

令和4年3月10日

【総務課長】 皆様、おはようございます。それでは、定刻になりましたので、まだいらっしゃっていない先生がいらっしゃいますけれども、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会、第52回の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、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。本日、進行をさせていただきます国土交通省道路局総務課長の出口でございます。よろしく願い申し上げます。

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。ウェブで御参加の委員の皆様におかれましては、御発言の際は手挙げ機能を御活用いただきまして、また、御発言の際にはマイクのミュートを解除いただきまして、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に御協力を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村山より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。道路局長の村山と申します。本日は、大変お忙しい中、朝倉部会長をはじめ、委員の先生方におかれましては、御出席を賜りまして誠にありがとうございます。この国土幹線道路部会におきましては、昨年の8月、新たな時代に合わせて進化し続けるための改革の方向性ということで、中間の取りまとめをしていただきました。誠にありがとうございます。

本日は、来年度、令和4年度に新たに着手します高速道路の4車線化の候補箇所7か所、約43キロメートルということで、こちらについて御議論いただきたいと思います。また、高速道路の点検が進んできているわけでありましてけれども、平成26年度以降、点検の結果、更新事業を行っていかねばいけないような事例が見つかってございます。本日、この事例について御報告をさせていただきます。委員の先生方から御意見をいただければと思います。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、運営規則の第7条第1項により公開ということでさせていただいております。また、委員の御紹介につきましては、大変恐縮ですけれども、お手元の資料1にございます委員名簿に代えさせていただきます。朝倉部会長をはじめ、家田委員、石田委員、太田委員、児玉委員、小林委員におか

れましてはウェブでの御出席ということになってございます。また、井伊委員、小幡委員、佐々木委員、竹内委員、山下委員におかれましては、御欠席ということで連絡をいただいております。

また、本日の御出席の委員の皆様は9名ということでございまして、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1項による定足数を満たしておりますということを御報告申し上げます。

また、本日の資料の確認でございますが、議事次第と資料1の委員名簿のほかは資料2、資料3、それと参考資料ということでございます。

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。よろしく願いいたします。

【朝倉部会長】 はい。分かりました。皆様、おはようございます。よろしく申し上げます。本日は、朝からの会議なのですけれども、頂戴しているタイムスケジュールでは、おおむねですけれども、11時ぐらいまでということの想定でございます。議案は2つありまして、暫定2車線区間の対応、4車線化する区間の議論です。それから、更新事業についてということです。まず、高速道路の暫定2車線区間の対応ということで、事務局より御説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 高速道路課長の沓掛でございます。それでは、資料2に基づいて御説明させていただきます。この資料2でございますが、先ほど局長から御挨拶申し上げましたとおり、高速道路の暫定2車線区間、これを財政投融资を活用いたしまして、令和4年度から4車線化していく候補箇所を選定してございます。これについて御議論いただきたいということでございます。

では、資料2の表紙をめくってください。来年度でございますが、財政投融资金、合計で0.5兆円を活用していくということにしております。この0.5兆円でどれぐらいの規模の事業ができるかということが真ん中の四角のところを囲ってございますが、超長期の35年の財投、0.5兆円の追加によって0.25兆円程度の金利負担の軽減ができる。すなわち、2,500億円程度の事業を実施可能ということで、今回、7区間、43キロについて選定させていただいたところでございます。

次のページに少しこれまでの経緯を並べてございます。一番上、対面通行の暫定2車線区間、有料で約1,800キロあるという中で、令和元年9月に優先整備区間880キロを選定してございます。これについて毎年のように財投を活用しながらやってきまして、昨

年度、令和3年のときは1兆円の財投を活用しまして、このときの金利余力5,000億円でしたので、14か所、約86キロ事業化しました。今回は赤囲みにしてございますが、ちょうど半分の規模になりますので、たまたまでございますが、箇所と延長も全く半分ということで、7か所、約43キロを事業化していきたいというものでございます。

次のページに、その4車線化の箇所の選定の考え方ということで、これまでも同様でございますが、解消すべき課題の観点というのが3つ、右側のほうに色をつけてございます。最初の頃は、それぞれ、ややばらばら選んできたところもございますが、令和元年の優先整備区間を選定してからは、この3つの観点、時間信頼性の確保、事故防止、ネットワークの代替性、これについてバランスよく選んでいるというところでございます。

では、具体的にどんなところをどんな理由で選んだかというところを次の4ページで御説明させていただきたいと思っております。まず、一番上は時間信頼性の確保の観点ということで、渋滞多発区間を選定してございます。ここの福島県の復興・再生のためと書いてございますが、過去5年間で渋滞回数が平均2回以上のところを選んでございます。

そこで該当したのがこの常磐道の広野のところなのでございますが、これ、実は次の5ページ目の日本地図、これが福島県のところに青で旗揚げしてございますが、ここの箇所になります。この日本地図、優先整備区間の880キロは赤い枠で囲んであるのですが、この福島のところだけは、その優先整備区間ではないところから選んでございます。

と申しますのも、前のページに戻っていただいて、ここの区間、福島県が昨年、福島県の復興・再生計画というのを出してございまして、その中でやはり避難民の帰還、そういったところにぜひこの4車線化を、この広野のところを進めてほしいということを計画で出してございます。これに先立ちまして、また福島復興再生基本方針というのが閣議決定されてございますが、その中でもこの常磐道の広野のところ、早期事業着手ということがうたわれていますので、特別優先整備区間ではございませんが、その計画の中にあります常磐道の広野からならはのスマートインターまでの間、一部区間でございますが、ここについて今回、選定をしているというものでございます。

それから、2つ目、事故防止の観点でございますが、これにつきましては500メートル区間で過去5年において事故件数が平均3回以上あったところ、これについて選んだところ、右側の道東道が選ばれてございます。さらに事故件数が平均2回以上かつ死傷事故が複数回発生しているというところ、2回以上起きているところはまだ幾つかあるのですが、その中でも死傷事故が複数回発生しているところ、そういう観点から抽出した結果、

東九州道が選ばれているというものでございます。

それから、その下、ネットワークの代替性確保の観点でございますが、近年、非常に雪が一気に降るといようなことが起きて、立ち往生等も発生しています。そういった立ち往生の可能性の高い区間ということで、まず積雪地で、かつ最高急配4%より大きい区間のうち、過去5年間の平均累積降雪量が50センチ以上のところというものを選んでおります。これが米子道と浜田道が選定されたものでございます。さらに本線において雪による立ち往生の実績がある区間ということで、東海北陸道が選定しているところでございます。さらに、一番下でございますが、並行現道に課題（事前通行規制区間）、今度、雨の関係です。雨量の関係でございますが、過去5年間、事前通行規制の実績がある区間、これは暫定2車線の高速道路に並行する現道の事前通行規制区間で実績がある区間というところで、この舞鶴若狭道を選んでいるところでございます。

以上、今回選んだ7か所を日本地図に落としたのが、この5ページ目になります。まだ上のほうの表にも書いてございますが、有料区間でも暫定2車線、2事業区間1,400キロあるという中で、今回、これだけ選んでおります。これを進めていきたいという中で、その理由と申しますか、1つの指標としまして、本日、御出席の皆さんにはお手元に資料を配ってございますが、昨年、土木学会のほうで「日本のインフラ体力診断」というのを出版してございます。その中で道路ですとか、河川ですとか、港湾ですとかいろいろアセスメントしていただいております。その中で日本の高速道路なのですが、ここにもあるとおりの質的評価という中で、暫定2車線区間が非常に多い。そのため、事故が多く、復旧に時間を要していると評価されております。

確かに日本の暫定2車線区間、非常に多くて、韓国も実は過去はあったのですが、これを一気に解消しているというような状況でございます。また、道路タイプ別の死亡事故率ということで右にグラフが出てございますが、直轄国道や生活道路に比べれば暫定2車線も事故で言えば死亡事故率、低いのですが、4車線以上の高速道路に比べれば2倍の事故率があるということで、やはり4車化を進めていきたい。あるいは、その次のページでございますが、主要都市間を連絡する道路の走行速度ということで、これも質的な評価の中で地域間の移動速度が他国に比べて低い。質的な面で日本の高速道路は多くの課題を有しているというような診断結果をいただいております。こうした学会の声等も受けながら、4車線化をしっかりと進めていきたいと考えてございます。

私からの説明は以上になります。

【朝倉部会長】 説明、どうもありがとうございました。

それでは、委員の先生方から御質問や御意見を頂戴したいと思います。数名の方から御発言があった後、事務局から回答するというのを2回ぐらいやりたいと思いますが、どなたでも結構でございます。手挙げ機能で手を挙げていただくか、マイクで発言いただくか、どちらかをお願いしたい。いかがでしょうか。

家田先生、お願いします。

【家田委員】 どうもありがとうございます。家田です。大いに進めていただきたいということで、今日の御提案については賛同いたします。それで、2つ、このことについて言いたいと思うんだけど、とにかく日本の高速道路が結構もうできちゃったよねという感じの感覚のことがずっと言われ続けてきたんだけど、さっき、土木学会のレポートも見ていただいたように、あのレポートにはもっといろいろなことが書いてありますけれども、質量ともにまだまだだと。これからの発展のためには、もっと頑張らなければいけないという辺りが国民に共有されていないというところが非常に重要で、さっきの幾ら財源があつて、こうだこうだと言っても、暫定2車線が解消するのにあのペースでは、果てしなく時間がかかるわけですよ。ぜひその国民への本格的アピールというところを政界も動員しながらやっていただきたい。これが1つ言いたいところでございます。

それからもう一つは若干の質問なのですが、新規採択時評価みたいなときには、費用便益分析的なことが行われている。もちろん、それはB/Cだけが重要ではないので、いろいろな多次元的な、定性的、定量的な評価の上、採択されるというのは手続があるかと思っておりますけれども、今回のこの暫定2車線のところのあれについては、その辺の手続はどんなふうになっているか。これは単純な質問です。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。2点目は、僕も聞こうかと思っていました。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。大串先生、どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。私は単純な質問です。常磐道のところは、通常の間隔ではない方式で区間採用しましたということだったので、これ、そういうやり方で決定したものであっても、その今回生み出した2,500億円の財源から手当てしなければいけないといったものなのではないでしょうか。それとも別枠なのだから別資源が出てくるということはないのでしょうか。これが質問です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問がありましたら、お願いします。

【根本委員】 根本です。

【朝倉部会長】 はい。根本先生、お願いします。あと、続きまして石田先生、お願いします。

【根本委員】 2ページ目のところで、一番下のところに10から15年で完成を目指すと書いてあります。これは優先整備区間880キロのことを指しており、15年で完成ということを行っているのでしょうか。最近、債務の借り換えの余裕がだんだん少なくなってきて、生み出せるお金が減ってきているわけですが、残り600キロぐらいを15年で完成するのはちょっと難しいのではないかと心配するわけですが、その辺の見通しについて教えていただきたいと思います。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

石田先生、お願いします。

【石田委員】 結論には賛成でございますけれども、説明でもありましたけれども、去年、財投1兆円、今年5,000億って倍半分違うわけですね。そうすると、高速道路と債務機構との契約の在り方とか、あるいは実際の資金繰りの問題とか、結構、苦勞されているみたいなんです。そういうことと、あと今日も説明がございましたけれども、やっぱり後になればなるほど、かつて設定をしていた評価基準は全部クリアして下げますよということなのではございますけれども、そういう評価の仕方とか決め方というのは、先になればなるほど難しくなっていきますよね。

その上でさらに、それは優先整備区間1,800キロのうち、880キロでもそうなんだから、残りの1,000キロ、900キロってどうなっていくのだろうかということがちょっと心配ではあります。そういうことで何を言いたいかという、もう少し何か中長期のロードマップみたいなものをきちんと考えないと、家田先生がおっしゃるように、いつまでたらたっているのという、そういう印象が強いです。そのためにも国民、納税者、あるいはユーザーの皆さんの御理解を得るための努力って、決して忘れられないわけで、その辺も含めてしっかり取り組んでいく必要があるなと強く思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

もしほかに今御意見がなければ、4人の先生方から御質問と御意見を頂戴しているので、

事務局側、補足で説明をお願いできますか。

【高速道路課長】 では、事務局から御説明させていただきます。まず、最初に家田先生から土木学会のこの体力診断の話を踏まえまして、質量ともに不足している。確かにたくさんの方が書かれておりますが、時間の都合で少ない分量で御説明させていただきましたが、とにかくこういうのを国民にアピールしていくということは非常に大事だと思っております。これは最後の石田委員からも話がありました中長期のロードマップを考えながら、理解を得られる努力をしていくというようにつながっていくのかと思います。いろいろな道路の整備状況、それによってまだ不足している部分、そういったのをいろいろアピールしながら、理解を得られるような努力をまずしっかりしていきたいと思っております。

それから、家田先生の2点目、新規評価の話、この評価のことですが、まず、本日、ここの国土幹線道路部会で御審議いただきまして、これでお認めいただきました後、事業評価部会というところにまた手続は進んでまいります。そこで御審議いただいて最終的に決まって事業許可という段取りのステップを踏んでいくというようなこととなります。

それから、2点目、大串先生からありました常磐道の件でございますが、確かに優先整備区間の外から今回選んでございますけれども、財源の手当てとしては同じ、今回の2,500億円の中で実施していきたいと考えてございます。

それから、3点目、根本先生からお話がありました10年から15年で完成、880キロのこの優先整備区間を指して目標としてございます。それで、このペースでは遅いのではないかと、難しいのではないかとという話でございますが、確かに御指摘のとおり、今、令和3年度から令和7年度の国土強靱化計画の中で300キロメートルを4車化していこうという計画になってございます。令和2年に約110キロやっていますので、トータル410キロ、6年かけて大体半分ぐらいというような状況でございます。なので、これは石田先生の財投の部分とも関連するのですが、確かに今の財投を受け入れながらやっていくというのは、機構の借り換え需要も減ってきているという実態を見ますと、確かに御指摘のとおり、この金利負担軽減の財源を使いながらやるというのは、やはり限界があるのではないかと。なので、まさに昨年8月に中間答申を出していただきました料金徴収期間の延伸など新たな財源の確保、それを具体化することによって整備を進めていきたいと今考えてございます。

それから、最後、石田先生から、今の選定の選び方、だんだんこの選定する評価基準が下がってきているという話がありました。確かに渋滞で言えば2年前は10回以上渋滞している箇所を選定してきましたが、だんだんそういうのがもう全部選ばれたので、昨年は3回、今年は2回以上というような形で下がってきているというのは実態でございます。なので、この辺、評価の基準、実は周辺のネットワークが進むことによって少し状況が変わってきているというところもありますので、そういったのも踏まえながら、ただ、一方で優先整備区間というのは、まだ令和元年、3年前に設定したばかりなので、地元で非常に期待しているところもたくさんありますので、一定の進捗を図りつつ、またその内容については適宜タイミングを見て見直しを考えていきたいと考えてございます。

以上になります。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

私からもコメントしておく、家田先生の言及された事業評価に関連するところなのですけれども、選定の考え方として挙がっている項目には、現在、現時点の事業評価、特にB/Cとは直接は関係をつけるのが難しいのもあるんですね。事業評価の考え方、あるいはその手法とこの4車化を選定するときの考え方がずれてしまっている可能性があります。そこはうまく調整していただいて事業評価の中でも適切に評価して、後々困らないようにするということが大事かなと思います。これはコメントです。

それから、石田先生が発言された中長期のロードマップについては、この後の議題の更新、進化とも大いに連動しております。そういったものの予算をどう確保するかということ、財源をどう確保するかということも合わせて議論することになるのかなと感じている次第です。ありがとうございました。

それでは、ほかに御質問、御意見。

【羽藤部会長代理】 よろしいですか。

【朝倉部会長】 どうぞ。はい。

【羽藤部会長代理】 御説明、どうもありがとうございました。広野とならはこの区間のところですか、福島のところですけども、私も最近、福島の復興のお手伝いをしています、よく大学から車で行くのですけれども、やっぱりこの区間のところで2車ですので、非常に混むんですね。それは中間貯蔵の輸送とかの問題もあろうかと思うのですが、今、確かにイノベーションコスト構想とか、そういう中で筑波の辺りの科学技術の拠点から、この福島の辺りに非常にいろいろな動きが出ている中では、やはりこの暫定2車と

いうところを4車にする意味というのは、非常に令和1年の9月に880キロを定めたより以降において、その地域づくりの国土的な観点で妥当な採択なのではないかなと思ったわけですが、ただ、一方でそういうふうに考えてくると、そもそもその880キロの優先整備区間というのが、令和元年から時間もたっている中で、今のままでいいのかということも一方で思うわけでございます。

特にリニアの計画等もございしますが、例えば飯田から浜松とか、あるいは甲府から清水といったようなところの区間も、例えば4車化することで災害時にくしの歯的にリニアから東海地区に向けて公共交通でつなげていくといった、私が言っている公共交通というのは、要するにBRT的なものということですが、そういうようなこともなることを考えると、この優先整備のこの区間の、むしろ見直してみたいなことを当初考えていた災害時のところはもちろんですけども、地方の公共交通が傷んでいて道路側に頼めないかというようなことを考えて、公共交通網としての性質を確保する上でも暫定2車ではなくて4車といったところは必須になってきていますので、そろそろこの基準、あるいは優先整備の区間についても見直しも必要なのではないかなというようなことも考えましたが、この辺りについてお考えをお聞かせいただけたらと思いました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

もしほかに御意見があれば、今御発言いただくと、まとめて事務局からお願いしますが、よろしいですか。では、今の羽藤先生がおっしゃった優先区間の見直しの今後の検討について、事務局から、もしお考えがあればお願いいたします。

【高速道路課長】 ありがとうございます。御指摘のとおり、令和元年以降もいろいろ社会情勢、変わっているところ多々ありまして、確かにこの常磐道もやはり首都圏に向けてのアクセスをよくしたいという強い要望があったと聞いてございます。これも去年の4月に出たということで、令和元年時点では分からなかったことということでございます。ですので、少しそういうふうないろいろな変化があったところは、やはりある程度また何らかの手法等設けて見直しをしていくということは、当然、考えていきたいと思えます。一方で、先ほど申し上げたとおり、期待している地元もありますので、期待している地元にも配慮しながら一定の期間踏まえて見直し等についても検討していきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

それでは、1点目の議題については特に委員の先生方から、御提案に反対であるとか、

異論があるとかということはないと理解しておりますので、1点目の議題については異議なしとしてまとめておきたいと思っております。ありがとうございました。

それでは、2つ目です。高速道路の更新事業につきまして事務局より説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 では、引き続き資料3の説明をさせていただきます。高速道路の更新事業等についてということで、表紙をめくってください。笹子トンネル以降のこの高速道路の更新事業の取組について、2つの大きな流れでまとめてございます。まず、左側の流れは、財源をしっかりと確保して大規模更新、修繕事業をしていこうという流れでございます。これは2013年、本部会におきまして中間答申を出していただきまして、利用者による負担を基本とすべきという中で料金徴収を継続することを検討するという中で、2014年、道路法を改正しまして最大15年、料金徴収年限を延ばすことを設定してございます。それで、これを踏まえまして同じ2014年度から高速道路の大規模更新、修繕事業を事業化しているというものでございます。

右側の流れは、しっかりと点検していこうという流れでございます。道路法を2013年、一部改正しまして5年に1回、近接目視による点検をしていくということで2014年度から省令に基づく定期点検、これを行っているところでございます。この2つの流れを進める中で、いろいろ新たな知見が出てきたということで、昨年、この当部会におきまして中間答申をいただいて、財源の継続的かつ安定的な確保が可能となるよう償還制度を見直す必要があるという答申をいただいたところでございます。

具体的に、では、どのようにその動きがなっているかというのを少し御紹介していきたいと思っております。次のページは、これは前回2014年のときの法改正でございます。15年間、最大延ばす中で各高速会社が下に書いてあるような更新計画の事業費を含めて計画を作りまして、これに基づいて今事業を行っているという段階でございます。

次のページを御覧ください。その進捗状況がどうなっているかというものでございます。一番左の棒グラフは6社合計を示しております。青いところが契約済みの額と率、ピンク、赤いところが計画の総額と契約率100%でそろえているところでございます。各社進捗状況、少々違いがございますが、おおむね30%から40%の契約率の進捗というところでございます。2014年度から始めていますので、今年度末で大体8年目になります。大体ほとんど15年計画でやっていくというふうになっていますので、おおむね半分ぐらい来たところで、その中で契約率が少し低いようにも見えますが、実はこれ、やはり

立ち上げのところ、どうしてもそこに時間がかかるものですから、最初はスタートが少し遅いのですが、直近2年間を見ますと毎年10%ぐらいずつ契約率が上がっているというような状況でございます。

まだ7年間ありますので、そうしますと予定どおりの計画に大分追いついてくるのではないかなと考えているところでございますが、一方で、例えば首都高の3号線の、後ほど最後また資料が出てまいります、三軒茶屋、池尻の辺り、この辺は、大規模更新は、進捗していく上でいろいろな工夫が必要なところというのも出てきてございます。それについてはどんな工夫が必要かというのは、また最後の資料で御説明させていただければと思っております。

では、実際、今どのように進捗、更新事業が進んでいるか、少し御紹介させていただきたいと思えます。まず最初、首都高の東品川栈橋・鮫洲埋立部でございます。現状は左下の写真のようになっていまして、更新の上り線、海面から高さを設けまして恒久足場を設けたものが左下の写真の左側にできております。この形でオリンピックを迎えたわけでございます。今後は、この左下の写真の真ん中に見えます低い高さの路面、これを取り壊しまして、ここに更新の下り線を作っていくというような事業を、進捗を考えているところでございます。

次のページを御覧ください。5ページ目でございますが、こちらは日本橋でございます。これは大規模更新事業を決めた当初は、高架のまま大規模更新という計画だったのですが、その後いろいろな、この日本橋の大規模更新をきっかけに地域の再開発計画が出てきて、最終的には2018年にそういったまちづくりと連動してやっていくという中で、この地下化でいくという方針が決められました。単なる更新事業を進めるだけではなくて、そういった地域開発と一体となりながら、誇れるようなまちづくりを、そのコア事業としてこれを位置づけているところでございます。

既に呉服橋、あるいは江戸橋の出入り口を撤去の工事を始めてございます。実際、完成するまではかなりまだ時間がかかりますが、例えば呉服橋の出入り口を撤去すると、左下のほうの写真に見えますようにかなり空が見えてくるんですね。これはもう数年後にはこういう状況になってまいりますので、こういうふうになってくると周りの景観ですとか地域づくり、そういうのにも弾みがつくのではないかなと考えているところでございます。

次の6ページ目を御覧ください。今度は阪神今年度の喜連瓜破付近の大規模更新事業でございます。ここにつきましては、いろいろ計画を練る中でやはり、ここを通行止めにし

てやっっていこうということになってございます。その1つとして大和川線、ちょうど右下の料金調整イメージとありますが、一番下に6号大和川線と凡例が出てございます。これが2020年3月に全線開通したものですから、こういった料金調整をすることも可能になってまいりまして、こういった迂回路を設けながら事業を進めていきたいと考えてございます。これについては、阪神高速のほうでも大分現場で検討会等、議論しまして、朝倉部会長をはじめ、小林先生にはこの検討会の座長としていろいろと御指導をいただいております。どうもありがとうございます。

以上が今の進捗状況でございまして、次のページからは、そういった更新事業、あるいは点検をしている中で新たに得られた知見について御紹介していきたいと思っております。8ページ目を御覧ください。首都高の羽田トンネルでございまして、これは沈埋トンネルでございまして、下の真ん中辺りに絵が描いてあると思っておりますが、このボックスの上の部分のダクト、このダクトには建設以来ずっと入ったことがなかったのですが、2014年に初めてこの中に入りました。そうしたところ、左の上の写真にあるとおり、目地のところから水道管をひねったような水がジャージャー流れている、漏水がしている。その結果、コンクリートが浮いたり、あるいは鉄筋がさびたりというような現象が見つかりました。このような老朽化が進行しておりまして、実はこの漏水に伴う緊急の車線規制回数が今現在、月に1回程度の割合で起きているというような状況でございまして。こういったところ、今まで点検、法改正されまして5年に一度の近接目視という中で見つかったものでございまして。

次の9ページ目を御覧ください。荒川湾岸橋になります。こちら、もともとは左下の写真のように、例えば10年ぐらい前はこのような状況でした。塗装を塗り直したりしながらメンテナンスをしていたのですが、ところが、令和3年度の写真を見ていただきますと、一気にさびが出てきてございます。これ、なぜこうなったかという、いろいろ調べていくと、これまで定期的な修繕の中で塗装を少し削って塗り直すというようなことをしていたのですが、それを繰り返す中でだんだん塗装のいろいろな成分が浸透していきまして、この地金のところに直接まず下塗りをして塗装を塗っているのですが、そこをだんだん下塗りが溶けるというような現象が起きてきまして、あるとき一気に上の塗装がバサッと剥がれてしまうと。そうしますと、もう下金が露出してしまうので一気にさびていくというような状況でございました。

これは2018年の法令点検では判定区分が3、すなわち、早期に措置が必要というふ

うな段階になってございます。それ以前の点検ではどうだったかといいますと、法令点検ではなかったのですが、こういった判定区分はないのですが、2011年にこの荒川湾岸橋、点検をしております、そのときは塗膜の損傷などを確認というような状況でしたので、恐らく今の判定区分で言えば1とか2程度だったのではないのかなというので、ある意味、一気に悪くなってきているというような状況でございます。

また、なかなか近接目視できなかつたところは、今回、近接目視ということで点検ロボットを開発して入れております。そうしますと、部材の破断ですとか、あるいはボルトの破断といったものが見つかったというものでございます。こういったところは、例えばボルトの破断などは、これはボルトを締め替えればよいというようなものでございますので、部材もなかなか、これは大きな橋、写真でも見れるように大きな橋ですので、大規模更新というよりはかは大規模修繕しながら、何とか直しながら使っていきたいと考えているところでございます。

それから、10ページ目でございますが、今度は床版でございます。RC床版、左上の写真、黒い部分が舗装でございます。これは年数がたつとだんだん凸凹ができてきますので、オーバーレイといって、まずこの舗装をはつて、舗装を打ち替えるということをやりますが、その舗装をはつるとき、どうしてもRC床版の表面を欠いてしまって削ってしまうんですね。それを何度も何度も繰り返したものですから、RC床版がだんだん右の写真のように薄くなってきて、だんだん軸重のモーメントが耐えられなくなってきて下のほうにひび割れが来る。なので、これまでは下から補強板とかをつけたりしていました。そうした中でだんだんひび割れが増えて水が入って、補強板が腐食しているというような状況でございます。こういったところは床版が全部傷んでいるところは大規模更新、部分的なところは大規模修繕等で対応していければ。

それから、11ページ目でございますが、鋼製高欄です。こちら、2018年に照明が倒れてきたということで調べた結果、鋼製高欄の中に水が入っていて、非常にこのさびが進行していた。これだと照明柱が今後また倒れる可能性もあるというので、これについては恐らく大規模修繕のような形で対応していく必要があるだろうというものでございます。

それから、12ページ目でございますが、滄浪橋でございます。写真のように海の近くのPC桁のところでございますが、こちら、PC桁なのですが、そのPC鋼材を入れるシー管の中のグラウトが充填不足のために、そのPC鋼材が著しい腐食をしていたと。下の写真は、これまで非破壊検査がなかなかできなかったのですが、新しい技術で、非破壊

で中の状況が検査できるようなものができましたので、それで見ただけの結果かなり傷んでいるというので、コンクリートをはつてみた結果、このような著しい腐食が見つかったというものでございます。

それから、13ページ目でございますが、こちら、新潟の関越道でございますが、路盤が毎年のように部分補修をしてもひび割れるということで掘ってみたところ、下層路盤まで変形していたというものでございます。これも下層路盤までであれば大規模修繕、路床まで行っているようであれば、例えば大規模更新とか、いろいろ状況に応じて対応していきたいと思っております。

最後、14ページのところでございますが、先ほども少し申しました首都高のところですが、左側の西側区間、赤丸で囲ってございますが、渋谷線など非常に夜も含めて交通量が多いところでございます。こういったところを更新事業をしていく上では、少し大規模な迂回を考えたり、あるいは機能強化、付加車線設置をしながら交通への影響を最小にして社会的影響を考慮しながら機能強化をしていく必要があるのではないかという知見でございます。

以上、最後でございますが、15ページ、これは昨年8月に出していただいた中間答申の内容でございますが、左側の更新の部分について御説明させていただきました。また、今後、進化の部分も含めながら最終的には財源確保に向けた取組を進めていきたいと考えてございます。

すみません、説明が長くなりましたが、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、今御説明いただきました更新事業等について、御意見、御質問があればお願いいたします。どなたからでも結構です。小林先生、どうぞ。

【小林委員】 2点申し上げたいと思うのですが、1点は先ほど御紹介いただいた喜連瓜破の更新工事の方法論の過程で明らかになった問題点ですが、1つは更新の方法、いろいろな選択肢を比較検討しようとしたのですけれども、確立した比較評価の方法論があるわけでもなくとか、さらには更新方法の代替案に関してB/Cを用いて比較検討を行う段階で現行のB/Cの計算方法が大都市圏における更新事業には適していないということが判明しました。大都市の街路区間ではQV曲線をフラットで設定している場合が少なくない。都市高速の更新事業が既存道路網の交通量に及ぼす影響を分析するためには、高速道路からのリアルタイムの転換交通の影響を分析できるような精度の交通量配分が求められ

る。更新事業ふさわしい代替案評価の方法を開発していく必要があると思います。

それから、料金政策の話ですが、誘導するにしても、その効果をこれまでの検討方法よりももう少し局所的というのか、よりきめ細かいレベルでの分析が必要になるのですが、現行のデータではなかなかそこまで行き着かない。やはり更新時代にふさわしい評価のありようや検討の方法論を作っていく必要があると思います。

それから、2点目は、更新に至る、更新を決定するのは非常に重い意思決定ですけれども、それに至る論理づけが必要となる。なぜ更新だ。そのロジックに関する整理が必要だと思うんですね。メンテナンス、予防保全はある意味で半永久的に構造物が続くことを想定していた。修繕すれば元の状態に近いところまで戻る、そういうことが1つの前提になっていたのです。たとえば、舗装は、路盤が傷んできますと、表層を替えても耐荷力は回復しない。すぐまた傷んでしまう。路盤から舗装構造すべてを取り替えることが必要になってくる。なぜ更新に至るかというか、そのロジックの整理が更新を正当化するため現場で必要とされていることを指摘しておきたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

続きまして児玉さん、太田先生の順でお願いします。

【児玉委員】 どうもよろしくお願いします。質問なのですけれども、先日、外環道の工事について仮処分の決定が行われたわけなのですけれども、多分、外環道の工事って相当遅れるんだろうと思うのですけれども、これがいわゆる代替路の確保などが難しくなって、更新とか修繕とかの事業計画に影響が出るのかなと思うのですが、その辺はどういうふうにお考えか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。

太田先生、どうぞお願いします。

【太田委員】 最後の部分です。財源確保に向けて徴収期間の延長を検討するということなのです。これについては、現状の状況の下では1つの有力な方法だということなので、それでよいと思っています。一方で、この議論というのは、インフラは耐用年数が長い。しっかりメンテナンスされているので将来世代にも相応の負担をしていただくという理屈だと思います。ところが、この相応の負担というのは、利用者の負担であって将来世代の負担ではありません。なぜかという、例えば2070年の人の資源を私たちは今使うことができないということですので、私たちが何ができるかという、2070年に利用者か

ら同年の債権者に対して金銭を支払うということを決めるということだけであり、それが更新期間の延長の含意です。

つまり、更新事業をするときに私たちは私たちの現代世代の資源を更新投資に使っているということになります。これは物価と金利が落ち着いている場合には全く問題はありません。しかし、例えば建設コストが上がってきたということは、現代世代が例えばほかにビルを建てたいとか、ほかのものをしたいというところから資源を私たちがもらってきて道路に使うということになります。金利も、先ほど前半のほうの話でありましたけれども、財投の借り換えで今うまくやれているのですけれども、金利水準が上がってしまって建設国債の金利と財投で借り換える金利の差が大きくなってしまうと、今のようなやり方を果たして国というか、財務省が認めるかという問題もあるでしょう。

つまり、私が申し上げたいのは、物価の上昇とか金利が上昇した場合に、現在の料金水準を見直す仕組みと申しますか、その見直す基準を検討しておいたほうが良いと思っております。今の仕組みでは、もちろん高速道路会社が機構と相談の上、料金改定を申請すればいいだけなのですけれども、それは広く合意されているとは言えません。そこで、考え方とかガイドラインというものを整理しておく必要があります。将来に備えて検討を始めるべきだと考えております。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

続きまして石田先生、家田先生の順でお願いします。

【石田委員】 石田です。喜連瓜破のところなのですけれども、大阪出身なんだけれども、高校までだったのでよく覚えていないのですけれども、杭全橋の高架橋って、これより都心寄りですよ。違う？ いや、それ、何を言いたいかということ、随分前ですけれども、杭全橋のところもかなり危ないんですというのを阪高から御説明いただいたんですね。かなりへたってきていますと。そうすると、どうせ通行止めするのだったら、こういう極めて近いところも同時にやるぐらいの、そういう点検の仕方とか計画の立て方であってもいいんじゃないのかなと思うのですけれども、ここはどうなっていますでしょうかという、それが1つ。

あと2つ申し上げたいのですけれども、小林先生のおっしゃること、極めて大事だと思っていて、首都高の大規模修繕とか更新の理屈を考えるのを随分前に、僕、やらせていただいて、そのときにやっぱり一番苦労したのが、通行止めとか相当御不便をおかけいたし

ますので、それを節約時間の、マイナス節約時間になってしまうわけですね。そこを評価すると、全くBがマイナスになってしまう。だから、そのところを何か、だから、首都高のときにはB/C使わずにやりましようみたいな、命の問題だとかと言ってやったんですけれども、そのところの理屈立てというのをもう一度ちゃんと何か統一的に考えるということは必要かなと思います。多分、阪高は阪高なりの理屈、NEXCO系はNEXCO系なりの理屈、本四は本四の理屈で位置づけられたのだと思います。そういう観点からも非常に大事だなと思います。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した。

家田先生、お願いします。

【家田委員】 はい。どうも。大別して2つ申し上げようと思うんですけども、1つは、とにかく維持更新、あるいはグレードアップ、こんなのはいずれやらなきゃいけないということは誰だって冷静に考えれば最初から分かっていたんですけども、つついその場、造ることだけに力が行きがちであったわけですね。だけど、こうやっているいろいろなニーズが出てくると当たり前だったことにやっとな国民的にもそこそこの理解を得られるようになった現状だと、こういうことだと思います。だから、ある意味前進しているのですが、ところが、道路を取り巻く制度体系というのは、そういうことを前提にしたようなものにはまだなっていないということが根本問題であるという認識はすべきだと思うんですね。

だから、この部会、永久有料といいますか、そこも考えた上の新しい料金制度が要ということを行っているわけだけれども、なかなかそこに実際に制度を抜本変更できるまで行っていないですね。だから、償還期間をちょっとずつ延ばして、まあ、問題の先送りをしているというようなところに近いと思います。さっきの4車線化についてもそういうことがあると思います。だから、まず第一に言いたいのは、いろいろな転換の時期に来ていて抜本改正が必要であるということの基本認識した上で今日のような議論をするということを常に復習したいと思います。復習しておきたいと思います。

と同時に、その更新というものの意味なのですが、事務局からもお話もありましたように、町が更新されていく、生まれ変わっていく、その大きな手助け、部品としての道路というものがあるのだと。そして、その町というのは、決して何も便利で安全ならそれでいいというものではなくて、人々が誇りを持ってそれを存在として認められるような、シビックプライドと言うそうですけれども、そういうところに少しずつ至っていく、そういう

ものが今、転換期だと思うんですよね。だから、首都高速の更新というのもやむを得ずやらなければいけないような更新プラスの次の時代を踏まえて、いいものにしていこうという更新だというふうに思うべきだと思っています。そののところ、再確認させていただきたい。これが1点です。

それでもう一つは、何やかんや言っても、こういう更新は要るよねと。要ると思います。ついては、料金負担もしてもらわなければいけません。いろいろな不便も我慢してもらわなきゃいけませんということが今日のテーマなわけですよね。そのときに重要なのは、何だか知らないけれども、50年とか60年たつとボコボコ壊れていっちゃうというのが何か当たり前かのように言って、表現して、それを世間が捉えて、50年の耐用年数が来ると壊れるかのように誤解されている節が非常に大きいと思いますね。

だけど、道路インフラ、すごく多いから、そういう印象を国民に与えてしまうんだけど、きちんと荷重の管理さえしていれば、80年でも90年でも更新しなくたってもつんですよ。ちゃんと維持管理していれば。それが鉄道の世界ですよね。だから、道路でこのメンテナンス、更新問題をやる。そして、こんなこと調べてみたらこうでしたというのも、あたかも何の恥ずかしげもなく話すというのは、どこかちょっとおかしい。エンジニアとしておかしいのではないかと思います。土木エンジニアとして言うと、こんな50年、60年で更新せざるを得ないような羽目に陥るといのは実に恥ずかしいことであるというふうに認識を持っていただきたいし、そういう発表をしていただきたい。

ということは、今まで壊れたのは理由がいろいろあるけれども、荷重管理が全くなっていない。しかも、荷重の超過も考えた疲労設計ができていない。その後のメンテナンスも恥ずかしいことに点検の期限すら決めないで来た。このずさんさの故である、国民に対して実に申し訳ないと思っている。でも、これからはそんな50年や60年で造り替えなければいけないなんてことは決してないように設計や荷重管理から全部変えます。だけど、今、危機にいるんだから、国民の皆さん助けてくださいと、こういうスタンスを訴えるのは極めて重要なことだと私は認識します。ぜひ荷重管理なり何なり、そういった、今後はそうはならないようにしますということとセットで御提案していただくということをお願いしたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

それでは、今、5人の先生方から御発言があったので、事務局から補足の説明等、お願

いできますでしょうか。

【高速道路課長】 では、事務局のほうから説明させていただきます。小林先生から今の現行B/C、更新に使えないと。石田先生からも更新のための理屈立てが必要だと、確かに御指摘のとおりでございます、そういった更新でどのように評価をしていくのかと、そういう評価の手法については検討をぜひさせていただきたいと考えております。

また、小林先生の更新決定に至る論理づけの整理、なぜ更新に至ったかというのは、これも今までどういう管理をしていたか、あるいは設計がどうだったかというのも含めながら、いろいろそういうようなことについてきちっと整理はしていきたいと考えてございます。

児玉委員から外環の関係で、代替路の確保というお話がありました。確かに外環、今、あの陥没地域ではまだ工事の再開が見通せる段階ではありませんが、それはそれとして首都高のほうの更新計画、それは別事象としてまたいろいろと計画は立てていきたいと考えてございます。

それから、太田先生からございましたお話でございますが、いろいろ料金についても物価や金利が上昇した場合は、その料金基準の見直しという話もありました。確かに平成7年以降、高速道路の料金、上げておりませんので、料率を上げておりませんので、今後、そういった物価、あるいは金利が上昇した場合、どういうふうに対応すべきかというのは、あらかじめ検討しておくべきだと思っております。御指摘を踏まえて、そういった検討も進めていきたいと考えてございます。

それから、石田先生から、喜連瓜破の話がございまして、確かに同じような箇所ですべきところがあれば同時にやっていくというのは、これはごもっともな指摘でございまして、そういうのがありましたら、いろいろ見つつ、必要があれば含めながら、社会的影響をできるだけ少なくするような形で対応していきたいと思っております。

それから、家田先生からお話がありました更新に関して、いろいろなものが転換する時期に来ている。御指摘のとおりでございます。そういう中では償還期間であったり、あるいは更新の仕方、次の時代を踏まえた更新の仕方というのを模索しながら進めていきたいと思っておりますし、荷重の管理という御指摘をいただきました。確かにこれ、2014年に道路分科会建議でも車限令違反に対する対応の強化というのを御指摘いただいてございます。その後いろいろ対応を強化してきまして、措置を増やしたりですとか、基準をきつくしたりとかいうことをやってきてございます。また、そういった捕まえるというよりも過積載

をなくしていくということが主目的なので、今、料金所などで自動軸重計、ウェインモーションを提言いただく前、115か所だったのを昨年度は371か所まで増やしてきております。すぐドライバーに分かるようなデジタル表示を全ての箇所でも概成しておりますので、とにかくそういった取組も含めて今後の更新事業について理解をいただくような努力はしていきたいと思っております。

以上になります。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

児玉さんから外環の遅れとの関係での御発言があったけれども、14ページがそれを意図したスライドですね。外環に限りませんけれども。

【高速道路課長】 はい。そうですね。14ページで、外環ができていれば確かに外環の迂回路として使えるのですが、大きく圏央道等を使ったりしながら迂回路も考えたりと、そういったことを考えているところでございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほかに御発言ありませんでしょうか。

【根本委員】 根本です。よろしいですか。

【朝倉部会長】 はい。どうぞ。

【根本委員】 私、2つあります。1つは更新事業、維持管理事業のB/Cみたいなものを考えたらどうかという提案です。更新に関しても予防保全的な措置が一番ライフサイクルコストを安くするという意味でB/Cが高いということが言われてきています。しかし、具体的にまだちゃんと示されていません。先ほどありました家田先生の荷重管理など、大型車の管理というソフトな施策も、ライフサイクルコストを安くできる点でB/Cが高いと思っております。

2つ目は、この更新工事と4車線化の優先関係みたいなものはどうなっているのかということ。3ページを見ますと5兆円を15年ぐらいでということで、年間3,000億になります。先ほど説明があった暫定2車の4車化は年間2,500億で、やっぱり15年ぐらいかけてやっていきたいとなっていました。更新のほうが、少し金額が多いですけども、同じようなお金を投資していくわけです。それで、簡単に言ってどちらのほうが優先順位が高いのでしょうか。今日の羽田トンネルの説明を聞いて、これは素人目から見ても、本当に危ないなと思えました。地震が来て大丈夫なのかと思えました。そういうものを優先してやっていかなければいけないのではないのでしょうか。

直感的に料金徴収期間を延長して、この4車線化と更新、あるいは進化とか、全部はできないのではないかと、ということが心配です。値上げということも、ひょっとしたらあるのかもしれませんがけれども、値上げも結構難しい。そういうふうな観点で、更新も4車線化も、進化も何とかできそうですよという財務的な見通し、ロードマップを立てていただかないとまず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、いかがでしょうか。大串先生、どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。私も皆さんの御意見をお聞きしていて、これは2014年に更新計画を出していただいて、そのときにマスコミにもセンセーショナルに取り上げていただいて一気にそういった計画が必要なのではないかと、日本のインフラ、傷んでいるんじゃないかということで一気に注目が集まったということがあるかなと思います。そういった中でいろいろなことをやってきたと思うのですけれども、それがどれぐらいの効果があつたのかということのを定量的にエビデンスとして出していただけないかなと思います。

我々が健康診断を受けるときに、それが2年に1回がいいのか、毎年がいいのか、こういう病気の備えに関してはこれぐらいの頻度でのチェックが必要だよねということの知見がたまってきていると思いますけれども、今回、皆さんとして8年間ぐらい、こういう事業を実施されてきて、例えば海側のこれぐらいの構造物、しかも、車両がこれぐらい通るところは、もう少し頻度が多くなければならないのではないかとか、内側の内陸のほうの非常に頻度が少ない、交通頻度が少ないところは、そこまで点検頻度が少なくてもいいのではないかとか、いろいろな知見がたまっていると思うんですよね。分かったことをまず整理して表に出していただいて、今後の知見としてやってきたことが正しかったのか、正しくなかったのか、どれぐらいの効果があつたのかという自己点検を含めて外に出していただきたいなと思いました。

もう1個が、先ほど根本先生が財務的なロードマップ100年みたいな話が、ロードマップの話とかありましたけれども、インフラというのは安全に快適に利用できてこそ、合格点もらえるのであって、それが何か橋が崩落してしまったりとか、のり面の崩壊を含めてなのでしょうけれども、少し障害が出てしまうと非常に叩かれてしまうということもあるかなと思います。そういった意味において、2014年に更新計画を出した。今度1

0年後が2024年、あと2年後に迫ってきておりますけれども、これから我々がインフラを享受、快適に享受していくために現行の料金徴収制度を延長するという中で、費用の賄いでいいのかというところの議論を巻き起こしていただけないかなと思います。我々が永久有料だよというのは簡単だと思うのですけれども、それだってやっぱりまだ軋轢があるでしょうし、どうしたらいいのかということに対して、もう少し国民的議論を喚起するようなふうに率いていただければなと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

羽藤先生、どうぞ。

【羽藤部会長代理】 最近、橋梁の歴史の研究を少ししていると、明治時代ぐらいまでは、10年くらいで全部橋をかけ替えていたという話が最近分かってきて、それからするとやっぱり、今日、話している話は本当に技術を使って長寿命化をするということで、物すごい大きな変化、イノベーションが起きているんだなという気がします。5兆3,000億のマーケットの中でテック企業が様々なイノベーションを起こしているという、そういうイメージをぜひ与えていただくのが大事かなと思いましたが、大和川線の代替路を設けて進めていくという、小林先生と朝倉先生がやっているお話ですけれども、付加車線だけで十分なのかなという気もいたします。

やはりネットワーク的に大規模修繕をやると財政効果が先取りできるというような話であれば、もう少し代替ネットワークが今の高速道路のネットワークが足りていないのではないかなというような見方もできようかと思いますので、超長期的な持続可能な維持管理、更新のプロセスに入っていく上では、今のネットワークの評価の中では、この修繕時の代替性というものが評価の中に入っていませんので、そういったことをぜひお考えいただきたいというのが、これが1点です。

2点目は、7径間のゲルバートラス橋の2011年時点ではレベルが1、2だったのが、今回、3になっていたというところがございます。床版のところもそうなのですが、今のモニタリング調査をするというところは十分できていると思うのですけれども、予測のデータがそろそろたまってきてもいますので、これからどうなるんだという予測に基づいて修繕の計画を立てるというところが果たして今どこまでやり込まれているのか、あるいはやろうとしているのかというところをぜひ、逆に言えば予測を頑張ってもらいたいということが2点目であります。

最後、料金徴収の件ですけれども、これは家田先生がよく言われることですが、重さに関係して道路は劣化しますので、この物流の外部不経済のところの負担というところを正確に計測して、かつ物流の時間価値、これは今のB/Cの中に入っていないので、これを結びつけて新たな料金の徴収の仕組みを作っていないといけないのだろうと思います。海外ではミニマム税とか含めてアマゾンのようなEC企業についても様々な税の仕組みというのが設けられつつありますけれども、果たして我々、そういったところに関して、この道路を傷めるというところにかかっているにもかかわらず、負担していただいているのかというところは、単にトラックの輸送業者ではない企業も含めて議論していく必要があるとすると、この早く、次の日には翌日配送とかいろいろあると思いますけれども、その物流の時間価値と外部不経済のところを正確に結びつけた徴収の形態を考えていかないと、延ばすというところは、基本、それで対応せざるを得ないと思いますけれども、その次に向けては、そういったところの研究が必要なのかなと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

事務局から補足で説明いただけることがあればお願いします。

【高速道路課長】 御指摘、ありがとうございます。お三方からいろいろと御指摘をいただきまして、特に更新に関して評価ですとかB/C、こういうのがまだできていないので、そういうのに関しても事前の評価も、あるいは事後評価も含めてどのようなものができるか、これは検討をちゃんと続けていきたいと思っております。

それから、料金、財源の確保については、今回、料金徴収の期間の延長ということでございますが、昨年8月の答申の中でも基本的には利用者の負担、現下の足元の経済状況では料金徴収期間の延長ということだったので、実際の料金の値上げであったり、あるいは永久有料については議論の継続というようなことで御指摘いただいていますので、そちらのほうも引き続き次へのステップに向けて勉強させていただきたいと考えている次第であります。

すみません、時間も超えてしまいましたので、以上、簡単ではございますが、説明になります。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

先生方からいろいろ御意見を頂戴して、私から、決してまとめるつもりはないのですが、コメントさせていただくとすると、1つは、これまで高速道路の各会社が苦勞さ

れて、また、日夜、道路管理を一生懸命されていると認識しています。とは言うものの、道路管理だけでは何ともならないような問題がたくさんあって、荷重管理もきっとその中の1つだと思います。そのような問題については、交通管理との連動ということも合わせて考えていく必要があるのではないかとということです。

それから、前半の話とも大いに関係して、財源を確保するための方法として、ここでは徴収期間を延長するということが議論されておりますけれども、例えば料金、つまりキロメートル単価についての検討も併せて議論する必要があるし、そういった意味では中長期のプラン、あるいは抜本的な議論というのが、ここでやる必要があるのではないかと思います。

それから、評価に関しては、今、動いている通行止めをして更新を行っている事業、これは阪神高速やNE XCO西日本の事例がありますけれども、そのときに何を調べて、何を評価して、どういうふうに通をマネジメントするかということが必ずしも確立されたものがあるわけではない。今は、手探りで進めている状況なので、そういった知見を蓄積して、今後の修繕、更新に活用していただくということが重要なのではないかなと感じている次第です。ありがとうございました。

先生方から特に御発言がなければ、そろそろ今日の議論を収束させたいと思うのですが、よろしゅうございますか。何かもし特にとということがあれば御発言いただければありがたいですが、よろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、私のほうで進行をする役割はここまでということにさせていただきます、あと議事進行は、事務局のほうにお戻いたします。

【総務課長】 朝倉部会長をはじめ、委員の皆様方、大変活発な御議論をいただきまして、また、貴重な御意見をいただきまして誠に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ます、御確認をいただいた上で公開したいと思っております。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 —