

令和元年5月30日

【路政課長】 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33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路政課長の千葉でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の池田よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 いつも大変お世話になっております。道路局長の池田豊人と申します。今日は朝倉部会長さんをはじめ委員の皆様には、お忙しいところをお集まりいただきましてありがとうございます。

最近交通事故で、高齢者の運転のミスによる痛ましい事故及び保育園児が犠牲になる大津での事故が続きました。これまでも問題になってきたことではありますけれども、今回のこういった事態も受けまして、政府全体で子供の安全、特に園児は、今まで通学がバスでというようなことで、小学生に比べると少し十分でないところがあったのではないかと、そういったところにも焦点を当てながら、しっかりとした子供を交通事故から守る対策をつくるということと、高齢者の運転をどうやって考えていくかという、この2つについて特に焦点を当てて対策をまとめて、各省それぞれやるべきことがありますけれども、政府全体として取り組むこととなります。

それからもう一つは、今日の安全・安心計画の柱にもなりますけれども、暫定2車線区間の問題について、災害のことでこれまでも要望が大きかったんですけれども、非常に注目といいますか要請が大きくなってきております。今年予算で85キロの区間についての暫定4車化について打ち出しをしましたが、非常に歓迎される声が大きくて、かつ、まだまだ一桁違うオーダーで量があるものですから、そういった残りのことについて、85キロを発表したときにも、今日議論いただく安全・安心計画の中で、その残りの方向性についてはまたまとめていきたいというような発表をしておりますけれども、そういったことでこの安全・安心計画について非常に強い期待と要請が向けられていると感じております。

そういったことを踏まえまして、先ほどの交通事故の問題も関係してくるわけですが、ぜひ今回の安全・安心計画について、そういう要請に応えられるようないいものにしていきたくて思っております。今日はぜひそういったことで建設的な意見をたくさん頂戴できますようお願い申し上げまして、少し長くなりましたけれども、ご挨拶にしたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【路政課長】 ありがとうございます。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、石田委員、小林委員、羽藤委員、山下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14名のうちの10名、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、ご協力をお願いいたします。

議事を開始する前に、事務局から連絡事項がございます。審議会のペーパーレス化でございます。前回の部会以降、原則として審議会はこのタブレットを活用して進めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

皆様方のタブレットの右下に黄色い耳のマークが出ている状態になっているのではないかと思います。この状態の場合は、説明者の動作に合わせてページが自動的に変わっていくような設定になります。逆に、個別に操作をされたい場合には、この右下の黄色い耳のマークのところを一度タップしていただきますと、それぞれの端末ごとに操作ができる状態になります。また、もう一度黄色い耳のマークのところを押していただければ、説明者の画面に合うようになります。

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】 皆さんこんにちは。それでは、お手元の議事次第に沿って議事を進行してまいります。

本日の議事は2つございまして、1つは安全・安心計画についての全体の話と、もう一つは高速道路会社からのヒアリングということでございます。それぞれ順に議論していくんですけれども、委員の皆様方におかれましては、多分トータル30分から40分ぐらいの議論の時間はあるかと思いますので、出席者の人数で割ると多分三、四分の発言時間はあるかと思います。1つ目の安全・安心計画が終わった段階でも構わないし、ヒアリング

の後でもまた安全・安心計画全体に戻っての議論ということでも全く構いませんので、よろしくお願い申し上げます。

それではまず安全・安心計画について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。資料2に基づいてご説明をさせていただきたいと思っております。

今年の夏に策定を予定しております安全・安心計画についてでございます。表紙をめくっていただきまして、1ページ目でございますけれども、前回の国幹部会、3月11日に開催させていただきました。そのときに安全・安心計画について、道路局のほうから、現在取り組みをしている内容などについてご説明を差し上げたということでございますけれども、その際にいただいた主な意見、そこに3つほど書かせていただいております。まず、この安全・安心計画について目的、位置づけ、あと国と会社の役割分担というのはどうあるのか、そういったところをもう少し明確にすべきではないかということ。それと2つ目は、ご説明した内容の中に、国の根幹としての高速道路政策の部分と、実施主体であります高速道路会社の自主性に基づいて行われる部分というのがあって、そういった区分というのを色分けをすべきではないかというのが2点目でございます。それとあと3点目は、実施主体となる高速道路会社の経営方針との整合性といったものも確認をしていく必要があるであろうというようなご意見を賜ったと思っております。特に2つ目の丸、3つ目の丸の部分については、後ほど高速道路会社のほうから、この安心・安全計画についての考え方あるいは実際に取り組まれている内容等についてご説明をいただいて、委員の皆様からヒアリングをしていただきたいと思いますと思っております。私のほうは、次の2ページ目の安全・安心計画のたてつけといたしますか、どういう目的、位置づけなのかということについて、現段階の整理をまとめたものをご説明させていただきたいと思っております。

2ページの安全・安心計画の体系ということで、下のほうに表があるかと思っております。こちらの国土幹線道路部会で基本方針を平成29年12月22日におまとめをいただいております。具体的には3ページ目のところでございますけれども、高速道路の安全性、信頼性、それと使いやすさの向上に資するための取り組みの基本方針ということでご提言をいただいております。上の右側のところに施策の具体的な提案ということで、利用者の安全確保、ネットワークの強靱性・信頼性の確保、それと快適な利用環境の実現、そういった3つの柱について具体の施策についてもご提案をいただいていたということでございます。この基本方針の中で、下のほうに書いてありますけれども、3ポツの施策の進め方についてと

いうところで安全・安心計画というものを策定して、無料区間も含めて安全・安心計画として中期的な整備方針を取りまとめるべきであるということをご提言をいただいているということでございます。

こういったことも踏まえまして2ページにお戻りいただきますと、この安全・安心計画なるものが何なのかということでございますけれども、この基本方針に盛り込んでいただいている具体的施策を計画的かつ着実に進めるため、おおよそ中期的な計画ということで、計画期間としてはおおむね5年から10年程度ということかなと思っておりますけれども、それぞれの施策の中期的な整備方針、あるいは達成の目標といったものを、国と会社、これは共同という形にするのか、国が基本方針を示して会社でつくっていただくのか、このところでまたいろいろやり方があるかと思っておりますけれども、いずれにしても、そういった中期的な整備方針と達成目標を各施策ごとに設定しまして、で、一番右にありますけれども、事業計画ということで、これを踏まえて実施主体である高速道路会社、無料区間については国ということもあると思います。毎年度の事業計画で具体的な事業、取り組みを推進していくというたてつけなのかなと思っております。

4ページ、安全・安心計画の構成骨子（案）というものをお示ししております。まず1ポツ目のところでございますけれども、計画の基本的事項ということで、計画の対象とする路線、高速道路ということでございますので、高規格幹線道路、国が管理する無料の区間も含めてということで考えていきたいと思っております。それとあと、その他の会社の道路ということで、首都高速、阪神高速といった都市高速道路も含めて考えていくのかなと思っております。で、計画の基本的な事項としまして、目指すべき方向性、留意すべき視点といったところは基本方針でいただいたところを盛り込んでいくのかなと思っております。あと、国と会社の役割分担についてということで、こういった部分を国がセッティングし、あと会社で自主的に、あるいは独自性を発揮してやっていただくのか、そういったところもこの中で書いていくのかなと思っております。

2ポツ目が先ほど申し上げましたこの安全・安心計画の整備方針及び達成目標ということで、先ほどご説明いたしました3つの柱、利用者の安全確保、強靱で信頼性の高いネットワークの構築、快適な利用環境の実現、その3つの柱ごとに丸で下に示しておりますような施策をぶら下げております。こうした施策について中期的な整備方針、それと（2）にありますけれども、その計画期間内におおむねどのくらい整備をしていくのか。項目によっては、数字が書けるところもあれば、あるいは会社の自主性によって、あまり量を定

めるものではなくて方向性のみ書く部分もあるのかもしれませんが、いずれにしても、何らかのわかりやすい目標の設定も心がけていきたいと思っております。あと、計画の進め方ということで、これらの計画を進めていく上で費用負担のあり方をどうしていくのかといったところも記載をしていければなと思っております。

説明は以上でございます。

【朝倉部会長】 はい、ありがとうございました。それでは、今説明していただいた内容について、委員の方々からご質問あるいはご意見ありましたら、お願いいたします。どなたでも結構でございます。どうぞ。

はい、竹内先生。

【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。2点ほど気がついたところがありますので、申し上げたいと思います。

1つ目なんですけれども、安全・安心計画の実施、これ自身は全然問題はないのですが、ただ、ここでの議論は高速道路が対象となっている一方で、同じようなことは一般国道、いわば一般道路でもおやりになっていると思いますから、両者の間での矛盾が生じないようにしなきゃいけないという気がします。つまり、なぜ一般国道はこういうことをやっているのに高速道路はそれをやっていないのかというようなことがあるかもしれないし、その逆もあるかもしれません。そういう意味で、別な言い方をすると差別化を図るといいますか、高速道路だからこそやらなくてはならないというところがわかるようにしなきゃいけないのではないかと思います。要するに、一般国道に対する安全・安心の施策との違いなどが明確になるように一般国道での計画を常に横に見ながら計画をつくっていかなくちゃいけないのではないかとこの点が1点です。

それからもうあと一点は、言葉尻をとらえるような話で恐縮なんですけれども、最後にお話しいただいたところ、4ページの2ポツのところ整備方針及び達成目標となっていて、整備方針のところ利用者の安全確保になっています。このあたりはどうも何かインフラっぽいことの整備でいいと思うんですけれども、3)のところをみると何かソフト的な計画も入ってきていますので、それで整備という言葉でいいのかなど。しかも今論じているのは計画ですから、計画の整備というのも変で、むしろこれは実施方針という言葉じゃないかという気もするんですね。ですから、この言葉は少し検討されて違う言葉の方がいいかもしれません。

以上2点でございます。ありがとうございました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。じゃあ家田先生、小幡先生の順に。

【家田委員】 じゃあ小幡先生先がでいいよ。

【朝倉部会長】 じゃあ小幡先生、先にどうぞ、お願いします。

【小幡委員】 済みません。上智大学の小幡でございます。私は法律で国家賠償法2条とかを専門にしているので、安全・安心という、一番自分の関心としては端的なところなんです、安全・安心計画というのは当然のことなんです、ここでやはりもう一つ指摘されていることが、利用者の視点をよく考えろというのがありまして、特に高速道路を考えると、高速道路の利用者が高速道路にどのような安全性を期待しているかという、その利用者の視点とか、そこに留意してこういう計画を考えていく必要があるのかなと。例えば、北海道でキツネが出てきて、そこで事故があったみたいなのがありまして、まあそれは最高裁判決が出ているんですけども、小動物はなかなか進入を防げないというところがあって、まあドライバーが自分の運転のかじ取りで防げるところもあるし、どの程度のところの安全・安心が求められているかということは、常にやはり利用者の期待という観点から構築されていくのかなとは思いますが。だから、事故時の復旧のやり方とか渋滞とかいう問題もありますし、それから、高速道路があまりに安全だけを重視し過ぎてなかなかつながらないということになると、これもまた快適ではないということになるので、そういう意味で、いろいろな観点から利用者の期待との絡みで考えていく必要があるのかなと思っています。

で、ここにも出ているんですが、例えば自動運転の実現とか最新技術とかあるのですが、これはなかなか課題も多いことは承知していますが、先ほど局長さんがおっしゃったように、高齢者ドライバーのいろいろな事故なんて考えると、これはやはり踏み出していくしかないというところがありますので、そういうことも含めて、あまり慎重になり過ぎないで、いろいろな意味で期待される安全・安心を道路が果たしていくのが一番理想的のかなと思っています。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。家田先生、済みません、お待たせしました。

【家田委員】 2ページのところを見ながら発言するのがちょうどいいかもしれませんね。これを見ると、この部会で基本方針がつけられて、それに基づいて国と会社がポツとつながる関係で、安全・安心計画（案）と、それからそれに基づく事業計画を立ててやっ

ていくというつくりになっているわけですが、うーんという感じがまずするんですね。この部会は単に審議会であって、基本方針になるかなというものを提案するのが仕事であって、基本方針そのものをつくるのが仕事じゃない。ここで書いてある、従ってそれを受けて国・会社というところで作るはずの安全・安心計画というものは、どう言いましょかね、2段階あると思うんですよね。第1段階はこの部会で出しているようなものを受けて、安全・安心の基本計画もしくは私だったら基本方針といってもいいと思うんだけど、そういうものを行政当局である、道路政策を行うところである国が中心になって、しかし実際に実施するNEXCOやなんかの会社の意見を聞きながら、基本的な方向性をかちっと決めるというものが、この安全・安心計画という今書いてある部分に相当するんだと思うんですね。

ところが、いろいろ誤解を生みそうなんだけど、この計画という言葉というのはフィジカルプランみたいな感覚がありますので、独立している会社のフィジカルプランみたいなものを国が決めるのかいなというところに私は違和感を感じないではないですね。ただ、国という場合には、高速道路についても2種類の意味を持っているわけであって、道路政策を行う主体としての国、まあ道路局という意味と、それから高速道路の直轄区間を持って実際に事業者としてやっている国という面があるわけであって、その后者の面でいえば、これはNEXCOと並ぶ存在であって、別にNEXCOの上でも下でもなく併存しているわけですね。そういうところは基本的には整備局が管理しているわけですから、整備局の独自の、例えば北陸は北陸の気象条件もあるわけだしとか、そういうことがありますので、そこについては会社が何らかの具体計画を立てるのと同じように、整備局がそういうものをつくるという感覚がいいんじゃないかと思っています。そして、そういう直轄を持つところの国という意味と、それからNEXCOや首都高なんかの会社がそれぞれつくる計画の上にあるべきものが、この本省でつくるべき基本計画もしくは基本方針に相当するものであるべきだと思うんです。で、この図だと、何かそのところがどうとでもとれるというか、そこをぜひ議論してきっちりしたほうがいいと僕は確信しています。特に、まあいろいろないきさつがあったにしろ、とにかく民営化して15年たつ中で、まだ、今日おいでになっているから率直に言うと、それぞれの会社が自分の独自の工夫力と覚悟と戦略を持ってこの安全なり安心なりあるいは信頼性なりあるいはサービス向上なりに取り組む、隣の会社とうちは違うんだよというところまで覚悟を持ってアピールするところがあまりにも欠けている。これから行うところのこの安全・安心についても、そういうことに配慮

しながらたてつけをしていかないといけないなと思っているところでございます。

それじゃあ、これからつくるはずのこの基本方針なり、それを受けてつくる基本計画のようなものが何が一番大事かという、具体的にここになる書いてあるような、3ページに書いてあるような細かな話、これは重要ですけど、それより重要なことは幾らでもあるわけであって、それは何かという、ネットワークがようやく1万キロ近くなってきて、いわばネットワークを水平的に展開していく時代から、つくったものをよりよく管理し、しかもそれが安全性や使い道やなんかが年々向上していくような、そういうところに力を払うべき時代になったんだと。その中でもとりわけ安全というのは一丁目一番地であるというのは第1条に書くようなことですよね。それから第2条に書くとしたら、そういったことを実現するためにはお金が要るんであって、今、料金制度やなんかというのはそういうふうにはできていないと。そこを抜本的に改める必要があるとか、そういうことも書かなきゃいけないし、その他もろもろ、一番重要なことは、隊列走行する6車線運用とかそういう細かな話じゃなくて、一番重要な理念、基本的なところを押さえるべきだと思っています。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。じゃあここで事務局のほうから、今ご指摘があった一般道との整合性の話とか、利用者の視点、期待をどう織り込むとか、家田先生から計画の作り方に関するご議論があったので、今答えていただける範囲でまずちょっとお願いできますか。

【高速道路課長】 竹内委員からご指摘あった一般道路との違い、特徴も、高速道路の特性に合わせた計画というのはおっしゃるとおりだと思いますので、今でも逆走だとかかなり、当たり前ですけど高速道路に特化した形での施策を並べているつもりではありますが、一般道路の差異といったところも意識しながら計画の書きぶりを考えていきたいと思っております。

それとあと整備方針のところ、整備というのではなくて実施方針ではないか、おっしゃるとおりだと思っています。ハードでやる部分とソフト的な対策でやる取り組みがちょっと混在しているので、このあたりは表現を適正にしていきたいと思っております。

それと、小幡委員からご指摘あった利用者の視点、これは確かにもちろん重要なことでございますので、高速道路会社のほうでどういう現場のニーズがあるのか、そういったこともよく踏まえながら計画の中身を詰めていきたいなと思っています。

それと、家田先生からお話あったこの安全・安心計画のたてつけについては、正直、この2ページの紙をつくるときにもいろいろ、どう書けばいいのかなと思いがちちょっとはっきりしない形でこういうふうになっているんですけど、この安全・安心計画、この前に意見を委員の方からもいただいたように、やはり政策当局たる国が定めていくところと、それと実施主体たる高速道路会社が定めていくところ、2つあるんだろうと思っています。ですので、もちろん基本方針めいたところは国で定める、それを一緒につくるのか、あるいはそれをつくった上でそれぞれの会社ごとに具体の計画をつくっていただくのかというやり方もあるかと思しますので、そういったところをより検討を深めていきたいなと思います。

それと、基本的理念みたいなことはおっしゃるとおりだと思いますので、しっかり取り組んでい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。根本先生、済みません、どうぞ。

【根本委員】 ありがとうございます。この計画の中で「費用負担のあり方についても整理したい」というような書き込みがあるので、ちょっとコメントしたいと思います。

数年前に、当面10年間で必要な大規模修繕・更新がどのくらいあるかを見積もって料金徴収期間を15年延ばしたわけですけども、やはりこれからの高速道路を考えていくと、このような大規模修繕・更新もさらにあるでしょうけれども、やはり自動運転トラックとか隊列走行に対応した高速道路にしていかなければならないわけです。道路がただ走るだけの空間じゃなくて、もっと高度なサービスをしていかなきゃいけない。当然これには投資も必要ですし、受益をする人に負担してもらう必要もあります。だから、償還計画の中で予定されている維持修繕費で維持管理していけばいいよという話では絶対済まなくなっちゃうと思うんですね。だから、家田先生もおっしゃいましたけれども、料金のあり方を含めてやっていかないと、安心できることにはならないんじゃないかと思う次第です。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかにございませんか。今のポイントだけでも構いませんけれども、財源とか費用負担とか、そういった問題かと思いますが。

【高速道路課長】 おっしゃるとおり、財源の裏づけがなければ新しいことはできないので、それと新しいニーズも拾っていかないといけないということなので、財源の書きぶりがどこまでこの夏までに詰められるかというところが片やあるかと思えます。正直、い

ろいろな財源だとか料金制度を考えるとということになると、当然この国土幹線部会でもご議論いただかないといけない部分はあるので、そのスケジュール感とこっちのまとめていくスケジュール感があるので、その中でどこまでどういう書きぶりのできるのかというのはまたいろいろご相談をさせていただきたいとは思いますが、ただ、その方向性みたいなところはしっかりと酌み取っていく必要があるのかなと思っておりますので、書いていきたいなと思っています。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかにもご意見あるかと思うんですけども、次に、高速道路会社からのヒアリングで、今のいろいろな現状をお聞かせいただいた後、再度全体の話に戻りたいと思います。その中で、先ほどからご指摘があったように、国と高速道路会社がどの部分をどういうふうにより主体的に関与して計画をつくっていくかということもおのずと浮かび上がってくるのかなと思っています。

本日は、ヒアリングをお伺いする方として、高速道路会社より、東日本高速道路株式会社の代表取締役兼副社長執行役員の榊様、それから中日本高速道路株式会社の取締役常務執行役員の奥脇様、それから西日本高速道路株式会社代表取締役社長の酒井様にお越しいただいております。それでは、酒井社長のほうから資料によりご説明をお願いいたします。

【西日本高速道路株式会社・酒井社長】 酒井でございます。今日はこのような場を与えていただきまして本当にありがとうございます。NEXCO3会社を代表いたしまして、高速道路におきます安全・安心計画の策定に当たって、高速道路会社として重要と考えている視点や、これに関連する取り組み事例などを説明させていただきます。

次の目次のところを見ていただきたいと思いますと思うんですが、申し上げたい意見要旨ということで書いてございますが、国土全体の安全・安心の観点から、広域連携による災害対応力の強化、物流高度化等、拠点地域間を結ぶ広域的なネットワーク機能強化の視点も考慮すべきではないか、こういった観点から、特に新東名、新名神の6車線化の必要性について述べさせていただきたいと思います。

そして2つ目で、暫定2車線区間を優先的に4車線化すべき区間ということにつきましては既に提言されておりますが、この整備に当たっては財源等の制約もございます。同時に、全ての区間で事業着手していくことが困難でありますので、円滑な交通確保や道路の維持管理という視点も踏まえた事業着手の優先順位を設定すべきではないかという観点で意見を述べさせていただきたいと思います。

次に、「はじめに」というところでございますが、先ほど安全・安心計画の今後の進め方

のご説明がございました。高速道路会社におきましては、これらの議論を踏まえながら、会社の経営理念の根幹となります安全・安心に向けたさまざまな取り組みを実施しているところがございます。本日は広域的なネットワークの機能強化による安全、信頼、生産性の向上の観点に加えまして、基本方針に示されております、上のピンクとブルーとグリーンに書いておりますような、お客様の安全確保、強靱で信頼性の高いネットワークの構築、快適な利用環境の実現、これらの3つの施策に関連する意見、取り組み、また安全・安心な高速道路サービスの基礎となります維持管理の高度化・効率化についてご説明させていただきたいと思っております。

次の目次を省きまして4ページ目でございます。この図の中にごございますように、表に記載のとおり、暫定2車線の区間は約4割でございます。広域的な視点からも、この多さには課題があると考えております。例えば、国の国土形成計画などを踏まえて、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、隣接する都市や圏域との連携を図る必要性が高い路線を、地域の要望等も踏まえまして優先して全線4車線化を実施する必要もあるのではないかと考えております。

次に5ページ目でございますが、安全・安心な高速道路ネットワークの構築に当たりまして、とりわけ新東名、新名神は物流輸送の根幹を担っております。物流生産性向上の先駆的な役割を果たす観点からも、高速道路の未来像を示すリーディングプロジェクト路線と認識いたしております。物流の効率化によります生産性の向上等を目的に、新東名、新名神の一部の区間で6車線化に着手しておりますが、その割合は、供用中の延長の約6割程度にとどまっているのが現状でございます。

次に6ページ目でございます。ということで、新しい物流システムに関する検討では、現在、有識者を交えた検討会におきまして、高速道路インフラの今後の整備・活用の方向性について議論がなされていると承っております。専用の走行空間の確保や、それに直結する専用ランプ、休憩スペース・連結分離スペースの検討、それからランプメータリングなどの新たな交通マネジメント手法の技術的・制度的な検証を実施してまいりたいと思っております。自動運転や隊列走行等新しい物流システムを見据えますと、まずは国土の物流の根幹を担う新東名・新名神については、6車線化を早期に推進する必要があると思っております。

次に7ページ目でございます。暫定4車線から6車線化への拡幅というのは非常に課題が多いと思っております。こういった課題を踏まえまして、6車線化の早期実施判断が今

必要ではないか。工事中の期間、今6車線化に着手すれば、非常に経済的にも時間的にも節約ができるんじゃないかと思っております。暫定4車線で供用中のトンネルや橋梁の6車線化は、当初から6車線整備する場合と比べまして、事業費や工期が増大するとともに、工事に伴います長期間の交通規制によるサービスレベルの低下が発生いたします。現在4車線で事業中の区間、例えば新名神の天津・城陽間25キロでございますが、この間におきまして、工事の初期段階であればあるほどコスト・工期面で6車線化に伴う手戻り施工を大きく軽減することができることから、早期の6車線化の実施判断が必要と考えております。この囲みの中に、上から3分の1ぐらいのところを書いてございますが、暫定4車線で供用して6車線化する場合、事業費は二、三割増えるであろうと。トンネルに特化して考えますと2倍ぐらいに4車から6車への拡幅段階で費用がかかるのではないかと。また、工期につきましては、通常の2キロ程度のトンネルの場合の想定ですけれども、拡幅だけで通常は3年ぐらいできるところが10年ぐらいかかるんじゃないか。このように暫定4車線で作って上げてから6車線につくりかえるというのは非常にコストも時間もかかるというのが実態だと思っております。

次に9ページ目でございますが、お客様の安全確保のための暫定2車線区間の対策についてであります。これまで本部会において紹介されておりますとおり、昨年7月豪雨におきまして被災した4車線化区間を2車線で対面通行することによりまして、早期に交通機能を確認し、緊急物資等の運搬へ大きな効果を発揮いたしました。一方で、暫定2車線区間においては、小規模なり面崩壊でありまして復旧作業のために通行止めが発生するという課題がございます。したがって、会社といたしましても、これまでの災害の経験を踏まえまして、本来あるべき姿として4車線化による機能強化が極めて有効であると考えております。ちなみに、この昨年7月豪雨では、大きなり面災害を受けた現場におきましては、4車線区間では大体1週間から10日で緊急車両・緊急物資等の輸送の確保ができております。あと、暫定2車線区間では復旧までに1カ月ないし3カ月かかっているといった実態もございます。

次に、10ページ目でございます。優先的に4車線化等をすべき区間の整備に当たりましては、財源等の観点から、抽出された区間を同時に展開していくことが困難であると考えております。そのため、事業着手の優先順位の考え方を整理しておく必要があると認識しております。維持管理を踏まえた上での事業着手の優先順位の設定の視点についてご提案をさせていただきます。この右側の5項目でございます。なお、優先的に4車線化すべ

き区間においても、工事完了まで相当の時間を要する場合等におきましては、安全・安心の観点から、当面の対策としてワイヤーロープの設置を検討してまいりたいというふうに思っております。

11ページ目でございます。暫定2車線区間では、交通量が多い区間あるいは上り坂、サグ部などで速度が低下してサービスレベルが低下、渋滞の原因にもなっております。このような箇所を優先的に4車線化する必要があると考えております。これも従来からの考えでございます。

次に12ページ目でございます。現在、大規模な修繕・更新事業、いわゆるリニューアルプロジェクトを進めておりますが、これらの工事を暫定2車線区間で進める場合には、作業スペースの制約等から、長期にわたる通行止めが必要となります。この長期間の通行止め等は、安定した物流の確保といった観点からも社会的影響が非常に大きいと認識しております。事業を進める上での大きな課題と考えております。これらの修繕とか更新工事対象箇所について事前に4車線化することで、工事期間中においても安定した高速道路ネットワークが確保され、事業の効率化の観点からも優先的に4車線化する必要があると考えております。上に記載されておりますトンネルの盤膨れ対策ということで、一回トンネルを掘り起こして、下にコンクリートのインバートを施工するという工法が用いられますが、これは非常に時間のかかる事業であります。通行規制をしながらやるには、あまりにもお客様に対する迷惑の度合いが大きいということで、トンネルの延長にもよりますが、ここはもう2車線分のトンネルを先行して掘ったほうが効率的ではないかと考えております。

次に13ページ目ではありますが、暫定2車線区間におきましても供用後の年数が経過している古い道路の区間もだんだん多くなってきております。経過年数に応じまして補修が必要な構造物が増加し、補修するための交通規制も多くなっていることが確認されています。また、土工区間に比べまして構造物の補修は規制時間を要するために、今後、暫定2車線区間、特に構造物の多い区間における老朽化の進展による補修がさらに増加することで、お客様へのサービスレベル低下が懸念されているところであります。

また、暫定2車線区間では規制時間の制約があります。片側交互通行等の機会が多くございます。ということで、補修工事で使用できる材料、例えばこの右側に書いてあります橋梁の床板防水工、これは橋梁を長持ちさせるために非常に有効な手段でございますが、この床板防水工の材料選定においても制約がある、つまり、性能の高い材料を使えば使う

ほど、その養生期間に時間を要する、結果、規制が長くなるということで、規制時間の制約から、なかなかいい材料を使えないといった制約が現実にはございます。

次に14ページ目でございます。冬季通行止めの現状を踏まえた視点でございます。暫定2車線区間の本線急勾配箇所におきましては、大型車の立ち往生による滞留が発生し、通行止めが長期化する事象が発生しております。平成29年の1月に発生した米子道の立ち往生については、通行止め解除までに最大45時間を要したということがございました。一方、4車線化区間におきましては、仮にスタック車両による立ち往生が発生したとしても、残る1車線を使うことによって運用が可能となります。また、橋梁部は凍結しやすく、立ち往生のリスクが高まります。このような気象条件と道路構造を踏まえたリスク排除の一つの視点になるのではないかと考えております。

次に15ページであります。トンネル内の事故がひとたび起こりますと、甚大な事故になる恐れがあります。また、長大トンネルであればあるほど、その被害が大きくなるリスクが大きいと考えております。ということで、そのほかにも設備の点検・保守に伴う長大トンネルでは通行止めが多ございます。通行止め時の迂回路が長大トンネルに並行する一般道というのは一般的に脆弱な場合が多くて、それに伴うお客様への影響も大きいと。また、ドライバーの疲労度、負担が非常に大きいといった課題があると思います。長大トンネルですから、トンネル工事は事業期間も長く、事業費がかかることも課題となります。このような課題に対応するため、トンネル区間、特に長大トンネル区間の4車線化を優先的に実施することが必要であるのではないかと。これは事業費の増という課題等もありますので、その辺の比較も大事になるのではないかと。思います。

16ページ目でございます。次に、逆走に関する取り組みでございます。これまでの対策によりまして、分・合流部あるいは出入り口部の事故の発生件数が2016年から2年間で約6割減少と、一定の効果があらわれているところであります。現在の取り組みといたしましては、既存の案内標識を大型の図形案内標識に変更することなどで視認性を向上させる取り組みや、高速道路での逆走対策に関する有識者委員会におきまして示された方針に基づきまして、民間事業者から公募した技術の現地展開を推進しているところでございます。公募技術の例としましては、ここの中ほどに書いてありますような、いわゆる錯視効果といいますか、目の錯覚を利用して平面に白いペンキが塗ってあるだけなのですが、それが立体的に見えるような路面標示などがございます。引き続き逆走事故ゼロを目指しまして必要な対策を推進してまいりたいと思っております。

次に18ページ、続きまして、基本方針の2つ目の項目となります。強靱で信頼性の高いネットワークの構築に関してご説明をいたします。昨年西日本を襲いました7月の豪雨の災害状況の経験から、災害発生時に速やかに交通機能を回復するための取り組みが必要であると考えております。関西国際空港連絡橋の非常に速やかな交通確保ができたと言われておりますが、この確保におきましては、上下線を分離する中央分離帯開口部で車線を切りかえて通行帯を確保しました。速やかな復旧には、ガードレール等の多くの交通安全資材、規制資材あるいは土砂の仮置き等のヤードの確保が必要となります。被災を想定してあらかじめ開口部の整備や緊急用資材の備蓄等、事前の準備を進めているところでございます。また、昨年の被害の多くは高速道路区域外からの溪流からの土石流でございました。この土石流を抑制するための自衛対策として、右側の写真の下にございますように、高エネルギー吸収型防護柵の設置を進めております。この対策は、道路区域内での限られた対策となっておりますので、今後、治山・砂防事業等による十分な対策強化も必要と考えておきまして、県等関係部署との協議も実施しているところでございます。

次に、20ページでございます。続いて基本方針の3つ目の項目であります。快適な利用環境の実現に関して、休憩施設の話に移りたいと思います。近年、トラックドライバーの不足や高齢化、休憩時間取得の法制化によりまして、ドライバーを取り巻く環境が変化してきております。また、インターネット通販市場の拡大等によりまして、大型車による物流量は増加の傾向が続いております。これによりまして、休憩施設の混雑は慢性化している現状でございます。特に、深夜割引前の深夜帯には、大型車の駐車不足が深刻化しております。一方で、昼間のピーク時には小型車の混雑も発生しております。これらのことを踏まえまして、利用実態を踏まえた駐車場の拡充や、駐車場予約システム等について取り組んでおります。

また、大規模災害時の復旧活動の拠点としての機能も必要となってきております。具体的には21ページ以降でございます。利用実態調査によりまして、休日昼間の小型車、平日夜間の大型車ですが慢性的に混雑していることが確認されました。特に、平日夜間における大型車の不足が顕著でありまして、原因を分析したところ、東名高速の海老名サービスエリア上り線の事例で、この左上に書いてありますとおり、大型車の長時間駐車が深夜帯の駐車不足の主な原因となっております。このような状況を受けまして、駐車場の増設、混雑情報の拡充などに取り組んでおります。まず、駐車場の増設でございますが、駐車場の拡張には用地等の関係で限界がありますから、大型車と小型車の利用ピ

ークが異なる点に着目しまして、大型車、小型車がそれぞれの時間帯に利用可能な兼用ますを採用することで、実質的な駐車ますの増設に取り組んでおります。2018年度には全国で500台分、2019年度には約1,200台分、あわせて1,700台分の駐車ますの増設を今計画しております。さらには、2020年度までには約130カ所のサービスエリア、パーキングエリアにおきまして駐車ますの増設を行う予定でございます。

混雑情報案内の拡充につきましては、従来からあります本線上の混雑情報板の設置に加えまして、規模が大きい休憩施設におきましては、場内の情報板の設置に努めております。また、ホームページに最新の混雑状況等を掲載して状況を事前に調べることも可能なようにしているところでございます。

22ページをご覧ください。次に駐車場予約システムでございます。既にご案内のとおりかと思いますが、背景としまして、ドライバー不足、生産性向上や働き方改革を推進することが求められておりまして、ドライバーの休憩機会を確保するといった観点から、駐車場をあらかじめ予約するシステムを社会実験として豊橋サービスエリアの下り線、昔、本線バリアがあったところの用地を使いまして開始いたしております。当面、無料の実験として開始し、準備が整い次第、有料の実験に引き続いて実施していく予定でございます。利用までの流れでございますが、各会社から会員登録をしてもらい、次にインターネットから予約して利用していく、こういった流れになっております。社会実験を通じまして、必要な改善を行って、よい仕組みにしていきたいと考えております。

次に23ページ目が、これもご案内のとおりだと思いますが、トラックの中継物流拠点の整備ということで、新東名の浜松サービスエリアでの中継物流拠点整備の状況でございます。

次に24ページでございますが、大規模災害に備えた防災機能の強化でございます。東日本大震災をはじめ大規模災害時において高速道路のサービスエリア・パーキングエリアが復旧活動の拠点として機能を果たしました。高速道路のサービスエリア等では、現在全国306カ所を対象に自家発電設備や防災備蓄倉庫の設置、防災拠点機能の強化を進めているところでございます。この資料の左側に書いてあるところは、この夏にオープン予定の東北自動車道の蓮田サービスエリアでの整備を進めている防災機能強化の取り組みを紹介したものでございます。右下の地図は、首都直下型地震対応の防災拠点の進出イメージということで、6カ所が計画あるいは既に設置済みということで、都心から40キロないし100キロの地点にこういう進出拠点を設けております。

次に26ページでございます。高速道路会社で取り組んでおります各種の技術開発でございます。積極的に取り組んでおります。ICTやロボティクスなど最新技術を活用した高速道路管理の効率化や高度化を推進しております。そして、従来の紙ベースの点検から、モバイルPCを活用した点検に移行し、点検そしてデータ整理に要する作業時間の短縮に向けた取り組みを進めております。そのほか、新しい技術を取り入れながら効率的な道路管理を進めてまいりたいと思っております。これはNEXCO東日本の事例でございますが、これを西日本においても一部試行運用を開始しているところでございます。

27ページでございます。老朽化に伴いまして、今後増加が想定されます点検あるいは診断技術の高度化技術の開発についてでございます。例えば、高解像度カメラを使用した橋梁点検技術や、ラインセンサカメラを使用した、これはスキャンしてそれを合成するものでありますが、高速でのトンネル覆工点検技術の開発に取り組んでおります。今後ともさらなる高度化・効率化に資する技術開発を推進しているところでございます。

28ページ、次に維持管理の高度化・効率化に向けた新たな取り組みでございます。高速道路上の事象を迅速に把握して高度な分析技術を活用することによって、より正確な情報を提供しようとするものでございます。現在、高速道路の本線監視は、おおむね2キロピッチにあるテレビカメラ、CCTVカメラの情報を基本にして、車両情報でありますとか、あるいはデジカメ等で補完している状況でございますが、将来的には交通流の変化点や保全管理の重点箇所さらにカメラを追加配備するとともに、車両情報やデジカメ以外にオープンデータ等を取り込んで、それにAIを活用してこれらのビッグデータを解析することを考えております。これによりまして、現場対応の迅速化や情報処理・提供の高度化の推進ができるものと考えております。

29ページ目でございます。高速道路の交通管制センターでの取り組みでございます。管制センターでは、お客様への情報提供や関係機関との連絡、あるいはさまざまな施設の整理を行っております。大規模災害におきまして、これらの危機管理の基幹となる業務が継続できるように、各地の管制センターをつないで相互にバックアップ可能となるシステムの構築を進めております。NEXCO東日本の例でございますが、関東、新潟、東北の各道路管制センター間のバックアップシステム、昨年4月に運用開始して、実際にバックアップが機能することを確認しております。他社においても同様の取り組みを今進めているところでございます。

それから30ページ目でございますが、雪氷対策技術の高度化についての代表的な取り

組み事例でございます。左側1つ目は、除雪車両にGPSを取りつけてリアルタイムに車両位置を把握することで、無駄のない効率的な除雪作業を実施している事例でございます。真ん中の事例は、準天頂衛星からの除雪車の位置情報などをオペレーターが把握することで業務の軽減となる取り組みを進めております。右端は、路面の状況に応じまして必要最小限の範囲に凍結防止剤を散布する技術でありまして、コスト削減と業務の効率化に資する取り組みでございます。

それから31ページ目でございます。次に、大雪によるお客様への影響を最小化するための取り組みでございます。お客様への情報提供の強化としまして、大雪に関する緊急情報が発表された場合には、おおむね48時間前から通行止めの可能性がある区間を事前に情報提供をしております。また、積雪地の多くで冬用タイヤ規制を行っております。従来、この規制を行う場合には、多くの作業員がインターチェンジなどで、1台ずつ目視でタイヤのチェックをしていたところでございます。現在、高感度カメラを活用したチェックシステムを構築して、省力化の試行検証を行っております。さらには、凍結した路面を早期に融解することができる温塩水散布車、40度あるいは60度ぐらいの温めた塩水を散布する機械を導入して検証を行っております。非常に有効であるという検証結果が出てきております。

32ページであります。次に、道路管理の効率化の観点からの取り組み内容のご説明でございます。例えばトンネル内にはいろいろな非常用設備がいっぱいございますが、従来はこういった設備が故障すると、その故障情報が管制センターに上がってきます。そしてその都度修理をするといったオペレーションをやっておりましたが、これは非常に時間もかかりますし大変です。ということで、過去のデータの集積から劣化予測に基づいて部品交換を行うという、いわゆる予防保全の拡大を図って、効率的な維持管理に取り組んでいるところでございます。当面は施設関係を行っております。これは土木の設備にも十分応用できるものだと思っております。また、補修に当たりましては、もとあった機能の保持ということから、耐久性をさらに高めた材料に変更して設備の延命化を図る、強化修繕と呼んでおりますが、こういった取り組みも進めているところでございます。

33ページ目でございます。これは中央道の都内区間で採用が検討されている取り組みでございます。重交通路線におきます特定更新事業については、渋滞が多く発生することもあり、工事による影響を最小限にするために、仮橋を施工して工事中も常時片側2車線確保を行うなどの対応を考えているということで、一番左側の図面に、中央分離帯のとこ

ろに仮設の桁を設けるということであります。こうして必要になった仮橋を1回限りの特定更新事業のために使用するのではなくて、これをそのまま存置して将来の工事規制や渋滞時の車線確保を考慮する本設対応とするといった工夫を考えていきたいということで、これはいろいろなところで応用ができるのではないかと考えております。

34ページ目であります。これは北海道での事例でございますが、ロードジッパーシステムを使いまして、交通の特性に応じまして、短時間で例えば片側2車線のところを2車線プラス1車線といった交通の運用の切りかえが可能となってきております。これによりまして非常に交通渋滞の回避に有効であります。ちなみに、ロードジッパーのスピードは、時速10キロぐらいでこのコンクリート製の移動型の防護柵を動かすことができるということでございます。

35ページ目でございます。これは建設業界におきましては特に技術者不足あるいは働き方の改革、生産性の向上の取り組みが今迫られております。我々会社もこういうことに無関心であってはならないということで、例えば業界が進めようとしております4週8休の推進に向けまして、受注者が全体工期の中で工期の始まりと終わりを選択できるフレックス制の導入、この左下がそうです、全体の工程の中で、この工期内であればいつ着手しても構いませんよといったフレックス方式の導入や、工事発注時の積算を簡略化した契約方式の導入を進めております。引き続きこういった取り組みで生産性の向上や働き方の改革に向けた取り組みを推進してまいりたいと思っております。

最後でございますが、高速道路を活用した地域との連携についてでございます。37ページでございます。東日本大震災のときには高速道路が地域住民の避難場所として活躍しました。また、津波避難階段の整備や避難訓練の実施、これは四国の徳島地域においても行われております。その他の災害でも、地域の自治体との災害協定を結んで必要な支援を実施しているところでございます。

38ページでございます。これは自治体と連携したサービスエリア・パーキングエリアにおきます地域振興策への紹介でございます。自治体と連携したサービスエリア・パーキングエリアを活用した観光振興や、地域活性化などの取り組みを実施した事例を1つ紹介しているところでございます。

最後になりますが、その他の地域との連携強化の紹介でございます。もう既に日本国内に広がっております。この西日本はウェルカムゲートとっておりますが、外側に開かれたパーキングエリア・サービスエリアといったもののさらなる整備、あるいはサービスエ

リアでの物産展と体験イベントの開催、こういったものを地域自治体等と連携して行っております。また、周遊割引のドライブパスの実施を行っておりまして、非常に多くのご利用をいただいているところでございます。

ちょっと長くなりましたが、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、今ご説明いただいた内容についてのご質問やご意見、あるいは全体の考え方に関するご意見も結構ですが、お願いします。

天野委員。

【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す。私からは2点ほど、ちょっと雑駁な質問でお恥ずかしいんですけども、基本的なところでお尋ねがでございます。

1点目が、先ほどの質疑でも出ていましたけれども、安全・安心計画に向けて、それぞれの会社さんとして、特に独自性を発揮したい部分というか、自主性を尊重してほしいといった部分、これがどのあたりなのかお聞かせいただきたいというのが1点目です。

あと2点目は、これは安全・安心計画の策定に当たって留意点として指摘されているわけですけども、各会社さんの経営方針との整合性といったところをちゃんと見ていこうという話があるんですが、これに関して、現時点で何か各社さんの経営方針との整合性でちょっと気になるような点がないかどうか、その点ももう一点お聞かせいただければと思います。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。とりわけ1点目はかなり重要なポイントかと思えます。太田先生。

【太田委員】 3点申し上げたいと思います。2つは国の役割について、追加的にもう一つの視点でお話ししたいと思います。

1つ目は、会社が安全・安心に関して独自性を発揮すべきなのかということは、よく考えたほうがいいかなと思っています。安全性の目標というのはやはり国レベルで決めて、この水準は達成してほしい、手法については独自に工夫してやっていただいても結構ということで、国が安全・安心に関する目標というのですか、方針をしっかりと設定すべきだろうというのが1点目です。

2点目は、今日のヒアリングの目的というのは、国と会社の役割分担を考えるためのヒアリングということだと思います。会社がいろいろな取り組みを行っていることはよくわかりました。そうすると、役割分担に関連するキーワードの一つは、「財源等の制約がある」

ということです。つまり、国のほうで財源を考えなければいけない、それが国の役割だと思います。15年前の民営化のときに、10兆円コストを削って新直轄に切り離すとか、4車線をやめて暫定2車線にするという、10兆円ほどコストをカットして料金を1割下げるといふ施策を採用したと。それが民営化のときの安全水準に関する約束だったわけです。それに対して財投等を使って財源を確保するという工夫を国の施策としてここ2年、3年やってきているわけです。そろそろそれだけでは足りない、つまり財源等の制約があることが明らかになって来たわけです。現時点の認識として、やはり料金等で利用者にも負担を求めることを含めた検討が必要なのかなと思います。今回は5年から10年の計画なので、そこまでは言えないとしても、今後の方針として、利用者に負担を求めて安全水準を上げていくことも検討するということが国の役割としてあると思います。

それから3点目は、自動運転等々の話も出てきている中で、やはり安全問題を考えるときに、自動車メーカーと技術革新等々の協力とかコラボレーションについて配慮すべきだと思います。それについても多少のメンションがあるべきと考えます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。はい、大串先生。

【大串委員】 私も3点お願いいたします。

まず1点目が、やはり国は基本方針を決めていただくことが肝要です。先ほど太田先生がおっしゃっていたことに同感なんですけれども、基本方針の具体化として、サービスレベル水準を決めていただくことは必要だとは思いますが。例えば、何分以上道路をとめないとか、速度がこれぐらいの水準をいつも保てるとか、ある程度そういうところさえ決めて、あと交通事故率もそうですけれども、あまり事細かに、求めるサービスレベルをどう実現するか的手法まで基本方針として縛るのはいかがなものかと。やはりそれぞれ民営会社の方たちは自分たちの領域においていろいろな知見を蓄積されていると思いますし、優先順位もそれぞれ異なることもあるでしょうから、大枠の方針をきちっと決めていただくのが一番大事なのではないかなと思いました。

2番目は、高速道路が抱えなければいけない問題と、高速道路が抱えてはいけない問題が混在しているのではないかと思います。例えば、駐車スペースの不足などは、日本の、ある意味で荷受人のジャスト・イン・タイム（JIT）というような生産性の向上のためにトラックドライバーの方たちが犠牲になって長時間高速道路上で時間調整をしなきゃいけないということに起因しているわけです。それに対して、もちろん現状の対応として駐車スペースを増やすということは一つのあり方なのかもしれませんが、やはり過積載のときのよ

うに、社会に対して、過剰な JIT への要求は今の日本のサステナビリティに対しての非常情な挑戦であるということもあわせて訴えていかないと思います。つまり、さきほど示していただいた方針の中には、高速道路が解決しようとしてはいけないのではないかなというような問題も含まれていると思います。反面、無人の運転とか、それこそ効率的な物流サービスの確立とか、高速道路上ですぐにでもやっていただきたい問題もあります。ですので、どちらかというと後者のほうに焦点を当てて、全者のほうは社会も含めた対応策をとっていくということを出していただきたい。

3点目が、高齢社会となっております。ドライバーの方たちの認知能力が低下してきている可能性がありますし、日本語がネイティブでないドライバーがどんどん増える可能性があります。これから働き手も海外から来られるわけですから、彼らが直感的に認知しやすいような道路の情報提供を行う必要があります。そういった未来を見据えたような、これまで想定していなかったドライバーがこれから5年、10年で主流の一角を占めるようになるんですよというところの対応も含めて基本方針の在り方を考えていかななくてはいけないのではないかなと思いました。

以上です。

【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。家田先生。

【家田委員】 ありがとうございます。大変に事細かいご提案というか、やっていることのプレゼンテーションがあって、大変に細部までわかってよかったんですが、何というのかな、細か過ぎるという感じがするんですよね。これをこの基本計画に入れるようじゃ、これは基本計画じゃなくて、具体で、しかも明日後日やる仕事を書いてあるんだけど、これは5年、10年のオーダーで考える話だから、こんなことを言っているようじゃ足りない。もう一步先を読んだところをメインに書いて、でもすぐやるのはこれだよみたいな感じじゃないといけなくて、というのが全般的な感想ですね。

それで、ちょっとこういう点がないんじゃないかなと思うのは、世界を俯瞰するという感覚と、それから世界をリードしていかなきゃいけないぞという危機感がないなという感じ。国内の中でこんなことが起こっているから、我々はこんな技術を持っているんだから、これはやるもんねというだけの話でね。どうもちょっとそこら辺じゃあ次の時代のリーディングポジションはとて持てないなという感じですね。

それから、太田先生や大串先生がおっしゃったところで、私もちょっと追加でお話をさせていただくと、安全というものなんだけれども、これは何も、僕は国が全部決めなきゃ

いけないとは全然思っていないですね。ただし、国が例えば基準値みたいなものを決めるとすると、最低限これを目標にしようよというのを決めることはいい。だけど、うちの会社はそれ以上のところを狙うぞというのは、独自に追加的に決めていくというようなものであれば、容認はできるんだけど、みんなこれが目標ですよなんていうのは、安全といえども違うんじゃないかという感じは持ちます。

ちなみに、例えば新幹線の脱線対策なんて見ると、2004年の中越地震で上越新幹線が初めて営業線で高速走行中に脱線したんですけども、その解決策は、JR東海の系列の走行区間とJR東日本の走行区間では全く違います。地上を重視するのがたくさん走っているJR東海のやり方だし、車上の設備を工夫することでやったのが東日本ですよ。だから、答えは違っていいという感覚を持たないと、やはりだめだなという。だから、先ほど天野委員がご質問された、独自性を発揮したいんだけど、国はもうあまり細かく言わないでくれよというあたりの発言が今日のNEXCOからはなかったけれども、同時にまたNEXCOが3社合体して同じレポートというのも、何か気持ちが悪いなという感じがするんですが、お三人いる中で、いや、さっきのレポートは共通の部分の言ったんだけど、うちはちょっと違うんだよねみたいなことがあったらぜひ言っていたきたい。僕も天野さんに便乗して申し上げました。

以上です。

【朝倉部会長】 はい、児玉さんどうぞ。

【児玉委員】 いろいろな整備をやっていくに当たっては財源が必要だというのは当然のことだと思うんですけども、整備に当たって誰が負担するのか。全て料金で負担すべきなのか、ただし、社会全体に利益が裨益する部分というのも当然あるわけで、その辺の負担をどうやって求めていくのか。まあ、揮発油税なんかはどんどん減ってきて道路財源がなくなったとはいえ、一般財源も厳しい状況にある中で、その辺の分界点というのをどのように考えるのかというのをちょっとお話ししていただければと思います。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。竹内先生。

【竹内委員】 今お話を伺って新たに気がついたところなんですけれども、そもそも論として、ここでいう安全・安心計画というのは誰にとっての安全・安心なのかというのが私はわからなくなってきたところです。今、NEXCOさんのお話を伺うと、むしろ国民全体に対する安全・安心というようにとらえることができ、利用者ではない方々が入ってきています。例えば6車線化によって道路を強靱なものにして、いざ緊急物資が運ばれ

て被害に遭った方々を救うというところなどです。これは利用者じゃありませんよね。一方、最初のプレゼンのお話を伺ってみると、これはどうも利用者に対する安全のような気がして、国の思っている安全・安心の対象と、NEXCOさんが思っている安全・安心の対象が違っていることがいいのか悪いのかも私わからないんですけども、そのあたりの整理しておかないと、少なくともこの対策は誰に対する安全・安心なのかということとをわかって整理しておかないと、ごちゃごちゃになってしまう気がします。ましてや、先ほどのご説明ですと、最後に地域活性化なんていう話も組み込まれていて、これも安全・安心に入るようなことだと、これもかなり国とは違う気がします。ですからもう一度最初に戻って、誰にとっての安全・安心の計画なのかということを考える必要があるんじゃないかということを考えてみました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。じゃあ井伊さん、お願いします。

【井伊委員】 質問と意見です。

先ほどのご説明の中で、10ページにあるような条件というかあれを考えていった場合に、大体4車線化を優先すべきというようなところは、何キロぐらい今現在あるのでしょうかということと、あと、先ほど来出ている財源の問題で、これは意見なんですけれども、今月で東名全通50年ということで、地元の自治体の方といろいろ意見交換することがあったんですけども、地域連携という中で、その東名がやってきた役割は大きいということとを皆さんおっしゃるんですけども、特に最近意見として地元から出ているのは、やっぱり東名の料金は高いんじゃないかということがかなり上がってしまっていて、今後の財源を考える場合に、今現在は15年延長してやっていますけれども、さらにそれをもっと延長するとかいうようなことの取り組みで財源を捻出する場合には、現行料金をもっと下げていくんだという、そういう一緒の方向性を打ち出していくことも必要じゃないかと考えています。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。一通り先生方からご意見をいただいて、今日、高速道路会社に来ていただいているので、最初に天野さんからご指摘があった、高速道路会社としてより独自性や自主性を発揮したいというところがあれば、これはぜひここで伺っておいたほうがいいのかと思います。また、関連してたくさんの項目がありましたけれども、まずそこについては伺いたしたいと。

それから、国と高速道路会社の役割分担は、これからさらに議論を深めないといけなくて、ここで答えがすぐ出てくるような問題じゃないと思うけど、現時点としてどういう考え方があって、どういう方向性があるのかということ、少なくとも議論しておいたほうがいいかと思うので、そこらについて議論したいと思いますが、ひとまず高速道路会社のほうからお考えがあれば、お聞かせいただいでよろしいでしょうか。

【東日本高速道路株式会社・榊代表取締役】 東日本会社特有ということかどうかという点は、ちょっと私の個人的な意見も入るかもしれないと思うんですけども、この部会自体が基本的に暫定2車を4車化するとき、全てをやるわけではないよねという視点からまず始まっているということが大事なことだと思っていて、その中から優先的なものをどうやって引っ張り上げるかという視点で、今日プレゼンテーションさせていただいたところですが、現在、例えば常磐道には、私どもやっておりますけれども、常磐道の4車線化というのは、逆に言うと、付加車線を先にやって、それから残っているトンネルと橋梁みたいなものを後でやっていこうみたいな感じになっていまして、どちらかというと、まずやりやすいところに手をつけたというのが現在の4車線化の手をつけた部分という感じではあるんですね。ところが、例えば今日の盤膨れみたいな対策なんかを見ると、よくよく考えてみると、このトンネルを抜くのに3年も5年もかかるよねといったときに、そのトンネルならトンネル、橋を先にやっておいたほうが、実は付加車線というのはいつでもできるんじゃないかという点から見ると、インター間できちっとした整理をして、ここを最初にやったほうがいいよねというのを、場所によっては付加車線であり、場所によってはトンネルという部分があるのではないかと思っていて、そういう観点を、会社独自といえれば会社独自かもしれないし、国土政策の面から見てこういうほうがいいよねといえれば、そういう側面もあるんじゃないかと思っていて、そういう意味で会社独自で言うのであれば、現在の付加車線からやるというよりも、別の見方のものを入れた上で、なおかつどこからやっていったほうがいいのかという視点でもう一遍チェックしたらどうかというふうにうちの会社としては思っているということでございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。確かに議論の一つの重要なポイントは、暫定2車の4車化というところの優先順位をどう考えるかという問題で、これは今、先生方からのご意見ではあまりなかったんですけども、ここは非常に重要なポイントで、もう少しさらに議論する必要があると思います。

今日ヒアリングを伺った検討項目の中の後のほうになればなるほど、それは各社が工夫

をしてやったほうがいいかなと思われる項目が増えてくるわけですね。なので、どの辺まで各社が工夫をより生かしたいと思っておられるのかなというのを聞いてみたいところなんです。もちろん、優先順位については各社それぞれ事情があるので、ぜひとも各社の意見を入れて優先順位を決めたいということであれば、ご意見をお願いします。

【中日本高速道路株式会社・奥脇取締役】 中日本の奥脇でございます。これは各社とも共通でございますが、経営方針としてはやはり安全性向上、機能強化、これはもう経営方針の第一番に挙げているものでございます。そういった中で、実は我が社はご存じのように笹子のトンネルの事故を起こしている会社といたしまして、やはり何よりもお客様の通行時、ご利用時の安全、例えば構造物の安全、それから交通安全、こういったものをしっかりやっていくことが我が社の自主性を発揮するところじゃないかと考えるところでございます。特にこういったことを進める上で、点検とか補修の効率化とか、新たな技術開発、これは先ほど家田先生もおっしゃいましたが、世界に売れるようなものもやはり考えていかなくちやいかんと考えているところでございまして、そこがまさに会社が自主性を発揮するところじゃないかと、私の個人的な考えでございまして、考えているところでございます。

それから、今日ご議論がございました新東名・名神の6車化、それから暫定2車区間の4車化につきまして、これは財源の問題が非常にありますので、やはり国の施策と歩調というのはやっていく必要があるかと思っておりますが、今日いろいろと暫定2車区間の4車化の要件、いろいろな発表をさせていただいておりますが、特に一番前段のところには広域的な視点での4車化、こういった優先順位を考える必要があるんじゃないかといったことを発表させていただいております。その中で、例えば中日本の管内でいいますと、今日ご説明させていただきました国土形成計画に基づいて策定されました広域地域計画の中部圏版の中では、東京圏、中部圏、関西圏を結ぶ東西軸に、これはスーパーメガリージョンを形成するものでございますが、それに合わせまして、北陸と中部を結ぶ南北軸も非常に重要で、この機能強化も必要だということがうたわれております。そういった意味からしますと、当社としましては、この交通を担う東海北陸道というのは非常に重要な位置づけになるのではないかと考えているところでございます。この区間がいまだに暫定2車区間を有するということに対しては、一応課題として考えているところでございます。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。お願いします。

【西日本高速道路株式会社・酒井社長】 先ほどのプレゼンの中でもお話しさせていただきましたけれども、現在、暫定2車線区間で残っているのは1,600キロと聞いております。これを夏までにどの区間を優先区間としてやるんだというところをはっきり、これはまさに財源との絡みの話ですから、国に基本方針を出していただくことになると思います。また、我々としては、先ほど申し上げましたように、やはり維持管理という観点から、一番お金のかかる構造物部分とトンネルをやれと、ちょっと無理を言っているんですけども、やはりこれが会社の主張の独自性だと思っています。ここはちょっとせめぎ合いがあるかもしれませんが、国のほうと調整をさせていただきたいと思います。

それから、例の民営化のときにコスト削減の10兆円の影響を一番受けているのが実は新名神でありまして、新東名よりも若干おくらせていましたので、神戸から高槻間の40キロはまさに本当の暫定4車線でできてしまったんです。これをじゃあ今から完全に6車に戻そうかという、もう一工夫、設計・工事のやり直しぐらいの気持ちでやらないとだめなんです、今工事中の区間につきましては、先ほどのコストが安い、時間が短くできますということで判断できれば、これはできます。ただ、全体のパイの中でこれを先取りするという議論が当然出てくるんですね。これは国のほうともよくよく調整しなきゃいかん話だと思います。

それと、家田先生からございました各社独自でもっと技術開発とか世の中に売れるものを開発すればいいじゃないかというお話があると思います。民営化当初はお互いに切磋琢磨というか競争し合っていて、手の内を明かさないのが我々のやり方だったところ、10年たつて、特に技術部隊、開発部隊は一緒だったのが3つに分かれたわけですから、レベルがどうしても下がるわけですね。これじゃいけないということで、とにかく一番先頭を走ったところの技術を徹底的にパクリましょう、お互いに共有化しましょう、徹底的にパクリでTTPとっておりますけれども、こういう取り組みをやっておりまして、ですから、先ほどの東日本で開発された非常に新しいメンテナンスのシステム、これも我々もそれを学んで、今、ある事務所で試行をやっているということですので、今後はそういった3社間の調整が前向きに進んでいくんじゃないかと思っています。

一方で、なかなか納得していただけない革新的な技術開発もあります。これは最大公約数でいくと、おくれますので、これは申し訳ないですけど、うちが先頭を切ってやらせていただきます。そのかわり中身は公開させていただきます、その開発費は後で負担してください、こういうマインドで手がけているところです。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。新技術開発はぜひともそういうふうに進めていただくのがいいんじゃないかなと思います。ありがとうございます。

先ほど委員の方々からいただいたご意見のうち、国のほうからご発言があったほうがいいかと思う項目も幾つかあったと思うので、山本さんお願いできますか。

【高速道路課長】 まず1点目は、国と高速道路会社の役割分担についてであります。先ほど家田先生からのお話もありましたし、太田先生、あと大串先生からもありました。それで、やはりこの高速道路というのは全国的かつ広域的なインフラではあるので、当たり前ですけど、政策当局たる国としては、まずは高速道路の目指すべき基本性能みたいなものを多分しっかり明示して示すということなんだろうと思います。それで、実施主体たる会社は、もちろん国が全ての事業箇所を上げ下げするのではなくて、会社の独自性とか自主性、創意工夫を発揮していただく部分は当然あって、例えば今日も会社のほうからご説明をしていただいたようなコスト削減だとか新技術の導入だとか、そういったところのやり方というのは当然それぞれの会社で決めていただくということだと思いますし、また、それぞれの会社の地域特性だとか路線の特徴も当然あるので、どの部門を力を入れていくのか、早くやるのか、そういったところは会社でお決めをいただく部分なのかなと思います。

それで、済みません、ちょっと前後しますけど、国で決めるものなので、目指すべき基本的な方向、基本性能みたいなもので、例えば、太田先生からもありましたけど、いってみれば、全国の高速道路の例えば暫定2車線の区間をどういう考え方で優先的にやる区間を選んでいくのか、多分これはある意味全体の財源の話もあるし、会社間の整合をとっていくということもあるかと思うので、そういったところはおそらく国で決めていくんだろうと思いますし、全国的なマクロの、例えば橋梁の耐震補強をいつぐらいまでには少なくともやろうじゃないかとか、あるいは逆走の事故というのはいつぐらいまでに撲滅しようじゃないかとか、そういった大きい目標は国が決めていくということなのかなと思います。

あとそれと、当然のことながら制度、財源の部分については、これは国が決めていくということなのかなと思っていて、自動運転のような話もありましたけど、こういった新たな取り組みの部分についても、例えば基準だとかルールだとか、そういったところは国がいろいろな機関とも調整をしながら決めていくということが役割分担なのかなと思っています。

済みません、ちょっと言葉足らずの部分もあるかもしれませんが、いずれにしても基本

的なスペック、基本性能みたいなものを国がお示した上で、もちろん会社のいろんな事情をお伺いした上で、そういったところは決めていくんだらうと思うんですけども、箸の上げ下げまでは当然それぞれ会社でご判断をいただいてやっていくということなのかなと思っています。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。その点は冒頭にも課長のほうからお話があったように、どういう項目をどの辺まで国がより主体的に関与し、どういう分野は各社の独自の工夫に委ねるかというのは、これからさらに議論する必要があると思います。さらに言えば、大串先生がおっしゃったように、この安全・安心計画の全体の守備範囲というんですかね、どこまで書いてどこまでは書かないことにするのかということもきっと重要です。でない、あれもこれもいっぱい書いてあって、全体として何が言いたいかわからないというものができ上がることを一番危惧します。なので、ミニマムこれは必ず書くと。でも、この辺まではもう計画には書かないというような切り方もあると思うんです。もちろん、書かないからといってやらなくていいというわけじゃないので、それは必ずどこかでやらないといけないんだけど、安全・安心計画として書くものは絶対書かないといけないのはこれだと。この計画の使い方はこうであるというところもさらに議論していく必要があるんじゃないかなと思いました。

特に優先順位の議論については、従来から暫定2車の4車化に関しては一定の優先順位の議論があったはずなんです。そのことと、今日的な文脈のもとで順位づけをさらに見直すという、その整合性もきちっととっていかないと、なかなか社会的には納得されないケースもあるかと思いますが、そこが結構難しいところなんじゃないかなと思いました。今日ご指摘いただいたように、6つぐらいの優先順位の考え方の中へ入れ込むべき項目があるということだったんですけども、ちょっと多いように思うので、もう少しくって、例えば平常時のボトルネックの解消に絡めた優先順位、それから工事とか維持管理の視点からの優先順位、それから災害とか事故とかそういったことを考えたときの影響の大きさから見た優先順位、少なくともそれぐらいにはくくれるんじゃないかなと思いました。とはいえ、それでさらに優先順位をつける議論は、くくったとしてもさらに難しいんですけども、引き続きそこらあたりを議論していくことになるのかなと思いました。

はい、家田先生、お願いします。

【家田委員】 まあ挙げてみればこういうことだと思うんですよね、挙げてみれば。だけどね、何て言ったらいいのかな、この1万2,000キロのうちの4割が暫定2車で、だ

けど無料区間がその8割を占めているというわけで、無料区間だと8割が暫定2車ですよ。だから、簡単に言えば、暫定2車があるところは田舎なんですよ、地方部ですよ。だから、例えばこれが高速道路じゃなくて国道のことを考えてみると、直轄区間と補助区間があるじゃないですか。そういう意味でいえば、これは高速道路における補助区間では何をすべきかなんていうことを議論しているような面なんですよ、暫定2車という問題は。とすると、いろいろ挙がっているうちで、国が、つまり本省が物を考えて優先順位をつけるべきというのは、例えばより広域的な意味でここの暫定2車を4車以上にしておくべきであるというようなものについて、国がプライオリティーをつけるのはすばらしいと思う。そうあるべきですよ、それが国の仕事ですから。だけど、ローカルなエリアにおいて、ここが渋滞していてもうちちょっとグレード上げてもいいよねとか、非常にエリアの限られた範囲での影響範囲のものであれば、例えばこれが無料の直轄の新直轄でやっているような区間であれば、地整の範囲で物を考えてもらって考えてもいいし、あるいはNEXCOであれば会社の中で考えていただければいいと、広域的な影響が低いところはですよ。というのは、新規事業に着手するときは、基本的には地整から上がってくるじゃないですか。で、ここで議論しますよね。というふうに、やっぱり議論の発案の源泉というのは、ローカルに近いような問題はなるべくローカルなところで具体を考え、優先順位をつけ、そしてより広い意味で考えなきゃいけないのは最初から国で考えるという手分けが必要なので、ここに何項目か挙がっているポイントというのは、一般論としてはそのとおりでいいけど、さっきの役割の分担みたいなことを考えると、ここで考えるべきこととローカルで考えるべきことというのはある程度分けておくほうが先行きいいという感じを僕は持ちますね。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。大変適切な考え方じゃないかと思います。ありがとうございました。

ほかに先生方から何かご発言ございますか。根本先生、何かありますか。はい。

【根本委員】 国の役割として1つ確認しておきたいことがあります。現在、大型トラック絡みでいろいろな制度ができつつあるわけです。大型車誘導区間、重要物流道路、これはほとんどの高速道路がカバーされています。首都高は一部入っていなかったりするわけですけども。それで、今度ダブル連結トラックを許可する区間として新東名が選ばれ、これが徐々に広がっていくことが期待されている。それから、もちろん無人隊列走行とか自動運転、これはまだ区間指定はしていませんけれども、当然、6車線化が想定されるよ

うなところから徐々に少しずつ増やしていけばいいなというふうになっているわけですね。そのような制度に対応して、NEXCOさんのほうも乗り継ぎのためのいろいろな大規模なトラック・ターミナルとか、そんなものも計画されていくと思います。ですから、ダブル連結トラックをどうするんだとか、隊列走行をどうするんだ、どのようなルートで認めていくのか、ということはやっぱり国のほうで決めて、それに沿ってNEXCOさんも施設整備をしていくということになると思います。ちょっと大型トラック関連の話題が今日の資料にあまり出てこなかったもので、確認のため、お話ししておきます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。重要なポイントかと思うので、さらに検討すべき点かと思えます。

それから、1点だけ細かなところなんですけれども、施設の議論をする中に防災拠点としての話もありましたけれども、これは普通の施設の議論とはちょっと違うと思うので、むしろネットワーク全体あるいは防災という視点で検討するとすると、各社がいろいろ議論するというものでもないんじゃないかなと。若干視点がさまざま入りまじっているような、施設としてはそうなんだけど、視点がさまざま入りまじっているような感じもしたので、ちょっと整理が必要かなと感じました。

ありがとうございます。ほかに先生方から特に……。

【家田委員】 もう一点だけいいですか。別の件なんですけれども、僕は中日本に大いに期待しているんですけど、先ほど大変意気込みのある話をしていただいたので、なおさら心強く思ったんですけど、何を期待しているかということ、やっぱり笹子を経験したんですよね。で、まあひょっとすると心配していた方も現場にいらっしゃるかもしれないけど、ただああいうことが起こっちゃった。おそらく皆さんも考えていらっしゃるのは、まだ顕在化してないけどどこかにリスクないかなとか、不安全要素はないかなということに対する心配をしながら、いろいろな現場の末端の人から社長まで、一番心遣いをしているのはお宅の会社じゃないかと思うんですよ。そうすると、ここに書いてある安全のいろいろな対策に関する今日のお話は、わりと具体の事業になるような話があるんだけど、おそらく会社として安全に対してどういうふう組織で取り組むかとか、あるいは安全の発見の運動をこういうふうにするんです、不安全の発見の運動をこうやるんですよとか、そういった類いはおそらくやられているんじゃないかと思うし、まあやるべきで、それをどこもやれとは言わないんだけど、少なくとも中日本についてはそういうのを前面に出して

いただく余地は大いにあるし、大いに期待しているんですけどね。ちょっとそんなことを現状でも、あるいは意気込みでも教えていただけるとありがたいですけど。

【朝倉部会長】 じゃあぜひご発言をお願いします。

【中日本高速道路株式会社・奥脇取締役】 事故後、やはり二度と事故を起こしちゃいけないということで、安全性向上の3カ年計画をやりまして、その後、3カ年後は5つの取り組み方針ということを考えまして、特に安全に対する社風といったものをしっかり築いていくと。ソフト面でございますが、そういったような取り組みをしております。それから、点検とかそういったものにつきましても、リサイクルでPDCAが回るようなそういう仕組みづくりをやりたいと。これは各社さんもやられていると思うんですが、そういったことをやって、特に筐子の事故を起こした会社ですので、そういうことについては重点的に取り組んで……。

【家田委員】 組織とか、職員とかその辺のこともこの安全・安心の、会社がつくるんだったら計画としての一丁目一番地に書きたくなりますよね。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

【中日本高速道路株式会社・奥脇取締役】 そういうことについても共有させていただきたいと思いますので。

【朝倉部会長】 ハードだけではなくて、ソフト、特に制度であったり、組織であったり、そういったことも安全・安心計画の重要な視点だというご指摘でした。ありがとうございました。

ほか、よろしいでしょうか。はい。

それでは、今日のご意見を踏まえまして、さらに引き続き検討していきたいと思います。今日はお忙しい中、ヒアリングにご協力いただきまして、高速道路会社には感謝を申し上げます。ありがとうございました。

じゃあ進行を事務方にお返しいたします。

【路政課長】 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、追ってメールで送付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。本日はありがとうございました

た。

— 了 —