

令和5年2月16日

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会、第53回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

皆様、本日は御多忙の中、御参集いただきまして、誠にありがとうございます。進行を務めさせていただきます国土交通省道路局総務課長の鎌原でございます。よろしくお願い申し上げます。

本日は、ウェブ会議も併用しながらの開催となっておりますので、御発言の際は手挙げ機能を御活用いただくなど、円滑な進行に御協力のほどよろしくお願いいたします。

また、御発言の際はマイクのミュートを解除いただき、それ以外のときはマイクをミュートにさせていただきようお願い申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の丹羽より御挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

【道路局長】 道路局長、丹羽でございます。本日は大変お忙しいところ御出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃から道路行政につきまして、御支援、御協力を賜っておりますこと、御礼申し上げたいと思います。

本部会におきまして、中間答申を令和3年の8月にいただいております。内容的には、速やかに見直すべき料金制度の在り方、また高速道路を持続的に利用する枠組み、また、高速道路の将来像等について中間答申をいただいているところでございます。このいただいた答申、例えば深夜割引をはじめとした料金割引であります。これについても1月20日に発表させていただいているところでございますし、更新、あるいは進化の取組につきましましては、今月の10日でありますけれども、道路整備特別措置法等の一部を改正する法律案を閣議決定しているところでございます。今後、これについての法案の審議がやられることになろうかと思っております。今日はこれらの取組について報告をさせていただきたいと思っております。

また、先月の大雪で、大規模な滞留が新名神で発生したところでございます。中日本高速と西日本高速に対しまして、これについてしっかり検証するようという指示を出しまして、その検証結果を8日に両会社が発表しているところでございます。まず、この内容

につきまして最初に御報告をさせていただきたいというふうに思っております。

本日は限られた時間ではございますが、忌憚のない御意見を賜りますよう、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。

道路局長は、他の公務の関係で、大変恐縮ではありますが、途中で退席をさせていただきます。よろしく願いいたします。

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。

それでは、委員の御紹介に移りたいと思います。今回より新たに2名の方が委員に選任されておりますので、御紹介をいたします。

まず、谷川貴史委員でございます。

【谷川委員】 毎日新聞の谷川と申します。現在、論説室に所属しております。現場の記者では経済部で十数年、それと政治部で2年ほどやってきました。私も高速道路のユーザーとして、非常に最近の道路に利便性を感じておりますので、こうした議論に携われるのは非常に光栄だと考えています。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 谷川委員、ありがとうございます。

続きまして、久末弥生委員でございます。

【久末委員】 大阪公立大学の久末でございます。専門は行政法学です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 久末委員、ありがとうございます。

その他の委員の御紹介につきましては、委員名簿に代えさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

なお、本日は、井伊委員、佐々木委員、羽藤委員におかれましては、御欠席との連絡をいただいております。また、家田委員におかれましては、所用により途中からの御出席との連絡をいただいております。また、石田委員におかれましては、急遽ウェブでの出席に変わっております。

本日御出席いただいております委員の方は11名でございまして、委員総数14名の3分の1以上でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

本日の資料は、配付、または別途お送りさせていただいておりますが、議事次第、資料

1として委員名簿、資料2として大雪に伴う高速道路の対応について、資料3として高速道路料金に関する最近の動きについて、資料4として高速道路の更新の取組等について、資料5として高速道路の進化の取組等について、資料6として道路整備特別措置法等の一部を改正する法律案、参考資料1として高速道路の料金割引の概要でございます。

それでは、以後の議事の進行を朝倉部会長にお願いしたいと思います。部会長、よろしくお願いたします。

【朝倉部会長】 はい。分かりました。皆様、こんにちは。よろしくお願いたします。

これより議事を進めてまいりたいと思います。本日はお手元の議事次第のとおり、報告事項が5つあります。それで、そのうち1つ目の大雪に伴う高速道路の対応についてというのが1つの固まりでありまして、その後の2、3、4、5も1つの固まりでありますので、まず、1番の大雪に伴う高速道路の対応について事務局から御説明いただいて、それで少し意見交換をする。その後、2番から5番について御説明いただいて、また再び議論する、そういう段取りで進めていきたいと思います。

それでは、まず資料2に基づいて、大雪に伴う高速道路の対応について御報告をお願いいたします。

【高速道路課長】 高速道路課長の橋本でございます。着座にて説明させていただきます。

資料2を1枚おめくりいただきまして、新名神大雪時の渋滞による大規模滞留事象の位置図の資料を見てください。時系列のところを見ていただきますと、1月24日から始まったものでございます。

夕方頃に雪が降り始めまして、18時頃に京滋バイパス、19時頃に名阪国道ということで、下の図面で見いただくと、左側の下のところにE88京滋バイパスとございますが、ここが最初、その次に、その下、E25名阪国道ということで、大阪と名古屋を結ぶ大動脈のうち、2本がここで止まってしまいました。それが夕方の19時頃でございます。1本だけで残りました名神高速道路でございますが、名神も大阪、京都、滋賀間というのが、非常に勾配があるところ、4.5%ぐらい勾配がございまして、こういう弱いところを中心に、滞留といいますか、速度が極端に落ちました。

結果としまして、この①、ずっと書いてあるんですけども、一番長いときで、名神高速で約70キロ渋滞してしまいました。名神はゆっくり動いていた状態ではあったんですけども、さすがに通常だったら名阪国道なので京滋バイパスがあるところが、1本しか

残らないということもありまして、実際には名神が非常に渋滞し、その影響が②のところの新名神のほうに及びまして、その新名神もずっと行きまして、最後、菰野まで②のところが伸びたという形になっております。

この段階で翌日の3時、4時頃までになってしまったんですが、これでもう65キロほど止まった状態になりました。その段階で通行止めをかけたんですけども、実態としてはもう止まったということでありましたので、大規模な滞留になってしまったところがございます。結果として、その通行止めをしてから解除まで24時間以上かかりましたし、大変多くの方に御迷惑をおかけしたということがございます。

この事象を受けまして、次のページですが、NEXCO中日本と西日本で検証をしてみました。その結果、当面の対応として出てきたものを簡単に御紹介させていただきますと、まず1つ目、通行止めのタイミングが遅れましたと。先ほど申し上げたとおり、いろいろ名阪国道なり京滋バイパスが止まったにもかかわらず、新名神を止めるのが非常に遅れてしまったと。

原因として会社から来ていますが、渋滞ということで少しずつ動いていた、それがいつか解消するだろうと。名神は止めておりませんでしたので、そういうものもありましたし、あるいは東西の大動脈ということで大事にしなければというところで、ちょっと頑張ってしまった結果として通行止めが遅れたというところが1つあります。

対応策としまして、非常に厳しい予防的通行止めの適用基準に達しないということで、これはこういう場所柄もあると思うんですが、大規模な滞留が予見される場合には、ちゅうちょなく通行止めを行うということを再度確認したところがございます。これが1つ目の遅れのところですよ。

2つ目、お客様にとって重要な情報が届いていなかったというところがございます。渋滞というようなこともあったものですから、大規模な滞留であれば、もっといろいろと発信すべきだったとは思いますが、その点、渋滞時とは大きく変わらないような情報提供だったということで、利用者の方から相当苦情等ございました。

結果としまして、その対応策としては、的確な情報提供をするということなんですが、ツイッターとかホームページとかもやっておったんですが、さらにその頻度を上げるなり、内容をもうちょっと、時間もさらに細かくやるなりということを確認しておりまして、今後はより一層、様々なジャンルで情報提供したいというところがございます。

それから右に行きまして、3つ目、巻き込まれた方々、お客様に支援ができていなかっ

たのではないかということです。まさに渋滞が一時的だというようなこともあって、十分社内では体制構築しておったんですが、ほかの自治体であったり、あるいは国であったり、いろんな方々に手を広げることをどうもやっていなかったということでございます。

ですので、対応策でございますが、早い段階から関係機関に御相談して、一緒になって支援をするような体制を整えるということになります。つい先般も三重県のほうに会社が参りまして、説明して、県のほうからも、早めに言ってもらえればいろいろやりますよというようなお声も聞いておりますので、この対応策について体制構築をまずしっかりやっていきたいと思っております。

4、5、同じようなことでございます。滞留解消に時間を要したということについては、関係機関の応援を含めた体制をさらに充実する、であったり、想定以上に通行止め解除までに時間がかかったということで、原因は自然現象でもあるんですが、やはり新技術、あるいは凍結防止剤の散布等、やれることは多々ございますので、その辺りを確認したところでございます。

簡単でございますが、以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

今御説明いただいた大雪のときの対応等について、何か御質問、御意見があればお願いいたします。いかがでしょうか。大串先生、どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。御説明ありがとうございます。お聞きしたいのが、道路を例えば止めたときに、機会損失などが発生すると思うんですけども、そういった費用換算といいましょうか、これまで大雪などで道路を止めました、これだけの機会損失が発生しているはずですか、もしくは雪に埋もれてしまった車の移動のための除雪にかかった費用ですか、今回数日かかって除雪をしているはずで、余分な費用がかかっていると思うんですけども、こういった費用に対しての把握というのは、各会社もしくは本省で行われているものなのでしょうか。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかに御質問があるかもしれないので、ちょっと全部お伺いしてからお願いいたします。

ほかに委員の先生方から、御質問か御意見かありますでしょうか。谷川さん、どうぞ。

【谷川委員】 谷川です。質問で、お客様にとって重要な情報が適切に届いていなかったということなんですけれども、これは今後起きたときに、より適切に情報を届けるために、単に頻度を増やす以外に、手法を何か広げるような余地というのがあるのでしょうか

というのが1点目で、もう一つ、この3のところ、車に乗っている人の声かけや救援物資の支援を実施したものの、十分行き渡らなかったと。これは関係機関と協調して、具体的にどんな体制を取れば、より迅速に救援物資を送れるというふうに考えていらっしゃるのか、教えてください。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほかいかがでしょう。小林先生、手が挙がっているようです。お願いします。

【小林委員】 私、この日当事者でして、もう自宅に帰るのにふだん12分のところ、4時間半かかりました。夕方の17時頃から降り始めて、一気に大雪になりました。

こういうときに情報が流れてこなかった。鉄道が止まるということも判らなかった。こういうときこそ本当にDXが必要だと思います。例えば、ETCとかナビゲーション。ナビに大雪情報がでていなかったのでしょうか？大雪時における危機管理、これは災害BCPだと思います。そういう異常時にこそ。広域的なインフラの連携の問題について幅広く検討していく必要があると思います。まだ記憶が新しいところですので、よろしくお願いたします。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、今お三方から御質問、あるいは御意見をいただいていますので、事務局のほうでお答えになれる範囲で結構ですので、お願いたします。

【高速道路課長】 ありがとうございます。まず小林先生、大変御迷惑をおかけしました。大変申し訳ありませんでした。

まずは最初、大串先生のほうから。機会損失ということていくと、恐らくお金の計算等はないんですが、多分24時間で約何千台ぐらいが止まってというような数字は、大体把握はしています。ですので、それを例えば時間単価掛けるなりという形での損失額という計算は、できないことはないような気はいたします。ただそれ以外に、渋滞にはまって通常よりも、先生が4時間かかったとか、何時間かかったという方も入れると、多分相当な膨らみになるんじゃないかと思うので、またその計算のやり方はあろうかなと思っておりますが、今手元にはございません。

あと除雪費用そのもの、それは確かに会社のほうで、個々の事例ではやっていないので、恐らく年間単位ぐらいでどのくらいかかったかということになりますが、例えば、今回のこの3日間ぐらいの活動でどうなったかということについては、恐らくやろうと思ったら

計算できるんじゃないかと思います。取りあえずお金に関してはそういうことでございます。

それから谷川先生がおっしゃっていただいた情報の頻度でございますが、小林先生の話にも多分関連する可能性があるんですが、今、各道路でいくと、会社は会社でツイッターなりホームページなりを出すという形になっています。直轄事務所が同じようなところで並行して国道を持っていますので、その国道事務所のほうから同じようにツイッターとかをやっていますが、正直それはやっぱり拾いに行かないと分からないというところがありますので、例えばですけど、利用者が統一して、1つのアプリか何かさえ持っておけば、いろんな情報が入ってくるなど。

それは、場合によったらそのほかの交通機関も含めてかもしれませんが、NHKの防災アプリじゃないんですけども、何かそういうような形の、もうちょっと総覧性があるものがあってもいいのかなとは、直感的には思いますが、今のところは各会社のほうを取りあえず頻度よく上げてやるということで、拾ってもらえるような段取りにしたいというのが、まず第1ステップになります。

それから救援物資の話でございますが、これは県から言われたんですが、恐らく言ってもらえればいろいろと、県が持っている水だとかトイレだとか御飯だとかそういうものが、もうちょっと早く出せたと思うんですが、それをやはり出していなかったのが1つと、正直手足の問題になるんですけども、会社だけだと多分限界があるというふうになります。

かつ悩ましいのは、高速道路の場合はどうしても限定されたスペースになってしまいますので、ある程度会社が先導していろいろと細かくやっていかないとうまく回らないところがありますので、その際に手足が足りないという可能性があるんだったら、それは早め早めに、特に市町村とか県とかに相談すれば、もっと円滑にいったんじゃないかと思っておりますので、それは正直大きな課題だと思っております。

それから、すみません、小林先生の話で言うと、さっきの防災アプリじゃないんですけども、少し他機関の情報も一緒に得られるような、何か総覧性のあるものを考えるということになろうかと思っておりますので、その辺はもう少し、道路だけじゃない範囲で、何が変えられるか検討したいと思っております。

以上でございます。

【大串委員】 いいですか。

【朝倉部会長】 はい。

【大串委員】 道路側、会社側の損失だけでも大体堅い情報として出せると思うんですよ。そうするとあの日は大雪警報が出て、そもそも気象庁が、外にあまり出ないでほしい、もうよっぽどじゃないと出ないでほしいと、さんざん警告を前日ぐらいからやっていた中で発生したということで、大いなる人災の要素もあるのではないかと考えております。

もうちょっと言いますと、トラックドライバーの方って荷動きを止めることはできないはずなので、やっぱり荷主が、今日は持ってこなくていいというような形での配慮もあってしかるべきだったと思うんです。ですので、堅い数字をなるべく社会に公表していただいて、これだけの社会的損失が発生してしまっていると世の中に周知していただきたいです。

もちろんも高速道路を早く止めなかったということがあるかもしれないけど、止めたら止めたで別の機会損失というのが発生するわけで、その辺の見合いだと思うんですが、特に大雪警報が出ているときには、2024年のトラックドライバー問題とかもありますので、きちんとトラックにも配慮していただいて、大雪警報時は荷物を出さない、もう止めていただくということを、経済界としっかり協議していただきたいと思います。

もう一つは、トラックドライバーの方の1つ荷動きを止めるインセンティブとしては、例えば警報が出ている時間帯は割引を実施しないと。多頻度割引とかいろいろ割引を実施していると思うんですけれども、警報が出ている日は実施しないという取決めを早々にしていただくと、ドライバーからも、ちょっとこの日は割引が利かないので荷動きを止めたいと言いやすいと思うんですよ。そういった複合的なやり方で、なるべくああいった大雪が心配される日に高速に車を乗せないというような働きかけを、インセンティブ絡みで実施していただくような施策を、ぜひお願いできたらと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。具体的な御提案もいただきました。実際道路側でいろんな対策をしても、何とも回らないところはたくさんあると思います。皆さん現場は一生懸命おやりになっていたと思うので。

道路側、現場で対応すべきところは確かにたくさんあるんですけれども、道路利用者側のアクションとしてできることもたくさんあります。利用者が冬の道路を走る際の準備をやっていただくことをきちっと伝えていかないといけない。今日の資料は、三重県境のところですけども、兵庫と岡山の間も相当なことになりましたよね。ふだんあまり降らないところでこういうふう突然降って、ひどいことになった。今後のためには、この記録

と記憶をきちっと残して、それを広く共有することが大事だろうと感じる次第です。ありがとうございました。

それでは、次に移させていただいてよろしいですか。それでは、報告事項の2番から5番についてです。これは相互に関連しておりますので、まとめて御説明いただいて、そして意見交換するということにいたしましょう。具体的には、高速道路料金に関する最近の動き、高速道路の更新の取組等、高速道路の進化の取組等及び道路整備特別措置法等の改正について、この4つであります。事務局より説明よろしく申し上げます。

【高速道路課長】 引き続き、高速道路課長の橋本のほうから、3、4、5を私が説明しまして、路政課長のほうより法律の話をさせていただきたいと思っております。非常に量が多うございますので、できるだけ簡潔にお話ししたいと思っております。

まず1つ目、料金でございます。ページをめくっていただきまして、2ページ、右下に2ページと書いているところ、1年半前の国土幹線道路部会の中間答申におきまして、いろいろ見直しましょうというふうにご提言を頂戴しました。その中で、本日①、②、③のところについて、どういう内容を見直しているかということをお報告したいと思っております。

3ページを御覧ください。平日朝夕割引でございます。左側、割引の課題というところにあるんですが、最近、働き方がいろいろ変わってきて、多様化しているということが一つあるのに、それに対応していないというのがございました。

右側に行きまして、部会における意見として、朝夕の時間帯、本来すいている高速道路を利用いただいて、一般道路の渋滞を解消するつもりで始めたのが、結果として高速道路も混んでいるようなところがあるんじゃないのというお話を頂戴しておりました。

これを受けまして、下、見直しの方向として、まさに多様化する勤務形態に対応しようということ、あるいは前後の時間帯への分散を図れないかという意見があつて、次のページの4ページでございます、今回見直しをして試行したいというようなことを考えております。

具体的中身は、見直しの施行ということで2段目のところにありますが、朝夕だけだったものを、曜日も時間帯も問わない形に拡大するというやり方です。ただしこれだと何でもかんでも割引みたいになってしまうので、右側に利用者が登録したインター間ということで、定期みたいな形で少し限定といいますか、ここの区間を使うからというやり方で、登録してもらったところを割り引くというやり方を考えております。

石川でちょうど高速と国道が並行するような部分がありますので、金沢周辺のところで試行を4月からやらせていただいて、その結果を取りまとめて、今後どうするかというのはまた御相談したいと思っております。これが1つ目です。

5ページ目、深夜割引でございます。冒頭少しお話もありましたが、割引の課題としては、皆さん何度も言われていますけど、割引の課題のところに書いてある東京料金所——東京料金所だけではないんですが、0時前後に恐ろしく車が滞留しております。

非常に危ないですし、実際事故もありましたし、働き方というか、使い方としてちょっとおかしいですよねということにもなっておりますので、次のページに行きまして、今回割引としまして、もともと0時、4時にちょっと引っかけたら割引が全部かかっているというものに対して、その適用時間帯に走った距離相当だけ割り引きますよということ、それから、その際にこれまで0時、4時だったものをもう少し広げて、22時から5時に広げるという、この2つをすることによって、この時間内に走行いただいた分のみを割り引くというやり方にしたいということです。

ただこうしますと、上から3つ目みたいに、非常に長い距離を走られる方がえらく値上げするじゃないかというようなコメントも頂戴しておりますので、その方への配慮ということも踏まえて、右側のほうに長距離通減の拡充とありますが、400キロ以上走った場合に割引が徐々に、従来よりも拡充するような制度を入れることによって、長距離利用者の方には配慮するという見直しをやりたいと思っております。

なお、本件については、場所、どこをトラックが走っているかというのを把握するために、フリーフローアンテナ等を設置する必要がありますので、実際のスタートは恐らく令和6年度頃になろう、1年半、2年ぐらいかかるかなと思っておりますのでございます。

それから、次の3点目、休日割引でございます。7ページ目を御覧ください。休日、今は、土日、祝日、一律3割という形でやっておるんですけども、どうもちょっと観光以外の方も使っているような。単にその日割り引かれるというだけになっているよと。なので、右側に書いてある、部会でもありましたが、もうちょっと観光地などにおける行動と絡めたものが要るんじゃないのかという御提言を頂戴しています。加えてゴールデンウイークとかお盆とか、特に混んでいるところをさらに混ませるような仕組みになっているので、ちょっと考え直したほうがいいよと言われておまして、まず1つ目なんですけど、ゴールデンウイークとかお盆、あとは年末年始につきましては、昨年からの割引適用外にさせていただきます。

ですので、その分はまずステップとして、今回もうやめたということなんですが、さらに次のページに行きまして、周遊割引という形で、観光というものをちゃんと意識していただいて御利用いただくという制度にしたいと。

さらに土日祝だけではなくて、最近働き方改革で、冒頭申し上げたようなものと同じなんですが、要は曜日を問わない形で、どちらかというと平日により利用いただくという形で、観光周遊割引を平日拡充で最大4割引というような形で、週末だけでなく、平日にも観光に行ってください、交通の利用を分散するような形です。制度を今回入れさせていただいて、11月から開始しております。右に少しだけデータがありますけれども、結構平日の利用が膨らんでいるということですので、ちょうどコロナからの復活だというのいろいろな絡んでいると思いますけれども、非常に利用していただいているのかなと思っております。

ここまでが割引の見直し。ちょっと後ろ飛ばさせていただいて、11ページ、首都高の料金のお話でございます。去年の4月に改定して半年間ぐらいの結果が出てまいりましたので、その御報告でございます。

12ページを見てください。一昨年何を変えたかと申しますと、①上限新たな上限料金ということで、左の絵のところですが、これまで上限1,320円だったものを1,950円ということで、上限を上げさせていただきました。

その一方で、ほかのNEXCO等との割引の整合性から、②の大口・多頻度割引を入れる、あるいは③の深夜割引を入れるということをやらせていただきました。あわせて、例えば起終点一緒だったら、迂回した場合にも料金ができるだけ損というか、多く払わないという形で、例えば大井から三郷ジャンクション、外環を通る場合も首都高を通る場合も値段は変わらないという形で、迂回割引を適用したところがございます。

その結果が13ページ以降でございます。まず距離帯別の利用料でございますが、上限を上げたということで少し料金が高くなった方々、特に長距離利用の方が高くなったんですが、結果としてそこは落ちています。ただし、その一方で短い方というのは、比較的全体として増収といいますか、利用が増えたということでございます。3年、4年なので、コロナの影響があるのかなと思いつつ、取りあえず傾向として見ていただければ、長いものが減って、短いものが増えているという傾向です。

同様に時間帯が14ページでございまして、深夜割引を入れた効果で、深夜帯は増えて、その増え方がその他の時間帯と比べれば大分違いますねということです。なお、この右側

の21時台も結構増えているような傾向が見えていますが、この辺はひょっとしたら、深夜帯は大分お店が開いたりとか、いろいろとほかの要因があった可能性はございます。ですが傾向としてはこういうことでございます。

さらに迂回のほうでございますが、15ページです。外環を通った場合のほうがやや距離は遠いんですけども、やはりすいているということもあろうと思ひまして、外環利用がどんどん増えてきていると。なので、料金を同じにして、比較的迂回をしてくださる方が増えたかなという傾向が出ております。今回半年で速報でございますので、引き続き検証させていただいて、また御報告したいと思っております。

それから、次、16ページに行きます。その他の料金割引ということで、1点、障害者割引の見直しというものを最近記者発表させていただきました。

17ページを見てください。利用者団体のほうから、もうちょっと割引を使いやすくしてほしいというお話もございました。2つ見直しをさせていただきますと、1つ目がオンライン申請。当たり前かもしれませんが、DXの時代ですので。窓口に行かなくてもできるようにしたというのが1つ目。

2つ目が1人1台要件ということで、これまでは事前登録された1台のみということだったんですが、それを別途、タクシー、レンタカー、福祉車両もそうなんですが、要は個人利用する際に、自分の車じゃない車の場合でも、ちゃんと手帳等を確認すればできるようにするという運用をすることにしました。今年の3月27日より開始予定で記者発表させていただきましたので、円滑に進められるように準備を進めたいと思っております。

以上が料金でございます、続きまして更新の取組のお話でございます。後ほどの法律に絡む話でございますので、丁寧に説明できればと思っております。

ページをめくっていただきまして1ページ目、これまでの経緯でございます。2005年（平成17年）に道路関係四公団民営化ということで、その際にいろいろと御議論がありまして、無駄な投資をしては駄目だとか、早期無料化はいつやるかを明示しなさいということもあって、料金徴収期限2050年という形で、このとき法定させていただきました。

それで進めておったんですが、2012年、笹子トンネルの天井板崩落ということで、大変痛ましい事故もございまして、その際の指摘として、ちゃんと更新といいますか、高速道路の良好な状態を維持するための財源をちゃんと確保しなさいということが1つ。それから点検をしっかりしなさいということがありまして。その更新財源を確保するという

ことで法律を改正し、15年延長すると決めたのが左側の流れ、右側が、点検を5年に1回の頻度でやるということについて定めたものでございます。

これでしばらくやっておったんですが、右側の流れのその点検をしっかりとやると、やはり悪いところが出てきたということで、1年半前の国土幹線道路部会でも御議論させていただきましたけれども、構造物の想定以上の劣化を確認したということで、更新事業を追加しなきゃいけないんじゃないのか、そのための財源をどうするのか、それに加えて進化・改良も社会的要請を踏まえてやらなきゃいけないよということ、そのための財源については利用者負担が原則なんだけれども、料金水準の上げは恐らく難しい経済環境ではないかということで、徴収期間の延長について具体的に考えなさいということでもございました。この法律案については後ほど説明させていただきます。

それで、平成26年に追加しました更新事業の今の実施状況を簡単に御説明しますと、上の表にありますとおり、計画額に対する契約率として約4割強になっております。低いんじゃないかというお声が聞こえてきそうですけれども、実際に入りますと、例えばですが、車線数を確保して、交通をうまく流しながら工事をしなきゃいけないとか、いろいろと悩ましい問題が出まして、迂回路を確保しながらやるという計画を新たにつくるというようなことがあったり、すぐに着手できたものもあるんですけれども、一定期間計画を練るといったものもありました。

とはいえ、一応あれから8年、9年たちまして、着実に進んできておりますので、引き続きしっかり進めるように、確認していきたいなと思っているところでございます。

それから3ページが、今回新しく点検した結果見つかったものの、これは総括表になります。昨年未から首都高、阪高、NEXCOと、どんなものがあるのかというのを発表させていただいて、新たに更新が必要だとすぐに顕在化しているものとして、この表にあるようなものが明らかになったところでございます。

それで、首都高、阪高、NEXCO、それぞれどんなものが見つかったかということについて、次のページ以降で簡単に説明します。4ページを御覧ください。これが首都高でございますが、首都高で22キロ、約3,000億円の更新事業はすぐにやらなければいけないよと出ました。

その中で、羽田トンネルと荒川湾岸橋の事例を次のページ以降で御説明したいと思いますが、5ページを見てください。羽田トンネルでございますが、トンネルそのものは1964年ということですので、もう60年近くたった海底トンネルでございます。

左のところに羽田トンネルの損傷状況というので写真がありますが、例えば構造目地の漏水ということで、これは比較的ひどいときなんですけど、もうじゃばじゃば水が出ちゃっていると。そうすると、結果として通行止めせざるを得ないことがありまして、上の四角囲いにあるんですが、2013年度に3回、5時間ぐらいだったものが、その後2021年度は15時間ぐらいということで大分増えてきておりますので、恐らく放置すればもっとひどいことになるリスクがありますというので、漏水もありますし、写真にあるように、鉄筋の一部消失等、海水が浸透して、相当傷んでいるという状況が明らかになっているところがございます。これが1つです。

次のページが荒川湾岸橋でございます。四十数年たっておりまして、大規模なトラス橋ということで、金属にいろいろ塗装させていただいているんですが、古い塗装が特殊な剥がれ方をすることが明らかになってまいりまして、右側に通常の劣化と、確認された劣化メカニズムと書いてあるんですが、普通は上から順番に塗装が剥がれていくので、上に塗り替えれば強度が元に戻るんですが、どうも古い塗装の1970年代のものが、下にあるように、上塗りからではなくて、真ん中がずぼっと抜けちゃう、場合によったら下地が出てしまうというような剥がれ方をしている事例が多々見つかるようになってきました。

結果として、左側に荒川湾岸橋の損傷状況とあるんですが、例えばガセットプレートの破断ということで、舗装のごっそり取れてしまった結果、浮きが出てくるようなものが多々出てまいりまして、これはもう抜本的に、塗装をやり替えるだけじゃ済まないというような形になっているのが見つかってきております。これが事例の2つ目でございます。

それからちょっとページ飛ばしていただいて、次、阪高のほうに行きたいんですが、9ページを御覧ください。阪神高速も同じような都市高速で、2つほど事例を御説明したいと思います、10ページを見てください。

新神戸トンネルです。新神戸トンネルも古いほうはもう50年近く、1976年開通ということでございますのが、トンネル内の騒音等の観点でPC舗装をやっている事例が当時ございまして、どうも点検を細かくやってもらいますと、空洞発生、あるいはプレストレスの減少等によるPC鋼材の破断というものが見つかってきまして、左側の写真のところで、ちょっとわかりますか、路面のひび割れ、あるいはPC鋼材の破断という形で、コンクリートに相当な傷みが出てきております。

ということで、もう基本的にはごっそりやり替えるしかないという状態になっております。こういう長大トンネルで、PC舗装を使っているところがありますので、こういう事

例として今回しっかりやっていきたいというのが1つ目でございます、2つ目が、もう一つ阪神、11ページでございます。鋼製高欄というものでございまして、何と言ったらいいんでしょう、もともと高欄ということで突破防止等で、強度を上げるときにはコンクリートのものが多いんですが、例えばスパンの長いような橋梁の場合に、やっぱり上を軽くしなきゃいけないということで、鋼製を使っている事例がございます。

ですが、左下のところで、一部転倒したところでよくよく高欄の中を見ますと、滞水、いわゆる水がたまっちゃっているという事例が散見されました。それ以外にもいろいろ点検しますと同じようなところが出てまいりまして、鋼製で、中が水抜きにちゃんとなっていない構造で、昔、造っていたものが多々あり、相当腐食が進んでいるのがありますので、今回鋼製高欄のところを点検した上で、必要なものは替えていくということにしたいと思っております。これが2つ目の事例です。

ちょっと飛ばしていただいて、NEXCOの事例を13ページで御紹介したいんですが、首都高、阪高というのはどちらかというと都市部ということもあるので、さっき申し上げた鋼製みたいなものとか、非常に厳しい、狭い中でいろいろ造って無理をしているというのがあって、そういう事例があるんですが、NEXCOも、やっぱり場所であったり使い方いろいろ無理がかかっているところが出て始めたところでございます。

14ページを見てください。NEXCOの一つの事例で、これは神奈川県の滄浪橋というところでございますが、海沿いということで環境は決してよろしくないんですが、構造物の全景のところを見てくださいますと、コンクリート等が剥がれているようなものが多々見えてきているところがございます。桁の変状、あるいはPC鋼材の変状などが見えておりますので、これを取り替えたいというところがございます。

加えて15ページが、土工が多いNEXCO独特でございますが、変状状況を見ていただきますと、下側の真ん中ですか、下層路盤の変形とあるんですが、普通その下の下層路盤というところはなかなか壊れないように、そこまで影響しないように造ってあるんですが、やはり長く使っている、あるいは恐らく過積載なりなんなりという非常に厳しい条件下で使っていると、下のほうまで変形するということになりますので、その下層もしっかりと直していきたいというふうに考えているところがございます。

以上が更新の最近の状況で、17ページに将来の方針ということで少し書いていますが、例えば首都高で、今回22キロ、損傷が顕在化しているということで申し上げているんですが、新たに更新が必要な箇所と同じような構造・基準のところというのがどうしても存

在しております。そういうところは今後、更新が必要となる蓋然性が高いということで、そういうものも対応できるような仕組みというものをしっかり考えたいと思っているところでございます。

以上が更新でございまして、すみません、時間が大分押していますが、進化のほうを少しだけお話ししたいと思っております。それから、いろいろ進化、改良も進めなさいと言われておりまして、1つ目が、よく言われる暫定2車線でございます。

2ページを御覧ください。暫定2車線というのを日本では、取りあえず早く延ばすということで造っておったんですが、左上に諸外国との比較があるんですけども、なかなかレアでして、例えば韓国は国策としてやめると決めて、もう全部4車線化以上にしてしまいましたし、日本が特殊な事情になっているということです。結果として、速度低下、安全性の低下、あるいは大規模災害時の通行止めが長引いちゃうというような課題も出ておりますので、全部4車線化するというわけではないんですが、先ほどの速度だとか安全性の厳しいところなどは、優先順位をつけた上でやらなきゃいけないねという状況になっております。

3ページに今どこが残っているかということで書いてございまして、未事業化が1,400キロあるんですが、比較的田舎といいますか、地方部にまだ残っているところでございます。これが暫定2車線の話です。

4ページに渋滞ということで、昔からの課題であるんですが、5ページを見ていただきますと、渋滞しているところについて、ある程度ピンポイントで付加車線等をつけるということで、あまり時間、お金をかけないでやるということ、今一生懸命やっているところでございます。加えて、事例として右側に、首都高のいわゆるロードプライシングというんですか、上げ下げの事例をお見せしておりますが、今後こういうものを一緒に入れながら、渋滞対策を進めていく必要があろうかなと思っております。

今、実際渋滞はどこで起きているのかということ聞かれるんですが、6、7、8が、各圏域ごとなんですが、例えば皆さん、首都圏をよく見られるとすると、首都圏はやはり放射線状に非常に多く残っているということが1つ。それから、外環も千葉外環ができて以降は相当多くなっているということで、全域的にございます。

7ページ、8ページも、名古屋圏、大阪圏でございまして、一定程度どうしても残っているという状況でございます。

それから、進化事業の一つとして9ページ以降で、高速道路のSA・PAにおける利便

性向上に関する検討会の中間取りまとめというものの御紹介をしたいと思います。

10ページを見ていただきますと、根本先生にも御協力いただいて検討会を開催して取りまとめました。高速道路のSA・PAの混雑解消、あるいはトラックドライバーの労働環境の改善というところをやりたいということで議論しました。

11、12ページが概要のペーパーでございます。11ページの現状と課題というところで、少しだけ触れますと、駐車マスが不足しているよという話、大型車の長時間駐車が多いよということがあったり、その下のところに新たな需要ということで、カーボンニュートラルに向けた新しい事業、あるいは右側にある、将来の社会的要請ということで、中継物流、自動運転、Maas等、新しいものに対してSA・PAがどんな役割が果たせるかということについて、幅広く御議論いただきました。

まとめたものが、主なポイントは13ページ以降になります。すみません、駐車マスというところからいきますと、これはもういろんなスペースなりを利用して造りましょうなり、あるいは14ページを見ていただくと、⑥、最近では高速道路の路外も含めて、もう少し様々なやり方で休憩施設を確保してはどうかということを御提言いただいております。

それから15ページ目以降に、車種・駐車時間を限定したマスの利用ということで、長い方と短い方いろいろ混在していますので、めり張りをつけられるように、少しスペースを区切るやり方をやったり、というのも御提言いただきました。

その1つとして、16ページに駐車マスの予約・有料化をするという御提言をいただいています。一度その予約とか有料とかやったんですが、なかなかうまく使っていただけなくて、皆さん面倒なせいか、無料のところに行ってしまったところがあるので、どういうやり方がうまくいくかというのは、引き続き試しながらやっていきたいなと思っております。

それから、17ページに今後の空白区間の話を入れていただいております。上の現状と課題のところにありますように、やはり25キロ以上離れているものが多々ございますので、抜本的には造るということなんです。造り方として、ミニPAということで、本線に少しでもスペースがあれば、数台でもいいので止められるような場所を造るなりの工夫をしていきたいということをお提言しております。

ここまでの駐車スペースの問題で、18ページがカーボンニュートラルという新しい課題でございます。EVが恐らく2035年までに全部という政府目標がございますので、いきなり全部入れ替わるわけじゃないんですけれども、当然途中の充電施設をどうするか

という議論もあります。それを増やさないといけないということで、当然スペースとしてはSA・PAを活用する。水素ステーションも同様になろうかと思っております。

それから19ページでございます。社会的要請として、トラック輸送の効率化、中継物流等の拠点をしっかり整備するという話、あるいは将来的には自動運転、あるいはMaas等のスペースが要るだろうということで御提言いただいたところでございます。

それから20ページに、一つの物流効率化の施策としてのダブル連結トラックへの対応というのがあるんですが、21ページに今やっているところを書いています、もともと赤のところだったものを、昨年11月に、いろいろ物流業者さんからのお声を聴いて増やしまして、延べ約5,000キロ、高速道路の半分強までを対象にしました。4車線化以上あるところで、一定程度のスペースがあり、走れるというところを入れております。

当然これをやるに当たって、あわせて駐車スペースといえますか、お休みするスペースも要りますので、次のページにございますけれども、SA・PAの駐車マスを整備する等して、ダブル連結トラックへの対応を加速化させたというところでございます。

それから最後、ETC専用化の導入状況でございます。新しい取組として昨年3月より、首都圏からETC専用化の取組を始めました。皆さん乗るときに、首都高で時々、専用と書いてある紫色の看板があるかと思いますが、それを今後地方に徐々に広げていきたいということです。

都市部においては、できれば令和7年度頃までにおおむね終わらせたいなと思っておりますし、地方部についても12年度頃までに何とかならないかということでございますが、正直課題もあります。ですので、その辺りの課題を、切り捨てるというのはおかしいんですけれども、やはり我々だけの思いでやるのも問題がありますので、しっかりと課題を検証していきながら、導入を進めてまいりたいと思っております。

すみません、駆け足になりましたが、私の分は以上でございまして、路政課長、お願いします。

【路政課長】 続きます、路政課長、高藤でございます。先ほど高速課長からお話しさせていただいたような様々な課題に対応できるように、法案のほうを現在閣議決定させていただいておりますので、内容について御説明させていただきます。

資料6でございます。まず1ページ目でございますけれども、令和3年8月に本部会において中間答申をいただいておりますが、その内容を踏まえまして、道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律案という形で

立案させていただいております、2月10日に閣議決定をさせていただいているという状況になってございます。

こちらの法律につきましては、一番大きな内容は、先ほど高速課長からもお話しさせていただきましたけれども、点検の強化の結果、老朽化の箇所が出てきているという部分がございます、こちらはまた進化の事業などにも対応するためにも、現在法定されている令和47年の料金徴収期限ではちょっと対応が難しいということがありまして、そのための財源を確保させていただくというのが一番大きな内容になってございます。

また、あわせて下のほうにあります、高速道路料金の確実な事後徴収のやり方、またSA・PAの機能高度化についてという内容も盛り込ませていただいて、大きく3つの内容になっております。それでは、順次後ろのほうの資料で御説明させていただきます。

2ページ目、そして3ページ目、4ページ目は、先ほど高速課長のほうからお話しさせていただいた、現在の老朽化の状況、また進化の必要性、4車線化等について御説明させていただいているものですので、割愛させていただいて、5ページ目を御覧いただければと思っております。

高速道路の料金徴収期間の延長についての具体的なイメージを書かせていただいておりますけれども、今回の改正では、今まで道路公団民営化の段階で、2050年までという法定期限が定められておりまして、笹子トンネル事故後の改正ということで、平成26年に、これを15年延長して2065年までということで、今、令和47年という法定期限が定まっておりますが、ここについて延長させていただくという形になります。

今回の改正では、先ほどから申し上げております、点検の結果明らかとなってくる更新需要などに応じまして、逐次、料金徴収期間を延長しながらやっていくという制度とさせていただこうと思っております、その際、債務の確実な返済を図る観点から、債務返済期間として50年というのを定めて、50年以内にちゃんと料金を返済が終わるのかを確認しながら事業を進めていくという、新たな規定を入れさせていただいているところでございます。

具体的には、こちらの絵の下半分の令和5年法改正以降のほうを見ていただければと思っておりますけれども、今回の改正をお認めいただくと、令和5年からの新たな計画というのを、つくる形になりますけれども、そうしますと、50年先ですので、令和55年までということで、8年間料金徴収期間を延長させていただいて、現在明らかになっている更新事業に対応していくという形になってまいります。

今後も点検を繰り返していくという形になってきますので、それがある程度明らかになったタイミングで、一定期間というふうに書かせていただいて、資料上は10年で書かせていただいておりましたが、一定の期間ごとにまとまった需要を踏まえて、料金徴収期間を延長し、それに対して必要な事業に対応していくということをさせていただこうと思っております。そういう意味では、5年ないし10年置きにこういった計画を見直していくという形で進めさせていただきたいと思っております。

また現行の法律では、令和47年という形で法定の料金徴収期限というのが定まっておりますので、この形については踏襲させていただきまして、今回、令和97年（2115年）を法定の料金徴収期限として設定させていただく形になっております。こちらにつきましては、現在判明しているような更新需要に対応することはもちろんのこと、同じような構造の箇所、設計の箇所については、同じように更新の需要が発生してくる蓋然性が高いことを踏まえまして、そちらについても対応できるようにという内容の形ということで、令和97年に設定させていただいております。

以上が料金徴収期間の延長イメージでございます。

続きまして6ページでございますが、高速道路料金の確実な徴収ということで、高速道路を、料金を払わずに通過されてしまった車両に対する徴収におきまして、今ボトルネックとなっている2点の部分を、法律上手当てさせていただいているという内容になってございます。

E T Cの専用化などにも対応した内容という形でございますけれども、課題としまして2つ挙げさせていただいておりますが、車検証上の使用者が運転の事実を認めない場合、請求する根拠が明確でないという内容になります。これは突破されてしまいますと、基本的にナンバープレートをカメラで撮像しておりますので、そこから車検証上の使用者を割り出して、会社が請求するというをやっておりますけれども、車検証上の使用者が運転していないと否認されると、実際問題取りにくいというのがございましたので、これを法律上、車検証上の使用者からも請求することができるというふうに明確化するものでございます。

もう1点は課題2でございますが、先ほど、ナンバープレートから車検証上の使用者が明らかになるというお話をさせていただいたんですが、軽自動車と二輪車については、資産価値が普通の自動車よりも低いということもありまして、車検証上の使用者を公にするという仕組みが現在入っておりません。そのため個人情報保護の観点から、軽自動車検査

協会という情報を持っているところをお願いしても、個人情報保護法で断られてしまうという立てつけがありますので、法律上、その隘路を抜いて、料金請求のために会社からの依頼があった場合については、情報を出せるようにするというのをさせていただいているものでございます。こちらによりまして、事後徴収を確実に進めてまいりたいというふうに思っております。

続いて7ページ目でございますが、サービスエリア・パーキングエリアの機能高度化でございます。こちらにつきましても、高速課長のほうからお話しさせていただいた社会経済情勢の変化に伴いまして、EVの充電施設でございますとか自動運転車両の拠点施設などを、会社によって高速道路のサービスエリア・パーキングエリアで整備していただく必要性がございますので、こちらについて高速道路機構のほうから無利子の融資制度というのを入れまして、支援するという形を取っている内容でございます。高速道路機構のほうには国から補助が入りまして、それで支援がなされるという立てつけになってございます。

以上のような内容の法案になってございます。説明は以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それではこれから意見交換したいと思います。御質問、御意見ですけれども、今日時間制約があって、早く帰らないといけないかもしれないというふうに伺っている先生が何人かいらっしゃいますので、先に御発言いただきたいと思います。伺っているのは、根本先生、小幡先生、それから太田先生です。根本先生、その順番でよろしいですか。

【根本委員】 はい。私は15分ぐらいまでいられますけれど、もっと急いでいる方に。

【朝倉部会長】 そうですね。もしもっと急いでいる方がいらっしゃったらですけど、よろしいですか。じゃ、根本先生、すみません、最初にお願いします。

【根本委員】 ありがとうございます。私からは2点、お話しさせてもらいたいと思います。

まず、資料5の6ページに首都圏の渋滞状況があって、アクアラインが混んでいます、何らかの渋滞対策が必要ですよということが書いてあるわけです。しかし、5年以上前から、将来は戦略的な料金を導入するんだということを宣言してきています。東京オリンピックではちょっとやったんですけども、まだ本格的には導入していません。このアクアラインで実施できなかつたら、道路局は戦略的な料金をやる気がないんじゃないかと思われるのではないのでしょうか。やりやすいであろうアクアラインをぜひ、混雑料金第1号とか、本格的な1号にしてほしいなと思います。

なぜやりやすいかと思うかという、アクアラインは国と県が補助して、料金を安くしているわけです。これまでの料金割引の評価においても、効果を検証しました。その際、割引しているのに渋滞が激しくなったケースでは、この割引はやめたほうがいいんじゃないでしょうかというようなことで、見直しをしました。そういう意味で言うと、このアクアラインは割引をして渋滞しているわけです。そういうことで皆さんを説得してほしいなということでもあります。

それからもう一つはダブル連結トラックです。道路行政の中で、物流の効率性を向上させるためにダブル連結トラックを推奨するというのは、いいことだと思います。ただ、ダブル連結トラックに関しては、特積みの事業者、ヤマト運輸みたいに荷物をまとめることができる、あるいは自動車部品をミルクランで集め幹線輸送でまとめて運べるところは活用できるのですが、やっぱりなかなか使いこなす事業者というのはそんなに多くないというふうに思っています。

たまたま私は去年と先月、アメリカとドイツの高速道路の休憩施設を見てきたんです。そうしたら15ページのところの右下にあるように、全部同じサイズのセミトレーラーが使われているということなんです。このセミトレーラーは16.5メートル。積載重量20トンぐらいのものです。90%以上がこのセミトレーラーなんです。ドイツにもフルトレーラー、ダブル連結トラックはあるんですけども、少ないです。

アメリカのほうで見たのは全長20メートルぐらいの、これも20トン強を運べるセミトレーラーで、やっぱり長距離トラックの90%以上がを占めています。日本は足柄PAで調べたら、70%以上が積載重量10トン、あるいは12トンの新規格車で長さは12メートルです。ですから、ダブル連結を推奨するのはいいのですが、セミトレーラーというのをもう少し使ってもらおうということも、道路行政の中で検討できないでしょうか。

以上です。

【朝倉部会長】 根本先生、ありがとうございました。

太田先生、お願いできますか。

【太田委員】 太田です。お話しさせていただきます。

資料6の5ページです。最も注目を浴びているところだと思います。法改正に基づいて、令和9年7月までということ。令和9年7月かどうかというのは、次世代の人たちが考えていただくということですが、一番重要なポイントは、現行の事業は50年で区切

ることを明示したということにありますので、その点はしっかり説明してほしいと思っています。

50年で区切るということは、我々の住宅ローンでもそうなのですけれども、住宅ローンが50年間組める場合、とてもいい耐震構造の立派なものを建てれば月々の支払いが多くなる、そうしなければ支払いが安くなるということなので、50年の上限の中で実施する事業の量とか対策の量によって、料金を上げたり下げたりすることが可能だということです。そういう意味では、事業計画と料金とのトレードオフの関係をしっかり法定で明示したということになりますので、毎年毎年といいますか、10年ごとになるかもしれませんが、事業計画等の説明をしっかりとやっていく必要があると思います。

そして、2車を4車線化の話、あるいは機能をよくする施策、そして老朽化対策、実はやらなければいけないことがたくさんあって、これに対して優先順位をつける必要が出てきたということになります。今、事業評価部会において新規事業等の事業評価を実施しているわけですが、これらの多様な施策を含めて、どのように優先順位をつけていくかという仕組みを確立することが必要になったということになります。この点について、今後検討していく必要があると思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、今お二人の先生方からコメントをいただきましたので、先にちょっと事務局のほうから御対応をお話いただけますか。

【高速道路課長】 それでは、先にまず根本先生のほうのアクアから、強いプッシュを頂戴いたしましたので、不退転の決意でやらねばというのを改めて感じた次第でございますが、今回オリンピックで非常に、若干極端とは言いませんけれども、いろいろとああいふことをやらせていただいて、ノウハウが少しはたまったとはいえ、実際に、もう少し長い単位でやろうとしますと、なかなかちゃんとした仕組みといいますか、地元もあまり反発しないことも含めて、しっかりなきゃいけないと思っていますので。とはいえ、やらないとやる気がないと言われると非常に刺さるものがありますので、しっかりと取り組んでいきたいと思っています。

それから、ダブル連結は後ほど、経済調査室のほうから2つ目のセミトレの話をしてもらおうとして。

【道路経済調査室長】 はい。

【高速道路課長】 太田先生のほうから、1つ、今後50年という債務返済期間のお話かなと思っておりますが、97年というよりも、その50年が重要だよということかなと思いつつ、かつ、その中でいろいろと料金上げ下げという趣旨で、難しいやり方かなと思いつつ聞いておったんですが、ただ、まず我々はやっぱり債務返済は非常に大事だろうというふうに思いつつ、この制度にしているつもりでございます。

単純に期間を延ばせば、当然ですが長くなるとリスクが、収入がどう変動するか、金利がどう変動するか、いろいろ出てまいりますので、これまで一番長いのが50年ぐらいの債務返済期間でやってきておったのもありますので、安定的に債務をちゃんと返しながらかつ必要な投資をしていくと。その必要な投資というものを、すみません、先生がおっしゃるように、優先順位をつけながらちゃんとやっていくことが非常に大事だろうなと思っております。

その中で言うと、今回法律の説明の中でも、やはり更新という緊急性の高いものが重要ですよというのをしっかりアピールしたいと思っております、その上でさらなる進化というものをどう取り組んでいくのか考えていくということだと思っております。なかなか毛色の違うものをどう順位をつけるか、非常に悩ましい問題ではあるんですが、まずは更新というものを。壊れるとやっぱり人命に即直結する可能性もありますので、そういうものを避けるためにやっていきたいなと思っております、まず第一でございます。

答えとしては以上でございます。

【道路経済調査室長】 よろしいですか。ダブル連結トラックの取組と、それ以外のセミトレーラーを使いやすくするというところで、大変重要な御指摘をいただいたと思っております。おっしゃられますように、今、特車の申請の効率化、オンラインも含めてやりやすくすることと、あとは、実は道路のほうの規格みたいなものも、重要物流道路の制度も導入して、順次指定させていただいておりますので、そういったものにどういうサービスを持たせるかということも含めまして、また御意見を踏まえて検討させていただきたいと思っております。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

太田先生から御指摘のあった、50年という期限について、これがついていることの意味、これはやはり分かりやすく説明していただくことがいいのかなというふうに思っております。恐らく幾つかの意図、意味があるんじゃないかなとは思っております。もちろんクリアに説明できるものもあれば、いろんなこれまでの経緯、そういったものがあるかと思う

んですけれども、そこは少し丁寧に説明されるといいのかなというふうに思っているところです。また後で先生方から御質問があるかもしれないので、よろしくお願いします。

それでは、ほかの委員の方々からの御発言。久末先生、お願いします。

【久末委員】 御説明ありがとうございます。高速道路料金に関して2点ほどお伺いしたいのですが、資料3の4ページで、現在、平日朝夕割引の見直しの試行に入ったというお話に関連しまして、現時点では通勤想定なので、1世帯1枚、持参人式というパターンを想定されていると思うのですが、例えば介護施設に通うために、1世帯の中でもう一人使うような人がいたり1世帯複数枚使うようなことですか、あとはもうちょっと話が大きくなると、企業などで大口で何枚も持つようなことも当然想定されてくると思うのですが、将来的に上限のようなもの、例えば世帯単位ですとか企業単位で想定している、対策のようなものを考えていらっしゃるのかというのがまず1点です。

それから同じく割引の話で、千葉外環の話ですが、同じ資料3の15ページのところで、ある程度効果が上がっているというので、これはとてもよいことだと思うのですが、例えば同じぐらいの料金なのであれば、首都高をやっぱり使おうかなという方もいらっしゃると思うんです。将来的にインセンティブをもう少し強めていくためには、差額を設けていく方向もあり得るのかという、その辺りをお聞かせ願えればと思います。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、手が挙がっている小林先生、竹内先生の順にお願いします。

【小林委員】 先ほども議論に出ましたように、50年をどう見るかというのは結構重要なポイントだろうと思います。今回、点検を行って新たな劣化、損傷が見つかったので償還期間を再延長して対応しようということですが、現実には、大規模修繕をしても元に戻らないという物理的な損傷というのがたくさんある。

一時的に損傷、劣化の進行をストップさせた、あるいはスローダウンさせたけれども、実際には劣化は進んでいっているというような事例とか、1回補修、例えば鋼板接着で補修したといっても、2回目にそこで同じような損傷が出てきたときには、更新せざるを得ないとか、いろんなタイプの損傷が出てきているので、全く新しいものが出て、直して、元へ戻って進んでいっているわけではないということですね。

修繕・更新を実施して、その成果を50年間にわたり保証しないといけない、そう考える結構厳しいものがある。50年待たずにまた修繕しないといけなくなった、そういう事

例が将来的に数多くでてくる可能性がある。各社におかれては、きちっとした劣化のマネジメントを通じてアセットマネジメントの経営計画を策定し、50年の償還を達成するための経営ガバナンスを経営努力でつくっていただきたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

竹内先生、お願いできますか。

【竹内委員】 竹内です。御説明ありがとうございました。

私から2点、感想というか、意見のような話なんですけれども、1つ目は、資料で言うと5の16、SA・PAのところですね。お話を伺った感じでは、まだまだダイヤモンドサイドのほうが弱いかなという印象を持ちました。SA・PAはある意味宝の山で、お客さんたちがそこに止めたいという気持ちがたくさんあるわけですね。ですから有料化をするというのも1つの有効な収益源としてはあり得ると思います。

ただ心配なのは、トイレ休憩とかどうしても眠たいから短時間だけ休憩という人もいるので、なんでもかんでも有料ではまずいので、既に実験でおやりになっているかどうか、私は確認していませんけれども、例えば30分か1時間は無料で、その後は有料という、通常の駐車場でもあるような、ああいう形で有料化を進めていくというのが大事なことはないかと思っています。

ダイヤモンドサイドでは、まだ工夫の余地はあると思います。例えば、それこそ一般のデパートなどの駐車場と同じで、SA・PAでお買物をたくさんしたら、その分だけ長く止められるという形もあると思いますし、あるいはマイレージ・サービスを今やっていますが、あれを活用して、マイレージでポイントがたまっている人は優遇して少し長めに止められる、あるいは無料にするとか、いろんな工夫ができるビジネスチャンスがたくさん眠っていると思うんですね。

さらには、カーボンニュートラルについての国の政策と連動して、環境への優しい車だと、駐車時間が長くできるとか、いろんなことができる場所ですから、もっといろいろアイデアを出していくということが必要じゃないかなと思いました。これが1点目です。

それから2点目は、これまでほかの先生からも御意見が出ています、償還主義の50年のお話です。資料6の5ページにあった話なんですけれども、これは今回の改正で50年ごと、更新の必要があればそれによってさらに延長される。で、また次の50年という形で進んで最後に区切った2115年となるわけですね。しかしこれはもうこれは償還主義ではな

いんだなという印象を私は持つわけです。

通常の企業は設備投資をやって、そこで債務ができて、それを経営しながら償還していきつつ、さらに新しい事業を始める、あるいは設備を更新することによって、永続的に企業は経営を続けるわけですね。そのように考えますと、これはもう償還主義ではなくて、通常の企業の経営のやり方とほぼ変わらない。

恐らく2115年と区切っているのが、唯一償還主義のよりどころになる数字だと思うんですけども、ただ2115年の段階で、これ以降は道路は完璧に、もう永久に傷みませんということはある得ない。この時期でも必ずやっぱり更新が起こるわけですから、結果的には、永久有料という言葉はすごく嫌な言葉ですから使わないにしても、少なくとも償還主義という言葉はもう死語になってきているんだという気持ちを持ちました。

ですから、そういう意味から考えると、やっぱり新しい名称といいますか、そろそろこれまでの名前を捨てて、違う名前や形で料金を説明していく、そういうことが今後必要になるのではないかと、そういうような印象を持った次第です。

感想ですみませんが、以上でございます。ありがとうございました。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

それでは、今、手が挙がっている石田先生の御発言をいただいた後、少し事務局のほうから御対応、お話しいただくことにしましょう。石田先生、お願いします。

【石田委員】 ありがとうございます。国民に負担をいただくということで、資料6の5ページ目ですけど、本当に苦勞されてここまでこぎ着けられたなということで、それは感謝申し上げたいんですけど、でも今までもございましたように、道楽息子とは言わんけれど、真面目にやっているだけけれども、いつまでやるのと。そんなですね、その都度その都度かじられても困るわねという、国民の率直な意見って起こってくると思いますので、これも難しいことでもありますけれども、竹内先生から名前を変えたらという話もありましたが、その辺も含めた、大原則をもう一度やっぱり議論せんといかんのかなというふうに思いました。

それは前半の割引制度にも関係してくると思うんですけども、それぞれのところでよく考えられているんだけど、こういった割引制度を考えていく上で通底するような原則論というものを真面目に考えないと、やっぱりその場その場で考えているよねという印象はちょっと否めないなというふうに思いました。

それとSA・PAの話でありますけれども、今、一見にぎわっているようではありますが、

民間の物流センターとか、あるいはショッピングセンターの更新引当積立金みたいな感覚でのお金は、高速会社では積み立てていないんです。これは30年たって躯体が相当危なくなってきたときに、どうなるんだという大問題です。時限爆弾を抱えている問題だというふうに思っております、そういうところを無利子融資だけで本当に乗り切れるのかなという気がします。そこへの資金手当をどう考えていくか。

これは高速道路会社の保有物ですので、高速道路会社がお考えになるべきことかもしれませんが、その辺やっぱり考えていく必要があるんじゃないかなということと、そこにいろんな形での、もう既に一部始まっていますけれども、民間とのジョイントディベロップメント、これは物流ハブとかショッピングセンター機能とかありますので、その辺も含めて、もうちょっと大胆なことを考えていってもいいのかなという気もします。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

今、4人の委員の方々から御発言いただきましたので、事務局のほうから御発言をお願いできますか。

【高速道路課長】 ありがとうございます。まず久末委員のほうから頂戴しました、ETCカードの話なんですけど、恐らく一家に1枚というよりも、1台に1枚は多分お持ちじゃないかというふうに期待しております、今やり方はやっぱり、1つのカードで1区間登録みたいな形にはなりますので、そのやり方で複数台、もしも家にあるんだったらそれぞれごとでやってくだされれば、場合によったら2つの別のやり方があるかなと思います。

もう1点、会社という観点からすると、実は別の会社専用のカードがあるんですが、それと通勤割引は併用しないような形で、ちょっといろいろとそこは切り分けも一部やっておりますが、使い勝手が、どっちがいいかというのは利用者を選んでいただく、会社なり、個人でそれを選んでいただく形にしますので、その辺は利用者が混乱しないように、うまく宣伝じゃないですけど、説明していきたいなと思っているのが1つ目です。

それから、まさにさっき、同じ起終点で統一料金という話をしたんですが、将来的には多分もうちょっとダイナミックに、渋滞したら転換を促すために変えるとかというのが、近未来とは言いませんけれども、できるだけこか早いタイミングで、すごく短時間で変えられるような日を期待して、実はここの会議の場でも、一度昔提言いただいたことがございます。

今、第1ステップとして、まず同じ場所の起終点だったら料金を合わせましようとした

ものですが、将来の交通状況に応じて変えていくというのも視野に入れておりますので、さっきアクアラインの話が少し出ていましたけど、あれも同じような話だと思いますので、ちょっとそれは工夫していきたいと思っております。それが先生の御質問、2点だと思っております。

小林先生その他、皆さんから50年の話をいろいろ言ってくださっております、非常に重たい御意見を多々いただいたなと思っております。まず、その50年を設定している理由としては、やっぱり主には債務返済をしっかりやっていくということではあるんですけども、その上で、小林先生がおっしゃったように、その50年、ちゃんともたせるといような、50年以上かもしれませんが、良好な状態にするということだと思っておりますので、ちゃんと更新、あるいは修繕をした上で、それとは別に日常の維持管理もありますし、小さな規模の修繕、あるいは点検というようなものをちゃんとサイクルで回していくと。

今、5年に1回点検を法定化しましたので、サイクルで回しているんですが、その点検した結果をできるだけ早く、要は大けがする前に、早め早めに薬で治すということだと思うんですけど、小修繕とは言いませんが、何か体がぼろぼろになる前にちゃんと治していくことによって、ある程度しっかり維持管理すれば長くもつ橋というのも多々ございますので、長く使える環境に持っていききたいというふうに思っております。

それから竹内先生のほうから、SA・PAで、ビジネスチャンスではないかということ、私もまさにそうだと思っております。民営化して約20年たちますけれども、やっぱりそれを相乗効果というんですか、道路を利用してもらって、SA・PAも利用してもらって、両方がウィン・ウィンになるような体制なり、やり方に持っていくことだと思っておりますので、さらなる工夫を会社ともよく相談して。これはまさに会社の創意工夫だと思っておりますので、しっかりお願いしたいというふうに思います。

それから、もう償還主義という言い方ではないんじゃないかということではあるんですが、こんなことを言うとあれですけど、昭和31年以降、償還主義というこのやり方で70年近くやってきておりますので、どう転換していくのかということではあるんですが、ただ、今回の法律の根底も、借金はちゃんと返すというような趣旨のものは入れております。

つまり、やっぱり返済を途中でやめるなんていうことをやると、それは当然批判される可能性も十分ありますし。なので、必ず計画としては返済がしっかりできるという担保を

取りながら、新しい事業を追加するなり、料金設定をするなりということをやっているかと思っておりますので、ちょっと名前はどうかというのがありますが、私はやっぱり債務返済というのは、しっかり大事な一丁目一番地として置いていきたいなというふうに思っているところでございます。

それから、石田先生のSA・PAのショッピングセンター云々の話がございましたけれども、確かに関連事業として、今はいいのかもしれませんが、その先を考えてどう積み立てていくのかなり、あるいは、今も少しずつもうけているとは思っているんですけども、そのもうけをどう活用して、より魅力的なSA・PAなり関連事業にしていくのかということについては、ぜひ民営化会社に、さらなるノウハウといえますか、アイデアを募集したいなというふうに思っているところです。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。御質問があった先生方よろしいですか。

それでは引き続き、委員の方々から御意見を賜りたいと思います。谷川委員、お願いします。

【谷川委員】 私から3点です。

まず1つ目は、資料3の8ページの高速道路の観光周遊割引の平日拡充というのがあります。私はすごくいいことだなと思っています。ちょっと道路の話から外れるかもしれませんが、観光の今の最大の課題って、いかにインバウンドを戻すかというよりも、需要の平準化をいかに達成するかというのが私は重要だと思っています。

コロナで皆さん御存じのように、それまでは年間で3,000万人以上訪日客がいたのが一気に消えて、何が起こったかという、宿泊業で雇用がかなり失われて、しかもその多くが非正規の人たちだと。これは需要が戻るときにも、需要のある時期が偏っていると、採用していいのかどうか分からないということが起き得るので、いかにその需要を平準化するかというのが非常に大きいと。観光割引で言えば、単に平日というだけじゃなくて、季節によっても観光の需要は違うので、しかもそれは多分その地域によって閑散期は違うので、柔軟な料金設定をいかにするかというのが非常に課題だと思っています。

これを高速道路だけでやってもあまり意味がなくて、ほかのいろんな関係団体等と連携しながらやらなきゃいけないと思っていまして、今、政府のほうで観光立国の基本計画を議論し直していると思うんですが、3月に最終決定するという事なので、その中にぜひ、その高速道路の話とほかの平準化の話をいかに連携させるかということ盛り込んでいた

だけたら、ありがたいなと思っています。

2つ目が、同じ資料3の一番最後のページで、障害者割引の見直し、これも非常にいい取組だなと思いました。ぜひ利便性を高めていただきたいなと思ったんですけども、ただ1つ気になるのは、これを利用しようと思うと一般レーンを利用しなきゃいけない。今大きな流れで言うと、ETC化を進める、料金所に置く人を減らすという方向にある中で、これを加えたときに、方向がやや反対の方向を向いてしまう。その2つ異なる問題に対していかに対応するかというのを、早急に議論していただきたいなと思っています。

最後、料金の話、法改正の話で、私は制度とか政策とかというのは、分かりやすさがすごく大事なところだと思っています。高速道路をいずれ無料化しますという大方針があって、一方で有料期限は2115年となると、あなたの生きている間は料金を取り続けますということなので、そうすると、じゃ、無料化の方針って何なのかというのが非常に分かりにくいし、多分ほとんどの人が納得できないと思うんです。それと、債務返済期間の50年のほうはまだ分かりやすいかなと思うんですが、有料期限をなぜ50年延ばして2115年なのかというのも、すごく分かりにくいと思っています。

やっぱり今の段階で高速道路の料金をどうするかというのを、正面から議論する必要があると思っています。仮に無料化するのであれば、それをいつやるのか、もっと早くできないのか、あるいは無料化した後の更新費用を税でやるということだと思うんですけども、そこに利用者負担の観点をどう入れるかとかと、そういう課題をちゃんと議論しなきゃいけないですし、有料をずっと続ける、もう無料化はやめるということであれば、無駄な道路を造らないための仕組みをどうするかというのをしっかり議論しなきゃいけない。

今の地方整備局で、評価委員会で議論してという仕組みだけでいいのかどうかというのと、あとはよく言われていますけど、固定資産税とか都市計画税が免除されているのをどう考えるか。これも一つの根拠は、無料化するからという方針があるわけですけども、それがもしなくなったときに、減免したままでいいのかどうか、減免するとしたら、より公共性を担保するためにどんな対応が必要なのかということ、正面から議論するべきだなと思っています。

私が懸念するのは、この法律を通すと、2115年まで、ある意味大きな制度改正をしなくても今のままでいけることになりがちなので、そうすると、じゃ、そもそも有料を続けていいのか、無料にするのかという、その根本の議論がしにくくなる、そういう機運が高まらなくなるんじゃないかというのが非常に懸念しているところでして、そこは今後の

説明、国会答弁とかいろいろあるでしょうから、気をつけながら議論、説明していただければと思っています。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

太田先生、手が挙がっていますけど、御質問、御意見でしたか。お願いします。

【太田委員】 今、非常に重たい議論になっているところで、しっかり整理しておかなければならないと思っていますので、今後も議論を続けるべきだと思います。そのときに、償還制度と有料制度の関係は、本来1対1の対応ではないことを意識する必要があります。料金をただにして、税金で借金返すという方策もあり得るわけです。それが特殊法人改革で特殊法人には補助金を入れないという話になって、この民営化問題が始まったというところがある。

そうすると借金は何で返すのかというと、料金収入で返さなければならないという前提になっている。ずっと料金を取り続けるのはけしからんというのであれば、税で払うしかないわけですね。ですから、そのところはしっかり押さえておかなければなりません。償還主義を放棄するというか、償還主義という言葉を変えることと、有料制が続くかどうかという話は全く別なので、気をつけて議論しなければいけないだろうというのがまず1つ。

もう一つは、道路法の基本として、道路は無料公開の原則があって、しかしながら財源不足で借金をしている。その借金を返すために料金を取っているという仕組みがある以上、言葉の選び方は置いておいて、いつか最終的に道路管理者が全ての費用を負担しながら無料開放するという道路法の原則の変更を、議論しなければ、償還主義の放棄を論じることはできません。道路無料公開の原則の是非は議論しないというのが、基本方針だと思います。

国民及び利用者の感覚として、自分が生きている間に無料にならなければ仕組み自体が気に入らないというのも、分からないではないですけど、国家としての全体のインフラをどう支えていくかという議論もあるので、冷静に考えなければいけないと思っています。

今回の2115年というのは、フレームワークを拡大して、その中の各50年、50年についてはかなり厳密に精査する仕組みに変えたと、私は解釈しておりますので、2115年になったからといって、今後の議論が曖昧になるということではないと思いますし、曖昧にならないように、行政側もしっかりやってほしいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

家田先生、お願いできますか。

【家田委員】 どうもすみません。遅れた上に何かなかなかうまくつながらなくて、全然説明を聞いていなくて、それでコメントだけするというのも恥ずかしいんですけど、事前に実は教えていただいたので、大体どんな説明があったかは知っているんじゃないかと思います。ひょっとしたら全然違う話かもしれませんが。

それで、ちょっと今お話を伺っている中でも同感できるところもあるので、私なりの理解というのを簡単にお話ししようと思っただけですけども、感想だけ言うと、今とにかくこれしのがなきゃしょうがないですよ。だから今はこれでいくしかないですね。だけど、なるべく早い時期に問題の本質を国民に理解してもらい、共有し、これまでのスキームはもはや時代遅れである、転換しないとイケないという、真剣な議論を仕掛けるしか多分ないと思います。いつまでもこの繰り返しをやっているというのでは、多分日本の社会が進化できないと思います。

それはどういうことかという、今使っているスキームをつくったときは、今とは状況が全然違うんです。それは高速道路なんていうものはほとんどなかった時代につくったものであって、すごく高速道路って高級品で、1回造ってしまえばそれはもうすばらしくて、メンテなんていうのは要るだろうけど大した話じゃなくて、それで、これはすばらしいやつだから、将来的にも何も、もっといいのにするニーズなんてあろうはずもない。だからそうなっちゃったらお金も大してかからないんだから、償還が終わって無料化したらいいねという、言わばドラえもののポケットみたいなことを考えていたわけですよ。それはもうしょうがないですよ。当時見たこともないんだから。

けどもう60年くらい経験して、我々は現実的な経験をすごく積んだわけですよ。その経験を踏まえると、大転換が必要だという議論をしようじゃないですかということをお願いしたいと思います。それじゃ、どういうポイントが我々の大経験だったかという、僕の考えでは、5点にまとめられるんじゃないかと思っております。ダイナミックなプライシングの話はもちろん重要なんですけど、それ以前の問題としてということで5点申し上げるんですが、1点は言うまでもないんですが、更新もメンテもしなくては、あらゆるものもたないよということです。これは当たり前です。もう常識です。前はそう思っていなかっただけです。

2点目は、あらゆるものはシステムアップ、グレードアップしていかない限り、サステナブルではないということです。つまり、そういうことを考えない社会は没落していきしかないということです。これは道路に限らないね。何でもそうです。

3点目は、償還できる場所は、全てかかった費用を、なるべく使っている人、あるいは恩恵を被っている人が負担して返していくのは当然の話で、償還期限をチャラにするなんて必要はどこにもないですよ。ただ償還したら終わりと思うところが間違っているわけで、つまり使った人が、恩恵を被った人が負担する。当たり前。これは前も考えたとおりで、その原則は変える必要がないということが分かった。これが3点目。

4点目は、以前は料金を取るというのは結構難しかったわけですよ。料金所を造らなきゃいけないし、スペースも要るし、人も要るし。だけど料金を取るというのはすごく簡単になったよねと。これはとんでもない発見ですよ。これが4点目。この技術的なチェンジというところを踏まえると、スキームを変えなきゃいけないということです。

5点目は、とはいうものの、高速道路も日本の需要の比較的少ないところにも通ることができるし、それは別に需要だけのために高速道路を造っているわけじゃないですから、いざという時のためとかあるわけだから。するとそういうところでは、払ってもらったら機能しないわけです。乗らないから。だから、ただで使ってしまおう、やればいいし、あるいはすごく低額でもいいじゃないかと。だから新直轄があるわけですよ。これも新しい考えとして入ったわけですよ。

この以上5点くらいのことを踏まえて、大転換しようじゃないですかと。世界の中で恥ずかしくないようなものを、国民が喜んでくれるようなものやっつけていけるような料金の基本的な考え方に、もう1回作り直そうじゃないですかというのをぜひ、どうだろう、来年とは言いませんけれども、せめて5年くらいのうちには決着をつけるくらいの覚悟で国民と共有するのがいいんじゃないかと思います。

すみません、私の理解はそんなところでございます。どうも失礼いたしました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

大串先生、お願いできますか。

【大串委員】 すごく大きな話の後で、すごくちっちゃな話で恐縮なんですけれども、先ほど谷川委員がおっしゃったように、障害者割引に関してのゲート確認が必要だということがまた新たに出てくるということで、マイナンバーカードとかを、今一生懸命普及させようとしていまして、保険証としても使えるみたいな話があるんですけれども、これも

その割引のカードとして利用できるようにして、ゲートでスキャンするとそのまま通れますよ、割引料金で通れますよぐらいのことが、国交省もあっていいんじゃないかなど。先ほど方向性が逆を向いていませんかという話がありましたけど、そういうのが必要なんじゃないかなというものが1点です。

あと、今ナンバーの確認が非常にビデオ等でできるということで、懲罰的な話も含めて、手続を簡単にするのをされるということは分かりました。しかしながら、取れる対策はそれだけじゃないんじゃないかと考えます。かなりの手間暇かけさせて追跡させているわけですから、10倍ぐらいまでの懲罰料金を取れるとか、そういった側面も要るんじゃないかなと思いました。

少なくとも追いかけてお金を取ることが、会社にとって、コスト以上のものがちゃんと対価として支払われるような制度設計にどんどんしていただかないと、何かやったもん勝ちみたいな感じだと、おかしいんじゃないかなというふうに思いましたので、それが2点目です。

3点目ですけれども、先ほど、ちゃぶ台返しじゃないですけど、しっかり今の我々に合ったような形での料金償還主義というのを考えなきゃいけないんじゃないかという話がありましたけれども、やはり国際比較をして、日本の高速道路料金はまだ高いところがありますので、我々が生きている間に無料にならないのであれば、料金の引下げ含めての再検討が必要だと考えます。ベースアップが今、労働力の対価としては基本になっていますけれども、少しベースを下げて、そもそも割引が多過ぎるので、逆にその割引をがちゃがちゃ入れるよりは、そもそももう少し国民が使いやすいという意味でのシンプルに基本の料金を下げるという方向性も、一緒に考えていただきたいかなと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。先生方からいろいろ御意見をいただいて、特に大きな原則についての議論が重要であるということについては、複数の先生方から御指摘いただいているところです。

ただし、それを議論しなければ、今回のここで挙がっている法改正の議論ができないというわけでは必ずしもないし、逆にこの法改正を通すと、その議論はしませんということを行っているわけでもない。今動いている制度にいろんな問題点があることは明らかです。将来的にも持続可能な形で動かしていくためには、何を考えていかないといけないのかという議論は継続的にやっていくということで検討したほうが、生産的だろうと思うところ

です。

今幾つか御意見をいただいて、大原則の話は今後も継続してやっていくとして、それ以外にも幾つか御意見もありましたので、事務局のほうから、御意見があればお願いできますか。

【高速道路課長】 ありがとうございます。大原則は置いておきまして、まずさつき谷川委員のほうから、観光周遊ですか、いろいろとありまして、今ある程度会社もいろいろと商品開発しているんですけど、その際には、必ず地方の観光協会とか自治体とかと相談して、できればパッケージ物というんですか、こっちは割り引く、その一方で地方に行ったら地方のどこかに割引券なりなんなり、クーポン券とは言いませんけど、何かついていて、トータルとして見て、観光がちゃんと回るようなものになるように商品開発してほしいとお願いしています。

できればそれはもう季節によって違う、冬物、春物、夏物があってもいいと思いますので、ぜひそれは会社のほうに、できればそれ専用で人をかけてもいいぐらいだと思いますので、しっかり商品開発してほしいと思っています。

それから障害者の話はお二方からあったんですが、確かに非常に悩んでいまして、基本的には今、もちろん登録しているカードは当然ETCを通っていただくんですが、今回いろいろとそれ以外、時々タクシーに乗るんですとか、時々こういう場合があるんですと言われた場合の、ちょっとふだん使わないやり方の際にということなので、そこをどこまで利便性を上げるか非常に悩んでいます。確かに別のやり方があるかもしれませんが、まずは一旦この確認方法で始めて、どういう支障が出るかはよく見ていきたいなというふうに思います。

それから、何か大きな話が続いてしまったのであれですが、家田先生からも大転換しようじゃないかということであるんですけど、若干感想じみた話になるのかもしれませんが、我々は60年ぐらい有料道路整備をやってきて、いろいろと確かに工夫に工夫を重ねているというのが正直あります。

その一方で、これまでためてきた借金をどうするかというのは多分避けて通れないので、これをやらなきゃいけないなということ、それからその借金を返しつつ、新しい投資もして、かつ昔の国鉄のような形で、ちょっと借金を国民に負担を変えてしまうというのはできないことだと思っていますので、どう確実にやっていくのか。割引制度も含めてですけども、そのための料金をどうするかというのはどうしても関係しますし、将来人口が

減っていく中で、それをサステナブルにするための制度というのもしっかり考えなきゃいけないなと思っていますので、それは中長期的な見方をしていきたいと思っています。

とはいえ、朝倉先生に言っていただきましたけど、まず現時点では、この法律パッケージが、いろいろ妥協だと言われるかもしれませんが、一つの答えだと思ってきちっと議論したいと思っていますので、今後の国会審議等でいろんな御意見が出てくると思いますが、そういうことも加味した上で、新しい議論のほうにまたちょっと入っていききたいなと思っています。

すみません、感想じみて申し訳ありません。以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。従来からの制度というのが、今の時代になかなかうまくフィットしなくなってきたのは確かだと思いますので、少なくともどうい課題があるのかということについては、明確に国民の皆さんに説明できるようにしておかないといけないと思います。今すぐそれを解決しろと言われてたらない課題はありますけれども、少なくともこういう課題があって、そのことに関連して議論しないといけないポイントが幾つかありますということは、明確にしておく必要があると思います。

それを前提にしての今回の法改正に関する話だろうと思いますので、この分科会でもこれからさらに議論を深めるところでありますけれども、そのことを整理しておくということが大事なのかなと思いました。ありがとうございます。

先生方からほかに何かございますか。お願いします。

【大串委員】 1点だけ。

【朝倉部会長】 お願いします。

【大串委員】 すみません、結局有料化の旗を降ろさないのが、固定資産税に関係することが起因じゃないかということが、報道等でかなりされております。それに関して国交省がどういうふうにご考えておられるのかというのを、一度きちんと表明されたほうがいいんじゃないかと思います。それが一番のネックなのか、いやそうじゃなくて、ほかもろもろのこういう要因があって償還の旗を降ろせないとか、そこら辺の整理がやっぱり一度必要かなと感じています。

ちょうど今報道をいっぱいいただいていますので、そこら辺、局の考え方を表明するのにとてもいい時期じゃないかと思います。なので、先ほどの大転換をするか、しないか含めて、考えを至急メディアのほうに流していただければいいかなと思いました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。結論は簡単には出ないと思うので、少し時間

を掛けて議論するという事にさせていただきます。

家田先生、何か言いたそうですけど、どうぞお願いします。

【家田委員】 すみません、じゃ、ありがとうございます。大串先生が言ってくれたような感じのところなんだけれども、僕は全部知っているわけじゃないし、耳に入るようなマスコミとかそういうのしかないんだけど、感想的に言うと、今さっき僕が——僕が正しいという意味じゃないんだけど、皆さん、この委員会が思っているような、高速道路がこの60年間で経験したこととその本質はどこにあるかということは、あまりマスコミでは取り上げないで、割と表層的というか、小手先みたいのところだけで、いいとか悪いとか、ふざけんとか、そういう話をしている感じがあって、大事なことは、国民に共有して知ってもらうべきは物事の本質であって、そこのところこそが、行政として法律を変えていくのはもうどんどんやらなきゃ話にならないんだけど、本質的な議論はやっぱりこの社整審というところできっちりとやっていますよ、マスコミはそんな上っ面のことを言っただけじゃねえよと、そういう突っ張った議論をぜひ、朝倉委員長の下にやっていただいたらうれしいなと思います。

【朝倉部会長】 この分科会にはマスコミの方も来ていただいているので、ここでの議論が本当にきちっとした議論をやっているということを、世の中に広くお伝えいただくということがありがたいと思います。また世の中、ここにいらっしゃらない多くの方からの意見もマスコミのほうには入っているだろうと思うので、そういったこともフィードバックしていただいて、この場で議論することが大事なのかなというふうに思っております。ありがとうございます。

それでは、ほかに特に御意見がなければ、今日のこの分科会は以上で閉じたいと思います。

今日は特に意見をまとめるというような場ではございません。いろいろ御意見があり、非常に重要な示唆もありましたので、今後引き続き議論を深めたいというふうに思っております。どうも先生方、ありがとうございました。

【総務課長】 長時間にわたる御議論、また重要な御指摘、本当に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、御同意をいただいた上で公開させていただきたいと思っております。また、近日中に速報版としまして、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。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日は本当にありがとうございました。

— 了 —