

社会資本整備審議会 道路分科会 第63回基本政策部会

平成29年6月20日

【総務課長】 ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第63回基本政策部会を開催させていただきます。皆様、本日はご多忙の中ご参集いただきまして、誠にありがとうございます。進行を務めさせていただきます国土交通省道路局総務課長の山本でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず初めに、1件ご連絡をさせていただきます。道路局長の石川におきましては、所用により、遅れての参加とさせていただきますことをご了承ください。

それでは、開会に当たりまして、道路局次長の青木よりご挨拶を申し上げます。

【道路局次長】 皆さん、こんにちは。道路局次長の青木です。局長がちょっと遅れての参加で申しわけございません。委員の皆様には、お忙しい中ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

この基本政策部会でございますが、昨年6月にキックオフいたしまして、もう1年ということになります。これまで9回にわたってご議論をいただきまして、これまでの議論を踏まえまして、今回は建議の骨子を出ささせていただいて、ご意見を頂戴したところでございます。本日、その際にいただいたご意見などを踏まえまして、事務局のほうで建議の素案を作成させていただきましたので、本日はこれを説明させていただくこととなります。事務局といたしましては、大分建議の新しい姿が見えつつあるのかなというふうには受けとめているところでございますけれども、本日も、例えばこれまでの議論なり、いただいたご意見が十分反映できていないのではないかとか、あるいはこういった新しい論点、視点も付け加えるべきではないかとか、さらには、この建議が世の中を変えていくためには、こういった打ち出し方をしてはどうかといったことも、多様な観点からまた本日も忌憚のないご意見をいただければありがたいと思っております。

限られた時間でございますけれども、本日もよろしくお願いいたします。

【総務課長】 どうもありがとうございました。

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。上から配席図、議事次第、委員名簿のほか、資料1としまして、道路分科会建議案概要、資料2として、道路分科会建議（素案）、資料3として、過去の建議タイトル、参考資料として、

前回5月16日の部会におけるご意見への対応案がございます。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申し上げます。よろしいでしょうか。

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

本日は、朝倉委員、太田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。本日もご出席いただきます委員の方は、委員総数11名の3分の1以上でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことを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、ご協力方よろしくお願い申し上げます。

それでは、以後の議事の進行を石田部会長にお願いいたしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

【石田部会長】 改めまして、こんにちは。今日もよろしくお願いいたします。これより議事を進めさせていただきたいと思います。

先ほど青木次長のご挨拶の中にもございましたように、これまでいっぱい議論をしてまいりまして、前回の部会において、これまでの議論の主な論点を踏まえた建議骨子案について、ご意見等をたくさん頂戴いたしました。それを事務局のほうで本当によく取りまとめていただいて、その案を今日お示しいただきます。こういうふうにしてまとめていただきますと、また文章化していただきますと、新たなことも見えてこようかと思っておりますので、今日もいっぱいご意見、コメントをいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、事務局より説明をお願いします。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室長の沓掛です。それでは、資料1からご説明したいと思います。お手元の資料1、A3の1枚紙をご覧ください。一番上に「道路分科会建議案概要」と書いてございます。今回の建議の構成を1枚で俯瞰できるように整理してみました。

まず、左上をご覧ください。I章として社会経済についての現状認識とございます。ここは人口減少や超高齢化、あるいは日本経済の状況といった、現在の現状認識を6項目について書かせていただいております。

これらを踏まえまして、その下、IIとしまして、目指す社会と道路政策、ここでは経済

成長に資するため生産性をどう向上させていくのか、あるいは地方創生の実現・地域経済の再生といった、目指す社会と道路政策について5項目まとめさせていただいています。このⅠ章、Ⅱ章が1対1対応するわけではございませんが、このⅠとⅡが全体にかかって次のほうに流れていきます。

真ん中のところでございますが、第Ⅲ章としまして、新たな道路政策の方向性、こちらが今回の建議の中で一番背骨になります先生方からいただきました大きな方向性でございます。3つありまして、1点目がイノベーション、2点目がベストミックス、3点目がさらなるオープン化というふうにして受けてございます。

これを受けまして、一番右側でございますが、Ⅳ章、道路施策の具体的提案として、これまで1年にわたっていろいろご議論をいただいた9項目について具体的な提案をまとめてございます。

最後、進め方でございますが、一番右下、Ⅴ章としまして、施策の進め方についての提案ということで、予算や財源、あるいは技術の開発・活用といった、全体を横串で通すような内容についてまとめさせていただいております。個々の具体的内容については資料2のほうでご説明させていただきますので、全体はこのような構成だということを脇に置きながら、お聞きいただければと思います。

それでは資料2、40ページほどの冊子でございますが、こちらの内容についてご説明させていただきたいと思っております。まず、表紙のところでございます。表題を何とするかということで、拙い案ではありますが、3つほど案を考えさせていただきました。

ちなみに過去ではどんな建議の表題があったかということで、資料3でございますが、1枚紙でその後ろに用意してございます。ちなみに直近、平成24年の建議のタイトルでございますが、「道が変わる、道を変える」としまして、副題としまして、「ひとを絆ぎ、賢く使い、そして新たな価値を紡ぎ出す」としてございます。ちょうど東日本大震災が起きた後ということもありまして、「絆」という言葉を副題に使いながら、「道が変わる、道を変える」というタイトルをいただいたところでございます。

今回、どのような案かということですが、まず案1でございます。ここは今回の建議の中で一番核になる部分が、先生方からいただいた提案の部分ですので、一番最初に出ています全体を貫く考え方も通っているかと思っております「道路・交通イノベーション」というのをタイトルにしてはどうかと。またその副題ですが、前回の建議が「道が変わる、道を変える」だったものですから、今回は「道から社会を変革する」という形で、案1をつくっ

てみました。

案2でございます。これはこの後、現状認識の中でも説明させていただきますが、現在、過去に例のないような高いハードルに我々は直面していると。そういう未知へのハードルに対して新しい技術ですとか、あるいは様々な連携、そういったものを使って対処していこう、挑戦していこうということで、「未知への挑戦」、副題としまして、「進展する技術革新と多様な連携のあり方」という形で提案させていただいてございます。

3つ目の案3でございますが、こちらはこの建議の中身で、ストック効果の高いインフラを整備していこうですとか、あるいはメンテナンスを計画的に実施していこうという、確かなインフラを次世代につないでいこうという考え方が述べられております。その辺を踏まえまして、タイトルとしては「新・道路ビジョン2017」、副題として「確かな道を次世代に継承するために」という案を考えさせていただきました。

以上、3案を挙げさせていただきましたが、後ほど内容を踏まえた上で、ご意見をまたいただければと考えてございます。

それでは、中身の説明に入っていきたいと思えます。表紙をおめくりください。2ページに、「はじめに」というのがあるかと思えます。前回骨子のときは、この「はじめに」というのがなかったので、説明をさせていただきます。全体4段落で構成してございます。

最初の1段落目は、道路の果たしてきた役割を端的に書いてございます。「我が国の道路は」というところから始まりまして、時代ごとの社会、あるいは財政的な影響を受けながら、国民生活の豊かさや質の向上に大きく貢献してきた。

2段落目でございますが、現在直面している課題や変化について書いてございます。「しかしながら近年」としまして、8行目ですが、自然災害、老朽化といった課題に直面する一方で、技術革新であったり、あるいは連携・協同の追求という社会の変化、これに応えるために、道路政策の方向性を明確に示す必要がある。

3段落目でございますが、前半ではこの部会での建議について書いてございます。道路分科会基本政策部会で10回にわたり議論を重ねて、建議を取りまとめた。後段につきましては、期待感について書いてございます。19行目のところでございますが、技術革新の急速な進展は、長年にわたって抱える諸課題の解決のための画期的なツールとなる可能性があふれている、またその下ですが、2020年東京オリンピック・パラリンピックを契機に新たな施策の導入にも取り組むべきだと書いてございます。

最後4段落目でございますが、総括としまして、「本建議は」としまして、28行目から

29行目、今後、行政関係者において具体的な取り組みに生かされることを強く期待する、また最後、32、33行目でございますが、「自分事」として受けとめるきっかけになれば幸いであるという形で結ばせていただいております。

それでは、具体的な内容の説明に入ります。6ページ目をご覧ください。第I章、社会経済についての現状認識のところでございます。ここで全体を通してでございますが、前回骨子でお示しさせていただいたときは箇条書きにしておりましたが、今回、建議案ということで文章に書き下してございます。前回ご指摘いただいたり、文章にする中で修正したものを赤字で、また削除したものを見え消しで表現しているという形になってございます。

では、中身でございますが、6ページ目の1番、人口減少・超高齢化のところでございます。最初3行目から12行目までは、人口減少と超高齢化のデータについて述べています。このような変化を受けた結果ということで、12行目のところでございますが、地方の鉄道、あるいは路線バス事業の経営が危機的な状態を迎えている、サービス水準の一層の低下が懸念されているという認識を書かせていただきました。

また、7ページでございますが、この2項目目から6項目目までは、実は骨子から大きな変化がございませんので、少し駆け足でご説明させていただきます。7ページ目の5行目から7行目のところですが、日本経済の持続的な成長を実現するために、潜在成長力を引き上げていく必要があるということ。それから3番目、ICTの急速な進展につきましては、20行目から21行目のところですが、2020年までの高度な自動運転の市場化・サービス化の実現に向け、研究開発・技術の確立を図る必要があるということ。

また、次のページ、8ページ目でございますが、4項目目としまして、自然災害、あるいは巨大地震のところでございます。近年、自然災害等が激甚化しているということを踏まえまして、11行目ですが、その災害の影響が当該地域にとどまらず広域にわたり、かつ複雑化・長期化するおそれがあるという認識を書かせていただきました。5番目、老朽インフラの加速度的増加でございますが、25行目の後段でございますが、適切なメンテナンスを怠れば、真に必要な投資さえできなくなるおそれがある。

また、9ページ目、6番、「観光先進国」に向けた挑戦でございますが、10行目のところ、3年後に東京オリンピック・パラリンピックの開催を控え、世界に誇る魅力あふれる国づくりを目指し、質の高い観光地の形成を図る必要があるというふうに書かせていただいております。

続きまして10ページ目、第Ⅱ章としまして、目指す社会と道路政策でございます。1番としまして、経済成長に資する生産性向上、経済を成長させていくためには生産性の向上が必要であるということで、6行目のところですが、ストック効果の高いインフラの整備・強化に重点的に取り組む必要があるということ、2番目の地方創生の実現・地域経済の再生ですが、一番下のところですが、道の駅を核としまして、主要拠点として一層活用することが必要であるというふうに書かせていただいております。

11ページ目でございますが、3、国民の安全・安心の確保としまして、9行目のところ、前回の委員会の中で「環境」という言葉がないとご指摘がございまして、ここで芽出しとしまして、沿道環境の改善や二酸化炭素の排出抑制による気候変動の緩和、こういったものの対策を進めるべきであるということを書かせていただいております。環境については後ほどまた中にも出てまいります。

4番目、一億総活躍社会の実現でございますが、こちらは次の12ページ目の上の部分でございますけれども、前回の委員会の中で健康というフレーズが見当たらない、また、高齢者に歩いてもらうことが重要だというご指摘をいただきました。そこで、1行目の一番後ろからですが、安全で快適な歩行空間の創出、これによって元気で豊かな老後を送れる健康寿命の延伸をはじめ、全員参加型の社会を実現することが必要であるということで、ご指摘を踏まえた修文をさせていただきます。

続きまして13ページ目、一番コアとなりますⅢ章のところでございます。新たな道路政策の方向性ということで、導入部でございますが、3行目のところですが、道路政策の新たな方向性として、道路の「整備」の観点だけではなく、ネットワークの安定的な活用ですとか、機能の最大限の発揮といった利用の観点、こういったものも重視した枠組みを実現することが重要であるということ踏まえまして、3つの提案を書かせていただいております。

最初、1番目は「道路・交通とイノベーション～道から社会を変革する～」でございます。ここも全体の核となる部分ですので、概要をまた説明させていただきますと、12行目のところでございますが、現在、これまで以上にハードルが高くて、逼迫した課題への対応が求められているという現状認識のもと、今までにないハードルが高いことなので、新しい技術が必要であろうということで、14行目、これを解決するため、新しい技術のICTを最大限活用すべきであると。新しい技術を活用するのですから、20行目のところですが、従来の利用形態を前提にすることなく、考え方、仕組み、ルールの整理を行う

べきであるというふうにしてございます。

そして、例えばとしまして、この後3つの具体例で内容を説明してございます。まず最初は、22行目の自動運転でございます。実証実験を皮切りにしまして、一番下の部分でございますが、早期の社会実装を目指していくということと、シェアリング等、新たな公共交通システムとする考え方についても検討すべきである。2つ目の例としまして、14ページ目の一番上でございます隊列走行でございます。隊列走行の実現に向けては、ダブル連結トラックの実験状況も踏まえつつ、車両の大型化や技術革新に対応した環境整備も検討すべきであるということ。また3点目としまして、7行目でございますが、低速モビリティでございます。この社会実装に向けて、観光地における回遊性の向上でありますとか、あるいは地域内物流の効率化、そういう観点から取り組む必要があると挙げさせていただいております。また15行目でございますが、新たな技術の開発・活用によって付加価値を創造して、社会・経済の変革やパラダイムシフトをリードしていくべきであると結ばせていただいております。

2番目、人と車のベストミックスになります。こちらはまず最初、22行目でございますが、戦後の道路整備、どのように計画してきたかと申しますと、23行目の後ろでございますが、交通空間と居住空間を分離するというのが主だった基本でありました。その考え方を踏襲してきた結果、何が起きたかと申しますと、15ページの3行目のところでございますが、幹線道路等で見ますと、歩道が整備されているのは全体の20%など、全体的に貧弱な道路になっていると。

では、どうするかということで、3つに分けて考えてはどうかということで書いてございます。まず6行目のところですが、高速道路や幹線道路など骨格となるネットワーク、これについては従来どおり分離をしまして、誰もが遠慮せず快適・安全に走行・通行できるよう整備すべきであると。前回の委員会の中で、運転手のみならず歩行者にとっても歩きやすいというふうにするべきだというご指摘をいただきましたので、車を運転するというのを削除しまして、「通行」という言葉も入れて、歩行者も意識した書きぶりに変えさせていただきました。

2点目としまして、また地方部におきましては、12行目でございますが、車の徹底活用に向けた道路整備・強化をしていこうということ。一方としまして、13行目でございますが、都市部や駅前空間、そういった生活道路におきましては、15行目でございますが、従来の分離に加えて、駅前にはモールなどもございますので、分離に加えまして、公共

交通との共存など、「混在」という新しい考え方も導入すべきであるということで、「混在」という考え方をここに入れさせていただきました。新しい考え方を入れるものですから、20行目でございますが、それを入れるに当たって環境づくりが重要ですし、その下、規制や社会的ルールといった運用や使用に関する方法論も開発する必要が出てまいります。

そうした新しいルールや運用を考えるためには、新しい調査が必要になってまいります。そういうことで、24行目でございますが、従前の車に焦点を当てた道路調査に加えまして、人と車の動きを同時に把握するための新たな調査体系、これの確立が不可欠だと。そして27行目からは、東京オリンピック・パラリンピックを重要な契機としまして、TDM施策等を検討して、運用を図っていく必要があるというふうに結ばせていただいております。

次のページ、16ページ目でございますが、3番、道路のさらなるオープン化でございます。7行目でございますが、都市空間、非常に限られた空間の中で、道路というのはある程度の規模が一定固まっている非常に重要な空間です。これを最大限活用してはどうかということで、3つのオープン化を推進すべきだと書かせていただいております。

1点目は12行目ですが、「道路占用・空間のオープン化」です。道路空間を皆で使い倒して、地域の魅力向上につなげたり、あるいは交通の接続強化を図っていくべきである、そのためには、16行目ですが、立体道路制度を活用したり、あるいはその下、高速道路や幹線道路の接続強化を図っていくべきだと。また19行目からは、観光については地域と連携すべきというご指摘をいただきましたので、その辺の内容と、あわせて道路空間だけではなくその外という意味も込めまして、沿道と道路空間の一体的な利活用についても推進すべきであるというふうに書かせていただいております。

新しくオープン化をして使い倒すということで、そのためにはどうやって使うかという議論をする場が必要になってくるということで、2つ目のオープン化は、「議論・検討のオープン化」でございます。これについては議論が可能となるプラットフォームを準備するというを書かせていただいております。

そういったプラットフォーム、議論の場ができれば、議論のための共通のデータが必要になってくるということで、17ページ目、3つ目のオープン化としまして、ビッグデータ等の「道路情報のオープン化」について書かせていただいております。ここについては8行目、情報の収集・管理・提供における官民の役割分担、あるいはルールづくり、そういったことについても検討すべきであると。また10行目から14行目にかけてですが、

オープン化して道路空間を使うとなれば、その空間をスマート化していこうということで、道路上、あるいは周辺の構造物・附属物をなるべく集約・撤去しまして、景観にも優れたスマートな道路空間、そういったことにすることも検討すべきであるというふうに書かせていただいております。

【石田部会長】 長くなりますので、2回に説明を分けていただいて、最初はここまでにして、それこそ本当にご意見、ご質問等をいただきたいと思いますので、お願いいたします。

どうぞ。

【大串委員】 よくまとまっていて、大変なご苦勞があったかと思います。ありがとうございます。1点すごく入れてほしい視点がありまして、というのは、さきの国土計画でも出ていたと思いますけれども、対流の視点というのが一番最初に来るのではないかと。つまり外との対流、中側での対流がきちんとなされる、そのためのインフラとして道路は重要な基盤であり、それが老いていたり、また多様化した使い方が求められていたり、その上を走るものもICTとかの技術で多様化している、このことを踏まえた上でこの建議を出すんだという大きな視点ですね。なるほど、人口減です。でも、観光客をたくさん呼び込んだり、国内の首都に住んでいる人たちが週末は田舎で過ごすようないろんな対流が生まれることによって、人口減ながらも活力のある国土を保つという視点があるわけですから、その中で道路の役割という大きいところを1つ、どんと構えていただきたいというのがまず1点です。

2点目が、観光のところがわりと外国の観光客向き、インバウンドありきの話になっているような嫌いがあるので、やはり日本のもう一つの柱である国内観光のところに注視をして、国内観光の中で、観光客として動いてくださる方たちの年齢層が非常に高くなっているという違う視点が入ってくるんですね。彼らがまた使いやすいような観光施設、観光へのアクセスのあり方を追求するという視点があると、海外だけじゃなくて、国内の広い層の皆さんたちにももっとより使っていただきやすいような道路空間というのが、観光という視点の切り口からあるんじゃないかというところが2点目です。

3点目は、空間の重要性のところ非常にありがたい話なんですけれども、例えばシェアリングとか、今は非常に自転車だったり車だったりといったところ、特に自転車が、先ほど草野さんがお話しされていたんですけれども、北京あたりのシェアの自転車の勢いが強くて、モバイクは使いやすいという印象があって、スマートな印象がその国に対して

も植え付けられるわけで、そういった空間を整備するに当たって、シェアの概念で利用されるようなモビリティに関して少し空間の利用を優先させるとか、そういった新しい理念的なところも、もし付け足せるのであればいいかなと思いました。

以上です。3つです。よろしくお願いします。

【石田部会長】 ありがとうございます。それでは、一わたりご意見を賜ってから、またまとめて回答をお願いします。根本先生、どうぞ。

【根本委員】 私からは、1つコメント、1つ要望です。まず、15ページのところで、東京オリンピック・パラリンピックにロードプライシング、混雑を考慮した課金政策を導入するというのをちゃんとここに書いていただきました。これはもうあと時間もありませんから、これから本当にスピードを上げて、検討していただきたいなと思います。ありがとうございます。

あともう一つの要望は、12、13ページで、12ページのところにイノベーションが技術革新と説明されており、13ページのところはイノベーションが新結合と書いてあります。パッと見で素人の方は困惑すると思うんです。シュムペーター先生を引用するまでもないですけども、彼は新しい新製品だけじゃなくて、新しい売り手、買い手、市場、そういうものを含めて、新結合というのは大事なんだと説明したわけですけども、この13ページから14ページにかけていいことがいっぱい書いてあって、シェアリングというのは、新しい公共交通システムと考えてもいいんじゃないとか、今までにない使い方で付加価値創造していると解説しています。これは新結合という解釈を強調したほうが、単なる技術革新よりいいと思うんです。「新結合」という言葉はタイトルにはありますけれども、下のほうにないから、普通の人を読んで、そういうことなんだということがわかるように、少し説明があったほうがいいかもしれません。

以上です。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【勝間委員】 内容はすごくよくまとまっていて、2点ありまして、1点目が、こういう比喻に入れられるのかなという質問です。道路は人体の血液みたいな表現を昔よく使ったと思うんですけども、今回、特にこの建議の中で見つけられませんが、平たくいいますと、現在の日本の道路というのは、ある意味血液が古びて詰まっていたり、血管が破裂しそうになったり、いろいろ成人病にかかっているということですよね。ですので、そのような比喻が可能かどうかという提案になります。これが1点目です。そうすると、言っ

ていることがわかりやすいかなと思います。

2点目が、結局国民の視点というのは安心・安全のほかに、やはり渋滞解消や使いやすさということが論点になっていると思います。後ろのほうの詳しい規制を見ますと、ロードサイド店、その他の新規制といった新しい視点が入っているんですけども、そのような、私たちが頑張って、道路の渋滞をなくそうとしているんだよというところは、どこで読み取ればいいのかというのがちょっとよくわからなかったんです。ですので、すごく大きな視点というのも大事だと思うんですが、手元のほうでみんなに訴えたいことというのが、そういう道路の役割であるとか、あるいは渋滞解消に対しての様々な施策がどのように効いているかといったことが、私が読み違えているのかどうか教えていただいて、もし入っていなかったら、そういうものが入るかどうかがご検討いただけるとうれしいなと思います。

以上です。

【石田部会長】 どうでしょうか。どうぞ。

【久保田委員】 いろいろご対応いただきましてありがとうございます。2点ほどありまして、15ページの21行目なんですけれども、「環境づくりが重要であり、規制、社会ルールと」という文章は、日本語として若干わかりにくいというのがあって、例えば「規制」という言葉が何にかかっているのかわからないんですけども、おそらく規制を駆使してとなっているのかもしれない。ちょっと日本語として整理していただきたいのと、それから、「規制」という言葉が何を意味するのかわかりにくいので、例えば制度とか、そのほうがふっくらした言葉のような気がします。

例えばつい最近の経験なんですけど、オランダの道でびっくりしたんですけど、道路上にサッカー場ができていたんですよ。サッカー場といっても2メートル×4メートルぐらいの小さいんですけど、ちゃんと人工芝が張ってありまして、白線まで引いてあって、子供たちが遊ぶんだと思うんですね。何でそんなことになっているかという、これは法律を変えて、道路法と道路交通法をオランダは変えて、その道では、道でサッカーをいいという法律になっているわけですね。だから、日本でサッカー場をつくるかどうかは別として、何らかの制度的な担保で混在というものを目指していくのが検討の方向じゃないかと思うので、規制だと言葉が狭過ぎるので、例えば制度のような言葉にしていればと思います。

もう一つ、ある意味言葉だけの話で恐縮なんですけど、例えば6ページに「超高齢化」

という言葉があるんですが、「超高齢化」という言葉が適切かどうかちょっとご検討いただきたいと思ひまして、つまりご存じのように、まずは、日本は最初は高齢化社会だったんですけど、次に「化」が取れて高齢社会になって、今は超高齢社会に既になっていますよね。だから、どうも人によると、一部では65歳以上の人が人口の33%を超える社会のことを超々高齢社会と言うらしいんですよ。だから、もし「化」を付けるとすると、超々高齢化が今だと思うんです。なので、国土交通省用語として超々高齢社会を使うかどうかを含めて、ちょっとご検討いただいたほうがいいんじゃないかと思ひます。

以上です。

【石田部会長】 いかがでしょうか。どうぞ。

【屋井委員】 前回欠席しまして、1周遅れのところ申しわけないんですが、そういう発言になるかもしれません。今回、「はじめに」の一番最後のところに、「国民一人一人にとって、「自分事」として受けとめるきっかけになれば幸いである」というふうに、おそらく意見があつて、もともと3の最初にあつたのをこちに持ってきていただきましたね。私はこういう記述は大変結構だと思うんですけれども、そうなってくると、やはり自分事として受けとめてもらえるためには、どういうことを行政としてやっていくのか、国民というのは誰だということも含めて、そういうことが内容に記載されていく必要があるわけです。そのあたりについていくつか発言をしたいんですが、今15ページまでになっているから、15ページまでというところで発言になります。

この建議の中では非常に入念にというか、注意深く書き分けているとは思ひますが、「官民」という言葉、あるいは「地域」、それから「利用者」というのが今回入ってきたので、これは大変結構だと思います。そして「国民」、それから、特に16ページのあたりだと、「皆」なんていう言葉が出てくるんです。このあたりをもう少し整理をする必要があるかなというのが1点目です。

具体的にどこということのは細かくなりますから、また後の議論でもう一回あれば申し上げたいんですけれども、その前の15ページ。根底にある理念の部分、それがどこにあるかということと同時にはっきりさせると、そのあたりも整理が進むんですけれども。15ページの真ん中あたりに「人間重視」という言葉が出てきて、これなんかは国土交通省道路局としても10年以上、活用しているような言葉遣いでありまして、前回の建議やその前の建議の中で綿々と埋め込んできた、あるいは訴えてきたような事柄が、重要な部分については継承されるほうがいいと思うんです。テクノロジーというのは一つの大きな方向性、

一方で、人間も重視するんだという方向性、これらがきっちりと両立しているような表現の仕方をちょっと工夫していただけるとありがたいというのが全体的な印象であります。

抽象的になっていますから、具体的に1つだけ申し上げたいのは、今の「人間重視」という言葉が出てくる13行目から18行目、ここで人間重視という言葉が使われているけれども、実際にはここで使っている人間重視は非常に狭く、混在という事柄で使われているんですね。しかも「混在」という言葉は非常にわかりにくいんです。シェアドスペースのことをおそらく指しているんじゃないかと思いますが、人間重視というのは、おそらくこの建議全体を通して、様々な道路の施策の中で対象となってくることじゃないかなというのが、私の考えでもありますので、そのあたり、また後半の部分で出てきたときにもう一度お話ししたいと思います。

ここでは質問は1点だけです。この混在というのは、もしシェアドスペースのようなことだとすると、いつも議論になりますけれども、外側線がないような狭幅員の空間のところで、具体的にどのような運用ができるか、道路交通法との関係でできるかというのは、大きな問題です。と同時に、今回の建議のもう一方の課題は、自転車と歩行者というものです。前回の建議ですと、極めて明快に、自転車と歩行者は違うと分けたんですけれども、今回は比較的、「自転車と歩行者」というような使い方もありますので、何となく一体的にまた使われている。先祖返りしている感じがちょっとあるんですね。そうなくなると、分離や混在ということも誤解を生みやすい。それから、後ろのほうで自歩道の見直したいに出てくるけれども、どっちに向かって見直すのかもはっきりわからない書き方になっています。そのあたり、先ほど「主体」の話をいろいろ言いましたけれども、注意深くしていただきたいなというか、注意深く書かれているんでしょうけれども、そこにもし、はっきりしたことが出てくると、私もいろいろ意見を言いやすいんですけれども、現状の書き方だと、どっち向きかがわかりませんよということを、この15ページの部分について、質問として申し上げたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。どうぞ。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。私も何点か。16ページ目の15行目に、「例えば、国際拠点の整備にあたっては」というところのパラグラフがあります。ここは、何度か私、申し上げさせていただいていますが、最後のほうに、高速道路をはじめ主要な幹線道路との接続強化に向けた、例えば拠点づくりの推進を図るべきといったよ

うに、道・駅・街を一体とする空間再編ということですから、都市型の道の駅のような拠点づくりの推進を図るべきといった点を、ご検討いただけないでしょうか。

また、その次の、2つ目のオープン化というところで、26行目ですけれども、「議論が可能なプラットフォームを準備し」と書いていますが、多様な連携・協働を追求するということですが、道路のオープン化においては、ルールづくりが最も重要です。その後のデータのオープン化のところにはルールということが書かれてありますが、議論・検討のオープン化というところにも、ぜひ「プラットフォームとルールを準備」というふうに、ルールのことを加えていただきたい。

3の「道路の更なるオープン化」というところは、経済効果と財政効果の双方が高いということが最大の特徴だと思います。従前の道路事業とは異なる、経済効果、財政効果が非常に高い施策を追求していきたいということをご検討いただけないでしょうか。

あとは、前半のほうで、基本政策部会の中では、安全と防災の観点から、道路ネットワークのあり方を階層的な見方で見直していく。拠点と拠点をダイレクトで結んでいく道路ネットワークの再構築というような話が出たと思います。「人とクルマのベストミックス」と「イノベーション」と「オープン化」というところは、まさに新たな道路交通施策の方向性ではありますが、最も骨太と考えられる道路ネットワークをどういう形で整備していくのかについて、安全と防災の観点から、国道、県道、市道かかわらずということではありませんが、一体的に拠点と拠点をダイレクトで結んでいくネットワークとして整備していくんだという、今までにない新たな道路ネットワーク像というのを打ち出そうとしているように前々回の説明があったにもかかわらず、ネットワーク論が盛り込まれていないのが気になりました。後半のほうで話が出てくるかもしれませんが、そういったところも配慮した書き方にならないかなという気がいたしました。

最後のはコメントであります。

【石田部会長】 どうもありがとうございます。タイトルについては、どなたもご意見なかったんですが……。

【勝間委員】 言っているのですか……。

【石田部会長】 いや、後でやりましようかねという話を今から差し上げようとしていたので、そういうことにしたいと思います。

あと、皆さんのおっしゃる点も、そうかなという点と、えっという点もあったんですけども、それはここでは申し上げないことにします。

ちょっと私からもお願いなんですけれども、7ページのICTの急速な進展というところで、研究開発・技術の確立としか書いてないんですけれども、多分、自動運転でこれから一番大事なことは、社会的重要性をどう図っていくかということで、それこそ社会の変革ということだと思いますので、実際に社会実験も始まりますし、そういうことを書いていただければなと思いました。

それとあと、11ページで、国民の安全・安心の確保の環境問題のところなんですけれども、10ページには気候変動の緩和と書いてあるんですけれども、11ページには気候変動の影響への対応と書いてあって、これはやっぱり、緩和と言えば適応というのが通りですので、そういうふうにやっておいたほうがいいのかなと思いました。

あと、根本先生がおっしゃったんですけれども、イノベーション（新結合）というと、経済学部出身の人でも知らない可能性だってあるかもわからないので、やっぱり、新結合って何なんだというのは、脚注でもいいのでちゃんと説明しておいたほうが、何を言っているかということがよくわかると思いますので、よろしく願いをいたします。

では、室長、お願いします。

【道路経済調査室長】 ご指摘ありがとうございます。それでは、お答えさせていただきます。

まず最初に、大串委員からいただきました、対流ということで、人の対流で活力ある国土をつくっていくということで、その概念、言葉は入れさせていただきたいと思います。

また、観光についても、確かにインバウンドをかなり意識して書いてございまして、国内観光についても少し書き加えさせていただければと思います。

また、空間のところの、シェアリングによってモビリティが増えていくというようなところも、また後ほど出てまいります。また検討させていただければと思います。

それから、根本先生からご意見いただきました、オリ・パラに向けて課金制度導入ということで、しっかり検討していきたいと思います。

また、最後に石田先生からもご指摘ありました、新結合の説明については書き加えたいと思います。

それから、勝間委員からご指摘いただきました、比喩の話です。道路は血液、あるいは血管ということで、これについてちょっと検討させていただければと思います。

それから、使いやすさの視点です。渋滞をなくそうとしているということで、後ほどまた、26ページの円滑なモビリティのあたりにも出てまいります。少しそれをにおわ

せるような部分を全体にまた入れられればと思います。

それから、久保田先生からのご指摘、15ページの規制の部分の表現です。日本語として、もう一度この辺をよく読み込んで、書き直させていただければと思います。

超高齢化についても、超高齢というのか、どうするのかということについても、ご指摘を踏まえて検討させていただければと思います。

屋井先生からご指摘いただきましたところ、「官」と「民」、「地域」、あるいは「皆」とか「利用者」、この辺の言葉は、また少し整理をさせていただければと思っております。

また、人間重視の方向ということで、人間重視という言葉、今回の中で、混在というところで少し小さくなっているのではないかということですので、そこはまた見直させていただければと思います。

あと、ご指摘ありました、自転車と歩行者について、前回、明確に分けている中で、今回はどちらの方向に向かっているのかということですが、そこら辺がはっきりわかるようには書きぶりを直していきたいと思います。後ほどまた、自転車については公共交通機関としてというような書き方も書いてございますが、その辺また、わかるように直せばと思っております。

羽藤先生からご意見いただきました、国際拠点づくりのところの都市型の道の駅につきまして、後ほどまた出てはまいります、そこについても前段で書けることは書いていきたいと思います。

26ページの、プラットフォームでもルールづくりが必要だということをご指摘のとおりですので、修正させていただきたいと思います。

それから、骨太の道路ネットワークの部分をどう入れるのかということで、先生ご指摘のとおり、後にも確かに出てくるんですが、これも少し、前半の部分で書けるところがあれば付け足したいと思います。

最後、石田先生からでございますが、ICTのところ、社会的受容性をどう図るか、これについては追記させていただきたいと思います。

新結合については、先ほど申し上げたとおりでございます。

【石田部会長】 羽藤さん。プラットフォームのルールづくりって、具体的にいうと、どういうルールのことをおっしゃっているんですか。よくわからなかったんですが。

【羽藤委員】 オープン化ということですので、例えば、誰が道路空間のオープン化のプレーヤーとして入ることができるのかといったようなこととか、あるいは協力者の方を

どうやって選んでいくのかとか、そういったことのルールが明確でないと、様々なプレーヤーの競争を生み出すことができない。ルールが不透明なままでは道路のオープン化はなかなか難しいということです。ルールをできる限り明確にさせていただきたい、やっていたらなという意味で申し上げました。

【石田部会長】 わかりました。

では、続いて4と5の説明をいただいて、それから後にまた、タイトルを含めて総合的な議論に進んでまいりたいと思いますので、お願いいたします。

【道路経済調査室長】 引き続きよろしく申し上げます。

18ページ目、第IV章、道路施策の具体的提案でございます。全体を通して第IV章のところですが、前回の骨子のときは、現状と課題、あるいは、これまで取り組みというのを箇条書きで書いてございましたが、これをもう一体化させて、各項目の導入部としております。その導入部のところで以下の提案をすとして、(1)から続く取り組みの提案という形で整理をさせていただいております。

では、第IV章以降は、主に修正したところを中心にご説明させていただければと思います。

19ページ目をご覧ください。(2)として、新技術の導入のところでございます。ここは、最初の黒ポツのところ、新技術の現場導入を推進すべきだとして書いてございますが、9行目から、その新技術の導入を促すために、基準類でありますとか、あるいは評価システム、そういった環境整備を整えていこうと。また、自ら技術開発にもしっかり取り組む必要があるということ、9行目から12行目で追記させていただいております。

それから、(3)過積載撲滅に向けた取り組みの強化でございます。過積載撲滅を目指していくのですが、19行目のところ、過積載は荷主からの要求ですとか商慣習、こういったところにも要因があるということを追記させていただきました。そういうのを踏まえて、21行目、トラック事業者のみならず、荷主にも責任とコスト等を適切に分担させることを検討する必要があると書かせていただいております。

(4)集約化・撤去でございます。前回の部会の中で、集約化・撤去というのは少し後ろ向きなので、未来に向かっていけるような書きぶりがないかというご指摘をいただきました。27行目ですが、課題解決に向けたとして、促進方策を検討していくということで、課題等の解決に向けた促進をしていくというような、少し前向きな表現にさせていただきました。

次の20ページ目をご覧ください。(5)としまして、適正な予算等の確保でございます。こちら前回の部会の中で、メンテナンス、トータルで結局いくら必要か把握すべきではないかというご指摘を頂戴しましたので、冒頭、「将来のメンテナンス費用を予測し」としまして、5行目につなげて、必要な予算を安定的に確保する方策を検討すべきであるというふうにしてございます。

また、(6)地方への国による技術支援の充実ということで、前回、この項目のところ、包括的委託契約などについて記載すべきではないかというご指摘を頂戴しましたので、15行目後半ですが、各管理者が一体となった契約方式の導入、こういったことをする必要があるというふうに記載させていただいております。

続きまして、2の総合的な交通安全対策の実施でございます。これにつきましては、21ページ目の5行目から14行目なのですが、前回の基本政策部会以降、5月24日に国土幹線道路部会を開催させていただきました。そこで高速道路の安全対策について議論が始まっておりますので、その内容を追記させていただいております。具体的に申しますと、5行目、高速道路については始まっておりますが、11行目に飛んでいただきまして、逆走事故、あるいは暫定2車線区間での飛び出し事故、毎日10件程度発生している歩行者や自転車の立ち入り等、新たな課題が顕在化していると。こうしたことに対して、高速道路を安全・安心に利用できる環境を整えるよう、対策や備えが求められているというのを追記させていただいております。

続きまして、22ページ目をご覧ください。具体的な提案になってまいります。(1)としまして、生活道路の交通安全対策でございます。前回、生活道路安全対策の中では、乱横断対策への対応についても記載すべきではないかというご指摘をいただきましたので、5行目でございますが、各地域における歩行者等の行動特性を踏まえた交通安全対策を推進すべきであるということで、その趣旨を入れさせていただきました。

(2)としまして、自動車の利用環境の整備でございます。こちらにつきましては、法律も通ったという中で、16行目でございますが、自転車を公共交通等と対等な移動手段と位置付けた上で、他の交通モード間の接続の強化、あるいは路上でのシェアサイクルポートの整備等による自転車利用への転換を推進することが重要であると書かせていただいております。

続きまして、23ページ目になります。(4)としまして、高速道路の安全・安心に係る賢い取り組みでございます。こちら国土幹線道路部会の議論を踏まえまして追記させて

いただいております。4行目でございますが、対向車線への飛び出しや逆走等、新たな課題に積極的に取り組む必要があると。さらに9行目でございますが、そういった安全対策に加えて、通行規制や休憩施設の不足等、安心ですとか、使いやすさにかかる課題も対象にして、総合的な安全対策について取り組みをまとめ、推進すべきであると書かせていただいております。また、15行目でございますが、有料・無料それぞれの道路において、取り組みの実施に必要な費用負担のあり方について検討すべきであると記載させていただきました。

続きまして、24ページ目でございます。第3項目目としまして、災害に強い安全性・信頼性の高い道路へと書かせていただいております。

25ページ目をご覧ください。(2)としまして、集中豪雨や大雪への対策強化のところでございます。これについては18行目でございますが、道路の区域の外から落石ですとか土砂災害とか起きて、そういったものに起因する災害などが発生しています。そういった災害を減らすため、沿道も含めた対策のあり方やリスク評価の方法等の検討が必要であると記載させていただきました。

続きまして、26ページ目をご覧ください。4番、円滑なモビリティの確保のためにとしてございます。ここについて、少し環境のことも書かせていただきまして、24行目でございますが、沿道環境の改善及び二酸化炭素排出量の削減のため、交通流の対策を進めていくことが必要であると書かせていただいております。

この中で、全体的にいろいろな渋滞対策等も書かせていただいております。27ページ目をご覧ください。(1)としまして、ICTやAI、人工知能等をフル活用した交通マネジメントの強化ということで、14行目でございますが、必要な環状道路やバイパス等を早期に実現するとともに、局所的な渋滞要因を特定して、効果的なピンポイント対策、あるいは交通需要をアクティブに制御するような手法を積極的に導入する必要があると書かせていただいております。

また、(2)としまして、交通流を最適化する料金・課金施策の導入としまして、一番下の30行目でございますが、都市部の渋滞対策としまして、諸外国から遅れているエリアプライシングなど、交通需要を制御するための課金制度の導入の検討も進める必要があると記載させていただいております。

さらに加えて28ページ目でございますが、(3)大規模商業施設等の対策の強化としまして、道路沿いに大型商業施設の立地がどんどん進んでございます。その結果、渋滞が発

生していると。それを抑制するために対策をしていくわけですが、前回、負担を求めるといふことで、誰に求めていくというのがはっきりわかりませんでしたので、4行目から5行目にかけてですが、負担を原因者に求めるための仕組みを導入すべきであるといふことで、相手を明確にしてございます。

また、5項目目、戦略的な人流・物流の実現でございます。ここは導入部としまして、まず熊本地震の例であったように、災害時に緊急輸送を担うべき道路の多くの区間で通行止めが発生してしまったという反省、また、現在の社会の情勢であります物流、これのトラック輸送がどんどん増えているわけですが、その拡大によって、ドライバー不足による危機的な状況が顕在化しているといふのを踏まえまして、29ページ目でございますが、(1)としまして、平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保として項目を立てさせていただいてございます。6行目でございますが、緊急輸送道路につきましては、先ほどの熊本の例も踏まえて、広範で複雑な現在のネットワークの絞り込みを行うといふことを書かせていただいています。また、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための基幹となるネットワークを計画路線も含めて指定して、これに対して重点投資、あるいは支援を展開していくと書いてございます。この基幹となるネットワークにつきましては、災害時にあつては、代替路の啓開や復旧、また、平常時におきましても、大型車の通行許可の迅速化を図ることによって機能させていくと。そういうネットワークに対して、15行目でございますが、道路構造等の機能強化を図っていくべきだといふことを書いてございます。

それから、続きまして30ページ目でございます。6項目目でございますが、モータルコネクトの強化でございます。

ここにつきましては次の31ページ目でございますが、(2)としまして、バスタプロジェクトの推進といふのを書かせていただいています。具体的には17行目からでございますが、高速バスといふのが広域公共交通として、ますます重要な役割を担っていく必要があるといふ認識のもと、利用拠点となります集約型の公共交通ターミナルを戦略的に整備する必要があるのではないかといふことで書かせていただいております。

続きまして、32ページ目でございますが、7項目目としまして、地域における産官学民の新たな連携といふことで、25行目でございますが、道路整備のストック効果を高めることが必要であるといふ認識のもと、4項目にわたつての提案を次に並べてございます。

まず33ページ目でございますが、(1)としまして、官民連携による未来都市空間の創

造としまして、19行目のところでございますが、品川駅の再開発を先進事例としまして、効果の高い都市基盤を整備して、民間開発投資の誘発を図っていくということ。それから、(2)としまして、道路のストック効果を高めるための地域・民間との連携として、25行目でございますが、官民の道路利用者会議等による情報交換、そういったものを行う体制、あるいはスキームを強化する必要があると書かせていただいております。

また、34ページ目でございますが、(3)としまして、道の駅でございますけれども、前回の部会でも、都市型の道の駅というご指摘もいただきまして、4行目ですが、都市部や地方部の特性を踏まえつつ、交通拠点機能の強化というような形で6行目につなげまして、地域拠点機能を強化すべきであるという記載をさせていただいております。

続きまして、35ページ目でございますが、8項目目、ニーズに応じた道路空間の利活用でございます。(1)としまして、道路空間の利活用のさらなる高度化ということで、21行目になりますが、道路空間の立体的利用へのニーズが非常に高まっているということで、その高まりに対応した制度の拡充を図る必要があるということ。

また、次の36ページに行っていただきまして、(3)でございます。民間団体等との連携による価値・魅力の向上としまして、17行目でございますが、交通円滑化等による交通流対策に加えて、道路緑化等による沿道環境の改善、こういったものも推進する必要があるということで書かせていただいております。

最後、9項目目でございますが、「観光先進国」の実現に向けてということで、37ページ目の(1)観光地への円滑なアクセスの実現ということで、こちらは前回の部会でも観光地において非常にストレスが高まっている駐車場問題というご指摘もございました。12行目でございますが、観光地における駐車場の容量の確保についても進める必要があるというのを追加させていただいております。

また、(2)番目としまして、安全で快適な観光地の形成ということで、観光地そのものについてのいろいろな形成のことを書いてございます。若干また外国人向けの話になってしまいますが、27行目から29行目について、訪日外国人旅行者のレンタカーの事故が非常に増えてございます。これについては、レンタカーのビッグデータを活用することによって外国人特有の危険箇所などを把握しまして、安全対策を実施するというのも必要ではないかと書かせていただいております。

以上が第IV章でございますが、39ページ目、第V章、施策の進め方についての提案でございます。

第V章につきましては、まず、10行目でございます。予算・財源についてということで、こちらは前回ご指摘がありました11行目から12行目の部分につきましては文章を修正しまして、予算・財源については、インフラ整備・管理の着実な実施のため、前回、「実施に加え」とあったのですが、実施のため、担い手の確保・育成の観点からも、安定的・持続的な確保が重要であると修正させていただきました。

また、14行目から15行目でございますが、課金制度の導入のところで、受益と負担の関係という言葉を追記させていただいてございます。

また、17行目から23行目でございますが、今後の維持修繕・更新の費用の増大が予想されると。その費用を的確に予想しつつ、必要な財源を確保するというメンテナンスに関する財源の話。それと、ここは前回、つながるように書いていたのですが、「また」という形で切りまして、22行目から、有料・無料が混在する路線等の有料・無料の整理や償還満了後の料金徴収についても検討する必要があると書かせていただいております。

続きまして、40ページ目でございますが、一番上、多様な主体との連携についてでございます。これについては、8行目から9行目でございますが、国民や利用者の意見を幅広く聴取するというのに合わせまして、そのような枠組みの認知度を高めていくことが重要であるというご指摘を踏まえまして、この文章を入れさせていただいてございます。

また、18行目、新技術の開発・活用についてということで、様々な新しい技術についての取り組みを進めていくということで、最後のところでございますが、道路構造物の長寿命化及びコスト縮減の実現に向けた技術開発については、意欲的に検討すべきであるということを入れさせていただきました。

最後、41ページ目でございますが、評価についてということで、前回の部会の中で、ストック効果は長い期間で評価することが必要だというご指摘を踏まえまして、5行目のところ、ストック効果の発現期間を踏まえつつということを追記させていただいてございます。

以上、駆け足ではございましたが、全体の内容について説明をさせていただきました。全体の構成でありますとか、1ページ目の表題、あるいは全体を貫く思想等々についてご意見をいただければと思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。

そのとおりでございますので、根本さんからどうぞ。

【根本委員】 39ページの「有料・無料の混在問題を解決しなさい」というのと、「償

還満了後の料金徴収も検討していきたい」、これらは、賛同します。ただ、23ページの15行目、16行目の「無料・有料の道路について費用負担を考える」、ここがちょっと抽象的でわかりにくいなと思いました。私はこのところはむしろ、これからは更新も大事なので、車種間の費用負担のあり方も考えませんか、という話と、無料道路というのは道路公団民営化のときに料金徴収費用も料金では賄えないということで導入されましたが、今、ETCとカメラ課金で安く料金徴収ができるようになりましたから、その意味でも無料道路というのは少し見直す必要があると思うので、もう少しそこを具体的に書いていただくとありがたいなと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

タイトルについて何かありますか？

【根本委員】 私はどれでも。

【石田部会長】 はい。わかりました。

どうぞ。

【兵藤委員】 3つか4つあるんですが、まず最初に、20ページの大きな2番、総合的な交通安全対策の実施と。ここをざっと見ただけなので、実際にはあるのかもしれないんですが、前に歩道整備率がまだ20%という、歩道をちゃんと整備していくんだという歩道整備という言葉が2に入っていないので、それがどうしてかなと疑問を持ったというのが1つ。

それから、27ページの19行目に、ここでもオープンイノベーションという言葉が出てきて、だとすると、建て付けとしては16ページにオープン化という話があって、どのオープン化に対応しているのかというのがもしわかれば、より一層いいかなという気がいたしました。

3番目に、同じ27ページの(2)、24行目です。交通流を最適化する料金・課金施策の導入と。これは根本先生もよく言われていることなんですが、維持管理のトータルの費用を安くするために、より構造物として強い道路に大型車を誘導するとか、維持管理とセットになった料金・課金施策という視点もあればいいかなという気がいたしました。

それから、最後になりますけれども、28ページの12行目、5番の戦略的な人流・物流の実現へと。わからないんですが、国土交通省としては、人流というのは一般的な言葉なんですかね。ちょっとよくわからなくて、以前は人流と言うと家田先生に注意されたん

ですよね。そんな言葉はだめだと。ちょっとそれは私はわかりませんが、そんなことを思い出しましたので、一言付け加えます。

以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【勝間委員】 タイトルの件なんですけれども、案1、2、3だった場合、まず、2と3は実はあまりよくないなと思っているんです。まず、案2に関しては、そもそも道路のタイトルだか何だかよくわからないと。このまま何のタイトルでも使えてしまうので、パスしたいですね。3に関しても、メッセージとしてやはり何も言っていないんですよ。なので、案としてはおそらく1しか賛成ができないんですが、1に関してはもう少し突き詰めた提案がありまして、多分、言いたいことは、イノベーションによって何をしたいかということだと思えるんですね。おそらくこの本文の全体を通じたメッセージというのは生産性の向上だというのが私の理解です。すなわち、メンテナンスその他において、少ない費用でより効果を出そうであるとか、道をより有効活用しようとか、オープン化によって官民の連携を高めようということ、より少ない資源投入において、よりたくさんアウトプットを出そうということが政策を通じた1つの大きな理念だと考えています。

そうしましたら、それをタイトルに持って行ってしまって、道路・交通生産性の向上を目指してとか、何でもいいんですけれども、そのような形で、生産性という言葉を入れるのはどうかなというのが私の提案です。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【羽藤委員】 細かな話で申しわけありません。26ページ目の無電柱化の推進のところの10行目ですけれども、占用料の算定のあり方を検討すべきであると少しやわらかい書き方ですが、むしろ見直しを検討すべきであるといったように、外部不経済を踏まえた形での占用料算定になっていないというのは明らかですので、見直しと一歩踏み込んでみてもいいのではないかなという気がいたしました。

それと、27ページ目の31行目ですが、エリアプライシングなどの交通需要を抑制するための課金制度の導入の検討ということですが、これは極めて重要な案件だと思います。課金制度導入において、導入の組織づくりと、それを検討する組織の構成、どういう主体がメンバーになっているかということ、ちゃんと踏まえておかないと、柔軟なエ

リアプライシングは難しいと思います。課金制度導入と組織づくりの推進といったように、組織づくりといったことも少し加えてはどうかという気がいたしました。

あと、29ページ目の7行目ですけれども、広範で複雑な現在のネットワークの絞り込みを行いというところですが、これは先ほども少し質問させていただきましたが、極めて重要なところだと思います。この際、現在のネットワークと拠点の絞り込みといったように、どういった拠点と拠点を結んでいくのかを含んだ形でネットワーク像を新しく描くことが重要です。ぜひ拠点という言葉も加えていただきたい。

都市型道の駅につきましては沓掛室長からご説明いただきましたので、引き続きご検討いただけたらと思われました。

あとは、36ページ目の日本風景街道等の活動団体のところの記述であります。ここのところ、私も各地では申しませんが、いくつかの地域でお手伝いをしているのですが、やはり組織の基盤が強くないこともございまして、トータルの計画づくりとかマネジメントというところまでは至っていないケースも多く、散発的であったり、ちょっとしたイベントがあるから何かやるかという程度のことになりがちですので、ぜひ取り組みを充実・活性化するべきであるというところからもう一歩ぐらい踏み込んでいただいて、地域のトータルの計画づくりであるとか、マネジメントに向けた組織強化といったように、一歩踏み込んだ対策をしていただけないかなという気がいたしました。

最後ですけれども、40ページ目のデータの利活用についてというところでもあります。ここのところ、先ほどからオープン化という中でデータは重要だという話になっているわけですが、これはコメントに近いんですけれども、モビリティ・アズ・ア・サービスのよな状況に近づいてきますと、道路を使っておられる方々から、道路をちゃんとつくっていく、あるいはマネジメントしていくためにデータを提供していただくある程度の責務を負っていただくといったような、少し踏み込んだ形で書いていかないと、将来の計画づくりもできない。企業が具体的に自動運転であるとか、先ほど大串先生から話があったようなモバイクであるとか、いろいろな企業が入ってくることになりますから、そこで実態としての移動がどういう形で行われているのかというデータをご提供いただかないと、道路交通をどのようにマネジメントしていったらいいかうまく計画が立てられないということになりかねない。

そういったことを考えますと、データをある程度ちゃんと提供いただく責務を負うといったような、これは道路法がいいのかどうかよくわかりませんが、そのルールづくりも含

めて少しご検討いただかないと、イノベーション、オープン化をやったはいいんだけど、後に焼け野原が残ったということになっては困ります。ですから、ぜひルールについては一歩踏み込んだ形で、特にデータのところが最も重要な基盤になると思いますので、引き続き、踏み込んでご検討いただけないかという気がいたしました。

以上です。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

【屋井委員】 どうもありがとうございます。

最初に質問を1点、あとはいくつか意見になります。若干先ほどの続きになりますけれども、22ページのところに生活道路の安全対策があって、ここも歩行者や自転車というくくりで書かれているんです。ここに先ほどと同じ「分離」に加えて「混在」の考え方の導入を進めるんだと、それだけ書かれると、やはり誤解を与えてしまうんですね。それから、前のページとの関係で言うと、前のページには自転車ネットワーク計画の策定促進、ネットワーク計画をつくっただけじゃ安全にならないんですけれども、それを実現していくとか、そういうことをさらに促進していくような部分が方向性のところには入ってこない。かわりに、何だか知らないけれども、自転車歩行者道の位置付けの見直して、何をやろうとしているのかわからない文章が出てくる。誤解を与えるということの続きで申しわけないんですけども、こちら辺を明確に、方向性として誤りのないように書いていただきたいということもありますので、ご質問させていただきました。

タイトルに関しては、特に意見ということではないですが、私も案1で構わないと思うんです。けれども、道から社会を変革するというのはかなり大きなタイトルなんですね。それを受けているのは、実際には、前に戻って恐縮ですけども、14ページの13行目から18行目のあたり。ここは言うまでもないんですが、経済や社会、あるいは防災、安全、環境、こういう様々な面に対して道路が機能を発揮してきたわけだし、これからも発揮していくわけですから、そういうものをもとにして社会のパラダイムシフトをリードしていくべきであると非常に強く書かれている。けれども、ちょっと具体性には欠けるところもあって、もう少し説明が加わってくると、確かに道路は社会を変えるなということになるんです。もちろん自動運転というものが変えていくことはわかるんですけども、もう少し謙虚に言うと、社会の基盤を変革するというか、そこは全く間違いないんですけども、社会を変えるという言葉を使う以上、もう少し厚みがあったほうがいいかなと、意見とし

て思いました。

今申し上げたような考え方で言うと、全体を通してということかもしれませんが、今申し上げたような環境、防災、安全、あるいは社会経済みたいな様々な事柄に対して立ち向かっていくというけれども、これはまさに従前からの議論で、道路法というものにはそれが全くないんですよね。円滑な交通だとか、道路の持っている機能といっても非常に限られた機能で、空間機能すら道路法の規定に書かれていない。景観もなければ、環境もない、何もないという状態の中で、これだけのことをやってくれと建議としてお願いをするわけだけれども、こういうタイミングですから、何十年も随分やってきている議論の中で、道路法の目的を、本来あるべき、あるいは従来からやってきた道路の機能に照らしてきっちり書いていくことがあってもいいんじゃないかと思います。2回ぐらい前の建議の中でもそういう議論があったと思います。

それからもう一つ、それにかかわるところですが、そういう目的を達成するためには、道路法という枠組みの中でやれるかどうかというのはあるけれども、しかし、29ページに、そういう趣旨かわかりませんが、災害時だけじゃなくて平時も含めて現在のネットワークを強化していこう、効果的にあるいはきっちりと優先順位を定めながらやっていこうという。こういう既存のネットワーク等を未来永劫というのか、長い期間、きっちりと使っていくという姿勢は大変重要で、そういうものをできれば道路法の中で計画として位置付けるというのは非常に重要なことです。けれども、私の記憶では、確か76条だか、79条だったかな、道路に係る計画というのは昔から使われていないけれども、言葉としてはありますよね。今もあるんじゃないかと思いますが、そういうものなんかをこの機会に見直しして、もし可能であればきっちりと、例の占用の場合の計画というのは道路法を改正して入りましたけれども、道路がもともと持っているネットワークとしてのある種の計画を法律の中に入れていくぐらいのことを志向した提言ができるといいんじゃないかと思います。

それから、一方で、そういった環境や社会、防災だとか安全というのは、国民のレベルもあるけれども、もうちょっとマイクロで沿道住民の協力までも必要とする施策が大変多いわけで、そういう事柄がなかなか実現できない場面もあるし、協力が得られないと効果が発揮できない場面もいっぱいあるわけです。そういうことを今回は「連携」という言葉とか、「産官学」とか、「官民」という言葉で書かれているんです。無電柱化のところと、もう一カ所だけ「合意形成」の話だとか、あるいは「手続的に滞っている」という記述があ

るけれども、非常に断片的な記述になっています。ですから、一番最初の議論に戻って、「はじめに」のところに、国民にも「自分事」として受け入れてもらいたいという主張があるのであれば、手段はいっぱい書かれているけれども、手段の先にあるのが目標の達成だから、それが先ほど言ったような安全や環境や防災や、様々な面がもちろんあるのは国民全員がわかっていることなので、それを効果的に実現するためにどういう協力をしてもらうか、あるいはそういうものを定める上でどういう手続が必要か、どういう参加があるべきか、そういうことも随分、従前の建議の中で議論されてきました。けれども、今回はたまたま「連携」という言葉でくくられている感じがある。そのあたりについても、場合によっては、先ほどの最後の、これ、よくわからないんだな。40ページのところで、法制面も含めて検討が必要であるというのはそうかもしれないんだけど、多様な主体との連携というところ、これはビジネスという意味で言うと非常によくわかって、ウイン・ウインの関係をつくっていこうというのは大変結構なんですけれども、それだけでははまらない部分についても読み込めるような記載があると、さらにいいかなという気がします。

ちょっと長くなりましたが、以上です。どうもありがとうございました。

【石田部会長】 いかがですか。どうぞ。

【草野委員】 非常にいろいろなことを散発的に言ってきたことをとても丹念に拾い上げてくださって、こういうものにまとめてくださるってすごいことだなと思って読ませていただきました。

今まで国土交通省から出てきたこういうものの文章を、ずっと年ごとにとりか、さかのぼって読んでいく中で、今回、すごく印象的なのは、道路というものによろやく人が立ったなというイメージが浮かぶというか、ただ道路の施策というと、非常に無機質なものがつながっているようなイメージだったのが、そこに立っている人、人間というものにより焦点といいますか、そういうものにシフトしてきたのかなというのが全体としての印象として強く持ちました。

前のところに戻ってしまっして申しわけないんですけど、先ほど来、例えば混在とか、どう自分事として捉えるかという表現のところと言うと、もう少し書き込んでいただきたいというのが思いとしてありまして、例えば15ページの21行目に雰囲気醸成というような言葉とか、混在という言葉もそうなんですけれども、もう少し利用者としての私たちに道との向き合い方、例えば強者とか弱者とか、そういう序列ではなくて、みんなで限られた空間を分け合うような思想みたいなものを利用者の側も持つべきなのではないか。

そこがないと、どう利用していくかというときに、自分事としてはなかなか進まないのではないかなと思うんですね。雰囲気醸成という、まだまだ非常に受動的な印象があって、つくったものを、はい、どうぞ、雰囲気をつくってってくださいということなんですけれども、それだとまだ自分のことではないという印象がすごく強くて、だから、受動的ではない、能動的に道路とどうかかわれるかということをもう少し表現としてあってもいいのではないかなと思いました。

北京の話をごさつき雑談でしていたんですけれども、つい先日、北京に行ったときに、モバイクというのが、去年の10月からスタートしたのに、ベンチャーでスタートしたのが、今や8社参入しているということで、どこに行ってもモバイクがあって、しかも1円で利用できて、銀行に口座さえあれば誰でも利用できて、しかも乗り捨て自由で、劇的に広がっていたんですね。その中で、始めたのは若者なんですけど、その人のインタビューが出ていて、自転車という中国では非常に印象が悪いものだと。自分たちもそう思ってきた。でも、自転車がいい、すごく格好いいものだという意識を変えたかった。だから、モバイクを始めて、まだビジネスとしては全然採算ラインに乗ってないんですけど、でも、始めてみたんです。ここからどうやって稼いでいけるかを探しながらのビジネスらしいんですけど、つまり、それでも若い人からお年寄りまでみんなが利用しているんですね。つまり、自転車が劇的に格好いいものに変換する、しかも圧倒的に短い期間で。

だから、日本ではなかなかこういうことは難しいかもしれないんですが、どうそこにかかわるかによって、今まで私たちが思い込んでいる道路というものの概念みたいなものが劇的に変わるということもあるのではないかと、そういう可能性を排除しないで何ができるかということを考えていきたいなと思いました。

【石田部会長】 どうぞ。

【久保田委員】 2点ほどありまして、まずは22ページの生活道路のところ、かなり具体的に踏み込んで書いていただいたので非常によいと思うんですが、生活道路対策は、基本はやっぱりゾーン対策だと思っておりますので、何かゾーン対策というような単語をどこかに入れていただければと。例えば、4行目の「交通規制との連携によるゾーン対策を推進」といったような表現のほうがありがたい。心としては、やはりゾーン30が広がっていますので、ゾーン30の中に物理的なデバイスをどんどん入れていくと。ヨーロッパのある国では、ゾーン30をやるときには物理的デバイスを入れなければならないと決

まっているところもあります。そのぐらいまで徹底していくのが理想だと私は思います。

もう一つは、37ページの観光のところの12行目です。駐車場の容量の確保というのはもちろん当然なのですが、皆さんご存じのように、観光地の駐車場の配置が非常に大事で、お寺の真横に駐車場をつくってしまったがために参道がさびれちゃったという話を結構全国でいろいろ聞くので、「配置の配慮」みたいな単語も入れていただければと。

あと、タイトルです。私は具体的な意見はないんですけど、多分、2番目の「未知への挑戦」って、これ、つくった方は「道」と「未知」をかけているんですよね、きっと。若干空振り気味なんですけどね。だから、もし2番目でいくなら、何か副題をもう少し工夫していただければと思います。

以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。最終のところまで読んでみて、非常にわくわくする道の時代が来たなと思いました。ただ単に、いかに速く流すだけではなくて、多様な使い方がこれから模索されつつあり、その上を走るものも非常にスマートモビリティから先ほどのモバイクのような新たな概念、価値を提供する、自転車までいろんなものを包み込む道路空間というものをこれから我々が提案していこうとしているんだなというのを、非常に心躍るような気持ちで改めて読みました。

1点は瑣末なことで、「する必要がある」という言葉が付け足されていて、多分、この間、体言止めみたいなのが多いんじゃないかということで、そういうことになっているのかなと思うんですけども、3、4とかは提案するということが固まりの中の下のほうに来ていますので、提案するのであれば、もういっそ言い切って、「活用する」、「行う」、「検討する」とかすっきりしていただいたほうが、より意思のあらわれとして、「必要である」というのは、何か他人事的な意見の表明みたいにも見えますので、どちらかという、我々は提案しますよ、以下のことが提案ですよという意味で、「～必要がある」「～べきである」「～である」というのを少しきれいに整理していただいて、わりとなくしていただいたほうがいいのではないかなと、今さらですけど思いました。結構、論文を格好よく見せるために、我々も「考える」という言葉をシソーラスで探して、いろんな言葉で言い換えたりするんですけども、本質的な問題ではないですので、わりと言いきりのほうがきれいかなと思いました。

2点目が38ページの、「旅行者にわかりやすい道案内の推進」と書いてあって、これは

観光のところに書いてあるから余計そうなんですけれども、全ての人にわかりやすいというふうには実は言い換えていただけたら、本当はありがたいかなと思いました。たまたま今日、雑誌を読んでいたら、2020年に向けてピクトグラムがわりと国際的にわかりやすいものに置き換えられているということで、御省もひとつ関係省として取り上げられて、新たな作成だったり変更だったりということもピクトグラムで求められているということです。非常にこちらのほうに移り変えていくことによって、全ての人によりわかりやすい道路標記にしていくんだという意気込みをあらわしていただけると、何かいつも、すねているわけじゃないんですけど、外国人観光客ばかりじゃなくて、やはり、まだ外国人観光客の3倍以上の収益を観光業界にもたらしておりますし、そういった人たちにも資するという意味でも、全ての人にわかりやすいピクトグラムなどを積極的に採用していくということで、ぜひお願いしたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

一わたりご意見をいただきましたので、私も最後にちょっと自分の意見を述べさせていただきます。

まず、個別のことからなんですけれども、無電柱化についてもきちんと書いていただいてありがたいんですけども、私、最近気になって見ていましたら、無電柱化したところでも地上施設の大きさというのが本当に気になって、30年、40年変わっていないんですよ。あれはもうちょっと何かデザイン的に、機能の設計上、難しいのかもわからないけれども、あまりにも技術革新がない分野ですよ。あれはもうちょっと低く、長くすればベンチにできるのになとか、無理かもわかりませんよ、そんなことだってあるのかなと思いました。

それと観光で、外国人のレンタカーの事故が多くなっているという、ちょっと気になることなんですけれども、我々も知らないところへ行くとカーナビをよく使いますけれども、カーナビのインターフェース部分というのは多言語化できるんですけども、基盤地図が日本語だけなんです。だから、外国の方ってどこをどう走っているか全然わからないんです。だから、あそこを英語化すると、道に迷って、慌てて事故を起こすこともなくなるんじゃないかなと思いますし、やっぱりストレスフリーな旅行環境という観点からは、そこも大事かなと思いましたので、これはまだ民間の地図メーカーさんがやっておりますので、本当に道路でつなぐことができるかどうかかわからないですけど、観光庁とも連携をして、

何か考えられることがあるんじゃないかなと思いました。

それと、最後にタイトルでございまして、私は1番がいいのかなと思っております。1番で勝間委員から生産性だろうということをおっしゃって、それも本当にこれから日本を元気にしていくのには大事なんだけど、ちょっと私、実は今日、阿寒湖温泉から帰ってきたんですけども、仕事しに行ったんですよ、温泉に行ったのではなくて。やはりあいう端の端っことか、人口密度が低いところでもすごく頑張っておられる人がいっぱいおられて、そういう人たちが頑張れるためにも、生産性を上げないといかんのんだけど、そういうことがやっぱりあまねく光が当たるように公平性という観点も必要だし、あるいは、さらにその上に歴史とか文化とか国土の安全保障というのが何より大事なので、生産性だけにハイライトを当てるのは嫌だなと思ったんですけど、よろしいですかね。

【勝間委員】 いや、それは全然構わないと思います。ただ、タイトルの中に何らかの形、具体的な話があればいいと。

【石田部会長】 はい。それと屋井先生からも、道から社会を変革するというのは言い過ぎだとおっしゃっていただいて、ただ、屋井先生は、そこまで言うんだったら、道路法の目的に活用ということをぜひ入れるべきであるというふうに、私もずっと前から申し上げていたようなことをおっしゃっていただいたんで、もっと元気よく、中身を充実したらどうかというふうなご提案だと私は受け止めました。

そういう観点からすると、例えば、オープン化というところでわけわからないというふうに言われましたけれども、草野委員が、雰囲気醸成する、そういうのを僕も大事だと思うんだけど、それ以上に、住んでいる人が自らの文化とか社会的ルールとしてそういうのを考えることによってルール化されていくんだ、オープン化されていくんだと。そういうことも含めたオープン化であり、人間重視だと私は実は思っております、どっちかという、そういう方向での書き込み方が足らなかったかなという印象を、委員の皆さんのご意見をいただいて、そういう印象というか考えに至りましたので、もしお許しいただけるのであれば、むしろそっちの方向に踏み出した書き方をする、ちょっと遠慮しいしい書いているところもありますので、そういう方向でまとめさせていただければ。

事務局とも、そうとは言ってもそんなこと、今のルール上から実現が絶対できないことを書くというのは意味ないことでもありますので、その辺、相談をさせていただきながら、またブラッシュアップをしていきたいなと思っております。

まだ若干時間がございますので、どうぞ。何でも結構でございますので。

【草野委員】 でも、タイトルってキャッチーじゃないと。

【石田部会長】 そうですね。

【草野委員】 ですよね。最初、私、1、2、3と見たとき、やっぱり1だろうなと思ったんですけど、2は確かに何なのかわからないけど。

【石田部会長】 わからないですね。

【草野委員】 未知、道とかけるという意図があたりだったんでしょうね、きっと。だとしたら、最初に例えば、「道・未知への挑戦」とやってしまうとか。つまり、もうちょっと包まれるタイトルでないと、道路・交通イノベーションという、何かお役所の書類という感じがすごくしちゃうんですけど。だめですかね、「道・未知」は。まあ、何でもいいんですけど、やっぱりもうちょっとそれに目が行って、何だろうと思われるタイトルで包んでいただきたい感じがします。

【石田部会長】 いかがでしょうか、タイトル含めて。あるいは、タイトル含めて中の本当に根本的な思想も含めてお願いしたいと思います。

【勝間委員】 おそらく言いたいことは、先ほど生産性という話をしましたけど、生産性の向上でやりたいことは国民の幸せだと思うので、非常にベタですけど、「国民の幸せを目指した道路・交通イノベーション」とか、それぐらいベタにしてもいいんじゃないでしょうか。やっていることは、多分そういうことだと思うんです、中で言いたいことは。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。どうしましょかね、これ。

【屋井委員】 いいですか。

【石田部会長】 どうぞ。

【屋井委員】 案1というのは、気持ちはわかるんですよ。だけど、タイトルとして、私の個人的には、やっぱり「人」は入れたいです。だけど、「交通」という言葉は魅力的な言葉でもあるので。そうすると、アイデアじゃないですが、「人と交通の道路イノベーション」とか。全然意味がないんだけど、自分の言いたい言葉を入れるとそうなるというのを一応案として出します。

【石田部会長】 はい。多数決で決めるわけにもいかないですね。僕はちょっとセンスないので。いかがですか。どうぞ。

【勝間委員】 「人を幸せにする道路・交通イノベーション」じゃだめでしょうか。

【石田部会長】 なるほど。人を幸せにする。

【勝間委員】 そうすると外国人も入りますし。

【石田部会長】 そうですね、国民だけじゃなくて。

そうだな、ここで部会長一任とかいって、これにしましたと言って、何やっているのと言われると困るので、もうちょっとご意見いただければありがたいなと思うんですけど。

どうぞ。

【久保田委員】 今回の勝間さんの、「人を幸せにする道路・交通イノベーション」はいいと思うんですけど、何となく、副題にあるとすごくおさまりがよい感じがして、例えば、「道・未知」か、この「未知」にルビを振って、何？ と思わせて、よく副題を見ると、ああ、そういうことかというのもありかなと思います。

【石田部会長】 なるほど。そうか、そうか。そうすると、タイトルが「道・未知への挑戦」というのがあって、「人を幸せにする道路・交通イノベーション」を副題にするという感じですかね。

ちょっと追加的な提案なんですけれども、「みち」というふうに訓読みする漢字っていっぱいあるんですよ。僕の講演の持ちネタなんですけれども、道路の「道」も「みち」ですよ、道路の「路」も「みち」ですよ、軌道の「軌」も「みち」と読むんです。街をあらわす「街」という字も「みち」と読むんです。あるいは、理科の「理」も「みち」と、これは自然の法則ですよ。倫理の「倫」も「みち」で、これは人の筋道なので、だから、平仮名で「みち」としていいですか。平仮名で「みち・未知への挑戦」ということでよろしいですか。それで、副題を「人を幸せにする道路・交通イノベーション」と。皆さん笑ってられるので、それでいいですか。

【勝間委員】 すごくいいと思うんですけども、いっそのこと、「未知」に単に大きくルビを振るだけじゃだめですかね。

【石田部会長】 いいですよ。

【勝間委員】 それで、「未知への挑戦」の上のほうに、思い切り大きく「みち」と書く。そうすると、タイトルは「未知への挑戦」でシンプルになって、しかも、さすがにそこまでしたら、「みち」だとわかってくれるだろうと。

【石田部会長】 わかりました。

【草野委員】 道路局がやって道路はちょっと。道路の「道」は、やっぱり外したほうがいい感じがします。

【石田部会長】 どうぞ。

【羽藤委員】 一応、意見だけということで。建議ということですので、私はあまり「道・未知」みたいなのはちょっと。

【石田部会長】 避けたほうがいい？ もっと真面目に？

【羽藤委員】 私個人の意見ですよ。でありますから、イノベーションという言葉と交通という言葉は意味を持たせて入れておられるので、これはいいなと思うということと、あと、イノベーションという言葉も、今回の建議の中では非常に特徴がベストミックスとイノベーションとオープン化と、全て新しいことで際立たせようということですので、いいとは思いますが、やっぱり建議ですので、王道的な言い方のほうが私自身はいいなと感じています。

【石田部会長】 案3？

【羽藤委員】 はい。その方が。横文字を使うと、ちょっとまたこれもどうかなという気がしますので、「ビジョン」というのを単純に「新道路政策2017」とか、愛想のないものではありませんが、私は、真面目な道路局の建議という意味では、真剣に考えてやっていますので、せめて「新」を「次世代」ぐらいに換えてもいいかもしれませんが。それぐらいの堅い言い方のほうがいいのかなと思います。サブタイトルは多少工夫してもいいとは思いますが。

あくまで私のコメントでした。

【石田部会長】 ありがとうございます。

ちょっと考えて、次回、一緒に叩かれましょう。

【道路経済調査室長】 はい。

【石田部会長】 ということで、もし、さらにご意見等ないようでしたら、今日も本当にいろいろディスカッションをしていただきましてありがとうございます。よろしいですか、今日はこれぐらいで。

それでは、本日、またたくさんご意見をいただきまして、ブラッシュアップに努めてまいりたいと思います。最終的な道路分科会建議案として取りまとめていきたいと思っておりますので、よろしく願いをいたします。

今日言い忘れたということがございましたら、事務局までお寄せいただければ、できるだけ盛り込ませていただくようにしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

本日予定された議事は以上でございます。議事進行を事務局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ます、ご同意をいただいた上で公開したいと存じます。また、近日中に速報版としまして、簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いた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。

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

— 了 —