話ということで、標準装備化等の自動車メーカーとの連携をはじめ、26ページにまいりますけれども、ETC専用のスマートインターチェンジの促進、駐車場決済などの有料道路意外の用途における多目的化等々、それからマイレージポイントの合算を可能とするといったような、利用者への還元方法の工夫についても検討すべきであるという形にしております。

そしてその次の2つ目が、高速道路におけるETC車の限定利用でございます。ただこれは将来の1つの選択肢として検討する必要があるのではないかとということで、法律的な

論点、そしてまた海外の事例、それから一部、混在レーンとE T Cレーンがあるところを、E T Cの利用率が相当上がることを前提としてE T C専用にしてしまうといった考え方について、ご提案、ご意見をいただきましたので、これをまとめておるところでございます。

そして3つ目の点が料金システムの効率化、高度化でございます。現在、インターチェンジを1つ設置する、あるいは新たな料金割引を導入するというところで、料金システムを変更する必要がありますが、その変更にもコストと時間を要しております。今後、スマートインターチェンジの整備促進でありますとか、柔軟で弾力的な料金設定をE T Cを使ってやっていくことを考えれば、この高度化、低コスト化を早急に図る必要があるということで、ここで1つ小項目を立てております。

また、27ページの不正通行対策につきましても、今後公的負担といったことも考えた場合に、やはり徴収すべき料金は徴収すべきであるといったことで、平成18年度では96万件まで不正通行の件数が増えております。こちらの対策を講ずることが必要であるということで、その対応策、そしてまた警察等との連携をした協力を深めるといったようなことを記述しております。

28ページでございますが、3つ目といたしまして、将来のリスクへの対応というところがございます。こちらにつきましては幾つか例を書いておりますけれども、災害が起きたときに一般道路の交通が遮断された場合、高速道路のほうの料金割引をしますとか、無料化をするといったようなことを行っております。これは今のところすべて会社の負担になっております。それから金利のリスクへの対応、またこれから橋梁のかけかえなど大規模修繕といったことが、45年の償還の中では起きる可能性がございます。ただ、これらのリスクの対応につきましては、現協定では十分に対応できていないという問題がございます。先生方からもリスクの問題を制度化することはなかなか難しいというお話がございました。したがって難しいがゆえに、きちっとした制度設計をする必要があるんですけれども、検討を早い段階からしておく必要があるということで、今の制度を合理的な制度に変えていくために、おおむね5年ごとに行うこととされております協定の見直しに向けて、議論を深めておく必要があるという形で整理をしております。

そして、29ページ、最後でございます。「おわりに」というところでございますが、有料道路制度との関係、有料道路制度の根幹は維持しつつも不断に見直しを行っていくことが重要であるという考え方のもと、今後も議論を進めていただく必要があるということで、特に今回中間取りまとめを行いまして、国民の方から意見をいただいております。自動二

輪車に対する意見が多うございました。そういったことも踏まえまして、中段でございますけれども、自動二輪車などを含めた車種区分等の見直し、先ほど申し上げましたリスクへの対応、そういった残された課題については、今後議論を精力的に進めていく必要があると。

そしてまた最後、繰り返しになりますけれども、今後とも有料道路制度の果たすべき役割、意義は大きいものと考えますが、他方で国民からは高速道路の料金水準がいまだに高い、自動二輪車の料金について批判的な意見が多数寄せられていることも事実でありますので、そういった声にも真摯に耳を傾ける必要があるといったような形で、まとめさせていただきます。

なお、今回の中間答申に当たりまして、あわせまして参考資料を用意させていただいております。これまで先生方には夏の段階でもまとめていただきましたけれども、今回も本文の内容に合わせて追加をしております。特に社会実験につきまして、夏の段階ではこういった社会実験をするといったことの資料をつけておりましたが、22ページから23ページ、24ページが今年行っております社会実験の内容でございます。そして25ページからでございますが、一部こちらの今行っております社会実験につきまして、中間的な結果が出ておりますので、それをまとめたものを25ページから27ページ、そして28ページから30ページは、今年度の社会実験ではなく、これまで平成15年度から社会実験を行っておりますので、そちらの効果について、まとめたものを今回新たに参考資料の中に追加をさせていただきました。

以降につきましては、部会で使用いたしました資料をリバイズいたしまして、本文に合わせる形でつけております。なお、7番、一番最後に、中間取りまとめに関する意見募集結果、こちら部会のほうで提出をいたしました、参考資料としてあわせてつけております。

以上で説明を終わります。

【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、参考資料含めご意見等ございましたら、お願いいたします。

どうぞ。

【〇〇委員】 〇〇でございます。

8月の段階の中間取りまとめの中には、私が言ったことの多くが関連意見という枠外に

なっていたんですけれども、今回その多くを答申の本文に入れていただきまして、ありがとうございます。部会長はじめ、皆さんの英断に、英断というほどのことでもないかもわかりませんが、感謝したいと思います。

ただし、それだけ今回の答申というのは、思い切ったことを随分書いてあると思うんです。岸川さんからありましたように、実際に実現していくにはまだまだ多くの課題があるかと思っております。社会実験及び誘導料金の効果の計測とか評価はどうしていくんだらうかという技術的な問題から、あとは具体的な料金決定をどういう形でその会社の工夫と自主性を生かした形で、あるいはいろいろな形で国民の皆さんに広く負担をお願いするというのも打ち出しておりますけれども、そういうことの説明責任をどう果たしていくんだらうかということとか、あるいはそういうことをどうプロセスとして担保しておくんだらうかというようなことがあって、相当いろいろなところで頑張らないと、ここで書いてあることが実現していく上では結構大きな課題がまだまだ残されているなと思いますので、それをひとつお願いしたいと思います。

それと非常に細かい話で恐縮なんですけれども、資料3でございます。これはポイントが非常にコンパクトにまとめてあってわかりいいんですけれども、1点だけ、左下の有効活用のための料金のあり方の(3)の中に、「移行に当たっての考え方」という整理がございます。その中に3つ書いてあるんですが、そのとおりなんだろうけれども、こういうヘッダーにすると、何か3つとも移行に当たっての暫定的なものであるという印象もあるんです。答申の本文では必ずしもそういう書き方はしておりませんので、ちょっと誤解を、2番目だけ当面と書いてあるからそれでもいいかという気もするんですけれども、その辺はいかがかなと思いました。

それと、資料集の34ページのETCの料金収受コストなんですけれども、確認ですが、ETC利用率が100%になると平均が32円になると考えてよろしいんですか。

【部会長】 どうぞ。

【企画専門官】 最後のご質問でございますが、34ページの※の一番上のところをごらんください。

【〇〇委員】 あ、29円。済みません。

【企画専門官】 はい。会社ともよく調整いたしまして、100%の場合はもう少しETC車1台当たりも下がるということで29円としておりますが、ただこの場合は前提といたしまして、不正通行ですとかトラブルに対する現場の人の分は考えないという、かな

り粗い想定ではございますけれども、その場合は29円という形になります。

【〇〇委員】 ありがとうございます。見落としておりました。そうすると私はいつでもやも申したかと思えますけれども、なるべく早くETC100%という状態を実現すべきだと考えておりますので、そのことをぜひ強調していただくようなグラフの構成にさせていただくといいたくと思います。よろしくお願いいたします。

【部会長】 2番目に言われた移行に当たってという、この「当たって」が……。

【〇〇委員】 はい。ちょっと気になるというぐらいです。

【部会長】 暫定的に見える。

【〇〇委員】 はい。だから例えば、対距離制における考え方とか、移行というポイントでいくとちょっとという気がして、しかも本文との表現がちょっと違うんです。

【部会長】 本文は制度設計なんですね。

【〇〇委員】 はい。

【部会長】 なるほど。わかりました。多分、上で移行は必要な措置、それを受けての考え方なんだけど、移行時と見えてしまうんですね。

【〇〇委員】 そういうふうに見えてしまうということです。

【部会長】 わかりました。どうもありがとうございます。

事務局のほうから何かありますか。

【有料道路課長】 今、〇〇先生からありました2番目の移行に当たっての移行時ということで全部が暫定的に見えるというお話は確かにこの部会の中でもいろいろ議論がありまして、特に料金圏の話は暫定的だけれども、長距離というのは下におりるのを防ぐんだから暫定じゃないじゃないかといったようなことで、答申の内容そのものもそういう形になっております。またできるだけこの答申の本文を生かしまして、制度設計に当たっての考え方という表現に修正させていただければと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

【〇〇委員】 ありがとうございます。

【部会長】 そのほか、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【〇〇委員】 すごく細かいことで恐縮なんですけど、資料1(参考)の26ページの、今回まとめて書き方が変わったところだと思うんですが、高速道路におけるETC車限定利用というタイトルがついているんですけど、内容を見るとETC車限定利用にするという内容ではないので、ETC車限定利用についての考え方ぐらいのタイトルにしておいた

ほうがいいのではないかなと思いました。

【部会長】 ありがとうございます。

いかがですか。どうでしょう、考え方とやるとほかもみんなつけないといけなくなりそうな気もするし、確かに……。

【〇〇委員】 何か、限定利用とされてしまうと、もう限定利用が決定みたいな感じがちょっと一瞬してしまうかなという気がするんですけど。私はE T C推進派なのであれなんですけど、言い方がきついのかなという気が若干するかな。

【部会長】 限定利用の是非とか、そんな言葉ですかね。考え方とやるとほかもみんな考え方とつけないきゃいけないような気がするから。はい。

【有料道路課長】 考え方という言葉を用いております小タイトルも前のほうであるんですけど、確かにここの中で全部同じようなことは考え方とつけざるを得なくなるかもわかりません。限定利用の是非とか、あるいは限定利用のあり方とか、そんな形で修正させていただければと思います。

【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。はい、どうぞ。

【〇〇委員】 〇〇の〇〇でございます。ちょっとお聞き苦しいところ、申しわけございません。

内容につきましては、〇〇先生のほうからコメントありましたけれども、答申として非常にアグレッシブといたしますか、書くべきことをすべて書いていただいていると思いますので、これで出されることがよいと思います。

先ほど〇〇先生もお話しされましたが、これは実効性を伴って実施されることが重要でございますので、それをぜひ進めていただきたい。もう1つは、ここでは直接関係ないと思うんですが、正しい政策をちゃんとやってもなかなか国民に評価されないのが道路行政の悩みだろうと思っております。税金を使って料金の引き下げを行うということでありますから、ぜひその効果を広くアピールしていただきたい。ここは国の場の部会の答申ということですので、会社が効果を国のほうに報告するよにということが書いてあるわけですが、それだけではなくて会社もみずから進んで、その効果を利用者の方々にPRしていただくということも非常に大切だろうということでもありますので、その辺に鋭意進んでいただきたいと思います。

それに若干関連なんですけど、先ほど〇〇先生がご指摘になった資料3の首都高、阪高のところのあれなんですけれども、この料金のあり方の1行目に均一料金から距離に応じた

料金への移行は必要な措置と書いてあるんですが、ほかのところはどちらかというに移行することが効果的で価値があるんだよという書き方になっているわけです。実は、資料4の概要のところには利用者の負担の公平化や、ネットワーク全体の効用の最大化のため必要な措置と書いてあるので、むしろ必要な措置というその中身を、距離に応じた料金への移行は道路の有効利用に資する措置と書いていただいて、「必要」のところを取っていただいたほうがわかりやすいのかなと思います。

ほかの部分にも必要という言葉は使われているんですけど、それは検討が必要であるという感じで非常に抽象的に書かれています。ここは少しわかりづらいなど。全体として今回の答申が高速道路の有効利用に資するものであるということをご強調していただきたいと思います。

【部会長】 いかがでしょうか。

16ページの(3)のところには、その説明をつけて必要な措置となっているわけですね。

【〇〇委員】 それはいいと思います。

【部会長】 今おっしゃったのは、どこでした？

【〇〇委員】 この1枚物の……。

【部会長】 1枚物のほうか。

【〇〇委員】 マスコミの皆さんは特に1枚物を参考になさるものですから。

【部会長】 この1行のところ？

【〇〇委員】 はい。

【企画専門官】 〇〇先生のご指摘のとおり、本文あるいは概要のほうではもう少し考え方を整理した上で必要だとしておりますので、考え方の部分を1枚紙のほうにも追加させていただきたいと思います。

【部会長】 はい。そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それではご意見がないようですので、今3カ所について軽微な表現上の問題かと思っておりますので、もう一度事務局のほうでよく吟味した上で直させていただきたいと思っております。最終的に修正については私にお任せいただけますでしょうか。

(「はい」の声あり)

【部会長】 ありがとうございます。それでは、ご一任いただいたということで、中間答申(案)を修正いただき、委員の方には後日事務局よりご報告をさせていただきます。

修正いたしました中間答申（案）につきましては、この後道路分科会において審議をお願いすることになります。

それでは、以上でよろしいでしょうか。ありがとうございました。本日予定された議事は以上でございます。昨年、12月4日に第1回有料道路部会が開催されて以降、これまで長時間にわたり熱心にご討議いただき、ありがとうございました。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】 先ほど部会長のほうからお話がありましたように、本日ご審議いただきました中間答申（案）につきましては、この後に道路分科会においてご審議いただくことを予定いたしております。委員の皆様方には、ご出席をよろしくお願ひしたいと思います。開催日時につきましては、後刻ご連絡させていただきますのでよろしくお願ひいたします。また、毎回同様、お手元のファイルはそのまま残しておいていただければと思いますので、よろしくお願ひします。

それでは以上をもちまして、社会資本整備審議会道路分科会の第8回有料道路部会を終了させていただきます。本日は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 —