

社会資本整備審議会 道路分科会

第4回 有料道路部会

平成19年3月30日（金）

【総務課長】 おはようございます。定刻が参りましたので、ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会第4回有料道路部会を開催させていただきます。

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。

本日でございますけれども、●●委員から若干おくれるというご連絡をいただいておりますが、全員、委員ご出席ということでございますので、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、当部会の委員でございました●●委員でございますけれども、3月19日付で大使にご就任されましたので、退任されておりますことをご報告申し上げたいと思います。

また、私どもの局長でございますけれども、きょうは災害対応、能登の地震の対応がございますので欠席させていただいております。ご容赦願えればと思います。

それでは、以下の進行は部会長にお願いしたいと思いますので、部会長、よろしくお願いいたします。

【部会長】 おはようございます。年度末、お忙しいところお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。

早速、本題に入りたいと思います。

まず、資料1、「これまでの議論の整理」について、事務局からご説明をお願いします。

【有料道路調整官】 有料道路調整官です。座って説明させていただきます。

お手元の資料1でございます。1ページ目をお願いいたします。有効活用の考え方の整理でございますけれども、まず、有料道路制度の経緯でございますが、上の箱でございます。道路ネットワークの決定的な不足のもと、また、財政資金の欠乏の中、無料公開原則の例外として有料道路制度を導入いたしまして、借入金で建設と料金収入による償還がスタートし、その料金の原則としては、償還主義、公正妥当主義、便益主義で料金を決めてまいったところでございます。その際、路線延長の伸びを最優先にいたしまして、その整備の経緯によりまして、料金設定が固定的というような状況となっております。

その下の箱でございますけれども、一方、高速道路の現状といたしましては、合計1万

キロメートルの有料道路のストックが形成されまして、安全で、環境に優しい道路となっておりますが、一方で、利用状況にばらつきが発生しております、また、インターチェンジ間隔が長いとか、2車線での暫定整備の部分が残っているとか、最小限の修繕しか確保されていないなどの課題があるところでございます。

左のほうでございますが、一方、E T Cの普及によりまして、現在、7割近い利用率となっております。時間別・ルート別の把握が可能になり、多様で弾力的な料金設定も可能になってきているというような状況でございます。

右側の箱でございますけれども、高速道路を取り巻く情勢といたしましてでございますけれども、成長力の維持・増進の必要性の基盤としての役割があるということや、地域の活力の増進の要請、また、環境とか、安全とか安心への意識の高まり、また、一方で料金引下げを求める国民の声というような背景がございます。

このような現状と背景のもと、ピンク色のところでございますが、「既存ネットワークの有効活用が必要かつ可能」となっているということで、左下にありますように、それを料金を通じた効率的活用と、右側でございますけれども、高速道路のさらなる機能強化で実現しようというのが今回の「高速道路ネットワークの有効活用」という考え方であるというふうに整理させていただきました。

2ページをお願いいたします。2ページは、その有効活用の課題を整理したものでございます。一番上のような社会情勢の背景のもと、左上でございます、交通の現状の課題でございます。まず、大都市圏関係のものとしたしましては、大都市の中心部に相変わらず通過交通を含めた交通が集中しております、都市内の短い交通が高速道路を効率的に活用できていない。このため、都市中心部での高速道路、一般道路がともに渋滞しているという状況でございます。

また、地方のほうでございますけれども、高速道路の平日・休日とも朝夕に利用が集中する一方、夜は余裕があるとか、休日に特定の区間で大きな渋滞が発生しているということ。また、並行する一般道におきまして、平日の朝夕、休日の昼間に一般道の利用が集中し混雑が発生し、大型車は昼夜は問わず、特に夜にも多くの交通が一般道に残っているというような状況でございます。この結果、高速道路と一般道路におきまして、速度の低下、環境への負荷などの問題が発生しているという状況でございます。

左下でございますけれども、一方、料金面での課題でございますけれども、できつつある環状道路への経路誘導などにセットされた料金体系といまだなっていないという課題。

また、均一料金制となっている都市高速では利用距離のばらつきが拡大し、不公平感が拡大してきております。

また、複数の会社が地域の中に混在するということや、整備の経緯によるばらつきなどで割高感のある料金水準とか、料金体系のばらつき、会社間を乗り継ぐ場合に長距離低減が途切れることとか、ターミナルチャージを複数回徴収されるなどの課題を抱えているという状況でございます。

これらの課題に対する考え方が右上でございます。オレンジ色のところでございますけれども、既存高速ネットワークの有効活用、先ほど申し上げておりますように、既存高速道路のネットワークの活用で、一般道路を含みます道路ネットワークの効用を最大化し、我が国の抱える諸課題への対応を図るという考え方でございます。

具体的には、環状道路を有効活用して交通を分散し、また、地方においては、夜間の高速道路のさらなる活用や高速道路の特定の渋滞区間への対応や、休みの日の昼間の高速道路の活用が必要であるというふうに考えております。この考えを料金を通じて実現するため、当有料道路部会におけるご議論点というのは、右下の大きく3点かというふうに考えております。

まず、1点目でございますけれども、有効活用とその方向性でございますけれども、大都市圏における今後のネットワーク型料金のあり方、首都高・阪高の距離に応じた料金導入の意義及びあり方、地方圏ネットワークの課題に対応した料金のあり方でございます。2点目は、高速道路を有効活用するための料金設定と償還主義・公正妥当主義の関係。3点目が高速道路を有効活用するための料金設定における受益と負担の関係でございます。

3ページ目以降でその整理をさせていただいております。3ページをお願いします。3ページは、「有効活用とその方向性」についてでございますけれども、これまでの部会で出された意見をまず上で整理いたしました。

4点ほどございます。多様で弾力的な料金設定により、高速道路ネットワークを有効活用するという方向性に異論はない。高速料金の引下げによる物・人の移動の活発化は、社会全体の経済・産業政策にも寄与する。引下げを検討する際、「環境」が1つのポイント。利用者は、割引の対象時間等が複雑でわかりづらいという不満を持っており、料金設定に際してはこの点も考慮すべきというご意見を部会の中でいただいております。これらのご意見に基づきまして、今後の議論の前提を以下で整理してみました。

まず、「料金施策で高速道路を有効に活用する」という考え方を基本に、その方向性につ

いて整理する必要がある、その方向性としましては、下に書いてございます、大きく2つでございます。まず、大都市圏ネットワークでは、都市再生に資する施策といたしまして、環状道路への迂回誘導により交通を分散するという方法。もう1点が、都市高速の距離に応じた料金への移行という大きく2つというふうに考えております。

また、地方圏のネットワークにおきましては、物流機能強化のための夜間の高速道路のさらなる活用。観光振興のための休日の地域交通の整流化。地域活性化のための特定の渋滞区間等への対応であると考えております。

この課題認識とその対応の方向性につきましては、別冊、その次のホッチキスでございますか、参考-1の資料の1ページ目、2ページ目に考え方の整理をさせていただいてるところでございます。これらの方向性の整理について、本日ご意見を賜ればと存じます。

資料1の4ページ目をお願いいたします。4ページは、「高速道路を有効活用するための料金設定をする際の償還主義・公正妥当主義との関係」でございます。これまでの部会での主な意見は、まず、償還主義に関しまして、料金施策を検討する際の制約条件の一つであると。また、現行の45年償還を踏まえれば、料金を単純に安くすべきというだけでは足りず、自ずから割引の限度も決まるとの意見が出されております。

また、公平妥当主義に関しまして、公平と効率は矛盾するものではなく、うまく組み合わせることが必要。例えば、どこまで社会的に料金格差が認められるか等、公平と効率のどちらかを前提とするかの問題である。高速道路を有効活用するための料金設定は、利用者間の負担の公平を著しく損なうことがない限り、現行の公正妥当主義の観点からも許容される。実際の高速道路利用に際しては、料金だけでなく、時間費用や燃料費等も必要となるということをあわせて考えれば、実質的な負担の公平は料金以外の要素にも関連することから、料金のみを取り上げて厳密に公平性を追求する必要はないのではないか。

また、ETCの料金を現金車より安くすることについては、その徴収コストを考えれば妥当。普通車と大型車が受ける割引が公平なのか。車種間比率も議論にすべきだと。トラックに関しまして、直接的な受益と負担の関係とは別に、物流主体としての社会的意義を見出すことはあり得ると。最後でございますが、料金を交通誘導のツールとして使っていく考え方は、もともとの「公正妥当」にはなかったと考えられる。しかしながら、「公正妥当」の内容については、時代の変化によって、合理性があれば文言が許す範囲で解釈を変えていくということは当然あり得る、というご意見でございました。

今後の議論の前提といたしましては、償還主義、公正妥当主義等を基本としつつ、高速道路を有効活用するための料金設定について整理していく必要がございます。

先ほどの参考資料－１の４ページ目をお開きいただきますと、これは前回ご説明した資料ですが、４ページ目が公正妥当主義と交通誘導の関係を整理したものでございます。５ページ目以降で、過去の有料道路部会答申を年代とテーマ別に整理した資料をおつけしております。この公正妥当主義との関係などについて、本日ご意見を賜ればと存じます。

資料１の５ページ目をお願いいたします。５ページ目は、「有効活用するための料金設定における受益と負担の関係」でございます。これまでの部会での主な意見は、高速道路の有効活用がなされる時、その受益者は国民全体であると。環境、物流、交通安全等の社会政策的料金の設定は社会的要請に基づくものであるため、その費用は、道路会社ではなく、国をはじめとする公共が負担すべきである。高速道路内で混雑が生じると、環境の悪化が発生して沿道に影響を及ぼすということで、外部不経済は高速道路の利用者内だけで閉じるとは考えられない。有料道路の料金施策によって一般道及び沿道に対してプラスの効果が与えられる場合、その負担を高速道路の利用者のみが負う必要はない。

また、料金引下げの効果と帰着を示すデータが必要である。交通を一般道から高速道路に転換させることによって沿道の環境が改善されるケースについて、受益と負担の関係をもとに検討すべきである。環境問題については、道路の供用に伴う事業損失としてとらえ、事業損失が発生する前に公的負担を伴う料金割引によって交通誘導を行いまして、事業損失の発生を予防するという理屈も成り立つ。高速道路の利用者は、道路特定財源に係る税金と料金を二重に負担しており、この分は料金割引の形で利用者に戻されてしかるべきであると。料金設定については、民間である会社の創意工夫を生かすことも重要である。外形的な公正妥当主義の考え方を示しておいて、ある程度の自由度のあるプライスキップ規制をかけるなど、いろいろ工夫があり得るとのご意見でございました。

今後の議論といたしましては、高速道路料金を考える際の受益と負担の範囲につきまして、高速道路外への影響も含めましてとらえることを基本としつつ、幅広い観点から整理していくことが前提であると考えております。このことにつきましては、本日ご議論をいただければというふう存じます。

参考資料としまして、先ほどの参考資料－１の１０ページ以降にこれまでの社会実験での便益や効果についての事例を紹介しております。１１ページは渋滞損失改善額が算出さ

れている箇所でございます。12ページ目以降は、それぞれ個別の具体の事例でございますが、12ページは中央道での深夜割引の効果などを整理しております。

以上で資料1の説明は終わらせていただきますが、実は、前回、今後料金を考えていく際には鉄道の運賃を参考にするべきだということで、ちょっと鉄道の運賃につきまして調べてまいりましたので、あわせてご説明させていただきます。

参考-2でございます。鉄道の運賃でございます。1ページ目でございますけれども、鉄道の運賃は、距離に応じての運賃の部分と特急料金などの料金の部分に大きく分けることができるということで、そこに書いてあるのが運賃、料金の一覧と、右側に書いてございますのは、許認可の事務上の整理でございます。

2ページ目をお願いいたします。鉄道におきましてもさまざまな運賃体系がとられております。一番多いのが左側にあります対キロ制で、キロ当たりの運賃に営業キロ数を乗じて運賃額を計算するものでございまして、JR各社などで採用されている考え方でございます。

左側2番目でございますけれども、対キロ区間制でございまして、一定の距離ごとに距離に応じた区間を定めまして、運賃を算出するという考え方でございます。こちらのほうは大手民鉄や東京地下鉄など都市部での鉄道で採用されている考え方でございます。

真ん中の区間制でございますけれども、営業路線をおおむね等距離に区分いたしまして、その区間ごとに料金を取るということで、区間またぎというような運賃の取り方をしております。採用しているのはケーブルカーなどの鉄道関係でございます。

均一制でございますけれども、キロに関係なく運賃を均一料金として取っているというのですが、新交通システムなどで採用されているという関係でございます。

一番右側でございますけれども、ゾーン制という料金の取り方もございます。こちらは都市内を幾つかのゾーン、図はⅠ、Ⅱ、Ⅲと書いてございますけれども、ゾーンに分類いたしまして、乗車してからおりるまでの間に通過するゾーンの数で運賃を決定しているというような考え方で、ロンドンとか、フライブルクの都市内の交通の鉄道に採用されている考え方でございます。

3ページ目をお願いいたします。3ページ目は同一発着同一料金の、今後大都市圏における料金の考え方のベースとなる、道路の場合もベースとなるものでございますけれども、JRにおきましても特定区間を通過する場合の特例といたしまして、同一発着同一料金ということで採用されているということでございます。

以上で資料1及びご指摘ありました鉄道の運賃についてご説明を終わります。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、議論してまいりたいと思いますが、資料1をごらんいただくと、頭に①②③とついています。①は1ページ目と3ページ目が有効活用とその方向性について、これを分けて集中的にご意見いただきたいと思います。まず、1ページ目と3ページ目でしょうか、「①高速道路ネットワークの有効活用とその方向性」について、ご意見、よろしく願いたいと思います。

どうぞ。

**【●●委員】** ●●先生と視線が合いましたので、口火を切らせていただきます。

主な意見のところ、3番目ですけれども、「環境が1つのポイント」と書いてあるんですけれども、これをさらに2つに分けられると若干性質が違うのかなという気がするんですね。1つは、沿道環境の大気汚染の問題ですし、2番目は、言うまでもなく、地球環境問題ですね。2つの面から考えるべき料金の施策のあり方は若干違っていると思うので、その辺、忘れないことが必要かなと思います。

4番目に「割引の対象時間等」と書いてありまして、これは恒久的な本格割引のこのみだだと思いますけれども、もう一つ、非常にわかりづらくなっているのは、社会実験による割引と、この本格的なものとの関係がさらにわからなくなっておりまして、アクアラインのように社会実験と称しながら恒久化になりつつあるようなものもありますし、その辺も含めて整理が必要かなと思います。

今後の議論の前提等のところで、大都市圏ネットワークに関して特に重要なのは、ネットワークの範囲をどうとらえるかという問題が非常に大きい問題として出てくるんだろうという気がしています。首都圏ですと、首都高と東日本と中日本の、あるいはアクアラインを含めると会社がたくさんありまして、その辺をどうとらえるんだろうとか、阪神も阪神公団のほかに中日本もありますし、府県の道路公社等もあって、そういうネットワークをどううまく有効に活用していくか。そういう中で料金をどう考えるか。あるいは鉄道の料金のところで、ヨーロッパの都市ではゾーン運賃だと言っていましたけれども、あの裏には運輸連合という鉄道事業者が、特にドイツではそういうことがありますので、道路連合みたいなものもあるいは考える必要があるのかなというふうな思いもあります。その辺、ネットワークをどう考えるかというところをよく議論していければなと思います。

**【部会長】** ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 私も目が合いましたので。今の●●先生のご発言、しり馬に乗りますけれども、さっきおっしゃった中で、実験と恒久的なというか、定常的な料金設定というのは難しいと思うんですね。例えば、理屈でいうと、コンジェッションチャージなんていうのは、混雑税なんていうのは、混雑している外部性に応じてかけるというのが理屈ですので、そうなってくると、きわめて理論的に言えば、混雑に応じて短いセグメントで料金を変えていくということになります。それで、実際こういうことをやっているアメリカの有料道路もあるわけで、そういうことを考えると、例えば料金を使って有効活用といった場合に、日本の場合には細かい時間帯で区切るというのも一つのやり方ですけども、それはどこまでできるのかとか、あるいはもうちょっと長い範囲で見ても、一定の定常的な料金を設定して、料金で誘導するというようなことをやった場合に、それによってまたコンジェッションが変わってきて、そのときどうなるんだということが必ず起こってくるわけだから、ここで言っている外部性とか、環境とかというのが一つのキーになることは間違いないんですけども、そのことを料金に反映させて、何か誘導を図るといえるときに、柔軟性、あるいは時間的な柔軟性というのは、一つ重要なポイントかなと思います。

何か新しいネットワークができて、それに依って料金を変えるというのはできるかもしれないけれども、ネットワーク自体にハードに変化がない中で、そういうものを考えていくという、そういう素地をつくっておくというのは重要なかなと思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 ①の「高速道路ネットワークの有効活用とその方向性」のところ、2番目の高速料金引下げによる物・人の移動の活発化というのは、社会全体の経済・産業政策にも寄与するというのは、ほんとうに大切なポイントだと思いますし、その次の今後の議論の前提等のところです。大都市圏ネットワークと地方圏ネットワークに分けておられるんですが、私は、地方圏ネットワークの物流機能強化のための夜間の、あるいは観光振興のための休日の、地域活性化のためのというのは、これは大都市圏ネットワークのほうにも係ると思いますので、ここで別に大都市圏ネットワークのほうにもこの地域活性、観光振興、物流機能強化というのを入れる、そういうものの効果というのは当然両方に係ってくると思います。

それから参考資料の2ページ目のほうは、右の下のほうに箱書きで「地球温暖化対策効果、物流効率化、地域活性化、観光振興等」となっているんですが、こっちの議論の整理のほうでは、わざわざ物流機能を夜間高速道路のさらなる活用、あるいは観光振興も休日



の地域交通というふうに区切っているんですが、私はそういうふうに議論の前提を休日とか、夜間とか、特例とか、今の段階ではまだここまで狭める必要はなくて、こちらと同じように、こういうことの効率化、活性化、振興というふうに大きくくりしておくほうが良いのではないかと思います。ちょっとここが具体的に過ぎているのではないかと、これだけではないでしょうと思います。もう少し、このところは物流でも観光でももっともっと、そんなに今の段階で前提を絞ることはないと考えます。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。どうぞ。

【●●委員】 まず、全体的に事務局にまとめていただいた今までの議論とか、それから今後の議論の前提等、おまとめいただいた内容については、こういう方向性でよろしいのかなと思っております。

3ページの「環状道路への迂回誘導等により」という、ここの「迂回誘導」という考え方ですが、いわゆる迂回誘導なのか、コンジェッションチャージ、いわゆるロードプライシングと言われた課金による抑止力といいますか、そういう方向での政策と、今までこの議論で出ていました迂回誘導という、環境ロードプライシングですか、そういう言葉で表現されておりましたけれども、そういうものというのは明確に分ける必要があるんだろうと思います。それを複雑にしていたのは、今までの迂回誘導というのは、環境ロードプライシングと呼んでいたことにも問題があったのではないのかなと思います。ロードプライシングといいますと、課金をして抑止力としようという意味合いだろうと思います。ですから、ユーザー側としては、流入を抑えるための施策と迂回のための割引施策、これはちゃんと分けて議論をいただく必要があるのではないかなと思います。

それから都市高速の距離に応じた料金というところではありますが、一部ユーザーの方から声が出始めていますのは、実質、料金値上げにつながるのではないかという不信と言っでは言い過ぎなんだろうと思いますが、不安の声が少しずつ寄せられております。議論を進める中、これから広報していく中で、短距離を利用する人は安くなりますけれども、申しわけないけれども、長距離を利用する方については値上げになることもありますよというのを、これを平等にちゃんと広報していく必要があるんだろうなと思います。料金に対する検討にユーザーとしてはいろいろと不安を持っているというのが実態かなと思います。

【部会長】 ありがとうございます。①と次の②が関連しておりますので、また、そこでもご議論いただきたいと思います。

迂回誘導とロードプライシングを分けるというのは、割引と割り増しが違う、そういう観点ですか。

【●●委員】 そうです。湾岸線に誘導するという、今実施されている部分と、それから例えば都心部への流入を、ロンドンの例もそうでしょうし、それから東京都で検討していた、現在もしているのかわかりませんが、課金をすることによって都心への流入を抑えようということとは、基本的に意味が違うのかなという気がしています。

【部会長】 印象は違いますけれども、論理的には同じことで、収支相償うということ的前提にすれば、どちらかを割り増したら、どちらかが引かれる。ただ、トータルの金額に対して、それが非常に小さいときは中で吸収していますから割引と言いますし、鉄道でいうと、日本ではピークには割引をしているわけですね、定期割引。アメリカではそこを高くしているんですけども、そうは言いませんで、時間外ピーク割引。両方とも割引と言っているので、本質的にはあまり変わらないことかも。

どうぞ。

【●●委員】 都市高速の距離制の問題でありますけれども、特に物流関係のものというのは、どちらかというとも長距離を走るのが非常に多いということで、距離制になりますと、そこで大きく差が出てくるということで、ますます上に乗らなくて、下を走ってしまうということがありますので、よほどそこで、環境の問題とかいろいろなことを考えますと、大きな割引をしないと乗らなくなってしまうという一つ懸念がありますので、その辺を十分に考えた料金設定をしていただきたいと思います。

【部会長】 多分、今の話は2つに分かれて、1つは、遠距離低減という制度がほかでどうなっているかというのを、さっきの鉄道と同じように調べていきましょうね。それからもう1つは、激変緩和的な発想はどうですかということをごどこかで議論していきましょうね。もう1つは、弾性値が違う問題をどういうふうにご我々として考えていきましょうか。これは貨物と旅客とか、あるいは地域によって違います。そういう言葉で言えば、●●先生の前の方のメモと一致してくるのかなという気がします。

どうぞ。

【●●委員】 今のことを含めて幾つか考えたんですけども、今、有料道路部会が立ち上がって、一番始めに走り出しているものですから、おそらく5年後、10年後を見な

から議論しているという気がするんです。激変緩和等々というのはわりと短いパースペクティブなのかなと思いますけれども、その点でこの資料を見ていて言葉が2つほど気になったのは、1つは「都市再生」という言葉で、10年後これを見ると、10年前は東京というのは非常に衰退していたのかなと、衰退していたから再生しなきゃいけなかったのかなというふうに思うような気もしまして、「都市再生」ということが若干気になりました。やりたいことは都市機能の高度化とか、都市環境、住環境を含めて改善なのかなということなものですから、そちらのほうをもう少し前面に出したほうがいいかなというのがまず1点です。

もう1点は、先ほど●●さんのほうからも話がありましたが、ここですと、割引だけの話がわりと前面に出ているんですけれども、環境問題を考えると、実は割り増しの可能性もありますし、誘導の話をする、割り増しの可能性もあるのかなというふうに思っております。割り増さなきゃいけないこともあるだろう。これは事実だと思います。ただ、「割引します、割引します」と言っておいて、結果的に割り増しでしたよというのは非常にまずいと思うんですね。その辺が、今、●●さんのほうからあったご意見だと思います。

やはり審議会という場においては、割引だけがありますよということではなくて、割り増しの可能性もあるんだ。フレキシブルな料金設定というのは、場合によっては、今より高い料金を払ってもらう部分もある。そういうセグメントもあるということは認識しておかなきゃいけないのかなというふうに思っております。

先ほど●●先生がおっしゃった、その中で、手当てとして激変緩和の話とか、そういうものがあるということだと思いますので、そういう意味では、多様で弾力的な料金設定によって負担の形態が変わってくるということがある。それに対してはそれなりの措置が必要だという、あるいはそういうのは必要ないという意見もあろうかと思っておりますけれども、そのバランスを考えておく必要があるかなと思います。

【部会長】      ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】      どちらかという後半部分で申し上げたいことがあるんですけれども、1番目のネットワークの有効活用ということで申し上げたいのは、一つは、多様で弾力的な料金設定するというのは、もちろん方向性としてはよくて、よりきめの細かい形で行政が展開していくというのは進歩にほかならないのですが、制度設計をするときには、税金のときに特に感じるんですけれども、シンプルだということはとても大事なことで、複雑にすると、それに伴う手間暇といいますか、コストがかかってくるので、そこを柔軟にす

ることのデメリットといいますか、コスト部分というのもぜひ意識していただいて、そんなにきめ細かくする必要はないので、ざっくりとやるというのが、多分、賢明な落とし方ではないかなと思っているので、その点ご留意いただけるとありがたいと思います。

それから、今後の議論の前提で、大都市圏と地方圏を分けるというのは大変いい区分けで、ぜひ分けて、切り離して議論を立てていただきたいと思います。もちろん、共通する問題もあるんですけども、そこは別枠で議論を立てていかないと、それができていなかったということがおそらく問題なので、区分けして固有の問題を切り出していただくと。これはさっき●●先生がおっしゃったように、「都市機能の強化」ということが一番大事で、私もこの「都市再生」という言葉でくくれないと思うんですね。資料1の2ページ目のほうがよくできているかなという感じがして、現状の整理があって、課題に対する考え方の大都市圏ネットワークというところが出ていますけれども、もう少し中立的に書いたほうがいいんじゃないかと思います。

それからもう一つ気になっているのは、これは質問ですけども、「高速道路を取り巻く社会経済情勢」というところで、東アジア諸国云々という話が出てくるのですが、これはアジアゲートウェイとか、ああいうのと関係しているのでしょうかという、何となく道路とどう、つながることはつながるんだけど、それと料金とどうつながるのかなというのがよくわからないのでお尋ねしたいところです。

以上です。

【部会長】 どこですか。

【●●委員】 ここです。2ページ目。

【部会長】 多分、貨物なんか国内の交通費が非常に高い。それが一つの国際競争力の問題になっているという議論で、ここに出ているんですよ。

【有料道路調整官】 そうでございます。輸送コストにおける料金のことでございます。

【部会長】 今の簡明であることということは、一つの制約条件で入れておいたほうがいいと思います。コストもそうですし、それから認知性がないので、なかなか有効に働かないというようなこともあります。したがって、一つの制約条件として入れておく。当然のことながら、今先生がおっしゃったように、ほかの問題と矛盾してまいります。しかしながら、それが一つの制約条件ですと。

それで、それに関してこういうことを思っているんですが、もう一つの問題は、我々のアウトプットをどういうふうにするかで公正妥当主義とか、償還主義とか、これは検証し

ていきましょう。こういう議論をしていたのですが、今までのずっと歴史的経緯がこういうことだから、こういう法則ですって、こういう説明がされていて、それにももちろん答申のレポートがついているのですが、どうも世の中で議論されるときは、そのシンプルなほうで議論されて、「値上げした、値下げした、どこが損した」と、こうなるんですが、それはあまり健全だと思えないですね。

しかしながら、複雑な情報を出すとう理解してもらえないということがありますから、一つのアイデアとしては、今までと同じようにきわめてシンプルに、我々は原則としてこういうふうを考えましたと、こういう答申を出すと同時に、バックに料金問題を徹底して論議したようなレポートをつくっておいて、これとこれは矛盾するけれども、ここの部分は我々はこう判断した。こういう二重形にするというのもう一つのアイデアかもわからないという気がします。少なくとも制度を使う側での簡明性と同時に、我々の答申のわかりやすさと論理性をどうするかというのも議論に入れておいていただければと思います。

それからもう一つ、単純化ではないんですが、論理整合的であるということというのは、多分大変重要だろうと思うんですね。公正の中にいろいろな意味があるんですが、その一つはそういうことになっています。そうすると、例えば、道路会社が自分の意図で旅行商品として割り引きますというようなことを始められたときに、その割引とこっちの割引はどう違うのかとか、それからここでの議論かどうかわかりませんが、道路特会で、最初の会議で説明していただいた道路整備に必要なという、そういういわば道路関係のと、前に言っていたオーバーフローといいますか、一般財源化した部分のどっちで割り引くのかというのは、技術的には一つの論点があって、そうすると、今までは実験だからというのでこの中でやっていたけれども、そうじゃないときは一般財源化したところを出すのかとか、そんな話もテクニカルには問題なのかもわかりません。ここでの議論ではありませんけれども。

そのときに、あまりぎりぎり切り詰めると論理整合性が保てないことが往々に出てきますから、それはもう少し原則のところでは論理整合性が保たれています。これはその特別の例だからこうやりましたという説明を、我々が論文を書くときはよくやるわけですね。そういう意味でのこれから想定されるであろう論理整合性を考えたときに、どれぐらいのオーダーで我々が納得していくのか、あるいは論理が成り立つのかという話もあるかもわかりません。特に前に申し上げた不確実性なんていう議論をし出すと、何が不確実で、何が会社の責任でなんていうことが当然出てくるわけです。そんなこともわかりやすさ、簡

明という言葉のほうがいいかもしれません。簡明性というところの一つの論点としては入れておいていただきたいと思います。

長くなって恐縮ですが、もし私が申し上げたような格好で世の中にぱっと出す結論、若干の説明がついたものと、もっと詳しいものと2つつくるとすると、こういうところのペーパーはもうちょっと論理的にハイアラキカルにつくらないといけないかもわかりませんから、次回以降、もう1回事務局でアウトプットイメージを先に決めていただいて、それでまたご提示いただければと思います。

どうぞ。

**【●●委員】** 今の話、またしり馬なんですけれども、物価安定政策会議があって、四、五年前に公共料金の情報をどういふふうに出すかという情報公開の話はずっとやっていたけれども、その中で、今、先生がおっしゃったように、一般の方にすぐ直感的にわかっていただけの情報と、それからその裏にある論理や、あるいは分析や、そういったものをどういふふうに出して行くかということがあって、そのときによく言われたのは、後者のほうは、おそらくそれを解釈したり、あるいはそれを仲介をして世に広めていくとか、そういう機関なり、団体というものが必要だねという議論をしていたんです。それが育ってきたかという、ある意味では内閣府の問題かもわからないけれども、必ずしも育っていないんですが、今、先生おっしゃったような形で、結論をこういふふうに出して行くと言明がついていくというものと、それからその裏にある程度の論理とか、分析を出して行くときにストラテジックに出すのかなというふうに思っています。

道路のことについては非常に皆さんご関心があるし、それから制度改革もありましたので、おそらくそういったことについて分析や何かということ積極的にやられる団体もあると思いますけれども、そういう人たちにもちゃんとわかるような形とか、それで先生がおっしゃったようなバックレポートみたいなものをきちっと出して行くのかなというふうに思っています。

以上です。

**【部会長】** 本題ではないんですが、私のイメージでは、国会とかマスコミで議論する人は、少なくともそれぐらい読んでから議論してください。しかしながら、それは決して一般の方が印象で議論されることを排除するものではありません。何かその違いがどうもごっちゃになって、ムードでわっと思っちゃうような話をなるべくなら論理的な世界にしたいなというか、こういうことでございます。

それでは、よろしければ、②に参りたいと思います。「高速道路を有効活用するための料金設定と償還主義・公正妥当主義の関係」について、よろしくお願いいたします。

【●●委員】 すみません、また口火を切らせていただきます。2つあります。主な意見のところの最初の償還主義は、「制約条件の一つ」という非常に強い書き方をしているんですけども、最後の今後の議論の前提等については、「基本としつつ」と、随分強さが違うんですけども、どっちなのでしょうかとというのが一つです。

主な意見のところの「ETC車の料金を現金車より安くすることについては、徴収コストを考えれば妥当」と書いてあって、そのようにも思うんですけども、ほんとうのところはどれぐらいなのというのをいずれ教えていただければありがたいなと思いました。

1点目は、ご見解をお願いしたいと思います。

【●●委員】 1点目は、おそらく私が申し上げたことに関して書かれているような気がするのですが、私のほうから。制約条件といいますか、償還主義と公正妥当主義は法律に書かれているので、これは守らなきゃいけないんですが、それが目的なのか、守らなきゃいけない制約なのかということを整理したほうがいいたろうということの反映だと思うんです。1の償還主義は目的ではなくて、守らなければいけない制約条件ですよ。それで、その守った上でやるべきことが有効利用なんですかということをお願いしたのを、おそらくこういうふうにとまとめられたのだと思います。

【有料道路調整官】 ●●先生からいただいたご意見を簡単に書いたのが一番上でございますが、先ほどの参考資料-1の4ページ目で、これまで前提となってきました償還主義、そして公正妥当主義、一部便益主義というものと、今回の交通誘導、右下に書いてございますけれども、交通誘導との関係の考え方を整理した図でございますが、基本的に、この図にもありますように、償還主義は別途大前提ということで、その中で公正妥当主義と今回の交通誘導を矢印で示していますけれども、それを公平の観点から留意すべき点ということで整理していく必要があるのではないかと考えております。

【●●委員】 参考-1の4ページの償還主義のところですけども、これは今までにも道路審議会等で議論されたんですけども、費用についてどう考えるかということで確保すべき総料金収入が随分変わってくると思うんです。45年たったときの、戻ってくるわけですけども、そのときの価値をどう見込むか。それに対してどういうふうないい維持管理をするかということに大きく依存しますよね。それでもって割り戻していくと、今の料金体系というのが変わる可能性はあるのかないかとか、あるいは国民的な大議論

をして大騒ぎをした直後にこういうことを言うのは不見識ですが、45年で返し切るというのがほんとうにいいのだろうかという一抹の思いもあるわけで、そういう思いがあってお聞きしたんですが。

【有料道路調整官】 ●●先生ご指摘のように、この償還主義、簡単に数式で総費用＝総収入で、単価×期間×交通量というふうに書いてございますが、ご指摘のように総費用をどのようにとらえるのかということの問題がまさに料金、いわゆる単価と書いていますが、これがどのようになるのか。また、期間というのは償還期間でございますけれども、現在45年ということで算出しておりますが、それによっては、この単価も変わり得るわけでございます。ただ、今後の議論としては、この総費用をどのように考えているのかか、期間をどのように考えるかということが一方であるわけでございますけれども、今回の場合は総費用と期間を固定的に考えていく中で、この交通誘導の料金設定を今後どのようにしていくのかというのが直近の課題なのかなというふうに考えております。

【部会長】 ●●先生がおっしゃった法律上の用語と別に、今まで議論をどうされてきたかに関して、今の参考－1の9ページの公正妥当主義の平成10年代のところですが、「混雑や環境悪化等の外部不経済を内部化する」云々、こういうことが入っていますね。要するに公正妥当というのはわかったようなわからないような言葉で、そこにたくさんの意味が込められる可能性があるんで、ここにもし、かつてこういう議論がされて、外部不経済も含めたものですとか、あるいはガソリン税で負担している人のも一種の料金だと、こう考えたときの話だとかでやると、この4ページの整理の仕方は少し図柄が変わってきますよね。したがって、ここでいう公正妥当主義を非常に細かくやっちゃうと、●●先生のように矛盾する話になりますけれども、公正妥当主義はいろいろな公正妥当がありますと云えば矛盾しないかもわかりません。

冒頭、ここで合意をいただいて引き継ぐという話をしたんですが、もしさっき僕が申し上げたようなことを言うと、言葉をそのまま引き継ぐのか。あるいはもう少しわかりやすい言い方で整理したほうがいいのかということも含めて議論したらいいと。引き継ぐというのは、こういう考え方は引き継ぎますというのでみんな合意したわけですが、多分、かつて経済学者がこういう格好で一番いいと言われることが、国民から見ても納得、説得力を持っていた、そういう時代はこういう言葉でずっと理解されてきたのでしようけれども、今もこの用語、言葉遣いが説得力を持つかどうかという話はよく判断していただければいいかなと思いますし、わかりやすいほうがわかりやすければ入れればいいかなと思います。



ちなみに、ずっと資料1を見ていますと、先ほど●●委員からご発言があった車種間の問題もこの中の一つの要素として入っていますし、いろいろなことが入っています。そこは整理の仕方のできるかと思います。

どうぞ。

【●●委員】 ちょうど今の点と関係するんですが、こちらの資料1の4ページの主な意見のほうの下2つにかかわるところを申し上げたいんですけども、この料金施策を新しい形で導入するにあたって、最終的にどういうアウトプットにするかというか、どういうふうに出していくのかというところに絡むのですが、まず、公正妥当の要件について、これは私の意見だと思うのですが、「時代の変化によって、合理性があれば文言が許す範囲で解釈を変えていく」というのは当然あり得ることなんですけども、時代の変化というのをもう少し具体的に考えると、一つ劇的に違うのは、技術が進歩したということで、E T Cが7割という話がありましたけれども、これが前提条件が変わったということが一つ。それからもう一つは、環境云々ということもありますが、価値観が変わっているということで、まさに環境に配慮するような形で料金施策をすることが物理的に可能になったと、技術的に可能になったということをはっきり書いていただくということが必要かなというふうに思います。

それで、もう一つは、先ほどの都市圏と地方圏というところで、私は公正妥当の概念については、これは最終的にどうやって出されるのかな。構成要素が幾つかあって、新しいものが出てくるわけですね。その要素をどこかでちゃんと読み取れるようにしておく必要が、多分、会規範とか、通達でもいいかもしれないんですけども、のがいいなと思っていて、そこは考え方が変わるわけですので、そういう解釈変更ということは当然あり得るわけだし、大変有名な判例で、今まで非課税にしていたものを、突然一片の通達で課税することにするということも適法でありますから、そういう判例もあるということで、まさにそれと同じようなことを行政レベルで解釈を大きく変えると。しかし、それはまさに進歩であるということなので、それが外形的にわかるような形ですということが必要だろう。法律は変えなくていいと思いますけれども、と思うんですね。

そのときに、さっきの都市圏と地方圏をどうするのかということで、もし考え方のベースのところ違う発想が入るとすると、これは1つの文言の中で2つのスタンダードをつくるということになるので、そうなってくると、少し大きく変えないといけないんじゃないかなというか、そういうことは、多分、法制的にやろうと思えばできるんですけども、実務

上、そういうことをやられたことがあるのかどうか分からないので、どういうふうに最終的な形にするのかなということ、これはそうは言っても、やっぱり一本で行きますというわけにいかないのではないかという感じがします。

それからもう一つは、上のトラックの話ですけれども、意見のところ、「物流主体としての社会的意義」というのがよく意味がわからないんですけども、ここでの話というのは、属人的な要素を考えてくださいということは前から申し上げているんですが、要するにトラックの場合は、一般道は人間も通るし、普通の車も通ると。だけど、高速道路というのは、これは人間は歩きませんので、要するに一般道から高速道路に行ってもらおうということが大事なんです。それが環境にストレートに直結することなので、社会的意義というよりは、そちらのほうに特化していただくということがとても大事なことで、それが引いては環境であり、そういうことを含んだ形で料金の基準にするということなので、それをぜひ明確に出していただきたいと思います。

それからついでに言いますと、上の真ん中辺に実際の高速道路云々という意見がありますが、「料金のみを取り上げて公平性を追求する必要はない」と、こう言っているのですが、結論部分は結構なんですけれども、こういうことを言っちゃうと話が全部ちゃんぽんになるので、そうではなくて、料金施策の中で公平性とは何かというふうに限定して議論を立てないと、理論的に破綻するのではないかということをお願いしたいと思います。

**【部会長】** ありがとうございます。どうぞ。

**【●●委員】** 今、●●先生がおっしゃった時代の変化に、ぜひETCなどの技術、価値観プラス経済環境の変化ですね、これもかなり大きいと思います。それから上の償還主義のところにはもっと大きく、経済環境の変化が大きくなると思いますので含んでいただきたい。インフレが進むであるとか、45年という長きにわたっては、どんな経済的な一つの振れが来るかもわかりません。そのところは、たしか償還主義は変わらないんですけども、何年か後にそういったものを見直す期間というのを設けていらっしゃるというふうにお聞きしています。そこで何年ごとにどういう見直したいなものが決まっているのかということをお聞きしたいと思います。

それからついでに言うとするならば、民営化されますときに、どちらかというと、今のネクスコ系の全国網の高速道路のところはかなり特化してというか、大きな問題になった形で民営化されてきたわけですけれども、都市高速というのは、おそらく後の実験でもいろいろな問題があぶり出されるのだと思いますが、もう少し別に考えなくてはならなかつ

たのではないのでしょうか。償還主義の中で、おそらく一緒にルールというか、制度が決まっていったと思いますけれども、本来は、次の見直しのおきなんかには少し分けて、もう一度考え直したほうがいいのかと思います。それがおそらくきょうの都市圏と地方圏の前提条件の差にもなってくるのだらうと思います。たしか初めの質問で、見直し期間を設けていらっしゃるというのは、何年ごとというのかは決まっているのか。どの程度の見直しというようなルールで決まっているのかもお聞かせいただけたらと思います。

【有料道路調整官】 高速道路会社は債務返済機構との間で協定という形の契約を結んでおります。45年という償還期間の枠組み自体は変わらない中で、長期間にわたる協定契約ということになりますものですから、5年ごとに、その間に生じた変化などを踏まえて、協定をその都度見直していくというような形になっております。

【●●委員】 見直しというのは抽象的なんですけど、要は見直しの中身までは決まっていなくていいわけですね。とにかく見直すというようなことになっているわけですか。

【有料道路調整官】 はい。

【部会長】 よろしいでしょうか。どうぞ。

【●●委員】 さっきの4ページの話ですけれども、償還主義と公正妥当主義ですけれども、償還主義については、一つの前提ではあると思いますけれども、やはり経済の変動とか、マーケットの変化、こういうものによってダイナミックに変わっていくということは考えなければいけないということで、先ほど●●さんがおっしゃったように、例えばコストの削減で変わってくるじゃないとか、あるいは大きく激変するということがあるので、そういうことが基本的にあるということであれば、ダイナミックなものの変化を前提とした上での償還主義であるということだと思います。

同じ論法でいうと、公正妥当主義も、さっき●●さんが言ったように、いろいろ時代の変化とか環境の変化によって考え方が変わってくる。それを前提とした公正妥当主義であるということだと思います。先ほど●●先生ご指摘の平成10年代の答申というのは、おそらく、私もこれに入っていたと思いますけれども、ここで既に外部性との議論をして、外部性を考慮したプライシングは公正妥当主義なんだということを打ち出しているんで、ある意味では、ここでそこまで戻る議論をしなくてもいいということだと思うんですね。それで、この会議の最初のほうに議論してきた、例えば外部性の問題と誘導施策というのがどのように結びつくのかということ整理しておけば、この中で読めてくるということだと思います。その意味では、それほど大きなフレームワークの変化なしに、今までの

変化なしに、ただし、表現がいろいろ変わってくるのかなという感じを受けました。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 ●●先生がおっしゃった実際の料金でいろいろなことを考え過ぎると、ちゃんぽんになってわけがわからなくなるよと。実は私が申し上げたんですけれども、前提があって、大都市圏だけの話なんですね。同一発着同一料金でいっても、解析的に非常に簡単に、そういう条件でも中心部の混雑は避け切れませんよと。ほんとうの意味での有効利用ということを考えた場合にどういうことを考えておこうかということが必要じゃないでしょうかという、そういう意識でしたので、すみませんが、弁解させていただきました。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、「③高速道路を有効活用するための料金設定における受益と負担の関係」について、よろしくお願いします。

どうぞ。

【●●委員】 少し概念が気になっているのですが、5ページのところの主な意見の最初のところは、「道路が有効活用される時、受益者は国民全体」。これはそのとおりで、これがまさに公益という話なんですね。公益性を追求する、国民全体であるということで、これと後の議論と絡むんですけれども、資料の1ページのところに「高速道路を取り巻く社会経済情勢」のところで、一番下に「料金引下げを求める国民の声」というのがあるんですけども、これは国民じゃなくて、ユーザーなんですよね。だからそこをちゃんぽんに使わないほうがいいのか、後から料金を上げたほうがいいのかという話をするときには、それはユーザーさんは下げればいいのかと思っているでしょうということなので、今ここで我々が議論しているのは、そうじゃなくて、受益者、国民全体というところで議論を立てているというふうに使分けられたほうがいいのかというのが一つです。

それから2点目の主な意見の2番目ですけれども、そういうことになって、その費用をだれが負担するかということで、道路会社じゃなくて、国をはじめとする公共が負担すべきと、こうなっているのですが、そういう部分もあるんですが、道路会社は、そうは言っても、会社法の全面適用がある株式会社ではありませんし、独禁法の適用だってないわけですから、そういう意味では、会社も公共的な性質を持っていますので、会社も負担すべきだということもあって、両方が負担すべき。その割合をどうするかという問題はあるでしょうけれども、そこは従前の議論ではないということが2点目です。

それから4番目の意見のところ、料金施策によって、負担を利用者のみが負う必要はないと言うんだけど、ある種の環境税的な発想というのもあって、利用者は負うべきところもあるのでしょうかということを含んでいいのではないかというふうに思います。

それから3つぐらい下ですけども、事業損失云々ととらえられるのではないかというのは前に申し上げたことなんですけれども、事業損失的なものだということを申し上げていまして、事業損失的なものがあるんだという認識をするということによって、むしろ公金を支出すべきだという要請が規範論としては働いてくるということなんです。だから今まではそういうことをやってこなかったということが問題で、あるいは含む形で道路政策をやっていたということを現時点で顧みると、これからはやろうではないかと。そういういろいろな前提条件も整ってきたのではないかというふうに話としてはつながっていくのではないかと思います。

あと一番下ところでプライスカップ規制という話がありますが、こういうのは民営化した会社と、それから公的性質もあるけれどもというところが制度としては中間的なものでいいかなという感じがしております。

以上です。

**【部会長】** ありがとうございます。どうぞ。

**【●●委員】** 一番上の受益者は国民全体というのは私が申し上げたと思いますが、ただ単にこう書くと、これはまさにだれもが納得できるところで、そのとおりだねで終わってしまうのですが、これを申し上げたときの背景として受益者は国民全体なのに、通行料金を見たときには、料金設定そのものに不公平感があるのではないかというお話をさせていただいたと思います。例えば、物流に対して優遇をすべきという、そういう社会的要請、それは十分認められるわけですが、それに資する負担を他の、例えば乗用車がするとか、そういうのはおかしいのではないか。したがって、2つ目にも若干つながるんですが、そういう部分に対する政策的な料金を設定するのであれば、それは国をはじめとする何らかの形で公共が負担すべきではないか。そういう意味につながった話として申し上げたつもりです。

**【部会長】** ありがとうございます。どうぞ。

よろしいでしょうか。

それでは、それぞれ大変重要なご発言をいただきました。事務局で全体として何かお答えになること、あるいはお考えがございましたか。

【道路局次長】 いろいろご指摘いただきましたけれども、多少我々も今回お出したペーパー、実態のことを考えて、いろいろ文章をつくり過ぎている嫌いもあって、理論的に、この文章自体、十分詰め切れていないような文章なので、多少不整合みたいなところもあると思いますので、もう1回、きょうのご議論も踏まえて。先ほど●●先生、最終的なでき上がりは2つぐらいに分けてとおっしゃっていましたが、その2つぐらいのうちのボリュームのあるきちとした、まず理論的な説明することも大切だと思います。きょうのご議論を踏まえて、事務局で詰めていきたいと思います。

【部会長】 ぜひ、部会の答申として、さっき申し上げたほうがいいのかも含めてご検討いただきたいと思いますが、余計なお世話かもわかりませんが、少なくともお役所としてちゃんとしたものを持っていないというのはやっぱり変だから、どっちにしても、そこはつくっていただいたほうがいいのではないかと思います。

それで、できましたら、各委員から、●●先生には前に書いていただいたのですが、いろいろなお立場からのご発言がございまして、大学の先生方は体系的な、目次立てだけでもいいかと思いますが、本を書いてこいとは言いませんけれども、何かメモをそれぞれの方から出していただいて、それを事務局のほうでもう1回取りまとめて、それから事務局の検討とあわせて資料にさせていただいたらいいかなと思いますけれども。

【道路局次長】 また、個別にそれぞれの先生方からご指導をいただければと思います。よろしくをお願いします。

【部会長】 ぜひよろしくをお願いします。遠慮されなくて、この観点は大変重要だとかというのも結構ですし、全体の網羅性のあるペーパーでも結構でございます。よろしく願いいたします。

それでは、もう一つの議題、資料2、「料金社会実験について」、ご説明をお願いいたします。

【有料道路調整官】 資料2でございます。料金社会実験について説明申し上げます。

1 ページ目をお願いいたします。今回の料金社会実験の目的は、上の箱に書かせていただいておりますが、「高速道路道路料金の引下げによる既存高速ネットワークの効率的活用を図るため、平成19年度に料金社会実験を行いまして、高速道路及び一般道の交通量や速度の変化を計測し、渋滞の緩和、事故の減少、環境の改善等の効果と影響を把握すること」でございます。

具体的なテーマは下に書いてございます。5つを考えております。

まず、1つ目は、大都市中心部の通過交通を環状道路等への転換を促す料金の社会実験でございます。2つ目は、距離に応じた料金への移行を予定しております都市高速道路におきまして、その距離に応じた料金による利用の変化を観測するための社会実験でございます。3つ目でございますが、すいている時間帯の高速道路への転換を促す料金に関する社会実験でございます。4つ目は、料金割引などが不均等となっている道路で、十分に活用されていない高速道路への交通の転換を促す料金の社会実験でございます。5つ目は、並行する一般道路の夜間に物流関係車両が多く走行しているという道路におきまして、並行する高速道路への転換を促す料金の社会実験でございます。

具体的には、それぞれ2ページ目以降でございます。2ページをお願いいたします。

まず、環状道路への転換を促す料金に関する実験でございます。実験テーマといたしましては、環状道路への通過交通の転換で、大都市中心部の高速道路及び一般道路を有効に活用することございまして、その手法といたしましては、環状道路経由のほうの料金を引き下げることで利用の転換を促すということを考えております。

その結果、期待される効果といたしましては、大都市中心部の高速道路及び一般道での渋滞の緩和でございます。一番下、計測する項目といたしましては、一般道、高速道路両方で交通量の変化、渋滞に関する長さとか、時間とか、渋滞の回数とかの変化、それぞれの旅行速度の変化で、結果として環状道路への転換率、そして料金の弾性値、環境、あと事故、コーポレートカードといたしまして、いわゆる貨物車関係と乗用車関係の経路の変化がそれぞれどれくらいなのかというようなことを観測したいと考えております。

具体事例としましては、3ページ目をお願いいたします。これは前回の部会でも問題として出しております東京西部地域での圏央道での事例でございますけれども、八王子・所沢間の移動で赤のルートは圏央道経由は青や黄色のいわゆる都心の首都高速道路経由よりも、表にございますように400円ほど割高になっておりまして、同一発着について環状道路経由と都心経由の2つのルートがある場合、都心経由のほうが安くなる場合というのが、ここだけではなくてありまして、その交通分散を図る料金体系とはなっていないというような問題意識を持っております。

4ページ目をお願いいたします。4ページ目の実験テーマは、首都高速・阪神高速道路の「距離に応じた料金」への移行に伴う交通への影響等の把握でございます。具体的には、現行の割引料金から距離に応じた割引率を上下させることでの利用の変化を観測する目的でございます。特に短距離利用の一般道からの転換をターゲットとしております。計測する

のは、先ほどと同じように交通量とか、渋滞、速度、弾性値、環境、事故、ユーザー別の変化でございます。

5 ページ目をお願いします。5 ページ目は、現在、昨年12月から阪神高速の東線で実験を行っております事例でございますが、土曜、日曜、休日に距離別の割引実験を先行しているところでございます。実験前は一律560円の設定でございましたけれども、7キロ未満と7キロから15キロ、15キロ以上ということで、走行距離別に490円、560円、630円の3段階での料金で実験をしているところでございます。

6 ページをお願いします。実験テーマの高速道路及び一般道路の混雑緩和でございます、具体的には、2番にございますように、高速道路が渋滞している時間帯の前とか後の時間帯の料金を引き下げて、利用時間の平準化を促すということが1点。もう1点が、高速道路に余裕がある昼間の時間帯の料金を引き下げることによりまして、一般道から高速道路への利用を転換するというところでございます。計測項目といたしましては、先ほど来の交通量とか渋滞に加えまして、観光施設の入り込み客数の変化とか、観光客の滞在時間の変化などもあわせてアンケートなどで把握したいというふうに考えております。

7 ページをお願いいたします。7 ページはその背景となっております交通の実情を全国的な集計をしたものでございます。これは休日の高速道路と並行一般道の交通量と渋滞の状況でございます。横軸が時刻、縦軸が交通量で、棒グラフでお出ししております。渋滞に関しましては、オレンジ色の折れ線でございます。上が高速道路、下が並行する一般道路でございます。ごらんいただきますと、昼の12時前後は高速道路に比較的余裕があるということで、その前後の時間で渋滞している時間帯からの利用の平準化や、下にあります並行一般道では、昼の時間帯も比較的交通が多い状況でございますので、その転換を促して、一般道のほうの課題も解決するというを考えております。

8 ページをお願いいたします。こちらの実験テーマは、料金割引などの不均衡の解消でございます、一般道からの誘導及び接続する高速道路との連続利用でございます。計測いたしますのは、先ほどのものと同じように交通量とか速度に加えまして、同じく観光関係のデータも観測したいというふうに考えております。

9 ページをお願いいたします。こちらは事例でございますけれども、昨年10月から先行している割引の実験例でございます。島根県にあります江津道路という有料道路でございます。国道9号線のバイパスとして建設された有料道路でございます、高速道路の浜田自動車道と直結しておりますけれども、高速道路のほうは通勤時間帯割引で5割引と



いうふうになるにもかかわらず、この江津道路には割引がございませんでした。昨年10月から高速道路と同様の割引をする実験をしたところ、並行する国道9号との間で、右側のグラフでございますけれども、江津道路の分担率が上昇しているところでございます。このように料金割引が不均等となって十分に利活用されていない高速道路への交通転換を促す実験を行いたいというふうに考えております。

10ページをお願いします。実験のテーマでございますが、夜間に一般道を走行する大型車両を高速道路へ転換して、物流の効率化や一般道の環境改善を図るものでございます。具体的には、一般道において課題が発生している時間帯の高速道路の料金を引き下げること、一般道から高速道路の利用に転換させて、一般道側の大型車の減少、物流機能の強化というような効果を期待しているところでございます。

観測するのは、今までの交通量とか速度などに加えて、物流に関する輸送や移動時間がどのように変化するかや、配送回数の変化などもアンケートなどで把握をしたいと考えております。

11ページでございますが、交通の実態でございます。高速道路とそれに並行する一般道における交通実態でございます。赤い部分が大型車でございまして、上の高速道路のところ及び下の特に一般道路のところでございますが、昼間と同じぐらいの交通量が夜間の一般道に残っているという課題がございます。夜間の高速道路の料金の割引を拡大することによりまして、一般道から高速道路への転換を促すという社会実験を考えております。

以上、5つのテーマによりまして、料金社会実験を行ってまいりたいと考えております。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、どうぞご意見を伺いたいと思います。

【●●委員】 3つあるんですけども、まず、今の資料の3ページ目のところの圏央道と中央環状と都心環状を回ることによって距離が長くなるのに、そっちのほうが安いというのは、日本はどうしても交通速度制限があるので対策が必要だと思います。ドイツのアウトバーンみたいに制限速度がなければ、速く走れて近いから高くてもいいだろうみたいなことがあるかもしれませんが、日本はそうはいかないので、ここは迂回させたいのか、それともたくさん乗せたいのか。場所によって目的をきちんと考えての料金設定が必要だなと思います。

それともう一つ、6ページの昼間の利用を増やすにはというのは、特に地方の場合は、

主婦の方のちょこちょこ乗りみたいな感じの利用の仕方が多いと思うので、スマートインターのようにもっとインターの箇所を増やさないと難しいんじゃないかなとも思いました。

あとは8ページですけれども、一般の有料道路で、話がここに書いてあるのとちょっとずれるのですが、最近高速と一般有料道路がつながっているところだとE T Cが使える道なのか、使えない道なのかはわからなくて、一般有料道路の前で当然E T Cが使えるんだらうと思って普通の人走ってきて、そこから財布を探し始めてという渋滞が結構多く起きているんですね。突然とまっている車があると、結構E T Cがあるものだと思う車は飛ばしてきて危ないので、ここはE T C車は使えないんですよというような表示も、これから一般道路との会社さんとの話し合いになるでしょうけれども、対策していかなきゃいけないことなんじゃないかなと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 これは5つのテーマがいいかどうかという話を論ずるのか、それともこのテーマのもとで、例えば具体例が提案されて、この場所でいいかというのを論じる、どっちですか。

【部会長】 どうぞ、両方やってください。

【●●委員】 じゃあ、2点ほど。一つは、これは長期的な話になるかもしれないので、実験では難しいのかもしれないんですけれども、よく聞くのは、特にJ R四国あたりが高速道路がダンピングじゃないかという話が出たりもするわけですね。それで、鉄道に対する影響というのが、もしかしたら長期的にあるとすると、それを何らかの形で見れる実験を、もしできたらいいのかなというふうに思います。特に環境問題の話をしていると、鉄道貨物に対して、トラックに対する割引はどうきいてくるのかというのは、もしかしたらわりと重要かもしれない。ただ、荷主さんは3カ月ぐらいで動くものではないので、そういう意味では、もし実験するとなるとかなり長期かかるのかなという気がいたします。これはあまりメインのテーマじゃないかもしれませんが、もし可能であれば検討していただきたいということです。

もう1点は、先ほどの圏央道の件ですけれども、これは都心環状のほうが非常に込んでしまうので、料金だけではなくて、混雑率との関係で入っているとすると、なかなか実験の設定の仕方がすごく難しいと思うんですけれども、そう考えると、単に発着が同じで距離が違って、込み方があまり変わらないようなところのほうが、多摩がいいのかなという気

がするんですが、具体として、圏央道のケースだと、どういう設計を考えていらっしゃるのかお聞きできればと思います。

【部会長】       どうぞ。

【有料道路調整官】       個別に、どの路線でどれくらいというのはこれからでございますが、この圏央道など、いわゆる環状道路におきましては、先ほど来言ったように、同一発着同一料金のような大都市圏での料金体系を念頭に置いたような料金の設定の実験が必要なのではないかというようなことで考えております。

先ほど●●委員のほうからも言われましたが、基本的には迂回をさせたいというコンセプトのもと、どれぐらいの料金であれば、どういう迂回が生じるのかというようなことを、料金を変化させて観測したいというふうに考えております。

【●●委員】       圏央道のケースだと、つくっただけで迂回しそうな気がして、開通しただけで迂回するような気がするんですけども、そういう意味で実験をやるタイミングというのがどのくらいお考えなのでしょうか。

【有料道路調整官】       こちらはことしの6月に関越道と中央道がつながるという計画になっておりますが、実験をする前と実験した後の変化を今回実験で出てございますので、観測していくことということになりますので、どちらを前後置くのかというのは、これからの設定でございます。

【●●委員】       私は国立に住んでいるので、ほとんどこのパターンなんです。それで、確かに●●さんが言われるように、圏央道ができると圏央道を使うとは思いますが、私、所沢に行くことってほとんどないので、そうじゃなくて、関越を北上するときに、それはどうなるのかなというのが疑問なんですけれども。

【有料道路調整官】       この八王子・所沢という例示が必ずしも適切というか、実感に合っていないのかもしれませんが。

【●●委員】       関越に入るのも同じようになっている。

【有料道路調整官】       そうです。同じような料金となっております。

【●●委員】       すみません、絡んで。私、迂回することじゃなくて、将来的に、都市高速の場合もそうなんですけれども、走行距離じゃなくて、直線の移動距離なんかで料金をつくることもあり得ると思うんです。このケースで所沢・八王子でおりる人を所沢・青梅よりも安くしたらどういうことが起こるのかとか、走行距離に対して逆転しちゃうわけなんですけれども、所沢・八王子のほうが所沢・青梅よりも直線距離が短いわけですよ

ね。そういう場合に、走行距離は長いんだけど、直線距離のほうが短いほうを安くしてみると、一体どういうことが起こるのかというのを、もし見れるならば見ていただきたいと思います。

【●●委員】 関連して。鉄道の運賃でそういうのが結構あつたりするので、それは参考になるというのが前に●●さんと言った、そういう話です。

【●●委員】 実験をする場合の日にちのことなんですが、結構休日と土曜日、日曜日というのが多いみたいなんですけれども、まず、実験の4ページの2の首都高速・阪神高速の距離に応じた料金の実験なんですけど、これも土曜日、日曜日、休日となっているんですけど、平日にやりませんと、見えてこないと思います。特に物流関係の車両というのは、おそらくこういう都市交通でも長距離利用することが多いと思うんです。そういう車両がほんとうに15キロ以上、長距離になった場合にどのくらい利用されるのか。それとも料金が安いから一般道におりる結果となるのかというのは、そこはかなり大事なところだと思いますので、それが休日、土日では実験しても出てこない結果だと思いますので、ぜひ平日にやっていただきたいなと思います。

それから6ページのところも、この実験も休日ですよ。比較的あいている高速道路の有効活用の場合も休日にやるということですが、これも平日もやらないとほんとうに見えてこない。だから休日の場合、平日の場合とは全く走る車が違うということをお大前提に置くべきだと思います。

それから最後に深夜のトラックの10ページ、夜間のところですが、これも夜間も大事だと思います。夜間の実験は夜間の実験でやって、これとは別に、トラックや物流車両を一般道から高速道路に上げたい時間帯というのは、いろいろな原因がありますが、一つには通勤時間帯、通学時間帯の朝夕というところが、できるだけ高速道路を通すようにすれば交通事故の問題も含めて混雑回避されていいはずなので、その時間帯に実験して頂きたい。しかし深夜も大事です。深夜にどれくらい走るかということも大事だと思いますが、加えて、通学・通勤の朝夕というのもぜひつけ加えてやるべきではないかと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

ほかに。どうぞ。

【●●委員】 こういう社会実験って実は私も結構毎日のようにいろいろなところを走っているんですけど、やっているかやっていないか知らなくて、行ってみたら、たまたまやっていてラッキーということが多かったので、やる場合にもうちょっと宣伝をしてから

やられたほうがいいんじゃないかと毎回思いますし、そうじゃないと、正確なデータも出てこないと思いますので、その点ひとつお願いしたいと思います。

【部会長】       どうぞ。

【●●委員】       一つは、今、●●さんがおっしゃったと全く同じ話で、ドライバーは事前に情報を知らないということ。それから仮に知っていたとして、都心に入ると込んでいるから、これぐらいの料金の差だったら、少しは高くてもこっちの迂回ルートでいいやという判断がおそらくあるんだろうと思うんですね。ですから、情報を事前に提供して、今、この時間帯はこっちに行くと、これだけの渋滞が発生していますよ。だからこちらで迂回すれば、料金はこれだけだけれども、多分早く行けますというような、そういうものが提供されれば、必ずしも同一発着同一料金でなくても、その瞬間の判断というのはあり得るんだろうと思うんです。そこもうまく、言うのは簡単なんですけど、実際に実験でどういふふうに反映するかというのは難しい部分があると思いますけれども、それもお考えいただいたらと思います。阪神高速さんも10%だったらどうだ、20%だったらどうだという、そういう調査というのにも必要なのかなと。

【●●委員】       ここに書いていないことも提案していいというお許しを●●先生からいただきましたので言わせていただきますけれども、ターミナルチャージを時間内に再び高速道路に乗る場合には、二重に取らないという、そういう実験もETCの機能を使うとできると思うんです。

多分、3つぐらい適用の場合があって、1つは、都市高速において混雑しているところでちょっと避けてという、下道とのうまい使い分けができる可能性が出てくるということと、あと、特に中山間地域等の観光地においてターミナルチャージを取らないと、ちょっと下へ行っているいろいろなところを見て回れる。それは多分、観光による地域活性化の点からもいいのではないかとということと、あと3番目が、これはあまり大きな話ではないんですけども、最近、高速道路を活用したパークアンドバスライドが結構また出ていまして、そうすると、バスのターミナルをどこにつけるかということによっては、インターで1回出て、また入ってくるという、そういう運用をしているところもあるんですね。そうすると、バス会社さん、「一々ターミナルチャージを払わないといけないので、ちょっとしんどいんだけど」というような話もされているのですが、そういう観点から、ごく短時間の出入りについてはターミナルチャージをいただかないという、そういう実験もあるのかなと思うのですが、ご検討いただければと思います。

【部会長】 そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございました。今のお話もありましたけれども、この社会実験、多分、目的が2つあって、一つはどんな割引制度を入れたらいいのか。どんな効果があるのかというのが一つ。もう一つは、その後、負担をどうするかという話で、収益が十分上がってくれば、会社が勝手にやればいい話ですから、その2つがあるんだろうと思います。

それからさっきの簡単にしなきゃいけないというようなこともあって、あまりいろいろなことをやってもどうかと、そんなこともありますので、ぜひご理解いただければと思います。

それでもう一つは、そうは言いながら、特に後者のほうの負担の話を議論するとすると、場所によっても違いますし、いろいろな主体によっても違うので、どれで一般化するのかというのは大変難しいかもわかりません。そのための解決策が2つあって、一つは過去のいろいろな事例がありますから、沖縄の割引とか、アクアラインとか、いろいろところで事前にやられた実験とか、それとこれとを両方見てやっていくというのが一つかなと思います。

それからもう一つは、これは後で事務局でご検討いただきたいんですが、多分、何か割引して、会社から見ると、もっとたくさんお金をもらったほうがいいに決まっているわけですね。そうすると、そう思っている人が、会社がこんな効果があるはずだとか、これぐらいないはずだとかというようなたぐいの経験をお持ちなら、今まで値上げをされたり、主に値上げですが、モデルをいろいろ持っておられますから、そんなのも出していただいたほうがいいのかと。そんなことを今聞きながら思っていました。

最後は、過去のものを全部見ているわけではないんですが、過去の割引、今までの社会実験を見ていますと、最初は若干知らない人が多くて、知るときくんだけど、しばらくたつと慣れちゃって、ほとんど効果がないという傾向があるように見ていたんです。そうすると、この期間でやったことが一体どういう意味を持つかということがありますから、そんなのをずっとやっていたら、いつまでも答えが出ないので、やっておいて、今までの結果と合わせて判断すると、そんなことになるのかなと思いました。ちょっと脱線をしてしまいましたが、あとよろしいでしょうか。

それでは、本日はこれまでとさせていただきますと思います。いろいろご意見をいただいたことを踏まえて、事務局で資料整理していただきたいと思いますし、それから先ほどお願いした、こんな資料を書いてくださいというのは改めて事務局から、こんな内容でと

いうことをお願いしますので、期限も含めてよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、本日は大変長時間、ご熱心にご討議いただきまして、ありがとうございます。  
た。

最後に、事務局から事務連絡等お願いいたします。

**【総務課長】** 次回の開催日でございますけれども、今、調整中でございますので、後ほど改めてご連絡させていただきます。どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

また、お手元のファイル等は机の上に残しておいていただければ幸ひであります。

以上をもちまして、第4回の有料道路部会を終了させていただきたいと思ひます。本日は、まことにありがとうございます。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

— 了 —