

第6回 高速道路のあり方検討有識者委員会 議事録

平成23年6月28日

【道路局次長】 それでは皆様、大変お忙しい中、お暑い中、お集まり頂きまして、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6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、お手元の資料の確認ですが、ダブルクリップを外して頂きまして、上から、配席図、議事次第とございまして、資料1が委員名簿、資料2が東日本旅客鉄道株式会社様からのご説明資料、資料3が社団法人日本旅客船協会様からのご説明資料、資料4が東日本大震災を踏まえた緊急提言の骨子（たたき台）でございます。よろしいでしょうか。また、本日は関係団体の方々からお話しを頂くため、東日本旅客鉄道株式会社の富田哲郎副社長様、社団法人日本旅客船協会の鈴木修副会長様にお越し頂いております。ご多忙の中、誠にありがとうございます。どうぞよろしくお祈いします。なお、恐縮でございますが、池口、三井両副大臣、小泉政務官は所要のため、途中で退出いたしますのでよろしくお願い致します。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。よろしくお願い致します。それでは、議事を進めさせて頂きたいと思ひます。

【座長】 本日の議事はまず1番目に「東日本旅客鉄道株式会社ヒアリング」、2番目に「日本旅客船協会ヒアリング」、ついで「東日本大震災を踏まえた緊急提言の議論」、この3点でございます。ヒアリングの進め方ですが、まず、東日本旅客鉄道株式会社様、ついで日本旅客船協会様、それぞれにお話を頂いて、その後、委員の皆様のご意見を頂きます。それではまず始めに東日本旅客鉄道株式会社の富田副社長よろしくお願い致します。

【JR東日本副社長】 JR東日本の富田でございます、よろしくお願い致します。まず、東日本大震災につきまして、関係の方々からたいへん手厚いご支援を頂き、おかげさまで新幹線、在来線も早い時期に開通することができました。まだ太平洋沿岸線区は運転を再開できておらず、今後の復旧に全力をあげて参りたいと思ひますので、どうぞご支援をよろしくお願い致します。それでは、高速道路の料金施策に関する考え方につきまして、JR各社を代表する形でお話させていただきます。お手元の資料を1枚めくって頂いて、これまで実施された高速道路料金の割引施策がどのような影響を、JR各社、鉄道の特に中長距離のお客さまに与えてきたかというところからお話をさせていただきます。2008年の10月から利便増進事業の深夜5割引等の拡充が始まったと理解していますが、特に2009年3月に土日祝日上限1,000円施策が始まり、この段階で私どもも非常に大きな影響が鉄道や他のモードに出てくるということで、一橋大学の山内先生を中心に研究会を作させて頂きまして、私どもの外郭団体である運輸調査局を中心に野村総合研究所の下で調査を開始いたしました。そうした調査の内容に基づきまして、何回か料金施策に関する要望書も出させて頂きました。調査の内容は次のページでございます。1つは環境への影響ということで、土日祝日上限1,000円施策によってどれくらい環境への影響が出るかを調査したものでございます。具体的にはウェブアンケート調査と交通機関別流動量モデルを使い試算したものでございますが、全体として二酸化炭素排出量が204万トン

ほど増えるのではないかという結果が出たわけでございます。ご案内のことと存じますが、運輸部門における二酸化炭素排出量は2009年度におきまして年間約2億3千万トン、そのうち、鉄道から発生しますのは763万トン、3.3%でございます。なお国内の旅客輸送人キロベースでいいますと、鉄道のシェアは35%でございます。35%の輸送人キロを3.3%のエネルギーで賄っているということでございます。したがって、左下でございますように1人を1キロ運ぶ時の二酸化炭素排出量は、自動車に対して鉄道は9分の1、J R 東日本だけでみますと約14分の1ということで、エネルギー効率的には鉄道の優位というのは、はっきりしていると考えてよろしいと思います。そういう意味で、こうした料金施策が環境に与える影響は無視できないと考えております。では、具体的にお客様のご利用状況にどの程度影響が出たかを、次のページで、公共交通への影響ということでまとめてございます。土日祝日上限1,000円施策がこの6月まで実施されましたが、先程申し上げましたとおり、ウェブのアンケートと交通機関別流動量モデルに基づいて、先生方に御議論頂いた結果でございますが、鉄道の中長距離の利用者、新幹線や在来線特急を中心とした中長距離の利用者の方で、全国ベースで2.1%の減少があったと推定されます。土曜日祝日だけの利用ベースで見ると6.6%の減少でございます。なお、J R 東日本のエリアだけですと1.8%、土日祝日だけ見ますと5.9%ということとなります。この数字を大きいとみるか小さいとみるか色々あると思いますが、鉄道の場合には、収入の減少がそのまま利益の減少につながります。経費は上方硬直性をもっており、収入が落ちただけ利益が落ちるということですので、私どもとしては大きな影響が出ます。ちなみにこの数字を実際の収入金額にいたしますと、J R 6社で年間250億円の減収になる、当社だけでも90億円の減収になるということでございます。それから、具体的にどういうところで影響が出ると想定されるかということで、左下のグラフを見て頂きますと、距離帯別に転換率と高速道路利用の増加率を入れてございます。100キロ前後から200キロあたりのところまでが非常に大きな影響が出ているということで、車の有用性がこういったところに現れてくるのかと考えているところでございます。続きまして、今のような分析を踏まえまして、高速道路料金施策に関する当社の考え方ということで、次のページをご覧頂きたいと思っております。3点ございます。第1点は、環境政策との整合性ということで、先程申し上げましたようにエネルギー効率という点で鉄道を車との比較で考えたときに、政府の掲げていらっしゃる目標との関係におきましても、二酸化炭素排出量の増加につながる施策につきましては、整合性に欠けるのではないかと考えております。第2点目は、負担の公平性でございます。高速道路等の利用割合は、私どもが知る範囲では、約1割程度と聞いておりますので、非常に限られた方々のご利用に対して税金を投入して割引施策を行うことにつきましては、受益者負担の原則に反するのではないかと考えております。鉄道の場合は、当然でございますけれども、新幹線を使えば、新幹線の高速料金を頂き、付加価値を負担して頂くという政策をとっております。そういうことの公平性の観点からしていかがなものかということが第2点目でございます。3点目は総合交通体系、いわゆる交通体系全体のバランスへの影響と言うことでございます。先程申し上げましたように、国内の旅客輸送の人キロベースのシェアを申し上げますと、鉄道が35%あるわけでございます。それから、いわゆるバスは8%と、公共交通機関である鉄道とバスで43%のシェアをもっていただいております。高速道路料金の割引によって自動車利用が進むということは、私どもはじめ、バス会社あるいはフェリーなど公共交通機関に大変深刻な影響がでるとということで、こうした点についても配慮が必要ではないかということでございます。以上のような観点で、私ども従来から高速道路の割引等につきましては、再考して頂きたいということをかねがね申し上げてきたと

ころでございます。5ページは、今回、東北地方の高速道路の無料化が検討されていると聞いておりますので、これにつきまして私どもの考え方をまとめさせていただきました。特に現在、被災者の方中心に割引が行われているという理解でございますが、東日本大震災からの復旧復興という趣旨は、理解できると考えてございますけれども、こうした被災者の方々あるいはトラックバスを中心とした現在の割引の実施にあたっては、その対象者、期間についても、限定を是非お願いしたい、他の交通機関に対する影響、あるいは先程来申し上げておりますように環境政策であるとか、受益者負担原則、こういった大原則に影響が出るということを是非ご理解頂きたいと思っております。それから、更に現在、全車種を対象とした無料化が検討されているとお聞きしておりますが、これについては、その必要性につきましては、先程来、申し上げているような観点から、やはり、再考をお願いしたい、その財源については、他の復興財源に回すべきではないかというふうに僭越ながら考えているところでございます。なお、仮に現在、報道機関等で報道されております東北地方の高速道路の無料化が、東北道の白河以北ですとか、常磐道の水戸以北等で行われた場合の影響額でございますが、当社エリアだけの影響額でございますけど、3.1%程の中長距離のお客様の減少、年間200億円程度の収入減になるのではないかと考えております。以上、高速道路の関係でございます。それから、東日本大震災への私どもの対応につきましてご説明させていただきます。簡単に申し上げますが、1ページ目が、震災後の運転再開状況の推移を記したものであります。3月11日の段階で、東北地方におきましては、ほとんどの線区で運行ができないという状況でございました。新幹線の被害状況は、電化柱の折損、架線の断線など1,200カ所に及び、在来線も同様に、4,400カ所の被害箇所が発生してございました。懸命の復旧作業を行い、各方面に本当にご尽力を頂きまして、大きな余震が発生する前の4月6日の段階では、東北地方のかなりの線区が運転再開しておりました。新幹線では、東京から那須塩原まで、北の方では盛岡から青森は運転を再開しておりました。しかしながら、この余震によりまして、4月9日の段階が次のページに出ておりますが、もう一度、東北地方では運転見合わせの線区が増えてしまいました。4月7日の余震で、新幹線が再び550カ所、在来線でも850カ所の被害箇所がまた発生したということでございます。そして、その後、再び懸命の復旧を続けまして、東北新幹線は、4月29日に全線で運転を再開させることができました。現在、不通になっておりますのは、太平洋の沿岸線区、八戸線、山田線、大船渡線、気仙沼線、石巻線等7つの線区でございます。これらの線区につきましては、非常に大きな被害を受けてございますので、引き続き、復旧に全力をあげたいと考えているところでございます。次のページ、3ページでは、今申し上げました復旧状況をもう一度まとめたものでございます。東北新幹線につきましては、4月7日の余震を含め、延べ1,750カ所の被害箇所が発生してございます。特に架線を支えます電化柱の折損あるいは架線の断線など、非常に大きな被害が発生してございます。在来線につきましては、津波の被害を受けた太平洋沿岸の7線区を除きまして、5,250カ所で被害を受けた訳でございます。なお、復旧費用につきましては、沿岸7線区につきましては、まだ計上しておりませんが、その他の線区で、新幹線、在来線含めて555億円を特別損失に計上しております。その他に80億円程度の資本的支出が発生する見込みでございます。くどいようですが、沿岸7線区は別でございます。最後になりますが、4ページ、津波の被害を受けました太平洋沿岸の7線区の被害状況を書いてございます。地図にありますように、赤い点線で書いてある部分が復旧の見通しがたっておりません。常磐線の南部の方は、福島原発の関係で立入禁止になっているということでございます。津波による被害線区は延長でいいますと大

体、325kmございます。このうち、約60kmのレールが完全に線路が流出している状態でございます。こうした非常に大きな被害を受けてございますので、現在、この復旧につきましては、地元の皆様方とまちづくり、あるいは地域の復興の中で、鉄道の復旧はどうあるべきかという観点から議論をはじめさせて頂いております。それから、復興へ向けたJ R東日本としての取り組みについて簡単にご報告させて頂きます。最後のページに、まず津波の被害を受けました沿岸7線区の復旧でございますが、比較的被害が少なかった区間につきましては、順次運転を再開しているということで、常磐線、仙石線あるいは石巻線、順次運転を再開する予定であります。仙石線につきましても、石巻～矢本間は7月中旬には運転を再開する予定でございます。今後、仙石線、あるいは常磐線等につきましても、順次被害の少ない区間の運転の再開を考えて行きたいと思っております。ただし、やはり非常に大きな被害を受けてございますし、まち自体が破壊されている地域がございますので、地域としての復興、まちづくりの計画との整合がかなりの区間で必要だということで、国や自治体の皆様方とまちづくりの方向性を協議しながら、地域にふさわしい鉄道の復旧を進めて行きたいと考えております。是非ご支援をお願いしたいと思っております。それから、復興支援にあたる方々の移動のサポートということで、やまびこ号の自由席を半額程度でご利用頂ける切符を発売いたしました。それから、現在、観光の活性化ということで、青森のデスティネーションキャンペーンを実施してございます。また、J R東日本全線の新幹線・特急列車が乗り降り自由で一日一万円のJ R東日本パスというものを現在発売してございます。7月にご利用頂けるということで、今までに30万枚以上の発売と、大変ご好評頂いております。こうした割安切符を提供しながら、東北地方の観光の活性化に全力を挙げて行きたいと思っております。その他、被災されたエリアの物産展等を、首都圏で開催するなどしているところでございます。今後とも、私どものエリアでも非常に多くのエリアが被災してございますので、地域の復興のために全力を挙げて参る所存でございますので、よろしくお願いたします。お時間を頂きありがとうございました。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、引き続きまして、日本旅客船協会の鈴木副会長よろしくお願いたします。

【旅客船協会副会長】日本旅客船協会の副会長をしております鈴木でございます。それでは、お手元の資料に基づきまして早速説明をさせて頂きたいと思っております。ページをめくって頂きますと、国内旅客船事業の概要を示しております。フェリー、旅客船には色々な種類がございます。300kmを超える長距離フェリー、200km以内の中距離、あるいは、離島航路、本州四国あるいは九州四国を結ぶ航路、あるいは湾内を割拠する短距離航路等々がございます。事業者総数で964、1,671航路に2,281隻の船を就航させております。輸送人員は、年間で9,903万人、約3,510百万人/km、自動車航送、トラックあるいは乗用車等が年間で1,469万台、台キロベースでは、1,582百万台/kmという状況でございます。次の2ページ目をめくって頂きますと、高速道路料金が影響を与える主なフェリー事業、フェリー航路ということで、図を示しております。少し細かくて、見にくくて申し訳ないのですが、ここに示してあるのが、いわゆる先程申し上げた300kmを超える長距離フェリー航路でございます。左斜め上、これが本州四国、あるいは四国九州を結ぶ宇高航路等で皆さんおなじみかとは思いますが、その航路でございます。左下、これが、有明海を結ぶ、長崎県、熊本県を結ぶ湾内航路、右下が東京湾を結ぶ東京湾フェリーでございます。こうした航路が、高速道路の料金政策

によって大きな影響を受けているというのが実情でございます。3ページ目をめくって頂きますと、フェリーへの影響ということで、短距離航路と長距離航路に分けて書いておりますが、上が短距離航路でございます。右のグラフをご覧頂くと分かるように、平成20年以降、フェリーの利用客、輸送実績の大幅減、平成22年度で実績を申し上げますと、旅客で33%、車両で40%を超える減少という状況でございます。もちろん、平成20年のリーマンショックにより経済の停滞という影響もあるのですが、それ以上の落ち込みというのは、平成20年のETC深夜5割引、あるいは21年4月から始まりました土日祝日の1,000円、これがやはり大きく影響していると言わざるを得ないと思います。基本的にこの現象は、長距離航路についても同様でございます。右側のグラフでお分かり頂けますように、20年以降全体に落ち込んでいる中で、特に長距離フェリーの落ち込みというのが、トラックあるいはJR貨物と比較しても、落ち込み幅が大きい。これもETC深夜割引あるいは土日祝日の1,000円とは無関係とは言えないと思います。さらに短距離航路につきましては次の4ページ目、特に平成21年以降本州―四国あるいは四国―九州、関西―九州等におきまして、事業を休止せざるを得ない、あるいは減便を強いられた航路を示しております。四国の場合は、四国の産業の一つ特徴的なものに、非常に大型の機械、タダノさんですとか、北四国クレーン、道路輸送に適さない大型の機械を製造されている業者さん、製造メーカーさんが非常に多い。加えて、紙の輸出も非常に盛んでございます。紙は非常に大きなロールで出ますので、これまた重量的になかなか陸上輸送に適さない。ということで、フェリーが非常にそういった産業を支える役割を果たしております。ですから、もしこういったフェリーがこの高速道路料金政策あるいは橋の料金政策の関係でなくなってしまうようなことになると、こうした産業が四国外へ製品を輸出できなくなる。四国に、場合によっては産業の空洞化をもたらすようなことにもなりかねない。というのが、特に本四あるいは四国―九州間のフェリーの位置づけでございます。続きまして長距離航路につきましては、5ページ目をご覧下さい。高速道路料金政策の変化による長距離フェリー事業への影響ということで、試算したものがこれでございます。平成20年10月以降のトラック深夜5割引や21年3月からの土日上限1,000円、これの影響による長距離フェリーの売り上げは平成19年度比、平成21年度で約150億円減少しております。これが我々の試算する高速道路料金の料金政策による長距離フェリーへの影響額でございます。次の6ページには高速道路料金割引の歴史を示しております。この中で特に我々フェリー事業への大きな影響を与えているのが、平成17年の4月から開始された大口・多頻度割引。これは深夜割引と併用適用されるので、非常に大きな効果を持ちます。それから平成20年10月からのETC深夜5割引、加えて21年3月からの土日休日の上限料金1,000円。こういったものが特にフェリー事業に大きな影響を与えております。加えて平成22年6月からは37路線50区間で無料化が始まっており、これは今現在ストップした形になっております。このように、この社会実験が仮にどんどん広げられるようなことになってくると、フェリーへの影響は避けがたいということでございます。加えてJR東日本さんのほうからもご指摘がありましたけれども、東北地方の復興復旧を目的とした無料化、これも少なからず影響を与えてくるということが懸念されます。復興復旧のための高速道路料金無料化ということに反対するものでは決してないのですけれども、ただ今の制度は復興復旧に関係のないものまで無料化されてしまう。特に、私どもフェリー、宮城県に寄っているフェリーもでございます。茨城県に寄ってる、あるいは青森県に寄っているフェリーもでございます。こうしたフェリーは、同じようにやはり復興復旧のための物流を支えている訳ですけれども、場合によってはこうしたフェリーから、例えば北海道に行く荷物も、少なくとも東北まで全く無料で、北海道まで走

って行ける。復興復旧とは全く関係のない形で、高速道路の無料化が利用されて、一方で海上輸送で復興復旧を支えているところから荷物を奪っていくというような事態も起こり得るのかなという事で非常に懸念しております。次の7ページ、フェリーの役割として、産業の足、生活の足、緊急時の足といったことがございます。これを円で示しております。8ページに移らせて頂きます。フェリーの存続が必要な理由ということで、第1点目が地域住民の足である。これは交通弱者の移動手段としてのフェリーということも非常に重要なポイントでございますし、また例えば北海道あるいは九州といった生産地から東京あるいは大阪の消費地への農水産物の大量安定輸送にもフェリーというのは非常に大きな役割を果たしております。第2点目は災害時に極めて有効な輸送手段である、災害時のライフラインとしてのフェリーの役割。これは後ほどの資料で示させていただきます。環境に優しい、二酸化炭素の排出量、営業用トラックに比べて排出量が1/4。JRさんの1/14には及びませんが、トラックよりはるかに環境に優しい輸送機関である。加えて4番目、トラック運転手さん。これも少子高齢化の影響で、トラックの運転手さんもどんどん高齢化されて、長距離運転というのがなかなか難しくなっております。ただ経済原則で長距離運転を強いられるような仕組みが作られてしまいますと、嫌でも走らざるを得ない。それが結果として過重労働あるいは交通事故にも結びつく。フェリーをご利用頂くことで、運転手さんは、少なくとも両端の短距離だけを運転すれば済む。船の上ではゆっくり休んで頂けるというメリットがございます。9ページ以降が、フェリーによる自衛隊緊急輸送。今回行いました自衛隊の緊急輸送でございます。3月11日の地震発生、3月12日にはもう既に小樽からの第一便が秋田まで動いております。またこれが新日海フェリーの「しらかば」という船での輸送。その次のページ10ページ、これが「SFさっぽろ号」による苫小牧からの輸送体制を示したものでございます。その他11ページがオーシャントランスの「おーしゃんいーすと」。それから太平洋フェリーという形で続いております。3月11日の地震発生から、3月末までの約20日間、この間にフェリー107便で被災地向け救援のための自衛隊員約1万300名、車両3,300台を輸送しております。車1台に自衛隊員の方3名、この1セットで船が着くともうすぐに走って被災地へ向かうことができるというのが、フェリーの最大の強みでございます。15ページ目のところに、先ほど説明をし忘れたのですけれども、四国一阪神間では、フェリーを利用した国際コンテナの輸送というのが非常に活発でございます。これは四国から出る荷物、あるいは四国から入って行く荷物。これがコンテナでフェリーを利用して、神戸港から母船に接続される。あるいは、神戸港から有料船、フェリーで四国に輸送される。こういう役割を果たしております。ただ四国の港にも既に釜山と結ぶ航路が、釜山あるいは中国を結ぶ航路が既に走っております。これは先ほど申し上げた、もしこのフェリーが無くなってしまうと、これはまた国内フィーダー貨物の釜山への流出ということに即座に繋がっていく可能性があるということでございます。以上がフェリーの説明でございますが、最終ページ16ページに、今後の高速道路料金のあり方及び要望ということで、私どもも基本的にJR東日本さんのおっしゃったポイントと同じでございます。一番目としては受益者負担の原則に基づいた、距離に見合った、あるいはコストに見合った料金設定をお願いしたい。それから2番目は、陸海空のバランスの取れた総合交通体系、これの維持ということを是非実現して頂きたい。それから3番目としては、大規模災害時の緊急輸送手段としての重要性という点についてのご認識を高めて頂きたい。4番目は、一貫してバランスの取れた総合交通政策、これは先程も申し上げましたけれど、基本的に、やはり長期的に安定的な料金、高速道路の料金体系が維持されることというのは、やはり我々の業界にとっては非常に大事なことでございます。これ

によって、総合交通体系がバランス良く維持される、そこで初めて我々は船に投資する、あるいはインフラに投資するという事でフェリー事業の発展に繋げていくことができるわけで、それが船には投資したけれども、高速道路料金政策によって、貨物も旅客も道路に流れてしまったということでは、我々の事業としては長期的な展望は開けてこないということで、是非とも、長期的に安定的な料金政策ということをお願いしたいと思います。それから、東北の高速道路の無料化については、先程申し上げた通りでございます。以上でございます。どうも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、只今の説明に関しまして、各委員からご自由に質問なり、ご意見なり頂ければと思います。いかがでしょうか。

【委員】

最初に事実関係で質問というより確認なんですけれども、新幹線が、1,750ヶ所は破損を受けているということなんです、我々の関心で非常に興味深く敬服したのは、一人の死傷者も無く、新幹線を止めたという、例の早期警戒システムとの連動によってですね、止めたというところに非常に興味深く思っておるんですけれども、例えば直下型の地震なんか受けると、そうはいかないと考えたほうがいいんですか。

【JR東日本副社長】新幹線につきましては、お客さまのお怪我はございませんでした。それから、回送中の電車が1本脱線したものの、当時27本の営業中の列車は全て脱線することなく停車できました。理由としては、太平洋の沿岸部に9つの地震計を設置しておりましてその地震計が地震を検知し、東北新幹線の線路上に大きな揺れが来る前に電源を落とす、そのことによって非常ブレーキをかけ、本来の大きな揺れが来る前にスピードをかなり落とすことができると、こういう仕組みでございます。具体的には、地震計で検知した後2秒後に架線の電源をシャットアウトできるようにしてございますので、それによってかなりスピードを落とすことができます。大体震度5程度の地震をまず検知しますが、実際に大きな6とか7の揺れが来るまでには、その間にまた1分程度のタイムラグがございますので、そういう意味では架線の電源が切れてから、大きな揺れが来るまでには1分近いタイムラグがある。その間に最高速度で270km/h程度で走っていた新幹線でも150km/hとか、場合によっては100km/h程度まで減速できるということが、今回かなり効果を上げたのではないかと考えてございます。ただ、そういう意味ではこれまでに阪神淡路の震災もありましたので、色々な施策を打ってきた効果もあったと考えてございますが、今ご指摘のように直下型の地震があった場合には、今のような仕組みが機能しない可能性があります。上越新幹線が2004年の新潟地震の時に、脱線してございますが、これはまさに直下型の地震が来たわけでございます。そういう意味で、直下型の地震が来たときに、今申し上げたような地震をあらかじめ予知して、電源を切ってスピードを落として地震に対応するという仕組みはまだ十分でないと考えてございます。ただ、上越新幹線の脱線の後、仮に脱線したとしても新幹線が大きくレールから逸脱しないような形で、車輪とレールとの間で、きちっと挟み込むような装置を台車の脇に付けてございまして、それがL字ガードと我々言うておりますけれど、それが機能すれば、仮に直下型の地震が来て脱線したとしてもレールから大きく逸脱することがなく、従って、高架橋から下に落ちるとか、最悪のケースは防ぐことが出来る、そういう仕組みを今作っているところでございます。いずれにしても、まだまだ

改善の余地というか研究の余地は多々残っていると考えてございます。

【委員】 どうもありがとうございました。2つとも大変興味深いお話だったと思います。JR東日本に伺いたいんですけども、この資料の5ページで、東北地方の高速道路無料化で当社エリアマイナス3.1%、そしてその影響額が200億円、そういうことですね。それで、この額をどう見るか、あるいはこのパーセントをどう見るかなんだけれども、御社の営業収益が大体2兆5,000億円、だけでも、営業費はもちろんいっぱいかかってるし、それから支払い利子もあるので、経常利益で大体2,500億円ですね。従ってこの200億円くらいっていうのは1割弱くらいの額になると、馬鹿にならない額だと思うんですよ。それでまた同時にさっきのお話だと、500億円の復旧費、それから津波の方がまだ入ってない、津波をどういう風にするかはまた別のお話だけれども、とにかく私自身が一番心配しているのは、東京直下の地震に対して、もちろん今までも高架橋なんかの補強はおやりになってきてるところだし、色々出来ることはやってらっしゃるところなんだけれども、今回の地震を踏まえてみると、もう一度チェックしてみた時にやるべきことが出てくる可能性は極めて高いと思うんですよ。しかも、防災、減災まで色々手を打たなければいけないとなってくると、心配な例えば中央線であるとか、山手線辺りの盛土であるとかですね、ああいうところでまだまだやるべき事があるかもしれない。今回ほとんど無傷だった東京都市圏でも、電気が止まるだけでこの大混乱を生じたわけですね、帰宅困難者も含めて。そんなことへの対処も情報システムなんかで色々やらなければならないかもしれない。そうすると、JR東日本の経営がいろんな事情で圧迫をされてくと、それが後回し後回しになってしまって、そして、やるべき事をやらないうちに地震を迎えてしまうのが一番考えたくないシナリオなんですね。その辺の事情なんかをもうちょっと教えて頂けませんでしょうか。

【JR東日本副社長】 今回の震災で、幸い首都圏においては大きな設備の被害等はありませんでしたが、今までも高架橋の強化などを進めてきておりますけれども、さらにレベルを上げた形で進めていく必要が当然あると思っております。これからの震災対策については一歩、もう一歩進めていく必要があると思いますし、先程ご質問がありました新幹線の安全対策についても、直下型の対応をどうするか、これは首都圏の電車についても全く同じでございます。現在、首都圏の電車については、110ヶ所程度の地震計を線路の脇に置いてありまして、震度5程度の揺れを感じますと、一斉に防護無線というのを発報することにしてあります。それによって列車が止まるという仕組みを首都圏には導入してございますけれども、さらに精度を上げる必要は当然考えていかなければいけないと思ってございます。そういう意味で、これからの災害対策のための投資も十分に考えなければならぬと思ってございます。なお、今回の災害によって、経費的に一時的ではありますが、特別損失で600億円程度出てございますし、収入としては昨年度の3月だけで600億円程度の減収になってございます。今年度に入りましても、まだ4月5月と減収が続いてございますので、今年度の収支の状況については、とても従来の2,000億を超えるような経常利益が出る状況ではないと、非常に厳しい環境にあると考えてございます。以上でございます。

【大島大臣】 今の話でS波とP波があつて、S波っていうのは実際の揺れで、P波っていうのは揺れはないんですけども、まず早く届くと、そういうことを聞きました。P波っていうのは、震度

じゃないんですよ。実際の揺れじゃなくて、予知、予告の振動みたいなものあって、実際の揺れは後から来ると。それで、P波っていうのを感知して、事前にブレーキングするから、実際の揺れが来たときにはスピードダウンしていて、脱線とかがないという話を聞いたのですが、直下型の場合にはP波とS波というのはどのくらいの時間の、何秒くらいで来るのか、要するに震源地からの距離でもって、そのP波とS波のその時間差がくると思うんですが、首都直下型ではどうなっているのかというと、山手線とかね、新幹線だったり普通の電車なんかは、そういうP波というものをキャッチするような仕組みがあるのかどうか、ちょっと教えてください。

【JR東日本副社長】第一波をPrimary wave、P波といい、第二波をSecondary wave、S波といい、一般的には第二波が大きいといわれています。P波を検知することで、電力をシャットダウンして新幹線に非常ブレーキをかけ、S波が来るときにはスピードが落ちている、そういう仕組みでございます。今ご指摘ありましたように、首都圏で仮に直下型が来る場合、私もちょっとそこまでの専門知識を持ち合わせておりませんので、もし間違っている場合は修正させていただきますが、おそらく時間差がそうない形で第一波と第二波が来るのではないかと思いますので、先ほど申し上げた新幹線の早期地震検知システムで防ぎきれものなのかどうか、もう少し検討が必要ではないかと考えています。

【大畠大臣】山手線では何かそういうP波かS波かそういうのは関知してブレーキングする仕組みはついているのですか。

【JR東日本副社長】新幹線の場合は海岸に地震計がありますが、首都圏の山手線のような場合には海岸の地震計というのはございませんので、線路の脇の地震計が揺れを関知しますと、一斉に防護無線を発報して、止まれという指示を出します。

【大畠大臣】自動的にブレーキをするんじゃないんですね。

【JR東日本副社長】そういうことです。ですから、そういう意味ではまだ改良の余地があるということでございます。

【委員】ありがとうございました。旅客船協会の、フェリー資料の8ページですか、災害時に極めて有効な移動手段であるということが立証された中で、フェリー会社が関係自治体と既に災害時輸送協定をいくつか締結しているとの話がありましたけれども、差し支えなければどういった内容の協定なのかと、それからさらに消防庁と締結の動きがあるということなんですが、消防庁との協定というのはどんなものが考えられているのか教えて頂きたいと思います。

【旅客船協会副会長】これは国民保護法の準用と理解しておりますが、有事のときの指定公共機関として、起点終点の地方自治体と我々長距離フェリー会社との間で協定が結ばれ、いざ有事の際には我々のフェリーを緊急避難輸送ですとか、緊急物資輸送とかに提供するというところでございます。今、長距離フェリー協会10社ございますけれども、基本的に長距離フェリー協会の

10社は関係する地方自治体との間でそういう協定を結んで、いざ有事には船を提供するというのをやっております。又、現在消防庁の方からもそういう要請がございまして、それを今、全国に跨る話ですので、これをどういう格好で、1対1でやるのか、あるいは協会として結んで、協会として協力していく体制を作るのかということで検討を進めているところです。

【委員】資料のですね、JRの方の資料の3ページにあるように、確認のためなんですけれども、その200キロまでのところが極端に影響を受けているというか。200キロというと箱根までが200キロぐらいですから。その先の200キロぐらいからというぐらいの距離感のところで自動車に取って代わられる。一方フェリーの方も、短距離にやっぱり極端な影響が出てきている。長距離の方は比較的10%以下の、バスとか乗用車なんかだと影響ですけれども、短距離だと44%減っているなんてことになっている。つまりそういうインパクトが大きいってその距離感の認識でいいわけですね。一番大きなインパクト。

【JR東日本副社長】鉄道の場合には、私どもの資料の3ページの右下に【鉄道から高速道路利用への転換数、転換率】という表がございます。100キロといたしますと東京から東北新幹線で宇都宮辺り、200キロといたしますと郡山と福島の辺りで、それぐらいの距離帯のところ、車でいきますと2時間程度で行けるとところということです。その辺はやはり一番影響を受けるところということになります。実際に輸送量の減少もその距離帯で起きたということです。

【旅客船協会副会長】本州四国なんかをご想像頂ければと思いますけれども、橋の料金の変更によって、今日と明日でがらっと変わってしまうというのが短距離への影響でございます。長距離は一方で、じわじわジャブのように効いてくるということでございます。特にトラックなんかは、色々物流業者さんがそれなりのセットアップをしていますから、それをフェリー利用から陸上輸送に切り替えるというのは、それなりの時間がかかってくるんですけれども、いったんそれでセットアップを変えちゃいますと、もう今度から料金が変わっても戻ってこない。そういう影響もでございます。ですから、パーセンテージだけでは測れない。長距離は比較的軽いということはい切れないということです。

【委員】これはどのように認識されていますか。四国・本州・九州間のフェリーの現状というのが4ページにあるんですけれども、大阪-別府間の航路は途中で松山に寄ったり今治に寄ったりするのが廃止になったということですが、その影響というのはどのようなものですか。なぜ松山と今治に寄らなくなったのですか。

【旅客船協会副会長】これは経営上の問題でもございます。これはフェリーさんふらわあという、関西汽船の航路でございますけれども、彼らは非常に経営が厳しい状況におかれている中で、特に関西から別府への航路が、高速道路料金政策の大きな影響を受けている。旅客、貨物ともに大幅な減少を受けております。その結果として、航路全体を止めてしまう、航路から撤退するひとつ前の努力として途中寄港地を減らすというようなことですね。あるいは4隻のフェリーで運航していたところを2隻に減らすと、そういうことでございます。

【委員】JR東日本さんにお伺いしたいんですけども、今、沿岸7線区の復旧に全力を挙げるという非常に力強いご発言を頂いて、感激をしたんですけども、復旧のためにスピード感というのが一番求められると思うんですけども、そうでないと、人がどんどんどん、特に若年層が、もう住みたくない、もっと便利なところ、就業機会のあるところへ移動も起こりつつあるような空気も漂っております。そういう観点から人を引き留める、やはりこれが産業の復興という視点からも非常に大事だと思います。そういう点からですね、鉄道が一刻も早く復旧するというのが大事だと思うんですけども、その中でまちづくりとの連携とかですね、県を越えたり自治体を越えたりというところで、難しい問題も多々あるかと思いますが、そのときに意思決定のプロセスとかですね、あるいは具体的な支援としてですね、JRとして今何を最も必要とされているかについてですね、話して頂ける範囲で結構でございますので、お願いします。

【JR東日本副社長】ご指摘のように、スピード感というのは大変大事だと思ってございます。それで、自治体の皆さん方と私どもの地方機関、あるいは本社の人間とですね、色々な議論を始めておりますが、自治体によりまして、スピードといいますか、議論の進め方に差があります。本当に壊滅的な被害を、特に三陸海岸の方の線区については受けてございますし、まちの復興のあり方もですね、どういう形でまちをつくったらよいのか結論を得るために、もう少し時間が必要な地域もかなりあるわけでありまして、その辺は地域の皆さん方の検討を踏まえながら、我々とする鉄道の復興のあり方を一緒になって議論することが必要であろうと思っております。ただ、線区によっては先ほど申し上げましたように、常磐線、仙石線、石巻線といったところについては議論も進んできておりますので、そういう地域の皆さん方の声に合わせて、私どもとしても具体的な計画をまとめて、復旧も進めていきたいということです。ただやはり我々としてお願いしたいことは、市街地自体を移転させる必要があるケースもかなり出てくると思いますが、そうした場合には鉄道自体を従来の場所から移すことが必要になると思います。そうしたときには、新しい線路を作るのに等しい工事費が必要になり、工事費を全てJRで負担できるかということになりますと、ケースによって様々だと思いますけれども、一定の国のご支援、これを是非頂きたいということで、お願いをしているところでございます。これから具体的に1つ1つのケースについて、どういう工事が必要になるのか、それを踏まえながら、私どもとしても、ご要望申し上げたいと思っております。

【委員】資金もそうなんですけれども、用地の手当というのは、実にスピード感からすると、大きな課題だと思うんですけども、宅鉄法というまちづくりと一緒に合わせるような法律がもうありますけれども、たぶんかなり違うだろうとも思っています。そういう観点から用地の手当ということについてはいかがですか。

【JR東日本副社長】線路を移設するようなケースは出てくると思います。そうした場合には、私どもだけでは、新しい線路用地の確保はできませんので、まちづくりと一体となった復旧計画を是非作って頂き、その中で、鉄道だけではなく、道路ですとか、あるいは通信インフラなどと一体として、まちづくりの中に鉄道を位置づけて頂くようお願いしているところであります。意

味するところは今先生がご指摘あったところでございます。そういう用地の確保を含めて、ご支援頂ければということになるろうかと思えます。いずれにしても、具体的な計画がこれから地域ごとに出てくると思えますし、そうした計画も踏まえながら、我々として要望すべき所は、今お話のあった用地の確保の問題も含めて、お願いしてまいりたいと思っております。

【大島大臣】今日お話を伺うとですね、高速無料化は敵だと。高速料金を高くしてくれたら、JRにも入るし、フェリーにも来るから、あまり低くしてくれるなどというような論調のお話のように私は受け止めていたのですが、例えば、アメリカなんかは、貨物にトラックを乗せてしまうわけですよ。それで、駅から直接トラックが貨物の所に乗り入れることができるだとか、そういった意味で、トラックとJR貨物の融合を図っているし、フェリーなんかもお互いに敵対するのではなく、トラック協会とも話していると、トラック買って欲しければ、運転手探してこいと。こういう話も一時聞いたんですよ。運転手さんがいない。いわゆる過酷な労働になってますから、したがって、トラックを造っているディーラーなんかは、運転手探してきたら買ってやるという話も一時ありましたよね。だから、フェリーとトラック、あるいはJRとトラックで、敵対するということの事態を乗り越えて、お互いWIN-WINのような関係を作ると、そこはJRさんも、工夫といいますか、トンネルをトラックが通過する際に、日本のトンネルは小さくてトラックを載せるとぶつかってしまうという話は聞いているんですけども、トラック輸送とJR輸送も、フェリー輸送とトラック輸送も、WIN-WINの関係のようなものがないのかなど、私は感じたことがあるんですよ。なぜ日本では、駅から直接トラックが乗り入れて運ぶことができないのか。トラック輸送は、もちろん、フェリーはトラックを載せて歩くのですが、高速通るよりも、フェリーを使ってくれといったような二者択一的な考え方ではなく、もう運転手さんが不足している訳ですから、そことトラック業界なんかと話をして、新たな航路を、私は考えが甘いですけども、ニーズがあれば航路は作りますと、こことここはやりますから、運転手さんいなくてもいいですと。載せてくれたら向こうで引き渡すというような新たな社会的ニーズが私はあるのではないかと感じるのですが。このことについては、誠に考えが甘いということなのか、あるいは少しはそういうことがあるのかと、そういうことを教えて頂きたいと思えます。

【JR東日本副社長】大臣がおっしゃる趣旨は、私どもも十分踏まえてやってきているつもりです。貨物についても、鉄道の方がエネルギー効率が高いから全て鉄道で運ぶべきだと言ったことはないと思えます。いわゆる総合交通体系の中でそれぞれの役割分担というのがあり、それは一定のルールというか、今までの市場競争の中で、ある程度の棲み分けができています。旅客の場合もそうだと思います。飛行機との関係、自家用車との関係、鉄道、あるいはフェリーそれぞれ市場の中で、一定の競争をしながら、一定の棲み分けができています。それを、特定のモーダルだけ優遇することによって、均衡が崩れるといたしますか。

【大島大臣】競争上の枠組みが崩れてしまうということですか。

【JR東日本副社長】そうです。それが崩れてしまうことが問題であると私どもは申しておる訳です。ですから、あらゆるモーダルに意味があるわけですから、それを我々否定するものではあ

りませんし、我々も、例えば新幹線で一ノ関まで行って頂いて、そこからレンタカーに乗って周辺を観光して頂くことによって、東北地方の復興がもっと進むのではないかと考えております。ですから、そういうための切符を作ったり、観光誘致などはどしどし行っていきたくて思っております。ですから我々、鉄道だけオンリーだと考えている訳ではございませんので、そういう趣旨でこれからも取り組んでまいります。

【旅客船協会副会長】私どもも、別にトラック協会と敵対して、彼らから貨物を取ってこなくてはいけないというようなことは全く考えてなくて、トラ協の方とも良くお話していると、共存共栄でいきたいというのは向こうの方のご希望でもあるんですよ。ただ、残念ながら、最終的にフェリーを使わずにトラックで全部行けというのは、或いはトラックで300キロ400キロ走れとおっしゃるのは、荷主さんなんですよ。トラック業者さんは本来、自分たちのドライバーを休めたいし、過重労働は避けたいから、フェリーに乗せて行きたい。しかし、高速料金無料化だから、トラック業者さんに、高速で行けと荷主さんから言われると従わざるをえない。そして、今まで払っていた、高速道路料金分を全体の輸送費から値下げしろと言われるのは荷主さんなんですよ。ですから、それはトラック業者さんが自分で決められない部分があるということです。

【大島大臣】荷主といたしますか、頼む方の問題もあるということですね。

【委員】お聞きしたいんですけれども、仙台までの距離感をイメージしてですね、新幹線とか鉄道とのコンペティティブネスで、フェアな競争ということ的前提とした時に、割引前水準のね、つまり、高速道路の割引前水準のね、1,000円になる前の割引前水準の料金体系の何パーセント引きくらいまでだったら、フェアなコンペティティブネスというところの限界だというふうにイメージしていますか。アバウトな話でいいですよ。相当シュミレーションされてると思うんですよ。資料を見ていると。

【JR東日本副社長】仙台までは、新幹線で1時間40分で行け、非常に高いシェアを持っているところです。私どもの運賃と特急料金合わせて10,000円くらいのところです。高速は、従来ですと7,000円くらいかかります。そのくらいの感覚で我々やって来てますので、今ご質問があったようにいくらくらいまでだったらということはなかなか難しいところではありますけれども、新幹線が強い所は、やはり300キロから500キロ程度のところ、3時間を超えますと航空機が強いですし、先程もお話有りましたように、1時間以内という所は、むしろ車の方が強いということがあります。これは、料金だけではないかもしれません。料金の値頃感としてどうかと言われれば、先程も申し上げたように、100キロくらいのところは、高速料金でいうと3,000円くらいではないでしょうか。それを超えていくと、我々は強みを発揮していくことになると思います。答えにはなっていないかもしれませんが、現実には、そのくらいのところで、お客さまは選択されているのではないかと思います。あるいは利用者が、自主的に自動車を選択するか、鉄道を選択するかその辺りに境目があるのではないかと考えております。

【委員】今の話とも関連しますが、JRさんの資料2の3ページのところで、影響というところ

ですね。鉄道利用から自動車利用への転換、要するに、土日祝日上限 1,000 円の影響というところですが、おそらく高速道路の利用者の増加の中には、鉄道とは関係のない増加もあると思いますし、逆に鉄道の方の減少も、もしかするとこれに関係のない減少もあるかもしれないという中で、ウェブアンケートをとられて、もし高速料金の 1,000 円がなければ鉄道を使ったという方が、高速道路への転換率という右側の表ということですか。これは、そのようなウェブアンケートの結果の試算ですか。そうであるとすると、おそらくウェブアンケートで、どういう層が転換しているかということも、当然、属性ということで、とられていると思います。この中で一番 100 キロから 200 キロの所が多いですけれども。

【JR東日本副社長】属性というのは。

【委員】例えば、4 人乗りの家族がレジャーに行って、そこが鉄道から高速道路に変わられたとか。せっかくアンケートをとられているので、影響というのを考える上でどのあたりが一番影響を受けたのか、分かれば教えて下さい。

【JR東日本副社長】今、手元にそこまでの資料を持っていませんので、後でどういう属性が出ているか調べて、またお知らせしたいと思います。これは2009年8月の段階で、4月以降7月まで実際にご旅行された方々のデータをウェブ調査で頂きまして、従来鉄道を使っていた方が高速道路に変わられたケースなどを調査した結果をまとめたものでございます。ただ、そのウェブ調査だけではなく、交通機関別流動量モデルというものを修正する形でモデル計算をして頂いた結果でございますので、その内容等必要であればまた説明するようにしたいと思います。

【委員】すごく苦勞されて立派なモデルを作られていると思うのですが、そのモデルの技術的な話というのはこの場ではあまり議論したくないのですけれども、やはりデータをたくさん持っているのは国ですよ。国のモデルとかデータに対してのディスクローズが本当に十分かという点からすると十分ではないという気も致しましてですね、そういう国が持っているデータとかあるいは統合的な需要予測モデルを作られようとしていますけど、そういうものが公表されると使ってみてもいいなという気になれますか。

【JR東日本副社長】どういうものか拝見しないと何とも言い難いですが、先ほどの説明が不十分だったかと思いますが、全体で高速道路ご利用のお客さまが 36%ぐらい増えているという数字が出てございますけれど、そのうち他の交通機関からの転換は 12%程度、新規の誘発が 24%ぐらいあるという数字になっております。転換率 12%のうち 8%程度は一般道路からの転換で、鉄道からの転換という意味でいいますと 2%程度となっております。それから土曜日曜が割引でございましたので、先ほど家族が多いのかというご質問でしたけれど、いわゆる観光のお客さまが多かったという結果を得ていると聞いております。

【委員】根源的なことなのですが、アメリカの交通体系を意識してしまして、モータリゼーションの国ではですね、フリーウェイ構想みたいなのをどんどん進めていっていると。それで無料化

という基本コンセプトをアメリカ的モデルに近づけようとしてフリーウェイみたいなものに憧れて、アメリカでは高速は無料だということで、日本もという形の選択に惹かれた部分もあると思うのですが、アメリカ自身もここにきて考え直してきてですね、アムトラックも含め、いわゆる鉄道というのは環境の問題だとかマスの移動云々とかを考えると、全員が一人車で移動するというのはいろいろ問題があるんじゃないかということで、鉄道に一つの突破口を見いだそうとする傾向にありますよね。大きな歴史の転換を世界的に見てみて、ヨーロッパやドイツなど、JRが今どう考えているのだろうかということをお聞きしたいんですけど。マスの大衆交通手段としてどういうものを国は目指すべきかと。どう思われます。

【JR東日本副社長】大きなテーマでありますけれども、高速道路の料金体系と鉄道との関係に限定していえば、特にヨーロッパにおいては高速鉄道網がここ10年ぐらいの間に非常に発達してまいりました。そういう中で、ヨーロッパで高速道路の料金体系を見直す動きが出てきていると聞いております。ドイツなどでは、無料だったものを有料化するような動きが出てきているように私どもは理解しているところであります。アメリカは非常に国土が広く、鉄道が適している地域というのは非常に限られていますが、北東回廊のボストン、ニューヨーク、ワシントンのような所についてはアムトラックのウェイトが増えてきていると聞いておりますし、対航空機との競争力という意味でもそれなりに力を持ってきていると聞いておりますので、鉄道の有用性が認められてきていると理解しているところです、日本はどうかということについては、我々とするれば、やはり快適で安全な輸送を提供する中で、お客さまに選択して頂けるような鉄道をつくるということで、その中で答えが出てくるのではないかと考えているところであります。

【委員】特にフェリーの方になるのか、JR東日本のお答えというよりはほかのJRのお答えを代弁して頂けるとありがたいのですが、私自身の考え方では、さっきのお話の中では、鉄道は受益者負担になっているし、道路はそうでないみたいな発言があったのですが、例えば整備新幹線の受益の範囲内で使用料を払うというコンセプトからすると、真水だって相当に入っていますから、どの交通機関もですよね。フェリーだってもちろん色々な意味で公的なお手伝いをしていますから、だからどの状態がフェアかどうかと言ったら中々難しい。また、色々な同時に政策的な介入が必要となることも当然ある。だからこれは否定するわけにはいかないです。だけど重要なことは、例えばこのような非常事態になってみると色々な交通モードが色々なところになんとかあって、まだ死んでいなくて、それが、こっちが壊れればこっちが助けるとか、そういうダブル、トリプルのこういう体系を何とか維持することが非常に重要だと思います。あるいは、さっき申し上げたように、JR東日本が直下型地震への備えを全力で挙げてもらいたいと思うし、そのためには経営体力が老化するような施策は、国としては少し控えた方がよいのではないかという意見なのですけれども。同時にフェリーの方で言うと、この施策かどうかはわからないのだけれども、とにかくこんな事をやってみたら、あそこがつぶれてしまいました、なくなってしまうということ、結果論は出るのです。だけど、そのコーションを出して頂くことはできないか、つまり、このような施策を入れるとあそこのフェリーのこのルートはまずなくなりますとか、経営状況が黄色信号になりますとか、こんなことをしてしまうと赤信号がこれだけついて黄色信号がこうなるというコーションを出すようなこと。鉄道についても、JR東日本はそれでも相対的

に経営体力がありますので、つぶれるようなことはないと思いますけれども、北海道であるとか、四国であるとか、相当に赤で、赤の点滅状態になっているような感じがしますし、もっと小さな会社は、もっと大変なことになっていますので、そのようなことをJR東日本のような大きな会社が、自分のところのコーションだけではなくて、鉄道全体の状況をよく表現して見せて頂くという機能を果たすと、政策的に必要な介入は当然いるのですけれども、どの辺までがソフトランディングの範囲で受忍できるところで、どこまで行くと超えてはいけない、後々取り返しのつかないところ、要するに戻って来られないところまで行ってしまうのか、そのようなことを教えて頂けないかと思うのですが、いかがでしょうか。

【JR東日本副社長】おっしゃることはこれからも頭に入れて行きたいと思いますが、2009年の土日祝日上限1,000円導入時に、JR7社全体で、特にご指摘のあった北海道、四国、貨物など、非常に影響が出るところを、我々も例に出しながら、大臣や皆様方に色々なお話をさせて頂きました。このたび、三島・貨物会社に色々な意味でご支援の道をつくって頂きました。そういう点では、決して東日本のことだけを考えているわけではなく、JR7社全体で行動してきたつもりでありますし、今後ともそのように行動していきたいと思えます。

【旅客船協会副会長】フェリーも「何だかんだ言いついて、いろいろ補助を受けている」とおっしゃられた点につきましてちょっと触れさせて頂きますと、確かに離島航路の補助はございますが高速道路料金政策の影響を受けている長距離フェリーを始めとしたフェリー航路ではこうした公的な援助は一切受けておりません。

【委員】港とか。港湾整備はすべて船会社が出しているわけではないですからね。

【旅客船協会副会長】港湾整備は国や地方自治体が行ったとしてもその対価として我々は利用料を払っております。あとは高速道路の料金施策によって、どのような航路がなくなってしまう可能性があるかというのは、これはコーションを出すことはできます。ただ先程申し上げましたとおり、離島航路、短距離航路、湾内ショートカット航路、中距離、長距離それぞれによって、それぞれ影響の度合いが異なります。ですから、それによって無くなってしまふ、危機に瀕するということは、旅客船業界をひっくるめてということではなく業態ごとにお出しするようになります。

【座長】ありがとうございました。時間の制約があるので、ここまでとさせて頂きますが、JR東日本副社長、旅客船協会副会長におかれましては、ここでご退席頂ければと思います。お忙しいところありがとうございました。ここで事務局よりの配付資料、「東日本大震災を踏まえた緊急提言」、「緊急提言データ集」を配布致します。それでは事務局より緊急提言たたき台について説明を頂いて、委員のご意見を頂きたいと思えます。よろしくお願ひします。

【森企画課長】資料のご説明をさせて頂きます。机の上には資料4として骨子を配布させて頂きました。今、机上配付資料1と2という厚手のものを配らせて頂きました。できあがりイメージで議論

を深めて頂ければということでございまして、机上配付資料1をもちましてご説明させていただきます。そのベースになっておりますデータは資料2という形で入っておりますので、逐次その部分についてもご紹介させて頂きながら、緊急提言たたき台をご紹介させていただきます。それでは、目的でございますが「はじめに」ということで書いてございます。2行目以降これまでの本委員会における地方公共団体の首長、あるいはトラック、鉄道、船舶などの各交通機関からのヒアリング、議論といったようなことも頂きながら、4行目ですが、東北地方の産業の創生という観点も含め緊急的にとりまとめたものである、というフレーズとさせて頂いております。各委員からそういったところについてのご指摘を頂いております。全体として、最終的に提言をまとめる前に総括と教訓という形で1.でございますが、今回東日本大震災におけます評価すべき点、あるいは課題といったところを整理させて頂いております。それぞれの項目につきましてはデータ集もあわせておりますけれども、まずは主な評価すべき点ということでございまして良かった点でございます。1点目は広域的な視点から復旧し、早期に輸送路を確保できたことございまして、①でございますが東北道等の高速道路は1日で応急復旧をして、緊急輸送路として機能したということ。②で東北地方整備局が中心となってくしの歯作戦を展開して、沿岸地域の道路を早期に啓開することができたということ。2ページ目の(2)ですが、過去の教訓を活かした整備などが功を奏したということで、①で三陸縦貫自動車道のルートが過去の津波を考慮して、高いところに計画されたということで被災を受けずに緊急輸送路に貢献できたと。②で同様に過去の震災を踏まえた補強を行ってきたということもあって、今回の地震で致命的な被害を受けずに復旧ができたということ。参考資料では5ページ、6ページ、7ページにそのデータを整理させて頂いております。(3)でございますがそれぞれのモード間でございます。特に参考資料の8ページから14ページにそれぞれのデータを整理させて頂いておりますが、このたたき台では、①の特にトラックによる生活救援物資、あるいは船舶による燃料の輸送、それぞれの各交通モードの今回の震災にあたって、それぞれの特性を活かした輸送を展開し、それによりまして地域の復旧に有効に活用できたという事でございます。②でございますがこれは物流ルートということで日本海側の物流、あるいは太平洋側の代替ルートとして高速道路、さらには港湾が機能したということでございます。15ページから20ページにそれぞれのデータを整理しておりますが、大型のトラックの交通量も震災後大幅に増えている。さらには港湾の取扱貨物も非常に新潟、秋田で増えているということでございます。③で被災した鉄道の代替ということで、東北新幹線が当分の間止まっておりました。その間は、例えば東京、仙台間は高速バスが代替の機能を果たしたということで、実際には1日約8千人近い、7千を超える人間を運んでいたと。さらには現下におきましても三陸鉄道、石巻線、常磐線の鉄道運休区間をバスが代替をしているという状況がございます。(4)でございますが、これも1つ評価をされる点でございますが、副次的な防災機能を果たしたということで、①の三陸縦貫あるいは仙台東部道路が高台という形で住民の避難場所を提供することができたと。あるいは②で既にありますインターチェンジと一体開発された周辺の施設、あるいは道の駅が防災拠点として機能できたという点。3ページ目に主な課題ということで、実際にこういう所が今後の問題だと指摘を頂いたところでございます。(1)でやはりネットワークがきちりとつながっていなかったということでの問題でございます。①ですが高速道路が半分もできていなかったということ。さらには②で日本海と太平洋側を結ぶネットワークが弱かったということで応援の物資輸送に混雑等々が発生したと。③で高速道路から太平洋沿岸の市街地に行こうにも、なかなかアクセスが悪く、迅速な避難あるいは救援ができなかったこと。④で暫定2車線の区間が

多くて復旧をしようとした時に交通規制等々で渋滞を発生させてしまったという事が実際の課題としてあったと。(2)でこれは空港、港湾との連結が十分果たせていなくて迂回あるいは不通区間が発生したという事でございます。4ページ目で(3)でございますが、今回、被災状況、どれだけ車が通れるか通れないかといった様な情報が国、地方公共団体でばらばらで連携されてなかったということが指摘されています。(4)で更には物資の輸送のための燃料供給といったところにも課題があったのではないかといい事で、実際にガソリン、軽油の供給量が不足したという事で物資輸送に影響を与えたという点も指摘を受けております。そういったものを受けまして5ページ目でございますが、そういった課題、評価を受けて今後の道路政策への緊急提言という形で、少したたき台を作って、できあがりイメージを作らせて頂いたものであります。今後の前書き4行ですが、東日本大震災の早期復旧復興とともに、今後の首都直下、東海・東南海・南海地震に対しての講ずる施策という形でまとめていくという事を明記させて頂いております。(1)で新たな防災の発想に基づく取組が必要であるということで、特に委員からもご指導を頂いておりますが、防災対策に加え減災対策という2段階での対策の考え方を取り入れる。土木学会が中心となって取り入れているこの考え方をどうだろうということで、取り組んでいったらどうかということでございます。2つ目でございますが、道路を有効活用する観点から、ものを強くする観点からのハードと、避難計画等のソフトを計画的に組み合わせた総合的なシステムにしていくということ。そして、最新の技術を駆使した対策も含めてやっていくべきだということ、委員からご指摘を頂いております。3つ目でございますが、高速道路を実際に整備する基準もあわせて整理していくことが必要だと。4つ目ですが、今後の首都直下、東海・東南海・南海地震等々の大震災が想定される地域を中心に2段階の対策の考え方に基づいた道路構造やルートの再点検を行っていくことが必要だということで委員からのご指摘で追記させて頂いております。(2)でございますが、他の交通モードとの連携、あるいは防災面での他の施設との連携ですが、それぞれ実際の各交通モード、先ほど説明もございましたけれども、平常時は距離で分担されるということですが、こういう震災、非常時になった場合にはそれぞれが機能を発揮して復旧に支援するという事でございます。交通モードの多様性を維持する事が重要であるという委員のご指導でここに追記しております。最後でございますが、各交通モードとの連携を再点検し強化していくというようなことを追記しております。次6ページ目でございますが、その中で加えて高速道路と防災拠点、避難場所を一体的に整備するという事。さらにはインター、サービスエリア、パーキングエリアを中心に災害時の有効活用を進めていくというようなことについて一生懸命進めていく必要があるということでございます。委員からのご意見もありこういう形にさせて頂いております。(3)でございますが、特にもともとの産業創生の観点から地域の振興計画とも連携して高速道路ネットワークを戦略的かつ効果的に強化することが必要だという委員からのご指摘を受けて書かせて頂いております。2つ目でございますが、高速道路のネットワーク機能を果たすためにもまずはミッシングリンクを解消すること、さらには非常時に備えたネットワークの多重性の確保。それによりまして、太平洋側と日本海側を結ぶネットワークの強化が必要であるということ。これは座長をはじめとして各委員からもご指摘頂いております。更にネットワークの強化ということで交通拠点とのアクセスの確保、更にインターチェンジを増設して下の道路との連携強化といったようなところについても配慮すべきだということでまとめています。3つ目でございますが、特に三陸縦貫、今回の復旧のシンボリックな事業になりますが、整備目標の明確化といったような事も図るべきではないかという事。委員からのご指摘もあってこういうパラグ

ラフとさせて頂きました。最後のこの4つ目ですが、事業を進めるための事業評価の仕方。従来の渋滞解消に加えて災害時に孤立化を防ぐネットワークといったような評価手法の充実が必要であるということで委員からのご指摘もあってこのようなパラグラフにまとめさせて頂きたいと思えます。最後の7ページでございますが、その他ということで何項目か、先ほどの大きなカテゴリーに入らないものを並べております。①で今回の経験を伝承するということが重要で、あわせて人材育成や技術開発の推進が重要だということ。委員からのご指摘をまとめさせて頂いております。②で今回様々なところで分かれておりました情報の共有、提供を一生懸命やるべきだということを各委員からのご意見でまとめております。③でございますが、委員からのご意見も受けて光ファイバー等々の情報通信機器の役割を踏まえた整備をやるべきだということをまとめています。④で観光の振興等々によります環境整備、路線のナンバリング、料金施策等々を行っていくべきではないかということ。加えて、今回大規模災害時には復旧復興を加速するため物流コストの引き下げ等に資する施策を実施するというので、料金割引あるいは無料化といったことについて記載しております。⑤で今回、東北地方整備局が広域、短期間で幹線道路を啓開したという役割を踏まえて、委員からのご指摘を受けて、今後の国と地方、官民の役割分担、協力のあり方について議論していくことが必要であるということでまとめています。以上全体としてのたたき台をご紹介させて頂きました。以上です。

【座長】 ただいまの説明に関しまして、ご自由に各委員からのご意見をお願いします。

【委員】 2 ページのところ、過去の教訓のところでは一つ入れてもいいと思うのは、くしの歯でがんばったということは言われていることだけれども、くしの歯の「歯」の方も時間をかけて少しずつ改良してきた。地域高規格に部分的にはなっていると、つまり不十分といいながらもネットワークをそれなりに改良してきた効果が現れている。だからこそ、スピーディに啓開も出来たし、啓開した後がスピーディに動けるんですよ。ということは、ちょっと言った方が良いのではないかと思います。2 点目は次の 3 ページでございます。主な課題の中で、これは言った方が良く思っていますが、高速道路については、盛土が所々やられました。かなり激しい破壊と細かいのをたくさんやられました。直下でなかったから、マシなものだけれども 2004 年の中越では、関越道がボコボコに盛土がやられた。去年は大雨で東名の盛土がやられた。つまり、盛土というのは非常に壊れやすいが、直しやすいものなので、復旧が比較的短期間でできるものだから、そこに安住している面が私は道路にあると思っています。例えば東海道新幹線では盛土の強化をやっています。あそこまでやれとは言わない、東海道新幹線と同じ速さで走っているわけではないので。国土の背骨になるような高速道路がボコボコ壊れて平気ですということではやはりどこかエンジニアリングとしておかしい。この課題のところ、早く直したのはよかったのだけれども、ちょっと壊れやす過ぎないかという問題意識と後ろの技術開発のところ、出ていますけれども、ぜひ高速道路の総合的耐災性能の向上のために資するような技術開発をやっていくということをお願いしたいのが、2 番目です。5 ページ目のところですが、これからの緊急提言について言うと、大した話ではないが、二段階での対策という言い方をお取りになってはいますが、二段構えの耐災方策という言い方を土木学会ではしてございまして、構想会議にも比較的似たような表現になっていきますので、「での」対策はちょっと違うかもしれないが、少し用語の工

夫をして頂ければと思います。最後に6ページのところで戦略的・効果的なネットワーク強化が必要ということで大局的にはここに書いてあることは全部賛成なのですが、もう少しシャープに書いてもいいかなと言う意味でいくつかのポイントを申し上げたいのですが、第1点目は被災した地域の三陸縦貫道等々あるいは今申し上げた、くしの歯の方向のネットワークの安全性の向上と性能の向上を図っていくということの必要性が、まず1つ、当然に言うまでもなくある。2番目は、被災した地域の復興を促進するための高速道路整備というのを明示的に述べた方が良いと思っています。ズバリ申し上げますと人口がうんと減ります。その中では、各集落や各市町村全部を温存するわけにはきつといかないはずで、いくつかに集約的に町を再興していくことになると思う。そのときには縦方向に繋いでおくことが非常に重要である。つまり言い方を変えれば、早急に地域の復興を、広域的な視点に立って進めることに資するような復興高速道路、それとしてこの三陸縦貫道をやって頂きたい。つまり、そういうことがあまり書いて無くて三陸縦貫道は大事だという、前倒しだというのはちょっと違うのではないか、そういうことが2点目。3点目は、これも明示的に言って頂きたいのですけれども、東海・東南海・南海の地域の高速道路の安全上のボトルネックを早急に再チェック、再点検する。その点検に基づいて必要な箇所を選択的に、重点的に強化していくということをやって頂きたい。そこで、ちょっと加えて頂きたいのは、今回の三陸地域に比べて、紀伊半島はくしの歯の「くし」も「歯」もありませんから、持つところしかありませんから相当につらい状況です。そういうことを再認識して頂くようなことをここに書いて頂きたいということでございます。

【委員】だいたい言うべきことが網羅されていると思います。盛土が危ないということも書かなければいけないと思うのですが、盛土は、一般的にみると、今回の津波をここで止めたという、世の中で、そういう積極的評価がされていますので、そのような良いところも強調しながら、書いていただきたいと思いました。それから、今回、このように緊急提言を出したときに、世の中の受け止められ方として、道路はまたここで道路をたくさん造ればよいというものを出してきたなという、そういう受け止められ方をされるのは真意ではありませんし、良くないと思います。ですから、先程の6ページのところの(3)のところの戦略的かつ効果的なネットワーク強化が必要というところですが、確かにそうなのですけれども、委員がおっしゃったように復興高速道路をやらなければいけない、あるいは今、今度来そうな地震に対して、危ないところを再チェックしてそこに重点化していく、と、そういうことをもっと強く出していった方が、インパクトがあるような感じがいたします。そうでないとネットワークをただ繋げたいだけではないかというような、そういうダラダラとした提言では今回の緊急提言というインパクトが薄くなるのかなと思いました。

【委員】5ページのところで情報通信など最新の技術を駆使した新たな対策ということで入れて頂きましてありがとうございます。若干背景を説明致したいのですが、阪神大震災と今回の東日本大震災の最大の違いは、当時とIT環境がまったく異なっているということで、今、圧倒的なIT技術というのが進化しております。それが今回ITS等を通じて色々復旧の段階で役立ったという点もあります。他方、まだまだ十分にそのポテンシャルを活かしていない面があります。最大の理由の一つが、基盤となる電子的な地図情報というのが、特に東北地方においては必ずしもきちんと整備されていない。国全体で共通基盤となるような電子的な白地図をしっかりとつくって、その

上に道路情報とかあるいは避難地の情報、あるいは災害に関する色々な情報、それぞれをみんなが各自自治体、あるいはいろいろな人たちが、重ね合わせできるようなものをきちんとつくっていく。そういったことによって初めて、道路も生きてきますし、色々な情報も生きてくるということだと思います。ですから、今回の震災をきっかけに、ぜひ東北地方でそれを率先して、先進的な形でやって頂きたいと思っております。それから道路そのものについても、今ITSの実験も幾つか日本でトヨタ社はじめ、町ベースでやっているのですが、今回東北を基盤に、日本全体の再生を図るということであれば、東北のこれからの復興をしていく色々な道路の中でITSというのをしっかりと入れて行くことによって、より交通の物流面でもより良いものになっていくと思いますし、そういった点も含めて、モデル的なプロジェクトをぜひここで進めて頂ければ、それがうまくいけば、これから各地に展開していく、あるいは場合によっては海外まで展開していくということも可能ではないかと思っております。それから6ページの関係で、若干一点気になるところで、地域の復興計画とも連携しつつというのは、(3)の2行目に書いてあるわけですが、これがもし基礎自治体が進めている復興計画ということであれば、必ずしも各地域の復興計画がうまく重なり合うわけではありませんので、そういったものをうまく広域的にまとめていくような仕組み、全体としての最適化が図られるような仕組みを併せてつくって行くことによって、初めて様々な取組みがネットワークとして機能して行くのではないかなと思っておりますので、そういった意味で多分入っていると思いますけれども、そういった点も含めてこれからは是非ご検討頂ければと思います。

【委員】復興高速道路というネーミングも含めて、大賛成でございますので是非よろしくお願いたします。それと、やはり今、東海・東南海・南海というものが懸念されていますが、戦後の南海地震が起こった直後に鳥取でも地震が起こっておりますよね。結構やられていると。ですから、特に囚われることなく、もう少し幅広い目配りをする必要かなと思っております。それと、料金政策についてどう考えるのかということが、この中であまり書かれておりません。これについては、この検討会で引き続き議論をしていくという理解で良いと思うのですが、これは確認です。あと、これは別に書かなくても良いのですが、気になっておりますのは、今度の料金のあり方、被災地の割引、料金システムの再編にもものすごく時間がかかりますよね。もうちょっと何とかならないものかなと。今の料金収受のシステムは相当古いシステムが、そのまま部分改良を経て使われているようにも思えますので、その辺もこの際入れ替えたならどうだろうかと思っております。これはこの緊急提言に書くべきことではないと思います。

【委員】大体網羅的に入っているので、緊急提言としてはこれでよろしいかなと思います。ただ、6ページのところなんです、「戦略的かつ効果的なネットワークの強化が必要」ということで、前書きがあります。今、委員からもありましたが、この前書きの後に書いてあるのは、いわゆる重点化の視点だと思いますので、以下のような視点で重点化して緊急提言を活かすようにすべきというようなことを書いて頂きたいなと思います。それで実は1ポツ目のところが気になっております。ここは、実は2つのことが書いてあって、非常時の話と復興後のビジョンの話の2つが入っています。後半の「産業の空洞化を防ぐため、～必要である。」というところは、非常時の話と分けて書かれるべきかなと思います。しかも、座長が前回も仰ったんですけど、これは産業の空洞化を防ぐためにやるのではなくて、恐らく日本という国が東アジアで冠たる国にあり続けるために、日本の力

を高めるようなネットワークを作らなければいけないということがメインだと思いますので、産業の空洞化というよりは、もう少し強い、例えば「東アジアで冠たる国であり続ける」というような表現でも良いのかなと思います。しかしインフラというのは可能性を与えるものであって、必ずしも発展を約束するものではないわけです。産業政策とも非常に密接に関わってくる部分ですので、この部分については、経済産業省なり、あるいは各地域の復興計画というものもリンクするところでありますので、そことコラボレーションしながら、高速道路がどうあるべきなのかということ意識させるような文章に、意図的に書いて頂きたいと思います。

【委員】もう1回頭を整理すると、無料化実験とか、さてそれをもう1回考え直してみるかという時に地震を受けました。そのことによって、その教訓を踏まえて今どこをどう考えるのか、この段階で緊急提言の思想としてきちんと出しておくということは、緊急的にこういう対応をしますという論点と、もう1つ、将来の道路の評価の基準を、今回のことを踏まえて、我々は本気で考え直しますよというスタンスをしっかりと出しておくべきということがステップとしてはすごく重要だと思います。例のミッシングリンクの話だとかですね、評価の基準の話だとか。そういう意味で、思想的には、敢えてそんなことは書く必要はないですけど、「コンクリートから人へ」というようなコンセプトの中で、道路もその一環で考えられていますが、正に「命のための道」のような視点でもう1回基準を考えてみなければならぬと思っています。その中での料金体系というものを、しっかり非常時に立ち向かっていくぞというものを、中間報告の前段階での緊急提言みたいなものですから。そういうものがクリアに出てくれば、この段階での緊急提言の意味が非常に見えると思います。輪郭をしっかりと、もう1回考え直してトリミングしたら良いものになるのではないかなと思っています。

【座長】時間が来てしまいましたので、今日のところは終了しますが、これ以上議論、提言のある方は私の方にお伝え頂いても良いですし、事務局にお伝え頂いても良いですけど、一応、今日の意見を踏まえて取りまとめ作業に入りたいと思います。今後、提言の修正及び大臣への提出時期等については、事務局と私の方でお任せ頂いて進めさせて頂くということによろしいでしょうか。

【座長】それではここで大臣から一言。

【大島大臣】既に座長の方からおまとめ頂いた通りでありまして、また、委員の先生方からも大変熱心なご指摘を頂きましてありがとうございました。特にこのたたき台については、ダラダラ書かないというご指摘も頂きまして、小気味良い形で座長が仰ったことをまとめて頂いて、かつ、ご指摘のように、単に元通りに道路をつくらうね、たくさんつくらうねというイメージではなくて、先ほどお話ありました、これから東海・東南海地震とか、首都直下型地震があるかもしれないということで、そういうことを想定して、今何をチェックしなければならないか、こういうことも含めてやるのが非常に重要だと思いますし、今日はJRさんとフェリーさんからもお話を伺いましたが、業界同士の戦いが激しいものですから先ほどのような話になりましたが、何かと、今回の大震災でもフェリーもよくがんばってくれましたよ。それからJRも必死で日本海側の道をつくって頂いて、そこをガソリンを積んだタンクが随分走って、皆拍手で迎えてくれました。そういう意味では、鉄

道もフェリーも、道路もトラックも本当に良い形で互いに補完し合いながらの交通体系というものがこれから大事だと思いますので、1つまた、先生方のご指導を頂きながら、あるべき高速道路の、日本らしいあり方をおまとめ頂くようお願いをいたしまして、ダラダラ挨拶しないと、こういうことで終わります。

【座長】本日予定された議事は以上でございます。それでは事務局へお返しします。

【道路局次長】長時間にわたり、熱心なご議論どうもありがとうございました。次回の日程でございますが、7/14（木）の10時～12時ということで予定しておりますので、よろしくお願い申し上げます。資料につきましては、そのままお返し頂ければ後で郵送させていただきますのでよろしくお願いいたします。以上をもちまして第6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