社会資本整備審議会　道路分科会　国土幹線道路部会

第６回本州・九州連携小委員会

令和８年９月１０日

【総務課長】　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６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、国土交通省道路局総務課長の鈴木でございます。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まして、それ以外の際はマイクをミュートにしていただきますようお願い申し上げます。

なお、会場で御出席の方におかれましては、御発言の際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いただきますよう、お願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の沓掛より御挨拶申し上げます。

【道路局長】　本日はお忙しい中、羽藤委員長をはじめ委員の皆様には、第６回本州・九州連携小委員会に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。今年の夏の人事で、こちら側に座っているメンバー、少し替わっておりますが、引き続きどうぞよろしくお願いしたいと思います。

前回のこの委員会で、ＮＥＸＣＯ西日本、それから、福岡北九州高速公社からヒアリングを行いました。これまで過去１１団体からいろいろと意見をお聞きしましたし、また、委員の皆様には実際に現地に行っていただいて、そこでも様々な御指導をいただいたところであります。

そうした現地での委員の皆様の意見、あるいはヒアリングの結果を踏まえまして、事務局のほうで今回いろいろな論点を整理してまいりました。本日はその論点について、いろいろと御意見をいただければというふうに思っております。

また、今年の夏はいろいろ災害が多発しました。特に７月２８日に熊本地震が発生しま

して、その後いろいろ全国各地で豪雨というようなことが起きておりますが、今日は冒頭、熊本地震の状況についても、どんな状況だったか、どのような対応をしたかについても簡単に報告をさせていただければというふうに思っております。

短い限られた時間ではありますが、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いいたします。

【総務課長】　カメラ撮りはここまでとさせていただきます。御退室の御協力をお願いいたします。

なお、道路局長につきましては、他の公務の関係がございまして、大変恐縮ではございますが、途中での退室とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

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、委員の御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、大串委員、根本委員、円山委員におかれましては対面で御出席をいただいております。小林委員、齋藤委員、戸田委員、渡邉委員にはウェブにて御出席いただいております。小澤委員におかれましては、御欠席との御連絡をいただいております。

本日御出席いただきます委員の方は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。

本日の議事内容でございますが、配付あるいは事前にお送りをさせていただいておりますが、議事次第、議事１として、令和８年熊本地震における被害と対応について、議事２として、本州・九州間の道路ネットワークの整備・運用に関する論点整理について、議事３として、今後のスケジュール案についてでございます。お手元の資料を御確認いただければと思います。

それでは、以後の議事の進行につきましては、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】　皆さん、おはようございます。いよいよ第６回ということでございますが、局長からもお話がありましたように、１１の事業者の方々からお話を聞いてきたところ、今回ということになっております。

今日の議事は全部で３つでございますので、順番に議論を進められればと思っております。

それでは、まず、議事の１の報告事項、環境安全・防災課長から御説明のほうをよろしくお願いいたします。

【環境安全・防災課長】　環境安全・防災課長の淡中でございます。私のほうから、令和８年熊本地震における被害と対応について説明をさせていただきます。

７月２８日に地震が発生しました。その翌日、左のところにステップ図がございますが、翌朝には国道の３号、５７号、こちらのアクセスを確保したところでございます。高速道路につきましては、発災当初、約１４２キロにわたり規制を実施しておりましたが、発災の２週間後の８月１４日に九州道全線で、また、発災から３週間後の８月１８日に、南九州道の八代ジャンクションから八代南インターを除く区間、そこの全線で一般車両の通行を確保したところでございます。

右の写真は被災の状況でございますが、国道３号各所で段差が発生しておりまして、速度低下の渋滞等が発生しておりましたが、その段差を解消したりとか、あと、九州道についても、こちらは川田橋でございますが、桁が座屈している、そういうところもありましたが、片方の車線を使いまして、対面通行で供用を開始していると。そういった対応をしまして、先ほど説明しましたように、復旧をしているというところでございます。

次のページをお願いいたします。応急復旧事業でございます。こちら、災害復旧事業として実施中でございまして、国道３号については、先ほど説明しましたように、段差の解消、また、橋梁の補修等を行っております。

甚大な被害が発生しました南九州道の妙見第一橋については、有識者による検討委員会を設置しまして、復旧方法を検討中でございます。通行止め解除には、少なくとも２年を要する見込みでございます。

次のページをお願いします。こちら、ＴＥＣ－ＦＯＲＣＥ等の支援でございます。全国の地方整備局からＴＥＣ－ＦＯＲＣＥを派遣しまして、自治体の被災状況等について調査を実施しました。また、その調査の内容について自治体のほうに報告をして、支援をしてございます。

また、現地、水道が止まったりということで、トイレ、衛生環境の確保に非常に苦労したというところがございましたので、全国各地の道の駅に配置をしております防災用コンテナ型トイレ、こちらを１６台派遣しております。

また、散水車、給水機能つきのものについても派遣を行いまして、被災者への給水支援を実施しております。

次のページをお願いいたします。こちら、九州道の通行止め解除に伴う交通状況の変化といったところでございます。九州道が通れなくなりましたので、東九州道を広域的な迂回路として機能をさせたというところでございます。こうしたことによりまして、被災地周辺への交通流入の抑制というところを図ることができたといったところでございます。

お盆の期間中、東九州道への広域迂回というものも呼びかけましたし、また、料金調整、東九州道を通っても同じ料金になるようにということの措置でございますが、８月７日から１６日まで実施しております。

また、九州道の通行止め解除、８月１４日、こちらによりまして、被災地での混雑状況は大幅に改善され、迂回により交通量が増加していた東九州道でも、お盆期間中でも渋滞は発生しなかったというところでございます。

①が被災地周辺の所要時間、国道３号の松橋から八代市内の所要時間でございます。被災直後は１７０分といった数値も示しておりましたが、九州道全線が一般車両通行可能になったことによりまして、落ち着いているというところが出ております。

③が東九州道の交通量でございますが、発生前に比べますと、発生後は２．３倍、１万６，１００台といったところまで増えております。九州道の通行止め解除後は少し戻りまして、１万２，３００台というところでございますが、特に大きな渋滞は発生しておりません。

最後でございます。耐震補強による国土強靭化の効果の事例でございます。震央に近い砂川大橋という県道の橋がございますが、こちら、耐震補強の耐震性能２を令和３年度に実施済みでございます。今回、震央に近いところではありましたが、大きな被害は生ぜず、緊急輸送道路のネットワークを、震災後、直ちに機能を発揮することができたという事例でございます。

説明は以上です。

【羽藤委員長】　課長、御説明ありがとうございました。大変分かりやすかったと思います。

今までもこの委員会の中でも、かなりリダンダンシーということを議論してきましたので、この熊本地震対応、被害と対応についても、非常に我々にとっても参考になる情報ではないかと思いますが、地元の委員の円山先生もおられますので、円山先生からぜひお願いいたします。

【円山委員】　熊本大学の円山でございます。熊本の住民の一人といたしまして、この

たびの地震に対する国土交通省をはじめとした皆様の迅速な対応に、心から深く感謝申し上げたいと思います。ありがとうございました。

九州道と九州新幹線という九州の２つの大動脈が不通になるという状況において、国土交通省本省、九州地方整備局、各地の河川国道事務所、ＮＥＸＣＯ、熊本県、さらには関係の交通事業者、警察をはじめとした様々な方々が連携して御対応いただき、皆様方の組織力と現場対応力の底力を見せていただきました。本当にありがとうございました。

九州の大動脈が不通となる状況でも、避難や救急・支援に関連する人流・物流への影響を最小限にとどめていただきました。具体的な対応策は御紹介いただいたとおりですが、御紹介されてはいない様々な工夫もされていたことも現地で確認しておりまして、本当にありがたかったと思います。

４ページ目で御紹介いただきましたが、東九州道の代替路としてのリダンダンシー効果等もきちんと確認できたということで、この道は現在、片側１車線の区間が多いのですが、それがこのままでいいのかということを考えさせられる話と思ってございます。

また、九州の横軸、中九州横断道路―熊本と大分を結ぶ道路―あるいは九州中央自動車道―延岡と熊本を結ぶ道路―がもし全線開通していたら、さらなる迂回路としての効果を発揮できた可能性があると感じますので、リダンダンシーのある道路を造っておくことの重要性が改めて確認できたと思います。

九州新幹線の不通に関しては、鉄道の話になりますけれど、迂回路としても機能し得る高速の幹線鉄道を整備しておく大切さを考えさせられます。

今回の実際の地震の状況におけるデータを基にして、迂回路として機能するリダンダンシー効果のある交通インフラを造っておくことの重要性・必要性を学術的にも示せることがあるのではないかと考えており、被災地の大学の人間として、今後とも貢献したいと思っております。引き続きよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

【羽藤委員長】　円山先生、ありがとうございました。

何かありますか。いいですかね。

ほかの委員の方々からいかがでしょうか。

大串委員、お願いします。

【大串委員】　ありがとうございます。ちょうど２月に熊本に１週間ぐらい子供と一緒に滞在して、復興を目の当たりにして、熊本空港も非常に便利になりまして、アクセスの改善、また、熊本の勃興といいましょうかね。半導体で非常に盛り上がっている雰囲気を

感じたところでしたので、今回の件に関して非常に心を痛めておりますけれども、皆様たちの予防的な措置のおかげで、かなりの被害が軽減されたのではないかということも同時に感じております。

その中で、先ほど円山先生からリダンダンシーの話がありましたけれども、今回、東側の高速道路、今までなかなか開通しなくて、地元が待ち望んでいたものが、違う意味で機能してくれて、九州の熊本の復興を支えたという意味では、やはりリダンダンシーの確保というのが改めて大事だなということを感じた次第です。

あと、プラスといいましょうか、今回、１０年前のものよりも少し南に下がっていると。もう一段南がもう一回あるんじゃないかみたいな、いろいろな地震に関する話は出てきているわけで、耐震化もぜひ予断なく進めていただいて、結構、一度起こったらなかなか起こらないという、３０年間隔みたいな地震に関して我々そういうことを思ったりもするわけですけれども、中越のときも中越沖がまた１０年ぐらい以内に起きましたし、割と続いたりするものですから、補強のほうもしっかりこれからも進めていっていただければ非常にありがたいかなと思いました。ありがとうございます。よろしくお願いします。

【羽藤委員長】　大串委員、ありがとうございます。今のもコメントということですかね。

ほかの委員の方々、いかがでしょうか。

じゃ、私のほうからもですけれども、今回、すごく下関北九州道路と関連するところで気になったところといえば、やっぱり活断層でございます。妙見の第一橋のところ、まさに活断層のところで段差ががくっとできて、桁がずれてしまうということで、ピアそのものも高さがずれているということですので、やはり地面のほうの、地盤のほうの調査みたいなことが、今回のこの状況から改めて下関北九州道路でも地盤の調査が非常に重要だなということを本当に痛感したんですが、活断層の上を通っている道路って相当あるということだろうと思うんですけれども、そういったところについて今まで何か議論とかしてきたのかというあたりが、安全・防災という面からは少し気になったというのが１点目です。

２点目は、料金調整のところです。局長とかと、オリンピックのときに料金をどうするのかというのは相当議論して、その際にも、夜間割と昼間の値上げ、ここのところでは、ＮＥＸＣＯ東日本さんと中日本さんと首都高速道路さんの間での収益がかなり変わってしまうんじゃないかというあたりで、料金の上げ下げ、そのときの需要の分散はどうなるんだというところを結構議論した記憶がありますが、今回、この調整がやっぱりＮＥＸＣＯ

西日本さん１社の中で済むというところあたりが、料金調整をすぐさっとできているようにも聞こえたんですけれども､やっぱりそういうところが影響しているところがあるのか、あるいは、こうした料金調整、本当にどこであっても簡単にできるようなものなのかというところが、下関北九州道路の中でもＰＦＩで誰が運営するのかというところで、こういうときの料金の調整は結構難しくなるんじゃないかなとも思ったりするもので、どういう形でこの調整が行われたのかというのが少し気になったので、この２点、少しコメントがあればぜひお聞かせいただきたいなと思ったんですが、いかがでしょうか。

【環境安全・防災課長】　耐震補強は、今まで地震動に対してどういう補強をしていくのか、耐えるために補強していくのかという、そこをメインにやってきたところがございまして、今回のように、断層直上で、エレベーションががくっと変わるというのは、初めてに近い。小さいところではあったのかもしれませんけど、高速道路という大きな幹線道路では初めて起きた事例だというふうに思っております。

そこをどう評価して、どういう対策をするのかというところについては、今回の有識者委員会での議論もありますし、実際に活断層、どの断層でも同じようにずれるわけじゃないので、そもそも断層の位置がきちんと特定できるかと。地面の下にありますから。そういう問題もありますので、そこは妙見の委員会の議論等を踏まえながら、どういう対策ができるか、検討していくということになろうと思っています。

【高速道路課長】　料金調整ですが、今回は、先生おっしゃったように、ＮＥＸＣＯ西日本１社で閉じていますし、かつ、ネットワークもすごくシンプルだったので、実施に当たってそれほど大きな何か困難、障害があったという感じじゃなく、意外とスムーズにできたのかなというふうに思います。

ただ、一方で、場所によっては会社をまたぐケースもあるでしょうし、ネットワークもすごくいろいろな複雑なルートパターン、移動パターンも出てくるような場合というのも当然今後起こり得る話だと思いますので、もう一回、今回のやり方とか、もうちょっと複雑になった場合どうなのかみたいな検証は、これを機にしたほうがいいかなというふうに思いました。ありがとうございます。

【羽藤委員長】　これ、北九州高速さんとかの交通量とかが影響したりするのかなと思ったりもするんだけど、それはもっと下流側の災害で起こったことだから、別にそれを補填するとか、そういう話にはならないわけですよね。分かりました。ありがとうございます。

ほかの委員の方々、よろしいですか。よろしいですかね。

それでは、非常にスピーディーに対応していただいたというふうに、我々、委員の皆さんも多分、円山先生のお言葉に代表されていたけれども、非常によくやられていたのではないかなと思いますし、ホームページとかを見ると、国交省さんのところには必ず建設会社の名前が入っていて、私も現場に行ったんですが、すごくああいう一つ一つの広報の仕方なんかも励まされる形でやっていて、非常にいい対応になっていたのではないかなと思いました。御報告いただきまして、ありがとうございます。

それでは、続きまして、議事２の御説明を経調室長からよろしくお願いいたします。

【道路経済調査室長】　道路経済調査室長の古川でございます。それでは、資料３を用いて御説明をさせていただきます。

論点整理（案）ということで、ページをおめくりいただきまして、１ページ目を御覧いただければと思います。これまでの委員各位からの御意見、それから、ヒアリングさせていただいた団体からの情報や御意見を踏まえまして、事務局のほうで論点を１１個に整理させていただきました。１ページ目は目次になりますので、それぞれの論点について、事務局の論点整理の案を御説明させていただきますので、後ほど御議論いただければと思います。

２ページにお進みいただきまして、論点①でございます。第３のルートとしての下関北九州道路が担うべき役割ということでございまして、路線の性格を整理するという趣旨の論点でございます。

１つ目のポツから、ちょっと読み上げになって恐縮でございますけれども、下関北九州道路は、関門自動車道の関門橋の通行止め時に代替路としての機能を果たすということはもちろん、平常時においても中国道、それから九州道と一体となって高規格道路として広域交通を担うべきではないかと。

このため、下関北九州道路が一般道路に接続される山口県側において、将来的には中国道と接続させるシームレスな高規格道路ネットワークを形成する必要があるのではないかということで、１つ目２つ目のポツは、高規格道路としての性格、それを完遂するための周辺ネットワークが必要ということを論点にさせていただいております。

転じて３つ目のポツでございますが、関門トンネルの代替として、下関市と北九州市の中心部を結ぶ都市間交通を担い、両市の循環型ネットワークを形成することで、両地域の一体的な発展にも寄与することが期待されるのではないかということでございまして、こ

ちらはどちらかというと、高速道路、高規格道路の機能とは違って、一般国道や一般道のように、隣接する都市の循環型ネットワークを形成するような性格も併せ持つ路線なのではないかということで、論点①を整理させていただいております。

下の明朝体の字のところは、利用者の視点やネットワークの視点からのそれぞれ現状の課題を書かせていただいています。ちょっと冗長ですので、説明は割愛させていただきますが、何かございましたら、御質問いただければと思います。

それから、３ページでございます。論点②でございまして、次は費用負担に関する基本的な考え方ということでございます。整備に必要となる負担については、以下の３つの観点を踏まえると、利用者による負担を基本としつつも、適正な料金水準の下で、様々な工夫を行ってもなお利用者負担だけでは足りない費用分については、整備による受益が利用者のみならず、広く地域に及ぶことを踏まえれば、税により負担することも必要ではないかということで、有料道路事業と公共事業を組み合わせた事業になるのではないかという論点整理をさせていただいております。

以下の観点というところでございますけれども、１つ目は、福岡北九州高速道路を介して、既存の有料道路ネットワークに接続されるということ。

２つ目のレ点でございますけれども、自動車専用道路として整備される予定でありますので、サービス水準の高い通行環境の実現が期待されて、利用者の受益が大きいことということで、上の２つは有料道路になることの妥当性が高いんじゃないかという論点でございます。

転じて３つ目のレ点でございますが、利用者の受益以外にも、周辺道路の混雑解消、環境負荷の軽減といった効果も当然ございまして、事業の受益の範囲は利用者にとどまらずに広域に及ぶということもございますので、税負担の妥当性もあるということで、組み合わせて行う事業というふうに基本的な考え方を整理してはどうかという論点整理でございます。

４ページ目でございます。論点③でございますけれども、有料道路として整備を想定した場合の料金水準の設定ということでございます。長大吊橋の建設になりますので、多額の事業費が見込まれることから、利用者による負担を最大限活用する必要があるのではないかという整備費用の確保の観点。

一方、接続する道路を含めて３ルートの料金水準が適切となるものになるよう設定する必要があるのではないかということで、下関北九州道路の料金だけを単独で決めるという

ことにはならず、関門橋、関門トンネルの料金との釣合いというものが考慮されなければいけないのではないかという論点でございます。

それから、将来世代の負担の軽減の観点も踏まえる必要があるのではないか。

それから、フェリーや鉄道など、他の交通機関への配慮が必要ではないかということ。

それから、最後の５つ目のポツでございますけれども、既存の高速バス割引施策の継続、あるいは貸切りバスによる周遊観光の推進に資する料金割引、こういったものの設定も十分考えられるわけでございますけれども、こういったことに配慮する必要はあるが、割引による減収が生じますので、これにも留意する必要があるのではないかというふうに、料金水準については整理をさせていただきました。

それから、５ページでございます。論点④でございます。整備費用における地元負担の在り方ということでございます。

今度は有料道路事業の性格のほうではなく、公共事業の性格のほうにどちらかというと関連する論点でございますが、長大橋梁の先行事例である本州四国連絡橋が、利用者負担のほか、国と関係地方自治体からの出資金により整備が進められてきたことを鑑みると、一定の地方負担を求めることも許容されるべきではないかと。

特に２個目のポツでございますけれども、整備費用に関し、事業手法により税負担が生じる場合、具体的には、直轄事業でやって、直轄事業負担金が生じる場合ということを想定して書かせていただいておりますけれども、その直轄事業負担金については、整備による受益も踏まえて、地方負担の分担の在り方について、関係自治体間で十分に協議されることが望ましいのではないかということでございまして、基本原則にのっとりますと、当該事業の地方負担分というのは、山口県さんと政令市である北九州市さんに負担をいただくことになりますけれども、北九州市さんが政令市であるということも踏まえ、その財政力との関係で、地方負担をどの機関に御負担いただくかということは、関係自治体間で協議されることが望ましいという論点でございます。

それから、下関北九州道路と一体となって形成される高規格道路ネットワーク、及び周辺道路ネットワークについては、渋滞緩和や地域産業の利便性向上に資するものであり、その受益が主として地域に帰着するという側面もあることから、地方自治体の負担を基本に整備される必要があるのではないかということでございまして、特にこの事業の現在のスコープは、直接高速道路と接続せずに、特に山口側は一般道、地方管理道路に接続するということもございますので、周辺ネットワークの整備が必要じゃないかという論点でご

ざいまして、その整備を地方自治体のほうで進めていただく必要があるのではないかという論点整理にしております。

それから、６ページでございます。論点⑤でございます。先ほど論点②で、有料道路事業と公共事業を組み合わせてやるという事業スキームを論点整理（案）にさせていただきましたが、一方で、政府のＰＰＰ／ＰＦＩアクションプランの中で、当該事業についてはＰＰＰ／ＰＦＩ活用の導入可能性調査をするということが明記されておりますので、それに対しての論点整理でございます。

下関北九州道路のＰＦＩ導入に関する民間企業へのアンケートにおきましては、詳細な情報開示がないと参画の検討ができないという意見をいただいている状況でございまして、ＰＦＩの導入可能性を調査するに当たって、下関北九州道路が海上部の長大橋梁という特殊な構造であることも鑑みまして、まずは事業リスクにつながる地盤・断層・風況などの現地調査について、詳細な調査に早急に着手すべきではないかという論点でございます。ＰＰＰ／ＰＦＩの導入可能性を調査するにしても、まずは詳細な現地の情報、データが必要ではないかということでございます。

２つ目のポツでございます。ＰＦＩの導入に当たっては、国内外の事例を幅広く参照しつつ､官民のリスク分担の在り方について慎重に検討を進める必要があるのではないかと。特に本事業では多額の資金調達が必要になることから、資金調達リスクへの対応は重要な論点ではないかということでございます。事業規模が非常に大きくなりますので、この点が大きな論点というふうに考えているところでございます。

それから、用地買収や地元調整により全体工程が影響を受けることも大きなリスク要因であり、ＰＦＩを導入する事業スコープを検討する際に留意が必要ではないかと。

また、事業中に生じた事象に対して迅速な意思決定を行えるよう、あらかじめＰＦＩ事業者との契約時に意思決定の枠組みや手続などを明確にしておく必要があるのではないかということでございまして、設計変更であるとか、地域からの御要望にお応えするというような事象が生じたときに、ＰＦＩ事業者との間でどのような意思決定の枠組みを用意しておくかという論点に整理させていただきました。

続きまして、７ページでございます。論点⑥でございます。３ルートのバランスの取れた交通分散を実現するために留意すべき事項ということでございまして、１ポツ目２ポツ目は、先ほど出てきた論点と重複している部分もございますけれども、下関北九州道路については、交通の適切な分散を図る観点からも、有料道路として運用し、かつ、２ポツ目

でございますが、料金設定に当たっては、整備費用の利用者負担の観点に加え、３ルートへの交通の適切な分散の観点からも検討する必要があるのではないかと。

その際、ＩＣＴ技術の進歩やその普及を踏まえつつ、交通需要に応じて、一定時間ごとに変動する機動的な料金の導入についても検討する必要があるのではないか。

次に、北九州高速に転じまして、北九州高速は車種区分、料金体系が全国と異なりまして、現在、２車種で均一料金になっていますという状況でございますので、下関北九州道路の整備に伴い非合理な交通流が生じないよう、必要に応じて均一料金制や車種区分についても検討していく必要があるのではないかということでございます。

また、下関北九州道路が整備された場合の北九州高速の経営全体に与える影響を幅広く分析していく必要があるのではないかということでございます。

それから、３ルートを個別に管理するのではなく、各ルートの管理者が連携し、維持管理、運営、災害時・渋滞時における情報提供等を一体的にマネジメントする体制を構築する必要があるのではないかということでございまして、異なる主体が管理する可能性が出てまいりますので、こういった枠組みが必要ではないかということでございます。

それから、既存インフラの老朽化防止や橋梁耐久性の維持の観点も踏まえ、適切な交通の分散について今後検討する必要があるのではないかということで、渋滞対策だけではなくて、こういったメンテナンスの観点からも交通分散をコントロールする必要が出てくるのではないかという論点でございます。

最後に、整備効果を最大限に発揮するために、前後の道路ネットワークの充実・強化が不可欠ではないかということでございまして、先ほども少し触れましたけれども、こういった論点でございます。

８ページでございます。論点⑦でございまして、技術的な話も含まれますが、長大吊橋の調査・設計・施工・維持管理に関して留意すべき事項でございます。

これも先ほどと重複しますけれども、建設に当たっては、ＰＦＩとは関係なくても、地盤・断層・風況といった不確定要素の事前調査を精度よく行っておくことが極めて重要ということで、ＰＦＩの有無に関わらず、これは必要だというふうに改めて論点整理させていただきました。

それから、民間企業の施工に関する技術力・ノウハウを最大限に活用する、いわゆるデザインビルドやＥＣＩといったような新しい発注方式の導入は、有効な手法として積極的に検討すべきではないかということでございます。

また、設計に当たっては、事業者から総重量６０トンの重量物輸送通行ニーズもあるということでございますので、物流効率化や将来の大型車通行の動向を見据えつつ、地域・利用者との十分な議論を踏まえた上で、接続道路も含めた設計車両・荷重の設定や線形の検討を進める必要があるのではないか。

また、将来的にはネットワークとして一体に機能できるよう、ダブル連結トラックの通行区間６，０００キロについては、効率的な重量物輸送が可能となるよう検討を進めるべきではないかというような、重量物に対して設計していくというような論点。

一方で、道路構造物の疲労の影響は軸重の１２乗に比例するという研究成果がございますので、こういった論点から、重量制限超過車両への対応をますます強化していく必要があるのではないかということでございます。

次のページに移っていただきまして、９ページでございます。長期間の維持管理を見据えたトータルコストを縮減していくということが必要になってまいりますので、点検、補修にコストがかからない設計・施工となるよう、仮に維持管理と設計・施工を別の者が行うような場合にあっては、維持管理を行う者の意見を設計・施工に反映させるような仕組みが必要ではないかということで、有料道路事業と公共事業を組み合わせる場合、設計・施工する者と維持管理する者が異なる場合が出てまいりますので、こういった枠組みが必要になるのではないかという論点でございます。

その際、国内では最後の吊橋の建設から２０年が経過しておりますので、海外で建設されている最先端の吊橋の仕様や維持管理について幅広く調査・参照していく必要があるのではないかという論点。

最後に、話題が変わりまして、通勤・通学、災害時の利用、サイクルツーリズムの推進など、歩行者・自転車の利用の可能性についても、今後、地域で検討していく必要があるのではないかとさせていただきました。

ちょっと長くなりましたが、もう少しでございます。１０ページでございますが、論点⑧、長期的な事業の継続性を見据え留意すべき事項ということでございまして、本四道路につきましては、２００年橋梁ということをうたっておりますけれども、下関北九州道路も完成後の架け替えが困難であると考えますので、少なくとも１００年以上の耐用年数を目指して維持管理をしていく必要があるのではないかと。

また、本四で蓄積した技術やノウハウを生かす必要があるのではないか。

そして、長期にわたる維持管理が想定される中、事業の継続性や責任の所在ということ

についても慎重な検討を行う必要があるのではないかということでございます。

あと２ページでございます。次、１１ページでございます。論点⑨、道路の多機能利用の在り方ということでございます。

１つ目のポツでございますけれども、交通機能にとどまらず、電力・通信・水道などのインフラ併設など多機能利用の可能性についても、地域と連携しながら検討を進める必要があるのではないかと。

その際、多機能利用の範囲、優先順位について、費用対効果を十分に見極めた上で慎重に判断する必要があるのではないか。

それから、論点⑩でございます。技術の継承についてでございます。

英国で、橋梁建設企業の減少により、建設・維持管理を海外に依存する状況に陥っているという調査結果がございますので、我が国においても同様の事態が生じれば、特殊橋梁の建設・維持管理に係る国内での技術が失われる。安全保障上の重大なリスクを招きかねないということでございます。

長大吊橋の技術の知見を有する技術者の育成と技術継承は、国家的な課題として認識して、官民一体となって取り組むべきではないかという論点でございます。

最後に、１２ページ、論点⑪でございます。今後の事業実施に向けて取り組むべき事項ということで、大きく２つの項目がございまして、１つは事業評価でございます。既存の評価手法で捕捉し切れない便益が存在しますので、幅広い効果を適切に考慮した上で事業の妥当性を検討する必要があるのではないか。

また、技術的な論点でございますが、今後の事業スキームの検討に当たり、基礎的なデータとなる交通需要推計に当たりましても、既存の推計手法では捕捉できない潜在的需要の創出を含む新たな推計手法について検討する必要があるのではないか。

また、事業評価に当たっては、道路ネットワークが複数の区間または箇所が一体となって効果を発揮することも踏まえまして、ネットワーク全体の効果を適切に評価する視点が重要ではないかという論点でございます。

それから、実施体制等ということでございまして、事業の実施に当たりましては、国・県・市、関係機関が密接に連携して、推進体制を早期に構築することが必要でございますけれども、本州・九州間の連携強化という国家的重要性に鑑みまして、本プロジェクトでは国が主体的に事業に関与していくべきではないかということで、プロジェクトリーダーを国とすべきではないかという論点でございます。

それから、海上ボーリングなど詳細調査の実施、それから、ＰＦＩの導入可能性調査の実施、事業手法・事業主体の確定、設計・施工・維持管理・運営といった今後の事業プロセスに関しまして、必要な調査内容など実施すべき事項を整理いたしまして、各項目の優先順位とスケジュールを明確にして検討を進めていくべきではないか。

複数の事業主体が関与する事業手法、有料道路事業と公共事業を組み合わせた事業ということでございますけれども、こういった事業手法になる場合、事業主体の責任を明確にする必要があるのではないか。

次世代を担う若手がプロジェクトに積極的に関与できる環境を整えることも重要ではないかというのを、最後の論点整理にさせていただいております。

以上でございます。

【羽藤委員長】　古川室長、ありがとうございました。論点整理、非常によくできていたと思います。

それでは、委員の皆様から、全員ですね。御意見いただきたいと思いますが、ウェブの側から、どなたからでも結構ですが、やっぱり渡邉先生からですかね。ぜひコメントをお願いいたします。

【渡邉委員】　委員長、ありがとうございます。１点確認、１点コメントということでお話をさせていただければと思います。

論点整理、ありがとうございました。とても丁寧に整理いただいているというふうに認識しております。

まず、１点、確認なんですけれども、論点①の２つ目のポツのところで、山口県側のシームレスな高規格道路ネットワークの形成と書いてありまして、これはもちろん重要なんですけれども、一方では、九州側のネットワーク、つまり、北九州都市高速さんの観点、つまり、多分、下関北九州道路の橋梁部は、耐荷重とか、結構ハイスペックなものになると思うので、それに耐えられるような都市高速であってほしいというふうに私は思うんですけれども、それについては、ちょっと飛ぶんですけれども、資料の８ページ目の論点の⑦の３つ目のポツのところで、「設計にあたっては」という文章があって、その３行目に「接続道路も含めた設計車両・荷重の設定」というふうに書かれているので、そちらで読めばいいというふうなことでよろしいかというのが１点目の確認です。

それから、１つコメントなんですけれども、論点⑤、資料の６ページのところで、１ポツ目、詳細な調査に早急に着手すべきではないかという御提案、論点が整理されているん

ですが、ちょっと気が早いかもしれないですけれども、そういう意味で、やはりまずは先ほど熊本地震のときに委員長のほうから活断層のお話が出ましたけれども、やっぱりそういったリスクというのをまずは緻密に精査して、そうしないと、費用の積み上げだとか、恐らくスケジュール感だとか、そういったものが詰まっていかないと思うので、やはりここの部分は早く進めるべきではないかというふうに思った次第でございます。

以上でございます。

【羽藤委員長】　渡邉委員、ありがとうございます。

お答えになられますか。

【道路経済調査室長】　１点目、確認事項については御指摘のとおりでございまして、今の北九州高速が、例えば、重量物の点だけに、８ページ論点⑦に関することだけで言えば、総重量６０トンの車両が通行できる状況にはなっていないので、更新のタイミングになるのか、いつであるかということはちょっとここでは決められませんけれども、周辺も含めてそういうネットワークをつくっていかなければいけないという意味を込めて、この論点整理を書かせていただいております。

一方で、下関北九州道路は最低でも１００年架け替えないので、そこについては、将来を見据えて、そういう荷重で造っておこうと。そういうような頭の整理でございます。

【羽藤委員長】　ありがとうございます。

渡邉委員、よろしいですかね。

【渡邉委員】　ありがとうございました。

【羽藤委員長】　それでは、小林委員、お願いいたします。

【小林委員】　論点整理が熟してきたと思います。事務局、本当に御苦労さまでした。

そのうえで、もう少し力点を強調してもいいと思えることを２点だけ申し上げたいと思います。１つは、論点⑤のところで、先ほど渡邉先生も指摘されましたけれども、リスクの問題、これがきちんと見えてこないと、事業主体とか事業手法とか、そういう議論に進まないので、ここをやはり急いでやるべきだと思います。それと併せて、海洋架橋の特殊性もいろいろあるので、しばらく止まっていた、大規模な海洋架橋に関するデータがどこまで蓄積されているのかという点に不安があります。示方書に関しても橋梁の耐久性に関する新しい基準を作成しないといけない。そういう意味で、耐久性を議論する大規模なプロジェクトが始まったと思うんですね。

様々な海洋架橋の維持管理技術の問題がありますが、とりわけ防食マネジメントをどう

考えるのか。時間が経過するに当たって、防食のコストが増えてくると同時にその振れ幅も増加している。維持管理費用リスクが時間とともに増加していきますが、それがとりわけ資金調達にどのような影響を及ぼすのか。官民連携の契約期間をどうするのか、そういうことも含めて耐久性のリスクの評価が非常に重要になってくる。そういう意味で、本四架橋に関する情報を積極的に活用していくことが大事であると思います。

それに関連してですが、論点⑪として、複数の事業主体が関与する事業手法となる、事業主体の責任を明確にすると書かれているのですが、もう一つ踏み込めば、リスク分担をどう考えるのかとか、あるいは、将来現れる不確実性に対して契約変更の可能性を含めた不完備契約を設計していかざるを得ない。その辺の検討もしっかりと進めておく必要があると。そういう点を強調できれば、さらにいいものになると思います。

以上です。

【羽藤委員長】　小林委員、ありがとうございます。リスク、コスト、データ、不完備契約などの詰めのところ、重要な御意見をいただけたことと思います。ありがとうございます。

ほかのウェブ側の委員の方々、いかがでしょうか。戸田委員、齋藤委員、いかがですか。齋藤委員、お願いいたします。

【齋藤委員】　齋藤でございます。

私のほうからも２点ございまして、まず、１点目が論点⑥のところなんですけれども、ＩＣＴ技術の進歩やその普及というところをすごく期待しておりまして、恐らく完成する頃には、もしかしたら空飛ぶ車も当たり前の時代になっているかもしれませんけれども、ネットワークが形成されればされるほど、機動的な料金体系というのは難しいのかもしれませんけれども、ここをぜひＩＣＴ技術の進歩に向けてチャレンジをしていただければと思います。

空飛ぶ車が仮に飛んでいたとしても、物流のところは恐らく重要性は依然として高いと思いますので、物流のところを含めて、完成年度がいつになるか分かりませんけれども、機動的な料金体系というところもぜひ御検討いただければというふうに思うところです。

それから２点目なんですけれども、論点⑦の最後のところ、通勤・通学、災害時の利用、それから、サイクルツーリズムの推進といったところで、歩行者・自転車の利用の可能性について書いていただいておりますけれども、これも北九州側からですと、有料道路からの接続になるので、すごく難しい面もあるかもしれませんが、この辺りもぜひチャレンジ

というか、広く利用されるということを考慮して、税負担の面も御指摘がありましたので、広く考えていただければと思うところです。

それで、ちょっと確認なんですけれども、論点②の中に、自動車専用道路で整備される予定というところがありますが、自動車専用道路として整備されるときに、歩行者・自転車の利用が可能なのかどうかというところを、最後に確認させていただければと思います。

以上でございます。ありがとうございます。

【羽藤委員長】　齋藤委員、どうもありがとうございました。

室長、いかがでしょうか。小林先生の話も含めてもしあれば。

【道路経済調査室長】　まず、御質問のところだけでございますけれども、自動車専用道路の車道部分を歩行者・自転車が通行することはできませんので、その場合は併設して自転車や歩行者の通行空間を、歩行空間といいますか、確保するということになりますので、そういった構造にしていくということになります。

質問の部分は以上でございまして、いただいた御意見については、どれも御示唆に富んだというか、そのように取り組まなければいけないものばかりでございましたので、特段御説明はないんですけれども、いずれにしても、小林先生からもいただいたリスク分担の話も、しっかり事業を進めていくプロセスの中で整理していかなければならないと思いますし、とりわけ今回はＰＦＩという、これまで道路事業であまりやったことのないものにチャレンジしていきますので、我々もしっかり勉強して、整理していきたいと思っています。

ＩＣＴの活用というのは、ずっとやりたいという思いや情熱は持ち続けておりますので、このプロジェクトでぜひ実現したいなというふうに思っております。

【羽藤委員長】　室長、ありがとうございました。

齋藤委員、よろしいですかね。

【齋藤委員】　ありがとうございます。

【羽藤委員長】　それでは、戸田委員、お願いいたします。

【戸田委員】　よろしくお願いします。丁寧にまとめていただきまして、ありがとうございます。

私のほうからは、質問というか、コメントを１点だけ。論点③の箇条書３つ目、将来世代の負担を軽減するための観点を踏まえる必要があるのではないかと。非常に重要な指摘なんではないかなというふうに考えております。かなりのコストがかかる事業ですので、

どのように､いろいろな形で費用を負担するということの中で､恐らく完成前の段階から、何らかの形で費用をどこかから持ってこなきゃいけないんじゃないかという提案だと思います。

具体的にどういう在り方があるのかというのは、恐らくこれから検討すべきことだと思うんですけれども、できる前から動き出すことですので、なかなかその辺りの難しさもあるのかなと思いまして、現時点で分かっていることはなかなかないかもしれませんけれども、かなり早くから動き出さなきゃいけないことかなと思いますので、もしお考え、補足の説明等があれば、教えていただきたく思います。

以上です。

【羽藤委員長】　戸田委員、ありがとうございます。

できるだけ早期の負担の議論をどうするのかというところですが、室長、何かございますかね。

【道路経済調査室長】　鉄道事業では、将来の改良に向けて、特々制度として積み立てているような、積立てというのはちょっと雑な表現なんだと思うんですけど、そのような運用をしているというふうに勉強しておりますので、そっくりそのままのことができるかどうかは分かりませんけれども、それを参考に、必ずしも出来上がった後の世代にだけ負担を求めるのではない、その負担を現世代も分かち合えるようなやり方というのが、何か周辺のネットワークも含めてできないかということは、これから検討していきたいなというふうに思っております。

【羽藤委員長】　戸田委員、非常に重要な御指摘をいただきまして、本当にありがとうございます。

それでは、こちらのほうの方々から、どなたでも。そんなことで、大串委員、お願いいたします。

【大串委員】　ありがとうございました。私からは、何点か質問といいましょうか、一番聞きたいのは、関門トンネルってそんなにずっと長くまだまだ使い続けられる寿命があるのかなというところをいつも心配しております。前回、見学させていただいたときも、水をくみ上げて、一生懸命維持管理をされていますけれども、橋が１００年を見通して、例えば料金、維持管理含めて設計される場合には、関門トンネルの補強などもしっかりと併せて考えていかないと、いずれ２ルートにならざるを得ないのではないかなということも視野に入れたほうがいいかなというのが、質問というより、やっぱりこれもコメントで

すかね。思った次第です。

どういう料金水準にすべきかという論点③と、論点⑥の３ルートのバランスは、密接に関連していると思っています。どういう車両にここを通ってほしいのかということでの料金設計になろうかと思っています。もちろん事業費をカバーする、迅速にカバーしていくということもとても大事だと思いますけれども、車両に対して誘導できるのは料金がほとんどだと思っておりますので、それを鑑みるに、早く事業費を回収できるから高く設定することがいいことなのか、それは考えないといけないのかなと思っています。

観光のためにいろいろなもの、附帯のものをつけたいと。例えば、自転車、歩行者、いろいろ話もありますけれども、国が事業費を負担するのは車両かなと。あと、もし関門トンネルのほうが歩行者・自転車が通れない状況になったらということも鑑みないといけないので､やっぱり最初から設計してつけておくことは大事でしょうし､その辺りの費用は、一番恩恵を受けるのは地元の人かなと思いますので、地元負担になるのかなとか、いろいろな料金と今後の使い方、もしくは通ってほしい車両を通すための３ルートのバランスを密接に考えてほしいなと思いました。

あと２点ですけれども、ＰＰＰ／ＰＦＩ、ＰＰＰ／ＰＦ２など、イギリスは一生懸命いろいろな取組をやっていますけれども、ことごとく失敗しております。そこからさらに学んで日本が進化形を出せるのか、やはりやめたのかということは、とても大事な論点に、基点になると思いますので、ここをしっかり研究していただいて、どうすればイギリスの失敗を克服できるのかということをしっかり学んでいただけたらと思います。

最後ですけれども、もちろん国がリーダーシップを取って、例えば設計者と事業施工・管理のところの主体が違うのであれば、マネジメントをしっかりプロジェクトリーダーとしてやっていただきたいんですけれども、結局のところ、オーナーシップをどうするのかと。誰がこの橋前後のルートを含めて面倒を見ていくのかというと、やっぱり国だと思いますので、その辺りのオーナーシップも、プロジェクトリーダーと言わず、オーナーシップも発揮していただいて、設計・施工の合理性上、また、維持管理のしやすさ、そういうものを目配りしていただけたらなと思いました。

以上です。ありがとうございます。

【羽藤委員長】　料金の研究から、英国等の失敗の歴史、ＰＦＩについて、ＰＰＰについては、もう少し研究、深掘りが必要じゃないか。オーナーシップという概念提示がございましたけれども、新しい少し定義づけみたいなことを明確化していかないといけないの

ではないかという指摘、非常に的確な御指摘をいただきまして、ありがとうございます。

ほかの委員の方々、いかがでしょうか。

じゃ、根本委員、お願いいたします。

【根本委員】　それでは、私のほうから２つコメントしたいと思います。

まず、簡単なほうから、論点⑪のところですけれども、実施体制として、国・県・市等の関係機関が密接に連携した推進体制を構築すると記されていますが、国が主体的に事業に関与していくべきだというのは、まさにそのとおりだと思います。今、大串委員が強調されたように、やっぱり国が中心的な役割を果たさなきゃいけない。国・県・市の役割分担とか費用負担もそうですし、あと、道路会社とか、ＰＦＩの場合だと民間企業が関わりますが、その関与の仕方も、国がちゃんとリーダーシップを取ってやっていかなければいけないと思います。

それから、もう一つのポイントですけれども、論点②のところで、利用者による負担を基本としつつも、税による負担も必要ではないかと記されています。これは間違っていないわけなんですけれども、私としては、もう一度原則を確認しておきたいと思うんです。

というのは、高規格道路を料金で賄うべきか、税金で賄うべきか、長い論争があったわけです。最終的にやはり１００％料金で賄うのが本来望ましいとなりました。幾ら間接効果があっても、やはり料金中心でやっていくべきだというのが確認されていると思うんですね。ただ、採算が取りにくい路線については、整備を早めるために、必要悪として税の投入も許容されるということだと思うんですね。

何でそういう言い方をするかというと、税は自動車を持っていない人も払っていますし、間接効果があると言いますけれども、中には、例えばフェリーの便数が少なくなって不便になったなんていう人もいます。一部の人ですけれども、全員が等しく便益を被るわけではないわけです。

ですから、大きな割合で税に期待するというのは難しいと思います。過去、直轄で、有料道路でやってきたところもあると思いますけれども、せいぜい建設費の５０％ぐらい税で賄ったのではなかったでしょうか。ですから、今後精査されると思いますけれども、税でどれぐらい助けに行かなきゃ成り立たないのか、そこはきっちり見てほしいなというふうに思います。

あと、全体的に「地元負担」という言葉がたくさん出てくるわけですけれども、これからの国・県・市の調整の中で、「間接効果があるから負担しろ」と言えば、やっぱり「何で

ですか」という答えが返ってくると思うんですね。ですから、「間接効果もあるようなので負担していただけませんか」というふうに問えば、それは「早くやるためにぜひ負担させてください」という答えが返ってくると思うんですよ。この辺の調整をうまくやっていくというのは国の重要な役割じゃないかと思います。

以上です。

【羽藤委員長】　根本委員、大変ありがとうございました。いずれも的確な御指摘、大串委員の意見とも重なるところがございましたけど、料金の在り方含めて、非常に重要な問題を提起いただけたことと思います。ありがとうございます。

古川室長、何かありますか。

【道路経済調査室長】　いえ、御指摘いただきまして、もう釈迦に説法でございますが、有料道路制度の生い立ちをもう十分御存じの上で御指摘いただいていると理解しておりますので、現状においてなかなか、全国プールにはなっておりますけれども、１００％有料道路の事業として新たな事業を事業化するということは、現実には難しくなってきているということでございまして、近年、有料道路として事業化するものは、ほとんどのものが税の負担と組み合わせてやる手法でやらせていただいているというのが今の実態でございます。その負担の妥当性の理屈の整理の部分で、先生の御指摘をいただいたと理解していますので、ちょっと現実の問題として、１００％有料のお金でやるとか、ほとんど有料の事業費だけで賄うプロジェクトにするということは、少し難しさもあるというのが実情であるということだけ、少し泣き言になるかもしれませんけれども、お伝えさせていただければと思います。

あと、地方負担の求め方も、理屈の世界と、それとは違って、やっぱり皆さんでプロジェクトを応援していただいているという中で整備を進めていくためには、地方の皆様のお力も必要だということ、伝え方の問題だと思いますので、理屈になっているんだから払えというふうに高圧的な調整をしているとはあまり思っておりませんけれども、現場を含めてもう一度徹底したいというふうに思っております。

【羽藤委員長】　よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、円山委員、お願いいたします。

【円山委員】　私からは、最後の論点⑪に関してコメントいたします。最初のポツのところで、既存の評価手法では捕捉できない便益が存在するという話はこれまでも議論してきましたが改めて認識すべきと考えます。具体的に現在のＢ／Ｃマニュアルで計測してい

る３便益は、平常時に早く移動できることの便益がほとんどを占めています。今日の最初の話題でもあったような、非常時に大動脈が通行止めになったときの迂回路としての効果等は、現在のマニュアルでは十分には計測できていないことは改めて認識するべきと考えます。

それらの効果を計測可能な方法の開発はぜひ検討するべきところではあります。ただ、通行止めになったときに、トリップを取りやめることの損失をどう計測するのか、取りやめが必要となりうる災害等の頻度をどう評価するのか等に難しさがあると理解しています。先ほど寿命が１００年以上の耐用年数という話もありましたけれども、１００年間もあれば、かなり稀な事象も起こり得ると考えるべきと思います。ここで、既存のＢ／Ｃマニュアルであれば、プロジェクトライフは５０年と設定されると思いますが、その設定が、今回議論している耐用年数１００年の設定と少し異なる点も留意しておくべきと思います。

非常時の効果等、既存の評価手法で計測できていない点に関して、手法の改善で対応できるところがあれば改善にチャレンジする姿勢がまず大切です。ただ、手法の改善が簡単でなければ、既存の評価手法で出力される数字には、このような限界があるんだということを理解した上で判断に利用するという姿勢が重要と思います。

この姿勢は１２ページ目の２つ目のポツに関しても当てはまると考えます。潜在的需要が創出されるという話で、今までの評価手法というのは、新しいプロジェクトがあってもなくても、同じＯＤ表を想定しています。固定ＯＤ表ということですけれども、本来、これだけ大きいプロジェクトがあるかないかで世界が変わるんですよね。世界が変わるということは、経済活動も変わるし、交通事情も本来大きく変わるわけですよね。交通量が増えることで、本来は便益も増えるはずなんですよね。それを今の評価手法では考えられていないということを理解した上で、既存の評価手法による出力結果は判断に利用する姿勢が重要と思います。また、可能であれば、そのような変化も考えられる評価手法の改善にもチャレンジするという姿勢も重要と思います。以上、コメントになります。

【羽藤委員長】　円山委員、どうもありがとうございます。今のはコメントということでよろしいですかね。

それでは、私からも最後ということでございますので、少しですが、皆さん、かなりやっぱり国がどう関与するかというところについては、根本委員からも大串委員からもお話があったように、もう少し明確化したほうがいいのではないかというお話があったように、海外のプロジェクトを見ていても、１本、橋があった後に、もう１本架けるというプロジ

ェクト、タコマでもそうですし、それから、カナダとミシガンのところのゴーディ・ハウの国際橋、ここでもやっぱりちゃんと国が関与して、維持管理、それから、経路の交通量の制御、事業スキームというところにはっきりと関わっていますので、こういう形はやはりこの事業の構えとしては重要じゃないかということは、私は明確に、今回のずっと６回を通じた会議の中で改めて認識した次第です。

その上で、ただし、しかしながら、ＰＰＰ／ＰＦＩというところ、大串委員からも、かなり失敗事例もある中で次世代型の事業スキームをというところは、財源がかなり難しくなっていますので、民間からの資金調達を中心にした新しいタイプの事業、それから、そうは言いながら、維持管理コストがかなり明確に全体として増えてきている中では、戸田委員からの御指摘もありましたけれども、この維持管理費をどうやって料金の中に入れていくのか、どのような形で負担するのかということを明確に事前に考えておくと。

高規格幹線道路、日本全国にかなり増えていますけれども、これは無料なわけでございますが、管理有料道路にするといったような考え方も含めて、やはり国土の幹線的な道路ネットワークの中で、この下関北九州道路の維持管理費をどう出していくのかというところに、群マネといったような考え方も出てきている中で、やっぱりこの事業を一つシンボルプロジェクトにして、維持管理はこれからこういう形でやっていくんだというところを、ぜひ地元の方々との協議の中で生み出していただきたいなという気がいたしました。

あと、最後、リスクの話は、小林先生、渡邉先生、いろいろおっしゃられていて、料金体系は齋藤委員も言われていて、この辺りをどういうふうに設定していくのか、味つけしていくのかということは非常に重要ですが、まだなされていないわけですよね、ここについては。中国側から九州、九州側から中国に向けて、どのような経路が本当に使われるのか。山口側で道路整備をしたら、トラックはどういうふうに動くのか。あるいは、九州側で災害が起こったら、今回のようにどのような動き方になるのかの研究を、ぜひ中国地整、九州地整が中心になっていただいて、地元の自治体、県を巻き込んで、どのように車の動き方が変わるのか。これを長期的に、ＯＤ表の話、円山委員からもあったんですが、どうやって長期的にマネジメントしていくのかについて、ぜひ研究もお願いしたいと思います。

いずれにしても、ここのところ、交通量に関連してくるところですので、一方で、１００年もつ橋というのが技術的に本当に可能なのか。これは地盤、風況の調査とともに非常に重要になりますので、まず、事業化に向けては、ぜひ第一段階で需要側と供給側の技術の問題、ここの調査をしっかりとお願いしたい。これがないと、なかなか事業の契約の仕方に

ついても固まっていかないと思いますので、この辺りをしっかりやっていただけたらというふうに思った次第であります。

私からは以上でございますが、ほかの委員の方々、何かございますか。よろしいですかね。

室長、最後まとめて何かありますか。

【道路経済調査室長】　本日、様々な御意見をありがとうございます。我々もクリアになっていなかった、もやもやしていたところが、先生方から御意見をいただきまして、ぼんやり思っていたことがクリアになった部分もたくさん今日あったと思っております。次回に向けてしっかり作業してまいりますので、引き続き御指導をお願いいたします。

【羽藤委員長】　室長、ありがとうございました。

それでは、資料４について、説明のほうを引き続きよろしくお願いいたします。

【道路経済調査室長】　それでは、資料４、１ページだけの資料でございます。今後のスケジュールでございます。

本日論点整理を御議論いただきました。いただいた御意見を踏まえまして、次回、基本方針取りまとめということで、文書の形で取りまとめの案をまず事務局で作成させていただいて、御審議をいただきたいというふうに考えております。

取りまとまりましたら、国土幹線道路部会のほうに報告するというような流れで考えております。

以上でございます。

【羽藤委員長】　ありがとうございました。

最後に、参考資料として、これまで委員より頂戴した意見の概要、それから、これまでの関係団体ヒアリングの概要の２点を、事務局よりお手元の参考資料として配付しておりますので、このことをお伝えさせていただきます。

それでは、皆様、どうもありがとうございました。本日予定された議事は以上でございます。議事進行を事務局へお戻しさせていただきます。

【総務課長】　長時間にわたる御議論、誠にありがとうございました。

本日の御議論いただきました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して、御同意をいただいた上で公開したいと考えております。

また、近日中に、速報版といたしまして、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、本日、以上をもちまして閉会とさせていただきたいと思います。誠にありがとうございました。

── 了 ──