

社会資本整備審議会 第16回道路分科会

平成29年8月22日

【総務課長】 それでは、定刻前でございますけれども、全員おそろいでございますので、社会資本整備審議会第16回道路分科会を開催させていただきます。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。

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】 道路局長の石川でございます。本日はご多忙の中、また大変暑い中、分科会長の石田先生をはじめ多くの先生方にお集まりをいただきまして、誠にありがとうございます。

この道路分科会、平成26年7月以来、3年ぶりの開催となります。その間、前回の平成26年7月に建議としていただきました道路の老朽化対策を進めてきましたほか、また、昨年の熊本地震などの自然災害の発生、自動運転などの技術革新の進展など、また、道路を取り巻く環境も変化をしてきているところでございます。これらを踏まえまして、昨年の6月23日から、こちらも石田先生を部会長といたします基本政策部会におきまして、11回にわたりまして精力的にご議論を重ねていただきまして、今回、今後の道路政策のあり方について建議案を取りまとめたところでございます。

本日の道路分科会は、その建議案につきましてご審議をいただくとともに、道路をめぐる昨今の状況につきまして、事務局側からも報告をさせていただければ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けれども、ご審議のほど、どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

【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」、その下に参考資料の「基本政策部会における検討経緯」がありまして、資料2が「道路分科会建議案説明資料」、資料3としまして「道路分科会建議案」、資料4としまして「高速道路をめぐる状況について」、資料5としまして「道路の老朽化対策の状況について」、資料6と

して「無電柱化の取組について」、資料7として「自転車の活用促進に向けた取組について」がございました。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。

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、寺島委員、中井委員、藤沢委員、浅井委員、朝倉委員、家田委員、臼井委員、大串委員、小林委員、竹岡委員、根本委員、屋井委員、山下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38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分科会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

【石田分科会長】 改めまして、こんにちは。よろしくお願い申し上げます。

これより議事を進めさせていただきたいと思います。今日は審議事項のほかにも報告事項がたくさんございまして、局長のご挨拶によりますと、久しぶりの道路分科会ということでございまして、意見をいっぱいいただきたいんですけども、時間も限られていることですので、皆様のご協力のよろしきを得まして、効率的に進めてまいりたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

先ほどもございましたけれども、今年の6月23日から今般の建議についての議論を始めました。基本政策部会の方には、本当に多様な観点からいろいろなご意見をいただきまして、いい建議になったのではないかなというふうに思っております。また、その間、取りまとめに本当に一方ならぬ苦勞をいただきました事務局の皆様にもお礼を申し上げたいと思います。

去る7月13日に第64回の基本政策部会における議論を踏まえて建議案を取りまとめさせていただきまして、本分科会において本日ご審議させていただきたいと思っております。

それでは、詳細について、まず事務局よりご説明をお願いいたします。議論をたくさんしたいもので、なるべく簡潔に、かつ、わかりやすくお願いしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

【企画課長】 企画課長の吉岡でございます。資料1、それから参考資料、資料2、資料3等を用いてご説明いたしたいと思っております。資料1の下に参考資料がございますけれども、今、局長の挨拶にもありましたとおり、基本政策部会で11回にわたる議論をとということでございます。これはもともと5カ年計画というのをつくってございまして、昭和50年ごろから5年に1回、こういう考え方を有識者の方からいただいて、それをもとに計画をつくっていくということでございまして、計画そのものはなくなりましたが、やはり5年ごとに中長期的な考え方をいただいたほうがいいのではないかとということで部会長の提案、あるいはヒアリング等をやりながら11回議論をさせていただいて、建議をまとめたということでございます。

資料1を開いていただきまして、まず、構成をご説明したいと思います。大きく5項目からなっておりまして、1つ目が社会経済についての現状認識ということで、人口減少をはじめ6つの項目を取り上げさせていただいております。これを踏まえまして、横に行きまして、目指すべき社会と道路政策ということで、経済成長、あるいは地方創生、安全・安心、一億総活躍、イノベーション等が大事であるということをご披露しております。

これを踏まえまして、今回の建議案の肝といたしまして、後で詳細にご説明いたしますけれども、新たな道路政策の方向性ということで3つほど掲げております。道路・交通とイノベーション、道から社会を変革するんだと。要するにICT等をどういうふうにご利用していくのかと。従来にない利用の仕方を道からというようなことを提案させていただいております。中ほど、人とクルマのベストミックスということで、高度な道路交通を実現する。どのように車とそれ以外のものをミックスしていくのかというようなこととございます。3つ目はオープン化ということで、単なる空間のオープン化にとどまらない3つのオープン化と1つのスマート化ということをご披露させていただきます。内容は後ほどご説明いたします。

それから、具体的な施策の提案といたしまして、まず特徴といたしまして、最初にメンテナンスが一番トップに来ているというのが今回の建議案ではメインではないかなと思っております。その下にそういうメンテナンス、ちゃんと資産を維持しながらということでありまして、安全にかかわる部分ということで総合的な交通安全対策と、それから防災ということで災害に強い安全性・信頼性の高い道路と。それから、4番といたしまして、これは渋滞とございますか、円滑なモビリティということでございます。それを支えるという意味で、5番目、戦略的な人と物の流れの確保、つまりネットワークをどうしていくかと

いうことであります。そのネットをつくる際にということをございまして、単なる車、道路だけではなく、モーダルコネクトということでの他の交通網との連携をちゃんと強めなきゃいけないよというのが6番でございまして、7番は、そういうことをやる時にハード的なつながりだけじゃなくて、産学民官の連携が必要であるということをございます。ここからそういうネットワーク的な機能とあわせる形で、空間としての利活用が大事だということが8番目でございまして、9番目、トピックとして、昨今、「観光先進国」の実現に向けてという、こういうような構成になってございます。

最後に進め方の提案ということでございますけれども、5つほど提案させていただいております。こういう内容でございまして、詳細は資料3の文章の形式でございますけれども、それを説明していますと時間がかかりますので、内容はきちっと説明できるかわかりませんが、資料2を用いましてご説明をさせていただければというふうに思います。

資料、1ページ目は今ご説明いたしましたので飛ばさせていただきます。2ページ目、社会経済についての現状認識ということで、1つ目、人口減少・高齢化と暮らしへの影響ということで、人口減少、1つ目のポツでございますけれども、スピードは今後加速する見込みだということ。それから、高齢化率は既に25%を超えていると。中山間地域は10年先を行っているじゃないかと。この結果として、3つ目のポツですけれども、地方の公共交通が危機的状況にあるじゃないかと。それから、高齢者の運転免許の自主返納も続いている、急増しているということで、地方における移動手段の確保が重要じゃないかと。その一方で、小口輸送といいますか、そういうものが非常に増えているということで、ドライバー不足が深刻であるということでもあります。

2つ目は日本経済の持続的な成長に向けた課題ということで、飛ばしますが、一番最後のところ、中長期的な成長の基盤を構築することによって、潜在成長力を引き上げることが大事であるということをございます。

それから、3つ目は、ICTの急速な進展ということで、IoT、ビッグデータ、AI、あるいはロボット・センサー等の技術革新が急速に進んでいると。特にインフラの整備、維持管理であるとか、交通サービス。代表的なものとしては自動運転、あるいは使い方としてのカーシェアリングとか、そういう新しい形態も出ているので、そういうものに着目する必要があるのではないかとということをございます。

3 ページ目へ行きまして、1 つ目が激甚化する自然災害、切迫する巨大地震ということで、我が国の国土は、1 つ目のポツですけれども、極めて脆弱な国土である。2 つ目、近年の降雨・降雪が局地化・集中化・激甚化しているというようなこと。それから南海トラフ、首都直下への心配ということで、一番最後のポツでございますけれども、社会経済活動の高度化により、災害時の影響も広域化・複雑化・長期化しているじゃないかということでございます。

5 番目が老朽インフラの加速度的増加ということで、高度成長期以降に整備した社会資本の老朽化が着実に進行、本格化を迎えるということで、適時適切なメンテナンスを怠れば、将来必要となる更新費が急増し、地方財政を急激に圧迫する。こういう状況にあるのではないかとということでございます。

6 つ目は、「観光先進国」に向けた挑戦ということで、地方創生のみならず、成長戦略の柱、あるいは世界の観光の先進国として総合的・戦略的に取り組まなければならないんじゃないかと。オリンピックはいい機会ではないかというようなことが書かれてございます。

4 ページ目からは、これを受けまして、目指す社会と道路政策ということでございまして、5 つほど提案させていただいておりますけれども、経済成長に資する生産性向上ということで、まずは社会全体の生産性向上につながるストック効果の高いインフラの整備・強化が必要であるということ。それから、2 番目のポツで、力強い経済成長、豊かな国民生活、産業競争力を支えるプロジェクトをコンスタントに実行していくことが大事だということでございます。そういうことから、使うとか、利用する、賢く使う、あるいは総合交通的な視点の連携が必要であるということでございます。

2 つ目は、地域創生の実現・地域経済の再生ということで、地域の歴史・文化・伝統など特性や資源を生かした産業競争力の向上等の支援が不可欠ということ。あるいは対流を促進すること。すなわち地方部と都市部、あるいは地方相互のネットワークを交通ネットワークでちゃんと接続するということも大事であるということと、あるいは道の駅を地方創生の主要拠点として一層活用することが大事ではないかということが書かれてございます。

それから、5 ページ目にまいりまして、国民の安全・安心の確保ということで、やはり災害時の国民の生命・財産の損失を最小限とするハード・ソフトの対策を一層強化することが大事だということでございますし、2 つ目のポツでございます、老朽化に対しては、予防保全の考え方に基づいて新技術の導入や維持管理のあり方の見直しを通じて、安全で

安心して暮らせる国・地域を次世代に継承することが必要ではないかということでありま
す。また、地方の支援も大事であるということが書いてあります。3つ目のポツで、誰も
が安全で快適に移動できる道路空間を創出することが必要だということでございます。

4番目は一億総活躍社会の実現ということで、2つ目のポツでございますけれども、「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
ることが必要だということでございます。

最後に、ICTの進展を受けましたイノベーションの社会実装ということでございまし
て、急速に進展する技術革新を活用し、課題を解決するためには、斬新な発想力と大胆な
行動力が不可欠であるということございまして、過去にとらわれない考え方で、インフ
ラを一層賢く整備し、使いこなし、維持管理すること。それから新たなサービスや産業を
創出することが必要である。

こういう前提のもとに、まず新たな道路政策の方向性ということで、6ページ目からで
ございますけれども、3つほどご提案をいただいております。1つ目が、道路・交通とイ
ノベーション、道から社会を変革するというございまして、1つ目のポツでIoT、
ビッグデータをはじめ技術革新が急速に進展していると。2つ目のポツで、こういうICT
の社会実装に向けては、産学官が一体となって意欲的に取り組むべきであるということ
と、従来の利用形態等を前提とすることなく、考え方、仕組み、ルールの整理や社会受容
性の確保に取り組むべきだということでございます。その例示としまして、自動運転につ
きましては、中山間地域で早期の社会実装を目指すべきであるということと、地域のシェ
アリングについて新たな公共交通システムとする考え方も検討すべきではないかと。ある
いは物流部門につきましては、隊列走行の実現に向けて、ダブル連結トラック等の実験を
推し進めるべきではないかというようなこと。それから、低速モビリティの社会実装に向
けては、走行速度に応じた車線数の確保だとか、あるいは観光地における回遊性向上等の
観点からちゃんと取り組むべきだということ提案をいただいております。

最後に矢印がありますけれども、今までにない使われ方や付加価値を創造し、人々のラ
イフスタイルや生活圏をはじめ、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。ICTを使いながら、新しい技術を使いながらというようなことをまず提
案していただいております。

それから、2つ目が人とクルマのベストミックスということでございまして、特にまだ
まだ日本の道路は、高速道路4割が2車線と貧弱であると。2つ目のポツでございますが、

骨格となるネットワークについては必要な整備・強化を着実にすべきということと、その下で、自動車、歩行者、自転車をちゃんと分離し、誰もが遠慮せず快適・安全に走行できるように整備すべきということとでございます。3つ目、地方部では人口の減少や高齢化に伴う公共交通のサービスレベル低下への解決策としても、新技術を活用しつつ、車の徹底活用に向けた道路整備・強化が必要だということとでございます。

また、駅の周辺や集落内の狭い道路では、従来の分離に加えて、混在の考え方も導入すべきということを新しく提案いただいています。その際ということで、歩行者への配慮が自然となされる環境づくりが重要ということと、制度、社会的ルールと雰囲気醸成、ICTの活用により、段階的に運用・使用する方法論も開発する必要があるということとでございます。そのほか、その次のポツとしては、人と車の動きを同時に把握するような新たな調査体系が必要であるということと、オリンピックを目標にロードプライシング等、TDMにも取り組むべきだということをご提案いただいております。

それから、3つ目の最後で道路の更なるオープン化ということとございまして、ここは3つのオープン化を提案していただいております。1つ目が「道路占有・空間のオープン化」ということで、道路空間を皆のために皆で使い倒し、地域の魅力向上、交通モード間の接続強化等を図るべきということ。特に、国際拠点については、道・駅・街を一体化する3次元的な空間再編を行うべきではないかと。この際、民間開発投資の誘発、それから高速道路などの主要な幹線道路との接続強化を図るべきということと書かれています。また、地域活性化についても、その次のポツで、沿道と道路空間の一体的利活用など、地域のニーズに応じた柔軟な利活用を推進すべきだということ。さらにその下では、新たな都市型の道の駅というような空間も考えるべきではないかということとでございます。

それから、2つ目は「議論・検討のオープン化」、ある意味で意識をオープン化していくということかもしれませんけれども、利用者、それから道路管理者等の意識の共有を図るべく議論の場やルールづくりを行っていくということ。そういうことをやっていく際には、整備局等が中心的な役割を担うべきだということもご提案いただいております。

それから、「道路情報のオープン化」ということとございまして、地域交通に関するビッグデータ、道路もありますし、物流がありますし、公共交通等もございますけれども、そういうデータのオープン化を通じて産学官が共通の認識を持って連携の体制を構築すべきであるということとでございます。その際、そういうデータについては、個人情報取り扱い

いに留意しながら、様々な公的・民間的使用の充実とともに、収集・管理・提供における役割分担やルールをちゃんと検討すべきだということでもあります。

あと、少し付け足しのようでもありますけれども、「道路空間のスマート化」ということで道路の上及び周辺の附属物をなるべく集約・撤去すべきだということもいただいております。

それから、9ページは具体的提案ですので、少し飛ばしながらご説明させていただきますけれども、1つはメンテナンスのセカンドステージということをごさいますして、1つ目が予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施ということをごさいますして、予防保全を前提に、1つ目のポツ、最小のライフサイクルコストでサービス水準を確保すべきであるということと、2つ目のポツは、点検データ等を蓄積・共有化して個別の施設計画に反映すべきということをごさいます。

2つ目が新技術の導入等における長寿命化・コスト縮減ということで、ICTモニタリングとか非破壊検査とか、新技術を現場に使うべきだということと、その技術を使う際には、ちゃんとした評価システムや新しいデータを駆使した戦略的予防保全型管理の構築に向けた技術開発が必要であるということをごさいます。

それから3つ目は、道路を守る上で過積載、重たい車が通るということを取り締まるといことが大事をごさいますして、1つ目のポツは、自動的に取り締まるような装置をちゃんと強化して、2020年までに過積載を半減させるべきだというようなこと。それから2つ目は、荷主にも責任を持たせるべきじゃないかと。3つ目は、インフラ側だけじゃなくて、車そのものにそういう装置を付けたらいいのではないかとというご提案をいただいております。

それから、10ページ目にまいりまして、やはり道路は120万キロの100万キロは市町村道ということもありますけれども、地方の管理する道路については、やはり少し課題解決に向けたいろいろな取組を共有しながら縮減するというか、集約・撤去を進めるべきではないかということをごさいます。

それから、5番目といたしまして、適切な予算の確保ということで、将来のメンテナンスの費用をちゃんと予測して新技術等を導入して、今後増大が予想される維持修繕・更新費を低減させるとともに、必要な予算をまず安定的に確保すべきではないかということもいただいております。

それから、幹線道路の維持修繕・更新につきましては、諸外国の例も参考にして、有料道路については、償還満了後も料金を取り続ける。あるいは一般道路における大型車課金等についても勉強すべきだということを書いています。こういうことを進める上でということ、3つ目には、やはり老朽化の現状やメンテナンス活動を見える化するということ、それが大事ではないか。その際に土木学会とか、関係機関との連携も大事であるということ、でございます。

それから、6番目のところは、地方への国の技術支援、専門技術者の派遣等が大事であるということが書かれてございます。

それから、2つ目、11ページ目でございますけれども、総合的な交通安全対策の実施、生活道路の交通安全対策ということで、生活道路についてはハンプやライジングボラードを設置するなど、交通規制と連携したゾーン対策が大事であるというようなこと。それから、2つ目としまして、従来の「分離」に加えて「混在」の考え方の導入を進めるとともに、多様なモビリティが共存できるようにすべきだということ、でございます。

それから、自転車の利用環境につきましては歩道に依存しない自転車空間ということで、面的な自転車ネットワーク計画を策定すべきであるということと、2つ目のポツは中高生の事故が多いということで、その対策をちゃんとやるべきだということと、3つ目は、道路構造令を場合によっては見直しを行いまして、自転車車線等の導入なども考えるべきだということ。それから、4つ目のポツは、自転車と他のモードとのコネクト、あるいは路上での自転車のシェアみたいなことについても推進すべきだということ、でございます。

それから、12ページは踏切対策ということで、非常に時間がかかりますので、その改良計画をちゃんと議論も含めて見える化するべきだということ。特に時間がかかります連続立体交差についてもきちっと段階的に推進すべきだということ、でございます。

それから、高速道路の安全対策としましては、非常に暫定2車線が多いということ、でございますので、飛び出しや逆走に対して積極的に対策すべきだということ、ございまして、特に事故防止とか災害時のリダンダンシーの観点から4車線化を推進すべきところはすべきということ、でございますし、そういう4車線化とか、暫定2車線への対策だけでなく、安全・安心とか使いやすさに係る課題も対象に、総合的な安全対策についてまとめるべきではないかというふうにいただいております。

それから、ユニバーサルデザインのところにつきましては、生活道路についても安全対策と一体となったユニバーサルデザイン化を進めるべきだということ。それから、地域や利用者のニーズに応じた効率的な整備をその際進めるべきだということでございますし、オリンピックを契機に主要な鉄道駅周辺の生活関連経路についても重点的に推進すべきということもいただいております。

それから、13ページが災害に強い安全性・信頼性の高い道路ということで4つの施策をいただいておりますけれども、1つ目は大規模災害への対応ということで、要するに災害時に道路が通れるか通れないかにつきまして、ICTや民間を活用して情報収集して、発災後の各段階に応じた情報の共有・公表の仕組みが必要ではないかということで、どこが通れるかということを示すべきではないかということでもあります。あと2つ目は、保有資機材の情報共有や融通の仕組みなど、渋滞対策の現地体制をきちっとすべきだということでございます。

それから、2つ目の集中豪雨、それから大雪の関係につきましては、集中豪雨、続いておりますけれども、通行規制については、新たな基準の設定や運用について具体化を進めるべきであるということ。2つ目、昨今事故もございましたが、道路区域外からの落石とか土砂崩落に起因する災害を減らすために沿道も含めた対策やリスク評価の方法も検討すべきだということ。雪につきましては、立ち往生を減らすための方策であるとか、あるいは広域的な対応をきちっとすべきだということが書かれてございます。

14ページ、3つ目、無電柱化につきましては、1つ目のポツ、低コスト化の導入を進めるべき。それから、そういう技術開発を積極的に推進するということと、3つ目のポツで、事業と合わせて電線の新設を抑制するということと既存の電柱の撤去を推進すべきということが書かれてございます。また、一番下の5つ目のポツでは、道路空間全体の安全性や景観の向上を無電柱化とあわせて推進すべきということでございます。

それから、4番目としまして、占用物件の維持管理についての新たな基準を導入する。それから、道路管理者と占有者が協力した路面下の空洞調査を推進すべきということも書かれてございます。

それから、15ページで円滑なモビリティの確保ということでございまして、ここも4つの施策がありますけれども、ICT、AI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、1つ目は、ETC 2.0のセンサーやAIにより、時空間的な変動を考慮した交通状況をちゃんと収集・分析すべきであるということでもあります。それから、そういう

データをもとに、2つ目のボツでございますけど、局所的な渋滞要因を特定したピンポイントの対策とか、交通需要をアクティブに制御するような手法を考えるべきだということでございます。

それから、2番目は、交通量を最適化する料金・課金の導入ということで、新たな料金が首都圏・近畿圏で始まってございますけれども、混雑状況に応じた戦略的な料金体系を導入すべきということもありますし、都市部の渋滞対策、あるいは環境対策として、エリアプライシングなども検討すべきだという提案をいただいております。

それから、16ページ目に行きまして、大規模商業施設の対策ということで、幹線沿いに大規模な店舗ができますと渋滞するということで、それを抑制するためにアセスメントの強化であるとか、対策の確実な実施と負担を原因者に求めるための仕組みを検討すべきではないかということも書かれています。また、4番目は利用者の視点、特にトラック、バスの利用者の視点から、いろいろな渋滞ポイントを見ていただいて対策を考えるということも大事ではないかということでございます。

それから、17ページ、これは5つ目でございますが、戦略的な人と物の流れということで、ここも4つの施策の提案がございますけれども、1つ目が平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保ということで、人・物の平常時・災害時を問わない形で安定的に輸送を確保するための基幹ネットワークをちゃんと指定して、機能強化、重点投資を図るべきだということと、そのネットワークについては、代替路の啓開とか復旧とか、あるいはアクセスコントロールとか、ちゃんとした機能を持たせるべきだということでもあります。

それから、トラック輸送のイノベーションということでございまして、ダブル連結トラックの早期実現、あるいは幹線物流での普及を促進するということが、隊列走行に向けて様々な実験データを蓄積すべきだということが書かれてございます。

それから、18ページに行きまして、高速道路の幹線物流プラットフォームということで、トラックの運転手さんが不足しているということもありますので、SA・PAを活用した中継輸送だとか、物流施設の直結など幹線物流のプラットフォームとしての機能を強化すべきであるということや、一時退出とか、駐車場システム導入とか、とにかく輸送の効率化、労働環境の改善を図るべきだということでもあります。

それから4番目としては、ラストマイルの人と物の流れの確保ということで、先ほどもご紹介しました中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービスみたいなも

のとか、あるいは地方部における再配達を削減する手段として、道の駅を活用するというようなこともあるのではないかということが書かれております。

それから、19ページ、モーダルコネクトの強化ということでございまして、ここも4つほど施策が書かれております。1つ目は交通・物流拠点とネットワークのアクセス強化ということで、空港、港湾、鉄道の政策とちゃんと連携しまして、交通・物流拠点と高速道路とのアクセスを強化、あるいは直結を図るべきだということであります。

それから、バスタプロジェクトということで、新宿のバスタにありますような集約型の公共バスターミナルを戦略的に整備すべきだということで、その際、民間の収益も最大限活用しながら効率的にやるということと、高速バスの乗換拠点の整備等を推進するということ。あるいは道の駅、高速バスストップの多様な連携をしていくべきだということも書かせていただきました。

それから、20ページでございまして、主要駅などの広域交通拠点の利便性の確保ということで、駅間の移動を円滑化するために、駅前広場とかの空間の再編、あるいは立体的な移動空間の整備等、鉄道事業者と連携して推進すべきだということも書かせていただいております。

それから、モード間の情報接続の強化とシェアリングということで、バスを中心にバス情報基盤の整備であるとか、モード間の効率的な乗り継ぎを可能とするようなスマートトランジットシステム等を構築する必要があるということと、最後に公共交通を補完する交通としまして、カーシェア等シェアリングをちゃんと活用すべきだということを書いてございます。

それから、21ページに行きまして、産学民官の新たな連携ということで、少し繰り返しになりますけど、5施策ありますけれども、1つが、官民の連携による都市空間の再編ということで、更新にあわせまして、道路・都市空間のリノベーションをちゃんと図るべきである。立体道路制度を拡充して、民間の収益をより柔軟に道路事業に活用していくことが大事ではないかということ。2つ目は、道路のストック効果を高めるために地域と民間で連携するというところとございまして、計画・整備・供用の各段階で地域と民間との連携を強化すべきだということとございまして。

それから、22ページに行きまして、3つ目、道の駅と高速道路の休憩施設の活用ということで、道の駅につきましては、トイレとか基礎機能の充実とともに、都市や地方の特性を踏まえた行政とか、災害とか、地域拠点機能を強化すべきであるということとありま

す。それから、高速道路と道の駅や、道の駅相互の連携、あるいは日本風景街道等の施策の活用も図るべきだということでございます。

それから、全ての人にわかりやすい案内標識ということございまして、1つ目は標識の案内の連続性の話、それからナンバリング、ピクトグラム等を取り入れたということ、全ての人にわかりやすい道案内をとということと、それから、民間団体と連携しまして、標識の集約化・撤去も推進すべきということでございます。

それから、5つ目、ICT・ビッグデータを利活用した地域道路経済戦略の推進ということで、地域交通等のビッグデータのプラットフォームを構築するということで、産学官が連携して地域課題に対処していくための組織を構築すべきだということでございます。

それから、23ページ、ニーズに応じた道路空間の利活用ということで、ここも少し繰り返しになりますけれども、1つ目が道路空間の利活用の更なる高度化ということで、立体的なニーズ、様々なニーズに対応した制度の拡充を図るということ。それから、道路と民間所有地を一体的に使っていくということも大事ではないかというようなこと。それから、3番目はにぎわいとか地域活性化の観点から、道路占用許可を弾力的に推進すべきであるということ。それから、新しいエネルギーとしての自動車のエネルギー供給施設など、今後のニーズを踏まえた道路空間の利活用も大事ではないかということでございます。

それから、次は、多様なニーズに対応した道路空間ということで、特に低速モビリティなど、交通手段の多様化に対応した混在も含めた道路空間の再構築を進めるべきだということです。

3番目、民間団体等との連携による価値・魅力の向上ということで、日本風景街道活動団体、あるいは道路協力団体等の民間団体と連携・協働して、地域のにぎわいや修景活動等に寄与する取り組みを充実・活性化していくべきだと。それを総合化させていくべきではないかということでございます。

最後に、「観光先進国」の実現に向けてということで3つほど施策を書いております、観光地への円滑なアクセスということございまして、駐車場の適正配置、それから観光地間・観光施設間での連携した需要の分散ということ。それから、渋滞解消に向けて、課金も含めた利用者負担の仕組みの導入、公共交通との役割分担の強化等も必要ではないかということでございます。

それから、安全で快適な観光地ということで、無電柱化やユニバーサルデザイン等の推進により、歩行者が優先された安全な道路空間を整備すべきとか、あるいはレンタカーの

ビッグデータを活用して外国人特有の危険個所を把握すると、こういう安全対策が大事ではないかということでございます。

3番目は、少し繰り返しになりますけれども、旅行者にわかりやすい道案内ということで、IC、インターチェンジからの道案内の連続性の確保ということ、これはナンバリング等を使いまして、訪日外国人旅行者にわかりやすい道案内を実現することが必要ではないかということでございます。

最後に、こういう施策を進める上でということでも5つほどございまして、1つは多様な主体との連携が大事ではないかということございまして、施策の実施に当たりまして、国民とか利用者との対話を通じまして、道路空間のあり方、利活用について意見を幅広く聞くということで、あと地域独自の知恵を引き出すことが大事だということ、そういう枠組みづくりが大事だということでもあります。当然、道路管理者間の連携はもちろん、地域や民間との連携、大学との連携を強化することが大事だと。そういう体制づくりが必要であるということ。

それから、2番目は繰り返しになりますけど、データの利活用に対して適切なオープン化を進めていくということ。それをちゃんと提供していくということと、そういうことをしていくための産学官が連携した地域交通データセンターみたいなものを構築したらいいのではないかということでございます。

3番目は、新技術の開発・活用ということで、道路の使われ方の変化、求められる道路の構造、インフラ側の対応について、感度を上げて柔軟な発想について議論して、そういうものの上で新しい技術をどういうふうに活用していくのか。特に円滑化に関する技術であるとか、あるいは長寿命化、コスト縮減に関する技術開発について意欲的に取り組むべきだと書いてございます。

予算・財源につきましては、インフラ整備・管理の着実な実施のために安定的な財源の確保が必要だということと、その際、受益と負担を十分に考慮した上で、現在の枠組みにとらわれずに新たな制度を設計することも大事ではないかと。特に、維持更新費用の増大が予想されるということもございまして、その費用を的確に予測して必要な財源を確保することも大事ではないかということ。それから、有料・無料の区間の整理だとか、償還満了後に料金を取ることも考えなければいけないのではないかと。最後に、民間の収益とか、PFIの手法などを活用していくということも大事だし、外部不経済に対する負担のあり方等も考えていくことが大事であるということでもあります。

最後、5番目、評価といたしまして、国民にどのように役立っているかをちゃんとB/Cだけではなくて計測するというのと、GDPの押し上げ効果など国民経済的な効果もきちっと整理するということが大事だということでございます。

ちょっと駆け足でございますけど、内容が多岐にわたっておりますけれども、こういう案を最終的にいただきまして、我々としても、できるものからこの施策をちゃんと反映していくということを考えていかなければいけないというふうに、まだいただいたわけではございませんけれども、思っているところでございます。すみません、駆け足で、申しわけございません。

【石田分科会長】 ありがとうございます。

これからご意見を賜りたいと思います。私の今日の最大の任務はタイムキーピングだと思っております、十分議論をできればよろしいんですけど、なかなかそういう状況でもございませんので、今日25人の方にご出席いただいておりますけれども、1人1分しゃべっていただきますと25分かかってしまいますという、そういう計算結果だけを申し上げますので、ご配慮の上、たくさんご意見をいただければと思います。

発言合図ですけれども、名札を立てていただければ、どれくらいかということ、目安も立ちますのでお願いしたいと思っておりますし、あとレスポンスは後でまとめてお願いしたほうが効率的かなと思っておりますので、そういう形で進めてまいりたいと思っております。よろしく願いいたします。どなたからでも結構です。では、中条委員からお願いします。

【中条委員】 書いてあること、もうほとんど全部私は大賛成で、これ、おまとめになるのは大変だったと思っておりますけど、ご苦労さまでした。ただ、使い倒すのはまずいだろうなと思って、これは長きにわたって使わなきゃいけないので、そこは揚げ足取りですからあまり気にしないでいただいて結構なんですけど、実は受益と負担の関係をどうするかという話がどこにも書いてなくて、どこに書いてあるのだろうと思ったら、一番最後の25ページ、これはこれからやるということですか。検討するということでしょうか。

今日のご報告いただいたことについて反対をする人はほとんど多分いらっしやらないと思うけど、負担の話になった途端にいろいろな議論が出てくると思うので、本当はここを一番力を入れて提案されるべきところではなかったのか。それともこれからご検討なさるのかという点についてだけです。

【石田分科会長】 ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

【大森委員】 1点だけ、意見というより確認、質問です。内容的には特段問題ないと思いますが、1点だけ、環境という視点からの検討事項というのはどこかにあるのでしょうか。どこかに触れられているのでしょうか。

【石田分科会長】 勝間さんも立てておられますね。はい。

【勝間委員】 1点だけなんですけど、25ページの評価のB/Cのところがとても大事なことを書いてあるんですが、B/Cのみではなく、国民にどのように役に立っているかを計測するシステムの検討等をすべきって、非常に何か奥歯に物が挟まったような言い方になっていまして、例えば国民にどのように役立っているかというのはベネフィットの1つですので、ちょっとリダンダントな感じがして、もう少しここを具体的にB/Cのみではないということ強く表現し、かつ、どちらかという中長期的な様々な今まで議論してきたような貢献をするという部分のシステムを検討でいいんですかね、もう少し強い言葉にしたほうがいいのではないかとというのが私の意見です。以上です。

【石田分科会長】 ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

【原田委員】 僕も全体はよろしいと思うんですけど、特に新たな方向性を明確に出して全体を整理していただいたので、非常にわかりやすくなっていると思うんですが、「人とクルマのベストミックス」というところに、これは言葉の印象ということになるかもしれませんが、やっぱりちょっとまだ車というか走行機能、交通機能のほうを中心にあって、古い言葉でいうと空間機能、今の言葉でいうとプレイス機能というようなところがややちょっと弱いのかなという、この言葉だと印象を受けて、例えば道路の広場化というような形でのタイムズスクエアの話もあるし、パリのラウンドアバウトの広場化みたいな話もあるし、ロンドンのエキシビジョンロードみたいな話もあるし、そういうのが世界的に動いている中で、少しそこはこの中に含まれるのかなどうか、ちょっと踏み込んでほしいなというふうに思います。

【石田分科会長】 では、こちらへ行きまして、田村さん、立てていますね。順番にお願いします。

【田村委員】 私は2つ意見があるのですが、1つ目の意見は、市場競争による効率化というのは、道路公団の民営化も含めて、バス、トラックにかかわる規制緩和もほとんど終わっていますから、残された部分、その細部にわたる部分を随分書き込まれているなという気がいたしました。問題は、市場にのらない部分とかできない部分、その一番の大きな課題が、吉岡課長も一番最初に言っておられましたけれども、道路の維持管

理の更新、その次に大きな課題は地方部の公共交通サービスの維持。この2点が大きいと思うのです。その部分を書き込まれてはいるのですが、その内容について2つ目の意見として、2つ感想を述べます。

1つ目の感想は、新技術ということで中山間地域の自動運転サービス、オンライン配車とか、カーシェアリングの話もあります。これが果たしてどの程度のビジネスとして、官主導ではなくて成り立っていくのかというような話に興味がありました。そこでは中山間地域の道路そのものがビジネスチャンスになる可能性があり、古い手法ではありますが市場を使ったサービス向上が図られるということです。田舎においてもということでありませ

す。それからもう一つの感想は、2007年の建議、10年前でありますけれども、そこと大きく変わっている部分が多様な主体との連携。10年前は市民参画による道路網の計画という形だったのですが、多様な主体の参画というのが具体化されてきました。ところが、多くの方々が言われているように、PFIも一緒にしていいかわかりませんが、PPPは必ずしも成果が上がらないということです。公共交通においてサービス水準が下がったりする場合があるのだということです。やはり多様な参画においては、政府がある程度のルールをしっかりと決めて、枠組みの設定、政策目的との整合性や効果の判断を行うことが重要と思っています。

「市場によらない新しい道路計画の立案とその実践」そのもののイノベーション、それが問われている。要するに、市場にのらない問題の解決方法のひとつがこの多様な主体との連携というところにあるのではないかという気がして読んでいました。感想も含めてです。

以上です。

【石田分科会長】 ありがとうございます。では、続いて竹内委員、お願いします。

【竹内委員】 東京女子大、竹内でございます。まず、こういう大部なものを網羅的にまとめていただき、そのご苦労は大変であったと思います。その点、敬意を表したいと思います。私も感想について1点だけで、特にご回答は必要ではありません。

網羅的であるからこそ、いろいろなところに見落としやすいところが出てくるのでしょうが、1つ落ちている観点は国際競争力の強化とか、あるいはアジアとの競争にどう生き残っていくかという点が余り強く出てきていないような気がします。確かに日本経済の持続的な成長や、観光先進国になることはある意味、競争に勝つということかもしれません

が、ただ、今申し上げたように、国際競争力、いかに日本が大きな競争の中で勝ち残っていくかという観点からの書きぶりが、あまり強く私は印象として残らなかったものですから、そのキーワードをもう少し強調して書くことができれば、より良いものになったのではないかというふうに私は考えております。

以上です。

【石田分科会長】 どうぞ。

【崎田委員】 すみません、ありがとうございます。私は環境やエネルギーを視点にした持続可能なまちづくりに大変関心を持って歩んでいる者ですけれども、そういう視点から申し上げますと、先ほどご質問の中に環境のことは考えてあるんですかというご質問がありました。重要なご指摘と考えます。私自身は国土交通省の政策には、環境を視点にして取り組む地球温暖化対策計画があるというのは存じ上げておりますけれども、道路のこの分野でも、一番最初の社会の現状把握というところに自然災害の激甚化とか、そういう言葉があるわけですので、いわゆる地球温暖化による気候変動に対する対応と適応とか、そういうキーワードを入れてしまってもよろしいんじゃないかという印象はいたしました。

それでそれぞれの、いろいろなご提案は、これ全部実現して定着していただけたら素晴らしいと思うんですが、最終的に、一番最後の評価のところ、こういう施策をとったときに、例えばCO₂評価をしたときに社会はプラスの状況に行くのか、マイナスの状況に行くのかというのは大変重要なわけですので、評価条項にそういう視点も入れておくとかも考えておいていただければいいんじゃないかなと思いました。

なお、私自身の専門分野のまちづくりとか、そういう側面から申し上げますと、今、少子高齢化とか、地域過疎化とか、そういう課題を解決するために温暖化対策と連携をしながら、どうまちをつくっていけるかということが高い関心を呼んでいるわけです。今日ここに出てきていた人とクルマのベストミックスとか、更なるオープン化とか、こういうご提案のところ、ぴたり重なってきて、今いろいろな温暖化対策と新しいまちづくりと低速交通とか、そういう視点で取り組んでおられる大学の先生の研究グループもたくさんありますし、いろいろな分野とマッチングして新しい動きができるんじゃないかなという、そういう期待感がありますので、ぜひそういう様々な分野の方が関心を持っていけるような共通のキーワードを入れ込んでおいていただけたらいいかなというふうに思いました。

なお、そういう視点でもう一つだけ申し上げますと、今、世界は今世紀末までにCO₂プラスマイナスゼロにという方向の中で、ガソリン車は販売しないというような国まで出てき

ています。非常に大きな変化がある中で、低炭素車とか新しい燃料電池車とか、社会も非常に関心を持っているわけですので、そういう自動車のエネルギーに関する整備のことに関して全く触れられていないのが違和感があります。ちょっとそういうところも入っていただければよかったかなという感じがいたします。

あと最後に、オリンピック・パラリンピックを契機にうまくやりましょうというのは大変重要なことで、ぜひこの二、三年、うまく活用しながらその後の社会を一緒につくっていくという、そういう流れをつくっていただければうれしいなというふうに思いました。どうぞよろしくをお願いします。

【石田分科会長】 では、小幡委員、お願いします。

【小幡委員】 上智大学の小幡でございます。比較的久しぶりの建議ということのようでございますが、道路というのは何といても一番伝統的な古くからあるインフラで、維持管理の更新も大変であるとか、まだつながなければいけない箇所があるということは日ごろしばしば言われているところですが、今回の建議は、イノベーションといたしますか、新しい道路政策ということで、少し攻めの感じの姿勢があると思います。やはり道路というのは非常に古典的、伝統的なものなので、それに対して、今、世の中、非常に変化が激しく、国際的にも動いているので、そこで新しい方向性を打ち出すということは大変よいと思います。

環境の点などいろいろ、もう少し盛り込んでほしいものと言い出しますと、多分いっぱいになって、もう切りがないと思いますが、これでも結構いろいろ盛り込まれていて、逆にやや総花的になってしまふ。これは、やむを得ないのですが、そういうところもあるので、なかなか難しいところかと思いますが、1点、私、幹線道路部会のほうにしまして、そこで1つの大きな視点として利用者の視点というのがあります。道路交通なので、どういふふうに仕組むにしても、とにかく利用者本位で利用者の視点から考え直して施策を考えていこうという、そこは大事だと思うので、ここにも書いてはあるのですが、やはり道路というものであるがゆえに、ここでは利用者視点が重要だということを強調していただきたいと思います。それから、道路は交通の手段なのですが、もう一つ、器としての利用ということも、ここにもあるのですが、説明資料の14ページぐらいですか、無電柱化であるとか占有物件の話がございますが、これも比較的前から言われていることなのですが、いま一つ進みが悪いところなので、ぜひ、道路は通行するものですが、ほかにもたくさん有効活用できるものなので、これを新たに打ち出すということをしていただきたいと思

ます。低コスト手法でやっていただければ、例えば今ある電柱についての補償とか、いろいろな問題もあり得ると思いますが、そういうことも比較的解決しやすくなると思いますので、これもぜひ進めていただきたいと思います。

【石田分科会長】 ありがとうございます。では、楓委員、お願いします。

【楓委員】 JTBパブリッシングの楓でございます。24ページ、今回観光面をしっかりと書き込んでいただいて、非常にありがたいと思っております。ここで訪日外国人旅行者を一括りで書かれていますが、団体のお客様とご自分で自由に旅行される個人の方と分かれていまして、4,000万人、6,000万人という数字を目指すのであれば、やはり個人の方たちを増やしていかないと、この人数には至りません。それを前提とした上で、個人の海外からのお客様が道路を自由に活用して、日本国内を自由に回っていただくのを推奨する。その上で、危険情報の発信や、安全対策を実施する立てつけになると良いと思います。

以上でございます。

【石田分科会長】 ありがとうございます。あと、村木委員と鈴木委員と田島委員と太田委員。では、村木委員、お願いします。

【村木委員】 ありがとうございます。1点だけですが、私は道路上のことについては、これで結構だと思えました。申し上げたいのは、道路下のことです。道路下については14ページのところに無電柱化の推進ということで書かれておりますが、道路の下、無電柱化以外のところ、触れていけないので、触れないほうが良いのであれば、これ以上申し上げません、触れていいのであれば、災害への対策等を考えたときに、無電柱化以外のものというのも私は大事だと思っています。例えば災害に強い都市をつくっていくと考えたときにエネルギーインフラがあると思いますが、やはり道路下の活用というのを考えたときにエネルギーインフラが入りにくい状況というのはあるんだと思います。再エネ等を導入していこうとしますと、どうしても道路の縦断等をしなければいけなくて、その際に占用料が結構高くて、なかなか黒字化しないので実現化がしづらいということがありますので、もしご検討いただけるのであれば、エネルギーインフラがもう少し入りやすいような状況というのをお考えいただくとありがたいと思います。

以上です。

【石田分科会長】 では、鈴木委員。

【鈴木委員】 体系的にまとめていただいております。人とクルマのベストミックスのところで、幹線道路の円滑性のことは別のところにも書いてあって、あと駅周辺や国の狭い道路での混在ということを書いてあるんですけども、その両方のレベルの間に地域の幹線というんですかね、幹線街路というんですか、そういったレベルの道路ですとか何段階かあると思うんですが、そういったところだと、分離と混在と両方どうしても必要になって、完全に分離することもできないし、混在というわけにもいかないという道路。そういう道路での例えば歩道橋にするか、横断歩道にするのかとか、そういうちょっとしたことで円滑性と安全性というのがかなり変わってくると思いますので、その間のレベルにおいても適切な分離と混在で道路空間ネットワークを構成するみたいなことが書いてあると、全体を網羅できるのかなというふうに感じました。

【石田分科会長】 では、すみません、お隣の田島委員、お願いいたします。

【田島委員】 幅広くまとめていただき、ありがとうございました。私は都市空間という観点から道路のことを勉強していますので、そういった観点から言いますと、今回、21ページ以降の自動車を通る道路という以外の面、道路空間の活用であったり、あるいは公共交通とのモーダルコネクトといったところに目配りがされているのは非常によいというふうに思いました。

一方で、先ほど外部不経済に対する新たな負担のあり方というところで、ようやく道路事業費以外の財源のことに若干触れられているというようなご意見もありましたけれども、こちらで今まで道路というと、外部不経済を発生して申しわけないからその分どうするかというところが主に考えられてきたと思うんですけども、一方で、例えば民間空間のにぎわい空間を創出するであるとか、あるいは地下化するというようなことに踏み込んでいったときに、外部経済が生まれたりですとか、あるいは外部不経済が軽減されるといったことも考えていく必要があって、そういったことに対する、生まれる便益に対しても周辺の地方公共団体であるとか、民間であるとかということと協調していくことで事業が進めやすくなるというような側面もあるかと思っておりますので、そこについても若干意識した書きぶりをしていただけると広がり生まれるのではないかとこのように考えました。

以上です。

【石田分科会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【大森委員】 最後に1点、また質問だけ。道路のデザイン性という観点は何かご議論されたのかどうかちょっと教えていただければありがたいと思っています。

以上です。

【石田分科会長】 これですべてになりますけど、太田委員、お願いします。

【太田分科会長代理】 3年ぶりの分科会ということでございまして、委員の先生方から、本当にそのとおりというご意見をいただいておりますので、書きぶり、表現ぶりを含めて、これは修文をして1カ月後ぐらい、もう一度分科会を開いてしっかり最終的なものを作成するのが筋であると思っております。

その一方で、3年前の老朽化のときの建議は緊急的なものがございましたが、5年ごとに建議を出して、道路政策の今後5年間なり、10年間なりの方向性を提示するという形になっております。その前の道路審議会のときには建議を出して、それに対する答えといひましょか、道路局側の答えとして5箇年計画の案を出し、それが閣議決定されるという形になっておりました。そういう意味では建議は完璧に書いて、それを5箇年計画に対して反映しなければいけないというものであったと思っております。

ところが、道路分科会になってからの建議というのは、道路政策の指針みたいなものを示すものになっておりますので、今、委員の皆様方からいただいた意見につきましては、まさにそのとおりなので、それは受け取っていただいて、今後道路政策に生かしていただくことが肝要であると思います。その一方で、建議は建議として、書きぶりが足りないというご指摘もいただいているところではありますが、それは今いただいた意見として議事録として残して、道路局がしっかり受け止めるということで、建議は建議として、これでよいかどうかを審議していただくのが良いと思っております。

実は基本政策部会の最後のときに、建議に対して道路局側からの返事というのがどのような形になるのかという議論がありました。道路審議会のときには5箇年計画という形の返事があったわけですが、ぜひこの建議を受け取って、道路局としての今後5年間の政策指針みたいなものをまとめて出すのが良いのではという提案があり、それについては、おそらく前向きに検討していただけるかなと思っております。そういう意味では、建議は審議会からの意見なので、道路局として、国民に対してこういう政策を今後進める方針であるというようなものを出す中に、今日いただいた先生方の意見を反映するというここと対応していただくのが良いのではないかと考えております。

【石田分科会長】 ありがとうございます。まとめてになりますけど、何かレスポンス等ございましたらお願いしたいと思っておりますけれども、特に質問がございましたので。

【企画課長】 はい。多岐にわたっていますのであれですけど、受益と負担の関係は、当然ながらこれまでも勉強してきたし、これからも考えていかなければいけませんし、また、ガソリンとかエネルギーも変わってきますので、どういうふうを考えるかと。

それから、各地域地域の話は、これからお話ししますが、首都圏でどう考えるかとか、そういうことは個別に勉強してきたということでありまして、これからも強く勉強していかなきゃいけないと。

環境について、たくさんご意見をいただきまして、確かに少し弱い部分はあるかと思えます。例えば渋滞のところでも、ちょっと私の説明が飛ばしていたりしますが、そういうことも考えて円滑化の背景の中に、例えば15ページの2番目のところに書かせていただいているんですけども、ちょっとそこら辺は弱かったのかなという感じもしますし、温暖化も本文のほうでは前段に書かれているんですけども、おっしゃられるように少し弱かった部分があるのかもしれないというふうに思っています。

リダンダンシーと効果とか、そういうお話について、あるいは先ほど市場によらないとか、そういう話につきましては、これからいろいろ中身をさらに詰めていく話ですし、まさに評価部会もございますので、そういうところのご意見をいただきながらということでございます。

それから、ベストミックスと混在というところは、基本政策部会の中でもたくさん議論があつて、本当に混在でいいのかとか、そこは議論があつたところで、大きくは幹線道路はちゃんと分離で、それから生活道路は従来の分離だけじゃなくて混在でみたいな形になって、間のところが少し抜けているじゃないかというご意見はごもっともだと思います。ただ、そういう中で初めて混在という考え方を出して、どこまでやっていけるかということでもありますので、またこれから実際進める中で勉強していきたいというふうに思います。

国際化という言葉も少し弱かったかもしれませんが、空港、港湾との施策との連携とか、あるいは観光との連携とか、そういう中でそういう話があつたのではないかなということ、その辺もちゃんと考えていきたいというふうに思います。

それから、利用者というのは特に大事ですし、小幡先生がおっしゃいました空間についてもきちっとやっていかなきゃいけないということかなというふうに思っております。

それから、やはり個人への対応が観光で大事だということも非常によくわかりますので、そういうことも考えながらというふうに思います。それから、地下のエネルギーの話は個別の課題でもあるので、パイプラインとかいろいろありますけれども、またしっかり勉強

させていただければというふうに思っているところであります。確かに外部不経済、外部経済、どういふふうに考えていくかというのは、外の空間、あるいはいろいろ使わせるというふうになってきますと、そこを一番考えなきゃいけないところでございますので、これからも詰めていきたいということでございます。

最後、書きぶりで、1カ月で修正してということではありますが、正直言いますと、これから建議をいただくという世界もありまして、少しあとがきとか、いろいろなことを付けさせていただいて、こういう意見がありましたよというようなこともまとめさせていただく、ご了承いただければというふうに、分科会長とご相談ですけど、こういうご意見もあり、こういうご意見もあったと。直せるところは少し直しながらということではありますが、これから我々いただくことになっておりますので、その辺ご容赦をいただければというふうに思います。

それから、これをどう受け止めるかという話は、多分、代表して政務官がお答えになる話であるというふうには思っておりますけれども、最初のところで言いましたけど、短期的なもの、中期的なもの、長期的なものがありますので、我々できるところからきちっと受け止めてやっていきたいということでありますし、5カ年計画みたいものはなくなりましたけれども、一つ一つの施策の中でちゃんと反映させていきたいというふうに思っています。その際、またいろいろご意見をいただきながら進めさせていただければというふうに思うところであります。

あとは、デザインの話は標識を民間でまとめるとか、あるいは空間のスマート化とか少し書いてあったんですけど、若干、私の説明も悪かったのか、弱かった部分もあります。風景街道とかも書いてあったんですけど、それはかなり部会の議論の中では意識されたものではなかったかなというふうに思っているところでございます。

以上でございます。

【石田分科会長】　ありがとうございます。たくさん本当に貴重な意見をいただきまして、ありがとうございます。私からもちょっと言わせていただきますと、よかったなと思いますのは、建議そのものがだめだというふうにおっしゃった方がどなたもおられなかったのよかったですということと、私自身ほっとしたのは、いろんなご意見をいただきました。軽重があつたり、弱かつたりするんですけども、何がしか書いてありますので、そういう意味でもよかったなというふうにちょっと胸をなでおろしております。

ただ、もっと強調すべきであるということとか、ここが弱いというご指摘は非常に貴重なものでございますので、太田代理がもう一回開けと言ったときに、どうしようかと思っただけですけれど、最後に議事録にちゃんとおまとめていただくとか、あるいは課長からいただきましたように、あとがきみたいなのところとか、いろんな形での反映の仕方というふうなことがあろうかと思っておりますので、今日タイムキーピングが大事だと言っておりますのも手交式がありますものですから、なかなか大幅な改訂というのは難しいという、そういう状況もございますので、そういうところで対処させていただくということにさせていただいて、このままお認めいただければ非常にありがたいと思うのですが、よろしゅうございますかね。

【神田委員】 すみません。

【石田分科会長】 はい、どうぞ。

【神田委員】 それで結構かと思うんですけども、今日意見が出たものについては議事録に残って、それを参考にしていくというお話でしたけれども、実は事前に意見を出すようにということを出しています。出した方もいらっしゃると思うんですね。そういったことについてはどのように扱われるのでしょうか。私も意見を出していましたので、今日はちょっと遠慮して何も申し上げなかったんですけども、そういったことの扱だけちょっとお聞きしておければと思います。

【石田分科会長】 それについて、私も全部逐一報告いただきまして、最大限といえますか、ほとんど何らかの形で入っているなど。重みがあったり弱さがあったりしますけれども、全く何もないということはないというふうに理解しておるんですけども、何か全くないことがございましたか。

【神田委員】 すみません、お時間がないところ。直っているのは事前にいただいた資料と照らすといろいろ直っておりますけれども、例えば1つ、小さいことなんですけど、私が出した1つで、超高齢化社会の問題、「はじめに」のところですか、あるいは社会経済についての現状認識のところですね、そういったところで逆に、私から見ると後退しているのかなというふうに感じられたものですから、今申し上げました。

道路政策で高齢化社会対策って非常に重要なものだろうと思っておりますので、高齢化についてどう認識するかということは重要だろうというふうに思います。それで事前資料では「超高齢化」という形で表現されていたんですけども、既に日本は超高齢社会になっていますね。25%になっていますから、21%以上ですので。そういった中で、超が取れまし

て、普通に高齢化という形で表現になっておりますので、むしろ厳しく現状を受け止めるためには、やはり超高齢社会であるということについて現状認識をしっかりとしておく必要があるんじゃないか。逆に今度、超が消えておりまして、どうしたのかな、何か意図があるのかなと思いました。

【石田分科会長】 ありがとうございます。議事録全部きちんと公開していますので、それと同様に、いただいたご意見の一覧表もぜひ議事録と同じような扱いにさせていただいて公表するというふうには最低限させていただければと思います。

【神田委員】 わかりました。すみません。

【石田分科会長】 すみません、ありがとうございます。よろしゅうございますか。

そうしましたら、そういうことでお認めいただいたということにさせていただきたいと思います。どうも本当に貴重な意見をいっぱいいただきまして、ありがとうございます。また、ご了承いただきまして、ありがとうございます。

それでは、審議事項の建議案についての審議はこれで終了させていただきたいと思います。あと、今日盛りだくさんでございまして、報告事項が4つございます。これも非常に大事なものでございますので、ただ、時間がありませんので、説明を簡単にさせていただいて、本当に1つ2つのショートクエスチョンぐらいはできるのかなというふうに思いますので、そういう形で進めさせていただきたいと思います。

まず、高速道路をめぐる状況についてでございます。ご説明をお願いしたいと思います。

【高速道路課長】 高速道路課長の伊勢田です。資料4でご報告申し上げます。1ページ目をお願いします。国土幹線道路部会におけるとりまとめとその対応状況でございます。平成27年7月に中間答申、平成28年12月に基本方針をいただいております。その対応状況は右側でございますが、平成27年度からピンポイント対策、平成28年度から高速道路のナンバリングに着手しております。また、平成28年4月から首都圏で新たな料金体系を導入し、また今年6月から近畿圏で新たな料金体系を導入いたしました。さらに暫定2車線について機動的に4車線化、付加車線を設置する。また、ワイヤロープの設置検証を推進しているところでございます。現在、高速道路の安全・安心に係る賢い取組の検討を進めております。それぞれの詳細について、2ページ目から説明を申し上げます。

首都圏及び近畿圏の新たな料金体系でございます。3ページ目をお願いします。平成26年4月から全国の高速道路の料金を3つの料金水準に整理し、整備重視の料金体系から

利用重視の料金体系へ移行いたしました。そしてさらに、首都圏・近畿圏においても新たな料金体系を導入いたしました。

まず首都圏ですが、4ページ目をお開きください。図-1にありますように、路線によって異なっておりました料金水準、また車種区分について、距離に比例した料金制を基本に整理・統一をいたしました。また、圏央道や外環道をより賢く使う料金体系を導入いたしました。具体的には下の図-2、図-3のとおりでございます。

5ページ目をお開きください。さらに今後目指す方向性でございますけれども、交通流動の最適化のための戦略的な料金体系を検討していきます。具体的には現在は左の図にありますように、都心を経由するルートと迂回するルートを同じ料金といたしましたが、右側にありますように、混雑状況に応じて迂回を誘導する料金体系の導入を検討してまいります。

6ページ目をお開きください。今年6月に導入した近畿圏の料金体系です。首都圏と同様に対距離制を導入して、5車種区分を導入しました。また、事業費の5割を確保するために必要な料金を設定したところでございます。

7ページ目が、近畿圏でも同じように迂回を誘導する料金体系を導入しております。

8ページ目をお願いします。今回の新料金の導入にあわせて、地方道路公社の道路を高速道路会社へ移管するなどの整理をいたしました。

9ページ目をお願いいたします。安全・安心に係る取組でございます。具体的には10ページ目をお願いします。現在、国土幹線道路部会で議論している方向性でございますけれども、真ん中にごございますように、ネットワークの整備の進展や、逆走や暫定2車線の飛び出しなど、新たな課題の顕在化などに対応するため、安全・安心に係る賢い取組の基本方針のとりまとめを目指しております。

具体的には、11ページ目でございます。まず、暫定2車線でございますけれども、渋滞の発生、非常時の柔軟性がない、また死亡率が高いなどの課題がございます。右下のグラフにあるように、この暫定2車線は世界で日本だけの特殊な道路構造となっております。

12ページ目をお願いします。日本の高速道路は総延長1万1,413キロが開通しておりますけれども、その37%が暫定2車線の区間となっております。

13ページ目をお願いします。暫定2車線の抜本対策は4車線化をすることでございませぬけれども、効率的に進めるため、上り坂やサグ部など、より効果的な箇所を優先して付

加車線を設置しております。また、右側にありますように正面衝突事故を防止するため、ワイヤロープの試行設置を始めております。

14ページ目をお願いします。増加する逆走事故を2020年までにゼロにするため、逆走が発生しやすい分合流部や出入口部で矢印標示などハード対策や、右下の新技术を活用した対策を進めております。

15ページ目でございます。賢く使う取組としましてピンポイント対策とナンバリングでございます。

16ページ目がピンポイント対策でございます。高速道路の渋滞は約1割の区間で全体の4割の渋滞損失時間が発生しております。このため、サグ部や上り坂区間などで車線数を増やすなどのピンポイントで対策を実施しております。

17ページ目をお願いします。訪日外国人旅行者を含む全ての道路利用者にわかりやすい道案内を実現するため、アルファベット記号と数字で全国の高速度道路の標示を始めておりまして、2020年東京オリパラまでに全国の標識整備をおおむね完成させる予定でございます。

高速道路の状況については以上でございます。

【石田分科会長】 ありがとうございます。何か質問等ございましたらお願いしたいと思っております。はい、どうぞ。

【勝間委員】 2車線を4車線化にするのは、経済の強靱化と生産性向上に非常に力になると思うんですけども、これを加速させるためには何をしたらいいんでしょうかという質問です。

【高速道路課長】 暫定2車線、限られた財源を使って延長を延ばすということで暫定2車線にしております。1つは、ですから財源をしっかり確保していくということが肝心なことかと思っております。

【石田分科会長】 よろしいですか。

【勝間委員】 それをしつこく言い続けるしかないわけですね。

【石田分科会長】 そうですね。ありがとうございます。いろんなところで発言していただければありがたいと思います。はい、どうぞ。

【中条委員】 暫定の暫定を取っちゃうという方法はないんですか。

【高速道路課長】 暫定2車線、基本は4車線の高速道路を暫定的に片側をつくっているということでございます。一方で、完成で2車線というようなところも最近無料の高速道路では整理をし始めているところでございます。

【前田委員】 すみません、ちょっといいですか。

【石田分科会長】 はい、どうぞ。

【前田委員】 私、大阪のほうからまいりました。1つはロードプライシング、16ページに書いてございますが、ネットワークの整備ということで、これをひとつお願いしたい。いろいろなことがあるでしょうけれども、特に渋滞緩和、環境緩和、環境に対する対策という意味も含めて、ぜひともミッシングリンクを減らしていただきたいということ、大阪では非常に阪神高速の湾岸線が効果を上げておりまして、環状神戸線への流入が非常に、データがあればご説明したいんですが、かなり大きな効果が上がっております。ぜひとも、先立つものも、私、経済界のほうですから、要るでしょうけれども、PFI等の手法を使っただいて、ぜひともよろしくお願ひしたいというお願いでございます。

【石田分科会長】 ありがとうございます。はい、どうぞ。簡潔にお願いします。

【楓委員】 高速道路のナンバリングの件ですが、これにかかわった者として、今、どれくらい高速道路上の標示が進んでいるのかを教えてください。また、ナンバリングが浸透していないイメージもありますので、そのあたりも教えてください。

【高速道路課長】 現在はまだ新規路線、開通したところを中心に整備を始めたところでございます。この後、今年度、来年度、再来年度と加速的に整備をしてまいります。ちょっとまだ目につきやすいという状況ではないと思います。

【石田分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは、本当に先を急いで申しわけございませんけれども、次の報告事項でございます。道路の老朽化対策の状況についてのご説明をお願いします。

【国道・防災課長】 老朽化対策、資料5でご説明をします。1ページ目をお開きください。こちらが老朽化対策のこれまでの経緯をまとめたものでございまして、左方に書いてありますように、平成24年6月に建議の中間とりまとめで「持続可能で的確な維持管理・更新」という記載をいただいたところでもあります。その後、その年の12月2日に笹子トンネルの落下事故がございました。その後、矢継ぎ早に対策をするということで、集中点検を実施したいということで、その後は平成25年6月に道路技術小委員会というところでメンテナンスサイクルの構築ということをご提言いただいて、別途、平成26年4

月には分科会のほうで建議もいただいております。右側のほうにその法律とか点検の通知とかそういったことを書いて、そういったものを含めて、今メンテナンスサイクルの平成26年からファーストステージ、平成29年からセカンドステージということで今やっているということでございます。

2ページ目で、こちらが平成26年4月の建議の概要をそのまま抜いたものでございまして、ざくっといって、Ⅰの左側のところが点検、診断、措置、記録のサイクルを回すということと、Ⅱで仕組みを構築するというので、それぞれ予算とか体制とか、そういったものを強化するというような建て付けになってございます。

3ページ目以降が個別のものでございまして、①の点検、診断と書いてございますが、それぞれ点検と診断を計画的に実施しているという状況でございます。

4ページ目でございますが、措置、すなわち修繕の実行とその記録付けでございますが、そちらについても点検・診断の結果を踏まえて修繕を、ちょっと進捗率が悪いですが、今やり始めているということと、記録については、メンテナンス年報というものをつくりまして公表を始めているということでございます。

5ページ目でございますが、点検をするに当たっていろんな要領を、技術的な基準をつくらなきゃいけないということございまして、それぞれ橋梁、トンネル等々の構造物に応じて、地方向けと国向けの、地方向けはある程度簡素化した点検の要領をつくって地方の方にお使いいただいているという状況でございます。

続きまして、6ページ以降、これが先ほど言いました予算、体制、技術ということのメンテナンスサイクルを回す仕組みを構築するというのでございまして、7ページ目をお開きいただきますと、こちらは高速道路の関係でございまして、高速道路については、高速道路の中で更新事業というものを明記させていただいたり、更新費の償還についても償還費の対象にするとか、そういったことを行っております。

8ページ目でございます。こちらは地方でございまして、地方においては、特に補修が難しい大規模修繕を国のほうで支援したり、今、集約化・撤去をして、そういった支援も行っている状況でございます。

9ページ目、体制についてであります。地方公共団体は技術者の方が少ないとか、そういった体制が若干劣っているというところもありますので、国のほうで大規模なものにつきましては、診断を直接実施して支援をしているということも行っておりますし、10ページ目でございますが、10ページ目の左方、そういった研修を行って技術力を付けて

いただくであるとか、点検診断するときに民間の技術者が必要になってまいりますので、そういった技術者の資格も総合整備しているという状況でございます。

続きまして、11ページ目でございますが、効率的な診断または点検ということが必要になってまいりますので、新しい技術を使ってコスト縮減しながら効率的に点検・診断を行っていくというような取り組みも行ってございます。

12ページ目でございますが、こういった状況を国民の皆様によく理解していただくというようなことで、それぞれ書いてございますように、いろいろなイベントを開きまして、メンテナンスの重要性というものをご理解いただく取り組みも行ってございます。

続きまして、13ページ目でございますが、その他といたしまして、そもそもこういった構造物の老朽化に向けて我々やらなきゃいけません、過積載がかなり悪さをしているということで、ちょっと細かいところは説明を省きますが、平たく言いますと、重たい車が橋を壊しているという状況でございますので、そういった計測の観点、それと罰則、または荷主さんにも責任を負っていただくような検討もするというところでございます。等々のことを取り組んでおりまして、最後14ページでございますが、それが今日ご審議いただいた建議の中のこれからのセカンドステージへということで、こういったメンテナンスのそれぞれの施策を今後行っていくということでございます。

以上です。

【石田分科会長】 ありがとうございました。

続きまして、無電柱化の取組と自転車の活用促進に向けた取組についても事務局より連続して説明をお願いしたいと思います。

【環境安全課長】 それでは、環境安全課長でございますが、資料6をご覧ください。無電柱化の取組でございます。まず、1ページ目でございますが、無電柱化の目的、防災、安全・快適、景観、この3つの観点から進めるということをしてございます。

2ページ目でございます。これに対しまして、ロンドン、パリ、香港等は100%でございますが、日本では進んでいる23区でも8%、大阪で6%ということで著しく遅れているということでございます。

3ページ目でございますが、こういった中で現在電柱が3,500万強あるんですが、年間7万増えていると。こんな状況でございまして、進むどころか悪化の状況だということが現状でございます。

それから、4ページ目でございますが、これまで無電柱化を進めてございますが、かつては電力会社による単独の地中化等もあったわけでございますが、平成7年に電線共同溝という仕組みを入れた結果として、今ほとんど道路管理者による電線共同溝整備が主流になっていると、こういった現状がございます。

5ページ目をご覧ください。電線共同溝の場合には、こういった管路ですとか、トランスを置く箱を道路施設で作りまして、その上にトランスを置いてもらっているということで、こういう分担はしてございますが、全般的に1キロ当たり6億円弱とかいう中で、大体電線管理者が3分の1、地方・国で3分の1ずつと、そんなような状況でかなりコストがかかる、そんな状況になってございます。

6ページ目でございますが、これまで5カ年ごとに、昭和61年から計画をつくってございますが、年間の整備率はピークでは年間440キロでございますが、最近では年間250キロだということございまして、累計でも全体9,000キロ少々ということございまして、なかなか進みは遅いということでございます。

7ページ目でございますが、ではなぜ進まないかということでございますけど、まずは、右上にございますけれども、コストが高い、それから電力会社や通信会社の調整が困難と。こういったことがございまして、道路管理者が中心による整備についてはなかなか厳しくなっているということでございます。

8ページ目でございますが、一方、電線のほうはいわゆる義務占用ということで、条件を満たした場合には占用を認めるということがございますけれども、平成26年3月に法改正しまして、ただ、緊急輸送路等、災害のおそれがある場合には、道路法第37条というものを改正しまして、道路の占用を禁止ということをしてございます。これによりまして、いわゆる義務占用を除外し、電線の新設を禁止ということの措置をしてございます。この結果、対応を平成28年から進めてございまして、9ページをご覧ください。新規の電柱のみでございますが、直轄国道は2万キロ、それから自治体につきましても緊急輸送道路につきまして、こういった姿勢を順次されてございまして、まだ東京都も平成29年9月から都道全体で新規の電柱は禁止ということの措置が始まっていますので、その増え方が減るというような状況にはございます。

10ページ目が低コストの取組でございますけれども、浅く埋めるですとか、小型ボックス、箱を入れるだとか、それから今検討しているのが、直接埋めていこうと。これが

海外では主流でございまして、安くできるということでございますので、ここの具体化に向けた取り組みをしているところでございます。

それから、11ページ目でございますけれども、これは従前よりされてございますが、埋めるのではなくて、軒下に線をはわすとか、または裏口に回すとか、そういった取り組みもさらに進めていく考えでございます。

それから、12ページ目でございますけれども、自治体でも無電柱化の条例を制定と、つくば市、それから東京都はこの6月から公布されてございまして、無電柱化の条例ができていくということでございます。

そういった中で、13ページでございますけれども、昨年12月に議員立法によりまして無電柱化推進法が制定されまして、これによりまして、電柱の設置抑制ですとか、電線を管理している責務が明確にされまして、これによって無電柱化の推進が大きく期待されるということでございます。

この流れを書いたのが14ページでございますけれども、この法律を受けまして、具体的な運用について、委員会を設置しまして、先ほどこの中間まとめをいただいたところでございます。この委員会の運営に当たりましては、基本政策部会とも連携しながら進めてございました。この中間まとめを踏まえながら、年内には法律に基づく計画をつくっていくと考えてございます。

15ページ目はその委員会の状況でございまして、久保田委員、欠席でございます屋井委員、部会のメンバーの方も入っていただきまして、この議論を進めていきまして、この8月10日にまとめてございます。まとめた内容でございますけれども、16ページでございますけれども、まず、課題という中で、限りある予算の中で進めていくと。それから、いわゆる電線共同溝方式に偏重した無電柱化を変えていこうと。また、道路占用の仕組みをもうちょっとしっかりつくれるはずだということの適用の広がり、それから地域での合意形成を進めていこうと。こういったことを提言いただいております、これを今後、大臣がつくる計画にも入れながら、また、必要な制度の整備、それから予算の対応等を考えながら、劇的に無電柱化が進むことを期待しているということでございます。

以上でございます。

【石田分科会長】 ありがとうございます。

では、続きまして、自転車の活用をお願いいたします。

【参事官】 道路局参事官の大野でございます。資料7に基づきまして、自転車の活用推進に向けた取組について説明いたします。

まず、自転車通行空間の整備についてでございます。3ページをご覧ください。近年、交通事故死者数は減少傾向である中、自転車乗車中の死者数の割合は増加する傾向にあります。また、全交通事故件数について見ると、過去10年間で4割減少しておりますが、自転車対歩行者の事故件数の減少は2割にとどまっており、自転車と歩行者の事故削減が課題となっております。

4ページをご覧ください。このような課題に対応するため、国交省と警察庁が合同でガイドラインを策定し、歩行者と分離された自転車通行空間の整備を進めております。基本的には左下に示すように、3つに区分された形態でネットワークを構築することを目指し、自治体と共同で自転車ネットワーク計画の策定を進めております。

5ページをご覧ください。このガイドラインの策定により、自転車ネットワーク計画の策定が進み、これまでに整備された歩行者と分離された自転車通行空間の延長は約1,700キロメートルとなっております。

6ページをご覧ください。自転車乗車中における人口当たりの交通事故死傷者数は、中高生の事故が全年齢の中で最も多く、そのうち半数を通学中の事故が占めることがわかっております。このため、自転車通行空間の整備に際しては、中高生の自転車通学経路を優先的に整備しております。

7ページをご覧ください。サイクルツーリズムへの注目が集まる中、全国各地へ、国、自治体、民間などが連携することによるサイクリングロードの整備やサイクリストの受け入れ環境の改善を進めております。

続きまして、自転車活用推進法の施行についてでございます。9ページをご覧ください。自転車の活用を総合的、計画的に推進することを基本理念とする自転車活用推進法が昨年12月に成立し、本年5月1日に施行されました。これと同時に、次の10ページをご覧ください。いただきたいと思いますが、国土交通大臣を本部長とし、関係閣僚を本部員とする「自転車活用推進本部」が発足いたしました。

11ページをご覧ください。自転車活用推進計画についてでございます。自転車活用推進法には、この図の下に示すような14項目について、重点的に検討・実施するという基本方針が示されております。政府は、この基本方針に即し、自転車の活用推進に関する目

標及び構ずべき必要な措置を定めた計画を閣議決定し、国会に報告することが求められております。

12ページをご覧ください。この国の自転車活用推進計画につきましては、本年度内に計画原案を示し、パブリックコメントを得た上で、来夏までに閣議決定をすることを目標として、今後事務局において検討を進めております。

説明については以上でございます。

【石田分科会長】 ありがとうございます。ただいまの3つのご説明に対してのご意見、ご質問を承りたいと思います。ただ、40分になりますと政務官がお見えになって、先ほどご承認いただきました建議の手交を行いますので、そこで議論については一度、多分中断させていただくことになろうかと思えます。あとまた再開いたしますので、遠慮なさらずにたくさんご質問いただければと思います。よろしく申し上げます。はい。

【勝間委員】 自転車のほうはガイドラインのほうも参加している勝間です。自転車に関してずっと違和感を持っておりまして、この自転車というよりは低速モビリティで、個人モビリティで環境にいいものを普及したいわけですよ、要は。それがどうも自転車という非常に狭い定義の中に入り込んできて、かつ、海外に比べますと規制も厳しいため、電動アシスト自転車等は日本独自のいわゆるガラパゴス規制になっているわけです。ですので、自転車のもし道路を整備したり、自転車に関する環境を整備するのであれば、自転車の定義そのものをもっと高齢者や、あるいは中高生にも安全なものにするであるとか、あるいは自転車そのものの規則を考えると、そういったような一段高いレベルの議論があることが望ましいと考えます。

以上です。

【石田分科会長】 ありがとうございます。ほかに。これも先ほどと同じで、ある程度まとまった段階でお答えいただければと思います。ほかにいかがですか。どうぞ。

【天野委員】 私も自転車の活用状況のところは1点、基本的なところでちょっと教えていただきたいと思えます。中高生の自転車通学経路を優先的に整備されているということなんですけれども、こちらの整備状況を、どれぐらい進んでいるのかというのが、もしデータ等ございましたらお聞かせいただければと思います。

以上です。

【石田分科会長】 はい、どうぞ。

【崎田委員】 ありがとうございます。自転車のところと一番最初の資料5について簡単にお話ししたいと思います。自転車に関して、11ページにシェアサイクルのことも書いてあるんですが、ロンドンで2012年にオリンピックがあったときに、シェアサイクルが非常に広がって、まちのほうが通勤に使う方も増えたということを伺っています。今回、これから3年間ぐらいかけて、こういう視点でしっかりと広げていただければ、通勤の方プラス観光の方と、きちんと定着するのではないかなというふうに期待しております。

もう一点、資料5のほうですが、今、老朽化対策は大変重要なんですが、お話として橋梁とトンネルに関してご報告をいただきました。最近の大雨で土木の分野の、のり面のところの土が落ちてしまうとかいうようなことが何度かありましたけれども、これもこの分野で取り組んでいただくことというふうに考えればよろしいのでしょうか。そうであれば、その状況なども少しお話しいただければありがたいと。

【石田分科会長】 原田さん、お願いします。

【原田委員】 資料6、丁寧に説明していただいたんですけど、低コスト手法の取り組み状況で、今ホームページを見て、ホームページもいろいろ書いてあるんだけど、どれくらい低コストなのかとか、メリット・デメリットがよく今日までわからなかったのが、今日でなくてもいいです。わかりやすくメリット・デメリットを、コストの面も道路に対してどうで、ケーブルを埋めるほうでどうでというような、メリット・デメリットという形で整理していただければと思います。

【石田分科会長】 ほかいかがですか。はい、どうぞ。

【久保田委員】 自転車のことで1つだけ。ガイドラインができて5年たちまして、日本中の道路にかなり矢羽根が広まったというので、これはかなり大きなことだと思うんですけども、最近ちょっと気になるのが、例えば矢羽根の引き方について、必ずしもガイドラインに沿わないやり方のようなものが少し見受けられるようになっておりまして、非常に気になります。ですから、今後の整備を推進すると同時に、整備し終わった部分の評価を加えていただいて、よりよい方向に向かうような、そういう取り組みを進めていただきたい。

以上です。

【勝間委員】 いまだに矢羽根で自転車走っているとクラクションを鳴らされます。ですので、その辺についての啓発活動も引き続き必要だと思います。

【石田分科会長】 ほかに。はい、どうぞ。

【楓委員】 サイクルツーリズムの件でございますけれども、今、しまなみ海道も含めて、自転車で日本を楽しんでくださる外国からのお客様が増えてきています。先ほどの道路と同様に、標示の多言語化や危険情報の発信も盛り込んでいただければと思います。

【石田分科会長】 少しだけ答える時間ありますかね。では、自転車が集中していましたので、お願いします。

【参事官】 まず、低速モビリティの議論につきましては、非常に大きな課題でありまして、自転車の定義付けをどう行って、自転車活用推進計画に盛り込んでいくかというのは1つの論点だと思っています。そこについては、それらも含めて考慮しながら、今後議論を進めていきたいと思っています。

あと、中高生の通学路の整備の状況、どのぐらい進んでいるかという頻度につきましては、ちょっと手元に今数字を持ちあわせておりませんので、また確認させていただきたいと思っています。

あと、シェアサイクルの普及につきましては、中国のモバイク等の海外からの進出等も今後見込まれ、各都市も導入の意欲は非常に強いというような感じですが。国としてもいろいろなガイドラインを示していくとか、いろいろなマニュアルを示すことによって、この普及の後押しをして進めていきたいと考えております。

あと、矢羽根について、いろいろな意見がございましたが、ガイドラインに矢羽根の様式等を位置付けたのは、およそ1年前にガイドラインを改訂して矢羽根の様式を統一したところでございまして、まだこれに沿わない矢羽根であるとか、いろいろな標示があちこちに見受けられます。こういった点も今後ネットワーク計画の中でできるだけ統一していけるように指導してまいりたいと思っております。当然、やった後、どのような効果があったのか、また問題があるかというような評価も確実に行っていきたいと思っています。

あと、サイクルツーリズムに関しましての標準多言語については重要なお指摘だと思っておりますので、今後これを進めていくよう努めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

【石田分科会長】 あとは何だろうな。老朽化、特に土工部の話ですけど。

【国道・防災課長】 土工については、技術小委員会のほうで土工のマネジメントをするべきだというご議論がございまして、今、点検要領等の取りまとめの段階をしている状態なのですが、特に重要な道路につきましては、そういった点検をある程度強制的にやっていたとか、通行規制とか、そういったものに関係するものについては科学的にそう

いった基準をつくって、それでどの辺が危ないのかとか、そういったものを導入すべきであるというようなご意見をいただいております。我々としても、技術小委員会のほうでいただいているご意見も踏まえながら、今取りまとめをしている段階というところでは、

【石田分科会長】 では、最後ですけど、無電柱化の低コスト手法についてお願いします。

【環境安全課長】 低コストの関係でございますが、現在、実際に施工している地区もでございます。ただ、直接埋設はこれからです。一応目安は、例えば浅層埋設は1割カットということになっています。これは目安ということではありますが、実際の実績を踏まえてまとめていくこととしています。ただし、これは土木費の部分だけになりますので、全体コストで考えた場合、電線などの費用とかありますので、それは今、別途技術的な検討をやっております。こういうことも踏まえ取りまとめながら示していこうというふうに考えてございます。

【石田分科会長】 ここでアンケートですけども、40分になりましたので、議論はここで中断させていただきたいのですが、質問とかご意見を言いたいという方はおられますか。

では、続けることを基本にさせていただいて、いつか中断をいたしまして、建議をこれからしたいと思っております。一旦、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。

高橋政務官が間もなくまいりますので、いましばらくお待ちいただければと存じます。

(プレス入室)

(高橋政務官入室)

【総務課長】 国土交通省を代表しまして、高橋政務官にお越しいただきましたので、ただいまから石田分科会長より、建議をお渡ししていただきたいと存じます。

それでは、よろしく願いいたします。

【石田分科会長】 国土交通大臣、石井啓一殿。社会資本整備審議会道路分科会会長、石田東生。

「道路・交通イノベーション～「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～」について、表記のことについて別紙のとおり建議する。

よろしく願いいたします。

【大臣政務官】 ご苦労さまで。大変ありがとうございます。

(建議手交)

(写真撮影)

【総務課長】 それでは、よろしゅうございますか、カメラ撮りのほうは。

それでは、石田分科会長、太田分科会長代理、高橋政務官におかれましては、お席へお戻り願いたいと存じます。

それでは、高橋政務官より一言ご挨拶をお願い申し上げます。

【大臣政務官】 8月7日付で国土交通大臣政務官を拝命いたしました高橋克法でございます。私は、栃木県の田舎町の町長をずっとやらせていただいて、国のほうに出させていただいたという経験がありまして、道路の持ついろいろな機能というのは、首長時代に嫌というほど経験、体験をしてまいりました。社会資本整備審議会第16回道路分科会において、今回ご建議を賜ったわけでありますが、そのような経験を踏まえまして、皆様には大変お忙しい中、ご議論を賜りましたこと、心から感謝を申し上げたいと思います。

建議におきましては、「道路・交通とイノベーション」、「人とクルマのベストミックス」、そして「道路の更なるオープン化」の3つの新たな方向性のほかに、メンテナンス等の道路施策の具体的提案、データの利活用等の施策の進め方についてのご提言をいただいたということでございます。

実は、9月2日に私のふるさとであります栃木県栃木市の道の駅「にしかた」というところで自動運転サービスの実験が始まるということもありまして、今回建議をいただきました道路・交通とイノベーションという分野でのしっかりとした実験成果を出していかなければならないという思いも今日新たにいたしました。

いただきました建議のいずれのご提言も、人口減少、高齢化、インフラの老朽化や地方創生などの我が国が抱える諸課題の対応のために、道路行政として積極的に取り組むべきものであります。今後、具体的に実践をしてまいりたいと考えております。

今後とも、道路行政に変わらぬご協力を賜りますことをお願い申し上げまして、改めて、重ねて今回の建議、お忙しい中、皆様にご議論を賜りましたこと、御礼を申し上げ、ご挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

【総務課長】 どうもありがとうございました。

なお、高橋政務官は所用のためご退出になられます。お忙しいところ、どうもありがとうございました。

【大臣政務官】 申しわけありません。ありがとうございました。

【総務課長】 カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願い申し上げます。

【石田分科会長】 それでは、報告事項に関しての質疑を再開したいと思います。あまり時間制約がなくなりましたので、ほっとしております。どうもありがとうございました。じっくり本質的な議論をしていただければと思います。どうぞ、また発言があらわれる場合は名札を立てていただくと助かりますので、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。ご遠慮なく、どうぞ。羽藤委員、どうぞ。

【羽藤委員】 何か終わった感じが、質問しにくかったのですが、無電柱化の推進のところですけども、一番最後のページで、これ相当大事だと思っているんですが、緊急輸送道路における電柱の新設禁止措置に限られ、活用が不十分だから、占用制限を拡大、検討したいということなんです、こういうルールがあるということは、例えば震災が起こった後、緊急輸送道路に指定しているところというのは、電柱は建ててはいけないというようなことに現状ではなっているということなんですかね。なっているということだとすると、何か東日本大震災のときの復興の現場で見たのは、震災直後、雨後のタケノコのように電柱が真っ先に、電気を供給しないといけないというのがあってわっと建っていったんですが、電柱だと復旧が早いというような問題とかもあたりもするかとは思いますが、一方で、緊急輸送路がちゃんと拠点と拠点を結ぶという意味ではもう少しちゃんとネットワークとして拡大して、よりそういうところで、インセンティブのところも含めて強力に地中化というか、そういうことを進めていくべきではないかなと思うんですが、このあたりで拡大を検討とか、占用料への反映を検討ということで、かなり一步進めた検討ということなんです、もう一言二言、何かこのあたりお考えがあれば、ちょっとお聞かせいただきたいという気がしました。

【石田分科会長】 関連してます？ 関連してない。では、どうぞ。

【環境安全課長】 これについては、まず、電柱というものが義務占用で放っておくと建ってしまうというのがあります。特に東日本の場合だとか、阪神淡路のときに電柱が倒れて消防車が通れないとか、道路啓開がしにくいという事実があったので、まず、緊急輸送道路については、増える現状をとめようということなんです。増える現状をとめるために、先ほどの資料にありますようなところをやっているんで、既存の電柱は残っています。この拡大というのは、新設をとめるだけではなくて、既存電柱も機会を見て抜いていこうと、そういうふうに広げるべきだという提言をいただいたところです。それをどういうふ

うに埋めていくのかというのがこれからの具体的な話でございまして、そのときに、今ある占用という仕組みをもうちょっとうまく活用して、新規の電柱以外にも既存電柱もだめだということはどういうふうに運用していくのかと、それが今後の課題でございます。

【石田分科会長】 久保田委員、どうぞ。

【久保田委員】 先ほどの矢羽根のことでお答えいただいたんですけど、ちょっと私の言い方が悪かったので、もう一度、矢羽根の形のことではなくて、あのガイドラインの一番大事なものの1つとして、交差点の直進化というのがあるわけですけど、その原則を満たさない矢羽根の引き方をしている例が、わりと最近の例として存在するのを私見てしまって、だから裾野が広がると起こりがちなことですが、やはりコンセプト、思想をちゃんと理解しながらやっていただくということを国としても進めていただきたいということです。以上、お答えは要りません。

【石田分科会長】 ありがとうございます。ほかはいかがですかね。はい、どうぞ。兵藤委員、お願いします。

【兵藤委員】 自転車と違う話ですが、よろしいですか。

【石田分科会長】 はい。

【兵藤委員】 資料の5なんですが、資料5の終わりのほうの13ページに過積載の撲滅ということで、私もこれ知らなかったんですが、この13ページの左下に特殊車両における過積載、これは5年間、ほぼ三十何%で変わらない。これは大変構造的な問題で、Weigh-In-Motion、それからあとは荷主への責任分担ということもさることながら、どうしてこういうことが起きているのかという要因をきちんと把握していただきたいというのが私からの要望です。これはコメントでございます。

【石田分科会長】 はい。いかがですか。はい、どうぞ。

【竹内委員】 すみません、最後の時間、簡潔にしたいと思います。私はあえてこのままよりは嫌なことを申し上げて終わろうかと思えます。まず1点、自転車の活用推進についてです。自転車がいいものだという前提で話しをされているのがちょっとひっかかるころがあって、自転車が加害者になるという点ももう少し重点的に見るべきじゃないかと考えます。確かに後のほうで安全教育の啓発とかありますけれども、自動車に対する被害者にならないためにという点だけじゃなくて、むしろ加害者になってしまうところの問題ですね。非常に自転車のマナーが悪いとか、法律違反が当たり前になっているような状況、その点について、自転車のネガティブな点も見べきではないかという気がしました。

あと1点、これもまた逆らってのお話ですが、無電柱化の話です。無電柱化も電柱は悪いものだという前提での発想がある気がしまして、むしろ電柱があつていいこともあるんじゃないかという気がするわけですね。例えばですけれども、よくあるのは酒気帯び運転やら薬物運転の車が暴走して電柱にぶつかってようやく止まったというようなことがあります。これは、もし電柱がなかったら民家に突っ込んでもっと悲惨な事故になっていたかもしれない。ひょっとしていいことも見つけられるかもしれない。そういうところを考えずに電柱は悪いものと決めつけて話を始める前提は危ないので、いろいろな多面的な見方をして、無電柱化であれ、自転車であれ考えていっていただきたいということです。特に返事は必要としません。

【石田分科会長】 では、大野さん、お願いします。

【参事官】 先ほどの矢羽根の点につきましては、まだ運用が始まって間がありませんので、きちんと現場における評価をやっていくとともに、現場に周知等は徹底していくように、いろいろな面で指導していきたいと思います。

先ほどの自転車の加害者の観点でございますが、自転車の事故につきましては、やはり自転車側に何らかの交通ルールの違反等を持っているというケースがかなりの割合を占めておりまして、問題は、自転車は当然被害者というわけではなくて、マナー、交通ルールを守らない加害者ということをどう解消していくかというのは非常に大きな課題だと思っています。そういった点を踏まえて、今後計画づくりの検討を進めていきたいと考えております。

【石田分科会長】 電柱について、何かありますか。

【環境安全課長】 竹内先生がおっしゃった、電柱にもいい面があるのではないかとご指摘はたまにあります。この委員会の中では、そういう電柱があるので、たまたまそこで車が止まって助かったということは、本来これは防護柵とかでやるべき話である。むしろ電柱があるから、歩道があつて、子供が怖い思いをしながら歩くだとか、電柱が陰になって危ないとかいう外部不経済のほうが大きいというような議論がございました。今ご指摘のこともたまに伺っているが、議論の中ではそういう方向ではない方向、電柱は好ましくないという方向で取りまとめをしていただいております。

【石田分科会長】 ありがとうございます。ほかにございましたら、よろしいですかね。おかげさまで今15時58分ぐらいでございまして、時間内に終わってよかったなというふうに思っております。ありがとうございます。

議事についてはこれぐらいにさせていただきますして、進行を事務局へお返しいたします。

【総務課長】 それでは、本日の道路分科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、先ほど分科会長からご指摘いただきました方針に従いまして、本日頂戴しましたご意見については対応させていただきたいと存じます。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。

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 —