

社会資本整備審議会 道路分科会 第34回基本政策部会

平成23年10月20日

**【総務課長】** それでは、皆様、本日はお忙しい中、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。ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第34回基本政策部会を開催させていただきます。

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樺島でございます。よろしくお願いいたします申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の菊川よりごあいさつ申し上げます。

**【道路局長】** 局長の菊川でございます。

きょう、基本政策部会、委員の先生方におかれましては、大変お忙しい中を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。

7月21日から始まりまして、3回にわたりまして、今後の道路政策の基本的な方向ということで議論を重ねていただきました。今回は前回と前々回の部会におきまして先生方からご提案をいただいた意見も踏まえまして、論点整理をさせていただきました。さらに、今後取り組むべき政策の方向性についての議論もお願いしたいというふうに考えております。限られた時間でございますが、よろしくお願いいたします申し上げます。

**【総務課長】** ありがとうございます。

それでは、まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。お手元の資料、配席図、委員名簿、議事次第でございます。その下に、資料1-1、資料1-2、資料1-3、そして資料2、資料3、資料4までございます。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。よろしゅうございますでしょうか。

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

本日、太田和博委員、勝間和代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。根本委員につきましては、おくれたのご出席と伺っておりますが、既に出席いただいております委員の方は、総員9名中6名でございますので、社会資本整備審議会令第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。

また、前回の部会以降、事務局に人事異動がございました。9月16日で道路局次長として荒川光弘が着任しておりますので、ご紹介いたします。

【道路局次長】 荒川でございます。どうぞよろしく願いいたします。

【総務課長】 それでは、以後の議事の進行を、家田部会長にお願いしたいと思います。

【家田部会長】 それでは、早速始めさせていただきます。

きょうは資料も大変多いし、どこまできょうできるかわからないところもあるんですけども、少なくともやらきゃいけないのは、この議題の(1)にありますように、オーバービューしたときに、どの辺が柱かなという論点の整理のところと、そのうち幾つかのパートについて、きょう議論をしてみようと。きょう、全部を細かいところまで議論することに力を置くよりも、部分的にでも深く議論しようというふうに進めさせていただこうと思っています。

それでは、早速、審議事項の(1)のこれまでの議論も踏まえた主な論点整理というところで、ご説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 それでは、資料1-1、あるいは1-2でご説明させていただきたいと思います。

資料1-1は、今までの議論を踏まえた主な論点整理として整理させていただいたものでございますが、まず資料1-2を見ていただきまして、それで資料1-1に戻りたいと思います。大分、前回の部会から時間があきましたので、どんな意見があったか、事務局のほうで整理させていただきましたので、その点をご説明したいと思います。

2回ほど、委員の方々からもご提案いただきまして、議論した結果、一番意見があったのは、空間をどう使うかということであったかと思います。資料1-2の左側でございますけれども、道路を人や自転車にも配慮された空間とするためにということで、歩行者・自転車・二輪車など、車以外の視点も配慮すべきではないかというような話とか、あるいは次の適正利用に絡みますけれども、柔軟な使い方、使い方が柔軟性に欠けるんだと、勝手のいいものになってしまうことが求められているんだというような話。それから、特に空間のシェアをもう少し考えて、効率化が生ずる容量を歩行者・自転車に与えればいいんじゃないかというような話。それから、その下の2つ飛ばしまして、アンダーラインのところに行きますけど、そういう計画を担保するために、再配分とか交通規制などを決定する交通計画制度をちゃんと創設すべきじゃないか。要するに、担保をどうしていくんだと、1度決めたものをという議論があったかということでもあります。

それから、2つ目のパラグラフに行きまして、適正利用・有効利用については、主に車の話が中心ではありましたが、当初想定した機能と現実にミスマッチがあるんじゃないかと。例えばということで、バイパス沿い、あるいはバイパス沿いの大規模な商業施設により交通障害が生じているんじゃないかというようなこと、それから、その次のアンダーラインに行きまして、路上駐車などで交通流が阻害されていて、適正な使われ方がされていないんじゃないかというような議論があったかということでございます。

3つ目のパラグラフで、道路機能の進化に向けてということで、風景街道などもご紹介いたしましたが、「道」が持つ文化交流機能に対応できるような制度とか政策をちゃんと重視すべきじゃないかというような話、あるいは2つ飛ばしまして、歩行者でもなくて、車でもなくて、30キロぐらいまでの人しか走らないような車線があればいいんじゃないかというようなこととか、多様な交通手段をどのように共生させるかとか、乗り物の多様化が始まっているんで、そういう対応をちゃんとしていかなければならないんじゃないかというようなご意見をいただいたということであります。

それから、右側のほうでございまして、事業のスピードアップにつきましては、新設道路はリーズナブルかつ迅速に実現すべきであるということと、目標数値をつくって、これを毎年出して、外に見えるようにしていくことが大事じゃないかということで意見をいただきました。

それから、空間と並びまして一番ご意見をいただいたのが、ユーザーオリエンテッドな政策を運営すべきだというようなことでありまして、最初に市民参画、教育の部分でございまして、特に2番目のところで、ニーズを定期的・効果的に吸い上げて、それを検証して、優先順位の高いところから予算を割り当てるような仕組みを構築すべきじゃないかというようなことで、鎌ヶ谷の事例であるとか、あるいはイギリスの事例などをご紹介いただいたということでありますし、その次に、常時モニターをしていくということで、地域の道路の交通の問題とか要望を上げてもらいまして、チェックとかアクションしていく方法を考えてもいいんじゃないかという話。

それから、1つ飛ばしまして、特に道路の倫理だとかマナーを充実するとか、あるいは少し、2つ飛ばしますけれども、教育も道づくりの一部じゃないかと。教育・文化の育成を含めた道路の使い方の教育をする制度の制度的な担保も必要じゃないかというようなこともいただいたということであります。

それから、ユーザーオリエンテッドな政策運営の中で、調査手法の改善ということで、

個別化、多様化、それから時間変動とか日変動がある中で、そういうものをちゃんと評価できるような手法が大事だと、今のセンサスとかパーソントリップ調査では不十分じゃないかと、常時モニタリングするようなやり方を見直すべきだという話がありました。

次ページに行きまして、その調査のところにつきましては、道路計画とか都市計画とかと連動させさせて、単に込んでいるということを超えた形のプラットフォームをつくる必要があるという話もございました。

アンダーラインを引いておりませんが、最後の2つのところで、今までの道路の形成だとか、そういうのにも配慮したルート選定だとか、あるいは社会実験を2分化すべきだというようなご意見をいただいたところであります。

あと、新技術の開発のところにつきましても、維持管理を含めた新しい技術の積極的な導入が必要だということをお願いしました。

あるいは長期計画につきまして、まず全体像をつくって、それに対して時間軸を持たせる必要があるということ。

それから、財源については、1回、あるいは2回目でさまざまな議論が出されましたが、1つは受益と負担の明確化をして、一致させるのが基本ではないかというようなこと、それから新たな財源の検討ということで、課金をした収入。外国のほうの事例もご紹介されて、道路整備とか維持管理をすることは重要で、混雑課金も検討が必要ではないかと。

右側のほうに行きまして、民間の資金を活用するようなオークションのような仕組みとか、複数年度の予算とかオークション制度による支出の削減を生み出す工夫等が必要ではないかというような、民間等を絡めた話もいただいたということでもあります。

それから、線を引いておりませんが、資産の棚卸などを行って、優先順位をつけて、予算のめり張りを努めるべきというようなご意見もいただきました。

それから、あと災害時の交通のあり方ということでありまして、特に災害時のマネジメントに平常時の道路インフラがどのように貢献できるかということで、平常時の道路をつくっていくことが大事ではないかというようなこと、それから情報の一元管理等についてもご意見をいただいております。

あと観光、管理区分で、最後に道路法の改正で、道路法の目的をちゃんと改正すべきじゃないか。ちょっとレビューさせていただきましたが、このような意見をいただいたということでもあります。

これらを踏まえまして、資料1でございますけれども、前段で道路政策の現状認識を整理するといったしまして、その後、今後取り組むべき施策の方向性として、8つほど提案をさせていただいております。委員の意見も踏まえ、若干こういうところもつけ加えたほうがいいのではないかとということで、事務局のほうでつけ加えさせていただきました。

1つ目が、車から人（歩行者、自転車利用者）への視点の転換ということでありまして、道路政策の主役を、これまでの車から基礎的ユーザーである歩行者、自転車に取り戻すべきではないかと、具体的には車道空間の歩行者・自転車への再配分を進めるべきじゃないかと、その際、利用者とか地域住民との合意形成をどうするかと、さらには関係機関の連携をどうするかと、そういうようなことを担保するための法制度が必要ではないかと、そんな論点ではなかったのかということで、整理をさせていただいております。

それから2番目で、形成してきた道路空間の適正利用と適切な維持・更新ということで、道路空間の最適利用ということで、道路空間の阻害要因になっています路上駐車とか路上工事にどのように対処していくのかと、例えば、時間帯での道路空間の使い方の工夫などを考えるべきではないかと、それから利用のモラルの向上のために、道路の使い方についての利用者への教育も重要じゃないかと、あるいは大規模な施設、商業施設から出入りする交通に対する道路阻害にどのように対応するか、課題をいただいたということで、論点整理をしております。

それから、②は特に大きな議論はありませんでしたけれども、道路施設の計画的で持続可能な維持管理・更新というものを、こういう制約の中で、どういうふうにやっていくかということで、論点として書かせていただいております。

それから3番目は、道路が有する機能の拡がりということでありまして、1つが社会のニーズに応えるための道路空間のオープン化ということで、さまざまなニーズに合わせまして、広く道路を使ってもらおうと。上下空間ほか含めてですね。それによりまして、沿道や地域とともに、新たな価値を創造すべきじゃないかということでございます。

それから2つ目は、地域活性化に資するための文化交流機能ということで、遍路道とか風景街道といった、「みち」が持つ文化交流機能に対応できる制度／政策を重視すべきではないかというようなこととか、そもそも歴史ある橋とか街道などの施設の価値を再認識して、保存・修復するというようなことも大事ではないかというようなことであります。

それから、右側に行きまして、4番目としまして、防災も含めた国土の信頼性確保に資する道路施策ということで、先ほどご説明しましたけれども、災害時のマネジメントをどの

ように平常時に入れておくのかというようなこととか、災害時の情報の一元管理とかいうようなことが論点ではなかったか。

それから、5、6は部会長のほうからも、あり方委員会で検討しているという話もございましたけれども、1つが人口減少など社会動向を踏まえた、高速道路をはじめとしたネットワークの整備・活用をどう考えるかという話、それから2つ目、6番目でございますけど、リーズナブルな高速道路料金制度への転換をどう考えるかということでありまして、内容をご説明しておりませんが、きょう、資料1-3といたしまして、高速道路あり方委員会における論点の整理のペーパーを、ネットワークのあり方と料金制度につきまして、資料をつけさせていただいております。説明は割愛させていただきます。

それから、7番目としまして、道路政策を効率的に推進するための工夫として3つ挙げておりまして、1つが、ユーザーオリエンテッドな政策運営の推進ということで、事業の各段階、ですから計画、調査、事業、工事、管理と、各段階でニーズを吸い上げて政策に反映する仕組みの充実が必要じゃないかと、平時から「道の相談室」とか含めて、利用者から道路の異常や気づきを通報してもらい、改善する制度を充実するべきじゃないかと、あるいは道路の使われ方を的確に把握するために、IT技術を活用したような形で、常時、データを観測しておくべきではないのかと、あるいは計画段階から地域住民の意見を把握すべきではないかと、官主導のPlan-Doの形から、ユーザーの意見を反映し、把握し、改善するようなCheck-Action型の政策運営に転換すべきではないか等々のご意見をいただいたということでありまして、そこを論点として整理しております。

それから、2番目としまして、事業のスピードアップということで、完成目標を明示し、スピード感のある事業展開を図るべきではないかということでもあります。

それから、3番目としまして、技術開発、それから利用による品質の確保、それから道路の進化ということで、技術開発・利用をもっと道路の中で推進すべきということと、多様化・進化する乗り物に対して、道路はどのように進化すべきかということでもあります。

それから、8番目として、扱いはこれからどうしていくかありますけど、そもそも、ちゃんと長期計画をつくるべきではないのかというような話と、それから財源のあり方として、先ほどご説明しましたが、受益と負担の話とか、課金の話であるとか、そういうことも議題として上げられましたので、論点として、その後書いてありますけれども、整理をさせていただいております。

本日は、特にこの赤囲いしているうちの1番の1、車から人への視点の転換、それから

道路空間の最適利用のところ、2の①、それから3の道路機能の拡がりのところのオープン化、文化交流機能の向上等を中心にご説明させていただきまして、お時間ありましたら、7番のところをご説明したいというふうに考えているということでございます。

以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

今のご説明は、全体のところをまとめてみると、こんな感じなんですけどということありますね。皆さんからの意見もちろん反映されていますけれども、事務局が温めてきたというか、持っている問題意識も中に入れてあったり、事務局との打ち合わせで、私が……。私、発表しませんでした、私が思っているようなことも、事務局との打ち合わせの中で一部反映していただいたりしておるところでございます。

区分けの仕方や、どういう順がいいのかとか、また物言いも、車から人への視点の転換というような、このアクションを言っている表現になるけども、例えば、3のところは、道路が有する機能の拡がりという、何か、傍観者みたいな表現になってね。とか、そういうエクスペリメンテーションレベルでは、もちろん改善の余地はあろうかと思うんですが、大局的に見て、こんなような分けでいいのかどうか、その辺を少し議論していただこうと思います。

ちなみに、この赤く囲った四角のうちの左半分を、きょうは中心的に、この後、議論しようということでございます。どうぞ。どなたからでも結構でございます。いかがでしょうか。

【久保田臨時委員】 よろしいですか。

【家田部会長】 どうぞ。

【久保田臨時委員】 じゃあ、ちょっと皮切りに1つだけ。このそれぞれの中身の、これがこうなっているのかとか、そういう話でよろしいですかね。

【家田部会長】 もちろんです。

【久保田臨時委員】 例えば、1番ですね。車から人への視点の転換というところで、この4つの黒ポチの中の一番最後のところに法制度の話が書いてあるわけなんですけども、おそらくこの上の3つは、まさに視点の転換。上の2つか。上の2つは視点の転換を言っていて、道路という空間をどう考えるかという視点の転換を言っていて、その次の2つは、それをどう進めるかという進め方の話なので、何度も議論になっていると思いますが、その進め方の話は、これはこれで非常に重要な話なので、視点の転換というくくりの中に置

いておくより、むしろ何が独立させて、こういう新たないろんな視点の転換があったり、いろんな新しい価値観が生まれてきたときの進め方について、今回、新しい提案をするという意味では、もう少し大きなくくりの中に入れていただいたほうがよいのではないかと  
いうふうに思いました。

以上です。

【家田部会長】 ほかにはいかがでしょうか。

【朝倉臨時委員】 よろしいですか。

【家田部会長】 はい、どうぞ。

【朝倉臨時委員】 よく似た意見なのかもしれないですが、車から人への視点の転換ということ自体については、私も全くそのとおりでいいことだと思います。しかし、このことが政策目標なのか、あるいはこのことを通じて何かをやりたいのか、それがはっきりしないように思います。つまり、車から人への転換ということが起こるということを最終的なゴールに考えているのか、その先にあるもの、たとえば、アクセシビリティの向上などを考えているのかがはっきりしません。政策目標と、それを達成する手順が混乱して入っているという印象がありまして、少し整理したほうがいいと思います。書いてあること自身について反対ということではないので、説明の仕方の問題だと思います。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【羽藤臨時委員】 私は、私も朝倉先生と同じ箇所ですけれども、これ、かなり強い。1のところですね。車から人への視点の転換というのは相当強い印象があって、人が、要するに、道路使っていますのでいいんですが、括弧して、歩行者・自転車というふうに書いてしまうと、いや、じゃあ、車はどこへ行くのという気がちょっとしてしまって、私もそういうことは、前回言ったんですが、ちょっと強過ぎるのでは。

要するに、人に回帰ということで単純に言えば、ちょっといいのかなという気がするんですが、あまりにもこれ強い印象がして、実は被災地とかでも、じゃあ、避難のことを考えるのに、要するに、歩いて逃げるのか、車で逃げるのかというときに、やっぱり車、車という主張をされる方が相当多いんですね。だから、そういうことを考えると、あくまで歩行者も自転車も、車を含めて人間を中心に考えるというような表現にさせていただいたほうが、1のところはちょっと気持ち的には合うのかな。ただ、その中で、歩行者と自転車を重視していくというのはいいと思うんですが、そのところが、ちょっと気になったところでもあります。

【家田部会長】      ありがとうございます。

ほかにどうですか。よろしいですか。

じゃあ、つけ加えると、大体こういう種類のものは、いろいろ議論をこれからも続けていきますと、だんだん丸っこくなって、何も変わらないということになりがちなので、なるべく先鋭的にやっておいて、それで従前と同じものは従前と同じ。つまり従前と同じものをさらに推進するというものは、そういうふうにとまとめて、従前の視点に新たにつけ加えるべき、あるいは従前を否定して持っていくようなものは、なるべく前に出して行って、なるべく先鋭性を高めて議論をして、最終的には少し変わるかもしれませんがね。あとは私も朝倉先生や久保田先生おっしゃったようなところ、少し整理が要るかもしれません。同感ですね。つまり、ビジョンというか理念を述べるようなところと、それを実現する手段を提案するようなところというのは、少しまた整理が要るかもしれませんね。つけ加えて意見を申し上げました。

じゃあ、以上につきまして、コメントみたいな話だったと思いますけれども、事務局からお答えいただけましたらと思います。

【道路経済調査室長】      1番のところについては、やはり合意形成のところ、我々迷ったのは、ユーザーオリエンテッドな政策の中のところ、ちゃんと柱を立てて、全体にすべて合意形成になるんで、そういうところをまとめたほうがいいのかなというところは、大分、中でも議論がありましたので、そういうところで、理念みたいなものと手段みたいなものは後ろにまとめたほうがいいので、7番の中に、少し整理する方向かなというふうに思っております。

あと表現となるとならないの話は、先生のご意見のとおりまとめていきたいと思いますので、そういうご意見をいただきながら、また多分、これから、まさに部会長おっしゃられたように、議論していく中で、いろいろ整理されていくのかなと思いますので、1度振り返ればいいのかというふうに思っているところであります。

【家田部会長】      ありがとうございます。

そんなことで、中身の話をやっていくと、またもう少し膨らんだり減ったりもするでしょうから、そのときに、また再整理になろうかと思えます。

あと1点だけ質問すると、高速道路のあり方検討委員会のほうで検討されているところの幹線道路のネットワーク、特に高速道路のネットワークの話と、それから料金のことについては議論中ということになっているんですが、これはあちらで検討されている結果を

こちらに反映しつつ、議論も加えるというような感じになるんですか。その辺だけ、ちょっと進め方について教えていただけましたら。

【道路経済調査室長】 ネットワークと料金のほうは、あり方委員会も精力的に議論されてますので、そちらの考え方を持ってきて、ご紹介して加えるという形をとりたいと。先生方の興味のところも、1番の人のほうに向かうという話と、それからユーザーオリエンテッドのあたりありますので、その辺を中心に議論していただいてというふうに考えているところです。

【家田部会長】 はい。

加えてご意見ございませんでしょうか。

それじゃ、きょうはメインが各論のところになるんで、それじゃ、とりあえず資料1-1の議論はこのくらいで保留しまして、さらに中身に入っていくことにさせていただこうと思います。

それじゃ、資料2。2番ですね。資料の2に基づきまして、さっきの資料1-1の上でいうと、左半分の赤で囲まれているところ。すなわち1番と2番と3番のところについて議論を深めたいと思います。

それでは、ご説明をお願いいたします。

【道路交通安全対策室長】 それでは、資料2のほうをお願いいたします。ここでは大きく3つの課題について、議論を深めていただきたいというふうに思っております。

1つ目は、車から人への視点の転換、2つ目が、道路空間の最適利用、そして3つ目が、道路が有する機能の広がりということでございます。

1枚おめくりください。1番目の話題でございます。車から人（歩行者、自転車利用者）への視点の転換でございますけれども、ここのコンテンツは2つでございます。①が自転車走行空間の確保、そして②が生活道路における歩行空間の確保ということでございまして、ここでの問題意識でございますけれども、近年の環境・健康志向、あるいは超高齢化社会の到来、こういったものを踏まえまして、安全で快適な自転車環境の整備ですとか、安全で安心な歩行空間の整備、こういったものが急務になっているわけでございます。そういったものを踏まえて、こういった空間をいかにスピード感を持って確保していくのかと、そのためにどういう工夫が必要かと、こういうことでございます。

1枚おめくりください。2ページ目でございますけれども、まず、自転車の走行空間のところについて議論してみたいと思います。

これは我が国で少ない成功事例の1つでございますけれども、香川県の高松市の事例を紹介させていただきたいというふうに思います。その上で、この自転車走行空間を確保していく上でのポイントというものを考えてみたいということでございます。

高松市では、自転車利用が多く、また事故も多いと、こういうことから、安心して安全な自転車利用環境の整備といったものが課題となっておりました。このため、自転車の交通量、あるいは事故、こういったものが多い路線を選択して、自転車のネットワーク整備計画といったものを作成いたしまして、道路空間の再配分なんかを図りつつ、自転車道、あるいは自転車レーン、自転車走行位置の明示といったような手法を組み合わせまして、この自転車走行空間の整備といったものを現在進めております。

左のほうには、自転車道の整備ということで、これは車道を1車線減らしまして、そして自転車道をつくったという事例でございます。さらに右上のほうには、自転車歩行者道の中に自転車の走行位置を明示して視覚分離を図った例、さらには、この右下には、車道の路肩部分、ここに色を塗って、自転車の走行位置を明示した例、つけてございます。このように、いろいろと工夫しながら進めておるということでございます。

次のページをお願いいたします。

高松市でこういった取り組みが可能となった背景は何であったか。数少ない成功例である、この高松市からどんなことを学ぶのかといったことについて考えてみたいというふうに思います。

ポイントを3つ挙げてみたいと思います。1つ目でございますけれども、国道11号バイパスをはじめとする道路整備があったと。そういう道路整備によって、通過交通の排除ですとか、あるいは市内に入ってくる交通の分散化、こういったものができていたというのが1点目でございます。

左のほうにグラフがございますけれども、黄色いところをちょっと注目していただきたいんですが、ここは車線を削って自転車道をつくった部分の先線になる位置、県道なんですけれども、国道11号のバイパス整備に伴って、平成9年以降、交通量が減っていったというような状況がございます。

それから、2点目でございますけれども、市長ですとか、あるいは知事、関係機関、これは道路管理者であったり、警察であったりということでございますけれども、そういったものが集まって組織をつくり、そして自転車道のネットワークの整備計画を含む、自転車を利用したまちづくり計画といったものを策定していたということが挙げられようかと

いうふうに思います。右のほうにありますのが、この自転車ネットワークの整備計画の絵でございます。

それから、3点目ですけれども、特に車道を削減して自転車道を整備した市道については、事前に社会実験を行って、沿道利用者、あるいは地域住民、こういったものとの合意形成が図られていたというようなことがございます。こうした3点が高松市でうまくいっているポイントではなかろうかというふうに考えてございます。

次のページをお願いいたします。

4ページ目でございますが、次に、海外の事例から、成功のポイントといったものを探ってみたいというふうに思います。

フランスのナント市の例でございます。ナント市はフランスの西部に位置します、人口約29万人ほどの都市でございます。1985年にフランスで初めて新型のLRTを導入した都市として有名でございます。

この資料にあります絵の緑色のところが自転車道のネットワークでございます。846キロの計画がございまして、2009年までに388キロが整備をされているということでございます。

写真、資料の下に張ってございますけれども、いろいろな工夫を凝らしながら、この道路空間の中に自転車の走行空間を確保しているということでございます。

また、この写真の右にありますように、単に自転車の走行空間を整備するというだけでなく、自転車の利用促進に向けて、レンタサイクルステーション、こういったものを市の中心に配置するなど、総合的な自転車利用促進策を図っておるということでございます。

次のページをお願いいたします。

このナント市の事例から何を学ぶか、我が国で足りないものは何かという観点から、このナント市の背景といったものを見てみたいというふうに思います。

1つ目は、環状道路とトラムといったことが言えるのではなかろうかと思えます。絵にありますように、直径約12キロの環状道路というものが整備されておりまして、その環状道路の中に、この資料の中の赤、黄、青、緑の線でございますけれども、トラム、LRTですとか、バスのシステム、こういった公共交通機関が配置をされてございます。そして、それらは、この青いマークですけれども、パーク・アンド・ライド駐車場、こういったもので結節をされておりまして、環状道路の内側は自動車でなく公共交通を利用して

ださいと、こういうような運営がなされておるということでございます。

そして、あと2つ目でございますけれども、資料の下のほうにございますけれども、PDU、都市圏交通計画というような形で訳されることが多いですけれども、フランスでは、ここにありますような法律に基づいて、10万人以上の都市については、この計画を策定するということになっております。

また、このPDUの作成過程におきましては、地域住民、あるいは関係機関との合意形成、こういったものに配慮がなされておるということでございます。ナント市の現在のPDUの期間、これは2010年から2015年ということになっておりますが、こうした計画の中で、自転車道の整備をはじめとする自転車利用促進策、こういったものが、いろいろな施策と一緒に進められていると、こういうことでございます。

次のページをお願いいたします。

ここで改めて、我が国の自転車の走行環境の現状といったものについて振り返ってみたいというふうに思います。

実は、最初にご紹介いたしましたような高松市のような成功事例というのは少数でございまして、委員の皆さんの実感もそうだと思いますけれども、なかなか自転車の走行空間の確保といったのは、あまりうまくいっていないというのが実情であろうかというふうに思います。

資料にありますように、我が国におきましては、自転車のネットワーク計画を策定して、計画的に自転車の走行空間の整備に取り組む事例というのは実は少ないわけでございます。資料の左にありますように、これ人口10万以上の都市について調べたんですけれども、290のうち、計画を策定しておるとい都市が41ということございまして、14%にとどまっておるということでございます。こういうようなことございまして、自動車から分離された自転車走行空間の整備というものは、全国で8万4,000キロ程度ということでございます。さちに、このうち歩行者とも分離された、自転車で独立した空間、そういったものはわずかに3,000キロであると、こういうような状況でございまして、さらには、整備されている場合でも、なかなか連続性が確保されていないというような状況でございます。

このように、まだ我が国では、あまり状況がよろしくないわけですけれども、次のページ以降、じゃあ、我が国において安全で快適な自転車の走行空間、こういったものをスピード感を持って確保していくためには、どのような政策が必要であるかといったことにつ

いて、考えてみたいというふうに思います。

まず前提といたしましては、どこでもかしこでも、やみくもとということはないんだろうということでございまして、自転車の利用状況、あるいは事故の発生状況、こういったものを踏まえて、ネットワークを構成する路線といったものを選択して取り組むということになってこようかと思えます。その上で、道路空間の再配分による工夫で、自転車の走行空間を切り出していくというところにつきましては、そういう取り組みを進めていく。また、なかなかできないようなところといったものもあるわけございまして、そういったところでは、自転車と自動車、そういったものが仲よく共存できるような、そういう算段をとっていかねばならないだろうということございまして。この2つの取り組みといったものを車の両輪として進めていくということではなかろうかというふうに思います。

特に、この1つ目の再配分による自転車の走行空間の確保につきましては、都市部ですとか、なかなか用地の取得が困難な地域においては有効な手段なわけですがけれども、なかなか、これすらうまく進んでいないというのが実態ではなかろうかというふうに思います。ですから、この再配分につきましても、今後、うまく進むような工夫といったものが必要になってくるんだろうということございまして。それにつきましては、高松市、あるいはナント市の成功事例に見ましたように、3つポイントがあるのかなと。1つはバイパス、あるいは環状道路、こういったものの基礎環境であったり、あるいは多様な関係主体と連携した総合的な取り組みであったり、あるいは地域住民、道路利用者との合意形成、こういったものであったりというようなことであろうかというふうに思います。

次のページ、8ページ目をお願いいたします。今申し上げましたようなことを、もう少しだけ深掘りをしてみたいというふうに思います。

まず、再配分による自転車走行空間の確保についてですけれども、総論的には、これまで以上に多様な関係機関との連携、こういったものに積極的に取り組んでいく必要があるんだろうというふうに考えております。道路管理者間の連携、こういったものも、その基礎にはあるんだろうというふうに思います。これまでどうしても我々、自動車交通のほうに頭の大半を占めておりまして、国道は国道のネットワーク、県道を管理する者は県道のネットワークということであったかというふうに思いますが、こういう自転車のネットワークというようなものは、さらに細かい目で見なければならぬ。そういった意味で、異なる道路管理者での連携といったものも、今後さらに必要になってくるだろうと

いうふうに思います。

その上で、①でございますけれども、バイパスや環状道路の整備に当たっては、その整備効果を的確にとらえた、適切なタイミングで自転車走行空間の整備が可能となるように、道路空間の再配分といったものを一体的に計画して取り組む、こういったことが必要なのではないか。

あるいは2つ目でございますけれども、関係機関、地域住民、道路利用者と一緒に、道路空間を利用するすべての交通に係る連携施策、こういったものを一体的に推進したい。

3つ目にありますように、地域住民や道路利用者との合意形成、早い段階からコミュニケーションを図って合意形成、あるいは利害調整を図る。特にこの合意形成や、さらにフォローアップ、評価といったところについて、地域のNPO、あるいは大学、こういったところと連携して取り組む、そういったものを充実させる。特にこの合意形成、利害調整につきましては、取り組む中で、そのあり方、あるいはルール、制度的な裏づけ、そういったものについて検討を深める必要があるのではなかろうかというふうに考えてございます。

次、9ページ目、お願いいたします。

次に、再配分をしようにも、なかなかそうした空間が生み出せないようなところでの取り組みでございます。

そういったような空間では、まずはこの30キロの最高速度規制を設けるなど、自転車と車両、そういったものが共存しやすい環境、そういったものをつくり出すという方法があるわけですが、なかなかそういった速度規制だけでは十分ではなかろうかということになってこようかと思えます。共存に向けましては、ここの1から3にございますように、まず①としては、道路空間で演出を図っていく。共存のメッセージを、この道路空間から積極的に出していくというようなことが必要ではなかろうかというふうに思っております。

例えば、この写真にありますように、車線の中に自転車の走行位置を明示していく。そういうことによって、自転車には走行の秩序を求め、あるいはドライバーに対しては、自転車に対する配慮を求める、そういったような道路空間でのメッセージを出していくようなことが1つあろうかと思えます。

また、2のように、道路利用者、あるいはドライバーのモラルの向上、あるいは意識改

革によって自転車と自動車が共存していく。さらには自転車優先の意識を持っていただく、そういったような価値観を広く国民全体で共有していくというようなことがあろうかというふうに考えられます。そういうような環境ができてくれば、③にありますように、将来的には自転車と自動車が共存するような空間で、自転車の優先といったような制度的な裏づけといったようなものも検討が可能になってくるのではなかろうかというふうに考えてございます。以上が自転車についてでございます。

10ページ目をお願いいたします。

次に、生活道路のところでございます。生活道路における歩行空間の確保といったところでございます。この生活道路についても、事例を見ながら、その問題点を考えてみたいというふうに思います。

1つ目の事例でございますが、これは文京区の千駄木の事例でございます。地元の小学校の通学路でございますけれども、歩道幅員が狭い、通過交通が多いといったようなことから、危険が指摘されていた道路でございます。このため車道の幅員を縮小いたしまして、歩道の拡幅を実施したということでございます。

資料の右の写真でございますように、もともと車道のほうは5.6メートルあったわけでございますけれども、この道路を終日一方通行化いたしまして、車道の幅を4メートルにまで縮小しています。車道の幅を狭めることによって、両側の歩道を1.2メートルから2メートルに拡幅をしたというようなことでございます。

こういったことを実施するに当たりましては、住民へのアンケート調査を実施して、こういう交通運用について地元と合意形成を図っておるということでございます。

また、面的な速度規制を実施をしたり、狭さく、イメージハンプといったような速度抑制策をあわせて実施したり、歩道の拡幅にあわせて電線類の地中化なんかも行ってございます。

次のページをお願いいたします。2つ目の事例、これは岐阜県の土岐市でございますけれども、これも地元の小学校の通学路でございます。見通しのいい直線の道路であったことから、通過車両の速度が高いということで、危険が指摘されておりました。このため中央線を抹消して、2車線あった道路を1車線化することによって、車道の幅を縮小して歩行空間を設けたということでございます。右の写真でございますように、もともとは、このセンターラインが引いてあった5.5メートルの車道であったわけでございます。それを1車線化して、幅を4メートルにまで縮め、そして、この路肩と申しましうか、歩行

者が歩く部分を1.25メートルから2メートルに拡幅したというような事例でございます。実施に当たりましては、ここでも地元の協議会を設けて、現地調査等をする中で、地域住民の合意形成を図っていったということでございます。

12ページをお願いいたします。

こうした取り組みにつきましては、これまで警察庁と連携をいたしまして、「あんしん歩行エリア」という施策によって推進をしてきたところでございます。平成15年に約800地区、平成20年に約600地区指定して、取り組んできているわけでございます。資料左下にありますように、平成15年に指定した地区につきましては、事故が17%減るといったような成果も得ているわけですが、この右にありますように、やっぱりまだ取り組みに課題があるんだろうというふうに考えてございます。ざっくり言いますと、主にアンダーラインのところでございますけれども、今、紹介しましたような、車道の幅を狭くして歩行空間を設けると、こういったような取り組みが、特定の路線だけで終わってしまっていないかと。もっともっと広げてできなかったかというようなことでございます。

それから2つ目でございますが、そうした背景として、地域住民の参加機会といったものの十分に確保して、地域の住民の意識、行動を変える、そういった中で取り組めたかと。あるいは、そういったものが一部おろそかになって、地域住民との合意形成、こういったものが簡単に図れるようなものだけに終わってしまわなかったかというような反省点もあるかと思えます。また、こうした取り組みが全国で800とか600カ所といても、これだけで我が国の生活道路といったものは全然カバーできないわけですが、こういった取り組みをさらに広げていく、そういった取り組みができたかどうかといったような反省もあろうかというふうに思います。

次のページをお願いいたします。

結局、私たちの生活のエリアには、この13ページの上にありますような道路といったものが、まだまだたくさんあるのではなかろうかということでございます。こういったような道路の主役は一体だれかといいますと、これは明らかなわけでございまして、こうした道路から人優先といったようなメッセージというのは、なかなか伝わってこない、これを改めていく必要があるのではなかろうかと、こういうことでございます。

14ページ目をお願いいたします。

以上、述べましたような気づきですとか課題、こういったものをまとめてみますと、1

つ目は、身の回りの生活道路で歩行空間を優先的に確保していくと、こういう取り組みが、簡単にやろうとすれば、今ある線を消して、もう一回線を引くというようなことだけでもできるわけですが、なかなかそこまで手が回っていないということでございます。

2つ目といたしましては、じゃあ、それをどんどん広げていくために何が重要になってくるかということでございますけれども、①といたしましては、警察庁さんが推進する面的規制、こういったものと一緒になって広がりをお急ぎに確保していくということが1つ。それから、②といたしましては、地域住民、道路利用者と、実施の内容について、十分な合意形成を図るプロセス、こういったものを確保するとともに、地域住民の主体的意識といったものを高めていくということ。それから3つ目が、この歩行者優先の取り組みを、さらに広く展開させるため、そういったものに取り組む地方あるいは地域、こういったものをエンカレッジしていくといったようなことが必要ではなかろうかということでございます。

次のページ、15ページ目をお願いいたします。

そうしますと、この「安全で安心な歩行空間の確保に向けて」でございますけれども、まず総論的に言えますことは、生活道路においては人が主役なんだと。だから、車のための車道幅員を優先的に確保しますよというようなことではなく、歩行者の空間を先取りする、そういったふうに考え方を改めていかなければならないのではないかと。そのためには、例えば、①にありますように、NPO等、多様な主体との協力を得て、生活道路における歩行空間を点検してもらおう。その上で、警察が取り組むような面的速度規制、ゾーン30、こういったものと連携して、スピード感を持って、この歩行空間の優先確保に取り組んでいく。

また、②といたしまして、行政と地域住民の調整、あるいは地域間の中での利害調整、こういったものに地元のNPO、あるいは大学等の協力を得ていく、そういうような仕組みを導入できないだろうか。

③といたしまして、この生活道路における交通安全対策に取り組む地方や地域、こういったものをエンカレッジするための仕組み。例えば、この地方の取り組みを調査して、評価結果を公表し、あわせて検証するですとか、好事例、そういったものの、あるいは課題、そういったものを全国の関係者で共有する。あるいは、この地方公共団体ごとの生活道路における交通事故状況等、こういったものを相対的なポジションとあわせて提供すると、こういったことが考えられるのではなかろうかというふうに思います。

16ページと17ページでございますけれども、これは参考でございます。歩行空間を広げる、車道を狭めるといったものによる効果でございますけれども、これまでの知見として、歩行空間が広がることにより、歩行者が持つ印象、歩きやすさ、安心感、こういったものが向上するですとか、車道を狭めることによって、ドライバーの緊張感が高まって、走行速度が抑制される。3つ目として、車両の走行位置が中心に移動しますので、この交差する道路から入ってくる車両との距離がとれる。そういうことで出会い頭の事故なんかが減る、こういうような効果があるというような知見が、これまで得られてございます。

次に17ページでございますけれども、これは警察庁さんの取り組みでございます。面的な速度規制。海外なんかでは「ゾーン30」と呼ばれておりますけれども、そういったものの取り組み、これまで制度的にはできたんですけれども、なかなか我が国では普及してこなかったと、そういったことを踏まえまして、警察庁さんでも、これからこういう取り組みを加速していこうということで、ことしの9月に通達を出しまして、今後、平成28年までに、全国3,000カ所を目標に、こういった取り組みを推進していくということにしておりまして、こういったものと我々も連携をしていきたいというふうに考えてございます。

以上が1つ目の課題のところでございます。

次に、18ページ目をお願いいたします。2つ目の課題、道路空間の最適利用といったところでございます。

ここでの中身も2つございます。路上駐車、路上工事による影響の最小化が1つ、そして、もう一つが、沿道利用の変化に伴う影響の最小化、これが2つ目でございます。

ここでの問題意識でございますけれども、路上駐車ですとか路上工事による道路空間の占有が、交通事故、あるいは渋滞、そういったものの要因となって、歩行空間の不法占用なんていうものとあわせて、安全で安心な道路環境といったものを阻害する要因になったりしているわけでございます。また、大型の商業施設の立地などに伴って、新たな渋滞、そういったものが発生している例もございます。こうした社会的損失といったものを、最小化を図り、整備された道路空間が本来有する機能を発揮していくためには、どんな工夫が必要かといったところが、ここでの問題意識でございます。

19ページをお願いいたします。1つ目の路上駐車と路上工事についてでございます。

まず路上駐車について、事例を紹介してみたいと思います。路上駐車の問題というのは、大都市に顕著な問題でございますので、東京都の取り組みをご紹介させていただきたいと

思います。

東京都では、渋滞対策として、スムーズ東京21、あるいはスムーズ東京21～拡大作戦～、ハイパースムーズ作戦、こういったものに順次取り組んできておりまして、その中で路上駐車対策にも取り組んでいるわけでございます。

例えば、この資料左にございますように、スムーズ東京21～拡大作戦～では、路上駐車対策といたしまして、赤い色で交差点の付近を塗りまして、駐車禁止区域を明示している。あるいはテレビカメラシステムで抑止をする、こういった取り組みですとか、駐車場、あるいは高架下を有効活用して、客待ちタクシーの対策、あるいは路外の荷さばきスペースの確保、こういったものに取り組んできております。こうした結果、東京都における路上駐車の数というものは、平成20年まで随分減っております。平成16年と比較しますと、6割近くになったりしているわけでございます。特に平成18年は取り締まりの民間委託といったものが始まりまして、この1年だけでも随分減ったわけですが、それでも、グラフにありますとおり、近年横ばい状況ということで、最近なかなか減らない、こういうような状況にございます。

次のページをお願いいたします。

そういうようなこともありまして、例えば、国道246号線ですと、やっぱり第1走行車線といったものが十分使われていない。本来の機能を発揮していないという状況があったり、この資料の右でございますけれども、これは都道の例でございます。自転車の通行帯の整備にあわせて、これは地元の要望からなんですけれども、取り締まりの重点路線に指定したんですけれども、それでもこのグラフにありますように、なかなか駐車が減らない、こんな状況になってございます。

次に、21ページ目をお願いいたします。

次に、路上工事について見てみたいというふうに思います。

路上工事は違法な路上駐車とは違って、ちょっと違法行為とは性格が異なるんですけれども、やっぱり大都市に顕著な問題ですので、東京都の23区内での取り組みを紹介したいというふうに思います。

路上工事につきましては、関係する機関、この資料の左にありますように、道路管理者、それは国であったり、都であったり、あるいは首都高さんであったり、そういった道路管理者、あるいは警察、それから占有企業者、上下水道、電話、電気、ガス、地下鉄、鉄道、こういったような占有企業者と一緒になって協議会をつくって、そこで行動計画をつくっ

て、取り組みをしてございます。工事、規制といったものを集約したり、あるいは実施時期を平準化したり、あるいは年末・年始、年度末、そういった時期での工事を抑制したりと、いろいろな工事調整を図っております。

資料右にありますように、そういったことで、東京23区内の直轄工事については、占用工事のうち3割について、時間の短縮が図られておると、こういうような一定の成果を得てございます。

22ページ、次をお願いいたします。

こういった取り組みの成果といたしまして、2つご紹介したいと思います。これは昨年、平成22年度の直轄国道の1キロ当たりの年間の路上工事時間でございますけれども、東京23区内で見ますと、平成14年度に比較して4割減ってきている。全国的に見ますと、平成14年度に比較して半分以上減っているということで、一定の成果は得てきているという状況でございます。

23ページ目、お願いいたします。

以上、路上工事、路上駐車、こういったことについてご説明させていただきましたが、取りまとめてみますと、気づきや課題といたしましては、路上駐車については、これはなかなか取り締まりだけでは限界があるのではなかろうかと。ドライバー、さらには運送事業者、こういったものも含めました広い意味での道路利用者、それから沿道商店街などの土地利用者、こういった関係者のモラル向上や意識の改革といったものが必要になってくるというふうに考えられますし、さらには、この沿道の土地の使い方、駐車場の配置や確保、そういったものを含めて、地元でのルールといったものをつくっていく。そして、合意した上で徹底していくといったような取り組みを進めていく必要があつて、きっと、そのためには、道路管理者から積極的に働きかけをしていくといったことが必要ではなかろうかということでございます。

次に、路上工事についてでございますけれども、先ほど述べましたように、これまでの取り組みで一定の成果は上がってきているわけでございます。時間は減ってきているんですけども、さらに効果を上げていかなければならない。時間は減ってきている。それだけに、さらに単純に時間を減らすというのは難しくなるかもしれません。そういった意味で、これからは単なる時間の長さではなくて、道路利用者に対する影響、そういったものではかっていく必要があるのではなかろうかということでございます。したがって、今後の方向といたしましては、路上駐車、路上工事共通ですけれども、渋滞損失等

のユーザーの目線からでの影響、こういったものがはかれるようにプローブデータなどの活用により、簡易にモニタリングできる仕組み、こういったものを構築して、そして住民、利用者に積極的に公表し、意識してもらうといったことが必要ではないか。あるいは路上駐車により深刻な社会損失が発生している路線において、道路管理者、利用者が協力して、路上駐車をさせない計画づくりに取り組むことが必要ではないかといったようなことが、今後の方向になってこようかと思えますし、また、路上工事につきましては、これ繰り返しになりますけれども、これからは道路利用者の立場に立った、渋滞損失データに基づいて、さらに工夫をしていくといったことが必要になるのではないかとということでございます。

24ページ目、お願いいたします。24ページ目からは、沿道利用の変化の対応についてでございます。

これも事例を紹介させていただきたいと思いますが、これは水戸市の国道50号の水戸バイパスでございます。水戸バイパスにつきましては、平成4年に4車線で供用したわけですけれども、その後、沿道に商店、販売店等、立地をいたしまして、供用当時は40キロあった速度が、平成17年には半分以下の23キロになってしまったということでございます。課題は、こういったことを回避する手段はないのかということでございますけれども、沿道で商店等立地する場合には、大抵駐車場をつくることとなりますので、車の出入り口の工事といったものをいたします。その場合には、道路法に基づいて、道路管理者の承認を得るという手続があるんですけども、今の仕組みでは、この道路管理者がそういう承認工事のチェックの際に行うのは、どうしても制度上、安全上、構造上の観点からのチェックしかしていない。そもそもそういう商店が立地することによって、交通にどういった影響があるのかという観点でのチェックといったものができる仕組みになっていないということでございます。チャンスはあるんだけど、そういったものを十分利用できていないというふうなことでございます。

次の25ページ目をお願いいたします。

これはアメリカのカリフォルニア州の事例でございますけれども、カリフォルニア州では、カリフォルニア環境品質法というものがございまして、影響の大きい開発計画については、自治体がみずから環境影響評価を行いまして、その結果、必要があれば、開発事業者に対して環境負荷低減の施策を求めることができるというようなことになってございます。さらに、そういった上では、開発地から離れた地点での対策といったものも求めるこ

とができるというようなことに、アメリカではなっているようでございます。

26ページ目をお願いいたします。

以上、取りまとめて、この気づき、課題を整理してみたいと思いますが、新たな沿道型の商店等の立地に伴って渋滞の発生等が予測される場合には、沿道土地利用者に対して、この立地に伴う影響を踏まえた対策の実施を求められる、そういう制度運用の改善が必要だろうということでございます。

そのための方法といたしましては、2つほど考えられるのではないかと。1つ目は、道路法に基づく手続、そういった中に交通の円滑という視点を加えて、交通に与える影響を確認していくというのが1つ。それともう一つ考えられますのが、こういった道路法の手続によらずとも、沿道の土地利用者に対して、道路交通に与える影響を踏まえた対策を求めることができるような、そういう方策の確立ということであろうかと思えます。いずれの方法におきましても、開発事業者から影響の予測といったものを提出してもらって、その上で、さらにこの影響予測を行うシミュレータの認定化ですとか、あるいは入力条件等の公表、こういったことによって透明性を確保していくといったようなことも考えられようかと思えますし、それからカリフォルニアの例に見ますように、開発エリアから離れた地点においても、この対策を求められるような、そういうような仕組みにすべきではないかというふうに考えられます。

以上が道路空間の最適利用のところでございます。

**【道路環境調査室長】** では、引き続き、道路が有する機能の広がりについて、ご説明をさせていただきます。

27ページをごらんください。

まず、道路が有する機能の広がりについて、①として、社会のニーズに応えるための道路空間のオープン化をご説明させていただきたいと思えます。

道路は、ご存じのように、人の移動や物資の輸送に大きな役割を果たしております。そこで、道路は自動車とか歩行者などを安全・円滑・快適に通行させる交通機能と、それから都市の防災、緑化や景観形成、あるいは沿道環境保全などの道路空間の機能を有しております。そして、これらの機能を発揮できるよう、特定の者が道路空間を使用するに当たっては、一定のルールを設けさせていただいております。

ところで、最近、道路空間において、例えば、オープンカフェなど、地域のにぎわいの創出や、あるいは新たなビジネスチャンスの創出の場として、この道路空間を使うという

ようなニーズが高まっておりまして、従来の道路機能とどのように共存しつつ、この道路空間のオープン化にこたえていくのかと、そういうことを考える必要があるというふうに考えています。

28ページ目をごらんください。国民から寄せられているニーズを整理してみました。左側は昨年8月に調査したものでございまして、道路を有効かつ快適に活用するためのニーズとしては、約6割が移動に関するもの、それから2割が収容空間に関するもの、次いで、青い太線で囲んでございますけれども、2割が、ここで議論していただきたい道路空間の利用に関するものでございました。

右側は、昨年、国土交通省のほうで、道路空間のオープン化について、民間、あるいは個人から提案募集したものの内訳でございまして、1)、緑色が、道路の上下空間に建物の建設を要望するもので約3割、赤色がたまり場、道路として余裕のある場所に、例えば、オープンカフェだとか、自転車駐輪器具だとか、そういうものを設置する要望でございまして、これが約2割、それから、オレンジ色が広告などの収益事業として利用を希望するようなもので、これが約2割というふうになっています。

29ページ目をごらんください。道路の上部空間に建築物を建設した事例でございます。

ご存じのとおり、銀座の三越では、本館と新館の間に、道路の上空に店舗が設けられております。しかし、従前の制度では、道路と建物を一体的に整備する手法として、1つ、立体道路制度というのがあるんですが、立体道路制度は、道路の新設などに限定されていること、それからもう一つ、建築基準法では、道路の上空に建物を建てる場合には、一定の制限がある。そういうことから、実はここにはもともと既存の道路が新館と本館の間にあるんですが、この道路を、中央区の議会承認を得て、1度、廃道をして、それから廃道にされたものは、民間土地としての私道という、そういう形にした上で、道路の上空に建物を建てているということになっています。

なお、実はことし、都市再生特別法というものを改正しておりまして、大都市の一部では、道路の上空に建築物を専用で建てると、そういうことができるように、実は制度改正が行われております。

次、30ページ目をごらんください。こちらは道路の、例えば、歩道空間なんかに余裕がある場合に、どのように活用されているかの事例でございまして、例えば、海外、ニューヨークでは歩道に新聞スタンドなどが設置されている事例があります。あるいはパリではオープンカフェだとか、あるいは広告物を中央分離帯のところに設置していると。ある

いはメキシコですけれども、こちらは自転車、歩行者の区域に駐輪場が設置をされていると、そういう事例がございます。

次、31ページ目をごらんください。先ほど道路を使用する場合に、一定のルールがあるというお話をさせていただきましたが、道路は一般交通の用に供することが本来の目的であるため、これ以外の使用に当たっては、本来の機能を阻害しない範囲内で物件の設置が認められております。

その際の具体的な許可要件としては、そこに①から⑥というふうに書いておりますが、例えば、占用許可物件になっているのか、道路の上に置いていい物件なのかどうか、そういう種類を実は決めさせていただいております。それから、②無余地性。ちょっと言葉が難しいんですが、道路の区域以外に置く場所がないかどうかというような基準です。それから、③は政令の基準といたしまして、これは道路の上に置く場合に、それが適切な構造をしているかどうか。それから、④公共的な観点のものかどうかとか、あるいはドライバーだとか通行者の安全はきちんと確保できているかどうかの安全性、あるいは計画性、都市計画との関係で整合がとれているかどうか、そのような6つの要件がございます。これらすべての要件を満たす場合に物件の許可をしているということでございます。

なお、物件を道路に置く場合には、その物件の種類、あるいは地域によって若干差はありますけれども、道路区域に物件を設置した場合には、対価として、一定の占用料を徴収をさせていただいております。

32ページ目をごらんください。

これらの道路空間に対して、国民のニーズがいろいろあるわけですが、現在の対応状況を、ちょっと整理させていただきました。

まず①として、道路の上下空間に建物を建設するための空間としては、どうなっているのかということにつきましては、こちらの記号で、対応できているものは○、運用等が限定的なものは▲で示しておりますが、一部対応は可能なんです、適用できる道路が限定されているという状況です。

それから、②のたまり場、あるいは③の収益事業としての空間としての活用でございますが、こちらについては一定の区域では可能となっているんですが、占用料が実は一律に規定されておまして、収益に応じた占用料にはなっていないということで、要するに、形だけで幾らかかるかが決まると、単にそういう決め方をしているというふうにご理解いただきます。

そこで、33ページ目でございますが、これらの事例などを通じた気づきと今後の方向性として、まず、①について、道路の上下空間に建築物を建設することについては、今、いろんな新たなニーズが出てきております。こういうニーズに対応した制度の拡充が必要ではないかというように考えています。

それから、②のたまり場だとか収益事業につきましては、先ほどご紹介しました都市再生法で、制度の改正によって対応できる幅は広がっておりますけども、占用許可を、今は早い者勝ちというか先願主義になっております。そういうものから、例えば、最もよいものを選ぶ。例えば、そういう公募主義といいますか、最良主義と言えいいですか、そういうものへの転換が必要ではないかとか、あるいはその利用の内容に合わせた占用料というか、お金の取り方ですね。そういうものを検討すべきではないかというふうに考えています。

次に、道路が有する機能の広がりとして、②として、地域活性化に資するための文化交流機能の向上をご説明させていただきたいと思っております。

34ページ目でございますが、これまで道路というのは経済性だとか効率性を最優先に考えてきておりますが、国民の価値観の多様化にこたえるためには、既存の道路の資産の最大限の活用というのが、当然、不可欠でございます。現在、少子・高齢化、あるいは過疎化というのが進展していることを踏まえると、単なる居住人口を維持するということではなくて、各地域が交流人口を拡大するということが非常に重要であり、その際のキーワードの1つとして、文化があるのではないかというふうに考えられます。そこで、道路が単なる交通機能とか空間機能にとどまらない文化交流機能というものを発揮することが必要ではないかというふうに考えております。

35ページ目をごらんください。国民の社会意識に関する世論調査では、「美しい自然」、あるいは「長い歴史と伝統」、あるいは「すぐれた文化と芸術」ということを誇りに思うことが上位を占めておりまして、これらの自然・歴史・文化の意識というのは、年々、次第に高まっております。

次、36ページ目をごらんください。

これらの自然・歴史・文化といった地域資源を活用した道路政策としては、実は1986年、昭和61年に、日本の道100選というのを契機に、自然・歴史・文化といった地域資源を活用しつつ、地域の情報発信や住民参画を組み合わせながら、歴史街道、道の駅、ウォーキング・トレイル、あるいは日本風景街道と、さまざまな取り組みを、実

はやってきております。

37ページ目をごらんください。

例えば、日本の道100選では、①として、道路の歴史性や、②の道路の親愛性、あるいは道の駅では、③の地域づくりを行うための地域の連携機能。例えば、地域の特産品を販売するとか、そういうことですね。あるいは温泉を使うとか。あるいは歴史国道では、①として、歴史文化を軸とした地域づくり。あるいはウォーキング・トレイルでは、名所や史跡など、地域の個性を活かした歩道の整備だとか、そういうもの。それぞれの取り組みにおいては、地域独特の文化資源を生かし、道路を取り巻く地域の活動を通じて文化交流を促進すると、そういう取り組みを実は行ってきました。

38ページ目をごらんください。

中でも、日本風景街道では、道を舞台に、地域ならではの風景や自然、歴史、文化などの資源を活かした活動に取り組んでおりまして、美しい国土景観の形成、あるいは地域活性化、あるいは観光振興への貢献を期待して取り組んでいるところでございます。

39ページ目をごらんください。

これらは日本風景街道の取り組みの事例の一例を示したものでございまして、例えばですが、左下の伊勢熊野みちというやつでは、熊野古道の保全だとか、周辺の美化を通じて、海外からの来訪者も含めて、地域コミュニケーションを活発に行うと、そういう取り組みが実は行われております。

次、40ページでございますが、事例を通じた気づきと今後の方向性としては、これまで歴史・文化など、道路が持つ機能を理解しながら、さまざまな取り組みを実施しておりますけれども、これらの取り組みを継続的に続けていくためには、道路が単なる交通機能、あるいは空間機能にとどまらない、例えば、文化交流機能にも対応できるように、道路施策としての位置づけを明確にすることが必要ではないかというふうに考えます。

また、2点目として、官民連携を継続性のある取り組みとするためには、特にNPOの活動が非常に重要でございまして、そこで、例えば、顕彰ですね。表彰制度みたいなものです。そういうものによって、NPO団体の社会的なステータスをきちっと明確にしてあげると、そういうことが必要ではないかなというふうに考えます。

それから、3点目として、それぞれの取り組みを通じて、じゃあ、道路の質がどのように向上しているのかということをきちんと評価するような仕組みが必要ではないかというようにも考えています。

説明は以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。資料2のご説明いただきました。

ここから5時半までですので、多分、資料3のところには到達できないはずなので、資料2の部分について議論を深めていただくことに重点を置きたいと思います。

柱としては、車から人への視点の転換というのと、道路空間の最適利用というのと、道路が有する機能の広がりとして3つ分けてございますね。よくよく聞いてみると、道路の有する機能の広がりのところには、道路空間のところに書いたほうがいいような感じもするようなものもあつたりもするんですが、議論の都合上、とりあえずこの3つの柱で分けて議論していただいて、きょうの議論を踏まえて、また事務局で再整理していただくというふうにしたいと思います。

今申し上げたように、45分ほどありますので、とりあえず15分ずつくらい、この各3つの柱に振り分けて、大体の目途としては、そんな感じで議論していただいてというふうに思います。

それじゃ、恐縮ですけれども、車から人への視点の転換というところで、今の資料でいうと、1ページから10数ページですかね。17ページぐらいまで。この辺について一通りご意見を言っていただいて、それで事務局から反論していただくというふうにしようと思います。順番は決めませんので、どうぞ。

【大串臨時委員】 すいません。

【家田部会長】 じゃあ、大串先生。

【大串臨時委員】 すいません。道路空間の最適利用と少しかかるのかもしれないんですけども、お話をお聞きしていると、①のところ、「車から人へ」と書いてありますけれども、車以外の利用者が、ほぼ自転車か歩行者かという形での話に集約されていたのかなというふうに思いました。ところが乗り物というのは、今、1人乗り用の低速のものであるもの。低速のものが開発されていたりとか、特に最近、都市部でも1人乗りカートに乗った、多分、足の不自由なお年寄りのような方が、近くのスーパーによく買い物にいられているという姿を見かけます。今のおっしゃっているイメージが、もしかしたら基幹道路の大きいところで、そこはちょっと自転車と車とというふうには、もしくは歩行者とというふうな言い方だったのかなと思ったんですけども、もう少し低速車両だったりとか、くくりというのを大きくしていただかないと、これから10年ぐらいたつと、非常にそういう1人乗りで低速で動くような乗り物に乗った方が、町中闊歩していくような時代が、

もう目の前に来ているんじゃないかというふうに考えると、自転車だけに注目するのもどうかなのというのが、1つ、①に関しては感想です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。朝倉先生。

【朝倉臨時委員】 私も全く同じことを思っていました。車から人への視点の転換というより、ここで言いたいのは、公平なモビリティの実現というようなことではないかと思います。自転車と歩行者だけではなくて、公共交通が入るスペースをどうするのかも極めて重要だし、今、ご指摘があったパーソナルビークルのようなものが入る空間をどういうふうに作っていくのかということもすごく大事かと思えます。車からの転換というときに、行き先は歩行者、自転車だけかと言われると、ちょっと違うという印象を持った次第です。それが1つです。

もう一つは、この中に生活道路の話がありましたけれども、ここに書かれていることは、静穏化と言われている内容ですよね。そうすると、速度抑制ももちろんですけども、ネットワーク構造自身を変更することも考えられます。例えば、通過交通を排除するようなネットワーク構成、行き止まりにするとか、あるいは交差点を斜めに切ってしまうと、もうその交差点は真っすぐ行けないとか、そういったものもあるわけです。したがって、もし後半のところを書かれるのであれば、生活道路、生活空間に関して、どういうマネジメントをするのかという文脈で書いていただいたほうが、私にとってはわかりやすいと感じた次第です。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

続けて、どうぞ。根本先生。

【根本臨時委員】 私もネットワークのことを考えて、生活道路を位置づけるということが必要かなと思います。意地悪をして通れないようにするということがありますけれども、規格の高い道路に、どんどん早くシフトしていったほうが、結果的に早く目的地に到達できるということがあれば、何もそんな細い道路に、わざわざ危ない道路に入っていく必要もないわけです。道路利用者が気持ちよく走ろうと思ったら、生活道路に行かないようにするのが大切。それはやっぱり環状道路とか幹線道路がちゃんとしっかりしているということが基本ですよ。何もハンプを置かなくても、ちゃんと幹線道路のほうにみんな回るわけです。

IT時代ですから、ナビにもちゃんと入れてもらってルート選択ができるようにすべきでしょう。よくバイパスができると、こっちのルートを通りなさいとの指示が出て、割方、そういうのに皆さん従って走るようになりますけれども、ナビを使って運転する人も多いですから、そういう速く走れるという情報を、ちゃんとナビに入れてもらえば、自然と誘導ができるんじゃないでしょうか。

以上です。

【家田部会長】 続けて、羽藤さん。

【羽藤臨時委員】 私は、今回、資料、相当わかりやすく、非常にすっと入ってきて、かつ、あえて自転車を1つターゲットにして、そこから道路の空間を、使い方を、可能性を広げていこうというので、これはこれで、立ち位置としては結構ありなんじゃないかなという気がして、非常に頭に入ってきました。

私が言いたいのは、ただ、そうは言いながら、私、交通量配分とか、そういうことをやっているんですけど、自転車の交通配分ってやったことないんですね。要するに、何を言うと、あるいは歩行者がどの経路を使う、これも非常に難しいと。だから、何が言いたいかというと、通勤とか通学で混雑が起きるから、道路をこうしましょうという論理とか手法は、我々、すごくストックがあるんですが、歩行とか自転車が、どういう目的で、歩いているとたたずんだりしますよね。そんなことを、どうやって、じゃあ、考えていったらいいのか。ただ、それこそが、道路の街路ごと、道路ごとの戦略なんですよね。だから、それをどういう手法ではかって、どういうふうに道路ごとの戦略にしていくのかということは、安心とか速度とか事故以外のことを、どうしても考えないといけないので、一般解的に、ある程度、すべての町で底上げをすると同時に、個別解的な、かなり戦略を練っていく必要があるので、それをどう考えるか、これが重要だろうと思います。

あともう一点は、私は「遅い交通」という言い方、車が速い交通なんで、遅い交通をどうというふうに考えるべきかということ、ちょっと言わせていただいたと思うんですが、その際に、やっぱり何か象徴的な施設というか、箱物ではないんですが、要るのかなという気もしていて、欧米でいきますと、モビリティセンターというものがございますですね。だから、例えば遅い交通で、自転車とか歩行者の方がそこに行くと、そこで自転車借りられたりとか、地域を遅い交通で回っていく際に、どういうふうにやったらいいのか、そういうものがわかる施設みたいなものも、かなり遅い交通、象徴的に、これから振っていかうという感じもしますので、そういう何かシンボルプロジェクトみたいなものがあ

て、そこで遅い交通の戦略が議論されるとか、そこに行く情報がいろいろ入るとか、そういう基点となるような施設みたいなことも少し考えていってはどうかなと思いました。

あと、最後、法制度ですが、これは道路法の中で、道路とは何かということは、これは前回も言いましたが、やっぱりちゃんとした定義が必要で、今までみたいに国道がありますとか、高規格幹線道路がありますというくりではない、ほんとの文化交流とか、いろんな機能、道路が一体何なんだというところの根本のところを定めるような法制度が要るのではないかなという気がいたしました。

以上です。

**【家田部会長】** ありがとうございます。

草野さん、久保田さん。じゃあ、久保田さんから。どうぞ。

**【久保田臨時委員】** まず、先ほどの根本先生からのカーナビの話があったので、ちょっと私もカーナビの話をさせていただくと、全くおっしゃるとおりなんです。今はむしろカーナビがあだになっていまして、幹線道路が混んでいるということがわかるので、ちょっと抜け道しちゃえというのをサポートする側になっているんですね。

今、私は自動車メーカーの方とかカーナビ屋さんといろいろお話をするとき、カーナビを生活道路に優しいものに変えてほしいということを、ずっと言っているんですけども、カーナビ、使う側にとっては、必ずしもそれが、やってほしい機能ではないので、むしろ抜け道搭載カーナビなんていうのを、今、売っているわけですよ。だから、そこはぜひ、公のかかわっていただく余地ある世界なので、私は生活道路ITSと言っているんですけども、そういうのをぜひ進めていただきたいと思ったので、ちょっと言及させていただきました。

私、気づいたことが2つありまして、1つは、生活道路における歩行空間の確保というタイトルが、ちょっと私、気になりましてですね。このイメージは、どちらかというと、生活道路の中でも6メートルとか、8とか10とか、そのぐらいの幅の中で、空間を少し再配分して、路側帯広げたりなんかして、歩行空間を確保しましょうというイメージに見えるんですけども、例えば4メートルとかのところでは、むしろ空間を確保するというよりも、空間全体を安全にするというイメージを出したほうがいいですね。だから、タイトルとして、こう書いちゃうと、何かぎりぎり、歩行者空間ぎりぎり確保して、あとは車が走っていますというようなイメージになってしまうので、ちょっとタイトルを。生活道路を歩行者が安全・安心に歩ける空間にするというような言い方に、ちょっと変えてい

ただきたいというのが1つあります。

【家田部会長】 そうね。空間の分配というよりは、空間の質を上げるようなね。

【久保田臨時委員】 そういうことですね。ええ。

【家田部会長】 共存か。

【久保田臨時委員】 その辺は、タイトルがちょっと気になりました。

それから、もう一つ最後に、15ページのところの②と、ここは非常に大事なところだと思ひまして、国交省さんが非常に踏み込んでいただいたと感じてまして。例えば、②の※のところとか、1人でも反対者がいたら実施できない状況を打破するんだというふうにはっきりおっしゃっていただいているとか、あとエンカレッジするための工夫って、これ非常に大事で、特に今のこういうご時世、物理的なエンカレッジが、なかなか国から非常にしにくくなっているという状況で、何がエンカレッジできるかという、相当知恵を絞られているというふうに、私、感じてまして、③のこれなんか、褒めたりおどしたり、いろんな方法で地方自治体が取り組むように考えていただいているということで、私は非常に、これいいと思うんですが、プラス、ぜひやっていただきたいのが、市町村の、こういう言い方はあれですけども、レベルアップですね。

平成15年に「くらしのみちゾーン」という、非常にいい制度をつくっていただいて、自分のところの生活道路をよくしたいという住民が、市役所と一緒に手を挙げて、国に対して手を挙げていただくという、応募できるという制度をつくっていただいて、非常にすばらしかったんですけども、一番そこでネックだったのは、国のホームページを見て、くらしのみちゾーンってあると思って、住民が、これは私たちやろうと思って市役所に行ってみると、市役所の人が「くらしのみちゾーンって何ですか」というふうに知らなかったというのが、これは非常に多い。1や2のケースじゃないんです。それで、その住民の人がびっくりしちゃったという、そういうことがあったので、国と市町村の関係という点で、市町村に対して情報提供していただく、あるいは市町村からのいろんな問い合わせが受けやすい窓口をつくっていただくとか、そういうことを、ぜひとも、この③の中に加えていただきたいなと思ひました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

草野さん、どうぞ。

【草野臨時委員】 今回、この資料、非常に興味深く、かつ私のような素人にも非常に

わかりやすく読ませていただきました。

例えば、これ、高松市なんか自転車道を設けて、対面で交通するという、これは事例、成功例としてご説明があったんですけども、きょう、たまたまテレビ、昼間見ていたら、世田谷でも同じようなことをやっていて、むしろ、それは失敗例として紹介されていたんです。危険であると。非常に怖いという。

だから、多分、地方自治体それぞれ取り組まれていて、工夫して、いろんなアイデアを出されているんですけども、何がほんとうにその住民にとって安全なのか、使いやすいのかという指針みたいなものというのは、国として、やっぱり出す必要があるのだろうなということのを思いました。

それから、皆さんのご意見とも重複するんですけども、広いところだったら、どんなふうに分けてということはあるんですけど、狭いところをどれだけ分けても利用しやすくなるわけではないので、その空間を、だれがそこの主役になるのか、主体になるのかというのを、もう少し分けてしまってもいいのではないかなというふうに思います。

先ほど対面の道路を一方通行にしたというご紹介がありましたけれども、外国なんか行くと、ほんとうに迷路みたいに一方通行で、車で利用するときは非常に不便だなと思うんですけども、あれによって、大分生活者に優しい空間、全体としてですね。なっていたりするんで、今あるものを、そのまま無理くり分け与えるというよりも、面そのものの発想というんですか、それももうちょっと俯瞰的にとらえて、変えていくというぐらいまでやってもいいのではないかというふうに思いました。

**【家田部会長】** ありがとうございます。

ちょっと私からも幾つか足して、質問もあったりするかもしれないので、それでまとめて答えていただくようにしましょうか。

1つは、草野さんが言ってくれたのが、すごくそうだなというところがあって、要するに理念。道は、どういう道は、だれの、だれがプライオリティーユーザーなのかという、そこら辺の理念を明確に出すと、それを達成するんだという強い物言いというのが欠けていましたよね。それはぜひ、ここの項目では、やっぱり言うべきだなというのは思いますね。それが1つ。

それから、2つ目は、久保田先生言ったような感じがする。おっしゃっているのに共通すると思うんですけども、いろんなところで、何かいろいろやっていますと。やってりゃ、それでいいのかと。トータルきいてくるのが重要なんであって、何かあちこちでころころ

やっているのが、それをやったような気になっているという時代はもう、ステージは、もう脱皮すべきであるという感じを思いますね。したがって、ここにいろいろ書かれているものも、何かいろいろ工夫あるからやってみたらみたいな物言いじゃなくて、一体いつまでに、どのくらいを達成するんだと、そういう目標感覚とモニタリング、やれている都市とやれていない都市、それが明確に見えるようにする。やれていないのは努力不足。お金があるとは限らないから、努力だけじゃないかもしれませんが、少なくとも総合的なプロシージャが見えるように、ぜひ、そういうところまで踏み込んだ言い方をすべきじゃないかなということが2点目。

それから、今回挙げられているのが、どっちかという都市の中のストリート、街路に相当するところでの施策が多いかと思うんですけども、そのストリートの中でも、わりあい生活道路と言われるようなものに関するものが多かったと思うんですが、例えば、都市の中での幹線道路、国道1号線のようなものが浜松の駅前にあるとか、渡るには必ず下通っていかなくちゃいけないとかありますよね、あちこちにね。それが、ものすごい国道1号線なら、「ああ、しょうがねえかな」と思う感じもするんだけど、たかが、ちょっとした県道みたいな、たかが2車線しかないようなものに歩道橋渡させると。下には横断歩道がないなんていうものこそが、結構、都市部。都市部といったって、稠密な都市部じゃないんですけども、いっぱいあるじゃないですか。ああいったものっていかがなものかという感じするんですね。つまり生活道路じゃないところを渡るやつ。ノンバリアフリー交差点みたいな、そういうやつね。そういうものが一体どこに何カ所あって、それをどのくらいやっつけるんだというようなたぐいが、ちょっときょうは抜けている感じがしましたね。

同じく、そういう意味からすると、車から人へといっても、たった今の自転車ユーズとか、あるいは遅い乗り物のユーズも町の中に限っているような感覚があるんですけどね。でも、この基本政策部会の答申は、何もたった今だけ見るんじゃなくて、もう少し先見るとすると、自転車のユーズって、明らかにもうちょっと長距離化しますよね。今もしているけど。そうすると、幹線道路での車から人へというのを、もうちょっと見直してみたときに、これはないでしょうみたいな車の空間というか道路空間っていっぱいあるんですよ。

例えば、自転車で見直してもらっただけでも、相当に問題点は多いというようなことが、ちょっと欠けちゃってる感じがいたしましたですね。この1つ目の柱では。

私はそのくらいの……。もう一つだけだ。

ゾーン30、警察のやっていることだけど、これはドイツでいうと80年代の初めぐらいの取り組みですよ。コミュニティゾーンにしても何にしても、大体どこかでやっているのをまねしているようなものが多くて、日本の独特の町空間の中での車から人へというののオリジナルメジャーとオリジナルな考え方というのは、どこかやっぱり入れないと、単なる後進国がよその国のまねして後を追っているようなたぐいじゃしょうがないから、それをオリジナリティーを出すような、何か知恵出してくれないかなというのは感じたところでございます。

幾つか足しましたけれども、じゃあ、まとめまして、事務局からお答えいただくようなところや、反論いただくようなところをお願いしたいと思います。

**【道路交通安全対策室長】** いろいろいただいて、ちょっと混乱気味でございますけれども。

まず最初に、人と言ったときに、新しい乗り物ですとか、最近出てきているものを含めて、どう取り組むんだというようなご指摘がございました。まことにおっしゃるとおりでございます。

今回、きょうの資料は自転車と人というところに、歩行者に特化をしたような書き方をしてしまいましたので、そういう印象も持たれたかと思っておりますけれども、今後、高齢社会進展する中で、今のシニアカーみたいなものですとか、あるいは最近、メーカー等でも開発、研究が進んでいる1人乗りのピークル、こういったものが出てくる。そういったものが、これからどんどん使われてくるんだろうという方向性は確かだろうというふうに思います。

そういった中で、これからきっと、本日ご説明させていただいたのは、自転車と歩行者という形で、とりあえず今現在にどう対応するんだというような形で整理をさせていただきましたけれども、当面、急いでやっていくというのは、こういうことなのかなと。さらに、もう次のステップとして、新しい乗り物を含めて、今後、道路空間、どうつくっていくのかということについては研究を進めなきゃいけない、勉強を進めなきゃいけないというふうに考えてございまして、また、そういったところについて、次回の資料なんかにも少し用意をさせていただいているというところでございます。

それから、次に……。

**【家田部会長】** そうですね。ちょっと時間の都合もあるから、全部に逐一お答えいた

だくと次の話題行けなくなるので、特に問題というか、困ったなというようなところだけ、答えていただければいいです。

**【道路交通安全対策室長】** 困ったなというところは、答えにくいところでございます。

あと、生活道路について、根本先生からも、そこを通過する交通、来ないようにするということが、まず第一なんだろうというご指摘をいただきました。確かにおっしゃるとおりだと思います。ただ、じゃあ、それだけでほんとうに人を向いた道路空間というのがつくれているんだろうかというのが、きょう、私、言いたかったところでございます。たとえば、その通過交通が入ってこなくても、ほんとうに歩行者に対して、道の端50センチとか75センチの側溝のふたの上とか歩いてくださいよというような道の演出で、ほんとうに人に向けて、僕たち道路行政やっていますよと言えるんでしょうかと、そうじゃないですよねということ言いたかったということでございます。

また、久保田先生から、じゃあ、4メートルの道どうするんだというお話いただきました。私のきょうの資料では、確かに車の通る空間と歩行者通ってくださいという空間、まだ2つありました。一定の幅があるところでは、そういった2つの空間があるところでも、とにかく歩行者をまず広くとりましょう、そういう形に変えていくんじゃないのか。

あと、共存しなきゃいけないところ。それは自転車についても出てくると思います。分離全部するということが、どうしたってできないわけですから。そういった中で、共存する仕組みというのを、これから利用者と一緒に、どうつくっていくのか。それは委員会でもご指摘いただきました、教育とかモラルといったものになってくるんだと思いますけれども、そういう取り組みも必要なんだろう。その中で、これから道路管理者といったものが、外に向かって、どれだけその関係を持って取り組んでいけるのかなど。どうしても道路というのは供用すると、通行に関しては自由というのが原則でございます、使われ方について、あまり物を言ってこなかったということがあると思います。そこを反省していかなきゃいけないんだと、そういった中身も加えていきたいと思います。

**【企画課長】** ちょっとよろしいでしょうか。

今、少しお話しさせていただきましたが、家田先生、先ほど最終的にお話しされた、これはないみたいなどの部分をもう少し広げた形で勉強はしていきたいなと思っています。

ただ、一方で、今回、ざーっと流した結果、結局、例えば、バリアフリーだとか、そういったこととの一体的な議論って全く抜けていますし、例えば、電柱なんて、どんなふう

に、どこに行ったんだということも全く抜けているはずなんです。ですので、もう少し、ばくっと、これはねえよみたいなどの調査も当然させていただきますが、都心部においても、もうちょっとフォーカスを当てて、例えば、忘れられたところであれば、駐輪場の話は全く今回抜けていて、自転車の通行、走るときだけを一生懸命やったって、結局、最終的にどこにたどり着くかといったら、結局、駅前の駐輪場で、そこであふれてしまったなら意味がないわけでありますので、例えば、そういう一体的な運用の話も含めて考えると、どういったところにフォーカスを当てて議論していかなければならないのか。

例えば、歩く道を議論していくときにも、通学路と。ここでかなり通学路の議論させていただきましたが、全国で通学路何キロあるのか。その中で、これだけの対象の議論していかないところが何%の議論なのかというところを、もう少し全体像の位置づけをはっきりさせていただいた上で、議論をもう少し深めさせていただければありがたいなと思っておりますが、次回、その辺のデータまで、できれば追加してきたいと思っております。よろしくお願ひします。

**【家田部会長】** ありがとうございます。

それでは、ちょっと先を急いでみたいと思ひます。

18ページから26ページまでのところで、道路空間の最適利用という名前で検討されたもの。これについて、どうぞ、ご意見をお願いしたいと思ひます。

どうぞ。どなたか、いかがですか。はい、どうぞ。

**【朝倉臨時委員】** 道路空間の最適利用という言葉、言葉尻をとらえて申しわけないですけれども、非常に幅広い内容を含んでいます。内容的には工事の話と路上駐車の話と沿道利用の話と、かなりばらばらなものが、この最適利用という言葉の中にくくってあって、ちょっと据わりが悪いですね。私がこの3つを勝手に理解すると、道路の容量を減少させるような、何か外的なファクターがあるという意味で、それらをいかにうまく効率化するかという意味で最適化を考えておられるのかなと。そう考えないと、この最適利用の意味がわからない。道路空間の容量確保とか、何かもうちょっと別の言葉でくくったほうがわかりやすい。もし3つを、どうしてもこの中に一括して入れるのなら、道路空間の最適利用ではちょっとわからないので、もう少し別のキャッチーなものをつけていただくのがありがたいと思ひました。

それで、その中で、1つ目と2つ目はともかくとして、3つ目の沿道利用の話につきましては、これはある種、都市側にかなり踏み込むようなところになろうかと思ひます。ど

ここまで踏み込んで、いわゆる立地規制のようなことも、場合によっては意図されているのかと思いました。そういったところまで踏み込んで、この沿道利用の話を議論するのかどうかというところの前提を押さえておかないと、どこまで行っても切りがない話になってしまいますので、そこを確認しておきたいと思う次第です。

【家田部会長】 はい。

ほかに、どうぞ。根本先生。

【根本臨時委員】 我々道路利用者は、ガソリン税払って、保有税払って、政府に道路をつくってもらっているわけですけども、道路容量を増やすときは、費用対効果、B/Cを計算して、その容量の増加が適切かどうか判断しています。今回、容量が減る話として、工事だとか、路駐とか、あとは沿道利用とかがあるわけですけども、B/Cの方法を使えば、同じような形で、それぞれがどれだけ悪さしているのかということが計算できるはずですよ。それがどれだけ容量を減らしているんだと、どれだけ深刻なんだというふうなことは、もう少し明らかにできるのではないのでしょうか。国総研の方は、もう既にやっているかもしれませんけれども。今日はどちらかという定性的な議論が多いわけですけども、その問題の深刻さを、もう少し定量的に明らかにすべきではないのでしょうか。一方で費用かけて道路を広げても、一方で、何か容量減るような話があるんだよというようなことを、まずきちんととらまえるということは大事なかなと思います。

さらに、それらの問題を解決するために、沿道利用者に負担を求めるとか、工事の人とか、あるいは路駐の人に負担を求めるとするのは当然です。外部不経済を発生している人に負担を求めるのは、ある意味で当然のことなんで、政策実施にあたって理論武装しやすいと思います。

以上です。

【家田部会長】 はい。ほかにどうぞ。大串先生。

【大串臨時委員】 すいません。1つ教えていただきたいんですけど。電柱は道路占有してますけど、占有料払ってるんですか。1本当たり幾らとかいう形の。それはどれぐらい邪魔しているかって、今の根本先生がおっしゃったものとは関係なしに、1本当たり幾らというふうに、もう決まっちゃっているということなんですか。

【道路環境調査室長】 はい。

【大串臨時委員】 わかりました。ありがとうございます。

先ほど課長のほうからもお話ありましたけれども、いろんな写真見ても、何が邪魔して

いるかという、電柱が非常に歩行空間を邪魔しているということは明らかな側面ありますので、地中化に関する費用等含めて、その阻害要因による、起因するような、いろんな事故発生等々、外部不経済との比較等も、ぜひやっていただきたいなと思います。それが1点です。

もう一点は、同じく根本先生のお話によるんですけども、私、一番最初に時間別駐禁ですね。駐車禁止区域に入っているところに、非常に阻害要因となっている時間帯には、例えば、駐禁の罰金が3倍ですよとか、そういった制度を導入してほしいというお話をしたと思います。そういうもののためにも、どれぐらいの外部不経済が発生しているかということをしちんと把握されて、まず周知をされて、そのためのリカバリー手段として、罰金範囲が発生していますよということを、1つ大きな柱にさせていただけたらなと思います。

ちなみに新潟では、時間別で、3車線しかないところで、朝、町に向かうところは2車線確保、夜帰ってくるほうは、また2車線確保という形でやっているんですけども、片方1車線が2輪とタクシーとバス専用になっているんですね。2車線確保されているほうはですね。朝の7時半から9時までの時限でやっているんですけども、非常にうまく機能してまして、大体バスが近寄ってきたら、皆さん、すぐ右のほうに移って、バスの路線をあけることによって、バスの速達性、定時性というのは非常に確保されているけれども、お金はかけていないという状態を実現しております。そういった例もありますので、何も拡張することだけでもないですし、2輪が入っていますので、原付バイクのようなところも、低速で、そこをゆっくり走っても邪魔には基本的にはなっていないと。タクシーの方も、お客様拾うわけで、時々停車しますけれども、やはり普通にドライバーにとっては邪魔になっていないというような形で、少し、そのかわり右側込みますけれども、モラルとマナーのおかげなのか、よくわかりませんが、そういった事例もあるということで、よろしくお願いします。

**【家田部会長】** ほかにいかがでしょうか。

**【羽藤臨時委員】** 私は、ここ、最適利用というふうに書かれているんですけども、それがほんとうにできるのかというのが、ちょっとクエスチョンだということです。それは渋滞改善とかということで行くと、総旅行時間最小化とか、いろんなことできるんですけども、先ほどから言われているように、かなり戦略が多元化・多層化している中で、かなり、やっぱりはかれないものとか、個別の道路の事情に配慮したような形で考えていけないので、最適化を行う上では、その上位の概念として、やっぱりそれぞれごとの道路の性

質に基づいた戦略を、ある程度ちゃんとした理由がつく形で、まず決めなければならない。その決めたものに対して、おそらく警察との協議が、ちゃんとそれに対して、道路管理者と両方セットになった形で最適な利用になるような規制だったり何だったりができるようにしていかないといけませんので、最適化する前の段階の戦略を、どれだけちゃんと合意がとってできるのかというところ。それが多元化してきている、あるいはスケールが小っちゃいところでやろうとすると、どうしても単純な話では、B/Cの話以外のところが大きくなりますので、そのところをどこまで詰めていけるか。それは最初のところでも言ったような話につながるんですが、そういうところを、ぜひちゃんとやっていくべきかなという気がいたしました。

【家田部会長】 はい。最適利用と書いてあるけど、そういう意味の最適のことを書いていたんでは、多分ないと思いますけどね。

ほかにどうですか。草野先生。

【草野臨時委員】 質問でもいいですか。

【家田部会長】 どうぞ。

【草野臨時委員】 19ページのところで、違法路上駐車ですが、21年以降横ばいなんですけど、これ、何が原因なんですか。なぜ横ばいなんでしょうか。聞いてもわからないんですけど。

【家田部会長】 これは聞いてみましょう。

【草野臨時委員】 はい。

【家田部会長】 じゃ、ご質問なんで、これはここで答えてください。

【道路交通安全対策室長】 ちょっと私どもも把握し切れてございません。

【家田部会長】 じゃ、続けてどうぞ。草野さん、ありますか。

【草野臨時委員】 いえいえ、もう。

【家田部会長】 いいですか。ほかに。どうぞ。

【久保田臨時委員】 24ページからの、もしかしたら、これは質問になるかもしれないんですけども、これは交通アセスメントと言われてきたやつで、もう20年以上、ずっと日本でも議論してきたと思います。

この道路法のこの条文でうまくできるんじゃないかというような話も、結構長いこと議論されていたし、それから、この25ページにあるような、店の直接の影響だと思われる範囲の中の交差点の改良を出店者側に求めるという話は、アメリカとか韓国とかいろんな

ところでやっているのに、日本でなぜできないのかというような話もあり、平成12年の大店立地法をつくったときの4条指針をつくったときに、当初はそこをもくろんで頑張ったんだけど、やっぱり結局、出店者側に県が求められるのは敷地内の対策であろうということで、法律の枠組み、指針の枠組みがそうになってしまったんです。私も、かなりそのときの議論に参加した経験上、このアメリカ的なやつを求めるというのは、相当、思想的にも技術的にもかなり難しいと思っていました。それを今回、過去20年以上の議論を多分踏まえて、やっぱりこういうことは必要だというふうに出されてきたということで、私は非常に前向きに驚いているわけなんですけれども、ぜひ、それを。その辺の、どういう制度の枠組みを今お考えになっているのか、後ほど、ぜひ教えていただきたいと思います。

【家田部会長】 はい。じゃあ、ご質問ということですね。

じゃあ、私も1つかな。

今の交通アセスのところは、今、久保田先生がおっしゃっていただいたんで、もう一点なんだけど、路上工事や路上駐車というところの記述が、「悪いのはおれじゃねえや」って感じの書きぶりなんだよね。つまり路上工事って大体は占有の業の人たちのガスとか電気とかの仕事だし、それを上手に分散化したり統合したりして工夫もしてきたし、もっとやるんだという感覚で、路上駐車はとまってるやつが悪いし、しかも取り締まりやらないやつがもっと悪いという感じでつくられているんですけども、同時に、僕は重要だと思うのは、特に路上工事について、道路技術側がもっと工夫する余地があるという感覚が、断固入れるべきだと思うんです。特に高速道路の上での工事が簡単に車線をつぶしよると、だから簡単に渋滞すると。あれもっと工夫して、車線の幅員をいじめても、車線数をなるべく確保する工法を工夫していくというような、技術的工夫によって、同じ工事があっても、交通上の安全や容量上の影響が少ない、そのところのことを、ぜひ入れてほしいなというのは私の意見です。

じゃあ、久保田先生からのご質問もあったんで、ちょっとお答えいただきましょうか。

【企画課長】 私が答えていいのかわかりませんが、もともと冒頭でもお話があった朝倉先生のお話も含めましてであります。どこまでやる気があるのかという話であります。

久保田先生からも前向きに評価をしていただいているということでもありますので、ぜひ、そこはそういうことであるというふうにご理解いただきたいと思います。

最終的に、どのような形でアウトプットに持っていけるのかというのは、正直言って、私たちも、まだいまだに詰めているわけではございません。過去20年間含めまして、いろいろ議論されてきていること、あるいは海外での事例等、一定のことも含めての積み重ねを、ぜひやっていきたいというふうに思っておりますので、アドバイスいただければと思います。FSも含めましたトライアルをしていきたいと思っているというふうにご理解いただければと思います。

いずれにせよ、この道路の事業に関しましては、これはインフラの話も含めてであります。要は計画をつくり事業をするというところまで、かなりいろんな法体系でサポートはされているんですが、これから実際に一番大事となります、いろんな運用をしていくところの法体系、あるいは法整備、あるいはその施策の準備というんでしょうか、がされていないというのが私たちの問題意識であります。これは、例えば都市計画に係ってもそうでありまして、要はプランニングするところには、ちゃんとした計画がちゃんとサポートされているわけですが、それが実際に町になって運用されていくところ自身には、しっかりとした法体系がサポートされていないという仕組み、そういったところが、実際には、先ほどのトラフィックアセスメントみたいな問題にも、当然つながってきているのではないかと。多分、そういうところにきちりと言及できていないから、税金のむだ遣いっぽく、せっかく皆さんの税金をいただいて立派な道路をつくったのに、何か10年後には、もうぼろぼろになって、また作り直すみたいなことを繰り返しているということに反省を多として、今回、ご提案をさせていただいているということで、前向きな姿勢を評価していただければと思っております。

**【家田部会長】** それじゃ、時間も限られているので、コメントは次回でもまとめてやっていただくことにして、最後の柱、道路が有する機能の広がりというところについて、ご発言いただきたいと思えます。どうぞ。いかがですか。久保田先生。

**【久保田臨時委員】** 33ページのところで、非常にいい提案をいろいろしていただいているので、今後の方向性の黄色いところの③のところ。公平性の担保という話があって、これは非常にいいと思えます。

その上で、ぜひお考えいただきたいのは、そういう、例えば、オープンカフェができたときに、そのエリア全体として、いいエリアにしていくという方向も、ぜひ必要だと思うんです。ですから、個々の店舗についての公募主義だけでやっていくと、全部焼きそば屋さんというようなことになってしまうと、ちょっと悲しいので、やっぱり全体としてコン

トロールする必要がありますよね。だから、ある種の組合のようなものを地元でつくっていただいて、そこで何かコントロールしていただくとか、何かそういう制度というか仕組みは、ぜひ考えていただきたいと思います。

以上です。

**【家田部会長】** どうぞ。続けてどうぞ。いかがですか。

じゃあ、私が言っちゃいましょうか。

今の久保田先生の話とつながっているし、それから道の道路標識のときに、よくこういうのが出るじゃないですか。民間企業の、あるいは民間施設の道路標識を出すと、「何でこの施設が書いてあるのに、おれんとは出してくんねえんだ」と言われるからこっちも出さないと、こういうロジックをよく聞くんですけども、それとも関連するんですが、どういふものを占有するようにしていいようにするかとか、その辺が何となく、さっきも先発主義と言ったっけ、最初に言った人がという。そういうんじゃなくて、オープンに、今、だれとだれが使っていて、何人使っていて、幾ら払っていて、それで、それはいい悪いというのを、透明な、何かその地区ごとの委員会みたいなのがあって、そこでああだこうだやって、「いや、そうは言ったって、こんな施設なんて、だれも行きやしねえよ」てな感じからやめちまうとか、これはやくざかやってるからやめちまえとか、そういう制度をやることによって、かなりのところに乗り越えられるなという感じを思うわけです。

それから、もう一つは、道の文化交流というような名前で書いてあったかな。そうでしたよね。文化交流、文化交流機能というような感じで書かれているんだけど、これ、ちょっと狭い感じがするんですよね。

どういうことかという、僕は3つ、ここの分野について重要だと思っているんだけど、文化に関しては、1つは、その文化交流の場としての道という、これはありますよね。道の駅なんて、そういう感覚はあるし、だけど、あれは文化そのものじゃないんですよね。道の文化というよりは、ほかの文化がそこで交流するような、だから文化交流。これは1個いいんだけど、だけど、それに加えて、道文化の再発見と保存というような意味合いのものもあるじゃないですか。街道文化とか、熊野古道とか、そういうやつですよ。これも2つ目でしょう。3つ目は、新たな道文化の創造というような、そういうものが、きっと、スマホで歩いているような連中からすると、何か新しい、何かこうやってる、データ出してくれるような感じもするしね。そういう、言う、それを全部まとめて道文化というように感じてとらえて、必ずしも交流の場というだけじゃないようなふうにしたほうが

いいんじゃないかというふうに私は思いました。以上、私の意見。

ほかの方、どうでしょう。草野さん、続けて朝倉さん。

**【草野臨時委員】** 先ほど、たまり場とか、オープンカフェとか、すごく、すぐヨーロッパをイメージしてしまうんですけども、秩序というか美観を保つのは、すごく難しいだろうなというふうに思います。それをだれにゆだねるのか、その品質を維持するための基準づくりと、それと選定と、そして検証みたいなものをゆだねられる地域の人というか、そういう人を育てるというか、確保するの結構大変だろうなというふうに、印象として思いました。

あと、広告に関しても、やっぱりそうですよね。バイパスにあまり美しくないものが並んでしまうようなことが、また同じことが繰り返されるのではないかと、ちょっと心配になります。

それと、きょうのニュースで道の駅を一時避難所に使うというような出ていましたけれども、やはり地方に行って、道の駅って非常にすばらしい空間で、ところによっては、ものすごくよく、うまく使っているなというところもあれば、寂れた場末のレストランみたいな感じのところもあって、随分と差がありますね。あの非常に貴重な空間なので、やっぱりその地域のまちづくりの拠点になるような。例えば、お祭りとか、もっといろんな使い方ができるし、それは別に制度を変えることでもないので、すぐにやっていただきたいなという要望です。

**【家田部会長】** はい。朝倉さん、どうぞ。

**【朝倉臨時委員】** あまり本質的な意見ではないですが、全体をまとめるときに、おそらく3ポツの②のところですね。先ほどからずっと議論されている、この部分は、全体の中の一番最初におそらく書かれるべき内容かと思います。それは道路が有する機能の広がりではなくて、先ほど家田先生おっしゃった、新たな道文化の創造とか、私は新たな価値の創造かなとも思っていたのですが。楽しめる道路空間の創造では、ちょっといかにも安っぽいので、何かもう少しうまい言葉を考えたい。それが、これから目指すべき方向のトップにあるか、あるいは、もし防災がトップだったら、2番にこれが位置づけられるというふうに考えたい。そして、そこに入るべきものは一体何かという整理のほうがわかりやすいかなと思うんです。

そういった意味では、ここに書いてある、道が持つ文化交流機能というのは極めて重要な視点かと思いますが、そのときに交通機能はネットワークのどこかが持つということが、

ある種、大前提ですよ。道路だけがいくら立派になっても、その周辺に住んでいる方の交通機能が悪いままであったら、それでは意味がない。何かほかのところが交通機能を持った上で、文化交流機能を持つものをきちっとつくっていきますよということが大前提だと思います。その前提のところもきちっと書いていただく。もしくは、そういった機能に関しては、パッケージをきちっとつくっていくということが前提で議論されるといいのではないかなというふうに感じました。

【家田部会長】      ありがとうございます。

続けて、どうぞ。じゃあ、根本先生。それから羽藤先生。

【根本臨時委員】

先ほど公平性を担保しながら、公募主義で使わせようということ、あそこを、ちょっとずっと今考えていたんですけれども、土地はだれに使わせたいのかということを見ると、普通は一番高いつけ値をする人であるということ、土地市場で、その人が一番有効活用するはずだ、だから高い値段がつけられる。道路の場合だと、公的な価値というか、空間的な価値だとか、いろんなことがあるから、そういう便益ということを考えて、費用対便益みたいなことになっていくんでしょうけれども、今度、1度できた道路、そこを道路にするんだと。今度はその上をどう利用するかと考えたときに、一番高い値段をつけたやつに使わせれば、一番楽しい使い方してくれるに違いないというふうに行くのかいかないのかというところが、なかなか難しいと思うんですけども、このメンバーの中でならば、あえてなるべく占用料を高く払ったやつに使わせたいんじゃないかということ言うのが僕の立場かなと思うんですけども。

大学の食堂なんかも、何社かに競争させて、区割りして、そうすると結構おいしいものを出してくれると、みんな競争してですね。僕は焼きそば屋だけにはならないと思うんです。焼きそば屋がふえてきたら、焼きそばやってももうからないわけだから、違うアイデアを持った人が、ちゃんと、おれはここでこう借りるよというふうなマーケットでなってくると思うんですね。これは占用料を少し考えながら、地域の人たちと相談するんですけども、やるというのも、なかなかおもしろいかもしれないなと思った次第です。

【家田部会長】      ありがとうございます。羽藤さん。

【羽藤臨時委員】      私はどっちかという高いところというよりは、何か戦略を持ってやった方がいいのかなという立場なんです。

私のコメントは、そこではなくて、文化交流機能の向上のところですが、文化というと

と、どうしても国がやるとナショナリズムと結構結びつきやすいとか、いろんな話があって、ただ、中国とかアメリカは、そういうところ、結構力入れていますので、日本が全くやらなくてもいいかという、そんなこともないような気もするんですよね。そのときに、既存の、やっぱり今までのいろんな施策やってきているわけですが、どちらかという、わりと国交省さんにしては珍しく、ボトムアップの活動の支援が、結構、これやられてきたのかなという気がしていて、逆に言うと、もう少し大きなくりの街道というか文化をサポートするような、そういうこともちょっと要るのではないかなという気がしています。

例えば、ヨーロッパであれば、モーツァルトの道というような形で、複数の箇所、複数の国にまたがったような、そういう文化的な活動をまとめ上げるような調整をやったりしていることを考えてみても、日本の場合は、遍路の文化とか、あるいはお伊勢参りとか、ああいうところは非常に国際的に見ても十分通用する文化、道の文化だと思いますので、そういう活動を束ねていくような編集する作業を、少しやることと、やっぱり文化の基本はローカルですので、既存の地道な活動をちゃんと位置づけてやって、この両方をバランスよくやっていただくことで、その上では、施策はばらばらとあって、何となく体系的にやられているようにも見えるんですが、もう一回、ちょっと見ていただいて、ちゃんとした関係性が整理できるようにしていただくことが肝要かなというふうに思いました。

以上です。

**【家田部会長】** この辺は体系的にはやられてこなかったですね。それを、そういう時期ですね。

続けてありましたら、どうぞ。よろしいですか。

それじゃあ、ご意見はこんなくらいにして、今の3つ目のところについて、コメント、官庁の側からありましたら、お願いしたいと思います。

**【道路環境調査室長】** いろいろご意見ありがとうございました。

まず1つ、ネーミングとか、タイトルだとか、ここで何を目標にするかということについて、家田先生とか朝倉先生のほうからご意見いただきました。なるほどなと思っておりますので、ぜひ、そういう方向で考えさせていただきたいなというふうに思っています。まず、新たな道文化の創造といいますか、そういうのを前面に出していくべきかなというふうに考えています。

それから、2つ目は、久保田先生、それから草野先生のほうから、地元というか、地域と、どううまく話し合いをしながら、例えば、不適切なものはできるだけ排除しながら、

いいものをうまく進めていくと、そういう工夫がぜひ必要じゃないかというご示唆をいただいています、このあたり、実際、我々、今後どうしていくかというのを、ちゃんと工夫しないといけないなと思っていて、地元の協議会というんですか、公的な機関と、例えば、地元の組合、あるいは警察とか、あるいは商工団体だとか、何かそういうものが集まって、皆さんで議論する場というんですか、そういうところで何かいいものがうまく選定されていくと、そういうものを考えるべきじゃないかなと。

この仕組みについては、国側から強制的にこういうやり方でないといけないと言うことは、おそらくできないでしょうが、モデル的に、こういうやり方がいいんじゃないかというサジェスションといいますか、そういうふうなことがうまくできればなというふうに考えています。

その際に、先ほど家田先生のほうからもご示唆いただきましたが、今、だれが何に使って幾ら払っているのかとあって、そういう透明性をどのように明らかにするのかとか、あるいは根本先生から、単にお金だけではないよねと、そこをどういうふうに便益とその辺工夫しているのかという、そういうこともあわせて、何かで工夫できたらなというふうに考えています。

それから、あと、きょうご紹介した文化の36ページ目で、今まで取り組んだ施策、網羅的に書かせていただいて、まさに羽藤先生が言われるように関連性がなくて、単に書いているだけですけれども、このあたりについては、我々の中で、もう一度、どのようなことを考えてやってきたのか、改めて整理をしたいなと思います。

それから、最後に草野先生のほうから、道の駅の活用をもっと工夫すべきじゃないかということについて、私どももそう思っていますので、ぜひ、これは頑張りたいなと思います。

以上でございます。

**【家田部会長】** ありがとうございます。まだ議論したい内容ではございますけれども、もう10分過ぎてしまったんで、このくらいにさせていただいて、一言だけ感想を言うと、資料1-1のように区別して書いてみたんですけども、やっぱりきょうやってみると、何か、もうちょっと組分けを変えたほうが、きょうの中についてもいいような気がするものもありましたし、朝倉先生のお言葉をいただくと、文化みたいなものは、もっと、一番前に入るくらいの重要なものじゃないかというご示唆もいただいたんで、大変参考になったんじゃないかと思います。

それじゃ、私の司会を事務局にお返しいたします。

**【道路経済調査室長】** 今後の予定ですけれども、資料4で配っておりますけれども、次、11月4日、午前中を予定してございます。きょうできなかった資料3をご説明させていただくのと、きょう宿題等をいただきましたので、でき得るものは、少しご説明をさせていただければというふうに考えているところでございます。

**【総務課長】** それでは、長時間にわたるご議論ありがとうございました。

本日の基本政策部会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただきます。ご同意をいただいた上で、公開したいと思います。

また、近日中に速報版として、簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表したいと思いますと考えております。

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

**【家田部会長】** どうもご苦労さまでした。

— 了 —