

令和5年10月5日

【総務課長】 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第58回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

皆様、本日は、御多忙の中、御参集いただきまして、誠にありがとうございます。

進行を務めさせていただきます、国土交通省道路局総務課長の永山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、ウェブ会議も併用しながらの開催となっておりますので、御発言の際は手挙げ機能を御活用いただくなど、円滑な進行に御協力のほどよろしくお願いいたします。また、御発言の際はマイクのミュートを解除いただき、それ以外のときはマイクをミュートにさせていただくようお願い申し上げます。なお、会場で御出席の方におかれましては、御発言の際は、お手元のマイクのトークボタンを押し、ランプが赤く点灯してから御発言をお願いいたします。御発言終了後は、再度、トークボタンを押し、ランプを消灯させていただきますようお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長、丹羽より御挨拶申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。道路局長、丹羽でございます。本日は、部会長をはじめ部会の先生方に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、今日は、日本旅客船協会様、また、日本バス協会様にも御出席いただいております。ありがとうございます。

さて、前回の部会から高速道路料金について、関係団体の方からヒアリングをさせていただいております。今回は、平成26年度から実施し、今年度末が期限になっております3つの料金水準につきまして、今回は旅客船協会様、日本バス協会様、また、広島県から御意見を賜りたいと思っております。

また、併せて、今年の7月22日からアクアラインにおいて、時間帯別料金の社会実験を実施しております、その交通状況がどうなっているのかについても御説明をさせていただきます。

また、諸外国における高速道路料金の制度についても御報告をさせていただきたいと思っております。

限られた時間ではございますが、委員の先生方から、ぜひとも忌憚のない御意見を賜れ
ばと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

【総務課長】 本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開と
いたしております。

また、委員の紹介につきましては、委員名簿に代えさせていただきますのでよろしくお
願いいたします。

なお、本日は、井伊委員、佐々木委員、根本委員、羽藤委員におかれましては、御欠席
との連絡をいただいております。

本日、御出席いただきます委員の方は10名となり、委員総数14名の3分の1以上で
ございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますこ
とを御報告申し上げます。

本日の資料は、配付または別途お送りさせていただいておりますが、議事次第、資料1
として委員名簿、資料2として高速道路料金に関する報告事項について、資料3として（一
社）日本旅客船協会提出資料、資料4として（公社）日本バス協会提出資料、資料5とし
て広島県提出資料でございます。不足等ございましたら事務局までお知らせください。

なお、資料ごとのページ番号のほか、資料左下に通し番号をつけさせていただいており
ますので、説明時に適宜御活用いただきますと幸いです。

それでは、以後の議事の進行は、朝倉部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願
いします。

【朝倉部会長】 皆さん、おはようございます。朝倉でございます。

今日は、朝早くから、また、10月始まって早々の忙しい時期にお集まりいただきまし
てありがとうございます。また、ヒアリング等でお越しいただいた皆様にも厚く御礼申し
上げます。

では、これより議事を始めます。まず、議事1の高速道路料金に関する報告事項につい
て、事務局より説明いただいて、その後、委員の皆様から意見を頂戴したいと思います。

では、事務局よりお願いします。

【高速道路課長】 高速道路課長の小林と申します。

資料2に基づいて報告いたします。アクアラインと諸外国の道路課金について御説明い
たします。

それでは、右下のページになりますけれども、2ページ目を御覧ください。まず、最初

にアクアラインでございます。

東京湾アクアラインの社会実験につきましては、7月の当部会でも、これから始めますという報告をさせていただきましたけれども、速報値がまとまりましたので御報告いたします。今年の7月22日から今年度末の3月31日までの予定でして、土日祝日に社会実験として実施しているものでございます。これは休日、千葉県から神奈川方面に向かう上り線において激しい混雑が発生していたことから、時間帯別料金を設定しているものでございます。

右の図を御覧ください。料金パターンですけれども、混雑分散を図るために、普通車の場合ですが、通常800円のところを、13時から20時の混雑時間帯におきまして1,200円に引き上げまして、20時以降は600円に引き下げております。

3ページ目を御覧ください。7月22日から9月18日の2か月間の速報値でございます。事故が発生して交通規制が行われたときは除外しております。上段のグラフを御覧ください。こちらは、時間帯別交通量を示しております、青線が社会実験前、赤線が社会実験中のものを示しております。これを見ていただきますと、13時から20時の時間帯について交通量が減少しまして、前後の時間帯に分散しているということが確認されております。特に1,200円から600円に変わる20時の前に減少していることが分かります。

それから、実は社会実験中の交通量は、右の欄外に書いておりますけれども、1,900台増えていまして、それにもかかわらず、下段のグラフを見ていただきますと、こちらは、通過所要時間の平均値を示しておりますが、渋滞による最大損失時間は減少しております。具体的には、混雑が発生していない時間帯におきましては、通常17分で通過できることになっておりますが、特に土曜日を見ていただきますと、社会実験前は最大51分かかっていた所要時間が、社会実験中は最大36分に減少していることが分かっております。

次のページをお願いします。このアクアラインにつきましては、過去の交通量と所要時間のデータから、左図のことが分かっております。特に時間当たり2,100台を超えますと、所要時間が大幅に増加するということが、また、30分から90分程度と、ばらつきが大きいということが分かっております。また、右のグラフを見ていただきますと、前のページにあったものを拡大したものですけれども、1時間当たりの交通量が2,100台以上となる時間が短縮されますと、渋滞の早期解消につながっていることが分かります。

5ページ目を御覧ください。これは時間帯別の走行速度を示したものですけれども、上

段が社会実験前、下段が社会実験中でございます。上り線の13時から20時までの時間帯を見ていただきますと、走行速度の低下が抑制されていること、それから併せまして、走行速度の回復が早期化しているということが確認できます。

以上が速報値の御報告でございますけれども、今回のデータにつきましては、トラカンによる交通量、それからプローブデータによる旅行速度のみの分析でございますので、今後、ETCのログデータ、それからスマートフォンの位置情報、あるいはアンケート調査を踏まえまして、観光施設ですとか、あるいは商業施設にどれだけ立ち寄ったとか、滞在時間、あるいは車種別交通量も踏まえて、社会実験による料金収入の増減というものを推計して、また、御報告したいと思っております。

アクアラインについては以上でございます。

続きまして、諸外国における道路課金について御説明いたします。これまでも部会では、海外の高速料金等について紹介してまいりましたけれども、最近の状況につきまして取りまとめましたので御紹介いたします。

なお、資料に出典が明示されておられませんので、ホームページに掲載するときには、出典を明示した上で掲載したいと思っております。あらかじめ御了承をお願いします。

それではまず、最初に、諸外国における時間変動料金について御説明いたします。アクアラインにつきましては、先ほど時間帯によって料金を変動させているという説明をいたしましたけれども、諸外国では、交通状況に応じて変動する仕組みを導入しております。

9ページ目をお願いします。カリフォルニア州オレンジ郡の事例ですが、料金が曜日、時間、方向により変動しております。交通量が基準を超える状態が12週間続いた場合、料金引上げを検討いたします。また、引上げから6か月後の直近12週間の平均交通量が下回った場合には、料金を引き下げていくということにしております。

それから、10ページ目を御覧ください。ロサンゼルス事例では、速度の状況がダイナミックに料金に反映されるようになっておりまして、毎時75キロメートル以上となるように、5分ごとの料金設定が行われております。その変わる料金につきましては、右下の写真にありますけれども、入り口の情報板に示されるということになっております。

また、次の11ページ目を御覧ください。シンガポールにおいても同様に、速度が基準となっておりまして、80%の車両の速度が、時速45から60キロメートルを保てない場合につきましては、3か月ごとに料金が見直されるということになっております。

また、最後にフランスの事例でございます。これは、先ほどのアクアラインとよく似た

背景がございまして、日曜午後に地方からパリに向かう交通が混雑していることから変動料金が導入されており、毎年、料金水準が見直されるということになっております。

続きまして、諸外国におけるその他のプライシングの事例について御紹介いたします。

まず、都心部の渋滞緩和などの目的で、ゾーン課金が導入されている事例がございまして、ロンドンについては、皆さんも御存じのとおりだと思いますけれども、混雑緩和を目的とした混雑料金が2003年に導入されて以降、大気汚染の軽減を目的とした低排出ゾーン、それから超低排出ゾーンが導入されており、順次拡大されているところでございまして、今年8月にも、超低排出ゾーンのエリアが、その右の青いエリアまで大幅に拡大されているところでございまして。

それから続きまして、16ページ目、ニューヨークの事例でございまして、マンハッタンの中心ビジネス街を対象に混雑課金が2024年の春から導入予定となっております。

最後に、大型車課金について事例を御紹介いたします。

18ページ目を御覧ください。欧州での高速道路等における課金が順次拡大しているところでございまして。

また、19ページ目を御覧ください。各国の高速道路の課金方式ですけれども、大型貨物車に対する課金方法につきましては、定額課金であるビニエットから対距離制に移行している国が順次増えていることが分かります。

20ページ目を御覧ください。参考までですが、EU諸国におきましては、EU指令に基づき、各国が課金制度を検討して、各国の判断により制度を導入するということになっております。直近のEU指令改定におきましては、大気汚染の外部費用を料金に反映させることが義務化されております。

21ページ目を御覧ください。欧州における大型車課金のドイツの事例を説明いたします。

22ページ目をお願いします。ドイツでは、直近のEU指令を受けまして、2023年末からCO2排出量に対する課金が追加される予定となっております。課金額はインフラ費用と外部費用から成りまして、内部費用に新しくCO2排出費用が追加されることになっております。

また、その課金方法でございまして、23ページ目を御覧ください。ドイツにおける大型車課金に用いられている車載器にはGPS機能が搭載されてございまして、この走

行区間に応じた課金が実施されているところでございます。

それから最後に、24ページ目、中国における大型車の高速道路料金について報告いたします。中国の大型車の高速道路料金につきましては、2019年末までは、総重量に応じた料金設定、それから過積載車両に対する超過料金徴収を行っておりまして、グラフにありますように料率が飛躍的に上がる設定となっております。ところが料金所付近におきまして渋滞等が発生し問題化したことから、重量別料金を廃止しまして、VICS別の料金設定と移行しています。

次ページ以降にも様々な資料をつけておりますけれども、時間の関係上紹介できませんので、そのほかの資料については御参考として御覧いただければと思います。

事務局からの説明は以上でございます。

【朝倉部会長】 説明ありがとうございました。

それでは、先生方から御意見、御質問をいただきたいと思います。

谷川委員、どうぞ。

【谷川委員】 まず、アクアラインの状況ですけれども、時間帯によって料金が2倍になると、非常に価格差が大きいということを踏まえて今回の結果を見ると、交通量の変動が思ったよりも少なかったなという印象を持ちました。一方で、変動が少なくても渋滞の緩和には一定の効果을上げていくということも言えるかと思います。今回、交通量の変動が必ずしも大きくなかった要因をどのように分析しているかということを知りたいと思います。

この実験ですけれども、これをより深く分析して有効な対策を打ち出していくためには、そもそもこの実験の認知度がどうだったのかということ把握する必要があるかなと思います。より詳細に言うと、社会実験とその価格変動を実際に通行したドライバーが知っていたか、あるいは、何を通じて知ったのか。知っていた場合は、それが通行時間帯の変更、つまりドライバーの行動変容につながったのか。さらに、行動変容につながらなかった場合は、その理由は何か。ETCで料金に対するドライバーの感度が低くなっているのではないかなどです。例えば、海ほたるでアンケートを行うということも考えられますし、先ほどの事務局の方の説明でアンケートという言葉もあったと思いますが、ドライバーの意識調査などで検討しているものがあれば教えていただきたいと思います。

最後に、海外の事例は非常に詳しく調べていただいたなと思いました。やはり14から16ページに、ロンドンとニューヨークのプライシングの事例があって、その料金、収入

の用途を公共交通の利用促進に使われているというのは面白いなと思いました。日本でも公共交通の利用促進をどうするかというのが大きな課題になっていると思いますので、参考になるなと思いました。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

前半の御意見、御質問につきましては、今回は速報ということで、もう少し精査してから、今の御質問の点であったり、あるいは、こういうふうに分けたらいいのではないかと、いくつかの御示唆もいただいたので、そういったことを反映し、分析して、また改めてこの場で御紹介するというのが、良いかと思いますが、事務局はいかがでしょう。

【高速道路課長】 まさに谷川委員が指摘されましたようにアンケートにて、この認知度や、あるいは行動変容に結びついたかどうかというのを利用者から確認することとしております。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。第2点目の御示唆も適切なことだと思います。ありがとうございます。

ほかの先生方から御意見があればお願いします。

家田先生、どうぞ。

【家田委員】 どうもありがとうございました。

1点目はコメントですけれども、アクアラインの件、大変結構な話で、これはオリンピックで課金したのと併せて、日本の道路行政における画期的な、大きな一歩だと思います。僅か何百円だといっても。なので、交通量が云々、あるいは速度が云々というのは当然調べなきゃいけないけれども、大事なことは、どのくらい人々に受け入れてもらったのかなということが、オリンピックも込みにして、よくよく理解して、しかも、それを国民に、みんなそういうふうになってきましたよ、なっていればそれでいいのですが、ということだと思うので、調べ方も、単に機械的に淡々と計算するような話じゃないとこをぜひ、ヒアリングなり何なりするなりしてほしいと思います。地元とか、今日もいらしている業界団体とか、それが1点です。

2点目のほうは、各国のダイナミックな料金制度と言ってもいいのかな、というのは大変結構な調べだと思うけれども、あまりはっきり書いてなかったように思うけれども、誰を対象にして課金しているのかと。つまり運転している人なのか、車を持っている人なのか、何なのかということで、先の取扱いは相当変わりますよね。その辺、分かれば教えて

ほしいし、まだはっきり整理していないようだったら整理していただけたらなと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

石田先生、お願いします。

【石田委員】 両方とも意見というか、お願いがあります。1つはアクアラインですけれども、本当に家田先生がおっしゃったように、思い切ってやって効果が出てきたなという感じと、あと驚いたのですが、かなり早く、渋滞長と速度、所要時間のデータだけでも、モニタリングされて、そういうシステムが随分整備されてきたなということも結構評価できるのかなと思います。

結果についてですが、それなりに効果はあるけれども、まだ渋滞していますよね。あるいは、特に6ページは平均値で議論されているけれども、変動まで考えたときに、本当に同じように見えるかどうかという問題もありますので、あんまり効果があったというふうに言い過ぎないほうがいいじゃないのかという気がします。

それと、2番目はプライシングの話で、最新の話をよく調べていただいて勉強になったけれども、いずれも限定された都市域だけですよね。全国プライシングということも、最近、あまり動きがないようですけれども、20年近く前にはイギリスとオランダで、結構、綿密包括的な調査なんかもありますので、その辺り、本当にどうするのか。カーボンニュートラルの問題とか全国国土形成計画との関係なんかも考えたときに、あるいは、もちろん負担とサービスの環境を考えたときに、これも非常に大きな課題だと思いますので、ぜひ、その辺もお調べください。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほかに御意見ありますか。

大串先生、お願いします。

【大串委員】 アクアラインについての意見を申し述べたいと思います。アクアラインのロードプライシングは、今回の件につきまして、ダイナミックプライシングへのすごく大切な第一歩になったなと思っております。特に今回の成果は、2,100台/hを超えるとかかなり混雑が発生してしまうということで、ロードプライシングのターゲット地点、2,100台を超えると課金を加速させるというような、これは日本のロードプライシングのモデルを1つつくれるのではないかなと思いました。だから2,100台/hを超えたら

課金するぞとか、少しずつ何か歩みを進めていってほしいと思いますので、さっき谷川先生がおっしゃったような調査をぜひ進めていただいて、どの辺りが価格変動の落としどころなのかというデータも選べるような次の制度設計にしていただけたらと思いました。

ありがとうございました。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

じゃあ私からですけれども、前半のアクアラインの点については、現在データ精査中ということですが、交通流率が4%減るということが、旅行時間のかなりの減少につながっているということなので、これはよく言われていることで、そんな十何%も減らす必要は全くなくて、数%減らせば十分であるということは今従前から言われていることです。そのことが、ここでも確認できたということだと思います。

それから、時々出てくる交通量というのでいろいろ議論されているけれども、これはどこで計ったものなのかによって話は全然違うので、もうちょっとそこを明確にしてから議論したほうがいいと思います。ボトルネックの下流で計っていると、そんなの計っても全く意味がないわけだし、上流はるかで計っているのか、ボトルネックで計っているのか、そうするとボトルネックの容量を計っているだけですよね。だからどこで何を計っているのかというのをもうちょっと明確にしてから言わないと、先ほど大串先生がおっしゃった2,100台というのも、一体何が2,100台なのか分からなくなる可能性がありますので、そこは注意しないといけない。

併せて、これ、ボトルネックが木更津の辺りにありますけれども、その容量は幾らなのかということも分かると思うので、それを明らかにした上で、容量を超過している分がどれぐらいで、それを削減するにはどれぐらいの料金が効果的なのかということに今後、議論がつながっていくのかなと思いましたので、さらなる分析を進めていただきたいと思っています。若干テクニカルなことを申し上げました。

それから後半の課金については、世界で動いているいろいろな課金のシステムは、実は我が国で想像している以上にいろいろなものが動いていて、かつ、多面的な検討がされているので、今、我が国にある課金の方式であったり、技術であったり、ここに固執するのではなくて、もっと幅広にいろいろな課金の方式であったり、あるいは考え方を検討していただくということが重要なんじゃないかなと感じております。

以上です。

もし事務局から何かあればお願いします。

【高速道路課長】 ありがとうございます。

我々もアクアラインに関しては、まだ速報値ですので、今いただいた御示唆も踏まえながら分析を進めていきたいと思っていますけれども、いずれ今後、ほかの地域でも全国でも展開していくためには、当然分析とか効果も必要ですが、地域の理解ですとか、あるいは業界利用者の理解も必要ですので、そのためにもしっかりとした、分かりやすい効果を示していきたいと思っています。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

小幡先生、お願いします。

【小幡委員】 1点だけ。今、朝倉先生がおっしゃったように、諸外国で非常にいろいろなものがあるなど改めて感心したのですが、日本でもロードプライシング、これからどんどんという中で、参考になるものっていろいろなものがあるので、本当に社会実験しながら進めていく必要があるのかなど。一番面白いと思ったのは、アメリカのカリフォルニアアロサンゼルス変動料金ですか、5分前の交通状況による料金設定、これ、小規模なところしかできないと思いますが、およそ予測可能性によって、その人の動きを変えるというのではないやり方で、なかなかこういうのもあり得るのであれば、日本では駄目というのではなく、考えるという可能性もあるのかなという感想が1点。

あともう1点、今日、割愛されたのですが、参考のところ、諸外国で料金徴収方法が様々であって、例えば不正対策についても非常にいろいろな紹介がされているので、ロードプライシングをこれから広げていくにあたって、不正がまかり通るとするのは公平の観点から、日本でも、国民がみんな納得しない、利用者が納得しないというところがあると思うので、こういうのも参考に検討を進めていってほしいと思います。

以上、感想です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

最後におっしゃったところ、ちょっとこれは議論が必要で、絶対に不正を見逃さないがちがちのシステムをつくると、それこそ今のETCみたいにゲートをつけちゃうみたいなことになるけれども、例えば対距離にして、スマートフォンみたいなもので課金をするという、これはポーランドか何かでやっていると思いますが、もう少しざっくりしたもので、

安くシステムができるということも大いにありますので、それは国民性の違いもあるかと思いますが、その辺も含めて議論するということが大事なかなと感じています。

ほか、いかがでしょうか。竹内先生、お願いします。

【竹内委員】 御説明ありがとうございました。

本質に関わらないことなので、ちょっと言うかどうか迷っていたのですが、言葉の使い方として、ロードプライシングという言葉が私、ちょっと引っかかかっていて、もともとは道路の利用対価として価格をつけて、それに対して支払うということがロードプライシングという用語の本旨だと思います。ですから、そういう意味からいうと時間帯でなくても、現在は、ロードプライシングをやっているということになるわけで、ほかにもダイナミックプライシングという言葉があるなど、いろいろな言葉が錯綜していて、時間帯別に料金を変えることがロードプライシングだということで、そういった定義をしてしまったら、後々いろいろな料金の制度の提案があったときに混乱しないかなと思うので、ロードプライシングって言葉が時間帯別料金だというふうに決めつけてやってしまうのは、今後いろいろ面倒なことないかなという心配をしていたというような感想の表明です。

それだけです。ありがとうございました。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

それでは、事務局から今の小幡先生、竹内先生の御発言に対して何か御意見があればお願いします。

【高速道路課長】 ロードプライシングという言葉につきましては、確かにちょっと安易に使ってしまったのかなと思ってしまして、検討いたします。今回やっぱり時間帯別料金ということですので、しっかり今後、我々としても、時間帯別ではなくて、交通状況に応じた料金制度というものをやっていきたいので、正確に使い分けるようにしたいと思います。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

それでは、ほかにもきっと意見があると思うし、また、これから、特にアクアラインの件については、分析をしていただいた上で、また、この場で議論しないといけないし、課金の話は、今日、諸外国の御紹介ということだったので、こういったものを横目で見ながら、我が国に適した課金の技術、それから課金の制度、こういったものを改めて、この場で継続的に議論するというふうにしていきたいと考えております。ありがとうございました。

それでは、ひとまずほかに御質問がないということなので、議事の2つ目であります関係団体へのヒアリングに移らせていただきます。関係団体の皆様、円卓に御着席いただきますようお願い申し上げます。

ありがとうございます。本日は、高速道路料金に関する関係団体の御意見をいただくために、御出席いただいているのは、日本旅客船協会副会長の加藤様、理事長の天谷様、日本バス協会会長の清水様、理事長の石指様でございます。また、後ほどウェブ出席ということで、本四高速関係10府県市の代表として、広島県知事、湯崎様に御出席いただく予定でございます。湯崎様は、公務の御関係で11時15分頃に御出席されると聞いております。本日、よろしくようお願い申し上げます。

それで、ヒアリングの進め方ではありますが、まず、日本旅客船協会と日本バス協会にヒアリング、続いて、広島県にヒアリングという形にさせていただきたいと思っております。

なお、日本旅客船協会と日本バス協会からは、事前に御説明の動画をいただいております。大変御無理を申し上げて動画を作っていただき、ありがとうございました。ということで、その動画は、皆さん、事前に見ておられるという事で、本日は、質疑応答からにさせていただきたいと思っております。お手元には動画の資料を配布させていただいており、資料3の日本旅客船協会の資料では、その御主張が、ページ番号で21ページにまとめられております。それからその後、資料4の日本バス協会の資料ということでページ番号4ページに御主張がまとめられておりますので、適宜、御参照いただきつつ、御質問あるいは御回答をお願いしたいと思います。

それでは、まず、今、御紹介した日本旅客船協会と日本バス協会の説明内容について質疑応答ですけれども、本件につきましては、先ほど谷川委員が所用で退席されまして、特に御紹介すべき御意見として、意見を事前に頂戴しておりますので、事務局のほうで御紹介いただけますでしょうか。

【高速道路課長】 谷川委員から、日本旅客船協会に関して2問、日本バス協会に対して1問の御意見、御質問を伺っておりますので御紹介いたします。

まず、日本旅客船協会様に対しまして、2024年問題を考えれば、フェリーを活用した海運モーダルシフトは非常に重要と認識している。国も既に目標値を設定し、港湾整備も進めているが、モーダルシフトをさらに推進するには何が一番必要か、あるいは何が最大のボトルネックになっているのか、見解を伺いたい。

2点目ですけれども、フェリーも、公共交通網の整備で重要な役割を果たしている。公

公共交通の利用者を増やすためには、高速道路の料金設定以外でどんな対策が必要か。バスとフェリーの連携強化や国民の認知度向上など、考えられる対策について伺いたい。また、訪日外国人旅行客の利用状況や今後の見通し、利用増への期待についても伺いたいということでございます。

また、日本バス協会様に対しましては、貨物トラックもバスも運転手不足が深刻化している。運転手不足を解消するには何が必要か。給与水準以外でも女性ドライバーが働きやすい環境を整えたり、短時間労働の活用を推進したりするなど、何か考えられる方策はあるか、見解を伺いたいということでございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

まず、この谷川委員からの御質問に対して、日本旅客船協会、日本バス協会、それぞれ、もし御回答があればお願いいたします。

【日本旅客船協会 加藤副会長】 ありがとうございます。本日は、このような機会を設けていただきましたこと、心より感謝申し上げます。

まず、最初の御質問でございますが、2024年問題の件でございますけれども、輸送ルートを決定するときの一番大事なファクターというのは、やはり価格だろうと思います。価格面で優位性があればスムーズにモーダルシフトが進みますが、価格面で微妙な案件や、不利な案件となるとなかなか進みません。運送会社の方も、フェリーに乗ればドライバーの負担も減るし、省力化にもつながるということは十分理解しておられますが、フェリーを利用すればコストが上がるということになると、荷主から頂戴する運賃自体が変わらない以上、利用することはなかなか難しいというのが正直なところだろうと思います。結局、省力化に必要なコスト、あるいはドライバーの労働環境の改善に必要なコストというのをいかに運賃に転嫁していくかというのが一番大事な話なのではないかなと。そういう意味で、今、政府全体で、適正な運賃転嫁について荷主の御理解をいただくという活動をされておられますけれども、それがやはり一番大事なことなのかなと思います。

それともう1点が、リードタイムです。海運を利用すると、どうしても港での中継が必要になってきますので、トラックでずっと走って行くよりも時間がかかります。そうしたリードタイムが長くなるということはある程度許容していただくという、物流体系全体での意識が大事なことなのかなと思っております。

一方で、我々自身のコストを下げていくという努力ももちろん必要だろうと思います。そのコストの問題で言えば、1つがやはり燃料価格の問題、それともう一つが船価の問題、

つまり船の建造価格が非常に上がっているという問題の、大きく2つがございます。1つ目の燃料価格の問題は物流全体で共通の問題ですが、2つ目の船価の問題は海運独自の問題です。本日の私どもの主張にも関係しますが、高速道路の大幅値下げ等の問題でフェリー事業の将来性に不安を覚え、船の建造がほぼ完全にストップしてしまったという時期がありました。そうした影響もあって、いま日本では、フェリーを造ることができる造船所がどんどん少なくなってきたという実情がございます。結果として、もちろん鉄などの原材料価格は上がっていますが、それ以上に船の建造価格は上がっており、20年前と比べると、1.5倍から2倍ぐらいになっています。フェリー事業は設備投資産業ですので、船価の高騰で減価償却費が上がってくると、非常に問題。船を安定して安く造っていけるという体制をつくっていただくことが、モーダルシフトの推進にも役立っていくと思います。そういう意味では、フェリー事業だけでなく、造船業あるいは船員の育成も含めて、海事産業全体をどう持続可能な産業にしていくのかというところがとても大事なのかなと思います。

もう1点、観光のほうのご質問もいただいておりますが、観光の面で言いますと、フェリーというのは公共交通機関ではありませんけれども、マイカーで旅行される方をお乗せして、マイカーごとお運びするという、少し変わった公共交通機関です。マイカー旅行と公共交通というのは対立概念で取られがちですが、ある意味、フェリーはマイカーの旅行をお助けする輸送手段という性質も持っておりまして、そういう意味で、フェリーと道路との連携というのが1つ大事な視点だと思っております。フェリー乗り場と道路ネットワークをどうつなげていくか、それによってフェリーの利用促進につなげていくという視点もあるのかなと思います。丹羽道路局長はよくご存知のことと存じますが、高松港を例にとると、まちの中心部である高松駅と私どものフェリーターミナルの間を結ぶルート上には、交差点の真ん中に電車の踏切があるというたいへん複雑な箇所があって、そこが渋滞ポイントになっています。そうしたまちの中心部と港をつなぐ道路の渋滞解消なども進めていくとか、そういうような視点も必要なことではないかと思っております。

一方、フェリー自身の努力といたしましては、最近建造された大型のフェリーは、いずれもクルーズ船のように豪華な部屋を作ったり、あるいは露天風呂を作ったり、展望デッキを作ったりということで、移動する目的だけではなく、フェリーに乗ること自体を目的に乗ってもらおうという取組を進めているところでございます。そうした移動以外の価値をつくっていくという努力を我々自身がさらに進めていく必要があると思います。

また、国民の認知度というお話もございましたが、業界全体で今、御船印という活動に取り組んでいます。御船印というのは、神社巡りの御朱印にちなんで、全国の船巡りをさせていただこうという取組です。ファンの方もついて、結構人気もでているところがございます。

あとインバウンドのことについて言うと、特に瀬戸内海では、瀬戸芸や直島人気というのもございまして、コロナ前はかなり多くの方にお越し頂いていたのですが、やはり、この資料の中にも書いておりますけれども、コロナの影響というのは非常に大きくて、まだまだ回復が遅れている現状にございます。そうしたところの御支援を賜れば大変ありがたいなと思っているところです。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、日本バス協会への御質問、これは運転手不足に対する話だったと思えますけれども、よろしくをお願いします。

【日本バス協会 清水会長】

日本バス協会会長の清水でございます。四国の愛媛からまいりました。

質問の答え及び資料の補足もさせていただきたいと思えます。私は松山で伊予鉄グループの社長をしております。鉄道、バスのみならず、日本旅客船協会の加藤副会長と同様、フェリーも行っております。瀬戸内海のフェリー、高速船、それから松山空港ビル等、陸海空の愛媛の交通機関などの事業を行っております。この公共交通というのはコロナの3年間で大変な思いを致しまして、バスで言えば、乗合バスだけでも、コロナの間に4,000億の赤字がたまりました。バスは元々苦しい産業ではありますが、そんな中、人流抑制となりましたが、我々は人流が仕事です。人流は抑制するが毎日バスを走らせてくれと。シャッターを閉めて協力金をもらった業界もありますが、我々バスはお客が少なくても毎日走って協力金をもらえなかった業界です。当然ながら、このバスというのは3年間で4,000億ぐらいの赤字がたまりました。少々戻ってきて前年比プラスですねと皆さんから言われますが、それはコロナ禍から比べれば少しずつ上がるのは当然ですが、完全には戻りません。少しずつ戻ってきててもまだまだ赤字であることは変わりませんので、この4,000億の赤字をどうするのか大変厳しい状況にあります。我々、乗合バスだけではなく、色々な都市間の高速バス、貸切バス、どれも全部人流ですから、こんなことは我々、経験がないぐらいの状況です。これは旅客船も同じです。公共交通全体がそんな状況ですので、とにかくこのような厳しい中で、人手不足もそうですけれども、本日は道路料金の

話が議論ですので、我々で言えば、本四架橋が四国と本州を結ぶ道路ですが、この道路料金を下げてほしいとは全く思っておりません。本日、私はそれを言いに来ました。道路というのは、ユーザーとしては、きっちり道路を維持管理して守っていただくのが我々の一番の気持ちであり本意です。道路はタダでは維持ができませんので、しっかり料金を取っていただいて、きっちりと整備・維持をしていただくことが我々の願いです。もちろんいろいろと今、大変な状況ですが、我々は道路があって初めてバスも走れますし、もっと言えば、私は旅客船事業も行っておりますので、この本四架橋の道路料金が下がったりすると、フェリーは壊滅的な状況になります。これは皆さんもよく御存じのとおり、本四架橋が完成したとき、あるいは道路料金を下げたときに、一気にフェリー会社が潰れました。先程お話にも出たモーダルシフトですが、人手不足の中で、モーダルシフトの議論をするときに、フェリーが無くなっても良いのか。道路ユーザーとして申し上げますが、今でも十分、本四の値段は安いです。ユーザーとして申し上げるのも変な話ですが、今以上下げないでいただきたい。同じインフラですが、公共交通もインフラですので、バランスが大事だと思います。この公共交通と橋及び高速道路は本当にバランスよくとの意味で、今以上下げないでいただきたいと思います。我々、先ほどの人手不足もそうですし、今日も読売新聞に、「バス業界、人手不足」とかなり大きく記事が出ていました。これはもうバス業界として、賃上げをし、いろいろな環境を整えて、工夫して雇っていくしかないんですけども、要はこれだけ業界が、我々も本当に賃金をどんどん上げていきたいんですが、先立つものがないと賃上げもできませんので、そういう意味では、こういう厳しい業界ですけども、公共交通がもうなくなるわけにはいきませんから、これ、瀬戸際ですが、我々、頑張っていきますので、皆さん、よろしく願いいたします。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、委員の先生方から御意見を伺います。

久末先生、お願いします。

【久末委員】 久末でございます。大変、御二方、勉強させていただきました。動画で勉強させていただいたつもりです。

本日は、日本旅客船協会様に2点ほど。1点はお尋ねというか今後の展開についてで、もう1点は私の感想ということでお伝えしたいと思います。

まず、54ページの主張は全く同感でして、特に一番上、これがとても大事だと思います。こちらは私の感想ですけども、日本というのは海に囲まれておりますので、海路の

確保ですとか海運の確保というのが、ほかの国とは重みが違うと感じておまして、そのことを最近ちょっと忘れてしまっているかと思います。そういった重みというのは、経済的なデータだけでは計れないところがあって、まさにこの1つ目にある災害時のリダンダンシー確保などの面で別の重みがあると思っておりますので、公共交通機関であるということプラスアルファ、安全保障の面などでも重みを持って、別の視点から大事にしていくというのが必要だとは思っております。こちら、まず、感想です。

それから39ページのグラフを見て思ったのが、トラックと乗用車が収入の2本柱というふうに、全くそのとおりなのですが、見ようによっては、一般旅客のところ伸び代があると思います。この辺りが、学生が、私たちとはちょっと世代が違い、若い世代ですので、新しいなと思ったのが、夏休みが終わったりするとうれしそうに話してきてくれるのが、自分たちはフェリーで、自分の愛車といっても車ではなく自転車ですとかバイク、あいつたものを持って旅行してきたんだと。リーズナブルだし、あと事故の心配のようなものが、ほかの乗り物に比べて圧倒的に低いと。それから自分たちは急いでというか、短時間で目的地に着くことが目的ではないのだと。できれば席を取るときなんかも、座敷席みたいなリーズナブルでみんなが交流できるようなところを敢えて取ると。そこで全く知らない方と交流するだとか、それが楽しいというふうに話してくれて、1回フェリーを使うと、割と愛車をいつも連れていけるから、次も使いたいという話を結構聞きます。もしかしたら、若い世代の掘り起こしみたいなものが、この一般旅客のところ伸び代として考慮できるのではないかというのを、ちょっとお尋ねというか、私の感想というところでお伝えしたいと思います。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

御回答は、何人かまとめて御意見をお伺いしてからにしたいと思います。

じゃあ、ウェブで御参加の太田先生、小林先生の順でお願いします。太田先生、どうぞ。

【太田委員】 太田でございます。

民間企業の創意工夫として頑張っておられるということに、改めて敬意を表したいと思っております。その中で料金施策を考えるために補完と代替のことについて幾つかお尋ねしたいと思っています。

まず、すごく昔の話ですけれども、瀬戸大橋が全通して35年になるわけです。当時の瀬戸大橋の需要予測としては、橋ができたからフェリーはなくなると、全廃になるという

前提で需要予測を立てていて、ところが橋が開通してもフェリーが頑張っ、て、運賃も工夫され、サービスの水準も上げて、フェリーがなくならなかったものですから、本四公団は、ちょっと話が違うよねと、やめてくれればいいのかというようなことが言われていた時代があった。その中で御努力をされて、そして2024年問題、環境問題等にフェリーが貢献していただくようになるまで、これまで頑張っ、てこられたということに対しては敬意を表したいと思っ、ております。

その中で、2008年、9年ぐら、い、1,000円高速とか高速道路無料化の折に、一旦、先行きが見通せないということで、新造船の建造等が控えられていたと。それが2014年に、確かに水準は下がったけれども、料金がある程度安定したということもあり、この中でビジネスプランを立てられ、計画をされてきて、頑張っ、ていらっ、しゃるということに対しては、大変、私どもとしてはありがたいと思っ、ております。

その中で、今日の前半のほうの話で、ダイナミックプライシングとか、混雑度が上がった場合、料金を変動させるとか、そういうような話が出てきますと、かなり短期的に高速道路の料金等々をこうやっていじって交通量を変更しようという話です。これは、道路が他の代替交通手段に対して影響を与えないのであれば、道路の中で完結するので、そのような方式もいいと思っ、るわけです。それに対して、やはり公共交通側としては、そんなにころころ道路料金を変えられては困るということだと思っ、るのですが、それがどの程度までなのかということをお伺いしたい。

それともう1点が、フェリーのほうの例で、北海道から四国に運ぶというところに敦賀と神戸の間は陸路を使うという、いわゆるインターモーダル（異なる交通手段間の連携）の例示をされております。とすると、フェリーと、船と高速道路が競合しているところについては、料金は安定してほしいけれども、六甲線（六甲線）といいますか、高速道路しかないところ、陸路しかないところに関しては、その料金についていろいろ工夫をしたほうがよいのかなと思っ、ます。このケースは、JR貨物との関係もあるので、陸路とか六甲線の部分だけはこうやって下げてもいいじゃないかというのは、実は簡単には言えないんですけども、総合的に考えて料金を考える必要があるのかなと思っ、ております。その点について御意見を伺えればありがたいと思っ、ます。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

小林先生、お願いします。

【小林委員】 2つ述べてみたいと思いますが、最初は、旅客船協会へ御質問させていただきたいと思います。2つ目はコメントですが、先ほど、最初の議題とも関わる話なので、それに関して1つ意見を述べてみたいと思います。

まず、最初の話ですけれども、人流も物流も、コロナのときは本当に大変な状況に陥りました。フェリーのお客さんも徐々に回復してきている。物流に関しては、かなり回復してきているのですが、観光需要がなかなか回復してきてないように思います。この観光客が回復していないというのをどう考えていけばいいのか。業界としてどういう見通しを持っておられるのかなど、その辺をお尋ねしたいと思います。観光の需要が、というかマーケットの構造がコロナで変わったのか、あるいは、まだ回復途上にあるのか、その辺の事情をお聞きしたいと思います。

2番目は、今の話と関係するのですが、物流が大きく変わってきている。これは先ほど話題になっております2024年問題と関係しており、RORO船の需要が最近非常に増加してきている。モーダルシフトという政策論、これは今まで長い間、議論してはいたのですが、最近になって一挙に動いてきているという感じがいたします。料金の問題だけを議論するのではなく、労働力の問題、モーダルシフトも併せて料金体系を考えていく必要があると思います。しかも、物流と人流側では話が違ふと思います。人流に関して先ほどバスの協会の話題にもあったように、マーケットセグメントして議論する必要があるのではないかなと思っております。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、今、御三方から御意見、御質問をいただいたのですが、主に需要の掘り起こしとか、あと観光の需要とか需要に関する話と、それから料金の決め方や、高速道路側の料金がどう影響及ぼすかという、大きく分ければそんなことだったと思いますので、まず、旅客船協会、バス協会の順に御意見をお願いします。

【日本旅客船協会 加藤副会長】 ありがとうございます。

需要の掘り起こし、特に一般旅客のお話もございましたけれども、やはり世の中が進化していますので、乗って楽しいというところを訴える努力ということを我々フェリー業界自身も、もっと進めていく必要があるかと思ひます。例えば、私自身の船を例にあげると、昨年、三十二年ぶりにようやく1隻、船を新しく造ることができたんですが、その船には自転車を船内に持ち込めるだけではなくて、やっぱり高価なロードバイクはきちんと飾っ

ておきたいだろうなと思ったものですから、客室の真ん中にサイクルピットという総ガラス張りでハンガーポールを立てた部屋をつくって、そこにロードバイクを飾っておけるといふ取組を行っており、結構、自転車の好き方には御評価をいただいていたりもしています。また、船の中に足湯を作っておりまして、これも、小豆島を1周バイクで走るといふマメイチがはやっているんですけども、それでバイクで疲れた足を足湯で、瀬戸の島々を眺めながら、夕日を眺めながら足湯につかっていただくとか、これも大変御好評いただいております、そうした取組みを我々自身をもっと進めていかなきゃいけないのかなというのがあります。

今後の見込みなんですけれども、これは本当に分からないです。高速道路の乗用車の通行量はほぼコロナ前に戻っているんじゃないかと思うんですけれども、特に四国の公共交通は全般的に悪く、フェリーも乗用車で乗ってこられるお客さんも少ないし、一般旅客で乗ってこられるお客さんも少ないというのが現状です。少しずつ戻ってはいるんですけれども、100に戻るかどうかの見通しというのが、なかなか分からないんです。8割か9割までは戻るかもしれませんが、そこで止まるかもしれません。そこをどうインバウンドで補完していくかということかもしれないなと思っております。

次に価格の話ですけれども、資料の中でも申し上げておりますが、通常は高速道路があつて、一般道があつて、フェリーがあるという3者択一の関係なのですが、本四架橋について言えば、高速道路を利用するかフェリーを利用するかのも二者択一の関係になっています。だから高速道路が安くなれば、当然、高速道路の利用量が上がり、フェリーの利用が下がるという、完全なバスター関係にあります。ロードプライシングの議論で言うと、下がった価格帯を目指して来られる方、移動される方がやはり増えると思われまので、正直なことを申し上げますと、そこはやはり慎重に、くれぐれも慎重に、そういうまさに二者択一の関係にある部分については、慎重に御配慮賜ればありがたいかなと思っております。

以上です。

【朝倉部会長】 バス協会、お願いします。

【日本バス協会 清水会長】 バス協会、清水です。

先ほど太田先生におっしゃっていただいたとおり、民間にというお話をいただきました。まさに、我々は何とか民間で踏ん張っています。公共交通は、公共と書いていますが、民間会社であり株式会社ですので、これまでコロナ前は、何とかこのバス路線にしてもフェリーにしても、何とか頑張ってくださいで頑張れたのですが、先程、この3年間でバスの

4,000億の赤字を話しました。これはフェリーも全く同じで、もう限界線を突破してしまいました。このコロナの3年間でです。その赤字分を少々戻ってきた分で取返しなんか全然できておりませんで、その4,000億は根雪でどんどん赤字が増えていますから、民間に敬意をと本当におっしゃっていただいたとお礼頑張っているのですが、本当に厳しい状況です。先程プライシングの話もありました。どこまで下げたら耐えられるかとの話もありましたが、先程の加藤副会長と同様、今が限界なのです。本四で言えば、もう今以上下げないでいただきたい。差をつけるというのであれば、上げたりというのはいいのですが、今よりも下げるともう耐え切れないというのが現状です。小林先生がおっしゃる観光も、もちろんこれから頑張ります。貸切バスも、高速バスも、非常に戻りが悪いです。松山ー広島間のフェリー高速船も非常に戻りが悪いです。やはり人の動きも大分、世の中のライフスタイルも変わってしまいましたので、100%戻るということはなかなか無いと思います。もちろん、これからのインバウンドもありますし、我々もいろいろ努力して少しずつ戻していきますが、この3年間のマイナスがあまりに大きいものですから、民間として踏ん張っていきますが、厳しい中ですので、正直申し上げて、これ以上下げることだけは、上げることは構いませんというのがもう我々の、本日それを言いに来たようなものですので、よろしく願いいたします。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、家田先生、石田先生の順でお願いします。

【家田委員】 お二人ともどうもありがとうございました。非常にせっぱ詰まっていることがよく分かります。それで、今、清水さんがおっしゃったように、そのせっぱ詰まり度のところだけ見ると、この部分を上げるのはどうかな、下げるのはどうかなって話になるけれども、もうちょっと広い時間、10年とか20年、ここまでの話と、それから今後のことを考えると、もうちょっと違うレベルで、お二人がおっしゃっていることを私なりに解釈してみたのですが、それが、お二人のお考えと合っているのかどうかを質問したいというのが、共通の質問ですけれども、それは何かというと、私の考えでは、この料金というものは、少なくとも高速道路料金について言えば、まずはとにかくかかるものはかかると、これ第1原則。やらなきゃいけないことを、ただだからメンテナンスしなくていいとか、そんなもんじゃないですから。かかるものをかかると。第1原則。第2原則は、使ったやつが払うのが普通だろうと。基本。そうもいかないところがあるにしてもね。第3原則は、道路システムだってシステムですから、妙な時間に渋滞するだとか、妙なところ

にばかり人がいて、そこで交通事故を起こすなんていうのはよくないから、安全とか効率とかそういうところから、なるべくリーズナブルなふうになるように料金も使いましょうと。この3つぐらいのもんだと思います。理論的にはああだ、こうであるけれども。簡単に言えばそれだけの話です。

ところが、実際はどうなっているかという話をするのですけれども、まず、フェリーも、それからバスも電車もみんなそうですが、公共交通です。つまり金さえ払えば誰でも乗っていいという、みんなのためにも役立っている、これを公共交通と言うわけです。それがこの20年くらいの間、どのような政策に翻弄されていったかという、簡単には過度な規制緩和。規制緩和のメリットがあるにしても、前、清水さんに伺った話ではあるので、僕がそれを清水さんに言うのは変な話ですが、言わば高速バスだけをやっている会社と、路線バスも抱えながら高速バスをやっている会社じゃ競争条件が全然違うのに、結果として、そんなもんフリーにしちゃったので、路線バスがとんでもない目に遭っています。というような、要するに運輸に関わる行政の諸政治あるいはトレンドに振り回された嫌いがあるんじゃないのって、これ、1個ありますよね。

それからもう一方で言うと、じゃあ高速道路料金がどうだったかという、僅か十数年前を振り返ってもらえれば、ただでいいでしょとか、どこまで行っても1,000円でいいでしょとか、今から考えると常識とは思えないようなものが、政治的に振り回されたりしますよね。また、課金の仕方次第にもよるけれども、例えば地方部に行くとしたら高速道路があつて、そうじゃないところは有料で、ここもかなりのギャップがあるでしょう。だから景気が悪いと高速道路料金を安くしようという意見が出たりしますよね。運輸行政にしても高速道路料金制度にしても、極めて政治的動向に翻弄される。その翻弄された一番の被害者と言うとちょっとあれだけれども、当事者が、今日、お二人来ていただいているところだと思います。というふうに考えると、お二人が言いたいことは、右往左往しないでほしいと。ちゃんとリーズナブルな料金制度をやってくれよと。歴史的に見ても、それから世界から見ても恥ずかしくないようなことをやってくれよということに尽きるのではないと思うのだけれども、いかがですか。

【朝倉部会長】 石田先生、続けて、もしあれば。

【石田委員】 ありがとうございます。勉強させていただきました。

苦しいって本当にそのとおりでと思います。公共交通ではリデザインということでやっていますけれども、僕ちょっと不思議だなと思うのが、データが、21世紀に入ってから

これだけ減っていますというデータしか出てこないんですが、バスのピークは1970年代で、そこから考えると、もう6割以上減っていて、その苦しい中でのコロナだから本当に苦しさはよく分かるんです。バス通に関して言うと、ところがバスに言うと、ピークの時分から基本的には同じビジネスモデルだと思っておりまして、そこをやっぱり、これは道路の問題で公共交通の部会じゃないんですけれども、せつかくの機会ですので、その辺についてどうだということをごさらに追加してお聞かせいただければありがたいなと思いました。これは清水さんへのことです。

あと、フェリー協会に関しましては、土地勘があるということ、かつ、需要も最も大きいということで、本四周りが、高速道路との関係もありますけれども、今、気になっていきますのは、北海道の中の鉄道というのがなかなか難しいことに、今後ますますなっていくさうだと。そういうときに、カーボンニュートラルの問題とか、ドライバー不足がさらに加速化していきますから、やっぱりフェリーに頑張っていたかなくちゃならないよねと思うんです。私、今、思い浮かぶ例としては、北海道と本州の間ということをお考えましたけれども、そういう可能性のある路線とかルートって結構あると思うんです。そういうことで、頑張っていたかのために、何か道路として、あるいは公共政策として、すべきことがありましたら、さらにお教えいただければありがたいなと思いましたのでよろしくお願ひします。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

日本旅客船協会、バス協会から、一言ずつお願ひします。

【日本旅客船協会 加藤副会長】 もう家田先生のコメント、まさに同意というか、胸がすく思いがいたしまして、感謝申し上げます。

北海道について申し上げますと、北海道は道路でつながっておりませんので、そういう意味ではフェリーが、まさにお役に立てるところだろうと思います。最近のRORO船は、北海道航路を中心にかなり増強してきています。フェリーについては、船の代替が中心ですが、RORO船はむしろ増やしているのが実態です。我々自身も、もっとそこをやっていかないといけないだろうと思っております。

少し話が変わりますが、北海道内のことについて言うと、やはり鉄道路線がなくなると、先ほどもフェリー乗り場までのアクセスが大事だと申し上げましたが、北海道のほうでも鉄道が弱ると、その鉄道に連結している港もやはり弱っていくということもございします。そういう意味でもやはり公共交通体系全体が、うまくリンケージを保てるように御

配慮賜ればありがたいかなと思います。

【日本バス協会 清水会長】 清水でございます。

家田先生、ありがとうございます。本当に公共交通は時代に翻弄されてきました。先程の規制緩和や道路料金。先ほど家田先生がおっしゃったとおり、道路は費用がかかるわけですので、厳しいから下げてくれとか、私は道路の料金にはそぐわないと思います。そういうことをおっしゃる方もいらっしゃるかもしれませんが、使った人が払うということから言えば、メンテナンスにもお金がかかるわけです。規制緩和もそうです。時代により、又は、その場その場で言うのではなく、安定させていただきたいので、道路料金に関しては、今以上上げないでいただきたいです。石田先生がおっしゃるとおり、我々バス業界も、ずっと下がり続けのこのままでいいとは思っていません。例えばバスで言えば、EVバス、伊予鉄バスとして、今年10台買おうとしています。来年以降も増やしていきます。自動運転もそうです。それからキャッシュレスですが、運賃箱をいつまでバス車内に設置するのか。1箱200万もする運賃箱を全部バスに乗せ続けるのか。バスももっとキャッシュレスでカードやスマホ決済にして、道路はETC化がどんどん進んでいるように、どんどんキャッシュレスに公共交通もしていく。EVを増やしていくためには、これはやはり道路、いろいろなサービスエリアも含めて充電設備がインフラとして整っていただければ、もっとEV化も進むと思っております。

先生、よろしく願いいたします。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、ちょっと時間の都合で大変申し訳ございませんけれども、この議題に関する質疑は以上ということにさせていただきます。両団体からの御意見は、全くもったもなものだというふうに認識しておりますので、今後も、高速道路とそれからフェリー、あるいは高速道路とバス、そういったものが両方うまく回るような仕組みというのをこの中で考えていくということが重要だというふうに認識しております。

ありがとうございました。

それでは、ここで、加藤様、天谷様、清水様、石指様におかれましては御退席ということでございます。本日は、大変お忙しいところをありがとうございました。感謝申し上げます。

それでは、続きまして、広島県知事の湯崎様、よろしく願いします。

【広島県知事】 ありがとうございます。改めまして、ただいま御紹介いただきました

広島県知事の湯崎でございます。皆様方には、日頃から様々な御指導あるいは御助言を賜っておりまして、この場をお借りして深く感謝を申し上げたいと思います。また、今日はこういった機会をいただきまして、重ねて感謝を申し上げたいと思います。

今日は、本四高速に関係する自治体の代表ということで御説明をさせていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いをいたします。

それでは、本四高速の建設・料金に関する経緯であるとか、あるいは環瀬戸内海地域交流促進協議会の取組といったことについて御説明をさせていただきたいと思っております。

本四高速の概要について、これはもう釈迦に説法だと思いますけれども、3つルートがございます、本州・四国を結ぶ幹線道路として、広域的な物流であるとか、あるいは観光の活性化に大きく寄与していると認識をしております。

料金に関しまして、これまでの経緯ですけれども、本四高速の通行料金は、海峡部が多くて建設費が非常に高かったということがございまして、当初は全国の他の高速道路に比べまして割高となっております。こういった中で、左下にあるように、平成26年4月から3つの料金水準が導入されまして、整備重視から利用重視への転換ということで、全国路線網に編入していただいて、今年度末まで全国共通の料金水準に引き下げさせていただいております。これは、私もこの料金を下げるときも関わってございました。いろいろな経緯等がありまして、こういう結果になっておるところでございます。

本四高速のストック効果、あるいは料金の引下げの効果ですけれども、例えば広島県で見ますと、レモンの収穫量が全国一なんです、このレモン、実は島嶼部でたくさん生産されておまして、輸送コストの低減によって生産・加工・販売、いわゆる6次産業化が進むとともに、例えば愛媛県では、事業用地が確保できる島嶼部に造船所が移転するといったような産業振興であるとか雇用の創出が図られておまして、沿線地域の活性化につながっているところです。岡山県、香川県を見ますと、物流関連施設の立地が増えておまして、物流の効率化、あるいは就業者の数が増加するといった地域の活性化に効果が出ております。徳島県におきましては、地鶏のシェアが拡大して日本一となりまして、兵庫県では、淡路島から神戸へのアクセス性が向上して、様々な分野において大きな効果をもたらしていると認識をしております。

以上、非常に部分的な成果であります、その他にもたくさんあると思っております。

次に、環瀬戸内海地域交流促進協議会の取組ですけれども、全国路線網への編入に当たりまして、本四高速の利用促進を図るために、平成26年3月に、環瀬戸内地域交流促進

協議会を設置いたしました。経済界、自治体などの関係者が一体となりまして、様々な分野での交流を促進するための取組を進めているところであります。

この協議会は4つの柱で取組を展開しているんですが、本四高速沿線の自治体の取組として、例えば兵庫県では、淡路島ロングライド150といったサイクリングのイベントの開催、あるいは兵庫デスティネーションキャンペーンとして渦潮クルーズなどを実施しまして、こういった取組の結果、明石海峡大橋の交通量は年々増加しているといった状況です。もちろん、コロナの影響は受けております。

次に、岡山県を御覧いただきますと、果物やアートをテーマにしまして大型観光キャンペーンを実施したり、サイクリングの魅力、これはやはり共通したテーマなんですけれども、発信する取組を推進して、瀬戸大橋の通行台数というのも順調に増加をしております。

徳島県では、大鳴門橋のウォークイベントなどを開催しまして、観光の入込客数が年々増加をしております。また、今年度から、これは非常に画期的な取組だと思うんですけれども、大鳴門橋に自転車道を新たに整備する事業に着手をしているというところでございます。

香川県では、体験型コンテンツなど新しい観光スタイルの推進に取り組んでおりまして、瀬戸大橋開通35周年記念事業などを開催して、県外からの観光入込客数が、やはり年々増加をしているという状況です。

愛媛県、高速道路の本線を走行するサイクリングイベント、これ、サイクリングしまなみというイベントですが、あるいは、しまなみ海道の自転車道、これ、1つの橋を渡るごとに100円とかあるんですが、これを無料化しております。それから修学旅行によるレンタサイクル費用の助成事業といった取組を進めまして、主要観光地の入込客数がやはり増加をしているという状況です。

高知県ですが、NHKの連続テレビ小説「らんまん」の舞台であります。県の全域で観光博覧会を開催して、歴史的遺産とネットワーク構築に向けた取組を進められて、県外の観光入込客数が、平成26年度以降増加をしているという状況です。

そして広島県ですが、先ほど御説明した、愛媛県と一緒にサイクリングしまなみといったサイクリングの観光振興に力を入れています。我々、案内看板を設置したり、あるいは、ブルーラインと我々はよんでいるんですけれども、そういった線を引いたり、安全で快適なサイクリング環境の整備を進めておりまして、令和元年には、全国初のナショナルサイクルートの1つに選定をさせていただいております。

次に、右側のグラフですが、こういった取組の結果、レンタサイクルの貸出台数、平成25年度から令和元年度にかけて約1.8倍となっております。コロナの影響を受けているんですが、今また大きく回復をしつつあります。自動車交通量も約1.2倍に増加するなど、取組の成果が出ていると考えているところです。

また、広島県ではG7広島サミットがございまして、これをうまく活用して、外国人も含めた観光需要の取組に力を入れておりますが、大型クルーズ客船に対応するターミナルの整備を進めまして、コロナで運休が続いていた広島空港の国際線の再開に向けても取り組んでいるところです。

また、2025年には、バラに関する国際会議であります、バラ会議福山大会2025を開催する予定にしていまして、同時期に大阪関西万博がありますので、また、瀬戸内国際芸術祭もあるんです。こういったところで連携を図って、国内外から多くの誘客を目指していきたいと考えております。

次に、本四の交流人口、あるいは、本四高速の交通量ですけれども、御覧いただいておりますのが交通機関別の本四間の輸送人員の推移であります。現行の料金水準や我々の協議会の取組によりまして、コロナ禍の影響はありますけれども、本四の交流人口というのは着実に増加をしていると考えておりまして、本協議会において、令和10年度を目標年次として、平成25年度と比較して1,000万人増を目指しているところであります。

次に、本四間の自動車交通量として、1日当たりの台数でありますけれども、本四高速の交通量も着実に増加している。これももちろんコロナの影響はあるんですけれども、その後も今、回復基調にあるというところです。

次に、交通量と料金収入の関係を示しています。令和4年度の料金収入は、平成25年度と比較して、同程度まで増加をしてきているという状況になっております。引き続き取組を進めて、さらに料金収入の増加が期待できると、コロナの影響もだんだんと薄れていくということも含めて増加をしていくと考えています。

最後に、関係10府県市としての提案でありますけれども、引き続き、本州－四国間の人と物の交流拡大を図って、経済波及効果を持続的に発展させるために、本四高速における全国料金制度を令和6年度以降も継続させる必要があると考えておりますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 どうもありがとうございました。最後の82ページのところに、御提

案ということで御意見が取りまとめであるというふうに了解いたしました。

それでは、質疑応答に移りたいと思いますけれども、本件につきましても、谷川委員より事前に御意見をいただいておりますので、事務局のほうから御紹介いただけますか。

【高速道路課長】 谷川委員の質問でございます。

本四高速の値下げにより、マイカー利用者の利便性が高まった一方、フェリーの運航にはマイナスの影響を及ぼしている。地球温暖化への対応や、車を運転しない、持たない高齢者や若者、旅行客らの利便性向上、鉄道の赤字路線問題などを考え合わせれば、公共交通の利用促進は重要な課題と言える。瀬戸内沿岸の関係自治体で、公共交通の利用促進に向けてどのような対応をされているか、何が課題になっているのか、御見解を伺いたい。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

まず、この御質問に対しまして、もし御回答いただけるような内容がありましたら御回答いただけるとありがたいと思います。瀬戸内海沿岸の関係自治体で公共交通の利用促進についての対応とか、また、課題があればどんな課題があるのかということでございます。よろしく願い申し上げます。

【広島県知事】 ありがとうございます。

我々もフェリーはもちろん、今、御指摘あったような車を持たない高齢者であるとか、若者の利便性向上であるとか、あるいは観光客の周遊性を高めるといったような効果、あるいは船そのものが観光の対象に入るといったようなことも含めて、重要な公共交通機関だというふうな認識をしています。

そういう認識の下で、本四間の交流促進を図るというためには、もちろん道路だけではなくて航路の利用も含めて、全体として人や物の移動する量というのを底上げしていくということが、要するに需要喚起ですね、ということが重要であると考えておりまして、我々はその意味も含めて、相当な観光振興というのは図っているというところです。

公共交通全体としては、もう、これも皆様、御承知のとおり、人口が減って、利用者が減ると。先ほどのバス協会の、あるいはフェリーのお話もありましたけれども、交通事業者の収支は悪化をしていくし、これは我々も苦慮しているところです。高齢化して運転手は不足をしておりますし、コロナの影響も大きいといったようなことが足元の大きな課題だと思います。

広島県の話になりますけれども、持続可能な地域公共交通の実現に向けまして、広島県

地域公共交通ビジョンの策定のプロセスに入っております、利用者だとか、交通事業者とか、行政の関係者が、中長期的な視点で取り組むことを進めようとしております。離島の航路とか生活航路の維持は非常に重要なので、これに向けた補助も行っていきますし、バスなどのネットワークの再構築もしなければいけないと思っておりますし、交通結節点の機能強化といったようなことも進めなければいけないと考えております。さらに我々、今、もう少し具体的な取組ということを検討しているところであります。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、御意見があればお願いします。

石田先生、お願いします。

【石田委員】 委員を務めております石田と申します。よろしくお願ひいたします。

今日の御発表をいただきまして、本四高速にかかわらず、道路を10府県市としてうまく活用されていると、懸命に活用されているというお姿が見えて本当に感激いたしました。ありがとうございます。

それに比べると、本四の活動ってどうなのだろうかということも同時に思いました。例えば周遊券みたいなもの、あるいはもうちょっとインターの出入りを自由にすると、各地域との活動と、さらに高速道路が、本四が密接に関わっていくのかなと思ったり、先ほど来、話題になっております物流のためのハブ施設との関係とか、もうちょっと高速道路の本体以外のところで、高速道路会社、とりわけ本四に何か期待したいものがあったら教えていただければありがたいと思いました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

あと二、三名の委員の御意見をお伺いしてから回答をお願いいたします。ほかにありませんでしょうか。

久末先生、お願いします。

【久末委員】 委員を務めております久末と申します。今日は、大変分かりやすい御講演をありがとうございました。

75ページの2番のナショナルサイクルルートのお話が大変興味深いのですが、今日、拝見したところによりますと、ほかのところにもちらほらサイクリングルートが見えてくるのですが、これが風穴の1つになるという可能性もあるなと思ひまして、例えば本四高速とサイクルルートみたいなものを今後どういった形でつなげていくとか、あと何か展望のようなものがあるかもしれないと、ぜひお聞かせ願ひたいと思っております。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

家田先生、どうぞ。

【家田委員】 知事、どうもありがとうございます。家田でございます。

今日の話題からもうちょっと外れるかもしれないですけども、お考えを。代表ということか、知事御自身のお考えでも、どちらでもいいのですが、伺ってみたいです。とにかく四国と本州が3本のルートでつながって、ざっと40年ぐらいたちますか。もうちょっと短いかな。おおむねそんなものですよ。それで、とにかく人口が減るより前に、この3つをつくったというのは、大きな成果じゃないかと思います。ただ、一方で、どれも非常に重大な構造物でできていますから、もう万全のメンテナンスをやっているとは思いますが、長い目で見ると、恐らく更新とか、かなりヘビーな仕事が出てくるルートの代表が、この本四ですよ。そんなふうなことについて、この協議会の中での、ある種の懸念とか、心配事とかあったら教えていただきたいということと、例えば紀淡海峡とか、もうちょっとつないでもいいなという意見もありますよね。そういう中では、これから人口が減っていく中で、そこまでの負担力というのは恐らくちょっと難しいじゃないかみたいな御意見もあるだろうし、そうじゃないのかもしれないし、また、同時に、本四連絡橋の備讃ルートについては、新幹線が入る可能性があるルートとしてつくってあるけれども、それがずっと凍結されているわけですよ。広島知事さんではいらっしゃいますけれども、瀬戸内経済圏みたいなことを考えると、この橋を新幹線としてもやっぱり活用する方向のほうがいいじゃないかという意見もある。この辺、いずれも今日の話題よりも外側にある、しかも長期的な問題ですが、お考えがありましたら伺いたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

今、3名の委員の方々から幾つか御意見いただいたので、御回答いただける範囲で結構でございます。知事、よろしくお願い申し上げます。

【広島県知事】 御質問ありがとうございます。

まず、本四高速への期待ということだと思うんですけども、我々、いろいろな取組と一緒にやっているところはありまして、周遊割引みたいなこともやっていますし、あとはサイクリングなんかも、この間、まさにこの瀬戸内海でのサイクリングの振興というのを

本四高速の皆様にも大変お力をいただきながら進めているところです。その他、物流など、どこまで本四高速の手が届くのかというのはありますけれども、本四高速としてできる範囲のところは、いろいろ御協力いただいているのかなと思っています。

2番目の御質問のサイクリングのところ、若干聞き取りにくくて、御質問が十分理解できなかつたところがあるんですけども、瀬戸内海の地域内でいろいろなサイクリングルートがあつて、それをどうつないでいくかみたいな御質問でよろしかったですか。

【久末委員】 もし、そういった構想というか展望のようなものが出ているようであれば、ぜひ知りたいなと思ひまして。

【広島県知事】 地域全体として、我々、四国と、それから中国地方と、少し分断されたサイクリングルートもあるんですけども、それをつないでいるようなサイクリングルートというのもいろいろつくってしまつて、マップなんかも提供して、この地域全体として、サイクリングの非常に適地だということをアピールしたりしています。特に、しまなみから、我々、やまなみと呼んでいるんですけども、島根、鳥取まで行くルート、こういったものはつないで振興したり、あるいは、しまなみから横へ伸びていくようなルートとか、こういったことも振興して、どうしても離れているところもあるんですが、セットで、この地域が、そのものがサイクリングに非常にいいんだというようなことをプロモーションをしているところです。実はJRなんかも協力してもらつて、自転車を乗つけるような列車を運行してもらつたり、あるいはバスというようなことを御協力していただいたり、そういったつなぐ努力もしているところです。

それから今後ですね。非常に大きな構造物で、今後どうなっていくのかということですが、そもそも大きな更新をするというのは、これは設計上200年で構想されているので、かなり長期の話だと思いますが、大規模な架け替えだとかということを除いても、かなりやはりコストがかかるものだと認識をしております。そういう観点で言うと、これはちょっと協議会の中全体で話しているわけではもちろんないんですけども、私個人は、これは架橋部分のみならず高速道路全体、いずれにしても非常に大きな維持費がかかる、それは無視できないものなので、それをやっぱり見据えた料金体系というか、それは考えていくべきだろうと思ひしております。もっと端的に言うと、無料化ということがあるわけですけども、本当に無料化をするということがいいのかということも含めて、逆に言うと、先ほどもちょっとバス協会さんとかの話とはちょっとコンフリクトが起きるかもしれませんが、料金も使いやすい料金にして、無料化というよりも維持がしっかりできるような料金

体系が重要じゃないかとは思っております。

新しい架橋などについては、これは個々のいろいろな事情があるので、これはなかなか一概に、私が全てのいろいろなところを代表して申し上げられませんが、必要などころは必要、大きなルートを新しくつくっていくというのは、これはなかなか現実としては難しいのかなとは感じております。

新幹線の件については、これは広島県というよりは、非常にもう四国の皆さんが、やはり切望されておられて、我々中四国の知事会サミットというのはあるんですが、その中でも必ず要望事項として新幹線の整備というのが入っておりますので、そういう意味では、地域の総意として、新幹線の整備というのを進めていただきたいということはございます。これは代表としての意見でございます。

【朝倉部会長】 知事、どうもありがとうございました。

それでは、時間の都合もありますので、この議題についての質疑は以上ということにさせていただきます。

いずれにしても、本四高速を含む高速道路会社と、それから関連の地元の自治体が協調して、コラボして、高速道路を含む交通システムのよりよい利用の在り方を考えるということが重要だと思います。料金の話にしても、高速道路会社側だけでの都合で決めるものでは必ずしもないので、そういった、自治体とコラボしながら、よりよい案を考えていくということが重要だなということを改めて認識した次第です。どうもありがとうございました。

それでは、本日、予定された議事は以上なんですが、先生方からどうしても御発言がということがあれば承りたいと思いますが、よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、議事の進行は事務局のほうにお返ししたいと思います。ありがとうございます。

【総務課長】 長時間にわたる活発な御議論を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、御同意をいただいた上で公開したいと存じます。また、近日中に速報版として簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えております。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

— 了 —