

社会資本整備審議会 道路分科会 第35回基本政策部会

平成23年11月4日

**【総務課長】** 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35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。よろしくお願ひ申し上げます。

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】** おはようございます。家田部会長さんを初めといたしまして、委員の先生方におかれましては、朝早くからご出席いただきましてまことにありがとうございます。7月21日から議論を始めたわけでございます。過去4回にわたりまして今後の道路政策の基本的な方向についての議論をいただいております。今回は主要論点の中から人中心の視点に変えていく、あるいは空間を適正に利用するといった点についての議論を行っていただいたところでございますけれども、きょうは道路政策の進め方、道路政策を効率的に推進するための工夫ということで議論をお願いしたいと考えております。どうか忌憚のないご意見をいただければありがたいと思います。よろしくお願ひ申し上げます。

**【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、クリップを外していただきますと、配席図、委員名簿、議事次第、A4横長の資料1、A3横長で折り畳みである資料2-1と資料2-2、それからA4横長の資料3、資料4、A4縦長の資料5がございます。また、卓上にのみ前回の発言をまとめた参考資料、それから前回資料の抜粋であります、表紙の後ろに前回資料①と前回資料②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、お願ひいたします。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、草野委員、根本委員におかれましては、所用によりご欠席との連絡をいただいております。ご出席いただきます委員の方は総員9名中7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。

それでは、以後の議事の進行を家田部会長にお願いいたしたいと思えます。

**【家田部会長】** 皆さん、おはようございます。きょうも12時まで、どうぞよろしく  
お願いいたします。

今、局長からもお話のあったとおり、きょうは論点整理の打ち合わせの2回目ということになるんですが、前回資料①、あるいは資料2-1に同じものが出ていると思えますけれども、論点整理の全体像みたいなものがあって、そのうちの前回は今後取り組むべき政策の方向性のうちの1番から6番まで、特にそのうちの4番くらいまでについてよく議論していただいたところがございます。きょうは引き続きまして、今度は7番のところの道路政策を効率的に推進するための工夫、どっちかというハウに相当するようなところを中心に議論していただくというのが前半の議題。そして、それも込みにながら、オーバーオールに全体をもう一回振り返るとというのが後半の話題になってございます。そんな都合で進めさせていただきます。

それでは早速ですが、今回議論になる部分につきまして事務局からご説明いただき、その後、議論というふうにしたいと思えます。よろしくお願ひします。

**【道路事業分析評価室長】** それでは資料1に基づきまして説明をさせていただきます。資料1につきましては、前回資料②ということでお配りしているものとほとんど変わっておりません。順を追って説明をさせていただきます。

この項目は、ユーザー・オリエンティッドな政策の推進、それから事業のスピードアップ、技術開・活用による品質の確保と道路の進化、この3つで構成をしております。

まず1ページめくっていただきたいと思えます。ユーザー・オリエンティッドな政策運営の推進、これを説明する前に、道路政策の進め方を簡単に説明させていただきます。2つ輪がありますけれども、上のほうの輪につきましては道路行政をあらわしておりまして、企画・立案、政策の実施、評価、改善、こういったいわゆるPDCAサイクルに沿って進めている、こういったものでございます。下の輪は、この政策に基づいて道路事業ということをやっております。調査、計画、事業化、供用・管理、こういった形で進めているというものでございます。この中で、ユーザー・オリエンティッドな政策運営の推進ということで、①-1)から順にありますけれども、道路利用者の視点に立ったニーズの把握、それから市民参画型道路計画プロセスの推進、それから評価システムの充実、多様な主体との協働といった順番で説明をさせていただきます。今のニーズの把握につきましては、

道路行政の企画・立案、それから道路事業でも調査の段階、それから供用・管理の段階、こういったところにかかわっているものでございます。

2ページでございます。まずは道路利用者の視点に立ったニーズの把握でございますが、問題意識として書きましたけれども、これはこれまでの委員の皆様のご議論や、既に導入しています施策の実施状況、それから日ごろ私どものほうで感じていること、こういったものを含めて問題点や課題を書きあらわしたものでございます。

まずはこの項目につきましては、多種多様な道路利用者からの道路サービスに対する声は十分届いているのかといった点でございます。一口に道路利用者と言いましても、利用手段、時間帯、利用目的により多種多様ということでございます。こうした道路利用者の声を道の相談室、あるいは道路緊急ダイヤル、こういった制度で吸い上げようとしておりますが、果たして十分届いているのか、他に適切な方法はないのかといった点があげられます。

それから、多種多様な道路の利用状況を的確に把握しているのかといった点でございます。これは利用者の声を聞くという以前に、私どものほうが道路の利用状況を逐次、的確に把握し、道路政策に適時、適切に反映して、その効果を早期に発現できる、そういった行政システムになっているのかといった点でございます。

3ページでございます。まずは道路行政の広聴システムということで、道の相談室、それから道路緊急ダイヤルの課題を整理いたしました。道の相談室でございますが、これはあらゆる道路の相談事につきまして、それから道路緊急ダイヤルは道路の変状とか異状の緊急通報について一元的に受け付けるといった制度でございます。右上のグラフを見ていただきますと、実は認知度が余り高くないという実態でございます。相談室につきましては、一番左の全国のところを見ていただきますと5%弱、緊急ダイヤルでも15%弱といったように低いということでございます。また、地域によっても差が見られまして、特に緊急ダイヤルは最も高いところ、これは北海道で30%程度でございます。こういったもので30%程度というのはかなり広く認知されているのかなという感じはしておりますが、低いほうでは関東地方ですと8%ということで、かなり差があるといった状況でございます。また、相談の種別でございますけれども、これは設置の目的と異なっておりまして、実は道の相談室のほうにも道路異状の緊急通報があります。こういったことで2つチャンネルがあるわけですが、うまく役割分担ができていないといったような状況かなと考えております。

めくっていただきまして4ページでございます。続きまして、道路交通動向の把握手法、いわゆる道路調査に関する課題であります。これまでの調査は主に増大する自動車の交通量に対応した幹線道路を中心としたものでございました。しかしながら、技術的な制約もありまして5年に1度ということとどまっておりました。したがって、生活道路、それから沿道状況の把握が十分できていないであるとか、日々の交通動態を十分把握できていないであるとか、こういった課題があげられております。このためにIT技術を活用してより詳細な道路の使われ方、利用者の満足度等を沿道も含めて地域単位で把握する必要があるということを考えております。

5ページを見ていただきますと、既に実施しておりますけれども、IT技術を活用した事例ということで、実際の車にセンサーがわりに旅行時間等の交通データを取得するプローブ・カーシステムを実用しております。したがって、左下のように高速道路の各区間の時間帯ごとの速度の把握が可能になっている、それから右のように震災後にどのような道路が通行可能であったかといったデータも取得できるようになっております。

6ページでございます。こうした状況から、課題として今後の方向性の案というものをまとめました。1つには道路利用者からのニーズが届きやすい環境整備が必要であると考えております。まず何と言っても先ほど説明いたしましたように、道の相談室、道路緊急ダイヤルの認知度を上げる必要があるかと思っております。特に道路緊急ダイヤルは落下物、それから道路の異状という緊急対応が不可欠であるということも考えると、例えば先ほどありました北海道のように、道路照明灯に番号——これが#9910という番号でございますが、こういったものを懸下して案内するといったような対応も必要ではないかと考えております。それから、道の相談室、今は電話でも受け付けておりますが、政策提言であるとかそういったことでやっていくとすれば、インターネットやファクスによって対応し、電話は緊急ダイヤルでと、こういった役割分担も必要ではないかなと考えております。それから、委員の中からもご指摘がありましたように、道の相談室ホームページでございますが、なかなか意見が言えるページになっていないということでございました。私どもも見てはっと気づきました。意見記入を優先して明示できるようにしたいと考えております。

また、道路調査手法の進化・改善、この方向性につきましては、既存の道路をより賢く利用するというので、進化したIT技術を活用して自転車、歩行者も含めた道路の使われ方を効率的に把握する手法を確立する。それから、地方公共団体も含めて情報プラット

フォームの構築を図っていく、こういったことを考えております。

1 ページめくっていただきまして7 ページでございますが、この右の絵を見ていただきますと、例えばプローブパーソン調査ということでGPS つきの携帯電話を活用するといったことで、その人がどの時間帯に、どの経路を、こういった交通手段で移動したのかといったことも把握できるようになります。また、利用目的も協力者の同意を得られれば把握可能だと思いますので、さらに細やかな道路の利用状況を把握するといったようなことをやっていきたい。また、こうしたデータの共有化を図って、さまざまな道路交通動態分析も可能にしたいと考えております。

8 ページでございます。次は市民参画型道路計画プロセスの推進でございます。これは主に道路事業の計画段階にかかわるものでございます。

9 ページをめくっていただきたいと思っております。まずは問題意識でございますが、道路利用者、あるいは関係する住民からの声が十分道路計画に反映されているのかといった点であります。これまで幾つかの大規模事業におきましては、この市民参画型道路計画プロセスを導入してきました。その結果、計画の合意形成が早期に図られたのか、それから2 番目に書きましたが、その後に事業進捗が図られたのかといった点があげられます。こうした効果が十分発現されるのであれば、他の道路整備や管理——大規模以外のものでもございますが、そういったもの、それから前回の部会でも説明させていただきましたが、道路空間の再配分といったものにも適用するべきではないか、あるいは、こういったものがスムーズにいくのであれば強制的にやってもいいのではないかと、こういった点でございます。

また、2 番目でありまして、市民参画プロセスは効率的、効果的に実施されているのかといった点であります。この市民参画プロセスは多くの時間と費用がかかります。先ほど早期の合意形成、事業進捗の効果があるということであれば必要な時間や費用ということにはなりませんけれども、もっと効率的に効果的にやる手法があるのではないかと、こういった点があります。

10 ページを見ていただきたいと思っております。10 ページはこれまでのこういった市民参画の経緯をまとめておりますが、まず最初に始めましたのは平成8 年度に行われました道路審議会の基本政策部会のキックオフレポートで、市民参画のいわゆるP I というものを行いました。また、平成13 年度から具体的な道路計画に構想段階でP I (Public Involvement) を位置づけて、東京外環であるとか、それから横浜環状北西線といったところに実施してきております。具体的には、左下を見ていただきますと、P I は道路網計

画から概略計画までの段階にルートも含めて複数の計画案を示して意見を伺うといったことになっております。この意見を踏まえた計画を策定して、その次の環境影響評価や都市計画の手続を行う、こういったものでございます。

11ページがその事例でございますが、ご存じのこととは思いますが、東京外環の例でございます。これは昭和41年に都市計画決定をしておりましたが、なかなか事業が進まないといったことで、平成13年よりPIの手続を導入して地元の話し合いによる幅広い意見を聞きながら道路構造を高架構造からトンネルにしたり、インターチェンジの数を見直したりといった計画を変更し、平成19年に都市計画の変更を行っているといったものでございます。

それから12ページでございますが、こうした現況や課題から今後の方向性でございますけれども、1つは計画段階を通じた市民との合意形成を引き続き進めていこうと考えております。具体的には、今後は構想段階PI、先ほどの外環等で導入しておりましたけれども、これを計画段階評価として実施し、道路利用者、あるいは地域の住民の計画に対する合意形成を図るプロセスとして充実したいと考えております。

また、道路管理や改善時への市民参画のプロセスの充実を図っていきたくと考えております。これまで大規模な道路事業に際しまして導入してまいりました市民参画のプロセスですが、多くのステークホルダーの調整が必要な道路管理や改善のときにも導入してはいかかなと考えております。

また、効率的、効果的な市民参画手続の推進ということで、市民参画のプロセス実施後の手続の円滑化、簡素化を図るということ。これは必要に応じて関係機関の協力も必要でございますが、そのほか実施するに当たっては地域のコミュニティの既存組織の協力も求めるなど、効率的、効果的な手続を進めていきたくと考えております。

13ページを見ていただきますと、今述べました今後の方向性のうち計画段階評価でございますが、これは政策目標評価型事業評価ということで、平成22年度からこれまでの新規事業採択時評価の前段階ということで試行、導入をしております。この右上のほうでございますけれども、代替案を比較、評価するということをしております。こうした手続の中にPIを活用したいと考えております。

それから、14ページがこの計画段階評価として試行しました日本海沿岸東北自動車道（日沿道）の二ツ井白神からあきた北空港間の実施状況であります。これは先ほどの外環と同様でございますけれども、左下のほうでございますが、平成22年12月から計画段

階評価に着手しました。それから23年1月から3月に地域の意見をお伺いしたということで、これは右上のほうにありますけれども、地域住民の方、企業の方、高校生の方に基本的にははがき、それからホームページで意見を伺うということでございます。この結果を踏まえて平成23年8月に対応方針を決定いたしております。この対応方針につきましては、全線新設で道路をつくるのと現道活用でつくるのということでお伺いしたところ、事業費が安くて早く開通できるという点から現道活用案ということで決定したものでございます。

続きまして15ページでございます。15ページは道路事業における計画手続の位置づけを示しておりますが、左のほうからでございますけれども、これまでは大規模な事業には計画や事業の段階ごとに環境影響評価、それから都市計画決定などの法手続、あるいは今回導入しました計画段階評価を行うということになっておりまして、道路管理者、あるいは事業者としましては、こうした手続を踏まえつつ事業を進めるということになっております。しかしながら、道路が供用し、あるいは管理段階になった、こうなりますと特段の手続が定まっていないというのが現状かと思っております。そこで、これは提案でございますけれども、前回の道路空間の再配分など道路が供用、管理となった後には、例えば仮称ですが道路の交通の利用に関する計画、こういったものを位置づけて、これにPI手続を導入して多くのステークホルダーの意見を徴集する。また、ここからは道路管理者だけでできないものもでございます。そういったことで、多様な主体、例えば公安委員会、それから企業、NPO、こういった皆様から組織する委員会をつくり、その中で計画案を策定し、また住民の方から意見もお伺いする。こういった手続を踏まえて計画を策定していくというのはいかがかなと考えております。また、そうしたときには役割分担による事業ということで、道路管理者であれば道路構造の改善といったものをやるわけですが、例えば公安委員会であれば信号の改善であるとか横断歩道の改善、それから企業やNPOの方にはソフト施策をやっていただく、こういったことで進められるのではないかなと考えております。また、後ほど関連する資料もございますので、あわせて説明させていただきます。

16ページでございます。16ページは評価システムの充実でございます。これは2つございまして、道路行政、政策の評価段階、それから道路事業の事業化のときの評価、この2つがございます。

17ページでございます。問題意識でございますが、まず道路事業の目的、効果に見合

った評価システムとなっているのかということでございます。道路事業の評価につきましては、現行の3便益、走行時間短縮便益や走行経費減少便益、こういったものにより費用便益分析、いわゆるB/Cと言われるものでございますが、特に昨今では命の道といったような道路が十分評価できていないということでございます。また、現行のB/Cではさらに評価できない死傷事故の削減であるとか、これはどういうことかといいますと、一つ一つの効果は限られておりますけれども、多くの事業をまとめて成果を上げていく、こういったもの、それから落石防止といったような評価のスケジュールが間に合わない緊急なもの、こういったものもございますので、こういったものに対応する適時、適切な評価システムが必要ではないかと考えております。

2つ目は政策評価でございますが、現行のアウトカム指標（成果指標）が道路事業の成果を適切に示しているのかといった点であります。現在の社会資本整備重点計画では幾つかのアウトカム指標を中心に計画の進捗状況の評価しております。これが国民からわかりにくく、計画の目指すところが理解されていないのではないかとといったような点がございます。

18ページからでございます。まずは現行の評価方法につきまして説明をさせていただきます。これは現行の新規事業採択時評価の概要でございます。現行の評価要綱によりますと、事業採択の前提条件の確認として便益が費用を上回っていることを確認することになっております。こここのところが新規事業採択の採否に大きく影響していると考えております。

それから19ページであります。19ページは新規事業採択時評価、それから再評価、事後評価でございますが、新規事業につきましては国土交通省本省で、それから再評価、事後評価につきましては地方整備局でやっております。ただ、近年は再評価の実施時期も5年ごとから3年ごとに短縮するであるとか、都道府県からの意見徴集をすとかといったような手続を加えまして、多くの時間と労力が現在必要となっているものでございます。

それから20ページであります。これは成果指標につきまして説明したものでございますが、現在、道路分野につきましては9つの指標を設定しまして進捗状況の評価しております。表のほうは左から成果指標、それから目標値が真ん中あたり、それから平成22年度の実績値、それから評価結果、こういったものを公表しているものでございます。

黄色く塗ったものにつきまして次のページで説明させていただきます。左から、成果指



標としまして、これまでE T Cの利用率、それから道路交通における死傷事故率、三大都市圏環状道路の整備率を掲げております。これらで言いますと、E T Cとか死傷事故率、これは目標を達成しています。ということで、下のほうでA-2と書いていますが、これは目標が十分達成されている、引き続きこの指標でやっていくといったようなことですが、こういったことを評価している。それから右側の三大都市圏の環状道路整備率はなかなか目標達成が難しいということで、AではなくてBという評価をしている、こういったものでございます。

22ページでございます。こうした現況、課題から今後の方向性ということで、1つは道路事業の目的、効果に見合った評価システムを導入していこうと考えております。これにつきましては、この3月より東日本大震災を踏まえました防災機能の評価手法ということで、道路分科会の事業評価部会におきましてご議論いただいております。その結果、暫定案ではございますが、今年度の3次補正におきまして三陸沿岸道路の新規事業採択の評価に適用させていただいております。今後はこの評価手法の精度を向上するというのと、それから、これは地震に対してつくったものでございます。その他の災害についても評価手法をつくっていきたくと考えております。また、防災機能のほかに交通事故の削減、それから道路環境の改善といったような評価手法の構築を図りたいと考えています。それから、先ほど述べましたように、緊急に対応しなければいけない事業につきましても、現地で評価できるのではないかと考えていますので、そういった評価手法を検討したいと考えております。

それから、アウトカム指標のところでございますが、これも従来のアウトカム指標中心の整理を見直して、アウトプットも含めてわかりやすい評価指標の導入、改善を図りたいと考えております。これにつきましては、この部会の政策の議論も踏まえまして取りまとめしていただいた上で、また指標についてはご相談をさせていただきたいと考えております。

それから23ページでございます。これは事業評価部会でご審議いただきました今後の道路事業における評価手法の方向性であります。このように、これまでは左側の円滑な道路交通の確保ということで、走行時間の短縮を図るという観点の評価をB/Cを中心にやってきたということでございますが、道路の事業の目的、効果に見合って真ん中の安全な交通の確保、こういったものも評価のやり方を考えていくということ。さらに、そういった目的に合わせて、右側のところに書いていますけれども、こういったものもつくってい

きたいというものでございます。

24ページが防災機能の評価の概要であります。東日本大震災を踏まえますと、道路の機能としましては、早期に啓開して救助・救援活動をやる、それから津波来襲時の迅速な避難を行う、それから避難場所や津波せき止め効果といったこういった効果があります。そういったものを踏まえて必要性、有効性、効率性の観点で評価をしたというものでございます。

25ページであります。25ページは先ほどの計画段階評価がございましたが、この中で、例えば交差点の改良という局所的な事業を複数行うことで成果を上げられるということであれば、それにつきましては一つ一つで評価するというよりは、複数の事業の成果でございますので、データや地域の方々の声を踏まえまして課題を整理し、それから要対策箇所を絞り込んで実施する成果を上げるマネジメントということで、22年度より交通事故防止につきましては実施させていただいているというものであります。

それから26ページであります。多様な主体との協働ということであります。これは特に先ほどもありましたけれども、道路事業の供用後の管理段階にかかわるものかと考えております。

めくっていただきまして27ページです。問題意識としましては、まず道路利用者からの多様なニーズに我々は十分対応しているのかといったような点であります。現在では道路利用者のニーズというのは多種多様になっております。ただ単に道路をどれだけ整備したらいいといったものではなくて、例えば渋滞を緩和してほしい、それから自転車中心の道にしてほしい、景観を保全してほしい、こういったものが同じ道路にも異なったニーズということで出てきております。こうしたニーズには道路管理者だけでは十分対応できないものもあります。このため地域の方々や企業、NPOの方々との協働による対応が必要ではないかと考えております。また、こうした多様な主体との連携、協働につきましては、具体的な施策を実現するというところでどのような手続を構築すればよいのかといった点があげられます。

28ページであります。多様な主体との協働でございますけれども、これまでも社会実験、それから日本風景街道といったような中で実施してきております。左下は日本風景街道におけるパートナーシップの構成員の例でございますが、地域の住民の方、それからNPOの方、企業の方、こういった多様な方々にご参画をいただいて実施しております。右側は社会実験の中でどのようなことが実施されているのかということでございます。めく

っていただいたページのところとあわせてですが、まず、まずこのグラフで説明しますと、社会実験の結果地域の定着したものの、これは赤色と黄色、円の左側でございます、これが48%あります。それから点線部は全国的な施策の導入につながったといったもので、あわせて59%です。こういったことで、地域の方々と協働して具体的な施策につながっていくという流れがあるのかなと考えております。

29ページがその事例でございます、左のほうからオープンカフェ、これを地域主体の道で活用していこう。それから通り名による道の案内、それから歩行者、自転車優先の道づくり、こういったものが地域で根づいているということでございます。

それから30ページであります。こういった多様な主体との連携、協働ということであれば、海外でも、イギリスでも事例がございます。これはRMS（road management strategy）ということで、現道の問題点や解決のための手段としてステークホルダー、それから地域の自治体、交通事業者等、左下にあるような方々のご参画を得て対策計画を策定し実施に移しているという例でございます。これにつきましては、平成14年当時の基本政策部会の家田部会長の資料から拝借させていただいています。済みません、事前に了解はとっておりませんけれども。

31ページでございます。こうした現況、それから課題ということで、今後の方向性ですが、やはりこういった面を見ますと多様な主体の方と積極的にパートナーシップを結んで道路サービスを実現する必要があるのではないかと考えております。先ほど述べましたけれども、まずは構想段階で行いましたPIプロセスの充実を図っていく、これはまず大前提でございます。それから、先ほども15ページにおいて述べましたように、特に道路の管理とか改善といったところでは多様な道路ニーズが存在します。それから、これを実現するというところでありますと、なかなか行政側では難しいというところもございまして、地域の住民や企業、NPO等の団体を、こういった道路サービスを実現する担い手として位置づけて、こうした団体が道路管理者と積極的に連携して主体的に道路サービスが提供できる、こういった環境整備が必要ではないかと考えております。

32ページが、これも詰まった議論ではございませんが案として提案させていただいておりますけれども、上のほうにあります、国民や道路利用者の中で民と官の協議会、あるいはNPO、こういった団体が地域の課題を把握し、あるいは課題を調整する、それから具体的には交通事故の防止という課題、渋滞対策という課題、こういったものがあるかと思っておりますが、これを明確にしてもらおう。また、具体的に道路管理者、その他の施設管理

者、こうしたところに提案する、こういった役割。それから、こういった提案の合意が図られればその中で道路サービスを提供するというので、例えば参画した団体の中でヒヤリマップを作成してもらおうということで、行政側と連携して交通事故防止を図る。それから時差出勤を奨励するといったような役割を果たすということで交通渋滞を緩和する、こういった道路サービスの提供者の役割を一部担ってもらおうというのでいかがかなと考えています。また、道路行政としましては、こうした団体が活用しやすいように、例えば道路管理者間の調整を行うなどの活動の環境を整備する、情報提供を行う、こういった支援を考えてはどうかと考えております。

それから33ページでございます。これまでがユーザー・オリエンティッドな政策運営の推進でございましたが、次は事業のスピードアップということで説明をさせていただきます。

34ページを見ていただきたいと思います。問題意識としましては、事業化から完成まで非常に長いということで、国民や道路利用者の期待にこたえていないのではないかとこの点がございまして。現在、国土交通省が行っています高速道路の整備や国道のバイパス整備、こういった事業は、後のデータにもございまして、事業化から完成まで約14年かかっているということでございまして。これは余りにも遅いのではない。それから、国民や道路利用者の期待にこたえていないのではないかとこの点がございまして。それから、このように道路事業が長期化するということであれば、完成目標の周知も不十分であるといったことで、工場や商業施設の誘致、立地に支障を来したり、新たな生活設計のめどが立たなかったりといったようなことが、かえってメリットを減じてデメリットになっているのではないかとこの点があげられます。

また、こうしたことで、遅いということであれば、道路事業の調査、計画、設計、それから用地取得、工事といったプロセスがございまして、そのどこがクリティカルパスになっているのか、どういったことでスケジュールを遅延させているのか、それをどのように改善するのかといった点もあげられます。

めくっていただきますと35ページですが、これは最近5か年間で完成しました240区間の道路事業につきまして、どのぐらい時間がかかったのかといったことをまとめたデータでございます。大体規模としましては、右下を見ていただきますと、平均的には約5キロで事業費は約250億円、それで期間が14.4年ということでございまして。プロセスとしましては、事業化までにも多くの手続がありますけれども、事業化してから調査、

設計、用地取得と進みます。工事に着手するのに事業化から平均約6.4年かかっております。それから約8年かけて完成、供用する、これが平均的な事業スケジュール像でございます。

36ページは個別に事業期間の分布とか時間がかかる理由を整理しました。事業期間の分布で言えば、事業後に10年以内で完成するもの、これも意外とありまして、全体の3割ぐらいございます。一方で21年以上かかるというものも15%ぐらいある、こういったものでございます。この21年以上かかるという理由も整理しましたところ、やはり計画の反対があつてなかなか進めないというのが44%ぐらいございます。約半数でございます。それから事業計画を途中で見直したというもの、それから工事が非常に難しいというもの、それから公図混乱、大規模な埋蔵文化財調査がある、こういった理由になっております。

37ページを見ていただきますと、事業の各工程ごとに平均事業期間、それから事業期間の長短による分析を行いました。オレンジのほうが10年以内に終わったものということで短いもの、長いものは灰色で書いてございます。これを見ますと、やはり事業期間の短いものは住民の合意形成が必要な用地取得までの期間が非常に短く5年程度で終えておりまして、長いものが14.5年ですから3分の1程度のスケジュールで進むということでもあります。この部分がやはり長期間にわたる事業と比較しますと大きく異なっているのかなと考えております。

38ページであります、こうした現況や課題から今後の方向性の案としましては、まず事業のマネジメントを引き続き強化したいと考えております。道路事業の実施に当たりましては、予算どおり、計画どおり、いわゆるオンタイム、オンバジェットということで進めるのが第一であると考えております。このため、引き続き完成時期、それから事業進捗状況を公表していくという事業マネジメントの強化を図りたいと考えております。それから、事業進捗の遅延要因を除去するというので、道路利用者、あるいは地域住民の理解、合意形成を一層促進していきたい。それから、用地取得等の時間のかかる工程を迅速に行いたい、特に用地取得であれば土地収用法の活用等についても考えて手続の迅速化を図りたいと考えております。

それから、その下にありますけれども、企業の技術力を活用した事業マネジメントの強化も必要だと考えております。特に東日本大震災の復興事業であります三陸沿岸道路につきましては、早期に完成させることが必要不可欠ということでございます。このためには、

発注者だけではなくて建設会社、それからコンサルタントの技術力も十分生かして事業マネジメントを強化し、予算どおり、計画どおりといったことで事業を進めていきたいと考えております。

39ページを見ていただきますと、事業マネジメントにつきましては、PDCAサイクルの中でいろいろ工夫をしてきましたが、さらに強化、徹底をしたいと思います。例えば計画段階につきましては、先ほどありました市民参画型の道路計画プロセスを導入する、それから完成目標、事業進捗状況を公表する、それから実施段階につきましては、用地取得の効率化、期間短縮の技術提案や工程管理を行いますCM方式——CM方式については次のページでご説明させていただきます——それからコスト縮減も図っていきたいと考えています。

このCM方式ですけれども、40ページを見ていただきますとありますように、これは従来、発注者側が管理しております工事管理につきまして、民間企業にも入っていただいてやってもらおうということで、Construction Management方式の略でございます。この中では設計や発注、施工、こういったものを工程管理、品質管理、コスト管理を行っていきこうということでありまして、これにつきましては、発注者側に加えまして建設会社やコンサルタントの方のお力も借りてやるということ、こうした工程が厳しく早期に完成しなければいけない場合には積極的に活用していきたい、こういうものでございます。

それから41ページでございます。最後に技術開発・活用による品質の確保と道路の進化についてでございます。

1ページめくっていただきまして、問題意識でございますが、まずは品質を確保しつつコスト縮減はどこまで可能なのかといった点であります。国土交通省としましては、これまで2次にわたってコスト縮減を実施してまいりました。一方で、コスト縮減に対応しまして品質の低下といった懸念も出てきております。厳しい財政事情、それから道路ストックの増大、これは今後ますます厳しくなっていくと思いますが、ライフ・サイクル・コスト最小化の観点でのコスト縮減はどこまで可能なのかといった点があげられます。

それから、企業の技術力を活用して工事、それから管理の品質をどのように確保するかといった点であります。道路事業にかかわらず、公共事業においては実際に構造物をつくるのは企業でございます。このため、そうした企業の技術開発を促して道路サービスの向上に寄与するというシステムに現在なっているのかといった点があげられます。

それから2つほど、特に技術面でありますけれども、安全で快適な道路サービスの高度

化を図るということで、ITS技術はいかに貢献できるのか。それから、多様なモビリティの実用化を図るために、道路はこれからどのように変わっていかなければならないのか、進化しなければならないのかといった点であります。

43ページでございます。コスト縮減につきましては平成15年から5年間、それから、それに続きまして平成20年度から5年間、それぞれ約15%のコスト縮減を実施してまいりました。特に現在のコスト縮減につきましては、ライフ・サイクル・コスト最小化も含めて実施させていただいております。

44ページであります。ライフ・サイクル・コストの最小化につきましては、橋梁分野でまず導入し、予防保全の考え方でやっております。これにつきましては、地方公共団体へも財政的——これは現在交付金化しておりますけれども、それから技術的にも長寿命化修繕計画の策定を促すといったような点で実施をしております。

45ページであります。企業の技術力の活用ということで、現在、国土交通省の公共事業の入札、これは100%総合評価方式、価格と品質の競争になっております。また、一部ではありますが、企業の技術提案を採用して、これに基づいて予定価格を算出するという高度技術提案型の総合評価方式も実施しております。

それから46ページであります。ITSでございますが、ことしから情報の高速・大容量化ということで、ITSスポットサービスの全国展開を世界に先駆けて実施させていただいております。これによって現在の情報提供だけではなくて、広範囲な渋滞データから経路を賢く選択できるというダイナミックルートガイダンス、それからドライブ中のヒヤリをなくす事前の注意喚起といったことで安全運転支援、こういったものが今後可能になってくるというものであります。

47ページであります。進化する乗り物、モビリティへの対応ということで、近年は従来の自動車、自転車、オートバイに加えまして、二人乗り、あるいは一人乗りの電気自動車、シニアカー、立ち乗り型パーソナルモビリティ、こういったものが開発、実用化されています。こうしたモビリティの普及はもう目前に迫っています。そのために、この安全性、円滑性の確保、これを早急に検討する時期に来ていると考えています。

それから48ページでございます。こうした現況、課題から今後の方向性ということで、まずはコスト縮減であります。予防保全を拡大してライフ・サイクル・コストの最小化を目指した総合的なコスト縮減を実施していくということで、先ほどの橋梁以外にも道路構造物、付属物にもこの予防保全の概念を導入してライフ・サイクル・コストの最小化を

図りたいと考えています。そのためには、工事の契約も現在の単年度から複数年度の契約にする、それから性能保証付きの契約にする、それから完成した後での検査ではなくて数年たってから品質検査をする、こういったことでやっていきたいと考えています。

それから、企業の技術力を活用するというで、先ほど説明いたしました、高度技術提案型の総合評価方式等を進めていきたいと考えています。

それから、ITS技術につきましては、情報提供中心から今後は道路と自動車をつなげるという双方向の通信の技術開発を進めていきたい。

それから、多様なモビリティにつきましては、安全性、円滑性、それから周辺交通との親和性について社会全体で議論の場を設け、それからこの分野に対する技術開発を推進する、こういった点が必要かと考えております。

49ページは、予防保全の概念ですが、まずは舗装、それから道路照明、こういったものに導入していくということと、それから舗装につきましては、コンクリート舗装、それから照明につきましてはLED、こういったものは初期コストは割高ですけれども維持管理は低減されることになりますので、こういった導入が不可欠かと思っています。

50ページは、先ほど述べました複数年契約であるとか、それから完成したときの数年たってからの品質検査、こういったものを導入するというものであります。また、こうしたものが入札時の企業の評価にも使われていくようにしたいと考えております。

それから51ページであります。ITSにつきましては、真ん中の絵にありますように、道路側から道路交通状況、路面状況、基盤地図情報、こういったものを提供する。自動車側からはプローブ情報、車載カメラの情報、センター情報を提供するというで、道路と自動車をつなげて、より安全安心、円滑な道路交通を実現したいと考えております。

それから52ページ、最後のページでございますが、新しいモビリティにつきましては、先ほど述べましたように早急に社会全体として議論すべき場、それから仕組みを整備したい。それから、例えば走行空間につきましては、下にありますように、幹線道路では分離、生活道路では共存といったことも考えられますけれども、その社会全体の議論であるとかこういったものも含めて、それから道路空間の再配分にも関係しますので、今後の議論であります、早急に進めなければいけないと思います。

大変早口で申しわけございませんが、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。それでは、これから30分ぐらいになりますけれども、議論の時間をとりたいと思います。今の資料1につきまして一通りご



意見をいただいて、それに事務局からまた反応していただいて、その上で議論というふうにしたいと思います。

それじゃ、どうしようかな、一通りのご意見にしたいので、久保田先生から順に、こういう順でお話いただくということでもよろしいですかね。お願いいたします。

【久保田臨時委員】 このご説明いただいた資料全体ですか。全パート……。

【家田部会長】 どこでも結構です。

【久保田臨時委員】 そうですか。そうするといろいろあるんですけども、最初のほうからでいいですかね。データの話がありまして、4ページぐらいからですね、もっとうまくデータを収集して活用する必要があるんじゃないかという。特に日々の交通動態を把握すべきだというのはまさに私も大賛成で、これはぜひやっていただきたいと思っています。特にいろいろな現場でいつも議論になるのがこの交通の変動でして、例えば一方通行にした社会実験なんかをやってみると必ずあの日はすごく込んでとんでもなかったという人と、いや、そうでもなかったという人が必ずいるんですね。要するに365日変動しているの、その変動のどこをふだんと思っているかで全然社会実験のときの混雑に関する認識が変わっちゃうんですね。ですので、その365日あの道の交通量なり混雑度はどうなんだというデータがあることは、この後の参画型の取り組みの中でも非常に重要です。ですので、技術的にはもう十分できることなので、例えばAという都市でBという通りの社会実験を何かやろうかといったときに、じゃ、その場所の365日の交通量なり混雑度がぱっと入手できるというような状況になっているというのは非常に大切なこと、重要というか有用なことだと思いますので、ぜひご検討をよろしくお願ひしたいというのが1つです。

それから、非常に画期的なご提案だと思うのはこの15ページのところで、これはぜひとも道路交通の利用に関する計画プロセスをここでご提案いただきたいと思ひて、特にこれについては実際やってみるといろいろな課題が見えてくるはずですので、まずどこかでパイロットスタディのようなものをして、その中でこの15ページの黄色っぽいあたりの仕組みを確実なものにしたいというふうに強く私もお願ひしたいと思ひます。

その中で、どこかで社会実験の話が出ていましたけれども、社会実験もぜひこの中にビルトインしていただいて、社会実験の結果がこうだったらこうだというような、そういう仕組みにしたいだけだと、非常に多くのところが救われるんじゃないかと思ひます。

ただ、ちょっとそのときに、最近ちょっと思っているのは、社会実験のジレンマというのがあります。社会実験をやったことで合意形成ができなくなるというのがあるんですね。それは何かというと、賛成の人がもともと9割ぐらいいるような社会実験だったらハッピーでそれでいっちゃうんですけども、賛成の人が6割、7割ぐらいのやつだと、社会実験が終わって、多分賛成の人はふえて8割ぐらいになるんですけども、終わってアンケート調査をしたり説明会なんかをやると、賛成の人はもうそれで安心しちゃって、ああ、これはいい、もうできるに違いないと思ってアンケートには答えないわ説明会には来ないわで安心しちゃうんですね。だから説明会をやると反対の1割の人だけがわっと来てとんでもないという話になって、そこで何か膠着状態に陥っちゃったりなんかすることがあります。だから社会実験をやると実は賛成の人は黙っちゃうという傾向を知った上で、社会実験の後のプロセスもちゃんとビルトインしないとイケないんです。今のは1つの例ですけども、プロセスの中に個々にいろいろな課題があるんですね。それをこういうことをどこかでパイロット的に適用していただきながら、確実な仕組みにしていきたいなと思います。

ほかにもあるんですけども、とりあえずこら辺にしておきます。

**【家田部会長】** ご協力ありがとうございます。お答えもしていただかなきゃいけないので、ご発言は短目をお願いいたします。では続けてどうぞ、大串先生。

**【大串臨時委員】** かなり広範なので私からは2つですね。まず道路をつくるときの市民参画で、先ほど市民を巻き込むときに非常に注意しなきゃいけないよという話があったと思うんですけども、私、今回代替案を示して、やっぱり市民のニーズが安くて早くできることにもかなり関心があるということが皆さんにも知っていただけたと、調査にあらわれているというのがやっぱりすごく大切なんじゃないかと思います。もちろんいい道路がほしいですし高規格であるに越したことはないのかもしれませんが、やっぱり早さを重視すればそれに劣るものというんですかね、少し規格が落ちても、少し何かをそぎ落してでもできるのであればそちらのほうがいいということの合意というのはかなり大きいと思いますので、そういった代替案を示して市民にこういう道路をつくれればこれぐらい時間がかかってこれぐらいお金がかかりますよということも、メンテナンス費用も含めてきちんと示していただけるとするのはすごくありがたいと思います。

次に交通事故に関するデータが出ていて、非常に最近交通事故が減っているなというのはよく感じることでありますけれども、事故が減少した理由が道路ができたことが理由

なのか、もしくはきちんと交通ルール等が遵守されていて、例えばその道路には非常に交通の利用のマネジメントがしっかりしているので、何て言うんでしょう、違法駐車等がなかったりとか、近くに何か商業施設ができることがなくて混雑がなかったがためにそういう状態が起きているのかという、その原因がもうちょっとわかるとありがたいなと思います。公安との関係になるのかもかもしれませんけれども、道路をつくりました、こういう目的でつくって、こういう利用がされることを想定して、その後どういうマネジメントをしたほうが同じような道路でもそういった交通事故等が少ないような状況が見られたのかということの検証も何かもう一つ必要ではないのかなと思いました。

以上です。

**【家田部会長】**      ありがとうございます。勝間委員どうぞ。

**【勝間委員】**      まず最初に、特に1について素晴らしいと思います。このユーザー・オリエンティッドな政策の運営があればこそ、やはり予算もとりやすくなりますし、国民の理解が得やすくなりますので、ぜひここについてはほんとうに重点的にアピールしていただきたいと思います。

これは単に感想なので、14ページでちょっと不思議だったのが、これは興味で教えていただきたいんですけども、高校生は一体どんな意見を言ったんでしょうか。一体どういう話を聞いてどういう意見を言ったのかということについて後で補足で教えてください。これが1点目です。

2点目が、いわゆるサンプルトラフィックのデータベースの公開をぜひ希望します。やはりそれは研究者なり、あるいは学生さんなりが、そのデータを研究してさまざまな立案に対しての提案ができるような仕組みにしたほうがいいのではないかと思いますので、ぜひそこは強くお願いしたいと思います。

3点目に、公募実験の話、やはりこちらをもっともっと推進していただきたいなと。さっき、それこそ久保田先生がおっしゃったとおり、いろいろ難しい面はあると思うんですが、それでもやはり民間の知恵をもっともっと生かすということで、多分民間だともっと安くできることもいろいろあるでしょうから、ある程度の枠をもう定期的に設けてしまっ、チャレンジ枠ではないですけども、そういうことをやって軌道に乗ったものはやはりもう少し大きく事業化するという流れにしたほうがいいのではないかと。ちょっと比喻で適切かどうかわかりませんが、テレビ番組って大体夜中とか土日とかに特番をやるんですよ。特番をやって、あるいは夜にすごく小っちゃな枠をあげるんですね。そこで人気

出たものはゴールデンやプライムに持っていくといったような流れにしていますので、やはりそういうさまざまな施策にもチャレンジ枠施策みたいなのところがあって、これはP Iだけでなくでもいいと思うんですが、そこでうまくいったものを本軌道に乗せていくというような流れがいいかなと思います。

4点目は、さまざまなモビリティと低速車に対するという、これもやはり柱の1つにさせていただきたいなと思います。ちょうどきょうも新聞社から自転車の規制強化についてのコメントを求められていまして、自転車が歩道を走れず車道を走るのであれば、やはり低速でしっかりと車道が走れるような状況というのがないと、これから少子高齢化社会というのがなかなか厳しくなるのではないかと。余談ですけれども、これも質問なんですけど、ちょっとこれは国土交通省管轄じゃないかもしれませんが、例えば電動アシスト自転車の動力を1対1から1対2というのは、そういうのってだれがどう決めているのかとか、時速24キロで切れちゃうとか、あるいは私は電動バイクにも乗っているんですけど、電動バイクは原付一種が600ワットまでで、原付二種が1,000ワットまでなんです。そうすると何が起こるかといいますと、スピード不足でまともに走れないんですね。600ワットの原付は一応時速30キロまでは出ることにはしないといけないんですが、坂道だと30出るか出ないかぎりぎりですね。うちの車庫が上れないので私は600ワットを買って売っちゃいました。しょうがないので1,000ワットに変えたんですけども、1,000ワットが原付二種相当なんですけど、今度は何が問題かといいますと、やはり時速60キロ出ないんですよ、1,000ワットですと何せドライバーですから。ドライバーの1,000ワットでバイクを走らせるようなものなので。やはり昔決めた規格でそのままそれを引きずっているの、新しいモビリティに対してどうも一致しない部分が出てくる。もちろんこれは単なる一例なんですけれども、そういうものをどうやってPDCAの中で回していくかということについての1つの決まり方とかルールみたいなものの受け皿があったほうがいいかなと感じます。

以上です。

**【家田部会長】** ありがとうございます。じゃ、太田委員お願いいたします。

**【太田委員】** 太田でございます。私から3点ほど指摘をさせていただきます。

まず15ページの図ですが、これと後半の評価の関係を明確にしてください。つまり、この図中に後半の評価を書き加えてください。こうすることによって、だれがいつ何を決めているのかというプロセスが明らかになりますので、それを提示してやるのが重要な

と。もちろん道路管理者が決めているというのが答えでしょうが、道路管理者が一体どういうふうに決めているのかということはこの決定プロセスの中に入れてあげると市民のほうもわかりやすいかなと思います。決定プロセスがわからないと、市民も意見を言うときにどのタイミングで何を言えばいいのかというのがわからないんだらうと思います。もちろん久保田先生のご指摘のような懸念もあるのですけれども、もう少し決定プロセスを明確にしてやることも重要かなと思います。

それから2点目は32ページのところです。実は道路管理者が国と都道府県と市町村があつて道路によって違うものですからいろいろ齟齬がある。その部分も含めて、利用者の意見をくみ取るという方式のご提案だと思います。これは大変結構なことなのでぜひ進めていただきたいのですが、1つのやり方は、公共交通のほうは協議会をつくっているのので、それに倣い協議会方式もいいでしょう。あるいはアメリカのように Metropolitan Planning Organization に類する組織を設立しそれに権限を与えるということもいいでしょう。いずれにしても少しそういうことを始めていただいて、ぜひ合意形成のほうに向けての仕組みをつくっていただきたいと思います。

3番目はスピードアップの話です。スピードアップしなければいけないというのはよくわかりました。しかし、これをやるインセンティブがやはり不足しているのかもしれませんが、1つは単年度主義の問題もありますので、財務省との交渉もあるのかもしれませんが、以前、地方に対する交付金でしたか補助金でしたか、かなり工夫をされて一括で出されて、なるべく地方のほうがかまうまくそれを使えるような仕組みをつくられていたと思いますけれども、ぜひそういうようなスピードアップのためのインセンティブの工夫をしていただきたいと思います。

スピードアップに関連するもうひとつのポイントは土地収用です。例としては、千葉県がいろいろ不幸なことがあつて、土地収用ができず道路整備が随分遅れていたことがありました。それを動かし始めたのは、やはり道路が一番問題だから千葉県のほうも土地収用のことを動かし始めたと思います。そういう意味では、今もっとも土地収用がかかわっているのは道路だと思いますので、土地収用に関しても私たちとしても何らかの新たな方向の意見を出すべきかなと思います。

【家田部会長】 どういう意見ですか。

【太田委員】 もう少し強制力を持つということですね。

【家田部会長】 強制力を出すという提案ですね。

【太田委員】　　そういうことです。

【家田部会長】　　続けて朝倉先生どうぞ。

【朝倉臨時委員】　　おはようございます。3点ほど申し上げたいと思います。1つ目が行動の把握というかデータの収集の話、それから1つが評価システムの話、それから最後の1つが技術開発に関する話です。

まずデータの収集というか行動の把握というところでありまして、これは現在、プローブ・カーデータを利用してもらっているということで、それ自体は大変いいことかと思えます。しかし、基本的には道路の多様なユーザーがあるということを考えますと、プローブ・カーデータではサービス水準のデータはわかりますが、行動のほうのデータがわからないので、やはり人をベースとしたような調査を一生懸命やるしかないと考えます。そのときに行動データ収集にとどまらず、意見の収集であるとか、データ収集に参画した人に対する適切な情報提供というのをパッケージとして実施することによって、調査に参加する方々にメリットとといいますか、その調査に積極的に参加しようという動機が発生するような仕掛けもあわせて考えていく必要があると思います。ただし、そのことが行動自身をゆがめる可能性もないわけではないので、そこは注意しないといけません。いずれにしても単に行動データをとられるだけということであれば、詳細なプライバシーを明かすことに対して大変な拒絶感が発生する可能性がありますので、そこをどうするかということをおあわせてこれから我々も検討しないといけないと思う次第です。

それから評価システムのところですけれども、B/Cだけではなくていろいろな多様な評価指標で評価しましょうということ自体については賛成です。またアウトカム指標についても、よりわかりやすい指標をつくりましょうということには全く賛成ですが、指標の理論的根拠をしっかりと作っておく必要があると思います。何を根拠に新しい指標をつくるのか、または、指標を見直すのかということを引きつと理論武装しておかないといけません。今ある特定のことが必要だからある視点で評価しましょうという、思いつきの形でつくってしまうと、数年後にはそれは違うのではないかということでその評価指標はやめになるということになってもいけないかと思えます。このことは、当然これまで議論されてきていると思いますが、新しい指標を持ち込むときの根拠はより明確にしていきたいということです。

それから、本来長期に効果が出現するものであるにもかかわらず、それを無理に短期の評価、つまり無理に毎年評価することの問題があると思います。かなり現場も苦労されて

いるし、なかなか効果の発現が見えないということもあろうかと思しますので、本来長期に評価すべきものは別に毎年やらなくても構わないはずで。評価指標によって、毎年やるべきものなのか、あるいは少し期間をあけてやるものなのかということの区分けも必要なのかなと思う次第です。

技術開発のところにつきましては、私は意外と完成までの時間が早いと感じました。これは直轄国道だから早いのであって、都道府県道とか市町村道を含めると、とてもこんな時間ではできていないと思います。間違っていたらごめんなさい。スピードアップということは極めて重要だと思うのですが、先ほどご意見がありましたように、より早くつくるとか、あるいはより安くつくるということに対して、受注者がメリットとして何を受けるのかということを考える必要がある。期限までに一定の予算でつくればいいですよということであれば特に早くつくるインセンティブはないわけですし、より安くつくったからといって別にどうにもならないわけですね。計画よりも早く安くつくることに対して何らかのメリットが発生するような仕掛けが必要だと思います。それからスピードアップにはやはりめりめりが必要で。合意形成には多少時間がかかるけれども事業化のところを早くするというように、何でもかんでも早くしたらいいというわけではないかと思ひます。何をスピードアップして何をゆっくりやるのかということをあわせて検討しないといけないなと思う次第です。

それから、技術開発につきましては、新しい技術がそこで使われるわけで、新しい技術を開発することに対して、それを開発した人、ノウハウを提供した人に対してインセンティブがないと新しい技術は出てこないわけです。ですから、新しい技術は高く買うということを前面に出してやっていただくことがいいのではないかと思ひます。これはITSスポットにしても新しいモビリティについても全く同じで、新しい技術、新しいアイデアに対しては、正当というかそれに見合う対価を払うということではぜひとも進めていきたいと思う次第です。

ありがとうございました。

**【家田部会長】** ありがとうございます。羽藤委員どうぞ。

**【羽藤臨時委員】** 羽藤です。私自身は今回の資料はすごくよくできていて、非常に全部そうだなと思ってしまって余り質問もないんですが、1点だけ、合意形成システムという言葉がちょっと使われていて、ああ、こういうことを考えておられるのだなということ非常に感心したんですが、私自身、外環の関係の仕事に少しかかわったりとか、いろい

ろな地方でそういうことをやっていたときに、やっぱり事業ごとの委員会方式だとどうしても事業ごとに切れてしまうんですね。だから地域の都市圏の道路戦略を考える場がかなり失われて久しいというか、前は渋滞の関係でつくられたりいろいろあったんですが、そういうものが現実にはないんですね。だから合意形成システムと言ってしまふのがいいのか、都市圏の道路戦略会議みたいな名前のほうがいいのかはわからないんですが、やはり行政、専門家、市民、あるいはさまざまな主体が入ったそういう場をぜひつくっていただきたいということを非常に強く感じました。その情報プラットフォームとして道路交通センサスであるとかそういうものの新しいあり方を少し考えていって、大きな事業を評価するためだけの情報プラットフォームではなくて、これはおっしゃられていたように、多分図面のスケールで言えば1/200ぐらいのかなり細かなスケールで道路をどういうふうに使っていくのかという話もあるでしょうし、1/2,500ぐらいで考えていくこともあるでしょうから、それぞれのスケールで必要な評価手法、それからデータの取り方、それからその都市圏の中における道路の戦略、これをひもづけにしてどういう手法があり得るのかということも含めた合意形成システムをぜひつくっていただきたいことを思いました。

その上で少しちょっと見えなかったのが、私も15ページ目の図が非常に気になったんですが、この中に既に法制度化ということで青いハッチが書かれているわけですが、右側のシステム、PI手続の導入とか、ここの制度がちょっとよく見えないというところが非常に気になっていまして、制度が見えないということは、先ほど言ったような都市圏全体の道路を考えるための場を恒久的に設けることというのはやはりちょっと難しくなるのかなという気もしたりして、システムと言っているわけですから、この右側のパートをどのようにしてほんとうに地域に定着させていくのか。そして底がたい議論をそこで進めていって地域に合ったちゃんとした戦略、あるいはそこに合ったアウトカム、あるいはそのためのデータプラットフォームをあの程度共通のものとして用意できるのかということが初めて議論できるような気がしていて、そのあたりをぜひ考えていただきたい。要するにまとめると、やっぱり右側のところの制度化の議論はどうなっているのか、これは質問に近いんですが、そのところが知りたいということと、あとはスケールごとにデータのニーズとか戦略も違ってくるでしょうから、そういう少しリッチな調査、あるいは評価手法を考えてはどうかというのが私からの話でした。

**【家田部会長】** どうもありがとうございました。それでは私もちょっと2、3足して、



それでお答えいただく。ご質問もありましたのでね。大体の皆さんの大局的なご発言の方向性は相互に矛盾がないなという感じがするので、逐一お答えいただく必要もないかと思った、そういう感想ですけども、幾つかお話しします。

2ページのところで問題意識のようなものを書いてあるんですが、ここに3点目でちょっと入れたほうがいいんじゃないかなと思っているのは、勝間委員がおっしゃったことに関係するんだけど、何て言うのかな、技術的に、あるいは制度的に柔軟で先進的で――先進的じゃなくたって工夫に富んでいる、そういうことをやろうとしたときに案外できないんですよ、この国はね。それをできるような仕組み、それもぼんぼんぼんと上に上がっていくようなね、何て言うんですかね、そういう……。

【勝間委員】 チャレンジ枠みたいなもの。

【家田部会長】 そうそう、そういうようなものができるようにしたほうがいい。それは場合によたらなぜできないのかをはっきりさせて知っていただくことによって、できないと言っているところに圧力をかけるという、そういう意味も含めてね、ぜひそういう仕組みをつくらないとまずいねというのもこの問題意識に入れていただけないかなというのが1点目です。

それから6ページのところで、今後の方向性でユーザー・オリエンティッドな視点の把握という、これでいいんだけど、もう1つあってもいいと思うのは、道路と道路のサービスの状況というのをマッピング的に見える化して、それが継続的に表示されていくというのが、ここに書いてある全体の中の非常に大きな柱の1つだと思うんだけど、それが余り明示的に書いていないんですよ。そこのところを入れたいというのが2点目です。

3点目は、羽藤さんと多分同意見になるんですけども、さっきの15ページの図でいくと、私自身はこれ逆じゃないかなと思っているんですよ。この図の流れだとね、何かプランがあって、つくって、その後管理だというんだけど、これはうそでね、それはどこかのベンチャー企業が何かつくるときに、さあ、プランして何とかだと、そういう感じなんだけども、もう既に道路はそこらじゅうにあるわけだし、使っているわけだし、もうあるんですよ。あるものを今どうだという理解と評価と判断があって、そこで何が問題だという共通認識と何をしようという合意ができてやっていくというやつだから、むしろこの黄色い側のほうが上流にあるべきだと思うんです。日本が縄文時代からやるんだったらこの順番になるんだけど、今は平成だからね。縄文じゃないからそういうふう

な感じのほうが良いと思うのね。それは、つくろうとしているシステムは合意形成のシステムというよりはマネジメントのシステムだと思うんですよ。それは問題の発見であるようなところからもあるからね。合意形成という、こっちで何かやりたいという人がいて、ほかに反対するという人がいて、何とか弾着点を求めなきゃいけないなという非常にせこいというのか、みみっちいというのか、そういう感じの用語ですよ。ぜひそれを一歩踏み出したい。

つまりここで言いたいのは、今回言うのだとすると、今までP Iをやってきたから、そのついでに管理のほうもやりましょうというような発想じゃなくて、逆でしたと、大もとのところからやり直しますという感じの逆転の提案というか感じでいきたい、これが1点。

それから、その際に、これは羽藤さんと多分同じ意見なんだけれども、何をベースに置くかということで、面的なんですよ。国道みたいなものだけが棒みたいにつながっているとこだけこういう仕事をごちゃごちゃやったってしょうがないので、ユーザーにとってみれば隣の県道だって市町村だってつながっているから面的に扱いたいんですよ。その中に国道や高速道路も入っていると。そうなってくると、つくるべきは多分どうでしょうね、いろいろ意見はあるだろうけれども、例えば県の大きさのスケールで栃木道路フォーラムみたいなものがあるって、そこに管理者も入っているしユーザーも入っているいろいろなことをやるという感じ。それを全部まとめると関東道路フォーラムとかいうのがあってね、そこにももちろんユーザーも入っている。まとめると全国になるんですけども、そういう感覚なのかななんて思って。作り立としては何か道守九州会議もあれば県ごとの組織とその上の組織があるから、何か大きさ感覚としてはそういう感じがするんですが、ポイントは国道だけの話じゃないようにしないと余り機能しないなというところが、これが2点目ですね。

3点目は多目的にしたほうが良いと思うんですよ。内容の32ページですかね、32ページに活動環境の整備、事故の防止とかそういうのもあるんだけど、ここに景観の保全なんていうのも書いてあるのがあるように、前回の議論で道文化の活動みたいなことがありましたから、それこそ道の駅であるとか風景街道であるとかそういうのを一生懸命やっている人たちの活動もここに入ってくるようなね、多目的な活動の場になっているのがいいんじゃないかと思うんですよ。そうやっていくと日常の管理の問題も出てくるし、いや、やっぱりここは込んでいて大変だよ、バスって必要だよ、じゃ、それこそそのプロジェクトに関するP Iというのをその内部組織として立ち上げる必要があるねみたい

なことになっていくというような、そんな感覚を持っているところでございます。

ちょっと皆さんに便乗しながらの発言をつけ加えさせていただきました。

それでは、ここからは皆さんのご意見、ご質問に対して事務局からお答えいただける範囲のことをお答えいただいて、逐一だと時間がかかりますので主要なもの。きょうお答えいただけないものはまた後日ご連絡するようにしていただきたいと思います。じゃ、どうぞ。

【道路事業分析評価室長】 ありがとうございます。まずご質問でございましたが、高校生のデータでございますけれども、ちょっと手持ちがございませんので、また改めてご紹介したいと思います。

それから、先ほどの原付のところも手元にデータがございませんので、また後日と思っております。

あと太田先生からありました評価システムでありますけれども、これは15ページのところでいきますと、事業化の中に新規事業採択時評価、それから再評価、それから供用・管理のところで事後評価とあります。事業の評価はそうでありまして、そのほか先ほどのこの2つの輪っかの絵でいきますと、そのほかに政策の評価ということであれば上のほうの輪っかの、隣の16ページでいきますと、政策を実施してそれを評価していくということにあるということで、政策評価、それから事業評価、そういった位置づけということでございます。

それから、ご意見いただきまして大変ありがとうございました。特に15ページとか、あと32ページのところはちょっとまだ粗削りでございますので、これからご相談させていただきながらこういった制度をうまくビルトインできるようにしたい。私どもこれまでどうしてもつくるほう中心にやってきております。そういったところもありますので、今、家田部会長からありましたように、ちょっとひっくり返して考えていきたいなと考えております。

それから、データのところで勝間委員からデータ公開ということではありますが、これは羽藤委員からもありましたように、情報プラットフォームを我々もしっかりつくって、それを我々も使うということが業務の効率化、サービスの提供には不可欠だと思いますが、その他の皆様、民間の方であるとか、それから学識経験者の皆様にも提供していただいて、よりよい提案ができるようなそういったサイクルをこれまでも重要視してきたところだとは思いますが、改めてつくり上げていきたいというようなことを感じております。

それから、それぞれ少しずつ詰めていかなければいけないところが多々ございます。特にスピードアップのところでも技術開発のインセンティブでもありましたけれども、なかなかかけつをたただけではスピードアップしたり技術開発したりということになりませんので、インセンティブをどう持っていくのか。これは我々行政側もそうですけれども、やっていただいでいく企業の皆さんにもどういったものを設けていくのかといったことが重要かと思っていますので、こういったところも具体的に反映していきたいと考えております。

そんなところで、あとは……。

【家田部会長】 よろしいですかね。先生方、もう一回何か反応がありましたら。じゃ、久保田先生。

【久保田臨時委員】 15ページのところで、これは非常に大事なので、これからご議論を詰めていただくということだと思んですが、それに関してちょっとぜひお願いしたいのが、この50ページと15ページの間を結びつける議論をぜひ加えていただきたいというのが私の切なるお願いでして、私は至るところでこれは申し上げている話なんですけれども、15ページの話を実際にやっていくときには、どうしてもこれは民間のコンサルタントの方にしっかりとついていただくというのが欠かせないわけですね。いわゆるまちづくりの議論だと思んですが、現在、いわゆる総合評価制度なり何なりで契約をすると、まちづくりもそうなっているということがかなり私はまちづくりに対して課題が大きくなっていると認識してまして、つまりある都市で地元の人とすごく綿密に議論してあるコンサルタントが頑張ってくれたけれども、3月31日で急にぱたっと来なくなって、4月、5月、6月と全く何の音沙汰もなく、何をしているかという契約活動をしているわけですね。7月になると全く別の会社の人急に来て、またまちづくりを始めようとなっている。これは地元にとっては何て言うか非常にとまどう仕組みなんです、私に言わせると。今、50ページのところで複数年契約の話をしていただいでいますけれども、これは基本的には工場のイメージだと思んですが、こういうまちづくりに関しても少なくとも複数年契約ができるような枠組みをつくっていただいで、この15ページのような仕組みの中に入れていただくということをぜひお考えいただきたいと思ます。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにつけ加えてありましたら。どうぞ。

【太田委員】 道路行政というのは交通行政の中で最も現場を知っているということもあって、かなり完成度の高いものが出されていると思います。そこで、交通基本法はどういうふうになるかわかりませんが、地域ごとに交通計画をつくるという話になったときに、道路側のノウハウですね、これを公共交通、運輸側の計画をつくるときにぜひ提供していただいて、地域地域ごとで交通政策の中の道路政策、そして道路政策が交通政策に貢献するようなものに転換できるように、ぜひ準備をしておいてほしいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。まだあろうと思うんですが、後ろのほうが全体をまとめた議論になるので、そこでまたご発言いただこうと思います。

その前に、ちなみにこの1ページにある図でいくと、道路行政というものと道路事業というのは何か別に扱うという感じの図に見えるんだけど、道路行政って道路事業も入っているんですね。

【道路事業分析評価室長】 そのとおりであります……。

【家田部会長】 そういう意味ではあるんだ。

【道路事業分析評価室長】 ええ。よく道路事業で議論をすることが多くて、それと行政が混在化しているのが、ま、これは私だけだったかもしれませんが、一応頭を整理して今回のやつを説明したほうがいいのかと思ってこれをつくりました。

【家田部会長】 ああ、そうかそうか。別物という意味じゃなくて、何かこう高さが違うわけですね。

【道路事業分析評価室長】 はい、そうです。

【家田部会長】 どうも失礼しました。

それじゃ、後半の部に入りたいと思います。後半の部の議論について、まとめてご説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 それでは、これから大きく3点ご説明をしたいと思っております。1つが前回の議論を踏まえて主な論点を整理したもの、全体像というか柱立てでございます。2つ目が前回の議論のまとめといたしまして事務局が提案した内容といただいた意見とをまとめたものをご説明したいと思います。最後に前回の議論でご指摘いただきましたものを追加資料といたしまして、通学路、バリアフリー、無電柱化の状況とリバーシブルレーン等の実態について、車線運用の実態についてご説明をしたいと思っております。

まず資料2-1ですね、A3のものをお開きいただきまして、前回いただいた意見を踏まえた主な論点の整理をご説明したいと思います。この資料2-1ですけれども、

主に表題の部分を修正しております、青くしてございます。必要に応じて資料として前回の資料の抜粋もつけてございますので、ごらんいただければと思います。

修正した点でございまして、Ⅱの1番でございますけれども、ここにつきましては前回、「車から人（歩行者、自転車利用者）への視点の転換」という題でございましたけれども、歩行者、自転車と書くのはちょっと強過ぎるんじゃないかと、自動車がどこに行ったのかという感覚になるよというご指摘とか、あるいは先ほども議論ございましたけれども、低速車両とか遅い交通への対応も抜けているんじゃないかというご指摘もいただきましたので、表題としまして、「車主役から人・自転車も含めた多様なモビリティが共存できる道路空間へ」ということで変更いたしました。

それから、ポツが4つございまして、ちょっと青く塗り忘れておりますけれども、最後に「バリアフリー、無電柱化などに関連する施策とどのように連携を図るべきか」というものを追加させていただいております。その内容は順次これからご説明をいたします。

それから、2番目のところでございますけれども、表題としては前は「道路空間の最適利用」ということで書かせていただいておりますけれども、施策の中身をちゃんと反映した形にするべきじゃないかというようなことと、具体的なご意見で文言もいただきましたので、それを踏まえまして、①のところ、「交通容量を阻害する要因の排除」ということを書かせていただいております。

それから、その下の3でございまして、まず②のところでございますけれども、前回「地域活性化に資するための文化交流機能の向上」としてございましたけれども、そもそも概念が狭いんじゃないかというようなご意見もいただきましたので、そこを「新たな道文化の創造」と直しまして、それに連動させる形で3の表題につきましても、ここは「道路が有する機能の広がり」という書き方をされていて、何だか目標なのか手段なのかははっきりしないよというようなご指摘もいただきましたので、「新たな価値の創造」という形で修正をしております。

それから、右側に行きまして7番のところでございますけれども、以前は左側の1番の道路空間のところ合意形成のものを入れていたのでございますけれども、今、議論もありましたとおり、もっと独立させる大きな話じゃないかということもありましたので、7番の①のところに「道路の使い方についての合意形成手法や継続性のある計画制度の充実」ということで題を書かせていただいております。

以上が大きな修正点でございまして、全体の枠組みにもなりますので、これで決定では

ありませんが、きょうご意見をいただければと思っております。

続きまして2点目でございます、資料2-2で前回の議論のまとめというのはちょっとおこがましいかもしれませんが、事務局でどういう提案をしたのか、それにどうご意見があったのかを簡単にまとめさせていただければと思っております。

前回は3つのことをご説明しております。1つ目でございますけれども、多様なモビリティが共存できる道路空間ということでご説明しまして、事務局から大きく限られた空間の中で自転車とか歩行者空間をどのように確保するのかという点と、生活道路で歩行空間をどう確保するのかというような2点のところについて説明しました。

前者の限られた空間で自転車や歩行者の空間をどう確保するかという点につきましては、その提案のところに3つポツがありますけれども、最初の2つで、まず拡幅困難な都市の道路についてはバイパスと環状道路の整備による自動車交通の転換や分散を行いながら車道空間の歩行者、自転車への再配分というのは有効な手段だと。ただ、そのとき3つほどやらなきゃいけないことがあるということで、同時にバイパスとか環状道路整備と一緒に計画をつくったほうがいいのではないかと、それから公共交通だとか自転車だとかを全部含めたあらゆる交通に関する施策を連携してつくったほうがいいよということ、それから合意形成をどうしていくかという取り組みが必要だということを2つ書いてございます。

それから3つ目のポツで、そういう再配分が困難な路線では自動車と歩行者が共存できるように路面の表示とか共存とか、あるいは自転車、歩行者が優先なんだよというような価値観を共有することが大事だね、そういう工夫をしなきゃいけないという提案をさせていただきました。

それから生活道路につきましては、最後のポツでございますけれども、歩行者、自転車の安全のためには、まず警察との連携等も必要だねということと、それから、さまざまな利害調整とかそういうことが必要になりますので、そのための仕組みが必要です。それから3つ目としまして、地域や地方公共団体を表彰したり評価したりとかエンカレッジするような仕組みが必要だということを提案させていただきました。

それに対しまして、委員の方からのご意見として、最初の2つのポツですけれども、一人乗りとか低速車両であるとか、あるいは遅い交通に対する対応をちゃんとしなきゃいけないんじゃないか。

それから3つ目、4つ目のポツとして、少し面で、先ほども議論がありましたけれども、

道路ごとにだれが主役なのか、どういう道路なのかというようなことを考えてやらなきゃいけないよということをしていただきました。

それから、生活道路の関係につきましては5つ目、一番最後のポツから次の右側のページにわたっておりますけれども、まず1つ目は生活道路をちゃんと道路全体の中で位置づけることが必要で、幹線道路がちゃんと整備されているかどうかということがやっぱり基本ではないかというようなこともおっしゃられました。

それから、右側のほうに行きまして、カーナビが抜け道マップとか抜け道を案内している実態があるので、その辺も含めたITSみたいなものが必要だろうということ。

それから、2番目、3番目のポツは自治体関係のところについてレベルアップであるとか取り組みをモニタリングし評価する仕組みが必要だということもありました。

それから、その次は特に幅員の狭い道路、4メートル以下の道路では空間そのものを安全にするという発想が必要だよということ。

それから、これからご説明いたしますけれども、バリアフリー、無電柱化の施策と一体的に議論を進める必要があるのではないかと。

最後に、日本のまち独特のオリジナリティがあるものを考えるべきではないかというようなご意見をいただいたところでございます。

それから、2つ目のところでございまして、形成してきた道路空間の適正な利用と適切な維持・更新ということで、ここは大きく事務局から路上工事や路上駐車についてどうするかということと、それから、沿道の出入りについての問題にどう対応するかというご提案をさせていただきます。

事務局からの提案の部分でございまして、最初の3つが路上工事、路上駐車のところでございまして、ちゃんと路上工事や路上駐車による渋滞損失をモニタリングするような仕組みを構築してそれを公表すべきではないかというようなこと。

それから、その社会損失が生じている路線について利用者と協力して計画づくりが必要ではないかと。

それから、そのデータに基づいた調整方法や実施方法の工夫が必要ではないかというようなことも提案させていただきます。

それから、最後のポツで、沿道の出入りにつきましては、土地利用者に対して立地に伴う道路交通への影響を踏まえた対策の実施、つまりアセスメントみたいなものの制度の運用、改善が必要ではないかということをご提案させていただきます。



委員のほうからいただいた主な意見でございますけれども、最初の3つは路上工事、路上駐車に関するものでございますけれども、1つは原因者にちゃんと負担を求めるべきじゃないか、罰則制度を設けるべきということで、阻害が大きい場合は罰金をふやしてもいいんじゃないかというご意見もいただきました。

それから、リバーシブルレーンとかそういうもの、あるいは路上工事についてもう少し道路の技術とか、たしか路肩とかそういうことも工夫すべきではないかということもいただきましたので、その辺については後で状況をご説明させていただきます。

最後のポツは沿道利用のことに关してですけれども、ぜひアセスメントについては頑張っていたきたいというようなことでご意見をいただきました。

次のページに行きまして最後の3つ目でございます、新たな価値の創造でございます、ここは大きく2つの話をさせていただきました。1つは道路空間のオープン化ということで、上下空間に建物を建てたりいろいろなものに使うという話と、それからもう1つは広告などで収益事業ができる空間としていくかどうかというような提案をさせていただきました。

事務局のほうからは、特に上下空間のところは立体道路制度の適用など制度の拡充が必要であるし、収益事業を実施できる空間については、それをどう選ぶかという意味で、公募主義への転換とか柔軟な占用料が必要ではないかという提案をさせていただいたところでございます。

委員のほうからは、主な意見といたしまして、ほぼ収益事業のほうへのご意見が多かったということでございますけれども、最初の3つは占用のあり方を調整する仕組みだとか、あるいは占用の状況、料金を公開すべきではないかということと、最も高く払った人に許可するとか、複数の者に競争させればいいんじゃないかというようなこともいただきました。

それから最後、美観とか秩序をだれにゆだねるのかというのが大きな課題であるというようなご意見もいただいたところでございます。

それから、新たな道文化の創造のところは、先ほどご説明しましたとおり、ここは表題が文化交流機能ということで、NPOとかいうような提案もさせていただいたんですけれども、これは委員からのご意見でございますけれども、そもそも概念が狭いということで、まず文化が交流する場と、街道文化とかいった道文化の再発見、保全の考え方と、スマートフォンとかそういうものを持っている新しい世代を考えた新たな文化の創造の3つぐら

いに分類できるんじゃないかというようなこと。それから、複数の地域にまたがるような文化活動を束ねていく役割を担うべきだということで、ここは基本的にだめ出しをされてもう一度政策体系をつくり直すというようなご意見をいただいたと認識してございます。

1つ目の点は以上でございます。

**【道路交通安全対策室長】** それでは、続きまして資料3のほうをお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。それでは、資料3で通学路ですとかバリアフリー、無電柱化の状況についてご説明をさせていただきたいと思います。

まず1ページ目をお願いいたします。通学路の整備状況でございます。各種の交通安全対策の一環として通学路についても整備をしているわけでございますけれども、これはここにありますように交通安全施設等整備事業の推進に関する法律、こういう法律に基づきまして警察庁と国土交通省で交通安全を進める道路というものを指定いたしまして、その中で通学路についても対策を講じてきているところでございます。内容といたしましては、この資料の左下にありますように、歩道をつける、あるいはなかなか歩道の設置が難しいところではカラー舗装化をしたり、あるいは防護柵を設置したり、こういうような手法をもって整備をしているところでございます。

それがどのような状況かと申しますと、資料の右のほうをごらんいただきたいと思います。国道、都道府県道、市長村道、これら合わせまして今10万キロ余の通学路があるわけですが、そこにおきます整備率というのが、歩道がちゃんとついているところが41%、それからカラー舗装ですとか防護柵で何らかの対策はしているというところが11%ということでございまして、合わせて約52%が何らかの対策ができているというような状況でございます。

また、この道路の内訳のほうを見ていただきたいんですけども、歩道整備済みのところを見ていただきますと、直轄国道ですと80%なんです、これが都道府県道になると53%、市長村道になると28%ということで、どうしても延長が長くなるにつれて率のほう落ちてくるというような状況になってございます。

次のページをお願いいたします。2ページ目でございますが、バリアフリーについての状況でございます。歩行空間のバリアフリーにつきましては、バリアフリー法と呼んでおりますけれども、ここにあります高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律という法律に基づいて推進をしているわけでございますが、仕組みをざっくりと言いますと、市町村が基本構想といったものを策定いたしまして、その中で重点整備地区というエ

リアを定めてまいります。その重点整備地区の中にある高齢者ですとか障害者さんの利用が多い、そういう道路を道路管理者からの申請に基づいて国土交通大臣が特定道路ということで指定をいたしまして、それに基づいて各道路管理者が整備を推進している、こういうような構造になってございます。

今申し上げました国土交通大臣が指定する特定道路というものが、資料右にありますように全国で1,700キロほどございまして、バリアフリー化が図られているのがそのうちの約7割、68%、こういうような状況になってございます。

次、3ページ目をお願いいたします。無電柱化についてのところでございますけれども、電線類を地中化して無電柱化を図っていくというような取り組みにつきましては、安全で快適な歩行空間の確保に加えて、観光地における良好な景観の確保、あるいは災害の防止、どうしても電柱、電線があると景観を壊してしまったり、災害時にはこれが倒れて交通の妨げになったり、いろいろ都合の悪いところがあるわけですが、そういういろいろな目的から今、電力事業者、通信事業者とも協力して推進をしているところでございます。

この無電柱化の推進状況でございますけれども、資料の右のほうにございますように、これも今、我が国の市街地における道路延長というのが国道、県道、市長村道合わせて約52万キロ、これだけ市街地に道路があるわけですが、全体でそのうち何%が無電柱化できているかという、わずかに2%だということでございます。内訳を見ますと、国道、都道府県道といったような幹線道路については14%なんですけれども、やっぱり延長が長くなってしまいう市長村道については1%というような状況であるということでございます。

次、4ページ目をお願いいたします。ここで一回課題を整理したいと思うんですけれども、通学路については簡易な方法を含めても整備済みは約半分なんだと、まだ半分しかいない。しかも延長の6割を占める市長村道については40%にも進捗が満ちていないというような状況だということでございます。そうしますと、こういった通学路の整備を市長村道含めて計画的にもっと進めていくためには、少なくとも関係者できちっと目標とする数量を定めて、その目標を共有化して取り組むことが重要ではなからうかということでございます。

バリアフリー化につきましては、特定道路のバリアフリー化率、全体で約68%というご説明をさせていただきました。一見数字としてはなかなか成績がよさそうなんですけれども、じゃ、特定道路が1,700キロあったわけですが、それがそもそもそうい

った量でよかったのかということを考えますと、実は重点整備地区というのは全国で629地区ございますけれども、そうしますとこの1,700キロというのは1地区当たりに換算しますと3キロ弱というようなことになってしまいます。ちょっとバリアフリーのネットワーク化という観点からはもう少し頑張らなきゃならないのではなかろうかという反省点があろうかと思えます。

また、無電柱化につきましては、市街地における無電柱化、幹線道路でも14%、市長村道ではわずかに1%だという状況でございます、やっぱりこれは市長村道を含めて無電柱化をもっと計画的に進めていかなきゃならないだろう。そうすると、やっぱり少なくともきっちり関係者で目標をつくってそれを共有化するということが必要なのではなかろうかということでございます。

次の5ページ目をお願いします。じゃ、これらの3つの施策をそれぞれ進めていけばいいのかというと、どうもそうでもなさそうだとおっしゃるようなことでもあります。ここの写真に示しておりますように、通学路の中に電柱がどんと居座っていたり、せつかくきれいに歩行空間を整備しても電柱が残っていたり、あるいは自転車通行帯の中に変圧器、地上機器が鎮座まじまじしたり、どうも道路を利用する人の視点に立った取り組みというのがうまく行き届いていないところがあるのではないかという反省がやっぱりございます。

6ページ目をお願いいたします。そうしますと、多様なモビリティ、道路利用者、子供からお年寄り、障害者の方、自転車を利用される方々、そういう皆さんにとって安全で安心な道路空間を確保していくための課題として、ここに3つほどあげてございます。1つは通学路の整備や歩道の整備、バリアフリー化、無電柱化、さらには自転車の走行空間の整備、こういった施策をやはり一体的、統合的に計画して連携して取り組んでいく、そういうことが重要になるであろうということが1つ。それから、2つ目ですが、その上では、前回は触れましたけれども、国道、県道、市長村道といった道路管理者が異なる道路、これをもうちょっと上手にマネジメントする、そういう仕組みが必要になってくるのではないかとというのが2点目。そして、また特に市長村道、これはどうしても歩行空間であれ自転車であれバリアフリーであれ、ネットワークを構成する割合が多くなるんですけれども、そういう市長村道の推進を含めて計画的にやっていくためには、しっかりもう一度アウトカムだけじゃなくアウトプットの目標といったものもしっかりつくって共有していくことが必要だろうと、こういったような課題が見えてこようかと思えます。

今後の方向性といたしましては、1点目ですけれども、少し繰り返しになりますけれど

も、多様な道路利用者の視点に立ったネットワークの計画、これを一体的、統合的にやっていく、そういうあり方について道路管理者間の連携とか一体化、協働、そういったものなんかも含めながら検討することが必要ではないかというのが1つ目。そして、2点目といたしましては、多様な道路利用者の視点に立った道路空間のネットワークといったものが、これはやっぱりかなりきめ細かく見ていかないといけないだろう。やっぱり国道のネットワークというような大きな目線のものではなく、かなりきめ細かく現状の把握から見ていかなければならない。そうすると、やっぱりどうしても道路管理者だけでということには無理があるのかなと。そうすると、おのずと地域のNPOですとか大学ですとかそういったところとの連携、こういったものをもっていくことが必要になるのではないかと。そして、最後に3点目ですけれども、これまでどうしてもアウトカムというものが注目されてきたわけですが、やっぱり関係者とアウトプットの目標、こういったものもちゃんと共有化して、それに基づいてそれに向けた取り組みをしていく。その上で地方に対する必要なさまざまな支援、こういったものもいま一度考えていく必要があるのではないかと、こういうような3つの方向性があるのではないかとということで取りまとめをさせていただきます。

以上でございます。

**【道路経済調査室長】** 資料4を簡単にご紹介させていただきます。

リバーシブルレーンと工事の車線運用でございますけれども、1ページ目でリバーシブルレーンの現状でございますけれども、全国で約90キロ弱ございまして、センサスの対象のあれですので、一部市長村道も入っておりますけれども、県道以上でございますと、4特別区10都市19路線でやっているという現状があります。ただ、下にありますとおり、やはり事故が発生すると、特に追突とかそういう事故が発生するというのもあって、どうも導入は限られているようでございます。

次の2ページ目でございますけれども、大串先生からいただきましたように、新潟はこれは確かにうまくいっている事例で、ちょっと図が見にくいですが、新潟市役所と新潟大学を結ぶところの3車線の道路で、下の図にありますように、午前中は新潟市向きのところの車線をふやし、午後は逆に今度は市役所から出て大学に行くほうをふやしているということでありまして、交通量で見ますとちゃんとピークが上り下りが朝夕で逆転し、下の速度も時間帯によっておおむね一定に保たれているということでありますので、定時性が確保されているのかなということでもあります。

3 ページ目でございますけれども、路肩等の運用につきましては、特に外国のほうは時間帯とかでやっておりまして、イギリスのほうも混雑時には路肩の走行を可能にしておりますし、ソウルも、これは高速道路1号線、ソウルとプサンを結ぶ高速道路のうちのソウル付近のところにつきまして、ちゃんと交通の速度をはかって、15分間の速度が70キロ以下になったら1車線開放するというようなこともやって、路肩のところを使うということもやっています。

それから4 ページ目でございますけれども、日本でも、これは最近の話でございますけれども、ちょっと図が見にくいですが、今度、新東名が御殿場から浜松まで東側のほうができますので、そうしますともともと込んでいる三ヶ日と豊田の間のところがかなり渋滞するだろうということございまして、警察とも調整しまして、路肩を一時的に使用するというので、右の図にありますように2車線のところを3車線で運用すると。一応2014年までの暫定の措置ですけれども、こういうことの手組みも始めていますので、どこまで恒久的に使えるかどうかという議論はあるところでありますけれども、いろいろな工夫はまだできるのではないかと考えているところでございます。

以上でございます。

**【家田部会長】** ありがとうございます。あと資料5があるので、これは後でという打ち合わせではあるんですけども、先にこれもやっちゃいましょうかね。

**【道路経済調査室長】** 今回の議論を踏まえまして、次の25日には残っているテーマ、維持・更新であるとか、災害とか、ネットワークはできるかどうかですけれども、そういうことを議論をさせていただきまして、どこまでかっちりとめるかどうかはありますけれども、暫定的なまとめにするかはまたご相談でございますけれども、まとまったところについてまず提言をとということで進めていきたいなということでありまして、まだ議論が消化不良のところにつきましては、また引き続き議論をしていってもいいのではないかと考えているところでございます。

**【家田部会長】** どうもありがとうございます。そんなような今後のスケジュールになっているんですが、それじゃ、今の資料2-1のところからここまで、前のほうのことも含めてでも結構ですので、加えてご意見、ご質問をしていただいて、12時過ぎには終えようと思いますので、限られてございますが、どうぞご発言いただきたいと思います。勝間先生。

**【勝間委員】** 用語なんですけれども、やっぱり「モビリティ」というのがずっと私気

になっていまして、これ直訳すると可動性であって、私、英英辞典まで一生懸命見たんですけれども、どうも道路利用者のことは指さないと思うんですよ。なので、例えばこの「モビリティ」という用語を全部「道路利用者」と非常にシンプルにしませんか。

**【家田部会長】** 「ユーザー」とかね。

**【勝間委員】** 「ユーザー」でもいいですし。それが提案です。

あと同じように、3番の「新たな価値の創造」は、前にどういうタイトルだったのかを見たら、私、もともとコンサルタントのときにさんざん注意されたのが、余り英語を使うな、余り抽象的な表現を使うなというのは随分訓練されまして、やはりこの「新たな価値の創造」もわかるんですが、例えば、せめて「道路が有する価値の新たな創造」とか何かの形で、もう少し一回具体的に、この①、②を見なくても3番が言っていることが何なのかわかるようにするということが必要ではないかと思います。

同じように、実は「ユーザー・オリエンティッドな」というのもずっと私さっきから引っかかかっていまして、先ほどの前半の議論でもユーザー・オリエンティッドな話が多かったんですが、単純に「利用者の視点を反映した」といったような普通の日本語ではまずいんじゃないでしょうか。

以上3点です。

**【家田部会長】** ありがとうございます。続けてどうぞ、ほかの方々。大串先生。

**【大串臨時委員】** 済みません。私、デザインについてお願いをしたいんですけれども、例えば資料3の1ページ目の防護柵の設置をしましたという、非常にきれいな防護柵が設置されている絵が載っています。実はこういった防護柵って非常に歩きにくいっていうんですか、わかりますかね。デザインが非常に道路をもっと狭くするようなデザインでつくられていて、もうちょっと幅を広げて、人がすれ違いできるような空間もつぶしてしまうような、もしかしたらそれが道路を走っている車から身を守るための強度を考えたらこういうデザインになっちゃうのかなとも思うんですけれども、もう少しデザイン的な工夫をして道幅を狭くしないような防護柵にしていきたいというのが1点。

もう1点、点字ブロックの話ですけれども、点字ブロックも実はバギーというんですか乳母車といいましようかね、子供を乗せるような車を押していますと非常にガタガタするようなデザインでつくられています。ガタガタするように、気づいてもらえるようにというデザインになっているのだと思うんですけれども、もうちょっといろいろな乗り物と共存できるようなデザインで点字ブロックも新たにリデザインしていただけたらなと思いま

す。

以上2点だけです。

【家田部会長】 ありがとうございます。続けてどうぞ。久保田先生。

【久保田臨時委員】 資料2-1に関連するんですけども、今年交通事故死者数が10月いっぱいぐらいまでで見ると、ワースト上位の都府県4県ぐらいは去年よりかなりふえているんですね。2けたふえています。第9次交通安全基本計画のいわゆる3,000人という目標に、もうこれは黄色信号がともったと我々は見るとは思えないかと思うんですね。これはことしだけのことじゃなくて、過去数年、とにかく順調に減り続けてきたものが、ここ2、3年はっきり下げどまってきているということについての危機感を、例えばこの資料2-1のはじめにのようところで打ち出すべき時期にもう来ちゃったんじゃないかというのが私の認識であります。

じゃ、何をしなきゃいけないかというのも、第9次交通安全基本計画のときの議論で相当はっきりしてしまっていて、高齢者、歩行者、自転車と生活道路、これは今まで余り重視してこなかった対策のうち、やらなきゃいけないのはこの3つだろうというのはあのとき議論したわけですけども、そのうちの高齢者という言葉が、例えばこのⅡの1のあたりに出てきて、高齢者対策はこうだ、特に今たしか高齢歩行者の死者が全体の4分の1ぐらいになっているんですね。だから高齢歩行者をどう守るかというような視点は、やっぱりぜひここには欲しいところだなと思いました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。加えてどうぞ。こっち側の委員はいかがですか。

【太田委員】 全体の構成に関してなんですけれども、基幹ネットワークの整備については5のほうで取り上げていますが、それ以外の全体のトーンとしては、整備よりも運用、道路利用ということに全体的にかじを切った構成になっていると思います。これを我々の合意とするのかどうかということについて、皆さんはどのようなご意見をお持ちなんでしょうかということです。

はじめにのⅠの1で、これまでの道路整備により一定の成果があったので、これからは使うほうに重点を置くというふうにかじを切ったという構成になっておりますが、まだ渋滞対策とか随分残っている箇所があるような気がちょっといたしまして、もし微修正だとすると今日の議論のところのⅡの7の一番上のところで使い方の合意形成の後に継続性の



ある計画制度の充実のところ整備が入っているのかなという気がするのですが、整備の話積極的に取り上げるべきであるような気もします。いや、でももう使うほうに議論を切ろうかなという気もします。

【家田部会長】      どちらですか。どっちでもないんですか。

【太田委員】      私はやはり渋滞対策の話が残っており、それも軽視するべきではないと思います。

【家田部会長】      ほかにどうぞ。朝倉先生。

【朝倉臨時委員】      今後取り組むべき政策の方向性の1つ目、人、自転車も含めた多様な移動主体の共存というところですが、生活道路については非常に詳細に書かれておりますし、それはそれで非常に重要なことだと思います。今日の資料にある通学路、バリアフリー、無電柱化だけではなくて、生活道路からの通過交通をいかに排除していくかということが極めて重要な視点の1つになってくるだろうと思います。その一方で都心部の多様な移動主体が共存するような道路空間を一体どういうふうにつくっていくのか。ちょっと安直ですけども、トランジットモールのような形なのか、あるいはシェアードスペースのようなものの積極的な運用ということになるのかわかりませんが、そちらもあわせて検討していく必要があると感じた次第です。

それからもう1点、参考資料にあります東名の3車線化につきましては、非常にご苦労されて工所用だということと暫定運用されていると理解するのですが、これが恒久化できない理由、恒久化するためには一体どういう仕組みを考えていったらいいのかというところがこれから議論されるべきと思います。非常に有効な施策になるだろうと思いますが、その一方でいろいろな障害もありますので、路肩の利用を暫定的にやっていただくことは大変よいとして、恒久化するための工夫をさらに考えていきたいというふうに思う次第です。

ありがとうございました。

【家田部会長】      ありがとうございます。どうぞ。

【羽藤臨時委員】      私はこれ、資料2-1は相当よくできてきているので特に言うこともないかなと思っているんですが、1点だけ理念の部分が、前回、前々回ぐらいですかね、結構議論されていたような気がしたんですが、結局、じゃ、この理念というのは何なのかというのがちょっとやっぱり最初にあったほうがよくて、それでも理念と言ってしまうと余り食えないものになってしまうかもしれないので、せめておっしゃられたように時代認

識みたいなのがあったらいいと。それは多分かなり転換するんだということですね。転換するんだということになってしまいうんですが、それはやっぱりはっきり書くべきだと。これは東日本大震災の話とか、縮退の話とか、エネルギーの話とか、ま、TPPとは言いませんが、ともかくそういう状況にあるということで、もう道路空間というもののパフォーマンスを最大限発揮して道に何ができるのかということ、ほんとうに全力で考え方を転換してやらなくちゃいけないということをはっきりと、まだ遠慮気味に書かれているので、もう思い切って書いたほうがいいと。その上で、文化の話をしてしまうとちょっと弱々しい気もするんですが、やっぱり私は文化の話は結構根本にかかわる問題で、アイデンティティの問題なので、それはやっぱり個々の地域の戦略、道の戦略を考える上では基本となるので、やっぱりその話は必要で、その上で機能として100年あったら100年に1回しかおとずれない災害の話と、残り99年分の日常生活、この2つを分けてどういうプログラムを考えていくべきかというところがかくかくしかじかというように、それはここに書かれてあるとおりになんですが、そういうストーリーのまとめ方もあるのかなという気がしました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。時間はまだあるのかな、ちょっとあるのかな。じゃ、一言二言私も加えて、それで事務局ということにしたいと思います。

5番と6番のところは高速道路のあり方委員会のほうでやっているんで、それに関する議論がここに入ってこないんですが、それを入れてでき上がるはずなので、そこで議論されている理念的なものが当然はじめにの中にも反映されてくるということになりますよね。その中では、感覚的にほんとうに大ざっぱに言うと、日本の高速道路の水平展開というか、地方部に頑張ってつくってきたんだけど、その一方で大都市部を中心とするような道路整備というのがやや看過されてきたことがあるよねみたいなことが理解されているところだし、料金についてもいろいろなことが言われているんですが、それが入るんでしょう。そのときの概念と、この高速道路以外のところでのカバーでちょっと抜けちゃっているかもしれないと思うのが、今、朝倉先生がおっしゃったような意味で国際競争力、大都市というのが人口が減る我が国のエンジンになっていくのは当然なんですけれども、その国際競争力を確保するための大都市での道路というものに関してちょっとないかなという感じを、今、感想で持っているところですね。要するに高速道路以外の道路について大都市についてどんなことを言うのかみたいなことが少し抜けていたかもしれないという感想

を持っています。

それから、やっぱり現状認識のところと言うと羽藤さんが言ったとおりで、防災に関することで非常に大きな頭の転換が図られるべきというところが入ってこなきゃいけないし、それからまたどこかにもありましたけれども、日本独自の解決策が欲しいし、そしてそこには日本独自の道文化みたいなこともぜひクローズアップするというのと同時に、日本独自の解決策というほどのことが今までほとんど、世界をリードするようなものとして道路の施策が日本では残念ながら持ってきていなかった。かといって外国のまねも嫌だし、でも外国のことを十分に知って、それで日本の位置づけをはっきり理解した上で日本独自のものをやろうねという、妙な国粹主義でもないし、妙に海外追随主義でもないようなものが少しトーンとして要るなみたいな感じを2つ目に持っています。

というようなところも思った次第です。その他のところはほんとう皆さんに共通するところで、さっき勝間さんがおっしゃった多様なモビリティという、「モビリティ」という抽象名詞が「ユーザー」という意味で使われているのは、何か私も違和感を覚えましたね。

私の意見はそのくらいにしまして、事務局からお答えいただいとしたいと思います。

**【道路経済調査室長】** まずは勝間先生からいただきました表現の問題につきましては、ちゃんとできるだけ日本的に、かつ内容がわかるような形でちょっと修正をして考えてみたいと思いますので、よろしく願いいたします。

**【勝間委員】** よろしく願いします。

**【道路経済調査室長】** それから、久保田先生からいただきましたようなはじめにの話は、羽藤先生、あるいは分科会長からもいただきましたけれども、少し最初のところでどういう認識なのかということを書きまして、それから変換の方向とかそういうこと、高齢者の話、事故の話、それから防災の認識とか、そういうことはきちっと書くようにしていきたいと思います。恐らく道路ってどういうものなのかとか、多分そういうことをもう一回頭の中で整理はしなきゃいけないのかなと思っています。

それから、太田先生からいただきました特に渋滞の対策のところは、一部は多分ネットワークのところ、特に渋滞対策とかいうことで都市部のあたりは出てくるのかなと思っております、そういうところとか、先ほど言いました大都市部の話をどう織り込むかの中で多分反映していくことになるのかなと思っております。

それから、路肩がなぜ使えないのかという話は、緊急にとかいろいろな課題があるので、できるだけちょっと使っていくような形で勉強はして、多分、警察といろいろな形で調整

をしていくのかなということ。ただ、非常時にどうするのかとかそういうことも勉強して  
いかなきゃいけないし、それから、抜本的に道を広げられない中で、特に高速道路のとこ  
ろなんかはどうしていくのかということは真剣に取り組まなきゃいけないのではないかな  
と思っているところであります。

あと、やっぱり国際競争力とか、先ほどの渋滞とかとつながる話なのでございませう  
けれども、そういうキーワードが抜けているところがあるので、その辺はもう少し考えた  
いと思います。

それから、日本のやり方、日本流というものを意識しながら、言葉とかそういうものを  
含めて、内容も含めてまとめていくということをやっていきたくて考えてございます。

【企画課長】 ちょっといいですか。

【家田部会長】 はい、どうぞ。

【企画課長】 つけ加えさせていただきますと、今の高速道路の車線の確保という議論  
ですが、これはもともとやっぱり構造令の議論、そしてそもそもの路肩の構造の議論がご  
ざいまして、多分その部分についてもうちちょっと突っ込んだ議論をしていかないと、実  
際の交通運用の話も含めて処理していかないといけない課題が結構あるかと思ひます。

それと生活関係の部分については、若干し残しがございまして、デザインの話やいろ  
いろし残しはございますが、そういったものはつけ加えさせていただくにせよ、幹線道路  
の話は正直言って今まで余りそこに時間はとっておりません。次回以降、維持管理の話や  
ら、もともとと言われてきている今後の維持管理の議論やら、そういったものも含めて対応  
していかないといけないと思っておりますので、その部分については次回以降また整理  
をさせていただければと思ひます。

あと加えて、渋滞の話でございませうが、渋滞とか、事故だとか、バリアフリーだとか、  
若干先ほどの家田先生の見える化の議論もありますけれども、これは別に線的にやるもの  
ではなくて面的にやっていくものということ言えば、渋滞対策などもかなり放置された  
ままの渋滞箇所がたくさんあることはもう間違いありませんので、そういったものに対し  
てどういう取り組みをしていくのかという、その面的な取り組みについての網羅的な対  
応をやっぱり考えていくことが必要なんだろうと思っております。

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。もう時間も来てしまいましたので、  
つけ加えてのご発言を残念ながら求めることができないんですが、きょうと前回とそれ以

前の皆様のご発表のおかげで、事務局側も随分重要なキーワードがはっきりしてきたんじゃないかと思えますし、大体皆さん同じ認識なんじゃないかなと思うところでございます。決してこれは、言うまでもありませんけれども、もうつくる必要はないとか、いや、もつともつくるんだというようなことを言いたいわけじゃなくて、つくるところもあるし、つくらないで済むところもあるけれども、大事なことは今そこにある道路がどんな状況かという、そこに足を置いて考えようよというところがポイントですよ。しかもそのときにはユーザーというのがものすごく大きな価値と貢献と期待の星なのであると。それにうまくフィットするような仕組みづくりをするんだと。それをベースにして技術的にも制度的にも工夫を凝らしていくんだと。何年かのうちには世界の中で道路施策と言えば日本が誇れる国にならなきゃいかんというような感覚がわりあい強い転換的な物言いをしていくという、私はそんな感覚でおるところでございます。どんなふうになるかは、また事務局に汗をかいていただくことになるとと思いますが、次回にはもう少しこなれたものが出てくるんじゃないかと期待しているところでございます。

それでは以上で終わりたいと思いますが、事務局からもし何かありましたらお願いしたいと思えます。

**【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、ご同意をいただいた上で公開したいと思います。また、近日中に速報版として簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いたしたいと考えております。

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。

— 了 —