

社会資本整備審議会 道路分科会

第1回 有料道路部会

平成18年12月4日(月)

【総務課長】 皆様、本日は大変お忙しい中、この会合に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1回有料道路部会を開催させていただきます。

私、事務局を務めさせていただいております国土交通省道路局の総務課長の荒川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日、議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、まず、開会に当たりまして、審議官の近藤よりごあいさつさせていただきます。

【官房審議官】 皆さん、おはようございます。道路局の審議官の近藤でございます。

本日、社会資本整備審議会の道路分科会第1回有料道路部会が開催されるわけですが、この開催に先立ちまして、まずは、この部会の委員を大変お忙しい中お引き受けいただきまして、ほんとうにありがとうございます。本日からこの部会がいよいよスタートして、いろいろご意見をちょうだいするわけですが、有料道路事業につきましては、ご案内のとおり、昨年10月にかつての公団が民営化されまして、そしてこの4月からは機構と会社の間で協定も締結され、いよいよ本格的な新しいスキームのもとでの民営化がスタートしたわけでございます。

しかし、一方では、引き続き、国際競争力強化に向けた物流コストの低減の問題でありますとか、あるいは、大都市圏のネットワークに対応した形での料金体系のあり方、さらには、高速道路のより公平な料金体系への移行というふうな料金関係の問題もございますし、また、ETCの全面的な普及促進でありますとか、高速道路のストックのより有効な活用のためにとるべき施策等、有料事業に関してはさらに解決すべき課題が多数存在するところでございます。

このような諸課題を踏まえまして、これまで有料道路が経済、社会、国民生活の上で果たしてきた役割を評価した上で、有料道路事業の今後のあり方につきまして幅広くご意見

をちょうだいでできればというふうを考えている次第でございます。大所高所からのご意見をひとつよろしくお願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。続きまして、有料道路部会の委員につきまして、社会資本整備審議会令第7条第3項によりまして、道路分科会長より10名の委員が指名されましたので、お手元に資料1として配付させていただいております名簿順にご紹介させていただきたいと思えます。

まず、・・・・・・・・・・・・・・・・・・であります 委員でございます。

【 委員】 でございます。よろしく申し上げます。

【総務課長】 ・・・・・・・・・・、 委員でございます。

【 委員】 でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 ・・・・・・・・・・、 委員でございます。

【 委員】 です。よろしく申し上げます。

【総務課長】 ・・・・・・・・・・、 委員でございます。

【 委員】 でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 ・・・・・・・・・・、 委員でございます。

【 委員】 です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 ・・・・・・・・・・、 委員でございます。

【 委員】 です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 ・・・・・・・・・・、 委員でございます。

【 委員】 よろしくお願いいたします。

【総務課長】 また、今ご紹介させていただきました方々のほかに、石田委員、小笠原委員、山内委員にご就任いただいたところでございますけれども、本日は所用によりご欠席でございます。

なお、本日出席いただいております委員の方は、総員10名中、7名ということでございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

続きまして、本日出席いたしております事務局幹部のご紹介を申し上げます。

先ほどごあいさつをさせていただきました審議官の近藤でございます。

【審議官】 近藤でございます。よろしく申し上げます。

【総務課長】 路政課長の内海でございます。

【路政課長】 内海です。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 道路交通管理課長の木下でございます。

【道路交通管理課長】 よろしく申し上げます。

【総務課長】 国道・防災課長の木村でございます。

【国道・防災課長】 よろしく申し上げます。

【総務課長】 地方道・環境課長の下保でございます。

【地方道・環境課長】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 有料道路課長の廣瀬でございます。

【有料道路課長】 よろしく申し上げます。

【総務課長】 街路課長の松谷でございます。

【街路課長】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 以上でございます。

それでは、初めに、社会資本整備審議会令第6条第3項の規定によりまして、部会委員の中から部会長を互選していただくことになっておりますが、どなたかご推薦をお願いいたします。

【委員】 こういった交通政策のご専門家であられまして、また、日本の権威でもあられます・・・・・・・・の先生をお願いをしてはどうかと、ご提案をさせていただきたいと思っております。

【総務課長】 今、委員からご推薦をいただきましたが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【総務課長】 今、ご異議がないという声がございましたので、委員に部会長をお引き受けいただきたいと存じます。

それでは、委員、部会長席のほうにお願いいたします。

それでは、恐縮でございますけれども、部会長にごあいさつをちょうだいいたしまして、以後の議事をお願い申し上げたいというふうに存じております。

部会長、よろしくお願いいたします。

【部会長】 でございます。よろしくお願いいたします。

先ほど、近藤審議官からお話がございましたとおり、有料道路に関しては民営化に向かった大変な議論がございましたし、その中での結論でございました。ここにおられる

委員が、真ただ中でやってこられたわけでございます。そういうことも踏まえた上で有料道路のあり方を議論するのが、この場の課題だと思っております。国家的課題、先ほどございましたような国際競争力の話もございますし、老朽化をどういうふうにか考えるかとか、もろもろたくさんございます。料金についても、首都高についているんな経緯があった上で対距離制に移すということが決定されているわけでございますが、その具体化をどういうふうにするかというようなこともございます。まして、民営化された中で政策と民間会社の意思決定はどういう関係にあるのかということも、大変重要な議題かと思いません。

皆様のご協力を得ていい結論を出したいと思しますので、よろしく願いいたします。

それでは、議事を進めさせていただきたいと思します。

まず初めに、当部会の諮問内容及び大まかなスケジュールにつきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

【総務課長】 それでは、資料2、資料3に基づきまして、諮問内容とスケジュール案についてご説明させていただきたいと思します。

資料2をごらんいただきたいと存じます。社会資本整備審議会全体の組織図が最初にございます。社会資本整備審議会のもとに道路分科会が設置されておりまして、その下に、これまで基本政策部会が設置されておりましたが、当部会はこれと並びまして、有料道路部会という形での位置付けで設置させていただいているというようなことでございます。

諮問でございますけれども、本年の6月1日に国土交通大臣から社会資本整備審議会に対しまして諮問が出されまして、同日付で道路分科会のほうに付託されました。それを受けて、道路分科会におきまして、先ほど申しましたような形での有料道路部会の設置がなされたところでございます。

諮問の内容でございますが、資料の5ページに諮問理由がございます。ちょっとお聞き願いますと、本年4月から本格的な民営化がスタートしたというようなことでございますけれども、引き続き、より公平性の観点に立った料金体系への移行や、ETCの全面的な普及促進など、解決すべき課題がたくさん残されている。そういった中で、今後の有料道路事業のあり方について、柔軟かつ大胆な発想をもってそのあり方を幅広く議論してほしいということです。諮問内容といたしまして、「道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方」ということが諮問されたところでございます。

次に、大まかなスケジュールでございますけれども、資料3をごらんいただきたいと存

じます。今、申し上げましたような諮問がなされたわけですが、本日の第1回の部会におきまして、有料道路の経緯と現状と課題ということをお諮りいたしまして、そこでの議論を踏まえまして課題を抽出し、その課題について、以後、毎月1回程度の開催をして論点を詰めていきたいというふうに考えております。来年の6月ごろを目途に中間とりまとめというような形で進めさせていただければというのが、こちらの案でございます。よろしくお願いたします。

【部会長】 どうもありがとうございました。

ただいまのご説明について、ご意見、ご質問等ございましたらお願いたします。よろしいでしょうか。

それでは、こういう方向で進めてまいりたいと思います。

次に、本日の議題でございます。「有料道路の経緯・現状と課題」について、事務局からご説明をお願いたします。

【有料道路調整官】 有料道路調整官の伊勢田です。

お手元の資料4と資料5で、現状と課題を説明申し上げます。資料4のほうは、説明の要点をまとめたものでございます。資料5は、そのデータなどの参考資料です。主に資料5の参考資料でご説明してまいります。

資料4の1ページ、資料5の1ページをお開き願います。図の左下にありますように、日本の有料道路制度は昭和27年にスタートをいたしました。その後、右上の、昭和31年に日本道路公団が設立されるなど、公団による有料道路事業が始まりまして、借入金によって道路整備が進められてきました。

参考資料2ページをごらんください。このグラフは、高速国道の料金改定と開通延長の歴史のグラフです。左下の、昭和47年には868キロだった高速国道は、その後30年間で7,000キロを超える整備がされてきましたが、その整備に要する借入金を返済していくために、下に書いていますように、プール制の採用や料金の値上げ、償還期間の延長などで対応してきたわけです。昭和47年に1キロ当たり8円だった料金は、現在24.6円となっております。また、償還期間も昭和47年のときは28年間でしたが、45年間へと延長されております。

参考資料の3ページをお開きください。これらが、それまでの有料道路事業へ向けられた批判でした。まず、償還期間が先送りされ、不採算路線の建設に歯止めがかからない。一方的な施行命令制度のもと、公団の経営責任が不明確になってきている。効率性の観点

を著しく欠いた事業運営。コスト意識が働いておらず、ファミリー企業との不透明な関係や非効率・不透明な事業運営というような批判を受けたところです。

参考資料の4ページをお開きください。このような中で、3つの目的のもとに民営化が行われました。一番上ですが、1点目が、確実な債務の償還。2つ目が、真に必要な道路を早期に少ない国民負担で建設。3つ目が、多様で弾力的な料金設定やサービスを提供するという目的です。新しい枠組みにおきましては、償還期間は45年間と法律で定められ、国の命令方式を廃止し、会社の自主的判断での申請方式となりました。また、管理コストを3割縮減していく中で、高速国道の料金を1割引き下げまして、お客様に還元をしているところです。

参考資料の5ページをごらんください。これは割引の概要ですけれども、上が民営化前の割引、下が民営化後の割引の概念図です。民営化前は、年間約2,800億円の割引額で、別納割引などを中心に割引をしていたところですが、下の、さらに1,800億円を追加いたしまして、通勤割引や深夜割引などを追加して、さらなる1割引を実現しているところです。

参考資料の6ページをごらんください。これは、全国的高速道路の路線図です。有料道路では採算を確保することが困難な路線を、直轄による整備ということで、国と地方の負担による整備を導入いたしました。この地図の赤い線の部分です。全国で合計822キロが、この新直轄事業方式で整備が進められているところです。

続きまして、現状についてご説明を申し上げます。資料4は3ページをお開きを願います。参考資料は7ページです。まず、交通の特徴ですが、有料道路は短い距離で大量の交通を受け持っているという特徴があります。表をごらんいただきますと、全国の有料道路の総延長は1万266キロ、1万キロ強ですが、県道以上の一般道路の延長19万キロの5%にすぎません。しかしながら、その受け持っている交通量は、一番右下ですが、走っている自動車の台数と走行距離を掛け合わせた走行台キロは、17%の交通を受け持っているところです。

参考資料8ページをお開き願います。これは、高速国道の果たしている役割を分析したものです。左側のピラミッド図は、上の高速自動車国道から一番下の市町村道に至るまでのそれぞれの距離、分量を表しています。その図にありますように、幹線道路は日本全国に約39万キロありますが、このうち、高速自動車国道が一番上の赤いところで、約2%にしかすぎません。しかし、物流の輸送で見えますと、右側の棒グラフのところすけ

れども、道路上で輸送されている貨物の44%。下に白く書いてあります海運、鉄道、航空を加えましても、全輸送量の24%の貨物を受け持っています。右側が旅客、人の流れですが、同じく高速道路は約1割の輸送を受け持っているというような状況です。

具体的な効果事例としまして、参考資料の9ページをごらんください。このグラフは、東京の中央卸売市場に入荷する野菜がどこから、どれくらい遠い産地から運ばれてきているかの推移のグラフです。一番上は昭和40年ころで、大半が300キロ未満の近郊からの野菜でしたが、一番下、現在では、半分近くが300キロを超える産地からの野菜ということで、さらにその半分は900キロを超えるような産地からの野菜というようなことでして、身近な生活にも高速道路の延長が延びてきたという効果が出ていると考えております。

続きまして、現状の2つ目といたしまして、有料道路の料金と償還の計画につきましてご説明を申し上げます。参考資料は11ページです。有料道路の料金は、道路整備特別措置法で2つの決定の原則が定められています。1つが、償還主義でして、この条文の中ほど、赤色のところですが、「料金は借入金の返済及び維持管理費用のみを賄う」というものでして、あくまで償還のために料金を徴収するということが一点、定められております。もう1点、一番下に赤色で書かれておりますが、「公正妥当なものであること」という定めです。こちらは、他の公共料金や運賃、物価水準などと比較して、妥当と認められねばならないという定めでございます。

次に、償還計画について、参考資料12ページをごらんください。左側が債務、右側が償還の計画でございます。首都高速、阪神高速、本四高速も合わせまして、日本の高速道路全体の債務は左側のグラフの下ですが、36.4兆円でございます。その上、今後、新設・改築や修繕などで約26兆円が加わりまして、総額は62.5兆円の債務というのが最終的に推計している値です。それを、右側の返済計画で、一番右側の45年間の料金収入128兆円を原資といたしまして、一番上のその間45年間の維持管理などの計画管理費27.7兆円を引いた100兆円を、貸付料として各高速会社から債務返済機構へ支払います。そこから、紫色の利息など約40兆円を差し引いた62.5兆円で、左側の債務を返済していくという計画となっております。

次に、整備の計画でございますが、参考資料の13ページ、資料4のほうは4ページをごらんください。今後、整備していく計画といたしまして、全国路線網1,324キロを12兆2,938億円をかけまして平成32年度までに整備していく計画となっております。同

じく、首都高速は39キロ、阪神高速は31キロを整備していくことが本年3月に協定で定められ、公表されているところです。

最後に、主な課題でございます。本資料4の5ページをお開きください。主な課題といたしまして、5点、説明申し上げます。まず、料金及び割引です。参考資料のほうは14ページをごらんください。日本の有料道路の料金は諸外国と比べて割高になっております。このグラフは、高速道路を普通車で100キロ走行した場合の料金の比較です。日本の2,610円に比べ、フランスは約半額、イタリアは約7割安です。この日本の高速道路料金の割高が、日本の物流コスト高の一因という指摘もございます。

参考資料の15ページをごらんください。先月、発表されました内閣府の世論調査です。真ん中ですが、紫色と水色のところで、半数以上、51.8%の方が今よりも低い水準とすべきと回答されておられ、国民から高いというご指摘、下げるべきというご指摘を受けているところです。

一方、一般道路も含めまして道路の渋滞緩和と環境改善に料金による誘導は効果的だというふうに考えております。参考資料16ページは、首都高速の湾岸線へ転換を促すロードプライシングの実例です。今後は、このような料金誘導を本格的に検討することが求められていると考えております。

2点目は、大都市圏の料金体系です。参考資料の18ページをごらんください。首都圏の3つの環状道路は、今後10年間でほぼ完成します。このオレンジ色のところと緑色のところが今後ほぼ10年間で完成をさせていく予定となっております。この環状道路が迂回機能をきちんと果たすためには、迂回を誘導する料金設定が必要であると考えております。

参考資料の19ページをごらんください。同じく首都圏の高速道路を、今度は会社別に分けをしたものです。オレンジ色が首都高速道路株式会社、水色が東日本、緑色が中日本で3社が混在しています。また、黄色いところは均一料金でして、均一料金と距離別料金も混在している状況です。このため、お客様が利用しやすいような首都圏が一体的な料金体系の検討が必要であると考えております。これらは、20ページ、21ページにありますように、名古屋圏、阪神圏においても同様な課題を抱えているところです。

3点目は、都市高速の新たな料金体系です。都市高速では、これまで入り口で均一の料金をいただく方式で運営をしてまいりました。参考資料の22ページをごらんください。首都高速での例です。左側の地図を見ていただきますと、赤いところから緑色、青いとこ



るへとネットワーク整備が順次、進められていまして、開通している延長は、この30年間で約3倍になってきています。

この結果、右の走行距離の分布図にありますように、短距離利用の方と長距離利用の方のばらつきが広がってきております。青色が昭和47年、赤色の線が平成13年ですけれども、開通延長が延びるに従いまして、短距離の方と長距離の方の偏差が広がっているということで、不公平感が広がってきているということが言えるかと存じます。お客様から料金をいただく実務面からは、普及してまいりましたETCを使いますと、距離に応じて料金をいただくということは可能です。

こうした中、参考資料の24ページをごらんいただきますと、一番下にありますように、「首都高速及び阪神高速につきましては、平成20年度を目標として、対距離料金制への移行を図る」という政府の方針が、平成15年に出されているわけです。この実現に向けまして、国土交通省としても、料金の基本的な考え方を整理する必要があると考えています。資料4でございますが、6ページの上段に、文章で幾つかの課題を書かせていただきました。上段の上から五、六行目ですけれども、例えば、乗り降り2地点間の経路につきまして複数の選択が可能な場合の距離や料金の考え方や、ほかの高速道路と全く同じような固定額部分と可変額部分からなる方式をとることについての合理性及び代替案の可能性、また、渋滞等の社会的問題に対応するための留意点、ETCを利用しない現金車の取り扱いなどです。

4点目は、ETCのさらなる普及です。参考資料の23ページに少し戻っていただければでしょうか。参考資料23ページは、ETCの利用率の状況です。平成13年から本格的にスタートしてまいりまして、今年の11月現在、一番右側ですけれども、全国では63.9%。下の表を見ていただきますと、首都高速で71.7%の状況です。ここまでの普及で、いわゆる料金所渋滞はほぼ解消できてきております。また、ETCを活用した多様な弾力的な料金割引も実施しているところです。今後なお一層、高速道路のストックをさらに有効活用するために、また、弾力的な料金運用がなお一層実現できるよう、ETCのさらなる普及方策の検討が必要であると考えております。

最後、5点目です。高速道路ストックの有効活用です。参考資料の25ページをごらんください。右上の図は、各国のインターチェンジ間隔を図で表したものです。丸いポツがインターチェンジを表現しているわけですが、一番下が日本の東名・名神の状況で、インターチェンジ間隔が平均約10キロです。一方、上のアメリカなどをごらんいただきます

と、インターチェンジ間隔は5キロということで、日本の約半分の間隔という状況です。このインターチェンジ間隔が長いということが、日本の高速道路の使い勝手の悪さの一因となっているというふうに認識しています。このため、近年、図にあるようなETC専用の、スマートインターと呼んでおりますが、スマートインターチェンジの取り組みを進めているところでございます。

参考資料の27ページをごらんください。最も代表的な首都高速での老朽化の資料です。首都高速道路は東京オリンピックを契機に整備が始まりました。既に開通してから30年以上経た区間が、図のオレンジ色のところですが、約38%も占めております。今後20年から30年の間には、当初想定していた耐用年数を超える橋梁が発生するなど、老朽化が進むということ懸念しているところです。首都高速道路も含めた日本の高速道路は、先ほどご説明しましたように、1万キロに及ぶ高速道路ストックを有しているところですが、このストックのなお一層の有効活用をしていくことが求められています。

以上、説明申し上げました経緯・現状と課題を図で表したものが、お手元のその後ろのA3版の資料、資料6です。一番下に書かせていただきました民営化の3つの目的のもと、真ん中のオレンジのところの有料道路における課題と、右側にはその課題から発生いたします論点を挙げております。ご議論の参考にしていただければと存じます。

以上で、資料説明を終わります。

【部会長】 どうもありがとうございました。

ただいま、事務局が認識しておられる現状と課題についてご説明いただきました。本日、これをたたき台にして、最初でもございますので、各委員の有料道路に関するいろんな問題意識を出していただいて、情報としては共有しておきたいと思っております。それから、今後、部会として扱っていくべき論点については、最後に話がございましたA3の資料6に出させていただきます。これについてもご意見を伺って、確定をしてみたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、ご自由にご発言をいただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【委員】 と申します。上から番号に沿って、ばらばらとお話をしていきたいと思っております。

先ほど、日本の高速道路の料金は諸外国に比べて高いというお話がありましたけれども、確かにそれはそのとおりです。私は仕事柄、結構、海外の高速道路を走る機会が多いものですから、いろんな国の状況を見てきているんですけども、まず日本の高速道路はほん

とうに料金が高いということが1つ。あとは、やはりインターチェンジがすごく日本に比べて多いんですね。なので、すごく短い距離で乗ったり降りたりしている方が多くて、皆さん、上手に使われているなと思います。

あと、日本の高速道路を休日とかに走っていると、高速道路に乗り慣れない方ですと、出口付近で、通り過ぎちゃったと言って無理やり三角形の安全地帯にとまられる方をよく見受けるんですが、諸外国の場合は、1つ通り過ぎてしまっても、まあ次で降りてすぐUターンしてくればいいやというような感じで、出口付近でおろおろしている車をあまり見かけないんですね。なので、そういった事故の削減といえますか、安全性の向上のためにも、インターチェンジを増やすということは一つ有効なことだと思います。

あと、話が前後しますが、料金についてはちょっと笑話的な話があります。3年前から、WRCのラリージャパンというのが北海道の十勝・帯広地域で開催されているんですが、世界中を走っているWRCのドライバーは、やはり日本の高速道路は高いとすごく文句を言っております。昔のハイウェイカードみたいな何か特別なカードを発行して、ラリーの事務局は対応しているようなんですが、やはりWRCのドライバーは世界中を走っておりますので、そういう素直な感想を持つようです。

ラリーというのは、リエゾン区間という移動区間は日本の道路法規をきちんと守って走らなければいけないんですね。なので、競技中にもかかわらず、料金などもきちんと支払わなければいけないんですが、すごく高いという声を結構聞いております。これは、データもそうですけれども、実際使っている人がそう言っておりますので、間違いのないことなんだろうなと思います。ちょっとご参考までにお話ししてみました。

あと、私は自動車雑誌、また、インターネットなどで仕事をしているものですから、ユーザーの声を聞くことが多いのですが、ETCの料金の件なんですけれども、相変わらず、どの辺が安くなっているのか、どういうふうに使えば安くなるのかわからないという声をよく聞きます。最近、ETCの車がすごく増えてきたんですけども、ETCゲートの設置の仕方も問題ですね。一般の付けてない方もいらっしゃるんで、一般・ETCって両方行けるゲートですとか、一般だけのゲートですとか、ETC専用ゲートですとか、何種類もゲートが必要なのはわかりますが、中には、出口を出た後、交通交差しなければいけない場所もあります。例えば、自分が行きたい目的地はすぐ左折しなければいけなかったりするのに、ETCゲートが一番右側にしかないとか。入り口の前ではラインが結構引かれて、皆さん、ねらったゲートを通られるんですけども、出てから右に左に車が交差する

ことが多くて、そういうところで事故を見受けることが増えてきたような気がします。

今、首都高ではETCの装着率は7割越えましたし、ほかでも6割超えたとおっしゃいますが、もっと9割に近づくくらい増えてくるときに、出口から先の整備の対応も今後していかなければいけないんじゃないかなと思っております。

とりあえず、ふだん走っていて感じることを申し上げました。以上です。

【部会長】 どうもありがとうございました。どうぞ。

【 委員】 私は、今回、この部会にお呼びいただいた役割として、一ユーザーの代表意見ということではなく、ユーザー組織を代表して、できるだけ道路利用者の声とか意識とか、そういったものをお伝えさせていただきたいと思っております。

そういう意味からでありますけれども、今年、「道路の満足度と今後のあり方に関するアンケート」を実施いたしました。これは、主として一般道路を中心に質問したわけですが、高速道路については満足度は非常に高く、5割の方が満足だとお答えになっておりまして、一般道路に比べると、やはり圧倒的に満足度は高いということでありました。

では、高速道路に関して、今後何を望むかということにつきましては、今、委員からもありましたが、6割以上の方が、利用料金の値下げを検討してほしいという声が圧倒的でありました。先ほど来、諸外国と比べて割高という資料もございましたが、アンケートにお答えいただいた方がすべてそういった状況をご存じとは思えませんので、いわゆる日常生活実感とか、あるいは時間便益に対する利用料金という感覚的な観点から、明らかにこれは高いという感覚をお持ちなのではないかと思っております。言葉を変えますと、45年後に無料になるよりは、もし可能であるならば、今下げられる部分はできるだけ下げしてほしいという、これが利用者の声ではないかなと思います。

それから、もう1点。昨年来、社会実験ということで、通行料金のさまざまな割引が実施されました。「高速道路の割引に関するアンケート」を、この10月に行いました。結果でありますけれども、約5割の方が何らかの割引を実感したというふうにお答えになっております。さらに、4割弱の方はこの割引を受けるために、例えば出発とか到着の時間を調整したとか、さらには高速の利用回数そのものも増えたという方も4割いらっしゃいました。

一方では、割引の時間帯ですとか、金額ですとか、あるいは割引内容についてはいろいろのご要望やご意見も出ておりますので、もしお許しいただけるのであれば、次回以降でも、この調査結果を資料としてお示しさせていただければというふうを考えております。

それから、もう1点だけ申し上げさせていただきたいんですが、スマートインターの積極的な展開をぜひお願いしたいなと思っております。ETCの普及促進ももちろんでありますけれども、利便性、環境面、さまざまな要素を通じて、このスマートインターというのは非常に有益であろうと考えております。

先ほどの、全国で1万1,000人アンケートをやりました中に、出入り口の追加を望むという声はベスト5にはいっております。若干、そこだけクロス集計してみたんですが、日常利用するインターチェンジまで30分圏の方も、30分以上かかるという方も、あまり差がなかったんです。インターに近い方も遠い方も、出入り口の数を増やしてほしいという声が多かった。これは、多分、入り口だけではなくて出口に対する要望、不満があり、出口の数を増やしてほしい、利便性を上げてほしいということだろうと思っております。

スマートインターについては、ぜひ本格的に議論をしていただいて、道路利用者の利便性を高めていただきたいというふうに思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 ……の でございます。3点ほどお話をしたいと思っております。

まず1点は、先生のお話にもありましたけれども、官民の役割分担をどう考えるかということをし少し整理する必要があるのかなと。特に、首都高、阪高の対距離料金制の話にも関連しますが、公正妥当な料金というものをだれが考えるのかということが、やはりちょっと重要なのかなというふうに思っております。昔と違いまして道路管理会社というものがあり、そちらが料金を決めて国が料金を認可するという旧運輸省的な料金規制のやり方を考えるのか、あるいは料金体系自体を国の側が決めて、ある程度それを各会社にやっってくださいという従来型をやるのかということが、やはり一つのポイントなんだろうというふうに思います。

私は、どちらかという、民間のいろいろな創意工夫というのが重要なので、外形的な公正妥当主義の考え方を示しておいて、その枠内ではある程度自由に料金を決めてもらうということを考えるべきだろうなというふうには思っております。ただし、その一方で、この最後のところで論点がありましたけれども、高速道路料金を政策的に活用するということは、公共政策として料金を考えたいという意図が、道路局といいますか国土交通省にはあると。その一方で、会社側は借金を45年で返さないという縛りの中で創意工夫していくという状況にあるわけで、この公民の役割分担をどういうふうに設定していくかというのは、一つ大きなポイントなのかなと。つまり、ここで料金はこうあるべきだという

議論をして、じゃあ、あるべきものを必ず会社は実行する義務があるのかというのは、また別の問題だろうと思いますので、そのところはちょっと整理が必要かなというのが第1点です。

【部会長】 基本的には、議論はしていただいて、それをどういうふうにするかは別の問題として扱うということで、ここで議論をするなという話ではありません。

【委員】 私は、ここでいろいろ議論していいと思うんですね。その結果を国と会社がどういうふうに関与していくかというのは、おそらく役割分担自体はここで議論すべきなのかもしれませんが、しなくていいのかもしれないし、そこはちょっと議論の整理が必要かなというふうに思います。

2点目は、今後の有料道路政策の視点の一つなんですけど、ストックの有効活用という言葉が出ていまして、私はこれは非常に重要だと思っています。それは、一応、ミッシングリンクの話は置いておいて、45年間でどのぐらいの道路が必要かということは決まってしまうと、ストックの総量は決まった。ストックの総量が決まった以上、それは有効に活用せねばならぬというわけですので、道路資産の有効活用というのは非常に重要なテーマであると思います。

それには幾つかあって、具体的には、先ほどの環境ロードプライシングを含めて、道路をうまく役割分担してもらうという意味の有効活用。それから、異なる事業者間で料金の乗り継ぎの問題とか均一料金の問題。特に名古屋の場合は、名古屋も東京も大阪もそうですけれども、3つの料金の、旧JHの体系による料金と、均一の旧JHの料金と、都市高速の問題ですね。それをこうやって調整するというのも、実は、せっかくなかった道路資産を有効活用するということになると思います。

そういう意味では、実は、ミッシングリンクをちゃんと整備することによって既存の道路ストックがきちり使えるということですので、ミッシングリンクの話も含めて議論せねばならぬだろうというふうに考えております。

もう一つ、最大の問題は、民営化のときに議論で落とされたのは一般道路と有料道路の関係で、有料道路をうまく使ってもらうことによって一般道路の走行がスムーズになるという視点の議論が、民営化のときにあまりされなかったように思いますので、その辺を含めてうまく道路資産を使う。そのときに、やはり具体的な目標を会社に与えることがすごく重要で、それは走行台キロをなるべく大きくしてくださいとか、何かそういうような目標を会社のほうに提示するということが重要なかなというふうに考えております。

それから、3番目は、審議会の意見書の出し方の問題にかかわるのですが、公正妥当というのはなかなか人によって意見が随分違うものでありますので、ある意味では両論併記的なといいますか、代替案を幾つか提示して、その代替案であればこうなりますよというようなことを議論するのも一つかなと。先ほど、ちょっと議論で、都市高速の対距離制をしたときにいわゆる基本料金を取るか取らないかというのも、もちろんここで議論して、取ったほうがいい、取らないほうがいいというふうに決めてもいいんですけども、取った場合はこうなるし、取らない場合はこうなるし、最終的な判断は会社がするか、国交省の認可のときにそれをOKするかしないかというような形で、ある程度、代替案の併記という選択肢もあるかなというふうに思っております。

【部会長】 ありがとうございます。

この辺で一回、事務局から何かご発言がございましたら伺いましょうか。まだご意見をこちらからも伺いますが、たくさんになりすぎるだろうから。

【有料道路課長】 それでは、有料道路課長でございますけれども、これまでいただいたご意見に対しての、今、事務局としての考え方、あるいはさらなるご提案に向けての一つのたたき台というようなことで、お話しさせていただきたいというふうに思います。

まず、先生のほうからいただきました、諸外国との関係において料金が低い、インターチェンジ間隔が長いといったこと。私どもが資料としてご説明させていただいたことと、まさにそれを、いうならば補充するというようなご意見であったかというふうに思います。私どもも、例えばインターチェンジ間隔が長いということは、これまで有料道路方式をとっていて、つまり、インターチェンジをつくる初期投資、そして料金を取るがゆえの管理費、こういったものが非常に高かかって、結果として間隔が長かった。ただ、このETCが普及してきまして、簡易なインターチェンジができて、かつ、管理費も非常に安く済むといったようなことから、先ほどご説明させていただいたような一つの取り組みを進めているといったことであるわけでございます。

こういったものをどのような考え方で、最終的には、安いといえどもやっぱりお金がかかるわけでございますので、いろいろご議論いただければというふうに思っております。

それから、先生のほうからいただきましたお話。アンケート関係で、私どもも知らなかった部分も非常にあるわけでございますけれども、ともご相談させていただきまして、ぜひ、次回以降、いろいろな形でデータを私どもにも教えていただければというふ

うに思います。

それから、先生の大変難しいお話もあったわけですが、官民の役割分担をどう考えるのか。これは、最終的には、負担の話にもつながってくるかと思えます。ご説明させていただきましたように、今、料金が償還主義と公正妥当主義の両方でいってきております。どちらかといえば償還主義というのは提供者側、サービスを提供する側が、確実に償還できるかどうかということ、比較的簡単に判断ができるところではありませんけれども、公正妥当主義のほうは、確かに先生のほうからご指摘がありましたように、人によって意見が違うのではないかと。それから、ご提案させていただきました政策的な料金と、公正妥当主義との関係をどういうふうにするのか。

さらには、民営化の枠組みの中で、これまで以上に会社の自主性を尊重して料金を申請してこちらが認可するというような形をとっているわけですが、そういった中で、特に公正妥当主義のほうは、国がどのような関与の仕方といたしますか位置付けを担うのかといったことは、一つガイドラインを示すとか。ガイドラインというのは、会社に対するガイドラインであると同時に、私どもの認可の際の判断基準になるといったようなこと等々、考えられるわけですが、そういうことにつきましてもこの部会の中で、いろいろご意見を賜ればというふうに思います。

それから、大変大切なお話も幾つかございまして、一般道路と有料道路との関係という意味でございまして。ストックの有効活用ということは、最終的には有料道路だけではなく一般道路も含めた地域のネットワークが、その効用を最大化するといったような視点が、非常に大切かというふうに思っております。これに関しましても、いろいろご意見を賜ればというふうに思っております。

とりあえず、以上です。

【部会長】 ありがとうございます。では、どうぞ。

【委員】 でございます。有料道路については45年償還という大きなくりがあり、将来45年にわたる売り上げ目標がまず決まっており、返済金額が決まっており、かつ、できるだけ料金が安いほうがいい要請もある訳です。しかし、少子高齢化という、これから先どういうふうになるかどうかは未知数である中で、そのマトリックスを解いていかなければならないんだと思っておりますけれども、なかなか先ほどの料金が安いほうがいいという希望については、ほんとうの意味でマーケティング面からみて、その方が有利にはたらくかどうかをもう少し考えてみる必要があるなと思われました。



というのは、つまり、料金が安ければ必ず利用が増えるのかということです。もちろん、安い方がいいか高い方がいいかといったら安いほうがいいと、アンケートなんかでしたら当然そういう答えが返ってくると思います。安くしたことによって、またかえって渋滞を招いて混雑してしまうだとか、高くてもどうしても必要であれば必ず乗るのかもしれないというところがあります。感覚的な料金の高い安いというよりも、やはり道路というのは、あくまで道路に乗ることが目的ではなくて、ある地点からある地点に、目的地にまで行くことが大切なので、要は、あくまで物と人の移動の道具なわけですから、必要があれば高くてもやっぱり使うわけです。そういう利用というものからニーズというものを、やはり考えていかなければならないんだらうと思います。

そういうふうに考えますと、先ほどの参考資料の中にもありましたように、人の移動と物の移動のどちらが多いかというと、圧倒的に物流のほうが多いわけです。また、物流の場合には常連さんなわけですから、人の場合には、もちろん通勤の方は毎日通るという方がいらっしゃるかもしれませんが、たまに高速道路、有料道路に乗るという方の感覚と、仕事の上で必ず乗らなければならないというニーズで高速道路を利用する者としては、料金、利用に対する考え方がまた違います。

できれば、物流と人の移動とほんとうは分けて料金もあると一番いいんですが、そこまで複雑にするかどうか。今、多少はそういった物流に対する割引もできました。まず言いたいことは、市場主義社会なわけですから、やはり利用頻度の高いところをいろんな意味で優遇しなくてはいけないでしょうし、物の移動というものが一つの大きな高速道路の柱になっている、そこをどういうふうに公共的にはバックアップして、料金をどんなふうに考えるかが必要だと思います。それが1点目でございます。

2点目は、そういう市場主義社会の中で、首都圏あるいは阪神圏の高速道路というものと、利用頻度の非常に少ないところの高速道路とは、民営化のときにあんまり分けて議論になってなかったと思いますが、ほんとうはやはり利用頻度というところで、売り上げだけではなくて、短いところをどれぐらいの回数ベースで利用していくかというところは、別に分けて公共的には考えなければならぬんじゃないかと思います。そういう意味では、対距離料金制も、ほんとうに導入した場合に、先ほどの、安くしたことによってほんとうに利用回数が増えるのかどうか。そして、そのときに、長く乗る料金の設定はどういうふうになれば収入を変えないでやれるのかというのは、よっぽどシミュレーションをさせんと、変に対距離料金制をとったがために、かえって収入を減らしてしまうという可能性

がないかどうかを、検討しなければならないと思います。それは、民営化された会社がやっておられるのかもしれませんが、ぜひそのシミュレーションも次の機会などに見せていただけたらと思います。

それから、3番目には、有料道路をつくる場合に必ず側道というのをつくりますよね。側道がありますと、無料でこんな便利なものがあるんだからというので、やはり側道を利用するようなことが非常に多いんです。側道は途切れ途切れになっているところもあるんですが、そこを県とか市とかがつかないで、結構便利に使えるようになってたりしますと利用されます。有料道路と側道というのは何かいつも並行して走っているように思います。必ず側道があるとなると、幾ら安くなったって無料のほうがいいに決まっていますから、特にこれから新しくつくる有料道路には、この側道は義務なのかどうか、必ずつくらなければならないか、検討いただきたいなと思います。そうでないと、どうしてもそちらのほうの利用が多くなるのではないかと思います。

それから、最後に、これからつくる道路に関して、民営化のときに新直轄というつくり方が新しくできました。これから日本が国際競争力を増して、新しい産業構造をつくって、東アジアクラスターを形成していくときに、やはり物流というものを観点に置きながら、特に都市高速の新しい整備手法というようなものが、今までの整備手法の延長線上でいいのかどうか検討する必要があります。人口密度の高いところ、日本の産業のエンジンになるところの都市高速道路のあり方というのは、ちょっと別に考えないといけないのではないかと思います。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

【 委員】 それと、1つ質問なんですけれども、この間、料金を安くする実験を幾つかやってらっしゃいましたですよね。それで利用者が増えたかどうかというのは、短期間の実験でしょうから、それをもってすべてではないと思いますが、何かその結果がもし出ているのであれば、ご報告いただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ、先生。

【 委員】 この部会の問題意識がどのぐらいの射程とどの辺のスパンで議論されるつもりなのかというのは、よくまだのみ込めていないんですが、最初なので、私の問題意識ということで少し申し上げます。

一つは、有料道路制度というのが、昭和27年に道路整備特別措置法ができて、それと

密接に関連している公団があって、それが民営化した。特殊会社になったわけですが、形としては民間会社になった。そのことが非常にシンボリックだと思うんですが、やっぱり、有料道路制度そのものが大きくコンセプトそのものを変えないといけないという変わり目に来ているということで、この部会ができているんだろうというふうに、基本的には認識しているところです。

それで、申し上げたいのは、先ほど 先生もおっしゃったかと思いますが、一つは会社ですね。この道路管理会社の性格をどう見るかというお話がございましたが、官民の役割分担ということについて言えば、出発点としては公正度を見るとどうかということで申し上げますと、名称は会社ですけれども少なくとも道路部分に関しては民営化はしてないというのが、私の理解です。道路というのは公共用物ですから、それはそれでほんとうに市場化していいかという問題もありますので、名実ともに民間の主体がやるということが仮にあったとしても、みんなが使うというものなので、それをどうやって公益性を担保するかという仕組みがセットになってないといけないわけですね。

そういう観点からしますと、道路部分に関してはということですが、今回の民営化というのは、実質においてかなりの程度公団的な性格を残しつつ、しかし、そのことによって公益性を担保する仕組みというのが、用意されているという理解であります。したがって、国と監督官庁であるところの国土交通省と会社の関係というのは、あくまでも公的な観点から考えるということは当然のことで、したがって、道路のネットワークをどうするかとか、それと関連して有料道路制度をどう見るのかということは、基本的にはそこに結びつけてまずは考えるべきだろうというのが、現在の仕組みを前提とした場合の一つの方向性なのではないかということが一つです。

それから、もう一つは、これも既にお話に出ているところなんですけれども、コンセプトの転換ということで言うと、やっぱり料金というのをどう考えるのか。少し思うのは、最近、特別措置法というのが結構いわゆる恒久法としてできている、固い仕組みというのがあって、それをいかに迂回するかというか、やや政治的なあるいは経済的なニーズにこたえるという形で使われることが多いんですが、道路の場合は昭和27年からそれをやっておられて、ある種、恒久法として何か存続してるようなところがある。

話が少し違うのは、この道路整備特別措置法でやってきたような話を、いうなれば恒久法化するといいますが、恒久の政策として料金のあり方、有料道路制度のあり方というのをどう見るのかという、ちょっとベクトルが逆になっているような感じがします。それは

別に悪い意味ではないんですけれども、そういう意味で、料金制度はその利用者負担をどう見るかということなので、料金という概念をどこまで踏み込んで考えるのかということが、やっぱり検討されている。

その償還主義と公正妥当主義はいいんですけれども、何かあんまり言葉の論争をしてもしょうがないところがあります。償還主義は債務を償還していくということで、キープしなきゃいかんところですけども、公正妥当は何なのかなんていう議論は、あんまりしてもしょうがない。そうではなくて、どのぐらいのスパンで考えるかということもあるんですけども、ロードプライシング的な仕組みを入れるとしますと、低くする場合と非常に高くする場合とがある。そこには当然環境税的な発想も入ってくるわけだし、環境税は既に税ではないし、まさに政策ツールとして料金を使うということになりますので、そこはおのずから、現在の特別措置法が前提にしているような公正妥当の考え方からは、やっぱりみ出す部分があるということは自覚して、議論はしていいんじゃないか。最終的にどういうワーディングを使うかということは別なんですけれども、考え方としてはそういうことがあるだろうと思います。

それから、3点目として、道路の利用者をどう見るかという話です。これも既にお話が出ておりますけれども、この資料の中にETCの利用率が6割、7割あるということが出てきてるんですが、これがどういうことなのかとちょっとよくわかりません。例えば、首都高ですとETCの利用者が7割いるんだということなんですけど、そもそもほんとうの一般ユーザーってあんまり首都高に乗らないというのがどうもあるようで、この統計もたしかございましたけれど、日曜日だとどのぐらいの利用率になってるのかなというのがもしわかれば、教えていただきたいということですね。

首都高速道路なんていうのは「一見さんお断り」みたいな道路ですので、よく知っている人しか乗らないわけで、私もたまに乗りますけれども、知ってるルートしか行かないのであれなんですけど。ですから、よく使う人、事業者と、ほんとうの一般のユーザーとにやっぱり分けて議論したほうがいいんだろうというふうに思います。だから、ETCをどう見るかということについても、一般の人と事業者に対しては意味合いがちょっと違ってくるので、区別して議論していただけるといいんじゃないか。

それから、よく使うユーザーについては割引をすべきだという話もございましたが、また逆の側面もあって、そういう方については、まさにどういうふうに拘束して、プラスマイナスの効果を与えて、どういうふうにルートを迂回させるかとか、料金を高くするかと

か、別にETCだけじゃなくてそれこそ運輸省的に行政指導をかけていくかとか、そういうこともほんとうはあるはずで、そこは両面で考えていただくとよろしいんじゃないかということでございます。

差し当たって、以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【 委員】 事務局の方にはいろいろとまとめていただきまして、先ほどのお話を伺っておりますと、かなり我々の立場から見ての問題点というものも網羅的に整理をいただいているようでございます。非常にありがたいと思っております。また、今まで各委員のお話を伺っておりますと、マクロ、ミクロ両面にわたってのしっかりしたご意見をいただいておりますと、これからいい議論ができるのではないかなと大変期待をしているということでございます。

そこで、課題についてでございますが、あえて私のほうから3つほど、きょうは指摘をしておきたいと思えます。今後の議論に当たって、ぜひこれから申し上げる3点につきまして、具体的な議論をしていただければと考えているわけでございます。

まず一つが、料金についてでございます。事務局のほうからもるご説明ございましたし、また各委員からもご意見があったとおりでございます。問題点といたしまして、この料金につきましては、常に言われていることが2つあるわけです。公団時代から民営化して、お客様方の意見というものが年間1万件ぐらい来ているわけなんです、大体、私、全部目を通すようにしておりますけれども、料金についての意見が最近半分ぐらいになってますね。そこで言われていることは、まず一つは高いというのは、もうご承知のとおりでございます。確かに高いですね。それは安ければ安いほうがいいわけございまして、しかし、この議論に当たっては、委員の言われた点も十分加味した、バランスのとれた議論が必要なんだろうと思えます。

それに加えて、大きな料金についての問題点は、複雑だということなんです。非常に面倒だと、お客様から毎日、今でも意見あるいはお問い合わせをいただくんですが、わからないって言うんですよ。昨年からはETC対応型の割引制度をやらせていただいております。これは非常に高い評価を得ていることは事実であります、同時に、とにかくわからない。まず、時間が6時～9時だったり、5時～8時だったり、10時～6時だったり、0時～4時だったり。普通の人、こんなのはとてもじゃないが覚えられないですよ。そういうことがある。

それから、もう一つが対距離制。それから均一料金がある。それから、一般有料道路と高速道路がある。これは、いろいろ説明しても、普通のお客さんはわからない。もう毎日、説明が大変なんです。コールセンターにどんどん電話がかかってきまして、コールセンターの対応担当官はいろいろ上手に説明する仕方を勉強してるんですが、これはなかなか理解いただくのは難しいですね。

それに加えて、先ほどからお話がありますように、6社間の、特に首都高、阪高、あと地方の公社の料金が複雑に混ざってるわけです。利用されるお客様にとりましては、そんなの関係ないわけですね。自分の目的地に向かってどこを通ろうが、これはだれが管理してるのかとかはお客様にとっては余り関係がないのです。そういう意味での複雑さという問題があるんですね。

これは、民営化した会社それぞれがいくら工夫をしても限界があるんですよ。これは、ひとつこういう場できっちりと議論をして、整理をして、安きゃいいっていうもんじゃない、お客さんにわかりやすいもの。そして、割引をするのであれば、割引をしてもらったという実感が得られるような簡単な割引にしていけないと、なかなか効果が出ないんじゃないかなという感じがいたします。料金については、そういうことです。

それから、もう一つがE T Cの問題です。おかげさまで着々と進んでいて、利用率7割目前です。ただ、ここに来ましていろいろ問題が出てきている。と申しますのは、もうプロの方はほとんど付けていただいているんです。あと7割以上、9割を超えるまで達成していくために我々がやらなければいけないことは、いわゆる一般の、日曜日、週末しかほとんど高速道路を利用なされないようなお客様に対して、いかにE T Cを付けていただけるのかということなんだろうと思います。したがって、今までは業界の皆さん方をお願いをする、大手ユーザーの方に出向いてお願いをしていくということで、随分と皆さんに協力をしていただいたおかげでここまで来たわけなんです。これからは違った努力が必要になってくるんです。

そこで、E T Cについて公団時代から一貫してお客様からいただいている声、これも2つあるんですね。1つが、やっぱり高い。確かに数年前から比べますと、今、随分安くなりました。機種によっては1万円を超えないものも出てきているわけでありまして、また、セットアップ料金についていろいろご配慮いただいたりということで、価格面についてはかなり負担感は薄くなってきているのは事実であります。先ほど申しました一般の日曜ドライバーの皆さん方にとりましては、やっぱり負担感がありますね。これをどうするの

か。リース制度の導入とかいろいろ工夫をいただいているわけではありますが、なかなかP R面でもまだ行き届いていないということもあります。これも一段の努力が必要なんでしょう。

それから、もう一つが、高いということに加えて、さっきの料金と同じで、面倒だというのがあるんですよ。この面倒さも随分と工夫をしていただいて、公団時代からいろいろ私自身もお願いをしておりましたが、随分と簡単になりました。ワンストップサービスもできるようになりまして、改善はされておりますが、先ほどから諸外国のお話が出ておりますけれども、諸外国のE T C的な制度に比べると、依然として極めて複雑です。最近のお客様のご意見をいろいろ伺っておりますと、高いということよりもむしろ複雑さを何とかしてほしいと。これは、クレジットカードを取らなきゃいけないとかいろいろ問題があるんですが、この点についても一段と努力が必要なんだろうと思います。これがE T Cにかかわる問題なんですね。

それから、もう一つが、先ほど事務局のほうからのご説明にはなかったわけですが、国土交通省の皆さん方には十分ご認識をいただいている問題で、先ほどからお話がございます諸外国との比較において、確かにインターチェンジ間が長いとかそういう問題もありますが、もっと重要な課題が我が国の高速道路にはあるんだろうと思います。これが、いわゆる対面交通の問題でございます。これは諸外国の高速道路にはない問題なんです。ご承知のとおり、今、高速道路でかなりの距離で対面交通区間があるんですよ。中央分離帯がないんですね。ラバーポールで仕切ってるだけです。それで対面交通です。一応、スピード規制はしています。70キロとか60キロとか規制はしておりますが、実際は、高速道路ですから70キロ以上でどんどんお客さんは走っておられます。さん、ユーザーの立場でいろいろご経験がおありだと思いますが、特に夜間、怖いでしょう。

【 委員】 怖いですね。

【 委員】 私は公団にいる時代から、大変これは問題だなと。大体、どうしてこういう2車線の対面交通の高速道路というものをつくってしまったんだろうという問題意識は持っていたわけですが、2年ほど前に重大事故が連続して起こったんですね。何人かの方が同時にお亡くなりになるという事案がございました。そこで、公団の中に、当時の技師長をトップにいたしまして対策検討チームを立ち上げまして、いろいろ検討いたしました。今整備中の区間も含めると、大体ネットワークが完成をした時点で考えますと2,100キロぐらいになるんでしょうか、対面交通区間は残ります。これをどうする

のか。先ほどのお話で約1万キロのうちの2割ですよ。これが対面交通区間です。これは危険です。高速道路というのは、最低4車線ですよ。また、法律的にもそういうふうになっているだろうと思いますが、これをどうしていくのか。

先ほど、償還計画のお話でしたが、この中には、その対応の対策の予算が入ってないんです。これをどうしていくのか、これは大変重要な問題だと思います。人命は地球よりも重いと言われていています。であれば、この対面通行区間の対応は最優先で、我々として取り組んでいかなければいけない課題ではないんだろうかと、そのように思います。

4車が難しければ、またそれが必要がない区間もあるという議論もありましょう。そういう区間につきましては、恒久2車区間としての対応をぜひお願いしたい。少なくともその議論を、我々としてはこの場でやる必要があるのではないかと。もちろん、これは予算の議論につながるわけでございます。2車を4車にする土地の手当は原則としてできているわけでございますので、あとは建設設備の問題だけでございます。そういうことで、正確なところは把握をしておりますが、平均をいたしますと必要予算はキロ当たり15億ぐらいではないかなと思います。そういう意味では、3兆から4兆ぐらいの予算が必要だと。これを10年がかりでやるとすれば、年間3,000億から4,000億の予算を手当てする議論を我々としてはしていかなければいけない。これをお客様に負担をしていただくということになりますと、これから値下げということはなかなか難しくなるのかもしれない。

そういうことも踏まえて、この人命にかかわる重大な高速道路に関する課題を、ぜひ料金問題との係わりとの中でこの部会で取り上げていただくように、先生、ひとつ工夫をしていただきたいなと、そのように考える次第でございます。

とりあえず、3点だけ申し上げました。

【部会長】 ありがとうございます。私のほうからも、議論が出なかったことを幾つか申し上げておいたほうがいいかと思えます。

一つは、技術とコストの関係で、例えば、細かいことから言いますと、ETCのゲートだけじゃなくて、途中経路をちゃんと察知できるようにやるのかやらないのか。あるいは、その場合に、事務局の話にありますように、ETC車と一般車の関係の問題が出ます。それから、そもそもETCあるいは料金所の情報システムの追加コストが高過ぎるというのが私の印象で、一番最初のサービスエリアに出口をつくるという提案を昔したことがあるんですが、そのときのコストを見ていても非常に高い。1インターをつくるたびに全国のシステムを変更しなきゃいけないというご説明を、いつもいただくんですが、普通コンピ



ユーザーソフトをつくっている人間からいうと、追加されるボックスはちゃんと用意しておいて、そのためにべらぼうな設計をし直すなんてことはあり得ないと思うんですが、こんなこともございます。

それから、カーナビと経路選択、つまり、情報で誘導するような話は一体どういうふうにか考えるのか。一般的には、料金で誘導するのと情報で誘導するのというのは、あるいは規制で誘導するのはセットになっているわけです。こんな技術をどうするか。それから、ITSの追加的なサービスが、多分、次々出てくるんだと思うんですが、そういうコストは一体どういうふうに見ておくのか。だれが負担するのか。こんなこともございます。これが第1点。技術的な問題です。

それから、2番目は、例えば外環と首都高というようなことを含めて、主体間調整の話が先ほどからご議論があったんですが、首都圏ではというふうな議論をしてしまうとどうも普遍的にならないで、似たようなことが新潟だってあるしというふうなことになるので、一体どの辺は地域限定の議論であっても大丈夫で、どの辺はそうじゃないのか。それから、高い立場からだけじゃなくて、各経営者の主体からいうと、一体その論理はどうなるか。損得の話じゃなくて、論理整合性としてどんなことになるのかという話を見ておく必要があるのかなという気がしました。

3番目は、今の道路公団の民営化のスキームの中に、不確実性ということあまり明示的には使われてないんですが、先ほどの委員の2車線区間の話もありますし、これからの需要がどうなるかという話もありますし、大規模改修の話もあります。そういうところの追加的な状況変化に対して、一体どういう負担を考え、それと料金の関係はどうなり、管理はどうなり、責任はどうなるか。こんなことがあろうかと思います。

最後は、制度設計自身が、何かこの国では一回決めて変更するといいい加減だというようなたぐいの議論がよくされるんですが、事民営化に関しては、特に鉄道あるいは空港というところで、世界中の国はまず官営があって、それを公団的にし、それから特殊会社にし、それから完全民営化すると。そのステップの段階でだんだん効率を上げていく。一例を挙げると、株がなるべく高くなるように中身を変えていって、最後に売っ払うという。その段階でだんだん変えていくというのは当たり前の話なんですが、この国ではなかなかそういう議論がない。

特に、道路の場合は45年という規定がありますので、上下分離のルールも特殊ですから、それにどれくらい触れるかわからないんですが、ステップバイステップでだんだん変

えていくという議論を世の中に定着させていこうと思うと、どこかの段階でそういうものだということを言っていかなきゃいけないし、そうじゃないとすると、先ほどのどんな長さで考えますかという話を相当やっていかなきゃいけない。こんなことはちょっと気になるところであります。

どちらにしても、先ほどの不確実性は避けて通れないんで、どこかでは変えていくんですが、しばらくたったらこういう事情があってこう変えますという話の仕方と、もともとステップバイステップでよく見て評価して変えていきますという、ふだんお役所が言っておられる話と、こういう制度設計の関係をどういうふうにしていこうかというのは、若干気になるところであります。

それから、今いろいろ言っていたいただいたお話を、同じ問題を少しずつ違う側面からというのがございますので、また次回整理をしていただいて、その中のどの分はこの部会で議論するのかというのをどこかで切る必要があるかと思えます。そうじゃないと、道路政策全部をやるような話になりますし、その辺は整理をして、またご相談をさせていただきたいと思えます。

じゃあ、事務局のほうからまたお答えいただきますでしょうか。

【有料道路調整官】 幾つか事務的なことを資料の中で説明させていただきます。

お手元の青いファイル、資料集がございますが、まず 委員からありました料金割引の効果につきまして、101ページです。高速国道で行っております通勤割引、深夜割引での走行台数の観測結果です。左側の折れ線グラフ、棒グラフが地方圏です。右側が大都市圏。地方圏と大都市圏で割引の時間帯が異なっておりますので、別々に観測しております。上が交通量のグラフ、横軸が時刻です。見ていただきますと、通勤割引を入れている時間帯及び深夜割引を入れている時間帯、それぞれ6%から7%の交通が増加をして、他の時間帯から転換してきているということです。同じく大都市圏でも、深夜部分が6%の増と観測しております。こちらのページは平日の観測結果です。

1枚めくっていただきまして、102ページですが、日曜日の観測結果でして、同じように割引の時間帯での交通増加を観測しています。さらに1ページめくっていただきまして、中央自動車道と国道19号線が並行する区間での大型車の転換の事例です。左側の地図をごらんいただきますと、中央自動車道と国道19号線が並行している区間での観測事例です。深夜割引を入れている時間帯での交通の転換、真ん中の棒グラフですが、国道19号線の大型車交通量が約1割減少して、中央道のほうへ転換をしてきています。この結

果、左側の青い棒グラフですが、交通事故が原因の通行止め回数とか時間が大幅に減少しているということで、一般国道と並行している区間では一般国道からの転換、特に大型車の転換という効果が出ているところです。

委員からご質問がありましたE T Cに関してですが、申し訳ございません。この資料集にも的確な資料が載っておりません。まず、日曜日の首都高の利用率ですが、約10ポイント低うございます。平日ですと7割を超して72%の利用率がある日もございますが、日曜日になりますと、いわゆるサンデードライバーの方でE T Cを搭載されておられない方がございますので、約1割ほど低うございます。

そもそも今のE T Cの普及の状況、利用率というのは、高速道路に入って来られる方のうち、どれぐらいの方がE T C車載機を付けておられるかという率でして、これが6割とか7割です。しかしながら、日本全国の車のうち車載機を積んでおられる方は、今のところ1,500万台。日本全国の車が7,000万台を超しておりますので、まだまだ車載機自体がすべての車に6割～7割付いているというわけではございません。ですから、今後の課題は、あまり高速道路を使わない、いわゆるライトユーザーの方にどのように普及をしていくのかということが、課題という認識をしています。

先ほど来、料金の公正妥当についてご議論をいただいているところですが、お手元の資料集の50 - 1ページをごらんいただけますでしょうか。50 - 1ページが公正妥当での過去の例です。先ほど申し上げましたように、公正妥当につきましては、これは首都高の神奈川線での料金認可時での例です。上に書いてますのは、物価とか他の交通機関での料金との間の変化率を比較して、妥当な範囲であるということを確認ということです。ほかの物価、運賃などに比べて不当なものではないということと、下のほうに書いてますのは、他の有料道路の単価との比較。利用距離が延びますので、東名とか横浜横須賀道路などの他の高速道路と比較して、料率が不当なものではないというようなことで見ているということです。

実は、公正妥当についても政令の中で唯一書かれておりますのが、「当該道路の効率的な利用の確保に図るために適切なものであること」 資料がなくてスライドだけになりますが という条文がございまして、当該道路、つまりネットワーク全体の効率的な利用の確保を図るために適切なものというのも、観点の一つとしてあるわけです。このスライドの上、右側の真ん中のところです。上が償還主義の具体的な例ですが、その下に「施行例では効率的な利用の確保に図るために適切なものであること」ということで、ネットワ

ーク全体の効率的な利用を促すという観点から、首都高速、阪神高速、全国道路網、指定都市高速では適用をされているということです。

対しまして、下の一般有料道路は単独路線ですので、単独路線につきましては償還主義とともに便益主義ということで、その単独路線ごとで発生する便益よりも低い金額の設定というような概念となっているところです。

事務的なご回答は以上でございます。

【部会長】 どうぞ。

【有料道路課長】 大変多くのご意見をいただきまして、ありがとうございました。

まさにきょうが第1回目ということでございますけれども、いただいたご意見につきましては、議論の前提をどうするのか、その上でどこまでを議論するのかというお話と、さらには、議論をどのような形で進めていくのかというようなご意見があったように思います。とりわけ、議論の前提とか範囲ということに関しましては、会社と国の役割をどういうふうにするかという非常に大きなお話。これは、ひいてはこの有料部会の答申をどのように位置付けるのかということと、密接に関係するのではないかなというふうにも思っております。

また、料金に関しましてご意見。私どもの資料も料金に関する意見が非常に多かったわけで、こちらの議論が中心になったわけでございますけれども、最近とみに高速道路の料金、とりわけ割引というのが従来と若干、性格が異なってきているのではないかなというふうに思っております。先ほど来、政策的な料金等々もございしますが、最終的に、そういうことを前提とした上でいかなる負担のあり方を考えていくべきかといったような議論も、していきたいなというふうに思っております。

そういう負担のあり方といったことを考えましたときに、幸い 先生、それから先生からもお話がありましたような、協定にも含まれていないような不確実性。これは、最終的にだれが負担するのかという話と密接に関連してまいりますので、切り離すことはできないだろうというふうに思っております。また、その際に、じゃあ、今のITSとかそういった技術水準をいかに考えていくのかといったようなことも、ちょっと私どもで若干、視点として欠けておりましたので、考え方を整理したいなというふうに思っております。加えまして、議論の進め方、例えば、いわゆる一般利用者と、お得意さんといいますか事業者と、別々にやっぱり考えていくべきではないかといったようなお話もございました。

この辺につきまして、次回までにしっかりと整理させていただきまして、それぞれのスケジュール観と合わせてご提示させていただければというふうに思っておりますので、よろしく願いいたします。

【部会長】 ありがとうございます。

まだ少し時間がございますので、どうぞ。ほかの方の意見に触発されて、いろんなお考えもあろうかと思えます。どうぞご自由にご発言いただきたいと思います。

【委員】 これは、ためにする議論であって、決して私の真の意見というわけではないのでありますが。料金が安い話についてなんですけれども、やはりいろんな考え方があると思うんですが、流れからしたら高いといっても、このまま日本円が弱くなって1ユーロが300円超えちゃうと、日本の高速道路は安いと。アメリカは道路に関しては特殊な国なので、アメリカを除くとフランス、ドイツに比べて日本の高速道路は安いとなればいいのかといたら、実はそういう問題ではないんだろう。そういう意味で、高い安いという議論をする場合には、やはりちょっといろいろ気をつけなきゃいかんのだろうというふうに思います。

ユーザーじゃない逆の立場から例えば申し上げますと、さっき社会実験の話がありましたね。需要が増えたというんですけれど、料金割引を3割、4割して需要が10%しか増えなかったということは、単純な民間企業からすると、料金が安過ぎた。料金が安過ぎるんじゃないだろうかと、民会会社だとおそらく考えるだろうというふうに思います。あるいは、逆の話で、さっき公正妥当のところ、JRとかそういうのに比べて上がり方が低いから公正妥当だという話もありますけれど、もしJR貨物がトラックと競争しているとすれば、高速道路は不当に安い料金をつけていてJR貨物の客を奪っているというふうにするならば、安ければ公正妥当だとも言えなくて、不当に安過ぎるのかもしれない。高い安いという議論は、そういう意味では非常に難しいのかなというふうにちょっと私は思っております。

その一方で、45年間で返さなきゃいけないものが決まっているとすれば、安くするのには逆に限度があって、とすると、お客さんを増やすような形、利用者を増やすような形で料金をつけていかなきゃいかんのだろうというふうに私は思うわけです。そういう意味では、弾力的な料金というものがどういう形で利用者増につながるのか。そして、その平均1台キロ当たりの料金収入を下げっていくのかということが、やはり非常に大きなポイントなのかなというふうに思っております。そういう意味では、高い安い議論もある

んですが、償還主義が前提だとするならば、ある程度議論は限られるというふうに思います。

ただ、これはちょっとほかの話ですが、それでも高いというのであれば、道路特定財源の使い方も含めて、あるいは暫定2車を4車にするときの費用負担を含めて、違うところから、直接の有料道路利用者ではない人たちに負担をしてもらって下げるということは、議論としてはあるのかなと。そうじゃない限り、なかなか知恵を出して下げるのは限界があるかなというふうに思います。そういう意味では、枠組みを少し決めて議論するか、枠組みを広げるとこういう可能性があるというのを提示するのが、ここでできることかなと思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 有料道路の利用者をどうとらえるかということに関し、物流も含めて、広い意味でビジネスという言い方をすれば、ビジネスといわゆるレジャーというとらえ方をしますと、例えば、先ほど首都高の話も出ておりましたけれども、我々が自家用乗用車と言ったときに、どうもイコールマイカー（＝レジャー）というイメージでとらえられがちなんですが、自家用乗用車は、平日に首都高を走っている車、あるいは昼間走っている車はほとんどビジネスで動いている、いわゆる経済活動で動いている車が圧倒的だろうと思うんですね。ですから、議論する際に、利用者をどうとらえるというときに、必ずその部分ではっきりと、いわゆるサンデードライバーというものと違うという、その区分けが必要なんではないかと思います。

それから、割引も含め果たしてそれは公平なのかということがあるんだろうと思います。自家用乗用車が支払っている通行料金のトータルと、物流に係る車が支払っているトータルの通行料金に対して、公平な割引が果たして結果としてなされているのか。まだこれは社会実験ということでもありますので、ETCの普及の度合いにもよりますから一律には言えないと思いますけれども、そういう公平さというものまで議論が及びました時には、軽、普通、中型、大型、特大という5つの通行料金の区分そのものと、それに対する料金の比率といいますが、何を1にして何を1.2、何が0.8なんだというその基本的なところでの考え方について、果たしてどうなんだという議論もおそらく出てくるんだろうと思います。

それから、もう一つは、受益者をどうとらえるかということです。先ほど生鮮食品云々というのがありましたが、ある意味で受益者というのは国民全体ではないのかなというふうに思っております。通行料金が物流コストに反映されて、それが価格に反映されて市場

に出るという意味は正しいんだろうと思いますが、例えば高速バスでありますとか宅配の利便性とか、そういったもの全体を考えますと、先ほど 先生がおっしゃいましたけれど、ほんとうは税金を投入してもいいものではないのかなというふうに思います。

時期的にあまり税金の話をするのは好ましくないんだろうとは思いますが、先ほど 委員がおっしゃったような暫定2車線の部分、あるいはスマートインターに要するコスト、それから今の物流全般にかかるコストといったものについては、本来はもっと税金、一般の財源が投入されても良かったのではなかったのかなと。今後についてその可能性があるのであれば、それはぜひ検討すべきじゃないかというふうに思っています。

【部会長】 ありがとうございます。そのほかで。どうぞ。

【 委員】 非常にバランスのとれた議論ができる雰囲気が出てまいりましたんで、大変うれしく思っているわけでございます。

先ほど、 委員が、料金についてはいろんな点からバランスのとれた議論をしなきゃいけないという問題提起をされましたが、今、 委員、 委員のおっしゃるとおりで、この料金のことを考えるときには、料金というのは直接負担のことを言ってるにすぎないわけですね。こういう公共財というのは間接負担もあるわけで、それを総合して国民負担のあり方を考えるべきで、この点を短絡的に議論をいたしますと、無料化論とかそういう議論も出てきてしまうということです。今、素晴らしいご意見を諸先生方からいただいたわけでございますので、先ほど 先生からご指摘があったような不確実性だとか、将来的には制度設計の見直しを含めた幅広い議論をしていかないと、この料金の問題というものは、きちとした我々としての結論は出せないのではないかなと思うわけです。

諸外国の比較ということで申し上げますと、確かに有料道路が主体になっているフランスやイタリアに比べると我々の料金は高いんですが、一方、フランス、イタリアあたりではかなり国から資金が入っているわけですね。これはぜひ事務局の方にもお調べいただきたいと思いますが、多いところでは5割以上、国庫負担が入っているわけです。国庫負担が入っていないところにつきましては、結構高い料金設定をやってるんです。もちろん、我が国はこういう地理的な条件もございまして、非常にコストが高くなる、土地も高いというようなことで、コストが高いのは事実ですが、それだけでは説明できない格差があるのは国庫負担の問題があるんです。

アメリカではただだといいますが、高速道路の1割は有料でして、しかし、これは、基本的には広く国民の皆さんが負担をするシステムを選択されているにすぎないわけです。

したがって、我々としては、これから料金政策を考えるに当たって、どういう仕組みを選択するのかということですね。この点は全国一律に考える必要はないと思うんですね。実際は、フランスの場合なんか、最近つくっている環状線のパリ近郊なんかは、単純計算しますと1キロ当たり50円を超えるような料金設定があるわけですね。したがって、可能なところはそれをやればいいんで、しかし、全体としてはよりわかりやすい、納得できる体系でなければいけないということは事実なわけです。

そういう意味で、これからバランスのとれたいろいろな要素、特に 先生がご指摘をされた不確実性と制度設計の点に踏み込んだ議論を、ぜひしていただきたいなと思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【 委員】 私はユーザーの立場で言わせていただくと、確かに料金は安ければ安いほうが、単純に利用者としてはうれしいと思うんですけど、修理とか45年の償還のことを考えると、ただ単純にただにしろと思っている人は意外と少ないんじゃないかと思うんですね。それよりも、どうせ乗るならば安全で快適に楽しく、乗りたくなるような道にしてほしいなと思っている方が多いんじゃないかと思うんです。

先ほど 先生がおっしゃいましたけれども、ラバーポールで仕切っただけの道もたくさんあって、同じ距離を例えばドイツで走るのと日本で走るのだと、疲れ方が全然違うんですね。ドイツだと1日五、六百キロ走っても何ともないんですけど、日本で五、六百キロを1日で走り切ろうとすると相当疲れてしまって、やはりそれは気を配らなきゃいけないことが多いからだと思うんです。ぼおっと漫然と運転してはどこでもいけないと思うんですけども、余計な気を使ったり、気を配らなきゃいけないような道路の形状になっていたりと、複雑なルールとか、そういったようなことが多いと思います。

ほかにも飛行機とか新幹線とどちらのルートを選ぼうか迷う交通機関のところもあると思うんですけども、上に乗ると下を走るのが同じくらいすいていても、走りやすさで考えたらどっちを選ぼうかと思ってもらえるような道にしていかないと、結局利用者は増えないと思いますし、利用者の満足度も上がらないと思うんですね。

E T Cの装着増加に直接つながるかどうかわからないんですが、例えば日曜日、一般ドライバー、サンデードライバーの人も、例えば100台に1台無料キャンペーンのようなゲーム的な楽しいようなこととか、あとは、その地域にこの週末行ったらマイルが2倍だとかというような地域と観光とかともいろいろ一体化しながら考えていくと、もしかしたら装着率も上がるかもしれない。装着率がたとえ上がらなくても、付けている人は楽しい道



路だなと思ってもらえるような考えもありなんじゃないかなと思います。

料金については、対距離のことになるんですけども、私たちは仕事柄ふだん、車で動くことが多いものですから、必要に駆られて乗らなきゃいけないということが多いんですね。そういった場合、一般道だったり高速道路だったり両方全部含むんですけども、どこが渋滞していてどのルートを通れば一番早く着けるかとか、渋滞に遭わなくて済むかとか、そういったいろんなことをチェックしながら走ります。例えばサービスエリアで情報を見たりですとか、ラジオですとか、あとはナビゲーションシステムとかでいろいろ考えながら走るんですね。そういったときに、いろんなルートがあるわけですけども、単純に距離だけで計算をされてしまうとやはり困るということもあります。こういったことも含めてこれから議論が進んでいけたらいい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】 一言だけお願いしたいんですけども。制度設計というお話もございましたので、ぜひ資料に加えてほしいのは、道路運送法上の道路の仕組みがございますよね。あの話も勉強としてといたしますか、比較の対象として重要だと思うので、ぜひ資料をつくっていただければと思います。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 私も短く。民営化された中で、やはり各会社の自主性の範囲がどういうところまで自主性を持ってやれるのかということの、もう一度、整理が必要です。それから、実際に民営化された後での料金に対する会社からの要望を、現実の中で、お聞きしてみたいと思う。それから加えて、返済が45年償還ですが、先ほどから出ていますこういった不確実性の中でどのように考えていらっしゃるのか、ぜひお聞かせいただければと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

それでは、いろいろご意見いただきましたが、基本的には、ここでの役割は、高速道路という資産をどういうふうに有効活用していくのかという、それが本筋の議論でございます。そのための料金とか整備とか管理面、いろんな観点がございますが、先ほど申しましたように、道路問題を全部議論することはできないので、どこかで整理をさせていただきたいと思います。それで、都市高速道路については、新しい料金体系への移行が平成20

年度ということで目前に迫っておりますので、次回、これについて少し集中的に資料をご提示いただいて、ご議論いただくというふうにしたいと思いますが、そんなことでよろしいでしょうか。

もちろん、その前提として、きょう、ご議論があったことを整理して、このA3を少しリバイスしたような格好で、これからどういうふうに議論していくのかというふうに我々が共通で理解した上で、次回は料金問題をやるということにしたいと思います。

次回の日程は1月下旬をめどに、事務局で調整をいただきたいと思います。

そんなことで、あと事務局のほうから追加的に何かございますでしょうか。

【総務課長】 本日は大変長時間にわたり、重要なお議論をいただきまして、ありがとうございました。次回以降、よろしく願いいたします。

【官房審議官】 最後にちょっとお礼を申し上げたいんです。

本日はどうもほんとうにお忙しい中、第1回の会議に参加していただきまして、大変貴重なご意見を賜りましてありがとうございました。承りました意見、大変多岐にわたっておりまして、国民の方のいつも思っておられる気持ちを意見として言っていたり、あるいは、我々がまだ検討もこれからという分野についてのお話もいただきました。それらにつきましては、今後また整理しつつ検討してまいりたいと思う次第でございます。

先ほど、最後に部会長からもお話もありましたとおり、今後のスケジュール等を考えますと、基本的には割と具体的話として、首都高、阪神高速等の対距離の問題がございまして、その対距離料金の導入の問題につきましては、その問題の中に、今まで出てきましたかなりいろんな要素が具体的にその中に入ってくると。対距離の話の中で償還主義の問題もありますし、あるいはロードプライシングのような政策的な料金設定の問題もあつたりいたします。さらには、不確実性の問題もその中には入っている話でもあるというふうな要素もございます。先ほど部会長からもお話もいただきましたように、そういうふうな具体的な話の中で、なるべく具体的問題を扱う過程で、今までいただきました論点をさらにご議論を深めていただけたらというふうにもお願いする次第でございます。

きょういただきましたいろいろな議論につきましては、また事務局のほうできちっと次回に向けて用意させていただきながら、また次回もひとつ活発なお議論をお願いしたいというふうに思う次第でございます。

本日はどうもありがとうございました。

了