

第7回 高速道路のあり方検討有識者委員会

平成23年7月14日

【道路局次長】 それでは、本日は大変お忙しい中、また暑い中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。定刻になりましたので、若干遅れている先生がいらっしゃいますが、只今から、第7回高速道路のあり方検討有識者委員会を開催させていただきます。まず最初に、お手元の資料のご確認をさせていただきたいと思っております。配席図の後、ダブルクリップを外していただきますと、資料1が「委員名簿」、資料2が「東日本大震災を踏まえた緊急提言(案)」、データ集も添付させていただいております。資料3が日本自動車連盟様の説明資料、クリップで留めておりますけれども、資料4が1～3までございまして、日本観光振興協会様からの説明資料でございます。よろしゅうございますでしょうか。また、大島大臣につきましては、国会に呼ばれておりますため、到着がおそらく当委員会の終了間際ということになってしまうかもしれませんが、お許しいただきたいと思っております。それでは報道関係の皆様につきましては、ここで一度ご退出をお願いいたします。それでは、以後の議事の進行は座長をお願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

【座長】 それでは、これより議事を進めさせていただきたいと思っております。本日の議事は、「東日本大震災を踏まえた緊急提言(案)」、それから後2つヒアリングで、「日本自動車連盟ヒアリング」、「日本観光振興協会ヒアリング」の3点でございます。それではまず始めに、事務局より「東日本大震災を踏まえた緊急提言(案)」について、ご説明をいただきたいと思っております。よろしくをお願いいたします。

【道路局企画課長】 おはようございます。道路局企画課長の森でございます。それではお手元にお配りさせていただいております、資料2をもちまして緊急提言(案)のご紹介をさせていただきたいと思っております。ここに至りますまでに各委員におかれましては、度重なるご推敲もいただき、更には細かな文章までのご指示いただいた上で精査させていただいたものという形になっております。ですので、一言一句あまり紹介しても、そこが重なってしまう可能性がございますので、大きく変更した点のみご紹介をさせていただければと思っております。それでは資料の2をもちましてご紹介をさせていただきます。先般のこのあり方委員会の中でも座長からご指摘をいただいたように、この委員会のミッションを明らかにさせ、加えてこの緊急提言をしていただく形の経緯に至ったところについてご紹介するようというところでございましたので、「はじめに」の上4行でございますが、追記をさせていただいております。「本委員会は将来にわたり維持される高速道路ネットワークのあり方、高速道路料金制度について検討することを主なミッションとしている。」ということを確認した上で、今回の「震災という未曾有の大災害を受け、本委員会のミッションに照らして、改めて認識された高速道路等の価値と教訓、そして地方公共団体…」云々ということでの文言を4行追加させていただいて、「ヒアリングを踏まえ、東北地方の産業創生の観点を含めて、緊急的に実施すべき高速道路政策を、この提言にとりまとめたものである。」という形の6行を一番最初に整理させていただいております。続きまして2ページ目でございます。これは先般ご紹介させていただ

いたところでございますが、(2)の③委員からご指摘をいただいたところでございますが、『くしの歯』の東西方向のルートについて、これまで少しずつではあるが着実に改良を進めてきたことが、早期の啓開・復旧に貢献したということも、過去の教訓、あるいは今までの努力といった項目の中に加えておくことが必要ではないかという、先人のご苦勞に対してのコメントを付け加えておくべきではないかということで③を追加させていただいております。加えて、2、3ページ目は今までの課題等々整理しておりますが、4ページ目の(5)「高速道路の構造(盛土)の耐震性に課題」ということで、これについては前回、委員からのご指摘であります。今回の震災でも、更には一昨年、平成21年8月の震災の際の東名の盛土等が、といったことを踏まえて、高速道路の盛土について今回の地震を含めて多数崩壊が発生していることに対する対応を考えていくことが必要ではないか、ということをお指摘いただいております。第1章のこの評価すべき点・反省すべき点のところにお追記をさせていただいたということでございます。こういった視点を踏まえて、5ページ目以降が緊急提言でございます。5ページ目の緊急提言の変わったところを少しずつ紹介させていただきますと、大きくは(1)、この前段の中のワーディングとして「新たな二段構え(防災プラス減災)の耐災思想に基づく取組が必要」であるということ。これはいろいろな各方面の提言の中でもこういう二段構えの耐災思想ということが提言されてきているところでございます。かなり一般的になってきているということです。ここでも同様に防災に対して加え、減災対策を加え新たな二段構えの思想ということ、そしてハードとソフトという意味合いで二段構えとなっている。この新たな二段構えの思想という項目、ワーディングを入れさせていただいたということです。(2)でも一番最後の行でございますが、災害時に積極的な活用が必要だというSA・PAについてももう少し前向きな話を追加すべきということで、文章を追加させていただいております。6ページ目でございます。それを受けた形で、(3)戦略的かつ効果的なネットワーク強化が必要であるという項目でございますが、先般、この中でもそういうご意見があったのでございますが、一番上の丸、幹線道路ネットワークの弱点解消の次のパラグラフですが、今回の災害にあたって、災害の面での隘路、いろいろとあっちこちに緊急に対応する訳でございますが、全国あらゆるところを全てやると言っているわけではない。重点的かつ選択した上でやっていくということをはっきり明示した方が良いのではというご意見をいただいております。そういうこともございまして、このパラグラフ4行全部をお追記させていただいております。「広域的な幹線ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」という最後の1行を強調させていただく形で、この4行を追加させていただいております。加えて次の文章に追加をさせていただく形で、「アジア経済の力強い成長などアジアダイナミズムを取り込み、産業の力を高めていく」ための目的を追加させていただいております。加えて次の柱立て、「被災地域の早期復興を促進する復興高速道路等の整備」ということでございますが、今回、各方面からこの三陸沿岸の道路を復興高速道路という形での位置付けをして欲しい、さらに加えて2つ目のパラグラフでございますが、「横断軸の強化」ということがこの委員会の中でも数々言われています。この2つのパラグラフをそのまま追加させていただいております。特に、上のパラグラフ、3行目以降、各地域を縦に繋ぐことによって、地域間の連絡性を高めることができる「復興高速道路」としての三陸沿岸道路、太平洋沿岸軸の強化が必要であるということ。それと2つ目のパラグラフでございますが、この太平洋沿岸軸と連携をして、今回三陸縦貫自動車道とともに、重要な役割を果た

した「くしの歯」に象徴される太平洋岸と内陸部を結ぶ横断軸の強化が必要であるということ、こういったところを追加させていただいております。あわせて当然、これは前からございますスピードアップと整備目標を明確化させるということでの整備の方向性。そして、次の柱立ての「大震災が想定される地域等の再点検」の部分についても、追加をさせていただいております。今後の首都直下、東海・東南海あるいは南海地震を中心に、災害面からの弱点の再点検と必要な箇所の選択的かつ重点的な強化が必要であるということで、これも先程ご紹介させていただいたあるいは重点化あるいは効率化といったところを少し浮き出るような形の文章に修正させていただいております。なお、「くしの歯」の「歯」あるいは「歯の根本となるような部分」もない地域も存在していることにも十分注意が必要だというご意見をいただいたということを追加させていただいております。次に7ページ目でございますが、その下に、先般からその他の部分それぞれの各項目に柱立てを付けさせていただいております。まず1点目が「人材育成や技術開発等の推進」ということで過去の経験の伝承あるいは今回の耐震の性能の向上等のための技術開発の推進、あるいは盛土の耐震性の向上、液状化対策といったものを追加させていただいております。2つ目の柱立てとして「災害に対応した管理とスマートウェイの強化」という柱立てのネーミングをさせていただいております。ここでも、委員会でもご指示をいただきましたが、二行目以降の地図情報など各種情報の共通基盤の充実、あるいはSA・PAの避難、救援の拠点としての積極的な活用、それに向けた情報提供機能の充実といったところがございます。さらには、4行目以降は変わっておりませんが、インフォメーションテクノロジーの基盤となるように光ファイバーの整備、これによって地域に対する社会参加支援のソーシャルワークとしての役割を果たさせることも以前からの文章という形で整理させていただいております。3つめの柱でございますがこれは事業評価の話でございます。災害時の地域の孤立化を防ぐ考え方を取り入れた事業評価の充実という柱立てをさせていただきました。内容は以前と変わっておりませんが、渋滞解消等を図るネットワークの考え方に加えて、災害時に地域の孤立化等を防ぐ考え方を取り入れた評価手法の充実という文言を定義させて頂いております。4つ目の柱が、産業創生を牽引する観光の推進ということでございます。これも以前と文章的には変わっておりません。柱立てのネーミングをさせて頂いたということでございます。今後の産業創生の牽引のための観光が重要だという文言、内容は変わっておりません。5つ目が、被災者や復旧・復興のための料金施策の適切な改善ということでございます。これについてもネーミングを付けさせていただいた上で、加えて、昨今の実態として、1行目の後半、高速道路料金施策の面でも配慮することには一定の効果が期待される一方、地域の公平性や渋滞等の交通状況、他の交通機関への影響等に十分に留意することが必要だということで、今後の適切な改善を検討することが重要だということ整理させて頂いております。これは実際にヒアリングをさせていただいた中で、このような意見が多々出てきたということで、追加をさせていただいたものでございます。最後のページでございますが、これもワーディングとして、大震災を踏まえた国と地方、官と民のあり方の整理という柱立ての名前を付けさせて頂いております。内容的には変えておりません。東北地方整備局が、今回の震災において大きな役割を果たしていることを踏まえて、今後の国と地方あるいは官と民の役割分担や協力のあり方について、議論を深めていくことが必要だという文言でございます。そして最後に、これも先般座長からご指摘を頂いたことでございますが、この緊急提言の後、実際に本来のミッションに向けて、またさらにご検討頂くということ宣言しておこうということでございます。今後に向けてということで、本委員会では、高速道路のネットワークのあり方、あるい

は高速道路の料金制度について、秋頃を目途にとりまとめを行うこととしており、引き続き、重要な課題に対し、更なる事実の探求と議論を行い、積極的に検討を進めていくというものである。ということの宣言を追加させていただいたというものでございます。手短に前回から追加させていただいたところ、検討させていただいたところをご紹介させていただきました。以上でございます。

【座長】この緊急提言案について、本日よりまとめをしたいと考えております。これまで、委員の皆様からいろいろな意見を頂いて、概ね反映されていると認識しておりますけれども、是非この機会に付け加えたいこと、あるいは修正したいこと、感想等でも結構でございますので、特段の意見のある方いらっしゃいますでしょうか。

【委員】

質問なのですが、改めて聞いてみてあの話について一切触れていないのはどうしてなのかと思ったのですが。いわゆる東北復興のための無料化というのをやっていますね。要するに、今の段階でどう総括するかという段階ではないと思うけれども、一応国交省的に言えば、震災対応に向けてのキラーコンテンツで、ぶつけた戦略なわけで、それについてそのようなこともやっているけれども、ということベースにこの緊急提言をするという方が分かりやすいのではないかと、今聞いていて思ったのですが、そのあたりはどのようなになっているのですか。

【道路局企画課長】先程ご説明の際に、ページを若干ずらしてしまったかもしれませんが、8ページの一番頭にその旨を少しご紹介させて頂くつもりで文章を追加させて頂いております。大規模災害時に被災者や復旧・復興の支援を図っていく上で、高速道路料金施策の面でも配慮することには一定の効果が期待されると。かなり回りくどい言い方で、この2行で表現させて頂いております。もし、ご注文がもう少しはっきりとした言い方ということであれば、文章表現を直すことは可能ではないかと思えます。

【委員】もしクリアにするならば、何月何日からこういう形で実行しているけれども、その成果を踏まえて、また一部問題の指摘がある部分も無くは無いので、それを改善しながら、より復興に道路面からバックアップしていきたいというスタンスが、もうやることはやっているんだというイメージで、バーンと出した方が良いんじゃないかという気もしないでもないのですが。という意見です。

【委員】有識者委員会が緊急提言して実施した料金無料化等々だと、胸を張って言えるところもあるのですが、良い意味の政治主導でおやりになって頂いている。同時にヒアリングの中では、どちらかといえばそれに関するコンプレインも多かったと思うんで、こういう表現になっているのではないかと、私が理解しているところでございます。

【委員】この委員会のミッションであるかどうかは別にして、当面一年間被災者支援としての無料開放をやっている。当然一年経ったらその効果がどうであったかという検証はしなければならないと思うのです。そういう意味で、この文章だけだと、当面一年の後、どのような検証をやるのか

あまり触れられていないので、少しその辺は記載しておいた方が良いでしょう。

【道路局長】今のご指摘の部分は8ページの頭の部分でございますけれども、もう少しクリアに今やっていることを、最終部分に書き足させていただくという形で、若干修正させていただきます。

【委員】昨日宮城の復興構想会議がありまして、道路面からのバックアップも非常に重要だという視界も少し見えて来ているので、感想ですけれども、ここでいう復興高速道路みたいなキーワードとか、それから三陸自動車道とか、ああいう類の話にすごく関心と焦点が向かっているのです、それを大事にしたら良いんじゃないですかね、本当に。

【池口副大臣】8ページの現在やっている料金の施策についての表現ですが、これだと何をやっているのか分からないというのは指摘通りでございますので、具体的に被災者の無料開放と、トラック、物流のやつをやっていますと。ただ、効果については、もう少しちょっと、現時点での評価を入れて頂いても構いませんけれども、検証はしますという文章は付け加えさせます。

【委員】今、宮城県の復興構想会議の話がされましたけれども、常磐高速の未開通部分があって、原発の問題もあって、あの辺半島地帯のような感じになっているんです。ですから、三陸も非常に大事なのですが、案外常磐高速、宮城、福島に関わる部分がですね、盲点になっている可能性がありますので、もし可能ならば、現地を元気づける意味でも、例示の中に入れていただければと思います。

【道路局長】今のところは、6ページの真ん中の復興高速道路の所の、1段落目の三陸沿岸道路など、太平洋沿岸軸ということで、少し広めに書いておりますが、もう少しクリアに書いた方が良いでしょう。当然我々としては、常磐道のところも大事ですので整備の促進という方向で取り組むことにいたしております。

【委員】もしできましたら、三陸沿岸道路や常磐道などと、並列して頂いた方が良いでしょうのかと思うのですが、三陸沿岸道路と常磐道は必ずしもイーブンではありませんので、その辺工夫していただければと思います。

【委員】いろいろ、あちこちやりたいことはあると思うのですが、このレポートは失礼ながら、政治家が出すレポートではなくて、有識者委員会のレポートで、有識者委員会のレポートというのは冷静さというのが非常に重要なわけです。政治家の方というのは冷静さだけでは駄目で、情熱を持ってやってもらわなければならないけれども。そういうところで言うと、ここで出すレポートが図に乗った感じになるのは、ひいきの引き倒しみたいなことがあって、そのハレーションも大きいと思うのです。だから、選択と集中とか、あるいはよくよく吟味した上でというのも付けているので、この段階に来てあまり具体文言を過分にに入れていくというのは慎重にやった方が良いでしょうという気持ちが私はします。さっきの高速道路の無料化のことについても、もちろんここで一定の効果が期待されると私も思いますけれども、一方で被災者の認定が市町村によってバラバ

ラで、ちょっと停電があっただけで被災者に認定する市町村もある。モラルハザードが早くも起こっていますよね。そういうことをはっきり書くのも何なので公平性とか書いているわけですがけれども、そのようなことを考慮すると、こう言うては申し訳ないのだけれども、無料化というのも胸を張ることだけではないんだという感覚もあろうかと思うのですけれども。

【委員】反対があるので強くは申しませんけれども、私もシンパシーだけで話しているわけではございませんので、そのことは明確にさせていただければと思います。

【委員】この委員会というのは本来震災があろうが無かろうが作った委員会で、ところが、中間的に提言を出さざるを得ないある種の緊急提言という意味で中間報告としての意味がある。その先にある、まさにネットワークのあり方とか道路料金体系が本丸みたいなものなのですけれども。和歌山県沖でこの前地震があって、どきっとしたんですけれども、和歌山の県知事からの話がリアリティを持ってしまうとまずいなと思ったのですが、本当にこの提言のページの「はじめに」の最後に書いてある、今後の南海、東南海という類のものに向けて交通体系をどうしていくのかということについて、非常に大きな今回の東日本大震災が示唆を孕んでいるという含みがこのレポートの命だと思うので、そういう意味で、今のタイミングでさっさと出しておくのが一番良いんじゃないですかね。

【道路局企画課長】先ほどの文言ですけれども、先ほどの8ページでございますが、委員の方々のご意見等を踏まえると、こういう形でどうでしょうということですが、「6月20日から東日本大震災の被災者や復旧・復興の支援を図っていくため、高速道路の無料解放措置を行ったところである。当該措置により、一定の効果が期待される一方、地域間の公平性や渋滞等の交通状況、他の交通機関への影響等について十分に検証した上で、その効果等を踏まえて適切な改善・見直しを検討することが必要である。」という文言に少し修正させていただければというように思います。

【座長】賛成です。何をやってきてどうしようとしているのかがはっきり分かる方がいいですね。ということで、そういう修文の段階にきておりますので、あまりややこしいことは言いませんが、いかがでしょうか、あと他にご意見ありますか。

【委員】今の修文、紙に書いたものでないとなかなかわかりにくいのですけれども、あまり後ろ向きに、後で再検討して見直すということばかりが表に出るような書き方もまずいかと思うので、そのところが難しいのですが。このような施策をやっているというのを、まず淡々と言うことの方がメインではないかと、思って聞いておりました。あと若干感想を付け加えますと、今回の緊急提言の命というのは6ページのところだと思うのですが、前回少し申し上げましたが、今回はメリハリがかなり効いていると思います。特にこの(3)のところの「復興高速道路」とそれから「大震災が想定される地域等の再点検」という、この2つですね。ここが、まさに緊急提言すべき一番のポイントだと思います。「幹線道路ネットワークの弱点解消」というのも一応あるのですけれども、ポイントとしては、今回緊急に言うべきなのは次の2つではないかと思っております。これは感想でございます。

【委員】この緊急提言の冒頭部分に、今回の大震災の教訓が羅列されています。こういう表現が良いかどうか分かりませんが、それは今後の対策の必要条件と考えるべきではないか。しかしながら、その必要条件は、当然ながら、本当に必要か、財源的にも合理的か、という ある意味で十分条件を満たすようなチェックをしていく必要があります。そういうことを今後事態が鎮静化するにつれて冷静に行ってほしい。その点について先ほど説明を受けましたが、選択的に、緊急性の高い箇所を重点的に効果的手法で実施するというような文言を入れていただいたと理解しています。要するに必要だと言っているだけではなく、十分今後を見て、本当に必要なことをやっぱり選択していく姿勢があるということが、重要だと思うのです。

【委員】本当につまらないことなのですが、1ページ目の「首都直下や東海・東南海」という表現で、直下の後ろは「首都直下地震」と入れた方がいいでしょうね。それから同じ表現が6ページの下のところにも、「首都直下、東海・東南海・南海地震」とあるのですけれども、多分「首都直下地震」と。これは単純な話です。

【委員】細かいことで恐縮ですけれども、7ページの最後の「産業創生を牽引する観光の推進」というのがございますけれども、特に「観光が重要であり」とございます。それで色々あり方について地域戦略が必要であると。これ、まさに重要で、福島から、料金の割引を含めて早くやってくれと、こういう声が、もう観光シーズンに入りますんでどんどん出ているということでございます。そういう思いをお伝えしておきたいと思えます。以上です。

【座長】そういうことで、今出た意見等のところでぎりぎり修文をして、この内容をもって、本委員会の緊急提言とさせていただくということでよろしいでしょうか。それでは事務局として準備していただいて、今日の委員会の最後の段階で、私から大臣にお渡ししたいと、こういう風に思えます。よろしいですね。

それでは続きまして、次の議事、つまり日本自動車連盟ヒアリング、日本観光振興協会ヒアリングに入りたいと思えます。

我々の委員会、段階的接近法できちっとした事実認識を深めようということで、ヒアリングを積み上げておりますけれども、本日は、一般社団法人日本自動車連盟の久米正一専務理事、社団法人日本観光振興協会の舩山龍二副会長にお越しいただいております。ご多忙の中、誠にありがとうございます。よろしくお願ひ致します。ヒアリングの進め方ですが、まず、日本自動車連盟、日本観光振興協会、それぞれよりお話をいただきまして、その後、委員のご意見をいただく形にしたいという風に思えます。それではまず始めに日本自動車連盟の久米専務理事より15分程度でご説明をいただきたいと思えます。ありがとうございます。

【日本自動車連盟】本日は私どもの意見をご説明申し上げる機会をいただきありがとうございます。本日は本来ならば、私どもの田中会長がご説明するべきところでございますけれども、国際自動車連盟の会議がございまして、海外出張中でございますので、私の方から説明させていただきます。それでは資料3に沿いまして説明させていただきます。まず1ページ目ですけれども、私どもの組織

の概要でございます。私どもは主に自家用乗用車のユーザーの組織ということでございます。個人会員で約1,163万名、家族会員で496万名ということで、合計で1,721万名の会員を有する組織でございます。活動の内容と致しましてはロードサービスあるいは交通安全活動、それから自動車に係わる環境改善活動、エコドライブの推進等について。更にモータースポーツ、こういった活動を行っている組織でございます。2ページ目に入りまして、今回の東日本大震災の対応ということでございますけれども、1に書いてございますように、私どもロードサービスの特別支援隊というものを全国から集めまして、被災地に送りました。一回目は中部それから関西から、3月16日に東京に集合致しまして、翌3月17日に東京を出発しまして、緊急交通路として暫定復旧を果たしておりました東北自動車道、これを北上致しまして、当日の夕刻に仙台に来て活動を開始したということでございます。改めて高速道路の重要性を認識した次第でございます。この活動につきましては、6月17日に一段落ということで、約4,500台の被災車両の移動を全国の支援で処理したところでございます。3ページ目に入りまして、福島原発の関係でございますけれども、こちらにつきましては、現在進行中でございますけれども、政府の要請を受けまして、立ち入り規制されている警戒区域、こちらに住民が残したままにしている車を持ち出す際のバッテリー上がり等の問題への対応の支援を進めております。こういった活動を通じまして、また震災直後に燃料不足で、ロードサービスに燃料切れの要請が殺到したとか、そういったこともございまして、やはり東北地方における自動車交通、道路の重要性を再認識したところでございます。4ページ目に入りまして、「自動車ユーザーが望む高速道路とは」ということでございます。私どもはやはり会員組織でございますので、会員の意向でもって基本的には活動を進めているところでございまして、折々、会員の意向調査を行いまして活動を進めています。基礎的な調査につきましては、ちょっと古いんですけれども、左下の囲みでございますように、平成18年の3月から5月にかけて、約1万名以上のアンケート調査を実施したところでございます。これによりまして、道路の満足度と今後のあり方に関するアンケートというものを実施したわけでございます。アンケートの調査結果と致しましては、右側の囲みでございますような結果になっております。ユーザーが改良を最優先で進めて欲しいのは生活道路等の身近な道路であると。それから2番目と致しましては、高速道路において進めて欲しい施策は、利用料金の値下げと。これが最も高いということでございます。それ以外も色々ございますけれども、一番下でございますけれども、都道府県別の高速道路における進めて欲しい施策というのは、これがかなり地域の特性で様々であるという結論になっております。5ページをめくっていただきまして、その詳細でございますけれども、生活道路等の身近な道路の整備にまだ不満が残っているということで、生活道路が最も優先するというのが38.8%という数字になっておりまして最も高いということでございます。右の方に、都道府県別の優先度というものが出ておりますけれども、色塗りしたのが、これがトップということでございまして、生活道路が最優先というのは各都道府県、非常に多く、また高速道路の整備がまだ進んでいないというところにつきましては高速道路、それから、地域をつなぐ幹線道路といったところに優先順位があるという状況でございます。次に6ページでございますけれども、高速道路において進めてほしい施策、これをグラフにしていますけれども、利用料金の値下げというものがこれは63.3%、大きく他を引き離すというところでございます。次いで車道の拡幅・車線数増加や新たな道路の建設・延伸、出入口の追加といった円滑化に関する施策といった割合が多くなっている。それからさらに、見通しの悪い箇所への道路形状の改良、ETCの利用促進、道路照明の増設・改善、サービス・パーキングエリアの増設・改善、あるいは防

音壁の設置と、低騒音・雨水浸透舗装の推進といったような安全面環境面に関する施策というものが次に位置づけられているということでございます。この根拠といいますか、これを推定するのに、7ページでございますが、やはり日本の高速道路料金というのは諸外国に比べて高いんじゃないのかということでございます。欧米諸国に比べると有料道路の料金はかなり高いという現状があるということです。ページを飛ばして、11ページをご覧頂きたいと思っておりますけれども、都道府県別の高速道路において進めて欲しい施策ということでございますけれども、この表は一番右が利用料金の値下げということでございまして、この濃いグレーで塗ってあるところが最優先ということで、色が薄くなると次の順位ということになりますけれども、一番右が一番集中してございまして、その次に、一番左の新たな道路の建設・延伸といったところでございまして、まだ整備が進んでいないところです。鳥取ですとか山形、和歌山、島根、宮崎といったところはやはり高速道路の延伸といったところに要望が強いということです。これは平成18年の数字でございますので、その後色々と状況が変わっている可能性があります。12ページに入りまして、「平成22年、昨年2月時点における自動車ユーザーによる高速道路料金とは」ということでございます。JAFでは平成21年3月28日より開始されました高速道路料金の割引制度、上限休日1,000円により、自動車ユーザーの高速道路の利用がどう変化したか、また割引制度についてどう考えているかを把握するためにアンケートを実施したものでございます。対象は18歳以上の自動車ユーザーで、インターネット調査で2,000人強の回答者を得ています。このアンケートの結果としては右の囲みでございますように、高速道路料金の割引はドライブによる観光などの経済効果があったと考えられます。そしてユーザーの85.1%は何らかの高速道路料金の引き下げを望んでいるということでございます。また、一番下でございますが、これはこのアンケート調査ではございませんけれども、日本生産性本部のレジャー白書2010の調査結果でございまして、これによるとドライブというのが従来3位だったものがトップに躍り出ているということで結果を記させていただきました。13ページでございますけれども、この1年間でどのくらい高速道路の利用者が増加したかということでございます。左の円グラフにございますように、利用する回数が増えたという人は19.3%ということで、まだ効果というのは浸透していない現状であったのかなと思います。この利用回数が増えた19.3%について、走行距離はようになったのかということをお聞きしておりますけれども、こちらにつきましては走行距離は77%増加したということでございます。次に14ページでございますけれども、この時点でユーザーは高速道路料金についてどのように考えているのかということでございます。この昨年の2月の時点では地方の高速道路の無料化とか、軽自動車の優遇ですとか、社会実験を実施しながら段階的に引き下げるとか、いろいろな案が示されている段階でございまして、そういった色々なオプションといったものについてどういったものにすべきかというアンケートを取ったわけでございます。現行通りにすべきというのが17%、完全無料化すべきが12.5%、渋滞区間のみは有料とすべきが7.9%、都市高速のみは有料とすべきが6%、それから平日休日関係なく一律の料金、上限を設けるというものが19.8%、また平日休日関係なく一律の割引にするというのが21.8%ということで、合計すると85.1%が何らかの引き下げが必要と答えているということでございます。16ページでございますけれども、先程述べました日本生産性本部のレジャー白書が昨年の7月に出ています。平成22年の分についてはまだ公表されておられませんので、これを含めた分析というのはできておりませんが、平成20年から平成21年を比較するということになると、平成20年にはドライブというのが第3位だったというのが、平成21年にトップに躍り出ているということでございます。国内観光

が2位で、これは同じということをごさいます、トップだった外食が3位に落ちているということをごさいます。また下の方に9番にあった動物園とかそういったものが6番に上昇しているという状況をごさいます、そういった意味でもいろんな効果があったんじゃないかと推定するわけをごさいます。次に17ページに入ってくださいまして、今度は現時点ですね、平成23年の7月時点における高速道路料金の引き下げによる効果ということで調査をしたわけをごさいますけれども、こちらにつきましてはユーザーの調査ということではごさいません。左上の四角の囲みをごさいますけれども、対象としては無料化社会化実験の対象となった路線を有し、JAFとタイアップしてドライブ情報をPRした自治体又は観光協会に対してアンケート調査を行ったというものでごさいます。19ページをご覧頂きたいと思うんですけれども、私どもの機関誌でJAF Mateというものがごさいます。こちらにせっきく無料化になったということでドライブしましょうという提案をしたところをごさいます。20ページに詳細があるんですけれども、いくつかの自治体さんや観光協会さんに色々プレゼントを出していただいたり、あるいはドライブコースを提案していただくということで、21ページにこのドライブコースのモデルをごさいますけれども、こういったおすすめコースを作ってくださいまして私どものサイトに載せたところです。17ページに戻っていただきたいと思っておりますけれども、16の観光協会・自治体に調査を依頼した質問というのが17ページの右側をごさいます。8番では、高速道路料金について最終的にその上限料金制や無料化の効果はあったのかなどということと、それから引き続き高速道路料金の引き下げ施策を望むかという質問を行っているところをごさいます。これにつきましては、ほとんどの自治体が上限料金制や無料化社会実験が地域の経済振興に役立ったと回答しているということをごさいます。交通状況が悪化したと回答したのは37.5%に留まっております。85.7%の自治体などが、これまでの上限料金制度や無料化社会実験は効果があったと回答してございまして、84.6%の自治体が、引き続き高速道路料金の引き下げを望んでいると回答しているところをごさいます。そういった意味で高速道路料金を下げるといことはいろんな意味の効果があると私どもは解釈しています。22ページをごさいますけれども、この無料化社会実験におけるロードサービスの実施状況をごさいますけれども、右側の表をごさいますようにロードサービスの実施件数につきましては無料化区間では約2,700件増加しておりますけれども、右下の方に全国のロードサービス実施件数、これが全国では一般道を含めると200万、それから高速道路に入っても9万ということですので、そんなに悪影響はなかったんじゃないかと解釈しております。23ページをごさいますけれども、今後の東北地方への観光支援ということで、JAF Mate誌にあと1週間くらいしてから各会員の方に配布される予定になっております8/9月合併号で、東北へ行こうというキャンペーンを張ろうとしております。各県知事さんにもご協力をお願いしまして、24ページにあるように情報発信をしまして東北地方の復興を少しでも支援するという意味でやっております。高速料金が安くなるということは効果的な施策であると思っておりますので、ぜひご配慮いただければありがたいと思っている次第であります。私からは以上をごさいます。どうもありがとうございました。

【座長】はい、どうもありがとうございました。では引き続きまして日本観光振興協会の舩山副会長よろしくお願ひします。

【日本観光振興協会】舩山をごさいます。よろしくお願ひします。今日はこのような機会をいただ

きまして、大変ありがとうございます。日本観光振興協会という組織は、資料の4-1の1ページをご覧頂きたいと思いますが、実は4月1日にできたばかりでありまして馴染みがないと思います。昔は日本観光協会と、それから日本ツーリズム産業団体連合会と二つありまして、それを合体いたしました。そして合体した趣旨はですね、やはりいろんな観光を国策として取り上げようという観光立国を宣言されて、そして法律も作りましてですね、そして国土交通省の中に観光庁もできました。その観光庁の「民」のカウンターパートとして、いろんなアクションを起こす、こういうことで組織ができました。組織構成はここに書いてあるとおりでございます。今まではどちらかというと地方自治体が多いのが観光協会。私がずっとやっていたツーリズム産業というのは、この業界、産業界ということで、現在の、会員数とか内容についてはご覧いただきたいと思います。そこで資料は、ちょっと飛びますが資料4-2をご覧いただきたいと思います。ツーリズムについてざっくりご理解いただきたいと思います。ツーリズムは一つ一つは小さいけれどまとまると金額が大きいということをお話ししたいと思います。旅行の国内総消費額が25.5兆円ということございまして、これは直接効果として付加価値でいうと12.3兆円、これはGDPの2.6%。雇用が251万人、全雇用の4%。税収が3.4兆円。こういうことございまして、雇用効果を含めまして、大変大きい産業になっております。大変裾野が広いということで、国が観光を国策として採り上げたということございませぬ。消費額とは当然交通費とか宿泊費とかあるいは飲食費、あるいは旅行前後の準備費、非常に裾野が広い。そしてこの25.5兆円の内訳の中に、外国人の消費があります。これは実は1.2兆円しかないのです。5%です。ということは日本の観光は非常に伸びてきましたけれども、ほとんど日本人の日本人による日本人のための観光であったと。それが少し今転換期だということをやまず冒頭に申し上げておきたいです。5%が外国人消費というのは、例えばアメリカの場合は14%。ドイツは17%、フランスは、30%。スペイン、オーストリアは半分以上が外国人と。そこまでいきませんが、日本があまりにも少ない。そして、言うまでもないことですが、この外国人消費というのは輸出ですよ。輸出産業という位置づけで、今、観光立国としての大きなテーマになっているということをやまず冒頭に申し上げておきたいと思います。そして、このツーリズムを担う産業とはどういう産業かということその次の2ページをごらんいただきたいと思います。ツーリズムを産業の範囲です。中にある弧はですね、ツーリズム産業という狭い意味の産業で、旅行業、宿泊業、あるいは左へ行って運輸業、イベントコンベンション、テーマパーク、それから観光、お土産屋。これが狭義のツーリズム産業ですが、実は一番外側のいろんな産業と絡んでおりまして、例えば、一番下のところですね、農林水産業、あるいは左側の地域特産の製造業、あるいは右側に行って小売業、飲食店、ずっと周辺のことを全部絡んでおりまして、したがって、第一次産業、第二次産業、それから第三次産業と絡んでおりますから、人によっては、第六次産業と、1、2、3を掛ける感じで。第六次産業とっております。そこで、例えば今度の震災で、産業農業漁業も大変厳しいという話がございますが、東北の各県の産業構造をいいますと、データはございませんが、観光の生産はそれぞれの県で大体ベスト3に入っているわけです。そして今何が問題かということ、風評被害でお客さんが行かないと。そこで我々業界を挙げて東北支援をやっておりました。東北支援のみならず、例えば北関東の栃木とか群馬とかその辺も非常に厳しいということで。昨日、新聞でご覧になったと思いますが、これは観光庁が出したもので、要するに観光で日本を元気にしようということで、我々もバックとしてやっておりますが、つまり今日本における観光というのは産業構造で大変大きいということをお話ししておきたいと思います。これはついでですが、3ページには観光関係の団体が

書かれております。ちょっとご覧いただきたいと思います。さて戻りまして資料の1です。資料1の2ページ目です。観光についての少しざっくりした話をもう一回したいと思います。このデータはですね、大体日本人がその国内の宿泊観光はどれくらい行くかということが一番上です。大体半分。だから日本人の半分は一応旅行に行くと。そして2番の参加平均は2回とありますが、つまり行く人は2回行くが、後の半分は一切行かないと、そういうことです。そして目的地は県内が13.6%で県外が83%ということです。あとは出発した日が平日は33%、土日祝日が29%。後の残りの30%は夏休み、ゴールデンウィーク、春休み、こういうことになります。あとはいろんな行動が書いてございますので、ご覧いただきたいと思います。同行者もやはり日本の宿泊旅行というのは家族旅行であります。これが46.0%。知人友人がその次です。ここに載っていませんが最近は一人旅というのが増えまして、これが4、5%あります。一人旅というのは、意外と昔は旅館の人は受け付けなかったけど、今はもう大歓迎です。どうしてかということ、単価が割と高いんですね。そういうこともありまして、少し変化を見せていると。問題はこの11番です。利用交通機関。これは自家用車が54.9%と半分以上でございます。昨年度は50.0%でございますから、明らかに1,000円の高速導入の効果があつたというように言っていきたいと思います。その次の宿泊数です。これが日本人の最も特色であります。平均1.56日、誠に忙しい旅行をするのが日本人であります。これも実は、今後相当、臍を固めて直していかないと難しいということでもあります。それから、3ページ目です。今後1年間旅行するんですかということに對しまして、77.2%が行きたい。つまり欲求が非常に強いということでございます。だが現実にはギャップがあります。行かない理由はここに書いておりませんが、やっぱり一番大きいのは休みがない、休みがとれない、それから家計の制約。それからこれが意外と大きいのですが、どうしてもその行くのが限られているから、混雑する、混雑するというのは高い、それで躊躇する、こういう感じです。希望する旅行の種類はご覧のとおりになっております。3番目の宿泊観光旅行目的地です。下に表がございますが、縦軸は居住地です、どこから出ますかと。それから横軸はどこに行くか、ということでマトリックスになっていますが。やはり言うまでもなく、自分の居住地範囲内で旅行するのが一番多いわけです。ただ、例えば東北の場合は、やはり関東に22.8%とか、あるいは甲信越が関東に24.5%ということで若干地域によって行き先が変わっております。つまり居住地以外の方が多いというのは交通の発達によって居住地からさらに遠くに出て行く、ということでもありますから、これも鉄道あるいは道路の効果があるということを読み取っていただきたいと思います。4ページです。4ページ目は、利用交通機関の各機関ごとのシェアの推移でございます。もう言うまでもなく自家用車が一番多いわけでございますが、高速道路導入後さらに高まっているということが書いてございます。マイカーは小回りが利くとかちょっと安上がりということもあって一番支持されている、ということでございます。5ページ目です。5ページ目は一人あたりの消費量でございます。20年度、21年度と下がっております。これは、リーマンショック、それと新型インフルエンザですね。そういうことがあって下がっているようでございます。宿泊数は実態と希望とございますが、実態は1.5泊強。本当は2泊したい。このギャップがあります。このギャップは、先ほど言いましたように、やはり休暇制度と非常に関係がある。家族旅行は子供の休みと非常に関係がある、ということでもありますから、今、観光庁を中心に休暇を大々的に変えようという動きをやっているのはこのためでございます。それから次の6ページです。これは先ほどJAFさんも説明がございましたので省略しますが、日本の余暇の市場のピーク推移は、ドライブ。次は国内観光旅行、外食と。これは料金値下げでさらにドライブにドライブがかかっている、

こういふこととございます。それから7ページ目です。7ページ目はですね、細かい数字ですが、それぞれの旅行、例えば観光、行楽、鉄道からずらっとありますが、一言で言えはこのグラフから分かることは、日本のこの余暇市場としましては、少し成熟期を越えております。やや衰退期にきておる、ということとです。それを一つ読み取ってください。その理由は、やはりいくつもあるのですが、やはり日本の人口が2004年の12月をピークにずっと減ってきている。つまり、全体パイが減ってきたということ。それからやっぱり経済的な話、可処分所得が下がってきた。いろんなアクシデントを含めて下がってきた。そういうことなんです、それをいろんなプロモーションで、航空も鉄道も、あるいはこの高速道路も含めまして、いろんなことを努力した、ということとあります。そこで、一番最後になります、資料4-3とございます。観光業界としてはどう考えるかということとですが、結論を言いますと、冒頭で言いましたように、この観光ツーリズム産業というのはいろございまして、例えば鉄道、既にお話があったようにですね、それからバス、トラックもあつたと。それぞれ違うんですね。そこで、ツーリズム全体では言えませんが、それぞれの業種別では意見を持っていると。その一つとしてこの資料4-3ですね、これは国際観光旅館連盟と日本観光旅館連盟、これもいずれ合体するんですが、要望書をいただいてまいりましたので、この席で皆様にご提案申し上げます。1つは「普通車の平日上限2,000円の割引制度を導入すること」、2つ目は「貸し切り観光バスについて割引制度を導入すること」、3つ目は、新幹線のない四国とございますので、「本州四国連絡高速道路は普通車の平日上限1,000円の割引制度を導入すること」、それからもう1つの産業である飲食とかお土産店ですね、これは立地条件によって全くプラス・マイナスとございます。それから旅行業です。旅行業も一言では申し上げきれませんが、私も実は旅行業出身とございます、私の私見を申し上げます、基本的にプロモーションフェアは、全体のパイを広げるといふ意味では大賛成です。大賛成ですが、しかし利便性が高まるといふことは、旅行業というのはいろございまして、いろいろトラブルがあるからこその存在なんです。我々はいろございまして、考えなければいけないのです。例えば高速道路も発展してくると、それ自身が大きな商品になるのではないかと、昔、やまなみハイウェイというのが一世を風靡しました。安・近・短といふことが昔から言われておりましたけれど、もう少し遠いところからも観光をしていただくことに努力しなければなりません。遠いところといふと、例えば外国人ですね。実は外国人のデータが無くて申し訳ないのですが、今3,000万人構想といふのがありまして小泉政務官が盛んにそれをおっしゃっていますけれども、これは相当本腰を入れてやらないと駄目なんです、そうするためには、やはり日本の魅力を盛んに売っていくと。日本の伝統的なルートをうまく介する、既にシーニックバイウェイといふ、日本風景街道といふ構想がありましたけれど、そういうものも売り出していくといふ事です。それから既にお話があったようですけど、レンタカーを外国人もいずれ使うようになるだろう。そういう時にどうするんだと。ジャパンレールパスのように、若干割引のような事も含めて、外国人も参加してもらおうといふ事など、ここでは細かい事は言いませんけれども、そういう企画をもって、むしろ前向きに対応したらどうかといふのが私の見解とございます。以上、時間がまいりましたので終わります。ありがとうございます。

【座長】 どうもありがとうございます。それでは只今のご説明をベースに、委員の方からのご意見、ご質問を伺いたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】貴重なお話をいただきまして、どうもありがとうございました。違った観点もございましたけれど、やはりこれからの日本にとっての観光ということで、そこでの個人及びドライブ、そこに向けての道路のあり方ということで、お二人のお話の中に共通しておりまして、非常に興味深く聞かせていただきました。そういう中でいきますと、やはりこれからは個人・ドライブということで、かつての団体旅行ではないものが出て来るのだらうと思いますし、お話の中でございましたように、外国人につきましても急速に形が変わってきていますよね。例えば今、日本に来られるのが多いのが韓国人・中国人だと思いますけれども、中国人の方は初回の方が多いので団体で動かれるという活動が多いのですけれども、韓国人の中には既に相当個人で動かれている、レンタカーを利用されているということも非常に多くなってきておりますので、そういう中で高速道路のあり方というのは、外国人も視野に入れて考えることが非常に重要だと思っております。そういう意味からすると、ニュージーランドというのは非常に参考になるものがある。人口420万人の国ですが、外国人の観光客の方が沢山来られて、その中でも60万人位の方がレンタカーを借りて長期に滞在される。中には長期に滞在するので、レンタカーを借りるよりは、来たときに車を買って、1ヶ月、2ヶ月乗って、帰られるときに売って帰るということなんかもやっているそうでございます。そこまでいくかどうか分からないですが。その時にですね、高速道路と地域との、あるいは観光との関係を考えておくということは非常に重要だと思うんですね。JAFの方から興味深い資料をいただきまして、17ページ、18ページでございます。総じて言うと、料金割引制度は地域経済にも良かったということなんでしょうけれども、高速道路の途中にある自治体は減っているとおっしゃっているところが結構あるわけですよ。これは1,000円割引で追加されてしまって、良いところは良かったんだけど、途中のところは、例えば道の駅の売上げが3割、4割減ってしまったとか、入込客数が減ったということもございまして、これからの高速道路を考えるときにいかに降りてもらって、地域の良いものを楽しんでもらうかという事が大事ななと思います。多分、料金の問題もそうですし、案内標識の問題も日本はまだまだだと思います。特に外国人を考えた場合、高速道路上でも、アメリカもイギリスもフランスもドイツも、ヨーロッパの国全てそうですけれども、黄色い統一された看板で良い観光地がありますよという標識があって、それで行ってみようかなという気になるんですが、日本はそういうものがなくて、高速道路上ではそういうのは立ててはいけなくなっていたり、あるいは実運用が始まりますけれど、ITSスポットがサービスエリアできて、その活用が益々課題になってくると思いますけれども、コンテンツをどうするのかという事とかですね。シーニックバイウェイという言葉をしていただきまして非常にありがたいのですが、私はずっとシーニックバイウェイをやっておりまして、そういう中で、地域の方はやはり地域興しという事で、必死に地域の資源の発掘とか、磨きをして、やはりおもてなしの心も大事だねということで、そういう一体となった、地域の活力のある良い姿を求めていくというようなこともあるかと思いません。私の意見ばかり申し上げておりますけれども、特に、高速道路から降りてもらふ工夫というものに関して申し上げますと、料金について、観光振興協会からは上限2,000円の要望がございましたけれども、途中で降りてもらふためには例えば2,000円なんだけれども、乗り降り自由にするとかですね、そんな事も工夫していくべきではないかと思うんですが、そういう点はいかがでございますしょう。

【日本観光振興協会】おっしゃるように1回きりではなく、乗り降り自由、ゾーンでやればと思

うんですね。実は先ほども、日本人旅行者のパイが減ってきたと言いましたけれども、パイを増やすのはですね、回数を多くするか、あるいは滞在日数を多くするしかないんですね。そして、特に滞在させるためには1つの地域に何回か宿泊させると。日本人は本当に忙しい。温泉に行ってもさっと帰る。これではなくて、1つの地域に最低3泊4日、あるいは1週間位滞在してほしいと思います。そうするとそれだけのメニューを作らないといけないですね。メニューを作るために、広域観光ゾーンというものを今作っているわけです。今48ございます。観光ゾーンはやはり高速道路が入ってますから、従ってその観光ゾーンで一週間滞在するには重要なポイントですが、地域の公共交通機関というのは非常に厳しくなっていて、マイカーでしかできないわけです。もちろんレンタカーや自転車もありますけれど、もっと広域ゾーンで滞在するためには車を使わないといけない。そうすると高速道路をその中で乗ったり降りたりするわけですから、ゾーンを気にするということもあってはいいのではないかと。そうしないと滞在型観光というのは根付かないのではないかと思いますので、先生のご意見に私も賛成です。

【委員】JAFは1721万人の会員がいるとの資料が一番最初に出ていますが、この数はピークに比べてはどれくらいになっていますか。

【日本自動車連盟】ほぼ横ばいです。現時点ですと、対前年で在籍の会員数はプラス1万5000人くらいでほぼ横ばいになっております。

【委員】観光協会から配られた7ページの余暇の市場動向というものを見てて、私の問題意識をお伝えすると、自動車関連という所が平成2年の3兆4000億円というピークからこの21年には1兆円減っているんですね。何が言いたいかという、自動車というものに対する物の考え方がライフスタイルの中での自動車だとか若者の自動車離れだとか、やはり自動車文化というものが成熟化してきていて、我々の考え方を少し変えなければいけなくなって来ているのではないかという気がするのです。例えばJAFから見ていて、自動車というものに対する社会科学的な認識としてどういうものを持ったらいだろうか。例えば、今カーシェアリングだとか、要するに、昔、僕らの時代なんかは、自動車はマニアックに自分の好きな自動車に入れあげたり、乗り回したりするのが夢だったんだけど、若い人達というのはどうも車というのは移動手段として定着してきて、車種だとか何だというよりも移動できるプラクティカルな意味だけがあればいいんだということで、マンションでもって1台とか2台を共有して動き回るのもいいんだというビジネスモデルもどんどん出てきているんですけども、自動車に対する変化という点では、久米さんなんかどう思われますか。

【日本自動車連盟】やはり世の中一般で、先生も今おっしゃられたように、基本的に保有から使用へのシフトという傾向にあると思います。ただやはり使い方としても従来はドライブで積極的に使っていたところが結構日常的といいますか、昔は富裕層が持っていたということもあって結構積極的に走っていたということがありますが、今はどちらかという生活必需品的な要素がだいぶ増えて、一方、保有コストがこの高速道路料金でもそうですけれど、かかっているという制約があって、保有から使用に移っているのだけれども、使用のところでもなかなか伸びていないのではないかと思います。ですからやはりコストが下がれば、もっとモビリティの向上にかなり積極的に

出てくるんだろうと思います。また保有から使用へのシフトというのは大きな流れとしてありますが、技術の方もかなり変わってきていますので、エコだとか安全等の技術がものすごく発達しています。その自動車はどちらかというと機械、メカの方だったのですけれども、最近では情報、例えばナビだとかいろんなものが入ってきていまして、自動車自体もかなり変わってきているというところがありますから、保有から使用に変わるのだけれども、使用の中身もかなり変わってきているのではないかと思います。ですから、日本生産性本部の「レジャー白書2010」のところで、ドライブが上がっているのですけれども、音楽というのも上がっているんですね。ドライブが上がると動物園とかも伸びておりますし、それからCDだとか音楽鑑賞も動いているのはドライブの影響なのかなという気がします。あくまでも推定ですけど。

【委員】無料化実験というのは、JAFとしてももちろんポジティブな部分を強調されるのはものすごく分かるのですが、一方で渋滞等が起こったり、ロードサービスがすごく増えていますよね、無料化によって。それによってネガティブなインパクトを受けている部分は無いのですか。

【日本自動車連盟】この実験は非常に短い期間なものですから、もう少し定着してからでないとも最終的なことは言えないと思うのですけれども、このロードサービスが無料区間で増えているのはほとんどパンクなんですね。パンクというのは普通の道路だったら空気圧が低くてもそんなに問題ないのですけれども、高速に入るとパンクしやすくなります。だから慣れの問題だと思うんですね。今まではコストが高いから高速道路に乗っていなかった人が安くなったから乗ったと、その時にいろいろトラブルがあるので、このトラブルというのをきちんと啓蒙していけば解決できる問題なんだろうと思います。

【委員】一点、JAFの方に伺おうと思っているのですが、レンタカーとかあるいは個人の旅行なんていうのは当然増えるわけで、まあ外国人の話についても一巡遅れという感じがしますよね、今我々がそういう事を言っているのは。だから当然そんなの進めなきゃいけないと思うんですけど。一方でヨーロッパあたりの道路を使っている姿をみると、非常に高齢の夫婦が車で割合のんびりとドライブしながらかなり何日も旅行するという、比較的安く、そんなスタイルがあるじゃないですか、アメリカあたりも。日本も高齢化していく中で、うんと後期高齢者のドライブというのはどうかと思うけれど、とりあえず直面するのは前期高齢者が膨大な数増えるという世界ですから、そこはもうちょっとのんびりと車を使って比較的安く長期にわたって旅行するという一つのモデルがありますよね。そういう場合に出てくるので、ちょっとご意見を伺いたいのですが、例えば暫定二車線なんていう道路はみんなが同じような速度で走っている分には大した問題は生じないのだけれど、うんと遅い車がちょっとあるだけで、突然にパフォーマンスが落ちるシステムですよ。こういって高齢のドライバーが出てくるってことはいわば速度の希望帯が非常に広がる、そうなってくると、そういう社会にふさわしい道路の特に高速道路のインフラじゃなきゃいけない。休憩場所もそう。今、例えば道の駅なんかも一定の距離毎に置いてあるわけじゃないですよ。市町村で作りたいところが作るという方式。だけど、高齢の人がドライブすることが増えてくることになるので自動車自身も工夫しなければいけないし、道路のあり方、しかもそれは何も料金だけの話ではなくて、道路ってどんな姿・形があったらいいのかとか、どんな休憩の機能があったらいいのかとい

うのも変わってくるのではないかという気がしているのですが、それについてお考えがありましたらお聞かせ頂きたいと思います。

【日本自動車連盟】おっしゃるようないろんな問題があると思うのですが、例えばヨーロッパのお話も出ましたけれど、アウトバーンなんかで走ると、向こうはキャンピングカーで60km/時とかで一番遅い。その次にトラックが、それから通常の車で、一番速いのがポルシェとかベンツあたりです。ですから速度差でいいますと向こうの方が結構厳しいのかなという感じがしますね。

【委員】 それに対応するようなインフラでないと駄目でしょ。

【日本自動車連盟】 そうですね。ただどこら辺までが問題あるのかというと私どもも把握しておりません。ただおっしゃるようなお年寄りが長期間ドライブするというのは確かに今も出てきていて、結構道の駅で宿泊するという人が最近多いみたいですね。道の駅なんかですと、結構設備が整っていますから、そこでもって宿泊、車中泊ですね。ですから車というのは結構いろんな使い方ができますから、非常に多様な使い方ができるという意味では料金が安くなって使いやすくなるといういろんな楽しみ方ができるようになってくるのではないかと思います。

【委員】 観光についてですが、2ページ目を見ればわかるように1000円高速の前後で観光に関する総需要は実は増加していなかったというのがデータで出ています。その一方で資料4-3の方で高速道路料金を下げて観光振興してくださいとおっしゃっています。私は、実はこれは整合がとれていないと見ています。私はこれを紙にする前提で申し上げるのですが、こういうような考え方、傾向があるのかお伺いしたいと思います。実際確かに高速道路が安くなったものですから、今まで箱根に行っていたのが東北地方に行きましたと。ですから行き先は変わったと、休みは増えないからもうそれしかなかったと。なので、総需要は増えていない、おそらくそれが実態だと思います。しかし、これまでは近場は高速道路料金が高かったから、東京から楽をしてお客を呼べた。それが遠くに行くように、遠くと競争するようになったので、観光業全体として競争が促進されて、観光業全体の効率性が上がる可能性がある。それこそがまさに高速道路のネットワークが広がるとか料金とか利用のコストが下がることによって観光業全体の効率性が上がるなら、長期的に見ると高速道路料金が下がることが効果的だと見ているのですが、その辺についてはどのようにお考えですか。

【日本観光振興協会】 分析はもっといろいろやらなければならないのですが、安くなって安・近・短が、安・遠・短になったということもあります。遠くから来て、高速道路にどんどん乗るのだけれども、逆に日帰りが増えて宿泊は減ったということがある。意外といろいろなところに効果が出ていますが、いずれにせよ全体の旅行消費額が増えていないことは事実です。このところは必ずしもこれだけではなくて、やはり色々なことが絡んでいると思いますが、基本的にはやはり個人消費がどうしてもブレーキがかかっているところが大きいと思いますね。ただ欲求は非常に強い、何かチャンスがあれば出て行くというのがありますので、これには我々はきちんと対処をして、さらにいろいろなことを考えなければいけないと思います。いずれにしても、まとめて研究したいと思いますけど。

【委員】私は、7ページに出された資料は本当に勉強になると思うんですけども、これは余談ですが、構造変化がすごいと思うんですが、例えばペンション・民宿などは、ピークの時から見たら4分の1になってしまっていて、要するにこの世からペンション・民宿のビジネスモデルが消えたのだなと言えるくらいに極端な変化が起こっていると思ったのですが。その話は別にしてお聞きしたいのは、海外からの観光についてです。おっしゃっているとおり、私も観光立国論にいろいろ旗を振っている一人だし、いろいろコントリビュートしているつもりなのですが、実態として日本にやってきている訪日外国人の中身は、8割がアジアです。中国の海外渡航者が10年以内に1億人を超して、その1割を日本に取り込もうと考えているのだけれども、1,000万人の中国人及び台湾、香港、シンガポールの中系の人々が、一千数百万人仮に絵に描いた餅のように日本にやってきたとして、さて観光立国におけるインパクトいかにと考えたとしたら、ぞっとするような部分もあって、要するに治安の問題までは言いませんけれども、例えば中国からの観光客が100万人来ただけでも相当なインパクトを受けている。経済的なプラスの面だけではなく、さっきおっしゃったようにレンタカーを乗り始めるようになったら、例えば我々がハワイに行ったときに日本の免許証でもレンタカーを運転させてくれたりするし、いわゆる海外でも使える免許証に切り替えなくても乗ったりしているのですけれども、そういうことまでして金や太鼓でレンタカーを使わせて流れをつくろうとしても今度は逆に様々な、極端に言うと交通事故だとかいろいろな問題まで誘発することになるから、慎重にならざるを得ない部分もありますよね、冷静に考えてみて。そういう中で実際に海外からの客といっても、8割はアジアの客が膨大に増えて行く中で、観光立国を支えて、道路との関連でということイメージーションしてシナリオを描いていったら、いろいろ思いが至る部分があるのですけれども、たぶん観光協会の方が、より真剣にそういうことを悩まれながら順次シナリオを、ポジティブなものにしていかないとネガティブなことを言ってしまうので、いろいろ悩まれていると思うのですけれども、そういう意味で、真っ当な、つまり海外からの観光旅行客を増やすというシナリオは何なのかということがものすごく重要だと思うのですけれども。

【日本観光振興協会】ご指摘の通りだと思います。今、数字が2,000万人とか3,000万人だとかいっていますけれど、当時はアメリカ人がほとんどで、1ドル360円の時代。実勢でいうと400円の時代。ものすごく金持ちで、非常にデラックスでかなり儲かっていたのですが、今のアジアのお客さんは大変で、中国で募集すると「何日間でいくら」のみといった感じ、台湾も同じ。中国は数が増えてはいるが、旅行マーケットとしてはかなり成熟していませんね。私は一言で言えば、安かろう悪かろうがはびこると、これが3,000万人になったら大変だと思います。そのところがとても重要です。向こうの中国側で確かに旅行というのは良い商品も悪い商品もありますよと、これは安いけれどもたいしたことないですよ、これは高いですけども内容が良いですよと。このようなことをきちんとブランド化して、それを地域で、中国なら中国でちゃんとアピールしていかないと大変だと思います。我々は国の旅行業法に基づいてライセンスを持っていますが、外国旅行客をハンドリングする旅行エージェントの中にはライセンス無しでやっていることもあるわけです。これがますます安かろう悪かろうに拍車をかけなくもない。いずれにしても、レンタカーを使うという流れはとても良いと思いますが、きちんと良い商品を見せて、本当の日本の素晴らしさを見せない限り本当の観光立国の主張になりませんので、並行して考えて行きたいと思っています。大きな流れは、韓国、

台湾を含めて、傾向は、個人旅行化、リピーター化、このリピーター化というのは、韓国などはものすごいです。リピーター化することによって、今後は地方に行きます。そうしますと道路を使うことも必要になってくるということで、いろいろ課題はたくさんありますが、この辺にしておきたいと思います。

【委員】今おっしゃった外国人観光客がドライブしたときの事故の問題というのは非常に重要な問題だと思っております、ずいぶん前ですが、日本に来られる外国人の方が、レンタカーをどのような使い方をしているかということ調べたことがありまして、20年ぐらい前ですけれども、何かでヒアリングをしたのですけれども、ほとんどおられないです。借りたとしても怖いからすぐに返して返してしまう。やはりそういう意味では我々ヨーロッパとかアメリカに行ったときにはレンタカーを使いますが、東南アジアに行ったときには、ほとんど怖くて使いませんよね。当時の日本の状況というのはそういうものだったのだと思っております。先程申し上げました標識の問題とか交通マナーの問題とか。ところがそれが徐々に増えてきているというのは、日本の道路が、案内システムがよくなったということだと思っております。第3回のときに岐阜県の知事が、シンガポールからということをおっしゃっていましたが、北海道でやった体験によりまして決定的に効いているのはカーナビのシステムです。ちゃんとしたパンフレットを用意して、そこに始点をマップコードというもので入力すると誰でも簡単にできますから、連れて行ってあげると。そういうシステム、ITS、標識、道路の造り方も含めてどう整備していくかということが、道路の側からすると非常に大切で、20年前から比べると確実に進歩はしていると思いますけれども、さらに加速していくことが必要だと思っております。

【委員】ありがとうございます。観光振興協会の資料の4ページの最後の段落、自家用車の旅行が増加しているということなんですが、一方で、CO2増加の環境破壊とか、公共交通機関への打撃があると。私ども、公共交通機関からのヒアリングもしたんですが、その時に指摘されたのは、全体としてパイが増えていない中で自動車を優遇すると結局公共交通機関の売り上げの低下に繋がるし、環境問題を考えると必ずしも自動車だけを優遇するという政策は採れないんじゃないかという指摘があります。この点についてどのようにお考えでしょうか。

【日本観光振興協会】全くそのとおりでございます、JR東日本の話とか、バス協会の話とか、たぶんそういうようなお話だったと思います。私それは全くそのとおりだと思います。ただ、観光業界全体として言う場合は、まとめた結論はなかなか難しいんですね。私の立場も辛いわけです。しかし、それぞれが深刻なアピールをしていることは間違いありません。このように困ったときは、私は観光立国ということで全体の需要を伸ばすんだということしか言えないですね。

【委員】まさにこれから観光をどう拡大していくかという非常に重要なテーマだと思っております。先ほどからお話がありましたように、若者の自家用車離れとか、あまりドライバーズライセンスを取らないとか、そういうことをよく聞きますが、この平成21年の余暇活動はドライブが一位というのが両方の資料にありましたけれども、感覚的にはそんなものか?という違和感は若干あったのですが。調査の結果なので、年齢層は別に若者だけではないですから、そういうことなのか、と

はと思いますが。ただ、若者が自分で運転しないということも含めて、必ずしも自分で車を持たない方の旅行、あるいは外国からいらした方にレンタカーが無理だとすれば、やはりバスの利用がこれから役割が増えてくるのではないかと思うのですが、資料4-1の2ページのところですが、利用交通機関の変化の平成20年度、21年度で自家用車が増えているという数字がありまして、貸切バスの方は減っています。さらに資料4-3の要望のところ、貸切観光バスに割引制度を導入することという要望がありますが、これをどのように捉えればよいのかお聞きしたのです。貸切バスへの反映は、団体のバスを利用した場合に、旅行料金を旅行会社が設定する。そこへの料金反映が必ずしも十分になされなかったという理解をすべきなのではないでしょうか。

【日本観光振興協会】大きなトレンドは個人旅行化なんですね。成熟マーケットの特色は個人旅行化、低価格化、多様化なんです。したがってこの傾向でいくと、貸切バス全盛時代もありましたけれど、今なかなか団体旅行が少ないんですね。しかしだからこそ団体の貸切バスにインセンティブを付けて欲しいというのが、旅館連盟の希望になっているわけです。ついでに申し上げますと、若者のことですね、「最近の若者は」というのは言いたくなりますけれども、今度の震災を見て分かりますように、むしろものすごくボランティアなどで動いている。これからもっと我々は若者にかけるべきですね、ダメだダメだと言わないで。そしてもう少し各業界がアクティブな活動をするような、いろんな仕組みを作るべきだと思います。旅行業界としては若者は絶対重要だと思います。それから次に重要なのは家族。家族は全体数の半分くらいを占めている。それから家族旅行を一度経験すると、大人になってから必ず旅行に行くんですね。子どもの時に親に連れて行ってもらわない人は自分が親になっても連れて行かないと。これはとても重要ですから、家族旅行は健全に発展させないといけません。今はちょっと夏休みが集中していますから、短く、高く、混んでいるときに行くということなんですけれど、それをもう少し広げていくことも必要です。もう一つは高齢者ですね。私も既に高齢者になっていますが、もう既に65歳以上は30パーセント近い。しかし高齢者を侮るなかれでして、私は実はロングステイ財団という仕事もやっておりますけれども、海外には35万人のロングステイヤーがいるんですね。この前チェンマイへ行きましたら3,000人ですよ、3,000人。何をやっているんだという、実に悠々自適。時にはドライブ時にはゴルフですね。年金くらいのコストで3ヶ月くらい生活する。それを海外だけじゃなくて日本でできないかということで、北海道をはじめ九州も含めて、取り組みはじめています。どれくらいポテンシャルがあるかという、毎年11月にロングステイフェアというのをやりまして、マレーシアとかシンガポールとかニュージーランドとかのブースを出しますけれど、その中に国内も最近ブースを出してロングステイを相談するようになってきているわけです。そこに来る人が1日で8,000人いるんです。東京でやると8,000人。このマーケットは非常に大切にしないとイケない。しかも彼らは非常にアクティブですから、大いにみんなで活性化していきたいと、こう思っています。

【座長】ちょっとお聞きしたいんですけどね。JAFって1163万人の個人会員というのが、わかりやすく言うと自家用車を保有している人たちという意味で、高速道路を考えると、思想とか価値の問題になってきますけれど、昔自動車を持っているなんてのは豊かな奴だというイメージだったけど、今はそうでもないというのはさっきおっしゃっていましたよね。そこで考え方としては、生活を支えるための財としてだったら、例えばアメリカのロサンゼルスイメージしてみたときに、

実際に移動手段として大衆交通手段なんか無い、車が無ければ動けませんよという地域がアメリカの場合には大いにあるわけです。ところが贅沢品という意味では、僕自身は車に依存して動いている人間だからそう思っているわけではありませんが、生活の財とか産業を支えるための財としてだったら、自動車そしてそれを支える高速道路については、よりコストが安い方が良いという考え方は、産業活性化のためには必要だという思想はわかりやすいけれども、例えば自家用車でレジャーとか観光とかで動き回る人たちに、望ましくは安いコストでエンジョイできる国の方がいいに決まっているけれども、やはり受益者負担、応分の負担をして動くというのが、例えば箱根に行くにしても、そういう立場の人なら応分に負担して動けよという考え方が世の中にはあると思うんですけども、それはどう思われますか。

【日本自動車連盟】日本はやはり地域差が大きいと思います。公共交通機関が発達している大都市であれば今おっしゃるような議論が成り立つのかなと思うんですけども、地方の方は生活必需品みたいなものですから、そここのところの解釈が一つ違うのと、やっぱり観光を考えたときに、例えば地方から東京のスカイツリーを見に行くというときには公共交通機関でいいと思います。都会で観光する分には車は必要ないですね。ところが例えば東北地方に観光で行くとすればですね、これは生活必需品と同じで、観光必需品なんですね。ですから公共交通機関で行ったとしても、最終的にはレンタカーを借りて回るという格好になるわけです。地方へ個人が贅沢でドライブするというよりも、地域の活性化のためにドライブ観光を推進するということになると、基本的には選択肢の中で有利にならないといけない。そうすると地方のドライブが安いコストで魅力的にできるという環境を整えないと、日本生産性本部の資料も余暇活動を多方面から見ていて単なる交通だけの比較じゃないわけですし、観光でいいますと、さっきのLCC（格安航空会社）ですね、外国に4,000円、5,000円で行けるという状況になってくれば、若者だけではなくても、ドライブに行った方がいいのか、あるいは韓国とかアジアに行った方がいいのか、同じくらのコストで行けちゃうわけですから。そうするとやっぱり高速道路の料金が高ければですね、結局他にどんどん流れる要素が増えちゃうだけなので、そういった意味で贅沢とかそういったことよりも、現実的な価格比較だとか魅力度の比較で、それでもって政策をどうすべきかというふうに考えるべきではないかという感じがいたします。

【委員】要するにJAF車のユーザーの方はほとんどの方が高速料金を下げた方がいいとおっしゃっている。これはある意味で当然でしょう。他のデータは集めてらっしゃるんでしょうか。例えば、JAFの会員以外の方、さらには車を保有していない層の高速料金を下げた方がいいと思っている方のデータをお持ちなのかどうかというのが一つと。それからアンケート調査は、質問の仕方によってもずいぶん変わりますね。例えば財源や受益者負担という問題と関連させた前提をおいて料金下げの質問をすればまた違った数字が出てくるかも知れない。そういうことについてはどうお考えでしょうか。

【日本自動車連盟】私ども、会員組織なものですから、基本的に私どものホームページでやっているということで会員以外もアクセスできるということですから会員以外も入っているかも知れないですけども、基本的には会員へのアンケートになっております。それ以外の調査につきましては、

それぞれの分野の方にお任せするというごさいまして、我々としては基本的には自家用乗用車ユーザーを対象にしたアンケートということで意見を申し上げる立場にあるということごさいます。それからアンケートの取り方ですけれども、例えば14ページなどご覧いただくと、基本に現状を説明いたしまして、それで質問をするということですので、誘導とかいうことはやっております。その中には現在の割引制度を廃止して基本の料金に戻せといったものも出ておまして、数字も取っていますけれども、基本的には完全無料化すべきといったエゴ的なものは少ないわけですね。アンケートは、基本的には現実をきちっと踏まえた上で回答していただいていると思っております。

【座長】ありがとうございました。一通りご意見をいただきましてですね、大臣もお見えになりました。そこで今日、自動車連盟、それから観光振興協会、お話いただいて大変良いポイントを確認することができたと思います。大変どうもありがとうございました。久米さん、舩山さんにおかれましてはご予約の都合上ここで退席されますけれども、ご多忙のところ誠にありがとうございました。感謝します。

【道路局次長】それでは、先ほどと取りまとめをいただきました緊急提言につきまして、座長より大臣へ手交をお願いしたいと思います。よろしくお願いいいたします。

【大畠大臣】しっかり踏まえて、出来るものを実行できるように、対処してまいりたいと思います。ありがとうございました。

【道路局次長】それではただ今委員会から大臣に緊急提言をいただきましたので大臣よろしくお願いいいたします。

【大畠大臣】今日は国会内で委員会が開かれておまして、そういうことから私も答弁をいたすということで前半のところを出席できませんでした。大変恐縮でございます。ただ今座長から東日本大震災を踏まえた緊急提言というものをいただきました。内容的にはこれまでご議論いただいた内容を、提言等を踏まえて大変大事な視点についてご提言をいただいたと考えております。

今回の提言の中にもございますが、減災という考え方を取り入れるべきと、こうすることで、この考え方を踏まえた提言、あるいは高速道路のネットワークという意味では、地域の孤立からの災害面からの弱点を再点検してその克服に向けて緊急性の高いものから重点的に強化を行う必要がある、更にはアジアダイナミズムというものを取り入れて産業の力を高めていくため、太平洋側と日本海側を結ぶネットワーク強化も必要であるというご提言をいただきました。さらに地域の、いわゆる災害地域の早期復興のための復興高速道路、こういう位置づけで三陸沿岸道路の計画の前倒しと、それから整備のスピードアップ等が必要であると、こういった点も提言の中に入れていただいたと。そして最後には首都直下型の大震災というものが今後想定されると。この点についても弱点の再点検と選択的かつ重点的な強化を行う必要がある、というこのようなご提言をいただいたところごさいます。私どもは今復興対策本部においてこれから東日本大震災の復旧・復興というもののステージに入ったわけではありますが、国土交通省としましては第三次補正予算にこの内容を盛り

込むと、こういうことで準備を進めているところでございます。その中に緊急提言というものを踏まえて、第三次補正予算の中にもしっかりと織り込んで、これらが実現できるように努めてまいりたいと考えております。今回の高速道路のあり方検討有識者委員会の皆さんにおいては、メンバーを見ますと、この高速道路のあり方だけでなく日本のあり方についてもご提言をいただくそうそうたるメンバーが一同に揃っておられますので、今回の緊急提言というものを踏まえながら私どもとしては新しい日本を築くと、アジアの中における日本の未来像というものを示せるように、しっかりと受け止めて取り組んでまいりたいと思いますので今後とも、どうぞご指導の程お願い申し上げます。誠にありがとうございました。

【道路局次長】次回の日程でございますが、7月29日金曜日の16時から17時半ということで本四の出資団体からのヒアリング等を予定しております。

【委員】本四の出資団体ということは地方自治体ということですか。そうしましたらおそらく知事が出てらっしゃると思いますので、一つリクエストをお願いしたいのですが。本四の出資団体の要望をお聞きするだけというのではなくて、当然料金を引き下げるためには財源が必要なわけで、実は本四の場合は地方にご負担をいただいている、その割引財源の負担のあり方、国と地方の負担のあり方について要望だけでなくどうあるべきかということを是非知事にはご開陳いただきたい。本四の場合は出資金という形で国が2、地方が1という形、2対1の割合となっているわけですがけれども、それで良いのか、あるいは変えるべきなのか、あるいは出資金がない場合には本四の割引は無くなるということになるわけですがけれども、それについてどういうふうにお考えなのか、その辺の意見を是非開陳していただきたいということをお願いして下さい。

【道路局次長】承知いたしました。知事さんにはお伝えして、その旨説明していただくようお願いいたします。今日の資料でございますけれどもそのまま置いていただければ追って郵送させていただきます。またこの後、少し時間が押しておりますけれども5階の大会見室におきまして座長の会見がございますので、ご質問がある方につきましては会見場の方に移動をお願いしたいと思います。以上をもちまして、第7回高速道路のあり方検討有識者委員会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

以 上