

社会資本整備審議会 道路分科会 第5回国土幹線道路部会

平成25年2月22日

【総務課長】 本日は、お忙しい中を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。

定刻になりましたので、ただいまから第5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。

開催にあたりまして、前川道路局長よりごあいさつを申し上げます。

【道路局長】 皆様、おはようございます。本日は、第5回の国土幹線道路部会ということで、大変お忙しいところをご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

ご心配をいただいております中央道の笹子トンネルでございますが、2月8日に全面復旧をいたしました。開通後の3連休では1日当たり5万台ぐらいの交通量となっております。引き続き原因究明と事故の再発防止に向けて取り組んでまいりたいと思っております。

本日は、前回に引き続きましてヒアリングということで、経済同友会の皆様方、また東日本高速道路株式会社の皆様方からご意見を陳述いただくことになっております。また、地方自治体のアンケート集計結果についてもご説明をさせていただきたいと思っております。

本日も活発な議論をお願いいたしまして、冒頭のごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

申し遅れましたが、私、16日付で総務課長を拝命いたしました黒田と申します。冒頭、進行役を務めさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。机の上に、上から配席図、議事次第のほかに、資料1といたしまして国土幹線道路部会の委員名簿、資料2といたしまして経済同友会様方の資料、資料3といたしまして東日本高速道路株式会社様方の資料、資料4といたしまして対距離制移行による交通等の変化、資料5といたしまして「地方自治体アンケート集計結果〈任意でご回答いただいた市町村〉」、資料6といたしまして同じく「アンケート集計結果〔地域分析（暫定版）〕」となっております。漏れております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申し上げます。よろしゅうござ

いますでしょうか。

それから、併せまして、机の上には地方自治体アンケート回答をつづりましたファイルを置かせていただいております。

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

本日は大串委員、坂本委員、竹内委員におかれましては、所用によりご欠席との連絡をいただいております。

本日ご出席いただきます委員の方は、総勢13名中10名でございますので、審議会令9条1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

また、本日は関係団体の方々からお話をいただくため、経済同友会、政府関係法人改革推進PT委員長の門脇様、東日本道路株式会社代表取締役社長の廣瀬様にお越しを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、以後の議事の進行を寺島部会長にお願いしたいと思います。

**【寺島部会長】** それでは、議事を進めさせていただきたいと思います。

本日の議事は、大きく2つございます。1つ目は、経済同友会及び東日本高速道路株式会社からのヒアリング。2つ目として、対距離制移行による交通等の変化及び地方自治体アンケート分析についてでございます。

最初に1つ目のヒアリングの進め方ですが、まず、経済同友会、東日本高速道路株式会社、それぞれよりお話しいただき、都度、委員皆様のご意見をいただく形としたいと思います。

それでは、まずはじめに経済同友会の門脇様、よろしく願いいたします。

**【経済同友会（門脇）】** 門脇でございます。本日はこのような機会に意見を申し上げる機会をいただきまして、大変ありがとうございました。厚く御礼申し上げます。

それでは、ご説明をさせていただきたいと思います。

2005年に高速道路関係4団体の民営化が行われまして7年以上経過しましたがけれども、最大の目的とされました旧公団債務の削減は順調に進んでいるというふうに評価いたしております、この点については評価をできるとしております。

そのような中で、東日本大震災に続きまして、昨年末には中央高速道路の笹子トンネル事故が起きまして、いずれも高速道路が災害との関係でありますとか、笹子トンネルにつ

きましては今後の維持更新等について重大な問題があるというようなことがわかってきたわけですが、高速道路の制度運営についても新しい事態を到来しているというふうに思っております。

経済同友会は2011年12月に、高速道路の整備・運営は民間活力の発揮でというような意見の提言書を公表しております。それは資料2の1ページに、四角で囲った形で出ておりますので、見ていただければと思います。ネットワークのあり方についてとか、今後の料金制度のあり方について等、あるいは民営化をさらに進めるというようなことによって制度を変えていくというようなことの提言をしたわけでありまして、今回も基本的にはその提言の内容を下敷きにしたお話をさせていただきたいと思っております。

まず最初に、料金体系についてお話をさせていただきたいと思っております。

2ページ以降に簡単に書いてあります。料金設定の枠組みでありますのは、無料開放を前提とした償還主義やネットワークプール制、画一料金といった制度そのものの持続性に問題があるかないかということ、考えてみなければならないと思っております。

無料化実験に見られますような利便推進事業による割引は、基本的には税の投入が裏側にあるというふうに認識しております、これを永続させていくことには、ある意味では無理があるのではないかと考えております。

その中で、笹子トンネルで顕在化したインフラの劣化の対処等、新たな巨額な財政が必要であり、その中で償還期限の延長が議論されているとお聞きしております。45年でも長期であるのにさらに延長することは、既に償還主義を前提することに、ある意味での限界があるのではないかと、むしろ永久有料への道を開くことを検討すべきではないかというふうに考えております。そのことによって現在の料金体系についても柔軟に対応できるような道の道を開く可能性があるのではないかと考えています。

一方、民営化されましたときに3つの目的が出されていたと思っておりますが、そこで挙げられました中に、「民間のノウハウの発揮により、多様で弾力的な料金サービスを提供」することを求めるというようなことがあったと思っておりますが、現在の民営化された高速道路会社にそのような力は与えられていないように思います。料金体系の決定は、まさにある意味では民間会社の経営の核心ともいえるべきものでありまして、これへの関与が奪われている状態では民間のノウハウの発揮はできない、期待しがたい状況にあるのではないかと考えております。高速道路会社が民間会社であるというべきものであるならば、そのような形にしていくことではなくて、合理的な料金設定を経営の中から、ある意味では関与して打

ち出していくというようなものに改められていくべきではないかと考えております。

今後の維持更新のあり方について申し上げたいと思います。先般の高速道路構造物の大規模更新のあり方に関する調査研究委員会の提言によりますと、現在の償還計画に含まれてない大規模の更新や修繕の費用は、7,900億円から9,100億円に達するというふうにお聞きしております。我々は11年度の意見書で、構造物比率の高い、例えば都市高速の補修修理に係る膨大な費用の確保のためにも、有料道路制を継続することが必要であるということを述べました。今後、社会資本整備審議会の技術部会社会資本メンテナンス戦略小委員会で更新に必要な費用の推計がなされるものと思われませんが、料金の収入を高速道路の維持更新に充てることは受益者負担の原則から妥当なものと考えております。先進国である我が国において、中央道笹子トンネルの事故のようなことがあってはならないことでありまして、維持更新には高い優先順位をおいて取り組んでいただきたいと思っております。

もう1つ申し上げますと、その笹子トンネルの話でございますけれども、現在の民営化されました高速道路各社は、高速道路料金に利潤を含めることができないことになっております。資産を保有していないことから、減価償却費を計上できないわけでございます。計画収入を上回った場合には機構に吸い上げるというようなことで、キャッシュフローの創出に制約をかけられているというふうに思います。計画管理を超えるような大規模な修理・補修・維持を行うためには、外部資金調達を行う必要があるという構造になっているわけですが、こういうものが、高速道路会社が自発的に維持管理をするというようなこととの関係が、ある意味ではうまくついていないのではないかと、そういう組織の体制があるのではないかとということも懸念をいたしているわけでありまして。

今後のネットワークのあり方についてでございますが、高速道路のネットワークのあり方については、中間取りまとめにおきまして、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脆弱な地域の耐災性を強めて、国土を保全するネットワーク機能の早期確保にプライオリティを置いて整備することとされました。経済活動の中心である大都市圏のネットワーク強化や耐災性の向上が重要なことは言うまでもありません。しかし、我が国の財政危機の状況を考えますと、必要性だけで道路建設を行うということはかなりの無理があります。事業評価の段階で第三者視点から建設の必要性を徹底して議論する場を設定し、真に必要な道路を整備される仕組みを構築する必要があると思ひ、さらにこういうようなことを考える必要があると思っております。

5番目に、今後の整備・ネットワーク管理の手続きのあり方についてでございます。中間とりまとめにおきましては、高速道路の整備プロセスの透明化が必要であるとされました。現在は道路の種別によって整備手続きが異なりまして、計画の内容や進捗がわかりにくいものになっています。また、複数の整備手法が併存していることから、高速道路建設にどれだけの税金が使われているのか、実態がわかりにくいものとなっているように思います。整備手続きを整理するとともに、資金面からも実態が国民に見えるような情報開示を充実する必要があると思います。

最後でございますが、中央道笹子トンネルの事故は、一般的には安全と思われていた高速道路資産が、危機的な状況にあることが明らかになったと思っております。償還主義など従来の枠組みを維持した上で、償還期限を延長して維持・補修工事の費用を捻出することも一つの方法であろうかと思いますが、当初の25年から88年にまで延長するというような償還計画の延長をさらに重ねることは、現在の債務返済スキームそのものへの疑念につながるのではないかと考えているわけであります。従来の前提を覆すことは多大な労力を要することでございますが、日本が危機に瀕しているということを、今こそあらゆる分野で前例にとらわれない改革が求められているのではないかと思います。今回の国土幹線道路部会の検討課題は、我が国の将来にとって極めて重要な問題であると認識しております。従来の枠組みを前提とせず、高速道路を永続させるためにいかなる仕組みが必要であるかということについて、真剣な議論がなされることを期待するわけでございます。

以上でございます。

**【寺島部会長】** どうもありがとうございました。門脇さんはこの種の問題はまさにプロなわけで、そういう意味で大変深い問題提起をしていただいたと私はと思いますが、まず冒頭、ちょっとお聞きしたかったのは、門脇さんが経済同友会を代表し、政府関係法人改革推進プロジェクトチームの委員長というお立場で、今、発言されていますけれども、これは同友会において、こういう道路のみならず、政府関係法人改革推進のプロジェクトチーム全体をやっているというふうに理解していいわけですね。

**【経済同友会（門脇）】** はい。さようでございます。

**【寺島部会長】** その中で道路のことについて今般議論して、こういう形で意見をまとめていただいた。

**【経済同友会（門脇）】** はい。さようでございます。

**【寺島部会長】** こう認識していいわけですね。

【経済同友会（門脇）】 はい。独立行政法人の全体について考えているわけでございます。

【寺島部会長】 はい。わかりました。

それでは、皆さん、どうぞ。

【太田委員】 理路整然なお話、ありがとうございます。民営化のことから立ち戻っていただいて、非常にわかりやすいお話だったと思います。

その中で、私はどうしても疑問があるのでお聞きしたいんですけども、民営化というのは手段であって目的ではないわけですが、例えば、電電公社とか日本航空の完全民営化の話というのは、競争させるために、片方が公社で片方が株式会社だったら公正な競争はできないので、競争させるための民営化だったということなので、競争推進という意味があったと思います。

一方、NEXCOと申しますか道路公団の場合は強力な独占力を有しているわけで、強力な独占力を有しているのを、民間企業として野放しにすることは問題があるだろうと私たちは思っているわけです。つまり、旧来の国鉄以上の独占力があって、国鉄の昔の運賃は国会で議決しなければならないぐらい強力な公共料金だったわけですね。そのような存在を、合理的な料金設定、つまり利潤を最大化するような料金設定をさせるとか、あるいは資産をNEXCOに渡すと、これには固定資産税がかかって、それが何千億円という単位でかかるわけで、そうしますとこれは当然、料金を上げなければいけないと。料金を下げて経済を活性化するとかアジアとの関係をどんどん進めていくというような話と、株式会社にして利潤を追求させるという話が、おそらく逆方向にあるような感じがするんですけども。明らかに民間会社として自由にさせるということは、経済団体にとってはコスト増になると思うのですが、その点についてどのようにお考えでしょうか。

【経済同友会（門脇）】 この道路というのが独占をしているわけですね。そのことにつきましては、非常に大きな問題があるというふうに思っております。民間会社になったときにどのような経営をしていくのかというのは、極めて大きな問題だというのは残っていると思います。私どもが民営化することについて考えておりますのは組織の持続性ですね。民間会社としての自律的な組織の持続性を導入するというのを、非常に大きな意味としてとらえているわけでありまして。

民間会社には、ゴーイング・コンサーンではございませんけれども、自ら自律的に組織を永續させていくという力があるわけでございまして、そういうものをこのような組織に

も導入して、外から、政治ですから国の介入によって永続させていくというよりは、まずは自律させるということの一つ考える仕組みを導入するということを考えていると思っているわけでありませぬ。

その上で、形態がどのような形で運営されるかということにつきましては、いろいろなチェックの仕方はあるのではないかと思っているわけでありませぬ。

一つ、常に資産を保有させますと巨大な固定資産がかかってくるというようなことが言われておるわけでございますけれども、これにつきましては、今、税制がそうなっているということでありませぬから何とも言いようがないわけでありませぬが、これについて工夫はないかとこれから考えていると思ひます。

それから、永続性ですね。永続的な組織になれば、多分、料金は相当安くすることができるとは思ひます。

それから、現状、例えばNEXCO会社というのは、これを全部払い終わった後、返し終わった後は、組織はある意味ではなくなるというふうには、我々は、この組織はどうなるであろうかと思ひますね。そういう組織というのが、現在、民営化という形であるということについては、極めて問題があるのではないかと。組織自体、存続にある程度限界がある会社を民営化していくと。普通、そういう会社には、これ85年、88年とかになれば勤めるかもしれませぬけれど、組織が終わってしまうような会社には普通は勤めませぬよね。そういう意味で、この会社、民営化された会社の組織モラルというものを考えたときにも、何らかの形で永続していくような会社なり組織にしておく必要があるのではないかと思ひます。

太田委員がおっしゃいますように、数々の問題はありますけれども、必ずしもこういう独占した会社に、いろんな国民生活に多大な影響を与えることを自由にやらせるというようなことを、我々は考えているわけではございませぬ。

**【寺島部会長】** どうぞ。

**【根本委員】** 関連してお伺ひしたいと思ひます。

上下一体型の経営ということで、資産を保有させたほうがいいというお話だったと思ひます。今いろんな分野で、どちらかというとな上下分離のほうがいろんな産業分野で、むしろ、何というか推奨されていひます。メリット・デメリットを考える中で、一体でやってもらうときに不採算路線をどうするのか、という問題があります。多分、保有したくないわけですね。結局、そこに公的な関与が必要になってくると思ひますけれども、もし

保有させて自主的に、自律的にやってもらうといったときに、大体、ネットワークはどういうふうな形になるとお考えでしょうか。

【経済同友会（門脇）】 正直申しまして、ネットワークのあり方のそこまで考えているわけでは、今はございません。ただ、上下一体にさせるためには資産をどのぐらいの規模で持つか、どのぐらい返済をしてもらった後に資産をこの会社を持ちうるのかというようなことも、考えなければならないように思います。

重要なことは、まず不採算の路線をどのように評価するかということでありましてけれども、経済合理性の中で不採算の路線というものがどのように存在するのかというようなことを明らかにすることが、まず重要であると考えます。その後に、それに対してどのような支援なり国家的な介入をするかというようなことが、ある意味では考えられるのではないかと。最初から、要するに、不採算の路線だから介入をする、というようなことではないような気はするわけでありまして。

そういう意味で、道路はいろんな意味で公共物であるとか、つくらなければいけないものはつくらなきゃいけないわけですがけれども、我々から見ると、もう一つ、実際にほんとうに採算がちゃんと取れているのか、取れてないのか。本当に取れてないときにどういうようなことを考えるのかということ、どういう形で詰めるかということに関して言うと、ある意味では民営化会社にしておくということも、そういう体制を保っておくということも、一つの意味があるのではないかとこのように思っているわけでありまして。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 どうもありがとうございます。門脇先生には前から何回も伺っているのですが、今日大変すっきりした話をいただいて、感銘するところが多いんですね。

1点伺おうと思っっているんですけど、どこの国もそうなんだけれども、いろんな制度というのはある種の歴史的な蓄積の中で、イナーシャがついてやっているようなところがあるので、いいとか悪いとか言いにくい面はあるんだけど、一方で、2年前の3.11で、やっぱり、あんまりきれい事だけ言ったってしょうがないですねとか、問題の先送りをしているようじゃだめですねということが国民的な納得になっているし、この間の笹子でも、今あるものだって随分考えなきゃいけないところあるよねって、これはみんな共通の理解ですよ。

それで、経済同友会さんのお考えはやっぱり、民間的なというか企業的なというか、そういうところから発しているんだと思うんです。それでつくづく思うのが、償還主義とい

うのは、要するにここまで金かかって、それを何十年かで返す、こういうように、先にかかって後で返しますよね。だけど、企業経営ってそんなばかをやっているところはどこにもないわけで、きっとこんなふうにかかるからと今から手を打って減価償却なり積立なりをやっていくんですよね。

私はここの省のインフラの戦略のテイクケアをやっているんですけども、それで思っているのが、予防保全なんていう言葉があるんだけど、これもかた苦しい話なんですけどね。そんなことは言われなくていいよなんて、大して意味もないんだけど。要は、先を見て手を打つというのは基本精神ですよね。先を見て手を打つ。そして問題を先送りしない。

だとすると、さっき門脇さんがおっしゃったように、永久有料という言葉がいいことなのかどうかわからないけど、どっちにしたってメンテナンスはかかるんだと。それを、後から必要になったときにやっていて、そのために金を後から払ってもらうなんていうんじゃないめで、今のうちからやらなきゃだめだよという精神だと思うんですね。

【経済同友会（門脇）】　　そうです。

【家田委員】　　そのときに、太田さんが言ったような、いろんな現状の制度の中での、税金がどうのこうのという話は置いておいて、根本精神からいうと、そのためには決め手としては何ですか、減価償却ですか、それとも積立なんですかね。

【経済同友会（門脇）】　　減価償却でも積立でもよろしいんですけども、一つは、企業というのは何かといいますと、要するに、設備投資をしますと。設備投資をするわけですけども、それによって製品をつくって売ります。しかしながら、そこに含まれるリスクというものを基本的に考えながら、コストに反映させていくわけです。もちろん、いわゆる、工場を新しく建てるとか、あるいは、私は化学会社に関係しているんですけど、化学会社のプラントをどのように補修していくか。そのようなコストというのは必ず経営の中に、每期、每期、組み入れられていくわけですね。それによって民間会社は収益に追われて、そういうものが十分でないところに事故が起きたりするわけですが、少なくとも自律的にそういうようなことをやっていくという精神は、民間会社の中にはあるわけでありませぬ。

ですので、そういうものを会社の中に自律的につけさせていくということが、後からというより、その会社自体がそのことに対して真剣に取り組む気風を組織として持ち得るのではないかと、また、持たせるべきなのではないかというのが私の考え方です。

そのためには、ある意味では減価償却、キャッシュを生み出しておかなきゃいけません

から、キャッシュを生み出す仕組みをどうやって入れるかというふうに思っているわけ  
あります。

【家田委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 ほかにどなたか。

今の関連で、我々は実は議論が一步前に進んできていて、ここでおっしゃる、例えば、  
高速道路会社が主体的に料金についてコミットして任せるべきだという考え方というのは、  
原理原則として僕はものすごくよく理解できる。ところが、今現実に起こっていることは、  
首都圏、関西圏でいろんな管理主体が錯綜していて、そういう中でフェアな料金体系を目  
指そうとした場合、一言でいうとシームレス化というのか、ここからは首都高で、ここか  
ら向こうは東名になっていますみたいな形で、ばらばらに料金体系を組み立てていたやつ  
をシームレス化して、できるだけフェアに、つまり、全国対距離制の中で公正な料金を取  
る方向にこの国を向けていこうという考え方が、私は今の局面で大事だと思うんですね。

そうなったときに、もう管理技術も高度化してきているし、ICTを使ってできるだけ  
そういう管理コストを下げてシームレス化していくような形ができないだろうかというの  
が、私は次の料金体系についてのメインイシューじゃないのかというふうに思い始めてい  
るんですね、実は。そういう考え方が、例えば同友会の、いわゆる道路会社に任せるべき  
だという考え方とは整合性がとれますか。

【経済同友会（門脇）】 これは各道路会社が経営の効率化を、ある意味では進めていく  
という世界の中で、その会社ごとの努力の反映が、コストがわかるわけでありまして。そう  
いう世界の中でこそシームレス化というものの合理性というのが、ある意味では出てくる  
のではないかと考えております。

ですから、最初からこの料金でやるのだという、シームレス化ということもありますが、  
ある意味では、その会社、会社の努力の反映の数字の中で、どのようなシームレス化とい  
うか、料金の統一みたいなものができていくのかというようなことで、ある意味では、そ  
ういうおっしゃる世界の中で競争が生まれる可能性がある。国民は許しておきませんよ  
ね、東名ではこれなのに、関西に行ったら同じ距離なのに料金が高いなんていうのを許し  
ておくわけありませんので、そのときに補助するのか、あるいは道路会社に努力させるの  
かという世界があるのではないかと考えておまして、必ずしも矛盾をするわけではない  
ように思っているわけです。

しかしながら、長年そういう形で運用されてきたわけですから、民営化するといっても、

一朝一夕にそういう形ができるわけではないと私も思っておりまして、その民営化された会社に、今後、自律的にこういう会社に権限を与えていくという過程においては、非常に大きな努力と、まあ、監視と申しましょうか、皆さんでその会社を育てていくといいましょうか、見守っていくということが必要なのではないかと考えております。

【寺島部会長】 はい。どうぞ。

【石田委員】 こんにちは。

【経済同友会（門脇）】 こんにちは。

【石田委員】 筑波大の石田でございます。

2枚目の3.の今後のネットワークのあり方についてのところで、「事業評価の厳格化が不可欠」「第三者的視点から必要性を検討する仕組みが必要」と。これ、まことにおっしゃるとおりなんですよね。多分、その究極の先には完全民営化というのがあるかと思うんですけれども、現実とのギャップがやっぱり非常に大きくて、今ある現行の制度で、ここはやっぱり本当にまずいよねということがありましたら、教えていただければと思います。

【経済同友会（門脇）】 それは中々にわかには申し上げられないんですけれども。今は、例えば直轄方式だとか合併施行方式というようなことで、ある意味では必要なものはつくられるような体制にはなっているわけですね。ですからこそ、要するに、その必要であるという中身を厳密に検証する必要があるとされているわけなんですけれども。特に、こういう仕組みをしたらいいとか悪いとかというようなことを申し上げるようなアイデアがあるわけではありません。ただ、例えばB/Cだとかそういうものの中身をもう少し検討してみたらどうかということでございますとか、情報をよりわかりやすく開示をするというようなこと。どのぐらいに費用をかけてつくるのだというようなことを、より情報開示を厳格にする、開示を行うというようなことが、一つの歯止めになるのではないかと考えております。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。どうぞ。

【羽藤委員】 東京大学の羽藤でございます。

私はこの資料を見させていただいて、あとお話を聞かせていただいて、例えば企業の経営であるとか、それから自律、あとは維持管理とか資産、アセットとかそういう観点でもう少し、やっぱり企業としてちゃんと自律していく、それがちゃんとした高速道路のあり方に寄与するんじゃないかという思いは、非常によく理解できるなという形で聞かせていただきました。

ただ、1点お聞きしたいのは、一方で、お話をお聞きしていると、かなり考え方がわりあい平時思想なのかなという気はちょっとだけしたんですね。通常の企業の経営を効率化していくという観点に立てば、ここに書かれてあるようなこと、あるいはおっしゃられたようなことは、企業の経営をブラッシュアップしていくという観点では非常に有効だと思うんですが、一方で我々は、東日本大震災であるとか、それからレベル1、それからレベル2のような問題、それから高齢化社会とか様々な問題を抱えている中で、道路建設というようなところからいかにして維持管理、それから地域安全保障のような観点、要するに、道路は人が使って、そこから料金が入ってきて経営しているだけのものではないというのはもちろんご理解いただけていると思うんですが、例えば地域安全保障といったような観点というのは、従前の企業経営の概念の、多分、私は外にあるものじゃないかなと思うんですが、ただ高速道路会社さんが何か自律して担うということは、こういうところも含めて担うお覚悟がおりなのか。あるいは、それをどういう形で企業の経営理念であるとかビジョンとか、あるいは経営戦略の中で考えようとしているのかということについて、多少なりともそのお考えをお示しいただかないと、従前の、東日本大震災以前、あるいは国が成長を遂げていた、人口も増加して高速道路も増えていったところの延長線上に何かビジョンを描いているように見えてしまいますので、そのあたりについて、地域安全保障のような観点に関して何かもしお考えがあれば、少しお聞かせいただけないでしょうか。

【経済同友会（門脇）】 必ずしも平時の考え方でですね。確かに、こうご覧いただきますと、いわゆる東日本大震災だとかそういうものが起きた後にこういう話をしているわけでございますので、そういうものに対してどういうふうに対応するのかというようなことを重く見れば、これは平時に対応しているようなことだ、平時のことを前提にしているのではないかというご指摘は当たっていると思います。

しかしながら、企業も、少なくとも災害を前提としないで企業経営は成り立ちません。ですから、例えばいろんな問題が起きたときに、それだけのリスクを、想定外とかいう話がございますが、リスクをどのぐらい見込むのかというのは、企業経営者にとって非常に大きな問題だと思います。

ですので、この道路会社が、例えば東日本大震災級の災害が起きたときに、自分たちの企業で耐えるのかという、そういう議論をやはりしなきゃならないと。当然のことながら、それだけのことに備えれば、料金等について非常に大きな負担がかかってくるわけですね。事業経営者というのは必ずしも最悪の事態を想定しないで経営をしている

わけではなくてですね、やっぱりその辺のところも含めて考えたいということはあるわけ  
であります。

当然のことながら、それ以上のこと、負担できないようなことというのは、それではで  
きないわけですから、それは国に頼る、あるいは国の政策の中でそういうものをいかに位  
置づけていくかというようなことは、非常に重要なことであろうかというふうに思って、  
その切り分けをどういうふうにするかといったときに、最初から国の管轄の中ですべて  
のことをしていくようなことではないのではないかというふうに思っているわけでありま  
す。

ですので、企業経営者はリスク管理が非常に甘かったんじゃないか、甘いところで経営  
をしているのではないかということなのかもしれませんけれども、東日本大震災等があっ  
て、その辺のところはかなり肝に銘じて経営をしているというようなこともあるのではな  
いか。今度もアルジェリアでああいう事件が起きましたけれども、ああいうことに対して  
も、どのようなコストをこれから含めていくのかということをも合理的に考えたいわけ  
ですね。今こういう道路も、少なくともそういう状況の中に少しずつ引き込んでいくとい  
うようなことも、必要なのではないかというふうに思っているわけであります。

【寺島部会長】 あとございますか、何か。それでは、門脇さん、どうもありがとうご  
ざいました。

それでは、引き続きまして、東日本高速道路株式会社の廣瀬様、よろしくお願いたし  
ます。

【東日本高速道路（廣瀬）】 私は東日本高速道路の廣瀬でございます。ご指名いただき  
ました。

最初に、昨年12月2日に中央自動車道の笹子トンネルにおきまして発生いたしました  
天井板の落下事故によって9名もの尊い命が失われましたことは、高速道路会社の管理運  
営をあずかる企業といたしまして極めて重く受けとめております。この場をお借りいたし  
まして、亡くなられた方々のご冥福を心からお祈り申し上げますとともに、ご遺族の方々  
に対し衷心よりお悔やみ申し上げたいと思います。

この事故の原因等につきましては、先ほど局長からもお話がありましたように、現在、  
国の事故調査委員会や警察において検証が行われておりまして、その点検方法を含め、基  
本的な対策等につきましては、この検証結果を含めて受けて、関係機関との必要な調整を  
経た上で、着実にそれに対応してまいりたいと思います。中日本・西日本含めまして、N

EXCO3社においては安全をすべてに優先させるというこれまでの普遍的な考え方を、改めて社員全員で確認したところでございます。最初にちょっとお断りを申し上げました。ありがとうございました。

それでは、資料に基づきましてご説明申し上げます。まず、本日は大きく分けて4つの事項についてご説明させていただきます。最初に、高速道路の機能を十分に発揮するために必要と考える事項について触れまして、その後、本部会での検討課題であります今後の維持更新のあり方、今後の料金制度のあり方について説明させていただきます。最後に、NECO3会社の民営化以降、これまでの経営効率化への取り組みについてご説明させていただきます。

まず、1ページ目でございます。まず、高速道路会社の使命は、私どもは、安定的な高速道路のネットワークを確保し、安全・安心・快適な道路空間を継続的に提供することにあると考えておりました。この使命を果たしていくためには、第1に、整備済みの高速道路の長期安定的・効率的な維持管理が継続的に必要と考えております。具体的には、安全・安心・快適な道路空間の確保、経年劣化の進展に対する適切な対応に向けた、より一層の努力。そして、点検・補修の計画的な前倒しによる耐久性・信頼性の向上を進めた上で、持続可能な安定的ネットワークを確立していくことが大切であると考えております。

また2点目といたしましては、安全性、定時制、耐災性等の観点からの機能強化が必要であり、具体的には渋滞ボトルネック箇所の解消、暫定2車線区間の4車線化などを進める必要があると考えております。

お手元の資料の10ページをご覧ください。この図の中で、ピンクで着色いたしておりますところが暫定2車線の区間でございます。全体供用延長の約25%を占めているということを示しております。

2ページ目にお戻りいただきまして、さらに、震災対応の経験を踏まえまして、災害への対応といたしまして、リダンダンシーの確保、早期の復旧体制の準備という視点からも、高速道路の機能強化が必要であると考えています。

次に、冒頭にも申し上げましたが、改めて笹子トンネル事故を受けての高速道路会社の取り組みについてご説明させていただきます。まず、事故発生後、直ちにNECO3社においては、トンネル天井板の緊急点検、これは国のほうへご報告いたしておりますけれども、それとトンネル内の道路付属物等の一斉点検を実施いたしました。

また、中日本では、2月1日に「安全性向上に向けた取組み」を公表いたしまして、現

在、安全性向上3カ年計画を策定中でございます。

東・西日本においても「100%の安全・安心の確保」を目指し、不断の取り組みを続けることといたしております。

以上を考えますと、まず、将来の維持更新のあり方に関するしっかりとした検討が重要であり、財源としては受益者負担による有料道路制度を活用することが適切であると私どもは考えます。

3ページでございます。続きまして、本部会の検討課題であります今後の維持更新のあり方について、会社における検討状況をご説明させていただきます。

まず、永続的に高速道路資産の健全性を保つためには、対症療法的な補修ではなく、適切なタイミングで変状に応じ、的確な対策を施すための大規模更新の実施、判断要件の検討が必要であると考えております。

ご承知のとおり、現協定では従前のリスクを考慮し、民営化後45年間の健全性は確保されているとの想定をいたしておりますけれども、民営化後45年以降の長期を考えた場合、老朽化が進行し補修費用が増大するため、大規模更新の必要性を含めた検討が不可欠であると考えています。

また後ろのほうに行ってくださいまして、11ページをご覧くださいますと、現協定の最終年度の平成62年には、約8割近くが、私ども3社の供用道路で50年を経過した路線となります。

これを踏まえまして、NEXCO3社では昨年11月に、ご案内のとおり、長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会を設置し、現在、鋭意検討を進めておるところでございます。その検討内容といたしましては、構造物の劣化要因と劣化予測の整理・検討。それから、長期保全及び更新計画における対象構造物の抽出、対策の優先順位と対策時期の検討でありまして、検討の着目点といたしましては、経過年数の増加、使用環境の変化、維持管理上の問題、新たな変状リスクの4点を考えております。

4ページ目に参らせていただきます。また、本委員会のスケジュールといたしましては、今年の春に大規模更新等の必要性について中間取りまとめを行うとともに、その段階である程度の金額の規模観を把握し、今年秋に提言を取りまとめる予定であります。なお、本委員会の外部委員の先生方は4ページの後段に記載しておりますとおりでございます。私ども会社といたしましては、本委員会の検討状況も踏まえつつ、LCCや維持管理の効率性、工事等に伴う通行止めや規制による社会的影響等を総合的に勘案しながら、長期にわ

たり道路資産の健全性を確保すべく、適時適切に対応していく考えであります。

次に、5ページでございますが、今後の料金制度のあり方についてご提案させていただきたいと思っております。その前提条件となる基本的な考え方といたしましては、「会社の継続的なコスト削減努力も反映しつつ、利便増進計画終了後のお客さまの負担を極力抑制する」といたしまして、受益者負担による償還主義、公正妥当主義、お客様にわかりやすいシンプルな料金制度、公平性を維持できる割引制度の4点を柱に据えました。

また、12ページをご覧くださいと思います。ここには様々な割引が追加され、複雑になっております料金制度の現況を図示いたしております。

次に、以上の基本的な考え方の元に、あり方委員会の中間とりまとめや国の割引評価検証結果を踏まえまして、会社からの具体的な提案をご説明いたします。

まず、料金体系につきましては対距離制を基本とすること。2点目は、現行の全国共通料率水準の考え方を維持すべきであること。3つ目。全国路線網を構成する道路については、高速自動車国道の料金水準との整合性を図ることが望ましいと考えます。4点目。東京湾アクアラインなどの料金については、本四高速の料金検討と合わせて適切な料率を設定すること。5点目。大都市部環状道路等の料金体系につきましては、距離に応じた料金を基本といたしました上で、円滑な交通流動が確保できる運用を目指していくべきと考えております。

6ページに参らせていただきまして、次に料金割引についてであります。以下の4点についてご提案させていただきます。まず、現行の時間帯割引については、割引評価検証の結果を踏まえまして、施策目的をより効果的に発現できるものに見直すものとし、1点目、深夜・早朝夜間割引に関しては、高速道路が有効に活用された割引について具体的な内容を精査しつつ、それについては引き続き実施する方向で検討していくこととします。2点目、通勤時間帯割引に関しましては、通勤目的の反復利用者に特化した割引へ移行することが望ましいと考えます。3点目、休日特別割引に関しましては、時期や時間帯を選び、企画割引等弾力的な料金設定で個別に対応することが望ましいと考えます。

大きな2点目といたしまして、地方部の交通量僅少区間につきましては、その走行性をも勘案した上で、利用促進及び地域活性化のための割引の導入に向けた検討を進める。

3点目といたしまして、大口・多頻度割引については、厳しい経済情勢下での物流コスト等への影響にも配慮しつつ、検討を進める。特にトラックとかそういう輸送関係の皆さん方の関連でございます。

4点目といたしまして、マイレージ割引については、利用状況をモニタリングした上で、ポイントの付与・還元方法について、改善すべき点があれば見直しをしてみたいと存じます。

以上、高速道路を直接運営している会社といたしまして意見を述べさせていただきましたが、今後とも交通やマーケットの状況に応じて種々検討を加え、会社として工夫をし、提案をしてみたいと考えております。

最後に、民営化以降、これまで私どもが行ってまいりました取り組みについてご紹介いたします。まず、平成15年12月の政府与党申し合わせで示されました民営化の3つの趣旨に沿って、その成果をご説明させていただきます。第1点は、有利子負債の確実な返済であります。これについては、民営化後6年半の間に約8兆円の借入料を機構へお支払いをし、結果としてNEXCO3社にかかる有利子負債残高は27兆円から21兆円に圧縮されました。

第2点目は、有料道路の早期かつ効率的な整備等です。民営化後6年半の間に50の区間、約550キロを新規開通させ、建設費全体で約15%のコスト削減を実現いたしました。併せて、管理費についても削減を進めております。

3点目といたしましては、民間ノウハウの発揮による多様なサービスのご提供であります。具体的には、各種企画割引等を継続して実施いたしております。お客様のニーズに応じた休憩施設の充実、接客ノウハウの向上など様々なサービスレベルの向上に日々努めておりました。民営化の趣旨をしっかりと踏まえ、私どもといたしましては着実な事業運営を実施してきたつもりでございます。

次に、民間企業として取り組んでまいりましたマネジメントについての充実でございます。1つは中期経営計画の策定、CSR経営の確立です。2つ目にはコーポレートガバナンス体制の整備・充実。そして3つ目にはグループ経営の確立など、民間企業が通常実施しているマネジメントをそれなりに進めてきたところであります。

最後に、高速道路会社として今後強力で推し進めたいと考えております維持管理業務の高度化の推進について、ご説明させていただきます。

私どもは今後、維持管理業務にICT技術等をもっと積極的に取り入れ、人材の育成はもとより業務の高度化・迅速化・効率化を図るべく、技術開発を鋭意推進してまいりたいと考えております。また、技術開発に当たっては地方自治体への、要すればご支援や海外インフラビジネスへの参画など、各方面への活用も視野に入れて経営してまいりたいと考

えております。

以上、民営化以降の取り組みやこれからのあり方についてご説明させていただきました。NEXCO3社は、高速道路会社として今後とも民間企業としてより一段と自主性を発揮し、一層の経営の効率化やさらなる安全性の向上などを着実に進めまして、その成果をお客様や地域社会等に還元してまいり所存でございます。

私の説明は以上でございます。

【寺島部会長】      ありがとうございました。

それでは、ただいまの説明に関しまして各委員からご自由に、意見、質問があればお願いいたします。

【家田委員】      どうもありがとうございます。お話のあった中で1点だけ、ちょっとお考えを聞きたいななんて思うところがありまして。

5ページの料金体系の一番下のところ、5番で大都市圏の話がございますね。ここで円滑な交通流動というようなこととお書きになっていて、一步踏み込んでいらっしゃるのは大変心強く思っているんですけども、ここでもうちょっと私なんか思いますのは、普通の意味での円滑なということに加えて、いわば、例えば事故とか自然災害とか、そういったような異常時なんかも含めた意味での、できるだけ円滑で、しかも環境負荷なんかの最小化みたいなことを考えた合理的な交通流動を実現しようじゃないかと、こういうことですよ。

しかし、いろんな事情からいろんな会社が入り乱れて路線を持っていますので、そのところをうまくコントロールするというのがポイントだと思うんですよ。これがうまくできるようになると、我が国の道路政策が一步も二歩も世界に威張れるという面もあると思うんですよ。リーディングポジションになると。

そこで、ぜひ方向を伺いたいんだけど、1つの方向はわりあい安直な方向なんですけど、そんなことを考えると、ああいうところは公的セクターがいじり回すのがいいんだと、コントロールしてしまうんだと。それで、東日本が持っている路線でもいいんだ、あなたのところはこの値段じゃなくて今日はこれでやるんだみたいな1つの方向。もう1つは、日本はあまり得意としてないんだけど、例えばドイツの公共交通経営なんていうのは、多数の会社がタッグを組んで、ある種の透明性も確保しながら民間会社が合理的な料金制度なんかやるんですよ。

そんなことを考えると、関係する民間道路会社が協力して、なるべくトランスペアレン

トな格好で合理的な自主コントロールをやっていくという方向も、僕はあると思うんですよ。その辺の実現の方向性について、お考えを伺いたいと思います。

【東日本高速道路（廣瀬）】　ここで申し上げますのは、基本的には、例えば3環状が完成する、大体2020年ぐらいに完成すると思いますが、そういうタイミングにおいて首都高、それから外環道、それから圏央道、こういうあたりの交通流動をできるだけ、言われました環境の問題とか、あるいは都市の混雑を緩和するとか、そういう形において最適の流動化を図る、こういうことで価格政策がどういう決め方をすればいいか、こういうことをここでは念頭に置いています。

そして、今おっしゃいました公的なセクター、あるいはいろいろな企業が連携してやるということ、私どもは今のところここは首都高さんと、それから私ども、NEXCO3社の中で東日本、一部中日本さんが西のほうでやられるという、こういう状況なんですけれども、ここについて中日本さんと私どもの間では基本的に料金関係は一本化しておりますから特に問題ないんですが、首都高さんのところで通算してスムーズに流れるような、あるいは料金の面についても異議を申し立てないような形で、的確な制度ができるかどうか。これはやっぱりちょっと、継続して通っておられるかどうかというのがまだ正確に把握しづらいところがありまして、必ずしも通算制が完全にできているわけではないんですけれども、首都高さんも対距離制ということを去年の1月からしておられますので、そこら辺は国のほうともよくご相談しながら対応してまいりたい、こういうふうに思っています。

【家田委員】　基本的な方向は、民間会社の協力と連携と国民へのアピールなんかも含めて、自主的にできそうだという、そういう方向で勉強されていると思いますか。

【東日本高速道路（廣瀬）】　今の私どもとしましては、今の民間企業、民営化されたこの形が逆戻りするのではなく、それは押し進めていくという方向において、私はやっぱりそういう連携をする中で国民の皆さんから納得いただける料金体系、あるいは交通の流れ、そういうものを見ていただいてご理解いただく方向に努力すべきだろうと、私は思います。

【家田委員】　どうもありがとうございました。

【東日本高速道路（廣瀬）】　それからもう1つ、高速道路会社の資産の問題について、これは私の考えなんですけれども、道路が公物かどうかという問題について、私自身、最近考えたんですけれども、私どもNEXCOは、9,000キロメートルの高規格の高速道路を日本で運営をあくからせていただいているわけなんですけれども、これにつきましては大体、日本の国土の0.1%から0.13%ぐらいを占めるのではないかと、つまり、幅大体5

0メートルぐらい、土工のところも入れて掛け算しますと37万平方キロメートルの、0.13%も占めると。これは大変な、大切な資産だと私は思うんですね。

こういうものが普通の民間企業、一般的な民間企業で持っているものかどうか。これはやっぱり国のほうが、先ほどちょっとおっしゃいました地域の安全保障以外に、国としての安全保障の問題も、私はあると思いますけれども、そういう観点から、これはぜひとも国で持っていただいて、そしてその中で民営化どうするのかということについては今後、海外でなされているコンセッションの形も、運営受託とかですね、そういうような形もあるかと思いますが。だからそこはまだ決めつける必要はないんですけれども、道路そのものにつきましては、私はやっぱりこれは国のほうでお持ちいただくべきものではないかと。非常に大きな資産ですから。国防上の問題も、私もあると思います。そんな感じをベーシックなものとして持っております。ちょっとご理解いただきましたらと思います。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。

【石田委員】 料金の引き下げに対して懸命の努力をされている話、非常にありがたく伺いましたけれど、それをさらによくするためにも、料金にメリハリをつける。例えば、環境ロードプライシングで、上げてもいいじゃないかっていう、こういう議論があったりするわけですね。あるいは、先ほどもおっしゃいましたけれども、経路がきちんと把握できないということがあって、なかなか首都圏のいい料金体系が難しいと。実際、料金收受コストもかかっていることもございますので、ETCとそれ以外で若干、現金払いの方には割増をいただくとか、そういう考え方もあろうかと思うんですけれども、そういうことはいかがですか。

【東日本高速道路（廣瀬）】 今の最後のほうのETCと現金、これはもう既に、ETCをおつけいただいている方には割引をさせていただくということは、ご承知のとおりでございます。

それから、今後、GPSを使つての対距離一本化による全国一律の課金制度、これはドイツでも重量車で環境問題のほうからやられているようにお聞きいたしておりますけれども、そういう問題についてもこれからの検討課題だろうと思います。

我々といたしましては、最初にちょっと申し上げましたけど、既につくらせていただいたこの広域な大変な高速道路という資産、これは50年間でここまで立派につくっていただいているわけですから、これを今度はうまく使っていくということをしていかなければ、効率よく使っていくということをしていかなければならないと思います。もちろん、ネッ

トワークで増えるところもございますけれども。

そういう観点からしますと、私が最後に申し上げましたけれども、もっとICTの技術を道路管理に使って行って、今おっしゃられる、プライシングのほうで可変的なものをつくれれば、それはやっぱりお客様の行動をきちっと把握しなければ、車種も把握しなければいけないわけですし、ただ、ビルの谷間に入ってしまうとGPSがうまく稼働しないとかそういう問題もあつたりするものですから、やっぱりGPSそのものの精度をもっと上げていく必要はあろうかと思っておりますけれども。いずれにしても、そういう形できちっと把握して皆さんに納得いただける、そういう形でロードプライシングを考えていくということも1つだと思います。

それから環境というの、最近ほかの知見でやっておられますけれども、そういうところも含めて、これはおっしゃるとおりです。

それからレーン管理。レーン管理も、やはりもっとやっていく。これはイギリスとかそういうところでやられているように伺っておりますけれども。

そうなっていきますと、道路にもっといろんなものをつける、待避所をつけるとかそういうことも全部やっていかなければいけないようになる。あるいは路肩を本当に走れるのかどうか、そういうこともご検討いただかなければいけないということで、いろんな課題はありますけど、課題があるからやらないのではなくて、課題をどう克服して行ってやっていくのかという形で、私は考えるべきではないか、こういうふうに思ったりいたします。

**【寺島部会長】**      どうぞ。

**【小幡委員】**      現状は、高速道路の会社ができていくわけございまして、そのあり方自身についていろいろ議論もあるかと思っておりますが、今の制度を前提にして伺いますと、会社のほうでは継続的なコスト削減努力をしていらっしゃるということでございました。ただ、先ほどの経済同友会の方のご発言にもございましたように、本当にインセンティブをしっかりと付けるためには、例えば料金をもっと主体的に決められるようにすべきではないかとか、いろいろな議論は当然あろうかと思ひまして、先ほどからの議論にもあつたかと思ひます。他方では、笹子の事故のようなものがあつて、安全についての維持管理は怠ってもらっては困る、それが第一なのは当然なのですが、さらに、できればコストのほうもコスト意識を持って削減していただきたいというのが、国民の希望として当然あろうかと思ひます。

高速道路の料金の難しいところは、料金のあり方が普通の公共料金とは違うところです

が、普通の公共料金ですと、今、例えば電力とか鉄道とかの事業であれば、値上げなどのときには、原価、コストがどうなっているかということ、非常に厳しく査定されるということになります。例えば役員報酬はどうなっているかとか、あるいは随契などの見直しはされているか、どのような経営効率化がなされているかということ、非常に厳しく国民の前に明らかにしなければいけないということが要請されていると思いますので、高速道路会社においても、ぜひそのあたりをやはり国民に示していくということはしていただきたいということが一点です。

それから、8ページのところで民営化の趣旨がありますが、これは、どのぐらい自由度があるかというところで難しいところもあろうかと思うのですが、この3)のところで、「民間ノウハウの発揮による多様なサービスの提供」というところで努力していらっしゃるということが書かれております。例えばこれは鉄道などでも、今、エキナカとか、あるいはエキナカにとどまらず、駅周辺のコミュニティでいろいろな事業を展開して、乗車料金よりはむしろそちらのほうでいろいろ利益を出しているような状況も、最近では見られるわけですが、この多様なサービスというのは今後、どのように進めていくとお考えになっていらっしゃるかということについて、先ほどの1点目の、国民に対してよりコスト削減を明らかにしていただきたいということと合わせて、お聞きできればと思います。

【東日本高速道路（廣瀬）】      ありがとうございます。

コストの問題につきまして、私どもは決算のたびにきちっと収益、損益、それから貸借対照表で資産構成、負債の構成も全部ご説明しているわけですが、なかなか国民の皆さんにご説明する機会が直接ないものですから。

そういう意味からしますと、高速道路会社として広報というところをもう少しやっぱり強化、充実していく必要があるんじゃないかと、こういうふうに思っています。それは、ホームページを見てくださいとか、いろいろなことのお知らせをしています、あるいは企画割引ではこうですということをいろいろとお出ししているんですけど、それはもちろんドライバーの方が中心に見てくださっているんですけども、もう少し幅広く国民の皆さんに訴えていくやり方、これは一つ課題だと。私は実は半年しかたっていないんですけども、勉強する中で、そういうところは非常に重要なポイントだろうと思っておりますので、そこはぜひそういう形でしていく。我々は別に隠しているわけでは決してないんですが、どこをお示したらご理解がより深まるのかというような対話をする中で、そこら辺は注力していきたい、こういうふうに思っています。

それからサービスについては、私どもができるサービスは、もちろん、高速道路を走っていただくときに、安全で安心して、快適に走っていただくことがまず第一でございますので、そこが最大のポイントであります。そこは当然のことではありますが、もう1つ申し上げますと、サービスエリアとか、あるいはパーキングエリアでちょっと立ち寄られたときに、ふと旅の疲れ、運転の疲れを癒していただくような、そしてまたさらに遠くへ行っただけのような、そういう感じのところ。あるいはおみやげとか地域の皆さんとの連携というものを、各県と協定を結んで地域振興にも努めさせていただいておりますけれども、そういう形で取り組んでいくということもやっております。

それから、サービスエリアの中でのいろいろなお店の展開等については、もう民営化して7年になりますけれども、かなり私どもとしては変えてきたつもりなんですけれども、まだご評価を十分にいただけてないところはあるかもしれません。さらに努力していこうと思っております。非常に明るい雰囲気皆さんお食事とか、おみやげを買っていただく、あるいはバリアフリーでお見えいただく、そういうところにも配慮しているつもりです。

一番典型的なのは、皆様お気づきだと思いますけど、お手洗いのところは、昔は随分汚かったと思いますけれど、随分きれいにさせていただいておりますし、それから、目が不自由な方にも音声でのご案内を、お使いいただくときに音声が出るようなシステムを、今は全部ではなくまだ一部でございますけれども、そういう形にさせていただいている。あるいはQC、クイックチャージの箇所をできるだけ、これは中日本さん、西日本さんも全部やっておりますけれども、我々も含めてできるだけそういうものを充実させていくというようなこともやっております。非常に多くの、国民の皆さんの生活そのものに密着した形でやっていきたいと、こういうふうには思っています。

以上でございます。

**【寺島部会長】** いかがですか。どうぞ。

**【根本委員】** 6ページ、7ページの料金割引に関しては、わかりやすい資料を作っていただきました。確かに私も、割引をしてあまり効果のないもの、あるいはそれでかえって混雑等の悪い影響のあるものに関しては、極力見直していくということが必要じゃないかと思えます。

ただ、大規模更新の費用も捻出しなきゃいけない、税金にもあまり大きく頼っていけないかもしれないという中で、割引とそれ以外の時間は若干の割増。別にその割増で収入を上げるわけじゃないですけれども、メリハリをつけるために割増ということもやっぱり一

方であってもいいと思います。それは利用者の方に納得が得られるということもあるんじゃないかというふうに思います。

あともう1つ。国道ですが、直轄区間などでバイパスが全国的に供用開始されてきて、それがNEXCOを使わない理由になっているということもあり得るんだと思うんですね。カリフォルニアでは有料道路を持っていた会社が、並行するところに無料の道路ができてクレームをつけて、結局、州に買い取ってもらうことになりました。有料道路の採算が成り立たないということでクレームをつけて、買い取ってもらったというようなことがありました。要するに、NEXCOを使うかどうかというのは、言ってみれば価格差で利用者は選んでいるわけですから、そういうふうな観点から考えてみても、無料の国道バイパスみたいなものをどう見なすのか。無料の幹線道路が、民営化以降、増えているわけですね。そういうことに対しても何らかの調整が必要なんだということを考えるわけですが、いかがでしょうか。

【東日本高速道路（廣瀬）】      ありがとうございます。

おっしゃいますように、この料金の問題につきましては、いろいろとアンケート、あるいは実態調査をしまして検証いたしましたら、最初におっしゃいましたように、せっかくあるにもかかわらず、それがうまく使われていないというところもありますので、そういうところはメリハリをつけて、私どもは今回やっていこうと思います。

それと、全般に関連いたしますけれども、もう少し価格差とかそういうものをつけてやっていくということについてというお話ですが、我々NEXCO3社としてはできるだけ全国共通の、一律のということではありますけれども、都市部とか、現在、海峡部についてはかなり高いところになっているわけですが、それでもお客様はご利用いただいている。あるいは利便増進、あるいは地域からの抛出等で引き込むということで、アクアラインなんかはそういう形になっておりますんですけども、そういうことで必ずしも一律ではないんですが、もう少しメリハリをつけていくことができるかどうか、そのあたりをよく検討してまいりたいと思います。

それから、国道の方が充実化されてきて、そちらに引っ張られるのではないかと。現実には、これは私個人が思っているんですけども、例えば東北道に対して、三陸のほうは今度、ずっと新しい道路ができます。これは防災上、私は必ず必要だと思いますし、あの地域にとっても必要なことだろうと思います。他方、日本海沿いも、これは日浴道の関係で増えてきます。そうしますと、東北道というのはどういう形で使っていただき、続けると

いいのかということ、私ども、例えばこれは東日本のこととさせていただきますけれども、考えていかなければならない。そういう面では、課題は私はあると思っていますので、そういう観点からも料金設定、あるいは道路の使いやすさをどう訴えていくか。これは国道さんと別に競争するというあれではないんですけど、うまく国民の皆さんの全体の利用価値が高まるような形で検討していくべきかなと、こういうふうに思っていますので、貴重なご意見をいただきましたので、今後、またいろいろと検討させていただきたいと思っております。

【太田委員】 2点ほど今後検討していただきたいことを申し上げます。

1つはインセンティブの問題なのですが、先ほど経済同友会さんのほうから、民間企業として頑張るのが筋だというお話がありました。民間の交通事業者というのは儲けるために2つの方法があつて、混ませて儲ける。なるべく1両の車両にたくさん客を詰め込むみたい。あとは安全コストを下げるというものがあります。つまり、今の高速道路会社NEXCOの仕組みの中で、サービスを向上させようとか安全投資をしっかりとやろうとかいうインセンティブが、制度的に組み込まれているのかどうかということが、私たちは懸念として持っておりますので、ぜひ会社側として、こういうようなインセンティブの制度があればより一層良い方向に向いていけるのだということを、ぜひ提案していただきたいというのが1点です。

もう1点は、会社の継続的なコスト削減努力で料金を抑えましょうという話は、この後の自治体のアンケートでも、10%ぐらいの自治体がそのようにおっしゃっているわけです。ところが、経営削減努力をしても、例えば管理費が半分になっても、金利が1%が上がると吹っ飛んでしまうわけですね。そういう意味では、コスト削減努力に向けたインセンティブがあるのかどうか。制度的にコスト削減するような形にするには、どのような制度がいいのかというのを、ぜひNEXCOさんからも提案していただきたいのと、将来的に金利リスクがある場合に、それに対応してどのような料金の枠組みを考えていらっしゃるのか。これは維持更新コストともかかわるんですけども、それをぜひNEXCO側から、こうあるべきだということを提案していただければと思います。よろしくお願ひします。

【東日本高速道路（廣瀬）】 どういうインセンティブがあるかと、こういうことですが、私ども民間会社から来ましたけれど、現在、ほんとうに社員の方は一生懸命やっているんですね。これはもうほんと、西日本も東日本も含めてですね、みんな一生懸命やっています。使命感に燃えてやってくれています。あるいは現場力もすごいんですね。そう

いう面では、私は非常に素晴らしい会社だと思っています。そういう中で、励みになるようなインセンティブというのが何なのかというのは、私も目を凝らして見ておりますんですけども、おっしゃいますように、それは少ないです。少ないですけども、まあ、現場はいろんな工夫をしてですね。別に横流しをするわけではないんですけども、余ったもので、従来やりたかったもののごく一部をそれでやるとか、こういうことをやってくれますので、自らインセンティブを持って、私はやってくれているように思います。

システムとしては、例えば建設関係、道路建設等で申しますと、やっぱりある程度の協定値で決まっているわけですけども、それをどの程度下回るか。その下回ったものが、例えば企業側の努力によって技術的にそれを下回ることができたのであれば、それはインセンティブとして一定を見ましょと。これはご承知のとおりでございますが。そういう形でありますので、それをぜひ活用したいなと、こういうふうに思っています。もっと活用できたらと思っています。

それからもう1つ、技術開発という面で、最後に申し上げましたけれども、人材の育成も含めて大変な問題だろうと思っています。だから、これにもう少し金を使えるようなシステムも、私はいろいろと機構、あるいは国のほうともご相談を申し上げてやっけないと、国際競争力の面では、最後は技術力だと思いますから、そこで負けてしまいますので、ぜひそういう形のところをやっしていきたい、こういうふうに思っています。

それから金利の問題。私どもは一応、現在は低金利でありますけれども、中長期的にはやっぱり4%ぐらいを前提にしたベースであるわけです。今のところ、我々のところで考えてどうこうということではないかと思っておりますので、その辺を注視しながら、よく国のほうのご指導も得て対応してまいりたい、こういうふうに思っています。

**【寺島部会長】** どうもありがとうございました。

時間の制約もありますが、私のほうから2点、今日お答えいただきたいというよりも、説明いただいたことを踏まえて、追加的にご意見があれば出していただければという趣旨で申し上げます。

1点目は、8ページ。民営化によっていいことづくめじゃないかという感じを、我々も受けとめるんですが、例えば1点目は、この間に無料化実験なんていうのをやったわけですけども、NEXCOとして無料化実験というものをどう見ておられるのか。こちらサイド、国交省のほうからの無料化実験に対する総括レポートとかというのは、我々は注目して読んでますから頭に入っているんですけども、NEXCOは無料化実験をどう総括

しているのかなど。要するに、あのことによって民営化の趣旨、いわゆる改革の流れというものをどういうふうにとらえているのかと。無料化をですね。それが1点目ですね。

それから2つ目が、国土形成の配慮ということを考えて3つに分けたことによって、全体最適が見失われてないのかというのが気になるんですよ。そこで、例えば機構というような組織もあるわけですが、例えば総合交通体系の配慮だとか、整備のプライオリティなんか、3つに分けていることによって全体最適を失っていないだろうか。失っていないのであれば、もうそれで結構なわけですが、道路の話というのは、とかく政治的に非常に流れをかき回されたりもするので、それを実際に現場でオペレートしている立場からどう見ているのかなど。そういう話をまた追加的に、意見があれば結構ですから、お聞かせいただければ大変参考になるということで、今日のところはお話を承って大変感謝しております。どうもありがとうございました。

【東日本高速道路（廣瀬）】      ありがとうございました。

【寺島部会長】      それでは、時間が押していますので、続きまして対距離制による交通等の変化、地方アンケート分析の議題に移らせていただきたいと思います。事務局より説明をお願いします。

【高速道路課長】      それでは、資料の4番で「対距離制移行による交通等の変化」ということをご報告をさせていただきます。

対距離料金制につきましては、首都高速、それから阪神高速におきまして、ちょうど1年前になりますが、平成24年の1月から導入したものでございます。ETCの普及率が大変高まりまして、対距離料金制を導入することが可能になったということ。それから、使った量に応じて払っていただくというようなこと。それから、冒頭、委員長からご指摘ございましたが、高速道路との料金のシームレス化、そういったような狙いを込めて導入したものでございます。

1ページをお開きいただきますと、首都高の例でございます。左側が均一料金制、従来の料金制ということで3つの料金圏に分かれてございました。それを、昨年から上限900円といたします、距離に応じた、階段状でございますけれども、料金制に改めたということでございます。現金車につきましては、出口で通行の距離を把握できないので、900円、最大課金をさせていただいているという状況でございます。

次をお開きいただきますと、この対距離制の導入に当たりまして激変緩和ということもございまして、利便増進事業等を活用いたしまして、来年度いっぱい割引を入れてご

ざいます。まず、NEXCOとの乗り継ぎの割引。それから、埼玉県が従来400円だったものが上がるということで、埼玉県の内側の割引。それから放射道路。首都高で放射道路を利用する方に対する割引。これも激変緩和の割引でございます。それから、羽田空港のアクセス割引。こういったような割引を導入してございます。それから、これは25年度いっぱいではございませんが、環境ロードプライシングの割引、これは継続して行います。それから、中央環状線を迂回する車に対する割引、こういったようなものを並行して導入してございます。

次のページをお開きいただきますと、対距離の前後の交通量の変化でございます。結論から申し上げますと、左側のグラフをご覧くださいますと2%ほど交通量は減ってございます。主な要因は、右側のグラフにございますように、現金車が4分の1ほど減ったということでございます。一方で、値上がりした区間、値下がりした区間は、それぞれ値下がりが8%プラス、値上がりした区間が4%の減。こういったような状況になってございまして、合わせて2%の減になっているという状況でございます。

次のページをお開きいただきますと、距離別の交通量の変化でございます。青く着色したものが従来の料金圏の中の利用車の動向。赤が料金圏をまたぐ交通の動向でございます。例えば神奈川圏と東京圏ですが、従来は600円足す700円で1,300円かかっていたものが、これがマックス900円に下がりますので、実質値下がりになります。したがって、赤い所をご覧くださいますと、跨ぎ利用の所は各距離ともに交通量が増えている。一方、内々の利用、例えば、従来700円で東京圏を利用できていたものが900円に上がる方もいらっしゃいますので、そういったところについては交通量が減少している、こういった傾向になってございます。

次のページ以降は、各割引の導入によってどんな効果があったのかということ、簡単にまとめたものでございます。5ページ、これは、料金圏の撤廃による利用の変化ということで、埼玉県から東京圏に利用する車は、従来1,100円が900円に下がったことによりまして首都高の利用が増えました。その結果、並行する新大宮バイパス、国道17号でありますけれども、この交通量は減りまして、一番右側にございますように、通行時間の短縮が図られたというようなレポートがございまして。

次のページは神奈川県の場合。これも同様の傾向で、ここは効きが若干悪いようでございますけれども、ここも首都高が少し伸びて、一般道の渋滞が減少したということでございます。

次のページが乗り継ぎ割引ということで、NEXCOの区間から首都高に入った際にすぐに下りられる、下の道が混むというようなことがございますので、6キロ未満の区間を基本として100円の割引を入れたということがございます。それぞれご覧いただきますと、川口ジャンクションから新郷でありますとかそれぞれの区間の首都高の交通量が伸びているということで、下道の交通量の減少に若干効果があったということがございます。

次の8ページ目でございますが、中央環状の迂回利用割引ということで、図中の青い都心環状に進入してくる車を、極力赤い中央環状に迂回誘導しようということで、中央環状を利用した方には100円割引という割引を導入してございます。ただこれは、右側のグラフをご覧くださいますと、1%中環が増えたということで、あまり効きがよくないということで、十分な効果がまだ確認されてございませんので、PRなどをしていく必要があるかなということを考えてございます。

それから、首都高最後になりますが、環境ロードプライシングの効果でございます。こちら割引率が上がりまして、移行前に比べますと湾岸線が増えまして、一般道、それから横羽線が減った、こういった効果が得られてございます。

次のページ、10ページ目以降は阪高でございます。これは首都高と同様に、料金圏を撤廃して、ご覧のような階段状の料金制度を入れたということです。

それから、11ページ目になりますが、ご覧のような割引制度を導入してございます。

12ページ目でございますけれども、これも首都高と同様でありますけれども、2%ほど交通量は減少してございますが、特徴といたしましては、値上がりした区間の交通量は非常に減って、値下がりの区間の交通量の増えが大きい。料金に対する効きが非常に大きいということで、地域性があらわれているのかなということがございます。

13ページ目が、これも首都高と同じですが、跨ぎ利用、内々利用の料金に対する感度でありますけれども、こちら感度が首都高に比べると大きいという結果になってございます。

以下、14ページ目、15ページ目、それぞれ割引の効果をとりまとめてみたものでございますけれども、時間の関係で説明は割愛させていただきたいと存じます。

**【道路経済調査室長】** アンケートについてご説明いたします。資料5と資料6です。

資料5は、ページをめくっていただきますと、市町村会長とか市長会の方以外で任意で回答をいただいた方が253。下に枠で囲ってありますけど、その市町村の結果でございます。

おおむね概略を申しますと、代表してやっていただいた市町村の今までの結果と、基本的に結果は同じ方向が出ているということであります。簡単にご紹介をいたしますと、3ページ目でございますけれども、料金制度のあり方、料金施策のあり方については、対距離制を基本とし、全国共通というよりも、「公平妥当で安定的・シンプルな料金制度」という結構強い意見がありまして、これはその次のページ、4ページ目に、参考までに前回お出ししました都道府縣市町村の回答を載せてございます。その傾向は、緑色の市町村の傾向と同じようになっております。

次に、5ページ目を見ていただきます。割引の内容についても、効果があったという市町村が多いということで、これも同じでございます。特に時間帯割引については評価が高いのですけれども、休日無料化実験は拮抗しているということでありまして、その傾向は6ページにあります前回お見せしました都道府県・市町村の傾向と、特に市町村の傾向と同じでございます。

それから7ページ目、26年度以降の割引についてでございます。重視する視点については、活性化、物流、一般道路の渋滞解消ということで、今後の割引についても継続、あるいは効果を検証し妥当なものを実施ということであります。財源確保については、これは市町村の傾向でございますけれども、償還の見直し、あるいは税金を入れるべきということございまして、8ページに前回の都道府県、代表市町村の回答をまとめてございすけれど、その市町村の傾向と一緒にです。ここは都道府県と市町村の違いで、都道府県は償還の見直し、市町村は税金をという声になっているということでございます。

それから、9ページ、大規模更新のところにつきまして、左側が有料の道路、右側は無料の高速道路について聞きました。基本的にここは、有料のほう、左側ですけれども、利用者負担でやるべきという意見が、税金よりは多いということです。両方回答されている方も結構おるということでございます。あと、大規模更新の無料のほうについては、税金ということでありまして、ただ、基本的にあまり制度がよくわからないということで、無回答の方も多かったということかなということでありまして。

それから11ページでございます。ネットワークのあり方につきましては、都市部の方は環状道路とかボトルネックでございますけれども、やはり全体的にはミッシングリンク。それ以外には、4番目でございますけれど高規格幹線道路の整備等、あるいはスマートインターというか簡易のインターの増設を挙げた方が多かったということでありまして、これは12ページ、前回の代表県市町村の傾向とほぼ一緒だということでありまして。

最後に、13ページでございますけど、手続きの現状と今後のあり方については、国民にわかりやすい形で伝達してほしいというご意見があったということでもあります。

引き続きまして、飛ばして資料6です。前回、委員の方々から、もう少し分析しないとわからないということでしたので、実施したものを簡単にご紹介いたします。

2ページ目を見ていただきたいと思います。ご指摘もありまして、料金制度のあり方で、対距離を基本とし、水準は全国共通という答えをしたところと、実際、地方部の24.6円よりも高い恵那山とか本四とか、赤のところでございますけれど、ここがアンケートの答えと相関があるのかということで調べました。青く塗ってある都道府県がそういう提案をしたんですけれど、赤いところとの関連性はあるのかなど。やっぱり身近に高いところがあるところは、全国共通をとということで、当たり前かもしれませんが、そういうことを求めていることがわかるかなということでございます。

右側の交通需要等と料金変動。これは、交通量が少ないところはやっぱり下げたいという思いがあるのかなと思って調べました。青のところのサンプル数が少ないということもありますし、グレーのところは、全体について中間取りまとめて賛同するというところでもありますけど、交通量が少ないところは若干そういう関係も見えますけど、いかなせんサンプルが少ないので、これはどうかなと思っております。

3ページ目でございますけれども、時間帯割引について効果があったというふうに言ったところについては、もともと時間帯割引を導入した結果、渋滞の変化に反応があるのかなのかということを見ました。全県的な意見で、赤い丸は減少なしで、青い丸は解消、渋滞減少があったんですけれども、その傾向は見られなくて、時間帯割引には効果があったと回答した自治体は地域にかかわらないということでありまして、もう少し細かく分析するか、この県全体と個別の渋滞ポイントではチェックできないのかなという感じであります。

右側に行きまして、休日1,000円のほうでございます。これについては、渋滞が激しかったところは課題があったと。ですから、赤色か緑色に県が塗られているのかなと見てみますと、概ね渋滞があるところ、もしくは、例えば山口県のように、出口の福岡側に渋滞があり、関連があるところで渋滞したと見たところは、あったということで、その関連性はあったのかなということでございます。

4ページ目、料金割引の今後の傾向で、重視する点として地域活性化、物流コスト、一般の渋滞ということでありました。地域活性化と回答された自治体は、当然ながら大都市

圏の自治体にまんべんなく出ているということでもあります。また、物流コストの低減が県内の総生産と関係が見られないかと。低いところが言っているのかもしれないし、高いところがそういうことを言っているのかもしれないという関連性を見ようとしたのですが、実際、平均より伸びているところが30自治体ありまして、それに対して、高いところの自治体で挙げたのが17しかなくて、半分ぐらいということなので、必ずしもこのデータで関連性は見られないので、ほかのデータで、出荷額とか、あるいは立地状況とかで分析する必要があるのでございます。

5ページ目の渋滞は、同じ状況でございますので、これではちょっとチェックはできないなということでもあります。

6ページ目でございますけど、ネットワークの緊急強化ということで、左側が環状道路で、右側がボトルネックの集中対策です。これは明らかに大都市にある方が基本的に要望しているということでもあります。

最後に、7ページ目で、ミッシングリンクについてでございます。整備率の低いところはミッシングリンクの要望を出しているのかなということで見ました。網掛けでクロスしているのが70%未満。斜線になっていますのが70%から80%。平均が大体70%ちょっとでございますので、おくられているところはミッシングリンクを挙げていると。

暫定2車線の4車線化、これは右側でございます。これは少し整備が上がってきて、だけど2車線が残っているところが挙げているのかなという傾向を見ようとはしたんですけど、青い都道府県で、暫定2車線で4車線化を主張しているところは、2車線区間は当然あるんですけど、必ずしも整備率との強い相関はまだ見られないなということで、ここもなお分析を進めたいということでございます。

すみません。駆け足で恐縮でございますけれども、以上でございます。

**【寺島部会長】** 時間の制約もあって駆け足になってしまったわけですが、本当は今の説明に関していろいろな意見がございと思いますが、特にこれだけは言っておきたいということがある方がいらっしゃれば、いかがでしょうか。

**【家田委員】** じゃあ、これだけ。

**【寺島部会長】** どうぞ。

**【家田委員】** 割引は、場合によっては効果を上げるということでもいいと思うんだけど、割引を検討するに当たっては、こういうふうにするとうなるかなという事前のアセスメントをして、それに対して、いやいや、こうなりましたというのを積み重ねていかないと、

思いつきでひょっとやってみたら大したことなかったという話じゃ、しょうがないからね。それは前から申し上げているんだけど、今回のご紹介は、そういう事前アセスメントはあったんでしょうか。

【高速道路課長】 首都高の割引につきましては、どちらかというところだと激変緩和という趣旨の割引が多い。

【家田委員】 混雑緩和の方で出てくるんじゃないですか。

【高速道路課長】 はい。混雑緩和の方です。

【道路経済調査室長】 一定の期待した効果みたいなものは、こういうのがあるんだろうというふうにしてやったということでありまして、今回、アンケートとの相関を見ようとしたので、先生のご指摘にはなっていないのかなということだと思います。

【家田委員】 じゃあ、アセスメントはやっているわけですね。

【道路経済調査室長】 アセスメントをやったというほどではないんですけど、通勤割引はこういうことを期待してとか、物流の夜間の割引は夜間の交通をと、期待してはやりました。

【家田委員】 定性的にはそうだけど、例えばプロジェクトのときには事前に評価して、それで途中の再評価で、いやいや、こうなるとか、事後評価ではこうなると、やるじゃないですか。そこに前進というもの、進化というものがあり得るようにできているわけだけど、思いつきでやっているうちには、なんだ、大したことないじゃないかと。しかもそこには、今先生がおっしゃっていたんだけど、ガソリンのプライスの変化の効果も入っちゃったりするから、結局、何だかわからないという話じゃしょうがないしね。ぜひそんなところを、今後は心がけていただけないかなと思います。

【寺島部会長】 ありがとうございます。他にありますか？ どうぞ。

【根本委員】 すみません。簡単な、テクニカルなことを。

首都高の対距離の資料ですけれども、3ページを見ると、交通量が2%減ったと書いています。減ったというところだけ見ると、何かマイナスのようなイメージを思い浮かべるんですけど、4ページを見ると、結構長距離トリップのところでは増えていますし、5ページを見ると、現道に結構効果もあったと思われまして。ということであれば、現道を含めた総走行時間で見ると結構効果があったという見せ方もできるんじゃないかなというふうに思います。

以上です。

【高速道路課長】 1点だけ、すみません。

【寺島部会長】 どうぞ。

【高速道路課長】 実は短距離の割引で、500円とか600円になったところがもっと増えるというふうに実は予測してございまして、そこがまだ発現してないのかなというふうな分析をしております。大体周知されてくると、そこの辺の短距離の利用客が増えるのではないかというふうに期待をしております。全体の料金収入自体は二、三%の増というふうに聞いております。首都高で3%の増ですね。

【寺島部会長】 よろしいですか。

それじゃ、ほかにご意見をお持ちの方も、また引き続き議論するというので、事務局に今日のところはお返ししたいと思います。

【総務課長】 長時間にわたり、有意義なご議論をどうもありがとうございました。次回の日程につきましては、追って事務局よりご連絡させていただきますので、よろしくお願いたします。

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、ご同意をいただいた上で公開いたします。また、近日中に速報版として簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いたしたいと考えております。

本日の会議資料はそのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

それでは、以上をもちまして第5回国土幹線道路部会を閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —