

平成23年8月22日

【道路局次長】本日は大変お忙しい中、また足元の悪い中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。ただ今から第9回高速道路のあり方検討有識者委員会を開催させていただきます。まず最初に、お手元の資料の確認でございます。配席図の下にダブルクリップを外していただきますと、議事次第、資料1が委員名簿、資料2がネットワークのあり方主な論点整理、資料3がこれまでのネットワークの経緯と検証、資料4が災害面の再点検について、資料5が今後の料金制度のあり方主な論点整理、資料6が諸外国における高速道路料金の動向、資料7が東北地方の高速道路の無料開放、それから最後に全国高速道路建設協議会提言書を配布させていただいております。よろしゅうございますでしょうか。本日の委員会は11時45分頃に閉会させていただく予定でございます。よろしく願いいたします。報道関係の皆様方につきましてはここでご退席いただきますようよろしくお願いいたします。それでは以後の進行は座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。

【座長】それではこれより議事を進めさせていただきます。本日の議題は、1. 今後のネットワークのあり方について、2. 今後の料金制度のあり方について、3. 東北地方の無料開放についての3点でございます。議事の進め方ですが、まず各議題について事務局より説明いただき、その都度委員の皆様にご意見をいただくという形にしたいと思います。なお最後に、本日の議事全体についての意見交換を行う時間を設けておりますので、各議事につきましては時間になりましたら次の議題に移らせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。それではまず始めに、今後のネットワークのあり方について事務局よりご説明をお願いします。

【企画課長】おはようございます。道路局企画課長の森でございます。それではお手元に配布させていただいております資料の2、3、4、この3つの資料を用いまして、まずはネットワークのあり方につきましてのご説明をさせていただきます。まず資料2でございます。資料2はこれまでもご議論いただいております。そのうちのネットワークのあり方に関する論点を、まず1枚紙という形でまとめさせていただきました。それが1ページ目でございます。2ページ目以降がその1枚紙、まとめさせていただきました背景になりました各回での委員の先生方のご発言を右手の方に詳細をまとめさせていただいております。まず1ページ目の全体を見ていただければと思います。ネットワークのあり方につきましての、今後更に議論を深めていただくべき主な論点ということでのたたき台を整理させていただきました。大きく分けて4つの視点で論点を分けさせていただいております。これまでのネットワークの経緯と検証、そして現下における高速道路ネットワークに求めるもの、あるいは3点目でネットワークのあるべき姿、将来のあるべき姿をどういうふうと考えていくのか、4点目で実際にその整備・管理をどのように進めていくべきなのかというこの4つの視点に分けることができるのかなということ、資料を整理させていただきました。資料2を見ていただきたいと思います。まずはこのネットワークのあり方につきまして

のこれまでのネットワークの経緯と検証ということでございます。左上の詳細と表記については同じ文章でございますので、2 ページ目以降で見いただければと思います。右側が各回での委員からのご意見を整理させていただいて、左の方にその論点という形で配置をさせていただいております。まず、これまでのネットワークの経緯と検証という視点では、今後の議論の論点ということで左上にありますように 14,000km、現行の高速道路計画、これにつきましてまず今までの経緯というのをこの下に書いてありますが、国際的に見てどうなのかということ、あるいは現在の経済社会情勢や国土の状況から見て妥当なのかどうかということ、こういった視点で幅広く現行の計画を評価すべきではないかということをお願いしているのかなということ整理をさせていただいております。また、加えて今回の大震災を踏まえて災害復旧の意味合いからもその弱点の再点検というものも必要ではないかということ整理をさせていただいております。実際にその作業として、若干飛びますけれども、資料4でこの災害面での再点検というものを少しご紹介をさせていただければと思います。資料4を見ていただきますと1枚目の右下の方に先般皆様方からいただきました東日本大震災を踏まえての緊急提言のうちの一番下、大震災が想定される地域等の再点検を行いなさいということのご指摘をいただいているところでございます。それをもちまして今回点検地域として左上にございます東海・東南海・南海、あるいは首都直下といった被害が想定されます関東以西につきましての高速道路網計画を、現行のネットワークで整理し点検をさせていただいたということでございます。特に大きな3つの点検項目でございます。まず3点の点検を行ったわけでございますが、1点目が都市間でどのようなスピードのサービスレベルが提供されているかということで、到達困難性という言い方をしておりますけれども、都市間の速達性というのを評価させていただいております。2点目が対災害性として、このそもそもの都市間を結ぶ経路が災害に強いのかどうか、そして代替路、万が一壊れてしまったときの代替路があるのかどうかというこの3つの視点で評価をさせていただいたということでございます。特に一番上の表定速度というのが新しい言葉としてわかりづらいところがあるかもしれませんが、要は全体の一番短い部分の距離を最短の所要時間で割ったものということでございますので、最寄りの例えば、拠点都市と県庁所在地間がどのぐらいのサービスレベル、あるいはスピードのサービスレベルで確保されているかどうか、ということを表したものであるということでございますので、例えば四国で少し例を見ていただきます。7ページを開いていただきますと、7ページにこの四国、一番まとまったエリアとして分かりやすいエリアでございますので、その四国を再点検したものでございます。例えば今の到達困難性というものでございますが、この赤で塗らせていただいておりますのが40km/h以下、例えば高知と安芸を結ぶ間、あるいは徳島と阿南を結ぶ間、こういった区間に関しては、実際のこの間を40km/h以下のスピードでしか拠点同士を連絡できないという状態になっている。黄色で塗られているのが40km/hから60km/h、青が60km/h以上ということで、例えば松山―徳島、あるいは高松―高知といったこの区間に関しては、高速道路が直接的に連絡しておりますので、青の色が塗られていて、スピードがかなりハイスピードで確保されている、都市間がかなりハイスピードで確保されているということを表しているものでございます。あと、先ほどご紹介した耐災害性という視点で直結している高速道路の整備がどのぐらい、あるいは国道の脆弱性、その繋いでいる国道がどのぐらい災害を受けやすいか、ということ。そして多重性というのが次の欄としてございます。万が一その区間が壊れてしまった時に、迂回路が有るのか無いのかということ。この到達困難性、耐災害性、多重性といった、こういう視点で評価をした

時にどういった区間が、災害という意味でも、その整備が求められる、あるいはその維持管理のレベルを更にアップさせるということが必要だというのが、自ずと見えてくるのかなというところでございます。そういう意味では、まだこれを全体的に総合的に評価したものではありませんが、例えば到達困難性という意味では、黄色と赤が塗られている区間、そして耐災害性で赤の丸が付けられている区間、そして多重性に関しては、この赤で塗られている迂回路なしといったような区間、こういったものが、総合的に見た時にその区間をミッシングリンクあるいは災害に対する重要な区間という形で整備をしていくことが必要なのかなというふうに見て取れるところでございます。また翻りまして、資料2の2ページ目に戻らせていただきます。今ご紹介したのが、災害面からの再点検結果ということで、2の左側でございます視点で整理させていただいたものです。3ページ目をお開きいただければと思います。「高速道路ネットワークに求めるもの」ということで、今までいただいたこの委員会の中でのご意見、右側でございます国際競争力、あるいは防災、地域、観光立国という様々ないろいろな視点で委員各位の方からご意見をいただいております。国際競争力であれば、例えば一番上でございますように、国際物流の動向を踏まえた戦略的なネットワーク整備を進めていくべきではないか、というようなご意見。あるいは、これは先ほどもご紹介しました防災という視点では、防災の観点からミッシングリンクの早期解消を図るべきではないか、というようなご意見。こういった様々のご意見をいただきましたが、左側に、まず1つ目のポツとして、今後の経済社会情勢を踏まえ、高速道路に期待される政策目的は何かということで、例えば一番上に書いております、国際物流の動向を踏まえた戦略的ネットワーク整備を進めるべきではないか、というようなご視点、ご意見。そして例えば2つ目のポツ、中ほどでございます、政策目的を実現するために、高速道路に求める機能はどういうものなのかということで、具体例として、例えば生鮮食料品の流通あるいは産業の競争力を支える高速性という視点。あるいはずっと下の方でございます、例えば空港・港湾との直結、あるいは車両の大型化などの国際物流への適応性、さらには使いやすいICアクセス、といったような視点について、今後日本としても、どういう対応をしていったら良いのかというのを、議論をさらに深めていただくことが必要かなというふうと考えております。4ページ目でございます。「ネットワークのあるべき姿」ということで、先ほど、今まで1点、2点という形で高速道路ネットワークの評価をいろいろしていただいた訳ですが、このネットワークのあるべき姿ということで、先ほどもご紹介をしたその表定速度というものでございます。例えば、この右下でございます、都市間でこの濃い青、あるいは青水色で塗られているところというのは、都市間の表定速度で非常に高い所、要は高速道路で結ばれていることによりまして表定速度が高いということでありまして、暖色系で塗られているところが、そのスピードが低いということでございますので、その都市間について、スピードをアップさせて、それぞれの都市間の連絡を強化してあげることが、この日本地図でも見て取れるところなのかなと。それを国際的に翻って見てみますと、左下でございます、平均表定速度の国際比較というものでございまして、日本で今回ポイントをプロットさせていただいた起点都市と同程度の都市間を比較して参りますと、これ一義的に全部平均してしまったことについて意味があるかどうかというのがありますが、例えば日本が51とか59という数字が出ておりますが、お隣の韓国で60、イギリス、中国で72、73、ドイツ、フランス、ネットワークが広がっているところ、整備されているところが90km/h、あるいは88km/hというような表定速度がそれぞれの都市間で確保されているということでございます。こういっ

たものを頭に置きながら、今後のネットワークのあるべき姿、どういう形で考えていくべきなのかということでございます。左上の方にございますように、今後の、どのような拠点を連絡して高速ネットワークを築いていくべきか、そしてまたサービス水準をどういったようなものを、どのぐらいで走るのかという、例えば一つの例でございますが、目指していくのか、というような評価の仕方も含めてご議論を更に深めていただければということでございます。5 ページ目でございます。今までこのネットワークのあるべき姿等々いろいろご議論いただいた上で、さらにはそれをどういうふうに整備、あるいは管理していくべきなのかということで、今までいただいたご意見、例えば右側の一番上に高速道路の複雑な整備制度、これを国民に分かりやすいものにするべきではないかというようなご意見、あるいは3つ目のパラグラフで、高速道路について、料金や税金など財源のあり方、あるいは一般道路を含めた財源配分について検討すべきではないかというようなご意見もいただいております。あるいはさらには、この整備手法の項目の一番最後、防災、ミッシングリンク、4車線化などの優先順位をどのように考えていくのかという非常に難しいご意見もいただいているところでございます。こういったものを考えますと、この左側を見ていただければと思います。整備手法として、例えば今、整備手法が未確定の東京外環、あるいは名古屋2環、4車線化、あるいはミッシングリンクといったような早期に解消すべき項目について、どういう優先順位を付けながら、あるいはどういう整備手法を使いながらやっていくべきなのかというのを、さらに突っ込んだご議論をいただくということになるのかなということでございます。あるいは(2)で構造規格の柔軟化ということでございます。今回の災害の時の議論としても、構造規格について強く言及をいただいたわけでございますが、さらに、路肩の活用あるいは車線数といったようなことについても、柔軟にもっと考えるべきではないかというようなご意見、さらには(4)で管理手法として、高速道路、一般国道が補完して、平常時のみならず災害時などにおいてもネットワークとして機能する管理が必要ではないかというご意見もいただいたところではないかと思っております。これをどういうふうに今後具体化し、あるいは実行していくのかということをもう少し突っ込んだご意見をいただく形、あるいは整理をしていただくということになるのかなということでございます。あと加えて、将来維持更新需要の増大に対して、あるいはEUの動向も踏まえて、課金をどのように考えていくのか。これは後ほどの料金云々についてのところでも議論するわけでございますが、以上このような形の論点を、今後の議論すべき視点という形でまとめさせていただきました。こちらからは以上でございます。

**【座長】** どうもありがとうございました。ただいまの説明に関しまして、10時40分くらいまで、今10時20分くらいでございますけれども、各委員からのご意見をいただきたいと思っております。なお8月3日の日でしたけれども、全国高速道路建設協議会から私宛に提言書が出ておりまして、4人の知事が私のオフィスに来て説明されていきました。大変考えさせられる点もありましたので、参考までに、お手元に資料という形で配付しておきましたので、各自ぜひ参考にしていただきたいと思います。ではいかがでしょうか。

**【委員】** だいぶスタディしていただいて、すっきりしてきたんじゃないかと思っております。些細なことから言うと、表定速度というのはなかなか面白いことなんだけど、用語はたぶん鉄道の表定速度から来てるんだと思うのですけれど、時刻表に定めるから表定速度なので、おそらく実質想定

速度とか実質旅行速度という用語にした方がたぶん分かりがいいんじゃないかと思います。ただ概念としてはなかなか面白いものじゃないかと思います。それから、この国際的相場感覚の中で考えて欲しいというのは私いつも申し上げていることなんですが、私どもの分析した結果をちょっとご紹介すると、高速道路のネットワークについて、ネットワークの密度ですよね、どこからでもなるべくアクセスしたいという密度みたいなものについての評価と、それから高速道路はもちろん交通量の多いところで車線数が必要ですから、いわば面積といいますか車線数も加味したような高速道路への資源の投入量、この2つの軸で評価してみた結果を申し上げたいと思うのですけれども、暫定2車線の高速道路まで膨らますと、日本の高速道路のネットワークの密度というのは、世界の水準の中でそう低い方ではありません。うんとトップとは言いませんけれども、低い方ではありません。ドイツよりは0.8掛けくらいになっちゃうんですけれども、イタリアとかフランスと同等くらいになるんですね。これは暫定2車線を入れた場合です。暫定2車線を入れない場合には、フランスにも追いつかないような状況になります。ただ、交通量の少ないところは暫定2車線でも通れますので、ネットワークへのアクセス性という意味では、この20年くらい一定の成果を上げてきたと思うんですね。ただ一方で、必要なところに必要な資源を配分しているかという意味での資源配分量については、非常に劣った状況になります。つまり外環がないとかですね。要するに混んでいるところに高速道路が整備されているかということだと思って下さい。そうすると非常に劣っています。したがって私の理解では、ネットワークをばんばん張り巡らせるという時代はもうちょっと違うんじゃないかと思うんですね。けれども必要なところに容量の整備をしていくというのは、今まで少し手薄だったので、そこには力を入れていただきたいと思うのです。そういうような国際比較をもうちょっと見えるような姿にさせていただく方がいいんじゃないかと思うんです。ただ加えてもう一つやるべきは、日本だけに限らないのですが、日本は東アジアの特に災害危険国なので、災害への危険性という意味でよく限定的に絞って、この部分とこの部分についてはネットワークの拡充が必要であるというようなロジックがいるのではないかと考えてございます。3点目、時間の信頼性が非常に低いというのが大きな課題だと思ってます。申し上げにくいのですが、高速道路の料金制度を非常に頻繁にいじり回す。それからこう言うのはなんですけど、割合おおらかな気持ちで拡大されるものですから、どっと集中するんですね。時間によって、時期によって。それによって、行けるはずの高速道路、速達性を発揮すべき高速道路が、一般道と似たようなスピードしか出ないようになっちゃう。これは高速道路の本来の役目を相当失っているところであると思うので、次の料金とも関係するんですけれども、ネットワークにおいても、高速道路については一定程度以上の速達性を確保するというのが、基本原則であるというのを、是非考えていただきたいというふうに思います。以上3点申し上げました。

【座長】 他にご意見ございますか。

【委員】 基本的な方向性についてはこれでよろしいと思いますので、しっかり今後進めていただきたいと思います。それで14,000kmの話というのは、ネットワークを張ることによってチャンスを与えたいと言いますか、利用可能性を全国に与える、それをどういうふうに各地域が使っていくかは地域で考えていただくということでもありますので、その方向で進めていただきたいと思いま

す。今、委員がおっしゃったことに関連して申し上げますと、やはり国際競争力の話で、どちらかというネットワークとしての国際競争力の話に重点に置かれていますけれども、渋滞解消の側面がやはり重要だと思いますので、東京圏、大阪圏、名古屋圏において、渋滞をすることによって走行速度が落ちているというのは国際競争力にとって極めてマイナスなので、その点についての配慮が必要ですし、この検討委員会としてもそこは強く前面に押し出す必要があるだろうと。私は全国ネットワークが必要だと思っておりますが、高速道路政策に対する批判の大きな部分は、いつまで経っても無料にならないというようなふうに、マスコミはそう表現しておりましたけれども、それはどちらかという都市部で容量が足りないところには投資をせずに、容量が必要ではないようなところで過剰な整備をやっているのじゃないかという批判があったのだと思います。

無料化実験が行われたことがどういうことを意味しているかという、交通量が少ないところに整備したものは空いているから無料にしますよと。これまで投資されなかったところは、混んでいるから有料のままですよということ。これに対して都市部の方から批判が挙がってこなかったのは、日本人はなかなかもの分かりが良いのだなと思うのですけれども。国際競争力の面から見ますと、渋滞解消の点は非常に重要ですし、第二東名についても海老名より東京側はどうするのかという話も残っておりますので、ここでの議論としてはやはり国際競争力の観点から、渋滞解消についてもある程度のメッセージを出しておかなければならないと思います。

【委員】ネットワークについて、論点はこれでカバーされているのではないかと思います、14,000kmの整備目標については、やはり財源との中で優先順位をどうするかということだと思います。国際競争力という視点、あるいは渋滞解消という視点、あるいは災害対応という視点、つまりいろいろあるわけですが、いずれも重要な視点ではあるのですけれども、しかし、財源とのバランスの中でやらなければいけない問題ですから、非常に困難であるとは思いますが、しっかりとした優先順位付けを示して、国民の理解を求めていくという必要があるのではないかと思います。災害対応も今回の震災を踏まえると、首都直下型とか、東海・南海・東南海ですね、こうした視点できちんとしたアクセスが確保できるかということを考えていく必要があるのだろうと思います。特に首都直下型については、今回3月11日の震災でも東京でも帰宅困難な状態があって、ほとんど車も動かなかったという中で、もし、ああいうところで首都直下型で火災が起こったらどうなるんだろうかと考えると、非常に不安なところがあります。首都が機能しなくなった時には、今の政府の方針だと、まずは立川に移転すると。立川があつてキャパがオーバーすると、さいたま新都心ということになっているそうですけれども、それと道路との関係がどうなっているのかという検証も必要だと思います。それから、四国についての検証のデータが出されて、これは非常に参考になりますが、やはり静岡県とか和歌山県とか、そういったところに震災が起こった時に、今のアクセスルートで十分なのかどうかというような検証を是非やっていただきたいと思っております。

【委員】大変良くまとめられていると思います。3つの方向性が示されていることを理解しました。一つは、国際競争力ということがございます。それから防災に関するミッシングリンクの問題。さらに高速度を保持した高速道路のネットワークを全国的にどう張り巡らせるかということ。

しかし三つの観点はそれぞれ、財源の問題とバッティングするのではないかという感じがいたします。今後の日本経済にとって国際競争力強化というのは非常に重要な問題であると思いますが、それを残る二点のコストと限られた財源のなかで、どうやってうまく整合するような形でまとめられるかが、大きな問題ではないかと思っております。そういう論点をうまく解決出来ればと思っております。

【委員】資料2を拝見させていただいて、大体の論点は概ね尽くされているのではないかという気はしております。資料2の2ページ目からいろいろ出てきている委員の方々からのご意見なのですけれども、単に出てきた意見を羅列したということであれば、これで問題はありません。ただ、かなり中には細かい話もあれば、極めて大事なのに大雑把に書かれていたりして、その内容に相当ムラがあるという気がしますので、これを何らかの形でまとめる時には、そのあたりを注意しなければならないのではないかと感じております。ここで出てきた意見が、資料2の1ページ目の一番最初のところにたたき台として入っているのだと思うのですけれども、これは、委員の方々によって、それぞれどれが大事かということに関して様々に意見があると思っておりますので私が単純に判断してはいけないのかもしれませんが、私自身の判断ですと、1ページを見ますと、道路のネットワークだけしか考えていないような見方と取られてしまいかねないようになっていくところは、書き込むべきではないかと思っております。それから、これまで委員の方がおっしゃっていたことですが、財源の話が整備手法のところではほとんど書かれていないようです。そのあたりのところの書き方についてもご留意いただければ、より良いものになるのではないかと考えております。

【委員】私も今のご意見と同様に、交通ネットワーク全体のあり方がまず重要で、その中で高速道路がどういった役割を果たしているのかということで、整備管理手法に繋がっていくのではないかと感じております。それが第1点と、第2点として、その高速道路、ハードとしての高速道路の整備に加えて、IT化もここまで進んできておりますので、そういったITSの活用も含めた、ソフト面での高速道路の活用についても、もう少し議論を深めていくと良いのではないかと思います。

【委員】大変うまくまとめているので特になのですが、一つ、空港・港湾との直結や車両の大型化など国際物流への適応性、というのがネットワークに求めるものの具体例にあるのですが、先ほどから出ております国際競争力を強化する中でやはり空港・港湾との直結、車両の大型化による適応性、これをいかに高めていくか、極めて大事なテーマでありますし、今回の災害における物流ですね、これが非常に目立った点ではなかったのかと思っております。併せて国際競争力を高めることと防災を強化すること、これは先ほど先生が言われたように、どうこれを整合させるか、これが一番大事なところではないかと感じております。以上です。

【委員】大変いい資料を作っていただいて、まず非常にポイントだと思うのが、1987年、昭和62年、バブルのピークに向かう頃、四全総を前提にしてできた14,000kmというのが、その後大きく流れが変わってきて道路に関する議論が紆余曲折を経たんですが、そこで87年以降の総括をきちんとする必要がある。まず一点目として、要するに87年以降、一体何が変わったんだという

やつをもう一回きちんとわかる形で整理する必要があるなど。例えば 87 年の頃は日本の貿易の 1/3 以上がアメリカとの貿易だったものが、私何回も発言しているのですが 12 パーセントくらいまで落ちてきていて、アジアとの貿易が 5 割を超す。まさに日本の貿易構造の変化、3 パーセントに過ぎなかった中国との貿易が 2 割を超すとかいうことですね。87 年以降日本がどう変わったかについて、物流だとか人口構造だとかここにも出ている技術基盤、ICT、ITS とかどう変わったのかについて考え方を明確にして、その後の失われた 20 年じゃないですけども、それを脱却して、道路に対する新しい思想をこの辺りでできちんと出すべきじゃないかと。私の一つの考え方としては、何やら道路というのはコンクリートから人へ、というような中で公共投資のシンボルみたいな話になって、そういうのはなるべくやめた方がいいという何やら思想の方向に持っていかれちゃった。ここで大きく考え直して、人間の顔をした道路政策というのですかね、例えば今回の災害を踏まえて、あるいはその生活と道路の関係だとか、要するにコンクリートを造ろうとしているのではなくて、僕はその 14,000km を全部やるべきだと、速やかにやるべきだとは思いませんが、明らかにミッシングリンクの話なんかを聞いていて、日本の縮み志向から脱して、できるだけ人間の顔をした道路を総合交通体系の中でひっくり返していくというある種の決意を込めたシナリオが必要な段階に来ているのではないかと。コンクリートから人へだから、道路は全くやめたほうがいいではなくて、思想的にパラダイムを変える必要があるのではないかなど。これがネットワークに対するベースになる思想ではないかと。ついでに申しますと、首都圏とか名古屋とか大阪という話の中で、この間、東京の道路関係の人が来てくれて話をしている中で、なるほどそうだなと本当に思うのは、ここにいい資料があって、非常に我々の認識を深めるんですけども、例えばその東京の外環だとか圏央道とか、資料 3 の 7 ページが非常にわかりやすい。緑の外環的な、名古屋もそうですし、大阪もそうですね。日本列島の交通体系、道路網の中でここにスピンをかけて、エネルギーを高めるための一つの着眼点として、東京を起点にして放射線状で造っていた高速道路を、外環とか圏央道を充実させることでスピンを効かせるというんですか。名古屋圏しかり大阪圏しかり。同時に生活道路としての視点から優先度を考え直すとか、災害という観点から考え直すとか、列島全体の 14,000km を新しい思想のもとに見直していくというスタンスを明確にする、というのがネットワークについての基本的な考え方であるべきではないのかな、と次第に議論をされていて思っています。これからますます必要な議論ですから、ここはこんな視点で私自身が捉えたということで発言をしていきたいと思えます。

【座長】 それでは特にご発言がなければ次の議題に行きたいと思えます。2 番目の議題に移らせていただきます。よろしくお願ひします。

【高速道路課長】 高速道路課長でございます。料金関係でご用意した資料 5 を中心にご説明させていただきたいと思えます。資料 5 も先ほどのネットワークのあり方と同じ作りになっておりまして、1 枚目に主な論点をまとめたたたき台がございます。委員の先生方からの意見を集約した形でまとめますと、まず一つ目は最近の料金施策の評価について、2 番目に今後の料金制度のあり方として、基本とする料金制度はいかにあるべきか、受益と負担のあり方、償還の考え方、45 年でいいのかどうかというようなご議論があったかと思えます。それから今後の料金施策の方向についてもご意見ございました。それから大きな 3 番目で、当面の課題として現行の料金が 3 年



後に一旦見直さなければいけないという事情があるものですから、こちらの見直しの方向、それから本四、これは来年度以降どうするのか、というような課題がございます。4番目に料金施策を効果的に実施するために必要な施策としていろいろなIT技術などの導入などもあるんじゃないかとかこういうような議論がございまして、2ページ目以降で、若干内容をご説明させていただきます。2ページを開いていただきますと、左側に論点整理、今申し上げました内容を挙げています。まずは無料化社会実験、前回終盤に簡単にご説明いたしました。全国の無料化については残念ながら実験できていませんけれども地方の末端部などで交通量に余裕があるところについては、料金の値下げについて、いろいろと問題があるとしても交通需要、一般道路の負担を軽減し、使われていない高速道路をうまく使っていただいたという意味では有効な結果が出ているのではないかとございまして。データは前回お示ししております。左側でございまして、休日1,000円につきましては地方の観光振興など中心に景気対策としては一定の効果があった。ただし激しい渋滞、あるいは他の交通機関への影響が非常に大きく、交通施策としては若干課題が残ったのではないかとございまして。このデータも前回お示ししたとおりでございます。おめくり頂いて3ページ目でございます。今後の料金制度のあり方でございます。基本的な考え方として、基礎条件というのがありまして、負担公平性や他の交通機関を考えますと対距離料金が基本ではないかという一方、またそれを全国一律で行うとした場合、路線の効果とか建設コストによって大きな違いがございまして、こちらの取扱いをどう考えるかというのが課題とございまして。このページの棒グラフは各全国の高速道路の建設コストの比較をグラフにさせていただきます。それから2番目に受益と負担のあり方ということで、高速道路を利用される方とそれ以外の方、あるいは地域間での負担のあり方、それから高速道路の料金、それから自動車関係諸税、料金と税金との関係・考え方、世代間の公平性、これは45年を徴収期限としていいものかどうかというのも含まれていますけど、こういう現行制度をどう考えるかというご議論がございまして。償還の考え方につきましては、今申し上げましたとおり世代間の公平性もございましてけれども、今後償還が終わった後、維持管理・更新を含めてどのように考えていけばよいかというご議論がございまして。おめくり頂いて4ページでございます。4ページ目からは、今後の料金施策の方向とございまして。後にデータもついておりますけれども、高速道路はまだ有効に活用できていないというような所がございまして。一般道路と高速道路を見ても、長距離の路線で高速道路をうまく活用できていないというようなことございまして、こちらについて更に有効活用できるような料金施策があるのではないかと。それからもう1点交通需要という意味ではシンガポール、諸外国中心に渋滞対策、環境対策として交通需要管理の料金施策が展開されている所もございまして。こういうものを今後考えていくべきではないかというご指摘もございまして。それから基本的な料金制度については、シンプルでかつその下のポツにもございまして安定的なものが必要であるというご指摘もございまして。それに加えて、さまざまな施策、交通施策も出てまいります。これらをどう両立させていくかという課題をご指摘いただいております。最終的に各交通機関との競争性、それから補完関係など、これらも考慮していく必要があるだろうというご指摘があったとございまして。おめくり頂いて5ページ目でございます。5ページ目、当面の課題ということで、今の高速道路料金制度、3年後に割引の原資が無くなるということで、今行っている割引制度について、2年3年かけて速やかに検証して、今後の持続的な料金制度を早く議論すべきではないかというござい

ます。本四高速につきましては、非常に高い建設コストがかかったという過去の経緯から今の料金となっておりますけれど、今後、他の交通機関、国と地方、それから最終的にはNEXCOとの合併というのも掲げられております。これらについてどう取り扱うべきということを1年以内に議論する必要があるということで、当面の課題については少し時間を早めてご議論いただく必要があるということでございます。最後4番目、料金施策につきましては、とにかく現在の高速道路の料金体系を変えるにあたってはリアルタイムな変更ができない、非常に古いシステムを使っているものですからなかなかリアルタイムに出来ないということで、この辺はIT技術をもっと活用すべきであると、あるいは、民間会社のノウハウをもう少し活かすべきではないかというようなご指摘がございます。6ページ目以降は、今ざっとご説明いたしました内容のデータをまとめております。ご参考にしていただければと思います。簡単ではございますが、以上でございます。

【座長】ありがとうございます。それではこれにつきましても各委員のご意見を伺いたと思います。いかがでしょうか。

【委員】やはり先ほどのネットワークの話と同じで、論点としては特に新しいものというのはありませんが、分かりにくいなと思うのは受益と負担の関係の点です。というのは、この論点はどうしても財源の話になって、先ほど申し上げた財源のところの書き方というのは実はここにもある程度関わってくる話なのです。ですから、難しいですがあくまでも料金制度の話とある以上、ここで論点として整理しておくべきなのは、誰からどのようにいくら取るのかというのが料金制度の話。それをどう使うのかというのがネットワークというか整備に関わる話だと思いますので、その辺を整理していただくと分かりやすいと思いますので、そこをお考えいただければというのがまず1点。それから、あと1点は、前回も申し上げたと思うのですが、とにかく今の高速道路料金というのはいろいろ制度が変わって分かりにくいといいますが、安定性がないということです。一つの確固たる基本的な制度設計があって、その下で例えばピークロードプライシングとか時間帯別料金などで料金水準が変わるなら別に問題はないのですが、その場その場というか、割と行きあたりばつり的に料金水準が変わるものですから、そのような不安定な状況では、企業はどこに工場を立地するか、居住者はどこに住居を構えるかが判断できない。今は有料になっていても次はひょっとして突然料金が無料になるかも分からない、あるいはもっと高額になるかも分からない、じゃあどうしようかと思うと最適な行動が取れない、産業の最適配置もできないということになります。これはひどい言い方かもしれませんが、間違った料金であっても安定的な料金の方が不安定な料金よりはまだましかもしれない。そういうこともあるかもしれませんが、料金がそうふらふら変わらないような安定的な料金制度になるということを求めたいと思います。以上です。

【委員】ネットワークの方はある程度理念があって整理をしやすいところですが、料金の方は非常に扱いが難しいところだと思います。やはり国土交通省というのは物流コスト、人流コストを下げて、日本全国の交流を促進し、産業活動を活性化して、日本経済全体をより高みに上げていくことが国土交通省の本来の目的であると思います。そういう意味では、移動のコストを下げる

というのは重要なので、長期的に料金を下げていくべきだということを目指さなければいけないと思います。それに対して財源の問題があって、これをどう整理するかというのが今非常に難しい状況にあると思います。今高速道路課長の方からご説明がありましたけれども、3年の期限なのですけれども、この受益と負担の問題からするとこの3年というのは非常に難しい議論であります。というのは、この財源は道路特定財源のオーバーフローのところから出ているわけで、実は税金で無料化したとか、税金で1,000円にしたとか言われているのですが、道路利用者自体は全体で負担しているとすると、総体としては受益と負担は合っている。問題はそれを10年間で国庫に返すことになっておりますので、3年終わったあとから、次の7年間は、財源がなくなってどうするかという話でもあるわけですね。

そういう意味では、この問題は極めて整理するのは難しいところだと私も思っています。しかし委員の一つのご議論は、完全なものではなくても、安定的なものであることがある程度重要だということで、そういう意味ではこれまでのものを一旦リセットして、ある程度従来の形に戻すということからとりあえず始める方法もある。その中で個別の問題を一つ一つ解決していくことが重要だと思います。もし無料化の効果があつたところ、つまり無料化したり、割引をした結果、渋滞することなく、しかも一般道の渋滞が非常に解消されたところについては、それを継続することも考えるべきだと思いますので、その場合には、例えば、無料にするのだけれども走った台数分の失われた料金収入をシャドウプライスという考え方ですけれども、それを国なりなんなりが、今、道路特定財源はないのですけれども、そこの分からNEXCOに払う。シャドウプライスという考え方ですね。そういうような形で償還制度自体は今の形で維持しながら、払い方を変えてやるというような仕組みで高速道路が果たすべき役割を見直していくというやり方もあると思います。

【委員】産業界での料金の値下げの基本的な問題は、競争条件の下で、原料の値下げや効率化によるコストの削減の見合いであるわけですが、この高速道路の料金の下げとは、結局、税の投入という形で、料金の引き下げを行われているように思えます。もしそうだとすれば、国民の理解をより求める観点での議論をしておく必要があります。このことはまた、45年間の債務解消の延長という世代間負担の問題にも密接に関わってくる話でもあります。もう一点は、利用が低調な高速道路の料金を下げて利用を促進する説明には矛盾を感じます。そもそも利用されないところに、どうして高速道路が造られたのかという問題が基本的にあるわけで、それが使われないから料金を下げて活用するということになる、まさに二重の負担を強られることになり、何か非常に不思議な感じが致します。料金の引下げが実は限られた財源を使っていることをよく理解して、料金体系についての考え方をまとめていくべきだと思います。

【委員】非常に良い機会なので、料金の考え方というのを、ここで確立する、要するに再確認することが非常に重要だと思います。先ほどの座長がおっしゃったような、ここまでの全部を総ざらいする一つの柱が料金である。これから4点申し上げたいと思います。1点目は償還に関する事、2点目は受益者負担というレベルの問題、3点目は災害国日本ということ、4点目はシステムコントロールとマーケティング、こういうような趣旨から申し上げたいのですけれども、まずは1点目について言うと、いまの償還制度というのとはにかく、まずは初期投資として造るとい

うことを最大に念頭においた時代に作られた制度であって、造ったらどんなコストがかかるかというのは頭にないのです。でも、どんなものもそうであるが、造ってそのまま放っておいて使えるというのは甘い考えで、設備の更新もあるし、グレードアップもあるし、時代からあがってくるのと同じものを持ってきてもダメなのです。東海道新幹線だってまるっきり違うものを、1964年以降どんどん進化しているわけです。もし仮に償還してしまっていたら、きっと非常に古くさいものをずっと走らせることになるわけですよ。つまりシステムというものは進化するものであると考えると、これからも維持・更新あるいはその改良に関するコストは、しかるべき量がかかっていくと思います。そういうふうにと考えると同時にまた利用者の料金負担力というのは決して低いわけではなくて、それをタダにしてくれれば喜びますけれども、タダじゃなかったら使わないかということ普通はそうでもないですよ。もう一つ考えるのは、税収のこれからの状況というのは非常に苦しいものがあるわけで、そう考えると料金というのはこれまで予定していたような初期投資が償還できたらもうタダにしますよということは、止めた方が良くと思っています。ほぼ永久に取っていくべきだと私は思います。それによってその原資を使って、日々更新と改良を行っていくということでシステムの進化を図っていくというのが1点目です。2点目が受益者負担あるいは受益と負担の公平性みたいなものですが、応分の受益者負担原則というのはやはり原則だとは思っていますよ。だから距離がどこを回って行っても同じ料金だというのは明らかに不合理なものであって、距離にほどほど依存しているようなものがあって良い。ただ、どんなものもそうですけれど、長距離になれば少し割り引いてくれるとか、そういうのは良いんですけど、原則はやはり受益者負担。一方で、本州－四国のルートと一般の高速道路との料金のギャップが非常にありますよ。あるいは首都高速というシステムと外側のNEXCOの道路のギャップがあるんですよ。でもユーザーにとってはみんな繋がっているわけで、これについては、かかったコストをそこを通った人だけが払いましょうということあまり過度に考える時代ではないと私は思います。本四の方々もそれに類することをおっしゃっていましたが、いろいろなききつで現行このようになっていると思いますけれども、できることならば良識の範囲内程度の料金差しかないようにすべきだと思いますし、首都高も普通の高速道路も、両方距離制なら距離制で一括で払えるようにする方が多分良いんじゃないかと思っています。これが2点目ですね。つまり、応分の受益者負担は重要けれども、連続性に重々配慮したものにすべきだと思います。3点目が、災害国ですけれども、今回の経験から分かったように、やはりどうしてもあの辺は心配だから何とかしておきたいということは、いろいろあるわけですね。それから多重性ももう少し確保したいねというものがいろいろある。これは一気になかなかできませんから、少しずつやっていくことだと思いますけれども、そのためにはやはり原資を確保しなければならない。災害国日本だからこそ、初期の一次投資が終わったら償還ではないというのは言わざるを得ないと思っています。最後4点目ですけれども、これは私自身、新潟での料金の割引を最初に着手した時に手伝ったようなものですから、一般道と高速道路両方合わせた時に、なるべくベストの解になるように料金をいじるということは良いことだと思っています。今回いろいろな経験を踏まえたように、いろいろな交通機関のバランスなども考えながら、システム全体を適切にコントロールする手段として料金を使うべきだろうと思いますし、もう一つは、これからどうなるか分かりませんが、NEXCO等々の高速道路会社があると、基本的には料金はそういう会社が申請して、国が認可して決めるんですよ。ああいう会社は民間企業ですから、やはりマーケティ

ング的センスはあって然るべきなので、一定程度の彼ら民間事業者のマーケティング手法としての料金というものも、やはり認めていくのが、民間的な意味でのトレンドではないかと思います。以上、4点申し上げました。よろしくお願いします。

【委員】既に出ていることなのですが、やはり高速料金というものは全体の交通システムの中であるべきものであって、これが他の交通機関の維持を困難にしようというようなことは避けるべきなのだろうと思います。全体のバランスの中で考えるべきです。それからやはり、受益者負担という基本はやはりあるのだろうと思います。償還については、私は維持管理、あるいは更新ということも今後含めた考え方を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】5点目になります。高速道路の眼目は速達性にあるわけで、そしてまたそれが物流などを考えると、時間の信頼性、ある時はすごい時間がかかるということではなくて、ほどほどの信頼性が担保されていることが高速道路なのであって、それを損なうような料金制度にしてはならないというのは、やはり原則として入れておくべきではないかと思っています。以上です。

【委員】1つだけ。今後の料金施策の方向というところに書いてあるのですが、交通需要管理の観点からということで、シンガポールの事例が出ているのですが、これからやはりロードプライシングというのでしょうか、そういったことをやっていく必要が、大都市部によってでてくる可能性があるということではないかと思います。交通渋滞の解消とか、あるいは高齢化対策という意味でそういうことが欧米ではとられているわけですが、そういう方向に行くのではないかと、それと併せて、先ほどから出ておりますように、将来の維持管理、あるいは更新費用、これはかかるわけで、そのためにも無料化ということでは政策がとれないのではないかと、この1点だけでございます。

【委員】私の方から1点だけ述べさせていただきます。私は経産省のエネルギーに関する、海江田さんの委員会とか、9月から始まるエネルギーの中期計画の見直し等に参画しているから感じるのですが、2030年という年を目指しているわけです。今後の料金制度というのは一体いつなんだということです。大畠さんがせっかく長期の高速道路の料金体系の考え方を見直そうじゃないかと問題提起されているわけで、この作業が進んでいるわけですが、この長期を20年として2030年、なぜこれが言いたいかと言いますと、環境政策にしても、エネルギー政策にしても、成長戦略にしても、食糧の自給率に関わる農水政策にしても、やはり2030年を視界に入れているわけです。この国をどういう強靱な国にしていくのかということが非常に重要で、私なんかはアジアのダイナミズム、中国の道路政策というのがもの凄く気になるわけですが、そういう中で先ほどのネットワークの議論ともの凄くリンクしてくるのです。ネットワークについての道路についても発想の転換が迫られていると、さっき申し上げたかったのは、まさに人間の顔をした道路という考え方で、道路に対する考え方を変えていく。そうすると例えば14,000kmという数字が良いかどうかは別として優先度を見直しながら、とにかくミッシングリンクをなくして、この国を強靱な総合交通体系の国にするという目標の下に、2030年を目指して、それに向けての負担については2030年以降にネットワークがきちんとできあがって、その後の展開の中で長期的な交通体系の料

金引き下げというのが大事だからそれに拘りたいけれども、それを整備するまでのプロセスにおいて、かかるものに関して正当な負担をきちんと仰ぐというか、受益者に「あなたが使っているからあなたが払うんです。」というような思想ではなくて、要するに2030年までにこの国の交通体系を強靱なものにしたいという中に、料金体系があるという、その思想の軸が大事なのではないかなと思います。その際、ここに書いてあるように、例えば公平性、つまり対距離料金を基本とするという基本的な考え方とか、そういうことをやはりいくつか軸にして、明確な形で正当な負担を仰ぐという考え方を明らかにすべきではないのかと思いついて、まだ何も決めつける気はないですけど。今後の料金制度のあり方、これから正に論点整理が始まっていくわけですが、そういう中でこの積み上げてきたヒアリングは非常に意味があって、例えば本四架橋に関連した話を聞きましたが、私が本当に印象に残っているのは、橋を造る時、6,400円払っても渡りますよという形で造ったものが、今一体いくらが良いと思いますかと言ったら800円位にしてくれると良いというような類の話になってしまって、それが日本の現実だと思うのです。けどやはり、将来日本の交通体系全体をきちんと作り上げていくために、やはりどこかにしわ寄せがいて、800円にしてしまったらそれが回り巡って新しい整備等に負担がいくわけですから、やはり全体をみて、この機会に非常に、目的は2030年までにこの国の総合交通体系を強靱なものにするというところで、それ以降、それを一つの成果とした成長力が実現されて、仮により豊かな日本ということになったときにそれを負担していける力を持つかもしれないし、財源もある程度確保されて、長期的な料金の引き下げみたいなものにより踏み込めるかもしれない。とりあえずは、今明らかにアジアとの競争に競り負けている中で、ちまちまと無料化実験だとか休日1,000円だとかの考え方に走るということは避けることが必要かなと思いついている。まだ全然決めつける気はないですけど。この段階での、私の一人の委員としての発言ということで申し上げておきたいと思います。

【座長】その他この件に関してご意見のある方がいらっしゃれば追加的にご発言頂いても。次に進めていいですか。では3番目の議題。今日は非常に立て込んでいますので。資料に沿って、東北地方の無料開放についてということで説明をお願いいたします。

【高速道路課長】引き続きまして、東北地方の無料開放について資料7でご説明させていただきます。1ページ目でございます。この件については前回7月14日に緊急提言いただいた時も、現在東北地方の無料開放を行っているところでもありますけれども、一定の効果が期待されているけれども、地域の公平性、渋滞、他の交通機関の影響について検証した上で見直しを検討することが必要と、こういうご指摘をいただいているところです。2ページ目以降が6月20日から行っている無料開放の概要と。これも前回、簡単にご説明させていただきました。1番目として、被災者支援として当面1年間ということで被災証明等の提示により東北地方のエリア、右側の地図のエリアでございますが、この中で出入りする方々については無料開放する措置を現在行っているところです。2番目として、復旧・復興支援ということで、同じく東北地方で出入りする方々、トラック、バスでも、この8月末までという当面の実施期間をもって無料開放を実施しているところです。3ページ目、これも前回ご説明しましたが交通量でございます。大変たくさんの方々にご利用いただいているということで、棒グラフ一番左側のブルーのものが無料開放前、その後

と比べますと、平日では1.5倍から1.8倍、休日においても多いところでは1.5倍程度のご利用をいただいているところです。4 ページ目ですが、結果的に渋滞が発生しております。これは料金所で収受員が人の目で被災証明書等を確認する必要があるということで、無料開放区間150箇所あるインターチェンジのうち、上の棒グラフですが30箇所くらいは必ず渋滞をしているという状態になっています。さらにその渋滞が料金所を連なって本線まで渋滞がいつているところが平均して10箇所程度出てきていると。右側は特に渋滞が激しい箇所ということでございます。次の5 ページ目でございますが、お盆の渋滞状況でございます。左側の上の棒グラフですが、全国の高速道路のお盆の渋滞につきましては今年は去年の1.4倍ということで、これは実はデータを取り始めてから一番渋滞が激しい結果になっています。1,000円高速を廃止したにもかかわらずお盆の休みの渋滞は非常に激しい、全国的に激しかったということです。東北地方については無料開放の影響もあってさらに1.7倍というような利用状況ということでございまして、東北地方の渋滞回数も過去10年で最多の回数が発生しているということです。6 ページ目です。渋滞の要因を若干分析してみました。まだ分析が足りないところもありますが、実は断面の交通量は全国的に大幅に増加したということにはございません。左の上の日本地図ですが、断面交通量は東北は増えていますが全国ではそんなに増えていない。ただ渋滞の時間が特に東名、中央道を中心に非常に多くなっている。東北道が増えているのは仕方ないのですけれども、非常に増えているという状況です。右側ですが、下り線の渋滞が大幅に増加しているという結果が出てきています。特に時間帯別に見ますと、下り線の早朝時間帯に交通が集中し渋滞が発生しているというのが分析結果として見て取れる。なかなか難しいのですが、上限1,000円を止めたということで、大都市圏から出る場合は午前6時までに入らないと5割引が適用されないということも影響しているのかなということも考えていますが、料金が変わると予測しないいろいろな交通の流れが出てくるという一例ではないかと考えています。7 ページ目、全体のインターチェンジの出入りの被災者の割合ですが、左側の折れ線グラフ、徐々に増えておりまして、多い路線では一般車のうち9割方が被災者ということで無料で通行されているという状況です。右側に被災証明書の発行状況ですが、主な被災地の県で350万部を超えていまして、宮城とか福島では世帯数を超える枚数が発行されているという状態です。8 ページ目ですが、結果として様々な問題が指摘されていまして、トラックのUターンでございます。先ほどの日本地図の一番南の端の水戸インター、東北道白河インター、磐越道の新潟中央インター、こちらをワンタッチすると全国どこへ行っても無料になるものですから、ここのインターチェンジでUターンされる方が、それぞれ私達の調べで10パーセントを大きく超えるという状態が続いているということです。右側の棒グラフをご覧くださいますと、水戸インターですが、無料開放する前に、東北地方と関東地方だけの利用者だったのが、かなり全国広範囲のトラックが扱うようになってきているという結果が出てきています。9 ページ目です。これに対してどういう対策を取ってきたかということです。特に周辺道路への悪影響が指摘されています。警察、地元の自治体、トラック協会の皆様方にもご協力いただいて、注意看板の設置、Uターンの禁止、チラシの配布、トラック協会からは各社に個別に車両を確認した上で是正の指導をいただいたということでございますが、今現在、やはり10パーセントを超えるような状態であるということです。一方右側ですが、料金所の渋滞対策、こちらについては料金所の中に入る徴収員を1名から2名に増やして処理時間を短縮するというので、このお盆の時に実験してやってみましたところかなり効果がある、これをさらに増やしていく必要があるだ

ろうと。あるいは2番目にありますように、これまでETCの普及で縮小・閉鎖してきたレーンを全部開放するようなことをやっております、開放して人を入れて対応させていただいております。あとクリアファイルを配布し、必要書類をまとめて提出していただくという処理も行ってあります。最後参考でございますが、10ページでございます。9月5日から東北自動車道を中心にまだ段差、浪打ちが残っております、本格的な復旧工事に入ります。繁忙期を除きまして、車線を規制いたしまして、終日規制をいたしまして、工事を行います。24年12月までと、少し長くなりますけれども、走りやすくするというので、必要な工事ということで、やらざるを得ないということですが、これに伴う交通の混雑も懸念されております、それに対する対応も今、検討しておるところでございます。簡単ではございますが以上でございます。

【座長】今のご説明のとおりなんですけれども、この状況に関してご意見いかがでしょうか。あるいは、疑問のところ、質問という形でも結構です。

【委員】一つ気がついたところ質問なんですけれども、いわゆるトラックUターン問題なんですけれども、新潟中央、白河、水戸でワンタッチしても、Uターントラックならば、九州に着いた時にくたびれ儲けになるような方策というのは無いものなのですか、技術的に。

【高速道路課長】技術的には、例えば、東北のエリアの中だけを無料にすると、東北の中を走った方だけ無料にするという対応をすれば、東北のエリアをワンタッチして外に行かれた分の交通料金は全て徴収するという、そういう手当てはできますけれども、残念ながら、この制度を導入した時に、システムを改修するのに時間が足りませんで、システムを改修すればそのような対応は可能でございますが、全国のシステムを改修するのに約2ヶ月くらいかかるということで、先程も料金制度のところでも最後にご説明させて頂きましたが、リアルタイムな料金制度の変更が今のシステムでは旧式でできなくなっているという課題があつて、今の状態で緊急にさせていただいているというのが実態でございます。

【委員】質問になるのですけれども、今回のこの問題というのは、どちらかというとな不適切な利用というのがクローズアップされているわけですが、この制度を利用して、被災地の復興に貢献しているまじめな事業者もいらっしゃると思います。そもそも議論の前提として、国土交通省として、今回の東北地方の高速道路の無料開放というのが被災地の復興支援に役立ったのか、そのような政策効果があつたと判断されているのかどうか、その点につきまして伺いできればと思います。

【高速道路課長】今のご指摘につきましては、先程のご説明資料の中で、交通量が少なくとも増えているという形を見ますと、利用されている方々は、それなりの利益を得られてるのではないかと、こういうふうに判断させていただいております。それから、ある程度のアンケート調査を被災地の市町村等にしたら、被災地の中では評価される声もございます。被災されている方が非常に有効に活用している、あるいは事業者の方も有効に活用している。ただ一方で、渋滞の問題については厳しいご指摘を頂いているということで、先程ご説明したとおりのいろいろな策



を講じているところでございます。

【委員】この無料開放というのをやる前に、その直前くらいに意見をまとめてお示ししたということでもありますので、ある意味思ったとおりだなという面がございますけれども、トラックのUターンというのは局所的なものだろうし、いろいろな施策なり、指導なりでやっていけば良いと思うんです。しかし大変気になるのは、被災者の方の無料開放という話でして、この7ページには青森県から栃木県まで書いてあって、主な県におけると書いてあるから、他の県もあるのかもしれないから、そこも少し状況を聞きたいのですが、今回の被災であれば、例えば長野県や新潟県も、エリアとしては局所的ですけども相当程度やられているわけです。一方で青森県の北部は別に何にもやられていないわけで、復興支援のための交通という意味であれば、別にどこに限定しなくても、そこに行く人、トラックやバスが支援されればいいと思うんですが、被災者支援という意味で言うと、被災者であるということに非常に厳密性を要求すべきと私は思うんです。本当に困っているところに手厚い保護をして、そうでもない人のところに、便乗みたいに満喫してもらったんじゃ税金の使い道としては問題が残ると思うのです。だからここで是非レビューをしていただいて、どういう市町村ではどういう基準で与えているのかと、それを今数ヶ月経ってチェックしてみると、当初はこうやったけれどやっぱりおかしいよということであれば、民主党自らがおかしいよということを言いだして、冷静に、こうしましょう、あるいは適用されていないところで被災されているところはやりましょうとか、ぜひそのところをある意味厳しさと温かさを両方加味していただきたいと思うんですが、そのような状況は事務局では把握されてらっしゃるのですか。市町村別とかそういう。

【高速道路課長】市町村別の細かいデータというのはまとめきっておりませんが、発行枚数というのは把握したという形になっています。ただ今ご指摘のように他の県につきましては、先ほど7ページの資料でございますように、7ページの折れ線グラフの下のように、やはり青森、秋田、山形の方では、そんなに多くの方は被災証明を使っておられない。というような実態からすると、やはり被災地域を中心に発行されているのではないかと把握はしております。

【委員】被災証明が100パーセントを超している、宮城、福島は109パーセント、113パーセントというのは、世帯あたり2枚だしているとかそういう意味ですか。

【高速道路課長】はい、そうです。

【道路局長】詳しくご説明いたしますと、被災証明と罹災証明というものがあって、罹災証明というのはこれは一定の基準みたいなものがあって、それに応じて現地を見て確かに被災を受けているというのを受けて出すということになっているのですが、被災証明についてはそういうルールがないものですから、非常に緩やかにされている市町村においてはですね、例えば申告で停電がありましたとか、そういうことでも出されているという状況も相当ある。これは新聞等で報道されています。その結果相当こういう活動が増えているという実態になっています。

【委員】市町村によっては一斉にとにかく被災証明を出しているというところもあると伺っています。

【大島大臣】赤ちゃんにも、全住民に出している。

【委員】それはおそらく政治家の方々が当初念頭においた状況ではなかったということですね。

【大島大臣】全く違いますね。

【委員】多くの方々をケアしたいというそういうお心からやっているものが、いつの間にかそうじゃなくなる。今回の東北地方の、関東もですが、被災については、世界の見方はなかなかみんなレジリエントな人々で、頑張ってるしやるね、決して暴動も起こるわけでもないし、立派な人たちだ、と世間で言われているのが、だんだんモラルハザードが平気になってくるというのは、やっぱりそろそろ締めてもいいんじゃないかと。

【大島大臣】そろそろというのは。

【委員】すぐという。

【池口副大臣】いろいろ今日ご指摘をいただいておりますし、普段もいろいろとご指摘をいただいております、今その見直しを進めております。というのは、一つのタイミングとしてトラックは当面8月末までということにはしておりますので、期限をどうしようかというのが予告期間も含めてありますので、そろそろ決めないといけないと思っております、まず一つの問題はUターン等で我々がもともと想定はしてなかったけれども、現実の制度上どうしても発生してしまうということで、なかなかこれを制度上でこれを規制することは難しいという結論になっておまして、そうするとトラック・バスの復興支援、復旧支援というのはいつまでが適当なのか、ということで、そろそろ目途を付けるタイミングかな、というのがトラック・バスについての方向性でございます。もうひとつは被災者の支援につきましても、今ご指摘がありましたように、いろいろ被災者というのも結果的に様々な中身の人が入ってしまっただと、これもある意味我々の制度設計上の問題もあったかもしれませんが、被災者というからには、それなりの家が半壊とか全壊で、避難をしている人が対象になるんじゃないかと想定していたのがそうではなかったということです、これも本来の目的に、一時的には停電等の方も利用して喜んでいただいたというのがあるんですが、それをずっと続けるかどうかということについては、これをある程度対象を絞って、未だに避難をしている人を中心とした制度にすべきでないかということは今議論をしております、近々そういう形で発表したいなと思っております。

【委員】まさに今の点なんですけども、そもそも各自治体の裁量に任せてしまったところがやはり大きな間違いだったのかなという気がしています。統一的な基準でやらなければならなかった。公平性をチェックするときには、実はこれは高速道路の無料化に起因する公平性ではなくて、自治体

の方の施策に起因する公平性の問題であるということを明確に区別して判断する必要があるのではないかと思います。いわゆる現金給付と現物給付の話で、現状では、高速道路を利用する人を無料にして、その分だけ、国がいくらお金を出さなければいけない、ということになっています。そういうことをするよりはむしろ、国が出すお金に相当する額を被災地の人に直接現金を渡す方がよっぽどいいのかもしれない。どちらが本当にいいのかということを経験することが1点あります。あとは先程申し上げたとおりの一貫した基準に基づく無料のサービスの提供というところですね。そこを考えなければいけないのではないかと感じています。続いてもう一つの点なのですが、トラックの話です。私もあちこちに文章を書かせてもらっていることなのですが、思ったのは、なぜ高速道路が無料であって、なぜフェリーとか、なぜ鉄道貨物とか、あるいはなぜ地元の代替バスの運賃が無料でないのかということを中心にちゃんと検証して、やはり高速道路を無料にすることが一番被災地にとって最もいいことなのだと判断して行ったことなのかがまず問われなければいけないだろうと思います。もしも仮に、いや確かにフェリーを無料にするよりもよっぽど高速料金を無料にするの方がいいのだと、鉄道貨物を無料にするよりもよっぽどいいのだと、あるいは地元の小さな生活路線のバスの運賃を、被災地の困っている人のために無料にするよりも高速料金を無料にする方がよっぽどいいのだということが明らかで検証されていけば、そういう信念がしっかりとあるならば、無料化は継続しても構わないでしょう。ところがそれがはっきりしていないというような状況の下において、言い過ぎかもしれませんが、高速料金無料化はやりやすいからやったのだということではないのか。そういう考え方で無料化を始めたのであるならば、無料開放には合理性が伴わず、少し慎重に考えないといけないことだと思うわけです。高速道路料金を無料にするかどうかは、他の交通機関を無料にする以上に高速を無料にすることに意義があるかどうかによって判断されるべきであって、そこがいいかげんであるならば、無料開放のことも考え直す必要があると考えております。それが私の意見です。

【委員】直接この話ではなくて、この委員会の今後の進め方について、関連してお話をさせていただきたいのですが、トラックのUターンというのは、おそらく予測されたことなのだろうと私は思います。特に事業者団体は、自分の傘下の会社はそうするだろうということをわかっていたのだろうと思うのです。それにも関わらず、そういうことは、特段こういう制度にすれば、こういうことが起こりそうですよと業界の方から情報はおそらく上がってこなかったのだろうと、しかしおそらくこういう事になるだろうということがわかっていたのだろうと思うのです。私も、ここでいろいろ各界からヒアリングをしております。それに基づいて、ここで議論をするわけですが、おそらくヒアリングにいらした方々、自分に都合の良いことしかおっしゃらなかったのだろうと。そういうご要望のみを私たちが聞いて、今後の高速道路のあり方を論ずることになると、問題が生じるような気がしております。そういう意味では、色々ヒアリングを私も受けたわけですが、それに基づいて我らなりのあるべき論みたいなのをすこし議論をしておかないと、ちょっと要望だけに引っ張られて、大臣がおっしゃったように50年、100年を見据えたあるべき論の議論ができないような気がしますので、今後の進め方については、すこし考える必要があると思います。

【委員】今の点については、私の意識としては、我慢強くまずヒアリングを積み上げて、レートヒ

ッティングに出て、これから本格的に議論を踏まえて、例えばこちらから踏み込まなければいけないことがあったら、そういうふうには踏み込んでヒアリングをかけても良いですし、これからのことと認識してもらって、今の論点は、今までの段階の総括ではそのとおりだと思います。

私の方から、今後の点につきまして、一言だけですがけれども、ある面ではこういう衝撃的な被災を受けて、何とか道路という視点からも、東北に貢献できないだろうかという観点から、ある意味では善意と配慮で踏み込んだ政策であったと思います。総論としては、政策効果も一定の度合い、やはり復旧というものにおいては、サポートできたと思うというような総括になると思います。しかし、いろいろネガティブな面が出ているということもしっかり認識しなければならないと思います。これは当然のことながら、緊急避難的な、緊急支援的な、時限的なものであったということなので、ここに書いてあるスケジュール感できちんと見直すよとおっしゃっていたことなので、いいのではないかと私自身思います。

【座長】色々な議論ができたと思いますけれども、とりあえずここまでの議論は、今日のところは締め切らせていただきます。よろしいでしょうか。それではたぶん、このメンバーでの議論という意味では最終的な局面かと思しますので、本日の議論を踏まえて大島大臣に一言、締めのご発言をいただければと思います。

【大島大臣】大変ありがとうございました。いよいよ菅総理も今週末に、みんなが十分予測できるような状況の下で重大発言があると考えておまして、来週からはたぶん新しい政治体制というのが構築されるものと考えています。そういう中で、これまで座長を中心に諸先生方にはそれぞれ大変ご多忙な先生方ばかりでしたけれども、私どもの委員会にご出席をいただき、一つ一つ丁寧にご議論を賜りまして大変ありがとうございました。座長からもお話がありましたが、日本の高速道路というのはどうあるべきなんだと、この根本的な理念というのを再構築すべき時を迎えているのではないかと考えております。戦後66年、諸先輩方のご努力でここまで参りました。こういう状況の中で高速道路というの、一つには地域経済を含めて日本の経済の戦後復興に大きな役割を果たしましたし、その後の日本経済にも大きな影響を与えてきたことは事実であります。ただ私が心配するのは、45年経ったら後は知らないよと、こういうことになっておまして、45年というのはすぐ過ぎるわけですから、45年経ったらどうするんだと。東京都からは固定資産税を払えと、いつまでも無料開放しないのであれば固定資産税を東京都に払えというような話も、たしか10年くらい前でしょうか、あったことも事実でありまして、そういう意味では高速道路というものを諸先輩方が造り、そしてここまで完成させてきたわけですが、今後はどういう役割で、どのような料金で、どのような整備をしていくのか、今座長からおおよそ2030年というものを考えてまとめてはどうかというご指摘がありましたが、推測できるのはそこら辺ですから、その辺を一つの間接点としてどうするかと、まとめていただくことが大事だと思います。その上で冒頭に私からお願いしましたが、ヨーロッパとも違う、アメリカとも違う日本における高速道路というものが今後どうあるべきかという哲学を含めて、料金、そして今後の整備手法も含めて、ぜひ長期に渡る、耐えられる基盤を築いていただきたいと、そう考えているところであります。私も国土交通大臣として3月11日以降、職員の皆さんと一緒にここまでやって参りましたが、私として考えることは、ヨーロッパ、アメリカの高速道路と比べて災害時の高速道路の有効利用という観点が欠けていたという反省がありま

す。ヨーロッパには高速道路を滑走路に使うという発想があって、非常時には中間の仕切りの壁を横に置いてジェット機がそこに着陸できると。3kmくらい直線コースを設けていると。これがどうもアメリカでもヨーロッパでも常識だそうでした、そういう点ではそういうことが抜けていたなど。さらにはサービスエリア等にもヘリコプターが着陸をできる、先生からも指摘いただきましたが、飛行場、港湾、鉄道とのリンクという観点も、高速道路には欠けていたのではないかと、他の交通機関との連携をどう図るかということも、ぜひ今後のご議論の中でまとめていただければと考えています。たぶん皆さんとのこの委員会でのご議論は最後になると思いますが、これまでのご議論に心から感謝を申し上げ、そして先ほど座長からお話ありましたが、ヒアリングがだいたい終わってききましたので、これから積み上げの論議に入るところですが、今後ともどうぞよろしくお願い申し上げます。以上、これまでの先生方のご協力に感謝を申し上げてご挨拶とさせていただきます。誠にありがとうございました。

【座長】 それでは本日予定された議事は以上でございます。事務局にお返しいたします。

【道路局次長】 長時間にわたりまして有意義なご議論をいただきましてありがとうございました。次回の日程につきましては追って事務局より調整させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。なお、本日の会議資料につきましてはそのまま置いていただければ追って郵送させていただきます。以上をもちまして、第9回高速道路のあり方検討有識者委員会を終了いたします。どうもありがとうございました。

以 上