

平成29年9月14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29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をいただきまして、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、国交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、まず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】** 本日は、寺島部会長をはじめ委員の先生には大変お忙しいところ、お集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。また、日ごろより道路行政にご指導いただいておりますこと、改めて御礼を申し上げます。

ご案内のとおり、これまで徳島、長崎、両県知事、各種利用者団体、自動車工業会、高速道路会社など、幅広く関係者からヒアリングとして意見を承ってきたところでございます。

本日は、そのヒアリングの締めでございます。全国高速道路建設協議会から、大変ご多忙のところ、会長の尾崎高知県知事にお越しをいただきました。まことにありがとうございます。この全国高速道路建設協議会は、全国の都道府県知事と議会議長等から構成されまして、高速道路の建設などの促進に取り組んでおられる団体でございます。尾崎会長からは、四国のみならず、全国の高速道路の安全・安心にかかる課題でありますとか今後の方向性などについてご発表をいただく予定でございます。

また、その後、事務局から、これまでの部会におけます先生方やヒアリング団体からのご意見等をまとめた資料を提示させていただきます。本日のヒアリングにおけます議論も含めまして、幅広くご意見を賜りたいと考えておるところでございます。

どうぞよろしくお願ひいたします。

**【総務課長】** どうもありがとうございました。

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、座席図、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、全国高速道路建設協議会ご提出資料、資料4として、安全を確保し、

使いやすさを向上するための賢い取組の方向性（案）、参考資料1として、委員意見、参考資料2として、徳島県ご提出資料がございます。

漏れている資料がございましたら、ご連絡いただきたいと存じます。よろしゅうございますか。

あと、メインテーブルには、5月以降の部会における各団体からの提出資料を準備しております。適宜ご活用ください。

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、天野委員、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。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いします。

本日は、部会の取りまとめに向けまして、最後のヒアリングの実施と、委員より、取りまとめに関するご意見をいただくこととしております。

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ます。よろしくをお願いします。

**【寺島部会長】** それでは、これより議事を進めさせていただきます。本日は2つ議題がありますが、初めに、前回に引き続きまして、ヒアリングとしまして、全国高速道路建設協議会の会長を務めておられます高知県知事の尾崎正直様にお願いしております。ご多忙の中、どうもありがとうございます。どうぞよろしくお願いいいたします。

**【尾崎全高速会長】** ご紹介をいただきました全高速の会長であります高知県知事、尾崎正直です。今日はこの部会におきまして、大変貴重な機会をいただきまして、心から感謝を申し上げます。

私も知事にならせていただきまして、10年という年月が経ちましたが、この間、ほんとうに高速道路の必要性、そして、そのありがたさということが大変にしみてきた者の1人でして、今日、全国的な視点も持ちながらも、ユーザーとしての思いも込めてお話をさせていただければと思います。

それでは、座らせていただきまして、お話をさせていただきます。

資料3といたしまして、第29回国土幹線道路部会、全高速資料ということでお配りをさせていただいております。こちらをごらんいただきたいと思います。

まず1枚おめくりいただきまして、本日の内容として、大きく3点について、お話をさせていただきます。

高速道路の整備を通じて、第1に、大規模災害に備えていくことが必要であると。また、そのために高速道路は有効であるという点。第2に、日々の安全・安心の確保を図っていく。そのために高速道路は極めて有効であるということ。そして、経済の活性化という観点からも如実にこの効果は出てきており、高速道路の整備は有効であるとのお話をさせていただきます。

それでは、まず第1番目の大規模災害に備えるということについて、少し事例もご紹介させていただきますながら、その有効性についてお話をさせていただきます。

2ページをごらんいただきますと、平成28年4月、熊本地震の際に起こった事象についてご紹介をさせていただきます。左側をごらんいただきますと、九州にあります高速道路網、①、由布岳の周辺。そして、②、③でありますけれども、益城周辺、嘉島周辺、2カ所におきまして高速道路が寸断されるという事態が生じました。

これによりまして、全国からの支援物資の搬送に当たって、緑で囲ってありますような形で、相当の迂回をもってして、初めて支援物資が届けられるということとなりました。この間、もし延岡～嘉島間のこのルートが完成しておれば、支援物資の到達時間が大幅に短縮されたと予測され、改めてこの熊本地震を通じて、このミッシングリンクの解消の必要性が痛感されました。

ただ、他方で、高速道路であるがゆえの強さというものも熊本地震によって立証されたと考えています。

①、②、③の区間は全て四車線化されている区間でした。結果といたしまして、例えば①の由布岳パーキングエリア付近におきまして、法面の崩壊によりまして、上り車線は確かに崩落、崩土によりまして通行止めになってしまったわけですが、下り車線については、約23日後には啓開をすることができたということです。

そして、②の九州自動車道、益城熊本空港インターから嘉島ジャンクションの間でありますけれども、こちらは下り車線側の盛土の崩落、崩壊が起きました。上り車線側もダメージを受けましたけれども、15日後には、上り車線側だけ暫定二車線で道路を啓開することができました。やはり四車線化されている高速道路であったがゆえに、確かに迂回をしないといけないという不便はあったにせよ、こういう形で早く啓開ができた、この意義というのは大きいと思われまます。

また、1枚おめくりいただきまして、平成28年8月の北海道での台風10号による豪雨災害において、こちらについてはつながっている高速道路の強さというものが明確に示されました。道東自動車道がつながっております。この道東自動車道において、この周辺を走るさまざまな道路、そしてまた、鉄道につきまして、大変長期間の通行止めが発生いたしました。例えば国道274号については、平成28年の8月30日から現在に至るまでまだ開通がされていないという状況にあります。そして、JRにおいても、平成28年8月から12月21日までの間、約4カ月間不通でした。

この際、高速道路においては、このトマム～十勝清水間において、3日間の通行止め、そういう事態には陥りましたが、逆に言いますと、3日で啓開がされたということであり、この後、さらに占冠と音更帯広間について無料化措置がとられたということもありまして、この間、鉄道などの代替通行手段としても、高速道路が大変大きな力を発揮しました。

右側にその様子を書かせていただいておりますが、特に下段を見ていただきますと、JR根室線が不通になった間、1日当たり、この5トンコンテナで大体565個の量をもとこのJR根室線は運んでいきましたが、トラック代行輸送がJR根室線不通に伴う鉄道貨物の代行の約半分を担い続けました。いかに高速道路が鉄道に比べても、さらに一般国道に比べても大変大きな力を発揮して、災害時にその多くの人々の生活を支えたか。このデータからもわかってくるところです。

このように大規模災害に大変強いと思われる高速道路ですが、残念ながらまだまだ災害に対応した道として整備をしなければならない箇所がたくさん残っていると考えられます。

4ページをごらんいただきたいと思いますが、こちらに地震調査研究推進本部が公表しました全国地震動予測地図2017年版に高速道路網の整備状況を重ねたのがこの図です。ごらんいただきますと、色が濃いほど、今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が高い区間ということになります。例えば四国、そして、紀伊半島をごらんいただきますと、大変高い確率で地震が発生するであろうと思われるところに、まだまだミッシングリンクが残っています。さらにその下に、最大津波高34メートルとか18メートルと書かせていただいておりますけれども、このような地域においては、沿岸部であるがゆえに大変高い津波が襲来することも想定をされているところです。南海トラフ地震対策などを考えたときに、高い津波、長い、強い揺れに襲われるようなところほど、残念ながらミッシングリンクがまだ残っているという状況です。

このような大規模災害に備えていくためにも、国土の強靱化を果たしていくためにも、高速道路ネットワークのミッシングリンクの解消が望まれると考えています。

そういう中、地域も黙って待っているわけではありません。地域それぞれ大規模災害に備えるためのさまざまな対策を講じています。5ページの左側が四国広域道路啓開計画。いわゆる「四国おうぎ（扇）作戦」です。四国地方整備局を中心といたしまして、南海トラフ地震が発災したときに、どういう形で救援物資を輸送していくための道路を啓開していくのか。それぞれのルートをいかに伏線的に確保していくかについて、事前計画をつくっています。

さらに右側が、高知県道路啓開計画です。私ども、平成28年2月、さらにその前の年からでもありますが、L2タイプ及びL1タイプ、それぞれの地震が発生をしたときに、道路啓開にどれぐらいの時間がかかるかということについて、ほぼ全ての路線についてあらかじめシミュレーションをいたしているところがございます。

啓開ルートのイメージと書いてありますが、具体的には高速道路がある。そして、インターチェンジがある。そのインターチェンジから広域の防災拠点までつなぐ道がある。その道それぞれについて、橋はどれだけでもつたろうかとか、法面はどうだろうかというシミュレーションを行いまして、啓開に至るまでの時間を計算しています。

右側の地図の赤い点線で囲ったところが、啓開完了までに3日間を超えると想定される場所です。例えば河口部にある橋が、津波に飛ばされることが想定される地域があるということです。そういうところについて、あらかじめ新たな渡河地点を定めておくとか、要となる橋については耐震補強を重点的に行うなどの対策を講ずることで、道路啓開を速やかに行っていこうと準備をしているところです。

しかしながら、このような道路啓開計画にせよ、四国全体のおうぎ作戦にせよ、高速道路がなければ、作戦そのものが成り立たないということです。高速道路のミッシングリンクが解消すれば、より速やかに啓開できる。例えば高知では、西南部、東南部の3日間以上、啓開時間がかかる区間において、速やかに啓開ができるということになります。

一番下の段に、災害に強い高速道路ということで、書かせていただいておりますけれども、高速道路はトンネルや高架構造が多くて、落石や土砂流出等の防災上危険な箇所をそもそも回避してつくってあります。さらには、津波浸水の影響を受けにくい高さに整備がされています。こういう形で整備をするものですから、必然的に極めて災害、特に大規模災害にも強い構造を有している道路だと考えられます。さまざまな社会資本の整備が必要

ですが、災害に対する対抗力という意味において、高速道路の有効性が理論的にも裏づけられると考えています。

続きまして、6ページ以降であります。このような大規模災害に対応するというだけでなく、日々の安全・安心の確保という観点からも高速道路が有効であるということについて、私どもの思いをお話しさせていただきます。

実は大規模災害時に大変だというだけではなくて、日々の暮らしの中においても危険だと思われる箇所が全国にはたくさんあります。例えば高知県ですと、6ページのこの図は室戸岬周辺、四国の南東部ですが、このバツ印がずっとついているところが、国道493号です。バツ印はランダムに振っているわけではなくて、防災上、危険な箇所が10カ所以上連続している箇所をあらわしております。そして、小さなバツ印がついておりますのが防災上、危険な箇所、1箇所を示しています。

見ていただきますと、国道493号は全部バツ印がついており、防災上、危険な箇所が国道56号とあわせて200箇所以上あります。右側の写真もごらんをいただきますと、道路パトロールによる落石の報告が年間1,100回を超える状況です。こちらには大変豊富な森林資源がありまして、大阪に土佐堀という堀がありますけれども、あれはこらあたりの木を切って、大阪城の築城などに使うための木を運んだことに由来する名前ですけれども、大変林業が盛んであり、さらに近年はユズの栽培も大変盛んなところでして、経済活動上の道路としても、この493号は使われていますし、もちろん日々、集落の皆さんの生活を支えるためにも使われています。

しかしながら、パトロールで年間1,100回も落石が発見されるということで、これはもう冗談じゃなく、地元の方は、ロシアンルーレットみたいだと、そういう中で暮らしているんだと、そういう話もされています。私は、高知の知事ですから、高知の例を挙げてお話をさせていただいておりますけれども、大規模災害時のみならず、日々の暮らしという中においても、非常に危険な道路というものがまだまだたくさん残っているということです。

そして、もう一つ、日々の安全・安心の確保という観点から非常に重要だと思われませんが、暫定二車線区間問題です。この暫定二車線区間については、やはり重大事故の発生確率が高いということ。これは非常に大きな問題だと思います。この7ページの左上のグラフに書いてありますように、高速道路の四車線区間に比べて、暫定二車線区間というのは、死亡事故率というのが約2倍という状況です。

さらに右側を見ていただきますと、暫定二車線の事故のうち、これは死亡事故が起こる約7割が対向車線への飛び出し事故によるものです。暫定二車線固有の事故ということですから。事故発生を防ぐという観点からも暫定二車線区間の解消は非常に大事なポイントです。

そして、もう一つが、右側にありますように、速度の低下です。ご案内のように、四国の例でいきますと、暫定二車線から四車線化することにより、約9.1キロ旅行速度が上昇いたしました。

さらに、課題3と書いてありますように、大規模更新・修繕時に対応するという観点からも、四車線化していることで一時的に二車線を生かしたままで、新たな更新も行うことができる利便性も今後出てこようかと考えられます。

全てを四車線化ということにはならないかと思いますが、やはり優先順位をつけていながら、四車線化を完全にはかるところ、付加車線を一部設置していくところ、さらには、まずは事故対応ということで、ワイヤーロープによる分離を行うべきところ、こういう形での対応を着実に進め、日々の安全・安心をしっかりと確保することが大事だと思います。

3点目に高速道路がもたらす経済の活性化効果について、8ページからお話させていただきます。

鳥取も高知もともに大変な田舎であります。人口も少なく、人口減少のスピードも早い。そういう中において、いかにして外からお客さん呼び込み、外貨を地元へ落とさせていただくか。さらに言えば、いかにして地元の産品を県外に持って行って、外貨を稼ぐか。私はこれを地産外販と言っていますが、そういう取り組みを可能とすることが大きなポイントとなっています。

そういう中で、クルーズ客船の誘致や、鳥取と土佐で「まんが王国友好通商条約」というのを結び、一緒に漫画をPRする取り組みをしており、『名探偵コナン』の青山剛昌先生のふるさと館などを生かした観光振興に大変力を入れています。

観光振興等の取り組みを進めるに当たって、大変大きな力となりますのがやはり高速道路です。外国人観光客が、いかに時間を有効に使うかということは大変重要であり、移動距離が長いのか、短いのかということは大変大きな課題です。下側にありますクェンタム・オブ・ザ・シーズ、約16.5万グロストンの大きな船に、大体6,000人ぐらい乗ってこられる。この船が境港に着くそうです。着いた後に、観光客が一体どこまで行けるかによって、もたらされる経済効果は大きく変わってきます。高速道路がなければ、境港周辺

や米子ぐらいまでで終わってしまいます。しかしながら、山陰道が大栄東伯インターチェンジまでつながったおかげで、この周辺にあります青山剛昌ふるさと館の入館者が、この右のグラフにありますように、大幅に増えたということです。

クルーズ船は、朝の8時に来て、夜の8時に出港するという形ですから、その限られた滞在時間をどう生かすか、大変重要な課題です。高知では新たにターミナルをつくって、C I Qにかかる時間を短くする取り組みも進めるわけではありますが、何ととっても、高速道路で遠くまで行けるようになるということが非常に大きな効果をもたらすと考えています。

高知の話で恐縮ではありますが、私ども一つデータを持っておりますので、ご説明をさせていただきます。高速道路が延びていく、ネットワークとして延びていくことによって、地域にとっては、その消費圏を劇的に拡大することができます。それを表しておりますのが、この9ページの図です。

この9ページの図の左下に「宿毛市」と書いてあります。吉田茂さんのお父さんが生まれた地であったり、大変多くの名家を生んだ土地です。ここは東京からの時間距離が一番遠いところの一つです。しかしながら、この周辺は足摺宇和海国立公園等もあり、大変おいしい魚がとれます。例えばサバがとれたり、最近ではマグロの蓄養を行ったり、大変水産業が盛んなところなんです。

ところが、ここでいくらいいものがとれても、6時間以内ぐらいで到達する圏内でなければ、事実上、鮮魚を持っていったの商売は成り立ちません。もっと言ったら、野菜なども大体同じです。6時間以内に到達できる消費圏が、生鮮物などを扱って、ビジネスをしていくおおむねの消費圏として考えられる範囲になります。

これを見ていただきますと、平成18年度末までに、宿毛から6時間圏域として到達できた区間は、青で色を塗ったところなんです。そして、8の字ネットワークの整備を一つ一つ進め、平成27年度末時点では赤のところまで消費圏が拡大しました。神戸までが視野に入りました。

結果、何が起こったかといいますと、宿毛のすぐそばにあります土佐清水のブランド魚「土佐の清水さば」を扱う居酒屋が神戸で開店することとなりました。さらに、幡多地域全体の海産物を扱うさまざまな居酒屋群が神戸周辺でできてきています。これは一つの例でありますけれども、一言で言うと、こういう形で、本県の海産物を神戸まで消費圏として持っていけることができるようになったということです。

そして、8の字ネットワークが完成しますと、オレンジで塗った部分まで、消費圏が拡大していくことになります。この6時間の消費圏がオレンジで塗ったところまで拡大すると大阪も明確にこの宿毛市にとっての消費圏に入ることになってきます。

地域の産物のよさを生かして、それを外で商って、外貨を稼ぐことで、衰退する地方は、まさに地方創生ができるんだと、私どもも思っています。ただ、そのためには物流・人流というのが重要で、早くて確実な物流・人流というのを確保する必要がある。高速道路によって、私たちは宿毛と大阪を結ぶことができるようになるんだと考えています。

消費圏人口について、この右側の上を見ていただきますと、平成18年度末は800万人でした。現在これが1,400万人まで拡大をしております。そして、8の字が完成したときには消費圏2,700万人まで拡大することになります。高速道路の安定した機能、これによりまして、確実に消費圏を広げていくことができる。経済効果というものを間違いなく確実にもたらしてくれるのは高速道路だと、そのように考えています。

大規模災害に備える。日々の安全・安心を確保する。そして、経済の活性化を図る。いずれにおいても大変有効な高速道路の整備促進について、引き続き、優先順位をつけながら、重点的に進めていただきたいと考えているところです。

ご清聴ありがとうございました。

【寺島部会長】 ありがとうございました。

それでは、今ご説明いただいた内容につきまして、ご意見、ご質問等ございましたら、ご発言をお願いいたします。

【石田委員】 ありがとうございます。全く同感でございまして、意見というほどのこともないんですけども、さらに、こういうこともあるんじゃないかなろうかということをご指摘させていただきたいと思います。主に暫定二車線区間での問題でございます。知事お示しの3ページの台風10号による豪雨災害でございますけれど、道東道があって、ほんとうに農業の搬出ができて、経済被害が大分救われたという感じなんですけれども、実際ここへ行ってみますと、暫定二車線区間でございまして、かなり混雑をしております、やっぱり災害時に円滑な、効率的な輸送というものを獲得するためには、知事ご主張されました、つながることも大事だけれども、そこだけではなくて、さらに本格四車線にどう早くつなげていくかということを実感した次第でございます。

それと、平井知事と仲がよくてということで、鳥取は、これは8ページでございますけれども、いいんですけども、山陰道がちゃんと整備されていない島根県側は、これは実

はほとんどクルーズ船からのお客様が増えてなくて、そういうことからやっぱりつなげることが大事ななというふうに思いました。高知港に立派なターミナルを整備されて、その効果が期待されるというところでもありますけれども、高知県は東西に長うございまして、四万十とか室戸とか、あるいは先ほどの馬路の山の中とか、いいところいっぱいあるんですけども、やっぱり時間がかかって、なかなか行きにくいと。特に力を入れておられるインバウンド対応もなかなか難しいところがあって、そういうことが大事ななというふうに思いました。

そのことに絡めて、一番最後のスライドでございます。これは暫定二車線でさえ、こうなんだから、暫定二車線区間だったら、最高速度が70キロでございますよね。四車線で供用されますと、さらに圏域が増えて、圏域が増えるということは、来ていただける方も非常に多くなるということでございますので、そんな大した手間じゃないので、四車線になった場合のこの広がりがどうなるのかということなんかも計算していただくと、非常に参考になるなと思いました。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す。どうぞ。

【小幡委員】 ありがとうございます。大規模災害に備える道路、高速道路の大変大きな役割というのを改めてよくわかりました。1点お伺いしたいのですが、7ページのところの、今の暫定二車線区間における課題というところですが、暫定二車線というのはどうしても速度は低下するし、渋滞するし、安全性もよくないというのはよくわかるのですが、それでも何とか道路を延ばそうということで、暫定二車線でもやむを得ないという現状はあると思うのですが、ここで書かれているように、まさに地域の実情や利用状況に合わせて、何かしらの対応をすべきで、直ちに、できるだけ早急にするということがとても大事なのかと思います。その中ではワイヤーロープによる分離とか、せめて少しでも安全に走れるようにという形での対応というのが、全体のボリューム的に言うと、実情とか利用状況に合わせてと言いながらも、そうならざるを得ないところはかなり多くあるのかなと思うのですが、そのあたりいかがでしょうか。

【寺島部会長】 はい。

【尾崎全高速会長】 やはりまずは人命を守るということでありましょから、ワイヤーロープによる対応などを急いでいくことが必要だと思います。やはり四車線化が早急に求められるという区間もありまして、例えば高松周辺ですと、いつも大渋滞が起こっています。高速道路としての定時性がやはり少し損なわれるのではというときもあります。それ

から、石田先生からもご発言がありましたように、災害時において、ここはつぼだと思われるポイントがあります。そういうところは、やはり四車線化していただくということが大事だと思いますので、その重要度に合わせた対応をしていくということが大事だと思います。

【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。さっきもお話がありましたように、ここに今日お話しされたことは大体私どもも議論してきたような筋なので、知事さんが、会長がこうやってお考えいただいているのは大変に心強く思うわけなんですけれども、それに加えてということでもちょっとご意見を伺ってみたいんですけどね。特に地方について言うと、例えばサービスエリアというのも随分この内容が大変にシャビーなものもありまして、ただ、サービスエリアで全てやるというわけにもいかないから、ちょっとおりて、道の駅か何かでサービスエリアを機能を果たして、また入れればいいという面もあるし、あるいはガソリンスタンドというのも、どうも地方じゃ高速道路でなかなか供給し切れないですよ。こういう類いはどうも、道路事業そのものでやるということだけじゃなくて、地元でのいろんなお取り組みとのコンビネーションで道路システムが大いに力を発揮するという面もあると思うのでね。ぜひそういう地方自治体での頑張り方というようなことが、この高速道路にどう生きてくるというあたりについての、会長としてというよりは、知事さんとしてのお考えを伺いたいのが一つと、もう一つは、この3.11が起こって、この6年という現代でいえば、この災害に関することを前面でいえば、多くの人が高速道路というのは大事だなということもわかってくださるようになってきたし、また、高速道路の料金についても、今、思えば大変な混乱時期があつてね。ただにしてみたり、どこまで行っても1,000円ということをやってみたりして、大混乱をやつて、その結果として、比較的リーズナブルな考えで今、落ちついていますよね。

だけど、どうでしょう。今がそういうことで、国情、世論、あるいは政治家の方々、政治団体の方々もまあまあ高速道路に対して比較的温和なご意見の方が多いと思うんですが、状況によってはまたまた、いや、コンクリートでできているものは要らないねといひますか、そういう方向に行ったりね。熊しか通らない道路じゃないかみたいな話が出てきたり、何がどう起こるかわからないんですよ。そんなことを考えると、この高速道路というものに対して、特に会長、いろいろご心配されていると思うんですが、国民的な支援をします。あるいは国民的な支持を得るということに対する努力というのは、努めて重要

なことじゃないかと思うんですが、その辺は行政だけじゃなく、いろんな団体が、あるいはこういう推進団体なんかもそういうところも協力していただけないかと思うんですが、その点について、以上、2点、簡単で結構ですけれども、お考えいただけたらと思います。

【尾崎全高速会長】 まず1点目については、高速道路を生かすも、殺すも地元の努力というのは、おっしゃるとおりです。例えば高速道路が延伸すると、ストロー効果が出てしまうんじゃないかと心配するところもある。そういうところでは、一生懸命、道の駅を高速道路の外につくったりしています。何とかここにおりさせようとする。うまくそれがはまれば、外から集客力が高まるものですから、道の駅も大ヒットする。例えば高知では、中土佐町から久礼坂という大きい坂を越えて、窪川まで延びたときに、もう中土佐には人がこなくなるんじゃないかとみんな心配していました。でも、まち市場をうまく生かしたり、この間も道の駅がオープンして、2カ月に10万人来たと言っていましたから、相当のものだと思います。人が来たくくなるような拠点をあえてつくることで、高速道路の集客効果を生かしきる。それができるんだろうと思います。ですから、それはほんとうに各自治体がそれぞれの努力を積み重ねていくということだろうと思っています。

もう一つとしまして、恒常的に高速道路が効果を発揮すると思っています。地方創生とよく言われますけど、個々個別の何か商品売って、ヒットしたらうまくいくなんていう、そういう単純なものでは決してないと私は思います。地方というのは、人口減少に伴って経済が同じように縮んできた、そういうところが多いわけです。そうではなくて、いかに人口減少化にあっても、その経済自体を拡大傾向に転じさせるか。これができれば地方創生だと思います。

そのためには何をしないといけないか。明らかに交易範囲を劇的に広げていかないといけない。かつて、貿易をしてなかった国々が、例えばポルトガルとかスペインが大航海時代によって交易範囲を広げることで、劇的に経済成長しました。高知にも持てる商品はたくさんありますけれども、この消費圏というのが昔は非常に狭かった。いかに外に持って行って売れるような形で消費圏を拡大できるか。ここが大きな肝なんですね。そういう意味において、物流・人流を安定的に確保できるシステムというのは、是非でも必要です。高速道路というのはその最たるものであって、一番最後のページの紙にも書かせていただきましたように、高速道路のおかげで消費圏拡大が図られている。この効果というのは是非とも全国的にもご理解をいただきたいと思っています。

2点目について、ほんとうに国民的努力といえますか、その支持を得ていく努力というのは必要だと思います。高速道路ができた後、どういう効果をもたらすかということについて、いかに私どもがわかりやすく、特にユーザーサイドが発信をしていくかということに尽きるのではないかと思います。コンクリートでつくったものなんてと言われる方は、往々にして、つくっている過程が大事と思っている方々ではないかと思います。けれども、つくった後が大事であって、つくった後にここのごとく効果が出るのだということはいかに訴えていくか。高速道路ができたので、こういうことが起きましたといっても、ほかの要因があったんじゃないかと言われることもあったりするだろうと思いますので、私どもとしましても、例えば最後のページにあるような形で定常的、理論的にもこういう効果があるということはいかなる場合でも言える例を示そうと努力しています。今後さらにできた後の効果がいかにこれほどあって有用なのかを訴え続けていくように努力したいと思います。

**【家田委員】**      ありがとうございました。

**【寺島部会長】**    何かありますか。では、私のほうから2点、率直にご意見をお伺いしたいのは、1点目は、こちらは建設協議会としてという意味でお聞きしたいんですけども、E T Cの義務化という話について。高速道路の運用を深める必要があるということで、E T C 2.0というような言い方で、E T Cをより普及させるためにもう一步踏み込んで、保険と同じように、これを搭載していないと車として稼働させないぐらいのことまで踏み込めたら、コストからいっても、大変に大きな前進になるんじゃないかと。あるいはいろんな運用の技術も一段と進化するんじゃないかという意味でも、E T Cの義務化ということについて考えているのですけれども、協議会として何か議論されているかどうかということが1点目。

2点目は、私が見ていて、急速に全国のガソリンスタンドが減ってきており、もう半減してきているぐらいの勢いでもって変わってきていて、一方、車社会の体系が、電気自動車、E Vなんかに一気にかじを切ろうとしていたりして、劇的に変わってくるかと思うんですけども、そういうような中で、段階的にソフトランディングさせていかないと、ガソリン車が走れなくなっちゃうというほど急減してしまうのもまた問題というのがあってですね。この問題について建設協議会として、どういうことを今議論されているかなという思いで、2点お聞きしたいんですけども。

【尾崎全高速会長】 恐縮ですが、結論から言うと、2点とも全高速として組織的に議論しているということはないと思います。

【寺島部会長】 ああ、そうですか。

【尾崎全高速会長】 高知県知事として言わせていただきますと、まずE T Cについて、やっぱりもう一段、ユーザーの皆さんにインセンティブを理解していただくということが非常に大事ではないかと思えます。いずれは、全国的に普及していきたくらうと思えますが、やはりユーザーのインセンティブに訴えていくような形で、できればそれをソフトランディング的に普及していくということが望ましいのではないかと思えます。

そして、このガソリンスタンド問題について、高速道路のネットワーク上のガソリンスタンドというのは非常に有効ですし、また、災害時における流通備蓄的な観点からも非常に大事な点だと思っています。もう一つ、特に高知県で苦勞していますのは、中山間のガソリンスタンド問題です。なくなってしまうと生活を支えられなくなってしまう。そこで私どもは、小さな拠点というのをできる限りつくっていこうという取り組みをしております。県内で41カ所ぐらい、旧小学校区単位ぐらいで廃校跡地などを利用して、地域の拠点としてなすべきものとしてつくっています。そういうところで、ガソリンスタンドを支えようという動きというのはたくさん出てきています。ガソリンスタンド網というのは、生活に重要なものであって、何らかの形で生活インフラとして支えていく仕組みというのが大事だと思います。高知県の場合は中山間での問題ですので、小さな拠点として支えるという感じです。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

何かほかになれば。よろしいでしょうか。

知事、どうもありがとうございました。どうもご苦勞さまでした。

【尾崎全高速会長】 どうも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、引き続きまして、「安全を確保し、使いやすさを向上するための賢い取組の方向性」ということで、(案)を取りまとめようとしているわけですけれども、事務局より説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 高速道路課長でございます。これまでの部会でのご議論及び8月の道路分科会の建議等を受けまして、高速道路の安全・安心について今後の取り組みの方向

性を資料4に取りまとめました。これまでの3回分の部会資料、お手元の青いファイルの中にとじておりますので、ごらんください。

なお、6月23日にご説明がありました、徳島県知事様から、その当日のご質問を受けての追加資料が提出されております。本日の資料の参考2、一番下のところがございますけれども、1枚目が観光について、2枚目が物流についてでございます、高速道路の効果を具体的にご紹介くださっております。

それでは、資料4をごらんください。5月の部会でご説明申し上げましたように、高速道路を取り巻く環境といたしまして、高速道路のネットワークの進展、安全上の課題の顕在化、激甚化する災害時等への期待、物流の生産性向上などの時代的な環境の変化であります。それを踏まえて、高速道路の安全・安心に関しまして、2番目でございますけれども、目指す方向性として3点。世界でも高い安全性、災害に強く回復力が高い高速道路、そして、使いやすく、快適で安心の3点でございます。

その際の留意する視点といたしまして、利用者の視点と行動を重視する。他分野の施策との連携を考える。最新技術の開発と活用を考えるべきとのご意見をいただいているところでございます。

真ん中のところの左側、オレンジ色のところがございますけれども、具体の方向性について、まずは安全の確保についてでございます。

①番、暫定二車線につきましては、早期に必要な対策をすべきであり、四車線化を推進するとともに、付加車線の設置や3車線運用などの工夫をするべきだというご意見。また、当面の措置として、ワイヤーロープを標準構造としてできるだけ設置をするべきというご意見。

また、2番目の逆走対策といたしまして、2020年に事故ゼロを実現するため、ヒヤリハットや自動運転技術の活用もすべきとのご意見を頂いております。

③番、歩行者・自転車の進入対策では、ナビアプリ事業者との連携、ピクトグラムの活用などのご提案を受けております。

④番、自動運転では、積極的な取り組みをすべきであり、特に新東名では6車線運用が可能となるような環境整備が必要とのご意見を受けているところでございます。

続きまして、真ん中の2つ目の柱、青いところでございます。強靱で信頼性の高いネットワークの構築でございます。まず災害対策でございますが、一般道路と連携したネットワークとしての防災対策を実施すべきであり、耐震補強、SA・PAの防災強化、交通途

絶するおそれのある区間において暫定二車線区間の四車線化等の推進、豪雨などに対する通行規制の新たな基準の設定、道路の区域外から発生する災害への対応を強化するというようなご指摘をいただいております。

さらに、今後、大規模更新とか大規模修繕で増加することが確実な工事規制についてでございますが、その影響の最小化を図る工事規制マネジメントを新たに実施する。また、通行止めの頻度が高い暫定二車線の区間については、その大規模更新時に代替となる車線経路の整備や拡幅等を計画的に推進すべきとのご指摘をいただいております。③番、雪の対策といたしまして、立往生を防止するための対策、また、チェーン未装着車両等に対するペナルティ等の検討、準天頂衛星の活用等につきまして、建議のほうでもご指摘をいただいているところでございます。

3つ目の柱でございます。右側でございますが、緑色、快適でございます。①番、休憩施設につきましては、ウェルカムゲートや、道路協力団体等と連携した施設の活性化、一時退出の本格的運用、駐車場の容量の拡充整備とともに、その利用者の追加費用の負担、高速道路外の施設の活用についてご意見をいただいております。

②番でございます。急成長をしております高速バスにつきましては、バス停配置の見直し、パーク・アンド・ライドの推進、そして、サービスエリア、パーキングエリアで高速バス同士での乗り継ぎを可能とするようなバスターミナルの整備について、ご意見をいただいております。

③番、トラック輸送につきましては、後続無人隊列走行や、ダブル連結トラックの導入・普及に向けまして、サービスエリア・パーキングエリアにおけるトレーラーの分離・連結スペースの整備。また、サービスエリア・パーキングエリアを活用した中継輸送についてのご意見をいただいております。

④番、訪日外国人旅行者への対応でございますが、サービスエリア・パーキングエリアにおける案内の強化。ナンバリング、ピクトグラム、多言語ナビの活用。そして、外国人ドライバー特有の危険箇所の把握などを挙げております。

一番下でございます。左下、そのための仕組みづくりといたしまして、まず無料区間も含めまして、達成目標を設定した「安全・安心計画」を策定し、毎年度の事業計画に反映していくような仕組みとし、その必要な費用の設定を検討しなければならないのではと考えております。

項目3の2番目でございますが、費用の負担のあり方でございます。有料区間では、コスト削減や目標前倒しなどの経営努力。無料の区間では、交通安全事業に係る新たな制度を設け、安定的・持続的な財源を確保して実施することが必要なのではないかと考えているところでございます。また、無料の高速道路で、暫定二車線を四車線化する場合には、利用者負担、有料道路事業による整備を基本として、検討することが必要と考えております。

項目の4でございますが、今後の検討課題でございます。まずオリンピック・パラリンピックのときの導入も含めた戦略的な料金体系の導入の検討。そして、首都圏、近畿圏に続いて、中京圏での料金体系の検討。また、無料区間と有料区間の混在していることの整理の検討が必要であると。

3番目でございますけれども、有料道路につきましては、償還後の維持管理費の負担のあり方の検討が必要であると。

4番目でございますが、ETC2.0の普及促進、オープン化といたしまして、義務化などとあわせて、そのデータのオープン化などの利活用の検討が必要であるというようなことを、今後、引き続きの検討課題として挙げております。

資料4の説明は以上でございます。本日、これにつきましてご意見を承りまして、次回の部会で具体的の方針を提出させていただきたいと考えております。

以上でございます。

**【寺島部会長】** どうもありがとうございました。ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問等ございましたらご発言いただきたいと思います。いかがでしょうか。どうぞ。

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

私が考えたのは、1つめは3)の緑のところの快適な利用環境のところについてです。入れておいたほうがいいのではないかと思うのは、使いやすさという意味でのインターの数ですね。日本というのは割とインターの間の距離が長過ぎるとよく言われていますけれども、それでは使いにくいんじゃないかと思うわけです。例えばよく逆走の事故が起こる理由として、これはまた別に1)にありますけれども、むしろインター間の距離が長いために、一旦そこを逃したら、なかなか降りられなくなることになるから、逆走しても降りようと思う人がいるかもしれない。しかし、インターチェンジの距離が短いと、無理に逆走することがなくなるかもしれない。

地方の道路の場合、高速道路にほとんど人が乗らない理由に、地元の人が地域内で移動するときに、インター間の距離が長いと、長距離に乗る必要がないですから、なかなか利用しにくいことがあります。インター間の距離が短いと、ちょっとした用事でも使いやすくなるかもしれない。このように考えると、インターチェンジの間の距離を短くするような、スマートICでいいと思うので、そういう点についての記述があったほうがよろしいのではないかと。

もちろんインターチェンジの設置には費用負担が関連してきますが、新幹線の請願駅みたいに、インターチェンジを地元が望むなら地元の負担で設置を考えてもいいかもしれませんし、何かそういう点での記述があればいいんじゃないかというふうに思いました。

2点目は、これは同じ3)の④のところの訪日外国人旅行者の話です。これは高速道路に限った話ではないんですけども、訪日外国人旅行者対応という大抵、言葉の話で終わっちゃうんですね。ここも最初の2つの黒丸は言葉関係で、確かに言葉が一番大事とは思いますが、言葉だけが訪日外国人対応なんだろうと思うのです。特に日本の交通の文化とか、高速道路走行の特有の慣習とか、ウィンカーの出し方とか、よくお礼のかわりにハザードランプをつけたりしますよね。そういういろんな日本固有の、外国人から見て戸惑うようなことが、いっぱいあると思うんですが、言葉だけではない、そういうところの対応というものも入れたほうがいいんじゃないかと思います。

その2点です。以上です。

**【寺島部会長】** はい。山下さん。

**【山下委員】** 2)の①のところでも触れてあることなんだろうと思うんですが、今日のお話とも絡みますけれども、高速道路自体をやっぱり頑丈にというか、ちょっとぐらいの豪雨とかで崩れて通行止めになるとか、そういうことができるだけないようにつくっていかないといけない。もちろん既存のものをどう強化していくかというのものもあるけれども、つくるに当たっての設計のところ、あるいはどういうところまで道路区域として確保して、災害等を想定して整備していくかみたいなことも、何かもう少しゆとりを持って考えていいのではないかなという気がしています。

以前、いつだったか覚えてないんですけど、お話があったと思うんですが、道路区域外が原因で土砂の崩落等があるということでしたが、道路ができてからそういう、弱い状況が道路管理者の責任区域外でできてくるということもあるだろうけれども、しかし、他方で、そういうところをあらかじめ想定できるんだったら、もうさっさと買収して道路区域

に入れ込めないか。あるいは道路区域にしなくても、道路管理者として何らかの手が打てないかみたいなことも考えていいのではないかという気もちょっとしています。

要するに、災害時の高速道路に対する期待が高いのであれば、まさにその高速道路ができるだけ通行できないようなことにならないように維持管理をしていく。あるいはそういうことを想定しながら、少しレベルの高い道路をつくっていくということがこれから必要ではないかなという気がして、それが防災・震災対策みたいなのところにも反映していけばどうかというのが意見です。

【寺島部会長】      ありがとうございました。

【家田委員】      いいですか。ありがとうございます。手短に。今、山下先生がおっしゃったのは僕も同感でね。そのところも一つの肝だと思うんですね。この中で、2)の中に出ている道路区域外に起因する災害というのはそこにあってね。ただ、おもしろいことに、特別沿道区域という名前だと思ったけど、そういう制度があるんですね。そこは自分の道路区域じゃなくて、民地でいいんですけど、そこを指定すると、そこに、法律的には正確な用語じゃないんだけど、強権発動じゃないんだけど、まあ、手を入れられるんです。ところが、日本の高速道路では、特別沿道区域を指定されているところが実態としてないんです。つまり、それは制度の問題を改善する余地もあるんだけど、運用の問題というところで勉強があるなと思って。まあ、多分そんなことがあって、ここに書いてあると思うんだけど、そこをより明瞭に意識する必要があるんじゃないかという。これは今、山下先生がおっしゃったのに対する私も便乗しての発言なんですけどね。

それ以外に1つ、2つ申し上げると、1つはこの暫定二車線という問題はやっぱり今回の非常に大きな山なので、ぜひこれの改良が責務で、喫緊の課題であるという格好でお願いしたいんだけど、その暫定二車線の問題で、明瞭にさっきの知事のお話にもあったけど、平均旅行速度が落ちるというのは確かにそうなんですよね。だけど、実は落ちているのは平均旅行速度だけじゃなくて、その変動が大きくなるんですよ。たまたま目の前に遅いのがあってずっとよけてくれなかったら、もう当初予定じゃ30分で行くところが45分になっちゃったりするわけですね。これが二車線、三車線、片側にあると、これは渋滞さえしてなければ、信頼性がぐっと上がるんですね。旅行時間の信頼性向上という面も明示的に書きになる余地があるんじゃないかというように思いました。これは2点目です。

3点目が、逆走の対策のところ、自動運転技術の活用の検討と書いてあるのは、これはもちろん長期的にはそのとおりなんだけどね。だけど、逆走問題というのは、喫緊性が

らすると、すぐに役立つなきやいけないので、自動運転というフェーズよりは、もっとずっと手前の、広い意味では自動運転かもしれないけど、普通の国民は、自動運転といったら、目をつぶってもいいような世界ですから、むしろ警告を適切に発するようなコーション、あるいは運転支援というようなところで、早急に取り組むというような意味で、この3つ目の丸のところ、書いたほうがいいんじゃないかと思いました。

それから、4点目で、SA・PAなんですけどね。いろいろ私のところの学生がいじってみると、SA・PAも場所によっては入るでしょう。それで、とまるどころないねというところ、またグルグルグルッと回ってきて、またもう一回違うレーンを見てから行ったりできるんだけど、場所によってはできないんですね。もう行くといったきりで、あとは出るしかない。こうなると、そこで逆に好きになるんですよ。だから、せこい話なんですけど、サービスエリアの中、あるいはパーキングエリアの中での車の動線処理というのが見直す余地があるんじゃないかというのが、割と細かいんですけども、効くんじゃないかという感じがいたします。それは渋滞対策も含めてね。これが4点目。

最後、もう一点だけ申し上げると、一番右側に高速バスの利便性向上で、バス停の配置の見直しや機能の向上の推進とあるんですけど、ここはぜひ整理して教えていただきたいというレベルの問題なんですけど、バス停にも東名から始まって、本線上につくっているバス停をつくってきた路線が意外にあるのと同時に、本線にはつくらないで、下におろして、しかも、うんと下までおろしちゃうケースもあるし、料金所のところでおろすケースもあるし、多々あるんですよ。

それがどういう物の考え方で、どの路線ではどういうふうな思想のもとにやってきたのかというのが、僕も随分調べたんですけど、あんまりよくわからないんですよ。過去の経緯なり、そこでの課題整理なりをした上で、この高速バスの利便性向上の中のバス停というのを、単なる配置の問題だけじゃなくて、その設置の仕方なり、計画、設計の問題も含めてお書きになるとよろしいんじゃないかと思いました。

以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【太田委員】 2点申し上げたいと思います。1つ目は、利用者の観点からどう料金問題を考えるかということと、それに関連して料金原則あるいは負担原則の考え方について申し述べたいと思います。この2つは相互に関係するので、行ったり来たりするかもしれません。

ポイントは3の2)の費用負担のあり方についての話です。1つ目は、今いろいろ先生方からお話が出ていましたけれども、走行時間の確実性も含めて、また安全も含めて、サービス水準に対して、利用者は価値を見出してお金を払うと考えると、四車線は有料だたるべき一方、二車線は無料でいいのではないかと整理も、利用者から見ると、合理的であると考えられます。ところが、ここで難しいのは、暫定二車線と恒久二車線で、アメリカあたりだと簡単にそれをつかえられるのですが、暫定二車線のものを恒久二車線につくりかえるのが非常に難しいのが日本の道路のつくり方の構造であるのが実態です。そうように考えると、この暫定二車線をどのようにしていくかというのが一つのポイントだと思います。

そういう意味では、暫定二車線のほうが恒久二車線よりもサービス水準が低ければ、恒久二車線が無料であるべきなら暫定二車線も無料にしまえというのは簡単なのですが、いや、暫定二車線は必ず四車線にするのだから、二車線のうちの間もお金払ってねというのは一つの合理的な考え方だろうと思います。鉄道の特特制度のような、複々線化する前に、複線の間でもサーチャージを取るという考え方と同じだと思います。そうしますと、暫定二車線については当然、料金はいただくんですけども、このぐらいのめどで四車線にするつもりですというような計画を提示していくことが重要であると思っております。それが1点目です。

2点目は、先ほど料金原則とか負担原則に関連する話になります。経営努力で早期に整備するというのは国民にも説明しやすいと思います。しかし、これでは、経営努力して、コスト削減して、安いコストでいろんな安全対策をするということなのですけれども、それはコスト削減の範囲内でしか新しい整備ができないということにもなってしまいます。そういう意味では、整備目標に対してこのぐらいの費用が必要である、についてはそれに対してコスト削減でこれだけは財源が調達できる。だけれども、どうしても足りない部分については、場合によっては、先ほど暫定二車線のところで申し上げましたけれども、料金の形で何らかの負担を求めていくということもそろそろ言ってもいいのではないかと思います。

今の民営化された構造の下で、非常に難しいのは、工事をするときのコスト削減は会社の努力でできるのですけれども、機構の努力の評価が難しい。今、調達金利を下げる、なるべく金利を安く調達して、債務をどんどん圧縮していくという機構の努力が、当然会社側の経営状態に影響してくる構造になっています。けれども、機構がどれだけ努力しても、

金利が上がってきた場合には、会社の努力でそれを埋められない構造になっています。そういう意味では、将来的に物価を上げようという政策を国がとっている以上、そのうち金利も上がってくる可能性も高い。資材価格も上がる可能性もあると。そのコストプッシュのときに、料金自体は45年間変わらないという約束、民営化のときに約束したような感じになっています。しかし、法的にはそう書いていないので、いつかは料金のほうを上げざるを得ないときが来るだろうと。そのときに、こういう理由で上げざるを得ないので、すときちゃんと説明できるようにしておかなければならない。

そういう意味では、その負担原則とか料金原則をしっかりと整理しておかなければいけないし、その中に、この安全・安心の問題、暫定二車線の四車線化の問題等々も含めて、全体像をそろそろしっかり構築していく、提示していくときに来ていると思っています。

【寺島部会長】 ほかにご意見のある方。どうぞ。

【石田委員】 ありがとうございます。ご苦労さまです。何点かあるんですが、手短かに申し上げたいと思います。左下の施策推進のための体制・仕組みづくりの中で、「安全・安心計画の策定」と書いてございまして、これはほんとうに大事だと思います。ぜひ工夫をしていただきたいのは、これからの高速道路のあり方のビジョンとか構造というのを提供すべきサービスレベルの目標をきっちり書いていただくということをぜひお考えいただきたいと思います。そうじゃないと、何か普通にやっていると、真ん中の1)、2)、3)で書いてあるようなことだけをバインディングするだけでは、これからご負担をお願いする場合も出てこようかと思えますけれども、何のためにやるのかということがきちんとわからないと、なかなかそういうことを説得する、お願いするということは難しいと思いますので、ぜひこの安全・安心計画というのはしっかりしたものをつくっていただければというふうに思います。

2番目は、E T C 2.0の普及促進・活用・オープン化で、寺島部会長も常々おっしゃっておられるように、義務化の問題とかE T C 2.0の普及促進というのがほんとうに大事なんですけれども、特にE T C 2.0の普及促進に関してぜひお願いしたいことがあります。これはE T Cの今の情報保護の観点の根幹にかかわる問題でございまして、なかなか難しいとは思いますが、ぜひご検討をお願いしたいと。何かというと、今、E T Cの個人情報というのは、個人情報保護の観点から、例えばIDは毎日毎日変わるとかですね。あるいは500メートル内ではデータはとらないということで、提供する個人が自分のデータを十分に活用できないという、そういう状況がございまして、何か集計すると、道路

管理者にとっては極めて質の高いデータが得て、それは活用できるんだけど、やっぱり提供していただく個人の方が自分のデータを活用できるという環境をぜひ実現していただきたい。そうじゃないとなかなか普及しないと思うんですね。反射的な効果だけでは自分自身の楽しさが無いということもありまして、実際、個人所有の乗用車へのETC2.0の普及はなかなか難航しているというふうにも伺っておりますので、ぜひご検討いただきたいと思います。

あともうちょっとあります。一つは、高速道路上の駐車場の問題でございまして、これは高速道路のサービスエリアのあり方とか、あるいは道の駅もそうですけれども、もうちょっと目的化してもらおうよ、楽しんでもらおうよというふうなことも進んでおりまして、そうしますと、やっぱり滞在が長くなるほどお金を使っただけでとかございまして、ぜひそういう観点から駐車場利用料の考え方とかですね。ここに書いてありますけれども、むだな長期滞在というのは抑制すべきなんだけれども、歓迎すべき長期滞在も、長期駐車もありますので、ぜひその辺をお忘れなくというふうに思います。

それと、トラック輸送の支援のところ、隊列走行の分離連結スペースはSA・PAに限る書き方をしておるんですけども、トラックのオペレーションとか運転手さんのことを考えると、高速道路の付属施設というところとちょっと大胆かもわかりませんが、高速道路外で適切なところにこういう基地を設けるといって、そういう配慮があってもいいのかなというふうに思いました。

それとあと、2番目の強靱で信頼性の高いネットワークの構築で、高速道路こそちゃんとした安全な道路と、サービスレベルの高い道路なんですけれども、不幸なことに、大雪とか大雨時は高速道路のほうが先にとまってしまいますよね。何うと、最高速度を守ってくれない自動車が多いから安全性を担保できないからとめるんだというふうなことですけれども、最近、クルーズコントロールが結構普及してまいりまして、あとはそれを外部からどう与えるかと。そういう機能を備えた自動車だけ通ってもいいよみたいなこともあり得ると思いますので、自動運転の先駆けといいますか、そういう観点から悪天候時、災害時の高速道路のさらなる活用という観点にも資すると思いますので、ぜひそういうことも検討いただければと思います。

以上です。

**【寺島部会長】** はい、どうぞ。

**【根本委員】** 私から2つ申し上げたいと思います。

まずETCの義務化の話ですけれども、これは私自身はちょっと難しい、結構ハードルが高いんじゃないか。クレジットカードを持ってない人とかの扱いをどうするかということもあります。ですから、現金収受をなくすためにカメラによるナンバープレート課金ですね。これをやっぱり並行して検討していただきたいと思っています。欧米では結構導入するところが増えていきます。現在でも、料金所にカメラがありますけれども、あのカメラをもう少し精度のいいカメラに変えれば、相当の精度で今はもう読み取れるということがわかっていますので活用すべきです。

ただ、車の所有者に料金を払ってもらわなきゃいけないというところがあります。これもドイツとかアメリカで、法整備が進んで、それが可能となっているということなので、その辺ちょっと勉強して、少し日本で導入できるかどうか、検討をお願いしたいと思いません。

それから、その上にあります4の3) 維持管理・更新に係る負担のあり方のところですが、これは先ほどの説明で、償還後の仕組みということでありました。永久管理有料も考え始めるんだということで、これはかなり強いメッセージになっているなと思ったわけですが、それがわかるように、ちゃんと書いておいていただければと思いました。

あと、私としては、首都圏で対距離シームレス料金を導入したとき、車種区分は統一化したんですけれども、車種間の負担の比率というのは手をつけなかったんですね。あれは、実はそれも検討していただきたい内容です。答申では、もう少し具体的に負担のあり方の中身を書いていただければと思いました。

以上です。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【大串委員】 すみません。2点あります。

1点は、サービスエリア・パーキングエリアについてなんですけれども、最近、新潟も上のほうにどんどん、新潟から山形に延びるに従って、やっぱり地域の盛り上がりがありまして、いかにサービスエリア・パーキングエリアでいろんな案内等々充実して、地域内に、人に来てもらうかという試みをされようとしておりますので、ぜひやっぱりサービスエリア・パーキングエリアを地域振興の一つの契機となるようなものにしていくんだという心構えとともに、一つは、パーキングエリアは通過されてしまって、利用されていないようなパーキングエリアも多々ありますので、そういったところでトレーラーをしっかりと、トレーラー駐車場として活用していただけるような施設を充実していただくと。

つまり、サービスエリアに皆さん、個人のお客様は行きがちですので、そういったところが広いからということで、トラックもそこにとということになりますと、かなり異常な配置になったりとかするかなと思いますので、サービスエリア・パーキングエリアの使い方に関してはいろんなパターンを考えていただいて、その場所に最適なやり方の設定というのをお願いしたいなというのが1点目です。

2点目が、強靱で信頼性の高いネットワークで、これは高速道路だけが閉じているわけですけれども、高速道路が通っているエリアというのは、かなり中山間地域を通っている場所もありまして、そこに限界集落じゃないですけれども、かなり災害とかに脆弱性のある集落があったりすると。実際すごく高速道路が近いという地域があるというふうに聞いております。そういったところに何かあったときに高速道路に少し道が通じていると、地域を助けやすかったという話もありますので、ぜひ高速道路周辺の地域にも少し目配りをしていただいて、災害時にそういったところにいろんな物資等、供給できるような体制とか組める場所がないかどうかというですね。そういう目配りも高速道路の価値を非常に高めるものだと思いますので、高速道路のみに関係した脆弱性ではなくて、地域の脆弱性を改善する高速道路ネットワークということも含めて、少し視野に入れていただければいいかなと思いました。

以上です。

**【寺島部会長】** その他ございますか。どうぞ。

**【井伊委員】** 一番最初の上のところ、「賢い取組の方向性」というふうにうたっておられるんですけれども、これは役所含めて取り組まれることなので、みずからが取り組むことを「賢い」というふうにうたってしまっているのかなというのが読んで最初の印象だと思います。

あと、誰に対してこういうものを提示していくかということにもなってくるんでしょうけれども、それでいうと、私が指摘したいのは、3)のところ、こういうものをつくった後に、国民に対してどういうふうな形で高速道路を使ってもらんだというところまで含めての広報というかですね。そこまでやってこそその取り組みなので、そこまでを考えてのことまでもうちょっと言及されて、多様な主体との連携・協働ということの具体化ももう少し込めて書かれたほうがよろしいんじゃないかなと思いました。

**【寺島部会長】** ありがとうございます。

【家田委員】 すみません。1点だけいいですか。追加で1点だけ。さっき言い忘れたんだけど、この最後のところのE T C 2.0の普及促進・活用・オープン化等というところに関連してなんですけど、座長が前からおっしゃっているように、E T C義務化。要するに、あれがE T Cだけになることによるメリットはものすごく大きいのでね。ものすごく大きいので、ぜひそっちの方向は、方向だけでも出すべきだと僕は思うんですけどね。それに当たって、ここでちょっと申し上げたいのは、日本のE T Cの過去の歴史というのをやっぱり踏まえて書かなきゃいけないって、非常に高いスペックで、非常に高い車載器で、それで始めたみたところ、買うやつなんか全然なくて、それで、どうしようもないというので、料金を下げてみたり、あるいは公的助成をやってつけてみたりということをや右往左往やって、やっと今、80%とか90%でしょう。すばらしいですよ。

だけど、そこを踏まえると、E T Cの車載器そのものをうんとコストダウンしなきゃいけないんだというモチベーションがないと、やっぱりみんなが、あんなに使わないんだから、俺のところは要らないんだよというところを乗り越えられないんですよ。だから、スペックアップしてすばらしいことができるE T C 2.0というのは一方で必要だけれども、そんなところまでやる必要がないというようなことを考えている人たちがね。古い意見しか出ないユーザーについてはもうちょっとスペックダウンしてでも、コストを今の3分の1にしましょうよとか、そのくらいのことは言いつつ、義務化、あるいは何年くらいには義務化するから、その前の段階については、あんまり使わない人については、昔の公的助成で車載器をつけてくれたように地方部のおじいさん、おばあさんの車につけてあげるぐらいのことをやったっていいんじゃないかという感じがするんですが、ここは少し、そういうことも含めてよく検討の余地があるんじゃないかと思いました。

以上です。

【寺島部会長】 はい。児玉さん。

【児玉委員】 E T Cの関係で、私もE T Cの義務化というのは非常に賛成なんですけれども、一方で、こういう問題が起こっているという話を聞いたことがあるんですが、駐車場の混雑に関連するんですけども、昔はお金を払っていた時代は、あまりにも長時間、高速道路にいと、滞留していると、それを見て、料金所で誰何されて、呼びとめられて、「何していたんですか」と、こう言われて、ある程度の抑止効果があったというわけですね。ところが、最近はE T Cですから、全くそのまま通っていつちゃうと。だから、そういう抑止効果が働かなくなっていると。それが駐車場の長時間の利用というのにつながっ

ているんじゃないかという話をしている人がいたんですよ。ですから、E T Cの普及はいいんですけども、それに伴う逆のモラルハザードみたいなものが起こり得るので、その辺はきちんとチェックするという仕組みはやっぱりあわせて導入していくべきだと思います。

以上です。

【寺島部会長】 ありがとうございます。じゃ、最後に私のほうからですね。問題意識は凝縮すれば1点なんですけれども、報告も兼ねてなんですけれども、要するに、この委員会の先見性にもかかわることなので、私は技術革新、イノベーションインパクトをレポートの中にしっかり視界に入れているというところをとりたいというか、そういう考え方が大事なんじゃないかと思います。

というのは、まず最初に、ここに準天頂という言葉が出てきていますけれども、報告の前提として、日立が開発したこのGPSの精度を上げる準天頂なる仕組みが、今、1機、1機、飛び上がり始めていますけれども、今後のタイムスケジュール、タイムテーブルとともに、道路行政に準天頂衛星の導入がどういうインパクトを与えるのかということをしつかり視界に入れておくというステップが必要だろうなというふうに思います。

というのは、今、世界的にGPSの問題がすごく重要になってきていて、僕は10日ほど前、ロンドンでブリグジットのことで話をしているときに、イギリスがEU共通のガリレオという仕組みから出るか出ないかで、大変もめ始めているんですね。出るとすれば、金を取るということ、ものすごい高額な金をイギリスは負担せざるを得なくなると。イギリスが、じゃ、アメリカのGPSに乗るのか。インド、中国も働きかけているから、そっちのほうに入るのかとか、さまざまな問題が今起こっているわけです。

そういう中で、日本の準天頂というのは、世界にも冠たる精度を上げる技術で、10センチ、15センチの単位での誤差になってくるわけですね。これは8機打ち上げれば、ほとんどアメリカのGPSに依存しなくても済む仕組みになると。これが日本の道路管理に圧倒的に有利に働いているということが検証、実証されてくれば、これは例えばインフラ輸出なんかというときにも、日本のGPSに誘い込んでいく上でも大変大きな、準天頂衛星というキーワードがここに見えてきているというのはすごく重要だと思うんですね。

その精度を前提にして、E T Cの義務化、E T C 2.0の世界に入ってしまったときに、私は皆さんがおっしゃっているとおりやわらかく考えるべきだと思うけれども、なぜ義務化しなきゃいけないかというときに、安全を考えてという点で極めて説得的な話としては、

例えば逆走対策で、E T Cに逆走対策の警報装置が連動しているというような形にしておけば、これを義務化しなきゃいけない必然性というのは非常に説得力を持ってくるとかです。そういう形のシナリオが必要になってくるんじゃないかなと。

それから、この徳島県が出してくれた今日の2枚の資料で、よくフォローアップしてくれたなというふうに思うんですけど、モーダルシフトのことが出ていますよね。我々のヒアリングの中でも一つ気になったポイントがあったんですけども、例えばこのトラックの運転手さんを休息させる仕組みで、2ページ目のところに、いわゆる四国と九州をつなぐルートが、フェリーを使うことによって2時間半休めるというようなモーダルシフトの話が出ています。ただ高速道路というだけじゃなくて、総合交通体系の中で、より高速道路を生かすためにも、こういう類いの使い方もあるんだということについて踏み込んでいけば、この働き方改革なんかとも絡んで、この種の話というのは我々の視界に入れておかなきゃいけないことなんじゃないかなと。ですから、私が言いたいことは、この技術革新要素とか、こういう知恵をどういうふうにこの先見性としてこの中に織り込んでいくのかということに工夫をしていこうじゃないかという意味で発言しているわけです。

ということで、一連の皆さんがそれぞれの思いを発言されたんですけども、事務局のほうというか、国交省からの、道路局からの若干の質問に関する回答ということでもないと思いますけれども、付加的発言、捉え方等ございましたら、ご発言ください。

**【高速道路課長】** 多くのご意見を頂戴しました。今日、A3用紙1枚におさめるために、箇条書きになっておりまして、少し言葉足らず、説明足らずのところもあったかと思えます。多くのご意見を頂戴いたしましたので、それを受けて、内部でまた検討させていただいて、次回はきちんと文章化し、また、図表も交えて詳しくご説明を申し上げたいと思えます。

以上でございます。

**【寺島部会長】** ありがとうございます。

各委員におかれましては、追加のご質問、ご意見等があれば、後日でも構いませんので、事務局のほうにお伝えいただくということにしておきたいと思えます。

事務局におきましては、本日の意見は、これから出てくる意見等もあわせて、できれば、本日欠席の委員の意見も踏まえて、次回の部会において一定の取りまとめ案という形で提示をしていただきたいと思います。

本日より予定された議事は以上でございます。議事進行を事務局へお返しいたします。

【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。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、速報版としま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 —