

第4回 高速道路のあり方検討有識者委員会 議事録

平成23年5月30日（月）

【道路局次長】皆様、お忙しいところお集まり頂きまして、ありがとうございます。定刻を過ぎましたので、只今から、第四回高速道路のあり方検討有識者委員会を開催させていただきます。まず最初に、お手元の資料の確認でございますけども、上から、配席図、議事次第、委員名簿がございまして、資料2が全日本トラック協会様からの第4回高速道路のあり方検討有識者委員会説明資料、資料3が日本バス協会様からのバス事業における高速道路の重要性と要望について、資料4が最近の高速道路関係の状況でございます。本日は関係団体の方々からお話しして頂くため、（社）全日本トラック協会の中西英一郎会長様、石井健児理事長様、（社）日本バス協会の堀内光一郎会長様にお越し頂いております。お忙しいところ、誠にありがとうございます。どうぞよろしく願いいたします。なお、公務の都合上、大畠国土交通大臣については、17:30頃に退席を予定しておりますのでご容赦願いたいと思います。報道関係の皆様、恐縮でございますけど、ここでご退席願います。それでは、座長に議事の進行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ます。全日本トラック協会ヒアリング、日本バス協会ヒアリングの順で進行させていただきます。まず、全日本トラック協会、次に日本バス協会、それぞれよりお話を頂き、その後、委員の皆様にご意見を頂く形にしたいと思います。ではまず、全日本トラック協会様、よろしくお願いいたします。

【トラック協会会長】全日本トラック協会中西でございます。今日は、この大変重要な委員会に私共出席をさせて頂きまして本当にありがとうございます。また、国土交通省にはいつも私共全日本トラック協会大変お世話になっており、本席をおかりして厚く御礼申し上げます。また今日私、初めて大臣にお目にかかるわけでございますが、大臣がご出席頂いたところで、私共の意見を申し上げるといって本当に光栄でございます。誠にありがとうございます。高速道路の問題は、トラックにとっては本当に重要な課題でございます。これについては何かと、協会内でも意見が交錯している状況でございます。今日は、まとめまして、それらについてご説明させて頂きたいと思っております。その中には、もちろん私共の考え方、また、課題についてのお願いというようなこともございますので、これらについて、これから私共の石井理事長より詳しく説明させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【トラック協会理事長】理事長の石井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、座らせて頂きまして、資料2-1、資料2-2を用いて説明させていただきます。資料2-1は、基本的考え方及び要望と題したもので文章でまとめてございまして、資料の2-2はこれに付随する参考資料でございます。参考資料などを適宜おめくり頂きながら、聞いて頂ければと思います。まず、縦長の基本的考え方及び要望という資料をご覧頂きたいと思っております。まず、最初にトラック輸送の概況及び役割ということでございまして、これだけの先生方にトラックのことを説明させていただく機会は少ないのですが、実はトラックは日本の国内貨物輸送の中で、資料の1ページにご

ざいますけれども、輸送トン数で営業用と自家用で約 93%、トンキロでは 64%、トンキロとい
いますと、輸送貨物の重さと運ばれた距離、これらを掛け合わせた指標でございまして、そのよ
うな数字になっておりまして、今日では、国民生活、産業活動を支える物流サービスの主力とい
うことで、大変大きな役割を、実は業界 99%が中小零細でございまして、そのような役割を担う
に至っております。このたびの東日本大震災におきまして、災害対策基本法などに基づいてい
ざというときにトラックが緊急輸送ということで、救援物資を輸送するという重い役目もお預か
りしております。このたびの震災では、突然の燃料不足で、大変苦しみながらも、業界一丸と
なって重大な使命感を持って対応したということでございまして。その内容は、資料の 3 ページ、
4 ページに、3 ページには、国の指示による緊急物資輸送について、4 ページには、都道府県ご
とに緊急輸送について、これは全ト協調べでございまして、台数の合計が約 6,000 両を超える対応
を致しました。2 番目にトラックにとっての高速道路の意義でございまして、これは先ほども申
し上げましたとおり、トラックというのは、道路を利用した物流サービスを実施いたしますので、
高速道路は一般道とともに最重要の社会資本であり、その円滑な整備、運営は最大の関心事項で
あります。このために、税、それから高速道路料金という 2 つの財源ですけれども、例えば、暫
定税率については、重い水準ではありますが、一貫して負担に努めてきました。高速道路は、当
初は路線別に償還をして無料開放していくような考え方があったように思いますが、個々の路線
の無料開放よりも、料金プール制を採用して全体ネットワークの整備を急ぐべきとする国の方針
があり、これに対しても私共は全面的に賛成して協力してきたところでございまして。3 点目で
ございまして、高速道路の利用促進による幅広い効用と題してありますが、実はこの貴重な国民の
資産でございまして高速道路の利用促進というものは、経済的な意味でトラックあるいは物資を運
ぶことを依頼される荷主にとっての輸送サービスの効率化はもとより、ドライバーの労務負担の
軽減にも非常に役立っています。下道一般道を走るよりは、非常に楽になります。ただそれだけ
ではございませぬ。①に書いてありますけれども、交通事故も歴然と減って参ります。下道を細
い暗いところをあの大きな図体で走るよりもはるかに事故少ない。これは、資料も見れば分か
ります。それから 2 点目は、地球温暖化対策のための CO2 対策、あるいは、大気汚染対策のための
NOx・PM、環境対策、これに際だつて有効な効果をもたらすものでございまして。申し上げたい
ことは、物流の効率化のみならず、安全面、環境面でも国民に対する多大な利益をもたらす、非常
に重要なことでございまして。そういうことを考えて、最後に、3 ポツの最後に書いてありますが、
安全・環境を含めたわが国の今後の望ましい物流体系のあり方を考えるとき、トラックについて
は、利用可能な区間はできる限り高速道路の利用を促進、奨励するような政策を、料金面を含め
て考えて頂くべきではないかと考えているというところでございまして。4 番目、料金のあり方
に関する基本的考え方及び要望でございまして、トラックは今申し上げましたとおり、貴重な高速
道路ネットワークを最大限に活用したいと考えているとありますが、現状において「世界一高い」と言
われるわが国の高速料金がその実現を妨げている、という認識でございまして。これは、資料で言
いますと、9 ページでありまして、日本と諸外国における有料道路料金比較、これは「高速道路便
覧 2010」道路局の監修によるものですが、ここにございまして通り、やはりアメリカ、フランス、
イタリア、ドイツと比較しますと、やはり一番高い国と比べましても、どうしても倍以上の数値
となっております。アメリカの方は、高速道路の無料のところは、ご案内の通り多くございまして。
随分差がありますね。ですからこれは、日本の全ての産業の国際競争力を考える上で、これはな
んとかしないといけないのではとも私共は考えております。それで、このままだと折角ネットワ

ークの整備が進んでいるのですが、やっぱり使う人が使えないとそれこそ意味がないので、「宝のもちぐされ」になってしまうということで、これまで何年にも渡って料金の思い切った引き下げというものを要望して参りました。ここ数年来は、各種の料金割引が期限付きの料金として拡充されておりますし、現政権では、いわゆる高速料金は段階的無料化との方針を掲げられて、新たな料金制度について具体的に議論を進めて頂いておりますので、少なくとも料金の実質的な引き下げが行われるのではないかという意味で、私共は大いに期待させて頂いております。ただ、その次の白マルは非常に重要なことを示してございますが、私共トラックの方では、いわゆる一足飛びの無料化というものはお願いはしておりません。やはり、これにより不測の混雑・渋滞が生じて高速道路本来の機能が損なわれるようなことは困るので、高速道路 1000 円の制度が始まったときもGWなど大変な渋滞になりました。トラックは非常に泣かされた事態でございました。あるいは財源償還も重要でございますから必要な財源が確保できなくなって維持補修もできないというのでは、それは、本末転倒でございます。我々はあくまで高速道路のヘビーユーザーの立場から、安定的で持続可能な高速道路の健全な運営が担保させる中で、世界一高いといわれる現状からより負担の小さい高速道路制度の確立を希望しているだけでございまして、決して無料化といったような大それた希望は抱いておりません。現下の財政事情も考慮し、そのような範囲でお願いしたいということで、これまで、民主党が政権をとりましてからも一貫してそのようなお願いをしております。それで具体論としてはどうなんだという話であります。その次の白丸でこのような立場から、料金に関する具体的な要望としては、基本料金の全面半額化への引き下げということをまずお願いしております。特に現在の時間帯割引は逐次追加されてきたこともあり、かなり時間帯が複雑になっておりまして、割引の適用を受けるためにゲートのところで大型トラックが何台も時間待ちをしていて車列を組んで、交通渋滞の要因になっていた、全然社会的にも批判を浴びたこともございました。やはり、分かりやすく使いやすい公共料金としては、なるべく単純明快なものにしていなければありがたく、単純半額化の要望の背景とはそういった点もあるわけでございます。それから、もう1つは、日々公共的物流サービスに従事し、環境面から見ても自家用トラックに比べ優れた輸送特性を有する「営業用トラック」に対する特別割引制度の創設などを要望しております。これは、後ほどお時間をお許し頂ければ、重要な参考資料を用意しておりますので、また後で少し補足させて頂ければと思います。それと同時に下で触れておりますのは、やっぱり高速道路は輸送事業に従事する企業によっては毎年の経営計画、収支計画を決める上で大きな要素でありますから、これがあまり頻繁に変更があると経営計画を立てていく上でも非常に支障がありまして、ドライバー教育においても、高速道路を使うのか使わないのかといった時に、意思統一も含めて、非常にやりにくさがございますので、ある程度は安定的な制度設計を何年かもつような仕組みでお考え頂くのが一番ありがたいと。それからさっき申しました時間帯別の割引が拡充されることはありがたいことはありがたいのでございますけれども、やはりドライバー、現場ドライバーも分かりやすく、ここだったら、こうやって行くのが安心だ、というのが一番助かる、そういうところをなるべく単純明快な料金制度にして頂くことが私共にとってはありがたいと。それで最後に、なお、とありますけれども、当面いろいろ短期的な見直しを頂いておりますので、少なくとも「世界一高い」料金の改善の面からも、マニフェストとの関係からも、最低限、現状よりも見直しによって負担が増えるようなことは、これは勘弁して頂きたいということ、ここだけは訴えていきたいということです。それから最後5番目に書いてございますのは、これは問題の東日本大震災による被災地の復旧・復興促進のための

措置でございますけれども、政権も、また野党も東北・北関東地域の高速道路料金の無料化ということを検討されているということが報じられております。これからの復旧・復興のためには、普段使っていない筋肉をトラック業界も思いっきり使わなければなりません。平時の輸送だけでは埋まりませんので、よほど頑張らなくてはいけない中で、高速料金のことを気にしてですね、なかなか活動が思うように果たせないようでは早期の復興を望めない、ここは思い切ったご英断で、是非期限付きであっても、この地域の高速を無料で使わせて頂けるような措置をお取り頂けないか、ということトラック業界としても是非お願いしたいということでございます。最後にそうした措置を取って頂く際に、これも結局、財政当局との綱引きの問題がおりかと思っておりますが、やはりこれについては、復旧・復興に向けた特別な財源措置によってご配慮頂きたい、これまでの既定の料金引き下げの原資をこちらに振り回すという形で、つまり、今までの既定の料金が値上がりになるような形でそういう措置を考えられたのでは、全ト協にとりましては、大変これは厳しい。是非、そういう措置で、今の料金が上がらないような形で考えて頂きたいというようなことでございます。ちょっと長くなりましたが、以上でございます。

【座長】ありがとうございました。それでは続きまして、日本バス協会の堀内会長よろしくお願いたします。

【バス協会会長】公益社団法人日本バス協会会長の堀内でございます。大変貴重な機会を頂きまして、ありがとうございます。座りまして、ご説明させていただきます。お手元の資料3番「バス事業における高速道路の重要性と要望について」、こちらをご覧頂きたいと思っております。1ページをめくって頂きまして、最初に私共の結論というか、お願いを最初に申し上げますが、私共高速道路、それから高速道路のネットワーク、これをさらに整備をして頂きたいという風に思っております。それからもう1点は、総合交通体系と環境対策を考慮した料金施策、これをひとつお願いしたいというのが、最終的な私共のお願い事でございます。まず1ページ目のバス事業の現況について申し上げますが、乗合バスの中に高速バス、高速道路を使った乗合バスの現況でございます。現在、車両数が58,944両、輸送人員が43億382万人、そのうち、高速バスの輸送人員が1億992万人でございます。2番目の貸切バス、これがいわゆる観光バスと言われているものでございますけれども、こちらの車両数が44,617両、輸送人員が3億336万人でございます。合計で10万4千両、46億人のお客様に私共のバスをご利用となっているのが、現在の状況でございます。私共、高速道路を活用いたしまして、公共交通の責務を果たしていく、これが私共の状況でございます。2ページをご覧頂きたいと思っております。「高速バスの輸送人員・運行系統数と高速道路供用距離」の表でございますけれども、高速バスは1964年からスタートいたしました。これは名神ハイウェイバスでございます。その後、こちらの表には昭和41年、1966年から平成21年、2009年までの推移を示してございますが、棒グラフが輸送人員でございます。左側の方に推移が載っております。運行系統数が折れ線グラフでございます。ご覧頂きますように、輸送人員は、当初は384万6千人でございましたが、こちらがもう今では、1億1千万人に近い数字になっております。また、運行系統数でございますけれども、当初の8系統から4,049系統まで成長いたしております。下の方に、道路の供用距離、一番下の欄に1日あたりの運行回数がございますけれども、当時1日101回の運行でございましたけれども、平成21年時点では、1日10,431回の運行を果たしております。3ページ「貸切バスの輸送人員・総走行キロと高速道路供用距離」のグラフで

ございますけれども、こちらの貸切バスは高速道路を必ず活用させて頂きましてお客様の利便を提供しておりますので、こちらに提示いたしました。同じく昭和41年から平成20年までの間でございますけれども、棒グラフの方が輸送人員でございます、1億7,300万人の輸送が、平成20年には3億人を超えるお客様で、1.75倍に増加をして、成長しております。また折れ線グラフの方がこの貸切バスの総走行キロ、年間の総走行キロでございますけれども、当初の5億7,400万キロから平成20年には17億400万キロまで、約3倍に増加をいたしております。もちろんこの間、貸切バスの車両も増えておりますし、経済成長も果たしておりますけれども、特にこれだけ大きく増えたのは、やはり高速道路の成長、そして充実によるものが大きかったという風に考えております。一番下のところに実働1日1車当たりの走行キロの表をつけてございますけれども、昭和41年時点には1日166キロの走行が平均でございましたのが、平成20年には228キロまで増えております。ここまで増えたのはやはり、高速道路というものが充実したおかげで、1日に多くの距離を走ることができて、お客様にご利用頂けるようになったということでございます。4ページをご覧頂きたいと思っております。今回の「東日本大震災後8週間の高速バスの輸送実績」、こちらについては、本当に国土交通大臣をはじめ、今日の皆様方に大変なご支援とご理解いただいたことを、まずお礼を申し上げたいと思っております。こちらは、右の方に書いてございますように、高速バスは大震災の翌日3月12日から東北方面への運行を開始いたしました。こちらは書いてございますように、首都圏から秋田線、それから鶴岡・酒田線でございますが、特にこの秋田線などにつきましては、東北道がまだ通行できませんでしたので、関越道へ迂回をいたしまして運行いたしました。やはりこれは、高速道路のネットワークというものがしっかり充実していたために、こういった迂回経路を通ってお客様に高速交通の利便を提供することができたのだと思っております。今回の高速の復活にあたりましては、自動車交通局様からは、路線の早期の復旧というものを最優先するというものを頂きましたし、また、規制緩和における特段の配慮を頂きましたし、また道路局さんからも通行に対して特段のご配慮を頂きましたことを御礼を申しあげたいと思っております。左側の方に表が書いてありますけれども、特に従前においては震災前には1日約3,000人のお客様に高速バスを利用して頂いておりましたが、早くも3月19日にはこの震災前を超えるお客様にご利用頂きまして、ピーク時の第3週には、1日約7,335人という7,000人を超えるお客様に、この東北地方と首都圏を結ぶ幹線としてのご利用を頂いております。新幹線復旧まで、公共交通の幹線としての役割を果たすことができたという風に自負をいたしております。5ページでございますけれども、高速道路開業による高速バス増便の事例でございます。高速道路ができることによっていかに高速バスの利用者が増えて、お客様に活用頂いているかというものを今から2つ申し上げます。1つが2008年の新名神高速道路の開通でございますが、新名神が開通することによりまして、開通後1年間で1日191便まで増加をいたしました。開通後1年間に4路線30便1日当りの高速バスが新設されまして、ルートの変更もございましたけれども、新設を加えまして、週当たり22便の増加でございました。この新しい道路ができることによって、私共も非常に弾力的に、スピーディーに、機動的に新路線を設営いたしまして、お客様、地域のお客様のお役に立っているということでございます。お客様の声を書いてございますが、直通便が新設され、移動が大変楽になりました、こういう声をたくさん頂いております。6ページの2つ目の事例でございますけれども、館山自動車道の全線開通、2007年7月でございます。こちら首都圏の連絡高速バス、この全線開通によりまして13便増加いたしました。平成19年7月～9月上旬の利用客は、約67%の増加ということで、ある意味では大変交通面にお

いては不便な地域でございました。この郊外地域と首都圏を結ぶ高速道路の開通、これによって高速バスの増便でお役に立つことができたということでございます。7 ページ、観光バスの利用増加事例と題しております。新名神高速道路の開通でございますけれども、この開通によりまして時間の短縮が図られ、観光バスツアーの立ち寄り先が更に充実をいたしました。追加や滞在時間の拡大でございます。また、新名神高速道路に経路変更した三重県から京都方面への日帰りバスツアーの利用客が増加傾向。これは三重の事例を少し出させて頂きました。それから伊勢方面への旅客も増加いたしております。こういった新しい高速道路ができて、観光バスの利用が増えて、観光振興・地域振興にお役に立つことができたということです。この7ページの右下にございますのが従前の三重県各地から京都に向かいまして三重県に戻るコースですが、高速道路の充実によりまして、例えば新しい神社への立ち寄りですとか、京都御所の滞在時間の増加、そういったことで更に充実した付加価値の高いサービスを提供できるようになった事例でございます。8 ページでございます。今、足早に説明しましたけれどもバス事業と高速道路網について。まず高速バスでございますが、東京オリンピックが開催された昭和 39 年に最初の高速バス路線、名神高速道路名古屋神戸間が新設されて以来、高速道路網の整備・延伸とともに拡大し、平成元年頃から急激に増加いたしまして、平成 21 年には 4,000 系統、1 億人のお客様にご利用頂けるまで成長しました。特にこの高速バスの中で空港リムジンバスというものは大変大きな役割を果たしておりますけれども、都市高速、首都高速阪神高速、他を利用いたしまして、郊外のベッドタウン等から近隣空港への利便性向上による空港誘客の増加にも貢献をいたしております。さらに成田空港羽田空港なども乗換のお客様輸送による空港機能の向上にも貢献をしているという風に自負をいたしております。貸切バスでございますが、高速道路の延伸とともに旅行の行動範囲が拡大され、旅行所要時間の大幅な短縮と遠距離への外出が可能となりました。利用者の利便性向上により、貸切バスでの観光需要が増大いたしております。というようなことございまして、自動車を運転していない方々、それから運転できない方々、お年寄り、お子様、学生、全ての皆様が高速道路の利便性を享受できるよう、バス輸送をより一生懸命充実することにより、公益に資することができていると考えております。9 ページでございますけれども、ここから先が最初に申しあげました要望事項でございます。高速道路網の機能充実と拡大、これをまずお願いしたいと思っております。現在の問題点、2 点ございますけれども、まずは渋滞問題でございます。渋滞によりまして、お客様の行動スケジュールが立てにくいとか、それから私共の何よりも安全とコンプライアンスということを重視しておりますけれども、その中で安全な運行のための労務管理で 2 人のドライバーを乗せるという風に最近、工面しておりますけれども、こういった様な対応をとることによって、非常に仕事がやりにくくなっていったり、またコスト増になっております。2 番目が、未整備のため分断されている高速道路による利便性の低下ということでございますが、やはり更にネットワークが充実することによって、この高速バスのネットワークも充実することになり、国民の公共交通というものの利用を促進できると思っております。やはりなんとしても結びつけるネットワークというものが大切だと考えております。これらの問題の解決は、幹線輸送網が整備されていない地域へ高速バスや貸切バスという新たな公共交通整備の提供の可能性を、これによって広がっていくというように考えております。是非、現在建設中及び基本計画区間の道路網の早期整備をお願いしたいと思っております。10 ページは 2 つ目の要望事項ですが、高速道路付帯施設等の整備です。今、一般道路におきましては、公共交通もバス車両の優先順位、バス優先レーンですとか、PTPS、こういったことで公共交通の体制づくりのために様々

な配慮が備わっており、大変ありがたく思っておりますが、是非同じような観点で高速道路の利用についてもマイカーとバス、これに差をつけて頂くような形でご理解頂きたいと思っております。これによりまして環境に優しい公共交通というものが優位性を獲得できるものと思っております。特にその下に書いてありますように、インターチェンジ付近へのバス停の設置ですとか、パークアンドバスライド用の駐車場の整備ですとか、今のところ高速バスの停留所と鉄道とのアクセスというのが非常に悪い状況でございます。こういう鉄道駅への接続、これをご配慮いただいた中でのご対応により、更に公共交通ネットワークというものが充実してくるというふうに考えております。またインターチェンジ・サービスエリア・パーキングエリア、こういったものについてもご配慮頂きたいと思っております。11 ページ、3 つ目のお願い事項でございますが、高速道路料金施策について。まず御礼申し上げたいのは、私共トラック協会さんと同じだと思っておりますけれども、大口多頻度割引ですとか、また路線バスへの各種割引等、公共交通に対する大変なご理解を頂いております。この中で、低廉料金での高速バス運行が実現できておりますので、この後 13 ページと 14 ページ、参考資料として付けてございますけれども、高速、特に大型バス等に対する有料道路の割引施策でございます。これによりまして、今こういうお役に立つことができるような、その点をまず御礼申し上げたいと思っております。そしてその中で現在の問題点は、トラック協会様のほうからもお話がございましたけれども、自公政権時代から続いております、土日祝日マイカー上限 1000 円制度。これがバス企業に大変大きな悪影響を及ぼしております。バス企業にとって大きかったのは、マイカーのほうが低廉で減価ということで、公共交通からマイカーに移った、逸走したお客様がたくさんいらっしゃいました。また渋滞によりまして、やはりお客様が、高速バスからは逸走致しました。そして道路渋滞等によりまして、労務管理等が非常に難しくなりましたし、予備車両、予備運転士、こういったものが急激に増えたものでございます。右側には平成 21 年の輸送動向ですけれども、これは 1000 円施策の初年度でございましたけれども、特にこの中で影響が大きかったのは九州地区でございます。平成 21 年の 8 月 6 日から 18 日、四国・九州地区においては、この施策が導入されたことによりまして、前年に対して 2 割お客様が減っている。一方、運行時間が最大 3 時間 13 分超過を致しました。このような形で大変大きなダメージを受けたということをご理解頂きたいと思っております。このことによりまして、お客様の逸走や転移による収入減少、予備車両、予備運転士手配に伴うコスト増加、これによりまして大変厳しい状況に陥っております。特に一般の道路を含めた生活路線を運行する際に、私共は高速バスの収益をつぎ込んでおります。そういった意味で、単に高速バスだけではなくて、バスネットワーク全体のほうに影響が出てくるのが、この高速道路料金施策だという風に思っておりますので、是非総合交通体系と環境対策を十分考慮した料金施策をお願いしたいと思っておりますし、全面無料化というのは、本当にこの私共、営業しております一般の乗り合いバス、それから高速バス、大きなものではですが、非常に大きなダメージになりますもので、申し上げにくいのですが、是非こちらについては私共反対という立場でございますので、ご理解頂きたいと思っております。非常に足早に申し上げまして失礼致しましたが、あと 12、13、14 ページは、参考資料でございます。以上を持ちまして、私からの説明とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【座長】 どうもありがとうございました。ただ今のご説明に対しまして、大島大臣がまもなく退席されますので、まず一言ご意見伺いたいと思っております。よろしく申し上げます。

【大島大臣】大変恐縮でございますが、途中で退席をするということで、まず発言をさせていただきますと思います。中西会長、石井理事長におかれましては、今回の東日本大震災の緊急的な対策の中で大変なご尽力頂きまして、冒頭に御礼を申し上げたいと思います。おかげさまで、なんとかここまでやって参りましたが、これからまだまだどういう形で新しい街を作っていくかという、今ビジョン作りをやっているところでありますが、まだまだ目処は立っておりません。そう言う意味でこれからも被災地が復旧復興を行う上で、大変ご尽力を賜ると思いますが、どうぞよろしくお願いを申し上げます。また今日は非常に現実といいますか、地域の実態、またトラック輸送の状況というものを踏まえてのご提言を色々頂きましてありがとうございました。座長の下に、このご提言頂いたことを踏まえながら、ひとつの高速道路のあり方、日本の高速道路のあり方というものが形を作ってくるといいますので、どうぞよろしくお願います。本当にありがとうございます。またバス事業についても色々ご迷惑をおかけしているところでございますが、鉄道が寸断されたときにですね、国民の足としてバスが本当に、昔の言葉で言いますと、道路が十分にまだ回復している前にですね、迂回路とかそういうところを通りながらも、被災地との輸送路というものを確保して頂きまして、本当にありがとうございました。被災直後、心配だという方々がおられました、バスの路線で繋がったというだけで随分、ご家族の方とかお知り合いの方が、その被災地を訪れて無事を確認したとかいう映像も見ておりましたが、これもバス事業者の皆様のおかげだと思ひまして、本当に心から御礼を申し上げる次第であります。これから、どういう形で行っていくのか、先ほどもご提言を賜っておりましたが、高速道路とバス事業、特に未整備のため分断されている高速道路を是非、きちんと整備してほしい。それから渋滞というのが非常に困るので、ここのところは渋滞というものを起こさないようにやってほしいと。これは私共が首都高速道路ですとか阪神高速道路は、原則的に無料化というのはもう無理だと。渋滞というのをできるだけ発生しないような形で日本の高速道路というのをどう利用するかということが非常に大事だと思いますので、ご指摘の点については、恒常的に渋滞が発生するような形で高速道路のあり方というのは、原則的に避けるべきではないかというご指摘でございますが、大変私もそう思います。それからご提言の中で、鉄道とバス停との位置付けについてのご提言がありましたが、高速道路網を造るときにあまり鉄道との関係というのは、ひょっとしたらあまり意識しなかったかもしれませんので、今後この高速道路網と公共交通機関との連携というのは大変大事な視点でありますので、これを踏まえて、座長のほうでも色々考えて頂けるものと思います。土日休日マイカー上限 1000 円と、こういうことの悪影響という資料も見せて頂きましたが、そういうことも起こるんだろうと色々勉強させて頂いたところでもあります。いずれにしても、東日本大震災におけるトラックの関係の皆様のご協力と、そしてバス事業においても、大変な採算を度外視しての多分行動となったと思いますが、心から改めて御礼を申し上げたいと思います。座長ありがとうございました。

【座長】ありがとうございました。それではどうぞ。それではここからですね、各委員から自由にご意見、ご質問等あれば、論点を深めるためにお願いしたいと思います。

【委員】

石井さんがさっき話された中で、2 ページの首都圏環状道路の整備に、とりわけ言及されて、

最重要課題であると言っておられますが、これについてお願い致します。

【トラック協会理事長】バスの堀内会長からも詳細な言及がありました通り、私共トラックの方でも、まだまだ、そういう意味では、高速道路ネットワークが概成したという認識は持っておりません。やはり、多くの残された課題の1つは、やはり、首都圏の環状道路、これは物流の面から見ましても、放射状に首都圏から道路が延びているわけですが、やはり、まだまだ渋滞その他の問題がございますから、諸外国同様に環状道路が整備されるならば、大幅にそうした問題が解消されるだろうと。かねて道路政策の大きな柱として、御当局が進めてこられたことも我々十分に承知しておりますし、それを推進して頂くということをお願いしてきた次第でございます。財政事情もあり、なかなか大変だと思いますが、私共といたしましては、たとえ時間がかかりましても、着実にそうしたネットワークの拡充に向けて、御努力を賜ればありがたい、ということを考えております。

【委員】ありがとうございました。まず、トラック協会さんの方にお尋ねをしたいのですが、私の関心を引いたのは、3ページ目の所です。2番目の白丸の所から始まりまして、4行目の終わりから、持続可能な高速道路の健全な維持運営を担保しつつ、というところがあって、申し上げようと思ったのは、ここには整備という言葉が無いんですね。私は個人的には、空いている地方の高速道路では維持補修のコストをまかなう料金は最低限必要ですが、それ以外は割と安めにしておいて、逆に混んでる所は高めに取って、そこで原資を獲得して、早くネットワークを整備するということもありえると思うんですけども、そのように考えると、少し高めに料金を取って、それを整備の方に回すと早く整備が進むということについてはどうお考えなのかなと、そういうことを少し疑問に思ったというか、お考えがあればお聞かせ願いたいということが1点です。それから2点目はですね、下の白丸のところ、このような立場からと書いてあるところで、①で、これもお考えがあればと言うことで、無ければ構わないのですが、基本料金の全面半額化以下への引き下げとございますけれど、半額と特に書かれた何か根拠というか、理由があれば、それを教えて頂ければありがたいと思っております。もう1つよろしいでしょうか。これはバス協会の方へお尋ねなんですけれども、料金をなるべく割引などによって引き下げて頂きたいというお話がございました。そこでのお尋ねなのですが、なかなか、高速バスやツアーバスの話のように、競争が激しくて価格競争が激しい市場だと、料金の引き下げをしてしまっても、結局競争のために料金引き下げの原資が使われてしまってますね、より良いバスサービスの提供というのが難しくなるのではないかという懸念も無くはないので、そういうところのご心配はないでしょうかということをお尋ねしたいと思います。以上、トラック協会さんへは2点、バス協会さんへは1点お答え頂ければありがたいと存じます。

【トラック協会理事長】それでは、お答え申し上げます。委員の御質問の1点目の、高速道路の健全な維持運営と整備が入っていないと、料金を値上げしてでも、整備を期待するという考えはどうかというお尋ねでしたが、これは大変勝手申し上げるようで恐縮なのですが、私共先程も申し上げましたように、現在の我が国の高速道路料金水準は平均より高いと、このままでは使えないという状況でございますので、これは多くの私共の会員事業者も、それを強く訴えております

から、料金を上げてくださって結構ですから、もっと造ってください、こういう意見には、到底集約は困難であります。これは個人的な意見にあたるかもしれませんが、特に、前政権下で、暫定税率について、いわゆる自動車関係諸税を一般財源化しよう。一般財源化の意味は、特定財源をよそへ回そうということですから、こういう高速道路料金がものすごく高いという、時限的な暫定税率がものすごく負担という中で、我々が負担したものが、道路ではなく他の所にどんどん回っていて、それで高速道路のほうは依然として四苦八苦するというのは、ユーザーとしては非常に納得のいかないことでございます。ですから、もしそういうことを今後とも続けられるのであれば、やはりそれは、経済社会にも大きく寄与する公共施設の問題でございますから、そういうものを一所懸命優先的に、道路の方に回して下さるような仕組みを作って頂けるなら、今の委員のおっしゃるような、料金を上げて、造って欲しいというような議論にはならないと思います。それから、2点目の基本料金の全面半額化の半額というはどこから出てきたかというお尋ねでしたが、これも、言ってみれば非常に雑ばくな話でしたが、現状の時間帯別割引料金というのは、深夜は5割引ということになっております。それから、平日が3割引ということになっております。その他にいくつかのカテゴリーで5割引というのが、通勤圏の近隣とかですね、時間帯によって様々な割引制度が輻湊する形で設けられております。簡単に言えば、そういうことが可能ならば、もっとそれを平たくですね、全部まとめて面倒みよう、全部5割といったように、基本料金から下げる。そう言って頂いたら、ユーザーとしては大変に使いやすいし、しかも恒久的な措置となればですね、今後とも安心して、その利用計画も立てることができる。そういう意味合いでございます。ですから、何のとっかかりも根拠もなく、いきなり半額にしようということでは全然ありませんので、現状をもう少し伸ばして頂ければ、それに到達するところまで来て頂いているという認識の下に書いているということでもあります。

【バス協会会長】今、ご指摘賜りました、11ページのところで、私共の高速道路料金施策についてということで、最初のクローズアップ黒で囲んだところのことだと思っております。13ページの参考資料をご覧ください通り、特にその1番目の、大口多頻度割引、これは、トラック協会さんも一緒ですけれども、大変大きなバックアップで優遇をして頂いております。それから、一番下の路線バス割引というのがあります。その路線バス割引というものが、高速路線バスだけが適用を受けるもので、正規の路線だけがその割引を頂戴しております。先ほどツアーバスという話がございましたが、ツアーバスの場合には、一番下の路線バス割引はございません。やはり私共は高速バスのネットワークというものは、一種の公共財的なものだという風に思っております。これは大事なインフラを活用させて頂きまして公共交通として皆様方に提供しているものがございますから、例えばその料金設定ですとか、例えばお客様がいらっしゃらないからバスを間引きすとか、そういったことは一切許されておらず、社会として設定したバスは、お客さまが例え少ないときでも、少ない地域でもきっちりと運行しながら、全体の中で収支をとりながら、取り組んでいるということでございます。それに対してツアーバスというのは、貸し切りバスを、言葉が悪いですけれども、旅行業者が買ったたいて、その中でいろいろな料金を使って、お客さまがいらっしゃる路線だけをどンドンどンドン運行しているということが実態でございます。その結果、私共ですとお客さまが少なくても運行いたしますけれども、ツアーバスの会社ではお客さまが沢山乗らなければ運行を中止してしまいますし、沢山乗ることを前提に割引しやすい料金を設定したり、最近の事例では東京大阪間を500円で目玉商品として設定しているというツアー

ーバスもございます。ですから、今回特に触れませんでしたけれども、やはり大切な高速道路ネットワークを活用して、公共交通としてお客様に安心してなおかつ低廉なサービスを提供するに際しては、やはり規制というものがあ程度は安全規制も含めて必要である、と考えておりますし、そういった算定基準といろんな当局の厳しいご指導から安全面を含めてですけれども、それを果たすことには多少もちろんコストはかかりますけれども、それをしっかりと行うことによって先ほどご心配のような価格競争に走ってしまうとか、それから結果的には安全が軽視されるのか、そういうことには結びつかない体制というのが現実的だと思っておりますので、できましたらこれもあわせてご理解頂ければと思います。

【委員】詳細で分かりやすいご説明ありがとうございました。まず、バス協会様に対してですが、2 ページ、高速バス、バス事業の成長分野という資料があると思いますが、高速の路線バスが、このように成長している理由はどこにあるのか、という率直な質問です。おそらく鉄道等に対しての料金設定とか、そういうことがあると思いますが、従来の料金、高速道路の料金でそういうことが可能か。その他にも何か付加的ないろいろ理由があればお伺いしたいと思うのです。それから、この度のマイカーの日曜日等の割引の影響はありますか。つまり、料金が1000円なので路線バスを使わないでマイカーに乗るといった形で乗客の数が減っているといったような影響があったのか、ということをお伺いしたいと思います。あともう1点はトラック協会様に対してですが、営業用トラックと自家用トラックと比べて輸送効率が営業用トラックのほうが非常に高い。CO2が削減単位で7分の1となっている。これについては、それほど私存じませんでした。なるほど、と思いましたが、これをもう少しはっきり広くアピールしていけばよろしいのではないかと思いましたが、この効率が良いという理由をお伺いしたいと思います。

【バス協会会長】今ご指摘頂きましたとおり、料金面での優位性というものが高速バスは特に鉄道に対しては大きいということや、それに加えて例えば交通空白地帯とかですね、鉄道ですとアクセスなどで非常に時間がかかりやすいところ、そこのニーズをくみ取りながら、輸送を行うことになりまして、非常にその地域のお客様からみますと、例えば鉄道や新幹線で行きますとお金がかかるうえに3時間4時間かかったところが2時間程度で行けてしまうケースがございますし、鉄道ですと例えば新幹線で早く行けますけれどもお金が高い、料金が高いところを、私共は夜行などで時間はかかるけれど非常に低廉な料金で設定できるとか、いようなお客様の様々なニーズにきめ細やかに対応していくことが私共の高速バスの伸長の理由だろうと思っております。特に高速バスがこれだけ伸びたのはなんといっても一番前提となるインフラストラクチャーである高速道路が隅々まで充実してきたということが一番の前提でございますけれども、その中で話をいただいたとおり、料金、それからホスピタリティ、それから路線の設定を非常にきめ細やかに適切に行っている、そういうことではないかな、と思っております。それからマイカー1000円施策につきましては私共バス事業にとりましては、本当に大変大きなダメージを受けておまして、マイカー1000円施策で少なくとも高速バスについてプラスになった点はほとんどないだろうと思っております。やはりお客さまが高速バスよりもマイカーで乗り合わせて行ったほうが安くなるのか、それから実際にマイカーの利用によって渋滞することによって高速バスをご利用にならなくなるのか、こういったことで、1000円施策については特に高速バスについては大変大きなダメージ、マイナスでございました。

【トラック協会理事長】 それではトラックのほうのお尋ねについてお答え申し上げます。委員のご質問、大変私共ありがたいことで、先ほどお配りした資料の参考資料の14ページをまず見て頂ければと思いますが、ご指摘のように各輸送量のCO2の排出量というところでございますが、トラックはCO2は決して少ないわけではございませんが、しかし実際には自家用トラックと営業用トラックとは7分の1の違いがございます。この理由でございますが、営業用トラックと申しますのは基本的に片道輸送というものを行いません。つまり多くの輸送を行います。自家用トラックはだいたい片道でございます。帰りは、だから運んでしまうと空荷で帰るわけですね。この排出量単位と申しますのはトンキロあたりのCO2発生量をグラムで表示しておりますから、同じ物資を輸送するトラックでも行きも帰りも必ず荷物を積んでおりますと、その分同じ量のCO2を出している、これが、トンキロあたりの輸送実績との兼ね合いでいけば、おそらくずっと小さくなります。ただしそれだと2分の1じゃないかという話になってしまいます。もともとその積載量が営業用と自家用では自家用は必要なものだけ積みばいい、トラックは概してそこら辺無駄はできませんから、最大積載量にできるだけ近づけるように乗せてまいります。そういった諸々のことがあります。営業用トラックはやはりそういう決定的に努力をしないと、とてもではないけれど経営が成り立ちませんので、そういう面もございまして、そこら辺を全てひっくり返して整理をして実績で見てまいりますと自家用トラックの7分の1で排出量削減を実現している、とこういう状況でございます。それで現に、その14ページの資料の一番後ろのほうに京都議定書の目標達成計画の抜粋をつけてございますが、これは政府の閣議決定をおさえたもので、その中に明確に「自家用トラックから営業用トラックへの転換を促進する」ということが政策目標として、これは20年と書いてありますが、それよりもずっと前から閣議決定がされておまして、それが明確に国の施策ということで、私共としてはこれを実現するために例えばさっき申し上げたように高速道路料金を営業用トラックに優遇的な料金を設けてくれたわけです。これもこれですぐ効果が出るだろうと思いつつ毎年要求しておりますが、そういうことです。そういうことも併せてご理解お願い頂きたいと思っております。それで、ついででございますが、お時間よろしゅうございますか。

【座長】 質問のまだ残っている方もいらっしゃると思いますので。

【委員】 2つの協会とも率直なご意見ありがとうございます。2点伺います。1つはバス協会について、もう1つは両方について。まとめてお答え頂ければ結構です。バスについては、みなさんおっしゃったとおりで、非常にメリットがある面があること、それから、非常に難点が信頼性のところだと思うんですね。すなわち道路交通に依存しているので、道路というのは非常に混みやすい、ちょっとの交通量の増加でとんでもない渋滞を引き起こすのが他の交通機関の中で道路というものの顕著な特徴です。従って道路というのは混ませないように努力しないと性能を発揮できない。そこに依存しているのが高速バス、バスなものだから、バスの中ではつらい思いをされていますよね。従って、バスについては是非これからも伸びて行って欲しいのですが、特に高速バス、そのためには高速道路の信頼性を上げるということが決定的に重要だと思っております。例えば、暫定2車線で、何か事故があれば直ちに止まる。それを暫定2車線で通すときには路側帯をもうちょっとうまく運用するとか。あるいは、首都圏では、空港から行く高速バスが、非常

に効果を発揮しているけれど、首都圏のネットワークが相当できていて、こっちが混んでいるときはあっちへ行きます、あっちが混んでいるときはこっちへ行きますとか、大して時間に関係なく、ほとんど同じような時間で到着できるようになりましたよね。あれが、ネットワークがないときはひどい状態だった。特に伺おうと思うのは、首都高なんかについてはそうなんです、もう少し広域なネットワークの場合にもバスの運行の信頼性を確保するという意味でどういった施策を要望されているのか。それが1点目。2点目ですが、得てして高速道路というといくらにしますかという議論と、高速道路の長さを何キロにしますかという議論ばかりされるんです。だけど、高速道路の姿、形というのは、国によって全く違ってしまっていて、例えば、ある国では、高速道路が3車線以上あったら、バスの優先レーンがあるというのは当たり前という国もあるし、それからまた、例えば、トラックでいうと、走るだけのものでなく、休まないといけませんよね。ドライバーが。それが非常に重要なニーズになっている。だけど、休むところに関するどんな施設をどのくらいの頻度で造るべきか、あんまりこのような場で議論されることがない。あるいは、車線の大きさだって、こんな震災が起こってみると、今までの規格でよいのかといったこともあるし、あるいはITS技術とかいろんな技術が出てくると、十年一日のごとく高速道路はこんなものですよと言っていること自身がおかしいのであって、もうちょっと最新の技術を使ったら、高速道路の姿、形自身をこんな風に変えたらどうかとか、こんなイクイプメントを付けたらどうかとか、いくつかご提案もありましたよね。駅と結節とかありましたけれども。高速道路の姿、形というのをこんな風に改めたらどうですかというのがありましたらお答え頂きたい。もし今お答えが難しかったら後ほどでも結構ですのでお教え頂きたいと思います。以上です。

【バス協会会長】私共、できることは非常に限られているのですが、やはりすべての回答になるのが、先ほどお願い申しあげました、更なる高速道路の、例えば車線数の増加を含めた、ネットワークの充実ということになるのですけれども。1つ目の質問にありました信頼性のことにつきましては、私共にできることは、例えば、首都高に入ったときに渋滞が激しいときは、東急さんと提携いたしまして、都心の中いらっしゃるお客さんを鉄道にお乗り換え頂いて実際に首都圏まで向かってもらうという、こういうのは以前に比べますと規制も非常に緩やかに対応できるようになっておりますし。それから、情報の提供ということであれば、実際にバスがどれくらい遅延しているとか、遅れることの対策にはなりません、お客様の信頼性とか安心感を高めるための情報の提供については、ここ数年来格段に高まってきているという風に思っております。それから先ほど10ページのところで申し上げました、高速道路の付帯施設等の整備というのが、今のご質問の内容とかなり合っていると思いますけれども、例えば一般道においてPTPSとかバス優先レーンとか、ちょっと海外の事例は存じ上げなかったので申し訳ございませんけれども、こういうソフト面でのご対応を頂くことによって、高速バス、公共交通の優位性というのは、はるかに上がってまいっていると思っております。そんなところでよろしゅうございますか。

【トラック協会理事長】私共の方は、特に、堀内会長に付け加えることはございませんが、委員の質問の関係で、私共にとっても付帯施設の整備というのがございますので、また少し頭を整理して改めて先生の方にご報告させて頂きたいと思っております。

【委員】手短にということですので、1点目はトラック協会、2点目、3点目は両者に対して質問

させていただきます。私は、やはりトラックにはなるべく、高速道路を使ってもらいたいと思っています。その一方で、諸外国に比べて自動車とか鉄道との関係で、トラックの負担は相対的に軽いんじゃないかということがあろうかと思っておりますので、財務当局もございますので、負担の総額がトータルで同じで、なおかつ高速道路を使ってもらおうとすると、高速道路料金は半額以下に割り引いて、その分国税で負担する、つまり、燃料税の方で負担して頂く、そうなれば、一般道から高速道路に上がってもらいたいということも可能かと思うのですが、そのような考え方はどうかということについてお聞かせ頂きたい。

2点目はですね、ネットワークの拡充か混雑区間の解消かという二者択一の議論が限られた財源の中で必要であろうと思っておりますが、それについてはどのようにお考えかということです。

3点目は、大口多頻度割引の根拠は何かと、私はちょっとこれがよく分からないものですから根拠をお教え頂きたいということでございます。3点目については頂いた後に改めてご質問させて頂きたいと思っております。

【トラック協会理事長】ただ今の3点のお尋ねですが、最初の、税で出して高速料金を下げるという点については、現在ご案内の通り自動車関係諸税というのは暫定税率が、特に燃料税は多い。私共はかねてよりこれは大変に重いということを訴えてきた。国際比較をすると、いろいろな議論があるのですが、自動車関係諸税全体で考えますと世界に冠たる税率であるという認識がございます。ですから我々は、一般財源化するのであれば暫定税率はとらないで欲しいということをかねてより繰り返し主張してきました。ですから、先生のお尋ねでございますけれども、業界を代表してお邪魔しておりますので、税を増やしてでも高速料金を下げて頂きたいなんていうことは口がさけても申し上げられません。それから、二者択一ということをおっしゃいましたけれども、ネットワークの拡充と混雑解消の二者択一というのは、私共にとっては、首都圏の環状道路を含めてネットワークの拡充こそ混雑の解消に繋がるという認識でおりますので、おそらく先生のお考えの点ははっきりとしたものがあるのでございましょうけれども、ちょっとそこは、お答えが難しいところです。それから、大口多頻度の問題、バスの方も共通でございまして、トラックの関係を先に申しますと、我々の認識は、全てのサービスで共通だと思っておりますが、大口ユーザーに対する割引というのは、どんな分野にもあろうかと思っております。それで、実はトラックはかなりのヘビーユーザーでございますから、毎日、高速道路を使って商売をするので、多少、スポット的なご利用の方よりも割引をしていただいてもいいのではないかと非常にありまして、それが、いまの大口多頻度割引の基本形にあるという認識でございまして、あとは、私共の大口多頻度割引は、1企業がたくさん使うという場合だけではなくて、99.9%が中小零細の業界でございまして、事業協同組合方式というのがございまして、そこに加入する形で、共同組合を通じて大口多頻度を適用するという形をお認め頂いております。これによって、高速道路を使って一生懸命、日本の物流を支えている中小零細の高速道路の利用料金を多少でも割り引いて頂いているという実績がございまして、これは実は業界にとって大変なハードコアといえますか、これだけは絶対に残してもらわないと困るという性格のものでございまして。

【バス協会会長】先ほどのネットワークと渋滞解消という点については本当に個別の事案ということだと思いますけれども、ただ、最終的には、特定の渋滞というのがかなりひどいところが何箇所かございまして、こういったものについての対応と、あとは、もぐらたたきのような

構造ではなくて、ネットワークを充実することによってお客様が、車の利用者が、都心に流入しないですか、そういった効果が発揮できることを考えますと、ネットワークというものが非常に重要だと私自身は考えております。それからもう1点、大口多頻度について、私共バスについても組合という制度もございます。単に大企業だけでなくて中小の組合・会社も、公共交通機関として、それは貸切バスということもありますし、高速バスのこともございますけれども、多くのお客様の公共交通にして、それを大きな形で優遇して頂いているということで、そういう理屈も通るんじゃないかと思っております。それからもう1つは、特に大手のバス会社の場合ですと、先ほど申し上げた高速ネットワークで申し上げますと、必ずしも渋滞をしたりヘビートラフィックのところだけではなくて、津々浦々に向けていろいろな形でのバスを走らせております。そういった意味で、高速道路の利用度といいますか、例えば、非常に車両交通量の少ない路線等についても、全体として活用することによって、ある意味では、ユーザーとしてお役に立っていることもあるんじゃないかなという考えもございます。なかなか、確かにおっしゃるように、理屈として、たくさん使うから安くするのはどうなのかとおっしゃられますと、確かにおっしゃる通りなところもあるかと思えますけれども、私共なりには、公共交通機関としての役割の上で、お役に立っている部分、それからそれを優遇として活用させて頂いていると思っております。失礼しました。

【委員】私の方から、例えば、堀内さんのバスの、非常に興味あるのが、学生なんかにも話を聞くと、格差社会みたいな状況の中で、実際に高速バスでの移動というのが多くの大衆交通手段の中でも、表現悪いですけども、非常に貧しい人たちというか、お金に余裕があって、どこでも行ける人たちではなくて、例えば、学生で動いているのを見ていると、それぞれ機能しているんだな、そうした中で利用を増やしているんだなと、何が言いたいということという、中身ですね、いったいどういう人たちが、マスとしてトータルいくらの人たちが利用しているという数だけじゃなくて、例えば世代とか、そういうものがもし分かれば資料として教えて頂きたいなということと、それからどちらの協会も、渋滞というものが深刻になってしまったんでは元も子もないという、いくら高速道路が安くなるうが、そのあたりのマージナルなところについてシミュレーションしておられるものがあれば、今日の説明で相当分かっておられますから、もし、補足の資料でこういうことを視野に入れて下さいというデータのものがあれば、また補足的にぜひ教えて頂きたいと僕の立場で申し上げておきます。そういうことで、お答えを今いただかなくても、後で資料を届けて頂ければ結構です。何かあれば是非。

【トラック協会理事長】申し訳ありません。今、手持ちの資料でお答えできるようなものはありませんで、また調べて。

【座長】どうもありがとうございました。では最近の高速道路関係の状況について。

【道路局長】最近の高速道路関係の状況についてで、今まで宿題を頂いておりました。まず1点目でございます。日本海側の港湾の取扱いの動きでございます。2010年と2011年の去年と今年と比較しております。ほとんど全ての日本海側の港湾で取扱量が1.3倍から1.4倍と増えています。次のページ、それとも連動いたしますけれども、日本海側の港湾周辺のインターチ

エンジの大型車の出入り交通量、平日でございますが、これも同様に増えているということでございます。次3ページです。詳しく時系列的に今の5つの港湾の近くのインターチェンジで、直後から増えているところもありますが、1回下がってまた増えている、そんな状況でございます。4ページ目。一般国道、高速道路の大型車でございますが、震災前の約1週間、震災直後の1週間の交通量の状況でございますが、特に日本海側が増えているということでございます。磐越道は一般車両通行止めにしておりました。東北道も同じですけれども一般車両通行止めでした。こういった所の車が日本海側を迂回しながら被災地に向かっているということでございます。5ページでございますけれども、プローブデータで震災直後の一般国道と高速道がどういう風になっているかという事で、右側の方をご覧頂ければいいんですけども、いくつかのポイントで震災前と震災後の旅行速度ですけれども、比較してみますと明らかに低下しております。日本海側を回っていますものですから、速度が低下しているという資料でございます。次6ページは広域的に見たものでございまして、これも従來說明している通りでございますが、震災前後の高速道路の大型車の平日の交通量でございます。震災前と比較した増減率で、赤いところが増えており、ブルーの濃い方が減っているという事でございます。東北道、常磐道とか一般車両通行止で、やはり関越が中心に増えてございます。首都圏から関越を使って、そして、中部あるいは近畿圏からは中央道であったり北陸道を使いながら回っているという実態でございます。次のページ、首都圏でございます。首都圏からの交通がどうなったかということです。首都圏からは先ほども申し上げました通り、関越を使う車が増えているわけでございますけれども、関越に至るところは、首都高の5号線を使って美女木まで下るということでございます。この部分が増加を致します。国道の17号とかこういう所も使いながら関越を使いながら行っているという事でございます。それから、もう少し詳しく8ページに関越を迂回した交通の中身を示してございます。左の方が首都圏から新潟県に向かっている大型車、約1.9倍としておりますが、インター毎の増加の数字、台数でございますけれども、やはり増えております。特に一番末端、荒川胎内、高速道路で末端でございます。この部分が大幅に増えていると。ここを經由して国道7号とか、あるいは他の主な国道を使いながら被災地へ行っているという事でございます。逆に首都圏の方でございますけれども、東京港、横浜港、川崎港といったところからスタートして行って物流の交通が関越を使っているという事です。次のページ最後でございますけれども、ガソリンスタンドでございます。東北道のガソリンスタンド全部で28箇所のサービスエリア、パーキングエリアにございます。右の上の方には給油可能なガソリンスタンドの割合でございまして、被災直後に、軽油もガソリンもそうなんですけれども、3月19日には軽油が半分以下のガソリンスタンドでしか給油できない状況になっています。次第に回復してまいりまして、ここ1ヵ月くらいで正常な状態に戻っているという事でございます。右下は給油量でございますけれども、ガソリンスタンドの開いてる部分は減ったんですけども、給油は大幅に増えているという事でガソリンも軽油も増えています。これは下道のガソリンスタンドがかなり閉まっていたような状況で、高速に乗って給油をするような状況であったのではないのでしょうか。

【委員】私、先ほど大口多頻度の割引の根拠について質問させて頂きましたが、料金を単純化すること、透明化することは極めて重要だと思っております。トラック等々に使われている大口多頻度割引については、色々議論がありますが、一例だけお話させて頂きます。昔、3車種区分の頃にですね、東名の1台キロ当りの料金を見てみたら、小型車よりも中型車の方が安かったんで

すね。これは大口多頻度割引が大変効いている。つまりオートバイよりもトラックの方が1台キロあたり安かった。むしろトラックの重要性から考えて、それがいいことか悪いことかといえば、それは悪いことではないとは思いますが、それが明確な形でされずに見えない形で割引という形でなされていることが、高速道路の料金設定に関しての不信感というものを高めていったと私は思っています。そういう意味ではトラックは重要なものだから割引くべきだということをはっきりと出すこと、政策として明確に出すべきだというように思っています。高速道路料金の議論を整理する、あるいは明確にするために料金の内容についても議論すべきだと私は思っています。

【座長】分かりました。後いかがでしょうか。どうぞ。

【委員】この委員会ではやっぱり、高速道路の料金をどういう風に考えるかというのが大きなミッションとしてあると思いますが、そこで1つは民主党が言っている無料化ということとそれから今回のヒアリングでも指摘されている、世界一高い高速料金という中でいろんな割引の仕組みがあるわけですが、その真ん中にある割引という考え方について、どういうものが理論的にも整合性がある、かつ実際の経済活性化にも効果があるという、たぶん真ん中にどこか解があると思うのですが、そういうものを考えていく上で、適切な資料等がございましたら。

【委員】よろしいですか。トラック協会にお聞きしようと思っていたことがございまして、それは国際化とか東アジアとの関係という点で大型コンテナの問題が非常に重要になってくると思うのですが、特にこの会議でも議論しておりました日本海側と太平洋側のリンクで、現道では通れないような所もございまして。多分、すごく苦勞されていると思いますが、その辺の実態をお聞きしたかったというのが1つ。もう1つは危険物の輸送でございまして。これも主としてインフラの不備によって、本来なら高速道路を通るべき所を通れない所が結構あるんですね。その辺のこともちょっとお聞きしたかったと思います。これはこれからの議論に反映して頂ければと思います。

【座長】今のような論点は、事務局の方で是非回答を頂いておいた方がいいと思いますね。

【道路局長】分かりました。

【座長】その他ございますか。無ければほぼ予定の時間となりましたので、佐々木さんの方にお返しします。

【佐々木次長】どうもありがとうございました。次回日程でございますけれども、追って事務局より調整させて頂きたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。なお、本日の会議資料についてはそのまま置いて頂ければ、追って郵送させて頂きます。以上をもちまして、第4回高速道路のあり方検討有識者委員会を終了させて頂きます。どうもありがとうございました。

以上