

社会資本整備審議会 道路分科会 第2回国土幹線道路部会

平成24年12月12日

【総務課長】 皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。定刻となりましたので、ただいまから第2回社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会を開催させていただきます。

それではまず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。上から配席図、議事次第のほか、資料が1から7までございまして、資料1として委員名簿、資料2として「中央自動車道笹子トンネル天井板の落下事故について」、資料3として日本経済団体联合会のご提出資料、資料4として日本商工会議所のご提出資料、資料5として「自動車を取り巻く環境の変化」、資料6として「ETCの利用状況、導入効果等」、資料7として「地方自治体アンケート（案）」、参考資料1といたしまして「自動車を取り巻く環境の変化」、以上でございます。

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

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

本日、石田委員、大串委員、根本委員、羽藤委員におかれましては、所用によりご欠席との連絡をいただいております。それから、まだ見えていない委員がいらっしゃいますけれども、まもなく到着される予定でございます。

本日ご出席いただきます委員の方は、予定の方を含めまして総員13名中9名でございますので、審議会令9条1項による定足数を、現状においても満たしておりますことをご報告申し上げます。

また本日は関係団体の方々からお話をいただくため、日本経済団体联合会産業政策本部長の根本様、日本商工会議所流通・地域振興部長の栗原様にお越しいただいております。ご多忙の中、まことにありがとうございます。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、カメラ撮りは冒頭のみとさせていただいておりますので、ご協力お願いしたいと存じます。

それでは、以後の議事の進行を、寺島部会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願

いたします。

【寺島部会長】 おはようございます。

それではまず初めに、報告事項として、12月2日に発生しました中央自動車道笹子トンネル天井板の落下事故について、経緯と今後の取り組みを事務局より報告いただきます。よろしく申し上げます。

【道路局長】 報告に当たりまして、冒頭、私から一言おわびを申し上げたいと思います。このたびの中央道笹子トンネルの事故によりまして、9人もの尊い命が失われるということに至ったわけでごさいます、改めまして亡くなられました皆様方のご冥福をお祈り申し上げますとともに、けがをされた方、また被害に遭われた方に、心からお見舞い申し上げます。また今回の事故によりまして、各方面に多大なご迷惑、ご心配をおかけしております。心からおわびを申し上げます。

この事故の対応といたしまして、国土交通省といたしましては原因の究明、また再発の防止対策を最優先に取り組んでおります。事故に関する調査・検討委員会を直ちに設置いたしましたし、それから全国のトンネルにつきまして、緊急点検も指示をしているところでございます。また通行止めの影響が大変広範囲に及んでいるということもございまして、広域的な交通の確保につきましても、各方面と協議をして対応をさせていただいているところでございます。

詳細につきましては、担当課長からご説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

【高速道路課長】 それでは高速道路課長でございますが、資料2で中央自動車道笹子トンネル天井板の落下事故につきまして、経緯と今後の取り組みについてご報告させていただきますと存じます。

表紙をはねていただきますと、天井板落下事故の概要でございます。

去る12月2日の朝8時3分ごろ事故が発生したわけでございますが、中央道の笹子トンネル内、これは延長4.7キロございますけれども、東京側の坑口から入りまして1.7キロの地点で、トンネルの天井板が落下いたしましたして、車両3台が巻き込まれたということでございます。先ほど局長から話ございましたように、死者9名、負傷者2名という被害でございます。現在通行止めということで、上り線は大月ジャンクションから一宮御坂インターチェンジ、下り線は大月ジャンクションから勝沼インターチェンジの間が通行止めという状況になってございます。

事故の現場の状況を、右下のほうに写真をつけてございます。この笹子トンネルの概況でございますけれども、左下の断面図をごらんいただきますと、トンネルの上部に換気用のダクトとして天井板が設置してございます。排気用のダクトと送気用のダクトの間に、その断面図の右上のほうに5.3メートルというふうに旗上げされてございますが、隔壁がついてございまして、いずれもコンクリート製の隔壁並びに天井板でございまして、これが長さ130メートルにわたって落下したということでございます。

ちなみにこの笹子トンネルは昭和52年の供用ということで、ちょうど完成後35年が経過した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、この事故に対する国交省の対応ということがございます。

事故の発生直後、12月2日の9時に警戒態勢に入りまして、その後事故対策本部の設置、開催ということがございます。その後大臣の指示がございまして、救出、救助活動に全力で当たること、原因究明、緊急点検の準備という指示がございまして、その後大臣が現地に入りまして、並行して全国に緊急点検の実施、同様の天井板を有するトンネルの緊急点検の実施、調査・検討委員会の設置、開催を行い、関係する警察でありますとか山梨県、関東整備局、運輸局からなる連絡会議を設置いたしてございます。

さらに大臣の追加指示ということで、吊り方式により、いろいろなジェットファンとかそういった施設がついてございますので、そういった附属物の早期の点検、通行止め解除の目途について早急に検討するという指示がございまして、一番下のところがございますように、年内の開通を目標に準備を進めるということで、事故のなかった下り線を活用いたしました上下対面通行による開放を目指すということで、公表したところでございます。

次のページをお開きいただきますと、全国の緊急点検ということで、これは事故の翌日、12月3日に実施の指示をしてございますが、点検の期限がちょうど今日でございます。点検の対象となっているトンネルでございますけれども、左下の表にございますように高速道路と直轄合わせて49本、さらに一番下の米印にございますように自治体とか地方の道路公社の管理しているトンネルが12本、合計61本につきまして、現在点検を行っているところでございます。

点検の概要といたしましては、右のほうに写真がございまして、天井板をトンネルの覆工コンクリートから吊ってございますが、こういったところの吊り金具の点検、こういったようなことを今、実施しているという状況でございます。

次の4ページでございますけれども、その後、天井板以外の重量物、トンネルの中に吊っている附属物がございまして、こういったものの点検を行うという指示をしたところでございまして、全国のトンネル約3,000弱を対象に、現在点検を行っているところでございます。ちなみにジェットファン、この右にある扇風機を大きくしたような排気用の施設がございまして、それが全国で600弱でございます。こういったものの吊り金具の状況を、今、点検しているところでございます。

次のページをお開きいただきますと、このトンネルの点検が、そもそもこういったような形で行われていたかということでございまして、道路トンネル技術基準というものがございまして、昭和49年に発出されてございまして、各道路管理者があらかじめ点検要領を定めるということが決められてございます。この点検要領を定めるに当たりまして、道路トンネル維持管理便覧ということで、これは各道路管理者がこの保守点検の要領を定める際の技術の参考資料ということで、日本道路協会が出しているものでございます。これに基づきまして中日本高速道路で、平成24年4月に保全の点検要領が出されてございます。これによりまして、日常点検ということで2週間に4日から7日ほど、走行しながら車から目視する。それから定期点検ということで基本点検、詳細点検でございまして、これは実際にトンネルの中を歩かして双眼鏡で点検する、もしくは足場を組んで近接で目視をする、もしくは打音点検をする、こういった定期点検を、打音検査につきましては5年から10年に1回行うということで、定められているものでございます。

次の6ページをごらんいただきますと、この事故を受けまして、専門家からなる調査・検討委員会を設置してございます。ごらんのようなメンバーで、初回を去る12月4日に開催したところでございます。

最後のページをお開きいただきますと、下り線の開通の見通しでございまして、これにつきましては、12月9日から事故のあった上り線の反対側の、下り線のトンネルの天井板の撤去工事をスタートしてございまして、このトンネルを対面通行で活用するというので、上下車線を確保して年内を目標に開通したいということでございます。

報告は以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの報告に関して、各委員より特段のご意見、質問等はございますでしょうか。

ちょっと私から質問があるんですけど、これ、天井板の撤去というふうになっていまして、用途とかニーズがあったから天井板をつけていたわけですね。撤去し

てどうするんですか。

【高速道路課長】 建設した当時の換気技術といいますか換気能力というのが、今はジェットファンをつけてやってございますけれども、当時はこういった天井板でもってダクトをつくって、それで換気をするシステムを使っておりました。今の技術水準でいきますと、これを撤去してジェットファンにかえても、十分換気能力があると。それを確認した上で、施工するというところでございます。

【寺島部会長】 なるほど。

【高速道路課長】 それと、当時まだ車単体の排気ガスの濃度が高かったということもございます。現在の車は、排ガス規制等によりまして相当状況が改善しておりますので、それも加味した上での設計の変更ということになるかと思えます。

【寺島部会長】 ということは上り車線も、遅かれ早かれ天井板を取るということですか。

【高速道路課長】 今回の事故で130メートルほど天井板が崩れてございますけれども、これから事故の原因究明等々をやりまして、おそらく天井板をとった形で運用することになるかと思えます。

【小幡委員】 維持管理のあり方なのですが、5ページのところの参考で、かなり古い技術基準、便覧があつて、中日本高速道路が保全点検要領をつくっていらっしゃるようですが、これ以外には特段、国交省として高速道路の維持管理のあり方のようなものは、発してはいなかったわけですね。

この点の確認ともう一点ですが、これからは、老朽化している、大分年数がたっているものが多くなると思えますので、もう少しきめ細かい、このぐらいの年数がたったものはさらにこの程度の維持管理が必要とするなど、きめ細かさが必要かと思うのですが。

【高速道路課長】 今回の事故を受けまして、調査・検討委員会をつくってございまして、その中で今回のいろいろな、吊り金具とかそういったものの科学的な検証を行いまして、新たな知見が得られれば、そういったものも十分反映してまいりたいと考えております。

【坂本委員】 今のお話に関連しますけれども、現時点で今回の天井板崩落事故の原因というのはまだ明確にはわかっていないと思うんですが、ここに書いてある点検が実施されているものに関して、どこに問題があったとごらんになっているのか。国交省はこういう基準、局長通達を出していて、検査等々についての義務づけはないとしています。義務

づけによる副作用、弊害もあると思いますが、中日本高速道路は、自主的な検査要領を設けている。にもかかわらず、事故が起きてしまった。点検のあり方や実施状況について、現時点でどこに問題があったと把握しているのか、教えてください。

【高速道路課長】 先ほども申し上げましたように、原因究明はこれからでございます。それを踏まえまして、今後点検のあり方がこれでいいのか悪いのか、どういうふうに改善していったらいいのか、そういったことも含めて議論してまいりたいと思います。

ちょっとまだ実際に、具体的にどういった見直しをするかというところまではなかなか、今、結論が得られていないという状況でございます。

【家田委員】 家田でございます。国交省はこの事故よりずっと前から、メンテナンスの戦略の検討委員会というのがあって、その座長を仰せつかっているわけですが、それはいろいろなものの耐用年数が来ていて、更新の時期に来て、大変だねということからスタートして議論しているんですが、ともするとメンテナンスの問題、維持、更新の問題は銭金の話だけというふうになりがちなんですが、実はそうではなくて、根本的なところでいろいろチェックしなければいけないよということを言っていた矢先のことですね。それで、今、事務局からお話があったように、本当の原因はまだまだよくわからないところがあるので、慎重に見極めた上でやるべきだと思うんですが、私もこの技術部会の中で検討しているメンテナンスグループとしても、これには大変な、重大な関心を持っているところであります。

幾つかポイントを言うと、決められていることの趣旨というのを、きちんと徹底して実施できていたのかということが一つですね。それからもう一段先に行くと、あらゆることには未知の要素があるので、全てのことをあらかじめ予見することは難しいんだけど、これは予見し得る範囲なのかどうか、あるいはここから何を技術的に学ぶかということがあるし、こんなに長大な延長にわたって落ちてしまうというのは、どこかフェールセーフ的なもののシステム設計上の改善の余地がないとか、いろいろなところに関心を持つところですよ。

ただ、一つポイントは、これは中央高速道路ですから、日本の中でも最も幹線と言われるところであって、しかも技術的にも決して、おかしなところのある組織がやっているわけではない。そういうところでもこういうことが起きる。一方で、都道府県道あるいは市町村道となると、もう管理の度合いはこんな水準ではぜんぜんないわけで、要するに目をつぶって管理していると称しているようなところがありますので、いわばものをきちんと

状態を把握する、平成のインフラ検知みたいなことをやらないと、やはり目をつぶったままじゃしょうがないねという感じを、強く持っているところでございます。

以上です。

【寺島部会長】 まあ、社会資本整備全般についての問題意識が、今回のことによって非常に深刻に受けとめざるを得ない部分があるわけですがけれども、我々の部会の役割ということに照準を当てて、前に進めていきたいと思えます。

で、本日の議事は、1つ目としまして、日本経済団体連合会及び日本商工会議所からのヒアリング、2つ目として、前回の部会において意見のあったもののうち自動車を取り巻く環境の変化について、及びE T Cの利用状況及び導入効果について、最後に地方自治体アンケートについてという形で、我々の議事を進めていきたいと思えます。

最初に1つ目のヒアリングの進め方ですが、まず日本経済団体連合会の根本様、日本商工会議所の栗原様、それぞれよりお話をいただいて、都度委員の皆さんのご意見をいただく形としたいと思えます。

それではまず日本経済団体連合会の根本様、よろしくお願ひします。

【日本経済団体連合会（根本）】 経団連の根本でございます。

本席にお呼びいただき、私どもの考え方につきましてお聞き取りいただく機会を頂戴しましたことに、まず感謝申し上げます。事務局から私どもに頂戴した課題は3つございました。今後のネットワークのあり方、維持・更新のあり方、そして料金制度のあり方という3点でございます。私どもの立場上、料金制度のあり方につきましては、最後にごく簡単に申し上げる程度にさせていただきますまして、主にネットワーク、及び維持・更新のあり方を中心とした考え方につきましてご説明をさせていただきますということを、予めお許しいただきたく存じます。

資料につきましては、お手元にレジュメを用意させていただいております。背景にあるデータ類につきましては、既に本席におきまして相当程度、事務局等から提出がされているものと思えますので、私どもの資料からは省かせていただいております。

まず、私どもが考えます輸送インフラ整備に関する基本的な考え方でございます。

最初に、企業の視点から望むことにつきまして申し上げたいと存じます。荷主あるいは物流業者の立場を問わず、私どもの視点から見ますと、物や人の物理的な移動に関して重要なことは大きく3点ございます。1つ目は、素早く、つまり迅速に。2つ目は、必要とされる時間と場所に正しく確実に、これは正確性ということでございます。そして3つ目

が、リーズナブルな価格、すなわち経済性のある価格ということでございます。この3つが実現されることが、重要だということでございます。

なぜならば、一つはこのように効率的な流れが実現することで、生産地と消費地の距離的な隔たりを解消する、つまりリードタイムを短縮させる。これと同時にストレスのない形、つまり適切なタイミングで確実に必要なものを届けられる。こうしたことによりまして、物とサービスの両方の付加価値が高まることとなります。これは当然のことながら、企業の競争力の強化に直結するということになると考えております。

2つ目でございますけれども、メリットを享受するのは当然ながら企業だけではないということでもあります。つまり消費者にとりましても、直接もしくは間接的なメリットがもたらされることとなります。具体的には、直接的なメリットとしましては、物流サービスに対する信頼性の向上、あるいは運送料として支払うコストそのものが低下するということでございます。間接的なメリットとしましては、企業の物流コスト低下によって、商品そのものの価格にも影響する、つまり商品が安く購入できるという点が挙げられます。ちなみに物流に注力する会社には、収益率が高いところが数多くあるという調査もございませう。具体的な企業名は控えますけれども、日本経済を一企業に例えて、利益率を上げていこうと考えるならば、物流を磨き、諸外国に対する競争優位性を確保するという視点が重要であろうと考えております。

次に、(2)といたしまして、平常時と緊急時に求められることについて記載しております。企業は当然のこととして、平常時であれば交通量や時間短縮といった効率性をより重視する姿勢に傾きます。一方、自然災害や事故等の緊急時に重きを置いて考えれば、代替輸送ルートを確保するという観点から、ネットワークの多重性、頑強性の確保も必要だということは、当然挙げられるところでございます。今回の東日本大震災等のことを後ほど申し上げますけれども、多重性に対する必要性というのは大いに認識をする必要がございませうが、日常的な中では効率性を追求していきたいということが、基本的な姿勢としてございませう。

(3)は、日本が置かれた環境を踏まえた輸送インフラ整備のあり方ということでございます。今申し上げました平常時と緊急時、これを全て満たすインフラを整備することは、十分な資金と人手があれば、達成可能なことは自明でございます。しかしながら、改めて申し上げますまでもなく、我が国の財政事情は非常に厳しい状況にございませう。道路をはじめとする交通インフラにつきましては、高度成長期に大量に整備されたために老朽化が進

み、今後は維持、更新すら困難となる可能性まで指摘されております。また、人手の確保という点でも非常に難しい状況がございます。内需の低迷が続き、また公共工事の大幅な減少が続いたことに伴って、建設業の就業者数も減少傾向がございます。同時に、国全体としても高齢化、人口減少が本格化する中で、建設技術や経験の伝承が難しくなり、人材の確保、育成に課題が生じているということは、常々言われているところでございます。震災からの復興という点を見ましても、財源はもちろんでございますけれども、担い手不足が問題であるという指摘も多々あるところでございます。

こうした状況を改めて認識いたしますとともに、今後の人口構造や消費、生産構造の変化、地方経済・社会の活力の見通し等も踏まえますと、幹線道路など輸送インフラの整備にあたりましては、まずもって優先順位づけを行う必要が出てこようと、認識しているところでございます。

以上のような基本的な考え方に基きまして、今後のネットワークのあり方について申し上げます。基本的な視点でございますけれども、道路だけでなく空港、港湾、鉄道駅等との効率的な連携を図ること、そして生産地、もしくは輸入地と消費地を適切に連結する視点を持たなければならないと存じます。同時に、渋滞が多発するポイントなど、効率的な物流を阻害している箇所へも対応を行い、既存のネットワークの利便性、効率性を高めなければならないと考えております。

東日本大震災におきまして、私どもは被災地への緊急輸送など、災害時におけるネットワークの代替性を確保することの重要性を学びました。加えて、災害によってサプライチェーンが寸断され、被災地のみならず広く国内の生産が大きな打撃を受けた結果、雇用、経済、さらには将来の成長の可能性をも影響を受けるといった苦い経験をいたしました。こういった事態に思いをいたすべきであると考えております。

こうした状況を踏まえた今後のネットワークのあり方の対応でございますけれども、整備する効果や緊急性を踏まえた優先順位づけが不可欠であると考えます。高規格幹線道路のミッシングリンクの解消は必要でございます。ただし、コンパクトシティー化の流れもある中で、国土そのものをどのように形成していくのか、どのようなまちづくりを目指すのかといった観点を、前提として持たなければなりません。その際、地元自治体のご意見、ご理解を十分に踏まえた形で政策を遂行するということが必要であるということは、申し上げるまでもないことだと存じます。

様々な資料に「つなげてこそネットワーク」という言葉がございます。これが単純に

ネットワークを結ぶだけという意味であるならば、それは不十分であろうかと思えます。そうした意味で使われているのではないということは、重々承知しておりますけれども、ネットワークそのものにつきましては、道路も通信も、ある意味非常に似ているところがあると考えます。つまり、将来の見通しに立った、「使ってこそそのネットワーク」ということで、整備したネットワークは最大限活用することが大切でございます。国民、企業にとって十分に利活用され、日本経済の活性化、競争力強化に資するネットワークを形成していくといったご対応を、期待したいと考えております。

続きまして、今後の維持、更新のあり方でございます。

この点につきましての基本的な考え方は、先ほどのご説明にもありましたけれども、まず、安全・安心の確保が最重要であることは、私どもとしても十分認識しておりますし、それを優先していただきたいという考え方に変わりはありません。したがって、緊急性を要する修繕箇所の補修等は早急を実施する。それと並行して、中長期的なあり方もご検討いただくということが重要であろうかと存じます。

老朽化につきましては、経過30年以上の高速道路で見ますと、NEXCOで約4割、都市高速で約5割という状況にあるという資料を拝見いたしました。老朽化対策あるいは耐震化に向けた維持・更新への対応が必要であることは、誰も否定しないところであろうかと存じます。ただ、単純に修繕・補強によってこれまでと同等の機能を回復させるだけでは、将来世代に対する負担を考えますと、多額の公費を投入する意味づけとして十分ではないと思えます。今日的に求められる機能、例えば環境に対する親和性でございますとか、高齢の利用者の皆様方への配慮、あるいは耐震性、耐久性など物理的な機能強化を図って利便性を向上させる、その上でさらに長持ちをさせるという視点で取り組んでいただくことが重要であろうと思っております。

以上のような考え方に立ちますと、今後の対応といたしましては、まず緊急性を要する補修・修繕を着実に実施していただかなければならないと存じます。実際にそのようにしていただいているものと信じておりますけれども、ぜひこの点をお願いしたいと考えます。ただ、その際に一般的な部分で申し上げますと、既存のインフラを維持・更新していただくだけでも相当な時間的、金銭的なコストがかかることは言うまでもございません。したがって、既存インフラにつきましても、改めてどの部分を集中的に使っていくのかという、ネットワークに対する必要性を検討すべき時期に来ているのではないかと考えます。これは財源論といたしまして、世代間の負担のあり方もあわせてご検討いただく必要があると

考えてございます。

以上、簡単にネットワークのあり方と維持・更新のあり方を申し上げてまいりましたけれども、やはり明確な方針をもって事に望んでいただくことが、肝要であると思います。明確な方針を持つ企業は発展を続けるということを、私どもはよく伺っております。経営者と従業員が一体となって、進むべき方向となすべきことを共有化している、そういう企業は発展していくということでございます。こうした意味におきまして、日本経済が再び成長軌道に向かい、企業の国際競争力を強化する、そのために、この分野におきましても政府のほうから明確な方針をお示しいただき、その方針に則って輸送インフラの整備あるいは維持・更新を着実に実行するということが重要でございます。

冒頭申し上げましたとおり、経団連という団体の性格上、料金制度のあり方につきましては明確なことを、今、申し上げませんでした。ただし、必要となる財源について、例えば単純に料金を取りやすいところから取るといったような議論は、避けなければならないと思います。我が国の財源は限られております。道路の維持・更新のためだけの資金を捻出するというのを考えましても、非常に多額の経費がかかり、将来的に財源が不足するということは、国土交通省さんご自身が既に資料として発表もされているところと認識しております。であるならば、他の財源としてどういうところに活路を見出すかという点につきましては、よく言われますように、PPP、PFIの導入など、民間活力も活用すべきだと私どもも思いますし、その分野でのご提言も、さまざま差し上げてございます。ただし民間に投資を期待するならば、それに見合ったリターンが確保されるということが大前提になります。そういった制度的な仕組み、民間が投資してもよいと思わせるような制度の仕組み、既存制度の大胆な変更、規制緩和なども含めて広くご検討をいただきたいと考えてございます。

簡単ではございますが、説明にかえさせていただきます。ありがとうございました。

【寺島部会長】 はい。ありがとうございました。

ただいまのご説明に関しまして、各委員からご自由にご意見をいただければと思います。いかがでしょうか。

【家田委員】 どうもありがとうございました。大変ごもっともお話だと思っておりますし、私どもが考えているところと全然違わないなという感じなんですけれども、違わないなの、もうちょっと突っ込んだところを聞こうと思うんですが。

後ろのほうで、ネットワークをこれから維持、更新していく中でも、ご趣旨としては選

損と集中みたいなことで、場所によってはもう要らないんじゃないかみたいなご発言もあったかと思うんですが、経団連としていうと、どんなところを要らないと考えているのか、それを明確に教えていただきたい。特に明解な方針を立てろと言うぐらいだから、多分経団連も明解な方針をお持ちだと思うので、ぜひ教えていただきたいと思います。お願いします。

【日本経済団体連合会（根本）】 要らない場所についての検討はしたことはございませんが、まずもって必要なところは、三大都市圏の環状道路であるというふうに結論づけてございます。要らなくなる場所を高規格道路の中でどこの区間であるかということについては、具体的な検討をしたことがございません。

【家田委員】 じゃあ、特に考えがあっておっしゃっているというよりは、むしろ選択と集中の、集中のところについてはお考えがあるけれども、そうでないところは特に考えた上で言っているというわけではないんですね。

【日本経済団体連合会（根本）】 ただ今、財源の点を繰り返し説明いたしました。維持・補修が全ての道路において可能であるならば、やるべきだと考えます。しかしながら、振り向けられる財源に限られる以上、その範囲内において実施せざるを得ないと考えます。もちろん、高規格道路毎に整備状況も違いますし、利用状況も違う、それはそのときの政策判断によるものだろうと思います。

【寺島部会長】 料金体系について一言、僕のほうから確認させていただきたいんですけども、商工会議所のほうのプレゼンテーションのメモには、それについて若干触れておられるので、あえて経団連に確認のためなんですけれども、例えば無料化実験等これまでの料金体系に対する試みに関して、経団連としてはどういうふうにと受けとめ、総括されているか、その中から今後の料金体系について一定の考え方みたいなものが見えてくるかと思うんですけれども、その点はいかがでしょうか。

【日本経済団体連合会（根本）】 料金体系問題、無料化実験等を含めまして、正式に検討したことはございません。ただし、会員企業の皆様方から様々なご意見を頂戴しております。例えば、無料化実験によって、渋滞等が発生し、かえって物流が混乱したというご意見も伺います。もちろん費用が低下してよかった、利用効率が上がってよかったという声もございますけれども、むしろ混乱のほうが大きかったというお声を多数伺っているところでございます。

【太田委員】 これは質問というよりも、お願いをしたいと思っております。実は効率

性を上げることが重要で、一国の、全体として効率性を上げる、経済力を上げるということはとても大切なことであり、今プレゼンテーションいただきましたことは、まさに私たちも思っていることだし、それに向けて進んでいきたいと思えます。

その中で、道路の効率性をはかる場合に交通量というのは当然出てくるわけですが、それは道路交通センサス等々でしっかりチェックをして交通量を見て、それで効率性を考えるという順番になっています。そのもとになるのが人口フレームなわけでありまして、人口フレームというのは当然、国のほうの予測に基づいて私どもが計算するというのが前提です。

そこで私がぜひ経団連のほうにお願いしたいのは、移民の問題なのです。今、少子化対策をいろいろやっても、子供を産む世代が減少しているために、合計特殊出生率がたとえ3になったとしても人口がなかなか増えないような構造になっている。このような構造のもとでいろいろなことを考えると、将来的に移民を入れていかないと労働力が確保できず、労働力がないと経済成長の源泉にならないとするならば、移民のことがどうしてもポイントになるのです。それで、いきなり移民が解禁になって、交通量が増えるという可能性がある場合、私たちはどう考えればいいのかということが、私は引っかかっているのです。今、国の公式な審議会では、現在の移民ということは考えないという人口フレームワークでしか交通量予測ができない形になっているのですけれども、経団連として今後、労働力の確保という観点から何らかの方針があつて、もしその方針の中である程度移民が、何万人か、何十万人か、何百万人か必要だとするならば、それに基づいて道路政策も考えなければいけないとは思っておりまして、もし今後の労働力の確保等々について、経団連のほうで何か指針があるとか、移民方針があるとかいうことであれば、それをぜひこちらのほうにも反映させたいと思っております。

【日本経済団体連合会（根本）】 移民という言葉が正しいかどうかわかりませんが、道路行政のほうまで響くような形での検討になっているかどうかは別としまして、私ども経団連の中では、いわゆる高度人材と位置付けられる方々から円滑な受け入れを進めていただきたいという基本的な考えを持っております。その意味におきまして、先ごろ実施に移されましたポイント制による高度人材の受け入れ拡大という制度の変更に対して、私どもは深くコミットをいたしましたし、その制度が上手く活用され、日本に根づいていくということを期待しております。ただ残念なことに、ポイント制による人材の受け入れにつきましては、入国型と言われる、要するにポイントがある程度達したときには自由に日本に入っ

てこられるという形での整理はなされませんでした。したがって今後は、入国型のポイント制度への移行を検討していただきたいと考えております。

高度人材の受け入れがまず必要だと考える背景は、R&Dその他含めまして、様々な日本の中の経済活動を活性化するには、そうした人材の受け入れを積極的に進めていくことが、一つの重要な要件になるからということでございます。まずはそういうところから始めて、全体的な移民政策の部分についても検討をしていくということが、今後の手順になるかと思えます。

ただ残念ながら、一般的な意味での移民の受け入れについて経団連がどう考えるかというお問い合わせであるとすれば、まだその部分については結論を得ておりません。過去様々な取り組みがなされてきて、先生ご指摘の交通にも影響するという部分が、日本の一部の地域においてあったということは承知しておりますけれども、その部分に焦点を当てた検討を私どもとしては行っておりませんので、その点については回答をご容赦いただければと存じます。

【竹内委員】 お話、どうもありがとうございました。

1点だけお尋ねしたいことがあります。1の(3)のところ、我が国が置かれた環境を踏まえた輸送インフラ整備のあり方というところでお話いただきまして、輸送インフラについて優先順位をつけるというところがありました。これはごもっともで、私もそれはそうだと思っているところです。例えば最初の厳しい財政事情の点、もちろんそういうことがあるならば、例えば費用対効果分析等を使って順番を決めましょうということもわかりますし、人口が減少していれば当然、もう人がいないようなところに道をつくってもしょうがないわけですから、そういうところは優先順位が下がるということもあり得ると思います。しかし次の高齢化がわからないんですね。高齢化が進展することによって、輸送インフラの優先順位がどう変わるのかというところが、私にはなかなかイメージしにくかったものですから、これと優先順位がどのようにかわってくるのかというところを、ご説明いただければありがたいと思います。

【日本経済団体連合会(根本)】 国土交通省をはじめ各省庁の中で、いわゆるコンパクトシティでございませうとか、高齢者の方々にそのままお住まいいただくのではなく、医療その他の面からも、ある一定地域に住みかえしていただくというような形の政策が進んでいるかと思えます。そのような面的な再編がなされるということであれば、高齢化が進む中で、当然に道路網も含めて見直しがなされるものだろうと考えて、ここに高齢化とい

うことを記載させていただきました。

【寺島部会長】 これはいろいろ議論もあるかと思うんですけど、根本さんのほうと
いうか経団連の産業政策本部のほうで、我々のほうからもし意見があればぜひ、どんどん
出していただきたいという意味で申し上げますけれども。

私も産業界にも足を置いてきて、アジアとのダイナミズムが、日本の今後の活性化とか
産業の周り方にとってもものすごく重要だと思うわけですけども、例えば移民まで行かな
くても、今、600万から800万人動いている、日本にやってくる観光客ですね、それ
を3,000万人を目指して観光立国論を組み立てているのが、観光庁まで置いての日本の
方向なんですけれども、3,000万人来るとなったら、これは人流の意味においても交通
体系にも、ものすごく大きな影響を与えてくるだろうとか、貿易構造の変化だとか考え
たならば、道路へのインパクト、特に私がすごく気にしているのは、太平洋側と日本海側
を考えたとき、物流構造がどんどん日本海側にシフトしていっている中で、太平洋側と日
本海側を戦略的につなぐ道路が、例えば優先的な視点としては重要になってくるだろうな
ということ、第1回目の道路関係の委員会、去年の12月に出した中間報告でも、非常
にそこらあたりに優先的な視点を置いて組み立てたつもりなんですけれども。

おっしゃっている三大都市圏のネットワークとともに、これがプライオリティーである
なというものとか、産業構造及び人流の変化をにらんで、アジアとのダイナミズムについ
て、経団連としてどういうことを道路行政及び道路戦略に求めるかというあたり、今後と
も継続的、持続的にご意見をいただければということ、僕のほうからも申し上げておいて、
今日の説明を感謝したいと思います。どうもありがとうございました。

それでは次に、日本商工会議所の栗原さんから、商工会議所のほうの説明をお願いした
いと思います。

【日本商工会議所（栗原）】 日本商工会議所の流通・地域振興部の栗原と申します。
本日はこういう機会をお与えいただきまして、まことにありがとうございます。座って話
をさせていただきたいと思います。

お手元に資料4というA4横の参考資料を配らせていただきました。この中には釈迦に
説法のようなことが数多く書いてございますけれども、本日は4点、申し述べさせていた
だきたいと思います。

ご案内のとおり商工会議所といいますのは、全国各地に今、514カ所ございます。そ
れぞれの会議所の会員数をトータルすれば129万人ということになりますけれども、や

はり各地を回りますと、インフラに対する要望がいまだに大きく、強くあります。特にその中でも、道路に関するご要望というのが非常に多くございます。

先ほど本日は4点申し述べさせていただきたいと申しましたが、1点目は高速道路に関する基本的な考え方、2点目として高速道路の整備の方針について、3点目として料金制度、そして4点目その他ということで、申し上げさせていただきたいと思います。多少経団連の根本さんがおっしゃったことと重複することがあるかと思いますが、ご容赦ください。

それでは資料4の1ページ目をご覧くださいと思います。

ここに我々日商としての基本的な考え方を書かせていただきました。これは昨年11月に、日商のほうでいろいろ検討いたしまして、国交省に提出させていただいたものをベースに書いてございます。

このページに書いてあります論点は3つございます。

1つ目の論点は高速道路の役割ということでありまして。これは先ほどの根本さんの話にもございましたけれども、大きく2つあります。第1に国土全体のネットワーク化が必要であるということ。これは地域間の物流、人流を活発化させる、あるいは地域間の機能、役割を分担するような連携する生活圏、経済圏を形成していくというような意味でも、ネットワーク化の意味があるかと思えます。そういったものによって、地域経済を活性化していく。また、安全、安心、防災ですとか医療関係の問題の解決、実現に寄与することも大事であり、このことは大震災の後でも認識されたところかと思えます。そして第2の役割として生産拠点と港湾、空港などを結節することがあります。これは日本の産業の国際競争力の維持、向上を図ることにも効果をもたらすということでございます。

高速道路がその効果を発揮するために必要なことはどういうことであるか、というのが2つ目の論点でございます。まずはミッシングリンクを解消する。それによって高速道路網を結節させて、ネットワークを早急に完結する。ネットワークというのは、つながって初めてその機能、効果を生み出すものでございますので、まずはつなげるということが重要であろうと考えております。それから、こういった効果を持続的に実現するためには、最適な料金制度が必要であろうということでございます。

3つ目の論点として、大規模な財政出動などは行わないということを整備の原則にするべきではないかということです。これは公的な負担が全く要らないということではございません。

次に2ページ目、高速道路の整備方針についてでございます。

整備方針についての論点は大きく3つございます。1つ目の論点は、先ほど優先順位という話でしたが、まずミッシングリンクを解消して、ネットワークを早急に結節させるべきでありますけれども、これもやはり順位が必要であると考えます。喫緊の課題を持つ道路から順次整備をしていくべきであり、その優先順位としては、例えば国際競争力の維持強化に資する路線、それから条件不利地域で国道などの代替道路の役目も果たすような路線、こういったところからやっていくべきであろうということでございます。

2つ目の論点として、早期かつ経済的に整備を進捗できるような仕組み、やり方が必要であろうということです。具体的には4つありまして、第1には整備方法の工夫ということが考えられます。これは車線数の柔軟化の問題であったり、路肩の有効活用であったり、既存の国道の活用というようなことを想定してございます。第2に、これまでの償還主義原則、これを廃止してはどうかということでございます。これについては後ほど、料金制度の中で詳しく述べさせていただきたいと思っております。第3に、地域に過度な負担が課せられないような配慮が必要ではないかということでございます。それから最後に、単純な費用便益によって事業の計画、採択を行うのは、いかがなものかと考えます。現行の費用便益分析には、時間短縮効果であったり、経費減少、削減効果であったり、交通事故の減少、こういった便益を加味しているわけですが、それらに加えて地域に与える影響、こういったものも加味して判断していただくべきではないだろうかということでございます。

それから3つ目の論点、維持、更新との関係です。もちろん先ほどの事項を踏まえますと、やはり維持、更新は当然重要ではございますけれども、ミッシングリンク解消のための整備と同時に、緊急性の高いところから修繕、補修などを行っていくべきであると思っております。その際には、その必要性を徹底的に洗い出して、優先順位をつけて計画的に行うことが必要であるということでございます。

3ページでございます。ここから料金制度の話でございます。

①では最初に無料化というものに対する考え方を述べております。結論的には、無料化には反対であり、受益者による一定の負担は続けるべきであろうということを書いております。その理由としては、今は償還主義なので、償還終了後は無料になるという仕組みになっておりますけれども、償還した後も維持費などのコストは発生する、ということが1点目です。それから高速道路料金というのは、高速性、高速移動という受益・メリットに対するコスト負担という考え方もございますので、メリットを受けない国民にも等しくコ

ストを負担していただくというのは問題があるのではないか、ということが2点目でございます。それから3点目として、これは先の無料化実験の評価の中でも説明があったかと思えますけれども、無料化することによって渋滞が発生するといった問題もあります。こういった問題を鑑みれば、高速道路料金制度は一定の受益者負担のもとに考えていくべきではないかということでございます。

ただし、②に書いてございます通り、今の料金水準については非常に高過ぎるのではないかと思います。例えば韓国は大体1キロ当たり3円ぐらい、あるいは中国は6円ぐらい、イタリアでも7円ぐらいということでございますけれども、日本の場合まずターミナルチャージが150円かかって、それにプラスで1キロ当たり24.6円という料金設定になります。これは国際的に見ても高過ぎるのではないかということで、わが国の国際競争力にも影響を及ぼしているのではないかということでございます。この高すぎる料金水準の要因の一つに、投下した資本全てを料金収入で賄おうという償還主義があると考えられます。これは後ほどまた触れさせていただきますけれども、投下資本の中にはいろいろな要素が入っており、本来料金収入以外で返済すべき性格の債務などについては、見直すべきではないかということでございます。

結論として、矢印の下に書いてございますけれども、一定の受益と負担の関係に基づきながら、現状よりも低価格、シンプル、安定、この3つの要素を持った制度を実現すべきではないかということでございます。

次に4ページでございますけれども、ここも料金制度のあり方についてであります。

先ほど申し上げましたように、高速道路を恒久的に有料化すべきということでございますけれども、新直轄方式で整備する道路区間についても、もちろん修繕などの費用がかかるわけですので、そのような費用については利用者負担、つまり料金の中で負担することが必要なのではないかということ①で述べております。ただし大規模な修繕に関しましては、これを料金収入で行うのか、公費で行うのか、その負担のあり方については、慎重な議論が必要であると考えてございます。

それから②にありますように、対距離制、プール制については、維持していくことが必要ではないかということでございます。高速道路以外の有料の高規格幹線道路、例えば圏央道であったり、本四架橋もあるかと思いますが、こういったところも含めて、全国のネットワークとして、共通の基準にのっとった仕組みにすべきではないかということであり、また。ただ例外としては、著しく高い建設コストがかかったようなところ、あるいは高速

性の確保などで必要な大都市圏、こういったところの料金については例外的な扱いになるかと思えます。その他、走行を最適にさせるような長距離割引制については残してしかるべきと考えてございます。

次に5ページでございます。料金制度のあり方についての続きでございますけれども、それではどうやって料金水準の引き下げをするのか、③では幾つかの考え方を書かせていただきました。

まず1つは、先ほどから償還主義を廃止すべしと言っておりますけれども、その中でも特に肝要なのは、料金によって返済すべき債務の範囲を見直す必要があるのではないかとことです。現行の高速道路料金の中には、高速道路の用地費相当の債務や、出資金も入っております。出資金は5兆円ほどあるかと思えますけれども、それについても最終的には料金収入を基に償還するというようになっておりますが、その辺については見直しが必要ではないかということでございます。また、償還期間を延長して料金水準を引き下げるといふ議論もありますが、財政規律上望ましくはないと思えます。もちろん2つ目に書いてある通り、高速道路会社については、コスト削減の努力など、一層の努力が必要であるということは申し上げておきたいと思えます。さらに3つ目として他の公共交通機関などのことを書いておりますけれども、交通体系はもちろん総合的に全体で見る必要があるかと思っております。この問題につきましても、バス協会あるいは旅客船協会など、他の公共交通機関の団体からも意見、ヒアリングを聞いてはいかがでしょうかという声を、各地から伺っております。他の公共交通機関にも十分配慮しつつ、公正妥当主義については、過度な適用によって料金が硬直化することは避けていただきたいと考えてございます。

それから④にあるように、代替路線がないような割高の区間、これについては本四架橋のあたりが一番大きな差があるかと思えますが、この料金の格差は縮小すべきではないかと考えます。これはただ自治体の負担金によって格差を是正するのではなくて、先ほど申し上げました全体の高速ネットワークの中で、そのプール制の中で配分を工夫していくというようなことで対応できるのではないかということでもあります。

それから⑤につきましては、頻繁に大幅な料金制度の変更は行うべきではないが、償還が全部終了した時点では、見直しは必要であろうということでございます。

そして6ページ、最後にその他ということで、E T Cにつきまして少し触れさせていただきました。E T Cを義務化すべきというようなご意見などもございますが、やはり各地などの意見を伺いますと、実態としては今、高速道路でE T Cを利用している車は、1日

の約88%ということでありましてけれども、台数で見ますと実はこの残り12%でも毎日100万台ぐらいが現金で支払っているということがございます。この100万台というのは、決して無視し得るような数字ではないのではないかと思います。それから、これは高速道路を使っている自動車ですけれども、自動車の保有台数全部を考えると、7,600万台から7,900万台あるわけで、特に地方に行った場合、高速道路を利用しようにもなかなかそばにETCを搭載した自動車がないというようなところがございますので、皆が全て義務化という形で行われることには、地域経済や中小企業などにとって、影響が大きいのではないかと考えてございます。もちろんETCを有効活用、促進していくということは有効なことだろうと思っております。

その他、参考として整備状況などについての資料をつけさせていただきました。特にこれは詳しくは申し上げませんが、整備状況の箇所、参考の7ページの左ですが、通常はこの割合については未事業化率というのがよく引き合いに出されるのですが、確かに高規格幹線道路については9%、高速自動車国道については8%、一般国道自動車専用道路については12%ですが、それに事業中のものをプラスすると、高規格幹線道路では27%、高速自動車国道22%、一般国道自動車専用道路51%ということがございます。国交省の資料を見ましても、ミッシングリンクというのは未事業化のみならず、事業中であっても要するに今、走れないところがミッシングリンクと分類されているようですので、ある程度こういう数字を書かせていただきました。

簡単ではございますが、以上で私の説明とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【寺島部会長】 ありがとうございます。それでは何かご意見、ご質問を。

【家田委員】 どうもありがとうございました。特に最後のETCのところについて、ご意見が大変に参考になったところなので、もうちょっと詳しく知りたいんですけども。

地方に行くと、例えば高速道路でないところで、白い軽トラで走っている地元の人たち、いっぱいいますよね。ああいう人たちからすると、高速道路なんて使わないもんねっていう面もあるかもしれないんだけど、一方で日本の高速道路は比較的インターチェンジの間隔が広くて、料金設定も比較的高いせいもあって、短距離利用にあまり向いていないような作りだったんですよね。だけど、だんだん無料の区間、無料の高速道路がネットワークとして少しずつ増えていったり、あるいは今申し上げたような認識からスマートインターなどができていって、少し短距離を地元で使っていくという方向に後押しをしたほう

が、僕はいいいんじゃないかと思うし、しているつもりなんですけれども。

そのようなことを将来的に考えたとき、現時点でこの100万台というのは無視し得ないというお話だと思うんだけど、もうちょっと地元的に使っていくような高速道路であるべしというようなところで、何かお考えとか、それにはどんなふうにしたらいいとか、どんな条件になれば、義務化というのかたいんですけれど、みんなのためのインフラだと、共通のインフラだということになるのか。その辺をもうちょっと語っていただけるとありがたいんですが。

【日本商工会議所（栗原）】 実態につきましては、配付させていただきました7ページの右にミッシングリンクのことが書いてございます。それと国交省さんより後ほど説明があるかと思うのですが、資料6として配付いただいているETCの利用状況、その3ページ目のところに都道府県別のETC利用率というのが掲載されております。この図を見ましても、白地のところが利用率が低い地域で、北海道、青森、宮城、そして宮崎、鹿児島、こういった地域が低いわけです。利用しやすい高速道路については、どのようにすればくれるのか、どのようにすれば利用しやすくなるのか、我々もまだあまり議論したことがありませんが、やはりコストとの問題、料金との問題はあるかと思えます。

【家田委員】 ぜひ、今日は無理かもしれないけれど、商工会議所さんは割合い地元志向が強いし、それぞれの地元で高速道路をこんなふうに、地元的に使うようにしようよというようなことをぜひご検討いただいて、ご意見もいづれいただけるといいなと思いました。

以上です。

【日本商工会議所（栗原）】 今でも地域からはよく早期整備という声はありますけれども、ただ昔と変わってきたのは、今まで例えば4車線が必要と言っていたのが、2車線でもいいから早くつくっていただきたいというような声が出てくるようになってきたことです。

【寺島部会長】 我々から見て、経団連は大企業と決めつけるわけじゃないですけども、商工会議所が大事なの中堅、中小企業が多くネットワークされていると。そういう意味で今、地元的に使っていける高速道路という表現を家田先生がされたけれども、私は地方を動いていても、無料化実験も全部がだめというのではなく、例えば生活道路に近いような形でも定着しているところについては、大いに意味があったとか、あるいは今後ぜひそういうものであってほしいというような話も耳にするんですけれども。その種の意

見をきめ細かく掌握できる立場におられると思うので、ぜひそれを聞かせていただければということと。

それから僕のほうから、E T Cのことについての基本思想なんですけれども、私がE T Cの義務化という方向に、日本も向かわざるを得ないのではないかと思う理由は、全ての車を持っている人が強制的に自動車保険に入らなければいけないように、自動車社会をより効率的に維持するためには、自動車を持つからには責任を持ってそのコストを軽減するためにも、E T Cを持っていない車を対象にするために膨大な管理コストが増えるというようなことを、やはり解消していかなければいけないと、それなんですよね。保険に近い発想でやるべきだと。ただし、全く使わない人も載せるのかという論点は大変重要なわけで、柔軟に考えなければいけないと思っていますけれども。

【日本商工会議所(栗原)】 コストの問題はおっしゃるとおりかと思います。ただ一点、例えば、今、J RはS u i c aとかI C O C Aとかで乗れるわけですけれども、だからといってS u i c aでの乗車を義務づけるという話は、ちょっと意味合いが違うのではないのでしょうか。海外の例を見ますと、E T Cについている車載器を無償で貸与していたり、無料になっていたりということがありますので、もしE T Cを促進していくのであれば、そういった何らかの措置が必要なのもかもしれないと思っています。

【太田委員】 いただきました提案とか考え方というのは非常にもっともであり、全て根拠があって、私たちはそれをどういう形で組み合わせて、現実の政策をどうしていくかということを考えなければいけないと思います。そういう意味では、ご提示いただいたものを私ども受けとめてしっかり考えたいと思いました。

それに関連して二、三、こういう考え方はどうかということをお伺いしたいと思います。1つは受益者負担が大切だということなのですけれども、今般の無料化実験等々の話について、もしご所論があればお伺いしたいと思います。そもそも道路特定財源が一般財源化されたときに、政府与党合意によって、年間3,000億円分を道路利用者に還元することになりました。特定財源でなくなって、今は一般財源化されているわけですけれども、道路利用者が払っているが道路に使われていない部分の、6割から7割分が年間で大体3,000億円だったので、それを10年間にわたって高速道路利用者に還元しようという発想でした。そういう意味では、一般財源化されているのだけれども、納税者である道路利用者の理解を得るために、道路利用者が払ったもので高速道路料金を割り引くということですから利用者負担ではなくなったのだけれど、高速道路料金の割引は受益者負担に合致

しているとも言える。それを10年間で実施するところを、民主党政権が3年間で全部使っちゃったので、そういう意味では3年目までの人は受益を受けて、4年目から10年目の人は受益を受けないという形で、受益と負担のバランスが崩れているかもしれない。そういうときに、どういうふうに受益者負担のことを考えたらよいのかというのを、もしご所論があればお伺いしたいと。

例えば、私、トラックは物流で非常に大切なので、高速道路は無料でいいと思っているんですね。そのかわりそれに見合う分だけ国税で、軽油引取税のようなものを払っていただいて、トラックというのは料金を取ると一般道路に逃げてしまって、環境にかなりマイナスの影響を及ぼすことが多いので、なるべく高速道路を走ってほしいと。そうしたらもう無料にすればよい。しかし、その分のコストは違う形で払ってほしい。そこで広く浅く、燃料税で払ってもらったほうがいいのではないかと私は思っているんですけども。

受益者負担の考え方はこのようにいろいろあると思うのですが、もしその辺に関して、商工会議所としてご所論があればお伺いしたいと思います。

【日本商工会議所（栗原）】 基本的に受益者負担の問題は、先ほどの3ページ、維持管理コストの問題等がありますが、基本的には高速移動できるという受益に対する負担だというのが基本にあると思います。今、太田先生がおっしゃったように、その中でも特に経済産業政策的に、産業面での貢献がある大型車とかについては、何らかの料金面での軽減措置を考える、あるいはその軽減して足りない分を、他の税等財政の仕組みで補っていくということは、考え得るかと思います。

あと、最初におっしゃった料金収入の中での管理費という話ですが、たしか全国路線網の料金収入が2兆円ぐらいあって、その中の償還が60%弱、そして管理費が25%弱だったと思います。25%弱ですと4,500億から5千億円になるかと思いますが、これは多分修繕とか管理に主として充てるものとして計上されていたものではないかと思います。そこはそういう本来の目的に使って然るべきなのではないかと考えます。

また検討させていただきまして、意見を述べさせていただきたいと思います。

【山下委員】 今日是有意義なお話をいただいたわけですが、資料の2ページのところで「早期かつ経済的に整備が進捗するように努力すべき」とあって、結局優先順位の話になるのかなというふうに伺っていたのですが、②のところで「単純な費用便益分析にとどまらない、地域に与える影響を加味した」ということも言及されていて、「単純な費用便益分析」の問題点というのはずっと気にはなっているところですが、他

方、「地域に与える影響を加味した」というときの、地域に与える影響としてどのようなものを考えておられるのか、あるいはそれを一体どういうふうにも評価、判断に加えようというのか、そこが一番悩ましいところだと思うのですが、お考え等あれば、お伺いしたいと思ったのです。

【日本商工会議所(栗原)】 例えば先ほどの経団連の根本さんの話にもありましたけれども、高速移動が可能になる、高速道路が通ることによって、物流の効率化ができ、その地域の経済の活性化に資するような影響があると考えています。非常に単純な例でいいますと、瀬戸内海あるいは四国なりの海産物などが、今までその市場はその周辺にしかなかったものが、高速道路がつながることによって近畿圏も市場にすることができ、マーケットが広がることによって四国の地元経済が活性化されていくというような、地域への経済効果があると思います。それから、防災や、高度医療へのアクセスなど、安全、安心への寄与といった社会的効果も考えられるかと思えます。

【竹内委員】 お話ありがとうございました。1点、用語の確認だけしたいと思います。

3ページ目の(1)の①において、一定の受益者負担があるべきであるというご主張ですが、ここでおっしゃっている受益者負担というのは、利用者負担のことをおっしゃっているのでしょうか。受益者負担だと通常、例えばインターの周辺の地価が上昇して、その人が潤うとか、近所のスーパーの売り上げが増えるとかいうことがあって、そういう人たちも当然受益者ですから、そういう方々にもやはり一定のコスト負担を求めるべきであるとお考えなのか。受益者負担と利用者負担の関係についてお尋ねしたいんですけど、いかがでしょうか。

【日本商工会議所(栗原)】 やや不明確で申し訳ありませんでした。ここは利用者ということをお前提としております。料金制度の中で書いておりますので、利用者、つまり料金を払う方ということをお前提としております。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

それではここで時間が来ましたので、栗原さん、どうもありがとうございました。ご苦勞さまでした。

それでは次に、自動車を取り巻く環境の変化、ETCの利用状況、導入効果等、地方自治体アンケートの各議事について、事務局より資料を説明いただいた後に、委員各位の質問や意見をいただきたいと思えます。

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、ご協力のほど

よろしくお願いいたします。

それではまず、事務局より説明をお願いします。

【企画課長】 それでは資料5を用いまして、自動車を取り巻く環境の変化についてご紹介させていただきます。

これは前回座長から、日本の社会構造の変化あるいは自動車社会の変化につきまして、委員各位の情報を共有していただいた上でご議論を進めたいというお話がございましたので、準備をさせていただきました。また議論の深化に合わせまして、今後委員各位のご指示によりまして資料も追加してまいりたいと思っております。

表紙をはぐっていただきまして、1ページ目でございます。

もういろいろなところで言われております、高齢化の議論でございます。左側のグラフでございますが、オレンジの地方圏の高齢化が今、大きな問題になっておりますが、今後そういったところの増加もさることながら、このグリーンで塗られている首都圏、こういった大都市圏におきましても、高齢化の問題が大きな課題という形になっていくだろうということでございます。

ページの右、右上のグラフですが、これは消費性向の議論でございます。相変わらず、消費性向の割合は高齢者が非常に高いということでございます。特に金額を見ましても、50代以上の方々周辺が一番高くて、高齢化と相まってどういうふうに関今後展開していくのかというところが、一つの大きなポイントかもしれません。当然年齢構成につきましても、人口の構成はその下のグラフでございますが、今後高齢人口はますます増加をすると。2035年までには伸び率1.28という数字がございますが、3割増加するというところでございます。

次のページでございますが、地域のさまざまな教育、医療サービスの変化でございます。これは過去20年ぐらいにわたりまして、どれだけの教育施設あるいは医療施設、通常の実社会活動施設が減ってきているかということございまして、押しなべて10%から、給油所、ガソリンスタンドなどは30%以上の減少になっているということでございます。これは、特に中心部にどんどんどんどんその施設が移転しているということもございまして、全体の人口がそういう中心都市に集中しているということとも、相まっての推移だろうと思われまふ。今後ご議論いただく上での地域の中での連携、あるいは広域連携という意味合いを、このデータから読み取っていただいて方向づけをしていただくのかなということでございます。

3 ページ目でございます。アジア経済あるいは日本とアジアの交流の変化というところを見ていただければと思います。左側のGDPの推移、これは寺島座長から日ごろからご指摘いただいているところでございますが、特にアジアの拡大、全体の世界におけますGDPのシェア30%という形になっております。特にアジア諸国の伸びが、中国をはじめとしまして非常に著しい伸びになっているというところは、既にご存じのところでありませう。

日本と相手国別の貿易額のシェアの変化、右の表でございますが、特に中・韓・ASEANというところを見ていただきますと、1990年から2011年までの20年の間で5.9倍という著しい伸びになっております。これは中国の伸びが非常に大きいということではございますが、ASEAN全体としても、EU、NAFTAと比べましても大きな変化ということでございます。

4 ページ目でございます。そういったものと相まつの議論ではと思ひますけれども、例えば左の上のグラフ、世界の主要地域間の貿易フロー図でございます。この矢印自身はボリュームと中間財のシェアをあらわしたものでございまして、寒色系の色が濃いほど中間財のシェアが多いということでございます。特に東アジア域内の貿易に関しては中間財のシェアが非常に高く、行ったり来たりという形になっていると。それがひいては右側でございますようなサプライチェーンが、このASEANの中で非常に複雑、多岐にわたって物が行ったり来たりしているということを見てとっていただけるのではないかと思ひれます。

その結果、下でございますような国際・国内一体の物流網のイメージがございませうように、できるだけ国内外一貫したシームレスな物流網を構築することが必要ではないかと。特に日本の場合、港と工場あるいは港同士といったところ、あるいは港と消費地といったところの部分、それと身近な部分については、当然トラックが輸送分担するわけでございますからトラック、外航海運等々についての、シームレスな物流網の構築ということが必要になってくるのではないかとということでございます。

5 ページ目をお開きいただきますと、これは消費者物価指数の変化でございます。

左側が所得分布の変化でございます。特に世帯所得の変化を見ますと、平均はかなり下がってきております。加えて所得の低い層の割合も増加しているということを見てとっていただけるのではないかと思ひれます。

また右側のグラフの平均給与との推移を見ていただきましても、物価が下がっている以

上に平均給与も下がっているというところを、見てとっていただけるかと思います。オレンジが平均給与ということでございます。

次の6ページ目でございます。家計支出におけます交通関係支出の推移というのを、少し数字として見てみました。

全体の規模に比べて、あるいは全体の額からいって、あまりこのパーセンテージを出すこと自身に意味があるかどうかという議論はあるかもしれませんが、左側の家計支出がこの10年間で大体11%減少している中で、一番下に構成します赤の部分のところを拡大したのが、右のグラフでございます。家計支出に占める交通費の内訳として、交通費は26%の減少、加えて有料道路料金は40%という形での支出の減少になっているということ、見てとっていただければと思います。

7ページ目でございます。公共関係の料金の推移でございます。

全体として、この10年間、数字的にはおおむね横ばいという状況ではございますが、高速道路の料金に関しましては割引等々ございまして、特に2004年、2005年あたりから下がり、2009年あたりには全体の3割引ぐらいに近いところの数字に、推移しているということでございます。若干、試算によって赤のグラフ、あるいは点線グラフという形に変わってきておりますが、それ以外の交通費用、あるいは公共料金と比べても、かなり低下が著しいというところを見てとっていただければと思います。

8ページ目でございます。自動車の販売・保有の動向でございます。

エコカー補助金の関係もございまして、左側の販売台数を見ていただきますと、薄いグリーンハイブリッド車、さらには軽自動車といったところが大きく台数を伸ばしております。全体の売り上げのうち、軽自動車が3分の1とも言われております。また電気自動車も数少のうはございますが、その台数を伸ばしているということでございます。

その結果、右側が保有台数でございまして、全体として軽自動車あるいはハイブリッド車の台数が年々増えているということでございます。軽自動車はこれで全体の約30%という形になっているというところを、見てとっていただければと思います。

9ページ目でございます。自動車の走行台キロの推移でございます。

どれだけ車が走っているかということでございまして、左側の自家用車でございますが、特に上の青のラインが乗用、赤が貨物ということで、貨物については減っております。乗用車については年々、いまだに増加をしている傾向にあるということでございます。

右側が営業用車でございます。このモスグリーンは営業用の貨物、これはいつとき平成

の頭から平成17年ぐらいまでずっと伸びておりますが、最近は横ばいと。これは輸送の効率化が図られているということもあると思います。また景気動向という状況もございまして、横ばいという形になっております。それ以外のタクシー、貸し切りバスについては減少傾向にあるということでございます。

10ページ目は所有形態でございます。

左側の棒グラフでございますが、青の個人所有は減少の一途をたどっておりまして、家族共用という赤の部分のシェアが増えております。加えて、個人専用車というところのドライバーの属性は、右側の棒を見ていただきますと、50代以上という紫、青、オレンジといったところのシェアの方々が約6割ということございまして、昔の三、四割からかなりの大きなシェアを占めている、増加をしているということでございます。

11ページ目が、運転者の年齢構成を見たものでございます。

特に若年層の減少が顕著であるというのを、見てとっていただければと思います。グリーンと青の折れ線グラフのところの比較でございます。特に若年層の減少、そして高齢者にスライド、右側にスライドしているというところを、見てとっていただければと思います。男性、女性ともに同じような状況にあるというところでございます。

12ページ目、そういう若者の自動車離れは一体どういうことなのかということでございますが、若い人たちの興味のある製品のアンケートをしたところ、結局はパソコンあるいは携帯関係といったようなところございまして、自動車は7位、10位、17位ということで年々減少傾向にあるということでございます。

13ページ目、その結果ということだと思いますが、レンタカーは当然、近年一貫して増加をしてきておりますし、またカーシェアリングの会員というのも急速に増加をしてきてございます。利用のされ方も変わってきているのだということだと思います。

14ページ目、これは負担との関係で、関係税収の推移を見たものでございます。平成元年から平成23年までの状況でございますが、平成19年、20年で揮発油税がドンと下がっているところ、ここの部分でこの税のあり方の部分の議論があって、変化をしてきております。ただ、特にこの平成21、22、23年に当たりましては、自動車重量税の線、真ん中の赤の折れ線グラフでございますが、これがエコカー減税等に伴いましてかなり大幅に減ってきておりまして、現在7,200億円、加えて自動車取得税、真ん中の紫色というんでしょうか、菱形のポイントでつながっております線でございますが、自動車取得税もかなり大きく減って、現在1,800億円ということで、エコカー減税が導入された

ことによりまして、こういった税収が減ってきている。ひいては国民負担の分が減ってきているということをごさいます、右上の自動車重量税、取得税の推移の表を見ていただければと思いますが、平成18年と平成23年の5年間で比較をしたものでございます。自動車取得税は1.1兆円から0.7兆円、自動車取得税は0.46兆円から0.18兆円ということで、ともに大きな減少になってございます。全体としての景気ということでの減税の導入ということではございますが、これが最終的にどういう形で利用者負担という形につながっていくのかという、この議論のためのデータで整理をさせていただきました。

以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

【高速道路課長】 それでは続きまして、E T Cの利用状況、導入効果等ということで資料6でご説明申し上げます。

E T Cにつきましては、前回は普及の限定化、義務化でありますとかコスト構造がどうなっているのかというご議論もございましたし、本日も既に話題になってございますが、今後の議論のベースとなるということで用意したものでございます。

全体のE T Cの概要、導入効果、今後の料金設定とE T Cの活用ということでまとめてございます。

表紙をはぐっていただきますと、E T Cの概要、これはもうご存じのとおりでございますが、車両と路側アンテナの間で情報のやりとりをいたしまして、即時に料金を決済するというようなシステムでございます。車載器につきましては、ご存じのように利用者の負担で購入していただくというシステムになってございます。

諸外国との比較をしたのが2ページ目でございます、ドイツ、フランス、スイス、我が国日本ということで比較してございます。

対象車種をごらんいただきますと、日本は全車種が対象になっているのに比べまして、欧米諸国につきましてはごらんのような貨物車が対象になっている、それからフランスはまだ導入はこれからでございますけれども、GPSの位置情報とか、スイスですとタコメーター、走行距離を計測することによって課金をするというシステムになってございます。それから先ほどの商工会議所さんのレポートの中にもございましたが、車載器についてはドイツ、フランス、スイスとも、無料貸与という形をとっている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、E T Cの普及状況、利用状況でございます。

これも先ほどもう既に議論になってございますが、9割弱の利用率になってございます。

1日700万台の車がETCを利用されているということでございます。特に右側の表をごらんいただきますと、大型車につきましては既に90%を超えて、大型、特大などですと九十六、七%ぐらいの利用率、特に都市圏につきましては、さらに高い利用率になっているということでございます。

車載器につきましても、売り出し当初といいますか導入当初は、4万円弱ぐらいの値段はしてございましたけれども、最近では1万円前後で推移しているという状況、それからネットワークの整備の状況にもかかわりますが、都道府県別のETCの利用率はごらんのような形で、首都圏、関西圏近郊におきましては濃いブルーということで、高い利用率になっているということでございます。

右側にETCの普及率ということで、これは台数当たりの普及率ということですが、大体車の2台に1台はETCをつけているという状況になっているということでございます。

次のページ以降はETCの効果ということでございますが、4ページ目でございますけれども、渋滞発生状況の変化ということで、導入前のいわゆる料金所渋滞というようなことが、ここでは年4,000回ほどあったということでございますが、それがETCの普及に伴いまして、昨今、平成20年のデータでございますけれども60回ほどと、ほぼ解消されたということでございます。あわせてCO₂の削減効果ということで、20万トンほどの削減効果があったのではないかと推計されている状況でございます。

次のページは、このETCの導入によりまして、時間帯でありますとか曜日、休日、祝日の割引が柔軟に行われるようになったということでございます。

その次の6ページで、もう一つのETCの導入効果ということで、首都高でありますとか阪神高速ではなかなか導入が困難でありました対距離料金制が、ETCの普及によって実現できたということで、今年の1月から対距離料金制に移行したということでございます。これにつきましては、右下のところの出口のETCと書いてございますが、こういったガントリーの下にいわゆる出口ETCをつけることによって、現金車は900円ですけれども、ETCの方は距離に応じて割り引くことができるというスタイルで、対距離料金制を実現したということでございます。

次の7ページ目でございますけれども、これは今ご紹介いたしました対距離料金制をめぐる、今までの議論の経緯でございます。昭和48年のころには料金所のスペースが足りないということで、まず無理だろうという結論であったのが、平成9年、19年というこ

とで、E T Cの導入によって対距離に移行できるのではないかという議論を経て、今年の1月から対距離料金制に移行したということでございます。

8ページ目をごらんいただきたいと思いますが、もう一つのE T Cの導入効果ということで、先ほどもご議論がございましたけれども、いわゆるスマートインターチェンジ、E T Cに限定したインターチェンジを建設することができるということがございまして、特に下のほうにございますように、建設コストが安く、管理コストも安いスマートインターチェンジを建設することができ、これによって欧米並みのインターチェンジ間隔が実現することができるのではないかということで、現在整備を推進しているところでございます。

次の9ページ目でございますが、これも前回、E T Cの導入によって相当コスト構造が縮減といたしますか、安価になっているのではないかというご指摘がございましたが、現金車1台で141円の料金徴収費用がかかっているのに対して、E T Cの場合は35円程度ということで、大体4分の1程度の費用に抑えることが可能になっているという状況でございます。

その次の10ページ目でございますが、今後のE T Cの活用に向けてということですが、現行のE T Cの活用によって、いろいろな料金システムが導入されてございます。上に書いてございますように時間帯別割引でありますとかマイレージ割引、こういった料金システムの導入が可能になってございますけれども、点線の枠の中にございますように、いろいろな短所もございます。料金の条件をあらかじめセットしておかなければいけないということ、それを変える場合、非常に改修のための期間がかかる、現在料金の新しい割引でありますとかそういったものを導入する際には、1カ月半ほどの時間がかかっているといったこと、それから交通量でありますとか渋滞状況がどうなっているか、それとの料金システムのひもづけというのがなかなか難しい、こういった欠陥がございますので、今後は外環でありますとか圏央道、そういった環状道路のネットワークの進展でありますとか、交通量に応じた割引みたいなダイナミックな料金システム、こういった導入が可能となるような、E T Cの改良みたいなことが課題になってくるのではないかということでございます。

次の11ページ目でございますけれども、一つの例ということで、これは現行のE T Cでも可能となったということで、1月から導入しているものでございますけれども、首都高の中央環状線の中にE T Cのアンテナを2カ所ほどつけまして、ここを通過した車は中央環状線を通ったことがわかるということで、この車両に対しては100円引き、大型車

は200円でありますけれども、そういった割引をセットすることによって、遠い中央環状線のほうへ交通を誘導しようという取り組みでございます。結果、右のほうにグラフがございますが、これは3号渋谷線から6号三郷線へのトリップの車両の動向でありますけれども、この割引の導入の結果、3%ほど中央環状線を使う車が増えたということが報告されてございます。

最後のページになります。12ページ目でございますけれども、一方ETC車限定について、これまでいろいろな議論がございましたが、いろいろ課題があろうかということで、3つほど挙げてございます。

1つは法制的な課題ということで、差別なく公開しているという状況が担保されるのかというようなこととか、技術的課題ということで、これは全てETCになりますと、故障車でありますとかシステムが作動しなかった、そういった場合に対する備えが必要ではないかということ、それからETC限定にすることによって、現金で利用されることを希望する方が高速道路を利用しないことによって、減収になる、こういった影響も懸念されるのではないかとございまして。

簡単でございますが、以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございました。

ただいまの事務局の説明につきまして、各委員から自由にご意見をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

【潮田委員】 簡単な技術的な話なんですけれども、ETCを利用して迂回誘導という件なんですけれども、このゲートを通ったとき、割引されたよという通知が何か自動的に聞こえるんですけど。

【高速道路課長】 はい、出口のところで音がするようになっております。

【潮田委員】 そうですか。わかりました。

【坂本委員】 ETCの義務化の件に関連して申し上げたいと思います。高速道路ではETCの利用状況はかなり高い。ストックのベースでは、8,000万台のうち4,000万台で、まだまだです。先ほどのヒアリングでもありましたけれども、例えば、地方で軽トラックだけしか使っていない人などは高速道路をほとんど利用することがない。あるいは、使っても年に一、二回だという方もいらっしゃるでしょう。そうしたドライバーにとって、ETCが義務化となると、精神的な抵抗感があると思います。個人的には、義務化

はなかなか難しいのではないかと感じています。義務化する場合は、法制化することになるのですが、法制化自体が難しいなど様々な問題がある。例えば、ヘルメットの着用義務のような形で、高速道路走行に限ってE T Cを義務化するような手だてがないのかとも思うんです。法制化すれば、全車両に取り付けなければならない。それは、なかなか難しい。高速道路に限ったような形で何か誘導できるようなものにすればどうでしょうか。諸外国で実施されている無償貸与などの方法もあると思います。E T Cの普及で渋滞が減少しているといった便益は、現金で高速を利用している方も広く享受しているわけですから、義務化ではないにせよ、できるだけE T Cに誘導する制度的な工夫がないか、国交省に検討していただければと思います。

【高速道路課長】 イージーパスというアメリカで導入された軽いシステムがあるんですけど、日本の場合ですと、例えば利用距離が非常に長くなったり、そういった観点でなかなか導入が難しいというのが実態でございまして、あとはクレジットカードの与信の関係とか、そういったいろいろな課題があらうかと思しますので、そういった部分も含めて検討していくことが必要ではないかと考えております。

【家田委員】 ありがとうございます。大変にインプレッシブなデータがあって、2005年から2011年の変化が、保有台数は103%、ほとんど同じで、台キロもまあ、自家用車の乗用に限りませけれど102%と大体同等で、ただ販売台数は74%に落ちている、それから軽自動車は保有台数のうち130%増えていると。要するに、ある意味ではクレバーなユーザーになってきたわけで、車を持つということではなくて、車を道具として考えるというわけだから、いい方向ですよ、交通からすれば。自動車業界からしたらまた話は違うんでしょうが、それならもっとおもしろい車をつくれよと、僕は言っているんですけどね、魅力があるような。

それはそれとして、そういう状況があって、さっきの資料5の11ページには非常に興味深い、男性と女性で何歳の人がどのぐらいに変わったかというんだけど、これは地域別に出すことができるかどうかというのが質問なんですけれど、三大都市圏、しかも割合都心部、東京の23区ですよ、それとその郊外、地方都市では、随分様子が違うのではないかなと思うんだけど、そんなことができるかどうか、これは単純な質問です。

もう一つは、今もE T Cの議論が坂本さんから出されたとおりで、非常に慎重に判断が要るところではあるんですけども、E T Cが、高速道路の料金のための道具というふうに思っているから高速道路ということになるんだけど、そこら辺の駐車場にも使うん

だよとか、いろいろなところに使う、ドライブスルーの何とかだとか、例えばS u i c a や何かって、お買い物もできるじゃないですか。何かもうちょっと、E T Cというもののマルチユース化というか、そういう動向というのはどんな感じか、ちょっと教えていただけたらと思います。

以上です。

【道路経済調査室長】 最初の年齢構成別のやつは、全国のセンサスでやっていますので、地域ごとに整理することは可能です。やってみたいと思います。

【企画課長】 ドライブスルーとかマルチユースの関係でございますが、もともとE T Cというのは非常に高いセキュリティーを持っています。それはなぜかといえば、クレジットカードそのものが空中を暗号として飛んでいるという状況になっているものですから。ですので、そのためにはセキュリティーの関係で、駐車場にも広げようとする、駐車場側にセキュリティーを解いたりするための施設が必要になってくるということで、かなり高価になってしまうということがございます。

ただ、もう少し今後広げるに当たって、マルチユースは絶対にしていくことが必要だろうと思いますので、簡単に消費者の方々に使っていただけるような仕組みを、それに上乘せする形でつくっていかないと、いつまでも高いセキュリティーだと、そのための費用というのがまた余計にかかってしまいますので、そういうところを少しこれから、今回いろいろ議論していただくのにあわせて、見直しをしていければというふうには思っております。

【家田委員】 はい。ありがとうございます。

【小幡委員】 またE T Cの話に戻ってしまうのですが、坂本委員の話に続ける形ですが、高速道路や有料道路を使わないユーザーというのは確かにいて、その方々にもE T C装置を付けさせるといっても、確かになかなかつけてくださらないのではないかと。自分の負担とすると、そもそも必要ないと言われてしまうと思います。基本的に道路は無料原則で、通りたくなければ有料道路、高速道路は通らないことは自由だということからすると、車自体への義務づけは多少難しいかと思うのですが、他方では、やはり高速道路や有料道路を通る場合には、E T Cを積載しなければいけないということにすべきではないかとも考えられると思います。今、例えばE T Cがこれだけ90%近くになっているのに、E T C装置がない車があって、そこで職員が料金を受け渡ししなければいけないとすると、人件費とスペースが必要なわけですから、そこは効率ということを考える必要はあるように思う

のです。

そこで資料6の2ページの諸外国の例のところ、例えば料金の5倍の額とか、料金の3倍の額を請求するところがございますが、これが実効的にできるのであれば、つまり1年に1回だけ通るといふ人がE T C装置は載せていない、しかし高速道路を通りたいという場合どうするかということですが、非常に多額の料金を払えば通行できるということにする。ただそれが実際に徴収できない、実効的でなければ話がうまくいかないわけですから、そのあたり質問したいのですが。

今はE T Cを載せていけば割引をするという形の誘導ですが、そこを逆転して、E T Cを載せていなければ非常に高い額になるとする。ただ、それを徴収できるシステム、つまりカメラなどで確認するなど、そういうことがそもそもできるのであれば、そのあたりは検討してもよいように思うのですが。

諸外国の料金の5倍の請求というのは、うまく機能しているのかということはおわかりですか。

【企画課長】 誤解を払拭するためにお話ししておきますと、これは悪意を持って払わないで逃げた人への罰金というふうに、ご理解をいただいたほうがいいと思います。E T Cのこういう機械を持たない方には、例えばステッカーとかで同等のサービスをできるように、1回払いというんでしょうか、少し割高ですが、1回払いでステッカーみたいなもので手当をするというようなことは、ここには書かれていませんが、そういう努力はどうもしておられるようであります。ただ、それもやらないという、悪意を持ってただで走るぞというような意図を持った方には、こういう形の罰金で支払っていただくということがございます。

【小幡委員】 ただ、ステッカーはどこかで渡してあげないといけないですね。そのような手間は、どうしてもあります。そのあたりですね。

【寺島部会長】 森さんの報告と、中神さんの報告を聞いて、これ、よほど我々はいろいろなことを考えておかなきゃいけないんだということが、次第に見えてきていると思います。例えば、車社会そのものがものすごく変わってきていると、これは間違いない。日本が極端に貧困化してきているわけで、世帯当たりの収入が121万円減った、エコカーが、毎年売れている新車の5割になってきている、それから車を持っている人は実際50代以上が5割だという、つまり年寄りしか車を持っていないというような社会に向けて、変わっていると。日本自体を底上げしていかないと、車社会そのものの構造が変わってく

るよなんてことを、しっかり視界に入れなきゃいけない。

E T Cのほうも、家田先生が言っているようにマルチユースみたいな、効率的に便利により活用していく方法みたいなものを描きたいんだけど、それはまた別次元の議論を引き寄せてくるというか、次世代 I C T社会、トレーサビリティというやつで、何もかもがトレースされているような社会に向けて変えていくのかということにもなるし、そういう意味で、とにかく議論の中に組み入れておかなきゃいけない、視界に入れておかなきゃいけないことをしっかり踏み固めていきたいというのが、私としては今日の段階でちょっと確認しておきたいと思います。

そういうことでもう一つ、地方自治体のアンケートについての報告がございますので、事務局よりお願いします。

【道路経済調査室長】 資料7に基づきまして、ご説明します。

全部の自治体をお呼びしてヒアリングするわけにはいきませんので、幅広く意見を聞くということで、自治体のアンケートを今回実施したいと考えております。

対象でございますけれども、基本的には都道府県知事を考えてございますけれども、市町村のご意見も聞かなければならないかということで、代表となる各県の市長会の会長、町村会の会長さんにも、高速が通っている、通っていないというのはあるかと思っておりますけれども、ご意見を聞ければと思っております。それから高速会社に出資している政令市については対象に含めようということで、全体で146を対象にアンケートをしたいと思っております。

内容でございますけれども、大きく4項目でございまして、特に意見を聞きたい料金、維持更新のあり方を中心に、ネットワーク、手続のあり方について聞きたいと考えております。

スケジュール的には、本日のご意見を踏まえ、修正してご了解いただきましたら、必要に応じては説明会等もやりながら、1月中に回収して、2月の頭にここでご報告できればと考えております。

2枚目に対象の市町村名を記載させていただいております。

それから具体的に、簡単にかいつまんでご説明しますと、3枚目からでございまして、回答様式案でございます。

最初の料金制度のあり方のところにつきましては、まずあり方委員会の中間取りまとめで、一定の料金の大きな方向性は出しておりますので、それについて、1ページ目でご

ございますけれども、どう考えるかということをまず聞きたいと思っております。

めぐりまして2ページ目でございます、問1-2でございますけれども、民営化時に導入した今の割引について、どのような考えがあるかということを知りたいと思っております。

次の3ページ目、問1-3でございますけれども、ここは3つほど聞いていまして、今後の割引をどうするかという観点で、一番最初のところでどのような政策の観点を重視するのかということ、それから4行目のところで財政状況が厳しいという中で、割引をどうすべきかということ、仮に拡大とかあるいは継続するというのであれば、どういう財源確保策があるのかという、この3つをまとめて、今後の割引について聞いております。

あと、問1-4はその他ご意見がありましたらということでもあります。

4ページに行きまして、今後の維持更新のあり方ということで、ここにつきましても、まずあり方委員会の前回の中間取りまとめで、今日も議論がございましたけれど、更新費用についてさまざまな対応策が出てございますので、それを提示した上で、世代間のバランスとかあるいは財源とか、どのようにお考えになるかという質問をしたいと考えております。

問2-2は、その他意見がありましたらということでもあります。

それから、5ページ目のネットワークのところにつきましても同様でございます、あり方委員会の中で、2つの優先の柱ということで大都市、ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化と、「繋げてこそネットワーク」ということで、国土を保全するネットワーク機能の早期確保ということを提示したということでありまして、それを提示した上で、どういうふうにあり方について考えるかということでございます。

6ページ目、最後に手続につきましても同様の考え方でありまして、必要によって参考資料その他を引っ張れるように整理して、自治体でございますので、選択肢方式ではなくて自由に回答いただければと考えております。

いずれにしても1月中に取りまとめまして、2月にはご報告をしたいと考えているところでございます。

【寺島部会長】 はい、ありがとうございました。

ちょっと確認なんですけれども、2月に報告でいいんですけれども、それぞれ都道府県、市長会、町村会と直接のアンケートをベースにした議論というか、ヒアリングとかも想定しているんですか。

【道路経済調査室長】 一応、その中でおもしろいというか、ご相談させていただいて、特徴的なところとか聞いたほうがいいよということを、座長、座長代理とご相談させていただいて、ヒアリングしたいと考えております。

【寺島部会長】 なるほど。

ということで、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【太田委員】 特定の場所のことを言うわけではないのですが、例えば宮崎の延岡市さんとか、何か言いたいことがあります。このアンケート先の選び方につきましては、もう少し何かバランスを、日本全国津々浦々の意見が集められるように、一度ご検討いただければと思います。

【道路経済調査室長】 自由回答にしていますので集計の関係もあるんですけども、ちょっとこの対象市町村以外にもご回答いただけるように、例えばホームページに載せてご紹介するとか、またちょっと別の方法を検討したいと思います。

【寺島部会長】 はい。よろしくお願いします。

それでは、ただいまの事務局の方向で、基本的にはまた私のほうに任せていただいて、進めるということで、やらせていただきたいと思います。

本日予定された議事は以上でございます。それでは事務局にお返しします。

【総務課長】 有意義なご議論、どうもありがとうございました。

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

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

本日の会議資料はそのまま置いておいていただければ、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2回社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会を閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

— 了 —