

令和2年7月9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第39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道路局総務課長の岸川でございます。よろしくお願いいたします。

本日はウェブ会議になっておりますので、御発言の際は、音が拾えるよう、マイクの近くでお話しくくださるようお願い申し上げます。

なお、大変恐縮ではございますが、道路局長は、本日、災害対応により欠席とさせていただきます。

本日の部会の議事についてですが、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、御参加いただく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。

本日の委員出欠に関してですが、井伊委員、石田委員、太田委員、小幡委員、竹内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。

また、家田委員、大串委員、小林委員、根本委員、羽藤委員、山下委員におかれましては、ウェブでの御出席となっております。

本日御出席いただきます委員の方は、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。

議事を開始する前に、会場におけるタブレットの操作方法について説明いたします。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状態です。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替わる設定となっております。この耳のマークのところを一度タップしていただきますと、白抜きで人の顔がしゃべっているマークと白抜きの耳のマークの両方が出ている状態となります。この状態ですと、御自身でタブレットを自由に操作できる状態となります。その状態で閲覧する資料を変更する場合は、左上の「ペーパ

レス会議」をタップいただき、閲覧する資料を選択していただければと存じます。タブレットの不具合等ございましたら、事務局職員にお声がけください。また、ウェブ会議の皆様には資料共有機能にて説明ページを表示させていただきます。

本日の資料ですが、議事次第、資料1として「委員名簿」、資料2として「日本経済団体連合会提出資料」、資料3として「日本商工会議所提出資料」、資料4-1として「日本バス協会提出資料」、資料4-2として同じく日本バス協会の会員でいらっしゃいます京浜急行バスさんの「提出資料」となっております。

それでは、以降の議事の進行を朝倉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。

【朝倉部会長】

はい、かしこまりました。皆さん、おはようございます。それでは、議事を進めさせていただきます。

本日は、大変お忙しい中、また、コロナの状況及び昨今の災害の中、時間をつくっていただきましてありがとうございます。とりわけヒアリングに御出席いただきました関係各位におかれましては、厚く御礼申し上げます。また、委員の先生方もありがとうございます。

今回は、ヒアリングといたしまして、「新型コロナウイルス感染症対策に対応した高速道路施策の検討」についてということで御意見を頂戴するために、3つのグループから来ていただいております。1つは一般社団法人日本経済団体連合会さんであり、そこから産業政策本部主幹の脇坂様、それから、日本商工会議所地域振興部長の五十嵐様、それから、公益財団法人日本バス協会高速バス理事長の石指様、同じく日本バス協会の高速バス委員長の平位様に御出席いただいているところです。

なお、日本経済団体連合会の脇坂様におかれましてはウェブ会議での御出席と聞いてございます。

それで、今日のヒアリングでございますが、順番としては、日本経済団体連合会様、日本商工会議所様、日本バス協会様の順で御意見を頂戴することにします。

ヒアリングの進め方ですが、まず、それぞれに、おおむね15分ぐらいをめどに説明いただき、その後、委員の皆様方から御意見・御質問を頂戴することにします。委員の皆様方からの御質問のお時間は、1つのグループに対しておよそ10分ぐらいを想定してございます。

それで、前回もやりましたが、御意見・御質問がある委員の方は、「質問があります」というふうに言っていただくとマイクが拾いますので、御発声ください。また、もし御質問がないようであれば、私のほうから御指名させていただくということもあろうかと思えます。前回は順に当てていたんですが、ちょっと今日は時間の制約もありますので、御発言いただく委員の方々から御発話いただいて、それを拾うという形にさせていただきたいと思えます。

それでは、まず、日本経済団体連合会の脇坂様、よろしく願いいたします。

【日本経済団体連合会】

経団連の脇坂と申します。本日は、このようなプレゼンの機会をいただきましてありがとうございます。私ども経団連は、総合経済団体として国土政策全般について検討しているということもありまして、高速道路に特化した検討というのはしてはいないのですが、その中でも、インフラの在り方について、新型コロナウイルス感染症も含めて経済界としてどのように考えているかということについて、本日、御紹介をさせていただきたいと思えます。

私どものほうも、新型コロナウイルス感染症による様々なインフラに対する影響、交通機関に対する影響というのを企業の皆様と議論しているところです。ただ、現時点で、この新型コロナウイルス感染症というものがそこまで大きく日本のインフラの在り方を変えるかどうかというのは、正直言って、まだ具体的な解がないという状況です。

1つ言えるのが、恐らく短期的には大きな影響を与えているんですが、中長期的に見ると、むしろ、これまで考えられていた課題というのが顕在化されていて、すべきことを前倒ししていかなくてはいけないのではないかというふうな政策的な議論があるのではないかと思います。例えば、テレワークが一気に浸透しているというような状況ではあるんですが、それですぐに交通需要というのが中長期的にも本当に大幅に少なくなるのかというのは、ちょっと分からないなというところがあります。ただ、一方で、非接触ですとか、新しいデータや新技術を用いた経済の在り方というのを訴求するスピードというのは非常に高まっていくのではないかなというふうには考えております。そういった面を中心に本日は議論のほうを紹介させていただきたいと思えます。

まず、1ページのほうをお願いいたします。本日なんですが、全体の構成としては、最初に、これからの高速道路政策の視点ということで、4つほどの必要な視点があるのではないかということを一般的に御紹介させていただきます。その上で、経団連のほうで考えている

取り組むべき施策ですとか、企業の方が抱えている課題について、具体的に御紹介をさせていただきたいと思っております。

では、次のページをお願いいたします。まず、経済情勢なんですけど、こちらはもう皆様御存じのとおり、コロナウイルス感染症の影響を踏まえまして、日本経済というのは非常に急激に悪化いたしました。日銀短観のほうを見ても悪化していて、次の9月ぐらいの予測についてもまだ悪化しているのではないかと考えられています。実質GDPの成長率につきましても、年率に換算するとマイナス23%ということで、リーマンショック以来の悪化が見込まれているという状況です。こうしたことを踏まえまして、早期の景気回復、経済成長を考えていく上では、高速道路については、ストック効果が強く期待できるインフラへの重点的な投資というのを行っていく必要があるのではないかと考えています。

次のページ、お願いいたします。それで、重点的に投資をするという点では、長期的な人口動態を慎重に見極めた上で、選択と集中の観点から高速道路の整備を進めるということが必要ではないかと考えております。こちらのグラフでも示していますとおり、将来的な人口、あと人口の過密度というのは、より集中度合いが高まっていくのではないかと考えています。こうしたことを念頭に高速道路の整備の在り方というのを考えていく必要があるかと考えています。

次のページ、お願いいたします。もう一つ、人口動態からは離れて、デジタルの側面から高速道路についても考えていく必要があるということで、私どものほうでは、経団連ではデジタル・トランスフォーメーションの進展によって、社会課題の解決や価値の創造を実現するためにSociety 5.0という概念を掲げております。業務の遠隔・非接触化などがコロナウイルス感染症などを通じて重要性が高まっているわけですが、高速道路というのもデジタル強靱化を通じて施策を行っていくことが必要なのではないかと考えております。この点については、後ほど幾つか具体的な例を示しまして御紹介したいと思っております。

次のスライド、お願いいたします。最後の視点としましては、安全・安心の確保ということがあると思います。コロナウイルス感染症は、まず第1に、リスク対策として企業も考える必要に迫られています。一方で、コロナウイルスだけではなくて、例えば豪雨災害ですとか、そういった自然災害もこれから起こることが十分に予想されるということで、こうした自然災害とコロナウイルスが同時に起きてしまった場合にどうするかとか、そういったことについても企業のほうでの検討というのが進んでいる状況ではありますし、政策の中でもそうした観点を取り入れていただきたいと考えています。また、高速道路においても防

災・減災の取組が行われているところなのですが、道路の老朽化というのは始まりつつあります。例えば高速道路分につきましては、早期の措置が必要な段階にあるものというのがトンネルの場合にも増えているということもありまして、これした面から道路のメンテナンスをどのようにしていくかとか、そういった観点が必要になっていくのではないかと考えています。

では、次のページ、お願いいたします。具体的に施策として取り組んでいただきたいことについてこれから申し上げたいと思います。まず第1に、経済効果の高い道路の整備をしていただきたいということで、例えば大都市圏幹線道路について重点的に整備のほうを進めていっていただきたいという希望があります。例えば首都圏3環状道路の開通状況などを見ましても、まだミッシングリンクが起きている状況です。特に都心の物流などを考えますと、こうしたミッシングリンクの解消というのは、経済効果だけではなくて、災害時に備えた交通ネットワークの多重性を確保するという観点からも重要になるものでして、こうした首都圏のミッシングリンクですとか、ストック効果の高い高速道路の整備というのをこれから加速していく必要があるのではないかと考えています。

次のページ、お願いいたします。それから、先ほどお話ししましたデジタル化の一例なんですが、例えば道路のメンテナンスのデジタル化については、センシングの技術によって道路構造を把握したり、あとドローンによる点検というのも一部で進めていくことができるのではないかと考えています。例えばなんですが、このドローンなどによる点検というのはまだまだ緒についたばかりのところがありまして、企業のほうでも技術的に進んではいるんですが、現状の政策ですとか求められる制度の中で、本当にドローンを活用したりデジタル化を進めて道路のメンテナンスを行うことができるのかということについて、企業の方が二の足を踏む事例を幾つか私どものほうで把握しております。例えば、国土交通省では、技術カタログのようなものを作ってドローンの性能を紹介していただいたり、ドローンを使った道路メンテナンスについて検討を進めていただいたりしているところで、非常にありがたいとは思っているんですが、一方で、企業のほうとしては、より政府にこうした新しい技術を用いた道路メンテナンスをより積極的に企業に活用してほしいというメッセージを発信してほしいと思っております。というのも、今、政府としては、ドローンを使った場合でも、あるいは従来どおりのテストハンマーを用いた打診や近接目視などをしたり、従来型の点検も同じような効果が得られるのであればどちらを使ってもいいですよというスタンスで、政府のほうは規制当事者としてメッセージを出しているわけなんですが、そうする

と、リスク管理をする企業とか、あるいは慎重な企業、コンプライアンスを重視する企業というのは、本当にドローンを使ったものを進めていっていいのかどうかというのが、社内とかお客様に説明をするのがなかなか難しいというふうな声を聞いておりますので、できれば、政府として、モデル事業とかでもいいんですが、積極的にドローンを活用してみましようというふうに働きかけていただくということをしていただくと、新しい技術を活用した道路メンテナンスというのが進んでいくのではないかと考えております。

次のページ、お願いいたします。それから、政府のほうでも進めているETC2.0につきましても、私どもとしては積極的に進めていただきたいと考えております。ETC2.0につきましても、自動車の走行から得られるデータによって、渋滞などを緩和する措置をより有効的に取ることができるようになるとか、あるいは防災・減災に役立つような分野に活用を広めていくということが想定されるかと思っておりますので、こちらについては、データ活用の好事例としていろいろな事例をつくっていただければと思います。

次のページ、お願いいたします。最後に、トラックの隊列走行についても御紹介をしたいと思います。これはドローンのケースとちょっと似通ってはいるんですが、技術開発のほうはどんどん進んでいても、実際の法制度ですとか、あるいは社会の仕組み自体が変わっていかないと、うまく先進技術を取り入れることができないという事例の一つなのではないかというふうには思っています。このトラックの隊列走行というのは、先頭車両に有人のドライバーがいて、その後に後続するトラックというのが無人化で運行できるというのが最終的な望ましい在り方です。今はいろいろな実験も行われていて、例えば隊列走行するトラックにそれぞれ運転手は乗っていて、先頭車両の運転手は基本的には運転操作をして、残りの車両についてはできるだけこの運転手の負担を減らしていくとか、最終的には運転手が乗ってなくても無人化で後続トラックが運行できるという仕組みを目指しているわけですが、例えば、企業の方は、本当に後続のトラックというのを無人化してしまって法制度上問題がないのかということについて疑問を持っている方がいらっしゃいます。例えば、道路交通法上で本当にそうした無人のトラックの走行というのが認められるのか分からないという声を聞きます。それから、仮にそれが可能だとしても、例えば事故が起きてしまったときにどうするのかとか、あるいは保険の適用がどうなるのかということについても、政府として一種のガイドラインのようなものを出したりとかしていただいたほうが、こうした新しい技術というのは活用が進むのではないかと企業の方は思っています。政府としては、今、実証実験などをしていただいている段階だと思うんですが、この法制度の整備とか、あるいは

は企業の方がリスク管理上二の足を踏むことがないように、制度の運用の仕方を明示的にしていただいたりとか、より先進的な技術を活用できるように後押しをしていく仕組みと
いうのをぜひつくっていただきたいと思います。

私からは以上となります。

【朝倉部会長】

どうもありがとうございました。

それでは、委員の方々から御質問を頂戴したいと思います。どなたからでも結構でございます。児玉さん、どうぞ。

【児玉委員】

どうもありがとうございました。ブリーフィングの中でE T C 2. 0の積極的活用という話が出てきているわけですが、この委員会でも、E T Cの義務化という話がかねてずっと議論されてきているわけですが、経団連としては、E T Cの全車両に対する義務化についてはどのようなお考えを持っているのでしょうか。お聞かせ願いたいと思います。

【日本経済団体連合会】

義務化については特に議論は進めてはいないんですが、これはただ、例えば、今、政府のほうで進めているキャッシュレス化とも同じような考えなんだと思うんですが、こういったE T Cのような新しい技術を取り入れていくことで、生産性の向上ですとか新しい安心・安全な道路交通というのが可能になるというものであれば推進していくべきだとは考えておりますので、義務化というのを議論するというのとは一つの方法ではないかとは思っています。

【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。家田先生、お願いします。

【家田委員】

1点教えてください。家田と申します。どうも今日はありがとうございました。

感想で言うと、日本経済を一番リードしなきゃいけない経団連が、もうちょっと危機感を持っているのかなと思ったら、割とぬるい感じがしてね、という感想を持ったんですけれど

も、どういうことかという、今回のパンデミックは世界中が、特に先進国が同じ状況に立って、政府も含めて、あるいは中小企業も含めて、あるいは地方自治体なんか特にそうですが、あまりにも日本の国のデジタル化というのが遅れていて、いろんなことが極めてとろいことになっていますよね。それは恐らくは経済にもものすごく影響を与えるはずであって、これを契機に、今まで極めて遅れていたこのデジタル化というのを大幅に回復する、あるいはトップに躍り出るなんて偉そうなことを言ったってそう簡単でできっこないですから、少なくとも人並みの国になるということをやっていくことが極めて重要で、その象徴的存在がこの高速道路だと思うんですよ。つまり、交通機関の中で最も交通事故なり、スピードの遅さなり、キャパシティの問題なりがある、そういう交通機関が、ETCを代表にするような電子技術を使うことによって大転換を図ると。大転換は、繰り返しになりますけど、何も高速道路だけすりゃいいんじゃないじゃなくて、社会全般を転換しなきゃいけない。それに対して、経団連はもっと危機感と、政府にも要求もするし、自分たち自身が変わるという覚悟と決意のようなものが今日は出るのかと思ったんですけど、その辺がすごく緩い感じを持ったんですが、どうでしょうか。そういう批判的な意見に対してどういうふうにお答えになりますか。

【朝倉部会長】

よろしいでしょうか、朝倉です。別に経団連の弁護をするつもりはないんですけど、恐らく、デジタル化について今日はかなり抑制された発言だったと思いますが、逆にもっと厳しく言うていただくとところがあるとすると、そこはどこですかという質問だというふう言い換えてもいいんじゃないかなと思うんですけど、いかがでしょうか。

【日本経済団体連合会】

ありがとうございます。それでは、今の2つの御意見・御質問についてまずお答えしたいと思います。

家田先生には非常に建設的な御意見をいただきまして、ありがとうございます。私どもも、まさにこのデジタル化というのをもっと進めていかななくてはいけないと。このコロナを契機にデジタル化を進めなくてはいけないという危機感をもっと共有して、これをスピードアップしていかななくてはいけないと考えております。

実は高速道路については、そこまで重点的な議論というのを経団連の中ではまだしてこ

なかったというところもありまして、家田先生のお話もお伺いしまして、この高速道路のデジタル技術を用いた改善とかというの、確かにその議論というのは経団連の中ではそこまですてなかったんですが、重要な点かと思いますので、これから勉強してまいりたいと思います。

【家田委員】

それで、一言言うと、勉強じゃ全然遅いわけで、経団連が一番やりの先端になって声を上げて前へ進めなきゃいけないはずであって、それを考えれば、E T C義務化なんていうのは経団連が率先して言うべきことで、それも勉強しましょうなんて言っているようじゃ、まだまだ日本の経済の躍進は心配だなという気がしちゃいますね。どうでしょうか。

【日本経済団体連合会】

ありがとうございます。御意見、真摯に受け止めてまいりたいと思います。

あと、すみません、朝倉先生からいただいた、どの点を重点的に希望するかという点なんですが、これは、このミッシングリンクの解消ですね、首都圏の環状道路とかというのはずっと経団連のほうで申し上げていることですので、ぜひこれは政府の政策として進めていただきたいと考えております。

あと、今日御紹介したドローンですとかトラックの隊列走行の問題ですね、これは非常に細々とした問題が様々あります。例えば手続上の問題とか、あるいは、政府ができると思っていることも、企業の皆さんはできないんじゃないかと思っていたりとか、あるいは二の足を踏んでしまうというようなことがよくあります。これは規制改革の議論ではよくあることなんですが、とはいえ、政府と企業との間の意思疎通の欠如とか、法解釈の違いとか、あるいは法解釈自体が存在しないものが新技術には存在するというようなことはあるかと思っておりますので、ぜひ政府には新技術の活用というのを積極的に進めていただきたいと思っております。つまり、「従来型のアナログの技術を用いても、デジタルの技術を用いても、どっちでもいいですよ」という言い方ではなくて、「積極的に新しいデジタルの技術を用いてこれまでのインフラ整備の仕方を変えてください」というような、そういった抜本的な変革のメッセージを政府のほうからしていただきたいというのが希望としてあります。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。

委員の皆様方、ほかに御意見がおありであればお願いします。いかがでしょうか。はい、小林先生、どうぞ。

【小林委員】

先ほど家田委員も言われたんですけど、コロナで大きくビジネスのありようが変わると思うんですね。逆に言えば変革のチャンスです。このようなウェブ会議など昔は考えもしなかった。コロナを契機に、ICT技術やコミュニケーション技術の社会的普及が一気に進展した結果、サプライチェーンの構造や様式が大きく変わってくる可能性があるんですね。道路というのは手段なので、産業界がどう変わるか、経済界がどう変わるかと。それに応じて道路としてこういう機能が欲しいとか、そういう視点を持つことが重要ですね。道路をどうデジタル化するかということも大事ですけど、もっと大きな枠組みの中で経団連が率先してビジネスモデルの変化に関する議論を進めていただきたいと思います。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。コロナで変わるビジネスのシステムを円滑に進めていくために、道路及び道路輸送がボトルネックになってしまう可能性がないとは言えないので、それは大変危険だなということだと思うんですけど、そういった意味では、経団連のほうでまだ現在検討中だと思うんですが、コロナでビジネスのシステムというんでしょうかね、それがどういうふうに変わりつつあるかということ、今、御検討いただいているのではないかと思います。したがって、これについては引き続き情報を上げていただいて、それを受けて、あるいはそれを先取りする形で、道路や、あるいは道路輸送について検討していくということになるんじゃないかなと思います。

脇坂様、もしコメントがあればお願いします。いかがでしょうか。

【日本経済団体連合会】

小林先生からも非常に貴重な御意見をいただきましてありがとうございます。おっしゃるとおり、道路の在り方というのは需要者である企業というのが積極的に発信していかななくてはいけないことかと思っておりますので、こちらにいただいた御意見については企業の皆さんと一緒に考えていきたいと思っております。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。

それでは、1つ目の御発表については一応おおむね想定していた時間になりましたので、日本経済団体連合会からの御発表と、あとそれに対する質疑は以上で終わらせていただきます。

脇坂様におかれましてはここで御退席ということでございます。脇坂様、どうもありがとうございました。

【日本経済団体連合会】

ありがとうございました。

【朝倉部会長】

それでは、続きまして、日本商工会議所の五十嵐様、よろしく申し上げます。

【日本商工会議所】

五十嵐でございます。おはようございます。

商工会議所では、今、コロナウイルス対策あるいはその問題で経済収縮が起こっている中で、中小・小規模企業の対策に注力しているところでして、高速道路に限ってというか、その辺で、今、集中的な議論をしてはいませんが、一方で、各地からは、これはずっと長い間同じですけれども、ミッシングリンクはもとより、スマートインターチェンジの開設など高速道路の整備に対する要望というのは極めて高いということで、関心を持っております。

今日は時間も限られておりますので、お配りした資料、お手元にあると思いますが、見ていただきたいと思います。大きく4点を申し述べたいと思います。

1点目は、高速道路の料金所の閉鎖などがあったという事例もありましたけれども、我々としては、新たな日常に対応した新たなビジネス様式が求められていると。先ほど先生方のお話もありましたけれども、そういうことは重要だとももちろん考えておりまして、キャッシュレスの料金決済方式あるいは非接触で行うということについては喫緊の課題であるということで、これ、高速道路の関係に限らず、ビジネス全体としてそういうふう考えているということでもあります。

少し焦点を絞れば、皆様の御関心もありますE T Cにつきましても当然の流れだというふうには考えております。なお、義務化というのは、シートベルトのように、例えば完全に法制化して義務化するというのはできるのかどうかちょっと分かりませんが、強力なインセンティブを持って進めていただくというようなことは可能なんじゃないかなと思っております。特に高速道路の利用頻度がほとんどない人とか、あるいはまだE T Cがない人というのはおられるわけですから、そういう方々の実態を見極めて、適切にインセンティブを付与しながらやっていってはいかがかなと。例えば、書いてございませんけれども、新車購入時ですとか、あるいは車検のときに義務化するというようなことは検討していただいてもいいのかなと。ただ、あくまで、例えばブレーキのこの間の事故なんかもあって、補助金などが出ていたと思いますけれども、そういうようなインセンティブというのはやっぱり必要かなというふうには思っております。

それから、各地からも要望のありますスマートインターチェンジの設置を増やしていただけないかなということもあります。これはE T C専用化の理解促進を進めるというような理由にもなるんですけれども、地域のアクセスを改善する、あるいは物流機能を拡大することによって産業集積が進むというのはありまして、こういうことを非常に強く望む地域もありますので、ぜひお願いしたいということでございます。

それから大きく2番目では、感染拡大の防止措置の徹底ということで、これはもう既にN E X C Oさんなど、首都高さんなんかもそうでしょうけれども、様々な各業種ごとに、あるいは会社ごとに、ガイドラインというのはもうつくっておられますが、こういうものを徹底していただくのかなということに尽きます。我々としては、その2つ目に書いてあるんですけれども、2次感染予防の観点からP C R検査の実施体制をもっと強化していただきたいということと、それから、P C Rはお金もかかりますし、時間もかかるということもあって、もうちょっと簡易の検査、そこにP C Rを受けていただくかどうかのスクリーニングをするような検査も、我々、「攻めの検査・チェック体制」と呼び始めているんですけれども、そういうものを拡充して強化していただくように政府には要望したいと考えております。

それから大きく3番目では、公共交通機関の利用コストの軽減ということをちょっと申し上げたいと思います。よくある話としては、高速道路の料金無償化みたいなことがあるんですけれども、確かにそういう要望が各地からも上がっている面は現状はありますが、ここは様々な輸送モードの間でイコール・フッティングにさせていただかないと、我々の商工会議所全ての業種が関係しておりますので、高速道路のことだけを言うというのはちょっとで

きないなという状況に今あります。イコール・フッティングというのは、当然ながら、例えば施設の使用料ですとか、入港料ですとか、航空の離発着料とか、そういうことなど、モード間でいろいろ公平な感じを出していただかないとなかなか難しいだろうというふうには思っております。

それから大きな4番目ですけれども、一番最初から申し上げていますが、各地商工会議所からも、高速道路あるいは幹線道路の整備促進というのはかなり需要の多いところございまして、一層の社会資本整備としてお願いしたいというところでございます。各地の製造・流通・観光産業など、これ、活動基盤になりますので、そういうアクセスの改善をして多極分散型国土をつくっていただくということが求められています。特に私ども、観光の振興などにも力を入れているんですけれども、幹線道路から観光地への接続、ネットワークの2次・3次交通の整備などは常に要望が上がってきているところでございます。あるいは、主要な空港・港湾・主要駅との有機的な接続と、あるいは時間的な連携というんでしょうかね、それから料金収受についてもMaaSなどで進展していきたいとか、いつていただきたいというのがあります。また、これは経団連さんもちろん言っていましたけれども、災害時の回復、それから代替性といったような観点からも、さらなる道路整備、道路ネットワークの整備というのはお願いしたいところでございます。一番最後に書いてありますけれども、現在、経済がなかなか上向きにならない中で、民需や消費を補完する経済政策ともなるよう、社会資本整備の促進として公共工事の早期発注・早期着手ということで、景気の下支えというか、早期回復を支えていただくような、そういうこともお願いしたいと考えております。

早口になりましたが、以上でございます。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。大変コンパクトで、かつ具体的なコメントで、すごく分かりやすかったと思います。ありがとうございました。

委員の先生方からコメントがありましたらお願いします。御質問等ありましたら。どなたもありませんか。先ほど御発言のなかった大串先生とか根本先生、羽藤先生、山下先生、いかがですか。

【朝倉部会長】

御質問があればお願いできますか。特に無理にというわけじゃないんだけど。

【大串委員】

今、鋭意進めている案件ですので、より迅速化が求められているのかなと感じました。以上です。

【朝倉部会長】

大串先生、ありがとうございました。

【佐々木委員】

佐々木と申します。御説明ありがとうございました。

今回のコロナの問題で物流等の重要性が改めて脚光を浴びたかと思います。巣籠もり消費でインターネット通販が急に拡大したりして、運送業界はかなり人手不足等でもともと困っているところに今回の問題が起きたということで、商工会議所さんとして、これは荷主、荷物を送る側の会社なんかの協力も必要だと思うんですけども、物流の効率化に向けて何か取り組みをされていたり、あるいはこれから何か検討するという事は考えておられるのでしょうか。

【日本商工会議所】

物流は非常に経済の根幹でもありますので、非常に興味持っていていろいろ検討はしつつあるんですけども、それと今回の道路整備とはどういうふうに関係するかなというのであまり議論はしてなかったんですが、人手不足はあらゆる業種でというのもあって、特に物流業界というのはそこがネックになっていましたので、我々としても悩みどころというか、お答えになりませんが、非常に興味を持って今いろいろ考えているところというふうにお答えさせていただきたいと思います。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。羽藤さん、どうぞ。

【羽藤委員】

今の御発表を聞いていて、その前の御発表と随分違いがあるなという認識を改めて持ったんですけども、今やっぱり新型コロナウイルスで起こっているのは、日本の状況を抜きにして海外の状況を見ますと、やはり分断とか格差とかといった問題が相当クローズアップされていて、その中でインフラの整備というものに対する考え方も大きく変わりつつあるんじゃないかなということを認識しています。その中で今の御発表は、イコール・フットィング論とかも含めて、非常に選択とか集中によるインフラ整備というよりは、むしろあまねくインフラを道路インフラも含めて整備していくべきだというような観点に聞こえましたので、今の新型コロナウイルスで起こっている世界的な状況の中で、改めて我々の社会がこの道路インフラというものをどういうふうに使いなしていくのか、どういう理念によって整備していくかということにおいては、非常に親和性のある議論をしていただけたなと思って共感した次第であります。

ちょっと感想めいていますけれども、以上です。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。今、羽藤さんがおっしゃっている話は非常に重要なポイントだと思います。例えば、高速道路・幹線道路が整備されることによって、新しく生まれてくる可能性のあるビジネスは何なのかとか、それが具体的に地域の経済活動やその他いろんな活動にどういうふうにプラスの影響を具体的に及ぼしてくるのかということについて、こういう影響をもたらす、生み出すから、こういう道路整備の形態に期待が持たれているということが具体的に挙がってくると、道路整備をする側からすると、それを受けて非常に良い展開になるんじゃないかなと感じるところです。

【日本商工会議所】

そうですね。例えば新名神の鈴鹿のところでスマートインターチェンジができたと思うんですけども、こういう慢性的な渋滞が解消されて、非常に地域では高く評価して、ありがたいというふうなお話が出ていますし、あるいは、例えば和歌山の新宮などでは、熊野の交通アクセスが非常に悪いんだけど、そういうことで様々な産業活性化のチャンスを逃しているんだということもありますので、どの分野でということではないんですが、経済

活性化のためにミッシングリンクをはじめとする2次・3次交通まで含めた整備をお願いできるとありがたいなと思っております。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。地域の新しいライフスタイルとか、あるいは地域の新しいビジネスに道路整備がどういうふうにリンクしていくかというところを、これはむしろ道路局のほうでもこれから考えていかないといけないポイントだと思いますけれども、御一緒に検討していければと思っています。ありがとうございました。

【日本商工会議所】

そのような視点でちょっと我々も考えてみたいと思います。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。

ほかに御意見いかがでしょうか。家田先生、お願いします。

【家田委員】

ありがとうございます。実は先日、大阪の商工会議所に招かれて、主な話題はインフラのメンテナンスだったんですが、パンデミックに関係してもいろいろと意見交換、講演とかさせていただいたんですが、そのときに何社かいらっしやっただけで、商工会議所がカバーしているのは割と小振りの会社ですよ。地域の会社で、そういうところが実に革新的なイノベーションをやって、それが今日の高速道路に関係することもあるし、関係しないこともあるんですが、例えばそのメンテナンスの検査の技術とか、そういうのをやっているんですよ。だから、何か今日の話はどっちかという高速道路こんなことをやってほしいというお願いみたいな話ばかりだったんだけど、むしろそうじゃなくて、高速道路システムも含めて日本の技術システムの中で、日本の技術ある中小企業というものの意味と位置づけと将来の役割というのは極めて大きなチャンスを迎えている。さっき冒頭で経団連のときにも言ったんだけど、日本が大転換しようとする、実はその細かいエンジンというのは大企業よりもむしろ中くらいの企業のほうが、あるいはベンチャー企業のほうが、担う可能性高いと思うんですよ。そういう面で見るときに、商工会議所が、高速道路も含めて、もっとこ

ういうふうに分たちは貢献したいから、むしろこのところを官庁の中での発注や何かでももうちょっと融通利かせてやらせてくれよというような発言というのは、もうちょっと力強いものはないのかなと思うんだけど、その辺どうですかね。

【日本商工会議所】

政府でもオープンイノベーションのような形で支援していただいているというふうには聞いておりますけれども、まさに家田先生おっしゃったように、中小企業で、埋もれているわけじゃないんですけど、必ずしも我々がつかんでいない、皆さんに知られていないような、光るような企業というのはたくさんあると思いますので、さらに発掘したり、あるいはそれを公表していきたいなと思っています。表彰制度もやっていますので、そういうのはどんどん取り上げていきたいと思っています。

【家田委員】

中小企業の国への要望なんかをまとめて言うという機能は当然担っていただかなきゃいけないんだけど、むしろ、細かい企業が一体どのような技術なり種を持っているかというのをリスト化して、それをまとめて日本もしくは世界に打ち出すというのが皆さん方のお仕事の非常に重要なところだと思うので、そういう面から見たときに、この道路に関しての部分をもっともっとアピールをお願いしたいと思います。期待しております。

【日本商工会議所】

ありがとうございます。経産省なんかとも地域牽引企業何百選みたいなやつもやったり、様々なことはしておりますので、さらに家田先生に背中を押していただいて、そういうのをやっていきたいと思っています。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。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ、児玉さん。

【児玉委員】

先ほどの経団連のヒアリングの中で、デジタル化について、国として「アナログでもいい

けど」というような言い方をやめて、デジタル化を国が動かして指示すると、そういう仕組みはどうかというようなことを言われていたと思うんですけども、そういう見解に対して、中小企業がベースになっている商工会議所としてはどのようにお考えになるかというのを聞きたいと思います。

【日本商工会議所】

一般論で言えば、デジタル化をどんどん進めるというのが商工会議所の考え方です。ですから、そこに齟齬はないんですけども、ただ、IT化というところでもここ二、三年ずっとやってきたんですが、中小企業は自らの人材でそれを進めることがなかなかできないという問題があって、ハンズオンで支援してくれる方々をとにかくお願いしないと現実問題として進まないというのがありますので、そこは政府も分かっていたいていまして、今後ともIT化もデジタル化もそういうハンズオンの支援をしていただくというようなことでもう動き出しております。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。特にコロナということを見ると、地域にベースがあり、それほど規模は大きくないんだけど、非常に優れた技術なりアイデアを持って活躍されているような、そういった企業さんが強くなるということが我が国全体にとっても大変望ましいことであり、ここに書いていただいていることですが、そのことが結局多極分散型国土につながっていくんだろうと思います。そういったことがうまく動くために、道路ネットワークなり、あるいは交通ネットワークがどういうふう to それをサポートできるのかという、そういう視点だろうと思いますので、引き続きこの場でも検討していきたいと思います。ありがとうございました。

もし委員の先生方からほかに意見がなければですけど、よろしいですね。ありがとうございました。それでは、五十嵐様、どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、日本バス協会様からの御発表ですが、2つのセクションに分かれておりまして、まず、石指様からお願いいたします。

【日本バス協会（理事長）】

日本バス協会の石指でございます。このような発言の機会を設けていただきまして、誠に

ありがとうございます。私どもは道路の利用者の一員ということでございますので、その道路の利用者の一員であるバスがコロナの影響をどのように受け、どのようなことに取り組んでいるかということをお説明させていただきたいと思っております。その後、御要望もお願いしたいと思っております。

まず、総論的なことを私から申し上げます。

資料を御覧いただき、1ページでございます。コロナの影響を乗合バスはどのように受けているかということでございます。右側に輸送人員（前年同月比）というのがございまして、どれくらい減少しているかというものを記載いたしております。これは国土交通省のほうでおまとめになられた調査結果ですが、5月の末時点ということでございますので、右側の上の一般路線バスは、5月末は52%減と、6月には40%減、それから36%減と、少しずつ戻っていくのではないかと事業者としては見ておろることがうかがえると思っております。高速バスが右側の下のほうにございます。これは県境を越えて移動するのがなかなか難しいということの影響を大変受けておりますので、5月は86%減、6月78%、7月66%ということで、これも県外への移動が少しずつ戻ってくるのではないかと見込んでおります。

それでは、次のページの2ページへ進んでいただきたいと思っております。貸切りバスへの影響はどうなっているかということでございまして、これは、新型コロナウイルスの影響を恐らく各産業の中でも大変早く受け始めたのが貸切りバスであろうと思っております。これは現在でもほとんど仕事がないという状況でございまして、実働率というのが右側にございまして、減少率を書いております。2月はまだ動いておりましたけれども、3月、4月はそれぞれ10%しか動いていないと。5月に入りましても6%弱ということで、6、7と少しは増えていくのかなという見通しをお持ちの事業者が多いことがうかがえますが、5月、6月は実働率もほかの月より高い、いわゆるハイシーズンでございまして、ここで需要を取り逃がしたということで、事業全体には大変大きな影響を与えております。そのことが左側の下に業界全体の運送収入の減少率を記載いたしております。年間の売上げを12で割って、1か月の収入が約480億に対しまして430億減少と、1割しか残っていないということでございます。

3ページにお進みいただきたいと思っております。これまでどうだったかということでございまして、冒頭申し上げましたように、道路利用者の一員として、特に高速バスは、下のほうにございますが、事故があったりして、少し前年に比べて減っている年もございますが、順

調に伸びておよそ1億人をキープしてきていたというのがこれまでの状況でございます。このような状況でございましたが、その前にお話ししましたように、乗合・貸切りとコロナで大変大きな影響を受けたということでございます。

では、今、何に取り組んでいるかということをご説明したいと思います。貸切りバスはもちろんでございますが、路線バスである乗合バスにつきましても、やはり3密ではないかと、車内での感染を心配されるお客様がいらっしゃいますので、そういったことがないと利用者の方に安心していただけるように、感染症の専門家にもお入りいただいた委員会でガイドラインをつくりまして、右側に講じるべき具体的な対策というのを記載いたしております。共通部分のこまめな消毒であるとか、あとは車内の換気、窓開けなど、あるいはエアコンによって外気を入れると、こういうようなことで車内の換気が行われているということをごアピールして、安心して御利用いただけるように取り組んでいるというのが現状でございます。

最後は、内容は、これから私の後に発言をさせていただきます高速バス委員長、平位社長のほうからお話しいただくこととなりますけれども、私ども団体として総会で翌年の予算を念頭に決議をいたしております内容を5ページに記載いたしております。まだまだ必要な道路がございますので、道路の一層の整備などの予算の確保と、また、現在継続していただいております大口・多頻度割引のお願いということをご全会一致で通常総会で決議をいたしたというところでございます。

私のほうから総論は以上でございます。

ここでバトンタッチさせていただきます。

【朝倉部会長】

石指様、ありがとうございました。

それでは、続きまして、平位様、お願いいたします。

【日本バス協会（委員長）】

それでは、続けてお話しさせていただきます。私は、ただいまございました日本バス協会の高速バス委員長をやっております平位と申します。京浜急行バスの社長を務めております。今回は、このような機会をいただきまして本当にありがとうございます。

それでは、事業者目線からということで、ウィズコロナにおける高速道路についてという

ことでお話しさせていただきたいと思います。

早速ですが、目次をお開きください。こちらに項目がございますけれども、本日は時間も限られておりますので、この中の4番以降、今後の取組と、こちら以降を中心に御説明をさせていただきますと思います。

次のページ、2ページを御覧ください。こちらが弊社の概要でございます。こちらにつきましては後ほどお読み取りいただければと思います。

3ページ、御覧ください。こちらが当社の収入でございます。御覧のとおり、2019年度、こちらは217億でございます。対前年4.2%減でございます。左側の営業収入の円グラフを見ていただきますと、一般がほぼ6割、それから、いわゆる高速バス、空港ですとか中距離、こういったところが4割と。貸切りは本当に0.何%ということで、昔は100両以上持っておったんですけれども、今は本当に許可ぎりぎりです。

次のページ、御覧ください。4ページ、5ページは、弊社の空港中距離バス及び夜間高速の現状でございます。4ページは空港中距離路線でございます。羽田空港・横浜・品川を中心に関東近郊へ65路線、現在、運行いたしております。

次のページ、御覧ください。こちらが夜間高速路線でございます。ピーク時には18路線を持っておったんですけれども、乗務員不足、その他いろんな、新幹線の延伸等もございまして、現在、5路線を運行しております。

なお、東日本大震災におきましては、多くの交通機関が運休する中、高速道路を本当に優先的に整備させていただきまして、また、高速道路の通行許可証というんですかね、こういうのを事業者が発行していただきまして、3月18日、震災のほぼ1週間後でございますけれども、品川発宮古行きの1番バス、これが運行再開することができました。私もその第1便、品川のバスターミナルに見送りに行ったんですけれども、本当に大きな荷物をお持ちの方が待っていたように乗車していただきまして、涙を流して乗ったお客様も何人かおりました。改めて、高速道路ができますとバスがすぐ動くと、こういった機動性を本当に強く再認識した次第でございます。ちょっとエピソードでございます。

続きまして、6ページ、御覧ください。こちらは、高速道路の開通によりまして新路線を開拓して需要を創出したと、そういった例でございます。こちらは後ほどお読み取りいただければと存じます。

7ページ、御覧ください。こちらが、当社、高速道路の延伸によりまして既存路線を経路変更してどんどん延びていったと、そういった一覧表でございます。代表例でございます。

れども。特にこの一番上の例の1998年、東京～徳島線というのがございます。こちらは、本四架橋というんですか、あれが淡路島のところにできまして飛躍的に便利になりました。時間もそうですけれども、例えば嵐、台風、そういったときにも、「これができたおかげで本当に助かった」と、お客様からも非常に好評を博しております。

こういった6ページ、7ページの整備によりまして、日本の高速バス、地域間の交流に大きく寄与することができるようになりました。

次、8ページ、御覧ください。こちらはちょっと収入の話させていただきたいと存じます。こちらは、直近3年間の収入、高速バスです。一般路線でございまして、高速路線でございまして、収入の推移でございます。左側が空港中距離路線でございまして、2018年度までは増加しておったんですけれども、2019年度、具体的には1月の下旬ぐらいからでございますが、そこだけで、3か月でも年度に与える影響が5.9%の減少でございました。また、夜間高速路線、こちらは右側の表ですけれども、だんだん減ってはいたんですが、2019年度は28.3%の減少でございます。下に赤い字でございまして、昨年度もこういった形で決算に影を落とすことになりまして、今年度はさらに、まだ途中でございまして、大きな影響があるのではないかと非常に懸念をしております。

9ページ、次のページ、御覧ください。こちらは3月からの直近の利用状況でございます。こちらは、まず、見ていただくと分かるんですけれども、一番上の赤い線グラフが一般、その下、青、緑と中距離、高速でございまして。御覧のとおり、4月の中旬から、高速バスはもう3月の中旬から落ちておるんですけれども、4月、5月と大きく落ち込んでいることがお読み取りいただけるかと存じます。一般路線は、6月、先ほど日本バス協会さんのほうからございましたけれども、6月からは約8割、6月下旬で81.5%まで回復いたしましたのでございまして、空港中距離路線につきましては2割以下の16%と。さらに、高速バスについては、県境をまたぐということもございまして、実はもう4月の下旬から長距離の運行をやめておりまして、ただいま7月1日から運行を開始いたしましたので、この段階では全くゼロ%になっております。

続きまして、次のページ、10ページを御覧ください。こちらは、五十嵐様、商工会議所の方からもちょうとございましたけれども、コロナウイルスの感染拡大の件でございます。私ども、空港中距離の担当の運転士が4月下旬に1名でございまして、コロナウイルスに罹患いたしました。担当営業所、該当営業所は、保健所と連携して、消毒、濃厚接触者の検査と、本当に当時のことを思い出すと大変だったんですけれども、いろいろやりまして感染拡

大防止に努めました。幸いなことに、濃厚接触者を含めまして新規感染者は発生しませんでした。1名だけでした。ただ、もし複数の社員が感染し、感染が拡大を続けた場合には、本当に最悪の場合、営業所の閉鎖と、こちらも覚悟をした次第でございます。幸いなことに、この運転士さん、5月の中旬には復帰しております。

11ページ、御覧ください。こちらはお客様への対応でございます。感染防止の実施項目、例えば車内の窓開けですとか、先ほどございましたけれども、いろんな消毒、それから券売機では押しボタンのところの定期的な消毒と、こういったことをしまして、これを、不安を取り除くためにポスターを作成しまして、ホームページですとか車内掲示と、こういったことをいたしました。

12ページ、御覧ください。こちらが社内といいますか、社員への対応でございます。やはり該当社員ですね、不安を覚える方もいらっしゃるしまして、特に高齢の方ですとか妊婦さんと同居している方は年休を取った方もいらっしゃるぐらい、いろいろ不安でございました。ただ、そうはいつでもバスは毎日運行してはいけないということで、マスクの着用ですとか手洗い、検温と、これをやりました。また、社員を守るためにということで、下に左側に写真がございますけれども、運転席にビニールカーテン、シートでございますが、これを設置いたしました。また、最前列の座席ですね、こちらへ黄色いテープを貼ったり案内をしたりしまして、一番前の席は使わないでくださいと。お客様の御理解をいただいて何とか運行確保へ最大限努力をいたしました。ただ、お客様の声、「運転士だけ無事でいいのか」と、そんな話もあったんですけども、正常運行の確保ということで御理解をいただいております。

続きまして、13ページ、御覧ください。こちらは、想定される今後の環境変化でございます。新しい生活様式・働き方改革の浸透、また、第2波、今ちょっと懸念はございますけれども、第2波の懸念等によりまして、バス利用の需要は、確実にと言うとあれなんですけれども、縮小し、収入が減少していくと考えられます。また、いわゆる3密回避が社会的要請になると。バスの場合、難しいところなんですけど、需要が減少したとしても、減便いたしますと、その分、車内の密度・混雑が増します。そのため、いわゆる間引き運転、減便はなかなか難しいと、こういうことになってしまいます。また、感染症対策ですね、当然、拡大防止のために様々な対策、コスト増ということはございます。これによりまして収支均衡は困難を極める部分もあると。

次のページにそういった数字があるんですけども、次のページ、14ページ、御覧くだ

さい。こちらはあくまでもイメージでございますけれども、今後の収支の推移のイメージ、これを簡単な折れ線グラフでイメージさせていただきました。もちろん、海外の状況ですとか、インバウンド、アウトバウンドの動向にもよりますけれども、収入ですね、先ほど申し上げましたように、緊急事態宣言のときは3割、4割と。現在6月でもまだ、5割いつているか、いつてないかという状況でございます。これが秋口、年度内は、社内的には、来年の上期ぐらいまで8割程度しか戻らないと、逆に言いますと需要減が続くと、このように想定しております。お読み取りいただければと思いますけれども。このため、収支均衡には費用の削減と、こちらが待ったなしと中では考えてございます。

次のページ、15ページ、御覧ください。今、医療事業者の方が最前線ということで、エッセンシャルワーカーということでいろいろ報道されておりますけれども、バス事業者もその方たちを支える足でございまして、コロナの中でも運行を止めるわけにはいかないと。実際、深夜・早朝の一部を除きまして、一般路線バスはほぼ平常どおり運行させていただきました。こういった収支均衡が困難な状況の中でも、どうしても運行をやめるわけにはいかないと。これがバス事業というふうには私どもは考えております。

16ページ、御覧ください。こちらは、高速道路等に対する行政に対する要望ということでさせていただきたいと思っております。高速道路を毎日利用いたします事業者といたしまして、やはり事業継続を図ると、これが一番大事でございまして、先ほど五十嵐さんからございましたけれども、やはり高速道路料金の割引施策の継続・強化、これを強く要望したいと思います。ここに書いてございますけれども、先ほどありました200億の収入の規模の会社で、昨年度実績で7億円の高速代といえますか、当然必要経費なんです、これが発生しております。7億円という金額は決して少ない金額ではないというのが率直なところでございます。また、ちょっと勝手な理論かもしれませんが、道路が渋滞しますと、定時性等でございます。一律割引ですね、例えば一律1,000円とか2,000円とかいろいろございましたけれども、これ、非常に言い方は申し訳ないんですが、一律割引の自粛、これをお願いできればと思っております。一律割引は渋滞を助長いたしましたり、定時運行ができないということで信頼性が、やっぱり特に空港関係は非常に大きくございます。そういったところで一律割引の自粛を要望いたします。それからその下、安全運行でございまして、安全運行の確保、ここには暫定2車線道路の早期4車線化とございますけれども、いろんな天災、今回のような大雨、また事故等ございますと、特に2車線の場合は通行止めになってしまいますので、早期復旧が本当に困難になります。運行維持ができませんので、こういったとこ

ろを切に要望する次第でございます。

最後、17ページでございます。17ページ、御覧ください。こちらはまとめになります。私どもの考えるウィズコロナでの高速道路の在り方でございます。繰り返しになりますが、高速道路の新規開通に合わせまして積極的な利用をさせていただくと。新規需要の創出、時間短縮、定時性の確保と、これを今までも将来も実現していきたいと存じます。また、路線バス事業者が利用しやすい割引設定と。これは公共交通機関の事業継続支援に大きく寄与していただけたと思います。また、安全が担保された走行環境により安全性が向上いたします。この時期ですと、先ほどNEXCOさんの例がございましたけれども、2次感染の防止も含めた高速道路関連施設の従業員全体の方の感染防止と。例えばどこかの地区が危ないと、そういうこととなりますとなかなかお客様も二の足を踏むようになりますので、そういった意味での安全担保と、これもお願いしたいと存じます。最後にまとめでございますが、バス事業の永続的な公共性の提供には、高速道路の発展・安全性向上が絶対に必要であると、そう考える次第でございます。

以上で発表を終わらせていただきます。どうも御清聴、勝手なことを申し上げてすみません、ありがとうございました。以上でございます。

【朝倉部会長】

どうもありがとうございました。コロナの影響を最も大きく受けている業界であると思えます。非常に切実な状況がよく理解できました。ありがとうございました。

委員の先生方から、コメント、御質問・御意見等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。

【佐々木委員】

御説明ありがとうございました。たしか独禁法の特例法ができて、主に路線バスで、高速バスはあまり関係ないのかもしれませんが、共同経営というのが可能になったかと思えます。この厳しい状況の中で、この共同経営というのは今後大きな選択肢となるのか、あるいはあんまり使い勝手がよくないというか、なかなか実現は難しいものなのか、その辺ちょっと御見解をお聞かせいただけますでしょうか。

【日本バス協会（委員長）】

いわゆる共同経営といいますか、中距離・高速の場合は共同経営という言い方が分からないんですが、例えば私ども、東京～弘前ですと、東京地区の車庫は私ども、それで弘前地区は弘南バス様と、そういった形で実質共同経営みたいなことが、独禁法との絡みはちょっと分からないんですけれども、実質行っていると。これも法律的にはちょっと分からないんですが、大丈夫だということでやっております。また、中距離でも、例えば私ども、東京から、羽田空港と例えば立川と、これにつきましても立川バスさんとお互い車庫を融通しております、燃料等もございます。そういった意味で、むしろ広島の場合がたしか独禁法であったと思うんですけれども、一般路線はかなり有効といいますか、大きく寄与します。ただ、そうはいいまして、お墨つきが出ますと、非常にいろんな意味で私どももそういったことが促進できますので、非常にありがたい制度だと思っております。

以上でございます。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。児玉さん、どうぞ。

【児玉委員】

コロナで利用者の方が不安に思っておられるのは、やっぱり長距離のバスにずっと乗られるということの感染のリスクをどう考えるかということだと思うんですけれども、感染のリスクが見えないから不安だということに多分なるんだと思うんですが、国は接触感染アプリというのを広めていって、そのリスクが見えるようにしようというような考え方で進めているようなんですけれども、利用者にとっても感染のリスクが分かるということは一つのメリットになるのかなという気もするんですが、感染アプリの活用というか、利用者の人にもっと導入してもらおうとか利用してもらおうというような、そういった考えもあると思うんですが、その辺についてどのようにお考えなのかお聞かせいただきたいと思っております。

【日本バス協会（委員長）】

アプリが実際出まして、ただ、利用者が今のところ6人に1人だという話を聞いたような記憶があるんですけれども、それはともかくとしまして、やはり非常にお客様から不安が出ております。例えば、特に羽田空港、成田空港を抱えておりまして、よくニュースで、羽田空港からどこかに乗りましたと。私ども、実際、藤沢線にお客様が乗りまして、やっぱり問

合せがございました。そういう意味で、非常にお客様は不安を抱えているというのが正直なところでございます。それが、非常に手前勝手な話かもしれませんが、収入減にもつながりますので、もうそういったアプリですとか、できることは何でもやっていきたいと、そういったところが正直なところでございます。ただ、お客様にやっていただくというところはなかなか、先ほどの義務化の話もでございます、そういった意味でちょっと難しいところもあるんですけれども、ぜひそういったことは進めていただきたいというのが率直なところでございます。

以上でございます。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。大串先生、手を挙げておられますか。

【大串委員】

はい、ありがとうございます。3つほど質問させてください。

1つは、これから収益モデル、非常に難しい状態が一、二年は確実に続いていくんだと思うんですけれども、その中で、例えば地方路線は、貨客混載など物も運ぶことによって少しでも収益をカバーしようとか、そういった取組が行われたりしていますけれども、高速道路を利用したようなバスサービスにおいてもそういった検討が可能なのかというのが1点目です。

2点目は、公共交通優先の道路帯などの要望を高速道路に対してなさないのかということですね。先ほど混雑緩和の話がありましたけれども、路線が拡充したところにおいては、物流のトラックや公共交通などに対して優先的にそこを使っていいというような場所の設定、路側帯の設定を含めてあるのではないかなと思いますけれども、そういった要望などがもしあればお聞きしたいのと、3つ目は、ダイナミック・プライシングが最近JRでもやると検討し始められたということがありますけれども、例えば混雑時間帯は料金を少し上げることによって交通流量を調整するような試みを、例えば公共交通、バスとしてどういうふうに受け止められるかという、この3点をお聞きできたらありがたいです。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。すごくいいポイントだと思います。いかがでしょうか。

【日本バス協会（委員長）】

まず1番目の質問ですね、収支が非常に厳しくなると。本当にこれはそのとおりでございます、これはもう本当にできることというんですかね、収入を伸ばすのが一番よろしいんですけれども、先ほど8割、これもちょっと甘いかもしれません、その中でとにかく経費を削減するというので、何回も申し上げちゃいけないんですけれども、7億の高速道路料金の経費とか、今、実際、役員、部課長は賃金カットしております。そういったことを何とかやっていかなきゃいけないのかなと。もちろん、収入を上げるために最大限の努力はする所存ではございます。

それから、2つ目の要望の件でございましたけれども、一番ありますのは、やっていただいてありがたいのが、駐車場を、例えばサービスエリアに高速バス用、空港中距離もそうなんですけれども、高速バス、トラックもそうなんです、駐車場を確保していただいているんですね。例えば、私も朝の10時頃、あれは高崎のほうでしたかね、乗っていましたらば、係員がバス専用のプラカードを持っておりまして、そこに入れていただいたと。特に年末年始ですとかお盆は非常に混みますので、そういうところをやっていただいたと。あれは本当に私も実際乗っていてありがたかったです。本来はバス優先レーン、バス専用レーンとか、路側帯とおっしゃいましたけど、それをやっていただくのは非常にありがたいんですが、私が言うのも変なんですけれども、運用がなかなか難しいのかなと。でも、実際やっていただきますと非常にありがたいと思います。ぜひお願いできればと思います。

あと、貨客混載の件がございましたね。こちらにつきましては、実は私ども、東京から宮古、先ほどちょっと東北大震災で申し上げましたけど、そこで一時やったことがあるんですけれども、距離の面から私どもの配慮が足りなかったのか、結果的には1年ぐらいでやめてしまったんですね。貨客混載、本当に1日1便の、例えば北海道のほうでやっているという話は聞いたことがあるんですけれども、なかなか高速道路は、こういう路線は難しいのかなというのが率直なところでございます。

それから、最後の質問でございますけれども、一番私ども考えているのは、高速道路もそうなんです、降りた後ですね。今、具体的に言いますと鎌倉市さんがそうなんですけれども、例えば東京から鎌倉に行く空港からのバスがございまして。いわゆるロードプライシング、課金制度ですね、これを今、鎌倉市さんと進めておるんです。例えば朝比奈峠とか何とか峠とかでゲートを作ってやるという話がございまして。当然、私どものバスの乗務員もその営

業所にいる人は課金されてしまうんですけど、その辺の配慮はお願いはするんですが、そういった意味で、一般車両が減れば、特に年末年始は鎌倉は一斉にそれをやりますので、お金は取りませんが、一般車を締め出しますので非常に走りやすいと。そういった意味で、様々な角度からそういったことはぜひお願いしたいと思います。

以上でございます。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。今、大串先生が指摘されたいわゆるレーンマネジメントですよ、これは我が国では一般的ではないけど、HOVとか、あるいはHOTとか、そういったものですね。車線数に限りがあるので、できるところはそうそう多くないと思いますけれども、そういったことも高速道路のマネジメントということの検討の中には入ってくるんじゃないかなと思います。ありがとうございました。

【朝倉部会長】

ほかに先生方からのコメントございませんか。よろしいですか。山下先生、お願いします。

【山下委員】

今の大串委員の御質問とも関連するんですが、今日お話を聞いていて、失礼な言い方かもしれないですけども、非常に消極的な弱気の御発言だったような気がするんですが、しかし、ポストコロナを考えると、まさに新しい生活スタイルに合わせて、高速バス等をどうそれに合わせていくか。むしろ攻めの営業といいますか、新しい高速バスの使い方あるいは新しい需要の開拓というのがバス会社としては求められるのではないかと思ったのですが、そういう次の時代を見据えてどう攻めの営業をしていくかという辺りはどうお考えなのか、御意見を伺いたかったのですが、いかがでしょうか。

【日本バス協会（委員長）】

非常にありがたいお話、ありがとうございます。どうも私ども、運転士不足ですとか、収入が減ると、そういったことでどうしても後ろ向きになってしまうのはあるんですけども、今、先生がおっしゃったように、ピンチはチャンスということで、例えばそういった形でいろんなところで公共交通に対する期待が大きくなってくると、それを真摯に受け止め

ます。例えば高齢化が今どんどん進んでおります。また、免許返納等がございます。そういった中で、今、いろんな自治体とも一応話はしておるんですけども、そういった場合には運賃を割り引くとか、ただ、バス会社単独ではなかなかできませんので、そういった働きかけを実際幾つかしている最中でございますが、なかなか実現は難しいようで、その辺もまた、ぜひ先生のほうからも御支援をお願いできればと思います。

以上でございます。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。バス会社それぞれ競争はされているんだけど、新しい協調のシステムを導入することによって、これまでカバーしていなかった路線をカバーするとか、あるいは新しいサービスを提供する、このコロナの時代、そういったことを検討するきっかけになればいいのかなと感じた次第です。ありがとうございました。

小林先生、お願いします。

【小林委員】

1つだけ。今回、バス＝密室という、非常に負のイメージができあがってしまった。このイメージを回復するには相当努力が要ると思います、イメージ回復のためには車両メーカーにも協力いただかないといけません、実質、バスの中がどの程度安全なのかということ、をきちっと攻めの姿勢で示していかないと駄目だと思います。現実に乗っている人も、どの程度安全なのか、危ないのかという不安と抱き合わせで利用者がいる限りは、なかなかこの負のイメージからは出ていかないと思います。これはバス協会だけで解決できる問題ではないかもしれませんが、もうちょっと大きな動きとして社会に情報を示していく努力が必要だと思います。

以上です。

【朝倉部会長】

小林先生、ありがとうございました。

【日本バス協会（委員長）】

すみません、1つだけ。路線バスだと3分で換気が全部できると。それくらい性能がいい

という実験は先月やっております。ですから、そういうのをもう少し積極的にPRしていかなくちゃいけないと、そう思っております。

以上でございます。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。小林先生、よろしいでしょうか。

【小林委員】

はい。もっと分かりやすく説明を、攻めでPRしていただきたいと、こう思うので、よろしくをお願いします。

【朝倉部会長】

羽藤さん、どうぞ。

【羽藤委員】

すみません、私、コメントだけですけれども、新型コロナが出てきて、防疫型の都市計画とか道路計画が相当求められてきているように思います。中国なんかでもやっぱり動線ベースで様々な防疫を管理していく、あるいは実践していくといったようなことが始まっていますので、このバス交通において、この防疫型の道路計画あるいは制御といった技術をぜひ官民連携で確立していただきたい。そのためにはやはり動線ベースで見る必要がありますので、バスの方だけではやはり駄目で、道路の側も、サービスエリア、パーキングエリアから、あるいはバスタといったようなところまで、動線ベースで一体的に防疫がどういうふうになされているのかということ、かつて我々は福島において農産品とかでセンシング等においても非常にいろんな試みを今もしております。そうしたことも謙虚に参照しながら、一体的な防疫型の道路計画というものをぜひ技術開発も含めて——この前、私、大学で医工連携型のフォーラムをやったんですけれども、エアカーテンとかいろんな技術も出てきています。そういった技術も取り込みながら開発もしていただきたいなと思いました。

また、料金体系においても、やはり支援という形は、公共交通ですので非常に重要と思いますので、こうした点もぜひ支援というか、一体的なサービスとしてお考えいただけないかなと思います。

以上です。

【朝倉部会長】

ありがとうございました。

ほか、何かございますか。ありがとうございました。それでは、先生方からのコメントも特にないということなので、バス協会さんのヒアリングについては以上ということにさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、今日、3つの団体・組織からいろいろ御意見、御紹介をいただいたので、その先生方からの意見を踏まえ、引き続きコロナの後の、あるいはコロナと共に生きる高速道路の施策等についての検討を今後さらに深めていきたいと思っております。ありがとうございました。

本日予定された議事は以上でございますので、議事進行を事務局にお戻ししたいと思います。ありがとうございました。

【総務課長】

長時間にわたる御議論どうも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。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。

本日の会議資料は、追ってメールで送付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。どうもありがとうございました。

— 了 —