

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会

第5回本州・九州連携小委員会

令和8年7月16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国土幹線道路部会第5回本州・九州連携小委員会を開催させていただきます。

皆様、本日は御多忙の中、御参集いただきまして、誠にありがとうございます。進行を務めさせていただきます国土交通省道路局路政課長の野口でございます。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、御発言の際は手挙げ機能を御活用いただくなど、円滑な進行に御協力のほどよろしくお願いいたします。

また、御発言の際はマイクのミュートを解除いただき、それ以外の際はマイクをミュートにさせていただくようお願い申し上げます。

なお、会場で御出席の方におかれましては、御発言の際にお手元のマイクのトークボタンを押し、ランプが赤く点灯してから御発言をお願いいたします。御発言終了後は再度トークボタンを押し、ランプを消灯させてください。

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申し上げます。

【道路局長】 道路局長の沓掛でございます。本日はお忙しい中、羽藤委員長をはじめ委員の皆様方には、この本州・九州連携小委員会に御出席賜り、誠にありがとうございます。日頃から道路行政にも多大なる御理解と御支援をいただいていることも重ねて御礼申し上げます。

さて、2か月ほど前になりますが、この委員会、前は全日本トラック協会、それから日本橋梁建設協会、さらには本州四国連絡高速道路株式会社から、周辺の物流の状況、あるいはつり橋を含めた長大橋の維持管理の在り方等々についてヒアリングを行いました。また、委員の先生方には、5月15日それから6月8日に、御多忙の中、現地を御視察いただきまして、現地の状況をつぶさに御確認いただき、貴重な御意見をいただきましたこと、改めて御礼申し上げたいと思います。

本日は、下関・北九州地域における有料道路の維持管理、あるいは交通の特性、利用実態などについて、西日本高速道路株式会社の経営企画部長の田中哲也様、また、福岡北九

州高速道路公社の理事長、荒瀬美和様から、いろいろと御意見をお伺いしたいと考えております。

限られた時間ではございますが、忌憚のない活発な議論をお願い申し上げて、私の冒頭の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【路政課長】 カメラ撮りはここまでとさせていただいておりますので、報道関係の方は御退出の御協力をお願いいたします。

なお、道路局長は、ほかの公務の関係で大変恐縮ではございますが、途中での退出とさせていただきます。

本日の小委員会の議事につきましては、社会資本整備審議会運営規則第7条第1項により公開といたしております。

また、委員の紹介につきましては、資料1の委員名簿のとおりとなりますが、羽藤委員長、小澤委員、小林委員には対面で御出席いただいております、大串委員、戸田委員、根本委員、円山委員、渡邊委員にはウェブにて御出席いただいております。齋藤委員におかれましては、御欠席との連絡をいただいております。

本日御出席いただきます委員の方は8名となり、委員総数9名の3分の1以上でございますので、小委員会運営規則第1条による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

本日の議事内容は配布または事前にお送りさせていただいておりますが、議事次第、議事1として関係団体へのヒアリング、議事2として報告事項でございます。

それでは、以後の議事の進行は羽藤委員長にお願いしたいと思います。羽藤委員長、よろしくお願いいたします。

【羽藤委員長】 どうも御説明いただきましてありがとうございます。

いよいよ第5回ということでございますけれども、本日の進め方といたしましては、議事1として西日本高速道路株式会社の田中様より御説明いただいた後、委員の皆様から御意見をいただきます。その次に、福岡北九州高速道路公社荒瀬様よりさらに御説明いただきまして、その後委員の皆様から御意見という形で進めさせていただき、最後に、前回、先日現地視察を行いましたので、その結果についても事務局様から御報告いただきまして、議事2とさせていただければと思っております。

それでは、まず、資料2につきまして、西日本高速道路株式会社田中様より御説明をよろしくお願いいたします。

【西日本高速道路株式会社（田中）】 改めまして、NEXCO西日本経営企画部の田中と申します。本日はよろしくお願いします。

それでは、資料2を見ていただきまして、1ページのほう、本日御説明する内容になってございます記載の項目に沿って説明をさせていただきます。

2ページを御覧いただきまして、会社概要です。簡単に説明させていただきますけれども、営業中の3,625キロの維持管理、それから新設、新規の建設は72キロの事業を担っております。従業員はグループ全体で約1万6,000人というところでございます。

3ページのほうを見ていただきまして、御存じのように、当社は高速道路会社法に基づきまして設立されておりました、特殊会社ということでございます。国土交通大臣の許可を受けて、道路事業を営んでいるということでございます。また、右の図にありますとおり、機構との協定に基づきまして、資産・債務の引渡し、それから賃借料の支払いを行っているということでございます。なお、新たな資産形成を要します建設、それから特定更新事業などにつきましては、自己資金で調達しているということでございます。

4ページを御覧いただきまして、ここからはNEXCO西日本の取組を簡単に説明させていただきます。民営化以降、図に示しております緑の実線、それから右側に表もございますけれども、289キロの新規の道路を建設、完成させております。

5ページを見ていただきまして、先ほど申しました289キロにおいては約140橋の橋梁がございまして、様々な地形条件に対して、最適な橋梁形式等を検討しまして建設してきたということでございます。これらの橋梁につきましては、国内外で多数の表彰もいただいているところでございます。現在も、新名神など、72キロの新規建設を担当しております、現在、現場では100名程度の土木技術者がその事業に従事しているという状況でございます。また、4車線化、更新事業などもございまして、こちらも現場で110名程度の土木技術者が、日々事業に取り組んでいるという状況でございます。

6ページのほうを御覧いただきまして、橋梁技術に関する取組でございます。建設、維持管理、災害時の緊急対応など、幅広い分野で我々の技術を発揮しているというところでございます。

ここに上げている3つの例でございますと、左から、既設橋梁に挟まれた非常に狭小な区間での橋梁の拡幅工事、それから真ん中にありますが、鋼橋の防食性向上のために金属溶射というものをいち早く取り入れてございます。一番右側、こちらは関空連絡橋にタンカーが衝突した際の対応ですけれども、グループをあげて非常に迅速に対応しまして、

早期の復旧にたどり着けたということでございます。

また、技術力向上、それから技術者の育成にも取り組んでおりまして、橋梁技術に関する委員会等には多数の技術者を派遣しております。それから、橋梁補修技術・開発・工事・設計・調査など、グループ内で内製化してできるように、そういったグループ会社も保有しているということでございます。

では、7ページのほうを御覧いただきまして、これは道路管制の例でございます。我々は24時間365日、道路を管理しておりますけれども、定期巡回やCCTVカメラなどをもちまして、道路の異常を迅速に把握した上で、お客様に情報提供、それから関係機関への情報提供した上での連携といったところに取り組んでいるということでございます。管制センターにつきましては我々4支社ありますけれども、全ての支社に1つずつあるということで、各エリアを一括管理しているというところでございます。万が一、災害等で管制センターの機能が損なわれた場合には、別の管制センターでその機能を受け持つということで、相互のバックアップ体制が取られているということでございます。

それから、維持管理等々の効率化のために、DXなんかに最近力を入れ始めたというところでございます。

では8ページのほうを御覧いただきまして、危機管理の体制でございます。本社・支社・事務所の縦の連携に加えまして、支社間・事務所間、これは横の関係になりますけれども、縦横の連携をしっかりとしていこうということで、そういった体制を構築しております。それから、他の道路管理会社、関係機関とも協力体制を日々構築しておりまして、共同で防災対応訓練などをやっておりまして、非常に強い関係にあるということでございます。

9ページのほうを御覧いただきまして、実際に災害が発生した場合の対応でございます。大規模災害等が発生した場合には、NEXCO西日本グループ全体で人員や資機材等を集中投入しまして、早期の復旧に当たっているということでございます。例としまして、平成28年の熊本地震では九州支社管内の高速道路が非常に大きな被害を受けましたけれども、九州以外のエリアから人員等を派遣しまして、早期の復旧につなげたということもございます。結果として、本震の12日後には一般に交通を開放できたというところでございます。また、別の取組としまして、一般道で被災するケースがございます。一般道が通行止めになった場合には並行する高速道路を無料開放するという措置も取りながら、地域の復旧等の支援も行っているというところでございます。

続いて10ページです。また話題が変わりますが、入札契約方式の取組です。工事の

内容とか規模によりまして、我々は様々な入札方式を取っております。その中の一つに、技術的難易度が非常に高い工事については、施工業者等々の能力といいますか専門的な知識や技術力を設計段階から反映するということを目指しまして、技術提案・交渉方式を導入しております。この方式では、コンサルタント会社と建設会社のJVによる応札も可能というルールにしております。設計に当たりましては施工方法だけではなくて、我々のこれまでの維持管理のノウハウなんかも反映して、将来的に維持管理しやすい、そういった道路設計をするように心がけているというところでございます。

ここに紹介しているのは、中国道における更新事業の例でございます。この区間は一般道とモノレールに挟まれた非常に狭小な区間になっておりまして、大型のクレーンが据付けできないということで、施工業者からの提案等も受けまして、桁下でまず部材等を組みまして、これをジャッキアップして架設していくというような工法を取りました。おかげで現地は非常にスムーズな工事が進んだということになっております。

続いて、11ページでございます。これは地域連携、地域の新しい魅力づくりというところですけども、我々西日本各地で取り組んでいるところでございます。ここでは、関門地域の事例を2つ紹介させていただきます。

一つは、関門橋及び関門トンネルにおけるインフラツーリズムですね。令和7年度は約570名の皆さんに現場を見ていただいた、御案内したということでございます。

それから2つ目でございますけれども、これは御当地の情報を紹介する番組、「関門ON AIR」というものを配信しております。下関市、北九州市と連携しまして、令和3年6月から地域の魅力発信を行っているということでございます。

12ページのほうを御覧いただきまして、ここからは、関門橋と関門トンネルに関する説明をさせていただきます。関門橋は高速自動車国道関門自動車道の一部を構成しています全長1,068メートルのつり橋ということです。一方、関門トンネルは延長3,925メートルのいわゆる維持管理有料道路になっておりまして、海底部を含むトンネルそのものの延長は3,461メートルということになっております。資料の下段のほうに各道路の料金表がございますので、また確認をいただければと思います。

それから、関門トンネルについては、後ほどまた説明をしますけれども、段階的に料金を見直す、値上げをしていきたいなと考えております。

では13ページを御覧いただきまして、それぞれの利用形態の違いでございます。

関門橋は長距離交通が約6割ほどを占めておりまして、高規格道路ネットワークとして

の機能を主に果たしていると考えています。一方、関門トンネルは近距離交通が8割ほどあります。ということで、生活道路としての役割が主な機能になっているのではないかと考えております。

14ページのほうを御覧いただきまして、この表は関門橋と関門トンネルの諸元、交通データ等の違いを比較したものになっております。それぞれ構造が異なりますので、相互に補完しながら関門断面の交通機能を確保しているというところでございます。

主な違いを幾つか紹介しますと、まず関門トンネル、これは危険物積載車両の通行が禁止もしくは制限されております。

車両の総重量でいきますと、関門トンネルの上限は35トンですけれども、関門橋につきましては原則44トンということで、一般的な高速道路と同じような基準になっております。関門橋では、個別の照査等を行った上で過去に60トンを超える車両が特別に通行したという事例もございますので、併せて御紹介させていただきます。

それから、気象条件に伴う通行規制基準ですけれども、関門トンネルはトンネルということで特にございませぬけれども、関門橋は風による規制があるということです。

それから、通行止めの回数ですけれども、関門トンネルは非常に回数が多くなってございますけれども、これは落下物処理に伴うものです。対面通行になっておりますので、通行止めした上で落下物処理をしているということです。ただ、落下物処理等は迅速に行う体制を取っておりますので、1回当たりの通行止めは10分から15分程度という短時間で処理が終わるようになっております。

15ページです、お願いします。これは関門橋と関門トンネル、我々一体管理をしておりますので、そのメリットを簡単に御紹介させていただきます。どちらもリフレッシュ工事をやっておりますけれども、相互に期間を調整しまして、片側が工事をしているときは片側が迂回路として機能するというような代替機能をしっかり発揮させて、関門断面の交通に極力影響を与えないという取組をしております。また、関門トンネルのリフレッシュ工事期間中は、関門橋の料金を下げまして、関門トンネルと同等にすることによって、迂回促進といったことに取組をしているというところでございます。

特殊な例として、平成21年から22年に関門トンネルのリフレッシュ工事をやりましたけれども、このときは人道も通行止めとして工事を行いました。ということで、人道とかバイクの交通を確保するために、バスとかトラックを使いまして運送したということで、そういった特殊な取組も過去に行っております。

16ページのほうに移っていただきまして、これは関門橋の構造でございます。御存じのとおり、つり橋構造になっておりまして、詳細についてはまた後ほど確認いただければと思います。

17ページが関門橋の日常管理ということで、つり橋という非常に特殊な構造になっておりますので、日々重要な部材でありますケーブルとか関係部位を毎年しっかり点検しているというところでございます。

さらに次のページ、18ページを見ていただきますと、非常に経年劣化が進んでおりますので、鋼材腐食とか疲労、こういったものに対する補修、補強をやっているということでございます。23年からは大規模なリフレッシュ工事も進めているということで、具体的には下表にありますけれども、幾つか次の頁で説明をさせていただきます。

19ページですね。まず、主ケーブルの送気システムです。主ケーブルがさびないようにということで、本四高速さんが持たれている特許技術を我々のほうにも導入させていただいているということでございます。それから、この資料にある図・写真は、伸縮装置とか損傷、腐食した既設桁を撤去しまして、縦桁と床版を連結するなどして、橋そのものの強度を上げる、もしくは走行性とか騒音に対する対応を取っているというような事例でございます。現在は下関側の側径間が完了しておりまして、門司側の側径間の工事をしているところでございます。

20ページのほうを御覧いただきまして、これは関門橋の料金水準になっております。もともと関門橋はキロ当たり64円という料金水準になっておりましたけれども、平成24年6月の国幹部会中間答申に基づき、平成26年4月から「3つの料金水準」が導入されました。これに伴いまして、関門橋は普通区間の料金に分類されましたので、現在は普通車では24.6円という料金まで引き下げられているということでございます。

21ページをお願いいたします。ここからは関門トンネルのほうですね。構造的には片側1車線、合わせて2車線です。それから、車線の下に人道通路があるというような構造になっております。

22ページのほうをお願いいたします。関門トンネルの特殊性ですけれども、まず、換気です。送風機と排風機を備えた立坑がございます。それから、車道の下に送風ダクト、それから車道の上に排気ダクトがあるということで、これらを組み合わせてトンネル内の換気をしているということでございます。ちなみに、送気ダクトが車道の下側にありますけれども、火災時等にはここは避難通路としても使えるような構造になっているというこ

とです。

次に排水です。これは海底トンネルということもありまして、1日当たり4,800トンの湧水がございます。これを排水するために、20分ごとにポンプでくみ上げて排水しているということでございます。

これらをしっかり管理することによりまして、これまで重大な事象は起きていませんということです。

続いて23ページ、これは日常の管理です。また、見ていただければと思います。

24ページ、リフレッシュ工事ですね。トンネルのほうもリフレッシュ工事を行っておりまして、おおむね10年ごとに、最近はやっているという状況でございます。

25ページ、これは日常管理、リフレッシュ工事で更新事業をやっているところの写真でございます。基本的には補修箇所をしっかりと直していこうということをやっておりますけれども、事業費等の関係もありまして、部分的な補修とか設備関係については、更新できずに部品交換をして延命を取っているというような対症療法的な部分もございます。今後はしっかりと更新していく必要があるだろうということで、そういった事業計画、事業費の確保が課題になっているということでございます。

26ページです。そういったこともありまして、関門トンネルの管理期間を20年延長させていただきました。現在は27年9月30日まで事業許可を受けています。さらに、料金改定によりまして、先ほどの事業費を確保するために料金を値上げしていこうという事業計画を策定しまして、令和8年1月に事業許可を得たところでございます。

27ページがその料金の見直し計画でございまして、もともとは普通車160円でしたけれども、現在は230円に値上げをさせていただいています。今後ETC導入をする令和12年をめどに300円まで値上げをさせていただく計画になっています。

28ページでございます。これは東京－鹿児島間の高規格道路ネットワークの状況です。下関－北九州間だけがダブルネットワークになっていないということです。今後、下関北九州道路を中心とした高規格道路ネットワークのダブルルート化、東西国土軸の強化が必要であろうと考えております。

最後にまとめでございます。

1点目は、NEXCO西日本グループ全体で事業マネジメントのノウハウを積み上げてきまして、管理体制、関係機関との連携も強化をしております。また、橋梁技術の向上にも取り組んでいるということです。



2点目は、関門橋及び関門トンネル、どちらも老朽化が進んでおりまして、大規模なリフレッシュ工事を実施しております。両方の道路を健全な状態に保つことで、相互に補完しながら、関門区間の交通の機能を確保しているという状況です。

3点目、下関－北九州間の高規格道路のネットワーク、これについては下関北九州道路を中心として、周辺の道路も含めてネットワークの強化が必要であると考えております。

私からは以上です。ありがとうございました。

【羽藤委員長】      どうも田中様、ありがとうございました。

それでは、今から質疑と思いますが、まず根本先生からと思っておりますが、根本先生は移動中ということで、話せたりしますかね。こちらでお読みしてよろしいですか。

といっても返事が返ってこないと思いますので、それでは、事務局のほうからお願いします。

【路政課長】      代読いたします。

2ついただいております。

1つ目、令和12年以降、関門トンネルの料金が関門橋より高くなることもあるのでしょうか。両ルート of 最適利活用を図るために、両ルート of 料金を調整する必要があるのではないのでしょうか。

2つ目、下関北九州道路が高規格道路に組み込まれると、料金は24円／キロメートルになるのでしょうか。3ルートの交通量のバランスを取るために、3ルートの料金を調整する必要があるのではないのでしょうか。

以上になります。

【羽藤委員長】      ありがとうございます。

田中様、いかがでしょうか。

【西日本高速道路株式会社（田中）】      おっしゃるとおり、3本のルートができたときには、その交通分担が最適になるように料金は設定されるべきだろうと思っております。

まず1点目に質問のありました、料金が関門橋と関門トンネルで逆転する可能性があるかということですが、12ページを見ていただきまして、関門橋のほうは普通車370円、これは現金車です。その下の括弧書きが280円で、これはETC車になっております。一方、右側の関門トンネルの、12年以降は普通車で300円ということで、これは現金車を前提に設定しておりまして、ETCを導入した際にこういった割引をするかというのは現在では未定でございますので、ETCの割引によりまして、関門橋とのバ

ランスを取っていくことが必要かなと思っております。これは今後導入する際にしっかりと検討していきたいなと思っております。

それから、2点目にごさいました下関北九州道路になりますけれども、この料金設定につきましては、現時点では具体的な検討はしておりませんが、先ほど申しました3ルートの交通分担が適正に行われること、それから償還計画等も踏まえて議論がなされることかなと思っております。この辺は、関係機関、地域、それから有識者の先生方の御意見も聞きながら設定されるものと我々は認識しております。

以上でございます。

【羽藤委員長】 お答えありがとうございます。それでは……。

【根本委員】 ありがとうございます。

【羽藤委員長】 何か根本先生、しゃべれそうでしたね。

ありがとうございます。

それでは、今から御意見いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

挙手機能はあると思いますので、渡邊先生お願いいたします。

【渡邊委員】 御説明、どうもありがとうございました。また、去る6月の現地視察の際には御丁寧な説明をいただき、大変感謝しております。ありがとうございます。

私のほうからは、資料の13ページにあります利用形態の違いに関する御説明について、すなわち、下関北九州道路が担うべき役割についてNEXCOさんの御意見を聞かせていただければと思っております。この資料にありますように、おおむね関門橋については長距離の交通が主になっていて、関門トンネルについては近距離を担っているということになるかと思います。そういう意味では、広域的なネットワークへの対応などを計画的に整備することで、下関北九州道路は両方の役割を担うことが可能ではないかと思われるところなんですけれども、NEXCO西日本様から見た下関北九州道路に期待する役割について、御意見をお聞かせいただけますと幸いです。

以上です。

【羽藤委員長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。

【西日本高速道路株式会社（田中）】 御質問ありがとうございます。

やはりこの区間、この箇所は、高規格道路ネットワークとしては非常に脆弱になっているということで、ダブルルート化することによって、まずは高規格の機能を果たす、長距

離輸送の機能を果たすということが大事かなと思います。

一方で、関門トンネルも非常に老朽化が進んでおりまして、工事等で通行止めとか大規模な車線規制等も必要になってきますので、そういった影響が極力抑制できるように、できれば下関北九州道路がそういった機能の一部も担えるようになれば、より地域の発展とか経済の発展につながるのではないかなと考えています。

以上です。

【羽藤委員長】      ありがとうございます。

【渡邊委員】      ありがとうございました。

【羽藤委員長】      それでは、ほかの委員の方々いかがでしょうか。

小林先生、お願いいたします。

【小林委員】      簡単な質問ですけど、関門トンネルで通行対象が35トンとおっしゃられましたですね。それは下に人道があるからそうなのか、トンネル一般としてそういうことなのかということを教えていただけますか？この人道はこれからも残していられると思うんですが、どういう人が使っているのか。ほとんどのところはこの間見せていただいて理解できましたけれど、そこだけお尋ねしたいと思います。

【西日本高速道路株式会社（田中）】      細かく確認していないのでここは想像の域を出ないので、大変申し訳ないんですけども、21ページの関門トンネルの断面を見ていただきますと、車道が床版構造になっております。ということで、この床版の強度といいますか耐荷性能によって通行できる車両の重さが決まっているのではないかなと思います。そこは確認して、またお知らせさせていただきます。

それから、人道を通っているのはやっぱり近場の皆さんですので、通勤、買物等が多いと聞いています。

【小林委員】      やっぱりそっちのほう、観光客よりは地元の皆さんが使われているんですね。

【羽藤委員長】      観光で行くとはついつい。

【小林委員】      分かりました。

【羽藤委員長】      ありがとうございます。

【小澤委員】      御説明ありがとうございました。

2つあって、1つは、橋梁の建設・維持管理の技術をちゃんと確保してきていますという御説明があったんですけど、今回のようなつり橋でかつ相当長い距離を飛ばさなきゃい

けない建設・維持管理の技術については、どんなふうに見ておられるかと。今の体制からそれを建設・維持管理するに当たっては、もし考えるとするとどんなふうに見られるかという話と、もう1つはリダンダンシーの確保で、この新しいルートができることによって、今の関門橋、あるいは関門トンネルのほうが維持管理が大変だと思うんですけども、そちらのリフレッシュ工事が今までとは何か違う、特にもっと踏み込んだ維持・補修というのが可能になるのかどうか。もしできるのであればどんなことが期待できるかというところで、もし、今、お聞かせいただけることがあれば、お願いしたいと思います。

【西日本高速道路株式会社（田中）】      ありがとうございます。

橋梁技術ですけども、今はつり橋という建設は予定されておりませんので、直接的にはその技術を建設で経験できることできないんですけども、エクストラードード橋といった特殊橋梁についてはまだ建設もしておりますので、そこで技術力を磨いていきたい、向上させたいなと思っています。

それから管理については、もう関門橋はずっと管理しておりますので、そういった面では管理の技術というのは少しずつ向上させながら、しかも蓄積させていただいているということで、今後もそういった技術を発揮できる機会があればうれしいなと思っています。

それからリダンダンシーのほうですけども、今は、関門トンネルのリフレッシュ工事のときは関門橋に全ての交通を委ねるしかないという状況になっていきますので、結果としてできるだけ期間を短くするとか、そういった対応を取っております。今後、高規格ルートが2本になれば、できれば関門トンネルをもう少し時間をかけて抜本的にじっくり直すということもできるのではないかなと期待はしています。ただ、日常生活で使われているトンネルですので、果たしてそれが両ルート、関門橋と下関北九州道路にうまく転換できるかというのは、今後しっかり考えていかなくはいけないかなと思います。

【小澤委員】      なるほど。ありがとうございます。

【羽藤委員長】      ありがとうございます。

それでは、円山先生、お願いいたします。

【円山委員】      ありがとうございます。

20ページ目のところで、料金の話で、根本先生の質問とも関係しますが、赤い矢印で表現される割引による減収を誰が負担しているかというところがプロジェクトによって違っているような気がしております。例えばアクアラインだと地元の千葉県さんも一部負担する仕組みがある一方で、ほかではそうではない気もいたします。事務局にお伺いしたほ

うがいいのかもしれませんが、この辺りの考え方というのは整理したほうがいいような気がしたのですが、いかがでしょうか。

【西日本高速道路株式会社（田中）】      まず、NEXCOの田中から説明させていただきますと、関門橋については特段地域の負担というのはございませんで、いわゆる全国路線網の中で料金の徴収をして、維持管理に当たっているということになっております。

64円から24.6円に変更された経緯ですけれども、当時は建設重視、整備重視、要は建設にかかった費用をいかに料金で返していくかということで料金設定がされていましたが、部会の中で、今後は利用重視にしたほうがいいんじゃないかという議論がありまして、一体的に使われている道路は、基本的には、料金水準を合わせていこうという議論がなされたと聞いております。結果として、関門橋は全国の路線網の一部をなしていますので、24.6円という設定がされたと認識しております。

今後どうすべきかというのにつきましては、弊社のほうで意見を言える立場でもないもので、今後、有識者の皆様とか、国交省の皆様と議論していくことになろうかなと思っています。

以上です。

【円山委員】      ありがとうございます。

【羽藤委員長】      誰ですかね。すみません。

【高速道路課長】      今、部長がお話されたとおりで、これらの路線は全国路線網ということで一つのグループが組まれていまして、その路線の両立を利用重視という観点から3つにそろえましょうということにしています。その原資というか負担は全国のユーザーの負担でこのような統一をしていると理解してございます。

以上です。

【羽藤委員長】      円山先生、よろしいでしょうか。よろしいかどうかということなんですけど。

【円山委員】      はい、ありがとうございます。

【羽藤委員長】      ありがとうございます。

それでは、前半時間来たようですので、ありがとうございました。

【西日本高速道路株式会社（田中）】      ありがとうございます。

【羽藤委員長】      それでは、資料3につきまして、福岡北九州高速道路公社の荒瀬様より御説明よろしく願いいたします。

【福岡北九州高速道路公社（荒瀬）】 福岡北九州高速道路公社理事長の荒瀬でございます。本日はこのような機会をいただき、本当にありがとうございます。

福岡北九州高速道路公社からは、北九州高速の概要や課題、そして、下関北九州道路の整備により期待される効果について、御説明をさせていただきます。

着座にて失礼いたします。

スライドの1ページ目を御覧ください。本日の資料は、大きく6つの構成としてございます。まず、公社の概要。次に、北九州高速の概要と特性。現状の課題。そして、下関北九州道路整備により期待される効果や、北九州高速として目指すべき利用。そして最後に今後の課題といった順番で進めてまいります。

2ページを御覧ください。まずは、福岡北九州高速道路公社の概要でございます。公社は、昭和46年に福岡県、福岡市、北九州市により設立をされ、福岡高速と北九州高速の2つの都市高速道路の新設、改築、維持管理などを行うことにより、お客様に安全・安心で円滑な質の高い道路サービスを提供してございます。

供用延長は、福岡高速で59.3km、北九州高速で52.2km、合計の111.5kmの延長を管理してございまして、両方の高速を合わせ、料金収入は年間約616億円、通行台数は1日約28万台ございます。

3ページを御覧ください。まず、北九州高速の概要でございます。北九州高速は、先ほど申しましたとおり管理延長52.2kmの都市高速道路でございます。北九州市内を放射状に走る北九州高速は、市街地の渋滞緩和に加え、九州自動車道に3箇所で接続をすることで、福岡方面、大分方面、山口方面のアクセス性向上に大きな役割を果たしてございます。道路延長は、北九州都市圏の国道・県道を足し合わせた全てのうちの約5%を占めておりまして、走行台キロは約10%を担ってございます。短距離交通だけではなく広域交通も担う重要な路線となっております。

4ページを御覧ください。続きまして、交通量と収入の推移についてお話をさせていただきます。北九州高速の利用交通は、令和7年度で1日当たり平均通行台数が約8万7,000台。年間の料金収入は約170億円、日平均では4,700万円でございます。交通量につきましては、経年的に減少傾向にあるものの、収入はおおむね横ばいで推移をしております。なお、北九州高速は一部区間を除いて大部分の規制速度が時速60kmでございまして、時速80kmから100kmの九州自動車道と比較しますと低い規制速度となっております。

5 ページを御覧ください。北九州高速における現在事業中の箇所について御説明をいたします。北九州高速では、放射環状型の自動車専用道路ネットワークを構築し、円滑な物流・人流の支援、並びに災害に強い強靱なネットワークの形成を目的として、環状化の最後の区間となります北九州高速 5 号線、戸畑―枝光線の延伸事業を推進してございます。この事業は、北九州市の街路事業と公社の有料道路事業の合併施行方式で整備を進めてございます。有料道路事業区間の延長は 5.2 km で、令和 5 年 4 月に着工いたしまして、令和 7 年、昨年 3 月に牧山から枝光の間が開通いたしました。関係機関、関係者の皆様方と十分な連携、協議を行いながら、残る戸畑から牧山の間の早期完成を目指してまいります。

本区間の完成により、放射環状型ネットワークが形成されることで周辺地域へのさらなるアクセス性向上が期待をされてございます。

6 ページを御覧ください。維持管理の現状について御説明をいたします。北九州高速では、路線延長の約 9 割が供用から 30 年以上を経過してございまして、施設の老朽化が進んでおります。このため、令和 4 年度から橋梁への炭素繊維シート貼付などの大規模修繕を実施してございまして、さらに、令和 5 年度からは大規模地震発生時の救命救急・復旧活動を支えるため、耐震補強を実施してございます。安心・安全な都市高速の利用に向けて、点検・診断・措置・記録等のメンテナンスサイクルを実施するとともに、適切な維持管理を実施してございます。

次のページを御覧ください。北九州高速の概要ということで、特殊車両の通行状況について御説明をいたします。北九州高速の管理区間では、年間 770 件の特殊車両通行申請がございまして、様々な特殊車両が通行してございます。特車の通行に当たりましては、総重量 44 トンかつ軸重 10 トン以下を通行可能としてございまして、これを超える場合は個別の照査により通行の可否を判断してございます。個別照査においては、重量等の制限や、3.25m、一部 3.5m の車線幅であったり、最大 3.5m の料金所ブース幅を基に審査を行いまして、一定の条件を満たさない特殊車両は通行不可としてございます。

右の図と写真にございまして、老朽化により橋梁などの腐食、断面欠損も確認してございまして、道路の長寿命化、そして今後の車両の大型化に対応していくためにも、適切な維持管理が一層重要と考えてございます。

次のページを御覧ください。ここからは、北九州高速の現状と課題について御説明をいたします。概要・特性でも触れましたけれども、まず、直近の 12 年の交通量と収入の推移についてでございます。料金収入や交通量が新型コロナの影響で一時的に落ち込んだも

の、経年で見たときに、収入についてはおおむね横ばいで推移してございます。一方、交通量については、大型車の減少は限定的であるものの、全体的に回復しきれていない状況でございます。

ちなみに、右の図に都市高速と九州道の下関インターチェンジから八幡インターチェンジまでの料金比較を載せておりますが、九州道との料金差があることも大型車減少が限定的であるということの一因だと感じてございます。

次のページを御覧ください。次に、維持管理コストについてですが、全国的な動向と変わらず、当公社においても、労務費や物価高騰に伴い維持管理費が年々増加してございます。右のグラフのとおり、維持管理コストは、平成25年と令和7年を比較すると約73%、額にして11億円増加してございまして、今後も物価高騰などが進めば、さらなるコスト増加が懸念をされてございます。

次を御覧ください。続きまして、北九州高速のネットワーク構造についての課題でございます。北九州高速は放射環状型ネットワークを目指して整備を進めてきましたけれども、5号線の一部区間が未完成であるため、環状機能を十分に発揮してございません。その結果、事故や災害などが起こった際には、代替路が確保されておらず周辺交通へ大きな影響が生じるため、救急救援活動や物流機能などを支えるための強靱な道路ネットワークの早期構築が必要と考えてございます。

次を御覧ください。続きまして、関門橋の通行止めにより、実際に周辺の交通に大きな影響が発生した事例について御説明いたします。これについては、これまでのヒアリングでも触れられておりますけれども、左の表のとおり、令和元年度から7年度にかけて、関門橋では台風、大雨、事故により繰り返し通行止めが生じており、令和2年7月の関門橋通行止めの際には、関門トンネルを利用して本州へ渡ろうとした交通が集中したことにより、北九州高速及び周辺の一般道で大規模な渋滞が発生しました。右の渋滞状況図のとおり、渋滞延長が北九州市側で平常時の89.3kmから129.3kmと、約1.5倍に拡大をしました。

次を御覧ください。また、平成30年7月豪雨においては本州と九州を連絡する高速道路が一部途絶され、並行する国道などで渋滞が発生し、広域的な物流輸送に影響が出た事例もございます。被災直後は北九州高速と並行して走ります九州自動車道も通行止めとなり、本州と九州を結ぶ道路ネットワークは寸断してしまいました。

そこで、一日も早い通行確保のために、早期に復旧できました北九州高速で本州向きの



上り線を通し、反対に九州自動車道では福岡向きの下り線を通すといった、それぞれで上下線の交通を分担させることで、一体的に道路ネットワークを確保いたしました。併せて、北九州高速及び九州自動車道双方の情報板による案内を行い、迂回交通の事前誘導を実施し、交通混雑の緩和に寄与いたしました。

これは、関連する道路管理者間で連携が図られた一例でございますが、今後も並行する道路管理者と緊密に連携して、災害時における交通への影響を最小化していくことが重要と考えてございます。

次のページを御覧ください。先ほど申し上げましたとおり、過去には関門橋・関門トンネルの通行止めの際に、流入制限による北九州高速4号線の通行止めなども発生しております。災害時のリダンダンシー効果の発現が強く期待をされてございます。また、南海トラフ地震などの大規模災害時には、本州から九州へのTEC-FORCEやDMATの派遣も想定をされてございます。

そして、下関北九州道路が整備されますと、図にお示ししましたとおり、下関インターチェンジから八幡インターチェンジへのルートが現状の8ルートから18ルートへと、経路の選択肢が大きく増加をいたします。これにより災害時における代替ルートが拡充され、人命救助、物資輸送、応援部隊の派遣といった、初動体制を確実に支えることが可能となります。

次を御覧ください。ここからは、下関北九州道路が整備された際の、北九州高速として目指すべき利用について整理をいたしましたので、御説明をいたします。

まずは現状の北九州高速の利用実態から整理をしております。左の円グラフは北九州高速への流入交通量の割合を路線別に集計したもので、延長が長くかつ九州自動車道に前後で接続する北九州高速4号線は、北九州高速への流入交通量のうち約5割を占めております。

また、右の図ではトラカンデータに基づく結果を示してございます。本州・北九州間の交通量は関門トンネルで2万4,000台、関門橋で約3万7,000台でございます。これらの数値は断面交通量ですので、おおむね半分だとすると関門トンネル約1万2,000台、関門橋1万8,000台になりますが、このうち、春日出入口及び門司インターを経由して北九州高速4号線に流入する交通量は、それぞれ1日当たり約3,500台となっております。

次に、北九州高速を利用する交通の経路割合と発着地割合について御説明をいたします。

E T C 2.0 プローブデータを解析すると、本州から九州に渡る際に関門トンネルを利用する交通では、その後に一般道を利用する割合が約 8 割を占めてございます。一方、関門橋を利用する交通では、そのまま九州道を利用する割合が約 7 割でございまして、本州と九州各地を結ぶなど、通過交通が多い特徴がございます。そして関門トンネル、関門橋を利用する交通のうち、北九州高速を利用する交通は、いずれも 1 割でございます。

その中でも発着地に着目いたしますと、関門トンネルを利用する交通は福岡・筑後・筑豊方面への通過交通が一定数を占めてございますが、関門橋を利用して北九州高速に流入する交通のほとんどは北九州方面が目的地となっております。このように、同じ関門断面を通過する交通でも、北九州高速のほうに流れ込む利用の有無で両者が担う役割は大きく異なっております。

次のページを御覧ください。これらの利用実態を踏まえ、下関北九州道路が整備されることにより、下関北九州道路と北九州高速の一体的な利用への転換を促し、地域間交通と広域的な交通の両方を担う新しいネットワークの形成を目指していきたいと考えてございます。また、関門トンネルを利用し、一般道を利用している方々に、北九州高速を利用してもらえようような潜在的な需要の取込みにも取り組んでまいりたいと考えてございます。

次を御覧ください。下関北九州道路が整備されることで、担う役割が異なる複数のルートが形成されることになるため、利用目的や走行条件に応じた最適なルート選択が進みまして、交通の分散による事故・渋滞のリスクの抑制や、道路ネットワーク全体の安定的な利用促進が期待をされます。

下関インターチェンジから八幡インターチェンジまでの料金を比較いたしますと、現時点では、都市高速経由は九州自動車道経由よりも割安となっております。特に大型車・特大車で価格差はさらに大きくなります。しかし、規制速度を踏まえますと、九州道のほうがより早く到着するため、交通の多くは九州自動車道を利用し、北九州高速を利用していただけないという課題がございます。

北九州高速といたしましては、目指すべき利用に向け、整備による交通分散とネットワークの有効活用を踏まえ、サービス水準や利用目的に応じた柔軟な料金体系となることを期待してございます。

最後のページになりますけれども、下関北九州道路及び北九州高速は、関門海峡を横断いたします代替ネットワークとして機能し、下関市・北九州市の経済成長、物流の強化、観光の促進に寄与するものと考えてございます。

しかしながら、山口県側においては下関北九州道路から先の高速道路ネットワークが未接続でございまして、円滑な交通の確保に課題があることから、下関西道路や中国自動車道との接続についても併せて整備を進めていただくことで、本州・福岡都市圏へのさらなる整備効果の拡大につながるものと期待してございます。

本日の説明は以上でございます。ありがとうございました。

【羽藤委員長】 御説明ありがとうございました。

それでは、質疑に移りたいと思います。いかがでしょうか。

ウェブの方は挙手機能を使ってお願いできればと思いますが、どうでしょう。

大串先生、お願いいたします。

【大串委員】 ありがとうございます。よろしくお願いします。

2点お伺いしたいと思います。

まず、7ページ目なんですけれども、橋梁タイプの高速道路ということもあって、特車の条件に関して断られている場合もあると、通行の可否が判断されているということなんです。今回通る道路が、どちらかというと鉄鋼とか重工業産業の方たちが利用される地区から来るような車両が多いということもありますので、今現在は、どれぐらい断られるような状態になっている、どれぐらいの率といいたいでしょうか、申請してどれぐらい断られているのかなという数字がもし分かれば教えていただければありがたいです。

あと、様々、例えばこのゲートのところとか、改良してなるべく大きなものを通っていただくということになると、お金も要るのかなと思うんですけれども、それに関しまして、12ページ、料金設定のところなんです。料金設定で、九州自動車道は1,270円だけれども、北九州高速プラス新料金で520円プラス新料金みたいな形で書かれている資料があったと思うんですが、もう少し、今現在のルートもちょっと安くなっていますので、同一発着同一料金ということで、せめて1,270円ぐらいは取らないといけないんだろうなと思いますけれども、その辺り、御意見等ございましたら教えていただければありがたいです。

以上2点です。

【福岡北九州高速道路公社（荒瀬）】 ありがとうございます。

今、申請の台数でございまして、全体で年間で1,300件ぐらい申請がございまして、そのうち、北九州高速で770件ぐらいございます。北九州高速770件のうち、許可をしておりますのが718件ですので、かなりの台数は通れるということになってご

ざいます。前後の交通、道路もございまして、とてつもなく大きなものを申請をいただいているという状況ではないのかなと。条件によって、幅なりということで通行できないという車はお断りをしているという状況でございまして。

それから、料金のことで、17ページに示してございます「走行経路別の諸条件」ということで、下関北九州道路プラス北九州高速で520円プラス下北の道路の料金ということで、九州道で同じ下関インターチェンジから八幡インターチェンジまで通ると1,270円という形になってございまして、これについては、同一発着・同一インターチェンジ・同一料金という原則がございましてけれども、中で御説明しましたとおり、この17ページの資料にもお示ししてございしますが、九州道と北九州高速の、実は設計速度、規制速度がかなり違いますので、現時点で、先ほど御説明しましたとおり、北九州4号線門司インターから八幡インターを使った、17ページで言いますと緑のルートと、水色の九州自動車道を経由する道路で、料金が少し北九州高速を経由するほうが安くなってございましてけれども、所要時間は北九州高速を走るほうがかかっているということで、サービス水準ということを踏まえて、料金設定がなさせていただくほうが、より利用のサービス水準もうまくできるのではないかとということで、17ページにお示しします3つ目の項目で、「有効利用を踏まえ、サービス水準・利用目的に応じた柔軟な料金体系を期待」しておりますということにさせていただいております。

【大串委員】      ありがとうございます。

できれば新しい道路に関しては、多分ユーザー層が若松地区のほうから来るだろうということを考えると、同じ水準でもいいのかなとは考えている次第でございまして。

ありがとうございます。以上です。

【羽藤委員長】      大串先生、ありがとうございます。

渡邊先生、お願いいたします。

【渡邊委員】      御説明ありがとうございます。

今、大串先生のほうから料金体系の話があったのですが、私もちょっと料金のことで、御意見をお聞かせいただければと思います。

資料の8ページ目、スライドの8ページというところに料金体系がありまして、この右の真ん中ほどにありますように、今、北九州高速さんは2車種で定額制ということになっているということでございまして。一方、NEXCOさんの高速道路は下の表にありますように、5車種になっていますし、対距離料金制を導入されているということでございまして。

そういう観点からすると、北九州都市高速もいわゆる車種区分を増やして、対距離料金制を導入することによって、例えば、町なかの短いトリップの交通も都市高速で拾えて、という、いわゆる都市高速としての役割も担える一方、長い距離もしかるべき料金をお払いいただくことで使っていただけるという、そういったことが考えられる一方、当然のことながら設備投資も必要になるわけですが、この辺りの料金体系について、何かお考えがあれば聞かせていただきたいと思います。

よろしくお願いいたします。

【福岡北九州高速道路公社（荒瀬）】 荒瀬からお答えをさせていただきます。

北九州高速におきましては、大量の自動車交通の効率化・円滑な処理を考えて、料金徴収事務の簡素化も踏まえ、出口料金所を不要とするということ、それから建設コストの削減、出口料金所を設置する場合の渋滞の懸念などから、均一料金制を採用してこれまで運用してございます。

近年は、ほかの都市高速道路でも対距離料金に移行しておりますところで、北九州高速といたしましても検討する必要があると考えてございます。ただ、対距離料金は上限料金が均一料金よりも高額となることとか、現金利用者には入口料金所で最大距離の料金を請求するため、その負担を軽減するためにはE T C利用率の上昇が必要などというような課題もあります。

ちなみに、北九州高速のE T C利用率はほかの高速道路会社よりも低く、まだ90%に至っていない、88.4%という状況などもございまして、今後慎重に検討していきたいと考えてございます。

それから、北九州高速も交通量が伸び悩んでいるということもありまして、採算も非常に厳しくて、新たな設備投資というのも非常に厳しい状況ですので、E T Cに限ってフリーフローなどを設置するということも、現状では非常に厳しい状況でございます。

【渡邊委員】 どうもありがとうございました。

【羽藤委員長】 それでは、戸田先生、お願いいたします。

【戸田委員】 よろしく申し上げます。

下関北九州道路と北九州高速の結節点のエリアについてお尋ねしたいんですけれども、10ページのスライドで西港町エリアですか、この辺り、先日も拝見させていただいたんですけれども、恐らく、交通の集中等は予想されると思うんですけれども、どんなリスクがあってどのような配慮をする必要があるのかというのを教えていただきたく思っております。

ます。

お願いします。

【福岡北九州高速道路公社（荒瀬）】      お答えいたします。

西港インターには、現在の都市計画決定上は都市高速のいわゆる2号線に直接アクセスするようなジャンクション構造で結節するような構造になってございます。その際に、すぐ3号線と2号線が近接しておりますジャンクションとの近接にもなってございますので、その間に生じますウィービングなどで、交通状況の輻輳等も少し懸念されているところでございます。

そういったことも踏まえて、環状化することにより、5号線のほうに回っていただくような交通が期待できれば、現在、紫川ジャンクションがパンクするような状況になっていまして、事故も非常に多いような状況になっておりますので、こちらが5号線経由で先のほうにつながっていくということになれば、その懸念が多少は払拭されるんじゃないかなと思っておりますので、現在、戸畑－牧山間の事業を北九州市さんの補助事業と一緒に、合併施行で今、順次整備を促進している状況でございます。

【戸田委員】      ありがとうございました。

【羽藤委員長】      ほか、いかがでしょうか。

小林先生、お願いします。

【小林委員】      15ページかな、野心的な図をお示しいただきました。一つのありようかと思いついて見せていただいているんですが、福岡北九州高速道路公社の会社自身のミッションというのか、ビジョンというのか、それをお教えいただけますか？設立されたのは昭和46年とお聞きしました。45年に地方道路公社法が施行され、早い段階から公社を設立されたんですね。道路規格も都市高速道路としてつくられているんですね。

そうすると、公社としては、環状機能をつくれるのをビジョンとされているのか。道路ネットワークにおける公社の位置づけをどうお考えになっているのか、補足していただければありがたいです。

【福岡北九州高速道路公社（荒瀬）】      御説明するに当たっては、1つ前の、14ページに路線別に色分けをしてございますので、そちらを見ていただくと分かりやすいかと思いますけれども、北九州高速、当初、計画した際には1号線、赤の路線。それから2号線、緑。それから3号線、この1号線と2号線をつなぐ路線についてのみ、最初はネットワークが形成をされました。その後、5号線を取り込んで環状化していくということも想定を

されておったんですが、実は4号線が今、門司から八幡インターチェンジまでございますけれども、これはもともと日本道路公団のほうで整備をされておりました北九州道路、それから北九州直方道路、一般国道3号と200号のバイパスとして有料道路事業で整備された路線を私どもの都市高速のほうにいただいて、私どもで管理をさせていただくということになりまして、この路線を加えた上で、一時期、採算性の面から5号線については事業を一度廃止をしてございましたけれども、ネットワークのうち4号線が、先ほど全体の交通の約半分を担っているという御説明をいたしましたけれども、これによって5号線の整備もできる。これは当然、補助事業で合併施行を前提にしないと私どもの5号線に取り組むということもできなかったんですけれども、そういった経緯がございまして、もともとはこういった都市内の橋梁を主体とする交通、都市高速でしたが、それに4号線が加わって、さらに、5号線が加わることにより、先ほど御説明しましたとおり紫川にかなりの交通が輻輳するという状況を、環状化することによりリダンダンシーも確保されるということで、5号線の事業も取り組んだという状況になってございますので、これまでの経緯を踏まえて、私ども現時点ではこの環状化をしっかり進めることによって、リダンダンシーを含めてどちらかが止まったときに身動きができるような道路になることを期待をしております。

ちなみに福岡高速のほうも、福岡外環状道路の上にあります5号線を私どもで整備をさせていただいて、現時点で環状化しておりますが、リフレッシュ工事等を行う際にそちらの経路を選択していただくというようなことも広報をさせていただいて、非常にうまくいっていると認識してございますので、リダンダンシー確保のためには、この環状化が、現時点での最大のミッションだと考えてございます。

【羽藤委員長】 よろしいですか。

【小林委員】 はい。

【小澤委員】 1点、維持管理のコストが非常に増えているという御紹介があったんですが、その原因あるいはその現状の施設そのものの老朽化の程度みたいなところが、例えば、維持のコストと修繕のコストの割合がどんなふうに変化しているとか、あるいはその健全度の状態がどの程度になっているのかというところで、もし共有していただけるものがあれば教えていただければと思います。

【福岡北九州高速道路公社(荒瀬)】 北九州高速では、平成の15年から20年の間に、先ほどお話ししました4号線の老朽化がかなり進んでおりましたので、この大規模な補修

工事を実施いたしました。供用から時間がたっているということで、構造物の老朽化は進行してございまして、点検によります要補修箇所数は年々増加をしております。平成28年ぐらいには1,900箇所ぐらいで済んでいたが、現時点で、令和6年度末には6,000箇所まで増加をしております、老朽化の進行が顕著となっております。

先ほど御説明の中でも申しましたとおり、令和4年に大規模補修更新事業に着手しまして、令和13年度までにかけて計画的に対策を進めることとしてございます。こういった中で、やはり老朽化対策を全てやっていくというのは、少し償還計画も含めて見直していく必要もあると現時点では認識をしております。

【小澤委員】 分かりました。

【羽藤委員長】 私も最後にあれなんですけれども、維持管理の話、今、小澤先生からも出たんですけれども、先日国会で、改正道路法で、八潮の件で道路管理者さんと占用物件管理者の点検、修繕、連携に関しての道を開いたという法案が可決されたことと思いますが、再三再四、その16ページ目の、例えば「一体的利用」とかというようなことも書かれていて、ただ料金によって、結局のところ大型車の交通が感度を持って動いたり、結果として劣化の負荷が大きく移動することになるため、やっぱり個別の路線ごとの管理ではかなり難しさが出てくるというのは、18ルートというのはこんなに増えるんだということも含めて、可能性として見るのか、オペレーションの連携が重要になるかを見ると、かなり公社を、やっぱり維持管理と一体的に、NEXCO西日本さんなんかとも連携しながら、かつ福岡側への流れ込みも含めて、相当かなり高度なことをやっていかないと、維持管理コストがもう劇的に増えていますので、長期的な運用というのはなかなか難しいんじゃないかと考えたときに、現行の有料道路制度の償還原則、あるいは同一OD同一料金、それから、3つに分けた基本的な料金体制とかあるいは割引の考え方だけで、本当にそこがうまく着地できるのか。あるいは何かもう少し、法改正とかも含めた何か大きな連携の枠組みみたいなこと、しかもそれがスピーディにやっていけるようなものを求められているのかというところ辺り、この辺り何か率直な御意見をぜひお聞かせ頂きたい。どうですかね。

【福岡北九州高速道路公社（荒瀬）】 サービス水準との兼ね合いで料金を適正にセットしていかないと、やはり交通量がかなり減少していくとか、劇的にある路線だけ増えていくということも想定されますので、そういうのは現在のいろんな技術力を使って、ETCもかなり精度がよくなっておりますので、そういった技術力を使って、私ども、今、北九



州高速も本当に採算が非常に厳しい状況ですので、フリーフロー等の整備も、要するに均一料金から対距離に変えるためにはそういう整備も必要なんです、そういった整備をすることも今現時点ではままならない状況になってございますので、そういった料金体系も含めて、全体的なネットワーク、私どものところだけじゃなくて下関北九州道路それから関門トンネル、それから関門橋、それから並行する九州道との全体的なバランスの中で、どういう料金設定にしていくのか、ひいては私どもの料金をどういう設定にしていくのか等も含めて、考えていかなきゃいけないと。

でも、設計速度というか規制速度がかなり違いますので、同じような道路ではないと、通過交通を担うような道路に完全になり得るのかどうかというのは、やはり今後また、しっかり検討していく必要があるんじゃないかなと、私自身としては考えてございます。

【羽藤委員長】 大分性質が違いますし、増えたら増えたでさらに傷むということもある、本当難しいところだと思いますね。

御説明いただきまして、ありがとうございました。

それでは、資料4のほうの説明を事務局から……。

【西日本高速道路株式会社（田中）】 1つだけ、1点よろしいですか。

【羽藤委員長】 そうですね、お願いいたします。すみません。

【西日本高速道路株式会社（田中）】 NEXCO西日本、田中ですけれども、先ほどございました、関門トンネルの35トンの制限の理由ですけど、確認したところ、やはり床版などの部材の強度によって決まっているということで、ちなみにFRP床版を使っております。トラック2台が擦れ違う瞬間が一番荷重が集中します、そのときの重量で制限を設けております。

【羽藤委員長】 上限で。

【西日本高速道路株式会社（田中）】 になっているということでした。

【羽藤委員長】 分かりました。どうもありがとうございます。

それでは、資料4の説明のほうを事務局よりお願いいたします。

【企画課長】 企画課長の松本でございます。

それでは、資料4を用いまして、委員の先生方に現地視察いただいた結果について、御報告申し上げたいと思います。

表紙をめくっていただき、最初の1ページ目をお願いいたします。1ポツにありますとおり、5月15日と6月8日、2日間に分けまして、9名の先生方にそれぞれ分けて、全

員の方に御参加をいただいたところでございます。下の3ポツにありますとおり、視察場所でございますが、関門橋さらには関門トンネルについて、特に維持管理の状況も含めて御視察をいただきました。また、下関北九州道路の海峡部でございますが、下関側の架橋位置と九州側の架橋位置、こちらのほうから現地を御視察いただいたということでございます。その後、4ポツ、右上にありますとおり、意見交換をさせていただいたということでございます。

次のページをお願いいたします。意見交換の場で出た御意見を少し御紹介申し上げたいと思います。

下関北九州道路の高架等々役割等につきまして、最初のポツでございますが、この道路は北九州全体に及ぼすインパクトが非常に大きいというような話とか、あと、下関側の地域活性化に関する取組については、観光だけではなくて防災の観点も重要であるというような御意見もいただきました。

1つ飛ばしまして4ポツ目でございますが、特に現地の状況、アクセスの状況も御覧になられて、山口側において、下関インターまでのルートについてはアクセスコントロールされた道路が1ルートは必要ではないかというような話とか、あとこの整備に併せまして、接続する山口側の道路ネットワークの整備強化が必要不可欠であるというような話もいただきました。また、60トン対応の重量車両の対応につきましては、この道路だけでなく接続される九州側の都市高速も含めて一体的に考える必要があるというようなお話もいただいたところでございます。

2つほど飛びまして、今後の現地調査の関係でございますけど、風況・地盤、こういったものが事業費に与える影響が大きいということで、詳細な調査が必要ではないかということの御意見もいただきました。

また、関門トンネル、この維持管理の状況も現地で御視察いただいているわけでございますけど、この維持管理に相当な労力を要しているということも踏まえまして、下関北九州道路においては将来の維持管理の負担、これが減るようにしていくことが必要であるというような御意見もいただいたところでございます。

1つ飛ばしまして、早期のリダンダンシー確保、これが非常に必要であるということから、できるだけ早く事業が完成させられるような整備スキームが必要であるということ。また、事業を進めるに当たっては関係機関（国・県・市）、これが連携した体制を構築することが重要と、こんな御意見もいただいたところでございます。

説明は以上となります。ありがとうございました。

【羽藤委員長】 松本課長、現地でもありがとうございました。

4,000トンを超える湧水量の圧倒的な、かなり維持管理が大変なんだなということを実感できた非常に貴重な現地調査であったのではないかなと思います。ありがとうございました。

それでは、最後に参考資料として、今後のスケジュール案、これまでの関係団体のヒアリングの概要の2点を事務局より配付しておりますことをお伝えさせていただきます。

あと、全体を通じて何か御意見ある方おられますでしょうか。15分程度取られているようですけれども。いきなり言われてももう大分言っちゃったよということはあるかと思いますが。

小林先生とか何かありますか。大丈夫ですか。小澤先生も。

【小澤委員】 どういう視点の発言が求められているか理解しているわけじゃないんですけど、必要性については、おおむね理解をしていただき、私も理解をしましたし、先生方も理解していただいているところで、やっぱり今後どういう体制とかどういうスキームとか、そういうことを考えていく必要があるのかなと思いますし、今のコメントの中にもありましたけど、そういうことを詰めていくために、今できることあるいは今やらなきゃいけないことは何なのかということを少し整理していただいて、それを検討するために必要な調査とか、今やるべきことは何なのかというのを少し整理していただいて、少しでも前に進めるために何をすればいいかということを議論しておく必要があるかなと思ったんですけど。

【羽藤委員長】 少なくとも、かなり事業のリスクとか風況の話とかもいろいろ出ていますし、ネットワーク的に一体どういうふうに交通量が動くんだみたいなところも、分かってないところが実は結構あるように思いますが、そういうところは一刻も早く調査をしていくべきじゃないかというのは、現地でもかなりいろんな声も出ていましたし、一方で、制度的なところとかはもう少し後でもいいのかもしれないしとか、いろいろスケジュールの中で落とし込んでいくところにばらつきがあると思うのでそこを明確化していく必要がある、その議論をしっかりとフレームを固めていく必要があるという御意見、確かにそのとおりだなと思います。

ありがとうございます、小澤先生。

ウェブの先生方何か御意見ある方おられますか。大丈夫ですかね。

以上でしょうか。

大体、その小澤先生の言ったことが、かなり大きいと思いますけれども、かなり料金につきましては、ただ少なくとも地元からも料金に期待した事業をということが一貫して言われているところではございますが、今日もお話がありましたように、かなり複雑な経路のパターンが発生することになりますので、これらをどのように料金、そして維持管理も含めた形で、持続可能な形で落とし込んでいくのかということは、なかなか生半可なことではないと思いますので、ここのところをしっかりと詰めていただくようなことも重要なことだと思います。

そのために、私も少し触れさせていただきましたが、現行の法制度の中でどの制度を使ってやっていくのかといったようなところ辺りを、地元とも齟齬がない形で確認を取りながらやっていくということも重要ではないかと思いましたので、その辺りも少し早めに見通しをつけていくことが重要なことと思った次第です。

あと、松本課長からも御報告ありましたが、山口県側が結構道路をたくさん走ったこともありまして、地元の道路が新しく要るんじゃないかという話は前々から聞いていたわけですが、行ってみて、やっぱりこれはかなり、どこからどのようにつなげるんだというところ。90度に折れてつながるわけにはいきませんので、この辺りの計画も連動させて動かしていかないとネットワーク的な効果を、山陰道、山陽道、中国道というところをどのように最終的なネットワークとしてこの2橋それから1トンネルとつなげて、九州と中国のかなり大きな産業革命が起きている中で経済的な活性化を支援できるのか、地域クラスターをどう実現するのかというところに貢献するには、ここの道路も必要不可欠だと思いますので、そこについてもかなり議論していくポイントはあるのかなという印象は持ったというところかなと思います。

それでは、御意見大体出たようですので、本日予定されていた議事は以上でございますので、議事進行を事務局へお返しいたします。

【路政課長】 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。本日はどうもありがとうございます。

ざいました。

— 了 —