

社会資本整備審議会 道路分科会

第5回 有料道路部会

平成19年5月31日(木)

【総務課長】 おはようございます。皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。定刻前ではございますけれども、出席予定の先生方がお集まりでございますので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第5回有料道路部会を開催させていただきます。

本日の会議でございますけれども、●●委員、●●委員からご欠席のご連絡をいただいております。また、当部会の委員でございますけれども、●●委員におかれましては、5月25日付で退任され、新たに●●委員が就任されましたので、ご紹介させていただきたいと思っております。……の●●●●様でございます。

【●●委員】 ●●でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 本日ご出席いただいております委員の方々、総員9名中7名でございますので、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、道路局長でございますけれども、国会の関係できょうは欠席させていただいております。ご了承いただきたいと思っております。

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。よろしくお願いいたします。

【部会長】 おはようございます。よろしくお願いいたします。

早速本日の議題に入りたいと思っております。

まず、●●委員より、社団法人全日本トラック協会にて実施されたアンケートの結果についてご報告いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【●●委員】 それでは、説明させていただきます。

トラック運送事業者の高速道路の利用実態についてのアンケート調査の結果を発表いたします。

1つ目は、現在、各種割引制度が導入されていますが、多くの事業者では、高速道路の利用機会があり、高速道路ネットワークが十分に活用されていないという実態があります。

2つ目には、高速道路料金の引き下げがなされた場合、利用増加による高速道路ネットワークが国内物流の中心を占めるトラック物流の効率化、交通事故の削減、CO<sub>2</sub>削減等

に大きく貢献できるという点について整理しています。

3つ目には、特に高速道路を利用控えしているトラック事業者が一般道から高速道路に利用転換を図るための料金方策を整備しています。

では、本論に入ります。

1 ページ目は、高速道路の利用実態を把握するためのアンケートの調査概要で、約1カ月の調査期間において、約1,100者の事業者から回収されたサンプルを対象に集計、分析を行っております。

2 ページ目をごらんください。高速道路利用実態と、一般道から高速道路に利用転換する施策について、まとめの概要でございます。

3 ページ目は、トラック運送事業者の高速道路の利用実態を端的に示すものとして、高速道路の利用控えについての実態です。左側のグラフは、トラック運送事業者の多くは民営化前と比較して高速道路料金が安くなった実態が乏しいとする比率が高く、高速道路の利用控えとして、一般道を利用する事業者の場合、特に割安感を実感していない状況になっております。

3 ページの右側のグラフでございますけれども、高速道路の利用控えは全体の約9割弱に上がっています。利用控えの主な理由は、高速道路を利用すると赤字になる運賃水準にあるケースが多く、コスト削減の一環として利用控えがなされております。現状、軽油価格の高どまりの状況の中、トラック運送の現状は非常に深刻な状態にあり、生鮮品、ジャストインタイム物流、特積みの幹線輸送等を伴う一部の事業者を除き、高速道路の利用控えは徹底して行われています。

例えば、東京から鹿児島、青森から関西など、長距離ルートにおいて、3日で一切高速道路を利用せず、全車一般道を利用して運行されているケースもございます。こうした高速道路の利用控えによる一般道の利用によるドライバーの運行時間は長時間化し、ドライバーの過労運転等につながっております。

4 ページの上のグラフは、無理な運行につながるもの約4割弱であり、高速道路の利用控えから運行の安全にも悪影響を与えることがわかります。やはりこうした状況でございますので、利用控えしているほとんどの事業者は、4 ページ下のグラフにもありますように、運行の効率化、安全運行の確保のために高速道路をもっと利用して安全運行の確保、物流の効率化につなげていきたいという意見が約8割に上っています。つまり、トラック運送事業者にとっては、現在の高速道路は利用したくても利用できない状況にあ

るわけでありませう。

5 ページをお開き願いたいと思います。高速道路の利用が実際に物流の効率化につながるかどうかについて、事業者の意見を求めたところ、7 割弱が、料金等の改善が前提条件になりますが、一般道から高速道路へ利用シフトすれば物流の効率化が見込まれるとしています。下のグラフは、高速道路利用による物流事業者にとってのメリットを整理しています。大きなメリットは、ドライバーの負担の軽減、交通事故の削減、高い輸送品質の確保等が挙げられています。

6 ページをごらんいただきたいと思います。利用料金の引き下げによる一般道から高速道路へ利用のシフトにより、物流の効率化への貢献として、運行時間の短縮、1 日 1 往復の運行を 2 往復にする等の車両繰りの効率化、輸送品質の向上、地方の特産物がより安く早く手にできる等の効果があります。

7 ページをごらんいただきたいと思います。トラック運送事業者が高速道路へ利用シフトされるには、具体的にどのような料金施策があるか検討する必要があります。7 ページをごらんいただきますと、大口多頻度割引の割引率は、割引率を上げるべきとの意見が 7 割強に上り、深夜割引では割引率 3 割と、適用時間帯 0 時から 4 時については不満とする意見が主流となっております。

ちょっと飛びますが、13 ページにございますように、長距離輸送を行う事業者の場合には、0 時から 4 時にかからない運行を行うケースでは、実質的に新割引制度導入前より利用料金がアップしているケースが多く見られます。

戻っていただきまして、11 ページをお開き願いたいと思います。適用時間の状況に合わせるために、サービスエリアやパーキング内、インターチェンジ手前に待機するケースが多く、混乱、渋滞等の原因になるばかりではなく、ドライバーに深夜労働を強いており、過労運転につながり、交通事故の発生につながっているケースがございます。

戻っていただきまして、8 ページをごらんいただきたいと思います。早朝夜間割引、通勤割引の適用条件である時間帯と距離についての満足度がございます。両方の項目には不満が過半数を占めております。インタビュー調査では、11 ページにございますように、特に割引を受けるために 100 キロ手前のインターチェンジで一たんおるの必要があり、大きな不便を感じております。適用条件の改善がなされれば、現在一般道を主に利用している事業者が高速道路に 5 割程度シフトしてもよいという意見が出ております。

9 ページをごらんいただきたいと思います。本州四国連絡道路、いわゆる本四連絡橋の

利用控えは全体の60%に上ります。利用控えしている事業者はNEXCOの道路とはほぼ同じ理由ですが、フェリー等でも指定時間に到着できるとの回答が目立っています。

右下のグラフでは、鳴門から神戸を結ぶ明石大橋の利用状況がございしますが、全体の4割を占めるのが中抜き利用です。橋の部分のみ本四を利用して、残りの区間は並行する一般道を走行して利用料金を節約しております。事業者の料金への感覚は、自家用車両よりも極めて敏感で、メリットが大きく見える大幅な割引でないと利用のシフトは見込めないと思われまます。明石大橋については、全線利用を前提にした割引安感のある割引制度が想定されます。

10ページをごらんいただきたいと思ひます。料金引き下げによる本四連絡橋の利用増加による物流効率化について整理しております。トラック運送事業者の多くは、本四の利用を望んでおり、本四を利用することにより、運行時間の短縮、車両繰りの効率化、輸送品質の向上、特産品のみかん等を早く届けるというメリットを感じると考えております。

以上、説明させていただきましたが、トラック運送の現場で今懸命に取り組んでいることは、ドライバーの疲労を軽減させ、無理な運行をしないこと、交通事故を起こさないこと、高い輸送品質を確保すること、車両繰りを向上させ、効率化を高めることなどがあります。これらは社会的損失の回避、物流コストの削減、物価低減につながり、国民にも受益が間接的に波及してまいります。物流の効率化等を達成するには、トラック運送事業者が一般道から高速道路へ利用転換する弾力的かつ利用勝手のよい料金体系が展開することが非常に重要であると考えております。

特に運賃の問題が、バブル崩壊後、運賃が約25%低下したということがございまして、なかなか高速道路を利用できない実態でございします。

以上でございします。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの報告について、ご質問、ご意見、お願いいたします。どうぞ。

**【●●委員】** 非常に厳しい思いで経営されているのがよくわかりました。ありがとうございました。参考になるかと思ひます。

1点お伺ひしたいのは、利用控えの中身なんですけれども、仕方がなく使う場合には使わていられると思うんですね。実態のところ、例えば10回に対して実際に使わないというのは、大体目の子でどれぐらいの感じかなと思ひまして。9ページの本四連絡橋の利用控えに関しては、6割ぐらいの方が利用控えをしていると答えられているんですけども、

全線橋を利用されている方も5割近くおられますよね、このアンケート結果によりますと。左上の利用控えが6割で、右下の全線橋を利用されている方が45.4%おられますので、こういう言い方はちょっと変なんですけれども、利用控えをされているんだけれども、やむを得ず使わざるを得ない状況もある、その差が実態に寄与しているのかなという感じがしまして。

【●●委員】 フェリーを使っていますので。

【●●委員】 ですから、全線橋を利用されているという方は、利用控えしたいけれども、全線橋を使われているということですよね。ですから、利用控えをしているという数字そのものが使っていないということには必ずしもなっていないと思いますので、その辺の差はどの程度のものかなというのが、ちょっと……。

【●●委員】 ちょっとわかりません。

【●●委員】 今の問題でよろしいですか。

【部会長】 どうぞ。

【●●委員】 日本語で言うと、おそらく利用控えという表現になるのかもしれませんが、トラック、物流業者にとって、高速料金というのは原価そのものですから、ドライバーが自分で使おうかな、控えておこうかなと、そういう問題ではなくて、要は原価をできるだけ安くするという意味においては、会社の方針として使わせないのだと考える方が現実であると思います。使いたくても、使ってしまうと原価が上がってしまうわけですから、いただいている運賃からかんがみても、使いたくても使えない、そういうことで使えないんだというご理解のほうが、多分実態なのかなと思いました。

それから、今の●●委員のおっしゃることは、そのとおりで、私自身の問題意識とも同じなんですけど、特に7ページの深夜割引に対する満足度というのは、ほんとうに実態だなと思います。というのは、0時から4時に割引率を30%にしたら、みんながかなり満足するのではないかというのは、あくまで会社の考え方であって、ほんとうの実態、例えば、九州を起点として、どこそこに何時までに着かなければならないとか、あるいは大阪から出発して何時にどこそこに着かなければならないとか、ほんとうにトラックを使って、深夜どう走って、どのあたりでどういうふうに休憩をして、どういう使われ方をするのかというようなことをあまり考えないで、0時から4時ぐらいの間、ちょっと安くしておけば、すいているから喜ぶんじゃないのという供給サイドの設定の仕方で、深夜割引もやっていますというようなことかもしれませんが、もう少し実態のトラック走行、あるいは物流の

移動、動きというものに合わせた料金割引を考えるべきです。もし割引率を高くするのならば、これは私も後でまた申し上げたいと思うんですけども、ほんとうに日本の産業、ひいては国民経済全体にとって、高速道路の、特にトラック運送を対象とした割引というのはもっともっと貢献すると思いますので、割引に関しても、もう少し工夫というか、もっと実態に沿った、そういう意味での満足度が得られるような水準にしていきたいなと思います。

以上でございます。

【部会長】 そのほか、いかがでしょうか。

高速道路のほうは、インターODで、大型車はわかるんですが、一般道のほうは断面だけなのかしら。大型車のODは。

【●●委員】 道路交通センサスで、ODもわかります。

【部会長】 そうすると、どれぐらいの比率というのは、今のOD別にわかるわけですね。

【●●委員】 はい。

【部会長】 こういう意見は意見で、実態として何割が長距離で高速を使っていて、鹿児島から東京まで全部下を走っているのがそんなに何割もいるというのは信じがたい、僕にはね。それはデータを見ていただいて確認……。

【●●委員】 しかし、今のODだと、今はこの料金水準だからこういうふうにしていくということで、もし安くなればまた違う動きをするという予測的なところも含めてお願いいたします。

【部会長】 ただ、原価がどうしたと言っちゃうと、幾ら安くたって有料である限りそういうことが起こるといって話になっちゃうので、どれぐらい下げるかという議論につながるから、もうちょっと手控えとか何とかじゃなくて、実態として何割使っていて、料金弾性値がどうかと、あと、社会実験等もかかわるわけですが、そういうことを確認したほうがいいですよ。

そのほか、よろしいでしょうか。

●●委員、大変ありがとうございました。

続きまして、前回、私の方から委員の方々に、これまでの議論を踏まえて意見を提出していただくようお願いしています。今回、事務局で議論の項目整理をして、それに沿った形で各委員から意見をいただいております。本日出席の皆様から、そのご説明をお願いし

たいと思います。

まず、事務局のほうから論点整理について、よろしく申し上げます。

**【有料道路調整官】** お手元の資料の2でございます。これまでの議論の論点整理でございますけれども、こちらの第4回の部会、3月でございましたけれども、学識委員から項目立てについてメモをご提出いただき、事務局で取りまとめをするという方向でございましたので、学識委員の方から項目立てのメモをいただきまして、事務局で取りまとめたものでございます。本日、この項目に沿いまして、各委員の方から意見ペーパーをご提出いただいたところでございます。

簡単に項目を説明させていただきます。大きく5項目でございます。1つ目が、高速道路ネットワークの有効活用とその方向性でございます。2つ目が、有効活用のための料金のあり方でございます。3つ目が、有効活用のための料金設定における受益と負担の考え方です。4つ目が、高速道路ストックの機能強化の方向性です。5つ目が、その他の検討課題として、リスク対策などを列記させていただいております。なお、本日ご欠席の委員からも意見ペーパーをいただいておりますけれども、ご発表などは次回以降とさせていただきます。

以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。

それでは、各委員から説明をお願いしたいと思いますが、本日は論点整理の2から4を中心に説明いただき、意見交換をしたいと思っております。

まず、●●委員からよろしく申し上げます。

**【●●委員】** これまでに幾つか発言したことで随分重複しておりますし、一々きちんと説明しますと時間が足りないものですから、主張したい点だけをかいつまんで説明させていただきます。

まず、2の料金のあり方でございますけれども、一番最初に強調したいことは、料金を活用した交通誘導が必要であって、これから料金政策の柱としてぜひ据えていただきたいということでもあります。社会実験等で料金が交通誘導に与える影響、いろんな社会的なふぐあい解消する方向で非常に有効だということがわかってまいりましたし、データもそろってまいりましたし、ユーザー、あるいは市民の方の認知も進んできているように思いますので、そういう意味では環境が整いつつあるなということでもあります。ETCの普及も、この環境に非常に力があるなということでもあります。

そこで気になりますのは、従来からの償還主義、あるいは公正妥当主義との関係であります。償還主義については、45年できちんと償還するという今のフレームは堅持すべきでありまして、その枠組みの中で考えるべきだと思いますけれども、例えば償還という考え方は、必要費用を収入で賄う、返すという考え方ですから、費用についても若干工夫の余地があるのかなということとか、あるいは、従来からの公正妥当主義、これは私の理解不足かもしれませんが、やはり金銭的な支払いにおける公正妥当というところに力点が非常に強かったように思います。もうちょっと広い範囲での公正妥当、環境とか混雑とか、先ほどもありましたけれども、物流のコストみたいなものを含めて、そういういい姿を実現するための誘導的な料金というのは、公正妥当という範疇から逸脱をしないのではないかなと思います。そういう意味でいろんな方向性が考えられるかと思います。

まず、環境と安全であります。総理が2050年までに二酸化炭素を50%削減するのだと力強く主張されています。高速道路はCO<sub>2</sub>の台キロ当たりの排出量が小さい道路でありますから、そういう意味でも大切です。安全についても、高速道路によって下の一般道、あるいは生活道路からの転換がうまく起これば非常に寄与が大きいということです。交通誘導のための政策的料金の原資について議論するときに、このような便益の計測が重要ですから是非検討すべきだと思います。ぜひ検討をお願いしたいのは、地域連携とか活性化ということに関して、今、日本風景街道が始まっておりますけれども、それとの関連で、例えばそういうところに行かれる方のためのアクセスとしての高速道路、あるいは行った先で周遊をすると、そのときに高速道路のちょい乗りができる、それで周遊の範囲が広がるという、高速道路と地域の新しいあり方、その中におけるターミナルチャージを、ある一定の制限の中でなくしてもいいんじゃないの、そういうことがうまくいくと、高速道路と地域の間でウイン・ウインの関係が構築できるような気がいたしますので、検討をしたらどうだろうかと思えます。

次の論点でございますけれども、大都市圏ネットワークの有効活用のための料金ということでもあります。

大都市圏では、一般道と高速道路との関係、及び高速道路もかなりネットワークとして延長が広がってきておりますから、そのときの一体的連携をどう達成するかということが非常に大きな課題かと思えます。そういう観点から、対距離制、特に首都高と阪高で予定されている対距離制というのが非常にいい方法だとは思いますが、そのときに一会社の中だけにとどまるのではなく、真の意味でのネットワーク効果を発揮するためには、



例えば首都圏では圏央道以内について一体的に考えることも必要だし、重要だと思います。ところが、これは会社が異なる、今の料金体系が全然違うということもありますので、なかなか一挙にそこまでいくのは大変かもしれませんので、同一OD同一料金制とか、先ほど来申し上げておりました会社を乗り継ぐ場合のターミナルチャージの割引みたいなことが、一歩前進の策としては重要かなと思います。

特に、首都高と阪神高速の有効活用のための料金という観点からは、対距離制は望ましいということは先ほど申し上げたとおりでありますけれども、ただ、車種間の問題、トリップ長分布の問題もありますが、割高感がある、あるいは先ほども議論がありましたけれども、コストに直接きいてまいりますので、あまり長距離のところに負担感が高まるようであると、一般道に転換されて、そこでまたいろんな問題を起こすということも懸念されるわけであります。これは暫定的な措置というよりは、恒久的な措置として長距離への配慮が必要であろうと思います。

時間を随分使っておりますので、3番目の、高速道路ネットワークの有効活用のための料金設定における受益と負担の考え方に移ります。これも繰り返しになりますけれども、交通誘導のツールとして料金政策が重要であるということは、最初に申し上げたとおりであります。こういった問題、特に環境問題とか安全問題という、あるいは混雑そのものもそうですけれども、外部不経済を、経済学の教えるところによると、これは原因者負担であるというふうにおっしゃるんですけれども、あまり原因者、原因者と言うと料金負担にたえかねて高速道路から逸走するおそれが強いということでもありますから、ほんとうの意味での社会的な厚生につながるということはきちんと確認をした上で、あるいは、そのエビデンスもきっちりつかんだ上で、国費、あるいは地方費の導入も十分成立するのではないかなと思います。

この場合に、高速道路会社というのは、民営化の本旨から利益追求義務というのがありますので、やはり国民の立場、あるいは地域の立場からお願い事をするわけですから、お願い事をする以上は、その負担についてもしますよということが常識的じゃないかなと思います。

最後です。今あるストックの機能強化であります。今あるストックの存在効果、機能効果をさらに高めるためにも、ミッシングリンクの解消が非常に大事だろうと思います。それを整備していくかということとか、暫定2車線区間についても安全性の問題もありますので、もうちょっと必要最小限のサービスとして機能強化があるなというふうにも思いま

すし、スマートインターについては、いろんなところで実験が行われておりますけれども、本線直結型のスマートインターの増設なんかも重要ななと思いました。

長くなって申しわけございませんけれども、以上でございます。

【部会長】 全体の時間が限られておりますので、なるべく四、五分でお願いします。

●●委員、よろしくをお願いします。

【●●委員】 高速道路の料金のあり方につきまして、私は、産業政策の観点から、まず申し述べたいと思います。

日本の物流コストは諸外国に比べて高いと言われておりますけれども、その中で、やはり高速料金の比重は大変重いと思います。貿易の自由化が進み、従前に比べて安い商品が海外から入ってくるようになったにもかかわらず、内外価格差が発生するのはやはり日本に入ってから物流コストが高いために、やはり最終的に消費者の手に届くときには結構国内製品の価格と大差がないと価格となり、外国からもいつもその辺を指摘されておるところでございます。

また、物流費のコストダウンのしわ寄せが、先ほどの●●委員のお話にもありましたように、トラックの運転手の方のほんとうに負荷になっております。なかなか物流費、トラック運賃というものも、荷主から見ますと上がらないわけでございます。ですから必然的に高速道路は使えない、一般道路を使うことによる負荷も高いと思います。そういった意味で、ほんとうに物流の効率化という観点から、高速道路をもっともっと比重を上げて考えるべきだと考えます。

現状は、交通量という面では、今、乗用車が6割、トラックが大体4割というふうになっておりますけれども、料金収入の面では、物流費のほうが反対に約6割ぐらいで大きいわけですから、やはりもう少し利用頻度とか、ビッグユーザーとして高速道路の利用の必要性の度合いに応じて料金面でのいろんな配慮が、優遇措置も含めてあるべきではないかと思っております。

それから、高速道路への交通誘導によって交通事故が減ったり、またCO<sub>2</sub>も減る、それから渋滞その他の解消など経済的な効果が見込まれるということも、合理的であると思えます。

それから、償還主義と公正妥当主義との関係は、今の償還主義から算出される料金は、おそらく利用者負担の公平に重きを置く公正妥当主義により導かれる代金に比べて高くなるんじゃないかとありますが、私はこの値ごろ感という言葉が一番わかりやすくピタッと

くるのです。公正妥当という意味合いからいきますとちょっと庶民的過ぎるかもしれませんが、値ごろ感が出る料金設定をすることが、利用しやすい料金へ通じるものではないかと思えます。

また、値ごろ感というのは、一般的に乗用車を利用する人達という、国民的な観点だけではなく、やはり物流における、原価なわけですから、産業政策の観点からも含めた、原価としての値ごろ感もぜひ配慮に入れていただきたいと思えます。

それから、安全、環境のところでは、やはり通学、通勤時間帯に高速道路へ転換できれば、事故も含め混雑も回避できると思えます。また、環境面では、阪神高速では国道43号線の訴訟ですとか、西淀川訴訟とか、尼崎訴訟を経て環境問題に関する住民の意識が非常に高い地域でございます。

それから、地域活性化のところでは、先ほどからの話にもありますように、やはり高速料金が下がれば、当然物の移動、そして人の移動も増えるわけですから、GDPを押し上げると思えます。また、そういう料金施策にすべきと考えております。

それから、先ほど●●先生もおっしゃった、ミッシングリンクのところなんですけれども、関西の例で言いますと、京都、大阪の高速道路の料金を考えるときには、NEXCOだけで同一起終点同一料金と考えがちですけれども、利用者から見れば一緒なんです。ですから、やはりトータルで阪神高速京都線や大阪圏も加味して、2社にまたがる、これも値ごろ感のある利用しやすい料金調整をしてほしいと思えます。そういうミッシングリンクを補完する乗り継ぎ料金を考えるべきだと思います。

それから、首都高速及び阪神高速道路の有効活用のための料金のところなんですけれども、やはり人も物も集まる大都市圏のネットワークと地方圏とは分けて考えるべきではないかと思えます。特に、民営化の際に、首都高速や阪神高速などの都市高速道路がどうあるべきかということは、あまり議論をされていなかったのではないのでしょうか。これはやはりNEXCO系とは別に考えなければならなかったのではないかと、私は個人的には思っております。その点、地方圏の高速道路は新直轄という方式が導入されたわけですが、どこかの時点でもう一度見直すべきではないかと思えます。

それから、物流関係の車両は、都市高速でも、やはり港ですとか、空港、あるいは生産地から長距離利用するのが通常でございますので、対距離制を導入するのであれば、長距離の場合は料金が高過ぎて、おそらく一般道へおりの率が高くなると思えます。先ほどのアンケートにもありましたけれども、そういう結果にならないような配慮が大事です。ま

た同時に、あまり短い距離に対して安くいたしますと、今度は渋滞を招くという裏腹のことになるので、そこも考えなくてはならないことです。

それから、対距離制にする場合に、やはりNEXCO系と首都高速、阪神高速とでは移動のされ方が違うと私は思うんです。どういうふうにな人が、物が、同じ1キロであっても利用するのかという、どこの地点からどこの地点に行くのかという人間の移動の実際の行動をよく考えることが大切です。1キロならば1キロの意味合いが違うと思いますので、NEXCOと同じ対距離料金をするのではなくて、もう少し環状道路の役割や料金のシームレス化による会社間の連続利用の必要性をもっと考慮して、トータルに考えて値ごろ感のある料金を設けるべきではないかと思います。

もう一つ、高速道路の会社も各会社によって事情が違う、それぞれ地域も違うということも考慮すべきです。できるだけ料金は簡単な、あまり複雑な料金でないほうが望ましいと思います。

最後に、受益と負担のあり方なんですけれども、高速道路料金の引き下げによる受益は、高速道路利用者のみならず一般道路利用者、沿道住民、それから、経済的にも産業的にも含めて社会全体に及ぶものであると考えますので、公的負担によって料金引き下げに必要な原資を賄うことは妥当ではないのかと考えております。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございます。

●●委員、お願いします。

【●●委員】 ●●でございます。

手元の資料2の6ページから10ページまで、5枚ものになっておりますので、私が申し上げるべきことだけ、整理して申し上げたいと思います。

まず初めに、やはりネットワークの規模が一応決まったということがありますので、高速道路を有効利用するというのが有料道路政策の第一の目標だと。その場合、有効利用はむしろ総走行台キロを最大化するということが、有料道路としては目標なんですけれども、有効利用の中身は一般道路に対する影響を適切に考えるということと、都市環境、住環境に対する寄与を含むものでなければいかんということでもあります。

そこで、6ページの真ん中に書いてありますが、それを達成するために料金を使うという段階に来ているのではなかろうかということでありまして、ぜひそれを進めるべきだと考えております。

どういふものを対象として、その料金を活用したらよいかということが7ページに書いてございまして、(2)ですけれども、1つ目の「・」で、道路利用あるいは道路ネットワークの整備は、地域連携、観光振興、都市再生、物流効率化には貢献する一方で、環境や安全に対しては費用を課しているはずだと、これは道路利用自体はということですね。しかしながら、高速道路の有効利用が進むことによって、前者のプラスの効果はより多く発現しますし、後者に関しても一般道路から高速道路に転換することによって、社会的費用を縮減するということにつながると考えます。

この料金を使うことによって、こういうことを達成したいわけですが、より具体の部分に関しましては、7ページの下の方に①から④まで並べてあります。

1つは、複数の有料道路のルートがある場合には、環境に優しいほうに誘導しましょうということですね。

2つ目は、並行一般道路から高速道路への誘導ということがあるでしょう。これは3つに分けられてまして、1つは、先ほどから話に出ていますが、特に夜間時間帯における大型車の高速道路への誘導。もう一つは、一般道路は混雑していて、並行する高速道路に余裕がある場合に、高速道路に誘導するという事。もう一点は、今後進められるわけですが、都市高速が距離別料金制に移行した場合に、長距離利用者の料金が非常に高額になるということで、一般道におりてしまう可能性がある。これの転換を阻止することが必要であろう。今、激変緩和措置という言い方で、高額になることを時限を切って抑えるという考え方もあるようですが、場合によってはある程度恒久的な措置をしないと下におりてしまうこともあるだろうということになります。

3番目が、高速道路・一般有料道路・一般道路の間の適切な料金設定。これは一部高い料率を課された一般有料道路がありますから、そこでちょっとゆがんでいるということもありますし、特に都市圏において複数の主体と複数の制度が入りまじっているために適切な利用がされていない部分があるので、それを調整する必要があるだろう。

最後は、ピーク時からオフピーク時へ、ピークの日からオフピークの日への誘導が必要であろうということになります。

そこで、料金を使って誘導するにしても、やはり負担等の原理原則を整理しておく必要があるだろうということで、9ページを見ていただきたいのですが、9ページの下の方に受益と負担のあり方というのがあります。一番初めに、有料道路利用者に十分な負担力があって、かつ有料道路の利用状況が一般道路等に影響を与えないのであれば、公的負

担の根拠はあまり強くないと思われます。そこで、そのことに対する考察なんですが、有料道路の利用者の負担力はあるかどうかについては、会社側から見ると、需要の料金弾力が総じて1より小さいという意味において負担力はあるわけです。ところが、では、負担力があるから料金を上げていいかという、高速道路にドライブが好きで乗っているわけじゃなくて、移動する必要があつて乗っているわけですから、そうすると弾力性の部分だけ一般道路のほうにおりてしまうことになります。そういう意味で、2番目の条件が満たされないことにおいて、公的負担の根拠は実はあるということになります。

さはさりながら、10ページを見ていただきたいのですが、4行目に「・」がありますけれども、理論的に考えると、それは相対価格の問題であるので、公的負担をすることによって高速道路の料金を下げることは、先ほどの話では必ずしも是認されません。しかしながら、一般道路の負担を引き上げることは今の技術では不可能でありますので、相対価格をいじるためには高速道路を下げるしかないということです。もう一つは、高速道路の料金の引き上げというのは、今のデフレ経済の状況のもとでなかなか国民の理解が得られないと考えると、適切に設計されて効果が十分あるのであれば、公的負担によって料金誘導を行うということが正当化されるというふうに考えます。

最後、9ページに戻っていただきまして、(1)で、料金と外部(不)経済という言葉がありまして、このところをちょっと整理しておく必要があると思っております。

それで、外部不経済効果の場合は、そもそも責任がある意味ではっきりしていないと。自動車が悪いというふうにも言えますが、周りに住んでいるほうが悪いという言い方もあります。外部というのは市場の外部という意味で、市場の外部ということは権利が決まっていないということなんです。大気の所有権は決まっていないので、汚す権利があるのか、きれいな空気を吸う権利があるのか決まっていないわけです。そういう意味で、必ずしも自動車が悪いかという、自動車が悪いのか、住んでいらっしゃる方が悪いのか、実は先見的にはわからないということです。そういう意味で、受益と負担の一致ということなかなか議論としてはしづらいわけではありますが、したがって、受益と負担をある程度乖離させることも選択肢としてあり得るだろうということです。

そこで、「・」の3つ目のところではありますが、外部不経済効果のうち、一般道路の混雑緩和の受益者というのは一般道路利用者という形で特定できますので、この場合は、一般道路利用者が負担することはある程度正当化されるであろうということです。

次に、環境コスト等に関して言いますと、これは沿線住民等々が受けるわけでありませ

ので、受益は広く分散していると考えられますから、受益のことを考えると、政府が一般財源等から必要な費用を支弁することは、間接的である住民という受益者が負担するという原則に合致しているということでもあります。

しかしながら、先ほど●●先生からもありましたが、そもそも自動車の原因でしょうというふうな点に合意が得られるとするならば、一般納税者ではなくて一般道路利用者が料金引き下げのための負担、環境コストを低下させるための負担をすることも社会的に受容されるだろうということでもあります。

最後1点だけなんですけど、7ページに、料金を活用した交通誘導の方向性で4点ほど対象を挙げさせていただきましたが、理屈ではそうなるはずだというのはあるんですけども、その効果をちょっと確認をして、だから実施するという形でないと、社会的な支持は得られないと思いますので、適切な社会実験を実施するべきであると考えます。

以上です。

【部会長】      ありがとうございます。

それでは、●●委員、お願いします。

【●●委員】    高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方につきましては、トラックに関して言えば、高速道路を使うことによっていろんなメリットがたくさんある。あるからこそ、当然使うべきだけれども、それが使えない状況にあるということから、先ほど申しましたように、いろんな割引制度をして、もっと高速道路を利用するようにしていただきたい、するべきだということが一つあります。

今、京都議定書の問題についても、目標を達成するための対策として、トラック輸送というのは、今、非常に効率化がされております。ですから、そういうことからいきますと、CO<sub>2</sub>の排出につきましても自家用車の7分の1であるということがありまして、もっともっと輸送を営業用トラックのほうに向けることによって、そしてCO<sub>2</sub>を削減する、そしてまた、一般道と高速道路を比べますと相当大きな影響がありますので、高速道路に少しでも誘導していただきたいというのが一番主な問題であります。

それから、首都高速、阪神高速につきましては、長距離輸送が多いために料金が非常に高くなって下へおりてしまうという問題がありますので、極力長距離輸送についての料金体系を考えてもらいたいということでもあります。

先ほどのアンケートの中にもありましたように、高速道路を使うことによって、いろんな効率化だとか、輸送の安全の問題、環境の問題、そういうものが相当大きく出てくると

いうことで、どうしてもトラックに関しては高速道路を使えるような状況にさせていただきたいというのが主な考え方であります。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、●●委員、お願いします。

【●●委員】 今まで、この会議でもいろいろ言わせていただいたので、ポイントだけをお話ししたいと思います。私はユーザーの立場なので、ユーザーの立場からお話しさせていただきますと、やはり高速道路に乗るというのは、早く移動できるということのももちろんありますが、乗っていて楽し、事故を起こす確率もやはり少ないので、皆さん利用されているんだと思うんですね。都市部と地方部というのは分けて考えないといけないと思いますし、平日と休みの日で使っている人が実際違うので、そこも分けて考えなければいけないと思います。

平日の場合は、もっとちょこちょこ利用できるような料金設定が必要だと思うんですね。特に首都高速のような、今の一たん乗ると同じ料金、700円というのですと、一度乗ると、ちょっともったいなくて、おりないでこのまま行っちゃおうかなと思ってしまったりするわけですよ。上も下も込んでいたら、信号がない分早く着くだろうみたいのが、やはりふだん乗っている人にはあって、そうすると渋滞も解消されないで、ちょっとおりてほかの道を探せるという、フレキシブルに動けるような料金設定のほうが利用しやすいのではないかと思います。

休みの日は、もっと皆さん、遠くの地方の使われていないような高速道路にお客様を誘導することが必要だと思うので、例えば、観光地とキャンペーンを張って、この期間にそこに行くとマイルが2倍ですとか、あとは、1,000台に1台無料割引キャンペーンとか、ちょっとおもしろいものを作って、乗って楽しいような道路を目指していくのも一つの手じゃないかと思うんですね。

その理由としては、やはり有料道路となると、道路というと普通にあるものだという意識がありますけれども、お金を払って乗る道路は、やはり飛行機とか電車とかバスとか、交通手段の一つだと思いますので、そういう乗って楽しいようなものもありなのではないかなと思っています。

環境に関しましては、高速道路に乗っていただくことで一般道の交通量が減って、要は安全につながる、環境がよくなるということのももちろんありますけれども、例えばハイブリ



ッドとか、クリーンディーゼルとか、車のほうも、今、燃費、環境のことを非常に考えたものが出てきておりますので、そういったものの割引などを取り入れていくのもおもしろいのではないかと思います。

あまり割引ばかりしていると減収につながってしまって、償還主義と反してしまうと思うんですが、やはり高速道路を利用してもらうことによって、一般道的环境レベルが上がるのであれば、ある程度の公的負担というの、利用者もそうですけれども、国民の皆さんも納得していただけるのではないかと思います。もちろん、もっと乗っていただくためには、インター間を短くしたり、スマートインターを増やすなど、使いやすい整備も必要だと思わすけれども、やはりいろんなことを発表するのに、ユーザーメリットがあるような言い方を、結果として同じことをやるんであっても、ユーザーにとってお得だぞと思わせるような言い方で発表していただくと、みんな納得しやすいのではないかと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

●●委員、お願いします。

【●●委員】 私の部分は、資料18ページと19ページでございます。

まず、2番の、高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方に関しまして、(1)として、料金による高速道路ネットワークの有効活用につきましては、車社会の変化、これは高速道路が現金で支払われていた時代から、ハイカ、ETCなどと変わってきたんですけれども、変わっていくのに対応した料金制度や料金のあり方なんかは見直す必要があるのではないかとというようなところで。

私、乗用車ユーザーの立場から申し上げますと、一般ドライバーの方にほんとうに利用しやすい割引が必要なのではないかと考えております。また、ハイカとかETCの前払い割引の制度、これはユーザーが受け入れやすい、理解されやすい制度であったというふうを考えておまして、現在の割引は、仕事で利用しない、例えば観光、レジャーなんかに使われるお客様に関しては、やはり割引を享受できなくて利用しづらいというのがあるのかなと考えております。

それから、料金を活用した交通誘導の必要性につきましては、料金施策のほうが、交通誘導ということですので、この施策につきましては、課金と割引の2つがあると思わすけれども、ここに書いてありますとおり、結論としましては、乗用車ユーザーの立場と

しますと、割引による交通誘導というのが妥当性があるんじゃないかなと考えております。

それから、料金を活用した交通誘導の方向性につきましては、観光振興、地域活性のための周遊割引とか、乗り継ぎの割引とか、乗りおり自由にするなど、それから往復割引なんかもありますけれども、こういったものを弾力的に実施した施策が必要なのではないかなと考えております。

19ページでございますが、やはり乗用車ユーザーにつきましては、シンプルでわかりやすい料金というのが必要かなというところでございます。

それから、首都高速、阪高等の有効活用のための料金のあり方に関しましては、ETCも利用がかなり進んできましたけれども、どんなに進んでも現金で支払いたいというお客様、ユーザーは必ずいると思っておりますので、ここに書いてありますような電子マネーとかプリペイドカードとかを使った施策を考えていただきたいと思っております。

それから、3の、高速道路ネットワークの有効活用のための受益と負担のあり方に関しましては、受益と負担について、物流と乗用車というふうな形で包括的に議論された場合は、もちろん物流に対する優遇というのは十分に認められますけれども、その分、乗用車に負担がいくということであれば、結果的に政策としては疑問じゃないかなと思っております。原資は国民全体が負担すべきものでありまして、公費の投入がぜひ必要ではないかなと思っております。

それから、高速道路ストックの機能強化の方向性につきましては、もちろんスマートインターは非常に有益であると考えております。それから、暫定2車線区間でございますが、もちろん交通事故、それから渋滞対策を必要とする上で、そういったリスクを精査した上で全部暫定2車線を複線化するじゃなくて、柔軟に対応していただきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、議論を区切ってしていただきたいと思えます。

資料2の事務局の論点整理を見させていただいて、2の、高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方、ここに限って意見交換をしたいと思えます。

どうぞ追加的にお話しされること、あるいはほかの方に対するご質問等ございましたら、よろしいでしょうか。

皆さん、ほとんど同じ御意見だろうと思うので、これでいいかなと思うんですが、具体

の料金設定になると多分意見は全く違ってくる、何割引にするとかですね、だろうと思います。そういうことを想定したときに、こんなことをイメージするんです。例えば、トラックに対して物流コストは非常に競争が厳しいから下を走るんだという話があるのですが、逆に考えると、輸送中の時間がかかる分のいわゆる在庫コストは荷主のほうにあるはずですから、荷主のビヘービアが早ければ高くてもそっちに乗ってくれとなるはずなんです。ところがならないケースというのがあって、荷出しが夕方着き朝という、そこに早く行ったってしょうがない、時間コストが非常に小さい。したがって、その場合には下を走ろうと上を走ろうと着けばいいという話になりますから、これは物流事業者の方に非常に負担がかかってくるというケースですね。

同じように、ターミナルチャージを安くすると、トラックの物流業者から言うと、町の中で信号がいっぱいあるところは上を走って、すぐまたおりてというようなことを繰り返すこともあるかもわからないし、社会実験をやってきたときに、どこに時間が移りましたかとかという、割合、一番の本筋のデータだけがあって、具体的にだれがどういうふうに行動を変えるからどうしたらいいかということあまり見せてもらっていません。

例えば、営業車と自家用車でビヘービアが違うのかとか、あるいは品目で違うのかとか、あまりやったらきりがありませんけれども、最終的な料金体系は極めて簡明でなければいけないということを踏まえて、なおかつターミナルチャージをどうするかとか、遠距離割引をどうするかとか、時間帯をどうするかとかということにかかわるような話だけは、少しブレークダウンしてステークホルダーと、その人たちの行動がどうかというのを見ておいてセットしたほうがいいかなという気がします。先ほど●●さんから話のあった、休日、平日も同じかもわかりません。ぜひそんな意味でも追加的にご議論をいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

あと、社会実験をして、今のようなこともなんですが、基本的に環境とか物流とか渋滞とか、あるいは何より料金弾性値を計算して、道路会社がどれぐらい損失を受けるとか、影響を受けるとか、いろんなことははからなきゃいけませんので、ぜひ料金の社会実験をして確認をしていただきたいなという気がいたします。そのときに、さっき申し上げたように、何を見なきゃいけないのかということをきちんと整理して実験しないと、どこでやるか、何を調べるかというようなことにかかわりますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

何かご発言がございましたら。

【道路局次長】 ここでの議論、実りある議論としていただくためにも、こういった料金割引の効果であるとか、あるいはそれが料金収入に与える影響を、きちんといろんな形で実験をして把握をするということは大切だと思っておりますので。今までの料金の社会実験、●●先生もおっしゃっていたように、多少把握の仕方のきめが粗いというご指摘も、今いただいているんだらうと思いますが、やり方もあります。したがって、我々是可以だけここでの議論の材料としていただくためにも、早目に社会実験をやりたいと思っております、今、高速道路会社とかといろいろ調整をしております。

したがって、社会実験という意味では、この部会に対しては事後報告ということになるかと思いますが、社会実験の内容そのものも、これまでの、きょうのご議論も踏まえて早急に社会実験の内容を詰めてやっていきたいと思っております。適宜、社会実験の進行状況等々も、この部会で報告をしていただいて、ご議論の参考に供させていただければと思いますので、よろしく申し上げます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

次に、論点整理の3、高速道路ネットワークの有効活用のための料金設定における受益と負担の考え方について、ご意見、ご質問等ございましたらよろしく申し上げます。

いかがでしょうか。ここも、皆さん、大体意見は一致しているように思いますが、何かございますか。多分、教科書的にここを書くとする、受益と負担で大体意見は一致しているんですが、ステークホルダー、要するに主体をだれとだれとだれと固定する、その上で議論するというのが抜けているので、そこを休日だとか、大都市だとか、あるいは営業用トラックだとか、トラックと自家用車とか、沿線住民と一般、もうちょっと広いエリアの国民とか、自治体とか、きょうのはメモですから、ちゃんとやるときにはそこをこういう格好で切るべきだという話があって、そこから議論が多分スタートするんだらうと思います。

どうぞ。

【●●委員】 営業用トラックの場合は、当然高速道路を走ることによって時間も短縮されますし、効率化も上がって非常にいいということです。ですから、高速料金を負担しても当然だという考え方がありますけれども、そのような発想であっても負担できないというところが一番大きな問題で、下を走ってしまうというところがあります。ですから、それは運賃を上げればいいのか、お客さんからもらえばいいのかというのは当たり前のことですが、それができれば簡単なことで、それができないから下を通って

るということなので、その辺をひとつよくご理解していただきたいと思います。

【部会長】 さっき生鮮食品という話があったんですが、荷主のほうが価値を認めていれば、高速道路を通ってくれという要求を、何分以内に着けと、こういう要求が来るはずですよ。

【●●委員】 そうばかりでもないですよ。早く着けよ、料金は出さんというのが大半ですよ。それが実態なんですよ。

【部会長】 ありがとうございます。

【●●委員】 受益と負担ということで、観光開発で途中下車みたいなものありというふうにお考えいただけないかというお話をしたんですけれども。私、大阪の出身でして、近鉄沿線なんですね。近鉄は、上本町というところにデパートがあって、その手前の布施というところにもデパートがあって、難波まで行っているんですけれども、途中下車できるんですよ。途中下車して、初乗り料金はとらないんですけれども、それはデパートのほうの利益になるからいいだろうというふうなことですよね。

例えば、ターミナルチャージを民間にも負担していただくことは考えられないでしょうか。アウトレットモールが結構インターのそばにできたりとか、そんな話があって、途中下車をしてもらおうと。ただし、それはショッピングセンターとか、あるいは観光地もそうかもわかりませんが、そういうところの利益になるので、契約の仕方というのはあるんですかね。今まで、国費だの地方費だのという公的負担の議論をしていましたけれども、そういうことについて民間にも負担していただけるのもあるのかなという気が若干したんですけれども。

【部会長】 それは、レストランが外にあったら、そのレストランはターミナルチャージ分割り引きますよというので、ユーザーとレストランの関係で、道路会社と関係があるケースというのはどんなケースかちょっと思い浮かばないんですが。

【●●委員】 例えば、規模が大きくなってしまってもわからないですけれども、直結型のものとか、あるいはハイウエーオアシスをもうちょっと自由にするとか、そんなことだったらどうかなと。

【部会長】 どうぞ。

【●●委員】 受益と負担といった場合、いろんなレベルの議論がありまして、45年間で120兆円を負担しなきゃいけないという大きな枠組みの中の受益と負担という話と、今回、誘導して道路の有効利用を図りたいという、ある意味じゃ短期的な施策と言ってい

いんでしょうかね、短期的な施策、環境に対する施策としてやる場合の受益と負担という話とか、やはりいろいろあると思うんですよね。完全に受益と負担を一致させるということをごりごり詰めて言うと、路線別で受益と負担を一致させるというような話も出てきてしまうと、それは非常に大きな話として根本からかなりごりごり議論しなきゃいけないと思うんですね。

今回は、おそらく5年ぐらいの施策として、料金を使って有効に転換させることができるかどうかを見てみたいと。そしてそれが有効であれば、より長期的な形で組み込んでいきたいというような形だと思うんです。受益と負担の話をする場合に、乗用車なのかトラックなのか、しかもトラックも営業用のトラックなのか自家用のトラックなのかということで、ごりごりどこまで詰められるかというのが、制約が若干あるような気がするんです。なので、ターゲットをある程度絞って、効果が大きそうなところできっちり社会実験をやって、やはり費用対効果で考える必要があると思うんです。あまり効果がなさそうところは、ステークホルダーさんが多少おっしゃっても、そこはばしと切って、やらないという選択も必要だと私は思います。

**【部会長】** 2つの重要なことをご指摘だろうと思います。

1つは、短期と長期の受益と負担で、短期だとおっしゃったんですが、実は首都高の遠距離の話は必ずしも短期だけじゃないんです。だから、割引分の、基本的にはマージナルなコストだけカバーすればいいという発想でずっと割引の話は進むんだと思うんですが、片や、もうちょっと長期と絡む話かもわかりません。

もう一つは、公的負担といったときに、その費用対効果をどういう格好でちゃんと打ち出すのかという議論は、実はあまりしていなかったですね。大変重要なご指摘だろうと思います。

そのほか、いかがでしょうか。どうぞ。

**【●●委員】** ちょっと質問なんですけれども、例えばサービスエリアでお金をお客さんが使った分というのは、高速道路会社の利益にはなるんですか。

**【有料道路調整官】** 高速道路会社は道路事業というのに関連事業という2つの部門を持っておりまして、関連事業の関係の収益の一部ということになります。

**【●●委員】** 先ほど●●先生がおっしゃった、例えば民間に負担してもらえばというお話なんですけれども、佐野インターのところにアウトレットモールがありますよね。その先のサービスエリアのところに、ハチミツバイキングとかいうおもしろい企画をやって

いるサービスエリアがあるんですよ。私、取材に行ったことがあるんですけども、すごく楽しかったんです。その人にお話を聞いたら、都内のほうから来ると、みんなアウトレットモールでおりちゃうので全然利用してもらえなくて残念だというお話をお聞きしたんですね。片方側にあるから、東北側つまり逆から来るとそこには寄れないんですよ。なので、例えばそこにスマートインターをつくって誘導すると、そのサービスエリアにお金が落ちるから、それをアウトレットモールのところに、例えばE T Cのカードを差し込んだら行った証拠が残るみたいな機械があるかどうかかわからないですけども、そういうようなやり方をしていくと、例えば御殿場のアウトレットでも、西のほうから来て、一回アウトレットモールに寄って、そこにE T Cカードを差して行きましたよという証拠が残りますよね。そしてまた高速道路に乗ったらアウトレットモールから高速道路会社にお金を払ってもらいたいなやり方はありなんじゃないかなと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほか、よろしいでしょうか。

多分、今の話とか●●さんの話は、道路会社がほかの人を使ってもっと利用者を増やす、そっちの話としても意味があるのかもわかりませんね。

【●●委員】 そういうことだと思います。民営化の先進国と言っていいと思うんですけども、イタリアとかフランスとかスペインの有料の中のサービスエリアというのは、やっぱりもうけている現場でもありますので、結構囲い込み現象があります。決して地域と高速道路のいい関係じゃないような面もありますものですから、やっぱりお互いに得をするいい関係を築くことが非常に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】 料金がかくあるべきだということをここで議論していて、それは非常に重要なことなんですけど、それに加えて、●●委員が抜けられたということもあるんですけども、会社に対して適切なインセンティブを与えるということは非常に重要で、そのところまでうまく今回整理できない部分があると思うんですね。ですので、今回いろんな形で割引をやって誘導するわけですが、そのやり方は未来永劫変わらないものではなくて、うまく会社にインセンティブを与えるような形に、将来転換する可能性も残しておかなきゃいけないなというふうに思っております。そういう意味で、あまりぎっちりぎっちり、損失保全の部分だけだとかいうようなものは、将来的には少し違う形で、もう少しフレキシブルに会社にフリーハンドを与えながら道路の有効利用に資するような仕組みというの

を将来的には考える必要があるかなと思います。

【部会長】 論点整理の5のところに、国と高速道路会社との関係という項目が整理されています。

続きまして4の、高速道路ストックの機能強化の方向性について議論したいんですが、次の議題とも関連しますので、あわせて議論したいと思います。

事務局から、高速道路ストックの機能強化の課題について、資料3のご説明をお願いいたします。

【企画専門官】 資料3に基づきまして、高速道路ストックの機能強化の課題ということでご説明をさせていただきたいと思います。

まず、1ページ目でございますが、こちらは課題認識をあらわしたペーパーでございます。

一番上の箱に、高速道路を取り巻く社会経済情勢と書いてございますけれども、こういった国際的な課題でありますとか、環境の課題でありますとか、安全・安心の課題でありますとか、地域開発の課題とか、そういった社会経済情勢を取り巻く中で、高速道路を取り巻く交通の現状ということでは、大都市圏と地方圏に分けますと、左上の箱に書いてございますような課題があるのではないかとということでございます。

具体的には、大都市中心部で通過交通を含めて交通が集中しておりますとか、高速道路と一般道路がともに渋滞しているとか、都市内の交通が高速道路を効率的に利用できていないと、そういうような現状があります。

また、地方圏におきましては、平日・休日ともに朝夕利用が集中する一方、夜間では高速道路がすいているというようなことでありますとか、特に高速道路において、休日に、特定区間で激しい渋滞が発生しているというようなことでありますとか、一般道につきましては、朝夕、休日ともに昼間に利用が集中して混雑が発生をしておりますとか、大型車が昼夜問わず走行が激しいというようなことでございまして、こういった交通の現状がございまして、全般として走行速度が低下したりとか、環境負荷がかかっているとか、そういった問題が発生しているということでございます。

それで、施設の高速道路ネットワークの管理面、整備面、保全面ということで課題を挙げさせていただきますと、左の下の黄色い箱でございますけれども、主に3点ほどここでは挙げておりますが、1点目としましては、インターチェンジ間隔が、そもそも欧米に比べると長いというようなことで、a)に書いてございますように、大都市圏においては渋



滞時におりられないとか、要するにインターチェンジまで行くのにそもそも時間がかかり過ぎるといふことで、短距離トリップが拾えていない問題があるといふようなことでもありますとか、地方圏においては、例えば緊急の搬送を行うような、救急車の利用をするに当たって、病院からインターまでのアクセスが長いといふようなことでもありますとか、災害時のリダンダンシーを考える上でもアクセスが悪いといふような問題が、インターチェンジの間隔が長いといふようなことで発生しているといふことでございます。

また、次に書いてございます、ストックの経過年数が増大しているといふことで、首都高速など、昭和30年代から共用を開始している路線がございますので、一方、その当時設計で想定をしていた大型車の交通量よりも多くの交通が現在ご利用になっているといふようなことで、比較的疲労の進行が早いのではないかといふような課題点があるといふことでございます。また、これは日常から、3点目の「○」に書いてございますのは、利用者の皆様からいろいろとご意見をいただく中で、事故でありますとか渋滞の対応をもう少し何とかすべきではないかといふようなことが言われておりました、ここに書いてございますのは、暫定2車線という区間がございますけれども、そういったところで悲惨な死亡事故が年間10件程度発生しているといふようなことでもありますとか、都市部におきましては、特に一般道も込んでいるということもあります、容量が少ないために出口で激しい渋滞が発生しているといふようなことでございます。

そういった現状の課題の中で、右のところを書いてございますのは考え方といふことでございまして、以下のご説明を差し上げるわけでございますが、方向性として、私ども事務局といたしましては、こういったことが課題として考えられるのではないかといふことでございます。

具体的にインターチェンジの間隔を狭めるということでは、スマートインターチェンジを整備するといふようなことでもありますとか、ストックが老朽化しているといふようなことにつきましては、予防的な保全を推進する必要があるのではないかといふようなこと。また、交通事故や渋滞の対応でございますが、利用者の利便性を優先しつつ、付加車線がありますとか、渋滞対策のそういった改築でありますとか、そういったものが求められているのではないかといふことでございます。

以下、具体的にご説明を差し上げたいと思います。

2ページ目でございますけれども、スマートインターチェンジを冒頭ご説明させていただきたいと思います。

スマートインターチェンジにつきましては、既に委員の皆様、ご利用なさいたいだいでいる先生方もいらっしゃるかと思いますが、まず、下の図に書いてございますが、本線接続型とSA・PA接続型というような2タイプがございます、こちらにつきましては、ETC車両専用の出入り口ということでございます。もともとスマートインターチェンジを導入するに当たって、一番上に書いてございますけれども、「使える」ハイウェイ推進会議というものが、2年前に東京大学の家田先生を座長にして、有料部会の先生方も一部ご参加いただいておりますけれども、そういったレポートが出されてございます。

その中で、結論の抜粋をここに挙げさせていただいているわけでございますけれども、日本の高速道路の分担率というのが、おおむね約13%程度ということなんですが、欧米に比較しますと、欧米が約2割から3割ということで、利用があまりされていないと。特に短距離のトリップの利用者が少ないというような問題点があつて、その一因としまして、インターチェンジの間隔が、ここに書いてございますように、日本の平均が約10キロ、これに対して欧米が約四、五キロというような現状になっておるわけです。現在、高速道路の共用延長は約7,400キロということでございますが、インターチェンジが約730カ所ということで、おおむね10キロというのが平均間隔となっているわけでございます。

1ページめくっていただきまして、欧米と比較するとどのような現状になっているのかということで、3ページ目でございますが、左側がマサチューセッツ、アメリカのボストンの図面でございます、右側が仙台の図面でございます。これは同じ縮尺で書いてございまして、こちらを見ていただきますと、まず右側の緑の点で書いてあるインターチェンジが、現在あるインターチェンジの箇所でございます、これは数えますと、郡山から盛岡の間隔が約300キロあるわけですが、インターチェンジが28カ所ということで、約11キロということでございます。黄色の点が仮想スマートIC数と書いてございますけれども、こちらにつきましては、県道以上で交差している箇所でありますとか、サービスエリア、パーキングエリアを勘案して仮想的にプロットいたしますと、18カ所程度あると。これを含めまして、大体6キロから7キロという平均の間隔になるというようなことをあらわしております。

一方、マサチューセッツの、ボストンの近郊でございますと、こちらに書いてございますように、27キロに4カ所、22キロに10カ所と書いておりまして、要はDID地区の人口稠密のところには平均2.2キロの間隔で設置されているということで、アメリカの中でも、フリーウエーではなくて有料道路区間ということで、料金所のある区間でござい

ますので、どちらかという日本の有料道路に近いところを選んでプロットしたものでございますが、そういう中でも、全体約50キロありますが、平均4キロ弱というような間隔でインターチェンジが入っているというような現状でございます。

したがいまして、日本が大体倍ぐらいのインターチェンジの平均間隔になっているということがご理解いただけるかと思えます。

それで、2ページ目に戻っていただきまして、それをまとめますと、結局、高速道路を通過している682の市町村のうち、約3割程度にインターチェンジがないということでございます。また、高速道路の活用のためにインターチェンジの整備が非常に有効ではないかということで、これは後ほどご説明しますが、地域の振興にも資するというところでございます。

効果といたしまして3点挙げておりますが、地域活性化と、交通円滑化や通勤時間短縮、あと、災害発生時の医療貢献というようなことが考えられてございます。

4ページ目でございますけれども、スマートインターチェンジの課題と方向性ということでございまして、フローを書いておりますけれども、かいつまんで紹介いたしますと、4つ目の箱で、普通のインターチェンジが約30から60億程度の整備費がかかってございますが、スマートインターチェンジは非常に安価ということで、おおむね10億弱で整備ができるということで、運営費用も1.2億円が通常のインターチェンジですが、その半分以下というようなことで、そういったメリットがあるわけでございます。

5ページ目をめくっていただきますと、スマートインター、平成16年から整備を行っておりまして、現在までに約40カ所弱が社会実験としてやっておりますけれども、このうち30カ所程度が恒久化、本格導入という格好で整備をされているというようなことでございます。

6ページ目は飛ばしていただきまして、7ページ目でございますが、整備の効果の事例ということで、主に3点ほど挙げさせていただいてございます。地域活性化ということで、遠州豊田スマートインターチェンジというところの事例では、スマートインターが導入されたことによって、工場の立地が進んで雇用が確保されているというようなことでありますとか、2番目の箱の駒寄インターチェンジ、これは群馬県でございますけれども、こちらにつきましては、スマートインターをつくったことによって、明らかに短距離トリップが増加しているというような効果が計測されている事例でありますとか、九州の須恵インターチェンジにつきましては、周辺の医療施設に救急の搬送でありますとか、血液センタ

一から、救急の関係の利用がなされているというような効果でございます。

続きまして、2番目の論点としまして、交通事故と渋滞への対応ということでございますが、8ページ目をごらんになっていただきますと、先ほど申し上げましたように、大体、現状で1,600キロぐらい暫定2車の区間がございます。これが平成30年代半ばには約2,100キロぐらいの延長になるということで、大体3割弱が暫定2車の区間になるというようなことで、今そういう計画になってございますが、暫定2車区間の死亡事故の発生状況ということで、ここに書いてございますが、約10件から20件程度、毎年死亡事故が起きておりまして、下に三角形のピラミッドを書いてございますけれども、事故件数の40倍程度の突破事例は起きているということでございます。主に暫定2車区間につきましては、正面衝突の事故が発生しているというような現状がございます。

また、9ページ目につきましては、事故の特性といたしまして、特に冬期間の路面が凍結するという時期に事故が多いということをあらわしておりまして、天候別にも、雪でありますとか雨の日に暫定2車区間は特に事故が発生しやすいというようなことでございます。

続きまして、10ページ目でございますけれども、そういった中で、お客様の声を調べますと、黄色の吹き出しに書いてございますように、やはり不安であるというような利用者の声が多く寄せられているというようなことでございます。

11ページ目は、それに対して、新聞でも何とかならないのかということが言われているということで、死亡事故でありますとか、渋滞をどうにかしてほしいというようなことも挙げられているということでございます。

また、12ページ目でございますけれども、こちらは暫定2車区間ではございませんけれども、例えば、左の上のところでございますが、これは横浜の町田のところでございますが、週末、非常に激しい渋滞が、車線が絞られるところで発生しているというようなことでありますとか、右は首都高の川崎あたりでございますけれども、料金の区域が変わるということもあります。出口で非常に渋滞が、本線上にも流れてきているというようなこと、あと、暫定2車でも渋滞が発生しているというような、こういった渋滞対策が何らか必要ではないかというようなことでございます。

また、13ページ目、14ページ目につきましては、情報提供を適切に行うことによって、渋滞でありますとか事故を回避して、ネットワークの最大の利用ができるのではないかとございまして、14ページ目をごらんいただきますと、現在行われている

VICS状況とかハイウェーラジオによる情報提供がございますけれども、これ以外にも、現在新たな技術ということで、送信の容量を増やすことによって広域的な渋滞情報とかそういうものを出しますとか、リアルタイムで路面情報を音声で情報提供していくというようなことで、安全性、利便性を高めるというようなことが考えられておるといふことでございます。

続きまして、15ページ目でございますが、予防保全の関連につきましては、赤色で書いてございますように、40年程度たった橋梁が既に約1割あるということでございます。半数以上のところが20年以上経過しているというような現状でございます。

また、16ページ目でございますけれども、経年的にどれだけ橋梁が傷んでいくのかということでございますが、右のグラフを見ていただきますと、20年では1キロメートルの損傷数が約100カ所ということでありまして、40年になりますと約3倍になっているということで、加速度的に補修コスト、または対策が必要になってくるというようなことをあらわしているわけでございます。

また、17ページを見ていただきますと、特に首都高、阪高につきましては、橋梁が非常に多いということで、左側のグラフ、約9割程度構造物ということになっておりまして、また、右側のグラフを見ていただきますと、大型車が一般道路の10数倍、高速道路に比較しましても約2倍程度流れているということで、橋梁の耐久性は、重さ、どれだけ載荷したかの3乗にきいてくるというふうに一般的に言われておりまして、要するに乗用車とトラック、10倍の荷重の差があれば約1,000倍程度のオーダーで橋梁の損傷にはきいていくというようなこともございまして、要するに、首都高、阪高は特に老朽化が進みやすい、そういうような特徴を持っているということでございます。

18ページ目は、こういったことでいろんな対策をしなきゃいけないという工事方法をあらわしておるわけでございますが、1点申し上げますと、真ん中にプレキャストと書いてございますが、床版を取りかえるというような工事は、現段階において、首都高、阪高ではそういった余裕がないというようなことと、取りかえをするというような対策を前提として考えられていないということが現状でございます。

19ページ目でございますけれども、これは予防保全をする必要性ということであらわしたものでございますけれども、要するにいろんな対策を事前事前で行うことによりまして、橋梁の更新が避けられるということでございます。ちなみに、今、40年、共用してからたっている橋梁がございまして、協定の終了時には、今から40数年ござい

すので、共用開始から80数年というようなことで、何らかの対策をしないと橋梁の更新をしなきゃいけないというような事態も想定されるということでございます。

以上、ご説明でございます。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、先ほどの論点整理の4、高速道路ストックの機能強化の方向性とあわせて、ご意見、ご質問をいただきたいと思っております。どうぞ。

**【●●委員】** 今のお話を聞いて、老朽化の問題は非常に深刻だなと改めて感じたわけなんですけれども、今、民営化されておりますから、こういった予防保全ですとか修理への対応というのは、ある程度各会社の自主性の対応になると思うんですが、しかし、もう少し耐用年数だけではなくて、チェックと、何か基準というか、先ほど余裕がないからという言葉があって、ちょっとどきっともしたんですけれども、そういうことでは済まされないとも思いますが、何か第三者機関がきちんとチェックするとか、一つの基準から外れているものに対しては強制的な命令が出せるとかいうふうなことが今行われているのでしょうか。

**【有料道路調整官】** 特に首都高速道路、阪神高速道路、先ほどご説明申し上げましたように、橋梁が多うございます。橋の場合は、疲労と申しまして、繰り返し重い荷重がかかることよっての亀裂などが特に心配されているところでございます。それにつきましては、日常の点検、目視点検、あと定期的な点検などで、早期発見、早期の手当てというふうに努めているところではあります。きょうご説明した、さらに予防保全というものは、そういう亀裂とかがさらに進行して、かけかえとかというような重症に陥る前に、より予防的な保全を、手をかけてやるというようなことでございます。

今現在は、亀裂が入りますと、そこに当て板とかというような、板を当てまして、それ以上に亀裂が広がっていかないような対応をして処置をしているということでございまして、日常的な走行には心配はないということで考えております。

**【●●委員】** 私が聞きしたかったのは、点検であるとかというのは、各会社がやっていらっしゃるということですね。それとは別に、こういったものの基準チェックというものが、各会社とは別のところであるのでしょうかということなんです。

**【有料道路調整官】** 今のところ、会社による点検、補修ということでやっております。

**【部会長】** 会社でやっているといっても、外部の専門家の方が入ってやっておられるんだらうと思っております。

どうぞ。

【●●委員】 民営化のときに、どちらかというとJHのほうが非常に注目を浴びて、都市高速のほうが議論を置き去りにされていたところがあると思うんですね。特に今の構造物の老朽化の話については、今のところは議論せずにとということで、少し置いておかれたと思うんです。それで、やはりきっちり考えておかなきゃいけないと思いますので、少し古い話を2つしたいんですが、1つは、私の大先輩であるマスイ先生が、昭和12年から昭和20年の間の国鉄の状況を調べたと。そうすると、戦時体制なものですから、貨車とか車両は増やしているわけですね、兵員を輸送しなきゃいかん、戦車を送らなきゃいかん。ところがストックのほうはメンテを全然していないんですね。設備というのは無理をしてでもある程度使えるわけで、それで、昭和20年以降、戦後復興のときに非常に国鉄が設備投資をせにゃいかんという状況に陥った。ということは、逆に言うと10年ぐらいは無理させて老朽化させても利用のときにはあまり問題にならないということですよ。そのツケが後に回るということです。

同じことは国鉄の民営化のときも言えているわけで、第三セクター鉄道として切ってしまう鉄道に関しては、国鉄はほとんどメンテをしなかったものですから、渡した途端に第三セクター鉄道のほうで随分困ったということがあるわけです。そういう意味では、45年というものがどういうふうにか会社が判断されるかにもよるんですけども、会社が合理的であれば、渡してしまった後のことはちょっと都なり府なり考えてくださいよというようなことにもなりかねないわけですし、民営化の枠組み自体はそれに近いものになっていると思います。そういう意味では、かかるコストというのを精査をして、それに対する手当てというのをそろそろ考えておかなきゃいけないのかなと思いますので、かなり大きな問題で、将来のツケを残さないように手当てをすることを、そろそろ議論を始めないといかんと思います。

【●●部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 全く同感なんですけれども、19ページの絵の下の経過年数は、結構確かな数字なんですか。60年とか、あるいは予防保全をすると100年で橋梁更新をするというのが。ケースがいろいろあろうかと思います。と申しますのも、今まさに●●先生が指摘された問題で、45年たってお返しするときに考えると、これが非常に重要なことになってくるわけですね、会社にとっては。ですから、中に入れば延ばそうとするし、返し終わってからだったら関係ないよというのが、多分合理的な経済人のとる行動だと思い

ます。やっぱりその辺は、先ほどの公的負担という議論とも絡みますけれども、その後のこともよく考えた上で、負担のあり方とか、予防保全をだれがどうするかということについてのスキームの議論がすごく必要だと思いました。

【部会長】 ありがとうございます。

この数字についての意味合いはいかがですか。

【有料道路調整官】 19ページは、極めてモデル的な試算によるものでございます。首都高速も60年に至っているものがまだございませんので、そういう意味では仮定を置いてのモデル的なグラフでございます。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 私も、点検とか補修とか予防については、ぜひきっちりやってほしいし、やっていかなきゃいけないことだと思うんです。最近、実際道を走っていて、前よりごみとかがたくさん落ちていたりとか、雨が降った日に、これは首都高速なのかな、C2と呼ばれている、中央環状で、排水が多分詰まったんだと思うんですけれども、タイヤ半分ぐらいまで水がたまっていたことがありまして、すごい怖い思いをしたんですね。あんなの私も初めてで、あんなに水がたまった高速道路は見たことがなかったのでちょっとびっくりしたんですけれども、ふだんの点検も、ちょっと最近おざなりになっているのかなという気がしまして、走っていて怖いので、その辺はぜひお願いしたいと思います。

話は全然飛ぶんですけれども、先ほどのスマートインターのお話で、3ページに地図があるんですが、この前、たまたま仙台市と書いてあるところの上のスマートインターから乗らなきゃいけないコースを設定されたエコラリーというのに出たんですね。ただ、このスマートインターの入り口がどうしてもわからなくて通り過ぎてしまったんですよ。エコラリーだったのでかなり気をつけて見ていたんですけれども、わからなかったので、せっかくスマートインターをつくっても、おりる人はわかるんですけれども、下から乗ってくる人が、いまいち看板がなくてわからないんじゃないのかなと思うんですね。せっかくつくったならもっと利用していただかなきゃいけないので、きちんとそこに誘導するような看板なども、もうちょっとしっかりつくっていかなくちゃいけないんじゃないのかなと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

首都高の管理について。



【有料道路課長】 最近、ごみが目立つとか、排水がしっかりなされていないといったようなお話で、先ほどお話に出ておりました、構造物の点検というのと、日常のパトロールという、いろいろあるかと思えますけれども、今、●●先生がおっしゃったのは、どちらかと言えば日常のパトロールに相当するものじゃないかと思っております。今回の民営化に際しまして、一つは料金引き下げをいろいろやっていくというのと、その原資として、いろいろ管理コストの削減というようなことが強く言われておまして、管理コストの削減をやっていかなければいけないんですけれども、かといって、やはり安全、安心といった視点から必要な管理、これは非常に重要なことだと思っておりますので、引き続きそういうご指摘のようなことがないよう、会社とも連携してまいりたいと思っております。

それから、スマートインターチェンジの案内につきましてでございますけれども、泉のスマートインターだと思えます。泉のスマートインターは、たしか昨年の10月に社会実験を卒業して本格運用したところだと思えます。この泉のスマートインターに限らず、確かに乗るとき、もともと乗るほうの道路がどうしても狭いというようなことがあって、案内が必ずしも十分じゃないのではないかなというようなご意見もございます。こういったものに関しまして、やはり地域で社会実験の協議会といいますか、地域でスマートインターを支えている母体がございますので、そういうところにもそういう意見を伝えまして、より使っていただけるようなスマートインターにしていきたいと思っております。

失礼いたしました。泉はこの4月に卒業ということで、ひょっとするとまだ間に合っていないのかもしれませんが、本格運用できるときに、できるだけ準備を整えて本格運用するというような体制にしていきたいと思っております。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 スマートインターに関してなんですけれども、パーキングエリア、サービスエリア利用型のスマートインターというのは、PA、SAの立地条件から、出た道がやっぱりどうしても細い狭い道になっている例が非常に多いんだと思うんですね。先ほど説明されましたように、やっぱり県道等、あるいは国道等に直結する、立体交差をしているところがありますから、本線接続型のほうにこれから重点をぜひ置いていただきたいと思えます。そうすると、5ページの建設コストが若干変わってくるのかなと思えます。直結型は、まだあまりありませんけれども、その辺も数字を提示いただかないと議論が不正確になりますので、ぜひお願いしたいということです。

スマートインターのことについて、2つお願いというか、検討していただきたいことが

ありまして、1つは、今でもやはり一たん停止せんといかんのですね。ETCの最大のメリットである、とまらなくていいというのがありますから、ぜひそのことをお願いできないかということと、もう一つは、インターチェンジの番号のつけ方が相当複雑なことになりそうです。今でもインターチェンジを増設すると、18-1とか18-2とかになっていますけれども、それがまた複雑に、どんどん増えていくとなっていくしますので、地名はそのまま残したほうがいいと思うんですけれども、例えば、番号のかわりにキロメートルポストで表示するとか、これはアメリカのインタースラートハイウェイでやっていることですけれども、番号のつけ方というのは、また工夫せんといかんのかなと思いました。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 スマートインターの話が出ましたけれども、これは積極的に私ども推進していただきたいと思っておるところでございます。これは乗用車ユーザーとしましては、ちょっと乗ってちょっとおりするというような形で、買い物とかそういった利便性の向上が大きく見込まれるというふうに思っておるところです。それからまた、これによってETCの普及等にもつながると思しますので、ぜひ積極的に行っていただきたいと考えておるところでございます。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございました。

スマートインターの話は、料金の徴収のソフトウェアのコストがものすごく高いんです。これはやっぱり何とかしないと変だろろうという気がします。1カ所増やすと全国のシステムを全部変更しなきゃいけないというような説明を何度も聞いているんですが、ソフトウェアの開発はそんなことをしなきゃいけないはずがないんで、最初の設計がまずい……。だから、次に更新するときには、どこかで一回全部いじるというんだから、そのときに、あと幾つでも増やせるように設計し直しておけば、そのコストは多分実際に出ると思います。

もう一つは、ランプを、昔は2車線でやっていたのを、今、警察の交通規制上1車線にしているところが多いですね。あれの幾何設計の構造基準は前のままなんですかね、どうなんでしょう。僕、最近、幾何設計なんてやったことがないので知らないんです。それで、もしかすると、今、●●先生がおっしゃったようなところは盛り土区間が多いので、すごく狭くてよければ盛り土区間だけでできるかもわかりません、用地が要らなくてね。

それから、これも前から議論があるんですが、ドイツは、すごく込んだところは、もう

路側帯をつぶして車線を増やしているようなことを結構やっているんですよね。それから、工事中も車線幅を狭くして車線数は維持したまま走っていて、僕なんかドライブしているものすごく怖いんですが、トラックがぎりぎりのところを走っているような、そういう使い方もしているんです。それに比べると日本は割合硬直的な運用をしているような気がしますね。

どうぞ。

【●●委員】 スマートインターチェンジの中に、SA・PA接続型というものをまとめられてはいるんですけれども、私はぜひこれは切り離して考えていただきたい。スマートインターチェンジという範疇ではないところでSA・PAを、特にこの2ページの図にもありますように、物流型SA・PAですよね。これはスマートインターチェンジのくくりとは違う時限で考えるべきだと思います。今現在、実験しているところとか、本格的に導入しているところはまだないわけですが、これはやはりほんとうに産業政策上、また物流効率化上、私は非常に有効なやり方だと思っております。「使える」ハイウエーのときにも、こういうご提案はさせていただきました。名前にこだわるわけじゃありませんけれども、物流型のSA・PAの整備というのは、有効手段としてぜひ別建てで問題意識を持ち、かつ進めていく方向というのをとっていただけないかなと思います。

また、この費用をどういうふうに各会社が持っていくのか、あるいはもう少し国策として考えるのかというところの費用負担の問題があると思うんですけれども、特に物流型のこれをやればかなりいろんな問題は解消していきますので、別建てでぜひ進めていただきたいと思います。

【部会長】 これ、別に物流型だけじゃないですよ。

【●●委員】 もちろん物流型ではないですけども、要はスマートインターチェンジという名前のくくりではないのではないかと思います。

【部会長】 加減速車線がもう既にあるから、ここに出口をつくったらインターのコストが、左よりうんと安くなるという、そういうものですよ。

【●●委員】 ただ、意識的にもっとこういうのを新しくつくっていくという意味です。

【企画専門官】 ちょっと補足させていただきますと、幾つか事例では、例えば亀山のスマートインターというのがサービスエリアにございます。これは個別の企業ですけども、シャープの亀山工場というのがありまして、それに直結するインターチェンジということで、シャープの関係の車両も多く利用しているというようなこと。先生がおっしゃっ

ているのは、おそらくそういったスマートインターの中でも、メインが物流の利用のされ方をしているものであるとか、普通の一般的な交通の利便性改善というようなことでやられているものもあるんじゃないかと、そういうご指摘だと思うんです。

私ども、物流対策上のそういったスマートインターも、今後ちゃんと機能をよく考えた上でやっていく必要があるかと考えております。

**【部会長】** ありがとうございます。

そのほか、よろしいでしょうか。

それでは、時間もそろそろ、55分ぐらいになりましたので、これまでにしたいと思います。

次の議題として、その他、事務局からお願いいたします。

**【総務課長】** 連絡事項でございますけれども、次回の日程は6月29日、10時からこの場所で開催させていただきますので、よろしくお願ひしたいと思っております。なお、お手元の青いファイル等は残しておいていただければと思いますので、よろしくお願ひします。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

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。大変長時間にわたり熱心にご討議いただきまして、ありがとうございました。

— 了 —