

平成28年4月7日

【総務課長】 それでは、一部おくれていらっしゃる先生がいらっしゃいますけれども、時間になりましたので、始めさせていただきたいと思います。

皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第22回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の森よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。今日は朝早くから、また足元の悪い中、寺島委員長をはじめとしまして、委員各位の先生方、そして今日は奈良県の知事をはじめとしまして日本バス協会、全日本トラック協会のご説明いただく方々にお越しいただきまして、足をお運びいただきまして、まことにありがとうございます。

今日ご議論いただきますのは、大きな点で言えば関西エリアの料金の体系の議論、そしてまた前回から加えていただいております高速道路の有料・無料の料金レベルの議論といったようなものを幅広くご議論いただくということでございますけれども、その前に、この4月1日から、先刻来議論していただいております首都圏の新たな料金体系の運用が開始されたところでございます。もともとばらばらであった料金水準を統一させるということ、起終点が同じであれば同一料金にするという、そしてまた圏央道等々の環状道路の利用の促進を促すという、今までやったことのないというんでしょうか、国土交通省として初めての新たな取り組みの料金運用をこの4月1日から開始させていただいたところでございます。まだ始めたばかりでございますので、その効果等々につきましては、また今後この時間、場所をおかりいたしまして発表させていただきたいと思いますが、若干のプログラムミスで、ちょっと利用者の方々にご迷惑をかけるという段はあったわけでございますが、実質的な不利益が出ないように、今高速会社、各会社のほうで今調整をさせていただいているところでございます。

いずれにしても、この料金体系をうまく運用していくことで、今までのインフラストックを有効に利用していくという視点で、私どもとしても一生懸命頑張っていきたいと思っておりますし、これからこの次のステップとして、関西圏のエリアの議論をどのようにして

いくのかといったようなこと、そしてまた今までございます高速道路のインフラストックに対する無料の料金——無料の料金というか、無料の区間についての取り扱いをどうしていくのかといったような新しい取り組みも議論していただければと思います。

本日、このような非常に大きな会議室での議論でございまして、委員長の表情がこちら側ではなかなか見えないぐらい大きな会議室でございまして、そういう会議室に見合ったような幅広い議論をぜひしていただけてということをお願いをさせていただいて、冒頭のご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

それでは、まず最初にお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。上から配席図と議事次第のほか、資料1として委員名簿、資料2として奈良県のご提出資料、資料3として日本バス協会のご提出資料、資料4として全日本トラック協会のご提出資料、資料5として諸外国の高速道路の有料・無料の状況について、それから参考資料として首都圏の新たな高速道路料金についてがございまして、漏れている資料がございましたら、お知らせいただければと思います。

また、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。本日は、小幡委員、山下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。本日もご出席いただきます委員の方は、委員総数15名のうち13名でございまして、定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

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、ご協力をお願いいたします。

以後の議事の進行を、寺島部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【寺島部会長】 それでは、これより議事を進めさせていただきたいと思っております。

本日は2つ議題がありますが、まず初めに、前回に引き続きましてヒアリングといたしまして、全国的な料金の課題である有料・無料の整理について、荒井奈良県知事、よろしくお願いいたします。

【荒井奈良県知事】 では、早速ご報告を申し上げます。奈良県は道路の整備ができておりますのと、有料・無料のちょっと珍しい課題を抱えておりまして、そのようなことを申し開けというご趣旨だと思います。

早速資料をお開き願ひまして、2ページ目をごらんください。奈良県の概況でございまして、このような面積であります、平野部が約4分の1に過ぎません。そこに人口の9

割が集中している地勢でございます。なお、その人口は明治の初めは約40万人でございました。日本全体が3,400万人でございましたが、昭和40年までの100年近くの間には奈良県の人口は倍になっただけでございます、80万人になっただけでございますが、日本の人口は1億人近くになりました。人口の集積がおくれていた地域でございますが、昭和40年から30年間で60万人も増えてしまいました。これは社会増でございます。これは近鉄が生駒山のトンネルが掘れたり大阪通勤者の良質なベッドタウンとして発展したせいでございます。人の感じが随分変わってしまいました。今も政治の面で奈良と大阪のハイブリッドのような町になってきているところでございます。それは人の話でございます。そのような地勢ということでございます。

3ページ目をお開き願いますと、左のほうは道路整備が大きくおくれてきております。一度昭和30年代におくれますと、その後追いつくことがなく、ワニの口のように差が広がってきているということでございます。また35年間高規格幹線道路の開通がございませんでした。名阪がまずできまして、その後35年間縦の高速道路ができませんでしたので、ジャンクションが1つもない県でございましたが、最近やっと1つ初めのジャンクションができあがりました。道路政策上というよりも、奈良県のいろいろな事情で要望を十分しなかったと反省をしております。

4ページ目をお開き願いたいと思いますが、道路の威力は各地で抜群でございますが、地方がそれぞれ地力をつけなさいということになりますと道路が要ります。奈良県と滋賀県を比べてみますと、滋賀県は通過の幹線道路が走っておりますので、工場があつて正規率が高いと。社員の正規雇用率が高いと若者の生活が安定して、実は出生率が高いと。そのような差にも響いてくるわけでございます。道路があると出生率に関係するといったものの実証の比較ができます。

一方、努力をすると多少の企業立地もございます。真ん中で、ここ七、八年で企業立地が進んでおります。これは道路が多少よくなったと企業の投資家が見ておられるわけでございます。道路整備は地方再生、とりわけ仕事の間をつくる意味で最重要課題だと認識をしております。

5ページ目は、工場だけでなく観光のために重要だと思いますが、車で来る観光客というのも大事なんですけれども、道路がよくなると町の雰囲気よくなります。無電柱化とか道路中心にまちの風情をよくするというに取り組んでおります。これは「大宮通りプロジェクト」という名前で奈良公園から平城宮跡の間を、花を植えたりいろいろな街路

事業に取り組んでおります。道がよくなるとホテルも来ないといったような悪いほうのサンプルが奈良県でございます。

道路の課題に入らせていただきます。7ページ目でございます。名阪道路が先ほど最初にできましたと申し上げましたが、西名阪と名阪に分かれますが、西名阪と名阪国道の交通量にこのような1万1,000台の差がございます、全車種で名阪国道で無料が5万4,000台1日走りますが、西名阪の有料の部分は4万2,000台しか走りません。途中から太くなるわけで。どこからこの車が来るのかということでございます。大型車両につきましては、約5,000台の差がございます。私は奈良公園のそばの公舎に寝ておりますが、大型トラックのやかましい交差点を通過するエンジンの音で目が覚めて、年のせいかもしれませんが、エンジンの音がよく聞こえます。調べてみますと、奈良公園を通過する大型貨物車がこのようにいろいろな他県の車が多いということがわかりました。これは天理から無料になりますので、夜中地上を走って天理のインターチェンジに行かれると高速道路料金を節約されるという行動があることがわかりました。

このようなことがどうして起こるのかということを多少調べましたが、8ページ目になりますが、大阪一名古屋を結ぶルートは名神、新名神、名阪の3ルートでございます。名阪国道のみ無料区間が存在をしておるということでございます。

9ページ目を開いていただきますと、有料・無料の横軸ルートの差でございますが、名神で6,830円、新名神で7,860円、名阪国道ですと3,470円ということでございます。この料金の差、とりわけ天理インターから名阪国道が無料でございますので、そこにトラックが集中されるといったことでございます。

10ページ目をお開き願います。安い道路を走るというのは当然の行動でございますので、そのこと自身は何とも言えませんが、有料・無料の配置によりまして非効率な経路選択が行われているのではないかという面で調べました。3ルートを見ていただきますと、名阪国道の死亡事故発生率が0.95と極めて高くなっております。線形も悪いということもございますし、もう一つは、その前の稼働率、ヘビーユースになっておるわけでございます。道路も傷み率が高い。また、この道路の通過交通が約6割でございますので、地元は地元直轄の負担金を負担しておりますので、多少腑に落ちない点があったということでございます。

11ページ目でございますが、首都圏ではこの4月1日から発着地同一ならば同一料金の適用が行われました。これは関東でご苦勞の末このようなことが行われたわけござい

ます。

12ページ目でございますが、ドイツでは古くから南北に通過する交通、最近では東欧から西の方に通過する交通が問題になっておりましたが、私はOECD代表部において、欧州運輸大臣会議に参加しておりましたが、話題がドイツ、オーストリア、スイスが通過トラックの問題を長年議論しておるので、どうしてこんな議論をするんだろうかと思っておりましたが、このような環境問題、あるいは負担問題、アウトバーンは無料でございますので、そのようなことが長年議論されておりましたが、やっと通過交通を衛星で課金するということがあるということを最近聞きました。

13ページ目でございます。後ろに業界の方がおられますので、業界に課金するというのは言いにくいことでございますが、私は自動車交通局長もしておりましたので、業界の方と親しくしておった担当局長でございましたが、場所が変わってこのように名阪国道の最適交通の実現、TDMというようなことでございますが、課金の対象を通過大型貨物車に限定して課金するのはどうかといったようなアイデアを持ち込むことになりました。ちょっとヘジテーションの中で申し上げております。

次は、京奈和自動車道の課題でございます。縦の道路でございます。15ページ目になりますが、大和北道路というのがございます。真ん中に郡山ジャンクションから北の新名神などに行く道路でございます。この大和北道路——京奈和自動車道大和北道路とっておりますが、この有料・無料問題がこれからの課題であろうかと思えます。無料になれば大型貨物交通が名神・新名神を避けてこちらのほうに来られるのではないかという心配が一つございます。交通偏在、ヘビーユースを加速するのではないかという心配がございます。

16ページ目を見ていただきますと、三大都市圏の環状道路の有料・無料につきましては、圏央道、東海道は全線有料で事業化されておりますが、関西大環状の中の京奈和自動車道が有料・無料が混在をしております。また、未事業区間があるということもございます。これは名阪国道と大和北道路の課題ということになります。このような課題を与えていただいて感謝も申し上げますが、知恵が十分出ない難しい問題と認識をしております。

17ページ目でございますが、いずれにしても道路があるといいに決まっておりますが、完成の見通しが立たない区間が2カ所ございます。橿原北—橿原高田の4キロと大和北の12キロでございます。この環状高速道のミッシングリンクでございますので、ぜひとも早くつくってほしいなという思いは強いものでございます。有料・無料の課題と別に、と

にかく道路があると地域が発展するという課題がございます。

18ページ目になりますが、有料・無料の道路の地方負担のあり方という点で、ちょっとお金のない奈良県でございますので、センシティブになっております。道路の整備がおくれているに加えて、負担も過重じゃないかなんてひがみ根性が非常に増大をしております。ここにありますように、他府県に比べて負担が大きいと思います。これは地方負担として税金、あるいは交付税の中から負担するわけでございますが、有料道路は効率のいいところからつくるといってございまして、どのような哲学・思想で日本の有料道路、無料道路、高速道路のネットワークを完成させるかというような課題でもあろうかと思っております。多少虐げられた事情が奈良県にあるとちょっと同情を持って聞いていただければという陳情でございます。

19ページ目は、どのようにこの料金問題、整備問題を解消すればいいか、提案というほどのことではございませんが、19ページ目になりますが、やはり高速道路がつながってこそその高速道路でございます。負担のネットワークというよりも、そのネットワークはとにかく早く実現していただきたい。そのときに、日本では前倒し整備をする有料道路制度は無料開放を前提に有料制度を導入された知恵がございまして、それをどのように適用していただくのかということがございます。また、その2つ目の枠は、地方負担はどのように合理的に判断すればいいのだろうかということでございます。大都市は有料ができますと地方負担がゼロでございます。おくれているところは地方負担が出てくると、有料化が完遂できないわけで、日本の道路は全部永久に有料だよということであれば、一つ何でも無料開放を前提にした先行道路と後発道路の地方負担といった課題であろうかと思っております。新しい地方負担も含めた有料・無料のスキームを考えておられる中で、未事業化区間、未供用区間をどのようにするか、課金を有料化するに対して奈良県の事例は通過大型車は地方にあまり便益をもたらさないの、ドイツと同じように、ドイツの運輸大臣がよく言っておりましたが、アウトバーンの道路を傷めるのと、当時はまだ排ガスの影響が大きかったので、汚いガスを残していくと。ガソリン1つ買ってくれないというふうにドイツの運輸大臣はこぼしておりましたが、それほど大げさではございませんが、ちょっと思いを同じくするところがございます。

20ページ、最後でございますが、高速道路を賢く使うための償還主義とネットワーク主義をどのように調和・発展させるのかという課題のようにお見受けいたします。道路局長が申されましたように、広く考えるという意味では、十分でございませぬが多少の意見

の提案のようなものを持ち込んだだけでございますが、従来の償還主義を延長させて、延伸型のネットワークは同じ組織でありますと内部補助になりますし、継ぎ足しでありますと外部補助になりますが、料金プール制を駆使して全国に高速道路ネットワークを拡大すると。延伸型はわりと素直に理解ができます。並行型の場合の料金プール制ということがどのように可能かと、同じ組織であればいいわけでございますが、アクアラインの割高な料金水準を克服するのに亀井建設大臣が下げろ下げろと言っておられたのをよく存じております。大分抵抗があったんですけども、とにかく下がって、需要が増えたということでございます。

これは、アクアラインを想定いたしますとAの湾岸道路の料金は、ほかのAの他の部分の料金の内部補助でAを支えて料金を下げてBの料金も下がったというような、Aを支えてBの料金を下げたといったようなこと、あるいは本四架橋も同じようなことが行われたと聞いておりますが、これは有料区間がとにかく存在しているからできるようなことでございますが、奈良のように無料区間がもう先にあるとなかなか難しい課題だなど、前人未至の、まだ試したことがあまりない課題のようにお見受けいたします。

それをTDMをどのようにするか、大阪一名古屋のTDMはこの20ページの一番最後の図でございますが、無料区間が間に縦横に挟まっておりますので、とりわけ①が早く無料化されて、あと名神、新名神ができてまいりましたので、さてこれをどのように扱うのかという課題が存在するように思います。奈良県にとりましては、通過交通が6割あって、やはりヘビーユースであるということは何かいような使い方ができないかと、ほかの平行な道路ができ上がってきていますので、いい配分が料金制度でできないか、それと地方負担が納得のいく合理的な考え方にならないか、そのような2つを念頭に置いて開陳をさせていただきます。

ご清聴ありがとうございました。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

奈良の置かれたポイントを極めて明確にご説明いただいたと思いますので、委員の方々のご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。

どうぞ。

【天野委員】 本日は大変丁寧なご説明をいただきましてありがとうございました。

1点だけお尋ねしたかったんですけども、先ほど知事のご説明の中で高規格幹線道路の開通が35年間なかったというお話のところ、県のご事情であまり要求されてこなか

ったというのがあるとおっしゃっていたんですけれども、もし差し支えなければ、どういったご事情からあまり進めるように要求されてこなかったのかお聞かせいただければと思います。

【荒井奈良県知事】 つまらないことに口を滑らせてしまいました。知事部局が熱心ではなかった、よく有力な政治家がおられると道路が早くできるという風評がございますが、道路局はそんなふうにつくってないよとおっしゃるわけでございますが、地元がやはり熱心でないとなかなか道路ができない。奈良県はあまり熱心じゃなかったように聞いております。それは最初の京奈和をつくられたのは国道事務所のオオイシさんという方が現地に行ってなかなか苦労されました。道路は要らんという頭、観念がそのようにあったということと、政治的に、国会議員と知事が仲が悪かったんですね。具体的に言うのは差し控え……。建設大臣をされた国会議員ですけれども、知事はああいう政治家に道路建設を頼むのは嫌だと、そんな程度でおくれたというふうにも言われておりますので、今は国会議員を頼ってはおりますが、やはり知事部局が一生懸命お願いに行かなきゃいけないと思っております。

地域の願いが、このようにやはり人・仕事・まちづくりで大事だということが、差が出ておりますので、道路をつくってまちづくり、工場用地をつくったところは工場が来て滋賀のように正規雇用があります。福島とか滋賀は放っておいても道路ができるんだと知事が楽々宣言をしておりますのでうらやましいなと思っておりますが、ちょっと幹線から外れたところ、肋骨のほうはやはりちょっと努力しないと血液が回ってこないなという印象でございますので、幹線は放っておいても道路ができるんだなんていう知事が気楽なことをおっしゃいますので、うらやましいなと思って聞いておりますが、奈良のようなところはちょっと外れておりますので、努力を人一倍せないかん立場だということは、今は十分わきまえております。

【寺島部会長】 どうぞ。

【石田委員】 どうもありがとうございました。

有料と無料の問題をこういう大規模なネットワークでお考えいただいているということでよく勉強させていただきまし、ほんとうに大事な問題だと思っておりますので、私自身もしっかり考えたいと思います。またよろしく願いをいたしますということが一つです。

質問なんですけれども、17ページに「京奈和自動車道には完成見通しが無い」と非常

に強い表現をされていて、感情がこもっていてすごいなと思ったんですけども、主な理由はやはり費用面と文化財とかいろいろなものがあると思うのですが、最も主たる理由は何でしょうか。ちょっとお聞かせください。

【荒井奈良県知事】　こんなにミッシングリンクが発生する理由の一つで、よく遺跡が多いとか用地買収が——用地買収がしにくいことは確かでございますけれども、やはりメンタルな、地域のメンタリティーが今の私の立場の判断だと大きく影響するんじゃないかと思っております。それは観光にもつながるんですけども、大変災害の少ない住みやすい地域でございます。他の地域でもそういうところがあるので、そういたしますと、例えば所得の貯金高というのが全国トップクラスなんです。で、暮らしやすいと。余計なものは要らんというメンタリティーになるように私は思います。そんなにさぼっちゃいかんと、私の立場でさぼらないで仕事しないと子や孫にいいことが起こらないよと、こういうことを説得せないかんような立場で、道路も一つその象徴で、道路なんかなくてもちゃんと暮らしていけるやんと、こういうようなメンタリティーが強い。それを説得して、やはり道路を着々とつくらなきゃいけない。

これはスイスと交流してよくわかります。スイスはあるような豊かな国ですが、やはりインフラを着々と営々とつくっておられます。日本もそうでございますが、インフラは営々とつくっていかないと国の発展が頓挫するように思います。日本の政治——あ、ちょっと余計なことを言う——政治状況で、もう公共事業は要らないとかインフラ、これは政治の派閥間の確執で起こったことに過ぎないと私は思いますけれども、インフラはやはりスイスの例のように着々とつくっていかないと国の発展が、エンジンが弱くなると思います。どのように作るかは知恵が要ると思いますけれども、急にはできませんので、計画を立て着々と。奈良はその悪い例としてご紹介、メンタルがちょっと、熱意が少なかったと一言で言えば思います。

【石田委員】　ありがとうございました。

【寺島部会長】　どうぞ。

【太田委員】　どうもありがとうございました。貴重な視点を与えていただいたと思っております。

2005年の民営化のときのことを振り返ると、有料か無料かという選択は次のような視点もあったと思っています。有料の場合にはNEXCOが整備するためにどうしても需要に応じて後回しになる可能性がある。無料の場合は地方負担が多いけれども、整備が促

進される可能性がある。それはもちろん需要の多寡に左右される面もあったのですが、地方がある選択をしたという部分があったと考えています。つまり、無料区間を選択されたのは早く整備したいという意図があったのではないかと思います。

無料か有料かを選択するときには早く整備するという視点がまず重要だったわけですが、10年がたちネットワークの整備が進んできたときに有料と無料が組み合わされているために有効利用ができないのでそれは見直すべきだと。それは私たちも考えるべきことであり、従来から考えていたことです。それに対して、18ページでご提示されているのは、無料区間の場合には選択するときには地方負担が多かったという事実がある。それを今奈良県の負担が多かったということをここで明らかにしていただいたわけですが、これは無料で整備したのだけれども、有料に変えるときに何らかの形で奈良県の利用者の方なり、奈良県に対して少し工夫があるべきであると、そういうお考えでご提示されていると考えてよろしいのでしょうか。それは整備の時代から利用の時代が変わったときに、昔々に約束というのがあったのだけれども、新しい時代に新しい使い方に変えたときには、発想自体を変えていくべきだとお考えなのかを確認させていただければと思います。

【荒井奈良県知事】 ご質問ありがとうございます。

まず最初に、どうして名阪の西の外れだけ無料になったのかという事情のご質問もちょっとあったと思います。これは河野一郎建設大臣が直轄でやれと言ってされた区間でございます。千日道路とよく言われますが、1,000日で多少線形の難しいのをさっつつくってしまった。道路ができたなら喜びでありますけれども、今となつては早く無料を中途につくってしまったのは、今のこのような問題を惹起している。高速道路を有料から順番に延長してつくるとこういう問題、先の需要の細いところは地元負担も入れてやるというのはほかのスキームでございますが、これはちょっと特殊事情で河野一郎さんがどうしてここをやれと言って建設省が嫌々つくられたのかなと思うんですけれども、これはいろいろ政治的な事情が絡まっているように思います。先生おっしゃいましたように、整理なしにってしまったと、今から見れば思います。体系的な整理なしにつくった。道路をつくるのはやはり当時は大事なことでございましたので、体系的整理なしにつくられた。じゃあ、今どうするのか。そのときには地方負担として直轄の負担金を4割でございましたが入っていたわけで、有料化するとそれをどのように還元するのか。資料にも言っておりませんが、気持ちとしてはという恐れながら申し上げなければいけません、6:4で配分すれば、有料になれば6:4で返ってくるのかなとかいうふうに、ちょっと多少思っておりますが、

要求というふうまで気持ちをご当局に向ける勇気はまだございません。

【寺島部会長】 ほかに。

どうぞ。

【児玉委員】 無料区間と有料区間がこういう形になっていてトラフィックにゆがみが出ているということを是正したいという、行政機関としてのお考えはすごくわかるんですけども、無料区間をもしなくすということについては、例えば県民の皆さんというのはどのような考えを持っておられるのか。その辺の意向というのは調べられたことはあるんでしょうか。

【荒井奈良県知事】 このような県の意見を言いますと、やはり沿道の県会議員から有料にするのはけしからんとおっしゃるわけです。それは付近の住民がやはり生活道路としてこのような道路を使っておられるわけでございますので、政治的な苦肉の策で通過交通にはちょっとドイツのようにお金をかけても、いただいてもいいんじゃないかと、こういうふうに申し上げているわけです。したがって、地元の、E T Cを使って通過交通をナンバープレートなんかで把握して、ドイツのように衛星で把握するにはトラック業界にも車載器が要りますので、ドイツのまねをすればできますけれども、後ろにおられますのでちょっと直接申し上げる勇気はございませんが、地元の方は通過交通がそんなにあるのを知らないんですね。6割もあると言ったらびっくりされているんです。自分たちが使うのに、通るとわかりますが、恐ろしい大きなかさのトラックがびゅんびゅん横を走っておられますので、その中を小さな軽自動車が行き物に行かれるといった風情でございます。何かちょっと道路の風景としては変わっているなどと思われるところでございます。

地元の感じというのは、地元のユーザーには無料にしてくれという声強いものの、なお通過交通で自動車にかけると言ったら、そんな理不尽だと坂本大閣下がおっしゃいますので、元自動車局長として申し上げておきたいのは、軽油引取税の燃料課税がトラック業界は暫定税率の上乗せ——道路財源で上乗せ課税をして軽油引取税としてその一部がトラック協会に返っておりますが、それは7.8から8%か、上に乗っているのを下げるとというのが悲願でございますので、それは財源として全体に使っているのということで、だから一般財源として課金されるのと、有料道路として課金されるのと整合性が業界としては要る話だと思います。そちらのほうと一緒に抱き合わせてしていただけないかなと、業界になりかわって陳情させていただきます。

【寺島部会長】 何か、ほかに。もしなければ、僕のほうから1つ。

この議論というもののキーワードの1つで、いつも総合交通体系だと思っているんですね、道路の話だけじゃなくてね。奈良として今後どういうふうな優先判断をしておられるのかという意味で、知事にこの機会にお聞きしたいなと思うわけですがけれども。例えば空港とか港湾をにらんで、今後奈良の産業化戦略等を考えたときに、今おっしゃっているのが結論としての優先事項を今日お話しいただいたんだと思いますけれども、例えば私、お聞きしたいのは、結構先のことにはなりますけれども、延伸のリニアを奈良を視界に入れているわけですがけれども、奈良としては、例えばリニアの駅のロケーションに関して、県としての方針とかポリシーは持っておられるのかどうかということの1つ。

それからもう一つは、今後大変大きなキーワードはインバウンドを視界に入れたときに、観光奈良として今後人の動きを視界に入れて、今おっしゃってきいていた優先事項なんていうのが浮上してきているのかどうかというところの再確認と、我々も通過大型貨物というのは大変重要な視点だなと今日も認識させていただいたんですけれども、そういった総合交通体系という視点から逆にさらに説明していただくとするとどういったあたりがプライオリティーになるのかとお話ししたいと思っています。

【荒井奈良県知事】 総合交通体系と懐かしい名前が出てまいりました。昔は国鉄とその他の交通をどう総合するかというテーマでございましたが、今は異なるモードの、あるいはここで言えば道路の有料・無料、どのように体系化するかというふうに捉える、それと、交通の体系化だけではなしに地域との融和性をどのように考えるのかというご質問であらうかと思っています。

そのような最後の地域と交通インフラというもののどのような接点を接合するのかという観点でお答え申し上げますと、1つはまちづくりのための道路。道路をつくるのに道路だけつくっちゃだめだと今言っております。目標のある道路しかだめなんです。それはこの道路はこの町の中心に行くとか周りを回るとかという、道路の建設目標を決めてつくりますと、こういうふうにいる。これは従来B/Cとまた違うんでございます。B/Cはどちらかというとなんか需要があればつくっていいよというような観点でございますが、代替性がある、リダンダンシーをBに入れるというのはもう少し何かこうケース的にできたらと。リダンダンシーと災害対応、同じことではございますが、それとまちづくりに寄与するBというのは、やはり買い物に行く道路は便利であったほうがいと、需要は少ないけれども病院に行く道路はあったほうがいとといったような、まちづくりのための、これは小さなエリアの道路でございます。

もう一つは、広い意味では日本のものづくり、輸出基地と道路との関係でございます。臨海工業地帯というのが輸出基地に最適だと。しかし、臨海工業地帯にはあまり人が住みにくいという難点がございます。高速道路ができますと内陸工業都市が形成されます。中国もそうですけれども、ヨーロッパも皆そうでございますが、日本は港湾が近くにありますので、臨海工業都市というのがメインの建設の主体でございます。高速道路物流の威力はすさまじいものがございますので、山梨県の知事は中央自動車道ができたならもう自然と工場立地ができた。内陸GDPが高いのは高速道路がある都市、地域に限られていると思う。内陸のGDPではかればよくわかります。今、内陸の人口が内陸から港へ出なくても生活できるという日本の国土をつくるには、内陸に向けた雇用が発生する、工場都市が発生する、また観光地として発生する内陸の雇用の場というのが国の大きな目標になってしかるべき——奈良の例ということじゃなくてもしかるべきだと思います。みんな港へ港へ東海道へ人が移ってきたわけでございますが、内陸でも立派な仕事ができるよというのが高速道路がないとやはりできないということを強調させていただきたいと思います。小さなまちづくりの、小さな集落の周りをうまく回る道路、あるいは歩いて駐車場があつていい町をつくる道路、それと内陸のほうへ行って、ただ通過するだけじゃ意味がありませんので、内陸の仕事の拠点というのが大事。

もう一つのご質問は、リニアの駅の場所で考えているところはございますが、なかなか東海が、名古屋西がうんと言ってくれませんので、駅がここに。その駅とルートを早く決めてくれと。投資は後でもいいけれども駅とルートが決まると民間の投資が進みます。また早くしておかないとどこに投資するのかと、わからない。民間の人は投資が早いので、駅がここだと区画を整理しておくとか着実に周辺が進みます。そのときの大事なキーワードは結節性だと思います。この京奈和自動車道の奈良インターのもし近くにリニアの駅ができれば、和歌山まで1時間なんですね。和歌山市から奈良インターまで京奈和自動車道で1時間で行けます。するとリニアのアクセスとして和歌山市が視野に入るということを和歌山の先生に申し上げているんですけども、それは山の中に早く大阪に行く直行ルートが近いと中間駅の意味がなくなるので、高速鉄道の便益を均てんするには、できるだけ結節性のいいところにつくってほしいと思っておりますが、リニアの駅のそういう具体的なこともございます。

最後に、インバウンドと高速道路ということで、これはソフトも関係すると思いますが、ヨーロッパなどは大変高速道路で旅行しやすい。あつという間にイタリアだのドイツだの、

最近では東欧まで行ってしまふ。日本は高速道路が便利でございますが、そこまでいっているのかということでございますが、これは案内表示が例えば日本語で書いてあつて英語が小さな字で、私は逆のほうが——ちょっと余計なことを言つて申しわけございませんが——ユニバーサルデザインでしますと、トイレでもSAでも、今はわかりやすくなつております。ただ、地名というか体系的にルート表示が偶数奇数でアメリカのように大変はつきりしているとか、ヨーロッパのようにE s p a g n e、I t a l yと、こう大きな表示があるとわかりやすいというような感じがいたします。その表示をして、外国人の人が高速道路で今まで未知のところに行くというのは何よりもツーリズムの楽しみでございますので、これから決まつたところに観光バスで案内するのではなく、インディビジュアルにマイカーなりカーナビで行かれる、それにふさわしい国土を日本が持っておりますので、道路の案内システムを整備することによって随分サービス度が向上すると思ひます。たくさんしゃべつて申しわけありませんでした。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

それでは、もしご質問がなければ。

知事にお忙しいところ来ていただいて、どうもありがとうございました。

【荒井奈良県知事】 ご清聴ありがとうございました。

【寺島部会長】 それでは、荒井知事、どうもありがとうございました。

続きまして、近畿圏について、日本バス協会梶原理事長、神姫バス株式会社丸山専務取締役、よろしくお願ひいたします。

【日本バス協会（梶原）】 日本バス協会理事長の梶原でございます。本日、このような機会をいただきまして、まことにありがとうございます。

私からは、バス事業の概要について簡単にご紹介をさせていただき、続いて神姫バスの丸山専務から近畿地域の高速バス委員会の委員長として道路の整備、あるいは料金問題について現状、それから要望事項などについてご紹介をさせていただきたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひいたします。

バス事業は、ご存じのとおり一定の路線ルートを定めてダイヤに従つて運行する乗り合いバスという事業形態と、観光などの需要に対応する貸し切りバスという業態がございます。この2つの業態それぞれについて簡単にご紹介をさせていただければと思ひております。

それから、この貸し切りバスの事業の中で、実は本年1月15日に軽井沢でスキーツアー

一バスが大変重大な事故を引き起こしてしまいました。業界の一員が起こした事故ということで、私どもも大変重く受けとめておるところでございます。この軽井沢の事故を受けての、それを踏まえての防止対策については、現在国土交通省の自動車局でいろいろと検討を進めていただいておりますので、私どももしっかりそれに対応してまいりたいと思っております。もとよりバス事業にとって安全の確保ということは事業運営の大前提でございますので、個々の事業者がしっかり取り組んでいくとともに、私どもバス協会としても必要な取り組みを進めてまいりたいと思っております。

それでは、お手元の資料の3に沿って事業の概要を簡単にご紹介させていただきます。

資料の1ページ目をお開きいただきたいと思います。乗り合いバス事業の概況でございます。乗り合いバスの輸送人員は年間4億7,600万人ということで、1日当たりでは1,100万人運んでおります。JR6社の輸送人員の約半分の人数を運んでいるということでございます。車両数は5万9,000両余りでございまして、1両が1日約100キロ程度走っておりますので、それで換算しますと毎日大体600万キロ、地球を150周しているということで、当然のことではありますが、道路を大変利用させていただいているということで、そういう事業でございます。営業収入はこの下に書いておりますけれども、1兆円弱ということでございます。

次の2ページ目が輸送量の推移でございますけれども、昭和43年をピークに減少傾向ということで、自動車の普及あるいは鉄道の整備などによりまして、このような状況になっております。特に、最近少子化による学生の減少なども響いているところでございます。それでも、都市部においては輸送量を持ち直しておりますけれども、地方部においては過疎化の進展等によりまして引き続き大変厳しい状況が続いているところでございます。

次のページが収支状況でございますけれども、このような輸送状況を反映して、特に地方部は赤字の厳しい状況でございます。生活路線の維持あるいは再編による効率化等々が重要な課題となっているところでございます。生活路線の運行を確保するために、国や地方自治体の補助金も相当入っておりますけれども、このほかそれぞれの事業者の他の事業分野からの内部補助によってどうにか経営が成り立っているところでございます。

次の4ページが高速乗り合いバスの状況でございます。高速道路網の整備に伴いまして、グラフのとおり輸送量は伸びております。1億1,000万人の方が利用しているところでございます。道路整備に伴いまして新たな運行ルートが開発されたり、あるいは到着時間の短縮などが見られるところでございます。

次のページでございますけれども、今週の月曜日にバスタ新宿、高速バスターミナルがオープンをいたしております。この施設は、実は交通結節点として道路事業として躯体を整備していただいております。私どもはそれを活用して、利用してバスターミナルの運営を行わせていただいているということでございます。1日1,600の発着、118社利用するというので、日本一のターミナルでございますけれども、ここを拠点に本州をはじめ九州まで各拠点の都市にバスのルートがつながっているということで、大変利便性の高い施設を整備していただいたということで、ありがたく思っているところでございます。このような施設を引き続いていろいろと整備をしていただければありがたいというところでございます。

それから、その次のページ、6ページ目が観光振興としてもいろいろと高速バスは役に立っていく必要があるということで、資料をおつけいたしております。この一番下のところに書いておりますように、バスストップの有効活用、あるいはサービスエリア・道の駅等のさらなる活用、あるいはICTの活用等々についても今後重点的な支援をお願いしたいと思っておりますし、あわせて高速道路料金大口・多頻度割引で50%までの割引も補正予算で手当てをしていただいておりますけれども、その継続もお願いをしたいというところでございます。

次のページが、バス利用促進についていろいろな取り組みをしているということでございますけれども、これらにつきましても道路の改良あるいは整備といったことで、道路側に大変ご協力をいただいているということでございます。

次のページが8ページ目でございますけれども、貸し切りバスの状況でございます。3億2,900万人の人を運んでおりますが、この人数は大体新幹線の輸送人員とほぼ同じような人数になっております。事業者数4,512社ということでございますけれども、乗り合いバス以上に中小の事業者が多いというのが現状でございます。車両数は4万8,000両ということでございます。

次のページが輸送量の推移でございます。若干増加傾向にあるということでございます。収支の状況でございますけれども、輸送は平成12年にいろいろと規制緩和が行われまして、厳しい競争にさらされて経営状況が大変厳しくなっておりますが、赤字の事業者も多くなっている状況でございますけれども、実は平成26年度から新しい運賃料金制度が始まりまして、実はこれは関越道でのバスの大事故を受けてのいろいろな見直しの一環でございますけれども、その運賃料金制度に移行して、運賃単価が若干上がっております

ので、経営基盤も少し改善をしてきておりまして、その中で安全運行のための取り組み、例えば衝突被害軽減ブレーキがついた車両の導入などの促進、代替を促進しているというようなことをございます。

次のページでございますが、貸し切りバスについても訪日外国人への輸送対応は大きな課題になっております。いずれにせよ、需要が増加をする分野でございますので、オリンピックやパラリンピックの対応も含めてしっかりとした対応を進めていきたいと思っておりますのでございます。

次のページが、先ほどの軽井沢の事故についての対応の一部でございますけれども、説明は省略をさせていただきます。

次の12ページでございますけれども、バス事業につきまして、これは貸し切りバスも乗り合いバスも共通でございますけれども、運転手の不足ということが大きな課題になっております。運転者の処遇の改善、あるいは女性の活用等々いろいろな課題にしっかりと取り組んでいかないと対応が難しいと認識をいたしております。概況としては、以上でございます。

【神姫バス（丸山）】 本日、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。近畿で高速バスを運行している会社で構成されております近畿地区高速バス委員会で委員長を仰せつかっております神姫バスの丸山と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速ですけれども、近畿の高速道路及び高速バスの現状と課題につきまして説明させていただきます。

まず15ページをごらんください。近畿を中心とする高速バスは、東北から九州まで約200路線ございます。都市間輸送や空港アクセスが主でありますけれども、一部では通勤・通学利用の生活路線的な高速バスもございます。

次の16ページは主な拠点と高速道路の現状を記載しております。近畿地区の主な高速バスの発着地点として、梅田、なんば、神戸、京都、奈良などの中心部や観光都市のほか、USJなどのテーマパーク、そして伊丹空港、関西空港が主なところになります。

次の17ページに、我々が事業を行う際の高速道路の課題を3点挙げております。具体的には後ほど説明させていただきますけれども、道路整備の状況、管理区分の問題、住民対策の3点が大きなポイントと考えております。高速バス路線を維持運営していく上で、また新設するときに私どもが重視しておりますのが所要時分、それから運賃、運行回数で

ございます。道路整備や渋滞は所要時間に大きく影響しますし、通行料は運賃にかかわってきます。需要に合った供給、つまり運行回数を確保できるかにつながってきております。

18ページでは、高速道路の渋滞状況を示しております。ここに示しておりますのは日常的に発生しているところでございます。特に年末年始とかゴールデンウィークなどの繁忙期は多くの区間で確実に渋滞しますので、ひどいときは1時間以上遅延が発生する場合もございます。ある程度予測されるところにつきましては、迂回ルートがあれば多少遠回りでも迂回経路を設定して、認可をとって運行するなど自衛策をとるようにしております。余談ですけれども、サービスエリア内のバス停がある場合でしたら、混雑期に限ってサービスエリアに入らず通過するなどの対応を行っている会社もございます。

19ページでは、近畿圏の高速道路を整備いただいた効果を挙げております。新名神など、いわゆる動脈となるルートの開通は我々高速バスにおいても大きな転機となっておりまして、時間短縮や新路線の開業の動きがございました。一番下に記載しております新神戸トンネルの阪神高速への移管につきましては、弊社神姫バスにおきましては、神戸三宮から県内の内陸部を結ぶ路線が多数ございまして、そのほとんどは新神戸トンネルを通り阪神高速に乗り継ぐというバス路線で、1日170往復、340便ほど運行してまいりましたので、全てが阪神高速になるということで、実質料金は25%近く値下げとなった点は非常に大きな効果があったと思っております。

次に、20ページには今後の期待を記しております。現在建設中の新名神高速道路の開通によりまして通過交通が移行すると思われまますので、現在のルートの渋滞緩和による定時性の確保は大きな効果があるものと考えております。具体的には、渋滞によるおくれを見込みまして、加味してダイヤ編成を行いますので、従来1往復しかできないものが定時性が確保されることによって1.5往復できる可能性も見込めるなど、利用者の利便性に応えることができることを想定しております。また、道路がつながることによりまして、観光周遊ルートにもなり得る新たな高速バスの可能性も出てくると思っております。

21ページ以降は、先ほども述べました3つの課題について具体的に説明しております。まず1点目、道路の整備の状況ですけれども、高速道路の整備状況が進行中ですけれども、首都圏と違いまして事業中や計画中の区間がまだ残っているという問題がございます。その中で、今月1日に阪神高速湾岸線の西側区間の事業化決定が発表されましたことは非常に喜ばしいことであると思っております。また、道路管理区間の道路の管理区分の問題もございまして、大阪から湾岸線を通行して神戸方面に向かう場合ですけれども、途中まで

整備されておりますが、神戸市内は一般の高架道路、そして神戸市道路公社が管理する有料道路など、複数の管理会社が管轄する道路を通っております、さらに料金所もE T C対応をしていないため、ネックになる部分もございます。具体的に申しますと、大阪から神戸、そしてさらに西へ行くときなどは、阪神高速湾岸線はE T C利用、神戸市道路公社が管理するハーバーハイウェイはE T C対応しておりませんので回数券を利用すると。その後、一般道の一部走って、阪神高速神戸線はE T C利用、さらに西の第二神明道路はE T C対応はしているものの大口・多頻度割引適用除外のため、また回数券利用と。1つの運行で複数の支払いをしておる状況がございます。安全面からいうと決して好ましいことではないんですけれども、運転手が2人乗っている夜行を除く一般の運転手1人の高速バスのコスト構造というのは、ほぼ近畿圏の各会社は一緒ですので、弊社の直近の実績で見ますと、人件費に次いで大きなコストというのは道路使用料、つまり通行料になっております。車両代であります車両償却費や車両の整備費や修繕費、燃料油脂費の軽油代よりも高くなっておるのが現実でございます、そのためにいろいろと工夫しておるのが実態でございます。

次のページは、2点目です。沿線住民対策に伴う高速バス運行ルートですけれども、1988年から16年間尼崎の大気汚染公害訴訟が行われまして、最終的には和解が成立して、兵庫県の条例において基準を満たさない大型ディーゼル車の規制が行われております。そのために、阪神高速神戸線の一部区間におきましては、高速乗り合いバスの運行が認められない形になっております。このため、大阪から神戸・四国方面に向かう高速バスは、現在、先ほど21ページで申しましたとおり湾岸線の通行を余儀なくされている状態でございます。

次に3点目でございますけれども、高速道路のバス停についての問題です。本線上やサービスエリア内にバス停を設置していただいているケースは問題ないんですけれども、インターチェンジの場合、利用者の利便性確保のため料金所の外に出るケースがございます。事例ではまさに料金所を出たところになっておりますけれども、他社の場合では料金所から少し離れた道の駅などで停車した後、再び高速道路に戻るといったケースもございます。地元要望等によって走っているケースもございますけれども、いずれにしてもいったん清算となりますので、通行料も若干高くなりますし、費用対効果を考えますと、利用者が見込めない場合遠慮しがちになってございます。せっかく整備していただきながら使いづらい形になっているのではないかと考えています。E T Cで対応できる部分もあろうかと思

いますので、また通行料の配慮などもぜひお願いしたいと思います。

最後に、まとめとしまして、要望を3点挙げております。24ページをごらんください。まず1点目は道路整備状況を踏まえた料金施策をお願いしたいということでございます。首都圏のように道路整備が進んでいない部分も踏まえた配慮をお願いしたいと思っております。特に、近畿エリアは南海トラフ大地震の警鐘が鳴らされている地域でもございます。20年前、阪神・淡路大震災があったときに、我々も翌日からJR、各レールの大体輸送、特に新幹線の輸送の対応をしたわけなんですけれども、特に新幹線の代替輸送につきましては、なかなかルートが決まらないといえますか、走る道路が少ないと。1つ道路が分断されると迂回路がなかなかないのが近畿の状況でございます。その後、道路整備も進んできましたけれども、そういう意味でも早期の道路の設備をぜひお願いしたいと思っております。

次に、2点目は、環境対策に配慮した料金体系をお願いしたいということでございます。地域住民に配慮した対応は関西独自のものであります。環境ロードプライシングなど、今の制度もうまく活用した交通流動の整理をお願いできればと考えております。

最後に、3点目ですけれども、ETCの2.0の対応です。ETCそのものの整備がまだ完了していないところもありますし、完了したのがここ最近というところもございます。我々バス事業者の現行ETCの普及もようやく完了した時点で、さらにETC2.0対応機器の買い換えというのが経営面でも非常に厳しい部分もありますので、新しい料金体系の実施を踏まえた新しいシステムの普及促進を図るためにも、何らかのご支援もご検討いただければと思っております。

以上でございます。ご清聴ありがとうございました。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

ただいまのご説明に関しまして、質問、ご意見ございましたら、お願いいたします。

いかがでしょうか。どうぞ。

【大串委員】 いろいろなところで赤字の数字が出ておりますけれども、もともとは高速道路専用ではなくて路線バスと合わせて高速道路のほうでお金を稼いでいただいて路線バスの赤字を埋める的な対応等あったと思うんですが、高速道路でこういう状態において非常に赤字の業者さんが増えていらっしゃる。これは持っている、まだ事業として継続しているということは、地元からの何らかの支援等々そういった補助金で支えられている側面があるからまだ何とかやられていらっしゃる状況なのではないかという、経営の面の

確認をさせていただきます。

【神姫バス（丸山）】 先ほど言いました、確かに国のほうから補助金をいただきながら維持しておるのは地方バスといいますかローカルのほうが中心になっております。高速バスにつきましては、基本的に各社とも黒字という形になっておりまして、高速バスはローカルバスと違いまして赤字の場合は撤退もそんなに難しくないという状況ですので、需要があれば回数もすぐ増えますし、需要がなければ数も落ちるし撤退もあり得るという状況で今現在運営しておりますので、いろいろと地域のつながりとかああいう関係で若干の赤字でも我慢して運行しているところもありますけれども、基本的には黒字体系だと考えていただければ結構かと思えます。

【大串委員】 ありがとうございます。貸し切りバスのほうが赤字になっていると思うんですけども、高速道路専用のところは黒が多いというところでしょうか。

【神姫バス（丸山）】 そうですね。貸し切りバスも新料金体系ができましたので大分改善はされてきておるんですけども、やっぱり路線バスは運賃をきっちりと原価を計算して黒字になるような需要予測をした上で黒字になるような運賃設定をしておりますので、大きく赤字になるということはあまり考えられないということです。

【大串委員】 ありがとうございます。

【日本バス協会（梶原）】 ちょっと補足をいたしますと、大都市圏の乗り合いバスは基本的はどうにかこうにか黒字で推移しているんですが、ここに書いてありますように特に地方部においては赤字がひどいということで、これに対しては国及び、特に地方自治体、市町村が相当の補助をしていただいて生活路線の維持をしております。ただ、それだけではなかなか足りないので、事業者のほうの内部補助でどうにか賄っていると。その内部補助の原資として、従来随分昔は貸し切りバスがあったんですが、それがなかなか貸し切りバスが内部補助できるような状況——今は少しよくなってきておりますが、難しい。高速バスもそういう意味では厳しい状況の中ではありますが、ある程度の利益を出しているので内部補助の原資となっているという状況でございます。

【大串委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 どうぞ。

【石田委員】 ありがとうございました。

中でもちょっと触れられておられましたけれども、インバウンド対応についてちょっとご質問したいと思います。政府も2030年に6,000万人と非常に意欲的な数字を出さ

れまして、非常に増えるだろうと。特にFITが増えるだろうと、あるいは増やさないといかんだらうと強く思っております。そのときに、二次交通は非常に大きな課題があつて、バス事業者への期待も高まるところでありますけれども、今何か見ておりますと、使われているんだけれども団体の観光バスがほとんどのような気がいたしまして、そのほかの乗り合い型のツアーバスとかということが今後必要になってくると思うんですけれども、その辺についてどうお考えかということと、それに対してどうして使われないのかなと思ひますと、やっぱりバスみたいなものがちゃんと整備されていないと。鉄道は、ちょっと問題はあろうかと思ひますけれども、ジャパン・レール・パスみたいなものが全国的にあるんですが、そういうふうなものに取り組む気持ちはあられるのかということと、もう一つ、情報のポータルサイトも全くないので、その辺をどうお考えかということと、あるいはそれに対して何かこういう制度とかあるいはいろいろな意味での支援が要るだけだということがありましたらお聞かせください。

【日本バス協会(梶原)】 ご質問ありがとうございます。私どももインバウンド対応はバス事業としても大変重要な課題だと思ひしております。

今現在、相当中国をはじめとしてアジアの方が多く来られておまして、特に中国の方、初めて来られる方は団体輸送という形では貸し切りバス輸送が基本となっておりますけれども、当然のこととして、2度、3度来られる方は個人旅行に移っていかれますので、その対応もしていかなきゃいけないのは当然のことだと思ひしております。多言語対応も若干進めておりますけれども、地方のところまで行くとなかなかそれが十分ではないというような現状もございますので、そういうことにも取り組んでいかなきゃいけないと思ひしております。

また、その際には、先ほどちょっとお話が出ました、情報をどう提供していくのか、特に今のインターネットの環境の中でスマートフォン等でどこまでどういうふうな情報を提供できるのか、そういうこともこれからしっかりと勉強して、今現在でもルート検索システムで結構バスがその中に組み入れられておりますけれども、まだまだ不十分なところがありますので、そのあたりの検討も今年国土交通省と一緒に進めていく予定をいたしております。

それから、レールパスみたいなものをということも一つ考え方としてあると思ひしております。私どもICカードで全国カード、東京であればパスモとかそういうものが基本的に全国カードということで日本全国で大分使えるようになってはいるんですけれども、ただ

地方独自のカードもありますので、そういうことの組み合わせをどうしていくのかということも一つの課題だと思っております。個人旅行に対してもしっかり対応していきたいと思っております、このあたりまた官公庁、あるいは自動車局ともども検討してまいりたいと思っております。ありがとうございます。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 どうもご苦労さまでした。

今日はこの関西のあたりのバスを中心にやったんで、とりわけ思っていることを言うと、関東だってもちろん高速バスは活躍してくれているけれども、やっぱり相対的に言って新幹線の整備度なんかと全然違う、また鉄道の利用率もぐっと違う。関西圏、特に中国地方とか紀伊半島なんかの方面へ向けての高速バスの意義というのは関東とは格段に高いと思います。

先ほどもバスターミナルの話がありましたけれども、関西の中でバスターミナルって僕はまだまだ全然貧困だと思うんですよ、高速バスターミナルですね。これはそれこそ新宿のバスターミナルが道路事業としてやられたというようなことは非常にいい先行事例で、関西の中でもやっぱり道路事業の中でこんなことをやったらどうかというよりは、バス協会自身が、いや、こっちのほうにこういうターミナル、あっちのほうにこういうターミナルで、しかも特定のバス事業者だけがやるんじゃなくて一丸となってやっていこうじゃないかと。そこに道路事業として手伝ってほしいんだよと、こういうようなムーブメントが私はもっと強力にあってしかるべきじゃないかと思うんだけど、この辺ちょっと伺わせていただきたいですね。

関連してちょっと申し上げると、いろいろな事故もあって、これはバス協会が悪いわけじゃないんでしょうけれども、やっぱり個々のバス会社に任せ切っていると、やっぱり安全だってどうなっちゃうかわからないし、それから今石田さんがおっしゃったけれども、個々のバス事業者でネットワークのホームページを出してみたり、そんなことじゃとてもじゃないけれども全体の体系としてパフォーマンスが悪過ぎるよねという感じがするじゃないですか。そうすると、一丸となってやるような、なお一層の指導力を大手を中心にバス協会が発揮するというようなところが、断固僕は必要じゃないかと思うんだけど。この辺、絡み合わせてちょっと簡単にお答えいただければと思います。

【神姫バス（丸山）】 特に関西の状況をちょっと申し上げますと、関西のほうは確かに公共ターミナルというか各社が乗り入れているというのが、乗り入れているところはある

んですけれども、やはり1社が整備してそこへ共同運行という形で乗り入れているという、各地に点在しております。ただ、関西の場合どうしてもレール系と言いますか私鉄、JR系のバス会社というのがほとんどでして、親会社が持っている駅の周辺のターミナルということになると、どうしてもその1社が中心になってやるという、それがたくさんあるということで、関東のほうと比べますと、正直言いますとそういう1社に集約するということがなかなかできておらない状態でございます。

先ほど話がありましたポータルサイトの件も、実は数年前にツアーバスを検討したときに関西で全社が集まったポータルサイトを立ち上げようという話になったんですけれども、どうしてもこれは関西人の特有なんですかね、競合があるとあいつは入れたくないというような、ぶっちゃけた話そういうのがありまして、なかなか1つにまとまらずに数社、3社、4社がやっておるといような状態でございます、なかなか……。もともとバス会社というのは昔から規制の時代にエリアがきっちりと決まっておりましたので、このエリアはこの担当という、規制緩和になってもう10年以上たつんですけれども、その名残といいますかそれがある程度残っておるところが、正直関西のほうがたくさん残っていると思っています。そういうのも1つのネックになっておるのかもわからないと考えております。

【家田委員】 ぜひそこを一度むいていただきたいんですけれどもね。

【日本バス協会（梶原）】 わかりました。先ほどちょっと話が出ましたように、バス事業者は長い運行の経験があるわけなんです、どうしてもエリア主義というか、そのエリアの住民のためにしっかりやっつけていかなきゃいかんという思いが非常に強くて、それはいい面があるんですけれども、そのエリアをなかなか越えられないというところもあるので、日本バス協会としてはしっかりその部分については取り組んでいきたいと思っています。ありがとうございます。

【家田委員】 頑張ってください。

【寺島部会長】 どうぞ。

【羽藤委員】 バスタ新宿のところは家田先生からも質問があったので、そういうところは望まれるところだということが非常にわかったんですけれども、私の質問は、例えば南海トラフというようなものが起こって新幹線が例えば分断されるというときに、高速の乗り合いバスというモビリティが代替するようなパフォーマンスを発揮し得るかどうかというようなあたりについて、バス協会さんとかでそのあたりのご検討をされているのか、

あるいはそういうそもそもパフォーマンスが今の時点では難しいとか、どういうところに課題がありそうかというところを少し検討されているようでしたらお聞かせいただけないでしょうか。

【日本バス協会（梶原）】 バスが大規模災害にどういう形で活躍できるのかというご質問だと思います。三陸沖の地震・津波の件については、実は鉄道が分断をされたということで、私ども、乗り合いバスもそうなんです、主に貸し切りバスが避難民の輸送とか、あるいはボランティアを現地に投入する輸送ということで随分活躍をさせていただいております。鉄道の場合には、分断するとなかなか輸送力がないわけですが、道路の場合には1カ所が分断されても迂回ルートということでバスも活躍することが期待されているのかなと思っております。

高速バスでも同じようなことができると思いますけれども、高速バスのルートがどういう形で分断されたときにどういう対応がとれるかという全体の検討は実はまだでございますので、そういう点も含めて少し私どもも勉強してみたいと思っております。

課題として、三陸の震災のときには、実は燃料がなかなか手に入らないということがございました。そういう部分について、日頃から地方自治体とのいろいろな連携、あるいは燃料、ガソリンスタンドとの連携とかということを含めてしっかりとした対応をとっていく必要があると思っております。それぞれの県、地域においては、バス業者と自治体とでそういう震災対応、あるいはいろいろな災害対応については協定も大分結ばれてきておりますので、そういうことも促していきたいと思っております。

【寺島部会長】 梶原さんに、僕もちょっと簡単にお聞きしたいと思っていたことがあるんですけども。

関西を動いて、6,000万人のインバウンドも結構なだけけれども、もしほんとうにそんなに来ちゃったら関西の観光地ってものすごく限られていて、道路の問題とともに駐車場の問題が、特にバスで動き回る人たちの駐車場というものもきちっとした戦略の中に視界に入れておかないと、道路だけつくってもどうにもならないことになるんじゃないかなという気がするんですが、バスの協会としてはそれをどうお考えなのかなという点が1つと、それからもう一つは、高速バスがこれほど一定の社会的役割を果たしている理由の1つに、これはちょっと変な話ですけども、日本のデフレ化というのが僕はものすごく影響していると思っていて、1997年に日本の勤労者世帯可処分所得がピークだったんですけれども、あれから18年間落ち続けて82万円落ちたんですね、年間の世帯当たり

の可処分所得が。実際に使えるお金が、税金払って年金払って保険払って、手元で使えるお金が82万円年間減ったんですよ、世帯当たり。その82万円減って、じゃあどういふふうな消費構造に変わったかといったときに、やっぱり交通費だとか外食だとかどんどん削られていって、そういう中で移動の手段として現実には高速バスが支えてくれている部分があるんですね、デフレ経済へのソフトランディングの中で。だから、ユニクロとニトリとがその分野においてはやってきたのと同じように、三題話みたいになるんですね、高速バスとニトリとユニクロというのが。ですから、そういう意味で、高速バスの社会的な意味というのが大きく変わっちゃったんだなと思っているんですけども、梶原さんがどう思っているのかなと思っていますが、いかがでしょう。

【日本バス協会（梶原）】 ありがとうございます。インバウンドのときに貸し切りバス等々で乗降場が非常になくて困っているということがあります。もちろん駐車場の問題もありがとうございます。大阪でも心斎橋、日本橋のところで乗降するためのスペースをいただいているんですけども、そこだけでも不十分なので、もう少しスペースの拡充も道路側をお願いして、そういうことも行っております。また、駐車場の整備もお願いをしているところでございます。また、乗降場でなかなか動いてくれないバスがいるものですから、いつもお客さんが来るか分からないというようなことで、それについては駐車場と乗降場のうまい連携というか、無線による連絡とかそういうことをすることによって、できるだけ乗降場にバスがとどまらないようなことについても、国とともにいろいろ検討を今進めていきたいと思っていますところでございます。いずれにしろ、駐車場は不足しておりますので、これについては私どももそうなんです、地方全体として考えていただきたいと思っております。

それから、高速バスがユニクロ化しているという、一ついい面というか、はあるんですが、実は東京—大阪を見ても、新幹線の料金よりも相当安い、2分の1、場合によっては3分の1の料金も出ております。そういう意味での高速バスの利用者、利用される方もおられるので、それはそれで結構なことだと思っておりますが、一方で、実は今いろいろな動きが出ているのは、3列シート。4列シートじゃなくて、3列シートとか、場合によっては2列シートで非常に豪華な高速バスでゆったりと現地に行ってもらおうというようなことも出てきておりますので、高速バス自体としても、いろいろなサービスメニューを増やして、それに応じて利用客のニーズに応じていくということも必要なかなと思っています。以上です。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

それじゃ、お忙しいところ、どうもありがとうございました。

【日本バス協会（梶原）】 どうもありがとうございました。

【寺島部会長】 続きまして、同じく近畿圏について、全日本トラック協会坂本副会長、福本理事長、斎藤常務理事にお願いしたいと思います。よろしく。

【全日本トラック協会（坂本）】 今日は寺島会長以下、各委員の皆さん、それから道路局から森局長様ほか、我々の業界のいろいろなご意見、要望等々についてお聞き取りをいただき、こういうご機会をおつくりいただきまして、まずもって厚く御礼を申し上げます。座らせていただきます。

最初に、私ども全国のトラックを見させていただいておって、雑駁にお話をさせていただきますと、とにかく高速道路を我々物流事業者、トラック事業者はうまいこと乗りたくって利用したくて使いたいというようなことは言わずもがなの本音であります。特に話を少々切り口を変えて言いますと、我々の業界、この貨物の扱いの比率からいきますと内航海運があり鉄道があり、あるいは航空がありますけれども、そのうち9割強を我々貨物自動車運送でいろいろなところのご生活者のご物品を運ばせてもらったり、あるいは産業機械等々の輸送に携わらせていただいております。どうしてもなくてはならない交通インフラでございますということで自負しておりますけれども、残念ながらここに来て労働集約産業でありまして、トラックは人の手によって初めて機能するわけでありまして、人手が足りませんという大きな問題が今これから近い将来にわたってあるわけです。

その最大の問題はやっぱりトラック運転手の労働時間が長いという話があり、もう一つは頑張っただけでやっていますけれどもどうしても荷主様からきっちり適正に頂戴しなかったらいかんご運賃なりご料金というやつが取り切れてないというようなことで、現場の運転手さんにご還元させてもらうところの所得、給料、賃金が世間さん並みより低いんですね。そういうことがありまして、非常に困惑しているというか困っています。しかし、問題はやっぱり高速道路、これを使うことによりまして、今言う長時間労働はかなり割愛されてきます、いいようになっていきます、高速道路を使うことによって。今大体我々聞くとところによると、利用率が欧米で30%と言われておりますけれども、この日本では15%、半分くらいしかない。だからもっともっと使うことによって、話は変わりますけれども、高速道路を使えば平場の道路上で交通事故が少なくなるとか、あるいは環境に、燃料が安くなりますから優しくなるとか、いろいろなメリットがあるわけでしょうし、とにかく

うまいこと高速道路を使ってさらにさらに利用して乗って使っていききたいというところがございます。

しかし、結論は、私の言葉で言いますと、やはり我々の社会貢献させていただいている、そういう社会効果に対して高速道路の負担する費用がやはり高いと。いろいろなところから考えてみて高いと。そのあたりをきっちり各先生方に、あるいは行政の皆さんにいろいろとご検討を頂戴しながら、正しい我々トラック事業の、いろいろなところいろいろな乗り方がある、使い方、利用の仕方がありますけれども、経済的な合理性のたつとばれるような算式を早急におつくりいただきながら、よりもっともっと我々が今申し上げますように、高速道路を使いたいと、乗らないかんと、利用しないとかんというふうな環境整備をしていただけるなら今日の鍵になろうという思いがするのであります。

話は変わりますけれども、先般から長時間労働になっておりますものを削減しないといかんということで厚生労働省のほうで今閣議決定されて、この通常国会では成案にならないようではありますが、次の秋の臨時国会等々で今問題になろうとしている割増率の変更という問題がありまして、ここで長時間労働の削減という問題がいろいろと論議されることで、トラックの業界では荷主の皆さんとか我々事業者とか行政の皆さんが入って、国土交通省さんを中心にして厚生労働省さんと経済産業省さんが入って、そういう一つの協議会をつくって、何とかして長時間労働を削減しようというふうなもの仕組みが出来上がってきて、それが今動いております。それが期待の1つであります。

もう一つは、国の、政府のほうとしても、先般の成長戦略で国の大きな骨太方針の中にこのトラックも入ってきておって、生産性向上をしないといかん、生産性を。だから、よりもっと適切なる事業を展開できますようにやるという中に、この高速道路の問題が絶対に入ってくるわけです、生産性向上の中で。その辺のところも、いわゆる適正料金が収受できる要素になってくるかなと思いますが、いずれにいたしましても、我々といたしましてはきっちりうまいこと使える高速道路ということで、近畿でも周辺の県から首都圏とかあるいはいろいろなところに生鮮食品等々を運ぶときに、利用量の少ない高速道路を使いたいんですが、使っていくと非常に効率よくいきますから。ところが、高いと、利用量の少ない高速道路は高いという話なんてあって、そのところを思い切り安くしていただくとか、いろいろな多頻度の割引をもっとしっかりとした制度的なものにしてもらうとか、いろいろありまして、いずれにいたしましても、我々のこの社会的な効果ある姿と、我々が負担するところの費用と、その辺のところをどのように合理性があるように設定できる

かというシステムを、一つ早いことおつくりをいただくように、この会合で何かヒントになるようなことをおまとめいただければありがたいかなと、こういう思いで今日来ております。局長、よろしく申し上げます。森局長、よろしく申し上げます。

以上、私が申し上げた後は、理事長の福本、あるいは大阪の協会の齋藤という常務から詳しくはご説明をさせていただきます。今日はありがとうございます。

【全日本トラック協会（福本）】 それでは、お手元の資料に基づきまして、簡単にご説明申し上げたいと思います。

1 ページでございます。トラック運送業界の現状ということで、今坂本会長からもお話がございましたとおり、国内貨物輸送の9割をトラックが分担をいたしてございます。そのうち6割が私ども営業用のトラックということでございます。

2 つ目でございます。トラック運送事業者の規模ということで、車両台数別の円グラフがございます。10両以下の事業者が約6割と、20両以下合わせましても8割ということで、零細のトラック事業者の集まりと、こういうことでございます。トラック事業者の総数は、下にございますが、この赤い折れ線が下のグラフでございます。6万3,000者という膨大な数のトラック事業者がいるというところでございます。

営業利益率の推移でございます。右のほうにございますが、青線が製造業でございます、私どものトラック運送は赤でございます。平成19年度以降、8年連続して赤字ということでございます。おかげさまで軽油価格が下がっておりますので、その分大分楽にはなっているところでございます。

左下のグラフでございます。事業者数につきまして、一番左に平成2年という軸がございます。それから、上のほうが事業者数、車両数等々でございますが、平成2年に規制緩和がございまして、そのときには4万者という事業者の数でございました。それがほぼ四半世紀規制緩和が続きまして、6万3,000者にまで膨らんでおるところでございます。下の黄緑の棒グラフが新規参入の事業者の数でございます。ほぼ3,000近い事業者から、今年あたりでも約1,000の事業者が新規に参入してくるということで、大変参入障壁が低い業界ということでございます。最低車両台数は5台ということでございますので、毎年新規参入は5台で参ります。全事業者がどんどん5台に収れんをしていくという、大変いびつな業界でございます。車両台数が平成2年のときに105万台でございました。それが現在138万台ということで、台数的には3割強でございますが、実はこの間に車両総重量緩和をしていただきました。いわゆる10トン車から今14トン車までお認めい

いただいております。そういう意味で、キャパシティー的にもこれは6割増えておるということで、事業者の数、輸送能力が6割増える中で、この青い折れ線が輸送量でございますが、ほぼ横ばい、ないしは微減ということで、少ないパイを奪い合うという業界でございます。その結果、赤字企業の割合が右にございますが、6割弱という大変厳しい状況でございます。

1枚おめくりいただきまして、トラック運送業における高速道路の活用に関する調査結果ということでございます。左が輸送の効率化に向けた高速道路利用の意向ということで、輸送の効率化のためにもっと高速道路を使いたいトラック事業者は約8割の方々は皆さんそう思っておるということでございます。右でございます。しかしながら、高速道路料金を収受できていないという方も6割以上になっているということでございます。

3でございますが、高速道路の利用割合とドライバーの拘束時間。これが大変有意義な調査でございました。これは昨年の9月に厚生労働省と国土交通省のほうで調査をいただいたものでございますが、全国から5,000人のドライバーの1週間の運行状況を調査をいたしましたものでございます。拘束時間が縦軸でございます、ほぼ25時間というべらぼうな拘束時間、それから横軸が高速道路の利用割合ということでございます。一番上の青い折れ線の走行距離帯600キロ以上を走っているトラックを見ますと、高速道路の利用割合が20%未満のところを見ていただくと、ほぼ25時間拘束されているということでございます。それが割合が増えれば増えるほど右肩下がりになりまして、80%以上高速を使っておるというドライバーでございますと十六、七時間ということにおさまっております。実は、この左側に茶色い破線で囲んでございます、トラックドライバーの拘束時間の基準というものが、労働基準法に基づく改善基準告示で決まっております。原則13時間、最大でも16時間ということでございまして、これをオーバーいたしますと、実は国土交通省から行政処分が参ります。そういうような形になってございますが、右をごらんいただいたように、どこに16時間の線があるかという、ほぼ真ん中あたりでございますが、それをはるかに超えておると、一体どういう業界なんだという、大変厳しいお叱りを受けております。

3ページは、先ほど坂本会長から申し上げましたけれども、ぜひ高速道路の利用割合を高めていただければ、私どもに限らず交通界の中で交通事故の減少、あるいは燃料費の節約、渋滞の減少とこういうものが見込めるので、我々もぜひお願いをしたいということでございます。

続きまして、4ページでございます。私どもの業界にとって高速道路の重要性ということでございます。先ほど坂本会長からもお話がございました労働基準法の改正法案が現国会に継続審議でかかってございます。中身は中小企業において月60時間を超えます時間外労働に対して割増賃金を50%以上払うと、こういうものでございます。先ほども見ていただきましたように、私どもの業界は大変労働時間が長うございます。全産業と比べても、大体1.27倍ぐらい拘束時間が長いということで、長時間労働低賃金という、これも大変厳しい業界でございますが、この5割増しで超過勤務を払うということになりますと、ほぼ私どもの業界は労務倒産しかねないというような業界でございます。

そういうことで、ぜひこの長時間労働を減らす取り組みをお願いしたいということで、実は昨年に「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」というものを中央とそれから全都道府県47全てにつくっていただきました。ここで行政、これは国交省、厚労省、経産省、あるいは一部農水省さんなんかも入っていただいております。それから荷主の方々、それにトラック運送事業者などが一体となりまして、長時間労働の削減の取り組みを今やらせていただいております。

また、トラック運送業は国の骨太の方針、あるいは成長戦略において、生産性向上を目指すサービス産業の1つとして位置づけられておりということで、アベノミクスの中でサービス業の生産性向上が大事だと、私は率先して旗を振るということで安倍総理から肝いりのお言葉もいただいております。こういうことで、「トラック運送業の生産性向上協議会」もつくっていただいております。一緒になりまして無駄をなくした効率的な輸送、長時間労働の削減、こういうことを進めておるところでございますが、そのためにはやはり先ほど申し上げましたように、高速道路の活用というものは不可欠でございます。

5ページでございます。今申し上げたことが書いてあるところでございますが、下の写真をごらんいただきますが、昨年の6月の第1回の協議会で、一番左から安倍総理、真ん中に経団連の会長さん、右端が私どもの会長でございますが、取り組みを進めさせていただいております。

それから、6ページでございます。E T C 2.0の普及促進及び要望についてということでございます。(1) 2.0の普及につきましては、これが車両の運行管理支援サービス、あるいは特殊車両の通行許可の制度の簡素化、大変私どもにとってメリットが大きいということで、E T C 2.0の普及促進を図ろうということで、私どもの協会ではその車載器の導入促進助成事業ということで、1台当たり4,000円、50万台分の20億円の規模で

実施する予定で予算を組んだところでございます。合わせまして、都道府県トラック協会でも1台1,000円以上、地方によりましては6,000円という大変多額を計上するところもございますが、こういうことを合わせまして、1台当たり5,000円から1万円という助成をつけまして2.0の普及を図ってまいりたいと思っております。

次の(2)で、ETC 2.0に係ります要望といたしまして、①でさらなる高速道路の有効活用ということでございます。せっかくETC 2.0をつけますので、通行料の多い少ないという高速道路の種別に応じた形で大変混雑する高速道路、あるいは一般道から通行料が少ない高速道路、はっきり申し上げて夜間がらにすいておる高速道路がございます。そういうところへの転換をぜひ促していただきたい。例示として、大阪―福岡間の輸送の場合の国道の2号・9号を使う、あるいは山陽道を使っておるトラックを、通行料の少ない中国自動車道に転換をさせるための中国自動車道の料金割引、こういうこともぜひお考えをいただきたいということでございます。

あわせまして、②でございますが、高速道路を一時退出した際の措置の拡大ということでございます。先ほど申し上げました労働基準法によりまして、ドライバーさんのいわゆる連続運転時間というのは4時間と決まっております。4時間1分でもだめなんです、4時間ごとに休憩をとりたくても、高速道路を見ましてもSA・PAが満車だと、昨今の状況で夕方から夜にかけて大変満車の状態が多々ございます。そうすると、休憩ができないわけですから、次のサービスエリアまで走らざるを得ない。路肩にとめるなんてことは到底できないわけでございます。そういうことで、この改善基準告示を実は守っていないという事業者も多々あるわけでございますが、それもある意味やむを得ないところでございます。そういう意味で、一時退出をして、高速道路から一旦おりて下のトラックステーション、あるいは昨今はコンビニの整備等も進んでおります、あるいは道の駅もございませう。そういうところで休憩をとりましてもう一度高速に上ってくるという取り扱いもお願いをしたい。あるいは、事前に駐車スペースの予約と、こういうことがあってもいいんじゃないかと、私どもも汗をかきますので、ぜひ協力をさせていただきたいと思っております。

それから、③番目、大口・多頻度の50%の継続ということでございます。今般ETC 2.0の搭載車を対象に50%をお認めいただきました。しかし、これも来年の3月に切れるということでございます。せっかく2.0を普及させましたので、ぜひ引き続き50%の継続をお願いしたいということでございます。

続きまして、近畿圏につきましては、大阪トラック協会の齋藤常務からご説明申し上げます。

【大阪府トラック協会（齋藤）】 大阪府トラック協会の齋藤でございます。お手元、資料8ページの6、近畿圏の新たな高速道路料金についてでございますが、近畿圏にはご案内のように管理主体が異なる道路がございまして、それぞれ料金体系も異なっております。こうしたことから、交通流動の最適化を図るために、シンプルでシームレスな料金体系を導入いただきたいと思いますと考えております。

そうした中で、(1)に記載のように、首都圏では5車種区分に統一され、首都高速では中型車、特大車が平成32年度まで軽減措置が設けられましたが、近畿圏におきましても、このように車種区分が統一される場合には、国内物流の基幹的役割を果たしておりますトラックの負担が増加しないように、軽減措置を継続していただきたいのが1点目でございます。

次に、(2)でございますが、大口・多頻度割引につきましては、首都高速と同様に阪神高速におきましても、最大割引率30%の継続と、最大35%まで拡充する措置を実施していただくとともに、割引制度面におきまして、深夜割引などNEXCOの割引制度に統一した内容としていただきたいのが2点目でございます。

次に、9ページの(3)でございますが、トラックの平均利用距離は一般利用者に比べて長い特徴がございます。現在の阪神高速の上限料金となる24キロメートル超を利用する割合が高いことから、上限料金が上がりますとトラック運送事業者にとりまして大変大きな負担増となります。こうしたこととならないように、現在の上限料金を維持していただきたい、この3点でございます。

次に、資料10ページの7の近畿圏の道路ネットワークの整備についてでございますが、近畿圏には阪神港をはじめ物流拠点や産業拠点多く立地されておりますものの、高速道路網にはつながっていない未整備区間、ミッシングリンクが多くございます。具体的には、主要な物流ルートとしても利用されております阪神高速道路神戸線では、慢性的な渋滞が発生しております。この渋滞解消のためには、大阪湾岸道路西伸部や淀川左岸線延伸部の完成が必要でございます。こうした要望をいたしますのは、ミッシングリンクの解消が渋滞の解消や交通事故の減少、環境改善、さらに災害発災時における防災ネットワークの機能や、あるいは物流効率化による経済活動の活性化につながることから、トラック業界といたしましても早期の整備を要望するものでございます。

最後になりますが、先ほども福本理事長から要望いたしましたサービスエリアやパーキングエリアでは夕方から夜間にかけて満車状態のところが多いことから、トラックドライバーが休憩できるような仕組み、やむを得ず高速道路を降りた際には一時退出措置を適用していただくようお願いをいたしまして、意見・要望とさせていただきます。以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明に関して、質問、ご意見のある方。

どうぞ、太田さん。

【太田委員】 坂本会長にはタクシーのほうでもお世話になっていますので、ちょっと唇も寒いところがあるのですけれども、あえて1点だけご意見をお伺いしたいと思います。

私はトラックの高速道路料金を下げるなり無料化して、合理的で無駄のない効率的な道路の使い方をするというのは賛成で、ぜひそのように進めていきたいと思っています。その一方で、負担の公平性の問題がどうしても残ると思っています。先ほど、阪高の上限の24キロメートル以上の軽減措置の話がありましたが、軽減のための財源は何だったかという、2012年の話であります。それは道路特定財源の一般財源化のときのバーターで出てきているお金ですけれども、これは国税ですので自動車重量税ももちろん含まれていますが、揮発税がおそらくその財源の大部分を占めたと考えられます。そういう意味では、高速道路料金をトラック、大型車に対して下げるということは、裏返して言うと、それは全部乗用車の負担が重くなっているという、負担の公平性上問題があると私は思っています。そもそも昔からいろいろな軽減措置がされているのですから、二輪車よりも1台キロ当たりの負担はトラックのほうの方が安いのが実態に近い状態になっていると。これは乗用車利用者から考えるといかがなものかという部分が残っていると思うのです。その一方で、やはり有効に使っていただくためには、トラックの料金を下げるべきだと私は思っています。

そこで、高速道路無料化のための軽油税を国税でつくるという、そういう負担をしてみるというお考えは、トラック業界としてはございませんですかね。

【全日本トラック協会(坂本)】 なるほど。ありがとうございます。大きな話です。ありがとうございます。いろいろ検討してやってみます。ありがとうございます。

【寺島部会長】 ほかにございますか。いかがでしょう。よろしいですか。

家田先生、いいですか。

【家田委員】 いや、もう。

【寺島部会長】 それじゃあ、時間も押し迫ってきましたので、効率的にご説明いただいて、どうもありがとうございました。我々も十分にテークノートさせていただいて、勉強させていただきます。どうもありがとうございました。

【全日本トラック協会（坂本）】 どうもありがとうございました。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、時間が迫っておりますので、次に吉岡課長より、諸外国の高速道路の有料・無料の状況について説明をお願いします。

【高速道路課長】 それでは、資料5に基づきまして、駆け足でご説明させていただきます。最近の海外の高速道路の有料道路の状況ということで、ヨーロッパを中心にご説明させていただきます。また、さまざままだ不十分なところがありますので、ご宿題をいただきながらと思っております。

1 ページ目をごらんください。ヨーロッパを色分けしてございますけれども、当初から有料道路制度があつて進めたところを紫色、そうでないところを黄色もしくは青で塗っております。黄色と青の違いは一般道路まで有料にしているかどうかでございます。

2 ページ目は整備の経緯でございますので、ドイツあるいはフランスなどは戦前から高速道路をつくっていたということがあります。

3 ページ目をごらんいただきますと、課金方式、料率、延長を書いてございます。当初から有料道路制度は日本と同じ形で対距離の料金で、料金所があつてETC等の施設を持っているということでございます。当初有料がなかったところでその後有料を入れてきたところにつきましては、ビニエットということでステッカーをフロントに張るとかそういうやり方をしているところと、あるいはGPSとかそんなのを使いながら対距離の課金をしているということで、特に大型車は対距離の課金をさまざまな方法でしているということです。ビニエットは、ある一定区間幾らということがありまして、距離に応じて料金にはなっていないということでございます。あと、対象を見ますと、当初から有料のところはやはり全部有料にはし切れないさまざまな地方部の事情があつて、100%対象、高速道路が有料になっているわけではございませんが、後から有料を入れたところは、ほぼ高速道路は全て有料にしているということは傾向として見られるということでございます。

4 ページ目をごらんください。これは徴収目的でして、大体道路整備のため、維持管理のためという目的でありますけれども、なおこれ、もう少し用途をよく調べなきゃいけな

い、目的は下の使途と絡んでいるので、取った後どうしているかということも調べなきゃいけないと思っております。それから、当初から有料のところは大半がほとんど取った高速道路のために使われておりますけれども、後から有料にしたところについては、鉄道も含め他の整備等にも使っているようでございますので、その辺はまた調べてご説明をしたいと考えてございます。

5 ページ目は、今度個々の国に入ってまいります。これはフランスでございまして、フランスはおおむね有料が77%、約8,900と、9,000キロですね。山岳部とか若干の地方部を無料にしているということでもあります。ここも有料・無料になっているだけではなくて、実際のサービス水準がどんなふうになっているのかとか、そういうこともまたちょっと、あまり今まで無料のところきちんと着目したことは過去なかったもので、そういったところも調べてみなければいけないと思っています。

あと、6 ページ目はフランスの有名な話でございまして、大型車について無料のところも課金しようという動きをして、最初1万5,000キロ対象に、この赤の区間も対象にやりましたけれども、その後4,000キロに修正しましたが、これは料金所の施設が倒されていますけれども、ちょっとトラックの方がいるので話しにくいですが、トラックとか農業関係者のご反対もあって、いまだ導入できていないということになっているということでございます。

それから、イタリアもフランスと同じような状況でございまして、特にナポリから南側の南部のところ、あるいはシチリア島のところが無料になっているというようなことでございます。

それから、スペインでございましてけれども、スペインは有料道路制度はあったんですけども、今の仕上がりとしては若干無料のほうが多いということで、申し上げにくいですが、これはちょっと政権が変わるたびに有料になったり無料になったりしながら、スタートは有料、途中で無料、また有料というようなことを繰り返しながら整備されてきたところということでございます。

それから9 ページ目、オーストリアでございましてけれども、もともと無料の高速であったところが有料化された事例をこれから幾つかご説明します。経緯を見ていただきますと、最初に高速道路、自動車専用道路につきまして1997年にビニエツトということで、要するに定額制のもので有料が導入され、2004年のところに、普通車はビニエツトのまま、大型車について対距離に移行したということがあります。物としては、方式としては

DSRC、ですから日本のETCに近いものだと考えていただければいいと思います。それから、ビニエットのほうは1年間利用した場合、2カ月利用した場合、10日利用した場合ということで、距離に応じない料金を取っているということでもあります。対象は下にありますがけれども、全ての高速道路を対象にしているということでもあります。

10ページ目にビニエットのイメージ、このようなステッカーをフロントのところに張りましてやるということでもあります。取り締まりは巡回車とかカメラでどうも取り締まっているということのようでございます。

それから、11ページが大型車に入れているDSRCということで、こういう車載器を車につけて、途中でゲートがありまして、そこで通信を行って課金するということがあります。カメラでナンバープレートを認識しまして、違反車両を取り締まっているということであるようでございます。

それから、次はドイツでございまして、これは有料道路制度はなかったんですけれども、大型車について先ほど奈良県知事のご説明がありましたけれども、外国の車が入るということもあって、大型車について有料化してきたということでありまして、ここでの特徴は、対象のところを見ていただきますと、高速道路に加え、赤の2,400キロの一般道、連邦道路についても課金をしているということでもあります。

13ページを見ていただきますと、経緯でございまして、まず95年に大型車にビニエット方式で課金をしたということでもあります。2005年から今度GPSを用いたかけ方になっているということ、2007年以降、高速道路を課金すると一般道に車が逃げて迂回するということがあったので、その一般道についても2007年、2012年、2015年ということで課金対象にしてきているということでもあります。

それから、14ページ目がスイスでございましてけれども、ここは先ほどのオーストリアに似てございましてけれども、経緯を見ていただきますと、1985年にビニエット方式で課金。ですから、一定額を払うと。一応期限10年で始めて、当初一般財源だったと聞いております。94年にけんけんがくがくの議論をした上で無期限にやるということで、道路も広がっているというようなことで決着したと聞いております。その後、2001年に、大型車については対距離課金に移行したということでもあります。対距離課金のやり方は後で説明、タコグラフというものを使って課金していると。あと、ビニエットは年幾らという課金しかなくて、1日使おうが1年使おうがこの額を取られるということのようでございます。

15ページ目がスイスのビニエットでございまして、普通車はこういうステッカーをフロントに張りまして、取り締まりを警察がやっているということでもあります。

それから、タコグラフということで、16ページ目、これは大型車についている車載器をつけまして、この車載器にICカードが入ってございまして、それを関税局に見せて毎月毎月課金するというようなことをやっているというようなことでもあります。

あと、参考としてシンガポールとかつけてございましてけれども、ヨーロッパはやはりいろいろな課金方式がありますので、どうも国をまたぐトラックはいろいろな車載器を積みながら、走っているというふうなことがあります。ちょっとまだまだ不十分な部分がありますけれども、現状わかった分をご報告させていただきました。以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

諸外国の動向、それから技術基盤の是非ですね、ICT及びETC的な、我々がもっとも認識を深めておかなきゃいけないポイントの一つだと思いますので、この情報を共有させていただきたいということと、時間がもう迫っていますので、質問等ございましたら吉岡さんの方にダイレクトに委員のほうからしていただくということにして、事務局にお返ししたいと思います。

【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ますので、ご同意をいただいた上で公開したいと思います。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。

本日の会議資料はそのまま置いておいていただければ、追って郵送させていただきます。

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 —