

平成28年6月23日

【総務課長】 まだ遅れていらっしゃる先生がいらっしゃいますが、定刻になりましたので、そろそろ始めさせていただきたいと思います。

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54回基本政策部会を開催させていただきます。

まず、開会に当たりまして、技監の森及び道路局長の石川より、ご挨拶申し上げます。

【技監】 ただいまご紹介いただきました、21日付で技監を拝命いたしました森でございます。

この基本政策部会に関しましては、道路局長が主宰をするということでございますので、私は本来ここに居てはならないというか、というポジションではございますけれども、今までの流れもございまして、少し冒頭にご挨拶をということでございます。

今まで1年近くでございますけれども、先生方にはお世話になり、いろいろなアドバイスをいただきましたことを、厚く感謝を申し上げる次第でございます。

特に新しい施策の議論を始めましょうという、緒につこうとした途端に辞令が出まして、残念ながらではございますが、これらの議論に参加することがなかなかできなくなってしまったことのおわびと、また、一層のこれからのご支援をお願いいたしまして、私の冒頭の、また、道路局長の離任のご挨拶とさせていただきます。

今後、いよいよ皆さん、その気になって、新しい道路行政の新しい局面をつくりだそうということでの思い、いよいよ高じてきているところでございます。何とぞ、先生方のご指導を賜りますことをお願いいたしまして、私の冒頭のご挨拶とさせていただきます。よろしく申し上げます。また、今まで、ありがとうございます。

【道路局長】 森の後任で、道路局長を拝命しました石川でございます。

11カ月弱で、また道路局に戻ることになりまして、それ以前より、委員の先生方には、大変お世話になっておりまして、改めましてご指導のほどよろしくお願いいたします。

また、本日は、本当にお忙しい中お集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。

石田先生には、部会長をお引き受けいただきまして、ありがとうございます。また、今回から、石田部会長による最初の基本政策部会となるわけでありまして、本日は、審議事項として2点をお願いしているところでございます。

1点目は、4月の熊本地震を踏まえた課題と論点でございます。4月の発災以来、九州地方整備局はもとより、全国からTEC-FORCEを派遣するなど、国としても全力で復旧に取り組んでいるところでございます。私の前職の関東地方整備局におきましても、延べで600人、TEC-FORCEを派遣いたしました。発災当初、なかなか基礎自治体、特に技術者が少ない基礎自治体においては、被災者対応でもう手一杯で、私ども整備局のTEC-FORCEが、インフラの被災状況調査を発災直後から行ったことは、インフラの早期の復旧に意味があったのではないかと考えております。

一方では、その過程において、様々な課題、教訓もあらわれているところでございまして、主たる課題とか対応方針を整理させていただいて、委員の先生方のご意見を賜りたいと考えているところでございます。

2点目は、技監からもお話がございました、今後の道路施策の展開でございます。前回、12月の部会におきましては、平成24年度にいただきました建議のフォローアップとともに、今後の道路施策の論点のたたき台を示して、ご意見を頂戴したところでございます。

本日をキックオフにしまして、テーマごとにご議論をいただきながら、今後の道路施策について、1年ほどで取りまとめをしていきたいと考えております。本日は、議論の枠組みや各施策の方向性の案を示させていただいておりますので、ご意見をいただきたいと考えております。限られた時間ではございますけれども、次の世代の新たな道路施策に反映させるべく、委員の先生方から忌憚のないご意見を頂戴したいと考えております。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 続きまして、今年2月2日より部会長に就任されました、石田部会長よりご挨拶をお願いいたします。

【石田部会長】 今ご紹介いただきました石田でございます。新米ですので、よろしくお願いを申し上げます。

技監と局長からご挨拶をいただきまして、これからの本当の大事な道路政策、新しい政策、あるいはこれまでの大事な政策の継続性も考えて、その折り合いの中で、いい、国民の生活の役に立つ、日本が本当に復権できるように、大事な道路でございますので、方向性や在り方について、忌憚のない議論をいただければありがたいと思っておりますし、交

通整理に専心をしたいと思っております。

少しだけお時間をいただきまして、思うところを若干述べさせていただきたいと思っております。後で議論になろうかと思っておりますけれども、例えば、訪日の外国人が、あっという間に1,000万人を超えたと思ったら、2年ぐらいで倍になって、2,000万人になります。今年、確実になろうかと思っております。それが、2030年には4,000万人という政府の目標が挙げられておりますし、気の早い方は、8,000万人とか1億人という数字が、もう巷間ではささやかれてこようとしています。こういうふうに非常に変化が激しいことが挙げられると思っておりますし、あるいは、ICTの急速な変化に関連しまして、自動運転が、もう夢物語ではございません。そういう中で、道路の在り方というのが、本当に大事な議論だと思っております。

そういう変化の激しいものだけではなくて、一見ゆっくりだけれども、日本のこれからの将来に大きな影響を与えそうなものが、人口減少問題とか超高齢社会でございます。石井大臣の生産性革命プロジェクトは、ここに対してどういう扱いをするのか、どういうスタンスで臨むのかということからすると、きわめて大事な視点だと思っております。人が減るから効率性を上げなくてはいけない、生産性を上げなくてはいけない、そのために、最も大事なインフラの一つである道路が、いかにあるべきかということでございます。災害の問題も、今日議論いただきますけれども、熊本の震災は、新たな地震もある、古くからあったかもわかりませんが、想定外という問題が多々ございましたし、その後に引き続いた洪水も、気候変動に伴う極端気象が、これからますます頻発する中で、安全・安心なサービスをどう提供するかで、本当にたくさん議論すべきことがあるかと思っております。

そういう中で、社会とか人の暮らしとか、経済活動とか、希望や明るさを支えるのが道路だと思っております。ぜひ、そういう観点から、委員の皆様方の活発な議論、意見をいただければありがたいと思っておりますので、新米ですが、よろしく願いをいたしまして、挨拶とさせていただきます。

【総務課長】 ありがとうございます。

次に、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、議事次第に資料の記載がございますけれども、資料1から6及び参考資料1と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。

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項につき、公開といたし

ております。

本日は、大串委員、草野委員、兵藤委員、屋井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。また、久保田委員は、所用により、少し遅れて到着予定と伺っております。

本日ご出席いただきます委員の方は、委員総数11名のうち7名でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

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

それでは、以降の議事の進行を、石田部会長をお願いいたしたいと思っております。よろしく申し上げます。

【石田部会長】 これより議事を進めさせていただきたいと思っております。

初めに、熊本地震を踏まえた課題と論点について、事務局より説明をお願いいたします。

【国道・防災課長】 はい、国道・防災課長の川崎でございます。

私から、ご説明をさせていただきます。座って失礼をさせていただきます。

まず、熊本地震を踏まえた課題と論点という内容に入る前に、資料1を用いまして、熊本地震における被災及び復旧状況について、ご報告を申し上げたいと思っております。

1ページをお開き願いたいと思っております。今回の地震は、4月14日21時に発生しました前震と、16日未明の本震、ともに最大震度7の揺れが2回発生しております。また、震度6弱以上でいきますと7回もの揺れが発生し、さらに熊本から大分にかけて、余震が多発したという特徴を有しております。

2ページをお願いいたします。4月14日の前震の震源域付近におきましては日奈久断層帯が、4月16日の本震の震源域付近には布田川断層帯が、また、これとほぼ同時に、由布市で発生いたしました地震の震源域付近には、別府一万年山断層帯が存在しております。これらの断層帯付近で被害が発生しております。

3ページをお願いいたします。道路の主な被災状況でございます。先ほど申しました断層や、あるいは震源を主体に入れました図に、主な構造物の被災箇所を落としたものでございます。紫の枠で旗揚げしたものが橋梁の被災箇所、また、青の枠で旗揚げしたものが、土工関係の被災箇所でございます。

4ページをお願いいたします。まず、高速道路の被災状況でございます。九州道におき

ましては、植木IC～八代IC間におきまして、盛土のり面や橋梁、歩道橋に損傷が発生いたしました。また、大分道におきましては、湯布院IC～日出JCT間におきまして、切土のり面などの崩壊などが発生しております。下に写真を幾つか入れております。

次、5ページをお願いいたします。一般道路におきましては、阿蘇大橋地区では、土砂崩落によりまして国道57号が寸断され、また、国道325号の阿蘇大橋が落橋するとともに、活断層に近かった県道の中ほどでございますが、熊本高森線におきまして、俵山トンネルの覆工コンクリートの崩落や、橋梁の損傷が、また一番右側になりますけれども、南阿蘇村の村道栃の木～立野線におきましても、土砂崩落などによりまして、橋梁に損傷が発生しております。

6ページをお願いいたします。その他、盛土の崩壊、落石というもの、あるいは電柱などの倒壊、傾斜などが、多数発生いたしました。

7ページをお願いいたします。道路インフラの復旧関係でございます。まず、道路インフラの復旧で、高速道路に関しましては、阪神淡路大震災以降、耐震補強を進めるとともに、発災直後から24時間体制で復旧作業を進め、発災から25日後の5月9日に、全線での一般開放を実施しております。また、大規模な斜面崩落が発生しました国道57号、あるいは国道325号、右の図で行きますと赤丸2つの上のほうでございますけれども、これらの復旧にはかなりの時間を要することから、国道の代替機能を確保するという一方で、並行しますミルクロードあるいはグリーンロード南阿蘇といった道路の機能強化について、熊本県と連携して取り組んだところであります。

8ページをお願いいたします。復旧への支援でございます。被災自治体への支援といたしまして、全国の整備局から延べ8,000人強のTEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）を被災地に送り込みまして、自治体管理の道路の被災状況調査の代行を行うとともに、先ほど申しました緊急車両の通行を確保するための道路啓開の実施など、地元職員と一緒に、迂回ルートの確保に努めたところであります。

9ページをお願いいたします。復旧の支援ということで、道路インフラの復旧に際しまして、高度な技術的判断が必要な箇所につきましては、国による代行を実施しております。具体的には、国道325号の阿蘇大橋の復旧を直轄代行で行うとともに、俵山トンネルを含む県道の熊本高森線や、村道栃の木～立野線につきまして、大規模災害復興法を適用して、国が代行して復旧工事を行っております。

次に、10ページをお願いいたします。道の駅についてでございます。熊本県内におき

ましては28の道の駅がございまして、そのうち6駅が被災をいたしました。4月26日までに全ての駅で営業を再開し、災害発生後の緊急避難者への対応といたしまして、各道の駅が、避難場所の提供や飲食品の提供、炊き出しの実施などを行っております。また、自衛隊やTEC-FORCEなどの支援基地として機能するとともに、道の駅同士の連携による支援物資の提供や、SNSあるいは地域FMなどを使いまして、被災者への情報提供などを行うなど、熊本震災におきましても、道の駅が大きな役割を果たしたことをご報告させていただきます。

次に、熊本地震を踏まえた課題と論点をご説明させていただきたいと思っております。資料2をお開き願いたいと思っております。

1ページ目をお願いいたします。発災直後の情報収集から人命救助、救援物資の輸送、生活再建、復興支援、将来の備えという各フェーズで、課題を8つに取りまとしております。

2ページをお開き願いたいと思っております。最初は、道路通行可否情報の収集についてでございます。4月16日の本震が未明であったこともありまして、発災後の通行可否の情報、すなわちどの道路を走ることが可能かという情報に関しまして、道路を実際に走行した車からの情報収集のみで対応したために、作成に時間と労力を要しました。

また、現地の道路情報を把握するためのカメラが、光ケーブルの切断や、ヘリの夜間飛行が不可であるという理由から、速やかな情報収集という面におきまして、幾つかの課題が残りました。特に、今回は、たび重なる余震が発生したこともありまして、道路の交通状況を速やかに把握する上でも、カメラなどの活用が、交通情報を速やかに把握する上で重要であるという認識に立ったところであります。

今後の対応といたしまして、様々な技術、ツールを組み合わせ情報収集を行い、迅速な情報の集約を実施するべきではないかと考えております。

また、今回は、大規模のり面崩落が起きましたことで、図2にありますように光ケーブルが寸断されたこともありまして、ITVカメラのデータが収集できなくなったということでありまして、データが途切れない、リダンダンシーが確保された情報収集の仕組みを整備するべきではないかと考えているところであります。

次、3ページをお願いいたします。道路構造物の被災・応急復旧関係でございます。今回の地震動は、兵庫県南部地震のような内陸直下型地震の揺れを、一部の周期帯で超える激しい揺れを観測しましたが、兵庫県南部地震以降充実しました耐震基準を適用した橋梁

では、大半で耐震性能を満たしておりました。一方、耐震補強は十分ではなかった緊急輸送道路の橋梁などでは被災が発生し、緊急輸送道路としての機能を速やかに回復できない事例も見られました。このため、耐震補強が十分でない橋梁の耐震補強を速やかに加速させるべきではないかと考えているところであります。

また、写真8にありますように、九州自動車道をまたぐ橋梁で、水平方向の抵抗力を受け持たないロッキング橋脚という特殊な橋梁が落橋いたしております。このため、このような形態の類似の橋につきましては、適切な耐震補強、または撤去の実施を行うべきではないかと考えております。

土工関係といたしましては、写真9にあります、国道443号の益城町のケースのように、集水地形、水が集まる地形の上に盛土を行った箇所崩落や、道路区域外からの落石、あるいは土砂崩落が発生しております。この点を踏まえまして、緊急輸送道路におきましては、同じような地形の盛土に対しまして点検を実施し、必要な対策を講ずるべきではないかと考えております。

また、道路区域外からの落石などに対してまして、事前の点検人員、道路管理者自らが撤去できるようにするなど、制度の見直しも含めて、対策、検討が必要ではないかと考えているところでございます。

4ページをお開き願いたいと思います。3つ目は、占用物件の被災でございます。震源付近の益城町におきましては、写真11あるいは12のように、電柱の倒壊や傾斜によりまして、救急、救援活動、あるいは復旧活動に支障が出ております。また、地下埋設占用物件も、液状化によりまして、幾つかの変状が確認されております。

今後の対応といたしましては、道路の防災性の向上という観点から、無電柱化を進めることが重要ではないかと考えておりますし、特に緊急輸送道路におきましては、既設の電柱の占用制限も進めるべきではないかと考えております。

さらに、無電柱化が実施されるまでの間、今回の地震におきましては、倒壊や傾斜した電柱が、どこでどのくらいあったのかを、道路管理者として把握することができず、結果的に緊急車両へ通行可否の情報を提供するのに支障が出たことから、地震時の被災状況につきまして、関係者で情報を共有する仕組みが必要ではないかと考えております。

5ページをお願いいたします。4つ目といたしましては、応急復旧活動の支援関係でございます。先ほど紹介させていただきましたように、TEC-FORCEが、発災後、被災地域の調査の代行や緊急車両の通行確保のための対応を行いました。その位置づけに

つきまして、法制化することで、より地域の自治体の期待に応じていくべきではないかと考えているところであります。

また、今回は、先ほども申しましたように、県管理の国道325号、阿蘇大橋につきまして、県の要望を受けまして、国が復旧を代行するとともに、大規模災害復興法を適用いたしまして、俵山トンネルなどの県道や村道を、国が復旧工事を代行しております。

このような高度な技術的な判断を、法律的に遂行するための体制を整えて臨むべきではないかと考えているところでございます。

次、6ページをお願いいたします。5つ目といたしましては、特殊車両通行許可手の関係であります。被災地を発着いたします特殊車両の通行許可の手続につきまして、被災の自治体においては、右の中ほどの表1にありますように、中止せざるを得ない状態が発生いたしました。

一方、通行に当たっての道路の障害のデータベースが整備されている道路につきましては、国で一元的に審査が可能であり、そのような被災自治体に関連する経路につきましても、自治体と協議を行わずに審査が可能です。このため、災害時も念頭におきまして、そのようなデータをあらかじめ整理することで、このような審査を自動的に行うシステムを強化しまして、災害時の行政の停滞を回避するべきではないかと考えております。

また、今回、大分港の製油所から熊本に向けまして、国道57号を経由して、タンクローリーがガソリンを運搬しているわけでございますけれども、今回はたまたま該当がありませんでしたが、例えば、迂回ルートに、5キロの長大トンネルがありますと、タンクローリーの通行が不可能となります。このような場合でも、例えば、災害時には、前後に誘導車を付けてタンクローリーを特別に通行させるなど、緊急時の対応をあらかじめ整理しておくべきではないかと考えております。

次、7ページをお願いいたします。6つ目といたしまして、関係者間の連携による渋滞対策でございます。今回の地震によりまして、これは、4月14日に発生した地震後に九州自動車道が通行止めとなりましたので、並行いたします国道3号に南北方向の交通が集中し、渋滞が発生いたしました。この渋滞対策を図るために、最初の震度7の地震の翌日、すなわち4月15日には、現地の調整会議を設置いたしました。図12にありますように、通行止め区間の植木ICに交通が集中しないよう、利用するICを誘導することで、熊本市内への交通の分散を図ることで取り組んだわけでございますけれども、実際現地で対応できたのが、4月18日以降となっております。このように、災害時の渋滞対策を行

う現地の体制をあらかじめ決めておくことで、事前の体制や訓練が必要ではなかったかと考えております。

また、利用 I C の誘導による熊本市内への流入交通の分散を図る上からも、災害時には市内の混雑状況などを把握する、例えば、移動式のカメラなどの情報収集装置、あるいは移動式の情報提供装置、これは写真 1 8 にあるようなものを、そういう資機材をあらかじめ確保しておくべきではないかと考えております。

次、8 ページをお願いいたします。7 つ目といたしましては、観光事業者への情報の提供でございます。熊本や大分の観光地、あるいは温泉街におきましては、道路インフラなどがおおむね問題のない地域におきましても、風評被害などによりまして、観光客が大きく激減いたしまして、経済に大きなダメージを受けております。

今後の対応といたしましては、災害時において、観光地へのアクセスルートや通行可能情報を整理し、観光事業者などに提供する体制を、あらかじめ決めておく必要があるのではないかと考えております。また、被災や風評被害により減少した観光客の回復をする支援の施策といたしまして、そういうものも必要ではないかと考えております。

なお、今回は、減少している観光客の回復を後押しするために、九州の高速道路における観光周遊割引を、この 7 月 1 5 日から導入する予定でございます。

次、9 ページをお願いいたします。8 つ目、ネットワーク機能の確保でございます。熊本県には緊急輸送道路が約 2, 0 0 0 キロ指定されており、今回の地震におきまして、5 0 カ所で通行止めが発生いたしております。特に、東西軸の緊急輸送道路であります国道 5 7 号や、県道熊本高森線が通行止めとなりましたことから、熊本の地域から阿蘇地域への救援物資の輸送が困難となりました。緊急輸送道路の復旧段階でも、今回被災した橋を支えるベントといった資機材の融通、調達にも時間がかかり、応急復旧に時間を要するケースもありました。

今後の対応といたしましては、緊急輸送道路の具備すべき条件を見直しまして、迂回路が弱い区間や、緊急輸送道路の優先度を定めるなど、集約化・重点化を図るとともに、計画的な整備管理を行っていくのが必要ではないかと考えております。

また、縦軸に比べまして、図 1 7、1 8 のネットワークのように、九州の東西軸の弱さが今回顕在化したこともあり、戦略的かつ効率的なネットワークの強化を図るべきではないかと考えております。

復旧に要する資機材の確保も重要なテーマであり、復旧用の資機材に関する情報を、道

路管理者をはじめ、関係者で情報共有をいたしまして、迅速な融通を図る仕組みも必要ではないかと考えております。

以上が、今回の熊本地震を踏まえた主な課題と論点でございます。ご審議をよろしくお願いいたします。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明について、ご意見、ご質問等お願いしたいと思います。どなたからでも結構ですが、いかがでしょうか。

【朝倉委員】 地震を踏まえた課題と論点の中でコメントさせていただきます。最初に、通行可能なルートを探し、提供するという話がありましたね。2ページ目でしょうか。

そのときに、この図の中にもありますように、民間プローブ、あるいはETC2.0のように、実際に一般利用車の方が通れたという実績を示すのは、これはこれで有効な情報であることは確かだと思うのですが、これは必ずしも安全に通れたかどうかかわからないわけで、かなり危険な道を無理に通った結果が、こういうデータとして残ったこともあります。こういう情報が出る一方で、そのルートの安全性については、道路管理していただいている方が速やかに判断していただいて、それを提供することが、きわめて重要ではないかと思えます。

そのために何をするのがここに書いてあって、様々な技術を組み合わせて云々と書いてあるのですが、今でも、黄パトのようなものに、カメラと画像解析の道具を積んであったりするのではないかと思うのですが、そういったものをより強化していただくのが、一つあり得るのかと思う次第でございます。

もう少し後に、6ページだったですか、特殊車両の事とその後の渋滞対策とも両方に関係するのですが、こういったシステムがきちんと動くためには、平常時の審査のシステムを、うまく動くように効率化しておくことが、すごく重要だと思うのですね。そういったことをやっておいた上で、処理システムに余裕を持たせておかないと、災害時に機能しないので、そういったシステム設計をしていただくことが重要ではないかと思えます。

とりわけ、平常時に特殊車両がどういうルートを使っているのかわからないと、異常時にその車をどこに誘導するかができないわけですね。ですので、当然、平常時のデータは、日々たまっているわけですから、それを分析していただいて、そういった車に対して、提供すべきあるいは迂回させるべきルートが、どういうルートであるのかを検討していた

だくことが大事かと思えます。

それは、次の7ページ目の関係者の連携による渋滞対策についても、実は同じで、平常時にどういったルートを使っているかを調べることなくして、迂回ルートを提供することはないだろうと思えます。そういった情報が、今いろいろ、日々蓄積されつつありますので、それに基づいて、迂回、要するに需要の空間分散ですけれども、これを図っていただく必要がある。むやみに迂回ルートを指示すると、そこに、今度は逆に交通が集まってしまって、有効な迂回ができないこともあろうかと思うので、そういったことを吟味する上でも、平常時にどのようにルートが使われていて、それを迂回させるときにどういったルートが利用可能で、そのキャパがどれくらいあるのかを、常時のデータをもとに、きちんと分析していただいた上で、こういったことを検討されるのがいいのではないかと、感じます。

以上です。

【石田部会長】 はい、ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。では、羽藤委員、お願いいたします。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。

私、熊本地震のとき、ちょうど15日の本震のとき、熊本におりまして、どうやって出ることか、非常に悩んだというか、判断、困った経験も含めてですけれども。まず、これは朝倉先生と全く同じですが、いざというときに、国土交通省さんが、どこが通れてどこが通れないのかという情報を、はっきりと責任を持って収集して出していただくというところは、非常に、私には重要かという気がいたしました。民間の情報提供をやられている方にいろいろお聞きしても、災害時は、我々としても責任を持ちかねるということも、内々では聞いたりしますし、一般道も含め、責任を持つ形で出していただく。

ただ、そのためには、平常時のカメラを増やすとか、ドローンの体制をつくるとか、ある地域のくくりで、非常時にどういう媒体でどうデータを取っていくのかを、日常時の情報収集も含めて底上げしていただきたいのが、まず1点目でございます。

2点目は、5ページ目のTEC-FORCEについてであります。これは、TEC-FORCE、毎回災害が出ますと非常に活躍いただいて、非常に心強いところを、私も感じているわけですが、これは、制度的にどういう裏づけがあって、どういう組織として位置づけられているのかと、これは質問ですけれども、お伺いしたいと思いました。

国土交通省の中に、何か起こったから動くということではなくて、常設のそういう組織

として、きちんとした法律的、制度的な担保も持って、設置されているのかどうか。私は、そうすべきかという気はしています。そうであれば別に問題はないのですけれども、そのあたり、お伺いしたい気がします。

あと、最後の点は、資料1の10ページ目の道の駅でございます。道の駅につきましては、私、今益城町に少し何度かお伺いさせていただいているのですが、残念ながら、益城町には道の駅がないのです。ないことが、だからどうということではないのですが、道路を1つ使いながら復旧、復興していく、あるいは、被災者の方々も、非常にいろいろ住所を移り変わっていく中で、道の駅というところで、拠点があって、そこで物流拠点のような形でアドレスも与えられて、そこで荷物を受け取れるとか、いろいろな形で考えますと、1つの自治体に1つ道の駅という体制づくりも、いざ災害が起こってみますと、必要ではないかという気が、何度かお伺いしていて、非常に強く感じるものですから、この道の駅の設置について、そういった観点でのご検討をしているかどうかについて、お聞かせいただければという気がいたしました。

以上です。

【石田部会長】 質問、2つありますけれども、後でまとめて、担当される方から、回答いただければと思いますが。ほかに。どうぞ、久保田委員。

【久保田委員】 まず、3.11のときの当事者の方に伺ったのですけれども、当時、道路管理者間の情報の共有がうまくいかなかった。いろいろなところに必死で情報を探す人から、例えば、国道事務所に電話が来て「何々県道がどうなっているか」と言われても、さっぱりわからないということと言わざるを得なかったのが、かなり痛切なこととしておっしゃっていたのが、非常に私は印象深く思っているのです。

今回、そういう事象が起こってしまったのか、あるいは、この5年間で何か改善されたのか、そもそもそういうニーズがあったのかなかったのか、その辺、道路管理者間での情報について、何か知見があれば教えていただきたいのが、1つ。

それと、もう1つ、多分同じようなことだと思うのですけれども、資料2の4ページの占用の話が出ていまして、今後の対応についての論点の最後に、「関係者が被害情報を共有する仕組みが必要ではないか」、この関係者とは、おそらく、もちろん道路管理者と電気事業者さんだと思うのですけれども、これは、なかなか新しい話だと思ひまして、私は、非常に興味深く伺ったのです。もちろん大変いいことだと思うのと同時に、道路管理者さんが必要な情報と、電気事業者さんが必要な情報は、若干ずれていると思うのです。つまり、

電気事業者さんは、要するに電線が切れているかとか電柱が倒れているかという、そのものが
必要だし、道路管理者さんは、電柱がどう倒れていて、道路がどうなっているかを知
りたいわけですね。

ですから、もし、この共有ということをやろうとするのであれば、とにかく共通のフォ
ーマットみたいなのを共有して、お互いが必要な情報が、きちんともれなく書き込まれる、
具体的なフォーマットの共有ぐらいまで話が進まないで、実際には、実りあることにはな
らないのではないかと思います、ぜひご検討いただきたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 ほかに。では。

【根本委員】 私は、6ページにあるタンクローリーの長大トンネルにおけるエスコ
ート通行方式についてコメントいたします。

実は、基本政策部会のもとに、物流小委員会がございます。6月1日に、たまたまこの
話題を議論いたしました。その中では、災害時のエネルギー供給の確保のために、例外的
に、災害時には速やかに導入すべきではないかという意見が多かったことを、ご紹介した
と思います。

さらに、実は今日の資料に含まれておりませんが、通常時に長大トンネルを通れ
ないわけですが、山の上を迂回するなど結構危険な道を、タンクローリーが走って
いるケースもあるということで、物流小委員会では、今後社会実験を含めて、エスコ
ート方式が、どの程度使えるのかと、検討を進めていくことにしております。

【石田部会長】 ありがとうございます。

お待たせしました、どうぞ。

【勝間委員】 すみません。

情報収集に関して2点ありまして、1点目が、光ケーブルを使っていることですが、
カメラその他に。道路がだめになったとき、光ケーブルもかなり高い確率でだめにな
ると思うのです。そうしますと、これは、無線化が必要であり、しかも無線について通常
無線と同じ電波帯ですと、当然災害時に無線が混んでしまって使えなくなりますので、緊
急無線などを使うことによって、通常時から緊急時でも情報が途切れないリダンダンシー
をつくるべきではないかと思います。それが1点目です。

2点目ですが、これは、クラウドをもう少し使えないかというのを、さっきから
考えていたのですが、先ほど、民間プローブですと、本当に車が通った通らないと

いうデータになってしまいますが、例えば、今天気予報で正確なのは何かと言いますと、その場にいる人たちが、GPSを持っている人たちが、天気がどうだというのを投票する仕組みがあるのです。それが、最も正確なのですね。ですので、この辺の検討はお任せしますが、本当に通れたか通れないかみたいなものを、投票指標みたいなもので収集すれば、より正確なものが早く集まるのではないかと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

太田委員、何かありますか、いいですか。

すみません、私も幾つか質問がございまして、まず1つ、資料2のつくり方です。この地域でこれから考えていくべきことと、全国で共有すべきことが、混在をしていますので、その辺の整理をしていただいたほうがいいのかと思いました。

2点目は、羽藤委員がおっしゃったTEC-FORCEでございますけれども、制度的裏づけが、本当に必要です。毎年毎年大活躍をされているわけですが、私は、国総研と土木研究所の評価委員会の委員も務めておりまして、大活躍されるのですけれども、予算がきちんとついていないので、人員と予算を削ってもっていかれる懸命の努力をされているのですけれども、やればやるほど、本体の研究業務に、そのようなことはないと思いますけれども、支障が出かねない状況でございますので、その辺は、きちんとしておくことが必要かということでございます。

それと、緊急輸送路についても見直すということでございますけれども、不勉強で申しわけなかったのですが、熊本県内に2,000キロもあるとは想像しておりません。そのうち、しかも50カ所でだめになってしまうと、本当に緊急輸送路なのかと思いますので、この辺の考え方、本当に大事だと思います。書いてございましたけれども、きちんと、本当に緊急時に機能する緊急輸送路とは何かを、真剣に考えないといけないかと思いましたので、感想ですが、申し上げておきます。

それでは、質問もございましたし、貴重なコメントもございましたので、それについてのレスポンスをお願いしたいと思います。

【国道・防災課長】 わかりました。すみません、順不同になるかもしれませんが、よろしく申し上げます。

まず、TEC-FORCE、位置づけでございますけれども、我々の組織の規則の中で位置づけております。実は、他のいろいろな、例えば、緊急消防援助隊みたいなものは、

きちんと法律に位置づけておるといふことで、今、委員長がおっしゃられましたように、いろいろな資機材の確保だとか、予算の確保、訓練とかも、きちんとそれ用にできる仕組みになっていると、これは、すみません、もう少し勉強しなくてはいけないのですが、そういう意味で、きちんとそういう仕組みが重要だと認識しております。

それから、今回の情報収集が、東日本大震災の部分とうまく改善されたのかというご指摘をいただいております。今回、夜中に発生した、特に一番厳しかったのは、16日1時に発生しました本震でございます。多少、最初「余震かな」という感覚から始まりましたので、夜の間の動きが弱かったことと、あと、ヘリが飛ばないとかという事態がありまして、一番最初にできましたのが、それでも先ほどの資料でいきますと、16時間後にはどこが走れるのかを、現地を走った情報でつくりました。それが、2ページの図1「通れるマップ」でございます。

ただ、これは、一般の人というより、最初の、例えば72時間みたいなところは、緊急車両とか救命車両が最優先されますので、そういう関係機関の間で共有する段階で使ったものでございます。それから、その後の図3とか図4の上に、データの取れて、どこが通れるのかにつきましては、ご指摘ありましたように、データの信頼度が、かなりクエスチョンでございますので、逆にそういうものがそういうレベルの情報ですという形をきちんと付けて、情報提供をするのかと考えております。

【石田部会長】 道の駅の話もございましたが。

【企画課長】 道の駅の話は、1市町村に一つというように目指すのもありますけれども、地方の提案でやるべき部分もあるので、そういう方向に誘導できるようには考えたいと思います。全国に幾つ設置するという目標を持ってやるのは、少し違うのかなと思うところもあり、うまく市町村と連携しながら、やっていければと思っております。

エスコート方式の話は、まさに次の基本政策部会にも、つながっていく話ですので、その中でどう扱っていくかだと思います。

光ケーブル等の話につきましては、防災無線等を、我々は持っていますので、活用しているところもありますし、高速道路の場合は、逆にネットワークができていましたので、回すことによって、光ケーブルが確保されていたという対応ができたのかと思っております。

それから、クラウドを使えないかというお話がありましたけれども、朝倉先生のお話も

そうですが、そこは本当に安全に通れるのかということ、どう確認していくのかは、いろいろな新しい機器も出てきておりますので、そういうものも活用しながら、信頼できる情報提供を、きちんとやっていければと思っております。

それから、全国的な課題と普通の課題を一緒くたにしているといった、石田先生からのお話で、まず熊本で起こった課題を全国に展開するものと、熊本であったものごとを、これから整理しなければいけないのかと思っております。今回だけで終わるわけではないので、頭の中で整理していきたいと思っております。

緊急輸送道路も、おっしゃるとおりで、自治体によって違っていたり、量が多いのではないということもありますし、次の基本政策部会の話にも出ますけれども、サプライチェーンなどいろいろなこと、輸送等を考えたときに、そのボリュームでよいのかどうかは検討していかなければいけないと考えているところでございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

何か補足のご意見、質問等……どうぞ。

【環境安全課長】 電柱の倒れた件という部分で、久保田先生からご意見がありましたので。

確かに論点で書いてありますように、道路管理者が通行したときに、通れる通れないということは、我々、点検しながらやるわけです。今回、電柱が、例えば、斜めになって、それがもう1回の地震で倒れるとか、いろいろなパターンが発生しました。また、斜めになりますと、通常の、例えば、乗用車は走れるのですが、建設機器が載っている車両は走れないとか、いろいろな事態が発生しまして、先生ご指摘のように、早くお互いが情報を共有する仕組みを確立して、お互いが安全に通れる、電気の寸断されたところも改修できる仕組みを全国的にやっていくべきだと思うので、議論しながら進めていきたいと思っております。

【石田部会長】 どうぞ。

【勝間委員】 クラウドに関してですけれども、クラウドの情報は、基本的に信頼性を100%にすることは不可能です。

ですから、仕組みとしまして、どちらかというと、先ほど投票指標という言い方を申しましたけれど、クラウドでも、多数決によって、ある程度信頼性がある情報とない情報を数で区別するのと、クラウドの場合、基本的には、情報をそのまま開示するのが基本です。要は、判断は見る人に任せる。国土交通省側で、無理にやたらに加工してしまうと、かえ

っておかしくなりますので、クラウドを生で集めて、それをなるべく生のデータのまま開示するのがクラウドの基本になりますので、何かもしありましたら、それをご検討ください。よろしくお願いいたします。

【石田部会長】 はい、ありがとうございます。

若干時間がありますけれども。よろしいですか。

今の通行情報ですね。責任ある情報とそうでない情報の区別は大事だという話でしたが、責任を持てる情報の代表例が、E T C 2. 0のデータかという気がするのですが、今回、どれぐらい使えるものが集まりましたかというのが質問でございます。多分、地域性を考えると、そんなにたくさんはないと思うのですが、そのための今後のE T C 2. 0の普及の方策とか、あるいは、E T C 2. 0を積んだ車と収集するI T Sスポットが必要だと思しますので、その辺の加速化についても、結構大事なトピック、テーマだと思っておりますので、今後の議論の中で取り上げていただければと思しますので、よろしくお願いいたします。

よろしいですか。

では、熊本地震を踏まえた課題と論点及び熊本地震の報告は、それぐらいにさせていただきまして、2番目の審議事項でございます、今後の道路施策の展開についてのご説明をお願いいたします。

【企画課長】 21日付で高速道路課長から企画課長になりました、吉岡でございます。

資料3、それから資料4を使いながら、ご説明をさせていただければと思います。また、内容については、参考資料1にもございますので、後でご覧いただければと思います。

今後の道路施策の展開で、まず資料3で見開いていただければと思います。

去年ぐらいからキックオフさせていただいて、様々な議論を進めてきたところです。もともと局長の挨拶にもありましたとおり、一番左端になります、24年6月の中間とりまとめで、都市の成長を支える地方創生、事故、防災等の柱立てをして、実施してきたということでもあります。

また、書かれておりませんが、この下には、進め方をどうしていくのかという議論もあって、それが一つの建議になっていたということでもあります。

その後、様々なことが起きてきたということでございます。それは、赤字のところでございます。人口減少の中で、生産性をもっと上げなければいけないのではないかと、先ほど部会長からもあった話でございます。ストックの効果を最大化していく。あるいは、観光

に対して、どのように臨むのか。それから、民間を活用していくということもあったかと思えます。それから、熊本地震あるいは笹子トンネル等の事故を踏まえて、どうしていくのかもあったかと思えますし、最初のお話にもありました、自動運転をどうしていくのかということでもあります。

道路の課題も多岐にわたっておりますので、少し分野を整理しながら検討していくのもありかと思ひまして、右側の図をつくらせていただいております。

まず、太字を見ていただきたいのですが、基本は、真ん中にあります、人と物をどう流すかということなのかと思ひます。そして右端にあります、空間をどう活用していくのかということが、道路の機能の本質ではないかと考えているところであります。

しかしながら、その人と物の流れの中で特化させたものとして考えなければいけないのは、まず安全に通すこと、具体的にはその下の部分ですけれども、事故の話や防災の話があるということと、その脇でございまして、通すということであれば、円滑にスムーズに通すことが大事であると思っております。

さらに、道路ということを考えますと、交通の基盤と言いますか、ほかの交通も含めて、それを支える基盤となるわけでありまして、コネクトと書きましたけれども、他の交通と連携して、より機能を高めることも大事でしょうし、最後は、何かの目的があって、人、物とも動いているわけですから、地域の基盤としてどのように動いていくのか、地域との連携が大事であるということでもあります。

そういうことが最も大事ですけれども、ここ数年最も大事であったというか、言われてきたのが、下から2番目にあります、メンテナンスであります。このメンテナンスを、機能をきちんと維持しながら、人と物の流れ、安全、円滑にやっていくことが大事であります。

このテーマ、7つほど、あるいは8つほどになるのですが、テーマを議論していく中では、一番下にありますが、一つ一つの施策の中に、それを計画的あるいは包括的に進めるためには、当然ながら予算制度もございまして、評価をどうしていくのか、多様な主体とどう共同していくのか、あるいは、どう情報を集めるのかと、様々な新しい技術をどう生かしていくのかがありまして、個々にもありますし、最後の段階では、取り出して議論をしなければいけないのかもしれないと考えているところでございます。

次に、資料3の中身を具体的に、資料4を用いまして説明をさせていただければと思ひます。

1枚めくっていただきまして、目次でございます。先ほど言いました7つのテーマ、あるいは、安全を2つに分けまして、8つのテーマで議論をさせていただければと思います。なお、こちらの内容については、今後の議論の展開として考えているところであります。既に、様々な委員会で、基本政策部会の先生の方にも入っていただきながら、議論をさせていただいていると認識しております。

1枚めくっていただきまして、下の1ページ目、メンテナンスでございます。これにつきましては、基本政策部会の先生方においても、平成24年4月に緊急提言をいただきまして、本格的なメンテナンスの推進ということでもいただいたのかということであります。3つほど分けてございますけれども、1つ目が、5年に1度の点検を行うことと、地方自治体も含めたメンテナンス会議を設置する取り組みをさせていただいております。

ただ、課題と方向性としましては、メンテナンス、5年サイクルのうち3年目に入っておりますけれども、様々な知見が集まってきていまして、今の点検のやり方も含めて、どう基準を整理していくかは、課題として出てくるのであろうということでありまして、様々な地域とか気象データもございますので、地域特性を生かしたものをどうしていくのかも、出てくるのかということはありません。

②の部分は、市町村あるいは自治体の技術力にかかわる部分でありまして、当然ながら土木技術者が不足している、町は3割、村は6割が土木技術者がいないということ。他方、施設類を見ますと、72万橋のある橋のうち52万橋が市町村の管理である状況。管理することもできないので、通行規制を行っている現状がある中で、国が代替える制度をいろいろつくってはきているわけですが、課題と方向性にいきますが、技術力の向上をもう少し支援できないか、戦略的な技術開発、もう少し効率的にいろいろできる開発、あるいは、国の研究機関の充実みたいなものも必要ですし、利用状況を踏まえて撤去するとか、集約するとかも考えなければいけないということかと思っております。

3番目に、この1番、あるいは①、②をやっているときに、当然お金が必要になるわけでありまして、そういうものをどうしていくのか。国の管理する直轄の道路につきましては、予算を近年増額しているところがございますし、高速道路につきましては、料金を取る期間を延ばさせていただきまして、それをもとに大規模更新をやるということをやってきたわけがございますけれども、課題と方向性でございますが、特に今度の市町村まで含めた点検の結果を踏まえて、どのような計画によって対応していくのか。また、維持管理、修繕、更新に必要な財源を、どうやって安定的に確保していくのかが、課題で

あると思っているところでございます。

以上、メンテナンスでございます。

次、2ページ目で、安全でございます、交通安全にかかわるものと、防災・インフラ安全にかかわるものを分けてご説明をさせていただきます。

交通安全は、7つあるのですけれども、最初の4つは、一般道路、普通の平場の道路も含めた話でございます、1つ目が、身近な道路の事故の問題でございます。何度もご説明しておりますけれども、自宅の500メートルのところ、事故が多く発生した、半分も発生していること。あるいは、30キロを超えると致死率が急速に上昇することで、ゾーン30をやってきたわけでありすけれども、事故の対策も対処療法的なところがあるということもありまして、課題と方向性ですけれども、ビッグデータ、ETC2.0のデータなどを生かしながら、効果的な速度低減策を実施していく必要があるのではないかということでもあります。ゾーン30のエリアでも、まだ速度抑制が徹底されていない部分もあるのではないか、そういうところも工夫していかなければいけないのではないかと、久保田先生にもご指導をいただきながら、今、勉強しているところで、これをまとめていかなければいけないと思っております。

2番目は、バリアフリーと言いますか、ユニバーサルデザインの取り組みについて、それを進めていかなければいけないのですが、課題と方向性ですけれども、山手線の駅でも、まだ段差解消や点字ブロックが設置されているのは6割に過ぎなくて、どうやって自治体の体制を盛り上げていくのかもありますし、オリンピック、パラリンピックを迎えて、重点地区などの設定や、連続的・面的なものをどう取り組んでいくのかという課題があるということでもあります。

③は、自転車の話でございます。これも、自転車の事故は、今のところ横ばいであるということで、ガイドラインをつくる、あるいはネットワーク計画をつくるなど進めておりますけれども、もう少し自転車の通行帯を、構造上きちんと位置づけることも必要ですし、もっと自転車利用が促進される勉強もしていかなければいけないのではないかということでもあります。

あと、④は踏切でして、後で報告がございますので簡単にいきますけれども、踏切についても、1日に1件、4日に1人死亡するというものでありまして、踏切道改良促進法を一部改正させていただきまして、指定制度などを改善したところであります。改正前は改良方法が決まらないと課題のある踏切が指定できませんでした。また、プロセスも協議会

で見える化していくこととしております。特に緊急性がある踏切につきましては、カルテ等をつくりましたので、それを踏まえて改良促進すべきということでもあります。

次の3ページ目でございます、ここは高速道路を中心とした話を書かせていただきました。⑤ですけれども、これは、高速道路のうち、当面2車線で作っている、我々は暫定車線と言っていますが、こういうところは3割もございまして。ひとたび事故が起こると、正面衝突等があるので、死亡事故率が高い。4車化を機動的に行うことや、追越車線を機動的に付ける措置をやってきたわけでございますけれども、課題と方向性としては、もう少し暫定車線を中心に、最新データも使いながら、全体の安全対策を取りまとめたほうがいいのではないかということもありますし、これは、やむを得ず2車線が続くところにつきましては、幅員が狭いわけではございますけれども、必要な強度で中央分離帯の確保ができる技術開発みたいなものも、きちんと勉強していかなければいけないのではないか。安全に走れる高速道路を計画的に考えていかなければいけないのではないかということでもあります。

⑥は、前にご紹介しましたとおり、逆走の問題でございまして。2日に1回発生しているということでありまして、ロードマップ等をつくってございましてけれども、ハード・ソフトを含めた対策が必要ではないでしょうか。

最後の⑦は、自動運転に対して、道路管理者として、あるいは道路側として、何をしたらいいのか、何を取り組むべきかを書かせていただいております。

それから、4ページ目です。ここは、防災・インフラの安全について、4つの施策を書かせていただいております。

⑧は、まさに今回の熊本地震を受けて、どういう対策をやるかでございますし、首都直下とか南海トラフにつきましても、いろいろな地震や活断層などあるわけで、今持っている計画をさらに進化させて、深く追求して、「ここで起こった場合はどうするんだろう」「こういう場合はどうするんだろう」という勉強が必要ではないか。ケース分けして考えなければいけないのではないかということでもあります。

それから、⑨でございます。これは、雨の話でございます。最近、局地的な、激甚的な豪雨が増加しているということもございますので、事前に雨がたくさん降ると通行止めをするのですが、通行止めの規制未満のところでも、ゲリラ豪雨によって、事故が起きていることがありまして、いろいろな技術を使いながら通行止めをできないこともありますし、道路の区域の外からもいろいろなものが落ちてくることがあるので、そういう対策

も検討すべきではないかということでもあります。

⑩は、雪の話でございます。災害対策基本法を改正しまして、立ち往生などが起こったときに、道路管理者が車を動かせる措置をして、対策をしたわけでございますけれども、新潟等では車が立ち往生する、あるいは、除雪に時間がかかるということも発生したこともありまして、除雪体制や、連携の強化、管理者間の強化もしていくし、新技術の活用も必要ではないかということでもあります。

⑪は、無電柱化の問題でございます。東京23区でも7%ですし、災害の問題もあるということもございまして、低コストの手法の導入等を考えるべきでございますし、緊急輸送道路については占用制限とかも考えなければいけないのではないかということでもあります。

5ページ目にいきまして、交通円滑化でございます。①は、渋滞の件でございまして、今後の課題と方向性につきましては、より様々なデータを使いまして、渋滞の箇所の状況をきめ細かく把握して、ピンポイントの対策を行うことと、今、国土幹線道路部会では近畿の議論をしていますけれども、大都市圏では特に、抜けているネットワークがあるというところもあって、そういうところは、きちんと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す。

②は、ハードの話というよりはソフトの話でございまして、TDMをきちんとやらなければいけないのではないかということで、後ほどご紹介しますが、昨今首都圏の料金を利用重視にかえまして、渋滞を減らすこともやってきたところでありますし、さらに混雑状況に応じた料金等の導入に取り組むべきということもあります。まだ日本では導入されておりませんが、HOTレーンやリバーシブルレーンなどについても、取り組むべきではないかということでもあります。

③は、交通アセスメントでございまして、様々な土地利用によって、例えば急にビルが建つことによって、そこへ駐車する車両等による渋滞が発生するというので、このような渋滞を発生させないように、原因者である建てる人が、適切に対策を講じるというような仕組みを考えなければいけないのではないかということでもあります。

④は、観光地の問題でございます。課題としては、観光地の駐車場の対策をどうしていくかということ。観光では、いろいろなところを周遊しますので、それに即したネットワークであるとか、きめ細かい道路整備をどうしていくのかということを考えていかなければならないという話でございます。

6ページから7ページが物流で、ここは、5つのことを書いてございます。①は、物流でございまして、全体の移動時間の中で、高速道路を走っている時間も重要ですけども、実はインターを降りてからの時間が結構長かったりすることもありますし、象徴となるのが、空港・港湾につなぐところかと。そういうところのアクセスなど、高速道路のネットワークや、それを補完する基幹道路を、効果的に強化すべきではないかということでございますし、先ほどお話をいただきましたところで、観光ですとか、緊急輸送道路として大事な道路など、いろいろなことを考えると、もしかしたら、ある1つのネットワークや考え方に集約されるのかもしれないということもありまして、もう一度必要なネットワークの機能や理念などを整理した上で、再編を含めて考えることも大事かということを書かせていただいております。

②は、トラックドライバーの話であります。非常に人件費が高く、かつ高齢化が進んでいることでもありますし、その一方、再配達によるドライバーの労働力の消費ということもありますし、そういうことに対して、トラックの大型化による省人化や、これからダブルトラックの実験をやろうと思っておりますけれども、そういうこともやっていくべきでしょうし、都心部では、宅配ロッカーの設置が始まっておりますけれども、地方でも、先ほどの道の駅などを活用した再配達みたいなものを進めるべきではないかということでもあります。

それから、③につきましては、特殊車両、要するに重たい車両の審査に伴う話でございます。申請件数が増えていることに伴い、審査日数も増えている中で、ETC2.0装着車には特典を与えることも取り組んできているところでありますけれども、一層の自動化や、誘導区間を指定して審査の迅速化を図ることも考えなければいけないのではないかと思います。

7ページ目でございます。人と物の流れで、④の過積載の問題でして、過積載の車が増えていることと、わずかな過積載の車で、道路橋の劣化に与える影響は全交通の9割なので、即時に告発するというのもやってきているわけですけども、もう少しWIM(Weigh-in-motion)の設置、すなわち自動的に取り締まれる装置を設置するべきですし、実際運ばせているのは荷主であるので、荷主に対して何をしていくのかもあるのかということでもあります。

あと、トラックの輸送のお話につきましては、⑤でございます。駐車場が足りないであるとか、地方部に行くとガソリンスタンドがないことでもありますし、駐車場に対してどうしていくのか、あるいは、高速道路を一旦降りられるようにするということの工夫も必要

ではないか。全体に効率を上げていくためには、そういうことも考えていかなければいけないのではないかと考えているところでもあります。

8 ページ目のモーダルコネクトでございます。他の交通との連携でございます。この①は、高齢者が増加していきまして免許保有率が下がっているうえに、地方のバスや鉄道などが廃止されているということであり、各事業所間バラバラに利用環境を整備しているという問題もあることから、利用しやすい交通環境、災害時も含めた人の流れを確保すべきであります。高速道路について言えば、高速バスなども強化すべきでありますし、鉄道・高速バスの乗り継ぎを強化するため、集約的なターミナルや鉄道駅自体の乗り継ぎの利便性を高めることについて、今、モーダルコネクトの強化として、根本先生と勉強させていただいているところでもあります。

さらにその行きつく先には、②でございますけれども、様々な民間施設などと直結をしていくことも考えなければいけないのしょうということでもあります。

③は、公共交通にかわる移動手段であり、支援するものとして、シェアリングの活用でございます。シェアサイクルやカーシェアなどが増えていることもございますので、そういうものをもっと活用すべきですし、そういう車はどこかに止めなければいけないので、止めるスペースを路外の駐車場だけではなくて路上にも設置するなど、いろいろなことを行いながら、シェアが進むようなことも考えなければいけない。

それから、9 ページ目が、地域との連携で、①は、プロジェクトとの連携でございます。ここでもっとも大事なものは、開通の見通しなどをきめ細かく共有していくことでありまして、今後の課題と方向性につきましては、地域ごとに協議会を立ち上げ、一体的な計画をつくることや、民間の活動と合わせて事業を進めていくことで、ストック効果を高めていくことが大事ではないか。

それから、②は、インフラの老朽化でございます。特に都市部においては、東京で言いますと昔の東京オリンピック、大阪で言いますと万博に合わせてインフラを整備したこともあって、更新が始まっている。当然、機能も高めていかなければいけないということもある中で、周辺土地事情の制約もありますから、そういうものと合わせて直していかなければいけないということもあり、周りの土地開発と一層の連携を図るための制度の検討が必要ではないかということでもあります。

③は、地方の拠点としてのスマート I C や休憩施設の話でございます。まず道の駅につきましては、1,000 を超えまして、質的向上が常に求められており、そういうことを進

めなければいけませんし、スマートICの設置も進み、サービスエリアにつきましては、全体で800カ所を超える箇所があるのですが、4分の1、200カ所ぐらいは外に出られるようになっているのですけれども、もう少し地域に向けた開放などを考えていかなければいけないのではないかとということでもあります。

それから、10ページ目でございます。先ほどお話がありました、訪日外国人旅行者が、4年で3.2倍、マイカーの利用者は、もう2年で2倍になっているということでありまして、どういうふうにわかりやすく案内していくか。カーナビや地図との連携も含めて考えなければいけませんし、主要国では既に実施しているナンバリング等も、家田先生にご指導をいただいておりますけれども、進めていくべきだということでもあります。

⑤は、ここに入れるべきかどうかはありますけれども、様々なビッグデータを収集して、きちんと活用していくべきですし、自動運転等にも活用していったらいいのではないかとということでございます。課題と方向性としましては、産官学が連携して、課題に対応していくとか、実際の実験をしていくとか、自動運転に役立てていくということを進めなければいけない。

長くなりましたが、最後に、道路空間の利活用でございまして、ここは3つほど書かせていただいております。①の部分は、道路空間と沿道の空間があるわけですがけれども、相互に利用して、価値を高めていくやり方も、ニーズによってはあるのではないかと。道路の上空を使っただかく、あるいは、道路施設を道路外に設置するということが、容易にできるようにしていかなければいけないということもありまして、立体道路等を積極的に活用していくこともありますし、民間と協定を結ぶなどして、民地等を活用していくこともあるのではないかと。

②は、今まで車が中心であった道路の空間を、歩行者、自転車に開放していく、要するに再配分していこうということでありまして、そういう取り組みを進めていかなければならないということでもあります。

③は、民間の力を借りながら一緒になって、道路の空間を、どのように維持管理、そして高めていくかということがあります。昨今法律を改正しまして、道路協力団体の制度等を創設しましたので、そういうものを生かしながらやっていくべきではないかとということでもあります。

これが全てとは思いませんけれども、このような7つ、あるいは8つのジャンルでご議論をさせていただければと思ひまして、資料5にございますが、このテーマごとに、テー

マを絞りながら個別に議論させていただければと、今後の進め方として考えているところ
でございます。

少し長くなりましたけれども、以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございました。

それでは、ただいまのご提案、ご説明に対して、ご質問あるいはご意見を頂戴したいと
思います。いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

【朝倉委員】 今ご紹介いただいた課題と方向性については、特に異論があるわけでは
ないのですけれども、この中で上がっていたキーワードを組み合わせることによって、も
っと意味がある道路交通システムが実現できるのではないかと考えるので、そういったこ
とも検討してほしいという意味でコメントします。

何と何を組み合わせるかという、1つは自動運転、もう1つは、共有、シェアリング
ですね。この組み合わせによって、両方のシステムの効果がより発揮されるのではないかと
思う次第です。

まず自動運転から言うと、もっぱら我々の頭の中にすぐ思い浮かぶのは、早い速度で長
い距離を移動する、高速道路の自動運転が、すぐ頭に思い浮かぶのですが、そういうもの
も確かに大事けれども、これは、この間、石田先生と一緒に話していたのですが、もっ
と速度が遅くてトリップ長が短い交通に対する、生活道路を走る車の自動運転についても、
検討すべきではないかと考える次第です。ニーズからすると、高齢者のモビリティの確保
であったり、公共交通の整備が十分でない地域に対するモビリティの確保という意味では、
むしろ、トリップ長が短くて遅い速度で移動するものを自動運転化することの効果がすご
く大きいのではないかとと思う次第です。

そういう交通は、非常にシェアリングと相性がいいですね。つまり、車をシェアする、
カーシェアリングと、相乗り、ライドシェアですね、こういったものとすごく相性がいい
ので、自動運転とシェアリングを組み合わせることによって、小さい車が動く公共交通み
たいなコンセプト、小さい車が自動運転で動く公共交通というイメージ、こういったもの
を、今後実装できるのかどうかという議論が、有効ではないかと感じる次第です。

とりあえず、ここ1点だけ、コメントとします。

【石田部会長】 ありがとうございました。

ほかに、どんどんご意見いただければと思います。

【太田委員】 2点お話をしたいと思います。

前段、8つの項目はこれでいいと思いますので、適宜議論を進めていくのがよろしいかと思えます。

まず1点目は、メンテナンスに関してですが、この前の社会資本整備重点計画の中で、初めてスクラップの話を入れていただきました。この前の、こちらの建議でも、サステナブルで適確な維持管理の更新ということで、道路構造物の棚卸によって将来的なメンテナンスのことを考えるということを記載しているわけですが、その中には、今ある全ての道路ストックを維持することを前提として書いたわけではなかった。ただ、2年前の状況として、今、道路の廃道の話は、時期尚早だねという議論であったと思っています。

しかし、今後の道路政策の展開を考える場合に、もしかしたら、地方自治体にとったら、そろそろ、ここは維持管理がつらいので手放したいと思っているところがあるとするならば、道路資産、道路ストック自体を少し縮退したい自治体があるのであれば、それを制度的に支える必要があると思っています。

そういう意味では、メンテナンスの中で、そのようなオプションも将来的にはあり得ることを、少し念頭に置いておいていただいて、項目出しだけでもしていただくとよいかというのが、まず1つ目です。

2つ目は、今の朝倉先生の話に若干関連しているのですけれども、自動車がどう変わっていくかが、まだ少しわからない。それを、どうインフラ側で捉えているかだと思います。生産性向上等々の話が出ている一方で、道路はインフラなので、使ってくれる人がどう使うかによって、生産性が上がるか上がらないかも、よくわからないところがある。したがって、ダイレクトに生産性のお話ができない。そのために、今提示された8つの政策で何とか動かそうということだと思います。

例えば、自動運転よりも前に、自動車はかなり安全になるのではないかと。中央分離帯を越えないように走行できる自動車ができれば、暫定2車線の正面衝突はなくなるかもしれない。あるいは、シェアリングエコノミーの前に、だんだん車が安全になってきて、簡単に車がシェアできるようになると、2人乗りの車とか3人乗りみたいな車ができてくると、車幅が狭い車ができて、今の1車線に2台の車が並行して走っていく世界になるかもしれない。自動車側がどういう形で変わっていくかをにらみながら、今後の道路がどうあるべきかを考える必要がある気がしています。

そういう意味では、どうしても、我々、自動運転というと、今の自動車がそのまま自動

運転になるイメージですけれども、全く違うことが起こるかもしれません。あるいは、使い方もいろいろで、自転車専用道で予算を取って自転車専用道をつくっている自治体で、上を走っているのは何かというと、シニアカーが走っている。自治体さんも、実はシニアカーを走らせるために、自転車道の予算を取って自転車道をつくったのだけれども、おじいちゃん、おばあちゃん方がシニアカーで走ってくださいということを考えていたりする。

そのように、つくったインフラを使う側がどう考えてどう使うのかに、感度を上げていただいて、いろいろなことを収集しながら、今後の道路政策を組み立てていく必要がある。そこに技術革新がすごく絡んできているので、発想を柔軟にして議論したほうがいいかと思えます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか、はい、どうぞ。

【勝間委員】 すみません。1から7は素晴らしいと思いますので、その下の点々にある、資料3の「上記施策を計画的・効果的に進めるための制度・方策の検討」と、小さいほうのことについてコメントさせていただきます。

3点あります。

まず、生産性の計測をどうするかについて、ずっとこれまでも議論になっていますが、何らかの手段において、道路がどの程度役に立っているかという生産性の計測システムは、確立する必要があると思いますので、引き続き検討課題でお願いしたいと思います。

2点目が、政策の評価ですけれども、これは、できる限り、消費者や国民視点の評価は、何らかの形で入れられないでしょうか。もちろん、事故の軽減ですとか、渋滞の減少みたいなものがあるのですが、多分、私は常に消費者の方とお話をしていると、国土交通省が何をやっているか、皆さっぱりわからないと思うのです。結構、黙々と事故が減っていたり、道路が増えたり、すごくいいことをやっているのですが、多分、誰も何もわかっていません。なので、ある程度、メディアさん、消費者さんも含めて、どういうことをやっているかという、全体的な道路施策に対しての理解促進がもう少しあったほうが、予算も取りやすいですし、またやっていることがわかるかと思えます。これが2点目です。

3点目が、今回課題がなかったのですが、これはお伺いしたいのですが、地域格差の解消みたいなものは、どこに含まれるのでしょうか。地方、都道府県、その他において、生産性を考える場合に、道路の生産性によって、経済生産性がかなり異なっているのです。結局、道路生産性が高い県や地域に、どんどんまた人や資源が集まることで、これが、

悪循環、好循環を生んでいますので、特に、地域の、そういう道路生産性が悪い地域に対して、どれだけ行かという視点が必要だと思います。

以上、3点です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

これも、まとめて後でお答えいただければと思いますが。

はい、お願いします。

【根本委員】 先ほどから、シェアリングエコノミーという話が話題になっていますので、私もそれに関連してお話をしたいと思います。

この資料の中でも、カーシェアリングの利用者が、この5年間で7万人から85万人に増えているという話がありました。勉強会の中でヒアリングをして、あまりにニーズが増えているので、びっくりしたわけです。法人利用が増えていて、例えば、地方に出張したときに、3時間、4時間、車を使うときは、もうタクシーではなくて、カーシェアリングのほうが得だということで、法人利用が増えている。レンタカーというのはより長い時間だと得ですけども、三、四時間だとカーシェアリングが得になります。これは、タクシー業界、バス業界にとっては、すごく影響が大きいわけですけども、道路行政と、ほかの地域公共交通をどう守ろうかという話と、どう連携していくのか、気になるところです。一方で、タクシーを地域の足として守るとか、有償自家用輸送とか、協議会をつくって、いろいろなことをやろうとしていることはあるわけですね。ですから、今回検討している施策は短期的かもしれませんが、今度、この道路行政の中で、何か施策を検討するときに、大体どういうタイムスパンで考えるべきか、気になるところです。例えば、駅に着いたらカーシェアリングで、しかも自動運転で、連れて行ってもらえれば、それは有効かもしれませんが、それは、今、ここで議論する課題なのか、どのような問題設定したうえで、解決策を検討しているかは整理したほうがいいかと思います。

それから、7ページで、大型車に関連して、過積載を取り締まるために、WIM (Weigh-in-motion) を利活用していきましょう。それから、デジタルタコグラフを、付けるようにしましょう。ETC 2.0を付けてもらいましょう。こういうのは、理解しやすい話ですけども、一言つけ加えて言いたいのは、これは前の幹線道路部会答申でも触れています、車載型自重計が、トラックが安定走行するために、有効に機能するので、ヨーロッパではそういうものを付ける車も増えています。それを付けてもらって、データを上げてもらう。そして、データを上げてくれたトラック事業者には、いろいろな便宜を供与

していく。そこら辺、重要ではないかと思っけていまして、ぜひ取り組んでいただきたいと思ひます。

以上です。

【石田部会長】 ほか、ありますか。

では、羽藤さん、お願いします。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。

3点お話しさせていただければと思ひます。

まず、4ページ目です。国で議論すべきこととごひますので、超大型の災害に対して、どういふ備えをしていくのかを、総合的に考える。地方整備局単位でも対応できないといふかなり大きなものを想定して、一体どういふ備えをしていくのかは、今後の道路施策の展開の中では、非常に主たるテーマとして、ぜひ取り上げていただきたいと思ひました。

もう1点は、10ページ目の外国人の問題とごひます。もちろん、ナンバリングですとか、サインといったことは、個別の対応として重要だと思ひますが、外国人の方々が、トータルに車社会を使いこなしていただく、外国人の方に向けて、サービスとして見たときに、本当にトータルで、我々が、どういふ水準の自動車社会、そういうサービスを持っているのかといったところを、ぜひ評価し、底上げをしていくことをさせていただければと思ひます。

最後、3点目は、資料3の一番下の「計画的・効果的に進めるための制度・方策の検討」の中の「予算・財源、評価システム」とごひます。朝倉先生もおっしゃられていましたように、自動運転といふものが、非常に大きく我々の社会を変えていくのだらうと思ひます。自動運転、AIが経路を決める際に、その経路を決めているのは、人が決めているのか、AIが決めているのか。今のカーナビであれば、カーナビの情報を見て人が決めているということですが、タクシーのような観点に立つと、ドライバーの方で、当然同乗されている方に尋ねる場合もありますが、いろいろ考えていくと、例えば、アルゴリズム課金をすべきだとか、そのサービスの在り方そのものと、課金を誰にかけるのかといったことが、非常に結びついていくことになる。あるいは、課金に関しましては、もちろん欧米ですと、フローに課金するといふ考え方もごひますし、物流等であれば、ストックが傷むので、ストックに課金しているといふ考え方もあるでしょう。こういったことが、自動運転、AIといふものが入っていることで、ガソリン税が、だんだん電気、代替エネルギー車も増えてくることとごひますので、根本から考えていかないと、非常に難しい時代になってき

ていますので、そういったことを考える必要がある。

その際に、今、もう一步踏み込んでいくと、例えば、道路交通センサスみたいなものも、まず基盤にあらうかと思いますが、日常の生活の中で、車が地方あるいは東京でどう使われているのか。それは、単純な交通量ということを超えて、生活の中でどう使われているのか。それは、アクティビティダイアリーとか、いろいろな方法論がございますが、もう少し生活の中で、どういう予算の中で、どれぐらいのお金を使って車が使われているのか、新しい形の調査等も巻き込みながら、次の時代の制度設計をしていかなければいけないのかと感じている次第です。

以上です。

【石田部会長】 はい、お願いします。

【久保田委員】 3つほど。比較的穏やかなものから、だんだん過激なものまで、順番に申し上げたいと思います。

まず、2ページからです。①で、生活道路の話をしていただきまして、これは、もうまさに、このとおりだと申し上げたいわけです。つまり、ゾーン30というのは、5年目ですか、やっていただいて、非常に標識が日本中に広まってきたことは、大変いいことだと思いますけれども、標識だけで30キロを守ってくれないドライバーは、残念ながらいっぱいいらっしゃるということであれば、まさに今回出していただいた技術基準に沿った道路対策も、そこにかみ合わせる事が、非常に有効であろうと思います。

これは、もう思い返せば、平成8年のコミュニティゾーンというものがあって、そのときにほぼ同様の施策を打ち出していただいたわけで、あのとき、なぜ残念ながら普及できなかったのかを踏まえて、それを反省した上、私自身も反省することはあるのですけれども、それを踏まえて、再度、同じようなのを、交通規制と連携した生活道路対策を、ぜひ進めたいのが、1点目です。非常に穏やかな発言だったと思いますけれども。

2つ目が、③の自転車ですね。自転車通行帯の道路構造令の位置づけは、非常に全くおっしゃるとおりで、これは、既に一部の自治体で、構造条例に入れていらっしゃる場所があります。ですので、ただ、見たところ、それほど劇的に変わっている感じは、まだしませんので、ぜひ、これは、国主導で進めたいと思います。

それで、もし、これをやるのであれば、同時に、担当の方もお分かりになっていると思いますけれども、自歩道を、そろそろ構造令で決着させなければいけないのではないかと、私は思います。それが、今後つくられる道路のために、つまり、この間の委員会で、あれ

ほど自転車の車道通行を原則ということをやっているわけですので、構造令の自歩道というものの位置づけを見直すべき時期に、もう来てしまっていると思います。

同時に、既につくられてしまったと言うと申しわけないのですが、つくられている、かなり立派な自歩道を、これからどうするのかについても、道筋をそろそろ付けていただきたいと思っています。もちろん地上機器とか街路樹は動かさないにしても、自歩道としてつくった空間を、例えば自転車道のように変えていくには、デザイン上どうしていけばいいのかみたいなことを、そろそろ道筋が必要ではないかと考えております。これが2つ目です。

3つ目、これは、本当に個人的な思いを、今から述べさせていただくので、申しわけないのですが、11ページ目の、道路空間の利活用の、特に2番目で、歩行者空間を、都心などでどうやってつくっていくかですね。これは、社会実験などを通じて検討という。まさにそうだと思うのですが、私は、もう法制度から再検討するべき時期に来ていると思っております。

ヨーロッパに行けば、誰だって、それは当たり前のように見る都心部のモール街がありますね。道路が全体として、舗装も全部歩行者用になっていて、皆さん歩いている。オープンカフェなどもある。でも、朝の11時ぐらいまでは、荷さばきの車が入ってきて、お店で荷さばきしていく。

日本では、法制度上、これはできないのです。こういう道路はつくれない。つまり、道路法で、歩行者専用道路をつくと、まず時間規制ができない。それから、荷さばき用の車が入れない。これは、歩行者「専ら」道路ですから、基本的に、そういう用途でも車は入れないです。だから、そういうヨーロッパのようなモールができない。だから、どうしているかという、ほとんどの場合、道路交通法で、歩行者用道路、つまり、歩行者天国として、ある曜日を決めて、車を止めて、歩行者が歩いている、としているわけです。

でも、私はいつも言うのですが、歩行者天国は、歩行者にとって天国ではない。だって、歩いていると、要するに車道を歩いているわけです。ですから、右折する矢印とか、とまれとか、そういう普段車が踏んでいるところを、歩行者が歩いているわけです。それは、ある時間が来たら、車の世界になることが前提で、ある時間だけ車が通る。それは、交通規制をやっているから、そういうことになるわけです。それから、ヨーロッパのように、完全なモール、しかし、例えば、荷さばきの車が入ってこられるとか、少し柔軟にその車の扱いができる、例えば、歩行者専用道路を、昭和40年代からずっとやってき

ているわけですが、そろそろ見直しの時期ではないかという過激な意見を話しました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

私からも、何点かございます。これは、今日出していただいた資料4は、非常にいい資料だと思うのですが、議論の時間が限られておったりしますので、多少メリハリを付けた議論をすべきかと思っておりますので、もし委員の皆様方から、こういうところが重点だから、ここは突っ込むべきだというご意見もありましたら、ぜひいただきたいと思っております。

それと、私、勝間委員のおっしゃったことに全く同感でございます。生産性革命とか、いろいろなことを言いながら、モニタリングのことが、あまり考えてられてない気がいたしまして、しかも、これは道路だけではなくて、日本国政府全体として、お金がないからと言って、その辺の調査とかデータ蓄積を怠っている気がいたします。

一方で、民間のデータは、クラウドということもございましたけれども、結構完備してきていますので、そういうことが、道路だけではなくて、いろいろな方、これは国だけではなくて、都道府県、市町村も含めて、使いやすいモニタリングシステムというか、データシステムみたいなものを、どこかが先頭切って何か言い出さないといけない。道路局は、そういう意味では、本当に先頭を走られてきましたし、今後ともそういうことは大事にしていきたいと思っておりますので、お願いをしたいと思います。

あと、道路空間の再配分に関して言いますと、私、大事だと思っておりますのは、日本の特徴と言いますか、アジアの特徴と言ってもいいかもわかりませんが、道路空間の成り立ちとか構成とか豊かさが、ヨーロッパ、アメリカと違いますので、そういう中で、空間の再配分のモデルを考えないといけないのかという気がしています。

ところが、道路交通法上、あるいは、道路法もそうかもわかりませんが、安全の考え方とは、分離をすれば安全になるという基本法則というか、基本方針が確たるとしてあって、5.5メートル未満の道路がほとんどの日本で、分離なんてできっこないので、その辺も含めて、あわせて考えていいのかと思いました。

以上でございますが、もし……どうぞ。

【太田委員】 私は、インフラで生産性を向上させる、またそれをモニタリングせよというのは、いかななものかと思っております。それは、使うほうがきちんと使っていないだ

けなのではないか。インフラをつくってチャンスを与えてあげました、しかし、きちんと使い倒していないのではないか。その場合、インフラをつくったほうが問題なのかどうか、これはなかなか難しい判断だと思うのです。

そのこのところをしっかりと議論しなければいけない。おそらく昔の、昭和30年代だと、道路政策の全体を考えると、国土の中でどれぐらいの高規格道路が必要で、国土の中でどのぐらいの道路密度が必要だということを、メッシュ型でつくっていましたね。つまり、道路ネットワーク全体として、どのぐらいのものが必要なのかを設定して、それに向けていろいろな政策をつくっていました。

今回のこの議論は、どちらかというと、今のネットワークというものが前提で、それを、いかに有効活用しようかという視点でつくられている。それはそれで、今のままでいいと思うのですけれども、もし、その生産性向上とかという本質的なところにまで話を落としていくとするならば、日本という国土において、どういうネットワークがあるのが、日本の生産性向上にとって必要なのかという議論が必要で、もう少し深いところに戻らなければいけないと思うのです。そこまでの議論は、求められていないのかと思っているので、モニタリングは、道路局はいろいろなデータを持っていて得意なところだけでも、それが先行してしまうと、本来、インフラをきちんと提供している、インフラを管理しているという道路政策と、変に乖離してしまう恐れがあると、私は思っています。

【石田部会長】 ありがとうございます。

そうは思わないのですが、後で議論をしましょう。もし、お答えいただけるのであれば、お願いしたいと思います。

【企画課長】 まず、朝倉先生のシェアと自動運転、特に低速だとか、都市内でそういうことが出るのでないかと、まさにおっしゃるとおりで、高速道路のところに自動運転が書いてあるように読めますので、その辺の書き場所も含めて、公共交通に入れるべきなのかもしれませんけれども、考えたいと思います。

メンテナンスの話は、当然、集約も出てくる。現状、通行止めもしている、規制しているぐらいですから、そういうことも出てくると思っています。確かに、車の進化のスピードと、インフラが合わないところもありますけれども、車の進化も見据えながら変えていくことは、大事であると思っています。

それから、評価のところは、おっしゃるとおりでして、確かに、消費者というか利用者が分かっているのか、ということ踏まえなければいけないことも、おっしゃるとおりだ

と思います。

地域の格差の解消はおっしゃるとおりで、どこに入っているかというのは、なかなか読みにくいので、少し考えたいと思います。先ほどの国土の議論もおっしゃるとおりでして、そことどう組み合わさるのか、もしかしたら上位概念があるのかなのか、そういうことかもしれないと思っております。

それから、根本先生のおっしゃられたことで、どうデータを取っていくのかもそうですし、確かに、公共交通を補完する、我々の文言で、「二次交通として」と8ページ目に書いていますが、本当に二次交通なのか、補完する二次交通がカーシェアなのか、むしろそれがメインとなるのかは、8ページ目に書きましたけれども、少し迷いながら書いたところでありまして、もしかしたら、先生のおっしゃることかと思っているところです。

羽藤先生がおっしゃられた大型の災害に対してどうするか、首都直下とか含めていろいろ考えたいと思いますし、確かに、外国人の問題は、案内だけではなくて、外国の方が入ってきて、車社会がどうなるのかを考えなければいけないということかと思えます。

もう1つのアルゴリズムの話、非常に難しい話でしたけれども、費用をどう求めていくのかということか、維持管理にかかる費用を、何に求めるのか、また、高速の料金とかもありますから、どう頭を整理していくのか。距離と重さに応じて考えるのが普通でしょうけれども、ただ利用頻度とかもあるのでしょうから、そういう中で、どう考えるのかということかもあります。

それから、石田先生の言っておられた、モニタリングなどは、我々はたくさんデータを持っているので、きちんと評価していくことは当然ですし、日本型の再配分も、当然あるのかということも思っております。

ネットワークの必要性のところは、遠慮がちに書いたのですけれども、6ページ目の最初で、ネットワークの道路網再編とかいろいろな概念で書いてはみたのです。遠慮がちに書いていて、ただ、いろいろやっていますと、観光は少し広がりを持ちますし、逆に緊急輸送道路という意味では、少し絞られるものもあるし、また物流とか考えると、ということですが、ただ、ネットワークが重なってくるのかという気もするし、今あるところを、整理するところがあれば、新たに追加しなければいけないところもあるので、そこは、先ほどの国土全体をどうしていくのかもにらみながら、その言葉を「理念」とは書いたのですけれども、そういうことも考えなければいけないのは当然のことだと思っていて、打ち出しが弱いということだったのかと思っています。

最後の自転車のところは、自転車の担当がおりますので、一瞬目が合いましたので、担当室長から、答弁させたいと思います。

【石田部会長】 どうぞ。

【道路交通安全対策室長】 久保田先生には、日ごろからお世話になっておりまして、大変ありがとうございます。温かいお言葉が、いろいろなところまで突っ込んでいただきまして、ありがとうございます。

冒頭のゾーン30の話につきましては、今、先生と一緒に取り組んでおりますので、今後も引き続きご指導をお願いしたいと思っています。

また、自転車につきましては、自転車のガイドラインの改定に向けて、平成28年3月に提言をいただきました。その中でも、ここら辺の構造令の在り方みたいなことについて検討しなさいという指摘をいただいておりますので、その辺について、今後検討していきたいと思っています。

あと、モールの関係につきましては、いろいろ多分難しい面もあると思いますけれども、この辺については勉強していきたいと思いますので、ぜひご指導を、またよろしくお願ひしたいと思います。

答えになってないかもしれませんが、よろしくお願ひします。

【石田部会長】 よろしいですか。はい、どうぞ。

【朝倉委員】 ごめんなさい、1点だけ追加でコメントさせてください。

今、資料3と資料4を両方見ていると、特に資料3ですけれども、資料3は、一番右下に、「上記施策を計画的・効果的に進めるための制度・方策の検討」がありまして、このことは、上に書いてある7つですか、テーマ全体にかかわることなので、あえてこれは説明されなかったのではないかと思うのです。

でも、この中に結構大事なことが書いてあって、もちろん財源のこともそうですし、評価システムと呼んでいるものも重要です。主にB/Cで今評価しているものを、本当にそれだけでやるのか、もっとほかにいろいろな評価の考え方があるのではないかを、より議論しないと、なかなか話が先に進まないものがたくさんあるのではないかと。無理やりB/Cの枠組みに入れるために、無理やりな論理をつくっていることもあるのではないかと思うので、それがもっと自然にかつ理論的に健全な形で評価システムが動くように、新しい検討をすべきであるという意味であれば、このことは大変いいことで、やっていただく価値があると思います。

それから、先ほどから議論が出ている情報データの活用もあるし、新技術の活用には、新理論の活用もあると思うのですね。つまり、データを蓄積して、それを分析する、あるいは、それに基づいてどうなるかを予測するときには、しかるべき理論を使わないといけないのだけれども、それをできるだけ最新のものを使って、その結果を評価に役立てていくことが重要だと思うのですが、そのあたりをどう議論していくのかも、ここでの大事なテーマであるのではないかと、感じます。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございました。

議論を続けたいのですけれども、進行の不手際で、あと、もう10分ぐらいしかないのですが、まだ報告事項が3つもあって、どうしようかと思っておりますので、議論についてはこれぐらいにさせていただきたいと思います。

いずれにしろ、先ほど資料でお示しいただきましたように、これから続いていくわけですので、また活発な議論を期待して、キックオフの議論はこれぐらいにさせていただければと思います。

報告事項、3つございますので、順に、すみません、手早くご説明いただければと思います。

【企画課長】 簡単に、まず資料6で、首都圏の料金の件でございます。

1ページ目は、環状道路、真ん中の中央環状もできあがりまし、圏央道も8割出来上がったことで、これをもっと使っていただくような料金にしなければいけないということで、飛ばしていただいて、3ページ目の、バラバラであった料金水準、整備時期に合わせて設定していた料金水準を統一いたしまして、4ページ目にありますような、ほぼ同じ論理にさせていただきました。

それから、5ページ目にある、都心と圏央道経由の料金を同じにすることで、できるだけ圏央道を使っていたきたい、都心に用のない車はそちらを通っていたきたいという料金体系にいたしました。

結果ですけれども、まず、7ページ目を見ていただきたいのです。都心通過から外側の環状道路に転換したことで、これは、外側の高速道路のトリップがどうなったか、流動がどうなったかで、例えば、東北道から東名に抜けていた車が、5,400台あったのが半分になった、都心通過交通全体では、1割近く減ったということで、首都高を通る車の走行台キロが約1%減りました。それが減ることによりまして、渋滞損失時間は約1割減った

ということであります。

それから、8ページ目でございます。今回の料金体系は対距離にすることで、従来の510円から930円の階段型料金ではなくて、赤い線のように距離に応じた料金にすることでございました。短距離の料金が、安くなりますので、交通量が増えるということがあります。例えば並行する首都高速3号と国道246号で書いていますが、要するに青山通りですけれども、首都高速3号が2%増えまして、国道246号が減るということで、そういう下の道路の渋滞緩和にも活用されたということであります。

最後に、9ページ目でございます。圏央道の利用状況ですけれども、1年前に比べますと約1割、それから、東北道と関越道が繋がったのが10月末でございますので、そこと比べても、5%から8%増加しているということであります。物流施設につきましては、首都圏全体では2.7倍、圏央道の周辺では4.6倍も増加しているということで、様々な、これは料金の効果ではありませんけれども、効果が出ているということでございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

それでは、引き続きお願いします。

【路政課長】 続きまして、今年3月に成立をいたしました踏切道改良促進法の一部を改正する法律につきまして、ご説明をいたします。

10ページでございます。今回の法律改正は、大きく分けますと、踏切道改良促進法の改正と道路法の改正、これを一体的にやった法律改正でございます。踏切の話は先ほども出ましたけれども、依然として事故が多い中で、現在ある踏切道改良促進法を5年間延長した上で、その制度を抜本的に見直したものでございます。

12ページをご覧になっていただきますと、従前の仕組みというのが、踏切の箇所と改良方法をセットで指定をするやり方を取っておりましたけれども、これだと合意が前提になっておりましたので、今後は、鉄道事業者の合意がなくても、踏切の改良を指定できる制度に改めました。また、併せまして、協議会制度を創設しまして、地域の方々も入っていただいて、踏切の改良方法について一体となって協議していただく仕組みを設けたことと、踏切の改良の方法につきましても、12ページの右下にありますけれども、立体交差化など4つの手法に限られておりましたが、当面の対策も含めて、様々な方法を組み合わせ、やっていくことができるようにしたということでございます。

10ページに戻っていただきまして、この改正法に基づきまして、課題のある踏切を指定して、少なくとも5年間で1,000か所以上指定して、対策を進めていきたいと考えて

ございます。

もう1つが、道路法の一部改正でございまして、改正点は2点でございます。1つは、先ほども話に出ておりますが、道路協力団体制度を創設しまして、民間との連携を、今後より一層進めていくということでございます。協力団体制度の指定制度につきましては、占用許可の手続きを簡素化するといった特典も設けておるところでございます。

もう1つは、不法占用物件にかかる対策の強化で、路上の看板などについて撤去できる権限が、これまで道路管理者は持っておりませんでしたけれども、持っておられなかったというか、非常に煩雑な手続が必要だったわけですが、非常に危険を及ぼしそうな場合等については看板等の除去ができるようになったことで、不法占用物件を適切に撤去しながら、道路交通の円滑化、安全対策等を進めていきたいと考えてございます。

この法律につきましては、踏切道改良促進法に関連する部分は、既に4月1日から施行してございまして、残りの部分は、6カ月以内に施行ということになってございます。

以上でございます。

【企画課長】 最後に、17ページから、生産革命の話をさせていただきたいと思えます。

人口が減り、労働者が減る中で、生産性を上げていくべきではないかと、経済成長をしていくためには、そういうことが必要ではないかということで、3月7日から生産性本部を立ち上げまして、省全体として進めている。生産性革命における3つの切り口としては、社会のベース、産業別、未来型でございます。

18ページを見ていただきますと、道路としては、社会ベースの中で、渋滞をなくすポイントの対策と賢い料金。それから、産業別ではトラックの輸送を効率化していく。あと、未来型では、科学的な道路交通安全対策ということで取り組むこととしています。

19ページは、渋滞の話です。端的に申し上げれば、移動時間の約4割が渋滞になっており、海外では約2割でございますので、せめて欧米なみにはできないかと、そのために道路を賢く使い、渋滞の集中箇所を局所的に見つけて、対策を打つことができないかということでございます。

具体的には、20ページで、渋滞の中では、サグとか上り坂で渋滞が起きているということで、その部分の車線を増やすという対策をしながら、渋滞を減らすということもありますし、21ページ、先ほどご説明しましたけれども、料金施策を使いながら、できるだけ外に回せるものは回すということが大事ではないかということです。

先ほどと説明順序がずれますけれども、科学的な道路交通安全対策ということで、今までの対処療法的なものから、データに基づきまして、急所を事前に特定して、そこで対策を打つこともやっていくべきではないかということです。

トラックは繰り返しになりますので、ご説明しませんが、トラック輸送の生産性向上ということで、24ページは、アクセスの強化、それから、取り組みとして、ダブルトラックということで、大型化を目指して、1回の輸送でたくさん運べるようになることと、機動性を確保するというところで、特車手続を迅速化することを挙げさせていただいているところでございます。

以上でございます。

【石田部会長】 素早く説明していただきまして、ありがとうございます。

素早く質疑に移りたいと思いますが、何か、ご質問とか、ご意見ございましたら、お願いしたいと思いますが、いかがですか。

よろしいですか。

それでは、質問等ございませんようですので、これぐらいで終わりたいと思います。

本日の意見を踏まえて、引き続き、これから基本政策部会で検討してまいりますので、よろしくお願いをいたします。

本日予定された議事は以上でございますので、議事進行を事務局へお返しいたします。

【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、国交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、そのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

また、次回の日程については、改めて調整いたしますので、よろしくお願いをいたします。

それでは、以上を持ちまして、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 —