

令和元年7月10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34回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

本日はご多忙の中、ご参集いただきまして、まことにありがとうございます。進行を務めさせていただきます道路局総務課長の小善でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の池田よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 いつも大変お世話になっております。道路局長の池田豊人と申します。

昨日、国交省のほうも人事異動がございまして、私も留任になりましたけれども、何人かは前と同じ顔ぶれもおりますけれども、新しく今回からお世話になる人間もたくさんおります。きちっと前の体制の議論を引き継ぎながら、いい意味で新しいアイデアを盛り込んで、取り組んでまいりたいと思いますので、ご指導をまたよろしくお願いいたしますと思います。

今日は、これまでご議論いただいております高速道路の安全・安心計画について、前回、我々国のほうと高速会社のほうとのいろんな分担についてのご意見をいただきました。こういったものを踏まえて、全体の構成の案をつくってまいりましたので、その議論をいただけないかと思っております。

また、もう一つは、暫定2車線区間の、今後、優先的に4車を進める区間を定めていくことが安全・安心計画の1つの大きな柱でありますけれども、優先整備区間選定の考え方についてお示しをこれからさせていただきますので、ご意見を頂戴できればと思います。

1時間半の限られた時間ですけれども、建設的なご意見をたくさん頂戴できますようお願い申し上げます。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 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、本日は、朝倉部会長が急遽ご欠席となりました。また、石田委員、小幡委員、竹内委員、根本委員、山下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。

本日ご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ご報告申し上げます。

げます。

なお、カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

また、議事を始めます前に、タブレットの操作方法について簡単にご説明させていただきます。右下のほうに黄色い耳のマークが出ているかと思います。この状態ですと、事務局の操作に合わせて画面が自動的に切りかわる設定となっております。耳のマークをタップしていただきますと、白抜きで人の顔のマークと白抜きの耳のマークが出てまいります。この状態ですと、ご自由に自分で操作できる状態になります。左上のペーパーレス会議をタップいただき、閲覧する資料を選択いただければ、ご覧いただけることになっております。もし、不具合等ございましたら、事務局職員にお声がけいただければと思います。

それでは、以後の議事の進行を羽藤部会長代理にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【羽藤部会長代理】 それでは、今日は議題が2つあります。

まず、1つ目の議題、高速道路における安全・安心計画の構成等についてということで、事務局から説明のほうをよろしくお願いいたします。

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

今年の夏を目途に策定を予定しております高速道路の安全・安心計画の構成についてということでございまして、前回の部会でもご意見をいただいております。それも踏まえまして、この構成案について検討してまいりましたので、ご意見を賜れば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、1ページ目でございますけれども、前回の国幹部会で大きく分けて2つの観点でご意見をいただいたと思っております。

1つ目は、この安全・安心計画でカバーする守備範囲に関するものでありまして、守備範囲を明確にするべき、こういった施策の範囲を考えていくのか、安全・安心というのが誰にとってのものなのかというようなこと、それと、あと、安全・安心の実現に向けて、道路の施策で担う部分と、それ以外の、例えば車両の対策であるとか、規制緩和であるとか、そういった部分をどう分けて考えていくのかというようなご議論でございます。

もう一つは、下4つの部分でありまして、計画をつくっていく際に、政策当局である国と、実際に事業を行う会社の役割分担をどう考えていくのかということでございまして、

4つ目の丸にありますように、大枠の方針は、国が中心となり、実際の事業を行う会社の意見を聞きつつ決めていくべきではないかということ。それと、いろんな施策をご提案いただいていますけれども、サービス水準とか達成目標については、国が決めていく部分と会社で決めていく部分というのを分けて考えるべきではないかと。それと、基本計画、大枠の方針といったところは、背景とか理念、そういったものを基本的にきっちり押さえていくべきではないかということ。それと、各社の取り組みの工夫、あるいはどういう体制でやっていくのか、そういったことについても言及をしていくべきではないかというご意見をいただいているということでございます。

次のページでございます。まず最初にいただいたご意見で、安全・安心計画の守備範囲についてという部分に関して申し上げますけれども、こちらはこの部会でお取りまとめいただいた基本方針でございます。この中をちょっと振り返ってみますと、この安全・安心計画について言及がありまして、読ませていただきますと、「基本方針で提案をした高速道路の安全・安心に係る具体的な施策を計画的かつ着実に推進するため、国において、(中略)『安全・安心計画(仮称)』として中期的な整備方針をとりまとめることを提案する」というふうにご提案をいただいています。

この具体的な提案というのは、次のスライドにお示しをしてあります。赤い部分の「利用者の安全確保」という柱、それと、2つ目の「強靱で信頼性の高いネットワークの構築」という柱、それと、「快適な利用環境の実現」という3つの柱のもとに、13の施策をご提案いただいているということございまして、まず、安全・安心計画に盛り込んでいく具体的施策ということについては、このご提案いただいている13の施策を中心に検討していきたいと思っております。このあたりについても、さらにもう少しつけ加えるべきことがあれば、ご意見を賜ればと思っております。

それとあと、誰にとって安全・安心なのかというご意見もございました。例えば、赤い部分の1の施策、あるいは緑の部分の3番の快適な利用環境の実現、こういったところについては、高速道路の利用主体のほうが当然中心ということだと思わんですけれども、2つ目の強靱で信頼性の高いネットワークの構築というような施策については、利用者のみならず、高速道路の周辺地域に対する安全・安心を確保するための計画であろうと考えているところでございます。

次のスライドでございますけれども、こちらは道路の政策で担う部分と、それ以外の政策で担う部分の環境をどう整備するかということでございます。逆走の例で、どういう対

策が考えられるかを示したものでありますけれども、いろんな警告をしていくサインを設定するだとか、構造的な対策をするという道路でやる部分と、それと、運転者に対する啓発であるとかという対策、それと、自動車の部分で対策をしていく、いろんな対策が考えられるわけですが、この安全・安心計画の中では、道路として取り組む施策を中心に記載をしていきたいと考えてございます。

次のスライドでございます。この構成については、先ほど申し上げた2つ目の観点のご意見、国と会社の役割分担をどう考えるかということで検討したものでございます。

まず、このスライドの左側、計画の構成でございますけれども、2つの部分からこの計画を構成していったらどうかということでございます。ピンクの部分ですけれども、高速道路政策を担う国が会社の意見も聞きつつ策定をする安全・安心基本計画、それと、下のほうの灰色の部分ですけれども、具体施策の実施主体として高速道路会社等が策定をする安全・安心計画実施計画、この2つの二層の構造にしてはどうかと考えております。ただ、基本計画をつくって、上意下達的に、一方的にそれに基づいて会社のほうで実施計画をつくっていただくということではなくて、当然、国も現場の知見とかご意見を会社のほうからいただきながら基本計画をつくっていくということで、いわば双方向的な意見交換をしながら、この基本計画、実施計画をつくっていくことにはどうかと考えております。

基本計画、実施計画に盛り込むべき内容ですけれども、それが右のほうの箱にございまして、まず、安全・安心計画の背景だとか、理念だとか、計画の位置づけ、目的、財源、そういった基本理念の部分については、基本計画で書いていくことを考えております。

具体施策の部分で、ダイダイ色の部分と緑の部分の色をつけてあったと思いますけれども、全国的なネットワークとしてサービスレベルを規定していくべき施策、あるいは新たな制度や基準と関連がある施策、こうしたものは、整備の方針、目標について、会社の意見を聞きつつ国が決定していったらどうかということでございます。具体的に申しますと、例えば暫定2車線区間の4車線化、これは全国的なサービスレベルはもちろんあるかと思いますが、それ相応の事業費がかかる、事業規模も大きいということで、財源制度の関連があったりするようなもの。あるいは隊列走行のように、これから新しい制度・基準、そういったものを考えていく必要があるもの。耐震補強とかも、例えばどういうエリアでどういう地震を対象にしていくのか、そういった全国的なサービスレベルというものもあって、こういったものは、方針や整備目標を会社の意見を聞きつつ国が決定することにはどうかということでございます。

緑色の部分の例で申し上げますと、現地レベルでの実情や創意工夫を重視すべき施策ということで、例えば休憩施設の改善、こうしたものは、基本的方針は国が決定するということにしたとしても、実際の目標だとか、どういう場所で整備をしていくのか、優先順位、事業箇所、こういったものについては、安全・安心実施計画のほうで、会社でお決めただいてはどうかということでございます。

あと、独自の工夫、組織、体制ということも、安全・安心実施計画のほうで、会社等でお決めいただく形にしてはどうかと考えてございます。

次のページに、先ほど申し上げた13の施策がございます。国のほうで中心に考えていく部分から、下のほうにいきますと、会社のほうで大部分を決めていただくべき施策というのを順に並べておりまして、例えば国のほうである程度決めていくということと言えますと、暫定2車線の4車線化、これについては、安全・安心基本計画の中で、優先整備区間選定の考え方だとか評価、あるいは財源とか制度をどうしていくのかというところを書いていきたいと思っております。例えば、下のほうから言いますと、休憩施設の使いやすさ、工事規制、歩行者・自転車の進入対策、あるいは交通安全施設の整備、こういったところは基本的な方針のみ安全・安心基本計画のほうで書いて、具体の対策のやり方、どの場所でやるのか、そういったところについては実施計画のほうで、実施主体でご検討いただく形にしてはどうかと考えてございます。

1つ手前のスライドにもう一度戻っていただいて、この計画をつくるに当たって、財源との関係をどう考えていくのかということございまして、この表の一番下のところに、米印1、「財源の担保に関わらず、計画を策定」と書いてございます。この計画をつくるに当たっては、まずは財源の担保というのはあまり意識せずに、計画の期間、おおむね中期的ということなので、5年から10年ぐらいだと思っておりますけれども、その間に取り組むべき目標を、必要性だとか事業の実施の可能性、そういったところから検討して、計画として位置づけをしていきたいと思っております。

説明は以上でございます。

【羽藤部会長代理】 どうもご説明ありがとうございました。

それでは、質疑に移りたいと思いますが、どなたからでも結構ですけれども、いかがでしょうか。

【家田委員】 じゃあ、いいですか。

【羽藤部会長代理】 はい、お願いします。

【家田委員】 一応確認なのですが、この安全・安心計画というのは、ジェネラルな意味での安全・安心という面もあるだろうし、よりトラフィックに限定するというか、そこに着目した安全・安心という見方もできるんだけど、こういうことを別にやるんですよということを書く必要があるんじゃないかという趣旨で申し上げるので、ここに何が何でも入れろという意味ではないんですけれども、1つは災害への対応、もう一つはメンテナンス、この2つと、それから、狭い意味での安全みたいなものと、少なくとも3つぐらいが広い意味での安全・安心にかかわるものだけでも、今申し上げた2つが、これを別途という言い方なんだったらばそういうふうになきゃいけないし、そうじゃないんだったら書かなきゃいけないし、多分、別途だと思うんですけれども、それが1つです。

それから、5ページのところで、構成等について（案）とあるんだけど、次のページのところも、斜めのダイダイ色と緑で三角になっていて、国と、それから実施する会社の手分けというのを、アプリアリに、こんな感じかなと、グラデーションですけれども、言っているところではあるんだけど、望ましい姿は必ずしもこれだけではないという面を入れたほうがいいんじゃないかと思う意味は、一番望ましいのは、会社等が積極的に、どのピンク色のところも、「うちはこうしたいですよ」というプロポーザルをしてくると。そのプロポーザルに基づいて審議をして、審議というのは審議会じゃなくてもいいんですけれども、部内的なもので結構なんですけれども、それで、ただど共通性だって要るからということで、国が定めるという感じだと僕は思うんですよ。そうすると、会社の意見も聞きつつ策定というのは、「こんなふうにしたんだけど、おまえら文句ねえだろうな」という聞き方ではしょうがないのであって、いわばプロポーザルがベースであるという感覚が、この部分の基本姿勢であるべきじゃないかと思うんですよ。

なおかつ、また、国というものの位置づけは、道路行政をやっている主体としての国という意味と、それから、道路の直轄事業をやっている主体である国という意味と、二重の構造になっているわけだから、後者について言えば、これは会社と同じ扱いであるべきであって、したがって、それを演繹すれば、各地整がそれぞれプロポーズしてくるというのをベースに置いてもいいんですよ。一方で、事業者じゃなくて、道路行政を担う道路局としてのスタンスからすると、道路について一定の見識を持たなきゃいけないですから、基本の方針なんてものについては、やっぱり独自に出して、それは意見を聞くとか、そのところが、見方によるんですけれども、一番端の休憩施設みたいなものは会社でやっているよと、でも、大事な部分は国でやるからさ、意見だけは聞いてやるけどねというか

のように見えるのは、これはやっぱりちょっとどうかなと思うんですね。

以上、大まかに言うと、2点申し上げました。

【羽藤部会長代理】 どうもありがとうございます。

【高速道路課長】 よろしいですか。

【羽藤部会長代理】 はい。

【高速道路課長】 1点目の、災害への対応だとか、メンテナンスがカバーされるのかどうかということなんですけれども、お手元に配っているかと思いますが、基本方針でおまとめいただいた紙がございまして、これを見ていただくと、結論から言うと、一応、防災も当然意識をして考えてあって、右側の施策で言いますと、2つ目の強靱で信頼性の高いネットワークの構築ということでございまして、防災・減災対策とか、雪とか、もう少し具体的に分けてもいいのかもしれないですけれども、いずれにしても、左上の1番のところにありますように、信頼性というのも入っていますので、つまり、タイトルを見ていただいても、「安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組」の基本方針ということでありまして、それで、3ポツ目のところに赤で囲ってありますけれども、安全・安心計画（仮称）策定ということで、安全・安心という名前だけそうなっていますけれども、盛り込んでいくべき施策としては、安全もあれば、災害への対応もあれば、あと、1ポツの高速道路を取り巻く環境を見ていただくとわかりやすいんですけれども、一定のネットワークはできたけれども、まだ安全上の課題だとか、災害への対応の課題だとか、あるいは、例えば最近で言うと、生産性向上に向けた働き方改善、そういったものへの対応を考えていく提案であるので、一応、災害とかメンテナンスも幅広くカバーしていくことを考えています。

【家田委員】 なるほど。一応入れているんだ。

【高速道路課長】 入っています。

【家田委員】 率直な意見を言うと、笹子トンネルでメンテナンス問題、あれだけが問題なんじゃないけれども、契機になったことを考えると、もし、この中でカバーしているというんだったら、もうちょっと言わないとどうかなと思うし、だけど、言ったら切りがないですからね。だから、メンテナンス問題というのは極めて重要であると。しかも、高速道路のみならず、一般道も全部込みにして重要であると。その財源の問題なんて言うまでもなく重要であるとすると、これは別途扱うとか、なまじ中途半端な書き方よりは、少なくとも、大事だということを書くにしても、施策はまた別にしたほうが頭はすっきりす

と思います。山本さんの言っていることはわかるんですけども。以上です。

【高速道路課長】 あと、2点目です。会社との役割分担ということで、ここは確かに、ちょっと書きぶりとして、5ページの右側のダイダイ色のところで書いている、方針や整備目標を会社の意見を聞きつつ国が決定と、何か国が上からというふうに見えるんですけども、左側の計画の構成のところ、基本計画と実施計画の間に、両方に矢印を入れています。これは、今までの我々の仕事をする際も当たり前なんですけれども、いろんな施策を考えると、会社の方と実情だと意見交換しながら政策を決めていってというのは、実態面としてそうではありますので、基本計画をつくる際も、先ほど先生がおっしゃったボトムアップ的な提案みたいなものは、会社からもお聞きをした上で、最後決めていくというようなプロセスなのかなと思っています。

【家田委員】 ボトムアップという言い方が、もう既に、ある種の価値観を言っているような感じがするので。そんなに固執したつもりはないけれども、こういうものは公表されていくものだから、基本の姿勢が出るんですよ。山本さんの姿勢が今いみじくも出ちゃったわけです。例えば、ものをつくるというときにも、ゼネコンやコンサルからプロポーズをしてもらいながら、パートナーシップの中でいいものにしましょうというある種のカルチャーがあるじゃないですか。そうすると、ボトムにこだわらないけれども、少なくとも、上下に位置づけながらもの考えてきて、そこがやりとりしますなんていう方向じゃなくて、正当なパートナーシップの中で、民間的な機能を発揮していただきながら、しかし、国としてのミニマムのこういう考え方が要るよねということを、そのところをたたき合わせながらいいものにしていくという精神がやっぱり要るんじゃないかと思うんですよ。

【高速道路課長】 我々も、上下という関係はあまり持ってはいないつもりではありますので、今までの仕事の中でもパートナーとしてやってきているつもりではあるので、書きぶりとかは、またご相談をしたいと思いますけれども、そういう形でこの計画をつくっていきたいと思います。

【家田委員】 よろしく願いいたします。

【小林委員】 論点を整理するためにお聞きします。すべからく、計画というと、計画を策定する主体があって、次にそれを実行していくプロセスがある。PDCAを通じてマネジメントを実行して、いかなくはない。この計画を回す主体は誰かということ考えたときに、実行するのは会社ですよ。だから、会社がそれぞれの計画を立てて実行し、

それを評価していくという意味で、彼らは彼らでPDCAサイクルを回していくことになる。そうすると、この安全・安心計画というのは、会社がそれを回すということも含めて、国交省が計画を策定し、会社の計画実行のパフォーマンスをフォローしていくという想定が入っていると考えたらいいんでしょうか。

【高速道路課長】 先ほど、基本計画の中で決めていく範囲の施策によって違うんじゃないかということを申し上げましたけれども、ある程度国でカバーしていくところと、下のほうの実施計画のほうで、会社で実質的に決めていただくようなところについては、会社のほうでフォローしていただくことになるのかなと思っています。

【小林委員】 だから、会社をフォローしていくということも含めた計画だと申し上げています。

【高速道路課長】 済みません。まだ、そこまで思いを十分至らせていないところではありますが、どうですかね、例えば全国的な目標が設定されているみたいなのは、当然フォローしていくということでしょうか。

【小林委員】 計画の定義の問題だと思いますが、会社が設定される基準等に対するガイドラインを設定するという位置づけはいいと思いますが、それを計画と呼ぶということにはちょっと違和感があります。

【高速道路課長】 基本計画の部分で、目標とか整備方針を決めるような施策というのは、ある程度国としてもフォローしていくことかなと思っていますが、基本計画の中で、あまり目標とかを設定しないようなところは、会社のほうで目標の設定をしていただいて、会社のほうで意思決定をしていただくことかなと思います。

【小林委員】 通常、計画には階層性があり、基本計画、整備計画と順次具体化されていく。上位の計画が下位の計画を通じて具体化されて、それがどう動くかをもって上位の計画が実際機能しているかをフォローをしているわけですよね。だから、安全・安心計画は、広い意味だけでも、事業者が安全・安心計画を実行していることをフォローしていくための計画と考えていいと思います。

【羽藤部会長代理】 それでは、佐々木委員、お願いします。

【佐々木委員】 今回から参加させていただきます、読売新聞の佐々木です。よろしくお願いします。利用者目線の素朴な質問で大変恐縮です。既に論議になっている話かもしれないんですけども、高速道路を使っていると、直接、安全・安心にかかわるかどうかはわからないんですが、渋滞なんかが一番困った問題だかなと思っています。渋滞緩和策、

道路で対策するというのはなかなか難しいのかもしれませんが、構造上の問題で渋滞が発生する地区なんかいろいろあると聞きますし、そういう対策というのは考えられないものなのかなというのが素朴な疑問で、それも含めて、利用者の声、利用者はこういうことを望んでいるというのをここに反映させる仕組みですとか、枠組みというのは設けられているのか、その辺をちょっとお伺いしたいです。

【高速道路課長】 利用者の視点は大変大事だと思いますので、そこをフォローするような仕組みというか、それはぜひ考えていきたいなと思います。具体的には、どうしていくかというところ、まだ踏み切れていませんけれども、国のほうにするのか、会社のほうにするのか、そういったところをこれから考えていきたいなと思います。

【児玉委員】 枠組みを決めて、それから手を打っていこうという基本的な枠組みはできたんだと思いますけれども、ここに登場してくる主体というのは、要するに国と道路会社という形で、役割分担を決めていこうという話なんですけれども、この中で、具体的な提案という中に防災・減災対策というのが入っておりますけれども、防災とか減災とかという話になってくると、実際に災害が起こったときの対応とあって、地方自治体という存在が出てくるんですけれども、そうした地方政府のこの中での位置づけというのはどうなのかなど。要するに、高速道路も多重化していて、4車線化することによって非常に災害に強いものになるという話になっているわけですから、そのあたりで、この計画の中に自治体はどういう形で絡むというか、どういうふうにお考えなのかというのを聞かせてもらいたいと思います。

【高速道路課長】 先ほどの誰のための安全・安心なのかというところと多少関係するかと思うんですけれども、基本方針のポイントの紙の右上の部分で、中ほどの、強靱で信頼性の高いネットワークの構築というところ、これはまさしく地域の安全・安心にかかわるところだと思っています。この計画をつくるときに、自治体さんがどう絡むのか、絡ませていくのかというところは、安全・安心計画の実施計画をつくる際に、例えば今で言いますと、サービスエリアとかパーキングエリアを防災機能の拠点にしていこうというような動きがあります。当然のことながら、これは高速道路会社でそういう検討をする中で、それぞれの地域の防災計画との関係だとかということによって場所を選んだりしているので、その中で地域の意見が反映されるということもあるかと思いますが、今の段階では、自治体の意見を聞いてというところまで、まだ、そこまで考えてはいないところなんですけれども、どういう形で地域の自治体のご意見を取り入れていけるのかというところは、今の実態も

踏まえて考えていきたいなと思っています。

【大串委員】 ご説明ありがとうございました。非常にすっきりしたなと感じたところでございますし、具体の計画のイメージもよくわかるように整理していただいてありがとうございました。

1点、私が思うのは、国がこの計画において、最後のページのところで、一番左にオレンジのものと緑のもので役割分担的なのが書かれているんですけども、どの項目に対しても、国は最低限これだけのことを安全的にかかわりますよという意味では、やはり全般的に書くんじゃないかと。プラス、先ほど、地方整備局も事業者じゃないかという話が出ましたけれども、各事業者が自分たちの上乗せできる部分をここに乗せていくんだというイメージが基本計画なのではないかなと思いました。ですので、国がこう考えるというところはビシッと出していただいて、ただし、具体的に落としていくと、各事情に応じてもっといくところもあれば、届きにくいところもあるみたいところは大事なんじゃないかなというふうに感じた次第でございます。

以上でございます。

【高速道路課長】 大串委員ご指摘のとおりでございます。今もこの表の中にあります、下のほうでかわりが少ないような施策も、当然のことながら、この基本方針の中で一定の基本的な考え方というところは、やはり示していくべきなのかなというふうに思っています。そういうことで今考えているということでございます。

【大串委員】 ありがとうございます。

【太田委員】 5ページ目を見ながら意見を申し述べたいと思います。1年半前の基本方針のときに、こういう計画をつくるべしと我々言ったという点がありますので、しっかりつくっていただくことは大切だと思いますし、どの先生方のご意見も、これはよりよく実効性を上げるためにというご意見だと思います。そういう意味で、私も二、三申し上げたいと思います。

まず1点目は、上位計画があるのかどうか、ちょっと難しいところなんですけども、各省の計画の間の関係をうまく考えていただきたい。インフラ系の話に関しては、社重計画の関係もありましょうし、ソフト的にいうと、交通安全基本計画との関係もありましょう。社重計画にしろ、交通安全基本計画にしろ、次期の計画にいい影響を与えるものをつくり上げればいいかなと思います。そういう意味では、5ページ目の一番下のところに、財源の担保に関わらず計画を掲げるというのは、次の社重計画のときにいい提案ができる

のかなと思っております。その辺のところを目配りしながらやっていただければいいと思います。

それから、幹線道路部会で議論しておりますので、どうしても高速道路に関することに集中するわけですが、自動車を使っている人は、家を出て、一般道を走ってから高速道路に乗るわけで、その中で高速道路だけ取り出してくるということでもいいのかということと、高速道路で実施したことをほかの一般道路にどれぐらい波及させていくかということ意識していただきたいと思います。

具体的話をしますと、具体的な施策を高速道路会社等が策定するということです。幹線道路部会ですので、NEXCO3社かなと思うわけですが、首都高さんとか阪高さんとか、名古屋高速さんは地方道路公社ということになっていきますので、そういうようなところまでも、すぐ波及させるのかどうかを含めて検討いただきたいと思います。

もう一つは、新直轄の話でありまして、高速道路という新直轄無料区間のこともかかわっております。一応資料にも書かれておりますけれども、そういう意味では、具体的施策を作成する主体には、高速道路会社等に加えて地方整備局あるいは国道事務所も含まれるのではないかと思います。

重要物流道路で地域高規格道路の話を動かそうというのは、社重計画に関わると思いますから、そういう意味では、地域高規格道路が高速道路なのかどうかというのはいろいろ議論があるかと思いますけれども、後々、そちらのほうにも使えるような施策が含まれていければいいと思っております。

また、余分な話かもしれませんが、新直轄、新直轄と呼んでいますが、2003年の高速自動車国道法の改正で制度が導入されて、もう15年もかかって、いつまでも新しいだろうと思っております。

【家田委員】 新幹線みたいなもん。

【太田委員】 新幹線みたいなもので、少なくとも、直轄高速とか、何か内容を正確に表すような、そういう名前に変えたほうがいいかなと。通常の一般国道の直轄国道に対して新直轄ですけど、高速道路の話なので、直轄高速とか何か……。

【家田委員】 田舎高速だ。

【太田委員】 田舎高速、ひどいなという感じがしますけど。高速道路全体の構成の中から、もしより適切なネーミングがあるとするならば、そろそろ考えてもいいかな。最後は、ちょっと思いつきです。

【羽藤部会長代理】 では、高速道路課長、お願いします。

【高速道路課長】 1点目は、上意計画との関係ということで、この安全・安心計画を策定した暁には、当然、社会資本整備重点計画だとか、国の安全・安心基本計画だとか、そういったところに反映をしていくということだと思いますし、あと、災害とかという面でいうと、国土強靱化とか、そういった計画も、今3カ年計画ですけれども、その後どうしていくのかという議論にもつながっていくのかなと思っていますので、そういった意味で、財源に縛られるということではなくて、必要性として、こういう安全計画というのを世の中に出していくべきなのかというふうに思っております。

それとあとは、高速道路と一般道路、これは策定の主体というか、今考えていますのは、高速道路会社さんということで、NEXCO3社さん。当然、都市高速もあるので、首都高速、阪神高速さん、それと本四会社もありますので、そこと、あと無料区間の整備局も含めて、この実施計画を策定していく方向で考えていきたいというふうに思っています。この基本方針の中でも、無料区間も含めて、この安全・安心計画なるものをつくるべしというふうに言っているということからしても、新直轄——新直轄じゃないですね。名前はちょっと考えないといけないと思いますけれども、無料の高速道路の区間も何らかの計画を考えていくのかなというふうに思っております。

以上でございます。

【家田委員】 1つだけ。ここでということじゃないんだけど、2つ申し上げたいんですけど、1つは、いやしくも安全という言葉を使うわけだから、やっぱりレポートに緊迫感とストレートに打ち出す打ち出し感がないと、また同じことを言っているという感覚、どっかで言っているよ、まとめただけだろうという感じじゃ、しょうがないんですよね。そうすると、いろんなことを言っているんだけど、この中で特にすぐにでも着手して、できる限り短い期間で達成するという種類のものをアイデンティファイしたほうがいいはずで、それは緊急課題であると。それについては、いついつまでに何々を全滅するとか、そのくらいの物言いをしないと、出したって国民は見やしないですからね、こんなものってなっちゃったらいけないので、ぜひ緊迫感のある表現をお願いしたい。タイトルから、それからものの出し方から、これが1点です。

もう一つは、ここの中ではまず無理だと思っているんですけども、大変にいろんな方のご尽力、あるいは国交省自身の努力かもしれませんが、災害に対する取り組みについては、国土強靱化というのはキーワード、国民的にはほぼ受け入れられているからこそ、比

較的大きな予算がつくようにもなったわけで、柱としては、災害、防災、減災のほうはいつているねという感じがするんですよ。だけど、もう一つ、国土交通省として2つ山を上げろと言ったら、もう一つはどう考えても人工物ですよ。つまり、インフラのメンテナンス。しかも、メンテナンスをただそのまま維持しているんじゃ、しょうがないのであって、グレードも上げながら維持すると。じゃなきゃ、ほかの国はグレードを上げていつているんですから、うちは相対的に落ちていつちゃうから。国際競争確保のためにも、グレードを上げることも込みにして維持になると思うんですよ。だけど、この後者については、笹子以来、いろんな検討がされてきたけども、国民的パワーのもとにガーンといくぞとまで、なかなかいけてないですよ。だから、ぜひそれを狙うべきだと思うんですよ。

そのときに、少々長くなって申しわけないんだけど、あるところでインフラのメンテナンスの雑誌の特集をやる関係で「America in Ruins」をもう1回読み返してみると、あの本の中のほとんどのパートは「財源を確保すべし」に尽きているんですよ。ほんとうに。と思うと、この幹線道路部会で検討すべきは、高速道路だけじゃありませんけども、高速道路について言えば、メンテナンス、あるいはグレードアップ、進化のための財源を確保すべきであって、それには有料を、新規建設のためとか、切り離して、メンテナンスは有料、使う限りはずっととると言って、それを実現しなきゃいけないと思うし、これはやらない限り、無責任ですよ。ほったらかしていると。

もう一つは、しばらく前に普通の道路のほうの特定財源がなくなったわけですけど、維持管理のことを考えたら、それを入れられない限り、特に地方道なんて、絶対に破綻するでしょう。間違いなく。これをほったらかしているのは無責任としか言いようがない。いずれ言われちゃう。だから、この計画もいいんだけど、そっちの話も、つまり維持管理に関する財源確保こそが、実は安全・安心の、人工物に関していえば一丁目一番地であるというのを幹線道路部会、もしくは道路分科会かもしれませんけども、真剣にご検討いただきたいし、可及的速やかに結論を出して前に進めていただきたいというのが、これに付随して申し上げることでございます。

以上です。

【羽藤部会長代理】 どうも家田先生、ありがとうございます。「財源の担保に関わらず、計画を策定」というふうには書かれてあるんですけど、そのところをもう1歩、2歩踏み込んで長期的な安全・安心の確保のためにどこができるかということを考えていくということと、それから、会社、整備局、国というところの関係づくり、そこらさらに

広げて、利用者と自治体との関係づくり、このあたりもさらに深度化して進めていただけたらと思います。

どうぞ、局長。

【道路局長】 済みません。今の家田先生のお話の関連です。今から6年前に、家田先生もあのときいらっしゃいましたけれども、最後の警告ということで、笹子を受けたメンテナンスの取り組みが始まって、法制化されて、5年間のサイクルで点検しようということで、5年が経過して、地方自治体管理のものも含めて、橋梁でいうと70万件もあったんですけども、全部点検が終わりました。その点検の結果、10%については何らかの修繕をしないと数年後には通れないような状況になるという結果もまとまりました。その7万橋余りについて今精査をして、財源がどのぐらいかかるのかというのをまとめています。何兆単位になります。これをどう確保するかというのは最大の課題で、これについては最優先のものとして今後取り組んでいきたいと思っておりますので、引き続きまたいろいろな形でご指導いただきたいと思っております。

【家田委員】 よろしくお願ひします。

【羽藤部会長代理】 どうも局長、ありがとうございました。

それでは、続きまして議題の2つ目のものであります。暫定2車線区間における優先整備区間選定の考え方についてということで、高速道路課長から説明をよろしくお願ひいたします。

【高速道路課長】 資料3でございまして、こちらのほうは、先ほど申し上げた安全・安心計画の中で暫定2車線区間、この中から優先的に4車線化をしていく区間を選んでいくということで今考えております。その考え方について、きょうご意見を賜われればということでございます。

1ページ目でございますけれども、これまで部会の中でこの暫定2車線の区間の選び方についてご意見をいただいております。特に昨年の3月末の財投を投入する区間を選ぶときに多くご意見をいただいているということでございまして、1つ目にありますのは、財投を活用したときの選定基準、防災の面で切り出してきたわけですがけれども、予算制約がある中で一定の基準で選んできたということなんですけど、今後の優先整備区間を選ぶ際には、当然のことながら、一定の考え方をちゃんと整理していくべきではないかという話。

それと2つ目は、これまでの優先順位の考え方ということで、後ほどまたご説明しますがけれども、これまでは、財投のときは防災の観点で、ネットワークが切れないということ

で、ネットワークの代替性という観点で選んできていたわけですが、それ以前は、渋滞が発生しているとか、あるいは事故が多いというような課題が多いところを選んできたということです。ですので、これまでの渋滞、事故といったような観点も当然考えていく必要があるだろうというのが2つ目でございます。

3つ目は、渋滞、事故、代替性など複数の観点がある中で、1つだけの指標をもって順位をつくるというのはなかなか難しい部分もあるのではないかとということと、その次は、財源の関係どう考えていくのか、会社の意見も聞くべきであるというようなご意見、それと役割分担として国で考えること、あるいは現地レベルで考えることを分けておいたほうがいいのではないかとご意見をいただいたということでございます。

次のページでございますけれども、4車線化の選定の考え方ということで、平成21年から平成31年まで、これまで5回ほど4車線化の区間を、これは事業化をする段階でありますけれども、部会等でご議論をいただいてきているということございまして、そのときどういう考え方で選んできているのかということ整理したものでございます。平成21年度から30年度まで、30年度の新規事業化に当たっては、右側に解消すべき課題の観点と書いてありますけれども、渋滞が多く発生するだとか、あるいは事故が多いだとかという観点、あるいは速度の低下が著しいとか、そういったいわば時間信頼性の確保の観点だとか、事故防止の観点で箇所を選んできたということでありまして、今年から財投を投入した箇所については、緊急点検として、土砂災害の危険性が高い箇所の中で、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、ネットワークの代替性の確保の観点も入れて箇所を選定したということでございます。

次のページでございますけど、こうした経緯を踏まえると、前回は、太田先生からでありましたけれども、これまでの選定の考え方との整合性も必要というようなご意見も踏まえますと、整備区間の選定の考え方、一番下のところにありますけれども、区間の考え方としては、解決すべき課題として、大きく言えば3つ、時間信頼性の確保の観点、事故防止の観点、ネットワークの代替性の確保の観点、これらの観点を具体的に指標化して優先整備区間を選んでいってはどうかということでございます。

4ページに具体的な、まだイメージの段階でありますけれども、お示しをしてありまして、解消すべき課題として、①、②、③ということで時間信頼性、事故防止、ネットワークの代替性、それぞれごとに、2つ目の箱にありますけれども、具体的な指標を設定して、一番下の評価のイメージというところがありますけれども、インターチェンジの区間ごと

に、この指標の数字というのは具体的に数字が出てきていますから、これを課題の大きいところ、小さいところ、例えば課題の一番大きいところはA、B、C、Dというふうに、課題の大小で区間についてグループ分けをしていくということをしていってはどうかということ。例えば時間信頼性の確保ということで、1つでも各観点の指標の中で一番課題が大きいグループに入っているようなところは、この区間は①の時間信頼性の確保の観点では課題がある区間だねというマーキングをし、じゃ、事故防止の観点ではどうだろうかということ、例えばその指標について、1つでも課題があるような、Aがついているようなところは、②の観点では課題があるという形で選んでくると。③についても、そういう目で見ると、課題がある区間を選んできるといって設定をしてはどうかということ。ただ、①、②、③というのを、どれが大事かというのは、選んでいく段階ではなかなか難しいので、まずは、それぞれの観点で課題のある区間を優先整備区間として、この中期的な整備方針では、安全・安心計画の中で選んでおいて、つまり優先整備区間のグループと、そうでないグループを分けておくということをやっておくというふうに思っています。

実際、どの区間を選んできるといえるのかということについては、それぞれの事業化のタイミングで予算の規模であるとか、どの政策課題から選んでいくのかという観点とか、当然、会社のご意見もあるかと思えます。そういった観点で事業化の段階で選んでいくというふうにしていってはどうかというふうに考えているところでございます。

説明は以上でございます。

【羽藤部会長代理】 山本課長、どうもありがとうございました。いかがでしょうか。

【家田委員】 ご苦労されますよね。ジェネラルに書いているときには指標だなと思うんだけど、具体的に何をやるんだとなった途端に、それってうちと違和感があるよねと、ローカルで話が違うから。実は、これは言うほど楽じゃない。でも、山本課長がご説明されたのは、わりと妥当な線じゃないかと僕は思います。このグループの中では、この辺が候補になるよねとか、次のグループはこうだねと。さらにそれを総合判断すると、某会社の何とか支社の管内では、それを1、2、3全部頭に入れると、やっぱりこれとこれとこれじゃないかと思えますよみたいな、総合判断というのが、技術的なものでいいと思うんですけども、つけていただくと。それは当然、いろいろ議論をして決めていけばいいんだけど、例えば最後の代替性確保といっても、どんな災害を想定しているのかとか、その発生頻度はどのくらいだとか、近所にでっかい町があるかどうかで、随分意味が違うじゃな

いですか。だから、どこどこがネットワーク的に結節しているからくらいなことで決めることにもなかなかいかないよね。だから、ぜひ総合評価、総合判断というキーワードをどこかに入れておくと、実際の実情を、しかもローカルの実情を反映しながらできるし、そして、それをまた総合的にさらに判断する場が霞が関であっていいと思いますけど、そういうふうと思います。

以上です。

【羽藤部会長代理】 ほか、いかがでしょうか。太田先生、お願いします。

【太田委員】 先ほど、これまでの考え方というので一覧表を出していただいて、国幹部会と事業評価部会で、半々ぐらいでやっているなど思いました。最後の話は、どちらかというと事業評価部会で議論することなのかなという気もしました。

事業評価部会のほうにも参加させていただいて思うことが、最終目標が曖昧な中で、今これだけ予算があるなら、どういうふうを選びましょうかというようにして事業評価を行っている感じがします。1万4,000キロつくと決まっているにもかかわらず、民営化以降は、それまで年間200キロずつぐらい開通していたのがペースダウンして年間100キロずつぐらいしか開通しなくなっているわけですよ。本来、1万4,000キロをこのぐらいまでにつくるのだよという目標があって、その目標に向かって毎年このぐらいやらなければいけませんよというのが、本来の計画です。そして、その中で事業の選定を順番にやるというのが筋のような気がします。ところが、1個1個、ピースミールにこうやって、この事業を今やったほうがいだろうから評価しましょうと、こういう構造になっているわけですね。そのこと自体は、高速道路政策としてのバックボーンが非常に弱い感じがするのです。それをきょうのお話に当てはめると、暫定2車線というのは、そもそもが本来あるべき姿ではないのであって、これは全部解消すべきであると考えているのか、何となく、2005年にあんなことかあったものだから、一生懸命頑張って、財投のほうでうまくお金が出てきたから、お金が出ている範囲だけで少しだけやります、だから事業評価で候補の中から選ばなければいけませんというやり方でいいのか。つまり国幹部会としたら、もう少し暫定2車線に対する考え方をしっかり出したほうがいいと思います。もちろん、これまでの蓄積で、こんな効果がありますとか、事業評価の観点からこういうのがありますよというのが、かなり整理されてきたので、4車化することの必要性はかなりわかりやすくなっているとは思っています。だけど、ここらあたりで、そもそもこの問題は何だったのかということの切り込んでいかないと、本質的な展望が出てこない気がします。

財投のやり方を使っても、高速のお金はおそらく出てこないだろうと考えると、もう一歩進んで、料金を少し上げさせていただくかわりに、安全・安心も含めて、いろいろな形で利用者の皆さんに還元するから負担をお願いしますとか、今のところ、償還期限はNEXCOは2060年になっていますけど、それをどうするかとか、財源負担問題を考えながら、本来、高速道路政策としてどっちのほうにいきたいのかということをそろそろ議論したほうがいいのではなかろうかと思います。

【羽藤部会長代理】 では、課長、お願いします。

【高速道路課長】 暫定2車は、先生方もご案内のとおり、国際的に見ても日本ぐらいなので、これは、いずれは——いずれはというか、できるかぎりこれは解消していかないといけないということだと思いますけど、そのために財源をどうしていくかということが一番大きい課題になるわけございまして、今年の財投で大体キロ50億ぐらいかかっていますので、有料道路の区間だけでも1,600キロあるということを考えると、掛け算すると8兆円ぐらいの投資が必要になるということになります。当然そこは今の償還計画に入っていないので、先ほど財源の制約なく計画を考えていきたいということを申し上げましたけれども、当然、財源の議論もあわせて、並行して考えていかないといけないんだろうというふうに思っています。ですから、この安全・安心計画をつくった段階では、まだ財源がこうだと言えないのかもしれないですけども、財源に課題ありというぐらいは、少なくとも言わないといけないのかなということでは思っているところでございます。

【羽藤部会長代理】 ありがとうございます。ほかはいかがでしょう。

【児玉委員】 先ほど安全・安心計画のところで、地方自治体の貢献をどう位置づけるのかという話をしたんですけども、財源の問題についてもそういう感じがして、災害等への対応という意味で、自治体の役割も大きいと思うんですけども、財源という点でいうと、国のプライマリーバランスというのは逃げ水のように毎年先送りされていて、いつになるのかよくわからないんですけども、地方のプライマリーバランスは、数年前から黒字になっているんですね。かなり近年、積み上がっている。将来の防災等々に備えて基金を積み上げておくという、理屈はわかると思うんですけども、そういうお金があるんだったら、それを使って将来の防災のために役立てるという発想があってもいいのかなという意味で、4車線化についても、地方の財政的な貢献というのを、家田先生が先ほどおっしゃられた総合判断というような感じの中に埋め込んでいくといいのかなというふうに思った次第です。意見です。

【羽藤部会長代理】 ほか、何かございますでしょうか。

【大串委員】 今、無料区間の高速道路を含めて、4車線化していく中でどれぐらいの資金が、高速道路のここここが必要でということは、多分、試算的に出ていると思うんですね。それは有料化していくということが一番大事でしょうし、4車線化していくに当たっても、どういう条件かというのは出していらっしゃるんだと思うんですけれども、もう少しいろいろなところからのお金を集めるということ、先ほど児玉先生もおっしゃっていますし、太田先生もおっしゃいますけれども、ない財源をどうしていくか。国から出してもらえない分、どう手当していくかということと、規格を少し、セカンド水準というんでしょうか、全く同じレベルで整備するのではなくて、「値段は変わらないけれども、ここは4車線化しますと。ただし、水準はレベル2ですよ」みたいな、そういう作り方があってもいいんじゃないかなみたいなところを含めて、ぜひご検討ください。

【羽藤部会長代理】 ほかは、よろしいですか。

【家田委員】 ちょっとつけ加えていいですか。太田先生が大変に核心をつくところをおっしゃっていただいているので、一言つけ加えさせていただくんですけども、要するにそういうことが問われる時期なんだということだと思えますよ。つまり、太田先生も、それも議論しなさいという意味でおっしゃっているんだと思いますけど、1万4,000キロを決めて、随分時間たっているんだけど、あのままでいいんですかと。つまり自動車の性能も全然変わっているし、ICTも変わっているし。そういう中で、道路自身もいろいろな経験を積んできた中で、料金に対するものの考え方も随分、まともになってきましたよね。失礼ながら。そういう中で、環境が変わっている中で、一体これからネットワークというのは、どのくらい、どんなものが要求されるのか、あるいは道路はどんなものであるべきなのかという議論とか、それから、いろんな事情で、2車線で作ってきちゃったけど、本来の姿じゃないわけであって、そのグレードを上げると。最低限、そのぐらいはやるべきだと思うけど、すごい延長なので、そう簡単にはいかないですね。それから、持っているものを壊さないように維持管理しなきゃいけない。これでどこに価値を、どういうバランスで価値を思うかで、やるべきことは違うじゃないですか。そこのところを問い直さなきゃいけないというのが、太田先生、おっしゃりたいところじゃないかと思うので、この優先順位の議論の中ではまる話ではないので、また別に、だけど、そういうオープンな議論をすべき時期だというのは、僕もほんとうに同感ですね。

以上、ちょっと加えておきました。

【羽藤部会長代理】 ほかは、よろしいですか。

【太田委員】 道路特定財源がなくなって、いわゆる従来型の5カ年計画がなくなって、道路の長期計画という概念が今ないですね。もちろん国土グランドデザインとか、そういうものはあるのだけれども、この中で道路政策として、例えば2030年とか2040年ぐらい、どのぐらいの目標を立てるのかとか、もちろんいろんな技術の状況も変わっていますので、そういう検討は始めたほうがいいと思います。

【羽藤部会長代理】 よろしいですか。どうもありがとうございます。

【小林委員】 一言だけ。先ほどの安全・安心計画もそうですが、施設計画の議論ですよ。やはり、より上位の計画がほしい、あるいは地方自治体との意見をどう入れていくかどうか、この辺も含めて、長期計画が策定されるのが理想的ですよ。

【羽藤部会長代理】 どうも小林先生、ありがとうございました。2040年とか2050年の話も出ましたし、あるいは自動運転とか連結の話を考えますと、4車線ないと間違いなく運用はできないわけですので、改めて時間の計画と申しますか、そういう少し新しい視点であるべき論を議論していくとともに、ハザードとか区間のとり方といったような細かなところもおそらく重要にはなってくると思いますので、両側面からさらにご検討いただけたらと思いました。

それでは、議論、大体終わりましたので、戻したいと思います。

【総務課長】 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、ご同意いただいた上で公開したいと思います。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。本日の会議資料につきましては、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。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —