

# 「高止まり」総点検が必要

## 交通機関の料金



名古屋商工会議所副会頭  
トヨタ自動車相談役

栗岡 完爾

8月11日付の記者有論「リニア中央新幹線建設の前に新幹線値下げを」が目にとまった。同26日付の「私の視点」にはJR東海の反論「今を浪費してはならない」が載ったが、国内の交通費や輸送費は高止まりして問題があると思う。

中国では昨年末、時速350kmという世界最高速の列車「和諧号」が登場した。武漢―広州1069kmの料金は6100円（普通席）。ほぼ同じ距離の東京―新下関の新幹線料金は2万6000円で3倍強かかる。

鉄道に並ぶ輸送手段である高速道路は、それ自体は動かない公共財なのに、定額制ではなく、鉄道やタクシーと同様に距離比例型の料金体系を課している。これは国際的にもまれだ。

私が勤めるトヨタで、太平洋岸側からロシア西部までシベリア鉄道などで自動車部品を運ぶ費用を調べたことがある。仮に日本海岸側から輸出する場合、太平洋側から日本列島を横断して運ぶわずかな距離の陸上輸送費が全行程の3〜4割を占める。国内の輸送費が、国際感覚で見ると異常な高率であることを示している。

名古屋商工会議所の副会頭になってからは、全国の知事や経済界などから、名古屋企業の誘致への協力を求められるようになった。提示される工場用地の価格は割安で、労務費も名古屋周辺と比べて申し訳ないほど低廉だ。ところが、製品を首都圏な

どの消費地に運ぶ輸送費が高くなり、事業が成り立たない場合が多い。

人の移動費にしても、物の輸送費にしても、その高止まりが地域の経済活性化や雇用拡大の道を閉ざしている、という見方もできるのではないか。

成長戦略の柱として「日本国内への投資の促進」が唱えられている。だが、高速道路や鉄道の高い料金が改善されない限り、「ジャパンパッシング」（日本素通り）の流れが止まらないだろう。世界の企業は投資先を決めるにあたって、当然ながら移動コストを国際比較している。しかし日本国内では、用地代や人件費が高いことは広く認識されているのに、交通や物流コストにはあまり目が向けられていない。

政府は今、世界とつながる窓口として空港や港湾の機能強化を急いでいる。しかし、それらにアクセスする国内の輸送手段のコストが競争上、劣っているようでは、せっかく強化しても役割を果たせない。港や空港といった「点」が国際競争力をもつだけではダメで、輸送網という「線」の競争力がなければいけない。

長い間、独占を謳歌してきた公共交通機関の料金の総点検が必要ではないか。高速道路や鉄道の運営は民営化が進んだが、それらの国際競争力をつけるためにも、安全とコスト削減の両立、そして料金の値下げの方法を真剣に議論するべきだ。

私の視点