

社会資本整備審議会 道路分科会 第3回国土幹線道路部会

平成25年1月28日

【総務課長】 皆様、本日はお忙しい中、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。定刻になりましたので、ただいまから第3回社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会を開催させていただきます。

それでは、開催に当たりまして、赤澤国土交通大臣政務官よりごあいさつ申し上げます。

【赤澤政務官】 おはようございます。今日は社会資本整備審議会道路分科会の第3回国土幹線道路部会ということで、お忙しいところ、お集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。

我が省は、昨年末から太田昭宏大臣をヘッドとして新しい体制になりました。そういう意味で新しい取り組みを進めていこうということでもありますけれども、これは太田大臣がよくおっしゃっていることでありますが、国民は大変な危機感というのを、社会資本の老朽化も含めて持っている。笹子トンネルの天井の崩落、これも当然念頭にありますし、最近であれば、首都高速のどこに大規模更新が必要かについて、首都高速道路会社が設置した調査研究委員会で結果が発表されましたが、大規模更新、架け替えが必要なところがあり、トータルでかかる費用は、これは新聞に出ていたと思いますが、1兆円に近いようなお金が必要になってくるんじゃないか、というようなことも出ています。裏返せば、それぐらいのお金をかけないと安全が維持できないんじゃないか、こういう深刻な懸念があるわけでありまして。

したがって、太田大臣が盛んにおっしゃることは、社会資本整備については、実は産業基盤を整備するということを念頭にやってきた第1のフェーズから生活関連、こういったものを一生懸命整備をすると、第2フェーズを経て、今、高度成長期も経て50年たった社会資本が多い中で、これは安全、安心を確保するための防災・減災、あるいは国土強靱化といった視点を入れた第3のフェーズということを前面に打ち出してやっていかなきゃいけないような、そういう時代ではないか、そういう認識を持ってしっかり取り組んでいきたいということ、いろいろなところで発信をされておられます。

特に今日、議題として議論していただきます高速道路については、トンネルが多い、あるいは橋が多い、さらには大型トラックが荷物を満載にして日本の物流ネットワークを支

えていると、こういった事情で大変厳しい状況でございます。そういったことで、老朽化対策も含め、これまでも活発なご議論いただいておりますネットワークの制度のあり方、さらには料金制度、そういったものも含めて、しっかりとご議論を賜りたい。寺島部会長以下、皆様の専門的な知見、国民的議論の前提として、ここでしっかり話し合いをしていただきたい、そういう思いでございます。

今日は全日本トラック協会、そして日本バス協会、首都高速道路株式会社の皆様からも意見の陳述をいただくということになっていると思いますので、その辺をしっかりと聞かせていただいて、さらに議論を前に進めていただきたい。その結果、ネットワークや料金制度、さらには老朽化対策、防災・減災、国土強靱化といった視点も含めて、大きな示唆を与えていただければ大変幸せであると思う次第でございます。

どうか活発なご議論をよろしく願いをいたします。ありがとうございました。

**【総務課長】**      ありがとうございました。

続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。上から配席図、議事次第のほか、資料1として委員名簿、資料2として全日本トラック協会提出資料、資料3として日本バス協会提出資料、資料4として首都高速道路株式会社提出資料、資料5として「諸外国における高速道路料金の状況」、以上でございます。

漏れている資料がございましたら、お知らせくださいますようお願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則7条1項により、公開といたしております。

本日、家田委員、羽藤委員におかれましては、所用によりご欠席との連絡をいただいております。

本日ご出席いただく委員の方、少し遅れていらっしゃる方もいらっしゃいますが、総員13名中11名の予定でございますので、審議会令9条1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

また、本日は関係団体の方々からお話をいただくため、全日本トラック協会、日本バス協会、首都高速道路株式会社にそれぞれお越しいただいております。ご多忙の中、誠にありがとうございます。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、カメラ撮りは冒頭のみとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

なお、赤澤政務官におかれましては、所用により審議の途中で退席をさせていただきますので、あらかじめご了承くださいませようお願いいたします。

それでは、以後の議事の進行を寺島部会長をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

**【寺島部会長】** おはようございます。これより議事を進めさせていただきたいと思っております。

本日の議事は大きく2つございまして、1つ目として全日本トラック協会、日本バス協会及び首都高速道路株式会社からのヒアリング、2つ目としては、前回の部会において問題提起といたしますか、意見のあったもののうち「諸外国における高速道路料金の状況」についてでございます。

まず最初に1つ目のヒアリングの進め方ですが、全日本トラック協会、星野様、福本様、日本バス協会、小田様、川杉様、首都高速道路株式会社、菅原様それぞれよりお話をいただき、その都度、委員皆様の意見をいただく形としたいと思います。

それではまず初めに全日本トラック協会、星野様、福本様、よろしくをお願いいたします。

**【全日本トラック協会（星野）】** 私は全日本トラック協会会長の星野でございます。本日は高速道路料金制度を検討する大変重要な国土幹線道路部会にお招きをいただきまして、寺島先生をはじめ委員の諸先生の皆さん方に私どもトラック運送業界の意見、要望をお聞きいただく時間を頂戴しまして心から感謝を申し上げます。また国土交通省ご当局におかれましては、私ども運送業界に対し平素よりご指導、ご高配を賜り厚くお礼を申し上げます。

さて、私どもトラック運送業界、国民生活、産業活動を支える公共物流サービスの担い手といたしまして、日夜懸命に努力をしております。東日本大震災における緊急物資輸送におきましては、トラック業界の総力を挙げまして1万2,000台の救援物資を被災地にお届けをいたし、全力で取り組んでまいりました。

このような中、本日のテーマでございます高速道路料金問題につきましては、平成25年度末で割引財源が切れるとのことで、私どもは大変危惧をしております。CO<sub>2</sub>削減や一般道路における交通事故削減にもつながる高速道路は、私どもトラック運送業界にとりましても最大限利用を促進してまいり所存でございますので、私どもの要望に対しまして何とぞご対応いただきますようお願いを申し上げます。

詳細の説明につきましては福本理事長より説明をさせますので、よろしくをお願いいたし

ます。

【全日本トラック協会（福本）】 おはようございます。全日本トラック協会理事長の福本でございます。

それでは、お手元にご用意いたしました資料に基づきまして、我が国の高速道路の最大の利用者団体でございます全日本トラック協会といたしまして、ご要望を申し上げさせていただきますと思います。

まず1ページをごらんいただきたいと思います。初めに下の折れ線グラフをごらんいただきたいと思いますが、私どものトラック運送業界の現状ということでございます。黒い線がトラック運送事業の事業者数の推移でございます。平成2年に規制緩和がございまして、その当時4万事業者でございましたものが増え続け、現在では6万3,000事業者と1.5倍にも増加をいたしてございます。また、黒い線がトラックの台数でございますが、105万台でございましたものが136万台、これも1.3倍に増えてございます。

一方、青い棒グラフが輸送量、これはトン数をあらわしております。平成2年に24億2,800万トンでございましたが、平成12年には29億3,300万トンと、ここが最高のピークを打ちまして、その後、じり貧でございます。直近では26億トン余りということで、平成2年と比べて1.1倍程度にとどまっているところでございます。

そういうことで、私どもの業界は、ほとんど増えていない輸送量のパイを1.5倍にも増加をいたしました事業者が取り合うという大変厳しい競争環境でございます。

次に真ん中の円グラフをごらんいただきます。これは事業者の規模をあらわしてございますが、事業者の99%が中小企業でございまして、右上の折れ線グラフにもございますが、営業利益率もマイナスが続いております。各事業者は極めて厳しい状況にあるところでございます。

一方、一昨年3月の東日本大震災におきましては、先ほど会長のほうからも申し上げましたけれども、緊急輸送車両を被災地の復旧、復興のために全国からかき集めて出動させたところでございます。この大変厳しい状況の中で私ども事業者は、国民の暮らしと経済を支えるライフラインといたしまして日夜懸命に走り続けているところでございます。

2ページをごらんいただきます。私どもトラック運送業界にとって高速道路の必要性を書かせていただいたところでございます。

貴重な国民資産でございます高速道路は重要な社会資本でございまして、トラック運送業界にとりまして円滑な整備、運営を望んでおるところでございます。

特に全国のミッシングリンクの解消は物流の効率化に不可欠でございます。高速道路ネットワークを早急に完結させることを望んでおるところでございます。

続きまして、トラック運送業界といたしましては、輸送サービスの効率化やドライバーの負担軽減のみならず、一般道におきます交通事故の減少、あるいはCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、PMの削減等の社会的効果が大きい高速道路ネットワークを最大限活用したいと私どもは考えております。

しかしながら、現在の料金水準では利用したくても利用できないという大変厳しい状況がございます。平成22年の道路交通センサスから推計いたしますと、営業用貨物車の利用率は4分の1程度と低迷をしております。これも料金水準が高いということに起因をいたしておるところでございます。

今後とも高速道路の社会的有用性に鑑みまして、トラック運送業界挙げて「高速道路利用促進キャンペーン」を展開をいたしまして、運行計画の見直しと、あらゆる施策を通じまして高速道路の利用をさらに促進し、最大限活用してまいりたいと考えておるところでございます。

続きまして3ページをごらんいただきたいと思います。私どもの協会で調査をいたしましたトラック運送事業者の高速道路の利用希望に関する資料でございます。

初めに左上のグラフをごらんいただきたいと思います。利用料金が高く利用控えをしておりますが、高速道路を利用したいという事業者は実に9割以上も存在をいたします。

次に左下と右上のグラフをごらんいただきたいと思います。トラック運送事業者は高速道路を利用した場合に短時間で目的地に到着できる、あるいはドライバーの負担が小さい、交通事故発生の危険が低い、安全運行が確保できる、あるいは労働関係法令が遵守できるなど、さまざまなメリットがあると考えております。

このようなトラック運送事業者が希望いたします高速道路を利用するための改善点は、右下のグラフであらわしてございますが、やはり利用料金が安くなること、大口・多頻度割引の割引率の拡大をお願いしたい。あるいは時間帯にかかわらず終日の割引といったところがございます。

続きまして4ページをごらんいただきます。こちらがトラック運送業界からの要望事項でございます。

1番目でございます。私どもは高速道路の無料化を望んでいるわけではございません。使いやすい料金での利用を望んでいるわけでございます。現行の実質割引率について、私

どもは約50%と理解をいたしてございますが、これを70%の割引まで引き上げていただければ利用も増え物流の効率化が進みます。そのために終日基本料金の半額化と大口・多頻度割引の拡充をしていただきまして、実質70%割引としていただきますよう、是非お願いをいたします。

2番目でございます。受益者負担の原則の維持でございます。これは高速道路の維持管理にかかる費用につきまして、高速道路を恒久的に有料として、利用料金から負担をすることにしていただくよう要望するものであります。

3点目でございます。本州四国連絡高速道路の料金体系の見直しでございます。昨年2月に国土交通省が打ち出しました今後の本四高速料金の基本方針にもNEXCOの料金水準を参考に全国共通の水準とすることを基本とするとありますとおり、地域間格差を是正するためNEXCOと一体的な料金体系とすることを確実に実施をお願いしていただくことを要望いたします。

4点目でございます。細かい話でございますが、利用料金の算出方法の見直しでございます。これは長距離利用による料率の逡減効果が活かされるよう、NEXCO以外の首都高、阪高等を経由いたしました場合のNEXCO部分の利用料金につきまして、距離を通算して算出するよう見直しをお願いしたいということでございます。

次に4ページの下でございます。こちらにご参考までに、トラック運送事業者の現行の割引制度に対する意見ということでまとめてございます。時間帯割引の弊害、あるいは大口・多頻度割引の拡大を求める事業者の声を掲載しておりますので、ご覧いただきたいと思っております。

次に5ページでございます。割引制度を実現するための財源確保の考え方でございます。

初めに国費投入による財源確保でございます。平成20年度の利便増進事業と同様、高速道路の有効活用・機能強化を図るため、国費により財源を確保するというところでございます。

また、1月24日に決定をいたしました平成25年度税制改正大綱に自動車重量税の税収を道路の維持管理・更新等のための財源として見直す方向が出されました。私どもも年間511億円もの重量税をお支払いいたしてございます。是非高速道路の料金割引の財源として確保していただきたいものでございます。

3点目、償還期間の延長あるいは借入金利との金利差を活用することによりまして、料金割引の財源を確保していただきたいという考えでございます。

最後に、高速道路用地費を国保有とすることによる債務削減でございます。高速道路の用地、8.5兆円ございますが、これを保有機構から国に移管をしていただきまして、この債務削減分を料金割引の原資に充当するという考えでございます。高速道路の用地は、やはり最終的には国が保有することになるものでございますので、これを債務から切り離していただきたいと考えております。

次に6ページでございます。こちらは割引率拡充による経済効果の試算と事業者の意向をまとめさせていただきました。

初めに経済効果の試算でございますが、先ほど申し上げました私どもからの要望どおり、割引率を実質70%に拡充していただきますと、利用率は約10%上昇し、年間約8,900億円もの経済効果が見込まれると考えております。これには外部経済効果として、東京ドーム911個分に当たる210万トンものCO<sub>2</sub>の削減でございましたり、交通事故の削減の効果がございます。さらに物流効率化、消費燃料削減等々さまざまな効果がございまして、当業界に限らず社会全般にメリットが生ずるものと考えております。

実質70%の割引が実現をいたしますと、道路会社の減収は約2,000億と試算をされますが、ただいま申し上げました経済効果、約8,900億円という額は、この減収分を大きく上回る数字でございます。

最後に6ページの下をごらんいただきたいと思っております。これは高速道路を利用いたします東北や九州の事業者に意向を確認したものでございまして、割引率が70%になった場合、例えば秋田県のA事業者は現行の高速道路利用率40%というものを、是非80%まで引き上げる。あるいは熊本県のD事業者は、現行37%の利用率を60%まで引き上げるといったぐあいに、利用率は現行よりも増える意向となっております。

最後でございます。以上をもちまして、トラック運送業界からの要望に関するご説明とさせていただきます。先ほども申し上げましたけれども、トラック運送業界としては、これからも高速道路を積極的に活用してまいりますので、是非とも割引制度の拡充をお願いいたします。

ありがとうございました。

**【寺島部会長】** どうもありがとうございました。

ただいまのご説明に関しまして、各委員から自由に質問ないしご意見があれば、よろしくお願いたします。どうぞ。

**【根本委員】** それでは質問させていただきます。

受益者負担原則の維持ということは私も賛成でございます。やはり高速道路は税金ではなくて料金とか、それから燃料税をはじめとする自動車関係税で賄うべきだと思います。その前提で考えていったとき、今、料金水準が少し高い、少し割引を続けてほしいということでしたけれども、そういう負担で今後のミッシングリンクの整備とか、維持管理、更新、そういうものを賄っていけるのかどうか。要するに、そういうことが矛盾なく成り立つかどうか。さらに言えば、妥当なトラックの料金水準というものをどういうふうに考えていけばよいのか。そういうところで何かお考えがあれば、是非お聞かせ願いたいと思います。

【全日本トラック協会（福本）】 お答えいたします。根本先生のご指摘でございます。

やはり道路特定財源と言うかどうかは別としまして、私ども年間1兆円近い税金をお支払いをいたしてございます。それを全て一般財源ということで、いろいろ使い道はあるかと思えますけれども、特に社会福祉等々に全部充当されてしまうことになると、やはり社会インフラの整備あるいは維持ができないと、こういう具合に思います。

そういう意味で、第一歩として自動車重量税を何らかの形で充当していただくということは大変ありがたい話でございますし、私どもから申し上げますと、軽油引取税あるいはその他の税金も含めてトータルで、是非お考えをいただきたいと思っております。

先ほど申し上げましたとおり、私どもは料金が下がれば、それに応じて利用も増えるということでございます。若干、NEXCOさんの取り分は少し減るかと思えますけれども、社会的な効果、あるいはそれに伴ってお支払いする税制、税金の効果ということもございまして、私どもは70%という1つの目安をお出しいたしておりますけれども、その辺で、ある意味、ツーペイになるのではないかとっては思っております。

【太田委員】 太田でございます。私は、トラックはやはり高速道路を使ってもらわなければならないと思っております、そのために割り引くなり何なりの措置を考えるべきだと思っております。この場合、その財源をどこから持ってくるかというのが最大の課題であると思っております。

そこで、あり方検討会のおきにも一度お聞きしましたが、大口・多頻度割引が重要だということでした。そのときの理由が、なぜ重要なのですかとお尋ねしたら、いや、それはどの業界でもたくさん買ってくれる人には割り引くでしょうというお話だったので、本日は営業用トラックの高速道路利用を促進するために大口・多頻度割引の拡大は必要だということですが、そのメカニズムをまずご説明いただきたいと思います。



もう一つは、中小事業者が多い場合に、大口・多頻度割引は中小事業者に対して不利な扱いとも考えられる。だとすると、やはり基本料金の方を引くべきであって、大口・多頻度よりも基本料金全体の引き下げを行うべきではないかと私は思うのですが、それについてはどうお考えでしょうか。

さらに言うと、私はトラックのみ高速道路料金を無料にして、その分財源が当然必要なわけですから、例えばトラック高速道路無料化燃料税とか、あるいはヨーロッパで実施している対距離課金を導入して、トラック全体で負担をしていただいて高速道路を無料化するという抜本的な発想について何かご意見があればいただきたいと思います。

**【全日本トラック協会（福本）】** 大変難しいご質問でございます。

まず1つ、中小企業のトラック事業者は事業協同組合というものをつくりまして、その中小の方々が集まって組合をつくって、そこで先ほどの大口・多頻度割引の適用をお願いをしております。そういう意味で、中小企業の方が1社で使うと利用金額も少ないわけですが、それを組合という形で扱いますと、それなりに金額も増えまして、割引率も増えるという扱いを今、道路局のほうでやっていただいております。

そういう意味で今後とも、そういう形で、使うことによるインセンティブといいますが、やはりたくさん使って、その分少しずつ割引になるならもっと使おうと、こういう形の使い方が私どもの業界には極めて有効なのではないかと思っております。

逆に言いますと、今先生おっしゃったように、じゃあトラック業界みんなで広く薄く分担すればいいじゃないかという話になりますと、やはり高速道路を利用する方と利用しない方。端的に申し上げますと、コンビニの配送ではございませんが、この都市内をぐるぐる回っているような車と、九州から20トン車で上ってくるような車と同じ負担をすることは、やはり荷主さん含めてご理解がいただけるのかどうかというところが、ちょっと疑問でございます。

**【寺島部会長】** いかがでしょうか。どうぞ。

**【井伊委員】** 2つ質問させていただきたいんですが、6ページで70%の実質割引率にすると年間経済効果8,900億円というふうにされているんですけども、これは現行の50%やっている場合は、年間の経済効果としてどれぐらいになっているのか。あと、70%に引き上げた場合はNEXCOで2,000億の減収となっています。これ、現在の50%割引の段階ではどれぐらいになっているのかというのをお尋ねしたいんですが。

**【全日本トラック協会(福本)】** 前段のご質問の現行の割引率での経済効果というのは、

はっきり申し上げて計算をいたしてございません。現行の割引率を70%まで引き上げたときの経済効果について私ども試算をいたしたということでございます。そういう意味で、現在どういう経済効果があるかということは道路局さんのほうで別途ご試算されておるのではないかと思います。

【井伊委員】 あと、現在50%で割引で、どれぐらいの減収になっているのかについてはいかがですか。

【全日本トラック協会（福本）】 正規料金といいますか、大口・多頻度等をやらないと多分倍になりますから、今私ども5,000億お支払いしているものが1兆円まで増えると。大口・多頻度あるいは基本料金の今、時間によって深夜割引等々ございますけれども、そういうものを一切カウントせずにフルでお支払いすると約1兆円ということだと。この辺、道路局のほうで補足をいただければと思います。

【井伊委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 私のほうから1つ。総合交通体系の中でのトラック輸送の大切さということを非常に考えているんですけども、その際、今日のレポートには必ずしもそれが出ていなかったんですけども、強靱な国土という発想の中で、アジアのダイナミズムをどういうふうに物流面で迎え撃っていくのかが、日本の21世紀にとってものすごい重要だと思っていて、そういう際に、さっき、例えばミッシングリンクをつなげてこそネットワークということで、我々第1次委員会で1つの考え方をとったんですけども、現場を支えておられる問題意識としてのプライオリティーで、例えば料金制度のほうに議論が繋がっていくことなんですけれども、例えば僕は日本海物流というのはものすごい重要になってきていると思っていて、日本海側の港湾と太平洋側とをリンクする道路、それを支えるトラック輸送というのが21世紀の日本の産業のアジアを迎え撃っていく上ではものすごい重要だと。

そういう意味で、例えば首都圏でいうと外環とか圏央とかという形のものがつながってくれば、さらにその料金体系がこういう望ましい形になるなら、日本の産業の競争力をこれまで高められるんですけどというような問題意識が、現場の物流を支えているトラック協会の問題意識として、こういうことが肝心かなめなんだよということがあれば、今日でなくてもいいんですけども、我々の目を広げるためにも指摘してもらいたい。そういう視点が僕、すごく重要になってくると思うんです。

3.1.1 後の輸送の変化の分析を見ている、要するに、例えば宮城の物づくりにしてみ

れば、高速道路で1時間につながる山形の酒田港なんかのほうが、これからのアジアと向き合っていく上ではものすごく重要になっていくんですね。それが整備されるかどうかによって海外に生産立地しようかどうかなんてことまで関わってくるわけで、輸送を支えておられる方の中で料金体系のあり方の問題意識はものすごくクリアに今日はよくわかったんですけれども、現場はこう変わっているんだよという問題意識が、我々に伝えておきたいことがあれば、是非いろいろ、今日でなくても、ペーパーでもどんどん出していただければと思うんですが。

【全日本トラック協会（福本）】 はい。是非ペーパーで出させていたいただきたいと思いますが、端的に申し上げますと、今、寺島先生おっしゃったように環状道路を、やはりつながっていないということで、どうしても、ご案内のとおり首都高の中に入り込む等々で、我々も大変時間的なロスもございますし、また一般の乗用車の方々にとっても大変なロスがございます。是非、その辺を解決していただきたいと思っております。

それから、やはり日本海物流に関しましては、先生もご案内のとおり、もうかなり釜山等々韓国の港が整備をされておまして、かつあの辺に広大な敷地もございまして、物流センター機能がいわばどんどん吸い上げられていると。韓国で仕分け、加工をして、それを日本の各港に韓国の船で持ってくるみたいなことが、かなり進展をいたしてございます。

そういう意味で、私どもの今後も、物流が日本から逃げていくということもそうございますし、それから、やはり工場そのものがタイとかインドネシア等々に逃げています。移転をしておりますので、そういう意味でも、物流量がますます減ってくるという認識をいたしております。それはどこかの段階で——円安に今振れてございますけれども、どこかでまた戻ってきていただきたいとは思っておりますけれども、やはり当分の間この流れが続いて、さらに工場が逃げていくということを危惧をいたしておるところであります。

【寺島部会長】 どうぞ。

【石田委員】 永久有料もやむを得ないという見識を示されたことに関しては敬服いたします。

そのほかにも、今寺島部会長がおっしゃったような大きな枠組みの中で、こういうことも我々としては考えられるんだよみたいなことがもう少しあれば非常にうれしいなと思いました。

非常に簡単なこと、小さなことですが、維持管理有料ということ考えた場合に、また昔やっていた軸重との関係という話が出てまいりますよね。そういたしますと、やは

り大型車は維持管理へのダメージということを考えてみると相当の部分をご負担いただかなくてはならないようなこともある。それは多分、国民経済的に考えると必ずしも正解じゃないと思うんだけど、じゃ、その対価といいますか、反対側として、トラックとしてはこういうところも大きな視野に含んで料金のあり方、あるいはネットワークのあり方が考えているということが、何かもしございましたらご披露いただければありがたいなと思いました。

【全日本トラック協会（福本）】 先ほども申し上げましたとおり、私どもは1兆円近い自動車関係の税をお支払いをしています。やはり、そういうものの幾ばくかは道路の整備、維持管理にお使いいただかないと、全て社会福祉だということになりますと、私どもの料金がはね上がって、ますます利用ができないと。

先ほど太田委員もおっしゃったようにトラックは無料だというようなご提案もありましたけれども、いわば我々として、社会インフラですから、できるだけたくさん高速道路を使いたいと思っております。そのためのいろいろなキャンペーンもやっておりますけれども、やはり、いかんせん料金が高いというのがネックになっておりますから、維持管理にお金がかかることは理解をいたしますけれども、ではそれを、先ほど申し上げた税金を投入していただければ、それなりの解決策になるのではないかと。いきなり利用料を上げると、こういう話は、これは角を矯めて牛を殺してしまう話だと思います。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

時間の制約もございますので、とりあえずここでトラック協会については話を打ち切らせていただいて、またご意見、波状的に提起していただければと思います。どうもありがとうございました。

星野様、福本様におかれましては、ここでメインテーブルよりご退席いただきます。どうもありがとうございました。

【全日本トラック協会（福本）】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 引き続きまして、日本バス協会の小田様、それから川杉様、よろしくお願いたします。

【日本バス協会（小田）】 私は日本バス協会副会長をしております小田と申します。隣は川杉と申します。どうぞよろしくお願いたします。

本日はこのような席で意見を述べる機会をお与えいただきまして、まことにありがとうございます。感謝申し上げます。

私どもバス協会として今日申し上げる意見のポイントでございますが、2つの局面からお話をさせていただこうと思います。

1つは、長年にわたり大口ユーザーとして、いわゆる道路特定財源になる納税者としての立場でございます。平成18年12月に当時の自民党で閣議決定がなされまして、紆余曲折はございましたが、小泉、安倍、福田、麻生と、こういう内閣の中で一般財源化されたものです。当時、私は全国道路利用者会議の千葉県代表の理事として出席しておりましたが、全国都道府県から集まったユーザーの総論として、まだまだ道路は整備すべきところは多々あると。それから、高度成長期に完成した道路等の諸施設は、これから大規模な補修の時期にかかっている。したがって一般財源化については反対だと、こういう立場で大会決議等をした経緯がございます。

私どもはバス業界として、今でもそうですが、バスの走る燃料、軽油でございますけれども、1リッター17円10銭の道路特定財源のための税を払っております。今は一般財源化されたということになっておりますが、あえてそういう言い方をいたします。本税はリッター当たり15円です。1リッター使う、買うということに対して15円の本税がかかっておるわけでございますけれども、昭和51年に道路整備を急速に進めるという見地から税額が付加されまして、それが段階的に引き上げられ、今、本税を上回る17円10銭が、都合32円10銭が1リッター当たりの税金として納めさせていただいているわけです。

バス事業の今、75%が赤字で呻吟しております。国民生活の生活路線を守るため、あるいは長距離の幹線高速バスを維持するため、日夜努力はいたしておるつもりでございますが、全経費の中で燃料の占める経費割合は、ちょうどこの一般財源化された当時、全体経費に対しては五、六%であったものが今は2桁、10%ぐらいになっております。

これは、軽油そのものはリッター60円台のものが今120円を超えているということもございますが、そういう中で17円10銭の、いわゆる道路特定財源としての税金を納めている。こういう実態でございます。

当時51年の税額が付加されるときのお話として、納めたものに対する約2分の1程度はバス事業の拡充整備のために交付金等の形で給付すると、こういう経緯があったように勉強しておりますが、今はとてもそういう水準で助成等の措置が講じられているわけではありません。しかし、国の財政が年々厳しくなり、あらゆる財源の掘り起こしということに今、重点が置かれていることは理解いたします。

しかし、例えば悪いんでございますけれども、子供さんが教科書を買うのにお金を下さいとって親からお金をもらった。それが教科書ではなくて、ほかのものに使ってしまったということであれば、お金を出すほうとすれば当然叱りもするし、目的が違うと、こういうことになるわけで、まず1点としては、この17円10銭の軽油引取税の中に入っている実質的な道路特定財源の部分については減額をしていただきたいということを申し上げてきております。

仮に現実の問題として、それが当面可能ではないということであれば、そういう経緯の中で連綿とつながっております各種育成のための助成措置、割引措置については拡大していただきたいということのほかにも、まず、この見直し時期を迎えた中で継続を最低限のレベルとしてお願いをしておきたいと思っております。

お手元に若干の資料がお配りしてございますが、今申し上げたことは、申しわけございませんが、書いてございません。2番目のポイントで、そういう背景の中で、バス業界としてどういうことをさらにお願いたしたいかということ若干申し上げます。

資料の1つは、いわゆる高速道路については、これからも整備、安全対策等を着実に確実に行っていただきたいということ。それから2つ目は、現在我々が享受しているといいですか、助成、援助していただいております各種割引制度については見直し時期が来たとしても継続ないしは拡大をしていただきたいということ。3つ目は、その他安全運行のためのお願というような3つのポイントで少しずつ触れたいと思っております。

いわゆる今後の高速道路整備等については今、我々バス業界として、先ほどちょっと申し上げましたが、少し大きさに申し上げますと、全国の人口10万人以上の町はほとんど高速バスの路線が通じております。結果として、レールと高速バスという2つの一種の公共交通、大きさに言えばライフラインが整備されつつあります。この方向は、これからも少し小さな町においても、そういう方策をとっていくことになると思っております。

これは道路整備が進むことによって、それから地元からのご要望があつて、一定の需要が見込まれるという中で路線を開通させるものでございますけれども、仮に自然災害あるいは大きな事故等が起きた場合に、この選択性のある公共交通の完成といいますか、整備は、いわゆる防災・減災ニューディールの国土強靱化の線に沿った方策に私は十分なり得るものと思っております。

そういう意味で、道路の整備をこれからも進めていただき、外環もでき、圏央道もでき、それから今、陸の孤島化しかねないようなところへも道路が整備されることによって日本

全国が、いわゆる活性化され、人の交流、物の交流が進むものと考えております。

これは今、資料の1、2、3あたりのお話でございます。

それから、トピックス的には、いわゆる3.11大震災がございまして、バス業界としては、約10日後の3月下旬から東北道の走れる部分を使って東北方面に、いわゆる高速バスを、半ばボランティア精神で運行いたしました。これはレールも飛行機も通じなくなっている中で、唯一の公共的な足として、これはピーク時、ピーク時というのは3月下旬から4月にかけてでございますが、1日7,000名の旅客を、現地に急ぎたい、現地から東京のほうに行きたいという方の輸送に当たったわけでございます。

1カ月後の4月29日、ゴールデンウィークあたりから新幹線の運行が再開されましたので、それまでの間をとっても、延べ三十数万人の緊急的な旅客輸送に貢献したという自負を持っております。

新潟県のほうであった事故のときもそうでございますが、鉄道が使えなかったときに高速道路を使つての、いわゆる高速バスの大増発で1つのピンチを助ける施策になったと認識しております。

したがいまして、いざというときにおいても、レール、バス、この2本で日本の国民生活を緊急の場合でも最低限守れるという布陣は、これからも欠かせないものと考えております。

それから、料金問題でございますが、これも資料に、ごく簡単ではございますが、記載しております。我々の立場は、今までもそうですが、これからも高速道路については受益者負担の大原則は変えてはならないものと考えております。過去およそ3年間、コンクリートから人へということで、あたかも道路整備をする必要がないかのような、高速道路はつくる必要がないかのような議論が起き、既存の高速道路については無料化するというようなことがございました。

今回、また政権もかわり、人からコンクリートになるわけではございませんけれども、あまりにもその政策が、コンクリートから人か、人からコンクリートかというマスコミの受けとめ方については非常に問題があるように思っております。税制大綱で、その内容、中身について、先祖返りだとか、道路特定財源の復活だとか、こういう取り上げ方をされておりますが、そういうことではなくして、必要な道路はきちんとつくる。それから、時期を迎えている補修、橋、トンネル、一般道路の補修、こういったものについては適切に補修をしていく。これが国土の保全、安全に不可欠なものだと思うので、そういうキャッ

チフレーズ的なことで国民を踊らせるようなマスコミのあり方についても問題があるのではないかと考えております。

料金制度については、実質的などという言い方をしますが、道路特定財源としての17円10銭を納めていっている立場からしても、今申し上げたバスの重要性、性格を考えた中で、現行の各種割引制度あるいは助成措置、こういったものについては見直し時期がありましても継続をしていただきたい。できれば割引政策の拡大をお願いしたいと思います。

大口・多頻度割引というお話も出ております。これを1カ月100万円以上のユーザー、あるいは1カ月500万円以上のユーザーという区分で割引のパーセンテージが決められておりますが、実態論としますと、もう少しこれを段階的に多段階に分けていただいて、さらなる大口ユーザーにはさらなる割引が行くような、そういう仕組みに変えていただけたらという考え方をしております。

それからまた通算制のお話が出ておりましたが、いわゆる料金については、会社が変わっても通算して料金を支払えるような通算制の導入をさらに進めてほしいと思います。

私どもの高速バスは、高速道路の本道路上にバス停が、ゼロではありませんが、ほとんどありません。したがって、お客様をお乗せして高速道路に上がって、一旦またおりて、そこにバスプールがあって、そこでお乗せして、また高速道路にはい上がると、こういう路線が多々ございまして、現行では原則料金は併算になっておりまして通算になっておらないということで、こういったことから、1つは高速道路本道上に高速バス停を是非つくっていただきたいという、これは日ごろからお願いしているんでございまして、さまざまな手続、障害がございまして、なかなか実現していません。

しかし、実現したものの中には、高速道路本道路上のバス停に、そこを中心にして戸建ての住宅街が広がっている例が、1つや2つの例ではございません。そこに日がな50本から100本の高速バスが発着することによって、鉄道とはまた違った利便性の中で新しい住宅街が開けていると、こういう事実もございまして、そういった高速本道路上のバス停の整備をお願いいたしたいと思います。

それからサービスエリア、パーキングエリアというものもございまして、是非ここについてもバスの停留所を設置できるように、促進できるようにお願いいたしたいと思います。

それからスマートレーンにおいても、今は小型車、普通車のみが出入りするという例が多数ございまして、これについても大型のバスが出入りできるようにしていただけたらと思います。



それから首都高速道路等についてでございますけれども、神奈川線とか、埼玉線とか、東京線とか、そういった名称もございますが、従前は均一料金でございました。これは、利用する距離に応じて料金を取るべきだということから、距離別に現在はなっております。

手前勝手なことを申し上げますが、東京の郊外、外から入ってきた高速バスは、おおむね首都高の中に入って15キロから25キロの利用に集中しております。その結果、結果ではございますが、約3割ぐらい高速道路料金を余計負担しなきゃならないというようなことも生じており、今5段階で500円から900円、これは普通車でございますが、大型車で1,000円から1,800円と、こういう区分になっているものに際して、制度を見直ししてくれということまでは申し上げませんが、いわゆる路線バスについての割引のご配慮はお願いできないものかと思っております。

それから、これは本四架橋あるいはアクアライン等でもあるわけですが、特に休日にマイカー1,000円とかいう極めて安い料金の方策、これはバス業界のエゴのようなお受け取り方をなさるかもわかりませんが、結果として大渋滞が生じ、車の回転が行き届かず、したがってお客様が減るということで、高速バスについては、ユーザーにとっては大変迷惑をこうむっている部分でございますので、休日割引についてはご再考願えないものかと思っております。

それから、その他の高速道路にかかわる附帯設備、サービス等については、先ほど申し上げたとおりです。

最後に、安全対策の向上と安定輸送の確保についてでございます。トピックスでございますけれども、例えば1月14日に大雪がございました。東京としては大変な雪だということで各会社から大変な、いわゆる要望というか、意見が寄せられております。と申すのも、バス業界だけが害をこうむったわけではないので声を大にしてお話ししにくいんですけども、例えばレインボーブリッジでは25人から35人のお客様を乗せたまま、最大で6時間30分も缶詰状態になると、こういうようなことが生じております。そのほかにも、レインボーブリッジ以外でも、お客様がある中で、そういった事態が生じました。もちろんトイレ付きの車両にするとか、緊急の堅パンを用意するとか、できることはやっておりますけれども、それにしても、もう少し何か事前の考慮しておくべき策はないだろうかと思うわけでございます。

全く卑近な例でございますが、オレンジ色の例のリムジンバスがございまして、あれは箱崎のターミナルに車庫、本社等々がありまして、あそこのランプがおよそ2日間にわた

り閉鎖されたことにより会社機能が麻痺してしまった。もちろん会社はともかくとしても、お客様がそのために大変な迷惑をこうむった。羽田へ行くバス、成田へ行くバスも同様なものに巻き込まれたということがございましたので、これも1つの防災、減災の1つではないかと私は思いますので、何か事前に用意したり、心構えしたり、仕組み、システムをつくったということができないものかどうか、申し上げておきたいと思います。

最後に川杉のほうから申し上げます。

【日本バス協会（川杉）】 京王電鉄バスの社長をやっております川杉でございます。

昨年の12月2日、ご案内のとおり中央道の笹子トンネル天井板の崩落事故がございました。これは高速バス業界だけではなくて、さまざまな業界に大きな影響を及ぼしているものと思っております。

少しだけ当社が中心となって運行しております中央高速バス、これへの現段階の影響についてお話をさせていただきたいと思います。この笹子トンネルを通っている関係路線、例えば新宿から甲府、あるいは諏訪・岡谷、伊那・飯田、松本、関係路線10路線ございまして、共同運行会社は当社のほかに10社がございます。

お手元に、参考資料の8ページでございます。参考資料5というものがございます。笹子トンネル天井板崩落事故影響という資料を見させていただきたいと思います。

このグラフ、配らせていただいておりますが、このグラフは関係10路線の共同運行会社も含めた輸送人員の対前年増減率の推移をあらわしたものでございます。縦軸に増減率、横軸に日付をとっております。事故発生から下り線トンネル対面通行開始前の12月2日から12月28日までと対面通行開始後の29日以降、今年に入りまして1月22日までに分けてございます。

赤色の折れ線グラフが、影響を受けている中央道関係系統10路線の合計の対前年増減率を示してございます。また、青色の折れ線グラフにつきましては、関係路線の中でも最も新宿から近くて、これ、新宿から2時間10分の所要時間でございますが、JRさんとの競争が激しいことから特に影響を受け落ち込みの大きい新宿～甲府線の推移をあらわしてございます。

赤い横の点線が、12月28日までの中央道関係系統平均減少率、マイナス43%を示してございます。また、赤の横実線が12月29日以降の中央道関係系統平均の減少率、マイナス20%を示してございます。トンネル下り線を仮復旧して対面通行以降、回復傾向にはなっておりますが、まだ10路線平均で20%マイナスでございまして、記載は

ございませんけれども、甲府線はいまだに平均で35%、諏訪・岡谷、松本線でも30%を超えるマイナスで推移をしております。

ダイヤの遅延時間は、中央道そのものの交通量が減少していることから、例年に比べましても大幅に減少しているにもかかわらず輸送人員が回復しないというのは、利用者のトンネルに対する不安感によるものであると分析をしております。

したがって、輸送人員回復のためには、2月下旬と発表されておりますが、1日も早い上り線の復旧、あるいは高速道路会社、あるいはご当局の安全宣言を期待しておるところでございます。

さらに、全国の高速バス全体の発展、成長のためには、3ページにございます4の(1)「既存施設の維持・更新、安全管理の徹底ならびに安全性を周知する十分な広報(PR)」は大変重要なことであると考えてございます。

以上でございます。

**【寺島部会長】** どうもありがとうございました。

ただいまの説明に関しまして各委員から質問、ご意見ございますでしょうか。どうぞ。

**【大串委員】** ちょっとお聞きしたいのが、もともと高速バスだけを運営されている会社は少なく、路線バスを運営されていて、さらに高速も運営されていると。収益構造としては、高速でもうけを確保して、路線を非常に不採算なところも一生懸命維持していく形でのバス会社の運営のあり方というのが1つの大きな形かなと思いますけれども、現在も、やはり、その形はある程度維持されているような状況なんでしょうか。

というのは、路線バスがかなり減ってきている状態で、1,000円で利用者がマイカーに乗りかえたりとか、渋滞が発生して利用者がそもそも減ったりということで、かなり損害を受けられたままの影響がまだ引きずられているのかなというのが印象ですけれども、ちょっと状況を教えていただけるとありがたいです。

**【日本バス協会(小田)】** 今、別の機会にバス事業のあり方検討会というのを国土交通省事務局でやっております。そういう中でも議論の対象になっておるわけですが、今おっしゃられた全国の高速乗合バスの事業者の正確な比率はちょっと失念いたしましたが、7割以上の事業者が地域で路線バスを経営しております。

この路線バスは、先ほど申し上げたように、75%の事業者は赤字経営を現実問題としております。黒字なのは、この東京圏の会社、あるいは関西圏に限られたところのみでございます。ほとんどが赤字経営です。それは補助金をいただいたり、それから別の事業

を若干やっているということなので賄っておりますが、今、一番この経営に貢献しているのが高速バスでございます。したがって、乗合の高速バスの問題ということは、地域の生活路線の問題と私ども一緒だと思っているわけです。

東京の隣の千葉県でも、東京都内のような都市型の地域もあれば、ローカルに踏み込んだところもございますが、そういった、ある車両数50両の乗合バス会社にとって、今12ある生活路線バスは全て赤字です。2路線ほど高速バスを東京のほうに走らせているわけですが、その2路線で上がる利益、収支率にして103とか107とか、そのレベルなんです。その利益で会社全体が何とかとんとんになっているというような例は全国至るところにございまして、したがって、お考えの中には、生活路線の赤字分の穴埋めの問題と高速バス云々は、これは切り離して考えるべきだというのが常日ごろ各界から意見としては聞いてきております。

しかし現実に、国にも、地方の都道府県や市町村にも財政的な余裕がない中で、現実問題として、その地域から発生するトータルのバス事業で経営が成り立つのであれば、その政策をもっとバックアップすべきだと思っております。赤字路線を地域の人たちだけで、税金で、あるいは利用者で維持、負担しようとしても、現実問題それは無理だという例がたくさんございますので、そういう主張をさせていただいています。

【大串委員】 できれば、そういう資料を次回か、今回の附帯か何かで出していただくと非常にありがたいと思います。よろしくお願いします。

【日本バス協会（小田）】 はい、ありがとうございます。

【太田委員】 この委員会でいろいろ考える場合に、料金にどのような機能を持たせるべきかということが重要な論点だと思っております。関連させてひとつ質問させていただきます。

大口・多頻度割引の件ですけれども、先ほどトラック協会さんのほうでは、大口・多頻度の割引制度が自営転換にある程度資するだろう、自営転換の方策として考えてはどうかという提案だったと思います。

今2ページ目の大口・多頻度割引のところ、高速乗合バス、リムジンバス、貸切バスを3つ併記されているのですが、高速乗合バスとリムジンバスは乗合、コモンキャリア・オブレーションがあって公共性が高い。一方、貸切バスは選択的な利用だと思うのですが、それは高速道路料金としては区別なく、貸切バスも、自家用バスも、乗合バスも同じように扱うべきだというご主張ですか。

【日本バス協会（小田）】 バスと一口で申し上げましても、対応とすれば、いわゆる高速の路線バス、乗合バス。それから、あえてこれ、空港リムジンバスと書きましたが、高速バスと同じだと思っていただいて結構なんですけれども、これはひっくるめて広い意味の乗合バスです。

それに対極にあるのが、いわゆる貸切サイトシーイング、観光バスです。観光バスは、乗合バスと比べると、法整備上の若干の違いがありまして、そういう面で公共性については議論のあるところではございますけれども、いわゆる大型車両を使って、ある意味で道路上においては大量の輸送をしている、旅客輸送をしている、そういう機関でございますので、いわゆる路線バス割引というものの対象にはなりません、大口・多頻度の割引の対象にはなると。こういうような認識を基本的には持っております。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

時間もないんですが、1つだけ僕、意見をお聞きしたいということよりも、通算制という考え方をきちっと出してきておられて、さっきのトラック協会もそうだったんですけども、多分、我々の1つの課題として、都市高速とNEXCOとの通算制だとか、一旦おとりて、また上がってきてというようなときの、要するにマイレージのような形で、トータルに通算してディスカウントしていくようなシステム設計が、ETCがこれだけ普及し、運行管理がものすごくきめ細かく掌握できるような形になってくれば、管理コストを下げ、そういうシステムの中でもって、要するに多頻度・大口の利用者に対して、どういうきめ細かい制度設計でもってディスカウントできるかというのは、そういうところの議論に大分差しかかかってきていると思うんです。

だから、提起されている問題を受けとめて我々として非常に議論を深めたいと思いますので、よりきめ細かい問題提起をしていただければなと思います。

【日本バス協会（小田）】 ありがとうございます。本当に高速乗合バスは地元沿線からすると、私のところにもつくってくれ、私のところへも寄ってくれという要望を受けますと、どうしても高速道路をおりたり乗ったり、おりたり乗ったりということで、遠距離からの利用者にとっては迷惑な話ではありますが、それは本線上にバス停をつくって下さいということともつながるわけですが、今、先生がおっしゃられたように、実験を一部ではやっているということを私も承知しておりますが、そういう輪を広げて、実質的に通算制が広まるように我々も努力いたしたいと思います。

【寺島部会長】 ありがとうございます。時間の制約もありますので、次に進めさせ

ていただきますが、本当にご苦労さまでございました。

それでは続きまして、首都高速の菅原様によろしくお願ひしたいと思ひます。

【首都高速道路株式会社(菅原)】 首都高速の社長をやっております菅原でございます。本日は国土幹線道路部会でお話をさせていただく機会を賜りまして、まことにありがとうございます。

早速、資料に基づきまして説明をさせていただきたいと思ひますが、着席をして失礼したいと思ひます。

まず資料の1ページ目でございます。ご案内のように首都高、昭和30年代、急速なモータリゼーションによりまして、左の下の写真をごらんになっていただくとおわかりになりますけれども、インフラ整備が追いつかなくて、大変な交通渋滞という状況にございました。これに加えまして、39年の東京オリンピックがございまして、整備を急ぐということで、道路等の既存インフラ、あるいはまた河川であるとか、堀だとか、自然地形、これを有効活用して整備を進めまして、37年の12月、京橋から芝浦間、約4.5キロ、開通いたしまして、現在では、その下でございますけれども、放射路線の整備でございますとか、都市間高速道路との接続、あるいはまた中央環状線等のネットワークの整備を経まして、昨年の12月、おかげさまで首都高速開通50周年ということでございまして、現在、約300キロを供用中でございます。

交通量でございますが、右の下に書いてございますように、1日約100万台、そのうち大型車が約1割でございます。そして、その下のほうに書いてございますけれども、事業中の路線といたしまして中央環状の品川線、これは25年度の完成を目指しております。それから横浜環状の北線、これは28年度の開通を目指しております。それから横浜環状の北西線、これは33年度の開通を目指しているところでございます。

2ページでございます。首都高速道路の役割でございますが、下の円グラフにございますように、道路延長で申し上げますと、23区内の国道・都道の約15%ということでございますが、貨物輸送量になりますと、その約2倍となります3割前後となっております。まさに首都圏の自動車交通の大動脈として、あるいはまた全国ネットワークの結節点といたしまして、日本の物流、そして経済を支える、まさに基幹的な役割を担っているところでございます。

続きまして、3ページをごらんいただきたいと存じます。左下の円グラフにございますように、総延長約300キロメートルのうちで経過年数40年以上経過しているもの、こ

れが約3割ございます。30年以上になりますと、約半分ということでございます。

きめ細やかな維持管理が必要な高架橋、トンネル、こういう構造物の比率が約95%。右の棒グラフに描いてございますように、他の道路と比べまして非常に構造物の比率が高いということございまして、これは冒頭申し上げましたように、建設を急ぐということございまして、用地買収の必要のない道路、あるいはまた河川を活用したということでございます。

それから3番目といたしまして、大型車の交通量でございますが、右下の棒グラフにございますように、東京23区内の地方道の約5倍ということございまして、そういう意味では、過酷な使用状況にあるということでございます。

続きまして4ページでございます。高速道路の民営化時の累積債務、この償還期間は、ご案内のように、道路整備特別措置法によりまして、17年の民営化後45年間、平成で申し上げますと62年9月ということ定められております。

また、②でございますが、現行の協定、そして事業許可に定められております修繕費等によります的確な補修によりまして、当面の安全性は確保されております。ただ、計画的な補修を要する未補修損傷数は、右下のグラフにございますように、年々増加傾向にあるということでございますが、このたびの補正で前倒しを実施すると同時に予防保全もやっているということでございます。

3番目でございますが、現行の協定におきましては、大規模修繕・大規模更新等の費用は見込まれていないということでございます。

続きまして5ページでございますが、今後の維持更新ということで、「首都高速道路構造物の大規模更新のあり方に関する調査研究委員会」の概要でございます。

この設立趣旨でございますけれども、過酷な使用状況でございます首都高の道路構造物の損傷、これは年々増加する一方で、そのための補修費用は将来、飛躍的に増大することが予想されるということでございます。

そして、増大する将来の補修費用を低減し、首都高速道路ネットワークを長期にわたって健全に保つためには、先ほど申し上げましたように、現在の償還計画には含まれていない大規模修繕、そして更新を実施することが必要である。

このようなことから、首都高速道路構造物の大規模更新のあり方を検討するため、調査研究委員会を設置をいたしまして、委員長といたしまして涌井史郎先生、そしてまた今日いらっしゃいますけれども、石田先生にも検討していただいたということでございます。

審議の経過でございますが、第1回目、昨年3月に開催をいたしまして、以後7回ご審議をいただきまして、今年の1月15日に提言をいただいたということでございます。

続きまして6ページでございますが、提言の要旨でございます。

過酷な使用状況にある首都高速道路でございますが、これを1つとして累積軸数、これは下にアスタリスクで書いてございますが、大型車の交通量が多いことを示す指数、指標ということでございますが、これが3,000万軸数以上。

2つ目として、昭和48年の設計基準、これも下のほうにアスタリスクで書いてございますが、活荷重の変更でございますとか、鋼桁たわみ制限の強化等について改訂されたわけでございますが、この48年の設計基準より前に設計された路線について、損傷の発生が際立って多いということでございまして、この下のほうに移りますけれども、大規模修繕・大規模更新を優先的に検討する路線といたしまして、ただいま申し上げました2つの指標によりまして、1号羽田線等の6路線。ほかの路線は、参考に申し上げますと、都心環状、3号渋谷線、4号新宿線、6号向島線、7号小松川線でございますが、これら約7.5キロメートルを抽出したということでございます。

この中から、さらに特異損傷あるいは維持管理性能、構造物の損傷、渋滞・事故状況によりまして、4.7キロメートルを抽出いたしましたということでございます。さらに、今申し上げたのは高架でございまして、トンネルにつきましては、トンネルあるいは半地下部については別途検討したということでございます。

続きまして、7ページに移りたいと思います。委員会の提言の要旨でございますが、右の図の青で表示してございますが、大規模更新の実施の区間、これは1号羽田線、東品川の栈橋・鮫洲埋立部、そして3号渋谷線、池尻～三軒茶屋等の約1.6キロメートルということでございます。

そして次に、今後詳細な調査を行った上で大規模更新もしくは大規模修繕を決定する区間としては約4キロメートルでございまして、右の図で申し上げますと、ちょっとわかりづらいのでございますけれども、緑色で表示をしてございます。

3つ目として、大規模修繕の実施区間は約2.8キロメートルということでございまして、右の図で申し上げますと、橙色で表示をしてございます。

これに加えまして、今回検討路線あるいは検討区間に抽出をされなかった区間でございますけれども、当面の対応として、構造物の新たな損傷の発生そして進行を抑制するという事で、補強工事を実施する必要があるということでございます。



続きまして8ページでございますが、これら、ただいま申し上げました大規模更新、大規模修繕、当面の対応の概算費用の合計、これは約8,000億から9,000億円ということでございます。

その下のほうに書いてございますが、さらに10年後には、今回検討路線として抽出されなかったけれども、さらに高速湾岸、5号池袋線、神奈川1号横羽線等が検討路線として抽出されるなど、今後、大規模修繕、更新の検討が必要な区間が約110キロメートルございまして、仮にこの区間全てを大規模修繕する場合には約3,000億円かかるということでございます。

さらにその後も、定期的あるいは10年とか20年とか、検討路線、区間の見直しを行いまして、大規模修繕、大規模更新の検討を継続することが必要であるということでございます。

続きまして、9ページに移らせていただきたいと思います。今後の課題でございますが、2点ございます。

第1点目、大規模更新等の具体的な計画の決定。言いかえますと、実施時期ですね。いつ実施するかということでございますが、まず左のほう。大規模更新につきましては、通行止め等の措置が必要になるということで、迂回路が必要になります。したがって、道路ネットワークの整備状況を考慮しながら、実施時期など具体的な計画につきましては、国であるとか、東京都など地方公共団体、あるいは警察などと連携して決めていきたい、このように考えております。

我が社といたしましては、本線の通行止めが伴わない1号羽田線。これは右の図に書いてございますけれども、25年度中に中央環状品川線、開通する予定になってございますので、この1号羽田線の東品川棧橋・鮫洲埋立部、それから3号渋谷線の池尻～三軒茶屋等につきましては、実施に向けて、なるべく早く検討していきたい、このように思っておりますが、その他の路線につきましては、右下の図にございますように三環状、中央環状、外環、圏央道、これらの整備状況を見て決めていくということになると思います。

それから、それにあわせて、都市の再生に寄与するまちづくりでございますとか、魅力のある都市環境の創造、あるいは災害に強い都市構造の構築など、いろいろな社会的な要請が出てくると思いますが、これにつきましては技術的な実現可能性、あるいはまた事業の採算性を踏まえまして、適切かつ柔軟に対応していきたい、このように考えているところでございます。

右のほうに参りまして、大規模修繕につきましては、当社としてはおおむね10年程度で実施していきたいと、このように考えているところでございます。

課題の2つ目、これは必要な財源の確保ということでございます。大規模修繕、大規模更新等に要する概算費用、約8,000億から9,000億。これは再三申し上げますけれども、現行の償還計画に含まれておりません。さらに10年ごとの検討路線あるいは検討区間の見直しによりまして、必要な額は今後もさらに増加をしております。

このようなことから、②になりますけれども、大規模修繕、大規模更新等に必要な財源を安定的に確保する制度等の確立が大事である。したがって、今後、事業実施に向けまして検討が速やかに進められますように、国あるいは東京都等と連携を図っていきなさいと思っておりますけれども、当部会におかれましては、ひとつご審議をよろしくお願ひしたいと思っております。

それから、内容変わりました11ページ目、今後の料金制度でございます。現行の料金制度、距離別料金でございますが、これはご案内のように、昨年1月から従来の料金圏のある均一料金、左下のほうにございますけれども、東京料金圏で申し上げますと700円、神奈川料金圏で申し上げますと600円、埼玉料金圏で申し上げますと400円という均一料金から、利用距離に応じた距離別料金へ移行したということでございまして、料金圏を廃止した500円から900円の対距離料金。それから、距離別料金への移行にあわせまして、右下にございますように各種の割引を実施したということでございます。この右下の割引の内容でございますが、1から6までにつきましては25年度末までということになっております。

いずれにしても、距離別料金に移行した後、短距離、あるいはまた料金圏をまたぐ長距離利用につきましては増加されるなど、新しい料金制の特性を踏まえた利用が進んでいるということでございますが、交通量あるいは料金収入につきましては、そんなに変わらない、従来とほぼ同程度ということでございます。

12ページに移らせていただきたいと思いますけれども、今後の課題でございます。

1つとして、首都圏の高速道路料金につきましては、環状道路など今後の高速道路ネットワークの整備によりまして経路の選択肢が増えることを踏まえまして、高速道路ネットワークの有効活用あるいは公平性の観点などから検討が必要であるということでございまして、簡単に申し上げますと、圏央道など環状道路が利用されやすい料金体系の検討が必要であるということでございます。

2つ目として、現在実施しております会社間の乗継割引、あるいは中央環状線の迂回利用割引など多くの割引が、先ほど申し上げましたように、25年度末までの当面のものでございますので、各割引の効果あるいはコストの検証を行いながら、平成26年度以降の料金のあり方について検討が必要であるということでございます。

③に移りますけれども、当社といたしましては、引き続き距離別料金の着実な運用を図ると同時に、今申し上げました今後の料金に関する課題につきましては、今後、国あるいは東京都などの地方公共団体等と連携を図りながら検討を進めたいと思っておりますけれども、当部会におかれましても、ひとつご審議、ご検討をよろしくお願ひしたいと思います。

最後になりますけれども、参考資料として、首都高速の会社概要です。この下のほうにアスタリスクで書いてございますけれども、株主構成といたしましては、国が50%、東京都が約26%等となっております。

それから、会社と機構による事業実施の仕組みにつきましては、ご案内と思っておりますけれども、一応、念のために参考に書いてございますけれども、簡単に申し上げますと、まず右のほうからいきたいと思っておりますが、資金の調達をし、建設をする。そうしますと、建設終わった後、資産と債務、この債務の中には民営化時の債務、残っているわけでございますけれども、債務を機構に移す。そして、この道路資産を借りる形をとって、そして料金収入から貸付料を払うと。こういうことになっています。

いずれにしても首都高と高速道路機構の間で協定を結ぶ。そして、首都高と国土交通大臣の関係で申し上げますと、新設・改築・料金につきましては事業許可ということになりまして、この事業許可を得るに当たっては、本来、道路管理者である地方公共団体の同意が必要になる。これには議会の議決が必要だということでございます。

それから、機構と国土交通大臣との関係で申し上げますと、業務の実施計画ということで、認可が必要になるということでございます。

以上、今後の維持更新、料金制度の2点について意見を述べさせていただきましたけれども、いずれにいたしましても、首都高は首都圏のみならず日本全体の社会経済活動を支える、まさに基幹的なインフラであります。また、緊急輸送道路にも指定されております。このことをしっかりと認識をいたしまして、安心、安全の確保、そしてまた渋滞対策等に社を挙げて取り組みまして、利用者をはじめといたします都民の方々、国民の方々のご期待にこたえられる首都高づくりを目指してまいりたい、このように考えておりますけれども、本日お話しさせていただきました今後の維持更新、割引を含めまして、料金制度につ

きましては現行の償還計画に含まれておりませんので、今後、必要な財源を安定的に確保できる制度の確立が不可欠でございます。したがって、本部会でのご審議を重ねてお願い申し上げまして、発言を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

ただいまのご説明に関しましてご意見、ご質問ある委員の方いらっしゃったら、どうぞ。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございました。もしもデータがあればとお願いのことなんです。今はちょっと無理かもしれませんが。

先ほどプレゼンテーションしていただいた中で、大型車の走行によってなかなか道路の傷みがひどいというようなご指摘だと私は理解したんですが、もしも仮に大型車が走行しないとするならば、どれぐらいの修繕とや補修で済むのか。別の言い方をすると、大型車が走行することによって追加的にどれだけのコストがかかるのかということが、もしわかりであれば、いずれまたお示ししていただければありがたいと思います。いかがでしょうか。

【首都高速道路株式会社（菅原）】 まず大型車だけじゃなくて、最初申し上げましたように、1日100万台という、かなり交通量が多いわけですね。ですから、大型車、悪者というわけでは決してございませんので。

そして、振り返って考えてみますと、やはり昔の高度成長期のモータリゼーションで、非常に都市の23区内の道路が混雑したわけですね。そういうときに、聞きますと、その当時、トラック流入阻止だとか、そういう動きもあったようなんですね。ですから、それに対して何とかしなきゃいけないということもありまして、そして首都高をつくったということもありますのでね。大型車を排除するというのは、ちょっと違うんじゃないかなと思います。

【竹内委員】 すみません、よろしいですか。

【寺島部会長】 どうぞ。

【竹内委員】 排除するという意味で申し上げたのではなくて、追加的なコストがもしあるならば教えて下さいということです。もしもないようでしたら、いいのですが。別に排除すれば良いと、そういう趣旨でお話ししたわけじゃありませんので。

【首都高速道路株式会社（菅原）】 それはデータがあれば別途、資料を出したいと思います。

【寺島部会長】 どうぞ。石田さん。

【石田委員】 私、ご案内ありましたように、この検討に参加させていただきまして、それでいろいろなことを考えまして、多分この部会でのこれからの議論に是非していただきたいということで、ちょっと意見を申し上げたいと思います。

第1番目は、費用便益分析のあり方です。大規模更新をすると、2年間ぐらい、やはり閉鎖せざるを得ない。そういたしますと、その期間の所要時間の、あるいは混雑の増加ということがございまして、その経済評価をすると、それだけで大規模更新ができないような、今の費用便益分析のマニュアルどおりにやりますと、そういうことになります。ところが、この中には安全、安心の問題とか、これから首都圏、東京がどういうことをしていくんだろうかというメッセージ性とか、そういうのは一切含まれておりませんので、何か間違った結論になってしまうんじゃないのかなと思います。今後、維持管理、更新の問題が首都高だけでなく全国的に出てまいりますので、そういう観点から費用便益分析のマニュアルを考えないといけないだろうと思ったことが1点でございます。

それと、そのように今、東京に非常に大きな影響を及ぼす、あるいはそれが、とりもなおさず効果があるということでございますけれども、とすると、大規模更新するためには、ほかのネットワークとの連携ということをよく考えないといけない。そういう意味でいくと、ミッシングリンクの整備の促進をやらないと、なかなか危ないといっても修理もできないということになります。

そういう観点から、そのスキームをどう考えていくかということが1つと、あともう一つは、ネットワークをより活用するためには、相当大きなスキームでの料金のあり方というのを考えないといけないと。

今、圏央道の内側ぐらいからは一体的にしたほうがいいというお話でございましたけれども、それは高速系だけではなくて、多分、一般道との連携ということですね。これはロードプライシングという話もつながっていくかと思うんですけれども、そういうことをどう考えていくか。

とすると、こういうことを、この大規模更新は急がないとだめなわけですから、スピード感を持って、あるいは大きな枠組みとしてどう検討していくかということが非常に大事なタスクじゃないかなと常々思いますので、この部会でも、そういう議論を是非していただければありがたいと思いますし、あるいはそのことに対して首都高さんから何かご意見がありましたら今、伺っておければなと思います。

【首都高速道路株式会社（菅原）】 委員会のときに伺いましたので、石田先生わかって

いるんですが、先ほどちょっと申し上げましたように、ネットワークは本当に大事でございまして、そういう意味では25年度に中央環状、完成いたします。それ以外にといったら、大体34年ぐらいに概成されます。ですから、その辺、念頭に置かなきゃいけないと思っています。

【寺島部会長】       どうぞ。坂本さん。

【坂本委員】       距離別料金のことでちょっとお伺いしたいんですけれども、高速道路の料金を考える際に、料金を下げると利用者が増えて渋滞をする、上げると今度は利用者が少なくなるとか、そういった考え方がある中で、首都高がおやりになっている、この距離別料金は1つのアイデアをもたらすものではないかと思います。

それで、先ほどのご説明では、通行料あるいは料金収入は変わっていないというお話でありましたが、短距離の利用ですとか、あるいは過去の料金圏をまたぐ利用が増えたりしている。その中で、例えば渋滞の発生ですとか、料金収入、通行料には見えないところ、料金の管理ですね。かつて払わない人がいて無理やり通行したとか、そういったこともありましたけれども、この柔軟な料金制度をとった上で、とることによって生じる管理上の非常に困難だとか、ご苦労だとか、そういったものがあるのか。それがどういうふうに現状、問題点、どう認識していらっしゃるのかというのを教えてください。

【首都高速道路株式会社（菅原）】       距離別をとったことによって特に困ったとか、そういうあれはございません。

先ほどちょっと申し上げましたように、短距離でありますとか、長距離の場合は若干交通量、減っているという側面もあるんですけれども、料金圏またぐんです。例えば埼玉から東京とか、神奈川から、これは増えているんです。そういう意味で、料金収入はほとんど変化がないと申し上げました。

【寺島部会長】       はい、どうぞ。

【小幡委員】       首都高の場合、非常に使われ方が過酷だということで、国民の皆さんも、おそらく、大規模修繕は大変ですが必要だろうということは思っていらっしゃると思うのですが、石田先生おっしゃるように、更新となったときには、路線を止めることになると非常に経済的な影響が大きいということがあるので、できるところは何とかまずは修繕でやっていけないのかと、技術の専門家でない者としては思うのですが。

追加で、耐震については、むしろ待ったなしの状況で、以前からずっと耐震工事はされているとは思いますが、最近、70%の確率とか、いろいろ首都圏でも地震の可能性が言

われている中で、耐震をさらにやらなければいけないというのも同時にあると思うのです。

これについては、もう進められているかと思うのですが、そのあたり、できるところを何とか修繕で、路線を止めないで修繕で対応することが、どの程度可能なのかということも含めてお伺いしたいのです。

【首都高速道路株式会社（菅原）】 まず耐震の関係ですけれども、過去の関東大震災、あるいは平成7年ですか、阪神・淡路ありました。これに耐えられるように、もう耐震の補強はやってございます。

ただ、今、小幡先生おっしゃったような首都直下、これについては現在、国の中央防災ですか、検討されています。ですから、それを見て、また検討したいと思います。結論を待って。

それから、ネットワークです。これは非常に大事でございまして、そういう意味で、修繕とおっしゃいましたけれども、やはり修繕だけでは、結局、長い目で見て高いものになっちゃうと思うんですね。更新も必要である。ただ、更新するに当たっては、やはり冒頭申し上げましたように、迂回路がないと大変なことになる。今、環状2号の建設に伴う八重洲線の架け替えは、2年ぐらいかかっちゃうんです。

そういうこともありますので、やはり、そういう意味で迂回路、これは是非とも考えなきゃいけないと思います。

【寺島部会長】 どうぞ。

【根本委員】 簡単な質問1つとコメント1つ。

まず大規模修繕、大規模更新をしていくことになれば、これは償還計画に入っていなかったというお話でしたけれども、大体どれぐらいの料金の値上げみたいなものは想定されるのかということをお伺いしたいと思います。

あと、距離別料金はうまく計画すれば交通量とか料金収入が増えてしかるべきかなと思うんですね。今のところは従来とほぼ同程度ということですがけれども、今後、閑散ルートは少し安くするとか、ひょっとして混雑時間帯を少し相対的に高くするとか、入口、出口がちゃんとETCに関してはわかるわけですから、距離別料金を導入ということで、ますますネットワークを効率的に使えて料金収入も上がると思います。そういう検討、是非今後よろしくお伺いしたいと思います。

【首都高速道路株式会社（菅原）】 まず最初の料金の値上げですね。もし値上げするとしたらどのぐらいかということだと思いますけれども、8,000億から9,000億です

から、約1兆円ですよね。これを仮に残りの年数で割ると、大体300億とか何かという形になりますので。今、首都高は大体年間2,500億ぐらいなんです。そういうことで考えますと、10%ぐらいということになりますね。仮に上げるとすればですよ。

【根本委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 時間の制約ありますのであれなんですけれども、資料の9ページに出されている、先ほどから触れておられる中央環状とか三環状のインパクトがどういうふうに出てくるのかと。特に池尻のところのああいいう迂回路ができて、具体的にどういうふうの流れが変わっているのかとか、そういうことでも、また資料でも出していただければと思います。

それから、先ほどの通算制というやつですね、あれを首都高としてどう受けとめられるのかも。今日ご回答なくても、そういう提起がトラック協会とか、あるいはバス協会のほうから出てきていますので、どう受けとめられるかをご検討いただければと思います。

【首都高速道路株式会社(菅原)】 今の後段のほうは別途資料を出したいと思いますが、池尻につきましては、現在でも非常に起伏があるんですね。起伏があるということと、出入口はちょっと適切じゃないということで、現在でも非常に交通渋滞、発生しております。これが現在、整備中でありまして、品川線が開通すれば、さらに交通量が増加することは予定されますので、これはなるべく早く更新ということで手を入れたほうがいいと思います。

【寺島部会長】 なるほどね。はい。どうもありがとうございました。

それでは、時間の制約がありますので、プレゼンテーションしていただいて大変ありがとうございました。ご苦労さまでした。

【首都高速道路株式会社(菅原)】 よろしくをお願いします。

【寺島部会長】 それでは次に、時間が制約あるんですけれども、「諸外国における高速道路料金の状況」について、事務局より資料を説明していただいた後に若干の質疑をしたいと思います。よろしくをお願いします。

【高速道路課長】 前回の話題となりました諸外国における高速道路料金の状況ということでまとめましたので、ご報告をさせていただきます。

資料の5番でございますが、ページをはねていただきますと、諸外国における高速道路料金の概要で、全体大きく2つの国々に分かれるのかなということでもあります。有料を主体とするグループ、それから原則無料のグループということになるかと思います。有料



のグループの中には当然、日本、韓国などが入ってくる。原則無料の国では、ごらんのよ  
うな国がエントリーされておりますが、最近大きな流れとして3つぐらいのカテゴリーが  
あるのかなということでもまとめております。

1つは、EU指令に基づく重量貨物車課金の流れであります。もう一つは、混雑であり  
ますとか環境に対する課金。それから燃料税にかわる対距離課金の動きということで、3  
つの大きな流れについてご報告を申し上げたいと思います。

今申し上げました各国の有料道路の状況を国別に少しまとめたものが、次の2ページ目  
でございます。それぞれ延長でありますとか料率等をまとめてございますが、下のほうの  
原則無料の例のところ、例えばドイツですと、既に大型車の対距離料金、それからイギ  
リスも一部有料が導入されていたり、アメリカでも一部有料になっている。こういったよ  
うな状況でございます。

次のページが、先ほど申し上げました3つの流れのうちの1つ、EU指令に基づく重量  
貨物車課金の状況でございます。

4ページ目をごらんいただきますと、左側のところに3つほど書いてございますけれど  
も、「原因者負担の原則」ということで、いわゆるインフラ課金を可能にすること、それか  
らいろいろな環境負荷等に応じて、時間帯に応じて料金の料率を変化させることができ  
る。それから、車両総重量12トン以上の大型車を対象に課金できることも定めたというこ  
とでございます。

その後、車両の対象を3.5トン以上に引き下げたり、それから対象を広げたりと改正が  
適宜なされているということでございまして、右下に書いてございますように、対距離課  
金、それからビニエットという、ステッカーを窓に張って均一料金を払うと、こういった  
ような工夫といえますか、政策を導入しているところがあるということでございます。

次の5ページ目に、今申し上げた大型車課金の状況でございますが、高速道路に課金を  
しているのが黄色のグループ、それから高速道路に課金を準備しているのが黄色のハッチ  
です。ラトビアでしょうか。それから高速と一般道路両方課金をしているというのがド  
イツ、スイスですね。それから高速と一般道の課金の準備をしているというのがイギリス。  
それから、赤いグループが高速道路で普通車も含めた課金をしているということでありま  
す。フランスにつきましては、高速だけじゃなくて一般道の課金も検討中と、こういう状  
況であるということでもあります。

次のページに実際の課金の方法であります。これはドイツの例であります。6ページ

目でごらんいただきますと、GPSで車両の位置を特定をいたしまして、課金対象区間に入りますと、その区間に応じて課金がされるという、ごらんのようなシステムになっているということでございます。総延長が1万3,000キロということでもあります。

次の7ページ目をお開きいただきますと、これは当初、高速道路だけだったところはトラックが迂回して一般道におりる現象が生じたということで、1,100キロ強の区間について2012年8月より一般道路についても課金されることになったということでございます。

その次の8ページでございますが、不正走行の取り締まりの工夫であります。ごらんのようなガントリーゲートをくぐって課金されますが、そこで、このゲートをパスしたとか、カードを挿入していない、そういったところ、不正を、この下のほうの移動取り締まり車とか、こういったことで捕捉して課金をするというので、一番下のところに料金不払いへの措置ということで書いてございますが、場合によっては2万ユーロ、日本円にしますと200万円ぐらいの罰金、反則金が課せられることもあると。こういったことで取り締まりをしているという状況のようでございます。

それから9ページ目。フランスで一部一般道の課金を検討中と先ほど申し上げましたが、このドイツの国境接しているアルザス地方で、2013年4月ですから間もなくですかね、開始予定ということで、一般道路180キロについて大型車の課金の試みをしようとしているということのようでございます。

それから、大きなカテゴリーの2つ目であります。混雑・環境課金ということで、11ページをごらんいただきますと、イギリスにおけるロードプライシング、これは非常に有名な例でございますが、エリアは拡大したり縮小したりをしているようですけれども、現時点ではセントラルロンドン、22平方キロメートルを対象に、平日の昼間の時間帯10ポンドで課金をされているということでございます。この課金の結果、渋滞が減少して、バスの待ち時間が減少した、定時性が向上したことが効果として挙げられているということのようでございます。

その次の12ページ目であります。これはシンガポールのロードプライシングということで、これは1975年から実施されたもので、当初、フロントガラスにカードを張りつける方式でしたが、今はプリペイドカードを車載器に挿入して引き落とされると、こういったシステムに変わってきているようでございます。

次のページが時間帯別のシンガポールのプライシングですが、ごらんいただきますよう

に、朝の混雑時間帯でありますとか夕方は2.5ドルとか3ドルで、混雑時間帯には高くなる、こういった課金のシステムになっているということでございます。

それから、アメリカを例にとりまして、有料道路の状況、それから課金の動きについて大きな3つ目であります。

15ページ目をごらんいただきますと、アメリカの有料道路の歴史ということでごっとまとめておりますが、大きく申し上げますと、当初、有料道路でやっていたのが、戦後、アイゼンハワーという名前が出ていますが、一応、税金で充てて無料道路として整備したのが、昨今、車線拡幅でありますとか高速道路の新設に有料道路制度を使う方向に流れてきているということのようでございます。

一番下のところに書いてございますが、MAP-21ということで、新設の州際道路を有料道路として本格的に整備を始めたということでございます。

16ページ目は、これは対距離課金導入に関する検討の状況ということで、Paying Our Wayと書いてありますが、ガソリン税、免除税にかわって道路を使った量に応じて払うという方向で今検討が進められて、17ページでありますように対距離課金試験事業が、これは7カ所、7つの州で行われているということのようでございます。これもドイツと似たような形でありますけれども、GPSを使って、ガソリンスタンドで走行データをアップリンクして課金すると、こういったシステムのようにございます。

それから、先ほど有料道路のところでも述べましたが、18ページ目であります。下の有料、課金の方針ということで、有料の追加車線事業とか有料新設道路事業、それからHOVレーンとかHOTレーンの整備について、試験事業から本格事業に移って本格的に進めることになったということでございます。

財源が上のほうに書いてございますが、2年間で8.4兆円ということでございます。

最後にETCの割引の事例ということで調べたものがございますので、ご報告申し上げます。

20ページ目をごらんいただきますと、これはフランスの例でございますが、回数が多頻度のお客さんには多く割引くというシステムでありますとか、下側のミヨー橋とかモンブラントンネルなんかでは、観光シーズン、オンシーズンには高い料金でオフシーズンには安いとか、環境基準が高い車は割引く、こういった料金システムが導入されているというようでございます。

次のページも、これはフランスの例でございますが、A86、都心環状の料金というこ

とで、こちらについても、右側の赤い線がE T Cの料金となりますが、朝とか夕方の混雑する時間帯には高く設定する。ちょっと日本と逆ですが、こういった料金制度が導入されているということでございます。

その次のページ、これもバリでございます。22ページ目ではありますが、こちら、左下に時系列ごとの料金の料率を書いてございますが、一番混雑する時間帯に高くして、その前後を割引いて、その前後に交通を誘導すると。早出遅帰りといいますか、そういった方向で誘導しようというような料金設定になっているということでございます。

同様の例が23ページ目でHOTレーン、少人数の車には課金するというレーンでございますけれども、この料金の時間帯別、曜日別の表が右側に載ってございます。金曜日の午後から一番混雑する時間帯に、赤く囲ってありますけれども、一番高い料金がこういった時間帯に導入されるということで、基本的に混雑するときは高い、しないときは安いと、こういった考え方で料金設定をしている、そのようでございます。

以下、参考資料でございますので説明を割愛させていただきます。

ご報告は以上でございます。ありがとうございます。

**【寺島部会長】** どうもありがとうございました。なかなか興味深い新しい事実といいますか、認識を深めなきゃいけないことを報告されているわけですが、もう時間の制約あって、あまり、今日これを議論するということはあれなんですけれども、今後の議論に、これはとても大事な資料だと思うんですね。僕の気持ちとしては、例えば今GPSとかE T Cだとか、やはり新しい技術革新の成果を得たロードプライシングというキーワードが1つの流れにおいて、日本にとっても大事だと思うんですね。

それで、さらにあれですけれども、このGPSの日本におけるカーナビゲーション等へのリンケージって非常に重要なんですけれども、例の日立が開発している準天頂衛星なんかとの絡みで、日本独自のGPSに対する布陣がどうなっているのかとかね。なぜなら、それが将来、我々にとって非常に重要な技術基盤になるからで、日本の場合、アメリカの24基の軍事衛星に依存してGPSを動かしているんですけれども、中国が独自の衛星を出したり、欧州これだけGPS使えるのは、ガリレオという自分たちの、自前のGPSを布陣しているからだと思うわけですが、日本としても、この準天頂にも予算もつき始めて、今後どこまで今、大体、我々として技術基盤として期待できるのかなんていうのは、やはり共有しておくべき情報だと僕は思うので、GPSとE T Cについては、また引き続き付加価値の高い情報を共有していくという方向で、今日のところは、あまり

議論する時間もないので、締めくくっておきたいと思うんですが、よろしいでしょうか。

それでは、もう時間も迫っていますので、次回にまた引き続き議論するという事で、事務局にお返ししたいと思います。

**【総務課長】** 長時間にわたりまして有意義なご議論、どうもありがとうございました。

次回の日程につきましては、追って事務局よりご連絡をさせていただきたいと存じます。よろしくお願ひ申し上げます。

なお、本日の国土幹線道路部会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただき、ご同意をいただいた上で公開したいと思います。近日中に速報版としての簡潔な議事概要は国土交通省のホームページにて公表いたします。

本日の会議資料につきましてはそのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

それでは、以上をもちまして第3回社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会を閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

— 了 —