

### 第3回 高速道路のあり方検討有識者委員会 議事録

日時：平成23年5月19日（木）

【道路局次長】 それでは本日は大変お忙しい中、また早朝よりお集まり頂きまして大変ありがとうございます。定刻になりましたので、ただ今から第3回高速道路のあり方検討有識者委員会を開催いたします。早速でございますけれども、まず、お手元の資料の確認からさせて頂きたいと思えます。上から「配席図」、「議事次第」とありまして、資料1は「委員名簿」、資料2は和歌山県知事様からの「高速道路のあり方について」の資料、資料3は岐阜県知事様からの「岐阜県における高速道路の課題について」の資料、資料4は「最近の高速道路関係の状況」でございます。よろしゅうございますでしょうか。本日は、前回に引き続きまして、地方公共団体の首長様からお話を頂くということでありまして、和歌山県の仁坂吉伸知事様、岐阜県の古田肇知事様にお越し頂いております。どうぞよろしくお願ひいたします。なお、ご都合によりまして、仁坂知事におかれましては9時45分頃、古田知事におかれましては10時過ぎにご退席の予定でございます。なお、国会が開かれていますため、大臣におきましては、9時45分頃に退出させて頂く予定でございます。その他の者につきましても、国会関係で退席させて頂く者がございますので、どうぞご了承願ひます。それでは、報道関係の皆様方につきましては、冒頭の頭撮りまでとなっておりますので、ご退席願ひます。

それでは、以後の議事の進行は座長にお願ひしたいと思えます。よろしくお願ひします。

【座長】 おはようございます。議事を進めさせて頂きます。今回は和歌山県知事からのヒアリング、岐阜県知事からのヒアリング、そして最近の高速道路関係の状況についての3点でございます。和歌山、岐阜というのは、我々がものを考える上でいかに重要であるかということをお話を頂きたいと思えます。よろしくお願ひします。我々が知るべきことをしっかり積み上げてものを語ろうということでこういう形にしておりますので、まず、両知事よりお話を頂きまして、その後委員の皆様の方から質問して頂きたいと思えます。それでは早速ですが、仁坂和歌山県知事にお話をお願ひしたいと思えます。よろしくお願ひします。

【和歌山県知事】 仁坂でございます。座って説明させて頂きます。こういう機会を与えて頂いてまことにありがとうございます。和歌山県の道路事情、特に高速道路事情が辛いものですから、いつも苦勞して泣いております。こういう場で、ただのお願ひをしてもしょうがないので、お願ひをするからにはやはり日本として認めていいという話を申し上げたいと思えます。

まず1ページ2ページですが、高速道路は、国際競争の源泉になっていると考えております。ライバル国と日本がどのくらい国土をちゃんと使えるか、という観点からすると、日本の高速道路はかなり遅れをとっているなと思えます。我々子どものころからドイツのアウトバーンと言っていたんですが、ヨーロッパの諸国はそれにふさわしいようにどんどんキャッチアップしてございまして、日本は少し遅れているのではないかなと。1ページは高速道路、2ページはイタリアでいうとスーパーストラダというようなものですが、四車線のちゃんとした道、自動車専用道路みたいなものがあるところを書いたものでございます。それを見ても、既存状況についてはずいぶん

と違いがある。

それから、伸びを考えますと、3 ページですが、中国の伸びはすごい。日本は伸びていないということです。もっと面白いのが4 ページでございます、左に表があります。そして1990年くらいから面白いので見てみますと、中国の高速道路がその当時500kmくらいだったんですけど、その後50,000km。前のページでわかりますとおり、今は60,000kmを超えております。で、100倍以上。そのときに、日本はドイツなどを見ながら、まだなかなかできてないな、ということで約5,000kmの時代、ドイツが約9,000kmの時代であります。その後どうなったかというのを2007年と1990年で見ますと、中国はともかくとしてドイツやフランスも絶対枠で比べて、遅れていたはずの日本がそれほど勝っていない。むしろ負けている。だから変化率じゃなくて変化量でも負けているというのは、これはやはり遅れをとっているなと思うわけでありまして。

では、日本の中でどんなふうに高速道路ができてきたかというところと5ページでございますが、高速道路は大都市と、阪神高速とか首都高速なども含めまして高速道路と言っておりますが、大都市と大都市を結ぶ幹線からどんどん進められてきた。いわば国土軸だと思います。左上から右下にかけて見ていくと、まだ今でもずいぶん遅れているところがあって、紀伊半島とか山陰とか、東北の日本海側とか、ずいぶん空白地帯が残っているということだと思います。

6 ページを見ますと、これは私が文句を言っているわけではありませんが、和歌山県への高速道路への投資額は、全国の0.69%達成されています。すなわち、後回しになってきたということだと思います。14,000kmベースでいうと今まで以上に和歌山県が残っていて、全国では今までの投資額よりも未投資額の方が当然少ないですが、和歌山県に関してはもしこれが達成されるとすると、ずいぶんまわってくる。これは順番の問題だと思っておりますから、何もけしからんなんて全く思っておりません。それで日本が進んできたところもあるので、ただ途中でやめるのはどうか、というのを申し上げたいだけです。右のところは昭和30年代はとれなかったのが昭和40年からにしましたが、大都市にどれだけ道路投資が、これは高速道路だけではありません、集中したかということですが、東京都は10%強くらいの人口比ですが、昭和40年、もう東京オリンピックが過ぎた後ですが、それでも15%くらいの道路投資を集中させている。和歌山県は面積の割に人口の少ないところで、山あり谷ありで結構大変ですが、それでも相対的に人口比と同じかマイナスくらいで、ようやく増えてきたなと思ってきたときに大政策転換があって、もう見捨てられるということになると、これはやはり困るなと思っております。

現に高速道路がどういう結果を及ぼすかというところ、これは一言で言うと「チャンス」だと思います。7 ページの右側ですが、高速道路の真上に、あるいはICの周辺に工業立地がどんどん進んでいるのがよくわかります。それから左側ですが、高速道路が空白地帯になっているところ、上に表がありますが、人口減少のワースト地域にピタリと合っています。つまり高速道路がない、そうすると工業立地が進まない、あるいは観光があまりぱっとしない。それで人口がどんどん減っていく、むしろそういう点がすごく大きかったんじゃないかと思うわけでありまして。

それからB/C、これは国交省の若干の批判になりますが、B/Cがとても限定されていて、しかも動学的な分析がされていないのでは、と私は思います。限定されているというのは、便益が限定されていて、例えば今回の命の道、大規模地震、あるいは救急医療、そういうものが配慮されていない。それから右の方では、高速道路ができると田舎の方はわーっと人や車が来ます。けれども現在の車を基にして判定しているからあまりBが増えません。その結果、田舎の道はい

らないということになるんですが、これらは明らかに数学的に考えても間違いです。ところが、大都市周辺でこれをやりますと逆になります。すなわち初めから交通量があるところは高速道路に代替するだけです。だからそんなに交通量は増えません。従って甘く見通しを立てるとこれが逆になるわけです。

9 ページは和歌山県ではこのような高速道路の整備状況になっておりまして、まだまだちゃんと四車線でできているところはほんの少ししかありません。その中で今回の津波を見ても、高速道路が一周していないと大変なことになるなど。11 ページを見て頂きますと、津波が来たとき、和歌山県は東南海・南海地震に怯えておりますが、これが来たときに実は和歌山県の今の動脈は海岸沿いにある国道 42 号だけです。これがバシバシと切れてしまいます。実は津波なんてものすごいのが来なくても、11 ページの上、大波が来た時、これでもう和歌山県は止まってしまいます。これでどうしているかということ、高速道路はやはり一周が欲しいということと、裏の内陸側にちゃんとしたネットワークを二級国道で造ろうというのが、和歌山県の今の政策になっています。しかしまだまだでございます。特に申本というところは地震が起こりますと 6 分で津波が来てしまいます。その真ん中を国道 42 号が通っていますので全くアウトになる。東北は真ん中に東北自動車道があって、そこから内陸にくしの菌型に道が通っていましたからまだ復旧は早かったと思いますが、和歌山県では、どうなることやらと思います。

13 ページは四車化の話でございます。左の図は和歌山県の関係する地域の交通量、一車線の高速道路の交通量のベスト 10 でございます。左の二つについてはこの 21 日に解消される予定でございますが、後のところはまだまだトップに近いところに並んでいます。

それから 14 ページにいきますと、実は対面の高速道路で交通量の多いところはものすごく事故が多いわけです。それで当たり前の話ですが、ちょっと対向車線で振れたりすると、対向車線に飛び出てきますからあっという間に人が死んでしまいます。というわけでこれは全部とは申しませんが、交通量がある程度多いところはきちんと国でやって欲しいと思います。

ところが、前政権の時にお金が付いたのですがそれが実行されておられません。むしろ実は和歌山県と長崎県だけバツになりました。これは絶対におかしいと思っているのが 15 ページの表でございます。交通量の少ないところからバツにするのならともかく、交通量のかなり多いところをバツにするのはどういうことだというのが科学的に明らかではないか、というのが 15 ページでございます。

それから 16 ページはちょっとお楽しみですが。関西でみんな、こんなものはネットワークですから、ほかの県にあるインフラでもお互いに運動しよう、例えば我々も北陸新幹線をお願いねということをやって、その代わり紀伊半島一周の高速道路を福井県知事もやってねと、こういうことを今申し合わせていて、これがグランドデザインです。こういうふうにできるといいなということでございます。

料金の話を若干だけ申し上げます。17 ページが私どもの意見の集約でございます。左のところですが、ドイツはトラックしかありませんので本当はこんなに大きくないはずなんですが、全体として日本の高速道路料金は高いと思います。高速道路がないのが一番いけないけれども、料金が高いのもいかならうと。だけどそれをゼロにする必要はないので、堂々とフェアに競争できる水準であつたらいいのではないかとというのが私どもの意見でございます。そのときに今、有料の高速道路、会社がやっている従来型のものと、それから右の無料の高速道路、新直轄、直轄

でやっているところがあります。右は無料、左は有料、なんとなくおかしいわけです。これは和歌山県にとっては非常に不利なことを申し上げています。和歌山県に今後やってくれそうところは、直轄、新直轄になります。そうすると和歌山県だけ無料になりそうところを、あえて違うことを言っております。だけど、やはり日本の国のためには全部統一してやったほうが本当はフェアじゃないかと。

それから高速道路の新たな料金割引の話があります。これを見て、大都市の部分は別、阪神高速は別と言われたものですから、実は和歌山県はその二つの阪神高速と大都市の高速道路の向こう側に存在する。それを通算してくれないものですから、大都市の中を走っている時はしょうがないとしても、その向こう側も通算してくれないわけです。そうすると、和歌山県だけ全国から切り離されているというものすごいことになります。また、無料化社会実験について、こういうことをいくら実験とはいえ、社会を相手に実験することはとんでもないことと思っておりますが、結果的にはどうなったかという、関西にはいくつかの温泉地があります。無料の実験の近くにあったものはすごく流行りました。白浜は100でありましたが、100というのはいろんな努力をして本当は増えるところ、だいが客をとられたと考えていただきたいと思っております。白浜はパンダ8匹もいるものですから。

それから、料金施策をやるのであればほかのことも同時に配慮しなくてははいけない。JRもそうですが、南海フェリーというのがあります。徳島と和歌山を結んでおります。これは上限制により、淡路島を経由してぐるっと周る、それは時間も多少かかり、ガソリンもたくさん使いますが、それの方が安くなったわけです。その結果どうなったかという南海フェリーの乗客が25%減ってしまいました。国に言いに行きましたが、全く反応してくださらなかったもので、徳島県と相談して、この会社を潰してしまったらどうしようもない、緊急避難だということで、ある期間中だけ我々で同じような補助をしました。自分達のお金で。その結果、今度は51%増えてしまいました。その後我々支援を止めまして、その効果は残っているのですが、やはり16%ぐらいまた減ったということになります。従ってどのくらいまで料金を下げたときに、どのくらいまで国がほかの外部経済の責任を持つのかと、そういうことはちゃんと議論をしていただいた方がいいのではないかと私どもは思います。

20 ページは結論でございます。高速道路は国土の骨格を形成する広域的な社会資本であって、国の責任において最後まで整備すべきである。でないと国全体として使えない。明治の国家で言えば、国防まで絡んだ話だと思っております。もう終わりというのはあまりにもひどいのではないかなと。それはなぜかという、それぞれの地域の人々にチャンスを与えるものであり、チャンスも奪われるということが一番の悲劇だと私は思います。そういう意味でミッシングリンクは早く結合してもらいたい。それから新しく怖くなってきたのは、東南海・南海地震、津波災害で、我々は海岸線を通る一本の動脈しか持っておりません。そうすると地震が絶対来ないような高台に、高速道路が通っているか通っていないかで全然違います。それから経済活動、救急医療などがあります。日本で今一番渋滞しているところを中心にして早急に四車線化を行っていただきたい。

それから料金の話は、道路ネットワークの早期完成、これはやはり無くしてはいけない目標だと思います。そのためには稼がなければならぬ部分もある。だけど一方では国際競争力の観点からどのくらいまで耐えられるか、ということも同時に考えて、合理的な高速道路料金を設定して、それはフェアにやってもらいたい。ちよろちよろではなくて、一律にフェアに堂々とやって

もらいたいと思います。そのときに地域間の公平性、あるいは他の公共機関との影響を十分に考えて、それで、全てのところにバランス良く考えていただきたいと思います。

それからこれはおまけでございます。私が知事に就任したのは4年前ですが、泣いてばかりではなく、やはり国に認めていただけるような政策って何だろうか、ということを念頭に置いて和歌山の道路政策を考えようということで、今申し上げましたことの原点が詰まっております。役人が先生方の意向に反して適当にまとめることはあってはいけないので、先生方に自分の意見を全部書いてもらいました、それを集約したものでございます。集約したものは中の方にあります。以上でございます。ありがとうございました。

【座長】 どうもありがとうございました。それでは続きまして、古田岐阜県知事よろしくお願いたします。

【岐阜県知事】 岐阜県知事の古田でございます。よろしくお願いたします。貴重な機会を頂戴しまして御礼申し上げる次第です。仁坂知事から大所高所含めてお話がございましたので、私どもとしてはややセルフイッシュなお話をしたいと思います。いずれにしても、岐阜県から見ましても、高速道路というのは、地域力、国力の基礎であるということを考えるところでございます。1ページに一応申し上げたいことの骨格が書いてございます。2ページでございますが、中部圏のネットワーク、ご存じだと思いますが、私どもにとりましては、近年革命的な、劇的な変化を及ぼしたのは、この東海環状自動車道の東回りでございまして、美濃が尾張を介さないで、美濃と三河が直通で繋がったと、1時間で繋がったということで、この辺は地域の方々にとりましても、またトヨタ自動車の方々にとりましても、これは劇的な意識の変化でございました。で、今西回りがミッシングリンクということで点線で書いてございます。これは平成17年の3月でございます、万博と相まって、企業誘致等、劇的な変化がございました。また後で申し上げます。それから南北に東海北陸自動車道がございまして、平成20年の7月に飛騨トンネルが抜けまして、貫通いたしたわけがございまして、日本海と太平洋が日本の真ん真ん中で繋がったということでございます。ある方が、これで表日本も裏日本も無くなったと、ひとつだと、こういうふうにおっしゃっておられますし、これによって、名古屋港、四日市港、それから伏木富山港が繋がったと。それから小松空港、富山空港、中部国際空港が事実上繋がったと、こういうことになるわけがございまして、真ん中の関ICのあたりでございまして、これ東海環状と東海北陸の重なるあたりでございまして、まさに日本の真ん真ん中の物流拠点としての意義が非常に高まっておるということでございます。それから、東西にピンク色の点線でありますのが、中部縦貫自動車道でございまして、松本から福井までということですが、今少しずつ進んでおるということでございますが、これが繋がりますと、長野、岐阜、福井と東西に繋がるということに加えて、富山、岐阜、長野、新潟と、この回遊の道ができる。それから、岐阜、富山、石川、福井と、これまたこの回遊の道ができるということで、いろいろな意義が生じてくるのではないかというふうに思っております。それでは、まず論点の1として、高速道路ネットワークの活用と申しますか、どんなことが起こったか。まず平成17年3月、東海環状東回りの開通に伴いまして、工場立地件数が、下の棒グラフにありますように約4倍ということで急増いたしております。ほぼ空いておりました、美濃テクノパーク、関テクノハイランド、グリーンテクノみたけ、こちら辺りが平成17年、

あるいは平成18年の前半で、ただの野原がですね、一気に完売をしたということでございますし、その後も、土岐アクアシルヴァ、瑞浪クリエイション・パークと、着々と進んでおると。ただリーマンショックで今ちょっと引っ込んでおりますので、再度いま反転・攻勢ということでございます。4ページは観光でございますが、沿線に高速道路から直接乗り入れ可能な観光施設がいくつかございますがそれぞれに観光客が急増いたしております。それから5ページでございますが、北陸と中京圏、あるいは岐阜・名古屋圏がこのようにですね、北陸から名古屋に向かう方も、19年比で30%、30万人増、それから、中京圏から石川県も同様でございます、まさに中部圏内の交流の活発化と言いますか、表日本・裏日本が無くなったということが伺えるわけでございます。それから6ページでございますが、インバウンド、例えばシンガポールの訪日最大手で「PRIME TRAVEL 社」がございまして、最近出されました代表的な旅行商品は、高速道路を利用した中部圏のドライブコースでありまして、「Fly And Drive」と言います、お客さんがレンタカーを借りて、高速道路を経て、観光地を巡るというプランでございまして、これが大人気でございます。まあ右の方にコメントが書いてございますが、大変走りやすい、醍醐味があるという反面、対面交通は危険だ、という声もあるわけでございますが、羽田に入って、それから富士山から飛騨の方に入って白川郷を見て、郡上を見て名古屋から抜けるということでございます。昨年、羽田の新しい滑走路ができましたが、シンガポールー羽田便、クアラルンプールー羽田便の第一便のお客さんは全部この観光客でございました。右の方の、この右下の表を見ていただきますと、タイからの観光客が急増いたしておりますし、それからシンガポールの観光客もこのところ急増いたしておりますし、香港からの観光客も急増いたしておりますが、まさにこの高速道路を使った中部圏というのが新しい観光コースとして、アジアから認知されつつあると。残念ながらこの大震災後はですね、今は冷え込んでおりますので、今挽回を図ろうとしているところでございます。それから平成20年の7月5日に、これ7ページでございますが、東海北陸自動車道が全線開通したわけでございますが、岐阜・富山交流の日というふうに定めまして、ここに書いてございますように様々な交流が始まっておりまして、富山の氷見料理が岐阜の柳ヶ瀬で食べられるということがごく日常茶飯事になりましたし、相互の農業フェスティバルに出品し合おうということで、お互いにですね、交流が進んでおると。あるいは共同観光キャンペーン等々、進んでおるわけでございます。それから8ページでございますが、これ私ども積極的に取り組んでおりますのは、中日本高速道路といろんな面で共同作業をやるということで、第一に防災でございますが、大規模災害発生時の相互協力協定を結んでおりまして、これに沿って、後でまた申し上げますが、下道が、地崩れが起きたり不都合が生じた時に、高速道路を無料で迂回路として利用すると。これは現に生じておりますし、それから高速道路の緊急開口部をですね、緊急車両を自由に出入りできるようにしていくということもやっておりますし、パーキングエリア、あるいは本線を利用して、ドクターヘリ・防災ヘリの離発着ということで、一部事実上実行しておりますが、このシステム化を今検討しておるところでございます。それからサービスエリア・パーキングエリアでの様々な観光・物産あるいはPRキャンペーンを次々とやってきております。それから先ほど申しましたドライブ旅行の場としての高速道路という観点から、様々なキャンペーンをやってきておりまして、例えば、この「うごく!岐阜(生)キャンペーン」というのは、中日本高速とトヨタとJTBと岐阜県が一緒になってやっております。それから一番下でございますが、高速道路ができますと産業廃棄物があちらこちらへ自由に動くわけございまして、中日本高速から廃棄物

の不法投棄に関する情報をいただいております、これらも大変貴重なものでございます。それから今度は災害時の問題でございますが、東海、東南海、南海地震の被害想定、これ9ページでございます。そういったときに10ページでございますが、高速道路は相互に代替路として機能すると。今回の東日本大震災でも同様のことが認識されたと思いますが、こう見てきますと、東海北陸自動車道の北側の二車線を一刻も早く四車線にする必要があると。あるいは東海環状の西側の点線になっておりますミッシングリンクを繋ぐ必要があるということでございます。11ページでございますが、これは典型的な代替活用の例でございますが、平成11年、18年の災害時に迂回路として使わせていただいた。特に右側の事例2の平成18年のケースでは、3ヶ月間、白川郷と五箇山のICの間を無料開放ということで、大変高い評価を地元から頂いております。12ページでございますが、暫定二車線という東海北陸自動車道でございますが、開通と同時に、平成20年から、急速に交通量が増えて参りましたし、渋滞回数も非常に増えてきております。ゴールデンウィークには40キロを超える渋滞があるということでございまして、また13ページでございますが、交通事故件数、あるいは、死傷者数も急増いたしております、こういった意味で、四車線化を是非お願いしたいと考えておるわけでございます。それから14ページでございますが、これは、仁坂知事からの資料にもありましたが、私どもは、この四車線化を巡って、希望と失望を2回ずつ繰り返しております。自民党政権時代に平成21年に四車線化を決めた。民主党政権になってから、一旦凍結をされた。そして財特法の改正案が出て、財源が確保されて、着手を表明された。そして廃案になったということで、そして、この会議に至っておるということですが、やはり、インフラでございますので、骨格基盤として、閣議決定は大変重いものでございまして、行ったり来たりということではなしに、どっしりとした政策展開をお願いしたいというふうに思っているわけでございます。15ページでございますが、自民党時代の考え方は、地元で20億、それから、会社に85億、あとは国負担、あるいは新交付金で賄うということでございましたが、一方右側で、民主党政権になりましてからは、利便増進事業を使って、四車線化をとということでしたが、これまた一番右の形に戻っているということでございます。いずれにしても、自民党案は20億、民主党案は県負担ゼロということで、大変ありがたいと思っておりますが、これに関連して、高速道路の整備と地方財政ということで、ちょっと見て頂きたいわけでございますが、16ページ、岐阜県における道路事業費というのはですね、このような推移を辿っております、平成10年頃から比べますと7割減ということで年々減ってきておるわけでございます。小淵さんが借金王と言っていたのは、この平成10年、11年、12年頃でございますが、こういう状態でございます、17ページに参りますと、私どもは、道路事業費がどんどん減っていく中で、義務的な社会保障関係経費が毎年50億程度増えてきておりました、平成18年に逆転と、これは今後どんどん開いてくるのではないかと、こういう財政事情の中で、道路事業を賄っておると。それから過去の借金の積み重ねで、その返済費たる公債費がようやく平成21年度をピークに下降を辿っておりますが、こんな形で急速に伸びて来ておりました、その結果18ページでございますが、歳出に占める公債費の割合が、18%を21年度超えまして、借金をするのに1円たりとも国の許可があると、こういう起債許可団体になっておりました、全国ではワースト4ということでございます。平成25年には18%を下回るべく努力しようということでございますが、一方今、西回りを着々とやって頂いているわけでございますが、右のものを見て頂きますと、仮に、いろんな方が言っておられる後10年で完成すると、そういうことでやってみますと、このピンクのよう

な財政負担となると。その他に、改築・改良、それから、交通安全のための歩道ということも最低限やっていくということになりますと、ピーク時に 300 億の直轄事業負担金がいるということになります。このお金は今の財政状況では到底考えられない。西回りだけでも、ピーク時にはもたないのではないかと、こういうことでございまして、直轄事業負担金を思い切って軽減して頂きたい。あるいは、四車線化を全額国負担でということをお願いしているのはこういうことでございまして、そして 19 ページでございまして、そういう中で、有料道路事業も早期に導入して頂きたいということでもございまして、東回りでは、3,400 億円の事業費の内の 440 億円が有料道路でございまして、今回 4,400 億ほど見込まれておりますので、500 億円程度はお願いしたいと思っております。これによって、国・県の負担減、そして早期完成に進むのではないかとということで、私どもは、来年国体がございますが、それまでに、コアな部分の開通を目指しております。早急な有料道路事業の導入決定が不可欠であるということでもございます。この財政状況、地方として道路整備がどこまでやれるかということについて、おおよそのイメージはもっていただけたのではないかと、この辺はおそらく、私どもだけではなく、多くの自治体で同様なのではないかというふうに思っております。最後でございまして、無料化につきましては、私どもは安房峠で若干の社会実験がございました。評価は分かれています。続けてほしいということと、あまり感じられないということに分かれていますけれども、右下の棒グラフを見て頂きますと、安房峠道路は 1.7 倍に増えました。並行一般道路は横ばいでございますので、それなりの効果があったということでもございます。私どもとしては、先ほどの仁坂知事と同様でございまして、高速性、安全性、定時性を保っていく上で、どの程度の有料化が必要かということについて、いろいろな地域の状況、あるいは他との競合関係等々を見ながら、バランスのとれた慎重な判断が必要なのではないかと、こんなふうに思っております。岐阜県からは以上でございまして、ありがとうございました。

【座長】 どうもありがとうございました。大島大臣が国会の関係で間もなく退席されますので、まず大臣から一言。

【大島大臣】 貴重な御意見を賜りましてありがとうございました。資料を伺いまして、さすがだなという思いであります。実に微に入り細に入り十分に洗練した資料をご提示賜りましてありがとうございました。和歌山県の資料につきましても、こうなっているのかと、諸外国との高速道路の整備の状況が一目で分かる資料もつけて頂きましたし、その中で、和歌山県の所に至っても、危機管理上からも、ぐるっと回るような形の整備が必要だということもよく分かりました。また、優先順位付けするのにも、もうちょっと冷静な視点で、優先順位を付けて欲しいというの、バックデータもつけて頂いて、そうだなという感じを持ったところであります。この資料を活かしながら、今後この場でも、御検討を賜ると思います。

岐阜県からも、広い視野での説明を賜りましてありがとうございました。確かに、高速道路でこのような形に繋がりますと、日本海と太平洋岸が、ぐるっと経済圏として繋がりますと、非常に有効な形で、この構想の通り進むだろうということ、こんなに高速道路が循環すると、工業団地が売れるのかなと思いましたが、私は、最近工業団地というのは、売れ行きが悪いのではないかと感じておりましたが、こういうふうなルートができると、完売するということが分かりまし

た。私も、日本国内でいるとわからないのですが、なんだかんだ言ってもアメリカの2分の1のGDPを持っておりまして、人口はアメリカの方が2倍ですが、ほぼ同じくらいのものを持っていて、ヨーロッパの方から見ると、大体ドイツ、フランス、イギリスの倍のGDPを持っておりまして、人口は半分ですから、大体同じと言えば同じなのですが、あの国と同じくらいのもので作ることができるんですね本来は。精神的に、どうもヨーロッパからすると、まだ日本は遅れているのではないかと思います。肩を並べるところまで来ておりますから、もっと有効に、この高速道路を利用すればということを感じました。「Fly And Drive」というこの発想も、確かにこのコースは、私も行ってみたいなと思うようなところでして、海外からの観光客の方にとってもいいのではないかと思います。最後の方に地震対策というのがございまして、国土交通省としてもですね、大震災を受けて東日本の方に注目しているのですが、この応急対策・緊急対策、復旧・復興というものの考え方と同時に次に備えなければなりません、このような視点で対策することが必要だということがよく分かりました。高速道路の渋滞というのは、いろいろ悩みは深いのですが、基本的には渋滞を起こさないような形に持ってきながらも、やはり最大限に活用するにはどうしたらいいかのかということを経験していろいろと考える上で大変貴重な資料をいただきました。ありがとうございます、申し訳ないのですが、委員会が10時からありますのでもう少ししたら失礼しますので、よろしくお願ひします。

【座長】45分に大臣と仁坂知事が時間の関係で退席されますので、もし委員の方から知事に質問が、これだけは聞いておきたいということがあれば、ございますか。

【委員】仁坂知事にぜひ伺いたいのですが、例えば近畿地方と中国地方あたりは、比較しますと近畿地方は、おっしゃるとおりネットワークの整備が低いのですよね。ただ人口の集積が相対的に近畿地方は、あの辺、集中しているからこういう結果になったのだと思うのですが、一方で災害に対してのネットワークを整備する観点だともっとニーズがあるというのですよね、紀伊半島は。それで伺うのですけれども、確かにいわゆる高速道路をこういうふうに東回り西回りに整備することは、おおいに防災上効果があることだと思うのですが、一方で災害が起こった後、どのように高速道路が機能を発揮するかというと、暫定2車という高速道路でありますと最も防災上ふさわしい姿かということとそうでもない面もあって、真ん中にセパレートがあって、あるときには向こうに全面的に走りたいといってもそういうものではなくて、大きいのは走りにくいとか、一方で通常時はそんなに交通量があるわけではないから暫定2車でスタートしたって4車になるは極めて先の話だと、あるいはひょっとしたらないかもしれない。だけどいろいろな政治的都合から暫定2車としてやりますよね。つまり、本当は道路の姿形というのは、高速道路だからこんなふうになっている、一般道だからあんなふうになっているということではなくて、こういう地域の特性を考えると防災上からするともう少し高速道路の形とか形式とか規格は、本当はもっと柔軟にして欲しいよとか、制度上高速道路と一般道路というのは、分かれているわけですがけれども、はっきり言えばこの委員会は高速道路のあり方検討委員会だけれども、要は、幹線道路はどうあるべきかという検討会みたいなものですから、ぜひその辺、知事のご意見を伺いたいと思っているのですが、いかがでしょうか。

【委員】関連です。防災関係なのですが、近畿自動車道紀勢線というのは、結構エレベーションの高いところを通っております、津波には安心なのですがけれども、まさかのときに市街地側とのアクセスの問題ですね、それは結構難しい問題がいろいろあるかと思っておりますけれども、その辺について、どのような工夫をされているかということと、先程のお話でありましたようにくしの歯作戦はできない、真ん中がないからその辺についてどのようにお考えか併せてお聞かせ下さい。

【和歌山県知事】まず、あなたの本当の希望を言えと言われれば、それは早く4車線で造って下さいと申し上げたいと思います。ところが国全体のことを考えれば、やはり私はネットワークを早く全国に引いておく方が、和歌山県知事を離れて考えまして、大事だろうなと思いますので、敢えて申し上げます。

それから、災害時にどうなるかという、混乱をしているときは、高速道路は多分緊急用の非常道路になります。逃げるならそこを逃げて逃げて下さいねということになると思います。しばらくした後、その道路が堂々と普通の車両も含めてなんとか物資などを運んで、ということになりますので、やはりちゃんと壊れないものを造っておかなければいけない。でないと、和歌山県は、山があつて、入り江があつて、海縁があつて、そこに人が住んでいて、それが全部ブツブツになると全く通れなくなるというのがあるので、やはり通れるところはちゃんと要るし、非常時は、救急道路として使えるということになると思います。

それからそれだけだといけないので、実は和歌山県独自に工夫をしています。これは和歌山県の内陸側というのは、2級国道のネットワークがあるのです。2級国道はご存じのように、県が主体となって造りなさい、補助金あげますということなのですが、なぜか和歌山県も、道路投資に消極的でなかったはずなのですが、これがブツブツばらばらなんです。つまり、私も全国、趣味の関係でたくさんドライブしていましたが、よその県に行く道路にはランキングがあるのです。ところが和歌山県にはランキングがなく、2級国道がすれ違いきなかつたり、田舎の道が結構よかつたり、結構無茶苦茶なんです。これはいかんということで、それを整える大作業をしています。それでX軸という、とりあえず行けないとしょうがないので、内陸を結ぶ道路を造っている。これがほぼ完成して、今年何月かに完全に完成します。今度は、東北自動車道から津波でやられた沿岸へというのに匹敵する道を、このX軸と高速道路及び国道42号を川筋で結ぶ、川筋ネットワークを造る。これも一部できていたり、できていなかったりするものですから、できていない狭いところを、ちゃんとすれ違いくるようにしておかないと自衛隊の大型車両なんて、すれ違い以前の問題で入れないということになるのです。そういう努力をしております。

それから、実は若干の危惧があるものですから、例えば、高速道路の計画をお願いして、ちょっと変えてもらったりしています。というのは今までは大きな集落、町と言っていいんですが、そこに直接降りていくよりも、割と降り易いところに高速道路のインターを造る設計になっておりました。これから国体を踏まえて27年までやってあげるということで、突貫工事になるすさみという町があります。その町の真ん中で降りないで、峠の上で降りることになったので、もう一つそこに造ってもらえるようお願いをしました。そうすると何らかの形で集落から高速道路に苦勞して上がっていけば、全国としばらくすれば、緊急車両指定が解けた段階では、結ばれる。そうすると少しはマシだなと、このようなことを考えております。

【委員】非常によく事情がわかりました。それでお二方ともですね、お話して下さった中に高速道路が通ることによる企業の立地が進んできてよしいということを伺って、確かにそういうデータもあるんですけども、私が危惧するのは、企業が高速道路のそばに集積をしてやってくるというのは、どこから湧いて出てきたものではなくて、どこから移ってくるものが多いだろうと。そうしたときに私が心配なのは、和歌山県は和歌山県で、和歌山県のどこかからやって来て、高速のそばに張り付く。岐阜県も岐阜県の中からやって来て張り付くというならば、どこかは過疎になってしまう。私はデータがないものですから、もちろん他の県には迷惑な話ですけども、過疎になってしまうわけですから。だからそのようなことで、仮に県内で移ってしまうと、より県内での過疎の格差が広がってしまう、そういう危惧を持っているんです。そういう点に対するご心配とか、それに対しての何らかの対策とか、そういうのがあれば教えて頂きたいのですが。

【岐阜県知事】企業立地は企業独自の判断でありますので、私どもの方から差配するというものではありませんけれど、ご紹介した東海環状のケース、平成17年3月以降ですね、1年ほどの間に急激に増えたというのは、特にトヨタ、あるいは愛知県の方々が岐阜の岩盤の強さと言いますか、高速道路とともにこの地域の岩盤に着目して、もう愛知県の埋立地は満杯なんですね。それで新しい工場をどうしようかという時に、かつ、埋立地のやや柔らかな地盤に対して、固い岩盤に工場があるということで、バックアップ的な事も含めていろいろな事をお考えになって急速に出てきたというのがほとんどでございまして、どこかを閉じてこちらへ来たというケースは、私はあまり聞いていないわけでございます。ただ、他方、今西回りやっておりますけれど、これも豊かな田園の中をきれいな高速道路が走って、すいすいと車が流れて、それでおしまいでは意味がありませんので、どこに降りて何をするのかと、どういう魅力を岐阜県として付加していけるのかということで、沿線の地域の活性化戦略ということをやっておりますけれど、そういう中で立地点としてのアピールもしていこうということですが、平成17年から時代も大分変わってきておりますので、先程おっしゃるようなこともあるいはあるかもしれませんが、少なくとも私どもの経験上は、かなり企業は沿岸地帯の工場と内陸の工場とを戦略的に分けて考えておられるような印象を受けております。

【和歌山県知事】委員がおっしゃった論というのは、あまり現実には起こらない話かと思えます。高速道路に着目して便利だから来るのは、例えば大都市周辺で、ものすごい拡張している企業が、次の工場はどこにしようかと思ったら高速道路で行けるところにしようという事で、いろいろ探して、便利なところに来るといようなイメージだと思うんです。その観点からすると、実は和歌山県はまだ駄目ですから、無茶苦茶苦戦しております。それで聞くも涙語るも涙の物語が沢山あるわけです。知事になってから4年間で20年分位は稼ぎましたが、それでもその何倍か自分でアプローチしたのも、道が駄目だね、道が出来たらねということで断られる話が沢山あるわけです。それから、ちょっと近くに立地している企業がインターの近くにという例も、実はない事もないですが、これは近くに立地している企業は、そこでちゃんとやっているわけですから、別にインターの近くに来なくてもそんなに問題ないわけです。変な話があつて、ある市がインターの近くの自分の工業用地を安売りしたものですから、町の中から移ってしまったという例がある

のですが、普通はそういうことはあまり考えられないと思います。ですから、やはりこの時に移ったことが悪かという、私は国民に等しく、同じ位のチャンスを与えておいて、あとはどっちが良いかというのは経済的に考えてもらいましょうというのが、私は正しいと思います。努力をしていなくて、例えば民心が企業立地にふさわしくない地域は、自ずと見捨てられていきますから。ただ、インフラによって初めからチャンスの度合いが違うのは、これはやはりいかんと私は思っております。

【委員】今日は本当に分かりやすいお話をありがとうございました。大島大臣も大変分かりやすい話をありがたかったということを抑ったわけですが、恐らく道路政策をつくってきた側からすると、このような効果とかこのような機能の話というのは全部恐らく分かっていて 14,000 キロ計画を作ってそれを進めようとしている。その中で都市対地方という言い方が適切かどうか分かりませんが、都市の不満、地方の不満の中のせめぎ合いの中で、小泉政権以降都市側に少し振れて、高速道路および高規格道路の整備政策が止まった。その中で、それでもやはりつくらねばならぬということで、新直轄制度等を入れて着実に整備しようとしてきたというのがこれまでの道路政策の流れだろうと思います。それに料金問題が加わってきて、少し混乱したので、ここで組み直そうというのがこの委員会の目的だと思います。

その中で、国民側から見ると、料金制度は複雑でよく分からないから単純にしてほしいという要望があります。一方、高速道路の整備に関してもかなり複雑で、本体は有料道路なのだが増設のところは新直轄が混ざっているとか、かなり複雑になっているわけですね。その結果混乱が生じていて、恐らくこの委員会でもルールを簡素化したい、そして当初の目的を完成したい、さらにミッシングリンクを全部つないで 14,000 キロあるいはそれに代わる整備目標を達成したいという意向を持っていると思います。その時に、あと 4,500 キロ残っているとすると、150 キロずつつくと 30 年です、200 キロずつつくとすると 20 年ちょっとかかる。ルールができると順番がついてしまいます。あるいはその順番の付け方をどうすべきなのか、あるいはルールを単純化することは必要だというお考えなのか、その中でも、どうしても防災の方が先だとか、あるいはミッシングリンクは先だとか、もう少し 4 車線化はゆっくりやってもよいから、とりあえず 3 車線にしておいて追い越し車線を沢山つくってくれとか、そういうような優先順位を付ける際にヒントになる視点をご提示いただければありがたいと思います。

【和歌山県知事】結局は、今の世の中が何を求めているのかということが一つと、もう一つは公正とは何かということだと思います。そういう事を考えるとそんなに話は難しくないと思います。例えば NEXCO がやっている高速道路の料金は、多分、これは私の推測も入れての物語ですが、高速道路がまだちょっと贅沢ですかねという時代背景と、それから、ひよっとしたら無茶苦茶増えてきて、どこかがパンクするかもしれない、だから自分で制御できる歯止めを付けておかないと、という背景の下に総括原価主義というものができたのではないかと思います。だけど、世の中、世界をみるとそんな事を言っているよりは、やはり国民全体で道路財源も集めているんだしたら、一番大事な物は何かと言えば、私は高速道路だと思います、村の道より。そういう事をきちんと国が優先順位を付けて、等しくどこにでも出せるようにしておいたら良いんじゃないかなと。料金も、出生の由来によって皆違うわけですが、和歌山は本当は無料が多い方が有利なんで

すが、国全体の事を考えれば、それは統合した方が合理的じゃないかということで申し上げたわけです。

それから細かい優先順位、これはB/Cを見直すしかないと思います。その時に和歌山県はモデルをつくっております。計算ができないということも、近似値でいいという事になれば、今の3基準のB以外にもBは計算できるし、それから、現実には田舎の方は高速道路ができるとチャンスが増えて、通行量が増えてということで、想定以上に沢山の値が出てくるわけです。現にたくさん証拠があります。その証拠でもって、近隣の道を推定することができます。つまり、Bの補正ができるわけです。そういうことによって、例えば大都市周辺と田舎の道のどちらが実はBが大きいのかということの客観的な式が作れるはずだと思います。大都市周辺は初めからものすごく交通量が多いわけですから、それを甘く見たらBが過剰になります。それは、馬淵前大臣も昔からずっとおっしゃっておられ、私も正しいと思いますが、田舎の道は完全にその逆です。ということを上申して、B/Cをうまく作り直せばいいじゃないかと私は思います。

【岐阜県知事】一つだけよろしいですか。今の話とちょっと飛びますけれど、実際に順位がついていいのかといういろいろな話もありますが、一方で見て頂いたように自治体の財政、私どもも直轄負担金でいえば西回りをこの10年で払えるのかどうかという状態ですから、まだ他にあれもやるよこれもやるよと言われて、さあ直轄事業負担金と言われてもお手上げというのが正直な所でございますし、国の財政もいろんな問題がありますから、そういう中でどうしても優先度は付けざるを得ませんし、いろんなやりくりを考えていかなければいけないというのはやむを得ないのかなと。まあ、シンプルにすればもちろんいいとはいえますね、まあいろんな工夫の中で組み合わせたり、まあやらざるを得ない面というのは否定できないと思いますし、それから県内ですね、岐阜県は南北に高山本線一本しかありませんものですから、まあいろんな道路網がやってきておるんですけども、ある時期道路予算が非常に伸びたときにやたらと手をつけたというか、やたらとスタートしているんですよ。で、完成しない道がいっぱいあるわけですね。ですから、逆に薄く広くばらまいてですね、スタートするとみんな喜びますよね。だけど、道路は通ってなんぼですから。完成しない道路がものすごくあるわけですよ。今、私がやっていることは限られた予算の中で、完成しない道路の中で、これだけはいつまでに完成させようではないかと、その優先順位は何であるかということ、今、コンセンサスを得ながら議論しているというわけございまして、そういう意味で薄く広くばらまくという形もこれまたいかがかなと考えておりまして、まあ最終的にはバランスということになってしまいうんですけど、まあそんな感じに思っております。それからもう一つは、他の交通手段との関係もありまして、私どもの場合ですと、いよいよJR東海のリニアがですね、東濃を通りますので、このリニアと高速道路との兼ね合いということも今、考えながら、地域の活性化とかいろんなことを議論しております。こんなことも一言申し上げておきます。

【委員】時間の制約もある中で、是非お聞きしたいことがあるんですけど、実は仁坂さんの準備して頂いた資料の16ページですね、近畿ブロック知事会のグランドデザインが書いている資料がありますが、私は、文化というのは基本的にいわゆる国民の願望といいますか要するに気合いみたいな所があって、本四架橋をこれだけ渡す必要があったのかと今になってみればどうこう

言ってもですね、その時代にはやっぱりそれに立ち向かっていく気合いがあったから本四架橋を作ったわけで。そこで、アジアダイナミズムと向き合わなければいけない所がものすごく強くあって、そういう中で東海北陸自動車道というのは現実に思った以上に来ているのではないかという思いが強くてですね、環日本海構想なんていうことを言って来ている立場から強く感じるわけですけど、仁坂さんにお聞きしたいと思うのは、近畿のですね、中京圏といわゆる関西圏にあってですね和歌山の位置というのはすごく大切だと思うのですが、これで仮にですね、ミッシングリンクが繋がったとして、さっきから出ている問題意識である産業力、ここに未来志向的な産業として、その先端的なものとかそういうイメージじゃなくてもですね、仮に一次産業でも、例えば中京、関西に食材を提供する地域としてなど、何でもいいんですけど、ここをやっぱりつないでいく起爆力になるような産業展望というような、これがですね、例えば南の海洋をつないでいくモチベーションとしてはすごく意味があるものだと思うのです。その辺をどのように描かれているのか、もうお時間がなければ結構なんですけど、またゆっくり聞かせて頂きたいのですが。

【和歌山県知事】簡単に申し上げます。和歌山県は、今、ターゲッティングインダストリーポリシーをやっております。特に技術開発を中心として、4つの産業をターゲッティングしています。一つは中京圏を念頭においていますが、実はトヨタの下請けなどが結構ありまして、それが遠いからここまで及ばないというのがたくさんありましたが、実は京奈和道が出来るとかなり近くなる。そういうことを念頭に置きながらインフラとの関連を一つは機械と電子を絡めたもの。それから実は化学産業において、ファインケミカルなんですけど、そういうところも技術開発で、これはそんなにインフラとは関係ないかもしれませんが助成していこうと。それからバイオ農業と、果樹の生産日本一ですから、それを材料にしながらバイオインダストリーを、ゲノム的なバイオではなくて、昔風のバイオインダストリーを作っていこうと。それからもう一つは、やはりエネルギー、特に電池とか、そういうことも含めたエネルギーは、まだこれは要素が少ないんですけど、和歌山県も太陽がたくさん当たるし単にメガソーラーを並べるだけではなくて、そういうのを作ることも含めてやっていきたいと。それは、いろんな意味で、やはりインフラから取り残されていると永久にダメですから、せめてつながってください。さっき古田さんもおっしゃっていましたが、いろいろなところでつながっていないと。和歌山県がまさにそうなんです。そういう所を整理していくと、政治的リスクがありますが、それはやらないとしょうがない。それはこちらでやります。だけど、高速道路みたいなものは、とてもお前ら勝手にやれと言われてもできないから、そのところだけは、国がきちんと合理的につなげてください。そうしたら後はがんばります、そういうことなんです。

【座長】それでは時間の関係もございますので、次のですね、最近の高速道路関係の状況につきまして、道路局の企画課長から説明をお願いします。

【企画課長】よろしいでしょうか。道路局でございますが、今後の議論をして頂く上で、震災前後で高速道路の交通量がどのように変わったのか、高速道路の使われ勝手な所のデータをまとめましたので、手短にご紹介をさせていただきます。お手元の資料4と書かれているもので、ご紹介を

させていただきます。まず表紙をめくって頂きますと、東日本大震災後の東北道の交通量の変化というのを準備をさせて頂きました。これは発災後、車の量がどのようになっていったのかということ棒グラフで整理をさせて頂いておまして、棒グラフをそれぞれ同じ時系列に並べておりますが、発災後、まずは緊急交通路ということで、避難場所への輸送、あるいは警察、自衛隊の災害派遣といった方々のための専用道といった形で、最初の1週間程度は緊急交通路というふうに指定をされて使用され、その段階では、当然、車の量、救急車やパトカーやあるいは自衛隊の車ということで大変少ないものでした。それが、実際に一般開放がされたのが3月22日以降ということでございまして、徐々に車の量が増えました。そして、3月の末には対前年、発災前の量を上回る形で現在に至っているということでございまして、一番右側の棒グラフを見て頂きますと、それぞれ赤の線よりも上回ったところに棒グラフの頭が飛び出ておりますので、交通量が増えているところを読み取って頂ければと思います。それぞれの車の量を、2ページ目以降、折れ線グラフで整理をさせて頂いております。グラフの見方は、赤の色が普通車、青の折れ線グラフが大型車ということでトラックということで見ていただければと思います。やや左側に赤い線が引いてありますが、3月11日、これが地震があった日でございます、あと途中で4月8日に1回余震がありまして、この際に1回通行止めが行われておりますので、折れ線グラフが少しびつな形になっておりますが、発災後一旦落ち込んだ車の量は、乗用車がおおむね対前年度この真ん中に太く引いております1.0の線に近づきつつある、あるいはそれを上回る形で推移をしておりますが、やはり青の大型車は、復興復旧に向けまして物資輸送を担うトラックの量が大幅に1.3倍から1.5倍程度増えたまま、発災後ずっと推移をしてくているということでございまして、

3ページ目も同様でございます、東北道のみならずその横断道というか秋田道、山形道、磐越道、同じように青の折れ線グラフは1.0の線よりも大幅に上回っていると見てとっていただけるのではないかと思います。

4ページ目が、この下のグラフ、仙台宮城インターの出入り交通の発着地の比較というのを少し調べてみました。これも、先ほど同様のことが言えるのでございまして、全国の東北以外のエリアから仙台宮城インターに出入りする車の量が大幅に増えております。東北エリアの中での移動が約5%増、それ以外のエリアからの移動で仙台宮城を出入りされている方が71%増、という形になっているというところが見てとれると思います。

5ページ目以降、これはもう少し先ほどの交通量、増減率をもう少しわかりやすく日本地図におとしたものでございまして、5ページは地震の発災地ということで、直後一週間の車の量でございます。これは東北道、あるいは常磐道といったものが青の色で塗られておまして、非常に車としても落ち込んだ状態になっております。それに引き替え、関越道等々、それ以外のところは非常に車の量が増えて、大きく迂回をしながら日本全国から物資が東北の方に届けられていたということが推測されるところでございます。

6ページはそれ以降、おおむね落ち着いた以降ということで、震災の被災1ヶ月後の車の量でございます。これは先ほど見ていただいたとおりでございますが、復興復旧に向けまして流れる車の移動の量がピンク色に染まっている、非常に多くなっているところを見てとれる、ということでご理解いただければと思います。

ちなみに参考として7ページに、首都高・阪神高速の交通量も少し付け足しております。若干、対前年度と比べると少し下回った状況ではございますが、落ち着きながら、徐々に徐々に平常値

に戻りつつあるというところを見ていただければと思います。以上でございます。

【委員】大きな動きは非常によくわかったんですけど、ひとつだけ、そういう資料を準備していただければというものなんですけれども。僕のところにもいろいろ集まって説明してくれる話の中でですね、被災地、これ道路の動きは非常によくわかるんですけど、総合交通体系という意味で視界に入れたいので、今日も何回かそういうところが、例えばフェリーですね、かなりの物量が港というか海辺のところにもフェリーでもって機能して動いているんですね。船の物流っていうのがこういう震災が起こったときにどういうふうに機能したか、どこまで掴まえられるかは別にして、各フェリー会社の資料等出てきてると思うので、もしあれば次回にでも。

【企画課長】当方でも全体の動きは把握しておりますので、次回以降、またご紹介させていただければと思います。

【座長】何か質問ございますか。あるいはご意見、ご発言。

【委員】素朴な質問です。5 ページの震災直後の交通量のところで、関越、藤岡から新潟中央のところが一番増加が大きいのですが、この理由は、震災の本当に直後なので、被災地に行くというのではなくて、は、例えば郡山から新潟中央などは交通量は多くなっていないので、むしろ、東北の日本海側等に来るために路線を関越に変えて使ったと、そういうイメージなのでしょうか。

【企画課長】 同じ様式で作ったものですからわかりづらいところがございますが、私どもも、もう少しそれぞれ各ポイント、日本海側の交通量の増減とかを見ていけばもっと如実に出てくるんですが、やはり東北の日本海側への移動を図っていくために本来であれば東北道等を使って回っていたものが日本海側を回っていくというところに転換をしたということだろうと思います。ここでは律儀にあまり酒田とかその辺の交通量を落としてないんですが、実際そのあたりの交通量を調べれば、すでに実際には取っておりますけれども、大幅に百何十%と増えている。そういう意味ではもともとのエネルギー、日本海側の生産あるいは生活社会活動以外にもプラスして、仙台あるいは宮城、岩手にいかに物資を含めて運び届けようかという努力を皆がしていたかということも見てとれるんじゃないかと思います。

【委員】一点だけいいですか。これからもっと、復興、輸送需要というのは出ると思うのですが、現時点で見たときに、高速道路もそうだし一般国道を改造したような区間というものが大にこういうときに役立つということだと思っておりますが、こういうときにネットワークがどれだけ繋がっているかということが決定的に効いてくると思うんですね。一方でそれがどれぐらい太いリンクか、つまり何車線あるかどれぐらいスピードが出るかというのがどの程度効くものか、というのが判断するところだと思っておりますよ、私としては。つまり通常時に使う道路というのは決してネットワークが繋がっていればそれでいいものではなくて、それでしたら単なるぼろ道でいいんですからね。スピードなりキャパシティが効いてくる。非常時というのはその程度がもう少し低くなって、ネットワークが繋がっているということが決定的に大事になる。で、森さんに

非感觸を伺いたいのですが、今回のこういうサーベイで、容量とか速度って被災地にも重要そうかどうかって、その辺、曖昧な質問で悪いのですが。どうですか。

【企画課長】それは引き続き勉強したいと思いますが、いま委員からご指摘いただいたように、多分普段のサービスレベルは少し落としてでも繋がっているということが大事ということになるだろうと思われま。とは言いながらも、実際車の、物の流れる量、車の流れる量イコール物の流れる量であります。それ自身はやはりある程度一定のサービスレベルと車線とも当然連動するわけでありま。例えば国道4号、先ほど一部高速道路に比べて国道4号というのが並行して走っているわけですが、少しばかり東北道よりは遅れて復旧をいたしました。そのときには周辺の県道等を使いながらやはり移動が図られたわけでありま。当然そのサービスレベルとしては落ちるわけでありま。その分の、全体としてのネットワークのサービスレベルはやや落ちる形で推移していたというふうに見受けられます。です。ある程度の一定レベルでは都市と都市、都市と交通拠点、一定レベルのサービスレベルで連絡されているということが大事なんだろうと思。そこも是非いろいろなデータ解析をしながら、この委員会の場にご紹介させていただければと思。

【委員】私が思っているのは今回の災害は豪雪期でもないし、それから台風の時期でもないからこう言うてはなんだけど、運が良かった面もないではないです。ただ、道路が異常時に発揮する機能っていうのは、なんて言うんですかね、簡単に大雨でね、土砂崩れで止まっちゃう道路っていうのは仮にリンクしててもあまり意味がない。それから、今の高速道路はちょっと雨が降るとすぐに止めますけれども、ああいうものでも困るんです。つまり天候に対してもわりあい頑健な、ほどほどの機能を発揮してくれるようなものが、異常時でのネットワークの機能だと思。そんな面からすると、高速道路の規制のあり方なんていうのも考えなきゃいけないところがあるし、それから要求性能も、スピード面とか車線数だけではなくて、耐候性というんですかね、気象に対する頑健さみたいなものもご配慮いただけるといいな、と思。ました。

【委員】先ほどの知事さんのヒアリングと絡むのですが、大震災があって、今後の道路の優先順位の決め方とか、あるいは道路の規格の考え方というのは、当然、多少見直さなければいけないのではないかい。感じは受けております。例えば和歌山県知事から、海岸線の道路の代替が無いというお話もありましたけれども、東海、南海、東南海地震など、震災の危険度との連携で、いま道路がネットワークで繋がっていないところをどうすべきかと。その繋げ方ですけれども、私は「暫定であると良くない」というのは最終的にはよくわかりますが、それでも繋がっている方がよいのではないかい。防災という観点から優先順位についても再度考え直す必要がありますし、もしかするとこれまで計画していた道路では、震災上本当に代替できるかという問題点も出てくるかもしれません。そのような意味では、改めて計画の見直し、それから規格のあり方等も含めて議論する必要があるのではないかいと思。ただ岐阜県知事のお話で感銘を受けましたのは、「Fly And Drive」の話で、確かに外国人の方が海外旅行に来ますと、電車の乗り継ぎなどはわかりにくくて、面倒なので、バスで観光するというのは、どこの国の海外旅行でも同じなの。です。

そうすると道路がうまく繋がってれば、ここの空港から帰りはほかの空港にという形で観光地を回るといふのもあるので、和歌山県なども、もしネットワークが紀伊半島で繋がってれば、三重・和歌山あたりの観光資源、世界遺産などを含めて観光するといふのもあり得るでしょうから、そういう話もネットワークによって可能になると思います。今までも、道路の優先順位については、いろいろ議論があったと思いますが、もちろん観光なども考えられているとは思いますが、防災の点も重視して、優先順位を考えると、暫定でも繋げておいた方がよいということも出てくるかもしれません。以上、感想を申し上げます。

【委員】道路とあわせて、ガソリンの問題も考えないといけないと思うんですよね。今回の震災について、ガソリンが供給されなくて被災地の人たちも困ったと言われているんですけど、ガソリン供給と交通量と、特に被災地におけるですね、関係について何かデータのものはおありでしょうか。

【津川政務官】データがあるかどうかわかりませんが、私と市村政務官、ずっと地元におりまして、現場の状況だけ簡単に説明申し上げますと、まさにガソリン・軽油が無いという状況でした。無いという事実とともに無いという噂もありましたので、ほかの地域の方々がなかなか来ていただけないと。来ても帰れなくなるということですね、高速道路はそもそも制限しておりますから交通量が少ないといふのはある意味当たり前なんですけど、一般道路も実は、17日までくらいでしたらかなり交通量が少ないという状況でした。災害そのもので経済活動が停滞をしていたということもありますが、まさにガソリン・軽油が手に入らないということで交通量が相当減ったということはあると。ちょっとデータとしてはどうかわかりませんが、実はそういう状況でしたということです。

【委員】何点かあります。資料の5ページ目なんですけど、縮尺が小さくて仕方がなかったんだろうと思うんですけど、都市高速が入ってないですね。高速道路に連結する一体的なネットワークということになっていますので、そこはやっぱり忘れてならないだろうと思うんですね。道路公団民営化のときにもですね、都市高速についてはちょっと取り残されたような経緯もありますので、しっかり議論していければな、というふうに思います。それと迂回についてなんですけれども、高速道路のネットワーク論を、特に緊急時のリダンダンシーの観点を考えると非常に大事だと思うんですけども。そういった観点からすると、プローブデータがあるわけですから、それを使ってどのあたりまでを迂回をしているんだろうかと、あるいはここはもう行かないよとか、そういうことをデータとしてきちんと把握しておくことが大事だろうというふうに思います。それと、両知事のお話に関してなんですけれども、岐阜にしろ和歌山にしろそのほかの地域にしても、これから観光というのが非常に大きなターゲット領域だと思っております。その中でもドライブによる観光というのが非常に大事だと。そういう意味で古田知事からご紹介いただいた「Fly And Drive」なんですけど、実は10年くらい前に北海道で、日本風景街道の中でですね、プライムトラベルの西村社長なんかと一緒にですね、北海道で初めてやったんですね。そこで大事なことは、高速道路の整備もそうなんですけれども、寄って止まっただけの、楽しんでいただける地域をどう拓くかということが非常に大事で、そのことも忘れてはならないと思います。ま

た、料金にも非常に関連してると思うんですけども、今度の千円上限ですね、要するに一回乗ると降りたくない。サービスエリアとどこか一つだけの目的観光地だけが栄えて、あとはけっこう来なくなっちゃったということなんですね。ですからこういうふうに立ち寄りをしていただくためにはですね、その辺から再考すべきではないでしょうか。普通の高速道路の料金体系も、ターミナルチャージと賃率の方から構成されていますので、ある意味ではそういう特別な取組みをされておられるような地域に、乗り降り自由の高速道路というのを、岐阜、和歌山あるいはそういういったところと一緒にやっていくのは非常に重要だろうと考えます。そういうことから千円の上限というのは、ある意味ではターミナルチャージを千円にしちゃったということでもありますので、そういう観点からちょっといかがなものかなと思います。以上です。

【委員】本日は岐阜県と和歌山県のご説明を受けましたが、内容はまさに対照的であったと思います。岐阜県の入る中部地方の経済圏は富山県、石川県に拡大しています。中部地方に富山県、石川県を含めた経済指標はリーマンショック後の影響はありますが、それ以前は関東圏や近畿圏より高い経済成長を示していたはずです。今ではむしろ北陸地方は中部圏に吸収され文字通り中部地方が成立しているように思います。その背景には本日ご説明を受けた高速道路のネットワーク化が有効に機能したに違いありません。一方、和歌山県の場合は県として孤立して、エリアとしての展望が見いだせぬ中で、経済的停滞に苦しむ状況に陥っているということでしょう。

しかし、高速道路のネットワーク化がすすみ、有効に機能しているという岐阜県でも財政は、全国レベルで最も悪化した状況にあるというご説明でした。また資料を見れば社会保障費が増大し、公共投資を縮小せざるを得ない実情がわかります。有効に機能している結果はこのような根本的な問題に、どのような効果をもたらすのか、その展望が見えないように思います。たとえば経済成長による税収の増大の道筋はどのように描けるのでしょうか。日本国内、社会保障費の増大で公共投資を縮小せざるを得ない状況の中で、成功しているところ、していないところの差からどのようなインプリケーションを見いだせるのか、非常に難しい問題を突きつけられたような思いがいたしました。

【委員】2点ほど申し上げます。高速道路のICというのは駅みたいなもので、鉄道であれば駅から目的地までまた足がなければいけないわけですけども、今回のケースで、高速道路が開通しました、ところが大規模避難地までのアクセスの話、フェリーでいえば港から高速道路とか、空港から高速道路へのアクセス道路などが、どのような形で復旧されたのかということは押さえておいて頂きたいなと思います。なぜこのように申し上げるかといいますと、高速道路が整備されてもアクセス道路の整備が地方の方で遅れてしまって整備効果が発現してこなかった例がこれまでずいぶんあるような気がします。最近はかなり改善されたと思いますが、高速道路と地域開発の関連で、アクセス道路が重要であると思います。

それに関連して2点目で、これは先ほど申し上げたルールをシンプルにするべきであるということとはむしろ逆になるかもしれないですけども、私は以前より、高速道路を造る場合に、用地買収と用地費は地方で責任を持ち、構造物は国なり道路公団が持てば良いではないかと考えていました。ところが高速道路と名がついた途端に地方の方は用地買収も含めてすべてを国の方に任せて、どちらかといえば用地買収費をむしり取ろうとする例もあったかと思えます。つまり県道

が引っかかると1万円だけど、道路公団が引っかかると2万円というように、道路公団の用地買収費のほうが高かった事例もあったように思います。そういう意味では、従来とは違ったような手法を考えることもあり得ると考えます。特に外環の話が出てきた場合に、東京都との役割分担を従来のスキームでやるのか、もう少し違う発想でやるのかということが、重要だと思います。

【座長】時間が来てしまっているなのでこれで事務局にお返ししますけども一つだけ、交通量の分析、大変貴重な資料だと思うんで、で、その先ですね、僕としてはとにかく今回の震災の道路というものを通じた教訓をね、凝縮していきたいんですね、認識として。で、出たように、三陸縦貫の機能がどうだったか、とですね、それから東北自動車道の機能がどうだったかというところ、非常に重要だと思うんですけど。例えば道路の質ですね。例えば、復旧のスピードを早めるためにはこういうことをしておいた方がいいとかですね。今回こういうことでここを繋げておけばよかったんだとかですね。凝縮した、我々にとって分かりやすい教訓みたいなものをね、絞り込んで整理してインフォームしていただきたいなことだけちょっと申し上げておきます。事務局にお返し致します。

【道路局次長】熱心なご議論ありがとうございました。次回の日程でございますけれども、30日の月曜日でございますが、17時から18時30分で予定しておりますのでよろしくお願い申し上げます。なお本日の会議資料はそのまま置いておいていただければ追って郵送させていただきます。以上をもちまして、第3回高速道路のあり方検討有識者委員会を終了致します。どうもありがとうございました。

以上