

J R 連 合 緊 急 提 言

高速道路をはじめとする 自動車利用者の負担軽減政策に 対する考え方

各 位

日頃から私たち日本鉄道労働組合連合会（ＪＲ連合）に対して御支援いただき、ありがとうございます。

このたび私たちＪＲ連合は、交通基本政策検討委員会において『緊急提言～高速道路をはじめとする自動車利用者の負担軽減政策に対する考え方～』をまとめました。

ＪＲ連合はこの間、21世紀の社会を展望し、2003年に「鉄道の特性を活かした、持続可能な交通づくり」をめざした交通政策「21世紀鉄道ビジョン」を策定し、2007年には「ＪＲ20年の提言～7つのパートナーシップ～」等を策定、その実現に向けて邁進してまいりました（政策内容はＪＲ連合ホームページを参照してください）。

わが国では、陸海空の各交通機関が公正な競争条件の下、それぞれの使命を果たすべく切磋琢磨しています。利用者の利便促進、また地球環境問題への対応などに鑑み、総合的な視点からみた交通機関相互の連携もまた求められています。こうした観点から、ＪＲ連合では交通基本政策検討委員会を設置し、現在、新たな総合交通政策の策定に向けた取り組みを進めております。

こうした中、政権交代が実現し、民主党を中心とする連立政権が誕生しました。ＪＲ連合は、国民・生活者の立場に立った政策実行をめざす新政権の誕生を歓迎すると共に、上記の問題認識に基づき、新たな総合交通政策の実現を求めていきたいと考えております。

新政権は、従前の諸政策を大胆に転換させようとしており、その一つに道路政策があります。民主党は2008年に「道路政策大綱」を発表し、翌2009年には「高速道路政策大綱」を発表して、高速道路の原則無料化等を提起しました。日本の道路使用料は、一般道路が「無料」の反面、高速道路はその整備初期から、利用料金を建設費用の主たる返済財源とするため「有料」とされてきました。高速道路利用者にはその受益に相当する負担を求めることにより、他方で自立経営、独立採算を求められている、鉄道をはじめとする公共交通との間でバランスが保たれてきたと言えます。もし今回の提起が実現すると、このバランスは大きく崩されることになります。

民主党は本施策の目的として、経済効果等のメリットを主張していますが、一方で環境への負荷、国民負担に対する不安、そして公共交通機関への影響を懸念し、多くの国民が不安を抱えている実態が、マスコミの世論調査等からは伺えます。実際、前政権が実施した「高速道路料金値下げ（土休日1,000円）」では、随所で交通渋滞が発生し、環境への負荷が増加し、トラックやバスなどの定時制が失われ、そして鉄道やフェリーなど他交通機関では、競争条件のバランスが大きく崩されたことにより大幅な減収を余儀なくされています。また、そこに働く労働者の労働条件は切り下げられ、経営の存続が危ぶまれる事態も生じています。

こうした現状を踏まえ、ＪＲ連合ではこの「高速道路の原則無料化」等に対する提言を緊急にまとめ、ここに問題提起することとしました。

皆様には、この緊急提言を御一読頂き、あらためて「高速道路の原則無料化」等の是非について御議論頂ければ幸いです。

ＪＲ連合会長 坪 井 義 範

目 次

はじめに

1. 高速道路無料化と暫定税率の廃止の目的とマイナスの効果	3
1.1 高速道路原則無料化と暫定税率廃止の目的	3
1.2 高速道路原則無料化と暫定税率廃止のマイナスの効果	4
2. 総合交通政策の観点の必要性	5
3. 公共交通機関に対する交通政策の考え方と助成手段	6
提言1 総合交通基本政策を早急に確立すべき	7
提言2 交通事業者のインセンティブを維持する公共支援を行うべき	8
提言3 運営補助は地域交通政策として実施すべき	8
提言の実行にあたって	9

はじめに

J R 連合は、鳩山民主党政権が政権公約とした「高速道路の原則無料化」および「暫定税率の廃止」等の自動車利用者の負担軽減策に関し、交通政策および鉄道政策の観点から以下の見解を表明し、当該政策を実行する際に行うべき施策を提言する。

J R 連合は、従来より「鉄道の特性を活かした持続可能な交通体系」の実現こそが肝要であると考え、各種の政策提言を行ってきた。私たちは、この観点から「高速道路の原則無料化」および「暫定税率の廃止」等の自動車利用者の負担軽減策を現時点で拙速に無条件で実施することには反対である。ただし、総合的な交通政策として、公共交通機関に対する十分な配慮がなされるのであれば、自動車利用者の負担軽減策を実施することに闇雲に反対するものではない。

本見解では、「高速道路の原則無料化」および「暫定税率の廃止」等の自動車利用者の負担軽減策を実施する際に、必ず勘案しなければならない問題点を指摘するとともに、必要な方策を提示し、当該問題に対する慎重な検討を要求するものである。

まず、1 において、自動車利用者の負担軽減策のプラスの効果とマイナスの効果を概観する。2 では、当該負担軽減策を、交通政策の一部としても位置づけることを強く要請する。これらの検討を受けて、3 では、緊急政策提言を提示する。

1. 高速道路無料化と暫定税率の廃止の目的とマイナスの効果

私たちは、鳩山民主党政権が推し進めようとしている「高速道路の原則無料化」と「暫定税率の廃止」という自動車利用者の負担軽減策を、私たちに不利であるからとして、故なしと問答無用に反対するものではない。まず、同負担軽減策の目的を整理し、その意義を確認する。次に、そのマイナスの効果を明確にする。

1.1 高速道路原則無料化と暫定税率廃止の目的

民主党のマニフェスト等によれば、当該施策の目的および根拠は、

- ① 生活コスト・企業活動コストの引下げ
- ② 地域活性化
- ③ 温暖化対策（高速道路無料化のみ）
- ④ 「ムダづかい」の根絶（高速道路無料化のみ）
- ⑤ 課税根拠の喪失（一般財源化されたため、自動車利用への差別的課税は根拠が喪失した。

なお、これは暫定税率のみではなく、本則税率にも当てはまる）とされている。

発現する程度の相違はあろうが、実施されればこれらの効果はありえるため、目的は部分的であるかもしれないがある程度達成されうる（⑤は根拠であるため除く）。

①は自動車利用者の負担を軽減することによって、人的交流および物資流通が活性化し、その結果として、②の地域活性化が達成されるというものである。

- ・交通は*派生需要であり、*本源的需要ではない。それゆえ、交通のコストを低下させることによって、本源的需要に到達するためのコストを低下させ、経済を活性化させる政策は交通政策としても有効である。交通にかかるコストを低下させることは交通政策の本質であると考えれば、これらの施策はもつともである。
- ・架橋等における通行料金が高すぎるために交通が阻害されているならば、その通行料金は「関所」と類似する。
- ・「関所」を廃止し、現代における「*楽市楽座」を創造し、経済を活性化させるという考え方は適切なものである。

1.2 高速道路原則無料化と暫定税率廃止のマイナスの効果

交通にかかるコストを低下させることが交通政策の究極の目的であるとしても、その対象を自動車のみに限定したならば、重大なマイナスの効果をもたらすことになる。

1.1で挙げた目的項目ごとに、自動車利用者のみを対象とした交通コストの低下は以下のようなマイナスの効果をもたらす。

- ① 代替的交通手段を利用する者には、生活コスト・企業活動コストの引下げは生じない。
- ② 代替的交通手段が主流である地域では、経済が活性化しない。
- ③ 自動車利用が促進されるため、CO₂排出量は増加する。また、交通渋滞が生じる道路も増加する。
- ④ 公共交通インフラへの投資は「ムダづかい」になってしまう。

③と④は、公共交通から自動車へと需要が転換するために生じる問題点である。自動車を利用するコストが低下することによって、新たな需要が生まれて地域が活性化するのであればそれは好ましい。しかしながら、自動車需要の増加が公共交通からの転換である場合、交通体系全体から見て大きな問題が生じる。

たとえば、鉄道インフラは長い年月と費用をかけて作り上げられてきた。また、鉄道は、大量輸送手段としての特性を持ち、より多くの旅客や貨物を輸送することによって、1人当たりあるいは1トン当たりの費用を低廉化させることができる。もし今般の自動車利用負担軽減策が実施された結果、鉄道やバスから自動車へと需要が転換すれば、鉄道やバスの1人当たりの費用は増加することになる。運賃を値上げすることによってこの問題に対処することは最早不可能であるため、公共交通事業者の破綻、撤退が相次ぐことになる。もちろん、不要な公共交通がなくなることには反対するわけではないが、過去に投資された鉄道施設等は、上手く活用すれば地域の有効なインフラであるにもかかわらず、無駄になってしまう。

国民は、これらのマイナスの効果をよく認識しており、それゆえ「高速道路無料化」に関する世論の支持は低い結果となっている。

加えて、財源の問題がある。もちろん必要な施策に対して税金が投入されることは是認されるため、財源問題は一般会計の中でその調達方法が検討されることになる。とはいえ、国家財政が逼迫している現時点において、国債を発行してまで行うべき施策であるかは慎重に検討されなければならない。

*マニフェストに掲げられているとしても、施策の実行には前提条件が必要なのである。

自動車利用者の負担軽減策を実施する前に、多くの事項を解決しなければならない。

2. 総合交通政策の観点の必要性

私たちは、「高速道路の原則無料化」と「暫定税率廃止」という自動車利用者の負担軽減策が、生活者支援、地域振興等の観点からのみ論じられ、交通政策の視点が十分ではないことに、大きな危惧を抱いている。もちろん、交通は派生需要であり、交通のみを見て交通政策を策定することはタテ割り行政の弊害のひとつであるが、生活者や地域のみを見て、交通市場や交通事業者を完全に無視する姿勢はきわめて不適切である。

総合交通政策の確立

自動車利用者の負担軽減策は、交通政策のひとつとしても位置づけられなければならないが、他の交通機関との関係を慎重に検討した総合的な政策として策定されなければならない。

総合交通政策（すべての交通手段のバランスを考慮して、望ましい交通体系を実現する政策）を確立しなければならない。なお、望ましい交通体系は、社会においてどのように交通の機能を位置づけるか（交通政策によって何を実現するか）に依存する。1.1に列挙した5項目は、鳩山政権の望ましい交通体系の判断基準であると考えられる。

より具体的には、国民全体の交通コストを低下させることを交通政策の至上の目標として、以下の4項目を総合的に勘案した交通政策を構築しなければならない。

① 国民のモビリティの確保と物資輸送の高質化

交通政策の至上の目標が国民全体の交通コストを低下させることであるとしても、その結果として、一部の地域住民の移動手段が奪われ、あるいは一部地域において物資の流通が滞ることがあってはならない。自動車利用者の負担軽減策の結果として地域の公共交通が維持できなくなり、移動制約者が増加するようなことがあってはならず、モビリティにおける*ナショナ

ル・ミニマムの確保に反する交通政策が実現されてはならない。

② エネルギー効率（CO₂排出削減）

自動車は、鉄道、海運さらには航空よりもエネルギー効率が低く、環境に負荷をかける交通手段である。それゆえ、国民全体の交通コストを低下させる際には、自動車以上に大量輸送機関の利用者費用を低下させなければ、エネルギー効率を低下させ、地球環境にダメージを与えることになる。

③ 道路混雑の軽減

道路混雑は、自動車利用者にとっても移動コストを増加させるものである。乗用車休日1,000円高速がトラック輸送の定時性を低下させ、物流の効率性を低下させているのも、無軌道な自動車利用者負担軽減策に付随するマイナスの効果の一例である。

④ 公共交通における規模の経済性の発揮・過去の投資インフラの有効利用

公共交通、とくに鉄道やバス、航空などの乗合交通には、規模の経済性があり、その源泉は過去から行われてきた設備投資である。自動車のみを優遇することによって、公共交通が撤退することになれば、地域の足が確保できないだけでなく、過去の投資が無駄となってしまいます。過去世代から引き継いだ施設を有効に活用するためにも、公共交通機関の利用率が上昇するような施策を総合交通政策として実施しなければならない。しかしながら、現在提案されている自動車利用者の負担軽減策はこの理念に逆行するものである。

⑤ 交通政策の受益の公平性

現在提案されている自動車利用者の負担軽減策によって利益を得る人々と損害を被る人々が多数存在するばかりではなく、その影響の度合いも無視できない。このような政策を実施する場合には、その受益に関する情報を提示するとともに、その費用を負担する人々への配慮が必要である。

なお、交通には、その交通利用者が負担するコストだけではなく、社会全体にもコストを課すケースが多い。CO₂排出による地球温暖化や混雑による遅れ、騒音や振動なども広い意味で交通のコストである。これらを交通の外部費用と呼ぶが、一般に公共交通は自動車交通との比較においてこの外部費用が小さい。

以上の観点から、公共交通を重視した総合交通政策を立案する必要がある。

3. 公共交通機関に対する交通政策の考え方と助成手段

交通のコストを低下させ、生活者の負担を軽減するとともに、地域経済・一国経済を活性化させる目的を達するのであれば、自動車利用とともに、他の交通手段のコストも低下させる措置を講じな

ればならない。他の交通手段、とくに公共交通事業のコスト低下は、民間つまり、個々の事業者の努力では不可能である。このため、一定水準のサービスを確保しながら、運賃、料金を引下げるためには、公共交通に対する抜本的な公的助成が必要となる。

換言すると、

- ① 道路特定財源が一般財源化された上に、暫定税率が廃止され、
 - ② 高速道路が無料化された、
- とすると、公共交通機関に課せられていた独立採算の原則は維持されない。

つまり民主党の政権公約は、つきつめれば公共負担によって交通手段を維持することが宣言されたに均しい。

ただし、交通事業者の創意工夫を活かすインセンティブを失わせ、経営努力を怠るように公共負担がなされてはならない。また、私たちは、闇雲に公共交通に対して湯水のような助成を行うべきであると主張しているわけではない。自動車利用者の負担軽減策にしる、公共交通に対する助成策にしる、明確な指針が確立され、それに基づいた適切な方策が組み合わせられなければならないと主張する。

以上の観点から、「自動車利用者の負担軽減策」を実施するためには、それを上回る「公共交通手段に対する助成」が必要であり、また「公共交通手段に対する助成」を実施するためにはその前提として考慮しなければならない点を以下に3つ提言する。

提言1 総合交通基本政策を早急に確立すべき

民主党政権は、総合交通政策の基本方針を早急に策定し、その是非を国民に問うべきである。「高速道路の原則無料化」および「暫定税率の廃止」は政権公約とはいえ、代替交通手段への影響などのマイナスの効果を考慮して策定されたものではなく、そもそも民主党の政権公約では交通政策が含まれていない。

具体的には、

- ① 政権党として基本交通政策を立案し、国民に問うべき
 - ・まず、「交通基本法」を成立させ、交通政策の基本方針を確立するべきである。
 - ・交通基本法は、長期的な理念を示すものであり、従来の縦割り行政を打破するものである。
 - ・ただし、交通基本法は、中期的な交通政策の目標を示すものではない。このため、民主党政権は、あるべき交通分担率などの中期的な交通政策の目標を掲げるべきである。もちろん、あるべき交通分担率は、民主党の環境政策と合致するものでなければならない。
 - ・具体的には、英国の*グリーンペーパーを参考にして、民主党の中期交通政策の全貌を提示するべきである。
 - ・政権公約は総合的でもなく、相互調和的でもないため、政権獲得後に公約実施のための条件を吟味し、工程表とともに国民に提示するべき。

・作成された総合交通基本政策の基本方針は広く*パブリックコメントに付されるべき。

② 政策がもたらす結果を、マイナスの効果を含めて明確にするべき

・民主党の政権公約は、利得者と損失者をもたらすが、従来とは異なる規模で受益と負担の変動が生じると考えられる（政策が実行されたら、自動車利用者のような利得者と、公共交通事業者のような損失者が大規模に生じる）。また、地域によって受益とマイナスの効果の程度が異なるが、その程度を明示する義務がある。

提言2 交通事業者の*インセンティブを維持する公共支援を行うべき

交通体系全体のバランスと地球環境問題を考えると、自動車利用の負担軽減策と同様およびそれ以上の負担軽減策を、環境にやさしい公共交通等に対して実施する必要性が生じる。

具体的には、

① 交通インフラの公共負担

・貨物鉄道会社の線路使用料の公共負担
・鉄道施設、空港、港湾施設の公租公課の免除
・鉄道を含む公共交通サービスの高質化のためのインフラ助成

② 運搬具（鉄道車両、航空機、船舶等）への助成

・固定資産税の廃止（世界的にも特異な税、エコカー減税とのバランス）
・運搬具の購入補助の拡充
・鉄道を含む公共交通サービスの高質化のための運搬具関連の助成

などの公共支援を行うべきである。なお、JR三島（北海道、四国、九州）会社については、上記二項の前提として、国鉄改革のスキームを踏まえると、

③ JR三島会社の経営安定基金の拡充

・JR三島会社の経営安定基金において一定額の運用益を確保するための拡充等について、早急に講ずべきである。

提言3 運営補助は地域交通政策として実施するべき

高齢者や障害者のような交通弱者の足の確保や離島等の山間僻地における移動手段、輸送手段の確保については、ナショナルミニマムの水準（全国一律に最小限満たすべき水準）を国が定め、その実現方策の選択は地方に任せるべきである。また、より高質の交通サービスの提供を地方が望むのであれば、それを実施できる方策を国は提供するべきである。

具体的には、

① 足の確保のための公共負担

・インフラおよび運搬具の公共負担でも維持できない公共交通に対しては運営補助を実施しなければならない。
・運営補助への決定は、地方が主導して策定された地域交通政策に依拠するべきである（地域

交通政策の地方分権化。地域主権)。

- ・補助の財源は、国から地方に対する一括交通交付金によって行われるべきである。
- ・達成されるべきサービス水準については、国が交通基本法の理念に基づき、定めるべきである。

② 地域の戦略に基づく交通施策の仕組みの導入

- ・ナショナルミニマムを超えて、交通サービスを高質化することを望む地方自治体に対してはその自由を認めるべきである。
- ・まちづくりや中小企業活性化と連動した地域交通政策が実現可能となるよう、より自由に使用できる一括補助金（ゆるい縛りのある地方交付金）を導入するべきである。

提言の実行にあたって

「高速道路の原則無料化」と「暫定税率の廃止」という自動車利用者の負担軽減策は、代替的な公共交通手段から旅客を、そして大量輸送機関から貨物を奪い、交通体系のバランスを崩すものである。地球環境やエネルギー効率の観点から、先進諸国ではインフラ助成など公共交通手段を優遇する総合交通政策が実施されていることを考えると、わが国の政策はこれに真っ向から逆行するものである。

民主党の政権公約を実施しながら、交通体系のバランスを回復させるためには、以上の3つの提言を実施しなければならない。もし実施しないのであれば、10年後のわが国の交通体系は先進諸国において最悪のものになるであろう。

「高速道路の原則無料化」と「暫定税率の廃止」という自動車利用者の負担軽減策が強行されるのであれば、私たちは、上記の3つの提言の実行を強力に求めていかざるをえない。しかしながら、私たちは、上記の施策が必要であると主張するものの、そのための費用負担が膨大になるであろうことを認識している。しかも、それが納税者および将来世代にとって過重な負担になりうると考えている。

政権公約であるからといってそれは無条件に国民に信任されたものではないことを認識し、公約の実行のマイナスの効果を明らかにし、それを緩和するための条件、つまり公約実行のために満たされなければならない条件を慎重に検討することを望む。その結果として、不都合があれば、公約そのものの見直しも断行するべきであると考えている。

以 上

用語解説

交通の「派生的需要」

本来のニーズ（需要）に対して、二次的に発生するニーズのこと。例えば通勤の場合、「会社に行く」ことが「本源的需要」であり、そのために「交通機関を使う」ことが「派生的需要」となる。

楽市楽座

日本の近世において、戦国大名などにより行われた経済政策。独占販売権、非課税権、不入権などの特権を持つ商工業者（市座、問屋など）を排除して自由取引市場をつくり、座を解散させた。「楽」は英語のfreeの意味。

グリーンペーパー

特定の政策決定プロセスにおいて、議論の「たたき台」として政府が提出する書簡。決定事項は「ホワイトペーパー（白書）」。

パブリックコメント

行政機関が規制の設定・改廃にあたり、事前に国民から意見を求める制度。1999年に導入、2005年「意見公募手続」制度として法制化された。

ナショナルミニマム

国家が国民に対して保証する最低限の生活水準。

交通基本法

民主党等が提案している法律（案）。国民の移動に関する権利を明確化すると共に、交通についての基本理念を定めたもの。新政権は早期の成立をめざしている。

経営安定基金

J R発足時に、J R北海道、四国、九州各社に対して創設された基金。三社は発足時より営業赤字が見込まれており、基金の運用益で補填し、経営安定を図ることとされた。近年は低金利政策により運用益が大幅に減少したため、三社の経営は厳しさを増している。基金額は三社計で約1.3兆円。

日本鉄道労働組合連合会（J R 連合）

執行委員会

会 長	坪井 義範
副 会 長	田原 孝蔵（J R 北労組中央執行委員長）
同	今井 伸（J R 東日本ユニオン中央執行委員長）
同	水嶋 敏行（J R 東海ユニオン中央執行委員長）
同	前田 稔（J R 西労組中央執行委員長）
同	真辺 政昭（J R 四国労組執行委員長）
同	船津 壽幸（J R 九州労組中央執行委員長）
同	山崎 俊実（貨物鉄産労中央執行委員長）
事務局長	松尾 啓史
執行委員	荻山 市朗
同	慶島 譲治
同	井口 昌宏
同	中原 博徳
同	杉原 清道（J R 西労組中央本部書記長）
同	西村 基良（J R 東海ユニオン中央本部書記長）
特別執行委員	森 康行（グループ労組連絡会代表幹事）
同	迫原 良介（青年・女性委員会議長）

交通基本政策検討委員会

委 員 長	太田 和博 教授（専修大学商学部）
委 員	安部 誠治 教授（関西大学商学部）
委 員	戸崎 肇 教授（早稲田大学アジア研究機構）
委 員	松尾 啓史（J R 連合事務局長）
委 員	荻山 市朗（J R 連合企画部長）
委 員	井口 昌宏（J R 連合政策部長）

資料

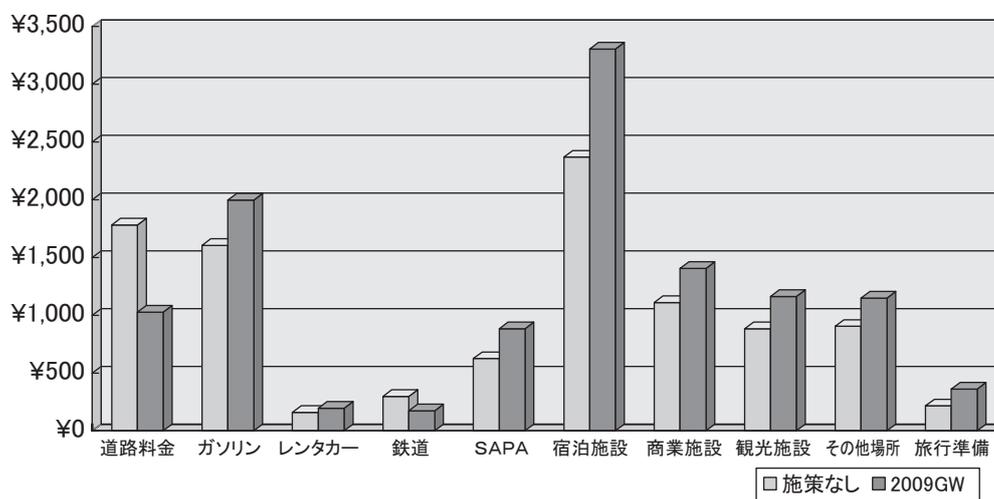
1. (財) 運輸調査局「高速道路料金引き下げに関する研究会」報告より

2009年3月より実施されている「高速道路料金引き下げ」が与える影響について、(財)運輸調査局より以下の通り報告された。

(1) 旅客の旅行行動・消費行動に及ぼした効果

① 景気対策としての効果

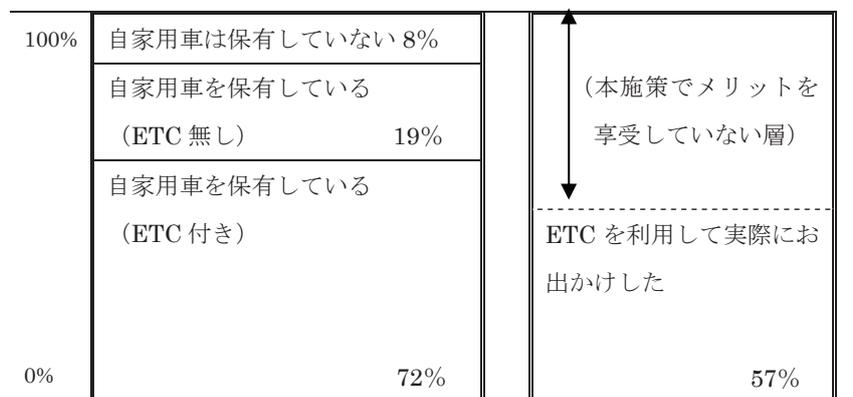
- ・景気刺激策としては、一定の効果はあったと思われる



② 施策効果の偏在

- ・施策の恩恵を受けた観光地は地域的に偏りがみられる
- ・必ずしも長距離のお出かけをする層が、施策のメリットを享受している訳ではない

2009年GWにおける高速道路ETC利用者の割合



(2) 国内交通流動の変化

- ・本施策により新規誘発、転換を含め、高速道路利用者は36%増加した
- ・他方、鉄道から高速道路利用に6.6%が転換した

	新規誘発・転換率	備考
高速道路 利用者数 (自家用のみ)	+36.0% (高速道路 ETC 利用者に対する割合)	新規誘発率は24.5% 他交通機関からの転換率は11.5% ・一般道路8.4% ・鉄道2.2% ・バス0.4% ・航空機0.3%
※施策実施前後の1台あたり乗車人数は同値。従って新規誘発・転換率は台数換算でも同値。		
鉄道 利用者数	▲6.6% (土・日・祝日における鉄道利用者(中距離) に対する割合)	*首都圏内および京阪神圏内流動を除く

※交通機関別流動モデルに基づく委員会による試算結果

(3) CO₂ 排出量に与える影響

- ・本施策によるCO₂増加量は、全国で204万トンと推計される

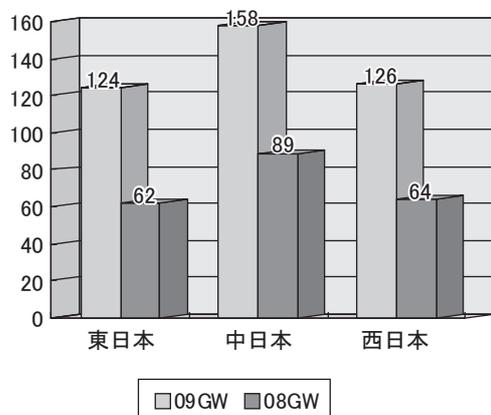
		転換交通量 (百万人 [※] /年)	CO ₂ 排出原単位 (g-CO ₂ /人 [※])		CO ₂ 排出増減量 (万トン/年)
			転換前	転換後	
転移	一般道路	3,885	170.9	137.1	-13.1
	鉄道	1,863	19.1	137.1	22.0
	高速バス	243	51.4	137.1	2.1
	航空機	375	108.6	137.1	1.1
新規誘発		12,717	0	137.1	174.3
高速道路(距離帯変化)		1,267	137.1	137.1	17.4
合計		20,350			203.7

※「204万トン/年」は、2007年の日本のCO₂総排出量の約0.02%にあたり、運輸部門からの総排出量の0.82%に相当する

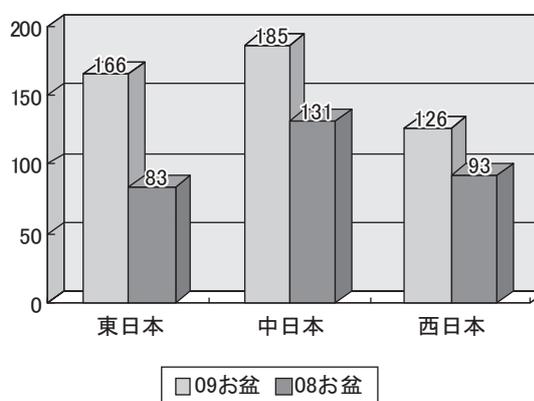
(4) 高速道路における渋滞等

- ・ピーク期には全国各地の高速道路で渋滞が発生した
- ・GW期間の渋滞発生回数は前年比94%増、お盆期間は同57%増と深刻な事態を招いた
- ・事故や燃料切れなどの故障も増加した

GW期間10km以上の渋滞発生回数



お盆期間10km以上渋滞発生回数



お盆期間中の事故件数（NEXCO 西日本調べ）

	NEXCO 西日本管内				
	合計	関西	中国	四国	九州
事故件数	906 件	352 件	280 件	55 件	219 件
対前年比	144%	140%	191%	167%	112%

(5) 他の交通機関への影響

- ・ 高速バスは、輸送人員が減少したほか、多くの路線で渋滞により定時運行が困難となった
- ・ フェリーについても影響は大きく、生活インフラとして機能している航路が存亡の危機にあるという声もあがっている
- ・ 鉄道にも影響が及んでおり、高速道路と併行している区間において利用人員の減少もみられる。

JR各社のGW・お盆における輸送量（対前年比）

	線区	区間・列車等	GW	夏季
			4月24日～5月6日	7月17日～8月18日
新幹線	東海道	小田原・静岡（のぞみ）	94%	91%
	山陽	新大阪・西明石	94%	90%
	九州	新八代・鹿児島中央	89%	86%
	東北	大宮・宇都宮、古川・北上	94%	92%
	上越	大宮・高崎	94%	90%
	長野	高崎・軽井沢	101%	90%

在 来 線 (特急)	北海道	函館本線	札幌・岩見沢	93%	92%
	東日本	内房線	さざなみ他	86%	85%
	東海	高山線	美濃太田・下呂	89%	83%
	西日本	伯備線	岡山・新見	88%	82%
	四国	瀬戸大橋線	児島・多度津	89%	87%
	九州	鹿児島線	大牟田・熊本	91%	*92%

*は8月7日～8月16日

2. マスコミ各社の「高速道路料金の原則無料化」に関する世論調査結果

	賛成（支持）等	反対（不支持）等	その他
朝日新聞	24%	63%	9%
毎日新聞	33%	63%	4%
読売新聞	30%	61%	8%
産経新聞	33.6%	57.6%	8.8%

※各社が9月に実施した世論調査より抜粋



日本鉄道労働組合連合会（JR連合）

〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル9階
電話（NTT）03-3270-4590（JR）057-7848
Eメール：honbu@jrtu.jtuc-rengo.jp
ホームページ：http://homepage1.nifty.com/JR-RENGO