

平成31年3月11日

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第32回国土幹線道路部会を開催いたします。

皆様、本日は大変お忙しい中、ご参集いただきまして、まことにありがとうございます。本日進行を務めます、道路局総務課長の内田でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の池田よりご挨拶を申し上げます。

【道路局長】 いつもお世話になっております。国交省道路局長の池田と申します。本日はお忙しい中、委員の皆様にはお集まりをいただきましてありがとうございます。また、朝倉先生には、このたび部会長をお引き受けいただきまして、ありがとうございます。引き続きどうぞよろしくお願ひいたします。

今ちょうど来年度の予算の審議をしているところですが、31年度の道路事業を含む公共事業の予算は、約20年ぶりに増額の案で審議をされておまして、おおむね15%ぐらいの増額ということで、災害のことや老朽化のこと、そういったものにしっかり対応していこうということで、大きくかじが切られている状況かと思えます。成立した後は、しっかりとこの予算を活用して防災対策、老朽化対策をやりながら、また新しい次の投資にもつなげていけるようにしたいと思いますので、皆さん方には、引き続きご指導をお願ひしたいと思います。

その防災対策の中で、本日、特にご議論いただく高速道路の4車線化のことでございませうけれども、昨年末の重要インフラの緊急点検の中でも取り上げまして、今回その対応第1弾として財政投融資を活用して行う予定ということで、公募箇所についてもご審議をいただく予定になっております。さらに、2車線の区間がまだ有料道路の部分だけでも1,600キロもございまして、これをどのように早急に4車線化していくかということが大きな課題であります。今回の財政投融資は100キロぐらいの区間なのですが、残りがまだたくさんあるものですから、本日、いろいろ途中経過を聞いていただきます高速道路の安全・安心計画の中に、残りの区間における優先区間についての考え方も取り入れた計画を今年の夏にはつくっていこうということで考えております。

その他、高速道路をはじめとする幹線道路に関して、いろいろなご意見を、限られた時間ではありますけれども、たくさん頂戴できますようお願いを申し上げまして、挨拶にしたいと思います。よろしく願いいたします。

【総務課長】　　続きまして、昨年11月28日に部会長に就任されました朝倉部会長からご挨拶をお願いしたいと思います。

【朝倉部会長】　　皆様こんにちは。ただいまご紹介いただきました東京工業大学の朝倉でございます。よろしくお願い申し上げます。昨年11月にこのお役目をお引き受けして、本日最初の会議ということで、ちょっと緊張しておりまして、その緊張の理由は、ここにいらっしゃる委員の皆様方は、私よりも経験も見識も非常におありな先輩方ばかりでございまして、その中で、私の髪はこんななんですけど年は相対的に若いので、私のような若輩者が進行役をするということについて若干不安を持ってございます。ただし、私のような者が進行役をするということは、委員の皆様にとって発言はしやすいだろうと思いますので、そのことを期待して、それをメリットと考えてこのお役目を引き受けた次第でございます。

また、本日の議題は、1つが暫定2車の4車線化ということですが、とりわけ防災という視点からこの2車の4車化ということが議論されるのであるというふうに向っております。それから2つ目の議題のトピックスは、特に安全・安心にかかわる施策の取り組みということで、こちらやはり安全とか安心ということがキーワードになってございます。

本日は、3.11の日でございまして、そういった日にこういう防災のこと、あるいは安全・安心のことに関係した国土の幹線のことを議論するということは、大変重要な機会でもあり、また、真摯な議論をさせていただけるのではないかとこのように期待してございます。何とぞよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】　　ありがとうございました。なお、池田道路局長につきましては、他の公務の関係で、大変恐縮ですが、ここで失礼をさせていただきたいと思います。

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、公開といたしております。

本日は、小林委員、羽藤委員におかれましては、ご欠席との連絡をいただいております。また、ご出席いただいている小幡委員につきましては、所用により15時半ごろに退席とお聞きしております。ご了承いただければと思います。

結果、本日、委員総数14名のうち12名のご出席をいただいておりますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

カメラ撮りはここまでとさせていただきたいと思っておりますので、ご協力をお願いいたします。

議事を開始する前に、事務局から2点ほど連絡事項がございます。

まず1点目は、審議会のペーパーレス化でございます。本日以降、原則として審議会はこのタブレットを活用して進めさせていただきたいと思っております。皆様方のタブレットの右下に黄色い耳のマークが出ている状態になっているのではないかと思います。この状態の場合には、説明者の動作に合わせましてページが自動的に変わっていくような設定になります。逆に、個別に操作をされたい場合には、この右下の黄色い耳のマークのところを一度タップしていただきますと、それぞれの端末ごとに操作ができる状態になります。もう一度耳を押していただければ、説明者の画面に合うと。個別に操作をされる際に、違うファイルをごらんになりたい場合には、左上の左向きの三角のところをタップしていただきますと、今回5つほどファイルがあるかと思いますが、それぞれのファイルが出てまいりますので、ごらんいただきたいところをタッチしていただくという操作でお願いできればと思います。

なお、途中不具合等ございましたら、皆様方から見て右手の奥のところに事務局職員がおります。挙手等でこちらのほうに合図をしていただければと思っております。

それから2点目でございますが、東日本大震災関連でございます。本日、地震発生の時刻であります午後2時46分になりますと、庁内放送で黙禱のアナウンスが流れます。ご審議中かとは思いますが、ご協力をいただければと思っております。

それでは、以後の議事の進行を朝倉部会長にお願い申し上げます。

【朝倉部会長】 それでは、議事次第に沿って議事を進めていきたいと思っております。

まず1点目でございますけれども、重要インフラ緊急点検を踏まえた暫定2車線区間の対応についてということで、事務局より説明をお願いします。

【高速道路課長】 高速道路課長の山本でございます。資料2に基づいてご説明をさせていただきます。

この資料2は、先ほど局長のほうから挨拶を申し上げましたけれども、昨年秋に実施いたしました重要インフラ緊急点検を踏まえまして、高速道路の暫定2車線区間を、31年度に財政投融资を活用いたしまして4車線化を行っていく候補箇所を選んでおります。こ

れについてのご議論いただくということでございます。

表紙をめくっていただきまして、昨年7月の豪雨災害における高速道路の効果でございます。昨年の7月の豪雨災害、西日本を中心に広範囲にわたって高速道路の通行止めの発生がございました。高速道路の整備効果として、1つ目はネットワークとしてつながっているということで広域迂回が可能になったということでございます。左側の山陽道の事例をごらんいただきますと、山陽道は東西の大動脈であるわけですが、これが通行止めになりましたけれども、補完する形でネットワークを形成している中国道あるいは山陰道といったところが広域迂回の機能を確保したということであります。

それともう1点、4車線区間については、暫定2車線区間よりも早期の交通の確保が可能であったということでございます。山陽道のところをごらんいただきますと、写真も出ておりますけれども、4車線あるうちの片側1車線ずつを早期に啓開して緊急輸送の車両を通したということでありまして、右側の高知道の事例をごらんいただきますと、上り線のほうが流失する大規模な被災だったわけですが、生きていた下り線を活用して、ここを対面通行で通したということでございます。暫定2車線よりやはり4車線のほうが土砂災害のときに早期の交通確保が可能だ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。昨年は災害が非常に頻発したということもありまして、昨年の秋、総理大臣からの指示に基づきまして重要インフラの緊急点検というものを行っております。高速道路会社が管理する高速道路についても点検を行いまして、この中で特に今ご紹介をさせていただくのは、高速道路の法面、盛り土の区間についての点検でございます。法面、盛り土の区間について土砂災害などの課題があり、地形的に崩壊や落石等のリスクを有する箇所というものを抽出いたしますと、71カ所約1,400キロが抽出されてきたところでございます。さらにこの1,400キロの中に、暫定2車線の区間が約470キロ含まれているということが判明したということでございます。

この対策としまして、右側でございますけれども、まず1つ目の丸でございますけれども、土砂災害があった場合でも早期の交通確保が可能となるように、暫定2車線区間を4車線化して機能強化を図っていくということが1点目。もう一つの②のほうは、当然法面危険箇所がスポット的にありますので、そういった箇所での法面对策工などを実施するというところでございます。こうした対策を計画的に行っていく必要があろうと考えているところでございます。

次のページをお願いいたします。今、470キロの暫定2車線区間で法面危険箇所があ

ると申しましたけれども、31年度の財政投融資を活用いたしまして、この暫定2車線区間の機能強化によって防災・減災対策を行うということと、あと右側にありますが、新名神高速道路の6車線化、これは生産性向上の観点から行うことにしているところでございます。財政投融資の低金利でこれを長期間固定化するというところで、1兆円程度財政投融資を追加するというところでございまして、これによって7,000億程度の金利負担が軽減されるということでございます。高速道路会社において、左側にあります暫定2車線区間の4車線化、新名神の6車線化を行うものでございます。それで、本日の本題でありますこの暫定2車線区間の4車線化については、7,000億円のうちの5,000億円程度を投入して対策を実施していこう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。この31年度の財政投融資を活用した4車線区間の実施箇所でございますけれども、先ほどご説明をいたしましたように、ベン図の青い部分を見ていただきますと、高速道路の本線に緊急点検を踏まえての法面危険箇所がある区間が470キロあるということでございますけれども、財政投融資による財源の限りがありますから、箇所を絞り込んでいく必要があるということでございます。ここでは、その箇所の絞り込みの考え方をご紹介しています。左側が高速道路の本線に法面危険箇所がある暫定2車線区間でございますけれども、右側に並行する現道、例えば国道とかが並行しているところの法面危険箇所をまず抽出したいと思っております。これは言ってみれば高速道路も危険箇所があるし、並行するところにも危険箇所があるということで、非常にネットワークとして代替する路線も含めて脆弱であるというところでございます。この区間の中で特にネットワークが寸断する可能性が高い箇所ということで、下のところに点線で囲んでおりますけれども、次の3つの条件のいずれかに合うものということで、1つ目は本線、並行する現道とも雨量の事前通行規制がおおむね200ミリ以下ということで、雨が降るとすぐとまってしまうというような区間であるか、あるいは、過去に災害による通行止め、しかも大規模なもので2日間以上の通行止めの実績のある区間。③といたしましては、本線の被災履歴があつて、速度低下あるいは事故発生の可能性の高い区間というもののいずれかに合う区間ということで抽出をいたしております。これらのいずれかに該当するものを抽出いたしますと、85キロが選ばれてくるということでございまして、次のページに日本地図が出ているかと思っておりますけれども、全国で16カ所、延長にしますと約85キロの区間を抽出しているということでございます。

これらの区間の個別の事例については、参考資料として付けております個別箇所の概要

でありますけれども、次のページで代表的な2つの事例をご紹介します。6ページでございますけど、広島呉道路ということでございまして、ここは今年の7月の豪雨災害でも大きな被害を受けた路線でございます。凡例を見ていただきますと、ピンクのちょっと楕円形のこれが高速道路の本線のところに法面危険箇所があるということでございまして、ちょうど並行する国道が国道31号線というものでございますけれども、こちらにも法面危険箇所が存在するというところでございます。さらにこの国道31号線には、異常気象時の通行規制の連続雨量150ミリでとまるという区間がありますし、高速道路の本線のところに被災箇所があつて、これは今年の被害でございますけれども、下に写真をつけておりますが、84日間高速道路が通行止めになったという区間でございます。ここについては、全区間にわたって法面危険箇所が高速道本線で連担しているということもありまして、全長12.2キロについて4車線化を行うということでございます。

次のページをごらんいただければと思います。こちらは岡山自動車道、有漢から北房ジャンクションの間でございます。場所的にいいますと、山陽自動車道と中国自動車道をちょうど連絡する路線が岡山自動車道でございますけれども、こちらについては、高速道路本線並びに並行する現道に危険箇所が存在いたしまして、被災箇所も高速道路の本線で2カ所ほどございます。さらに被災については通行止めが4日間以上ということで、大きな被害があったということで、今回、付加車線の設置3.3キロを実施するということでございます。

説明のほうは以上でございます。

【朝倉部会長】 はい、ありがとうございます。それでは、今説明いただきました内容につきまして、ご意見、ご質問等ございましたら、よろしく願い申し上げます。

お願いします、家田先生。

【家田委員】 ご説明ありがとうございます。優先的にやっていくというのは85キロということですね。その中の①と②は、今例を挙げてくれたのでよくわかったんですけど、③は被災履歴があり、かつ速度低下による事故発生の可能性が高いということでありますけど、これをもうちょっと内容を教えていただけますか。

【高速道路課長】 ③のところですけど、例えば、4ページをごらんいただきますと、下に事例の区間を書かせていただいております。例えば、秋田道の湯田～横手というところですけど、こちらについては、被災履歴は当然ありまして、速度低下あるいは事故発生の可能性の高い区間というのは、これまでもこの部会において、例えば速度低下が著しく

25%以上前の区間から落ちるような区間とか、あるいは事故の発生の確率が高い区間とか、そういったところを抽出いただいております。今回、その区間の中からさらに緊急点検を踏まえて、被災履歴がある区間を選んできたということでございます。

【家田委員】 なるほど。ここの表現だけ見ると、被災履歴があるということは、何か被災する可能性がある。被災すると速度低下が起こっちゃうそうだと。起こっちゃうと事故が起こるんだと、こういうふうはこの文章だけだと読めるんだよね。速度低下による事故発生と。世間一般というか普通の人からすると、高速道路の事故のほとんどは速度オーバーによるものだと警察が書いていますよね。そういう普通の人の知識からすると、この表現のままとなかなか十分理解しにくいと思うんですよ。つまり、その区間だけが被災して速度低下すると、前後が速いから、その速度差によりリスクが生じるということ。山本さんは言っているんだと思うんだけど、もう一つは、速度低下によるじゃなくて、それとは別に事故発生のリスクが高いということをしているんだよね。だから、もうちょっとこの③の文章は変えたほうがいいんじゃないかと思いますけどね。

【朝倉部会長】 その点については、よりわかりやすい、特に一般の方がお読みになって誤解が生じないような表現にさせていただくということが重要かと思えます。

石田先生。

【石田委員】 きちんとしたロジックで箇所選定をやられていていいなというふうに思いました。これも一般の人への印象にかかわる話なんですけれど、85キロで5,000億だと。防災上危ないところだから、地形が厳しくて工事が難しく割高になっていますということなんですけれど、そういうことも同時にきちんと説明しないと、何かまた高いもの作ってという感じを持たれる可能性もあると思いますので、よろしく願いいたします。

【高速道路課長】 わかりました。そこはいろんな説明の機会等々でしっかりとアピールをしていきたいと思えます。

【朝倉部会長】 ほかにいかがでしょう。根本先生。

【根本委員】 この85キロに絞り込む①、②、③についてコメントします。今回はこれでいいと思うんですけれども、もう少し何かスマートにできないかなというふうに思います。そう言っている意味は、これは85キロに絞り込むとしたら、基準が200ミリだったり2日だったりするんでしょうけど、これが50キロだったり100キロだったりするとまたこれは違ってくるわけです。たまたま今回85キロだからこのぐらいかなという、指標間のある種のバランスがあるんでしょう。しかし、冗長度とか頑健性とか、研究レベ

ルではいろいろな指標が定義されていて、それで優先順位なんかを決める方法も提案されていると思うんです。そういうちょっとマニュアルみたいなものにしていくということを経済的には考えるべきじゃないかと思うんです。

というのも、現在、2車線を4車線化するプロジェクトというのは、NEXCOとか整備局で再評価とかやっていますよね。そういうときに、費用便益分析のマニュアルでこれはやるべきだとかやめるべきだとか判断しているわけです。今回の提案しているものは、費用便益比が1を下回ってもこういうふうな条件のところはぜひやるべきだという、いままでのものを補完する新しいマニュアルを作ろうというわけですよね。ですから、これまでと同じぐらいの位置づけのものをやはりつくるべきじゃないかというふうに思うんです。

ちょっと発言のついでに言わせてもらおうと、実は、2車線を4車線にするプロジェクトで交通事故減少便益が問題になります。現在のマニュアルは高速道路と一般道路の事故率パラメータはあるんですね。何億台キロ当たりの事故率と。しかし、2車線と4車線の事故率のパラメータはないんです。だから、2車を4車にしても交通事故は減らないんです。ですから実は、現行のB/Cマニュアルも、もうちょっと手を入れて2車を4車にする場合に使えるマニュアルにほんとうはすべきだというふうに思っているんです。それと今度プラスアルファで、こういう頑健性を評価し優先順位がつけられるようなマニュアルを作ろうということになったわけです。今回の85キロだけしか適用できない基準ではやっぱりちょっと寂しいんじゃないかなと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。どうぞ、大串先生。

【大串委員】 拝見していると、非常にわかりやすい資料ではあるんですけども、やはり最初に予算の総額が決まってしまって、その中の優先順位ということになっているのか、それとも、逆に言うと、優先順位がこれぐらいなので、これぐらいの予算措置をされたのかというののどちらなんだろうということがまず質問ですね。もし予算ありきですと、ほんとうはもっといろんな箇所を手直しする必要があるんだけど、どうしようもなく、この優先順位の3つの決め方で今回85キロを整備しますというような形に書いていただけないかなというふうに思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。太田先生。

【太田委員】 2点申し上げます。

1点目は4ページのところですけれども、財源問題の話です。誤解があるといけないので確認ですけれども、財政投融资の1兆円の追加と書いてあると、借金を1兆円増やしているというようにとられてしまいますが、実はそうではなくて、従来の債務を借り換えて、借り換え先が財投で、財投の金利が安いから7,000億円の投資余力が出たということが、この資料だけだとわかりづらいので、しっかり説明をしていただきたいと思います。

もう1点は、次のページの5ページのところです。これは今、根本先生からもご発言ありましたけれども、ベン図ですけれども、4車線化の選定の考え方のところ。今回はこれで非常にわかりやすくて、470キロが85キロぐらい減るということで、380キロぐらいになると。そのうち現道が直されると380キロより小さくなるし、また来年、再来年少しずつやっていると、これはだんだん小さくなっていくわけですが、小さくなってきたときに、このベン図の重なっている部分と、左側の、現道は良いけれども高速道路が危ないという部分との優先順位のつけ方が課題になると思います。その段階に達すると、ベン図の真ん中部分をなくすことが第一優先順位ではなくて、左側の高速道路が問題の路線で交通量の問題とかその他の問題、あるいは現道のほうは生活道路で使われていて、高速道路のほうは長距離の物流で使われている場合は、現道が生きているからといって、高速道路の代替が必ずしも十分できないという箇所もあると思います。したがって、先に4車線化をする箇所の選定の、それはマニュアルというのか、考え方というのか、それは事業評価部会でやることになるかもしれませんが、今後、検討するべきであると思います。

以上です。

【朝倉部会長】 どうぞ、事務局のほうからお願いします。

【高速道路課長】 まず、根本先生からお話ありがとうございました。もう少し、今回限りじゃなくて長い目で見て選定の考え方あるいはマニュアル的なものを考えるべきではないかというご指摘であったかと思います。今回については、ちょっとこれは大串先生のご質問に重なるところもありますけれども、どちらかという予算の制約がある中でこの箇所を選んできたということが正直なところございます。ただ、高速道路の暫定2車線の区間は、次の資料でまたご説明いたしますけれども、1,600キロあります。今回の法面危険箇所暫定2車線になっているところも470キロで、言ってみれば今回できるのが85キロということですから、まだまだやるべきところがあるわけがございます。さらに、法面危険箇所はその470が母数ですけれども、例えば速度低下している区間、あるいは事故が多い

区間というようなものを含めると、1,600キロのうち700、800といったオーダーでまだあります。そういった区間についても4車線化を行っていく必要がありますが、今年の夏ごろまでに安全・安心計画の中で優先的に整備をする区間というのを選んでいこうと思っております。防災の区間の選び方あるいは渋滞の区間の選び方、どのような優先順位で選んでいくのかということについては、また先生方のご指導をいただきながら整理をしていきたいと思っております。

あと、大串先生の件は、今お答え申し上げたとおりでございますが、太田先生の財投の説明ぶりですが、これは少しはしょって簡単に申し上げたわけでございますが、太田先生ご指摘のとおり、借り換えのときにこの財投を充てるということでございまして、そうしたこともあって借り換えの需要に合わせた形での財投の投入なので、予算額も決まってきたというところもあるんですけども、その辺についてはしっかり説明をしていきたいというふうに思います。

それと、4ページのベン図のところ、青い部分と赤い部分があって、重なる部分が減っていくんだけど、純粹に青い部分が残っていく順位をどうしていくのかと。ここはまさしくこの災害の点検の危険箇所というところだけではなくて、速度低下しているとか事故が多いとかというような課題のある箇所をどうしていくのかということでございますので、ここについても、夏の安全・安心計画の中で次の優先区間を決める段階で考え方を整理していきたいなというふうに思っております。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。どうぞ。

【天野委員】 大変わかりやすいご説明をいただきましてありがとうございます。私からは、すごく基本的なお尋ねでちょっと恥ずかしいんですけども、4車線化は、利用者負担による有料事業として整備していければいいなという考え方があったと思うのですが、今回の85キロの中で、有料事業になるのは、どれぐらいなのでしょう。そこを教えていただければと思います。

【高速道路課長】 基本的に今この議論をさせていただいているのは、有料区間の暫定2車線区間の4車線化でございますが、引き続き料金収入をもってその4車線化の費用に充てていくということでございます。

【朝倉部会長】 では、竹内先生。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございます。私は、話のもっていきかたというのか、そういうところの話になります。4車線化していくというときに金額もかなり高額になる

と思うんですが、このご説明を見ている限りは、災害対策のためだけにこれだけのお金を使って4車線にするんだと、つまりいざという時のリダンダンシーの確保ですね。そういうように聞き取れるわけです。しかし災害だけではなくて、そのほかにもっと4車線にしたいところはいっぱいあるわけで、そうすると災害時のリダンダンシー確保だけのために4車線を作るのかという疑問が出てくるかもしれません。うちは事故がすごいところもある、うちは渋滞がすごい、という地域もあるでしょうから、あまり交通量がないのに災害のためにだけ車線を増やすのかという、そういう言われ方をされちゃうことを心配しています。ですから、災害のためだけにやるんじゃなくて、ほかにさまざまな機能があるはずで、それらもちゃんと盛り込んだ上で言うておかないと、ほかの地域の方々の中には切迫している方々もいらっしゃると思うので、そこの説明をうまくするということが必要じゃないか、という印象を持ちました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。家田先生。

【家田委員】 僕はこれは今回の急ぎ85キロを決めるやり方としては妥当なやり方で、大事なのは、この基準みたいなものより、次のページの地図を見ると、ああここか、これは要るな、こういう感覚が重要であって、僕はいい線いっていると思います。

それで、その上でちょっと意見を言うと、とにかく有料道路でやっている区間なんだから、自主的な経営をしている主体、高速道路会社があるわけであって、それがこうやって選んだやり方についてどういう意見を持っているかということが非常に重要だと思うんですね。もちろんそれは確認されていると思うんですけど、そここのところの意向というか考え方が、各高速道路会社の経営の基本の方針と整合しているということをはっきりさせておいたほうがいいと思うんですね。それがはっきりしていれば、今、竹内先生から出たようなお話はカバーしたことになりますので、そここのところだけちょっと聞こうと思います。いかがでしょうか。

【高速道路課長】 この箇所選定に当たって、当然高速道路会社さんと事前に十分お話をさせていただいて、この財政投融资を入れる段階から、今回は特にこの防災・減災という観点で箇所を選ぶという方針も示されておりましたので、事前に十分に高速道路会社さんとも調整をして今回の箇所を選んできているということでございます。

【家田委員】 ありがとうございます。その辺を資料にも入れておいていただくのが妥当だと思います。

【高速道路課長】　そうですね、わかりました。

【朝倉部会長】　ほかはいかがでしょう。どうぞ、児玉委員。

【児玉委員】　緊急的な措置として、その危険箇所を除去するために、こういう財務のフレームワークをつくられたということは了解できるわけですが、これは1兆円の借り換えで7,000億円の原資が出てくるということは、つまり、償還までの利払いの軽減額はそれだけの期間かかってやるということになると思うんですけれども、そうすると、先々の利払いの低減分を前倒しで使っちゃうような印象を受けるんですが、そういうふうにも考えてもいいのかと。もしそうだった場合は、先食いをどんどんしていくと後で困ることになりはしないかと思うので、やっぱり財源の問題というのはきちんと取り組んでいくべきだと思います。

以上です。

【朝倉部会長】　ありがとうございました。関連して何かご意見ございますか。どうぞ、小幡委員。

【小幡委員】　やはり財源に限りがある中でどのように整備していくかという話になります。高速道路は4車線であるべきなのが暫定2車線というのがたくさんあって、本来はどれも4車線にしたいところだがお金がない。その中で、今回はまさにその財源に限りがある中での緊急点検で防災ということなので、ある意味法面の危ないところとなっているのは、わかりやすくはなっていると思いますが、竹内先生も言われたように、将来的にはどういうふうにやっていくか、結局は暫定2車線の問題というのがあるわけなので、それをどういう順位で整備していくかというのを財源との関係で常に考えていく必要があります。今回は一応これでクリアではないかと思いますが。

【朝倉部会長】　ありがとうございました。ほかはいかがでしょう。お願いします。

【井伊委員】　私も今後の財源の問題は、これはほんとうに緊急措置としてやる話なんです、これは3カ年でたしか安倍政権はやるというふうに言っていますけれども、あの3カ年の緊急点検として実施すると。だから、あのとき、昨年の閣議決定では緊急点検で7兆円を投入するという中で、これは道路として7,000億を投入するということになるんでしょうけれども、その後の計画についても、やはり何らかの形で出していくという、この85キロ以降の話について、財源とセットにもちろんなるわけですが、それをやっぱり出していくということが大事じゃないかなと思います。

【朝倉部会長】　ありがとうございました。よろしいでしょうか。

私からも1つだけコメントすると、対象区間の整備の優先順位の議論はなかなか難しいものがありまして、ただ1つだけの指標でもって順位をつくるというわけにいかないのが難しいんですね。ただ、ここで対象になっている区間以外のところが一体どういう優先順位を持っているのかということについては、あらかじめある程度検討はしておく必要があって、予算が増えたからその順番が変わるとかということになると、これは大変説明が難しい。そもそもこういう順番で並んでいて、予算がここまで使えるんだったらここまでの区間は整備できますよというものを持っておくということが大事なのかなというふうに思いまして、これが1つです。

もう一つは、これは絶対やってくださいというわけじゃないんですけども、整備候補の区間というのは大変通行止めの可能性があるところなので、もし通行止めになったらどうなるのかという簡単なシミュレーションをやっておいてもいいんじゃないかなと。そうすることによって説得力がなお増すように思います。また、これは瞬時に施工ができるわけじゃないので、一定の長さを持つ施工期間中にもし何かがあったときにどういうマネジメントをするのかということも議論するときにもそういったシミュレーションは役に立つんじゃないかなと思います。それほど手間とコストがかからないのであればという条件つきなんですけれども、そういったこともあわせて検討されるといいんじゃないでしょうかということでもあります。

【家田委員】 すいません、今の点は全く同感でして、ただ、ただそれは全く手がついていないわけじゃなくて、3.11の直後、2年後くらいでしたっけね、災害の面から見て道路のネットワークが、高速道路のみならず一般国道や主要地方道も込みにしたときに、どの部分を優先的に強化すべきかというような評価書をつくったんですよね。それが一部運用もされているわけですね。ただそれは完璧なものじゃなくて、まだ改善の余地があるわけであって、お勧めは、そういったもう既に道路局自身が積極的につくってきたものを土台にしながら今出たような議論を解決していくというのが妥当だと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。これまでの議論と整合的な議論というのをしていただきたいということでもあります。ありがとうございます。

それでは、この本件につきましては以上ということにさせていただきます、次の議題のほうに移りたいと思います。もう一つの議題は、高速道路における安全・安心に係る施策の取り組み状況についてということでございまして、こちらを引き続き事務局のほうか

ら説明をよろしくお願ひ申し上げます。

【高速道路課長】 それでは、資料3でございます。安全・安心計画をこれから作っていきたくて思っています、表紙をめくっていただきまして、2017年の12月にこの国土幹線道路部会で、一番上にありますけれども、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取り組みについての基本方針を取りまとめいただいております。これに基づきまして、中ほどのところでございますけれども、今年の夏ぐらいいまでに、高速道路の安全・安心計画なるものを策定していきたいというふうに思っております。今日は赤で囲っておりますけれども、今私ども国あるいは高速道路会社で実際に検討しているところについて、いろんなご提案いただいている施策の取り組みの状況についてご報告をさせていただいて、今年の夏の安全・安心計画の策定に向けて、委員の皆様方からさまざまなインプットあるいはご意見を頂戴できればという趣旨でございます。

次のページでございます。2ページでございますけれども、これが基本方針のポイントでございます、簡単にいいますと、左上の1.にありますけれども、高速道路のネットワークが約8割開通済みになっているということでございまして、このネットワークがつかってきたということはそれ相応に進んできたということではありますが、例えばネットワークの中での安全性の課題、暫定2車線のところもそうですし、例えば逆走の事故といった課題もございます。さらには、先ほどご議論いただいたような災害時のネットワークの強靱性、激甚化する災害に対してネットワークを強くしていく必要があるというような話だとか、あるいは社会の生産性向上あるいは働き方改革ということで高速道路が担うべき役割というようなことについて、右側にありますけれども、施策の具体的な提案ということで3つの観点でさまざまなご提案をいただいているということでございます。3つの観点、1つ目は利用者の安全の対策、2つ目が強靱で信頼性の高いネットワークの構築、3つ目が快適な利用環境ということで、それぞれ具体的な施策の提案をいただいております、あわせてこの基本方針の中で、下のところで赤く囲っておりますけれども、安全・安心計画という中期的な整備方針というものを取りまとめるべきではないかということもご指摘をいただいているところでございます。

次のページをお願いいたします。こうした基本方針の項目に沿って、今日は各施策の取り組み状況についてご説明をさせていただきたいということでございます。次のページから具体に進めさせていただければと思っております、まず、暫定2車線の4車線化ということでございます。これはむしろ先ほどの前にいろいろお話ししたほうがよかったのか

もしもかもしれませんが、我が国の高速道路の4割がまだ3車線以下ということで、国際的に見てもこうしたところは非常に少ないということでありまして、右側の韓国の事例でございませぬけれども、過去においては、日本あるいは——ちょっと中断をとということだと思っております。

(黙禱)

【高速道路課長】 それではすみません、再開をさせていただきます、4ページ目の右側でございませぬけれども、韓国で1992年に暫定2車線の全廃の方針というものが決定をされまして、2015年には4車線化がおおむね完成をしているということでございます。暫定2車線がなくなった以後、高速道路の死亡事故も大幅に減少しているということでございます。

それで、次のページをごらんいただければ、これは昨年7月の段階での4車線化をすべき区間の抽出方法ということでおまとめいただいたものでございませぬけれども、上のところから少しおさらいをさせていただきますと、高速道路の暫定2車線の区間が4,370キロございまして、4車線化の事業中の区間あるいは付加車線の設置済みの区間を除きますと、対面通行になっているのが2,930キロ、有料の区間が1,600キロということでございます。これについて優先的に4車線化をすべき区間として、左側のところでございますけれども、抽出方法として昨年7月の部会でご議論いただいたときには、上2つの黒い字のところですけど、時間信頼性、事故防止の観点という視点と、それとネットワークの代替性の確保といった観点で、この1,600キロの中から優先度の高い区間を選んでいくべきというご議論をいただいたわけでございますけれども、これに加えて、先ほど議題でご説明をいたしました赤字のところでもありますけど、大規模災害時の早期復旧の観点から、緊急点検を踏まえて法面危険箇所を含む区間についても同列に扱って、この3つの観点から、今後は優先度の高い区間から順次4車線化を実施していくというような方向にしてはどうかというふうに考えております。

次のページをごらんいただきますと、今暫定2車線の対面通行区間が1,600キロ、一番上の箱でありますけれども、この中から、今申し上げたように優先的に4車線化をすべき区間として3つの観点から選んでいくべきであるということございまして、その第1弾としまして、今回は本線、並行する現道とも土砂災害の危険性の高い箇所として85キロを選ばせていただいたということでございますけれども、今年の夏までに、一番下のところではありますが、上の3つの観点から、その1,600キロの中から課題箇所をさらに選

定して、安全・安心計画の中で優先整備箇所というのを選定していきたいということでございます。

4車線化のところに引き続いて、次の7ページでございますけれども、今申し上げたのは有料の暫定2車線の4車線化のところでございますが、基本方針の中では、無料の暫定2車線区間を4車線化するときに有料事業も活用していくべきではないかというご指摘もいただいております。負担の公平性やあるいは将来の維持管理に係る税負担を軽減するという視点から、利用者負担、有料事業による整備を導入すべきではないかというご指摘もいただいております。平成30年度は、この下の左側の地図をごらんいただきますと、西九州自動車道の佐々佐世保・佐世保道路というところがございますけど、青い区間が無料の区間、緑の区間が有料の区間ということですけど、ちょうど有料と無料が変わるところがこの佐々佐世保・佐世保道路でございます。ここの4車線化をするときに、この青い区間の無料の区間について有料事業を導入したというのがこの方針の取り組みの第一号ということでございます。厳密には高速道路ではないので第二号ということには必ずしもならないのかもしれませんが、類似した事例で、赤で旗出しをしておりますけれども、今度は福岡県の一般国道201号線八木山バイパスという路線がございます。ここは高速道路ではありませんが、自動車専用道路でございます。ここの4車線化をするに当たって有料道路事業を活用するという方向で、今週にもあります事業評価部会でご審議をいただく予定でございます。この八木山バイパスは、右のところにもちょっといろいろ書いてありますけれども、かつては有料道路でございました。今申し上げたような暫定2車線の無料区間を4車線化するときに有料を入れるというご答申をいただく前になりますけれども、26年10月に償還満了期間を迎えたので無料開放したということでございますけれども、その結果、交通量が倍増して渋滞あるいは交通事故が増大をしているということでございます。

それで、一番下にありますが、福岡県のほうからのご意見といたしましても、确实かつ早期の整備の観点から、直轄事業と有料事業を組み合わせた整備手法の検討でありますとか、あるいは利用しやすい料金水準ということで、かつての料金の水準が消費税を入れて530円だったんですけど、おおむね半額程度というような料金水準にさせていただけないかというご要望もいただいているところでございます。

現在のところでありまして、ここについて、有料道路事業導入についてまた事業評価部会でご議論いただきますけれども、使いやすい料金で利用促進を図る必要性はもちろ

んあるんですけども、一方で、早期整備になるように一定の有料投資額というものも確保していく必要があるということでもありますとか、あるいは安くし過ぎて有料道路に集中し過ぎていけないということのバランスも考えて、料金水準を250円程度プラス消費税という形で考えていきたいというふうに思っております。こうした取り組みもいただいたご答申を踏まえて進めさせていただければと考えているところでございます。

次のページをお願いいたします。高速道路での逆走の対策でございます。左下のところにちょっと絵を描いておりますけれども、逆走の対策としまして、分流部、出入り口部あるいは料金所のプラザといったところで路面標示とかラバーポール等の物理的・視覚的対策を実施しております。それと、右側にありますけれども、情報板あるいはETC2.0対応のカーナビによりまして、単路部での注意喚起でありますとか、行き先を間違えた車に対して、特別転回といってまた戻っても料金はかけないとか、そういった制度があるのですが、そういうものを広報・啓発を実施をしてきております。その結果、左上にグラフが出ておりますけれども、逆走の事故件数については、2年前に比べて約4割程度減ってきているというのが逆走の状況でございます。

次のページをごらんいただきますと、対策を打った地点、逆走の発生日点というものを、上の青とかオレンジとか緑とか棒グラフがございますけれども、発生した地点別に見てみますと、逆走事故全体でいうと4割減っているんですけど、先行的に対策を実施してきております分合流部とか出入り口といったところでは6割ということで、やはり一定の効果が出てきているのかなというふうに思っておりますけれども、残る逆走の区間の解消に向けて、まだ単路部だとかそういったところで、なかなか対策として難しいんですけども、民間企業等からも公募・選定した新技術も活用しながら対策を検討していきたいというふうに考えております。

次のページをお願いいたします。高速道路の機能強化ということでございますけれども、まずは多車線化ということで、新名神、新東名でございますけれども、我が国の物流の根幹を支える路線でもございます。三大都市圏をつなぐダブルネットワークとしての安定性・効率性をさらに向上させていくことが必要だというふうに考えておまして、新東名の静岡県区間については、昨年7月に6車線化の事業化をしたところでございますが、新名神の亀山西と大津の間についても、来年度の財政投融资を活用して6車線化の事業化をする予定にしているということでございます。

次のページ、11ページでございますけれども、輸送の効率化ということで、特に新東

名の事例についてご紹介をさせていただきますと、左上に写真が出ておりますが、1台で2台分の荷物が運べるダブル連結トラック、こうしたものが既に走り始めております。平成31年1月29日から特車の許可の基準の車両の長さが緩和され、これから本格的に導入していきたいと思っておりますし、トラックの隊列走行の実現に向けて、下のほうにありますけれども、有人・無人に向けた公道の実証実験も新東名で実施をされているところでございます。

それと、規制速度でございますけれども、これは警察庁さんのほうでさまざまご検討をされておりましたけれども、平成29年11月から規制速度110キロの試行運用をしておりました新静岡と森掛川の間ですけれども、ここについては一定の安全性等々が確認できたということで、この3月1日から120キロの試行運用を引き続き速度を上げて実施をされているというところでございます。

次のページをごらんいただければ、今度は大雪時の道路交通の確保に向けた取り組みということでございまして、右下に除雪車の梯団除雪と書いてあるのがありますけれども、大雪時の道路交通を確保していくということについては、ネットワーク機能への影響をできるだけ最小にしていこうということでございまして、できるだけ早期に路面を確保するというので、右下の絵にあるような、2台3台除雪車が編成を組んで、梯団方式で除雪をしていくというような除雪体制の強化を行ってきております。

こうした除雪体制の強化とあわせて、左のほうの図にもございますけれども、予防的通行規制をして集中的に除雪をしたり、あるいは異例の降雪時には、従来であれば通行止めとなるような場合に、タイヤのチェーンをつけている車だけしか通さないというチェーン規制も高速道路で7路線ほどで導入をしているということでございます。

次のページをごらんいただければ、今度は休憩施設の使いやすさの改善ということでございます。休憩施設については、特に大型車の駐車スペースの不足といった問題とか、あるいは、サービスエリア、パーキングエリアがなかなかなくて、ガソリンスタンドの空白区間が存在するといった課題がございます。まず、大型車の駐車スペースについては、大型車と小型車兼用で使える兼用スペースというのを30年度において12カ所266台分増設をしております。それとあと、駐車スペースを確実にご利用いただけるように、東名の旧豊橋料金所の跡地を使って、ここで駐車場の予約システムの導入について今NEXCO中日本のほうでご検討をされております。それとあと、高速道路の休憩施設の空白地帯については、右側にありますけれども、大体おおむね25キロぐらい休憩施設の間があいているのが100

区間ぐらいあるのですけれども、それを半減していくということで、道の駅とかに一時出ていただいて、それでまた乗っていただく、料金は降りたことにしないというようなことを今社会実験で全国20カ所でやっておりますけれども、いろいろアンケートとかも調べておりますと、一時退出は今1時間で戻ってこないといけないということになっているのですけれども、短いというようなご指摘もいただいておりますので、もう少し使い勝手がいいように、今後道の駅の対象も拡大していく方向で検討していきたいというふうに思っております。

14ページでございます。休憩施設の使いやすさの改善ということで、子育ての関係で、右側にありますけれども、24時間利用可能なベビーコーナーでありますとか、あるいは屋根つきの優先駐車スペースでありますとか、あるいはおむつを小分けで販売するとか、こういった対策を2021年までに全てのサービスエリアで完了していきたいというふうに思っております。

次、15ページでございますけれども、これは物流の効率化に関連してということでございますけれども、中継物流拠点というものを浜松でコネクタエリア浜松という形で既に運用をNEXCO中のほうでされております。ちょうどスマートインターチェンジが設置された新東名の浜松サービスエリアに中継物流拠点を整備して、ここでトレーラーのヘッドの交換あるいはドライバーの交代によりまして、同じドライバーの人がずっと関西から関東あるいは逆の方向もそうですけれども、走らなくてもよくて、途中でも戻れるという形で労働環境の改善とか働き方改革を支援しているということでございます。

16ページでございます。先ほども少しご説明いたしました、ダブル連結トラックあるいは隊列の走行の実証実験が今進んできています。車両のほうの検討というのはいろいろ進んでいるわけですけれども、インフラの面でどういう備えをしておくべきなのかということについても議論を開始しております、昨年の12月に検討会を設置いたしまして、具体的な検討を今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、これは訪日外国人旅行者への対応ということで、訪日外国人旅行者が増えているということもありまして、左側にありますが、訪日外国人向けの高速道路の周遊の定額パスというものもかなりご利用いただいているという状況になっておりますし、高速道路のナンバリングでわかりやすいご案内をできるようにする取り組みもしているということでございます。

また、18ページでございますけれども、外国人の方がレンタカーを利用して、そこ

でE T C 2. 0のデータを使って、どこで急ブレーキを踏んだりとかというものがわかってきますので、そういうデータをもとに多言語表示あるいはピクトグラムでその注意喚起をピンポイントで実施するという取り組みをいたしまして、急ブレーキ等々の削減にもつながっているということでございます。

あと、19ページでございますけれども、民間施設直結のスマートインターチェンジということで、平成29年7月にこの民間施設直結のスマートインターチェンジの制度を創設しております。これによりまして、高速道路と近接している物流拠点あるいは商業施設と直結する形でのインターチェンジの整備が、民間企業さんのご負担もありますけれども、可能になったということございまして、20ページに具体の事例といたしまして2つほど出ておりますが、左側の多気のスマートインター、これはちょうど伊勢方面から帰ってくる場所にアクアイグニスといういろんな施設がある拠点があるわけですが、ここに伊勢方面からの観光客に直接お立ち寄りいただくというような狙いでございまして、これは昨年8月に事業化されておりますし、右側の淡路島のハイウェイオアシスというところは、今まで人は通れる、行き来できるという形でハイウェイオアシスがあったのですが、そこを車も通れるようにして直接入っていけるようにしようという事例、これも3月の事業化に向けて今検討を進めているということでございます。

21ページでございますけれども、これはE T Cの多目的利用ということで、E T Cを料金収入だけではなくて、いろんな車両の管理、駐車場でのゲート管理でありますとか、あるいはフェリー乗り場での手続の自動化とか、そういったものに使っていこう、あるいはドライブスルーとかガソリンスタンドということで料金のやりとりをキャッシュレスで行っていくというものにこのE T Cの技術を活用していこうということで、今、ネットワーク多目的利用に向けた取り組みを進めているところでございます。

22ページでございますけれども、E T C 2. 0のデータの利活用促進ということで、2. 0でとれる速度、経路、急ブレーキ等のデータに基づきまして、昨年の3月からバス新宿でバスロケに使ったり、あるいは昨年8月からトラック事業者を対象にして車両の運行管理といったものへの支援サービスというのもやっております。さらに、一般ユーザー向けの民間事業者さんのほうからのサービス案を公募すべく、こうしたデータを開放してどんなサービスができるのかということについて公募をしております。19サービスほど選んでおりますので、今後、こうした事業にも配信実験をしていきたいというふうに考えております。

最後でございます。高速道路システムの海外輸出ということで、これは高速道路会社がこれまで任意の取り組み、関連事業としてこれまで国内で培ってきたような技術とかノウハウを海外に展開していくという取り組みはこれまでもあったわけですが、昨年8月に海外インフラ展開法という法律が施行されました。これで官民一体となって日本の技術を海外展開していこうということになりまして、高速道路会社の業務として、海外における道路整備あるいは維持管理に関する調査というものを規定しているということでございます。こうした取り組みを通じてこれまで国内で蓄積したノウハウ、技術というものを国際貢献、海外市場の獲得につなげていくという取り組みもやっていきたいと考えております。

すみません、少し長くなりましたが、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す。それでは、今説明いただいた案件につきまして、ご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。どうぞ。

【天野委員】 説明ありがとうございます。私から、また基本的なところで恐縮なんですけれども、2点お尋ねしたいんですけれども、1点目は、コネクトエリアの浜松なんですけれども、こちらの利用実績というか、そういった何かデータのようなものがあればお示しいただきたいのと、あともう1点は、隊列走行の公道実験なんですけれども、こちらの結果なんですけれども、結果を踏まえて、こういったものの普及とか実用化に向けたハードルというのが高いのか、あるいはもうかなり手応えとしては感じていらっしゃるのか、以上2点、お聞かせいただければと思います。

【高速道路課長】 まず、コネクトエリア浜松ですけれども、今具体的に契約されているのは4社ほどございまして、契約台数35台というのが、2018年から試行の運行を始めているということございまして、月別で見ますと11月が130台、12月が172台というような実績でございますので、立ち上がりとしては順調なご利用をいただいているのかなというふうに思います。

あと、隊列については、車両のほうでいろんな実験を、これは経産省さんと私どもの自動車局のほうで連携して取り組みをされています。今、有人で走っている限りはなかなかドライバーの数も減らないので、できれば無人にしていこうということで、無人の実験もされておりますが、いきなり無人というのもなかなか難しいので、この2月から後続有人の状態の実験をされていると聞いております。その結果を見て、技術的な課題ももちろんあると思いますけれども、あとはマーケットとしてどうなのかというようなところもさま

さま議論をされているというふう聞いておりますので、そういった状況も見ながら、私どももインフラ側で何をしないといけないのかということについて、今、根本先生のご指導をいただきながら勉強を進めている状況でございます。

【朝倉部会長】 ほか、いかがでしょう。山下先生。

【山下委員】 2つだけ。

1つは、先ほどの話ともつながるんですが、暫定2車のところを4車化していくには、財源も時間もかかる、優先順位をつけていかなければいけない、これは当然なんですけど、逆に、当面あるいはかなり長い間2車で維持せざるを得ないところについて、もちろんワイヤーロープの設置その他というのは挙がっていますが、むちゃくちゃ走りにくい道路だということは確かなんです。したがって、暫くあるいは当面2車で置いておざるを得ないところをどう快適に走れるかということの工夫をもう少し深めていただきたいなど。特に地方ではやはりそういうところがかかり残りますから、これは後回しですよというだけではちょっと悲しいと思います。2車は2車でいいんだけど、そこを安全は当然として、プラスどう快適に、どう道路として使いやすくするかということをご検討いただきたいなと思います。

それから2つ目は、サービスエリアのことで、先ほど宝塚北の子ども、幼児の対応施設云々というのがあって、ただ、あそこを見ていてどれぐらい利用されているのかな、あるいはどういう評判なんだろうということにはちょっと気になりました。宝塚北のサービスエリアは私もちょこちょこ使うんですが、あまり利用されているように見たことないんですけど。いや、利用されていないからいけないということではなくて、こういう取り組みは結構なんだけれども、こういう取り組みについては、設置して終わりではなくて、どう使われているか、あるいは利用者からどういうふうなところの改善が出ているかということ踏まえながら、時間をかけてよりよくしていくという発想で整備していくべきだろうというふうにも思いますから、全体に使いやすさをどういうふうにも、持続的に少しずつでもいいからよりよくしていくという発想で整備をしていくということをお願いしたいということです。2つだけです。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。では、はい、小幡先生。

【小幡委員】 いろいろなことをしてくださっていると思ひまして、今のお話とも関連しますが、最初の2ページ目、ポイント、基本方針にのっとってということですが、これは平成29年の基本方針ですね。平成29年12月22日公表のポイントというところ

を改めて見ますと、左側の2番のところで、高速道路の安全性、信頼性、使いやすさを向上する取り組み、まさにそれを進められていると思うのですが、私もここが一番大事なところだと思っています。留意すべき視点のところで、利用者の視点や行動の重視というところがあって、施策を進めていく上で、利用者が高速道路というものに何を一番求めているのかということを中心に、利用者目線に立って施策を進めていくということが一番大事なのかなと思っています。

そういう中で、今の子育て支援施設の話ですが、それは全員に対してというわけではないですが、やはり高速道路にそういう施設があるというのは、大事なことだと思うので、十分広報していただいて、そういう利用者のためにも大変使いやすいものになっているということをアピールすることは大事だと思います。それから例えば大雪のときにどうするのかとか、やはり高速道路を利用する方が大雪のときにどういう利用形態にしてもらうのが一番望まれているのか、そういう視点が大事だと思います。全体的には、それでいて安全・安心でなければいけないというのはもちろん必須なわけですが、常にその視点を大事にしていなければならないと思っています。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。石田先生。石田先生の後、事務局のほうから何かありましたら。

【石田委員】 3点ばかり申し上げたいと思います。

1つは、八木山バイパスを再有料するという事は、これはやっぱりいいサービスを提供するために負担をお願いするという事で、大事な事例だと思っておりまして、やはり丁寧な説明と、実際にどういうものがイシューになって、それに対してどういう説得をしたりデータがあればよかったとか、あるいは供用後のモニタリングなんかを十分にやっていただければなというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

2点目は休憩施設です。特に駐車施設なんですけれども、今のSA、PAの容量算定は、トイレ休憩を主な想定下とした原単位を使っておられて、随分社会状況が違ってきていると思うんですね。例えばSA・PAを拠点に地域を楽しんでもらうような、そういうSAなんかもありますし、あるいはトラックドライバーさんでいうと、やはり安全性の観点から決まった休憩をとらなくちゃならないと。そのために重要な施設であるということなので、その辺をどう考えるかということが重要になってくると思いますので、そのときに、やはり今、SA、PA等の駐車場は無料なんだけれども、予約とともに有料でご負担をお願いするというようなこととか、中にもありましたけれども、道の駅との連携をさらにど

う高めていくかということも含めて、いろいろな検討をお願いしたいと思います。

3番目はE T C 2.0の話なんですけれども、これも何度か申し上げたことがあると思うんですけれども、やはりこれから災害時とかふだんのときの道路交通の状況をモニタリングするというのは非常に大事な仕事だと思うんですね。ここは幹線道路部会だから、高速道路上にはI T Sスポットもついていますので、いいといえばいいんですけれども、やはり下道にもつけることも含めて検討すべきで、そのときには、いっぱいついている監視カメラとか、それをつなぐ光ファイバーなんかの有効活用も含めて、どういうことが今起こってということをごきちんとしていただければなというふうに思います。

そのときに、もし可能ならばということなんですけれども、今、電子基準点というのが全国に1,300あって、国土地理院がやられているんですけれども、そのサービスがまだ全国にあまねく行き渡っていないと。これから国土のモニタリングをしたらデータを整備するということの基盤中の基盤は、正確な地図であつたりしますので、地理院とも連携をしていただいて、そういうモニタリングシステム及びそのための基盤地図、データということをごどうつくっていくか、そういう中にE T Cも入ってくるし、監視カメラも入ってくるみたいな、そういう姿をぜひお考えいただければと思います。

【朝倉部会長】 それでは、ここでもし事務局のほうから、今の先生方のコメントに対してありましたら、お願いします。

【高速道路課長】 はい。まず、山下委員からご指摘ありましたけれども、ワイヤーロープ等々の対策があるけれども、当面暫定2車のところを安全で快適に走れる工夫をということでございます。これはおっしゃるとおりでございます。我々もどういふふうにしてその長期間かかるところの暫定2車を、本来そもそも4車線化すべきところなんですけれども、利用者の方に安全・安心にご利用いただける工夫ができるのかというのは悩んでいるところでございまして、ここは高速会社ともいろいろ議論を重ねながら、どういふことができるのかというのを考えていきたいと思ひます。

あと、S Aの宝塚のところあまり利用されていないようなお話もありましたけれども、ここはやはりどちらかという、言ってみれば子育て支援という取り組みとしてインフラ側でどういふことができるか、高速道路で何ができるんだろうかということで考えてやり始めたところでありまして、正直、どれくらい利用されているのかとか、どういふ評価をいただいているのかというところを十分にまだ把握できていないところがあります。ちょっとそういうものも、もちろん広報するということも大事なんですけれども、利用者からのご

意見を吸い上げる形で、しっかりと対応していきたいなというふうに思います。これは小幡委員のご指摘にもございました。利用者目線でニーズをしっかりと捉えてということですので、おそらくこの安全・安心計画なるものをつくるどこかのタイミングで、いろんな事業者団体のご意見も聞きながら、ずれがないのかというところを確認をしていければというふうに思っております。

あと、石田先生から3点いただきまして、八木山バイパスの再有料化については、一度無料になっているところを再度有料にするというところで、利用者の方への丁寧な説明は十分必要だというふうに思っております。特に、無料になってから非常に渋滞、事故が激しくなったということで、地域のほうからも、有料でもいいので4車線化してくれ、ただ、使いやすい料金でというご要望もいただいているところなので、あまり高過ぎてもまた利用されないというのもよくないので、利用のモニタリングもしっかりやっていきたいと思いますし、事業化の前の段階でも丁寧な説明に心がけていきたいと思いますというふうに思っております。

あとは、休憩施設のますの計算の仕方がトイレ休憩を原単位にしているということについては、これはおそらく昔の考え方がそのままになっているんだと思いますので、かなり使われ方等々変わってきておりますから、ここは高速会社ともよく勉強をして、今の利用実態あるいは今後の利用実態を踏まえて、駐車場のますの考え方というのは整理をしていきなというふうに思います。

あと、ETC 2.0の活用についてでございます。これはビッグデータの時代でいろいろなデータがあるものと連携をしていくというのは非常に大切なことだと思いますので、どういうことができるのかということも含めて、関係するところといろいろ議論をしていきなというふうに思います。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。家田先生。

【家田委員】 どうもありがとうございます。幾つかあるんですが、なるべく簡単にいきます。

この安全・安心の計画というのが、どのくらいの時間スケールでやるかということ次第で何を議論するかということが違ってくるかとは思いますが、まあ私の考えとしては、超短期というか緊急にやるようなことから、長い時間単位でじっくりと取り組むべきことまでなるべく網羅したほうがいいんじゃないかとは思っています。

それで、まず第一には、根本的なところで言うんだけど、やっぱりNEXCOなり首都高速なりそういう会社があるわけであって、今日出た話の中でも、その会社の自主性に基づいてやればいいんじゃないかと思うようなことも結構ありますよね、オペレーションレベルのね。そういうものと根本にかかわるようなものというのは、やっぱり少し色分けしたほうがいいんじゃないかと思うし、オペレーターが自主的に考えるべきようなものは国の審議会で決めて、やれというんじゃなくて、自主的に出していただいて、それを審議するという方向にもっていったほうが健全じゃないかなという感じはしています。

関連して言うと、安全・安心で防災とか事故というのは大いにカバーされているんだけど、高速道路とは言わないんだけど、いろいろな道路あるいは道路に関連するコンビニとかなんかで凶悪事件がいっぱい発生していて、セキュリティというものが安全・安心で重要ファクターになりつつあるかもしれないですね。高速道路でどんなことが起こっているか、もしあるんだったら、射程圏に入れたほうがいいんじゃないかというのがベーシックな話です。

それから、ここからは大事だと思っていることを幾つか言うんだけど、第一は、メンテナンスについて、前にメンテナンス有料というのを考えるべきではないかという議論を、料金関係で随分しましたよね。それは、その維持管理というところになるんだけど、やっぱり時代が変わっていくことによって、かつては暫定2車くらいだっただけよりは、ずっといいだろうという話だったのが、それじゃあもう済まないよねとなっているわけですね。つまり、時代の変化に応じてグレードアップしていかなきゃいけない。つまり、それも更新というすると、維持更新のためにはやっぱりお金がかかりますから、維持更新のための有料なり、あるいは無料区間もありますから、それは料金じゃなくて、道路財源というのはなくなったけど、こういう維持更新道路財源というのは僕はあつたって不思議はないと思うんですね。その辺は一朝一夕に決められるものじゃないんだけど、じっくりと議論すべきものだと思うし、そこそ考えるべきだと思うんですね。もしくは、もうやめちゃいましたけど、都市鉄道で複々線化をやるときには、10年間の積み立て、これは無税で積み立ててというのをやったんですよね。特特制度というんですけど、そういうようなもので暫定2車や何かについては少し積み上げの料金制度があつたって不思議はないというような感じがしますね。

それから2点目は、海外インフラ展開で、これは大いに結構な話なんだけれども、わりと安直にすぐれた日本の技術が云々とか書いてあるんだけど、道路に関して、一体日本の

技術のどこがオリジナルで、どこが世界をリードするだけの素晴らしいものなのかというのをはっきりとアイデンティファイしないと、いずれ何だかわかんなくなっちゃうと思うんですね。ぜひそこは自主的に高速道路会社を中心に、日本の高速道路のすぐれているところはここだと、いやここはしかしまだまだだというようなことははっきりしていただきたいと思います。その上で進めていただきたい。

3点目は、事故に関して申し上げるんですけども、高速道路が日本の観光、日本人だけじゃなくて外国人もですが、における極めて大きな働きをしているのはもう歴然としていて、だけど、首都圏をはじめとして大都市圏とつながっている高速道路は、土日の夕方だとか、まあ朝もそうですけど、結構事故渋滞なんですよ。自然渋滞というのは確かにサグの問題とかいろんな工夫して少しずつ改善もしているんだけど、事故渋滞が相変わらずぼこぼこ起こる。僕もこの週末もちょっと遊んでいたんですけども、もう帰ってこれなくなって大変だったんですけど、その事故渋滞を直ちに直せとは言わない。しかし、自動運転等々の自動車側の技術等々の向上によって、安全向上となり事故の減少、したがって高速道路の所要時間の安定性、信頼性を向上する、それによって観光振興なんていうのはまだまだできる。特に都市型じゃない観光地にこれから誘導しようというわけですよ、そのところには高速道路がそういう視点でやっていただきたい。事故についてより一層の分析と、次の時代の道路と自動車の技術開発に基づいて改善していく、そこに視点を置くべきじゃないかと思うのが3点目。

4点目ですが、いろいろと工夫してやっているのはいいと思うんだけど、何かやればいいというもんじゃなくて、特に有料道路においては、ミニマムにやらなきゃいけないことと、量に関係なくやるべきことと、やっぱり量を、どのくらいの人がどのくらい使っているかなということに依存してやるべきことってやっぱりありますよね。そこはやっぱり意識を置いてもらいたいと思います。それで、一例でいうと、案内標示板で何だか韓国語、ハンダラが出てくるのがあったけど、それなんかについても多言語標示というのは大事なことであるけど、それはスペースが十分あって、しかも空間のスペースと時間のスペースの両方あって、余裕のあるときにやるべきことだけど、一巡しないと自分の言語が出てこないなんていう、ぱーっと走っていくときに出すものに韓国語と中国語があって、一体日本語はいつ出るんだという間に過ぎちゃった、それで事故を起こしちゃったらしようがないのでね、やればいいというもんじゃないというスタンスでやってもらいたいし、例えばアメリカは、何人だっていっぱい観光してますけど、まず英語標示しかないですよ。ど

こちちょっとずれているんじゃないかなという感じがするね。スペースと時間を考えてやっていただきたいというふうに思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。大串先生。

【大串委員】 ありがとうございます。すいません、3点お願いいたします。

1点目は、八木山のところなんですけれども、有料投資分という記載がここにあるんですけど、それが何なのかなというのがちょっとわからなくて、360億円のうち110億円が有料投資分ということで、全体事業費の内訳が書いてあります。これはもしかしてゲートとか設けるのに110億円かかるというわけでは多分ないと思うので、もう少し説明していただけたらなというふうに思いました。あと、それに加えてどう料金をとっていくか、ETCのみにしていくのかとか、いろんな工夫ができるのではないかなと思いますし、あとこれは有償のところが無償になって、また有料化するという意味では、今、高速道路で無償化しているところを有料化していくときのスキームとはちょっと違うと思うんですけども、多分いろいろなヒントが得られると思いますので、例えば今までの道路料金の基準だと、大体1キロ当たり24.6円という基準があって、それで掛けていくと大体312円の税が10%とすると343円とか、それを250円ぐらいにする根拠が地元の要請だからとか、そんなのをどこまで考慮してもらえるのかなという意味で、例えばいろいろ無料の高速道路を抱えているところが優先4車線化してほしい、そのためには有料化していただきたいとか、そういった要望を出すときにも、こういったスキームだと優先されますよとかいうことがちょっと今のところよくわからない中で事業がなされているような気がしますので、ぜひ、明瞭会計じゃないですけども、どういったときにこうしたスキームが適用されるのかということと一旦どこかで明示していただけたらなということをおもいました、質問を兼ねてですね。

2点目が、駐車場の優先ますの話ですけども、小型と大型と混在する中で、さらに大型の分の特別な車両を有料でとかいうお話がいろいろ出ていましたけれども、できれば小型で、小型の車両が出られるような、すぐ近くに道の駅があっような機能がありますよというのであれば、小型車はとまるスペースがここにはないですよということで、あまり事業費をかけないような駐車ますの増加というのができないものなのかと。つまりは、もっと道の駅等々を利用していただいたりとか、もしくは大型車両が駐車しやすいような、例えば海老名のあたりに集積しているような大型商業店舗の駐車場を夜間の時間帯は優先

駐車をしていいとか、そのかわりに、そこの商業施設の宣伝をSAでやっていいですよ、いろいろなバターのような取り組みとか、ぜひ、先ほど家田先生のほうからいろんなアイデアをそれぞれの事業を展開している高速道路会社が持っているのではないかというお話がありましたので、そういったところからもご意見を吸い上げていただいて、独自の駐車場の拡張の取り組みを、できるだけ安く、できるだけ早く、また地域の実情に沿った形で整備をしていただけるようなスキームをぜひ編み出していきたいというのが2点目です。

3点目ですけれども、子育て支援施設の話が出ておりました。実際ああいうものがあると、お出かけするほうは、使う、使わないにかかわらず非常に気楽に出ることができます。ここには一応あるんだということで、幾つかの拠点でああいったものが整備されていると、何キロかにおいてということは、子育て世帯が移動する、特に小さい子を連れての移動というのは、なかなかにして鉄道等を使うのは大変でして、高速道路を頼ることが非常に多くございますので、災害時にああいった施設が利用できるということも含めて、安全・安心の施設としてもお考えいただくと非常にありがたいかなというふうに思いました。もっと洗練化されていけばいいかなと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。両先生からのご意見について、コメントはともかくとして、ご質問に対してもし何かここで事務局から答えていただければと思います。その後、太田先生。

【高速道路課長】 家田先生からの、高速道路会社の自主性のところというのはおっしゃるとおりでありまして、我々よりもやっぱり現場を持っておられますから、そういった意味で、この安全・安心計画について、会社からいろんなご提案ある先進的な取り組み、そういったものは横に展開してもらおうとかそういったことも必要だと思いますし、実際していただくのは高速道路会社になるので、それぞれの自主性をできるだけ反映した形で考えていきたいと思います。あと、セキュリティという観点も今ちょっと抜けている感はあるので、そういったところはぜひ入れていきたいなというふうに思っております。

メンテナンスの有料の道路財源をどうしていくか、これはこれまでもいろいろご議論いただいていますけれども、さまざまな課題があるところでもありますので、ほかの都市施設の事例等もいろいろいただきましたけれども、どういう枠組みがあるのかというのはこれから引き続き議論をさせていただければというふうに思っております。

あと、大串先生のほうからのご質問で八木山の関係の有料投資額、360億円のうちの有料投資分が110億と書いてありますが、この八木山バイパスの全体事業費360億円と書いてあるのは、八木山バイパスを2車線を4車線化するのに今必要なコスト、プラスあと料金収受のための施設を全部足すと360億円かかるということです。有料投資分と書いてありますのは、このうち料金収入で賄える部分が110億円相当ということになりまして、差分の250億円分については、国の直轄事業費を当て込んで合併施行で整備をしていくということでございます。料金の水準については、福岡県のほうから半額程度と言われているということだけではなくて、当然、高くし過ぎると利用促進にならないということもありますけれども、だからといって安くし過ぎると、この八木山バイパスのほうに交通が集中してしまい、有料道路としてのサービス水準として課題があったり、有料の投資額があまり出てこなくて、結局あまりスピードアップにならないということもあるので、今回は250円程度に設定をしているということでございます。

【大串委員】 すみません、1点お願いします。例えばETCを使わないで有人になった場合に、またコスト高になりますよね。だから、そういった意味での、例えばETCのみを通すぐらいの勢いのある料金の差分をつくっていただくとか、いろいろなおもしろい試みをやっていたかかないといけないのかなというふうに思っております。

【高速道路課長】 なるほど。そうですね、ETCだけではなくて、簡易にとれる、自動に料金を投げ入れる仕組みとか、そういったものもここでは入れていきたいというふうに思っておりますが、いずれにしても、再有料にするということなので、利用者のご意見もお伺いしながら、いろいろ工夫をしていきたいというふうに思っております。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。太田さん、お待たせしました。

【太田委員】 すみません、時間がないので3分で3つお話ししたいと思います。

1点目は、2車から4車化、もしくはバージョンアップすることによっての有料化の話です。これは地元からの要請があればということでもありますけれども、国策として方針を打ち出すことを考えるべきであると思っております。新名神の新四日市ジャンクションから亀山西ジャンクションが開通したので、名阪国道の需要がまた増えるだろう。名阪国道は奈良側におりるところが極めて危険なので、そのところは線形改良とか安全対策でかなりの投資が必要だと思いますので、それを行うことによって国幹道と同じレベルの料金を取るべきだと思います。

2点目は、家田先生からもありましたけど、国の根幹としての道路政策の部分と、会社

が行うサービスのバージョンアップが混在しているような感じがしますので、せめてプレゼンのときにでも、これは国の政策ですよ、ここは会社がやっていることですよというのを分けてプレゼンしていただければよいかと思えます。

3点目は財源問題ですけれども、これはやっぱり1つ、過去の話ですけど認識しておくべきことがあると思えます。それは民営化のときに20兆円の事業費を10.5兆円にするために3兆円分は新直轄にして6.5兆円分をコストダウンでやったわけですよ。そうして、料金を1割引き下げた。6.5兆円のコストダウンのほとんどが4車にせず、暫定2車で置いておくということだったわけです。つまり、2005年に私たちは安かろう悪かろうがいいというのを選んでるんですね。でもそれでは問題であるということで、財投から借りてきたりとかいろいろな工夫をしながらやっているわけです。けれども、そもそもそういう枠組みだったことをきちんと確認し、思い出して、料金として負担していただける部分、負担すべき部分について再度議論をして、一步踏み込んで、1割引きは7%引きぐらいで3%ぐらい上げさせてほしいぐらいは言ってもよいと思えます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。竹内先生。

【竹内委員】 2点ご質問と1点意見です。まず1点は、先ほどから何度も出ている八木山バイパスの件で、先ほども福岡県が半分程度の料金でというお話がありました。しかしどのような根拠でそういう数字を提示したのかというところがわからないんですね。つまり、料金抵抗を考えてシミュレーションして考えたからこのくらいになるからということなのか、あるいは建設のコストを考えたらこのくらいになるのかなど、その根拠の説明があるのでしょうかという点が1点です。

それから2番目は、先ほどの海外展開の件についてです。専門家の方々はおわかりになりますが、そうでない方々の場合、海外展開をやって成功すれば高速道路会社はもうかるんだよねと、もうかるならその分だけ料金安くしろよと言われてしまわないかという気がするわけですよ。だから、そういう点での明確な説明責任をつけるといいますか、海外展開が収益事業っぽく見えることに対してどうやってそれを一般の利用者に丁寧に説明するのかという点で、何かお考えがあるのかということが質問の2点目です。

それから意見は、3番目は、さっきのSA・PAの駐車場の話で、この問題については駐車プライシングというのも考えていってほしいなと思えます。もちろん、お金を払わないと休めないということでは本末転倒になるんですけれども、休息するために道の駅とかほかの場所においていくことができるとするならば、当然そういう場所に行くほうが不便

なわけですね。ところが、SA・PAで休む方が便利です。そうであれば、そこはやっぱり料金の差別化をするべきであって、便利なところは少しお金を払ってもそこを利用してもらう。しかし、休みたいけどもお金を払うのが嫌だったら、少し不便なところに行ってもらって、そこで休む。ということが合理的だと思います。あくまで十分なスペースがある場合だけの話ですけれども、そういう形で料金を調整をしていって、利用しやすいような環境をつくるという、そういうソフトの面での対策も必要じゃないかというふうに思いました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。そうしたら、今、両先生からいただいた質問について、事務局のほうで答えていただけるとしたら、お願いします。

【高速道路課長】 質問に関して言いますと、すみません、質問とご指摘がちょっと混同しているところがあるかもしれませんが、太田先生からお話のありました2車、4車のときの、名阪国道の事例もいただきましたけれども、先ほども大串先生のお話にもありましたけれども、PRする云々かんぬんというお話もあったかと思えますけれども、この部会でご答申をいただいているように、無料の暫定2車線の4車線化というのは、やはり負担の公平性とか税負担の軽減とかという観点からすると、地域のご意見はもちろんあるんですけれども、利用者負担での整備というのを可能なところは入れていくべきなんだろうなというふうに思っています。新直轄として切り出しているときに、そもそも交通量が少なく採算が成り立たないところを切り出しているんで、あまり料金抵抗をかけて全く逆に利用されないというところがあってもいけないんですけれども、有料道路としての一定の投資限度額が出るとかというようなところについては、こうした方式というものは、例えば佐世保道路あるいは八木山バイパスの事例というものは今後我々としても進めていくべきことなのかなというふうに思っております。

それとあと、竹内先生からお話ありました八木山の料金のことについて根拠はあるのかというお話でございますけれども、県のほうから半額程度といったところについて明確な根拠を我々いただいているわけではありませんけれども、NEXCO西日本さんともいろいろ議論をしている中で、ちょうどこの250円という水準で、ちょうど360億円のうちの110億ぐらいですから、3割程度有料投資額が出ているわけです。これによって一定の有料の資金が回ってきますので、スピード感ある整備ができるということと、あと、例えば200円とかにしちゃいますと、これが一気に落ちちゃって、利用者的には確かにそれは望ましいんですけれども、なかなか有料道路にする意味というのが、スピードアッ

プという意味ではないというのと、あと、この有料のほうにかなり交通が集中するということ、いろいろな分析もした結果、250円程度が一番いいのかなということで、この料金にしていこうと今考えているところでございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかはよろしいでしょうか。はい。

【大串委員】 もう1点だけ。今の有料投資分という言い方が非常にわかりにくくて、有料化による投資分とか、そういった言い方じゃないと、有料投資分って何だろうと、すごく……。

【高速道路課長】 ああ、そうですね。有料事業、料金収入により……。

【大串委員】 料金収入による投資分とか投資増分とか、何かもうちょっといい言い方をしていただけるとありがたいなと思います。

【高速道路課長】 そうですね、わかりました、すみません。

【朝倉部会長】 それはお願いします。

私も1つだけコメントなんですけれども、基本的にコメントなので特にご回答不要です。ここでの議論の成果は、平成31年夏の安全・安心計画というものの中に取りまとめられるという仕組みになっているんですけれども、この安全・安心計画を策定して、それは一体どういうふうにするのかということの議論、あるいは共通認識を早目につくっておいたほうがいいんじゃないかなというふうに思いました。とりわけ、その安全・安心計画の全体の枠組みと大いに関係するんですが、今日先生方からご指摘があった、例えば高速道路会社との関係はどういうふうにするのか、その安全・安心計画とですね。それから財源の話は、安全・安心計画の中にどんなふう書き込まれるのか。それから、その中には複数の取り組みが、今日も10個ぐらいの取り組みがありましたけれども、そういった取り組みがたくさん出てくるわけなんですけれども、その取り組み自身の優先順位みたいな話をするのかしないのか、こういったことは全体にかかわる話として議論していかないといけないと思います。

それから、今日の幾つかの取り組みの事例は、平成29年12月の基本方針の中で提案されたもののご紹介があったわけです。そこでは提案されているけれども、今回のご説明にはなかったもの、例えば工事の話とかバスの話とかがありますが、これは別に消えたわけじゃなくて、今日たまたま言及がなかったただけだというふうに認識しております。そういったものをどういうふうに検討していくのか。あるいは平成29年時点とは情勢が変わっているのもっとほかに考えるべき取り組みがあれば、先生方から出していただいて、

それらを新しい取り組みの中に入れるのか入れないのか、ここら辺も基本的な考え方として整理したほうがいいのかなどというふうに感じました。

それから、暫定2車の優先順位の議論に関して言うと、もともとの議論は3つの項目、具体的には時間信頼性と事故防止という1つの固まり、それから代替性という1つの固まり、それからそれにプラス災害早期復旧という、この3つ目が登場したわけですね。今回の暫定2車の4車化の話は、専ら災害早期復旧に関してそこが集中的に取り上げられているわけですが、従来から言っている時間信頼性、事故防止、代替性、これはどこへ行っちゃったのかと。そのような視点で見ると本来は優先順位が高いものもあるはずなので、そういったものはこれまでどおり粛々と進めていく中で、災害早期復旧に必要なものを新しくそれも平行でやりますよということなのか、あるいは従来は優先順位が高かったけど一旦横に置いておいて、災害復旧のほうが先に行くことなのかというところもちょっと若干現時点では見えにくいところがある。そこらもクリアにさせていただいたほうが、今日議論していただいている暫定2車の4車化に関する優先順位の話がもう少し見えてきてわかりやすくなるんじゃないかなと感じた次第です。よろしくお願いします。

先生方からほかに補足で何かございますか。よろしいでしょうか。

それでは、ちょっと言い放しになって申しわけないんですけども、本日非常に多様なご議論があり、また今後の検討に向けて幾つかの課題も明らかになったことだと思うので、そこらは順に明らかにしていっていただきたいというふうに思います。

それでは、本日予定されている議事は以上でございますので、議事進行を事務局のほうにお返しいたします。

【総務課長】 長時間にわたりご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、皆様に議事録の案を送付させていただき、ご確認いただいた上で公開をしたいと思っております。

また、近日中に速報版として簡潔な議事概要をホームページで公表したいと考えております。

また、本日タブレットのほうで示させていただきました会議資料のファイルデータは、後ほどメールでお送りさせていただきます。

それでは、以上をもちまして閉会といたします。本日はありがとうございました。

— 了 —