

令和6年6月21日

【総務課長】 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65回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

皆様、本日は御多忙の中、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国土交通省道路局総務課長の永山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、ウェブ会議も併用しながらの開催となっておりますので、御発言の際は手挙げ機能を押していただき、マイクのミュートを解除し、御発言はマイクをミュートにさせていただきますようお願い申し上げます。

また、会場で御出席の方におかれましては、本日はハンディマイクなしで会場設営のマイクスピーカーで集音いたしますので、恐縮でございますが、少々大きめの声で会場中央に向かって御発言いただきますようお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の丹羽より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 道路局長の丹羽でございます。本日は大変お忙しいところ、また、足元が非常に悪い中、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

この部会でございますけれども、元日に発生した能登半島の地震を受け、3月から2回にわたって関係者の方々からいろいろお話を聞きまして、この能登半島地震を踏まえた今後の広域道路ネットワークのあり方について、様々な御意見をいただいていたところでございます。

今日は、能登半島地震の災害対応から得られた教訓を踏まえまして、今後の道路行政が取り組むべき方向性について、緊急提言（案）として我々のほうで準備させていただきましたので、御議論いただければと思っております。

限られた時間ではございますけれども、先生方から忌憚のない御意見を賜れば思っております。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、委員の御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

くお願いします。

なお、本日は佐々木委員、竹内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。

本日御出席いただきます委員の方は12名となり、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。

本日の資料は、配付または別途お送りさせていただいておりますが、議事次第、資料1「委員名簿」、資料2「これまでの委員からの主な意見」、資料3「令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言の概要(案)」、資料4「令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言(案)」、参考資料1「石川県創造的復興プラン(仮称)案 概要」でございます。

なお、資料ごとのページ番号のほか、資料左下に通し番号をつけさせていただいておりますので、説明時に適宜御活用いただけますと幸いです。

それでは、以後の議事進行を朝倉部会長に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】 分かりました。それでは、これより議事を進めてまいります。

本日の議事は1つでありまして、能登半島地震を踏まえた広域道路ネットワークのあり方についてということで、具体的には、能登半島地震を踏まえて、緊急提言を発出するわけですけれども、その内容につきまして委員の先生方の御意見を頂戴するということとなります。

資料は主に2、3、4ということでありまして、資料2はこれまでの委員からの意見をとりまとめたいただいたもの、資料3は緊急提言の概要をパワーポイント1枚にまとめたいただいたもの、資料4はその緊急提言の本体であります。

それでは、まず事務局から、資料2、3、4について説明をいただいた上で、先生方から意見を頂戴するというところで進めてまいります。よろしくお願いいたします。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室長の四童子でございます。よろしくお願いいたします。

資料2でございます。これまで委員会でいただきました御意見をまとめて関連する項目を束ねて整理しており、先般、整理しました目次の項目に合わせて、ある程度、集約させていただいております。具体的には、1つ目の「地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期確立」の関係で、例えば既存不適格の盛土への対応が重要であるという御指摘

や、あるいは重要物流道路が被災して利用できなかったことが反省点といった項目をお示ししてございます。また、特に複数の先生方からいただいたのが次の「拠点機能の強化」のところでございます。今回、道の駅「のと里山空港」が防災道の駅として非常に機能していたという知見を共有することが重要、等々の御意見をいただいております。

それから、次のページで「データ活用による災害時交通マネジメントの高度化」の関係で、道路復旧見える化マップのようなさらなる充実が必要である等の御指摘、あるいは災害に備えた体制の強化の関係では、災害対応の体制の見直しに関連して、民間企業やNPOも地域のインフラマネジメント産業として参画すべき等々の意見をいただいております。

それから、「地域の新たな価値の創出につなげる道路空間の活用」の項目の関係では、今後、輪島や珠洲を再構築していくということが大きな課題等々、どのように復興に資するプランを立てていけるかというような観点をいただいております。

「その他」も含めまして、いただいたこちらの意見を束ねました本文が資料4にございますけれども、この資料3で全体の概要について御説明しました後に、主要なところの本文について説明させていただきたいと思っております。概要(案)、上段からでございます。まず、現状の認識としまして、地域的な特色でございます。半島でアクセスが限定される中で、過疎・高齢化が進んでいる地域、集落が点在しているというような特徴、災害に脆弱だという特徴の中で複合的な災害が生じたということでございます。右に参りまして、今回、道路の面からは道路網が大規模に被災し、また、家屋が非常に多く倒壊して、これが道路を寸断するというような事象、盛土構造に大きな被害が出たというような特徴を整理してございます。そして、全体としまして右側でございますけれども、孤立集落が多数発生し、また、避難所生活の長期化、あるいは生活インフラの復旧が長期化するというような項目を整理してございます。

次に下に行きまして、教訓事項でございますけれども、主な評価点としまして、本文中では、建設会社等々と連携してということに記載してございますが、おおむね2週間で約9割の緊急復旧を完了した点、あるいは自衛隊等とこれまで以上に連携して、陸、海、空の活用を試みたという点、あるいは交通マネジメントの実施で復旧状況を地理空間情報として共有した点、また、今回加えてございますけれども、道の駅の広域的な防災機能の発揮という点でございます。

課題は右側でございますけれども、ネットワークが寸断しまして復旧活動が困難になっ

た点、アクセスルートとして特に機能すべき高規格道路が被災した点、道路啓開の実効性をさらに上げていけるかといったところをお示ししてございまして、下に矢印がございませぬ。こうしたことが、今後、他の地域でも全国的に起こり得る可能性があるというところまゝの中で、提言事項として下側に列挙させていただいております。

項目1つ目、「地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期確立」でございまして、大事なところはしっかりしておくということでございませぬけれども、耐震性や復旧性を備え、災害時に機能するネットワーク整備ということ、括弧でございませぬが、物流機能も含めまして適切に機能を確保する、あるいは持続可能な地域にしていくということでございませぬ。特に全国的には、下側にございませぬけれども、新たな知見を踏まえて、盛土構造の緊急点検の実施ということを強調させていただいております、具体的には、今回、大規模に被災しました集水地形上の盛土構造物の早急な点検と、その下、計画的な補強対策をしていくというようなところを打ち出しております。右側でございませぬけれども、特に能登では能越道の4車線化とか、線形改良といった機能強化、また珠洲道路などの高規格化も含めまして、必要な機能や役割を精査していくというような書きぶりにしてございませぬ。

その下でございませぬが、もう一つが、従前の案では「整備と管理のあり方」ということで少し定性的に書いてございませぬけれども、どういう趣旨かということをもう少し明確にという御意見も頂戴した中で、本日の案は、「機動性と持続可能性を備えた管理体制」という書き方にしております。具体的には今回は管理という意味で、県の管理の区間もある中で、今後どういった管理のあり方がよろしいのかということを検討していくこと、あるいは道路啓開等の権限代行の手続について必要な見直しを図っていくことを記載しております。

続きまして、「拠点機能の強化」でございませぬけれども、道の駅の機能を強化していく点、それから、災害時における交通結節機能の強化をしていく点を挙げてございませぬ。

右側に参りまして、「データ活用による災害時交通マネジメントの高度化」の項目でございませぬ。具体的にはドローン活用など地形に合わせて、特に初動期でございませぬけれども、なかなか情報が集められないというような課題があったものですから、機動的な情報収集体制を構築していく必要性、それから、交通情報と地理空間情報を連携させてオープン化していく等によりまして、見出しにあります「高度化」をしていくというような記載としてございませぬ。

それから、下に参りまして、「災害に備えた体制の強化」ということで、建設業者等の民間企業との連携、特に地域インフラマネジメント産業として役割を強化していくこと。それから、先ほど上でもございましたけれども、総合的な防災力ということで、自衛隊とも連携し、道路のみならず、海上や空からのアクセスについても可能性を広げるというような記載にしております。

右側に参りまして、「地域の新たな価値の創出につなげる道路空間の活用」ということで、1つ目は全国的にも、他の半島地域の豊かな地域資源を生かす道路空間の活用が重要としてございまして、特に能登につきましては、下側でございますけれども、効果的な復旧・復興につなげるということで、自然景観を生かした観光道路としての活用、あるいは自動運転技術の導入の検討というようなところも記載しております。

関連する項目として、「その他」の項目を下に記載しておりますけれども、左から、交通量だけでなく道路ネットワークの多様な効果をより適切に評価する観点、それから、良質な道路ストックの将来世代への継承のために負担のあり方を検討していく必要性、また、今回の震災伝承の観点、人材育成の重要性、それから、新広域道路交通計画の必要な更新をしていくという点を整理させていただいております。

こうした主立った項目を具体的に文章化しておりますのが資料4でございまして、1ページ以降でございますけれども、事前に御意見をいただいて修正した点につきまして、簡単に説明させていただきたいと思っております。「はじめに」のところで、1つ目のパラグラフは少し記載を充実しております。今回の地震の特徴としまして、山がちで低平地に乏しい半島部で最大4メートルもの隆起を伴う強烈な地盤変動が生じ、海岸沿いの国道249号をはじめ、同時多発的な土砂崩落、甚大なインフラ被害をもたらしたことを大きな特徴とするという記載にしております。

それから、次が3ページ目でございますけれども21行目、4)として、今回、道の駅が防災機能を発揮した点を追記しております。その中で2ポツ目でございますけれども、洗濯や入浴機能を持つコンテナを活用する等々の例示を加えて、今回の評価される点としてございます。

5ページの26行目でございますけれども、地域の将来計画との整合、それから、持続可能で効果的な地域づくりに貢献していく観点が重要という観点を追記しております。また、先ほど申し上げましたように下の括弧、「新たな知見を踏まえた盛土構造物の緊急点検の実施」というのも、これまでいろいろやってきたけれども、今回、新たな知見が出た

ことを踏まえて点検していくというような記載ぶりに修正してございます。

次の6ページ、26行目でございます。海岸隆起が発生したこと、上水道の被害など、他のインフラの復旧計画等と連携を図る観点を追記してございます。

それから、次のページの冒頭に、先ほど申し上げました管理の観点を少し修正してございます。見出しの変更等々でございます。

8ページの12行目ですけれども、こちらは復旧に迅速に対応するために、砕石等の資材を事前に配備しておく、あるいは情報共有を事前にしていく等の観点を追記させていただいてございます。

それから、情報収集、マネジメントのところ、E T C 2.0の活用のところは今回、民間のプロブデータ等も活用したものですから、追記させていただいてございます。

次のページの3行目でございますけれども、今、申し上げたようなところも含めて、情報収集等々を充実していくことによって、マネジメントの取組を高度化していくことが重要ということで、少し分かりやすくして変更してございます。

11ページの空間活用のところでございますけれども、こちらにつきましては能登の話と全国的な話を、分かりやすいように分けての修正をしてございます。

最後は13ページでございます。能登地域については非常に難しい状況にありながらも、今後、地域の再建や復興が進むことを期待するというような、少し地域に向けた結びにしてございます。

すみません、12ページ、もう一つ前でございます。29行目でございますけれども、さらに、道路ネットワークを将来にわたって強靱にしていく観点からは、耐震性能の向上のみでなく、老朽化対策なども含めて総合的に強靱化対策に取り組むことが求められるということで、今回は地震に関するおまとめですけれども、全体に向けた今後の検討の必要性というところを少し記載してございます。

主立った修正点等は以上でございます。

それから、最後に参考としまして14ページに、前回、羽藤先生から少し御意見をいただいたところで、時系列として、復旧の経緯等をおまとめしています。また、県で作成された石川県の創造的復興プランの概要を参考資料1としておつけしているということでございます。

私からの説明は以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、これから御意見、御質問等をいただくことにいたしますけれども、最初に確認なのですが、先生方から、この委員会でいただいた意見については資料2にまとめてあると。それから、事前説明をやっていただいていると思うのですが、そのときに頂戴した意見というのは、資料2の中には必ずしも入っていないけれども、資料4についてはそれを反映して修正されているものもあるということによろしいですか。

【道路経済調査室長】 その通りです。

【朝倉部会長】 時間の関係で修正には至っていないものもありますけれども、事前説明でいただいた意見を基に資料4は修正しているということでございます。したがって、事前説明のときに言われた意見を、再度ここで言うていただく必要は必ずしもないですけれども、なお強調して述べておきたいということがあれば、その意見をいただしておくことはありがたいと思っております。

それでは、御意見を頂戴したいのですが、会場からまず意見をいただくことにして、リモートの方は少しお時間をお待ちいただくとありがたいです。

まず、会場のほうからどなたでも。久末先生、どうぞ。

【久末委員】 御説明ありがとうございます。今日出てきた案について、資料3の提言「災害に備えた体制の強化」のチェックの2つ目で、「自衛隊との連携等による」というところですが、提言の本文では連携というところをはっきり打ち出しているのですが、むしろ「連携等」の「等」を取ってしまって、原案では電力会社が入っていたはずなので、「自衛隊等との連携」にしたほうが姿勢を明確に打ち出せるのではないかと思ひまして、提案させていただきます。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

谷川さん、どうぞ。

【谷川委員】 谷川です。資料4の提言で、まず、感想を2つ述べたいと思います。

2ページ目以降のところの評価すべき点として、今もお話がありましたけれども、自衛隊とかあるいは建設業界との連携が書かれています。一方で課題として、交通情報や復旧情報について国と自治体で統一的な情報発信ができなかったことなどが明記されたというのはよかったかと思っています。

感想の2つ目ですけれども、今後の道路政策への提言で、資料4の5ページ目ですが、防災とコストの観点を総合的に捉えてリスクを適切に評価することが重要だとか、あるいは

は予算や現場条件等に応じて柔軟な対応を図り、効率的にネットワーク強化を図ると書かれた点も重要な指摘だと思っています。

以上、申し上げた2つの感想の背景にある考え方を言わせていただきたいのですが、膨大な資金を投入すれば、道路の大部分を耐震性の優れたものに更新することは可能であると思います。しかし、現実的には予算の制約があって優先順位をつけざるを得ません。これは財源が税か料金収入かは別にしても、社会的なコストを負担することや公共投資のあり方を考えたときに、道路整備は、例えば社会保障や教育などほかの分野も含めて優先順位をつけざるを得ないというものだと思います。そうすると、防災上100%万全の道路インフラというのは整備できないのが現状です。それでも防災上、必要なレベルまでどう高めていくかということを考えていくときに重要なのがソフトの部分であって、関係機関との連携強化や事前準備、情報発信といったことが非常に重要になってくると思います。

こうした観点で、1ページ目、「はじめに」の最後のところに、今回の災害の教訓を道路政策だけではなくて、関係行政機関や民間企業との連携にも生かしていくという趣旨を加筆していただけたのは非常によかったと思います。

それと細かい表現で1つありまして、10ページ目の真ん中辺りですけれども、特に航空からのアクセスについて、道路側にヘリやドローンによる物資の受入れ等を想定した施設やスペースを整備するなどの対応が必要であると書かれています。道路側の中には道の駅も当然入っているとは思うのですが、道の駅が有力な選択肢になり得るので、後ろに道の駅の項があるにしても、ここでも改めて道の駅ということを明記すべきかと思いました。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

高橋さん、どうぞ。

【高橋委員】 これまでの議論をこうした形でまとめていただいて、ありがとうございます。私からは1つだけ要望というか、問題提起をさせていただければと思っています。

緊急提言（案）の9ページに「建設業者等の民間企業との連携」の項目がありまして、総合建設業者、地元建設業者とさらなる連携強化を図る必要があるという記述があります。これはまさにそのとおりだと思います。ただ、建設投資がピークから3割ほど減っていると聞いていますし、それに伴って、建設業者や就業者数も二、三割減っていると聞いています。こういう中で、どのように地元の建設業者を盛り上げて連携していくのかということを考えていかなければいけないのかと思っています。連携強化を図るには、緊急提言（案）

にも、建設業が地域の基幹産業として持続的に発展できる環境整備が重要と書かれています。これもまさにそのとおりで、今国会では、建設業の担い手を確保するために改正建設業法が成立したということで、そういう問題意識の下に国交省さんもやられていると思いますが、災害に備えるためにも建設業の魅力を高めるといふ、こうした取組は今後も必要かと思っています。

道路局さんが中心となる話ではないとは思いますが、そうした認識を国交省さん全体で改めて共有していただいて、今後もそういう環境整備を進めていただければと思っています。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。根本先生、どうぞ。

【根本委員】 それでは、せっかくですから、一言コメントしたいと思います。

事前のレクで申し上げたことは反映していただいているので、今日思いついたことを申し上げます。

後ろについている石川県の復興プランを見ると、よく書けているなと思います。取組1、復興プロセスを生かして関係人口を増やすとか、取組10、震災遺構を地域資源化するという点です。復興を逆手に取って、みんなに来てもらって盛り上げていこうという、チャレンジなことが書いてあるわけです。それに比べて、緊急提言（案）の11ページで「地域の新たな価値の創出につなげる道路空間の活用をしたらどうでしょうか」「これからも能登は観光が大事ですから、観光に資するように道路をちゃんとしていきましょう」というのは、石川県の記載に比べると少しあっさりし過ぎていると思いました。石川県はこれだけ思い入れがあってやっているわけだから、例えば関係人口を増やすという点では、高規格道路でどういうところから人に来てもらって復興を手伝ってもらえるのか、あるいは、震災遺構というのはどんな範囲からみんなに来てもらえるのか、みたいなのも少し分かるように、何か関連をつけてあげたら石川県も喜ぶのではないかと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

今、こちらの会場の先生方から御意見を頂戴したので、もし事務局のほうで何か対応がどうか、御意見があればお願いします。

【道路経済調査室長】 ありがとうございます。

久末先生から「等」の場所のお話、修正させていただきたいと思いますし、谷川先生か

らの「道の駅を」という点も明記するようにはしていきたいと思います。それから、高橋委員からの建設業の重要性の認識を、ぜひ我々としても、この道路局から省内で共有するようにはしたいと思います。また、根本先生がおっしゃるとおりでございますので、少し関連づけるように、大まかな対応はしておりますが、より具体的に分かるように修正したいと思います。

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、リモートで御出席の先生方から御意見を頂戴したいと思います。手が挙がっている順をお願いします。家田先生、石田先生、小林先生の順をお願いします。家田先生、どうぞ。

【家田委員】 家田です。どうも御苦労さまです。

ここまで私どもで提案したこととか、事前にお話ししたことが全て盛り込まれていますので、事柄としては了解しております。ただ、ニュアンスが若干足りないかなというところを感じないでもないのです、そういうことでお話しします。したがって、これから3点お話しするのですが、どれも別に新しい話を言うつもりはありません。ただ、ニュアンスを足したほうがいいということです。

全般的に言うと、道路としてやることは書いてあるけれども、これからの時代は道路としてやることだけでは足りなくて、それをもっと拡大解釈したほうがいいというニュアンスを持ったほうがいいと思います。

1点目は、まず、誤解を受けないようにもうちょっと正確な表現が要するという意味で申し上げますけれども、これからは盛土だと書いてあるのですが、今回、大被災を受けたのは高盛土なのです。高盛土で被害がすごかったから、復旧にもすごく時間がかかっているのです。一般の、例えば二、三メートルの盛土も崩れていないわけではないけれども、これは直すと簡単ですからね。数も低い盛土のほうがはるかに多いわけで、したがって、盛土の被害、とりわけ高盛土の被害という表現をしていただきたい、それが1つ。

同時に阪神・淡路大震災からの、これは耐震に対する一步一步の進化なのです。阪神・淡路大震災で橋梁の改善を行って、そのとき盛土はとてもじゃないけれども数が多く駄目だねとなったのですが、今回を契機に進めたい。ただ、これまでも全く補強していないわけではないです。新幹線とか高速道路の一部もです。だから、そここのところをやってきているけれども、まだ手薄だったというニュアンスを入れていただきたいということござ

います。

2番目、申し上げます。道の駅が大事だということはごもっともでありまして、そこを反対するつもりはないので、カットしてくれという意味ではないのですが、道の駅というのはたかだか全国に1,200ぐらいしかありません。しかしコンビニの数は5万以上あるわけで、郵便局の数も2万4,000もあるのです。したがって、道路の所轄であるから道の駅が大事だ、大事だと言っているけれど、道の駅はもちろんのこと、それ以外の、例えば民間施設であるコンビニなんかも、被災者からすれば大変な拠点性を帯びています。そこら辺の膨らみが、道の駅の表現のところ非常に薄いなという感じがします。そこを改善されてはどうかと思います。

それから3点目、資料4の10ページに代替手段ということで書いてあるのですが、このところについて少し説明したいのですが、道の駅はもちろん重要です。しかし大事なことは、道路の延長というのは全部で120万キロもあるわけです。それで、高規格道路は1万数千キロのオーダーですから、今回の盛土を点検・補強しても、全部の道路を全く心配のないようにするなんていうことは、さっきのお話の中で、経済の問題だからみたいな発言もありましたけれども、そうではないです。技術的に無理です。そんなことはできっこありません。自然斜面もありますからね。ですから、できる限りはこうやって主要な道路の強化を行うけれども、それでも寸断されるということは防ぎようがない、どんなに努力しても防ぎようがないのです。むしろラストワンマイルみたいなところで、無数の集落があるわけですが、そのうちの幾つかが孤立する可能性があるわけです。

したがって、それは道の駅みたいなものだけ強化しても始まらないわけで、集落のアクセス性を道路の代わりに、例えば1週間なり10日なりでも物資を持っていけるように、簡易なヘリポートと言うと大げさですけども、離着陸スペースを整備すべきだと思っています。それは緊急時の空陸一体輸送というような名前をつけたほうが、訴求力が高いです。しかも最後に申し上げますと、何もすごいヘリポートで発着施設をつくれと言っているのではないのです。山小屋でちょっとした広いスペースがあれば、砂利だって何だだっていわけで、そこで実際に物資輸送を行なっているのですから、そのような現実性のあるものを道路政策の一環として進めるべきであると思います。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

続きまして、石田先生、お願いします。

【石田委員】 ありがとうございます。

私は19日に事前ヒアリングをしていただきまして、短期間の間にいろいろなものを組み込んでいただきまして、ありがとうございます。感謝しています。

これは家田先生と同意見ですけれども、道路の範疇の中でできることは本当によく書けていると思うのですが、これが復旧のみならず復興、あるいはこのような人口減少の地域は日本全国至るところにあって、そこへの教訓というか、これを備えとしてインフラ連携をどうしていくかということが、これからますます大事になってくると思います。

幾つか例を申し上げますと、これも一部書いていただいています、1つは、今般の復旧で上下水道の遅れが目立ちました。全国的にも配管網等の老朽化が非常に進んでいるわけです。そういうものと道路のメンテナンスとの連動性をどう高めていくかというようなことについて、さらに記述があってもいいのではなかろうかと感じました。これも一部書いてはいただいているのですが、小さな漁港あるいは小さな集落があつて、そこが観光地としての魅力の資源ともなっている地域がいっぱいあるわけです。そういうところとの連動性をどう高めていくとか、もう少し状況を書かれてもいいのかなと思います。これはビルド・バック・ベターをより効果的に進めるため、あるいは事前復興を強力に推進していくという観点からも、全国各地にとって決して他山の石ではないので、そういうことも大事ではないかと思います。

それと3番目です。これも国土交通省として非常に機敏に動かれて、日建連の要請によって、復旧事業が非常にうまく進められたということは事実としてあるのですが、いろいろ話を伺っていると、やはり地域に基盤がないので、担当者の移動の問題とかサプライチェーンの問題とかいろいろ御苦労もあったそうで、そういう意味で、地域に根づいた地域建設業の重要性が改めて感じられました。これは一見、「無駄遣いせよ」と言っているにも等しいのですが、地域の建設業がインフラとして成立するための道路行政のあり方、あるいは国土交通行政のあり方にも、もう少し踏み込んで書いていただいても罰が当たらないという気がします。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

続きまして、小林先生、お願いします。

【小林委員】 非常に短期間の間に緊急提言を取りまとめていただけて、本当によかったと思います。関係各位の御努力に敬意を表したいと思います。

事前のヒアリングで申し上げた点も反映していただきまして、言うことはありません。国土強靱化という観点から、実は能登半島地震が起こった直後から、今回の被害は想定外なのか、想定内なのかという質問を受けることが結構ありました。答えに窮するところがいろいろあったのですが、今までの道路行政の綿々とした努力で克服できたところもたくさんあります。ただ、自然災害のハザードというのは、想定外のハザードもたくさん起こり得るし、それから、技術というのも刻々と進歩しています。あるいは建設市場の問題等いろいろな問題があって、自然災害に対して完璧であるということはありません。このような問題に対しては漸進的に改善していかないといけないと思います。

そういう意味で、今回、このとりまとめのところに「教訓」という言葉を使っています。実際に起こった事柄、これを真摯に受け止めて、今後の国土強靱化の高度化に活用していかない手は本当はないと思います。そういう意味でのキーワードとして、「教訓」という言葉をお使いいただいたことは、非常に意義のあることだと思います。この言葉を幅広く使っていきたいという思いで、この緊急提言を読ませていただきました。

本当に御苦労さまでした。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

続きまして、小幡先生、お願いします。

【小幡委員】

ありがとうございます。

やはり緊急提言は早く出すことが大変大事だと思っていたので、非常によく、素早くまとめていただき、ありがとうございました。発信すること自体がとても貴重なことで、何よりだと思います。前回も申し上げましたが、教訓のところでは主な評価点、主な課題と書いてあって、きちんとやれた、いろいろな業者が手伝ってくださって、力を合わせて復旧をやったという評価は大事だと思うので、評価すべき点としてここに書いていただきつつ、しかし、半島ならではのなかなか難しい地形的な問題もあって、課題もありましたと書かれていまして、こういうバランスがとれた形であればよいと思います。

それから、先ほど家田先生からもありましたように、代替手段、本文の10ページの5行目ですかね。半島部ならではのという感じで書いてあって、要約版のところでは半島という地形からというのはないのですが、結局、「地理的不利性を有する半島部のような地域では」という、ここはとても大事なことで、道路だけでは何ともどうしようもないという部分は

大きいので、そこでいろいろ代替手段が必要であるということになると思います。そこはどこで地震が起きたかにもよると思うので、要約版のところにも加えたほうがよいのかもしれないと思いました。

もう一点、法律的なところで少し気になったのは権限代行の話で、要約版のところにも、権限代行の手続についての必要な見直しというのが課題になっているのですが、権限代行というのはもう既に道路法等の中で割と書いてあると思うので、これが今回の地震において何か機能しなかったのかということが問題で、そうであれば、また法律の整備が必要だということになるのですが、その辺りがどのぐらい問題があったのか、それとも既にいろいろな権限代行の規定があるので、運用上のところの問題なのかというあたりが、検討見直しに向けて今後のことだと思いますが、やや気になった点です。

あとは、道の駅の構築とか重要性とかも、大変よく書かれていると思いますので、きちんと評価すべきところは評価し、課題をしっかりと指摘するというスタンスでよろしいのではないかと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

続きまして、羽藤先生、お願いします。

【羽藤委員】 チ能登半島地震においては今回初めてすごく興味深い現象が起こっていて、例えば東日本大震災以降初めてになるレベル1の津波が発生していましたし、仮設住宅では「介護サービスつき」という概念が初めて生まれて、よく考えてみれば当たり前だったのですが、そういうすばらしい復旧のやり方が出てきています。では道路では何かというと、それは家田先生がおっしゃられたように、高盛土の旧基準のものがこんなに壊れるというところで見直しに入っていることです。こういうところは道路の新たなリスクということで、今回、対応していくことに意味があるのではないかと感じていますが、一方でデータ連携のところですけれども、データ連携とかオープン化は提言として非常に意味があることだと思うのですが、何よりも今回どういう現象が起きていたかというところの記録を残していくことが、私は非常に重要ではないかと思っています。

今、気象の分野では再解析データといって、過去の大水害や大豪雨のときの台風の進路とか気候のデータを再解析して、蓄積するということが進んでいます。これは予測のシステムが現状の観測ベースから、過去の記録を用いたAI予測の比重が高くなってきていることによるため、我々も今回起こったことをしっかりデータとして蓄積して、今後

かすというところが極めて重要ではないかと思いました。

2点目ですけれども、道の駅の機能強化の提言、これは非常にいいことだと私も思いますが、結節機能を強化していくことは確かに重要なのですが、今回の能登半島地震で分かったことは、孤立化するということですよね。だから孤立化したときに、オフグリッドでも道の駅が拠点として機能する、そういう視点が重要ではないかと思いました。そのためには、とにかく地域の方に向けた備蓄とか、空からの支援を受け入れるような機能を入れる。あるいは水道がかなり切れていたというようなことも含めて、給水機能みたいなことも道の駅に考えていくということを機能強化することで、オフグリッドになった場合でも、道の駅が機能するという新たな拠点づくりにつながるのではないかと思いました。

最後ですけれども、今回、緊急提言ということですが、災害復興というのは非常に長い期間にわたって行われるものです。我々も今、朝倉先生と福島県の浪江町に入り込んでみると、磐城国道事務所さんから非常に手厚い、いろいろな支援をいただいています。また、風景街道の施策でも、最始まってからもう20年ぐらい経つのではないかと思います。愛媛県の松野町では大洲河川国道事務所の方が、おそらく大して予算がついていないと思うのですが、かなり手伝ってくれたりしています。ですので、能登半島地震を踏まえた緊急提言の中でも、地域との関わりを継続していくようなことをぜひ書き込んでいただくことが、ひょっとしたら、それは道の駅を拠点にした風景街道みたいな施策かもしれませんけれども、地元の方からすると、非常に温かい支援をいただいているということで勇気づけられるのではないかと感じた次第です。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

大串先生、お願いします。

【大串委員】 ありがとうございました。私からはほとんどもう中に入れてもらっているので、1点申し上げたいと思います。

やはり思うのは、過疎が進めば進むほど、道路アクセスがよくなないと、いろいろな公共サービスとか生活に必需な病院通いとか、様々な物資を購入する場とかもそうですけれども、いろいろな設備等へのアクセスがよくなないと、どんどん人が住まわなくなってしまうということで、財政制約があるのは重々承知しているのですが、逆に、過疎の地域ほどある程度道路網がしっかりと構築されていないと、人が住まわれない地区がどんどん出てきてしまうなということを改めて感じております。

そういった意味で、道路網への投資というのは、過疎地域でも生活が立ち行くぐらいのアクセス性を確保できるという意味で大事ですよということを新たにしたところで、生活不便地域でより過疎化が進まないためにも、アクセスを高めるような投資が必要なのではないかというようなことが少し言えればいいかなと思いました。これは資料4の5ページ、今後の道路政策への緊急提言の下あたりに過疎地域をより過疎にしないための投資としての視点も少し入れていただけたらと思いました。

以上です。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。

太田先生、お願いします。

【太田委員】 太田でございます。今回の緊急提言の内容についてはそのとおりだと思いますので、適宜実行していただきたいと思います。

それで、今後のことについて1点申し上げたいのですが、12ページに新広域道路交通計画の更新ということが書いてあります。必要に応じて更新するというのは当然のことだと思います。これまでの経緯で考えると、昨年10月末に「高規格道路ネットワークのあり方」という中間とりまとめを出しました。この部会で出したわけですね。そして12月の段階でプロセスについて了解がされて、恐らく年が明けてからとか、今年度に入ってから、高規格道路の指定というプロセスに行こうとしていたときに、この地震、災害が起こったということだと思います。

その意味では、それを反映したものにするというのは当然だと思います。振り返ってみますと、中間とりまとめの中には、「半島」という言葉も「過疎」という言葉も入っていないです。そういう意味では、高規格道路のことを考えるときに、そのような地域のことをあまり考慮していなかったというのは、我々も反省しなければいけないと思っております。

それを踏まえてですけれども、新広域道路交通計画の更新をする場合に、こういう視点で更新するべきだとか、更新する場合の指針についてはしっかり議論しておく必要があると思っています。それから、高規格道路の機能要件として5つの要件を挙げて、これに合致するものは高規格道路ですよとしているわけですが、今回の災害に対応するような要件規定がないような感じがします。5番目に「国土の適切な保全管理のための路線」とあるのですが、その中に含まれているのかどうか分かりませんが、もし新広域道路交通計画を抜本的に見直すとするならば、6つ目に災害や過疎地・半島に関連する要件を、先ほど大串先生がおっしゃったように、直接高規格道路がいいかどうかは分かりません

けれども、実は過疎地ほどそこへのアクセスを考えなければいけないのかもしれませんが、場合によっては、高規格道路の機能要件について追加する必要があるかもしれません、というのがまず1つです。

これ自体は少し時間がかかる話ですので、前回の中間とりまとめに基づいて、5つの要件に合致する高規格道路の指定自体は先行して早めにやっていくべきだと思います。プラスアルファで、今回のことに対応したものについても追加していくという形で、この新広域道路交通計画の更新を2段階といいますか、先行してできるものは先にやるべきだし、しっかり考えるものは後で構わないので、随時更新するという手順で進めていくべきだと考えます。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

僕から1つ、2つコメントしておきたいと思います。事前説明のときにも申し上げたのですが、構成上のことです。今回の提言は教訓をふまえた提言という構成になっています。そうすると、教訓のところ項目として挙げていただいたことが提言の項目になっているという書きぶりになると思います。実際にそうなっていると思いますが、教訓の中にない項目が提言の中に突然出てくると、やや便乗感があるので、そうならないように注意していただきたいと思います。

それから、この提言は、能登半島以外の一般の半島部の道路ネットワークのあり方について言及されたものであると認識しています。この一般論を受けて、能登に適用したときに、一般論がどのように具体化されるのかという形でこの提言を読むことになると思うので、そう読めるように構成していただきたいと思います。

能登半島以外の人々がこの提言を読んだときに、自分のところの半島に適用すると一体どうなるのかということを考えてと思います。そうすると、今回の提言を発出するまでには間に合わないと思いますが、幾つかの半島を具体的にイメージして、そこにこの提言を当てはめるとどうなのかということシミュレーションしてほしいです。具体的には、大都市に近い半島、例えば伊豆半島のようなところにこの提言を適用するとどうなのか。また大都市から遠い、鹿児島県の薩摩半島のようなところにこの提言を当てはめるとどうなるかということシミュレーションする。この提言をその地域の関係の方々がお読みになり、これを活用しようと考えたときにうまく使えるかということを考えておいていただきたいと思います。

それから、やや議論が広がりますが、今回の提言は、外洋に面した半島や島嶼部の道路のあり方についてもこれを読み解くことになると思います。そのときにどこまで書けるかどうか分かりませんが、国がしっかりとそういうところの道路は保全していく、責任を持って維持するという若干強いメッセージをこの提言の最後のところに書くことにするのか。いや、さすがに今回の枠を超えているからそこまでは書かないことにするのか、これは議論しておいたほうがいいかと思います。

最後に、さきほど羽藤先生が言っていた記録やデータに関してですが、これは復旧・復興、特に復旧に投入されたリソース、人的なものもあれば、資機材もありますが、どれぐらい投入されて、そのパフォーマンスが一体どうだったのかという記録を残しておいていただきたい。これから先に同様の災害が発生したときにどれぐらいの人的リソース、資機材を投入すればいいかということの参考にできると思うので、今回の提言には間に合わないと思いますが、そういったものを残していただくということをお願いしたいと思います。

私からは以上です。

ということで、事務局のほうで、もし対応案があればお願いいたします。

【道路経済調査室長】 ありがとうございます。たくさん貴重な御意見をいただきまして、個々の修正につきましては反映をしっかりとさせていただきたいと思います。その上で幾つかでございますけれども、例えば小幡先生から、本文で書いてはいるのですが、要約に書いていないところがありますので、しっかりと対応するように追記したいと思いません。

それから、家田先生と石田先生からもございましたけれども、やはり道路のことをしっかりと書いて、その外側の拡大のニュアンス、広がりが薄いところがございますので、コンビニの視点、あるいは空陸一体輸送の点など、少し大胆にと言いますか、しっかりと書くようにしていきたいと思います。

それから、朝倉先生からいただきました、教訓と提言のところの対応を取るようには一度チェックしてまいりたいと思いますし、あとは最後の、国がしっかりと保全していくというところ、全部をとというのはなかなか難しいですが、思いとしては、少しでも管理あるいは代行のところもそうですが、今回の教訓を受けて、出ていくところはしっかりと出ていけるようにという問題意識がございますので、御指摘も踏まえて少し修正、書き方を検討させていただきたいと思います。

それから、太田先生からございましたけれども、高規格道路全体の検討の中での位置づ

け等々でございますが、おっしゃるような流れで進めてきている中での地震発生と今回の提言でございます。これまでも半島部に対して高規格道路が必要な場合にはという観点は、要件で言うと5に当たる国土の適切な保全管理というところで手当てをしてきた部分はありますが、これまでの観点が必ずしもその価値観にボリュームも含めて十分であったかというのはこれから議論して、足らざることがあれば、6個目にするのか、5個目の言い方を変えるのかなど、幾つか観点もあろうかと思しますので、今後の検討に資するように、例えば「おわりに」のところで少し書かせていただきたいと思います。

あとは、いただいたところを修正させていただきたいと思います。

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、一通り委員の先生方から御意見もいただき、対応方針についての説明があったわけですけれども、ほかの委員の先生方の意見を聞いていて、もう少し追加で発言されたいということがあれば、どなたでも結構ですのでおっしゃってください。

よろしいですか。根本先生、どうぞ。

【根本委員】 太田先生がすばらしい意見を言ったので、それに触発されて、私も一言言いたいと思います。今回、高規格道路が被災したことで残念だったという言い方と、重要物流道路に指定していたのにそれが被災し、寸断して残念だったというふうな言い方と両方出てきています。今回、どちらの言い方がより適切な評価なのかということは結構重要なポイントになってくるのではないかと思います。

新広域道路交通計画では、道路の規格で言うと、高規格幹線道路と地域高規格が一緒になって、シンプルになって分かりやすくなったということですが、これまであった大型車の、いろいろな道路種別があります。重要物流道路だけではなく、大型車誘導区間や国際物流基幹ネットワークなどいろいろな概念があって、そのネットワークが指定されてはいます。「物流でこういう機能を果たすところは、こういうところに欲しいね」という計画論を、高規格道路を決めるときにもう一度おさらいしてみることは大事なことではないかということ、あえて一言言わせてください。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。反映できるところは反映するというようにさせていただきます。

ほかいかがでしょうか。家田先生、どうぞ。

【家田委員】 ありがとうございます。今、太田先生、根本先生に触発されて一言。物流もそうですが、道路というのは普通に議員等が考えるときには、日頃の使い方のことはもちろん頭にあるんですね。しかし、いざというときに助けられるかどうかということが、実は道路に期待されている機能であると思います。つまりいざというときこそ、ということが上位の道路の機能だと思います。物流も込みにしてです。そういう表現のほう国民にもよく分かるし、これから考えていただきたいところだと思います。

どうも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した。ほかによろしいでしょうか。

それでは、ほかには御質問等はないということですので、今日、議論いただきました緊急提言（案）につきましては、先生方からいただいた御意見を反映して適宜修正することになりますが、この後は大変僭越ですけれども、私に御一任いただきまして、後日、部会長代理の羽藤先生及び事務局と相談してとりまとめとさせていただきますと思いますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【朝倉部会長】 ありがとうございました。特に御異議がないということなので、そのような形で最終的に緊急提言としてまとめていくということにさせていただきます。

本日、予定された議事は以上でございます。議事進行を事務局にお戻しします。

【総務課長】 長時間にわたる御議論、貴重な御意見、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存じます。

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。

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

— 了 —