

## 第8回道路の将来交通需要推計に関する検討会

平成20年11月21日

○事務局 定刻となりましたので、ただいまより第8回の道路の将来交通需要推計に関する検討会を開催させていただきます。

それでは、早速でございますが、議事に入りたいと思います。

以降の進行は、石田委員長をお願いいたします。

○石田委員長 おはようございます。朝早くからご苦労さまでございます。

いよいよ大詰めに来てまいりまして、検討会としての案についてのご審議を先週11月13日にさせていただきました。その後、若干の修正を経た上で、パブリックコメントをさせていただきました。非常に限られた時間、かつ高度な専門的な内容に関するパブリックコメントであったにもかかわらず、多数の方からコメントをいただきました。国民の皆さんの関心の高さを物語っていると思っております。

本日は、そのパブリックコメントの結果を報告書にどう反映していくかということを中心にご議論いただければと思いますので、限られた時間ではございますが、どうぞ、活発かつ真摯な議論をお願いしたいと思ひまして、開会のあいさつとさせていただきます。

それでは、早速でございますが、議事に入らせていただきます。

2つございます。パブリックコメントについてということで、これについてどういうご意見が寄せられたかということと、どういう形でお答えするかということについての議論を進めてまいりたいと思ひますので、まず事務局より説明をお願いしたいと思います。

○事務局 それでは、まず（1）パブリックコメントについてということでございまして、資料1と資料2について説明をさせていただきます。

まず資料1は、パブリックコメントの結果についてということでございまして、先ほど石田委員長からご紹介いただきましたが、前回、第7回の検討会におきまして、考え方の案ということでいろいろご議論いただきまして、その後、修正をいただいて、翌日の14日の金曜日から1週間ということでございまして、昨日の12時までという期限でパブリックコメントを実施させていただきました。

これに対しまして、件数で47件の意見をいただいたということでございます。

2枚目に、その一覧ということで示させていただいております。まさにタイトルのみを示した概要でございますが、こういったことで意見があり、幅広くいただいたということでございます。

個別のすべての意見については、資料2に紹介させていただいております。ご意見・ご提案と左側にあるものにつきましては、全て原文どおりということでございまして、このままの文

章でいただいているということでございます。これに対しまして、右側でございますが、事務局案ということでございますが、この検討会の考え方といったことで整理をさせていただいたということでございます。本日は、こういった寄せられたご意見をご覧いただくとともに、検討会としての考え方がこれでよろしいかといったところをご議論いただければありがたいということでございます。

まず、1番でございますが、ガソリンから太陽電池とか燃料電池といったものにこれから移っていくだろうという中でも、交通事故はまだまだ続くのではないかとということで、2段落目でございますが、その交通事故の対策といったものに対して、危険箇所に集中的に施行して補助金を交付するといった施策はどうかというような内容をいただいております。

これについては、検討会の本来の役割と若干ずれますが、今後の行政の推進にあたって参考とされるように報告書において記述して、行政に対して要請していきたいという内容で整理しております。

2番でございます。昨今、社会経済情勢が激変しているという中で、そもそも交通量推計を行うといったことは非常に難しいのではないかと、困難を伴うのではないかとということでございまして、これまでと同じような考え方でモデルをつくるというのはもはや意味をなさないのではないかと危惧されるという内容でございます。これについては右側にありますが、考え方の中でも整理されていますが、モデルの前提とされているような「過去の延長線上に将来像を描くこと」ということは適切であるとは限らないということはきちんと認識しており、今回はBAUということ整理していますという内容でございます。

3番でございます。推計期間を10年から20年という長期ではなくて、もっと短くして、3～5年ぐらいで逐次推計するといったほうがよいのではないかとということでございます。

これに対しましては、今回のこの検討会でご議論いただいたものは2020年、2030年という話でございましたが、将来の道路の計画というのは、長期間にわたるという中で、どうしてもネットワーク、あるいはB/C、有料道路の償還計画といったものを策定するためには、長期の推計が必要ということでございます。そういった中で、これまでも5年ごとに見直ししていますという話、今後はモニタリングが非常に重要ではないかといったことを整理しているということでございます。

4つ目でございます。3種類の上中下ということで予測することを提言したいということでございます。これに対しては、検討会はまさに複数の案を提示するというところでございまして、2行目にありますが、一つに絞ることが困難な場合には、無理に1本化することはしないとい

うこととございます。

5番目とございます。今後は高速道路より、LRTあるいは自転車といったものの政策が重要ではないかということとございます。これに対しましては、下のほうとございますが、道路の質的变化をきちんと把握して、これを推計に反映させるとともに、政策にも反映させるべきだということとを考えているということとございます。

6番とございます。失業率の設定について、「1980年以降の実績値の平均値」を使うといったことに、それはできないのではないかとのご意見とございます。これに対しましては、検討会では「日本21世紀ビジョン」で想定している姿を前提に考えているといったこととございまして、こういったものの中では、安定的な経済成長が見込まれているということもございしますので、そういったことを勘案しまして、「1980年以降の実績値の平均値」を使うということが妥当ではないかということとございます。

ただ、今後、モニタリングをきちんと行って適切に見直すといったことは当然必要であるということとございます。

7番目とございます。免許の推計に当たりまして、今回は90歳以上はゼロにするということとを基本のケースとしてございますが、この方のご意見は、80歳以上はゼロでいいのではないかとございます。あるいは、新車の販売台数が低下しているといったこともきちんと加味する必要があるのではないかとございます。

回答とございますが、実際、80歳以上の免許保有者数は増えている傾向であるという話、あるいは地方部では、生活の足として機能しているということもございしますので、今後もその傾向は続くのではないかとございます。

あるいは、下のほうとございますが、そういったことも含めまして、モニタリングを行いながら、推計あるいは政策に反映させるということが必要ではないかということとございます。

8番とございます。道路は要らないという意見は都会の意見で、地方には必要ではないかというご意見をいただきました。

9番とございます。需要推計に当たって、全国の合計値を計算しても意味がないのではないかと、都市圏間とか各都市圏単位というものを分けてやるべきではないかという話とございます。あるいは、下のほうとございますが、そういった得られているデータが、様々な場で活用できるように、例えば行政と市民が対等に議論するための基礎的データとして活用できるようにできないかという話とございます。

これに対しましては、今回のこの検討会で整理したモデルにつきましても、地域内と地域間

に分けた交通モデルを構築しているという話。あるいは、地域内交通の原単位につきましては、三大都市圏とか地方中枢都市圏、地方中核都市、あるいは機関別の分担率も同様に分けておりまして、各都市単位とまではいかないですが、そういった特性は考慮していますという話でございます。後者の話につきましては、情報アクセスの利便性向上といったところを行政に対して要請していきたいという話でございます。

10番ということで、具体的には11番に疑問点、質問点ということで整理してございます。

まず、11番ですが、今回のアウトプットがどのようなものになるかということでございます。これに対しましては、今回のこの検討会が提供する考え方によりまして、全国交通量（走行台キロ）が推計されるということでございます。

12番ということでございまして、技術的な話となりますが、現況の交通量がセンサスによって把握できているという中で、この現況としては、仮に道路交通センサスのデータを適用すれば、今回のモデルにおいて、現況再現による補正という考え方が必要になってくると思われまますということでして、事務局としては、これは配分の話ではないかということで理解させていただき、回答としては、今後の路線別交通量推計に向けた作業の中で、こういったことを参考とするように要請していきたいという形で整理させていただいてございます。

13番ということで、地方整備局単位の推計というのを今回の推計方法の基本としているのかということでございまして、これにつきましては、地域ブロック別の交通量についても、今回の考え方に基づいて推計されるということでございます。

14番、タクシー、バスといったものがどのように整理されているのかということでございまして、これについては、乗用車の中に含めているということでございます。

15番でございます。最近、若者の車離れとか、この検討会の中でもいろいろご議論いただきましたが、あるいは晩婚化という話もあるがどうなのかという話、あるいは地域別の特性というものが、特に乗用車の保有台数という中であるのだろうが、そういった記述がどうも少ないではないかというご意見でございました。

これにつきましては、例えば都道府県別の自動車保有台数という中では、東京、神奈川、大阪といったところは、最近の傾向を特に強く反映して、他県とモデルを分けているといったようなこともございまして、そういった形で地域の特性を反映していますという整理でございます。

ただし、若者の車離れの話とか、晩婚化とかという話といったものにつきましては、まだ現時点でそれを裏づけるデータが十分でないということで、今後の課題ではないかということで

整理をしてございます。

続きまして、4ページ目でございます。グローバル化の進展とか経済の状況といったものを過去の延長で予測するのはなかなか難しいのではないかという話でございます。この検討会の中でも、2020年、2030年、さらにその先といったところは、激動の時代だということございまして、きちんとモニタリングを行うといったことが必要ではないかと。あるいは、将来にわたる限界があるのではないかという認識を、再度整理してございます。

17番ということで、プローブデータということでタイトルが付けられていますが、まず1行目につきましては、今行われている道路交通センサス、あるいはパーソントリップ調査、大都市交通センサスといったものの関係が明示的に示されていないのではないかという話をまずいただいた後に、プローブの情報といったものをプローブカーというふうに限定して書いているが、もっと様々な方法があるのではないかということでございまして、そういったデータを使うことによって、一番下でございますが、人間中心の計画といったものをもっと立てるべきではないかというご意見でございます。

これに対しまして、人の移動につきましては、発生原単位とか機関別分担率といったところにつきましてはパーソントリップ調査、平均乗車人数とか平均利用距離といったところは、道路交通センサスを使っていますということでございます。

いずれにせよ、ご指摘いただいたものは、行政の中で参考とされるように、検討会として報告書に記載したいということでございます。

18番でございます。交通量推計の結果の取り扱いということでございまして、人間中心のよりよい計画を下敷きにした「数値」の議論を望みたいということで結ばれてございます。これにつきましても、行政に対して参考とされたいという内容で整理してございます。

19番でございますが、今回の考え方の特徴を幾つか挙げていただき、非常に優れた特徴を有しているのではないかということでご評価いただいたものでございます。

20番ということでございまして、学術分野への負の影響に対する配慮ということでございます。需要予測の結果を用いる際に行政の裁量的な仕組みがあるという中で、需要予測を行っている科学者や技術者の社会的信用を低下させることにつながっているという負の影響に配慮すべきということでございます。また、幅を持って示すといったことがあるのではないかということでございまして、これにつきましては、幅を持って今回は提示していますという内容でございます。

6ページでございます。個別計画・事業を支える予測技術への配慮ということでございまし

て、世界的に使われているような推計法とか集計モデルといったものと比較して、今回この検討会で作成したモデルといったものがどういう推計なのか、あるいはどのように異なっているのかといったこと、についてもっと解説を加えたらいいのではないかと考えています。

これに対しましては、最新のデータ、最新の科学的・技術的知見を使用したということでございまして、十分な技術水準にあると考えているということでございます。一方で入手可能なデータの制約の問題がありまして、まだ課題として残されている部分はあるということで、引き続きの研究と、必要なデータの整備が重要ということでございます。

22番でございます。道路計画のあるべき制度への配慮ということでございます。将来、どういった交通投資が必要なのか、どういった交通環境を達成すべきかといったところについては、別途いろいろな議論を経て判断すべきではないかと考えています。これについては、行政のほうにお願いしたいということをお願いしたいということでございます。

23番でございます。先ほどのものと関連しますが、この推計によって描かれる交通といったものは、我が国のあるべき姿を示したものであるのではないかと考えてございまして、国として、どこまでサービスレベルを上げていくのかといった目標を掲げていくべきではないかと考えています。これについても、行政に対して参考にされるようにしたいという内容でございます。

24番ということでございまして、需要推計に対する取り組みについてということでございまして、継続的な改善、予測値と計画値との分離、外部評価の3点が重要な課題であるということでございます。それぞれについて、具体的な内容が示されています。

こういったことについては、この検討会の中でも鋭意取り組んできたものでございまして、引き続きさらに精度を上げるということに向けて、研究、あるいは必要なデータの整備といったものが重要ということでございます。

25番ということで、予測値と計画値の分離ということでございます。予測行為と政策判断における「計画値の確定行為」といったものを混同せずに、きちんと分離するべきではないかという話でございます。あるいは、社会的合意形成のための真摯な取り組みが必要ではないかということでございます。それに対する答えでございますが、複数の形をこの検討会としては示し、最終判断は行政ですといった形を今回とっていますという内容でございます。

26番でございます。評価の仕組みといったことございまして、今回作成しましたモデルについて、技術的な妥当性の議論は第三者によって評価されるような仕組みづくりが必要ではないかということでございます。この際には、専門性、中立性の高い機関をつくるということ

もって、妥当性の検証が必要ではないかということでございます。これについては、行政において今後の参考にさせていただきたいという話でございます。

27番でございます。前回の道路関係4公団民営化推進委員会への対応、あるいは今回の国会対応ということで、需要推計の見直しについて政治的な意図が非常に強いではないかという問題意識を述べられた上で、具体的には「配分手法」とか「誘発交通」といったことに触れられていないというのはいかかなものかという話、あるいは過去の推計に基づいて実際に建設した道路については、推計交通量と実績交通量を比較し、乖離が発生している事例について、きちんと原因分析をして見直しを行うべきではないかという話でございます。

これに対しては、そもそもこの検討会自体が、全国を対象に将来交通量を推計することを目的に設置した機関であるということでございますので、地域レベルでの交通量配分、例えば誘発交通といったものは、まだ入手可能なデータの制約等の問題もあるといったことで、引き続き研究を進めるべきものではないかということでございます。

一方、推計交通量と実績交通量の乖離につきましては、評価プロセスというものの中で、きちんと検証が行われて、適切に配分手法等の改善に反映されていくべきであるということでございます。

28番でございます。交通需要マネジメントといったことで、道路をつくらずに、車から公共交通、自転車に転換するといった施策との比較評価が可能な予測手法といったものができないかということでございます。これにつきましては、引き続き検討を進めていくべきということで整理させていただいてございます。

29番目でございます。委員会の運営についてということございまして、ここに掲げてありますような、事務局の不手際というところをご指摘いただいているということございまして、これについては、ご指摘内容を真摯に受けとめていきたいということで回答させていただきたいということでございます。

30番ございまして、委員から指摘のあった点が反映されているのかということございまして、実際この検討会の場でいろいろご指摘いただいた内容、例えば東京・神奈川・大阪で自動車の保有率が下がっているといったものは構造的なものと言えるのではないかという話とか、あるいは通学目的における乗用車分担率が、今後、横ばいで推移するというで推計されているが、疑問があるという話、あるいは燃料の高騰の関係で、将来的には、長期的には低燃費車への買い替えということで、その効果は薄れるという話の中で、ガソリン車を低燃費車に替えるというのにも限界があるのではないかという話でございます。

これにつきましては、東京・神奈川・大阪は、その他の県と分けて、異なる形でモデルを構築していますが、一方で、モニタリングによる最新データの把握が必要ではないかということでございます。

あるいは、通学につきましては、ご議論があったのは、児童の送迎といったものがどのように扱われているのかという話でございましたので、その動向が把握できるような調査手法の検討が必要ではないかということでございます。

ガソリン車の低燃費化といったところも、今後の動向について、モニタリングの中で把握する必要があるのではないかとということでございます。

31番でございます。最近の有料道路の無料化、通行料金の改革といったものを考慮する必要があるのではないかとということでございます。今回、全国交通量を取りまとめていただくわけですが、その後、路線別交通量を出していく過程の中で、こういった料金というものが勘案されていくということでございます。

32番でございます。これもご意見ということでございますが、田舎の道路といったものは順番を待っていたらいつまでもできないのではないかと。今回の推計値は、今の状況が続くとした場合ということであるが、今の状況が続くというのは、地方にとっては全くやっていけないという内容でございます。

33番でございます。若者の車離れといった話に絡めて、都市における自家用車の使用についての考慮が今回のモデルの中で十分ではないのではないかとということでございます。あるいは、運転者の高齢化といったことがこれから進んでいくという中では、そういったものを配慮した、車に依存しないような交通施策といったものが必要ではないかという話でございます。

回答につきましては、先ほどの話と重なりますが、都市部の自動車保有台数といったところのモデルはほかの県と変えていますという話、あるいは車に依存しないような交通施策につきましては、今後の行政の中で参考としていただきたいということでございます。

34番ということでございます。今回の人口予測は中位ということで整理しているのですが、将来の交通量を中位で予測すれば、半分の確率で交通量を少なく予測することになるのではないかとというようなご指摘でございます。インフラ整備というものは非常に多大の費用と期間がかかりますので、そういった交通量が少ないということの予測になったときのリスクを本当にとっていいのかということでございます。

回答につきましては、今回のケースというのは、BAUといった性格であるということを確認することが必要だということ、あるいはご指摘の内容につきましては、行政の中で参考にし

てほしいという内容でございます。

35番ということでございます。近年の燃料価格の高騰による交通量への影響についてということでございます。考え方の中に、今後2～3年の程度の間には、燃料価格が安定するとした場合の影響を考慮することが適切であるということ整理をされていたわけですが、これに対して、最近、もう燃料価格は下がってきているんだから、考慮する必要はないのではないかとという話でございます。

これにつきましては、価格の今後の見通しは非常に不透明ということですので、今回は今後2～3年程度の間には価格が安定するといった場合の影響を考慮したということでございます。しかし、今後、非常に大きく変動する可能性があるといったことですので、モニタリングが必要であるということでございます。ただ、「なお」ということで書いていますが、このご意見を踏まえ、2020年につきましては、燃料価格高騰の影響がないといった場合についても推計を行うほうがいいのではないかとといったことを報告書に記載するといったことで整理をさせていただいているということでございます。

36番でございます。シナリオということですが、出生率が下がって交通量が下がる、人口が下がって交通量が減っていくという議論ですが、そもそも日本ももっと移民を受け入れて、人口が減らないようにすべきではないかという話でございます。

これにつきましては、先ほどと重なりますが、BAUケースということ、特に状況の大きな変革はないということ前提にしたものですというものでございます。

37番でございます。人口が減っていくという中で、一人当たりの価値がこれからどんどん上がっていくのではないかとということでございます。そういった中で、直接的な価値だけを評価するのではなくて、間接的なものも正当に評価すべきではないかということで、結論的には、地方の道路の必要性を認識してほしいという話でございます。これについても、行政の中で参考にするようにしてほしいという内容でございます。

38番でございます。今年の10月の観光庁が発足したということございまして、そういった中で、レジャートリップの減少を反映しているようなデータで予測していくことは、同じ国土交通省内で整合がとれないのではないかとという話でございます。これに対して、今回、観光・レジャー系につきましては、将来的な増加についても検討するということでございます。

ただ、過去のデータを見ると、それほど大きな変化がないといったこともございますので、いずれにせよ、幅を持った複数の考え方を提示するという形で整理していますということでございます。

39番でございます。人については、地域別の推計値ということで整理をされていますが、物流につきましては、こういった地域別の区分がないではないかということでございまして、特にスーパー中核港湾とか、こういったいろいろな動きがあるという中で、地域的な偏りができているのではないかということでございます。

これにつきましては、物流に関しましては、あり方検討委員会からの指摘事項への対比の中でも整理してございますが、まだメカニズムをモデル化するための知見、データが十分ではないといった中で、今回の推計の中では品目別の細分化についての予測を新たに追加してきたということでございます。しかしながら、こういった研究については重ねていく必要があるのではないかということでございます。

40番でございますが、40番から41番からは全部続いてございます。40番の中に「詳しくは別紙をご覧ください」ということで書いていまして、別紙の内容が41番ということでございます。

41番につきましては、道というのは自動車だけのものではないが、自転車、歩行者のための空間であるといったことが全然考慮されていないのではないかということでございます。例えば、高齢化に伴う歩行困難者、車いすの増加といった話が配慮されていないのではないかということでございまして、まずは歩行者・自転車利用者を最優先にした交通量推計といったことをすべきではないかということでございます。

これに対しましては、モニタリングの中で、自動車の動きだけではなくて、自転車・歩行者の利用動向といったものを含めたまさに交通の質的变化といったものを把握することが必要ではないかということで、こういった結果が道路施策の新しい展開につながっていくということをご期待するという内容でございます。

42番ということでございまして、自動車の需要を増加させる方向に偏って前提が置かれているのではないかということでございまして、自動車以外の交通手段との関係が評価されていないのではないかということでございます。今紹介したのと同じですが、自動車交通といったところにばかり注目して、バスとか公共交通の部分の配慮が足りないのではないかということでございます。これに対しまして、あくまでも今回の交通需要推計というのは道路ということでございまして、自動車交通量を対象にしたということでございますが、ご指摘の内容につきましては、行政に対して参考とするようにしたいということでございます。

43番が、負の側面というのが無視されているのではないかということでございまして、具体的には地球温暖化の話をはじめとした騒音とか震動といった環境問題の話、あるいは交通事故の話といったところの分析をもっとしっかりすべきではないかということでございます。これ

についても行政に対して参考とされるようにしたいというような形で整理させていただいてございます。

44番でございますが、これも今回の運営の仕方といったところでございまして、応募期間が1週間というのは短過ぎるのではないかとということでございます。これについても、真摯に受けとめたいという形で整理をさせていただいてございます。

45番でございます。10年先を予測するという事だけにこだわらずに、3～4年ごとに見直しをするといったことでやっていけばいいのではないかと、数年先の予測だけでいいのではないかとということでございます。これにつきましては、先ほどの回答と重なりますが、道路計画というのは長期的なものが必要だという話と、あるいはモニタリングといったものが必要ではないかとということでございます。

46番でございまして、日本ではB/C無しに道路への投資が横行しているというご見解をいただいております、その効果にきちんと合理性を示さなければいけないのではないかとということでございます。B/Cという話をいただいておりますが、これにつきましては、この検討会が回答する立場には無いのですが、費用対分析といったことを道路事業の中で実施してございますので、その内容を紹介させていただいているということでございます。

最後、47番ということで、予測の使い方ということでございます。これもB/Cとの絡みがございまして、B/Cの分析値も絡めて需要予測というのをどのように使っているのか。その中に、経済分析やほかの分析との関連も教えてほしいという内容でございます。

これにつきましては、同様にB/Cの話につきまして紹介させていただいた後に、需要予測を道路計画にどのように使うのかという話でございますので、先ほどと重なりますが、道路のネットワークとか有料の償還計画、あるいはB/Cといったところに使っていきますという形で回答したいということでございます。

いただいたものをそのまま記載させていただいており、順不同で同じような話があるなど、整理が不十分で大変申しわけございませんでしたが、大体こんな形で意見が出てきたということと、あと事務局のほうで考え方ということで案を作成させていただきました。

以上でございます。

○石田委員長 ありがとうございます。

今のご説明に対して、我々の検討会としての考え方を整理することが求められているわけでございます。ご意見ございましたら、ぜひお願いしたいと思います。

○豊田委員 順番が飛びますが、39番ですが、これでは地域的な偏りについてこういうコメン

トになると思うのですが、中枢港湾とそれから空港の需要予測の方法を確認したと思いますので、そのことを少し触れてもいいと思うのですが。もう一つ、ちょっと一つ気になりましたのは、バス・タクシーについて、乗用車の中に含めていますという、3ページの14番なのですが、別添2を見ると、17ページまではバスと自動車を分けて推計してきて、18ページ以降は一括していますし、それからタクシーは最初から自動車の中に入っているのもう少し丁寧にコメントすべきではないでしょうか。

○石田委員長 確認したいんですが、ご意見、ご提案というのはいただいたものがそのまま載っていると考えるとよろしいのでしょうか。

○事務局 はい、そのままでございます。

○石田委員長 それと、どこを見ればいいのか。例えば、一番最後のほうに、1、2、3、4と載っていますが、44番が1で、45番が2で、46番が3で、47番が4、これはお一人のご意見を分解したという、そういうことですか。

○事務局 はい、そういうことでございます。

○石田委員長 47件ですが、人数でカウントするとそうではないということですね。

○事務局 そうです。

○石田委員長 何人ぐらいなんですか。

○事務局 20名でございます。

○原田委員 42番について、道路以外の交通手段との関係が評価されていない、高齢者が増えるとバスの需要が云々とあるが、パーソントリップのデータを使って手段分担を考慮して、そしてその属性の変化というもので手段分担がどう変わるかということの評価しているの、道路交通センサスのデータだけでやっているということではなくて、そういうマルチモーダルな関係を見てやっているの、この文章では誤解を招きますよね。対応しているということは書いたほうがよろしいのではないかと思います。

34番、大は小を兼ねるとか書いてありますが、過小の予測のリスクもあれば、過大の予測のリスクもあるので、リスクは両方あるわけです。過大・過小両方のリスクがあって中位というところをトレンドのベースラインとして出しているということですから、もう少し肯定的にこちらはこう考えているということを書いたほうがいいのではないかと思います。

それから、28番です。「交通需要マネジメント」施策との比較評価が可能な云々、要するにMMとかの影響ですが、「今後とも引き続き研究を進めていくべきものと考えています」という表現我々の検討会の外のような感じに書いていますが、これもモニタリングをする中で、あ

るいは道路交通センサスの関連のデータをとる中で対応していくものだと思いますので、ほかのものと同じようにモニタリングの中でということがあるのではないかと思います。

それから、27に「誘発交通」。これはこの検討会としてどのように回答するか。配分のところで云々と書いているのですが、全国的、あるいは地域的な予測をするときも、アクセシビリティの高いところ、低いところと分けて、非常に明確な関係が出れば、アクセシビリティの高いところは原単位が高いとする。ただ、我が国ではそういう蓄積があまりないものですから、そういう方法がなかなかできていないということなんです。

誘発交通はそういう広い形のものがありますので、このように限定して書かないで、その辺は検討課題であるというか、データが蓄積していく中で、今後の全国の需要予測の中でも考えていくんだというように書いておいたほうがいいのではないかと思います。

あとは、我々が言い足りないところは言っていたような意見もあったり、いろいろ厳しい意見もあったり、ただ具体的に「報告書において記述し」という回答をされているものが多いので、報告書にどのように書かれるのかというのを見ないとよくわからないところが残っているということだと思います。

○石田委員長 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

○兵藤委員 今の原田委員のご指摘もあった28番の「引き続き研究を進めていくべき」という言葉から連想すると、パブリックコメントを出された方が、この検討会の考え方というものを読まれて、その次にどうなるんだという疑問を持たれると思うのです。ここで、検討会としては考え方を出すのですが、ではその次、その続きはどうなったかということ、今度はどこを見れば、その改善がなされたかがわかるような形に何か書かれたほうがいいのではないのでしょうか。この検討が今後も続くものと思っているんですが、その次のステップが回答された方にわかるような、そんな工夫をしていただきたいと思います。

○石田委員長 いかがですか、ほかに。

○岡本委員 これは、ウェブで回答を出して、この考え方と示されたものをまたウェブに掲載されていくのかと思うんですが、その際に、一番最後の2つ、道路局でいろいろ議論を深くやっていたらと思いますので、回答のほかにそういったところを紹介して、そちらもご覧くださいといった工夫もしていただければと思いました。

あと、「検討会の考え方」というタイトルで流すのか、「回答」という答えにするのか。ご意見に対する考え方という意味だとは思いますが。

○石田委員長 この表頭の書き方ですね。

回答すべき立場にないご意見、ご提案もいただいているわけです。だから、単に回答と書けるかどうかということもあって、考え方と提案されていると理解しています。

それと、これからどう使われていくのだろうかとか、結構手順としては複雑なわけですが、そういうことがあまりうまく伝わってないのではないかと感じておりました、そういう意味での情報提供のあり方の必要性を感じておりますので、そういうことについてもどこかで触れておいたほうがいいのではという気がしました。それは、この検討会というものの任務とも関連しますし、我々のところで回答できる立場にないということもありますし、言葉が難しかったりとかということもありましたので、注意が必要と思います。

○鈴木委員 率直な感想ですが、この考え方のところに書いてあるコメントが非常に簡素なものが多数あるように思えて、例えば8番で、高規格道路は思い切って整備してくださいと要請のようなものが書いてあるんですが、それに対して「報告書において記載し、要請していきたいと思います」という、この「要請していきたいと思います」というコメントが幾つかあるんですが、それは方針としてそのように認めたと受け取ってしまうのではないか。だから、そのところは要請するかしないかというのは検討はする。それはどこで検討するかとか、こういうところと連携してやっていくとか、もう少し具体的に書かないと、自分の要望というものが政策に結びつくような形で取り扱ってくれるのかなという認識を持たれてしまうのではないかというおそれを感じました。

○道路経済調査室企画専門官 先ほど委員長からもいろいろとご指摘いただいたり、ほかの委員からもご指摘いただいたりしたところに今のも関連すると思うんですが、今回、この考え方ということで整理させていただいていますように、検討会として言えるような内容でどう書いていくのか、どうここにコメントを入れていくのかというような視点で整理させていただいております、そうした場合に、今まさにおっしゃられたように、ほかの方からいろいろ意見が出ておりましたように、委員会として、今の8番のようなものについて、まとめていくということをするのか、やらないのかということがあるものですから、これはしっかり行政のほうでどう扱っていくのか考えなさいという意味で、報告書に記載して要請していくという形でまとめておくのがいいのではないかと思います、こういう記述をさせていただいているというものでございます。

○石田委員長 結局、「参考とされるよう、要請していきたいと思います」と、そういうつながりですね。ですから、こういうせっかく貴重な意見をいただいたんだから参考としてくださいという。そこで、言い逃れになるかもしれませんが、必ずそうしてくださいとは書いてな

いのですが、何か良い書き方がありますでしょうか。とにかくこの検討会はそういうことを判断する場では無いというのが、私の基本的スタンスなんです。

○鈴木委員 もちろんそうだと思うのですが、読んだ側がそのように誤解するのではないかという気がしたんです。

○石田委員長 表現を考えましょう。

○豊田委員 現在の書き方ですと全部取り上げたことになるので、そういうご意見があったことを記録に残したいというニュアンスでいかがでしょうか。

○石田委員長 そういう方向でよろしいですか。

○鈴木委員 いいと思うんですが、表現はもう少しご検討いただければと思います。

○石田委員長 わかりました。

○原田委員 この検討会の責務の範囲を超えているということであれば、そのこともきちんとここに書かないと、この意見を出されている人は、関係するだろうと思って出されているわけですね。そこが、先ほど石田委員長も言われたように、うまく伝わっていないところかもしれませんが、これについては、この検討会の責務を超えるものであると。ただ、行政としては、意見があったことを記録するということと思うのですが、それぐらいのことは明確にしておいたほうがいいのではないのでしょうか。

○道路経済調査室企画専門官 今のご指摘を踏まえまして、責務を超えるということを明記した上で、こういうご意見があったということを行政側に橋渡しをするような形で記述することはいかがでしょうか。

○石田委員長 ありがとうございます。そういう方向でよろしいかと思えます。

それでは、この結果を受けて、資料3を具体的にどのように変更すればいいかという議論に進んでまいりたいと思いますが、相互に関係しますので、資料3についてのご説明を、特に変更点を中心にお願いできますか。

○事務局 それでは、資料3について説明させていただきます。

タイトルは、報告書（案）ということで整理させていただいてございます。

変更点だけ説明させていただきますが、まず「はじめに」ということで、1ページ目のところでございます。

真ん中あたりに、先ほどの委員長のお話にもございましたが、本報告書の取りまとめに当たって実施したパブリックコメントにおいて、1週間という極めて短期間にも関わらず、47件の極めて貴重な意見をお寄せいただいたということをご紹介します。そういった意見を

どのように反映しているかということでございまして、1ページ目の下から3行目から書いていますが、「今後、検討会でまとめた、推計モデルの考え方、前提条件とすべき将来の姿等に関する内容を適切に反映した将来交通需要推計がなされるとともに」という文言につけ加えて「パブリックコメントにおいて寄せられた交通需要推計手法の改良に向けた取り組み、人々の生活様式など質的变化への対応、今後の道路整備の進め方、等に関わる様々な意見についても、今後の道路行政の推進にあたって参考とされることを要請する」ということで記述させていただいております。

個々の箇所にそれぞれ入れるという方法もあるでしょうが、ここでまとめて引用させていただいて、内容については、パブコメに対する考え方といったものを整理させていただくという形をとるということでいかがでしょうかということでございます。

それ以外の変更点ですが、2ページ目のところで、GDPの設定が難しいという中で、仮定のところに例示を入れさせていただきました。

3ページ目ですが、近年の燃料価格高騰による交通への影響といったところで、「モデル化を試みた」といったことを前回記述させていただいておりますが、その後、委員長とご相談させていただいて、実際にその結果として、燃料価格が10%上昇すると、我が国で試算した場合には、「乗用車で、短期的に1.6%の減少、長期的には3.2%減少し、貨物車で、短期的に0.86%の減少、長期的には0.92%の減少といったことで分析した」といった記述を今回追加させていただいております。

さらに、一番下のほうでございまして、先ほどもパブリックコメントのところでご紹介させていただきましたが、3年程度の間燃料価格が安定するとした場合の影響を考慮することが妥当であると考えられるということでございますが、一方で、直近では燃料価格が大きく下落傾向にあるといったこともございますので、価格が上昇したといった影響を加味する必要はないという見方もあるので、この考え方によっても推計すべきではないかということを追加させていただいております。

あとは、パブリックコメントの際に整理した考え方をそのまま踏襲することとしております。

最後ですが、19ページ目です。これにつきましては、前回、全国交通量を推計するということを中心眼に置いて整理していたので盛り込んでおりませんでした。今回の検討会でいろいろご議論いただいた中に、全国交通量を推計した後の将来OD表を作成するという部分についてもご議論いただいておりますので、これについても成果として、検討会でまとめていただければどうかということでございます。

具体的には発生集中交通量については、人口とか、自動車保有台数といったものを説明変数として回帰式を構築するという話、分布交通量につきましては、グラビティモデルをベースにした推計モデル。その中で、推計された全国の走行台キロと将来OD表から算出される走行台キロとの整合をチェックすることを明記させていただいております。

20、21ページは、検討の経緯ということです。

なお、これだけではモデルの詳細がわからないので、例えば10ページ目でございますが、4番のところから上から3行目のところを書いていますが、「モデルの詳細については、別添2のとおりとする」ということで記載していますように、別添1にシナリオの関係、別添2に人の移動のモデル、別添3に貨物のモデルということで、それぞれ詳細なモデル式、あるいはパラメーターといったものについて、報告書の成果として、一式まとめるという形で整理させていただいております。

それ以外にも、いろいろと検討会の中で整理させていただきました最近の交通動向の分析の話であるとか、諸外国との比較といったものにつきまして、この報告書の参考資料ということで、一式整理させていただいております。

以上でございます。

○石田委員長 ありがとうございます。

○豊田委員 3ページの一番下に加えられたところですが、「一方で、直近では燃料価格が大きく下落している」と書いてあるのですが、これは一時的な高騰が沈静化して元に戻ったのにすぎないので、このままだと前より下がった感じになってしまうと思います。

○石田委員長 ありがとうございます。そうですね、表現を修正しましょう。

あと、説明にはありませんでしたが、脚注を随分増強させていただきました。結構専門用語が出てきますので、わかりやすく読んでいただけるのではないかと思います。そのための工夫をさせていただきましたということと、あと資料2も先ほどいただいた提案を入れて改良して、これも別添資料にするということによろしいですか。

○道路経済調査室企画専門官 はい。目次の参考資料にも記載して、1セットの形にしたいと思います。

○石田委員長 お願いします。

パブリックコメントで幾つか重大なコメントをいただいていると思います。私なりに理解しているところでは、政策論議をきちんとしなさいということ。また、道路整備を抑制すべきであるというお考えもございましょうし、地域の元気のためにきちんとした整備をしてください

という議論もございました。そのことについては、道路政策をこれから立案、推進していかれるところにきちんとお伝えするということが大事だと思うのですが、我々に課された任務として、そういうことを議論できるような推計モデルになっているかどうかという確認をきちんとしなくてはならないと思います。もし不足があれば、きちんと整理をしておかなくてはならない。それは、例えばコストの問題というのはなかなか難しいとか、あるいは質の議論であり、行き届かなかった感覚もあって、そういう意味でのモニタリングということを非常に重要視しているわけです。

ですから、そういう観点からいただいたご検討、ご意見に対して、きちんと答えているかということの判断を一度していただき、その結果として、報告書をどういう扱いにするかということの確認をしておきたいと思います。

今回は結構前進したのではないかと思います。政策論議の前提条件、これは人口予測とか、その中には外国人の問題もありますというご指摘をいただきました。あるいはGDPの数字はこれでいいのだろうか、失業率、労働力率、あるいは地方の元気ということですが、これについても、我々としては、検討会で設定したものと政府のほうで描かれた姿というものを区別してやりましょうということをご提案したわけです。そういう観点からすると、その前提が大きく変わるときには、やり直すべきということでもありますので、ここで勝手に言うとなかなか難しい面もあるので、その辺でお許しいただくしかないのではという気がします。

そういうことも含めて、様々なパブリックコメントをいただいているのですが、そのことをある意味では吸収できるような報告書になっているのではないのかという議論をと思ひまして、今そういう発言をしているところでありますが、そういった観点からぜひ今もう一度ご議論いただければと思います。

○豊田委員 今、委員長のお話を伺いながら考えたんですが、この資料2は本日のご議論で多少修正するにしても、これが単体で付くのではなくて、この資料1の1枚紙のところに委員長のお考えを、ここに一言書かれたらどうかと思うのですが。この資料2の上に1枚紙つけて全体資料と。

○石田委員長 そうですね。要約というか。

○豊田委員 考え方の基本を。

○石田委員長 そうですね。そのようにさせていただければと思います。

○原田委員 そういった意味で、もう1回、資料2を読みますと、20番、学術分野への負の影響に対する配慮という部分について、予測の委員会があって、予測のその方法論等を検討し、

予測値が出る。しかし、その予測が間違ふとあの委員会がすべて悪い、表現が悪いかもしれませんが、委員会の予測手法がすべて悪いという話になりがちなんですが、今石田委員長が言われたように、人口であるとか、GDPであるとか、外生的に決まっているフレームワークも使いながらやって、それがずれてくるところもある。報告書のこの案の中では、1.5のモニタリングのところを少し控え目に書いてあるわけですが、1.5のところを直すというところまでは不要か思うのですが、この20の回答については、検討会としても、分けて扱うべきだということ非常に重要と思っていることを少し書いたほうがわかりやすいのではないかと思います。

一番最後に、一定の幅でということは書いてあるのですが、先ほどご提案のあった委員長の1枚紙のところを書いていただいても結構ですが、今の我々もある制約の中で予測のことをやっていて、それについても不確実性がある。だから、そのものについても見直していかないといけないし、それが予測の誤差と言われる中でも無視できない、非常に重要なものということについて、明確にしておいたほうがいいのではないかと思います。

○石田委員長 ありがとうございます。

そういう意味では、1のモニタリングのところ、例えば5ページの最後から3つ目のパラグラフに具体的にはという文言がございますが、交通需要推計の結果によってはと書いてあるのですが、それに続くモニタリングの結果によってはとしたほうがいいですね。需要推計だけで全部やるというものではないですし、かなりのことを書いていると思うのですが。

こういうことも入れたらいいという話ございましたら、ぜひお願いしたいと思いますが。

○原田委員 この1のほうに書いたことは非常に前進だと思うのですが、さっきの20の回答のあたりではもう少し強く書くべきだと思います。

○石田委員長 いかがでしょうか。

本当に細かい話ですが、5ページの注6のプローブデータというのが、自動車に限るという表現になっているのですが、そうではなく、もっと人間中心の、プローブ・パーソンという機械もありますので、自動車だけではないと表現を変えていただきたいと思います。

○岡本委員 同じ意味で言うと、プローブデータを説明する文章に、また「プローブ車載器」と書いてあって十分に説明できていないので、表現には工夫が必要だと思います。

○原田委員 1ページの下のところにもまとめて「参考とされることを要請する」と書いていますが、これだけだと、あまりにも不親切かと思ったのですが、先ほどの委員長の話で、資料2が後ろにつくということで、こちらの書き方と合わせた表現をして資料2がついていれば、こ

ういう意見については行政の中で対応するつもりであると読めるということですので、表現をきちんとそろえるようにしていただきたいと思います。

○道路経済調査室企画専門官 その点につきましては、資料2が添付されるのであれば、そのまま記録に残すというような形にしておきたいと思います。具体的な表現の案としては、先ほどの文章のところで、まず委員会の責務を超えているということとともに、こういうご意見があったことを記録に残しておくというお話でございましたので、記録に残すというような形に統一するような形にしたいと思います。

○石田委員長 具体的な資料2の考え方の当該箇所の書き方ですね。

○道路経済調査室企画専門官 2ページの頭のところにいきますと、「等に関わる様々な意見があったことをここに添付し記録する」というような形でいかがでしょうか。

○石田委員長 よろしいかと思います。参考とされることを要請すると、過度な期待を持たせてしまいますし。では、そういうことでありますので、豊田委員からもご提案もいただきましてあので、今の専門官のおっしゃる方向で修正させていただきたいと思います。

それでは、もしご意見がないようでしたら、本日の検討会はこれぐらいにしたいと思います。

一任とし過ぎるというご意見もいただいており、またご批判を受けそうですが、時間的なこともございますので、文章の具体的な表現とか、先ほどの資料2の前の1枚程度の考え方とかは、先ほど申し上げました方向で整理させていただきたいと思います。それについては、一任をお願いをしたいと思いますが、よろしいですか。

ありがとうございます。

では、そのようにさせていただきたいと思います。資料3を含めて、具体的な文章表現については、これもご一任いただきたいと思います。

それでは、我々の検討会の報告書については、本当に時間のない中、貴重なご意見を多数いただきましたパブリックコメントも踏まえて、きちんとしたものにできたのではないのかと思っています。

若干の残余作業が残っておりますが、本当に短い中、深い議論をしていただき、先ほど申しましたように、いろいろな議論をするための場の整理、これは方法論であったり、シナリオ設定であったり、その仕分けをきちんとしなさいということに対しては、一応の任務を果たし得たのかなと私自身思っております。そういう観点から、委員の皆さんに深く感謝を申し上げまして、私の司会はこれぐらいにさせていただきたいと思います。

どうもありがとうございました。

○事務局 では、最後に企画課長から一言ごあいさつ申し上げます。

○企画課長 企画課長の徳山でございます。

先生方には、本委員会の取りまとめを本当にありがとうございました。

本検討会、4月から8回にわたって、それから検討会の場のみならず、個別にも非常に専門的な分野についてご指導いただきまして、おかげさまでここまでおまとめをいただきました。公共事業、特に道路について優先順位とか無駄の議論が昨年非常に多くあったわけでありまして、交通量推計についても、手法という非常に専門的な分野がこれほど注目され、衆人環視の中でやったことはなかったと思います。そういう中で、非常に従来以上の細心さ、慎重さをもってご議論をいただきましたことを心よりお礼を申し上げたいと思います。

そのような厳しい慎重なご議論いただきながら、かつ我々、後ろの時間も秋に交通量をお出しするというようなことを申し上げましたものもきちっと守りたいということから、最後のパブリックコメントも非常に短い期間に実施していただきまして、この点についても申しわけなく思っております。

ここからは、私どものほうでこのモデルを使わせていただいて、実際の交通量を推計するという手順に入ります。既に、具体的なモデルの準備作業は進めておりまして、バグをとったりしておりますので、来週、26日に私どもの社会資本整備審議会の基本政策部会に数字を含めてご報告をできるよう、最後のチェックを進めてまいりたいと思っております。

この委員会は、本日で終わりではなく、まだモニタリングというのも重要な一つの今回のご提言の柱だと思いますので、引き続きそのフォローについても、ご指導賜りたいと、このように思っております。

本当に、限られた期間で、大変慎重な、的確なご指導をいただきましたことに、重ねてお礼を申し上げます。どうもありがとうございました。

○事務局 ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、本日の第8回の検討会を終わらせていただきます。

ありがとうございました。