

社会資本整備審議会 道路分科会 第38回基本政策部会

平成24年2月7日

【総務課長】 皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第38回基本政策部会を開催させていただきます。

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、樺島でございます。よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、菊川道路局長よりごあいさつ申し上げます。

【道路局長】 委員の先生方におかれましては、お忙しい中、ご出席いただきましてほんとうにありがとうございます。

この委員会は、7月21日から始まりまして、これまで7回、これからの道路政策の基本的な方向ということについて議論を重ねてまいりましたけれども、前回、この部会での議論を踏まえた中間取りまとめの概要についてご議論いただきました。今回はその前回の皆さん方からいただいた意見を踏まえまして、中間取りまとめ（素案）についてご説明をさせていただいて、ご議論をお願いしたいというふうに考えております。どうかよろしくお願ひ申し上げます。

【総務課長】 ありがとうございます。

それでは、まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。

クリップをはずしていただきまして、配席図、委員名簿、議事次第、資料1、資料2、資料3がございます。また、メインテーブルの机上にのみ参考資料1、参考資料2がございます。

漏れている資料がございましたら、お知らせくださいますようお願いいたします。大丈夫でしょうか。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条1項により公開といたしております。

本日、朝倉委員、勝間委員、草野委員、羽藤委員におかれましては、所用によりご欠席との連絡をいただいております。ご出席いただきます委員の方は、総員9名中5名でございますので、社会資本整備審議会令第9条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。

それでは、以後の議事の進行を家田部会長にお願いいたしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【家田部会長】 皆様、お集まりいただきましてどうもありがとうございます。

それでは、これから議論をしたいんですが、今日はこれからこの中間取りまとめの素案を検討していただくということで、後で詳しいスケジュールの説明があると思いますけれども、大体3月目途に中間取りまとめをまとめようというつもりですので、今日はこれまでも議論されてきているものを大分修正していただいたものが出てきましたので、それについて忌憚のないところを議論していただく。そしてまた、できるだけ具体的にこういうふう直せとか、何となく気に入らないよと、そういうのはだめで、具体的にここをこうしなさいと、こういうようなところなるべくご意見を賜れば。しかし、それは今日結論を出すというよりは、どんどん出していただいておいて、後でまた議論で事務局でもんでいただくというような、そういうふう運用したいと思います。よろしくお願ひいたします。

それでは、早速、ご説明を事務局からお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

【道路経済調査室長】 それでは、資料1、資料2でご説明をしたいと思います。

まず資料1でございまして、中間取りまとめの構成案ということでございまして。前回、資料2のような文書をお出ししたんですけれども、ちょっと全体の構成が見えないよというお話、あるいは、関係がわからないよというお話をいただいたので、1枚で全体の関係を整理してみました。

まず一番左側の道路政策の現状と、今後の社会経済の展望でございましてけれども、前回、今後の社会経済の展望を先に書いておりましたけれども、まず現状認識が先ではないかということで、先に道路政策の現状認識ということで、一定の量的ストックが形成された等、書かせていただいております。

これらを踏まえ、さらには今後の社会経済の展望ということで、5つほどございましてけれども、本格的な人口減少以下、この5つの社会展望を踏まえて、真ん中のところですが、今後の道路政策の検討にあたっての基本的な視点ということかなということでもまとめさせていただいております。

どれが1対1ということではありませんけれども、このI、IIが全体にかかってくることとなります。

真ん中のところがございますけれども、以前は「転換の視点」だけ、1、2、3、4書いていたということでもありますけれども、後の具体的な施策の提案等を考えると、その視点だけでは全部覆い切れないものもあるよねというようなご意見もいただきましたので、「転換の視点」に加えまして、その下のところで、「更に強化・充実していくべき視点」ということで、5つほど総合的な交通体系の中での道路交通システムの最適化等、書かせていただいております。

これを受けましてということで、一番右側の具体的な施策の提案ということで、この部分も、まず大きく具体的な施策の提案、IVというものと、紫色で書かれました施策の進め方の提案ということで2つに分けてございます。

それから今日は、前回、歯抜けになっておりました部分と追加した部分がございます、具体的には赤で書かれておりますけれども、3番のところがございますけれども、交通結節点の改善、高度利用の促進を追加するとともに、あり方委員会の取りまとめを受けまして、4番の基幹ネットワークの戦略的な整備・活用を取りまとめております。

同様に、具体的な施策の7番の低炭素型の交通システム、道路空間のグリーン化の内容を追加いたしました。

それから、進め方のところでは、最後のところで、4番でございますけれども、多様な資金調達、整備・利用のための新たな枠組みということで、利用、料金制度、その他につきまして、中間取りまとめからまとめてきているというようなことでございます。

内容は資料2のほうでご説明しますが、資料2を説明した上で見ていただきまして、全体の構成がどうかというようにこととか、あと、順番がどうかとか、そういうことを後でもう一度見ていただければというふうに考えているところでございます。

それを脇に置いていただきながら、資料2をご説明したいと思います。

資料2でまず最初に1ページ目でございますけれども、たしか太田先生だと思いますけれども、まず表題を何とするのかというようなご意見をいただきましたので、つたない案かもしれませんけれども、案1、案2、案3と3つ考えさせていただきました。

1つは、「成熟化社会における今後の道路政策の方向性～賢い使い方、多様な利用者の共存、新たな価値・機能の創造を通じた道路の進化～」というふうなことを書かせていただいております。

案2、案3は、「持続可能」というような言い方で、「持続可能で活力ある国土・社会の実現に向けた」ということで、「政策の転換」のほうがいいか、「指針」がいいかとい

うことで、その「転換」と「指針」の違いしかありませんけれども、今日の議論のたたき台として3つほど挙げさせていただいています。これについてもどういう方向がいいのではないかと、内容を踏まえてご意見をいただければというふうに思っているところであります。

2ページ目以降でございますけれども、まず最初に「はじめに」ということを書いてございます。2ページ目ということでありまして、特に18行目から27行目ぐらいのところの4つをこの取りまとめの基本方針だと書かせていただいております、その辺をご意見をいただければと思っております。

①のところは、18行目から19行目ですけれども、歩行者、自転車などクルマ以外の多様な道路利用者也安全・安心して共存できる道路環境の創出をするんだということ。

それから②のところでは、22行目のところで、既存の道路を「賢く使う」視点を重視するんだというようなこと。

それから③は、「今ここにある道路」についての改善を中心とした政策運営をするんだということ。

④につきましては、これまでの交通機能や空間機能以外の道路の多様な機能・利用を想定する、「道路の進化」を積極的に模索すると。

この4つの視点を基本としてということを書かせていただいておりますので、後でこの内容が、たしか7ページ以降出てございますけれども、こういう書き方でいかどうかという肝のところであると思っておりますので、ご意見を賜ればというふうに考えているところでございます。

それから3ページ目、4ページ目は、資料1で行きますと、青い部分といいますか、最初の部分に該当するところがございます、1つは一定の量的ストックの形成、一定の政策効果があったというようなこととございまして、特に7行目でございますけれども、モータリゼーションの高まりに対応するために量的整備を進めることが至上命題であったというようなこと。

13行目のところでございますけれども、三大都市圏を中心に都市部での渋滞、地方部の幹線道路など、脆弱なところはあるけれども、各種政策課題にも対応してきたんだというようなことを書かせていただいております。

ちなみに、赤のところは前回のところから加筆したところでありまして、特に重要なところという意味ではありませんけれども、前回出したものから加筆しているところでござ

います。

それからあと、これまでの道路政策の課題ということで3つほど挙げさせていただいておりまして、4ページ目でございますけれども、増大する自動車交通への対応を優先してきたのではないかとということ。

それから②として、「使う」観点の欠如ということで、12行目のあたり、「使う」観点が軽視されてきたというようなこと。あるいは17行目のところで、「賢く利用」するための制度が不十分だとか、大型車の重量の違反など道路の不適切な使用による道路構造物への影響等の問題も存在しているということを書かせていただいております。

それから③番目のところで、道路管理者間や他分野との連携に課題ということで、特に24行目以降、用途を限定した特定財源制度のもとでは、結節点とかも行われていたけれども、連携施策という意味ではさらなる改善の余地が残されていたのではないかとということ。3つ挙げさせていただいております。

続きまして、5ページ目、6ページ目でございますけれども、これは資料1でいいますと緑の部分、今後の社会経済の展望の部分でございます。ここは何度か議論していますので詳しくご説明しませんが、大きく5つ、本格的な人口減少、超高齢化社会、縮退する地域ということ。それから厳しい財政の制約があるのではないかと。それから、国際競争の激化と対アジア交流の重要性の増大がしているということ。それから6ページへ行きまして、国土の脆弱性の克服。それから、低炭素・循環型社会というようなことで、これらを踏まえて、これからの道路の方針をどうつくっていくかということでもあります。

7ページ目、8ページ目に行きまして、7ページ目に、まず転換の視点ということで、7から8ページ目にかけて、4つ視点が書いてあります。この視点を要約して、最初の「はじめに」というところで思想として書いてありますので、よく見ていただければということだと思います。

1つ目は、「クルマ」主役から「多様な道路利用者の共存」へということで、8行目のところで、歩行者、自転車、新たなモビリティなど多様な道路利用者が通行しているんだということを踏まえまして、12行目あたりから、自動車の「台数」を捌く幹線道路ネットワークの整備の進展に伴い、今後はクルマ以外の多様な道路利用者も安全・安心して共存できる道路環境の整備を積極的に進めるべきだというようなこと。

それから2番目でございますけれども、道路を「賢く使う」、19行目あたりから、交通機能を阻害する要因の排除を徹底するとともに、地域での道路ネットワークの構成を踏

まえた道路の使い方を工夫すること等によって、既存の道路のパフォーマンスを最大限発揮させることに重点を置くべきだということを書かせていただいています。

それから、利用者ニーズの的確な反映ということでありまして、まず最初のパラグラフで、「今ここにある道路」の改善に移行しつつあるんだということと、それから、最後、29行目、31行目あたりで、「今ここにある道路」の利用状況や利用者のニーズを的確に把握し改善を進める、Check-Action型の政策運営にシフトすべきだということを書かせていただいています。

それから最後に、8ページ目に行きまして4つ目ということで、進化する道路～道路の有する機能や価値の再評価～ということで、4行目あたりから、地域のパブリックスペースとしての機能も有しているんだということで、ニーズが多様化しているんだというようなこと。

それから、「たまりの場」、「収益活動の場」としての期待や結節点、道路の複合的な利用の期待が高まっているということを書かせていただいています。

11行目からですけれども、そういう機能を高め、道路の機能や価値を改めて再評価し、地域や沿道からのニーズにも機動的に対応していくことが必要だということを書いてございます。

これが転換の視点ということでありまして、今回、追加しました、更に強化・充実していくべき視点ということで、5つほど書かせていただいております、1番、総合的な交通体系の中での道路交通システムの最適化ということで、今後はシームレスな移動を実現するというようなことから、各交通機関それぞれの特性に応じて適切に役割分担し、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要だということで、23行目のあたりで、総合的な交通体系の中での道路交通システムの最適化を図るべきであるというようなこと書いてございます。

それから2つ目には、国際競争力強化や人口減少局面での国土の再編・強化ということでありまして、1つ目のブロック、27行目から28行目、国際競争の中で大都市・ブロック中心都市の強化・連携を図るんだと、より機能的なものにしていくことが大事だということと、それと同時にということで、29行目以下で、地域間で機能・役割を効率的に分担する連携生活圏を形成する等、人口減少のハンデを移動性の向上でカバーするための新たな国土・地域構造が求められるということを書いてございます。

9ページ目に行きまして、東日本大震災からの教訓を踏まえた国土の信頼性確保という

ことで、最初、6行目までの間では、東日本大震災での教訓を今後の大規模災害への備え・対応の検討を進める上で参考にしていくことが必要だということ。

それから、ミッシングリンク等の整備をきちっと防災との観点も含めてやっていくことが必要だということを書いています。

それから4番目の安全・安心でクリーンな移動のところでは、一番最初のところで、特に15行目以下のところで、超高齢化社会に向けて、交通事故減少のためのさらなる効率的・効果的な取り組みを進めることが必要ということ。

それから18行目以下のところでは、ライフサイクルコストの縮減と、20行目、これまで蓄積してきた道路ストックを守って、道路として必要なサービスレベルを確保していくことが必要であると書いています。

最後のパラグラフにつきましては、低炭素型の交通システムの導入や、道路分野での再生可能エネルギーの利用を積極的に進めるべきだということを書いています。

最後に5番目として、持続可能で効率的な政策運営ということをごさいます、1つ目は、厳しい財政状況のもと、維持管理費が増加してくるということもありますので、30行目あたりで、事業のプライオリティーを明確にして、重点化・効率化を図り、スピーディーに事業を進めていくことが必要だということ。

それから、33行目、34行目で、工期短縮とか、維持管理コストの縮減のため、技術開発等を進めていくべきだということを書いています。

ここが資料1で行きます真ん中の黄色に当たる部分、「今後の道路政策の検討にあたっての基本的な視点」というところで、「転換の視点」と「更に強化・充実していくべき視点」ということでまとめさせていただいたところでもあります。

以下は、具体的な施策の提案、ですから、資料1で行きますと、一番右側の茶色の部分と、それから紫の部分でございます。

前回、前々回、議論している部分もありますので、ざっと飛ばしてご説明をします。

まず最初、道路の賢い使い方による多様な道路利用者の共存ということで、1番目の①で、道路空間の再配分等の話でございまして、これは最初のところで、道路ごとにだれが主役なのか明確にして、限られた空間を有効に使っていくんだということ。

それから2つ目のパラグラフで、バイパスの整備にあわせて道路空間の再配分を一体的に計画していく必要があるんだということ。

それから最後の23以下で、自転車の利用環境については、ハード、ソフトの対策をち

ちゃんとやっていくべきだということを書かせていただいています。

それから11ページ目に行きまして、生活道路の部分につきましては、まず最初の2つのところで、特に5行目、6行目ですけれども、自動車は歩行者や自転車を優先し、自転車は歩行者を優先するという意識、そうした意識を教育やマナー、カーナビの利用等の中でさまざま盛り込んでいくことが大事だということと、最後は15行目以下のところで、行政と地域との調整や、利害調整をコーディネートするような仕組みとか、さまざまなデータを出して、市町村とか自治体をエンカレッジするような取り組みが必要であるということが書いてあります。

それから、「遅い交通」への対等ということ、新たなモビリティ等の「遅い交通」への対応が必要だということとか、あるいは、最後のところでは、トランジットモールとかシェアスペース、道路利用者が共存できる空間運用の取り組みが必要であると書いてございます。

それから12ページ目は、ユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路ということで、最初のところでまとめてございますけれども、歩行者、自転車等の移動空間、ユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路等の施策は一体的に計画して連携することが必要なんだと。特に異なる道路管理者間の道路により構成されるネットワークが重要でありまして、重点計画等に目標を定めてちゃんとやるべきではないかということを書かせていただいております。

それから、13ページ、14ページですけれども、ここはまず13ページは事故ということございまして、今後の方向性のところで、まず幹線道路については、危険個所について効果的・効率的に事故対策をやっていくんだということ。

それから2つ目、17行目から、生活道路については、住民参加とか、NPOと協働して、効果的・効率的に事故対策を進めるべきというようなこと。

それから最後に、23行目から、ラウンドアバウトについても、我々のオリジナリティ、我が国のオリジナリティを加えながら、社会実験の実施やガイドラインの作成などにより施策を導入することとさせていただきます。

それから14ページ、路上工事、路上駐車でございますけれども、今後の方向性のところで、まず1つ、16行目からですけれども、渋滞損失等の影響など、外部不経済を明確にするんだと。それをモニタリングできるようにするんだというようなこと。

それから23行目の路上工事のところでは、そういうデータを出すとか、レーンレンタ

ル制度なんかを参考にして、最適な工事時間とか時間帯等の設定と、その実現のための誘導策の導入による縮減の取り組みをする必要があるということを書かせていただいております。

15ページ目、16ページ目でございますが、15ページ目は、沿道利用の変化に伴う影響の最小化ということで、24条、乗り入れの申請のときには、道路交通に与える影響を確認するとか、あるいは、交通アセスメントみたいなものをちゃんと制度化すべきだということを書いてございます。

それから次に、具体的な施策のところ、2番目の施策でございますけれども、道路が有する新たな価値の創造ということで、まず道路空間のオープン化・多機能化ということでもあります。

ここは4つの機能を書いてありまして、1つ目が、全面的に書き直してございますけれども、まず上下空間の利用ということでありまして、まずは都市高速がかなり老朽化しているというようなこと、景観上、交通処理上の観点から見ても、好ましいものではないので、18行目のあたりから、立体道路制度を一部既存の道路への活用を可能とする制度拡充を行って、まちづくりと一体となって更新することをすべきだということ。

それから21行目以下が、これ、主語が遠いですがけれども、駅前広場のことを書いてございまして、その上下空間でもっと複合的な活用ができるように、立体道路制度等を活用しながらということを書いています。

26行目以下のところは、特に自由通路、鉄道を挟んで分断されているという地域もあるので、そういうことを整備するとか、歩行者ネットワークをちゃんと確保すべきだということを書かせていただいております。

それから次、17ページ目に行きまして、たまり場としては、これは前回とほとんど変えてございませんが、道路空間の品質の維持や道路の有効利用に向けて公共団体等をはじめまちづくりの関係者と連携した仕組みを考えるべきだということ。

それから、収益の場としての空間は、道路占用のあり方、対価のあり方みたいなものをちゃんと検討していけというようなことでもあります。

それから公共交通のところについては、道路の付加価値を高める取り組みだとか、あるいは津波対策の標高表示の例を挙げてございますけれども、公益に資するような空間ということで、18行目、19行目に書いてございまして、その下、例示としまして、屋外広告物の取り扱いであるとか、24行目から、景観、風致の維持に向けて地域と話し合うよ

うな仕組み。さらに28行目以降は、街路樹等を設置する云々に当たって、その維持管理には沿道の地域の方々のご協力を得てというようなことも書いてございます。

それから18ページは、文化の話でございまして、ここは中ほどの17行目あたりのところで、文化が交流する場としての道、道路文化の再発見・保存、それから新たな道文化の創造等やって、道路の持つ機能を最大限に発揮させることが必要だということ。

25行目以下で、外苑のいちよう並木とか杉並木のように、地域の歴史や文化を踏まえて道が持つ価値を向上させる取り組みが必要であるというようなこと。その際は、NPOとも協働しながら進めていくべきではないかということを書いてございます。

これが2つ目でございます。

19ページから3つ目で、ここは新たに追加した交通結節点の改善、高度利用の促進ということで、初めて書き下ろしたところということでございます。

現状と課題を飛ばしまして、今後の方向性を説明させていただきますと、1つ目で、シームレスな移動の実現ということの中に、まず1つは空港、港湾、空港とか駅へのアクセスの向上ということでありまして、もう一度これを再点検して、過度の迂回とか右左折をさせる場合があるので、利用者に使いやすいスムーズなアクセスが可能となるよう改善すべきではないかということ。

それから20ページへ行きまして、公共交通ということで、まずバスのことで、リバーシブルレーンの議論がございましたので、そのレーンを設置するであるとか、あるいは一定の利用が見込めるところは物理的に分離したバス専用レーンをつくるとか、LRTの話をするとか。

それからもう1つのところで、ハードに加えまして、公共交通や自転車の利用を促すような施策とか、相乗りだとか、いわゆるTDM等にも取り組むべきだということを書いてございます。

それから③で、結節点における乗り換え利便性の向上ということで、バスの待合空間とか、あるいは2つ目のポツで、大規模な駅については、立体交差化とか、あるいはできるだけ上下移動を抑制して、歩行者動線を確保するという観点から、交通手段ごとの動線の整序を図るべきだということを書いてございます。

それから2つ目として、移動困難者への対応ということでありまして、方向性としましては、一番下の34行目ぐらいですけれども、福祉施策とかNPOとの協働、IT活用による省力化等を推進すべきということで書いてございます。

21 ページは、少し先ほどとダブるところがありますけれども、特に大都市部の交通結節点の高度利用化をちゃんと図るべきではないかというような認識のもとで、今後の方向性については、上下空間、上空を活用することにより都市機能の集積が可能となるので、そのために、それを協力するような、集中投資するような制度とか、あるいは民間を含めた立体的な整備を行うための制度の拡充をきちっとやっていくべきではないかということを書いてございます。

それから22から23にかけて、これも新たに追加したところでございますが、基幹ネットワークの戦略的な整備・活用でございます。

ただ、新たに追加してございますけれども、基本的にはあり方委員会でまとめた内容を書き写したということでありまして、ネットワークのところは大きくは3つございまして、そのうち2つ、まず1つ目は、大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化ということでございまして、今後の方向性のところで書いてございますけれども、環状道路とかのネットワークの整備、それから「渋滞の名所」ともいえるようなボトルネックの集中対策をちゃんとやっていくということと、それと同時に、路肩の活用とか、簡易インターの増設とか、要するに、既存のネットワークを最大限に生かすような工夫もちゃんとやるべきだということと、最後のポツで、災害等もあるので、大都市・ブロック中心都市化の連携を高めて、相互にバックアップ可能となるようなネットワークの多重化が必要であるということでもあります。そもそも日本を牽引するためには、まず大都市・ブロック中心都市のネットワークを強化するというのが1つの柱だということです。

もう1つの柱として、23行目から、脆弱な地域の耐災性を高め、国土を保全するネットワーク機能の早期確保ということで、現状と課題の一番下のところで、未整備区間でも国道の速いところもあってサービスの格差があるんだと。だから、整備済みでもそういう区間もありますというのがだんだんわかってきたということがありまして、そういうものを受けまして、23ページのところでありますけれども、5行目あたりから、とにかく早くつながることが大事で、必要に応じて走行性の高い国道も活用してネットワークとして機能をできる限り早期に確保することが重要であるというふうに書いてございます。

そういうことを進めるという観点からすればということで、新たな整備の考え方ということで、走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用、簡易な形式でのインターを数多く設置する。それから、避難場所としての機能や防災機能の付加というようなことを考え方として書いてございます。これもあり方委員会から引っ張ってきてございます。

最後、整備プロセスの透明化ということで、ネットワークに付随するのでここに書いてございます。高速道路が高速であったり一般国道であったり、いろいろものがあるので、その位置づけとか手続きがわかりにくくなっているということが問題意識でございまして、しかも今後の方向性のところで、今後、走行性の高い現道とかも活用していくということもございまして、25行目以降、少なくとも一体的に必要な並行する国道なども含めて、整備計画の制度とか、決定する制度、プロセスなどを位置づけを明確にして、わかりやすい形で伝えていくことが大事ではないかというまとめをしているところでございます。

それから、24ページ以降で、防災も含めた国土の信頼性確保ということでございまして、1つ目が大規模な広域災害の備えという中に、道路網の防災・減災対策による国土・地域の耐災性の向上ということで、今後の方向性のところで、24行目以下でございましてけれども、1つは、道路構造物の耐災性をまず向上するんだということ。

それから26行目のところから、ネットワークの多重性、耐災性を適正に評価し、ネットワークの弱点の克服に向けてのミッシングリンクの解消などを進めるということ。

それから29行目のところは、避難地とか活動拠点等の副次的機能をちゃんと活用するんだということ。

それから31行目のところで、徒歩の帰宅困難者に対する対策等を書かせていただいております。

33行目からは、密集市街地での対策をやる必要があるということを書いています。

次の②として、発災後の的確な災害対応ということで、今後予想される大規模地震の備えとして準備しておくことは効果的であって、広域の場合は国が主導することが必要ということでもあります。

それから、大きな2つ目として、豪雨災害等に対する道路網の信頼性と安全性の確保ということで、今後の取り組みとしましては、12行目のところで、道路ネットワークとしての通行確保の程度を明らかにするんだというようなこと、どのぐらいとれるのかということ。そういうことを踏まえて、15、16行目でございましてけれども、豪雨災害に対する通行規制等について、区間や規制基準の設定、運用について、気象状況等を踏まえて検討していく必要があるということを書いています。

それから、大きな3つ目でございましてけれども、災害情報の提供、まず大きな方向性として、25行目、26行目でございましてけれども、道路管理者・種別の違いを越えて情報

が一元的かつ地図等を活用してわかりやすい形で提供することが必要だということ
と、27行目から、あらゆる手段といたしますか、ITSの最新技術を使ってカーナビ・ス
マートフォン・携帯等、さまざまなツールを利用して、その収集に努めることが大事だ
ということ。

31行目のところで、道の駅やSA・PAなど、ドライバーにも的確に発信することが
必要だということが書いてございます。

26、27が、6つ目の持続可能で戦略的な維持管理・更新でございまして、道路スト
ックの長寿命化の中では、今後の方向性として、17行目のあたりで、ちゃんとデータ
を集めて将来の維持修繕・更新費の算定を行って、負担を軽減するための計画に基づいて修
繕を行うということ。

それから、20行目以下で、インフラ整備のための必要な技術開発とか、技術者とか、
担い手の育成とかを進めて、いわゆる持続可能なアセットマネジメントとしても確立する
ことが必要だと書いています。

24行目のところで、ご指摘ありました大型車の道路適正利用を促進する仕組みを構築
するんだと。違反通行データの活用、関係機関との連携強化、違反者の公表等により、指
導・取り締まりの実効を向上させることが必要だということを書かせていただいております。

27ページ目のところで、効率的な維持管理の実施ということで、今後の方向性として
は、1つは、道路の役割に応じたサービス水準を確保するため、最適な維持管理レベルを
ちゃんと設定するんだということと、その維持管理等に当たっては、沿道住民、道路利用
者の参画、協同を一層進めていくべきだということを書いてございます。

28ページ目が具体的な施策の提案の最後の部分でございまして、低炭素型の交通シ
ステム、道路空間のグリーン化ということがあります。

ここは大きく2つになっておりまして、1つ目の低炭素型社会の対応ということで3つ
書いてございまして、1つが交通流対策によるCO₂の発生抑制ということで、交通を円
滑化するような対策をやっていきますよということを書いてございます。

2つ目の低炭素化モビリティへの転換ということで、電気自動車や電動バイクをはじめ
とした次世代自動車の普及への支援ということで、道路空間での充電施設等の設置スペ
ースを開放するとか、あるいは自転車を支援するような施策をやっていくべきだとい
うことを書いてございます。

それから3つ目として、道路施設の省エネ化ということでございまして、最後、29行目以下ですけれども、可能な限りLEDの照明を使うであるとか、太陽光発電など再生可能エネルギー発電装置の活用を検討するということを書いてございます。

大きく2つ目の環境のところ、29ページでございすけれども、その中で2つ、1つがヒートアイランド対応ということで、特に8行目以降で、街路樹の再整備であるとか、芝の舗装だとか、コンクリート舗装などを組み合わせるとか、そういうことをやるとか、あるいは並木の整備を工夫するというようなこと。

それから②の持続可能社会の貢献ということでは、グリーン購入法での調達ですとか、リサイクル材など環境に優しい材料等をちゃんと採用していくということを書いてございます。

ここまでが、ちょっと飛ばしましたけれども、具体的な施策の提案の中身でございまして、最後、政策の進め方ということで、資料1で行きますと紫の部分の4つの部分に入ります。

政策の進め方の提案ということでございまして、1つ目が、利用者との協働による道路の総合的なマネジメントの導入ということでございまして、それが2つほどございまして、その1つ目、道路利用者の視点に立ったニーズの把握ということで、今後の方向性のことでございすけれども、利用目的に応じてデータを取得するんだということ。それから、地域単位で把握する手法を確立すべき。

それから、21から23にかけてまして、情報のプラットフォームを提供すべきだということ。

それから、24から27にかけてまして、「道の相談室」等のホームページの改善、あるいは「道の相談室」と「道路緊急ダイヤル」の役割を明確にするようなもの。それから、国民への周知を図るといようなことに取り組むということであります。

31ページの協働のところは、前のところに出てきたところを整理してございますので、説明は飛ばさせていただきます。

32ページでございまして、早期の事業化効果発現のための環境整備と評価の充実ということで、中で2つ、事業のスピードアップと評価のことを書いてありまして、32ページ目は事業のスピードアップの話でございまして、今後の方向性としては、供用目標や事業の進捗状況の公表に応じた事業マネジメントを評価するということ。

それから2つ目は、用地取得等の時間のかかる工程の迅速化を図れるよう、収用法も活

用しながらということを書いています。

それから3つ目のパラグラフでございまして、契約方式とか、事業のスピードアップを計って、受注者側のインセンティブが働くような仕組みを導入すべきだということを書いています。

それから33ページのところで、もう1つの評価でございましてけれども、この方向性としては、1つ目は、防災機能の評価について、まず一層充実を図るというものと、それから落石とか法面崩壊とか、すぐにやらなければいけないものの評価をどうするかというようなことと、都市再生・地域活性化、緊急輸送とか、必ずしも交通量が増えないような施策について、どのような手法でやっていくのかということを書いています。

それから、19行目以下で、計画段階評価、事業に着手する前の評価についても、利用者と地域住民との合意形成の充実を図る観点から進めるべきだと書いてございます。

それから34ページは、技術開発・活用による品質の確保と道路の進化ということで、その中身は大きく4つございます。

1つ目は、ライフサイクルコストの最小化と道路の品質確保ということで、内容的には標題のとおり、ライフサイクルコストを最小化するようなコスト削減を目指すべきだということと、「また」以下でございまして、維持管理等の契約の一本化とか、新しい入札制度を導入して、品質の検査とか、品質が確保されるようなことをやっていくべきだということを書いています。

それから、技術開発と民間の技術力活用ということで、方向性として、28行目以下でございまして。産・学・官が連携し、現場への適用を意識しつつ開発するということと、企業による技術開発に見合うような対価を支払うような仕組みを考えるべきだということを書いています。

それから、35ページ目に行きまして、ITS技術の更なる進展ということでございまして、ITSのスポットサービスの普及と、自動車から適切に情報をとるということと、その双方向でいろいろやりながら円滑な交通を実現していくということを目指すべきだということを書いています。

それから、進化する乗り物への対応ということで、今後の方向性のところでは、パーソナル化やコンパクト化されたモビリティについて、歩行者、自転車等と調和する公平なモビリティ環境を実現すべきであると書いてございます。

最後に、36ページ以下で、4番目で、多様な資金調達、整備・利用のための手法というところで、道路の利用を支える新たな枠組みの検討ということでございまして、その中身としては、ページが飛びますが37ページのところに書いてございまして、前回もご説明いたしましたけれども、多様化するようなニーズとか、地域づくり、まちづくりとの関係、道路機能を改めて整理するんだということで、利用に対する新たな枠組みの検討が必要だということでもあります。

1つは、自転車とか公共交通の位置づけをちゃんと道路の中で再整理しなければいけないということ。

それから、多様な機能・利害に応じた道路利用のルール、何を優先するのか、どういうものをやるのかということ。それから、そのときに地域で決めるのか、専門的な観点から決めるのか、あるいは全国で決めるのかというようなこと。

それから、ネットワークでという話が出てきますので、地域、レベルごとの課題に応じた「道路網管理」の考え方の導入ということ。

あるいは、他の施設、道路以外の施設との複合的な利用のための制度。

あるいは合意形成を充実するとか、多様な主体が参加するとか、利用に関する継続性を担保するための利用に関する計画の位置づけの確立等をちゃんとすべきだということ、今までの総括的に書いてございます。

そういうものを進めるときには、社会実験とパイロット的な取り組みも検討すべきであるということを書いています。

38ページからは、基本的にあり方委員会の言葉を整理して、そのまま載せてございます。

高速道路料金制度への転換ということでございまして、現状と課題のところでは、個別路線ごとに料金水準が異なるとか、あるいは、一部均一が採用されているなど、利用者にはわかりにくいことになっているということ。

それから2つ目でございまして、民営化直前にいろいろな料金割引が導入されて、徐々に弾力的なものになってきたということ。

それから、償還も、30年から順次延長されてきました償還期間でございますけれども、将来の管理を踏まえ、それから更新とかを踏まえてどうしていくかということが課題であるということでもあります。

今後の方向性としては、あり方委員会のまとめでありました5つの方向を抜き書きして

ございます。

1つ目が、利用者の負担、公平でかつ他の料金などを比較して妥当と認められるべきとの考え方、公平な都市の考え方に基づいて、対距離制を基本とした料金とすべきだということ、国民生活や経済活動を支えるために、公正妥当な範囲の中で料金を実質的に低減していく努力も図るべきだということを1つ目で書いています。

2つ目は、利用者にとって現在の料金がさまざま時間帯で違う、いろいろな割引があつてわかりにくいところがありますので、基本的には料金制度は、安定的、シンプルなものとするべきだと。

そういうものを整理した上で、3つ目のポツでございますけれども、さまざまな政策の課題に対応するために、弾力的できめ細かな料金施策をちゃんと実施していくということ、効果的な運用をちゃんとしていくべきだということでもあります。

それから最後に、整備・管理で、利用者でまかなっていく場合については、基本的には収入によって一定期間で返すことが基本ではありますけれども、28行目以下のところで、償還計画に含まれていないような更新とか、機能の強化とか、将来の維持管理などについては、財政状況も踏まえると、償還期間をどうしていくかということについて、幅広い検討をすることが必要であると書いてございます。

39ページ目でございますけれども、道路の維持、管理、更新などのあり方ということで、まず今後の方向性のところで、諸外国では、重量貨物を対象に課金というようなことが行われているという事実もありまして、我が国でもということで、17行目のところでございます。道路の維持・更新などに係る費用の負担のあり方について、利用者の受益と負担の観点などから、一般道路における課金なども含め幅広い検討が必要であると書いてございます。

その際にとということございまして、20行目のところでございますけれども、自動車関係税なども含めた利用者の負担に対して適切な道路サービスが提供されているか。あるいは、道路サービスに対して利用者の負担が適切に行われているかについて考慮する必要があるということで、大分課金や税の議論がございましたので、こういうことを書いているということでもあります。

それから最後が、40の上でございまして、PPP/PFIの積極的な導入ということございまして、今後の方向性の最初の部分は、公社等が管理する道路について、そういう試行が行われているので、PPPあるいはPFIを積極的に活用して、コンセッション

の活用についても検討すべきだということと、その下が、そもそも道路会社が民営化されたということで、道路会社が民間資金を活用してやっているのですけれども、特にさらに民営化のノウハウを引き出すということで、SA・PA、サービスエリアとか、都市の高速の更新などでも、さらに民間のノウハウを引き出すような取り組みを検討すべきだということを書いています。

最後に、「おわりに」ということでありまして、一番最後のところですが、これで終わるわけではなくて、引き続き議論を重ねて、より詳細な検討を行うことにしているんだということで、まだ続きがあって、これが入り口であるというようなことを書かせていただいています。

ちょっと駆け足でありましたけれども、以上、全体の構成、表題、それから全体を貫く思想、それから個別の中身等についてご意見をいただければと思います。わかりにくいところがありましたら、ご質問いただければ、担当もいますので、またご説明したいと思います。失礼いたします。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、これから後は議論の時間になるんですが、さっき申し上げたように、3月にまとめるということになっていますので、なるべく具体的なご指摘をいただく方向でお願いいたします。ご指摘というか、ご提案が一番ありがたいです。

まず最初に、タイトルとか、資料1にあるような構成、それからフォーマット、書きぶり、こんなような全体に共通するところを最初にご意見を賜って、それからあとは今度は中身に入っていきたいと思います。どうぞご発言いただきたいと思います。全体についていかがでしょうか。

特にタイトルは、幾つか、3つくらい案がありますけれども、どんなものかなというあたりとか、いろいろあろうかと思います。

では、皮切りに私から言うと、一番最終的に読ませたいところは、IVのところとVのところですね。それについては、作りがどういうふうになっているかということ、まず、タイトルがあって、例えば10ページのところを見ていただくと、(1)で「多様な道路利用者が共存する道路空間の形成」というタイトルがあって、その次に〈現状と課題〉があって、〈今後の方向性〉というのがあって、今後の場合には①というのがあって、②というのはこうあるんですけれども、どこも大体そういう作りになっていて、タイトルを結局何なのとすぐに読めるのがないんですよね。全部読まないとなんか何をしたいんだかわから

ないという。もしくは、このタイトルだけで我慢しろと、どっちかにしてくれというつくりなんですけれども、どうなのかね、場所にもよるんだけれども、わりあい細々としたことがいっぱい書いてあるような、ラウンドアバウトがどうだとか、プローブデータがどうしたとか、えらい細かいのがわちゃわちゃと入っているのをまとめると、効果的・効率的な交通事故対策の推進くらいになっちゃうんですけれども、どうなのかね、今後の方向性というのを、いっぱい書いてあることをサマライズするようなものが何か二、三行ぐらいで書けないのかなという感覚は持ちましたね。

今言っていることは伝わりましたかね。

ということが1点と、それから、タイトルなんですけれども、どうでしょうか、個人的な意見で済みませんけれども、成熟化社会、昔から言っているよね、持続可能ももう言っているよね。後半は大体同じですからいいとして、スタートの言葉があんまりインパクトがないねという感じがしますけどね。

私からすると、やっぱり3・11を踏まえるというあたりの大きな変化と、それから人口減少というのは目の当たりにしたときの道路政策という意味では、明解に言うのは、意識はしていただろうけれども、あんまり今まで言っていないような気もするんですよね。そういうもっと大きなチェンジをボーンと前に出すような感覚じゃないかなというふうな感触は持ちましたけれども。これはもちろんあくまで個人の意見です。

いかがでしょうか。全体のところについて。

久保田先生。

【久保田臨時委員】 全体構成の中で1つ気になるのが、例えば、視点の転換の1番、クルマ優先から多様なという、これが一番に挙がっていますけれども、この前ちょっと申し上げたと思いますが、この転換というのは、実は、今回初めての転換というより、むしろ15年ぐらい前から道路局さんとしても、都市局さんとしても掲げておられて、たしか私の記憶が正しければ、平成五、六年ごろの道路審議会の建議ではっきりとそういう方針が打ち出されていたと思うんです。だから、私の全体構成に関する感じでは、Iで道路政策の現状認識というのがありますけれども、この中に、例えばこの15年間、そういうある種の転換をしてきたという歴史的事実があり、それがこの15年間どうだったのかという総括があり、それでその転換がうまく着実に進行しているという評価、あるいはまだ課題があるという評価があって、今回さらに何をしなければいけないのかというふうに結びつくというのが、今回の全体構造としてはふさわしいのではないかなと思うんです。

ですから、Ⅰの現状認識の中に、これまでの道路政策の課題とかというのがありますけれども、例えばこのⅢとして、過去、十数年、いろいろな転換をしてきたし、社会実験という世界に例を見ない優れた施策も入れてきたし、今、そういうものがどういうふうに評価できるのかというようなことが一たんそこで総括され、それでⅢのさらに何をしなければいけないのかというような流れになっていくほうが、継続性としてもすごく理解がしやすくなるのではないかなと思います。

特にこの1番のクルマ優先から歩行者、自転車も考えましようとなったのは、かなり時間がたっているということ、それから、特にこれについては、なぜまだ必ずしもうまくいっていないのかということを出発点にしていただきたいと思います。以上です。

【家田部会長】　　こういう場でいろいろなものは新しく出てきたんだけど、やっているか、それがほんとうに優先になっているかということをお聞きかけでしょうか。

ほかにどうでしょうか。ご意見を一通り賜ってからお答えいただきましょう。

太田先生。

【太田委員】　　これが道路分科会の建議になるということなので、建議にふさわしい名前をつけるべきであると思っております。

そういう意味では、この建議に基づいて国土交通省が道路政策を新たにまとめられて大々的に出すのであれば、「方向性」とか「転換」という言葉でしょうし、この建議に基づいてほぼそのまま使われるのであれば、「指針」ということでよいと思います。

コピーを考え出すのは得意ではないので、あまり申し上げられませんが、やはり打ち出しを強くしたいなと思いますので、家田先生おっしゃったように、少し使い古された言葉が多いかなと思いました。

それから、今、久保田先生がおっしゃった道路政策の転換の段階で、今、どの段階にあって、そこでこの建議をどう出すのかということだと思います。そういう意味では、過去10年、15年を振り返るということも重要でありましょうし、それを入れていただくのも1つかなと。

あるいは、入れないとすると、この建議で何年後ぐらい先をターゲットにしているのか、今後10年間の道路政策の指針なのかどうかというのを打ち出していただくと、あまり過去のことは書かなくても、今後10年何をやるかというのがよくわかると思いました。

あと1点、細かいところなのですが、40ページの一番最初のところに、8.で「持続可能なシステムに向けた制度等の検討」とあるんですけども、これ、V章

は1、2、3、4と来て、いきなり8になっているので、IV章のつながりなのか、構成がよくわかりませんでした。

【家田部会長】 ほんとうだ。

ほかにいかがでしょうか。

よろしいですか。

では、全体についてのとりあえずのご意見は以上ということなんですけれども、事務局からお答えいただくところはお答えいただけるでしょうか。

【道路経済調査室長】 まず言葉をもう少しということでありましたので、それはまたご相談させていただきながら、もうちょっといい言葉があるか、家田先生にお尋ねいただいたことについては少し検討をしたいというふうにまず思っております。

それから、確かに私も説明していただくと感じがあるので、何か要約してうまくサマライズして書くとか工夫したほうが、何を書いてあるのかということがなかなかわかりにくいのと、番号の中にまた番号があって、なかなか中身が伝わりにくいところもあるので、そういう工夫は、要約をつくったほうがいいのかあるかと思いますが、そのページを入れたほうがいいのかはありますけれども、構成とかつくり方を少し伝わるようなものを考えてみたいと思います。

確かに細かいところから大きなところからいろいろな意見も踏まえて書いているので、微細なものもありなので、そういうことをこの後取り組みたいと思います。

あと、久保田先生のおっしゃることはおっしゃることでもっともだと思うので、現状のところを書く方向もあるのかなと思いますし、ある程度段差を出すという意味では、少し今までのことはさらっと書いてやるというやり方もあるのかなと思います。

あまり総括していろいろなことを書いてしまうと、今まで頑張ってきたんだけどみたいの中で議論したときには見えて、それはちょっと潔くないなというところもあって、やってきたんですけれども、そんなに成果が上がってきているわけではないというところも事実で、例えばアセスメントなんかもずっと前からやってきたわけですが、構造アセスメントとか、そういうこともあるのかなというふうに思ったところでありまして、少し工夫はご相談しながらしたいとは思っています。

あとは、時間軸という意味では、やっぱり将来、少なくとも5年あるいは10年ぐらいは見通した指針なんだろうなというふうに思っていて、指針と書いた意味は、おそらく今回は出ただけではなくて、ちゃんとフォローアップして中身を議論していこうとい

うふうに思っているのですが、今回はと、過去もそうではなかったはずなんですけれども、ちょっと言い過ぎかもしれませんが、議論していこうと思っているので、指針という意味もあるのかなというふうに思ったと。

だから、期間としては多分、当然、5計とか昔あったので、5年は当たり前、10年ぐらいいを見通してどういうふうにやっていくかということかなというふうに思っているところでもあります。

【大串臨時委員】 1点いいですか。

【家田部会長】 ちょっと待って。さっきの8番は。

【道路経済調査室長】 8番はちょんぼです。済みません、これは誤植です。失礼しました。

【太田委員】 なしなのですか。

【家田部会長】 なしなの。

【道路経済調査室長】 なしですね。

【家田部会長】 番号なしでいいのか。

【道路経済調査室長】 はい。

【家田部会長】 では、それはそれで。

では、どうぞ。

【大串臨時委員】 済みません、この取りまとめたものは、想定されている主要な読者というのは、だれというふうに思えばよろしいんですか。今さら聞いていますけれども、だれに向けての取りまとめなのか。

【道路経済調査室長】 多分いろいろな方がいて、地方の方もおられますし、専門的に取り組まれている方もいますし、マスコミとかそういう方も当然いて、いろいろな方を想定して、道路に関係する人も想定していると。だれに向けてどのレベルで書いているかということはあるのかと思いますけれども……。

【家田部会長】 建議ということは、この分科会というか、審議会側が大臣にこうですよと言うんじゃないの。

【道路経済調査室長】 基本的にはそうですけれども、ただ、その際もだれが読むかという……。

【家田部会長】 それをもっとうんとかみくだいたものにして、あるいはもうちょっと行政的に適切なものになって、それで国民に言う。つまり、建て前論から言えば、これは

プロに対する文章でしょう。

【大串臨時委員】 プロに対する文章なんですね。

【家田部会長】 つまり、行政、こういうふうにしなさいよという建議というスタンスなんでしょうね。直接に国民というより。

【大串臨時委員】 わかりました。今の世の中というのは、いかに物を資産として形成するかということよりも、早くその資産を使い倒していこうというような方向に行っているんだと思います。それはもういろいろな技術が陳腐化していますので、とにかく最先端のものを取り入れて、早くそれを実のあるものにしていって、次のステージに行こうと。これまでは大切に使う、最小限の利用でできるだけ長く使うという美德のほうが、どちらかというと推進されてきたような世の中ですので、その見方からの転換という意味でも、量から質へというところがすごく問われている。今あるものを最大限利用して最高の効果を早期に発現することが求められている。そこで、量的にある一定水準に達しましたよ、だから使い方をうまく工夫して、今の資産を最大限生かしながら、足りないところを早急に補いましょうというような形になるんだと思うんですけども、そうすると、もうちょっと、プロからプロへだったら、もしかしたらこのタイトルでもいいのかなと思うんですけども、読んでもらえるかということ、例えば普通の人たちが読もうかなというときには、この3つのタイトルだと、やっぱりインパクト的にあれなので……。

【家田部会長】 この3つのタイトルだと大臣も読まないだろう。

【大串臨時委員】 うん、つくるから使うへとか、使い倒せとか、もっと美しい言葉があると思うんですけども、もう少しそういう意欲のあるような形。構成とかもそうだと思うんですよ。今までのこういう経緯で社会が変わりました。それから、足りない部分はこうなのでこういう政策ですよということよりも、もっと、先ほども出ていましたけれども、これからどういことが足りないからやっていくんだよというところの強い打ち出しが出ると非常におもしろいものになるのかなというふうに思います。論文とかもそうなんですけれども、やっぱり最初の引きつけがないと、後ろがすばらしくてもなかなか読んでもらえなかったりしますので、あんまりこれまでの振り返りが厚くなるよりも、足りないところを早急に出していただいて、こういうところが足りなかったからこうしましょう、こういうことはやってきましたけれどもという意味で、こういうことをやってきましたけどというのは後ろでもいいかなと思います。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

全般的には今の話もなるべく効果的に伝わるようなイクスプレッションが要るねということですね。

【道路経済調査室長】 今までは、建議は文章ですけれども、それを説明するような資料をつくったりとか、昔で言うとネクストウエーとか、図表を入れたりしてつくってきたときがありますので、そういう工夫は当然しなければいけないのかなというふうに思っております。

【家田部会長】 それでは、あんまり抽象論ばかりやっても具体に行けないので、中身に入りましょう。

では、今度は全体構成は、おおむねこんな方向で、あと、久保田先生からおっしゃられたようなところをどう配慮するかはちょっとご検討いただくことにして、タイトルについては、もうちょっと先鋭化する方向を模索してみると。デフォルトではこういう、間違っではないというタイトルも用意されているから安心して検討していただけますよね。

それでは、3ページのところから本文が始まりますので、たしか10ページから具体ですよね、だから、3ページから9ページまでのところ、資料1で行きますと、I、II、IIIまでのところになるんですけれども、そこまでをご意見、ご質問がありましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

では、2点ほどちょっと申し上げます。

4ページあたりに書くこれまでの道路政策の課題というところで、こういうことは言わないでいいのかなという意味で申し上げるんですけれども、高速道路のあり方委員会の中でも、これからやるべきことの中に、都市部が大事なんだから、そのところにもう少し注力しましょうよというのも1つ入っていますよね。その裏腹は、従来は、もちろんそれだけではなかったんですけども、どちらかというところ、全国いろいろなところでネットワークを広げるというところにももちろん力を入れてきたんだと、その裏腹に大都市圏での投資がもう1つ足りなかった面がないかねみたいなことが書いてあるし、議論してきましたよね。そういうような意味でのこれまでの道路政策の課題というか理解というか、そういうことは言わないかなと。現状認識の中で言う必要がないかなと思ったのが1つと、それからもう1つは、9ページの一番上の3で、東日本大震災からの教訓を踏まえた云々のところに、東日本大震災もそうなんです、その後のいろいろな台風もそうだし、それから今まさに起こってきた雪もそうだし、とにかく今年は災害オンパレードですから、東日本大震災だけではないという、「など」くらいにしておいて、いろいろな災害の中でやっぱ

り道路というのがいろいろな期待をされますよねということで少し表現したほうがいいんじゃないかなというところと、それから、この中にもどういうところが弱点箇所か再点検しとあるんだけど、実際にリンクがどんなふう to 効果を発揮しているのか。例えば前も表現していただきましたよね、アベラビリティというんですけれども、1年の中で通れない時間は、あるいは速度制限、通行規制されている時間は何時間ぐらいあるのかという実績を場所ごとに表現しているということは、あまりきちんと系統的におやりになっているようにあまり感じないんですけれども、そういうことに対するイクスプレッションがちょっとここでは欲しいなというような感覚を、9ページの上のほうで思った次第です。

以上、私は2点です。皆さん、いかがでしょうか。

【根本臨時委員】 よろしいですか。

【家田部会長】 根本先生。

【根本臨時委員】 私のほうは、大型貨物車、大型トラックに対応するネットワークみたいな話が、やっぱり現状認識、この社会経済の展望のところにもあっていいし、施策のほうにもあっていいかなというふうに思うんです。

道路は量的には満たされたと書かれています。それを質というのか、どうかちょっと難しいところなんですけれども、現在、日本全国大体25トンで走れるようにしませんかというのが1つの基準としてあるんじゃないかと思うんですけれども、諸外国に比べて非常に低い。それは貿易の障害にもなっていたりして、アメリカからいろいろ言われたこともあったわけなんですけれども、そういうものに対して日本は充分ではありません。津々浦々まではもちろん必要ないんですけれども、少なくとも、例えば宅配便事業者は県ごとに1カ所ターミナルを持って、そのターミナル間は毎晩大型トラックを走らせているわけなんですけれども、あまりトレーラー、セミトレーラーは使えない。高速道路はいいんですけれども、高速道路を降りてからちょっと難しいというようなこともあって、大体25トン車でやっているんですね。それは長距離ドライバー不足の折、非常に問題がありますし、アメリカなんかでは、大型車を利用することによって、トンキロ当たりのCO₂も減らせるんだという議論が堂々と展開されています。

【家田部会長】 どこにどういうふう to 書けばいいですか。

【根本臨時委員】 それは、この最初のところの国際競争の激化というところにも若干言及することができると思います。

【家田部会長】 5 ページね。

【根本臨時委員】 ええ、あと、ちょっと思ったのは、後ろのほうでよろしいですか。

【家田部会長】 8 ページにも国際競争力のキーワードがある、その辺もどうですか。

【根本臨時委員】 そうですね、23 ページあたりも書き込めそうです。

【家田部会長】 オーケー。では、根本先生、具体案は、23 ページのほうはこの後でやりますので、まず9 ページまでで行きたいので、9 ページまでで言うと……。

【根本臨時委員】 そうしたら、国際競争の激化と対アジア交流の重要性の増大のところではどうでしょうか。

【家田部会長】 5 ページ。

【根本臨時委員】 コンテナ貨物も増える中で、あまりそういうものが阻害要因にならないようなネットワークというのを、やっぱりちょっと書いておいたほうがいいんじゃないでしょうか。以上です。

【家田部会長】 なるほど。多分、国際競争力と実に密接に関係しているアイテムなので、5 ページの3 か、8 ページの2 か、両方か、そういうところが書く余地があるご提案だと思うんですが、そういう意見を承っておくということにして、ほかのご意見はいかがでしょうか。9 ページまでのところでいかがでしょうか。

それでは、ここまで出た意見について、もしコメントがございましたら、お願いしたいと思います。

【道路経済調査室長】 まず最初に、大都市等がおくれているよというようなことは、若干3 ページの13 行目あたりににじませてはいるんですけども、ちょっと強弱がわかりにくいところもあるので、少し工夫はさせていただきたいと思います。多分、非常に必要だけれども難しいところにちゃんと取り組まれていないみたいところもありますので、それから後ろとのつながりもあるので、どこかで入れる工夫を、この辺あたりか、I の2 の4 ページのあたりで入れるか、ちょっと工夫をしたいと思います。

それから、確かに家田先生ご指摘のとおり、9 ページ目の東日本のところ、東日本だけになってしまっていますので、まさに雪とか台風とかいろいろな災害がありましたので、もう少し全般を、東日本が中心であることは事実だとは思いますが、他の災害も読めるように、ここは工夫したいと思います。

それから、ご指摘のように、トラックの話も、5 ページか、8 ページか、どちらがいいかはありますが、入れるように。全般には多分、不正な利用はするなよというトー

ンがこの議論の中ではあったので、そういうのと、あめとむちみたいな世界の中でうまく書けるように。

それから、国際競争力の意味ではおっしゃるとおりでございますので、工夫をしたいと思えます。

【家田部会長】 では、ひとまず先に。

【久保田臨時委員】 1つだけ。忘れていました。

【家田部会長】 はい、どうぞ。9ページまでね。

【久保田臨時委員】 7ページでいいですか。

【家田部会長】 はい、どうぞ。

【久保田臨時委員】 7ページの1の、さっきちょっと言った「クルマ」主役から云々のところの記述に、超高齢化社会の到来みたいな視点を書いていただくとよいのではないかと思います。つまり、今回これを新たな視点という1つの理由として、もう車を運転できない超高齢者が相当顕著になってきたということで、そういう交通体系をつくっていかねばいけないというのは説得力のある説明になると思います。

今は、幹線道路が随分できたからそういうのができるようになってきましたという説明のみですけれども、ニーズの説明もこれに加えていただくと説得力があるのではないかと思います。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

それでは、また戻ると思いますが、とりあえず10ページ以降へ行きましょう。10ページから、どこで切れればいいんだか、長いですよ。29ページですね。IVのグループのところ、10ページから29ページということで、ちょっと長いですが、その中でやっていただきましょうか。

はい、どうぞ、皆さん、お願いします。

【大串臨時委員】 では、1点、済みません。

【家田部会長】 大串先生。

【大串臨時委員】 24ページの災害時の被害の軽減ということで、24ページの一番下の行のあたりだと思うんですけども、そのあたりから次のページにかけて、災害時に関して復旧計画とかをしっかりと立てておくことが大事ですよという話になっているんだと思うんです。私いつも思うんですけども、インフラは使われてこそですし、そうやっ

である資産は知らされてこそ使えるようになるということもありますので、もう少し市町村がつくっているハザードマップへの情報提供とかを入れていただけたらありがたいなと思います。皆さん、市町村のハザードマップを見られたら、地震のときのハザードマップと水害のときのハザードマップとまた全然違う地図が載っていて、非常にわかりにくいものになっていたりとか、どの道路で使えるんでしょうかねとかというのがちょっとわかりにくい状態になっています。結構自主防災組合とかが、今、どういう経路を通過してどこに避難しましょうなんていう地図をつくっているんですけども、そのときに例えば水害時にはこの道路は使えなくなりますよとか、この道路は必ず使えますよとか、ある程度情報が市民に提供できるような状態になるような一文をどこかで、ハザードマップ作成のノウハウ提供だったり、情報提供だったり、そういう一文でいいと思うんですけども、平時から住民に周知していただけるような体制というの、災害が起きてからも大切だと思うんですけども、発災時以前にそういうところに言及していただけたらと思います。以上です。

【家田部会長】 どうぞ、続けてお願いします。

では、その間に。

25ページで、上から4行目、(2) 豪雨災害に対する道路網の信頼性と安全性の確保、豪雨だけかよという。今度は豪雨だけになるんですけども、さっきは地震だけなんだけれども。それで、その手前のところの24ページ(1)は大規模広域災害への備えなんです。だから、これに関しては、この2つで行きましょうということになっているんですけど、表現としてちょっとバランス悪い感じがするんですよ。(1)のほうは非常に広域的なもので、しかもここに書いてある施策というのは非常に広域的なマクロスコピックな手段ですよ。その中には評価をして云々という、ここまでやってきたようなことも入っている。これはいいんだけど、次が今度は豪雨災害と限定して、私が言っているアベラビリティは、別に豪雨に限ったことはなくて、いわばマイクロにこういう災害に関して手を打ってマネジメントで勝負していく、表現で勝負していく、どこが悪いかが常に分かるようにしていくという世界と、もっと非常に広い目で見たときにやっていくべき、ここの部分はいくらなんだってミッシングリンクとして何とかしましょうよとか、そういうたぐいの広い世界とわりあいマイクロな拠点拠点的な世界がありますよねという意味で2つ分けるのはいいんだけど、ちょっと内容が限定的過ぎるなというのが1点目です。

それから2点目は、25ページの一番下のところに道の駅が登場するんですけども、災害に対して道の駅を積極的にいろいろ考えましょうというのはこれまでも大いに議論してきたところだしいいんですが、どう言いますか、ここに書いてあるのは、道の駅があるわけだと。そこに情報発信機能を何か活用して発信するもんねという、そういう感じなんだけれども、道の駅も、SAやPAも、別に災害のネットワーク全体のパフォーマンスを上げようと思って配置しているわけではなくて、いろいろな地元の都合でつくっているわけですよね。そういうふうにつくってきたんだから別にそれが悪いというわけではないんだけれども、もしこの災害的な機能も持たせるんだとすると、道の駅の配置論とか、密度論とか、そういうものも考えるべきですよね。このところはいくらなんでもすかさずかじゃないとか、そういうことを考えなければいけない。だから、もし書くならば、道の駅というもののあり方というものについて、もうちょっと踏み込んだ検討の可能性を残してもいいんじゃないかなというのが2点目です。

私は以上かな。

ちょっと書いていないことで3点目を申し上げようと思うんですけども、人口が減少していくと。したがって、総量としては基本的には交通量は決してこれ以上ガンガン増えていく状況にはないという状況にもう既に変わっているし、これからもっとそういうふうなものが明確になってきますよね。そうすると、暫定2車線というのは一体何なんだと。多分ずっと2車線になってしまうんだしたら、完成2車線として2.5車ぐらいの運用ができるような断面構成なりつくりを考えたほうがいいんじゃないかというような気がするんですね。だから、私自身の意見は、暫定2車のコンセプトからの脱皮というような感じを持つんですけども、その辺はどんなお考えか、ちょっと事務局に問題提起というか、聞いてみたいなと思うところでございます。

以上、3点申し上げました。

ほかの先生方、いかがでしょうか。

どうぞご遠慮なく。

【太田委員】 後で。

【家田部会長】 後、後ろのほうか。太田先生は、どちらかというところ、Howのほうが得意ですね。今、Whatのところが多いから、ほかの、根本先生、久保田先生、いかがでしょうか。

【根本臨時委員】 今、何ページまででしたっけ。

【大串臨時委員】 今、29まで。

【家田部会長】 29まで。

【根本臨時委員】 29までですね。

【家田部会長】 うん、29まで。

では、とりあえず……。どうぞ。

【根本臨時委員】 では、26ページで、「更新」という言葉が出てきます。ここでは「同じものをこれからずっと更新し続けるのは大変です」みたいなイメージが強いと思います。しかし、更新というのはバージョンアップを図るいいチャンスです。たとえば、今の第一世代のETCから第二世代のETC、高速道路も今の第一世代の高速道路から第二世代の高速道路みたいにして、ひょっとしたら違ったコンセプトに、違ったものに少しずつ置きかえていくいいチャンスだという前向きな更新のとらえ方はあると思うんですね。

そういう意味でいうと、この更新を機に、僕なんかは大型車への対応なんかを少しイメージしているんですけども、我々は更新でバージョンアップを図りうるわけだから、そういう言葉がどこかあっていいかなというふうに思いました。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

どうぞ、加えて皆さんお願いします。

どうぞ。

【久保田臨時委員】 まず15ページの交通アセスメントのところなんですけれども、今後の方向性のところで施策のイメージをかなり具体的に書いていただいていると思います。ここも先ほどちょっとお話があったように、過去のいろいろな議論を踏まえると、課題も認識せざるを得ないところがやっぱりありまして、例えば道路がガラガラのときに、A店が出た、でも、ちょっと混んだけれども何とかあった。隣にB店が出て、C店が出たときにパンクしたというときに、じゃあ、どの店にどの程度の負担をさせるのが適正なのかとか、過去いろいろな公平性の議論だとか、道路管理者との責任分担はどうなんだとか、そういう議論が確かにありました。だから、今回、制度運用の改善が必要だというふうに書いていただいたのですが、やっぱりこういうところに過去のいろいろ指摘された課題をきちんと踏まえつつ制度化していくという、つまり、今回初めて提案したのではなくて、ちゃんと過去の議論を踏まえてこういうことをやっぱりやらなければいけないんだという決意がにじみ出るような表現にさせていただけると私はありがたいと思います。

【家田部会長】 具体的に言うとどういう……。

【久保田臨時委員】 ですから、想定される課題もちょっとここに記載していただいた上で、例えば公平性とかなんかに配慮した制度を構成していくんだというようなものがあったほうが、むしろリアリティーが出るような気がします。

【家田部会長】 なるほど。

【久保田臨時委員】 それからもう1つ、18ページなんですけれども、道文化です。これ、非常に私も好きでいいと思うんですが、この最後のほう、結論、これをバツと見ると、お伊勢参りとか、神宮とか、日光杉並木というようなイメージで、そのためにこういうことをやるという感じなので、日本の大多数の道がちょっと置いていかれている感じがしまして、普通の町のわりと普通の道でも、結構その町にとっては大事な旅館が1軒残っているとか、そんなところもあって、そういうところのそういうものを大事にする道づくりなんていうのが結構議論がされていることを考えますと、ナショナルプロジェクトでないやつもちょっと活かしていただけるような記載をぜひ、我が町の道文化も大事にできますみたいなことをちょっと書いていただけるとありがたいと思います。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

よろしいですか。

それでは、お願いします。

【道路経済調査室長】 まず、大串先生の24ページのハザードマップ等の提供の話については、多分、市町村とどう連携するかとか、住民にどう示すかということでもあるので、そういうことはわかるように書きたいなと思っております。

それから家田先生からご指摘の25ページのところで、確かに災害が、また雪もないですし、台風はここに書いたんですか、ちょっと並びが悪いので、先ほどの前段の分も含めて、どういう並びにするかということと、その内容も含めて整理をしたいと思います。

それから、確かに道の駅とかも意味合いが違って来たということは少し今回の災害というか震災であるので、そういうことが表現できるように工夫をしたいなというふうに思っています。

それから、完成2車の話はあり方委員会の中でも大分議論した話だとは思いますが。そういうこともあって、一応新たな整備の考え方のところ、具体的には23ページのところ、一応、完成2車の採用という、やめるとは書いていないんですけれども、完成2車をこれから地方でやっていくんだということと、そこに2.5車線ではないんですけれども、

ちゃんと余裕は考慮するんだということは書いているつもりではあります。むしろ前向きにこういうものを採用していくんだと書かせていただいたということでご理解をいただければと思っています。

更新とかのバージョンアップの話は、その維持更新のところとかに書くのか、あるいは車の進化みたいなのが書いてありまして、道路の進化みたいなものもそれにあわせてあるのかなど。例えば、35ページ、これ、後ろのほうになってしまいますけれども、技術開発みたいなのところもあるので、そういうところとあわせてどう言えるかということを検討してみたいと思います。

それから、アセスメントのところは、おそらく経緯のところでいろいろ苦戦したということをちゃんと書いたほうがいいよという、現状と認識のところまで今までの経緯を書いたほうがいいよということではあるので、そういうことを書き込む方向で考えたいと思います。

それから、文化のあたりは、多分その書いてある日光杉並木とかそういうやつはもちろんとか、そういう書き方をすればいいのかなと思いますので、そのところを工夫してみたいと思っています。

【家田部会長】 その文化のところは、議論のときにありましたよね。今思い出しつつあるんだけど、要するに、過去にあったものを再認識というのか、再発見するようなものももちろん当然あっていいんだけど、そこに文化をつくり出していくみたいなものがありますよね。具体例をパッとと言えないんだけど、何とかの種類の花をそこにダーッと植えたというのが、もう結構名所になっていてねみたいなことがあったりしますよね。そういう再認識のものだけではなくて、個別の取り組みで、ローカルではあるんだけど、文化をつくり出していっているという感覚ですよ。そのところがやっぱりあっていいと思うし。

例えば、特に本州の風景街道は歴史を踏まえたようなものがわりと多いんですけど、北海道のシーニックバイウェイですか、あれは歴史を踏まえているものというよりは、普通の道なんだけど、そのよさを自分たちでビルトインするとか、そこにちょっととまって見られるような場所にするだとか、そういうのをつくっていますよね。だから、風景街道に関するものも、風景街道をやってきましたよというだけで取り上げるのではなくて、それをもう少しグレードアップしていくんだ、ボリュームアップしていくんだ、もっともっとプッシュするんだという感覚のものがあるのもいいんじゃないかというのが、

さっき出たお話に私も同感なところがございます。

ここまでは、ほかにいかがでしょうか。

それでは、今度は29より後の30のところから最後までというところでご発言いただきたいと思います。

はい、どうぞ、大串先生。

【大串臨時委員】 済みません、30ページの「#9910」番号に関してとかのところなんですけれども、最近、例えば病院に行っても、病院の何科に行くかということ、コンシェルジュ、ホテルでもはやっていますけれども、一応こういう症状があるんだけど何科でしょうかという形で相談をして、じゃあ、こことこことここにかかってくださいねみたいな形で、道案内というんですか、いろいろなところにコンシェルジュを置いて、観光コンシェルジュでも何でもいいですけれども、とにかく何かについてそこに相談すれば必ず応答が返ってくるという意味では、だれか相談したい人の相談窓口というのはかなり一元化される方向にあると思うんです。だから、ここはこっちに、こういう場はこっちですよ、こういう場はこっちですよということを知らしめるよりも、もう道路のことに関しては、どうぞ#9910にお電話くださいと。要望によってこちらが振り分けますというような形にしたほうが、もちろん緊急性が高いものとか、いろいろな情報量の処理とかの問題があるんでしょうけれども、世の中の方向は、そっちじゃないかなというふうに思いますので、できれば一元化したものを広く知らしめて、あとは内部でうまく振り分けるような形にしていっていただきたいなと思います。ちょっとこの表現をどうするかという問題は組織の話とかにもかかわりますのであれですけれども、とりあえず意見として述べさせていただきます。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

はい、どうぞ、お願いします。

【太田委員】 全体の印象から言うと、非常に元気がなくて、目の前の問題に対応しようという感じが若干見えるものですから、次のようにしたらどうかという提案をさせていただきます。

40ページのところで、さきほどちょんぼですという話があったのですが、**「持続可能なシステムに向けた制度等の検討」**なのですが、もし可能であれば、1つVI節とか立てていただいて、**「持続可能な道路行政システムの検討」**をしてほしいのです。

それで、それはどういうことかという、現状と課題的に申し上げますと、道路行政が

信頼を失っていたと、その道路行政の信頼の回復というのは極めて重要なのだと私は思うのです。それで、はじめに個々の問題に対応していただくご提案をずっとしていただいたのですけれども、やはりちょっと大きな打ち出しが必要かなと思います。項目的にはおそらく5つぐらいあって、将来ビジョンの確立が必要で、8ページのところに少し書いてありましたけれども、少子高齢化に対応した道路はどういうものかということで、少しだけ最後に書いてありますけれども、それがちょっとよくわかりません。シナリオライティング等々も含めて、将来ビジョンと道路はどうあるのかということをしっかり確立しましょうということが1つ目の提案です。

2つ目は、それに関連して、道路整備計画が非常にあいまいといいますか、具体性に欠けるものになってきている。評価を含めて計画設定にプロセスについては詳しく示していますが、全体像としての道路計画としてどのように考えるかが重要だと思います。ネットワークのことはあんまり今回語られていないので、そこは非常に残念なので、信頼を持たれるような計画づくりをちゃんとしましょう。

それに関連して、以前から何回も申し上げましたけれども、道路法の改正問題、公物管理法としての道路法をもし変えるということになれば、皆さんほんとうに真剣に道路は将来どうあるべきかということを考える必要が出てくると思います。これはぜひ道路法の改正のことを少し検討していただきたい。

4つ目の項目が、リサーチデータ収集のことなのですが、利用者のニーズに沿うということを随分強調されて、それはもうそのとおりのことなのですが、将来世代のニーズをつかまないといけないわけですね。道路はインフラなので、将来世代がどういうニーズを持っているのかということは、実は単にデータを集めるだけではなくて、かなりリサーチが必要なもので、それをしっかりと課題として取り組むということです。

5つ目が、財源制度の話。これはVのほうにも書かれておりますけれども、財源制度の問題について、それは重要な課題として道路行政の1つの大きな項目としてあるのだぞということを書くべきであると思います。

つまり、「はじめに」のところに、道路政策の普遍的な目標というのは、国民の生活、国家の経済活動を支えるものであって、いざというときに障害なくすぐ使えるという安心感がある。それを確立してきたのが道路政策の普遍的な目標。これはおそらく50年前も変わらないわけですね。ただ、環境が変わってきたので見直さなければいけない。やはり道路政策の普遍的な目標をしっかり確認して、そして今こんな問題があつて細かい話もし

たということがあるような形が出るような押し出しの強いものに微調整といいますか、初めのところと後ろのところを調整して押し出していただくといいかないかと思いました。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

では、お先にどうぞ。

【久保田臨時委員】 37ページの下のほうに書いてある「道路交通の利用に関する計画（仮称）」、これ、非常に私も注目してしまっていて、今回の非常に大きな目玉ではないかなと思うんです。

ただ、これを最初の資料1でパッと見たときに、どこにあるんだろうと実は思ってしまった、あれ、なくなってしまったのかなと最初思ったんです。どこにあるかという、Vの4の多様な資金調達、整備・利用のための新たな枠組みの検討というところの（1）番にあるんですね。

【家田部会長】 あちこちに出てこなかった。

【久保田臨時委員】 ええ、何回か出てくるんですけども、少なくともこの4の（2）、（3）、（4）は資金調達とかそっちの話で、この今の道路交通の利用に関する計画とはちょっと異質な感じがします。タイトルとしてもちょっと行方不明になりかねないような感じになっているので、私の個人的な思いとしては、これ、非常に大きな話なので、5番として起こしていただくか、あるいはむしろ1番の利用者との協働による道路の総合的マネジメントの導入のほうに行っていた方がおさまりがいいような気がいたします。それが場所の話です。

中身ですけれども、36の下の方にその必要性が議論されて、37ページでそれが提案されるという緑色の字で書いてあるところなんですけれども、これ、非常に大事な議論のところ、おそらく相当いろいろ議論されてこういう表現になったということは理解します。わりと一般論的にまとめていただいていると、つまり、合意形成のプロセスが不十分なので、その制度をつくるというふうに書かれています。

もしできればなんですけれども、もう一步踏み込めないかなというのが私の希望で、つまた、なぜそういう制度が必要なのか。やっぱりポイントは、前から私も言っていますけれども、決めるということに関して我々は不なれだということです。つまり、徹底的に議論して、みんなで決めましょうと。決まったらみんなでそれに従いましょうという、その掟みたいなことが我々にはできないんです。だから、決まっても気に入らない人はまだ何か

言い続けてしまって、何となくぐずぐずになってしまうみたいな、そういうことでいわゆる合意形成ができていないです。

どこまで書けるかは非常に微妙なところですが、徹底的に議論して決定し、決定したことをみんなで尊重するようなシステムとか、何かちょっと具体化した内容が踏み込めればありがたいと、これはかなり個人的な意見になります。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

では、つけ加えさせていただいて、今、私も言おうと思っていたところの30ページから31ページに関するところで、後ろのほうはあんまり明確に見なかったんだけど、30ページの標題が、「利用者との協働による道路の総合的なマネジメントの導入」と、こう来ているので、そのマネジメントの導入で、その導入されるオブジェクトは、かぎ括弧かなんかで言うとなると、この「道路交通の利用に関する計画」というものなのかどうかも明解にはわからなかったんですけども、それに類する、これを入れるんだよという、これという名前がやっぱりタイトルについたほうがいいですよ。だから、いろいろなものをなるべくタイトルにのびるものを見えるようにするというのいいと思うんです。読まないといけないというより、タイトルを見ただけで、あっ、これ、おいしそうとすぐわかるような。なるべくかぎ括弧つきの、新しいコンセプトは全部そこに入れたり、さっきのアベラビリティの評価なんていうのもそうだし、信頼性の評価も新しく入れたのもそうだし、多分そういうようなことで、この30ページ、31ページのところは、大分シャープな感じのいいものになるんじゃないかと思います。

そこで聞こうと思ったのは、この道路交通の利用に関する計画というのは、何をやるのかなど。利用に関する計画だけの話なのか、いや、ここはこういうニーズがあるよね、ここ、困っているよね、だから次に整備のほうに、つまり、利用に関する計画だけではなくて、利用を踏まえた上で次に何をすべきかというようなプランニングに生きて、そのプランニングも上手に、だって、1年や2年でできるわけではないから、ずっとマネジメントしていかなければいけない。そこも入っていて、でき上がった後の面倒を見るというのも入っていてというような、そういう非常にショートタームの利用なのか、もうちょっと長いレンジも込みにしたような利用なのか、どっちなのかなという、ちょっとこれ、質問させていただくわけでございます。

それから、2点あったんだけど忘れてしまったな。では、以上ということにしましょうか。

はい、どうぞ。

【太田委員】 今の道路交通の利用に関する計画の話なのですけれども、位置づけを慎重に書いていただきたいのです。それは、交通基本法のほうで、都道府県とか市町村に交通計画をつくるようにと言っているわけですね。多様な主体と協働ということを言っているわけで、交通基本法は出てこない段階で何とも言えぬのでありますが、全く言及しないというのも1つですし、一般に見ると何らかの関連性がありそうな感じがするので、それなりの配慮が必要かなと思います。

【家田部会長】 ほかにはいかがですか。

では、以上につきまして、もしコメントがありましたら、お願いしたいと思います。

【道路経済調査室長】 道の相談室と利用の計画は担当からご説明をさせます。

太田先生の宿題は、あまりに重たいのであれですけれども、「はじめに」なり、「おわりに」なりに書くことを考えたいということがまず1つと、多分、道路整備計画というより、利用とか管理のことがこれから全体としては大事になっていって、その計画をどうしていくのかなというところに主眼が置かれていったのかなというふうには思っております。

それから、法律改正するかどうかはあれですけれども、そういうネタとしては、先ほどのところの利用の36から37に書かれている方向性のことを何らかやろうとすると、例えば網の管理だとか、基準だとか、あるいは利用の計画なんかを書こうとすると、おそらく法律をいじらないとできないという、そこをここに集約したという意味にはなっています。これはそう簡単にはできない話なんですけれども、法制の部隊はいますけれども、そういう話で、多分これから整備の法律も必要だけど、こういう調整の法律も含めてつくっていかなければいけないのではないかなということを集約させて書かせていただいたものがここに集まっているということかなということでもあります。

それから、確かに将来ニーズを把握するとか、そういうところは大事ですので、両者のニーズのデータをとるようなところで、そういうことの趣旨もちゃんと書きたいと思えますし、もう少し「はじめに」の精神とか「おわりに」のところで、少し骨太になるように工夫をしたいというふうに思っております。

利用に関する計画のところは、それは担当から。

【道路事業分析評価室長】 それでは、担当からお話しさせていただきたいと思えます。

大串先生からのお話で、#9910のところ、一元化というのは、これは我々もそう思

っておりますが、ご指摘もありましたように、緊急なものでつくった窓口に、長電話をされる方も結構いらっしゃるんですね。そういったものの処理をどうするかということも含めて、それから、結構こういうものが今あちこちにと言うとちょっとあれですけども、我が省でもホットラインステーションもありますので、そういったものとの連携も含めて制度構築させていただきたいと思っていますので、このところ、もう少し書き加えさせていただきたいと思います。

それから、利用の計画のところは、今、吉岡室長からもありましたように、いろいろな関係がありますので、今は無色といいますか、色を塗っていない状態で今書かせてもらっていますので、今後、交通基本法もございますから、その連携も含めて検討したいと思います。

もともとは久保田先生からもありましたように、整備するまでは段取りが決まっているんですけども、整備した後に、例えば1のところを書いてありますような自転車道をどうするかとかといった中身の改編とか、そういったところに手続がないものですから、だれかがちょっと反対するとそこでとまってしまったり、もどに戻ったりといったこともあるということと、それから、道路管理者だけではできないことが多くあると思います。例えば、中にTDMを入れたりしたりすると、利用者とか、あるいは企業の方にも入ってもらわなければいけませんし、そうした方にも守っていただかなければいけないルールもありますので、そういったことも視野に入れて、この利用の計画のところを考えていきたいと思っていますので、少しロングタームで考えた上で、家田部会長からありましたように、さらに更新したり整備につながるのであれば、そういったところにつながるような制度を目指していきたいなどは考えております。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

【大串臨時委員】 済みません、同じことなんですけれども。

【家田部会長】 はい、いいですよ。

【大串臨時委員】 よく相談窓口とかに電話をするときに、どういう用件ですか、番号1、番号2、番号3で大体、どうしようもないときはオペレーターへというやり方がありますよね。あれで十分だと思うんです。道路落下物のときは1をととか、穴があいているときは2をととか、幾つかのものと、あと、最終的にオペレーターに直結するみたいな形だと、内部組織をいじらずにインターフェースのところの改善だけで大丈夫だと思いますので、何かそういうふうに変えていただけると、#9910がすごく浸透して、何でもそこ

にかければ相談できるということでの広がりというのがあって、将来的にニーズなどもそこで吸い上げられるような仕組みができたらなと思いました。以上です。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

ちょっとさっき思い出せなかったものを思い出したので言うと、35ページでITSがあって、結構なことが書いてあるんですが、この中で車載カメラ情報等を収集することで道路状況やなんかわかっていいねと書いてあるんだけど、つい先週、北海道の日勝峠のところを通る道東自動車道と、それから現道の改良とかを見せていただいて、聞いたら、バスかなんかにカメラを積んでおいて、その状況を路面の状況、雪の状況がわかるようにして、それをもって警察の人に、ほら、もう解除しても大丈夫でしょうか、でないと思に行かなければいけないんです。というようなことをやって、実に、彼らいわく非常に効果的・効率的になっているというようなご紹介があって、なるほどなと思ったんですが、こちら辺の書いてあることはそういうことに含むんですね。ぜひ言ってほしいのが、さあ、渋滞だというたぐいのそういう話だけではなくて、我が国は災害に四六時中やられている国なのであって、また雪なんていうのも信じられないぐらいほかの国に比べると多いんだから、それを明示的に言葉を出して、ITSというのは、コンビニどこかなというのを探すというたぐいの便利さだけではなくて、いざというときにお役に立つITSに変わらうじゃないですか、この災害国ではという、そういう感じの書きぶりを入れられないかなというのが1点でございます。

それからもう1つは、先ほど来出ている利用者との協働で、30ページ、31ページあたりの、あるいは後ろのほうの合意形成云々のところなんだけれども、何となく人々というのが、何となくあまり道路というものには関心があるともないとも限らないし、大体の人は反対していて、嫌なやつらだなという感じのとらえ方の中での表現になっているような感じがするんだけど、もちろん非常にネガティブなお考えの方々もいるのは当然だけど、一方で風景街道を支えている人々とか、道守をやっている人とか、道普請をやっている人とか、膨大な数の自分は貢献したい、道路というものがよりよい状態であってほしい、だから貢献したいという、積極的に貢献されている一般の市民がいますよね。それで、そういう人たちは、ここに書いてあるような、まじめなニーズの評価とそれを利用するということに加え、よりそこに文化を見出していこうとか、より魅力的なものにしていこうということに対して極めて大きなポテンシャルを持っているわけですよね。そういう人たちをも念頭に置いたときに、この30ページ、31ページのあたりの表現がもう少し豊かなも

のになるのではないかなという印象を持つ次第でございます。

私は以上です。ほかにいかがでしょうか。

ほかにご発言はないですか。

それでは、私だけつけ加えましたけれども、もし何かコメントがあれば、いただきたいですが。

【道路経済調査室長】 I T Sのところも含めて、多分全般にタイトルの打ち方とか、まとめ方とか、言葉とか、ちょっとシャープさが無いねとか、もうちょっと突っ込んで書いたらいいんじゃないかと、あるいは事例とかをちゃんと書いたらいいんじゃないかというご指摘をいただきましたので、ちゃんと工夫をしていきたいなというふうに思いますし、もうちょっと主体の連動とか、あるいは環境のあたりのところは少し豊かに感じられるような、日本的なというのもあるんですけども、情緒あふれるようなというか、そういう表現ができるように工夫をしてみたいというふうに思っているところでございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それでは、一通りはやったんですが、全体、さっきのタイトルみたいなことも含めて、どこでも結構ですので、追加のご意見がございましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

どうぞご遠慮なく、太田先生、まだ時間がございますので。

【太田委員】 はい。

【家田部会長】 どうぞ皆さん。

【大串臨時委員】 一言ねぎらいだけ。

【家田部会長】 どうぞ。

【大串臨時委員】 とってもよくできていると思います。私にとっては読んで非常にわかりやすかったです。以上です。

【家田部会長】 あの辺で喜んでいきます。

【大串臨時委員】 ほんとうにご苦労が忍ばれます。

【家田部会長】 はい、どうぞ。

【太田委員】 宿題で。8ページの一番下のところで、ここは前々回ぐらいにお願いしたのでちゃんと入れていただいたのですけれども、「人口減少のハンデを移動性の向上でカバーする新たな国土地域構造を求める」。実はこれの具体像に対して道路がどういうふうに参加するかということを示すことが極めて重要なわけですね。これについては、なかなか

かそう簡単にアイデアが出てくるわけではないのですが、今度、社会資本整備重点計画にこういうコンセプトが入ってきて、重点計画全体がまとめ上げられればよろしいですし、無理だとしても、持続的にこれについては議論していきたいなと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

よろしいですか。

それでは、とりあえず、この取りまとめ（素案）に関するご意見を賜るのはそのくらいにさせていただきますして、この後、次の資料3のご説明をお願いしたいと思います。

【道路経済調査室長】 資料3、1枚紙でございまして、今日さまざまご意見をいただきましたので、また案をつくりまして、いろいろご相談に乗っていただきながら、次の会で、3月を目途にしておりますけれども、中間取りまとめはまとめたいと思っております。

それを受けまして、今、利用の計画の例でもございましたとおり、さらにこういうところの中身を詰めていかなければいけないじゃないかということになると思いますので、今度は具体的な中身を議論させていただければと思っておりますして、そういう事項を次回整理してお出ししたいと思っております。

4月以降は、その中からテーマを絞りまして、順番に議論していくというようなことをやっていければというふうに思っております。

以上でございます。

【家田部会長】 今後の議論の進め方につきまして、ご質問等ございませんか。

よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、以上で予定された議事は終わりなんですけれども、委員の皆さんから何かご発言はございますか。

ございませんか。ありがとうございます。

それでは、私の議事進行は事務局にお返ししたいと思います。

【総務課長】 長時間にわたるご議論ありがとうございます。

本日の基本政策部会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただきます。ご同意を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、簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにおいて公表いた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 —