

平成27年12月14日

【総務課長】 朝倉先生がまだのようですが、お時間になりましたので。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53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の中原でございます。よろしくをお願いします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の森よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 道路局長の森でございます。本日は、お忙しいところ、また寒い中、年度末のお忙しい中、足をお運びいただきまして、ありがとうございます。

道路分科会の基本政策部会も、過去からさまざまな政策についてご議論を積み重ねてきていただいたところでございます。特に昨今におきましては、道の駅に対する取り組み、あるいは賢い道路の使い方、そして、料金の取り組みなど、さまざまな分野に関しましてのご提案をいただいていたところでございます。

とはいいいながらも、昨今、分科会の政策の議論が一部でかなり先に進みつつあるものもでございます。また、喫緊の課題として、今後、法律の取りまとめをしていかなければならない事項も出てまいりました。

そういったことも踏まえまして、本日は非常に時間が短い中ではございますが、議題にもございますように、まずは過去の政策のフォローアップをお願いし、そこで叱咤激励をしていただいた上で、新しい取り組みとして、観光立国に向けた道路施策をどのように取り組んでいくのか。また、踏切対策、そして、さまざまな交通モード間の取り組みをしっかりとやっていくという観点で、どのような取り組みをしていけばよいのかということにつきまして、先生各位のほうからご意見を賜ればということでございます。

非常に短い時間ではございますけれども、先生方の忌憚のないご意見をいただきまして、次代に向けた新しい道路政策への反映に努めさせていただければということをお願いいたしまして、冒頭のご挨拶とさせていただきます。よろしくをお願いいたします。

【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思っております。上から

配席図、議事次第、委員名簿のほかに、資料1から5までと参考資料1がございますので、もし漏れている資料等ございましたら、お知らせいただければ幸いです。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項による公開としております。

本日は、太田委員、勝間委員、久保田委員、兵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。

本日出席いただきます委員の方は、委員総数12名のうち8名でございますので、定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

カメラ撮りは、ここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、以降の議事を家田部会長にお願いしたいと思います。家田先生、お願いします。

【家田部会長】 それでは、早速始めさせていただきます。大変寒いですがけれども、皆さん、エネルギーを出していただいて温めてください。

それでは、お手元の次第に従いまして進めます。

報告事項1件に審議事項がありますが、まず報告事項の「道路分科会建議 中間とりまとめ」につきまして、フォローアップの報告をしていただきます。

ご説明、よろしく申し上げます。

【道路交通安全対策室長】 道路交通安全対策室長の酒井でございます。座らせて説明させていただきます。

まず冒頭に、ここ一、二年で話題となった主なものについて、現在の取組状況と今後の予定につきまして、資料1に基づきまして4項目ほど簡単に説明をさせていただきます。

1ページ目に書いてございますが、私のほうから交通安全ということで、3ページ目から説明させていただきます。

3ページ目につきましては、前回の6月26日の基本政策部会でお示した資料で、この中で幹線道路の整備が進展し、今まさに生活道路に対応していくことができるようになり、世界一安全なところを目指していくというお話をさせていただきました。

4ページ目、枠書きの中にも書いてありますけれども、現在の状況でございます。生活道路において、今年度中に対策するところを登録しようということで、現在までに事故データの分析が終わっておりまして、これから関係機関と調整して、今年度内に登録していきたいということで、ある程度事故の高いエリアが抽出できている状況でございます。

続きまして、5ページ目でございますけれども、それとあわせて、こういったところをどうやっていくのかという部分につきましては、右のほうに書いてございますけれども、いろいろなビッグデータを活用してかなり細かい分析ができるようになりましたので、通過交通や事故の箇所、あるいはブレーキの箇所などを分析しつつ対応していきたいと思っています。

また、これらを技術的に支える意味で、現在のところ、全都道府県で概ね90人の有識者の方にご協力をいただきまして体制を整えているところでございます。こういったことも踏まえて、市町村の要請に応えていきたいと思っております。

それから、6ページ目でございます。「生活道路の新仕様」ということで、これもお話をさせていただいておりましたけれども、今年度中にランプや狭さく、それから生活道路用防護柵などについて基準等をつくっていききたいと思っております。

あと、右のほうにもライジングボラードということで、こういった新たな取り組みについてもチャレンジをしていききたいと思っております。

続きまして、自転車の件でございます。自転車道、7ページ目でございますが、全国でまだ3,000キロ、車道通行を考えるような形での整備というのは、まだまだこれからやっていかなくてはいけないような状況でございます。しかしながら、下の方でございますが、全事故件数は減っているのですけれども、自転車対歩行者といったところの事故件数が10年間で横ばいということで、全然減っていないということもございますので、この辺のところについて取り組みの強化をしていかなくてはいけないと思っております。

最後、8ページ目ですけれども、今年度やっていることでございますが、都市部の自転車ネットワーク計画の促進をするということで、下に金沢市の例がございますけれども、こういった形でネットワーク的にいろいろな整備形態をそれぞれの市に取り組んでいただくために、今までのガイドラインを見直しまして、自転車道、それから自転車専用通行帯、車道混在、この3つの考え方で柔軟に対応するというような形でネットワーク計画を加速させたいと思っております。

あと、路面表示についても標準化が必要と考えておりますので、この辺のことも考えているということでございます。

以上、私のほうからは終わります。

【道路経済調査室長】 続きまして、道路経済調査室長でございます。

2点目の沿道立地等による渋滞対策ということで、まず10ページをお開きいただけれ

ばと思います。道路の沿道に大規模小売店等ができたときに、周辺道路が渋滞するというケースを見受けられることが多いと思います。左側に写真がございますが、このような状態になって、グラフもございますが、開業前に比べて周辺の道路が著しく渋滞しているという事例がございます。

一方で、右側のように大規模小売店舗立地法ができまして、事前に店舗面積が1,000平米を超えるような大規模な店舗につきましては、事前に周辺環境を保持するための調整等が行われております。このように平面交差点をつくらずに、跨道橋をその企業のほうで設置するといったようなことによって、うまく対策されている事例もあるということでございます。

こういったような事例以外に、例えばもう少し小規模な店舗、あるいは物流施設とかレジヤ施設、病院、こういったようなものについて、大規模小売店舗立地法以外の施設をどうしていったらいいのか。あるいは実際、事前に対策をとったんだけど、営業してみたら、やはり渋滞してしまった。事後的に何らかの対策をとっていく必要があるんじゃないか、こういったところをしっかりと取り組んでいく必要があるんだろうというふうに思っております。

11ページは、立地が平成24年、25年、26年と進んだときに、その後、周辺道路の平均速度が10キロ以下になって渋滞してしまっているような事例。

それから、12ページは、大規模な店舗もいつとき減っていったこともございますが、やはりこのように、引き続き届け出件数が全国に多いといったような事例も出させていただいております。

それから、渋滞対策としてもう一点、13ページでございますが、路上工事による渋滞ということでございます。道路上の工事における渋滞につきましては、これまでも共同溝でありますとか、道路工事調整会議のように工事の期間を調整したり、あるいは年末、年度末の混むときには工事を抑制するといったような取り組みを進めてまいりまして、ここ10年ちょっとぐらいで6割ぐらい減少してきておりますが、グラフをごらんいただくと、最近は下げどまってきているような状況になっているということでございます。さらなる縮減に向けた取り組みを進めていく必要があるのではないかと考えているところでございます。

右側、路上工事について、これ、東京23区の国道・都道でございます。3分の1が道路管理者による工事でございますが、3分の2は占用企業工事というようになっておりま

す。

14ページ、これをもう少し細かく分析いたしますと、23区内の占用の工事の状況につきまして、左側で、ほとんど夜中に工事をしていただいているわけですが、昼間の時間帯でも工事をしているものが全体の1割ぐらいあるという状況でございます。

それをもう少し分析いたしましたのが右側のグラフでございます。昼間行っている道路について、やはり混雑度が高いところでも工事をせざるを得ないといったような状況になっているということで、この辺をどうしていくのかということが課題でございます。

15ページに外国の事例ということで、イギリスではレーンレンタル制度というものがございまして、ロンドン交通局が管理している幹線道路を混雑状況に応じまして、区間ごとに課金を行うといったような制度がございます。赤く塗っているところの路線につきましては、それぞれ1日当たり幾らといったような課金をして、これによってできるだけ工事の時間を減らすといったような取り組みをしていて、ロンドンでは総渋滞時間が4割減少するといったような効果もあるということでございます。

こうしたことを踏まえまして、16ページでございますけども、各都道府県に渋滞対策協議会というもの、これは道路管理者と警察、あるいは道路を利用する団体の方々と協議会をつくっておりまして、道路管理者と調整しながら、特に重点的に対策をするエリアを指定しながら、対策をとっていきたいというふうに思っております。

沿道立地につきましては、こういったような許可条件を与えるのか、路上工事についてはいろんなインセンティブを考えながら対策をとっていきたいと思っております。

こうした取り組みにつきまして有識者の意見を聞きながら、段階的に導入を図っていきたいと思っております。特に沿道立地対策につきましては、こういった範囲を考慮するのか、渋滞の予測とか、対策をどうしていくのか。それから、先ほど申し上げた立地後どういったような担保をとっていきのかといったあたりが課題ではないかと思っております。

以上でございます。

【道路防災対策室長】 では、防災・震災対策ということで、道路防災対策室長から報告させていただきます。

18ページの地震対策でございます。前々回の部会では、現在、道路啓開計画を策定しているというようなご紹介をさせていただきました。首都直下地震につきましては2月に策

定したわけですが、南海トラフ地震につきましても今後策定しますというご紹介をしましたけども、現在、中部、近畿、四国、九州の整備局におきまして、関係機関と一緒にになりまして計画を策定中でありまして、平成27年度中に策定予定でございます。

左側の図でありまして、計画をつくるだけではだめでございますので、その実効性を高める取り組みということで、まず被害状況を迅速に把握するための仕組みとか、それから、4つほど下ですけれども、他分野、河川の堤防上の道路なんか道路啓開のルートとして使うといった、そういう連携も今後進めていきたいと考えてございます。

それから、19ページの豪雨対応でございます。左側の黄色いところは、前々回の部会の際に事前通行規制の運用改善ということで、時間雨量と連続雨量の組み合わせの試行をやっていきますというご紹介をしました。これにつきましては平成27年6月から24区間で、現在試行しているところでございますが、真ん中から右のほうでございますけれども、中期的ということで、今後、運用改善をするときにいろんなデータが要ということで、災害履歴とか雨量データというものについて、ちゃんと継続的にとって行ってデータベースも今後つくっていききたいと思っています。

それから、右のほうにございます人工衛星みたいなものが、最近、火山の変動もすごく高い精度で測定できていますので、こういうものが道路斜面にも使えないとか、右下でございますけれども、JRでも実効雨量ということで、非常に精度の高い減速規制をやっているということもあります。それから、砂防分野でも土壌雨量指数ということで、そこにタンクモデルとありますけれども、実際の降った状況を正確に反映できるような、こういうものも今後検討していきたいと考えております。

以上でございます。

【道路保全企画室長】　　続きまして、道路保全企画室長の長谷川です。よろしくお願ひします。

21ページをご覧ください。道路の老朽化対策につきましては、この基本政策部会で取りまとめいただいた「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」を踏まえまして、これまでメンテナンスサイクルを回しているところでございます。お配りしているA3の左側半分に提言でいただいた主な内容を書かせていただいております、右側にこれまでの主な取り組み内容を記載しております。

平成26年7月より橋梁、トンネル等について、5年に1回の近接目視による点検を進めておりまして、平成26年度は、橋梁について全体の約9%で点検を実施しているところ

るであります。

前回6月の基本政策部会において、平成26年度の国及び高速道路会社の点検結果を説明させていただきましたが、地方公共団体の点検結果をこのたび取りまとめましたので、後ほどご説明をさせていただきたいと思っております。

また、点検結果を分析してみますと、ここにもちょっと書いてありますけれども、財政が厳しい市町村ほど点検実施率が低く、また、健全度が低いという傾向が確認されております。

さらに、点検結果を踏まえた措置について、各管理者において修繕計画を策定するなどの取り組みを行っているところでございますが、こちらについては、後ほど国におけるコストの試算などをご説明させていただきたいと思っております。

一番下の記録のところですが、点検実施状況や結果を取りまとめた道路メンテナンス年報というのを取りまとめまして、11月に公表させていただいているところであります。

次の22ページをご覧くださいまして、都道府県・政令市、市区町村の点検結果です。都道府県・政令市、市区町村とも、判定区分の分布が似ておりまして、早期または緊急に措置すべき橋梁が約16%という結果になっております。また、判定区分の1については緊急措置を既に実施しておりまして、また、判定区分2については経過年数が長くなるほど高くなる傾向にある。また、建設後40年を過ぎると20%超となるといった傾向がわかっております。

判定区分3の施設については、その施設名について道路メンテナンス会議や道路メンテナンス年報において公表させていただいているところでございます。

次に、23ページをご覧くださいまして、財政力の厳しい市町村は点検実施率が低いんじゃないか、あるいは健全度も低いんじゃないかということで、私ども今まで、そういう考えを持っておったんですけども、今回、平成26年度の点検結果を分析したところ、やはり財政状況が厳しい市町村ほど点検実施率が低くて、健全度も低い傾向にあるということが今回初めて明らかになりました。今後も、これに限らずさまざまな分析を行って、必要な支援策を検討していきたいと考えております。

次の24ページです。国では、多くの橋梁を管理する地方公共団体において、計画的な修繕の実施が着実に進むように直轄診断ですとか、あるいは修繕代行ですとか、大規模更新補助制度の支援をしているところであります。今後、点検結果や路線の重要度などを考

慮して、各管理者において修繕計画を策定する際には予防保全への転換によって、長期的な修繕コストの低減を目指していきたいと考えているところです。

この下のところには直轄管理橋梁による試算というのを outsizing させていただいております。まず、事後保全の場合ですけれども、左側のオレンジのところですが、現行予算の約 800 億円で推移した場合ということで、平成 28 年から平成 52 年までの約 25 年間の試算をしております。その結果、合計で約 2.5 兆円必要になってくるという状況であります。

一方、右側、今後 5 年間で全部予防保全の形に転換させると 2 兆 1,300 億円ということで、4,000 億円ほどトータルコストとしては安くなるという結果となっております。当初の期間、当然のことながら予算増となるわけですが、長期的にはコストが低くなっていくということで、国としても、このような直轄の例を参考に長寿命化を目指して、適正な修繕を実施していく市町村をこれから重点的に支援していきたいと考えているところでございます。

以上です。

【家田部会長】      ありがとうございました。

それでは、今の報告について質問などをしていただきますけど、その前に、今日、時間の制約ある方は草野さんが 2 時まででよろしいですか。

それでは、次の審議事項のところでも草野さん、発言できるようにしたいと思うので、この報告については 5 分に限り質疑していただきましょう。

【根本委員】      23 ページのこの結果は、衝撃的な結果だと思うんです。貧乏な市町村ほど点検も、修繕もできなくて、ライフサイクルコストの観点からますます費用がかかり、ますます貧乏になる。やっぱり仕組みが必要だと思います。

ただ、この貧乏なところは、10 年とかに一遍ぐらいの大雨があって橋が流された場合などは災害復旧費でまたつくってもらえるというモラルハザードもあるのかなと思います。年度初めに災害復旧費を全ての市町村に配分して保険に入ってもらおう。そして、災害時には施設の残存価値に応じて保険料を払う。ですから、残存価値を高めるためにもちゃんと維持管理を行っておく必要がある。また、市町村は将来的に守る橋と守らない橋を決めて、守る橋については保険に入ってもらおう。そういうふうになれば無駄な投資が減らせるのではないかと思います。

以上です。

【家田部会長】      市町村は、たしか保険の制度があったんじゃないかと思うんだけど、



後でお答えいただきましょう。

ほかにいかがですか。どうぞ。

【羽藤委員】 前半のお話の中で、事故の話とか、それから自転車の走行のネットワークをNGOとか有識者が入って決めていくとか、そういったようなところの話の中で、例えば8ページ目の自転車ネットワーク計画というものは、おそらく国道とか県道とか市道とか関係なく引かれているんじゃないかと思いますが、一方で、例えば物流の特車の線や「くらしのみちゾーン」があり、それを議論する場がばらばらであるときに、整合性がとれるような仕組みについて、それは事務局が介在しているので100%大丈夫ですよという話なのか。あるいは国道、県道、市道、区道などが入りまじって、ちょっとわけわからなくなっているようなことはないのかなど、そのあたりについて実際やっている感じで結構ですので、もしあればお聞かせいただけないかなと思いました。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにどうですか。それではよろしいですか。

最後、1点だけ、24ページに予防保全すると、こんななりますよという話があったんだけど、どのくらい信用できる話なのか。メンテナンスはやってみなきゃわからないところがあって、生まれも育ちも違ったら全然違ってくるんだから、ある種の試算ではあるけれども、相当に幅のある話ですよというのを常に言うようにしないと、何か確定論的にこんなことやれますみたいなことを言うから、どうなっているんだみたいな話になるんだと思います。

だから、こういうのはもうちょっと神経を使った言い方をしないと、メンテナンスのことは、本当はわかっていないんだなという感じの資料に感じたんだけど。ちょっとお答えいただければと思います。

以上でよろしいですか。

では、ここまでのところについて、ご質問、コメントについてお答えいただきましょう。まず根本先生のところから。

【道路保全企画室長】 最初のご意見についてですけれども、まず国のほうで市町村に対して防災安全交付金により支援をしておりますけれども、特に財政力の弱い市町村に対しましては、通常の国費率を引き上げてやっているということで、また、インフラ長寿命計画に基づいて行われるものについては重点配分を行ってきているところであります。

また、今、先生からご意見のありました保険の話はちょっと勉強させていただいて、今

後検討していきたいと思います。

【家田部会長】 市町村の道路は保険に入っていなかったっけ。

【高速道路課長】 簡単な維持管理は入ってまして、1,000万円くらいからです。

【根本委員】 NEXCOは保険に入っていますよ。

【家田部会長】 なるほど。

【高速道路課長】 でかいのになると、災害とか、ほかの対応でやっているの、勉強分野だと思います。

【企画課長】 管理瑕疵を問われるような、道路管理責任を問われる、損害賠償が要るようなものは入っているが、公物の復旧は、規模によると思います。

【家田部会長】 なるほど。

どうぞ、続けてください。

【道路保全企画室長】 24ページですけれども、色々な前提で試算してやっております。まず平成26年度は、点検結果は分かっていますので、まず、ここにちょっと注を書かせていただいています、新規供用とか更新は考慮していないとか、確かに先生のおっしゃるとおり、かなりの仮定の上でやっておりますので、今後いろいろ説明する際には注意をしていきたいと思っております。

【家田部会長】 続けてどうぞ。

【道路交通安全対策室長】 それでは、自転車のネットワークの件ですけれども、羽藤先生ご指摘のとおり、例えば8ページの資料で行くと、青色の線がネットワークとして何らかの形で整備したところ、青色の点々が今ちょうど整備をしているところです。緑色のところがペンディングになっておりまして、これが、まさしく先ほど言いましたように交通量が多い道路です。こういったところをこれからどうしていくかという話を、これも直轄の事務所も入ってやっておりますので、先ほどちょっと答えを言っていたってしまったような感じかもしれませんが、そういったところ、そもそも交通量、物流の多い道路をネットワークに入れるのかどうかとか、そこを自転車を走らせたほうがいいのか、裏道を走らせたほうがいいのか、そんなところも含めて、今こういった先進的なところでも少し悩まれているということがあるので、その辺のところについては今後勉強していきたいと思っています。

【家田部会長】 羽藤さんが言ったところについては、いろんなものについてこの何年かいろいろ努力して、いろんなマネジメント的な組織をつくってきたところだと思うんだ

けど、ある部分、それらは関連しているし、ある部分は別のことをやっているだろうし、全部統合するとどれをやるにも中途半端になるし、悩ましいところなんだけど、少なくとも、それを統括するようなアンブレラの構造を持っていないと、労力がかかる割には妙に成果が出ないとか、矛盾しているとかならないように、ぜひ今後ともご検討いただきたいと思えます。

羽藤先生、そんなことで今の点はよろしいですか。

【羽藤委員】 はい。

【家田部会長】 それでは、ちょっと先を急ぐ都合もございますので、また資料1につきましてご質問ありましたら、直接、事務局に言っていただきたらと思えます。

それでは、続きまして、今度は審議事項でございます。

主として、踏切対策のところと、それから今後の道路施策の論点についてというのがありますが、さっき言ったように草野さんの退席の都合もありますので、踏切対策の資料と、それから資料3になるのかな、全体像を見るところ、ここまで一遍で説明してもらって質疑としたいと思えます。お願いします。

【路政課長】 路政課長でございます。私のほうからは、踏切対策の推進についてということでご説明をいたします。資料2でございます。

1ページ目でございますけれども、踏切道の現状ということで、昭和30年代から踏切道改良促進法の取り組みなどにもよりまして、踏切の減少に努めてまいりました。昔は7万ほどあったのが、今では3万4,000箇所ということでございますけれども、遮断機のない踏切も大幅に減ったものの1割ぐらい残っている状況でございます。

2ページでございますが、東京23区と海外主要都市との踏切数の比較でございます。それぞれの場所で鉄道の成り立ちも異なりますけれども、東京の場合は、ご覧の地図のように相当の箇所で踏切が残っている、パリの場合はほとんどない。こういう状況でございます。ほかの主要都市と比べましても東京の場合、踏切が非常に多い状況でございます。

3ページでございます。踏切における事故、渋滞についてでございますけれども、踏切は事故の面、あるいは渋滞が生じるというようなことで、社会的な影響が非常に大きいものですから、いろんな取り組みを進めてまいりましたけれども、踏切事故につきましては1日に1件、4日に1人亡くなっておられる状況ですし、開かずの踏切では事故割合が通常の約4倍ということで、非常に高い割合になってございます。

渋滞につきましても、ピーク時遮断時間40分以上の踏切を開かずの踏切と呼んでいま

すけれども、そういうものが全国で600箇所ぐらいありまして、そのかなりの部分が渋滞の起点となっている状況でございます。

4ページでございます。緊急対策踏切の取組状況についてということで、こうした踏切の現状に対しまして道路行政の中では、緊急対策踏切という枠組みの中で取り組んでまいりました。

参考資料になりますが、15ページをお開きいただきますと、緊急対策踏切ということで、平成19年に全体で1,960箇所の緊急に対策の検討が必要な踏切ということで抽出をしまして、開かずの踏切、歩道が狭隘な踏切、あとボトルネック踏切という3つのカテゴリーを設けて、それぞれ重複はございますけれども、1,960箇所ということで、これについて速効対策を一方で行い、抜本対策ということで立体化による踏切除却等も行うというようなことで対策を進めてまいりました。

4ページにお戻りいただきまして、そうした取り組みの結果、速効対策という意味でございますと、1,234箇所のうち92%で何らかの対策が講じられたということでございます。また、抜本対策踏切につきましては、この対策を講じる前、年間6箇所ぐらいの除却のペースでございましたけれども、ここ数年は除却のペースが上がってきている。そういう状況でございます。これらの対策によりまして、1,960箇所のうち約600箇所はもともあつた指定の基準といたしますが、緊急対策踏切ということでの要件を下回るような状況まで改善をしてございますが、言いかえると残り1,300箇所以上はまだ残っている、そういう状況でございます。

今まで申し上げたことは緊急対策踏切ということで、私ども道路行政の中でやっている話でございますけれども、実は踏切につきましては、昭和30年代から踏切道改良促進法という法律に基づいて除却を進めてきた歴史がございます。

参考資料の14ページをお開きいただきますと、現行の踏切道改良促進法についてという資料がございますけれども、5年ごとに時限を定めて、その5年間に踏切の改良を進めていこうという法律でございまして、現在は平成27年度まで、つまり今年度までに改良すべき踏切を国交大臣が改良の方法を定めて指定をして、それに基づいて改良していただくということでございます。

この法律のみそは時限であるということと、大臣が改良すべき場所と方法をセットで定めて、この場所をこういう方法で改良しなさいというスキームでやっているということで、その場合の改良方法というのは4つございまして、右側にあるような立体交差化、構造の

改良、歩行者等立体横断施設、保安設備の整備、こういった4つの改良方法でやることになってございます。

5ページにお戻りいただきまして、そういった法律の仕組みを前提にご覧になっていたきたいのですが、全国で今、3万4,000箇所の踏切がございまして、先ほどの法律の指定の基準に該当するのが約1万3,000箇所ございまして。これは、先ほども申しました緊急対策踏切よりは緩い要件になっていまして、法指定基準に該当するのは1万3,000箇所あって、緊急対策踏切が1,960箇所あるということで、この両者の適用環境を見てみると、1,960箇所のうち約600箇所は法律による指定も同時に受けているということでございまして、これは、改良の方法を定めて、ここをやっていくと決めているのが約600箇所。残りの未指定1,360箇所というのは道路管理者、あるいは鉄道事業者で独自の取り組みをやっているということなんですけれども、こういう仕組みの中で1,960箇所の緊急対策を要する踏切がある中、法律の対象になっているのは約600箇所ということで、こういった現状も踏まえて今後検討すべき課題ということで右側に書いてございます。

まず1つ目は、踏切道改良促進法においては、改良の方法が限定されているということで、先ほど申し上げた4つの方法でございまして、当面の対策だとかソフト対策の位置づけがないということなので、こういった当面の対策といったものも一緒に取り込んで対策を計画的にやっていったらどうだろうかという問題意識が1点目。

それから、改良方法が定まらなると法指定できないということなので、改良方法が最初から決まっていなくても法律の指定はやってしまって、期限を設けた上で取り組みにドライブをかけていくといったような考え方ができないかというのが2点目。

それから、踏切道の改良について、今は大臣が鉄道事業者と道路管理者に対して、この箇所をこうやりなさいというような話になってございますので、言いかえると地域の方々を巻き込んだような協議する場がないというようなことございまして、こういったほかの方々も含めた形で協議プロセスが見える化していけないか、こういう問題意識でございます。

先ほど平成27年度までの法律ということをお申し上げしましたが、次回、また5年間の延長も視野に、こういった課題を踏まえて法制度として取り組むべきものについては法案の提出を考えてはどうだろうかということでございます。

そういう中で、今後の対応の方向性でございますけれども、6ページでございますが、

時間軸を考慮した計画的な対策の推進ということで、連続立体交差などは相当長い期間を要します。10年、20年とかかりますけれども、そういった最終的に除却を待つまでの間、いろんな対策を随時やっていくというようなやり方でやっていくべきではないかということでございます。

7ページでございますが、踏切改良と一体となって実施する関連事業についてということで、踏切の除却そのものまではなかなか難しくても、例えば踏切を通る人の数だとか自転車の数を減らせれば、それで効果がさらに上がりますので、例えば駅の北側にしか駐輪場がないようなところで、駐輪場を南側にもつくることで自転車の横断数を減らすような取り組み、こういったことをやっていったらどうかということでございます。

また、8ページでございますが、現地状況に応じた効果的な改良方法の検討ということで、現行の拡幅のスキームは、接続する道路の幅員が上限となっていて、要するに同じ幅までしか拡幅できないということなんです。滞留の交通量なんかを見て、現地の状況によっては、むしろ踏切の部分をもうちょっと広げてもいいんじゃないかというようなことで、こういったことも検討してはどうかということでございます。

9ページでございますが、先ほど地域も巻き込んだ協議の仕組みを考えてはどうかということをお願いしたけれども、現在、道路管理者と鉄道事業者の間でやっておりますけれども、こういったところに市町村とか、あるいは道路協力団体といったようなところも連携をして協議会を組織して、複数年の中長期的な視野を持ちながら、面的にいろんな対策をやっていくというような仕組みが考えられないかということでございます。

次に10ページでございますが、こうした取り組みを進める中で、踏切安全通行カルテということで書いてございます。踏切の個々の箇所について、いろんな課題とかを見える化していこうということで、踏切安全通行カルテというものの作成を現在進めてございますけれども、こういったいろんな踏切の諸元だとか、今後の対応等についてもなるべくオープンな形でやっていったらどうかということでございます。

以上が踏切の話でございますが、鉄道と道路の関係ということで申しますと跨線橋の課題もでございます。11ページでございます。先ほども橋梁の点検の話がありましたけれども、最優先で点検すべき橋梁ということで、緊急輸送道路をまたぐ跨道橋と跨線橋がございまして、このうち跨線橋について見ますと、平成26年度までに11%の点検が終わっておるわけですが、その結果というのが、右側でございますが、カテゴリーに当たるものが25%、市区町村管理につきましては36%と非常に高い値になっており、大

変危機感を持っているところがございます、こういった跨線橋の対策について進めていく必要があるということがございます。

12ページでございますけれども、ただ一方で跨線橋を点検する、あるいは修繕するということになったときに、当然、関係者の問題がございます。道路管理者と鉄道事業者の間でいろいろ協議をしながらやっていくわけでございますけれども、ここの事例にもあるように、どうしても架線の配置、あるいは足場の関係等々もございますので、協議を始めてから協議を終了し、実際に工事を開始するまでの期間が相当程度かかる事例もございまして、こういったところについて考えていく必要があるということがございます。

私のほうからは以上でございます。

【家田部会長】 続けて、資料3をお願いします。

【企画課長】 それでは、今後の道路政策の論点についてということで、その導入ペーパーであります資料3のみ先に説明させていただきます。

左側に縦軸で道路施策の体系というのが並んでおります。これが平成24年6月の中間取りまとめの内容でございます、今日、報告事項の中で、おおむねこれの全体のご報告をとりあえずさせていただいたという状況です。

もちろん、引き続きフォローアップをしたり、ご報告が必要なものがありますが、それは適宜やらせていただきたいと思います。

右側に当面想定される今後の方向性(例)というのがございます。フォローアップとあわせまして、今後、新しいさまざまな切り口、項目について、またご議論いただければと思っ、たたき台としてご提示したものでございます。

事務局としては、大きく分けると政府目標への貢献、多様な主体による新たな連携、技術革新への対応、こういうような柱があり得るのかなと思っております。

例えば政府目標の貢献の中では、生産性の向上であったり、社会全体での安全の確保であったり、観光立国への貢献。最近の日本再興戦略であったり、経済財政運営の基本方針、骨太の方針とかに書かれているものの柱と基本的にはリンクをさせているものでございます。

それから、左下のほうの多様な主体による新たな連携、これは、今後、交通モード間の接続、モーダルコネクとネーミングしておりますけれども、こういうものや官と民の新たな関係、国と自治体の関係のあり方、こういうものがますます重要になってくるのではないかと、こういう切り口を提示させていただいております。

それから、右側の技術革新への対応。ICT・ビッグデータ等の活用、モビリティの進化への対応、これも今後ますますウエートが大きくなるのではないかと、いずれも「など」と書いておりますので、新しい視点、切り口、その他いろいろご示唆いただければと思います。

当面、2020年をマイルストーンとした具体的プロジェクト及びロードマップの作成をやれるといいのではないかと考えております。もちろん、2020年が最終目標ではございませんが、例えばGDP600兆円の達成目標年であったり、オリンピック・パラリンピック、その他、そこに列挙してあるようなものが、2020年を目標年としておりますので、マイルストーンとするには非常にいいのではないかと、ご提案をさせていただいた次第でございます。

今日は、この後の資料で赤く囲っております観光立国への貢献と交通モード間の接続について、幾つか現状や課題をご説明させていただく予定でございます。

以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、まず最初に草野さんから資料2と資料3に関しまして、ご質問やお気づきの点、コメントなどいただいてから、皆さんにご発言をいただこうと思います。

【草野委員】 何か今お話を聞いていて、道路にしても、踏切にしても、国と市町村との関係にしても、協議会にしても、物も事もやっぱり結節点というのがいつも課題になるなということを感じました。

踏切に関して言うと、資料2の1ページ目は、昭和50年代後半以降、遮断機のない踏切はもう劇的に減ってきたのでしょけれども、遮断機のある踏切というのは数がほとんど変わらず来てしまっている。私は一利用者ですけども、どこに責任の所在があるのかなとか。どこまでが誰の範疇で、道路管理者なのか、鉄道事業者なのかというのも、結局、誰も突き詰めることなく、このうん十年來ているという感じがして、ゆえに解決策がなかなか見つからないような気がしています。

やっぱり結節点ということを考えるときに、例えば問題箇所が見つかったから、先ほどの修理箇所にしても2年近くかからないと補修工事がスタートしないとか、ちょっと考えられないというか、あってはいけないことが、そういう状況でいたし方なく時間だけが過ぎていくという状況を、どこかで乗り越えなくてはいけないのではないかなと思います。そのために誰がリーダーシップをとってやるのかという責任の所在をお聞かせいただきた



いし、決めていただきたいなと思いました。

【家田部会長】 資料3のほうはいかがですか。

【草野委員】 資料3に関して、前回のオリンピックがあったときは、かろうじて私は生まれていなかったのですが、わからないのですけれども、マイルストーンというからにはそこに向けて、機運としては、何かをやりたいという気は誰しもが持っている絶好のチャンスだと思います。

例えば競技場が云々とか、イメージできるものは幾つかあるんですけども、事、道路とかに関しては、期待感はあるんですけども、具体的に何が劇的に起こるのだろうというイメージがまだ湧かないし、やっぱり、この機会にどさくさに紛れてということはないんですけども、せっかくこういう機運が高まっているこの数年でできることというのをぜひ成果として見てみたいなという気がしています。

それで言うと、プロジェクトはあるんですけども、一体何をするんだろう、何ができるんだろうという具体的なイメージがまだ湧かない、湧いたらいいなという気がしています。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかの委員からのご質問、ご意見はちょっと待っていていただいて、今いただいた資料2に関する話、それから資料3について事務局からお答えいただくんですが、特に踏切のほうについて言うと、この1ページの図だけ見ると昭和60年ぐらいから何も変わっていないかのようにも見えるんですけど、一方で、連続立体交差はかなり一生懸命やってきたような印象も持ちますよね。だから、この資料1の統計の図だけでは、その辺の事情も十分には見切れないようにも思うので、その辺の事情も含めてご解説を、道路局あるいは都市局のほうからもお話しいただこうと思います。

それから、資料3については、今お話がありましたように、2020年というところですので、そこまでに何かの道路をさあつくりましょうというのはなかなか困難な話ではあるけれども、もう一方で、いずれ全国にやるにしても、まず場所を限定して、こういうことをやってみましょうかくらいのことは相当なことができるような気もしますよね。その辺の事情をご説明いただくようにしましょう。

では、まず踏切のほうからお願いします。

【路政課長】 まず、今、委員のほうからご質問のあった件につきまして、データのほうの話を申し上げますと、確かにこのグラフを見ますと、あるときからあまり進んでいないかのような感じもいたしますけれども、実際には、遮断機の有無ということでも申し上げますと、遮断機のない踏切が減って遮断機のある踏切に変わっていく。一方で、トー

タルの数自体は、いろんな努力もあって何とか減らしてきているという中でございますので、トータル数は減りつつも、遮断機のある踏切というのは、遮断機のない踏切から切りかわってくるものもあるので、横ばいが続いているという状況でございます。

除却の数について言いますと、例えば平成18年度から26年度までの間に全部で145カ所の踏切を除却しております、これは、連続立体交差等々によつての除却でございますけれども、除却についても、いろんな取り組みの中で進めてきているところでございます。

ただ、実際に除却ということになりますと立体交差等の手段に限られてまいります。立体交差等の手段につきましては、長い時間と巨額のお金がかかるということで、どうしても限度がある中で、踏切が残っているところでの安全対策を何とか進めていこうということでございます。

踏切というのは、実はこれ、道路でもあり、鉄道でもありということで、先ほど責任の所在についてのお話もございましたけれども、法律的に言うと兼用工作物ということで、道路と鉄道のそれぞれが兼ねている状況でございます、何かやろうとすると両者協力しながらやっていかざるを得ないという面がございます。

例えば道路の拡幅等をやる場合は道路管理者、遮断機だとかそういったものをやる場合は鉄道事業者ということになるわけですが、こういった取り組みを今後よりドライブをかけて進めていくために、現在、1つの方向性として考えておるのは、そういった取り組みをできるだけ情報開示して見える化をしていって、地域の方からも、ここの取り組みを進めるようにというのを気にかけていただけるような、そういうことが必要かと思っております。

先ほど申し上げました踏切のカルテもそうなんですけれども、あるいは今後、法律改正を検討する中で、協議会などを開催して、地域の方々も入れながら見える化をしていくということもそうなんです、やはり、ここの踏切は現在こういう状況で、こういう対策をやっていくということをしかり取り組んでいきたいと思っております。

【家田部会長】 神田さんのほうどうですか。

【街路交通施設課長】 都市局の街路交通施設課長でございます。

資料2の6ページを見ていただくと、踏切の抜本対策というのは、やはり踏切をなくすことでございますので、鉄道を高架化あるいは地下化して踏切をなくす連続立体交差事業、あるいは6ページの右側にありますけれども、単独の立体交差事業により、道路の方をオ

ーバーあるいはアンダーパスをしてなくすということでございます。

連続立体交差事業を見ていただきますと、1箇所当たり平均600億円という非常に多額なお金。しかも、鉄道事業者も負担をとるということでございます。特に開かずの踏切等を中心に、非常に厳しい踏切を持っているところの対策ということで有効かと思っております。現在54カ所、事業中でございます。活線施工といたしまして、交通を止めないでやるものですから、時間も非常にかかるということでございます。

いずれにいたしましても、連続立体交差事業がやれば一番いいわけなんです、それに準ずるような対策も含めまして重要だと思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。どうですか、5ページのところに全国3万4,000箇所の踏切というのがあって、これが1ページのグラフの母数なんですよ。そのうちの法指定基準に該当が1万3,000箇所で、さらにH19で公表された緊急対策踏切というのは1,960箇所で、したがって、今、大事だなと思っているのは、この3万の話をしているわけじゃなくて、そのうちの1万3,000箇所なり、1,960箇所、この辺のところをどういうふうに取り組んできたし、これからどういうふうに取り組むかということがメインテーマですよ。

とすると、1ページに相当するグラフを、1万3,000箇所バージョン、1,960箇所バージョンでも時系列で見せないと、状況把握がちょっと難しいような感じも受けますね。そんなのもちょっとやっていただくようにしましょうかね。

続けて、今度は資料3についてお答えをお願いします。

【企画課長】 それでは、マイルストーンに向けて何がやれるか。オリンピック・パラリンピック、今、部会長おっしゃったように、新たなネットワークというのはなかなか難しいものがあるんですけれども、どううまく運用するかという視点がまずは1つあるというのと、どちらかというと、例えばオリンピックの会場周辺という、ある程度まとまった空間に対して何ができるかというのが一番見せやすいかなと思っていまして、端的に言えば、例えばバリアフリーを一気に進めるとか、無電柱化を進めるとか、自転車ネットワーク、歩行者ネットワークをどうするかとか、そういうことはあると思います。

1つの例ですけれども、資料5の13ページを見ていただきますと、鉄道駅周辺における道路のバリアフリー化の状況がございます。

ここに山手線内の駅で赤と青に色分けしておりますけれども、赤い駅はバリアフリーの基本構想がない駅、青い駅はある駅で、要は山手線でも半分ぐらい基本構想がないという

状況です。

この中でオリ・パラ競技場へのアクセス予定駅を緑で囲っていますけれども、例えば代々木、千駄ヶ谷、信濃町、四ツ谷の半分ぐらいはバリアフリー構想がないということですから、こういうところは、必ずしも国で全部できるわけではないんですけれども、東京都とか関係機関と一緒にしっかりとやっていきたいなと思っています。一例ですけれども、今後いろいろ考えていきたいと思います。

【家田部会長】     ありがとうございます。

草野さん、とりあえず今、ざっとお答えいただいたんですが、いかがですか。

【草野委員】     ありがとうございます。

【家田部会長】     よろしいですか。

それでは、議論を開きたいと思います。まず、踏切の資料2について、ほかの委員からのご質問やコメントをお願いしたいと思います。いかがでしょうか。石田先生。

【石田委員】     資料2の5ページなんですけれども、法指定基準に該当する1万3,000箇所のうち、緊急に必要なところというのをチェックしたら600カ所しかなかった、そういうことですよ。

多分、これ、必要なところを指定したのではなくて、できるところを指定した、実態としてそういうことになっているんだろうと思います。ですから、こういうところに、昔から気がついてきたとは思っただけけれど、ちゃんとやっていこうということの姿勢は極めて大事だと思ひまして、そのための方法も含めてそうですが、もっと強調されてしかるべきかなと思ひました。

それは、先ほどの資料1の暮らしの安全ということも全く同じ構図だと思うんですね。ですから、ほんとうにニーズドリブンでやっていく、そういうことを前面に打ち出してきちっと訴えかけていく。そのための体制も含めて検討していく、こういう今の姿勢は極めて大事だと思いますので、よろしくお願ひいたします。

【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。屋井先生。

【屋井委員】     どうもありがとうございました。大変わかりやすい資料だったと思ひます。5ページのところで法改正を考えて、当面の対策、期限を決めて地域一体となって計画を進めていくんだと、こういうお話ですので、大変結構なので、2点ほど申し上げたいんですけども、6ページのところで、20年間のタイムスパンの中でどういうことを取り

組んでいくのかと具体的に書いてあります。踏切だから、原理原則から言うといかに除去していくかという方向が将来的な方向なんだけども、20年というスパンの中で見たときには、おおむね連続立体交差が行われる場所というのは、大概是面的整備なんかも同時に行われるような場所です。

だから、当面残っていく踏切に関して、カラー舗装で歩道の部分ができるのはいいんだけども、一方で車道の部分も、それなりに容量を確保できるような暫定的な整備を計画の中に位置づけることによって可能にしていくみたいな、今のところ非常に難しいと思いますけども、ある期間については、そういうことも積極的に可能なんだとしてあげれば、もう少しバリエーションが広がって行って、まちづくりとの関係で言っても、ある種、意味が出てくるかなと思います。

それから、もう一点、似たようなことなんですけど、8ページで矢印の右側のほう、滞留交通に応じた拡幅の検討というアイデアはすごく結構なんですけども、手前のところにだけ滞留スペースがあって、踏切部分については、従前の歩道スペースと変わらないようなつくり方は、それを道路として土地を買えるか、買えないかみたいな議論があるわけだから、まさにそこがポイントで、踏切の中だけ滞留スペースを大きくしても、先がボトルネックになっていたら、場合によっては高齢者なんかで踏切が鳴っても踏切の中でとまっちゃう人が出てきたりすると、大変な問題だから、一般的に言うと、このつくり方というのはいい面と悪い面、両方あります。だから、オプションとしてもう一つ、その先が狭いから踏切の中はちょっと変えにくいんだけど、手前で待っているスペースが今なかったりするところが多いので、そこはつくみましょうみたいな、そういうオプションもつけてくると、さらにバリエーションが増えていいかなと思いました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがですか。では、大串先生まで。

【大串委員】 簡単な話から言いますと、11ページの最優先で点検すべき橋梁の点検結果のところまでステージが から まで書いてあるんですが、これ、具体的な説明がないので、ぱっと見たときに、多分、赤が一番危険なんだろうなというのはわかるんですけど、もう少し、ここ具体的に説明を入れてほしいなというところが1点です。

別のところで言いますと、先ほどのカルテのところがあった10ページのところです。よもやPDFとかで公開しようなんて思っていらっしゃらないと思いますけれども、実際

に協議会とかつুক্তたり、市民の方たち参加でどうしていこうか、どういう対策がとれるかなというところを話し合うときに、例えば類似の箇所がどんな対策をとっているんだろうというのをいちいちあけてみないとわからないというよりも、何か情報を1つ入れると類似のものが出てきて、対策とられているところと、とられていないところとか、研究者にとっても非常に重要だと思わすけれども、余計なところで手間をとらせなくて、利用者に資するような資料としてカルテをぜひ出していただきたいと思います。せっかく整理されているのに、なかなか使われなくて、つくただけみたいになってしまいますので、使いやすいような形式で、ぜひ公表されることをご検討いただきたいというのが2点目です。

【家田部会長】 今、ご質問のあった判定区分、 、 、 というのは、資料1の22ページの下に小さい字で書いてありますので、ちょっと見ておいてください。

【大串委員】 ありがとうございます。

【家田部会長】 ほかにはよろしいですか。

では、踏切について、屋井先生が言っていた8ページあたりのところなんだけど、いろいろ議論して、結局、あまりやらないできたのが、踏切で一旦停止しないでもいいように信号をコントロールする。そうすると、スムーズに自動車交通が流れるようになるんで、道路側の容量を拡大することができ、円滑ですから、比較的にな事故も減りますという研究成果があります。越先生あたりが一生懸命昔やっていた、それを国道6号の金町のところに1個と、それから京浜急行の八重山のところに1個あって、それを蒲田のところでも立体化やれるまでの間、暫定期にやるかなみたいなことを東京都が一時期一生懸命やったんですけど、結局、うまくいかなかったんですよ。あれは、やるかやらないか別にして検討事項だと思います。

というのは鉄道事業者との協議は非常に難関なので、イージーではないんですけども、道路にとっては有効な施策だと思います。

それでは、ここまで、石田先生以降出たご意見に対するコメント、もしくはご質問にお答えいただけたらと思います。

【路政課長】 石田先生から600箇所の話がございましたけれども、ここについては、先生がおっしゃるとおり、やりやすいところを指定しているという現状がございますが、まさにニーズドリブンで施策をできるように、今後頑張っていきたいと思います。

屋井先生からご指摘のあった車道の拡幅の話、あるいは滞留交通量に応じた対応ですが、

今回、法律改正の方向の中で地域も入れて協議をする仕組みを入れようと思っていますので、そういった協議の仕組みもうまく活用しながら、箇所毎に応じて、現地での一番いいやり方を考えていけるようなことで進めてまいりたいと思います。

それから、踏切カルテの開示の方法ですが、やはり利用者側の目線に立ってどういうやり方でやっていくかということが非常に大事だと思いますので、今後、開示の方法を検討するに当たって、よく留意したいと思います。

それから、一旦停止の踏切信号の話でございます。過去、いろいろ検討された経緯もあるやに聞いておりますし、あと、警察のほうの話もございます。鉄道事業者、警察、それぞれいろんな立場があるかと思いますが、今後の課題かと考えております。

【家田部会長】 よろしいでしょうか。

何分、踏切はクロスしているところ、クロッシングというくらいなものですから、クロスのポイントで、鉄道にとっては、安全上の最大とは言い切れないけれども、少なくともホームと並んで最大級のネックなんですよね。鉄道にとっては、安全の面から、これをずっと言う。それから、道路にとっては、渋滞の1ポイントではあるけれども、1ポイントにすぎないというふうな感覚を、少なくとも鉄道側は持っているらしくて、道路側でもっと一生懸命やってくれたら、ありがたいんですよねみたいなことをよく聞きますね。

でも、今回、踏切対策の推進について、連続立交以外にもこうやって出てきたのは時宜を得ているし、なるべく柔軟かつ効果的に進むようにご検討を今後も進めていただきたいと思います。

それでは、続きまして、さっき資料3がありました。資料3の質疑は後でやるにして、次、資料4と5を題材に載せながら、必要に応じて資料3に戻りながらご質問をいただくようにしましょう。

まず、資料4のご説明をお願いします。

【道路事業分析評価室長】 道路事業分析評価室長の橋本でございます。観光について、いろいろ多岐にわたりますので、私のほうから全体を総括してお話しさせていただきます。

ページおめくりいただきまして、1枚目をご覧ください。訪日外国人の数でございます。ご存じのとおり、約2,000万人間近というふうに言われております。一方で、国内旅行については、ほぼ横ばいの推移となっております。左下を見ていただきますと、訪日外国人は下の赤線で、10月までで約1,600万人になっております。一方、日本人は、上が宿泊者、下が日帰り旅行者、それぞれ約3億人ずつということで、延べ約6億人になっ

ています。なので、人数比率で行きますと6億人と2,000万人ということで、30対1ぐらいでございます。

観光消費額でございますけれども、9割ぐらいを日本人が消費しておりまして、全体2兆ですが、外国人が昨年で2.2兆円、これが今、さらに増えているという状況でございます。ですので、数に比して10%強を外国人の方が消費されているというのが全体像でございます。

そのような全体像の中で、現在、官邸のほうでも、総理をヘッドに観光ビジョン構想会議というものが設置されておりまして、年度内に新しい訪日外国人の目標でありますとか、それへの対応策ということについてまとめる予定になっておりまして、それを受けて、当然、全省的に、道路分野についても対応を求められることになろうかということでございます。

2ページをご覧ください。これが観光立国を支える道路施策の大体の全体像でございます。当然、訪日の外国人だけじゃなくて、日本人にとっての観光政策もありますので、そういうものを分野別にまとめているものでございます。

次のページとあわせて見ていただければと思いますが、大きく5分野に分けて本日はご説明させていただければと思っております。

3ページ目で行きますと、左上、円滑なアクセス、広域的なネットワーク整備から近接の歩行者・自転車空間という幅がある中のアクセスをどのように強化していくのかというのが1点目でございます。

2つ目として、観光地での快適な空間づくりということでございます。オープン化というようなものもありますし、下のほうで、先ほど少し出しましたけども、きれいな空間、無電柱化等々も快適な空間づくりの1つだと思っております。

3つ目としまして、観光の目的地になるような拠点づくりということでございます。例えば、従来から説明しますと道の駅も1つだと思っております。

さらには4番目、観光を作り出すという観点で、例えば土木の資産、土木施設等につきまして観光資源として活用できないかという観点でございます。

、を支えるものとしましてインフラツーリズムというものがあろうかなと思っております。

さらに、全体一番下、でございますが、国内、海外それぞれの旅行者にとっても移動しやすい、わかりやすい道案内というものが非常に重要なということで、でお示し



ております。

これら施策を支える関係者としまして、道路管理者だけでなく地域住民、来訪者、その他関係団体等々、さまざまな方と連携して、これらの観光に関する施策を進めていきたいというのが全体像でございます。

それでは、 から現状等についてご説明させていただきます。4ページをご覧ください。

まず、円滑なアクセスについてでございます。全国における渋滞対策の検討の状況でございますが、まず体制について、全国の渋滞箇所において効果的な対策を推進するため、各都道府県単位で関係者からなります渋滞対策協議会というものが設置されております。先ほども一部説明がありましたけれども、その中で主要な渋滞箇所を特定して、ソフト・ハード対策を含めたさまざまな対策を実施・検討しているということです。

左側に渋滞対策協議会の運用のやり方が少し書いてございまして、そのマネジメントサイクルを回しながら対策を随時実施し、箇所を見直していくというようなスキームで回らせていただいております。

その中で主要な渋滞箇所というものについて、この渋滞対策協議会の中で地域の声も反映しながらまとめているというのがございまして、右側のほうにまとめている現状の数字がございます。約9,000箇所強が、高速以外で主要渋滞箇所となっております。この中で、中身を見てまいりますと、右下のほうに休日も渋滞している箇所ということで、約7割、約6,000箇所となっております。昨今の事情からすると休日だけじゃないかもしれませんが、特に観光にも影響を及ぼしそうな7割の箇所につきまして、今後、きめ細かく要因を分析し、対策を検討・実施していくというのが大きな流れかなと思っております。

後ほど一部の施策について取り組み状況を説明させていただこうと思っております。

5ページをご覧ください。観光地の周辺の状況でございます。休日渋滞、先ほどお話のあったとおりなんです。左下、観光地の渋滞、休日、イベント、観光シーズン、さまざまな場所がありますので、それぞれに応じた施策が必要だということが1点目。

右側、昨今の爆買い等の影響もありまして、特に銀座なり、外国人が非常に多いところでは路上駐車等の課題が顕著になってきているということでございます。

6ページをご覧ください。今やっている対策の一部でございます。左側に例えばハード対策としまして車線運用の見直しということで、いろいろと細かいデータを見ながら、既存の幅の中で車線を増やして滞留車道を短くするというやり方もございますので、そういう対策をしている事例がございます。

さらに、右側の2つがややソフト対策でございますが、駐車場容量の効率的な運用ということで、例えばバス等について、1箇所に固まるのを避けるためにシステムを改善するというような事例もございます。

また、右側のほうでパーク＆ライドの駐車場が通常よりも土日が多い、あるいはシーズンの多いときに限りまして、別途、企業や公共施設の敷地をお借りする等々、いろんな対策を地元で相談しながら進めていっている事例でございます。

以上のような対策を今後一層進めて、渋滞対策、円滑なアクセス等について寄与する対策を考えていきたいというのが1つ目でございます。

7ページ目の観光地での快適な空間づくりでございます。空間ということで、にぎわいの創出でありますとか、あるいは良好な景観の形成によって空間づくりをやっていく、結果として観光地の魅力を向上していくというような流れを考えております。

左側に事例としましてオープンカフェの例、あるいはその下にサイクリングしまなみ等、既存の道路を活用したイベントの例等を記載しております。右側には良好な景観の事例ということで、無電柱化の話、さらには緑化等の話を入れさせていただいております。

このような事例を、これから随時活発化させていきたいということでございます。

そのやり方について、8ページ目でございます。空間のオープン化ということで書かせていただいております。道路空間を活用するに当たりまして、当然、通常の交通機能というものは確保しなくちゃいけないんですけども、その上で制約の少ない道路空間、幅の広い歩道等々を活用しまして、さらに観光の振興に寄与したいということでございます。

その際に、道路空間の活用を担う主体としまして、道路協力団体等の仕組みを入れてはどうかという提案でございます。具体的には、その協力団体につきまして、左側にありますような公的な活動、除草とか植栽等々の公的な活動をやっていただくということは、従来からよくあるんですけども、それに当たりまして、右側にありますような収益活動等で得た資金等も使っていただいて、公的活動をやっていただけないかと。要は、この2つをうまく組み合わせることによりまして、継続的な活動をしていただいて、両方の活動で空間をより快適なものにしていただくというような仕組みを導入できないかということでございます。

それでは、ページおめくりいただきまして、拠点づくりのほうにまいります。道の駅でございます。従来から何度も説明していますので、簡単に説明させていただきますと、今、全体1,079箇所の道の駅がございまして、例えば左側にあります外国人観光案内所の関

係でJ N T Oの認定が70駅あったり、真ん中でございますが、スタッフのいる観光案内所が増えたり等々、いろいろと活動の幅を広げております。目的地にもなり得る部分だと思えますし、あるいは地方観光の拠点になり得るものと思っておりますので、さらに観光案内等の充実に努めていきたいということでございます。

おめくりいただきまして10ページ目、観光を作り出すという観点でございます。観光の目的地になるような歴史的・文化的な価値を有する道路施設というのは多数あるかと思っております。

左側から街道、当然、東海道等々の古いものもありますし、そこまで古くなくても土木遺産ということで、近年の歴史的な構造物等がたくさんございます。既に土木学会等が認定しているものも100カ所程度あります。

それから、右側に行きますと道路元標等、例えば日本橋の道路元標のような形で、そういう資産のようなものもありますし、右下で風景街道ということで、地方でさまざまな方と協力しながら、今、130カ所強ありますけれども、地域の資源という形で、観光振興、地域活性化に寄与できるようなものになっているものがございます。

このような、さまざまな価値を有するものについて、一番下にありますように、ぜひ観光ルートへの取り込みなり、あるいは道の駅で発信する等を通じまして、いろいろな観光の方々をインフラツーリズムの一環として活用して、観光資源として使っていきたいという提案でございます。

11ページは具体的なインフラツーリズムの話ですが、これは国交省が関与している事例でございます。右側のほうに数字がありますけれども、国交省と民間企業が関与した形で年間十数件ありますが、それ以外にも、多分、民間が単独で、例えば東海道ウォークであるとか、お遍路であるとか、道の駅の訪問であるとか、いろいろと工夫されておりますので、今後、民間ともよく協力させていただいて、先ほどのページでご説明したような遺産等も活用して、ぜひ観光を一層強化していきたい、支援していきたいと思っております。

最後に、案内の話でございます。できるだけ目的地に行きやすいというための案内ではあるんですけども、特に外国人だけではなくて日本人にとっても、双方にとってわかりやすいものにしていく必要があるかなと思っております。

1つ目、これは訪日客ということでございますが、非常にわかりにくかったローマ字表記につきまして、英語表記への転換というものを進めております。特に訪日の方が多いと言われております地域を中心に始めておりますが、これからは全国、2020年オリンピ

ック等々で地方に行かれる方も多いと思いますので、引き続き地方なりと連携して英語表記への改善を進めていきたいというのが1点目でございます。

2つ目が、表記に当たりまして、できるだけわかりやすい内容にしていくということなんですが、例えば世界遺産等の事例でございますけれども、もともと交差点名等で、世界遺産にせっきく指定されたのにあまり関係のないような標識も多々ございました。今、地元でわかりやすい、特に観光地等に関係するような地名に変えられるものがあれば、標識名等も一括して変えていくという活動をしておりますので、これから地元でよく相談していきたいと思っております。

あわせて、一番下のところに歩行者向けの案内についても充実させていきたいと思っております。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。時間が後でつらくなると嫌なので、資料5も説明だけしていただけますでしょうか。

【道路経済調査室長】 続きまして、資料5ということで、交通モード間の接続、モーダルコネクトということで、ご説明をさせていただきたいと思っております。

午前中の物流部会でも、物流のモード間の連携というのがありましたけども、これからご説明させていただくのは人の連携ということでございます。

1ページをお開きいただきますと、まず交通モードの分担状況ということで、三大都市圏と、それから下、地方都市圏と書かせていただいております。三大都市圏は、やはり公共交通の分担率が鉄道、バスということで高いという状況でございまして、交通の円滑化のために、さらなるモード間の接続ということで、しっかり取り組みをしていく必要があるのではないかということでございます。

一方、地方都市圏でございますが、やはり自動車の分担率が大きく、全体の流れとしては伸びている。鉄道、バスは非常にわずかだということでございますが、休日のほうを見ますと、若干自動車の分担率が微減しているということもございまして、こういったことから、高齢化が急速に進む中で、生活交通をどう維持していくのかということが重要な施策になってくると思います。

2ページは、それぞれの都市圏の交通モード間の接続ということでございまして、三大都市圏はバスと鉄道、地方都市圏は自動車、二輪車と鉄道といったようなところが割合として多いということでございます。

3ページでございます。高速バスの現況ということで、昨今の高速道路ネットワークの進展ということもございませけれども、高速バスの利用が非常に増加してきているという傾向にございます。右側をご覧くださいますと、例えば東京 - 大阪間におきますと、特に鉄道運行のない夜間に非常に大きな役割を担っているというようなことがわかるかと思えます。

4ページをご覧くださいまして、こういったことも含めて、昨今、高速鉄道、新幹線、あるいはリニアという話もございませ。一方で、高速道路のネットワークといったようなものも、かなり整備が進んできているということで、これらをうまく連携して、高速バスの機動性を生かした高速交通ネットワークを強化していくべきではないかと考えているところでございませ。

具体的には、その絵に描かれておりますけれども、例えば高速道路のジャンクション付近のSAとかPAを乗り継ぎとして、もっと便利に利用できるようにしたらいいのではないかと。それから、高速道路と一般道との間で、高速バスストップのパーク&ライドと書かせていただいておりますが、この乗り継ぎを便利にしたらいいのではないかと。それから、そもそも鉄道駅と高速バスのターミナル、この乗り継ぎをしっかりと強化していくべきではないかというように考えてございませ。

その事例を幾つか載せておりますけれども、5ページでございませが、これは、九州の九州自動車道と長崎道、大分道のジャンクションの近くにあります基山のパーキングでございませして、従前は、ここは乗り継ぎ機能がなくて、福岡まで行ってから乗り継いでいたということでございませが、この基山のパーキングを乗り継ぎが便利になるように、NEXTCO、それから自治体、あるいはバス協会が協力をしながら、乗り継ぎの機能を持つパーキングエリアに整備をしてきたということでございませして、こういったような機能の強化があるのではないかと。ということです。

それから、6ページでございませが、同じ九州福岡の南部に八女市というところがございませして、この八女インターのそばに、これは、八女市と西日本鉄道が協力をしながら高速のバスストップのパーク&ライドというのを整備いたしまして、利用を促進しているということでございませ。西鉄のほうで駐車場の整備・管理をし、八女市のほうで少し補助を行いながら、あとは高速の利用者に対してメリットがあるような割引を行っているといったようなものでございませ。

7ページでございませ。これは、この3月に北陸新幹線が開業いたしました。東京から

利便性が大分高くなったわけですが、例えばということで、富山駅の乗り継ぎ状況を見ますと、高山のほうに乗り継ぐには乗り継ぎがうまくいかない時間帯も非常に多いということで、待ち時間が非常に多いというようなこともございます。こういったような地方部における乗り継ぎの課題を解消していくために、高速バスとのモード間の連携といったようなものも高めていく必要があるのではないかとということがございます。右下に書かせていただいておりますが、実際に富山駅では、この12月から白川郷経由の高速バスが新たに運行を始めているということでございます。

続きまして、8ページでございます。先ほどの高速鉄道、それから高速バスターミナルのその先です。これは、地方でも都市部でも一緒なんですが、地域の交通ネットワークをどう強化していったらいいのかということでございます。絵の中に幾つか示させていただいておりますけれども、そこから先、今、説明のあった道の駅なんかを例えばバス、特に地方部におきますとデマンドバスの乗り継ぎ拠点にするとか、鉄道駅間等をうまく結ぶBRTを整備するとか、バス停をどうしていったらいいのか。あるいは、こういったような公共交通の利用を促進するためのモビリティマネジメントをしっかりと強化していくといったようなことが考えられるのではないかと考えております。

その事例といたしまして、9ページでございます。道の駅、現在、1,079のうち2割にバス停が設置をされているということございまして、ここでは高速のバスからデマンドのバスまで、いろんなバス停があるわけでございます。右のほうに事例も紹介させていただいておりますけれども、高齢化等を考えたときに、デマンドバスなんかも含めて、しっかりと道の駅に地方の拠点としてバス停等を整備していくといったことが考えられるのではないかとございます。

10ページでございます。バス停自体、なかなか雨風にさらされてということも多いと思いますけれども、バス停の上屋をもう少ししっかりと整備をしていくということがあるのではないかと。このときにバスの事業者にて全てお任せをしているとなかなか進まないということもございまして、ここでは「PPP手法により」と書いてございますけれども、例えばバスの上屋の整備を道路管理者が行って、その管理を民間の事業者が行う。そのときに、バス停に広告等を出して、その広告の利用料等を活用しながら維持管理の助けにしていってもらおうといったような手法が考えられるのではないかとございます。

それから、11ページ、若干観点が変りまして、モード間の乗り継ぎという意味で、バリアフリーが非常に重要だろうというように考えております。11ページは、現在のバリ

アフリー法の取り組みでございますが、基本構想といったようなものを、これは市区町村が策定をする。その中に生活関連施設、それらを結ぶ生活関連経路といったようなものが指定されて、その中で、特に高齢者あるいは障害者の移動に必要なものということで、特定道路といったようなものが、これは大臣が指定しているということでございまして、現在のところ1,700キロが指定されていて、平成32年度までに100%整備をするという目標を立てているということでございます。

次の12ページでございますが、先ほど基本構想を受けてという話をいたしましたけども、もうちょっと広い観点で、全国の状況をもう一回確認してみると、全国の中に生活関連施設と呼ばれているものが約40万施設ございます。このうち利用客が3,000人以上の鉄道の500メートルの圏内にある施設は約3万施設ということでございます。このうち基本構想に位置づけられている施設は約1万、こういったような数の関係になっているということでございます。実際、この1万の中の例えば生活関連施設の約6割しかバリアフリー化した経路で結ばれていないといったような整備状況になっている状況でございます。

次の13ページをごらんいただきますと、これは先ほどご紹介したものでございますが、真ん中に山手線の事例があります。基本構想の策定自体も、もう一回復習いたしますと、やはり近年、策定が鈍化しているということでございまして、その理由として、左下に小さく書いてありますが、そもそも作成のための予算不足だとか、ノウハウがないといったような自治体があるということで、整備が進んできていない状況になっているということでございます。

このような状況を踏まえまして、今後どうしていくのかということでございます。14ページでございますが、3つほど書かせていただいておりますが、1つは、オリ・パラを1つの契機にいたしまして、全国の鉄道駅や観光地周辺のバリアフリー化の状況をしっかりと公表させていただいて、その状況で積極的な取り組みを促すということ。それから、先ほどお話のありましたオリ・パラに向けてということで、現在、組織委員会のほうでオリ・パラのアクセシブルルートというものを策定途上というように聞いておりますが、こういったものに加えまして、周辺道路、駅と接続するような道路については国が重点整備区間と提示をして、面的にバリアフリー化を進めるというようなこと。

さらに、バリアフリーの要件といたしまして、今、ガイドラインに、この真ん中に書かれているような駅前広場とか段差の解消と書かれておりますが、もうちょっと利用しやす

い、あるいは観光とかも考慮して、待ち合わせ空間だとか、雨にぬれないような空間だとか、こういったようなことも要件として追加をしたらどうかと考えています。

以下、参考資料として、15ページは新宿のバスターミナルの利便性を向上させる事例、16ページは海外の事例でございますが、空港ターミナルからレンタカーセンターに直結をさせるような機能もあるということで、参考までに載せさせていただいております。

説明は以上でございます。

【家田部会長】     ありがとうございました。

それでは、ここから30分間ほど議論の時間に充てたいと思います。

資料3は必要に応じて、どちらの場合で言及していただいても結構ですが、まず資料4の観光立国について、ご質問やコメントをしていただいて、まとめてお答えいただくとしましょう。いかがでしょうか。

どうぞ、朝倉先生。

【朝倉委員】     観光に詳しいわけではないですが、観光と交通を考えるときには、観光施設の容量、キャパシティーと、そこに至るアクセス部分のキャパシティーのバランスを考える必要があると思います。むやみやたらと駐車場のキャパや、アクセス道路のキャパをどうこうするとかいうことを議論しても、観光地自身の魅力がそのことによって減少することも大いにあるので、きちっと両方のバランスを考えた議論が重要だろうと思います。

もし、観光施設のキャパシティーを超えてアクセス側を整備してしまうと、非常に大きなデマンドが入って来るとも限らない。そうすると観光そのものの魅力が落ちて、観光地としてだめになるというケースもたくさんありますよね。そういったことにならないようにアクセスを整備していただく必要があると思います。そのときに、この中では言及されていませんけれども、経済メカニズムというか、料金メカニズムというか、そういったものを利用したデマンドのコントロールについて言及があってもいいんじゃないかと思いました。

別の資料で、ロンドンのレーンレンタルのような制度のご指摘がありました。こういったことができるのであるとするならば、観光地の直近でも、ある種のレーンレンタルに相当するような課金制度を柔軟に運用することによってデマンドのマネジメントができて、そこで上がる料金収入は、道路の空間整備に使う。もしくは一番大事だと思うのは景観整備ですけども、道路景観の整備に充当する。何かそういった理屈をつけてやっていくことによって、道路混雑も緩和させつつ、観光地そのものの魅力を向上させる、そういった



ような方策があり得るのではないかと感じた次第です。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

加えて、いかがでしょうか。羽藤先生、どうぞ。

【羽藤委員】 資料4のほうですけれども、ちょっと思ったのは、こういう話を聞いていると、ついつい地方の風景街道とか、田舎の道路を何とかしようというようなことを少し思うわけですが、一方でよくよく考えてみますと、江戸、五街道とかいうことを考えますと、東海道だったら国道1号だったり、中山道だったら国道17号、日光街道だったら国道4号とかのように、かなり歴史的なものが積層した文化的な国道というのが東京にもあるように思うわけです。

そうしますと、そういう文化の薫りがするとか、そういったような国道の概念をもう一回少し引き直すようなことも必要ではないかなというような気がしました。それは、資料3に戻ってもいいという家田先生のお話でしたので、何となくそれまでのお話を聞きますと、面的に地域地域で道路の使い方を考えていくという話だったんですが、やはり国道というものの概念をどういうふうに考えたらいいのかというのが、柔軟ではあるんですが、ぼんやりしてきているような気もしていて、これを機会に新国道の概念整備というか、新しい時代の国道が持つべき機能ですとか、それは歴史的なものから機能的なものも含めて、文化的な機能だったり、防災的な機能だったり、拠点的な機能だったり、その後お話のあった公共交通との結節があるような機能だったり、こういうものを全て含んでいる。それを新しい時代の国道と定義するとか、そういったような構想があってもいいのかなと思いました。

以上です。

【家田部会長】 はい、石田先生。

【石田委員】 まず、資料3のたてつけなんですけれど、1つは、モビリティというのは人が社会で活躍するために、物すごく大事だと思うんです。ですから、せっかく一億総活躍担当大臣もいて、国の主要目標になったんだから、活躍とモビリティみたいな、大きな柱があってもいいのかなと思いました。

それと2番目でありますけれども、道路施策の体系というのがあって、その左側に目指すべき価値とか目的というつもりで書かれているんでしょうけれども、例えば事故対策とか老朽化とか、先ほどは、これからの価値を目指して、ニーズドリブンでやっていくのが

いいのではないかと申しあげましたけれども、この辺を見ると、まだ、できるところからやりましょうみたいな感じが非常にあって、そういう意味で、表現系をちょっと工夫されたほうがいいのかと思いました。

資料4に関して言うと、前も申しあげましたけれども、8ページとか14ページで書かれている道路協力団体とかオープン化というのは極めて大事だと思うのですが、これは、観光だけではなくて、安全・安心とか活性化とか、いろんなところにもかかわりますし、内容的には占用とか屋外広告とか、いろんなところにも多分広がって行って、今の占用の考え方も相当程度変えないといかんと思いますので、これもぜひ積極的に進めていただければと思います。

それと、標識とか案内の話も非常に重要で、英語化の話とか世界遺産のようなものがありますけれども、例えば観光で言うと、新観光圏とか、いろんな広域観光ルートの指定とか、あるいは風景街道とかありますので、そういう場所性とか空間性を旅行者の方にわかりやすくするような、ほんとうの案内標識の中に入れるのは難しいかもわかりませんが、そういうこともあっていいのかなと思いました。

最後になりますけれども、観光を業とされる方、これは役所の方も、民間の方もおられると思うんですけども、そういう方とのお付き合いの仕方ってどうあるべきかというのを、こういうものを実効あるものにしていく上で極めて重要だと思っております、その辺との連携というのはどう考えるんだろうかというふうに思いました。

以上です。

【家田部会長】 資料4まで、ほかにご意見いかがですか。

それでは、私からも2つ。1点は、12ページのところに「わかりやすい道案内」というのがあるんだけど、ここで英語の書きぶりは、ここに書いてあるとおりなんだけど、字の大きさのバランスが日本は悪いんですよ。英語が書いてあるのは書いてあるんだけど、読めない。多言語を使わなきゃいけないヨーロッパだと同じ大きさで書いたりするじゃないですか。英語は大きく見えるから、ほんとうに同じ大きさじゃなくてもいいんだけど、もうちょっと視覚的に、ほぼ同等に見えるようにしないと、とてもじゃないけど国際化にならないなと。だから、オリンピック対応でどこかやるんだったら、そのくらいやる覚悟でやってもらいたいのが1点目。

それから、2つ目は、このわかりやすい道案内に関連して言うんですけども、日本語自身もだめですよ。新しく道路をつくっても、インターチェンジの名前がめちゃくちゃに

長かったりして、漢字で書いたってわからないのに、それをローマ字にしたらもっとわからない。だから、わかりやすい名前をつけるという精神がまずない。各自治体に気を使って、2つ、3つの自治体の名前がくっついているような名前では、信じられない。

それから、道路の番号のつけ方。これは高速だけではなくて、一般道も。バイパスをつくって、旧道があってとなると、国道17号が3本も4本もあつたりして、わけわからない。枝番をつければいいんですよね、17-AとかBとか。というように、本気で道案内をいいのにするというのをやるなら、本気でやらないとだめだなと思っています。

それから、2つ目は、ちょっと解説していただいたら、ありがたいんだけど、10ページのところで、観光資源の道路で風景街道があって、これ、石田先生とも一緒に結構一生懸命やったんですよね。結構いい取り組みだったと思うんだけど、何となくもう一つ振るわない。一方、道の駅は大変に隆盛を誇っている。道の駅くらいに風景街道も隆盛を誇るにはどうしたらいいかなというのをつくづく思うんだけど、道の駅には、商売と関係する人の努力と名前も出てきてうれしいとか、いろいろな効果があると思うんだけど、風景街道なんか、こうやって書いていただくのは大いに結構なんだけど、どういうふうにすれば、もうちょっと活躍するのか。それ、ちょっとお考えがありましたら、お聞かせいただきたいと思います。

以上で、よろしいですか。では、ここまでお答えをお願いします。

【道路事業分析評価室長】 多岐にわたりますので、何人が分担してお答えすることになるうかと思えます。

最初、朝倉先生からいただきました施設とのバランスの話ですけれども、実際にやる場合には道路管理者だけで勝手にやると、当然、バランスが悪くなりますので、施設側のお話も当然聞きますし、現況調査等もしっかりやらせていただきまして、バランスのよいといえますか、魅力の減じないような形での工夫をさせていただければと思っております。

それから、羽藤先生のほうから国道の新概念という大きなお話がありましたが、すぐにお答えしづらいところではあるんですけども、長期的な課題になるうか思っております。

それから、石田先生のほうから、標識のお話。旅行者にわかりやすいという、観光の方とのおつき合いであるとか、わかりやすいやり方という話がありまして、まず観光の部隊の方々とは、標識をつける場合だけではなくて、案内する場合に、地元でいろいろと渋滞の委員会等々もありますし、さまざまところで入れられるのではないかと思っておりますので、意見を聞く場を設けていきたいと思っております。

それから、家田先生のほうから道案内、まず、わかりにくいというようなこともありますので、標識の担当としまして、できるだけ、そこは利用者の立場に立ってやらせていただければと思います。ルール上、確認しますと、日本語対英語の大きさというのは2対1というふうなルールがあるようです。

【家田部会長】 変えましょうよ。だって、旧運輸省側のは、みんな変えちゃったんだよ、ISOに合わせて。

【道路事業分析評価室長】 よく勉強させてください。

それから、風景街道と道の駅を比較したお話がございまして、今回、ちょっとリバイバルして観光資源として使えないかというやり方をさせていただきまして、リバイバルというよりも、むしろ今でも動いている案件ではあるかと思うんですけど、確かに道の駅と比べますと、最近薄いところがありますので、後ほど詳しい話があるかもしれませんが、工夫していきたいと思っております。

【道路環境調査室長】 道路環境調査室の高松でございます。

まず、石田先生のほうから道路協力団体の内容、今回は観光という切り口でさせていただきましたけれども、これ、いろんな安全対策も含めて、結構幅広くやっていく分野ではないかと思っております。それから、占用の話も出ましたけれども、資料の14ページの一番下のほうに、道路協力団体のインセンティブということで、占用の話ですとか工事の話、いろんな分野でどういったことができるのか、今日のご意見も踏まえて検討を進めていきたいと考えております。

それから、風景街道でございますけれども、ともすれば、こういった道路協力団体、今回できれば制度化させていただいて、そういった制度を広く活用して、それから、世の中に、例えばカーナビに出していくとか、そういったいろんな情報の出し方も含めて、いろいろと検討させていただければと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

【石田委員】 道路協力団体という名前、もうちょっと考えたほうがいいと思います。

【家田部会長】 道路マネジメントパートナーとか、何かいろいろ考えつくんじゃないですか。

それでは、続いて資料5の交通モード間の接続に関連して、それから、もちろん資料3に戻っていただいても結構です。どうぞご発言ください。

さっき、大串先生あったね。

【大串委員】 ありがとうございます。資料5ですと13ページあたりなんですけれども、バリアフリー化の状況ということで、まだまだ計画すらなっていませんよという話でした。2020年に向けて、これからどんどんやっていかないといけないと思うんですけれども、1つは、やはり対応を促していくという意味での情報公開が必要だと思いますし、もう一方では、ほんとうにアクセシブルなのかということをきちんと開示して、アクセシブルランキングなんかをつけていただいて、例えばどんな人でも、このルートだと会場にあまり苦労しないで必ずたどり着けますよという推奨ルートとか、できるだけ元気な人は、少しバリアフルなほうのBルートでお願いしますみたいな、ハードを全面的に大規模に変えていくというのは、時間もお金もないと思いますけれども、情報開示によって、それぞれできる人ができる方向で努力することは可能だと思いますので、どんどん今のうちから現状の状況と、近未来的にこうなりますよというところまで開示していただいて、進捗状況ともども、常々ここを見れば大体どんな状況かなということがわかりますよというところを特出しして出していただいて、2020年に向けて努力が見える化できるような状況にしていただけたらなと思います。それ、3にも5にも関係していますけど、よろしくをお願いします。

【家田部会長】 加えて、どうぞご発言ください。いかがでしょうか。根本先生。

【根本委員】 このモーダルコネクトですけれども、バリアフリーみたいに苦労せずスムーズにモードを乗りかえられるのもあるでしょうし、時間を短くモードチェンジできるというのがあると思います。あと、料金抵抗が少なくスムーズに乗りかえられるようなものにするというようなことも、このモードコネクトの中にぜひ入れたらどうかなと思います。

道路行政の中では、首都圏の高速道路の料金がシームレスということでターミナルチャージがなくなったりしてよかったと思いますけれども、たまたま7ページに書いてある富山から高山に行く話で、この前、金沢に新幹線で行きましたら、隣に外人が座っていて、その人が、「白川郷に行きたいんだけど、どうやっていくんだ」という話になって、「バスもあるみたいだよ」と言ったら、ジャパンレールパスかな、10万円ぐらいで1週間ぐらい乗れる便利がものあって、外国人は非常にありがたいらしいんだけど、バスがカバーされていないみたいだったんです。そこまで広げると道路行政からはみ出すんですけども、観光という枠の中では、いろんなモードをみんなで相談しながらやらなきゃいけないという例だと思います。道路も鉄道もシームレスということで、いろんな料金を通算性に

するみたいなことはとても大事なことだと思うので、ぜひ、そういう観点も含めていただきたいなと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

はい、屋井先生。

【屋井委員】 どうもありがとうございます。まず今の点にかかわるところから申し上げたいんですけども、今回の資料のモーダルコネクトという言葉、こだわるわけではないんですけども、従前のインターモーダルにしる、マルチモーダルにしる、いろんな使い方をスムーズにしました、シームレスもそうですけどね。そういう概念とまた違うものを目指そうとしているのかどうか、というところがはっきりわかりません。それは印象として。

ただし、今日につくられている資料の中身から言うと、両方入っているなという印象があるものだから、7ページについてまず申し上げたいのは、やはり7ページは、富山駅から見たらマルチモーダルなわけですよ、JRと競合するような路線だからね。バスのサービスを高めていこうというのは、ある見方から言ったら適切であるんだけど、やっぱり総合的に見ていくという観点で、鉄道をどうするかという議論とセットであるのが、もう少し上位というか高位の見方だから、そのあたりに対する考え方が整理されないまま出てくると、何となく奇異な感じを若干持つというのが1点目です。

それから、次に11ページなんですけど、これ、最初に羽藤先生がおっしゃったことにかかわると言えばかかわるんですけども、やっぱりバリアフリーで自治体がこうやってつくってきているんですけども、一方で自歩道みたいな、自転車の走行空間から言うと大概重なっちゃっているんですよ。これ、久保田先生も随分前から指摘されているし、私もずっと思っているんですけど、こういう観点からこれを推進すべきだという中に、ぜひ自歩道みたいな、自転車が縦横無尽にバリアフリーの特定道路というか、道路の中を走っている状況はぜひやめましょうよというくらいの整合性を持たせていく。全部、総合的にやるのは難しいんだけど、何かやるときに、ほかのことに配慮するというのは最低限必要なんですけども、どうもそのあたりがこの問題についてはされていないので、ぜひ生活拠点間を結んでいくネットワークの整備は道路の面で見ても大変大切だと思いますけども、その中にほかの分野の整合性をちゃんと確保するんだという点は強調していただきたいなと思います。

それから、最後にたまたまマイアミの話が出てきたので、マイアミというのは、おそらく私の記憶では90年代の終わりぐらいにインターモーダルのものすごいセンターをつく

ろうという構想で、NEPAも通して事業がスタートしていますので、おそらく大型旅客船から、空港から、都市間の当時は新幹線だったかもしれないけれども、鉄道から、そういうものの全部を1つの場所で乗りかえができるという、マルチモーダルのセンター化、これが大構想としてあって、その中に空港側近の施設がはまっているんだと思うんです。

だから、レンタカーのところもそうかもしれないけれども、もう少し広く見て、その取り組みは皆さんご存じだと思うけども、やはり長い時間かけながら、ボストンでもワシントンでもどこでも、あるいはヨーロッパはみんなやっているの、今回のモーダルコネクトというものを議論するときのバックグラウンドとして、どのあたりを押さえて、どこを目指していくかというのが、もう少しはっきりしていくと結構だなと思いました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにありますか。どうぞ。

【石田委員】 資料5の10ページ、バス停のシェルターの広告の話なんですけれども、このメカニズムだけやってもだめで、多分、公共空間における広告の価値というのに取り組まないとうまくいかないと思うんです。

こういうのを始めたフランスのJCドゥコーという会社で、日本法人をつくってやっているんですけども、あまりうまく行っていませんよね。それは、やっぱりこういうところに掲出できる広告の価値が、今、広告規制が非常に日本は弱いですから、商売にならないということだと思いますので、そこで先ほどの道路協力団体とか、そういうのと連携しながら、その辺も含めてやっていかないと、ここだけ見ているとうまくいかないんじゃないかなと思いました。

【家田部会長】 ほかによろしいですか。どうぞ。

【朝倉委員】 2つ細かなことですが、1つは、高速バスとの乗り継ぎの話がありました。これはもともとすごくデマンドが薄いところの話なので、数の話をしてもしょうがないことはよくわかっているんですけども、ただ、こういったことを実施したというか、こういった例があるというときに、実際にこれぐらい使われているという実態のデータが示されていると、なお説得力があるんじゃないかなと思いました。もちろん数が1日5人ぐらいいれば、残念だねということがあるかもしれないけれども、でも、それは工夫すれば、さらにそこを増やすこともできる可能性もあるので、そういったものもあわせてお示しいただくとありがたいかなと思いました。

それから、乗り継ぎに関して言うと、高速バスとフィーダーともそうなんですけども、

乗り継ぎの利便性を上げるということと同時に、乗り継ぎの待ち時間をうまく使うということをおいかにさせるかということが重要だと思います。ですので、もし道の駅で乗り継ぎしてもらおうというのなら、乗り継ぎしたときの時間の潰し方が苦にならないような、うまい道の駅側の対応ができないかということをお考えるほうが、むしろ現実的かもしれないなと感じました。

以上です。

【家田部会長】      ありがとうございます。

それでは、僕も1つ加えさせてもらって、それでお答えいただくようにしましょう。この接続というのか、乗り継ぎというのか、乗り換えというのか、そういう空間なんですけども、ともすると、こういうのは機能がよくなればいいよねという感じにも受け取られるんですよね、距離が短くなりましたとか。だけど、機能の向上だけじゃなくて、空間の質の向上というのを、やっぱり明示的に表立って言ったほうがいいんじゃないか、そういう時期じゃないかと思います。

実を言うと、接続の問題だけじゃないんだけども、例えば歩行して気持ちのいい道かとか、そういうのは、きっとこれから最重要ポイントだと思うんですよね。機能だけの道路から空間の質の道路への転換みたいな意味でね。その象徴的なのが交通モード間の接続だと思います。

というのは、違うモードのところというのは、どっちにとっても辺境ですから、国境みたいなもので、一番僻地状態で、僻地というのは大体だめなんですよね。そういうものがこれである。僻地こそが改善の余地があるというのがアンチテーゼで、だからここに取り組みましよう。

それで、もしあれば教えてほしいし、なければつくったほうがいいと思っているんですけど、そういう一番感化されてきたような場所の空間的質の向上に対する表彰をするというのはやっているのかやっていないのか。特にバスに絡むような空間は、一般的には、かなりシャビーですよね。新しく新宿ができて、少なくともあの建物はすばらしいんだけど、バスの乗り降りをしたり、待っているところというのは、どれくらいいいものになるかは、まだでき上がりを見ていないので知らないけど、例えば、名古屋のオアシスなんていうのも、少なくともあの建物を見る限りいいですよね。だけど、バスの乗り換えをしたりするところは別に大したことない。やっぱり、その部分の空間になると質がぐんと落ちてしまうというのが実情で、そのところを、こうやって道路政策として着目していただ



るんだとすると、ぜひ、それをうまいこと表彰制度か何かに持ち込んで、こういうことが大事だと私もは思っていますよ、自治体から何から、みんな頑張りましょうね。バス事業者も、心あるところはぜひ協力してください、一緒にやろうじゃないですかというメッセージになるから。そういうのをおやりになったらいいかなと思っています。

ほかには、ご発言よろしいですか。それでは、資料5絡みの話、お答えいただきたいと思えます。

【道路経済調査室長】 いろんなご指摘ありがとうございました。今、お話をお伺いして、屋井先生の定義みたいな話にもつながるんですが、今回、モーダルコネクトという言葉を使わせていただいたんですが、おそらく今日の資料の中に入っていない、いろんな要因があって、今の質的な話もそうですし、空間的な話もそうですし、乗り換えのスムーズさ、バリアフリーだけではなくて、さまざまな機能をここにしっかり整理をしないといけないだろうと。そういった意味で、その全体の整理が今日の段階でできていないということで、ちょっとパーツの説明になってしまったかなというような思いがございませう。

今ご指摘いただいたようなことをしっかり頭に入れながら、ここにどういった機能を持たせていくのかといったようなことを整理していきたいと思っております。

その上で、幾つかご指摘があった事項で、まずバリアフリー、大串先生からいただいた関係でございませうが、ご指摘のとおり、やっぱり現状自体がよく把握できていないというようなことがあると思うので、そこをまず調べるのが最重要だろうと思っております、その上で、いろんな関係者と協議会みたいな形で設けながら、どういったような形で公表していくのか。公表することは非常に重要だと思っております、そういった方法についても考えていきたいなと思っております。

それから、根本先生、それから屋井先生とか、何名かの先生方からご指摘をいただきましたけれども、こういう交通モード間の接続、結节点的なところというのは、やっぱり我々道路管理者、道路行政だけではできないところが多々ありますので、そういった意味では、観光の視点とか、さまざまな視点があろうかと思いますが、関係する方々と、どういったような形でそれを進めていくのかという連携をとっていくことが非常に重要だろうと思っておりますので、そこについて、どういったような方法でやっていくのかということもしっかり検討していきたいなと思っております。

あと、石田先生から広告の話がございまして、今日はPPPの事例をご紹介させていた

だいたんですが、やっぱりなかなか進んでいないというところが正直なところでございますので、その思想のところをどう整理するのかというのはなかなか難しいかなというふうに思いますが、どういうふうに進めていけば、これが広く広まっていくかといったようなことについても検討していきたいというふうに思っているということでございます。

あと、表彰制度というのは、私も聞いたことがございません。

【家田部会長】 ないんだ。

【街路交通施設課長】 街路事業コンクールの中で一部そういうのを対象にはしていますが、道路全体にはなっていないため、ちょっと偏っているかもしれません。

【道路経済調査室長】 大体そんなところであったかなというふうに思います。

【家田部会長】 今一通りお答えいただきましたけれども、いかがでしょうか。よろしいですか。ありがとうございました。

それでは、大局的には、さっき資料3にあったようなところを今後の目のつけどころ、論点ということにさせていただいて、特に観光のところと交通モード間の接続というところについては、今日ご意見をいただいたようなところをさらに盛り込みながら、いいものにしていただくとということによろしいでしょうか。

ありがとうございます。ほかにご発言いただくようなことはありますか。よろしいですか。どうもありがとうございました。

それでは、今日の審議はこれで終わりたいと思いますが、あと1分ほどになりましたけど、本日は、私の基本政策部会長としての任期満了でございますので、本日にて退任させていただきます。皆さん、ご協力いただきまして、ありがとうございます。

それから、道路局の皆さんも一生懸命仕事していただくのを目の当たりにさせていただいて、私も大変気持ちよく過ごさせていただきました。特に道路について感想を言うと、国土交通省広しといえども、いろんな問題について非常にパワフルに、しかも柔軟に、しかも実現まで一生懸命やるのは、この局が一番すごいなというふうに高く評価しているところでございます。今後とも頑張ってくださいと思います。

皆さん、どうもご協力ありがとうございました。(拍手)

それでは、司会をお返しいたします。

【総務課長】 家田先生、10年以上の長きにわたって基本政策部会、ご指導いただきまして、まことにありがとうございました。

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、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て公表したいと考えております。

本日の会議資料は、そのまま机の上に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。

また、次回の日程につきましては改めて調整させていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

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

了