

社会資本整備審議会 道路分科会 第9回国土幹線道路部会

平成25年5月10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。定刻より少し前ではございますが、お揃いでございますので、ただいまから第9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。

本来なら、最初に道路局長の前川より一言ごあいさつ申し上げるところでございますが、国会の関係で欠席となっておりますので、ご容赦ください。

最初に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、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会委員名簿。

資料2、論点整理（案）[第8回国土幹線道路部会配付資料]。

資料3、高速道路の将来展望について。

資料4、シンプルでわかりやすい料金体系の実現について。

資料5、今後の料金割引のあり方について。

資料6、料金割引の評価とまとめ（案）。

資料7、大都市圏の料金体系のあり方について。

続いて参考資料1として、前回ご説明いたしました更新・維持管理について。

参考資料2として国土の脆弱性。

参考資料3として自動車社会の将来像。

参考資料4として現行の料金割引と財源となっております。

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71項により公開といたしております。本日小幡委員、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。本日ご出席の委員の方は総勢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。

本日の委員会は12時ごろには閉会とさせていただく予定でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

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。

それでは、以後の議事の進行を寺島部会長にお願いいたします。

【寺島部会長】 それでは議事を進めさせていただきたいと思います。本日の議事は論点について大きく3つに分けて議論していただく予定です。

1つ目は高速道路の将来展望について。

2つ目、シンプルでわかりやすい料金体系の実現について及び今後の料金割引のあり方について。

3つ目として、大都市圏の料金体系のあり方についてでございます。

議事の進め方ですが、まず議事について事務局より資料を説明していただいて、その後委員の皆様の質問やご意見をいただく形にしたいと思います。時間になりましたら次の議事に移らせていただきたいと思いますので、ご協力をお願いいたします。

ではまず初めに、高速道路の将来展望についてでございます。事務局より説明をお願いします。

【企画課長】 それでは事務局からご説明をさせていただきます。説明資料3をもってご説明させていただきますが、そこに参ります前に、今座長からご紹介ございましたように、本日ご議論いただきたい論点を資料2の赤枠でまとめさせていただいております。これは、前回のこの部会にも提出させていただいているものを、赤枠でさらに強調させていただいているものでございまして、1の高速道路の将来展望、これは私が今これからご紹介させていただきます。

2は、前回、維持更新需要への対応と負担のあり方についてご紹介させていただいたもの。

さらにページをめくっていただきまして3の料金制度のあり方。さらにはその下の割引制度のあり方。これについては後ほどご紹介させていただきます。

そして3ページ目、4で大都市圏の料金体系のあり方、赤枠で囲っております。今日この部分につきましてのご紹介をさせていただきます。若干その他の項目として残ってまいります。全体としては、一番今日主要な命題についてのご議論をいただくことになるのかなということでございます。

それでは資料3をもちまして、高速道路の将来展望につきましてご紹介、ご説明をさせていただきます。

表紙をめくっていただきまして1ページでございます。高速道路の将来展望につきまして、一番左側の青枠で囲まさせていただいたところ、これは前回お示しさせていただいた論点でございます。例えば1つ目の枠でございますが、我が国の国土・経済社会の変化を踏

まえた高速道路の将来展望ということ、そしてその中で、アジア・ダイナミズムの中での我が国の国土の働きかけ、あるいは自動車社会のとらまえ方、そしてモード間のシームレス化といったことを大きな命題として掲げさせていただいたところでございます。

一方、中ほどの、真ん中にずっと枠で囲ませていただいたところ、これはこれまでいただいたご意見を網羅的に整理させていただきました。当部会での国土幹線道路部会の主な意見ということで、一番上の枠でございます。1行目、ミッシングリンクを早期に解消すべきだというご意見。特に、首都圏の環状道路網。そして条件不利地の既存国道等の整備といったことについての優先度を考えていくべきではないかというご意見をこの部会でいただいているのではないかと。

加えて2つ目の、地方自治体のアンケートでございます。2つ目の枠でございますが、その中でもやはり同じように、ミッシングリンクの整備、そして簡易インターチェンジの増設といったワードとして、アンケートをいただいているものでございます。

さらにその右の枠の欄を見ていただきますと、そういったご意見、あるいは論点等を踏まえて、例えばということで、今までの方向としてはこういう方向をいただいていたのかなということで一番右上、これまでの議論での方向性というところを一旦文章的に整理させていただきました。

項目的には3つでございます。1つ目が大都市・地方ブロック都市のネットワークの強化。2つ目が物流関係。3つ目が地域連携を可能とする高速走行サービスの提供という3つの軸についておおむね方向性をいただいたのではないかとということで文章化をさせていただきました。

1点目の大都市・地方ブロック都市のネットワークの強化ということでございますが、まずは特に大都市、そしてブロック中心間のネットワークの充実・強化ということで、環状道路も含めましたそういったネットワークの強化がまずは必要なのではないかと。

2つ目がシームレスな物流を実現するというところで、特にゲートとなります空港・港湾へのアクセス向上、さらには3つ目のポツにございます日本海側の港間、あるいは太平洋岸と日本海側を結ぶ横断軸といったところについても着目をしていくことが必要ではないかと。

3つ目の視点として、今後の地域構造を考えていくときの地域連携の強化という意味では、地域におきましても走行性の高い国道を十分に利活用しながら、連絡速度を60から80キロレベルのサービスレベルを確保していくようなことを考えていったらどうかとい

うことを方向としていただいたのかなと思っております。

さらに加えて、右下でございます。検討が必要な論点ということで、これに加えてまだこういう2点の項目、特に経済社会の変化を見定めた、将来、高速道路の機能をどんな風に見ていくのかというところをもう少し明示すること。

そして2つ目に、今後の技術革新みたいなところをどのように考えていくのかということ、こういったところも1つこれからの議論としていただければいいところかなということで、ここでまとめさせていただきました。

2ページ目をおめくりいただきたいと思います。直面する課題と国土の脆弱性という形で、今までご紹介いただいたものを少しデータも踏まえましてずっと羅列させていただきました。1個1個の項目について詳細を語ることも、時間的にもったいないかなということもございますので、項目をご紹介するだけにとどめさせていただきたいと思いますが、左側でございます直面する課題というのは、どちらかということと社会経済的な事象、例えば1つ目のマスがアジア・ダイナミズムの高まりとグローバル競争の激化、2つ目が、世帯収入の減少などによる所得構造の変化、今後の、近年の貧困化ということに対してどういうとらまえ方をしていくのか。3つ目のマスが、本格的な人口減少・高齢社会の到来ということ、4つ目が急速に進行するインフラの老朽化ということで、昨今出てまいりました老朽化の課題も加えて、全体、インフラを取り巻く社会経済の動向というのを、緑のおおむねの枠の4つで整理させていただきました。

加えて右側のピンク色で5項目でございますが、国土というキーワードで少しワードをとらまえさせていただいた項目でございます。

1つ目が、やはり世界有数の地震国としての地震に対する対応。2つ目のマスが、もともと厳しい地形を持っている我が国の国土に対してどういうとらまえ方をしていくのか。3つ目が、以前からも言われております台風等に対する豪雨・土砂災害に対する対応。そして非常に世界的にも例を見ない積雪寒冷地域が国土の約6割を占めているという状況。そしてまた、非常に限られた河川の河口部や沿岸部に都市の人口や資産が集中しているという国土構造をとらまえていく中で、今後、その下の枠でございますような、どういう国土を志向して成長戦略を描いていくのかという視点。そして2つ目の視点として、厳しい条件化、国土の条件の中でどういうレジリエンスを高めていくのかという視点が重要になってくるのかなということでございます。

そういったことも加味しながら、次の3ページでございますが、国土の目指すべき姿と

高速道路ネットワークのあり方というのを少し大胆にまとめさせていただきました。今までの部分を少しはしょった関係もございますので、キーワード的には抜け落ちてしまっているところも若干あるかもしれません。そこはご容赦いただきたいと思います。左側でございます国土の目指すべき姿をとらまえた上、特に3つでございますが、大都市・地方ブロック都市の連携強化、あるいは地域間の連携、そして老朽化あるいは高齢化に向けたコンパクトシティの形成という国土の姿を見定めた上で、右側でございますネットワーク強化のあり方という、真ん中のライン、そして一番右側でございますネットワーク利用のあり方という、いずれにせよ高速道路ネットワークをどのように強化し、利用していくのかという視点で項目を整理させていただきました。

ネットワーク強化のあり方については、先ほどもご紹介させていただいたものを大きく3つということでございますので、大都市・地方ブロック都市のネットワークの強化、そして2つ目のマスとしての空港・港湾等の連結性の強化、3つ目が地域連携を可能とするような工夫という、3つの項目をネットワーク強化のあり方という形で整理させていただきました。

右側に、これが今回の新しい仕組み、あるいは切り口かなということで整理させていただきましたネットワーク利用のあり方ということで、まず1点目がシームレスな利用の実現を目指していけばいいのではないかと。特に、管理主体が異なる高速道路のシームレス化、そして異なる交通手段、交通体系のシームレス化という、2つのシームレスな利用の実現を目指していくという利用のあり方を提案したのが1つ目。

2つ目が、安全・安心な利用の持続的確保ということで、かねてから言われております交通安全、災害に対する対応、あるいは維持更新という項目に対する利用の考え方。

そして3つ目が、それらをまた支える形で、利用にかかる公正で適正な負担、この考え方を整理していただくことが必要なのではないかということでございます。

特に3つ目、文章的に書かせていただいておりますが、永続的な機能確保を図るためには、自動車社会の変化も踏まえつつ、利用度に応じた公正な負担を実現することが重要ではないかと。そしてそれを支えるIT技術として、さらにシステムを進化させていくという、そういう視点で整理させていただくことでどうでしょうかということでございます。

4ページ以降は、これをつくっていく上での添付資料という形でまとめさせていただきました。追加でございますので、項目のみのご紹介とさせていただきたいと思いますが、自動車社会の将来像というところ、今まで私たちがまとめてまいりました公的な文書、あ

るいはさまざまな審議会の中での議論、あるいは公的な研究所の中での議論をとりあえずまとめさせていただきました。所有形態の変化に関しては、高齢化も進んでいますねということが1つ、あるいは若者のクルマ離れなどの進展もいろんなところで指摘されております。加えて、低燃費車のシェアが増加してきているという、所有形態の変化というところが、1つ大きな特徴があります。

加えて、利用の新たな動きということで、特にレンタカーやカーシェアリングという新たな考え方も出てきております。

右側の資料は、これはいろんな研究所で出されております自動車社会の将来予測といったところを列記させていただきました。

加えまして次のページ、自動車社会の将来像と高速道路のあり方ということの、特にキーワードをピックアップしてみました。将来の方向性に関する論点としては、例えば1つ目、自動車は移動の道具として特化する方向に進化するのかどうかということ、あと、エンターテインメント空間としてのあり方とか、4つ目のエネルギーの方向性について悩んでいる部分もございます。あるいは高齢社会における自動車のあり方といった問題もございます。

さまざまなキーワード、いろんなところにちりばめられているところを少しここに集約させていただいたということでございます。

最後の2ページは参考という形で扱わせていただければと思いますが、前段として高速道路の将来展望、特に今まで、これからのご意見、特に、もう少し自由に追加していただければということで、とりあえずのコンパクトなまとめとさせていただきます。以上でございます。

【寺島部会長】 はい、ご苦労さまでした。高速道路の将来をどのように視界に入れておくかというのは、我々の議論の前提として大変重要だと思うんですけども、非常に要領よく整理していただいたと思います。各委員からご自由に、今までの議論、あるいは今後の方向づけを含めて、高速道路の将来をどう見据えるかということに関連して、ご意見があればぜひ伺いたいと思います。いかがでしょうか。坂本さん。

【坂本委員】 今回の審議会のメインのテーマである料金関係を考える前提となるのは、自動車を取り巻く環境が将来どうなるかということだと思います。

今の説明で、前段はこれまでの議論の取りまとめ、後段は将来の車社会のあり方で、これは参考程度という説明でした。そもそも論になるかも知れませんが、高速道路を利用す

る車の台数の見通しはどうか。若者のクルマ離れや高齢化社会などを考慮すると、従来のように整備を中心とする高速道路政策はおよそ変わらざるを得ない。そうすると、受益者負担が大原則の高速料金も、利用者の減少で当然財源は減ってくる。ここには示されていませんが、高速道路の将来の需要予測をもう少し明らかにする必要があるのではないかと思います。

高速道路整備の過程で、高速移動する他の交通手段がない時代は、その必要性が指摘されたと思いますが、その後、整備新幹線や航空ネットワークの進展を考えれば、高速道路と鉄道、空路との比較も重要になってくる。都市間をつなぐ高速道路の機能、意義はこれからも変わらないにしても、それぞれの都市部での交通政策と、その間をつなぐ高速道路政策の整合性を考える必要があるのではないかと。都市部への車流入を抑制する考え方やコンパクトシティという都市構想もある。都市内と都市間の道路政策を合わせて考える視点が求められるように思います。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。どうぞ。

【家田委員】 2点ほど、言ってもいいんじゃないかと思っていることを言いますと、1つは、少なくともここまで典型的に考えてきた世界というのは、高速道路というのは非常に性能のいい道路であって、それに対して一般道というのは本当にボロボロで、カーブもあるし、坂もすごいし、狭いし、どうしようもないという、高速道路と一般道、こういう感じが、少なくとも国民的にはとられてきたと思うんだけど、高速道路といっても、新東名に代表されるような非常にハイグレードのクオリティーを持つものから、暫定といいますか、2車線で、しかし交差点がなくてスムーズに走れる、しかも高いところを走るとか。さらに言えば、地域高規格クラスの、一般道のボロボロのものに比べればはるかに高い性能を持っている。要するに、今は、実はグラデーションの世界になりましたよね。これからももっとなっていくと思うんですね。したがって、高速道路と一般道という2つに分けるという世界ではなくなって、高速道路も幅が広がっているし、一般道も幅が広がっているし、それがオーバーラップするような、豊かな道路のつくりの世界になっていくだろうし、今もうなりつつあるというのを、ちょっと時代認識として入れてもいいんじゃないかというのが1つです。感想みたいなものですけども。

もう一つは、シームレスというところで言うと、つつい我々は人間だから、人の動きのシームレスのことを念頭に置きがちなんだけれども、シームレスでより重要なのは物流ですね。そこのところを、シームレスというところにもうちょっと強調してもいいんじゃないかと。

ないかという感じがしました。いつも出る話ですけれども、コンテナなんか積むシャーシが国によって規格が違うから通しで通れないとか、そういうことも込みにして、少し強調していただけたらと思います。以上です。

【寺島部会長】 どうぞ。根本さん。

【根本委員】 道路の中でシームレスということを強調していいのかなと思います。今の家田さんの発言にもあったように、高速道路と一般道路がシームレスにつながるような形を考えていかないといけない。そのときに、なるべく高速道路を使ってもらえるような仕組みにする。そのためにスマートインターチェンジみたいな仕掛けも役立つでしょうけれども、高速道路のほうが、例えば同じ延長キロ数であってもたくさんの台キロを担える、より効率的な道路であるという認識がまずとても大事です。

例えば高速道路、これから100キロ新設します。そしたら国道100キロを県道に格下げできます。県道300キロ、500キロを市町村道に格下げできます。市町村道1,000キロを廃道できます。そうすると、仮に同じ道路キャパシティーであっても、日本の中の台キロをより効率的に実現できるのに、維持管理・更新費用が安く済む。道路ネットワークを安くできる仕組み、それは、できるだけ効率的に規格の高い道路をみんなが使うようにしていけばいいということだと思えます。人口減少時代、台キロが伸びない時代に、高速道路をつくらないといけないという理論武装が必要なんです。そのためには、高速道路がより効率的だということを証明しないといけないと思います。

それから、スマートインターチェンジをつくっても、料金に格差があり過ぎればなかなか使ってもらえません。そういう意味では、高速道路と例えば新直轄、国道を、例えば大型車が使うときの1キロ当たりの費用がどうかというと、日本は諸外国に比べて非常に格差がある。この差を少なくしていかないと、幾ら規格の高いものを使ってほしいといっても、そのようにトラックは動いてくれないということがありますので、シームレスということを1つのキーワードにしていいと思いますけれども、規格の高い道路を使いやすいようにする、そしてそのために料金も考えるということが大事かなと思います。以上です。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【石田委員】 3ページの、ネットワーク利用のあり方についてちゃんと考えようというのは今までにあまり見られなかったことで、すばらしいことだと思うんですね。ただ、こう書く以上、もうちょっと、先の長い話になるかもわかりませんが、踏み込んで書いてもいいんじゃないかという気がします。あるいはもうちょっと視野を広げるという

ことです。

家田先生がおっしゃったけれども、高速道路と一般道間のスペクトルを考えると、もうちょっと一般道の位置づけも関係してくると思いますし、あるいは利用というときに、例えば暮らしとか産業とか、ライフスタイルそのものとか、あるいはICTの活用とか、いろいろなことがあろうかと思うんです。

例えばで言うと、付属だと、つけ足しだとおっしゃいましたけれども、軽自動車に関して、すごく大きな変化が今起きていると思うんです。つい最新の道路交通センサスによりますと、これまで軽自動車というのは、どちらかというとお母さん方が使う買い物車というイメージが強かったんですけど、二千何年でしたっけ、センサス。12年か。道路交通センサス。

【道路経済調査室長】 9年です。

【石田委員】 9年？

【道路経済調査室長】 9年ですね。

【石田委員】 9年のセンサスによると、乗用車と目的構成とかトリップ長とかいうものがほとんど変わらなくなってきている。これは大きなライフスタイルの変化だと思っていて、やはりずっと、自動車というのがより生活に密着してきているということのあらわれかなと思うんです。そういうことがほかにも多分いっぱいあるだろう。そういうことをどう見越してこの中に書いていくかということが非常に大事だと思います。

あと、これはそうなんだけれども、国土の見方のところで、国土の脆弱性ということしか書いていないんですけど、もうちょっと違う見方ができるんじゃないかと実は思っていて。実は日本は狭いかもわからないけれども、ものすごく長い国なわけですよ。3,000キロぐらい国土が広がっているという意味では、多分世界で有数の国ですよ。あるいはEEZとか、地形的性格とか、政治の地勢的位置とかという、随分見方が変わってくるので、そういう中での高速道路とか、そのほかの重要インフラをどうシームレスに結びつけていくかということを考えると、ちょっと違った、若干明るさが出てくるようなレポートになるんじゃないかと思えます。以上です。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【羽藤委員】 私は2点あります。1点目は利用のあり方に関してです。利用のあり方というのは、今回出されていて、ネットワーク利用のあり方、非常に今日的だし、このところを詰めていくことが多分重要ではないかと思いましたが、この資料の中にもあるよ

うに、おそらく2020、2030、2040、2050と車のあり方が相当変わってくると思います。今、いろんな情報企業、それから自動車企業も含めて、モビリティをクラウド化するとか、ネットワークに全て接続するとかいう形で、情報プラットフォームのほうが非常に急速に変化してきているように思います。そういう中で、当然、道路の側も、道路の維持管理のセンシングとかも含める形で、どうやって道路交通の情報プラットフォームを、公共の側がアーキテクトを考えて、かつ民間の側に接続可能な形にするのか、あるいは民間の側が全て本当にそれを、リスク管理も含めて、担保する形で準備できるのかということも含めて、その情報プラットフォームの設計が、多分私は最も重要ではないかなと思っています。これが1点。

2点目は、成長戦略にかかわるところですけれども、どうもこの資料を見ていますと、大都市及び近傍には別の理屈、あるいはそこに対して高速道路のネットワークを整備することはいいことだと書いている、それは当然そうだと思うんですが、私はそれだけで十分なのかなという気がちょっとすると。それは、この資料の冒頭にアジア・ダイナミズムということを書かれているわけですね。パールデルタとか、メコンデルタとか、いわゆる海外における都市のダイナミズムというのは、都市単独ではなくてやはりリージョンです。複数の都市が結びつき合った、まとまりのある地域が経済力を発揮し、それが国際的な投資の対象になっている。そういう観点で見たときに、かつては太平洋ベルトとか、いろんな文脈で、日本の中にもそういう経済圏域がはっきりと、インターナショナルにアピールするものがあつたわけですが、これをもう少し未来に向けて出せないのかなと。要するに都市ではなくて、都市が結びつき合った圏域を、新しい計画言語なり、ビジョンを持って語った上で高速道路の未来を語らないと、少し狭い範囲で議論してしまうのではないかと。結果としてももちろん人口の縮退もあるわけではあります、やはりアジア・ダイナミズムの中で考えますと、そういうリージョンに接続した空港、あるいは港湾、そこと接続する高速道路、それらに接続する都市群という形での、ちょっと色気のある圏域のビジョンを是非、それが日本海の新しいリージョンなのか、瀬戸内のしまなみ文化なんかを吸収したような新しい圏域なのかわかりませんが、そういうものを是非検討していただきたいなという気がいたしました。以上です。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。竹内さん。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございました。割とハードウェアの話が多かったので、ソフトウェアばい話をさせていただきたいと思います。ここでのお話の基本的な前提は、

現行の高速道路の運営に関する制度が所与のもとで話がされているというところがあると思います。ここでの直接的なミッションではないと思うんですけども、道路公団が民営化されて以来、本当にこのままやっていっていいのかどうかという、制度のチェックがまだ本格的にはやられていない状態です。そういうところをそのままにしておいて、皆さんからのいろいろなご意見があるなかで、うまくやっていけるのかどうかということは考えないといけないと思うわけです。

ですから、今ここでそれを本格的に入れると大ごとになってしまうんですけども、今あるさまざまな組織、つまり債務返済機構があり、NEXCO 3社あり、首都高、阪高ありという状態ですが、それらの組織についてもあわせて見直していかないと、本当に理想的な高速道路サービスはうまくいかない可能性もあるわけです。したがって、最終的な報告書の、どこか片隅でもいいですから、その点を超長期的には考えていくということがないといけないと思いますので、そこを指摘しておきたいと思います。以上です。

【寺島部会長】 はい。太田さん。

【太田委員】 太田でございます。もともとここで申そうと思っていたことに関連して、坂本さんと羽藤さんからお話があったのをひっくるめてお話をしたいと思います。

それは、高速道路というものが交通インフラとして存在している、それをどのように捉えるかということです。経済学をバックグラウンドにしていると、当然需要予測は重要で、効果のあるものから整備をするべきだ。その一方で、今日のキーワードで言うと、アジア・ダイナミズムの需要予測をしると。これはなかなか難しい。どういうことなのだろうか。そこに交通インフラをどう捉えるかということをよく考えていく必要があると思っています。

10年ほど前に、首都圏で空港の容量を増やそうという委員会に参加したときに、最終的にそれで羽田のD滑走路をつくることになったんですけども、そのときに私が、関空の2本目の滑走路をつくったのは大英断だと言って非常に失笑を買った。そのときの私の意図は、インフラがある程度余剰だからこそ、今で言うLCCが入ってこられる。上物で競争ができるようになるのだと。そういう意味では、利用可能性を提供するというのが交通インフラの役割だと。その利用可能性というのは、需要予測ということでもあるのだけれども、需要予測が外れたときに、インフラをつくったほうが悪いのか。これはメーカーだったらそうですよね。これだけクーラーが売れそうだからつくったけれども売れなかったら、それは意思決定の問題。しかし、交通インフラを提供したときに、そのインフラを

十分使って、そこに多くの需要を貼りつけるというのは、地域でもあるし、地域経済、あるいは経済主体側の努力が伴わないといけない。そこまで予測するのは我々には非常に難しい。そういう意味では、どこまで高速道路とか陸上交通ネットワークとしての、最もポテンシャルの高い高速道路で利用可能性を提供するべきなのかということが1つ大きな問題だと思います。

そういう意味では、少子高齢化なのだけれども、生産力人口のことを考えると、幾ら子どもをたくさん産んだところで、今子どもを産む人が減っているから、人口減少は必至である。そうすると、移民が必至かもしれない。移民があるかないかによって交通事情が全然変わってくる。そのときに、日本は道路が使いづらいから、日本に移民するよりは違う国に行きましょうというのでは困る。

そのように考えますと、どここのところまで陸上交通の王者となった高速道路のネットワークとして、利用可能性を国民全体、あるいは企業に提供していくかという視点が重要だと思います。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。どうぞ。

【児玉委員】 ネットワークの利用のあり方に関してなんですけれども、例えば鉄道会社は、今エキナカとか、サービス化をすごく進めていますよね。そういった形で、高速道路についても、サービスエリアのあり方が随分変わってきていて、高速道路の利用者だけではなくて地域の周辺の人たちも巻き込んだ形での利用のあり方を模索したりするので、いわゆるネットワークの利用のあり方に関して、ショッピングとか物流だけではなくて、サービスみたいなものをどう生かしていくのかという視点も必要なのかなと思います。

【寺島部会長】 どうぞ、どうぞ。

【大串委員】 私から1点です。家田先生が先ほど、高速道路の規格もグラデーション化しているというお話がありました。料金に関して、非常にわかりやすい料金をとかいう話が出ている中で恐縮なんですけれども、地方で道路をつくるときに、中央の人は、そんながらがらの道路をつかってどうするんだという話が出てくるわけですね。でも国土幹線としてやはりつくりたいし、ミッシングリンクはなくしたい。そうすると、地方の人が使いやすい値段で、そのあたりを、キロ当たり25円みたいな設定で一律で決めているような現在の料金設定ではなくて、規格に合わせ、もしくは需要に合わせて料金もグラデーション型にという方向性も今後検討していただきたいと思いました。以上です。

【寺島部会長】 僕からも1点申し上げておきたいんですけれども、すごく大事なのが、

要するに高速道路の将来を考える上で前提となる認識をしっかりと踏み固める必要があるのかなと。

まず基本中の基本で、国土における人口分布がどうなっているんだろうか。我々は国土形成計画の、前回の前提にしている数字を認識しているんですけども、3.11以降の日本の国土における人口の分布の変化というのは、ちょっと驚くべきものがあるなど、最近新しい動きを見て思っているんですね。

例えば、東北ブロック、東北6県ですね。3.11後、例えば2030年の状況を考えたら、我々が前提にしていたような人口減少、3割人口が減るだろうと言っていたものがものすごい勢いで前倒しにきているとか。それから65歳以上の人口比重が4割を越すような状況に、東北ブロックは変わっていつてしまうだろうという中で、それがポジティブかネガティブかは別にして、ここで言う3大都市圏。東京を中心にした首都圏なんかは、特に人口の集中がさらに、我々が予測していたよりも加速していくのではないかという展望を持たざるを得ない。

そういう中で、今この数年間の大きな変化を踏まえた、2030年に対する、国交省として、日本の国内における人口分布をどう展望した上で高速道路を議論しているんだろうかということが当然問われてくるので、どの数字をあれするにしろ、幾つか考えてみる必要があるんじゃないかという点が1点。

それを考えるに当たっては、今の成長戦略との絡みで、日本における産業基盤がどのように変わっていくのか。要するにどうしてそんなに東北ブロックの人口が変わっているのかといたら、飯を食う基盤になる産業力が急速に見えなくなっているから、住みたくても住めないという構造になってきている。となると、例えば農業、一次産業なんていうのが、これはイメージーションのために申し上げているんですけども、TPPに入っていくという流れの中で、去年日本は海外から5兆9,000億円、食料品を買っているんですね。これを頑張って、競争力ある農業をつくって、1兆円ぐらい海外から食料を買う分を減らす。さらに、海外に食料品を去年5,000億売っているんだけど、力をつけて1兆円を越すぐらいの食料の輸出基盤をつくるということを、仮に1つの政策目標として明確にできるならば、それを前提にした、例えば東北ブロックの産業構造の再構築だとかということもあり得て、それをアジア・ダイナミズムにつなげて、港湾から、あるいは空港から、新鮮な形で輸出していけるような体制を整えるにはどういう高速道路配置がいいのかという議論にまでつながっていくんだけど、その辺が一切見えないまま、産業基盤

の将来像が全く見えないまま、ただ今のままのトレンドでいけば、なんていうことを言っていれば、東北ブロックは、例えば僕が今しゃべっている以上のスピードで、人口の過疎化だとか、高齢化だとかがいつてしまうのかなど。そのあたりでどう持ちこたえるんだろうかというのが、高速道路の議論にもすごく重要だなと。

それからもう1点、本当にこだわりたいのは、これはメモに出していますけれども、我々の議論は常に、思い起こせば1次委員会のときから、3.11というのは1つの大きなものの考え方の変化のときで、要するに「コンクリートから人へ」みたいに言っていたけれども、コンクリートも結構大事だというところが、道路というものに対する視点を変えていかざるを得なくなった大きな理由。「命の道」なんていうこともあったんだとか、防災力だとか、震災からの復旧対応力なんかにおいては、高速道路の重要性を、初めて目が覚めるほど自覚したという話も大いにあったんですよ。

そういう意味で、3.11の教訓と、高速道路にもたらしたインパクトについては、くどいほど、それから2年経過していますけれども、総括しながら、論点の中にはしっかり生かしていかないといけないだろうと。それから我々、非常に粘り強くヒアリングしている理由はそこにもあるんですけれども、総合交通体系を大事にしようとしているわけですね。道路だけが立派な国になればいいだろうという話ではなくて、鉄道だとか、その他、フェリーを含めて、日本における総合交通体系は、ベストのプラクティスは描けないかもしれないけれども、少なくともこれだけはボトムで残してやっていかないといけないだろうといことを視界に常に入れながら、バランスのある議論をしなければいけないんじゃないかというのが僕がいつも思っていることなんです。

そのあたりを、私としては、どう認識するかという基本のところでは発言しておきます。

どうぞ、いいですよ。

【家田委員】 ありがとうございます。せっかく座長がおっしゃったので、便乗してなんですけれども、ここでは高速道路の戦略論みたいなものを書いてあるんですけども、おそらくは、地域ごとに地域戦略みたいなものがあるって、そこに座長がおっしゃったような産業戦略みたいなものがある。その一環としての道路の戦略が、国家というよりは地域の国家的な戦略という感じだと思うんですけども、確かにそういう世界が欠けていますね。それが1点です。

それからさっき申し上げたのは、もう1回繰り返したいになって申しわけないんですけども、高速道路と一般道と分けるよりは、高速道路というのは、はっきり言ったら自動

車専用道ですよ。あるものは有料だし、あるものは有料じゃないし。あるものはすごく速いし、あるものはそんなに速くない。だけれども自動車専用道。それが仮にモーターウェイというのなら、クラスとして、M1クラス、M2クラス、M3クラスとか、何段階かあって、それから歩道なんかついていたたり、自転車なんか通れるようなものが仮に一般道というのなら、ジェネラルだったらG1クラス、G2クラス、G3クラスとか、何かそういう世界を描こうじゃないかという感じを、次は持ったほうがいいんじゃないかと思っているという意味です。

最後、もう1点だけ申し上げると、座長がおっしゃったように、公共事業が全て悪、どれも無駄をこいているんじゃないよという世界から、今度は、3.11をインパクトにして、いや、そういうわけでもないよねということはあるんですよ。

だけど一方で、ここに描いているような、こんな風になったらいいなというのは、こんな風になったらいいに決まっているんですけども、だけど、一方でお金だっかかるんですから、こういうことを言うもののセットとして、じゃあ全国とか、あるいは地域別に考えたときにどこがプライオリティーが高いのか。それは決して僕は、交通量が多いところがプライオリティーが高いと言うつもりは全くないけれども、少なくともいろんな面から見たときに、どこからやっていくのがいいのかというところについては、今までの評価手法だっあまりそういうところは得意としていないし、これからもそのところは充実しないといけない。そういうことが重要だということまで是非重点化というか、優先づけとか、どこかに一言入れてほしいなと思いましたがけれども。以上です。

【寺島部会長】 いろいろいい意見が出てきていると思いますが、それを踏まえながら、次の議事に進めていきたいと思えます。次は、「シンプルでわかりやすい料金体系の実現」について、及び「今後の料金割引のあり方について」、事務局から資料の説明をお願いします。

【企画課長】 それでは資料4、資料5をもって説明させていただきたいと思えます。今いただいた資料3、先ほどのご説明についてのさまざまなご意見、次回以降、文章化をしていくときに、かなり広範に渡っておりますので若干苦勞するところがあるかもしれませんが、一生懸命まとめて、反映させていただければと思っております。

それでは資料4をもちまして、「シンプルでわかりやすい料金体系の実現」というところをご紹介します。既に今、大串先生からも一部そういう意見をいただいたところではございますが、若干それと方向を異にするところがあるかもしれません。今までの論点整

理として、表紙をめくっていただきますと1ページ、一番左側に論点整理を、今までご説明させていただいたものを整理しております。

大きな項目として、一番上の、基本的な高速道路の料金の考え方の基本的な枠組みとして、①、②、③という方向、今までも1度こういう形でまとめていただいているわけですが、それを基本的な方向としていいのかどうかという一番大枠の議論。そしてその中で、全国の共通料金のようなものをどのように考えていくのかというのが2つ目の論点。3つ目が「その際」と書かれておりますが、本四、あるいは東京湾アクアラインといった、逆にかなり著しい、高い料金料率の設定されている区間の取り扱い。そしてそれをどういう形で利用者に負担していただくのかという視点で論点を提示させていただいているところでございます。

真ん中に、「国土幹線道路部会における主な意見」という形で整理させていただきました。その中では、途中、中段でございますが、委員からのご意見として、償還主義、公正妥当主義に加えて、道路の有効活用を1つの視点として追加すべきではないかというご意見。あるいは、ヒアリングの中で出ておりますが、対距離制を基本としてというご意見も、高速道路会社、あるいはJRさんからもいただいております。

あと、加えて、本四料金に関しては、この全国共通料金の中で、日本旅客船協会からは割引制度の廃止・縮小といったところも言及されているところでございます。

加えて、国民の負担といった視点につきましては、このご意見の最下段、2つでございます。全日本トラック協会、あるいは日本商工会議所の方々から、国費投入、あるいは償還期間の延長等々、あるいはまた用地費相当額の除外といったことも、両方の組織からご提案いただいているところでございます。こういった方法のご提案までいただいているということでございます。

右側に「これまでの議論での方向性(案)」という形で整理させていただきました。特に今までいただいているご意見の中で、集約すればこういうことなのかなということで、方向をまとめさせていただきました。まず1つ目が、先ほど冒頭ご紹介させていただいたような、3つの基本方針。公正妥当な料金の実現と低減に向けての努力をするということが1つ。安定的でシンプルな料金制度の構築をしていくべきではないかというのが2つ目。3つ目が、その中でも弾力的な料金施策で交通流動を最適化するというのも、これはこれで1つ容認されるということで、この3つの大きな基本指針に基づいて、方向づけをしていくことでいいのかということでございます。

その中での話として、先ほど来出ておりますが、次のポツでございます。3行目から4行目にかけて、高速道路の料金設定の考え方を、これまでの「整備重視の料金」、つくったもの、あるいはつくるに当たっての借金をただ返すということでの料率設定というよりも、「利用重視の料金」に軸足を移していくということ、そして利用者にとってシンプルでわかりやすい料金体系にしていくのが根本的な、もう少しかみくだいた言いぶりになるのかなということでございます。

その下に、a、b、cと打っておりますが、対距離制を基本として全国、このような3つの大きな枠で料金をわかりやすくカテゴリーに分けていったらどうかということで整理させていただきました。

まずは普通区間ということで、今まで建設した経緯の中で、取り残されていた一部の割高区間等々もございしますが、そういったものについては普通区間として、全体としての料金の中に組み込んでしまうというのがa。

bが、特に大都市部でございしますが、要は交通渋滞の惹起を考えれば、今の料金のレベルで、若干他の区間の全国の普通区間に比べれば割高の料金ではございしますが、それを維持していくという考え方。

そして、cとして、本四、あるいは東京湾アクアライン、あるいは伊勢湾岸といった海峡部を横断する、今まで車の移動が全くなかったところに移動させるための大規模構造物が設置された区間については、もともとフェリーとの料金の比較の中での料金設定といったものがベースになってきておったわけでございますが、やはり先ほど来出ております利用重視の料金ということ考えたときに、ある一定レベルの料率を設定し、今よりはある程度低くなるような一定レベルの料金を設定して、加えて他の交通モードとの検証もしながら料金を水準していくという、そういう3つのa、b、cという料金の分類で考えていくことでどうでしょうかということで方向の案を出させていただいております。

またそれに加えて、その下にございます「検討が必要な論点」ということでございますが、他の交通機関への影響への配慮、そしてそれを負担していただくための対応というのを、その次以降のページで整理させていただいております。

次のページをめくっていただきますと、今までも何度かご紹介させていただいておりますが、さまざまな料金、この右側にございます棒グラフ、一番左側からは高速道路の普通区間としての24.6と書かれたグレーの部分から、ピンク、あるいはオレンジといったさまざまな区間。そして大都市の近郊区間としては赤の棒グラフで、29.52円という1キ

ロ当たりの料率。そして青の部分は、海峡、あるいは大きな埠頭間を渡るような区間として料率が、それぞれの区間ごとに設定されてきているというのが実態でございます。

また戻ることとなりますが、先のページを見ていただければ、全体としての総括を見ていただけたと思います。全国の日本地図がございまして。黒で塗られているのが、今の普通区間として、先ほど来ご紹介しております24円60銭、1キロ当たりの料金で設定させていただいている区間でございます。ただその中には、オレンジで塗らせていただいております、先ほど少しご紹介した、トンネルや、あるいは橋やら、今までの先行する区間やらということで、それぞれ建設当初の事情によりまして部分的に料金が他の区間と異なっている区間がございまして。現在におきましては、黒いネットワークがつながって、このオレンジの部分を含み込んだ形になっておりますので、走っておられる方にとっては違和感ないのかもしれませんが、逆にそういったところがネックになって、迂回を生じさせているという部分も問題としてございます。

あと、赤で塗らせていただいているのが大都市の部分。ここについては名古屋のエリアは、特に黒のままという形になっております。

それと、先ほど来ご紹介した海峡部を渡る区間としてのブルーの部分、こういったものが、それぞれの部分でまた個別の料金が設定されている。

また前のページに戻っていただきます。右側の棒グラフに、逆ではありますが、a、b、cと書かれております。先ほどご紹介させていただいたような普通区間と料金差を設けないグループとして、青の点線で少し枠を書かせていただきました。高速自動車国道からピंक、あるいはオレンジの区間、それぞれの建設経緯で取り残されてしまったところについては、これを、ネットワーク化されたということもあって、1つのグループにカテゴリーを分けたらどうだろうと。そして大都市の近郊区間。これは先ほどご紹介しましたように、ここについては、ある一定レベルの交通需要抑制といった意味合いを持って29.52円というものが設定されてきておりますので、これをそのまま維持し、加えて右側のcということでございますけれども、海峡部等の特別区間についても、ある一定レベルの料金水準という形で1つの大きなカテゴリーに分けて考えていったらどうだろうかということでございます。

それを考えていく上で、その下にございます2ページの一番下でございますが、なお、その際の皆さんへの負担を求める考え方でありましてけれども、新しい料金水準、先ほど来ご紹介しております3つの料金水準という形で分けてセットしたときには、当然ある一定

レベルでの負担の移動が出てまいります。その際に、先ほど見ていただいた全国地図を思い起こしていただければ、この文章に書いておりますように有効利用の観点から取り組むということがございますので、2行目以降、対象規模、規模自身は、オレンジの部分、あるいはブルーの部分を見ていただいても非常に少のうございます。延長的にも少ないし、あるいは前後がつながっているということを考えれば、引き下げに伴う周辺道路網を含めた交通量の増加も見込めるのではないかと。あと加えて、地方公共団体等による利用促進の取り組みといったものを鑑みれば、全国の利用者に求める負担は過度なものにはならないということで、許容されるということで考えていったらどうでしょうかということがございます。

あと、当然、このため新たな料金水準の導入につきましては、今後何度か、数年単位で行われます協定変更、あるいは償還計画の見直しといった中で、それぞれジャストフィットしていくという形で今後考えていったらどうだろうかということを整理させていただいております。

次のページは日本地図、先ほどご紹介しましたので、4ページをお開きいただきたいと思っております。特に本四高速、アクアラインについての今までのご意見を、さらにもう一度復習のために整理しております。ただ、この中でも特に、値下げをしてほしい、特にそこに関所をつくるのはやめてほしいというご意見のほかに、この枠組みの中におけます黒の丸の5つ目、6つ目、ただ割り引く、あるいは料金レベルを下げるにしても、フェリーとの関係を是非注目してほしいということ、さらには鉄道との関係を注目してほしいということに関係機関からも言われているところでございます。そういう意味では、一番下にございます、例えば本四高速の料金、4,000円から2,000円レベルへの割引も行われておりますが、それと四国フェリー、あるいはJR等とのレベルの比較、この中で利用者の理解、あるいは関係団体の理解をどのように得ていくのかということで、自治体さんのご了解、あるいはご協力もいただいていくことも考えていくことが必要かなと考えております。

5ページでございます。先ほど来、影響自身がどのぐらい出るのかということをご紹介したわけですが、既に本四高速、あるいはアクアラインについても、料金を一部引き下げてきている経緯がございます。例えばということで、本四についてはこの棒グラフのところがございます枠組みの下の文章でございますが、一度休日1,000円という料金を導入したときに、車の量は約2倍に増えました。ただ、その際には、料金収入として

やはり729億円から536億円ということで、約200億円弱、減収が見てとられております。アクアラインも同様でございます、過去3,000円から徐々に下げて、現在社会実験800円という料金を設定しておりますが、この中でもやはり料金収入は、枠の中の3行目でございます。平成20年、156億円から現在109億円ということで、やはりそれなりの補填が必要になっているという状況にはございます。

ただ、高速道路の料金の収入等々の全体像から鑑みれば、約2兆円というオーダーでございますので、このアクアラインの料金低減、あるいは本四の料金低減に伴いまして、周辺からの交通量のアップを考えれば、大きな影響を与えるものではないのではないかと、このを、私どもの今までの意見の集約としてまとめさせていただきました。

続きまして資料5でご説明させていただきます。

【高速道路課長】 続きまして、資料5で、今後の料金割引のあり方についてご説明申し上げます。資料5の表紙をめくっていただきますと、今後の料金割引のあり方ということで、一番左側の箱でございますが、論点整理ということで、今日も資料2でお配りさせていただいてございますけれども、今後の料金割引についての論点を整理したものでございます。大きく、評価をどうしていくべきかということとか、PDCAサイクルにどのように乗せていくのか、負担をどのように求めていくのかといった論点かと思っておりますが、これまでの部会の中で、真ん中の箱にあるようなご意見をいただいているところでございます。プラスマイナス両方あるねということとか、継続すべき、縮小すべき、こういったような相反するお立場の意見、それから委員の方々からのご意見といたしましては、利便増進の評価をきちんとすべきでありますとか、地域の、ローカルの割引については、基本的に地方が負担すべきでございますとか、今後の料金割引の原資といたしましては、例えば用地補償費の除外といったアイデアを頂戴しているところでございます。

一番右側に、今までいただきました意見をまとめて、これからの議論での方向性ということで、基本的にどのような考え方で望むべきかということ事務局の案としてまとめたものでございます。

一番上に、効果の把握ということで、割引の継続を望む声に一定の配慮が必要でありますけれども、きちんと効果を把握した上で判断すべきだというのが1点。

それから、料金を引き下げた場合ですけれども、最終的な利用者の負担、これは複数の割引が加算されたような場合、そういったケースについて最終的にどのような負担になるのかといったことをきちんと考えるべきではないかということでございます。

次の4つのポイントでございますが、これは次のページにも出てまいります、いろんな渋滞緩和や沿道環境改善といった政策課題との関係をきちんと整理すべき。それから、会社が主体的に行う経営安定のための割引といったようなもの、それから、地方の独自の割引といったものについて、政策的な目的に沿って整理すべきではないかということ。それから、最後になりますけれども、繰り返しになりますが、評価、それから見直しといったサイクルに乗せていくべきではないかということでございます。

次の2ページをお開きいただきますと、一番左側の上のほうに、これまでの割引の経緯をおさらいとして載せてございます。2つ目の箱に、頻度系と時間帯系に分かれた割引が出てきておりますが、これは民営化の際にコスト縮減といったものを原資といたしまして、通勤割引、深夜割引、頻度系の割引を導入したということでございます。

その後緊急経済対策ということで、いわゆる利便増進事業で、着色している部分につきまして、平日3割引ですとか、休日5割引、深夜割引の拡充といったものも導入してきたという経緯でございます。

この着色した部分につきましては、ご案内のように今年度いっぱい、財源がなくなるということで、現時点では終了の予定になってございます。

これらの割引を、今まで続けてきた評価といたしまして、その下に掲げてございますけれども、基本的にはいろんな目的を持った割引が導入されたことによりまして、例えば平日の全時間帯が3割引以上になってしまったといった反省点があるのかなということ、それから時間帯割引と頻度系の割引が重複するという、こういったことについてどのように考えていくのかといったことが課題としてあるのかなということでございます。

それらを今後再編していく上で、どのような基本的考え方でもってまとめていくべきかということ案としてまとめたのがこの右側でございまして、基本的な考え方は繰り返しになりますが、評価それから見直しといったことを、繰り返しサイクルに乗せていくべきではないかというのが①でございます。

②が、いわゆる料金割引をどのような観点で再編していくのかということで、政策目的を持った割引でありますとか、会社が独自にやっていく多頻度系の優遇といった割引、それから、繰り返しになりますが時間帯割引ですとか、頻度系の割引の関係の整理といった課題、さらには、地域によって独自に取り組むべき割引をどのように地方に協力を求めるべきかといったような観点から整理が必要ではないかということでございます。

割引の全体のボリュームでございますけれども、今までのヒアリングでいろいろな立場

の方々の意見を頂戴してございますけれども、現在の割引を継続すべき、もしくは縮小すべきといった相対する意見が出てございます。部会長からございましたように、総合交通体系を考えた上でどのような判断をしていくのかということになるかと思いますが、そういったご意見を踏まえつつ、先ほど来申し上げましたように、26年3月で利便増進事業の財源がなくなるということを踏まえ、民営化時の範囲を基本として見直すべきではないかというのが下から2つ目の箱でございます。

民営化時の範囲を超えて、さらに割り引くということであれば、新たな財源措置をあわせて検討することが必要ではないかというのが基本的な考え方ではないかということでございます。

次のページをお開きいただきますと、個々具体的に、かくあるべき姿に対してどのような評価があり得るかということを整理したものでございます。これにつきましては、3月の第6回の部会で詳しくご説明したところでございまして、今日お配りしました資料6につきましても、再度お配りさせていただいております。

ついでながら申し上げますと、前回の総括ということで、事務局の評価が入ったような資料のまとめになってございましたけれども、今回は事実関係だけを述べた形で再配付させていただいたところでございます。

個々の割引の評価でございますけれども、1の通勤割引から6の大口多頻度割引まで、大きく3つに分類されるのかなということでございまして、1の通勤割引については、約半数の区間で効果が確認されているということでございますけれども、通勤者に限らず全ての車両に割引が導入されているということを踏まえ、対象でありますとか曜日などについて工夫が必要ではないかということ。深夜割引については、一定の割引の効果がございましたけれども、割引の拡充については効果にやや疑問がついたということでございます。

3の平日3割引につきましては、貨物車両以外のものについても割引の対象になっているということで、政策の目的がやや不明確になっているのではないかと、縷々踏まえた上で、効果を見きわめた上で割引内容を見直すことが必要ではないかということでございます。

休日5割引については、渋滞等の影響も見られたこともございますので、渋滞が顕著とされない地方部において、割引を継続することが今後検討ではないかと取りまとめさせていただきます。

あと、マイレージと大口多頻度、マイレージにつきましては、他の交通機関では同種の割引を廃止している例もあるということも踏まえつつ判断していくのかなということでございます。大口多頻度につきましても、利用率が高いということ、かつての別納割引において発生したような不正行為が見られないということもございますので、基本的に継続すべきであるが、他の割引、時間帯割引等との重複適用の状況を確認して整理することも必要ではないかとさせていただいております。

次のページに今の料金の割引のボリュームについてまとめさせていただいております。上の4つが時間帯割引、その下の2つが頻度系の割引でございます、一番右側には所要額ということで簡単にまとめてございます。

例えば通勤割引でございますと、年間2,500億程度の割引の原資が必要だと。深夜割引ですと、3割引で1,000億。さらに拡充分で500億といった予算の規模が、今後継続するとすれば必要だということでございます。

今後の割引のあり方の、下の箱については再掲でございますので、説明は省略させていただきますと存じます。

次の5ページ以降は各種の割引の事例のご紹介でございます。さっとご説明をしたいと存じます。

5ページは会社が行う企画割引ということで、主に観光の振興を目指した割引で、周遊券のような割引を導入した例でございます。

その次のページが、諸外国の定期割引とか、頻度系の割引、こういった割引が導入されているので、こういったこともヒントになるのではないかとということでございます。

次の7ページはフランスの、多頻度系の割引ですね。たくさん使えば使うほど安くなるという状況でございます。

8ページがニューヨークの通勤割引。

9ページは韓国の通勤割引の状況でございます。

大変雑駁でございますが、資料5のご説明とさせていただきます。よろしくどうぞお願い申し上げます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。今の事務局からの説明に関連して、各委員からご自由に、ご意見があればお願いいたします。どうぞ。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございます。私にとっては矛盾に見える点を2点ばかりお話ししたいと思うんですけども、まず1点は資料4と資料5、ともにタイ

トルですね。資料4は「シンプルでわかりやすい」というのがあって、資料5は「割引のあり方について」と、私はこのタイトル自身が非常に矛盾のように見えてしまうわけです。どういことからいったら、割引というのをあちこちやるためにシンプルでなくなってしまうと私は思っています、もう割引をやめてしまったほうがいいんじゃないかと思うわけです。資料5の3ページに、1から6までいっぱい割引があって、私はもう割引という言葉を使わずに、特に1から4がそうなんですけれども、ある地域のこの時間帯はこの料率にすると決めてしまって、割引という言葉はむしろ、道路会社さんが営業政策上の点で使うという風にしないと、国交省が割引、割引って言うものではないと私は思っているんですね。そういうところを明確にして、何か現状が変わってくれば料率を変えていったらいいだけの話であって、あまり本則とか暫定とか、そういう感じの言葉にならないようにしていくことがまず混乱を避ける第1の、言葉だけの話ですけれども、そういう気がするところです。それが1点です。

それから、2点目は資料4の1枚目で、先ほどお話がありましたa、b、cってありましたね。長大トンネルの話と大都市近郊と、海峡の話なんですけれども、私はa、b、cそのものについての是非というよりは、aとcという2つが、どうして片一方は差を設けず、片一方は差がつくのかというところが、どうも説明がちゃんとできていないような気がするわけです。

例えば、cのこの文章にaのトンネルの話を入れても、全然矛盾なく通るんですね。どういことかといったら、いろんな普通の、長大トンネルを抱える道路については、長大な山岳を横断するという特殊なサービスを、当該長大区間において提供している道路であることから、全く通ってしまうわけです。だから、2つやるならば、aとcが、なぜトンネルと海峡で違うのかというところが明確に説明できない限りは、両方を一緒に出すことはなかなか説明をつけにくいと思うので、何かそこの理論武装が必要ではないかなという気がいたしました。その2点です。

【寺島部会長】 どうぞ。

【大串委員】 少し、事業会社さんが独自につくられる料金設定の事例とかが載っていましたが、これを見ると、料金は国が決めるもので、あくまでも支払いに関して支障がない程度の自由度を与えますよと。補助金はごそつとそのまま、つかみ金で渡しますよみたいな形に見えてしまう。つまり、事業会社にこれぐらい、4,000億なら4,000億円の経営自由度を与えて、交通流量を2倍にするとか、その地域の産業活性化にこれ

ぐらい寄与したということが認められると、そのうちの幾らかを配分しますよという形の、インセンティブプランとして再設計すべきなんじゃないかと。というのは、その地域独自でいろんな知恵とか経営ノウハウを持っているのはやはり事業会社だと思いますので、これだけのお金をどんと、ただ単に出すというだけではなくて、何か彼らの経営努力を促すような形で、どうせお金を使うんだっただけできないかというのを1つ思いました。それは竹内先生のお話とちょっと似ているかもしれないです。

もう一つは、自治体の関与という話で、少し6ページで、例えば定期割引に関しては地方自治体が減収分を補填しているみたいな感じで、地域は地域の独自の産業政策に沿った形での高速道路の利用ということが示されているんですけども、そういった提案がないということで、分権の時代とも言いますし、先ほどいろいろ、地域に応じて産業政策が違ったりとか、これから見込まれる産業のあり方が違ってくるのであれば、もう少し地域の関与が入れられるような形が必要なのではないかと思います。以上です。

【寺島部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【家田委員】 いいですか。ありがとうございます。二、三、意見を申し上げたいと思います。

まず資料4でいきますと、2ページに、現在の料金体系の中でターミナルチャージが出てくる。150円。キロ当たりが大体25円となっているんですけども、僕の意見は、ターミナルチャージは要らないんじゃないか。やめたほうがいいんじゃないか、やめてもいいんじゃないかという意見なんですけどね。僕はけちな人間ですから、ターミナルチャージがあると頭にあるだけで、目の前が渋滞していて、ここだけ迂回してぱっと1回おりてからもう一回乗ったら損だなという気になるのね。このターミナルチャージというのは、電車の初乗り料金と同じ発想になっているんですけども、一方で、ガソリンを入れるときにはターミナルチャージなんて関係ないし、何リットル幾らってやるでしょう。しかもETCをこれだけ普及させてきたという努力は政策的に成功したと思いますけれども、いわば料金を徴収するという行為を、車の側でもう既に機能を持っているんだから、地べたの側にもっと軽くしていいと思うんですね。そうすれば、さっき言ったような意味でより合理的な道路の使い方にもなるし、これをやめる方向はあり得ないのかな、若干コメントと質問です。

それから2点目は、資料5の2ページで、今後の料金割引のあり方、割引と言うかどうかはいろんな意見があるんでしょうけれども、仮に割引をやるとしても、ここに書いてあ

一番上で、PDCAサイクルの導入によるということで、予測した結果が還元しているかを見なさいということが書いているんだけど、それと同様に重要なのは事前アセスメントだと思います。意図する目的がこの割引によってどの程度発揮され得るのか、されそうなのか。それから、他の交通機関への影響はどの程度なのであろうか。それから、どれだけの財源が追加で要するようになるのか。これをアセスして、リーズナブルで、その追加出資が大事だなと、国民的に思えるようなものだったらやらないといけない。やればいいし、そうじゃないんだったら、右往左往しながら、その都度の世相で受けそうなことをやっているということだけはもうやめてほしい。それを入れたい。ここには事後アセスメントは書いているけれども、事前のアセスメントと合意というのは書いていない。それを入れていただきたいというのが2点目。

最後、3点目です。資料5の1ページにこういうことが書いてあるんですね。「メディアは料金が安いという言葉に飛びつきやすい」と書いてあるけれども、別にメディアが飛びついているのではなくて、ユーザーが飛びつくんですよ。そのユーザーの意向を反映して政治家が飛びつくわけです。メディアのせいにするのはちょっと違うんじゃないか。

そういう意味からすると、資料4で、タイトルが「シンプルでわかりやすい料金体系」とあるんだけど、これも何か受け狙いのような感じがしてね。シンプルでわかりやすいというといかにもよさそうな感じがするんだけど、そういうことも大事なんだけど、より重要なことを、リーズナブルな、合理的で納得できるようないい体系にしましょうねということを議論しているわけですね。わかりにくいからわかりやすくしようと、案内標識を検討しているわけではないから、そろそろこういうキーワードが、それこそメディアに出てくることを考えると、シンプルでわかりやすいというのが今回提案することのキーワードかという、ちょっとどうかなという感じがするんですが。以上でございます。

【寺島部会長】 なるほど。いかがでしょう。どうぞ、石田さん。

【石田委員】 資料4ですけれども、この中で、書かれていないのは、最初のほうで根本さんが言ったことなんですけれども、無料区間ってもう一回考え直してみる必要もあるんじゃないか。というのは、料金の収受費用が圧倒的に下がっているわけですよ。あるいはミッシングリンク等の整備のスピードアップを求める声が非常に高い中で、財源確保というのをどう考えるかということが大事な問題ですので、そのことが1つ。

それともつながるんですけれども、全て割引なんですけれども、割り増しということも

考えてもいいんじゃないのという気がするわけですね。環境問題とか、あるいはE T C以外の車とか、あるいは混雑チャージというのがそもそもの発端でありますけれども、そういうことを、今日の資料でいくと、フランスのS A N E Fでやっていますよということですので、そういう議論もしたほうがいいだろうということ。

それともう一つ、これも長い間ほったらかしにされているんですけども、料金ではないんですけども、高速道路、一般財源になってしまったので、もう何を言っても一緒なんですけれども、高速道路上で消費されるガソリン税及び軽油の税金というのは、今は一切入っていないわけです。そういうことが、社会的公正という観点からして、ちょっといかがなものかなと思いますので、せつかくですから、今年度いっぱい料金割引とは若干離れていますけれども、そういう大きなフレームの議論を、ぜひこの機会にやるべきだなと思います。以上です。

【寺島部会長】 どうぞ。

【根本委員】 資料4と資料5とあるわけですけども、資料4は、ベースになる料金水準を決める議論で、財源調達全体として帳尻が合うかどうかをチェックすることがとても大事だと思うんですね。説明の途中で、本四を飲み込んでも何とかやっていけそうだという説明もありました。さらに、これまで首都高、N E X C O等から更新費用の話もありましたけれども、そういうもの全体を見て帳尻が合うのかみたいなことがこの資料4の検討では必要になってくるんじゃないか。資料5は、政策的な交通需要管理で、短期的に行う施策なので、資料4と5は料金として全く性格が違うと思うんですね。

そういう意味で言うと、資料4に混雑という概念を入れてこないほうがいいと思うんです。資料4で大都市近郊区間、bのところ、混雑があるので、ここは高くすると書いてあります。交通需要管理ではなく、財源調達の論理として、もしそれを解釈するならば、混雑があつて、まだこの地域の中では外環とか、つくらないといけないものがまだ幾つかあるので、それをつくるまでは、しばらくの間ちょっと高いお料金を、財源を調達させていただきますという意味で言うならいいんじゃないか。

というのも、混雑というのは1日のうちである時間帯だけで、夜中は当然すいているわけですし、混雑を理由にして高いといたら、じゃあ夜中は安くするのかみたいな話になるわけです。フランスのように時間帯で変えたり、シンガポールのように、本当に1日のうちに料金を変えて、3カ月ごとに見直す、スピードは40キロ、50キロぐらいを保証するような形で料金を変えますみたいなことはあってもいいし、有効です。しかし、これ

は交通需要管理で資料5の話だから、混雑の概念を財源調達のほうに持ってくるのはちょっとわかりにくくなっています。こちらはむしろ、混雑対策の建設費用だという位置づけならば、大都市の人たちも、その間少し多く払ってもいいかなという説明になるんじゃないかと思いますけれども。以上です。

【寺島部会長】 太田さん。

【太田委員】 初めに、ためにする話をして、その後もう少しじっくり話をしようと思います。高速道路料金については非常に多くの問題があるので、短時間で高速道路料金のことの全てをやるのはかなり難しいような感じがするので、ここは解決したい、これは後で議論したいというのを分けてやらないといけないと思います。

例えば1ついちやもんをつけると、「私は大口多頻度もマイレージも、両方ともやめるべきだと思っている。それは、なぜ同じ高速道路で、公共の道路を使っているのに、利用回数が少ないと割高な料金を払わないといけないのか、差別ではないか」と。そういうことを言い始めると、そのこと自体いろいろ考えないといけない。あるいは「多頻度利用の優遇による経営の安定のための利用促進の割引ということは、割り引いたほうが料金収入が増えるはずだということですが、そんな証拠はない。むしろ割り引いて料金収入が減っているのだから、その論拠では大口多頻度は正当化できない」という話をし始めると、そのことだけでもおそらくかなり時間をとらないといけないと思うのですね。

この高速道路の料金の問題は、注目も非常にあるし、影響力もあるので、いつまでに、ここまでは必ず解決しなければいけないのだという部分と、ここの部分は継続して長い間議論しないとけないという部分を分けていかないと、おそらくここだけの議論が飛躍して行って、收拾がつかないような気がするので、タイムスケジュールも含めて整理していただきたいと思います。

その中で、理念がすごく重要で、先ほど無料区間はどうなっているのですかという話がありました。国土交通省の目標としては、やはり長期的な意味で、時間コストを含めた移動コストを下げることが重要だと思います。料金、あるいは税金投入も含めて、1台1キロ当たり利用者あるいは国民は幾ら払っているのか。それを長期的に下げていくというビジョンがあるのかどうかということが、料金問題を議論するときには重要だと思います。ただし、この話は、もしかするとすごく長期の話かもしれませんし、タイムスケジュールを提示しながら今後議論したほうがいいと思います。

【寺島部会長】 石田さん。

【石田委員】 根本さんが、混雑がという話だったですけども、これは料金体系ですよ。割り増しをしようということが料金体系そのものの問題だと思いますし、少なくともあり方の有識者委員会で決めた3つのことを、交通流動の最適化ということも含めて料金体系を考えましょうということですから、混雑の問題はテクニカルな問題で、ローカルな問題だから、こうでしょうことはないんじゃないかなと思うんですけども。

【寺島部会長】 ちょっと待ってくださいね。彼が答えるから。

【根本委員】 例えば2050年までの全体の償還期間の中でどう帳尻を合わせていくかという話と、混雑の問題は違います。5年後、10年後にひよっとしたら外環ができれば混雑は変わってくる問題で、料金水準を考えようという話はやっぱり別にしたほうがいいんじゃないかな。

【石田委員】 償還だけで議論しているわけじゃないですよ。それはおかしいと思いますけれども。

【根本委員】 ですから償還を……。

【石田委員】 ストックをどううまく使うかということが問題であって、償還だけを考えればいいという話じゃないと思いますけれども。

【根本委員】 それを両方考えないといけないと思います。それを分け、混雑の問題は資料5でやって、償還の問題を4でやったらどうかというのが私の意見です。ベースとなる料金は、どうするんだという話と、混雑対策はどうするんだということですね。

【寺島部会長】 はい、井伊さん。

【井伊委員】 先ほどの太田先生のご指摘で、優先順位の話が出ましたけれども、それでいうと、本四の料金については、出資が今年度限りとなっていて、これをどうするのかというのが直近の課題として出てきてしまうんじゃないかと思うんですが、資料4の2ページの下のところ、先ほど根本先生も指摘されましたけれども、全国の利用者に負担を求めていくということは、本四の経営形態そのものにも直結してくるわけですし、道路公団の民営化とかにもかかわってくるんですけども、地方自治体の負担をどう考えるというところも、議論しておかなければならないのかなという気がしています。

具体的には、各市町村、県が出している出資金について、将来的には返すとなっていたと思うんですけども、その部分を今後の更新とか、そういうものに充てていくという理論立てで、ためておくなり、返還はしないという。そういう整理がこれから必要になってくるのかなというのが1点。

あと、最初の議論の段階で、竹内先生が、道路公団の民営化のところとも絡んでくるとい話をされていましたがけれども、この資料4の最初のまとめのところで、整備重視の料金から利用重視の料金と、この部分も、道路公団の民営化にも絡んでくるところなので、民営化の総括というか、そのこのところも、こういう考えを出していくんだったらこれから考えなければならぬかなという気がしています。

【寺島部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【羽藤委員】 私からは3点あります。1点目は、まず料金の体系をシンプルでわかりやすくしていくというのは、私自身は割といい考えなのかなと思います。

と申しますのも、資料5では、一方で相当海外でいろんな料金体系が出ているわけですね。確かに、フランスとか行くといろんな料金体系があつて、びっくりして、ただ、多分利用者の側で応答性があるんだろうなと思うんですね。いろんな料金体系をすることで需要が刺激されて、インフラが有効に使われている。ただ、単にそれがいろいろあるというだけではなくて、それを支えている仕組みとかが、ある程度一定の信頼を得ていることが重要なのかなという気がしまして、そういう意味でも、多様ではあるんだけどベースのところはちゃんとシンプルにまとめられている。今回であれば、個々の建設費とかの事情でいろいろあつた料金体系を3つぐらいにすっきりさせていく、個々から地域化してまとめていくという観点は必要欠かざるものだと思いますので、私自身はこうすべきではないかなという気がいたしました。

2点目は、ただ、そのときに、料金の体系のところでもありましたように公正妥当という表現が非常に使われていて、これはそうだろうなと思うわけです。公正妥当というときに、じゃあ今一般の国民の方々が、果たして料金が公正妥当と感じられているかというところが重要ではないか。そのときに、じゃあ誰がその公正妥当を担ってくれるんだというところですね。

例えば維持管理にこれだけのコストがかかるなどということは、もともとはわかっていたことではありますが、急に10兆円とかいう額も出てきたりして、じゃあ今までの高速道路の議論は何だったんだというのが、正直なところの国民の皆さんの感覚なのかなと。あるいはそういう維持管理のコストがかかるときに、じゃあそういう料金体系でほんとうに担えるのか担えないのかとか、あるいは地震が起こったときのリスクというのは、じゃあ高速道路を民営化して、そういう会社でほんとうに担ってくれるのか担えないのかというところを考えたときに、非常に心配な部分もあるのかなと思いますので、ある程度そこ

の維持管理、それからリスクの部分への対応を誰がどういう形で担うのかということをはっきりさせた上で、こういうシンプルな料金体系というか、くくりに分けつつ、分けられた中では、流動の最適化という表現もありますが、できるだけ需要の側が施策に対してストレートに反応して、より道路の利便性を引き出せるような料金体系、すなわち大都市とかいうところであれば積極的な料金施策等を投入して、経済性を引き出していくということが重要かなと。

もう1回、公正妥当というところですが、今回一貫してそういう話を聞いていると、例えばトラックの事業者さんが、じゃあ道路を傷めていたんだけど、その負担は本当にこの料金割引で適切だったのかとか、あるいはその地域の鉄道会社が急に料金が変わったために非常に経営圧迫を受けた、これは公正なのかという話ですね。こういうところが本当にちゃんと、あらかじめ議論されておく必要がある。その上で、流動が最適化するような積極的な料金体系をする。その意味でも、料金体系をある程度シンプルにまとめていくのが、私自身はいいのではないかという気がいたしました。

【寺島部会長】 いかがですか。どうぞ、坂本さん。

【坂本委員】 今回の審議会でも早急に結論を出さなければならないのが、割引問題だと思います。国交省はこれを機に、料金制度を巡るさまざまな課題についても方向性を出したいと考えている。高速道路のあり方懇の中間報告で積み残しになっていた問題です。

ですから、先ほどから議論が出ているように、考えるべき課題は、中長期のものと短期のものがあって、両者が混在しているように思います。論点整理の案は非常によくまとめられていて、中長期と短期に目指すべきものへの距離感がわかるかなと思います。

その上で、割引制度の現状を見ると、かなり建て増しが続いて火事になりそうな温泉旅館のような形になっている。どう見てもおかしいとわかっていながら、手をつけられなかった。マイレージや大口をやめてもいいじゃないかといっても、実際に政策決定を下すのはかなり難しい。政治的にも厳しい。この着色部分は景気刺激に向けた緊急経済対策で始まったものですが、これは既に役目を終えたのではないか。事務局による政策評価でも、そのあたりは色濃くにじませてある。料金割引の見直しに当たっては、これを1つのよりどころとして、小刻みな手直しではなく、大きく整理する方向性を打ち出すべきだと思います。

さらに、利用者サイドからの価格、料金設定へと発想を大きく変えるわけですから、その後の段階についても、同様に利用者からの視点が大事だと思います。

【寺島部会長】 じゃあ僕からも1点だけ。私は座長として方向感を順次共有していているわけですが、今回少しでも、公正妥当な方向に料金体系をもっていくことに踏み出すとしたら、思想的に踏み込んだほうがいいなと思う点が何点かあると思います。

 というのは、やはり自動車社会が大きく変わってくる。先ほどの議論にもありましたけれども、例えば軽自動車の持つ意味を、石田さんが発言しておられたけれども、確かに地方都市を回っても、もう生活手段としての自動車ということになってきて、極めて生活に密着している。そういう中で、例えば買い物とか、子育てとか、介護だとか、生活に密着した形で人間社会を支えている自動車の動きと高速道路とのリンケージを考えたときに、そういう自動車の活用の仕方に対して、わかりやすく言うと、生活道路については、思い切って、料金体系についても安くしていくような方向感をとるんだという、新しい時代の1つの思想の軸になるんじゃないのかなと。

 そういう中に向けて、ここからなんですけれども、これからの作業で事務局として、ちょっと大変かもしれないけれども、ここで既に出てきているETCの、義務化というよりは、より浸透させていく流れをつくるために、トレーサビリティを高めていけば、管理効率が上がって、高速道路の管理にとってはプラスだという考え方が明らかに出てきている。それからシームレス化ということで、いろいろ管理主体が多様なために、複雑になっているものを、シームレス化することによって相当な改善ができるのではないかという展望も見えている。

 問題は、それによってどのぐらいのコスト削減になるのか。ざっくり言って、例えばETCを義務化することによって高速道路の管理コストが下がって、それを還元できるのかどうか。そういう数字的な、ある程度解析が出てくれば、この流れに論理的に根拠を強めていくんじゃないかなという、僕はそんな気がして聞いていました。

 以上、今の論点に関しては一通りご意見を伺ったということで、時間の制約もごさいますので、次に、「大都市圏の料金体系のあり方について」の説明を伺ってから、また議論したいと思います。

【高速道路課長】 それでは資料7で、大都市圏の料金体系のあり方についてということでご説明を申し上げます。

 1枚お開きいただきますと、地図が出てまいります。これは首都圏を例にとりまして、今後、環状道路を中心にどういったネットワークが形成されていくのかを整理したものでございます。

論点整理のところでは、大都市圏ネットワークについて、シームレスで公正かつ利用しやすい料金体系を目指すことでよいかということ、それから、E T Cの標準化などを進めていくべきか、こういった論点をまとめさせていただいているところでございます。

先ほどご紹介いたしました首都圏のベースとなりますネットワークの状況でございますが、5年後が左側、10年後が右側ということで、ご覧いただきますと、ほとんどの環状道路が実線になってまいりますので、首都圏の3環状、一部外環の南側ができ上がっておりますが、でき上がってくるのかなという状況にさしかかっているという状況でございます。

こういった状況をご認識いただきまして、2ページ目でございますが、大都市圏の料金体系のあり方、主な意見ということでございますけれども、この部会におきまして、全体として無駄のない、エリア統括的な、使用しやすい料金体系とすべきというご意見でございますとか、ロードプライシングによりめりはりをつけてもいいのではないかとといったご意見、それからN E X C O東日本の会社からは、I C T技術を活用し、経路や車種によって可変的なプライシングを考えていってもいいのではないかとといったご意見をいただいているところでございます。

自治体のアンケートからは、これは首都圏でございますけれども、圏央道の内側につきましては、首都高とN E X C Oを意識したご意見だと思っておりますが、一体とした対距離制を基本とすべきというご意見ですとか、これは大阪府であります、会社間を越えた料金体系の一元化、シームレスな料金体系といったご意見。神奈川県からは、環状道路の利用を促進しやすいような、都心の通過交通を抑制するような体系といったご提案をいただいているところでございます。

1つの例として、右上に中央環状迂回利用割引ということで、首都高の対距離料金制への移行に伴いまして、こういった割引を導入してございます。赤いルートを通りますと、都心環状の青いルートで行くよりも、普通車で100円安くするという割引を導入してございます。この結果、中央環状線外側のルートへの誘導が進められまして、右の上のグラフにございますように、導入後でございますが、3ポイントほど中央環状経由の交通が増えたという状況でございます。

今後の方向性についてでございますけれども、方針のところでございますように、シームレスで公正かつ利用しやすい料金体系を目指すべきということ、それから、環状道路を利用しやすくするというところで、交通が都心部に流入しないような工夫をすべきではない

か。こういったことについて、ICT技術を活用しながら、会社間の当面の取り組みといたしまして、連続利用を促進して、異なる会社間においても必要な調整を行う枠組みを構築してはどうかということ、それから、都心通過交通の抑制のための環状道路の利用が促進されるような料金体系の構築といったことを考えていったらどうかということでございます。

検討項目といたしましては、先ほど部会長からございましたように、ETCの標準化に向けての検討ですとか、長期的な課題といたしましては、諸外国の事例も参考に、都心部におけるロードプライシングの導入について検討すべきではないかといったこと、それから、大型車の高速道路利用が促進されるような料金体系といったことも配慮すべきではないかということを考えているところでございます。

3ページ以降は、ロードプライシングの事例ということで、幾つか、シンガポールの事例が3ページ、フランスの、ダイナミックプライシングと申しますか、時間、曜日に応じた割引の状況について、4ページにお示ししてございます。

5ページをご覧くださいますと、右側に、これも既に部会でご紹介いたしましたところでございますが、ドイツの自動料金收受システム、GPSを活用したシステムでございますけれども、これにならうような格好ではあります、ITSスポットを高速道路上に1,600カ所整備してございますが、これを活用しまして、GPSのデータを、各車両からプローブ情報をアップリンクして、どこを走行してきたかを把握する実験を今年に入ってからスタートしているところでございます。我が国の取り組みとしてご紹介させていただきます。

最後の6ページ、7ページは首都圏、関西圏の現行の料金の状況でございます。赤く着色したところは均一料金、グリーンが地方部の24.6円/kmの料金のところ、黄色いところが、大都市圏の料金等を初めとする24.6円よりも高い区間、青いところが首都高という状況であることを、ご参考いただきながらご議論いただければと思います。以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。ただいまの説明に関して、各委員からご自由にご意見を伺いたいと思いますけれども、いかがでしょう。

6ページの、東京湾アクアラインの3,000円というのは、さっきのご説明のとおり800円になっているわけですか。

【高速道路課長】 今割引を入れて、ETCの場合800円です。

【寺島部会長】 そうですね。いかがですか。どうぞ。

【羽藤委員】 私からは1点ですけれども、1枚目の10年後のネットワーク図がありますね。これを見て、ああこうなるんだなと改めて思ったんですけれども、すごいことだと思います。我々の分野だと、「環状線というのは現代の城壁だ」という言葉があって、要するに通過交通をさばくことができるんですね。余分な交通を都市の中に入れない、そういう意味で、現代の都市を守る城壁が環状線であると言われていました。

そういう観点で考えたときに、ではいろんな自治体が影響を受けるわけですね。この環状をどのように料金体系でマネジメントするかによって、交通の流れ方がさまざまに変わってしまう。要するに環状線が部分的に供用されているときは、それぞれの理屈でもよかったのかもしれないですが、首都圏の流動を本当にどのようにしていくのか、それを議論するためのある種のラウンドテーブルと申しますか、単純にその企業側が流動最適化、だから料金をこうしたらこういいという理屈ではなくて、首都圏をどのようにすべきであるからという議論をする、高速道路の利用の仕方を議論するラウンドテーブルのようなものがない限り、単純に渋滞が改善しますとか、それだけの議論ではおそらく、料金を決めることはできないという気がしました。そういうラウンドテーブルをつくるといったあたりも、これはガバナンスにも関係してくるところであります。ぜひご検討いただけないかなという気がいたしました。以上です。

【寺島部会長】 どうぞ、太田さん。

【太田委員】 2ページの今後の方針のところ。嫌がられるのを承知であえて申し上げますけれども、管理主体を超えた料金体系を目指すのではなくて、管理主体を一元化しましょう。

民営化自体については私は必ずしも賛成ではありませんけれども、民営化された結果、機構が全部資産を持っているわけですから、機構自体が適切な範囲を設定し、そのネットワークを管理をやる会社一括リースをすればいいわけで、10年後の話になるわけですが、圏央道の中全体を、機構がある会社にリースをすればいいということになります。

東京で東京メトロと都営地下鉄がいつまでたっても一緒になれない、株主は東京都と国しかいないにもかかわらず一緒になれないということが、非常に私たちは利用していて、いろんな問題を生じているわけですから、東京はまだいいですけれども、関西を見ますと、このようにいろんな道路会社がまじっていて非常に使いづらいことになっておりますから、

10年後ぐらいをめどに、管理主体の一元化、一元管理に移行するように、民営化の枠組みを使えると思います。

【寺島部会長】 どうぞ。

【根本委員】 2ページの事例ですね。板橋を通過して三郷のほうに行くルートを割り引くのがうまくいったという話がありましたけれども、5ページでそれを、ITSスポットを活用して社会実験でやれるかもしれないということは、今度は混雑しているときだけ割引をするような、混雑と連動する大都市圏の料金体系にしたいという提案でしょうか。それともこれは、混雑と関係なしに、ルート割引みたいな形にしたいという提案でしょうか。どちらでしょうか。

【高速道路課長】 これは基本的に中央環状、外側の環状線を活用していただきたいということで、外を回って行っていただいた車には割引をしようという趣旨で導入したものでございます。混雑状況によってダイナミックに変えるというところまでは、まだ至っておりませんが、基本的に外に外に回していこうじゃないかという目的です。

【根本委員】 環状線のほうがもし混んで、真ん中のルートを通っていったほうが速いという場合、混雑対策にならないケースだって出てきますよね。実際、外環あたりは結構混んでいますよね。それでも、やはり割り引くわけですか。

【高速道路課長】 現状ではそうでございます。

【根本委員】 提案はどうか。提案はどっちを提案しているんですか。

【高速道路課長】 よりダイナミックな体系が構築できれば、新しい、例えばETCのシステムとかいったもので実現できればいいかなということは考えてございます。

【根本委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 ここは是非やっていただきたい領域なので、頑張ってください。チャレンジしていただきたい。日本の道路自身も、それから道路の料金も、わりとあまりオリジナルなところがなくて、あれだけでも、こういうところでこそ最新の技術を、情報通信技術を使って、実にサイエンティフィックで合理的な状況を実現しようじゃないですかと思いますね。そういう意味で、ありがとうございます、書いていただいて。

ちょっと気がついたところを幾つか言うと、このネットワークがこうなるというのは、常時に通過交通がこっちに回っていいよねというだけの話ではないんだよね。うちのは、レーンが片側4車線も5車線もあるようなリッチなネットワークじゃないからね。せいぜ

い片側2車線とか3車線、いいところだって3車線しかないから、どこかでちょろっと事故があったらそこで渋滞してしまう。そのときにこっちに回せばいいんじゃないかという類の信頼性向上なんですよ、これ。もちろん災害もそうです。そののところが意識して使おうじゃないのというあたりをもうちょっと強調してもいいんじゃないか。つまり、都心に入ってくるところが混むから外に回すようにしましょうねという、スタティックな感じじゃなくて、非常時用の料金体系にもなるようなことを意識していただきたい。これが1点目。

それから2点目は、少なくともこの左側の5年後ぐらいのところはすぐにできてしまうんですね。もうあつという間に、どんどんつくっていますから。羽藤先生が言うこととか、太田さんが言うことも、筋論としてはそのとおりで、やればいいんだけど、そこを待ってから料金体系をやりましょうというのでは、全然間に合わない。そういう時間感覚でやっていたらまずだめ。そうじゃなくて、まずはトラフィック・シチュエーションをベストコンディションにしましょうというスタンスで、第1ステージを、いい料金体系をつくりましょうということでやっていただきたい。それと並行して、もうちょっと先の、首都圏の土地利用のあり方や産業配置のあり方なんかを考えながらというのは、もちろん勉強はしていただきたい。

3点目、これは事務局に質問なんですけれども、もしそういうことを、私が言ったような意味の非常時の回し方とか、料金で誘導するとか、あるいは常時的な渋滞をこっちにしないようにうまくやるということをやって、なおかつ、僕は必ずしも会社なんて統一する必要はないと思っていますけれども、料金を、収入を振り分けることをうまくやることはできると思いますが、それをやろうとしたときに、技術的な、現在持っている技術で何かバリアがあるのか、それともそれはあまりないと思っていいのか、その辺は事務局はどのように考えていらっしゃるか、それを教えていただけないかなと思います。以上です。

【寺島部会長】 もし答えることがあれば。

【企画課長】 技術的には可能であります。ただ、まだ設備的に、投資が全部されているわけではない。具体的に例えば、ETCのゲートが、入りのところは、基本的にはチェックされるところがほぼ100%に近いですが、出るところでチェックできるという風には完備されておきませんので、そういったものが、割合的に整備していくところ、どこまでのタイミングでできるかということにもよりますが、技術的には問題はございません。

【家田委員】 どうもありがとうございます。

【企画課長】 ただ、ハード的な、ハードインフラがまだそこまでっていないということでございます。

【家田委員】 まあね。どうもありがとうございます。

【寺島部会長】 私も、この流れを進めていくしかないと思っているんですが、例えば1ページ、大きな視界の中に捉えておかないといけないのは、10年後に、これほどまでに圏央と外環がつながってくるということの意味が、まだ十分にわかっていない部分が我々にあるんじゃないか。例えば、関越自動車道と、中央高速が八王子と鶴ヶ島で、圏央道によってつながったことのインパクトね。それまで山梨県は、産業の立地の場としてはものすごく劣後していて、中央高速がいつも混んでいるから、太平洋側に物を運び出すのも、日本海側に運び出すのも、ものすごい不利益だということで、経営者は山梨への生産立地をためらっていたんだけど、この1本がつながったことによって、逆に山梨は、関越を抜けて新潟から日本海側に出すにも、あるいは東京湾内の港から出すにも有利だという形になってしまって、ものすごい勢いで今産業立地が変わってきているんですね。

同様に、じゃあ八王子から厚木に、東名高速にこれがつながってしまった場合、愛知東海方面から東北道まで、常磐道まで全部抜けていけることになるんですね。東京を通らなくても。そのことによる、誰もがわかっていると思って、この図を見ているけれども、ほんとうの意味で産業の立地だとか、アジア・ダイナミズムとの物流のリンクだとかいうものに、具体的、現実的にどう変わるのかということに対する相当ダイナミックな分析とか、視界に入れておくべきことが必要だろうなと僕は思います。ですから、これは何も、これからの課題として、より具体的に、このことによって何がどう変わるんだということについてもっと踏み込まないと、それによって料金体系の構想力にもつながってくる話にもなるだろうなということだけ僕は発言しておきます。

【家田委員】 先生、それ5年後です。

【寺島部会長】 もうわずかでしょう。

【家田委員】 もう5年後。10年後は本当に。

【寺島部会長】 あっという間に来ってしまう。

【家田委員】 もう5年後でほとんどできてしまいます。

【石田委員】 ちょっとよろしいですか。

【寺島部会長】 どうぞ。

【石田委員】 調子に乗らせて話させていただくと、今の寺島座長の話に乗っかります

と、このさらに外側に、北関東道と中部横断道があるわけです。北関東道はもうでき上がっているわけです。そうしたときにまた違った姿が見えるでしょうと。太平洋側と日本海側をつなぐ、あるいはリダンダントがさらに高まったということもありますので、首都圏という概念が変わってくる可能性すらあるかもわかりませんよね。そういうこともちょっとは考えておいたほうがいいのかと思います。

それともう一つ、今料金の問題の話をしているんですけども、やはりITSスポットとか、車載器への期待は、料金だけではなくて、きちんとしたモニタリングとネットワークのマネジメントができる手段を手に入れられる可能性が非常に高いという意義があると思うんですね。

ただ残念なことに、インフラは、1,600カ所で整備されていますけれども、空間的に極めて限定的ですよね。高速道路上にしかないということとか、ITS車載器を積んでいる車の数、割合は、ETC車に比べたら圧倒的に低いですね。そういうことも見据えた上で、ITS車載器の普及をさらにどう進めていくか。そのためのサービスとか、インフラは何かということも、もう一度考え直したほうがいいのかと思います。

【寺島部会長】 ありがとうございます。時間の制約もあって、十分に議論できなかった部分もありますけれども、追加的意見は随時事務局にお伝えいただくということで、ダイナミックに進めていきたいと思います。

本日予定された議事、以上とさせていただきます。事務局へお返しします。

【総務課長】 長時間にわたり、有意義なご議論を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させていただきます。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の案を送付させていただき、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交省のホームページにて公表いたしたいと考えております。

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9回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 —