

社会资本整備審議会 道路分科会 第71回国土幹線道路部会

令和8年1月21日

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会资本整備審議会道路分科会第71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土交通省道路局総務課長の高藤でございます。よろしくお願い申し上げます。

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ので、ウェブで御参加の方は御発言の際に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ひいたします。また、ウェブで御参加の方は、御発言の際に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していただくようお願い申し上げます。

なお、会場で御参加の方におかれましては、御発言の際にお手元のマイクのTALK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。また、御発言終了後は再度TALKボタンを押し、ランプを消灯させてください。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の沓掛より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 ただいま御紹介いただきました道路局長の沓掛でございます。本日は、朝倉部会長をはじめ、多くの委員の皆様にお忙しい中、御出席、また御参加いただきまして、誠にありがとうございます。日頃から道路行政に多大な御支援、御指導いただきいていることを感謝改めて申し上げたいと思います。

さて、今日の部会では3つの議題について御意見を賜りたいと考えてございます。まずは、今月でちょうど2年たちましたが、能登半島地震の関係でございます。発災以降、国土交通省としては全力で復旧・復興を行ってまいりました。また、当部会におきましても、令和6年6月、発災から半年後には緊急の提言を取りまとめていただいたところであります。本日は、能登半島地震の復旧・復興の状況、それから緊急提言を踏まえた全国での点検状況などについて御報告をさせていただきたいというのがまず1点目でございます。

それから2点目は、昨年11月から高速道路の料金の関係について関係団体のヒアリングを開始しているところでございます。本日は、ロードサービスをはじめとしまして、道路利用者の安全と安心を長年支えていただいております日本自動車連盟（JAF）にお越

しいただいております。ユーザー団体あるいはロードサービス提供者のお立場から御意見をいただければと思っております。

最後に、本州と九州を結ぶ下関北九州道路の関係でございます。これにつきましては、平成25年度から地元の地域において計画づくりが進められておりましたが、昨年12月に都市計画決定がなされたところでございます。本州・九州、新たな道路交通ルートが確保されることになりまして、その役割分担ですとか、本州・九州間の現状、課題、そういったものを含めて今後のネットワークの在り方について、今後の進め方も含め御意見をいただければと考えているところでございます。

本日も限られた時間ではございますが、忌憚のない御意見をいただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【総務課長】 ありがとうございました。本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開しております。なお、本日はウェブにて54の方に傍聴をいたしております。

それでは、委員の紹介に移りたいと思います。今回より新たに東京大学大学院教授、福田大輔様が委員に選任されておりますので、御紹介いたします。

それでは、福田委員より一言御挨拶を頂戴できればと思います。よろしくお願ひいたします。

【福田委員】 ただいま御紹介にあずかりました東京大学の福田と申します。所属は工学系研究科の社会基盤学専攻で、土木工学系になります。所属している研究グループ名は国際プロジェクトで、インフラの海外展開や途上国の開発問題などを主に研究室として行っていますが、もともとは交通計画や土木計画を専門としております。

今回、お声がけいただきに当たり、前任が石田東生先生だったということで、私自身非常に身の引き締まる思いです。私の専門性の見地から、多少なりとも貢献できればと思っています。どうぞよろしくお願ひいたします。

【総務課長】 ありがとうございました。その他の委員の紹介につきましては、資料1の委員名簿をもって代えさせていただきますが、本日は、朝倉部会長、高橋委員、谷川委員、久末委員、福田委員には対面で御出席をいただきしております、家田委員、大串委員、太田委員、小林委員、竹内委員、根本委員につきましてはウェブにて御出席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、委員総数14名の3分の1以上でございますので、

社会资本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことをここに御報告申し上げます。

本日の議事内容は、事前にお送りさせていただいておりますが、議事次第のとおり、議事1として、能登半島地震の復旧・復興状況について、議事2として、関係団体へのヒアリング、議事3として、本州・九州連携に係る道路交通の現状と課題についてでございます。

なお、資料ごとのページ番号のほか、資料左下には通し番号をつけさせていただいておりますので、説明時に適宜御活用いただけますと幸いです。

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。部会長よろしくお願いいたします。

【朝倉部会長】 分かりました。皆さん、こんにちは。

それでは、これから議事を進めてまいります。本日は、議事次第のとおり、議事2の関係団体へのヒアリングといたしまして、後ほど車種区分に関する関係団体の御意見をいただくのですけども、そのために日本自動車連盟専務理事、野津様に御出席いただいております。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

それで、本日の進め方ですが、まず議事1について事務局より御報告いただきまして、その後、委員の皆様方から御意見を頂戴します。それから、続いて議事2について、日本自動車連盟から説明いただいて、また御意見をいただきます。その後、議事3について事務局より説明いただいて、それから、委員の皆さんのお意見をいただくと、そういうことで進行してまいりたいと思います。

それでは、まず、議事1につきまして、事務局より報告をお願いします。

【道路経済調査室長】 それでは、資料2に基づきまして報告させていただきます。ページ番号左下、2ページからになってございます。1ページおめくりいただいて、左下3ページ、今回、6項目の内容について状況を報告させていただきます。

次のページでございますが、先ほど局長の御挨拶にもあったとおり、令和6年6月にまとめていただいた緊急提言の概要を示させていただいてございます。このうち、本日の報告に関するところを少し赤枠で御参考まで囲わせていただいているところでございます。

それでは、5ページ目以降、具体的な内容について報告をさせていただきます。①といたしまして、能登半島における道路ネットワークの復旧・復興状況についてまず説明をさせていただきます。

左下6ページでございます。能登半島地震における被災状況でございます。特にこの地震、被災箇所、178か所ございましたが、多段盛土の大規模崩壊が28か所と目立つところございました。

のと里山街道でございますが、右下写真2つつけてございますけれども、平成19年の能登半島地震で大規模崩壊後に排水対策等を実施したところは今回壊れてないのに対しまして、隣接するところが今回大きく壊れたというような特徴がございました。

また、能越自動車道、盛土の基準が引き上げられた後の輪島道路は非常に崩壊が少なかつたということも確認してございます。

7ページ目でございます。令和6年7月時点の能越自動車道等の復旧状況を示させていただいてございます。石川県が緊急復旧として啓開を行いまして、国がその後、権限代行箇所も含めて応急復旧を行ってございます。前回の取りまとめのときに御報告したとおり、令和6年の3月に1車線の通行を確保したというのが、左の地図のところの3月15日のちょうど真ん中の矢印が一方通行ということで通行できるようになったことをもって、まずは1車線の通行確保。その後、7月17日というところの矢印ございますが、ここで対面通行が全線確保されたというところになってございまして、右のほうにグラフございますが、青い折れ線グラフが徳田大津と珠洲の市役所間の所要時間ですが、発災当時4時間近くかかっていたものが、対面通行になりました1.5時間ぐらいになったというところでございます。

その後、対面で通行できるようになった後に、8ページ目、左下8ページ目でございます。フェーズ2といたしまして、令和6年12月を目標として走行性の改善を行ってまいりました。左側の写真にございますとおり、カーブや勾配が少し応急復旧で急になつているところを緩やかにするという改良をしてございまして、令和6年9月時点で39分かかっていたところが37.4分まで走行性が改善されたというのが令和7年1月時点でございます。

その後、左下9ページ目でございます。フェーズ3といたしまして、昨年12月を目標に、令和7年内に震災前と同程度の走行性能を確保するということで改良を行ってきてございます。左側の上段の写真で申し上げれば、一部仮橋も使いまして走行性を確保したというような改良であつたりだとか、あとは、冬の前にということで除雪装置をいろいろ再配置し直したというのが左下の写真でございます。このように昨年中に震災前と同程度の走行性まで戻したというのがフェーズ3でございます。

その後、本復旧の方針・見通しについて、左下10ページに掲げさせていただいてございます。この方針につきましては、昨年3月26日に公表させていただいてございまして、左側の図にありますとおり、既存用地を活用する復旧であったり、現位置で元の状況のままに戻すというようなところを使い分けながら復旧を進めてございます。今後の見通しを昨年12月12日に公表させていただいてございますが、のと三井とのと里山空港間、あと、徳田大津から病院西の間につきましては、令和9年春までの本復旧完了を予定してございます。

その他残る区間につきましては、工事が順調に進んだ場合ということで、令和11年春までの本復旧完了を予定してございます。

以上、復旧の状況でございます。

次に、左下11ページ、盛土の緊急点検の実施状況について報告をさせていただきたいと思います。先ほど申し上げましたとおり、多段盛土が28か所崩れたということをもちまして、左下12ページでございますが、全国の緊急輸送道路を対象としたしまして、高盛土かつ集水地形の部分について点検を実施してございます。

この点検につきましては、右下のフローのとおり、机上調査から始めて、現地の踏査、調査を行った上で、その後、対策が必要なところについては、詳細な調査と一番下、対策工の検討ということを実施してございます。

高速道路直轄については完了してございまして、地方分も含めて、第一次緊急輸送道路につきましては、年度内に点検が完了する予定になってございまして、点検が終わって要対策のところにつきましては、順次、対策に着手しているというような状況でございます。

続きまして、左下13ページ、道路土工構造物の基準の見直しについて報告をさせていただきます。左下14ページでございます。これは昨年の6月26日にこの基準の改定を通知させていただいてございます。左側、紫色のところに図示されているとおり、3点ございますが、1つは、構造物の設計の初期段階におきまして、地形とか地質、また、地域の防災計画等も考慮しまして構造形式を選定するということを明確にさせていただいてございます。

また、その横でございますが、地質や地盤等の不確実性のリスクを考慮することによりまして、その後の手戻りやコスト増を緩和していくという方針も示させてございます。

下のほうでございますが、先ほどの集水地形の点検もやってございますが、排水対策もこの基準の中で明確化させていただいてございます。

あとは右側、能登半島地震とは別に性能規定の充実ということも進めてございましたが、こちらのほうも基準のほうに織り込ませていただいているところでございます。

続きまして、4点目でございます。左下15ページ、道路啓開計画の策定を進めてございます。1つは、北陸の道路啓開計画を例として説明させていただきますが、ちょうど目的の2行目にございますとおり、令和7年、昨年、道路法を改正しまして、道路啓開計画を法定化してございます。北陸圏域の道路啓開計画は、その法律に基づいた道路啓開計画として策定されたものとなってございます。

下の左側、計画の概要でございますけれども、想定地震は令和6年能登半島地震となつてございまして、その下の図にありますとおり、まず、表1というところございますが、防災拠点、丸で赤、青、緑とございますが、これを定めた上で、右の表に優先的に啓開する路線ということで、24時間以内に啓開を目標とする広域支援ルート、あとは48時間以内に目標とする青の被災地進出ルート、あと、72時間以内の被災地内ルートというのを下の地図にあるとおり具体的に設定しているところでございます。

加えて海路や空路でのアクセスにつきましては、表3にございますとおり、海路といましましては、港であったり砂浜といったものをこの地図に、上のほう、赤い矢印であったり、あとはピンクの矢印ございますが、こういった形で図示してございます。

また、空路につきましては、空港、あとはヘリポート、あと、実際ヘリが着陸できる道の駅を図示させていただいているところでございます。

右側のほう、直轄で啓開を予定する路線を明確にさせていただいてございます。右下の地図で、少し赤い太い枠、太い線でなぞられているところを能登半島におきましては直轄の啓開予定道路ということで位置づけさせていただいている間で、発動条件、地図の上段に書かせていただいているが、被災エリアのうち複数市町で震度6強以上を観測する地震が発生した場合に直轄の啓開というものを発動するという計画になってございます。

次のページ、左下17ページでございます。資機材の備蓄・調達についても定めてございます。被災量を、ちょうど真ん中の表でございますが、算出した上で、それに基づき、矢印右側、必要な資機材量を算出した上で、道路管理者及び協定をしております業団体が持っている備蓄量を照らし合わせまして、充足しているかどうかというのを確認してございます。

またこの表には記載してございませんが、アスファルトを復旧するに当たって有効な常温合材の備蓄量であったり、実際アスファルトプラント等の位置などについても地図に図

示し確認するということをしてございます。

下段でございますが、実践的な訓練といたしまして、年1回以上実施する年次計画、訓練を実施する年次計画を策定するということで訓練メニューも定めているところでございます。

右側、情報収集・伝達の体制といたしまして、真ん中に道路管理者がございますが、関係する医療関係、技術系NPO、また救命救助等の関係する関係者の連絡の体制を定めているところでございます。

最後、3／3、左下18ページでございます。啓開計画の見直しにつきましては、定期的、5年に1回見直すということを定めてございます。

また、道の駅の活用といたしまして、広域的な防災拠点のほうを明確にさせていただいているところでございます。

その下でございますが、優先啓開ルート上のリスクを整理してございまして、落橋する可能性のあるところ、盛土、法面の崩壊等の可能性が高いところを地図の上に図示させていただいているところでございます。

右上、ネットワークの課題といたしまして、今後、広域道路ネットワークの方針、拠点間を連絡する道路もしくは信頼性、耐災害性を高めていく道路等のネットワークを計画として明確にしてございます。

最後、複合災害への備えでございますが、地震・津波発生後の大雪、また大雪が加わったときの被災シナリオを明確にするとともに、能登半島におきましては、原子力災害との複合災害につきましても、原子力災害が発生したときの避難ルートの被災状況を速やかに把握するということも定めさせていただいているところでございます。

以上、啓開計画でございます。

5番目、左下19ページでございます。道の駅の関係の取組状況でございます。左下20ページ目でございますが、これは防災道の駅の考え方でございますが、広域的な防災拠点機能を持つ道の駅を防災道の駅として指定いたしまして、重点的にいろんな設備の充足の支援をさせていただいているところでございます。

次のページでございますけれども、防災道の駅、ちょうど白いところに並んでいる39駅が令和3年6月に選定されてございまして、その後、昨年5月、令和7年5月に追加で40駅を選定いたしまして、今、79駅が選定されている状況になってございます。

次のページ、左下22ページ目でございます。防災道の駅につきましては、ちょうど能

能登半島地震のときに新潟の道の駅「あらい」に物資が集積され、そこからのと里山空港、道の駅に輸送されたような使い方を想定したいろいろな取組の準備であるとか、あとは防災用コンテナ型トイレの充足、特に具体的には令和6年度補正予算で23台、令和7年度の補正予算で10台を配備する予定となっているところでございます。

また、制度といたしまして、次のページ、23ページ目でございますが、令和7年の道路法の改正に伴いまして、例えば被災地で、道の駅、災害拠点となりますので、左側にございますとおり、防災拠点となる道の駅の改築そのものを国が一部代行できるようにしたりだとか、あとは、災害時の管理を国が代行できるというような制度を設けてございます。

あとは、先ほどのトイレコンテナにつきましては、国が買って設置する部分ございますが、ほかの自治体が買うときの無利子貸付けの制度だとか、あとは占用許可の基準を緩和するということもさせていただいているところでございます。

最後の項目でございます。左下24ページ、能登半島の絶景海道の創造的復興に向けた取組でございます。左下25ページ御覧いただきまして、昨年12月に策定された方針になつてございます。石川県の関係部署と北陸地方整備局のほうで策定してございます。

大きく柱が4つございまして、1つ目、能登の魅力を「ぐるっと感動！」と称しまして、滞在型の観光の促進を目指すということ。また、2つ目に道の駅を観光客と地域の交流の場としていくということ。あと3番目は、自転車、特にサイクルツーリズムを盛り上げていくということ。あとは4点目に、風景街道といたしまして、地域の方々と交流関係人口とをつなぐような道づくりを進めることを4つ挙げているところでございます。

具体的なイメージ、左下26ページに書かせていただいてございます。例えば左上の先ほどの滞在型観光につきましては、絶景スポットといたしまして、震災を振り返ることができるような道の駅やパーキングを整備するなどといった取組をイメージとして書いていくところでございます。

右上の道の駅につきまして、例えばAI技術なんかを活用しながら、いろんな観光客の方をお迎えする準備をする、またはいろんな交通手段の結節点を目指すというようなイメージも書いているところでございます。このようなイメージを共有しながら、石川県、北陸地方整備局などが連携して、今後、この方針に沿った取組を進めていくというところでございます。

資料のほうの説明は以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。それでは、委員の皆様方から、これは報告

ではありますけども、御質問や御意見があれば承りたいと思います。

最初に、ウェブで御参加の委員の方から先にもしあれば御発言いただきたいと思うのですが、お手元の手挙げボタンか何かを押してくださいと僕のほうで見られる仕組みになつておりますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

家田先生、どうぞ。

【家田委員】 最後の風景街道とか、それから道の駅の防災化、あるいは啓開をより事前準備的なものにするというのは大変結構なことでいいと思うんですが、この3つは、これまでやってきたことの延長で、素直な延長ではあるんだけども、さして革新的なものじゃないですね。もちろん否定する必要はないですが。

それで前半のほうの話で2つ申し上げたいと思います。1つは、高盛土が能登半島地震で大変ひどい目に遭ったということなんですが、これに関して、どこの技術基準を改定するというのももちろん結構で、以前にももちろん今日のお話にあったように改定しているし、改定した後造ったところについては、今回も大変にいい性能を発揮しているんだからいいんですが、問題はその先なんですね。つまり、ここで現地調査をやって、そして問題の箇所を手を打つということになっているんだけども、基本的には盛土というのは物すごい数があるわけです。もちろん高盛土というのを何メートルで定めるか、あるいは下に水の流れがあるかどうかということで一定のフィルターは通っているんですけど、ちょっとこれは僕はまだ足りないと思うんですね。

どういうことかというと、基本的にはこの補強をやってほしい。特に阪神淡路大震災以降、橋梁については耐震補強をやってきましたので、同じような発想を高盛土、特に危険な盛土に適用するということを明瞭にうたうべきであると。ただしその際には、どこでもここでもやるということじゃなくて、十分にめり張りをつけて、これから申し上げる2つの視点から、よく絞って優先順位をつけて、特に優先度の高いものについては一刻も早く着手するということを言っていただきたいと。

どういう観点から重点化するかというと、2つだと思うんですね。1つは、交通量であるとか、あるいは被災した後の道路の復旧や復興活動上の重要性というようなもの、要するに簡単に言えば重要性です。

もう一つは、工学的な意味での問題性、ここを言っていただきたいと。例えば、同じ高規格道路でも、暫定2車線というような路線だと、壊れると一巻の終わりになっちゃうんですね。今回の能登半島もそうですけども。あるいは、さっきの盛土の基準にあるよう

な、もうちょっと限定的な意味での工学的な脆弱性、そういうような観点から、ぜひ絞るという前提で高盛土の耐震補強を着手するということを明瞭にうたってほしいと。これが1点目です。

もう1点申し上げます。それは能登半島地震のときに、孤立集落がたくさん生じたわけです。もちろんそれに対する対応として、道路啓開の計画があるわけですが、道路啓開というのは基本的には幹線道路ですし、幹線道路からだんだんだんだんだん広げていくんですね。したがって、最後に啓開が進むのは一番末端のところのことが多いわけです。

ところが、能登半島に代表されるような山地の脆弱な国道の条件のところには孤立する集落がたくさん出るわけです。そのときにどうするかというのを、能登半島地震の後、私どもも、調査の結果、提案しているんですが、これまでのように道路の政策は道路だけを考えることではなくて、孤立する可能性の高いところについては、例えばドローンで物を運べるようなちょっとした広場を道路として造るとか、あるいは道路の啓開が進むまでの間、電源とかあるいは通信が途絶えないように、そういった施設をやっぱり公共事業としてやると。そういうことによって道路の機能を補うことができる。そういうふうな発想をぜひ持っていきたい、入れてほしいと提案していたんですが、残念ながら今日の話は、単に道路、しかも幹線道路の話に尽きているというところで、やっぱり能登半島地震、大変な被害だったですから、もうちょっと全省庁的に手を打っていただく、その糸口をつけていただきたいと思います。

以上、2点申し上げました。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した。ほかにウェブで参加されている委員の方よろしいでしょうか。

それでは、対面で参加されている委員の方々いかがですか。

谷川委員、どうぞ。

【谷川委員】 谷川です。令和6年の緊急提言を受けて、これがその後どう進んだのかというのをまとめていただきまして、ありがとうございます。私からは細かい点を言うのではなくて、このまとめ方というか、確かに今の御説明の中でソフトもハードもいろいろ進んでいるんだなというのが分かりました。こういう報告をしていただいて、今の家田先生のような御指摘をいただくというのは非常に意味があると思うんですが、せっかく状況をまとめているのであれば、資料2の2ページで、もしかしたら見落としているかもしれませんけれども、例えばデータ活用による災害時交通マネジメントの高度化がどうなって

いるかとか、災害に備えた体制の強化、建設業者等の民間企業との連携はどうなっているかとか、提言の項目ごとにそれぞれ何があったのかという、全て網羅をしたほうがいいんじゃないかなと思うのが 1 つと、あと、これだけいろんなことをやってきましたということに加えて、とはいってもまだこういう課題があって、こういうことに対する対処しなきやいけないという問題意識みたいなものも書いて、それをこういった場で報告をしていただくなり、省内、あるいは関係者と情報共有をすると。それによって P D C A サイクルをちゃんと回していくという作業が必要じゃ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した。ほかいかがでしょうか。

久末先生、どうぞ。

【久末委員】 久末です。御説明ありがとうございました。今ほどの谷川委員の御指摘と若干重なるかもしれません、通し番号の 4 ページで申し上げますと、右列のデータ活用による災害時交通マネジメントの高度化辺りに関連してくる話ですが、通し番号の 21 ページ、防災道の駅を追加で指定しましたというのは大変良いことだと思うんですが、法制度と同じでどこまで周知されているかというのにかかってくると思いますので、例えばこういったものを、18 ページの標識ですかピクトグラムを少し工夫していただいた形で、今ですと地図アプリに取り込む形にして、あまり関心のない方にも知っていただくことを検討していく、それから、そういうことにも取り組み始めているのであれば、先ほどの 4 ページ辺りにはっきり明言するといった形で、あまり関心のない方にも周知することができると思いますので、その辺り、積極的に取り組んでいかれたらいいかがかと思います。もし何かやっていらっしゃるようであればぜひお伺いしたいところです。私からは、以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。ほかいかがですか。よろしいですか。

僕から 2 つコメントさせてください。今回、御報告の対象となっている、能登そのものではないんですけども、こういったリスクがある地域の対応をどう考えるかということに関する限り、防災と、それから減災と、それから最近よく言われる、事前復興計画ということがよく言われているんですけども、防災と減災については、国幹部会で議論されているような道路がどういう役割を果たすかということはよく議論されるんですけども、事前復興計画に関して、国幹部会で議論されているような道路がどういうふうな役割を果たすのかということについては必ずしも議論されていないように思うので、今回の能登の教

訓から直接反映されるものでないかもしれませんけども、その辺について、言及、検討するといいのではないかと。若干都市計画的な話も込みでのことだと思いますけども、そういった視点が大事かなと思いました。

それからもう一つは、この資料の中にもあったかと思うんですけども、こういった復興・復旧を進める上では、地域のマンパワーといいますか、がすごく重要であって、特にこういった人口が十分ないような地域では、平常時にそういった、要するに建設事業に従事されているような方々の数が少ないので、復興のときも大変それが大きな障害というか、リソースを制約していると思います。

そうすると、そういう復興・復旧に関わってくださる方々を平常時からどうやってきちんと確保するようにすることができるのか、これは国幹部会の議題とは違うかもしれませんけども、併せて御議論いただくということが大事なのではないかと思いました。

僕の感想ですので、特に御回答は結構です。

今、幾つか御質問、御意見いただいたので、もし、今、御対応できる項目があれば、御説明いただくとありがたいです。補足で説明いただくとありがたいです。よろしくお願ひします。

【道路経済調査室長】 いろいろと御意見いただきありがとうございます。特に今後の谷川委員におっしゃっていただいたまとめ方は、まさに御指摘のとおりだと思います。また、緊急提言をもう1回見直しながら、当然取り組んでいるものもございますので、また改めて整理をした上で、またこういった場、もしくはほかの場で皆様に御報告できる準備はしたいと思ってございます。

また、久末先生おっしゃられたように、いろいろな取組でも一般の方が絡むところの広報というのは確かに必要であり、防災道の駅も一部やっているところございますが、まだまだの部分もございますので、そういったところも、今の御意見を踏まえましてしっかりとやっていきたいと思います。

朝倉先生の御意見、回答不要と言われましたが、事前復興のところの道路の役割、確かにその先にあると思いますし、確かに平常時のマンパワーの確保、いろいろ建設業関係の部署とも連携しながらになると思いますが、またしっかり議論していきたいと思います。

家田先生からコメントをいただきましたところ、高盛土のところ、口頭になりましたが、今、第1次の緊急輸送道路を中心にやっているところでございますが、またその先も含めまして、盛土の強化をどうやっていくのかというところはしっかり御意見も踏まえてやつ

ていきたいと思います。

また、先ほど孤立集落のお話、家田先生からいただきましたけれども、いろんな資機材の確保みたいなところは、今内閣府が中心となって、いろいろ予算面も含めた措置を検討しているところございますので、道路が啓開できないため孤立した場合というところは、道路も関わってきますので、内閣府とも連携しながらしっかり準備を進めていきたいと思います。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。委員の方々よろしいでしょうか。

能登における復旧・復興、そんな簡単なことではないと思いますので、そのことを通じて得られる教訓、震災そのものじゃなくて、復旧・復興プロセスに関して得られる教訓も多々あるかと思うので、そういうものについても取りまとめていただいて、今後の災害に備えるということが大事かなと思いました。ありがとうございました。

どうぞ。

【環境安全・防災課長】 環境安全・防災課長の水野でございます。孤立の問題に関してでございます。家田先生御指摘のとおり、孤立については、最近、非常に重要視されているなというところでございます。道路の対応としては、孤立、発生したところについてどのように早く啓開するのかといったようなオペレーションが現在中心になっておりますが、先生からお話があったとおり、今後どのように、さらに道路という観点だけではなくて、ウイングを広げて、どのようにドローンとかを使って救い出すのか、あるいは事前に内閣府防災とも一緒に今検討しているところでございますが、孤立集落が発生する可能性があるところといったものが全国でどれぐらいあって、そこではどれぐらいの備蓄量がある、どのような対応が必要なのかといったような全国のデータベースをつくろうとしています。

そういうデータベースと道路のハード面、ソフト面といったものを組み合わせて、より充実した孤立集落対策といったものができるように検討していきたいと思っています。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、次の議題に移りたいと思います。次の議事2につきましては、全国自動車連盟より御説明をお願いいたします。

【日本自動車連盟】 一般社団法人日本自動車連盟の専務理事の野津と申します。よろしくお願ひいたします。着座にて失礼いたします。

本日はヒアリングの場にお呼びいただきまして、誠にありがとうございます。通し番号

で27ページ目以降の資料で御説明をさせていただきます。

28ページでございます。私どもの事業の概要からまず御説明をさせていただきます。ここに5つほど事例といいますか、業務の代表例をお示ししておりますが、1つはロードサービスを実施しております。先ほど能登半島地震のお話がありましたが、そういう災害の際には、特別支援隊を編成しまして、緊急物資を輸送するための道路啓開の作業をするといったようなこともしております。私ども直営の隊員を全国52支部に、拠点でいうと200以上になりますけれども、配置しております。こういう災害があると応援に入る形で手厚くして、そういう支援対応するということもしておりますし、もちろん、普段から一般の方のレスキュー要請に対応しているということが1つ目、ロードサービスでございます。

それから、ユーザー団体として、ユーザーの声を集めて、行政あるいは政治のほうへ届けるという活動をしております。専らの税制関係で要望活動を長年続けております。

それから、あとモータースポーツの振興、それから交通安全関係の活動、それから地域振興の活動、こういったような活動をしてございます。

次のページに参りまして、私どもの会員数でございます。運転免許保有者数は大体8,000万名ございますが、その4分の1に当たります2,000万人ちょっとが会員数でございまして、年々徐々にまだ伸びている段階でございます。

次のページをお願いいたします。30ページ目になります。車種区分見直しに当たっての私どもの意見ということで3点申し上げたいと思います。

まず1点目でありますが、ユーザーにとって納得感のある公平・公正な料金ということをお願いしたいと思っております。①にありますように公平・公正な車種区分としていただきたいということ。

それから②番にありますように、公平・公正な料金体系、かつ値上げをしないなど、できるだけ抑えた料金設定にしていただきたいということ。

それから3番目にありますように、変更に当たっては、変更の考え方及び徴収した料金の使途について自動車ユーザーに分かりやすく説明をして、理解・納得を得るようにしていただきたいということあります。

注のところにもありますが、車種区分の基本的な考え方というのは必ずしも道路ユーザーには伝わってないのかなというふうな印象を持ってございます。税制の要望活動のときもそうなんですが、使途ですとか、そういうことを明確にしてくれと、あるいは複雑な料

金体系はやめてくれと、そういうようなことは非常に声として上がるところでございます。

それから2つ目の地域振興、地方創生、観光振興ということで、上記の②とも関係いたしますが、高速道路料金というのは移動のしやすさということと直結いたしますので、地域振興、地域創生、観光振興の観点を踏まえて検討していただきたいと思っております。

それから、次の通しでいう31ページ目でございます。これはロードサービスを実施する立場からの意見ということでございますが、高速道路上の故障車に対する安全かつ円滑なロードサービスの実施ということで、小さく括弧書きで書いてありますが、路肩にとまっているだけでもやはり危険なことになりますので、あと、サービスエリア、パーキングエリアでも故障車がずっと滞留していますと、例えば休憩に入りたい車が休憩に入れないとこのようなこともありますので、なるべく高速道路、本線、路肩、そしてサービスエリア、パーキングエリア、速やかな故障車の移動ということをしたいと考えております。

①番といたしまして、私どもだけではないんですが、各道路会社と各種協定を結んでいる業者等に対しては、事故車等排除業務の作業に関する通行については何らかの割引をお願いできないかなと考えております。

それから②といたしまして、これは今回の見直しとは直接関係ございませんが、夜間などでなかなか入庫する自動車の整備工場ですとか、そういうところが見つからないことがままございます。こういった車を、一部ではやっていただいているんですが、インターチェンジですか料金所の管理事務所の敷地で預かっていただくようになりますと、次のところに救援に行きますので、全体として渋滞の緩和等々好影響がありますので、こういった観点でも要望させていただきたいと思います。

以上でございます。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した。

それでは、委員の方々から御質問、御意見をいただきたいと思います。先ほどと同様にウェブで御出席の委員の方々から御意見ありましたら先にお願いいたします。いかがでしょうか。

よろしいですか。ございませんですね。

それでは、対面で参加されている方々、どうぞ。

高橋委員、お願ひします。

【高橋委員】 高橋です。御説明ありがとうございました。通しの30ページの車種区分見直しに当たっての意見というところでちょっと質問させてください。先ほどの御説明

にもありましたけども、JAFさんは自動車税制等で会員さんの皆さんにアンケートを実施されていると思いますけれども、高速道路料金についてはアンケートを実施したことはございますでしょうか。

それで、①の公平・公正な車種区分、②の公平・公正な料金体系について、自動車ユーザーはどのような考え方を持っているのか、過去のアンケート等から分かることがあれば教えていただければと思います。

あるいは、先ほども御説明あったとおり、アンケートはしたことないけれども、税制要望活動等で使途を明確にしてほしいとか、複雑にしてほしくないというような、そういうところからこういったことを今回要望したということなのか、その辺をちょっと教えてください。

それから、③の変更に当たっては、変更の考え方及び徴収した料金の使途について、自動車ユーザーに分かりやすく説明をし、理解・納得を得るようにしていただきたいというのは、全くそのとおりだと思っています。

その注書きに、現状、車種区分の基本的な考え方は必ずしもユーザーに浸透していないと、可能性があると思われるとありますけれども、こういうことをJAFさんとしてお感じになっている、その裏づけとなるようなデータがあればお示しいただければと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 何人かの委員の意見を伺いますので、まとめてお願ひします。ほかいかがでしょうか。

谷川委員、どうぞ。

【谷川委員】 谷川です。せっかくなので質問いたします。資料3の4ページ目のところ、ロードサービスをする上での要望、意見というものを書いていただいています。特に2のほうなんかはそうなのかなと思いましたが、高速道路の設備面でこういう設備があったらもっとロードサービスがうまくいくと、スムーズにいくと。例えば、対面通行のところでは、特に大きな渋滞になる可能性もあると思うので、そういうところでは、例えば緊急退出路を使って出られるようにしてほしいとか、何か施設面で御要望があれば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。よろしいでしょうか。

福田先生。

【福田委員】 東京大学の福田です。31ページのところについてです。会員さんの車

両が故障した際に呼ばれていくというパターンが基本だとは思うんですけども、一方で、高速道路上では、落下物であったり、突発的な交通事故であったり、どちらかというと各高速道路会社のほうで異常を迅速に検知し、対応を行っている事案があると思いますが、高速道路会社と J A F とでうまく情報を共有したりしながら、より迅速かつ効果的に交通事故が起きたときの早期の回復などの対応もできるのではないかと思いました。そのような方向性での協働的な取組を既に行っておられるのか、あるいは、今後の可能性があるのかなどお聞きできれば幸いです。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

特にないようであれば私から 2 つほどコメントなんですけど、J A F の会員の方が 2,000 万人もいらっしゃるということは、道路ユーザーのかなりの声を反映できるということだと思いますので、既に委員の方々から御意見いただいているように、そういうふた道ユーザーの方々の声を J A F で集約していただいて、高速道路等に必要な機能として何が求められているかということを教えていただくというのも、これも大変重要なところではないかと思います。今日は特に料金だったんですけども、それ以外のポイントについても、御指摘いただくと、利用者の声を反映した道路行政という形を持っていく。のために 8,000 万人のうち 2,000 万人の数を持っておられるというのはすごいパワーだと思いますので、そういう形でまた声を集約していただくということは大変大事かなと感じた次第です。

その上で、31 ページのところについてなんんですけど、故障車や事故車等に関しては、僕の了見が狭いかかもしれないけども、原因をつくった故障車もしくは事故車が J A F さんをお呼びするための料金を全部負担するというのが筋かなと思っていて、これ特に高速道路会社が料金を割引しなくとも、そちらで話を聞いていただくのがいいのではないかと感じている次第です。

その一方で、2 つ目の一時預かり等については、高速道路会社のそういったスペースに余裕があったり、運用上特に支障がないということであれば検討していただくということがあってもいいのかしらと感じているところです。

ありがとうございました。

それでは、今幾つか御質問等出ましたので、答えていただける範囲で説明、補足でお願いできますでしょうか。

【日本自動車連盟】 御質問ありがとうございました。まず高橋先生からあったアンケ

一ト調査に基づくものかという点に関しては、実はそうはしておりませんでして、税制の調査はマクロの調査とそれからお一人お一人にメッセージを書いてもらうような、声を本当に吸い上げるような、そういうことをしていくまして、そういう意見からのある意味推測といいますか、こういう意見があるだろうというところでございます。

ただ、税制よりも、多分高速道路を使う、使わないというところは、差が人によって違うと思いますので、もしアンケートしたら少し違う結果にはなる可能性はあるかなと思っています。

税制の調査をすると、一般的にはやっぱり負担感が重いというのが多いんですけども、中には、明確な理由づけがあって払うのであれば、それは払いますよという御意見もありますし、そういう意味では説明が必要だというのが結構共通したところかなと思っております。

私どもはそういう意味で、生の声そのものを国会の先生に、いろんな意見がありますと、多いのはこういう意見ですというような具合で、ある意味ニュートラルにそのままストレートに伝えるような、そういう活動をしてきてございます。

それから、谷川先生からあった設備面のことですが、後ほどちょっと担当のほうからもしあれば説明させます。

それから、道路会社との協働ということですけども、防災訓練で一緒に協力したりですか、そういうことをしておりますし、実際に事故が発生しますと、道路交通会社のほうでまず後ろの後方啓開をしていただいて、我々が作業するとか、そういうこともありますし、逆に我々だけで後方啓開を1台置いて作業をするというパターンもありますけども、いずれにしても後方啓開のところが一番大事でありますと、そういう意味で、協力しながらやっております。

落下物の情報等々は、後ほど担当から御説明させていただきます。

それから、朝倉先生からもありました、声を集約という意味では、おっしゃるとおりかと思います。いろんな形で、「J A F M a t e」という冊子をお送りしたりとか、あるいはメールを使ったアンケートとかもありますので、そういうことをちょっと検討してまいりたいと思います。

それから、牽引車の料金負担というところ、ごもっともかなというところはございまして、ただ以前はこれ実はやっていただいていた時代がありまして、ただこれは全くお恥ずかしい話なんですが、私ども、不正利用もあって、それが原因でなくなったのかどうか分

かりませんが、なくなつたという経緯がございます。

今、会員の方は4,000円の会費を払うと、基本無料でサービスを提供すると。かかつた実費は請求するということにはなつておりますが、できることならば、していただけるとありがたいというようなところであります。

補足があれば。

【日本自動車連盟】 J A F ロードサービス部の足立と申します。2点補足させていただきます。まず設備面の部分ですが、2点ございます。

1つは、避難場所です。路肩で停止している場合、受付の際に危険ですので、ガードレールの外でお待ちくださいという案内をしておりますが、それに適した場所がないケースというのも多々ございます。そのような場合に、避難場所が確実に、何百メートル毎でも結構ですので、あれば良いと思います。

もう1点が、多人数乗車している故障車に出動した場合です。2名まででしたら、レッカーカー車や積載車の横に乗っていただけるんですけども、3名以上乗られているケース、最近ミニバンが多いですので、そういういたケースも多く、その場合に、残った方が安全な場所に乗れないという問題がございます。ロードサービスの提供会社側で移動するというのは、旅客運送事業法などの関係でできないと思いますので、道路管理会社様等で何か移動手段を用意できると非常に迅速な作業につながると思っております。

もう1点、落下物の件ですけども、こちらにつきましては、現在、車両に無線機がついておりますので、この無線機で弊連盟のロードサービスのコールセンターに連絡をして、コールセンターから道路管理者等に連絡をして連携はしております。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

それでは、ほかにもし補足、追加の御質問、御意見等なければ、以上で議事2についておしまいにしたいんですけど、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、ほかに質問がございませんということですので、以上をもちまして議事2は終了ということにさせていただきます。日本自動車連盟、野津様におかれましては、ここで退席されます。お忙しいところありがとうございました。

【日本自動車連盟】 ありがとうございました。

【朝倉部会長】 それでは、続きまして、議事の3です。本州・九州連携に関わる道路

交通の現状と課題につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 それでは、資料4の左下33ページ以降を説明させていただきます。34ページ、左下御覧ください。本州・九州をつなぐネットワークにつきましては、高速のネットワークとして関門橋、あとは一般国道として関門トンネルがございます。地図を見ていただくと、本州・四国間は今3本のルートでつながっているというような状況でございます。

このうち関門橋についての現状を次のページ、左下35ページに記載してございます。関門橋は昭和48年に建設されていますので、ちょうど開通後52年が経過しているという状況でございます。1日当たり約3万9,000台の交通が通ってございます。右に絵がございますが、つり橋になってございまして、真ん中の主塔の間の距離が約1キロということになってございます。左下に通行止めの状況を書かせていただいてございます。台風や雨等の気象の関係での通行止め及び事故による通行止め等がございます。

右側に直近10年の通行止めの回数をつけてございますが、関門橋のほうは10年で22回というような状況になってございます。

続きまして、次のページ、関門トンネルの現状でございます。関門トンネルの建設時期は、関門橋より早い昭和33年ということで、開通後67年が経過してございます。日当たりの交通量は今約1日当たり2万5,000台ということになってございます。関門トンネル、大分建設から年数がたってございます。あと、海の下にあるというところもございまして、老朽化に対する大規模修繕工事をこれまで計5回の期間にわたって実施してございます。1年当たり73日間、平均して全面通行止めということで工事のほうさせていただいてございます。

右下、大規模修繕工事の具体的な事例としては、床版の取替えであったり、トンネルの剥落対策等をさせていただいているところでございます。

また、落下物とか故障車等が発生したときも通行止めになるということで、非常に落下物による通行止めが多いと伺ってございます。

次のページが関門橋、関門トンネルの両方を合わせた交通量の推移をグラフにしてございます。赤い棒が関門トンネル、青い棒が関門橋ということになってございまして、御覧いただきますと、コロナでへこんでいる部分を除きますと、ほぼ横ばい、合計すると約6万4,000近くでここずっと推移してきているという状況でございます。

他方、それぞれの割合を見ますと、だんだん関門トンネルの割合が下がってきていると

ということで、赤い折れ線グラフを入れてございますが、現在、関門トンネルがうち約4割というような状況になってございます。

下のほうにこれまでのそれぞれのルートの料金を書かせていただいてございます。関門トンネルは今160円ですが、今後、230円、6月より上がる予定となってございます。

その次に、本州と九州の間の交通流動についてまとめさせていただいてございます。左下38ページ目でございます。左側に関門橋、関門トンネル、それを利用する交通の発着がどこにあるかというところを横の棒グラフで示させていただいてございます。関門橋の場合、山口県と福岡県の間を行き来する車が43%ということで、それ以外、より福岡以南もしくは山口以東に行っている車が全体の6割ということになってございます。

それに対しまして、関門トンネルでございますけれども、両県、山口県、福岡県の行き来が77%ということで約8割。関門トンネルのほうはどちらかというと近距離交通を担っているというところでございます。

ちなみに、フェリーも含みます九州から本州、四国に、北海道に行っている車の量というのが左下日本地図にございますが、1日当たり平均で7万台のうち近畿以東に行っている車が全体の約3割ということになってございます。

右側、地域的に見た分析になってございまして、下関市街地と小倉の市街地の間、ふだん通勤・通学でそれぞれ行き来している人の数が約9,000人、1日当たりということになってございます。

続きまして、通行止め時の影響を少しまとめさせていただいてございます。左下39ページ目でございます。令和2年7月豪雨の際に関門橋が16時間通行止めになってございます。このため関門トンネルに交通が集中いたしまして、小倉駅から下関駅間の移動時間、右上の棒グラフでございますけれども、平常時37分のところが、プラス2時間半の182分かかったというところでございます。当然通れる車の量減りますので、その下の棒グラフですが、通常、16時間、通行止めの時間で大体通っている車が、通常時3万台強あるところが1万7,600台と約4割減少ということになってございます。これは豪雨による通行止めでございます。

次のページが、左下40ページが令和4年9月の台風の通行止めの状況でございます。豪雨よりは台風のほうが事前に来るということが分かっていますので、最終的に影響が少し小さい形にはなってございます。このときは34時間通行止めになりまして、移動時間につきましては、右上の棒グラフにありますとおり、プラス40分。あとは皆さん、出控

えというか、使わないように仕事や生活を変えられた方がいたと思いますが、交通量につきましては逆に7割減少することによって、少し渋滞が雨のときよりは少なかったというところでございます。

次のページはさらに直近の事象でございますが、昨年8月の豪雨におきましても通行止めが生じてございまして、これは令和2年のときと似通ってございまして、18時間50分の通行止め、移動時間といたしましては、右上、やはり2時間半ぐらい余計にかかったということで、交通量も4割減少というような状況でございます。

次の42ページ目以降、少し産業等の状況を整理してございます。まずは自動車関連でございますけれども、九州は左上の円グラフにありますとおり、生産台数全国の約1割という中で、左下の地図でございますが、自動車の部品、また完成車も含めまして、海峡を渡ってやり取りされているというような状況でございます。

また、右側の円グラフは北九州市の製造品等について分析してございまして、ちょうど製造品の出荷額、「N=」と書いてございますが、約2兆あるうちの鉄鋼、金属等の重量物が4割を占めていまして、これらを運ぶルートというのは、閑門橋を利用している車が8割、このためにトレーラー等の特殊車両が非常に多いというような状況になってございます。

続きまして、半導体に関する状況を43ページにまとめてございます。九州全体、半導体により生産される集積回路の生産金額がここ10年で約2倍、約1.3兆まで増加してございまして、日本の全体のシェアの48.5%、約半分ということになってございます。TSMCのJSIMの第一工場が建設済みで、今、横に第二工場の建設が始まっているというところでございます。

熊本のTSMCのみではなくて、九州7県の合計の設備投資計画、右側のほうに数字を挙げさせていただいてございまして、昨年9月末時点の計画立地協定に基づくものでございますが、7県合計で162件、投資額、約4.8兆円超というような状況になってございます。

続きまして、左下44ページ、農業でございます。下の図の左上、円グラフで示してございますが、農畜水産物の産出額の九州の割合、全国の2割となってございます。2割生産しているうち、右の帯グラフでございますが、約4分の1が本州方面に出荷されているというような状況になってございまして、やはり通行止め等による輸送の遅れが信頼低下につながるなどの生産者さんの声も聞かれているところでございます。

続きまして、少し地域的な話になりますが、左下45ページ、少し観光についてもまと

めさせていただいてございます。下関周辺、小倉周辺に観光資源、広く分布してございますけれども、下関の市街地から小倉都心を移動しようとすると、左下でございますが、関門橋、トンネルを経由しまして、直線距離の約2倍今かかっているというところで、この両都市間を行き来するときはそういうガイカンがあるということと、先ほどの通行止め等によって渋滞が発生しますと、観光に非常に大きな影響があるといったところでございます。

次のページ、左下46ページがちょうど平成28年熊本地震の際の状況でございますが、本州から熊本に自衛隊の支援車両が多数通ってございまして、山口県の調べていただいた結果によりますと、約7,000台の自衛隊車両が関門橋もしくは関門トンネルを通って熊本の被災地に支援に行ったというような状況でございます。

以上、ここまでが今の本州・九州間の現状、課題について整理したものでございます。

次の左下、47ページ以降、下関北九州道路の状況について御説明させていただきます。ちょうど下関北九州道路、関門海峡を渡る路線の計画になってございまして、延長は約8キロ、幹線4車線、昨年12月に都市計画決定がされたものでございます。

次のページ、左下48ページに今までの経緯を少し書かせていただいてございます。ちょうど平成20年の3月に一度、海峡を横断するようなプロジェクト、右側に地図がございますが、これらのプロジェクトについては個別の調査は行わないとされた後、平成25年以降、自治体による調査が開始されまして、既存の関門港・関門トンネルの代替路の確保等の課題等についての議論がなされてきております。

その後、ゼロベースで必要性が再整理されまして、平成31年4月、国による調査が始まりまして、その後、ルート・構造を決める計画段階評価を経て、都市計画プラス環境アセスメントの手続が令和7年、昨年の12月に終わったというようなところでございます。

次のページに、左下49ページでございますが、下関北九州道路の概要といたしましては、先ほど全長8キロのうち海峡部が約2キロというところで、つり橋を予定してございます。

先ほどのルートを検討する計画段階評価時の概算の事業費といたしましては、令和2年時点で約2,900億から3,500億となってございますが、その後、物価・資材高騰等ありますので、またそれを増額する見込みというようなところでございます。

下関北九州道路のネットワークについて、左下50ページに記載させていただいてございます。下関北九州道路につきましては、南側は北九州の都市高速に接続するような形に

なってございます。下関側につきましては、過去、有料道路で今無料になってございます
旧彦島有料道路につながりまして、その後、一般道を経由して今下関インターにつながる
ようになってございます。

関門橋と同じく、九州縦貫、中国縦貫につながるような路線になってございますので、
関門橋を経由するルートの代替路として機能することが期待されているというところでござ
ります。

このルートを考えた上で、料金を少し 5 1 ページに整理をさせていただいてございます。
中国道のほうの山口県の小月インターチェンジ、右上のところから左下にございます九州
道、福岡の鞍手インターチェンジの間の料金を少し試算したものになってございます。ち
ょうど水色のルートでずっと行く九州道経由、紫色の箱でございますが、6 1 キロ、普通
車ですと 1,820 円となってございます。

一部、北九州高速を経由しまして関門橋を使うルート、ちょうど黄色っぽいルートでござ
りますけれども、失礼しました、緑の太線で塗ってあるルートでございますが、北九州
高速経由というところ、6 1. 1 キロで 1,650 円。これは北九州高速が、左上の表にござ
りますとおり、今均一料金 520 円になっているというところも影響しているところでござ
ります。

下関北九州道路につきましては、当然まだ料金決まっているものではございませんが、
仮に今の関門橋の現行料金水準 24.6 円と同じ水準として試算した場合、下関北九州道
路及び北九州高速を経由いたしますと、距離的には 50 キロということで短くなります。
普通車の料金といいたしましては、先ほどの無料区間の部分も含めまして 1,760 円とい
うところでございます。

次のページ、左下 5 2 ページでございます。海峡部の構造につきまして、先ほども申し
上げましたとおり、約 2 キロの長大橋梁となる見込みになってございまして、国内におき
ましては、明石海峡大橋の次に長い橋梁になるという見込みになってございます。

ちなみに、主塔の間の長さ、支間長が 1 キロを超えるつり橋は、本四の来島海峡大橋、
1999 年に完成したものが最後になってございますので、ここ二十数年以上建設事例が
ないというところでございます。また、海の上ということもございますし、今後、維持管
理についてはいろいろ高度な技術等が必要になってくるというところを想定してございま
す。

5 3 ページに、ここから先が案になってございまして、今後の進め方に関する案を御説

明させていただきます。今まで御説明させていただいた現状と課題が少し黒色で書かせていただきございまして、3つ目のルートができるという中で、まず、赤の1つ目の矢印でございますけれども、本州・九州地域の現状や将来像を踏まえた上で、本州・九州間連携の重要性を明確にするとともに、既存のネットワークを含む3つのルートのうちの1つとして、下関北九州道路のルートがどのような役割を果たすのかというのを明らかにしつつ、その上で、この3つのルートを効率よく利用するための工夫を検討すべきではないかというところを課題として設定してございます。

2つ目に②でございますが、1つは、先ほど申し上げたとおり、長大橋であり、事業費も大規模なものになっていくというのと、もう一つ、この整備に当たりましては、地域の地方自治体等の皆様から利用者負担を前提とした有料道路事業をしっかりと活用してほしいという要望をいただきござります。こういったことも踏まえまして、②の赤い矢印、上でございますが、有料道路事業導入に当たっての利用者負担の在り方の検討、及び、全体のコスト、建設だけではなく管理を含むコストにつきまして、それを考慮しつつ品質向上とか施工の効率化等の検討をしていく必要があるのではないかと考えてございます。

このような課題も含めまして、一番下の枠、今後の進め方でございますけれども、本州・九州地方の地域的な利用実態などに即した視点が必要である中で、地元に精通した有識者の先生も加えさせていただき、道路管理者等のヒアリングを重ねて議論を進める必要があるのではないかという進め方の案を作成させていただいてございます。

最後、左下54ページ、検討体制の案でございます。本日、国土幹線道路部会で御審議いただくところでございますが、今後、案といたしましては、仮称でございますが、本州・九州連携の小委員会を国土幹線道路部会の下に立ち上げさせていただきまして、現状、課題、またネットワークの在り方等について議論を深めていただく。その際、議論の途中で、適宜、この部会に報告させていただき、意見をお伺いしながら、この夏、次の令和8年夏頃にこの基本方針のようなものを取りまとめていくというような案を作成させていただけてございます。

説明のほうは以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。それでは、委員の皆様方から御意見をいただきたいと思います。最後、53ページのところに今後の進め方について事務局のお考えを示していただいていますので、これについて主に意見をいただければ幸いですけれども、もちろんその前段となります現状分析等につきましても、御意見、御質問があればお願ひ

したいと思います。

先ほどと同様にまずウェブで参加の委員の方々から先に御発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

どなたもなさそうですか。

太田先生、小林先生の順でお願いします。

【太田委員】 太田でございます。3ルートができるということなので、それをうまく活用しなければならないと思います。過去はいろいろ経緯があって、トンネルは償還が終了した時点で本来、無料開放ということだったのですけれど、かなり漏水がひどいということで、維持管理有料という形になっています。今の橋は全国ネットワークの1つということです。

今度の新しい橋については、まだ事業主体が決まってないし、スキーム自体はこれから検討するということになっています。

ただ、完全ではないですが、3つのルートが代替的であるということですので、料金についてもいろいろ工夫をして、ぜひバランスよく使えるようにするべきです。そのときは、維持管理有料だから、トンネルはそのまま安くというよりも、代替ルートができればそれだけ混雑も緩和されるというような効果もあるわけですので、サーチャージをするというようなこともありましょうし、効率的に使う工夫を検討していくべきだと考えます。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。小林先生、お願いします。

【小林委員】 2点だけ申し上げたいと思います。1点目は、事業スキーム、これから検討ということですけれども、特定の事業スキームありきという形ではなく、いろんなスキームのイノベーションもありますし、それから、料金政策ということも併せて、代替案を作成し、その優劣を検討しながら、最も望ましい事業スキームの構築を目指していただきたいと思います。

2点目は、海峡架橋の特殊性に関してですが、普通の橋梁と異なって苛酷な環境に置かれます。既に海峡架橋は、建設されてはおりますけれども、いわゆる新しい海洋架橋の建設がストップしていた、検討がストップしていたということもあり、例えば防食技術などその後の技術革新の成果が海峡架橋の技術基準として反映できていない。そういうことも併せて検討を進めていただきたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。ほかいかがでしょうか。ほかにウェブで参加の委員の方、御発言ありますか。よろしいですか。

それでは、対面で参加されている先生方。久末先生、どうぞ。

【久末委員】 久末です。御説明ありがとうございました。今出ている通し番号 53 ページの矢印の一番上のところに関わると思うのですが、この道路の役割をどのように位置づけるかというところで、九州側の入り口に当たる福岡県の話になります。博多は、ここ最近、アジアの都市ランキングで 20 番台に入ってくるほどの大変な急成長都市になっておりまして、実は道路だけの話ではなく、博多、それから福岡県を日本全体としてバックアップあるいはサポートしていく、ブランド力を底上げしていくという意味でも非常に大きな役割があるのではないかと思われます。

35 ページ、36 ページで出てきたように、トンネルですか関門橋ができた当時というのは、昭和 30 年代、昭和 40 年代、今のような状況、博多がここまでアジアのトップ都市に上がってくるというのが想定されてない時代でしたので、ここはぜひ考慮すべきではないかということと、それから太宰府、例えばですけれども、九州国立博物館など、文化財がアジアトップレベル、さらに世界トップレベルのものを収蔵しております。そういった面で、観光ですか、先ほどの話につながりますが、ブランド力といったものを考慮すると、そういった面からもこの道路というものは捉えることができるので、位置づけというところに加えることができるのではないかと思っております。

大阪発着の仕事で九州へ行きますが、やはり脆弱性ですね、なぜここだけでつながっているんだろうというのは、都市の急成長を考えたときに、補うべきではないかというのは日頃思っておりましたので、そういった意味で代替ルートとして加えていくというのは大変有意義な選択ではないかと思いました。

私からは、以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

福田先生、どうぞ。

【福田委員】 九州・本州連携という観点からいいますと、今回の下関北九州道路の開通により、門司エリアを通過せずに直接下関市と小倉地域が短い距離で結ばれるということで、いわゆる北九州工業地域と下関側とが直結し、両方エリアにまたがる統合した経済圏的なものができる可能性もあると思います。こうした観点から、地域開発効果がうまく発揮できるような事業・関連する仕組みづくりを行っていただけたといいと思います。

若い頃にヨーロッパのデンマークに留学していたことがあり、ちょうどコペンハーゲンとスウェーデンのマルメを結ぶオーレサン・リンク（海峡大橋）が開通しました。スウェーデンに住む人々がデンマークで働くといった、経済統合・圏域形成がうまくいった事例だと認識しています。北九州市も人口減少が進む中、今回の道路整備を通じて、オーレサン・リンクのような地域開発が進む形を期待します。

【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。

谷川さん、どうぞ。

【谷川委員】 谷川です。確かに今の九州の経済規模から考えて、今のトンネル等で足りるのかというのは、そうかなと思います。今後検討するに当たって、ぜひいろいろ多面的に調べていただけたらと思うんですが、単に関門海峡をどう渡るかという話ではなくて、九州と本州の物流とか人の流れとかが道路だけじゃなくて具体的にどうなっているのかと。例えば船で鹿児島のほうから大阪のほうにこういう便があるとか、輸送がこういうふうになっているとか、あるいはJR貨物が鉄道でこういう輸送をしているとか、あるいは物流の2024年問題がありますので、トラック輸送が今どうなっているのか、人手不足がどうなっているのか。そういう物流全体の中で、なぜこれが必要なのかどうか、あるいは役割分担をどうするのか、ほかの輸送機関との連携をどうするのか、そういうことを検討すべきかなと。その上で、想定事業費2,900から3,500億円というのが大幅に上がるということなんでしょうから、それに見合うだけの価値があるのかどうかというのを検討していただければと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。ほかよろしいですか。

私が2つほどコメントいたします。53ページに書いていたいことは、すべきではないかというところについては、すべきであるというふうに、全体を通して基本的にはそういうふうに理解しています。その上でですけども、2つなんですが、1つは、既に都市計画決定をしていただいているということなので、都市計画決定をしていただいたときの道路の役割と、それから今後どういうふうにこの道路を造っていくかということの中で出てくる役割とが十分整合を取った形で議論していただくべきだと思います。

つまり、地元はこういうふうに使われるということを前提に都市計画決定しているんだけど、ややそこから上にかぶせてまた別の使い方をなんていふことになると、ちょっと調子が悪いので、これまでの議論との整合性、これまでの議論というのは、都市計画決定に

至る議論との整合性を取った形で議論を進めていただくのがいいのかなと思います。特に広域的な利用ということを意識されてこれから議論が進んでいくと思うので、その点についての配慮が大事かなと思いました。

それからもう一つは、全然別のポイントで、この交通需要に関するところなんですが、棒グラフがあって、大体1日、六万四、五千台の利用があると。これはほぼ平成8年ぐらいから横ばいになっておりまして、今に至るまで、これは需要が伸びてないというふうな見方もできるけれども、もしかすると、橋とトンネルがボトルネックになって、容量が抑えられてしまって伸びてないという、利用が伸びてないという見方もできるので、六万四、五千台が大きく変化していないということについての、その背景に何があるのかということもよく見ていただく必要がある。そのことは将来を考える上でも大きなポイントで、つまり、この橋がもしできると当然誘発される交通が相当あると思うんですけども、それが抑えられている6万5,000台の上にそういったものが乗っかってくるわけだけど、それがどれくらいあるのかということを見定める上でも、その分析はすごい大事で、既存の需要予測の方法でそのままやっちゃうと、そんなに大きな需要はありませんみたいなことにもなりかねないんですけども、でも、誘発需要が出る可能性があって、逆に誘発需要がうまく出てきて、そのことによって地域が活性化するようにこれを使うということを考えていただくということが大事かなと。そのための検討をしていただくということが大事かなと感じている次第です。

それでは、今、幾つか御意見、御質問が出ましたので、補足の説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 様々な御意見いただきありがとうございます。太田委員からいただきました料金については、このエリア、近畿圏に負けないぐらい料金が実は複雑になってございまして、本当にいろんな検討をしていかないといけないと思っていますので、ぜひ小委員会でもいろいろ御意見をいただきながら、料金の細部は別として、どういう方法を目指していくべきかというところをしっかりと方針に入れられるように進めていきたいと考えてございます。

あと、小林委員から2ついただきました。事業スキームの構築につきまして、構築に必要なネットワークの役割だとか、また負担の在り方というところをぜひ小委員会で議論をいただきたいなと考えてございます。具体的な事業スキームにつきましては、やはり参画してくる主体の意思等もございまして、これはどこまでちょっと議論できるかと。逆に言うと小委員会でどこまで扱うべきかというところは、少し委員の皆様に相談させていただき

ながら進めていきたいと考えてございます。

海洋架橋についても、小林委員おっしゃられたとおりでございますので、事務局でも最近の技術の推移等を調べるとともに、この小委員会におきましてヒアリングを進めていきますので、その中でも少し海洋架橋の技術にも触れながら御議論いただきたいと考えてございます。

久末委員から後背地の博多や太宰府などの都市の特質、その他も含めましたこの路線の位置づけの議論、また福田委員からも地域開発効果を含めてというところをいただいてございます。これらにつきましては、事務局でしっかり整理した上で、ぜひヒアリングの中でも、地元の自治体だとか経済団体もいらっしゃっていただいて、地域の実情を踏まえた上での路線の役割等々の議論ができるようにしっかり進めていきたいと考えてございます。

谷川委員からほかのモードも含めた九州とその他のところの移動、人流、物流に関する分析というところ、アドバイスいただきましたので、しっかりその辺り、物流の人手不足等も踏まえた上で、これらの状況を整理して、どういった、この路線、その中に必要性はどうなのかというところをしっかり議論していきたいと考えてございます。

最後、朝倉部会長からいただいた御意見でございますが、一応都市計画の手続を進めるときのパンフレットには、やはり地域としての必要性と広域的な必要性が2つ併記してございました。ただ、都市計画の中での細かいいろんな議論というものは我々承知してないところもございますので、ぜひこの都市計画に携わられた、具体的には北九州市だとか山口県からいろいろ御意見聞きながら、これらの経緯も踏まえてしっかり検討できるようにしていきたいと考えてございます。

最後の交通需要のところは、まさに我々の専門分野でございまして、しっかり六万四千、五千台の横ばいというのが何を意味しているのか、しっかり分析した上で議論していくだけるように準備を進めていきたいと思っております。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。委員の方々から何か補足、追加で御質問、御意見ございますでしょうか。ウェブで参加の先生方もよろしいですか。

ありがとうございました。それでは、ほかに御質問等ないようでございます。

それで、1個だけ決めないといけないことがありますて、一番最後のページにあります仮称本州・九州連携小委員会という、これなんですけども、これは当部会の下に本州・九州連携小委員会を設置して進めるということにしたいわけですけども、そういうふうに進

めるということにつきまして、委員の皆様の御異議はございませんでしょうか。ないとは思うんですけど、よろしいですか。

ありがとうございました。それでは、異議がないと認められますので、国土幹線部会として本州・九州連携小委員会の設置を承認することにさせていただきます。

本州・九州連携小委員会の設置に向けて、事務局においては必要な手続を進めていただくようお願い申し上げます。

では、以上で本日予定された議事は以上ですので、議事進行を事務局にお戻しします。

【総務課長】 長時間にわたる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。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

——了——