

第4回道路の将来交通需要推計に関する検討会

平成20年8月27日

○事務局 それでは、定刻となりましたので、ただいまより第4回道路の将来交通需要推計に関する検討会を開催させていただきます。

それでは、早速議事に入りたいと思います。以降の進行は石田委員長にお願いします。

○石田委員長 こんにちは。よろしくお願いいたします。

本日は、財団法人の日本交通公社の常務理事の林さんと日通総合研究所の研究主査の佐藤さんにお越していただきまして、それぞれご専門が観光と経済と物流ということでございます。我々の需要検討にとっても非常に重要なコンポーネントでございまして、お忙しい中来ていただきましたので、情報提供していただいて、また議論してまいりたいと思いますので、よろしくをお願いします。

その前に前回の検討会の議事要旨について、事務局より説明をお願いして、それからにしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○事務局 それでは、事務局より資料0ということで、先週行われました第3回の検討会の議事要旨案ということで配付させていただいております。なお、一番下にありますように、文責は事務局ということでつくっております、委員の方々には照会しているものではございませんが、今回提出させていただいているということです。

まず各委員から提出いただいたペーパーについてご意見を発表していただいて、その後、意見交換をしたということでございまして、一番上にありますが、大きな論点としては長期的な燃料価格、交通行動の変化、人口・経済を含めた将来の姿、政策デザインについて、どういった形を想定するのかということが非常に大きな論点ではないかという話でございます。

そういった中で、2点目になりますが、地方部では自動車は生活必需品になっている一方で、自動車に費用をかける優先度が低下している面もあるのではないかという話、あるいは燃料価格の問題ということで幾つかご議論いただいたということでございます。

さらに5点目のところですが、超長期の推計には限界があるという中で、モニタリングシステムの構築とか、幅を持たせた推計の考え方をまとめるといったこととともに、2050年の値といったものをどういう意味を持って出すべきか整理が必要ではないかという話でございました。

さらに、そういった幅を持って推計するとき、下から2つ目でございますが、それぞれの持つ意味というのをきちんと説明しなければいけないのではないかという話です。

1番目の最後でございますが、前提条件としてのいろいろなものをどのように組み合わせるかといったことで、専門家からの意見を聞きながら議論を進めていきたいということでございまして、今委員長からもご紹介ありましたが、そういったことで臨時委員の方々にもご参加い

ただいているということでございます。

2点目ですが、谷口臨時委員からということで、ガソリンの価格と自動車利用の関係ということで話題提供いただきまして、それについていろいろと意見交換があったということでございます。

さらに、3番の全体についてということで、前回、こういったご議論がなされたということでございます。

簡単でございますが、議事要旨の紹介でございます。

○石田委員長 資料0の一番下に文責として検討会の事務局とございます。そういうことで、責任とかという話ではないのですが、もし何か勘違い等に基づくミス等ございましたらご指摘願いたいのですが。よろしいですか。

それでは、先ほども申しましたように、今日のメインでございますが、まずは林臨時委員より、観光需要と動向と今後の見通しについてと題して話題提供をお願いしたいと思います。

○林臨時委員 財団法人日本交通公社の林でございます。よろしく申し上げます。

若干日本交通公社についてご説明させていただきますと、皆様方はJTBという名前で多分旅行会社をご存じだと思いますが、もともとは一緒の組織でありまして、昭和38年に海外旅行が自由化される、あるいは国内旅行も活発になるというときに、営業部門が分離されていって、それが今の株式会社のJTBになっています。兄弟会社のような関係です。私ども財団法人では昭和38年以降、観光を中心とした調査活動を続けてきておりまして、観光地の形成のお手伝いですとか、あるいは旅行のマーケットは今後どうなるかということ进行调查してきています。今日はその中からお話をさせていただきたいと思っております。

以前は、将来需要がどうなるのかということ、昭和40年代後半頃と思いますが、20年後の観光需要はどうなるのかという調査を随分やっていました。しかし、最近は旅行需要が余り伸びていないということもありまして、需要の話は余りしたことがありません。せいぜい旅行マーケットが最近どうなっているのか、あるいは5年後どうなるのかというあたりをやっております。

今日の話ですが、旅行マーケットの最近動向ということと、私どもで消費者アンケートをやっておりますので、その中から国内の宿泊観光旅行がどうなっている、それから今後の旅行市場の見通し、特に最近若い人たちが旅行しないという話と、それから団塊の世代が今後どんどん増えてきて旅行するのではないか、こういったところを少し話させていただきたいと思っております。

それから、長期的なことを考えるのであれば、海外の主要国の旅行がどうなっているかといったこともヒントになろうかと思って、今日持ってまいりました。

皆さんご存じだと思いますが、旅行の区分には国内旅行とアウトバウンド、インバウンドがあります。日本人の人が海外に行くときには海外旅行、一般的には国際旅行といますが、これがアウトバウンドで、インバウンドは海外から日本に来るお客さん、このように分けられます。

国内の宿泊旅行ですが、これは観光白書から見ていった数字があります。サンプル数が2,000ぐらいなものですから、結構ぎくしゃくしており、もう少し大きいサンプルの調査をやりたいのですが、なかなか費用もかかるのでできていない状況です。これによれば、1991年をピークにして、このとき1人あたり年3回ぐらい、最近では2回を下回っているという状況でございます。

一方、インバウンドの数字ですが、これはご覧のように2003年以降急に伸びてきています。ビジット・ジャパン・キャンペーンということで国を挙げて取り組んでおります。そういったこともありますし、あるいは日本のよさを再認識してきたということ、あるいは東南アジアの諸国が経済的にも強くなってきているということもありまして、ここに来て急激に伸びているということです。

外国の方がどこに行っているかということになると、まだまだ東京が中心ではありますが、徐々に地方のほうにも行くようになってきています。特に北海道あたりは、台湾の人たちに非常に人気だということも聞きますし、沖縄あたりでも、韓国の人が行ってみたいというようなこと、あるいは大分県も別府を中心にして韓国の人随分来ているということもございます。

一方、海外旅行、アウトバウンドですが、ここ10年ぐらい前までは右肩上がりでしたのですが、ここに来て停滞しています。特にSARSですとか、インフルエンザの問題等々があって、それで需要がぎくしゃくしているし、あるいは最近になっても航空機の燃料代の高騰もありまして伸び悩んでいるというのが現状ではないかと思えます。

ここに書いてありますように、国内旅行は98年以降伸び悩んでおり、また海外に行く旅行者数も90年代後半から横ばいになっている。一方、インバウンドは、2003年以降急増しているというのが現状です。

国内旅行です。これは、私どもがやっている毎年の旅行者動向調査というのがあるのですが、これから需要量の傾向を見てみますと、2001年から2007年、宿泊旅行は愛知万博のときは少し伸びましたが全体的には右肩下がり。それに対して日帰り旅行、これが少し上がってきている

ということです。

ただ、日帰り旅行といっても、これはとり方が非常に難しい。一般のお客さんに日帰り観光旅行をしましたかということ聞きましても、1年間に何回行ったかというのはなかなか覚えていませんし、観光旅行の定義といえますか、これも非常に難しい。例えば、軽井沢のアウトレットに行ったなんていうのは、これが観光旅行かどうかというのは、一般の人には判断が付きにくいのです。そこら辺をもう少し定義をきちっとして、何キロ以上離れて、何時間滞在する旅行だとか、あるいはビジネスも含めて全部とるとか、そういうことをやらないといけません。定義づけからやっていかなければデータも取れないかなという感じはしております。

最近の傾向としては、たくさん旅行に行く人と、行かない人は行かないという2極化傾向です。特に、年3回以上行く人が比率でいうと18.1%しかいませんが、これが少しずつ増えてきているということと、そういう人が何回も旅行に行くということで、全体の回数で言うと半分ぐらいのシェアを占めているということです。

しかもどこへ行くかということなのですが、結構同じところに行っている。全体の4分の1が同じ旅行先、同じ県へ10回以上行っている。気に入ったところは何回も行くという傾向が非常に強く出てきているということです。以前のように北海道を1周する周遊旅行とか、九州のほうに周遊旅行するというタイプがここに来て随分減ってきておりますので、近場でいいところがあれば何回も通うということではないかと思えます。

一方、長期的なトレンド、今までの話は、ここ5年、10年なのですが、長期なトレンドを別のデータ、これは国交省がやっている全国旅行動態調査、5年の一度やっておって、かなり昔からデータはあります。しかし、最近やめてしまったらしく非常にもったいないと思えますが、これで見ますと30年間の変化、1971年から2001年、この30年間どうなってきたかということが見てとれるわけです。

これで見ますと、全体の観光宿泊旅行は1.24回から頭打ちとはいえ1.62回まで上がってきています。一方では、宿泊日数が短くなってきている。平均で見ても減ってきていますし、非常に目につくのは5泊以上、5日以上の旅行が極端に少なくなっている。1971年は13%あったのが、2001年では3.5%。先ほど言いましたように、北海道に行ったときに1周ぐるっと回ってくるという旅行は最近影を潜めている。以前は、せつかく北海道まで行くのだから、全部見てこようではないかという傾向だったのですが、最近は何回も行けるので2泊3日で行ってこようと、こんな感じではないかと思えます。

それから、一般的に言われていますように、団体旅行が減少しています。30年間を見ており

ますと、33%から9%。そうは言いましても現状は9%を大体維持しておりまして、この数字は将来的にも続くのかなという感じではないかと思えます。

また、周遊型の旅行、要するに美しいものを見る、珍しいものを見る、そういうサイトシーイングの旅行中心から、レクリエーション型、あるいは趣味の旅行など多様化してきています。周遊型の旅行は30年前の1971年は75%だったのが、2001年には28%に減っています。

それから、家族旅行が30%から56%へと増えてきています。よく言われるのは安・近・短。安く、近場で短い旅行、これがよく言われています。これは経済が停滞してくると安近短傾向になるといったことが言われます。そういうことも多少あるのですが、むしろ旅行が身近になった、年に1回、2回行くのが当たり前になった、身近になったので安いところでいいところはないかということで、以前のように3年に1回、5年に1回であれば、せっかく行くのだから豪華に行ってください、ぐるっと回ってくださいといった旅行が、最近は何回も行けるので安いものを探す、あるいは近場でいいところを探す、それから短い旅行、こういう傾向が続いてきているのだらうと思えます。

この5年ぐらいの旅行マーケットの変化を見ますと国内旅行市場は伸び悩んでいます。今後も、今の状況を見ていると、大幅な伸びは期待しにくいかなという感じがしています。宿泊旅行から、どんどん日帰り旅行にシフトしています。私は、よく草津温泉に行くのですが、草津温泉あたりでもバイクで来て日帰りで帰っていくというお客さんがたくさんいる。日中は非常に混んでいます。そういうお客さんが非常に増えてきているなという感じがしています。

あるいは、軽井沢のアウトレットを見ていると、まさにそういう日帰りにお客さんが非常にたくさん行っているということです。

それから、行く人と行かない人、これが二極化している。先ほど言いましたように、行く人は何回も行くというようなことで、市場の成熟化が進行しているということではないかと思えます。リピーターも増加している、旅行目的も多様化しているということです。

では、経済との関係はどうなのかということですが、これは家計消費支出と宿泊費の家計消費に占める比率を見たものですが、これを見ると明らかに相関していると言えます。家計消費が落ち込むと宿泊費の比率も落ちてきているというようなことです。ただ、幾つかでこぼこしているところがありますが、これはITバブルといいますか、ITの景気がよかったときと、あるいはこの年はSARSかなんかあって、全体的にダメージを受けた年というようなことです。

ただ、ここに来て、減っている割には維持しているといった傾向が見られます。これはまだ

明らかに分析できているわけではないのですが、海外旅行の動向なんかを見てみますと、経済がたとえ落ち込んでも、ある年齢層は落ち込まない、あるいは裕福な層はそれほど落ち込んでいないというのがよく分かります。これはストック消費とフロー消費なんていうことをよく言われます。ストック消費、要するに資産を持っている人、貯金をたくさん持っている人はたとえ景気が悪くなくても旅行する、こういう傾向がよく見られるようになってきています。国内旅行でも景気が落ち込んでもある程度維持しているというのは、ストックを持っている人は旅行に行っている、こういうこともあるのではないかと見ております。

次に、消費者アンケートからみる国内旅行マーケットということで、私どもがやっている旅行者動向という毎年やっている調査です。私どもが分析するのは、ライフステージだけではなくて、だれと旅行に行くか、だれと旅行に行くときにはどういう旅行をするか、結構タイプがきちんと分かります。ですから、同行者で旅行のタイプを区分しているということです。

例えば、既婚男性でも友人と行く旅行と夫婦で行く旅行は明らかに違います。値段で見ても、友人旅行では1万、2万、夫婦で行くときは3万、4万かけている。友人とはおそらくゴルフに行っている。夫婦と行くときには温泉だとか周遊観光する。あるいは夫婦の旅行でも、小さい子供がいる人たちと、子供が独立した人たちでは全然違います。子供が小さいときは、なるべく子供が喜ぶようなところ、近場で遊べるようなところが中心になる。しかもお金を余りかけられないということがありますが、子育て後には5万程度使えるということで、負担が随分違ってくるといのがわかります。

ボリュームから言うと、圧倒的に家族旅行が多い。ただ、家族旅行の中でも、親子の大人のお母さんと娘の旅行だとか、あるいは3世代の旅行だとか、こういうのが増えてきています。また、夫婦旅行でも子育て後の夫婦旅行が増えている、こころ辺が目立った特徴ではないかと思えます。

平日に行っているのはどういう人たちかということ、子育て後の旅行、夫婦旅行だったり、子育て後のグループでの旅行、こういった人たちが平日にたくさん行っています。

旅行会社をどのぐらい使っているかという調査結果もあります。最近インターネットが非常にやりやすくなりましたので、直接予約だとか、サイトだとか、そういうのでやっている人が多くなっています。

交通手段の問題で、自動車はどの程度かということですが、20年ぐらいの動きを見れば自家用車が増えてきて、現在は50%ぐらいを維持しています。このデータでは2001年から2007年ですから、それほど自家用車は変化していないのですが、これは目的地までの交通手段です。

一方、目的地、旅行先でどうかということになると、レンタカーが少し上がっている。その分、タクシー・ハイヤーが落ち込んでいるということです。レンタカーも以前に比べると随分安くなりましたし、使い勝手がよくなったということで、北海道だとか沖縄あたりを見ますと、レンタカーで回る人が大半であるということで、空港の周りのレンタカーの営業所は非常に繁盛しているというのがよくわかると思います。

全体的なボリュームではこういう傾向にあるということでございます。

今後の見通しということですが、旅行者数の大幅に増加は期待しにくいと思います。ただ旅行経験の豊かな高齢者のシェアが増えてくる、成熟化してくると思います。若い人はどうなのかということですが、20代の若い人が家にこもっているということが言われます。休日は家にいる、あるいは酒はあまり飲まないだとか、休日の過ごし方は、掃除だとか洗濯をしているとか、家事をしているということと言われます。実際、旅行している人、これは観光の実態と志向という日本観光協会がやっている調査で、もう少し長期的に見た数字です。この黒いのが全体の平均です。赤いのが旅行回数の平均で、これが若い女性、20～24歳の女性、また男性、20～24歳の男性で大きく落ち込んでいます。以前は若い女性をつかまえろ、若い女性をつかまれば男性もついてきて、全体が潤うというようなことを言ったのですが、今や全然見る影もない。むしろ60～65歳ぐらいの人たちが活発に旅行しているというのがはっきりわかるということです。

ところが、若い人たちは何にも旅行していないのかということになると、旅行と呼べないようなものといえますか、夏のロックフェスティバルなんか随分人が集まりますよね。こんなことに行って、バーベキューなんかをしている。こういう人たちが、旅行をしていると調査では答えていないということも一つはある。また、こういうことをきっかけにして旅行に出かけるようなことを仕掛けてもいいのかなという感じはしています。

あるいは、ライフスタイルで、普段の趣味の生活といえますか、普段愛用している台所用品をつくられているところを見に行くなんていう旅行、こういうのが実際に雑誌に出てきている。日常の関心を動くように変化してくる、そういうもので観光旅行もしているのではないかということです。

でも、全般的に言うとやっぱり若い人は旅行しないということだと思います。今後どうなるのか心配です。旅行が好きか嫌いかというのは、小学校ごろに旅行経験をした人と、していない人で違ってくるのではないかというようなことを仮説を立てまして調査をしたものがあります。それほどはっきり差は出ていないのですが、それでも小学校のころ年1回旅行した人、1

回も旅行していない人の中では、旅行が好きか嫌いかということになると、随分差が出てきているということで、小さいときに豊かな旅行を経験させてあげたいなと思います。あるいは、旅行をすることによって人間として成長するということがあります。そういうことを少し仕掛けていきたいということで、日本ツーリズム産業団体連合会というのがあるのですが、そこでは「旅育」といいますか、小学生に旅の楽しさを聞かせることを少し仕掛けていくことをしています。

次に、団塊の世代はどうかということですが。

今後絶対量で言うと1.2倍ぐらいなるだろうということですが、希望を聞くと、旅行したいということはたくさん答えるのですが、実際にするかどうかというのは別問題ということです。ここでは55歳から60歳になったときの変化と、今の55歳と昔の55歳の人たちの世代の違い、こういったものを加味して将来を少し見てみようとしています。要するに5年前、55歳から60歳だった人が5年後どうなったかということと、それから今55歳と60歳の間の人たちが、5年前の人たちに比べてどう違うか、こういうのを加味していけば、少し将来が見えるかなということで調査しています。まず旅行量については1割ぐらい増えてくる。夫婦の旅行が4割、今3割ですが、これが増えてくる。意外と短期の旅行が増える傾向が見て取れます。温泉旅行が増える、あるいは自動車の旅行が増える、47%から55%。特に、女性が免許を持つようになってきていますので、女性の自家用車の比率だとか、レンタカーの比率は多分高まってくるのだろうと思います。

最後に、主要国との比較ということですが。

一番違うのは、旅行の回数と泊数です。これは日本で2.5回、縦軸が回数、横軸が泊数なのですが、年間2.5回、これは海外旅行を含めてなんです、2.5回行っています。1回当たり2.2泊なのです。ところが、ドイツあたりへ行くと、1.6回で実に1回当たり8.3泊しています。イギリス、フランスあたりでも非常に長期の旅行をしています。よく夏のバカンスなんていうことを聞きますが、フランスあたりでも3週間、4週間のバカンスをとって地中海に行くという旅行がよく目につき、渋滞のニュースが流れたりします。何でこんな渋滞で大変なのに南に行くかなというようなことを感じますが、1回行きますと4週間ぐらい行っているのです。ですから、途中の渋滞があってもそれは我慢できる。日本のように短い日帰りとか、1泊のときに渋滞に遭ったらこれは非常にダメージを受けるのですが、長期旅行の場合には、行った先で楽しめばいいやということの差が出てくるのではないのでしょうか。

自家用車の利用は、日本の場合はまだまだ少ない。日本は5割ですが、米国では9割、イギ

リスだとかヨーロッパでは8割ぐらいです。宿泊施設は、日本の場合、旅館、ホテルが中心ですが、欧米では友人の家というのが多い。結構友人の家に泊まる、やっぱり家が広いからということもあるのだと思います。それから、別荘とかコンドミニアムを使うというようなことも多い。また、旅行のタイプも日本はまだまだ周遊型が中心ですが、欧米はリゾート型が中心です。あるいはアメリカあたりを見ますと、近郊でレクリエーションをするところがたくさんあるので週末のアウトドアが盛んです。こういう旅行の違いがあるのではないかと思います。

最後になりますが、日本の旅行と事情を、海外と比べてみようと。これは経済効果ですが、GDPに対して日本の観光産業はどれだけ貢献しているかというようなことを計算してみたものです。これは一応世界標準みたいなのがありこれに基づいて計算したものです。日本の場合、GDPに対して観光産業は1.9%、ほかの国に比べて非常に低い、先進諸国の中でも非常に低いということです。ただ、1.9%がどのぐらいか、ほかの産業に比べればそこそこの数字といえますか、自動車産業が2.数%ですから結構大きな数字にはなっています。

日本が海外に比べ低いその一つの原因としては、インバウンド、外客の消費が非常に少ないと。要するに、日本から海外へ行く人が1,700万人ぐらい、海外から日本に来るのが、最近増えてきて800万人ぐらいになりましたが、以前は500万人というようなことで、ここら辺のギャップがあります。インバウンドが増えれば、もう少しGDPに対しても貢献するのかなということでございます。

以上でございます。

最後に、附属資料として諸外国との旅行の違いを少し数字で説明したものがございます。

ありがとうございました。

○石田委員長 どうもありがとうございました。

それでは、今のプレゼンテーションに対してご質問等ございましたら、お願いしたいと思います。

○豊田委員 自分の実感と比べて自家用車比率が高いなと思ったのですが、これはさっきの安近短と一緒に距離との関係が出てくるのではないのでしょうか。

○林臨時委員 ここ数年で見ますとそんなに変わってないですね、自動車の利用率というのは、やっぱり経済成長をしていた時期には、自家用車の利用量というのは非常に増えてきましたが、ここ数年ではそれほど出てきていない。

○豊田委員 言いたかったのは、距離の増によって近いところと遠いところというデータはないですか。

○林臨時委員 あります。それは800キロメートル以上離れると飛行機、400キロメートルぐら
いは鉄道が強い、100キロぐらいは自動車が強いというようなデータがあります。

○岡本委員 今の話に絡むんですが、バブルの崩壊した94年、95年もやっぱり1回「安近短」
という言葉がはやって、それが聞かなくなって、最近また聞き始めたなど。その間というのは
どうなっているのでしょうか。

○林臨時委員 要するに、経済と結びつけ、景気が悪くなったのでこうだということがよく言
われるのですが、必ずしも私はそう思っていないくて、それは長期的な傾向だと思います。旅行
慣れすればするほど安いところ、我々もそうですが、インターネットで一生懸命安いところを
探しますよね。そういう探せることもできるようになったし、身近なところでも日本のいいと
ころというのはあるのではないかというのを気がつき出して、我々が住んでいる周りでもぶら
ぶら歩きながらいろいろ訪ねるとか、そういう傾向になってきているのだらうと思います。

○豊田委員 もう一つ、国民性で滞在型に日本人がなじまないということでしょうか。

○林臨時委員 私は、希望はあると思うのです。ただ休みの問題、やっぱり有給休暇が完全
に取りにくい。欧米ですと4週間、5週間が当たり前だということになっていますし、病気で
もそれは有給休暇ではなくて別の休暇が与えられます。そういうことで、受け入れ側でも長期
間安く泊まれるようなところがまだ少ないんです。

私は、結構長期滞在型の旅行をするのですが、そういうときにウィークリーマンションを借
ります。そうすると、1カ月借りても10万だとかその辺で借りられます。私はとても1カ月行
きませんが、女房は1カ月ぐらいつつと行っていると。私は、何回かその間に行くとかします。
1週間程度でも長崎に行き、ウィークリーマンションを借りて、長崎の「くんち」だとか「さ
るく」だとか、そういうイベントを見て回ることもありました。

ただ、ウィークリーマンションがまだ少ないですね、地方都市には。大きな都市、札幌だ
とか長崎ぐらいでは見つけられますが、そういうのがもっともっと整備されてくるとそういう可
能性はあると思います。沖縄はまさにそうですね。沖縄は高齢者が冬の間暖かいので、アパー
トが随分あるので、そういうところに泊まるという傾向になってきています。希望はあるん
ではないかというふうに思いますし、そのためには休暇制度、これは何としても欧米並みになっ
てほしいなという感じはします。

○根本委員 私もホテルの値段が結構安くなってきたと思います。14枚目の絵で、これは家計
消費支出、これは多分名目ですよね。この間、ずっとデフレ傾向で実質ベースで見るとそん
なに1人当たりの所得は減っていない。だから、こういう数字を見るときには価格が名目か、実

質かみたいなのが関係するではないですか。

○林臨時委員 確かにビジネスホテルなんか見ていると3,500円とか4,000円ぐらいで泊られますので、そこら辺を本当は考慮しなきゃいけないのですが、これはうちの研究員がやったので、多分そこまでは考慮できていないと思います。申しわけございません。

○原田委員 先ほど年に3回以上旅行する人が増えていて、しかもその人たちの全体の占める量が多いというんですが、この年に3回以上旅行する人はどういう、さっき若者とか高齢者というのがありますが、どういう、どんなタイプの人が多いというのは何かありますか。

○林臨時委員 やっぱ50代、60代の人が多いですね、こういう何回もできるのは。特に仕事をやめた人というのは旅行回数が多いと。

それから、結構、これと思うのは30代の女性です。独身でお母さんと一緒に旅行するだとか、あるいは親が金持ちなので、子供を連れて旅行するだとか、30代の女性は結構活発に旅行しているという傾向も出ています。

若い人も旅行しない傾向ではありますが、する人は結構やっているみたいです。やらない人が大半で量的には少ないのですがやっている人は数多く旅行している。特に、卒業旅行は、やる人は2回も3回も行っているというようなことを聞きます。

○原田委員 何か個人の好みというか、タイプというか、なかなか、例えば余暇時間が増えるから移動量が増えるだろうというような単純なことではいけない部分のほうが多いということでしょうか。

○林臨時委員 細かくみればそうだと思います。ただ、全体的なことと言うと、余暇時間だとか、あとは意識の問題ですね。休んで遊ぶことが当たり前だとか、もっと楽しもうではないかというこういう雰囲気になってくれば旅行も増えるのかもしれませんが、まだまだ経済優先で、休むことよりも仕事だみたいなのところがありますし、それから、学校も子供が休むことに対してどう見るか、先生がどう見るか。私も子供を連れて旅行したときに、先生がいいから行っておいでという先生と、学校さぼってなんだという先生がまだ分かれるのですね。もう少し休んで旅行しなさいという雰囲気になってくると、随分変わってくるかなというふうに思います。

○原田委員 大学も、結構まとめて休むというか、そういう傾向にはなってきましたし、必ずこの日は休みなさいというようなことも一応、そういう流れにはなっています。

それで、時間、それから意識、あとお金が必要だと思うんです。今の高齢者の方は比較的金のある方が多いような気もして、将来的な高齢者は増えてくるのかもしれませんが、その中にそういう旅行する余裕のある、時間的にも、意識的にも、お金的にも大丈夫だ、それはそうでない

というのは、何かそんな調査というか、やられたことはありますか。

○林臨時委員 そこまで私どもでは。

○原田委員 そうですか。

○林臨時委員 高齢者がどういう旅行をしているかといいますか、頻繁に旅行している人はどういう層かということは少し調べております、そういう高齢者がどういうストックを持っていて、どのぐらい分布しているかというのは、ちょっと私どもではわかりません。

○兵藤委員 今ちょっとお話が出た高齢者の影響で、ここでは60代の加齢の影響ということ进行分析されているのですが、高齢化のもう一つの側面が、後期高齢者がどんどん増えていくと。そういう意味から言っても、後期高齢者の、そこはやられないかもしれないんですが、後期高齢者についてはそんなに変化はない、ないしはそういうマーケットについては何か情報をお持ちですか。

○林臨時委員 サンプルがどうしても少なくなってしまうのですね、70歳ぐらいになると。だから、非常にぶれてしまうのですが、70歳代でも旅行をたくさんしているという傾向はありますね。それがどこまで続くかというのはありますが、70代前半ぐらいまではまだまだ活発に旅行するようになっているというふうに思います。

○豊田委員 さっき交通手段、距離でお尋ねしたんですが、年齢層で出ますか。例えば、高齢化すると列車に依存する率が……。

○林臨時委員 もちろんそうです。一般的に言うと、女性はやっぱり列車を使うだとか、女性のグループ客は列車で行くとか、高齢者になればなるほど列車の利用率が高いということですが、ただ経年変化で見ると、高齢者でも免許を持っている人が増えたんで、女性でも自動車、レンタカーを使う率が高まっています。

○豊田委員 そういうデータというのがありますか。

○林臨時委員 あります。ただ、そんなに大きい、目立った数字ではありませんが、徐々にだけでも増えているという感じがしています。

○鈴木委員 ちょっとお考えをお聞かせいただきたいんですが、最近の年配者の活発な旅行という傾向は、それまで若いころにはあんまり仕事ばかりで過ごしてきた世代、遊びはあんまりしなかったということで、それを取り返すかのように活発に時間ができてから旅行しているという面があるのではないかなとは思っています。これから、今の若い人が長期的に30年後、40年後、年配者になったときに、そういう世代というのは小さいころから親に連れられて海外旅行も行っている人がかなり多いでしょうし、経験値としては若いうちにかなり積んでしまった世

代が年配になったときにも、今の高齢者と同じように、さあ旅行だというような行動パターンになるのか、それともそういう世代が将来年をとったときには、今ほど余り活発に旅行とかしなくなるのかという、その辺のお考えはどんな感じでしょうか。

○林臨時委員 確かに我々の年代といいますか、今の高齢者の人たちは、旅行はそれほどできなかったが、旅行したい、したいと常々思っていて、そういう旅行に対してエキサイトするといいますか、そういう興味がものすごくあった。それが今の若い人たちは、旅行に対する興味が余らないといいますか、むしろ日常生活の中で、さっき言ったように、いろいろな趣味に走ったり、仲間とのコミュニケーションをしたりということに今楽しみを見出しているんだろうと思います。これが将来どうなるかということですが、やっぱり私も不安ですね。そういう人たちが旅行するかどうかというのは、よっぽど流れが変わっていかないと、今の高齢者のようには旅行しなくなる危険性はあるなというふうに思いますし、それからさっき見たように、子供の時代に豊かな旅行をしているか、していないかで、やっぱり将来的なものが決まると思います。豊かな旅行、どういう旅行が豊かな旅行かというのは難しいのですが、そういう楽しい経験をどれだけさせられるかということが一つのキーになってくるのかなというふうには思っています。

○根本委員 趣味とかこだわりで、それが動機になって旅行するというのも出てくると思うのです。インターネットでいろいろ行き先を自分で調べながら、泊まる場所を調べながら計画してみたいなことを、若い人がやっていくとき、やっぱり車で自由に動き回れるということが有利だと思うのです。そういう意味で、僕は自動車はもっと増えていいかなと思っています。

急に話は飛ぶんですが、国鉄が民営化されて、JR各社が競争しながら、いろいろな企画を出して、そのおもしろい企画で結構需要を喚起したと思うのです。道路公団がNEXCOになって、それぞれがいろいろ企画切符とか、出していますが、まだ時間がたってないから、それほど魅力的な、消費者をつかまえるようなところまでいっていない気もするのです。そういう旅行企画・商品が増えて、若い人なんかドライブするようになるというようなことはあり得るのではないかなと思うのですが、いかがでしょうか。

○林臨時委員 高速道路代というのは結構高い料金なので、そこら辺をうまく割引制度ができてくると、私ももっと使うかなという感じはします。若い人が使うかどうかというのは、これはなかなか難しい問題で、目的が大きな比重を占めると思います。どういう趣味の活動をするか、こちらのほうにウエートがかかっているのかなという感じはしますし、あるいは歩いて旅行するみたいなタイプが伸びるのかなと思います。海外で言うと巡礼の旅などに若い人がたく

さん歩いているというようなことを聞きます。そういう歩く旅行なんかも若い人は向く可能性はあると思います。若い人たちは流行に左右されやすいので、みんながわっとそっちのほうに行く可能性もなきにしもあらずという感じがします。

○岡本委員 日帰り旅行にだんだんシフトしているということと、目的地の空間的な範囲というか、そういうものの傾向というのは一昔前、20年ぐらい前だと熱海、箱根、近場で湘南といったところが人気スポットで集中していたと思うんですが、最近は既存の観光地に限らず広がってきているのか、まだまだそういうところが結局強いのでしょうか。

○林臨時委員 広がっていますね、確実に広がっていますね。軽井沢とか草津なんかを見ると、恐らく昔は宿泊しか行かなかったと思うのですが、日帰りの人がたくさん行っています。特に軽井沢は新幹線なんかもできましたので行きやすくなりました。もちろん車でも行く人が大半で、車は大渋滞します。また今年は燃料代が高くなったので、結構新幹線で行って、自転車で回っている人が多いというように聞きますし。ガソリン代が高くなったので、軽井沢自体は去年に比べて少ないみたいなことは聞きます。確実に行動は広がってきているので、今までは泊まっていたお客さんが日帰りになってきている傾向はあると思います。

○原田委員 最初のほうで、外国人の旅行についてはかなり増えてきているという数字がありましたが、これはまず見込みとしてどれぐらい増えるのかというところのお話と、それから来た外国人はどの辺をどういうふうに、どこの道路を使っているかみたいところを少しお聞かせいただければと思います。

○林臨時委員 国の計画でいいますと、2010年に1,000万人、その後にもっと最近出てきたのは2,000万人にしようという、あれは何年後だったかな……。

○岡本委員 2020年。

○林臨時委員 2020年でしたっけ。2,000万人にしようという話が出ているのです。そんなに伸びるかという話で言うと、諸外国と比べると伸びる可能性はまだまだあると思います。一番のネックというのはやっぱり言葉の問題ですね。これがもう少し英語の表記がもっとできるとか、あるいは最近カーナビが使えますので、結構そういう障害はなくなってきている。あるいは、もっと20年、30年後になると、今度携帯あたりで言葉が変換できるようになるのではないかと。そうすると、日本人も海外に行きますし、海外の人もたくさん日本に来る可能性は私はあると思います。

それから、車を使うかどうかというのは、最近レンタカーで北海道を回る、特に台湾の人たちが、回るお客さんが増えてきました。これも旅行がだんだん一般化してくると、最初は団体

旅行でどっと来るので、バスで回る。それが慣れてくると、だんだん家族単位だとか、個人単位で来て、個人でレンタカーを借りると非常に快適ですから、しかもカーナビが割と使い勝手がよければ、これは増えるのは必然だと思います。

○石田委員長 冒頭、旅行回数とか宿泊日数とか、あるいは支出という部分から見ると、旅行は余り需要が増えてないから、昔は20年先とかやっていたがという話をされましたよね。ところが、お話を伺っていると、いろいろな意味でのセグメントがどんどん細分化をしてきて、商売という観点からすると、そういう細かなところに肉薄していくことがすごく求められているし、興味の中心もそういうふうにあると思うのです。

道路の需要予測も、台キロで言うと余り増えないのですが、だれがどこでどういう使い方をしているかという、そういうシーンはどんどん変わってくるし、そういうところを気にしないと良い道路政策というのはできないのではないかなと思うのですが、そういうセグメントが本当に細かくなってきているというときに、調査とか、そういう把握の仕方とか、あるいはそれを商売につなげる上で、こういう点がポイントであるということがありましたら、教えていただければありがたいなと思います。

○林臨時委員 商売に結びつけるのは難しいのですが、商売に結びつけるべく、さっき言ったようにライフステージとだれと行くかみたいことでセグメントしているのです。確かに全体を見てもマーケットはつかめないんで、ある特定の層にどう食い込むかというのは旅行業にとっては非常に大きな問題で、先ほどみたいに高齢者のグループで旅行するだとか、夫婦で旅行する、こういう人たちをいかにつかまえるかというのは旅行業の最大の関心事です。

海外旅行も、そういう高齢者向けの商品、あるいは旅行会社というのがありまして、非常に優秀な会社も幾つかあります。そういうことをJTBもまねしてやっています。ただ、なかなかつかみ切れていないという感じはいたします。

それから、自動車のことでいいますと、滞在型がどれほど増えるかということにもよりますが、将来そういう滞在型が増えていくということになると、行き帰りよりも、むしろ域内でのレンタカーでの行動といいますか、これは確実に増えるだろうと。しかも、あちこち回るのではなくて、1カ所に泊まって、札幌に泊まって大雪に行く、札幌に泊まって支笏湖に行くというプランの車の旅行が増えるのではないかなというふうに見ています。

○鈴木委員 海外旅行と国内旅行の特に若い人の満足度という点から見ると、最近、若い人の海外旅行が減っていると、特に男性が減っている。これは費用とのバランスだと思うのですが、行って見たがコストの割に満足度が低かったというのが原因なのか、それとも現在の若い人た

ちの所得環境というのはなかなか厳しいと、給料も上がっていかないと、そういう先行きも余り明るい話がないみたいな、そういうことで消費自体、旅行にたくさんお金をかけたくないというそういう現状が減らしているのか、行ったがおもしろくなかったよと、そういうことで減っているのか、それはどっちのほうが強いですか。

○林臨時委員 私はやっぱり後者だと思いますね。今の若い人たちが、旅行に対して非常に興味を失っているといいますか、体を動かすことに対して余り興味がないのですね。我々の時代は、体を動かして、あるいは一人で旅行するだとか、そういうことに対して非常に情熱を持っていたのですが、今の若い人たちはそういうことに余り興味を持っていない。

私も、子供たちを連れて旅行に行こうなんていう話をすると、私の年代でいうと親と旅行するなんて大人になったら恥ずかしいみたいなのところがあって、一人で行くよというのがありますが、今の若い人たちはじゃあ一緒に行っておいしいものを食べて温泉に入ろうと、こんなことを言うのですね。我々の年代だったらとても考えられない。今の傾向は旅行するにしても、おいしいものを食べるとか、温泉に行くとか主流だし、その前に若い人はあまり体を動かさない。大学のサークルなんか見ても、テニスだとかスキーなんてサークルは激減していますよね。そういったところと旅行が少なくなっていることと結びついているのではないかというふうには思います。むしろ身の回りでもっと楽しいことがあるよとか、コミュニケーションしようだとか、さっき言ったように趣味のほうに走るとか、そういうことになっているのかなと思います。

○豊田委員 行くほうからすると、特に若い男の子に好奇心がなくなった感じがするんですね。受けるほうからすると、来て感動が与えられるかというのがポイントだと思うんですね。

○林臨時委員 そういう旅行商品をつくらなきゃいけないのですね。大事なのは、現地の人たちとのコミュニケーションがどれぐらいとれるかというのは、結構大きい。おもしろいツアーがありまして、ツアー・オブ・ザ・イヤーといって毎年いちばん斬新で企画力のある旅行を決める賞があるのですが、パプアニューギニアに団体旅行、チャーター便で行くツアーがとりました。そこへ行って言葉の通じない人たちと一緒に遊ぶ、現地の人たちとコミュニケーションする。そういうのが非常に楽しいと聞いています。旅の本質の一部分です。現地の人たちとコミュニケーションして通じるというのは非常に大きな楽しみで、そこら辺をどう旅行で与えられるかというのがポイントにはなっています。

○石田委員長 質問なんですけど、11枚目のグラフで、4分の1 ぐらいの方が同じ旅行先を10回以上訪れているというこれも驚きだったんですね。半分以上が5回。これは昔からこういう傾

向だったんですか、あるいは努力の結果こうなったということですか。

○林臨時委員 目的地が県単位なのですべてが同じ所ではないのですが、最近、旅行に行く人は何回も行くという傾向もありこういうことになっているのだと思いますね。昔は年に1回ぐらいしか平均的に行かなかった。あるいは行く人も年に2回ぐらいだったということが、最近では年3回、4回行く人が増えてきたので、自分の気に入ったところにどんどん行くようになってきている、こういう傾向がこれからますます強くなっていくのかなと今思います。

ただ、そうは言っても、いつも決まって同じところということではなくて、何回かに1回は違うところに行ってみたい、そういう気持ちがあるかと思います。

○石田委員長 よろしいですか。

では、本当にどうも興味深い話をいただきまして、ありがとうございました。

それでは、今日お二人目でございますが、日通総合研究所の佐藤臨時委員より物流に関する今後の動向についてということで、プレゼンテーションをお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○佐藤臨時委員 日通総合研究所の佐藤でございます。よろしくお願ひいたします。

失礼して、座らせていただきます。

お手元にA4のホチキス止めのペーパーと、それから2008年度の経済と貨物輸送の見通しという冊子、これはホチキス止めですが、あと企業物流短期動向調査とこの3部をご用意してございます。

先にこちらの見通しについて少し宣伝させていただければと思います。

この経済と貨物輸送の見通しは、私どもが1年に2回、大体1年ぐらい先の経済と国内貨物輸送、それから国際貨物輸送について見通しを公表しているものでございます。これはスタートが1970年頃で、もうかれこれ30数年やっておる調査でございます。他所ではあまりこのような調査をやっておらないようですので、それなりに注目されている調査だというふうに認識してございます。

もう一つ、企業物流短期動向調査ですが、こちらは四半期ごとに実施しております。荷主企業さん、製造業並びに卸売業者、2,500事業所に対してアンケート調査を実施しております。これによって、どのようなことがわかるかといいますと、ページを1枚めくっていただきまして目次をご覧くださいますと、国内向けの出荷量の動向とか、輸送機関利用の動向、輸出による貨物量の動向、それから在庫量と営業倉庫保管量の動向、運賃料金の動向、物流コスト割合の動向が項目としてあがっておりますが、これらに

ついて、前年同期と比較して、その期はどうでしたかというようなことをお聞きしてございます。

昨今、企業の物流におきまして、在庫圧縮という動きがございまして、そうした中で企業の出荷の動きがGDPの動きに連動するという関係が最近特に目立つようになってきております。例えば、お配りした資料の4ページ目にグラフがございまして見ていただきたいのですが、こちらに国内向けの荷動き指数の推移を示してございます。この太い線が実績、点線が次の期の見通しなのですが、これはGDPの動きとかなりよく連動しています。この調査は私が担当しておりますが、大体2007年度下期くらいから、何か日本の経済が少しきな臭くなってきたと感じまして、2回ぐらいの前の調査から、そろそろ景気後退、リセッションの危険性が出てきたということを申し上げておりました。

今回、第2四半期の調査結果ですが、指数はマイナス18と大幅に下落いたしまして、今から6年ぐらい前の水準まで戻ってしまいました。ですから、足元、景気は急速に悪化してきているのではないかと、この結果を見て思っております。

あともう1点、14ページのほうに輸出入の動向がございまして。こちらは、外貿コンテナの輸出・輸入、それから国際航空の輸出・輸入についてでございます。今まで日本経済を支えてきた両輪というのが設備投資と輸出と言われておりましたが、この4-6月に入りまして、外貿コンテナの輸出の指数が急速に縮小してきました。前の期がプラス15だったのが、今期はプラス5と10ポイント縮小したことで、輸出についてもかなり減速感が出てきたのではないかと思います。まだまだ堅調と言えれば堅調ですが、これまでみたいに日本経済を大いに引っ張るほどの力というのはちょっとなくなってきたのではないのでしょうか。こうした輸出の減速は、アメリカのサブプライム問題の影響などで、世界経済がやや減速傾向にあるということなどが反映されているということなんですね。

この結果を見る限りでは、内需自体がやや危うい状況になっており、しかも輸出についてもそれほど大きな期待はできなくなってきたという中で、足元の我が国の経済というのは、かなり悪い方向に進みつつあるのではないかと、思っております。

ちょっと余談が長くなってしまいました。

それでは、本題に入りまして、資料2の①のほうに移りたいと思います。

当初、このお話をいただいたとき、2050年くらいの予測をする上でサゼスションを願いますというリクエストだったのですが、はっきり言って非常に難しいということを申し上げさせていただきます。

といいますのは、物流量というものは経済活動の結果発生します派生需要でございます。ですから、予測に関しましては、前提となります経済の動向、あるいはシステムといったものが非常に重要となるわけです。ところが、40年先にどうなっているか非常に読むのが難しいのです。

例えば、古い話ですが、オイルショックのころ、原油の埋蔵量はあと30年ぐらいしかないのではないかというふうに言われておりました。ですから、21世紀には脱石油社会といったものが到来するとも言われておりましたが、現在も引き続き原油はまだ掘られております。しかも、可採年数につきましてはまだ60年あると言われております。さらに、オイルサンドとかオイルシェールといった類似の資源につきましても、220年分もあるというふうに言われております。このように、時間がたちますと前提が大幅に変わってくるということでございます。

それから、余り適切な例ではないかもしれませんが、例えば多くのシンクタンクがこの3カ月の間に、我が国の経済成長率の見通しを0.5ポイントぐらい下げました。わずか3カ月の間にそんなに下がるのですから、何十年も先の将来を見通すのは難しいと思います。ですから、今回のお話は、今から10年くらい、あるいは15年くらい先というタームでお話しさせていただければと思っております。

それでは、お手元のペーパーに戻りまして、まず国内貨物輸送量、トン数ベースでございますが、この将来動向について最初にお話しさせていただきたいと思っております。

まず、国内貨物輸送量の見方ということについてお話しいたします。

物流需要というのは、生産・出荷・消費・投資など、経済活動の結果発生する派生需要です。したがって、一般的には経済が成長しまして、生産規模、消費規模、投資規模などが拡大すれば、物流需要は増加すると考えられております。ですから、国内貨物輸送量と経済活動を包括的にとらえた指標でありますGDPの間には、何らかの関係があると考えられます。

実際に、第一次オイルショック以前、ですから1972年くらい以前には、国内貨物輸送量とGDPはほぼ平行に推移していました。ところが、オイルショック以降には、国内貨物輸送量の推移がGDPの変化にストレートに反映しないというような変化が起きております。これを貨物輸送量とGDPの乖離現象というふうに呼んでおります。

例えば、「2008年度の経済と貨物輸送の見通し」という冊子の25ページをお開きいただきたいのですが、付表3に国内貨物総輸送量とGDPの関係ということで、総輸送量の増減率、それから実質経済成長率、伸び率格差を示しています。1994年度から2008年度の間総輸送量の年平均伸び率はマイナス1.5%でした。それに対しまして、実質経済成長率は1.4%ということ

でございました。ということは、両者の格差を見ますと、マイナス2.9%となっております。言いかえますと、総輸送量は実質経済成長率よりも2.9ポイント下回る伸びでしかなかったということなんですね。

1990年からの数字を掲載しておりますが、大体△がついていますよね。すなわち、実質経済成長率以上には総輸送量は伸びないということを示しています。

なぜ、このような格差が生じているかについてご説明いたします。

ここにa b c dと4つございますが、最初に産業軽薄短小化、それから製品の高付加価値化に伴いまして、各品目において、生産額・出荷額と比較して輸送トン数が相対的に減少したというのがまず第一の要因でございます。お手元の資料2の①の後ろから2番目の表の1をご覧くださいと思います。

こちらは5年に1度、実施しております全国貨物純流動調査の結果でございますが、その中に出荷額1万円当たりの出荷量をそれぞれの業種ごとに見ていったものでございます。この倍率というところを見ていただきたいのですが、まず90年と95年の比較、それから95年と2000年の比較、それから2005年と2000年の比較、最後に90年と2005年の比較を示してございます。

この一番最後の90年から2005年の15年間の間でどうなったかということでございますが、倍率が1を下回っているものは、それだけ原単位が小さくなっているということです。特に原単位が小さくなっている業種は、電気機械器具0.443、輸送用機械器具0.726、それから精密機械器具0.727となっております。機械関係につきましては、非常に軽薄短小化もしくは高付加価値化が進んでいるということがこの結果からはっきりわかると思います。製造業合計で見ても0.843ということで、15%ほど原単位は低下しています。

こうしたことから、金額ベースでは伸びても重量ベースでは伸びないというような傾向が定着してきているということがわかります。

それから、2番目に素材型産業のような重量貨物の大量生産部門のウエートが低下したということが挙げられると思います。70年代の高度成長期は、いわゆる重化学工業といったものがメインの産業でございました。そうした産業はだんだんウエートが低下しております。こうした素材型産業につきましては、エネルギー多消費型の産業でもございます。ですから、当然のようにエネルギーの消費も伸び悩むという結果になります。

3番目にサービス経済化の進展に伴いまして、「モノ」の生産部門のウエートが低下したということが挙げられると思います。サービス業は、どちらかといいますと、第二次産業に比べまして「モノ」の動きを伴わない産業です。要するに、「モノ」の動きを伴わないような成長

部門が拡大してきたということが挙げられると思います。

最後に、括弧書きにしておりますが、ロジスティックス志向の高まりという要因を挙げております。括弧書きにしておりますのは、まだまだロジスティックスが完全に浸透しているわけではないためです。ただ、無駄なものはつくりたくない、無駄のものを運ばないといったことがロジスティックスの考え方でございますので、当然、物量ということに関しましてはマイナスの要因となるというふうに考えられます。

こうしたことから、総じて見ますと、国内貨物輸送量の増減率がGDPの成長率を大体2ポイントから4ポイントぐらい下回るというのが近年の傾向であると言えようかと思えます。

過去の推移を見ますと、国内需要が寄与度ベースでプラス4ポイント以上の場合、国内貨物輸送量もプラスとなるという傾向が強いのですが、最近はそのようなことは余り見られなくなっております。

今後の貨物輸送量を見通す上で、ポイントとなる経済指標でございますが、やはり設備投資、それから公共投資といったところが重要なポイントでございます。特に、公共投資の動向につきましては、総輸送量の4割以上を砂利・砂とか、建設廃土とか生コンといった建設関連貨物が占めておりますので、この動向に大きな影響を与えるからでございます。

(4)にまいりまして、今後の国内貨物輸送の見方についてですが、今後、国内貨物輸送量がどうなっていくか、その動向を予測する上で重要なポイントとしましては、今後、経済成長率がどのくらいの水準になるかというのが第1点、それから今後の産業構造がどうなっていくか。例えば、内需主導なのか、あるいはサービス化はどのくらい進むのかとか、そうしたものが重要になります。

それから、3番目として国際物流の動向、4番目としてロジスティックスの動向などを挙げたいと思います。加えまして、人口とか労働力需給、それから環境・エネルギー問題なども重要な要素でございます。こうしたさまざまな要素を勘案して、予測しなければならないということで非常に大変だなというふうに思っております。

貨物輸送量とGDPの乖離という現象、先ほどご説明いたしました、この現象は恐らく今後も続いていくのではないかなと見ております。ですから、ある程度伸びのギャップは続くというふうに見てよろしいのではないかと思います。

我が国の潜在経済成長率は、大体1%台後半というふうに言われております。ですから、その程度の経済成長率で推移するというを仮に想定するならば、今後も貨物輸送量、トン数ベースにつきましては、マイナス基調で推移するという可能性が高いと見てよろしいのではな

いかと思います。

それから、2番目に生産拠点の海外シフトに伴う影響についてご説明いたします。

経済産業省では、生産拠点の海外シフトに伴う効果として4つほど挙げております。まず、輸出促進効果。海外生産拠点へ日本からの資本財、部品、中間財の輸出が増加する。海外生産拠点における現地調達比率が上昇するとともに、この効果は低下していきます。

2番目に輸入転換効果。国内生産が海外にシフトする。それに伴いまして、これまで国内で使用されておりました原材料や部品などの輸入が減少するという効果でございます。

3番目に、輸出代替効果。海外での現地生産の拡大に伴いまして、国内からの輸出が現地生産により代替される。その結果、国内から海外への輸出が減少するという効果がございます。

最後に、逆輸入効果。海外生産拠点から国内への輸出、これは逆輸入でございますが、これが増加する。この4つの効果を挙げてございます。

90年代に入りまして、国際競争力の強化のため、加工組立型製造業など主要な産業が生産コストの割安なアジア諸国へ進出したことに伴いまして、産業の空洞化の問題がクローズアップされました。実際に、一時、生産拠点が海外シフトすることによって、国内貨物量が大幅に減少するのではないかという議論があったというふうに記憶してございます。この影響についてでございますが、生産拠点の海外シフトに伴いまして、国内貨物輸送量に対しては、輸出促進効果並びに逆輸入効果によりプラス効果となって、輸送量の増加をもたらす。その一方で、輸入転換効果並びに輸出代替効果によりましてマイナスの効果、すなわち輸送量の減少をもたらす。トータルではマイナスの効果のほうが大きいのではないかというふうに言われておりました。

簡単に言いますと、こういうことでございます。生産の一部が海外にシフトする。それに伴いまして、当該生産のために使用されておりました原材料、あるいは部品といったものの輸送量が消滅いたします。それとともに、輸出向けの製品・半製品などの輸送量が消滅いたします。これがマイナス効果でございます。その一方で、海外生産拠点向けの資本財、部品、中間財の輸出の増加に伴いまして、当該品の空港、あるいは港湾までの輸送量が発生いたします。それとともに、逆輸入の増加に伴いまして、製品などの輸送量が増加するということでございます。ただ、トータルで見ますと、やっぱり原材料のほうが重量的に多いものですから、トータルで見ますと輸送量は減少するだろうというふうに考えてよろしいかと思います。

次のページへまいりまして、ただこれは90年代の話でございまして、今はちょっと違うのではないかなというふうに考えております。今後、新たに生産拠点が設置されるのは、どちらか

といいますと、新興国が中心になるのではないかなと思います。かつ、その目的としましては、現地市場の開拓というのが主目的となる。ですから、90年代に比べますと輸入転換効果、あるいは輸出代替効果、逆輸入効果というのはそれほど大きくはならないのではないかなと考えております。

したがって、生産拠点の海外シフトが国内貨物輸送量に今後与える影響につきましては、若干小さくなっていくのではないかなというふうに見ております。ちなみに、経済産業省の第37回海外事業活動基本調査によりますと、投資決定のポイントは何ですかという質問を本社にしていますが、一番回答の多かったのが、「現地の製品需要が旺盛又は今後の拡大が見込まれる」でして、大体3分の2の企業がこれを目的として挙げています。ですから、安いからそこにつくります、そこからまた逆輸入しますというよりも、新規の需要が見込まれるところをどんどん開拓していこうということでそこに進出するんだというようなことが中心になっていくのではないかなと見られます。

ですから、国内貨物輸送ということに対しては、それほど大きな影響を与えないのではないかと考えてございます。

それから、3番目にまいりまして、モーダルシフト並びに輸送機関分担率の見通しについてご説明いたします。

モーダルシフトの見通しでございますが、先ほど申しましたように、国内貨物輸送量につきましては、トン数ベースでは、今後も減少が続くと見てよろしいのではないかなと思います。ただ、その中身を見ていきますと、特に減少が見込まれるのは建設関連貨物です。ご案内のように、公共投資が毎年大幅に削減されている中で、特に減少量が大きいのは建設関連貨物でございます。その一方で、雑貨類の輸送量につきましては、品目によって若干の差はございますが、おおむね横ばいで推移していくのではないかなと見ております。これから人口が大幅に減少していくというようなことになれば話は別なのですが、今ぐらいの緩やかな減少であれば、おおむね横ばいぐらいで推移していくのではなかろうかと見ております。ですから、モーダルシフトの対象貨物量につきましては、おおむね横ばいというふうと考えてよろしいのではないのでしょうか。

ただし、モーダルシフトの受け皿となる内航海運と鉄道コンテナについて考えてみますと、内航海運につきましては、トラックに比べてどうしても輸送時間が非常に長いというデメリットがございます。ですから、テクノスーパーライナーのような高速船のサービスが低運賃で提供できるということにでもなれば、シフトする可能性はあるのですが、それほど大

きなメリットを打ち出さなければ、ドラスティックに変化することはないのではないかなと考えております。

また、鉄道コンテナにつきましても、非常に大きな問題として供給力の問題があります。現在、JRコンテナの分担率は、トン数ベースで0.4%ぐらいですね。JR貨物ではすべてのキャパシティのうち今大体どのくらい使っているのでしょうか。6割ぐらいは多分満載なのかと思いますが、それが倍になったとしても、たかが知れています。大きく分担率が変わるものではないのではないかと見ております。

現在、環境問題への対応というのが非常に大きな追い風になっておりますので、鉄道コンテナの輸送量は当面増加すると見てよろしいと思いますが、供給力を前提にすれば、それほど大きな変化はないのではないかと。やっぱり自動車中心の輸送という体系は変わらないのではないかと見てよろしいかと思っております。

その一方で、自動車の自家用から営業用の転換、いわゆる自営転換というものにつきましても、まだまだ続くのではないかなというのが私の見解でございます。お手元の資料の一番最後のページをお開きいただきたいのですが、こちらに自営転換貨物量の推計値を示してございます。私独自の計算ですから、ご覧になったことのない数字だと思いますが、右側のほうに※1と※2の数値がございます。※1が④、※2が⑥でございます。これはどういう数値かといいますと、1996年度における営業用、それから自家用の品類別の輸送量がございます。これが、仮に自動車合計の伸び率で伸びた場合、どのような数字になったかというのが※4の数字でございます。要するに、2001年度に自動車全体の伸び率で伸ばした場合にはどのような数字になったかというのがこの④でございます。これと、実際の2001年度の実績値の差が自営転換貨物量であると考えられます。

同じく※2は、2001年度の営業用、自家用、それぞれの品類別の貨物量に、自動車合計の伸び率を掛けたものです。同じように、これと2006年度の数値を比較したものが自営転換貨物量と考えられます。

これによりますと、まず96年から2001年度までに、自営転換貨物量がどのくらいあったかといいますと、消費関連貨物につきましては、1億545万トン、生産関連貨物については、自営転換ではなく、逆に営業用から自家用へのシフトが起こっていたということでございます。建設関連貨物につきましては、1億6,738万トンの自営転換が起こっております。

また、2001年から2006年の5年間におきましては、消費関連貨物につきましては、4,636万トンの自営転換、それから生産関連貨物につきましては、1億309万トンの自営転換、最後に

建設関連貨物につきましては、9,314万トンの貨物が自営転換したものと考えられます。

この結果を見てどうこういうのは非常に難しいのですが、この結果を見る限りでは、消費関連貨物については、自営転換のテンポがやや弱まってきている。それに対しまして、生産関連貨物、建設関連貨物につきましては、引き続き自営転換が進展しているというふうに判断できようかと思えます。

自営転換はかなり進展しているということは間違いないのですが、足元ではまだまだ自家用車による輸送量がかなりありますので、当面は自営転換という動きは続くのではないかと考えてよろしいのではないかと思えます。

4 ページにまいりまして、貨物輸送の広域化についてでございます。

貨物輸送における平均輸送距離、これはトンキロをトン数で割ったものですが、特に営業用の貨物車におきましては、小幅ながら年々増大しております。「2008年度の経済と貨物輸送の見通し」の26ページの付表の5をごらんいただければと思えます。

それぞれの機関ごとに下に平均輸送距離を示していますが、営業用自動車はご覧のように小幅ではございますが、年々拡大しています。要するに輸送距離は長くなっているということです。その要因は、輸送距離の長い雑貨類の輸送量がおおむね横ばいで推移しているのに対しまして、輸送距離の短い砂利・砂とか、生コン、建設廃土といった建設関連貨物が減少していることから、平均しますと輸送距離は長くなっているというのが主たる理由でございます。それに加えて、生産拠点の集約化の動きとか、あるいは物流の直送化の進展なども、平均距離を伸ばしている要因になっていると考えられます。

この動きがどうなるかということですが、恐らく建設関連貨物につきましては、公共投資が引き続き削減されていくという動きは避けられないだろうと見ておりますので、今後も減少が予測されます。雑貨類につきましては横ばいと考えると、引き続き営業用における平均輸送距離は緩やかに増大していくのではないかと考えてよろしいかと思えます。

ですから、輸送トン数は減少する一方で、トンキロは微増ないしは横ばいという動きで推移していくのではないかと見ております。台キロについては、高速道路を利用する長距離輸送に限定いたしますと、貨物車の大型化が進む一方で、積載効率が大幅に向上することはないだろうと考えられますので、将来的にも増加傾向が続くと見ております。

ちなみに、貨物車の積載効率につきましては、特積トラックの幹線車などにつきましては相当地に高い数字に達しているということから、これ以上はドラスティックに向上することはないだろうと考えております。

それから、次に供給面の話をさせていただきます。

将来のトラックドライバーの確保ということについてお話しいたします。

少子高齢化の現象が進む中で、トラック業界におきましては、若年ドライバーの確保という問題が非常に大きな課題となっています。トラックドライバーは、はっきり言って若年層から余り好まれている職業ではありません。いわゆる3K職種であるということに加えて、バブルのころはかなりお給料も高かった。某社では、初任給が月102万という会社がございましたが、今はそこまでの水準でなくなっています。時間当たりの賃金水準が大きく低下しているため、他の職種に比べまして不利な点が多くなっている。こうしたことから、なかなか新規ドライバーの確保が難しくなっています。

ドライバー確保の容易さにつきましては、景気の上昇と結構対応関係がございまして、不況時には比較的確保しやすい一方で、逆に景気がよいときは確保しづらいという面がございします。理由としましては、不況時には他の業種における求人数が減少する。それに加えて、トラック業と他業種の賃金格差が縮小する。そうしたことから、募集をかけると応募が多くなるためです。

もちろん景気がよいときは荷動きも活発になりますから、不況時に比べまして多くのドライバー数を必要といたします。ですから、景気がよければよいほどドライバーの需給ギャップは不況時よりも大きくなるという結果になります。

ちなみに、ドライバーを確保できないのであれば、外国人を雇ったらどうかという考え方があるのですが、実は現在、これは法律によって規制されています。入管法というものがございまして、認められていないのです。我が国の入管行政は一貫しまして、外国人の労働者の就労を専門的知識、技術を要する業務や外交、公用等の特殊な業務に限定している。例えば、工場の工員とかトラックドライバーというのは、単純労働というふうにみなしておりまして、これらの職種への就労は認めていないのです。現在の法制度のもとでは、外国人をドライバーとして雇うことはできないという結果になってございます。

最後に、燃料価格高騰の影響についてご説明いたします。

近年におけるガソリン価格、あるいは軽油価格の高騰に伴いまして、運行コストに占める燃料油脂費の割合は、恐らく2割以上になっているのではないのでしょうか。零細企業につきましては、3割ぐらいになっているのではないかと推測されます。こうした燃料油脂費の増加分の一部につきましては、運賃の上昇という形で荷主さんのほうに転嫁されているということでございますが、トラック事業者が自社で吸収している分というほうがよっぽど大きい

と思います。

こうしたことから、トラック事業者の経営は非常に圧迫されておりまして、近年における倒産の多くがこうした燃料価格の高騰というものの影響を大きく受けたものではないかと思われる。

こうした燃料価格高騰の影響としましては、コスト上昇分が商品価格へ転嫁され、それが値上がりして、需要が抑制されるということよりも、むしろトラック事業者の経営悪化ということによって、輸送品質が大きく低下するといったことのほうが懸念されるのではないかと思います。

今までお話ししたことを踏まえますと、今後、国内貨物輸送トン数は減少していくと思われます。もっとも我が国が再度ものづくりに力を入れたり、必要な社会資本の整備を積極的に実施する。あるいは人口の増加を図るようなシステムを導入するといったことなどによって、あるいは国内貨物輸送量が下げ止まる可能性も否定できないと思っております。

すみません、釈迦に説法でございましたが、これで終わらせていただきたいと思います。ありがとうございました。

○石田委員長 どうもありがとうございました。

それでは、これもご質問等から始めたいと思います。

○豊田委員 GDPとの乖離というのが結果として原単位の減少のほうにいつているんですが、ここのベースのところのデータもあったんですが、トレンドをとってしまうと、どんどん小さくなっていつてしまうんですが、やっぱり限界があるんだろうというふうに思うんですね、まず一つ。

それからもう一つ、自営転換のところでは建設関連が非常に大きな数字が出ているのですが、実際には現場で、例えば公共工事が多くなると自家用のダンプが出てくるんですね。公共工事が少なくなるとそれが消えていつて、緑の比率は余り変わらないということがあるので、ちょっとこの数字だけで建設関連の自営転換が急速に進んでいるととるのは、ちょっと危ないかもしれないのではないか。

それからもう一つ、燃料価格の高騰の影響は零細ではなくて、長距離ほど比率が高くなっているという感じがします。

○佐藤臨時委員 まず、どこまで原単位が下がっていくかにつきましては非常に難しい話でございまして、当面10年とか15年ぐらいのタームでは、恐らくこの程度のペースで減少していくと思いますが、どこかで緩やかになっていくと考えてよろしいかと思います。残念ながら、こ

のあたりは私も明確な数字を持ち合わせておりません。申しわけございません。

それから、自営転換貨物量の数字でございますが、とりあえず参考値としてお示したものでございまして、確かにおっしゃるように、建設関連貨物に関してははっきり言って非常にわかりづらい部分があります。ですから、明らかにコストが高いから自営転換するという他の一般の雑貨類とは違うような動きをしておりますので、そのあたりは注意が必要かなと思っております。

それから、燃料に関してはご指摘のとおりだと思います。ありがとうございました。

○岡本委員 どうも興味深いお話をありがとうございます。

今日のメインの資料で、一番最初に国内輸送量の将来動向というお話をされているときに、付表3、これは資料②の25ページの数字を見せていただいて、ぱっと見た瞬間に、海外の直接投資が始まったところに乖離が始まっているなどと思ったんですね。それが今日のご説明では、最初のところの要因には含まれず別項目で扱われたというのはちょっと違和感を感じたかなというのが一つあって、空洞化という言葉も出てきましたが、都市の問題でいうと、都心回帰というのが起こったというのと同じで、海外に出て行った工場が何らかのインパクトかなんか、事件かなんかで国内にまた戻ってくるという見通しはあり得ないものなのでしょうか。

○佐藤臨時委員 先ほどおっしゃたように、海外拠点のシフトも大きく影響すると思うのですが、国内回帰の動きが実際に今あります。といいますのは、以前は生産コストのダウン、あるいは為替レートだけを見て、とにかく安くつくろうということで、言葉は悪いですが、やみくもにというか、余り後先のことを考えずに出て行った部分はありますが、その結果、結局現地で技術を模倣されるとか、決していい結果にはならなかった部分も多いですね。そのため国内に帰ってきている。いわゆる心臓部については海外に出さずに、コストの安いところについてだけ海外に出すという動きが今出てきておりまして、恐らくこうした動きが定着するのではないかなと思います。そうしますと、ますます国内貨物の高付加価値化が進みますので、貨物量としてはそれほど大きなプラスにはならないのかもしれないかなと思います。

先ほどの海外シフトと貨物量との関係につきましては、物流連さんの仕事でいろいろ調べたのですが、なかなか物流のデータがないものですから、よくわからなかったというのが正直なところでございます。

○根本委員 海外シフトに関してちょっとコメントがあります。トン数ベースですが、この2ページから3ページにかけてあるように、海外シフトした場合にプラスの要因、マイナスの要因で、国内の総トン数がどうなるのかみたいな話を、こういう考え方でとらえられるかなとい

う気はするんです。しかし、トンキロベースでは、港と工場とか物流拠点の間の輸送だけになっちゃうと、しかも、地方の港に直接入ってくるというようなことになってくると、トンはプラスとマイナスあってそこそこ動いたとしても、トンキロが減ってしまうとかというふうなことはやっぱりあるのではないのでしょうか。この見方はどっちかという、トンベースの見方になっていますよね。そうすると、今我々がやっている物流量というのは、どっちかというトンキロのほうが重要だから、そこのところは少し違ってくるかなという気がします。

○佐藤臨時委員　そうです、おっしゃるとおりだと思います。

○根本委員　あと、海外から戻ってくる話、私もどう考えたらいいかかわからないのですが、製造業で中国から東南アジア、ベトナムに行ったり、ベトナムからさらにカンボジアへ行ったりする動きも最近出てきて、本当に二極分化しているのでしょうか。そういう動きは確かに出てきているような気はするのですが、日本に戻ってくるというのは、どの程度の量、そんなに多くないような気もしていて、やっぱりまだまだアジア、今進出する場所があるような、個人的には思っています。それは余り根拠がないので、海外を見てまわった際の実感だけです。

○佐藤臨時委員　最初は東南アジアに行ったのが中国に行って、次にインドとかベトナムとかに進出するようになった。それは現地の人件費等が上がり、生産コストの面で余りメリットがなくなってきたため、出ていくというケースがまず一つあると思います。

いま一つは、進出の目的がやはり現地市場にらみということになっておりまして、ですからBRICsとか、VISTAとか、そうした地域の市場開拓という要因も多々あるのかなと思います。確かに、国内回帰の動きはありますが、おっしゃるように、本当に心臓部分だけ戻すような動きになって、実際安い部分については、今さら戻せないと思います。その意味では、すべてがすべて国内に戻ってくることは多分ないと思うので、確かにその意味では先ほど申しましたように、量的には余り大きなプラスにはならんのかなと考えています。

○鈴木委員　今の関連なんですけど、ここの3ページの頭を書いてある従来よりの影響、これからは新興国が中心なんで、従来ほどの影響はないのではないかということなんですけど、例えば自動車とかに限ってみると、金額ベースで考えると大体BRICsが圧倒的な比率になって、中国とか、インドとか、そういうところに関すると、要は価格勝負というところが従来先進国の価格水準と違う世界で勝負しないといけないみたいな話で、日本から中間財にしても持っていくようなやり方、つくり方で対抗をつくれるようなものではないような戦いが予想されているので、結局現地調達みたいな話になって、この中で逆輸入というのは確かに先進国でつくったものが入ってくるみたいな話、BRICsでつくったものが入ってくるということはないと思うの

で、その影響というのは少ないと思うのですが、出ていく部分に関しては、やっぱり従来どおりに影響があるのではないかなと思うのですが、その辺はいかがですか。

○佐藤臨時委員 90年代と比較するとというお話をさせてもらおうと思うのですが、あのころは国内の生産が完全にシフトするというので大きな影響がありました。今回は新たな需要を目指すという形になっておりますので、その意味では現状と比較して貨物量がどうなるかということで書かせてもらいました。

○鈴木委員 自動車のことしか情報がないのですが、自動車だと結局現地調達、従来の先進国というのは、貿易摩擦の関係で現地調達率というのを上げないといけないという事情だったんですが、これからの新興国で需要を創造するのは、貿易摩擦というよりは、物のつくり方の関係で現地調達率を上げないと上げざるを得ないのかなというような感じが、自動車に関してはあるんですが、他産業については、ちょっと状況がわからないんですが、ほかの業種、例えば電気とか、そういう部分についてはやっぱり90年代とこれからのというのは違うという、そういう見方なんですか。

○佐藤臨時委員 例えば、家電などは恐らく7割、8割が現地生産されており、しかも液晶なども今どんどん海外に出ていまして、国内に残れるものは少なくなっていくのではないかなという状況にあります。

その一方で、例えば建機とか工作機械などについては、なかなか他の国でつくれる技術がないため、仮に値段が高くなっても売れるというような状況になっています。例えば、中古建機などを結構輸出していますが、新製品でなくても、中古でも高く買ってくれるため、中古の機械を輸出しているのです。その一方で、国内のメーカーは新しいものを買って、設備投資するという形になっています。そのような市場の動きもあります。

ですから、物によって、完全に日本でしかつけれないものとか、逆に安すぎて日本ではつけれないものもあります。このように物によってすべて動きが違いますので、一概に一般化というのは難しいのかなという感じがしております。

安いものに関しては、国内に戻ってくることはないでしょうし、そうしたものは逆輸入こそあれ、こちらからの部材なんかの輸出なんかも多分ないだろうなと思います。

○根本委員 私、ちょっと鈴木委員にお伺いしたいんですが、今日本の中でやっぱり自動車を生産して海外に輸出している量というのはすごく多いですよ。それは、今後、中国とかバンコクとかでどんどんつくって、そこから例えば本当にインドへ輸出するとか、場合によってはアメリカだってということの動きも出てくる中で、日本の中で生産がどんどん縮小していった

ときに、自動車関連の物流って国内でも結構多いではないですか。それはやっぱり減っていくというのは確実ですよ。

○鈴木委員 減っていく傾向にあるから、トップメーカーさんとかはそこを何とか維持しようというようなことに尽力をされているみたいですが、構造的には、基本的にはどこでつくるかということは、日本というのを特別視しない、世界の中の一つの地域みたいな感じで戦略をつくるのが今自動車は一般的なので、どこの国でつくって、どこに供給するかということの最適化を考えているということですから、やっぱり日本のウエートというのは下がっていかざるを得ないかなとは思いますが。

○豊田委員 日本の経験からすると、結局安い車でモータリゼーションを起こして、気がついたら大気汚染だとか何とかで、そうすると、高度な技術を使わなきゃいけなくなると現地生産していられなくなって、また戻ってくるかもしれない。ですから、途中はそうなると思うんですが、2050年というのはちょっと微妙なところだと思うんですが、今は既に北京だって斜め前のビルが霞んでいるような状態ですから、多分規制が始まると思うんですね。そうすると、どこまで、安だけの車なら現地生産は進むと思うのですが、あるところで限界があるのかなという気もするのですが。

○鈴木委員 ちょっと長くなりますが、中国に関しては、基本的に合弁しか認められていないので、中国はいかに日本のハイブリッドにしても、技術をそういう制度のもとに吸収して早く自国生産の力をつけるかという、そこを考えていると思うので、結果として、中国車というのが環境対応に関しても中心になっていくんだろうと思うんですよ。

○石田委員長 物流量の原単位とか、自営転換とか、トラックの台数が減っているとか、本当に難しいと思うんですが、何か直感的に言ってどこまでも減り続けるわけではないと思うんですが、ではどういうところで下げ止まるんだろうとか、そこにはどういうことを考えておけば下げ止まるということのトリガーになるんだろうとか、よくわからないのですが、何かその辺についてヒントがありましたらお教えいただければと思います。

○佐藤臨時委員 ちょっと漠然とした言い方で申しわけないのですが、例えば仮にサービス産業化がさらにどんどん進んでいくことになったら、まだまだ下げ止まらないと思います。その一方で、ものづくりへの回帰という動きがあります。これは、日本人は製造業を前面に出さないといけない民族だという考え方に基づくものだと思いますが、とにかく何でもかんでも安ければいいというような考え方ではなくて、信念を持った形で、ものづくりのほうに回帰するという動きが出てきたときには、一つのターニングポイントになるのではないかなと思います。

いま一つは、人口がこのままでいったら大幅に減少する上に、いわゆる超高齢社会を迎えることとなります。成熟化した国では、若い国よりも消費は伸びませんので、間違いなく物流量を押し下げる要因になります。そうしますと、そもそも日本の国自体の存亡にかかわることになってきますので、日本のことを考えた場合は、やっぱり人口の減少をとめるような政策を打たなければならないのではないかと思います。

例えば社会保障制度とか、働きやすいようなシステムの構築等々、さまざまな施策はあり得ると思いますので、人口減少にいつ歯止めがかかるかということがポイントだと思います。

あるいは、今日、食料自給率の話がよく出てきますので、国が目指すように、せめて50%とかそのあたりの水準まで持っていくようにしないといけないと思います。これから世界的に資源戦争が起こり得る可能性がありますので、貨物量云々という以前にそうしたものに対応するためには、農業、漁業とか、そうした産業の再興が必要だと思います。こうしたことをやっていくようになれば、貨物量も下げ止まっていくのではないかなと。

あともう一つは、何でもかんでも公共投資はだめということで止めていったらとんでもないことになります。下水道の整備などが遅れている部分もありますので、必要なものは必ずやるというようなことにするとか、あるいはアジアの中でもハブとなれるような空港・港湾を整備することも必要だと考えます。地方に小さい空港・港湾をつくるのではなくて、ハブ港となるような大きいものをつくるか、国としての信念を持った政策をとらないと、なかなか貨物量にも反映されないのではないかと。少し大げさな話ですが、そういうふう考えております。

○岡本委員 ひょっとしたら全然違う専門のところを僕が質問するのかもしれないんですが、海の世界でいうと船が大型化し、コンテナが大型化してきていますね。アメリカでは45フィートが標準になりつつあって、上海でもどんどん走っている。そのプレッシャーが多分日本にもやってくると思うんですが、そうしたところというのはやっぱり起こり得る話なんですか。

○佐藤臨時委員 やっぱり外圧が引き金になってくるのではないかと思います。実はある大きな港の調査をしたときに、現在は国内の船社ではほとんど45フィートコンテナは入れていないよということでした。一方で外国の船舶なんかは入れているのですが、結局、国内の道路法か何かの関係で今走れないですよね。そういうことでなかなか今は入れられませんということで、なかなかそのあたりは足元では進展していないと思います。

ただ、世界的なスタンダードになってきた場合、恐らくこのあたりは追従せざるを得ないかと思います。そのときにどうしても道路の耐荷重の強化とか、橋梁の強化とか、やっぱりその

あたりをしないことにはどうしてもならんものですから、1年、2年のタームで進むような話ではなく、やっぱり10年、20年ぐらいタームで、インフラの整備と合わせないとどうかなと思います。

環状道路とかで、大きなトレーラーが国内の例えば首都高なんかを走られたら非常にまずいものですから、そうした逃げ道の設置とか、そういうような道路の需要というのもまた出てくるのかもしれないですね。そういうのがなければ進められない部分があるのではないですか。

○豊田委員 今つくっていただいている10年の中期計画では、国際海上コンテナがそのまま走れる道路を重点的に整備していただくことにはなっています。

○原田委員 大量生産して、利ぎやの薄いものを大量生産ではなくてもっときちんとした技術的に高いものをきっちりつくっていきなさいというのは、それは一つの方向性だと思います。貨物の輸送量もそうだが、やはり効率的に運ぶというような面で、今のコンテナの話はちょっと横に置いた上で、道路のあり方というか、こういう点を考えるとこういう施設が欲しいよとか、この辺が改善してほしいよというようなものをぱっと挙げるとすると、どういうことが一番の問題でしょうか。環状道路が足りないとか、そういうのは普通にあるんでしょうが。

○佐藤臨時委員 多分、恐らく日通のほうに聞いてもごく当たり前の答えしか返って来ないと思いますが、ヤマトさんみたいに革新的なところとはちょっと違うものですから、すみません、明確な回答ができません。

○石田委員長 よろしいですか。

そろそろ時間も迫ってまいりますので、それでは本当に林さんと佐藤さん、どうもありがとうございます。興味深い話を聞かせていただきました。

次の議題に移りたいと思いますが、もしよろしければ引き続き議論にも参加いただければと思います。

それでは、3番目の委員からの意見ということで、前回、兵藤先生、都合がつかずに欠席でございましたので、お願いしたいと思いますが。

○兵藤委員 前は失礼いたしました。

資料3の⑦、一番最後に私から提出させていただいたメモがございます。これに基づいて簡単にお話しさせていただきたいと思います。

大体内容は、さっき議事録を見ていましたら、前回、委員の先生から出されたような意見と類似しているところが多いと思います。ここでは(1)、(2)、(3)と提示させていただいていますが、まず(1)番は、やはり超長期予測の考え方と。やはり我々つくっているモデ

ルは、大体が過去のデータからそのトレンドをあらわすような、適用させるようなそういう回帰モデルをつくって、そしてそれを将来伸ばすと、こういうやり方がベースになっています。ですから、過去の経験以上のことはわからない。どうしても予測の手法の計量モデルの限界があるということですね。

近場でしたら、過去の傾向がまだまだ続きそうだと、こういう見込みは立つんですが、やはり超長期、2050年、40年先になりますと、今の状況が続いているとは必ずしも限らないと。これは共通認識ではないかと思います。

では、だからと言って何もできないかということ、そういうわけではなくて、やはりそういうときには、専門の方の主観的な値、そういったものに頼らざるを得ないと。結論としては、主観的な値、これは必ずしもいい加減な値とは限りません。多くの方の主観的な値、それからあとは過去のデータから示される客観値と、この主観と客観値の両方のブレンドといいいますか、長期については、そういうとらえ方が必要になるのではないかと、そういうことを考えています。

それから、2番目は、これは考え方の整理ということなんですが、今回の予測も旅客と、それから貨物と別々に予測をしています。それぞれについて、考えるべき傾向ということを経つか挙げていますが、旅客については、過去の委員会でも資料は出ていたと思いますが、軽自動車の保有率が高くなったと。それと直接関係あるかどうかはまだきちんとわかりませんが、基本的には車の平均利用距離は減少してきたということです。これを幾つかの違うキーワードで整理いたしますと、よく車のこういった定量分析については、保有と利用とこういう言葉があります。一つの保有ということは、ここではこの10年、最近の傾向としては今申し上げたような乗用車から軽自動車への買い換え需要、これをどういうふうに考えていくかと。それからもう一つは、保有と利用の利用ですね、これも上に掲げたとおり、平均の利用距離が減ってきていると、余り遠くに行かないと、こういった傾向をどういうふうにとらえていくかということが重要になろうかと思います。

この両方に背景としてかかわってくるのは、世帯のパターンということで、人口が減少、それから高齢単身世帯の増加とか、そういった世帯のパターンの変化が今の保有と利用、こういったことに密接に関係していると、こんな視点で現況をとらえる。それをある程度需要推計に反映する必要があるだろうということです。

それから、貨物については、今多く議論に出ましたが、自営転換ですとか、積載率向上、平均利用距離の増加、こういったことですね。

ところが、これもこの10年ぐらいの傾向というのは非常に大きく変化している、そういう時期で、この10年の変革、これをそのまま将来伸ばすと、余り精度の高い値が出てこない、ないしはあり得ないような値が出てきてしまうということで、ここはやはり単なる回帰分析で将来を出すというだけではなくて、これもやはりいろいろな専門家の方の知見ですとか、そういったある程度主観的な見積もり、そういったことも配慮する必要が不可欠だと思っています。

そもそも2050年ぐらいになりますと、今のアジアの高成長と違って、アジア全体が非常に高齢化に突入して、どうなってしまうのか、ほとんど見積もりがつかないということもありまして、複数の考え方を並列で整理していくと、そんなことが極めて重要であると。過去のトレンドだけで将来を一本だけで見通すと、そういうことのないような考え方が必要だということです。

それから、終わりに3番目ですが、ここで議論されているのはもちろん車の道路需要ということなんですが、そもそももちろん道路を使っているのは車だけではないということで、これは本論ではないと思うんですが、道路を使っている、ここに書いてありますが、多様な道路空間の役割に配慮するべきということですから、正確にこれを数字を出して予測するとか、同じレベルで分析をなささいということではないんですが、ほかの手段、バイク、それから最近よく注目されています自転車ですとか、歩行者ですとか、そういったものの道路空間における役割ですとか、そういったそのもの需要動向、利用意識、そんなことも、本論ではないんですが、どこかに配慮、考慮すべきであろうと、そんなことを考えまして、ここにメモさせていただきました。

以上です。

○石田委員長 ありがとうございます。

もう一つ議題がございまして、それは資料4の他機関の交通需要推計なんですが、これとも関連いたしますので、これについて事務局から説明していただいて、最後にまた議論してまいりたいと思います。

お願いいたします。

○事務局 では、事務局より資料4について説明させていただきます。委員の方々からいただいたペーパーの中に、港湾とか空港とか鉄道といった他機関の交通需要推計はどうなっているかといった宿題をいただきましたので、それについて整理したものでございます。なお、今回は全国的な推計値が出ているものということで整理をさせていただきます。鉄道については、ブロックごとの細かいものはあるのですが、全国的な推計値というものは立ててないというこ

とですので、空港と港湾というところで整理させていただきました。

1枚めくっていただきますと、こちらに概要ということで、それぞれの前提条件ということで整理させていただいております。航空関係につきましては、国際も当然非常に大きな要素でございますが、国内の旅客・貨物それぞれについて設定しているということで、基準年次は2005年ということでございます。

なお、後ろに出てきますが、平成19年、2007年5月の航空分科会の中でこういった資料が出ているということです。2005年を基準年次にしまして、目標年次が2012年と2017年ということで、7年後、12年後といった姿が具体的な数字で出されているということでございます。

なお、参考値の扱いということで、2022年、2027年といったものも出てございます。

推計のモデルの考え方でございますが、4段階の推計法ということでございまして、我々の平成14年につくりました考え方と基本的に同じであるということ認識しております。

あと、国内の貨物につきましては、GDPを説明変数ということでございます。

右側にその前提条件ということで書いてございますが、GDPの成長率、これは政府の見通しを使っている、あるいは人口も国立社会保障・人口問題研究所の数字を使っているということございまして、この部分も基本的に我々と同じかなということでございます。

一方、港湾の関係でございますが、内貿の複合一貫輸送量ということで出してございまして、これにつきましては、2000年を基準年次にしまして、2015年、2020年と、15年後、20年後といった形の予測をしているというものでございます。こちらも社会経済フレームを前提とした4段階推計法ということでございまして、使っている数字につきましては、右側にありますように、GDPの成長率、人口ということで、これについても基本的に道路で使っている考え方と同じなのかなということでございます。

2ページ目以降にそれぞれ個別の内容を示してございます。

まず、航空の需要予測でございますが、下のほうのフローにあります。我々、今中心に議論をいただいている全国の走行台キロに相当する部分というのは、この全国発生交通量ということで、一番左のモデルかなということでございます。下にありますように、主な説明変数ということで、人口であるとか、あるいは1人当たりのGDPといったものを中心に、全国の発生交通量というのが算出されるということでございます。

なお、右側のほうに行きまして、そこから分布交通量、あるいは配分ということで、こういった流れは我々としても同じでございますが、こういった流れで航空のそれぞれ路線ごとの需要量といったものが推測されるというフローになってございます。

1枚めくっていただきまして3ページ目、こちらに全国の発生の需要量といったものの数値が示されているということでございます。先ほどご紹介しましたように、2012年、あるいは2017年といったところが○で示されてございまして、それ以降のところは参考値ということを示されていますという形でございます。

一方で、4ページ目が港湾の見通しということございまして、これについては平成16年、2004年5月の港湾分科会に示されている資料ということでございます。見ていただければわかるように、国内の純流動を予測して地域別といったことで、ここの流れも道路と基本的には同じなのかなという形でございます。

こういったことで、結果として、5ページ目ということでございますが、ちょっとこちらの絵を見ると、フェリーの内貿のユニットロードというのと、RORO船とコンテナ船と4つ並んでいますが、この上から2つ目の内訳がフェリー、RORO船、コンテナ船ということでございますが、こういったことでそれぞれの需要量というのが推計されていますということで、こちら2015年、2020年といったところが推計されていますということでございます。

簡単でございますが、以上でございます。

○石田委員長 航空は兵藤先生が参画されていますよね。何か補足のコメント等ございましたら、お願いしたいと思います。

○兵藤委員 では簡単に1つか2つ申し上げますが、この3ページにありますように、航空の、これは国内ですが、ほかにももちろん国内の貨物、それから国際の貨物、国際の旅客と4分野やっています。ポイントとしては、ここに2000年予測、2005年予測と書いてあるとおり、大体5年に1回モデルをリバイスしていると。今のこの2005年予測は、大体2000年予測でつくられたもの、これを最新のデータでパラメーターの推定をしたりとか、そういったことをやったということです。その2005年前の傾向を反映して、下方修正になっているということです。

それから、あとは参考値が書いてありますように、このモデルのターゲットはあくまでも2017～2018年ぐらいと、10年ぐらい先と。そこから先はやはり、そんなには精密には予測できないだろうということで、予測をする、推定するレンジが明確に大体十数年という形で定まっていると。これがこちらの道路と比較したときの航空の一つの特徴ではないかと思えます。

○石田委員長 兵藤先生のご意見に対してのコメントとか、あるいは資料への質問とかございましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

○原田委員 4段階推定で全国からいって、地域別にいって、また品別にいくとなると、ここで道路の全国の予測をしているものと、比較できるものが出ているというふうに考えていいの

か、これはちょっと違うもので、比較をして何かするようなものではないよということなのか、航空のほうは兵藤さんに聞いて、港湾のほうは直接、ここも輸送別の流動量とかなんか出るわけですよ。その辺、だから我が国の全国的な交通需要の予測で複数のものがあって、その中でお互いに相手側のものとして、向こう側は相手側のものとして自動車を扱っている部分があるんですが、これは比較可能なものですか、ちょっと違うものでしょうか。

○兵藤委員 ちょっと詳細を覚えていないところもあるんですが、こちらの国内の航空旅客に関しては、これは幹線旅客純流動調査というデータを使って、その一部分はもちろん道路交通センサスです。ただ、生活圏という、日常生活圏のそのゾーンは全部一まとめにしていますから、例えば東京と埼玉と千葉は一つのゾーンでまとめられていると。その生活圏内のトリップは対象外ですから、そういう意味では長距離については、こちらの予測のそのマーケットと同じ。予測の方法論について言うと、たしか高速道路のネットワークとか、高速道路、一般道のそのネットワークの設定方法はこちらでやっているほど細かくはなかった、ネットワークの精度はそんなに細かくはないという相違があったかと思います。

○原田委員 今ご説明いただいたような、少しきちんと見ないとそのまま比較できるか、部分的によく注意しないと比較できないものが並んでいますので、その辺を少しあわせて整理しておいていただければと思います。

○石田委員長 ほかにいかがですか。

主観値と客観的な数学モデルのハイブリッド化がいいのではないのと、おっしゃるとおりだと思うんですが、今日お二人に来ていただいて、主観値ではやっぱりそんな先のことはよくわからないという話で、やっぱりという思いが半分と、ちょっとがっかりというところもあるんですが、それでもやっぱりそんな超長期ではなくても、できる範囲では、あるいは2020年とかそれぐらいのタームでもそういうことをしたほうがいいんでしょうね。

○兵藤委員 多分主観値というときに、主観値で数字を上げるということではなくて、将来、例えば人口がゼロになるということはある得ないと。そのために、人口がゼロにならないために、多分こういった動きですとか、ベクトルが違うこういったシナリオがそこで発生するとか、そういった将来シナリオに対する見通しですか、そういったことも重要なことという気がします。

○石田委員長 ありがとうございます。

そろそろお約束の時間になっておりますが、何かございましたらお願いしたいと思いますが、よろしいですか。

それでは、議事は4つとも終わりましたので、今日はこれぐらいに閉めさせていただきます。

と思いますが、事務局から何かございましたらお願いしたいと思います。

○事務局 本日の資料とか議事要旨等はホームページで公開させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

なお、次回の日程もまた個別に調整させていただきまして、連絡させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、本日、第4回の検討会を終わらせていただきます。本日はどうもありがとうございました。