

平成29年7月13日

【総務課長】 それでは定刻になりましたので、社会資本整備審議会道路分科会第64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。進行を務めます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。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の石川よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。本日も多くの委員の先生方にご出席いただいております。石田部会長はじめ、委員の先生方におかれましては、お忙しい中、また大変暑さが厳しい中、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。また、日ごろより道路行政につきまして各方面からご指導をいただいておりますことを改めて御礼申し上げます。

昨年6月23日から、これまで10回にわたりまして今後の道路政策のあり方についてご議論をいただいたところでございまして、その間、様々なご意見も頂戴いたしました。前回、建議の素案についてご議論いただきましたが、本日はその際のご意見を踏まえまして用意いたしました建議案についてご議論いただいた上で、当部会といたしまして一定の取りまとめをお願いしたいと考えておるところでございます。限られた時間でございますが、忌憚のないご意見をいただきまして、何とぞ一定のまとめをお願いしたいと考えておりますので、本日、どうぞ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、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）構成」、資料2として「道路分科会建議（案）」、参考資料として、「前回6月20日の部会における主なご意見と対応案」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項により公開といたしております。本日は、根本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、ご協力をお願いいた

します。それでは、これからの議事の進行を石田部会長にお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【石田部会長】 おはようございます。お暑い中、ご苦労さまでございます。今日もよろしくお願ひいたします。

前回、6月20日にやらせていただいて、局長のご挨拶の中で、建議の素案についてご意見をかなりたくさんいただきまして、事務局にご苦労いただきまして、それをできる限り盛り込んだ建議案になってございまして、今日は、でき得れば最終的な建議案の取りまとめをいたしたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。何かだっ広い部屋で、随分対岸が遠いんですけれども、身近に感じながらいつものように熱い議論をしていただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

それでは事務局より説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室長の沓掛でございます。それでは説明させていただきます。お手元の資料2をご覧ください。A4の40ページほどの冊子になっているものでございます。今回、建議（案）の説明につきましては、骨子も含め3回目となりますので、本日は前回の部会でいろいろご指摘いただいた点の変更点を中心にご説明したいと思います。

最初にタイトルといいますか、表題がございますが、これにつきましては前回もいろいろご意見をいただきましたので、先に建議の内容をご説明して、最後にそれを踏まえてまた見ていただければということで、最後にまた戻ってまいりたいと思います。

表紙をおめくりください。裏に、「はじめに」と書いてございます。ここでの修正部分は一番最後になります。一番最後に、この道路について「自分事として受け止めるきっかけになれば幸いである」と書いてございます。前回の部会の中で、道路に対する向き合い方、もう少し能動的に関わるという表現を入れてはどうかというご指摘をいただきました。そこで、31行目の後段でございますが、「その機能向上や利活用について共に考えることで、他人事ではなく」という言葉を追加してございます。

続きまして名簿、それから目次を飛ばしまして本文に入りたいと思います。下に1と書いてある1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4行目の1、「人口減少・高齢化と暮らしへの影響」でございます。前回の建議（案）では、ここの高齢化のところを超高齢化と書いてございまして、それが一般的なものかというご指摘がございました。その後、ご指摘を踏まえていろいろ調べました

ところ、現状既に超高齢社会に入っているということで、もし、「化」という言葉を使うとすると、「超々高齢化」ということになります。他の政府の報告書などいろいろ調べましたところ、基本的には今、単に高齢化と書いてございましたので、ここは「超」という言葉を取りまして「高齢化」と修正いたしました。

2 ページの2、「日本経済の状況」です。前回、ここで経済の状況についてデータ、数字等がなかったものですから、5行目から6行目にかけて名目GDPの成長率の動向ということでデータを記載いたしました。

その下、3の「ICTの急速な進展」のところですが、全体にかかることなんですけれども、17行目、例えばIoTやビッグデータの言葉の横にアスタリスクで2とか3と小さい数字を入れてございますが、これは39ページの後ろから、参考としまして用語解説を付けました。できるだけこの建議がいろいろな人にわかりやすくというご指摘もございましたので、こういった専門用語については全体として用語解説等を後ろに並べた次第でございます。

本文にお戻りいただきまして5ページをご覧いただければと思います。第Ⅱ章として、「目指す社会と道路政策」ということで、大きく5つの項目について書いてございます。生産性の向上ですとか、地方創生、あるいは安全・安心とございますが、このところで前回の部会で、安全・安心や経済成長という言葉はありますが、道路の使いやすさとか快適性の向上といった視点が入っていないので、そういったものを入れるべきではないかというご指摘をいただきました。そこで5ページの15行目の後段からですが、「交通の利便性・快適性を向上させ、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮させる賢く使う取組」という言葉を追記したところです。

またその下の2、「地方創生の実現・地域経済の再生」というところに関しましては、ご指摘としまして、活力ある国土を保つには、対流という概念、視点が必要ではないかと。それに道路が貢献するので、対流という言葉を入れるべきではないかというご指摘を頂戴したところです。そこで5ページの一番最後の行からですが、「また」としまして、「我が国が活力を維持し続けるためには、それらの多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる「対流」を促進することが必要」という形で言葉を追記いたしました。

6ページの3、「国民の安全・安心の確保」のところですが、20行目、一番最後のところから、「気候変動への適応」とございます。前回、この「適応」という言葉が「対応」となってございましたが、気候変動については、20行目にも前段で「緩和」という言葉が

あります。「緩和」という言葉と対として並べるのは「対応」ではなく「適応」のほうがいいのではないかとのご指摘をいただきましたので、ここはそのとおり修正いたしました。

7ページをご覧ください。一番上に4としまして、「一億総活躍社会の実現」とございます。ここでご指摘としまして、国土交通省では人間重視という言葉で10年来使っていたと。その言葉は継承すべきではないかと。後ろのほうの本文で、狭い意味では使われているところもあるんですが、この最初の部分で人間重視という言葉で補うべきではないかというご指摘を頂戴しました。そこで、9行目から10行目ですが、「また」としまして、「地域における一人ひとりの移動手段・モビリティの確保、安全で快適な歩行空間やユニバーサルデザイン化など「人間重視」の道路空間の創出により」ということで、その言葉を入れております。人間重視の道路空間の創出により、全ての人々が活躍できる全員参加型の社会を実現すると記載いたしました。

8ページ、第Ⅲ章が、「新たな道路政策の方向性」ということで、先生方からいろいろご提言をいただいたところでございます。前回の部会で、道路についてはこれまで法律の整備を目的にしていたけれども、これだけいろいろ利用・活用について書いているので、利用の観点も重視した枠組みを実現すべきではないかというご指摘もいただきましたので、ここで表題の下に最初に出しまして、いただいた3つの提案、イノベーション、ベストミックス、オープン化をまず並べました。

9ページでございます。1、「道路・交通とイノベーション（新結合）～道から社会を革新する～」というところでございます。ここでは、3つ目の段落、14行目から18行目でございますが、何を言っているかといいますと、新たなICTの社会実装に取り組むべきだということを書いてございます。その中で、前回ご指摘としまして、ICTを活用していくのはルールの整理も大事なんだけれども、社会がそれを受け入れる、社会受容性の確保が非常に大事だというご指摘をいただきましたので、17行目の中ほど、「ルールの整理や社会受容性の確保」という言葉を入れました。

11ページ、12ページをご覧ください。2としまして、「人とクルマのベストミックス」でございます。ここは新しく「混在」という考え方を導入していくべきだということでございます。その際に、12ページでございますが、3行目、「環境づくりが重要であり」、今「制度」と書いてございます。前回はこちらに「規制」と書いておりましたが、「規制」と書くと何に対する規制かわかりにくい、海外での混在の考え方も参考にすれば、「制度」という言葉のほうがしっくりくるのではないかとのご指摘を受けまして、それを踏まえて

修正したところでございます。

ここはあとは特に大きく変わってございません。

13ページ、14ページをご覧ください。ここは、「道路の更なるオープン化」でございます。14行目から、1つ目の「オープン化」として「道路占用・空間のオープン化」を書いてございます。ご指摘としまして、オープン化の効果としては民間の投資を誘発するのが大きいのではないか、それについても記載すべきということがありましたので、19行目、「3次元的な空間再編を行い、民間開発投資の誘発を図る」と書いてございます。

その下、28行目から32行目、ここは都市型道の駅について書いてございます。前回都市型道の駅の記載が少なく、わかりにくいところもありましたので、内容を充実させまして、「更に」として、「都市部では人を中心に据えながら、低速モビリティや自動運転等の交通拠点機能や防災機能等を併せ持つ空間や」ということと、都市型道の駅ではもっとコンパクトなイメージの概念もありますので、「歩く人のための小規模な施設など」という言葉を補って、「都市型の道の駅」と表現を追加いたしました。

14ページをご覧ください。ここは「議論・検討のオープン化」のところでございます。2行目に、「地域の人々も含めた」と追加してございます。これは前回、道との向き合い方についてもっといろいろな人を巻き込んでやっていってはどうかというご指摘がありましたので、「地域の人々も含めた」という言葉を追加しました。またその中で、プラットフォームをつくるのも大事だがルールづくりも必要だというご指摘もありましたので、その後ろ、3行目の一番最後からですが、「ルールづくりを行いながら、官民の新たな連携・関係構築を促進すべきである」と記載いたしました。

第IV章、「道路施策の具体的提案」でございます。1としましてメンテナンスのことについて6項目ほど書いてございます。しばらく修正がなくて、18ページをご覧ください。2行目の黒ポツでございますが、ここはメンテナンスをしていく上で必要な予算の確保が必要であるということを書いておりますが、ここの中で、メンテナンスを国民に広く理解していただく必要がある、知らしめる必要があるということで、いろいろなところと連携しながらやっていくということで、5行目、「土木学会など関係機関との連携も図りながら」という言葉を追加いたしました。

19ページ、20ページをご覧ください。こちらは2として、「総合的な交通安全対策の実施」でございます。修正箇所は20ページの一番上、(1)としまして、「生活道路の交通安全対策」のところでございます。最初の黒ポツですが、前回、前段の部分で歩行空間

の指摘はあるんですが、それを受ける対策の部分がないというご指摘がありましたので、2行目、「引き続き安全な歩行空間の確保に努めるとともに」という記載を追加いたしました。また、生活道路のところ、ゾーン対策も大事だということで、5行目、「交通規制と連携したゾーン対策を推進すべきである」という言葉を入れました。

(2) としまして、「自転車利用環境の整備」でございます。こちらについては多くのご指摘をいただきまして、どちらの方向に進んでいくのか明確にすべきであるというご指摘をいただきました。ここにはいろいろ追加をしてございまして、まず14行目の後段ですが、「面的な自転車ネットワークの計画策定・整備を更に推進すべきである」ということを踏まえまして、19行目ですが、「また」としまして、「自動車、自転車、歩行者の通行空間の適切な分離を促進する観点から道路構造令の見直しを行い、自転車車線（仮称）の導入や自転車歩行者道の設置要件の見直しを行うべきである」ということで、この部分は明確に書いた次第でございます。

しばらく修正がなくて、23ページをご覧ください。ここは、「災害に強い安全性・信頼性の高い道路」というセクションでございますが、23行目、(3) としまして、「無電柱化の推進」とございます。ここでのご指摘としては、無電柱化を普及させるためにはコスト縮減が不可欠であるというご指摘がありまして、26行目の一番最後からでございますが、「また」として、「地上機器等のコンパクト化やコスト縮減に関する技術開発を積極的に推進するよう、事業者に求めるべきである」と追記をしております。

24ページでございますが、4行目、災害等で電柱が倒れたときのことを考え、「占用料算定の見直し」と書いてございます。前回、ここを「占用料算定のあり方」と書いてございましたが、抽象的な書き方ではなくはっきりと見直しと書くべきではないかというご指摘を頂戴しましたので、そのように修正いたしました。

25ページをご覧ください。4 としまして、「円滑なモビリティの確保のために」でございます。ここについては、前回、道路というのは体の血管とよく例えられる、その比喻を用いられないかというご指摘がありましたので、2行目からですが、「道路は、人体における血管に例えられる。血液をスムーズに流すことは健康を保つために不可欠であるが、現在ながら血行不良である」という表現を入れました。

26ページをご覧ください。(2)、「交通流を最適化する料金・課金施策の導入」のところでございますが、7行目、「都市部の渋滞対策や環境対策として」とありまして、諸外国において、前は「遅れている」と書いてございましたが、ここは今首都圏や近畿圏の料

金等、ダイナミックに変えておりますし、決して遅れているわけではないのではないかというご指摘を頂戴しましたので、「諸外国において既に実施されているエリアプライシングなど」と書きました。また、そういったエリアプライシングや課金制度を導入するに当たっては、それを議論する組織、あるいは検討する場が必要であるというご指摘をいただきまして、9行目、「プラットフォームの構築」という言葉を追加いたしました。

27ページをご覧ください。5としまして、「戦略的な人と物の流れの確保」と書いてございます。この表題、前は人流・物流と書いてございましたが、人流という言葉が一般的なのかというご指摘をいただきました。また、その後も、「人」を「ジン」という読み方をするのは非常に無機的に聞こえる、そこは「ひと」と読む工夫をすべきではないかというご指摘もありまして、「戦略的な人と物の流れの確保」ということで修正いたしました。

またこのところではネットワークの再構築の視点が大事だというご指摘もありましたので、13行目ですが、後段から、「これまでの整備重視から利用重視のネットワークのマネジメントや拠点接続の再構築をはじめ」ということで、ネットワークの再構築、その下に(1)として書いてございますが、その前段としてそれをサウンディングするような文章を入れております。

28ページ、(3)、「高速道路の幹線物流プラットフォームの構築」のところでございます。18行目ですが、黒ポツとしまして、一時退出料金やSA・PAの駐車場予約システムについて書いてございます。ここについては、今いろいろと全国でいくつかの事例をやっていますが、これは労働環境の改善に資する非常に重要なものなので、散発的ではなく計画的に進めるべきだというご指摘がありましたので、語尾のところ、「計画的に進めるべきである」と修正いたしました。

29ページをご覧ください。6、「モーダルコネクタの強化」でございます。一番下の(2)、「バスタプロジェクトの推進」のところでございますが、前は高速バスの部分、広域公共交通として中距離輸送を補完すると書いてございましたが、今やその利用者の数も非常に増えており、補完というよりも基幹となっているのではないかということで、「基幹となるものであり」と、表現を改めました。

しばらく修正がなくて、32ページをご覧ください。ここは「産学民官の新たな連携」のところでございますが、10行目、(4)、「すべての人にわかりやすい道案内の実現」ということで、ピクトグラムといったものも活用すべきだというご指摘をいただきました。

16行目、「高速道路ナンバリングやピクトグラムを取り入れた標識など、関係機関とも連

携し、すべての人にわかりやすい道案内を実現する必要がある」と追記いたしました。

33ページ、8、「ニーズに応じた道路空間の利活用」でございます。一番下の黒ポツでございます。いろいろ、今電気自動車や水素自動車といったものに対して普及に向けた取り組みも進めるべきではないかということで、「自動車のエネルギー供給施設（EVステーション、水素ステーション）など、今後高まることが予想される多様なニーズを踏まえ、道路空間の利活用について検討すべきである」と言葉を補ってございます。

34ページの（3）、日本風景街道活動団体のところでございます。こちらについてはいろいろ風景街道の取り組み、全国各地でやっておりますが、散発的なイベントに終わらないように、いろいろ発展性を持たせるように工夫すべきだというご指摘をいただきましたので、16行目、「地域の様々な課題への総合的な対応へと発展させるべきである」という形で言葉を追記いたしました。

35ページ、「観光先進国」の実現に向けて」のところでございます。ここは冒頭から外国人旅行者数と書いてございまして、前回インバウンドありきで書いてありますが、国内観光者も相当なボリュームなので、それについても記載すべきだというご指摘を頂戴しました。そして7行目、中段から後半ですが、「また」としまして、「国内観光客数の割合は若年層に比べ高齢者が増加傾向であり、高齢者が訪れやすい観光地とすることが求められているなど」ということで、国内の観光客数、特に高齢者の増加傾向が顕著であることを追記いたしました。

21行目、観光地における駐車場、これは容量の確保ということを書いていたんですが、配置も大事だというご指摘をいただきましたので、「適正な配置」という言葉を補いました。

37ページ、38ページをご覧ください。最後の第V章でございます。「施策の進め方についての提案」で、38ページの「データの利活用」でございます。データを活用するのが大事なんですが、それがなぜ大事なのかという前段の部分、背景の部分の記載がないということで、18行目から、「世界に先駆けた超スマート社会である「Society5.0」の実現や次世代の道路・交通施策を実行していくためには、データの利活用の促進が重要な鍵となる」ということで背景を書きまして、そして23行目の後段ですが、「また、多様な道路利用者においても、データを提供することに責務を持って頂くことも必要である」と、データを使うだけではなくてその提供についても書いているところでございます。

以上、内容についてご指摘いただいたところ、その反映、修正についてご説明いたしました。

最後、表題に戻っていただきまして、以上のご指摘、内容を考えますと、イノベーションという言葉がキーワードになってくるのかなと感じているところでございます。部会長とも事前にご相談いたしまして、表題としまして、「道路・交通イノベーション」としてはどうかと。副題としまして、「みち」という言葉、これは前回もいろいろご指摘がございまして、いろいろな読み方、道路もそもそも「みちみち」と読むではないかということで、いろいろな想像力を働かせるという意味でひらがなで「みち」と書きました。イノベーションがなぜ必要なのかという意味では、中身を見ていきますといろいろな道路の機能を向上させることが必要だということで、機能向上という言葉、それから道路と国民との関わり、いろいろな面でもっと深めるべきだというご指摘もいただきましたので、利活用の追求という形でそれを書いてございます。前回、部会の中で、人を幸せにするという言葉でいろいろとご議論いただきました。人を幸せにするということは具体的にどういうことなのかといろいろ考えまして、「豊かな暮らしの実現へ」という形で言葉に思いを入れたということで、副題として「みちの機能向上・利活用の追求による豊かな暮らしの実現へ」と表題とタイトルを書いたところでございます。

説明は以上です。ありがとうございました。

**【石田部会長】** ありがとうございます。一通り説明をいただきましたし、前回多数ご意見をいただきましたタイトルについてもご説明をいただきました。これからはご自由に、前回に続いてまたいろいろご意見をいただければありがたいと思います。どなたからでも結構でございます。お願いしたいと思います。今日が基本政策部会としては最後ですので、全員一言何か言っていただけるとありがたいです。よろしく願いいたします。どうぞ。

**【久保田委員】** かなり、これまでの議論を生かしていただきましてありがとうございました。1点、今さらと言われそうなんですが、1つ気になる言葉がありまして、混在という言葉ですけれども、2カ所出てきますね。11ページと20ページです。11ページの下を見ると、いろいろな車が、低速モビリティとか出てくるので、そういうものを道路空間の中で混在させるということで、これはまさに混在だと思います。いわゆる自転車の車道混在と同じで、混在という意味は同じ場所をいろいろな主体が使い合うということで、車が使ったり自転車が使ったり、低速モビリティが使ったりするということで、ここはわかります。

一方、20ページの9行目の混在というのは、車と人が混在するということですね。こ

れがどういう形で実現するかというと、再三ここで申し上げているように、ヨーロッパの国のように道路法や道路交通法を変えて、人は真ん中を歩いていいですよ。車は人を追い越してはだめですよ、徐行ですよ、場合によっては人は道路で遊ぶかもしれませんよ、それもオーケーですよという法改正をすると、人と車と同じ場所を使い合うことになって混在になるわけです。それがゴールであるならばここでも混在でいいと思います。私は個人的にはそういう道路を目指してもいいんじゃないかと思いますがけれども、もし仮に、そういう法改正ではなく、今の法律のもとで人と車をもっと人優先の空間にしていく、車がゆっくり走る、そういう空間にしていく。でもやっぱり人は歩くのは右側ですよという法律のもとで新しい道路のあり方を目指すということであれば、混在というのは言い過ぎかもしれないんですね。ですので、例えば今まで使ってきた言葉で言うと、共存とか、ややぼわんと、曖昧というか、抽象的な言葉にしておいたほうが20ページのほうは安全なような気がしました。これは、ここで言う混在が目指すところによるとと思います。以上です。

**【石田部会長】** また後でまとめてコメントをいただければと思います。どうぞ。

**【朝倉委員】** すみません、前回出席できなかったものですから、意見を言えていなくて。1つはイノベーションという言葉でありまして、ここではイノベーションというものを一番最後に、「新結合」と定義されていると思うんですけども、ページによっては「イノベーション（技術革新）」と書いてあるところもあって、通常の広く行き渡っている理解では多分技術革新だと思うんですが、ここでは新結合ということでイノベーションを捉えましょうということだとすると、混乱するといけないので、どのように書くか検討したほうがいいと思います。具体的には、7ページには5で「イノベーション（技術革新）」と書いてあって、その隣の8ページの1には「イノベーション（新結合）」と書いてあるので、これだけ見ると、イノベーションという言葉をごどちらの意味で使っているのか混乱する可能性があるから、どちらか整理したほうがいいのか、あるいは、しないほうがよくて、もしかすると左の方は、イノベーションの中の技術革新を書かないほうがいいのか、すごく近いところに書いてあるので、誤解が生じないようにしたほうがいいのかと思います。それが1つです。

それからもう一つは、久保田先生が今おっしゃった混在のところなんですけれども、これは後のほうの、物の輸送のところにも書いてあるかと思ったんですけども、人と物の混載の輸送みたいな、そういった混在というのがどこかにもきつとあって、その意味で混在というのがどの辺のことまで含んでいる言葉なのか少しわかりにくいかなという印象で

した。

3つ目なんですけれども、データの利活用について2種類あって、1つは、本来の目的とは違う形でデータの二次利用をする。つまり、もともとは料金收受のためにとっていたデータだけでも、その後、交通渋滞推計にも使えるので使いますよという、そういうデータの利用と、もう一つは、あることをするために積極的にそのデータをとりにいきますよという話と2つあると思うんですね。その辺がどのように使い分けられているかが少しわかりにくかったので、もう少し明確に、一次的な、いわゆるモニタリングについても積極的にやっていく、それからデータの二次利用についてもより積極的に利用していくんだというスタンスで書いていただくとよりわかりやすいのかなと思ひまして、以上、参考として。

【石田部会長】 いかがでしょうか。ほかに。いいですか。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。大変よくまとまっているなというのが率直な感想です。2点ありまして、1点目は、先ほどから久保田先生、朝倉先生からお話がある、「人とクルマのベストミックス～高度な道路交通を実現する～」のところですが、これは確かなかなか難しいんですけれども、私自身は混在のところ、自動運転等の技術も、まだ未成熟ということもありますので、むしろちゃんと分けたほうが自動運転型の道路になりやすいとか、いろいろな問題もあります。とはいえ、ヨーロッパ型ですと、トランジットモール等も含めて混在というイメージもあるわけです。それは場所によっておそらく、あるいはテクノロジーとかイノベーションの進化によっても違ってくるものなので、ここは非常に難しいなと思ひながら聞いていました。

そういう意味でいくと、高度な道路交通を実現すると書いているところを、以前、これからの道路交通というのは目的関数をマキシマイゼーション（最大化）するところから、オブティマイゼーション（最適化）の時代なんだという話を聞いたことがございまして、そういう意味でも、「人とクルマのベストミックス」という言葉も、最適化という意味合いのほうが強いのかなと思ひまして、その「高度な」というところは、「最適な道路交通を実現する」という言い方に読みかえると、その場その場で最適な人とクルマの分離の仕方あるいは混在の仕方を設計していくということにつながるの、最適という言葉を使ってはどうかと思ひました。

2点目は、修正ではなくてコメントですけれども、イノベーションというタイトルにして、非常に色が強く出たなと思ひています。私は普通のタイトルがいいと言ったんですが、

一方でこういう時代ですので、確かに道路交通の中でイノベーションを追求していくのは1つの方向性としてあっていいかなと思ったんですが、一点、イノベーションを実現するのは人、モノ、カネといえますか、人のところが非常に強いのではないかと考えています。特に、現代の科学は素材、情報、生命という3つの分野に集約されると言われていますが、そういった素材、情報、生命の分野の、本当に要素技術とか、進展の状況というものを理解している人材が、我々道路の分野でどれぐらいいるのかというところでは、ぜひ職員の方々のリカレントの教育といったところにも力を入れていただきたいという気がしております。

これは建議に書くようなことではないようにも思いますが、通信の仕組みとか、建設材料の進化の仕方、アメリカ等の研究状況を見ていても、激変するようなものも出てきますので、そういうところをぜひキャッチアップできる人材育成を行政の方、我々自身もそうですけれども、どうやって人を育てていくかということ、このタイトルを掲げる以上は強く肝に銘じて一緒に取り組んでいけたら、特に行政の方々にはリカレントの教育の場をぜひ用意していただけたらと思いました。以上です。

【石田部会長】      どうぞ。

【勝間委員】      内容に関しましては本当に皆さんの意見をたくさん取り入れていただいて申し分ないと思います。タイトルなんですけれども、イノベーションという言葉はどうしても使わないといけないのでしょうか。内容的に曖昧になってしまうんですね。技術革新のことを指しているのか、新結合のことを指しているのか、あるいは新しい価値創造のことを指しているのか。どうしてもやや、一般用語としての英語を主タイトルに持ってきて、しかもそれが国土交通省の建議であるとなると、やや気持ちが悪くという印象があります。もし具体的な日本語があればそれで置き換えられないでしょうかというのが私の質問です。「新しい価値創造」でも何でもいいんですけれども、ご検討いただくと幸いです。

【石田部会長】      どうぞ。

【屋井委員】      どうもありがとうございました。内容的には申し分ないわけですし、非常にいいものができたなと思っております。この間どうもご苦労さまでした。ありがとうございました。

1点だけ、久保田先生のご発言があったので、久保田先生にご質問というわけではないんですけれども、私の理解をこの機会に進めたいということで。先ほど議論になった11ページで、これは例えば都市部であればトランジットモールのように、昔からなかなか日

本で実現できそうでできない空間なんかをイメージしたりすると、公共交通も含めたような空間の活用はよくわかるんですね。そういうこともあるので、1点は、これは久保田先生に対してではないかもしれないけれども、最初の駅前空間という言葉が私はずっとひっかかっていたんだけど。駅前空間というのは、何となく駅前広場的にも読めてしまう。けれども、おそらくこの文脈は、駅の近くのネットワーク、道路のネットワークを指しているので、そこは言葉を変えたほうが誤解がなくなるのかもしれない。もし駅の周辺のネットワークと考えると、結構幹線道路が日本の場合多いですよ。

ですから、そういう中を、いわゆる「混在」としていくのは、イメージ的にはトランジットモールのものなのかなと思ったりするんです。もしそういうことだと、そこがわかるようにしたほうがいい気もするし、一方でもっと一般的に「混在」という考え方を入れようとする、再配分という議論が一方であって、道路空間の再配分という議論の中では、駅周辺だと、例えば歩道空間を広げていくことが一般的に行われていくわけです。そのかわり車線数を減らしていくような議論がある。でもその基本というのは、「分離」というのが前提にあるような気もして、「混在」という概念で駅前のネットワーク、道路のネットワークに拡大していく議論だとすると、そのあたりに誤解がないように、「分離」という考え方もまだまだ進めていく必要もあって、それはこの言葉でいうと「加え」という言葉になると思うんだね。この「加え」という言葉で読みとれば、それは確かにその通りなんだけれども。そのあたり、私の理解が十分でないところもあって、久保田先生に解説していただくといいのなかと思って、そちらを向いて今しゃべっているんです。11ページはオーケーだとおっしゃったものだから、ちょっとそのあたりを、そちらに向かっていいのかわからないけれども、発言させていただきました。以上です。どうもありがとうございます。

**【石田部会長】**      どうぞ。

**【太田委員】**      内容につきましては、これを受け取っていただいて施策を進めていただくということなので、文言よりも中味に書かれていることを受け止めていただきたいと思えます。いくつか確認させていただいて、ぜひ道路局の意気込みをお聞かせいただきたいと思えます。

5年前に、「道が変わる、道を変える」という建議が出まして、それは中間取りまとめという形だったと思います。答申は諮問が出てそれに対して答えるという形ですが、建議というのは審議会から自主的に出す形になっています。道路分科会の建議の歴史を紐解くと、

道路審議会の建議としては9次五計のときだったと思いますけれども、そのとき初めて出て、それ以降、建議を出して、それに基づいて五箇年計画をつくるというサイクルがつけられていました。つまり、建議の位置付け、役割が固まっていたのです。それが2000年以降、五箇年計画が変質したこともあり、変化してきたと思っています。そういう意味で、この建議をどのように使うのかという意気込みをお聞きしたいと思います。

2000年より前の話になりますけれども、建議と五箇年計画が関連する形になっていたのですけれども、それとは別に、上位の国土計画があり、国土計画と五箇年計画の間に道路の長期計画という、10年、20年ぐらいを見据えたものがつくられていました。今は、道路政策も整備の時代から使う時代になってきたといえども、そのことについては社整審の計画部会で議論すればいいと思います。その一方で、道路政策の長期的な展望とか長期的な目標のようなものを、建議を受け止めて、ぜひ構築していただきたいと思いますので、その辺もご検討いただければと思います。

**【石田部会長】** よろしいですか。何かありますか。

**【久保田委員】** ご指名いただきましたので、ありがとうございます。確かに11ページの28行から32行のところは、きっとすごくいろいろなことが書いてあるんですね。いろいろな状況のことが盛り込まれているので、読む人によってかなり受け取り方が変わってくると思います。私がよいですよと言ったのは30行、31行、32行ぐらいしか読んでいなかったんですけれども、狭い道路で車や自転車や低速モビリティが混在するという状況は十分これからあり得るということで申し上げたつもりであります。

一方、分離もしなければいけない、例えばフルモールのようなものもこれから目指していかなければいけないので、ここに「加え」としていただいているので、そこはそれでよいのかもしれないと思います。

あと、トランジットモールは、全く違う2種類のものがあって、1つは普通に走っている道路から一般車だけを抜いて、公共交通だけ走っていいとしたもので、歩行者は普通に歩道を歩くわけなので、混在ではないんです。もう一つは、いわゆる歩行者用道路規制をかけて、全く歩行者天国にした状況で、規制除外をかけてバスは徐行で入っていいとする。それは混在ですよ。同じトランジットモールでも、混在とそうではないものがあるので、それを説明し始めるとえらいことになってしまうと思うんですけれども、ここの5行については、確かに「駅前空間」ということはちょっと誤解を招きやすいと思いますので、そこは修正していただいて、この5行についてはどこか別の場所で、ものすごくいろいろな

膨らみのある表現なので、そういう参考資料のようなものをつくっていただければいいんじゃないかと思いました。以上です。

【石田部会長】 私もちよっと申し上げていいですかね。屋井さんが主張されていたランジットモールとか幹線道路の分離というのは、11ページの20行目から23行目でちゃんと整備しなさいと書いてあるんですね。ところが、そういう道路ばかりではないでしょうと。125万キロを考えるとそうではないような、センターラインも引いていないような5.5メートル未満の幅員の狭い道路が100万キロぐらいあるわけですね。そういうところが、言い過ぎかもわかりませんが、手つかずでほったらかしにされていた。「駅前空間」ということも、駅前の停車場線はいいけれども、1本入ったら路地ですよ。そういうところをどうするんだという問題意識があまりなかったもので、そういうところもちゃんとしましょう、そのためには立派な道路のように、分離で整備しろといっても無理なので、混在という考え方があるのではないのでしょうかという、むしろ積極的な主張をしているつもりなんですけれども、そうは受け取れないですか。

【屋井委員】 今の石田先生のご発言でよく理解できました。私が勘違いしていたので、この「駅前空間」という言葉を、駅からのネットワークだと、広げようとしているんじゃないかと勘違いしたので、もともとそういう文章ではないのですね。都市部の駅前や、地方部の集落内を中心とした生活道路というものも全部、対象としてかかるんですね。

【石田部会長】 そうそう。

【屋井委員】 生活道路と文章上かかっているように、2つの別の場所のようにイメージしてしまったので、勘違いしました。そこはある程度修文が必要であれば、都市部の駅前あるいは地方部の集落もともに生活道路ですよと受けとれるとはっきりしたと思います。どうもありがとうございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。どうですか。兵藤先生。

【兵藤委員】 特に注文を付けることはないんですけれども、1カ所だけ、言葉としてプラットフォームという言葉があつて。

【石田部会長】 結構多いね。

【兵藤委員】 私自身がプラットフォームを構築してくださいと言われてたら何をしたいんだろうかと、ちょっと曖昧な言葉でとどまっている印象があつて、そこはもう少し具体的な言葉が続けて挿入されるといいかなという印象を持ちました。そんなに大きな問題ではないんですけれども。

【石田部会長】 どうぞ。

【草野委員】 ありがとうございます。とても、私のような一般人にとってもより身近に感じられる文面だなと、理解しやすいなと思いました。ただ、言葉のあれなんですけれども、「自分事」であることを求めるというときに、例えば9ページの17行目に出てくる、「社会受容性の確保」とか、20ページの「混在」の考え方の導入」というように、ずっとさらっと出てくるんですけれども、社会受容性というものがぼんと天から降ってくるわけでも、あるいは考え方というのが天から降ってくるわけでもなくて、いかに「自分事」というか、自分たちの中で醸成していくかということがとても大事なので、施策としてはこういう書き方になるかもしれませんが、どのように受容性というものを自分たちの中で高めていけるかというところまで私たち国民に求めていただいてもいいのではないかと。そこは信頼関係みたいなどころがあるんですけれども、もう少し信頼していただいてもいいのかなと感じました。

【石田部会長】 一渡りご意見いただきましたので、何かレスポンスを。

【道路経済調査室長】 いろいろとご指摘、どうもありがとうございました。最初に久保田先生からお話がありました、混在の見地でいろいろ議論していただきましてどうもありがとうございます。前回の修正の部分だけを取り出して説明したので、流れがわからずに失礼いたしました。石田先生からも言っていたとおり、混在の部分、分離は進めるところはきちんと進めるけれども、今まで何もされずに放置されていたところがあるので、そこはしっかりと新しい概念を入れながらということで、誤解を招く部分は修文をして、訂正したいと思います。

それから、朝倉先生からイノベーションのご指摘をいただきました。確かに、実は7ページ、8ページ、近接していて、一番最初的时候は括弧書きがなくて、同じ言葉を違うように使っているの、括弧書きでその意味を書いてはどうかということで、技術革新と新結合と書き分けた経緯もございまして。ここについては、確かにイノベーションという言葉で2つの意味をあらわすのは誤解、わかりにくいというご指摘もありましたので、例えば1つを技術革新と書いて、もう一つはイノベーション（新結合）で残すとか、あるいは両方書いて注釈を付けるとか、誤解がないような工夫はしていきたいと思ひます。

羽藤先生からご指摘がありました混在の話は先ほど申し上げたとおりでございまして、あと、11ページ、副題で「高度な道路交通を実現する」というところ、確かにここは「最適な道路交通を実現する」という趣旨でございしますので、そういう修正をしていきたいと

思っております。

それからイノベーション実現には人が必要ということで、人を育てていくことが大事だということで、確かに我々職員も日々進化する技術情報等々、しっかりと勉強しながら、そういったものに取り組めるような努力をしていきたいと思っております。

勝間先生から、イノベーションという標語について再考してはどうかというご指摘をいただきました。また部会長等も含めて考えさせていただければと思います。

太田先生から建議のことにつきまして、過去はこれをつくって五計につなげるという流れでしたが、今後この建議をどのようにしていくのかということでございますが、今回いろいろな制度面、法律面、ルールといったものについて新しい切り口をたくさんいただいております。こういったものを、ものによっては社会実験を進めていく、ものによっては法律、あるいはネットワークについてもいろいろ考えていくという形で、いただいたご指摘はしっかりと実現すべく、これから取り組んでいきたいと思っております。

兵藤先生から、プラットフォームという言葉が何を表現しているのかわかりにくいということでしたので、議論をする場であるとか、何か言葉を加えながら、プラットフォームの意味がわかりやすいように修文したいと思います。

最後、草野先生から、「自分事であること」について、しっかり自分の中でそれを高めていくことが大事だということでございましたので、その辺について、内容については少し考えさせていただいて、部会長とも相談しながら検討させていただきたいと思っております。

**【石田部会長】** ありがとうございます。イノベーションという言葉なんですけれども、実は私、使ったらって、結構強烈にお願いしたんです。どうしてかということ、朝倉先生がおっしゃったように、日本では技術革新ということが本当に一般的でございますけれども、出典は1958年の経済白書なんです。当時の通商産業省が経済政策として、産業政策として技術革新と訳されたわけです。それはそれで筋が通っていると思うんですけれども、そういうこともあって、ICTとかというところでイノベーションということが、色つきとか、そういう言葉になってしまっていると。ところがよく考えると、シュムペーターが最初に言ったのはそんなものではなくて、世の中のつながりのことだと。そのつながりを担うのは道路だから、これは今、日本がこういう閉塞状況にあったときに、新しい結合でもって社会とか経済システムのイノベーションを起こすような、目標は高過ぎて遠いんですけれども、そういう気持ちを持って「イノベーション（新結合）」という言葉を使ったらと言っていたんですけれども、評判が悪いのでちょっと考え直さないといけないと思

っているんですけども、いかがでしょうか。

【勝間委員】 趣旨はよく理解しているんですけども、タイトルのほうに新結合がないので、この建議のタイトルをぱっと見たただけだと、どうしても技術革新に引っ張られてしまうという印象を持っています。

【石田部会長】 わからない？ なるほど。わかりました。

【勝間委員】 すみません。

【石田部会長】 いえいえ、ありがとうございます。タイトルに「(新結合)」って変ですしね。

【太田委員】 改めて。

【石田部会長】 どうぞ。

【太田委員】 建議に基づいていろいろ政策をやっていただくのは大変結構なのですが、建議というのは審議会からの意見なので、道路局としては不都合があるものも、もしかしたらあるかもしれないので、建議を受け取っていただいて、今後10年間の道路政策の基本方針などを道路局自体が打ち出すのが良いと思ったところです。昔は建議があって、その答えとして五箇年計画があったというように、審議会のほうがアピールするのではなくて、道路政策担当局のほうが、こういうことをやりますとアピールする形が良いとされているということです。

【石田部会長】 どうぞ。

【大串委員】 本当に一読して素晴らしいものになっているなというのが第一義的な感想です。先ほどの草野先生の意見に触発されて一言申し上げます。「はじめに」で、「自分事として受け止めてほしい」ということがあるのに、施策についての進め方の提案が、①でいきなり予算確保ということがどんと出てくるので、どちらかという自分事として受け止めてもらうために、もっと道路空間のあり方や利活用について地域独自の知恵を引き出すとか、地域が自分たちの道路空間として利用できるようなアイデアを提供することが本当は最初に来て、そのために我々が予算を確保し、いろいろな人たちと交わり、自分たちの道路空間のあり方というものを再構築していき続ける必要があるんですよという施策が続くのが適切であると思いますので、できればVの「施策の進め方の提案」の0番ぐらいのところ、地域での利活用のあり方をきちんと検討し、意見を積み重ねていくということ、入れていただけると非常にありがたいかなと思います。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。太田先生がおっしゃったように、基本政策部

会の意見ですから、ちょっと先を見通した、青臭いという失礼に当たりますけれども、書いてもいいわけですね。ちょっとご検討いただければと思います。

【道路経済調査室長】 はい、わかりました。

【石田部会長】 どうですか。2回目、3回目、1回発言したら役割は終わりみたいなことではなくて。どうぞ。

【朝倉委員】 次第に理解が進んできたんですけれども、「道路施策の具体的提案」のところに全部で9項目の提案が並んでいるわけですが、この順番は何か意図したものがあるんですか。こういう順番にすると何かわかりやすいとか、これがあってこういう順番になっているほうがわかりやすいとか、若干、いくつもの項目が、羅列してあるとは言いませんけれども、そういう印象がなきにしもあらずなんですけれども、それこそ戦略的にここを並べるというのは、内容を理解する上ですごく重要だと思うんですけれども。どのように考えたらいいですか。おまえはどのように並べればいいんだと言われると困るんですけれども。

【道路経済調査室長】 この9項目につきましては、まず1番目にメンテナンスを持ってきてございますが、私ども笹子トンネル以降、メンテナンスに一番力を入れているということで、これを一番最初に持ってきました。その後、道路の上を安全にそして円滑に流すというのが大きな考え方ではないかということで、2番目に交通安全、3番目には災害に対する安全性を持ってきてございます。4番目、5番目に対しては流れということで、モビリティ、あるいは人と物の流れを5番目に持ってきています。さらにそこから、流れを道路だけではなくていろいろなところに広げていくということで、結節点という形で持ってきてまして、あとは産官学でいろいろな議論を広める、それからご提案いただいた空間の利活用という形で、並びとしては、一番最初のキックオフのときに全体像を書いた、あれをイメージしながら並べたという状況です。

【朝倉委員】 わかりました。建議の中にそういった関連図があると、かえってわかりにくいかもしいないんですけども、読むほうからすると、各項目がどのように関連しているのかというのがあればわかりやすいような気がするんです。

【道路経済調査室長】 わかりました。そこについては少し、何かわかるようなものを追加するなり、検討させてください。

【石田部会長】 いかがでしょうか。よろしいですか。そうしましたら、タイトルについてはしっくり、落ち着きが出るように、太田先生から披露されましたけれども、本当に

長い歴史を持ったものでありますので、羽藤先生もおっしゃっておりますので、もうちょっと精査しましょう。あと、大串先生がおっしゃった、「はじめに」で書いてあるのに、後、なかなか薄いよねというのも、おっしゃるようにもっともだなと思ひまして、例えば31ページの7の、「地域における産学民官の新たな連携」のところには、いきなり各論に入ってしまったので、そういうところでときほぐしていただいて、一番最後に、0番か1番かですけれども、そういう形で、その中で、プラットフォームってどういう意味を持っているのかも含めて説明申し上げるというように今思ったんですけれども、ご検討いただければと思ひました。

【道路経済調査室長】 わかりました。ありがとうございます。

【石田部会長】 よろしいですかね。参考資料の「ご意見と対応案」はどうされますか。説明しなくていいですか。

【道路経済調査室長】 いただいたご意見は、今説明する中で全体を反映して説明させていただきますので、説明は以上でございます。

【石田部会長】 それではほかにご意見、ご質問等ないようでしたら、またたくさん今日もご意見をいただきまして、修正、改善を事務局において再度ご検討いただきたいと思ひます。必要に応じて委員各位に照会した上で、最終的な取りまとめにつきましては部会長一任とさせていただければありがたいというか、仕方ないなと私自身は思ひますので、そのようにさせていただければと思ひます。そういう進め方でよろしいですか。

それでは最終的な建議（案）につきましては、8月に開催予定の道路分科会において報告いたしまして、その道路分科会で承認を得た後、建議として提出することになります。道路分科会は8月の中旬ぐらいでしたっけ。

【道路経済調査室長】 そうですね。中旬から下旬にかけて。

【石田部会長】 中旬ぐらいですよ。中旬、下旬ぐらいでございますので、それまでも若干時間的な余裕がございますので、今日は言えなかったとか、あとで読んでいただいて、さらにこういう点が気になっ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と思ひますので、よろしくお願ひいたします。

それでは本日予定された議事は以上でございます。どうもありがとうございました。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。ただいま部会長からございましたように、8月に道路分科会の開催を予定いたしておりますので、委員の皆様方のご出席をぜひともよろしく願います。

それでは本日の基本政策部会をもちまして一区切りのタイミングとなりますので、道路局長の石川より改めてご挨拶申し上げます。

**【道路局長】** 本日に熱心なご議論、貴重なご意見をいただきまして誠にありがとうございました。石田部会長からお話ございましたけれども、本日いただいたご意見をもとに整理した建議（案）につきましては、8月開催予定の道路分科会においてご説明をいたしまして、承認をいただいた後、建議としてご提出いただくこととなります。今回を含めて11回のこの会合の中で、時代の変化に対応した幅広いご意見をいただいたわけがございます。この中には短期的に対応可能なもの、中・長期的、継続的な取り組みが必要なものがございます。また、東京オリンピック・パラリンピックという大きなマイルストーンイベントもあるわけがございます。こういうものを見据えながら、1つ1つ政策の実現に向けて、私ども局を挙げて努力してまいりたいと考えております。来年度に向けましては、これから予算の要求、法律改正等における具体的な施策として取り組みたいと考えております。1つ1つの提言をいただいた、これを政策実現に向けて、今後とも引き続き委員の先生方のご指導を賜ればありがたいと考えております。その際、太田先生からいただきました、我々としての受け止め、PRもしっかりと念頭に置いて考えていきたいと思っております。1年以上にわたりましてご議論をいただいたこと、本当にありがとうございました。

**【総務課長】** 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。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —