

社会资本整備審議会 道路分科会 第70回国土幹線道路部会

令和7年12月25日

**【総務課長】** それでは、定刻となりましたので、ただいまから社会资本整備審議会道路分科会第70回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

皆様、本日は御多忙の中、御参集をいただきまして、誠にありがとうございます。

進行を務めさせていただきます国土交通省道路局総務課長の高藤でございます。よろしくお願ひいたします。

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

また、御発言の際はマイクのミュートを解除いただき、それ以外のときはマイクをミュートにしていただくようお願いいたします。

会場で御参加の方におかれましては、御発言の際にお手元のマイクのトークボタンを押し、ランプが赤く点灯してから御発言をお願いいたします。御発言終了後は、再度トークボタンを押していただいて、ランプを消灯させてください。

それでは、開会に当たりまして、道路局次長の石和田より御挨拶を申し上げます。

**【道路局次長】** 道路局次長の石和田です。本日は年末の御多忙の中、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃より道路行政につきまして、御理解、御協力賜り、改めてお礼申し上げたいと思います。

さて、本日は、高速道路料金に関連しまして、3点議題を用意させていただきました。一つ目の高速道路料金の車種区分の在り方でございますが、前回11月の部会から関係団体のヒアリングを開始いたしまして、前回は全国オートバイ協同組合連合会から御意見を伺ったところでございます。本日は日本独自の規格でこれまで自動車利用の裾野を広げてきた軽自動車につきまして、全国軽自動車協会連合会にお越しいただきまして、軽自動車を販売する立場から御意見をいただきたいと考えております。

また、議題の2点目は、高速道路料金の通勤パスでございますが、これ道路の多頻度利用者を対象としまして、時間帯を限定することなく高速道路の利用の定着を促進しようということで、令和5年4月から石川県で試行を開始したものでございまして、昨年には全

国6道府県に試行を拡大したところでございます。本日はその効果につきまして、御報告いたしまして、今後の取組について御意見をいただきたいと考えております。

3点目が、首都高速道路料金の検討状況についてでございますが、今年の10月から首都高速道路株式会社におきまして、首都高の持続可能な道路サービスに関する検討会が行われておりましたが、昨日、取りまとめが公表されたところでございまして、合わせて首都高速道路の料金改定案が公表されたところでございます。本日は首都高速道路株式会社のほうから、検討会の取りまとめ及び料金改定案について御報告をいただきたいと考えております。

限られた時間ではございますが、皆様から忌憚のない御意見をいただきますようお願い申し上げまして、私からの挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【総務課長】 ありがとうございました。

本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開としております。なお、本日、44の方にウェブにて傍聴をいただいております。

また、委員の紹介につきましては、資料1の委員名簿をもって代えさせていただきますが、朝倉部会長、家田委員、石田委員、大串委員、小幡委員、高橋委員、竹内委員、谷川委員、根本委員、羽藤委員、久末委員には対面で御出席をいただいておりまして、太田委員、小林委員、佐々木委員につきましては、ウェブで御出席をいただいております。

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

本日の議事内容は配布、また、事前にお送りさせていただいておりますが、議事次第、議事1として、関係団体へのヒアリング、議事2として、高速道路料金についてでございます。なお、資料ごとのページ番号のほか、資料左下に通し番号をつけさせていただいておりますので、説明時に適宜御活用いただけますと幸いです。

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

【朝倉部会長】 皆さん、こんにちは。年末の大変お忙しい中、僕はこの会議に出始めで初めてですけど、全員出席で、かつ、対面出席率が本日は異様に高い。異様は不適切ですけど、大変高くありがたく思ってございます。

では、これより議事を進めさせていただきます。本日は議事次第のとおり、議事1の関

係団体へのヒアリングとして、車種区分に関する関係団体の御意見をいただくため、全国軽自動車協会連合会専務理事、板崎様に御出席いただいております。ありがとうございます。本日はどうぞよろしくお願ひ申し上げます。

本日の進め方でありますと、今の議事1について、全国軽自動車協会連合会より説明いただき、次に、議事2について、事務局より通勤バスの施行状況について説明いただき、その後、後で首都高速道路株式会社にも来ていただいて、首都高速道路料金の検討状況について御報告いただくという、そういう段取りでございます。また、それぞれの説明後に、委員の皆様方から御意見を頂戴するという形で進行したいと思います。

それでは、まず、議事1について、全国軽自動車協会連合会より説明をお願いいたします。

**【全国軽自動車協会連合会】** ただいま御紹介いただきました全国軽自動車協会連合会専務理事の板崎と申します。本日は貴重なお時間いただきまして、ありがとうございます。それでは、座って説明をさせていただきます。よろしくお願ひします。今般、高速道路の料金の見直しに当たって車種区分の議論があるとお聞きしております、軽自動車業界の立場から少し意見をさせていただくということで、今日はよろしくお願ひ申し上げます。

資料1枚目、通し番号で見ますと、3ページになりますが、我々の全国軽自動車協会連合会というのは、銘柄別販売店協会というのが12団体、これはトヨタとか日産だとか軽自動車を売っている業界団体、銘柄別の販売店協会、それから、各都道府県地区に53の地域の軽自動車協会がございまして、そういった人たちが正会員、それから、あと自動車メーカー、軽自動車をつくっているメーカー、それから2輪のメーカー、こちら全部で10社ございますが、特別会員という形で構成しております。軽自動車について、いろんなこちらの事業目的にございますような不正流通を防止するだとか、そういったことを事業としてやっているんですが、軽自動車制度に関する税制その他について、我々の意見を関係の部署に伝えると、こういう役割もあるというところでございます。

次のページですが、通し番号の4ページになりますが、高速道路料金に対する軽自動車業界としての考え方の1つ目ということで、料金の見直しの影響と懸念事項ということで（1）ですが、軽自動車は低コストで経済的な移動手段として多くの国民に受け入れられているということでございますので、コストというものに対する意識が非常に強いというところでございます。それから、（2）環境負荷の増大ということですが、軽自動車は燃費が非常によくて環境負荷が少ない移動手段だと思っております。そういったことで、

料金の見直しに当たって排気量の大きな車のほうが有利になるというようなことになりますと、全体としてCO<sub>2</sub>の排出量が増加するのではないかと、このように考えるところであります。あと、3つ目としては、事業という物流、それから小規模な事業者、こういったところにあっても非常に大切な貨物の面でも大切な面でございますので、この辺りにつきましても、いろんなコスト意識が非常に高いというような状況でございます。

次のページですが、こちらもつらつらいろいろ書いてありますが、(1) がありますが、5車種の区分を見直すという可能性が議論されているというようなことも聞いているところでございますけれども、やはり軽自動車というのはほかの車種に比べますと、圧倒的に重量は小さいと考えております。したがいまして、その辺りを十分考慮していただければありがたいと思っています。それから、今の5車種の区分というのが十分、特に30年以上にわたって定着しておりますと、利用者の皆さんも分かりやすいと思っています。2輪車と軽自動車の差異についての議論がされているんだと思いますけれども、これにつきましては、二輪車を引き下げる方向で検討が進められるべきじゃないかと思っています。3つ目はETCの話も少し議論されていたと思いますが、こちらも将来の話だと思いますけれども、変更をするというようなことになりますと、そういったことについて慎重な議論をしていただければと思っています。4つ目ですが、軽自動車、これは日本の交通政策において、地方だと低所得者層の移動手段として重要な役割を果たしてきたと思っています。その中で、そういったことを考慮した形での車両区分の見直しということについてお願いできればということでございます。

次のページ、要望ということでございますが、軽自動車の特性を考慮して、現行と同様に普通車とは別に、軽自動車の車種区分を設けた体系を維持していただきたいということ。それから、高速道路料金の見直しが地域経済や環境に及ぼす影響について、十分な調査、分析を実施して、その結果を踏まえた政策決定をお願いしたいと、こういった要望でございます。

次のページ以降、軽自動車の特徴について簡単に説明をまとめておりますので、御覧ください。まず、軽自動車ですが、これは道路運送車両法で決められた制度であります。長さ、幅、高さの制限、それから排気量は660ccという制限がかけられています。車検のときは、車検制度は当然あるんですが、登録制度がないということでありまして、少しいろんな手続が簡便になっていると、こういう制度でございます。

それから次のページ、規格でございますが、最後に変わったのが平成10年です。これ

までも規格は変わっているんですが、これはあくまでも全て安全だとか環境のいろんな規制に対応して、必要最小限の規格ということで決まっているというのが軽自動車の規格になっているということでございます。

次のページ、7ページは地方の貴重な交通手段として、こちらの表にございますような地域部で非常に大切な交通手段、公共交通に代わるものだというように我々としては思っているところであります。

それから、次の8ページ、通しの10ですか、使用実態を見ていただきますと、女性、高齢者の頼れる足になっているという実態もありますし、次の通しの11を見ていただきますと、所得の低い方々が多く使っていただいているということで、最低限の足ということです。それから、次のページを見ていただきますと、地方だけではなくて、この表を見ていただきますと分かりますように、車両保有台数の絶対量は東京だとか名古屋だとか大都市部が多く、特にこちらに商用車の比率が特に高いと、こういうような特徴もあるかと思います。

それから、次のページですが、軽自動車も少しずつ豪華になって、値段が高くなっているんじやないかと、こういうことをよく言われるんですが、小型車にしろ、普通車にしろ、いずれも値段はここずっと上がってきています、むしろ、軽自動車の傾きは、小型車だとか普通車よりも傾きは小さいと、こういうような形になっています。隣のグラフは、右のほうは、それぞれハッチバックだとかハイツワゴン、SUV、車の形によってお客様のニーズがあります。それの中でも軽自動車というのは圧倒的に安い形になっています。

それから、次の12ページです。CO2の話ですが、左は世界各国のCO2の排出量の比較ということで、日本はずっとリニアにこの20年間、CO2の排出量が減ってきたと、こういう実績があります。よくハイブリッド車が広まって減ってきたと、こういうような議論をお聞きになるかと思いますが、確かにその機能は非常に大きいんですが、12ページを見ていただきますと、ハイブリッド車というのは、実は2009年頃からぐっと幅が広がっていっていると。一方で、軽自動車の普及というのは2000年頃からずっと、最近少し減ってきてるかもしれませんけど、ぐっと増えてきているということで、我々としては小さな車が増えているということで、日本のそういういろんなエンジンの技術その他もろもろに加えて、そういう軽が広まっているということで、CO2に大きな影響、効果を与えているんじゃないかなと思っているところであります。

それから次の15ページですが、重量の問題です。こちらは道路局さんの資料なんかでもいろいろ出ていたと思いますが、我々としても、軽自動車と普通車、小型車というのは大分大きな差はあるんじゃないかなと思います。重量的に大きな差があるんじゃないかなと思っています。軽自動車も1トンを超えるような車も、ほんのちらほら、特にEV車なんかだと、サクラ（日産）とかは1トンを超えてると思いますけれども、そういったものはあるんですが、お客様のニーズに合わせた車別で全部見ていきますと、その重量差というのは無視できないものだと思っています。資料の中にはありませんけど、登録車のほうも小型車、5ナンバーと3ナンバーを見ますと、最近はもう半分以上が3ナンバーになっているというようなことを見ますと、軽の区分と普通車の区分のところの差は依然としてあるんじゃないかなと思っています。

それから14ページ、軽は日本の、我々としては誇るべき文化だと思っているところでございますけれども、ヨーロッパのほうでも、ここにありますような記事がいろいろ出ている中で、新たに日本の軽のEV版みたいなものの写真の区分を設けようというような動きも、さらに活発になってきてると思っています。軽の有用性、そういったものを、小さく必要最小限の車でいろんなものをやっていくということが全体的に、CO<sub>2</sub>にとてもいいというような風潮があると思っています。

最後の17ページ目ですが、軽自動車というのは、基本的に全部日本の国内でつくって、国内で売っていると、これが基本になりますということで、道路の交通便利さ、そういったもののほかに産業的雇用とか製造業、そういった観点でも十分日本の中で大切な役割を担っているということから、日本の文化、大切な文化の一つとして、軽自動車が使いやすいような環境を維持していただけますと非常にありがたいというのが、全軽自協、我々からのお願いでございます。

以上でございます。

【朝倉部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、これから質疑応答ということにしたいと思います。御意見、御質問等ございましたらお願いしたいんですが、全体をなかなか見られないので、まずは、ウェブで御参加の先生方、何か御質問、御意見がありましたら先に御発言いただけますでしょうか。いかがでしょう。太田先生、小林先生、佐々木さん、どうですか。いいですか。じゃ、私から見て右ウイングの方、根本先生。

【根本委員】 御説明ありがとうございました。通し番号の5ページに軽自動車の負担

増加の不公平性ということで書かれています。確かに軽自動車が軽くて原因者負担で料金を決めるのはいかがなものかという御指摘はそのとおりだと思います。ただ、この問題は、いずれ大型車の負担を増やすという議論の中ですることかなと思います。今日はどちらかといえば、乗用車と軽自動車を比べた比率、0.8がどうなのかという観点で議論をすべきじゃないかと思います。

そういう観点で考えると、受益者負担に関しては、乗車人員がほぼ1人ということで、乗用車、軽自動車、あまり変わらないんじゃないかなと思います。それから、原因者負担に関しては御指摘のように、大型車に比べて軽も乗用車もほとんど無視できる程度ですから、これでは差がつかない。それから占有者負担原則ですけれども、これは平面積というか、上から見た面積は若干小さいですけれども、結局、高速道路を走るときに時速100キロならば100メートルの車間を取る。それから、SAPAで、同じ大きさの駐車枠を使うという意味でいうと、ここも乗用車と比べて軽自動車を優遇する理由はないんじゃないかなと思うわけです。

そういう意味で、大型車の負担を増やすという議論では、本日の主張は有効だと思います。大型車の負担が増えれば、償還しなければならない借入金は一定ですから、相対的に乗用車、軽の負担が減ります。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。太田先生、すみません、見逃していました。  
御発言どうぞお願ひします。

【太田委員】 すみません。どうもありがとうございました。1点お伺いしたいのは、  
使用実態の3-3、3-2も3-4も似ているような気もするんですけど、3-3についてはどのくらい強い御主張ですか。

【朝倉部会長】 後ほどまとめて御回答というか御意見をいただきたいと思います。お尋ねの今の意図はどういうことですか。

【太田委員】 冒頭のところで3つの原則があって、根本先生からも御意見ありましたけれども、原因者負担の原則から考えて、軽自動車がそれなりの配慮をされるべきだというのはおっしゃるとおりだと思います。一方で、占有面積は車間距離を適切に取れば同じなので、そうすると受益の問題になると。受益の問題になったときに、まず、受益が大きいか小さいかは、これは必ずしもよく分かりません。しかしながら、有料道路というのは必ず無料の代替道路があるはずなので、有料道路を使っている人は、軽自動車であろうが

普通自動車であろうが受益があるはずなのです。そうすると、原因者負担しか基本的には軽自動車をほかの車種から区別する理由はなくなると。その一方で、今、3-3、3-4のところで言っていらっしゃることというのは、所得分配問題、低所得者対策を高速道路料金、有料道路料金を考えるときに検討しなければいけないのかということなのです。つまり、3つの原則に加えて、所得分配政策を入れるべきなのかということを御主張されているのかどうか、確認したかったということです。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。引き続き、羽藤さん。

【羽藤委員】 どうも御説明いただきまして、ありがとうございます。軽自動車が地方部の生活の根幹を支えているというところについては、非常に納得できるものでもありますし、ある程度の配慮が必要であるという主張も、物価高の中では非常に分かる内容であったかと思います。一方で、例えば車重の12乗の問題ですけれども、逆に言えば大型車との比ということでいえば、普通乗用車と軽の重さの違いと、大型車の違いというものを見たときには、それほど逆に言うと、影響の出方に違いはないのではないかであるとか、あるいは、維持管理の問題についてはそれなんですけれども、道路混雑への影響ということで考えますと、空間的な占有をどれぐらいしているかということに立てば、軽自動車の方でもそれ相応の車間距離を取って走行されているということですので、高速道路の道路混雑における影響の出方というのはそれほど普通車とは変わらないようなところもあるのではないかなども思いますが、その辺りについて、もし何か具体的な分析とか、あるいはお考えがあるようでしたら、一部はお聞きしているところでありますけれども、ぜひお聞かせいただけないかと思った次第です。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。よろしいですか。家田先生。

【家田委員】 どうもありがとうございました。なんか私の前までは、みんなもっと払えと言っているみたいな感じがするから、逆のことを言いますけど、T型フォードが世界の自動車というものを普及させる、自動車型モビリティーを開発するのに大きな効果を持ちましたよね、アメリカの。日本はそれもあるんだけども、軽自動車というものをつくり出したことによって、日本の自動車型の、害悪もあるけども、少なくとも自動車型のモビリティーを切り開いて、しかも地方部の農村において農業に使う、林業に使う、つまり地場産業型の貢献は、日本は、軽は物すごいものだったと思います。そういう面で、割と僕

は軽のサポーターでもあるんですけど、この間、うちで車はあまり使わないので、もうやめようかな、買い換えようかなと思って、もう軽にしようかなと女房に言ったら、あれは危ないからやめてくれと。それで結局、車は今、廃車なんんですけど、聞きたいのは、軽のひとつ心配事というのは交通事故ですよね。事故率、あるいは事故が起ったときの深刻度、みたいなものは私の古い知識では潰れちゃうんじゃないかなみたいなところがあったりするんだけど、今の軽というのは決してそんなことないよみたいなことなのか、あるいは、高齢者が割とお使いになるという、特に地方部で高齢者多いですから、働いていらっしゃるからね。だけど、一方で、高齢者の事故は多いじゃないですか。そうすると、それに対して、軽自動車の工業界はいや、頑張るぞみたいな、やろうとやっているのか、なんか知らないけど、テレビでは、トヨタとか何かああいう自動運転が、格好いい車の自動化やなんかを一生懸命やっているようだけども、ボトムで我が国が心配になっている高齢者の事故というものに対して、さほどあの会社は関心ないように見えるんだけど、軽というのはそういうことは十分考えているのかなというようなところを聞いてみたいし、また、今こういうことで使っているから割り引いていないということだけじゃなくて、これからは、これからも、軽というのはどういうビジョンを持って、我が国の中でどういう働きをしていくのかなという辺りを少し語っていただきたいなと思います。

と申しますのも、決して料金というのは何も交通工学的なものとか、荷重とかそういういわゆるエンジニアリング的なものだけで決めるべきものじゃなくて、社会の中での比較的に恵まれないタイプの人への配慮、それをマーケットの中でやっていくという側面もありますので、ここまで議論が割とドライな議論だったと思うんですが、世の中はウェットなものというのも、特に料金ものというのは大事なところなので、私はむしろ、そういうところにこそ軽の議論というのはあるべきじゃないかと思っているんですが、以上、いろいろ御意見を賜りたいと思います。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。石田さん、ごめんなさい。

【石田委員】 今の家田先生との議論とかぶるところがあるんですけども、今回も女性、高齢者、あるいは低所得者への貢献が大きいとおっしゃいまして、そこでお願ひというか、お尋ねなんですけれども、そういう分析とかデータって日本は世界的に見て物すごく遅れています、一般的に見て、ジェンダー分析とかと言うんですけど、国交省の道路政策でもそういうデータがないものだから、ほとんど分析が委員会の資料で出てきませんよね。そういう意味で、今日おっしゃったことは非常に新鮮で、かつ重要だと思っており

まして、どの程度、その辺の分析を協会としてこれまでにやってこられたのかみたいなこととがありましたら、お教えいただければありがたいです。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかよろしいですか。どうぞ。まず、谷川委員、そして小幡先生の順で。

【谷川委員】 谷川です。御説明ありがとうございました。私から一つ質問なんですが、全軽自協の3ページに、ETCの進化による柔軟な料金設定の可能性という中で、ETC専用化の進展を前提とした変更は、軽自動車のユーザーの不利益につながる可能性が高いとありますと。この意味するところを教えていただきたくて、例えば、料金制度をより柔軟にする、精緻にすると。精緻にする中で、先ほど来あったような環境の話とか使っている人への配慮等々を反映すれば、特にユーザーへの不利益はないんじゃないかなと思うのと、仮にETC専用化自体に反対という趣旨で書かれているのであれば、今現在、ETCは95%装備されていますので、逆に言うと、残り5%のためにETCじゃないレンをつくるとか、かなり経済的な負担が社会全体であると。

ETC専用化というのは、普通に考えれば進めたほうがいいと思うんですが、それに反対であるのであれば反対する理由、あるいは、ETC専用化してもいいけど、こんな配慮が必要じゃないかというのがあれば教えていただきたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 小幡先生、お願いします。

【小幡委員】 軽自動車について一言だけですが。軽自動車というのは、最近では非常にエコですし、安全性もかなり高まっていると聞いているので、総合的に軽自動車がよいのではないかという、そういう人気というのはかなりあるのではないかと思っているのですが、そこで今回、高速道路の車種区分の話なのですが、ここで言われている使用実態というのが、地方の足であったり、女性高齢者の頼れる足、なぜ女性なのかは若干分からぬのですが、それはともかくとして、あるいは所得の低いとか、一家に数台もあってと書かれていて、確かにそういうことはあると思うのですが、軽自動車の使用実態というのが何となく昔ながらの、古典的イメージで語られているのかなという感じがしています。

その中で、本当に地方の足で、女性、高齢者の頼れる足だとすると、そういう人がどのぐらい高速道路を本当に使うのかというところがあると思います。最近は、軽自動車に乗る層が変わってきて、むしろ高速に乗るようになる、つまり、軽自動車に人気が出て、普通に、特に地方部の足ということではなくて、普通車と同じように高速道路で走るという

方向性もあるように思うのですが、その辺り、従来どおりの古典的な軽自動車ということでの使用実態という語られ方のような感じがしたので、最近の軽自動車の状況を御説明いただいたらよいかなと思いました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。大串さん、どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。私は質問が、軽自動車協会の方に一つと、国交省のほうに一つあります。軽自動車協会の方では、ユーザーと所有者に関しての乖離があるのではないかと。私の知見では、特に地方ほど女性が使っているというのは実際多いと思いますし、若者が使っているというのも実態なんだろうなと思うんですけど、親の所有名義になってないかということでおられるのか、実際は使っていらっしゃる方は子供世代なんだけれども、親が所有者になっているというようなことがあるのかということ、その辺りをつかまっているからこそ、この自動車工業会の表、誰がユーザーなのかということを、これはどうやって出されているか、所有名義から割り出されているのか、何かアンケート調査とかから出されているのか、どうやって調べられているのか分からぬので、その辺りを教えていただければありがたいです。

もう1点、国交省のほうですけども、市場シェアが4割を握られていると、乗用車の市場シェアの中で。ということは、かなり車種区分として大きいマジョリティということになって、軽自動車が道路の売上げに対してどれくらいの割合を占めているのか、例えば4割以上を占めているのか、占めていないのか。例えば割引を続けることによって、高速道路会社への経営的なダメージがないのかとか、そういうことを知りたいので、どれくらいの利用率があるのかということを、台数でもいいですけれども、もし御存じでしたら教えていただければと思います。

私からは以上です。ありがとうございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。それでは、まず、軽自動車協会連合会様から、今幾つかの御質問等ありましたので、個別に1個1個というよりも、お答えいただけるもののかいつまんで御回答いただくと幸いです。よろしくお願ひします。

【全国軽自動車協会連合会】 ありがとうございます。非常にいろんな多岐にわたる御意見、御質問いただきまして、それだけ関心を持って聞いていただけたということでありがたく思っております。全てにきっちり答えられているかどうかは分からないんですが、まず、物理的な量のところでございます。当然ながら、こういう乗用車系のものと大型車のものとの差というのは圧倒的だと、こういうことは十分我々としても承知しているとこ

ろであります。その中で、これまでも5つの区分が設けられていたと、こういう実績がある中で、軽乗用車と小型乗用車、それから軽乗用車と普通の3ナンバーの乗用車、これの重量差というのはそれなりのものがあるのでないかと、こういう観点で我々、申し上げたところであります。軽を1としたら、例えば、小型乗用車だと1.37というのが前回、1月の道路局の出された資料には載っていることになるのかなと思いますし、普通車3ナンバーですと、軽が1とすれば1.76というような形の重さになっているということではないかなということで、区分は今の区分があるのをわざわざ変える必要はないのではないかなど、こういうような観点で申し上げたところであります。確かに大型車から見るとどうなんだと言われる点については、物理的にはまさにそのとおりなんだろうと思います。

それからスペースはほとんど関係ないと、こういう話ですが、軽自動車を選ばれる方の、高速ではそこまで言わないんですが、狭い道とか、道を運転しやすいというのは非常に大きな要素になっているのではないかなと思っています。そのような中、それからまた、駐車スペースは、これは明らかに軽は小さいスペースで全部行けますので、今の高速道路のサービスエリアはどうなっているのかというのを私あまり詳しくはないですが、スーパーだとかそういったところだと、軽専用の、軽は止められますよというようなスペースを設けるというようなことも可能になるのではないかなど、こういうところは思っています。

それから、あと、お褒めいただいたというようなところでございますが、軽自動車の規格改定のところで少し触れさせていただきましたけれども、昔は道路運送車両法に基づくいろいろ安全規制は、軽は少し緩いところがあったわけでございます。フル前面衝突試験は、昔は普通車は50キロですが、軽は40キロでしたとか、側面衝突試験はありませんでしたとか、そういうのはありますが、今は全ての安全基準は普通車と軽、同じです。これは私も、こういう仕事を自動車局で昔やっていたんですが、ヨーロッパ等からいろんな関税障壁みたいな話もあり、軽だけ特別扱いというのはおかしいし、同じ車に乗る以上、やはり同じ安全性能を出すと、これが一番、軽の制度を守るために必要だったろうということでそのようになっています。確かに衝突被害軽減ブレーキだとかそういったものも今、軽はどんどんつけています。ただ、お金の制限がありますので、例えばレクサスだと、電波とか全部、レーザーとかカメラとかあらゆるものを使ってすごく精緻に制御したりすることもありますけれども、軽の場合は何でもかんでもつけると物すごい値段になってしまいますので、必要最小限の部分での衝突被害軽減ブレーキ、それらとか、お年寄りが乗るためのブレーキの踏み間違え、アクセル、ブレーキのそういう類いのもの、特に、少し

お話出たと思いますが、高齢者にも安心して乗っていただけるようということで、その辺りの装備はしっかりと、高級度は少し差があるかと思いますけれども、いずれにしろ、そういうニーズをちゃんとメーカーの方々もつかんで、そういったことじゃないと逆に売りにくいということになるかと思います。

それから、また、飛んでしまいますが、所有者とユーザーの違いですが、このデータはあくまでも実際運転している人たちに聞いて取った満足度とかユーザーの頼れる足というようなところのデータは、運転者の人に取っているわけでございます。車検証上の所有者だと、使用者とは関係のないところで取っていますので、恐らく先ほど先生方がおっしゃったように、お金を持っている親が買い与えて、車検証の名義は使用者も所有者も親かもりませんけれども、乗っている、実際使っているのは子供なり、いろいろ家族の誰かが使っていると、こういう形になっているのではないかなと思います。

あと、ETCの話は、ここは我々の要望の書き方も変でありますので、特にETCに対して反対しているということでも全くなくて、書き方がよくなかったということであれですが、要は、いろいろ見直しがどんどん進んでいくと、これまでの5分割みたいな、軽と普通車の区別というのがどんどん変わっていくことになるおそれがあるのであれば嫌だなというぐらいの話でございますので、少しこの辺りは御容赦いただければと思います。

あと、いろいろ使用実態のデータで、最近はどうなんだというようなお話もあったかと思います。こちらも調査自体は最新、毎年のようにこういった調査をやっていて、ここに載せているのは最新、聞いた、集めたデータでありますので、現在のところもこういうような意見はずっと続いているんだと、このように承知はしているところですが、確かにいろんな聞き取り調査みたいな話をベースにしておりますので、先生方がおっしゃっておられるような、いろんなものの分析に使えるデータベースみたいなものまでは我々の団体も、なかなかそこまで集める能力もないところでありますけれども、そういったことも軽自動車を、先ほど日本の文化というような形だとか、そういうウェットな部分でいろんな方々に理解をいただくという上で、こういったデータをさらに充実していきたいなという思いはあるわけでございます。

それから軽自動車、先ほど来申し上げましたように、おこがましいですけど、日本の文化みたいなものになっていて、本当に地方の、特にやはり地方だと思うんですけれども、公共交通がないというか、地方の公共交通の話というと、大体もう車に乗れなくなった人

の足をどうするのかとか、そういうような話が結構多くなるんですけども、車に乗る上では軽が乗りやすいという声が圧倒的、小さくて乗りやすい、駐車しやすい、道が擦れ違いやすい、高速道路のある人は変わってしまうのかもしれませんけど、そういったところから、皆さんのが乗りやすくて、かつ安全、それから、かつCO<sub>2</sub>に優しい車というのができるだけ普及していく環境を、我々の団体としてはいろんなところにお願いしているということかと思います。

それから、高速道路でなくても下道でいけるだらうと、こういう話もあると思うんですが、そこは高速道路があれば、その時々に応じてそういったものを使いたいというのは、これは軽の方々も当然そういった気持ちはあると思いますので、そういったところで高速道路を使うに当たっても、少し軽の人が使いやすいような形が望ましいということかと思います。

全ての質問に答えられなかつたかもしれませんけれども、取りあえず私からの説明は以上とさせていただきます。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。使用実態の中で所得との関係で論じられているところがあつて、これは所得分配と高速道路の料金とリンクするような、そういう意図ですかという御質問があつたと思うんですが、そういうわけじゃないですね。

【全国軽自動車協会連合会】 所得分配の話と料金がどうリンクするのかというのは、よく我々として、御説明するのは難しいんだと思いますけれども、ある意味、分配というよりも、少しあまりお金にシビアな、お金を使いにくい、使いづらい人も、しっかりと交通、移動ができるような環境をお願いしたいというような感じのイメージでございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。軽自動車について、ごめんなさい、あと、国交省のほうから説明お願いします。シェアと高速道路料金との関係なんですけど。

【参事官（有料道路管理・活用）】 大串先生からあつた御質問についてですけれども、NEXCO三社の料金収入、年間で約2.3兆、2兆3,000億ございまして、そのうち軽と2輪を含むグループの収入が約1割ぐらいになります。そのグループの中で、二輪車がさらに1割ぐらいですので、2兆3,000億の1割のうちの9割ぐらいが軽の収入となりまして、2,000億強ぐらいが軽の収入という形になってございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。軽自動車につきましては、日々どんどん性能が進化していく、また、我が国にとって非常に重要な交通手段の一つであること、これ

は明らかであると思います。ただ、高速道路の利用と軽自動車ということに関していうと、もし実態がもう少し詳しく分かれば、その辺について、今日の資料とはまた別の機会があればですけども、高速道路利用ということにおいて、軽がどのように役割を果たしていく、かつ、どれぐらいのパフォーマンスを持っているのかという説明があれば、なお一層、公平性等の議論がよりよく分かりやすくなるんじゃないかなと思いました。ただ、ふだん高速道路を利用している立場からすると、軽乗用車はすごく走行性もよくなつて、僕なんかが普通で、普通自動車を運転して走っていても軽自動車にバーンと抜かれることもしょっちゅうあるので、軽自動車だけ特に安くいいということにはならないかも知れないと思っている利用者もいるということは御理解いただいてもいいのかなと思っているところです。ありがとうございました。

特に委員の方々から、ごめんなさい。太田先生、すみません。補足で何かありましたらお願ひします。

**【太田委員】** ありがとうございます。今の朝倉先生のご発言について、私も大体同じ意見です。私自身、軽自動車は非常に重要だと思っていて、応援はしたいです。それは女性、高齢者、所得の低い方、中小企業の重要なツールだし、環境にも非常に良いと。地方部でもよく使われているからもっと応援したい、それはそうなのですが、そうしたら環境性能割をもっと3ナンバーを上げろとか、そういうので誘導するという政策はあると思いますが、有料道路料金でそれを実施するべきか、有料道路料金をツールとしてそれが有効なのかということについて、慎重に考えるべきだということで先ほど申し上げました。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございました。それでは、ほかに御意見ないようでしたら、議事1につきましては以上ということにさせていただきたいと思います。ありがとうございました。全国軽自動車協会連合会、板崎様におかれましては、ここで御退出ということでおざいます。どうも本日ありがとうございました。

**【全国軽自動車協会連合会】** どうもありがとうございました。

**【朝倉部会長】** それでは、続きまして、議題の2です。通勤バスの施行状況につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

**【高速道路課長】** 資料3でございます。渡邊より説明いたします。通し番号19ページ、前回部会でもお示しましたが、料金割引の課題、見直しの方向、現在の状況を整理した表でございまして、本日は赤枠の平日朝夕割引の見直しとして試行しております通勤

バスの取組について、御議論をお願いいたします。

次のページ、通し 20 ページです。通勤バスですが、令和 5 年 4 月から試行を開始しまして、現在 6 道県で施工中です。その概要、資料中段に示しますように、地方部高速道路の多頻度利用者を対象にして、事前に登録した区間の料金を 10 回分、まず、月の初回利用時にお支払いいただくことで、全日 24 時間、最大 50 % 割引する仕組みということです。20 回以上の利用で 50 % の割引になるというところです。一方で、現在、料金システムの制約がありますことから、1 か所当たりの登録者数は 500 人から 1,000 人ということで上限が設けられて行われているというところでございます。

次の通し番号、21 ページお願いします。通勤バスの取組状況については、これまでにもこの部会で数度報告し、御議論いただいております。先生方からいただいている主な意見、資料のとおりでございます。割引率、対象時間の検討、料金収入や混雑及ぼす影響の分析等について、御意見をいただいているところでございます。今日はその一部なりとも少し回答できるのかなと思ってございます。

続いて、通し 22 ページでございます。令和 6 年度の実施状況のデータでございます。全国 6 道県の試行で毎月 2,200 人から 2,400 の方が利用されております。通期バス利用者のうち、約 9 割が通勤目的ということで登録をされていると。1 利用者の月平均利用回数は 31 回ということでございます。通勤バスの利用者を対象に実施したアンケート調査、下にございます。通勤バス導入前後を比較しますと、新たに高速道路を利用し始めたと回答された者が 23 %、利用回数が一定程度増加したと回答されている方が 31 % ということです。右側に、いろいろな利用の変化パターンも示させていただいております。

次でございます。通し 23 ページ、これも通期バス利用者を対象としたアンケート調査結果でございますが、左上の①です。通勤バスの利用目的、通勤利用が 9 割超でございますが、通院、通学、その他日常利用が数 % ある状況。また、右上②番、バスの利用前の移動手段として、従来から高速道路を使われている方もおりますが、一般道を利用されていの方が 3 から 5 割弱ぐらいいるということです。高速道路の新規ユーザーに該当する方々と考えております。左下の③番、通勤バス利用開始前の高速道路の利用状況です。8 から 9 割の方が週 3 日以上、かなり使っていただいておりますが、週一、二回、またはほとんど使わないという方も、足し算しますと 10 から 16 % ぐらいいらっしゃいますので、この方は利用回数が増えているということかなと考えます。右下 4 番、通勤バス利用後に 7 から 8 割の方が利用回数、日数が増加したという回答をアンケート上ではいただいていると

いうところでございます。

次のページ、24ページです。通勤バスの利用時間帯を平日、休日別に整理したものです。平日朝夕割引の適用時間帯の利用がかなり太宗を占めますが、それ以外の時間帯、昼間であったり夜間の利用も一定程度ございます。また、右側、休日のトリップも一定数あるという状況でございます。時間帯を限らず利用定着を促すというもともとの目的にかなう面もある一方で、これまで割引が効いていない、あるいは割引率が低い時間帯で利用されていた方が、このバスを使うことで料金収入を減らす効果も出てくるということで、この辺りを慎重に分析する必要があると考えてございます。

次、25ページでございます。通勤バス試行区間の時間帯別の交通量です。これは令和7年3月の平日の状況でございます。朝夕時間帯で見ても、交通容量にはまだ余裕があるであろう区間で試行が実施されているということかと考えてございます。ただ一方で、現在は先ほど申しましたように、通勤バス、上限を設けておりますので、上限を撤廃した場合に高速道路の利用台数、あるいは混雑状況はどう変化するのかという分析は必要かなどを考えております。

続いて、26ページでございます。実際に各試行区間の高速道路の渋滞発生状況は表のとおりでございます。平均的な日断面交通量を記しておりますが、それに比べまして、通勤バスの申込み件数がかなり限定的なので、この試行で高速道路利用の増加がたちまち渋滞状況に影響を及ぼすということは起きていないとは考えられます。参考で、山梨が少し渋滞回数が多くなってございますが、これはお盆前後期間の渋滞であったり、あるいは小峠トンネルというボトルネックに起因する渋滞で発生していると考えております。一方で、並行する一般道につきましても、交通状況の変化を測定はしておりますが、バスの実による有意なデータ、結果が得られていない状況でありますので、引き続き分析をしていかなければいけないと考えてございます。

次のページ、27ページでございます。通勤バスの利用者を対象にETCの利用明細を活用しまして、バスを導入する前後の1か月間、年は違いますけど、同月の比較になります、を対象としまして、高速道路の走行台キロを各試行箇所ごとに集計しました。試行区間にごとに、平日朝夕割引の適用時間帯の台キロの変化と、それ以外の時間帯に区別して整理をしてございます。全体の合計で見ますと、この表には書いてないんですが、通勤バス利用者の通勤バス導入前後で比較しますと、台キロが1.73倍に増加をしているという状況でございます。一方で、グラフの中で濃い茶色、あるいは濃い緑色で示されている部

分につきましては、これは通勤バスを導入したことで新たに高速道路を利用することとなつた新規ユーザーの台キロに該当します。全体で134万台キロということでございます。これについては、資料の上部の3つ目の丸のところで、若干完全に新規なのかということの細かい検証は必要にはなると考えておりますけれども、基本的には料金収入の増加に寄与する走行台キロかなと考えております。

続きまして、通勤バス導入前から高速道路を利用いただいている方の台キロのうち、左側、平日朝夕割引時間帯の台キロについて、かなり薄い茶色から中間色の茶色にかけまして、走行台キロが増加をしてございます。全部足し合わせますと大体20万台キロぐらいになるんですが、これについては、バスの導入前後で、もともと5割引だったものが5割引になっているということを考えますと、この台キロの増加分がそのまま料金収入を増やす方向には寄与しているんだろうと考えているところでございます。残りの右側、通勤バス導入前から高速道路を利用いただいている方の台キロで、右側の平日朝夕割引時間帯以外の台キロ、新規ユーザー一分を除いて考えますと、各区間とも増加しているという状況ではございますが、導入前の走行台キロ自体がもともと定価の料金で走行していたのか、あるいは休日の3割引の適用をされていたのかなど、時間帯によって若干異なりますので、今はまだそこのデータのひもづけができておらず、今日は料金収入という形でのデータをお示しできず、間に合わなく恐縮ではありますが、右側の平日朝夕割引時間帯以外の既存ユーザーの増分については、料金収入を押し上げる面と押し下げる面がありますので、そこをしっかりと分析しなきゃいけないのかなと思います。全体的な評価としまして、かなり台キロの部分を見る限りでは、償還に影響を与えないような形で通勤バスを実施して、高速道路の有効活用を促していくことができているのかなという、その可能性は考えられますので、先ほど申し上げた実際の料金収入の分析を通じて、しっかりともう1回検証して御報告したいと思います。

次の左下、28ページでございます。今の以上の説明を考察としてまとめました。通勤バス利用者について分析をしますと、新規ユーザーの増加であったり、従来ユーザーの利用回数の増加など、高速道路の有効活用が促されている面はあるであろうと考えます。一方で、通勤バスの登録に上限がありますので、試行区間において、高速道路の渋滞が生じるほどの状況にはまだなっていないということでございます。③番、さらなる分析は必要でございますが、区間の設定、あるいは料金条件の設定の工夫によりまして、償還への影響を生じさせないように、また、高速道路の混雑を引き起こさないように、高速道路の有

効活用を促すことができる可能性があるのではないかと考えますので、④番、引き続き、料金システムの制約はありますけれども、条件変更等を行いながら、より適切な条件や効果の検証を行っていきたいと考えております。会社のほうが主体的にやっていくものでございますけども。

続いて、29ページでございます。今の点も踏まえまして、今後の試行の考え方ということでございますが、試行箇所の選定の考え方ということで、高速道路の交通容量には余裕があり、通勤バスの導入により交通量が増加しても混雑を引き起こさないようなところでやるということでございます。そういう意味では、交通量が多い大都市の近郊区間等は除くのかなと考えてございます。②番、通勤バスの導入で並行する一般道路から高速道路への交通転換が見込まれるなど、新規利用、あるいは利用回数の相当の増加が見込まれるような区間を見極めてやるということが必要なんだろうと考えてございます。一方で、今後の検証に当たっての観点として、以上のような区間をどのような条件を設定して、区間を選定して、また、どのような料金条件を設定すべきかということを試行を通じてさらに検討する必要があると思いますし、今は繰り返しになりますが、システム制約で試行バス利用者、上限設定しておりますので、仮にこの上限を撤廃して本格展開するとした場合にどのぐらいのバス利用者が見込まれて、それが高速道路や一般道にどのようなインパクトを及ぼすのかというところも見定める必要があるのかなと思います。また、今日これからいろいろ御意見いただくと思いますので、分析の方法、データの充実を図る必要があると思っています。特に一般道への影響などがまだしっかりと分析できていませんので、そこも含めまして、政策的な割引としての実施の意義というか、目的というか、そういうものをしっかりと見いだすことができるかという視点も重要なと考えてございます。

最後のページでございます。本日の議論を踏まえまして、試行継続するとともに、条件変更による実施も検討していきたいと思いますので、忌憚のない御意見をお願いいたします。以上です。

【朝倉部会長】 説明ありがとうございました。それでは、委員の皆様方から御質問、御意見を賜りたいと思います。先ほどと同様に、まず、ウェブで参加されている委員の方々から御質問、御意見あればお願いします。小林先生、どうぞ。お願いします。

【小林委員】 小林でございます。これ効果は、いわゆる割引の効果と、それから需要、インセンティブを上げるという2つの逆行する動きが、その効果が同時にに入ってくる。それらの効果が互いに相殺し合う結果、その効果はケース・バイ・ケースというか、地域、

あるいは区間によって、どちらの効果が卓越するかによって決まってしまう。

それから、もう一つは前払いと後払いの問題があるんですよね。通期パスは前払いだと考えると、いわゆるユーザーにとってみれば、このメニューを加える効果というのは、後払いに比べて限定的となってしまう。後払いするにはシステムの複雑さというか、情報負荷が非常に増えますけれども、その辺の塩梅を考えて、ケース・バイ・ケース、適用箇所、適用区間というのを精査していくという方向にならざるを得ないと思いました。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございました。ほかいかがでしょう。太田先生、いかがですか。あるいは、佐々木委員はいかがでしょうか。

**【太田委員】** 次のところでお話をしようかと思っていたことですけれど、今お話しします。割引に関しては鉄道事業者の場合、増収になるような営業的割引というのは、運賃認可の手順が簡素であるのに対して、運賃値上げする場合には非常に多くのデータをそろえなければならないというのがあったと思います。そういう意味では、増収につながる割引と減収になってしまう割引というのがあって、それについては、国の指針というか政策として、許認可手順を別々にした方が良いと思います。そのような料金許認可の基準や手順を本来、本部会等々でも議論するべきであると思います。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございました。それでは、対面で参加されている先生方、まず、こちらの委員からは久末先生、小幡先生の順でお願いします。続いて、竹内先生。

**【久末委員】** 御説明ありがとうございます。まず、24ページなどを見る限り、休日も利用されていますので、通勤パスというネーミングは変える余地があるのかなと思いました。もしかしたら、ネーミングを変えたほうがより新規ユーザーを掘り起こせるのかもしれないとも思いました。

それから、アンケートに上がってきてている声が結構重要なと思ったんですが、22ページの右下などを見ますと、一般道を今まで使っていたけれども、両方往復、高速を使えるようになりましたというのも上がってきてているんですが、23ページの②を見ると、ユーザーの掘り起こしができていないところがあつて、鉄道、バスといった公共交通機関からの新規のユーザーの掘り起こしがし切れていないというのが、このグラフから、明確に見えてきました。それで、今日の最後のところで上がってきました、28ページのあたりですか、あまり混んでいないところで今後、実験をまたやっていきたいというお話だった

んですが、先ほどのグラフから上がってきてている新規ユーザーの掘り起こしのことも考えると、公共交通機関との連携、このようなものも将来的に考えていくと、鉄道ですとかバスからも新規ユーザーを取りめるんじやないかと思いました。この辺りの御検討、もし何かされているようであれば、お伺いしたいです。

私は以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。小幡先生、どうぞ。

【小幡委員】 私も久末委員と同じように、通勤バスといいますか、結局時間帯はどこでもよいことになって、朝夕割引ではないから、となると、目的というのが多様になっているのではないかという感じがしております。まず、一般道路の朝夕の混雑を少し緩和するために高速道路に来てほしいという目的で使うとすると、全然時間帯に制限を設けないというのはいかがかと思うのですが、ただ、時間帯を限るとユーザー側が使いにくいということで、これでもいいけるというのであればやってもよいと思いますが、ネーミングの問題は確かにあるかと思います。

ただ、この設定は、高速道路のほうに割と余裕があつて、あまり混んでいなくて、一般道路のほうが混んでいるという、そういう地方都市かと思うのですが、どのくらいあるのかなと。そこにうまく収まるようなところでしかこれは使えないと思うので、それをお伺いしたいと思いました。もう1点、高速道路をもっと使ってもらおうということで、新規の方を高速道路に誘導することを考えると、割引が50%というのはかなり大きいと思うのですが、本当に新規の方がそのように変わってくるのであれば、料金について割り引いても問題ない、むしろゼロだったものがそれだけ割り引いても乗ってもらえるということになるのですが。この辺りが本当にどうなのかというのは非常に見極めが難しいと思います。割引率をどのくらいに設定するのかとか、その辺りを含めてかなり精緻にいろいろ考えて設定する必要があるのではないか、と思いました。

それから、事前にまず、お金を払ってもらうという形なので、確かに病気などの事情で、もうその月は使えないとかということになると損してしまう。それは、こういう交通の割引制度の場合、必ずある話なので、それはそれでよいかなと思いつつも、うまく仕組まいと、その辺りでユーザーの側が二の足を踏むということもあるのかなと思いました。

以上、感想です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。竹内先生、どうぞ。

【竹内委員】 御説明ありがとうございました。まずは、まだ分析途中だということで、

今の段階だと高速道路、渋滞があるなしだけの話であったりもしますし、一般道も分析はまだということで、そこはぜひ期待しているところです。今後、もう少し細かく、どれだけ平均的な速度が上がったか下がったかというようなところまで精緻に分析をやっていただきたいというのが一つです。

あと一つは、そもそも 50% というものにそれほど客観的な、合理的な根拠はなかったと思うわけですけども、それがなぜ一律にモデル、社会実験をしたところの全てが 50% なのかというところが私には疑問に思っているところです。恐らくこれは各地域によって一般道がすごく使いやすいとか、あるいは使いにくいとか、いろんな地理的な状況なり需要の状況で違ってくると思うのです。ですから、割引率を変えてみるとか、道路の状況によって数値を加減してみるとか、そういう多様な試みをやってみないと本当に多様なデータは得られないと思うので、その辺もし今後できるようでしたらお願ひしたいと思っております。

以上でございます。ありがとうございました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。羽藤先生、どうぞ。

【羽藤委員】 どうも大変分かりやすい説明ありがとうございました。混雑の緩和については、今回の分析の結果としては、一般道の混雑緩和の観点からは、この制度はある一定理解できるし、減収も生じていないということなので、空いている容量を、高速道路の容量をうまく使っている、レベニューマネージ的にもうまくいっているというところは、結果としては出てきているので大変安心したというのが率直な感想です。

ただ一方、混雑しているんだったら、普通、我々の業界だと料金をかけるというか、混雑課金というところをして、そこで得た収入を道路投資に使っていくという考え方も成り立つようにも思いますので、今後に向けては、割引だけじゃなくて課金するというところと組み合わせて、因果応報というか、カルバというか、両方の政策を組み合わせるような形での適切なやり方を考えいただけないかというのが 1 点です。

しかし、もう 1 点、よく考えてみると、混雑という外部不経済が地域において何で発生しているのかということと、誰がそれを負担しているのかというと、朝の混雑とかって通勤者の方が混雑しているからそれだけ朝早く起きて出なくちゃいけない。でも、それを設定しているのは会社なわけですよね。会社が朝何時に来なさいということをそろえているからで、会社の方々がそのコストを払っているのかというところからすると、割引をしているので、国がそれを負担してあげているということになります。それは同じように大型

ショッピングセンターで混雑が生じているというようなところの緩和についても、高速道路側に移しているということであれば、国のはうが負担しているということになりますので、発生原因になっている方が本当にちゃんと負担していただけているのかという観点からももう少し突っ込んだ分析をしていただいて、ぜひ総合的な料金施策につなげるような動きが出てくるといいなということを思った次第です。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。根本先生、どうぞ。

【根本委員】 ありがとうございます。50%割引ということなので、2倍乗ってもらわないと減収になるということじゃないかと思うんです。ですから、たくさん乗ってもらえそうな人だけに割引を適用するという考えが必要になってくるかなと思うんです。参考までに、鉄道の定期運賃を調べてみると、JRの1か月の通勤定期は15往復分でいいんです。ということは、30回往復しないと実質運賃は50%にならない。民鉄は20往復の料金なので、40往復しないと実質料金は50%にならないんです。この制度は20回、すなわち10往復すれば半額になるということで、鉄道に比べると、破格の割引しているんです。ですから、私はせめて20往復、40回乗ったような人、そういうヘビーユーザーに50%割引というのは鉄道と比べても妥当な線じゃないかと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。では、家田先生、どうぞ。

【家田委員】 皆さん分析してちょうどいねという話が多いと思うんですけども、そういう話をしてますけど、これは何でこの議論をこの部会でやるのかというところから、まず、入っておく必要があると思うんだけども、うんと昔に行きますと、NEXCOになる前に、ひとつよく思い出すのが、新潟ともうちょっと東のはうをつないでいる国道8号だか、7号だか忘れたけど、それがうんと混んでいて、並行している日本海東北自動車道というのがすかすかで、その短距離だけでも安く乗ってくれたら随分渋滞が減るよねというのがあって、徳山さんがちょうど現地の所長が何か終わったぐらいのタイミングで、じゃあ、それやってみようかみたいになったんですよね。つまり、社会の、要するにシステム全体がよくなるために、料金割引というのをやるというのはいいよねと、そういうのずっと続けたんじゃないですか。

それから、今度しばらくたってからJHの民営化というのがあって、どうもこの料金というのがあまりかちかちで工夫がないねと、せっかく民営化するんだからいろいろ工夫し

たらいいんじゃないのと。しかも民営化するんだから自分たちで考えろよと。考えて社会的におかしいものだったらもちろん国政として、それを抑制したりとか推進したりとあるんだけども、少なくとも高速道路の中でどのぐらいお客様が増えるかなとか何時が多くなるか、減るかななんていうのは高速道路会社が考えることなんですよね。本来が。そのところをまず、ポイントを押さえたいんです。

例えば同じようなシステムでいえば、国が保有している整備新幹線を運行しているのはJRですけども、JRの中で、例えば休日俱楽部とかなんとかいろいろやっていますけども、そこに国政として介入するかといったら、ある範囲内のことであれば好きでやってよと、それによって工夫してよねとやっているわけですよね。ところが、高速道路について言うと、どうもNEXCOたちが自由に闊達に料金を考えたりするというカルチャーを何か横に置かれている面があって、そろそろそういう基本というのを、まず、置いた上で議論すべきじゃないかと私は思います。じゃあ、どういう意味でこの部会で、あるいは国政としてこれを議論する必要が出るかというと、高速道路の中で閉塞していないようなプラスマイナスの効果がどういうように出ちゃうのかなというところにおいて考えるべき。

一つは一般道への影響ですよね。プラスの影響があればそれに越したことないので、そういうところならば、大いにやってちょうだいという背中を押すことが必要ですね。一方で、こんなことはあまりないと思いますけども、並行している、例えば高速バスで通っている人が、いや、割引してくれるんだったら自分の車で行くわなという話になったときは、一体それは社会としていい話なのかどうかというのはよく考えたほうがいい。それで、車で行くことになったとしてですよ、それで、それが町の中に行つて駐車場はどこだみたいな話になると、これはまたどうしたのかなということになる。つまり、ここで議論すべきは、高速道路システムという本来ならば、NEXCOが民間会社として自分のところの最適を考える、そういうところの外にあることについて議論すべき。あるいは、料金体系自身が、今、根本先生おっしゃったように、ある種の相場感の中で不公正というか、少々ゆがんでいないかなどか、そういう社会正義の意味から見て少し議論すべき余地があるんじゃないかなと、そういうような、そういうレベルで議論すべきであって、50%の45のほうがいいかなとか、そういう類いとかはどこでやつたらいいかなと、それはNEXCOで考えればいい話で、議論の余地を、国政という場ということをよくお考えになったほうがいいし、既に民営化というアクションを取つて随分たつている中での議論だというのをリマインドしたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。谷川さん、高橋さん、順にお願いします。

【谷川委員】 谷川です。今の御意見とかぶるところもありますし、あと前の部会でも私も同じことを申し上げたんですけども、今回の試行実験の結果を見て、改めてそもそもこの実験というか、大幅な割引というのが何のためにやっているのかというのが正直分からないです。マイカー通勤をする人に大幅な割引をすると、特別扱い、特別な支援をするのは、なぜそれをするのかと。当然ドライバー、割引をされた人にとっては値段が安くなるのでとてもいいと、利用頻度が高まるというのは当然ですけれども、ただ、こうした大幅割引をするのであれば、社会的な意義がないといけないと。一番考え得るのは一般道の渋滞が緩和されて、社会全体でメリットがあるということだと思います。一般道への影響がまだ分析しきれていないとか、あるいは有効なデータがないという話もありましたけども、一般道への影響はどうだったかというのが、これは不可欠だと思っています。

それと、せっかく高速道路というインフラがあるので、これをもっと有効活用しようという考え方は、それはあると思います。その場合に、大前提となるのは、高速料金の収入が減らない、あるいは、增收になるということが必要だと思いますけれども、定性的な説明はありましたけど、定量的な分析ができているというようには私には思えないので、深い分析が必要だと思います。

最後に、何でマイカー通勤の人を支援するのかと。普通に考えれば、1人で車で通勤する人を支援するというケースだと思うんですけども、こういうことをなぜするのか。地方で、マイカー以外になかなか交通手段がないという人がいるのは理解をするんですけども、例えば公共交通を使う人では、この政策だけで言うと、公共交通を使う人ではなくてマイカー通勤する人を支援すると。そうすると、公共交通を使うよりもマイカー通勤のほうがいいじゃないかということになります。この分析の中では、鉄道とかバスから転換した人はもちろん少ないわけですけれども、逆に言うと、マイカー通勤を今後も続けようということを後押しする可能性がある。そうするとローカル線、ローカル鉄道の利用者が減るとか、あるいはバスの利用者が減ると。そうすると、今度はローカル鉄道を維持するために、例えば上下分離で何らか自治体が支援しようかとか、あるいはバスの路線を補助金使って支援しようというような話になっていて、一体これは何のためにやっているのかという話になると思うんです。なので、高速道路の中でどうしようかというよりかは、もう交通体系全体として、社会全体としてどうすべきかというのを考えて、こういう特に大幅

割引みたいなものについては、これを政策的な観点でやるのであれば考えなきゃいけないし、政策目的をもっと明らかにした上で、それに見合うような実験の場所をどう選定するかというのを考えていくという順番を経ないといけないんじゃないかなと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。高橋さん、お願ひします。

【高橋委員】 ありがとうございます。私も通勤バスを利用、導入する目的がよく分からぬと思ったんです。利用が少なくて需要を喚起するためにもし導入するんだとすれば、そもそも整備の際の需要予測が間違っていたんじゃないかなと思います。もし予測が誤っていて、想定よりも需要が少なかったんだとすれば、それはなぜなのか、その辺りを厳しく受け止めて分析して、今後の地方路線の整備につなげる必要があるのではないかと考えました。

それから、こうした地方路線で朝夕割引とか通勤バスを利用する方というのは、先ほどのお話ではないんですけど、軽自動車に乗っている方が多いのではないかと推察します。もし先ほどの全軽自協さんが御懸念されていたように、車種区分が見直されて、軽自動車の料金が上がるようなことがあれば、一方では割引して、一方では値上げするということになるかと思います。料金政策の一貫性がないのではないかと。車種区分については、これからのお話ですけれども、お話を聞いていてそんなことを感じました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。石田先生、あと大串先生、どうぞ。

【石田委員】 すみません。通し番号の26枚目なんですけれど、始まって以来の渋滞回数しかないんですけれど、始まる以前とちゃんと比較検討しないと駄目なんじゃないですかねというのが第1点です。

そういうのが明らかになって多分、一般道の渋滞解消というのは非常に大きな課題、問題意識であったと思うんです。それとともに、通勤バスの名称について云々かんぬんとありましたけれど、コロナのときで、社会的用語として定着したエッセンシャルワーカーの最たる方々というのはシフト制の方々が多いんですよね。そうすると、普通のオフィスワーカーじゃないものですから、あまりそこにこだわると働き方改革とか、そういう社会を支えていてくださっている方々への配慮ということから、当初の目的とは少し離れますけども、そういう配慮も必要かなと思いました。

もう一つ、鉄道、バスからの転換がほとんどゼロだというのは、私は非常に上品な結果でよかったですなと思っているんですけど、これ、だからといってこのままバーッと拡大するということは甚だ危険だと思うんです。そのためにも、今まで御指摘ありましたように、きちんと分析をするということが非常に重要な残された作業かなと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。大串先生、どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。皆さん、これまで出された意見と重なるんですけども、料金は回収するため、投資を回収するための手段でもあります、交通分担をつくる変数でありますので、何を目的としてこれを使うのかというところが多分路線別に違うのではないかと思います。これまでも出ましたように、インフラの有効活用を狙っているのか、もしくは一般道の渋滞緩和を狙っているのか、はたまたエッセンシャルワーカー、その他遠隔で勤務をされる方たちのサポートをして、できるだけやめずに労働を継続していただけるような、今、人手不足の時代ですので、自分の家から帰る範囲というのを広域にしてあげるという社会的な目的なのか、多分地域によってかなり違うのではないかと思いますので、それをはっきりさせて実験等を行われたほうが何の目的のために、こういう目的のためにこの割引をやったところ、そういう方たちにちゃんと効いた政策になったという政策の評価のときにも分かりやすいのではないかと思いました。

私は関心があるのは、朝夕割とか通勤バスとかいろいろ呼び名はあると思うんですけども、これ2つはかなり似ていますけど、違っていますよね。バスは後払い式時間がフレキシブルに使えます、だけど、区間は決まっています。もう一つが、時間帯は固定されているんだけども、区間を限定されてないというような、フレキシブルで使えますよということだと思うんですけども、これ両方、併存させていかれるつもりなのか、どちらか、例えば通勤バス、社会的正義からすると通勤バスのほうが意味合いが強い、大事なのかなと、私もそんなに朝早く行かなくてもいいけど、朝夕割引があるのでわざわざ混雑時間帯にそこを通過するように通るとか、地方に住んでいて高速をよく使うと、その時間帯に引っかかるように移動しようというインセンティブが働くんです。しかも回数関係ないですから、その時間帯にさえ通ればいいという意味では、にわかユーザーも引き寄せてしまうのが平日朝夕割引だと思っています。何回かというか、これ一応回数制限があるので、例えば使うほどという意味では、ある意味インセンティブがあるんですけども、大学の教員のようにいろんなところに行くという、しかも時間帯がばらばらの人にとっては朝夕割

引のほうがありがたいなとは思いますけれども、通勤を支援するという意味では、バスのほうが明らかに分かりやすい施策かなと思つたり、ただそういうのはNEXCOさんに考えてほしいという家田先生のお話も本当に納得できるものですので、その辺りもどう考えしていくかというところだと思いますけれども、とにかく回収だけではない、どのように交通分担を図るかということの目的をはっきりさせて実験をやってほしいということです。

以上です。ありがとうございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。私が発言するとすると、事前説明のときにはかなり口汚く批判したので、この場でそれを繰り返すことはやめますけども、基本的にはこういった割引ということについて、この割引に限らないんですけども、屋上屋を重ねる形で導入されてきて、かつ、あまり根拠がないとまでは言いませんけども、根拠がはっきりしないものがたくさんありますので、僕は基本的には割引制度を全部見直すべきだと、要するにやめるべきだと。本当に必要なのであれば、そこで必要なものをちゃんと導入すると。それは先ほどから議論があるように、地域の社会的余剰を割引したほうがより大きくできるという真っ当な理由があれば、割引ということはあってしかるべきだし、逆に料金を上げたほうがいいんだったら混雑料金という形で取ったほうがいいと。なので、そういった議論なしに、あまり細かなところのバスをどうするかという議論をしても、僕は正直仕方がないと思っているところなんです。なので、今日はそういう大きな話はできないかもしれないけれども、そもそもどういうふうに割引自体を考えるのかという議論をきちつとした上で、個別の制度について、どのようにそれをチューンアップするかということを議論しないと、毎回毎回細かなことを議論して、はい、そうですねというのでは恥ずかしいなと思っている次第です。

とはいって、通勤バスに関して言うと、朝夕割引が導入されている中で通勤バスも実験するということで、本当は朝夕バスをやめて通勤バスをやつたらどうかという話のはずなんだけど、それができないので両方が併存する形でやっているんですけど、そうすると効果がどうだったかって分からぬいですよね。あるいは、目的自身もごっちゃになって訳分からなくなっているので、そういうところを整理した上で実験を継続するということを判断したほうがいいと。

そういった意味では、資料の28ページあたりに今後の進め方、考察と書いてあるんだけど、これは書き過ぎじゃないかなと思っていまして、各先生方からの意見を聞いていると、もっとちゃんと分析してくださいとか、あるいは、もともとの目的が何だったかとい

うことをきちっと検証した上で展開すべきだとかという意見もたくさんありましたので、この考察と今後の進め方についてはもう一度精査していただきて、表現していただいたほうが世の中に誤解がなくて済むのかなと思います。

もし今後、ごくごく少数の場所で展開されるということであれば、その目的を明確にした上で、その効果がきちっと検証できるように、どういうデータを取って、どの内容で分析するのかということをきちっと明確にした上で実験しないと全く意味がないので、そのようにやっていただくということを期待したいと思います。少しお上品な表現になりましたけど、それでは。

【家田委員】 ちょっとだけいいですか。

【朝倉部会長】 家田先生、どうぞ。

【家田委員】 すみません、上品な朝倉先生の後で、下品の究極のような私が発言するのはなんでございますけど、さっき言ったことの繰り返しになっちゃうんだけど、こういう今のような議論というのは当然NEXCOだって知っているわけでしょう。考えてもいるんでしょう、自分たちで。料金というのは基本的には、もちろん政策料金はあるけど、基本的にはNEXCOが発意して、それを国土交通省に出していくよねとか違うよねと言われる、そういう筋合いのものなんだから、この件についてもNEXCOはどうしたいと思っているのか、それはなぜなのか、そこにどういうロジックがあるのかというところを聞くというのは基本になければいけないと思うんだけど、28ページはあまりそういう感じがしなくて、全部これって国交省の仕事かのようになっているのが私は若干違和感を感じますね。NEXCOの総意というのをお考え、聞かせていただきたいと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 恐らくNEXCOに誰が聞くかというのがすごく大事で、道路局が聞かれたのではなかなか本音のところは出てこないと推察しています。なので、別の人気がきっと聞いて、もし本当にどうしたいのかということが言えるフラットな場で聞くほうがいいと思いますね。すみません、要らんことを言いました。

それでもし、今の段階で幾つか意見が出たんですけど、お考えを聞かせいただきところがあればお願ひできるでしょうか。

【高速道路課長】 では、まとめてですけれども、名前であったり割引率であったり回数であったり、その辺りは弾力的にやらないと、しっかりと効果が見えないと思いますので、そこはそういう対応をNEXCOのほうでも考えています。そもそも箇所、区間であ

ったり、割引の条件なんかはNEXCOのほうで発案をしておりますので、説明の仕方は部会の中で、やり方がまずい面もあったかなと思いますが、基本的にはこれはNEXCOのほうのアイデアとしてやっているというところが現状でございます。

あと、太田先生も部会で議論するのは割引の許可の基準であるというような話もありましたし、家田先生からももっと政策的な、会社でやるものは会社でやり、ここで議論するのはちょっと違うんじゃないかという御指摘はまさにごもっともだと思いますので、本当に部会で何を議論すべきかというのは改めてしっかりと考えなきゃいけないかなと思いました。

あと、羽藤先生から、そもそもこれ、渋滞とか誰が発生原因になって、その人はちゃんと負担しているのかであるとか、あとは高橋委員からも公平性の話も出ましたけれども、恐らく公平性の議論は、この割引だけで考える話じゃなくて、料金体系全体で考える話だと思いますので、そこの整理が今はまだ十分にできていないので、今後、今の現行の料金体系がどういう公平性を担保されているのかというあたりはしっかりと議論できるような準備をさせていただきたいと思います。

あと、そもそもこの部会で議論しているというのは、そもそも論として今、平日朝夕割引というかなり生活対策とかで政策的にやっていた割引が、この部会の議論の中で、一般道の混んでいないところでやっているじゃないかとか、あるいは高速道路はそもそも混んでいるのに何でこういう割引をやっているんだろうとか、いろんな課題を受けたので、政策割引であった平日朝夕割引の見直しをしようと。それは目的も含めてという形でかなり抜本的な課題を投げられたということで、その中で今、通勤バスというやり方が会社のほうからのアイデアもあってやっているということであるんですけども、多分今日お話をされているのは、会社の自発的な割引としての成立性についての議論はできていると思いますが、御指摘のあったように国が関与する部分はどうなのかと。一般道の影響はどうなのかとか、高速道路以外の外の世界にどういう効果があるのかというところまでは、まだ議論できている、議論できるような材料が示せていないということは当方も認識しておりますので、そういう意味では、今日の報告は会社の、羽藤先生おっしゃったレベニューマネジメントというものがなし得る可能性があるねという方向での材料の提起しかできていないという認識ではございますので、政策的な部分として、どういう関与をし得るのか等の議論ができるような分析はしっかりとやっていかなきゃいけないかなとは思っております。

その他、いろいろ御指摘もいただきましたので、きっちりもう1回対応できるように、

再構築したいなと思いますが、基本はこの部会で何を議論すべきなのか、会社でやるべきものは会社に考えさせるべきだと、そこが基本かなと思いますので、もう1回そういう観点でも整理をしたいなと思います。

すみません。以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。委員の先生方、何かよろしいですか。ありがとうございました。

それでは、時間の関係で最後の議題のほうに移らせていただきたいと思います。それでは、次の高速道路料金の、首都高の料金の話なんですけれども、昨日、公表されました首都高速道路料金の検討状況について、御報告をいただくため、首都高速道路株式会社代表取締役専務執行役員、土井様に御出席いただいております。本日はよろしくお願ひ申し上げます。今日のこの場は、昨日公表されたものについての御報告をいただいて、そのことについての意見をいただくということが趣旨ですので、よろしくお願ひ申し上げます。

【首都高速道路】 首都高の土井でございます。よろしくお願ひいたします。それでは、着座で説明させていただきます。

ただいま、委員長が御案内していただきましたように、昨日、首都高のほうでは料金改定案を公表させていただきました。本日は公表に至りました経緯とその内容について御報告させていただきます。資料のほう、33ページから首都高の持続可能な道路サービスに関する検討会について、資料を用意してございます。

一枚めくっていただきまして、34ページでございます。弊社も他の高速道路会社と同様、この10月に民営化20年を迎えて、業務点検のセルフフォローアップ等を経まして、今後、持続可能な道路サービスを進めていくための課題、それに対する対応、こういったものを幅広く専門的見地から検討し、提案していただくための検討会を10月に設立したところでございます。検討会では、喫緊の課題として後ほど御説明いたしますが、維持管理コストが非常に上昇しているということで、まずはその対応について集中的に御議論いただきまして、4回検討会を開催いたしまして、昨日、第一次取りまとめ案ということで公表させていただいたという流れになってございます。委員につきましては、この当部会にも入っていただいておられます太田先生、根本先生にも入っていただいて、記載の方々に委員になっていただいております。太田先生につきましては、座長をお願いしたところでございます。

次のページを御覧ください。35ページでございます。首都高速道路につきましては、

皆様御案内のとおり、非常に狭い空間の中で24時間365日、安全安心のため、利用者に御利用いただくための日々維持管理作業というものを進めているところでございます。事故・故障車、落下物等への対応といったしましては、年間出動件数が約3.8万件でございます。その処理時間を平均いたしますと、50分以内に何とか処理しようということで鋭意努力しているところでございます。

また、36ページから3ページほど事例が載せてございますが、不断のコスト縮減に対しての取組も進めております。年間約40億程度のコスト縮減を実現させているところでございます。具体的には36、37、38ページに記載しておりますが、説明のほうは省略させていただきます。こうしたコスト縮減の取組を進めている中で、39ページにございますように、労務費、材料費の高騰によりまして、非常に近年、維持管理コストが上昇している状況でございます。真ん中のほうの棒グラフにありますように、10年前と比較して維持管理コストは約1.4倍に上昇しております。右側の円グラフにありますように、約5割の要因が昨今の労務費、材料費の高騰となっているところでございます。

こうした背景もございまして、維持管理コストの上昇に対してどのように財源を確保していくのかということで、40ページにありますような財源確保の方法を検討会で御議論いただいたところでございます。まず、一つはコスト縮減をさらに進めていく。あるいは、後ほど御紹介いたしますが、現在、様々な割引を実施しておりますが、それを見直す。あるいは、料金を見直す、利用者の負担の原則に基づいて料金を見直す、様々な方法が検討会のほうで議論していただきました。

41ページは弊社の料金体系の変遷を紹介してございます。もともとは東京圏、神奈川圏、埼玉圏の3つの圏域での均一料金制でございましたが、2012年に距離別制、2016年には対距離制という形での料金体系にこれまで移行したところでございます。途中、首都圏内の車種区分も統一いたしまして、直近では2022年により公平な料金体系に向けて、上限料金、一番右のグラフの赤のグラフで図示しておりますが、上限料金を見直ししたところでございます。

それから、42ページは現在の割引制度を紹介してございます。このうち、黄色でハッシュしているものにつきましては、来年の3月に措置が終了するということになってございます。

それから、次の43ページでは、利用者負担によって財源を確保する場合は、先ほど御説明いたしましたような上限料金というものを撤廃して、長距離の皆さんにも負担をして

いただくような方法、あるいはターミナルチャージを引き上げて利用者、利用ごとの負担をしていただく方法、あるいは料率を引き上げて、利用距離に応じて負担をしていただく方法、料率の引き上げ、こういった様々な方法があるということで、検討会のほうでは御議論いただいたところでございます。

資料のほう、少し飛ばしていただきまして、53ページ、54ページに検討会で取りまとめていただいた概要を記載してございます。会社が果たすべき役割としては、先ほど言いました道路サービスの提供者としての責務とともに、有料道路事業者としての責務、これは債務を確実に返済する責務があるというものでございます。そうした中で、財務状態についての認識と対応方策が幾つか整理されておりますが、そのうちの3つ目の丸のところですけれど、今回の維持管理コストが大幅に上昇し、なかなか会社によるコスト縮減努力での対応は限界を迎える、現行の料金水準、料金体系では償還に支障を来す状況に陥りかねないということの御指摘がございました。その次の丸、今後の対応といたしまして、利用者負担の原則に基づき、料金の見直しを早急に行う必要があると。その見直しは利用距離に応じた負担額である料率の全車種における引き上げ、大規模な割引の縮小、廃止などから成るというものでございます。

次のページですけれど、こういった労務費、材料費の高騰への維持管理コストの増加を料金徴収期間満了までに対応するためには様々な方法がございますが、いずれにしても料率の大幅な引上げを伴うことになるということでございます。したがいまして、上から3つ目の丸にありますように、昨今の物価上昇により国民生活や経済活動が厳しい状況にあり、政府における緊急経済対策を進めている中で、大幅な料金の見直し等を実施することは慎重に検討する必要があるというような御指摘もいただいたところでございます。こうした御指摘の方向性を踏まえまして、会社のほうで料金改定案を取りまとめたところでございます。

資料のほうは44ページから今回の料金改定案を記載してございます。45ページに具体的な料金改定の内容が記載してございます。黒のグラフが現行の料金、青が改定後の料金でございます。具体的に1キロ当たりの料金を1割引き上げて、普通車の場合は約1キロ当たり3円の引上げとなります。普通車で見ますと、平均移動距離が約20キロでございますので、その料金でいきますと、現在810円のところがプラス70円の値上げになりますして880円になる、こういった改定の内容になります。なお、下限の料金、300円でこれまで設置しておりましたが、それについては、短距離利用の増加になりますという

ことを考慮いたしまして、現行の額を維持しております。また、長距離利用の負担の増加も考慮いたしまして、上限料金については、そのまま55キロで維持していくということを考えているところでございます。

46ページは普通車以外の、その他の車種についての基本料金についてですので、説明のほうは割愛いたします。

続きまして、47ページ、割引についてです。先ほど黄色でハッチしている割引といたしまして、大口多頻度割引と都心流入割、都心流入・湾岸線誘導割引、これについては、来年の3月で切れるわけではございますが、国民生活を支える物流の支援等を考慮いたしまして、この割引については、5年間継続していこうというものでございます。

最後、48ページですけれど、当面これら1割、普通車の場合、キロ当たり約3円、引き上げによりまして、当面5年間の労務費、材料費の高騰分を含めた維持管理を確保することが可能になると、そういう料金改定を昨日、発表したということでございます。

説明のほうは以上でございます。

**【朝倉部会長】** 御説明ありがとうございました。首都高速道路が主体的に動かれて、この改定の案をつくられて公表されたということの御報告でした。そのことを前提に御意見というか、御質問等あれば、せっかくの機会ですので承っておきたいと思いますが、いかがでしょうか。

**【家田委員】** いいですか。どうも御苦労さまでした。インフラがどこでも本当につらい状況になる中で、勇気を持って必要なコストを賄うには料金を上げなきゃいけない。この基調を主張していただくのは大変結構なことだと思います。まず、根本。

その前提で聞くんだけど、大体収入が1割、200億ぐらい上がるのかなということでおいいんですね。

**【首都高速道路】** はい。

**【家田委員】** そうですよね。全体が3,000億ぐらいの収入のところね。それで、通常の維持管理については、これで少しほっとできるなということだと思うんだけど、首都高で5,000億でしたか、6,000億ですか、更新というやつを今も続けていらっしゃるんだろうけども、そういう大規模なものについては、今回のコスト感覚の中では登場するのか、それはまた別の話という、そこがよく分からなかつたんだけど、教えていただければと思います。

**【朝倉部会長】** 後でまとめて御回答いただければと思います。ほかいかがでしょうか。

石田さん、どうぞ。

【石田委員】 30年ぶりの値上げということで、本当に思い切った一歩を踏み出していただけたと思うんですけれど、30年前にどういう議論があったかというと、塩川正十郎という当時の大物政治家が、母屋ではすいとんをすすっているのに、離れではすき焼き食つとると。離れの代表例が道路特会だったわけですけど、そういうイメージはいまだにあるような気もするんです。そういうことに対して、どれだけ一生懸命やって、どれだけ考えて実績も上がっているけれど、なかなかというところの説明が不足しているように思うんです。頑張っておられるということは分かるんだけど、その頑張り方にも限界がきていますよということを、国民の皆さんにしっかりお分かりいただけるかということからすると、まだ議論が不足しているなという気がしますので、中間取りまとめということで、今後に期待させていただければと思います。

【朝倉部会長】 ほかいかがでしょうか。羽藤さん、どうぞ。

【羽藤委員】 どうも御説明いただきまして、ありがとうございました。資料の34ページ目で、事業評価部会の委員の先生方も入られていて、多分適切な議論がなされたことと思うんですけども、非常に議論の時間が結構短くて、この数か月でやられているということと、それから価格の上げるというところは、制度的には恐らく問題がない形で進められていると思うんですけども、あまり急に上げるという話だと、価格の転嫁能力がない業界とかだと、準備ができないことによって経営的に少し影響を受けてしまうというようなこともあるのではないかということ。鉄道の運賃なんかですと、かなり長い時間かけて議論をしていくようにも思いますので、少し議論が早いのかなと思いつつ、ただ、最後のお話を聞くと、割引を継続するということをおっしゃられていて、それで、そのところは対応されようとしているのかなと思ったんですが、一方で、その対応というのは、結局割引分の補填みたいな、収入に対する補填というのは国がやるのかとか、結局どうなるのかというところがよく分からなかつたので、そのところはもし説明可能でしたらお話を伺いたいなと思った次第です。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。大串先生、どうぞ。

【大串委員】 御説明ありがとうございます。私は通算50ページ、いただいた資料でいうと20ページの大口多頻度割引の継続を今後5年やりますという話をさせていただいたと思うんですけども、何かもう少し、せめて15%ぐらい割り引いて35%、ちょっと割り引きしすぎ、2022年ぐらいの割引というのは多分コロナの関係とかで、非常に経

営支援が必要でしょうという、物流非常に逼迫していますよねということもあったのかなと思うんですけども、これ同じだけ継続されるとなった議論の経緯というのを少し、先生たちもいらっしゃいますので教えていただけたらいいかなと思います。私からすると、もう割引はなるべくなくしていただいて、少なくとも今回、全車種に対して値上げをしていく中において、大口多頻度だけが45%もの割引を継続されるというのはどうなのかなと思いましたので、お聞かせ願えればありがとうございます。以上です。

【朝倉部会長】 久末先生、どうぞ。

【久末委員】 今まで先生方が御指摘されているところとも重なるかもしれません、43ページの備考のところにある、全ての利用者において負担増となるという項目、ここをどれだけ説得力を持って端的に説明できるかというのが今後、重要になってくると思いますので、そこを支える理由をしっかり確立する必要があると思いました。

私は以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。ほか、よろしいですか。

私からはコメントみたいなことなんですけども、48ページのところに収入と支出のバーチャートがありまして、この中で償還返済というのが1,900億あるんですけども、これは手をつけてはいけないお金という理解でいいですか。つまり、債務返済に充てるべきお金を回さなければ、もう労務費を払うことができないので、今回、値上げに至ったのであるというのは、そのように理解すればいいのかしらというように見てたんですけども、し仮に債務返済を何らかの形で都合をつけなければ回るというんだったら、全く話が違ってくるので、そこは、もう既に常識になっていることかもしれないんですけど、説明があったほうがより理解できるかなと感じたところです。ありがとうございました。

ということでもし、御説明、追加で説明いただけるのであればお願ひいたします。

【首都高速道路】 まず、最初に、家田先生から御質問あった件ですけれど、御指摘のとおり、今回は更新とか改築に関しての労務費高騰についての措置はされていません。それらは償還期間の延長の中で今やっておりまして、もう少し時間があるということで、今回措置はしてございませんが、検討会の中では維持管理コストだけではなく、こういったことをしっかりと議論する必要があるということで継続の課題となってございます。

それから、石田先生のほうから御指摘ございました、この点も検討会のほうでも同様の御指摘がありまして、なかなか一生懸命やっているんだけれども、維持管理にどれだけお金がかかっているのか、あるいは会社がどれだけ苦しいかとか、そういった広報が不十分

じやないのかという御指摘もありました。これから料金改定の手続に向けて、様々な情報発信もしていきたいと思いますし、引き続き、そういった面での御指摘、御助言等をいただければなと思います。よろしくお願ひいたします。

それから、羽藤先生から非常に短い期間でということで、それについては本当にそのとおりでございまして、検討会でもえらい時間が短いじゃないかという御批判もございました。非常に喫緊の課題ということで、ショートの時間で今回取りまとめたところでございます。ただ、割引について、様々な御議論がございまして、後で大串先生もおっしゃられましたけれど、割引はやり過ぎじゃないのかと、見直すべきだと、そういう議論、御意見が多数、委員の方からございました。そういう意味で、しっかりと時間をかけて議論をしていく必要があるかなと思っております。

ただ、今回は、昨今の物価高騰のタイミングでの料金値上げということで、会社としても苦渋の決断ということで、割引については延長しようということです。割引の原資につきましては、基本的には、会社の料金収入の中から支出している、割引の拡大部分はしている状況でございます。

それから償還につきましては、債務の返済につきましては、基本的には料金収入がありまして、それに対して必要な維持管理費を手当として、残りの部分を債務返済しているというような形になります。したがいまして、料金収入が上がらないと、必要な維持管理に当てますと、債務返済のお金というものが少なくなつて、後世にその債務の負担が行くことになりますので、そういう意味では、今回、料金の値上げによりまして、できるだけ債務返済を後送りしないような、そういう形を考えているところでございます。

回答のほうは以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございました。太田先生から何か補足の御説明があればお願いいたします。

**【太田委員】** ありがとうございます。座長を務めさせていただきまして、今回、取りまとめさせていただきました。会社におかれましては、土井専務を中心に御尽力いただき、また、根本先生からも適切で厳しい御指摘いただきながら、何とかようやく取りまとめたという次第です。中身についての御説明というのは、少し準備はしていましたが、これは基本的に今、土井専務のほうから御説明いただいたとおりなので省略まして、幹線道路部会として、今後、どういうことを考えるべきかという視点から少しコメントさせていただきます。

まず、通し番号の 53 ページのところなんですが、会社が果たすべき役割ということで道路サービスを適切に提供しなさいということと、2つ目に有料道路事業者としての責務ということで、公平で利用しやすい料金を設定すること、つまり、これは公正妥当な料金の下ということです。償還を確実に実施すること、これは償還主義。これは両方とも法定されているわけですので、この2つが会社の責務ですということを書きました。裏返して言うと、これ以外は本来の会社の責務ではないということです。先ほどから物流対策だとか景気対策だとか多様な話が出ていますが、本来それは会社が負うべき責務なのかということは、幹線道路部会でもしっかりと議論しなければならないと思います。物流対策で大幅な割引をしている、これは公正妥当主義の中に書いてあるのかというと、そうではないでしょう。景気対策、2008年に料金改定しようとしたら、リーマンショックで延期されましたが、景気対策をどうして民営化された会社が負担をしなければならないのかもよく分からぬ。昨今は物価対策ですよね。物価対策自体、会社がやるべきことなのかというと、これは会社の責務ではないでしょうと検討会では一応考えたということです。

したがいまして、本来会社がやるべきこと、会社の責務は何かということを冒頭に書いている。それ以外のものをやるのであれば、それはしかるべきものが負担するなり、それを一般利用者が料金収入で負担するのであれば、それは明示していかなければならないということです。先ほど、土井専務がいらっしゃる前の通勤バスのときに話が出ました。営業的割引、増収のために行う営業的割引は会社が自由にやってしかるべき。しかしながら、低所得者対策とか地方活性化とか中小企業対策で実施する割引とか料金体系があるとすると、そちらは社会的割引であり、社会的料金政策なわけですから、それは本来、会社が負担するべきなのかどうか、それについては、しっかりと幹線道路部会でも議論するべきであるということです。

民営化されて20年経ちました。先ほど家田先生、朝倉先生からも御指摘がありましたけれども、会社が発議してどこまでやるのかということも含めて、あるいは会社が発議する際にどういう枠をはめるのかということです。例えばピーク料金は往復料金の10倍を超えるような設定は不可であるというようなことを道路局が道路政策として規制するとか、償還を満了するために年間、例えば首都高の場合は何千億円の料金収入は上げるように料金施策を考えなければいけないとか、そのように、実は各会社が料金を考えるときにどういう枠組みでやるかということを設定するというのが本来、行政のやる役割ということです。そういう意味では、こここの会社が果たすべき役割と書いたということは、多様なもの

が会社にこれまで押しつけられてきたという問題意識があり、それらについて今後、再構築してほしいということです。

それで、本文中にも書いてありますけれども、社会的割引を含めて多くのことが押しつけられてきたのだけれども、低金利であって、物価が安定していて需要が堅調であって、会社の努力というのが上手く合わさって回っていたものですから、それらの外からの圧力を吸収してこれまでではやって来れた。しかし、現時点で、それが立ち行かなくなつたというのが実態であり、現状です。

この件に関しては、次のページの下のところを見ていただきたいんですけども、会社がなすべき事項の2つ目のところに真摯な現状認識と主体的な対応を挙げています。会社が自社の現状を的確に認識するということ、それは、広く広報していく必要があるということです。先ほど、委員の先生方の御質問の中にも、実は首都高の実態というのがよく伝わっていないなということも感じています。制度としては、特措法の下で、NEXCOと首都高、阪高は同一の扱いなのですが、首都高と阪高の状況というのはNEXCOと全く異なっている。そのことについては、的確に説明していかなければならないわけです。

【朝倉部会長】 太田先生、すみません、時間が押しちゃっているので、最後、結論だけお願いします。

【太田委員】 ですから、幹線道路部会としては、今後、償還主義の具体的な制度としての内容、政策としての内容と、公正妥当主義の内容についてしっかりと議論をして、それを政策に落としていくべきだと思います。

すみません、長くなつて申し訳ないです。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。ほかにも御意見があろうかと思いますけども、もう時間が過ぎちゃっていますので、このことについての議論は以上にしたいと思いますが、いずれにしても、高速道路に関する国、道路局、それから高速道路会社、それから機関、その役割と関係性について、より明確にした上で決定変数と決定プロセス、これをもっと議論していく必要があるのではないかということについては、全く同感であります。ありがとうございます。

それでは、本日予定された議事は以上ということですので、議事進行を事務局にお返しいたします。

【総務課長】 長時間にわたる御議論ありがとうございました。本日の内容につきましては、後日、皆様方に議事録の案を送付させていただき、御同意をいただいた上で、公開

したいと思います。また、速報版として、近日中に簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えております。

最後になりますが、長年、国土幹線道路部会の委員として御尽力をいただきました石田委員が本日の部会をもって退任されます。石田委員には、第1回の国土幹線道路部会から約13年の長きにわたりまして、御議論に御参加いただき、多大な御貢献をいただきました。誠にありがとうございます。石田委員から一言御挨拶をお願いできますでしょうか。

**【石田委員】** 一平委員なのに何で挨拶せないかんのといって大分ごねたんですけど、御指名でございますので、一言申し上げたいと思います。13年もやらせていただいたんですね。どうもお世話になりました。勝手なことをいろいろ申し上げたと思ひますけれど、最後に、勝手なことを申し上げさせていただきたいと思います。

今日も議論になりましたけれど、大事なものだけに我々はちゃんとしているんだから、必要なものはくださいよと、負担してくださいよと、いろんな形で、ということをもう少し真面目にというか、前面に出すことを考えられたらどうかなといつもいつも思っておりました。頭のいい人が集まっているので何とかしようという工夫ができ過ぎちゃうという面もあったのかなと思いました、そういう真正面からですよね。この前のアメリカ軍の日系2世の部隊、442部隊の話をしていましたら、合言葉が「GO FOR BROKE」と。碎けることを、かつてよく前に行けという、そういうことがあるのかなと思いました。

それに関して、ちょっとだけお願いなんですが、この部会は幹線でございます。でも幹線が本当に国全体のためによくなる、役立つためには、その先と同時に常に考えていくということも大事だと思っておりまして、考えてみると、光合成をしているのは葉っぱで、それを支えているのは葉脈という小さなことでございますし、我々の体のいろんな活動をしているのは細胞で、そこにつながっているのは毛細血管です。大動脈も大静脈も必要なんだけれど、そことの連携というのはもう少しく考えないと、今、我々の国が抱えている地方の疲弊の問題とか、少子高齢とか人口減少とか集中とかというのはなかなかうまく解決に貢献できないんじやなかろうかなと思っておりますので、任務は任務としてちゃんとやるなんだけれど、どう視野を広げて当たって碎ける精神で、活発な議論をこれまでもしてきましたけれども、さらにそういう議論をしていただきたくお願い申し上げまして、挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

**【総務課長】** ありがとうございました。石田委員のこれまでの御尽力に重ねて感謝のほうを申し上げますとともに、何とぞ、今後とも御指導、御鞭撻いただきますよう、よろ

しくお願ひいたします。

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

――了――