

社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会第3回中京圏小委員会

令和元年7月23日

**【総務課長】** それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会第3回中京圏小委員会を開催いたします。

本日、ご多忙の中ご参集いただきまして、まことにありがとうございます。私、進行を務めさせていただきます道路局総務課長の小善でございます。よろしく願いいたします。

また、本日の小委員会の議事につきましては、社会資本整備審議会運営規則第7条第1項により、公開といたしております。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の池田よりご挨拶申し上げます。

**【道路局長】** 皆さん、おはようございます。今日は足元の悪い中、寺島委員長様はじめ委員の皆様にはお集まりいただきましてありがとうございます。いつも大変お世話になっております。

7月に国交省も大きな異動がありましたけれども、道路局のほうもメンバーがかわりました。私はもう一年。あっ、もう一年という……。引き続きやることになりましたので、この体制で中京圏の小委員会のほう、まとめていきたいと思っておりますので、ご指導をよろしくお願いをしたいと思います。

本日は愛知県様、日本バス協会様、全日本トラック協会様に、またおいでいただきまして、ご発表をいただくということで、ありがとうございます。限られた時間ですけれども、どうぞ建設的なご意見、たくさん頂戴できますようお願い申し上げます、挨拶にさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

**【総務課長】** なお、道路局長の池田でございますが、本日、所用につき、ここで退出させていただきます。

**【道路局長】** 申しわけありませんが。

**【総務課長】** また、本日は机上にタブレットを用意しております。社会資本整備審議会道路分科会においてはペーパーレス化を図ることとしておりますので、資料につきましてもタブレットをご参照いただければと思います。

操作方法について簡単にご説明させていただきます。現在、タブレットの画面右下に黄色い耳のマークが出ているかと思っております。この状態ですと、事務局の操作に合わせて画面

が自動的に切りかわる設定になっております。この耳のマークを一度タップしていただきますと、白抜きの人顔と白抜きの耳のマークが出ている状態になります。この状態ですと、ご自身でタブレットを自由に操作できる状態になります。左上のほうにペーパーレス会議というものがございますが、そこをタップいただくと、閲覧する資料を選択いただけるという形になっております。適宜切りかえて、ご利用いただければと思っています。もしふぐあい等あれば、事務局職員にお声がけいただければと思います。

本日の資料は、議事次第に列挙しているとおりでございます。議事次第のほか、資料1として委員名簿、資料2として愛知県様の提出資料、資料3として日本バス協会様の提出資料、資料4として全日本トラック協会様の提出資料、資料5として中京圏の社会・経済等に関する現状についてでございます。

また本日、森川委員、佐藤委員におかれましては、ご欠席との連絡をいただいております。本日ご出席いただけます委員の方は総勢7名のうち5名でございますので、小委員会運営規則1条による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

また、本日ご出席いただいております太田委員におかれましては、所用により途中退席となりますので、ご了承ください。

それでは、カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いします。

以後の議事の進行につきましては寺島委員長にお願いいたします。よろしく申し上げます。

**【寺島委員長】** おはようございます。それでは、これから議事を進めさせていただきます。

本日はヒアリングといたしまして、中京圏の関係団体の方々からのお話の継続ということで、今日は愛知県と日本バス協会、全日本トラック協会の皆様にお越しいただいております。

初めに松井愛知県副知事、よろしく申し上げます。

**【松井副知事】** ただいまご紹介をいただきました愛知県副知事の松井でございます。本日は、このような場を設けていただきましてありがとうございます。

私のほうから中京圏の高速道路料金の見直しに関する愛知県の意見を述べさせていただきます。どうぞよろしく申し上げます。

それでは、私どもの資料、まず1ページ目でございます。資料の構成が書いてございま

す。地域の特徴、そして地域が目指すべき将来像を申し上げた後、今回も料金見直しに当たっての本県からの意見という形で進めさせていただきます。

2ページでございます。まず中京圏を概観させていただきます。当地域は、東名高速道路や名神高速道路など、国土軸を形成する高速道路ネットワークの一大結節点であるとともに、将来的にはリニア中央新幹線の開業によって形成される世界トップクラスのスーパーメガリージョンの中心となるなど、現在だけでなく将来にわたっても持続的に成長していくことが見込まれる地域でございます。

続きまして3ページをお願いいたします。愛知県の特徴を簡単に述べさせていただきます。本県は自動車や航空宇宙産業などを中心とした、ものづくりの生産拠点が集中しております。また自動運転の実証実験を2016年度から先導的に実施をしておりますし、ロボット産業などの先進技術、さらには起業の支援にも力を入れてございます。加えまして本県は、豊富な観光資源や交流拠点を有しております。さらなる整備も進んでおります。来年8月30日には中部国際空港島内に国際展示場、Aichi Sky Expoがオープンをいたします。2020年秋には、2005年に愛知万博を開催いたしました愛・地球博公園内にジブリパークが一部開園を予定しております。また2026年にはアジア競技大会が開催されるほか、さまざまなイベントが開催されるなど、来訪客の一層の増加が見込まれるところでございます。

4ページでございます。本県の交通面でございますが、品川ー名古屋間で2027年度の開業を目指してリニア中央新幹線の整備が進められております。また広域幹線道路網の整備や空港港湾の機能強化も進んでおります。とりわけ中部国際空港は、先ほども触れましたが、島内に国際展示場が来月オープンし、LCC向けの第2ターミナルも9月に供用開始するなど、飛躍的な発展が見込まれております。名古屋都心部と中部国際空港との結びつきが大変重要になってくると考えております。

一方で、これ、ちょっと負の面でございますが、愛知県は自動車保有台数も多く、道路も非常に整備されているということで、交通事故死者数が近年減ってはきておりますものの、全国ワースト、16年も続いていると、厳しい現実には直面しているところでございます。

5ページでございます。これまでご説明させていただきました点も踏まえながら、地域の将来像でございますが、本県では、そこの上で書いてございますように、人・モノ・カネ・情報呼び込み、世界の中で存在感を発揮できる大都市圏を実現し、我が国が持続的

に成長するためのエンジンであり続けるということを目指しております。そこで、そのために道路を活用して、目指すべき方向性として、こちらに示す（１）地域の生産性の向上以下４つの項目についてまとめさせていただきます。

６ページでございます。１つ目の項目の地域の生産性の向上という点でございます。生産性を向上させるためには、物流全体をうまく機能させ、物流のトータルコストの縮減により地域全体の生産性を向上することが重要と考えます。その際、物流のコストには、高速道路料金だけでなく、ドライバーの賃金やトラックの車両代など、さまざまなものが含まれておりますので、物流コストを縮減するためには、所要時間の短縮や定時性の確保など、重要な要素となります。また、物流は高速道路のみで完結するものではございませんので、一般道における物流を改善し、定時性を確保することも重要と考えます。さらに、物流が改善することにより、運転手の負担軽減等にも寄与するという点でございます。

下に図がございますけれども、高速道路を利用した場合、高速道路料金を負担したとしても、１日の運搬回数が増えることで、一般道を利用した運搬と比較して、１往復当たりのコストが少なくなる事例を掲げてございます。

次に７ページでございます。２つ目の項目の観光交流を促進するためには、定時性の確保により効率的な移動を実現し、人の流れを活性化することが重要と考えます。多くの皆様に本県、この地域を訪れていただき、またゆっくりと楽しんでいただくためには、移動の時間が正確に読めるということが求められます。その実例といたしまして、一番下の図でも示しておりますが、新東名が開通したことによりまして、それまで慢性的に渋滞をしておりました東名高速の渋滞が解消されまして、例えばセントレアと浜松駅をつなぐ路線バスのおくれが大幅に減少したと、利用者からも定時性が向上したので、また利用したいというような声をたくさん聞いております。

続きまして８ページをお願いいたします。３つ目の項目でございます。リニアインパクトを波及させていくためには、リニアの開業効果を最大限に発揮させる環境整備が重要ということを考えております。本県の総合計画に、あいちビジョン２０２０というのがございますけれども、そこにおきましては、名古屋を中心とした、おおむね８０キロから１００キロ圏を中京大都市圏と位置づけ、広域的視点のもとで本県の発展を目指していくことが不可欠としておりまして、左側の上段の図で、その概念を示しております。

そして、右側の図にございますように、近年、名古屋駅周辺では再開発が非常に進んでおりまして、既にリニアインパクトが発現しつつあると考えております。これを中京大都

市圏へ波及させるために、名古屋駅への高速道路アクセスをさらに向上させるとともに、名古屋駅の利用者を中京圏各地に輸送できる道路ネットワークの形成が重要となります。リニア開通いたしますと関西圏、北陸圏も含めて中京地域の背後圏ということで、高速道路の活用、充実により、産業、観光の面で連携を一層強化していくことが、あわせて重要と考えております。

9ページでございます。最後に、交通事故の削減について少し述べさせていただきます。本県におきましては、交通安全対策として、さまざま、それに取り組んでおります。予算上に毎年、約200億円も警察、建設局合わせて投じております。ちなみに、他県の岐阜県さんでは年間約40億ということでございますので、我々、非常に、この件に関しまして整備を進めているというところでございます。しかしながら、ごらんのように、先ほども言いましたように、交通事故が非常に多いということでございます。

右側のグラフにございますように、高速道路というのは一般道よりも死傷事故率が低いというようなデータもございます。一般道から高速道路へ交通の転換を進めていくことが、交通事故の削減をさらに進めることにつながるのではないかとということも考えております。

10ページお願いいたします。これまで、この地域が目指すべき将来像の実現に向けまして、特に道路をうまく活用していくことにより、例えば生産性のさらなる向上を目指していくというようなことを述べさせていただきましたが、具体的な方策といたしまして、中京圏の高速道路料金の見直しに向けた提案ということで、4つの観点から申し上げさせていただきます。

11ページをお願いいたします。まず、その前に前段といたしまして、本県として、今回の高速道路料金見直しにおいて配慮をお願いしたい視点を3つ述べさせていただきます。

1つ目でございます。高速道路を賢く効率的に活用できるよう、先行する首都圏・近畿圏で実現されております「料金の賢い3原則」を、この地域においても実現することが必要になってくると考えております。

2つ目は、料金見直しによりまして、利用料金が上がる区間もあれば下がる区間も出てくると思いますけれども、この場合、トータルで見た場合に、地域全体の生産性向上や定時性確保につながっていくということを、ぜひともお示しをいただきたいと思っております。

3つ目は、今回の料金見直しにおきましては、財源の確保が必要になることもあるかと思っております。健全に建設費用等を償還していくことは、しっかりと守っていかなければなり

ません。その中で財源確保に当たっては、利用者の受益に応じて負担を担っていただくことが重要であると考えております。その際には、例えば名古屋高速道路公社の償還期間など、精度面でのさまざまな工夫も必要になってくると思っております。

それでは、12ページをお願いいたします。まず、道路を賢く使う前提となるネットワークの整備について述べさせていただきます。道路を賢く使う点では、言うまでもなく、道路ネットワークがつながっていることが必要でございます。まだネットワークが完成していない区間が存在をしております。都心部の環状機能を有する名二環、名古屋環状2号線や東海環状自動車道、中部国際空港への重要なアクセス道路である西知多道路、名古屋―岐阜間のアクセス向上に資する名岐道路など、中京圏における未完成の道路ネットワークの整備を、有料道路事業も有効に活用しつつ、一層加速していくことが重要となります。

続きまして13ページをお願いいたします。2項目めの対距離料金制の導入による一般道もあわせた最適利用について述べさせていただきます。図の左側をごらんください。図の赤い色で示されております名古屋都市圏部の高速道路網である名古屋第2環状自動車道及び名古屋高速道路は、いずれも均一料金でございます。短距離利用者にとっては割高感が、どうしても生まれます。このため、特に短距離利用者におきましては、高速道路の利用を敬遠される。結果として高速道路が有効に活用できていないというような課題もございます。その結果、右の図にありますように、並行する一般道路における渋滞につながっているというようなことがございます。

このことに対しましては、名二環と名高速において、利用距離に応じた、わかりやすい料金、いわゆる対距離制料金を実現することを提案をさせていただきます。これにより、短距離利用者の一般道から優良道路への転換が促進され、一般道の渋滞改善や交通事故の削減に寄与することが期待をされるところでございます。また検討に当たっては、特に長距離を多頻度利用する物流を担う交通にとって過度な負担とならないよう配慮が必要と考えております。

14ページをお願いいたします。3項目めの高速道路の渋滞への対応でございます。左側の図に示しておりますのは、県内の主な渋滞箇所でございます。このうち名古屋都心部の周辺におきましては、名神高速一宮ジャンクション付近及び東名高速日進ジャンクション付近と旗揚げがある区間におきまして慢性的な渋滞が発生をしております。日本の大動脈であります東名、名神での慢性的な渋滞は、東海地方だけでなく日本全体にとっても大きな損失になると考えております。改善に向けた早急な取り組みが必要と思っております。また

図中には、名古屋高速都心環状線・大高線及び一宮線が渋滞箇所として、同じく四角で旗揚げされております。名古屋高速については、次のページで触れたいと思います。

15ページをお願いいたします。名古屋高速では、都心環状線や都心部と中部国際空港とをつなぐ大高線の慢性的な渋滞のほか、名古屋駅の最寄りの出口である錦橋という出口がございますが、そこにおきまして毎日、特に夕方近くになると渋滞が発生し、本線上にまで渋滞列が伸びるといような課題を抱えております。また名古屋駅と名高速とのアクセスの課題もございます。先ほども触れましたけれども、錦橋出口は、左側の上段の図にありますように、名古屋駅とは反対の方向へ向いておりまして、名古屋駅へ行くためには一旦Uターンや迂回が必要ということでございまして、また最寄りの入り口である名駅入口を利用するには非常に細い道路を通らざるを得ず、高速に入るまでの時間を要してしまっているのも課題がございます。それらの中で、名古屋駅にリニアが参ります。リニアの開業は、調査結果によりますと、名古屋駅周辺の人動きが約13%増加するという見込みでございます。そこで、名高速都心部の利便性向上や名古屋駅へのアクセス向上のため、出入り口の増設、東山線と都心環状とをつなぐ渡り線の実現などを提案をしたいと思います。

16ページをお願いいたします。4項目めの料金施策による高速道路の有効活用についてでございます。左下の図にございますように、現在の料金体系におきましては、名二環の料金は名高速より安く抑えられておりまして、通過交通が都心部に流入してくることを抑制をしております。料金見直しに当たりましては、この名二環による迂回機能を引き続き確保が必要と考えております。

次に中ほどの図をごらんいただきたいと思います。大高線で渋滞が発生している一方で、並行いたします名高速の東海線は交通容量に余裕がございまして、ネットワークがまだまだ生かされていないというような現状でございます。この課題に対しましては、近畿圏でも導入をされております同一発着・同一料金を適用することが有効と考えております。例えば右側の図におきまして、岡崎のインターチェンジから都心部を目指す場合、大高線を通るルートと東海線を通るルートの料金を同じにすることで、大高線の交通を東海線へ転換し、既存の高速道路ネットワークを有効に活用できればと考えております。

また、図にはございませんが、東海環状の外外を通過するのみの交通が一定量あります。東海環状により迂回可能な力に対しましては、東海環状の料金を抑える一方で、東海環状の内側の高速道路を通過していく交通に料金負荷をかけることなどにより、東海環状を賢

く使うことも重要だと考えております。

まとめでございます。17ページお願いいたします。これまで述べてまいりました提案をまとめたものでございます。これらの提案の実現によりまして、この地域の持つ道路ネットワークの課題の解決が進み、その結果、道路がしかるべき役割を十二分に発揮し、地域が目指すべき将来像が実現することを期待をいたしております。

最後にとということで、18ページをお願いいたします。最後でございますが、中京圏の発展のためには、今回触れました路線だけでなく、今後もさらなる道路ネットワークの形成を推進する必要があると考えておりまして、ぜひ国におきましても引き続き、ご理解、ご協力をいただければと考えております。

また、老朽化も進んでおります。人と財源に限りがある中で、新たな点検技術も実現されつつございますので、そういったものをうまく使いながら適切にメンテナンスしていくことが重要でございますし、本県でも実験が進んでおります。自動運転の実用化、新東名で実験が行われている隊列走行、またETC2.0のさらなる普及と、データを活用した利用者への還元、混雑状況を踏まえた料金の導入など、時代の要求に応じた道路の賢い使い方を、自動車産業の集積地であるこの中京圏においてこそ、先導的に実現していくことが必要であると考えております。

以上でございます。本日は貴重な時間をいただき、ありがとうございました。

**【寺島委員長】** どうもありがとうございました。それでは、ただいまの説明について、ご意見、ご質問のある方、よろしく申し上げます。いかがでしょうか。

**【家田委員】** じゃ、1つだけ。どうもありがとうございました。直接の関係じゃないかもしれないですけど、ちょっと伺ってみたいんですけど。名古屋付近から関西に行くときに、この東名、名神のルートがあって、それは関ヶ原を通っていくわけですよね。新東名が今度はそうじゃなくて鈴鹿側というか、南側通っているでしょう。東海道新幹線が、やっぱり雪のネックというのが昔からずっと続いていて、それでリニアのルートは南通るんですけど、伺いたいのは、名神のルートと、それから新東名、名神のルートで、冬の間での使い勝手というのは、差が出ているのかどうか。名古屋はとにかくものづくりエリアですから、よそと確実につながっているということが極めて重要で、単なるスピードやお金というだけじゃなくて確実性ですね。その辺、ちょっとコメントいただけたらと思います。

以上です。



【松井副知事】 済みません、データがないものですから、感覚的な話になりますけれども。やはり関ヶ原のほうが北にありまして、新名神のほうは鈴鹿の南側を通っているわけですね。若干、やっぱり地形的にも、若狭湾から来るギルマの影響で、鈴鹿のほうが若干、やはり雪の影響は少ないと、自分も利用しておりまして感じております。やはり名神のほうの今津のトンネルとか渋滞の箇所は、やはり道路の構造の問題もあります。新名神のほうは比較的直線が多いということもございまして、物流の皆さん、バス等の皆さんも、新名神のほうが、そういう季節、シーズンの問題としては、やはりすぐれているなど感じてもらえるんじゃないかと私、直感として思っております。

【家田委員】 それは若干ですか。それとも顕著にですか。

【松井副知事】 その辺は、そこがどこからつながってくるかの問題もございまして、どうしてもそちらを通らなきゃいかん次第もありますので、東海環状から入ってくる人たちもいますので。そうすると、伊勢湾岸を利用するか、北回りで行くかという……。

【家田委員】 ありがとうございます。その辺も、後でトラックやバスの方々にもコメントいただけたら。

【松井副知事】 そうですね。お願いします。

【家田委員】 どうもありがとうございます。

【寺島委員長】 ありますか。どうぞ。

【大串委員】 済みません、簡単な質問を2つお願いします。中の資料の16ページのご説明の中で、260円の差を設けているにもかかわらず、まだ名二環のほうが使われているという話。中を通る道路が多いという話が出て、3万台あるという話があったんですけども、これ、理由を把握されているんでしょうか。260円無視してもいいぐらいの金額と思われて通過交通が多いのか、そうじゃないのかの、どういう理由で、そちらのほうに流れない、車が結構一定数いるのか。これ商業車なのか、自家用車なのかとか、そういったデータお持ちでしたら教えてくださいというのが1点目です。

2点目は、新機軸的なものを、やはり名古屋で打ち出すとすれば、例えば先ほどからおっしゃるように、車王国愛知県ですし、さらに定時性、速達性が非常に物流上重要だということをおっしゃっていますので、いっそダイナミックプライシングを最初に導入する地域にするとかですね。そうすることによって、すぐにはできないインフラの改善の中で物流を改善していくと。名古屋の先進性とか愛知県の先進性というのをPRできるとかですね。そういったことも可能かなと思いますけれども、それに関してどう思うかということ

をお聞かせ願えればありがたいです。

【牧野技監】 済みません、2つ質問いただきました。まず1つ目の名二環のほうが260円安くなっている部分で、その辺のデータでございますけれども、今データ持ち合わせておりませんが、名二環がこういった260円安い料金で通っていますので、名高速についても当然、それなりの通行の軽減されているということでございます。データ持ち合わせていないので、申しわけございません。

それから2つ目の定時性の確保というところでございます。その辺の提案ということでございますけれども、私ども愛知県は、人や物が早く、かつ安全に移動できることが物流関係で重要だと思います。それから定時性の確保という部分も非常に重要だと思っています。そのために、説明にもございましたけれども、トータルコストを縮減につながれば、要するに高速料金を払ってでも、トータルコスト縮減につながれば、非常に生産性向上につながりますので、高速道路ネットワークの整備あるいは高速道路利用の有料と、こういったところを提案申し上げたいというのが1つ。

それからもう一つは、こういったネットワークが完成した後に、混雑するときに料金を上げたりということで、交通マネジメントといった実証フィールドとしても活用していたけるといいのになということをご提案させていただきます。

以上です。

【大串委員】 ありがとうございます。

【寺島委員長】 どうぞ。

【太田委員】 どうもありがとうございます。ご提案いただいた内容が実現できるように知恵を絞っていきたいと思っております。

おそらく1つ大きな問題になってくるのは、名古屋高速を対距離化するとき、どうしても財源問題が出てきますので、それについて償還期間の延長を考えるというのもあると思っています。

もう一点、これなかなか、利用者の皆さんから反発があるから、難しいかもしれないのですが、次のような考え方もあると思っていますので、ここで申し上げておきたいと思っています。中京大都市圏なのですが、高速道路料金上では大都市ではないということになっていると。つまり、東名高速がわりと名古屋都心に近いところ走っているにもかかわらず大都市近郊料金ではないと。それが、この名古屋圏全体の料金考えるときに、ある意味、足かせになっているかもしれない。そういう意味では、東名の料金を大都市近郊並

みに引き上げて、そこで出てくる財源を名古屋高速の料金値下げに使うことも考えられなくもない。つまり、阪神電鉄が難波に線路入れるときに、阪神本線の運賃を引上げて取ったのを、特特制度を活用して阪神なんば線の整備財源に使っています。東名と名古屋高速の場合には、会社間を超えた一種の補助関係になるので、それほど簡単ではないかもしれませんが、名古屋全体の、あるいは愛知県全体の交通量を合理的に動かすための考え方として、あり得ると、思っています。結果として、負担は若干増えますが、全体は最適化すると考えます。値上げなので、少し難しいかもしれませんが、検討する意味はあると思います。

【松井副知事】 ありがとうございます。東名の料金について、ちょっと考えていくということは、私ども考えておりません。確かに事業者が違う話ですし、新たな、逆に先生のほうからご意見をいただいたということで、ちょっと考えてみたいと思います。

【寺島委員長】 私のほうから重要だと思う1点ですね。前回、三重県、岐阜県からヒアリングしたときにも、必ず論点の一つに来るのが、東海環状の西回りの、いわゆるプライオリティーを高めてくれという意見が出てくるんですね。それで、これ非常に僕は重要だと思っていて。というのは、今日お話になかったですけど、私は北陸との今後の連携というか、東海北陸自動車道のインパクトが、これからものすごく重要になると思っています。いろいろ分析しています。

きのうの朝まで僕は香港でのある会議に出てきていたんですけども、アジアダイナミズムというやつで、日本海物流というのが日本にとっても、ものすごく太くなっているんですね。太平洋側から日本海側の港湾に、アジアのダイナミズムと向き合う物流軸が変わってきていると。

まず、この話を原点から言うと、平成が始まる30年前ですね。日本を除くアジアのGDPというのは日本の3分の1だったんですね。中国、インド、東南アジア合わせても。平成が終わって見たら、日本の4倍になっていたんですよ。この先15年後をシミュレーションした数字というのが出てきているんですけども、どんなに少なく見ても、日本を除くアジアのGDPは日本の8倍になっているだろうと。そこと向き合う物流、人流を考えたら、特に物流のほうは、日本海側の港湾というのがものすごく重くなっていく。それはアメリカと中華圏を結ぶ物流軸、今は問題が起こっていますけれども、大きな流れからいうと、ここが重くなるから、誘発されて、北陸東海自動車道の持つ意味が重要になるんですね。だから、アジアダイナミズムと向き合うためには、東海環状、それからこのネットワ

ークをつかって、北陸側の、いわゆる港湾との流れというものをつかっていくことが、愛知県にとっても非常に戦略的に重要になってくるんじゃないかということを強く思うんですね。

だから、そういう意味合いにおいて、三重、岐阜も、そういった問題意識をベースに、ぜひ、いわゆる東海環状を、東だけじゃなくて西回りをリンクする形でね。それは全部、北陸東海自動車にリンクするから重要性があるという意味においてですね。セントレアもスーパーメガリージョンも非常に重要なんですけども、そのあたりの北陸を視界に入れたポイントというのは、副知事はどう考えておられるかなということを、ちょっと聞いておきます。

**【松井副知事】** 先生おっしゃるように、北陸というのはこれから、言葉、我々の目線ですが、大中京圏の後輩圏として重要な地域になるということで、もともと中経連や北経連のつながりがございますけど、それをさらに強化するというので、東海北陸というのは美濃関のところで今途切れていまして、西回りが上のほうに入っていないということで、そこはやはり、そこが直結しますと、伊勢湾岸に直結するというので、港と直結するというので、ぜひとも、これ、三重県さん、岐阜県さんの、いろいろ山脈のふもとでございますけど、ぜひしっかり進めていただきたい。それによりまして、東海北陸が、今、だんだん、だんだん4車が進んでいまして、特に物流というよりも観光面では、今、スキーシーズンになると大渋滞していたところが、4車化されて、比較的、飛騨清見までどんどんスムーズに行けるということで、観光客も伸びておりますし、もちろん長野県へ行くスキー人口も、みんな美濃のほうへシフトしているというような状況でございますので、これがさらに富山まで結ばれることによりまして、ますます強くなるなど。

今どうしても、トラック会社でいいますとトナミ運送さんという方が、昔の41号走っていったら10日ぐらい走っていますけれども、どうしてものろのろ走っておられるということなので、やはり東海北陸をきちっと整備しながら先線を港でつなげている、非常に重要だと考えております。我々もしっかりドウコウさせていただいております。

**【寺島委員長】** それと、もう一点だけ、この副知事がおられるところで。厚生労働省の管轄の話なんですけど、例の技能オリンピックのことなんですけどね。私も委員になっていて、名古屋に技能オリンピックを誘致するという活動で、この間、名古屋での会議にも出てきたところなんですけども、これは結構重要です。つまり、やっぱり愛知、東海というのが日本のモノづくりの起点であり、技術の集積点として重要。ところが、おとし

のUAEのアブダビでの技能オリンピックで、日本は9位に落ちちゃったんですね。10年前まで1位というので我々も誇りを持っていただけけれども。今年ロシアで大会が行われますが、これ相当、日本人は本気でやらないと、来年のスポーツのオリンピックもさることながら、我々にとってブレドゥンバターですから。つまり、この技術は、モノづくり技術だとか、現場力ですよ。56種目見ると、ほんとうに日本にとってのサバイバルファクターになるんじゃないかと思うぐらいなのに、メディアも含めて、ほとんど技能オリンピックに関心を持たなくなっているというのが、日本の大問題だと思うので、その意味においてね。

今日は道路の話のように見えますけども、実は、やはり引きつける人流だとか、それからインダストリアルツーリズムというのが、これからのツーリズムの基盤になってくると思うんですよ。パーヘッドGDPが1万5,000ドル超してくると団体旅行から個人旅行に移ります。爆買い期待の中国人のツアー客集めて観光立国などと言っている時代じゃなくて、個人旅行を引きつけるとなるとインダストリアルツーリズム。だから、一番有望なのは、インダストリーの集積点である愛知、東海のはずなんです。

だから、そういうことも含めて、モノづくり国家としての誇りにかけても、要するに、この技能五輪については、もっと照準を当てなきゃいけないと思うので。副知事おられるから一言、考え方を確認しておきたいと思います。

**【松井副知事】** 我々、2023年の世界大会目指して、今、誘致活動をやっている。その前段として、まだ、日本の技能五輪・アビリンピックを2年続けて愛知県でやるということで、そのためには、やる会場も必要なものですから。しかも、世界と話をして、1カ所でできるところがいいということで、そういう意味もありまして今、国際展示場、先ほどお話し申し上げましたが、5万平米、一発目、ワンフロアのところがございまして、本会議室も、ほかのフロアもございまして、ぜひセントレアで、そこでやっていただくというようなところで力を入れておりまして、まずは2年連続して日本の土地でやると。それから世界大会2023、ぜひ目指していくということで、積極的にPR、知事も先頭に立って頑張っておるところでございます。

**【寺島委員長】** ありがとうございます。そうですか。どうぞ。

**【内田委員】** ご説明ありがとうございました。愛知県として26年のアジア大会、27年のリニアの先行開業に向けて高速道路ネットワークの拡充を期待しているということなんです、リニアで40分で名古屋と品川が直結した場合、セントレアが首都圏の空港

を代替する空港としての役割が重要になりますし、名古屋港の重要性も増すと思います。そういう意味では、西知多道路や名二環の西南部は重要だと思います。また、16ページのご説明で、同一発着・同一料金の導入という方向をお示しいただいたんですが、現状の価格差は140円あるということで、料金が安い大高線のほうが常に混んでいる状態で、果たして同一発着・同一料金で渋滞が解消するのか少し疑問に感じました。先ほど大串委員からダイナミックプライシングの話が出ましたけれども、むしろ遠回りになる経路を安くすることも検討すべきかと思います。中京圏のマイカー利用者はかなり価格に敏感ですし、業務用の通行車両の発着点などの数字を合わせて、料金水準を柔軟に考える必要があるのかなと思います。

**【牧野技監】** 済みません。今、東海線のほうがすいておりますので、何となく東海線のほうが、時間はかかるけども安くしましょうというような考えを今回お示ししておりますけれども、ただ、それが同一料金がいいのか、東海線回りのほうが遠くても若干安くしたほうがいいのか、その辺は今後考えたいとは思っています。

それから大高線について、こういった料金の話もそうですけども、例えば大高線が渋滞していれば、その料金を一旦上げてしまうというミックスの案も一つ考えることは重要かなとは思っています。

以上です。

**【寺島委員長】** どうもありがとうございました。じゃあ副知事、どうもご苦労さまでございました。ありがとうございました。

(説明者入れかえ)

**【寺島委員長】** それでは続きまして、日本バス協会の石指理事長にご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

**【石指理事長】** 大変、先生方お忙しい中、このような機会を設けていただきまして、まことにありがとうございます。それでは、お手元の資料に基づきまして、まず、今バス事業が置かれている状態を簡単に概観を知っていただきまして、その後、中部のバス事業者からの要望、あるいは実態などをご説明をさせていただくと、このように考えております。

それでは、今1ページが開かれておりますけれども、私どもバス事業、大まかに2つに分かれておまして、いわゆる路線バスと呼ばれる乗合バス、それから後ほど貸切バスも出てまいりますが、まず乗合バス事業の現況をさっと眺めていただくということで、全

国に2,000を超える事業者がごいます。この中には、都内を走っておられる東京都交通局のような公営の事業の方もいらっしゃいます。従業員の方が12万人余り、運転手の方が8万人強、車が6万両ということで、輸送人員は43億人の方でございます。高速バスは、この内数でございまして、1億人を少し超える程度。営業収入は9,500億円弱ということで、その下に円グラフがございまして、バス事業者の規模ということで、これも後ほど貸切バスも同じような円グラフがございますので、ご説明をいただきますが、10両までの事業者が大変多いというグラフになっております。乗合バスの場合には、特徴的には大きいほうの会社も、先ほど東京都交通局さんの例も挙げましたけれども、100両を超えるような大きな会社も一定の割合を占めるということでございます。

原価構成が右側にございますが、人件費が6割弱を占めると。あとは油と車両の関係費。その他の中には、自動車関係の税でありますとか、あとは保険などが含まれております。

それでは次のページに。乗合バス、先ほど43億人余りという新しい数字を申し上げましたが、当然ながらマイカーの進展に伴いまして、バスの利用の実態というものも変わっております。ピークが昭和43年ということで、ピーク時と比べますと43%まで減少しておるとございまして、一方では、下の文章にも書きましたけれども、過疎化が進む地方部というのが減少いたしておりますが、それ以外のところも含めると、何とかここ10年頑張っていると。いろいろ地方の方、あるいは都市部で何とか頑張っている状況があるのではないかとございます。

それでは次のページに。これは収支状況で、いつも全国のバス事業者の赤字の方というのは7割もおられると。ちょうど合計の欄の下のほうに、黒字、赤字の事業者の数で示しておりますが、全国で見ると7割が赤字ということで、都市部を除いたその他地域は、さらに86%ということなんです。ただ、これも都市部は表の下に、小さくて恐縮ですけども、首都圏あるいは近畿圏に加えまして中部地方中心とする地域も入っております、このあたりは赤字の会社が4割ではございまして、経常収支を見ると、何とか100を超える程度と。何とかここも都市部は頑張っておりまして、とんとんを少し超える程度というような状況がうかがえると思っております。

それでは次のページに参ります。高速バスは乗合バスの中に分類をいたしてございまして、数字が別個にないものもございまして、輸送人員と運行系統につきまして、高速バス。これも注がございまして、途中で変更になっておりますが、米印の1番と2番でございまして、およそ高速道路を使っているものということで、よっぽど短いものは例外でござ

いますが、これで見ますと、輸送人員が順調に、平成27年度まで増えてきております。平成28年度が1,000万人ぐらい減っておりますが、これはどういう原因なのか、国土交通省自動車局にもお伺いしましたが、ちょっとはつきり出ておりません。説明が抜けておりましたけれども、ここにご説明しております資料は、自動車局で取りまとめたものをご説明をいたしております。

運行系統の数を見ていただきましても、若干は減っておりますけれども、全体として見ると、ずっと増えてきているということで、下の緑の枠で囲んでおりますが、まさに高速乗合バスでございますから、高速道路なしには事業が成り立ちません。高速道路が整備されて、そのネットワークが行われるということでフル活用して、このようなサービスがお客様のニーズを捉えているということでございます。

それでは、このページへ。ちょっと視点を変えまして、高速バスにまつわる幾つかのトピック的なものを記載をいたしております。これは道路局のほうで進めておられますが、バスタ新宿が平成28年の4月にできておまして、黄色いところに上に帯に書いておりますが、19カ所に点在していたバス停が1つになったということで、非常にお客様、あるいは利用状況から見ても好調でございます。

右のところに青い字で数字を幾つか記載をいたしておりますが、1日3万人近い方が利用されております。便数も1,500便に近いということで、データを、これもバスタからいただいて、ピークはどれぐらいだったかという、さらに増えて、3万1,000人を超えるということでございましたし、また便数を見ても1,572ということで、さらに増えるということで、10分ピッチで12レーンあるんでしたかね。10分ピッチで、おりて乗って、おりて乗ってというのを繰り返して、そのようなご利用実績になっております。

それで、このような交通の結節点ができることによりまして、右側の3番目に書きましたが、お客様のアンケート。これも東京合同事務所さんのほうでまとめておられますが、平均、点在していたところから乗ろうと思うと8.5分かかっていた。済みません、平均短縮時間が8.5分ですね。20分かかっていたものが12分になったと。ということで、非常にお客様から好評をいただいております。

こういう結節点をうまく利用することによりまして、観光あるいは地域の活性化、それぞれの地方で取り組んでおられるものをサポートしていくこともできているのではないかと。ということで、要望的なこととなりますけれども、このようなターミナルの整備が全国で



計画的に進めていただければ非常にありがたいなと考えております。

それでは次のページに。これは高速バスとLCCの利用に向けた取り組み方針ということで、国内観光もそうですが、インバウンドが非常に増えておりますので、これに関して観光庁のほうで、こういうことを取り組んでいこうよということで、高速バスをできるだけ利用しやすいような取り組みを進めているというご紹介でございます。Japan Bus Gatewayというものをつくったりして、外国のお客様にとって利用しやすいようなものになっているということでございます。

緑のところには、また要望的なものがございまして、バスストップの有効活用であるとか、バスロケの高度化と。また、最後にももう一度お願いいたしますが、高速料金の割引制度の継続というものをバス事業者からも強く要望されておりますので、ここでもご紹介させていただきます。

それでは次のページ、7ページでございますが、ほかの取り組みで道路を有効活用ということで、連節バス、あるいはバス優先、あるいは専用レーンのことを若干、記載をさせていただきます。神奈川中央交通さんが取り入れておられます連節バスでございまして、写真の右側に、それぞれ事業者さんと、その所在地がございまして、

数字を拾ってみました。平成28年4月に比べますと3社増えるということで、着実に、可能なのではないでしょうか、ニーズがあるところに広がっているのではないかと考えております。

バス優先レーン、専用レーンの実績は、その下に記載のとおりでございます。

それでは次のページが、もう一方の貸切バス、いわゆる観光バスのような貸切バスの状況でございます。事業者数は4,000事業者を超えております。公営も一部、行っておられます。従業員の数は7万人弱で、運転手さんが5万人弱と。車両数も5万両でございます。輸送人員は、路線バスなんかには比べますと少のうございますけれども、営業収入は5,700億円ということで、そこそこございまして、バス事業者の規模は、10両までが多いのは路線バス、乗合バスも同じでございますが、100両以上、大きいところが少ないような状況がうかがえるかと思えます。また人件費も、実は乗合バスのほうが人件費が高うございまして、貸切バスについては人件費が44%というようなことになっております。

それでは、その経営状況でございます。経常収支率は108.1%ということで、赤字の会社もございまして、それぞれ、お客さんニーズ捉えて、精いっぱい頑張っているということであろうかと思えます。

それでは先へ進んで10ページでございますが、今の訪日の外国人の方の対応です。これは貸切バスというご説明いたしましたが、貸切バスの特性だろうと思えますけど、ガイドさんがお乗りになりますので、特別対応していないという会社もございました。

あとは、これはインバウンドの問題の一つとして、光と影としては影の部分で、ランドオペレーターという、現地、日本側で貸切バスを手配する、そういう事業がございまして、そのニーズに応えるといいましょうか、その中で非常に料金が厳しくなるということがありまして、そういう関係につきましても既に制度改正が行われております。

あとは、貸切バスの需要が特定の時期に集中すると。典型的なのはクルーズ船が入ったときの対応なんかだと思えますけれども、何千人、3千、4千人というお客様が一度におりて、また一度にお帰りになるわけございまして、そういう対応などもございまして、それ以外のニーズとの調整に困る場面もあるということと、あとは駐車場ですね。これを何とか確保しないといけないということでございます。

定期観光バスはガイドさん乗りませんから、いろいろ工夫をしておられる事業者さんがたくさんございます。

それでは次へ参ります。貸切バスの課題としては安全対策でございまして、皆様ご記憶にまだ新しいかと思えますけど、平成28年の1月に軽井沢スキーバス事故がございましたので、そのための安全対策を徹底的に行うということで、既に対策は講じられておりまして、今そのフォローをしているという状況でございます。

それでは、内容は省略をさせていただいて、12ページでございます。安全対策とともに、これは乗合、貸切、両方に通ずる問題でございますが、運転手不足でございまして、下に緑のところを書いておりますけれども、グラフを見ていただきますとわかりますが、一番グラフが高いのが65から69と。これは、いわゆる大型二種の免許を持っておられる方で、このうちどれだけが実際にバスの運転手をされているかというデータは手元にはないんですが、もともと大型二種を持っておられる方ですから、実態をほぼあらわしているのではないかと思いますけど、高齢化ということで、バスの運転者不足は非常に大きな問題でございます。地方部の過疎バスはもちろんですが、都市部の路線バスも運転手不足で、便数減あるいは運行系統の見直し余儀なくされているというのが現状でございます。

それでは次のページは、実は私ども日本バス協会の概要でございますので、説明を省略をさせていただいて、時間の関係もございまして、中部の現状と課題に移らせていただきたいと思えます。

中部バス協会というネーミングつけております。ちょうど下に、次のページ、1ページにございますが、関東を中心に、このように全国にネットワークを張った高速バスが中部圏から発着をいたしております。

それでは次のページに。これ、既にご承知のとおりでございますが、高速道路をざっと概観をしたような絵でございます。下にもクレジット入れておりますけれども、中京圏の小委員会が出た資料と承知をいたしております。

それでは次のページで、地図とご一緒に、できればごらんいただければと思いますが、先ほどからもお話が出ておりますけれども、渋滞箇所が幾つか、もうあると。名神高速の一宮の関係、あるいは東名高速の日進ジャンクションと三好、あるいは名古屋高速の中心部と。これは既に渋滞が発生しているというお話は先ほども出ていたかと思えますし、また結節していない高速道路が幾つかあるということで、名古屋高速と東海北陸自動車道、一宮中から木曾川インターと、あとは大府のあたりで伊勢湾岸と知多半島道路がつながっていないと承知をいたしております。

また名古屋高速につきましては、先ほどもリニアの開業のお話が出ておりましたけれども、これは課題あるいは要望にもつながってまいります。せつかくリニアができますので、二次交通といいたしましうか、そのお客さんをそれぞれの目的地へということで、利便性の向上のための整備というものを、ぜひ必要だと考えております。

あとは管理主体のお話は、これも先ほど出ておりましたけれども、利用者あるいはそれをバスとしても、まず人も安くで継ぎ目のない料金というものの実現をお願いをしたいと思っております。

それでは次のページは、実は今ご説明をいたしましたようなところを中心に絵に落としただけでございます。例えば名神高速の一宮のあたり、あるいは東名高速のあたり、名古屋中心部はオレンジ色になっております。

それでは次のページへ参りまして、これも未結節のところをご説明をさせていただきましたが、左側が、これは一宮のあたりでございます。右側は大府のあたりでございます。これ、私も現地の人間で詳しくはないんですが、一度、高速道路をおりないと乗りかえられないと聞いております。

それでは、次の6ページでございます。これは名古屋高速の問題点で、既にこれはマスコミ報道がされておりますので、ご検討が進んでいると承知をいたしておりますが、右側の絵にございますけど、西渡り線、南渡り線、あるいは新洲崎ジャンクションのあたりで

の出入りロデッキと。それぞれ課題を承知されて、既に対応が、検討が進められていると承知をいたしております。

それでは7ページへ進めさせていただきたいと思います。具体的な効果を幾つかご説明をさせていただきたいと思います。また道路の絵は12ページに、これはNEXCOさんのホームページから抜粋したものがございますので、そこも適宜ご参照いただければと思いますが。新東名の浜松―豊田間ができておりますので、関東と東海のダブルネットワークができ上がったということで、東名の渋滞緩和がなされております。それで、新東名が東海あるいは関東の直行バスの基本ルートになっているということで、ご説明でございます。

絵はないんですが、数字を手元で申し上げますと、基本ルートが新東名に変わったということで、大手のバス会社にお伺いをいたしました。東京―名古屋便というのがございますけども、ある会社は13往復、毎日しておられると。そのうち12往復は東名に移ったということをおっしゃっておられます。もう一社は、昼間便を中心に21往復しておられまして、これは新東名に12往復移ったと。これ少ないように感じまして、お聞きしましたら、静岡に寄る便がということで、静岡寄るんだったら、やっぱり東名をお使いになるのかなという気もいたしましたが、いずれにいたしましても、バス会社の実感といたしましては、新東名が基本ルートになっているということでございます。

それから新名神。これも新四日市と亀山のところが、つい先日でき上がりまして、これもダブルネットワークの完成ということで、東名阪の渋滞緩和と伊勢南紀方面への定時運行と。これ後ほど、資料がございますので、ご説明をさせていただきたいと思います。

あと中部横断につきましても、新清水ジャンクションと富沢インターチェンジができたおかげで、バスの便が短縮されておられまして、若干、3時間3分という、ダイヤ上かかっておりましたものが2時間25分ということで、38分のダイヤ上も短縮がされたということでございます。

また、東海北陸自動車道の4車線化につきましても、これ後ほど資料ございますが、走行性の安全と渋滞の減少というものが期待されるとバス会社としても思っております。

それでは、今ご説明したものの資料が8ページに、これが新東名の開通効果で、バスの乗せかえ、新東名の乗せかえのお話は口頭で数字を申し上げましたが、これ既に新東名の検討会議で出されておりますけれども、9割渋滞が減ったということで、これらを、東名側のほうの渋滞も大いに減っておられまして、バス会社としても、東名側も、非常にスムー

ズに走行できる状態になったと承知をいたしております。

それでは9ページが新名神の開通効果でございまして、定時性の向上というお話を申し上げましたが、開通前は遅延が常態化ということだったようでございますけれども、新名神できましてからは9割が定時運行ができると。定時性の確保というのはバス会社にとって大変重要なことでございますので、これらも数字としても明らかになっております。

それから10ページは東海北陸自動車道の4車線化と。これもNEXCOさんのレポートにございましたが、真ん中に死傷事故率というのがございまして、暫定南インター、白鳥インターにつきましては、4車線化により死傷事故がこんなに減ったということで、飛騨清見につきましても期待がされると私どもも考えております。

それでは次へ。時間の関係で、はしよりながらで恐縮でございます。地図は、これも参考のNEXCOさんの地図が12ページにございますので、まず先に文章のほうでご説明をさせていただきたいと思っております。

新東名高速の、今度、御殿場以東、東側のほうでございまして、制限速度の向上は今、あれ実験なんですか、取り組んでおられると聞いていますけれども、渋滞緩和とあわせてまして定時性の向上が大いに期待がされております。

あとは名神高速の一宮ジャンクション付近の改良と。これは先ほどもご説明したことと通じると思っております。

名古屋高速につきましても、先ほどこれ、ご説明したとおりでございます。

それから名岐道路につきましても、一部結節できていないということで、ご説明をしたところでございます。

大府インターチェンジのところも、先ほどご説明した内容でございました。

あとは名古屋の第2環状自動車道の開通ということ。これ、名古屋港へのアクセス向上、あるいは名古屋西ジャンクションの渋滞緩和が期待されると。

また東海環状道につきましては、養老インターと大安インターの開通ということで、これも迂回ルートができるということで、名神の渋滞解消が期待できるのではないかとということでございます。

地図は12ページにございますので、それぞれお願いをしたような場所が、そこに記載されております。

それでは最後に料金関係につきまして、中部のほうから、ぜひともということで聞いておりますのは、多頻度大口割引の継続と。これは、ぜひとも来年度以降もお願いをしたい

ということと、先ほど申し上げましたけども、管理者が違う道路の料金がシンプルになってシームレスになるということが、私どもとしても走りやすいことにもなりますし、ぜひともお願いをしたいということと、既にこの委員会の最初の委員会でもご指摘がされておりましたが、対距離制を基本として、それぞれ渋滞緩和につながる、あるいは私どもにとりましては定時性の向上につながるような料金施策の導入をお願いをしたいということで、料金関係、この3点をお願いをさせていただいて、私どもバス協会からの現状報告とお願いということにさせていただきます。ありがとうございました。

**【寺島委員長】** どうもありがとうございました。1つだけ、議論の前に質問というか、確認なんですけども。高速バスで東京―名古屋を動いた場合の料金は、新幹線と比べて、どれくらい安いんですか。半額以下ですか。

**【船戸常務理事】** 路線によって若干違うんですがございますけれども、非常に割引率の高いところだと7割、8割は割引ですということもございますし、通常、大体5割引程度になっているものなんですけど。

**【寺島委員長】** わかりました。

それでは、ただいまの説明に関して質問及びご意見、よろしくお願ひします。どうぞ。

**【太田委員】** ありがとうございます。2つお聞きしたいと思います。

1点目は、バスタの話が出たものですから、バスターミナル、名古屋でどうお考えかということです。バスは公共バスターミナルもありますが、名古屋では私企業でお持ちになっている立派なバスターミナルがありますね。リニアとの絡みで、名古屋駅周辺でバスターミナルについて何かお考えがあれば、お聞きしたいと思います。

もう一点は、高速道路料金の大口多頻度割引の話です。この後、トラ協さんのほうからお話あると思いますが、以前、私ここで以下のことを申し上げて非常に居心地悪かったのですが、あえて申し上げます。なぜ大口多頻度割引をしなければならないのかということ、ご質問申し上げたら、いやいや、たくさん買う人には割引するのが一般社会の当然でしょうと返答いただきました。まあ、そうなのですけども、それは大口多頻度の人は割り引かないと、たくさん買ってこないからなので、一般企業はそうする。けれども、高速道路の場合は、別に割り引かなくても乗ってくれているのではないかと思うので、割り引く理由がNEXC O側にはないのですね。一般企業の場合は、優良顧客に対して割り引くのは、売り上げ増やすために当然なのです。その場合には、私も割り引くべきだと思います。しかし、高速道路はそうではない可能性があり、大口多頻度を割り引くべき

正当な理由を別途しっかりと提示しなければならないと考えています。この点について、どのようにお考えなのかというのを提示していただきたいと思います。

特に問題だと思うのは、特に貸切の場合なのですが、運転手さんの数よりも車両のほうが多いということは、必ず寝ている車両がある。そうしたら、それ車両を削ってコスト削減をするべきであって、余分な車両はたくさんあるのだけれど、高速道路料金割り引いてねというのは、方向性が違うかなと思ったりもするものですから、そのことをお聞きできればと思います。

**【石指理事長】** まず1点目のターミナルの関係でございますけれども、これはターミナルをお持ちの会社について具体的なことまで私、まだお伺いをいたしておりません。確かに委員がおっしゃるとおり、名古屋の駅前にターミナルがございますけれども、おそらくバスの事業者にしてみると、それぞれ自分たちの利用者のお客様にとって便利なターミナルにしたいという思いが一方であるのと、あとは都市政策と言うと、ちょっと大げさかもしれませんが、バスターミナルをどれだけコモンユース、共通化してやるのが、路線を例えば共通化することによって、お客様にとっても、それはメリットあるわけでございますので、そのメリットもあるでしょうし、あとはバス会社としての営業的などいまいしょうか、バス利用者の自分たちのお客さんに対するものと、まちづくり、あるいは、もうちょっと広く言えば、バスの利用者にとってもそうだと思いますけど、それをどこで折り合いをつけるかということで、名古屋の具体的なところについて、どう進むかということには、今の段階では、まだ承知をいたしておりません。

**【船戸常務理事】** それではもう一つ、高速道路料金、私ども非常にお願いしている事例なども拾います。おそらく私も、昔から高速道路ができていたということで、多分、当初は乗合バス、貸切バスともに平場の道路を使わせていただいていた。そこで、一番最初につくられたときに、一般道から誘致というんでしょうか、そのところが、まずあるのかな。済みません、多分この辺の話になると、家田先生のほうが一番詳しいのかもしれないんですけども。

それと、あともう一点は、バス事業、大変経営状況が悪い中で、補助金という形で、今までいろんな形で路線を維持していた経緯がございますけれども、その中で事業として公共的なものを、ある程度、迅速で安全でということの、要するに付加価値というんでしょうか、そういう意味でプラスアルファとして、業界として、やっていただいているのかなという、非常に甘い気持ちかもしれませんが、それに私ども、従来あるとすれば、そ

れは既得権とは言いませんが、ぜひ継続していただきたいというのを今お願いしている状況でございます。

よくわからないので大変申しわけないんですけど、そんな状況かなというのが、今感じているところで、もしあれでしたら、また調べて、ご報告させていただければと思っております。大変失礼ですけど、よろしくお願いいたします。

【寺島委員長】       どうぞ。

【内田委員】       バスタ新宿の話が出ましたので、それに関連してですが、リニアの名古屋駅の整備計画が名古屋市から出ていますが、私の記憶では、近郊都市への高速バスなどは名駅南側で整備して、名古屋市内を中心とする乗合バスについては名駅東側、団体旅行などの貸切バスは名駅南側で場合によっては地下に整備するという計画だったかと思いますが、そうした方向性ではなく、一緒にしてほしいということなのかの確認をさせていただきます。また、乗合バスの中で大都市圏の赤字が4割で、その他地域では9割近くが赤字ということだったんですが、太田先生の話にもあったように、大口の料金割引制度が、どの程度貢献できるのかなと少し疑問に感じました。むしろ旅行会社は、定時性を確保できるほうが旅行パッケージを組みやすい可能性もありますし、現状、訪日客は三重方面よりも岐阜方面にウエイトが高くなっていて、飛騨高山やその先に白川郷や北陸があるということで、旅行パッケージのしやすさで岐阜が取り込んでいる可能性もあると思います。三重方面に関しては、訪日客はあまり取り込めていない現状ですが、それがかつての東名阪の渋滞に伴う定時性の確保に課題があったとすると、料金割引よりもネットワーク化や4車線化の早期整備のほうが効果があるような気がするんですけども、そのあたりについてのご見解をお願いします。

【石指理事長】       バスタ新宿のお話が、ちょっと誤解を与えたかもしれません。これ、高速乗合バスのトピックといいましょうか、ということでございまして、私ども名古屋の駅のあたりにできるかどうかという、あるいはつくっていただきたいかどうかということに関していくと、まだそこまでの考え持っておりませんで、先ほどお話ししましたように、中部のバス協会に取りまとめた、その課題の中も、せつかくできるので、ランプその他、アクセスしやすい出入り口であるとか、あとは名古屋の駅前から、それぞれのところに行くための、さっきの言葉でいうと西渡りであるとか、南渡り線ということでございますので、まずは、そこをお願いをして、バスタ何とかにつきまして、おそらく道路局の絶大なるといいましょうか、道路局のほうの考えになろうかと思っておりますけれども、利用者にとつ



で利用しやすいバスの便になることは、バス事業者として大いに取り組むべきことだと思っております。

ただ、先生おっしゃられましたように、それぞれニーズが違うのであれば、どこまで一緒にするかということは、しっかり考えるべきことだと思いますので、当然ながら駅前をどうすべきかということと、利用しやすいバスということを両方にらみながら決めていくべきことだろうと思います。

**【寺島委員長】** どうぞ。

**【大串委員】** 済みません。家田先生が光り出したので手短かに3点いきたいと思います。

先ほどから大口多頻度割引の話が出ておりますけれども、例えば私の考えるところによると、高速道路上を走る貸切バスって非常に収益率が高いということを考えると、路線バスを一定量負担した会社に対して、例えばホワイト企業認定みたいな形で割引撤去を促すと。貸切バスをほとんど重点的にやっているところよりも、路面を非常にやっている会社というのは、地域に貢献しているところも非常に大きいわけですし、助成金が、もしかして減らせて、そのおかげで、路線がもっと充実できたりとか、補助金が削減できたりって効果もあるんじゃないかなと思うんですけど、その辺、バス協会さんとしてどうなのかというのが1点と。

2点目は、トラックなど無人輸送だったりとか、連結とか、高速道路上の輸送体制を非常にシンプルかつ低廉な方法でやれないかって社会実験やっているんですけども、バスにおいて、そういう計画等々、今あるのかと。例えばバスもダブル連結というわけじゃないですけども、ペイの大きいもので走らせるような取り組みがあってもいいんじゃないかと。高速道路上はですね。そうした計画あるのかというの、確認が2点目で。

3点目は、やっぱり乗り継ぎ拠点としてのSA、PAの整備のところにおいて、例えば違う企業さん同士でも、東名とか新東名でいうと静岡あたりで出会って、お互いのお客様を融通し合って、自分たちはもとのところへ戻っていくということになると、バスにおいても働き方改革で、地元に戻って寝れるとか、いろいろなると思うんですけども、そういった取り組みの提案はないのかという3点の、これは確認をお願いいたします。

**【石指理事長】** 無人走行までは、まだいきませんが、今日の資料では連節バスの話を申しあげましたけれども、無人という切り口では、またそれぞれ地域で無人で実証実験を行うというものがございますので、いずれといいましょうか、これから、その無人走行につきましての進展を踏まえながら考えていくんだと思っております。

ただ、無人といいつつ、とりあえず今の段階では、できるだけしっかりした運行管理をやるというのがニュードゥシュキョクの方針であると承知をいたしておりますので、安全を確保しながらの実験ということで進んでいくんだと思っておりますので、私どももそのようにして関心を持って見ていきたいと思えます。

**【船戸常務理事】** 先ほどから多頻度の大口割引5割というお話を申し上げてきた経緯でございますが、これは基本的に乗合バスという路線バスでの割引が5割でございます、貸切のほうは、割引率がちょっと違う。通常、大口であっても、大体、約25%程度が、結果的に大量に利用するというところで割引される制度でございます。

それからもう一点、乗り継ぎの先生からのお話ございました。現在、東名の中で乗り継ぎ運行していたところ、そして、それは途中で乗りかえて、車はそのまま、お客さんもそのまま、常務員がかわる、運転手さんがかわると、こういうような運行をして、今現在やっているところは、2つのルートでやらせていただいているところでございます。

ただ、もう一点、最近でございますけども、試行的に関越道で、違うところから違うところに来て、一定のところまで2つのバスが合流し、それで片一方は成田のほうに行き、片一方は新宿バスタに行く。そういうような形で効率よく利用者の方にもご利用いただけるというのを今、実験も含めて進めさせて……。

私どもとしては非常に、これが可能になってきますと、実は九州の中では、佐賀県でしょうか、基山というところで非常に効率よく乗り継ぎができる……。ロケーションもあるかと思いますが、こちらでも、そういうような形が徐々に大至急、道路が整備されておりますので、そういうものも活用できればと期待しているところでございます。

**【大串委員】** ぜひ、そういうところをPRしていただければと思います。

**【船戸常務理事】** ありがとうございます。

**【家田委員】** じゃあ1点だけ。高速バスについて伺うんですけど。高速バスは、必ずしも中部地方だけがメッカというわけじゃないんですけど。けども、中部地方、特に名古屋中心のルートからすると、鉄道で、まあまあ将来性のあるのは新幹線だけですよ。ほかは、あまりない。したがって、高速道路への公共交通でのニーズというのは、これまで以上に高まってくるんだと思うんです。

それで伺うんですけども、先ほど、資料がどこかわからなくなっちゃって、グラフがあって、高速道バスの利用者が増えてくるという図があったじゃないですか。あれが、ぐわっと上がって、その飽和というのが少しゆっくりになっている図になっているじゃない

ですか。あれなんかが、人員なんだけど、人キロだとどんなグラフになるのかなというのは、ちょっと気になるところではあるんだけど、一方で高速道路の延長なり何なりのグラフというのは、あれより、もうちょっとシャープに伸びてきたんじゃないかと記憶するんですよね。そうすると、ああいうふうに、この10年、20年ぐらいが緩やかになっちゃったというのが、人キロで見ていないせいなのか、あるいは高速道路の整備が地方に及んできたので、基本的にベーシックな人口が少ないですから、どうしても、高速バスの運行路線からするといいんだけど、乗る人がわりと少なくなっているのか。その辺、ちょっと聞きたいんですね。

あわせて、関連しているんですけども、例えば東名高速のバス、あるいは名神高速のバスは、日本の高速バスでも走りですよ。当時は新幹線ができるに当たって導入されたわけですけども、新幹線が特急に相当するところを担っていくと。一方で準急だとか、急行だとか、かつて走っていたのを高速バスがやるということで、バス停がいっぱいあったり、幾つかとまると、こういう鉄道型で運行したわけですよ、スタートはね。だから、東名なんかについても、道路上でのバス停がいっぱい残っていますけども、今はわりと直行型が多いんでしょう。そうなってくると、途中とまるというよりは、ポイント・トゥー・ポイントでピャッと行っちゃうと。ですよ。それで、そういうふうに高速バスも進化してきているんですよ。マーケットも変わってきているし。したがって、それに伴ってスピードも上げているしね。

そうすると、そうなってくると、運行の形態も、別にポイント・トゥー・ポイントで会えばいいんですから、東名通ろうと、新東名通ろうと、すいているほうを通ればいいわけですよ。この首都圏の中の空港に行くバスも、そんなふうに運用されているんじゃないですか。多分そうやっていると思うんだけど、その辺のことも聞きたいし。

また、僕は高速バスに非常に期待するところが大きいんだけど、次のビジョンを考えると、各バス会社がいろいろマーケット考えながら、いろいろやっていくよねというこれまでの考え方を一歩超えて、次の10年ぐらいのことを考えると、高速バスというのは、道路とともに、こういうふうに進化しようと思っているんだというようなビジョンみたいなものは、バス協会が適切なのかどうか分かりませんが、少なくとも、そういう個々のバス会社を超えたところで何かお考えになっていても当然と思うんですが、その辺、そんな動きがあるのかどうか、あわせて教えていただけたらと思います。

以上です。

【船戸常務理事】 ありがとうございます。今ご指摘いただいたとおり、高速道路の延伸に伴って高速バスが育ってきたというの、そして一時レールのお客さん。これは運賃がおおむね、約5割程度でということで、特に夜行バスで、要するに目的地に行く。そうしますと運賃も安いし、時間も、夜寝て到着くというような運行形態。そういうものが続いてきて、どんどん、どんどん需要が伸びてきたというの。そして2点間輸送がかなり主力になってきたという状況でございますけども、昨今、どういう状況も含めましても、運転手さんの、先ほど来ちょっとお話し申し上げましたとおり、非常に少なくなってきた。要するに、皆さん、お年をとられて、やめていかれて、その補充ができないということで、今、各バス会社が路線バスの維持をしなきゃいけない。一般路線バスですね。これ、最大限、バス業者にとって責務的な状況でございます。もちろん高速バスも、リムジンバスも、必要性は十二分わかっているところでございますけども、一義的には路線バスを維持しなきゃいけないというところで、ある一定の地域によっては運行回数を減らす。要するに、お客さんはいらっしゃるんだけど、運行回数を減らして時間調整をさせていただいたり、場合によっちゃ、名前出していいのかわかりませんが、西鉄さんあたりでも、夜行バスの、深夜バスの、夜遅い便を出していたのを、便数をちょっと減らしたりという形で、そういう形で、乗務員の方が確保できないというような状況。それは少なくとも高速バスにおいても影響はしてきているところでございます。

先ほども先生からも、ほかの先生のほうからも、貸切バス、車両数いっぱいあって、乗務員が、運転手さんが少ないのと、こういうお話いただいて、確かにおっしゃるとおり、乗務員の数。ただ、貸切バスの場合には、大体、稼働率が65ぐらいあれば、おおむねシーズンがよくて、オフシーズンも何とか耐えられるという年間での需要になっています。

しかしながら、どうしてもお客さんがいないときに、要するに遊ばせる。だけど、バス事業者にとってみると、先ほど人件費のウェートも、かなり貸切でも高いウェートでございます。車両の持っている費用から比べると人件費のほうが高くなるものですから、お客さんのニーズに合わせて大型、中型、小型的なものの保有をして、そのお客さんからオーダーがあったときに、その車を出させて。

従来ですと、貸切バスの運転手さんも、バスの1両について1.2というような基準があったんですが、最近は、お客さんの需要に応じて運行するというしかできませんので、0.8とか9という、要するに車両台数まで運転手さんいないという状況で、運転手さんの不足しているところというのが、ものすごく今、影響しているのがバス業界。交通事業

者、トラックさんも、タクシーさんも、そうだろうと思いますけど、その辺が一番大きな私どもとしてのネックというか、今後対応していかなきゃいけない。

ですから今、私どもとしても、もちろんいろんな場面をお願いしておりますが、とにかく運転手さんの確保を最大限に今、掲げているところでございます。

**【寺島委員長】** 最後にこれ、質問というよりも一つの視点なんですけど、大口割引の正当性の根拠という意味で、社会政策論的に重要なのではないかという思いがあるんです。というのは、8年後にリニアが仮に動いたとしますね。新幹線の東京-名古屋が、ざっくり言ってですが、1万円だとしますよね。リニアは多分それより5割高いか、2万円なのか何か、その辺はあれですけど、高いと。安い交通手段の確保って、社会政策的に私は非常に重要になってくると思うんですね。学生の動きなんか見てもね。そうなってきたときに、大口割引をしてでも、バスという手段で、時間的余裕のある人たちが移動できる手段を持っているというか。だから、LCCとこの高速バスというのは、論点としてリンクしているんじゃないかなと。

例えば高速バスで、選択肢として5,000円で東京に名古屋から行けるとすれば、バスが5,000円で、新幹線は1万円、リニアが仮に2万円として、階層化してくるのかななんて思いながら聞いていたんですけども。

いずれにしても、そういう感じで、いろいろと刺激的なご説明いただいて、どうもありがとうございました。そういうことで、バスの議論は、ここまでにさせていただきます。どうもありがとうございました。

(説明者入れかえ)

**【寺島委員長】** それでは続きまして、全日本トラック協会の寺岡副会長、よろしくお願いいたします。

**【寺岡副会長】** こんにちは。全日本トラック協会の副会長、また愛知県トラック協会の会長を仰せつかっております寺岡でございます。どうぞよろしくお願いいたします。また本日は、このような場を設けていただきまして感謝を申し上げます。

それでは早速、説明に入らせていただきます。座って失礼します。

それでは、資料の1ページ目、お願いいたします。トラック運送業界にとっての高速道路の重要性ということでございますが、高速道路の利用はドライバーの拘束時間短縮と働き方改革の実現、輸送時間の短縮及び定時性の確保等、生産性の向上に不可欠なものであります。

2019年4月から働き方改革の関連法律が施行され、ドライバーに対する時間外労働の上限規制（年960時間以内）が2024年4月から適用されることとなっており、行政・荷主・トラック運送事業者など関係者が一体となって、長時間労働の削減に取り組んでいるところでございます。その一環として、また2ページでもご説明申し上げますけども、政府が策定した「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」においても、「運び方改革」と3A（安全・安心・安定）労働の実現に向けた88施策の一つとして「高速道路の有効活用」が掲げられております。

国民生活と経済のライフラインとしての機能を果たすため、トラック運送事業者は今後とも積極的に高速道路の利用促進を図りたいと考えています。

次お願いします。この2ページ目は、先ほど申し上げました働き方改革の実現に向けた政府の行動計画の概要でございますが、ここはかいつまんで説明をさせていただきます。

長時間労働是正の環境整備ということで、3点ほど書いてございます。

最初は労働生産性の向上ということですが、この中で四角で囲ってあります今日の一番のポイントでございますけども、高速道路の有効活用、走行時間の短縮ということで、これが最重要課題だと思います。

また3番目の運転以外の業務も効率化ということで、IT点呼のさらなる導入拡大、これもかなり有効な手段だと考えております。

それから2番目の多様な人材の確保・育成。その1番の1ポツ目に女性ドライバー等云々と書いてございますが、現在のこのドライバー不足というのは、女性、高齢者の活用だけではなかなか解決できないんじゃないかということで、近い将来、当然、外国人ドライバーという議論も出てくると思います。いろいろな問題、言葉の問題、労働組合の問題等あると思いますけども、農業や、また建設といった業種よりも、むしろ我々物流業のほうが、もっともっと深刻な労働力不足だと捉えておりますし、また運転技術についても、ある程度の一定の割合のハードルを超えれば、彼らはジャカルタだとか、バンコク、ホーチミン、北京、上海も含めて、もっともっと劣悪な中で、すいすい大型トラックを運転しているということで、彼らがほんとうに採用できるということになれば、交通事故もかなり減るだろうと。動体視力も相当彼らのほうがいいはずです。ぜひとも外国人ドライバーを採用できるように、ハードルを下げるような陳情をしてまいりたいと考えております。

そして3番目になりますが、取引環境の適正化の中で、運賃の問題ですね。これは我々が相当期待しております。昨年12月の法令のあれからにおきまして、公示料金、我々

が切望しております、いわゆるタリフにつきまして、なるべく高いレベルでのタリフが設定されるように、大きな期待を持って見ているところでございます。

それでは、2番目の長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化、これは割愛させていただきます。

では次、お願いいたします。中京圏の新たな高速道路料金についてでございますけれども、名古屋高速道路は均一料金制、大型車両で名古屋線1,540円となっておりますが、NEXCO管轄の高速道路と比較して、料金水準は割高となっております。また、月間利用額に応じて割引が受けられる「ETCコーポレートカード割引」については、NEXCOの大口多頻度割引と比較して割引率が低く、契約者単位の割引が全くない状況となっております。

首都圏や近畿圏と同様、三大都市圏である中京圏における都市高速の利用促進は、域内の物流生産性向上及び長時間労働是正のかなめであり、ETC利用を前提とした対距離制へ移行するのであれば、物流を支えるトラック運送事業者の負担が増えないよう、首都高速や阪神高速と同様に一定の上限料金の設定、事業用車両向けの大口多頻度割引に準ずる制度の創設を検討していただきたいと思います。

次お願いします。伊勢湾岸道路でございますけれども、これは東名・名神のバイパス機能ということでございますが、実際には今、東西を結ぶ主要幹線道路となっております。先ほど家田先生のご質問にありましたけれども、通行量ですけれども、今現在、現状は、東西を行き来するときに南回り、要は伊勢湾岸道を通る車は74%、実際、北回りで東名・名神を通る車は25%、4台に3台が南回りの伊勢湾岸道を通るという状況になっております。

当初は、全国プール制ではない独立採算制としていたことから、通常的高速道路に比較して高額となっております。特に一般国道自動車専用道路となっている東海インターから飛島インター——通称、我々、名港トリトンと呼んでおりますが——におきましては、料金水準が普通車において108.1円パー・キロメートルとなっております。平成26年度の料金見直し時も、海峡部等特別区間の基準料金という理由で、据え置きのままです。

つきましては、利用促進を図るため、海峡部特別区間の料金水準の低減、大口多頻度割引の適用や大型車250円、特大車350円となっている「連続利用割引」の拡充等により負担を軽減していただきたいと思いますというものでございます。

先ほど申し上げました北と南の差異は、距離にしまして約35キロ、南のほうが短いわけでございます、時間でいいますと、30分ほどの短縮は当然可能でございます。

ところが、この通行料金というものは、東西の発地点と着地点を見ますと、北と南と、全く35キロも短いのに、ほとんど同じ料金なんです。ということは、いかに、このわずか6.1キロのトリトンが高いかということの、私は証明でもあると理解をしております。

そのトリトンがいかに高いかという説明を、資料はここには出してはいないんですけども、口頭で申し上げますと、先ほど普通車、海峡部特別区間ということで108.1円と申し上げましたが、これが普通区間でありますと、キロメートル当たり24.6円なんです。大型車に至りましては、海峡部特別区間、これは178.36円パー・キロメートル。これが普通区間になりますと40.59円パー・キロメートル。4.39倍高い料金になっております。

比較されますのが、アクアラインですとか本四橋との比較になりますけども、そこは大口多頻度割引も、ETC割引も、当然あるわけです。このトリトンだけが両方ともありません、全く。それが大きな、一番差が出るころだと理解をしております。

それでは次、5ページ目お願いします。これは中京圏の道路ネットワーク整備についてでございますが、5、6と、これは渋滞についての説明がしてあります。この5ページ目は、後段の部分から朗読をさせていただきます。

東海環状自動車道は愛知、岐阜、三重と3県それぞれで断続的な整備にとどまっており、環状道として有効なネットワークが整備されておらず、その結果、南北への交通分散化が進んでいない。これが現状であり、それが原因での渋滞ということでありまして、渋滞解消による交通事故の減少や環境改善は、近い将来、発生が予測される南海トラフ地震等の大規模災害時の防災ネットワークの確立、物流効率化による経済活動の活性化につながるものであり、早期の道路整備の実現とミッシングリンクの解消を促進していただきたいと存じます。

最後になりますけども、名港トリトンは、アクアラインや本四橋高速と比較しても、破格に高い通行料であること、また名古屋高速は首都高や阪神高速と比較して相当割高であること。この事実は、トラック業界のみならず、トヨタをはじめとする中京圏の各企業、また一般市民も気がついているところございまして、多くの皆さんからの適正な通行料金への改正の要望が、トラック協会にも多数届いております。中京圏のさらなる経済発展のためにも、働き方改革促進のためにも、先生方のお力添えを切にお願いを申し上げ、説明を終わります。ありがとうございました。



【寺島委員長】 どうもありがとうございました。それでは、どうぞ。

【太田委員】 済みません、授業で中座しなければならぬものですから、ちょっと申しわけないことを言いつ放しで下がってしまうような感じになりますけど、よろしく願いします。

2点ございまして、1点目はトリトンの話で、おっしゃるとおりなのですけれど、早く行けるから安くしろというのは、さっきの話ですと、新幹線のほうが高速バスより安いべきだということですね。つまり、同じ35キロなのに早く行けるのに、早く行けるのだから高いのはおかしいというのは、早く行けるほうが高くていいのではないのかと思いますので。トリトンのこと、確かに高いので、おっしゃることもわかりますけれども、今の理屈で、早く行けるから安くしろというので押されると、少し納得しづらいところがあると思いました。それが1点目です。

2点目なのですけれども、3ページ目のところなのですが、おっしゃっていること、よくわかります。首都高と阪高と同じように上限料金の設定というご要望と、大口多頻度の拡充をという、2つとも欲しいというのは、よくわかるのです。わかる一方で、首都高、阪高の上限料金が設定されているために、戦略的な料金設定ができないというのが非常に大きな問題、我々として大きな課題なのです。

そこで、この上限は解消したい、つまり単純な対距離料金にしたい。それが基本であって、その基本を土台として、色々な戦略的な料金設定はできると私どもは思っているのです。ですから、両方はやめてほしいと。

トータルとして、皆様のご負担が納得いくようなものになるのであれば、大口多頻度のほうを拡充するから上限はなくしてもいいようにご理解いただけないかなというのが私の希望です。

【寺岡副会長】 ご質問ありがとうございました。

まずトリトンの件でございますけども、早く行けるんだから高くてもいいんじゃないかということでございますけども、どうも、やっぱり比較論になっちゃうんですね。本四橋とかアクアラインとの。昔できたころは、本四橋でありアクアラインのほうが圧倒的に高かった。それがどんどん、どんどん値下げをしてきた。特にアクアラインについては、政府もお金をつけ、千葉県も5億ですか、年間出すということで、相当下がってきた。我々のトリトンは、1日に14万台も通るのに、できてから一度も下がったことはない。今では完全に逆転現象が起きているということで、これは名古屋港。私、名古屋港の出身

なものですから、名古屋港の各港運業者からも、トヨタグループをはじめとする各中京圏の製造メーカーからも、どうして、この名古屋港に物を出すときに、あそこを通ると、あんなにあそこの橋は高いんだというような質問がどんどん、どんどん出ているような状況なので、何とかトリトンのことはお願いしたいというのが希望でございます。

2点目は、これ、松崎常務のほうがいいんじゃないかな。どっちか一つにしろと言われた。

【松崎常務理事】 大口多頻度割引を充実してもらおうという形が一番よいかと思いますけども、やっぱり負担が増えない形の設計をしていただきたいという希望でございます。

【寺岡副会長】 名古屋の高速道路、ほんとうにすぐ乗って、すぐおりても750円取られちゃうんですね。だから、距離制への移行というのは、ぜひとも僕は実行していただきたいという気はしております。

【家田委員】 よろしいですか。どうもありがとうございます。この中京圏は、その前に関西圏というのをやって、そのまた前は首都圏というのをやって、いろんなところでヒアリングさせていただいているんですよ。これ随分、何年もやっているんですけどね。そのまた前、ずっとさかのぼると、民主党のときの全部ただにしたらええやんみたいな話があったり、ああじゃこうじゃやっているんですよ。その中で、つくづく感じてきたのは、随分ヒアリングさせていただく皆さんの発言の仕方も変わってきたなという感じするんだよね。いいほうで、いい意味で。

それは何かというと、安けりゃいいという言い方されなくて、リーズナブルにしてほしいと。やっぱりしかるべき整備も要るから、それについてはちゃんと覚悟して払うよと。けどリーズナブルにしてほしいというご要望が大変に主流になってきて、僕は非常に納得感があるんですね。

それは今ご説明されたように、料金なんてものは、学者あたりがこうすべきだみたいなことをやっているものでやると、必ず失敗する。要するに、常識の中で決めているとちょうどいいというもので、非常によくわかる話でしたね。

それで、それは感想なんですけど、1個だけ質問すると、さっきお話しされたように、南ルートが4分の3ぐらいお使いになっているということですよ。これ、南ルートというのは、もちろん国道1号のルートでもあったし、一般道もね。それから、その前の江戸時代の東海道のルートでもあるんですよ。これ、いろいろ調べると、関ヶ原の雪に対する対策として、やっぱり南ルートのほうが圧倒的にいいですよ。だからだと思っている

んですが。

それで、質問は何かというと、この伊勢湾を横断するというのは、やっぱり我々の記憶でいえば、1959年の伊勢湾台風というのがあるわけで、それはもちろん高潮ですから条件は違うんだけど、だからゆえに、非常に背の高いところに道路をつくっていますよね。だから、高潮に対するリスクは、まずないんじゃないかと思っているんだけど。一方で、高いところにつくると、しかもこれ、湾があいていますので、風が強いんじゃないかと思うんですよ。そうすると、雪のほうに伴うイレギュラリティーは減ったかもしれないけど、この風での支障で通行どめとか、何かどういう状況になっているのか。一番お使いになっているトラックの方々が一番お知りになっているんじゃないかと思って伺いたいし、そんなことを考えたときに、代替ルートとして、この湾岸道を通らないで東名阪通ったり、あるいは名神高速を通ったり。要するに、どこだけが大事というのじゃなくて、ダブル、トリプルであることが、そういう安定した物流のかなめであるみたいなふうに私は思うんですが、その辺、ちょっとコメントいただきたいくて。

**【寺岡副会長】** まず風の問題ですけども、これは過去に何回も横風で横転したり、トリトンの上で事故、起きています。ただ、6.1キロということで、短いものですから、アクアラインみたいに、すぐとまっちゃうようなことはありません。ですから、封鎖されたというのは、台風のとときとか、そういうとき以外、30メートルぐらい吹かなければ、橋はとまっていない記憶があるんですけど、確かに風は、特に空のコンテナが多いものですから、名古屋。空バンのときは非常に注意して、下を走ったり、名四国道走ったり、そういうことをやる時もあります。物が入っているときは大丈夫なんですけども。そんな感じでやっております。

**【家田委員】** ありがとうございます。

**【寺島委員長】** どうもありがとうございました。ちょっと時間の押していることもあって、ここまでにさせていただきますが、どうもありがとうございました。

残された15分間なんですけれども、次に残されている中京圏の社会・経済等に関する状況についてということで、事務局より説明いただくことになっているので、若干コンパクトにさせていただくとは思いますが、よろしくをお願いします。

**【中部地整道路部長】** 中部地整でございます。中京圏の社会・経済等に関する状況についてということで、ご説明さしあげたいと思います。大きく3つの話をさしあげたいと思っています。

1つは、1ページ目をごらんいただきたいと思います。1つ目は、我が国をめぐる経済環境という内容でございます。日本海側の交通物流の変化などをお示ししたいと思っております。

それから2つ目は中京圏の特性ということで、リニアを活用した広域ネットワークとか、また自動車産業の集積としての交通流動の特性、それからベッドタウンなどの生活圏の特性、こういったところをお話ししたいと思っています。

3つ目は、中京圏の災害への備えということで、先ほども先生からもございましたけども、いろいろ高潮とかそういったところが心配される地域でありまして、そういったところの橋梁の安全性といったところについてを一つ勉強してまいりました。

早速3ページ目をごらんいただきたく存じます。まず世界各国における1人当たりのGDPの推移ということを整理してまいりました。左の表にありますように、日本の1人当たりのGDPの世界での順位は、平成の初めごろは高い順位でございましたけども、近年では大きく順位を下げているところでございます。

右のグラフに示しますとおり、過去10年、日本を除くアジア各国のGDPの伸び率の平均は3%から13%となっております。さらに将来につきましても伸び率は日本より高い水準にあると予想されているところであります。

4ページ目、お開きください。次は日本と世界各地の貿易額の推移というものを整理いたしました。貿易額は輸出と輸入の合計値を示しているところです。

貿易額につきましては、1990年から2017年の間に2.6倍になっているということで、増加傾向でございます。特に、左のこのグラフでございます。赤が中国、薄い緑がASEAN、緑も東アジアということでございますけども、特に中国やASEAN諸国との伸び率が大きいということで、近年では、アジア圏が日本の貿易相手国として約5割と大きな比重を占めているという状況でございます。

5ページ目をごらんください。次は日本海側の主要な港湾などの対アジア輸出量の変化をご説明したいと思います。アジア圏の経済成長に伴いまして、名古屋港及び日本海側港湾では輸出相手国が変化しておりまして、多くの港湾で対アジア圏への輸出量が10年間で約2倍となっております。アジア圏の輸出が大きく増加していると、こういった状況になってございます。

6ページ目をごらんください。次は日本海側港湾と東海三県を行き来します貨物車需要などを説明したいと思います。

左のグラフに示しますとおり、日本海側港湾と東海三県を行き来します貨物車のトリップは、平成17年から27年の間で1日約500台、率にしますと1.8倍に増加していると、こういった状況であります。

また右の地図は、日本海側港湾と各市町村を行き来します貨物の10年間のトリップの変化を率で示したものでございます。名古屋市や大垣市、四日市市など東海三県には、この平成17年から27年の10年間で、貨物車のトリップは10倍以上になった市があるということでございます。よって、日本海側の港湾の背後圏は広域に広がっておりまして、太平洋側の高速道路沿いにも分布していると、こういうことがわかったところでございます。

7ページ目をごらんください。次は中部国際空港入国後の外国人の目的地を説明いたしたいと思います。

中部国際空港から入国した外国人旅行者は、バスをレンタカーを利用して、愛知県のみならず岐阜県・三重県・静岡県といった隣県に流動しております。さらに近年では、関東以東や近畿以西への流動も増加が見られるところでございます。

では早速、次、中京圏の特性、越えまして、10ページ目をごらんいただきたいと思えます。次は南信州地域と東三河・遠州地域との産業面での交流の実態をご説明したいと思えます。

現在、南信州地域の企業と東三河・遠州地域の企業は、主に中央道、それから東海環状道を使いながら、迂回して連携をしているといったところでございます。

連携の例が右側に幾つか示してございますが、例えば1番目にあります松川町のモーター扱っている会社は、浜松の自動車会社と取引しておりまして、技術に関する打ち合わせを頻繁に行っている、交流しているということでございます。

3番目で見ますと、浜松市でとれたミカンを飯田市へ輸送して缶詰を製造していると、こういった交流もあるところでございます。いろいろな交流ございます。

11ページ目をごらんいただきたいと思えます。次はリニア整備効果によって地域が目指すべき姿といったものを地域が取りまとめているので、それを説明したいと思えます。

長野県は、平成25年度に「リニア活用基本構想」を策定しておりまして、その中でリニアの整備効果が期待される「3つの交流圏」と、こういったものを、地図で左下にございますけれども、それぞれの交流圏を設定いたしまして、地域が目指すべき姿を提示していると

いうことです。

目指すものにつきましては、右下に3つございまして、まず1つ目は、地域資源を掘り起こして、魅力を高めて、リニアを通じて大都市や世界から人々が訪れ、人々を引きつけることを目指したいということでございます。

2つ目は、リニアで交流人口を拡大し、学術・研究機関、航空宇宙産業、アグリビジネスなどの産業を振興しまして、経済活動を活発化させようというものでございます。

3つ目は、豊かな自然に囲まれた生活を望む人々に対して、都市部と地方部の二地域居住先を提供して、日本の将来に貢献したいと、こういった内容になってございます。

12ページをごらんいただきたいと思います。次はリニア駅から主要都市・観光地等へのネットワーク整備についてでございます。

中部圏におきましては、リニア中央新幹線の新設駅を起点として、主要都市や観光地へのアクセス強化を図るために、国や自治体において、三遠南信自動車道、または濃飛横断自動車道などの道路整備を現在進めている、こういったことでございます。

14ページ目をお開きいただきたく存じます。次は、トヨタの部品輸送から輸出に至るまでの物流のイメージを説明したいということでございます。ちょっと大まかにはなってございますけども、その流れが図の中に描かせていただいております。

図でいいますと、緑色の丸で示されているところが部品工場のたくさんあるところのエリアでございまして、自動車関連企業が多く立地する三河地域に点在する部品工場といった、こんな形になっていまして、それが赤丸に示しております車両の組み立て工場のある豊田市、それから田原市と、そういったところに輸送されると、こういった流れになっております。

そして組み立て工場で車両は完成いたしまして、それが1日当たり1,000台以上、キャリアカーで名古屋港や三河港へ輸送すると。海外に向けて年間180万台程度が輸出されているということでございます。

また、それとはまた別で、西三河地域のエリアの中で、大きい部品を組み立てるための小さい部品の調達に伴う輸送トリップといったものが別途あると。さらに、海外の生産工場向けに部品だけを名古屋港へ輸出すると、そういったケースもあるといった、いろいろな流れがあるということでございます。

15ページをごらんいただければと存じます。豊田市の昼夜間人口をまとめております。豊田市の通勤・通学圏域は、おおむね30キロ圏の内側におさまっております。これは、

その右側に示しております名古屋市の圏域と比べますと、狭いものでございます。そして、豊田市の昼夜率につきましては、名古屋中心部の3.8倍と比較して大幅に低く、1.1倍といったことになっております。右側の表でございます。これは、豊田市内で勤務する者は豊田市内に生活することが多いということに要因があると考えております。

16ページ目をごらんいただきたく存じます。次は豊田市の交通手段の特色について示しております。豊田市内における交通手段の約7割は、自動車による移動であると。首都圏や近畿圏と比較しても、また自動車利用が多いと言われております中京圏と比較しても、全ての目的別におきまして自動車の分担率が高いということです。全目的で見ますと、トリップの74%が自動車ということでございます。

18ページ目をごらんください。次は名古屋地域の団地・ベッドタウンの概要ということでございます。中京圏では、1960年代以降、東名・名神や名二環などの幹線道路沿線で多くの宅地が開発されてきました。青色とか緑色が古い団地ということでございます。丸の大きさが、その規模をあらわしております。左側の図でございます。

そういった図やグラフを見ていただきますとわかりますが、開発初期は郊外に大規模なニュータウンが開発されると、そういった傾向ございましたけども、近年は、都市近郊の規模の小さい宅地開発のほうが多くなっていると、こういった流れになってございます。

19ページ目をごらんいただくと、次は中京圏における今後の交通の見通し及び高齢者の移動実態ということでございます。

上のほうのグラフにございますが、これ、平成23年のパーソントリップ調査の結果です。中京圏の総トリップ数は、人口減少に伴い減少が見込まれているところでございます。

一方で、左の下に折れ線グラフがありますが、65歳以上の1人当たりのトリップ数は今後増加すると。1人当たりでいうと増加することが予測されているということです。

なお、平成13年から23年の高齢者だけのトリップというのが右下にグラフでございますけども、中京圏の高齢者の自動車トリップが約2倍に増加したということになってございます。これ、高齢者が増えてきているということも、名古屋に含まれていると思いません。

次、21ページ目をごらんください。次は都市圏の高速道路延長と道路率を示したものです。

左のグラフにありますように、中京圏の人口当たり高速道路延長は、首都圏、近畿圏に比べても高い水準にあります。

また、右グラフにあります、今度は名古屋市内の全面積に対する道路面積の率と。これ、各東京都区部と大阪市と比べておりますけれども、それと比べても、名古屋市は高い水準にあるということのようでございます。さらに現在、中京圏では東海環状自動車道が整備されておまして、これらの社会資本ストックの有効な利用が求められるところでございます。

次に3つ目、中京圏の災害への備えということで、ご説明します。23ページ目をご覧ください。名古屋港にかかります伊勢湾岸自動車道の橋梁の安全について、ご説明したいと思っております。

名古屋港内を通過する伊勢湾岸自動車道には長大斜張橋が3つございまして、この右下にございます名港西大橋、名港中央大橋、名港東大橋ということで、上に航空写真つけていますけど、こういった関係で。これが先ほどからお話あります名港トリトンといった、その区間になります。全てにおいて、その橋梁の下を、航路が設定されていると、こういった状況になっています。

それらの斜張橋は、橋梁基礎への船舶の衝突に備えまして、左の下の写真にありますように、橋脚周りに緩衝装置が設置されているということで、橋脚を守っていると、こういった状況になってございます。

なお、3橋のうち桁下の最も高い名港中央大橋は、高さ50メートルの最大級の帆船の通航を可能にさせて、さらに名古屋港の既往最大潮位、これ5.31メートルで、また、今予測されている最大の津波高さも5メートルなんですけども、そういったところから、50メートルの帆船プラス5メートルと、こういった余裕高さを追加して、桁下を55メートルに設定したと、そういった設計になっているということでございます。

24ページ目をご覧ください。名古屋港では、台風や地震による津波発生が想定される際には、橋梁の橋脚以外の部分とか、または港湾施設を破損させないようにするために、高さが25メートル以上にもなるような1,000トン以上の大型船につきましては、この航空写真に、赤線で位置、示しておりますけども、高潮防波堤の外に、そういった船は退避するように海上保安庁が監視・指導を行うと、こういったことになって、そういったソフト、ハードで防いでいると。今現在、そういう状況になっているということでございます。

それから25ページ目をご覧ください。次はセントレアのほうですね。中部国際空港の周辺海域の備えという、今現在こういうことになっています。



昨年9月の台風21号で、関西国際空港連絡橋の橋桁へ船舶が接触した事故ございましたけども、それ以降、海上保安庁は、有識者検討会を設置して、荒天時の対応について検討結果を取りまとめたということであります。

右のところに幾つかございますが、例えば、この右側の2段目にありますけども、以前は風速12メートル以上になりましたら、海上交通センターといったところが風の情報を船舶に送信すると。12メートル以上になりましたよと、そういった話だけ、送信しただけだったんですけども、改正して、船舶の位置情報を監視して、いかりが流されている可能性があれば、情報提供をその船にすると。また、空港付近に錨泊するような船舶があった場合には警告すると、そういった強化がなされたということであります。

また、新たに錨泊を自粛する海域を試行的に設定しているということで、この右下に、その図が示されております。空港から1.5マイルよりも内側には錨泊しないと、こういった設定になってございます。

最後です。26ページ目をごらんください。トヨタ自動車の輸送に関する実証実験について、ご説明したいと思います。

平成29年10月に、トヨタ自動車は、南海トラフ地震等による太平洋側港湾の被災を想定しまして、日本海側から完成車を輸送する代替ルートの実証に関する実験を実施したところでございます。

実験では、日本海側の港湾で最短距離に当たる福井県の敦賀港まで完成車を輸送いたしまして、敦賀港で自動車運搬船に積み込み、北九州港新門司埠頭へ一旦輸送します。そして、そこで車両を大型の船舶に積みかえて、韓国へ輸出すると。こういった実験をされたということでございます。

私からの説明は以上でございます。

**【寺島委員長】** ありがとうございます。ここで少し議論したいところなんですが、もう重要なファクトファインディングをさせていただいたということで確認して、今日の議論は、時間が参りましたので、終わらせていただきます。

議事進行を事務局にお返しいたします。

**【総務課長】** 長時間にわたるご議論ありがとうございました。

本日の内容につきましては、後日、皆様方に議事録の案を送付させていただき、ご同意得た上で公開させていただきたいと思っております。また、近日中に速報版として簡潔な概要をホームページにて公表したいと思っております。

それでは、以上をもちまして本日の小委員会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —