

委員意見

1. 令和2年度における暫定2車線区間の対応等について

【暫定2車線区間の4車線化等への意見】

- ・優先整備区間 880kmのうち、課題が顕著な箇所として、110kmを優先的に事業化するという方針に異論はない。できれば、個々の区間ごとに、事業化により課題の解決がどの程度実現すると見込まれるかを計量化するとよいと思う。たとえば、渋滞多発箇所の〇〇道△△区間を4車線化することによって削減される渋滞量（年間の渋滞損失時間の削減量、または、年間渋滞回数等）を示せばわかりやすいのではないか。過去の1年間の交通需要に対して、2車線の場合と4車線の場合を簡単なシミュレーションで比較すればよい。事故防止と代替性確保は計量化が簡単ではないかもしれないが、事業化によって事故件数や立ち往生の回数が減少することが期待されるのであれば、その効果を定量的に示すことが望まれる。〈朝倉部会長〉
- ・4車線化の候補箇所の選定の考え方について、客観的に説明することが重要。〈井伊委員〉
- ・4車線化を含む高速道路の整備による効果について、地方における整備効果が全国に波及することも多い。効果の発信を地域にとどめることなく、全国に発信すべき。〈井伊委員〉
- ・4車線化の整備の必要性については、既存ストックの強化・有効活用という面に注目していく必要。〈井伊委員〉
- ・4車線化の箇所選定について、客観性の向上のため、事業評価で使用している防災機能評価の指標も活用していくべき。〈家田委員〉
- ・箇所選定に至るまでのプロセスとして、地方整備局や会社の意向としてどのような意見があったのか等を示すべき。〈家田委員〉
- ・高速道路を暫定2車線で開通させ、のちに4車線化や6車線化した場合には、トータルコストが増加することを理解してもらう必要がある。〈石田委員〉
- ・実施箇所の選定に当たって、速度低下率ではなく、渋滞回数で選定しているのは良いと考える。〈石田委員〉

- ・4車線化の具体の候補箇所案件については同意。ただ、今後、4車線候補箇所の考え方に、「発災時のリダンダンシー維持、特に救済物資物流のネットワーク維持の観点から、重要な路線」という視点が入ることが望ましい。〈大串委員〉
- ・加速すべき施策である。暫定2車線解消の計画を立案し、整備の指針とするべきである。〈太田委員〉
- ・今回、どこを4車線化路線として選定するかについて、判断基準が明らかにされていることは評価できる。〈小幡委員〉
- ・4車線化の今後の財源をしっかりと検討していくことが必要。金利余力がいつまでも続くものではない。〈児玉委員〉
- ・4車線化の優先順位については、緊急性等の変化に応じて、適切に見直すことが必要。〈児玉委員〉
- ・候補箇所の選定の考え方はおおむね理解できる。今回は、解消すべき三つの課題のバランスを取ったように見えるが、水害など自然災害が激甚化しているほか、インフラの老朽化が問題となる中で、今後は時間信頼性の確保よりも、災害時のネットワークの確保に役立つ箇所の整備の優先度を上げるべきではないかと考える。時間信頼性の確保については、費用対効果の検証をしっかりと行っていただきたいと思う。〈佐々木委員〉
- ・地方部においては、人口減少・高齢化や市町村合併等の影響もあり、生活道路としての機能ももちあわせている。そのため、必ずしも幹線道路として想定されている車両や利用形態だけではない状況が発生しているのではないかと考える。かかる観点からも、暫定2車線区間が走行しにくく事故等が発生しやすいことや事故等が発生した場合の支障の状況を問題視すべきだと考える。4車線化はひとつの方策であり、とくに問題となっている箇所を中心に進めるべきだと考えるが、併せて、その他の安全安心で使いやすい／走りやすい自動車道としての種々の整備方策も進めてもらいたい。〈山下委員〉

【新名神高速道路の6車線化への意見】

- ・国土幹線の中でもより重要度が高く需要も多い新東名、新名神については、本来6車線であるべきなので、新名神の当該区間についても6車線化は当然と考える。高速道路の車線の一部を物流車両や自動運転車両の専用車線とするといった議論を具体化するためにも、6車線化は必要であると思う。〈朝倉部会長〉
- ・高速道路を暫定2車線で開通させ、のちに4車線化や6車線化した場合には、トータル

コストが増加することを理解してもらう必要がある。〈石田委員〉

- ・東名高速道路や首都高速道路が日本経済にどの程度の影響を与えたのか試算し、広く発信する必要がある。〈石田委員〉
- ・このタイミング（暫定4車用のトンネル整備の着手前）で着手できたことは高く評価すべきであるとする。当該区間が「抜本的見直し区間」とされたことの含意を正しく整理しておくことが、今後の高速道路政策を検討する際に重要である。〈太田委員〉
- ・渋滞が多発する名神高速道路の代替ネットワークとなる新名神の6車線化は、物流の効率化と生産性の向上効果が期待できると思う。インターネット通販の拡大などで物流の効率化は国民的課題であり、整備の方向性には異論はない。一方で、新型コロナウイルスによる国内の訪日外国人客減少による旅客需要の減少が顕著になっている。道路交通量にも影響を与えるとみられ、整備の緊急性が当面、低下する可能性がある点には留意する必要があると考える。〈佐々木委員〉
- ・手戻りが無くなるのは良いことであり、ぜひ進めてほしい。〈根本委員〉
- ・基幹的な幹線道路であり、早期に整備すること及び何かあったときでも確実に走行できることが期待されている。そのため、提案された対応策は、もちろんコストに配慮しなければならないが、望ましいことではないかと考える。〈山下委員〉

【特定更新事業への意見】

- ・大規模更新や大規模修繕の対象箇所の見直しについても柔軟に実施することに異論はない。ただ、大規模な更新や修繕について、建設当初に想定されていたものなのか、当初には想定されていなかったが予想よりも老朽化の速度が早かった、または、老朽化の程度が重大であったかについては、必要なデータを示したほうがよいと思う。老朽化の速度や程度には理由があるはずなので、それを分析して、今後の同種の道路施設の維持管理に反映すべきと思う。〈朝倉部会長〉
- ・特定更新事業に限らないが、新しい技術を積極的に採用し、初期費用と維持管理費用が安く耐用年数の長い道路を整備してほしい。〈朝倉部会長〉
- ・宮崎道の塩害の事例は、5年で急速に老朽化が進んだ要因について分析が必要。〈家田委員〉
- ・実施しなければならない施策であるが、民営化時には想定されなかった事項である。こ

のような事項（予見されなかった事項）への制度的な対処を別途検討すべきである。

<太田委員>

- ・インフラの老朽化対策は喫緊の課題であり、もっとも優先度の高いものだと思う。道路にとってもっとも重要な安心と安全のための事業は積極化すべき。いずれの事業見直しについても特に異論はない。<佐々木委員>

- ・更新・維持の費用の額は、一方の極には初期投資費用が最大でも、維持の費用が小さい、他方の極には初期投資は最小でも、維持の費用が大きいというスペクトラムの中にあり、その中で最小のコストを実現する初期投資費用と維持費用の組み合わせを選ぶべきであると思う。また更新の費用が大きい（あるいは傷みが激しいので取り替え時期が早まるような）地域（たとえば海岸沿いの道路など）はそのことを考えた検討をする必要があるかもしれない。<竹内委員>

- ・平成 26 年に、当面必要となる大規模更新・修繕の費用を賄うため、料金徴収期間を 15 年延長した。その時の整理としては「コンクリート構造物なども永久構造物ではなく、更新が定期的に必要」ではなかったか。今回の特定更新も定期的な見直しの中で明らかになった大規模更新として捉えるべき。さらに、近い将来、金利負担軽減分の充当では、大規模更新に必要な財源は確保できないはずで、永久有料の議論は避けて通れないのではないか。<根本委員>

- ・道路の劣化には経年劣化、環境（塩害など）のほか、大型車交通量も影響するはず。それらの因果関係を定量的に明らかにするとともに、その結果に基づき WIM を活用した規制をさらに進めるべき。<根本委員>

- ・首都高を地下化する際に、維持管理や景観的な視点での評価はされていると思うが、高度経済成長期の土木遺構としての価値はどのように考えているか？ハイラインなどの再価値化事業の経済効果が lower Manhattan で高いことを考えると、保全のような考え方も射程に入り得るのではないだろうか。<羽藤委員>

2. 高速道路における安全・安心実施計画（案）について

【本州四国連絡高速道路㈱の計画（案）への意見】

- ・全体的に異論はない。最大瞬間風速を踏まえた運用は簡単ではないと思うので、最新の研究成果を活かした運用方法の開発に期待したいと思う。災害時の通行止めについて、

鉄道の計画運休と同様の事前通行止めはやむを得ない場合もあると思うが、それを実施した時にどのような影響が発生するか、利用者にはどのような行動の選択肢があるかを事前にシナリオ分析しておくことが重要かと考える。〈朝倉部会長〉

- ・ライトアップが 900 時間になったのは良いことである。〈石田委員〉
- ・着実でかつ迅速な実行を望む。民営化時の債務超過状態を考えると、財源に関する工夫が必要であり、それを等閑視するべきではない。NEXCO西日本との統合の具体化を見据えて措置をするべきである。〈太田委員〉
- ・観光資源としての価値向上が書かれているが、本四の特徴として、是非伸ばしていく方向をとってほしい。〈小幡委員〉
- ・通行台数が着実に増加していることは評価できると思う。安全対策や自然災害対策を積極化していただきたい。本四架橋はいずれも、観光資源としての価値も大きいもの。最大限に生かす方法を周辺自治体や民間企業と連携しながら考えていただきたい。ドローンなど先端技術やビッグデータの収集によるメンテナンスの効率化などが実現できれば、世界的にもその価値は大きいはずなので、積極的に取り組んでほしいと思う。〈佐々木委員〉
- ・他の一般的な高速道路と違って、本四架橋ならではの安全・安心対策はないのか。あればそれも記載しておいた方が良いと思った。〈竹内委員〉
- ・「通行止め時間の最小化」だけでなく、「通行止め車両の限定」ができないだろうか。風で横転するのが空荷のトラックだとすれば、WIM で計測した重量、あるいは近い将来、道路管理者に伝達された車載型自動重量計のデータを活用することで、きめ細かい規制対応が可能となるのではないか。なお、欧州 FMS (Fleet Management System) 標準では、車両メーカーが燃費などのほか、トラックの軸重、重量も公開することとなっており、民間が様々なサービスの提供を始めている。〈根本委員〉
- ・降雨、強風等による通行規制は、一方で通行による利便性を確保しなければならないため、難しい判断が要請されるが、それなりの対応策が盛り込まれていると思う。〈山下委員〉
- ・本四の場合はとりわけ地域の活性化、関係人口の増加に地域から期待される役割は大きいものがある。それなりの対応策は盛り込まれており、今後はよりいっそう地域との連携を密にした取り組みを期待したい。〈山下委員〉

【首都高速道路(株)の計画(案)への意見】

- ・全体的に異論はない。大量の交通需要を処理しつつ、老朽化した設備の更新を着実かつ早急に推進していただくことを期待する。〈朝倉部会長〉
- ・限られた空間での更新事業を実施するための技術(工法)開発を進めてほしい。〈石田委員〉
- ・資料5頁に、耐震補強を要する八潮料金所の例が載っていますが、料金所そのものの簡素化や簡略化を進めていただきたい。阪神高速15頁のように、撤去で空間を再配分するなど。「料金所はゲートありき」からの転換をはかり、分かりやすく路上でよろめき運転しなくてよい箇所への抜本的な転換が望ましい。〈大串委員〉
- ・着実かつ迅速な実行を望む。〈太田委員〉
- ・慢性的渋滞への対応について、さらなる検討が必要ではないか。特に、3号線の渋滞など。〈小幡委員〉
- ・特に老朽化対策に注力していただきたい。首都直下地震に備えた耐震補強を最優先で進めるべきであろう。パトロールカーとセンサー、AIなどを駆使した最先端の点検と維持管理のノウハウを磨き上げ、他の高速道路会などへの普及も図っていただきたいと思う。首都圏でも水害が相次いでいる現状を踏まえれば、危険度の高い地下部分への止水板の設置などの水害対策も強力に進めるべき。東京五輪・パラリンピックに向け、訪日外国人客受け入れへの環境整備と情報発信にも万全を期してもらいたいと望む。新たな出入り口整備は、大いに利便性向上が期待できるので、積極的に進めていただきたい。〈佐々木委員〉
- ・一般道路との代替性が非常に強い高速道路であると思う。そのため、高速道路限定の安全・安心だけではなく、一般道路との連携を視野に入れた対策・計画もあった方が良くと思う。〈竹内委員〉
- ・ダイナミックプライシングまではいかなくとも、オリパラ課金の成果も踏まえつつ、夜間割引・3か月ごとの割引率見直しなど、現実的な料金政策を導入できるのではないかと望む。〈根本委員〉

【阪神高速道路(株)の計画(案)への意見】

- ・全体的に異論ない。工事規制の影響の最小化について、神戸線や湾岸線の終日通行止めの影響分析を詳細にやっていただくことは、阪神高速以外も含め、今後の工事規制時の

交通マネジメントにつながると思う。民間プローブデータやETC2.0データによる利用者の挙動や交通状態の解析を実施していただき、事前の想定とどのように異なっていたかを分析することが重要かと感じる。〈朝倉部会長〉

- ・限られた空間での更新事業を実施するための技術（工法）開発を進めてほしい。〈石田委員〉
- ・着実でかつ迅速な実行を望む。民営化時の債務超過状態を考えると、財源に関する工夫が必要であり、それを等閑視するべきではない。〈太田委員〉
- ・首都高速と同様に、老朽化対策に重点的に取り組んでいただきたいと思う。「サイバーインフラマネジメント」などの先端的な取り組みにも力を入れてほしいと考える。路外パーキングサービスは、利用価値が高いものと思われます。利用者が戸惑わない案内方法の検証なども進め、本格運用に向けた検討を加速していただきたい。〈佐々木委員〉
- ・一般道路との代替性が非常に強い高速道路であると思う。そのため、高速道路限定の安全・安心だけではなく、一般道路との連携を視野に入れた対策・計画もあった方が良くと思う。〈竹内委員〉
- ・ダイナミックプライシングまではいかなくとも、オリパラ課金の成果も踏まえつつ、夜間割引・3か月ごとの割引率見直しなど、現実的な料金政策を導入できるのではないかと。〈根本委員〉
- ・一部の事故多発地点や渋滞地点等はその原因に道路構造上の問題があると思われ、大規模リニューアルにあたってその対応も視野に入れて取り組むとかが必要ではないか。〈山下委員〉