

平成27年7月28日

【総務課長】 本日はお忙しい中、お集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。

定刻となりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第19回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

開会に当たりまして、道路局長の深澤よりご挨拶を申し上げます。

【道路局長】 大変お忙しい中、お集まり、ありがとうございます。本日は、大きく言って3つの点でご議論いただきたいと思っております。

1点目は、民営化後10年を迎えた高速道路会社・機構につきまして、根本先生を座長としまして積極的、精力的に点検をしていただきました。先般、その結果をまとめましたので、皆様にご報告をさせていただきたいと思っております。

2点目は、今年の1月にこの部会でご議論いただき、取りまとめていただきました道路を賢く使う取組、特に首都圏の料金体系につきましての基本方針に関しまして、パブリックコメントあるいは関係する団体への意見をいただきました。事務局としまして中間答申（案）ということでまとめさせていただきましたので、内容をご確認いただくとともに、ご議論いただきたいと思っております。

3点目ですけれども、1月の基本方針を公表して以降、私どももいろんな面で道路を賢く使う取組について取り組んでまいりました。特にETC2.0を中心としたこれからの新しい道路のあり方、さらには暫定2車線区間の今後の整備のあり方等につきまして、具体的な現在の検討状況につきましてご報告させていただきますので、それを中心にまたご議論をいただきたいと思っております。

本日も活発なご議論をお願い申し上げまして、簡単でございますけれども、冒頭の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いたします。

【総務課長】 それでは、まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。上から順に配席図、議事次第のほか、資料1といたしまして委員の名簿、資料2として高速道路機構・会社の業務点検概要、資料3として高速道路機構・会社の業務点検、資料4として基本方針のポイント、資料5として『高速道路を中心とした「道路を賢

く使う取組」の基本方針』に関する意見募集実施状況、資料6として中間答申(案)、資料7として中間答申(案)のポイント、資料8として中間答申(案)参考資料、資料9として賢く使う取組とそれを支える施策の取組状況、資料10としてその他の取組状況、参考資料として基本方針に関する意見概要、これに加えて机上配布資料1として高速道路機構・会社の業務点検について、机上配布資料2として高速道路機構・会社の業務点検基本データ集がございます。

資料に漏れ等がございましたら、お知らせいただき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、運営規則第7条第1項により公開といたしております。

本日は、石田委員、児玉委員におかれましては、ご欠席との連絡をちょうだいしております。

本日ご出席いただいております委員の先生方は、総数13名のうち11名でございますので、定足数を満たしております。ご報告を申し上げます。

それでは、カメラ撮りはここまでとさせていただきたいと思っております。ご協力をよろしくお願いいたします。

なお、道路局長の深澤におきましては、所用によりまして審議の途中で中座をさせていただきます。あらかじめご了承賜りますようお願いを申し上げます。

【道路局長】 なるべく早く戻ってまいりますので、よろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 それでは、以後の議事の進行を寺島部会長をお願いをしたいと思います。

【寺島部会長】 これより議事を進めさせていただきたいと思っております。

本日は報告事項が1点と審議事項が2点でございますが、それぞれ事務局より説明をいただき、都度、委員の皆様から意見をいただく形にしたいと思います。

まず、「高速道路機構・会社の業務点検結果(報告)」についてです。本業務点検結果につきましては、「高速道路機構・会社の業務点検検討会」を立ち上げまして、根本座長のもとに取りまとめをしていただきました。事務局よりまず説明をいただいた後、根本委員からもコメントをいただきたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、事務局より説明をお願いします。

【高速道路課長】 高速道路課長の吉岡でございます。A3の資料2に基づきましてご説明したいと思います。平成17年10月、今から約10年前に、当時4つの公団を1つ

の機構と6つの会社に整理するということが民間化がなされました。その後、民間化する際の施行法の中に、10年以内に施行状況を検討するということがございましたので、そういうことも踏まえ、今年の10月に民間化10年を迎えるということもありますので、それに先立ちまして高速道路機構、債務を持っているところと事業、管理等をしている会社について点検をするということ、国交省として行うということで実施しました。

実施に当たりまして、先ほど局長の挨拶にもありましたとおり、第三者のご意見を聞くということで、特にこの部会の根本座長をはじめとした業務点検検討会を設けましてチェックをしていただき、各会社・機構からもヒアリングを行いながら、データを集めつつ点検を行ったということでもあります。大きく今の現状がどうなっているのか、何か課題があるのか、今後何をしたいのかということ、何を点検させていただきました。

資料2を1枚めくっていただきまして、その点検の結果をご説明したいと思います。

高速道路機構・会社の業務点検ということで、民間化のときの政府・与党がまとめた平成15年12月の枠組みの中では、3つの目的が掲げられております。1つは有利子債務を確実に返すという話、としまして早期かつ極力少ない国民の負担で建設をするということ、民間のノウハウの発揮による多様なサービスを提供するという、大きく3つの目的が民間化のときにあったということでもあります。

その一つ一つについて概括いたしますと、まず主な成果のところでございますけれども、債務の確実な返済につきましては37.4兆円あった民営時の債務が29.3兆円ということで、着実に返済されてきているということでもあります。

中ほどのところ、整備の部分を見ますと、会社が機動性や柔軟性を発揮して、開通の前倒し、コスト縮減を達成しているということでありまして、おくられているもの、進んでいるものありますけれども、平均して4カ月の前倒し、新東名の御殿場～いなさに至ってはほぼ1年間の前倒しができたということもあります。コスト縮減につきましても少し高くなったもの、大幅に削減したものがありますけれども、マクロでいいますと7,400億円が削減されたということございまして、順調に推移しているということでもあります。

の多様なサービスでございますけれども、この部分に続きましてはSA・PA（サービスエリア・パーキングエリア）ではいろんな施設が多様化し、コンビニ、カフェ、フードコートはきれいにもなりましたし、それからその店だけではなくて、トイレ、宿泊施設等も充実したということでありまして、売上高で見ても4,000億円だったものが平成26年に4,900億円になっているということで、約2割の増ということで非常に伸びてい

るということもありまして、民営化で非常によくなったのではないかと。

、もともとあった3つの目標は達成されたのではないかとということでもあります。

ただしということで、主な課題のところでございます、この10年の間に平成23年3月の東日本大震災、あるいは昨年の大雪、それから起こしてはならない平成24年12月の笹子トンネルの天井板落下事故、あるいは最近頻発しています逆走の事故等もございます、矢印のところがございますけれども、安全・安心なサービスを提供するために老朽化対策、頻発化する大規模災害、事故への対応の強化が必要ではないかということが一番言えるのではないかとということでもあります。その点については、民営化であまり大きな枠組みが示されてなかったのではないかとということでもあります。

10年を待たずにこの部会でも答申等をいただきまして、道路法を2回にわたり改正いたしました、5年に一度の点検を義務化する。あるいは大規模更新、首都高速道路をはじめ更新を行っていくということで、料金徴収期間を15年延ばしていただくという法改正もさせていただきながら、取り組んできたということでもあります。

一番下に検討会の意見がございまして、これは後ほど根本座長からお話があると思えますけれども、民営化で掲げた基本的な枠組みは、当面継続する必要があるだろうということでもあります。成果もちゃんと上げてきたと。ただし、安全・安心の部分について、高速道路機構・会社はこれまで以上に社会的な役割を果たしていく必要があるということでありまして、民営化時には示されてなかった、こういう役割も適切に対応していく必要があるということをごく括としていただいたところでもあります。

1枚めくっていただきまして、少し中身をご説明させていただきます。

主要なポイントということで、現状の成果と課題、今後の取り組みをまとめております。あと、縦には4つ分けてございまして、先ほど言いました3つの目的、有利子債務の確実な返済、2として国民負担による整備と、そこに安全・安心なサービスの提供を追加させていただいております。3番目は多様なサービスの提供。それから、一番下のところで経営・業務、組織全体はどうであるかという点検を行いました。

まず、一番上の有利子債務の返済のところでございますけれども、現状のところにつきましては有利子債務は着実に返済したということでもありますし、右にいつていただきまして、今後の必要な取組みといたしましては、現在の低金利の環境を生かしながら、10年以上の超長期債権の発行など資金調達をさらに工夫してほしいということでもありますし、債務残高の状況を踏まえて、まだ建設中であるということ、また安全・安心のことも考え

ますと、株式の上場については引き続き経営状況を見きわめながら、慎重に対応する必要がありますという結論になってございます。

ちょっと現状のところを言い忘れましたけれども、青いところと赤いところがございませぬけれども、青いところはおおむねうまくいったのではないかと、赤いところは少し課題があったのではないかとということでありまして、見ていただきますと、安全・安心のサービスの部分に赤いところが多いということで、その部分をちゃんとしていかなければならないことになっているということでございます。

2番目のまずネットワーク整備のところでございますけれども、整備のところは先ほど言いましたとおり、開通前倒しやコスト縮減も達成されているということでありまして、右のほうにいきまして、引き続きコスト縮減、開通目標の前倒しに努めて整備を進めるとのことと、ヒアリングの中では労務単価が最近上がっているということもありまして、コスト縮減とあわせた必要な反映をすべきだというご意見がありました。

機能強化のところについては、あまり民営化の中で具体的な枠組みが示されてなかった部分でございますけれども、大都市流入部渋滞、暫定2車線の安全性・走行性、災害対応に課題があるということで、集中的なボトルネック対策、暫定2車線区間の賢い機能強化が必要ではないかということでございます。

それから、安全・安心なサービスの提供の部分でございますけれども、最初に老朽化につきましては、笹子トンネルの天井板落下事故が平成24年12月に、起こってはならない事故が起こってしまったということでありまして、その下は青になってございませぬけれども、すぐさま道路法の改正等を行って点検を義務化し、あるいは大規模更新事業に着手したと。青でいいのかということはあるかもしれませんが、そういうことも踏まえて、今、法律を変えたばかりでございますので、今後の必要な取組みとして右のほうを見ていただきますと、まずちゃんと点検を義務化することと、計画的にちゃんと老朽化対策を進める、変えた法律に従って、きちっとやっていくことが一番大事ではないかということになります。

それから、老朽化の下、コスト縮減のためのインセンティブ助成制度があるわけでございますけれども、その辺の実績が少ないということと、それから老朽化対策は点検をしているとか、施設を直していただくだけではだめで、使われている道路に対して負荷をかけないとか、特に大型車について適正な利用を図っていくことが大事であるわけでございますけれども、重量を超過するような特別な車両の許可の基準であるとか、違反者への対応

が一部会社間で異なっているということもありまして、右のほうを見ていただきますと、その辺を適正化していく必要があるのではないかとということが掲げられております。

具体例としまして、3ページ目をまずお開きいただきたいと思います。先ほど言ったインセンティブ助成の話でございまして、中ほどに概要がございまして、会社が建設した後、機構に債務を渡すときに限度額というのがありまして、その限度額に対してもっと少ない額で建設等ができたときには、その半分を機構から助成を受けるという制度があります。そのわきの平成26年度の実績を見ますと、新設・改築はたくさんそれを受けているわけでございますけれども、修繕については1件しか受けてないということでもあります。理由はそこのところで、修繕工事は短期間であるということと、目標値をセットするのが難しいという課題もあるということでもあります。

一番下の今後の必要な取組でございまして、これから修繕などがメインになっていくということも考えますと、手続のあり方も含めて、よりインセンティブ助成が使われるようにしていかなければならないのではないかとございますし、先ほどご説明しましたとおり、法律改正を行ったということもありますので、大規模更新事業についてもこの助成を活用していただきたいということもあります。また最後に、評価の仕方としても、ライフサイクルコストの縮減とか、通行止め時間の短縮とか、これは機構・会社だけの問題でなくて、国も含めて現道の工事でもありますので、そういう評価をしていくべきだということを掲げております。

4ページ目も先に紹介させていただきますけれども、先ほど言いましたように、老朽化対策については施設を点検することも大事ですけれども、そもそも適正ではない車を走らせないということが大事でありまして、そういう意味では各社整理された対応をすべきだということでもありますけれども、上のほうは特車の基準、強化が必要な車の基準は、調べてみますと幅員が支社ごとに少し異なっているという状況もございましたし、それから重量を違反した車に対する割引の停止措置も、NEXCOのほうは整備されているわけでございますけれども、首都高、阪高あるいは本四ではそういう対応がなされていないということもございまして、これは利用者ともちゃんと契約をしなければいけない話でございますけれども、首都高速、阪神高速でも違反があったならば、それはNEXCOでも違反として割引が停止されるという措置も統一しなければならないということもあるのかなということでございます。

また2ページに戻っていただきまして、中ほどの安全・安心なサービスの提供のところ

災害、管理状況、コストの説明をさせていただきます。

災害のところにつきましては、本文の中では東日本大震災等はNEXCOほか非常によく頑張ったということではありますけれども、大雪のところにつきましては長時間の通行止めが発生したということでもあります。一方、通行止めの中で管理費全体が非常に影響が出ておまして、結果としては採算といたしますか、会社の経理に影響が出ているということが起きております。あと、逆走の事故、これは会社を責めることができる問題ではないですけれども、2日に1回ぐらい起きていたということもありまして、それに対してどうしていくかということもあります。

今後の取組みとしては、大雪時には会社の経営を圧迫することなく資金を確保するような方策を何らか考えなければならないんじゃないか、あらかじめためておくのかどうか、会計上、経理上の問題もございますので、そういうことをやらなきゃいけないということですし、逆走対策もいろんな観点から連携して進めなきゃいけないということでもあります。それから、もともと公団で1つでやっていたものが機構と会社に、法律的には機構にいますので、いろんな管理手続をやるときには迅速にやらなきゃいけないこともありますので、できるだけ現場に任せていくということ、あるいは包括的に調整しておくということも大事であるということでもあります。

最後の管理状況、コストの縮減につきましては、民営化時までには3割の縮減はやったわけでございますけれども、昨今、老朽化の進行に伴いまして費用そのものは増加しているということもございますので、ちゃんとアウトカム費を見ながら、あとどういう事象で、何が起きているのかを見ながら適切にコスト縮減に努めていくということ、ちゃんと管理水準は保ち、上げていくという努力が必要であるということ掲げてございます。

3番目の民間のノウハウの発揮による多様なサービスの提供でございまして、ここは大きく2つございまして、1つは多様で弾力的な料金ということでございまして、まず料金制度につきましては、これはまさに少し翻弄された感じもございますけれども、この部会でも答申をいただきまして、昨年4月に重複感があったものとか、持続可能性に課題があった料金割引は再編させていただきまして、利用重視の料金ということで3つの数字に整理させていただいたということでございます。今後は、この後ご議論いただく中間答申を踏まえまして、大都市圏の料金の整理を行っていくということでございます。

その料金制度に乗った上で会社独自の割引、企画割引というのがございまして、その実施は35件行われていますけれども、もう少しいろいろ柔軟にできるのではないかと

ことを考えてございます。

これは6ページをあけてください。一番上の現状のところでございますけれども、企画割引というのは今決められた割引制度の中で、一言で言えば採算に影響のない範囲で、届け出で会社が自由に割引を実施できるということで、下にありますような観光関係のものとか、早期開通の割引などをやっているということです。ただ、やっているものは、一番下の「これまで」というところにありますけれども、1年未満で個別にやっているということでもあります。ここはもう少し会社の創意工夫を生かして頑張っていたきたいところだという意見が多数を占めました。

そういうことから、一番下の今後の必要な取組みの部分でございますけれども、1つは複数の割引の合算ということで、幾つかの割引をパッケージでやっていただくということで、若干もうかるもの、もうからないものがあるのかもしれませんが、パッケージでやっていただくとか、今後の観光のことを考えますと、羽田から入って関空から抜けるということもあるわけでございますので、各社協力してやっていただくというものもあるんじゃないかということ。

それから、長年やれば定着してくる割引もあるんじゃないかということもあって、単発ではなくて、複数年やっていただくとか、あるいは地域とタイアップして、少し地方の協力もいただきながらやるような割引もあるのではないかという話であって、そういうことをやっていただきながら積極的な企画割引を実施してほしいというご意見がありまして、そういう形でまとめてございます。

また、「更には」ということで、若干法律的な詰めはまだ必要なんですけれども、例えばゴールデンウィークとか、非常に混んでいるときは料金を上げ、そうじゃないときは料金を下げる。鉄道・新幹線はやっているのでございますけれども、そういうこともできないのか。あるいはサービスエリアとか、いろんなサービスとセットで割増・割引をすとか、そういうこともこれからちゃんと勉強してほしいと。これは会社だけの問題ではないので、国も含めて制度的に勉強していきたいと思っているところでございます。

また2ページにお戻りいただきまして、ETCのところでございますけれども、ETCにつきましては初めて民営化時に時間帯の割引、これはETCを導入したことによりまして車種に応じた割引ができるようになりまして、利用率も9割に上がったということで、料金所の渋滞も解消してきたということがあります。ただ、今後必要な取り組みといたしましては、まだ料金収受経費の削減は5割程度にとどまっているということもありますの



で、もう少し利用率を向上する必要もありますし、今日ご説明しますE T C 2 . 0 をもう少し早期に普及させて、進めていく必要もあるのではないかとということでもあります。

多様なサービスのところは3点でございまして、サービスエリアは先ほどご説明したとおり、売り上げが上がり格段にサービスもよくなりましたので、さらに今後、地域のことも考えながら、地域の振興、地域活性化の核となるようなサービスエリアとして展開していくことが大事だろうということでもあります。

ガソリンスタンドにつきましては、後で資料でご説明しますが、空白区間がかなり存在しているということもありまして、さまざまな工夫をしながら、ガス欠を起こしてはいけないので、対策を講じるべきだろうということでもあります。

あと、新事業につきましては、一生懸命いろいろ会社も工夫はしているんですけども、ここが民営化の肝であったので、委員の方からも小規模だということで、もう少し精力的にいろいろ頑張ってもらいたいという意味も込めて書いております。

ガソリンスタンドについて、最後、7ページをごらんください。中ほどに図がございすけれども、100キロ以上離れている箇所が青、150キロ以上ガソリンスタンドがない箇所が赤でございまして、全体83区間もございまして、特に地方部に多いということでもあります。ガソリンスタンドがこれだけの長い距離ないと、さすがにガス欠などを起こす心配があるということで、その右のN E X C O の西日本では路外の、つまり高速道路の外のガソリンスタンドを活用する実験をしているということもございます。一旦おりますと、普通、長距離の割引などが1回切れるんですけども、それが継続するような形で実験をやっていくということでもあります。

ガソリンスタンドがないというのは大きな問題ですので、今後の方法としては、西日本の路外の実験も見つつ、高速道路の外にあるガソリンスタンドを利用するというやり方もございまして、大規模災害なども考えますと、高速道路利用者の負担というのは料金収入等をつくっていくようなやり方も、両面検討する必要があるのではないかとということ取りまとめたところでございます。

もう一度2ページ目に戻っていただきまして、最後、組織のところでございます。会社につきましては、現状の成果と課題のところでございますけれども、賃借料を確実に支払っているということで、利益も安定的に計上しているということ。それから、ファミリー企業もグループ内に連結子会社化するというので、会計も明瞭化している。ほかの民間会社と差異がない形になってきているということもあります。本体の社員数とか給与も抑

制していきますけれども、グループ全体で見ますと、管理延長の増加とか老朽化の進行で、増加傾向のニーズがあるということもあります。

そういうこともありまして、今後の必要な取り組みとしましては、関連事業を一生懸命やってほしいということもありますし、まずグループ全体として効率的なのかということとを常に確認してほしいということと、最近、入札等に絡む不祥事もございますので、そういうことに対しては、不適正な事案の発生を踏まえた再発の防止をきちんとやっていただきたいということ。それから、子会社から一部外部に任せている部分もありますので、そういうのは一層の透明性を確保していただきたいということでもあります。

機構については、全般によく会社のデータを取りまとめてオープンにしているということもございますし、人数も縮小しましたし、半年早く移転も行いましたので、引き続き、有利子債務の早期かつ着実な返済に努めてほしいということをもとめたところでございます。

以上、国交省としてご意見をいただきながら、まとめた点検の結果でございます。

【寺島部会長】     じゃ、根本さん、補足。

【根本委員】     ありがとうございます。業務点検結果については、今、吉岡さんからご説明いただいたわけですが、私のほうからは資料3の29ページを使って、検討会の中で出された高速道路政策に関する意見についてご紹介したいと思います。

まず、高速道路の適切な維持修繕・更新を実施するために、償還満了後も料金徴収を行うこととあります。当面10年間の大規模更新費用を賄うために料金徴収期間を15年延ばしたわけですが、永久有料への道筋を示すことが必要だと思います。マスコミからはいつ上場するんですかという質問をたびたび受けたわけですが、まず上場の前提として永久有料を決めておくことが必要ではないかと思います。

2番目として、首都高速道路、阪神高速道路は、今後、国道として位置づけることが重要と思われます。それだけ重要な役割を担っておりますし、国策として料金を決めたり、管理をしていく必要があるのではないのでしょうか。

3番目に、新たな料金体系の実現に向けて、高速道路会社間の連携を強化しつつ、動的な料金を効果的に実施するための情報技術等の開発、確実な償還を確保するための方策などの検討を進めることをお願いしたいと思います。言わずもがなでありますけれども、我が国は情報技術に関し、要素技術をたくさん保有しているわけですが、動的課金に代表されるような革新的な仕組みを世界に先駆けて導入していきたいと思っているところ

であります。

以上です。

【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まして何かご意見、ご質問があれば、よろしくをお願いします。

【天野委員】 大変わかりやすいご説明をいただきまして、ありがとうございます。ちょっと基本的なところかもしれませんが、3点お尋ねしたいと思います。

まず、今回のタイミングで業務点検をなさったというのは非常に適切で、意義があったと私は思っているんですけども、今後、どのような枠組みでこの業務点検結果をフォローアップしていくのか。あと、どのような頻度で、この業務点検自体を今後なさっていくのかというのが1点です。

それとあと、多様なサービスの提供の新事業のところですが、これはもしおありであればということなんですが、どのような分野を有力な新しい事業領域としてお考えになっているのかということです。あと、海外事業展開なんですが、これは具体的にはこういった形で推進していくのかというアイデアがもしおありであれば、教えていただきたいと思えます。

3点目は、今、根本先生からもお話があったんですけども、高速道路会社間の連携強化の話ですが、これまでに実際に会社間の連携において何か効果的な施策というか、成果が上がっているものが連携において何かあれば、それもちょっとお聞かせいただきたいと思えます。

【寺島部会長】 よろしくをお願いします。

【高速道路課長】 この成果をどうしていくかということでございますけれども、きょうご報告しましたので、その後これをもって、この文書を会社と機構にまずお渡ししてみたいと思えます。その後、先ほど言いましたように、国と一緒に検討するもの、それから会社で考えていただくもの、機構で考えていただくものと分けまして整理をしていって、できるものから、来年から望んでいるものは来年からということで取り組みたいとまず考えてございます。

フォローアップのことにつきましては、文書でフォローアップを今後していくということで考えてございますけれども、どの程度のインターバルでやるかということは、その検討の進みぐあいを見ながら対応していきたいと思っています。ただ、点検の方法の中でも、ちゃんとフォローアップしていきなさいということでもあります。

あと、新事業は議論の中で何が新しいのかとか、そういうのは多くのアイデアがあったわけではないですけども、都市高速の技術開発とか、そういうところでいろいろ望めるのではないかとということ、海外ではいろんな工夫ができるのではないかと。NEXCO西日本だったと思いますけれども、アメリカへ行っているようなコンサルタント業務をやっているという話もございましたので、そういうところで生かしていくのかなということでもあります。まさにこれから取り組んでいくところかなということでもあります。

連携強化はさまざまなおところがありますけれども、雪のときは今回いろいろ頑張っていたんですけども、成果が出たかどうかはありますけれども、いろいろやっているのかなと思います。ただ、管理ではまだこれから一緒にやらなきゃいけないところ、連携しなければいけないところ多々あるのかなということで、この点検を通してその結果を見ながら、また整理をしていきたいと思っております。

【寺島部会長】 ほかに何かございますか。

【家田委員】 ご検討いただいた事務局も関係の委員もご苦労さまでございました。

幾つか申し上げたいと思うんですけども、1つはあまりさわってないなという感じがするんですけども、民営化の下、NTTとかJRというのは資産を持つことによって、自分のところの経営の実勢と借金能力も、借りることができるわけです。担保があるから。そのところが、道路公団関係の民営化では圧倒的に状況が違っているわけです。そこに關するコメントが何らかあってしかるべきだと思うんですけども、それが1つです。

もし仮にそれがあるにしろないにしろ、民営化して経営の活力を期待するからには、経営の自由度の余地と場所というか、空間というか、フィールドというか、それが無いといけなわけだけでも、現在は極めて限定的なサービスエリアとか、あんなところで何を売りましようかね程度の話で、あのくらいのところで経営の自由度と言われたって、それはやるほうだって限度があって困りますよねということがあるわけで、もう一步経営の自由度を進めていくためには、もう少し掘り下げる余地はないのかという非常に大きな課題があると思うんです。それが1つです。

2つ目は、しばらく前になるんですけども、ある民営化した会社でいろいろ検討しているときに、道路の案内サインをもっとこういうふうにすればユーザーも喜んでくれるし、大変に便利であると言ったところが、高速道路保有の機構がああだこうだ言って、保有しているのはこっちだから変えちゃいけないみたいなことを言っている、何か勘違いがあるんじゃないかと。そういうところは変わったかもしれないけれども、保有というのは持つ

ているものはいじらせないという保有じゃなくて、会計上保有しているんだと。経営するのはNEXCOだということが今徹底しているのかどうかよく知らないの、気になっているところであるということが2点目。

3点目は、検討会の意見ということで、国道にしろということが書いてありますけれども、これはちょっと唐突感を感じます。というのは、例えばどこの国でも、鉄道にしろ、いろんな組織にしろ、ユーザーにとってシームレスなサービスが提供されることは重要なことであるけれども、それがシームレスな機能を発揮するために、全てを組織的に統合しなきゃいけないものじゃないのはもはや常識であって、とすると首都高や阪神の道路は国にとっても重要な役割だから、だから国道でしょというのは、ちょっと牽強付会というのが、もしこれは委員が一致して言っているんだとすると、少し違和感を感じる。こういう意見があってもいいというのは、あってもいいんですけども、ちょっと違和感を感じました。

以上でございます。

【寺島部会長】 いかがでしょう。

【高速道路課長】 1点目の話は、もともとこういう機構と組織ということで、会社という関係で生まれたということで、じゃ、全部渡したらいいじゃないかという議論は出されませんでした。ただ、上場するとか、いろいろ民営化するときに考えても、まだ債務は30兆円あるというのはやっぱり大きいよねということで、それを完全に民間に任せられるのかねという議論は、JRとは違ってそういう意見は収入に比して、あるいはキャッシュフローにして大きいのではないかというご意見は委員の中であったということでありませぬ。

それから、自由度の話については、そういうご意見もありますけれども、まず議論の中で一番あったのは、安全・安心のところをしっかりしなきゃいけないよねというところがあったのかと思います。そうした上で、先ほど言った企画割引とか、インセンティブのところとか、もう少し自由度を得るように考えなきゃいけないよねという意見は出たということで、若干確かに安全・安心のところの重きが置かれたという感じはしないでもないと思います。

あと、機構と会社につきましては、先ほど管理のところでご説明しましたけれども、中でも大分議論がありまして、最終的な法律・権限がどうしても機構にあるので、そこをうまくやらなきゃいけないよねという話があって、とにかく現場に任せられるものは現場に

任せていくんだという方針でやらなきゃいけないし、最近やっているものはそういう方向で進めているんですけども、そういうふうに変えていかなきゃいけないという話が出ました。

最後は検討会の意見なので、私が答えていいものかどうかありますけど。

【家田委員】 検討会の一致した統合的意見なのか、それとも検討会でこういう意見も出ましたというご紹介なのかで、随分私の受け取りは違いますけど。

【根本委員】 その意味でいうと、ほぼ一致した意見だったんじゃないかというのが私の印象です。家田先生は、鉄道事業者の運輸連合というか、運賃連合みたいなもので調整できるんじゃないかというお話かもしれないですけども、ただ、日本の場合、JRは会社がかわればそこで料金を取るとか、首都圏でも都営とメトロは初乗り料金を取っていますよね。割引はしていますけども。日本では調整は難しいと思います。

今度、初めて道路がシームレス対距離料金を導入して、ターミナルチャージも1回にしたいということで進めています。鉄道と道路はシームレス料金で競争していると思うんですけども、少なくとも道路が一步先にいきそうなことになるかと思っています。そういう料金の調整、あるいはこちらの会社でもうかった分、こちらの会社で何とか面倒を見てもらえないかということを経済調整するためには、そこで調整機関として国がある程度役割を果たしていかなきゃいけない。そもそも何で首都高は都道だったんだっけという話にさかのぼって、幾つか議論があったわけです。

それから、最初の完全民営化というのは、現在の段階ではかなり難しい。先ほど私もちょっと触れましたけれども、永久有料の話とか、新直轄みたいなものをどういうふう有料と組み合わせて管理していくか、料金を取っていくのかという話、あるいは資産は持たせたとしても、それこそ資産に見合っどれくらい借金をそれぞれの会社に持たせるかという枠組みが今必ずしもはっきりしない段階では、完全民営化というのは即考える段階じゃないかなと思います。ただ、将来的には今言ったようなものが整理されてくれば、それは完全民営化ということも実現可能ではないか。

この部分は検討会全体の意見というより、むしろ私の個人的な意見なので、もし何か意見があれば、また言っていただきたいんですけども、そんなところであります。

【家田委員】 後ろのほうは別にすぐ完全民営化しろという意味で言っているんじゃないかと、その部分にノーコメントというのは、日本がいろんな種類のプライベート化をやってきた一環としてのこの事業と考えると、ちょっと手薄感が否めないなという感

じがするということにすぎません

もう1個の国道のところは、確かに国にすれば、そういうことをやりやすいというのは僕だってもちろんわかるんだけど、一方でいろんなものを国がどんどこんどこ持つべきかという長いいろんな議論がありますよね。それからまた、ほかならぬ国の組織で検討しているときに、何かあるとこれは国のものにしましょうというんじや、国民感情的に少しナイーブ過ぎる、素朴過ぎる議論の感じがするんです。だから、これは根本先生の検討会の人たちは皆さん一致したご意見かもしれないけれども、これはかなり慎重な検討と、それからそうやらない場合でも調整はできるのではないかという、別の案を並行して考える必要があるのではないかという印象を持っています。

以上です。

【太田委員】 今回の点検の結果につきましては、私は全く異論もないし、ここ10年間、機構もNEXCOも随分頑張ってきましたと。その結果として、今回の点検はこのとおり受けとめるものというふうに考えております。

それで、なおかつ、あえて先のことを考えてお話をしたいんですけども、天野さんからもご提案がありましたけれども、今度いつ点検をやるんですかという話です。おそらく10年前に、10年以内に見直し・点検をなささいといったときの発想は、おそらくそもそも枠組みがよかったのかどうかということを考えなさいということだったと思います。

本来は国としての高速道路政策があって、その政策に直轄が一番いいのか、公団がいいのか、民営化会社がいいのか、そういうことを考えるはずだったんだけど、10年前には民営化しなさいというのがまず決まって、手段が目的になったわけです。民営化ということが目的になった中で民営化の目的は何だというと、ここに3つ挙げられた借金をちゃんと返しましょう、負担を少なくやりましょう、ノウハウを生かしましょうという3つがあったという構造になっているわけです。

でも、この構造の中で10年間しっかりやってきたので、それはそれでよいと思うのですが、今後10年後、オリンピックも終わり、日本の人口構造も変わってきた中で、本当にこのまま高速道路政策の柱とこの構造が合致しているかどうかというのは、必ず見直す必要があるだろうと。それは先ほど家田先生が幾つかご提示されたこととも関連してくるので、適宜やるというのではなくて、道路局としてもいいですが、この審議会としての方針として、5年なのか、10年なのか、そのときに再度本質的な議論をちゃんと立てるべきだと思います。

【寺島部会長】 ありがとうございます。時間の制約もあって、次に進ませていただきますけれども、高速道路機構・会社の業務点検を決められたタイミング、枠組みの中でこういう形で集約していただいたことに感謝したいと思います。今出てきた論点ですけれども、資産を持たないオペレーション会社のリスク・アンド・インセンティブの問題について、次のタイミングでどういう形で点検していくかという話も含めて、我々の大きな幹線部会の枠組みの中で考えを明確化していきたいと思っていますので、その方向でご協力いただきたいと思います。

そこで、そういった方向感の中で、中間答申(案)に関する議論に進みたいと思います。中間答申(案)について、事務局からの説明をお願いします。

【高速道路課長】 それでは、中間答申(案)の資料をご説明したいと思います。

まず、1月に基本方針を出しておりまして、大分日もたっておりますので、基本方針をさっとだけ説明させていただくということで、資料4をまずごらんいただきたいと思います。

基本方針は大きく2つの項目からなっておりまして、道路をより賢く使うための取組と、次のページをめくっていただきますと、首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系、大きくこの2つについてポイントをまとめております。

まず、賢く使うための取組につきましては、一番上の青い枠組みですけれども、目指すべき国土の姿をどう考えるかということと、道路の使い方の課題として円滑に走行できない、安全に利用できない、使いにくい、地域へのアクセスが不十分ということで、道路の機能を最大限活用することが必要だという取りまとめになっております。

これを受けまして、中ほどの3)、4)の部分でございますけれども、「道路を賢く使う取組」の基本的な考え方ということで、高速道路を中心とした今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体としてその機能を時間的・空間的に最大限に発揮させるという基本的な考え方のもとに、4)高速道路を主な対象とした具体的な取組ということで、円滑、安全、使いやすさ、地域連携に分けて、7つの分野に整理して説明をさせていただいています。

また、これを支える施策としまして、一番下のところの(2)賢く使う取組を支えるために進める施策ということで、ネットワークの強化、暫定2車線の話、あるいは維持修繕等の話、それからその下にきめ細かな調査の話ということでまとめております。

1枚めくっていただきまして、料金につきましては、首都圏の高速道路を賢く使うため



の料金体系ということで、(1) 現行の料金体系の課題、(2) 今後の料金体系のあり方ということで首都圏の料金の賢い3原則、利用度合いに応じた公平な料金体系、シンプルでシームレス、交通流動の最適化のための戦略的な料金体系、実現に向けた取組ということで料金体系の整理・統一、起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現、政策的な料金の導入、そのほか留意事項、新たな料金システムをまとめております。

最後にその他ということで、近畿圏、中京圏の議論をするということと、高速道路利用全体につきまして、料金の低減に努める話、管理財源の確保、有料・無料混在の整理ということを掲げてございます。

次に、資料5を見ていただきたいんですけども、この1月27日に出しました基本方針を踏まえまして、これについてパブコメを行うとともに、基本方針をつくるに当たりまして、ヒアリングした団体に対してご意見をいただきましたということであります。約1カ月の間のアクセス数は6,000弱、提出者は50名で、235件の意見をいただいているということでございます。それから、ヒアリングも9団体からいただいたということでございます。

次のページから主な意見を整理してございます。最初に賢く使う取組のところでございます。前段の国土の姿の意見はございまして、賢く使う取組の基本的な考え方、あるいは具体的な取組のところに意見をいただいているということでありまして、この中でアンダーラインを引いたものについては何らかの形でご意見を聞くということございまして、例えば4)の の暫定3車線を運用していくということで、その場合は安全性を考えていただきたいであるとか、生活道路との機能分化のところでも、少し通行制限があるところについてそのあり方を考えていただきたいとか、案内、休憩のサービスの向上につきましても、バリアフリーとかユニバーサルデザインを考えていただきたいということ。それから、アクセス機能の強化につきましては、スマートインターチェンジ以外にも国が積極的につくるべきだということと、基本的に車種とか時間の制限はやめていただきたいという意見をいただいたところであります。

次の2ページ目でございます。これは先ほど説明した賢く使う取組を支えるために進める施策についての意見でありまして、暫定2車線のところは3車線みたいなものを考えながら、時間で運用するようなことも考えてみる。要するにリバーシブルレーンみたいなものを高速でやるということなんでしょうか。それからあと、維持管理につきまして、先端技術の活用であるとか民間活力の導入、あるいは人材の育成・確保のご意見をいただいた

ところであります。

その次の3ページ目からは料金のところでございまして、料金の前段の課題等についてはご意見をいただいておりますので、実現に向けた取組の3つある料金体系の整理・統一、起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現、最後、その次のページ、政策的な料金の導入のところでご意見をいただいております。

料金体系の整理・統一でいただいたご意見は、負担増になるとか、定額制とかいって、全体の方向とはちょっと違いますので、そういう意見をいただきましたということをご紹介させていただきます。

継ぎ目のないところでは、最短距離ですよということとか、管理主体間の調整とか、あるべき姿もちゃんと議論が必要ですよということをいただいております。

4ページ目にいきまして、政策的な料金につきましても、まさか上げるんじゃないよねとか、そういうご意見もあるんですけども、例えば21にありますように、シンプルなものにすべきとか、わかりやすくすべきとか、あるいは23のところでも一時退出であっても負担が増えないようにすべきとか、大型車の利用に関しましても取り締まりの強化、抜本的な対策も含めて幅広くやるという一方で、あまり過度なものになってもらっては困るよというご意見もいただいております。

(3) 料金体系の確立にあたっての留意事項ということで、例えば29のところ、わかりやすい説明をしてくださいということを掲げております。

それから、オリンピックにつきましても、業務時間調整等についても反映すべきではないかということもいただいております。

最後に、5ページ目で、作業のポイントにしておりますその他ということで、料金の低減、恒久有料化、大型車課金、有料・無料でご意見をいただいております。ここはこれからまた議論していく部分でございますので、こういう意見があったということをもまずご紹介させていただいて、これを中間答申そのものにすぐに反映することにはしていないということでもあります。料金低減のところは償還主義を廃止しろとか、料金の償還対象をもう少し整理したらどうかということでもありますし、大型車課金につきましても過度な負担になるんじゃないかとか、税との関係などをかなり気にされているご意見等もあったということでもあります。

この中で、ほかにもご意見としては書かれているものとか、個別要望もあったわけでございますけれども、そういうものを取り除きまして、このアンダーラインを中心に中間答

申を整理していくということをさせていただいています。

資料6を見ていただきたいと思います。基本的に1月のときに大きな議論をしてまとめておりますので、大きな修正はないというふうにまず思っておりますけれども、パブコメでいただいた意見と答申とするに当たっての事前修正、それから先ほど点検でいただいた意見を盛り込もうというふうにして整理をさせていただきます。

1枚目次をめくっていただきまして、最初、1ページ目のところにアンダーラインが引いてございます。これは答申するに当たっての整理で、事前修正だと見ていただければ結構でございます。

2ページ目でございますけれども、国土の姿のところ、国土形成計画しか書いてございませんでしたけれども、社会資本整備重点計画もつくってございますので、それを追記させていただきます。

3ページ目の道路の使い方の課題、今、4つの課題を掲げたわけですが、ここについては特段意見は出ておらなかったもので、修正してございません。

4ページ目の基本的な考え方についても特にご意見はいただいておりませんし、効果は限定的だとか、そういう意見もいただいたんですけれども、東名の名古屋の事例を見ますと、うまく車線を利用することで非常に大きな効果が出ているということもあるので、決して限定的ではないと思っておりますので、修正してございません。

5ページ目以降の具体的な取組のところ、幾つかご意見が出ていますので、パブコメ、あるいは業務点検の意見を反映して修正しております。

のところ、18行目から22行目にかけてにつきましては、暫定車線の運用につきまして、要するに2車線を3車線で運用ところについて安全性というご意見もございましたので、安全性の確保に留意しつつということと、時間的に偏在する交通需要に応じた通行方向の切りかえということで、高速道路は外国でも車線数を上りと下りを時間帯によって変えたりやっていますので、そういうことも勉強してもいいのかなと思ひまして、追加をさせていただきます。

6ページ目でございます。生活道路との機能分化につきまして、先ほど危険車両を踏まえまして道路の通行規制を考えてほしいということもありましたが、大型車を走らせて厳しくするだけじゃなくて、13行目のところでございますけれども、今後の道路構造規格を高めていくようなことも考えていくということを書かさせていただいております。

それから、通行規制時間の最短化につきましては、点検の中から出てきた話であります

し、先ほど家田先生からもご意見をいただきましたけれども、38行目のところを読ませてもらいますけれども、「災害対応など道路管理事務の迅速化を図るため、権限代行に関わる機構と高速道路会社の関係について、機構の事務を可能な限り、現場を管理する高速道路会社に委ねるとともに、必要となる手続きの簡素化・包括化など、更に検討する必要がある」ということで、できるだけ現場に任せておくことが大事なのではないかということを追記させていただいているところでございます。

7ページ目、として案内、休憩等のサービスの向上でございますけれども、これも点検、あるいはパブコメでいただいた意見で、6行目からのガソリンスタンドのところにつきまして読ませてもらいますけれども、「特にガソリンスタンドについては、自動車の燃費向上やガソリン需要の減少等による経営悪化に伴い、ガソリンスタンドが減少し、ガソリンスタンド間の距離が100km以上の空白区間が83区間も存在しており改善が急がれる。このため、高速道路会社における関連事業としてのガソリンスタンドの設置が採算上困難である場合であっても、安全な走行に必要なサービス水準を確保するため、路外ガソリンスタンドの活用等により、空白区間の解消に積極的に取り組む必要がある。その一方で、大規模災害への対応も考慮し、高速道路利用者の負担のあり方に留意しつつ、空白区間での高速道路事業によるガソリンスタンドの整備等の方策も検討する必要がある」ということを追加しております。

そのほかあと、休憩施設についても不足しているという話もございましたので、利用の平準化ということで、16から18に書かせていただいております。

19行目は、電池自動車だけでなく、多様な燃料が出てくるということでありまして、そういうことに向けた環境整備についても記載をさせていただいているところであります。

あと、29行目、30行目は、ユニバーサルデザイン、バリアフリー化についても追記をさせていただきました。

8ページ目でございます、ここはアクセス強化のところ、主にスマートインターのことを書いてございまして、国も積極的にスマートインターについて関与すべきだというご意見もいただきましたので、「国や地方公共団体、高速道路会社等の関係者が連携して」という言葉を追加いたしましたし、11行目からは、「スマートインターについてもシンプルな構造とし、かつ、利用できる車種や時間帯に制限のない構造や運用を基本とすべき」ということを書かせていただきました。

9ページ目でございます、ここは賢く使う取組を支えるために進める施策で、最初に

ネットワークの話がありまして、その次に2)30行目からの持続的な利用を可能とするための効果的・効率的な機能確保ということでございまして、その中に先ほどパブコメの中で意見がありました「予算、人材、技術を組み合わせ、メンテナンスサイクルを持続的に回すとともに、民間の技術力・ノウハウ・活力を最大限活用することが重要である」ということを追加させていただきました。

10ページ目は修正はございません。

11ページ目から料金の話になりまして、先ほど言いましたとおり、現状の課題、料金体系のあり方、3原則等にご意見はありませんでした。

それから、料金体系の整理・統一は対距離とは相入れない意見でございましたので、そこは採用してございません。

13ページからあと2つの柱ということで、起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現ということで、「最短」というご意見もいただきましたので、6行目に「起終点間の最短距離を基本に」ということで書きました。

混雑状況に応じた料金につきましては、点検あるいはパブコメでもさまざまな会社間を連携した、先ほども議論がありました技術開発であるとか、収入を調整する仕組みが必要となるということでございまして、その部分、39行目のところは「情報技術等の技術開発を進める」ということと、41行目あたりから「ネットワーク全体として債務を確実に償還する観点から、会社間の料金収入等を調整する枠組みや効率的に管理するための方策について検討する必要がある」と書かせていただいております。

44行目からは、パブコメ等で意見があった高齢者のことも考えなきゃいけないということで、「利用者が容易に経路を判断できるよう、料金体系はシンプルなものとし、併せて」ということを追記してございます。

14ページ目にいきまして、大型車につきましては、最初の8行目のところで、「法令における処分の厳格化や自動取締り機器の増設等によるさらなる取締りの強化に加え」ということを書いています。

それから、13行目からは割引の停止のことが書いてありまして、15行目のところで「割引停止のあり方についても検討を進める必要がある」ということで書きまして、その後、業務点検で割引停止の実態がわかってございましたので、16行目から「具体的には、東・中・西日本高速のみが導入している違反車両への割引停止措置等について、利用者への周知を図った上で、統一化するとともに、講じた措置を高速道路会社間で共有する必要

がある」ということを追記いたしました。

それから、特車の許可のことについても、むちだけではしようがないので、統一されていない部分があるということで、その統一化について触れてございます。

料金体系の確立にあたっての留意事項につきましては、37行目のところで、「導入にあたっては、料金の変更点について、広く利用者への周知が図られるよう努力することが大事である。」これはパブコメでいただいた意見でございます。

15ページ目のところで、会社の自由度ということもありましたので、企画割引のところの先ほどの業務点検の文章の内容を追加してございます。22行目から、「複数の割引、複数年にわたる実施、地域において独自に取り組む企画割引は」ということで、特に26行目、「会社の創意工夫を活かして柔軟に運用する」ということ、それから検討課題でありますけれども、「割増・割引についても」ということを記載させていただきました。

16ページにいきまして、新たな料金システムのところにつきましては、ETCのくだりについていろいろデータが点検等でわかりましたので、それを追記しています。

一番最初、ETCのところでございますが、8行目から11行目はETC2.0の早期普及について書いてありまして、具体的な促進策としまして、「車載器の購入助成制度や料金割引との連携など具体的な促進策を実施し」ということを追加しております。

12行目からは非ETC車、つまり現金車についての話でございますが、最初はデータとして利用率は9割に達しているけれども、最低1レーンは現金レーンになっているため、料金收受業務経費は民营化時の縮減も含めて現在約5割程度にとどまっているという点検でわかったことを書いてあります。

それが5倍の差が生じているということで、18行目でそれを受けまして、「引き続き、料金收受経費削減の観点からも」ということで、利用率を高めることが大事だということを追加してございます。

その下のオリンピックのところは、先ほどのパブコメの意見の料金業務時間の調整等による交通の分散と合わせてと書いてございます。

17ページ目のところは今後の課題ですので、先ほどご説明したように、これから意見をいただいて、議論していく内容だと思っておりますけれども、大型車課金のところでたくさん反対のご意見もあったので、「広く意見を聴取しつつ」ということを追加いたしました。

最後、「あとがき」の部分は、中間答申にするということで整理をしたところでござい

す。

2回目の中間答申ではありますけれども、前回、最初の諮問は非常に大きな課題もございますし、これから最後、17ページのところの議論も整理をしていかなきゃいけないということで、まだ中間ということでやらせていただければと考えているところでございます。

以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

では、ただいまの説明に関しまして意見、質問等ございましたら、お願いします。どうぞ竹内さん。

【竹内委員】 竹内でございます。ご説明どうもありがとうございました。内容そのものは、パブリックコメントの内容もうまく織り込むことができ、よくできていると思いましたが、1点だけ気になるところがあります。

どこかという、たとえば2ページ目のところの目指すべき国土の姿のところ、17行目「国土形成計画」や「社会資本整備重点計画」の改定、これは非常に重要な国土交通省の計画ですから、これはあって当然なんですけれども、そうなると交通政策基本計画はどうなっているんだろうという気がいたします。

要するに政策実施に当たって車の両輪とされているものの片方ですけれども、もしかしたらどこかに書いてあるのかもしれませんが、どこにも書いてなかったとすると、それは交通政策基本計画とのバランスもとるべきじゃないかと思えます。別にいま指摘した場所に書けという意味ではなくて、どこでもいいんですけれども、交通政策基本計画の考えている趣旨とかその考え方が、例えばこの中間答申（案）にも沿っていて齟齬がないとか、そういうことが少し書いてある方がよくて、上位概念になる大事な計画との関係性の言及が必要ではないかと思えます。もしもどこにも書かれてなかったら、ぜひご検討していただければと思っております。

私からは以上です。

【寺島部会長】 何かほかにもございますか。山下さん。

【山下委員】 基本的にこれで結構だと思ったんですけれども、1つだけ気になったのは、7ページのところで案内、休憩等のサービスの向上のところを追加されて、追加された内容自体に不満はないのですが、項目の並び方はこれでいいのかなというのがちょっと気になりました。

ガソリンスタンドについては、特に地方で問題になっていて、こういう形で行が増えていくというのは結構だと思うんです。一番最初のほうに来るのは、少子化、高齢化等を踏まえたバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化、こういうものがむしろ最初に来たほうが望ましいのではないかと。電気自動車の話とかを踏まえた云々というのも重要だとは思いますが、そういうものの後にユニバーサルデザイン化みたいな話に来るのは並び方としていかがかなと。まず、高速道路利用者にとって必要なサービスの充実という話があって、その次に来るべきものを踏まえたサービスにも取り組んでいく。そういう並びのほうがいいのではないかと。これはこだわるわけではないのですが、ちょっとそういう印象を持ちました。

【寺島部会長】 ほかに何かご意見、質問のある方いらっしゃったら、それをお聞きしてから。

【小幡委員】 私、業務点検のほうにもかかわっておりましたが、今回の中間答申でも、先ほどの家田先生のご質問にもかかわりますが、機構と権限代行との関係ですけれども、どうしても法律的に機構が保有しているというところで、高速道路会社がやれることとの関係が多少重複感とありますが、面倒なところがあるので、それをできるだけ柔軟に簡素化したいというのを6ページあたりに書き込んでいただいています。これは業務点検したことでも出てきた直すべき一つの課題であると思いますので、書いていただいてよかったと思います。

それから、企画割引はともかく、料金を創意工夫してという話でしたが、15ページにありますように、できるだけ高速道路会社がこのようにやりたいというのを生かせるような形で、料金を柔軟に動かせるような仕組みは非常に大事だと思うのですが、そこで先ほどパブコメの地域の観光振興のところ、一定期間、高速道路から出た後また戻るときにというコメントがございましたね。パブコメのところの4ページの23行、これというのはこういう中に入りますかというのを質問したいのですが。

【高速道路課長】 その意見はもともと14ページに災害・事故と書いてあるんですけども、観光では書いてないんですけども、最初の2行目のところに一時退出の話が書いてあって、観光のところに似たようなことが書かれていたか、ちょっと済みません。

【小幡委員】 そうしますと、可能ではあるという理解でよろしいのですか。

【高速道路課長】 はい。

【小幡委員】 わかりました。これも大事な指摘だと思うものですから。



【寺島部会長】 それでは、後ろの時間もありますので、今いただいたご意見も含めて、私と家田さんと事務局と相談して、中間答申という形でまとめさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【寺島部会長】 それでは、最後の議題として、ここでの意見交換を大切にしたいと思いますけれども、賢く使う取組とそれを支える施策の状況につきましてご説明をお願いいたします。

【道路局長】 道路局長です。中座して済みません。これについては、私のほうから説明をさせていただきたいと思います。

冒頭申し上げましたように、前回の基本方針を取りまとめて以降、それぞれのテーマにつきまして、今日まで道路を賢く使う取組を実施してまいりました。それらの中から、本日は私のほうから2つご説明したいと思っています。資料は9と10でございます。

9の1枚、表紙をめくっていただきますと、道路を賢く使う取組ということで、先ほどご議論いただいたものがありますが、下のところに矢印で書いてありますように、2つご説明したいと思っております。1つはETC2.0が支える賢く使う取組、2つ目がその他の取組状況ということで、それは資料10でございますが、まず最初にETCが支える賢く使う取組についてご紹介したいと思います。

ページをめくってください。2ページでございます。この8月からユーザーの方のご協力のもとで、利用経路などが把握可能になり、収集したデータがさまざまな方面で活用が期待されるETC2.0の発売が本格化されます。これを機にETC2.0による速度データ、経路データ、時間データなど、これらを活用することが可能となりますので、本格的にこれらの取り組みを進めていきたいと思っております。

4つのテーマに分けさせていただきましたけれども、4つの箱があります。1つはビッグデータに基づく賢い投資、2つ目が渋滞と事故を減らす賢い料金、3つ目がETCが基本のストレスのない賢い料金所、4つ目ですけれども、生産性の高い賢い物流管理ということでございます。それぞれにつきまして次のページからご説明したいと思います。

3ページをお開きください。まず最初はビッグデータを活用した賢い投資でございます。この上に収集というところがありますけれども、ETC2.0で収集しましたきめ細かい速度のデータ、経路データ、時間データ、加減速データ、これらを活用しまして、左のほうを見ていただきますと、高速道路につきましては見かけは同じでも、いろいろな面でポト

ルネックが生じます。ビッグデータを用いることによって、その最大の交通容量がわかることがあります。

したがって、これらを使って、例えばそこに例がありますけれども、中央道調布付近では、課題がない場所では1車線当たり1,400台に対して、サグということで道路がちょっと下がっているところについては、1,000台まで容量が下がっている。こういうことが実際わかりますので、構造を直すときに、ピンポイントでの確な投資が行われるということがこの例でございます。

それから、右の絵の生活道路でございますけれども、事故の多発エリアについて、ETC2.0のビッグデータで急ブレーキの箇所等、あるいは見通しが悪い交差点などがわかります。これらを活用することによって、ピンポイントで対策を講じることができる。例えば見通しが悪いところにつきましては、植栽帯を検討するとか、あるいは抜け道に利用されているような場合は、ランプ等を適時置いて、あるいは進入口を狭くするとか、このようなことで交通事故の減少が図れるのではないかと考えています。

次のページをお願いしたいと思います。2つ目の課題であります渋滞と事故を減らす賢い料金でございますが、これは先ほど料金のところでもお話がありましたように、これまでのETCでは出入り口の情報しかわかりませんでしたけれども、ETC2.0では高速道路以外も含めて経路、あるいは利用時間のデータが把握できます。

したがって、左にありますように、現在、首都圏の賢い料金といいますが、シームレスな料金を検討しておりますけれども、例えば環状道路を利用していただいた場合、料金について多少安くするとか、あるいは下のほうにありますように、基本的には対距離の料金なんですけれども、混雑状況に応じて、利用した経路に基づいて料金を算定する。このようなことができるのではないだろうかと考えています。これらにつきましては来年度から実施するシームレスな料金の影響を検証した上で、順次導入してまいりたいと思っております。

右の上にありますように、現在では高速道路の事故等で一旦下におりた場合、高速道路の乗り継ぎがそこで切れてしまいますので、改めてターミナルチャージ等を取られることになるんですが、ETC2.0で経路が把握できれば、一度退出した場合でも乗り継ぎができるかと思えます。あるいはその下にありますように、路外のガソリンスタンドの活用の場合でも、その経路がわかりますので、乗り継ぎがつながるといえることができるかと思えます。

5 ページをお開きいただきたいと思います。3 番目の E T C が基本のストレスのない賢い料金所ということでございます。皆さんご利用していただいているように、高速道路を走ると青い E T C 専用というのは大体右とか左に分かれているんですけども、それは現金車が優先されている昔のものがあるわけで、E T C を専用としようとした場合は、基本的に E T C の人が中心を走るようにすべきではないだろうかと考えています。これについては E T C 2.0 だけではなく、現在の E T C でも適用可能でございますけれども、E T C を使っていただく方がより快適に走行していただくということで、E T C を前提とした料金所にする。

さらには、バーのない料金所というのも今後検討していきたいと思っております、今年の秋ぐらいから圏央道の入り口で少し実験をしていきたいと考えているところであります。

さらに、右の絵でございのように、今までは、特に首都高速、阪神高速では対距離というよりもゾーンごとに料金が分かれていましたので、ちょうど本線の上に料金所がまだ残っております。これらを集約したり撤去するというので、オリンピックまでの間に首都高速では 5 カ所、阪神高速では 6 カ所の本線上の料金所を撤去していきたいということで、ストレスのない料金所の構築を進めてまいりたいと考えています。

最後、6 ページですけれども、生産性の高い賢い物流管理ということで、これまで物流分野におきましては、料金の支払いの手段でしかなかったんですけども、これからは E T C 2.0 を使うことによって利用の経路やデータがわかるので、トラック輸送を効率化することができます。

左の上のほうにありますように、現在、特殊車両の申請につきましては一本一本ごとの経路の申請になっておりますけれども、これは非常に大変な手続ですが、これから E T C 2.0 で一定の経路を通過していただければ、どこを通過していただいてもいい、あるいはこのような形で申請どおりに通過していただいた場合は、次回以降、申請の手続が非常に簡易になる。そのようなことができるかなと思っております。

右のほうにありますように、E T C 2.0 で得られたデータを物流事業者のほうにバックをすることによって、物流事業者がトラックが今どこにいるのかを含めて、物流事業者のサービスの高度化あるいは効率化に使っていただけるのではないだろうか。

こういうことを考えながら、E T C 2.0 をこれから最大限活用していきたいと考えております。これが最初のご説明でございます。

次が資料10でございます。ETC2.0以外で現在進めている取り組みは、表紙をめくっていただきますと、全部で6つあります。賢く使う取組で、1つは通行規制時間の最短化、2つ目、高速道路における逆走対策、3番目が休憩サービスの向上、4番目がネットワークの強化、5番目が暫定2車線の機能強化、6番目が利用の適正化ということで、それぞれ簡潔に申したいと思っております。

2ページをお開きください。高速道路につきましては、いつも通行止めしているところがあるというふうに思われますけれども、実は左にありますように、通行可能なのは99.6%ということで、そんなに通行止めしているわけではないんですけれども、実は通行止めをしているところというのは大体決まっております。そのページで見ていただくと右のほうにありますけれども、関門トンネル、大分道等々につきましては、それぞれ原因があって通行止めがなされております。これらにつきましてデータを整理してみました。

次の3ページを見ていただくとわかるように、例えば大分地区におきましては、高速道路の通行止めについて、特に悪天候について霧による通行止めが非常に多いわけでございます。これらのデータが整理できましたので、特に霧に対する対策をとるということをしながら、極力特定な箇所での通行止め時間を短くする取り組みをしているところでございます。

次、4ページをお願いします。直轄国道における局地的・激甚的な豪雨への対応ですが、NEXCOの区間につきましては既に導入されておりますけれども、直轄の区間につきましても従来のようにトータルの雨量ではなく、特に激しい雨が降った場合、時間雨量などもきちっと考えながら適切な通行止めを実施していこうということでございます。あわせて、災害履歴などを踏まえながら、この基準につきましても適時見直していきたいと思っております。

5ページですけれども、これは前回ちょっとご説明しましたけれども、災害対策基本法が改正されまして、道路管理者が特に立ち往生車両の移動ができることになりました。法律が改正して、すぐに四国で雪が降ったりとかありまして、実際に道路管理者が災害対策基本法に基づきまして車の撤去を行った例がございます。

さらに6ページですけれども、首都直下地震に備えまして、現在、特に関東地方につきましては、8方向から道路の啓開の計画を立てております。それぞれの方向ごとに優先啓開路線、資材・部隊の集結場所の設定、緊急時に即対応していただける業者の方々の連絡態勢等、これらを全てミクロ的に整理しております。これらにつきまして逐次改善を行い

ながら、いざというときの対応を図ろうということでございます。

7ページからは逆走対策です。上の四角あるいは左の図にありますけれども、高速道路における逆走は2日に一度の頻度で生じております。下にグラフがありますが、高齢者による逆走が約7割ということございまして、右のほうにありますように、警察と順次これらにつきまして対策を検討してまいりました。

8ページをごらんください。高速道路における逆走対策につきましては、まず最初にそもそも誤進入をしにくくするという、2つ目として仮に誤進入した場合にもすぐ気づいていただける、この2つが大事だと思っております、誤進入をしにくくすること、下に幾つか例がありますけれども、表示で工夫したりする、あるいは右下にありますように、仮に誤進入した場合、警告が生じるような取り組みも、これは首都高の例ですけれども、現在行っております。

9ページは、先ほどもちょっと議論がありましたけれども、高速道路外のガソリンスタンドを利用した場合、料金が一旦そこで切れないで連続するという社会実験も実施しております。

10ページですけれども、道の駅を活用した高速道路利用者への休憩サービスということで、特に無料の高速道路については休憩施設がほとんどありません。したがって、道の駅を利用して、これを休憩施設としていただくということで、ここに書いてあります尾道松江線の世羅インターチェンジ、これは5月23日オープンしましたが、大変にぎわっているという例でございます。

次、11ページ、4番目の話題でネットワークの強化ですが、ここに羅列してありますように、特に今年の3月を中心に全国的に最後のワンピースとなっているようなところが開通しまして、いろんな面でストックの効果があらわれています。

12ページに1つの例がありますけれども、中央環状品川線がつながりまして、これで中央環状線が全通いたしました。右にグラフがありますように、交通量の変化だけで見ますと全体は5%ですけれども、環状線内の渋滞につきましては5割減ったということで、ちょっとした交通量の変化で渋滞というのは大幅に減るということが実証できたかと思っております。

さらに13ページでは、同じところですが、従来はなかなか時間が読めなかった、15分くらい渋滞を見込んだ時間があったんですけれども、ここが開通してから渋滞による見込みの時間が1分に短縮したということで、非常に確実性の高いネットワークになっ

たかと思っています。

14ページですけれども、これは常磐道が3月1日に開通しまして、そこにありますように、特に宮城県では2万台に達するような大変多くの交通が流れております。それから、近隣にもたくさんの企業が立地されております。ところが、ここはまだ2車線であります。

次のページを見ていただきたいんですけれども、暫定2車線の区間は高速道路全体の約3割ということで、こういう高速道路は世界にないと思うんですけれども、暫定2車線につきましては下に絵がありますように、都市計画は4車線でできています。用地も買ってあります。したがって、ここはやる気になればすぐできるところなんですけれども、従来、暫定2車線化につきましては、そのままになっているところが多かったということでございます。

16ページにありますように、暫定2車線区間はいろんな問題がございまして、左上にありますように、対面通行のところでは事故が非常に多いです。それから、左下にありますように大雪への対応、あるいは右上にありますように、災害時にどうしても2車線であるとそこがボトルネックになってしまう、さらには工事による通行止め等がございまして。

17ページは、この1月にいただきましたこの部会での基本方針ですけれども、一番下のほうにありますように、暫定2車線のところにつきましては、透明性を確保しながら機動的に対応すべきではないだろうか。

このような方針を受けまして、18ページからはご提案でございます。きめ細やかに交通状況を把握した上で、一遍に4車線にする場合もございましてけれども、例えば右側にありますように、本当に必要なところを3車線にしながら、だんだんこれを4車線に近づけていくというような効率的な整備をしながら、暫定2車線区間の解消を進めてまいりたい。

19ページにありますように、これまでは暫定2車線の4車線化につきましては、それぞれ国幹会議の議を経てということでございましたけれども、透明性の確保は大前提としつつも、一つ一つ国幹会議にかけるのではなく、例えばこの道路分科会の事業評価部会等でご議論いただきながら、必要な4車線化を進めていければということでご提案したいと思っております。

最後、20ページですけれども、道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化ということで、この部会でもいろいろとご審議いただきまして、特に右側にありますように、過積載の違反者に対しての厳罰化というものを出示していただきました。(2)にございまして、特に2倍以上の重量超過につきましては即時告発ということで、今回、2つ例が

発生しています。

21ページですけれども、これは東日本、西日本の例ですけれども、ここにありますように、例えば の東日本の例ですけれども、25トンに対して82トンという大変重い車、これにつきまして現地で即告発ということで、東日本でやっていただいた例でございます。

さらには、22ページにありますが、違反車両への高速道路の割引停止措置につきましては、これまでばらばらだったんですけれども、これについても統一していこうということでございます。

少し説明が長くなりましたけれども、1月に方針をいただいて以来、このような検討をしてみりました。ぜひご検討いただき、ご示唆いただければと思っております。

以上です。

【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ましてご意見、ご質問ございましたら、ぜひお願いします。

【大串委員】 ETC2.0について少し教えてください。これからいろんな取り組みがされると思うんですけれども、もともとのデータ管理そのものは各会社のほうで持っておられて、要請しているような情報を出していただいて、危険箇所を見つけていくという埼玉県の取り組みなどを今まで紹介していただいたと思うんですけれども、これがこういう形で紹介されているということは、ETC2.0に切りかわる段階で、国としてデータを取得し管理し、その知見を生かせるような体制が整ったといえますでしょうか、データを任意で供与していただくのではなくて、国としてちゃんとデータのマネジメントができるような基盤が整ったという理解でよろしいのでしょうか。そこを教えてください。

【道路交通管理課長】 道路交通管理課長でございます。国として今回、まさしくそういうデータを使う基盤が整ったというふうに思っていていただいてよろしいと思います。現時点では、集まったデータについては道路管理者が基本的には高速道路管理者と、あとは国道でございますけれども、国の道路管理者のほうでデータを集めながら、いろんな分析に活用していこうと。渋滞、さらには交通安全、ヒヤリハット、そういうものに使う基盤が整ったと思っただけであればいいと思います。

【大串委員】 ありがとうございます。民間に例えば一部公開をして、民間の知見を随時生かしてもらおうようなことも考えておいでなんではないでしょうか、それとも国どまりでデータを保全されて、活用されるということでしょうか。

【道路交通管理課長】 その点につきましては、先ほどのETC2.0の賢い取組の中の

一つに、現在では物流関係、大型車関係については、そのデータについて基本的に自分の走ったデータを物流管理者に戻すというパターンでの活用ができないかという取り組みをまず試行しながら、活用していく方策を検討していきたいと思っております。

【大串委員】 民間に渡しつつ、さらにデータの収集のところに出していただいたかわりに、知見をちゃんと戻しますよというところでマネジメントを始めつつ、拡大するかどうかということを検討していくということですね。

【道路交通管理課長】 おっしゃるとおりだと思います。

【大串委員】 ありがとうございます。

【井伊委員】 1点質問と、あと意見なんですけど、ETCの資料9の5ページですが、パーのない新設計料金所は大変画期的な取り組みというか、こういうのもっともっと前倒してやっていかれるべきだし、圏央道が概成するような段階になってこういうのをやり始めるとするのは、ちょっと遅いんじゃないかというぐらいちょっと感じてしまうんですけども、これは全体的にどういう導入スケジュールを考えていらっしゃるのかというのが1点。

あと、資料10の中央環状等々の完成による経済効果ですが、こういうところではこういうものをちゃんと出していただけるんですけども、定期的にこういう経済効果がわかるようなものをマスコミ等々に出していただけると、国交省としてもこういうことをちゃんとやっているんだというふうに、常に賢く使ってもらうための情報提供、情報開示というのも大事じゃないかなと。これはマスコミの立場からのお願いなんですけれども、以上お願いいたします。

【道路局長】 前段のスケジュールは高速道路課長から説明させますが、2つ目の話についてはおっしゃるとおりで、今まで我々は道路をつくって、それで皆さんに使っていただいて、そのフォローをきちっとやってきたかという、必ずしも十分ではなかったという反省はあります。

ところが、最近、先ほど申し上げたように、ネットワークが完成してくると、いろんなところでその効果というのがわかりやすく出てきています。それはぜひ我々としてももっとも世の中にお示しして、道路は使っていただくのが我々道路を整備する目的ですから、どうそれが活用され、何が良かったのか、どこに問題があったのかということをどんどんメディアのほうにも出させていただきながら、いろんな声を聞いて、さらに次の政策に展開する。それは非常に大事なご指摘だと思いますので、頑張っていきたい



と思っております。

じゃ、最初のほう。

【高速道路課長】 バーのない取り組みでございますけれども、最初、安全性とかに課題があって、ETCを導入したときにはバーをつけるということで決めてやってきて、その考え方がなかなか抜けなかったところもありまして、今慌ててというわけじゃないですけども、不正の通行が起こるのか起こらないのかとか、現金車とか遅い車との合流はどうなるのかというのを至急まず今年の秋に確認させていただきながら、どういう課題があるのかをすぐに整理したいと思っております。

【太田委員】 賢い料金について、以前も一度申し上げたことがあるんですけども、再度申し上げたいと思います。

この例だと厚木と久喜の例が書いてあって、これを見て、最短経路で料金をつけるということになると、皆さん想像するのが3,180円が適用されるのかなと思ってしまう人が多いと思うんですが、実際いろんなことがあって3,500円ぐらいになるかもしれません。そうすると、安くなった人は文句は言いませんけれども、高くなった人は必ず文句を言うわけです。そこで高速道路料金の水準自体についてのデータをしっかりとっていただいて、開示していくということが重要だと思います。1台キロ当たりの料金収入、つまりそれは平均料金水準なわけですけども、それがどのように推移していくのかということをしっかり把握しておくべきだろうと思います。

これは本来は10年の点検のときに、長期的に平均料金水準がどうなってきたのかというのをデータをとって示すべきであったわけですが、新直轄のほうは無料になっているわけですので、正確な計算ができなかったことは理解できます。しかし、新直轄の無料の台キロのデータがとれれば、高速道路政策として我が国の料金水準は実に継続的に下がっているのかもしれないし、下がってなかったのかもしれないし、そういうことをしっかりデータで抑えてPRしていくことが重要です。たとえば、混雑のときに料金を上げた場合に不満が出されると考えられます。しかし、片方のほうで料金を下げて、全体としては下がっていて、実は走行速度も上がっているというデータが提示できれば、混雑課金への理解も深まります。

【家田委員】 こういうことが前に進むようになったというのは大きな前進で、今後続けてほしいというのが基本で、大変ありがたく伺ったんですが、1つ、2つ細かい話と、もう一つはこういうふうなことをやったほうがいいんじゃないかなと思っていると

ころを言うと、1点目は逆走は深刻な課題で、GPSの精度にもよるんだろうけれども、カーナビがコーションを出すというのはやっているんだかやってないんだか、やれないんだかやれるんだかよく知りませんが、ハードウェアとして道路側での施策と同時に、自動車上での逆走、あんただめだよ、そこへ入っちゃということを書いてくれるとか、真っ赤かになるとかというのはどうなっているのか。

それから、重量については過積載ですね。伺ったところによると、国によっては静的な重量だけでなく、動的な重量でも取り締まりができる体制をとっていると伺っているんですが、日本は計量法で静的な荷重でなければできない。だから、チェックしたら横に持ってきて、そこではからせてという大変な手間をかけなきゃいけないから、そのチームを出さない限り取り締まりができないと伺っているんですが、少し時間をかけても技術開発が必要ですが、動的にはかって動的に取り締まると。自動取り締まりまでやっていくほうがいいと思っているんだけれども、そこについてもうちょっと書いてもいい。

それから料金所は、ETCなんですけれども、普通的高速道路と我々が認識するようなものはほとんどがETC化されていると思うんですけども、ちょいとした道路がやっぱりあるわけであって、真鶴道路とか、首都圏の中でも幾らでもお金を出さなきゃいけないところがあって、しょせんそういうのは暫定2車線につくってある道路ですから、ボトルネックになるんです、実際に。そういうところのETCへの普及というのは、さっきの徴収コストがETCの場合の5倍だなんていう話があるならば、もう少し自治体というか、公社というんですか、その一時的な負担が増えますよね。つくらなきゃいけないから。そのこのところを肩がわりなり融資なり何かするようなやり方で、少し敷居を下げて導入してはどうかと思います。

最後、1点だけ言うと、こうやって賢くなる工夫をやっていくということは、賢く工夫するときにはどこかに愚かさを発見するわけであって、賢くなるためにボトルネックは何なのかということをはっきりしておく。ここが乗り越えられれば、もっと賢くなれるという愚かさの厳選というところをリストアップしていただければ、これからの作業方針としては非常に明快だし、ともするとこういうことをやっています、こういう努力もしていますということが明瞭になりがちなんだけれども、まずやれてないことはやる、そのハードルのところをぜひ勉強するようにしてはいかがかと思います。

以上です。

【寺島部会長】 意見交換なので、僕のほうからも共有すべきだなと思うことについて

ちょっと発言しておきますが、10日ほど前に私サンフランシスコに行って、交通体系にここのところ関心があるものだから、あえて踏み込んでいろいろ見てきました。ビッグデータの時代はここまで来たのかという思いがあって、今のETC2.0もまさにその文脈の中で理解すべきなんですけれども、IoTという言葉は今アメリカに行けば嫌というほど聞かされちゃって、internet of Thingsだと。あらゆるものにインターネットという技術が絡み合ってきましたと。ETC2.0の時代がそのまま当てはまるわけです。

まず、関係ないと思うかもしれないけれども、今、とにかくウーバーシステムが常態化してきているんです。サンフランシスコのみならず、除くラスベガスで全米にウーバーが交通体系を支えるシステムとして既にしっかり根づいた。それは何だということ、スマホでタクシーにアクセスする回路なのかなと理解しがちですけれども、まさにビッグデータ時代のシェアリングエコノミーというか、交通体系を変えてきているというか、明らかにGPSと連動したウーバーシステムが自動車というものの使い方というのを全く変えて、サンフランシスコで飯を食べていたら、飯が終わる5分ぐらい前になるとみんなスマホを取り出してぼちっとウーバーを押すと、その周りに配車されている可能性のあるキャンディートの車がぱっと表示されていて、料金も選択できる、待ち時間との関連でと。

それから、GPSと連動しているから、迂回したらより多く課金してきたら、それを会社に抗議して回収できる。女性が真夜中でも車を安全にいつでも使えるようにということで、ウーバーにレジスターしている人を担保しているものだから、例えば、運転者を評価できる、運転者のほうもユーザーを評価できるという仕組みの中でどんどんシステムが高度化してきている。

そういう中で、自動車を利用するという社会の構造がビッグデータの時代において大きく変わりつつある。それが自動車の話だけじゃなくなってきて、例えAirbnb(エアビーアンドビー)がほとんど常態化してきて、インターネットで民泊の仕組みがソフトにはびり込んでいる。

実は日本でも、京都の町家に外国人が泊まるということのものすごい勢いでこの仕組みが入っていて、実際は旅館業法違反じゃないかとか、安全は担保できるのかとか、タクシー業界からするとウーバーなんかとんでもない、白タクじゃないかという話から、日本では規制という壁が出てくる。この間、パリでウーバーを破壊するデモが起こったぐらい、逆に世界ではこのウーバーシステムが脅威にもなり、かつ新しい時代の可能性にもなっているわけでしょ。

それで、何でそれを僕が今話題にしているかというと、例えば高速道路というディメンションでも視界に入れざるを得なくなってきた。昨日、日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）の日本創成委員会が行われたわけです。そこで建設業界の長期ビジョンという方向がなされたんです。ゼネコンの長期ビジョンの報告ですよ。その中でさえ、今、例えば土木、道路工事をやっているような土木業者でも元請、下請、孫請なんていうのをやって、間を抜いていっているような仕組みなわけですよ、日本の場合には。

ところが、ウーバーの人事管理システムがこういう業界にも入ってくる。全員にICカードを出して、例えばこのプロジェクトに参加するスキルとエクスパティーズを持った人たちをさっと公募にかけて、そのプロジェクトを完成させて、機動的に動かしていくみたいな仕組みが日本の建設業界とか土木業界にも入ってきたら、コスト管理はめちゃくちゃ変わってくるというか、例えばメンテナンスにはどれくらい金がかかるなんていう試算もまるで変えなきゃいけなくなってくるようなことが、このビッグデータの時代で変わってくるのかな。

だから、早い話が、ETC 2.0で交通体系管理がよりトレーサビリティが高まりますよという話だけでは済まないようなビッグデータの時代が迫っているということを我々はしっかり視界に入れて学習しながら、道路というものをこの時代がどう変えていくのかについてやわらかく勉強していく必要があるなというのが私の印象でしたということ、これは意見で申し上げておいて、あとは今出た意見を集約して、そちらのほうからお答えいただいて、きょうの部分の話を終えたいと思います。どうぞ。

【高速道路課長】 太田先生の1台当たりの料金収入はいつもいただいている意見でございますので、一緒にどういうふうやっていくかというのを勉強したいかと思えます。この10年間、恣意的には言いませんけれども、大きく料金が変わったりしたので、そういうことも除いて整理をしなければいけないのかなと。会社や機構の責めに負えないいろんな政策の取り組みがあったところもあるので、それも除きながら勉強していきたいと思えます。

それから、逆走の話は、確かにIT技術といいますか、例えば衝突防止装置は使えないのかとか、そういうことも一緒に多分、車メーカー、あるいはその裏にある電気メーカーなのかもしれませんけれども、非常に勉強していかなくちゃいけないかなと思っています。人為的にやるとか、施設で対応するには少し限界があるものもあるかもしれませんので、それを勉強したいと思えます。

それから、重量の話は、まさに動的なところをどうやっていくかというのは、これからいろいろ勉強していきたいと思っています。

E T Cもせっかく、外国と違ってどこでも使えるE T Cになっているので、ちゃんとネットワークという意味で後者のところもできるようなことを、お金の問題がいろいろありますけれども、勉強していきたいと思います。

ボトルネックを解消したと思った先に、また次のボトルネックがあるということがあってはいけないので、まさにデータをちゃんと整理して、全体はスムーズにいくのかどうかとか、安全なのかどうかということは、いろんなどころのデータがとれるわけでございますので、そういう勉強をしていきたいと思います。

寺島部会長がおっしゃられた話は、ウーバーの話、i o Tの話を踏まえて、道路として何をやっていくのか。もしかしたらE T C 2 . 0でとどまてはいけないのかもしれないので、その先に何があるのか、何を受けとめなきゃいけないのかということ幅広く、私が勉強するのか、私の後ろの若い世代が勉強するのはありますけれども、勉強していきたいと考えているところでございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

それじゃ、本日の議事はここまでにいたしまして、事務局へお返しします。

【総務課長】 長時間にわたるご議論ありがとうございました。本日の内容につきましては、後日、皆様方に議事録の案を送付させていただきまして、ご同意いただいた上で公開したいと思います。近日中に速報版として簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えております。本日の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。

以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

了