

社会資本整備審議会 道路分科会 第10回国土幹線道路部会

平成25年6月7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。定刻になりましたので、ただいまから第10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。

本来でございますと、ここで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、所用で遅れてございますので、このまま進めさせていただきます。

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といたしまして委員名簿、資料2といたしまして中間答申目次（案）、資料3として中間答申（案）、資料4として中間答申（案）のポイント、参考資料1として中間答申（案）に関する議論、参考資料となっております。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。よろしいでしょうか。

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、石田委員、坂本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。本日も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。

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いたします。

それでは、よろしいでしょうか。

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。

【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っております。本日の議事は、中間答申（案）に関する議論でございます。これまで部会において議論いただき、あるいはヒアリングを積み上げ、論点整理をしながら、各委員より個別に意見を承ってきましたけれども、とりあえず、それをこの段階でまとめたものがこの中間答申（案）だと思っております。

それでは、まず初めに、事務局より中間答申（案）について説明をいただきたいと思っております。

【企画課長】 おはようございます。企画課長の森でございます。

それでは、お手元にお配りさせていただいております資料、資料3中間答申（案）という文章、長いものでございますが、それと、資料4、中間答申（案）のポイント、そして、参考資料1という、この3つの資料を使ってご説明をさせていただければと思います。今、座長のほうからご紹介がございましたように、ヒアリング時の委員の意見、あるいは論点整理の際の各委員の意見、そして、各委員への個別に伺って頂きました意見、これを集めて集約したものが、今日、資料3という形で中間答申（案）という形でまとめさせていただきました。

短時間で説明するために、まず、全体俯瞰していただくために、資料4、中間答申（案）のポイントという、これ、1枚紙で全体ちょっと俯瞰して見ていただければと思います。特に今回の大きな課題としましては、赤で囲ってございます、維持管理・更新への取組、大きな取組が一つ。そして、料金制度のあり方の中に新しい料金水準の導入というのが一つ、そして、今後の料金割引のあり方というのが一つ、全体を押しなべて大きな3つの緊急課題をこの中間答申（案）の中に盛り込ませていただきました。

それに加えて、その前段として、一番上に青く囲ませていただいておりますが、高速道路政策の展望というものを冒頭に整理させていただいて、その後に3つの大きな課題、そして、一番下になりますが、紫色で機動的な交通利用を促す大都市圏の料金体系のあり方というのを今後の中期的な課題として整理をさせていただきました。この全体の中間ポイント、さらっとご紹介させていただいて、全体の問題点のあり方、あるいは問題の箇所、あるいはそれについてどういう方向性を出しているのかというのを俯瞰していただければと思います。

まず、高速道路政策の展望、一番上でございますが、青のところ、大きくは2つ段落に分かれておりまして、ネットワーク強化、そして、ネットワーク利用、整備と利用のあり方という形の項目分けにさせていただいております。ネットワーク強化のあり方、1)でございますが、大きくは3つの項目、①で大都市・地方ブロック都市のネットワーク緊急強化、そして、②地域の耐災性を高め、ネットワーク機能を早期確保するという、つなげてこそそのネットワークという意味合いでの②、③で、空港・港湾、交通拠点への連結性強化という項目で立てさせていただきました。2)でネットワーク利用のあり方としましては、①シームレスな利用の実現、そして、④公正・公平な負担のあり方というところを整理させていただいたということでございます。いずれにせよ、目指すべき方向性というこ

とで、一番上の枠にございますが、重層的な連携による活力ある国土づくり、そして、その国土全体が効率よく機能するようなマネジメントの実施を図っていくべきだと、そういう全体の展望の中で後々の課題を方向づけいただいております。

その次の赤囲みでございます。維持管理・更新への取組ということでございますが、その中でのポイントでございます。1つ目の丸でございますが、更新計画の策定という項目、この中では、コスト削減を図る観点から、特に都市再生プロジェクト等との連携を図りなさいと。あるいは3つ目のポツでございますが、更新計画を踏まえた引当金の制度等々の資金の計画的・安定的な確保に努めなさいというところを、更新計画の実施に向けての留意事項として整理させていただいた上で、2つ目の丸でございますが、更新の負担のあり方につきましては、高速道路の利用者による負担を基本に、民営化時に想定した債務の償還満了後、おおむね10年から15年程度を目安として料金徴収期間の延長を検討してみたらどうだという形での方向づけにまとめさせていただきました。その際、民営化の趣旨を踏まえ、民営化時債務と更新債務を区分するということの留意事項も付記をしております。そして、さらに中期的な課題としましては、その下の丸でございますが、将来の維持管理負担のあり方としまして、混在している有料区間、無料区間の整理をなさいということ。そして、2つ目のポツでございますが、償還満了後も維持管理負担をどのように利用者に求め続けていくのかということについての方策について、あり方について検討なさいという、中期的な課題もいただいております。

次の課題としまして、グリーンで料金制度のあり方ということでございます。目指すべき方向性は、この上に枠囲みでございますように、3つの項目、公正妥当、そして、安定的でシンプルな枠組み、そして、弾力的な料金施策による交通流動の最適化と、そういう方向性、命題をいただいております、その中から、1つ目の丸でございます。新しい料金水準の導入、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へという転換を図るべしということで、対距離制を基本としまして、この四角にございます3つの料金水準に整理したらどうだということで、普通区間、大都市近郊区間、そして、海峡部等の特別区間についての3つの料金水準に整理していったらどうだ。そして、割引につきましては、次の丸でございますが、現行の割引評価と対応の中では、割引が十分認識・実感されていないために効果の発現が不十分であるということで、利用者の行動変化を引き出すような割引に限定なさいと、矢印の右側になっております。また、本来の効果が低減しているとか、あるいは割引自身が重複して適用されているというような課題、これを受けまして、その下

の行でございますが、P D C Aサイクルの導入を下さい、あるいはその決め方についても、ポツの3つ目でございますが、経営の安定性のために利用促進の割引は、高速道路会社が特に主体性を持って検討下さいというようなご提案、方向づけをしていただいております。また、割引の規模でございますが、民営化時の範囲内を基本といたしまして、この範囲を超えるような割引を政策的に行うためには、財源措置が必要だねということでの方向づけをいただいております。

最後の大きな項目でございますが、大都市圏の料金体系のあり方でございます。目指すべき方向性としてのミッションでございますが、都心通過交通の抑制、あるいはネットワークの有効活用という観点から取り組むべきだという、方向性を示唆していただいております。その中で、特に当面中期的に取り組むべき施策としまして、都心交通を抑制する料金体系の構築をこれから考えていきたいと思いますというようなご指摘をいただいております。

その他ということで、この項目にさらにつけ加える形で、E T Cの標準装備についての具体的な検討、そして、ヨーロッパ等々で進められております幹線道路の維持管理負担についての処方策、これをさらに中長期的に議論して考えていくべきだということ。そして、整備プロセスについての課題もまだ残されているということ。あるいは高速道路会社に対します期待といったようなところについても、最後に項目として付記させていただいております。

これは全体の中間答申のポイントでございます。この後、少し文章でその部分を見ていただければと思います。資料3、そして、参考資料1というところで、先ほどの俯瞰していただいたところをご確認いただければと思います。

まずは、資料3の1ページ目でございます。この資料3のところについては、重要な項目、基本的にはアンダーラインを私どもの事務方のほうで引かせていただきました。いろいろ異論あるところがあるかもしれませんが、重要ポイントを見ていただきやすいようにということで、アンダーラインを引かせていただいております。この中でも、特にポイントとなりますところを少しはしらせて解説をさせていただければと思っております。

まず、資料3でございます。1、はじめに、1ページ目でございます。もともとの大きなテーマ設定でございますが、11行目以降、高速道路自身が経済・社会を支える基盤施設であるということを踏まえて、13行目、アジア・ダイナミズムが高まる中で、我が国の国土のあり方にどのように働きかけていくか。そして、15行目、負担の考え方を含めた自動車社会の将来のあり方、そして、17行目、利用中心のシームレスな交通体系をい

かに目指すのかという、非常に大きなテーマをこういう形で設定していただいております。この中で、今回の中間答申、27行目以降でございますが、特に29行目、喫緊の課題であります維持管理・更新のあり方、そして、料金制度、そして、25年度で終了期限を迎える料金割引の今後のあり方について、ここに先んじて中間的に取りまとめたものであるという位置づけを文章的に整理をさせていただいております。

2ページ目でございます。高速道路全体を俯瞰する上で、その歴史を整理させていただいております。6行目、昭和38年7月、ちょうど50年前でございますが、高速道路、名神高速道路が開通いたしました。9行目、昭和62年に1万4,000キロという全体規模の計画を見直しがされておまして、その後、14行目以降でございますが、①、これは民営化のスタンスとして、約40兆円に上る有利子を確実に返済すること。そして、16行目でございますが、②、必要な道路を早期に、できるだけ少ない国民負担のもとで建設するという目的をもって、19行目以降でございますが、平成17年10月に道路関係四公団民営化という形になっております。そして、今日、20行目以降でございますが、有料道路事業、さらには直轄事業等を活用して、1万キロを超える高規格幹線道路が、その他の国道をはじめとした広域幹線道路網とともに整備がされて今に至っているという、そういう歴史的な背景がございます。

そういった背景を受けつつ、最近の社会・経済状況としましては、そのページ、36、37行目でございます。アジアの成長を積極的に取り込んでいく環境整備が必要だということで、3ページ目でございます。3行目で、加えて、ネットワークを戦略的に強化するということも必要だねということもご指摘をいただきました。13行目、所得構造の変化という視点での成長戦略を描くこと。そして、26行目、本格的な人口減少・高齢社会の到来の中で、国際競争力をいかに高められるかということが極めて大きな課題であるということ。そして、4ページ目でございますが、4)、急速に進行するインフラの老朽化という視点の中で、17行目以降でございますが、持続可能なメンテナンスサイクルを早急に構築することが大事であるということ。そして、26行目の5)、東日本大震災の教訓といたしまして、特に先生方から強いご指摘をいただいております、30行目以降でございます。平常時における経済・社会活動への貢献を中心に期待されていた高速道路に、いざというときには国民を守る「命の道」としての役割があることを強く示唆し、道路に対する国民の問題意識、考え方に大きな変革をもたらしているということに十分留意して事柄に当たるべしというご指摘をいただいております。5ページ目、2行目、3行目ございま

すが、そういったあり方の議論の中で、我が国の脆弱性、地勢的な特徴を認識し、国土のレジリエンスを向上していくということを考えていくべきだということ。

そして、それを受けて、国土の目指すべき姿、13行目以降でございますが、特に17行目、大都市と地方圏とが相互に補完し合いながら、重層的な連携を通じた活力ある国土、これを目指していくべきだということ。そして、そのためには、24行目で、大都市・地方ブロック都市間の連携強化、そして、27行目、地方都市と周辺自治体との連携強化、あるいは施設の共有化等による相互補完といったものに対して取り組んでいくべきだということをご指摘をいただいております。

6ページ目以降でございます。自動車社会の将来像と高速道路のあり方という視点でございますが、ポイントだけを紹介しますと、11行目、若年層の個人保有が減少していること。12行目、軽自動車やハイブリッドが増加している。さらには、14行目で、軽自動車が生活の領域に代替されてきているという、生活車としての位置づけを持ってきていること。27行目以降で、レンタカーの台数が増加している。あるいはカー・シェアリングも増えている。そして、31行目、自動車の保有期間が長期化しているという、そういう視点があるということでございます。あと、加えて、7ページ目でございますが、自動車社会の将来像という視点では、5行目以降で、地方においてはマイカー利用を含めた交通手段が考えられるべき姿であるということ。また、大都市部におきましては、8行目、交通機関相互のシームレス化を図っていくということを考えていけばいいのではないかとということでございます。

そういった背景を受けての高速道路ネットワークのあり方については、これはもう重ねての議論になりますが、30行目の大都市・地方ブロック都市のネットワークの緊急強化という視点では、環状道路の整備を行うべし。あるいは37行目で、災害発生時においてのバックアップ可能になるようなネットワークの多重化というご指摘をいただいております。8ページ目、地域におきますネットワーク機能の早期確保という視点でございます。これについても重複になりますが、あえて申します。11行目、地域が活力を維持していくための地域連携の確保。こういった視点で、14行目以降で、連絡速度60キロから80キロ程度のサービスレベルを確保するということが望ましいのだと。そのためには、16行目以降、高速道路のみならず、走行性が高い国道の活用を視野に入れるとともに、2車線の採用、あるいは簡易インターチェンジの設置などの新たな整備の考え方を導入すべきだということ。そして、③の交通拠点への連結性強化という視点につきましては、26

行目、シームレスな物流網の構築が重要であるということ。それを受けて、29行目で空港・港湾へのアクセスの向上、さらには、31行目で日本海側の拠点港湾間や太平洋側、あるいは日本海側をつなぐ横断軸を強化していくと、そういった視点も忘れてはならないということをご指摘いただいております。

9ページ目以降でございます。ネットワークの利用のあり方という視点でございますが、シームレス化という視点での話題でくくらせていただいております。まず1つ目のシームレスな利用の実現という、7行目以降でございますが、まず、i)、ポイントは14行目でございます。一般道路、高速道路、管理主体の違ったものの枠を超えたシームレス化を考えていくべきということ。そして、17行目以降で、交通機関相互のシームレス化ということで、交通結節機能の強化を図りなさいというのを21行目という形で書かせていただいております。あと、加えて、やはり耐災性という視点での持続的な利用に向けた安全・安心の確保という視点では、26行目、防災・減災の観点はもちろん、災害時にも機能するネットワークを確保するということが大事だよということ。そして、33行目、老朽化に対応するためのメンテナンスサイクルを構築しなさいという視点。そして、10ページ目でございますが、④利用にかかる公正・公平な負担という視点では、12行目、適切な維持管理・更新を図って、永続的な機能を確保していくための公正な負担の仕組みが必要であるということを書かせていただきました。

11ページ目に移ります。第3章でございます。維持管理・更新への取組という視点でございます。特に前段部分に関しましては、維持管理・更新そのものに対するご提案もいただいております。それをまとめさせていただきました。22行目以降で、(1)、重視すべき視点ということで、まず、項目だけご紹介させていただきますと、1)、28行目でございますが、適切な点検、そして、的確な補修を実施していきなさいということ、12ページ目、2)、点検・補修等の計画をしっかりとつくって確実に実行しなさいということ、3)、それぞれの維持管理に係る情報の整備・共有。そして、4)、そのために必要な体制整備、新技術の開発。13ページ目で、5)、大型車利用の適正化といったような項目をいただいたことを整理させていただきました。

それを実際に、今度、有料道路事業についてどのように当てはめていくのかということでの具体的な内容、先ほど少し俯瞰をさせていただいた項目と重複いたしますが、13ページ目、12行目の(2)、更新計画の策定と計画的・安定的な資金の確保という視点でございます。15行目に、ご指摘をいただいております、あるいはご提案をいただきました

他の民間企業、これらが実際に更新事業を行っている事例を参考にしながら、しっかりと計画的・安定的にその資金について確保することが必要だということで、特に19行目以降でございます。更新計画の策定、定期的な見直しという視点につきましては、20行目以降でございます。実際に各構造物の劣化シナリオ、まだ今現在の状況では、知見の蓄積が十分ではございません。そういうこともございますので、今後の更新需要についてはさらに詳細な調査が継続的に必要だということをご指摘いただいております。そのためには、この更新事業自身を一定期間ごとに見直していくということが必要だと。さらには、27行目以降、都市高速等々につきましては、コスト縮減を図るための都市再生プロジェクトとの一体的な更新事業といったことも考えるべきだということ。そして、それらを行っていくための資金の計画的な確保という視点では、35行目でございますが、更新に充てるための資金を事業実施の前に計画的・安定的に確保しながら行っていくことが必要だということをおっしゃっております。また、14ページ目でございます。そのためにということで、1行目でございます。更新計画実施のための事前の引当制度といったような制度自身をちゃんと構築することが必要であるということ。そして、それらを使っていく上では、当然国民の方々にはわかりやすくということで、7行目、更新の定義を明確にした上で、9行目、資金の使途について透明性を十分確保することが必要であるということでございます。

特に今、現下におきましては、参考資料の3ページ、大規模更新等の概算費用、この委員会の中でもご提示をさせていただいております。首都高速が約7,900から9,100億円、阪神高速が6,200億円等々のこういう費用、これだけかかるということをおっしゃる委員会の中でもご説明させていただいております。それを踏まえてということで、参考資料の4ページ目にどういう手当てをしていくのか。既にこれは一度この部会にもご提示させていただいておりますが、税金でやるのか、料金の値上げでやるのか、償還制度の見直しでやるのかという等々につきましてのご提示をさせていただきました。

それを受けて、また本編に戻りますが、14ページ、更新の負担のあり方というところを文章として整理させていただきました。この中では、まず基本的な項目として、14行目、高速道路の利用者による負担を基本とすべきであるということ。そして、16行目以降でございますが、現世代のみに負担を求めることは理解が得られにくい。さらには、また、更新によって将来世代にわたり、長期にわたってその構造物を使用することができるようになるということ。そして、各世代の利用者負担の平準化を求める観点から、民営化時に想定した債務の償還満了後、更新のために料金徴収を継続することについて、将来世

代の理解も得られるのではないかということ。そして、その結果として、料金徴収期間の延長によって負担を求めるべきだと、そういったことを検討すべきではないかという方向づけを記述させていただきました。23行目でございますが、その更新に当たりましてのどのぐらいの規模感なのかということでございます。

更新事業の試算を踏まえればということで、参考資料、先ほど見ていただきました参考資料の次のページ、5ページ目でございますが、現行料金水準を維持するといいたしますと、首都高、例えば阪神高速、これらの規模の更新を行っていく上で、おおむね料金徴収期間、15年程度の延長ということでございますので、先ほどのコスト縮減等々考えれば、目安としては10年から15年程度の延長というのを考えていくべきではないのかということでの方向づけをここで記載させていただいております。

ただしということで、26行目以降でございますが、交通量や金利の見通し等々、採算面の不確実性への影響を慎重に判断して、その徴収期間の延長については慎重に判断をし、適切な範囲内で延長期間とすることが必要であるということでの念押しをさせていただいております。加えて、29行目以降でございますが、先ほどの案の、それ以外の案についても、決してまだ全て廃棄するわけではなく、料金の引き上げによる負担、これについては、31行目、現下の経済・社会に与える影響等を踏まえれば困難ではないのかということ。しかしながら、33行目以降でございます。経済・社会の状況が大きく変化した際には、改めて税金による負担等を含めて、更新に係る負担のあり方についても議論することが必要だということでの注書きをさせていただいております。

加えて、また文章の15ページ目でございますが、4)、債務の区分と償還状況などの定期的な公表という視点で、先ほどの作業に加えまして、こういったことを注意すべきだということを追記させていただいております。2行目以降で、民営化の趣旨を踏まえて、民営化時に想定した債務と新たに追加される更新に関する債務を区分していくべきだということ。そして、4行目、債務償還状況を定期的な公表で国民にわかりやすく提示をしていくということをおっしゃっていただいております。また、議論の中で少し出てまいりましたが、9行目、現在、非常に金利の安い状況が一部あるわけでございますが、現在、低金利での資金調達によって償還が計画を上回るというような状況が一部発生しておりますが、それ自身の確実性という意味ではなかなか低いということもございまして、それによってこの計画を進めていくというのはなかなか難しいのではないのかというのを少し文章で付記をさせていただきました。

あと、加えて、中期的な課題としてございます。(3)、15ページの15行目以降でございますが、課題として残されたことを少し整理させていただきました。特に17行目以降でございますが、税で整備された区間は税で、高速道路の利用者負担を求めた区間は利用者負担を継続ということでの基本方針だったわけでございますが、実際に永続的な有効利用という視点におきましては、22行目以降、混在している有料区間と無料区間の整理していくことが必要ではないかというご指摘。そして、30行目で、2)、将来の維持管理負担のあり方についても、これは中長期的な課題として、償還満了後、高いサービスレベルを維持していくためにどのような方策があるのかというのを引き続き勉強していくべきだということをご示唆いただいているところでございます。

以上が3章目でございます。

16ページ目以降でございますが、料金制度のあり方ということでございます。まず1点目で、ちょっと留意書きしておりますが、(1)、現行の料金制度が抱える諸課題というところの中に、先ほどご紹介をした料金水準が区間により異なって、有効利用がされていないという課題が14行目。そして、16行目で料金割引についての今後のあり方が定まっていないと、そういう課題をご紹介させていただいた上で、19行目、それ以外にもということ、例えば現行の車種間比率、料金の車種間比率、自動二輪車の比率等々についてのいろんな課題もご指摘をいただいております。また、軽自動車に対する比率の取り組み、そして、21行目で、高速道路上で消費される燃料にかかわる税の利用者還元の話、こういったさまざまなご指摘があるわけでございますが、この部会で当面は緊急的に結論を得る項目についての整理をしたということを前段で留意書きさせていただいております。

特に、17ページ目が、目指すべき方向性としての新しい料金水準の導入ということで、特に、2)、新しい料金水準の導入ということでの方向性を書かせていただきました。先ほどご紹介させていただきましたように、a. 公正妥当な料金で、b. 30行目でございます、安定的なシンプルで、そして、c. 弾力的な料金施策による交通流動の最適化ということをご紹介させていただいた上で、18ページ目でございますが、新しい料金水準といたしまして、特にポイントとしましては、8行目、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」に移していくということで、シンプルで合理的な料金体系とすることを目指すべきだということ。そして、3つの料金水準の整理ということで、16行目、a. 一般道路等の代替道路のある長大トンネル等について、有効活用の観点から、19行目、普通区間と料金水準差は設けないという形での普通区間の代表。そして、23行目でございますが、

bでございます。大都市近郊の区間につきましては、今までの料金を維持し、交通渋滞を引き起こす区間という視点もございますので、普通区間より割高な料金水準を維持するという区間での大都市近郊区間。そして、cということで、長大橋、あるいはトンネル等で多額の建設費を要したことに加えて、海峡部を短時間で横断できるという特別な便益を提供しているということで、ある程度の高い料金水準は妥当と。しかしながらも、あまり大きな差にならないようにということで、33行目以降、当該海峡等を横断するフェリーの運賃などと比較して定められていくべきだということ。そして、36行目で、今までの社会実験等々の影響の中で、他の交通機関への影響を踏まえて、実質の料金水準を考えていくということで留意事項を書かせていただきました。

19ページ目でございます。その実現に向けた取り組みとしまして、12行目でございますが、①全国ネットワークの日常的な交通量変動に占める交通収入の変動、そういったものを比較衡量いたしますと、現在この取り組みについては問題ないのではないかとということ。そして、15行目以降で、引き下げの結果によりまして、高速道路周辺のネットワークの利用増といったようなことを考えれば、19行目以降で、料金水準の引き下げによる減収は過度なものにはならず、21行目、全国の利用者の負担によって賄うことは問題ないのではないかとことでの取りまとめにさせていただきました。よって24行目で、今後予定される定期的な償還計画の見直しの中でこういった取り組みを実現させていくこととなります。

20ページ目以降でございます。今後の料金割引の議論でございます。今まで再度いろいろ評価をご紹介させていただきました。参考資料の11ページ、12ページ目をおめくりいただきながら、評価の方向づけをご覧になっていただければと思います。本文としましては、20ページ目、19行目以降でございますが、まずは、①通勤割引でございます。その評価の方向としましては、21行目、約半数の区間で並行一般道路の渋滞解消はあった。しかしながら、通勤時間帯に全ての高速道路を通過する車を割引するといったような適用に対する課題もあるので、見直しをしていくことが必要ではないかという視点。そして、26行目以降、深夜割引につきましては、3割引の際には効果があったということでございますが、4割・5割引への拡充では、一般道路からの転換が見られなかったということで、効果を見きわめた上で見直すべきという、31行目の結論とさせていただきます。

21ページ目でございます。②平日3割引、休日5割引という割引の仕組みでございま

すが、平日3割引については、交通の転換が十分見られなかったということで、割引内容を見直すことが必要ではないかという方向づけ。そして、休日5割引については、実際渋滞が発生したということもございますので、渋滞が顕著にならない地方部において、割引の縮小等々の工夫も行いながら、継続を考えていったらどうだということの方向づけ。

③マイレージ割引、大口・多頻度割引でございますが、まずは、マイレージ割引については、偽造問題によって廃止したハイウェイカードの代替措置ということで、その代替措置の機能も既に終えているのではないかという視点の中で、十分モニタリングを行った上で割引内容を見直していくべきでないか。16行目、大口・多頻度割引につきましては、実際に悪質行為を防止する視点としては有効な活用ということでございますが、他の割引との重複適用、これを十分確認して、関係を整理していくことが必要ではないかという、19行目の方向づけとさせていただきます。

いずれにしても、22行目以降で、さまざまな料金の割引があって、料金割引が利用者に認識・実感されていないためという課題の中で、24行目以降でございますが、終わりのほう、今後は利用者の行動の変化を引き出せるものに限定して、シンプルな割引とすべきだということにさせていただきます。31行目で、特に時間帯割引、あるいはマイレージ割引等々が重複して適用しているということに対しての課題を整理させていただいております。

22ページ目でございます。今後の料金割引のあり方ということで、何度も繰り返しますが、わかりやすいものとしての割引を考えていくべきだということで、7行目、8行目、そのためには14行目以降で、PDCAサイクルを導入する。さらには、17行目、アセスメントをしっかりと行って、事前に予測・公表する。さらには、19行目でその効果を定期的に評価して、見直していくべきだということが一番大事であるということここに記載させていただきました。さらに、22行目以降でもその再編の視点としまして、先ほども少しご紹介させていただきましたが、29行目以降、特に経営の安定のための利用促進の料金割引等々につきましては、今の高速道路会社が主体性を持って検討すべきであるということを明記させていただいた上で、33行目以降、高速道路会社による企画割引等々の実施の例記、さらには、加えて、34行目で、国・高速道路会社が相互に協力しての再編検討ということを方向づけさせていただきました。

そして、23ページ目でございますが、その割引の規模感でございます。20行目以降で、料金の割引の規模ということでございますが、実際にヒアリングの中でも、今の割引

の継続を望む声が非常に強かったわけですが、追加した料金割引の継続を望む声に配慮しつつも、やはり見直すべきだという風な方向づけにさせていただきました。その際には、25行目以降、民営化時の、26行目、範囲内を基本として見直すことはやむを得ないのではないかとということ。そして、27行目で、料金割引を政策的に追加するのであれば、財源措置と併せて検討すべきだということ。29行目、地域における独自に取り組む割引に対しては、地方自治体の協力を求めつつ実施すべきだということ、そういう視点を付記させていただいております。

あと、24ページ目以降でございます。これも中期的な課題としての今後の課題になる位置づけなのかなとは思いますが、今後、二、三年の中で大都市の環状道路が次々につながってまいります。それを受けて、課題の設定、あるいは今後の方向づけをいただいたというもので整理をさせていただきました。24ページ目の特に課題としての前提、4行目でございます。複数の道路会社等々が存在するために、利用者にとってわかりにくいということ、それに対しての、また、連続利用に対する割高感もあるのだということでございます。

実際には、参考資料の13ページをおめくりいただければ、その概要、当部会に出した資料を添付させていただいておりますが、それを踏まえて、実際に今後の目指すべき方向性としまして、24ページ目、17行目以降で、1)、シームレスな料金体系を目指すべきだということ。具体的には21行目で、管理主体を超えたシームレスで公正かつ利便性を高める料金にしていくべきではないかとということ。そのためには、24行目で、対距離制を基本としまして、外縁部と比較して交通の集中する都心部の料金水準を高くするような案といったようなことも含めて幅広く検討していくことが必要だということ。そして、基本的な方向づけとしましては、34行目で、環状道路の利用が進むような料金体系をしっかりと構築していくこと。25ページ目で、加えて、昨今のこの災害等々を踏まえれば、非常時におけるネットワーク有効利用ができるような、交通誘導のできるような仕組みを考えておくべきだという視点を記載させていただいております。

そのためにはということで、具体的に一部ご提案いただいたものを少し提示させていただいておりますが、16行目、通過交通が流入しないような料金体系を構築するべきだという視点、そして、18行目、諸外国等々を参考にしながら、都心部の区間におけるロードプライシングの導入等々についての方策も記載させていただきました。そのためには、会社間の調整の枠組みもしっかりとつくる必要があるということで、21行目。そして、

29行目に、大都市圏の交通流動をダイナミックにマネジメントするための枠組み構築を目指すべきということ。そして、そのためには、3)、ICTの開発の積極的な導入というのを記載させていただきました。

さらに、27ページ目、その他のこれからの課題として残っております課題、さらに、これを付記させていただいております。(2)、特に14行目、柔軟な料金システムの構築をしていくために、特に17行目、柔軟に対応できる料金システムの新たな構築が必要であるということのご指摘をいただいております。あと、加えて、19行目、ETCがこれだけ普及してきたことによりまして、もう少し利用距離に応じた公正な負担という視点での端数処理の単位を少し見直していくべきではないかというご指摘。そして、24行目以降で、ETCの標準装備という視点を今後の具体的な検討課題として整理させていただきました。

あと、加えて28ページ目、これも将来的な課題ということになりますが、幹線道路の将来の維持管理負担のあり方としまして、対距離課金等々の導入例を諸外国の例に求めるべきということで、参考資料19ページ、20ページにその資料は添付させていただきました。

あと、加えて、おわりにでございます。本編29ページ目でございますが、おわりにという視点の中で、今後の整備プロセスについてのまだ課題が残っているよというのが8行目。そして、13行目で、高速道路会社の組織のあり方等々につきましての今後方向づけというものを少し記載させていただいて、本中間答申の結語とさせていただきます。

説明時間長くなりましたが、以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

事務局より、今、説明のあった内容について、委員よりご自由に意見をいただければと思います。いかがでしょうか。どうぞ。

【小幡委員】 ここのところ、欠席ぎみだったのですが、今回の報告書は、いろいろなことを盛りだくさんに含んでいただいていると思います。特に、更新の負担のあり方もそうなのですが、料金制度のあり方についてですが、整備重視から利用重視へのパラダイムシフトとありますとか、端的に、利用重視の料金というところが強く出ているというのは、私も、大変賛成できるところなのですが、さらに、いろいろシームレスな料金体系と公正妥当な料金というところで論じられているのですが、強いて申し上げると、もう一つ欲しいと思うのは、せっかく利用者の視点から公正妥当な料金体系をこれからつくっていかう

と言っているわけですから、その具体的な、例えば料金の決定に至る過程でその手続自身を利用者の参画も入れた公正透明な手続でやっていくべきであるというような視点がさらに入ると、より良くなると思います。ここでも、利用者にわかりやすいように透明にということが随所に出ておりますので、結局利用者の意見を聞いているとは思いますが、明確に、利用者が参画して公正透明な手続で料金を決めていくべきであるということがあれば、よりよろしいかなと思います。

それから、最後のおわりにのところで、「また、諮問事項ではないが」と、高速道路会社のあり方というところで、これは私が何回か発言させていただいたのですが、昨今、いろいろ東京電力の値上げでありますとか、公共料金の値上げ等の問題では、民間事業者がきちんと効率的にやっているかということが厳しく求められているという、という状況でございますので、今回、諮問事項ではないということではございますが、ここに入れていただいて、高速道路料金を決めるに当たりまして、民間会社が管理運営を効率的にやっているということを明確に担保していくということは必要かなと思っております。

以上です。

【寺島部会長】 はい。あと、いかがでしょうか。どうぞ、根本委員。

【根本委員】 この中間答申を国民がどういう風に受け取るのかということが気になるんですけども、無料化先送りとか、民営化時の計画を撤回するという。何かどちらかという、ネガティブな捉え方がされると非常に残念だなと思うんですね。もし計画を見直すとすれば、それはもう償還主義の撤回じゃないかという風にむしろ思うくらいなんですね。2050年、2060年に高速道路が直轄に編入されて、その後、税金で賄うのか。NEXCOの社員が国家公務員になるのか。2050年に世論調査したときに、国民が高速道路は料金じゃなくて、税金でやるべきなのかということを使うはずないんじゃないかと思うんですね。民主党の高速道路無料化というのが、要するに政策としてあまりうまくないということがわかった段階で、償還主義というのも本当は撤回すべきだったと思うんですね。ただ、この中間答申でそれを書くのにはあまりにもいろいろなことをまた同時に検討しなきゃいけないということで、それは難しいとは思いますが、そこはそうしてほしいということでありませぬけれども、国民に説明するときに、10年、15年延ばすということはネガティブなことではないんだということがわかるようなプレゼンテーションをお願いしたいなと思います。

以上です。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 よろしいですか。事務局、どうもご苦勞さまでございました。非常に幅の広い議論があったし、今、根本先生もおっしゃったことも含めて、私は感想を言うと、何というんでしょうかね。一言で言うと、問題を先送りにしない、そういう答申になっている。つまり、何だかわけのわかんないものは後でただになれば、それでいいもんねみたいなことじゃなくて、維持・更新なんていうのはやっぱりかかるものはかかると、責任を持って答えを出していくと、こういうものになっている。中身も非常にリーズナブルなものになっている。物事そうですね。教条的にあれだけが正しいとか、これだけが正しいというものじゃなくて、いろんなことをちょうどよく満足させる。そういうリーズナブルかつサイエンティフィックな手法で大都市圏をきっちりやっ払いこう。で、問題を先送りにしない。もうまさしく根本先生おっしゃるとおり、ネガティブじゃなくてね、むしろ、将来に向かって責任あるものになっている。これは座長のご指導のもとにいいものになったというのが感想です。

それで、細かいところだけちょっと、ちょっとだけね、直してもいいんじゃないかと思うのは、4ページの『『荒廢するアメリカ』としない』というのがあるので、これはこういうことを勉強している人間にとっては当たり前のことなんだけれども、「荒廢するアメリカ」って何のことかっていうのが書いてないから、注書きぐらいで、これはそういう名前の本も出たしねとかね、80年代のとか、ちょっと文言を入れていただけたらなと思います。

もう一つだけ言うと、更新のところなんですけどね、15ページを見ますと、(3)で将来の維持管理負担のあり方ということで、維持管理というのはずっとかかるし、それから、また、この高速道路、営々とつくってきたものは、これからもおそらく人口が減ったって、地域の活力を維持するために重要なものとして使い続けるであろうと、こういう前提に立って書いているんだけど、今回の更新、ネタに挙げている更新が終われば、その後更新はないかという、そんなことはないんですよ。そのうちまた更新があるんですよ。と思うと、この15ページの(3)の将来の維持管理負担のあり方というのは、本当はその次の更新のことも頭に置いてやっ払いかなきゃいけない話。だからこそ、事前に引当みたいな概念が提案されているわけですよ。そういう理解をしていいですよということ。

それから、その手前の14ページにある、3)更新の負担のあり方というのも、今、当面、目の前に予定されるであろう更新のことを言っているのであって、それを考えるなら

ば、例えば一つの案で言えば10年から15年程度のところでその分も返せるというふう
に言っているんだけど、その次の更新もあるというのが何となく見えない。話が明確的に
見えないでしょう。よく読めばわかるのかもしれないけど、是非、文言、ここは変えなく
てもいいとは思っているんですけども、理解として、今回この14ページで言っている
のは、目の前にある更新の話であって、それから、15ページで言っている維持管理負担
って書いてあるのは、その次の更新のことも踏まえているんだという理解をしてよろしい
ですよという確認でございます。

以上です。

【寺島部会長】 はい。どうぞ。

【山下委員】 本四はよく使うので、地元で。ちょっと読み方がよくわからなかったのも、
半分質問というところもあるんですが、18ページのところで、a、b、c3つの料金の
水準に整理するというのは、合理的で私も納得がいくんですけども、cのところでは普通
区間等に比して大きな差にならない料金水準にするという話と、33行目、34行目、あ
るいは、37行目、38行目のフェリーの運賃などとの比較、あるいはその割引も含めた
実質の料金水準に留意というの、これ、整合するのかなというところが読んでいてちょ
っとよくわからなかったのも、確認をしておきたい。最後のところを素直に読めば、いや、
言うほど料金下がらないよということになるのか、割引制度の見直し等で実質値上げにな
るんだよねという風にも読めるのですが、そういう理解でいいのかなというところがちょ
っと気になったんですが。何かここだけ複雑怪奇な書き方なので。

【寺島部会長】 もしご回答いただければ、はい。

【企画課長】 お答えいたします。

今の部分につきましては、ちょっと文言的に少し誤解を与える形になるかもしれませんが、
まず、基本的な料率については、全体よりは低くさせるということを踏まえつつ、3
3行目、34行目に書いてございますように、当該海峡等を横断するフェリーの運賃など
と比較して定めていくべきだということを基本的な考え方として整理させていただいてお
ります。ただし、現在、いろんな割引が、後ほどの、これは後段で入ってくる割引とここ
を一緒くたに書き分けていないので、混乱を与えている可能性もあるのですが、通常のも
れ以外の全国ネットワークにおいても同じであります。いろんなさまざまな割引が時間
帯ごとにとか、あるいは曜日ごとに入っております。そういった割引自身についての取り
扱い、これを一旦基本料金を下げた後、またさらに、どういう形で考えていくのかという

のは少し、それをそのまま適用してしまうということではなくて、もともと基本料金が下がってきたということを踏まえつつ、考えていくべきではないか。基本料金を下げた上で、また全国的な割引をさらにその上にかぶせたりいたしますと、今度はフェリーとの共存関係とかというところにまた非常に大きな問題を発生させる可能性があるのではないかとということでの記述ぶりということにさせていただいております。

【山下委員】 今のお答えで大体趣旨は理解しました。そうすると、ただ、18ページのここの部分、料金水準の話と割引の話が両方入ってしまっていて誤解を与えるかなというところもありますから、少し表現等をご検討いただければわかりやすくなるかなということです。

【企画課長】 了解しました。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【大串委員】 前回お示しいただいた（案）よりも、はるかによくまとめられていて、非常に事務方のご尽力があったものと理解しております。

私から3点お話ししたいんですけども、先ほど根本先生とか、家田先生がやっぱり国民の皆様にはわかりやすく、しかも、ポジティブに捉えていただくという意味において、利用者負担が原則というのはもちろんよくわかるんですけども、高速道路は、災害とかでかなり役立っていますよねということも要るんじゃないかなと。かなり書いてあると思うんですけども、もっとみんなが恩恵を受ける道路であって、しかも、利用者負担という形で書き込みがもう少しあればちょっといいのかなと思います。何か利用者負担原則ですよということが強くと出過ぎているので、もっと日ごろ使わない人でも恩恵を受けていますよねということがあると、もっとポジティブに受け取られるのかなと。でも、文章自体がよくできるので、どこを直してほしいというのはないんですけども、ちょっと感想です。

もう一つ、プレゼンテーションの問題だけではないんですけども、民営化しましたよねということで、我々が強くメリットを感じたかということ、何か道路公団から民営化されてNEXCOになってちょっと変わったような気がするんだけど、多分精通されている方にとっては何か非常に変わったんだよということがあるのかもしれないけれども、この文章の中でわかりにくいですね。料金体系に関しても、全て国ががんじがらめで割引等々も何か考えて決めていますよというようなニュアンスが出ていますので、もう少し民営化したことによって、国民が民営化の恩恵をどう享受しているのか、できるのか、でき

そうなのかというところがもう少しわかりやすくあれば、プレゼンテーションのものとしては大事ですし、結構皆さんそういうことを考えていらっしゃるんですけども、なかなかそれが表に出てないのかなというところが2点目です。

3点目なんですけれども、料金割引等で自治体等と相談して別途考えるという記述があったと思いますが、やはり簡易ETCとか、地域が欲するところにETCを設ける、それは自治体の予算ですよというような自由さをつけつつ、便利さも考えてもらってというんですかね。要求だけしてもらおうのではなくて、お互いにいいように負担をすることによって、地域が便利なところにハード面からもそういう手当てができるような、そういうところを少し入れていただけると、何というんでしょうかね。本当にがんじがらめの高速道路というわけではなくて、さまざま民営化の恩恵だったり、自治体との協議だったり、もっと便利にもっと利用者に活用してもらえそうな視点というのがもう少し出るのかなというのが印象です。

以上です。

【寺島部会長】 はい。いかがでしょうか。竹内さん。

【竹内委員】 報告書を拝見して、本当にいろんなことがうまく盛り込まれたなと思いますので、私も基本的には内容についてはどうこう言うことは特にはございません。ただ、私への自戒ということなのかもしれませんが、国民の方々からみれば、なるべくなら利用料金は安いほうがいい。私も自分のことだけを考えればもちろん安いほうがいいと思っているわけで、何だ、このとりまとめを見たらそれほど料金が下がるということもないとか、あるいはむしろ上がるんじゃないかって、単純にそういう見方されてしまうというのが非常に危惧される場所です。一見安くなったように見えるけれども、実は安くすることがかえって高くつくこともあるんだというところをもう少し理解できるように、この中に直接どうこう書けるものではないんですけども、そういうことをもう少し広く知ってもらおう努力が必要ではないか、という気がします。

例えば本四の例を挙げて恐縮ですけども、要するに、本四の料金は、もちろん下がれば下がるほど道路利用者には一見いいんですけども、料金が下がると、ひょっとすると、四国の人がみんな大阪のほうにお買い物に行ってしまうかもしれない。それは最終的には四国経済全体にとっては不利なことかもしれません。あるいは本四が安くなること自体はそれでいいんだけど、コストはかかっている、返さなくてはいけないのですから、その肩代わりとしてたとえば北海道や九州の人がその分だけのコストを負担しなきゃいけな

い。あるいは、休日の割引によって遠いところの観光地は潤っても、近場の観光地が非常に打撃を受けることで、全体から見ればそれほど良くないことになるかもしれない。要するに、安いということはそれでいいことばかりではなくて、かえって高くつくこともあるんだということを理解した上でこれを読まないで、変に誤解されちゃうところがありますから、その点、私自身もそこはちゃんとと言わなきゃいけないことですし、国民にもそういうことがあり得るんだということを理解した上でこの報告書を読んでもらう。そういうことを知らせる努力が必要じゃないか、そういう気がいたします。

以上です。

【寺島部会長】 はい。いかがでしょうか。どうぞ、児玉さん。

【児玉委員】 報告書はよくまとまっていると思うんですけども、要するに、今までの高速道路の仕組みというのは、つくることをポイントを置いた仕組みであったということを強調して、これからは永続的に使うんだという仕組みに変えていくんだと。その第一弾がこれだというような位置づけにさせていただくといいたいなと思いました。

それと、あと、有料期間の延長になるわけですけども、なった場合に、道路会社ごとの収益の差が出てきて、それが均一な延長期間にならない可能性があるということももう想定されるので、その辺は調整が必要だと思うんですけども、あまり調整をやり過ぎると、効率化等のインセンティブをそぐようなことになりかねないと。だから、その辺はちゃんと留意してやっていただきたいということです。

【寺島部会長】 はい。ありがとうございます。いかがでしょうか。

ちょっと僕のほうから、じっくり考え直してみても、おおむね我々が議論してきたこと、ヒアリングしてきたことを論点に盛り込んでいると思うんですね。そこからより輪郭のはっきりした、あえて言うなら、人間の顔をした報告書にね、これはまだ中間報告書ですから、進めていきたいと思うんですが、まず、一番重視したい1点目がね、一昨日まさに成長戦略第3弾という形で説明されたその第3弾の中に、最新技術を利用したインフラ整備というのを成長戦略の柱としてもってきているんですね。我々が議論することではないとはいえ、秋までに基本計画をこの点についてつくると言っているんですね、その成長戦略第3弾の中で。インフラといったときに、我々が議論している総合交通体系、とりわけ中でも道路というのは、日本の将来にとっての基盤インフラとしてという問題意識で我々は議論してきているわけで、じゃあ、その成長戦略でこれを重視するということは、新たな税を投入してもね、この分野に大きな新しい方向性をとろうとしていることなのかどうか

ですね。ですから、これは、例えば国交省としても、あるいは道路局としてもね、この最新技術を利用したインフラ整備なるものと道路との関連において強く主張して踏み込んでいくべきことは、この秋に向けて明確にしていかなきゃいけないなど。我々の報告書を今、どうこう変えろとかいう意味じゃないですよ。これをにらんでなきゃいけないというのが第1点ですね。

それから、もう1点は、先ほどから出ているように、妥当性、合理性があって、リーズナブルでよい方向に向かっているんだということはやっぱり国民に認識してもらうことでなければいけないと。特に、僕、昨日発表になってきたやつであつて思ったのが、新車の今の売り上げのトップ10のうち、7つが軽自動車になっているんですね、もう。それぐらい、僕、くどいほど、これ、言ってきているように生活の手段としての車というのが、地方都市なんかにはものすごい勢いで浸透しています。これ、この報告書が出ていったときに、地方で生活のために車を運転している、例えば女性なんかをイメージしてね、女性たちにとって軽自動車で生活の手段として介護だとか、子育てだとか、買い物だとかに向かっている人たちにとって、幹線道路という高速道路が、いわゆる利用者にとってね、よりポジティブなものに変えようとしているんだというメッセージに見えるような形の報告書に、この中間報告がどうのこうのということじゃないですけど、もっていきたいなど、あるいはいくべきだなど。

そういう中で、大体読むと全部出ているんだけど、例えばの話が環状道路がもう5年以内に整備されて、外環、圏央が整備されることの意味というのがまだね、我々自身にも十分見えてないところがあるんだけど、初めてここで言うそのネットワークというやつがね、大都市圏の中で実現してくることのインパクトがものすごく注目されるし、それを踏まえて高速道路体系というものを、その次のステージにもっていかなきゃいけないというニュアンスのことをやっぱりしっかり組み込んでおくべきじゃないかなと。

このレポートのポイントは、更新に関して償還延長という思想をしっかりと出しているということと、料金体系についても、いわゆる合理性のある料金体系に、つまり、高速道路はただでありゃいいんだなんていう考え方、先ほど児玉さんが言ったような考え方を、出しているんだというところはやっぱりしっかり、まあ、描かれているわけですけども、より鮮明にそういう考え方を確認していきたいということですね。

それと、例のシームレス管理、管理主体が多様で複雑になっているやつを超えて、よりシームレスに便利に、あるいは妥当性のある高速道路管理に向かうんだというこの決意を

見せておく必要があるし、E T Cの義務化という考え方も、検討課題となっていますけれども、効率的にコストを削減していくためにはこの考え方は必要なんだということを、次のステージではより鮮明にしていくようなことをやっていかなきゃいけないのかなと思って、つまり、おおむね論点は盛り込まれているんですけども、輪郭をそういう形でより鮮明にしたいなという印象は私自身は持っています。

ということで、羽藤さん、どうぞ。

【羽藤委員】 私も、全体の意見としては、部会長と非常に似たようなことを感じたんですが、全体としては、非常に料金体系はわかりやすく示せたというのは、これ、非常に大きな成果じゃないかなと思います。要するに、不透明な形の料金体系がこれからどうなるんだという状況が続きますと、それは地域とか、国土とか、都市とかの人たちにとって、どういう風に投資をしていったらいいかということも含めて、そういう布石が立たないという中で、やはり非常にわかりやすい料金体系を打ち出せたということは、これは非常に大きな成果かなという風に感じています。

それをもう一步先に進めて考えると、これは持続可能な次世代のインフラの姿をある種出そうとしているように感じたわけですが、持続可能な次世代インフラとまで言ってしまうと、先ほど部会長が言ったように、もう少しポジティブ目の話がこの中間答申以降の後、ちょっと欲しいのかなと。それは技術開発だったり、そういうことだったりするのかなという気がして、そのところがちょっとまだ課題が残ったのかなという気は正直しました。

と申しますのも、特に今回の中間答申の中で、維持管理の部分に関して相当技術開発を行っていかねばいけない。こういうことは出ているわけですね。それから、E T Cの技術なんかも使っていけるだろうということは出ていると。ただ、いろんなヒアリングをしていますと、この両者をちゃんと結びつけた形で、じゃあ、高速道路の運営をしていくんだというような話は、私は、正直ちょっとあまり感じなかったんですね。例えば万博のころに阪神高速道路という会社は、O E C Dの勧告を受けて、建設省の指導のもと、世界に先駆けて世界初の交通管制システムを導入していった。ああいうところの熱を感じると、今、まさにそういう新しい高速道路の管理の仕組みを、維持管理と料金体系とセットになったもの、こういうことを開発できる可能性があります。それは、アジア・ダイナミズムの中で展開していける可能性もある。だけど、そこまでの熱を、ちょっとヒアリングをしていく中では感じられなかった。そういうところに対して国が率先してメッセージをもっと強目に出していく。

それから、高速道路の価値は必ずしもそこに乗っているという、要するに、円滑とか、安全とか、それだけじゃないと思います。一部ちょっと資料の中にあったんですが、例えば高速道路の空間機能、これをもっと引っ張り出していくというような施策だってあるでしょう。例えばボストンのビッグ・ディックのような形で、あれも公共工事でかなり予算かさんでいったわけですがけれども、やり方を変えれば、高速道路が通っている空間価値を高めるというような施策もおそらく可能なはずです。そういう新たな技術開発とか、高速道路の価値を引き出していくということに関しては、今後、もう少し強目のメッセージを是非出していただいて、次世代の持続可能なインフラをここからつくっていくんだということにしていくということが肝要ではないかという風に感じました。

【寺島部会長】 あと、いかがでございましょうか。どうぞ。

【井伊委員】 中間答申案、大体こういうところでまとめられて、考え方が網羅されているなと思うんですけど、ただ、その10年、15年の償還延長のところ、この前提は各道路会社が基本的に出してきた今後の維持更新計画に基づいての7兆円というところなので、そこのところ、この部会そのものではその数字そのものの精査というか、そういうところはやっていませんので、前提となるその7兆円というのが実際どこまで正しいのかというところについてのまた別途議論というか、それは必要なのだろうなど。だから、その結果としての10年から15年の延長という風な決定になっていくべきだと思います。

あと、これは、私はマスコミなので、国民に対しての説明の仕方というところで、大体マスコミの場合は、道路公団の民営化のときも、新しい道路、効率の低い、採算性の低い道路はもうこれからはつukらないんだという風なところで基本、報道してきましたので、だから、この償還延長によって新しい道路の建設等に流用しないんだという、あの報告書でもちゃんと分別管理という風になっていますので、そういうところには使われないんだという風な説明も、プレゼンとしては政府としてお願いしたいと思います。

以上です。

【寺島部会長】 はい。あと、いかがでしょうか。

それじゃあ、あ、どうぞ。

【企画課長】 それでは、今、いただいたご意見のところを少しかいつまんでご紹介、対応させていただくところの方向づけを述べさせていただきます。

まず、家田委員のほうからご指摘のあった、更新はまだあるんだよねということでのお話、それとまた、今の井伊委員のご指摘の部分、ご指摘のとおりでございまして、まずは、

今、出ておりますその数字自身は、当然しっかりともう一度再度確認させていただきたいということは当然でございます。ただ、これは極めてまだ近未来的なというんでしょうか、10年、15年程度に非常に近いうちに更新をしていかなければならない項目のみが挙がってきているという風にご理解をしていただければと思いますので、当然これから時間がたてばさらに更新する区間がまた増えてくる。それによってまたどういう手続、あるいはどういう負担をしていただくのかというのは、またさらに、今後の課題であるということと位置づけさせていただいているということでございます。

あと、大串委員からいただいたその災害に役立ったこと自身についても、4ページ等々で一部書かせていただいているところではございますが、さらにちょっと強調させるということを考えさせていただければと思います。

あと、民営化のメリット自身は、サービスエリア、パーキングエリア、便利になったという以外にも、現在行っておりますこの料金割引自身が、民営化のときに行ったコスト縮減がかなり貢献されてこの料金割引に反映されておりますので、そういう意味では、メリット、あるいは先ほどご紹介をし忘れたところではございますが、民営化に向けての今後の会社の方針自身は、最後の29ページのところに、さらにまた少し、会社としての今後の方向づけのところに追記をさせていただければと思います。

あと、児玉委員のご指摘の道路会社の償還の融通という部分についての留意点につきましては、15ページの4行目に一応少し触れさせていただいているんですが、もう少しわかりやすい形で記述をさせていただければと考えております。

以上、今、大体ご指摘いただいたところをそういう形で整理させていただきます。

あと、寺島部会長並びに羽藤委員のほうからご指摘のあった、今後の方向づけということではございますが、今回のこの中間答申後、私どもとしては、法律の制定やら、あるいは予算制度、どういう風に見直していくのかということ、夏以降、実際に政府のアクションとして起こさせていただくわけではございますが、当然その成果の報告、あるいはその後に向けた、また軌道修正等々、また委員各位のご指導をいただくことが必要だろうと思われまますので、引き続きの検討をよろしくお願ひしたいと考えております。

以上でございます。

【寺島部会長】 それでは、いろいろご審議いただいて、中間報告(案)ということで、あとは、今後の進め方については、私及び家田部会長代理、あるいは事務局と相談した上で最終的な収れんということにもっていきたいなと思います。

秋に向けて大変重要な時期だと思うんです。これは若干余談めいた、最後にあれなんですけど、私、実は総合交通体系でさっき申し上げましたけれども、道路にとっても重大なインパクトがあるなと思っているのが、14年後に東京名古屋がリニアで30分でつながるんですね。それはもうつながるだろうじゃなくて、そういう工事にもう入っていつているわけです。そうすると、そのインパクトが道路に確実にくるよなとか、あるいはさっき今、秋口に向けて成長戦略の目玉で、東京名古屋、14年後に30分だけでも、そこから18年かけて名古屋大阪というリニア、つなげるんだけど、それを成長戦略で思いっきり前倒しにしていくような流れというのが展開されていくようなことになれば、それはまた別な文脈でのインパクトが自動車に——自動車というか、道路にも出てくるのかな。

要するに、なぜそういうことを今、しゃべっているかという、総合交通体系の中で着々と進行しているものもあるというか、そういうものをしっかり視界に入れてね、我々、道路とか、自動車というものに向き合っていかなきゃいけないと思うんで、要するに、大変重要な局面にきているなという意味で、自戒的にしゃべっているわけですけども、いずれにしても、今、申し上げたように、今後の議論の収れんに向けて事務局及び家田さんと一緒にさらに深めていきたいと思えます。

いずれにしても、本日予定された議事というのを以上とさせていただきます、事務局にお返しします。

【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す。ご議論いただきました内容については、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10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 —