社会資本整備審議会　道路分科会　国土幹線道路部会

第７回本州・九州連携小委員会

令和８年１０月８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７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城でございます。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し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、御発言の際はお手元のマイクをオンにしていただくようお願いいたします。また、御発言終了後はマイクをオフに戻していただけ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、大変お忙しい中、羽藤委員長はじめ委員の皆様、お集まりいただきありがとうございます。また、常日頃から道路行政に多大なる御指導、御支援いただいていること、この場を借りまして改めて御礼申し上げます。

さて、この本州・九州連携小委員会ですが、前回は９月１０日に開催いたしまして、これまで開催してきました委員の皆様の意見、あるいは現地視察の意見、ヒアリング等々を整理いたしまして、本州・九州間道路ネットワークの整備・運用に関する論点について、委員の皆様から幅広い立場で御意見をいただいたところでございます。

そして、本日の委員会におきましては、その議論も踏まえまして、下関北九州道路の実現に向けて必要となる基本的視点、あるいは効率的な設計・施工・管理を目指してなどの項目を盛り込んだ本州・九州間の道路ネットワークの整備・運用に関する基本方針（案）を事務局においてとりまとめましたので、委員の皆様に忌憚のない御意見をいただければと思っております。

限られた時間ではございますが、皆さんの御議論をお願いして、私から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、マスコミの皆様、御退室の御協力をお願いいたします。

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、委員の皆様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、小林委員、戸田委員、円山委員、渡邉委員には対面で御出席いただいておりまして、大串委員、齋藤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、根本委員におかれましては、御欠席との御連絡を頂戴しております。

本日御出席いただきます委員の方は７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付または事前にお送りさせていただいておりますが､議事１として、本州・九州間の道路ネットワークの整備・運用に関する基本方針（案）についてでございます。

それでは、以降の議事の進行を羽藤委員長にお願いしたいと思います。

羽藤委員長、よろしくお願いします。

【羽藤委員長】　皆さん、おはようございます。本州・九州連携小委員会ということで、ずっとこれを続けてきて第７回ということでございますが、本日は議事１として本州・九州間の道路ネットワークの整備・運用に関する基本方針（案）について事務局より御説明いただいて、その後、皆様から意見交換をいただければと思っております。

それでは、資料の説明を道路経済調査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。資料２を用いて御説明させていただきたいと思います。とりまとめの本文になります。

おめくりいただきますと最初に目次がございまして、１ページ目は「はじめに」でございます。

２ページ目以降は、本日説明させていただきます箇所にアンダーラインを引いておりますので、そちらを御確認いただきながらお聞きいただければ幸いでございます。本文の審議でございますので、冗長になるかもしれませんけれども読み上げさせていただきますの

で御容赦ください。

２ページ目の１行目でございます。中国・九州地方の将来像と交流・連携の方向性、これが第１章でございます。

中国地方の現状といたしまして、中国地方の圏域人口は約７００万人、特に中山間・島嶼部では人口減少が著しく、生活サービス機能の維持・確保が困難となっているほか、地域の担い手不足が深刻化している。

産業面においては、域内総生産は３１兆円、鉄鋼・石油化学・造船・舶用工業・自動車・半導体等、高い技術力を持つものづくり産業で我が国の国際競争力を支えている。

このようにさせていただきました。

１６行目、中国地方の将来像でございます。

２０行目の中国圏広域地方計画を引用させていただきまして、２６行目、自然と暮らしの場の近接性や、ものづくり産業等の技術の集積などを生かし、人々の移動等を促進して地域づくりの担い手となる「活躍人口」を育み、イノベーションにより地域産業の持続的な成長につなげていくことを目指すこととしている、とさせていただきました。

３７行目、九州地方の現状でございます。九州地方の圏域人口は１，２４８万人、特に中山間地域等では人口減少が著しく、生活サービスの維持・確保が困難となっているほか、地域の担い手不足が深刻化している。

産業面においては、域内総生産は４９．３兆円であり、半導体関連産業では国内ＩＣ生産額の約４８．５％を占め、自動車産業では年間１１０万台を生産するなど、我が国の経済安全保障を支える戦略的産業が集積している。我が国の食料生産拠点としての役割も担っている。

このようにさせていただきました。

また、九州地方の将来像でございますが、１４行目、九州圏広域地方計画から引用させていただいて、２１行目、半導体・自動車・農林畜水産業等の基幹産業の強みを生かしながら、アジアの成長センター「アイランド九州」を目指すこととしている。

このように記載させていただきました。

２８行目、中国・九州地方における交流・連携の方向性でございます。

関門地域の現状といたしまして、関門海峡の最狭部はわずか約７００メートルであり、下関、北九州の両市は歴史・文化・経済の各面において長年にわたり強固なつながりを育んできた。

現在、北九州市と下関市は関門景観条例を共同制定するなど、県境を越えた緊密な連携を続けており、通勤・通学でも相当数の往来がある。

中国・九州地方の交流・連携の方向性でございます。

４ページにお進みいただきまして１行目からでございますが、九州地方がアジアへのゲートウェイ機能を、中国地方が西日本の交通の要衝として人・モノの流動を支える役割をそれぞれ担い、西日本４圏域が連携した取組を推進することで、国全体の経済成長や強靱化に資する補完的役割に寄与することが期待されている。

中国圏及び九州圏広域地方計画でも、「西日本回廊ネットワーク」の形成が重要な広域連携の柱として位置付けられている。

このようにさせていただいております。

また、１１行目でございます。各分野の交流・連携の取組でございますけれども、２９行目、平成２８年熊本地震では、約７，０００台の自衛隊車両が関門橋・関門トンネルを通過し、令和８年熊本地震においても、ＴＥＣ－ＦＯＲＣＥとして中国地方以東からトイレカーやコンテナ型トイレ、給水車などの支援車両が同様に関門海峡を通過し被災地で活動を行った。

３４行目でございます。エネルギー輸送の面でも、九州・中国地方間の送電容量増強が計画されている。

５ページ目でございます。１行目でございますが、本州・九州間の道路ネットワークの現状と課題でございます。

５行目でございます。関門周辺地域の道路ネットワークは昭和３３年の国道２号の関門トンネル開通を皮切りに、昭和４８年に関門自動車道の関門橋が開通するなど長年にわたる段階的な整備を経て現在の姿に至っている。

本州・九州間を移動する人流の約３割、物流の約５割をトラック・乗用車等の道路交通が担っている。

１４行目でございます。道路インフラの老朽化と頻発する通行止めの現状でございます。

築５２年の関門橋、築６８年の関門トンネルはともに老朽化が進んでおり、維持管理に多大な労力とコストを要している。関門トンネルは１日当たり４，８００トンという大量の湧水への対応を余儀なくされており、関門橋についても大規模なリフレッシュ工事を実施している状況にある。

両ルートともに、平常時・災害時を問わず通行止めが頻発しており、関門断面が寸断さ

れた場合の経済損失は年間約１４兆円と試算されており、地域課題にとどまらない国家的な課題として認識すべきである。

２６行目、大型車両等通行制限の現状と課題でございます。

関門橋は原則４４トン、関門トンネルは３５トンの重量制限があり、水底トンネルは危険物積載車両の通行が制限されているため、輸送コストの増大や時間的ロスが生じている。

３５行目でございます。関門橋・関門トンネルの交通分担と周辺渋滞の状況でございます。

本州・九州間を結ぶ関門海峡断面における関門橋と関門トンネルの合計交通量は６万４，０００台/日であり、関門橋が約６割、関門トンネルが約４割を分担している。

関門橋は山口・福岡県間以外の利用が約６割と長距離利用が多数を占めている。

お進みいただいて６ページでございます。１行目、関門トンネルは山口県と福岡県間の利用が約８割、旧下関市と北九州市地域を結ぶ市域間交通が約５割と近距離利用が中心となっている。

下関市及び北九州市の中心部から国道２号関門トンネルに向かう経路上では、関門海峡を跨ぐ交通が狭いエリアに集中することから、慢性的な渋滞が発生している。

９行目でございます。関門海峡部における道路ネットワークの脆弱性でございます。

中国地方においては山陽自動車道、山陰自動車道、中国縦貫自動車道の３本の縦貫道が高規格道路ネットワークを形成し、現在、整備が進展している。

１５行目でございます。九州地方においては東九州自動車道の整備の進展により、九州を周回する高規格道路ネットワークの形成が進み、２０行目でございます、両地方を繋ぎ、これらの自動車交通が集中する関門海峡においては、高規格道路が関門自動車道の１ルートのみに限られるため国土構造上のボトルネックとなっている。

このように記載させていただいています。

７ページにお進みいただきまして、第３章でございます。下関北九州道路の実現に向けて必要となる基本的視点でございます。

７行目、令和２年度時点の概算事業費は約２，９００～３，５００億円と試算されているが、昨今の物価・資材高騰等を踏まえると大幅に増えると見込まれる。

１０行目、これまでの経緯でございます。

海峡横断プロジェクトについては、平成２０年３月の国土交通大臣会見において、個別プロジェクトに関する調査は行わないこととされた。

その後、福岡県、山口県、北九州市、下関市の２県２市が主体となって平成２５年４月より独自調査を開始し、平成２８年１２月には下関北九州道路整備促進期成同盟会ほか８団体による地域提言がとりまとめられた。

こうした地域の動きを受け、ゼロベースで必要性について再整理を行うこととし、平成３１年４月より国による調査が開始された。

２５行目、令和７年１２月２３日に都市計画決定がなされた。

それから、２７行目でございます。下関北九州道路に期待される効果と役割でございます。こちらは項目だけにさせていただきます。

２９行目、交通分散・渋滞緩和、それからリダンダンシーの確保、産業への支援・物流効率化、８ページにお進みいただきまして、道路利用者の利便性向上、地域連携・交通・まちづくりへの貢献、観光・交流の促進とさせていただきました。

１６行目でございます。第３のルートとしての下関北九州道路の役割でございます。

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ことはもちろん、平常時においても中国縦貫自動車道、九州縦貫自動車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ある。

２５行目、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。

２９行目、整備費用等の負担のあり方でございます。

福岡北九州高速道路を介して既存の有料道路のネットワークに接続され、一体的に効果を発揮することとなる。

３４行目、速達性・定時性・安全性等におけるサービス水準の高い通行環境の実現が期待され、利用者の受益が大きい。

一方、３６行目でございますが、周辺道路の混雑解消や環境負荷の軽減といった効果もあり、本事業による受益の範囲は利用者にとどまらず、広範に及ぶ。

これらを踏まえ、整備に必要となる負担については、利用者による負担を基本とすべきであるが、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分については、税金により負担することも検討が必要である。

９ページの５行目、料金水準の考え方でございます。

料金水準については、利用者による負担を最大限活用する必要がある一方で、３ルートの料金水準が適切なものとなるよう将来世代の負担の軽減の観点も踏まえて設定する必要

がある。

１１行目、また、フェリーや鉄道など他の交通機関への配慮が必要である。

１２行目、既存の高速バス割引施策の継続や貸切バスによる周遊観光の推進に資する料金割引の設定等についても配慮する必要があるが、割引による減収に留意する必要がある。

１６行目、地元負担のあり方でございます。

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等の負担により整備が進められてきたことに鑑みると、一定の地元負担を求めることも許容されるべきである。

事業手法により税負担が生じる場合、整備による受益も踏まえ、地方負担金の分担のあり方について、関係自治体間で十分に協議されることが望ましい。

下関北九州道路と併せて形成される周辺道路ネットワークについては、地方自治体の負担を基本に整備される必要がある。

３０行目、民間資金の活用の可能性でございます。

こちらは、ＰＰＰ／ＰＦＩ推進アクションプランを引用させていただいておりまして、これにおいては、『国土幹線道路部会に設置された「本州・九州連携小委員会」で議論された結果も踏まえつつ、公共施設等運営事業を含むＰＰＰ／ＰＦＩの手続を経ることを前提に、事業化を検討する。』、「公共施設等運営事業の活用を行うこととなり、地方道路公社以外の者が管理することとなった場合には、これを可能とするために速やかに制度改正を検討する。」とされている、こちらは引用でございます。

１０ページにお進みいただきまして、このことを踏まえ、さらなる整備コストの縮減や効率的な維持管理・運営に向け、ＰＰＰ／ＰＦＩの導入可能性についても検討する必要がある。

一方、令和６年１２月に九州地方整備局が実施した民間事業者アンケートでは、事業費や事業スケジュール等が具体的に示されていないこと、事業化時期が未定であることなど、詳細な情報の提示がないと参画の検討ができないという意見が出ている。

このため、ＰＰＰ／ＰＦＩの導入可能性を調査するに当たって、まずは事業リスクにつながる地盤・断層・風況等の現地調査や需要の変動等について、詳細な調査に早急に着手すべきである。また、国内外におけるＰＰＰ／ＰＦＩの活用事例について、その成果のみならず課題や教訓も含め、幅広く調査していく必要がある。

１８行目でございます。官民リスク分担のあり方。

官民リスク分担のあり方について慎重に検討を進める必要がある。特に、本事業では多額の資金調達が必要となることから、資金調達リスクへの対応は重要な論点である。

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、ＰＰＰ／ＰＦＩを導入する事業スコープについても検討が必要である。

事業中に生じた事象に対して、あらかじめ迅速な意思決定を行えるよう、ＰＰＰ／ＰＦＩ事業者との契約時に意思決定の枠組みや手続等を明確にすることについても留意すべきである。

３２行目でございます。効率的な利活用に向けた課題でございます。

３つのルートのバランスのとれた交通を実現する料金のあり方。

３８行目でございます。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。

１１ページにお進みいただきまして、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。

１１行目でございます。３ルートの一体的交通マネジメント。

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､県や市も参画して、維持管理・運営や災害時・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。

その際、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。

１９行目でございます。関門トンネルについては特に老朽化が著しいことから、将来のあり方について、下関北九州道路の整備を踏まえ検討を進める必要がある。

２２行目、周辺道路ネットワークの充実・強化でございます。

山口県側においては、国道２号印内交差点などの主要渋滞箇所から関門自動車道下関ＩＣへのアクセス改善をはじめ、交通流の変化に伴う渋滞対策に取り組む。将来的には、中国縦貫自動車道、山陽自動車道、山陰自動車道と接続させるシームレスでリダンダンシーが確保された高規格道路ネットワークを形成する必要がある。

福岡県側においても、接続部である西港町ＪＣＴ及びその周辺がボトルネックとならないよう、接続部における適切な交通処理を検討する必要がある。

１２ページにお進みいただきまして、第４章でございます。効率的な設計・施工・管理

を目指してということでございます。

まず、我が国の話題でございまして、９行目でございます。明石海峡大橋の建設時点から、先駆的にメンテナビリティを考慮した設計が取り入れられており、その後の世界の長大吊橋建設にも大きな影響を与えている。

国内最後の支間長５００ｍを超える海上部の長大吊橋となった豊島大橋以降も、高強度・高耐食な鋼材・素材の開発や、塗装、防食技術の開発に加え、ＢＩＭ／ＣＩＭの活用、産学官連携によるＡＩやロボット、センシング技術等を用いた高度な維持管理についても研究開発が進んでいる。

それから、３０行目でございます。今度は世界の話題でございまして、イタリアでは支間長３，３００ｍに及ぶメッシーナ海峡大橋プロジェクトが２０２５年に契約調印され、現在建設に向けた手続が進められている。なお、同プロジェクトには日本企業も設計・施工者として参画している。

世界的に見ると、長大橋建設の動きは２０００年以降、活発になってきており、日本企業も世界で活躍しているところである。

１３ページへお進みいただきまして、２３行目、調査・設計・施工・維持管理に関する着眼点でございます。

海峡部の長大吊橋の建設に当たっては、風況・地盤・断層といった不確定要素の事前調査を精度良く行っておくことが極めて重要である。

建設中・供用後においても追加調査・モニタリングを実施するなど柔軟な対応を行う必要がある。

３１行目です。設計に当たっては、当該地域は重量物輸送の需要が極めて高く、事業者からは総重量６０トンの重量物輸送の通行ニーズもあることから、物流の効率化や将来の大型車通行の動向も見据えつつ、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・荷重の設定や線形等の検討を進める必要がある。

３８行目です。また、将来的にはネットワークとして一体的に機能できるよう、ダブル連結トラックの通行区間６，０００ｋｍ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。一方で、道路構造物の疲労への影響は、次ページに進んでいただきまして、軸重の１２乗に比例して増加するため、重量制限超過車両への対応を強化していく必要がある。

３行目でございます。長期間の維持管理を見据えたトータルコストの縮減の観点から、

点検、補修等にコストがかからない設計・施工となるよう、維持管理と設計・施工を別の者が行う場合にあっては、維持管理を行う者の意見を設計・施工に反映させる仕組みが必要である。

１０行目でございます。サイクルツーリズムの推進、通勤・通学、災害時の利用など、歩行者・自転車の利用可能性についても、今後、費用負担のあり方を含めて地域において検討する必要がある。

１４行目、長期的な事業の継続性を見据えた着眼点。

少なくとも１００年以上の耐用年数を目指して建設・維持管理していく必要がある。

その際、本州四国連絡高速道路株式会社が長大橋の管理を通じて蓄積してきた防食等の維持管理技術やノウハウを生かす必要がある。

２１行目でございます。事業継続性や責任の所在等についても慎重な検討を行う必要がある。

２４行目でございます。道路の多機能利用の可能性でございます。

交通機能にとどまらず、電力・通信・水道等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。

２８行目でございます。多機能利用の範囲と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。

１５ページでございます。最後、５章は「その他」とさせていただきまして、１つ目が技術の継承でございます。

大規模吊橋技術の知見を有する技術者の育成と技術継承は、国家的な課題と認識し、官民一体となって取り組むべきである。

２つ目は事業評価とさせていただいております。

１６行目でございます。下関北九州道路事業においても、災害時の代替性確保のような既存の評価手法では計上されていない便益が生じることから、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。

下関北九州道路のような大規模なプロジェクトでは、整備によって経済活動や交通需要も大きく変わるはずだが、現在の手法ではこうした影響が評価できない。新たな推計手法を検討する必要がある。

事業評価に当たっては、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ある。

１６ページ、最終ページにお進みいただきまして、最後に「あとがき」をつけさせてい

ただいております。

１０行目でございます。事業の実施にあっては、国・県・市等の関係機関が緊密に連携した推進体制を早期に構築するとともに、本州・九州間の連携強化という国家的重要性に鑑みて、国が主体的に事業全体を牽引していくことが必要不可欠である。

１６行目でございます。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あることを付記するとともに、本事業の検討プロセスは今後の新たなプロジェクトの規範になるものと考えられるため、これを広く周知することで、新たなプロジェクトの検討が活発化することを期待したい。

以上、本文の案でございます。御審議、よろしくお願いいたします。

【羽藤委員長】　古川室長、本当にありがとうございました。大変分かりやすい説明だったと思います。

中国・九州の特徴、そこから西日本の４圏域で国土軸を強化するという基本路線を踏まえながら新たな事業スキーム、それからＢＩＭ／ＣＩＭ等の最先端技術の適用、それから最後に若手エンジニアの育成等まで含めて大変よくまとまった、今までの議論を反映された内容であったかと思いますが、今日が最後となりますので、委員の先生方から最後に、こういうことはどうだったんだろうとか、細かな文言についてでも構いませんので、ぜひコメントをいただけたらと思っております。ウェブ、それからこちらの会場のどなたからでも結構でございますので御意見をいただけたらと思います。いかがでしょうか。ウェブの方は挙手でお願いできたらと思っておりますけれども、どうでしょうか。

【道路経済調査室長】　すみません。御欠席の小澤委員から事前にコメントをお預かりしているのですが、よろしいでしょうか。

【羽藤委員長】　では、室長、お願いします。

【道路経済調査室長】　読み上げさせていただきます。小澤委員からのコメントでございます。

下関北九州道路は､国幹道の位置付けのない新たなプロジェクトであると理解している。その意味で、下関北九州道路の検討プロセスは、今後新たなプロジェクトを起こしていく際の規範になると考える。このため、制度的に定められている検討プロセスとそうでない検討プロセスを整理した上で広く周知することで、民間による検討を含めて様々なプロジェクトが活発に検討されるようになることを期待したい。

以上でございます。

【羽藤委員長】　ありがとうございます。適切なコメントをいただけたものと思います。これからの様々な国土を支えるようなプロジェクトが活発に出てくるようなモデルになるような書きぶり、そして検討を今後進めていく、その打ち出しが必要であるという御意見、ごもっともだなと思いました。ありがとうございます、小澤先生。

それでは、渡邉委員、お願いします。

【渡邉委員】　渡邉でございます。とりまとめ、どうもありがとうございました。議論が丁寧にまとめられていて、私のほうから修正、追加等はありません。そういった意味では、中国地方の小委員会、あるいは中国圏広域地方計画の計画策定に関与してきた者として４点ほど、少しコメントさせていただければと思います。

まず、１点目は資料の２ページ目、中国地方の現状等についてうまくまとめられていると思っています。その中でもとりわけ２７行目から２８行目にかけて、「人々の移動等を促進して地域づくりの担い手となる「活躍人口」を育み」という辺りなんですけれども、冒頭にありますように中国圏はかなり人口が減ってきております。そういった中にあって人口を増やすというのは難しいので、そういった中では住んでいる人も、あるいは遠くから来た人も、交流人口とか関係人口とかじゃなくて活躍してもらおうという、そういった思いがあって今回、広域地方計画の中に「活躍人口」という言葉を埋め込んでおります。今回の下関北九州道路は、多分この「活躍人口」の促進に資する非常に重要なプロジェクトであると私は認識しているところでございます。

以上が１点目でございます。

それから、２点目はちょっとページを進めていただきまして９ページ目からの民間資金の活用の可能性というところで、具体的には１０ページになるんですけれども、１２行目の最後から１４行目にかけて事業リスクにつながる地盤云々ということで「詳細な調査に早急に着手すべき」と書かれております。そういった意味で、事業化に際してはもちろん事業費も大きな問題になろうかと思いますので、まずは調査をしてどういうリスクがあるのか、それからどのくらい事業費がかかるのかというのを出して、そこから次のステップに移っていただければなと思った次第でございます。

３点目はその次の１１ページ目になります。周辺道路ネットワークの充実・強化という点でございます。１１ページ目の２３行目にありますように、下関北九州道路の整備効果を最大限に発揮していただくためには、その前後の道路ネットワークは不可欠だろうなと思っています。そういった中にあって、２８行目からありますように、中国道、山陽道、

山陰道と接続させるシームレスで、特にリダンダンシーの確保という点が重要だと思っていますので、そういった高規格道路ネットワークの形成について今後とも考え、取り組んでいく必要があるかなと思った次第でございます。

最後、４点目でございます。一番最後の１６ページ、あとがきのところです。１１行目から１２行目にかけて「本州・九州間の連携強化という国家的重要性に鑑みて」ということで、今回のこのプロジェクトは九州圏と中国圏というブロックをまたぐプロジェクトであるという観点からも、国が主体的に事業全体を牽引していくことが必要不可欠ではないかと思った次第でございます。

長くなりましたが私から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】　渡邉先生、ありがとうございました。「活躍人口」という言葉が入ったということで、関係人口を超えて積極的にということで、これは非常にいい言葉だと思いますし、リダンダンシー、それからブロックをまたぐということで国の関与の強調のところ、本当にありがとうございます。

ほかの先生方はいかがでしょうか。

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。私からはコメントを４点、お願いしたいと思います。

まず、今回こういう企画を推進していただくようなことで、非常にいいことだなと思っています。関門トンネル自体が、皆様も御視察されてお感じになられたことと思いますけれども非常に老朽化しているということで、もう一本どこかとどうにかつなげたいという思いは、特に九州もしくは中国地方、山口県などに住む方にとってはかなり死活問題でもありました。ありがとうございます。

今回の文書も、読んでみると非常にいろいろな目配りがされていてよかったかと思います。お金をどう調達するかということの一つの案としてＰＰＰ／ＰＦＩの話が出ていますけれども、先に始めたイギリスでは無理があったということで運営会社が破綻などしておりますのでしっかり現地調査をしていただいて、しかもそれを早期にしていただいて、ちょっとインフレも見えてまいりましたのでデータをそろえていただいて、どういう形態で造るのが一番合理的かという判断に資するような調査を早めに着手していただければと思います。

どれぐらいの資金を投入できるかというところにも関わるんですけれども、１４ページ

には道路空間の多機能化、あるべき姿みたいなことが書かれていると思いますが、どういうものを附帯していくかということに関しては、地元含めてどういう橋梁を造りたいのかということをしっかり議論していただいた上で、それを実現させるための経営主体もしくはビジネス形態というのはどうあるべきかということを早急に固めていただかないとなかなか事業が前に進まないかなと思いましたので、この辺りの経済合理性を含めた判断プラス地元の人の納得度の高いものをしっかり議論していただけたらと思います。これが２点目です。

３点目は接続部分に関して、言及していただいてありがとうございました。途中の道路が非常にしっかりできたとしても、北九州方向からつながるときと、下関で降り立ってさらにもっと次に進むようなところ、もしくは地元に御負担が非常にかかるような混雑を呼び込む、今でも混雑していますし、そういったところをきちんと言及していただいてありがとうございます。周辺の道路ネットワークの充実・強化についても整理をしていただいてありがとうございました。

最後、あとがきのところに若手の関与ということを記載していただいたかと思います。人口が少なくなってくるという意味においては、若手にしっかり活躍していただくという面もありますし､こういったプロジェクトに若いうちから携わっていただくということは、この分野の人材育成に対して非常に大きな意味があることだと思います。これも文言でしっかり書き込んでいただきましたので、推進のときにしっかり留意していただいて進めていただければと思います。

私からは以上です。ありがとうございます。

【羽藤委員長】　大串先生、どうもありがとうございました。大串先生は当初のときからイギリスのＰＰＰ／ＰＦＩの運営会社の破綻の話も含めて事業スキームと、それからどういう橋がそもそも欲しいのかということに関して、合理的にとにかく納得感のあるプロジェクトにしていくべきだと主張されていて、そういう形のことがこの中にきっちり盛り込まれているということ。

それから、印内交差点の渋滞の話もありますけれども、こういうローカルな問題をちゃんと解決していくべきだというところも含めてコメントをいただいて、こうしたことが盛り込まれているというところが重要な今回の報告書というか、提言書というか、基本方針に盛り込まれているということかなと思います。

大串先生、本当にコメントありがとうございます。

【大串委員】　感謝しております。ありがとうございます。

【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。

齋藤先生、お願いいたします。

【齋藤委員】　齋藤でございます。私からもコメントになるのですけれども、このたびは論点を分かりやすく整理していただいて本当にありがとうございます。

その中で、８ページの⑥のところです。観光・交流の促進といったところも御記入いただいておりまして、私も初めのほうで申し上げたのですけれども、建設段階から工事現場の見学ですとかインフラツーリズムといったところで、ぜひ活用といいますか、付加価値を生むような橋になっていけばいいかと思っております。全体としても建設段階から完成後まで様々な付加価値や機能を持った道路となるということを強く願っております。

私からは以上です。ありがとうございました。

【羽藤委員長】　齋藤先生、ありがとうございます。ツーリズムの件については齋藤先生からずっと何度もおっしゃってくださいまして、建設段階から、こうした資源性のあるインフラツーリズムは最近物すごく活発ですので、こうしたことも今回書き込まれているところ、ぜひ地元側の中国・九州のほうでもこうしたことを受け止めた形で今後の計画づくりにつなげていただけないかというような御意見だろうと思います。

齋藤先生、本当にありがとうございます。

【齋藤委員】　ありがとうございました。

【羽藤委員長】　それでは、あとは会場の皆様からお願いいたします。

【戸田委員】　よろしいでしょうか。戸田でございます。丁寧にまとめていただきありがとうございます。私からも１点だけ、コメントになります。

料金設定、料金のあり方につきましては、この委員会でも何度も議論させていただきましたし、今回のとりまとめの中にも織り込まれていますけれども、料金が単なる費用をどう回収していくのかだけではなくて重要な政策手段になり得るという視点、この点は非常に大事だなと思います。

例えば３ルート間でどう交通を分散させるのかというのは料金設定のあり方が大事だとか、それは３ルートだけじゃなくて既存の道路とか他の交通機関との整合、交通マネジメントの手段として大事なんだという視点も盛り込んでいただきましたし、前回の議論では負担をどの時点で負担するのか、長期的なインフラになりますので将来世代に過度な負担を残さないような料金負担のあり方も考えなきゃいけないという視点、これも料金が政策

手段になり得るんだという大事な視点だと思います。そういう意味で、交通のあり方、世代間、利用者間の負担のあり方を調整する手段として料金を考えていくという大事な視点だと思います。

とはいえ､かなり多くの期間をまたいで広域に考えなきゃいけないことでありますので、こういった国家プロジェクトですので、その辺で適切な答えを出すのはなかなか難しいかもしれませんけれども、力を合わせて協力の下、いい答えを利用者、国民のために出していただきたいなと思いました。

なかなかまとまりのないコメントになってしまいましたけれども、以上です。お願いします。

【羽藤委員長】　戸田委員、ありがとうございます。料金の問題は非常に難しい、今でも割引の問題も議論されておりますし、首都圏とかどこでもどうやって代替ルート間での料金を決めていくのか、負担していくのかという問題は、周辺自治体の納得感も含めて非常に難しいものがあろうかと思いますが､マネジメントという観点､あるいは災害時の３ルートをどう使っていくのか、今回の熊本地震でも熊本では復旧の仕方において非常にうまく県道、国道、それから高速道路の使い方を工夫されておりましたけれども、ああいったことも含めて料金というものをどのように長期的な将来世代の負担も含めて考えていくのかというところを、ぜひ今後の事業評価なんかに向けて、あるいは国全体の料金制度の中でも位置付けながら考えていく、その中でこの事業を屹立させていくことが重要ではないかという指摘､非常に納得できるコメントをいただきまして本当にありがとうございます、戸田先生。

それでは、小林先生、お願いいたします。

【小林委員】　非常に緊張感のある基本方針をとりまとめていただきまして、本当にありがとうございました。

日本社会は非常に慣性力が強い国でなかなか変わらない、そういうところがあります。この地域だけの話ではないんですけども、既に既存のステークホルダーがいっぱいおられるところで新しい事業スキームを考えていくというのは非常に骨の折れる課題になります。本事業に関わるステークホルダーの方々には、今までの慣性力を引きずるということではなく、新しい時代のミッションというのをそれぞれしっかりとお持ちいただいて、協調すべきところは協調し、競争すべきところは競争する。そういうことを協議する場を、これから継続して持っていただきたいと思います。

それから、委員会を通じてＰＰＰ／ＰＦＩの議論をいろいろ重ねましたが、ＰＦＩなどの事業スキームの議論をするためには、まず事業に関わる様々なリスクをしっかりと俯瞰的に把握した上で、リスクの分担、あるいは契約変更に関わる内容をしっかりと設計する。そこが大きな論点になってきますが、これだけ広域的で複数の地域をまとめ上げ、様々な主体や場面に目配りすることは簡単な課題ではない。元来、リスクマネジメントというのは、組織がリスクから自分の組織を守るためにマネジメントすると、そういう立場に立っている。リスクマネジメントだけでは、こういう大きな事業ができるわけではない。いろいろなリスクを総合的に俯瞰しながら、主体間のリスクのガバナンスをすることが不可欠になりますが、そういうことができるというのは国以外にはないと思っております。そういうリスクガバナンスの確立を目指して今後も継続して検討していただきたいと思います。

最後は、我々、学協会のほうに返ってくる話になります。最後の事業評価のところでいみじくも書かれていますように、交通計画、交通工学、土木計画学も半世紀以上にわたってこのテーマを扱ってきている。しかし、私から見れば技術的な劣化が起こっていると、はっきり言ってそう思いますね。いつの間にか追加的なネットワーク機能、マージナルな検討というのか、そういうところばかりをやるようになってきた、国土を新しい方向に更新していくという、そういうニーズに応えられるような学協会の雰囲気でもない。自己反省を込めて、もっとわくわくする面白い学協会の検討にしていかないといけないと思います。自戒の念を込めて自分自身にもそういうことを言いたいと、このように思っております。

以上です。

【羽藤委員長】　古川室長、何かありますか。急にここで振って申し訳ないけども、どうですか。

【道路経済調査室長】　いただいた御意見を踏まえてしっかり進めてまいりたいと思います。この中でも、今、小林先生から最後におっしゃっていただけたようなテーマは、自虐的に学のほうでおっしゃいましたけど、官のほうの責任も大きいと思いますので、一緒にまた御指導を仰ぎながら、新しい未来志向の検討ができるような枠組みがつくれたらいいなと感じております。そのほかの先生方からいただいた御意見もいずれも胸にしっかりと受け止めさせていただいて、緊張感を持って進めていきたいなと思っています。１個ずつお答えできなくて恐縮ですが。

【羽藤委員長】　ありがとうございます。学の側がマージナルな分析ばかりしているん

じゃないかという自戒の念も込めてということでありますが、今回の下関北九州道路という新しいプロジェクトを地元から出していただけたということで、こうやっていろいろなステークホルダー、ストックホルダー、学識の方々が話す場が設けられることができたことを契機として、小澤先生も言っておられましたようにどんどんこういう新しいものが出てくる、それを小林先生の言葉で言うとリスクガバナンスという、マネジメントではなくてリスクガバナンスという言葉を使われていましたけれども、そういうちゃんとプラットフォームをつくった上で、イナーシャにとらわれることなく新しいプロジェクトをどんどん出していく機運をつくっていくきっかけとしてほしいということだろうと思います。

小林先生、どうも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】　円山でございます。とりまとめていただいた内容については、私からも追加での修正希望はございませんが、コメントを申し上げます。

先ほどの小林先生からの学への厳しくも温かい御指摘とも関係しますけども、このプロジェクトが完成すると本州と九州の間を行き来する車の数あるいは車で移動する人の数は増えるはずですし、増やすことを目的としているプロジェクトのはずですよね。でも、今の需要予測手法というのはそれが変化することを考えていないものです。今日の資料で言うと５ページ目の３７行目に本州と九州を結ぶ経路の合計交通量は１日当たり６万４，０００台というのがあって、今の予測手法だとこの総量が変わらないという前提の下でしか評価していないのですよね。でも本来、新しく安全性・信頼性の高い道路ができたら、この６万４，０００台は増えるはずなんです。そのため、この交通量の増加を考えることが重要ではないかなと思ってございます。３本のルートの分担の話ばかりを考えがちですけど、３本目ができることで本来総量も増えるのだということでございます。誘発交通という言い方もされますけども、それを考慮することで今までの手法で推定されていた便益よりも高い便益が出るはずです。

仮に大ざっぱな計算をしてみると、交通量が２倍になったとすると、台形公式と言われる便益の計算方法であれば、恐らく便益は１．５倍になり、Ｂ／Ｃも１．５倍になるはずなんです。そういったことを今の固定需要型の推計手法は考えられていないので、その需要予測手法の改善にもチャレンジするべきだと思います。ただ、その手法が完成しないと評価できないというのではもったいないので、今回の場合でも例えば感度分析的に、事業がない場合には総交通量を変えず、事業が完成した場合に総交通量を増やす設定とした場合

にどれぐらい便益が変わるか等も計算してみることが重要ではないかと思っています。このような試行が、小澤先生からのコメントがありました新しい評価の規範の例にも位置付けられるのではないかなと思います。

また、交通量の総量は、本来は料金がどのように設定されるかによっても変わるはずですが、今の予測手法ではその変化を考えられていないという限界もありますので、その点も本来は考えていくべきだと思います。

さらには今お話しした需要予測手法の枠の中の話だけではなくて、本来、国土軸はどうあるべきかといったことも骨太に考え、提示できるような学協会でなければいけないなということを、本日の小林先生のお話を伺って改めて思いました。以上のことを、比較的若手・中堅の研究者として今後しっかりと取り組んでいきたいということを申し上げて、私からのコメントとしたいと思います。ありがとうございました。

【羽藤委員長】　室長、何かありますか。

【道路経済調査室長】　この件については、まさにこのプロジェクトの今後の大きな実務上の課題として認識しておりますので、また円山先生にも御指導を仰ぎながら、新しい推計手法の構築に向けて努力していきたいと思っております。

【羽藤委員長】　円山先生、よろしいですか。

【円山委員】　はい。

【羽藤委員長】　この後の恐らく事業評価とかに入っていくところでも、あるいはその後この事業スキームの精査と、それから風況とか地盤とかのＣの側の精査も入ってくると思いますので、それも含めてネットワーク効果は少なくともＢ／Ｃ、潜在需要のところ、今までなかなか難しかったところも含めてやっていかないと小林先生の言われたリスクガバナンスというところにつながっていきませんので、ここのところはぜひ中国地方、九州地方の先生方を中心にしながら、何か一つ組織立てもしながら継続的な取組をしていっていただけないかということ、というよりは、円山先生が「する」と宣言したということですかね、これは。というか、ぜひお願いいたしますということでございます。

ほかの先生方から何か、小林先生の話を聞いて刺激を受けて何かしゃべりたいとか、そういう意見とか、何かございますか。よろしいですか、大丈夫ですか。

私からも１点だけですけれども、１１ページ目の１３行目のところです。ここは３ルートの一体的交通マネジメントとあるんですけれども、３ルートを個別に管理するのではなくというところで、この前のところでも前回の熊本地震のときの対応なんかが書かれてい

るんですが、今回の熊本地震でかなり対応をうまくされた、県道・国道・高速道路をうまく使い合わせながらマネジメントできていたと思いますので、ぜひ災害時には熊本地震、熊本モデルというのですか、こういうものも参考にしながら、この３ルートを個別に管理するのではなくといったような、今回の地震対応も含めながら少し盛り込んでいただくと最新の状況が盛り込まれていて、しかも九州地整さんが中心になって、中国からも応援が入りながらやったことでもあると思いますので、そういったことも、もし可能であれば書き込んでいただくようなことがあったらいいのかなと思いました。

あとは、１２ページ目の我が国の長大吊橋建設・管理の歴史と現状のところで、１５行目の「ＢＩＭ／ＣＩＭの活用、産学官連携によるＡＩやロボット、センシング技術等」というところですけれども、ここはｉ－Ｃｏｎｓｔｒｕｃｔｉｏｎといったようなことで国土交通省さんがかなり網羅的に取り組んでおられますので、この言葉もぜひこういうところにも入れていただいて、やっていただけないかということは思いました。

あと、これは全般的なことでございますけれども、発注というか事業スキームのやり方の中で、かなり規模の大きなＰＰＰ／ＰＦＩ方式ということでいきますと、これは古川室長に対する質問でもあるんですが、我々の業界ですとゼネコンさんですとか、地元の建設業の方々であるとか、あるいは橋梁メーカーさん、それから土木コンサルタントの方々というのが業界におりまして、そういう方々がそれぞれの役割を果たしながら事業の技術を継承してきていると。ここまで大きいプロジェクトになると、丸のままお願いしますということになってしまうと、橋梁メーカーだけで全部やるわけではないと思いますが、そこだけ技術継承はいいんだけど、じゃあ、土木コンサルはどうなるんだというようなことにもなりかねない、そういうところに不安もあるかもしれないなと思うんですが、この事業の発注の仕方というのは、今は軽々には言えないと思うんですが、それぞれの業界の方々がそれぞれの領域の中でＢＩＭ／ＣＩＭ等をいろいろ使いながら技術を発展させていくような､そういうガバナンスの仕方で事業をやられていくということになるのか､それとも、一方で一つの事業者さんだけがやるというようなことになるのかという、この辺りというのはどういう可能性があるとお考えですか。

【道路経済調査室長】　一般的にＰＦＩで事業をやろうとすると、いろいろな業の方が出資したＳＰＣをつくって、発注者から見ると契約の相手方はＳＰＣで、そのＳＰＣに出資している構成企業がどういう構成になるかはそれぞれ民民の側でお決めになるので、例えば今おっしゃったような主体のほかに例えば銀行のような資金を集める役割の人が入っ

たりとか、それは様々だと思います。そこにコンサルタントが入る場合もあれば、入らないで組成することも、それは制度的には多分制約はない点だと思います。

【羽藤委員長】　分かりました。その辺りのところは幾つかの業態というものがありますので、そういうものに対して技術の発展的な継承ができるような設計をＰＰＰ／ＰＦＩの際にぜひしていただければなと思った次第です。ありがとうございます。

ほかに御質問とか御意見はございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、ほかに御質問はないということでございますので、本日議論いたしました基本方針（案）につきましては、委員の皆様からいただいた御意見を反映して適宜修正することになりますが、この後は委員長であります私に御一任いただければと存じますが、皆様、よろしいでしょうか。

（「はい」との声あり）

【羽藤委員長】　ありがとうございます。では、その辺……。

【大串委員】　すみません、羽藤先生、１つだけコメントしていいですか。

【羽藤委員長】　ぜひお願いします。

【大串委員】　とにかく検討を急いでくださいということだけ、どこかに入れていただくと非常にありがたいかなと思いました。こうやって計画されてからまたすごい時間がたってしまうのも困りますので、どこかにスピードアップというか、タイムバリューみたいなことを入れていただけると、よりありがたいです。

以上です。よろしくお願いします。

【羽藤委員長】　７回はここまでの勢いで駆け抜けていますが。

室長、どうぞ。

【道路経済調査室長】　委員会のとりまとめ文書ですので、委員の先生方がそのようなお考えであれば、修文の内容はまた委員長と詰めさせていただきたいと思います。

【羽藤委員長】　分かりました。急ぐことは中国地方整備局と九州地方整備局にも負担がかかることになると思いますが、ぜひよろしくお願いいたしますということでございます。

それでは、委員長一任ということで御了解いただけたということで、今の大串先生の意見も含めまして、最終的にホームページ公表とさせていただければと思います。

予定されていた議事は以上でございますが、最後に委員長としての総括コメントということで少し読み上げさせていただければと思います。

本日をもちまして本小委員会としての審議は一区切りとなるということでございます。最後に委員長として一言申し上げます。

本小委員会は、約半年の間に７回の委員会を開催させていただきまして、産業界、利用者団体、地元自治体など、何と１１団体からヒアリングを行い、現地視察も、雨の中も含めて２回実施させていただいたところでございます。委員の皆様には、限られた期間の中でそれぞれの御専門の立場から大変密度の高い御議論をいただきました。本日とりまとめた基本方針について、３つの観点から総括させていただきます。

１点目は必要性です。中国地方、九州地方ではそれぞれ国土の軸となる高規格道路が着実に今まで整備されてきたことと思っておりますが、その一方で、残念ながら両地方をつなぐ高規格道路は関門自動車道の１ルートのみに限られており、国土構造上のボトルネックになっていることでございます。東京－大阪では新東名、新名神を造って多重ネットワークにしてきておりますし、本州－四国も３架橋が架かっている中で、本州と九州の間だけネットワークの多重化が後回しになっている現状があると。この委員会でもタコマ橋をもう一本造って、うまく使い分けをしながらマネジメントしている、それからアメリカとカナダの間の話もございますけれども、ともかく現状でトンネルの老朽化等により頻発する通行止め、さらに道路交通が寸断された場合の経済損失を踏まえると、これは一地域の課題とは言えない、西日本４圏域、国家的な視点から関門海峡部の道路ネットワークを強化していく必要性があるということをこの委員会の中で繰り返し議論し、それが非常に委員の皆様含めて共通の認識に至ったというように認識しております。

２点目は、かなりいろいろな議論がありましたけども、やはり事業スキームでございます。財政制約が厳しく、税金も限られている中では、民間の資金調達を前提として新たな事業手法を検討する必要があるというのが今の時代感だろうと思います。また、利用者負担を最大限活用していく方策、それも、しかも多様な料金体系、マネジメントをどのように導入していくのかということも併せて検討していくことが必要だろうということです。

まずもってＰＦＩの検討が求められているわけではございますが、民間事業者がそもそも参画を検討するためには、小林先生からもあったようなリスクのマネジメントというよりはガバナンス、地盤・断層・風況といった現地状況、それから円山先生、戸田先生も言われていたような料金によって需要がどのように変わっていくのかといったようなこと、こういう事業リスクにつながる情報は欠かせません。事業手法の議論を前に進めるためにもまずは詳細な調査に、大串先生からもあったように一刻も早く着手していく、そのため

の手続をぜひ早急に進めていただけないかというのも共通の理解として得られたところではないかなと思います。

３点目、最後は事業主体でございます。本事業は本州と九州をつなぐ国家的重要性を有するプロジェクトです。引き続き国・県・市が緊密に連携することはもちろん、事業全体については国が主体的に関与し、リーダーシップを発揮し、ガバナンスの役割を果たしていただきたいと考えております。本日の基本方針のとりまとめを受けて、事業の早期完成に向けて必要な課題の検討を加速していただくことを期待し、まとめとしたいと思います。

特に熱心な御議論をいただきました委員の皆様、それから関係者の皆様の多大なる御協力に改めて感謝を申し上げます。

恐らくこの後も様々な事業あるいは災害対応等も求められている中で、今回のこの検討が一つのモデルとなるようさらに詰めながら、いい案を室長も含めて対応していっていただければと思います。

以上でございます。

それでは、議事進行を事務局のほうへお戻しさせていただきます。

【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。

それでは、最後に、審議官の和田より御挨拶させていただきます。

【官房審議官】　遅参いたしまして大変申し訳ございませんでした。道路局長に代わりまして、私のほうからお礼の挨拶をさせていただきたいと思います。

本日は大変お忙しい中、本州・九州間の道路ネットワークの整備・運用に関する基本方針の案につきまして熱心な御議論を賜り、誠にありがとうございました。

本小委員会は今年３月から議論を始め、本日を含めまして計７回にわたり、地元の状況に精通されていらっしゃいます有識者の方にも加わっていただきながら、また１１の関係の自治体、また業界団体からの切実な声も伺いながら議論を重ねてまいりました。下関北九州道路は、長年にわたり地元の皆様が待ち望んでいる道路でございます。本日、基本方針という形で一定の方向性をお示しいただきましたことは大きな節目であると考えているところでございます。本委員会でお示しいただきました方針を着実に前に進めていけるよう、関係者ともよく調整を進め、今後の事業の具体化に向けて我々も全力で取り組んでまいります。

結びに、羽藤委員長はじめ委員の皆様方に多大なる御尽力をいただきましたこと、改めて心より感謝申し上げます。誠に、本当にどうもありがとうございました。

【路政課長】　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。なお、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開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 ――