

令和2年8月21日

【総務課長】 皆様、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41回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

本日は、御多用の中、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道路局総務課長の岸川でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。本日はウェブ会議にての開催になっておりますので、御発言の際は、音が拾えるよう、マイクの近くでお話しくさるようお願い申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の吉岡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、また極めて暑い中、御出席いただきましてありがとうございます。また、日頃から道路行政に対しまして多大な御理解、御支援、御協力を賜りまして、高いところでございますけど、厚く御礼を申し上げたいというふうに思います。

先日、お盆の交通量を発表させていただいたんですけど、見ますと、交通量は大体3分の2程度、3割減という状況でございまして、したがって渋滞の状況も見てみますと、10キロ以上の渋滞でも通常の大体3分の1程度ということございまして、30キロ以上の渋滞に至っても9割近い減になっているということございまして、渋滞しているのも首都圏の一部が多かったということで、首都圏が8割ぐらいだったというデータもありますので、ですから、あまり皆さん遠くにはやっぱり行かれなかったのかなということございまして。

こういうコロナ禍の状況ではありますけれども、必要なものというのは、物流はちゃんと動いているわけでございますし、あとは人流をどうしていくのかというのが課題であります。これを乗り越えて、ウィズコロナといいますか、アフターコロナの時代の新しい道路行政を考えていかなきゃいけないというふうに、また思っているところでございます。

本日は、村井宮城県知事、それからウェブでございまして、飯泉徳島県知事に、地方自治体の観点から御意見を賜りたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

またヒアリングの後には、道路の管理、あるいは調査の現状等の課題とか、今デジタル化をどういうふうに進めていくのかとか、そういう必要性とか現状の取組について国交省から説明させていただければと思います。

限られた時間ではございますけれども、活発な議論をお願いいたしまして、冒頭の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 大変恐縮ではございますけれども、道路局長は他の公務の関係で議事の途中で退席をさせていただきます。

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。また、御参加いただく委員の紹介につきましては、委員名簿に代えさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

なお、本日は、佐々木委員、羽藤委員、山下委員におかれましては、御欠席との連絡をいただいております。また、朝倉部会長、家田委員、石田委員、大串委員、太田委員、小幡委員、小林委員、竹内委員におかれましては、ウェブでの御出席となっております。児玉委員は若干遅れての御出席と承っております。

本日御出席いただきます委員の方は、委員総数14名の3分の1以上でございますので、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御報告申し上げます。

本日の資料でございますが、議事次第、資料1として委員名簿、資料2として宮城県提出資料、資料3として徳島県提出資料、資料4としてIT技術を活用した道路行政でございます。ウェブで御出席の皆様には、資料共有機能にて説明ページを表示させていただきます。

それでは、以後の議事の進行を朝倉部会長をお願いしたいと存じます。朝倉部会長、よろしくお願いいたします。

【朝倉部会長】 皆さん、こんにちは、東京工業大学の朝倉です。

それでは、議事次第に沿って進めてまいります。まず、今回はヒアリングといたしまして、新型コロナウイルス感染症対策に対応した道路施策の検討について御意見を頂戴するために、村井嘉浩宮城県知事及び飯泉嘉門徳島県知事に御出席いただいているところであります。御説明いただく順番は、村井宮城県知事、飯泉徳島県知事の順で御意見を頂戴するということにしたいと思います。

また、この御意見を頂戴してヒアリングをした後に、国土交通省より、IT技術を活用した道路行政についての説明がございます。

それで、進め方でございますけれども、まず両県知事それぞれに御説明いただいた後、委員の皆様から御意見、御質問を頂戴するという、いつもの形で進めてまいります。それで、御意見、御質問がおありの委員の方は、会議システムの手挙げ機能、これは僕のほうでも画

面で確認ができるので、見えると思います。それから会場にいらっしゃる方が手を挙げていただくか、マイクに向かって発話していただくと、御発言いただけるとと思います。そうしますと私が指名させていただきますので、その後名前をおっしゃって御意見をお願いします。また、私のほうで手挙げ機能、あるいは発言を求めておられる方を見落とす可能性がありますので、その場合は、事務局のほうのサポートを適宜よろしくお願い申し上げます。

それでは、まず宮城県、村井知事、よろしくお願い申し上げます。

【宮城県知事】 ただいま御紹介をいただきました宮城県知事の村井でございます。実は私、昨日8月20日、還暦の誕生日でございます。60歳になって初めての会合がこの分科会でございます。大変光栄に存じております。どうかよろしくお願い申し上げたいと思います。本日は意見発表できる貴重な機会をいただき、誠にありがとうございます。

本県におきましては、高速道路等の道路網の整備が着実に進展しております。この1ページ目の写真ですけれども、三陸沿岸道路において、本年度に開通予定の（仮称）気仙沼湾横断橋、この写真でございます。復興のリーディングプロジェクトとして加速度的に整備が進められておりますことについて、国土交通省の皆様をはじめ関係者の皆様に、この場をお借りし、心から感謝を申し上げます。

次のページをお願いいたします。今日は、新型コロナウイルス感染症に対応した高速道路施策について、まずは宮城県の立場から、宮城県のことを中心にお話をさせていただき、最後に全国的な要望ということでお話をさせていただきたいというふうに思います。

次のページをお願いいたします。初めに、新型コロナウイルス感染症による県内の影響について御説明をいたします。

4ページをお願いいたします。まず県内の感染状況です。県内では、2月29日に初の感染症陽性者が確認され、3月下旬以降はクラスターの発生などにより陽性者が急増いたしました。4月16日に緊急事態宣言が出されて以降、陽性者は減少しましたが、6月19日に移動自粛が解除されてから陽性者が再び増加傾向となり、第2波の兆候が見られます。7月末時点で累積陽性者数は160名となっておりますが、8月に入ってから仙台市の高齢者施設でクラスターが発生するなど、今週8月20日時点で累積陽性者は189名に増加しているところでございます。しかし、東京よりはかなり収まっているところでございます。

次に5ページをお願いいたします。地域経済の影響について御説明いたします。宮城県の4月から6月期における企業の景況判断指数（BSI）はマイナス55.4%で、2009

年のリーマンショック、2011年の東日本大震災の数値を下回る過去最悪の状況となっており、感染拡大による経済情勢の深刻な状況が浮き彫りになりました。

製造業では新車新規登録台数が前年同月比で5月に4.2%減になるなど、新車需要の低迷とそれに伴う自動車向け鋼材や部品生産の減少により、輸出機械や鉄鋼の業種が大きく悪化いたしました。また非製造業では、県内延べ宿泊者数が前年同月比で5月に8.4%減少、休業要請期間中は宿泊施設の7割弱が休業するなど、宿泊・飲食や娯楽などの観光業が大打撃を受けているという状況であります。

6ページをお願いいたします。次に、交通機関の影響について御説明いたします。右側に記載のとおり、緊急事態宣言に伴う移動自粛等により、東北新幹線は前年同月比で5月に9.1%減少、仙台空港は5月に9.2%減少、クルーズ船の寄港中止やバスツアーの中止など、交通事業者の収益は大幅に減少いたしました。

一方、左のグラフのとおり、東北自動車道の富谷ジャンクションから大和インターチェンジ間の交通量は、前年6月比で4月の週に3.2%減少したものの、オレンジ色の棒で示した大型車の交通量はほぼ横ばいとなっております。これは緊急事態宣言中におきましても、高速道路が物流活動に大きな役割を担っていたものの証左だと考えております。

7ページをお願いいたします。これらの影響を踏まえまして、高速道路施策に求める対応策について整理したのがこちらの資料でございます。新型コロナウイルス感染症の流行や緊急事態宣言に伴う外出自粛等により、地域経済や交通機関に深刻な影響を及ぼしております。

宮城県ではこれらの状況を踏まえ、宮城県新型コロナウイルス感染症対策方針を7月に策定いたしました。その基本的な考え方として、第2波、第3波に備えた感染防止対策の実施、県経済の回復に向けた幅広い支援策の実施の2点を掲げ、具体的な対策の柱として、「新しい生活様式」への対応、経済活動の回復、強靱な経済構造の構築などを位置づけたところであります。

この考え方を踏まえ、高速道路施策に求める対応策として、料金所での接触機会の低減、観光業支援、道路ネットワーク強化の3点について御提案させていただきます。

8ページを飛ばして9ページをお願いいたします。まず1点目、ETC専用化による接触機会の低減について御説明させていただきます。先ほど交通量のグラフを御覧いただいたとおり、緊急事態宣言中においても、高速道路は生活、経済の安定確保に必要な物流維持の役割をしっかりと果たしております。

左の表は、県内のE T C利用状況について整理したものであります。県内にはN E X C O 東日本と宮城県道路公社が運営する有料道路があり、通常のインターチェンジが3 9か所、スマートインターチェンジが6か所ございます。全てがE T C対応のインターチェンジとなっておりますが、昨年度のE T C利用率は赤枠で囲んだとおり、合計で8 6 %にとどまっております。E T C専用化に向けて、残りの1 4 %についてE T Cの利用促進が必要な状況と考えております。

一方、E T C化されない一般料金所のブースは合計6 4か所で、料金所ブースの約3割を占めております。昨年のゴールデンウィークのデータであります。鳴瀬奥松島インターチェンジでは、料金収受員が1日当たり6名交代で、1人当たり約4 0 0台と接触しており、感染リスクが非常に高いことが分かります。

E T C専用化のためには、利用者側への支援として、E T C車載器の購入費助成、道路管理者側への支援として、E T Cゲート設置やシステム機器更新等への支援、特に経営状況の厳しい地方道路公社への助成措置を提案いたします。なお、原発事故の避難者を対象とする高速道路の無料措置や災害ボランティア車両通行等、有人料金所での証明書提示が必要となるケースについては、代替措置について配慮する必要があると考えます。

料金収受員の感染によるクラスター発生の防止や、感染による料金所閉鎖等による物流活動への影響を予防する観点からも、E T C専用化の推進をぜひお願いしたいと思います。

1 0ページをお願いいたします。次に2点目、観光需要の喚起に向けた支援について御説明いたします。県内経済の回復のためには、感染症対策を徹底した上で、観光事業の回復に向けた取組を実施する必要があります。県では、宿泊費が最大5, 0 0 0円割引となり、国のG o T oトラベル事業と併用可能な「せんだい・みやぎ絆の宿キャンペーン」を実施しているほか、観光・宿泊・飲食事業者を対象とするクラウドファンディングプロジェクト「愛するみやぎドットコム」による経営資金の調達支援や、ステッカーによる感染症対策の可視化などにも取り組んでおります。

これらの取組を後押しするためにも、他の公共交通機関への影響も十分も配慮した上で、高速道路の料金割引制度の拡充をお願いするとともに、G o T oトラベル事業において、自家用車で高速道路を利用する料金が旅行商品に含まれている場合には割引支援の対象にするなど、観光需要の喚起に向けた御支援をお願いいたします。

中央の地図を御覧ください。復興のリーディングプロジェクトとして国が整備を進める三陸沿岸道路は、今年度中に全線が開通する見通しであります。災害時にも緊急輸送道路と

して機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成されるとともに、三陸沿岸地域の基幹産業である水産業をはじめ、地場産業、地域経済の活性化や観光振興に大きく寄与するものと期待しております。

右下のグラフは、三陸沿岸道路の整備率と気仙沼圏域における観光客数の推移を示したものであります。震災後、急激に落ち込んだ観光客数は、三陸沿岸道路の整備に伴い大きく回復しており、高速道路の整備による地域経済への波及効果が大きいことが一目で分かります。

このように、高規格幹線道路網は我が国の産業発展に資するとともに、大規模災害時に国民の命を守る社会資本の要であります。今後のコロナ禍からの経済活動の回復、観光業支援のためにも、高規格幹線道路網1万4,000キロメートルの確実な整備、ミッシングリンクの解消をぜひお願いいたします。

11ページをお願いいたします。次に3点目、仙台都市圏における高速道路環状ネットワークの強化について御説明いたします。本県の高速道路網の大きな特徴は、左の図の中央に水色の円でイメージしております、仙台市の市周部に形成される環状型の自動車専用道路網、愛称で「ぐるっ都・仙台」と呼んでおりますが、この「ぐるっ都・仙台」の仙台都市圏高速環状ネットワークであり、仙台都市圏の産業活動に非常に重要な役割を果たしております。

右上のグラフは、仙台北部地域における製造品出荷額等の推移を示したものであります。平成22年の「ぐるっ都・仙台」の完成により製造品出荷額が4倍になっており、物流の円滑化が地域産業の活性化に寄与していることがよく分かります。特に環状道路の北側を形成する仙台北部道路は、県内最大の工業団地である仙台北部中核工業団地群と東北唯一の国際拠点港湾である仙台塩釜港を結ぶ、物流上大変重要な道路で、コロナ禍においても物流維持の役割を果たしているところであります。

一方、仙台北部道路は暫定2車線の道路であり、渋滞発生による速度低下や交通事故、異常気象等による通行止めが発生するなどの課題があり、昨年、国が策定した高速道路における安全・安心基本計画において、4車線化の優先整備区間に選定されましたが、事業化には至っておりません。

仙台北部中核工業団地群周辺においては、複数の新工場が来年度稼働予定であるとともに、新型コロナウイルス感染症により需要が増加した医療関係物資の生産も開始しております。東京一極集中に伴うリスクを減少・回避するため、地方分散へ国土の在り方を変えて

いくことが重要となりますが、そのためには地方における強靱な経済構造の構築が不可欠です。中でも物流網の強化は大変重要となりますので、仙台北部道路の4車線化をぜひお願いしたいと思います。

なお、三陸沿岸道路の延伸効果により、沿岸地域における交通需要も急速に高まっているため、仙台市東部地区の道路ネットワークの強化も必要でございますので、仙台東道路の早期事業化に向け、さらなる調査促進をお願いいたします。まるで要望会のようになりましたがお許しいただきたいと思います。

ここからが本番でございます。最後に12ページを御覧ください。最後に、財源確保に関する提案でございます。ここが重要でございます。全国には高規格幹線道路網の未整備区間が約2,100キロメートル残っており、4車線化が必要な優先整備区間も約770キロメートルが事業化されておられません。これらを全て整備するためには多くの事業費を必要といたしますが、高速道路においては新型コロナウイルスの影響で料金収入が減っており、この傾向が今後もしばらく続く可能性を考慮すると、整備財源の確保が大変大きな課題となります。整備財源の確保に向け、私は2つの提案をさせていただきます。

1つ目は、令和33年以降の料金徴収期間における建設債務の償還であります。高速道路会社は、令和42年までを償還期間として事業許可を受けておりますが、道路整備特別措置法が定める料金徴収期間の満了は令和47年となっているため、この5年間の料金収入を活用し、建設債務の償還財源としてはいかがかという提案でございます。

2つ目の提案は、料金徴収期間の令和47年以降への延長であります。先ほども申しましたとおり、法が定める料金徴収期間は令和47年までとなっておりますが、今後整備する道路の整備効果は後年度に発揮されますので、世代間の公平性や利用者負担の概念を鑑みれば、令和47年以降の道路利用者にも建設費の負担をしてもらってよいのではないかと思います。後の世代の料金収入も念頭に入れて、将来世代も使いやすいネットワークの整備・管理を行う必要があると考えておりますので、ぜひ柔軟に対応していただきたいと思っております。

長くなりましたが、以上で説明を終了いたします。

【朝倉部会長】 村井知事、非常に丁寧で分かりやすい説明をありがとうございました。

それでは、ただいまの宮城県、村井知事の説明につきまして、御意見、御質問等ありましたら、委員の先生方お願いいたします。手挙げ機能もしくは物理的に御発話いただいて結構でございます。いかがでしょうか。

石田先生、お願いします。

【石田委員】 石田でございます。村井知事、どうもありがとうございました。最後のこれからの償還のことについて、ちょっとお聞きしたいのでありますけれども、非常に積極的な御提案をいただいて、私も誠にそのとおりで、こういうことが実現できたらいいなというふうに強く思いました。

しかし、やっぱり御負担いただくユーザーの方、あるいは県民の方のお考え方がどうなのかということで、料金抵抗ってやっぱり相当強いものがございまして、こういうことについての県民の方の、知事が今現段階で把握していただける率直な感想ってどのようなものでしょうかということをお聞かせ願えればなと思います。

それに関連いたしまして、特に提案2のほうも、これからますます必要となってくる高速道路のネットワークをさらに拡充するためには、5年の延長もそうでありますけれども、やっぱりもう少し長めの延長なんかも考えるべきじゃないかなというふうに思うんです。そういうことで考えますと、これまでずっと、償還をするとその後は無料開放だということやってまいりましたけれども、高速道路はやはりよいサービスを提供しているわけですから、それに見合った特急料金的なものを頂く、こういう考え方に切り替えていくことも必要じゃないかなと思うんですけれども、そういうことに関して知事は個人的にはどのようにお考えでしょうか。

以上2点、よろしく願いいたします。

【宮城県知事】 委員長、よろしいでしょうか。

【朝倉部会長】 はい。お願いします。

【宮城県知事】 石田先生、どうもありがとうございました。

2点ございました。まず1点目、料金を取る、維持するということに対して、県民が料金抵抗を感じているかどうかということでございました。宮城県は9年前の東日本大震災がございまして、大変大きな被害を受けまして、その際に高速道路網が大変役に立ったということ県民はみんな認識しておりますので、高速道路の料金に対して抵抗は、私はそれほど大きくないというふうに思います。実際高速道路の料金が高いので苦しい、当然そういうふうにおっしゃるトラック事業者などはありますけれども、一般の県民はそのような意識はないというふうに思います。

それから、2点目の料金を特急料金のように位置づけるべきだと。私もまさにそのとおりだというふうに思います。残念ながらこの日本は非常に災害の多い国、地震が多い国でござ

いますので、やはり高速道路網を一気に整備していくということは重要ですし、どうしても道路が傷みやすいという傾向にもございますので、そういった意味でしっかりと財源を確保した上で、国民が求める整備をしていくことが必要だろうというふうに思います。

他県の道路公社は非常に財政的に厳しいんですが、宮城県は三陸縦貫自動車道とつながっておりますので、宮城県の持つております道路公社はお陰さまで非常に経営状況がよくて、いずれ無料化にしなければならないということがございますけれども、同時にやはり無料化にしまうと、しっかりとメンテナンスができないという課題がありまして、メンテナンスをするためには一定の料金はもらわなければいけないのではないかと、その辺が宮城県としても今非常に大きなジレンマになっているということがございますので、ぜひ先生におかれましては、料金を維持するように今後も御提言をいただければありがたいというふうに思います。

以上でございます。

【石田委員】 非常に意を強くいたしました。ありがとうございました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。財源については新設のみではなく、既存の道路を高いレベルで維持管理することや、あるいは更新のコストも相当大きなコストがこれから必要になってくるかと思うので、そういった意味では、新しい財源確保の考え方をこれからさらに検討していく必要があるというふうに私も思いました。ありがとうございました。

大串先生、手を挙げておられますね。よろしく申し上げます。

【大串委員】 ありがとうございます。その財源に関係してなんですけれども、今現在国交省直轄の無料区間として使われている部分の有料化について、知事としてどうお考えかということが1点と、あとは、地方公社として今非常に経営的にうまくいっているという話でしたけれども、宮城県道路公社のNEXCO東への移管についてはどうお考えか、この2点教えていただけたらと思います。よろしく申し上げます。

【朝倉部会長】 知事、よろしく申し上げます。

【宮城県知事】 まず無料区間の有料化ですけれども、恐らく私は将来こういう問題が大きな課題になってくるのではないかと考えております。宮城県も石巻以北を無料区間にさせていただいて、大変利便性は高まっているのは事実でございますが、同時に、今後メンテナンスという問題を考えたり、あるいはさらに延伸するということになると、どうしても財源の問題で難しくなってしまうのではないかと。これはやはり住民の皆さんは非常に心

配されておられますので、そういったことも将来的には私は検討する価値があるのではないかとこのように思います。

また、2つ目の道路公社が無料化になったときのNEXCOへの移管でございますが、その場合は三陸道とつながっておりますので、NEXCOに移管するという形になるだろうというふうには思っております。

【大串委員】 ありがとうございます。

【宮城県知事】 ありがとうございます。

【朝倉部会長】 委員の先生方、ほかに御質問や御意見ございますでしょうか。もしありましたら。

【家田委員】 村井知事、どうもありがとうございます。ちょっと感触を伺いたいんですけど、東日本大震災でとにかく災害なんていうことを考えると、従来の高速道路ネットワークよりももう少し整備しないと、いい復興もできないし、強靱な国土にならないねという理解から、復興道路や復興支援道路というのを造ってきましたよね。

これは大いに効果を上げていると思うんだけど、最近のこの災害を見ても、あるいはこの間の福島に行ってきたんですけど、福島県なんかのこれからの復興を考えても、もう一段二段、復興支援道路に相当するような地域高規格クラスのを充実したほうがいいんじゃないかという感覚を、私は全国あちこち行くとき思うんですが、その際には、地方の負担も生じることなので、安易にそうですねとおっしゃれないかもしれないんですが、これまでのネットワークよりも一段踏み込んだネットワーク整備辺りについて、知事のお考え、特に災害を受けての話を、もう少し教えていただけたらと思います。

以上です。

【宮城県知事】 先生のお考えは、一つ大きな問題提起だというふうに思いますが、東日本大震災を経験した者として言わせていただきますと、自動車しか走れない高速道路網、これが本当に命の道として大変貢献してくれました。物を運ぶ、人を運ぶ、救急車を運ぶ、そして大混乱しているときに緊急的に走らなきゃいけない、そういった車両のみを通すことができるということで、大変効果を発揮したということでございます。特に沿岸部の国道45号線が津波でずたずたになってしまいましたので、三陸道がなければ、恐らく大変もっと多くの方が亡くなったのではないかなというふうに思っています。

そういった意味でやはり高速道路網というのが、人間の体で言うと動脈、静脈に当たりますので、まずやはりこの動脈、静脈をしっかり整備した上で、そのほかの血管となります地

域高規格道路といったようなものを整備していくほうが、いざというときのことを考えますと、東日本大震災を経験した者としては、私はそのほうが理にかなっているのではないかなというふうに思います。

【家田委員】 どうもありがとうございました。よく分かりました。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

竹内先生、手を挙げておられますでしょうか。

【竹内委員】 竹内です。御説明いろいろありがとうございました。非常に参考になりました。お尋ねしたいのは、先ほど御説明もありましたけれども、例えばNEXCOや国というのは非常に自治体をまたがる大きなところですから、対応をお願いするということがしづらいと思うのですけれども、県では道路公社もお持ちなわけですね。そうなりますと県の公社として、ある程度裁量が利くところがあると思いますので、NEXCOとか国ができないような、ウイルス対策を何か県の公社として独自にやられているのか、そういう特徴のあるようなものはおありでしょうか。

【宮城県知事】 特に特徴のあることというのはございません。例えば情報板に移動自粛のメッセージを出してみたり、あるいは道路公社も1つ持っているサービスエリアの店舗の営業時間を短縮するような要請をしたり、あるいは料金所職員はマスクをつける、うがい、手洗いを励行する。他の高速道路と同じようなことしかやってはいませんけれども、まだ患者が出ていないという観点からは、うまくいっているのではないかなというふうに思っております。

【竹内委員】 そうですか。何か特徴があれば参考になるかなと思って伺いましたわけです。どうもありがとうございました。

【宮城県知事】 すみません。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。高速道路課のアカウントから手が挙がっているんですが、どなたか会場のほうからでしょうか。

【根本委員】 根本です。よろしいでしょうか。

【朝倉部会長】 根本先生、お願いします。どうぞ。

【根本委員】 ありがとうございます。私も先ほど来の財源確保に関する提案に関して、一言コメントしたいと思います。実は高速道路機構が令和4年2月まででちょうど借金を返し終わるといふ収支計算書の中には、おっしゃるように暫定2車線の4車線化というのは入っていません。しかし、それ以外にも、将来の更新投資は入っていない、新東名・新名神

の6車線化は入っていません。そういうのは財務的にはマイナス要因ですが、あとコロナによる減収もマイナス要因になるかもしれません。

ただ、大事なこととして、高速道路機構は3.4%ぐらいの金利を見えています。ですから金利がもし2%だったら成り立つという話も出てくるし、皆さんが提案されているように、永久有料にしたほうがいいわけですが、永久有料と2%の組合せでいけば、料金を1割ぐらひは下げられるんじゃないかと思っているんです。その辺の財務的なシミュレーションをやって、どういうやり方で進めていくのがいいのかということを検討していくべきではないでしょうか。

あと、新直轄に関しては、直轄の国道事務所の費用削減の問題と、このNEXCOの財務的な問題が関係してきます。過去に、新直轄では料金を取っても維持費が賄えないという議論がありましたが、国道事務所の維持費より低額の補助金をNEXCOに与えることで有料道路として維持できるとしたら、国全体としては安上がりになるということも考えられます。

【宮城県知事】 根本先生がおっしゃるとおりだというふうに思います。サービスがいいわけですから、当然料金は低ければ低いほうがいいわけですから。私が言いたいことは、ただ下げればいい、なくせばいいというところに力点を置いて、結果的に肝腎な高速道路網の整備ができなくなってしまうことになったら本末転倒ですので、一番重要なことは、やはり国民が願っているしっかりとした高速道路網の整備をする、維持をする、そのためにはどれだけの財源が必要なのだというのをベースに、一番いい方法を検討していただきたいということを申し上げたかったということで、同じことを言っているかと思います。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それではそろそろ時間の関係もございますので、以上ということにさせていただいて、私のほうからは、これまでに出ていない点についてコメントだけさせていただきます。ETCのところについては、ETCのゲートを、いわゆるフルスペックの規格の高いものではなくて、もう少し簡易な、地方のいろんな場所でそれを使えるようなものに、今技術開発して作っていくことも大事な事なんじゃないかなというふうに思いました。これが1点です。

それから、観光支援の料金割引等については、単純に一様に割引くとかいうんじゃなくて、その割引が観光流動をより誘発するような割引であったり、あるいは観光の移動のパターンに対応して割引をデザインするとか、そういったことと連動して御検討いただくと、なお一層よいものができるんじゃないかなというふうに感じました。これはコメントでござ

います。ありがとうございました。

【宮城県知事】 大賛成です。

【朝倉部会長】 それでは、村井知事におかれましてはここで御退席ということでございます。どうもありがとうございました。

【宮城県知事】 どうもありがとうございました。

【朝倉部会長】 それでは徳島県の飯泉知事から、御準備が整い次第始めていただければと思います。よろしく申し上げます。

【徳島県知事】 まずは今日は、第41回となる国土幹線道路部会、こういう形でヒアリングをさせていただきまして誠にありがとうございます。それでは今から徳島県の状況を、まずは目次に沿う形で進めさせていただきたい。

1ページ目から御覧いただきたいと思います。こちらは徳島における新型コロナウイルス感染症、その現状について示しております。徳島県はかつて岩手県、鳥取県、そして徳島と、一番少ないエリアということでしたが、6月18日から全国が行き交うことになりまして、今までは感染状況は全国とも同様の形となっております。

しかし、感染拡大を抑えながらもやはり社会経済活動を上げていかなければならないということで、とくしまスマートライフ宣言、また徳島独自のとくしまアラート、こうしたものを、通知目標などもしっかりとつくりながら進めております。

また命と暮らしを守るということで、特にやはり医療提供体制、こうしたものについて、PCR検査、その戦略的な拡大はもとよりのこと、医療・福祉施設の感染拡大防止を強力に進めております。また県民生活への支援ということで、ひとり親家庭、子育て家庭への支援、また収入が減った皆さん方へ強力にこちらも支援をさせていただいているところであります。

次に2ページを御覧いただきます。徳島県内の各企業などへの影響ということでありますが、2月、3月にかけて県内企業の調査を行いましたところ、5割、6割の削減は当たり前のこと、特に観光は9割減と大変な状況となり、そして、今この厳しい状況の中にありながらも、ウィズコロナ時代ということで、「新しい生活様式」、これを入れ込んでいかなければならないということになりました。

その意味で、徳島としてはこの事業継続を強力に支援していく、それぞれのガイドラインに沿う形で、100万、50万、そして、システム開発などは20万という形で、10分の10の支援を今行っているところであり、多くのお店、事業所から、もう町場の工務店が大

変だということで、当初9月1日までであったものを、12月28日までの申込みに延長させていただきます。

また、右側にある業と雇用を守るということで、本県独自の中小企業、あるいは雇用対策。実は我々は令和元年の2月補正予算、この段階で30億の補正をし、この中で全国初となる融資と連動した給付制度、これをつくらせていただきました。ただ単に給付を行うだけでは、知事からお餞別をもらってこれでもうおしまいにする、それでは意味がないわけでありまして、やはり融資をお借りされて、そして業をこれからも続けていく、雇用を守る、そこで返しやすい形での、まず当座をしのぐ給付金、そして当面对応する融資、さらには反転攻勢、V字回復、こうした3ステップの形をつくり、これが実は令和2年4月30日の国の第一次補正予算でのまさに持続給付金、あるいは国民の皆さん方への特別定額給付金、こうした国が給付を行うものにつながっていくこととなりました。

3ページを御覧いただきます。今度は県内の観光についてであります。観光が一番打撃を受けた、このように申し上げたところではありますが、であれば、県人の方に県内観光をしていただくということで、全国で3番目に早いタイミング、6月8日から県内の応援割、1泊宿泊と、あるいは食事の代金を含め、5,000円を何度御利用いただいてもオーケーという形で、そしてこれによって7月末まで1万泊を用意したところ、何と6月25日で9,205。どうなるんだ。じゃ、さらに1万泊を。しかし7月15日の段階で2万泊を超える。またちょうど8月は阿波踊りがなくなるということもありましたので、その喪失感を埋めていこう、こうした観点からも、4万泊で8月末までこれを延ばさせていただいたところがあります。

こうした中、GoToキャンペーンのトラベルが7月22日からスタートとなりましたので、当初予定の8月1日、さらにこれに合わせる形で、おみやげなどに使っていただくクーポン券を発行しているところがあります。

またウィズコロナが時代を先導していくということで、特に今回は大都市部において感染者が非常に多いということで、アンケート調査によりますと、若い皆様方の36.1%がもう地方で働きたい、学生さんは20.3%がもう大学やめたい。大変ショッキングなデータが出ました。ちょうど令和2年度から地方創生の第2幕スタートとなるところでありました。まさに地方への大きな人口移動を起こす、そのきっかけがコロナ、これによってトリガーとなったのではないのか。

そこで全国知事会も6月4日、まさに新次元の分散型国土の形成を打ち上げたところで

あり、具体的な処方箋としては、やはり中央省庁の地方移転。しかしその先鞭を切る形で、明治開闢以来、本庁機能は全て霞が関でありましたが、7月30日、徳島県庁の10階に消費者庁・新未来創造戦略本部が80名規模で、また国際消費者政策研究センターも新たに徳島に設置されることとなりました。

まさに、中央省庁地方への移転を。これに伴い大企業の皆さん方が地方へ分散を。さらには今テレワークをはじめ、働き方改革、また新型コロナウイルスでのテレワークとの観点から、徳島では、徳島発祥でありますサテライトオフィス、これらを強力に展開するとともに、全国屈指の各中山間地域の御家庭まで光ファイバーで結ぶ光ブロードバンド環境、これらを整備したところでもあります。また、地方の大学の魅力アップ、定員増といったことも大きなポイントになるかと思えます。

次に4ページを御覧いただきます。新型コロナウイルス感染症、こちらの高速道路への影響についてであります。まずは物流についてであります。従来は九州から近畿などに行くのは、本州ルート、関門を通過しておりましたが、フェリー、特にトラックの運転さんの労働緩和、こうした観点から、今では豊予をフェリーで渡り、四国ルートを通る、これによって運転手さんがお一人で対応可能となったところでもあります。今大きなモーダルシフト、これが行われているところでもあります。

次に今度は5ページを御覧いただきます。「災害列島」から「安全安心列島へ」ということでありまして、今は毎年のように台風と集中豪雨が交互に来る、まさに災害列島と化した日本であります。こうした中で、やはり事前防災、さらには事前の災害復旧を行っていく、さらには同じ災害が出た場合にも二度と同じ被災を受けない、再度災害防止、こうしたものを行うとともに、今回の新型コロナによりまして、複合災害、つまり避難所が密になる、その対策を強力に講じていく必要があるわけであります。

その意味で一番重要となってくるのが、ちょうど今年度で終了となる防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策、7兆円であります。これによりまして、河床を大いに下げていくことで、ダム、堤防、こうしたものを整備する、その前段階として、一気にこの集中豪雨、台風などへの対応を強力に進めているところでもあります。

また、今回のこの3か年事業の状況によりまして、建設業が比較的被害が少なかったところでありました。そのおかげで、あらゆる業種が総崩れになる、これを防ぐことができたところでもあります。いかにこの3か年緊急対策が2つの国難に対して有効に働いたのか、それが立証されたところでもあります。

次に大きな3番目として、「新型コロナウイルス感染症」に対応した高速道路の施策についてであります。

まずは1番目として、徳島県的高速道路ネットワークの状況、これを示しているところがあります。整備率については、全国、四国の中でも低いのが徳島の特徴であります。しかし図にもありますように、徳島の海岸部にはかつての4大都市が並んでいるところであり、特にそこから南、高知県境までの間は、南海トラフ巨大地震が参りますと、もう10分ぐらいで20メートル近い津波が来る。でも国道55号が1本だけということで、まさに「命の道」としての高規格幹線道、これを我々としては求め、四国から、そして今では全国で「命の道」、このように言われるようになりました。

次の7ページを御覧いただきます。その意味でも、「命の道」を早くにとということで、ミッシングリンク、その解消を強く求めていきたいと考えております。ストック効果もはじめ、徳島では今、四国横断自動車道、この推進によりまして、徳島阿波おどり空港、またマリニピア沖洲にありますオーシャン東九フェリー、ちょうど東京・徳島・北九州を結ぶ大動脈がありますが、その耐震バースも既に完成し、これらが四国横断自動車道を結ぶ形となっております。

さらに南進を進めるに当たりまして、地域活性化インターチェンジ、県で造るインターチェンジであります。これを津田地区に設けることにより、そこに大きな工業団地、しかも海からの防潮堤にもなるものを、今完成させようとしているところでありまして、これによって4大都市、海岸にあるところの工場群をこちらのほうへ、南海トラフの津波から守るためにも、御用意を今急速に進めているところでもあります。

次に今度は8ページを御覧いただきます。徳島の場合には、今度はもう一つの高速道路である徳島自動車道、先ほどの九州・近畿を結ぶ本州ルートではなく、モーダルシフトの大動脈ともなるところではありますが、残念なことに、ほぼ全線にわたり暫定2車線となっております。しかしこれも国土交通省から、今では日本の中でも2番目に長い55キロ、この区間の4車線化を進めていく、そうしたものに指定いただいているところであり、着々とこれを進めていただいているところでもあります。

しかし今、この本州・四国につきましては、3つの架橋で結ばれているところでありまして、これらにつきましては徳島から発信し、国土交通省の御理解もいただき、平成26年4月から全国共通料金だったところではありますが、この料金につきましても実は限度があるところでありました。

こうしたものの今後の利活用についてもしっかりと考えるということで、まずは提案①のところではありますが、料金徴収の法定期間、それまでに料金収入を活用していくという手法、また提案②につきましても、有利子債務の先行償還によりまして、利息軽減分を逆に活用していく、新たな2つの方策を御提案させていただければと思います。

そして次に9ページ、安全・安心で使いやすい高速道路ということで、新たな常識、いわゆるニューノーマルへの対応といたしまして、やはり料金所で人がお金を受け取りする、これはこれからなかなか難しい。やはりETC専用化を強力的に推進していく、料金所の無人化を図る必要があるわけでありまして。

またさらに交通需要の掘り起こし、これも重要なところでありまして、今ではいざ発災といった場合には、防災の拠点、結集拠点となる道の駅、こうしたものの高度化が進み、平時においては多くの人のにぎわい施設もあるところであります。これと高速道路をうまく活用していく。そのためにもETC、この活用が大いに期待されるところでもあります。

さらに右側にもありますように、今マイナンバーカード、これを強力的に推進しております。令和3年3月には健康保険証がこの中に入るということで、国民の皆さん方は皆保険でありますので、その意味ではマイナンバーの普及はほぼ100%が期待されるところであります。であれば、このマイナンバーカードに集約するワンカード化、これについてぜひということで、様々なマイナポイントはもとよりのことではありますが、ぜひETCカードとマイナンバーカードの連動といったものも、しっかりと視野に入れていただきたいと思っております。

そして最後、10ページとなります。具体的な提言となります。

まずは1番目、新型コロナウイルス感染症、激甚化・頻発化する自然災害に屈しない国土づくりということで、ミッシングリンクの早期解消、そしてその財源ともなるポスト3か年の緊急対策、5月19日に行われました国、地方協議の場、地方を代表し、全国知事会長として総理に対し、3か年という形ではなく、今後は5か年計画という形で強力的に推進していただきたいということを申し上げたところでもあります。

また2番目には、高速道路における安全・安心基本計画をぜひ着実に推進していただき、計画的な4車線化を図る。今では金利がゼロ金利となっているところでありますので、財投をさらに活用する。こちらは全国知事会からの提言ということで、令和2年度にはこれが既に導入となっているところでもあります。

さらには、より使いやすい高速道路へということで、ETCの専用化、またETCカードとマイナンバーカードの連携などについても、ぜひ前向きに御検討いただければと思いま

す。

それでは、どうぞよろしく願いいたします。

【朝倉部会長】 飯泉知事、どうも分かりやすい説明をありがとうございました。

それでは、委員の先生方から御質問、御意見を頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

小幡先生、お願いします。その後、石田先生です。小幡先生、石田先生の順でお願いします。

【小幡委員】 大変活発に取り組んでいらっしゃる事がよくわかる御説明ありがとうございました。今の御説明で一番感銘を受けたのは、9ページのところだったと思いますが、今後安全・安心で使いやすい高速道路というときに、「安全」というところで、今まではなかった感染リスクに対しての安全というのが新たに入っているのです。そのところをきちんと捉えていらっしゃる事がよくわかりました。

さらに交通需要の掘り起こしというところが大変興味深かったのですが、これはお考えでは、やはりむしろ今のこの新型コロナの状況下で、なかなかすぐには収束しないかもしれないわけですから、車ということを利用して、より車の需要を広げる、掘り起こすことができる、そういう感じでの御発言ですか。そうだとするとある意味新しい取り組みですので、ぜひ進めていただきたいと思った次第です。

【徳島県知事】 では、よろしいでしょうか。

【朝倉部会長】 いかがでしょうか。

【徳島県知事】 今、小幡先生がおっしゃられたように、実はこのコロナ時代になりますと、車単位というのが非常に多くなっているんです、例えば今PCR検査、これもドライブスルー方式でということで、世界中でそうなっているところであります。これは御本人たちの安全・安心と、検査、この検体を取る皆さん方にとっての安全・安心にも関連してくるんです。

また、大規模な皆さん方が一堂に会する、これが非常に密になる、危険だと。例えば映画、様々なイベントにしても、劇場で見るができないということになっているんです。しかし車単位で考えると、かつてはたくさんあったドライブシアターです。非常に安心に、そして御家族、ファミリーで見ることができる。これはたとえ1万台が集まったとしても、それを密とは言わないわけなんです。

ということですから、これからは車を個として、またそれを一つの施設として考えていく。そうした車の需要といったものはあらゆる分野で広がってくる。今回はあくまでも一時退

出という一つの事例を申し上げたところではあるんですが、これからは恐らくウィズコロナからアフターコロナ時代へ向けて、車のありようが変わってくる。となると、車自体の形態も変わってくるんじゃないか。そして自動運転というものもこれに合わさってくるということですので、ぜひこうした点について前広にお考えいただければと思います。

【小幡委員】 ありがとうございます。

【朝倉部会長】 飯泉知事、ありがとうございます。

それでは、石田先生、小林先生の順でお願いします。石田先生、どうぞ。

【石田委員】 石田でございます。全国知事会の会長として八面六臂の大活躍をされている中で、今日は本当にお忙しい中、御参加いただきましてありがとうございます。

【徳島県知事】 ありがとうございます。

【石田委員】 私がお伺いしたいのは6ページ、7ページで、四国8の字の「命の道」、本当に随分前から「命の道」という名称を使われて頑張ってきたんですけども、評価の考え方によってなかなか実現に至らないと。今後も多分そこを十分に考えないと、なかなか難しいような状況が続くかと思うんですけども、これは費用便益分析等の効率性のほかに、災害時の安全性という観点とか、あるいはそもそも全国構想の中での高速道路の公平性の考え方とか、さらに申し上げますと、地域に人が住み続けることの価値、これは国土の安全保障とか、あるいは伝統とか文化、歴史をどう継続していくかという、いろんな評価の考え方を付け加えていかないと駄目だと思うんですけども、実際に徳島県で行政のトップとして考えられている中で、どういう評価の視点が今後ますます重要になってくるか、あるいは県民の皆様は望んでいただけるかということについて、何かお考えがありましたら、ぜひお聞かせいただければありがたいと思います。よろしく願いいたします。

【徳島県知事】 ありがとうございます。

【朝倉部会長】 よろしく申し上げます。

【徳島県知事】 今もう石田先生が既にその答えの一つをおっしゃっていただいたわけでありまして、まさにこの「命の道」、徳島から四国、今では全国でこれを東日本大震災以降は言われているんです。ということで本来であれば、このB by Cの中にそうしたものもきっちりと組み込んでいく、さらに今後ウィズコロナとなって、今大都市部の脆弱性が如実に表れたんです。

今もって昨日も東京は339人、一昨日は大阪が東京を抜くということになりまして、もう大都市部、100万人口というのは限界となるため、そして若い皆さん方は36.1%が

地方へ転職したい、またテレワークを大企業は7割が当たり前になれば、何も東京、大阪、名古屋に住んでいる必要はないんです。

そうした意味で物流というだけではなくて、今後の新たな働き方、また分散型国土といったものを考えていくと、そのための高速道路の在り方というものもおのずと変わってくる。であれば、全く人がいないところに高速道路を造るなんてナンセンスというのが今までだったわけですが、非常に環境がよくて、そこに例えばサテライトオフィスを設ける、あるいはそこに別荘があって、そこをサテライトオフィスの会場にする。そうなれば、より仕事の効率が上がる。こうした新たなこの国の在り方といったもの、かつてはよく分散型国土と言いました。

ですから、全国知事会では6月4日に決議を行ったのは、新次元の分散型国土ということで、中央省庁の地方移転、そして大企業の地方分散、さらには地方大学の魅力と定員のアップ、この3つを具体的な施策として提言しているところでありますので、新たなウィズコロナ時代の指標といったもの、これをぜひ加えていただきたいと思います。

【石田委員】 ありがとうございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

小林先生、お願いします。

【小林委員】 分かりやすい御説明どうもありがとうございました。

【徳島県知事】 ありがとうございます。

【小林委員】 国土強靱化というのは、徳島県にとっても極めて重要な課題だと思うんですが、南海トラフの危険性、それから集中豪雨、その中で「命の道」が途絶えるとか、そういうことがやっぱり起こり得ると思うんです。8の字というのも、そういうところに発想の一つがあるんじゃないかと思うんですけれども、特に徳島県として、道路網のリダンダンシーについて知事のお考えとお聞かせいただければと思います。さらに、緊急性の高い道路課題というのを教えていただければありがたいですが、よろしく願いいたします。

【徳島県知事】 先ほども申し上げたように、この四国横断自動車、そして海部の道路、阿南安芸自動車道がありますが、これらがちょうど四国の右下のところ、徳島から高知に向けて走っているんです。そしてここが南海トラフ、最初に津波がもう5分、10分で来る、しかも20m級が来るということになっておりまして、その意味では被災をしても壊れない道路をつないでいく。これは救援救助はもとよりのこと、その後の復興に向けてもなくてはならないということで、今実は全国知事会からも、事前復興という概念、そして先ほど申

上げた再度災害防止、これを国の様々な防災計画の中にも位置づけてくれと、このように提言させていただいているところであります。

ということで、まずは救援救助はもとよりのこと、今後の復興に向けての復興の道路、こうした点でも、このミッシングリンクの解消はもうなくてはならないもの、そして先ほど申し上げたウィズコロナ時代として、これはこのエリアの人たちだけではなくて、より効率のよい働き方をする、生産性を上げたい、こうした全国の皆さん方の御期待にも十分応え得る、また必要となる、そうした基盤である、このように考えております。

【小林委員】 ありがとうございます。

【朝倉部会長】 小林先生、ありがとうございました。

それではほかに、国交省のほうから何か御発言ございますでしょうか。高速道路課のアカウントのほうから手を挙げておられる方、分かりますか。ちょっと僕のほうからは見えないのでごめんなさい。特にいらっしゃらなければ結構です。

【根本委員】 いません。

【朝倉部会長】 分かりました。ありがとうございます。

ただいま飯泉知事から御提案もありましたように、例えば料金の財源のことにつきましても、料金徴収期間をうまく活用する、あるいは有利子負債も先行的に償還することによって、利子の部分を稼いで、それをまた使うという、非常に具体的な提案等もお示しいただいておりますので、そういったことも活用しつつ、より有効な整備を進めていくことが大事なのかなというふう感じた次第です。

どうも飯泉知事、ありがとうございました。

【徳島県知事】 どうもありがとうございました。どうぞよろしく願いいたします。

【朝倉部会長】 大変よい議論ができたと思います。それでは、飯泉知事におかれましてはここで退席されます。どうもありがとうございました。

【徳島県知事】 どうもありがとうございました。

【朝倉部会長】 それでは引き続きであります。国土交通省より、IT技術を活用した道路行政について、お願いします。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室長の田村です。それでは、資料の4に基づきまして説明をします。

お手元2ページを開いてください。道路行政の流れでございます。左側にもございますとおり、日々道路管理者は管理をしております。そのときの役割責務としましては、道路イン

フラ（路面など）を毎日適切に管理することですとか、路面空間の適正な利用、使用といったような観点で日々管理をしているものでございます。

その後、その管理を通じて利用状況の把握をしまして、すなわち道路及び交通の課題の把握に努めているところでございます。課題があれば、調査・計画をする、すなわち課題を解決する合理的な計画立案を行い、必要に応じて整備を行う、その際、発注する業務・工事の品質の確保を図っていく、また管理に戻るといったような流れでございます。

本部会の検討の対象というのは、いわゆる国土幹線道路でございますけれども、この国土幹線道路は、上の米書きにも書きましたが、全国的な自動車交通網や重要な都市、空港・港湾などの拠点を効率的かつ効果的に連絡する道路で、高速自動車国道、直轄国道、一部の地方自治体管理道路により構成されるものでございます。

左側のピラミッドにもありますとおり、高速自動車国道、直轄国道というのは、延長にしますと合計で3%程度、右側、走行台キロでいきますと3割、大型車については5割ということで、非常に重要な役割を担っているものでございます。

4ページをお願いします。このように人流、物流の重要な役割を担う国土幹線道路の維持管理（直轄国道の例）でございます。まず道路の維持管理につきましては、左上の写真にもございますとおり、1日から3日に1回程度の道路巡回というのを基本に実施しております。写真の真ん中辺りにもありますとおり、清掃や剪定、除草につきましては、優先順位をつけまして順次実施しているものでございます。右上の写真にありますとおり、橋梁、トンネルなどの点検につきましては、国が定める統一的な基準により、5年に1回、近接目視により全数監視を実施しているところでございます。

5ページでございます。また、高速道路の巡回の例につきましては、例えば右側の交通管理巡回、すなわち路面の落下物などの発見のための巡回でございますけれども、見ていただきますと、高速道路各社は、1日に多いところで10回程度巡回をして、路面の落下物早期発見、除去をしているということでございます。高速交通というものの安全の確保に対応するために、巡回の頻度は先ほど御説明した直轄国道よりも高い水準になっているということで、ある意味では、料金という利用者負担をいただきながら高いサービスを提供しているものでございます。

6ページをお願いします。その道路巡回の結果、路面の異状ですとか障害の発生、さらには処理の件数というものの状況でございます。左側のグラフ及び右側のグラフでございますけれども、路面の異状・障害発生・処理件数につきましては、直轄国道では年間70から

80万件余り、高速道路では年間40万件余りという形になっております。

総延長が違いますので、キロ当たり直したのが折れ線グラフになっておりまして、それを見ていただきますと、処理件数については高速道路のほうがやや高いといったような傾向になっております。主に赤い部分が多いのを見て取れますけれども、その内容については落下物処理が多いといったような状況になっているところでございます。

7ページをお願いします。また、路面障害に関する管理瑕疵です。小さな米書きを書いております。道路が通常有すべき安全性を欠いていることにより損害が生じた場合に、道路管理者が瑕疵を問われるわけですが、その件数についてでございます。

左側、直轄国道、右側、高速道路になっておりまして、件数的には直轄国道で大体年間200件余り、高速道路で年間150件余りということで、こちらも単位延長当たりになりますと、高速道路のほうがやや高い状況になっております。直轄国道の平成25年と平成30年が少し飛び出ておりますが、これは北海道において舗装変状に係る事案が多く発生した、ちょっと特異な事例ということで、それを除いた平均で大体200件程度というふうになっております。

8ページをお願いします。また少し事象が変わりまして、近年の異常気象への対応というものでございます。よく言われておりますとおり、左側の上のグラフでございます、1時間の降水量50ミリ以上の年間の降雨の発生件数が、30年前の1.4倍に増加しているということで、まさに近年自然災害が激甚化、頻発化しているところでございます。

右側のグラフ、2つ、例えば直轄国道の路面冠水の件数でございますけれども、大体年間平均で259回程度発生しているというものの、さらには高速道路についても、降雨による通行止めが発生、さらには近年増えてきているといったような状況になっており、こういった異常気象への対応も現場レベルで求められている状況でございます。

9ページをお願いします。また道路というものは人工構造物で構成されているため、老朽化が課題となります。管理の施設数としましては左側の表にございますとおり、高速道路会社で管理する橋梁2万5,000橋をはじめ、トンネルなど、直轄国道ですと3万7,000橋余りの橋梁をはじめ、トンネルなどといったようなもので、こうした道路構造物というものを、右側の写真にもありますとおり、知識と技能を有する者が5年に1度、近接目視を基本に全数監視を実施し、それに基づいて計画を立てて修繕するといった取組をしているものでございます。

10ページをお願いします。こういった国土幹線道路でございますけれども、様々な原因

で交通事故が発生します。これは高速道路上の交通事故でございますけれども、年間大体8,000件程度発生しているというものでございます。その対応は、まず警察が実況見分などを行います、その後、警察と連携をしながら高速道路会社において、左下の写真のように交通規制を行って、事故の処理並びに、右側のようにガードレールなど道路附属物の復旧の作業をする形で、速やかに交通を開放するといったようなことを行っております。また高速道路では、近年逆走による交通事故が社会問題化しているといったようなことでございます。

11ページをお願いします。このように国土幹線道路の管理の現場におきましては、左側にもあるとおり、道路巡回、さらには通報などの住民の意見、苦情、さらにはカメラを通じた道路の監視といったようなものを通じて、道路の状況を常に把握しまして、下側、直轄国道の例ですと、出張所の職員や維持業者が迅速に路面陥没の応急復旧をしたり、落下物を処理したり、排水構造物を清掃したりすることで、これを日々繰り返すことによって、国民の安全・安心の確保を図っているところでございます。

12ページをお願いします。次に道路の適正な使用という観点のものでございます。一定の大きさや重さを超える車両の通行に当たっては、その車両の安全の審査を行いまして、道路管理者の許可を行うといったようなことで、特殊車両の通行許可を行っているところでございます。

この通行の許可件数、左側のグラフでございますけれども、トラックドライバー不足などの車両の大型化によりまして、許可の件数が5年間で大体1.6倍程度増加しております。

右側のグラフでございます。審査の件数が増加しまして申請日数が長期化するということで、迅速化の取組により、一定程度、もともと最大55日ありましたが、令和2年度では約30日程度ですが、それでも申請して許可まで30日かかるということで、さらなる短縮が求められている状況でございます。

審査がなぜそれほど時間がかかるのかというのが13ページでございます。実際トラック事業者がこの申請をする際に、98%はオンライン申請で行われております。ただ実際そのオンライン申請書は、打ち出しをしまして、それを確認し、不備があるものがありますので、その修正を依頼するといったようなところで人手がかかったりですとか、自動審査システム、道路情報便覧のデータを使いまして、自動的にその車両が通れるかどうかを判断はしておりますけれども、電子データに収録されていないようなものがございまして、それにつきましてはそのものをファクスで自治体と協議をしたりしているということで、こういっ

たことが原因で人手がかかっている分、時間がかかっているということでございます。

14ページをお願いします。そういった中で国土幹線道路の整備の状況でございます。これは高規格幹線道路を例に取ったものでございます。赤が無料の直轄管理、青が有料の高速管理のものでございます。ちょうど平成27年から令和元年ぐらい、年間100キロから200キロほど開通しておりまして、この7年間で700キロ開通したところでございます。今後も整備が進展し、我が国の生産性の向上や安全・安心の確保に貢献するわけでございますけれども、R11年度見込みで大体全体で1万2,600キロ、無料道路の分が2,900キロというところまで伸びる見込みとなっております。

このように我々の管理の延長が増加していくことで、一方で道路管理者の厳しい定員事情があるということで、これをどのように解決していくのかといったものが課題であると考えております。

15ページでございます。以上、御説明してきましたように、自然災害の激甚化、頻発化、老朽化の進展、さらには苦情など多様な利用者ニーズへの対応、さらには道路管理延長の増加ということで、これらに対応する自然環境・社会変化などの新たな課題に対応するために、道路分野でIT技術を積極的に活用する。これによりまして道路機能を効率的に維持し、恒久的に国民の安全・安心の確保を図ってまいるということで、すなわちIT技術を活用した道路行政が必要だと考えております。

その際には、国交省全体として取り組んでおります i-Construction との連携ですとか、警察をはじめとした関係行政機関の取組との連携、さらには支援技術やビックデータを持たれている民間の企業の取組との連携を図っていくことが必要ではないかというふうに考えております。

16ページをお願いします。交通調査の先進的な状況でございますけれども、左側にもございますとおり、道路管理用のカメラの画像をAI解析することによって、車両ですとか歩行者の交通量を把握することが可能になるような技術がございましたり、右側でございます、ETC2.0のプローブデータにより、旅行速度だけでなく、多様な挙動・経路情報を把握することが可能と、こういったような最新のIT技術を活用していくことが必要ではないかというふうに考えております。

それでは18ページ、IT技術活用の取組事例ということで、現状について御紹介をしたいと思います。

まずは車載型のセンシング技術を活用した電子データ化ということでございます。左側

の写真にもございますとおり、このセンシング装置を搭載した車両というものを走行させることによりまして、真ん中の写真にもありますような道路の3次元情報を効率的に収集してきているものでございます。これにつきましては、道路管理ですとか、さらには特殊車両の自動審査システムに活用していくといったような流れでございます。

また、19ページでございます。直轄国道の維持管理におけるIT技術の活用の例でございます。左側でございます。ちょっと写真が細くて恐縮でございますけれども、現地でタブレット端末にて道路の異状の状況などを、座標と併せて写真で記録しまして、それをインターネット回線を通じて事務所で共有したりとか、また必要な様式を自動作成するような取組を今試行しているところでございます。

右側につきましては、写真にもございますとおり、過去、大雪で立ち往生の起こった箇所にカメラをつけまして、車の挙動を監視することによって、立ち往生の有無を自動的に検知できるようにするというので、右下にもありますとおり、それがあった場合はパトライトなどで警報を鳴らすというような形で、こういったものについても、今、関東地整、近畿地整で試行運用をしております。これらについては全ての事務所への導入に向けて、引き続き試行運用やシステムの改良などを行っていきたいというものでございます。

20ページをお願いします。また少し雪国の状況でございます。除雪車の操作の自動化ということで、背景にはオペレーターが高齢化しているといったような状況がございます。

左側の写真につきましては北海道の事例でございます。ロータリー除雪車というものがございまして、まず自分の自動走行位置を衛星の測位で把握しまして、このブロワという雪を吐き出すものを、場所によっては右側を左側に変える操作を自動化するといったような取組の実証実験でございます。

また、右側の北陸地整の例でございます。除雪トラックということで、真ん中の写真でございますけれども、こちらも衛星で自分の位置を把握しまして、除雪機械のサイドシャッターの上げ下げを自動化するといったような取組でございます。

こうした除雪操作の自動化については3地整で今実証しておりまして、これらを普及、展開させていきたい、さらには除草や清掃についても、今後自動化技術の公募を予定しているところでございます。

21ページでございます。先ほど御説明しました特殊車両許可に時間がかかっているということで、今年5月の道路法改正を受けまして、今後2年以内に新たな導入する制度、右側のものを導入しようというものでございます。

ちなみに左側の現行制度でございますけれども、1経路ごと申請しまして、協議をして許可をして通行するといったようなことで、その申請から許可までに30日かかっておりますが、右側に導入する新たな制度ということで、まず最初に車両を登録していただき、さらには経路の検索をして、老朽化した橋梁などは除いて、通行可能な経路を即時に表示して、実際に通行していただく。実際どこを通ったのかについては、事後にETC2.0を活用した経路確認ですとか、運送依頼書等による重量の確認などをするとといったようなことで進めていきたいというものでございます。

これは全てが右側の制度になるわけではなくて、現行制度と導入する新制度の併用という形で、手続期間を今の30日から、全体として10日程度に短縮することを目標に取組を進めたいと思っているところでございます。

22ページでございます。また特殊車両、大きな車両については非常に道路を傷めるということで、違反の取締りをしていかないといけないというものでございます。実際許可件数は左下のグラフでございますけれども、1回当たりの取締りの違反件数といったものは記載のとおりでございます。

今回新しい制度で、右側のような通行可能な経路とともに推奨経路を表示可能にしますけれども、真ん中のような自動重量計測装置ですとかETC2.0を活用して、警察など関係機関と連携の強化も図りながら、取締りについては強化をしていく、それによって道路の損傷に対する防止を図っていきたいというものでございます。

最後、23ページでございます。このようにして道路管理者が取得した様々なデータが出ますけれども、それを民間など外部活用を図っていく取組の事例でございます。

左側にもございますとおり、ETC2.0を高速バスロケーションシステムに活用したりですとか、ETC2.0の車両のデータを使いまして、トラック事業者、物流事業者の車両運行管理に役立ててもらおうといったようなことで、これらの取組は今進めているところでございますけれども、さらなる利活用促進に向けて、官民連携により検討を進めているところでございます。

以上、管理、調査の現状及び課題、さらにはデジタル化の取組について説明したところでございます。説明は以上です。

【朝倉部会長】 田村室長、どうもありがとうございました。それでは、今御説明いただいた内容につきまして、御意見、御質問があればお願いします。手を挙げていただくか、お願いします。

【家田委員】 御説明どうもありがとうございました。ツールボックス的にはいいネタがいっぱい入っていて、これはいい方向に行くなというのを大変痛感します。それで、いつも僕の言うような言葉を使わせてもらって、別にそれを使えというわけじゃないですよ。だけど、これまでの道路行政が割と水平的に展開するところに力を注がざるを得なかったことだったと私は認識していますが、それとまた別に、この垂直的に展開していくというものの非常にティピカルな話をしてくださって、どうもありがとうございました。ぜひこの方向で進めてください。

ただそのときに申し上げたいのは、実はこの会議の前に計画部会でも言ったんだけど、言わば今回のパンデミックを経験して、日本のインフラなり行政のシステムなりなんなりが極めて手薄である、遅れているという面が非常に強い。特に情報基盤がその典型ですよ。それがよく分かった中で我々がやるべきことは、ここのところもやりましょう、あそここのところもやりましょう、細かいことをいっぱいやりましょうという、部品はそれでいいんだけど、一番重要なことは、大きな強い物言いで新しい展開をしていくべきである、こういう認識だと思えます。

そういうふうにと考えると、重要なのはこのITを活用した道路の転換、トランスフォーメーション、変身です。で、世界先端なのかと。これはみんな日本もこうしましょうねと書いてあるんだけど、それぞれの部品について、これは世界ではもうやっていることなのか、日本がやっていないから追いつけなのか、世界でも誰も実現できていないのにうちでやろうと言っているのか、誰も思いついてさえいないのに言っているのか。せめてその3つくらいははっきりしてもらいたいし、すべきだと思う。

つまり何だかんだ言ったら日本の国がここまで何とか来られたのは、世界の中で眺めながら、自分のところはまだこうだものねと自己認識するところからスタートして躍進してきたんです。日本の国力が相対的に、割と低いところになっていることを考えると、今僕は、まさしくそれをやらなきゃいけない時期だと思うんです。

ぜひ国際比較という中で、この田村さんが作った案がトップランナーだぞと。少なくともこれを実現すれば、あと20年はやっていけるぜくらいのことを言うくらいなチャレンジな物言いをしてほしいし、そのうち一部はすぐにもやれますよと。あるものとあるものはすぐにはできないかもしれないけど、これで技術開発しますよとか、何かそういう分類感というか、国際的な比較、それをやってほしいんだけど、その辺、田村さん、どうですか、そういうのはやっているのかな。

【朝倉部会長】 すみません、何人かの先生から御発言いただいた後、改めて御回答ということにいたしましょう。

今、手を挙げていただいているのは、順に、石田先生、小林先生、竹内先生、小幡先生の4名です。それから、大串先生、ごめんなさい。今申し上げた石田先生、小林先生、竹内先生、小幡先生、大串先生の順に御発言をお願いします。

【石田委員】 ありがとうございます。石田です。随分元気が出てきてよかったなというふうに思いました。何点か申し上げたいんですけれども、簡潔にしたいと思います。

まず2ページなんですけれども、これは将来もこうありたい、あるんだという意思表示だと、ちょっと困ったなというふうに思っています。と申しますのも、管理と言うと、非常に狭い範囲のことしかイメージできません。午前中の計画部会も、最大限利活用するということを強烈に打ち出そうとされていますので、そういう利活用、マネジメントというニュアンスが明確になるような表現にさせていただければなというふうに思いました。

それとこれは14ページに、新直轄が増えてまいりました、これだけ整備が進んでおりますよというデータを御提示いただきましたけれども、忘れちゃならないのは、これのほとんど並行するところで直轄区間の管理もされているわけでありまして。そういうダブルの管理を、これから限られた人員と予算でどういうふうにしてうまく回していくか、そのための新しいスキームをどう考えるかということも踏まえて、ぜひお考えいただければなと思いました。

それと全体に対しての3点目なんですけれども、いろんなユースケースとか新しい試みがかかれているんですが、残念ながら、交通安全に対してITをどう使うかということについての記述が弱いように思います。そこはすごく大事なことなので、我々もこれからいろいろなアイデアを出したいと思っておりますけれども、ぜひよろしくお願ひしたいと思っております。

あと、細かい話になるんですけど、オペレーションということに関して申し上げますと、ETC2.0のデータをどう使うかということは非常に大事だと思うんですが、残念ながら今のところ、使えるようになるまでの時間のギャップがかなりあって、なかなか使うのが難しい。交通サービス、あるいは交通が今どようになっているかということモニタリングするのがなかなか難しいということでございまして、何ページかな、新しい技術で交通のモニタリングをちゃんとしますということがありましたけど、そういう方向でぜひお考えいただければありがたいなと思いました。

それと、すみません、長くなって恐縮ですけれども、メンテナンスで随分頑張っていられ

ると。直轄の例は御紹介いただきました。次回、多分NEXCO東日本と首都高からそれぞれ、スマートメンテナンスハイウェイとインフラドクターシステムの御紹介があるかと思えますけれども、私が存じ上げる中では、単にデータを取るということだけではなくて、相当全体のオペレーション、運用、あるいはメンテナンスの業務フローを変えられていることが大事ですので、ぜひそういう方向からもプレゼンいただくようお願いし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。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

小林先生、お願いします。

【小林委員】 新型コロナのこの感染の中で、日本の情報基盤の遅れが非常に顕在化してきた。そんな中で今日はデジタルトランスフォーメーションの事例を幾つか紹介いただいたのは、非常にありがたい限りです。21ページで、特殊車両通行制度で、現行で約30日と書かれて、一部だとおっしゃられましたけれども、導入すればある部分は即時にできると、理想と現実の間に極めて大きな差があることに驚きました。

それでも10日ぐらいかかると先ほどおっしゃったんですけれども、これはデジタルトランスフォーメーションを進めることにより、ここまで効率化できるということでしょうか？逆にいえば、なぜ今まで前に行かなかったのかということ、掘り下げて考えてみる必要があると思うんです。

単にITとか情報システムを入れるというだけの問題ではないんだろうと思うんです。情報システム間のコーディネーションができないとか、あるいは手続そのものの中にボトルネックがあるのかとか、諸般の事情が阻害をしているんだろうと思います。デジタルトランスフォーメーションを加速するためには、一つ一つの問題について個別に原因を検討することも重要ですが、その背後に共通する問題点があれば、それについて掘り下げて検討してみることが今求められているのかなと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

続けて、竹内先生、お願いします。

【竹内委員】 竹内でございます。御説明ありがとうございます。いろいろ有益な情報で助かりました。

それで私のほうからは意見が1点です。技術革新が急速に進展しますと、技術の陳腐化と

いうのを私は心配するわけなんです。あまり細かい技術的なことは私は分かりませんので、間違っていれば御指摘いただきたいんですけども、現時点で最新の技術だからということで、これをすぐに取り入れてたとしても、少し時間が経っただけでまた新しい技術、システムが出来上がってくるようになったときには、せっかく投資したものが全て陳腐化して無駄になってしまうということがあると思うんです。

例えば、今利用可能な技術があったとしても、自動運転が完全に普及したら、その技術は要らなくなっちゃうねとか、あるいはもう少し待ってみたらすごくいいのができるんだけど、今予算があるからそれでやっつけてしまおうということになってしまうと、非常に大きな無駄が出てきてしまう可能性がある。となると、ひょっとすると今すぐに飛びつくよりももう少し待ってタイミングを見計らうことも大事かもしれないわけです。

なかなか未来は予測できないので、どうなるか分かりにくいところはあるんですけども、そういう技術、ITを導入するタイミングを見計らうといいますか、そういう観点も必要ではないかなと思いましたので、その点をちょっと申し上げたいと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

続きまして、小幡先生、お願いします。

【小幡委員】 小幡です。説明ありがとうございました。道路の維持管理というのは、一番道路にとっては基本的な話なので、当然これだけ今IT技術が発達してきたら、それを利用して、できるだけ効率的な、より安全を高めるような維持管理をしていく、言わばそこは当然の話かと思います。今後またいろいろ話が出てくるのだと思いますが、最初に家田先生がおっしゃいましたように、おそらく諸外国でもいろいろな取組がなされているので、それとの関係での位置づけ、日本で今やろうとしているのがどの辺りに位置するのかということも、今日でなくてもよいので、ぜひ教えていただければと思います。

そこで、例えば管理瑕疵の件数などは出てきていますが、これだけ今ドライブレコーダーなども発達してきているので、自動運転とかいろいろな形でパトロールなども、IT技術によってより有用に充実したものになり得ると思うのです。勿論、全ての道路でやはり一挙にというのは予算の関係で難しいと思いますので、1つだけお願いしておきたいのは、ドライバー、利用者からの情報を聴くということです。つまり、今通っていたら危なかったとか、これはトンネルの崩落の前兆などでもあるのですが、そういう通報に対して、ITではないのですが、やはり現に道路を利用していらっしゃる方からのフィードバックをきちんと受

けるシステムというのも、これは平行してどうしてもまだ必要だと思えます。そういうことも現状の維持管理では、忘れないでやっていただきたいと思っています。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

大串先生、お願いします。

【大串委員】 よろしく申し上げます。シンプルかつスマートに道路を造り、保全していくという方向にかじが切られていると思えました。いつも朝倉先生が言われていますけれども、いい技術は高く買ってほしい、高く評価し、高く購入してほしいという意味において、やはりそういった技術を高く購入し、すぐ横展開していく。最近首都高のメンテナンス技術が、センシング含めて非常に進められているのを見ましたけれども、そういったものがすぐ鉄道のほうに応用されていたりとか、いろんな横展開を今なされている民間の努力に敬意を払う面において、直轄のほうでも、ぜひそういった横展開を含めて迅速に進めていただきたいなと思えました。

そうした中で、道路管理の現状と課題のところ、近接目視を全部やっていますよとか、いや、もうそうじゃなくて、ドローンで画像を蓄積して、画像処理による劣化診断等はどうどんこれから進めていきますよという、もっとメッセージ性を発信してほしいなと思えましたし、直轄国道に付随している道路構築構造物、特に歩道橋が本当にまだ有用なのかどうか、そういったところの議論も絶対的に必要でしょうし、あとは、荷待ちトラックに、ETC関係の位置情報で正確な時間を通知する話がありますが、道路を占拠されているわけで、交通しているわけではない、ある意味交通の邪魔になって道路を占拠しているようなものをうまく流すための利活用という意味では理解できるんでしょうけれども、もうちょっと根本的に、全く待たなくて済むような道路網の構築というふうにはいかないといけないと思えました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

高速道路課アカウントから手が挙がっていますが、どなたか御発言でしょうか。

【根本委員】 根本です。いいですか。

【朝倉部会長】 根本先生、お願いします。

【根本委員】 短く2つコメントさせてください。

まず維持管理に関して、高速道路と直轄国道で、1週間に何回実施しているか、の頻度が

示されてきました。しかし、データの整理にあつては、直轄国道は新直轄と普通の直轄国道に区別したほうがいいかもしれません。新直轄は実態としては高速道路ですよね。ですからNEXCO 道路並みの高い管理水準が求められるわけで、それなりの費用も掛かります。それをどうして捻出していくのか、という問題を考えるためにも、新直轄は分けて分析すべきでしょう。

それから、22ページのところに特殊車両の違反の取締りということが書かれてあって、これは是非進めてほしいと思います。自動重量計測装置からのデータを使って、現場で取り締まろうということですね。ヨーロッパでは、この自動重量計測装置のデータを、当該車両から路側で吸い取れるような仕組みがあつて、それをを用いて、その現場で捕まえるということがあるわけです。日本はE T C 2.0とか、あとは料金所で読み取ったナンバープレート情報と紐づけすることによって、過積載とか、走行できない道路を走行した車両のブラックリストをつくって、頻度高くそういう違反をする常習犯を狙い撃ちして路上検査を実施し、必ず捕まえることが考えられます。そちらのほうが効率がいいわけなので、私はそういう取締りの効率化システムみたいなものを、ぜひ日本で開発してほしいと思います。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【児玉委員】 1点だけちょっと気になったことがあつて。車検証というものの電子化がどうも計画されているようなんです。その車検証の電子化されたものを使えば、特殊車両の申請も多分スムーズにいくでしょうし、例えばその車検証のデータをサーバーに置いておいて、それをE T Cとひもづけするということにすれば、無車検車の通行のチェックもできるし、過積載の問題の取り締りもきちんとできるし、多様なことができるように思うんですけども。自動車局が進めている車検証の電子化と道路行政とどのように関わっているのか、検討されているようなことがあれば教えていただきたいと思います。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

それでは、今、委員の先生方から幾つか御意見が出てきましたので、まとめて御回答というか、補足で説明していただけるものがあればお願いします。

【道路経済調査室長】 田村ですけど、それでは家田先生、小幡先生からの国際比較の件がございました。なかなかデータが、すぐに今御説明できるものがないので、何かあるかは調べたいと思います。例えば課金みたいなどころについて、諸外国で様々な取組がされているのではないかといったような部分があります。ただ道路の管理について言えば、基本的には職員とか社員が現場に行つて何か取り除くとか、いわゆるエッセンシャルワーカー的な

作業が多いので、先進的な取組というのも限界があるのかというふうには感じているところでございます。

また、石田先生から2ページ目で、管理という言葉については検討したいというふうに思っております。

また、14ページの限られた人員スキームも、並行する直轄国道についても検討したいと思えます。

交通安全のほうにつきましては、ITの活用は、ちょっと資料のほうは弱いですが、例えばETC2.0の加速度データなどを分析して、ヒヤリ・ハット地図を作ったりとか、箇所の特定をしたりしておりますので、そういったような状況でございます。

NEXCOのプレゼンにつきましては、またNEXCOのほうに伝えておきたいというふうに思えます。

また、小林先生から21ページ、特車の何か隘路があるのかというような御質問があったかと思えます。これは今回の新制度の導入をするために法律の改正をしております、まさにこういったことをやる。これは実は右側は全てが、許可という形ではなくて、どちらかというと通行可能な経路を通知するということと併せて、事後にしっかりと取締りというか、確認するといったような形で、少し制度が変わってまいりますので、そういった制度的な課題があったことと、併せて道路の情報が電子化されていなかったということで、直轄国道とか高速道路は電子化されているんですが、こういった場合はラストマイルといった部分の電子化が遅れておまして、今、一生懸命地方管理道路の道路情報を電子化しておりますので、そういったデータの隘路が2つ、制度的な隘路とデータの隘路でなかなか取組が遅れていたのではないかと考えております。

小幡先生から、利用者の意見にしっかりと耳を傾けて対応ということで、もちろん我々は、#9910みたいな電話での通報とかを受けて、迅速に現場対応したりするようなものということで、様々な通報の窓口を設けて、安全の確保に努めているところでございます。

大串先生からは、9ページの点検のところ、ずっと近接目視だけというわけではなくて、我々もできるだけ新技術を活用して、省略できるところは最新の技術を使ってやっていくようなガイドラインみたいなものも導入しておりますので、できるだけ効率化を図っていききたいというふうに思っております。

根本先生からは、諸外国の取組についても勉強するというので、勉強したいと思えます。

児玉委員からは車検証ということで、これは非常に重要な意見だと思っております、今

我々も、例えば5年に1回する道路交通センサスについては車検証のデータを活用して、調査の効率化を図ったりしております。それを常時どのようにするかというのは、個人情報保護の観点もありますけれども、自動車局のナンバープレートのデータが電子化されることを契機に、よく連携するといったようなことで進めたいと思います。

今後のこうした取組につきましては、道路局だけというよりも、警察ですとか自動車局、さらには様々な各局と連携をしながら考えていきたいというふうに考えております。

補足については以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

【家田委員】 家田ですけど、いいですか。

【朝倉部会長】 はい。どうぞ。

【家田委員】 田村さん、どうもありがとうございます。何で言っているかという、細かいところを個々に、海外と比べて前へ行っているから、後ろへ行っているから、そんなのは調べておいてほしいけど、その趣旨は何かというと、我々の隣の中国は、高速道路の延長がもう日本の10倍です。そしてファーストウェイを持っているわけです。隣の国はとんでもない勢いでDXを使って道路交通を変えようとしているわけです。

うちは今日説明してくれたような個々の手法やなんかはもちろんいいことで、どんどんやればいいんだけど、大目標として、我々の国が、例えばあと何年でどこまで行くんだ、そしてその後何年間は世界のトップランナー、少なくともフロントランナーですか、そういう意気込みみたいなものがないと、基幹インフラ中の基幹インフラである高速道路が日本の経済、あるいは社会を引っ張ってくるという、その力強さがやっぱり薄れると思うんだよ。国民に訴えるんだから、そこを強く出すという意味で言っているんです。

それが今の田村さんの説明のだとあまり感じられないんだよね。あくまでITがあって、どこかで誰がやっているITみたいなものを活用して、そして道路もちょっとはましにしますよって言っている程度の話で、前に躍り出ようという意気込みを感じない。そこを変えていただきたいんだけど。

【道路経済調査室長】 御指摘どうもありがとうございます。しっかりと。今回デジタルトランスフォーメーションというのは政府全体でしっかり取り組むということの中で、世界のトップランナーになれるように、これから各施策について磨いていきたいというふうに思います。

【家田委員】 政府全体で取り組むと言った途端に何もやらないで終わるといことと

同じ可能性があるから、せめて高速道路はそうはいかんぞというのをつくってもらいたいと思うんだよね。お願いします。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかに御意見はいかがでしょうか。よろしいですか。

そうしたら私からコメントだけなんですけど、資料で幾つか要素技術というか、個別のアイデアなり、やっていることが出てくるのはいいんですけども、全体として俯瞰的に見たときに、もう少し整理してそれを示す必要があるんじゃないかなと。少なくとも、ここで提案されている幾つかのシステムや技術が、異常時に対応するものなのか、平常時のことに対して対応するものかは、もっときちっと分けたほうがいい。

異常時に関して言うと、気象とか災害とかの異常時なのか、あるいは構造物が疲労等で壊れる可能性、そういった異常をセンシングする、あるいはそれをきちっとサポートしていく、そういうものをやろうとしているのかということとは区別したほうがいい。平常時については、データをいかに効率的に集めて、それをいかに素早く処理して分かりやすく示すかということに尽きると思うんです。

そういう個別のアイデアや要素技術を、もう少し俯瞰的にうまく整理したほうが、全体として分かりやすくなるんじゃないかと思います。そのときに、情報システムを議論するときは、いわゆる収集系と処理系と提供系、あるいは利用系と言ってもいいんですけど、そういうサブシステムに分けて考える。その中にどういった要素技術や課題があって、何が問題なのかということ議論するだろうと思うので、何かそういう仕切りもあってもいいと思います。

収集系に関して言うと、例えばいわゆる定点で観測する路側のカメラのようなものもあれば、移動体、特にプローブだったり、今日はあまり出ませんでしたけどドローンであったり、あるいは人工衛星等のリモートセンシングで観測するもの、そういったものをいかにうまく組み合わせて使うのかということところが大事なポイントではなかろうかと思うので、そこは整理していただくとすごくいいと思いました。

それから、細かなところで1点だけ申し上げますと、E T C 2. 0なんですけど、今日は高速道路に関係するところなのでそこだけ申し上げます。E T Cのデータなので、車が高速道路を使ったかどうかというのは、観測点の1個1個のドットに色づけられるはずなんです。高速道路を利用する、つまり高速道路の料金ゲートを通過した瞬間に、そのドットには色がつくというか、フラグが立つはずなんです。そうすると、ある車の軌跡であるドットの点列

が、高速道路を利用した点列なのか、それに並行した一般道路を利用した点列なのを簡単に区別できるはずなんですけど、そうになっていない。今のデータはマップマッチングをかけないと高速か街路かが分からないんです。

ところが、高速道路と並行しているその平面と、高速道路を分離することはものすごく難しいんです。とくに、高速道路が上にあって、その下に街路があるみたいなケースのときは。なので、どういう車がどういうときに高速道路を使っているかということ、E T C 2.0のデータを使って分析することは結構難しいんです。すごい細かなことを言うようですが、そういったことを地道にきちっとやっていくことが、そのデータをどういうふうにするかということとつながっていく。

もちろんE T C 2.0のデータはもともと料金収受のためのデータなので、今私が申し上げたようなことを狙いとしてつくっているわけじゃないから、そのスペック上の問題というか限界はあります。2次利用で使うとしても、多様な使い方ができる可能性をよくよく考えて、今後、システムを作り直すときに、よく考えて設計し直したほうがいいというふうに思う次第です。これは感想です。

今手が挙がった大串先生、何か追加でしょうあ。

【大串委員】 すみません。お願いします。私もお伝えしたかったのは、これから道路行政、特に幹線道路に関しては、国は最新のものをどんどん取り入れていくんだよという姿勢を、もっと強く打ち出していきたいかなと思います。それがすごく大きく出ると、家田先生がおっしゃるような、世界のフロントランナーとしてどう行くのかということの威信表明にもなるでしょうし、そこ辺りが、現状こうですよ、今のところここまで活動していますよというだけで終わってしまっただけでは、かなりもったいないかなと思いますので、大きく出ただけだったら非常にメッセージ性もあっていいと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほかに委員の先生方から御発言ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日は御意見を承って、また今後このトピックスについてはさらに議論した上で、最終的な取りまとめの中に反映していくということにさせていただきたいと思います。

それでは、本日これで予定されていた議事は以上だと思いますが、僕のほうで何か忘れているものはございますか。大丈夫ですか。忘れていないものがないようであれば、議事進行を事務局のほうにお返ししたいと思います。よろしいでしょうか。

【総務課長】 朝倉部会長、どうもありがとうございます。予定どおり全て議論していたかと思います。貴重な御意見もたくさんいただきました。本日は3役が全て今おりませんけれども、いただいた意見をしっかり踏まえまして、これからの議論にさらにつなげていきたいと思えます。

長時間にわたる御議論ありがとうございました。本日の内容につきましては、後日、皆様方に議事録の案を送付させていただき、御同意をいただいた上で公開したいと思えます。また、近日中に速報版として簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えております。本日の会議資料は、追ってメールで送付させていただきます。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。長時間、本日は本当にありがとうございました。

— 了 —