

令和5年10月24日

**【総務課長】** 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59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、国土交通省道路局総務課長の永山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、ウェブ会議も併用しながらの開催となっておりますので、御発言の際は手挙げ機能を御活用いただくなど、円滑な進行に御協力のほど、よろしくお願いいたします。

また、御発言の際はマイクのミュートを解除いただき、それ以外のときはマイクをミュートにさせていただきますようお願い申し上げます。なお、会場で御出席の方におかれましては、御発言の際は、お手元のマイクのトークボタンを押し、ランプが赤く点灯してから御発言をお願いいたします。御発言終了後は、再度トークボタンを押し、ランプを消灯させていただきます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の丹羽より御挨拶申し上げます。

**【道路局長】** おはようございます。道路局長、丹羽でございます。

本日は、大変お忙しいところ、朝倉部会長はじめ委員の先生方には御出席いただきまして、ありがとうございます。また、前回に引き続いて料金についてのヒアリングということで全日本トラック協会の皆様、また中日本高速道路株式会社及び東日本高速道路会社、西日本高速道路会社の皆様、また、後ほどウェブにて本州四国連絡高速道路株式会社の皆様、本日は御参加いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の議題でございますが、前回に引き続いて今年度末で期限となる高速道路料金について、3団体からお話をお伺いしたいと思っております。

また、もう一つの議題でございますが、広域道路ネットワークについてということで、これまで地方ブロックごとに策定してまいりました新広域道路交通計画、また新たな国土形成計画において示されました国土づくりの方向性を踏まえまして、今年の3月から4回ほど、先生方からブロックを超えた全国的な観点からの様々な御意見をいただいたところでございます。

本日の部会におきましては、これまでの意見を踏まえまして、国土を取り巻く様々なリスクの中で、これからの日本をどうしていくのか、これをよく見据えて次世代の高規格道路ネットワークに求められる役割、またその構築に当たっての基本方針など、高規格道路のネットワークの在り方についての中間とりまとめ（案）を取りまとめましたので、先生方の御意見を賜ればと思っております。

限られた時間ではございますけれども、先生方からの忌憚のない御意見を賜りたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

**【総務課長】** 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。

また、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、井伊委員、太田委員、小林委員、佐々木委員、羽藤委員におかれましては、御欠席との御連絡をいただいております。

本日、御出席いただきます委員の方は9名となり、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。

本日の資料は、配付または別途お送りさせていただいておりますが、議事次第、資料1として委員名簿、資料2として事務局からの報告事項、資料3として（公社）全日本トラック協会提出資料、資料4として本州四国連絡高速道路株式会社提出資料、資料5として中日本高速道路株式会社提出資料、資料6として中間とりまとめの概要（案）、資料7として中間とりまとめ（案）、資料8として今後の進め方、参考資料1として中間とりまとめ（案）参考資料でございます。不足がございましたら事務局まで御連絡をお願いします。

それでは、まず、資料2につきまして、事務局より御報告させていただき、議事へ移りたいと思います。

**【参事官（有料道路管理・活用）】** 参事官の松本と申します。

それでは、資料2を用いまして、高速道路における耐震補強について報告申し上げたいと思います。

資料2の2ページ目をお願いいたします。先般、10月13日に、会計検査院より、ネクスコ3社及び本四高速の4社に対しまして、各会社が管理する橋脚の耐震補強の実施状況に関する意見表示がございました。これを受けまして、一部報道では耐震完了は1割と

いう報道もございましたが、耐震補強の進捗状況について御説明申し上げたいと思います。

資料右上の「【参考】耐震補強の内容について」という表を御覧いただければと思います。平成7年の兵庫県南部地震以降、落橋・倒壊防止するために必要な対策、いわゆる耐震性能3を優先して行い、その後、橋としての機能を速やかに回復させるために必要な対策、いわゆる耐震性能2について取り組んできたところでございます。

その結果、現在までの進捗状況でございますが、資料左側の括弧内を御覧いただきたいと思っております。高速道路会社が管理する橋梁は全体で1万7,605橋でございます。落橋・倒壊を防止する対策につきましては全て完了してございます。また、橋としての機能を速やかに回復させるための対策につきましても、令和4年度末時点で全体の77%に当たる1万3,600橋で完了してございます。

これに対し、会計検査院の指摘は、橋としての機能を速やかに回復させるための対策について、平成28年の熊本地震の発生時点で未完了となっております4,454橋、これが検査対象ということでございます。このうち令和4年度末までに新たに対策完了に至ったものが、その約1割に当たる449橋にとどまっていたというものでございます。

国土交通省といたしましても、高速道路の耐震化は大規模地震発生時に緊急輸送道路として円滑で迅速な復旧活動を支える観点から極めて重要と考えてございます。今回指摘のありました残る4,005橋につきましては、今後の耐震補強の実施計画を改めて年内目途に策定するよう、4社に指示をしたところでございます。引き続き、今年改正いたしました道路特別措置法に基づく料金徴収期間の延長による財源も活用しながら、高速道路の更新事業と併せまして耐震補強対策を推進してまいりたいと考えてございます。

次の3ページには、10月17日に行われました国土交通大臣の会見要旨をつけさせていただきます。

報告は以上でございます。

**【総務課長】** 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思います。

朝倉部会長、よろしく申し上げます。

**【朝倉部会長】** 分かりました。おはようございます。

それでは、これより議事を進めさせていただきます。

今の報告については、分母の取り方ですよね。分子はいかんともし難いので、分母の取り方によって誤解を招く可能性があるということだと思います。ありがとうございました。

それでは、本日は議事次第のとおり、まず議事1の関係団体へのヒアリングということ

で、高速道路料金に関する関係団体の御意見を頂戴するために、全日本トラック協会副会長の寺岡様、理事長の若林様、中日本高速道路の代表取締役社長、小室様、経営企画部長、前川様、東日本高速道路経営企画部長、松坂様、西日本高速道路経営企画部長、諸富様に対面で御出席いただいております。また、リモートでございますけれども、後ほど本州四国連絡高速道路の代表取締役社長、後藤様、それから取締役常務執行役員、佐々木様に御出席いただく予定です。

本日は、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日の進め方でございますが、議事1のヒアリングについて全日本トラック協会、それから中日本高速道路、本州四国連絡高速道路のそれぞれの団体におかれましては、事前をお願いしまして説明用のビデオをつくっていただくという大変御面倒をおかけいたしました。どうもありがとうございます。その動画の内容、御説明を既に委員の皆様方は見ていただいておりますので、全て質疑応答から入りたいと思います。

それから、3団体へヒアリングするのですが、トラック協会で一旦切りまして、その後、中日本高速道路と本州四国連絡高速道路の2団体を併せて質疑応答とさせていただきます。

まず、全日本トラック協会の質疑ですけれども、太田先生が本日御欠席なのですが、特に御紹介すべき内容ということで御意見を伺っておりますので、事務局より御紹介いただきます。よろしく申し上げます。

**【高速道路課長】** それでは、太田委員の意見を御紹介いたします。

我が国の経済活動を支える運送事業者の方々が、日々の経営に御尽力されていることに敬意を表します。その中で、高速道路料金の引下げを求められる立場は理解いたしますが、大口・多頻度割引をこれ以上拡大すると、割引が適用されない普通車の料金を下回ることもあるなど、公正妥当ではなくなる懸念があるが、いかがお考えでしょうか。

以上でございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

そのほか、委員の方々からの御意見を一通りお伺いしてから、重複することもあるかと思っておりますので、まとめて御回答、御説明をよろしく申し上げます。

それでは、委員の皆様方、どなたでも結構でございます。

久末委員、どうぞ。

**【久末委員】** 委員の久末でございます。事前動画では大変勉強させていただきました。ありがとうございます。

まず、資料3の1ページにございますように、まさにエッセンシャル事業ということで重要インフラの骨組みを担う事業であるということを改めて認識いたしました。

その上で、大変興味深い取組と思ったのが9ページ、10ページについてです。道の駅の話が出てまいりまして、その辺りでトラックステーションと連動させてというお話がありました。そこで、一般車向けのものとはトラックステーション向けのを相乗りさせることによって、相乗効果でより推進しやすくなるのではないかと考えまして、例えば一般車と共通のものでも構わないとお考えなのか、あるいはトラックステーションとして分離した形のものをお考えなのかということをお聞かせ願いますと幸いです。

私からは以上でございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

根本委員、どうぞ。

**【根本委員】** 御説明ありがとうございました。

私からは、高速道路の料金値下げに関連して2つ質問したいと思います。まず、高速道路料金を荷主から収受できないということを問題視され、確かに大きな問題だと思います。これからトラックGメンにも頑張ってもらって、ぜひ100%収受できるようにしていくということが大事だと思っております。

さて、もし100%収受できるとすれば、全日本トラック協会としては、大型車の料金は下がらなくても荷主に払ってもらえるわけですからいいのではないかとこのように思うわけです。どういうことかということ、値下げに対していろいろと要望するというよりも、むしろ高速道路料金をちゃんと収受することに注力したほうがいいのではないかとこのように思います。

それから、2つ目は、高速道路の料金は更新事業などにかかった費用を利用者全体で賄うためのものですから、大型車の料金を安くすれば普通乗用車の料金を値上げしなければいけないということになると思います。これは先ほどの太田委員と通ずるところがあると思いますけれども、私のグループでは諸外国のいろいろな料金、税金を比較していますけれども、私としては、日本は大型車の燃料税、それから大型車の料金は相対的に安く、普通乗用車の料金は高いと思います。ですから、むしろ私は個人的には大型車の料金を上げて、そして乗用車の料金を下げるといふようにすべきではないかと思っています。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございました。

では、谷川委員、家田委員の順でお願いします。

【谷川委員】 谷川と申します。

先ほども言及がありましたが、トラックステーションを休憩施設の不足解消に向けた社会実験に加えてほしいという話ですが、私は非常に意義深いことかなと思いました。いろいろな施設が足りない中で、既存の施設を有効活用するというのは非常に意味があるという感想を持ちました。

質問なのですが、説明の最後のほうに寺岡さんがおっしゃっていたのですが、政府の、10年でモーダルシフトを倍増するということに対しては容認できないという趣旨の発言がありました。もちろん荷物が減少するという懸念は理解できるところです。一方で、トラックとフェリー、あるいは鉄道といろいろ連携しなきゃいけないという実態はあると思いますが、それぞれの交通手段の理想的な役割分担というのはどうあるべきか、トラック協会としてどのように考えているか伺いたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

家田委員、お願いします。

【家田委員】 どうも御苦労さまです。とにかく人手不足、2024年問題とか極めて深刻な事態に、日本の経済を担っている物流、とりわけその中でもトラックは人手を食いますからね、それが直面しているということに対して深く共感するところでありまして、御苦労のほどを察するところでございます。

御提案されているようなことは、心情的には実に理解できることであるのですが、それを含めてベーシックなところでお考えを聞いてみたいと思うことがあります。これは別にトラックに限らないし、また運輸、建設的なところに限らないことだけれども、でっかい組織あるいはでっかい仕事をやっているところというのは国民的な信用といいますか、信頼といいますか、そういったものがあって初めて支援してくれるし、理解してもらえますよね。嫌な例で言えば、似たような分野のところでは例えばビッグモーター、それに付随している保険の世界は何だということですよ。つまり、もう一会社の問題じゃなくて業界全体に怪しさを感じてしまう、あるいはそれを管理している政策というのは一体何をやっていたのだという信頼の揺らぎというものを感じますよね。

それで伺ってみるのだけれども、トラック業界だけじゃなくて、路線トラック協会というのがありましたか、いろいろ組織がある中で、道路でいろいろ長い期間で見ると、反省は、

過積載トラックなんていうものが横行していて、何だか知らないけど50年とか60年で橋梁が壊れてしまうなんて信じられないようなことが平気で起こってきちゃったと。あるいは、労働基準法みたいなものがあったとしても、一体ドライバーの労働管理というのはちゃんとやれているのかと、これは皆さん方の会社じゃないと思いますけど、多々信用あるいは信頼を失うような事態もないではないですよ。

すると、先ほど申し上げたように料金やなんかに関する御主張というのも国民的支援があつて初めて成り立つものですので、今言ったようなことに対して全力を挙げて取り組んでいるし、しかも実績として過積載というのはこんなに減っていますよとか、それから労働管理というものもこんなに立派になっていますよという証を立てないと、「ああ、そうですか」ということにならないような感じもします。その辺の状況について少しお話しいただけないかなと思います。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

大串委員、ありますか。

**【大串委員】** 今の家田先生とちょっと近いというか、少し感銘を受けてまたお話しするところもあるのですが、契約を書面で交わすということが推奨されてきていると思いますが、そういったことをトラック協会がきちんとバックアップして、個々のいろいろな大きさの会社の方がいらっちゃって、特にトラック業界は少し小規模な事業者もたくさんあると思うのですが、トラック協会加盟の会社は全て書面で契約を交わして、その中に高速道路料金もしっかり明記されていて収受できますよという体制をきちんと構築されているということが、一つ社会的にその存在をさらに大切にしてくれるものではないのかなと思います。そういう意味で、事業者の方たち個々をカバーできるような活動をしっかりなさっていただきたい。

その上で、そうすれば根本先生がおっしゃるような高速道路料金をきちんと収受する仕組みができるでしょうと。その仕組みができた段階においては、大口・多頻度を含めた割引を求めるよりも、もっとドライバーがしっかり休息できるような施設、例えば、今は割引がもう必要ないのでドライバーに資するような施設をどんどん造ってほしい、それがトラック協会の総意ですというようなお話があるならば、いろいろな駐車マス、もしくはシャワー施設の設置とか様々な対応も国民的合意として可能になり得るのではないかなというふうに思います。

もう一点、トラックステーションとの連携は非常にいいことだと思いますので、それを利用しやすくできるような、例えばSA・PA、ここには投資しないけれども、トラック協会が、外にある施設が近くにあるので、そこをうまく使えるような何か工夫というのを一緒にやりましょうというような建設的なものとよりいいのかなと思いました。

以上です。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。

ウェブで御参加の先生方、

小幡委員、竹内委員の順にお願いします。

【小幡委員】 ありがとうございます。

すでにいろいろ意見が出ているので、私からは1点だけ申し上げます。休憩施設の拡充というところで、確かに今までのサービスというのは観光客向けが多かったのもっとトラック運転手の方などのドライバーに目を向けた施設の充実を望むというのは、今まであまり意識されていなかったのですが、必要な施設ではないかと思います。

ただ、その中でシャワーとかいろいろなものを全てワンセットで整備するというのはなかなか難しいかもしれないので、どういうやり方がよいのか、このSAはシャワーがあるとかそんな感じで役割分担していくのかなと思います。いずれにしてもトラックの大型車のための休憩施設の機能というのもこれから改めて考える必要があると思いました。

感想のようなものですが、以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

竹内委員、お願いします。

【竹内委員】 竹内でございます。

ビデオを拝聴、拝見いたしました。業界がなかなかいろいろな点で御苦労されていることは十分理解しましたし、よく分かったつもりではおりますけれども、その中の御要望で幾つか気をついたことがあります。1つめはSA・PAの駐車マスの数を増やしてほしいということ。2つめは料金を下げてくださいということ、3つめは、大雑把に言いますが、あとは駐車マスの幅が狭いから広げてマスを大きくしてほしいという、大体その3つに気がつきました。駐車マスを増やすということをせつかくしたとしても、料金を下げると高速道路を利用するトラックの数が増えるので、結局以前と同じことになってしまうのではないかとあります。それから、また、駐車マスを増やすということと、駐車マスを広げるということについては、SA・PAの面積はもう限定されていますから、マ

スを大きくすればマスの数は減るわけです。ですから、御要望をそのまま実現しようと思ったら全部の目的がバッティングして相互に矛盾が生じるわけです。全てのことを実現することはそんなに簡単にいかないと私は思ってしまうのですが、3つを全て実現するという点についてどのような考え方をお持ちであるかということをお聞かせいただきたいと思っています。

以上でございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

それでは、一通り御意見をお伺いいたしました。

私からは、ちょっと重ねてになってしまいますけれども、資料を拝見すると、料金が安いほうがいいですよというような主張に見えてしまうのですが、決してそうではないのだろうと思います。安くする余裕があるところは安くしても構わないけれども、むしろ混雑緩和区間は高いほうが定時性も保たれていいのではないかとも思うので、単に安くすればいいというわけじゃないのじゃないかという御主張ではないかというふうに思ったのですが、そこをちょっと確認させてください。安ければいいと本当に御主張されているのであれば、そういうことですかと思って伺いますし、そうではなくて、ケース・バイ・ケースだということであれば、よく理解できるのですが、よろしくお願いします。

**【全日本トラック協会 寺岡副会長】** 全日本トラック協会の寺岡でございます。本日は、このような発言の機会を頂戴いたしまして心より感謝申し上げます。どうぞよろしくお願いたします。

今、たくさん質問をいただきまして、大体施設の関係は若林理事長のほうからお答えして、それ以外のところを私のほうからお答えさせていただきます。

まず、初めに1点だけ言いますと、乗用車と効率のいい物流ということを考えますと、先ほどおっしゃったトラックとの相乗りはどうなんだと、考えているのかということで、安全性さえ担保すればぜひ相乗りして、効率のいい施設を造っていただくのは非常にいいことじゃないかなと、かように考えております。

あと、順次行きますけれども、荷主からの収受というのを100%にすれば、つくっていただいた標準運賃、これは今の実勢運賃より大変高いレベルでというか、我々がそれなりに24年問題をクリアしていく上での人件費だとか、いろいろな上がったトラックのハードのお金だとかそういったものを何とか吸収できるための標準運賃と理解しております。かなり前につくっていただいたんですけどコロナでちょっと頓挫してしまったんですが、

コロナ収束後、誠心誠意荷主とお話をさせていただいております。国土交通省のほうの御協力、御支援をいただきながら、現在、荷主と鋭意それぞれの地域で100%収受に向けて努力はしておりますが、なかなかこれは実際難しい部分がありまして、これが100%収受できれば高速料金の割引は必要ないんじゃないかと、このような感じで先生方の雰囲気も伺ったんですけども、まず難しいということが1点です。

もう一つは、我々が24年問題をしっかりとクリアしていくためには今以上に高速道路を活用していかななくてはクリアできない、これは時間の問題なんですけども、そういった面で、私どもとしてはよく50%・50%というお願いをしているんですけども、今、実質は大体40にも満たない37.5ぐらいが標準の割引率でございます。乗用車との逆転現象が、今のまま我々が割引を要求して、それを御理解いただいて実施していただくと乗用車とトラックの高速道路料金が逆転してしまうというようなこともお話がございました。私も一個人として乗用車に乗る者としても確かにそうだなと、こういう形で、確かにこれは我々は恵まれているなという感じはあるんですけども、私どもがこういった高速道路をどんどんどんどん利用することによって、安くしていただけて利用できたら、多分この24年問題もクリアできますし、エッセンシャルワーカーとしての我々の責務も果たせて、今話題になっております物価高についても多少抑えることができるのではないかな、国民の皆さんにも、乗用車に乗っている皆さんにも還元できるのではないかなと、かように考え、高速道路の料金を下げたいということをお願いしているところでございます。

また、谷川先生から言われましたモーダルシフトの件で、道路とあまり関係なかったんですけどもビデオの最後に申し上げさせていただきましたが、理想的な役割分担はどのように考えるのかという御質問がございました。私は、長距離になればなるほど貨車や船のほうが安いんです、運賃は相当下がるんです。ですから、基本的には長距離で長くなればなるほどモーダルシフトというのは価値が出てくると思うんですけども、それに例えば食料品だとか生鮮野菜だとか、そういった時間の短縮が必要とするものについてはやっぱりトラックじゃないと、ドア・トゥ・ドアじゃないとこれは対応できないと思うんです。

ですから、その辺のところをクリアして、我々としてもできたらモーダルシフトの中でも両端ですね、港から最終目的地、駅から最終目的地、そういったところでは出番があるし、協力していかななくてはならないと思っています。環境問題も含めてそういう問題は理解しておりますけども、10年後に倍増されますと間違いなくトラックの物量が減るわけ

なんで、そこはちょっと我々、トラックで長距離やっている人たちからすると非常に不安、脅威を感じるんじゃないかなという思いでございます。

またもう一つ、フェリーも、今はほとんどフェリーが満タンで予約が取れない状況にあります。特に関西から関門とか九州方面だとか、もう全く大手の業者が全部押さえちゃって、トラック協会は95%ぐらいが弱小零細企業でございますけども、中小企業といったところがフェリーを利用したくてもできない。ですから、そういったモーダルシフトと言われると、自動的にそういうところは仕事を失ってしまうということがございますので、これはまたぜひお願いしたいと思います。

あと、私のほうから、家田先生から人手不足の問題がございました。長距離、コストになると過積載の問題も御指摘がございました。過積載はもう全く今はないと言ってもいいぐらい減ってまいりました。これは自家用の建設現場に入っている砂や土砂を運んでいるものですら、最近は過積載が非常になくなってきたように感じます。ですから、労務管理との関係、過積載できないから労働者の拘束時間が長くなるという、最終的にはそうなってくると思うんですけども、労務管理というのは、今まで100時間、120時間の残業は中小企業のトラック業者のドライバーはさらにやっていたんですが、24年から80時間しかできない、そうなりますと人手不足、我々中堅でもドライバーが残業をやらせてくれる業者に転籍する。今までは残業込みで生活費、月間の収入を大体予定していたものが、残業が減った分、基本給を丸々増やせる会社というのはまずほとんどないわけでございます。ですから、働きたい意欲がそがれてしまうという悪い面もあるんですけども、我々はそれだから料金を今まで以上に收受して適正料金を頂いて、高速道路料金も頂いて、できれば残業80時間以内で今までの給料を保障できるような体質というものをつくっていかないと、どんどんどんどんさらにドライバーが足りなくなってくるという現象は起きると思います。

労務管理という点になりますと、高速道路の深夜割引もそうですけども、深夜割引を御理解いただいて、道路局と何度も何度も1年半ぐらいかけてキャッチボールしながら、あのような形で発表させていただいたわけでございますけども、本当に御理解をいただいて、我々に寄り添った形で深夜料金を決めていただいてありがとうございます。深夜料金でも、深夜時間帯に走ることを推奨するような形、4時間が7時間に増えたと言われるところもでございますけれども、いや、そこもそうじゃなくて、やっぱり深夜料金、片足主義と我々は言うんですけども、片足主義自体が全くあり得ない仕組みだったと思いますし、それに

よってインターチェンジの大渋滞とかそういうのを引き起したということもございまして、どちらにしても深夜料金もありがたく我々は受け止めておりますし、一刻も早い実用化をしていただきたいと思います。

ですから、高速道路の料金については大体そんな感じですけども、確かに私どもが高速道路料金のことを毎回毎回お願いしておりますけども、それに見合うだけのことを我々も今後とも努力してまいります。まずは100%の標準運賃の収受というものに全力で取り組んでまいりますので、何とぞ御指導のほど、よろしく願いいたします。

それでは、若林理事長から。

【全日本トラック協会 若林理事長】 理事長の若林でございます。いつもお世話になっております。私のほうからは、SA・PA及びトラックステーションの施設関係についての御質問についてお答えしたいと思います。

大変皆様、先生方の御理解を賜りましてトラックステーション、これは私どもが運営しているものが全国に23か所ございますけれども、これにつきましても、現在道の駅にありますような社会実験の運用に加えていただきたいことをお願いしているところでございます。

今、道の駅は全国に、これは私たちは大ヒット商品じゃないかと思っておりますけれども非常に増えておりまして、私どもトラックドライバーも大変有効に使わせていただいているところでございます。ただ、もともとの目的は観光だったということもありますので、トラックを止める所のマスの多さの問題であるとか、どうしても観光施設が中心ですのでお食事が若干トラックドライバーには高値であるとかいろいろな話はあるんですが、ただ非常に感謝しているところではございます。また、そういったところでシャワー施設、または休憩施設が増えていることは非常にありがたい話でございます。

あと、御質問の中で、竹内先生のほうからマス目は広げてほしい、それからマスを増やしてほしいとなってくると、これは矛盾しませんかというお話もいただいております。また、料金も減るとトラックが増えるじゃないかという話なんですが、実は、我々としてもマスの幅につきましても、実は現にいろいろとトラックドライバーの中から、特に大型の車を中心にサイドミラーなどの接触事故が多々ございます。できましたら、そこは拡充していただいたほうがスムーズな出し入れに資することになるんじゃないかと思っておりますし、また、こんなことをいろいろとお願いする中で申し上げるのはなかなか申し上げにくいところあるんですけども、全体の供給のパイをちょっと広げていただいて、できるだけスムーズ

な駐車ができるような形で進めていただければありがたいと思っております。

また、そういった面でトラックステーションやSA・PAにおける施設の充実であるとか、またさらに中継地点などについてもいろいろと当局のほうで実証実験をしていただいておりますが、そういったところで、PPPとうたわれておりますが、トラック協会としてもしかるべき役割を果たしていきたいと、このように考えている次第でございます。

以上でございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

議論のやり取りが必要かとは思いますが、委員からも幾つか御意見がありました。トラック協会さんの御意見も伺いつつ、できることとできないことがありますし、いろいろな制約もありますので、それらを考慮してご意見をできるだけ料金施策等に反映できるように検討するというにさせていただきます。ありがとうございます。

**【全日本トラック協会 寺岡副会長】** どうかよろしく願いいたします。

**【朝倉部会長】** それでは、ここで寺岡様、若林様におかれましては御退席されます。どうもありがとうございました。

続きまして、中日本高速道路及び本州四国連絡高速道路の説明に关しましての質疑応答ということでございます。こちらにつきましても太田委員から御意見を事前にお伺いしておりますので、事務局より御紹介をお願いいたします。

**【高速道路課長】** それでは、御紹介いたします。

これまで順調に本四会社の経営をされてきた御説明ありがとうございます。引き続き、将来にわたって安定的な経営を行うに際しては、全国路線網からの支出による割引の持続性を考慮せざるを得ないが、その点についてはどのようにお考えでしょうか。

以上でございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

それでは、本日御出席の委員の方々から御質問があればお願いします。いかがでしょうか。

家田委員、どうぞ。

**【家田委員】** どうもありがとうございました。

本四と、それから普通の高速道路会社3つについてざっと拝見して、また見させていただいたのですが、資料に書いてあることはなるほどねということなのですが、それ以外のことでちょっと伺ってみたいのです。一つは、今回、この間からやっている東京湾横断道路

のダイナミックプライシングと言っているのでしょうか、需要調整型料金と言ってもいいのかもしれない、これは2年前のオリンピックでの首都高の経験から来ているわけですが、この辺のこういうダイナミックな料金に対するネクスコさんたち、あるいは本四の御見解、自分たちも率先してやるぞという話なのか、国土交通省が言うならやってみるかという話なのか、そういう自主性みたいなところはどうなっているのかなというところですね。

この自主性と関連するのですが、基本的には民間会社ですから、民間会社ならではの独自のものでもやるから余計なことと言わないでくれというような発想は資料からは見受けられないですけども、そこまできついことを言ってくれという意味じゃないんですが、何らか民間のDNAみたいなものがもうちょっと料金に対するお考えの中に入っても不思議ではないと思うんですが、そこに関して、今、固まりで言えば1個分ですよ、それが一つです。

もう一つ伺うと、特に中央道は割と使いますけども、ありがたいことに改良の工事をやってくださっていただいて、いずれもう少し渋滞も減るのではないかなと大いに期待しているところで、したがって大いに頑張って継続してほしいと思っているのですが、一方で、かなり大規模な工事になるので渋滞のヘビーさみたいなものも深刻なものがある、国民に対する訴えからすると、こんなに一生懸命やっていますよと、だけどそれはいつぐらいまでの間にこういうことをやって、いつぐらいにはこのようになるつもりですよというビジョンを出す、つまり工事を今年はいつからいつまでこんなのをやりますよというのは書いてあるのだけど、ビジョンを国民にまで時間軸も含めて訴えかけ、そして共感を得てやっていくというところがもう少しあってもいいのではないかと思うのですが、以上2点、御見解を伺わせていただけたらと思います。

以上です。

**【朝倉部会長】**      ありがとうございました。

ほかの委員の方々、久末委員、どうぞ。

**【久末委員】**      本州四国連絡高速道路様に質問させてください。詳細な動画で、大変勉強させていただきました。

利用促進の取組のところ、資料4の18ページで、取組として5つの柱が挙げられているのですが、説明で最終で紹介されている内容が最大のブランド力だと思うのです。この辺りを考慮した場合に、18ページの5本の柱を例えば組み合わせるような取組でより需

要を掘り起こすことができるのではないかと考えたのです。例えばインフラツアーとサイクリングですとか、サイクリングと美術館ネットワークといった形で組み合わせることができるような取組がもしございましたら、お聞かせ願いますと幸いです。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

谷川委員、どうぞ。

【谷川委員】 谷川です。1点だけ御意見を伺いたいと思います。

両社で御用意いただいたものではなくて、トラック協会の資料3の7ページのところに大口・多頻度割引とか夜間の割引がネクスコ3社と本四高速で食い違いがあると、統一されてないと、これを統一したほうがいいじゃないか、統一してくださいという要望があるのですが、例えば深夜割引について、ネクスコは30%だけれども本四高速はないと、そうすると、夜間通行してもいいよという車が減って昼間の渋滞につながる可能性もないわけではないと思うのですが、この要望についてそれぞれの御見解を伺いたいと思います。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほかはよろしいですか。

では、根本委員、大串委員の順でお願いします。

【根本委員】 本四の資料の中に200年橋梁という言葉が出てきて、初めてこの200年という数字を聞いてびっくりしたというか、すばらしいと思いました。丁寧に維持管理していけば200年はもつ、それを目指して維持管理の方針なんかも決まっているのだと思うのです。片やネクスコのほうでは、例えば上信越道あたりは30年で床版を全部取り替えなきゃいけないとかそういうのが出て来ています。塩をまいたりする影響があったのだというふうに間接的に聞いています。

この前、新しい法律の中で例えば10年ごと整備計画、更新計画をつくるというスキームになったわけですので、200年と言わないまでも、もう少し将来を見据えてやる、そのときに壊れているものを確認して、それを直すための計画をつくって、同時にお金を返す計画も作りますというのでは何となく寂しいような感じもします。そういう劣化みたいなものは予測できないのか、その辺を教えてほしいと思います。

【朝倉部会長】 大串委員、お願いします。

【大串委員】 ありがとうございます。私のほうは、また根本先生に近いのですが、自動物流道路とかをこれから造っていかうかという話が出てきているかと思っています。またダ

ブル連結トラックをいかにスムーズに動かしていくかとか、ひいては自動運転などのような道路が今度イノベティブにいろいろな物流を動かしていく大きなインフラとして活躍していくために必要な投資水準をどのように考えておられるのか、今のお話の流れで言うと、根本先生がおっしゃったようにただリペアしていく、そして何十年かより長くもたせましょうよというようなこじんまりしたお話になっているのではないかというところにおいて、皆様がどのようなスタンスで、2024年から始まる問題、これからどんどん多分物流は苦しくなっていくって、今、郵便物がなかなか届きにくくなって、即配、即配とされている割に二、三日もしくは1週間ぐらいかかるなどというのがだんだん現実化している中において、道路がどのような進化をしていくのか、そのために幾らぐらい必要で、それが今の料金水準で大丈夫と思われているのかという、ちょっと急には出てこない話だと思いますが、少しそのスタンスを教えてくださいました。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

ウェブで御参加の委員の方はよろしいでしょうか。

竹内委員、お願いします。

**【竹内委員】** 竹内です。ありがとうございます。

ビデオを拝見いたしまして、ネクスコ中日本様のまとめの最後のところに「定期的な償還計画の見直しの中で、必要に応じて料金水準云々」とあります。この点について、これまでもずっと償還年限の延長が何度も何度も繰り返し行われてきて、ついに2115年という数字が出てきたのが現状です。現在でもまだどんどん高速道路は造られていますから、50年もすればまた多額の更新費用が必要になり、それが終わったときにはまた別の高速道路に更新の必要性が出るということだと、多分2115年で一切が終わることはなさそうに思えます。ですから、償還主義に基づく償還計画をそのたびに計算し直してつくっていくことを繰り返しやっていくよりも、もう償還主義をやめて永久有料にしてしまったほうがよほど長期的な展望に立って物事が進んでいくというような気がしますし、企業としても経営しやすいのではないかという気がするのですが、その点はどのようにお考えかお伺いしたいと思います。

以上でございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

それでは、高速道路会社さんのほうから、先生方の御意見には重複するものもありまし

たので、適宜取りまとめてお話しいただければと思います。実際、高速道路の料金の話を高速道路会社にお伺いして、何かここで答えが出てくるのかというと、ちょっと難しいことは重々あると私は認識しておりますので、その範囲でお答えください。

それから、私が実は聞きたかったのは、今はそういう制度ではないですが、仮に高速道路会社自身が独自に料金を決めることができるとしたら、一体どういうお考えで料金を決めて経営されますかということです。よろしくをお願いします。

【中日本高速道路株式会社 小室代表取締役社長】 中日本高速道路、社長の小室でございます。本日は、こういう機会をいただきましてありがとうございます。

先生方の御質問、御指摘に順番にお答えさせていただきます。

初めに、家田先生の交通の需要と料金の関係です。まず、高速道路の料金は、大原則としては今ほど先生方からもお話ありましたが償還主義ということと公正妥当主義と、この2つの大きな柱から成っております。この範囲から逸脱しない範囲で、会社としても様々な需要に応じた料金を工夫するというこれはこれからもやっていきたいと思っております。例えば最近、繁忙期に休日割引をやめましょうということを始めさせていただいたり、そのほかにも、今先生がおっしゃったようにアクアラインで実験を始めています。アクアラインの詳細につきましては、また後ほど、東日本高速道路の部長から補足があればいたします。

それから、工事の渋滞でございますが、先ずは更新につきまして、将来的に安定的な財源が、今回法律改正していただき確保できるようになったこと、大変ありがとうございます。更新の工事につきまして、初めのうちは比較的交通量の少ない地方でやっていたのですが、だんだん都市部でも始めるようになりまして、そのときに車線の数をなるべく確保しながら車線を狭めて、その代わり工事の期間が長くなってしまふような工事のやり方、もしくは車線を絞って渋滞は出ますけれども比較的短い工期でやる方法、それから、さらには思い切って通行止めしてやる方法など様々な方法がございます。これは国民の皆様ですとか関係機関と相談しながら、そのたびに最良の方法と思われる方法をやっておりますが、確かに全体的なビジョン、こういったものを考えていますというところの広報は、先生がおっしゃるように足りない部分があったかと思っております。御意見を参考にしながら、これから積極的に国民の皆様説明してまいりたいと思っております。

それから、根本先生から、さらに劣化しないようにという御意見がありました。例えば更新工事の床版、橋の床板がぼろぼろになりましたので取って次のものを造りますが、そのときには新しい技術を使いまして、今までよりもさらに長もちするような工夫をしながら

ら、工期はなるべく短くして長もちするというような工夫をしながら行っておりますので、今後とも御理解をいただきたいと思っております。

それから、大串先生から自動運転のお話が出ました。非常に難しいところなのですが、先ほどのトラック協会さんとの議論にありますように2024年問題に向けて、私ども高速道路会社としても様々な課題を認識しております。例えば駐車マスを増やしたりですとか、ダブル連結トラックの駐車マスを造ったりですとか、物流中継の基地、今は浜松に1つございますが、東京と大阪の真ん中でドライバーは荷台をチェンジしてそれぞれ日帰りするような施設、こういうものをどんだんだんだん造っていくようなことをやっていますが、それに加えて、自動運転というのはこれからの物流効率化の一つの大きな手法かと思っております。2024年度には、沼津から浜松まで新東名で自動運転トラックの実験を行うということが政府から言われております。

私どもといたしましては、自動運転に向けて車とインフラ側がお互いに協調してやるのが安全・安心で快適な道路の走行空間を提供するためには必要かと考えておりますので、例えば自動運転トラックが集合する場所ですとか、落下物や事故ですとか工事の情報を自動運転トラックに伝える方法ですとか、合流の支援の方法、そもそもどこのレーンを走ったら安全なのかということ、そういうことにつきまして関係機関と今話し合っているところです。2024年の実験の段階では取り急ぎ既存の施設、既存のアンテナ、既存のサービスエリアの一部を使ったりして行うことが考えられますが、長期的に実装の段階になった暁にはもっと大規模な施設が必要になります。これにつきましてはまだ具体化されていませんので、これから関係の業界、関係の政府の各省と相談しながら、どういう機能が必要で、どこをどのように整備していくのかということこれから具体化して相談させていただきたいと思っております。

それから、最後に竹内先生から永久有料のお話が出ました。現在、2115年まで料金徴収期間が延長されることが法律で決まりましたが、永久有料ということになりますと、これはその先、高速道路維持管理に必要な財源を税金なのか料金なのかという議論で、これは国において議論されるべきことかと思っております。広く様々なことを考慮しながら議論していただきたいと思っておりますが、会社といたしましては、まず、国民の皆様にご信頼していただけるような高速道路の運営、維持管理をすることがまず肝要かと考えております。最後の部分は直接の答えにはなっておりませんが、会社としてはそう考えてございます。

アクアラインについて補足があれば。

私からは以上でございます。

【東日本高速道路株式会社】 御質問ありがとうございます。ネクスコ東日本の松坂と申します。

では、私のほうから若干補足をさせていただきます。

まず、アクアラインの件でございます。この部会で、既に道路局さんから速報値で効果は説明していただいていますので割愛いたしますが、会社といたしましても当然初めての試みではありますが、おかげさまで導入できまして、効果としては一定の効果を上げていると評価しておりますので、今後とも、特にアクアラインは社会的注目度も高いものですので、ああいったところで多くの皆様の理解を得ながら、道路の料金というのはある程度渋滞に変動して変わっていくというようなこともあり得るんだということが多くの方々に周知されるということの効果も大きいのかなということで考えて、やらせていただいているというところでございます。

あとは若干補足で、根本先生から本四さんの200年に対してネクスコ系は30年で上信越道が壊れちゃうのかみたいな話がありまして、確かにそう言われると大変お恥ずかしいところではございます。御案内のこととは思いますが、全ての道路ではなくて、床版取替えというのは全体のうちのほんの一部でございまして、経年劣化に加えまして、剤をまいているとか、大型車の交通量が多いとか、そういう意味では生まれた後の厳しい環境で育っている道路で、ある特定の構造の所はどうしても早めに手を打たないともたないということがありますので、引き続きお客様に御迷惑をおかけしないように、かつ、どちらかというコストもある程度最小化しながら努力していきたいと思っておりますので、引き続き御指導いただければと思っております。

あと最後に、若干質問の趣旨とは違いますが大串先生からいただいた自動運転の話で、当然ネクスコ3社は皆次世代の高速道路ということで新たな高速道路の絵姿を出して、いろいろな所でやったりしています。当然財源につきましても、本格導入になりますと、先ほどの中日本の小室社長がおっしゃったとおり関係機関と御相談しながらということで先の話になりますが、一つちょっと違う発想で言いますと、実は採用において、私どもの場合には自動運転のモビジョンという構想を出しているのですが、新入社員のほぼ全員がみんなその動画を見て、パンフレットを見てやりたいと言っていますので、そういう意味では次から入ってくる若い世代の人たちのためにも、ああいうような夢のあるインフラを打ち出していくということはそういう面でも、優秀な人材を確保するという意味でも

効果はあるのかなという、若干質問とは違いますが補足させていただきます。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、本四高速さんのほうから、もし補足の御説明をいただけるようであればお願いいたします。

【本州四国連絡高速道路株式会社 後藤代表取締役社長】 本四高速の後藤でございます。よろしく申し上げます。

最初の太田先生の御質問、全国路線網からの支出による割引の持続性を考慮せざるを得ないが、その点についてはどうお考えかという、なかなか答えづらい問題なのですが、申し上げられることとしては、資料4の6ページにも掲載してございますとおり、本四道路が全国路線網に編入した上で、利用促進等の取組とも相まって、貸付料そのものは平成26年の3月に協定で設定された計画に対して増加しております。また、料金水準について意見をする立場にはございませんが、与えられた環境下で引き続き経営努力をしてみたいと考えています。

本四道路の41兆円の便益が全国に及んでいるということも説明申し上げておりますが、これも全国路線網の一環として償還いただくことについて、当社としても御理解を得ることに努めてまいりたいと思っております。

それから、家田先生のダイナミックプライシングを含めた民間会社としての独自性あるいは主張といった御質問ですが、現時点でダイナミックプライシングそのものを個別に検討しているということはございません。現在の料金水準を継続できるという経営判断の下に、地域の経済や地域の生活、あるいは地域の産業にとってそれが助けになるような形で、そこも意識しながら経営したいと思っております。現行の料金を続けるというレベルでそういうご指摘いただいた方向を果たしていきたいと思っております。

また、民間会社ゆえの独自の主張をするには、御存じのように企業としては債務返済が課題で、経営の自由度というのはかなり限定されているという会社でございますので、今与えられている環境、与えられている条件の中で、利用者のこと、あるいは地域社会のことを考えながらできることをやっていくというのが今の経営スタンスでございます。

ビジョンを示せということもございましたが、本四高速の場合、新しい更新事業、新しく道路を造るとか橋を造るといった事業はございませんので、我々としましては、我々が持っている17の長大橋のメンテナンス技術力を高め、我々が実装しているメンテナンスの

効率性を上げていくとともにそれを国内外に発信する、国内外で活躍できるようなレベルまで技術を上げていくことによって国内外の支援あるいは貢献できる会社になりたいという部分と、先ほど来申し上げていますように四国、瀬戸内に立脚した会社として地域貢献できるような、地域に愛されるような会社になりたいと考えています。

それから、利用促進の話ですが、御指摘のとおり5つのテーマを個別にやるのではなく、いろいろ組み合わせながら効果を出していきたいと思っておりますが、まだ始めたばかり、緒に就いたばかりのものもございまして、かつ人的にも、それから資金的にもそう余裕のある事業ではございませんので、限られた経営資源の中でできるだけパートナー、地域の企業さん、あるいは自治体、NPO等とネットワークを組みながら、あるいは美術館等とネットワークを組みながら、限られた経営資源の中でできることをやっていくということを考えております。

それから、200年橋梁のお話でございしますが、本四道路の場合、代替路がない特殊性もございまして、橋を架け替えるということは現実的に社会的に大変影響が大きいということで、限りなく予防保全に努め、長く橋の状態を保つということを象徴的に言い表したのが200年橋梁という、200年頑張るぞというものでありまして、200年にわたって何か細かい計画があるかというところではありませんが、あくまでも象徴的な話であるのと、資料4の14ページにもございしますが、適切な維持管理につきましては中長期の計画を立てて、ここはこつこつとやっているというところがございます。

保全に関しては、社員の意識も高い会社でありますし、私はまだ社長になって1年強でございしますが、その社員の意識の高さとか、仕事に対する取組等を見ていますと、この辺りの計画の立て方も含めて、橋の保全に関しては非常に立派にやっていると評価しております。

それから、投資水準です。これも本来なら経営者として稼いだ金で再投資して事業を大きくしていくというところなんだろうと思いますが、本四高速の場合は料金収入から計画管理費を除いた部分は償還返済の原資に充てられるということで、必要な工事は自分たちの計画管理費の中からの維持修繕と、国土交通省等の関係機関との様々な調整の中でやっていく修繕事業に尽きるということなので、そこに徹していくということになるかと思っております。

以上でございます。何か抜けていたら御指摘をお願いします。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

さらに議論を深めたいところではありますが、質疑は以上ということにさせていただきます。

ます。

いずれにしても、現在は借金といいますか債務を償還できるということを前提に料金を課金しているわけですが、そもそも何のために課金するのかということを考える必要があります。債務の償還は目的ではなく、債務は必ず償還しないといけないという制約条件です。課金の目的は、例えば日本全体の総旅行時間を最小にする、あるいは、近いことになるとは思いますが、環境に対する負荷をミニマムにする、そういうことを目的として考えたときに一体料金はどうかという議論が必要だと思います。今すぐその答えがあるという話ではないのですが、そういうことを引き続き議論していく必要があると思って話を伺っておりました。ありがとうございました。

それでは、両高速会社に対するヒアリングは以上ということにさせていただきます。ありがとうございました。

小室様、前川様、松坂様、諸富様、後藤様、佐々木様におかれましては、ここで御退席されます。どうもありがとうございました。

それでは、引き続き議題の2です。広域道路ネットワークについての説明を、事務局よりお願いいたします。

よろしく申し上げます。

**【道路経済調査室長】** 道路経済調査室長の四童子でございます。

まず、資料6、中間とりまとめの概要にて全体の構成を御説明したいと思います。

上段にこれまでの検討の背景をお示ししております。道路ネットワークにある様々な課題を列記しています。大きくは時代の岐路ということで、人口減少ですとか少子高齢化、巨大災害の切迫等々といった日本を取り巻く様々なリスクを受けて、また中段にコロナを経ました様々な暮らし方・働き方の変化について、それから右側に国際競争の中でエネルギーや食料の海外依存といった要素を踏まえているところでございます。

こうした背景の中で、緑の項目でございますけれども、7月に新たな国土形成計画が閣議決定してございまして、その中で大きく目指す国土の姿として「新時代に地域力をつなぐ国土」、そして国土構造の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」という構想が打ち出されているというところをしっかりと踏まえているところでございます。

その下に近年の様々な道路に係るフェーズの変化としまして、例えば三陸沿岸道路の開通や首都圏の3環状道路が開通してきていること、また新東名・新名神等々が開通してきているようなところも、前段に背景として踏まえているところでございます。また、

右側に書いてございますけれども、持続可能な開発目標への貢献といったところも背景のところに記載しているところがございます。

こうした背景の中で、これまで御議論いただいた中で浮かんでまいりました4つの重点課題といたしまして「世界に伍する経済再興・国際競争力強化」という項目、それから「リスクに対応する国土安全保障の確保」、また『2024年問題』物流危機の中での安定的な物流の維持」、そして「2050年カーボンニュートラルに向けた低炭素な交通の実現」という4項目で整理させていただいております。

こうした重点課題を踏まえた中で大きな基本方針としまして、中段でございますけれども「技術創造による多機能空間への進化で、2050年に、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステムを実現」していくということを大きな方針として掲げてございます。略称として下側に英語のアクロニムでWISENETと整理させていただいております、この中身については大きく2項目ございます。1つは、シームレスなネットワークを構築していくということ。特にサービスレベルをシームレスにしていく、このためにパフォーマンス・マネジメントでしっかりとデータに基づいてマネジメントしていくということです。もう一つがDXやGX、技術創造による進化によりまして自動化ですとか、環境ですとか新たな価値を創造しまして、多機能化を図っていくという観点でございます。こちらの代表的な事例としまして、右側に特に書かせていただいております自動物流道路（オートフロー・ロード Autoflow Road）の構築としてございまして、こうした背景の中で、自動車に頼らず道路空間をフル活用したクリーンエネルギーによる自動物流システムを構想していくというようなことを記載させていただいております。

また、こうした基本方針に基づきまして、今後の高規格道路に求められる役割をその下に挙げてございます。7つ挙げてございまして、「経済成長・物流強化」、「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」、「交通モード間の連携強化」、「観光立国の推進」、「自動運転社会の実現」、「低炭素で持続可能な道路の実現」。また、全体に関わりますけれども「道路の枠を超えた機能の高度化複合化」という形で整理させていただいております。

こうした役割を求めていくことと付随して、特に会議の議論の中でポイントとして御意見いただいたところを、その下に技術的要点という形で挙げさせていただいております。

「拠点機能の高度化」、「高規格道路の利便性向上」、「都市内の道路空間の再配分」、「暫定2車線区間の解消」、「将来にわたるインフラの機能維持」。

そして、制度的検討事項として「計画プロセスの整理」、「多様な価値に対応した評価の

確立」、「整備主体・整備手法」、「財源の確保」でございます。

また、新広域道路交通計画と高規格道路ネットワークとの関係性につきまして、「ブロック計画の整合性を確認」したというところを含めさせていただいているというのが全体の構成になっておりまして、具体的な本文の記載のポイントを御説明させていただきます。

資料7が本文でございますけれども、まず2ページ、第1章「はじめに」でございます。全体の中でのポイントとしましては8行目の危機感でございます、「その危機感は、今次策定された新たな国土形成計画において、『時代の重大な岐路に立つ国土』として示され、ここにおける選択が我が国の行く末を大きく左右するものと強く認識」という形で踏まえていること。

そして、25行目でございます。「こうした状況の中、今後の我が国が経済成長を取り戻し、安全で活力ある国土を形成していくためには、世界水準の、賢く安全で持続可能な国土の基盤ネットワークの構築が鍵となる。シームレスなサービスレベルが確保された高規格道路ネットワークで国土を結び、これを最大限多機能に活用することで、誰もが安全に円滑に移動できる交通環境を確立するとともに、物流危機や国土安全保障の確保など、山積する諸課題を解決する可能性がある」としてございます。

また、最後、33行目以降から3ページにわたりまして、今回のまとめの位置づけを記載しております。特に高規格道路ネットワークに求められる役割等々をまとめているというところでございます。

第2章でございます。こちらは歴史的なところも含めまして、これまでの経緯を整理させていただいております。ワトキンス・レポートから個別法の時代、また、32行目、国土開発幹線自動車道建設法が昭和41年にできたというようなところ。

それから、国土計画、4ページの8行目の新全総、18行目の三全総というところを経て、28行目がやや大きな節目でございますけれども、昭和62年の四全総におきまして高規格幹線道路網14,000kmが位置づけられたというようなところが記載されてございます。

5ページ、平成6年に地域高規格道路、また平成10年に21世紀の国土のグランド・デザイン、その後、6ページ、平成20年以降でございますけれども国土形成計画、また二次計画といった流れが書いてございまして、その次の第2節が最近の動きでございます。新広域道路交通計画がブロックごと、都道府県ごとに策定されてきたということが記載されてございます。こうしたところがこれまでの歴史的な振り返りの整理の章でございます。

第3章でございます。ネットワークの現状と課題について記載してございます。大きくは、高規格幹線道路網14,000kmの9割が開通するなど整備延長が伸びる一方で、サービスレベルの面では様々にも課題があるという形で整理してございまして、具体的な課題は次の第2節に8つほど挙げてございます。都市間移動の速達性の水準が第1項、第2項が道路ネットワークのパフォーマンス低下、渋滞等のロスの関係。それから、第3項が空港・港湾などへのアクセス性や公共交通との連携の関係、第4項が災害に対する脆弱性、そして第5項が物流危機への対応、第6項が交通安全の確保、第7項がインフラ老朽化への対応、第8項が持続可能な開発への貢献という形で課題を整理させていただいてございます。

そして、第4章でございます。こちらは、7月に閣議決定されてございます新たな国土形成計画のポイントを記載している章でございます。具体的には、「時代の重大な岐路に立つ国土」というリスク認識、それから「新時代に地域力をつなぐ国土」、そして「シームレスな拠点連結型国土の第3項の中にこれまでの「コンパクト+ネットワーク」をさらに深化・発展ということと、さらに今回の中での項目として出てきます「全国的な回廊ネットワーク」とか「日本中央回廊」の考え方、また、一番下の29行目にございますが、人口10万人以上を目安とした地域生活圏の形成等を図るといようなことを記載しています。

また、15ページの上でございますけれども、こうした構造によりまして、地域社会を維持する安全保障の観点を含めた国土の適切な保全・管理を図るといようなことが打ち出されているところでございます。

第5章はとりまとめの中心になる章でございます。前段で認識の変化として三陸沿岸道路の開通の効果等の意義をお示しし、また首都圏三環状道路の効果と新たな動き、特に次の17ページでございますけれども、羽田空港など、東京湾岸地域の新たな動向等について記載させていただいております。

それから、その18ページで新東名・新名神の開通、それからアジア諸国におけるインフラの成長といった観点を記載してございます。

こういった背景の中で、重点課題としまして、先ほど全体の概要で御説明したところをその次に記載してございます。経済と国土安全保障、物流危機、カーボンニュートラルという観点でございます。

こうした重点課題を踏まえまして、基本方針を次の第3節に掲げてございます。具体的には、先ほど申し上げたようなネットワークを実現するために高規格道路の機能要件と目指すべきサービスレベルを第1項に挙げてございまして、具体的には国土形成計画等々を

照らし合わせた検討の中で、機能要件として①から⑤まで整理させていただいております。交流の促進、ネットワークの補完・強化、拠点へのアクセス、地域の連携強化、国土の保全といった観点で高規格道路の機能要件としてまとめているものでございます。

また、こうした方針の中での大きな柱の2つのうちの1つが次の項でございます。シームレスネットワークの構築でございます、具体的には、例えば7行目でございますように一定の都市間連絡速度などシームレスなサービスレベルを確保した「シームレスネットワーク」を構築するということでございます、これによりまして、丸にありますように国土の連結強化、地域生活圏の交流人口の確保、交通拠点アクセスの向上、都市間の多重性・代替性の確保、低炭素で持続可能な社会への貢献を図るといった形で整理させていただいております。

これに関連しまして、特にサービスレベル達成型のパフォーマンス・マネジメントによってこのシームレスなサービスレベルを確保していくというような流れになってございます。そこに関連する留意事項等々を挙げさせていただいております。

22ページにつきましては、対策の例示や、単にハード整備だけではなくて、例えば12行目でございますけれども時間的・空間的に偏在する交通需要に対して、最大限活用する観点から、需要サイドとの連携が重要であるというようなこと、またそのあとに、ロードプライシングが有効でございます、東京湾アクアラインでの取組も踏まえて積極的な活用を検討すべきというような指摘としてございます。

またそのあとにも、諸外国での例に見られるような様々な特別なレーン等々に関する記載をさせていただいております。

さらには、利用者利便を増進する課金方法の工夫を検討というような視点、さらには、そういった検討する体制につきましても、下の24行目のポツで記載させていただいております。

さらにその際でございますけれども、データ連携やオープン化といった観点が重要だということなところをそのあとに記載しているということでございます。

23ページでございます。もう一つの柱でございます徹底したDX・GXの推進と技術創造による進化ということで、我が国のネットワークを20行目でございますように多機能空間へと進化させていくことが重要という形にしてございます。

これに関連しまして、下側、29行目に特に記載しておりますのが自動物流道路（オートフロー・ロード Autoflow Road）の構築ということで、海外事例にございましたような

観点で、24ページの2行目のポツに「我が国においても、構造的な物流危機への対応、温室効果ガス排出削減の切り札として、自動車に頼らない新たな物流形態として、道路空間をフル活用したクリーンエネルギーによる自動物流道路（オートフロー・ロード Autoflow Road）の構築に向けた検討を進めていく必要がある」という形で記載しているものでございます。

その際に、様々留意事項をその次に書いてございます。例えばトータルの物流サービスを提供する視点から考えていくこと、また、スピード感が重要でありまして、10年で実現する気概を持って当たることが重要という形にしているものでございます。

次に、こういった方針を受けまして、具体的に高規格道路が求められる役割を7つほど挙げてございます。経済成長・物流強化、先ほど概要にございましたものでございます。こちらの一番ベーシックなところは、22行目にございますように「速達性や強靱性を備えた物流ネットワークを構築していく」というような観点、もう一つは、28行目以降にございますように「貨物鉄道や海上輸送との連携強化、中継輸送等のための拠点整備、ダブル連結トラックの走行環境整備や休憩機能の充実」など、様々な施策に言及しているということにしております。

25ページでございます。地域安全保障のエッセンシャルネットワークの観点でございます。「三陸沿岸道路が実証したように、持続可能な地域生活圏の確立のために、高規格道路が果たす役割は大きい」という例示の中で、例えば14行目でございますけれども、「高度医療へのアクセスや大規模災害時の対応など、地域で生活が営める環境を維持し、国土を守っていく観点からは、交通量の多寡によらず、必要な道路が存在することを認識すべきである」という観点としてございます。

交通モード間の連携強化につきましても、鉄道、港湾、空港等それぞれが役割分担をしまして、連携した交通ネットワークの形成が求められるというような立場の中で、30行目、「モーダルコンビネーションの意義が再認識されており、道路ネットワークと重要な空港・港湾等とのシームレスな接続を図るべき」としてございます。

また、この関係で33行目以降にリニアの中間駅の重要性や、26ページの4行目でございますけれども、公共交通の再構築の議論等々との連携が重要であるというようなまとめになっているということでございます。

観光の観点、次の項でございますけれども、観光需要を全国の各地域で取り込んでいくことの重要性。それから、もう一つ、オーバーツーリズムの課題について、対策の必要性

を指摘してまとめてございます。具体的には23行目以降でございますけれども、観光渋滞の発生箇所を把握した上で、その次以降に様々な対策を、関係者と連携して実施すべきであるというような形で記載してございます。

次の項目は自動運転社会の実現でございまして、特に御意見を頂戴しました高齢者等の交通制約者のモビリティ確保や、物流分野における人手不足への対応の観点からも重要だということでございます。

さらに、その27ページでございますけれども、特に4行目以降では車両・インフラ間のコミュニケーションを可能とするセンサや通信設備、また官民データ連携基盤等の次世代ITSのデジタルインフラストラクチャー整備が重要でありまして、道路の電腦化を図っていく必要があるという形で記載させていただいてございます。

次の項は、低炭素で持続可能な道路ということでございます。こちらは次世代道路の開発促進、普及、環境整備を進めるということ、また、12行目にありますように高規格道路への機能分化やデータに基づくパフォーマンス改善というような観点を記載してございます。また、併せて公共交通の利用促進の観点で、先ほどもございましたけれども関係者と連携して様々、TDM等々を進めていくというようなことを記載しているところでございます。

さらに下段のほうでございます。29行目、32行目に、SA・PAや道の駅等において、急速充電器を電気自動車ユーザーの利便性向上の観点でしっかりと進めて増加を図るべきであるというような形で記載しているものでございます。

28ページ、7項でございますけれども、道路の枠を超えた機能の高度化複合化でございます。先ほども出てまいりました考え方でございますが、具体の例示として14行目以降に「再生可能エネルギーを利用した電力などを広範囲に送る「電力ハイウェイ」や、頻発する集中豪雨に対処するための調整池や導水等の治水機能、海峡間アクセスのための新モダルシステム」等々、これまでの発想を超えた機能を付加していくというようなことを記載しているものでございます。

続いて、第5節の技術的要点としましては、いただいた御意見の重要なポイントを記載させていただいております。拠点につきまして、具体的には29ページにありますけれども、拠点の重要性と都市拠点の人口規模のみならず、国土安全保障上の重要性など多面的な意義を踏まえるという記載にしてございます。リニアの関係も記載しているというところでございます。

それから、拠点機能の高度化といたしまして拠点が果たす多様な役割の重要性、特に物流の観点での中継輸送拠点機能等々について記載しているものでございます。多様なニーズに応じて進化していくことが重要と結んでいるものでございます。

30ページ、高規格道路の利便性向上の観点でございます。分担率を向上していくということと、生活交通と幹線交通が分離されたネットワークの形成を図ることが重要としてございまして、特にインターチェンジの間隔をスマートインターの設置等により短縮していくという例示をしてございます。

また、都市内の道路空間の再配分としましては、環状道路を例示してございますけれども、都市内の通過交通の分離に合わせて道路空間の使い方の可能性が広がるというような視点でございまして、特に様々な用途への転換を図るべきであるというような結びにしているものでございます。

暫定2車線区間の解消につきまして、31ページの上のほうでございます。暫定2車線は速達性、信頼性等々で課題が大きいというところと、一方で、財源の制約の中で効果的にパフォーマンス向上を図るということで、事業実施環境の状況等の観点を踏まえて課題の大きい箇所から優先的に着手すること、また「2+1車線」運用や緊急退出路、スマートインター設置などの工夫を凝らしつつ、賢く道路を使っていくというようなことも記載しているものでございます。

また、次の項、インフラの機能維持では、持続可能なメンテナンスサイクルの構築が重要ということでございます。

次の節は制度的な検討事項といたしまして、新広域道路交通計画の検討プロセスは地方の多様なボトムアップの視点が反映されているというような御意見をまとめているところと、また、適時・適切な計画の見直しが必要であるという結びで記載してございます。

32ページ、計画プロセスの整理につきましては、2つ目のポツでございますけれども、国民が計画の内容や進捗を理解できる手続きとなるよう整理していくことが望ましいということで、今後同様の手続きにしていくというようなことを記載しておりまして、また、その際に手続きの機動性が損なわれないようにというような留意事項も記載しているものでございます。

次の項は、多々御意見いただいた評価の関係を記載してございます。具体的には、「交通量の多寡によって測れる指標だけではなく、医療や防災といった地域の維持に必要なナショナルミニマムとしてのサービスを確保する観点など、交通政策の目的に応じた多様な観

点から、プロジェクトの必要性を評価すべきである」というような記載にさせていただいております。

33ページでございます。整備主体・整備手法でございますけれども、今後議論する事項も含めまして現段階で記載できることを限定的に記載しております。1ポツ目でございますけれども、「高規格道路の整備主体や整備手法については、計画の熟度に応じて路線ごとに決定していくこととなるが、その機能や性格を踏まえ、国と地方が適切に役割分担するとともに、利用者負担の活用も含め、ネットワーク特性に応じた整備手法を検討することが重要」という記載にさせていただいております。

続いての項目、財源の確保でございます。こちらにつきましてもしっかりと、絵に描いた餅にならないということで、今後の検討につながる形で指摘をまとめさせていただいております。8行目以降ですけれども、「地方も含め、適切な整備や管理のため、受益者負担・原因者負担の原則に沿った財源を検討していくことが必要」ということと、12行目に「利用者の理解を得た上で実施していく」ということがポイントです。

それから、25行目以降でございますけれども、「良好なサービスを提供し続けられるよう将来の財源確保について検討が求められる。また、課金制度の導入や料金水準についても、今後検討すべきである。」と記載させていただいております。

35ページ、第6章でございます。新広域道路交通計画と高規格道路ネットワークの関係につきまして、整合的であるということをして10行目、11行目に記載してございまして、特にそのあとには今後の検討に際しての視点を、例えばリニアの中間駅のこと等、議論の中で出てきたものを記載してございます。

最後、「おわりに」の31行目でございますけれども、位置づけとしまして高規格道路ネットワークのあり方の方向性を中間的に取りまとめたものでございまして、結びでございますけれども、10行目以降でございます。「本とりまとめにある様々な政策が、実際の現場で大胆かつ柔軟に実現することを期待する」とまとめさせていただいている本文でございます。

最後に、併せて今後の進め方、資料8でございますけれども、本日御議論いただきましたこの案につきまして、先生方の御意見を受けた形で直ささせていただきまして、今後公表につなげていきます。またその後、実際の高規格道路の指定を見据えまして地域への指定に関する意見聴取を行い、国土幹線道路部会にまたお諮りした上で指定するというような流れを考えているというものでございます。

私からの御説明は以上でございます。

【朝倉部会長】 説明ありがとうございました。

それでは、委員の皆様方から御意見を賜りたいと思います。既に事前に御説明しているところではありますが、重ねて今の説明をお聞きになって気付かれたこと、さらに強調したいこと等があれば御発言いただければと思います。よろしくお願いします。

家田委員、どうぞ。

【家田委員】 どうも御苦労さまでした。よくできていると思いますよ。

それで、事前にもお話を伺って申し上げたところは直していただいたりして結構ですが、そのときに気付かなかったことを一つ、二つ申し上げたいと思います。

1点目は質問です。国土形成計画について言及しているので、そことのリンケージを取っているのですが、今回の国土形成計画でコンセプトとして非常に大きいものの一つが地域生活圏です。地域生活圏について、このレポートの中でのブロックというものの関係性みたいなものがあつたほうがいいかなという感じがしました。もうどこかに書いてあるのかもしれないですが、それは質問です。

あとは全て細かい話ですけど、資料7の12ページに注意書きで50年以上経過した橋梁は何%だというところがあり、それは事実だからそのとおりですが、世間で誤解されているのが、50年経つともう老朽化になっていて更新しなければいけないと、技術者でない人はそう思ってしまいます。ですが、先ほどの200年であったのは当然の話で、200年もつためには各部のウイークポイントは注意深く修繕して行って初めて200年になるわけです。イギリスの橋梁なんて200年級は幾らでもありますから。ですので、三木千壽先生の言葉を借りると、50年というのはあくまで成人病をつけなければいけない時期であつて、直ちにそれで入院してだとか、老人ホームに行けとか、そういうことではないというのは、この50年というところで注意書きを入れていただけないかというのが1点です。

2点目は、22ページ、ロードプライシングという言葉で入ってくる場所の需要調整型のプライシングについてプラス的なコメントになっていて、僕もこれはもちろん賛成で、むしろ促進する側にいたのですが、促進したいがゆえに一言ここで入れたほうがいいのではないかと思うのは、やはり需要の多いときに料金を上げるということは、どうしてもその時間帯に使わないといけない必需性の高い人も上がってしまいます。それが病院に行く人とか何とかということだつてあるわけであつて、そうすると、常に需要調整型で需要の

大きいところを上げるという施策をやるときには、そういう必需性の高い人たちの動向に関する注意深い配慮というものがなされて初めて国民的支援を得られると思うのです。オリンピックでも、それからアクアラインでもそういう配慮をした上でやっているのですが、何かこの中にそういう配慮をしていますよという、配慮をした上の話だよということを一言入れたほうがいいかなということです。

最後、もう一点だけ、これも私の発言から書いていただいているのではないかと思います。32ページにB/Cは大したことじゃないということが書いてあります。しかし、文言としては書き過ぎかなという感じもしていて、B/Cでカウントできているのは限定的なものなので、それ以外のこともあるので総合判断というのが重視されるべきだという程度に、少しマイルドな表現にしておいたほうが穏当かなと思いました。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

谷川委員、どうぞ。

【谷川委員】 谷川です。

資料7の19ページの重点課題のところ、基本的にここで重点課題としてどんな問題認識を持っているかということを示した上で、その後のページで具体策としてこういうことをやっていくという関係だと思います。その際には文言をある程度統一しないと、課題に対して具体策はこれだというのが読み取りにくくなると思います。その観点で、重点課題の3)「2024年問題」で、これは事前に私も指摘させていただいて「多様な交通手段の連携を」という言葉を入れていただいたと思いますが、これは25ページにある交通モード間の連携強化という趣旨と同じであると思いますので、大変細かいことではありますが、重点課題のところでも「交通モード間の連携強化」という文言を入れたほうがいいのではないかと思います。

逆に、25ページの交通モード間の連携強化の中にはいろいろ書いてありますが、こうしたことによって物流危機を乗り越えていくというような文言が入っていないので、それを入れたほうが重点課題、問題意識と具体策というのはつながるのではないかというのが1つ目です。

34ページの財源のところ、利用者負担という趣旨はいいのですが、国民、利用者に対してしっかり説明して理解を得るべきだと、その趣旨を入れてほしいということを申し

上げまして、それが財源確保の2つ目のポツのところへ入れていただいたのだと思います。利用者の理解を得ることの目的が、もちろん利用者の理解を得ること自体にあるのですが、さらには、いろいろな批判を浴びることによって真に必要な道路の整備につなげるということまで目的効果というのがあるのではないかと思いますので、その趣旨を入れていただけたらありがたいです。さらに、受益者負担、利用者の負担というだけでなく、その下には税負担の話もありますので、利用者だけでなく国民の理解も得るという趣旨も入れたほうがいいのではないかと思います。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

ほかはいかがでしょうか。石田委員、お願いします。

【石田委員】      事前に意見をいろいろ申し上げましたところを取り入れていただきまして、ありがとうございます。

  お願いは、もう少し踏み切って元気を出して書いていただけないでしょうかというお願いで、最終段階になっておりますので細かい話が多くなりますけれども、お願い申し上げたいと思います。

  1番目は資料7の14ページのところで、これは家田先生もおっしゃった地域生活圏の話です。今年度閣議決定した国土形成計画のかなり大事な基本概念だと思っておりますが、ほかに比べると、例えば「シームレスな拠点連結型国土」にはかぎ括弧がついていますが、地域生活圏にはついていないのでお願いしたいなということです。

  それと、高規格道路の関係で言いますと、2万4,000キロというのは地域生活圏の形成に非常に大事だと思っております。理由は2つあって、1つは地域生活圏として自立しているけれど、大災害のときには緊急的に他地域との連携が不可欠でございまして、そのためにはやはり高規格道路というのは不可欠だろうという視点がぜひとも必要であります。

  それとともに、地域生活圏内の様々なニーズが出てくると思います。観光とか、あるいは生活そのものといったときに、高規格道路があるとそこの整備環境が随分よくなりますので、そういう観点もあるという認識をお示しいただければと思います。

  2番目です。19ページの重点課題の書き方、整理の仕方ですけども、シームレスネットワークのところには実はDX等で大事なことが書いてあって、DXとGXの代表選手がオートフロー・ロードという書きぶりになっています。オートフロー・ロードは大事な物流施策だと思っておりますけれども、DX、GXの代表選手として例示するというのは少し違和感

を覚えましたので、構成等を工夫いただければと思います。

3番目は、24ページの今後の役割のところですか。高規格道路の機能として、やはり事故等に対する安全性の向上というのは非常に大事だという認識はぜひ示していただきたいと思います。記載はありましたがも暫定2車線よりは4車線、あるいは一般道路よりは高速道路というのははるかに安全でございますし、そういうことでの暫定2車線の解消とか、あるいは一般道路との協力とか補完関係というのもありますので、そこはやはりお書きいただければと思います。

それともう一つ、ここで物流や拠点機能についても書いていただいておりますが、道の駅については、一部ですけれどもターミナルチャージを頂かないとか、あるいは長距離割引を低減するということがありますので、物流も高規格道路の中だけで何とかするというのではなくて、インターチェンジの周辺に立地する民間企業との連携ということもぜひこの際きちんと考えるべきだと思ひまして、拠点機能のパーспекティブの中にそういうことを入れていただければありがたいなと思ひました。

最後ですが、34ページに負担と財源の話も相当突っ込んで書いていただいておりますが、34ページの28行目に「今後検討すべきである」と書いてございまして、特措法の改正の衆参両院の附帯決議については、「こういった負担の在り方については早急に検討し、可及的速やかに結論を得ること」と書いてありますので、そのスピード感とのギャップが気になりました。これは少し話が飛びますけれども、昨日行われた岸田総理の所信表明演説でもデジタル行財政改革会議というものに若干触れられておりましたが、その中で先行的に重点的に改革していく領域を全部で6つ挙げられていまして、1番目が交通モビリティということでございまして、そういう大きな風も吹いてきますので、もう少しスピード感を持って考えていくという姿勢を示していただければいいなと思ひました。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

では、続きまして、小幡委員、お願いします。

**【小幡委員】** いろいろ目配りが利いて、大変よくできていると思います。私も細かいところで私の方で事前に指摘したところを直していただいて、ありがとうございます。

ひとつぜひ強調していただきたいのは、資料7の28ページ「道路の枠を超えた機能の高度化複合化」について、これからのことですので少し夢のある、本当に新しい道路ができるということがここで書かれているのはとても大事だと思います。あと1点だけ、家田

先生のお話にもあった評価の話で、32ページのところです。その前の計画プロセスの整備というところで、透明性をもった手続を整備していくというときに、優先順位をどうするかということですが、これは実は評価と関わってきます。確かにB/Cでないと数値的なことが難しいからB/Cが議論の中心になると思いますが、これからは非常に多様な価値をみていく必要があるので、それも使いましょうということがここに書いてある趣旨だと思います。家田先生のおっしゃることもその通りなのですが、計画プロセスにおいてどの道路を一番に整備していくと一番効果が上がるかということを考えるときに、どうしても数値が堅いのでB/Cが基準になります。それに対してどういった評価指標を入れ込めるかということが、これから大事だと思いますので、そういう趣旨で3)は書かれているのかと思いました。最終的にどのように表現を穏やかにするかというのはお任せいたしますが、いずれにしても評価の多様性の重要性については書いていただければと思います。

よろしくをお願いします。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

特になければ、では、もし事務局のほうから補足説明等があればお願いいたします。

**【道路経済調査室長】** ありがとうございます。御指摘いただいたところを踏まえて修正させていただきたいと思いますけれども、評価の観点を家田先生からいただきまして、もう少し穏当ということと、小幡先生の御趣旨も踏まえて少し考えさせていただきたいと思います。

それから、地域生活圏の関係は、少し書いてあるところもありますが、分かりにくくございますので、石田先生がおっしゃったような、特に災害時にほかの圏域と結びついてというようなことも含めて明確になるよう記載を修正させていただきたいと思います。

それから、石田先生からありましたDX、GXの配置についても、おっしゃるとおり少し手前のところに書いてしまっているのですが、構成を考えさせていただきたいと思います。

それから、今後検討すべきというところの書き方も、もう少しスピード感が読めるように修正させていただきたいと思います。

また、谷川先生からありました文言の統一、前後関係のところはおっしゃるとおりでございますので、そのように直させていただきたいと思います。

家田先生からいただきましたロードプライシングに関する必需的な移動への配慮等々も、読めるように少し盛り込ませていただきたいと思います。

私からは以上でございます。

【家田委員】 一言だけいいですか。

【朝倉部会長】 お願いします。

【家田委員】 ありがとうございます。地域生活圏についてですが、さっき言った趣旨は、国土形成計画での地域生活圏は最低10万人くらいの規模と言っています。別に10万人でそろえる必要はないから、もっと大きいところがあってもいいのですが、その中にはある種自立性の高いような活力を持ちましょうという感じです。そのときに、では、この高規格道路ネットワークがどう寄与するかというと、地域生活圏間をつなぐことによって地域生活圏同士の補完のし合い方が高まります。ですが、その補完の高まりを実現するためには高規格道路のネットワークにつながるセカンダリーロードがよくないと駄目だと思います。そういう意味において、地域生活圏を書くとき相性がいいなと思っているので、御参考までに。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

今、委員の方々から幾つか御意見をいただきましたが、この中間とりまとめの全体の構成が良くないという意見は特になかったように思います。もちろん細部についてはもう少し表現等に注意してまとめないといけないということはそのとおりですが、全体としては特にこれが良くないということはないように思いますので、基本的には全体をお認めいただいたということにさせていただきたいと思います。

また、今日議論しました中間とりまとめ（案）につきましては、今日委員の先生方から頂戴した御意見を反映して、適宜修正ということにしたいと思いますが、最後のまとめのところは私に御一任いただきまして、今日は欠席ですが部会長代理が羽藤先生なので、事務局とも御相談して中間とりまとめとさせていただきたいと思います。私と羽藤さんでは少し心もとないという先生方がいらっしゃったらぜひとも御指導いただきたいと思いますが、そのような方向でよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【朝倉部会長】 ありがとうございました。それでは、そのような方向で最終的に取りまとめたいと思ってございます。

本日予定された議事は以上でございます。

では、議事進行を事務局のほうにお戻しいたします。

【総務課長】 長時間にわたる御熱心な御議論、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、御同意いただいた上で公開したいと存じます。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。

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 —