

平成25年4月11日

【総務課長】 皆様、本日は、お忙しい中をお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。ございます。

ただいまから、第7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、開催にあたりまして、梶山国土交通副大臣よりご挨拶を申し上げます。

【梶山副大臣】 皆さん、こんにちは。国土交通副大臣の梶山でございます。本日は第7回の国土幹線道路部会の開催ということで、委員各位におかれましては大変お忙しい中、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

先月、国土交通省といたしまして、社会資本の維持管理、更新に関して、当面講ずべき措置について取りまとめをさせていただきました。中央道笹子トンネル事故などを踏まえて、国民生活や経済の基盤であるインフラが適確に維持されるように、本年を社会資本メンテナンス元年として、今後3年間、インフラの老朽化対策に総合的かつ重点的に取り組んでいくことといたしております。

具体的には、平成24年度の補正予算及び平成25年度の当初予算を活用しまして、現場の総点検を実施した上で、必要な修繕を速やかに行うとともに、その総点検の結果を踏まえて、管理者の別を問わずに全てデータベース化しまして、更新のあり方を含めて内容の充実を図った長寿命化計画の策定などを通じて、維持、管理、更新に係る本格的なPDCAサイクルへの移行を図ってまいりたいと思っております。

高速道路につきましては、料金体系のあり方や更新を維持するための枠組みの必要性が検討の課題となっておりますが、この国土幹線道路部会における寺島部会長以下委員各位の皆様の御意見を踏まえつつ、鋭意検討を進めてまいりたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

本日は京都府の山田知事、JR四国の泉社長、高速道路調査会研究委員会の杉山委員長からご意見を陳述いただくことになっております。引き続き活発なご議論をよろしく願いいたします。

【総務課長】 副大臣、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といたしまして議員名簿、資料2としまして京都府の提出資料、資料3として高速道路調査会の提出資料、資料4として四国旅客鉄道株式会社の提出資料、資料5として自動車の取得・保有・利用段階に係る負担と動向調査について、とさせていただきます。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。

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、根本委員、山下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。本日ご出席いただきます委員の方は総勢13名中11名でございますので、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、京都府知事の山田様、高速道路調査会の高速道路の料金制度に関する研究委員会委員長の杉山様、四国旅客鉄道株式会社代表取締役社長の泉様に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。

カメラ撮りにつきましては冒頭のみとさせていただきますので、ご協力をよろしくお願い申し上げます。

それでは、以後の議事の進行を、寺島部会長にお願いしたいと思います。

【寺島部会長】 それでは、これより議事を進めさせていただきますと思います。

本日の議事は大きく2つございまして、1つ目として京都府、高速道路調査会及び四国旅客鉄道からのヒアリング、2つ目として自動車の取得・保有・利用段階に係る負担と動向調査についてでございます。

最初に1つ目のヒアリングの進め方ですが、まず京都府、高速道路調査会及び四国旅客鉄道よりそれぞれお話をいただきまして、その都度委員皆様のご意見をいただく形にしたいと思います。

ではまず京都府知事の山田様、よろしく願いいたします。

【山田京都府知事】 はい。本日はこうして私どものお話を聞いていただける機会を与えていただきまして、寺島部会長さんをはじめ委員の皆様、また梶山副大臣を初め国土交通省の皆様にも、心からお礼を申し上げたいと思います。では、座って説明させていただきます。

私どもは資料2を提出させていただいております、最初の1ページ目に、大体今日主張したいことを全部書かせていただきました。この流れにしたがって、15分ほどの説明をしたいと思っております。

まず1ページ目に入っていきたいんですけども、私、京都府知事のほかにもう一つ肩書きがございまして、全国知事会の会長をしております。その全国知事会として、やはり来たるべき日本のあり方について、実は昨年日本再生デザイン、日本のグランドデザインという形で提言をさせていただきました。この提言というのは、知事会がやるのは多分初めてだと思うんですけども、それは今の国土のあり方、実施に対して、大変我々も危機感を全知事が共有しているということでございます。それは3・11の東日本大震災にも象徴されるわけでありますけれども、やはり日本の構造というものが脆弱であり、偏っていないか、これをしっかりと是正しない限り、これからの地域の再生ですとか日本の発展について、大変な危険状態に入っているのではないかと、それを解消するためには、日本の再生デザインを我々は定義をして、しっかりとこれを皆さんに訴えていきたいという思いで、つくらせていただいたんです。

これは実は3つの項目からなっております、1つ目の項目は、私ども自治体を中心とした自立できる自治体をつくっていくべきではないか、2つ目は経済交流圏というものをその自治体の間でつくっていくべきではないかということでありますけれども、今回のこの部会と一番関係がありますのは3番目、そこに抜き出しておりますけれども、国土軸のリダンダンシーの確立と、防災力強化による新たな国土構造の構築を目指すべきではないかという点であります。そしてその中におきまして、日本海側の高速道路や港湾の整備による日本海国土軸の構想、構築を提言しているわけであります。これは先ほど申しましたように、全国知事会で決議をさせていただいたものでありますから、全国の知事の総意で提案をしているというふうに申し上げても、過言ではないと思っております。

その背景にありますのはやはり、大震災が契機でありまして、これによりまして経済被害額は最大220兆円と推計されておりますけれども、大きな災害が日本経済に大変な影響を及ぼしました。しかしこのときに、2枚目を見ていただくとわかるんですけども、この東北の復興、そして再生に当たって実は大きな役割を果たしたのは、日本海側の高速道路であります。これが太平洋側の被害を何とか最小限にとどめ、そして再生への流れをつくっていった。実は京都府は、災害におきましては福島県の支援に回ったんですけども、そのときも北陸を通過して新潟から福島へ入りました。これが一番近いルートであ

りましたし、一番安全なルートでありまして、このルートがなかったら、本当に都道府県間同士の支援は一体どうなっていたらどうかと感ずるところでありまして、こういう国土のリダンダンシーの構造をつくっていかねば、これから来たるべく予想されております南海トラフの巨大地震が起きたときに、そのあたりの問題が浮かび上がって来ってしまう。

日本海の国土軸というのは、途中で途切れてしまっておりまして、いまだに完成をしていないわけでありまして。そうした点から申しまして、もう一度国土構造を見直すためにも、日本海側の国土軸をつくり直すべきではないか、そしてそれは、3ページ目を見ていただくとわかるんですけれども、非常に効果的、効率的な国土軸になるのではないかとこのように考えております。と申しますのは、これから、今伸びております中国、韓国を初めとしまして、北東アジアの成長力を日本に取り込んでいく、ここには、そこにいかりのマークが随分出ておりますけれども、日本海側には重要港湾または戦略的な拠点港が、ずらりと勢ぞろいをして整備されております。残念ながらこれが今、完全に活かされているとは言えません。どちらかというところ相変わらず横浜、神戸、大阪、こちらのほうが主力になっている。でも、非常に大きな投資がここになされている、そしてここを結んだ国土軸は、仙台、福岡のところを見ましても、はるかに日本海軸のほうが短い。安全で短くて、しかも成長発展の源になる国土軸をつくっていく、これこそが次に日本のリダンダンシーを確立するために私どもがやっていかねばならない、大きな基盤整備ではないかと思っております。そしてこれが日本の経済を押し上げていく、アベノミクスをさらに効果的に遂行するものになると確信しているわけでありましてけれども、残念ながら制度や今までの状況がこういう方向に向いているかというところ、私は決してその方向ではないというふうに思っております。

4ページを見ていただくとわかるんですけれども、まさに日本海軸は国土の基本骨格であり、そしてこれから大きな役割を果たすのですが、太平洋軸とは基本的に負担が全然違って来しております。まさに太平洋軸は国が、または料金がしっかり取れる中で発展し、地元負担などない形ででき上がってまいりました。それに対して、残念ながら日本海軸は、地元負担があり、そして府県がその中でなけなしの税金を払ってつくってきたという、そういう状況にあるわけでありまして。これは別に道路だけではなくて、新幹線もそうですね。東海道新幹線に地元負担はありませんでした。しかし北陸新幹線はどんどん地元負担が増えていっている。非常に富んでいる、豊かな太平洋軸は、地元は負担なくどんどんよくしてもらえる、そして経済的におくれた日本海側には、貧しい中から地元負担が取り上げら

れる。どんどんそうなっていきますと格差が広がっていく。そしてその中で、危険で脆弱な日本がつくられていく。この構造を思いきって変えていく必要があるのではないか。そうでなければ、日本全体が強靱で、しかも成長の可能性をこれから大きく伸ばすこともできないのではないかというふうに感じている次第であります。

5 ページを見ていただいてもわかりますように、こうした中で、無料という形にはなっているんですけども、このあたりは地元負担、国の負担も含めて、非常に厳しい状況にあるわけであります。これはやはり道路というものの考え方からすれば、特に高速道路は利用者がはっきりしているわけであります。普通の一般道とは違います。そちらですと、住民が歩いたり、人も通るわけですから、なかなか料金を取るわけにもいかない。しかし高速道路というのは本当に利用者が明確になっているわけでありまして、便益がはっきりしている。それを今の財政の非常に厳しい中で、有料と無料と本当に分けていっていいんだろうか。国民の負担の公平性、そして地域の公平性、そうしたものも含めて考えていったとき、どれだけ税の負担でいくべきか。それとも料金というものでやっていくのかということについては、今やはり考え直すべきときに、私は来ていると感じているところであります。

それと、今度は京都府知事としてもものを言わせていただきますが、6 ページであります。その日本海軸の中で最大のミッシングリンクになっておりますのが、実は京都から鳥取にかけてであります。ここがまるで忘れられたかのように残されてしまっている。これが完成しますと、日本海国土軸は一挙に大きな形をあらわし、そして効果を発揮することができます。しかしながらここはまだ路線までも決まっていない状況にありまして、このミッシングリンクをとにかく国が責任を持って全線開通させることが、リダンダンシーそしてこれからの日本の成長のためにも、是非ともお願いをしたいところございまして、この点につきましてご審議を賜りたいと感じている次第であります。

このところは本当に我々苦勞をしておりまして、実はあまりにもつくってもらえないので、綾部というところから宮津、天橋立のところですけど、ここは私どもは道路公社で今やっております。本当になけなしの税金をつぎ込みながら、少しずつ少しずつやっているとありますが、その点から申しますと、もうこれを待っているのは日本海国土軸はいつになってもできないという状況であります。ここに日本海国土軸ができ、しかも縦軸とも言える南北軸も、次第に完成を迎えつつあります。私ども京都にとりまして、今ここから線が、綾部からずっと黄色い線が延びておりますけれども、これは京

都縦貫自動車道と申しますけれども、ここがようやく4月21日に、途中の沓掛というところから大山崎というところまで開通をいたしまして、おかげさまでこの京都縦貫自動車道、京都の縦軸はいよいよ国土軸である名神に直結をいたします。そして平成26年度にこの路線ができ上がります。このほかにも北近畿豊岡自動車道ですとか、鳥取自動車道ですとか、こうした縦軸はかなり整備が進んでおります。それだけに後はこの横軸をしっかりつくることによって、はしご状の高速道路の整備ができ、安心、安全の面からも、またこれから環日本海側の時代に移ってきたときの経済成長の面からも、非常に大きな吸収源ができるということになっておりまして、この高速道路の役割というものがこれから一層、増すのではないかと考えている次第であります。

最後に、そのときの料金と保全更新の話でありますけれども、先ほど申しましたようにやはり料金水準というものは社会効用が最大化するように設定していただきたい、そして利用者間で負担を分担することが、やはり原則であろうと思っております。今、日本は福祉とか大きな問題をいくつも抱えているところでありまして、そうしたことを考えた場合、高速道路の必要性、そして国民負担というものを考えた場合、やはり利用者負担というものをしっかりともう一度明確に、原則として打ち出していくべきではないかと思っております。

しかも道路というものは、大変長持ちをいたします。8ページでありますけれども、名神高速道路は日本で最古の高速道路でありますけれども、立派に現役を務めております。ただ、齢50年ということになっておりまして、これからリニューアルが必要であります。ようやく昨年、新名神高速道路を凍結解除していただきました。私どもは日本の最大の弱点だと思っていたんですけれども、国土軸の太平洋側でもリダンダンシーが、大津から草津間で確立されていない。そこだけが一つになってしまっていて、そこには真下に琵琶湖西岸断層という内陸型断層としては一番危険な断層が通っており、そして名神は50年という高齢になっている。リニューアルもできないまま危険な状態で放っておいて、国土軸がもつのか、新名神を一体どうするのかということをお訴えさせていただきました。おかげで昨年凍結解除していただきまして、ほっとしたわけでありまして、まだいらないと言っている人もいますので、油断せずに工事を続けてまいりますけれども。

その点からも、この名神というものがあって、初めてこちらの国土軸が完成しているわけですから、名神がリニューアルすればさらに数十年、永年使用が可能になってまいりますので、そうした点も含めて延命期間も料金収入で賄うべきではないか。こういう

形でミッシングリンクを補っていく建設も残りわずかと、そしてこれからまさにアセットをしていく時代において、料金のあり方についても一度部会においても再考していただきますことを願ひまして、私からのプレゼンテーションとさせていただきたいと思ひます。

ご清聴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す。

ただいまのご説明に關しまして、各委員からご意見なり、質問なりあれば、よろしくお願ひします。いかがでしょうか。

【石田委員】 筑波大学の石田と申します。

1点だけお伺ひしたいんですけども、料金のところで社会効用という言葉が使われております。今の費用便益分析よりはるかに広い概念だと思ひますけれども、特に日本海側、国土軸とカリダンダンシーという観点からいたしますと、このときの社会効用を構成する具体的なものを、例示で結構なんですけれども教えていただけるとありがたいです。

【山田京都府知事】 多分今までの費用便益分析だと、通るとそこに町ができたり、地価が上がったりするところからの効果分析だと、私はそれは完全に成長時代の考え方ではないかと思ひております。これからの高速道路のあり方を考えたとき、我々が一番最初に思ひつくのは安心、安全の問題、それから日本の場合には、非常に太平洋側と日本海側に格差が明確にできていて、それがどんどん広がっている現状にある。そうした格差というものがこの国の社会全体をゆがませていき、一極集中が大変これからの日本にとって困難な状況を生み出すのではないかと。そうした観点から社会的効用を考えるべきではないかと。単なる費用便益分析で得する、もうかるというのであれば、国土軸とか骨幹というのは、私は考えるべきではないと思ひます。もう少しローカルな道路に対して費用便益を考えるのは結構だと思ひますけれども、国のあり方自身を問うような話に、今までの費用便益分析というのは、私はもう考えを改めるべき時代ではないかなと感じております。

【石田委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。

これは私のほうから。山田知事ご主張の日本海国土軸は、私にとりましても、環日本海構想という日本のアジアダイナミズムと向き合うために、一つの重要な視点だというふうにご共有してございまして、太平洋側と日本海側を戦略的につなぐという意味で、北陸東海自動車道の持つ意味とか、今、知事がおっしゃったような関西圏にとって京都縦貫などがもたらすであろう意味は、ものすごく重く受けとめているんですけども。

一つだけお聞きしたいと思うのが、後背地の産業構造というのは、今のまさにお考えのとおり、新たに道路のプライオリティーをつける上でもものすごく重要なポイントで、工業生産力を日本海側に配置する時代ではないとは思いますが、日本海国土軸で京都府として山陰などをにらんで、この地域に、さっきまさに国土再生デザインとおっしゃいましたけれども、まさに産業構造の大きな転換、アジアをにらんでというときに、京都として一番やはり力点を置いてこういう産業の構造にしていきたいという意味で、それをつなぐネットワークとしての道路はということにつなげてお話をいただくとしたら、どういうことを視界に入れればいいのでしょうか。

【山田京都府知事】 いくつかの観点があると思うんですけれども、私どもの構想の中では、一つはこれからはランドブリッジという形をとるべきではないかと。北朝鮮がああいう形になっておりますのでなかなか難しい点があるんですけれども、今、船荷でずっと行っているものに対しまして、多分韓国を通り、ロシアを通り、鉄道路線で結んでいけば、ヨーロッパに対する輸送の時間というものは大幅に短縮されますし、大幅に効率化していきます。そのために実は日本海側には重要拠点港が、今まで大変投資をされております。一番大きいのは新潟とか、そこは図抜けているわけでありましてけれども、ほかにも重要拠点港、例えば関西ですと敦賀、京都舞鶴港、鳥取の境港、もちろんそこからさらに富山からずっとあるわけです。今、ハブがもう釜山とかそちらのほうに行ってしまう、それはやはり日本海時代において、そうした韓国や中国と競争するときに、時間制限までされて、スピード制限もされている瀬戸内海を通して、神戸、大阪へどれだけハブとしての機能を持っていけるんだらうか。今、完全にその面では、ハブ競争で負けてしまっている現状があると。でもよく見ると、国土軸としてつながっていて、そこにはそれぞれ大きな経済圏が背景に控えている、つまり関西ですと神戸、大阪、京都を中心とした圏域がある。中部ですと、愛知を中心とした圏域がある、そして新潟県としては東京首都圏がある。こういう圏域が、もう本当に今、道路で行くと、日本は狭いですから1時間ちょっとの話なんです。ですからそれはもう、そこに立地をしなくても背後地として十分に機能するような状況がある。あとはそれをうまく活かしていくことによって、例えばコンテナ船でも、そこをまるで道路のようにすることができる。それを補うためには、高速道路という軸が並行していくことによって、両方で補うことができるようになっていく。まず、これが1点あるというふうに思っております。

それから、やはり日本海側には資源が非常に大きく眠っております。エネルギー資源、

関西ですと若狭に原発がつくってあるわけでありましてけれども、そうしたエネルギー資源があつて、最近ではメタンハイドレートとか、石油資源とか、ガスとか、こうした資源もあるわけでありまして。そうした日本海側の資源を生かした形で転換をしていくことができる。環日本海側の大陸を見据え、また日本海を見据えていくこともできる。

同時に、日本海側はやはり土地がいっぱいあるんですよ。そしてこれから発展する要素がいっぱいあるんです。それはかなりコスト的にも、安い要素がいっぱいあります。私も京都府におきましても、この地域においては工業団地をいっぴいつくっているんですけど、なかなか埋まらない。それはなぜかという片面的な構造が続いているからで、これを直していくことによって、均衡ある形で太平洋側をにらんだ、もう一回産業立地も図り直すことは十分できると思っております。

こうした3つの要素から考えても、この日本海国土軸というものが、この国の新たな動脈になっていくことによって、できあがる。それと同時に、先ほど申しました我々のブランドデザインの中では、一極集中を防ぐためにも、新たな経済交流圏をつくっていくべきではないか。東北なり、中部なり、関西なり、中国なり、四国なりで、そういう経済交流圏というのをつくっていく。これは、ちょっと変えると道州制の基本的な理念にもつながってくるところがあるんですけども、そうしたことを考えたとき、この国土軸というのはそれを貫いていく形で、一極集中に対する大きな意味合いを持つのではないかと考えているところです。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。

【小幡委員】 上智大学の小幡でございます。

ご説明ありがとうございました。今おっしゃったような日本海軸が極めて国土構想として重要であるということは、念のためお伺いしたいのですが、全国知事会において、もちろん太平洋側の県の方もたくさんいらっしゃるわけですが、これから日本として相互補完型の国土構造を防災という観点からつくっていく上で、やはり日本海軸の整備が重要であるというコンセンサスがあるという理解でよろしいでしょうか。

【山田京都府知事】 はい、そのとおりであります。ただ幾つか注文はついておりまして、例えば首都圏の防災機能をアップしてくれとか、太平洋側の国土軸についても防災の機能をアップしていただきたいという話はございましたけれども、日本海国土軸につきましては異論なく了承されたところであります。これは昨年の夏の全国知事会で、大筋決議をし、秋に全員の賛成をもって了承されました。

【小幡委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 料金に関して、知事にちょっと意見を伺いたいところがあって。関西は、我々から見てもNEXCOとか、要するに道路整備の主体が非常に複雑だったために、料金体系が分断されながら徴収されているという状況になっているわけですけども、一言で言うと、そのシームレス化というのに向けてどう整備していくか、どういう体制を整えていくかが、今回の我々の議論の一つの論点にもなっているんですけども、関西を見ておられるお立場から、やはりシームレス化という流れはもちろん賛成だという考え方でよろしいのでしょうか。

【山田京都府知事】 そうしないと面倒であると申しますか、ルートによって値段が違ってしまったり、割引をしようとするときにコンピューター一つとっても面倒なことになってしまう。我々も好き好んで道路公社をやったわけではなくて、やってくれなかったからやっていただけでありまして、ぜひともシームレス化をしていくことが、ありとあらゆる面から効果的な道路行政、特にこれから管理に入ってまいりますと、シームレス化というのは不可避ではないかと思っております。

関西自身も関西広域連合という、都道府県の枠を超えた形のシームレス化を始めているところであります。その中において、産業基盤、交通基盤についても、関西として決定していこうではないかと。実は先日、我々は北陸新幹線のルートについて、米原ルートというものを提案したんですけども、そのときに実は一番重要なのは、米原ルートを提案したことではなくて、今までの属地的な便益主義ではなくて、北陸新幹線については関西全体でその費用を分担しようじゃないかと、ということを決定的にいたしました。ですから今までのように属地で、その地域が3分の1持ってやっていたら、しかも在来線は分離させられていたら、国土構造なんて進むはずがありません。そういう形ではなくて、やはり地域全体としても社会的効用を考えてやっていくべきだということを、関西の広域連合なり連合委員会で決めて、提案させていただきました。これは多分、今までにない画期的な提案ではないかなと思っております。これは関西広域連合ができなかったら、まずこういう決定はなかったと思うんですけども、そこまで我々の意思決定は進んでいる。ですからシームレス化というのは、そういう面では必然だと思っております。

【坂本委員】 読売新聞の坂本と言います。

地方行政の現場を熟知しておられるというお立場を踏まえてお聞きしたいんですが、この部会で、今のシームレス化もそうですし、料金割引の見直しを行うに当たって、ひとつ

E T Cの活用はできないかという、提案というか議論がありました。この場合、実際のE T Cの利用者がかなりのパーセンテージにはなっているんですが、例えばE T Cを強制というか、限りなく強制に近いようなやり方で利用者を増やすという場合、住民と日々接しておられるわけですから、そういったことを国の方針でやるのか、あるいは自治体に協力を求めるのかは別にしても、そういう構想があった場合、実現性といいますか、あるいはうまくやるためのアイデアといいたいでしょうか、そういった観点でお考えがあったらお聞かせ願いたいと思います。

【山田京都府知事】 基本的には、I T化は避けられないだろうと。そしてそれを全部の国民の皆さんに便益として提供していくシステムをつくることは、やはりこれからの時代にとっては絶対に必要なものだと私は思っております。ですから実は、ちょっと話がそれて恐縮なんですけれども、今、国会に提案されている中で一番重要な法案の一つが、国民の番号制ですね、マイナンバー制。これが今、ようやく衆議院通過へと向かって進んでいて、私どもも実はその推進のメンバーになっておりますし、地方公共団体がこぞってこの推進に努力をしております。それは福祉関係も含めて、便益というものを明確にしていく、それを効果的にやっていくには、そうしたものが必要であるという前提に立っております。

高速道路についても、これだけ高速道路網が発達し、そしてシームレス化をしていく、さらには割引等についても地域の実情に伴った形でやっていこうとすると、それを個々のところでやっていくことはもう不可能です。これ以上便益を上げるのであれば、ある面ではE T C化を義務づけしていくような話をしていかなければならない。そのときに一番大切なのは、やはりきちっと便益を説明することだと思います。ですから、どういう形で便益を効果的にできるのか、割引制度をこういうふうにする、時間帯によって分けることによって、一般の人に対する負担を避けることができる、こういったことについても十分に説明をしていく。これは是非とも、地方公共団体と一体となってやっていかなければ難しいと思います。まさに私どもが宣伝をしなければ、この問題は逆に言うといけないだろうと。国だけでやろうとすると、まず間違いなくつまづくというふうに思っております。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。

最後にもう一つ質問なんですけれども、このお考えの中に、料金についてかなり明解に利用者間で負担を分担という、いわゆる一種の受益者負担という原則のようなものを貫いておられますけれども、我々高速道路に踏み込んで議論するときに、地方に行くほど高速

道路というのが生活道路化してきている部分があるんですね。生活と密着して、軽自動車化した自動車を持って、ショッピングモールだとかそういうところに効率的にアクセスするような生活パターンに、どんどん地方がなっている中で、生活道路としての高速道路ということ考えたとき、そのコストをできるだけ抑えないと、生活そのものがコスト高になってしまうようなジレンマを抱えているんですけども、そういうことに関連しては基本的にどういうお考えでしょうか。

【山田京都府知事】 やはりそこに社会的調整を入れるべきだと思います。つまり、格差是正なり何なりの考え方をもって、国土の均衡ある発展という形からやっていくべきだと。利用者負担でありますけれども、じゃあ、利用者が少ないところに対しては便益を少なくするのかということではなくて、全体として、やはり道路を使うという中で社会的調整をしていくべきだと。ですから、ある面ではプールをして、それを今落ちているところに投げていく、そうするとそこが今度は稼ぎ始める、という考え方に立つべきなので、あそこはやっても稼ぐ当てがないからということでは、完全にある意味では棄民構想みたいな話になりまして、日本全体にとってはそういう構想で物事を進めたら、これほど悲しいことはないと思います。ですからやはり国土の骨幹たる高速道路については、その地域全体を発展させていく、そういう目で社会間の調整をしていくという形の利用調整ですね、料金調整、これをやはり考えていくべきではないでしょうか。それがやはり一番、政治としての大きな使命ではないかなと思います。

【寺島部会長】 わかりました。かなり明確で刺激的なご意見をいただいて、時間があれなんですけれども、何かあればいただけますか。よろしいでしょうか。

【大串委員】 新潟大学の大串と申します。よろしく申し上げます。

今、寺島部会長が言われたとおり、地方では軽自動車に乗って、二世帯、三世帯が同居するために、近隣の市町村から新潟市のほうに通勤時間帯を利用して安い料金で、通勤時間帯に割引がありますので、それで生活を成り立たせていると。もしその通勤割引がないと、新潟市なり産業を抱えているところに移住しないといけないんですけども、今そういう交通網が発達しているおかげで、自分の実家に二世帯、三世帯で住めるという状況をよくお聞きするんですけども。例えば京都の自動車道をおつくりになったとき、何かそういう視点とかも配慮されて料金設定をされたのか、それともこの料金設定の構造自体というのはどういうふうになっているのか、そこだけお聞かせいただければありがたいんですけど。

【山田京都府知事】　　ここは難しいところです。正直言いまして高速道路無料化のときには、我々も仕方ないから、お付き合いしないといけないようになっていたので、自分たちの税金をつぎ込んでやりました。ですから、誤解していただきたくないのは、国土の構造としてきちっとやる部分は、先ほど申しましたように社会的調整をすべきであると。それ以上に生活便益までいくのであれば、そこは多分地方公共団体が自分の税金を入れてやればよいと思います。つまり通勤時間帯だけ安くしていくことによって、一般道路の混雑を解消していくという方策をとるのであれば、そこまで骨幹としての道路として料金調整をする必要はない。それはまさに地方公共団体に、逆に言えば施策の余地を残していただければありがたいと思います。そこは切り分けていかないと、話がややこしくなってしまうので。まさに地方の生活の維持、福祉の向上のためという部分を入れさせていただけるのであれば、一番ありがたいし、それは多分、地方公共団体が自分のOWNリスクでやっていく必要があるのではないかなと思っています。

【大串委員】　　ありがとうございました。そこをお聞きできてよかったです。

【寺島部会長】　　どうもありがとうございました。

それでは時間の制約もありますので、本当に山田知事にはお忙しい中、ありがとうございました。

【山田京都府知事】　　どうもありがとうございました。よろしく申し上げます。

【寺島部会長】　　それでは続きまして、高速道路調査会の杉山様、よろしく願いいたします。

【高速道路調査会（杉山）】　　高速道路調査会で、高速道路の料金制度に関する研究会の進行係を務めさせていただいております杉山でございます。

お手元に、資料3として9ページほどのメモがございます。実は高速道路調査会の研究はまだ途上でございまして、最終的な報告書に至っておりません。したがって、このメモは調査会の方々及び委員の方々のご相談させていただきましたけれども、最終的には私の責任で取りまとめたということをお断りさせていただきたいと存じます。

このメモの構成でございますが、実は当初は、5ページから9ページまでをストーリーとして描いたんですけども、とても15分では話せないということで、それを思い切って2枚紙に、1ページと2ページにまとめました。3ページと4ページは資料でございます。

主要な論点として3つ用意させていただきました。1点目が高速道路の整備と今後の姿

ということで、4点ほど指摘させていただいております。最初は、社会・経済活動における高速道路の機能と役割。これは先生方、十分ご承知のことなものですから改めて申し上げるまでもないんですけども、あえてこの言葉をここに出させていただいたのは、一番最後のページの参考文献の4で、ヘルマン・シュライバーというオーストリアの研究者の『道の文化史』という本がございます。これはもう既に半世紀以上も前に書かれたものでございますけれども、人と道とのかかわりを歴史的に、地理的に非常に詳しく書いた本でございまして、現代の道路のあり方を考える上でも、もう一度これに立ち返るべきではないか、このような思いで、そこに書かせていただきました。

2点目は、高速道路論議のあり方ということで、私は前々から高速道路論議をするに当たりましては、政策理念から始めて、整備手法、運営手法、この順序に従うべきではないかと思っております。政策理念といいますのは、この国に道路がどれだけ必要なのか、高速道路がどれだけ必要なのか。そしてその理念に基づいて整備をするに当たりましては、有料道路方式がよろしいのか、あるいは公共事業方式がよろしいのか、またその両者を合わせたものがよろしいのか。そして最後は、運営をいかに効率的に進めるべきかという、このストーリーこそがオーソドックスではないかと考えております。

振り返って道路関係四公団改革の経緯を考えてみますと、実はそこでは整備手法から始まって、政策理念というものに対しては、十分な議論の時間がなかったのではないだろうか。このことは2の欧米主要国の道路政策からの示唆ということで、そちらの方を勉強させていただいても、改めて確認した次第でございます。

さはさりながら、道路関係四公団改革、これは民営化といたしましても、正確にはPPPではないのかなと私は理解しております。道路会社にとりましては、これは西川委員の言葉ですけれども、超ローリスク、ローリターンということを実現しておりますので、資金調達コストを低減させてきたというメリットがあるというのも、私は評価しなければいけないかなと思います。

3は今後の姿、一気に飛んでしまうわけですけども、ずっとこれから高速道路を無料化でいいのかということなんですけれども、参考資料になります8ページをちょっとおあげいただきますと、4. 高速道路の今後というところの2つ目の丸に、アメリカの連邦交通省の前長官ピータースさんの、道路は無料であるというのはどうも神話ではないかという主張を、そこに引用させていただきました。「近代的なテクノロジーと料金徴収、さらに動的な道路課金の強力な組み合わせを活用することで、高速道路を最高の効率で運営する

ことができる。そうしないと、道路は無料であるという神話を維持し続けることになり、米国民が時間の喪失、燃料の浪費、及び米国経済の疲弊という形で、渋滞の高い代償を支払うことを無視し続けることになる」、こういう指摘がございます。私は大変これはもっともだと思ひまして、その下に維持管理有料制案というのもつづらせていただきました。これも参考資料の8ページから9ページに示してございますけれども、実は私も前に道路審議会に関係させていただいたときの平成4年の中間答申、平成7年の中間答申で、維持管理有料というような提案をしたその一員でございます。また寺島先生の有識者委員会の間取りまとめでも、利用者負担での整備区間は償還後も利用者負担とすることが妥当であり、検討すべきであるとされておりますので、私は将来無料開放ということは、この際もう一度根本的に考えるべきではないかと思ひます。

最後の点は、社会的費用最小化の視点でございます。私の若いときは道路対鉄道というモード間の競争というものが常に念頭にあったんですけども、現代はもうそういう時代ではなくて、我が国にとってモビリティを確保するために交通に支出する費用をいかに最小化するのか、ということは鉄道も道路もということではなくして、この区間は道路で、この区間は空港で、この区間は鉄道でというような組み合わせを、適切にやっておくべきではないだろうかという点でございます。

2は欧米主要国の道路政策からの示唆ということで、高速道路調査会の研究会では、外国の制度のことを勉強しております。私のお隣におります西川委員が中心になって勉強されていることですが、その中で、3点ほど指摘させていただければと思ひます。

最初は戦略的幹線道路網の見直しということで、高速道路機構が海外調査シリーズということで、海外の動向を綿密に調査しております。その中で、高速道路機構の勢山理事長みずからが、各調査報告書の中からまとめられたのがこの4点でございます。1つ目は経済成長、国際競争力、2つ目が非常時対応力、3つ目が国内地域間の経済力の均衡化、4つ目はクオリティ・オブ・ライフの向上、ここにまず戦略的な幹線道路網の実効的な意義があるというまとめでございます。私はこれはもっともだと思ひまして、ここに掲載させていただきました。各々の項目、具体的に何かということにつきましては、参考資料の5ページから6ページに書いてございますので、後ほどお目通しいただければと思ひます。

そして2つ目が、欧米諸国を調べてみますと、公的資金が不足している、それをいかに対応していくべきかということでは、高速道路事業の多様化というものが行われていると

いうように整理できたと思います。公的資金の不足は各国共通でありまして、これは脱石油燃料とか、あるいは課金技術の改良というものも合わせて、ほとんどの国がこの状況に直面しております。さてそこでどうするかということになりますと、やはり民間企業の参入ということに、共通項が見られるように思います。そこでPPPとかDBFO、コンセッション、これは並列に書いてしまいましたけれども、実はDBFOもコンセッションも、PPPの一つの種類であるということで、この概略図は3ページに示しているところでございます。

民間企業が参入してきておりますけれども、それでは国家は何もしなくてもいいのかという点になりますと、決してそうではなくして、各国の動向を調べておりますと、公共と民間の役割というものがはっきりと示されているように思います。最初のポツは、これは公共の役割で、目標設定、KPI、Key Performance Indicatorの設定とモニタリング、渋滞・環境問題の解決、整備財源の確保、これは公共の役割だと。そして民間の役割は、事業運営の効率化を行う、これは当然のことでございます。また西川委員の主張では、リスク分を費用に算入するというようなことも、これから民間企業が参入する上では考えてもいいのではないかとございます。そして最後にリスク分担としておりますけれども、欧米のケースでは、マーケットリスクは民間が負おうと、しかしながら予測不可能なリスクとかあるいは政治的、法的リスクは公共が負おうと。このような分担ができていますようにございます。

参考資料では、6ページから8ページの冒頭まで、各国の動向が整理してございますけれども、この中であえて2点だけ申し上げさせていただきますと、6ページ、英国ではSmeed reportというのが1964年に出されました。実はここで初めてロードプライシングという言葉が出てきたんですけれども、米国がcongestion chargingを導入したのはその40年後、相当時間がかかっておりますということと、もう一つは次のページにありますドイツの2000年のペルマン・レポートという、ペルマン委員会の報告書でございますけれども、ここでは非常に適切な整備、指摘がされておりますので、ここもご検討いただければと考えている次第でございます。

さて、最後の料金制度のあり方でございます。最初は、疑似マーケットメカニズムの活用と課題と書きました。実は高速道路料金は純粋な市場料金ではございませんので、そこで疑似という言葉を入れさせていただいたわけですがけれども、その際に、その料金に対してどう対応していくべきなのか、これがどうも私の理解では、政治の道具にされてしまっ

ているのではないか。そうしますと、民営化というのは一体いかなる意味があったんだろうかと。やはり料金というのは、これから純粋な民間会社を目指す高速道路会社にとっては、経営の生命線でございますので、ここは民間会社の自主性を認めてもよろしいのではないか。しかしながら、地域的、地域独占的といたしましたのは、3つの会社に分かれて当面は各々の区域でもって、高速道路サービスに対する競合相手がありませんので、地域独占になる可能性があります。しかし一般道等を含めると、必ずしも全くの独占ではありませんので、地域独占的という言葉にさせていただきたんですけれども、そこではやはり上限価格を抑えるといったような、消費者の目線というものが必要になってくるのではないかと思います。

そして2点目が高速道路施設の有効利用ということで、財源整備の負担の問題でございます。これも6ページのちょうど真ん中辺に、高速道路事業の潮流と費用負担のあり方ということで、料金負担、税金負担、料金負担プラス税金負担双方という、大きくこの3つがあるのではないかと。料金負担の場合は、利用者負担、利用者負担をさらに広げた受益者負担、また欧米のケースでは損傷者負担あるいは原因者負担ということが言われております。ただその際に、料金を導入しますと余剰が変化いたします。消費者余剰が減ってしまつて、生産者余剰が増える、その還元策をどうやったらいいのかということ。実はこれは私もいい知恵がありませんので、ぜひこの委員会でご検討いただければとお願いしたいと存じます。

それから画一料率制と路線別料率制、これは経済理論的には路線別料率制のほうが余剰が高いんですけれども、現実には画一料率制になっております。旧道路公団が東、中、西と地域3分割された現在でも、この画一料率制は維持されているんですけれども、果たしてそれでいいだろうか。次の高速道路施設の有効利用ということのためにも、このことは再度検討していただいてもよろしいのではないだろうかと思っております。

その料金水準でございますけれども、償還計算から来ました料金水準、これが必ずしも利用者の負担能力に見合っていないという可能性がございます。そうした場合には、償還主義をどう考えたらよろしいのかということの根本にさかのぼらなくてはいけないということで、高速道路調査会の委員会も今後この点を考えていきたいと思っております。

現在の償還主義が認められるにした場合、私は3点ほどご検討いただければと思っております。1つが用地費の問題で、これは昭和47年の道路審議会以来、用地費は利用者にとって過剰な負担になっているから、これを除くべきだという提言が繰り返されてきております。

しかしながら現在に至っても、なおかつこの用地の問題はそのままでございますので、ぜひこの委員会でご検討いただけないかと。

それから維持更新費。あえて私は維持修繕費とせずに、維持更新費といたしました。維持管理というのは現状に戻す、現状を維持する、それに対して維持更新というのはこれからの道路、特にITSが中心となってきます高度な道路に対しまして、その維持更新費をどうするのか。これは現行の償還対象に含まれておりません。したがってこの問題も大きな課題になるのではなからうか。

そして3つ目が外部費用でございますけれども、これは既にEUでは外部費用を道路料金に含めるという合意ができております。外部費用とは何ぞやという定義、それからどう計測するかという問題点がありますけれども、この点も、我が国も遅れをとらないようにしていただければと思います。

そして最後が利用者にとってのわかりやすさ、むしろわかりにくさと言ったほうがよろしいのかもしれませんが、それと利用者にとっての納得性というものが、料金に必要になってくるのではないだろうかと思えます。基本料金と割引料金、これは非常にわかりにくくなっております。例えば4ページにありますEU、スイス、日本の重量貨物車の料金比較表でも、割引を加味すればあまり差はない、割引がないとかなり差があるということで、これも利用者にとっては非常にわかりにくい。「利用者よ、賢明になれ」という言葉がある一方で、やはり誰にでもわかるということが必要になってくるのではないかと思います。

そして現行の料金制度あるいは料金水準に対して利用者が納得しているかどうか。その問題の一つに、車種間料金比率があろうかと思えます。これは我が国の場合は、アメリカのAASHTO（米国全州道路交通運輸行政官協会）の道路テストをベースに議論されることが多いんですけれども、我が国の場合は構造物比率が非常に多い、そういう道路の中において、我が国独自の道路テストというものをやって、そしてその上で料金比率を考えるべきではないかと。そうすることによって利用者の納得に結びつくのではないかと思います。

以上でございます。

【寺島部会長】 はい、どうもありがとうございました。

それではただいまのご説明に関しまして、各委員より質問なりご意見があればよろしく願います。いかがでしょうか。

【竹内委員】 東京女子大学の竹内でございます。どうもありがとうございました。

お伺いしたいといいますか確認になるかもしれませんが、2ページの3.料金制度のあり方の中ほどに、画一料率制と路線別料率制のお話がありました。私の記憶が確かならば、たしか道路審議会で、もちろん杉山先生もメンバーだと思いますけれども、プール制の見直しをするという、あれは言いかえるならば画一料率制を地域別にいろいろ考えてみようと、そういうことだと私は理解しているんですけども、あれから大分時間が経って、いろいろな社会環境、社会情勢が現在では変わってきています。そういう現状においても、道路審議会のプール制をやはり見直しの方向で行こうというふうにお考えなのかどうか、というところをお伺いしたいんですが、いかがでしょうか。

【高速道路調査会(杉山)】 これは私の責任とは別に、その後欧米の制度を勉強した結果、欧米ではむしろ国家が内部補助、これを仲介していると。今後その道路整備をある水準まで高めるには、やはり内部補助の制度がないと、国として道路網が維持できないというようなことがかなり顕著になってきております。振り返って、我が国の場合どうかということなんですけれども、我が国の場合はまだ最終的な1万1,520キロという路線網が完成されておられませんので、私は当面、この1万1,520キロが完成するまではやはりプール制というものを、これは無条件ではございませんけれども、条件をつけて維持していくということのほうが、むしろよろしいのではないかというように、個人的には考えております。

【太田委員】 太田でございます。

今、最後のところで、いわゆる整備目標の話を少しいただいたと思いますが、それと料金問題につきまして一点、お伺いしたいと思います。

1ページ目のところで、政策理念があって、その後整備手法の話をして、運営手法の話をするというお話だったと思うのですが、まず1万1,520キロあるいは全国ネットワークという政策理念があって、それに整備手法が議論されてきたと。したがって先ほど京都府のほうで話がありましたけれども、いろいろな主体で道路をつくる、つまり各主体の目的はともかく資金調達をしやすい方法があればそれでやる、ともかくつくってからその後で料金のことを考えよう、あるいは整備後に経営主体のことを考えようという形だったと思います。そういう意味では、2000年前後ぐらいまではともかくネットワークを整備することが第一理念だったと。それが8,000キロ程度高速道路ができてきて、むしろ利用のコストを下げたいということで料金問題になり、日本道路公団の民営化の

ときは1割下げるといふ決定がされて、そこから料金というの、実は割引いて利用を促進するといふように考え方が変わってきたと思ふます。その中で、整備の速度がだんだん落ちてくる、つまり料金収入が少ないとか、資金調達が難しくなると整備の速度が落ちてくるといふ中で今ここの議論に至っているのですけれども、杉山先生のお考えでは、料金問題はさておき、まず理念を確立して、どこまで整備をしなければいけないか、あるいは日本の国の目標としてどういふような構造でつくるべきかといふことが極めて重要で、料金問題はむしろ少し後になるのか、あるいは料金問題が資金調達を含めて人々の支持を得られるような形でうまくやれるようになって、それを整備に絡めていく、何か魔法のようなものかもしれないですけど、仕組みを考えるべきなのか、どちらに重点を置いて私たちの議論は進むべきだとお考えですか。

【高速道路調査会(杉山)】 理想論をいいますと、私はそれは同時決定が一番好ましいと思ふます。しかしながら現実には同時決定は期待できませんので、私は我が国にとっての整備目標、例えば1万1,520キロは、全国どこに住んでいても1時間で最寄りのインターに到着できるという点では、非常に説得力を持ったネットワークのあり方といふように思ふます。ですから、そのネットワークを実現するために、どのような形で資金調達をやったらいのかといふこと等を含めて、そしてそれをいかに有効活用するかといふ点で、次に料金をといふことで、本来的な同時決定とはいささか離れるんですけども、そこはやむを得ないかなと。このように考えております。

【家田委員】 どうもありがとうございました。

杉山先生は、もう長年にわたってこの道路の料金のあり方のみならず、道路といふのはどういふものであるべきかといふことを最も真剣に悩まれてきた日本人の一人である、あるいはたった一人かもしれないぐらいに大権威でいらっしゃいますし、ここにもその弟子筋の方々もたくさんいらっしゃる中なので、こゝういふ場でこゝういふ、非常にベーシックなことを聞くのは私もためらいつつあるんですが、なかなかベーシックなところはこゝういふ場でないと恥ずかしくて聞けないところもあるので、是非教えていただきたいんですが。

道路に限らず、交通サービスに対する料金制度といふのは、交通経済学の中でも比較的定式化され、理論化されてきた領域であると。そしてまた旧道路公団も、長い歴史の中でいろいろな経験の中から、途中でプール制に関する限界みたいなものを設けたり、いろいろ試行錯誤してやってきた。だけどもいろいろな事情から民営化といふのが起こり、そしてその民営化の中では、前回の自民党政権ですけども、民営化といふのはいいこともある

ということでやって、だけれどもその同じ自民党の政権の中で末期に、景気対策というところから道路の料金というものを、いやいや、変えてしまえばいいんだというふうにやってしまうわけですね。まずそこで、自民党政権の中でもある種の理念の混乱があるように思うし、その後の民主党政権ではさらにそれがわけわからないことになってしまっただけでなく、少なくともこの数年間の中での高速道路料金というものは、もう理論もへったくれもある世界でなくて、何ていうんでしょうか、混乱の中であって、いい面もあったけれども、失敗も多くあったのではないかと思います。

冒頭、先生がおっしゃったように、高速道路の料金というものは、そういうものの糧となつてはいけないんだということが、国民的なレッスンだと思うんですね。そうするとここで必要なのは、非常に緻密なところの理論がああだ、こうだというよりは、そういうことに至らないような、そういう種類のリスクに陥らないような、ある種の政治的な機構あるいは制度、国民的な共通のコンセンサスみたいなものが要るように思うんですね。どういうふうにしたら、ああいう事態に陥らないようになるか、その辺是非、杉山先生の率直なご意見を賜りたいと思います。

【高速道路調査会（杉山）】 いい知恵があるわけではございませんが、私、冒頭申し上げましたヘルマン・シュライバーの『道の文化史』という本、これは高速道路のことはそんなに書いていなくて、料金のことは書いていないんですけれども、やはり我々の生活にとって、人と道、物と道の関係はどうあるべきかということ、非常に薫り高き口調で書いてあるんですね。私はやはりこれが、皆さんのベースになってしかるべきではないかなと思います。

そして割引のことなんですけれども、これは教科書的な説明になって大変申しわけないんですが、割引をすれば確かにいい面もあるわけですね。しかしながら道路会社が民営化されていくということからいたしますと、民間会社にとってはやりたくないものもあります。社会的割引、これをやる場合には、やはりその補填財源と一緒にあって、これを用意するから、社会的割引をやりなさいよと。道路会社がみずからの意志でもって営業政策的に割引をやるのであれば、それはどうぞと。という形が好ましいだろうと思うんですけれども、私の理解では、社会政策的割引の補填財源が、どうも何か説明力に欠けたものを便宜的に持ってきてしまったなど、こんなようなイメージがございます。家田先生のお答えになっていないかもしれませんが。

【家田委員】 どうもありがとうございます。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。

では私のほうから1点。悩ましいのはまさに政策理念のところ、どういう信念体系を持って道路行政に向き合うべきかというところで、僕もこういう議論に参画させてもらいながら悩んでいるんですけれども。過去40年間で、2007年をピークアウトして日本の人口が3,000万人増えたということを前提に、40年間の日本のいわゆる政策理念というのは組み立てていたと思うんですけれども、これから2050年までに3,000万人人口が減るということを視界に入れて、決めつけてはいけませんけれども、そうであるならば、なおかつこの国を活性化していくためには、先ほどの京都府知事との議論にもあったんですけれども、アジアダイナミズムと向き合って、交流人口だとか、それは外からの人口及び国内の移動人口でもって活性化していかなければいけないというのが、政策思想の根幹におかなければいけないと、僕自身は思っているんですね。国を豊かにしていくためには。

その際、民主党政権の掲げた「コンクリートから人へ」というものを、こちらの委員会の前の委員会で、プライオリティーを持って議論しようと、先生がおっしゃった1万1,520キロはやらないほうがいいんだという空気の中で、そうではないと。やはりプライオリティーをおいてやるべきものはやるべきで、やるべきものとはこういうことではないのかというレポートを出したのが、ぎりぎり中間報告だったんですね。

今度、サラッと1万1,520まではということで、しっかり議論していこうとしておられるんですけれども、やはり時代の大きな変化をにらみながら、この国にとってどこまで高速道路を整備していったらいいのか、そして今までとは違った価値基準で、そのプライオリティーをつけていかなければいけないところに悩ましいところがあると。しかもおっしゃっているようにそれを支える料金体系ですね。誰がどういう形で公正に負担すべきなのか。車社会の持つ意味がまるで変わってきていると。まるで価値観が、車を持たないほうがいいのかとか、欧米の動向はまさに僕も気になってチェックしているんですけれども、例えば環境税的なものを自動車を持つ人たちに負荷してくるような空気が、もうあふれてきているわけなんですけれども、そういう時代に、誰がどういう形で負担をして、なおかつモビリティを高めるのかというのは、非常に悩ましいバランス感覚なんですけれども。

おっしゃっていることは全て、認識し、理解した上でなんですけれども、先生としてはその自動車社会に対する、いわば昔は自動車を持つことに夢があり、楽しく、前向きなものだったと思うんですけれども、そういう時代の大きな変化の中で、今どう考えておられ

るかなと思ってですね。

【高速道路調査会（杉山）】 非常に難しい質問で、私も適切な答えができる自信がありませんけれども。我が国に道路をどれだけ、高速道路をどれだけ整備するのかということは、一つは効率論。効率論に関しましては、これは今、寺島先生が言われましたように経済動向の差によりまして、もう一度再検討の余地はあろうかと思えます。

もう一つが公正論だと思えますけれども、これは先ほどの繰り返しになりますが、全国どこに住んでいても最寄りのインターチェンジまで1時間でアクセスできるということは、実は我が国特有のものでなくて、フランスもかつてはこれに似たようなことをやっておりました。このどこに住んでいてもアクセスできるというようなことは、実は国土の有効活用の上から見ても、あまり多くの方々から批判が出ないのではないだろうか。そしてさらにそのネットワークをどうするのかということに関しましては、人口動向あるいは工業立地の動向等々の効率論でもって、これは再度検討する必要があるかと思えます。かつて7,600キロが1万1,520キロになった。またそれがもう一度、その議論になってもよろしいのではないかなと思えます。

【寺島部会長】 それではよろしいでしょうか。

それでは、どうも先生、ありがとうございました。

それでは続きまして、四国旅客鉄道の泉様をお願いしたいと思います。

【四国旅客鉄道（泉）】 JR四国の泉と申します。本日はこういう場を与えていただきまして、本当にありがとうございます。一部分の話でございますので、10分ちょっと、資料をご説明させていただきます。枚数は多いんですが、それほど時間はとらないと思います。

基本的に、資料は1ページから10ページあたりが当社の現状もしくは特異点、11ページ以降は今後の我々の見込みというか、要望というような話になります。

ご承知の方はご承知なんですけれども、1ページ目ですが、当社は昭和62年、26年前に国鉄改革ということで創立された会社なんです。国鉄改革は、当時労働問題等々で経営破綻していた国鉄を民営分割することによって、効率的な鉄道網をしっかりと日本で再生しようという目的でできた会社なんです。貨物会社は既に意見を申し上げているようでございますけれども、貨物会社を含めて鉄道を運営している会社は7社ということで、旅客会社は6社でございます。そのうち、貨物会社もそうなんです。東日本、西日本、東海は上場しております。ここは非常に普通の会社なんです。北海道、四国、九州は

三島会社と呼ばれるんですが、九州は最近元気がいいんですけれども、基本的に営業赤字の会社としてできたということで、非常に変な会社であるということでございます。ある意味でそれは、かなり分割にこだわったというところに原因があるんだろうと思います。この辺は今の高速道路会社などはそういうことはしていないと思いますけれども、これは国鉄がいわゆる潰れたからだだと思いますけれども。

ということで、当社の場合、その赤字を埋めるために第2営業収入的なものとして、経営安定基金というものが改革法の第12条で設けられたということで、2ページにございますように、当社の場合約150億円程度の営業赤字が想定されたものですから、ここが問題なんです、7.3%で回るという前提で割り戻された基金試算が、当社の場合2,000億円強設定されたということでございます。問題は、7.3%では当然回らないと。当時はちょうど国債が7.3%だったから回ったんですが、ということで、ここが最大の我々のアキレス腱になっております。

当社は、3ページにございますように、JR6社の中でも北海道、九州以上に非常に脆弱な経営基盤でございまして、複線化の部分については、鉄道というのは複線化が基本だと思うんですが、予讃線の、当社は岡山の児島というところから四国方を全部、855キロを持っているんですが、そのうち複線化は50キロ程度、高松から香川県の一部、電化も松山までということで、非常に脆弱と。さらに100万都市がないということで、比較的大規模な定期収入といいますか、そういうものがないところが、当社の弱みであるということでございます。この辺は札幌都市圏とか福岡都市圏のある、北海道とか九州と違う部分がございます。

次に4ページが、そういう中で高速道路網は、今のお話もあったように着々と整備を四国でもされておまして、現在500キロ以上整備が進んでおります。ということで、高速道路はまさに今の平成、昭和後期の技術力、我々の鉄道は大正時代の技術力ですから、50年ぐらいの技術格差があるので非常に我々は弱いということで、5ページにございますように、高速道路の延伸に伴って、当社のお客様、輸送人キロは、1人が1キロ乗れば1人キロということでございますが、収入が反比例的に落ちてきたということでございます。

一つ、昭和63年にガンと伸びていますのは、瀬戸大橋が開通して鉄道が伸びたということで、ここは鉄道が非常に便利になったので伸びたということと、ずっと落ちてきたんですが、平成十七、八年ごろ、リーマン・ショックの前までは少し戻りかけております。

これは後ほど、また本四の資料で出ますけれども、岡山から新幹線を使って本州へご利用されるお客様を中心に戻りかけたわけですが、リーマン・ショックと高速道路の大幅割引施策の関係で、非常に収入等が落ちまして、潰れかけたということで、第2の支援策をいただいたということでございます。

6ページ以降、当社のこれまでの努力状況でございますけれども、もともと4,500人ぐらいの社員数が、現在出向等を入れて2,600人、実際に鉄道としては2,000人ぐらいでやっていますので、半分ぐらいの社員数で、列車キロ、これは1列車が1キロ走ると1列車キロになるんですが、列車本数ですね、この辺等のいわゆるサービス網はそれなりに効率的にやってきたと。例えば駅でもかなり無人化をしまして、我々でいうと一部入っていますが、自動改札等を入れてもあまり効果がないという状況になっております。

そういう中で、8ページにございますように輸送密度、1日に何人その線区をご利用されているかという数字ですが、昔は例えば本四備讃線で2万5,000人ぐらいたのが2万人ほどでございまして、かつて国鉄時代末期、2,000人未満の30キロ以下の線区は廃止とか、そういうことだったんですが、そういう線区がかなり増えてきてしまっていると。ただそういう線区でも、実は鉄道特性というほどでもないんですが、朝の高校生の通学輸送で、ある高校に300人ぐらいバツと動くわけですね。そういうところはやはりなかなかバスでは代替しづらい、自家用車では代替しづらいということで、やはり廃線はしないでくれというのが地元の要望になるわけでございます。

それでもう一つ、9ページはJR6社の定期以外の収入の推移ですが、この10年ぐらいでございますけれども、当社は大変高速道路の影響が大きいものですから、ずっと落ち続けて、かなり落ちが大きいということでございます。

ということで、10ページにございますように当社の経営成績ですが、上の赤が第2営業収入の経営安定基金の運用収益、下の青が営業損失ということございまして、当初は150億円弱の営業損失が出たんですが、その後いろいろ効率化とか社員の早期退職等をして、大分人件費等を減らした結果、七、八十億円でずっと均衡しておりまして、一方、経営安定基金のほうも当然7.3%では回りませんので、七、八十億円で均衡している状況でずっと来たんですが、平成21年から22年にかけて、先ほど申しましたようにリーマン・ショック、高速道路の無料化等々で大きい打撃を受けたということございまして、ある意味で当社の場合、経営安定基金の収入と、それから何だかんだ言っても特急の収入が効率的なものですから、特急の収入で、855キロのローカル線を含めた四国の鉄道ネ

ットワークを維持しているという、ビジネスモデルは破綻しかかったということでございます。

実は11ページ以降、平成23年に政府のほうにお願いをして、これは4社ともそうなんですが、国鉄改革に由来する剰余金を活用して、支援政策を打っていただいたということで、当社の場合、当面平成23年から10年後の32年度が目標なんですが、経営安定基金の積み増しということで、無利子貸し付け方式で年35億円、1,400億円。これは実は、私どもは本当は7.3%では回らないものですから、2,000億円ぐらい欲しかったわけですが、なかなかそうもいきませんのでこういうことございまして、あとは設備投資への助成金、無利子貸し付け、200億円ずつの10年間で400億円ということございまして、一応これでいきますと何とか、経費節減施策等をしながら、それなりに維持できるかなと思っていたのですが、これは我々のキーである本四の高速料金が現行水準並みという前提でつくられているものですから、そういうものがなければいくんですが、今回そういうことが議論になっていますので、例えば平成32年度3億円の経常利益というのは吹き飛んでしまうというふうに思っているわけでございます。となりますと、当社の場合、当然四国の鉄道ネットワークの維持ができなくなると。我々も経営ですから、やはりそういうことになると、幹線でないところから路線廃止するというようなことを考えなければいけないという状況です。

本四の鉄道路線というのは四国の鉄道にとってどういうものかといいますと、現在、定期が5,000人、定期以外、普通のお客様が1万5,000人なんですが、香川県等を中心に岡山、大阪、東京との新幹線ネットワークを構成している線区であるという、最重要線区でございまして、実は高速道路料金と当社の本四の宇多津・児島間、橋の上のご利用人員を見ますと、当初こういう料金、グレーでございまして、明石大橋の開通でかなりそちらに自動車交通が流れたと。高速バスがそちらに動いたということで大分落ちてきたんですが、先ほど言いましたように平成十六、七年から高速バス等のシェアも大体安定しまして、戻りかけてきたと。当時、そのころは大体4,100円程度の通常料金であったわけでございますが、これが大幅割引でかなり危なくなったという状況でございます。

とは言いながら、ここ最近はまだ、料金施策がまた少し戻ったものですから、また回復傾向にある。要するに新幹線ネットワークは、やはり何だかんだ言っても都市間鉄道が我々の大きな使命ですから、都市間鉄道はやはりお客様から支持を受ける、ということはやはり多分社会的には便益があるんだろうなと思っています。

14ページはどんな影響があったのかということでございますが、一応平成19年は、当社の鉄道運輸収入は非常に小さくて260億円なんですね。これがリーマン・ショックと高速道路の1,000円で、平成21年には229億円ということで約31億円落ちていますが、多分半々ぐらい、十四、五億円が高速道路1,000円の影響かなと思っています。十四、五億円というと、まあ、道路会社とか東日本さん等1兆円企業から見たら、本当に小指の爪のあかなんですが、当社の場合、ここにありますように鉄道の収入が二百二、三十億円、連結でも500億円弱ですから、我々の場合は腕が1本ないというような状況になるわけでありまして。

現在こういうことで推移していますが、今回同じようにやはり通常料金が、ちまたで言われているように4,100円でなくてかなり落ちるということになると、10億円以上の営業額に出るのかなと思っています、これは我々にとって致命的なものだと。潰れる、潰れないという話になるというふうに思っています。先ほど言いましたように3億円が一応利益目標ですから、それがすぐ飛んでしまう、自助努力ではとてもできないということでございます。かつ心配なのは、せっかく打っていただいた鉄道の支援政策が中途半端になってしまうということで、我々からいうと、本四の料金政策が先に決まっていれば、多分それを織り込んだ形で支援政策をお願いしたんですが、それができなくなっているという、逆になっているということがつらいところです。

この本州の場合は当社の収入の実は43%ぐらい、これは松山とか高知から使っていられるお客様の収入も含めていますが、4割以上の方がやはり新幹線ネットワークを利用しているところなので、我々にとって非常に重要な線区でございます。

15ページ、16ページは、高速道路料金についての我々の勝手な意見でございますが、今4,100円ですが、現在ETC割引等で、土日であれば1,900円、平日昼間だと2,870円ぐらい、3,000円弱なんです、これが本州並みということになると、まず通常料金の半分になるのかなと。それにさらにETCが半分になりますと4分の1になるので、これはやはり当社が潰れる危機だなと思っています。

要望としては、これは本四だけではないんですが、16ページにございますように、一つは通勤割引ですね。四国には高速道路と並行している在来道がないわけですから、そういうところに混雑緩和を目的とした通勤割引をするのはどういふものかなと、我々は勝手に思っております。さらに、大きく本四の高速道路料金が値下がりしますと、四国の鉄道ネットワークは維持できないということでございますので、できれば現状並みがありがた

いなということでございます。

最後に、17ページに瀬戸大橋について書いておりますが、これは3つ橋がある中で唯一鉄道併用橋でございまして、上が道路、下が鉄道ということで、右の絵の下の灰色が共用部ということで全体の橋の構造を支えているところで、上に道路が乗っていると。下が鉄道専用部ということで、鉄道専用部は当社が当然維持、修繕をしているというところがございます。

以上でございます。

【寺島部会長】 はい、ありがとうございます。

ただいまのご説明に関して、質問、ご意見があれば、よろしく願います。

1点ちょっと、僕のほうからですけれども。鉄道の説明の中に、東日本大震災の教訓というのをよく聞くんですね。つまり鉄道が支えたと。その災害対応ということに関して、四国に関しては鉄道がなければ災害対応力において困るんだとか、そういう論点というのはおありですか。

【四国旅客鉄道（泉）】 基本的に強かったのは新幹線なんですよ、東北についても。そういう意味でいうと、我々は新幹線がないので、ある意味ではハードは弱いんでありますけれども、やはり多様な交通ルートがあったほうがいいに越したことはないので、そういう意味ではやはり、特に南海トラフが起きると香川県とかが基地になると思うので、そこからの交通としては多少は役に立つのかなというふうに思っていますし、だからこそ4県知事も一応、高速道路料金を下げろと言いながらも、四国の鉄道も潰すなどおっしゃっているんだろうと思っています。

【家田委員】 いや、座長がおっしゃったのは、東北で貨物鉄道がいろいろなものを運ぶのに……。そういう意味で四国はどうですかと。

【四国旅客鉄道（泉）】 四国の場合の貨物は、予讃線側だけなんですね。ですからそういう意味では、高知方にはなかなか行けないでしょうね。ただし、臨時免許で動かせば、動かさないことはないと思うんですね。貨物も日本海を回すときは臨時免許でやりましたから。日本海から回して盛岡に持ってくるようなやつは臨時免許でやりましたから。それは可能だと思いますね。

【寺島部会長】 JRはバスもやっておられると思うんですけれども。

【四国旅客鉄道（泉）】 あ、当社はバス、やっています。はい。

【寺島部会長】 そのバスのいわゆる利益における、バスへの依存とか多角化だとかい

うようなことは、この数字の中にも入っているわけですか。

【四国旅客鉄道（泉）】 これは鉄道だけでございますので、先ほど申しましたように鉄道収入が今230億円弱で、連結でまあ、500億円弱ですから、それが鉄道以外の収入、鉄道の関連の事業もありますけれども。

バスは実は40億円弱でございます。バスの場合は、やはり当社で独占するわけにいかないのです、まあ、4社ぐらいで共同でやりますので、せいぜい4分の1程度かなというふうに思いますので、とてもとてもバスの収入で鉄道のネットワークを維持するというのは、ちょっと難しい額ですね。絶対額的に。

【寺島部会長】 それからもう一点、別々の会社ですから、JRの分割した会社というのは、人件費の体系が相当格差が起こっていると考えていいんですか。

【四国旅客鉄道（泉）】 それは起きています。端的に言えば、多分一番悪いのが、前にヒアリングを受けた貨物で、その次がうちと。例えばボーナス等の月を見ると。という状況になっています。

【羽藤委員】 東京大学の羽藤です。ご説明どうもありがとうございました。

思った以上に料金割引の影響が、経営に対して影響を及ぼしていることが、はっきりわかりましたし、それは経営のスケールというか、サイズが相当効いているということを理解しました。

経営安定基金も含めて、金利で戻ってくるとしていたものが、今相当難しいというようなところもあると思います。しかし輸送サービスで重要なのは、先ほど杉山先生からも公正とか公平という話があったんですけども、日常の足としてJR四国さんが相当数、通勤とか通学に対してサービスを提供しているということです。これがほかの交通機関にかかわらずのものとして与えておられて、かつそれが高速道路料金の割引によって、維持できないような状況まで追い込まれる可能性があるんだとすると、モビリティの持続可能性から考えて問題があるという気がしました。経営努力は、無人化も含めてされていると思いますが、もうこれ以上効率化する、或いはした上で日常の足としてモビリティを提供していくということは難しいのか、それとも、もう少し効率化の可能性はあるのかといったあたりいかがでしょうか。

【四国旅客鉄道（泉）】 多少、もう少しワンマン化とかを進めるとか、例えば編成両数を減らすとか、そういう細かいところはあるんですけども、基本的にはやはり線路を維持、修繕する費用が、やはり鉄道の場合非常に大きいんですね。そうになると、線路をやっ

ているとやはり固定費がすごく大きいので、そんなに経営改善はもうできないだろうと思っています。

まあ、定期は約2割ぐらいでございますので、絶対額でいうと四、五十億円でございますけれども、絶対額は大きくないんですけれども、やはりさっき申しましたように、あるときのある部分、例えば朝のある時間帯に300人、400人が動くという、田舎でもそういうのがあるんですね。そういうのはやはり、なかなか自動車ではしにくいという実情があります。かつ、多分昔から鉄道が引いてあるので、どうせあるものは使ったほうがいいということをやっているわけですが、そういうことなのでなかなか、今はさっき言ったように全体の収入で何とか、うちの中での内部補助をやっているんですが、経営安定基金の収入と特急等の収入でやっているんですが、それが崩れるとやはり弱者のところにしわ寄せが、うちの中でさらに、弱者の中の弱者にしわ寄せが行かざるを得ない。まあ、路線廃止ということも、路線廃止するかしないかは地元との協議になるんですが、そうするとなかなか当社としてやりにくくなるということは、言わざるを得なくなってくる可能性はあると思っております。

【羽藤委員】 わかりました。ありがとうございます。

【太田委員】 太田でございます。

資料の12ページで意味を教えてくださいとお願いして、質問させていただきます。質問の意図は、今、ここで本四の料金のことを考えなければいけないというミッションがあるわけですが、その場合、本四の自動車のほうが下げた分と同じだけ鉄道を下げたとしても、それではもとに戻らないということ、これは意味しているのですか。

【四国旅客鉄道(泉)】 鉄道の料金を同じだけ下げることができれば、それはできると思うんですが、その財源をどうするんだという話になるわけですね。収入が落ちますから。収入が落ちると思うんですね、当然。

【太田委員】 もちろん収入は落ちるわけですが、先ほどJR四国の規模とNEXCOの規模のお話があって、NEXCO側の料金が変わると、基本的にはもともと橋の値段が高くて、かなり自動車利用者から見て禁止的に高かったのが下がると。下がると、橋を通ってきて四国内に入った後も、同じ高速道路料金なので四国内は全部自動車で回ってしまうと。しかし本四の値段が高いので、鉄道で入り込んできたら、そのまま鉄道で高知とか松山とか徳島に行くと。したがって、橋の値段が落ちたら、それに対応して鉄道のほうの値段を下げて自動車利用は禁止的ではなくなって、四国内に自動車が入ってしまう

から対抗できないということを、これは意味しているのでしょうか。

【四国旅客鉄道（泉）】　そうですね。要するに、今申し上げたように戻っているのはやはり新幹線に続いていく線区なんですね。四国島内は、やはり高速道路との関係でいうと非常に競争力が弱いので、ずっと下がり続けているんですね。ですから一回自家用車で入ってきてしまえば、まあ、それは当然使われると。要するに鉄道から離れていくのは、今よりは絶対増えるというふうに思いますね。

【太田委員】　そのお話というのはこういうことですね。鉄道側が運賃を下げたとしても、高速道路からそもそもお客を取れるというわけではないので、基本的には高速道路側の政策が安定していて、かつJR四国にとっては本四料金は高いほうがいいという話なんだろうけれども、政策が安定していてそれに対してしっかり対応ができるような体制でないと、JR四国としては長期的に安定的な運営はできない。

【四国旅客鉄道（泉）】　そうですね。要するにまさにそのとおりだと思いますね。やはり高速道路料金がある程度の水準であれば、それに対してどうするんだという話になるんだと思いますね。

【家田委員】　何というか、長い歴史の中では何かの交通機関ができて、また別の交通機関ができると、そこでまた人の動きが変わったり、物の動きが変わって、あるいは時代の変化で変わっていくって、これはしょうがないんですよ、長い目で見れば。だけどやはり大事なことは、ほかならぬ国土交通省という一つの大臣の管轄である官庁の中で、片や高速道路の料金をどうしようかという議論があり、もう一方では鉄道会社というものを、とにかく国鉄の分割民営化の1987年のスキームの中でルールをつくり、そして支援するものはし、そして政策としてやってきたと。それが何のインタラクションや整合もないままに、ひょっと下げてみたり、いや、どうしようという議論があったり、そして議論するにしても、その政策間の整合ではなく、高速道路の料金の議論と、一民間企業である鉄道会社が困りますからどうなんですかということだけで議論するのでは、どこか違うんじゃないかという感覚を持ちますよね。その辺、政策の整合性という意味では御社はどういうふうに、鉄道政策について、もしくは国土交通政策について、お考えでしょうか。

【四国旅客鉄道（泉）】　まさにある意味では総合交通体系みたいな話で、そういう政策はぜひ打っていただきたいと。つまりこれは多分、公共交通機関をどう見るんだという話なんですね。もう要らないと見るのかどうかという話なんですけれど、多分これは我々だけでなく、ヒアリングされていると思いますが、フェリーとか、もしかすると前の高速

1,000円のときの影響でいうと、高速バス会社もかなり落ちたんですね。そうすると高速バス会社は何をやったかという、路線バスを廃止したんですね。徳島バスなどは。そういうことになってくるので、高速道路料金、これはまさに巨大な料金ですから、我々は非常に弱小ですから、何だかんだ言っても、そこはむちゃくちゃ影響力が大きいんですね。巨大なところから見たら非常にごみの先なんですけれども、我々みたいなところから見ると非常にでかいと。そこをぜひ理解して、政策を考えていただきたい。

繰り返しますが、当社で言えば、この料金の話が先に来ていれば、我々の第2の自立策ですね、これは北海道、九州、貨物もそれぞれ受けているんですけども、中身はそれぞれ少しずつ違いますけれども、その中身が変わったろうというふうに思っていますので、どうもそこが逆になっているんですね。

【家田委員】 そこがちぐはぐだと。

【四国旅客鉄道(泉)】 ええ、ちぐはぐだと思うんですね。

【寺島部会長】 私なんかものすごい鉄道ファンで、高知から岡山に出るのにあえて特急に乗ってみたりしているんですけども、そういう中で四国に鉄道は要らないなんていう議論に対して、ある種の憤りを込めて、どうしても必要なんだという最大のポイントが何なんだろうというふうに思うんですけども。先ほどおっしゃっていた文脈を聞いてみると、通学のときに200人、300人を一遍に運べないから、鉄道はどうしても不可欠だというようなあたりが意外な説得力かなとか思ったりするんですけど、そんなことじゃないだろうという部分もあってですね。

【四国旅客鉄道(泉)】 それは例えば末端線区ですね、末端線区でもそういう面がある。それが一つです。

それからもう一つは、これは結局選べれば選ぶ話なんですけれども、高速性はそれほどうちは高くないんですけども、定時性とかやはり魅力があるので、さっき言ったように新幹線ネットワークに続く部分は、高知でも松山でも実は回復傾向にあるんですね。ということは、やはり回復傾向にあるということは、社会便益がそれなりにあるだろうということなので、都市間で言えば新幹線ネットワークにいかにかつなげるか、これはやはり高知、松山ぐらいと、当然香川県だとまだまだ、現実に捨てられていないということですね。あとは末端線区も実はそういう、非常に細かい話がある。多分三陸鉄道などを今回回復させようというの、そんなところもあるんだと思うんですね。通学要素みたいな話ですね。

【寺島部会長】 わかりました。

いかがでしょうか。

それでは時間となりましたので、どうもありがとうございました。

【四国旅客鉄道（泉）】 どうもありがとうございました。

【寺島部会長】 それでは次に、自動車の取得・保有・利用段階に係る負担と動向調査についての議事について、事務局より資料の説明をいただいた後に、質問、ご意見をいただきたいと思えます。

それでは資料について、事務局より説明をお願いいたします。

【企画課長】 事務局からご説明させていただきます。

お手元にお配りさせていただいております資料5、横の資料「自動車の取得・保有・利用段階に係る負担と動向調査について」につきまして、少し概略をご紹介させていただきます。もともと車社会の今後の動向等を踏まえていただく上で、自動車に対してどのぐらい負担をいただいているのかというのを少しわかりやすくご紹介できればということで、資料をお持ちしました。

1 ページ目をめくっていただきますと、これは高速道路とかという料金とは違う、いわゆる通常の普通の道を走るという立場での負担、どのぐらいかかっているかというものでございます。いろいろな各国との比較等々やっていく上で、前提条件がいろいろありますので、どれが正しいというのはなかなか難しいところがございますが、1 ページ目で提供させていただいておりますのは税の議論で、税制調査会において提出されている資料でございます。

デンマークから日本、アメリカまでの各国が比較されておりますが、赤の部分が燃料課税、ガソリンにかかわる例えば日本で言えば揮発油税あるいは石油石炭税といったものがオレンジ色でございます。濃く緑色になっておりますのが重量税、いわゆる保有とか利用課税というふうに言われているものでございまして、日本が結構、先進国の中ではオランダ等と並んで高いということでございます。あとモスグリーンで少し薄目の色で塗られておりますのが、取得税と言われている自動車を取得する費用でございます。デンマークは非常に高くございます。これは登録税という名前でございますが、これを取得税というふうに言うかどうかというのはありますけれども、自動車を買って登録をするという費用にこれだけの費用負担がかかるということでございます。

ただ、冒頭でもご紹介しましたように、棒グラフの下の米印の1 番を見ていただきます

と、車両重量が1.5トンである、年間のガソリン消費税を1,000リットルと固定する、車体価格を240万円程度、加えて車の耐用年数を6年、こういう前提のもとでの計算をした上での、1年間当たりの費用ということでございます。これに加えて、要は料金といったものも当然かかってくるということではございますが、車を持って、普通に一般の道を走るということでこのぐらいの費用がかかるということで、日本でいえば15万7,000円というのが年間の負担ということでございます。

次のページをめくっていただきますと、これはJAFさんが出されております自動車の取得・保有・利用にかかる負担ということで、たまたまこういうデータがございます。ただ、先ほどご紹介しましたように燃料課税というのがこの上には転換されておられませんし、取得に関する課税、例えば消費税等々については乗っておりませんので、どちらが正しいというものもなかなか難しいところではございますが、こういう比較もでございます。

加えて3ページ目でございますが、先ほどご紹介した取得あるいは保有にかかわるものとして、保険料もかかります。保有の際には当然それにかかわる自賠責保険、あるいは任意保険、あるいは駐車場代といったものもそれに上乗せされていくということになります。

4ページ目でございます。全体としての家計からの交通関係支出というところを見ていただきます。経年変化がございますので、色がカラフルについておりますところの一番下の部分、左側のグラフで、自動車関係、あるいは自動車購入ということで、全体額としましては2000年時点で32万円というのが年間支出、最近それがずっと減っておりまして、29万6,000円という数字に2011年にはなっているということで、全体家計の11%減少と連動する形で、こちらも減っているということでございます。

ここの交通費の部分だけをもう少しクローズアップしてみましたのが、右のグラフでございます。これもちょっと見づらうございますけれども、右の数字を見ていただきますと自動車関係の保険等で11万4,000円、購入で4万9,000円、ガソリンで7万1,000円、そして一番下に有料道路料金ということで7,410円という数字がございます。それ以外に大きいものとしては、鉄道関係の費用としての6万円というものが、全体家計の平均費用ということでございます。

5ページ目でございます。これとはちょっと調査の内容を異にしておりますけれども、パネル調査というのを私どものほうで行ってきております。自動車を保有されておられる方を特定いたしまして、その毎年、毎年どのような行動、あるいは社会的な条件に

よってそれぞれの方々がどういうふうにご利用されるか、変わってくるのかということを見たいものでございます。上の枠の中、四角の2つ目でございますが、パネル調査は同一の個人を継続的に調査するものということ、あと3つ目の四角でございますように、個人あるいは世帯に起こる属性や意識の変化で、自動車がどんなふうにご利用が変わっていくのかというものを、継続的に見ていったものでございます。

6ページを見ていただきますと、この対象は全国で8,000人程度を対象に調査をしております、個人あるいは世帯の属性、あるいは個人の意識がどんなふうに変わっていったのかということと、右側でございます時系列的に自動車の保有・利用状況がどんなふうに変わっていったか、例えば走る距離あるいは利用回数が変わったのかということのを、少し見たものでございます。

これはまだ3年分ということでございますので、まだまだこれからデータを蓄積していくということでございますが、7ページをおめくりいただきますと、簡単にご紹介しますと、仕事につく、非就業から就業になると、走行距離が増えると。当たり前じゃないかと言われれば当たり前でございますが、そういうふうなこと。

8ページ目をめくっていただきますと、居住地が地方から都市部へ移る、右側の矢印のところを見ていきますと、地方部から都市部へ移りますと走行距離が減になる。走りづらくなるということもあって、そういうことが実際に起こる。ただ都市部から地方部に移ってもさほど大きな距離の変化はないというようなこともございます。

9ページをおめくりいただきますと、これは年齢とともに利用状況が変わるのかということでございます。保有自身は高齢になればなるほど減少するということでございますが、実際にここに出ておりますようなグラフを見ていただきますと、あまり走行距離は、年をとっていったからといって変わるわけではないということでございます。

10ページ目、これは世帯の収入によります車の保有状況でございます。右側の図で減少、増加というところを見ていきますと、世帯の収入が減になると、やはり保有台数も減になる、あるいは走行距離も減ということでございますが、収入が増えたからといって走行距離が増えるわけではないと。そういうようなところを少し見てとっていただけないかと。

最後に飛ばしまして12ページ目をめくっていただきますと、今少しご紹介をしたものを、要因別に比較したものでございます。右側のグラフでは、就業者数が世帯の保有台数と非常に因果関係があるということが見てとれるということでございます。就業者数が増

えれば増えるほど、当然世帯としての保有台数が増えていくのだというところが、このデータでわかっているところでございます。

以降、また13ページ目で、今後さらにデータを蓄積してまいります、今私がさらっとご紹介したように、就業状況あるいは住んでいる場所、あるいは年齢等々によりまして、少し車の使われ方も異なってくるということで、そういったものがこれからの社会経済動向と連動して、我が国のいろいろな活動に影響を与えてくるということになるのであろうということでございます。

これはもう少し調査を掘り下げて、継続していきたいと考えておりますが、きょうはちよっとご紹介までということでございます。

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。

ただいま事務局より説明のあった内容について、何かご意見なり、さらにこういう資料をというような点があれば、ご発言ください。

これは、私のほうとしては大変自動車社会というものがどういうふうに変わっていくかについてのイメージーションをしっかり踏み固めたいと思うので、この資料をベースにしながら、以前出していただいた資料で、日本の世帯当たりの収入がこの15年間で月額10万円以上減ったという資料を出していただきましたけれども、これからどうなるか、大きく変わりつつあるかもしれませんけれども、少なくともこのトレンドの中で日本の貧困化みたいな傾向の中で、自動車の持つ意味が劇的に変わってきているのではないかということについて、つまりカーシェアリングだとかそういうものが登場してざるを得ないような、あるいは世界的に自動車に対する考え方が急速に変わっていると。自動車を持つことが趣味とか娯楽というものから、完全に生活に移りつつあるのではないか、生活のために自動車を持たざるを得ない人が自動車を持っているけれども、特殊な人を除いては趣味、娯楽のために自動車を持つことができなくなっているのではないのか。そういう社会構造の変化を背景に、誰がどう公正に負担するのかということは、すごく大事なポイントだと思うんですね。引き続き、自動車社会の将来像に関する分析については、順次踏み固めていていただきたいなということを申し上げて、この点についてはよろしいでしょうか。

それでは、事務局の説明があった点も踏まえて、そのほかのことについてでも結構ですけど、何かこれだけは言っておきたいということがあれば、ご発言ください。

なければ本日の議事をここまでにさせていただいて、事務局にお返しします。

【総務課長】 長時間にわたり、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申し上げます。

なお本日の部会の内容につきましては、後日委員の皆様方に議事録案を送付させていただき、ご同意をいただいた上で公開いたします。

また、近日中に、速報版として簡潔な議事概要を、国土交通省ホームページにて公表いたします。

本日の会議資料は、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7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。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —