

平成29年6月23日

**【総務課長】** それでは、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第27回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

皆様、本日はご多忙の中、ご参集いただきまして、まこと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国土交通省道路局総務課長の山本でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の石川よりご挨拶申し上げます。

**【道路局長】** おはようございます。道路局長の石川でございます。

本日は寺島部会長をはじめ、委員の各先生方、大変ご多忙なところ、また今日は大変暑いわけでございますが、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。

まず1点、ご報告を申し上げます。前回の当部会でもご報告をさせていただきました近畿圏の新たな高速道路料金につきましては、6月3日よりスタートいたしました。今後、効果を確認いたしまして、委員の先生方のご意見もいただきながら検証をしてみたいと考えております。

さて、前回より議論を始めさせていただいております高速道路の安全・安心につきまして、委員の先生方からのご指摘も踏まえまして、今回と次回と2回にわたりまして関係団体等の方々にお越しいただきまして、ご意見をいただくこととしております。

本日は、高速道路ネットワークを活用して地域振興や災害対策を推し進めておられる地方公共団体といたしまして徳島県、高速道路を利用するバス事業者といたしまして日本バス協会、高速道路の道路管理者としてNEXCO東日本の皆様方より、高速道路の安全・安心にかかわる課題や現在の取り組み、今後の方向性などについてご意見をいただきます。徳島県の飯泉知事、バス協会の梶原理事長、京浜急行バスの平位社長、NEXCO東日本の廣瀬社長、皆様方をはじめとして、関係の団体等の皆様、ほんとうに本日はお忙しいところ、ありがとうございます。

限られた時間ではございますけれども、活発な意見交換をお願いいたしまして、冒頭の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【総務課長】 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、議事次第のほか、資料1としまして委員名簿、資料2としてヒアリングについて、資料3として徳島県ご提出資料、資料4として日本バス協会ご提出資料、資料5としまして東日本高速道路株式会社ご提出資料、参考資料として今後のスケジュールがございます。漏れている資料がございましたら、お知らせくださいますようお願い申し上げます。よろしゅうございますか。

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、朝倉委員、小幡委員、小林委員、羽藤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。

本日ご出席いただきます委員の方は、委員総数15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ご報告申し上げます。

本日は、資料2にありますとおり、ヒアリングの前半でございます。

それでは、これからの議事の進行を寺島部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

【寺島部会長】 これより議事を進めさせていただきたいと思ひます。冒頭おくれまして、申しわけございません。渋滞で巻き込まれてしまいました。

本日の議題でございますけれども、ヒアリングでございますして、関係団体の方々からお話をいただきたいと思います。徳島県知事の飯泉様、公益社団法人日本バス協会理事長の梶原様、日本バス協会の高速バス委員会副委員長を務めておられる京浜急行バス株式会社取締役社長の平位様、東日本高速道路株式会社代表取締役社長廣瀬様にお越しいただいております。また、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社の方にもお越しいただいております。ご多忙の中、まことにありがとうございます。

それではまず初めに、飯泉知事、よろしくお願ひいたします。

【飯泉徳島県知事】 ただいまご紹介いただきました徳島県知事の飯泉嘉門でございます。

寺島部会長さんをはじめ、国土幹線道路部会の先生方には、こうした機会を与えていただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、以下、座った形で、資料に沿ってご説明をさせていただきたいと存じます。

それでは、表紙をおめくりいただきまして、本日の説明内容のところ、大きく2点であります。高速道路ネットワークの早期整備について、そしてケースメソッドとして、徳島自動車道の4車線化について、お話を申し上げていきたいと思っております。

それでは1ページをごらんいただきたいと存じます。徳島県の高速度道路のネットワークの状況ということで、先生方に何点か、以下の説明につきまして、ここで頭にテークノートしていただければと思っております。

1つは、徳島西のほうへ延びている、これは既に開通しているわけでありまして、徳島自動車道であります。こちらは、実は徳島県は日本で最後に高速道路のできた県でありまして、平成6年の3月、ようやく藍住から脇町までができました。昭和の時代にばんばん高速道路ができていた時代に比べると、隔世の感があるところであります。またさらに、本四高速は一番右の上、緑のところに入ってまいりまして、鳴門から南へ西へと、そして高松自動車道へとなるところであります。

もう一つごらんいただきたいのは、ちょうど徳島東と書いているところでありますが、ここから北側が全て有料道路であります。そして、徳島東から南の側、点線のところはほとんどであります、こちらが無料の高速道路、新直轄方式などで行われているものであります。

さらにその南のほうをごらんいただきますと、津波の高さが出てまいります。南海トラフ巨大地震が、21メートルの津波が美波町、また海陽町に至っては18メートルとなっているところでありまして、特に東日本大震災のときに、くしの歯作戦、高速道路があつてよかった、こうした話があるわけでありまして、四国の場合にはその図にありますように、扇形作戦ということなんです、肝心の扇形の扇のところはミッシングリンクになっているというのが現状であります。

そして、高速道路ネットワークの整備率が表で書いてありますが、全国平均、あるいは3大都市圏、四国は大きくおくれる中でも、さらに徳島県は65%と遅れているところであります。特に南のミッシングリンクについては、南海トラフは国道55号1本しかない、これが津波でのみ込まれるということで、この高速道路がまさに命の道であると最初に申し上げたのが徳島、そして四国となるところであります。

2ページをごらんいただきたいと存じます。ストック効果の最大化ということで、徳島の場合、物事を考える場合には、常に平時と災害時をシームレスに考えております。

まずは平時のところをごらんいただきたいところであります。エポックメイク第2弾と書いてあります。第2弾ということは、第1弾があるということでありまして、そこは写真のちょっと上のブルーのところにありますように、鳴門ジャンクションから徳島ジャンクションまでの間が平成26年度開業いたしまして、徳島阿波おどり空港と県道空港線西延伸で直結をすることになりました。高速道路と空港が直結と。

そして、写真の中に入ってきていただくところでありますが、ちょうど徳島東インターチェンジ、平成31年供用目標が示されたところでありますが、ここに耐震強化岸壁が平成26年度につくられまして、東京、徳島、そして北九州を結ぶ大動脈、オーシャン東九フェリーがここに来ることになっておりまして、実は北九州にあった本店を徳島に、これによって移すこととなりました。ということで、こちらがエポックメイク第1弾。

そして第2弾は、この徳島東インターチェンジ、ちょうど有料道路と無料の高速道路新直轄の結節点、さらには県として迎え入れましょうということでの地域活性化インターチェンジ、県が事業主体となって行う津田のインターチェンジについても、徳島東インターチェンジから津田のインターチェンジ間、初めての新直轄区間の開業、平成32年が示されました。

これを受ける形といたしまして、ちょうど津田のところというのは貯木場、かつての四国の木材の集積地でありまして、池が多くあります。しかし、南海トラフがちょうど東側から向かってくるわけでありまして、多くの皆さん方は、この池を何とかしてほしいという声が多くあります。そこで、津田が平成32年開業ということであれば、この池を埋めるとともに、さらにここに工業団地をつくり、しかも盛土をすることによって陸の防潮堤にもしよう。平成31年度からこれを売り出そうと考えているところであります。

そこで今度は、発災時をごらんいただきます。エポックメイク第1弾で整備をされた鳴門ジャンクションから徳島インターチェンジ間でありまして、こちらに対して、実は徳島は、先ほどの図をごらんいただいたとおりでありまして、人口の密集の鳴門から徳島、小松島、阿南、最初にできた4市でありまして、こちらが全て海岸縁にあるところでありまして、多くのところがゼロメートル地帯となっております。

津波が来たときには、一気にのみ込まれる。しかし、東北のような巨大な防潮堤をつくることは、なかなか意味がないだろう。せつかく高速道路がつくられる。であれば、盛土形式にさせていただいて、その山側の内陸側のところを避難所にしてもらったらどうだろうか、早くから政策提言を行わせていただきました。

しかし、ここの点については、「いや、道路は車の通るところですよ」、このように国土交通省の皆さん方には言われたところではありますが、東日本大震災発災で仙台東部道路がまさに陸の防潮堤となり、多くの仙台の市民の皆さん方の命を助けたということで、言い続けたかいがありまして、第1号で実は川内地区のところ、右に書いてありますように全国初、基本協定を締結する形で、道路法の第24条における承認工事として、こちらを避難所とすることができました。

そして、さらに政策提言を繰り返した結果、平成25年の4月には道路法施行令が改正となりまして、さらに平成26年度つながった鳴門ジャンクションから徳島ジャンクション間におきまして、4,100人の皆さん方の避難場所が誕生をすることとなりました。

次の3ページをごらんいただきます。今度は高速道路の南伸についてであります。まず平時においては、地域のポテンシャルを高めていこうと。まだ未開業のところではありますが、小松島市に立江・櫛淵の地域活性化インターチェンジを県で整備し、そして阿南のインターチェンジとの間を結ばせていただこうと。

では、なぜか。実はこの阿南市のところに世界最大のLEDの生産拠点である日亜化学工業の本社、そして主要工場があるんですね。そのこの図を見ていただきますと、平成17年から平成27年までの10年間で、従業員は何と2.5倍、売上高は7割アップ、そして今度はレーザーダイオードの時代に移るということで、新しい拠点が31年度に完成。ということで、国道55号は日亜渋滞という言葉が出るぐらい、大変渋滞をしております。何とか少しでも高速道路をつくることによつてのストック効果を活かしていこうということでもあります。

さらに今度は右側の、南海トラフ巨大地震が起こった場合に津波18メートルの海陽地区のところではありますが、こちらにつきまして、特に円グラフにありますように、一番南の高知県境である穴喰地区の住民の皆さんは、8割が何と津波に対しての避難困難者になる。しかも、津波によって唯一の幹線道である国道55号は6割が浸水をする。救援・救助もままならないということでもあります。

4ページをごらんいただきます。そこで、このミッシングリンクの解消に向けた提案であります。徳島県のミッシングリンクは、全線開通をするためには約3,300億円がかかる予定となっております。これに対して、確かに徳島の予算は、右側に四国4県の予算を書いておりますが、平成24年の88.8億円をボトムといたしまして、ずっと右肩上がり

で伸びてまいりまして、平成29年度には137億円となっているところではありますが、しかしとてもとても、これを計算していただくと30年近くかかっちゃうわけでありまして。

そこで、整備のスピードアップに向けた新たな仕組みの構築として、まず1番目に、地方にとって先ほどのように津田のところ、完成年次が示されるということであれば、当然我々は工業団地をつくり、それを売り出してまいります。しかし、国において万が一、財政的な点で1年、2年、ちょっと遅らせてもらいたいとなると、これは大変なことになってしまうわけです。

逆に地方にとって大きなメリットもあるわけでありまして、新たな受益者負担の考え方を逆に導入してはどうであろうか。もう完成年次が近くなった3年あるいは5年の間、射程圏がしっかりと定まれば、確実にそれを仕上げるために、例えばこの部分は新直轄方式でありますので、県の負担は4分の1であります。通常の改築の直轄にして3分の1にする。つまり、地方負担が12分の1増える形。そのかわり、きっちりと完成年次をお守りいただくという提案であります。

またもう一つは、国・高速道路株式会社・地方の事業主体の組み合わせについてであります。例えば先ほど、徳島東インターチェンジから北が有料道路区間、南が無料の新直轄区間と申し上げました。しかし、完成年次32年次が定められた津田地域活性化インターチェンジ間ではありますが、ここは長大橋をつくり、莫大なお金がかかります。ということであれば、こちらを一気に国費でやるのではなくて、NEXCOの皆さん方に有料道路でこちらを迎えに来ていただく。そして、そこで浮いた国費の部分を、逆に南のほうに向けていただく。こうしたやり方があるのではないだろうか。

またさらには、特に先ほど申し上げた海部道路のところ、命の道であります。まだルートが設定をされていない未事業化区間、しかし南海トラフの逼迫性を考えると、一日も早く事業化をしていただきたいわけでありまして、ということであれば、国の新直轄などで定められる前に、一般国道、つまり地方が事業主体となって2分の1の負担率で、まずは県のほうで行い、その後これを国に迎えに来ていただく。場合によっては、60キロのスピードを80キロの線形、地方高規格に切りかえていただくということでもあります。

5ページをごらんいただきます。今度は、新たに徳島自動車道の4車線化、ケースメソッドに入ってまいります。東九州自動車道が完成をいたしまして、今、九州から京阪神に向けてのモーダルシフトが大々的に行われております。この大きなきっかけになったのは、

米印に書いてありますが、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準。これによって、トラック運転者の労働時間の改善が図られました。

例えば、連続運転の限度が、4時間ごとに30分以上の休憩が必要と。また一方で、モーダルシフトということで、フェリーの乗船時間が、当初は2時間たってからが休憩時間ということでありましたが、今は乗船時間の全てが休憩時間としてカウントをされるメリットシステムが入りました。

そこで、九州と京阪神を結ぶ関門・豊予ルートを対比いただきたいと思います。実は、関門ルートで行きますと850キロ、豊予ルートで行きますと630キロとなります。豊予のところについては、例えば大分から愛媛にわたってフェリーが多くあるところであり、ということで、これを活用することによって、フェリーの時間が2.5時間に5倍アップいたします。そして、運転距離も220キロ少なくなる場所でありました。そうなるまいりますと、運転者の皆さん方の負担が軽減になり、しかも休憩時間は急増することとなります。

また、さらに今度は、四国のルートの中で、ちょうど四国の真ん中である川之江のところではありますが、ここから高松自動車道と徳島自動車道に2分岐し、そして最終的には鳴門のところで一緒になるんですね。しかもこれは、徳島自動車道が全線つながることによりまして、高松自動車道が何と89%、つまり距離が11%短くなることとなります。

ということは、次の6ページをごらんいただきます。注目が集まる徳島道、その現状をお話し申し上げたいと思います。実は徳島自動車道は、全線の8割が何と暫定2車線・対面通行であります。全国平均の暫定2車線は3割であります。いかに多いかということで、特に、まず運用率のところをごらんいただきます。これは各インターチェンジ間ということになっておりまして、全体2,556区間あるうち、土成―脇町の間についてはワースト23位、24位と、何と全体平均では通行止めの時間の部分を引いた運用率が99.6%にもかかわらず、土成―脇町間は97.3%。日本の標準が大体98%と言われる中で、なかなか厳しいこととなっております。

また、右側には通行止めの時間を書いておりまして、左側の運用率は平成26年度の実況ではありますが、平成28年度の対比では、さらにこれが1.5倍、1.3倍、2.2倍と、よりひどくなっている状況であります。

また左下にあるように、安全性・信頼性の不足といった点で、今、重大死亡事故の可能性については、暫定2車と4車線で比べると、倍と国では言われております。この中で、

徳島はこれだけの事故が起こり、しかも通行止め時間は、最悪の場合は10時間通行止めとなります。

それもそのはずであります。例えば大規模災害時、暫定2車と4車で比べますと、暫定2車の場合には全面通行止めにするしかない。しかし4車の場合には、通行の確保が可能となります。

そして、最後の7ページをごらんいただきます。安全・安心の確保に向けた提案として、3つであります。

まず1つは、我々のところについても付加車線の試行区間の指定をいただいたところがあります。これを見ていただくと、ブルーで塗ったところは、実際にはまだないところでありまして、実は少し広がり、少し狭くなったところで交通事故が多く発生をしております。ということで、まず付加車線試行区間を設置いただくと、そこに連結をした部分について、早期の事業着手をお願いしたいというものであります。

次に2番目、暫定2車線区間の緊急対策として、国においては正面衝突の事故防止対策として、ワイヤロープなど、コーンではなくて、こうした緊急安全対策を行っていただいているところであります。そこで、ぜひこうしたものについてはさらに、橋梁、トンネル、構造物の多い徳島自動車道を、この実証区間として優先的に活用いただければと思います。

そして最後、早期整備に向けた新たな仕組み、国費をいかにたたき出していくかといったことであります。暫定2車線を4車線化する場合の地方の協力のあり方についてであります。

まず1つは、有料道路区間として暫定2車になっている、例えば徳島自動車道みたいな場合について、これを4車にする場合には、新直轄を組み合わせる意味合いで、新直轄の場合は国が4分の3、地方が4分の1であります。4分の3をNEXCOが受け持っていて、4分の1を我々県が受け持つというものであります。

また、新直轄区間、国が事業主体の場合、これの暫定2車を4車にする場合については、逆に通常の直轄である3分の1を地方が負担する。こちらに行くことによって国費をたたき出し、逆に浮いた国費をさらなる事業化に向けていただくというものであります。

どうぞよろしく願いいたします。

**【寺島部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明について、ご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。

【根本委員】 よろしいでしょうか。

【寺島部会長】 どうぞ。

【根本委員】 ありがとうございます。知事が道路の事業方式と申しますか、予算の仕組みにお詳しいということで、敬意を表したいと思います。

それで、4ページのところでご説明があったように、県の負担割合とか、有料道路事業を組み合わせるとか、そういういろいろなことをご提案されているわけですが、結局、早く事業化し、供用するために、どういう組み合わせがいいのかというパズルのようなものを解いていると思うんです。しかし、私が思いますのに、有料道路ということが可能であるならば、ずっと南のほうまで含めて、将来的に道路利用者からも負担をもらう有料道路方式が望ましいのではないのでしょうか。税金でその薄皮有料的な手助けもできるかもしれません。結局、早くできるということが第一優先として、利用者の負担を含めて、本来この道路を誰の負担でつくっていくかということに関しての整理というのは、どうふうにお考えでしょうか。

【飯泉徳島県知事】 これは、もとより平成15年の12月に新直轄方式ができたときの、今まさに解となるものであります。今お話がありましたように、本来、徳島東インターチェンジから南については新直轄、国が事業主体、つまり税金でつくる無料の高速道路と。しかし、これはなぜかという、料金回収でいく場合には、一定の通行量のめどが必要なんです。

でも、そうしたところでなくても高速道路が必要なところは、命の道という場合もありますし、そこにあえてつくることによって、そこを新たな拠点にしていくという未来志向の部分があるわけですが、そうした意味で、この新直轄方式がもしなければ、徳島の場合には徳島東インターチェンジから南は、おそらくあの当時、高速道路は国として断念となっていたと。

ということがありまして、徳島としては何としても第1号に、そしてさらに津田のところまでについて、場合によっては有料道路にしてはどうだろうかというのは、その採算が合うように地域活性化インターチェンジを県がつくり、そしてそこに新たな工業団地をつくる。そして完成年次もびたっとこれに合わせると。こうしたことを行った、いわばストック効果をここに生み出して、そして需要を生み出す。であれば有料道路でも、これは十分採算が可能になると。

ですから、今お話があるように、そこまで来て、その採算が合うと、今度はその隣接地がまた採算の合う可能性が出てくるんですね。そうすると、一旦新直轄でつくったとしても、でもそれが暫定2車だとしても、その後交通量が増える、十分料金回収が見込まれてくるということであれば、今度は4車にする場合には、先ほど申し上げたようにNEXCOが出てきて4分の3を負担して、4分の1を県が負担するという新たな形というものも考える。

というのは、片側2車線については国が、あるいは県との間、新直轄で最初にノーリスクのお金を入れているわけでありますので、これはそこから北に比べても、採算はより分岐が低くなるということになりますので、ぜひこうした点、新直轄が生まれた経緯のところをご理解いただければと思います。

【根本委員】 ありがとうございます。

【家田委員】 いいですか。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 どうもありがとうございました。1点だけ、状況を教えていただきたいと思って質問させていただきます。家田と申します。

知事も再三お話されたように、南海トラフ関連の津波等については極めて深刻な状況が予想されている中、こういうふうにお考えいただいているのは大変心強く思うんですが、私どもも、道路局と一緒にすけれども、道路のネットワークが災害時にいろいろな機能をするので、どういうところを優先的に強化するなり新設するなりしていったらいいのか、それを評価する手法と一緒に開発しまして、四国エリアを非常に重要な、最初に考えるべきエリアとしてやってきたんですが、そうすると、ここにありますように、いわゆる高速道路をこういう部分つくっていくということが、極めて有効な手段であるということが一方で出る。と同時に、実は高速道路だけでは、どうも市街地全体の強度といいますか、強靱さを上げていくには、なかなか難しいところがある。

したがって、主要な県道や、あるいは市町村道でも主要地方道に該当するようなものについては、部分的に何らかの手を打っていかないと、総合的な意味での道路の機能は発揮し得ないみたいなこともわかってきまして、今日お話されたことと並行して、おそらく県、あるいは主要な市なんかでもお考えだとは思いますが、県のお立場での高速道路以外の道路、幹線道路の対災害強靱性強化についてはどんなお考えでいるか、簡単に教えていただけたらと思います。

【飯泉徳島県知事】 先ほど、東日本大震災の場合には、くしの歯作戦と。我々四国は扇形作戦ということになりまして、今の高速道路、つまり扇のフレームのところができ上がれば、あとは今委員さんがおっしゃるように、その中側をどうするかということなんです。

例えば先ほど、まず優先的に開業していただきたいという阿南のインターチェンジから地域活性化、立江・櫛渕のところなんです、この阿南のインターチェンジの位置というのは、実は県道阿南勝浦線のところの真上にある、日垂に隣接をしているところであります。ということで、ここところはほんとうに見通しの悪い、はっきり言ってとんでもない県道だったんですね。

しかし、これを3期に分けて沼江バイパスという、沼江と書いて「ぬえ」と読むんですが、既に2期を終え、最後の長大物であるトンネルを今、ぶち抜く形をいたしまして、この阿南インターチェンジを迎えようという形で、そうした点も実は行ってございまして、これによって、そこから内陸への支援体制あるいは救援体制と。こうした形を、実は至るところで行っております。

【家田委員】 ありがとうございます。

【飯泉徳島県知事】 さらにもう一つは、なかなかまだ事業化がなされていない海部道路について、国道55号はまず絶望的なんですね。その6割が浸水をする。ということで、山の中に、実はあまりいい話じゃないんですが、あかすの県道というのがありまして、県道でありながら途中がけもの道になっているという、イノシシや鹿がどんどん走っているわけなんです、ここを自衛隊に協力いただいて、そして施設隊の皆さん方を徳島に誘致して、実は徳島県というのは陸上自衛隊のない、奈良と徳島だけが空白だったんですね。海上自衛隊は昔からあるんですが。

ということで、その駐屯が可能となった意味で、そこを訓練地にしていただいて、そして、あと構造物は県でつくと。このあかすの県道を、一気にここを抜いて、津波回避バイパスとして、そしてその間、もちろん事業化をされたとしても、全線開通できるまではかなりの時間がかかりますので、しかし南海トラフも、別に今年、来年来てもおかしくないわけでありまして、これを一気に抜く。こうした点も今、進めております。

【家田委員】 ありがとうございます。

【飯泉徳島県知事】 さらにこれに加えて、それだけでは足りないわけでありまして、ほとんどが、例えば病院なども海岸縁にうちもあるんですね。ですから、この県立病院、

南の守りの海部病院は、東日本大震災から全国初の県立病院として、ちょうど牟岐線というJRの、ぱたっと折った山側のところ、山を切り開きまして、ここに牟岐バイパスのインターチェンジをつくと同時に高台移転、そしてツインヘリポートをつくり、陸上自衛隊・海自の双発のヘリも着陸できるようにと、平時・災害時を考え、まさに県南の強靱化をどんどん進めているところです。

【家田委員】 どうもありがとうございました。

【寺島部会長】 どうぞ。

【石田委員】 石田と申します。どうも具体的かつ現実的な提案をいただきまして、ありがとうございます。

観光という観点からどのようにお考えかということをお伺いしたいんですけども、私は今年のゴールデンウィークに牟岐の駅前からずっと歩き始めまして、高知付近まで歩かせていただいて、歩いているときはしんどくて、津波が来るなんてことはあまり考えなかったんですけども、休んでいたりすると、今ここで津波に襲われたら私はどこへ逃げるんだろうかという感じでございまして、そういう観点とか、中にも出てきました穴喰のところでは、サーファーがいっぱい来られていまして、結構皆さん、渋滞で大変なんだよみたいな話をされていまして、そういう観点から、どれぐらい切迫度を持ってこの改良の話をお考えかということ。

それともう一つ、すいません、いろいろ具体的なお提案をいただいたんですけども、新直轄ができた当初とは料金収受コストが随分変わっているとか、今でもお話が出てまいりました直轄を、観光ということを考えると質的に変えていかないとだめだろうという気もするわけで、そうしたときに、高速道路も新直轄区間では直轄、現道も直轄というのは、なかなか理屈が立ちにくいという気がしまして、最終的な姿としては、高速道路はそのサービスに応じて全部有料という考え方もあるかなと思うんですけども、究極的な姿として、こういう考えにはどのようなお考えでしょうか。

【飯泉徳島県知事】 2点いただきました。まずは県南地域に足をお運びいただきまして、ほんとうにありがとうございました。確かに県南地域、特に海陽町、それから高知の生見のところというのは、サーフィンの世界大会が行われるところで、東京オリパラの種目になりましたので、そうした意味では多くのサーファーの皆さん方がおいでをいただいております。

そこで、先ほど申し上げなかったところなんですけど、もう1点、県南地域の手段といたしまして、これも国土交通省、鉄道局の皆さん方にご協力をいただいております、もともとJR北海道が持っていた技術、鉄道と道路と両方走ることのできる世界初のデュアル・モード・ビークル、DMVの実証を、平成24年の3月、徳島で行いました。

そして我々の提案は、鉄道と道路が実は東日本大震災の三陸海岸、あるいは我々の県南も同様なんです。仮に鉄道が落ちたとしても、道路が残れば道路を、道路が落ちても鉄道が残っていれば、鉄道を走ることができるんですね。ということで、三陸鉄道がなかなか復旧をしない。でも県南の牟岐線であれば、あるいはそこから南の阿佐海岸鉄道なんですけど、すぐさまにでも復旧を、できれば1カ月以内にしてしまうと。

そうした提案をJR北海道にもして、そしていよいよ国土交通省の技術審議会の皆さん方から、閉ざした区間、つまり阿佐東線のように、ほかの車両が入らない区間についてはオーケーだと、ゴーサインがとうとう出まして、平成29年度当初予算で車両の発注をいたしました。

そうしたら今、北海道の日高線が、100キロを超える線が廃止になろうと、バスにかわろうという中で、なぜもともとJR北海道の技術が、徳島で、四国で、JR四国のところで行われるんだと、北海道新聞もたくさん取材に来られたわけでありましてけれども。

そうした形で、我々としてはこのデュアル・モード・ビークルを早く実用化する、2020年までにはこれを実用化しようということで、これによって、今観光というお話がありました。はっきり言って、観光資源にそういうものがあるんですね。阿佐東線は開業以来、一度として対前年で乗降客が増えたことがないものが、24年の3月以降はずっと6年連続、対前年で増えているんですね。

ということで、今、鉄ちゃんの皆さん方も大変ネット上では注目を、「徳島は本気だ」という言葉がキャッチフレーズなんですけど、これが出ているということで、平時は観光で。つまり、大渋滞を国道55号がしていても、鉄道はすいているわけですね。そして、今度は平面のところからそれがおりまして、そこからは観光バスとして行くことができるという形になります。

将来的にはこの単線区間から逆に、実証で安全性が確保されれば、中山間地域の第二次交通対策として、バスとしていろいろな高齢者、あるいはインバウンドの皆さん方を運んで、最寄りの平面駅のところから乗り入れ、そして今度はJRとして活動すると。実はJR北海道、JR四国は大変な状況ではあるわけなんですけど、JR四国においてこの牟岐線

は、その中でも大変な路線。その中で、阿佐海岸鉄道とJR牟岐線は海部駅で結節しているんですが、ここは橋上駅なものですから、さらにJR四国の牟岐線の阿波海南駅までを逆に我々がもらい受けるという形を、全国で初めてすることとなりました。

こうすることによってコストを落として、そしてこのデュアル・モード・ビークルを活用していくと。平時は観光に、そして二次交通に。いざ発災といった場合には、すぐさまにでも復旧をします。こうしたモデルを徳島で実現したいと。まず、このように考えておられます。

それから、先ほど究極の姿として、全部有料でと。もちろん、そうした形で全国をプール制にしていく。これは我々も、実は本四高速の全国共通料金化のときに、強く私からも申し入れたものでありまして、本来そうあっていただければいいわけなんですけど、必ず、大都市圏の上がりやを地方のもうからないところに入れるのかといった話がありますので、我々としては、我々も何がしかの負担をしていく。こうした姿勢はこれから重要なのではないかと。NEXCOの皆さん方も採算というものは必ずありますので、こうした点を我々として考えるところであります。

【石田委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございます。

時間の制約もあるので、クエスチョンのポイントを言っていて、回答というか、それを後で追加的に我々に教えていただければという形で、僕も幾つか質問があるので、ぜひ言ってください。

【太田委員】 4ページと7ページのところで、早期整備に向けての地元負担ということをご提案していただいているので、それは制度化されるべきだと考えています。一方で、完成したものを利用するということが今後考えると、利用者重視ということで、私たちは有料・無料の継ぎはぎを何とかしなければいけないと考えています。

そのときに1点問題になるのは、新直轄で地元負担をして整備したのだから、それを有料化するのであれば、負担分を返すべきだという議論がある。そのような主張が強ければ、新直轄で整備を進めていくのだけれども、後々それが何らかの政策上の足かせになるのでは困ると思っています。その件について、過去に負担したのに関してリファンドすべきという考え方は、かなり強いものなのかどうかということをご教授いただきたいと思います。

もう1点は、利用者の考え方からすると、完成4車は有料だけれども暫定2車は無料にするとか、暫定2車である場合にはもう少し料金を当分の間安くしておくとか、そういう利用者視点で料金体系を再構築したいと考えているのですけれども、それについて、もしご意見があればお伺いしたいと思います。

**【寺島部会長】** それは、もし論点をクリアにしてご回答いただければということと、僕から2点、徳島は非常に頑張っておられるという意味で、人流と物流ということで、まず人流のほうなんですけれども、インバウンド取り込みで海外からの来訪者なんかを取り込むということで、私は農水省の「食と農の景勝地」の認定作業に当たっているんですけれども、その中で、徳島が努力しているプロジェクト、つまりこの地域の産業ポテンシャルを、さっきLEDの話をしておられましたけれども、それを我々は目を開く必要があると思うんですね。観光と人の動きとの関連で、道路を気にしていますので、その点を何らかの資料で話をして提出していただければというのが1つ。

もう1点、5ページのフェリーとの組み合わせという話は非常に興味深いポイントで、もしこれができるなら、例えば運転時間の長時間化で、ロジスティクスの企業の働いている人たちが大変なことになっているということから、例の働き方改革とも絡んで、非常に大きなポイントだと思うんですけれども、お聞きしたいのは、例えばクロネコヤマトのようなロジスティクスの企業が、この種の流れに対してフェリーとの組み合わせで、どういうふうに受けとめているんだろうかということがわかる資料でもあれば、判断材料になるかなと思いますので、まことに恐縮ですけれども、追加的に資料でもご説明いただければと思います。

**【飯泉徳島県知事】** じゃ、端的に今、一言だけよろしいですか。

**【寺島部会長】** 時間の制約がありますので、それじゃ、簡単をお願いします。

**【飯泉徳島県知事】** もちろんです。先ほど太田委員さんから、過去の投資のリファンドの話なんですけど、実は本四高速の場合、例えば546億、徳島だけでも投資をしている。だからといって、それを返してくれとか、そうしたことはそもそもあり得ませんので、我々としての考えとしては、それによって高速道路ができる呼び水であるということであれば、それはそれと。

それから、その後の点についても、暫定2車だから無料とか、そういうことではなくて、そういうやり方も確かにあると思います。だから、そうした点については、あまり我々としてはこだわらないといった点です。

それから、フェリーの話についてもおっしゃっていただいた。これで実は関門から豊予に今、3・7ぐらいにモーダルシフトが行われているんですね。ということで、逆に今、寺島部会長さんの話というのは、結論がそう出ているということになります。

【寺島部会長】 わかりました。どうもありがとうございました。知事、どうもお忙しい中、ありがとうございました。

【飯泉徳島県知事】 食堂のほうの建設、ありがとうございました。

【寺島部会長】 それでは、次に議事を進めたいと思います。次は、日本バス協会の梶原理事長、京浜急行バスの平位社長にお願いしたいと思います。

それでは、よろしくお願いいたします。

【梶原理事長】 日本バス協会理事長の梶原でございます。ご説明する機会をいただきまして、大変ありがとうございます。道路利用者の立場でお話をさせていただきたいと思っております。私からはバス事業の概況について、高速バスを中心にご説明をし、平位から具体的な事例に沿ったご説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、1ページ目をお開きいただきたいと思います。モード別の輸送人員を円グラフで描かせていただいております。乗り合いバス4億7,600万人、貸し切りバス3億2,900万人ということで、合計4.5億人を運んでおりますが、これはJRグループ合計の大体半分ぐらいの人数を運んでいるということでございます。

下のほうに高速バスの輸送人員が書いてあります。1億900万人でございます。国内航空のお客様よりも多いということでございます。新幹線の約3分の1程度を輸送しているということで、重要な幹線輸送手段になっているということをご理解いただきたいと思います。

ちょっとページが飛びますが、9ページ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。ここに書いてありますように、車両数約6万両弱ということで、毎日日本国中を走っているということでございます。1車両が1日大体100キロメートル程度走っておりますので、合計で600万キロ、毎日地球を150周、バスがぐるぐる回っているということで、道路あつての私ども事業だと考えております。

それから、下のほうに収支状況を載せております。大都市部はまあまあの経営状況でございますけれども、その他地域、地方部は大変厳しい状況でございます。その中で高速バスは、地方のバス業者も高速バス事業を行っておりまして、地方の事業者の経営を支える重要な柱にもなっているということをご理解いただければと思います。

ページを戻っていただきまして、2ページ目が輸送人員の推移でございます。全体として、マイカーの進展などに伴って減少傾向だということでございますけれども、高速バスは増加をしているということのグラフでございます。

次のページでございます。高速バスネットワークの状況を、太いものから細いものまで色で分けていただいた資料でございます。東名、名神、また東北道を中心としておりますけれども、道路整備に伴って全国にネットワークを張っているということでございます。また、大都市間だけではなくて、都市と地方部、あるいは都市と観光地を直接結んでいるということが私ども高速バスの特徴でございます。そういう意味では地域振興にも大きな役割を果たしていると考えております。外国の観光客も相当乗っていただいているということでございます。

その次のページでございますけれども、今年の4月に開業したバスタ新宿について、少しご紹介をさせていただいております。ご存じのとおり、躯体を道路事業としてつくっていただいて、私どもはこれを利用してターミナルの運営を行っているということで、東京国道事務所さんには大変お世話になってきたということでございます。利用者からも大変好評をいただいております。1日1,600便、300都市を結ぶターミナルということでございます。

その下のほうでございますけれども、外国人のお客様もいろいろと高速バスを利用されているということで、国土交通省でこのようなポータルサイトもつくっていただいているということでございます。

またページを繰っていただきまして、10ページをお開きいただきたいと存じます。貸し切りバス事業の概況でございます。貸し切りバスは観光など、団体輸送を行っている事業でございますけれども、高速道路の整備に伴いまして、遠くまで短時間でお客を運ぶことができるということで、大変助かっているということでございます。車両は約5万両ということでございます。

輸送量は増加傾向でございますけれども、平成27年度は軽井沢の事故の影響も一部受けておりまして、このような形になっております。円グラフに描いてありますように、実は2000年、大幅な規制緩和が行われまして、小規模な事業者が随分増えて、このような状況になっております。若干、安全上の懸念もあるということでございます。

ページを5ページに戻っていただきたいと思っております。そのようなことで、事故の状況も資料としてお出ししております。関越ツアーバス事故、それから軽井沢スキーバス事故で

ございます。いずれも、この事故は私どもの日本バス協会の会員が起こした事故ではないんですけれども、貸し切りバス業界全体の問題として、私どもも重く受けとめて、安全対策に邁進をしているところでございます。いずれの事故でも運転手の過労の問題、あるいは技量の問題が指摘をされておまして、国土交通省自動車局ではさまざまな安全規制強化をされてきたということでございます。

一番下の事故でございます。今月の10日、テレビ等でも随分報道されましたが、乗用車が空から飛んできたという事故でございます。上の2つの事例は、バス事業者としてしっかりとした取り組みをしていかなきゃいけないということでございますけれども、一番下の事故については、バス側では何ともしようのない事故だと思っております、道路側で何とかできればというお願いでもございます。

そこで6ページが、バス事業における主な課題と道路側に対する提案、お願いということでございます。私どもの共通の課題としては、1つは安全対策にしっかり取り組んでいくということで、バス事業者の努力、あるいは道路整備などによりまして、事故件数は着実に減少してきているということでございます。

もう一つの課題は、乗務員の確保。これがなかなか難しくなっております、課題でございます。これに伴って、運営の効率化もどんどん進めていかなければならないと承知をいたしております。

それから、サービスの向上、あるいは地方バス路線の維持といった課題がございますが、これらを踏まえて道路側に対する提案、要望ということでございます。

まず、安全対策の推進ということで、4車線化の問題、あるいは中央分離帯、さらには地震対策。先ほど津波の話も出ておりましたけれども、そういう対策をぜひ強化していただきたいということでございます。それから、サービスエリア内での乗降等についてのスペースの確保もお願いできればということでございます。

それから、運営の効率化ということでございます。私どもの事業の効率化ということでございますけれども、モーダルコネクトの推進ということで、サービスエリアでの中継輸送の検討なども今、行っているところでございます。それから発着枠の拡大とか、高速道路料金の設定問題、これは私ども事業者の立場としては、できるだけ安く、使い勝手のいいようにというお願いにはなるわけでございます。それからETC2型のシステムの活用なども行いながら、業務運営の効率化を私どもも努めていきたいと思っております。

サービスの向上。私どものサービスの向上のために、ネットワークの整備を引き続きお願いしたいということ。それから、バス停の整備とか渋滞対策について、よろしくお願いしたいと思います。

次のページでございますが、先ほどちょっと中継輸送の話をいたしましたので、具体的なイメージとして資料をおつけいたしております。現行が上でございます。540キロということで、2人乗務の規制がかかっておりますので、このような形で運営をしているということでございます。その真ん中あたりのサービスエリアで中継地点を設けて、こういう1人乗務で折り返し運転をするということができないかということでございます。このような運営・運行ができますと、運転者の運用も相当楽になるということでもございます。

ただ、課題としては、一番下に書いてありますように、中継地点において車両の点検が行えるようなスペース、あるいは乗務員が休息をできるようなスペース、こういう場の確保も必要になってまいりますし、さまざまな運行上の規制の見直しも必要になるということでございます。

私からは以上でございます。

**【平位社長】** 京浜急行バスで社長をやっています平位と申します。私のほうは事業者目線ということで、いろいろなところの高速道路の課題ですとか、運行の実情といったことをお話させていただきます。座って話をさせていただきます。

それでは、13ページが目次でございます、当社の概要から4点、5点ほどお話をさせていただきます。

次の14ページをごらんください。こちらが簡単に当社の概要です。ごらんいただければお分かりになるかと思いますが、弊社はもともと京浜急行電鉄の1部門でございました。不採算だったバス部門は当時、分社化が盛んに行われまして、当社では1999年に子会社の分社化を始めまして、2003年に全営業所を分社いたしました。現在ここにございますように京浜急行バスグループとして、従業員が約1,900名、営業キロ5,600キロメートル、車両台数が1,000台といった概況でございます。

次のページ、15ページをごらんください。こちらは収入ですとか車両台数を円グラフにしてみました。一番のシェアは、左側の営業収入に記載の通り、いわゆる生活路線、一般路線でございます。こちらのシェアが高くて57%、6割弱でございます。しかしながら、私どもは三浦半島が地盤でございますが、人口がどんどん減少しておりまして、現在それを補うために、空港路線ですとか中距離路線を拡充しております。

次のページをごらんください。16ページでございます。そういった拡大が功を奏しまして、現在71路線、羽田空港・横浜・品川を中心に関東近郊に運行させていただいております。大体全収入の3割程度、今これでたたき出しております。

次のページをごらんください。こちらは17ページでございますけれども、高速道路バスの現状でございまして、ピーク時には全部で17路線運行しておりましたが、現在は不採算路線の見直し等を行いまして、ここにございます6路線だけ運行しております。

先ほどの地震の話で出ましたけれども、東日本大震災のときには、特に東北地方の各種機関が運休の中、記載にございますけれども、1週間後の3月18日に東京－宮古線、その2日後の3月20日には東京－弘前線といった路線を、いろいろほんとうにご協力いただきまして、運行させていただきました。私はたまたま3月18日の宮古線の一番の立ち会いに参りましたが、大きな荷物を持ってお客様が参りまして、手を振ったら皆さん涙ながらに乗っていただいたこと、ほんとうにこれはうれしかったといえますか、バス事業者として、機動性というのをほんとうに再認識いたしました。ちょっと余談でございますけれども。

次が18ページでございます。こちらは高速道路と弊社との関係ということで、ともに歩んだ乗り合いバスということで記載しております。こちらは1994年からですが、道路がいろいろ開通した都度に、例えば湾岸線ができたとか、アクアラインができたとか、圏央道ができたとか、そのたびに私どもは路線を拡充させていただいておりますので、ほんとうに高速道路の拡充、新設が、私どもの高速バスと密接につながっているという例でございます。

次のページ、19ページでございます。こちらは先ほど徳島県様のプレゼンでもございましたけれども、高速道路の延伸と既存路線の移しかえといえますか、そういった話でございます。一番上にたまたま東京－徳島線が載っておりますが、1998年に神戸淡路鳴門自動車道が全通いたしまして、これで飛躍的に便利になったということでございます。

19ページにつきまして、高速道路の延伸に合わせた所要時分の短縮、定時性の向上、また障害多発区間の回避という事例でございます。私どもは特に東名・名神で関ヶ原付近がいつも雪にやられておまして、東名阪、桑名から入って関ヶ原を通らないで行けると、これが非常に有効でございます。また、東名高速道路も、静岡の手前のところですか、三保の松原の手前で波打ち際に走っておりますので、よく運休になったのですが、新東名ができて非常に重宝しております。

続きまして20ページをお願いいたします。ここからは、私どもが考える高速道路の課題でございます。ドライバー目線と事業者目線といった2つを考えておりまして、どちらかというところ、このページはドライバー目線という形でございます。職業ドライバーとしての話です。

4つございまして、案内表示の改善、それから吹き流し、記載にある短冊みたいな、風を受けて吹き流すものの増設、キロポストの明確化、暫定2車線の道路の早期4車線化と、これも先ほど徳島県さんからございましたけれども、この4点をまず申し上げたいと思います。

次の21ページをごらんください。21ページは案内表示の改善でございます。右側に拡大図がございますが、首都高速の本牧ジャンクションの具体的な話でございます。右側の拡大図で、上側に「至 東京・千葉」とございましてけれども、こちらから下のほうに行きますと「本牧JCT」と、ちょっと小さい字でございましてけれども、ここで右左に分かれるロケーションがございます。

次のページ、22ページをごらんください。ここのジャンクションのところに案内表示が凱旋門みたいな形で表示されております。この写真を見ていただくとお分かりになるかと思いますが、また若干写真が薄くて申しわけありませんが、左側の第1通行帯に、横浜新道・第三京浜、続いて横浜公園・保土ヶ谷バイパスと書いてございます。これがずっと左から分岐して、本線を右にオーバークロスして、横浜駅のほうに向かうのですが、この案内ですと左側の1つの車線だけが横浜・保土ヶ谷バイパスのほうに行く分岐の案内に見えてしまいます。

次のページ、23ページをごらんください。これは道路の下に書いてありますペイントの案内表示です。こちらも見にくい写真で申しわけありませんが、左側に横浜駅と表示しております。これは先ほど申しました保土ヶ谷バイパスに行く通行帯でございます。続いて真ん中が幸浦、右側に横須賀とございましてけれども、こちらが本線を通る通行帯です。ペイントの表示では第1通行帯は横浜、第2通行帯は幸浦、第3通行帯は横須賀と、やはり左側の1つだけが行けるような形に見えます。

次のページをごらんください。24ページでございます。こちらが実際の分岐の場所の画像です。分岐直前に奥のほうで、左の奥でちょっと見にくいのですが、第1通行帯が2車線になりまして、実質的には2車線でそのまま横浜・保土ヶ谷バイパスへ行けることになっております。

もちろんバスの運転士は熟知しているのですが、これを事前に一般のドライバーの方がわかっていられれば、混雑して慣れない方が多い時期に第2通行帯から無理な割り込みといった渋滞の原因になるようなケースや、事故になりかねないケースが減る、そんな意見がございました。

逆に、今度は非常にわかりやすい事例ということで、次のページをごらんください。25ページでございます。こちらは御殿場ジャンクションで東名と新東名が分岐するときの表示でございます。左の画像をご覧いただくと東名・新東名の区分が案内板に、非常にわかりやすく表示されております。また右側の画像は道路標示ですが、こちらにも非常にわかりやすく新東名、それから東名と、区分されております。

これまでが案内の表示でございまして、次のページをごらんください。26ページでございます。こちらはあまり大きなことではないのですが、ドライバーが日ごろ言っておることとございまして、吹き流しの増設とキロポストの明確化ということとでございます。

バスは車高が高いので、風の影響を非常に受けます。皆さんもバスに乗ったときに、風で動いているなどというのを感じるかもしれませんけれども、風の強弱がドライバーの目に見えることは非常に助かります。ほんとうに安全運転につながりますし、あまりお金もかからないと思いますので、ぜひとも増設をお願いしたいと思います。ドライバーに聞きますと、新東名をぜひお願いしたいということをよく言われます。

また、その下のキロポストでございますけれども、キロポストの明確化。これは、私も初めは意味がわからなかったのですが、渋滞ですとか事故、落下物の発見のときなどに、いろいろな連絡をいたしますが、キロポストが詳細な位置を報告するのに非常に有用です。例えば、ここにありますが、10.9キロのキロポストのところに障害物があったとか、社内でも次の後続のドライバーにも説明することができます。そうすると非常に助かるという事例です。

キロポストについては残念ながら、右に写真がございましてけれども、大きさがまちまちだったり、小さいと言うといけないのですが、見にくかったり、形状がまちまちだったりという指摘もあります。また、左側の第1車線のほうにほとんどありますが、これが中央分離帯側の右側のほうにもあると非常に助かるという話もございまして。

次の27ページをごらんください。こちらは、やはり先ほどの徳島県さんからもございましたけれども、暫定2車線道路の早期の4車線化のお願いでございます。もちろん、安全という観点は当然ですが、別の切り口では、広い意味では安全ですけれども、天災や事

故の場合の立ち往生がございます。例えば雪で1台立ち往生した場合、片側1車線ですと、それで道路を全部塞いでしまい、後続が通行不能になってしまう場合がございます。

例えば今年の1月・2月の鳥取の例ですけれども、こういったときに早期復旧が困難になります。実際、ニュースでもありましたけれども、21時間足どめになり、食料も燃料も非常に難渋したという話がございます。もし4車線になれば、早期復旧がなされて、お客様の影響が最小限になるか、という事例でございます。

次のページをごらんください。28ページでございますけれども、ここから先、30ページまでは、事業者としての要望でございます。28ページは、路線バスの割引拡充のお願いでございます。ちょっと虫のいい話かもしれませんが、現在乗り合いバスは、大口・多頻度割引ですとか路線バス割引を行っていただいております。これは非常に運行維持には不可欠でございます。

それに加えて、シームレス化。これも先ほどございましたけれども、各高速道路料金が、乗り継ぐと割引となる、そういったことも、もし検討していただければと思います。

それから、一度高速道路を出てバス停があるときに、またもう一回入ってくると別途お金が要するという事例です。当社の例ですと館山自動車等の君津バスターミナルが該当します。

その下に、あまりこれを書くと弊害もあったのですが、こういった割引がもし拡大していただければ、その割引かれた金額を、原資と言うと変ですけれども、これをもとに運賃割引の、お客様に対する還元と申しますか、原資にできる検討も視野に入りますので、虫がいいだけではなくて、お客様への対応という面でも、どこか頭の中に入れていただければと思います。

次のページをごらんください。29ページでございます。こちらは先ほどございましたが、ETCの全線利用化の促進でございます。当社の例ですと逗葉新道がETCを使えません。ですから、そのたびにドライバーが回数券なりを渡しております。またETCの通行料金よりも、紙の回数券を使用した場合のほうの割引率が高いという例もございます。記載は横浜横須賀道路の例です。もちろんETCを使えばいいのですが、やはり事業者ですので採算性もございます。ETCの全線利用と申しましうか、シームレス化が、高速バスのさらなる発展につながるのではないかと考えております。

次のページをごらんください。30ページでございます。こちらはETCを活用したモーターコネクトということで、各事業者・各地域でばらばらのバスロケの話でございます。

私どもは高速バスロケといいまして、羽田空港を中心にやっておりますが、これが老朽化しまして、機器の代替も厳しくて、次はどうしようかと非常に困っております。

そこで、今ETC 2.0が大々的に普及しつつありますので、全国的な高速バスのロケーションシステムとして構築できれば、お客様の利便性が格段に上がるというものです。事業者としても乗り継ぎサービスとかそういったことで、提供できるサービスメニューが増えてくるのではないかと、そんなことを考えて、こういった要望をしております。コストメリットを図って、インバウンドも含めて全国的な導入、お客様の享受になるのではないかとといったことをございます。

次のページでございます。こちらはまとめということですが、(1)は先ほど申し上げましたドライバー目線の話と、(2)は事業者目線でお願ひしたいということでございます。(2)の一番下の記載は、高速道路のさらなる拡張についてです。圏央道の釜利谷ー藤沢は、私どもの路線で非常に有効なところなので、ぜひお願ひできればと思います。

次のページをごらんください。最後、32ページでございます。これは私どもが考えるバスの将来像です。1番は高速道路の新規開通に合わせた積極的な利用です。2番がETCのメリットを利用したシームレスな移動手段の提供です。3つ目は、まだまだ実用化は先かもしれませんけれども、自動運転技術を活用して事故防止、それから乗務員不足といったこと、乗務員の負担軽減、ヒューマンエラー等をなくして、何とか誰もが利用しやすい安全・安心な高速バスを目指して、今後も頑張っていきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

どうも長くなってしまいました。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。

それでは、質問、ご意見、よろしくお願ひします。

**【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。私から2点、バス協会さんと京急バスさん、それぞれ1点ずつお聞ひしたいと思ひますが、まず1点目なんですが、道路を安全・安心に使うためには、ドライバーの方をはじめとする乗務員の方の働き方という観点も大切かと思ひております。そこで、バス業界における働き方の改革について、協会さんのお立場で何かご所見があれば伺ひたいというのが1点目です。

あと2点目は、京急バスさんにお尋ねしたいんですけれども、今お話しいただきました案内表示の改善等、道路を一番よくわかっていらっしゃるの、毎日走らせているドライ

バーの方かなと思います。そういったドライバーの方の案内表示の改善等に見られますような要望といったものを、道路の管理者の方に定期的に、あるいは常時お伝えするような場があるのかどうかというところをお尋ねしたいと思います。

**【梶原理事長】** ありがとうございます。最初のご質問にお答えしたいと思います。

働き方改革実行計画では、運転手については、ほかの職種の方とは違って特例的な取り扱いをしていただけることになりました。法律が施行してから5年間は今のままでいいですよ。その後も基本的には年間960時間、月80時間という、少し一般則とは違う扱いになっておるんですが、ただ私どもは、ほかの分野でどんどん労働条件が改善していくだろうから、バス事業者としても、これにおくれることのないように、しっかり労働条件を改善していきましょうということをお願いしております。

そのためには運転者を増やしていかなくちゃいけないということで、このために、大型二種免許取得についての支援措置ですね。いろいろあるんですけども、それをさらに拡充していただきたいということを行政にもお願いし、またもう一つは、大型二種免許の運転免許制度を、今現在、21歳以上でなければだめですよ、または普通免許を取ってから3年はたたないとだめですよという免許上の制約があるんですけども、これについては、バス事業者としていろいろな研修、運転者の訓練等々をやっておりますので、そういうことを前提に、もう少し見直してもらえないかというご要望も今、しているところでございます。

以上でございます。

**【平位社長】** 平位でございます。まず、定期的な場というのは、それだけの目的ではないのですが、例えば日本バス協会さん、私どもの地域で言う東京バス協会さんや神奈川バス協会さんといった機関を通じて年に数回、それは交通事故全体がテーマの一部としての中でございます。

ただ、できれば私どもバスよりも、一般ドライバーの方が案内表示でわからないということがあります。例えばE T Cでポールを壊すと何番に電話してくださいといった表示がございませう。あのような形で、何か案内表示とかでわからないところがあった場合ですとか、案内表示の不明な点について、そういったことはどこにかければいいのか、一般ドライバーの方が入れてくれる方が有効かと思ひます。もちろん、私どものドライバーはプロですから、毎日通っているから、いつもわかっているという部分があります。むしろ一般の方からのそういう窓口が欲しいのかなと思ひます。

それから、すいません、先ほどのバス協会さんのほうになりますが、バス免許の話でございます。3年たないと二種免許は取れません。高校生の新卒を採用しまして、3年間社内でほかの仕事に従事してもらい、二種免許を取らせることをしております。これをぜひ3年じゃなくてもうちちょっと、例えば2年とかに変更していただくと、非常に運転士の要員確保にも役立ちます。私への質問ではございませんでしたが答えさせていただきました。

以上でございます。

**【寺島部会長】** その他、どうぞ。

**【家田委員】** 今日、話が出ていないところだけ1点。どちらからでも結構ですので、簡単にコメントをいただきたいんですが、それは高速バスのバス停の話なんですけれども、例えば空港からどこかの駅へ行くというと、途中、高速道路を使うというパターンが大いにあるんですけども、東名が開通して以来ずっと、高速道路の中にもバス停をつくったり、あるいは場所によっては一回おりて、お話がありましたね。一回おりて、どこか近所でとまって、また上がってくるというのがありますよね。

あの高速道路の中でのバス停というもののこれからの意義とか、あるべき姿とか、あるいは要らないんだとか、そういうところについて、ちょっとコメントいただきたい。それは空間の質もあるし、今どきあんなところにとめられないとか、とめるんだしたら下に駐車場をつくれとか、あるいは外環道なんていうのはこれから極めて大きな意味を持つるので、今まで放射状方向にしか町ができていないのが串刺しになりますからね。

だけれども、インターチェンジが高速道路と高速道路の結節のためにつくられているものだから、例えば外環道を使って駅に一回客をおろして、次のまた南へ行くなんていうのは、なかなか簡単じゃないですよ。そうすると、外環道を高速バスで最大有効利用するためには、バス停みたいなものはどういうふうにしたらいいとか、何かお考えがあったら、ぜひ聞きたいと思います。

以上です。

**【梶原理事長】** 高速道路のバス停については、私どもの要望の中にも入れてございませぬけれども、実際、高速道路にバス停が設けられても、使っているところと、そうでないところがございます。

使っているところについては、その周りのいろいろな条件、状況ということになるんだと思いますけれども、私どもは使っているところについては、もっともっと便利にしても

らいたい。そういうことの中の一つとして、バリアフリー化してもらいたいとか、結構狭い階段をずっと上っていかなきゃいけないとか、そういうところもありますし、今、家田先生お話しのように、周辺に駐車場をつくってもらえれば、マイカーから乗りかえということもできるので、そういうこともお願いをしたい。実際にそういう取り組みをしていただいている例もございますけれども、使っているバス停についてはそういうことだと思います。

使っていないところは、またいろいろ、今後どういうふうに持っていくのかということについては、道路側とも、また事業者ともしっかりご相談をしながら検討していくということだろうと思っております。

**【平位社長】** 手短に。具体的な例としまして、地方ですけれども、下を走っていた路線に高速道路ができて、逆に不便になったという例があります。鳥取道の智頭（ちづ）というところ。以前は一般国道を走っていたので、ほんとうに集落の真ん中を走っていました。ところが高速道路ができて、一直線で行きますので、町の端のほうに朝の5時半から6時に着くんですね。そうすると、そこから歩いてくるのは不可能ですし、実際に町のはずれなので、変更によってかえってお客様が不便になってしまった、そんな話も聞いております。

例えば、今、理事長がおっしゃいました駐車場ですとか、何かできないかなというのが、ドライバーからも利用者の方からもございました。

**【寺島部会長】** 僕から2つだけ、今答えられなくても、後で教えていただきたいと思うことなんですけれども、この資料の中に、高速バスが平成11年から25年までの間に1.7倍に伸びてきたという資料があるんですけども、ボトムラインで聞きたいのは、コンペティター・アナリシスというやつなだけで、ほかの例えば新幹線で行ったときに比べてとか、高速道路を通るバスではない選択肢で動いたときに比べて、大体ざっくり言ってどれぐらい安いと認識しているのかという対比分析みたいなものをおやりになっているのかどうかということですね。

それは当然あるんだろうと思っておりますけれども、料金体系の設定に当たって、コンペティターよりどれぐらい安く、高速バスというものは運行されているものなのかというイメージをしっかりと固めたいと思うからお聞きしたいというのと、もう一つ、10年たったら、特に京急さんの場合には品川からリニアが動くと。40分で名古屋に行くのもさることな

がら、我々は今、スーパー・メガリージョンの検討が始まっています、そこで重要なのが中間駅インパクトですね。

つまり、途中でできる中間駅がものすごく、例えば相模原から品川まで10分になっちゃうとか、そこから甲府まで10分になっちゃうとか、そんな体系が変わったときに、どういうふうに高速バスだとかバス事業にインパクトがあるのかというシミュレーションなんていうのは、既におやりになっているんだろうかということ。あるいは、それが見えてきたときに、またぜひ教えていただきたいという部分と、あわせて発言しておきたいと思います。

**【梶原理事長】** ご説明させていただきます。高速バス路線は結構、事業者の経営判断で柔軟に設定し、増便等もできるようになっております。実は安全上の規制でいろいろな制約もあるんですが、私どもはそういう制約も、もう少し外してほしいということも行政にもお願いしているんですが、そういう中で、うちについては大まか、例えば新幹線とかそういうところと比較しますと、2分の1からもう少し安いという形だと思います。

さらに、現在新しい、いろいろなうちの取り組み等々が出てきておりますので、柔軟な運賃も設定できておりますので、3分の1とか、そういう運賃のオファーもされております。

時間的には、東京ー大阪ということであれば、とても新幹線にはかないませんので、使われているのは夜行ですね。私どもが22時ぐらいに出て、向こうに6時ぐらいに着いて、丸一日使えますと。道路を走ってもそんなに時間がかかるわけじゃないんですが、時間調整で、向こうに朝6時とか7時に着くという形で運行しているということでございます。

そのほか、例えば東京から飛騨高山ということでは、運賃も大体2分の1ぐらいなんですが、時間もそんなに遜色ないというより、バスのほうが、乗りかえて行くよりも早いようなケースもございますし、特にバスで非常に有効なのは、観光地に直接着けるということで、例えばバスタ新宿から富士山五合目まで直通の高速バスがばんばん走っています、それについては外国のお客さんも随分利用されている。

路線でいろいろ状況は違いますので、そういう中で、また柔軟に私どもは路線を張っていきたいと思っております。

**【平位社長】** 手短かに。まず、真っ向勝負でいきますと、新幹線、リニアには全くかないません。これは、もともと当社的高速バスの行き先がニッチなところからでした。幹線

の東名さんとか名神さんとは別で、弘前や鳥取から始まりました。やはり新幹線真っ向勝負、リニアも真っ向勝負、もったかないません。

ただ、幸か不幸か、例えばリニアさんですと、ほんとうに深いところに行けるとか、乗りかえの大変さですとか、あと本数とか、いろいろございます。その中で、ニッチなところに向けて、お客様が乗りかえなしで行きたいですとか。今の観光地ですとか、そういったものも含めて、真っ向勝負は避けて、からめ手からうまくいきたいと。夜行なんかもその例ですけれども、そんなことを今、具体的ではございませんが、考えております。

以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

それじゃ、今日はどうもありがとうございました。

【平位社長】 どうもありがとうございました。

【寺島部会長】 それでは、次に議事を進めさせていただきまして、東日本高速道路の廣瀬社長、よろしく願いいたします。

【廣瀬社長】 本日は貴重なお時間をいただきまして、私どもの安全・安心に関する新たな課題と会社の取り組みについて、ご説明させていただく機会をいただきまして、ありがとうございます。座ったままで恐縮でございます。

時間が押し迫っていますので、資料を早速にご説明させていただきたいと思っております。まず、1ページ目でございます。5月24日に開催された前回の本部会におきまして、高速道路に係る新たな課題につきまして、検討の範囲として大きく4つのカテゴリーに整理され、議論されたものと認識いたしております。

1つ目は、逆走や暫定2車線の飛び出し事故などの交通安全。2つ目は、災害時の対応や通行規制などの信頼性。3つ目は、休憩施設やインバウンド対応などの使いやすさ。4つ目は、空間の有効活用。ということでございまして、本日は主としてこの4つの課題に関するNEXCO3会社の取り組み事例などを順番にご紹介申し上げます。事例につきましては、時間の都合上、東日本管内のものを中心にご説明いたしますが、同様の取り組みを3会社で実施しているをご理解いただければと思います。

2ページ目でございます。NEXCO3会社が管理する高速道路はご案内のとおり、約9,400キロメートルになります。1日当たり750万台のお客様にご利用いただいております。時速100キロで走行する高速道路空間を24時間365日、安全・安心・快適・便利にご利用いただけますよう、高速道路のプロ集団として、全社を挙げて細心の注意を

払って運営管理することを最も重視いたしております。各社とも安全・安心を経営方針の一大柱として掲げ、業務に取り組んでいるところでございます。

今回、安全・安心に関する基本計画を策定されるということで、NEXCO3社の取り組みや考え方についてご説明させていただきます。

まず、事故については、高速道路での死傷事故率全体で申し上げますと、下がってきている傾向にございます。自動車の安全性能の向上や、安全に関する規制の強化等もございますが、高速道路会社といたしましても事故対策を鋭意進めており、それも一因ではないかと思っております。

3ページ目でございます。さらなる交通安全の取り組みの逆走事故防止への取り組みについてご説明いたします。今し方、高速道路の死傷率は減少していると申し上げましたが、一方で、最近は特に高齢者の方に多い逆走による悲惨な事故が大きな問題となっています。

高速道路会社としては、2020年までに逆走事故をゼロにするという国の方針に基づきまして、全てのインターチェンジ、ジャンクション、サービスエリア・パーキングエリアについて、上に示した①、②のような逆走発生の多いランプや本線の合流部、サービスエリア・パーキングエリアの入り口部に、大型の矢印路面表示やラバーポール、高輝度矢印板といった対策を進めておりまして、今年度中に対策を完了する予定でございます。

なお、右のグラフに示しておりますように、対策済みの箇所では逆走件数は7割程度減ってきており、打った対策の効果は出ていると考えております。ただし、逆走事故ゼロに向け、さらなる対策を進めていく必要があると考えておりまして、昨年度、高齢者の行動特性の知見を有する専門家の方々の意見を伺ったり、民間の技術や知恵をいただくべく技術の公募を行ったところでございまして、③に示すような技術について、今年度現場で検証を進めていく予定でございます。

4ページ目でございます。歩行者、自転車等の誤進入対策についてご説明いたします。自動車専用道路であります高速道路への歩行者や自転車等の誤進入も問題となっております。特に都市部の高速道路に多い傾向があることから、会社といたしましては、①のような看板やポール、路面表示などを行うとともに、特に立ち入りの多い箇所では、②のようなセンサーと連動した警告灯等も設置いたしております。

右下の写真は、センサーとポール等により、立ち入りした方が引き返していく画像でありまして、このような対策を実施した箇所では、上のグラフのように通報事案が6割程度

減少するなどの効果が確認されているところでございます。これらの対策を引き続き進めてまいりたいと考えております。

5 ページ目でございます。暫定2車線の課題の取り組みについてご説明いたします。高速道路はこれまで、できるだけ早期にネットワークをつなげることを重視いたしまして、交通量の少ない区間では暫定2車線での整備を進めてきたところでございますが、現在、供用延長の約3割近くが暫定2車線となっております。安全性、快適性や維持管理上の課題がありますので、課題やその取り組みについてご説明いたします。

まずは、速度低下に関しては、ETC 2.0が普及していることもございまして、プローブ情報を活用し、きめ細かく速度情報を得られることで、ピンポイントでの対策ができるのではと考えております。より効率的なサービス向上を図っていくため、今後試行検証しながら対策を進めてまいります。

6 ページ目をお願いいたします。一方、暫定2車線区間は4車線区間と比べまして、区間当たりの通行止め時間が5.4倍となっており、①から④の写真で示しておりますように、災害時、工事、事故、除雪などで通行止めが起りやすいことから、本来のネットワーク機能を安定的に確保するという観点でも課題がございます。ネットワークが脆弱な区間や、冬期に優先的に交通を確保する必要がある区間など、安全・安心の観点でも付加車線の設置や4車線化を進めていくことは重要ではないかと考えております。

7 ページ目をお願いいたします。暫定2車線の正面衝突による悲惨な事故を防ぐため、現在①の表に示す約110キロの区間で、既存の幅員の範囲内でワイヤロープを設置し、試行検証を開始しているところでございます。これまでの状況でございますが、④の写真に示すような事故時でも反対車線への車の飛び出しは防げておりまして、飛び出し事故はこれまでのところ発生いたしておりません。効果が出ているものと考えています。

一方で、車両がワイヤロープに軽く接触しただけで支柱が折れ曲がり、反対車線にはみ出してしまうことから、復旧をしなければならず、結果、③のグラフに示すとおり、通行止めが増えているという状況もでございます。今後そのような課題への対応も必要と考えているところでございます。

8 ページ目でございます。次に、信頼性向上の取り組みとして、災害時の高速道路の機能の早期確保に向けた取り組みについてご説明いたします。高速道路は災害時には、救急・救命のための車両や物資を被災地に運ぶための車両が通行するという役割を担っています。高速道路会社は、大規模地震時には24時間以内に緊急車両が通行可能となることを目標

といたしております、そのために、被害の最小化、早期復旧のための対策を進めているところでございます。

最近の災害では、①の熊本地震では3日、②の台風10号での北海道でございますが、道東道の土石流災害では丸一日で、緊急車両の通行を確保いたしました。熊本地震では短時間に2度の大きな地震に見舞われたこともあり、高速道路上に倒壊した跨道橋や傾いた跨道橋の撤去に時間を要したため、1日での確保はできませんでしたが、いずれの場合にも被災後速やかに、かつ24時間体制で復旧作業に当たることができたことから、今後もこのような対応をできるようにしていくことが重要だと考えております。

9ページ目をお願いいたします。ハード対策といたしましては、熊本地震でのロッキング橋脚の落橋や、昔の基準で建設された支承部の損傷による段差やすき間が、速やかな機能回復の妨げとなった事実から、ロッキング橋脚の補強対策や、速やかに機能回復できる性能を有していない橋梁の耐震補強につきまして、地震発生確率の高い地域から優先して、速やかな対策完了を目指して進めています。

10ページ目でございます。大雪時の対応についても取り組みを進めているところでございまして、北海道など大雪が降るところでは、高速道路会社としてもドライバーの目線の高さまでカバーする背高防雪柵、要するに、頭の上をすっと雪が過ぎ去っていくような形で、そこまでは防雪が対応できるという背の高い防雪柵の整備などに取り組んでおり、近年、雪の量自身は大きく変わっておりませんが、やや少な目にはなっておりますが、通行止めの量は大きく減っているという状況でございます。

一方で、平成26年2月の首都圏豪雪や、今年1月、先ほどバス協会の方からもありましたが、鳥取・米子での大雪など、ふだんそれほど雪の降らないところで記録的な大雪が降った場合に、長時間の通行止めに至るケースが出てきていることもあります。それらへの対応といたしまして、隣接する道路管理者間の連携強化や、立ち往生車両の早期発見・早期移動に向けた取り組み、これは災対法ができて非常に我々も助かっておりますけれども、そういうものに向けた取り組みをどんどん進めてまいります。

11ページ目でございます。災害に関する対応に苦勞している点について、現場の事情を申し上げます。降雨による道路区域外からの災害は年間約8件ほど起きております。道路区域外からの災害については、復旧に当たっても沿線管理者との協議・調整が必要でございまして、土地を追加買収して対応する必要がある場合などもございます。復旧に時間がかかる要因となっている事態でございます。

また、高速道路区域外から区域内に影響を及ぼす可能性のある危険木は、全国で5,000本以上ございまして、基本的には所有者による伐採をお願いするか、あるいは所有者の負担で当社が伐採を実施するような対応をしているところでございまして、所有者が不明な場合、あるいは伐採費用に関する調整が難航するなど、現場はなかなか苦労しているというのが実態でございます。

このような区域外からの災害への対応につきましては、緊急の復旧や差し迫った危機などへの対応として、機動的な運用が可能となるよう、制度等も含め、対応について検討する必要があるのではないかと考えています。

12ページ目でございます。これまでは、高速道路に関する被害の軽減等についての説明でございましたが、高速道路は災害後、緊急車両が被災地へ向かう際に通っていただくということで、そのような進出部隊の方々にも速やかに安全・安心に通っていただくことは重要だと考えておりまして、それらに関する取り組みについてご説明いたします。

①、②は、そのような機関との連携訓練を行っている状況でございまして、災害時に円滑に連絡をとり合い、安全に通行していただけるよう、日ごろから連携を深めている状況でございます。また、③、④は、東日本大震災時に高速道路のSA・PAが進出部隊の基地になったことを踏まえまして、進出部隊の基地として一定の機能を持たせようということを進めているところでございます。④のところは、具体的には常磐道の守谷サービスエリアのモデル図でございます。

13ページ目でございます。道路構造物の老朽化対策についてご説明いたします。①に示しますとおり、これはよく見られるグラフでございますが、高速道路の老朽化が進んでいってございまして、平成27年3月より特定更新等工事として、②のような床版取り替えなどの更新等の工事、これは大型の更新になりますが、それを進めているところでございます。

あわせて、道路構造物の劣化に大きな影響を及ぼす重量違反車両、これは疲労寿命に与える影響度を見ますと、重量の3乗に比例するというので、重くなれば重くなるほど与える影響は大きいということになります。こういう重量違反車両に対する取り締まりや罰則制度を強化いたしておりまして、③のとおり、検問台数を増やすとともに措置命令台数も増やしております。

14ページ目でございます。老朽化へ確実に対応するために、改正された省令に基づく5年に1回の点検を着実に進めています。なお、将来の熟練点検技術者が不足するという

課題に対応するために、赤外線やUAV・高解像度カメラなど、新技術を活用した点検の合理化の検討を進めております。また、センサー等による構造物常時モニタリングの検証や、特に山が動くということが言われますけれども、そういう変状のモニタリングの検証や、あるいは道路性状測定車によるトンネル覆工面調査など、変状調査手法の開発も進めております。

また、点検・診断から補修計画、補修の実施というマネジメントサイクルを着実に回すことが重要でございまして、そのためにも情報一元取得、見える化するとともに分析等も行えるような、ICTを活用した総合的なインフラマネジメントシステムを各社とも今、構築を進めております。

15ページ目でございます。老朽化に着実に対応し、構造物の健全性を維持し続ける観点で、補修や更新の工事が必要でございまして、そのために当面の間、工事に伴う通行止めや交通規制は増えていく見込みであります。お客様へのご迷惑を最小化するため、①のような工事中の車線運用をいろいろ工夫してみたり、②にございますように、これは新しいシステムでございますが、ロードジッパーシステムのように迅速に車線規制を実施し、かつ安全な作業帯を確保するような技術の導入、これはアメリカの製品でございまして、ドイツのアウトバーンにも使われているということでもあります。

③のように、Bluetooth 技術を活用いたしまして、工事期間中の移動に要する時間を情報提供するなど、きめ細かな情報提供を図ったり、④のように、テレビCMなどでご理解の醸成に努めているという状況でございます。

次のページ、16ページをお願いいたします。大雪のときの通行止めの影響を低減するための雪氷作業の高度化についての取り組みをご紹介します。

昨今、除雪の熟練技能者の高齢化や人手の不足が喫緊の課題となってきました。雪による通行止め等の影響を小さくするため、ISCOS（アイスコス）、これは略語で、Intelligent Salting Control Optimization System という、凍結防止剤の自動散布システムでございまして、それを効率的に実施する技術開発を進めております。

除雪作業のさらなる高度化に向けて、準天頂衛星が整備されますので、それと高精度地図を用いた雪氷作業支援システムなどの開発を進めています。技術開発に当たりましては、将来的な自動運転化、これは当然そういう方向に進むべきだと考えてございまして、そういう方向も視野に入れまして、IoT、ビッグデータ、人工知能、ロボット技術の利活用を進めてまいりたいと考えております。

17ページ目をお願いいたします。適切な休憩場所の確保についてでございます、高速道路では首都圏近郊の深夜帯を中心に、大型車の駐車マスの不足が新たな課題となっております。駐車容量の確保の取り組みといたしまして、①に示すような園地部や遊休地を活用したり、既存の小型駐車マスを大型車も停まれる兼用マスに引き直したりするなどの駐車マスの拡充を進めております。また、今後の取り組みといたしまして、②に示すように、確実な駐車マスの確保を目的とした駐車場の予約システムの導入も検討いたしております。

さらに、高速道路の休憩施設やガソリンスタンドの不足を解消するための取り組みといたしまして、高速道路での対策を進めるとともに、一般道の施設を活用する社会実験を実施いたしております。一時退出の社会実験につきましては、全国の3カ所の道の駅で夏までに順次開始してまいります。今後、休憩施設の間隔がおおむね25キロメートル以上の箇所において、追加実施していく予定でございます。

路外給油サービスの社会実験につきましては、全国の5カ所のインターチェンジで実験を順次開始いたしております。今年度中には、高速道路150キロメートルを超えるガソリン空白区間を解消する予定でございます。実験を開始した区間ではガス欠の対応件数も減少してきております。

18ページ目でございます。休憩施設を快適にご利用いただくための取り組みということで、NEXCOでは、多種多様なお客様の安全性、快適性、並びに利便性を目指し、ユニバーサルデザインを考慮した休憩施設の整備を進めております。①に示すように、身体障害者の方の駐車場、あるいは歩道の段差の解消、子供連れの方にも安心してご利用いただけるような設備や、トイレについても多機能トイレや、女性の方が快適にお使いいただけるようなパウダーコーナー等の設置も進めております。

19ページ目でございます。ハイウェイガーデン、これは新しい名前ですが、SA・PAの園地などを利用しやすく心地よい空間へと転換するとともに、地域らしさの創出と地域との連携を目指したハイウェイガーデンの整備を進めております。そこで、事例としては北海道のハイウェイガーデンをご紹介します。また、山陽道の福山サービスエリアでも、「ばらのまち福山」にちなんだバラ園をリニューアルいたしまして、外から入ってこられるウェルカムゲートを通じて店舗をご利用いただく方にも、バラ園をご覧いただけるということでございます。

高速道路は安全・安心が最重要でございますが、一方で、高速道路は国民性や国柄、民度をあらわすものとも言われております。ですから、ご利用いただくお客様から、日本の高速道路は清楚で美しいと思っていただけるよう、景観にも配慮した高速道路空間を提供していきたいと考えております。

20ページ目でございます。インバウンド対応。これにつきましては、そこにお示ししているような各種の取り組みを行っております。1つ、レンタカーで快適にご利用いただけるようなシステムとして、最近の外国人は個人旅行が進んでおりまして、インバウンド向けの周遊割引も積極的に展開しております。平成20年にわずか2名のご利用しかありませんでしたが、昨年は4万5,000人と、非常に多くの方にご利用いただいております。また、高速道路標識のナンバリング化も鋭意進めております。

21ページ目でございます。高速バスの有効活用、先ほどお話にありましたバスネットワークの強化についてでございます。いろいろなパターンがございますけれども、これらにつきましても現状をよく分析いたしまして、またニーズを掘り起こす等も行いまして、これらの活用をしていきたいと考えております。

それから、最後の22ページでございます。ダブル連結トラックや隊列走行でございます。物流の効率化を目的としたダブル連結トラックの実験を、主に線形のよい新東名高速道路をフィールドに、平成28年の11月から実施いたしております。ダブル連結トラックやトラック隊列走行の実施を通じて、高速道路の物流効率化に果たす役割を確認するとともに、高速道路を管理する立場としては、長大車両走行時の安全確保も検証していきたいと考えております。

ちょっと駆け足になりましたが、私からの説明は以上でございます。

**【寺島部会長】** ありがとうございます。

それじゃ、質問、ご意見、どうぞ。

**【井伊委員】** 安全面で2つ質問させていただきます。先ほどバス協会さんからもありましたけれども、反対車線から車が飛び込んできた先日の東名の事故ですね。あれは、高低差がある往復車線の片側の分離帯側がのり面構造になっていて、それが発射台のようになったと分析されていますけれども、あの構造について、NEXCOとしてはどういうふうに見ておられるかというのが1点。

あと、今週に入って西日本さんの新名神で、工事でまた死亡事故が発生したんですけれども、同じ高速道路の工事の現場でこれだけ重大事故が続くということについて、高速道

路会社として、どう安全対策、施工管理をやっているかという、その2つについてお願いいたします。

【廣瀬社長】 新東名のバスに飛び上がって衝突した事例、これはいろいろと今、事故原因を専門的に見ていただいておりますので、まだそこら辺がはっきりわからない状況だと私は認識しております。一旦左のガードレールに当たって、それから駆け上がったというような解説をテレビでされる方もありますれば、いや、あれは縁石があったのではないとか、いろいろなことが今言われておりまして、原因がまだはっきりわかっておりませんので、これにつきましては、私どもは慎重に状況を見まして、国ともよく相談しながら対応してまいりたいと思っております。

それから2点目の、走行中の安全ではなしに、建設中の安全確保ということで、これは、私どもは本当に労安法に基づいて、業者さんと一緒になって職場の安全確保ということは鋭意取り組んでいるわけございまして、これにつきましては、こういう事態が起こり、また、1人の方が亡くなられたということにつきまして、まことに申しわけなく思っております。亡くなられた方のご冥福をお祈り申し上げますとともに、私どもといたしまして、二度とこういうことが起こらないようにしていきたいと思えます。

ただ、そう言いながら何回も起こしているじゃないかというお叱りを受けるんですけども、現場は今、一生懸命取り組んでおりまして、若干、西日本さんからコメントがあったらどうぞ。

【小橋部長】 西日本の小橋と申します。昨年の4月の有馬川の桁落下事故以降、それ以降も箕面有料を通行止めにしたとか、落下事故を起こしたりということで、先日は鉄板に挟まれて労働者1人が亡くなるという痛ましい事故が起こっております。

昨年重大事故が起こりまして、会社としても非常に事業への影響もございまして、重大事故リスクマネジメントというものを始めております。施工計画段階でしっかりと請負人さんと議論して、潜在リスクがどこにあるのかといったことを業界さんも一緒になって洗い出していただいて、施工計画にきちっとした安全計画を盛り込もうという取り組みをやっております。

それから、その安全計画どおり、施工計画どおり現場が行われるように、発注した側として安全管理推進者というのを現場に配置するとともに、請負人さん側も通常の現場管理以上に、安全管理専任担当者というものを配置していただいて、現場の管理に当たっているとところなんです、残念ながら先日はそういった体制にもかかわらず、また事故が起こ

ってしまったということで、今後さらにどう強化するのかというところを今、検討させていただいているところでございます。

以上でございます。

**【寺島部会長】** どうぞ。

**【大串委員】** 今、政府のほうで働き方改革ということで、建設とか土木の分野でも働き方改革というのは急務だと思うんですけども、8ページにありますように、災害時の復旧・復興とか、あとは大雪のときの除雪に対して、今までの時点では24時間体制での協力が得られたということなんですけど、地域の建設会社の方たちは総量規制によって、これまで働き手を出せていたのが出せなくなるのではないかと心配しています。

つまりは、災害時もしくは大雪時、除雪時の安心・安全を守れなくなるような事態がこれから起こらないように、しっかりそのあたりの事態を把握していただいて、これまで大丈夫だったから今後も大丈夫ということがないということをしっかり留意していただきたいという、これはお願いを含めてです。

**【廣瀬社長】** ありがとうございます。これは当社、東日本高速のほうですけども、今回4カ年の中期経営計画をつくりました。その中で1つの大きな柱が、要員の確保というのが非常に重要な項目と考えておまして、これが非常に難しくなっているというのは、世の中の全般でございますけれども、特に我々は、雪の関係でいきますと農閑期に雪氷対策に応じてくださった方が、どんどん高齢化してきておまして、もうそういうのに応じてくださらなくなるのではないかとという問題。

それから、料金收受の関係等でも、非常に安い労働コストで来てくださっているんですけども、それも非常に難しくなってくる。そうなりますと、質の低下というのがいろいろな面で問題になってきますので、頭数さえそろえばいいということではないという問題意識も含めて、要員管理を非常に気をつけております。

それから、集中的に事態が発生しますと、対応させていかざるを得ません。したがって、私どもといたしましては、代休をできるだけとってもらうように、これは土日も24時間体制で、やってもらわざるを得ませんのですが、そのかわり労務管理を徹底してやっていくということを、我々は役員会でも非常に強く言っておりますので、その点、まだまだ不十分なところ、あるいは時間も相当ありますけれども、そこには気をつけてまいりたいと思います。ありがとうございます。

**【寺島部会長】** どうぞ、どうぞ。

【太田委員】 11ページ目のところの区域外災害のことです。NEXCOというよりは国土交通省の課題であると考えていますが、10件程度なので高速道路のほうはわりと問題はないかなと思います、本質的に大きな問題があると思います。

宮崎県の耳川で10年ぐらい前に深層崩壊が起こって、山が崩れて川が埋まって、極めて大規模な工事をして直しましたね。膨大な費用がかかった。そのときに山の所有者から、木を返せと。植わっていた木を補償してくれと言われたと。山の所有者は原状復帰の義務があるが、その費用負担は行っていないにもかかわらず、です。

公物管理の問題でもありますし、交通の面で言えば鉄道の線路に対する被害もそうだと思いますが、ここらあたりでこういう問題を抜本的に整理する必要があると思いますので、道路局の話というよりは国土交通省全体の課題であると思いますけれども、検討していただきたいと思います。

【廣瀬社長】 時がたってまいりますと、特に水、土砂崩壊というのは水位が上がってきているケースが結構あるわけでございまして、その水位のレベルを土盛りのところもよく見ていかないと、あるいは逆に、我々が知らないところで上にかんがいの池をつくられたりして、その水がどっと流れてきたのが北陸道で我々もあつたんですけれども、いろいろな意味で環境が変わってきておりますことも含めて、そしてまた、そういう実態についてどういう対応をしていくか、制度面も含めて、これは国ともよくご相談をし続けながら対応してまいりたいと思います。

【寺島部会長】 どうぞ。

【石田委員】 簡単に申し上げます。ICTによるメンテナンスのシステム開発は大事なことで、ぜひ頑張ってくださいなんですけれども、高速道路会社間の連携状況についてご説明いただければありがたいということが1点でございます。

2点目は、SA・PAの駐車場の混雑問題ですけれども、これはSAとかPA自体が魅力的なものになって平均滞在時間が長くなっているとか、あるいはSAから外に出て楽しんでらみたいということもあって、駐車場容量の考え方をかなり大きく変えないといけないんじゃないのかなと思っています。費用負担も含めて。その辺についていかがでしょうか。

【廣瀬社長】 ICTのメンテナンスは、高速道路各社それぞれ取り組んでいるわけでございまして、例えば高速道路の総合技術研究所、総研というのをございまして、そこでいろいろと、例えば発表会を年に1回定期的にやっていたと思うんですけれども、

2日間通してやっておりますが、そういうところでの発表、あるいは社内での発表会、情報交換会、そういうものはできるだけ頻繁にやるように。ただ各社さん、一応ノウハウとか特許の問題等は気にはされますけれども、それはできるだけ高速道路会社として活用していこうということでございますので、そういうものをこれからも心がけていきたいと思っております。

それから、SA・PAの魅力があればあるほど、そこにお見えくださるお客様が多くなるということでございます。それは我々としてはうれしいんですが、例えば圏央道なんかでも、あれだけ開通いたしましての交通状況を見ていますと、最後のPAなんかは非常にしんどい状況なんですね。したがって、ここも周辺の土地を買わせていただくかどうか、そういうものも、よく国あるいは機構とも相談しながら対応していかざるを得ない状況でございます。

したがって、先ほどのダブル連結等の問題が出てきますと、余計にこれはインターチェンジの入り口・出口の問題だけではなく、SA・PAでどうしていかれるのかという問題にも関連してきますので、これは大きな課題として私どもは認識いたしております。これからも勉強・検討させていただきたいと思っております。

【寺島部会長】 まだありますか。なければ。

【竹内委員】 あるといえばあるんですけども、お時間でしたら、もう私は遠慮しますけれども。

【寺島部会長】 もし質問だったら。

【竹内委員】 よろしいですか。1点。

じゃ、すいません、1点だけ、竹内でございます。最近よく使われる言葉に自動運転という言葉があります。あれはほんとうは文字通りの自動運転ではなくて運行支援システムなんですけれども、メーカーさんが自動運転という言葉を使い、またメディアの方々も自動運転という言葉を使うものですから、最近それを過信したドライバーが多くなってきて、世界的にも事故が増えていると聞きます。自動運転という言葉が誤解したことによる事故が今後、日本でも増えてくる可能性があると思うんですけども、自動運転という言葉から誤解して注意義務を怠る車に対する備えとか投資とか、そういうことについて道路側はどういうふうに対応をお考えでいらっしゃいますでしょうか。この1点だけお願いします。

【廣瀬社長】 レベル4までである中で、レベル4にすぐ行きそうな感じの話とか、あるいは、オリンピックまでにとりあえずレベル2以上のレベル3まで持っていくとかいかな

いとか、こういういろいろな話があって、非常に身近な達成が可能であるような形になっていますけれども、これはいろいろルールの問題とか、機器の各社間の共通性の問題とか、そういう問題、いろいろ課題が私はあるように思います。

ただ他方で、いろいろな意味でこの自動運転を進めて、物流の効率化とかそういうものに取り組んでいかなければならない。こういうことの必要性も、私どももよく承知いたしておりますので、我々はどちらかといったら道路を提供する側という立場ではございますけれども、十分関心を持って対応していきたいと思います。おっしゃいますように、すぐに使えるような状況に今あるとは私は思っておりませんが、そういう方向に持っていかなければならないということかと思っております。

**【寺島部会長】** 我々にとっても共通の課題だと僕は思っているんですけども、今の話題も含めて技術の進化の要素が、そろそろ我々の議論を前に進めなきゃいけないかなと思っているのが、例えばE T Cの義務化なんていう長いこと触れてきた議論なんですけれども、大きく、とにかく2.0なんていうことを言われるような局面が来て、さっきの逆走なんていう話も、例えばソフトの中に組み込めば、逆走したら必ず反応するという形にしておくことだって、技術的には可能だと思うんですね。

それから、例えば準天頂なんかはこれだけリアリティーを帯びてきている中で、GPSもものすごく詳細に対応できるようになってきているので、そろそろシンガポールモデルじゃないけれども、日本もE T Cというものについて、もっと踏み込んだルールをつくらなきゃいけなくなってくるんじゃないかなと。

そうなったときに、僕がお聞きしたいのは、例えばああいう形の料金の徴収システムをすっかり変えることができると思うんですね。そうしたときに、コストがどれぐらい、例えばNEXCOにとってプラスになるんだろうとか、そういう類いの判断の材料がこれから必要になってくると思うので、引き続きいろいろな形で、また情報を教えていただきたいということが、僕からのお話として申し上げて、時間が来てしまっていますので、今日の予定されている議事は以上にさせていただきますけれども、どうもありがとうございました。

**【廣瀬社長】** ありがとうございました。

**【寺島部会長】** 議事を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。次回も資料の2にある関係団体へのヒアリングを予定しておりますので、よろしくお願ひします。

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、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。本日はまことにありがとうございました。

— 了 —