

## 第5回 高速道路のあり方検討有識者委員会

平成23年6月14日

【道路局次長】 それでは皆様、大変お忙し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、ただ今から第5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。まず最初に資料の確認でございますけれども、上から配席図、それからダブルクリップを外していただきまして、資料1が委員名簿、資料2-1から資料2-4までひとまとめにしておりますけれども、日本貨物鉄道株式会社様からの資料一式でございます。それから、資料3は内航大型船輸送海運組合様からの資料一式、それから資料4が、私どもからの「最近の高速道路関係の状況」、ご参考に6月8日に記者発表いたしました高速道路の料金の資料も付けさせていただいております。よろしゅうございますでしょうか。また、本日は関係団体の方々からお話をいただくということで、日本貨物鉄道株式会社の小林正明社長様、内航大型船輸送海運組合の栗林宏吉会長様にお越しいただいております。ご多忙のところ誠にありがとうございます。よろしく願いいたします。なお、本日は昼に衆議院の本会議がセットされておりますため、大臣とそれから3政務官におきましては、12時から30分程度中座させていただきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。報道関係の皆様につきましては、ここで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いたします。よろしく願いします。

【座長】 それでは、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、「日本貨物鉄道株式会社ヒアリング」、「内航大型船輸送海運組合ヒアリング」、「これまでの議論の概要を踏まえた中間討論」、この3点でございます。進め方ですが、まず、日本貨物鉄道株式会社様、内航大型船輸送海運組合様、それぞれよりお話をいただき、その後、委員の皆様のご意見をいただく形にしたいと思っております。それではまず始めに、日本貨物鉄道株式会社の小林社長よりよろしく願いいたします。

【日本貨物鉄道社長】 ご紹介いただきましたJR貨物の社長の小林でございます。平素、JR貨物に対しまして、暖かいご支援ありがとうございます。本日は、高速道路のあり方につきまして、ということで意見陳述の場を与えていただきましてありがとうございます。座って説明させていただきます。お手元に資料3部作、ご用意させていただいておりますが、まず、「鉄道貨物輸送の現状について」という資料をご覧いただきたいと思います。鉄道貨物は非常に地味な存在でございます。なかなか認識が随分足りていないというのがございまして、さらっとですね、鉄道貨物がどういう事業をやっているかについて概観させていただきたいと思っております。1ページでございます。昭和62年の国鉄改革で旅客会社が地域分割、6つに分かれましたが、鉄道貨物は一元管理でやるのが望ましいということで、我が国唯一の鉄道貨物輸送を行う事業体として発足しております。諸元でございますが、真ん中のほうに貨物駅138駅、大昔は3千云々駅という時代もございましたけれども、今は138駅に減っております。ORSと書いてありますが、レールの無い駅でございます。列車本数は、約560本から570本/日というところでございますが、総キロ22万kmでございます。これは大体、地球5周半の距離でございます。このような列車を毎日動かしているということになります。社員数は発足当初1万2千を超えておりましたが、今

は6,400台となっております。右側でございますが、経営成績をプロットしておりますが、水面上に出ております、これはバブルに乗かって最初6年は黒でございます。その後、バブルがはじけて8期連続赤字となりまして、その後、懸命に頑張っ参りまして、7年黒だったわけですが、3年前、リーマンショックでまたまた赤になって、昨年度は地震がありましたけれども、わずかに黒が出たということでございます。毎日トラック、船と熾烈な競争をしているということで、同じJRでも、独占的な事業体とはちょっと違っております。最大の課題のひとつは、やはり自然災害、人身障害が非常に多くございまして、安定輸送を欠くということでお客様に迷惑をかけております。最近では動物の衝突も本当に馬鹿にならないほど出ております。それから2ページでございますが、機関特性ということで、全国ネットワーク、それから中長距離での大量・定時輸送ということでございますが、概観は血管のような図になっておりますが、ネットワークということは、いつでも、どこでも、どなたでも全国に物を運ばせていただきます、ということでございます。コンテナの平均(輸送)距離がトラックと違って大体900km~1,000kmということでいわゆる中長距離輸送でございます。貨物列車最大で26両編成で行けます。10tトラックで大体65台分ということでございまして、そんなことで基本的に頑張っておりますけれども、物流のシェアはわずか4%でございます。同じような地理的な条件にあるイギリスでさえ9%ということで、まだまだ活躍の仕方が足りない、ということでこのシェアを変えていけるように頑張っていくということでございます。それから3ページでございますが、機関特性のひとつでございますが、まず環境ですね、CO2の排出量が営業用トラックの1/7ということで圧倒的に少のうございます。それから、もうひとつはトラック業界のご事情でありますけれども、恒常的に長距離のドライバーが不足している状況があります。特にこの2、3年でございますが、新規の大型免許の取得者が1/3に減っております。それから高齢化、いわゆる3K職場ということで、出てきております。そんな外的条件を背景にしまして、右側でございますが、国内の総物流量は12年連続して下がってきております。これは、生産拠点が逐次、逐年、海外に移転したとかいうことを背景にして、それから少子高齢化で人口が減ってきたというようなこともあろうかと思っております。それに対しまして、私ども鉄道の方はですね、同じように右下がりであるはずであります、今申し上げました環境特性等を背景にして、少しずつ、僅かずつではありますけれども伸びてきております。20,21年下がっているのは、リーマンショックによるものでございます。4ページでございますが、鉄道貨物はこの紫のコンテナを載っけてですね、一体何を運んでいるのか分からない、というご質問をよく受けます。そんなことで、主な、枚挙に暇がない物資がたくさんございますけれども、左側の円グラフとか写真を載せさせていただいておりますが、いずれにしても、日本の経済産業に必要な基幹物資、あるいは、国民生活を支える重要な生活関連物資をですね、いろんな格好で運ばせていただいております。右下に写真が出ておりますが、皆様方お使いの宅急便もですね、その何分の一かはこういった格好で、こういった荷物が届くときはトラックで運ばれますが、真ん中のところはこういう格好ですね、列車でお運びしているものも結構ございます。それから5ページに移りまして、地域のライフラインとして貢献する石油輸送・LNGと書いてありますが、特に関東の千葉あるいは横浜の方から長野県、群馬県、栃木県、福島県、大体距離が200km前後でございますが、沿岸部の元売会社の製油所から内陸部の石油基地に向けて毎日大量に石油列車が出ております。右側でございますが、脱石油ということで液化天然ガス、特に新潟-青森間、北海道のところこういう格好で、やはり労働力の問題あるいは安全の問題で鉄道は優位だということでどんどん増えてきております。それから6ページでございますが、右側に青函トンネル

の写真が出ております。何年後かに数年後に函館開業新幹線ございますが、新幹線で行くのももちろん大事でございますが、一方でこの7割近くは、貨物列車毎日51本走らせておりますが、このトンネルを使いまして、貨物列車で北海道から農産品、乳製品、紙等の大量の物資が関東、関西に行っておりますし、それから、特にじゃがいも、たまねぎでございますね、真ん中の円グラフにございますが、鉄道でお運びしているものが67%であるとか、じゃがいもでも49%とかかぼちゃが60%だとか、非常に高うございます。それから関東あるいは関西から、宅配、飲料、加工食品等々いろんな生活物資が北海道に行っています。道民の生活に貢献しているということでございます。それから7ページでございますが、紙製品ですね、全国の各地、こういったところに主要な製紙会社さんの工場がございまして、それぞれ長距離になりますけども、消費地に対して鉄道で運ばせていただいております、地域の産業経済振興、あるいは雇用の問題にもよりお役に立たせていただいている、こういうことでございます。それから8ページは、弊社の経営課題を書かせていただいておりますが、やはり安全・安心という点からすると非常に大事であります、その中の一つ大きな課題として老朽車両というのがございまして、機関車貨車でございますが、国鉄時代のものがまだ6割、貨車については4割残っております、経年が大体20数年でございますが、赤いところが国鉄から引き継いだものでございますが、40年以上ということになりますと人間の体でいうと90歳か100歳ぐらいになる感じですね。この老朽取替を推進していくためにも、早くやる必要があるということで、国土交通省からも従前から相当に温かいご支援をいただいているところでございます。

以上が、鉄道貨物輸送の現状についてでございますが、資料の2-2をご覧くださいと思います。3月11日に発生しました東日本大震災についてでございます。1ページは、震災直後、病院に向かう救急車が動かないというようなことで、大臣あるいは国交省の方からも強く要請を受けまして、とにかく鉄道で石油を運ぶと。先ほど見ていただきまして大体200kmでございますけれど、赤い点線で引っ張ってあるところ、仙台北港、石油精製所が全部流されてしまったものですから、盛岡地区、仙台地区、あるいは郡山地区になんとか油を運ばないといけないということで、一つはここにございますように、日本海縦貫をぐるっと回りまして1030km。列車1本で大体ローリーの40台から50台分、48台分くらい運んでおります。もう一つは途中からでございますが、磐越西線から郡山へ持つて行くということで、約1ヶ月強の間お運びして、これは自画自賛でございますが地元で大変喜んでいただいたということで、鉄道魂を発揮したといえますか貢献させていただいたと思っております。4月21日に開通しておりますが、やはり仙台北港はしばらく動かないということでございまして、今は根岸地区からですね、宇都宮、郡山、盛岡地区に、ご覧いただくような列車をたてて毎日お運びしているということでございます。それから2ページでございますが、この震災後の2ヶ月の間、北海道と東北、あるいは北海道対中京地区との物流が滞ってしまったと。鉄道でしか運べないというのが結構ございまして、この輸送量確保をどうやっていくのかが大変危惧されたわけでございますが、左側にございますように、折返し運転とか、迂回運転を懸命にやりました。そんなことでそれなりの輸送力、迂回輸送をやらせていただきました。4月21日からは東北線は開通しましたが、常磐線はしばらく開通見込みはとてもしゃないがございませぬが、こんな格好でやっております。3ページでございますが、どうしても鉄道だけでは輸送力が十分ではないということでございまして、フェリーとか船を使いまして、輸送の補完をということで非常に広域に渡って長時間に渡ってやりました。これだけの広域に渡るフェリー代行というのは鉄道の歴史では初めてでございます。同じように4ページでございま

すが、トラックによる代行輸送も広域的にやったということでございます。それから資料の 2-4 というので、先に出させていただきます。これは震災直後の 2 週間目に、私自身が現地に入りまして自ら取ってきた写真をそのまま出させていただきますが、ご覧いただいているような様子で、もうズタズタになりまして液状化等も受けまして、特に石巻港、写真出ておりますが、こんな感じになっておりまして、どんどん工事をしておりまして、今東北線につきましては石巻港を始めとして修復している最中でありまして。ただ被害額は相当な額上っております。右半分でございますが、仙台臨海鉄道、福島臨海鉄道、それから右下に鹿島とありますが、臨海鉄道というのは、手前どもと県と地元の 3 社が出資しております、いわゆる第 3 セクターでございます。本当に沿岸部でございまして、全部波でさらわれましてほとんど流れたということでようやくがれき等の撤去もやりつつ、当社はこのような状況でございます。臨海鉄道の存続自体も危うくなっておりまして、それ以上に私どもが心配しておりますのは、この主要顧客と小さい字で書いてありますが、私どもの大事なお客様、主要企業さんの工場がたくさん立地しておりまして、工場もほとんど流れてしまったということで、県の方でも大変心配しておりますけれども、早く復興していただきたいということで、地元の経済の発展・復興に直結する問題でございます。そういう意味で、この臨海鉄道そのものも大事でございますけれども、JR 貨物本体も含めまして、国土交通省の方には、資料には書いておりませんが、鉄道軌道整備法によります災害補助、要件の緩和等々含めまして全面的なお願いを、2 次補正予算に向けていろいろお願いしているところでございます。右下にあります常磐線につきましては開通見込みがないということであります。

続きまして、資料 2-3 でございますが、本日のテーマでございます高速道路料金について、鉄道貨物の立場から問題認識とお願いをさせていただきたいと思っております。まず 1 ページでございますが、従前から、種々の割引政策がございますが、総じて一言で申し上げますと、割引政策は逆モダルシフトをもたらします。表とグラフが出ておりますが、赤い線が正規のタイプの料金でございます。これは昭和 41 年から大口・多頻度割引、それから現在、これに深夜を含めてということでございますが、青は大口・多頻度割引、今の対距離料金からここまで下がっているということでございますが、さらに深夜料金が平成 16 年に開始されておりますが、この緑で表したものでございます。この赤から青のところ、あるいは緑ですね、現時点では大口・多頻度・深夜ということで、この 3 つの割引によりまして、65% の割引措置が講じられているということになります。これによりまして、これは推計値でございますが、JR 貨物については約 40 億円の減収が発生しているということでございます。それから 2 ページでございますが、鉄道貨物コンテナでございますが、先ほど申し上げましたように、距離帯別にどういう風になっているかということでございますが、鉄道はトラックと競争していると言われますが、だいたい 500km から 1,100km のところで割に激しい競争をやっていると言われて、およそ 600km 前後から長い距離になりますと、トラックの方はだいたい二人以上になるとか、帰りの荷物を確保しにくいということで鉄道の方が有利になると昔から言われておりますが、民主党政権になってから、無料化政策、あるいは料金上限制限ですね、5,000 円といった議論もございましたが、そういう風になりますとグラフで御覧頂いているとおりで、最も量の多い距離帯が、4~500km から 1,000km のところでだいたい鉄道の収入の 6 割、輸送量の 6 割がこの距離帯に入っているわけでございますが、言ってみれば私たちにとって心臓部分に該当する距離帯でございまして、そういう意味でこの無料化あるいは料金上限制限につきましては、直撃を受けるということで、トラックの方にまた回帰していくというような逆モダルシフトと言っておりますが、そういった現象を起こしていくのではという風に考えて

おります。ではどういう工夫があるかということで、冒頭申し上げましたようにCO2の排出量が約7分の1である。それから、本当に長距離のトラックドライバーがこれからいよいよなくなっていくということの中で、あるべき総合交通体系の構築ということのためには、やはり機関特性に応じて、近距離はトラックで、中距離はできるだけ鉄道で行うといった体系を構築していただくのが好ましいと言う風に考えております。これはまあJRの旅客会社も同様でございますが、それから、そういう意味で高速道路料金の基本的な考え方に関しましては、受益者負担の原則あるいは公平性の原則はベースに置いていただければと思います。そういう意味であるべき体系としては、距離比例制が好ましいのではないかという風に鉄道の立場から申し上げる次第でございます。それから最後の丸でございますが、今の深夜料金5割引でございますが、これはリーマンショック時に拡大された当時の料金施策でございまして、今後モーダルシフト促進、地球環境問題に対応していくためにも、速やかな見直しをお願いできればと思っております。最後でございますが、東北地方の高速道路料金の無料化についてとございますが、東北地方に発着するトラックは、利用料金所が対象地域にある限りは、特に西、関西方面は全区間が無料となるということございまして、丸の2つめでございますが、無料化の対象を無原則に拡大していくということになりますと、繰り返しになりますが交通体系を歪めるのではないかということございまして、JR貨物含めて10億の減収になるという風に考えております。また新聞等で聞かれます3つ目でございますが、8月にこのシステム改修を予定されていると承っておりますが、この後におきましても、青森、八戸の料金所を利用すれば、北海道から関東以南を通過していく荷物は無料になるということだとすると、これは是非ご再考願えればという風に思っております。最後になりますが、とにかく一日も早い被災地の復興と経済の活性化を私どもとしても心から気にしておりますが、一方で他モードに与える影響も決して少なくないということで、復興に一定の目途がたった段階で速やかに現行料金体系に戻していただきたいという風に考えております。

【座長】 どうもありがとうございました。それでは続きまして、内航大型船輸送海運組合の栗林会長よろしくお願いたします。

【内航大型船組合会長】 ご紹介いただきました、内航大型船組合の栗林でございます。本日は高速道路のあり方検討有識者委員会に参加させていただきましてありがとうございます。それでは早速ですので、資料3を御覧頂きたいと思っております。資料の3とそれからもう一つ、これが内航海運だという冊子がお手元にありますが、これは漫画になっておりまして、子供向けの漫画でございましてちょっとここに出すのはどうかなと思ったんですが、最近業界で作ったものということで持って参りましたが、小中学生対象ということで、内航海運のことがわかりやすく書いてあるということでございます。それでは資料の方で説明します。まず、業界の内航大型船組合とは一体どういったものかということをお申し上げますと、内航海運は、内航総連合会というのが元締めになっておりまして、その中に5つ組合がありまして、その中の一つが内航大型船組合ということになっております。基本的には外航大手系列の会社、それから北海道定期航路・沖縄定期航路をやっておる会社で、加盟数26社、登録船は184隻で、約78万重量トンとなっております。

主な運航船舶と致しましては、大型RORO船、コンテナ船、石灰石専用船、石炭専用船というものを運航しております。このRORO船というのは皆様ご存じないかもしれませんが、旅客フェリーの旅客を乗せないやつですね。旅客フェリーみたいな格好をして、ランプウェイがついていて、

トラックだけ積んで、ただし貨物船ですからお客は積まないというのが RORO 船でございます。こういった船を持ってやっているということでございます。そしてその 1 ページ目の 1 番下に書いてありますけれども、当組合の定期航路を運航する会社が主要な会社 5 社ございまして、全国に 58 航路ございまして、22 年度でだいたいこの 58 航路で特大車換算で約 60 万台を運んでいるということでございます。1 枚めくっていただきまして、業界の内航海運全体の話なんです、内航海運全体が東日本大震災において動員物流面でバックアップできたかということが 1 ページ目に時系列的に書いてあります。3 月 11 日に、震災当日に災害対策本部を総連合会内部に設置して、既に翌 12 日からタンカーでガソリンと軽油の輸送を開始しております。それから 13 日には国交省さんの要請で緊急対応ができる船舶のリストを提出しております。それから、我々の組合の関係としまして、3 月 20 日に RORO 船が震災後初めて青森港へタンクローリー、トレーラー・トラック、建設機械の輸送をしております。23 日には RORO 船が初めて仙台港へ緊急物資の輸送をしております。また、八戸にも自動車船が緊急物資の輸送をしており、緊急対応をさせていただいたということです。港も非常なダメージを受けておりましたので、荷役機器も壊れておりましたので、思った程お手伝いができなかったのですが、精一杯の、港の回復に沿って順次お手伝いをさせていただいたということでございます。3 ページ目にそれを記載してございます。こういった地域に物資の輸送をさせていただいたということです。4 ページ目がそれを数量で表したものです。東北地区の飼料の工場がずいぶん被災をいたしましたので、畜産関係の緊急輸送というのを積極的に手を打っていきました。それから内航タンカーでは JR さんと同様に、ガソリン関係が極端に不足しましたので、ガソリン輸送をさせていただいたところです。大型船組合で持っている船については、主に仙台、八戸、釜石にこういったものを緊急的に輸送しているということでございます。RORO 船の特性でございますが、重機関係、トラック関係、要するにタイヤの付いたものを直接船に積んで運べたという事でございます。仙台に持って行った中に仮設住宅用シャーシとありますが、これは間違いで、仮設住宅をシャーシに積んで運んだということです。訂正をお願いしたいと思います。ということで 4 月までに 210 万トンの緊急物資を内航海運で輸送をさせていただいたということで、10 トン車換算で 21 万台分の輸送ができたということでございます。5 ページ目は荷役作業の状況でございます。上の方に書いてございますが、緊急物資以外にも通常の輸送がありますので、これの分の量は把握できていないという状況です。東北地方とは直接は関係ないのですが、福島原発絡みで外国の船会社が京浜港への寄港をやめてしまうということがございまして、本来、東京、横浜で降ろすコンテナを神戸で降ろしてさっさと帰ってしまうということがございましたので、そのコンテナを神戸から京浜まで運ぶということを内航海運で担当したということでございます。また、原油の輸送も、緊急時対応で外国籍船を日本国籍にして、日本人に切り替えて対応したということもございました。以上が今回の震災における内航海運の主立った役割でございます。6 ページをご覧いただきたいのですが、これからの高速道路についての内航海運としての考え方ということですが、まず、内航海運がどれくらいの荷物を運んでいるかというのが書いてございまして、21 年度でも景気が悪くなったりとか、国内の物流量が落ちているとか、これは J R さんと同じなのですが、内航海運で 3 億 3 千万トンくらい運んでおりました、トンキロベースにすると 20 年度ベースで 1,879 億トンキロでございまして、国内の物流のシェアとしては 34%をやらせていただいております、これを 5,600 隻、21,500 人近い船員さんで 3,500 社くらいの船会社が従事しているというのが内航海運の現状でございます。内航海運の得意とする貨物とは一体何かということになりますと、やはり鉄鋼、石油、セメント、化成

品といった素材型の物資の輸送が3億3千万トンの8割でございまして、これを効率的に運んで、CO2の排出が少なく環境に優れているということで、長距離大量輸送に適した輸送モードであるということでございます。それからモーダルシフトの受け皿としてJRさんと同じく、我々も国内の、いわゆる一般雑貨の輸送についても大きく努力しております、それによって道路混雑の緩和だとか人手不足の解消、騒音問題、地球温暖化対策等の環境分野への取組みということで、国策としてこれを担っているという自負がございまして、モーダルシフトを担う船としましてはRORO船、それからコンテナ船、そういったもので17社ございまして、RORO船が52隻、それに積めるシャーシが5,400台、乗用車で17,000台、コンテナで1,450TEUの積載能力があるということでございます。それからそれとは別にコンテナ船が25隻、コンテナ4,070TEUの積載能力があるということで、これらを使って定期航路を開設して国内の貨物の輸送に取り組んでいるところでございます。そして次のページご覧頂きますと、今お話しした国内の海上の定期航路の一覧表でございます。これだけの定期航路が開設されてございます。今日は私貨物船の業界の代表として来ておりますので、この中には旅客フェリーは入っておりません。このほかに旅客フェリーがまた相当な航路を開設しております、海上の定期航路ということになりますと、RORO船とフェリーとコンテナ船で相当な航路をもって国内の物流を支えていると認識しております。見ていただくとわかるんですが、関東／北海道、関東／九州というのがだいたい主な航路でして、4割づつくらいの荷物を受け持っている。いろいろな航路がございまして、ざっくり言って、関東／北海道、関東／九州で4割づつと、その他細々した航路で2割ということで、色々な航路が形成されているということでございます。これが、トラックともJRさんとも競合しながらこの航路が形成されているという訳ですけれども、次に8ページを見て頂きますと、高速道路の料金が、いかにこの我々の商売に影響するかというお話になっていきますが、20年度の輸送量で57万6千台運んでおりますが、このオレンジがかかっているところが、東北地区に関係する航路でございまして、これだけで55.3%ございまして、今現在深夜5割引というところまで来ているわけですけれども、もしこれが、無料化ということになりますと、相当なコストが増えてしまいますので、陸送に切り替えるのではという風に考えている次第でございまして、そして、1枚めくって頂きますと、基本的に無料化は、勘弁して欲しいということでございまして、今お話ししたように、本来ならば323億高速道路料金を払うわけですが、これが無料化になりますと、どれくらい船から陸に移るのかということで、これはなかなか調べるのが難しいのですが、いろいろお客さんとの、民主党政権になりまして、上限料金制ですとか、社会実験ですとか、色々なことがこの2年近くの間言われておりました、その都度我々も陳情する時の資料作りで色々調べているものから、やっぱり、無料化ですとか、極端に低い上限料金制になりますと、少なくとも3割は移ってしまうであろうというふうなことが、お客様からの聞き取りで分かっておりますので、これだけのものが無くなってしまいますと、コスト削減以前の問題で、航路の維持ということができなくなりますので、こういった極端なことは止めて頂きたいということでございます。それだけの荷物が陸送になりまして、全て陸を経ることになれば、CO2も増えたりとか、交通事故も増えたりとか、渋滞も増えたりとか、そういうこともあるということも考えられるということでございます。それから震災時は、先程もお話ししたように、港の機能そのものが失われておりました、普通の船で行きましても、港湾の作業ができない、ですからRORO船ですとか、フェリーで行って、まず重機ですとか、そういった機材を降ろしてというところから始まったわけですが、こういったことが咄嗟にこう自衛隊の輸送等もフェリー等も自衛隊の輸送も相当フェリーがやりま

したし、そういったことができたのも、これだけの航路を維持して、これだけの船を持っていたからでありまして、もし、高速道路が無料化になって、既存の航路が廃止されて、船が減ってしまいますと、もし今後何かあった時に緊急対応できなくなると、そういうこともあると考えております。

最後に、こういったことでどうしたら良いか、どうするべきかということでございますが、民主党政権になりまして、無料化ということになってから、ずっと陳情してお願いしているのですが、まず、物流、人流の総合交通体系のベストミックスな施策を行って頂きたいということでございます。この度の東日本大震災の対応においても各交通機関がそれぞれの各機能を十分に発揮して、緊急輸送を行ったということですので、1 つに偏ったような政策は良くないのではないかと考えております。内航海運はですね、RORO 船、コンテナ船を用いて数多くの海上定期航路を形成し、船舶による海上の物流インフラも独自に構築しております。これは、すべて全部自前でやっているということでございまして、船を造るのも、船員を育成するのも、全部民間の会社が自分達でお金を借りて、自分達のお金で全部自分でやっているということでございまして、そういうところが、受益者負担が前提で建設されている高速道路等の物流インフラに税金を投入して、無料化を含めて料金の極端な見直しを考える場合、他の輸送モードのインフラに対しても一定割合の税金が投入されることが当然であると考えております。また、復興支援という名目で、東北地方の高速道路の無料化が進められておりますけれども、復興を支える物流モードが色々ある中でこのような計画を進めることは非常に乱暴であり、片手落ちであると思われれます。東北地方を寄港する船舶も復興物資の輸送に携わっておりますので、何らかのコスト負担があってしかるべきだと思っておりますし、そうしないと物流体系が歪んだものとなるという気がしております。JR さんもそうなのですが、東北地方に寄港している船会社というのは被災者でございまして、今回の地震で相当な被害を受けました。北関東から東北の港を使っている船会社というのは被災者でございまして、ですから被災者のための復興というのが、別に避難所の体育館の中に避難している人だけが被災者ではございませんので、復興支援というのが一体なんなのかということなんです。我々も被災して、我々も大変な被害を被っているわけですから、その我々から仕事を取るようなことが復興支援になるのだろうかということが、業界団体から話が出ておりまして、確かに一刻も早く復興して頂いて、結果的に、その荷物が回ってくればいいのではないかとこの話もあるんですけども、話の順番がおかしいといえますか、一生懸命復興しようとしている私たちの仕事を取ってしまうような、そういうような話も危ないというような気もしております。そもそも貨物輸送の分野においては、500 キロ以上の長距離を前提に、トラックから船舶や鉄道に輸送モードを移すという、省力化、省エネルギーから CO2 の削減を目指す、いわゆるモーダルシフトが国策として取り入れられておりまして、いたずらに高速道路の無料化や上限料金制を導入することは、この考えと整合性が取れていないというように考えております。内航海運はフェリーとともに、国内物流の特に長距離輸送においては、トラック業界と地政学的にも、労働条件的にも、それから、労働環境的にも共存共栄の関係にありまして、これ以上の航路の縮小ですとか、廃止は日本の物流のためにならないと思っております。どうしてもフェリーに乗らなければならないところが、北海道を中心にありますので、これ以上ですね、トラック業界としても、フェリーを使った方が運転手さんの労働時間が緩和されたりとか、そういったことで、フェリーに乗りたいという要望もトラック業界にありますので、こういうことを十分に加味していただきたいと思っております。モーダルシフトを推進にはどうすればいいかということになるんですけども、



港湾周辺道路の整備、それからますますアジアも発展いたしますので、まず港湾にいかにか荷物を集めるかということで海運が発展していくということになりますので、そういったところもひとつご検討いただいて、全てのモードがバランスよく形がとれてうまく発展していくような高速道路の整備ということをお願いしたいと思います。以上でございます。

【座長】 どうもありがとうございました。ただ今のお2人の説明に関しまして、各委員から質問なり、ご意見なりあればお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】

これちょっと確認なんですけど、今被害者でもあるんだと栗林さんおっしゃったんだけど、2万隻ぐらいの船が今回の津波でやられたとなりますと、内航船の、会長の関係しておられる業界の船というのも、相当な数被災されたんですか。

【内航大型船組合会長】 船が実際津波でどうこうというものは、それは非常に少ないです。ただし港が使えなくなりまして、通常の業務ができなくなったということです。八戸からずっと太平洋側は仙台から大洗ぐらいまで全滅しましたので、それで通常の業務ができなくなったということでございます。

【委員】 ご両者ともどうもありがとうございました。大変によく理解できたと思っております。1点だけJR貨物の方に伺いたいんですけども、2ページの図を見ますと、常磐線がかなりのウェイトで貨物輸送をされているという地図になっています。常磐線の復旧については、原子力発電所もあるし、なかなか将来が見にくいところですけども、かなりの期間にわたって常磐線が完通することができないという状況だと思うのですけれども、東北本線側にシフトさせて今輸送をしていると思うのですが、東北線側のネックという問題はあるのかなのか、その辺をちょっと教えていただきたい。輸送上のネックという意味です。

【日本貨物鉄道社長】 委員の言うとおりの常磐線の開通見込みは全くございませんが、常磐線に発着する荷物はトラックで、東北線沿線の駅にトラックで持っていきます。そこからレールに積み替えるのでございまして、東北線自体は特に輸送上のネックは全くございません。

【委員】 いや、思ったのは常磐線の距離帯は首都圏から大したことはありませんから、想像したのは常磐線の使い方が発着地として使うのもあるでしょうけども、ここを通過していくルートとして使われているんじゃないかなと想像したんですが。

【日本貨物鉄道社長】 平常時ですね。

【委員】 平常時。

【日本貨物鉄道社長】 もちろんございます。常磐線でございます。

【委員】とすると、そういうのが東北線にシフトしていると思うんですが、東北線を使っているのはもちろん貨物だけじゃないから、輸送上のネックになっている、とかそういうことはないですかという質問なんですけれど。

【日本貨物鉄道社長】旅客路線との関連ですか。

【委員】そうです。

【日本貨物鉄道社長】それは全くございません。

【委員】余裕があると思っていいんですね。ありがとうございました。

【日本貨物鉄道社長】東北線の貨物列車自体、かなり余裕がございます。大丈夫です。

【委員】全般的に言って、物流の分野においては、日本の場合はかなりトラックに対して優しい政策がとられていると、ヨーロッパ、アメリカに比べて、とくに環境面からみて問題だろうということになっています。そこで、それはそうとして、それを転換させていくためにどういう視点が必要かということをしっかり考えていかないと、長期的な答えが出ないと思っています。突然降って来たようにということだと思いますが、無料化問題が出てきて、それについて大変大きな影響があるというのは本日プレゼンテーションをしていただいた通りですが、そもそもどのような目標を定めるかという議論があって、それに向けて政策を組み立てて行かなければいけないところが、組み立ててこれなかったのが実情です。総物流大綱は作るけれども、それがうまく実行されてこなかったということだと思います。その中で、どういう形であれ、今般の高速道路の無料化の問題についてはかなりの精査の上で見直しする必要があると思います。

しかしその次にどういう理屈で組み立てるかということが重要だと思います。先ほど税金によって高速道路が安くなっているといいますが、もしかしたら道路特定財源の見合いの分で下げているとすると、自動車利用者全体の中で、自家用車が沢山負担しているというのがあるかもしれませんが、大きな意味では受益者負担かもしれません。受益者負担をもう少し進めると、東名高速道路についてはもうすでに受益者は全部負担したので東名はもっと安くしてもいい、というような理屈もあり得るわけです。受益者負担の原則をどこまで議論するかということはかなり難しいと思いますし、港湾についてはずいぶん税金が入っておりますし、JR貨物さんについても今般の運輸機構の剰余金で支援策を行ったということがある。そういう意味では、実はあまり単純な理屈で議論することが難しいのが物流問題と考えるのですが、今回どういう風に議論したらいいのか。

私はおそらく目標を定めて目標に向けて政策を導入する、料金政策を導入するし、補助金政策を導入するして目標を達成するという方式が適切と考えます。そこで、物流政策の目標設定に対してはかなり難しいという風にお考えなのかどうか。あるいは、競争するという発想ではなく、補完するという発想が重要であり、その方策を政策として考えるべきか。トラックと、いわゆる長距離系を本来担うべき鉄道貨物と内航海運というのは補完するべきところの補完関係がうまく作られていないというのがおそらく問題だと思うのですけれども、再構築するという方法というのはどういふものがよろしいのでしょうか。

私は、おそらく一番問題なのはですね、鉄道局さん、海事局さん、道路局さん、そして総合政策局さんがあるのですけれどもその辺の連携が難しく、先ほど栗林会長が陳情しているとおっしゃいましたが、果たしてどこに陳情なさっているのだろうか。おそらく日頃お付き合いのあるところが多いのかなと思います。物流問題を総合的に調整するような強力な部局がないと、この問題は早々簡単には解決できないと思うのですが、その辺についてご意見いただけたら。

【内航大型船組合会長】確かにモーダルシフトを進めるにあたり、どうしたらいいのかというのは長年の課題でございまして、やっぱり一番がコスト、今はどうしてもお客さんがコストで選ばれますので、本来あるべき物流手段、それから環境、いろんなことを言っても、今現在まだまだコストで選ばれてしまうところはあるのだと思うんです。ですからそのCO2の問題が生まれて、少しCO2の量で戦えるかなというような雰囲気にはなってはきたんですけども、なかなか世の中全体がそういうところまでいっておりませんので、高いか安いかで判断する。やっぱり資本主義、自由主義の社会ですから、それで判断されてしまうところが多いということではございます。生産から物流から消費までですね、どれぐらいのものが、どれぐらいのCO2がこれにかかっているというのが、例えばこれに全部書いてあれば、作る方売る方の意識も変わってくるんでしょうけれども、まだまだ日本はそこまでいっておりませんので、CO2がどれぐらい出ても、だいぶ安ければそれでいいんだという考え方になってしまっているということではないかという気がしております。

【日本貨物鉄道社長】お答えになるのかわかりませんが、栗林会長がおっしゃったように、今物流業界ではコストが核となっております。鉄道の場合は、長距離ですので、最近ものすごく自然災害、人身災害が多くなっておりまして、900km、1000 km走ってくるとどうしてもそういう意味で事故は多いということで、これは私どもの努力不足で、運もございまして、それが一つ。もう一つは、トラックとの激しい競争、500 km、700 kmこういったものは私ども俄然有利となってきますが、それでも1000キロ超えるところでも鉄道は、たった36%でございまして、残りの60数パーセントは、トラックで行ってしまっていると。1台のトラックと運転手で1000 kmを行って帰ってくるということが時々テレビなどで出ますけれども、3K職場と言うことでこれからどんどん少なくなっていく流れになるかもしれませんが、いずれにしても、トラック業界自体の中でも激しい競争をしていますし、鉄道との競争もございまして、その中で一つ申し上げたいのは、私どもが申し上げるべき事柄ではないのかもしれませんが、例の規制緩和で一時トラックの事業者が事業者数で4万代であったのですが、規制緩和で6万を超えていると把握しておりますけれども、やや過当競争になっているのではないかとということが一点。諸外国では、モーダルシフトの必要性和環境問題がかなり進んでおりますが、鉄道事業者に対する補助と言うことではなくて、鉄道を利用することによってCO2を削減できるということに対しまして、荷主にインセンティブを講ずるという措置も行っていたり、大都市部に大きなトラックが入らないようにしているとかいろいろな規制があります。もう一つ、鉄道とトラックのうまい組み合わせ、共同配送と昔から言っておりますが、先程聞いていただいた宅急便などは、宅急便事業者の全体3割、4割は、両端はトラックで行って、真ん中の5、600kmは、私ども鉄道が引き受けさせていただいているということで、うまくそれぞれの経営資源を使っており、すべてではないが、まったくゼロではない。繰り返しになりますけれども、長距離ドライバーが少なくなっていく中で、トラック業界は、昔は敵同士で口もきいてくれない仲だったのが、最近では変わって参りまして、協調できるものは協調するという流れも出てきているのも事実であります。

【委員】簡単な質問と重い質問なのですが、海運の関係になるかと思いますが、ここで10ページに書かれている東北の高速道路の無料化をやられると片手落ちという記述があって、船で運んでいるものも復興物資の輸送に携わっているのだから、なんらかのコスト負担があってしかるべきだと言っておられるこのコスト負担というのは、具体的にはどういうイメージのことを期待しておられるのかというのがまず簡単な質問なのですが。

【内航大型船組合会長】たとえば、色々な税金を免除していただくとか、もっと極端なことを言えば、東北に出たり入ったりするときの運賃の何割かをもっていただくとか、そういうことは同じ話です。東北のトラックの高速道路代は重要なウェイトを占めるわけですから、それに関わるものとして運賃の何割かを負担していただく、直接の運賃でなくても結構ですし、油代でも結構ですし、何らかの形でそういったことをしていただければ、実際復興物資を運んでいるわけですから、そういうことはあるのかなという気がしております。

【委員】もう一点、重い質問かと思うのですが、総合交通体系で国民経済にとってベストは何なのかということ問いかけながら、この会議に参画しているのですが、内航船のコストが高いために、どんどん釜山にトランシップが行っているという議論がありましたが、どういうことかと言えば内航船の業界が健全で業績も上がり、収益力もあって、要するに競争力のある価格で経営がなされていないと、どんどん例えば便利な航路も業績悪化で減っていくことになってしまうので、例えば、一方日本海側の港湾から便利な釜山に繋ぐ航路なんかはどんどん増えていって、新潟に、わかりやすく言えば、群馬、栃木、埼玉の中小企業でタイとかベトナムとか中国に進出している企業の物流が、要するに新潟港を使って釜山で積み替えて基幹航路に乗っていくという流れがあると。例えば、仙台とか四国の今治、松山の物流を分析した資料を見ていて、今までは内航船で東京湾の港で神戸に繋いで、それから基幹航路に乗せて海に渡っていくという大きな流れが、日本経済を支えていたのですが、内航船の業界がやはり業績が厳しくなってきたから、コストを下げられない。そうすると今治、松山などの港湾から直接釜山に運んでしまっ、釜山の方から繋いでいった方が、コストがかからないという判断が、一つ日本経済の空洞化に大きな流れをつくっているという判断が私の中にはある。だから、総合交通体系で健全な鉄道輸送だとかまさに海での内航船輸送というのが、うまく相互に噛み合っていないと日本はまずいのではないかと私は思っているのですが、そういう流れの中で内航船業界の状況というのは、私の判断のようなことでよいのでしょうか。

【内航大型船組合会長】いや、ちょっと違います。残念ながら釜山にモノがどんどん流れるというのは、内航海運業界がどうこうということとは全く違ひまして、それはあくまで港湾の国際競争力が、釜山が勝ってしまったということとございまして、我々は逆に言うと被害者。内航海運というのは日本の国内しかやらないわけですから、日本の国内にちゃんとした港がないと困るわけですね。ところが、日本の神戸、横浜よりも釜山と上海が勝ってしまったので、そちらに荷物が直接集まるようになってしまった。船も、大きな船は、もう日本に来ませんから、上海とか釜山止まりで日本に寄港する船がどんどん小型化して、フィーダーみたいになっている。本来であれば、横浜とか神戸に一番大きな船が来て、それは当然横浜とか神戸に向けてどんどん荷物が来るわけですね。それをトラックで運ぶか、内航船で運ぶか分かりませんが、国内物流はすごくあったわけです。

ところが、港がそっちに行ってしまった。それから日本の工場も中国にどんどん移転する、その二つが噛み合ってしまった結果、国内物流が無くなって、そして釜山向けの国内物流でないものが新たに発生してしまったわけです。これは内航海運がいくら頑張ってみても、手の届かないところに行ってしまったということですので、内航海運が良いとか悪いとかということは、全く別な、日本の国際戦略が誤ったということですので、その付け回しをこっちに言われてもちょっと困るということですのでございます。

【委員】その認識も私は共有しているのですが、内航船の要素というものは無いのですが。内航船のコストが、例えば経営者の判断として、神戸、横浜に運んだ方が、コストがかからないと判断したら、そういった選択もあったのではないのですか。やっぱり内航船の業界のせいだと言っているわけじゃないのですよ。そうではなくて、そのファクターも一部、内航船の競争力というのが。

【内航大型船組合会長】内航船の競争力があるかないとか。

【委員】9割以上はおっしゃっている理由だと思いますよ。

【内航大型船組合会長】もちろん確かに、運賃が安ければ良いという意見はあったと思いますけれども、基本的には自由競争で競争しながら、海運の中でも競争してますし、それからその他の国と違うのは、普通内航海運がすごく重要な役割を担っている、物流の役割を担ってる国というのは島国なんですよ。インドネシアだとかフィリピンだとか。日本みたいな先進国で30何%も物流を内航海運でやっているというのは極めて稀な、日本しかないんですよ。要するに、ほとんど陸続きの北海道とか九州だって繋がってますし、それなのに内航海運が30何%も物流をやっている国というのは極めて稀でございます、内航海運大国なんですよ日本は、実は。ですからそれは、なおかつJRさんですとかすごいリアルコストのトラックの方とかと競争しているわけですから、それは内航海運のコストが極めて突出して高いということにはなっていないんじゃないかとそういう気がするのですよね。

【座長】他に、どうぞ。

【委員】貴重な話をいただきましてありがとうございます。皆さんご存じだと思うんですけども3月末にEUでこれからの交通政策をまとめる白書というのがありましてですね、その中で強いEUであったり公平な交通網であったり、あるいはCO2の問題というのが非常に強調されておりました、そういう観点から特に貨物においては鉄道と水運の重要性が指摘されていて、長期的には日本もそうだと思うんですね。そういう観点からしますと、これからJR貨物さんも内航海運さんも大いに発揮していただければと思いますが、そういうときに輸送特性がございまして、こういったターゲットコモディティがさらに伸ばせるとお考えか、というのがございましたら、今ユーザーへの支援についてとございましたけれども、その辺のことが明確にあるのかな、ということと、あと私の認識が間違っていればご指摘いただきたいんですが、特にJR貨物さんにとっては、本当に短期的に需要がばっと増えたときに、キャパシティ制約の問題があるのかなのか、例えば今からシェアが倍程度増えるような非常にハッピーなことになればどういう状況が起こるのか、ということ

ですね、そういう観点から重要なインフラでございますので、何か支援すべきことがあるのかなのかという観点と、栗林会長の方に、空の方ではオープンスカイが非常に議論になっておりますけれども、海の方ではもうオープンシーという言葉あまりきかないんですけれども、その辺の状況のことはどういう風にお考えなのかお聞かせ願えればと思います。

【日本貨物鉄道社長】先生の後のほうの質問からお答えしますと、もし急激にモーダルシフトが起きて、荷物が沢山出てきて、鉄道で運べるんですかというご質問をよくよく受けます。ダイヤキャパシティがなくて動けないんじゃないのですかってご質問、よく受けるのでございますけれども、いま震災時でございますけれども、平常時であれば、列車の積載量はだいたい平均しますと70%か70%強になりまして、列車によって異なりますが、総じて今の倍近くは運べると思っております、それ以上になるとちょっと厳しいですが・・・それから、運ぶ物資のお客様のターゲットについては、これからのJR貨物が考えておりますことは、成長戦略と言っておりますけれども、一つは先程農産物と申し上げましたけれども、これから食料自給率を海外並にもっと上げていくということになると、やはり農産物の最大供給地は、北海道と九州、他にもございますけれども、そうしますと大量に安く早く運べるということになると、長距離ですと鉄道だと思います。北海道の例で申し上げましたけれども、引き続き道庁などに働きかけていきます。もう一つは産業廃棄物でございます。産業廃棄物というのは、産業廃棄物を処理する方、着地側の地元の方の抵抗感が強いので、いろいろ条例の建前で地区内処理が原則だといろいろありますけれども、やはり大量に発生するものを、本日は資料を出しませんでしたけれども、常に産業廃棄物は運んでおります。もう一つは、専用列車ですね、先程宅急便列車みたいな。トヨタさんから依頼で、名古屋から盛岡まで部品専用列車みたいのをいま2本走らせていますけれども、これからトラックのドライバーがいなくなるような中で、トヨタさんの場合では、物資を船から鉄道にシフトした希少な例なのですが、鉄道の方が安定的で早いというようなことも含めて、そういった成長性のある戦略、戦略というのも変ですけども、物資もいくつかございまして、いろいろターゲットを絞って勉強しているところでございます。

【大畠大臣】今の話は、東海道線を除くのではないですか。いわゆる2倍可能というのは、東海道線は目一杯やっついて、これ以上突っ込みようがないと聞いていたんですよ。東海道線貨物は。

【日本貨物鉄道社長】そういった意味では、大臣おっしゃる通り完全に倍運べるかどうかは、分かりませんが。

【大畠大臣】東海道線は目一杯になっているらしいのですよ。あそこに貨物専用の鉄道を通してくれという話は前聞いたことがあるのですけれども。

【委員】ダイヤは一杯だけれども、輸送量が減っているから、積んでいるかといったらまた別ですよ。

【大畠大臣】実際そうなのですか。どうなのですか、東海道線は。

【日本貨物鉄道社長】東海道線は、今大臣がおっしゃったみたいに、旅客会社さんは、毎晩私鉄もそうですが補修をやっておりまして、ですからそれにひっかかって入らないとかございますけれども。

【委員】全く入らないという話ではありませんね。

【日本貨物鉄道社長】多少きついというのはききました。

【大島大臣】そうですか。失礼しました。

【内航大型船組合会長】内航海運の方は、JRさんとは違って、どの会社は何を狙ってどうこうというのは、業界で把握しているわけではございませんし、業界で声をかけてこれをやれということでもないので、輸送特性というか、今後どうするかという具体的なものはあれなんですけど、それでも業界として、研究みたいなことをしてみたことがあるのは、JRさんがおっしゃると同じなのですが、産業廃棄物関係、静脈物流という名前で、そういったものの輸送の研究は業界でしたいと今でも取り組んでいるほどでございます。やはりJRさんとは、輸送の特性が似ておりますので、どうしても同じようなものにささってくるのかと、今お話を伺っていて感じたところでございますけれども、それから、飛行機のオープンスカイに匹敵するもの船、内航海運にあるのかということですが、飛行機のオープンスカイというのは、外国の飛行機会社が日本に寄って、それからまた別の国に行くということでございまして、それはそれだけの話であって、内航海運でオープンシーと言われてもちょっとイメージが浮かばないのですけれども。いわゆるカボタージュといわれる船舶法にありますものとオープンスカイとは根本的に違うものですので、ちょっと違うかなという風に考えております。

【委員】一つ感想を言うと、やっぱり今回の震災が起こりまして、いろんな交通モードがいろいろ活躍するんですね。よく持続再生可能な社会を作るのに多様性、ダイバーシティが重要だなんて生物なんかでよく言いますけれども、交通についても、いろんな交通機関や交通モードやいろんなものを何とか維持することが、いざというときに結構役立つということが今回よく分かったことですよ。だから、いろんな政策をやるにしても、どっかの交通モードを徹底的に潰してしまうということが無いようにするということが、すごく災害の時代には重要だなという感想を今日伺って思った次第です。もう一つ心配は、適切な競争関係の中でいろんなことをしていかなきゃいけないのは基本だと思うのですが、やっぱり、現地の環境とかから政策的にあるいは政治的に何らかの介入をするというのはあって然るべきだと思うんですね。ただその時に一番心配なのは、それが経営を圧迫して、こんなことはあってはならないのですが、技術が圧縮されると、つまり、あるべきメンテナンスや維持更新が後回しになっていくと。それで鉄道であるとか船舶であるとか、いろんな事故が起こっていく。これがもう最悪の事態ですね。事故が起こらないようにするために撤退してしまう。そうすると、さっき申し上げたような交通モードの多様性が維持できなくなる。従って、是非、いろんな政策をおやりになるときに、そういう技術面での問題が生じないかどうかを是非ご注意頂きたいなど、それは会社の方も重々ご注意頂いているところだと思うのですが、そこもないがしろにしがちなんですよ、やっぱりね、と思いました。以上です。

【座長】はい、ありがとうございます。それでは、目一杯、時間がこの関係に関しては来ていますので、小林社長、栗林会長におかれましては他のご予定のご都合もでございますので、退席されます。ご多忙の所、大変どうもありがとうございました。それでは次に事務局より、最近の高速道路の状況、これまでの議論を踏まえて準備頂いた東日本大震災を踏まえた緊急提言の骨子について説明を頂き、主に緊急提言の骨子について委員のご意見を頂きたいという風に思っております。よろしくお祈りいたします。

【企画課長】それでは道路局の方からご説明をさせていただきます。時間も押しておりますので、資料の4をもちまして、今までご指摘を頂いた部分についての宿題を返させて頂くとともに、残りの資料、今お配りをさせて頂いておりますが、その資料をもちまして、今後の高速道路のあり方に関する、東日本大震災を踏まえた緊急提言、そういった部分についてのご議論を頂ければと思います。それでは、資料の4で今まで頂いた部分についての少し宿題を返すというのとご紹介をさせていただきます。まず、1ページ目でございます。三陸縦貫の状況でございますが、これも今まで何度かご紹介させて頂いておりますが、凡例にもありますように黒の実線が既に供用しておるところでございます。仙台から北の方に伸びている状況で、残りの部分に関してはまだという状況でございます。その結果、写真にもございますように並行するところの45号は、現在津波で被災を受けている一方で、三陸縦貫については、過去の津波を考慮して計画されており、真ん中の写真や次の写真にもございますように被災を免れ、避難路として使われた、更には緊急物資の支援道路という形でつながれた、利用されたという機能も分かってきております。2ページ目をめくって頂きたいと思えます。上のグラフに書いております紫色の折れ線につながっているのが国道45号の標高でございます。一方太い緑、あるいは点線につながっておりますのは三陸縦貫自動車道でございます。仙台から実線で登米東和までつながっているという状況でございます。一方、紫色の部分の線に関しましては、水色で津波で浸水を受けた部分を塗らせて頂いておりますけれど、赤で×になっているところは、津波に伴って被災をしてしまったところ、一部復旧は今されつつあるわけでございますが、一時通行止めになってしまったという状況でございます。この緑の実線の部分あるいは点の部分に関しましては津波を受けなかった。それによって、先ほどご紹介をしたような形で被災の避難あるいは、支援、緊急物資の輸送といったものに役立ったということでございます。3ページ目をめくって頂きたいと思えます。今、どういう状況になっているかということでございますが、一部、先ほどの緑の実線の端末から国道45号までの間、少しこの赤い線で塗られておりますのが迂回路でございますが、あと気仙沼の周辺で大型車両用の迂回路を設定しております。それによって、結果、現在所要時間がどれくらいかかっているかということでございますが、やはり迂回路のあるところ、さらには路線がつながっていない部分に関しましては渋滞が発生しております。黄色が塗られている部分に関しましては非常に旅行時間がかかる、あるいは渋滞があつてなかなか進めないという区間でございます。全体としまして、一番下に三陸縦貫が全通しているとすれば2時間55分で仙台から宮古まで移動できる時間、距離を現在では7時間27分かかっているというのが現在ということでございます。これは約5割の開通の結果ということなのかもしれません。更には4ページ目の左に書いてありますが、くしの歯作戦ということで、横軸の啓開を行うことで、三陸沿岸の特に早く路線をつなげよう、緊急輸送の緊急物資を運んだということでの効果があつたわけでございますが、やはり一部、横軸の路線におきまして、例えば、盛岡から宮古、花巻から釜石の区間、この区間は



50キロの開きがございます。その結果、盛岡から宮古に参りましても、その前後三陸沿岸、さらには花巻から釜石に行ってもその南北方向について、非常に距離があったということもあって、なかなか現地、例えば黄色で塗られている山田エリア、そういったところにはなかなか支援物資も届かなかったという報道が一部されております。5ページ目が空港港湾へのアクセス状況でございます。これは港が全て啓開されているというわけではございませんで、一部緊急輸送あるいは復旧を行うために一部使えるというのが港の碇マークに白が塗られている部分、まだ赤の部分に関してはまだ啓開作業中というものでございまして、これに対して青で塗られている部分はアクセス道路としてそこに達することができたということを示したものでございます。右が空港、左が港湾でございますが、例えば右の空港の部分、松島飛行場といったところを見て頂きますと、飛行場は物資を運べる状況になっていたのですが、そこに向かう道路が繋がっていなかったという状況がこれで明らかになるということでございます。6ページ目にそういった部分について、迂回路をどういう形で設定をして繋げていったのかという、先ほどご紹介をした松島飛行場でございますが、これはJRと交差部が冠水したために迂回路を設定して飛行場と三陸縦貫を繋げるという工夫を当時行っていたということでございます。7ページ目でございます。三陸縦貫が当初想定していなかった防災機能を発揮したということについては、新聞報道でも報じられていますが、左側で、津波を仙台東部道路が止めた。さらにはその左下ですが、写真にございますように、三陸縦貫、ここは仙台東部道路に下から避難される方が上っていける階段を整備することで避難することもできるようになったということ。さらには右上でございますが、各所にございます道の駅、ここは自衛隊の復旧活動の支援の拠点になったということでございます。8ページ目、暫定2車線の区間についてのご指摘がこの委員会でもございました。左側の日本地図に書いてあります。東北エリアで、黒の矢印になっておりますところが2車線の区間でございます。当然、震災後の走行速度は2車線の区間におきまして、特に低下をしております。特に仙台周辺で低下をしています。後ほどご紹介をさせていただきますが、8ページの右側の写真を見ていただきましても、暫定2車線の区間と4車線の区間では、やはり交通規制をしながらの復旧活動ということでございましたので、暫定2車線の区間についてはなかなかその復旧工事のスピードが遅かったと言えるところでございます。9ページでございますが、先ほどご紹介した仙台周辺の交通状況でございます。復興・復旧に向けて車両がたくさん入り込んでいるということもありまして、左側の地図を見ていただきますと、交通量が概ね1.5倍あるいは2倍を超えるような形で現地の方に車両が入っています。地図上に黄色でチェックしたところ、その交通量を示したものです。復興に伴いまして、9ページの右上でございますが、高速道路の部分に色を塗ったものですが、非常に速度の低下が著しい。仙台周辺、現在、高速道路であるにも関わらず、平日で約30km/h前後くらいのノロノロ運転になっている状況でございます。10ページ目、これは震災後でございます。自動車会社の集めました道路の通行状況、それと、私どもで持っております情報を重ね合わせて、一般の利用者の方々にどの道路は通れる、あるいはどの道路は通れないということをインターネット上でもご紹介させていただいた例という形で、掲載をさせていただいております。以上が今まで頂いております宿題について、データ化したもので整理をさせていただきました。

加えて、今皆様方のお手元に、この4回行われておりますあり方委員会の議事を要約した形で、右側に未定稿という形で書いてありますが、整理をさせていただいております。さらにもう一式として、「東日本大震災を踏まえた緊急提言の骨子（たたき台）」というものを憚りながら準備をしました。この未定稿で書かれましたA3の資料のうちの1ページ目の内容、特に東日本大震災を踏まえた

ネットワークのあり方について、ご意見を頂いたものをA4の2枚紙、たたき台という形で少しまとめさせていただいたというものでございます。例えばネットワークのあり方、この未定稿資料の全体が議事の要旨でございますが、ネットワークのあり方から料金のあり方まで多岐に渡るご意見を頂いていますけれども、例えば、左側の将来のネットワークのあり方の部分、上から三つ目の文章で、東海・南海の地震などへの今後の震災への対応について考えるべき、あるいはその下で、ミッシングリンクの早期解消、あるいはその下の、交通全体のネットワークの観点から検討すべきという考え方、あるいはその下のカッコで、整備の優先順位というところ、一番上の、高速道路がいつ完成するかということもちゃんと明示すべきだと、あるいはその次の文章で、B/Cで決められてきているという優先順位は今後どう考えるのかというご指摘。そして右に移っていただきますが、今回の大震災を踏まえたネットワークのあり方ということで、今回の震災の際の教訓を凝縮して欲しいというのは座長からもご指摘を頂いております。その下で、暫定2車線の整備の課題、あるいは高速道路の規格をもう少し柔軟にすべきだというようなお話。そのずっと下の方に宿題事項と書いてあります部分に、太平洋と日本海側を結ぶネットワークの強化、等々についてのご指摘を頂いております。宿題事項については先ほどご紹介した部分に少し重複しているところでございますので、そういったものを特に文章化して、たたき台として丁寧に準備をさせていただきました。まえがきに関しましては、例えば今回この提言に関しまして、2行目でございますが、特に東北地方の産業再生という観点も含めて、震災を踏まえた今後の高速道路の整備のあり方について緊急的に提言をするということ、座長の方からもご指摘を頂いているところでございます。この提言の内容は、東海・東南海・南海地震が想定されている今後の日本における高速道路政策、等々にも活用されていくことを期待しているのだということ、今までもご指摘を頂いております。今までご指摘をいただいた中で教訓として、良かった部分、足りなかった部分を、こういった形で整理をさせていただきました。良かった部分に関しましては、一つ目のような広域的な視点からの復旧活動を展開して輸送路を確保できたこと、さらには過去の教訓を生かした整備、ルートや構造が効を奏したこと。そして4つ目で、想定していなかったような防災機能も発揮できたというようなところが良かったところ。一方、足りなかったこととして、高速道路が繋がっていないということでの不足状況、あるいは交通拠点との連携が不足していた、あるいは交通関係情報が十分行き届いていなかったというような反省点、こういったものを踏まえて2ページ目でございますが、今後の道路政策のあり方と題しまして、片カッコ1の①、2段階での防災、いわゆる一定の災害までは通常に防災機能を発揮する、それを超えるような災害に対しては致命的な損傷にならないような復旧、さらには早期に復旧できるような体制を作る。さらにはハードとソフトの施策の組み合わせということを考えていくことが重要なこと。片カッコ2、他の交通モードとの連携あるいは複合化が大事ではないか。片カッコ3、戦略的ネットワークの整備の必要性ということで、①まずは繋げること、②太平洋側と日本海側のネットワークの強化、③空港・港湾との連結・直結、④で復旧・復興のスピード、整備目標の明確化というところが大事ではないかと。片カッコ4の①でB/Cを中心とした評価手法の見直しが必要ではないかということ、③に付け加えさせていただいていますが、今後の大規模災害に向けての人材育成といったことも大事ではないかということ。今まで頂いた意見をこういう形でまとめさせていただきました。当然、今まで頂いたものを全て整理しているものではないので、この後時間の許す限りご議論いただいて、追記を頂ければ幸いです。以上でございます。

【委員】今の状況というところに盛り込んでいただきましたように、当初想定していなかった防災機能を道路が果たしたというのは新聞でも大きく報道されておりますし、津波を防いだということは非常に大きなことだと思います。したがって、たたき台の良かった点というところで書いて頂いてももちろんよろしいのですが、当初想定していなかった防災機能というのは、防潮堤はおそらく、想定外の津波だったのでまさにそうだと思いますが、本来、道路というのは公共用物として公共目的に広く有効活用するというのを今後もっと考えるべきだと思っております、そのような意味では、防災拠点とか避難場所というのは、必ずしも想定していなかったものではないと思います。第一義的に予定していた目的ではない、ということではあると思っております。今後道路が果たしていく役割というのは非常に大きい、広いものがあると思っておりますので、全てを想定していなかったというのは如何かな、というのが一つ目の感想です。それから、たたき台の2ページのところで、ハードとソフトというところをございまして、情報収集・集約・提供という一般的な言葉で書かれていますが、今の話で、例えばまさに道路の有効活用策についての情報提供であるはずなので、道路であるから、そういうことに特化して書いた方がインパクトもあるように思います。

【座長】ありがとうございました。実は時間の関係でじっくり議論する余裕がないんですけれども、ボトルラインとして7月上旬をメドにですね、この委員会で緊急提言を出すというのは非常に意味があると思うので、各委員の方はもう一回熟読していただいて、事務局に対して意見のある方はぜひお寄せいただいでですね、それを集約するというのを今日の時間管理の中でのボトムラインとしたいと思います。ただこれだけは言っておきたいというのがあればどうぞ。いかがですか。

【委員】2点ばかり付け加えていただければと思います。被災地の中の高速道路の前倒しの整備というのがいるんじゃないかなと思っております、例えば三陸縦貫道とか常磐道の北部ですよ。特に常磐線も復旧のメドがいつかということがわからない中で、仙台に通勤通学できなくて人口流出が起こりつつあるということもあるわけですね。そういう中で、やはり新しい明るい光を見ていただくためにも、前倒して整備しますということくらいですね、できればこの中で言えればいいなと思っております。これが一つ。それと今回の大震災で、国の総力を挙げて対処しなければならないような、そういう国なんだ日本はという認識が共有されているんですね。そういう中で、自衛隊もそうですけれども、東北地方整備局が果たした役割が非常に大きいと思うんですね。国と地方のあり方、官と民のあり方も、何か新たな視点というのがあるのかなと思う。特に高速道路だけじゃなくて下道との一体的なリダンダンシーの確保というのも非常に重要になってくると思っておりますので、そういうときに広域のビジョンをどうするのか、計画をどうするのかということからですね、東北地方整備局、その他の整備局の重要性というのは再認識しましたよというのは言っているのかなという風に思います。以上です。

【座長】ありがとうございました。他にこれだけはという意見があれば。

【委員】連携が不足していたというような表現があるんですけど、私は、補完機能というのをもっと防災という観点から予め作っておく必要があったんじゃないかと思っております、連携という言葉でいいのかどうか、もう少し私自身ももっと吟味していきたいと思っております。

【座長】ありがとうございました。議論をする時間というのが極めて限られていますので、こういう形で終了しますが、ぜひ意見を積極的に提出していただきたいなということを申し上げて、事務局の方にお返しいたします。

【道路局次長】今日はお昼の時間帯になりましたけれども長時間にわたり議論いただきましてありがとうございました。大臣から一言。

【大島大臣】ありがとうございました。今日は内航とJR貨物の話がございましたが、いろいろお話いただきますと何か敵対しているような雰囲気のご発言もございましたが、トラックと内航とJRというのはそれぞれが良いところもあるんですね。競争するところは競争して、協力するところは協力するという。普段の対話が足りなかったのかな、という反省をしておりますが、そういうものも含めて、今お話がありましたとおり、足りないところは提言をペーパーで出していただいて、ぜひ復興構想会議の中に盛り込むことが必要だと思っておりますので、よろしく願いいたします。本日はどうもありがとうございました。

【道路局次長】次回の日程ですけれども、28日の火曜日でございますが、午後4時から6時まで予定しておりますのでよろしくお願いいたします。会議資料は置いていただければ後で郵送させていただきます。以上をもちまして第5回高速道路のあり方検討有識者委員会を終了いたします。どうもありがとうございました。

以上