

令和2年8月3日

【総務課長】 それでは、定刻過ぎましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第40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。よろしくお願い申し上げます。本日も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。

この夏に人事異動がございまして、道路局のメンバーが替わっております。新体制の紹介につきましては、お手元に配付させていただきました顔写真入りの道路局名簿に代えさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。なお、新道路局長においては、本日、他の公務の関係で、大変恐縮ではございますが、遅れての出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。

なお、本日は、家田委員、石田委員、羽藤委員、佐々木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、大串委員、太田委員、小幡委員、小林委員、竹内委員、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御説明いたします。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「ペーパーレス会議」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。

本日の資料についてですが、別途お送りさせていただいております。議事次第、資料1として委員名簿、資料2として日本トラック協会提出、資料3として日本旅客船協会提出資料、資料4として日本貨物鉄道株式会社提出資料でございます。

それでは、以後の議事の進行を朝倉部会長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

**【朝倉部会長】** どうも、皆さん、こんにちは。それでは、これより議事を進めてまいりたいと思います。

今日はヒアリングということで、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ということで、その御意見を頂戴するために、公益社団法人全日本トラック協会副会長の浅井様、同じく理事長の榊野様、それから、一般社団法人日本旅客船協会副会長の加藤様、新日本海フェリー株式会社常務取締役の佐々木様、日本貨物鉄道株式会社代表取締役社長の真貝様に御出席いただいております。大変お忙しいところ、今日はヒアリングに御出席いただきましてありがとうございます。御礼申し上げます。

それで、説明の順番としては、全日本トラック協会様、日本旅客船協会様、日本貨物鉄道株式会社様の順で御意見を頂戴することにいたします。

本日のヒアリングの進め方ですけれども、まず、今申し上げた3つの組織・団体から1組織・団体15分ぐらいの御説明いただき、その後、10分の質疑という想定です。この25分のセットを3回繰り返すと、こういう形で進めてまいりたいと思います。

御意見、御質問がある委員の方々は、会議システムの手挙げ機能で手を挙げていただくか、あるいは、質問がありますというふうに言っていただくと、発声できることになろうかと思っております。それで、私が指名しますので、御発言よろしくお願い申し上げます。

それでは、まず最初に、全日本トラック協会の浅井様、よろしくお願い申し上げます。

**【全日本トラック協会（副会長）】** 全日本トラック協会副会長の浅井でございます。それでは早速、説明させていただきます。

1ページ目をお開けください。トラック輸送にとって高速道路の利用は、ドライバーの拘束時間短縮等、働き方改革の実現、輸送時間の短縮及び定時性の確保、大量一括輸送等による生産性の向上と物流効率化の推進に必要不可欠であります。さらには、高速道路を

利用することによって、社会全体の交通事故減少や環境負荷の低減に資することができ、我々トラック運送業界において、高速道路を利用することは、まさに社会貢献と言えます。今回の新型コロナウイルスに係る緊急事態宣言下においても、日本経済を支えるエッセンシャル事業として、その重要な使命を果たすべく日夜懸命に努力しております。感染地域が急増している都市部へ、特に関東地域への出張を避けたがるというような傾向がやはり出ております。こういった面を十分配慮しながら、今後とも日本の経済や生活を支える公益的なトラック輸送サービスを維持する所存でございます。

2ページをおめくりください。現状のトラック運送業界の現状を簡単に説明させていただきます。トラックの輸送量は約44億トンで、国内輸送貨物の9割以上を占めるところでございます。物流業全体の市場規模は2兆3兆9,000億とのことで、このうちトラック運送事業は1兆4兆5,000億と、6割を占めております。

トラック輸送事業者の規模でございます。車両保有台数10両以下の小規模事業者が6割を占めるというような中小零細の企業群でございます。御案内のとおり、その右の営業利益率の推移でございますが、こういったことでございます。昨年度も辛うじてマイナス0.1%ということで、営業利益はほとんどないというような状況でございます。現在のコロナ禍におきましては、売上げが約20%から40%減少、ならずと平均約30%ほど、4月から5、6と、3か月減少しております。ほとんどの企業は赤字に転落しているのではないかなというのが現状でございます。

3ページをおめくりいただきたいと思っております。広域道路ネットワークの整備促進ということで、重要物流道路等の整備促進、重要物流道路の未供用部分を含めた追加指定、早期整備、これは元年9月に道路局長に要望書を提出しているところでございます。日常的に渋滞が発生している渋滞ポイントにつきましても、渋滞対策の推進ということでお願いしてございます。

4ページ目でございます。御存じのように、ミッシングリンクの解消、高速道路の4車線化の推進ということで、特に高速道路の4車線化につきましては、1万1,960キロのうち、暫定2車線ということで4,432キロ、約4割ということになっております。今後、自動運転化が図られていくというふうに思っております。自動化のためにも、やはり4車線化が必須ではないかというふうに考えております。下に関東圏の絵が出ておりますが、今のところ圏央道につきましては一部、暫定2車線ということになっております。外環は今、工事中でございますので、早期開通をお願いしたいところでございます。

次ページでございます。休憩施設の大型マス、トレーラー用特大マス等の増設でございます。働き方改革の推進や改善基準告示など法令遵守のために、ドライバーが十分に休憩休息を取れる環境の整備、提供が必要不可欠でございます。休息期間連続8時間以上が義務づけられておりますので、高速道路上でやはり8時間以上休息する場所が求められております。残念ながら、サービスエリア、パーキングエリアにつきましては、なかなか駐車できないというのが現実の姿でございます。早急をお願いしたいと思います。あわせて、サービスエリア、パーキングエリアや道の駅などにおけるシャワー施設の設備箇所の拡大増設、これも併せてお願いしたいと思っております。

6ページ目でございます。中継物流拠点、いわゆるコネクタエリアの全国展開でございます。ドライバーの長時間労働を抑制し、労働者不足を解消する手段として、中継輸送がございます。長距離輸送の際の高速道路上でトラクターが交代できることが必要でございます。これはトラクターのことを言っておりますが、今、スワップボディーといいまして、交換するボディーがございますので、そういった面でも必要ではないかと思っております。

平成30年9月に、中継物流拠点、コネクタエリア浜松が開業いたしました。このような中継物流拠点（コネクタエリア）が、大都市圏・中核都市圏の中間地点にそれぞれ必要でございます。よろしくをお願いしたいと思っております。下は、その図でございます。

7ページ目でございます。トラックが使いやすい高速道路の実現、これは、1としまして、高速道路料金の引下げということでございます。新型コロナウイルス感染症の影響による経済の落ち込みで、B to B等の一部業種関連の物量が非常に減少しております。その結果、高速道路料金の大口・多頻度割引の適用率が低下してございます。新型コロナウイルス禍を克服し、日本経済が正常に回復するまでの間、高速料金の大口・多頻度割引（契約者単位割引・車両単位割引）の実質50%以上の割引が適用されるような措置が必要でございます。よろしくをお願いしたいと思っております。

次ページでございます。特車通行制度の改善でございます。新たな特車通行制度の早期実現が求められております。新制度への移行、利用増大の鍵は、利用可能な道路範囲を十分に確保、道路関連データのデジタル化。事業者にとって手間等の負担の少ない、使い勝手のよいシステム、事業者が利用しやすい手数料水準をぜひお願いしたいと思っております。これにつきましては、国道関係はもう既にデジタル化になっておりますけれども、残念ながら、県道、市道、区道、これらのところはまだまだでございますので、大変時間がかかっているというのが現状でございます。手数料につきましては1回200円ということで

ございますが、1回ということはできませんから、必ず往復といえますか、だから1運行400円です。その台数分ですから、結構な金額になっているのが現状でございます。

次ページでございます。旧制度における許可期間の短縮でございます。これは今申しましたように、早期のデジタル化が必要ではないかと思っております。

高速道路各社の特車通行許可基準の統一でございます。高速道路会社の許可基準統一が必要だと思います。下に表がございますが、各高速道路会社によりまして基準が若干違っております。ぜひとも統一をお願いしたいと思っております。

10ページ目でございます。トラックドライバーへの応援メッセージということで、こういうありがたい応援メッセージが、社会を支える使命感を再確認させていただいております。福島県、高知県、三重県、宮崎県などが、物流を支えるトラックドライバーに感謝を伝える応援メッセージを道路情報板に掲示させていただいております。NEXCO西日本では、同社所管のパーキングエリアのうち、約半数で応援メッセージを頂戴しております。

11ページでございます。コロナ禍における高速道路の方向性、新型コロナウイルス対策のための高速道路の整備。感染を防止するためには、いわゆる3密を避けることが重要でございます。ドライバーが輸送途中に立ち寄る食事やトイレ等での3密を減少させ、感染リスクを減少させる、短時間で目的地に到着できる高速道路の整備が必然でございます。

2番目としまして、新型コロナ対策のため、高速道路の中継物流拠点、先ほど申しましたコネクタエリアやサービスエリア、パーキングエリアの整備でございます。コロナ感染地への輸送を減らし、また働き方改革の推進のためにも、中継物流施設、コネクタエリアの設置箇所拡大が望まれます。休憩のみならず、休息、法令上は8時間以上できるよう、高速道路のサービスエリア、パーキングエリアの大型マス、特大マスの増設をお願いいたします。食事やトイレ等を利用した場合の感染リスクを減少させるために、高速道路のSA、パーキングエリアそのものが3密とならないような施設の改善をお願いいたします。サービスエリアやパーキングエリア、道の駅におけるシャワー設備の設置箇所拡大及び増設を改めてお願い申し上げます。

12ページでございます。新型コロナウイルス対策のために、高速道路料金の引下げ。日本経済が正常に回復するまでの間、高速道路の大口・多頻度割引の実質50%以上の割引が適用されるような措置をぜひとも。高速道路が必要不可欠でございます。国費の投入等を含めてお願いしたいところでございます。高速道路対策は、ドライバー不足や働き方改革実現のための基軸でございます。よろしくようお願い申し上げます。

私の発表は以上でございます。

**【朝倉部会長】** どうもありがとうございました。それでは、今の御説明につきまして御意見や御質問等があれば、お願いいたします。どなたでも結構です。いかがでしょう。

では、根本先生、どうぞ。

**【根本委員】** ありがとうございます。道路局はかねてより、「高速道路を賢く使うための料金体系を導入していきたい」と言っているわけですがけれども、関連させて2つ提案があります。それらについて、どのようにお考えか、お聞かせください。

まず1つは、混雑している区間の料金を値上げするという事です。料金収入を増やす必要はないので、その分だけ通常の料金を下げる原資に使えるということで、先ほど、混雑を解消したいというお話がありましたけど、混雑解消と料金値下げの両方が達成できるという意味でもいいのではないかというふうに思います。

それからもう一つの提案は、海老名などのサービスエリアの駐車場は混んでいるというふうなお話がありましたけれども、海老名にしても港北にしてもなかなか用地を拓けることが難しそうです。ですから、駐車場の長時間利用を有料にするというのはどうでしょうか。こちらのほうは、収入はそんなに期待できないでしょうけれども、少なくとも料金をあまり払いたくない方は別の、広い無料のサービスエリアで休んでいただくということができるはずですから、今よりは余裕が出てくるのではないかと思います。これも検討に値する施策ではないかと私は思っていますが、いかがでしょうか。

**【朝倉部会長】** いかがでしょう。今の、料金を弾力的に運用することによって、より効率的な運用ができるかもしれないということですけど、いかがでしょうか。

**【全日本トラック協会（理事長）】** 理事長をしています梶野でございます。先生の御指摘、非常に検討に値する御指摘かと思えます。ただ、混雑しているところについては、今回のオリンピックの際のロードプライシングの案とか、そういうことがいろいろ出ていますので、私どもとしては、そういう混雑が解消されて、トラックもきちんと早く着けるといふ、これはメリットでございます。それからそのお金が原資となってより整備がすすむこと、この辺を勘案しながら、具体的なアイデアを見ながらまた考えていく問題かと思えます。

2点目については、実は駐車場の予約制等々を議論していただいていると思います。そういう中で、やはりきちんと駐車できるということが私ども非常に重要なので、お金を取る取らないの話とは別に、サービスエリアをどう使うかについて、また道路局といろいろ

とお話しさせていただければありがたいなと、こう思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

ほか、いかがでしょう。児玉さん、どうぞ。

【児玉委員】 3月だか4月頃に、長距離運転手、トラックの運転手さんの子どもさんがいじめを受けたというような話が出ていましたけれども、ああいったことというのは、その後はもう起こらないようになっているのでしょうか。

あともう一つは、運転手さんの健康で、密接を避けるという意味では、荷主さんとの問題があるのかなという気がするのです。要するに運転手さんは荷卸し、積み込みも仕事になっているというような話なので、そうするとパレットにも積んでいないとか、コンテナなんかは開けてみないと分からないと、そんな状態もあるというふうに聞くんですけども、やはり運転手さんの健康と労働条件をよくするために、そういった荷主さんのほうに働きかけるというような、何か手法みたいなのはないのかなと。ちょっとお聞かせ願えればということです。

【全日本トラック協会（副会長）】 たしか地方、四国ではなかったかと思いますが、残念ながらそういった話が出ていたように聞いております。その後我々も非常にアピールいたしまして、その点は改善しているのではないかなと思っております。その代わり、やはり地方の人が大都市圏である東京近辺に来たがらないというのも実際の話ではないかなと思っております。

【全日本トラック協会（理事長）】 そういう意味では、やはり今の流れの中で東京に来ることについて、例えば運転手さんの親が反対するとか、そういう議論も実はありました。しかしながら、エッセンシャルだというようなことを自覚して、あるいはそういう覚悟といたしましょうか、そういうことをもって頑張ろうというのが大多数の業者と運転手だと思います。そういう気概でやっていますので、我々はそれを応援しながら、あるいは社会からも応援してもらいながらやっていきたいなというのが現状でございます。

【全日本トラック協会（副会長）】 それと、B to Bの関係の、積み込みと卸しの関係でございますが、その場合は荷主さん各位もかなり気を使っておられますので、我々も常に、工場内に入るときは温度を測ったり、そういったことをして、一応今頑張っているといったような状況でございます。

【朝倉部会長】 よろしいでしょうか。

ほか、いかがでしょう。ウェブで御参加の先生方、何かございますか。よろしいですか。

ちょっと私から、1点お伺いしたいんですけども、積載効率を上げるということがすごく大事なことだと思うんですね。これは、理想的には共同輸送のような形ができればということなんですけど、そのための工夫をトラック協会側さんとして何かもしおやりになっているようなことがあれば、また、その積載効率を上げるためのいろいろな工夫を実行するために、例えば道路側が何かサポートできることがあるのかないのか、その辺少しお聞かせいただけないでしょうか。

【全日本トラック協会（副会長）】 御案内のとおり、積載効率を上げるということは、空回送の中で常に、大体荷物を積んでいるというのが一番ではないかと思う。その点に関しましては、これは日貨協連という協同組合連合会が、今、KITというあれを使いまして、今、備車を取り扱っていると。かなり件数も増えておりますので、そういった面は増えていくのではないかと考えております。

あわせて、今言いましたように、途中で中継基地を設けて、そこでチェンジするということがないと、やはり今後についてはトラックドライバーの確保も十分にはできないというふうに思っております。毎日家に帰れませんから、一旦九州のドライバーが関東に出ると1週間帰ってきませんから、そんなのが若い人には今後は通用しないだろうと思っておりますので、そういった面をこれから、今申しました中継基地を設けて車両ごと交換するというようなことがメインになっていくのではないかなと考えております。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

お手を挙げになっておられる小幡先生、お願いします。

【小幡委員】 御説明ありがとうございました。1点お伺いしたいと思ったのは、コロナ禍における高速道路の方向性というところで、3密を避けるという話がありましたが、その前の御説明のところ、やはり高速道路の物流についてもなかなか厳しく、今減少している状況があるというお話がございましたが、そうすると、現実には、サービスエリアなどで3密で感染という状態はそれほど発生していたのだろうかという質問です。ただ、もしそうでもないとしても、今後これから大分長いことになるかと思っておりますので、やはりドライバーはまさに社会的使命を背負って物流を担っていただいているわけですから、このような3密を避けるための高速道路の整備というのは私はもちろん必要だと思っておりますが、そのあたりの状況がどうだったのかということをお伺いできればと思いました。

【全日本トラック協会（理事長）】 そういう意味では、100万人を超えるドライバー

がおりまして、個別の場合にどうだったかというのはなかなか難しいかと思えます。ただ現実には私も、トラックドライバーの方がかなり、何人か実は感染した方もいらっしゃるんですけども、高速道路を走った人になったかどうかという、そこまで検証は実はできておりませんので、先生の御質問に正確に答えられないことは誠に申し訳ないと思っております。ただ一般論として、やはり御飯を食べるところ、トイレに行くところでいろいろな人と擦れ違いますので、そういうところにかかる可能性は高いのではないかと、これを御説明させていただいたところでございます。

【小幡委員】 分かりました。ありがとうございます。方向としては私も、3密を避けるような形での整備は必要だと思っておりますので。ありがとうございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかは特によろしいでしょうか。

それでは、大串先生。

【大串委員】 よろしくお願ひします。1点お伺ひしたいんですけど、スライドの11ページのところで、休憩のみならず休息できるように高速道路SA/P Aの特車関係のマスを増設してほしいというものと、もう一つ、その上に、働き方改革でコネクトエリアの設置拡大というのが書かれております。これまでやはり、非常に激務であることによって、なかなか成り手が少ないという中で、我々はコネクトエリアをなるべく多くつくることによって、運転手さんを交代していただけるような仕組みをつくって、できるだけその日のうちにお家にお帰りにいただくような、そういった仕組み等々をこれからどんどん考えていきたいと思っていたんですけども、それにちょっと反するといひましようか、逆方向を向くんですね。要するに、SA/P Aのところで8時間以上休息が取れるような場所を用意してほしいということになると、何か逆行するのではないのかなというふうに思ひますので、トラック運送業界としてのお考えがどちらのほうに軸があるのかということをお1つ教えていただければいいかなと思ひます。よろしくお願ひします。

【朝倉部会長】 いかがでしょうか。運ぶものによってはコネクトエリアが欲しいのと、物によっては休憩が欲しいところ、両方あるだろうと思ひますね。なので、その辺の使い分けというんでしょうか、仕分けをどういうふうにお考えかということだと思ひますが。

【全日本トラック協会（副会長）】 今現状はコネクトエリア等ございませぬし、中継物流というのはあまり主要ではないわけですね。今現在はSA/P Aのように、駐車に若干困るというのが現実の姿でございますので、今現在はぜひともこれを解消してほしいと思ひしております。正直申しまして、今、観光バス等があまり止まっていますから、少しは

いいのでございますけれども、とにかく駐車場が足りないというのが現実でございます。コネクタエリアにつきましては、今後こういった流れが長距離トラック輸送では主流になってくると思われますので、早急の整備をお願いできればと思っているところでございます。

**【大串委員】** 分かりました。今後の成り手等々の働く環境を考える上においては、やはりコネクタエリアを最優先で考えて、駐車マスは適宜ですね。やはり長時間いていただくということになると、料金発生等で何らかの代償がまた出てくるのかと思いますけれども、皆さんたちの置かれている環境を鑑みるに、非常に重要な役割を果たされているのにいろいろな施設がまだ足りないということは承知しました。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す。もし長時間の休息等をされるときは、高速道路のSA/PAというよりも、一旦下りていただいて、そこで休息していただくほうがよい。ただ料金は継続して負担する、そういうアイデアのほうがよいと思いますね。どこかで休憩できればいいわけなので、そのスペースが高速道路の外、離れているけどそれが使えるという、そういう形のほうが現実的かと思います。ありがとうございました。

それでは、今度こそ先生方から特にないようなので、ありがとうございます。全日本トラック協会の皆様におかれましては、ここで御退席されます。ありがとうございました。

それでは続きまして、日本旅客船協会の加藤様、よろしく願い申し上げます。

**【日本旅客船協会】** 日本旅客船協会副会長を務めております加藤です。私の隣は、長距離フェリー協会の佐々木様でございます。本日は、このような機会を与えていただきましたこと、深く感謝を申し上げます。

高速道路が日本の物流の根幹を支えているということに議論の余地はございません。一方で海を利用した海上輸送というものもその一翼を担っているというふうに住じます。労働力不足、あるいはウイズコロナといった大きな課題を乗り越えていくためにも、陸路と海路が総合的に機能していくということが大事ではないかというふうに思います。本日は、そうした観点で意見を述べさせていただきたいと思います。

最初に、フェリーという輸送手段、少し縁遠い存在でございますので、まずフェリーの実態と、その社会的な役割を御説明したいと思います。資料3の1ページ目を御覧ください。

まず、フェリーはどんな航路を走っているのかということで、主な航路を地図に落としました。主なものだけでも、御覧のとおり、結構網の目のようになってございます。右下

のところに書いておりますけれども、日本全体では141社、163航路というふうになってございます。

続きまして、資料2ページ目を御覧ください。こちらは、フェリーにはどの程度の輸送力があるのかというのを説明したものです。例で挙げておりますのは、九州と関西を結ぶ阪九フェリーでございます。これが一番スタンダードな形と考えていただいて結構です。運航形態でございますが、オレンジ色のところに書いてありますとおり、1万5,000トン級のフェリー4隻で、上り2便、下り2便ということで、上り下りとも夕方に出発して翌朝に目的港に到着します。所要は約12時間半。ポイントは、黄色いマーカーの部分で書いてありますとおり、船内で8時間以上の睡眠が十分に取れて、ドライバー様の法定の休憩時間がクリアできるという点でございます。

輸送能力は、トラックだと1日で約1,000台です。九州と関西を結ぶフェリーは、他にも合わせますと合計で4社、16隻ございますので、4社合わせた輸送能力は1日に約4,000台となります。実際の輸送量は1日で、4社で3,300台ぐらいでございます。関門海峡のトラック通行量が1日で約1万8,000台前後と聞いておりますので、そのうち、途中で、大阪まで行かずに、広島とか岡山などで降りるトラックもございますので、全てが大阪に向かうわけではございません。その数字で考えると、フェリーのシェアは結構高いものかなというふうに思います。

このように、フェリーは大量輸送に適した輸送手段でございますが、この資料の一番下に書いてありますとおり、1隻の値段が80億から100億で、4隻だと400億ということで、しかも15年から20年で更新しなければいけないということで、大変多額の投資が必要になってございます。長期の需要見通しが立たないと、この事業はなかなか続けられないという特性がございます。

続きまして、資料の3ページ目をご覧ください。こちらは、フェリーがどういう収入で事業が成り立っているのかという御説明でございます。実際の会社の例を3つ並べております。左は長距離フェリー、真ん中が中距離フェリー、右が短距離フェリーの数字です。グラフの中の赤い棒がトラックからの収入、青が乗用車で、緑色が一般旅客ということで、この棒の高さが、全体収入を100としたときのパーセントで表しております。見てお分かりのとおり、航路によって違いはありますが、共通するのは、トラックと乗用車が収入の2本柱であり、どちらが欠けても事業が成り立たなくなるという点でございます。

以上、ここまでがフェリーの現況でございます。

次に、ここからは、フェリーが果たしている社会的な役割についての御説明ということでございます。資料の4ページ目を御覧ください。

まず挙げられますのが、ドライバー不足の解決策という役割でございます。最近のフェリー輸送は、大型トレーラーの無人航送という方法が増えております。上の段の写真を御覧ください。左側がトラクター、俗にこれはヘッドと呼んでおります。真ん中がトレーラー、荷台の部分ですけれども、一般の道路ではこの2つが合体して走っておりますけれども、フェリーに乗るときはヘッドが切り離されまして、後ろの荷台の部分だけが無人で船に乗っていくということになります。この方法ですと、フェリー乗船中、ドライバーなしで運べますので、ドライバー不足にお悩みの運送会社様から御支持を得て、御利用いただいているところでございます。

下段のイラスト、これは九州から関西まで、このフェリーの無人航送を利用した流れを例示したものです。左から御覧いただきまして、まず九州の出荷元から港まで、これは九州のドライバーがトレーラーを引っ張っていきます。フェリーにはトレーラーのみが乗船しまして、ドライバーなしで運ばれると、関西に到着すると、関西のドライバーがそれをピックアップして、関西の配送先まで引っ張っていくということになります。ポイントは、九州の中は九州のドライバーが、関西の中は関西のドライバーが担当するということです。これによりましてドライバーの業務内容が、数日間も家に帰れないような長距離の運転から、日帰りも可能な短距離運転へと大きく転換できます。また、ドライバー自身の県域をまたがる移動というものも少なくなりますので、そうした意味では新型コロナウイルスの感染リスクも少なくなるので、ウイズコロナにも対応した方法というふうにも考えております。

次に、資料の5ページ目を御覧ください。こうしたトレーラーの無人航送を御利用いただきますと、2つのフェリー航路を乗り継ぐということも簡単になります。普通のトラックの場合、12時間船に乗って、また次12時間ぐらいい船に乗るというのにはあり得ないのですけれども、無人航送の場合、ドライバーさんは乗りませんので、2つの航路を乗り継ぐということも比較的容易になります。ここではジャンボフェリーと新日本海フェリー、2つのフェリーを利用して、四国から北海道へ冷食を運んだり、逆に北海道から四国のほうに野菜を運んでくるという事例を挙げております。無人航送が広がることによって、こうしたフェリー航路同士の広域的なネットワーク化が、かなり進んでおります。

次に、資料の6ページ目を御覧ください。現在は国のほうでも、こうしたフェリー輸送がドライバー不足の解消の役に立つということをお認めいただいております。

と、フェリーと類似するRORO船などの海上輸送を今後増やしていこうということで、その輸送量の目標が設定されております。グラフを御覧いただき、オレンジ色の線が輸送量の実績値、緑色の点線が、国が閣議決定した目標値です。こうした国の目標を受けまして、私どものほうでも目標達成のために輸送力をもっと増強しなくてはならないということで、その動きを本格化させております。

それが次の7ページ目、御覧いただきまして左の表が、そのフェリーとRORO船の輸送力増強に向けた新船の建造の動き、これをまとめたものです。右側はそれを地図に落としたものでございます。

そして、角丸の四角の中に書いておりますけれども、2017年から2022年の合計6年間で、新船建造の総投資が約2,900億円というふうになってございます。ただ、ここで申し上げたいのは、こうした投資というのが、2014年に決定されました新たな高速道路料金の水準を前提にして行われたものであるということでございます。後ほど御説明いたしますが、フェリーの需要は、航路と並行いたします高速道路の料金水準に大きく左右されます。10年前の高速道路の大幅割引、そしてさらに無料化をやるんだという方針、そのときは正直、私ども目の前が真っ暗になりまして、将来に向けた投資というのは全くできませんでした。船の老朽化も大幅に進んでいきました。ただし、2014年に、新たな高速道路料金が決定し、この料金の問題に決着をつけていただいたからこそ、ようやく長期の見通しが立てられるようになり、こうした巨額の投資を決断できるようになったというのが正直なところでございます。

次に、資料の8ページ目を御覧ください。ここではフェリーの2つ目の社会的役割ということで、災害時におけるリダンダンシーという面を御説明したいと思っております。この地図は、これまでの災害時にフェリーが行った緊急輸送、それと代替輸送の概要をまとめたものでございます。例えば、資料右側に書いておりますけれども、東日本大震災、これは震災翌日から自衛隊の緊急輸送に全面協力いたしまして、この緊急輸送があったからこそ数多くの人命が救えたと、自衛隊の方からも高く評価をいただいております。また、2年前の西日本豪雨でございまして、資料の左上のところに書いてありますが、広島と呉の間の道路が寸断された際、フェリーがその代替ルートとなって活躍いたしました。また、西日本豪雨の際には本四架橋3本とも、最大で約2日間ほど通行止めになりましたが、その際も本四間のフェリーがその代替ルートということで、お役に立つことができました。

こうしたフェリーの機能に着目いたしまして、全国的にも、自治体の方々から災害時の

支援協定を結びたいという動きがございまして、次の9ページ目を御覧いただいて、こちらがそうした自治体と各地区の旅客船協会との間の協力協定をまとめたものでございます。

次に資料の10ページ目を御覧いただきまして、ここではフェリーの地域の産業立地への貢献ということで、少し例を挙げて御説明したいと思います。まず左側、高松と神戸を結ぶジャンボフェリーの例でございますけれども、香川には、世界トップの大型クレーンメーカー、あるいは国内トップの大型橋梁メーカーの工場などが立地しておりますが、こうした工場で作られる大型重量物の製品、これは本四架橋を使って輸送することができませんので、そうした輸送はフェリーが行っており、この航路の存在が工場立地の前提となっております。また右側は、宮崎と神戸を結ぶ宮崎カーフェリーの事例でございまして、宮崎県は、御存じのとおり日本有数の野菜、畜産品の産地でございますが、こうした農産品の関西、中部、関東方面への輸送の大半はこの航路が担っており、まさにこの航路の存在が宮崎県の農産物を支えているということでございます。

以上、ここまでがフェリーの社会的な役割の御説明でございます。

次に、先ほど、10年前の高速の大幅割引のことを申し上げましたけれども、このとき本当に、フェリー業界、危機的な状況に追い込まれました。当時の状況を、本四間を例にとって、改めて振り返って御説明したいと思います。

11ページを御覧いただきまして、まず物流面での影響を御説明いたします。通常、運送会社様がルート選択する際は、高速道路を使うか一般道を使うか、またはフェリーを使うかという、この三者択一になるわけですが、本四間は、本四架橋に一般道がございませんので、高速道路を通るかフェリーを使うかと、この二者択一になります。グラフの中の上向きの青の棒グラフは本四高速のトラックの通行台数、その増加分を表しています。料金の値下げが始まる前の平成19年との比較での増分です。一方、下向きの赤の棒は、本四間のフェリーの乗船台数の減少分です。折れ線はそのパーセントでございます。

御覧のとおり、高速道路の大幅割引、トラックの深夜割引や通勤5割引などが導入されました結果、本四高速の通行量は大幅に増えましたが、ただ逆に、フェリーは大幅に減少しました。注目していただきたいのは、点線で囲んでおりますけれども、本四高速の増加分、右側のメモリを読み取っていただきますと、約10万台ということでございます。一方でフェリーの減少分も同じく10万台です。10万台増えて、10万台減っているということでございます。つまり、本四間におきましては、全体の物流量は増えておらず、単純にフェリー利用から高速利用へのシフトが発生しただけというような状況になっており

ます。

次に、人流面での影響を御説明したいと思います。12ページを御覧いただきまして、上の棒グラフは本四高速を乗用車で渡った利用人数です。下の赤の棒グラフが、本四間を結ぶ公共交通の利用人数でございます。御覧いただいて分かりますとおり、土休日1,000円が開始されますと、この本四間を乗用車で移動する人数が大幅に増加しております。一方で、下の赤を見ていただければ分かりますとおり、公共交通の利用人数は減少となっております。値下げ前とその後で比べますと、資料の右端に書いてありますが、片や680万人増加、片や407万人の減少でございます。

減少の内訳は、棒グラフの右に書いておりますけれども、フェリーの減少がやはり一番大きくなっております。物流と異なりまして、人流につきましては、この数字を見てお分かりのとおり、680マイナス407ですから273万人の純増も発生しておりますけれども、一方で公共交通からマイカーへのシフトもかなり発生しているということでございます。

続きまして、13ページを御覧ください。以上のように、こうした国費を投入して行われました高速の大幅割引、値下げの影響によりまして、各地でフェリー航路の廃止、減便というものが相次ぎました。この資料は瀬戸内海中心にまとめたものでございますが、見てお分かりのとおり、本四間のフェリーだけではなくて、大阪と九州を結ぶ長距離フェリーにも影響が及んでおります。赤の点線が廃止されたところで、黄色いところが減船・減便ということでございます。廃止が7航路ということでございます。私自身も、2つあった航路の内、1つを畳みました。このとき75名の社員を失うということになりました。

このように、つい10年ほど前に私たちは、高速料金の大幅割引、さらには将来無料化するという方針で、全く未来が見通せない状況となりました。ただその後、2014年にこの料金問題が決着したということで、そこで生き残っていたフェリー各社が、新たに確定した料金水準の下で、先ほど申し上げましたように、何とか航路を維持して、最近はさらに新しい船への代替建造も進めて、それを発展させていこうということになってきていました。

しかし、現在はいいまして、コロナによって人の動きがぴたっと止まり、再び我々大変な状況に追い込まれております。次の14ページのグラフを御覧下さい。こちらが現在の状況です。上段が長距離フェリー、下段が中・短距離フェリーです。旅客、乗用車、トラックといった種類ごとの実績と売上げ全体の数字を対前年同月比で表しております。こ

のグラフを眺めるとお分かりのとおり、3月辺りから需要が急減しておりまして、特に、下段に書いております中・短距離フェリーのほうでは、5月の数字で、旅客がマイナス88%、乗用車がマイナス87%で、売上げ全体で見てもマイナス66%ということです。フェリーは固定費が非常に大きいので、売上げが少し落ちるだけで途端に赤字になってしまうところもあるんですが、これほど激しいと、もう甚大といいますか、ちょっともう大変な状況に今置かれているという状況でございます。

ただ、こうした中でも、私ども公共交通でございますので、お客様の物流を止めるわけにはまいらないということございまして、乗組員あるいは現場の係員も、エッセンシャルワーカーとして感染のリスクを背負いながら、使命感をもって日々の運航を懸命に維持しているということでございます。

もちろんそうした日々の運航継続というのがフェリーの使命なんですが、次の15ページを御覧いただきますと、フェリーの別な面での活躍というのもご紹介しております。記憶がまだ新しいかと思いますが、横浜のダイヤモンド・プリンセスのときに自衛隊が派遣されて活躍いたしました。この際の自衛官の生活の場、食事、休憩、宿泊の場となったのが実は民間フェリーでございました。乗組員の区域と隊員の区域とを分けて、感染しないようにということで御苦労されたとお聞きしておりますけれども、自衛隊からは、これがあつたので船内で十分な休息が取れて隊員の免疫力が落ちなくて助かったというふうに言われております。

次の16ページは、航行中のフェリー船内で、もしコロナ患者、急患が発生したらどうするんだというのを想定いたしまして訓練をしたということでございます。これは海の上で患者様をフェリーから巡視船に移し替えて緊急搬送するという訓練でございます。こうした訓練も、海上保安庁、あるいは消防の方の御協力もいただきながら、業界を挙げて取り組んでいるところでございます。

最後の17ページを御覧下さい。私ども日本旅客船協会の主張をまとめさせていただきました。フェリーは、労働力不足、働き方改革、災害時のリダンダンシーの観点から、必要不可欠な輸送手段でございます。また、地域の産業立地にも貢献しております。こうした社会の要請に応えるため、現在の高速料金の水準を前提に、輸送力増強に向けた投資、これを展開しているところでございます。しかし現在、新型コロナの影響で、フェリー、大打撃を受けております。こうした中で、さらなる高速料金の引下げ、割引の拡大が実施されますと、もはや航路の継続というものができなくなるおそれがございます。例えばN

EXCO様の大口・多頻度割引、これは最大50%でございますが、夜間割引の30%との重複適用が可能でございますので、合わせますと割引率が最大65%となっております。フェリーは夜間の物流が多いものですから、影響が現時点でも大きくなっております。また、本四高速様におきましては、2014年のときに基本料金自体が大幅に低下しました。例えば明石海峡大橋は基本料金が約4分の1ぐらいになりましたので、この上、大口・多頻度割引の拡大、あるいは新たな割引の導入というものが本四様で行われますと、本四間のフェリーにとっては致命傷ということもなりかねないという状況でございます。

フェリーはウイズコロナに対応した輸送手段でございます。高速道路料金の政策を検討するに際しては、公正な競争環境をゆがめることなく、フェリーなど海上輸送に悪影響を与えることのないよう、何とぞお願いしたいということでございます。

米印のところで、一番最後に1行書いておりますが、ETC専用化のお話のことを書かせていただいております。ETCの有用性自体には全く異論ございませんが、実は、本四架橋ができる際、95の航路が廃止、縮小になりまして、そのとき大量の離職船員が発生いたしました。実はこの離職船員の受入れ、雇用の受皿となっていたのが本四高速様の料金收受業務でございます。このコロナによって雇用情勢が非常に悪化しておりますので、何とぞこうした事情も慎重に御配慮賜ればありがたいと存じます。

以上、ちょっと長くなりましたけれども、私たちフェリーは、これからの社会にも貢献できる輸送手段と考えております。業界としての努力もこれからも必死に続けてまいります。私たちが何とか生き残っていきますよう、どうかよろしくお願い申し上げます。

以上です。

**【朝倉部会長】** 御説明ありがとうございました。それでは、何か御質問、御意見ございますでしょうか。いかがでしょう。特にないですか。

小林先生、お願いします。

**【小林委員】** 小林です。フェリー業界の実態、よく理解させていただきました。非常に厳しい状況にあるということも理解しました。

1つ、冒頭のところでおっしゃった大型トレーラーの無人航送という、これは、非常に抜本的にドライバー不足に対応できる方策だと思うんですけども、いわゆる片荷の問題。大型トレーラーが往復で機能しないとシステムとして成立しないと思いますが、実際に問題になっているのかどうか、あるいは、それをカバーするために荷主とトレーラーを互いにマッチングさせる手だてが必要になるとは思いますけれども、何か対応策をお考えになっ

ているのかどうか、その点をお聞きしたいと思います。

【朝倉部会長】 いかがでしょう。

【日本旅客船協会】 ありがとうございます。まさに先生御指摘のとおりでございます。実例で挙げますと、この資料5ページの、ジャンボフェリーと新日本海フェリーの輸送の例を書いています。香川の冷蔵メーカー様でコロケの冷凍食品とかを作っているところがあるんですが、これは実は北海道の野菜を使っておられまして、そういう意味で、まさに行って帰ってきて、これでセットでうまく。ただ、こういううまくいくところというと、ある程度やはり限られてまいりますので、やはりフェリー会社の営業の大きな課題としては、まさにそういう片荷をどうやってなくしてトレーラーを埋めていくかということでございます。その辺のトレーラー輸送の話については、さらに佐々木様のほうに。

【長距離フェリー協会】 おっしゃられるとおりなんです。我々も実は片荷という問題は解消したいんですが、非常に用途によって今、シャーシがいろいろ変わってきています。例えば宅配便を積もうと思うと、容積をたくさん持っているような、容積勝ちするようなシャーシをこさえなければいけない。それから、積荷を簡単にするためにウイングシャーシにしてくれとか、荷主さんの希望がいろいろあるものですから、それをうまくやろうとすると、同じ、帰り荷をうまく積める。今の香川の冷蔵メーカー様の例というのは非常に成功した事例でございます。宅配便なんかは、例えば首都圏から出ていくものと、それから地方からまた首都圏に戻ってくるものという、およそ2分の1、地方からは2分の1しか実車がない。帰りは、もう仕方ないので空車で運んでくるみたいな、そういうことをしないと、シャーシをたくさんたくさん保有していかなければいけないと、そういう問題に駆られて、非常にそこがジレンマでございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。小林先生、よろしいでしょうか。

【小林委員】 はい。ありがとうございます。

【朝倉部会長】 ほか、いかがでしょうか。

はい、児玉さん。

【児玉委員】 感染症対策なんですけれども、フェリーの中で感染症対策という、例えば広いところで雑魚寝みたいな形で行く場所もあるわけなんですけれども、どのようなことが考えられて、実際どのようなことを行われているのか。あと、コスト的には多分何らかのものがかかると思うんですが、その辺りはどのようになっているのかということをお聞き

したいということ。あともう1点なんですけど、新造船が36隻とあるんですが、私は最近の事情を知らないんですけれども、内航海運の場合は保証金制度というのがあって、なかなかそれが負担になっているという、新しく参入したり船を増やしたりという話があったと思うんですが、その状況というのは今も変わっていないのでしょうか。

以上2つです。よろしくお願いします。

**【長距離フェリー協会】** まずコロナ対策でございますが、私どもみたいな長距離フェリーですと、ほとんど昔の雑魚寝というのは、もうなくしています。実際には、コロナ以後は雑魚寝のところはもう使わせません。ほとんど仕切りのついた、2段ベッドから、ほとんどが個室化になっております。それから、お風呂は人数制限をしています。レストランもかなり空席を設けて。それから、レストランで、要は部屋に持ち帰りたいという方のためのサービスも実際に行っているということでございます。

それから、フェリーの船を急激にこさえているということは、7ページに書かれているんですが、実はこのときに一斉に造り出しているんです。先ほど加藤さんから申し上げたとおり、高速道路料金が分からない状態で、かなりみんなシュリンクして、例えば普通は18年、19年で船を造り替えるのを、しばし待って、行方を見て、それから建造にかかるといことで、この頃にかかなり集中してみんな造ってしまっている。ですから、こういう船を造れる造船所というのは日本で数か所しか、あれだけある造船所の中で数か所しかないものですから、そのヤードの線引きを、もうみんなで取り合っているというふうな状態でございます。

それから、要は積荷保証というものは、我々は一切受けておりません。一般のお客様を対象としていますので、そういうことは一切しておりません。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。よろしいでしょうか。

**【日本旅客船協会】** 補足で、先ほど内航船のお話、保証金というのは、恐らく暫定措置事業ではないかなと思われまますけれども、実はフェリーには全くそういう制度はないんですが、内航の貨物船には現在も一部そういう制度があります。あるんですけれども、実はもう1年、2年後にはこれがなくなって、本当に内航船も自由競争になり、意欲ある人は船を造る、そういう状況に変わってきているところでございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。よろしいでしょうか。

竹内先生、ごめんなさい。手を挙げておられるようです。

**【竹内委員】** 竹内でございます。御説明どうもありがとうございました。2点お尋ね

したいと思います。

まず1点目は、トラックドライバーさんの不足というのはよく言われていますが、同様に船員さんの不足の問題もよく言われていますよね。内航船の場合というのは割と貨物船と一緒にになってしまうので、なかなか旅客船の特徴が見えにくいんですけども、先ほど余剰の船員さんを料金収受員にという話もありましたが、実際のところ現在の船員さんの不足の問題、あるいは高齢化の問題などがどうなっているかということをお教えいただきたいというのが1点目です。

2点目は、横浜のクルーズ船での感染拡大がありました。そこで新型コロナが非常に大きな猛威を振るったということがあって、あの結果、ひょっとすると船は危ないんじゃないかというような、そういう風評被害的なものがあつたのかもしれないと思います。旅客船協会さんとしての実感として、何かそういうような感覚をお持ちであるかどうかというところ、その2点、お願いいたしたいと思います。

以上です。

**【朝倉部会長】** お願いします。

**【日本旅客船協会】** まず船員不足の問題でございます。おっしゃるとおり、船員のほうもどうしても不足ぎみになってきているということではございます。ただ、実は貨物船の状況とフェリーの状況はちょっと異なっておりまして、貨物船の場合だと、日本全国まさにチャーター船、バスでいうと貸切バスのような状態でございますので、今日は北海道へ行く、あしたは九州へ行くという、どこの航路に行くかということも荷主様次第です。何週間か前には分かりますけれども、極めて結構不特定の航路に行くということなので、そういう一般貨物船の船員不足というのはかなり深刻な状況になっております。

一方、フェリーとかRORO船は初めから決められた航路がございまして一般貨物船ほど勤務条件が厳しくはありませんが、ただ、その中でもやはり長距離フェリーになりますと、これはある意味長距離ドライバーと同じで、1勤務に数日間かかりますので、そういう意味では長距離フェリーは少し厳しいところもございまして。フェリーは、基本的に一般貨物船よりかは大分、船員不足の問題というのはまだましなほうなんですけれども、その中でも長距離は、おっしゃるとおり船員不足というのは、ちょっと厳しいところはあるかなと。中距離、短距離になってきますと、それが日帰りになってきますので、その辺が大分緩和されてくるということでございます。

**【長距離フェリー協会】** 阪九フェリーですと、5日働いて4日休みとか、そういうロ

ーションでございます。長距離フェリー、新日本海フェリーですと、2週間働いて1週間休み、ですからそういう生活のリズムを立てやすいということです。

それから風評被害についてでございますが、実は日本の客船があこの期間に2隻、日本に帰ってきているんですよ。にっぽん丸と、ぱしふいっくびいなすという船が海外から帰ってきているんです。その日本の客船というのは、コロナ患者を1人も出していないんです。そういうことをマスコミにちゃんと取り上げてもらう必要があるのではないのかということをお私、申し上げるんですけど、どうもマスコミはコロナ患者のほうばかりを取り上げて、海外から無事に日本に帰ってきた2隻の船は全然どこかに置き去りにされてしまっているという。

【長距離フェリー協会】 そうなんです。そういうことです。

【竹内委員】 よく分かりました。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す。

ちょっと時間が押してしまっているんで、ここで吉岡道路局長からの御挨拶を頂戴したいと思います。よろしくお願いします。

【道路局長】 8月1日付で道路局長を拝命しました吉岡です。実質今日が最初の仕事で、すみません、遅れまして。また、新日本海フェリーさんは、北陸整備局長時代に、北海道東部胆振地震で照明車等を運んでいただきまして、どうもありがとうございました。大変助かりました。ああいうのは、やはりきちんと協定等を結びながら連携していくということが極めて大事だなということを実感した次第でございます。

コロナの時代でございまして、基本的な対処方針、緊急事態宣言下の中では、物流はきちんと確保するんだというようなこと、それから我々は道路管理をちゃんとしていくんだということがありまして、そういうことを機に、いわゆるエッセンシャルワーカーの皆さんでございますけど、そういう人をどうやって支えていくのかと。東京でいろいろなものを食べられるのも、地方の方がいろいろなことを、先ほどトラックの方がおられましたけれども、物を運んでいただいているからだというふうに思っています、そういうものをどう守っていくのかということをお勉強しなければいけないということもありまして、緊急に今ヒアリングをしているということでございます。どう我々の行政をデジタル化するかも含めて、中間的な取りまとめ、またコロナは予断を許さない状況になっているので、1回のまとめでいいのかどうか、私もよく分からないところはありますが、そういうまとめをさせていただければと思います。

そうした中で、また新しいニューノーマルということではいろいろなことを考えなければいけない中で、やはり持続可能なものをどうしていくのかとか、あるいは国土交通どうしていくのかとか、そういうことがこれから課題になってくるわけでありまして、それを支える高速システム、多くの土台が、昭和を中心とした時代に出来上がったものを土台として出来上がっていますので、そういうことを踏まえながら。それから今、料金のほうは、大変いい見直しをとということでしたけど、トラックの方はもう少し割引をとおっしゃっているでしょうから、5年も割引をして、ほぼ一巡して見直したということもございますし、また更新の話も始まってちょうど5年たつということなので、どうやってさらに持続可能なシステムにしていくのかというようなことも、その後引き続き議論していただければなしと、個人的には思っている次第でございまして、そういうことで、委員の先生方並びにヒアリングされる方々、また様々な御意見いただきながらいろいろな方向で、将来どういうふうにしていったらいいのかということを集約できればと思いますので、よろしくお願いいたします。

【朝倉部会長】 吉岡局長、どうもありがとうございました。それから、旅客船協会の御説明もありがとうございました。港と高速道路をうまくアクセスするような話が出てくるとなおよかったかなと思いますが、私の感想でございます。

それでは続きまして、日本貨物鉄道株式会社の真貝様、よろしくお願いします。

【JR貨物】 JR貨物の真貝でございます。今日はこういう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、座って御説明させていただきます。

まず目次のほうでございますけれども、私からの御説明ということでは4点ございまして、新型コロナウイルスの影響ということと、先ほど来お話ありましたように、災害の激甚化というようなものが進んでおりますので、それへの対策強化の話。それから、社会インフラとしての物流の強靱化というようなところ、コロナウイルス、それから災害の激甚化ということ踏まえてどう考えていくべきか、その中でJR貨物がどうあるべきかと、こういったところをお話しさせていただきます。

1枚めくっていただきまして、新型コロナウイルスの影響についてでございます。コロナウイルス感染の発生以降、JR貨物は指定公共機関というようなことでございますので、平常時と同様の運行を確保しております。グループ全体で1万人、社員がいるわけですが、やはりその1万人の社員の健康管理というところに十分留意をしながら、サプライチェーンを途切れさせることなく運行しているというようなことでございます。かなり

長期化が予想されますので、引き続きそういったことに留意しながら、しっかりとした輸送体系を維持していきたいということでもあります。

それで、コロナウイルスの影響についてでございますが、先ほどフェリーのほうのお話と同じように、3月ぐらいからやはり影響が出てきております。折れ線グラフを御覧いただきますと、4月に対前年でマイナス10%、5月に入りましてさらに悪化いたしましてマイナス21%と、こういうような状況でございました。その後、緊急事態宣言の解除等もございまして、荷動きが少し回復してきて、6月でマイナス14%というようなこと。それで、この調子で、一本調子で行くかなということを、期待も込めて思っていたんですが、残念ながら7月の数字としては、ちょうど九州の災害もあったということもありまして、対前年でマイナス17%というようなことに、少し数字的には悪くなったということでございます。

そういう状況の中で、なかなか先が見通せないというようなのが今、足元の状況でございまして、品目別に御紹介しますと、右側下の折れ線グラフ、これが月別の推移でございますけれども、品目ごと見ましても軒並み悪いということで、とりわけ、下の緑の線でございますけれども、自動車部品であるとか紙・パルプ、それから化学工業品等が落ち込んでいるということでもあります。一方で、生活に密着した宅配便等を中心といたします積み合わせ貨物につきましては比較的堅調ということでございます。JR貨物のほうで運んでおりますそういった宅配便関係については、B to CのものとB to Bのものがあるわけでございますけれども、とりわけB to Cのものについては伸びを見せているというようなことでございます。

次のページに行きまして、災害の激甚化の話でございます。この日本地図に、最近の自然災害の鉄道影響が特に大きかったものが示されております。一昨年7月、左側の赤い枠で囲っておりますけれども、2018年7月の西日本豪雨ということでいいますと、物流の大動脈の山陽線が実は100日間ストップしました。大変お客様には御迷惑をおかけしました。それから、昨年10月の東日本の台風です。こちらにつきましては、同じく大動脈であります東北線が17日間不通になったということでございます。先月の九州の7月豪雨については、先ほどもお話がございましたように、肥薩おれんじ鉄道です。熊本を中心にして、まだ鉄道の復旧のめどが立っていないと。今日発表があったようでございますけれども、完全復旧には3か月ぐらいかかりそうだと、こういうような話になっております。

こういった事態に備えまして、我々のほうとしても、トラックであるとか、あるいは、お話がございましたフェリーであるとか、そういったところの、一旦鉄道が寸断された場合の代行、これのところの組立てというのをやっております。これだけ災害が頻発するというようなことで、どこの区間でこういうものが発生した、何日発生したらこれぐらいのことをやる、あるいはやれるというようなこと、これについてのシミュレーションを各区間で既にやっております。

ただ、物理的になかなかできない部分というのが正直ございます。例えばトラックで代行する場合には、ストップしているA駅とB駅があると、トラックが荷物を運んで、A駅、B駅で取り下ろしをしたりするわけです。それからあとドライバーの方もそこで宿泊をすると、そういうようなことで駅のキャパシティの問題とか宿泊施設の確保の問題とか、そういった問題がありますので、我々のほうとしては、そういったBCP対応も含めて、駅の将来像みたいなことを各駅、特に基幹の線の駅については既にやっているということで、手をつけられるところについては手をつけて、例えばトラックの駐車場の確保とか、そういったところに取り組んでいるということでもあります。

さように激甚化、それから頻発化というようなことになってございますので、幹線物流モードの、特に在来線の鉄道です。非常にやはり新幹線と比べても災害に弱いところが構造上ありますので、やはりここは国家的な緊急課題というようなことで、予防保全の観点からの在来線の鉄道ネットワークの強化、強靱化ということが必要だというふうに思っております。国のほうにも要請をしているということもございます。

こういった状況の中で、次のページでございますけれども、やはり強靱化を図っていくというような観点で、強靱化を進める際のポイントということで、今後こういった議論をしていくためにJR貨物としてどんなことを考えているかということについて説明をさせていただきます。

左の真ん中ぐらいの枠に3つほど書いてありますけれども、1点目は、やはり異常時も想定をした上で、陸海空の各輸送モードの強みとか特性というのがありますので、それを生かした相互連携の仕方、それを考えていく必要があるだろうと。先ほど申し上げましたけれども、代行輸送といったときにも、やはりトラックにお世話になり、それからフェリーにお世話になっているということもございますので、そこをどうするかというようなところですね。それから、やはりそれぞれの得意分野ということがあって、我々鉄道輸送も鉄道だけで完結しているわけではなくて、発荷主さんから荷物をお預かりして鉄道の駅に運

ぶ、それから鉄道で運んで、着いたところから着荷主さんのところまで運ぶという、これはトラックが担っているわけでありますので、そういった観点で、もう一つはやはりモード間の結節機能というものをいかに強化していくかというような観点が必要で、イコールフットィングというような議論がありますけれども、十分に業務運営がイコールフットィングの中でできるようにしつつ、バランスが取れた総物流というような観点からの総合的な取組、モードの強化という取組が必要ではないかということであります。

それから2点目が、やはり新技術というようなことの技術革新が進むということでありますので、いわゆるデジタルトランスフォーメーションであるとか、あるいは物流のプラットフォームというようなことでの新しい技術を取り入れた物流全体の効率化、あるいは安全性の確保というようなことでの取組が必要だというふうに考える次第であります。

もう一つありまして、3点目は、やはり人流と物流、先ほどフェリーさんのお話も、やはり人を運び、物を運ぶと、こういうようなことでモードが利用されているということがあるわけです。鉄道で言えば、在来線に加えて新幹線というのがあるわけでありますので、やはり人を運び、物を運ぶと、その中でどういうふうにそのモードというものを、既存のもの、新しいものというものを生かしていくのかと、こういうような発想、有効的に今の社会インフラを生かし、新しく社会インフラをつくっていくというようなこと、これを人流、物流、両方の視点からしていくというようなことが非常に大事ではないかということであります。その辺の話については下のほうに書いてありますけれども、骨太の方針の2020についても、道路、港湾の整備、それから航空、鉄道の輸送力確保が非常に、サプライチェーンの多元化、強靱化ということにつながって、それが非常に国としても大事だということが打ち出されているというようなことでございます。

そういった観点に立ちまして、次のページから3ページほどありますけれども、簡単に、JR貨物のほうでどういったことを目指しているかということをお話したいと思っております。

貨物鉄道は、御案内のように、CO<sub>2</sub>排出量でいいますとトラックの11分の1ということで、環境特性が非常に高いということであります。それから、1貨物列車の編成で、実は最大10トントラック65台分の荷物を一挙に運べるというような、生産性についても優れているというようなことの中で、特に中長距離帯の輸送に利用されているということであります。これから先を考えますと、やはり地球環境の保全の問題であるとか、働き方改革への対応、労働力不足への対応ということが必要になってきますので、こういった

貨物鉄道が持つ特性を生かしながら、今全国でネットワークを持っており、それから駅が全国にありますということでもありますので、さっき申し上げたような物流結節機能を高めて、物流の情報ネットワークあたりもその上に、ほかのモードと協力しながら乗っけて、発展型をつくっていくと、こういうようなことを考えているわけでもあります。まさにハードとソフトを有するプラットフォーマーです。物流のプラットフォーマーというように、陸海空というところと協調しながら、ワンストップでお客様に御提案をして、全体的な効率性を高めていくと、こういうことを考えています。

そういう意味で、次のページに事例ということで、物流結節点機能の向上というように今取り組んでいることがございます。品川区の大井に、全国最大の貨物ターミナル、貨物駅であります東京貨物ターミナル駅というのがございます。そこに2月に、左上のほうに写真がございますけれども、物流施設、東京レールゲートWESTを建設して、営業を開始しております。右側のほうが東京レールゲートEASTということで、こちらのほうは2022年に竣工の運びであります。それからさらに、右下のDPL札幌レールゲートというように、こちらのほうも2年後には竣工になると。そういった駅の中に物流施設を造って、物流の結節機能を高めていくと、今まで駅というと、鉄道に運んでという、それだけの部分だったんですけれども、やはり平面利用から高度利用しながら、そういった結節を高めていくというように、

それから、右上のほうになりますけれども、積替えステーションです。まさに荷物が非常に小口化してきている、それからトラックでいきますと、小型トラックで運ぶというように、お客様のニーズに合わせていくというように方向性になってきていますので、そういった一般のトラック、小型のトラックでも、駅に持ち込んでいただければ、我々の汎用的なコンテナであります12フィートのコンテナに積み替えるということを駅の構内でやるというように、全国の各駅にそういう施設を造っていくと、こういうようなことを今進めているところでございます。

最後になりますけれども、今後の姿ということで言いますと、鉄道部分について新しい技術を入れていくということはもちろんのことといたしまして、特に駅の機能ということで言いますと、実は、またぜひ皆さん方に御覧いただきたいところなんです、駅の中で鉄道に積むためのフォークリフトの作業とか、あるいはホームを移動するためのトラックの作業とか、いろいろあるんですけれども、まだまだ人手に頼っているところがあると。そういったところを、実はこれから予定されております仙台の貨物ターミナル駅の移転と

いうのがございまして、まささらな土地の上に新しい駅を造れるという千載一遇のチャンスということがありますので、そこでどこまでその新技術を入れられるかということ、ここに幾つか書いてあるような機能ごとにどこまでできるかということ、今一生懸命勉強していると、こういうようなことをやっているところでございます。

説明については以上でございまして、その後、資料のほうにいろいろ、会社の概要であるとか取組の詳細ということが書いてありますので、御参考にしていただければと思います。

私からの説明は以上です。

【朝倉部会長】 どうもありがとうございました。それでは、委員の皆様方から御質問、御意見をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。どなたか御質問ございますか。

では、根本先生。

【根本委員】 御説明ありがとうございました。北海道と本州の間の貨物輸送について、2つお伺いしたいと思います。

1つは、先ほどフェリーで、北海道の野菜が本州、四国のほうに来ている例がありましたけれども、フェリー・RORO 船と、それから J R 貨物、これは両方とも重要なモードで、健全に競争していくというのは国民経済的に好ましいと思います。フェリー・RORO 船のケースだと、最近、太平洋岸沿いに高速道路が整備され、あるいは東北道から釜石に行く道路も整備され、相対的にはフェリー・RORO 船というモードで時間短縮が進み、以前より魅力的になっているんじゃないかと思うわけですが、その辺どうお感じになっているかということが1つ。

それから、J R 貨物の場合は青函トンネルが1つのボトルネックになっていて、新幹線との共用走行をどうしていくか、がいろいろと議論されていますけれども、直近でどういうふうな見通しになっているのか。その辺の見通しについて教えていただければと思います。

【J R 貨物】 それでは、お答えいたします。まず北海道一本州間、本州のみならず九州、四国というところまで行くわけですが、そこで実は往復で年間460万トンほど、貨物鉄道で運んでいます。北海道のほうから本州以西にということでは、農作物が中心ということであり、例えばジャガイモであると大体40%ぐらいは鉄道で運んでいる、タマネギは60%ぐらい運んでいると、こういうようなことです。それから一方で、本州以西から北海道ということでは、先ほどちょっと御紹介した宅配便とか、

いわゆる生活物資です。それを北海道のほうに運んでいると。いずれにしても、北海道の経済なり生活ということをしかりと支えているというようなことであります。とりわけ、先ほど中長距離というような話をしましたけれども、やはり距離が長くなれば、例えば北海道から九州間みたいな話になると、かなり鉄道のウエートがさらに高まると、こういう状況です。

それで、おっしゃるようにフェリーの部分とか港湾の施設だとか、そういったところで太平洋岸がかなり整備されているという事実はございます。ただ、いわゆるリードタイムであるとか、あるいは便の便利性等とか、そういうことで言うと、そういうことの影響というのはあまり、今のところ数字的には現れていないということです。やはり、先ほどの駅での積替えとか、港で言うとそこでの積替えとか、そういったところに時間もかかるし、コストもかかるということなので、利便性ということ言うと、我々も北海道は札幌の駅を拠点にして、例えば北見であるとか帯広であるとか、そういったところに全部、駅があると。その駅と全国各地の駅がつながっていると、駅から駅まで運ぶということと言うと、なかなかフェリーということでの代替が利きにくいというところが実はあるというふうに認識しております。ただ、申し上げたように、例えば異常時なんかのときに、そういうことで鉄道が寸断されたときに、船でとか、また逆もあると思うんですけども、そういったところでの連携関係というのはさらにやはり強化していかないといかんという認識でおります。それが1点目です。

それから、2点目の青函トンネルの問題です。これはまさに2030年に北海道の新幹線、それが札幌まで延伸するというような中で、いわゆる新幹線と貨物鉄道の共用走行というところをどういうふうにするのかということで今議論が進んでいるというようなことであります。

やはり我々が鉄道で果たしている役割ということについては関係者の間でも理解が進んでいるということなので、共存できる方法はどういう方法があるかということで、先生方も含めていろいろな議論が今までありましたので、その中で解決策を見つけていくという方向で、国のほうにも入っていただいて、JR旅客会社、関係する北海道さん、それから東日本さん、それからJR貨物との間で今協議が進んでいるというような状況です。いずれにしても人流、物流、両方それぞれお客さんがいますので、お客さんに迷惑のかからない形で共存の絵を描いていくということに、今一生懸命やっているところです。

**【根本委員】** 私は青函トンネルに関しては貨物を応援したいと思っています。ユーロト

ンネルは1日300本以上、貨物と旅客が走っています。貨物も旅客もスピードを時速160キロにそろえて、たくさん走らせるようにしました。青函トンネルは旅客と貨物でたかだか70本か80本です。そして、旅客が速く走ろうとすると、さらに本数が減ってしまう。ユーロトンネルの場合はなるべく列車本数を増やして収入を上げないといけないという観点でそういうふうになっているわけですがけれども、青函トンネルという国民の財産を上手に使うんだったら、やはり旅客と貨物のスピードを合わせた方がいいのではないのでしょうか。東海道新幹線みたいに旅客需要が多いわけではないので、旅客・貨物が譲り合っとうまく使っていくべきではないでしょうか。

【JR貨物】 今現実的に、函館までの間では旅客さんにスピードを落として運行していただいていると、こういうような事実もありますので、そういったところも含めて、やはりどういう解決策があるかというのは引き続き議論していきたいということで思っています。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。小林先生、手を挙げておられますでしょうか。

【小林委員】 どうもありがとうございます。鉄道貨物の特殊性が非常によく分かりました。それに関して2点ほど質問させてください。1つは災害時のリカバリーの問題です。鉄道は固定した線路の上を走りますので、どのように迂回路を設定するするのか、緊急時における代替輸送をどのように設定されているのかお聞きしたいです。御社で、輸送代行とか、リカバリーの手配を全部取りまとめておられるのでしょうか。日頃から関係する業界との間で協定とか、それに代わるようなスキームをつくっておかないと、いざというときに対応するのが大変になると思います。そういう契約的なスキームをつくっておられるのかどうかお聞きしたいと思います。それからもう1点。鉄道輸送の場合、必然的にマルチモーダルの間での調整が必要になってきます。マルチモーダルの間のコーディネーションのためのプラットフォームをつくるのが大変だなと思いました。いろいろな企業に関連してくるので、その中で情報のプラットフォームを構築するための戦略を教えてください。それに関しては、先ほどその一端を御紹介いただいたんですけども、何が戦略上のポイントになってくるのか教えていただきたいと思います。よろしく願います。

【JR貨物】 それでは、お答えいたします。災害時の迂回輸送というお話がありまして、先ほどちょっとトラックとフェリーでの代行という話をしましたけれども、実は鉄道

の迂回ということも、こういった災害時には取り組んでいる。この3つがあるわけなんです。

ところが鉄道の迂回輸送で言うと、非常に制約条件が正直あります。一昨年の山陽線の100日不通のときも、伯備線から山陰線を経由した迂回輸送に取り組んでおります。ただ、どういう意味で制約があるかという、そもそも、例えば単線というような区間があったときに、旅客の列車も運行している中で、貨物列車との擦れ違いというのをどういうふうにできるのかと。擦れ違える箇所がもう本当に、数が少ないんですね。ですから貨物列車が用意できたとしても、走るに走れないというところがまずあります。

それから、列車の長さです。やはりそういう、例えば伯備線とか山陰線になりますと、山陽線の場合は最大で26両の貨車を積んで、引っ張っているわけですが、最大で7両ぐらいしか走れないと。これは山坂があつたりとか、そういう部分もありますし、さっきの擦れ違いの問題なんかもありますので、そういう問題とか、あと、例えば東日本の、先ほどの去年の台風のあたりでの迂回輸送も、日本海のところでの、東北線がやられたので迂回というのをつくりましたけれども、実はそこは機関車の電圧の関係があつて、東北線筋を走っている機関車は日本海筋が青森、秋田までしか走れないとか、そういうような問題があります。運転手の確保とか繰り回しについては、これは会社のほうで教育をすればできるという話なんですけれども、そういったことがあるということで非常に少ない、迂回輸送ということができないという事実があります。

ただ、そういったことについてもクリアできるところについては、例えば両方とも動かせるような機関車を導入するとか、多少お金はかかりますけれども、そういうこととか、やはり異常時にどこまでできるかということはトライしていかなければいけないということです。山陽線のときには26%まで、平常の輸送力に対してカバーができなかったんですけど、その分はお客様のほうで手配をして、その分をトラックで運んだり、あるいは生産を若干調整したりとか、ほかの地区で工場の稼働率を上げたりとか、そういったことで調整していただいているというのが現状としてあります。

それからプラットフォームの話については、まだ議論をしていかなければいけないということで、議論が始まった段階です。例えば宅配便の事業者と一緒に、どういうプラットフォームをつくれるとか、そういうようなことについては今、議論とか、そういうことを進めているということです。我々だけで手っ取り早くやれるということで言うと、駅の構内に集配でトラックが入ってくるわけですが、そのトラックドライバーの方に、

トラックドライバー専用のアプリケーションを御提供して、駅の作業状況みたいなものを一覧できるとか、そういったことに今取り組んでいるんですけども、さらにそれをもっともっとモードをつないでというようなことで、それこそこれから先のITということでもいろいろな進化があると思いますので、やっていくということが必要で、そのためにはやはりモード間の連携です。あるいはお客様の御協力とか、結局お客様が荷物を預けていただいているということですから、やはり荷物単位でどういうフォローをするとか、先ほどトラックのほうでも話がありましたけれども、パレットみたいなものをどういうふうに管理するとか、そういうようなデータの中身を、やはり我々JR貨物だけで考えてもそれは限界ありますので、やはり物流業界、それから荷主さんと一緒になって取り組んでいくというようなことが非常に必要だというふうに考えています。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。小林先生、よろしいでしょうか。

【小林委員】 はい、よろしいです。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、ほかに特に御意見ないようでございますので、貴重な御意見を承ったということにさせていただきます。特に、最後のほうにあったスマート貨物ターミナルのあたりの話なんかは、必ずしも鉄道を使わない車もここに入ってもらって運用するというのが物流システム全体として効率的という場合もあるので、そういったことも御検討いただくと、なおいのかなというふうに思った次第です。ありがとうございました。

それでは、今日たくさんの御質問、御意見いただいたので、それを踏まえて今後引き続き検討していくことにしたいと思います。

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。

【総務課長】 長時間にわたる御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、御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、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。本日はありがとうございました。

— 了 —