

# 国家戦略特区ワーキンググループ「集中ヒアリング」 有料道路運営の民間への開放（コンセッション方式の導入） （議事概要）

---

## （開催要領）

日時 平成 25 年 5 月 28 日（火） 17:30～18:10

場所 永田町合同庁舎 7 階 特別会議室

出席

### <有識者>

座長 八田 達夫 大阪大学社会経済研究所 招聘教授

委員 秋山 咲恵 株式会社サキコーポレーション 代表取締役社長

委員 工藤 和美 シーラカンスK&H株式会社 代表取締役  
東洋大学理工学部建築学科 教授

委員 坂村 健 東京大学大学院情報学環・学際情報学府 教授

委員 原 英史 株式会社政策工房 代表取締役社長

### <関係省庁>

前川 秀和 国土交通省道路局 局長 ほか

### <事務局>

加藤 利男 内閣官房地域活性化統合事務局 局長 ほか

## （配付資料）

- 「国家戦略特区」の基本的考え方と当面の進め方について  
(5月24日国家戦略特区ワーキンググループ決定)
- 提案趣旨
- 関係省庁からの提出資料

---

## （議事概要）

○藤原参事官 本ヒアリングの趣旨は、既に委員の皆様、出席省庁にもお示ししているが、配付している資料のワーキンググループ決定資料、「国家戦略特区」の基本的考え方と当面の進め方について、を御参照いただきたい。

このセッションでは、別添にある具体的な規制改革事項のうち、「有料道路運営の民間への開放」について、国土交通省道路局からヒアリングを行わせていただく。

○八田座長 有料道路運営の民間への開放は以前から議論されてきたが、本ワーキングで

提案するのは、国主導により特区でならばできないだろうかということが趣旨である。

○原委員 産業競争力会議などでも議論があった延長上だが、有料道路の運営について諸外国の例で見られるコンセッション方式での民間運営の道を開くべきであるということである。その際、現行の法律上、高速道路会社、地方道路公社、道路管理者だけになっているところを、これ以外の民間事業者にも運営を認めることにすべきである。それだけではなく、以下の点についても対応が必要であるということでも2つ挙げている。道路特措法上、料金の額は費用を償うように設定するという点だが、利潤が認められていないという点についてが1点。2つ目に、徴収期間が限定されて、それ以降は原則として料金徴収の継続が認められていないという点がある。

この問題が解決されずに民間事業者に運営を認めるということになっても、これは利潤がとれないとか、あるいは徴収期間についてはいずれ伸びるかもしれないけれども、数年で終わってしまうかもしれないということだと、これはなかなか実際には民間ビジネスが参入できないことになりかねないので、こういった問題も含めて解決がなされるべきではないか。

また、償還主義そのものについて合理的なのかどうかということについても議論があると考えている。こういった点についても現在、見直しがなされているのか、こういった御検討がなされているのかといったことも聞かせていただきたい。

○国土交通省 まず有料道路の運営に民間が入ることに関して、いろいろPFI法の審議とか、道路が対象になっていないのはおかしいとか、さまざまな議論がこれまでもあった。コンセッション方式だったらいいのではないかという議論もあり、昨年春、愛知県から構造改革特区として、正式に提案があった。

国土交通省としても、愛知県からいろいろな有識者による検討会をつくりたい、いろいろな制度設計等について議論したいという話があったので、我々も参加し、協力するという事で1年間、議論をしてきた。

政権交代があり、安倍政権のもとで産業競争力会議がスタートして、その際にも特区の取り扱いの議論の中で有料道路の民間開放について議論があった。4月17日の産業競争力会議において、太田大臣から公社管理有料道路の運営に民間事業者が入ることについて前向きに取り組むという御説明をさせていただいた。

今日、愛知県の大村知事が国土交通副大臣のところに来られ、正式に愛知県としての提案をいただいた。その提案の内容については、かなりの部分が私どもと今まで議論してきた内容だったので、実現に向けて協力しようということで合意をさせていただいた。

愛知県では民間事業者、公社、実際に料金を払う利用者、三者それぞれにメリットがあるようなやり方を考えたいと聞いており、私どももそれが大変重要だと考えている。

○国土交通省 愛知県からの提案だが、これは大臣が現在、地方道路公社に有料道路の許可をしているが、その運営権を民間事業者に付与して、その対価を払うということで、民間事業者が利用者から直接料金をいただくといった形でできないだろうかという御提案を

受けているところ。

先ほど申し上げた平成24年8月に構造改革特区推進本部決定をされて、有識者の検討会を開催しており、これは道路局もオブザーバーとして参加した上で、昨年報告書がまとまり、本日、事業スキームを御提案いただいたという経緯をたどっている。

具体的にどんな道路を対象に考えているかというのは、償還期間が短く、目前に迫っているものを除く配付資料3ページ目の①～⑧の8本の道路について、一括して民間の事業者に委ねてはどうかという御提案である。ちなみに愛知県の道路公社の概要は出資金が740億ほどで、県市が出資金として公社にお金を出しているという状況である。年間の収入は150～160億。こういったような事業規模になる。

現行の道路整備特別措置法の考え方について。これは無料が原則の公共の道路について、特別に許可が得られたものは有料で建設して償還していいという法律がある。基本的なたてつけが4ページ目の2つ目の○にあるように、現在は料金の徴収主体をNEXCOなどの高速道路会社、地方道路公社、都道府県、市町村の道路管理者である公共主体に限定をされている。

下の3つ目の○について、料金は借入金の償還のために徴収するものであり、利潤は含まれないということ。特別措置法の23条に実際に償還期間内に償うものということで維持、修繕その他の管理に要する費用が羅列してある。この中に利潤が入っておらず、現行の法律のたてつけでは利潤は含まれていない。こういったものが道路整備特別措置法の基本である。

愛知県からいただいたペーパーについて。

大きく3つのポイントがある。1つ目が民間事業者による有料道路事業の運営ということ。2つ目がインセンティブをどう与えるのか。3つ目が料金徴収期間を延ばせないかといったことである。

1つ目の有料道路事業の運営だが、基本的には繰り返しになるが、コンセッションを導入し、公社が民間事業者に対し運営権の一部を付与するという御提案である。付与の方法は契約に基づき対価と引き換えに行う。それから、運営権の中身については、料金徴収については民間事業者みずからに帰属する。一旦、民間事業者のふところに入るといったことである。その収入に基づいて費用負担を行って維持運営を行う。

それから、運営対価の価格だが、これは公社があらかじめ基準となる価格を算定、提示した上で、民間事業者からの提案に基づき定めるということである。公社は愛知県の道路公社も残るが、ここに書いてあるように4つの役目を引き続き持った上で、存続することを考えているということである。

インセンティブの問題について、この御提案では有料道路事業だとか、パーキングエリア等々の運営によって生じる増収分とか、維持管理費の経費の節減によって生み出されたもの。これについては結果としては、利益として残るので、民間事業者と公社といったことでルール化して、手元に残った資金の割り振りを決める、ルールを決める、こういった

ことを考えているということである。

3点目の料金徴収期間の継続だが、大きく2つに分けて御提案されており、利便性向上のための継続、それと維持管理のための継続ということ。利便性向上のための継続は、例えば4車線化とかインターチェンジの追加といったような事業を行う際にかかった経費に見合う分の徴収期間の延長は、ありではないかということである。基本的には、現在の料金の額の範囲内ということが原則ではないかと思っている。

最後の建設費が償われた後の、償還した後の維持管理についても、引き続き料金徴収を継続することを考えてはどうかという御提案をいただいております、これについても今後どういった課題があるのか、県ともよく検討していきたいと考えている。

最後のページだが、先ほど維持管理有料という概念を大まかに御説明したが、現状においてどのような道路に適用されているのかまとめると、この3本の道路である。これは先ほど冒頭に御紹介した道路整備特別措置法の中に条件があり、多額の費用を要すること、それから、本来道路管理者、この場合は愛知県が維持または修繕に関する工事を行うことが著しく困難または不相当であるというような条件を満たした場合、料金償還後も引き続き維持管理のための料金を徴収することができる、という決まりになっている。したがって、相当限定的な運営をされているということで、関門トンネル、富士山有料道路、真鶴道路の3本である。海底トンネルといったような特殊な構造物もしくは雪寒費、除雪費にものすごくお金がかかる道路に限定をして運用している。

○八田座長 この国家戦略特区は今の段階で特定の地域を念頭に置いてはいないので、愛知県の話というのは1つの例として取り上げられたと考えているが、構造改革特区における位置づけとしてはどうなっているか。構造改革特区でもともと提案されてきたものか。

○国土交通省 愛知県から提案されているので、今後のスケジュールは構造改革特区法の中で例えば民間事業者が料金徴収できるということを道路整備特別措置法の中の特例という形で認めてもらう。こういった進め方になるのではないかと思います。

○八田座長 今の話は構造改革特区の中でこういうことができるという話だろう。したがって、特に国家戦略特区の中での話となると、それに何が付け加えられるかということをお我々は考えるべきだと思うが、今の具体例は非常に参考になると思う。

○原委員 まず愛知県のケースについての確認だが、提案されている内容については、国土交通省と合意されていると考えてよいか。インセンティブの付与の部分、料金徴収の継続についてはどういう扱いになっているのか。

○国土交通省 今日愛知県からいただいたA3の紙だけなので、詳細は判断つきかねるところだが、1番と2番はおおむね、例えば最後の維持管理有料という話は若干課題があると思うが、方向性としては合致しているのではないかと思っている。

○原委員 課題があるとおっしゃる部分について、料金徴収の継続については現時点で、要するに先ほどの話でいくと徴収期間が平成40年だと、今から見ても15年、おそらくこれをスタートしてから12~13年ぐらいで切れてしまう可能性があるかと、民間事業者としてな

かなか参入しづらい状態になることが予想されるので、これは期間が来てから料金徴収の継続を判断するというのではなくて、初期段階から延長する、継続するということについての判断ができるのかというのが、実際に民間ビジネスが参入できるかどうかのポイントなのかと思っているが、どういう御判断するのか。

○国土交通省 利便性向上のために料金徴収期間を延ばすということは今の制度でもできる。民間事業者の提案も求めながらということで、我々は民間事業者が今ある道路をそのまま単に料金徴収だけやるのか、サービスを向上させてお客さんを増やそうとして、それで収入を自分の収入として増やして儲けようとするのか、そういういろいろな提案がこれから出てくると思うので、その提案が出てきた内容を見ないと、先のことは今の段階でYESともNOとも言えないというのが正直なところである。今日初めて提案いただいたので、これから民間事業者の方から積極的な提案がどんどん出てくることを期待している。

○八田座長 手続の問題だが、これは構造改革特区の中で提案されているのか。

○国土交通省 今はそうである。

○八田座長 わかった。それで今日の御来訪も、そのコンテキストだったと考えてよいか。

○原委員 今日のヒアリングは八田座長がおっしゃられるように、構造改革特区の話ではなくて、国家戦略特区においてどういう扱いをしていくのかということだと思う。それを考えたときに、この有料道路についてのコンセッション方式、民間の運営を委ねることについては、これは国土交通大臣からも前向きに進めていくという話があったわけで、実際に民間に運営させるといったときに、先ほどの2つ目の点に戻るが、利潤が認められないというのは根本的に民間ビジネスがそんなところに参入するのかという疑問が生ずるのだが、これはどう考えるのか。

○国土交通省 先ほど御説明の中で愛知県からの提案の2番目だが、インセンティブの付与というところで、おそらく仮に償還対象の中に利潤が入ってなくても、コストカットだとか、例えば平成40年まで償還できるという計画になっているので、それを上回るような収入があった場合、それは利益として今は公社だが、将来的には民間事業者のところに貯まる形になる。そういった形で参入する民間の会社が今の所管ベースでいけば、これだけ自分のところに利潤が貯まると判断すれば、十分出てくる可能性はあるのではないかと考えている。

○原委員 これは計画と比較したときの計画よりも増収があり、あるいは契約よりも節減がなされた場合に、結果的に利益が生ずると考えてよいか。それはそれで、結果的に利潤が生ずるであろうということはわかるのだが、民間ビジネスとして入っていく、運営をしていくということを考えたときに、事業計画を立ててきちんとこれだけの利潤が上がりますということで投資を求め、事業をやっていくというのが基本だと思う。正面から利潤を認めるというのが本筋ではないかと考える。今回の構造改革特区の中では説明のとおりということなのだということは理解した上で言うのだが、そこについての見直しをする考えはあるのか。

○国土交通省 構造的には先ほど申し上げたように利益が貯まる構造になっているので、結果的には変わらないのではないかと思うのだが、計画利潤を仮に償還計画の中に入れるとすると、例えば固定資産税の課税がされる懸念というか、可能性が非常に高い。そういった場合、回り回って料金の水準に跳ね返ってくるとか、利用者に対する不利益をもたらしてしまうのではないかとか、そういったようなことも考えながら検討していかなければいけない、判断していかなければいけないのではないかと考えている。

○原委員 料金の徴収の継続のところも含めてだと思うが、そもそも現行の償還主義についての見直しというのは、今後なされていく可能性はあるのか。

○国土交通省 どんな制度でもそうだが見直しの必要性があれば、あるかと思う。

○原委員 見直しをというのは、今の償還主義の合理性についてはどういう整理をしているのか。

○国土交通省 冒頭、道路整備特別措置法の概念というか、目的を御紹介したように、普通、無料で開放すべき道路を特別に料金をとってつくる、というのが今のたてつけになっている。そういった意味ではそれが原点となって償還主義が採用されていると理解している。

したがって、道路法によらない道路だと固定資産税も払い、利益も上げるというような道路があるので、仮にそういった選択肢を採用するのかとか、そういった議論はあろうかと思う。ただ、先ほど申し上げたように利潤を入れる、永久に料金をとるという話になると、固定資産税の問題が出てくるものと思っている。

○原委員 固定資産税がどう扱われるのかというのは、これはまた別途検討すればいい課題だと思う。話が戻るが、民間に運営させるということを前提にしたときに、利潤は上げない前提で、償還のために必要な経費だけ回収しますというモデルでやっているというのは、これはやはり民間に運用させることとは相反していると思うのだが。

○国土交通省 例えば償還計画と民間の事業計画の関係とか、そういったようなところで、例えば参画する会社としてはこのぐらいの利潤を見込んでいるということはあるのかもしれないが、その辺はよく整理しなければわからない、という感じである。

○国土交通省 繰り返しの御説明になってしまうかもしれないが、冒頭、局長から御説明申し上げたとおり、基本的に民間に運用していただく場合であっても、民間事業者だけが儲ければいいということではもちろんないと思っている。その地域の利用される方にとってもメリットがある。もちろん国としてもいろんな合理化ができるという点があるという、それぞれ三方がwin-winの関係になるようにと思っている。

償還という今の原則の前提になっているのが、言わば償還の期間を過ぎた暁には、原則どおり無料で御利用いただけるようにという制度になっているので、なかなか途中段階で利潤を上げるのであれば、その分、償還を早くすべきだとか、いろんな議論がおそらくあると思っており、いろいろな議論がある中で、どういう形であれば利潤を今後認めるということは、なかなか今すぐ結論が出るものではないと思っている。

その中のいろいろな具体的な問題として、冒頭説明申し上げたような具体的な話として固定資産税。例えば道路法の道路ではないのだが、自動車道事業という別のスキームを民間の方がされている。そういったものだとこれは利潤が当然入っている仕組みになっているが、そういったものだと当然固定資産税がかかることの原因になっているので、とりあえずそういった具体的には進めているものがあるという、いろいろ悩ましい問題があるということかと思っている。

○八田座長 質問だが、電気料金の場合は規制料金の場合はプライスカップ制とあって、料金は今までのコストの積み上げで一応決めるけれども、あとは努力して節約すれば、いくらでもそれは利潤としてとっていいですよというやり方である。先ほどおっしゃったお話でも料金の設定自体は官が決めてしまうのか。それとも料金の設定もある程度自由にしていっていいという考えか。

○国土交通省 いろいろ考え方はあるかと思うのだが、おそらく既にオンゴーイングの有料道路なので、このケースで言えば、今の料金水準を上げて利潤をとという形になると利用者の理解を得られないのではないか。ただ、別のケースを考える場合、座長がおっしゃったように料金水準も民間業者が決めるということもあるのかもしれないが、基本的には愛知県の例で言えば既に料金水準が決まっているものを引き継いで運営するので、その中で動かさざるを得ないのかという感じである。

○八田座長 その料金体系は義務づけか。例えば混んでいるときはうんと高くして、空いているときに安くするという、いろいろな組み合わせがあり得ると思うのだが、そういう自由度は与えられているのか。

○国土交通省 できると思う。そこまではまだ議論が詰まってない。

○八田座長 例えば普通の乗用車が道路に損傷を与えることはほとんどないが、トラックの場合には重さの3乗に比例して与えると言われている。そうしたらトラックはうんと高く取るというようなことも、もし経営全体を考えるならば当然あり得ると思う。そういうことは許されているのだろうか。

○国土交通省 概念的にはおそらく許されているのだと思う。今、高速道路機構とNEXCOの会社との間で、例えば新しい高速道路をつくる際のコスト削減が実現できた場合、そのうちの半分を会社がいただいて、半分を機構のほうに返すというような制度はある。コスト削減であり、料金ではない。

○八田座長 先ほどの話は、コスト節約分は丸々あげますよという話か。

○国土交通省 いや、愛知県の例もそれは一定のルールを設けてルールを決めましょう、あらかじめ取り決めをしましょうと。料金だって自由に上げたり割引とか。

○国土交通省 企画割引という形で、例えば観光地の周遊割引とか、そういったものは会社の体力の中でできるという制度はある。

○八田座長 今の話で言えば、「ピーク時に高い料金を取ったらどうか」と、昔の鉄道局民営鉄道部と規制改革のときに相談したことがあった。そのときに言われたのは、「ピー

ク時に高くとることは、ピーク時以外を安くして収支がとんとんになるようにしさえすれば可能だ。」ということだった。しかし差引プラスにならないなら、民間鉄道会社はそんな面倒くさいことは民間鉄道会社はやらない。しかしピーク時に高く取れば、その分、混雑を抑制し、社会的な便益を生むのだから、インセンティブをつけてあげる値打ちがある。例えば、値上り益の3分の1は会社が取って、次の3分の1は設備増強に使って、最後の3分の1は他の時間の安い値段に引き下げるのに使うという、そんなようなことはできないかと提案したことがある。しかし、それは立ち消えになってしまっている。

道路の場合も似ていて、道路の場合ではがらがら空いているところでは料金は基本的には取らない一方で、混んでいるところではかなり取ってもいいのではないか。混雑料金を取るようになれば、その収入のうち幾分は国がもらってもいいけれども、会社もちゃんともらえるということにする。さらに今のように原則として償還主義で料金を取っている場合には混雑料金収入の一部をオフピーク時の料金引き下げの原資に用いる。そういうことは可能であるということではどうか。

○国土交通省 例えば収入中立の中で混雑課金と閑散期の割引とかを組み合わせることはあると思うが、そのやり方の中で利潤を上げていくことになると、相当利用者の方からもハレーションが起きるのではないかという感じがする。

○八田座長 そこが先ほどの話で、利潤もとるが、オフピークも安くするということをすると、そういうことをやる動機ができるだろう。

○原委員 先ほどの補足だが、償還主義の原則というのがもともとの高速道路は公営で官が運営するという前提であれば、これは合理的な仕組みだったのかもしれないのだが、現状でこれを民間に開放していこうということを考えたときに、これが利潤も生まれないような運営というのが今後も引き続きなされていくのかどうかということについては、これは見直す余地があるのではないかと思う。

かつ、今、八田座長もおっしゃられたように混雑時には料金を上げるとか、そういったいろんな工夫をやっていく中で、部分的には料金が上がる部分がある。それによって、結果、利益が生じたらこれはどうなのかと言って文句を言われてしまう可能性が生ずるとか、こういったことがあるとすれば、これは正面から一定の利潤を認めつつ、その中で民間開放していくことが本筋なのではないか。

○国土交通省 今、道路公社ではなくて、それこそNEXCOの全国の高速道路網について、早いものは既に建設当時から50年たっており、大規模な修繕であるとか大規模な更新が必要になってきている。それぞれの会社で試算していただいているが、7兆円ぐらいかかるということがある。この7兆円の財源をどうやって捻出するのかということだが、現在の償還計画の中には、そういう大規模な修繕とか大規模な更新の費用が見込まれていないので、そうすると償還期間を延ばして余力を生み出すのか、料金を値上げしてその費用を賄うのか、はたまた、税金を投入してやるのかということで、その辺の制度設計が大変大きな問題になっているので、今の社会資本整備審議会の中の道路分科会の中に国土幹線道路部会



という、これは寺島実郎さんに座長をやっていただいているのだが、そこで今、議論をしている。

3つのやり方の中で料金の値上げもなかなか難しいだろう。税金の投入も今の御時世では難しいだろう。では償還期間を延ばしたらいいのではないかという議論もやっている。永久有料みたいな話もそのときにはあったが、永久有料にするだけの将来の投資額がどれだけ要るかという根拠も示せないし、先ほど言いました固定資産税の問題。これは全国の高速道路で数千億円のオーダーで出てくるので、料金を取っても料金で取った分が全部それで吐き出されてしまうということで何の意味もないということもある。当面は期間を区切って年数、償還期間を延ばすという方向で前回も御議論をいただいたところであり、そういう意味ではすぐさま永久有料ということにはならないと思うが、必要な更新をするために料金の徴収期間を延ばす。10年、15年、20年経つてくると、またさらに更新が必要なものが増えてくる。その時点でもう一度見直して、またそのときに尺取虫的かもしれませんが、延ばすこともあり得ると思っている。

そういう意味では結果として新聞にも書いてあるのだが、無料になるのを先送りしたとか、今の議論とは逆の批判も私どもは新聞の社説等でいただいているが、結果的にはそうならざるを得ないのかなと思っている。その辺は今、制度設計をやっているので近いうちに取りまとめて、方向性を出していきたい。その方向性が出た暁には当然、先ほどの道路整備特別措置法の改正もやっていきたいと考えている。

○工藤委員 建築物も道路と同じことが言える。日本の国家はなかなか維持・メンテナンスをしないでつくりっ放し的なところがあって、40年、50年たつてどうしようと今、大騒ぎしている状況。だからここから先考えるときは、局長がおっしゃったように維持・メンテナンスをどういうふうな計画の中に取り込んでいくのか。償還という話で、ユーザーからするとタダになった方がいいと短絡的に思うけれども、安全な道路を使いたいという考え方もある。だからいくつかのパターンとか、やはり背負わなければいけない膨大な何兆円という維持・メンテナンスコストも見せた上で、どちらを選ぶかというときに、民間にやっていただいた方が効率がよくなるとか、高速道路を使う人にとって快適な旅ができるとか、何かメリットもある部分があると思う。

国家戦略特区でなくても構造改革特区でもできそうな愛知県のケースが実際に施行された場合に、国土交通省道路局としてはどこが期待されるところで、どこが心配かなという明快な部分があるのか。例えばこれが非常に国家の施策としていい方向で検討したいというならば、国家戦略として大きな位置づけをするけれども、現段階においてまだ何とも言えない。やれそうだというのは今、お伺いできたのだが、かなり可能性を広げていきたいというお考えを今、持っているのか。今、言っていたように償還の問題はそういう維持・メンテナンスもあるので、逆にそれが可能性を高めているとも言える。

○国土交通省 そういった意味では今回愛知県でスタートするコンセッションの形は、今後の参考になるのではないかと期待をして見ている。いろいろな課題が出てくると思うし、

メリットも出てくると思うので、そこはよく愛知県と調整し、どんな民間の会社が出てくるのかということもあるので、そこは非常に大きな懸念ではあるのだが、そういった状況を見て参考にさせていただければありがたいと思っている。

○坂村委員 有料道路を民間へ開放するというときに、民間のメリットもあるけれども、確かに国にもメリットがないと何のためにこういうことをやるのかわからなくなってしまう。そうなったときに、国の道路とかで一番大きな問題は、減価償却という考えがないこと。民間だったら必ず減価償却して、全ての設備はいつか必ず減価償却してゼロになってだめになるから、また次の設備投資をとというのがある。しかし国のものにはそのようになっていないので、壊れたら直すというふうに無限直しみたいになってしまっているというのがある。そもそも減価償却をやっていないから、いつつくったのか台帳がなくて、簡単にはわからなくなってしまう公物もたくさんあるという。だからまずはこういう開放をする前に、どういうことになっているのか状況をもう少し調べた方がいいような感じもする。

そういうものをもっとオープンにして、どこがどうしてどうなっているんだ、維持管理にいくら経費がかかるかとかいう、関連情報をきちんとオープンにすることが第一だと思う。第二に、つくってしまったものを長い時間かかって国はメンテナンスして、ノウハウをたくさん持っているわけだから、いいところは生かしていかないとだめだと思う。特にメンテナンスとか修繕に対しての知識をたくさん国は持っているので、例え民間に開放して後はやってくれとなったとしても、うまくそのノウハウが継承されないで断絶してしまうと、大きな損失だと思う。

それと、ネットの世界なんかだと、最近おもしろいのは、お金を取るといったときに直接利用者からは取らないというモデルがある。例えばグーグルなどはどうして大きくなったかといったら、広告モデルであって、情報を提供する相手のユーザーから直接の対価をもらっているわけではない。いわば、広告で資金を得て公共サービスをやっている。だから道路もそういうようにいかないのかなと思っていたら、例えばフランスのパリだと景観規制を非常に強くかけているので、そここのところの例えば路上に広告スポットを置かせるということで、代わりに民間にシェア自転車をやらせるとか、バス停を作らせ維持管理もさせるとか、道路の一部をシェア電気自動車の置き場所に使用させて、その代り民間に維持管理までやらせてしまうということをやっている。ひとひねりしないとだめ。道路だけでお金をとって全てがうまくいくのかに関しては疑問がある。

もう少し複雑な、いろいろな規制も絡めて複合的にやっていかないと、そんなうまくいくのだったら今までだって道路でお金取ってうまくいっていただはずなのが、うまくいかないことがもしもあるのだったとしたら、さらにプラスアルファの知恵でも出さなければうまくいかないような気がする。ただ単に民間にやらせればうまくいくとは思わない。

○八田座長 例えばサービスステーションも民営化するということか。

○坂村委員 例えばそういうところも全部合わせてやるとか、どこから出てもいいとか、

どういふところが入っていいみたいなものも考えられる。サービスステーションから、国鉄がJRになった途端に駅中で食堂をやったりいろんなことをやって収益を得ているのと同じような、それにかわるプラスアルファとして別のことを何かやらないと、単に民間に移管したってうまくいかないのではないかと思う。思い切って高速道路の休憩所のところに電車の駅をつくってもいいとか、そういう何をやってもいいみたいなことをやれば変わってくると思う。

○秋山委員 今おっしゃられた国にとってメリットがないといけないという話の部分について、産業競争力会議の議論との関連で一言だけ申し上げると、私は道路に限定することはないと思うのだが、特区でコンセッション方式をとにかく日本も本格的にやるのが国にとって非常に大きなメリットだと思っている。

今の経済状況の中、財政状況の中で経済成長を確保しながら、財政の規律も確保していないといけない中で、今、既に金融政策ではある意味インフレターゲットを出している。成長の機運も出している。ではそれを実際にやるために大胆な財政支出ができるかと言えば限界がある。

そういう中で、なるべく国庫負担少なく経済活性化につながるような今までにない新しいチャレンジというのが、まさにコンセッション方式だと理解している。そういう意味ではある意味、今、坂村委員おっしゃったようにリスクがあるかもしれないよねというところが、まさにリスクがあるかもしれないけれども、チャレンジしてみようというのを国家戦略特区でやろうというのがもともとのコンセプトであるので、そういう意味で原委員がおっしゃっているように、民間を入れるための明確な動機づけになるような民間のロジックで参入に値するものがない限りは、中途半端な制度設計であればこれは絶対にうまくいかないと思う。そのためにはある程度何らかの形で収益が見込め、投資家に対しても説明がつくというような制度設計にならない限りは、なかなかうまくいかないのではないかと思う。やるのだったらそういうものをつくらないといけないと思う。

○八田座長 要するに今おっしゃったことは、民間会社にとっては利益になるし国にとってもそれが節約になる。基本的に広い意味での効率的な運用が可能になるような工夫をしたいということだ。

例えば償還期間が過ぎた後に料金を原則無料にしたあとも、当然コストの対価は取っていいわけだから、非常に重いトラックについて、今すごく優遇しているけれども、高い料金を取ってもいい。それから、混雑は人に対して迷惑をかけているのだから、混雑時には高い料金を取ってもいい。そのかわり、ほかは全部無料にしろという条件をつける。そうすれば民間の会社でも混雑料金から利潤を得ることが出来るので、参入してくる。せつかく国家戦略特区ができるならば、それをきっかけにこのような国全体のためになる実験をしてみたいと思うので、ぜひお知恵を拝借したい。