

社会資本整備審議会 第13回道路分科会

平成23年5月23日

【内海総務課長】 皆さん、おはようございます。ちょっとまだ到着されていない先生いらっしゃいますが、定刻でございますので、ただいまから社会資本整備審議会第13回道路分科会を開催させていただきます。

本日は、皆様、大変お忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、開会に当たりまして、菊川道路局長よりごあいさつ申し上げます。

【菊川道路局長】 おはようございます。この1月から道路局長を務めております菊川でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

この道路分科会でございますけれども、昨年の8月3日に開催されております。約10カ月ぶりとなります。前回の道路分科会では、事業評価部会と、それから地方小委員会の設置について決定をいただいております。その2つの事業評価部会と地方小委員会におきまして、直轄事業の新規事業採択、さらに地方小委員会等におきましては、計画段階評価とか、こういった取り組みにつきまして、私どもの道路事業全般の透明性を高める、あるいは効率性を高めるという上で、大きな役割を担っていただいております。

また、昨年の7月からは、前の前の大臣になりますけれども、当時の前原大臣のご指示によりまして、社会資本重点計画の見直しといったものもスタートしているということでございます。

今日はまた、今年度になりまして、2月には社整審の委員の改選が行われることになりまして、今日の分科会に先立ちまして、4名の委員の方が新たに道路分科会にご参画いただいております。どうかよろしくお願いを申し上げたいと思います。

道路行政につきましては、ここ10年ぐらい、いろいろな大きな変革に直面いたしております。ご承知のとおりでございます。道路公団の民営化であったり、あるいは道路の特定財源の一般財源化であったり、さらに政権交代を経まして、高速道路の無料化政策を導入していくと、こういった大きな変革の取り組みが行われているわけでございますけれども、さらに加えて、ご承知のとおり3月11日に大変大きな大震災を受けたわけでございます。改めて私ども、日本というこの国が非常に厳しい国土条件にあるということを痛

感したわけでございます。また、今回の大震災が、東北地方を直撃したわけでございますが、東北地方というのが少子化といえますか、あるいは人口減少を、日本全体の中でも先を進んでいるような地域でございますので、やはりこういった新しい社会、非常に厳しい国際競争といったものに、こういう国土の大きなハンディキャップを背負いながらも、しっかりと我々取り組んでいかなければならないということを、改めて痛感したところでございます。

道路行政につきましても、道路の防災面の役割といったものも改めて認識する機会となったわけでございますけれども、先ほど申し上げましたように、今日は、昨年8月からということで、10カ月ぶりということになりますけれども、ぜひ東日本大震災の教訓も踏まえ、また中長期的な経済社会の展望も踏まえて、ぜひ基本的な方向について、幅広い観点から、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。

どうかよろしく願い申し上げます。

【内海総務課長】 ありがとうございます。

それでは、まず最初にお手元の資料確認をさせていただきたいと思います。

お手元の資料、クリップを外していただきますと、まず座席表、それから委員名簿、その次が議事次第。それから、資料が1、2、3とありまして、A3カラーで資料の4番、その後に資料5、それから参考資料。一番最後に新聞記事等をまとめた資料がございます。

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、本日の分科会の議事につきましては、審議会運営規則7条1項に基づきまして、公開とさせていただいております。よろしくお願いいたします。

それでは、委員のご紹介に移らせていただきます。

まず、このたび平成23年2月に委員の改選がございまして、審議会令6条3項に基づいて、新たな分科会長を、事前に委員の互選により選任されております。また、分科会長代理につきましても、あらかじめ分科会長にご指名をいただいております。

ご紹介いたします。

家田仁道路分科会長でいらっしゃいます。

【家田分科会長】 家田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 太田和博道路分科会長代理でいらっしゃいます。

【太田分科会長代理】 太田でございます。よろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 続きまして、分科会委員の方を名簿に沿いまして、50音順でご紹

介させていただきます。

まず、浅見泰司委員でいらっしゃいます。

【浅見委員】 浅見です。よろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 勝間和代委員でいらっしゃいます。

【勝間委員】 勝間です。よろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 マリ・クリスティーヌ委員でいらっしゃいます。

【マリ委員】 マリ・クリスティーヌです。よろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 このほか、上村多恵子委員、それから田中秀臣委員におかれましては、少しおくれたのご出席というふうに伺っております。

また、井出多加子委員、櫻井敬子委員、中井検裕委員、原田昇委員、御厨貴委員につきましては、本日所用によりご欠席という連絡をいただいております。

続きまして、臨時委員の方をご紹介します。

まず、石田東生委員でいらっしゃいます。

【石田委員】 石田でございます。よろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 大串葉子委員でいらっしゃいます。

【大串委員】 大串でございます。よろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 川島誠委員でいらっしゃいます。

【川島委員】 よろしく。

【内海総務課長】 神田敏子委員でいらっしゃいます。

【神田委員】 神田です。よろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 久保田尚委員でいらっしゃいます。

【久保田委員】 久保田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 崎田裕子委員でいらっしゃいます。

【崎田委員】 崎田です。よろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 竹内健蔵委員でいらっしゃいます。

【竹内委員】 竹内でございます。よろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 竹岡圭委員でいらっしゃいます。

【竹岡委員】 竹岡と申します。よろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 田村亨委員でいらっしゃいます。

【田村委員】 田村です。よろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 中条潮委員でいらっしゃいます。

【中条委員】 中条です。よろしくお願いします。

【内海総務課長】 根本敏則委員でいらっしゃいます。

【根本委員】 根本です。よろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 羽藤英二委員でいらっしゃいます。

【羽藤委員】 羽藤です。よろしくお願いいたします。

【内海総務課長】 このほか、朝倉康夫委員、森野美徳委員、脇畑賢委員については、本日所用によりご欠席とのご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、総員27名中19名でございますので、審議会令9条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。

それでは、以後の議事の進行を家田分科会長にお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

【家田分科会長】 皆さん、おはようございます。改めまして家田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

初回でございますので、若干のごあいさつをして、それから議事を進めさせていただきたいと思っております。

これからご紹介がありますけれども、東日本大震災という、未曾有のと言っていますが、非常にレアケースの、しかも甚大な被害を及ぼしたことが起こって、それで、道路行政だけではありませんけれども、いろいろな面について真剣によく考えて、これからの手を打たなければいけないと、こういうせっぱ詰まったところに来ているところではないかと思っております。

道路行政につきましても、料金を非常に短期的な目で見ながら、上げたり下げたりみたいなことをやってみたりとか、この道路は要るとか要らないとかみたいなことが、右に行ったり左に行ったりするような議論が続いた。随分長い期間だと思うんですけども、そういうことではなしに、もうちょっとよく考えて、しかも教条的な結論ではなくて、リーズナブルで、国民的に「こんなものだよ」と、納得できるよね、しかもお金がえらいかかるわけでもない、そういう妥当な線を見つけるというのが重要な使命ではないかと思っております。これは、もうまさしく道路に限らないんですが、そんな意味で、ぜひ皆さんには忌憚のないご議論をしていただいて、しかも空理空論ではなく、現実に、足のついた答えが出るような、そんなような進め方をお願いしたいと思っております。

それでは、着席させていただきます、議事を進行させていただこうと思います。

本日の議事は、報告事項が「最近の道路行政の話題」、それから審議事項が「今後の道路政策の基本的方向の検討」、これが一番時間を食うところになると思います。それからその他の審議事項で、事業評価部会の所掌事務の改正というのがございます。この3つの柱になっていますが、1つずつ説明いただいて、議論をするというふうにしようと思います。

それではまず、報告事項につきまして、事務局よりご説明をお願いいたします。

【森企画課長】 それでは、事務局のほうから資料を説明させていただきます。

最近の道路行政の話題として、資料1、資料2でご説明をします。資料1が、今、分科会長のほうからもお話ございました東日本大震災への対応と課題、資料2が、これもご指摘のありましたような高速道路の料金、特にこの数年間の目まぐるしく変わった動き等々、全体を総括してご紹介させていただければと思います。

それでは、資料1をもってご紹介をさせていただきます。東日本大震災への対応と課題でございます。

1ページ目をめくっていただきまして、概要から始まります。実際には、ここに書いてあるとおりでございます。ページ2で、実際の東日本大震災の被災状況でございます。今もご紹介ございましたように、この大震災、広域であるということが1つ、そして私たち行政側から見ても、いわゆる地震の動き、地面の動きによって被害を受けたということに加えて、今まで経験したことのない津波によって大きな被害を受けております。広域という意味合いでは、死者、行方不明者の方々が2万4,000人に上る、こういう状態になっているということ。そして、インフラ、社会資本の被災状況を見ていただきまして、例えば堤防護岸の被災が190キロ、あるいは港湾の被災が11港、あるいは下水道の処理場の被災が19カ所。当然道路の被災総数も、国道で170カ所に上るような被害、そして津波による浸水面積が500キロ平米に上るような、広域的な被害ということになっております。

3ページ目をおめくりいただきますと、交通関係の復旧状況の推移でございます。おかげさまで、ゴールデンウィーク前をもって、おおむねの主要幹線がさまざまな復旧を見たところでございます。いまだに在来の鉄道幹線については、まだ一部残っている区間がございますが、発災後、まず初日、1日目で東北道、常磐道の緊急車両が通行できるようになりまして、被災地への避難民への緊急支援物資、あるいは警察、自衛隊、救急といった

方々の現地への乗り込みといったものをかなりサポートさせていただいたというのが、新聞報道でもされているところがございます。このピンク色の立ち上がり、あるいは赤の折れ線グラフの立ち上がりを見ていただければ、どういう形で復旧していったかというのがおわかりになっていただけるのではないかと思います。

5 ページ目をおめくりいただきたいと思います。翻って、道路のお話を少しさせていただければと思います。

これも報道で何度かされているところがございますが、被災地に対して効率的な被害の復旧を行いながら、物資あるいは応援部隊を届けるという意味合いで、「くしの歯」作戦というのを行ってきております。左下でございます東北道、国道4号が、おおむね数日、東北道については1日で確保されたということから、その軸を使いまして、東京方面、全国の至るところから届きます物資、あるいは人間の部隊を、横軸のそれぞれの国道等を使いまして、被災を受けた太平洋岸の各都市に届けるという復旧の手順を踏んでいったところを見てとっていただければと思います。第3ステップに至りまして、太平洋沿岸ルートの縦軸をつなぐことで、最終的には全体ラダー型にして、それぞれの復旧をさらに加速させるということに相なったわけでございます。

6 ページ目をおめくりいただきたいと思います。これは過去からの、阪神の大震災等々を受けまして、耐震補強等を行ってきたわけでございますが、実際耐震補強を行ったところは、今回の地震でも損傷を受けておりません。そういったことは非常に効果があったということだろうと思われます。

7 ページ目、これも同様でございます。一部津波でけたが流されてしまったというようなものがございますが、それも数日で復旧を見ているところがございます。

8 ページをおめくりいただきます。これも新聞報道で言われておりますが、この三陸エリア、三陸縦貫道という高速道の高規格幹線道路が、計画あるいは事業、あるいは供用されているところがございます。左側の絵を見ていただきますと、黒の実線のところができ上がっているところ、そして赤のところが工事をしていたところということでございまして、真ん中に写真がございますように、これは三陸縦貫道がちょうど津波をよけて、写真の真ん中ではありますが、高架で整備がされてきている。これによりまして、国道45号沿線の市町村の復興をかなり支援することができた。さらには、そこに駆け上がって、津波の被害を逃れたというような報道もされているところございまして、この三陸縦貫道の1日も早い全線開通を要望、実際、現下の復旧・復興の中でも訴えられているところで

ございます。

9 ページ目が、大震災直後の車の流れを数字としてあらわさせていただいたものでございます。赤で塗られている東北道、あるいは常磐道等々が、実際に発災後とまってしまうました。これによりまして、東北方面への物資を新潟方面から、あるいは北陸を通して東北方面へという、いろいろな、さまざまなネットワークを使いながら送り届けられたということが、実際の交通量の数字の増大でも明らかに見ていただけるのではないかと思います。

10 ページ目、これは、新幹線の復旧がゴールデンウィーク前ということになってしまいましたので、それまでに、高速道路を使って、高速バスが鉄道の代替を行ったということを、数字としてあらわさせていただいたものでございます。実際に首都圏と仙台の高速バスの輸送状況を見ても、左の日本地図の下にございます表を見ただきましても、約3倍のバスの台数を使って、輸送力、新幹線に比べればまだまだけたが違いますが、4倍の輸送をもって、この東北―首都圏の輸送、人の動きを支えたということを見てとっていただければと思います。

あと11 ページ以降、これは道路の、それぞれどういう役割を果たしたかというところでございます。インターチェンジ予定施設等々で、避難民の方々にかなりその場を提供することができた。あるいは12 ページ目では、これも新聞のトピックスで言われておりますが、高速道路の堤防の構造といったものが津波をとめたということで、仙台の内陸エリアへの被災状況を少し軽減できたのではないかと。あるいは13 ページ目、高速道路の、あるいは一般道路にございますサービスエリア、あるいは道の駅、こういったところが実際の復旧の支援活動の拠点になったという事例でございます。

14 ページ目以降でございますが、14 ページ目は、サプライチェーンの議論でございます。これについては、まだ最終的にどうこうしていくということではございませんが、実際東北エリアに被害が、震災が起こったことによりまして、世界、海外に及ぶまでのサプライチェーンの寸断が発生し、現下においてもさまざまな経済的な影響が出ているということを、事例的に紹介させていただいたものでございます。①、②、③というようなものが、実際に事例として出ております。

15 ページ目、さらには、これは先ほどのサプライチェーンに加えて、震災直後から首都圏も大きな影響を受けております。帰宅難民といったような問題も非常に大きな問題としてクローズアップされたわけでございますが、それに加えて、全国の物流網の寸断とい

うようなことも実際に問題として起こったわけでございます。

16ページ目、一部道路に関して、情報の利用ということで、なかなか全体に、どの道路がつながっているかという情報収集はできなかったところを、実際に自動車を通ることによって、そこから出てくる電波の発信を受けて、右下にございます自動車の通行実績、あるいは通行どめといったような情報を1枚の地図に載せることで、地域の、あるいは被災者に対する避難、あるいは救助活動に役立つ情報を提供したというような事例がございます。

翻って、また17ページ以降でございますが、これは今後の道路の果たす役割として、どういことを考えていくべきなのかということでございますが、実際には、まだ今後大地震が発生する確率、非常に高うございます。赤く塗られたエリア、まだまだそういった地震の被害を受けるおそれのあるエリアとして推定されているところでございますが、18ページをお開きいただきますと、そのエリアの中においても、まだミッシングリンクといったような問題が存在いたします。今後の事業を進めていく上での効率性ということのみならずの評価をしつつ、こういったところをどういう形に整備をしていくか、あるいは手当てをしていくべきものなのかということを見て取っていただければと思います。先ほどの、どのような形でダブル、バックアップのネットワークをつくっていくか、あるいは、さらにはこういうようなミッシングリンクをどういう形で今後つくり上げていくのかということが、大きな私たちの課題かなというふうに理解をしております。

続きまして、資料2をもちまして、最近の高速道路関係の状況ということで、先ほどご紹介しましたように、料金の近年の目まぐるしく動いた状況を、少しまとめてご紹介させていただきます。

表紙をめくっていただいて1ページ目、料金の割引関係、あとは無料化の実験の関係につきまして、この5年程度の動きを1枚の紙にまとめたものがございます。左側が民営化以降の料金割引の動き、あるいは、右のほうは無料化実験にかかわる動きということで見ていただければと思いますが、後ろのほうの資料は、それぞれ時折ご紹介をさせていただきますので、行ったり来たり、若干ご容赦いただければと思います。

まず料金割引でございますが、日本道路公団が民営化された際に、コスト縮減等の会社割引が実際にスタートしております。その後、利用者に対する還元、あるいは一般道路等の渋滞解消を図るために、利便増進事業という事業、制度をつくらせていただいて、これは道路財源の議論の際に並行してつくらせていただいたものですが、ページ4をお開き

ただければと思います。こういった利便増進事業の仕組みが書かれているものでございます。

もともと、民営化された際に40兆円の借金が、債務という形で機構に残っておったわけでございます。法律上45年でこれを返済するというものであったわけでございますが、そのうちの3兆円分、スマートインターチェンジ、料金の割引といったものを加えて、合計3兆円をこの債務から、国のほうに国債整理基金という形で承継をさせていただいた。これを国債整理基金として、今後、逐次返済をしていくわけでございますが、この債務が少なくなった分、右下でございますが、高速会社からの貸付料を減ずることができる。この減ずることができることの差分をもって、料金割引を行っていくということでございます。

この料金割引を行うことで、利用者に対する、スマートインターチェンジも同様でございますが、利便性の向上、あるいは高速道路をできるだけ有効に利用していただくことで、公益性の拡大、あるいは全体の国民生活の利便性の向上といったものを図ってまいりたいと考えております。

実際にその流れを見ていただければと思いますが、2ページ目でございます。資料、少し戻ってしましますが、A3の絵でございます。一番上が緑で書かれているもの、棒グラフになっているものでございます。これは民営化の際のコスト縮減によって割り引かれたものということで、民営化の際に会社が行ったコスト縮減を利用者の方に還元するというので、特に平日、これは土日祝日ともに、朝夕、通勤時間帯等々に対しての5割引、あるいは夜間のトラック利用者に対しての3割引というのを主な割引とさせていただいております。

その後、この利便増進事業としまして、青の部分に乗せ、あるいは、下の絵の③になりますけれども、赤の色の部分に乗せて、最終的には現在の割引に至っている。例えば、具体的なものを申しますと、③の部分を見ていただきますと、全体として料金は今、おしなべて3割引、そして緑の部分の5割引が残っておるということで、朝夕5割引、そして深夜は5割引、あと残る時間帯が3割引ということになっております。あと、土日祝日に関しましては、今度廃止になりますけれども上限1,000円というのが、上乗せをされた形で料金の割引に至っているということでございます。

加えて、また1ページ目の料金の施策に戻っていただければと思います。実際にこの料金の割引等々の見直しをさせていただく過程の中で、さらには平成23年2月というところ

ろで、新たな料金割引を、政権交代後行っております。それが5ページでございまして、NEXCOに関する料金の引き下げについての事例をそこに紹介させていただいております。大きな変更点は、平日にまた上制限を導入するというので、平日2,000円という料金の上限を導入したということが、平成23年2月16日の新たな割引の状況でございます。

一方、右側の無料化の実験でございます。政権交代後、平成22年6月から無料化の実験をスタートしております。その区間が、7ページをおめくりいただければと思います。これが全国の無料化実験を行った場所ということでございまして、既に無料で供用していたところがピンク色の絵で描かれております。ピンク色の絵が少しずれているところがありまして、非常に見にくうございますが、それに赤の区間の無料化実験を加えることで、全体として約2割の無料化実験を行っております。

実際にこれを行うことによりまして、一部、かなり高速道路の端っこの部分を無料化しているというご批判もあったわけでございますが、できるだけ地域経済への影響だとかといったようなことをはかっていく上で、あるいはまた、他の公共交通機関への影響をはかっていく上で、とりあえず、まずは影響の少ないところから始めて、少しずつ拡大をしていこうということの流れだったというふうに理解をしております。

加えて、ついでにお話ししますと、8ページをおめくりいただきますと、平成23年度の無料化実験の計画案ということでございまして、先ほどご紹介したピンク、赤の無料化実験に加えて、黒の矢印になっている夜間の大型車の無料化実験ということで、少し今までの料金の無料化実験よりも広げて、無料化の効果を探っていこうというようなことが、実験の計画として予算に計上されたわけでございます。

また翻って、1ページ目に戻っていただければと思います。この後、平成23年3月11日の、先ほどご紹介をした東日本震災があった後、先ほどの料金については、休日の上制限1,000円、あるいは平日の2,000円といったものに関しては、これを復興・復旧の予算に手当てをしよう。あるいは無料化実験についても、平成23年度実施をしていこうとしていた無料化実験の予算を復旧の予算に充てようという、その予算が平成23年5月に補正予算として成立しております。その資料が9ページ目でございます、全体として、1次補正の予算としての災害復旧費用の中の財源としまして、高速道路の無料化実験1,000億、そして料金割引のお金2,500億といったものが手当てをされているところでございます。

実際その結果としまして、12ページの部分をお開きいただければと思いますが、現行の料金実験のうちの平日2,000円、土日祝1,000円の廃止を、6月に向けて行っていくということになっております。その結果、13ページでございますが、それぞれ、現行の休日1,000円、これは6月まで若干続きますけれども、この料金割引が、上限料金廃止によりまして少し値上がりが出てくるということでございます。この土日の日経新聞にも、一部これのアンケート結果が出ておりましたが、それぞれ賛成、反対、おおむね同等の5割・5割ぐらい、この料金割引についての廃止は、反対が5割、賛成が5割というような感じの、ちょうど半々の意見に分かれているところでありまして、実際に利用者の影響たるや、かなり大きな影響を受ける方も出ていらっしゃると思います。もともとこの割引を入れた、特に上限1,000円といったような、非常に今までに例のない割引を入れたこと自身の背景が、リーマンショックの景気対策といったような問題もございましたので、そういう意味では、この現下における景気状況の中で、そういった料金の上限を廃止することの是非論といったものが、また一方で今後大きな議論としてなされてくる可能性があるということですので、ご紹介をさせていただきました。

以上、若干時間が長くなりましたが、道路にかかわる大きな最近の動きということで、ご紹介をさせていただきました。

以上でございます。

【家田分科会長】 どうもありがとうございました。

これから質疑の時間をとらせていただきますけれども、この質疑の後に、これからの道路政策の方向性とか、何を議論すべきかとか、どうやって議論すべきかというあたりで、全員の先生からお話をいただけるように準備しておりますので、時間を。ここでの質疑につきましては、資料1、2についてのご質問というようなところにさせていただこうと思っております。

どなたからでも結構です。どうぞよろしくお願いします。

勝間先生。

【勝間委員】 済みません、非常に道路が役立ったということはわかったんですけども、逆に後悔といいますか、これをしておけばよかったといったような課題についても、何点か教えていただけますでしょうか。

【家田分科会長】 一通りちょっとご発言いただいて、それからまとめて事務局にお答えいただこうと思います。

ほかの方、いかがでしょうか。

マリ・クリスティーヌ委員。

【マリ委員】 災害について、また後で、ちょっと時間がかかると思うので話したいんですけども、E T Cに関してなんですけれども、E T Cの機械を車に導入していますと、少し料金割引があるわけですね。環境施策の中で、例えば車のタイプによってさらに割引いただけると、おそらく環境ということが非常に大きなテーマでもあるので、そういうことも考えて少し何か施策をつくったらどうでしょうか。

例えば、電気自動車がこれから普及したり、またハイブリッドカーも、買われる方にとっても得なように、そういう車で高速に乗ると環境での割引みたいなものを入れていただけるといいのではないかなど。

【家田分科会長】 ありがとうございます。そういうご意見は後でやろうと思ったんですけども、今伺っておくとして、この資料1と2に関してご質問とかがありましたら、ほかにもお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

それでは、勝間委員から出たご質問について、お答えいただければと思います。

【菊川道路局長】 ちょっと直接のお答えになるかどうかわかりませんが、今回の地震の後、先ほど三陸縦貫自動車道という話をしました。これが今、全体200キロあるぐらいあるうち、まだ100キロぐらいの状態なんですね。それで、その三陸縦貫道があって、先ほど説明しましたが、そこに逃げて助かったという人が結構おられるわけです。

ところが逆の話もあって、自分のところはできていなかったと、もしできていたら、多分多くの命が救われたらというところで、非常に切実に私にお話をされた方がおられまして、実は三陸縦貫というのは、やはり経済、BバイCみたいな評価をすると大変厳しいという状況があるものですから、20年ぐらい仕事をやっているんですけども、なかなか進んでいなかったということでございます。

そういったところの優先順位のつけ方みたいなところが、果たしてほんとうによかったのかどうかというのは、若干我々反省というんですか、再検討が必要ではないかというふうに思っております。

【吉崎官房審議官】 あと、ハードウェアの話ではないんですけども、被災後の情報の共有化という意味で、若干、こうしておけばよかったなというのがあったんですけども、各都道府県ごとに管理している道路について、ここが今通れませんというのは適宜報

道していくんですけれども、もちろん直轄は直轄でやっていくんですが、そういったところが共通のプラットフォームのようなものがなくて、例えば、ある県の絵を見たときに、直轄の情報と都道府県が出している情報の時間的なギャップがあったりとか、これは時間経過とともに、だんだんその辺のギャップは収束して行って、最後のほうは統一されていくんですけれども、特に被災後数日間とか、1週間程度のときには、その辺の情報の出し方とかということについて、直轄、それから県、それから市町村なんかはまだまだ十分ではないところがありますけれども、そういったところの考え方が統一できるまでの間、少し利用者の方々にご迷惑をかけたところがあるかもしれません。

【家田分科会長】　　ちょっと今のご質問に私もコメントさせていただくと、いろいろな流れから、私も震災の調査にいろいろかかわることになったんですが、そのときの私の個人的な道路に関する失敗ですね。もうちょっとこうしておいたほうがいいのではないかなと、そういう感想だけ申し上げると、1つは避難なんですね。

避難は、基本的には歩いていきなさいというのを原則にしているわけです。例えば地震が起こったときも、車を運転していたら道の端に寄せて、車をつけたまま、そのままおりて歩きなさいとかいう原則になっているんだけど、すごく空論ですよ。同じように、今回津波でわーっとやられた仙南地域の広々したところ、あの広いところで歩いて逃げろって言われたって、ちょっと困っちゃうねになるじゃないですか。もし、どうしても歩いて逃げろに固執するんだったら、あそこに住むな、もしくはビルをいっぱい建てろと、こういうチョイスしかない。だけど人々は、日ごろ車ばかり使っているわけですよ。

だから、うんと人口密度の低いようなところでは、昔と違うんだから、車を使っても逃げられるようなふうにしておいたほうがいい場所もあるかもしれない。というようなところについては、空理空論としての避難論ではなくて、ほんとうに現実に合うような避難というのをやはり考えたほうがいいなという感じが1つ思いましたね。

それから、例えば情報についても、地域防災情報みたいなのがわーわーと言ってくれるんだけど、もし車の中にいたら、あれ聞こえるかとか、だけど車にはITSというか、要するにVICSだとか情報機器がいっぱいある。しかも個々人は情報デバイスをいっぱい持っている。これは昔の三陸津波なんて時代とは、けた違いに進化しているんですよ。

ただ残念ながら、今回はそういう個人の情報デバイスがキャパシティーを十分発揮できるようにはなっていなかったけれども、今後のことを考えると、そういうような技術環境の違いというのを頭に置いて、システムというか社会の仕組みを構築しなければいけない

のではないか。道路を含めて。

こんなことも思いましたし、あとは、局長からお話あったように、幹線道路についても、ほんとうは4車線や6車線がいいんでしょうけれども、そうもいかないから暫定2車線になっている。これはしょうがないんだけど、いざというときの使い道を考えると、真ん中に棒が立っている暫定2車線よりは、棒なんか立っていない、速度は若干遅いけれども、地域高規格クラスの、2車線でもいいけれども、路肩がちょっと広いような道路のほうが、むしろいざというときに使い勝手がいいかもしれないとか、道路の姿形についても、もうちょっと工夫の余地があるのではないかななんて感じはしました。あくまで個人的な感触ですが、ご参考になったらと思いました。

ほかにはいかがでしょうか。

大串先生。

【大串委員】 情報集約の際に、GIS関係の機能を使われたのでしょうか。それとも、手書きマップなどで集約されたのでしょうか。

【吉崎官房審議官】 先ほどの企画課長からの説明資料のほうに、ITSの情報を中心として使ったというのがあったんですけども、具体的な例で申し上げますと、特に福島原発の20キロ以内というのは、私ども、原発のオペレーションをするために必要な最低限のこととか、あそこは国道6号とか、それから常磐道なんかを、一般の利用者は使わないわけですけども、オペレーションのためにいろいろやったんですけども、そのほかに、例えばいろいろなアプローチをしようとするときに、国道網とか県道網がどうなっているのかというのが、県の方々もああいう被曝線量が高いところでなかなか入れないわけですね。特に最近、避難計画とかそういったのを立てるときに、どこの道路がどう使えるのかということ、かなり詳細に知りたいと思ったわけです。

そのときに、今幾つかの、自工会とかそういったところ、あるいはITS JAPANのほうで出している走行実績というのが、例えば、ここ数日の間にそこを車が走ったルートが全部、色がついてくるわけですね。そうすると、少なくともそこところは物理的に通ることは可能だということがわかるわけですし、結局そういった情報を全部集約して、例えば福島県とか、あるいは警察、自衛隊のほうにも提供させていただいたりしたわけです。

つまり、なかなか人が行って把握、特に今回原発の特別の問題がありましたけれども、そういったところでの道路の実態を、通行状況から逆算して、この道路は通れるだろうという予測をしたような面で、非常に役に立ったと思っております。

【大串委員】 新潟で災害が起こったときに、やはりGISで教育がなされていなかったということで、大学で必ず1年生のときにGIS教育を受けて、地図上できちんと表現できるというのが基本になってきているんですね。

そういうほかの地域で起こった大災害のときも、同じような、やはり地域の生活道路の状況が全くわからないとか、管轄によって、特に市町村関係の道路の状況がわからないということで、消防の方たちが地域の方たちと走り回って、実際の状況がどうかとか、このあたりががけ崩れがありそうだということを1つの地図に集約して、それを載せるということで頑張られた例があるんですよ。

だから、それを踏まえたような形で、例えば救急車とかでも広域で活動する場合に、やはり、あっちから行けるはずだというふうな、違う道がわからないことがありますので、ぜひ市町村との連携というのを急いでやっていただきたいなと思います。

【家田分科会長】 どうもありがとうございました。

だんだん話が佳境に入ってきましたので、次のメインイベントのところに入って、そのときにまた資料1、2にバックしてもいいということにさせていただきます。

それでは、続きまして、資料3と4のご説明をお願いいたします。

【吉岡道路経済調査室長】 それでは、資料3、4をご説明いたします。

まず、今日議論するために、少し中で議論してきましたたたき台をご紹介させていただきますが、ちょっと順序が逆かもしれませんが、まず資料3で、今後の検討を縛るわけではないですけれども、検討のスケジュールをご説明させていただければと思います。

この検討をどこに生かすかということになりますと、道路だけではなくて、港湾とかもまとめております社会資本の整備の重点計画に反映させていくのかなということでございまして、その見直しの状況でございますけれども、昨年7月に当時の前原大臣から諮問を受けまして、検討を進めてきたところではありますが、一定の方向をまとめようということで、今年の夏にまとめる予定でございましたけれども、大地震があったということもございまして、先週水曜日、5月18日に再度、社会資本整備審議会の計画部会がございまして、まず、震災を踏まえた今後の社会資本整備のあり方については、8月に中間とりまとめをしよう。それから、年内に最終答申をしようということがありまして、こういうものを受けまして、今回道路分科会を開かせていただいた。道路分科会もほんとうは3月に開くべく調整させていただいていたんですけれども、地震等ございましたので、今日をスタートといたしまして、基本政策部会を立ち上げさせていただきますので、できればございま

すけれども、主要課題ごとに議論していくということでありまして、適宜この分科会にもご報告させていただければというようなスケジュールで、今のところ考えているところがあります。

なお、高速道路のところにつきましては、大臣の肝いりもありまして、将来の料金制度とかネットワークをどうするかということで、日本総研の理事長であります寺島座長のもと、今、有識者委員会で別途検討を行っているという状況を報告させていただきます。

そういうスケジュールでございますが、今日は議論のスタートでございますので、資料4でございますけれども、何もたたき台を示さないのは少し失礼ではないかという話もございまして、少し若手で議論したものをご紹介させていただければと思います。

青いのとオレンジ色のがありますけれども、通常、地震等がなければ、青色の世界の中で物事を整理していくのかなと考えておりまして、そうした中で、地震の課題であるとか論点とか、そういうのが出たのではないかというふうに思っております。

先に青色、左下のほうを説明させていただきますけれども、これはもうありきたりかもしれませんが、「今後の社会・経済情勢の変化」ということで、大きく6つでございますけれども、1つは人口の減少。特に生産年齢人口がものすごく減っていると、4割減。シェアでいきますと全体の5割になっている、逆に4割が高齢者だということ。それから、それに伴って地域のさまざまな格差が出ておりまして、特に居住地の2割が住まないところになるであるとか、あるいは、今後人口が半分以下になるのが6割ぐらいの地域で見込まれているとか、その一方で東京に集中はしているということはどうしていくのかというような構造。

それから、3つ目でございますけれども、国際的な状況の中で、非常にアジアの台頭と、インドも含めて重要性が増してございまして、そういう中で日本はどうやっていくのかということ。それから、今回の原子力のこともありますけれども、さまざまなエネルギーの制約、あるいは環境の制約の中でどのようにやっていくのか。それから、少し次元が違いますけれども、今までの社会資本のストック、つくってきた資産をどう維持していくのか、機能を守っていくのかということ。これらすべてにお金がかかるわけですが、そういう財政制約をどうしていくのかということでもあります。

今日のご説明は、これらのデータは参考資料で整理をさせていただいております。

これを受けまして、普通の対応でありますと、その横の青いところに行きまして、政策

課題への対応と進め方についてということで、今ご説明したような制約のもとで、どういうふうにやっていくのか。経済をどういうふうに支えるのか、道路でいうとネットワークとか料金とか使われ方をどうセットするのだろうか。あるいは、国土・地域を支えるという意味では、どのような役割を果たすべきなのか。それから、道路は都市とかでも貴重な空間でありますので、そういう空間をどういうふうにしていくのかという話、あるいは環境の中で、鉄道等も含めてどういうシステムを構築するのか。それから、高齢者を支えるという意味では、歩行、あるいは自転車のところ、あるいは交通弱者に対してどういうモビリティを確保するのか。

それで、先ほどとダブりますけれども、どういうふうにつくった施設を管理していくのかということでもありますし、進め方というところでは、全般にはコストを意識しながら「選択と集中」をどうするのか。進め方として透明性をどう確保するのか、他モードや施策との連携をどうするか、つくったものをどう有効に使うか。それから、先ほど情報の話もございましたけれども、いろいろな技術を使いながら、もっと道路を進化させていかなければいけないのではないか、そういう課題があるわけです。

ところが、そこで議論している中で、地震が起こった。先ほどとダブるかもしれませんが、左上の「大震災への対応と課題」がございますけれども、まず、少し道路に近い課題を出しておりますけれども、国土が非常に脆弱であるんだと、いつ地震が起こるかわかりませんし、それ以外の災害も常襲地域にあるということを改めて認識したのではないかと。それから、非常時におけるインフラというのはやはり大事なんだということを改めて実感した。端的に言えば、つながっているということが大事なんだということがわかったということでもありますし、そうは言いながらも、やはり津波とかの対策はどうだったんだろうかというようなこともあるということでもあります。

それから、総合化、総合化と言われてきたわけですがけれども、先ほどの仙台等の防潮堤もありますけれども、もう少しいろいろな機能を、道路だけではなくて、複合させればよかったのではないかとか、ルートにしても、交通機関にも代替性を持たせることがすごく大事だったのではないかとというようなこと。それから日本全体で見ますと、やはり被災地の影響は全国だけではなくて、世界の経済活動、半導体などをはじめ影響を与えたということでもありますし、やはり計画停電にかかわるような首都圏での混乱とか、帰宅難民の問題とかもいろいろありましたし、参考資料に新聞をつけてございますけれども、社会経済への影響というのは、さまざまなものがあつたのではないかなということでもあります。

それを受けまして、右上の論点として、我々の思ったことでありまして、先ほどいただいたご意見ともダブる部分はありますけれども、まず、大震災とか災害等の備えに対して、どこまでリスクを想定するのかなということでありまして、コストもかかるわけですし、先ほど分科会長からもお話ありましたけれども、道路構造とか規格とか、どこまで持たせるんだということもありますし、当然限界がありまして、ソフトとか避難とかそういうものと組み合わせるんですけれども、防災・減災をどこまで見直すべきなのか、道路としてどこまでやるべきなのかという話があるのかなと。

2つ目は、いろいろな計画とリンクする中で、もう一度道路の機能というのを再構築して、あわせ持たせなければいけないものもありますし、逆に言うと、ほかで代替させられるものはないのかどうかというチェックも必要ですし、いろいろな技術革新みたいなものも頭の中に入れなければいけないのではないかと。そういう意味で、もう一回機能を再整理する必要があるのではないかとというようなこと。それから、経済活動や生活と実際したときに、どの辺が一番重要で、どんなものを組まなければいけないのかというようなこと。そういう重要度を反映したネットを構築すべきではないかとというようなこと。

以上の3点をやるにしても、これはお金がかかるわけですし、これまでもBバイCとか、そういうものを中心に評価をしてきたことはそうなんですけれども、それで必要性を判断してきた部分があるんですが、少し評価軸は多様化するとか、どういうプライオリティーでやるか。それをまた、全部やるわけにもいかないんで、何を優先するのかということもありますし、透明性とか事業のスピードアップというものをどういうふうに考えていくのかという論点もあるのかなというふうに、少し局内の議論でも考えたところであります。

当面、多分スケジュールとしては、上の震災の部分の整理をどういうふうにしていくのかということで、最終的には青の部分を、きっとまとめていくということになるのかなと。これはあくまでも局内で議論したたたき台でございますので、参考にさせていただければと思います。

よろしく願いいたします。

【家田分科会長】 どうもありがとうございました。

今のご説明のとおり、これからの道路政策の基本的方向に関する議論を、これからしていくということなんです、おそらくポイントは、ターゲットは何なのかという what みたいな議論と、これはおそらくソフト的なターゲットもあるし、それからハードとしての

ターゲットもあるだろうと思います。それから、それをどうやって実現したり、誘導したり、あるいは議論したりするかという how の部分もあるので、今日とはにかく、どこからでも結構ですので、好きなことを言ってください。それで、取りまとめるのは事務局でやりますので、あまりまとまることを今日は気にせず、どんどん出してほしいと思います。

事務局からご説明ありましたとおり、この分科会の中に基本政策部会というのをつくって、よりもんでいくということをやったり、あるいは、寺島さんが座長の「高速道路のあり方有識者委員会」というのがありますが、そこに出ている委員も何人もいらっしゃるもので、そっちに反映してもらうことももちろん可能だし、それから事業評価の部会というのもあるので、そこに、例えばこんなような視点に立って、新しい評価の仕方も入れたほうがいいんじゃないかみたいなことも言っていただいて構いませんので、もう何でも言ってください。という、雑なことを言って悪いんですが、そういうふうにしたいと思います。

これから1時間くらいかけて議論したいと思うんですが、中条先生が11時でお出にならなければいけないので、まずは中条先生からお話しいただこうと思います。

【中条委員】 ありがとうございます。では、先に発言をさせていただきます。

まず、資料4なんですけれども、やはり私は、これは青い部分が先だと思います。青い部分があって、その制約条件の1つとして今回大震災があって、それにどう対応するかという話が出てくるのであって、大震災に対してどうするかということを道路政策の基本的方向の中でメインに議論するのはおかしいと思います。重要な課題の1つではあるけれども、本来は、基本政策の議論があって、それに対して、大震災がおこってこれまで対応していなかった部分、課題等々について考えなければいけないですよと、そういう考え方でいくべきであって、大震災を前面に出して、これに対する対応策を第一に考えるというやり方はおかしいと思います。

つまり言いたいことは、震災に惑わされるということなく、経済社会におけるインフラ整備のあり方、これをきちんとやらないと、大震災に引きずられて、不要なことをやってしまう可能性が十分ありますよということです。ですから、目の前で困っている人がいて、それを助けてあげなきゃいけないという短期的な話と、長期的にこの国をどうしていくかという話とは、全く分けて議論をする必要があるということです。

それからもう1つは、黄色の部分の一番右上のところに書いてある「どのようにリスクを想定し、国土の危機耐性、回復力を高めていくか」という部分。これを考えることは、当然今までやっていたはず。やっていたのに、それに対してそれを確認するということを

やっていたのではないかと思います。すなわち、どういうことかという、「こういうリスクは非常に小さい、したがって考えなくてもよい。」あるいは、「対応のコストがこれだけかかる、したがってこれはやらなくてよい」ということが、決められてはいたんだけど、国民全体の納得になっていなかったという点がおそらく大きいと思います。

これは仕方がないことなので、できないことはできないし、完全に 100%安全にするということはできないわけですから、どこかで、「もうしょうがない」というあきらめを持たなければいけない。莫大にコストをかけても、それに対応するだけのことをやれというんだったら、もう住まないほうがいいわけですから、そういう選択はできないわけですから、「ここまで我慢できます」、あるいは「ここまでではコストを負担します」ということを、皆さんが納得をするということがまずは必要なんだということ。

それから、あと 1 点。壊れたものをすべてもとに戻そうとすべきではないというのが私の考え方です。不要なものもあったはずなんです。こんなものがあつたらよかつたのにねと、さっきそういうのを教えてほしいというご質問がありました。それはとても大事な話なので、次に来たときに、それがあつたら、大事だから対応しましょうと、これは大事なことなんです、同時に、「これはなくてもよかつた」ということもあるのではないかと私は思います。私は東北地方にあれだけの港湾が、たくさんある必要はなかつたと思っています。それを無理してつくってしまったがために、そこに人が住み、災害が起つた。死ななくても済んだ人が死んだと私は考えています。

したがって、地域の計画というものをもう一度考え直す。その中に、結局これは、基本の部分、青色の部分の話です。国土をどうやってつくっていくか、それを維持していくときの負担を、災害のコストの負担も含めてどう考えていくかということを含めて議論すべき。災害のコストは際限なく幾らでも負担をしてもいいという考えならば、全国満遍なく人が住むというやり方でいいわけです。もうそれは私はできなくなつてきていると思います。震災を機会に、そこに線引きし直すということを考えるべきではないかと思いません。

以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。特に事務局でお答えいただくようなご意見ではないと思いますので、承っておくということにいたしましょう。

それでは適宜、順番は決めませんので、ご発言いただけますが、50分くらいまでに次の議題に行きたいので、55分くらいありますので、1人3分マックスくらいの持ち時間

ということをお願いしたいと思います。短くしていただければ、何回発言してもいいと思います。それぞれ3分というのを自分で見ながらお願いします。発言する方は、こんな感じで上げておいていただければ、やりたいと思います。

では、先に上がったところから。

マリ・クリスティーヌ委員からどうぞ。

【マリ委員】 地震が起きて、2日目から物資を運ぶ活動をしていました。それができた一番の理由というのは、私たちがやっています国連ハビタットという、日本ハビタット協会のほうから、仙台にいる私たちのグループから電話があつて、食べ物がない、毛布がない、とにかく寒い、何とかしてくれと言われて、私たちも物を運ぶには大変だったんですけれども、山形から、まず山形に連絡して、それで入っていただいたんです。

どうやって入れるのと聞いたら、私たちは裏道を知っているというんですね、地元の方々。そのときから、もう若林区のほうにも物を持っていきましたし、陸前高田も河北町も亘理町も、あちこち持たせていただいたんですけれども、結局地元の方々が自分たちのもともと持っている交通網と、例えば農道をたくさん使っていたらしいんですね。私たちも、地震が発生してから3週間後に入ったんですけれども、それでもまだ道路がきちんとできていない部分もあったんですけれども、かなり農道というのが役に立っていましたので、今後の道路政策の中でも、やはり国交省の道路だけではなく、そういう農林省のほうもうまく連携するような形でやっていったほうが、私は、お金もそれほど、結局財源の問題であるわけですから、上手に今持っているインフラをもっと強くしていくということがとても重要だと思うんです。

それと、高速道路が非常に防波堤になってくれて助かっていた地域もたくさんありますし、私たちも入っていったときにびっくりしたのは、高速道路の海側がもうほんとうに地獄のようで、高速道路の内陸側が結局、何でこんなに高速道路というものを隔てたこっち側が助かって、こっち側がだめだったのかということも含めて、皆様方も視察されているからきっとおわかりだと思うんですけれども、そういう点では、必要なものと必要のないものというものの整備ではなく、どういうふうに、どういうところの地域が、何が役立ったかということを見られるということとともに、先ほどお話がありましたように、やはり基本の整備というのはすごく重要で、今後もし東海地震が起きたりした場合とか、その周辺も、やはり今までの、二度とないでしょうというふうな考え方ではなく、むしろ、いつ、どこでこれが起きるかわからないということが、私たち住民にとってはとても重要な課題

でもあるのと、この計画の中で、市民の力というものを欠かせないでほしいんです。ここの中で、道路がうまく活用できた理由も、一般市民の方々の知恵が働いて、それで、私たちはこの道が使える、あの道が使える、この方法、この手段ということ。

今後道路政策の中で、地元の方々の意見というものを、もったきちんとした形でここにに入れていただけることが、もっと強い道路政策にもなると思いますし、むしろ、ほんとうに国で全部できるわけがないので、地元の方が、どうやって自分たちが持っている交通インフラを使うかということがとても重要だと思うんです。

先生が言われた荒浜のところも行きましたけれども、住宅の密集の中で、車に乗って逃げようとした人たちが渋滞に巻き込まれて、逃げられなかったんですね。ですので、一般生活者の中で、そうやって津波の被害が多いところに関しては、道路をもっと、法律で広くしないとだめなような開発の仕方とか、そういうこともきちんと考えないといけないのではないかなという感じがいたしました。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

この後、勝間委員、石田委員、竹内委員、それから田村委員、この順で行きたいと思います。

どうぞ。

【勝間委員】 まず、政策課題のほうについて2点、進め方について2点提案があります。

まず政策課題のほうですけれども、結局道路というのは、やはり安全に、速く、安く、ここが大基本だと思いますので、やはりそれを言わないと、その下につながっていかないと思うんですね。これは後に申し上げる評価の基準になりますので、まず原理原則は明記すべきではないかというのが1点目の提案です。

2点目の提案としまして、人々が安全に、速く、安く移動するためにおいて、今完全に欠けている視点というのが、私は車中心の道路になっていることだと思います。私、車とオートバイと自転車、2台ずつ持っておりまして、その日の天候と距離とで全部決めるんですけれども、どれに乗っていくかということについて。明らかに、やはり車のためだけにつくられているんです、道路というのが。結果としまして、自転車ですと結構危ないですし、オートバイでもやはりそれこそ危ないと。でも、なぜ自転車、オートバイを使うかという、そのほうが利便性が高いときがあるからです。結果として何が起こるかといいますと、今、死亡事故のほとんどは、結局だれが死んでいるかという、車に乗っている

人ではなくて、歩行者やオートバイに乗っている人なんですよ。

ですので、2点目の提案としましては、道路に対して車中心ではなく、実際の、ほんとうに交通弱者という表現をつくっていますが、交通量あるいは乗っている人に合わせた形での視点の見直し、ポートフォリオの見直しというのが必要ではないかと思えます。それは、具体的には自転車専用道路なのかもしれませんし、オートバイ専用道路とかそういうのがあるかも知れませんが、そういったものになるのではないかと。これが2点です。

進め方について2点というのは、1つは、BバイCが限界というのは、私も事業仕分けをずっとやっていて、よくわかっています。ですので、BSC、バランス・スコアカードのような、多面的な評価システムというものを道路行政には入れるべきではないかと。

もう1つは、このBSCが、あまりにも自己目的化しないように、国民満足度調査をあわせて入れることによって、そこでBSCそのものの暴走を防ぐというような監視思考を入れるべきではないか。

以上、私の2点ずつの提案になります。

【家田分科会長】 どうもありがとうございます。

では、石田委員、お願いします。

【石田委員】 3分で5つあって、非常に早口になりますけれども、お許してください。

1つは、国土的な幹線ネットワークというのをどう考えるのかというのを、改めて考え直さないといかんだらうと思っています。1万4,000キロは1つの基準に、インターチェンジに1時間ということがあったわけですがけれども、今度の震災で、日本海側と太平洋側との連携の問題とか、あるいはリダンダンシーの問題等があって、その辺をもうちょっとちゃんとやり直して、1万4,000キロというのをそのまま踏襲するのではなくて、新しいネットワークの形というのを、国幹道、地域高規格道路も含めて考えないといかんだらうというのが1点目。

2点目は、それとも絡むんですけれども、被災地以外をどう考えるかというのは非常に大きな問題だと思っています。資料にもありましたけれども、東海・東南海・南海というのが、ある意味では控えているわけですね。人口産業集積度とか地形とかを考えると、東京湾とか相模湾とか駿河湾というのがそら恐ろしいことになるだらうと思うんですけれども、その辺をどう考えるかというのが2点目。

3点目は、財源の問題というのを抜きにしては考えられないだらうと。これは多分に評価の問題と絡んでいて、値打ち感をどうわかってもらうようなことを考えるか。それを踏

まえて、高速道路の料金とか燃料課税とか、保有課税を、相当ややこしいことになっていますから、どう考えるかということです。この観点からは、ロードプライシングということも相当真剣に考えてみてはどうだろうかというふうに思います。

それと絡むんですけれども、道路事業のPPPってあちこちで言われていますけれども、なかなか進んでいかない。お金がない中で、民間の、あるいは世界の力をかりて、必要な部分をどう手当てしていくかということです。道路事業のオープン化ということも加速させるべきであろうというふうに思っています。

4点目は、活用とか維持管理です。先ほど来話題になっていますけれども、やはり路線1本1本で道路管理者が決まっているというのは、責任体系が明確になっていかもわかりませんが、今度のようにネットワークとして活用したい場合に、どこがどうなっているかよくわからないと。吉崎審議官がおっしゃったように、ITS JAPAN のああいふデータを活用して、それはよかったですけれども、カーナビを積んでいる車のデータがとられますから、緊急輸送道路も中に入ってしまうと、かえって混乱を来してしまったというようなこともあります。

そういうことで、それは情報だけですけれども、ネットワークをどう活用するかということがほんとうに大事で、こういうエマージェンシーの場合とか、あるいは都心商業地の活性化とか、住宅地の交通安全問題とか、あるいは観光地の高速道路と下道の考え、ネットワークとして、あるいは面的に活用していく、そのための情報共有をどうするかというのは非常に大事なので、この辺、今の管理体制の考え方でいいのかどうかということがあろうかと思います。

5番目は、ちょっと毛色が違うんですけれども、これからの超高齢社会において、特にお年寄りの社会参画を加速するようなモビリティの確保というのをどう考えるんだろうかと。それは自転車の問題もあるかもわかりませんが、新しいモビリティというものが自動車メーカーで盛んに研究されていますけれども、今の道路のつくり方とか、道路管理のあり方とかでいうと、日の目を見る可能性が100%と断言していいぐらいないので、その辺もやらないと、今度の震災の被災、避難の問題とか、あるいは新しい住まい方のことなんかもいろいろ提案されていますね、高台に住もうと。そのときの移動の確保の問題というのは非常に重要だと思いますから、それを道路としてどう受けとめるかということなんかもあろうかと思います。

済みません、長くなりました。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、竹内委員、お願いします。

【竹内委員】 震災に関する話等も含めまして、全部で4点、またこれも非常に早口で恐縮ですが、行います。

まず1つは、震災後の道路整備の事後評価をやる必要があるのではないかと思います。そのデータをまずきちんとそろえるということですね。でないと、次の判断ができない。例えば、三陸縦貫道がもしもなかったならば、どれだけの被害が出たのかということですね、そういう災害の発生を前提とした便益の評価、あるいはそれにかかったコストとか、そういう調査をやはりしておくべきではないかと思います。それらがあつた上でどうするか、もちろんすべての道路、災害の便益を計算・加工して完璧な形にせよと、私は言うつもりはないんですが、少なくともその生の数字だけでも明らかにしておく必要があるだろうという点が1点あります。

それから2点目ですけれども、災害、災害と、今、非常によく言われていますけれども、その背後で、いつの間にかCO₂の話が吹っ飛んじゃっているんですね。それから国際競争力みたいな話、あるいは省エネルギーの話もどこかに行っちゃって、火力発電をもっとちゃんと増強しないと電力が危ないとかになっている。

もちろん、災害の意識が強いうちに、災害に対する対策をやるということとは、非常に大事なことだし、それを決して否定するものではありませんが、一方で、いつの間に消えてしまった話が、「そんなのはもう後回し」になってしまうのも変だろうと思います。つまり道路は道路で、災害、防災に対する対策を行うことと同時に、環境とか省エネルギーとか国際競争力も同時に考えなくてはならない。これらはどうしてもトレードオフにならざるを得ない面があると思います。そのトレードオフの中で最適な値を出すということが大事であつて、その視点を忘れてしまつて、防災一辺倒で行ってしまうのは、ちょっと危ない話だなという気がしております。それが2点目です。

それから3点目ですけれども、やはり今後長期的に考えると、民間に頼らない備えをしていく必要があるでしょう。ボランティア、市民の力、これは非常に今回の震災でも大きな役割を果たしていますけれども、ただ数十年後以降という時代になったら、もう市民そのものの数が減っている。ボランティアそのものがもういない。高齢化でそもそもお年寄りばかりになってしまつているわけですから、そういう意味だと、そういう力を活用することは決して否定はしませんが、それを当てにしちゃうと今後はまずいだろうということ

です。つまり、あくまで民間ボランティアは付随的、追加的なものであって、基礎的なところは、やはりどうしても国が面倒を見ざるを得ないと思います。基礎的な部分はちゃんと国がやっておかなければいけないだろうという点を考える必要があるのではないかと。将来の人口構成を考えてという意味です。

4点目は、ちょっと災害とは離れて、高速道路に関する話です。これは有識者委員会で私が言えればいい話なのかもしれないんですけども、かねがねおかしいなと思っているのは、高速道路の運営主体であるNEXCOの関与が非常に少なく見える。少なくとも私にはNEXCOの意見がよくわからないというところがあります。無料化や社会実験の実行や廃止の話、創造的な高速道路サービスの提供など、そういうことに対して、NEXCOどういう考え方を持っているのかということがはっきりしないまま一方的に物が進んでしまっている気がしまして、もう少し実際に高速道路を運営する主体からの意見をちゃんと聞いていかなければいけないだろうと思うわけです。全ての当事者が参加して考えていく必要があるのではないかとということです。

以上、4点です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

これから田村委員にお願いしたいと思うんですが、若干、一言だけつけ加えさせていただきますと、何か災害が起こりますと、さあ防災だとなって、2年ぐらいたつとみんな忘れて、「何だそれ」とかになって、要らないものは要らないんだと、こういう右往左往の、振り子が右に行ったり左に行ったりということでは、まあだめですよ。

災害というのは、エポックメイキングなことがありますして、例えば地震動という揺れについては、阪神大震災で非常に強烈な揺れというのが、少なくとも近代の観測史上では初めて観測されて、それに対する対応は、そんなとんでもないのが起こっても、完全に壊れないようにするというのは到底難しいので、壊れるけれどもすぐ直せると。大きな、破滅的な被害にならないというように、設計法で対応するようにできたんですね。これはわりあいクレバーな対応策、つまりエンジニアリングの中だけで吸収できたんです。コストもあまり上がっていません、1割程度ですね。

だけど、今度の新しいレッスンは、津波というのは極めて低頻度だけれども、とんでもないものが来るといって、これが新しい経験ですね。これを今度エンジニアリングだけでやるのは、まず無理というのが定説で、ソフトやハードや、いろいろな種類のことを組み合わせ、何とか、せめて人が死なないようにしたいし、できることならば経済被害も少

しは低減したいし、できることなら復旧も比較的早くできるようなふうにしシステムチェンジをしていこうねというレッスンなんですね。

そういうような事態であるというふうに、少なくともエンジニアリングサイドは理解しているところで、これは追加の話ですけれども申し上げました。

では、田村先生、お願いします。

【田村委員】 私は、制度面と公開性の2つについて、3分以内で話します。

これまで我が国は、震災等々の直面する課題に対して、極めて場当たりの、個別的な対応しかしてこなかったのではないかと。今回の震災、複合災害に関して、国民は、東海・東南海・南海、あるいは東京直下型も近い将来に来るとしていることを考えている。それに対して、我々は何を答えられるのかということが問われているのではないかと。ということです。

国民の側から見ると、4つのプレートが集まっている、非常に厳しい条件の国土に住んでいるということに対しての国家像をだれも描いていない。道路を中心にして描くということが私の提案なんです、これからの日本をどう復興するかという問いに、国民はアイデアを出せないで、方向性を見出せないでいるという気がいたします。土地、自然、社会資本、制度、この4つの観点があると思うんですが、日本独自の国家像、すなわち安定性を持った、強靱な経済社会の姿というものを、国民とともに共有すべきだということになります。

その第一歩として、衣食住の確保、それからエネルギーの確保、そして我々が関与する交通手段の確保という、最も基本的な社会資本の抜本的な見直しの議論を始めるべきではないかと。この議論を始めることができれば、初めて制度化が議論になるだろうと。

3つ、制度化のポイント、お話しします。

1つ目は、平時から、発災時の復興計画を、すべての地域が、住民参加を含む適正な手続のもとに策定しておくことを義務づけるような法律を、日本ならではのことでありますけれども、つくるべきです。2つ目は、速やかな復旧・復興を目指して、都市計画の優先的実現のための合意形成、これを実質的に進める制度設計を行うべきです。そして3つ目でありまして、道路整備についてです。交通量は少ないものの、安全安心を支える道路については、従来のBバイC等の体系とは全く別に、災害時の機能確保を政策目標として、財源、計画手続、政策評価を規定する法律をつくるべきだというのが私の意見であります。

次に、公開性についてであります。土木学会の調査団、中間報告というのがいち早く出されていまして、その後書きに「地域基盤の総合的フェイルセーフ化に向けて」という、家田先生による提言があります。私の言葉で言いますと、超過災害対策として地域の回復性を盛り込んでいかかという、フェールセーフの考え方を示されておられていて、私はこの考え方に大賛成であります。

私の提言は、これから開かれる基本政策部会において、家田先生を中心にまとめられたこの方針を、もう一つ重要な判断基準として中に置いて、科学的データに基づいての議論を広く国民に公開して、国民共通のネットワークビジョンをつくってほしいということがあります。道路分科会も含めて、議事録に載っているだけではだめだと、むしろ積極的に地域に出て行って、説明し、みんなの声を聞くような姿勢が必要ではないかと考えます。

以上です。

【家田分科会長】 どうもありがとうございます。

この後の順番だけ申し上げておきます。太田委員、久保田委員、崎田委員、竹岡委員、神田委員、大串委員と、こういう順で行こうと思います。

では、どうぞ。

【太田分科会長代理】 太田でございます。

震災によって道路に対する意識が高まっているということもありますが、それはさておき、道路政策の根幹部分を再構築するためのキックオフとして、この第13回の道路分科会が位置づけられるべきだと考えております。

その視点で、今から簡単に4点申し上げます。1つは整備目標の話、2つ目は事業評価の話、それから財源の話、そして最後は道路の機能の話をいたします。

まず1点目ですけれども、資料4の下のところを書いてありますが、左側に政策対応が書いてあって、右側に進め方がありますけれども、実はこれをつなぐものとして、整備目標というのがあるはずで、1万4,000キロの目標は、私はおおむね正しかった、あるいはこれまでの道路政策は基本的には正しかった、整備目標自体は正しかったと。ただ進め方が悪かった、手順が悪かったために、いろいろな批判があったのだらうと思っております。

その意味では、この道路分科会、もしくは基本政策部会において、整備目標自体、過去を振り返って正しかったのかどうか、見直すべきところがあるのかどうかということ、まず総括する必要があるだろうというのが第1点目です。

第2点目は、事業評価に関してですが、多様化、透明化、そしてプライオリティーを決めるということであります。多様化と透明性は若干トレードオフの関係にありますので、評価の根幹部分はやはり単純化しておく必要があるだろうと。これについては、ぜひ事業評価部会のほうでもんでいただきたいと思っております。

バランスト・スコアカードはなかなかおもしろい手法ですけれども、これを使うと、意思決定をどこで行うかが、ややあいまいになりますので、評価手法を単純化することと、意思決定システムをどうするかということを含めて、事業評価部会のほうでもんでいただきたいと思います。

3点目は、費用負担の話です。有料道路制度が、無料化実験等々でああいうことになったり、一般財源化という話が出てきたりして、随分揺れておるところではありますが、費用負担原則というものを、単純な、あるいはわかりやすいものとして再確立することが重要です。この議論についてはかなり胆力が要と思いますが、長期的な視点として、基本政策部会で議論していただきたいと思います。

4番目ですけれども、機能です。道路の機能について、いろいろなものがあり得るということが明らかになってまいりました。防災機能もある、あるいは、場合によってはドクターヘリ等々、道路におられるようにするというのも必要かもしれません。これにつきましては、国土交通省内に既に、四、五年前から検討していると思いますが、道路法自体の改正の話、道路法の目的規定ということについて、基本政策部会でもむ必要があろうかと思えます。これにつきましては、今日、櫻井先生、ご欠席であります、ぜひ櫻井先生のほうからも意見を聴取していただけたらと思えます。

以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

久保田先生、お願いします。

【久保田委員】 久保田と申します。どうぞよろしくお願いします。

2点、申し上げたいと思います。

1つは、先ほど勝間委員から、歩行者とか自転車の話がありましたけれども、そういうこととか、それに加えて、いわゆる生活道路と言われているようなところのことについてお話をします。

いわゆる弱者対策としても、高齢者対策としても非常に重要だということは、もう論を待たないわけですが、そういうことをこれからどうやって具体的に進めていくのか

ということ、特に国の関与をどう考えていくのかということが、非常に難しくなっている。いわゆる地方分権、地方主権の中で、市町村道の整備ということに対して国がどうかかわっていくのかについて、昔のように補助事業をつくって、それに手を挙げてもらってと、なかなかかなりにくくなっている中でどうするのかと。

この辺は一度、例えば、ほんとうに分権が進んでいるドイツとかアメリカとか、ああいうところでどうなっているかということ調べて、参考にするというのはあると思います。例えばアメリカなんかだと、国が、いわゆるガイドラインをつくるのではなくて、ある種の学会がガイドラインをつくって、国も地方自治体もそれを認めて、それに従って、比較的、それこそ整備が国全体として進んでいくとか、いろいろな進め方があると思いますので、この時代の進め方について、ぜひ考えていただきたい。

それから生活道路に関して、震災に関連して申しますと、現地を見て思うのは、いわゆる4メートル、6メートルの生活道路と、都市計画道路のような幹線道路の間に、もう少し広幅員の生活幹線道路のようなものがあるということは、非常に防災の点でも、復興の点でも大事だなというふうに感じておりまして、やはり4メートル、6メートルではもう、ある意味どうにもならないわけですが、緊急車両の通行とか、場合によっては車をとめて何か作業をして、その横を車が通れるみたいな、そういう道路を前提とした、ある種の街路ブロックのモデルのようなものを提案するというのは、1つ重要なテーマかなと思います。

2つ目は、合意形成なんですね。あるいは社会的意思決定と言ってもいいかもしれませんが、これは絶対にこれから復興の過程で出てくるとは思いますけれども、青いところで言いますと「快適で良好な空間の形成」とかいうところに、非常にかかわるわけです。ヨーロッパの都心部のような町並みを日本でもつくろうではないかというのは、もう20年も30年も前から、日本でいろいろなところでやっています、議論をしたり、社会実験したりして、いざこれからやろうとするとうまく進まないというところが、日本中にいっぱい実はあります。それをどう突破するかということです。

日本でも、いわゆる参加型まちづくりというのは相当進んできまして、ワークショップをやったりというのは普通にやられるようになったわけですが、合意形成のプロセスの中は、実は前半のインフォーマルな部分と、最終決定の、決定というフォーマルな部分があるわけです。日本で今、前半のインフォーマルな部分だけは相当進んできているんですけど、最終のフォーマルなところの決定プロセスというものが、まだちゃんとは

くれていない。ほぼ唯一、都市計画決定される、例えば道路等についてはあるわけですが、それ以外のまちづくりにかかわるようなところについては、それが無い。

そうなってくると、せっかく何年もかけて議論して、ワークショップをやったり、社会実験をやったりして、市町村も、じゃあこれをやろうかと思ってきたところで、そうなる

とだんだん賛成の人が黙ってきますので、最後の数%の、反対だと、嫌だという数少ない人たちが最後まで声を出し続ける。そういう人たちに限って、どのボタンを押すと市長さんが困るかというのをよくわかっていますから、いろいろな手を使って困るようにする。そうすると市長さんも、ちょっと、「こんなことをやると次の選挙危ないかな」なんてなって、大多数が賛成する中でとまる事業というのが数多くあります。

ここをどうするかということです。例えばヨーロッパなんかでは、これはもう住民投票をやってしまいます。だから、それがいいのかどうかわかりませんが、日本でも何かそういう仕組みをつくっておかないと、この青いところで書いたようなことが、いつまでも実現しないということが続いていくんだらうと思っています。

以上です。

【家田分科会長】 なるほど。どうもありがとうございます。

次は、崎田さん。

【崎田委員】 ありがとうございます。

今のお話と微妙に似ている視点がありますが、お話をさせていただきますと、私も、実は環境を視点にした地域づくりを支援する、実践する、そういうこともかなりやってきていますので、例えば今回の災害に対して、私も2週間後に入っているいろいろやったんですが、そのときに道を見ると、ほんとうに道に、緊急車がきちんと高速道路にいるとか、幹線道路がきちんと機能していたというのは、大変ありがたいというふうに感じています。そういう意味で、やはりつないでいくという機能をきちんと、単に、ただつなぐというだけではなくて、人と物と心をつないで、まちづくりをつなぐという、そのくらいの視点が非常に重要だというふうに感じてきました。

そういうことを考えると、今後の東北地方のことも踏まえて、全国のことを考えると、やはり大きな、大事にしたいのが、これから環境を視点にしたモデル都市づくりとか、地域づくりのいろいろな計画をつくっていきましょうとかいろいろな動きが、特に東北中心に起こってくると思うんですが、そのときに、実験の場にするのではなくて、やはり地域の方たちの、地域に根差した思いが形になって、そのモデルを、自分たちの伝統文化とか

暮らしを支えていく町にするんだというところをきちんと見えるような形でつくっていた
だくというのが、大変重要だというふうに思っています。

そのときに、現状全国各地で参加型の動きがありますが、特に今、東北地方の場合は、
それをコーディネートする行政がほとんど機能しなくなっているという感じがいたします
ので、全国の自治体がそういう行政に、短期の派遣ではなくて、長期の人材派遣をして、
そういうところまで指導するとか、そういうことをしながら、町の方や、町に根差した企
業とか、そういうところと連携していくようなところに持っていくということが大変重要
なのではないかと思っています。

そのときにもう1つ大事なのが、皆さんもお考えだと思いますが、エネルギー政策をど
うするかというときに、今一番大事になっているのは、地域の自立分散型のエネルギー源
をかなり確保しながら、急激に火力を増やすのではなくて、できるだけマス電源を抑えな
がら使っていけるような社会にしなければというところがあると思います。そのときに、
自然エネルギーなどの再生可能エネルギーだけではなくて、地域の未利用資源を徹底的に
使うと。そのときにはバイオマスとか廃棄物の部分も、下水道でも全部入ると思いますが、
そういうことも使って、エネルギーを地域で確保するというあたりが大変重要になると思
います。

そういうことは、道路というか道のときの、車とか道のエネルギー源をどうするかとい
うことにも非常に重要になってくると思いますので、施設整備をするときにとか、これか
ら車のエネルギー源と、そういうのを供給する道としての機能づくりとか、そういうとこ
ろを大きく考えていくということが大事だと思っています。

なお、今回ちょっと2つ、いろいろ資料をいただいて気になったポイントが、1つが、
今回のいろいろな動きのときに、港湾が西日本のほうに動いたりというふうな、港湾とい
うか、東側の港湾が全部だめになりましたので、日本海側のほうのところを使ったりとあ
りますけれども、こういう道路整備と港湾をきちんとつなげていくようなことをふだんか
ら考えて整備するということが、非常に重要なのではないかと感じたことと、やはりその
道を実際に使ったときの事故発生率みたいな、致死率ですか、何かいただいたときに、日
本は下がっていないという。致傷事故率ですか、欧米の2倍から3倍というのがありまし
て、非常に驚きました。やはりそういう、どうやって道をきちんとみんなが使っていくか
ということも非常に、ハード整備と人のこととつなげて考えていくということが大変重要
だと思いました。

よろしく申し上げます。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、竹岡委員、申し上げます。

【竹岡委員】 皆様に同じことを言われてしまっていて、ちょっとお話が重なってしまうかもしれないですが、やはり、まず震災関連のお話からしたいと思います。私も被災地のボランティアの方を運ぶ、ボランティアドライバーとして、つまり運転手として呼ばれて行って来ました。日本自動車ジャーナリスト協会として、ボランティア先を探したうちのひとつにまずは行って来ました。そのときに困ったのは、なかなか情報が実際入ってこないこと。まず東京から仙台までどうすれば行けるんだというのを、調べるのが大変でした。結局インターネットとかを深く調べることでわかったのですが、いわゆる公式なものにはあまり詳細な情報はなく、個人の方が書いている「ヤフー知恵袋」的な書き込みのほうで、実は詳しい情報が載っていたりして、ほんとうに正確なのかなと、ちょっと不安になりながらも使ってみたりもしました。そういったようなちゃんとした、どこから集中して、どこが行けるのみたいな、正確な情報がもうちょっと得られるようなもの、万が一に備えてソフト面の仕組みも考えておいたほうがいいのではないかなと思いました。

I T Sが今後そういったことに役立つのかもしれませんが、実際行ってみると、まだまだで、震災で壊れてしまったのかもしれませんが、反応が鈍かったりすることも多かったです。あとトヨタさんとかホンダさんとかが、早目にナビゲーションのプロープ情報を提供したので、そういったものの活用とか、あと「位置ゲー」といって、位置を登録する携帯のゲームの情報も公開されたりして、この道路は通れる、通れないなんていうのも発表されたりしましたけれども、そういったときに柔軟に、ぱっと民間企業と手を組んで、いろいろな情報がいつそのこと出せるような仕組みとか体制をつくっておいたほうがいいんじゃないかと、実際行ってみて強く感じました。

そして最近、サービスエリアとかパーキングエリアとかで、ガソリンスタンドがどんどん減っていますけれども、実際もう少しガソリンスタンドが東北地方のほうにあれば、今回問題になったガソリン不足にも、もう少し早く対応できたり、実際早く救助に行けたり、地元の方が避難できたりしたのではないかなと思うんですね。コストの問題でいろいろ削減されていくのは仕方ないことなのかもしれませんが、万が一を考えて置いておいたほうがよかったものというのもあったんじゃないのかなというように感じました。

そして、壊れてしまったものはこれから直すと思うんですけれども、これもどこから直

すのというのを、きちんと情報を発表してほしいと思います。どこから直るのか、集中してあっちが先に直るんだったらこうしようとか、民間の方々もどうすれば効率よく動けるかとか、経済の復興の仕方とかを考えながら動くでしょうから、そういう情報をきちんと発表してほしいなと思います。もしかしたら、まず発表しなければいけない仕組みをつくらなければいけないのかもしれませんが。それから、せっかくいろいろなものをつくり直すのだったら、これからはやはりEVとかプラグインハイブリッドとか、新しいジェネレーションのクルマたちがどんどん出てくると思いますので、そういったものに対応した道路だったり街づくりだったりをした方がいいと思います。例えばまだまだ発電量は小さいと言いますが、振動で発電できる道路に、EVとかプラグインハイブリッドで使い終わった電池、車の動力としては使えないけれども、蓄電池としては使える電池を道路のそばに埋め込むとか、具体的な詳しいことは私はわかりませんが、そういう再利用ができるような作り方をしているのもいいのではないかなと思います。再利用できる電池はいっぱいこれから出てくると思いますので。

また、自転車とかオートバイもちろんそうですけれども、シニアカーとか、あと新たな乗り物ですね。ちょっと未来的な、例えばセグウェイみたいな乗り物、ああいったようなものも、これからどんどん出てくると思いますので、そういったものが走れるような環境づくりも必要だと思います。前から言っていますが、日本の道はとまるところがやはりないんですよね。走らなきゃいけない道なので、いざというとき、そういった新たな乗り物がたくさん出てきたりとかしたときにも、とまれる場所というのはやはり必要だと思うので、とまれるための道という考え方も、逆の発想でいいのではないかなと思っています。

それから、観光です。今までは日本の人が外国に走りに行ったと思うんですけど、今度はどんどん、日本で車を運転する観光客が増えると思うんですね。そういったときに、日本に住んでいる人も安全に、観光客の人も安全に走れるような道づくりが必要ではないかと思っています。

以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、神田委員、お願いします。

【神田委員】 私は、視野の広い話でなくて恐縮なんですけど、3・11に東京におりまして感じたことを、具体的な話になるかもしれませんが、お話ししたいと思います。

東京のような大都市の災害対策ともつながる道路交通のあり方、そういったことも考え

る必要があるのではないかなと思います。東京では、あの日は地下鉄もJRも私鉄も、全部ストップいたしました。私も帰宅できない者の1人として、地下鉄で足どめを食っていたわけですが、地上に上がってバスを探しても、私が行きたい方向のバスはない、タクシーは全部拾えない、そして仮に乗れても、道路は超渋滞状態で動かないというような状態でした。そのときつくづく思いましたのは、やはり東京は地下鉄に頼っている率が非常に高いなど、これは災害時には非常に弱い点があるのではないかなというふうに感じました。

ということで、やはり地上の公共交通の充実、バスあるいは路面電車といったものが、改めて重要だなというふう感じたところですので、急ぐべきだと思いました。それから、スムーズに走れるような専用レーンというものも必要だなというふう、改めて思ったところです。あわせて、自転車の日常的な、これはサイクリング、いろいろ楽しみで乗ることもあるでしょうけれども、日常的な活用も進めるべきだと思いました。それにあわせて、さまざまな実用的な自転車の開発ということも求められるというふうに思っております。

以上のことは、これまでももちろん、渋滞対策とか環境の面から、それから健康の面から、あるいは高齢社会に向けて必要だということで政策にも入っておりましたけれども、それでもなかなか進まないなと思っておりましたので、これを機に、これを重点課題に据えていく必要があるのではないかな。基本的な方向性の大きな柱の1つにしていく必要があるのではないかなと思いました。

それから物流のことですけれども、今日の資料にもありますけれども、道路だけではやはり災害時には限界があるということもよくわかったわけです。ということですので、これまでも語られてきましたけれども、鉄道、それから港湾等との連携の強化ということが非常に重要だと思いました。

最後にもう1つですが、政策の基本的な考え方、それから大切にする視点、方向性という、このベースになる部分、そこについて、国民全体での共有化を図ることが大事だと思っています。いろいろな施策をスムーズに進める上でも必要ではないかな、そのためには、例えば意見交換の機会を増やすとか、あるいは日常的な情報提供のあり方の改善が、ますます必要ではないかというふうに思いました。

以上です。

【家田分科会長】 どうもありがとうございます。

続けて、大串委員、お願いします。

【大串委員】 まず、私は道路がみるみる回復していているさまを見て、非常に震災の後、心が弱っていましたが、力強く日本の科学技術の、また道路土木技術の高さに非常に感嘆したものでございます。

考えたのは、やはりハードの面だけでなく、今回の震災からの復興の側面等々、たくさんさんの貴重なデータが得られると思います。東南アジア等、同じような地震国がたくさんありますので、こうしたハード面の技術、そしてソフト面の技術を蓄積して、ぜひ国際貢献だったりとか、もしくは輸出のような切り札に使えるのではないかなと思いましたので、道路が国だけに密着しているような技術だけではなくて、外にも、国際貢献等でアピールできるものとして、今回いろいろなデータ等を取りまとめたいただきたいというのが1点です。

次に、道路の、先ほど、よかった点だけじゃないかという話で、悪かった点はどうかという話でちょこちょこ出てきましたけれども、きちんと、よかった点、悪かった点を総括していただいて、早くできること、例えば、先ほど都市難民、帰宅難民みたいなことが出ましたけれども、「都心への車の流入規制は、震度何以上だと発生します」みたいなことをきちんと早く決めていただいて、皆さんに知らせていただくという手続をとっていただきたいと思います。

早く、安くできることは、すぐに着手していただいて、広く市民に早く知らしめる。特に今、災害時で、まだみんな気が立っているような状態で、そういう情報に敏感だと思うんですね。まだ人が聞く耳を持っている状態のときに、こういう場合はこういうケースが発生するんだっとなというような、記憶に残るような素早い施策というのを、まず1つ発信していただきたいと思います。

そして、広域の場合、特に道路がネットワークとして機能するということが最近ずっと出ていますけれども、指揮権、指令権というのがどこにあるのかと。市町村をまたぐのだったら県にお任せすればいいのかなと思うんですけども、県域をまたぐような災害が発生した場合に、どこに指揮権、司令塔の役割が行くのかということをはっきりさせておいていただきたいと思います。もちろん皆さん、地方に地方整備局、出先機関等あるわけですから、お互いのバックアップ機能で、1カ所の地方整備局のほうが集中的にやられてしまったら、隣が機能するように、補完的な役割を持たせておくということも必要でしょうし、例えば、先ほどちまたの民間との連携が必要ではないかという話がありましたけれども、かなりツイッターの道路情報が正確に出ているという話はたくさん聞きました。

なので、そういう情報も吸い上げて、例えば天気予報などは会員を募って、ゲリラ豪雨に対して、今このあたり、天気予報では語られませんでした、ゲリラ豪雨が発生しているみたいですよという情報を吸い上げて、会員に配信したりということをやっています。道路の場合、普通は通れるのが当たり前ですから、難しいかもしれませんが、もし災害時になった場合には、例えば写真つきで送ってくれたら、その情報は一元管理して、通れないということで管理しますよということも、あわせて国民のほうに知らせておいていただけると、皆さん、ここは通れないので気をつけてくださいとか、そういう情報も一元的に管理できるような仕組みというのを、特にいかに知らしめるかという点において整備していただきたいと思います。

あと、優先順位、もしくは市町村とのすり合わせですけれども、先ほどからB S Cの話が出ていますが、いろいろな地域で、例えば情報化施策を実施するときとかにB S Cを入れて、市民と行政が話し合いをして、その施策の優先順位を決めていくということをやっています。道路ではまだ見かけていない手法だと思いますけれども、これから工夫できる余地のあるものだと思いますので、この検証もぜひお願いしたいと思います。

納得のいく、しかもリーズナブルということが、今日の1つのキーワードかと思いますので、きちんと評価手法の確立に対しても手腕を発揮していただきたいなと思います。

以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

ここからは順番が、羽藤委員、上村委員、それから根本委員、こういうふうに行きたいと思います。それで浅見委員と。

では、羽藤委員、どうぞ。

【羽藤委員】 東京大学の羽藤です。私からは3点あります。

最初に、この紙について中条委員のほうから、ブルーが先で、それでオレンジという話があったかと思うんですが、私自身はこの図を見て、非常によくできているなと思ったんですが、私自身は、このブルーとオレンジは両方一緒に考えるべきだろうというふうに考えています。

それは具体的に言うと、資料1の一番最後のところに、東海・東南海地震の津波の影響範囲というやつがありますが、これを見るとミッシングリンクのところあたりに、非常にやはり津波の範囲、要するにこれから想定される災害も含めて範囲が入っていると。ここの中で社会資本整備をどういうふうに考えていくのかということは、別に地域安全保障の

ほうだけ、要するにこのオレンジのほうだけ考えていてできる問題でもないし、同時に、ブルーのほうだけ考えていてできるものでもないだろうと。

例えば、釜石の2005年に対する2035年の人口は、比率で53、それから陸前高田は67ぐらいだったかな、大槌が61。それから、このミッシングリンクでいうと、尾鷲だったら、たしか55とか、四万十も60ちょっとぐらいですね。それぐらいの人口の縮退の中で、どういう、要するにランドデザインを描けるのかというのは、このブルーとオレンジ、地域安全保障と文化、あるいはなりわい、これをセットで考えない限り、絶対に答えは出てこないはずですよ。

ですので、この絵のところをほんとうに具体的な像としてしっかりと、ランドデザインという表現を私は使っていますが、これをかいていただきたいというのが1点です。

かく上で、ではどういうやり方があるのかと考えたときに、地域主権とか地方自治という言葉があるわけですが、現実には、今いろいろな自治体で起こっているのは、人がいない、プランをつくれる人がいない、ランドデザインをつくれる人がいないという現状です。その中で、例えば一般国道であれば、三陸であれば45号というものがあるわけですが、先ほど言ったように昭和の三陸沖地震と違うのは、車の普及率がものすごく多いこと、それから縮退に向かっている現実があるということです。

この中で考えたときに、やはり車でどういうふうに避難をするのか、あるいは車で動いている人が多いという状況を考えると、国道からどうやって車を使って逃げるか。避難の経路ですね。山側に向かって垂直のコンターで、歩行、あるいは車を中心にしながら、どういうふうに避難するのか。そういうところを踏まえた上で、では45号はどうあるべきなのか。あるいは三陸縦貫をつくるのであれば、それは、要するに高台移転を誘引するようなメガストラクチャーを三陸のところに埋め込むということになるわけです。それと土地利用をどうあわせて考えるのか。こういう地域計画を、地域安全保障と、地域の文化とか歴史とかも踏まえた上で一体的に考えていくようなランドデザインなくして、なかなか、じゃあ三陸縦貫をどうするか、国道をどうするかという議論は出にくいので、そういうところを、各地域地域の特性も踏まえながらやっていただきたいということ、これが2点目です。

最後は、非常に情緒的な話ですが、私も被災地に、発災してから、多分延べで40日ぐらい入って、ごちゃごちゃ動いているので、今日改めて俯瞰的な話を聞いて、非常にやはり国土交通省さん頼りになるなというふうに、地べたはいずり回っていたものですから、

非常に思ったんですが、私が現地で思っていることは、社会資本というもののあり方が非常に、やはり立体的になってきている。もう少し言うと、もう少しやわらかいものになっているんじゃないかなということです。

それは、先ほどお話があったように、別に道路だけが社会資本というわけではなくて、それをつくられている人、あるいは組織、あるいは文化であったり、あるいは情報基盤であったり、こういうものを一体的に見た上で、アーキテクチャーと言ってもいいんですが、それをどう再構築していくのか。多分これから5年ぐらい、復興計画をやっていく中で、そういうものが多分出てくるんだろうと思います。

3・11以降、家田先生のほうからは、もとにすぐ戻る、過去は戻ってきたし、また戻るんじゃないかという話がありましたが、私はそういう気は全然してなくて、全く新しいとは申しませんが、社会資本そのもののあり方も、この復興の過程で新しく考えていかなくてはいけないし、その中で特に道路を、組織とかお金とか文化とか歴史とか、そういうものの中でどういうふうに見つめ直して。

ちょっと資料を見ると、資料2の一番最後で、1,000円が1万4,300円にというふうになりますね。これはもともとがもともとなので、これでいいと私自身は思っているんですが、こういう変動があまりにも頻繁に起こると、生活基盤としての道路というふうには位置づけられないわけです。だから、オペレーションで変動する幅はこれぐらい、このところは有料は有料でやるんだと、そこの考え方を、時間の中で、縮退が進んでいく中で、災害も前提にした上でどう考えるのかというぶれないところを、この数カ月ぐらいのうちに議論してつくっていくということが今求められているのかなという、ちょっと情緒的な話で恐縮ですが、以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

上村さん、どうぞ。

【上村委員】 今後の道路政策に関する論点の、資料4の中で、進め方、これから「選択と集中」という文字が今回出てきました。私は、道路において「選択と集中」という言葉が出てきたのは、画期的だと思っております。

今までも、この「選択と集中」、言いたかったけれども、なかなか言えなかった。これはもうあらゆる角度から、何をどう選択し、どこをどう集中するかというものは、やはり日本全国の中で、要望が多いですし、かつ政治の問題がある。いろいろな中で、なかなかこういうことを言い出せなかったことが、今回の震災の後、こういうふうに進めていくの

は良いことです。

しかし、非常に基準づくりは大変だと思います。やはり安全安心だとか、今回サプライチェーンが随分ずたずたになりましたし、何を優先させなければならないかというようなところから「選択と集中」ということなんですけれども、これをどういう1つの基準で進めていくのかと、これはしっかり今後話し合っていきたいところですし、当然次の事業評価のやり方、手法にも絡んでいくことであります。

ぜひ進め方について加えていただきたいのは、やはり財源のところ、ぜひ道路のPPPの手法、いろいろな開発手法がありますので、これもあわせて研究をし、取り入れていくと。道路特定財源も、今回の社会実験も終わり、非常にもうむにやむにやになってしまいましたし、ほんとうに財源としては限られてくるわけですから、PPP手法というのをぜひ入れていただきたい。

それから、緊急のときの港湾、空港、道路をどういうふうに連携して、一元的な司令塔を出すかということなんですけれども、関西では、関西国際物流戦略チームの中に、BCPを考えるということで、4年ぐらい前から、陸海空あわせながら研究をしております。2つ、緊急輸送物資をどうするか、それからサプライチェーンを守っていくための産業用の物資をどういうふうに、こういった災害のときに、きちんと指揮系統を一元化しながらやっていくか。これはずっとやり続けてきております。

どちらかというと、港湾局が実は主体となって、もちろん道路局にも当然入っていただいているんですけども、今はどちらかというと港湾局を主体としながら、ずっとリードしてきているんですが、今回の震災の中で、よりこういった、いわゆるソフトでどういうふうに動かすか道路局ももっと積極性を出してほしい。もちろん政府の、まず内閣府の中で緊急対策本部ができて、そこから各自治体。各自治体は各自治体でBCPをつくっている、市町村もつくっている、企業もBCPをつくっている。ですけれども、これは一元的に、いざというときに動かなかつたら、結局なかなか右往左往して機能しないわけです。ですから、これをどういうふうに、いざというときに有効に使えるものにしていくか。それは日ごろの、やはりいろいろなシミュレーションの中で、例えば司令塔をどこに置くかとか、そういったことの中でしかできないと思いますので、ぜひ、さらに力を入れていただきたいと思います。

最後に、震災のことで言いますと、私はやはり今回東北自動車道が、縦に1本というのが弱かったなと思っています。東北地方の場合、東西の横の道があまりなかったですね。

ですから、これからの復興の青写真の中で決めていかれることかもしれませんが、ぜひ東北に、横に3本ぐらい、東西を結ぶ高規格な——有料かどうかは別としまして——基幹の道路が要るのではないかと。こういったことを庁予算でできると、東北の大きな復興の1つの基本になって、また産業も戻ってくると、そんなふうに思います。

以上でございます。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

では、根本委員、浅見委員という順でご発言いただきます。

【根本委員】 ありがとうございます。私のほうからは、物流、ロジスティクスという観点から2点、コメントしたいと思います。

まず、先ほどから通行可能情報が役に立ったというお話がございますけれども、ITS JAPAN が1つのデジタル地図に、自動車メーカー各社の情報を統合してインターネット配信をしたわけですが、実はトラックにも、GPSプラス移動通信系の仕組みが大分入ってまいりました。乗用車のように、1つの地図に統合されるというところまでいったのは今回ありませんけれども、1つの社が通行可能情報を配信して、大型トラックがどの道を通れる、どの避難場所に物資を大型トラックのまま運べるかとか、そういうことの情報共有には役に立ちました。

サプライチェーンの見える化みたいなことが、この震災を機にまた言われているわけですが、実は、2次、3次、4次の下請まで全部明らかにするというのは、難しいと思います。下請けは企業にとっては重要な情報で、結構ハードルが高いと思いますが、少なくとも自分の社の保有している貨物が、いろいろなモードを伝って届けられるときに見えるようになるということに関して、やはりもう少し可視化基盤が整備されてしかるべきかなと思います。

例えば、国際貨物に関しては具体的にそういう動きがあるんですけど、国内についてもぜひということを思います。例えばガソリンを運ぶトレーラーなんか、結構GPSプラス携帯電話を使ってモニタリングしているんですけど、ああいう情報を第三者機関が収集・集約して、今どういうふうに全国的に動いているのか。鉄道で運んでいるものも含めて、例えばモニターできれば、需給関係がどの段階で緩むかみたいなプランニングもできるかなと思っています。危険物車両に関してはそういうものを義務化すべきではないかというような、そういう国際的な標準化の動きもあると思いますけれども、日本でそういうものをどうしていくか、ちょっと考えるチャンスかなと思います。

あと、環境ロードプライシングについて、お話ししたいと思います。

実は私、神奈川県環境局の仕事も手伝っているんですけども、最近わかったことで、環境ロードプライシングは、皆さんご存じのように、横羽線と湾岸線があったとき、湾岸線を少し安くして、そっちに交通をシフトさせようというわけですけども、その横羽線のところの産業道路が、NO₂の環境基準が守れない日本の中で数少ない場所になっているんです。実は神奈川県は、緊急地震速報ではありませんけれども、緊急環境汚染情報というのを流しているんです。朝からモニタリングしていて、今日は、これは環境基準を超えそうだなと思うときに、携帯電話で、メール配信でトラック事業者に、「今日はその道を使わないように。できれば迂回してください」ということをお願いしています。大体1年に30日ぐらい、そういうふうな警告を発しているんですね。

でも、お願いベースですから、そんなには効果がないのではないかと私は思っているんですが、その30日だけ湾岸線のほうをもう一段安くすれば、よりシフトできるわけです。これは30日だけ安くするんですから、費用はほとんどかかりません。しかし、NO₂の環境基準というのは、日平均値を365日並べて、悪いほうの2%のところクリアしているかどうかを問題にしています。今この30日を7日ぐらいに減らせればそこもクリアできるということで、これはお金がかからなくて、実効性の上がるもので、多分汚染状況に応じてプライシングを変えるというのはあまり世界的にも例がないので、おもしろいのではないかと。しかも、その実施に必要な仕組みは、もう整っているというふうに思っています。

以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

では、浅見委員、どうぞ。

【浅見委員】 3点ほど、ご指摘したいと思います。

1つは、震災復興というのが、これからかなり続くだろうとは思いますが、もっと長期的に考えると、やはりかなり人口が減少していくということで、いかにインフラを減らすかということを考えなければいけないと思います。ただし、その減らすというのは、例えば道路については、必ずしも延長距離を、例えば人口に比例して減らすとか、そういうことではないんだろうと思ひまして、むしろ一番重要なのは、いかに維持コストが減る、場合によっては対応しなくても済むような道路にいかにしていくか、こういったことだと思ひますね。

こういった研究をぜひやっていただきたい。場合によっては、もちろん少し道路を減らすということもせざるを得ないかもしれませんが、その際にぜひ、「こういう道路はどういう位置づけだから、何だ」ということで、ある程度道路を分類して、ほんとうの主幹線的なものは一番最後、プライオリティーとしては、減らすとしたら一番最後だと思いますが、そういったことをぜひ考える。そのときに、今回の震災である程度リダンダンシーというのが重要になったわけですから、そういったことも考えて、その分類をしていく。こういったことが今、1つ求められるかなと思います。

それから2つ目ですが、私、空間情報関係のことをやっているんですけども、例えば東京で震災が発災したときに、主要幹線は人があふれていまして、車道を歩いている。そのために、かえって車がさらに渋滞して動かないというような状況になっていました。ところが、私が、例えば地元に近いところは裏道を知っているので、裏道を行くと、人も車もないような道路が幾らでもあるんですね。

やはりそういう意味でいきますと、そういう空間情報をうまく使うことで、もっとうまくはけるんだと思うんです。実は結構道路空間というのはあるんですが、ほんとうの意味で活用されている道路空間は、実は少ない。それを、空間情報をうまく使うことで、例えば代替路等を示すとか、そういうことをしていくというのが非常に重要なのかなと考えました。

それから3つ目ですが、何だかんだいっても、このインフラの問題を考えるときに、ある程度コスト意識を持っていかざるを得ない。これはユーザーもコスト意識を持たなければいけないし、提供者もコスト意識を持たなければいけないわけで、例えばユーザーにコスト意識を持たせるという意味では、今お話がありました、ある程度プライシングを、高速道路だけではなくて考えていくというような発想も、今後は必要かもしれない。そのための技術というのは、ある程度もう整備されてきておりますので、そういうことも含めて考えなければいけないのではないかと思います。

以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

川島委員だけご発言いただけていませんけれども。

【川島委員】 特にありません。

【家田分科会長】 よろしいですか。

【川島委員】 結構です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

それでは、一通りご発言いただきまして、私の予想よりも10分オーバーしてしまいましたけれども、充実した内容を皆さんお話しいただいたと思います。

ほんとうは、私からも3点ほどと言いたいところなのですが、そうもいかないので、1点だけつけ加えさせていただこうと思います。

震災について言えば、「いつも起こるようなことが、また起きた」というようなたぐいのことではないことが起きちゃったという感覚を私は持っています。それは、つまり彼岸をかいま見たというのか、向こう側を見ちゃった。向こう側を見ちゃった世界についても、対応を何ぼかはしなければいけなくなってきた。これが国民のコンセンサス。そこにインフラがどういうふうに対応するか、インフラもハードインフラだけではなくて、ソフトインフラも含めて、そういう世界に入ってきて、非常に悩ましいのが、これから申し上げることなのではないかと私は思っています。

というのは、こういう現象は非常に頻度が低いので、例えば貞観地震といたって、九百何十何年とかいって、ざっと1,000年前と言っているだけで、これが1000年分の1なのか、そうじゃないのかってだれもわかりませんよね。たまたま1,000年前だからとって、1000年分の1と言っているだけで、例えば厳密に、この防災の対策をやると、これだけの被害が軽減できるというのを緻密に計算したとしても、そこに1000年分の1掛けるか、500年分の1を掛けるか、はたまた2000年分の1掛けるかで、全然、がらがら変わるんですよね。いわば、すごく緻密なフランス料理をつくっておいて、その上にとんかつソースか何かをぶっかけて食うようなのが、期待効用、期待便益的な発想になりますよね。

したがって、いろいろな評価についても、これまでやってきているようなものをそのまま延長するのでは、よし悪しが判断できない。何か違う判断基準を持たざるを得ないというようなところが、1つ悩ましいところだと思っています。そんなところについても、ぜひこれから皆さんと議論を詰めたいと思います。

それでは、済みません、ちょっと超過してしまっって申しわけないんですが、12時10分までお許してください。

基本政策部会をこれからつくるんですけれども、その委員は私が決めていいということになっているそうなので、今日、大変いい、積極的なご発言をいただいた方には、ぜひご協力いただきたいななんて思っております。

それでは、次の最後の議題ですが、事業評価部会の所掌事務の改正について、ご説明いただきたいと思います。

【内海総務課長】 それでは、資料5をお願いいたします。「事業評価部会の所掌事務の改正について」ということでございます。

事業評価部会につきましては、直轄事業等の事業評価に当たり第三者の意見を聴取するための機関ということで、昨年、22年8月に道路分科会に設置しまして、これまでに2回、昨年8月と今年1月に開催しまして、平成23年度の直轄新規事業の評価等についてご意見をいただいているところでございます。

今般でございますけれども、合併施行など、一般国道で有料道路事業を活用するに際しましても、事業の責任分担とかプロセスの明確化を図りながら進めるために、事業主体、それから施行区分について、新規の評価と同様に、社会資本整備審議会のご意見を聞くべきであろうということで、2枚目以下に資料をつけておりますけれども、大臣から社整審に諮問があり、その次のページで、社整審会長から分科会長のほうに付託されております。

対象になっている事業は、一番最後のページの3事業であります。

もう一回、1枚目にお戻りいただきまして、このためということですが、事業評価部会の所掌事務を改正しまして、従来の事業評価に加えて、事業手法というものを追加しまして、諮問がありました事業の施行主体、施行区分について、速やかに事業評価部会でご審議いただくことにしたいということでございます。

よろしくご審議をお願いいたします。

【家田分科会長】 資料5はご提案でございまして、これは議決しなければいけないんですが、いかがでございましょうか。ちょっと事務的な話で恐縮ですけれども、よろしいですか。ご異議ございませんか。

ありがとうございます。それでは、資料5は、ご提案のとおり、改正案が決定されたというふうにさせていただこうと思います。

それでは、これで終わりなんですけれども、大変有意義なご意見、ご発言もいっぱいいただきましたので、最後に局長から、ご感想でも一つ。

【菊川道路局長】 どうも、大変限られた時間ではございましたけれども、多分もっとたくさんお話しいただきたいこともあったのかと思いますけれども、この時間の中で貴重なご意見を聞かせていただきまして、ありがとうございます。

大変広範にわたっております。しっかりと受けとめさせていただきまして、これからの

検討といたしますか、この分科会、あるいは部会等における審議、あるいは我々道路局の政策の中で、しっかり取り組んでいきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

ありがとうございました。

【家田分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは、私の司会を事務局にお返ししたいと思います。

【内海総務課長】 長時間、ご熱心なご議論、ほんとうにありがとうございました。

連絡事項が2点ございます。

1つは、議事録の関係でございますが、後日、案をつくりまして、委員の皆様のところへ送付させていただきまして、ご同意を得た上で公開したいと思います。また、近日中に、速報版ということで、簡潔な議事概要を国交省のホームページに公表したいと思います。

それから2点目ですが、次回の日程でございますが、追って事務局より調整の上、ご連絡をさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、第13回道路分科会を終了させていただきます。本日は、ほんとうにありがとうございました。

【家田分科会長】 ご苦勞さまでした。

— 了 —