

## 社会資本整備審議会 第15回道路分科会

平成26年7月2日

【官房審議官】 皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。定刻前でございますが、委員の皆様お揃いでございますので、ただ今から、社会資本整備審議会第15回道路分科会を開催させていただきます。

それでは開会にあたりまして、道路局長の徳山より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 本日は道路分科会に委員の先生方、お忙しい中、御出席を賜りましてありがとうございます。道路局長の徳山でございます。この道路分科会、実は一昨年の7月に開催して以来、実に2年ぶりということで、私ども、大変怠慢でございましたけれども、2年ぶりの開催でございます。ただ、部会のほうでは、本当に密な御議論をいただけてまいりました。昨年の6月には国土幹線道路部会で中間答申をいただきまして、高速道路の料金の問題、それから高速道路の老朽化対策の問題についてのまとめをいただきました。更に今年の4月には道路全般の老朽化対策についての提言を、これは基本政策部会において御議論いただいたわけございまして、各部会では本当に密な御議論をいただいたわけでございます。

今日の道路分科会は1つの節目であると思っております。審議会の議事次第を御覧いただくといちばん明瞭に分かりますけれども、報告事項があり、審議事項でございます。報告事項につきましては、昨年、今年いただいた提言に沿って法律を改正、あるいは料金の再編成を行いました。その御報告を申し上げます。

更に審議事項として、道路を賢く使うという概念、これは新たな「国土のグランドデザイン」というものを近々国交省として発表いたしますけれども、その中核をなすコンセプトの1つであると考えております。

1週間前に、国土幹線道路部会を開かせていただきましたので、一部の先生方にはやや重複するところもあろうと思っておりますけれども、報告事項の(3)につきましては、先日、過積載の問題なども御質問が出たことを受けまして、新たに追加をさせていただいております。(4)の審議事項につきましても、1週間分だけでございますけれども、若干マイナーチェンジをして、いただいた御意見を踏まえブラッシュアップをいたしております。

そのような内容で、今までの御報告とそしてキックオフをさせていただきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

【官房審議官】 ありがとうございます。それでは最初に、お手元の資料を確認させていただきたいと存じます。上から、座席図、委員名簿、議事次第の他、ただ今、局長からも御紹介申し上げましたが、資料1として「高速道路をめぐる状況について」、資料2として「道路の老朽化対策の本格実施について」、資料3として「大型車両の通行適正化の取組について」、資料4として「新たな国土構造を支える道路交通のあり方について」、参考資

料1として「大型車両の通行適正化の取組について」、参考資料2として「新たな国土構造を支える道路交通のあり方について」がございます。漏れている資料がございましたら、お知らせくださいますようお願いいたします。

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

なお、浅見泰司委員、井出多加子委員、上村多恵子委員、勝間和代委員、田中秀臣委員、寺島実郎委員、中井検裕委員、藤沢久美委員、神田敏子委員、草野満代委員、久保田尚委員、竹内健蔵委員、竹岡圭委員、中条潮委員、羽藤英二委員におかれましては、所用により御欠席との連絡をいただいております。

本日御出席いただきます委員の方は、総勢32名のうち17名でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、よろしくをお願いいたします。それでは、以降の議事の進行を家田会長をお願いいたします。

**【家田分科会長】** 皆さん、どうもお暑い中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。久しぶりの道路分科会を開催させていただきます。先ほどもありましたように議事が報告事項3件、審議事項1件になっております。審議事項のところになるべくたくさんの質疑の時間を取りたいと思いますので、報告事項はなるべく迅速に進めるようにしたいと思います。それではその報告事項の第1「高速道路をめぐる状況について」事務局より御説明をお願いいたします。

**【高速道路課長】** 高速道路課長でございます。資料の1番に基づきまして高速道路をめぐる状況を御報告申し上げます。

表紙入っていただきますと、「国土幹線道路部会中間答申と対応状況」という標題がございます。これにつきましては、先ほど局長の挨拶の中にもございましたように、高速道路の諸課題の検討を行う上でのベースとなる基本的な方向性を打ち出させていただいたところでございます。昨年の6月25日に中間答申をいただいております。

下のほうに中間答申と対応状況と並べて書いてございますが、中間答申につきましては大きく4つの柱がございます、それぞれの対応状況を御紹介を申し上げたいと思います。

1つ目が、「高速道路政策の展望」と、これは大括りな展望ということで、活力ある国土づくり、国土全体が効率よく機能するマネジメント実施と、こういったような課題につきましては、今日は審議をいただきます、「新たな国土構造を支える道路交通のあり方」ということで議論を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。

2つ目の「維持管理・更新への取り組み」でございますけれども、まず高速道路におけます更新計画の策定と定期的な見直しの実施という答申に基づきまして、高速道路会社6社の更新計画を公表してございます。その中で特に急ぐ首都高速につきましては、先週、国土幹線道路部会におきまして、審議をいただいたところでございます。

それから更新事業と他事業との連携、これは具体的に言いますと立体道路制度、都市再開発プロジェクト、こういったようなものとの連携をできるような新しい制度、また、更新負担のあり方として、料金徴収期間の延長ということで、これは法改正が必要でございますので、これにつきましては、今回の通常国会におきまして、道路法等の改正を行ったということでございます。

3つ目の料金でございますが、大きく2つございます。上のポツが「料金低減を図りつつ、3つの料金水準に整理」ということで、これは基本的な料率の整理でございます、大きく右側に書いてございますように、「普通区間」「大都市近郊区間」、本四、アクアラインのような「海峡部等特別区間」、こういった3つに大きく整理をしたということでございます。今年の4月から実施をしております。

それから下のほうが料金割引の再編でございます。これにつきましても割引の目的を明確化、整理をいたしまして、高速道路の利用機会が多い車に配慮した新しい割引体制に今年の4月から移行しているところでございます。

最後の「大都市圏の料金体系のあり方」につきましては、シームレスな料金体系を目指すということで、こちらにつきましては、首都圏、阪神圏の大都市圏、環状道路の概成をいたします平成28年度、29年度に向けて今後検討を進めていきたいということでございます。

大きく、道路法の改正、それから料金の水準、割引につきまして2ページ以降で御紹介、御説明を申し上げたいと思います。

2ページを御覧いただきますと、道路法の改正でございます。大きく、この真ん中の棒グラフが横に寝ている図がございますけれども、従来平成62年までの間が建設債務の償還、従来の債務を償還する期間ということで法定をされてございます。これに新しく大規模更新事業、大規模修繕事業を付け加えるということで、財源をどのように用意するのかについて、大きく3つの考え方として、税金を投入するのか、料金を値上げするのか、御覧のように償還期間を新たに設けて償還するのか、この3つの案につきまして、御議論いただきまして、基本的な世代間の平準化を図るという観点から、御覧のように平成77年までの新しい更新の料金徴収期間を設けまして、それを財源にいたしまして高速道路の老朽化対策を行うということで法改正を行ったところでございます。

大規模更新等の規模といたしましては、下のほうに表がございますけれども、首都高速6，300億円、NEXCO3兆円強、阪神高速3，700億円ということで、ざっと4兆円規模の事業を行うという計画を立てたということでございます。

次の3ページ目を御覧いただきますと、更新事業と立体的に諸事業を行うということで御覧のように立体道路制度の改正を行ってございます。右側のほうにイメージ図が書いてございますが、首都高の築地川区間、ちょうど京橋のあたりが、河川の川底を活用した高速道路の形になってございますが、これに蓋をかけて、いわゆる空中権を売ってといますか、利用していただいて、それを原資に更に更新事業を行えるような制度を作ろうとい

うことで、今回の道路法の改正に盛り込んだところでございます。

先般オープンいたしました、虎の門ヒルズにつきましても同じような立体道路制度を活用したものでございますけれども、従来は新設の道路でしか、そういう制度の適用ができなかったものを首都高のような既存の道路にも活用できるように法改正をしたということでございます。

4ページ目以降は料金の話でございますが、4ページ目が3つの大きな料金体系に集約したということでございます。従来、有料道路につきましては、それぞれ建設の経緯等がございまして、非常に多様な料金水準でございました。この棒グラフの上に数字が載ってございますが、これは1キロあたりの料金でございます。これらを大きく、「普通区間」、真ん中の「大都市近郊区間」、それから「海峡部等特別区間」ということで、大きく3つに括ろうということで、地方の普通区間についてはいちばん左側の1キロあたり24.6円、それから大都市近郊区間につきましては29.52円の従来どおりと、それからアクアライン、本四につきましては、伊勢湾岸道路並みの108円という水準に揃えたということで、この4月から今、御説明いたしましたような料率でご利用いただいているということでございます。

その効果でございますけれども、5ページ目に特に効果が出たというところでございますけれども、明石海峡大橋は料金が1,050円から900円に下がったということもございまして、御覧のように大きく利用者数、特に右側が、国営明石海峡公園の入園者数でありますけれども、60%、6割増というような、そういった効果が出ております。

一方では料率がそんなに変わらなかったDルート、Eルートにつきましては、6ページ目でございますけれども、瀬戸中央道、それからしまなみ海道、それにつきましては、あまり交通移動の変動は見られなかったということでございます。

それから7ページ目でございますけれども、今度は料金の割引の見直しでございます。基本的な考え方でございますように、効果を十分把握した上で、無駄のない割引になるよう、更に生活、それから観光、物流、環境、こういったような政策目的に応じて更に高速道路の利用機会の多い車に配慮した割引にしようということで、再編を行ったところでございます。

次の8ページをさっと御覧いただきますと、分かりやすく図示してございますので、8ページを御覧いただければと思いますが、右側が大都市部、左側が地方部、それから上側が平日、下側が土日祝日の料金の絵になってございます。横軸が時間軸、縦軸が割引の率というふうに御覧いただければと思いますが、従来の割引を再編いたしまして、地方部の平日におきましては、生活対策ということで、通勤時間帯の割引で10回以上の利用の方には5割引をすると、こういったような割引をする。それから観光振興ということで、土日祝日の普通車につきましては、3割引、先月までは暫定措置、激変緩和措置ということで、5割引で利用いただいたということでございます。更に環境対策ということで深夜の割引、3割引を入れている、それから物流対策といたしまして大口・多頻度割引を拡充し

て、トラックとかハイヤー、バスそういったような物流に対応する割引を拡充したところでございます。これにつきましても来年3月末まで40%から50%に拡充する、そういう措置を講じているところでございます。

その割引の見直しの結果でございますけれども、今回のゴールデンウィークの状況をちょっと御覧いただきますと、9ページ目でありますけれども、消費税を転嫁した部分がございますが、割引を縮小した上に、消費税を転嫁したことによって、交通量が減少するのではないかというふうに危惧をされたところでございますけれども、2%程度の減少。ゴールデンウィークにつきましても、曜日の並びの関係もございまして、ちょうど休みが重なった連休の後半につきましては、昨年とそんなに変わらない交通量となったというふうに結果を受けてございます。

最後の10ページ目、11ページ目につきましては、大都市圏につきましては、現在、4月以降も継続して行っている割引の状況でございます。御覧いただければと思います。資料1につきましては、以上でございます。よろしくお願いいたします。

【家田分科会長】 どうもありがとうございます。それでは、ただ今の資料につきまして、質疑の時間を取りたいと思います。どうぞ、どなたからでも結構です。御発言をいただきたいと思います。御質問ございませんか。よろしいですか。それではご質問もないようですので、次の話題に進めたいと思います。報告事項の2番目、「道路の老朽化対策の本格実施について」御説明をお願いいたします。

【国道・防災課長】 国道・防災課長の茅野でございます。「道路の老朽化対策の本格実施について」資料2で御説明させていただきたいと思います。

1ページ目を御覧ください。非常に道路の橋梁と構造物の老朽化が激しくなってきているという現状がございます。まず全国の橋の数ですけれども、2メートル以上を定義しますと70万橋、市町村を含めてございます。そのうち50万橋は市町村にありまして、50年を超えた橋が今は18%なんですけれども、10年後には43%まで増加すると、下の円グラフですけれども推計されております。全部が悪くなるわけではないのですけれども、緊急的に整備をされたもの、水の中にあるもの等、立地環境の悪いもの等、一部で時間が経ちますと構造物で老朽化による変状が顕在化してきておるという現状があり、その右の上の写真がございますが、基礎部分がもう腐食しておったりなど、非常に厳しい状況があります。そういうことで1ページ目の下の右のほうですけれども、例えば地方公共団体管理の橋では通行規制を表しているグラフですけれども、ここ5年で通行規制、重量の規制とか、通行止めとかという規制が2倍以上に増えているということがございます。

2ページ目を御覧ください。一方で、そういう地方の道路を管理している地方公共団体の現状ですけれども、左側のグラフにありますように、1番上が市区町村という順番に、それぞれの自治体の橋梁業務に関わる技術者の数を表しておりますが、町、村にいたりましては技術者がいないというところが半数、あるいは70%もおるといって、技術者不足という現状がございます。右側の円グラフですけれども、更に地方公共団体で点検に用いて

いる点検要領を調べますと、ほとんどが遠望目視、すなわち遠いところから点検しているということで、地方自治体の点検の質に課題があるということが分かってきております。

3ページ目を御覧ください。そういう中で、これは時系列の取り組み、あるいは起こった事象を縦の流れで示しておりますけれども、まずそういう中で平成24年に中央道の笹子トンネルで天井板の落下事故がございました。それに対応しまして、2つ目の四角ですけれども、全国のトンネルの緊急点検をし、更に道路ストックの集中点検ということで、第3者被害、橋梁などのコンクリートが上から落ちて来ないか、トンネルのコンクリートが上から落ちて来ないか、そういった点検を全国で平成25年2月から実施しております。そういった緊急の対応が一段落したところで、緑の上から4つ目ですけれども、道路法を改正し、点検を法定化する、あるいは修繕の代行制度を創設するなど、法的な準備を整えつつございます。それから平成26年の3月には、5年に1回近接で目視して、橋梁、トンネル等の点検をするということを義務付けるなどの告示をするというふうな制度を整えてきております。それと並行しまして、今年の4月には、家田先生が部会長の基本政策部会で「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」ということで、御提言をいただいております。

その中で次のページ以降、それは詳細に書いておりますけれども、メンテナンス会議を設立するというのでこの4月以降、全国でメンテナンス会議の準備をすることとしております。それから、点検をすることが義務付けられましたので、各自治体で点検ができやすいような具体的な点検方法を示した点検要領をお示ししております。

それから近接目視などが、この7月から省令告示がされましたので、実際に点検が開始されたところ、こういう流れで取り組んできているところでございます。

次のページから少し詳しく説明させていただきますが、4ページにその提言のいちばん最初のところに書いてある部分ですけれども、これが新聞等公表されたところですが、基本政策部会の提言、「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」というところでございます。見出しだけ見ますと、「静かに危機は進行している」、「既に警鐘は鳴らされている」、「行動を起こす最後の機会は今」ということで、今すぐに本格的なメンテナンスをしなければ将来に大きな致命的な事態を招くであろうというふうなこと、それから産学官の予算、人材、技術のリソースをすべて投入する、総力戦の体制を構築することなどの御提言をいただいております。

具体的には5ページにございますけれども、真ん中以降、「具体的な取り組み」というところを見ていただきたいんですけども、右側と左側で提言の概要の柱が2つございます。左側が義務の明確化、右側が支援ということになりますが、左側で書いておりますのは、橋が70万橋、トンネルが1万本全国にあります、これらをすべて5年に1度、近接目視で全数を監視するという。それからそれらの点検の尺度を道路の質によらず、全部一定の判定区分、4段階で区分して診断をしていくということ。それから措置のところ、4つ「○」が書いてありますけれども、点検をした結果、必要な修繕が十分できない場合

は通行止めをする、あるいは通行規制をすることを書いてございます。それから利用状況を踏まえ、状況に応じて橋梁等を撤去することも考えていること。それからそういう措置を講じない場合には、国が勧告、指示をするということ。あるいは事故再発防止に向けて、点検、道路のインフラ安全委員会を設置するということ。こういった厳しい義務の明確化ということを御提言いただいております。

一方でこれらを実際メンテナンスを実施していくために、右側ですけれども、支援策としていくつか書いております。1つ目の予算は例えば地方で言いますと、大規模修繕・更新に対して補助制度を設立する。体制ということでは、メンテナンス会議というふうな各都道府県ごとに応援する会議を設置し、一括発注などの支援を実施していく。あるいは直轄のほうでお手伝いをして、診断をする直轄診断、そういった体制の支援策を書いてあります。

それから技術的な応援としては、適切な積算基準を策定する、それから技術者の確保のための資格制度を作る、戦略的な技術開発を推進するなどの御提言をいただいたところでございます。

その後、少し時間が経っておりますので、6ページですけれども、この提言に基づきまして進んでいる部分ですけれども、省令、告示が7月1日に施行されましたので、それに応じまして点検が各地で始まります。この5年に1度、近接目視の全数監視が始まっております。

それから次のページ、7ページですが、これだけでは分かりにくいのですけれども、市町村で円滑な点検が実施されやすいように、実際の事例や写真等を交えた点検要領を国のほうで、通達という形でお配りしておるところでございます。

8ページを御覧ください。そういった各地での点検などのメンテナンスを支援するための道路メンテナンス会議を全国で設置してありまして、現在までのところで47都道府県のうち、45の都道府県で設置済み、あと2つも7月中には設置されるということで、こういう会議の中で、役割というところを書いてございますが、基準類の説明とか、あるいはどれから点検をしていくか、修繕していくかという優先順位を調整していったり、その結果をまとめて公表したり、それから一括発注をする等の地域の支援策を調整したりというふうな、皆で困ったことを調整する場として、全国の会議が動き出しておるところでございます。

9ページ目には、現地見学会等の、皆さんへの周知等もしておるということを紹介しております。以上でございます。

【家田分科会長】 はい、どうもありがとうございました。それではただ今の道路の老朽化対策の本格実施について、ご質問やご意見をいただきたいと思います。はい。原田先生。

【原田委員】 大変に重要な問題で、確かに少し対策が遅れていたもので、すぐにやらなければいけないということだと思いますので、こういう取り組みを始めて動き出していると、これは非常にいいことだと思います。1個だけ質問なんですけれども、2ページに現状が、

技術者が足りないというようなことがあって、5ページの提言のほうに、技術として、適正な積算基準と資格制度とか、戦略的な技術開発とありますけれども、ある程度の効果は出るとしても、技術者が市区町村、津々浦々まで行き渡るとは思えない、その辺はどういうふうになっているかとかお願いします。

【国道・防災課長】 難しい問題なんですけれども、市町村たくさん1,700もありますので、その中に技術者がいないというようなこともございます。そこで先ほどのページで言いますと、8ページを御覧いただきたいんですけれども、全国でメンテナンス会議という受け皿を作りまして、そこで各市町村、それから国、NEXCOなど集まりまして、そこでは相互に御相談に応じたり、あるいは発注でありますと、まとめて発注する一括発注というようなことを調整させていただいたりというようなことで応援をする、支援をするという仕組みを作っておるところでございます。

【原田委員】 メンテナンス会議はそういう機能を持っているということですね。

【国道・防災課長】 はい。

【原田委員】 はい、分かりました。

【家田分科会長】 よろしいでしょうか。他にいかがでしょうか。はいどうぞ田村先生。

【田村委員】 私も、重要な課題を今からやるぞという、国の強い意志を感じました。1つ気になりますのは、先ほど原田さんが言われたように、データ収集とか人材的な話もあるのですが、お金、財源の部分もやはり必要なものは必要だと思うんです。やがてかかるだろう維持管理費というのはみんな知っているわけで、そのところを先取りして使っていくぞ、と言った国民に対してのメッセージは、どのように考えているのでしょうか。

【家田分科会長】 いかがでしょうか。

【国道・防災課長】 十分な答えになるかどうか。5ページの御提言でも、そのところは下の「具体的な取組み」の右側の「予算」のところでございますけれども、高速道路のほうは先ほど高速道路課長の説明がありました法案の中でも位置づけております。直轄については点検、修繕の予算は最優先に確保していこうということ。それから地方においてもそういったことについての補助制度を作るなど、枠組みを作るとか、あるいはそういったことについて、いちばん下でございますけれども、国民の御理解が必要でございますので、そういった現状を協働するという取り組みを推進する。見える化をしていくというようなことが御提言いただいておりますので、その方向で検討していきたいと思っております。

【家田分科会長】 いかがでしょうか。よろしいですか。

【田村委員】 はい。

【家田分科会長】 はいどうぞ。崎田先生。

【崎田委員】 ありがとうございます。今の協働の取り組みというお答えが最後に一言ありましたけれども、関連で8ページと9ページのところを拝見しながら思ったんですが、道路メンテナンス会議というのは、関係する産学官の皆さんが定期的に会議をされるというのは大変素晴らしいと思うのですが、それと9ページの国民の理解に関しての現地見学

とか、そういうものと分かれて内容を作っておられますが、できるだけこういう会議のところにも地域のキーマンの方たちに参加をいただく、あるいはできるだけ公開をすとか、そういうことを徹底していきながら、協働の取り組みを、こういう会議の場から広げていくというような形で、考えていただいてもありがたいかなと思いますので、今後の進め方に関しての優良事例とか、そういうことをきちんとチェックしていただければありがたいなというふうに思いました。よろしくお願いたします。

【家田分科会長】 ありがとうございます。御意見、賜っておきましょう。続けて御発言いただきたいと思います。

【根本委員】 47都道府県で、道路メンテナンス会議が設立されそうだとすることで非常にいいことだと思います。地方公共団体には、道路だけではなくて、下水道、河川の施設など、ちゃんとメンテナンスしていかなきゃいけないものが、たくさんあるわけですが、いちばん身近な道路を先行させてこういうふうな仕組みを考えるということになれば、それが市役所、県庁の中で横展開して、他の部署にいい影響があると思しますので、是非道路が先に頑張ってもらっていただければというふうに思っています。

先月ですか、国交省全体の社会インフラ老朽化対策の行動計画というのが、発表されたと思うんですね。たまたま見る機会がありました。その中でも、いろいろな社会資本に共通する維持管理の考え方というのがあると思うんですね。その行動計画の中で示されている指針で、私は特にいいなと思ったのが、「受益と負担の一致」です。インフラの中では、総括原価方式のような形で利用者に負担を求めるのはあるんですけども、それはどちらかといえば一部であって更新費用を捻出するという概念のないものもあった。これからは受益と負担の一致ということで、維持管理費用への負担に関し国民の理解を得ていくべきだと思うんです。やっぱり全省的な動きと併せて道路が先行してやっていくというのがいいんじゃないかなというふうに思いました。以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。どうぞ太田先生。

【太田委員】 太田でございます。基本政策部会のほうで議論したものを随分コンパクトにさせていただいて御説明いただきましてありがとうございます。その一方で見える化とか、予算の話考えたときに、やはり国民に対して丁寧に説明しておくことは重要だと改めて思います。特に3ページ目のところが非常に気になるのが、この始まりが笹子トンネル事故になっているわけですね。実はそうではなくて、それよりも随分前から、道路の老朽化の話は取り組んでやっていらっしゃったわけで、そのところは事実としてしっかり強調すべきでしょう。しかしながらなかなか国民の皆さんの理解が得られずに維持管理のほうに予算が回されないという事実があって、それがたまたまこの事故によって注目を浴びたというところは、やはり丁寧に説明をして今後のこういう方針でやっていくということ、是非強調していただきたいと思います。

【家田分科会長】 ありがとうございます。他にいかがでしょうか。小幡先生、石田先生。

【小幡委員】 一言だけ。道路のインフラを考えていく上で、本格的な老朽化対策の段階

に入ったということになります。少々遅いぐらいですので、是非本格的に進めていただきたいと思います。特に、優先順位としては、おそらく橋梁、トンネルなどの話になると思いますが、非常に危ないといえますか、まさに安全に結びつくところですので、点検、診断、措置、記録という大変大事なメンテナンスの段階が入っているのですが、本当に危ないとなったときには、通行規制、通行止めというところまできちんとやる必要があります。もちろん本来はしっかり修繕をすれば、通行止めまではやらなくてよいわけですけれども、点検をしたときにわかっている、つい、本格的な修繕までなかなかいかないでずるずる時間が推移し、予算も付かないしということになりがちですので、そこは果敢に通行止めまでやるということを示すということは、大変大事だと思いました。これなかなか、市町村の道路管理者などでは大変かと思いますが、ぜひ、予算措置も含めてやっていただければと思います。

【家田分科会長】 はい、石田先生どうぞ。

【石田委員】 こういうこと、非常に具体性がある素晴らしいことで、どんどんやっていっていきたく思うのですけれども、太田先生がおっしゃったことと関連するのですけれども、これまでも道路のメンテナンス、やばいよってということは、専門家の間でかなり常識化してきたんですけれども、笹子トンネル事故というのが契機になったわけです。どうしてそれが表に出て来ないかという、今の道路のメンテナンスの考え方ですかね。健全にメンテナンスしているので、減価償却しないという、そういう大前提があって、きちんと計測できなかったということにかなり大きな理由があるんじゃないかと思うんです。

ですから、記録をこれから積み上げていくということなんでしょうけれども、大きな話になるんです。公会計制度とか道路のデータをどうきちっと持つておくべきかというふうなところまで、長期的には目指さないと、大事なんだけど、対処療法的っていう色彩も若干残っておりますので、是非引き続き検討を進めていただければと思います。

【家田分科会長】 他には、いかがでしょうか。今いくつか御意見いただきましたけれども、茅野さんお答えいただけますか。

【国道・防災課長】 いずれも、今後の我々に、非常に示唆を与える御提言をいただきましたので、今後中身を検討する中で具体化していきたいと思います。

【家田分科会長】 はい。ありがとうございます。基本政策部会は、私が部会長だったので、一生懸命やったんですけれども、ちょっとコメントさせていただくと、私自身がいちばん重要だと思っているのは、この中のいちばん最後の国民の協力と理解ということだと、そこに尽きるというふうに思っております。

先ほど、崎田先生がおっしゃられたように、あらゆる手段を使って、国民、もつと言えば政治家、それから市長さんや町長さんたち、実際の作業じゃなく、そういう仕事をしている人たちが理解してくださるかどうかは、決定的に重要。そんなに昔ではなく、バサッとメンテナンスの費用を切っちゃえ、なんていう話になると、拍手されるような国柄、国民柄では、そりゃいくらなんだってメンテナンスにならない。

やっぱり、それぞれの橋なり、舗装なりいろいろなものが、どんな状況かというのは、国民に見えるようにして、小幡先生がおっしゃったとおり、いろんな事情から、まだそこまで手が回りかねて、これはもう止めますというくらいのことを当然やっていくわけで、それではいかに、お金も付けて、技術開発もしてやっていこうじゃないかと、その道路のメンテナンスを仕事としている人たちを国民や政治家が背中をきっちり押してくださるというふうな体制がすごく重要だと思います。

その根幹が国民の協力と理解、そしてその手段として見える化、種々の協働的な活動というふうに、そんな議論が非常に多くなされた次第でございます。それでは、御意見も尽きたようでございますので、2つ目の報告事項は、そのくらいにさせていただいて、3つ目の報告事項「大型車両の通行適正化の取組について」、御説明をお願いいたします。

**【道路交通管理課長】** 道路交通管理課長の池田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。資料3を出していただきまして、大型車両の通行適正化の取組について、御説明をさせていただきます。

1枚めくっていただきたいと思います。先ほど御報告ありました道路の老朽化対策が緊急課題になったという現状を踏まえますと、老朽化に大きな影響のある大型車両の通行の問題というのは、従来に増して重要性が高まっていると思います。まずこのページで大型車両が道路に与える影響を説明したいと思います。そこの上にありますように、全交通のわずか0.3%の過積載の大型車両が、道路橋の劣化に与える影響の約9割を引き起こしているというような、推計結果がございます。どうしてこういうことになるかと申しますと下にありますように、国の機関などが実施した実験なんですけれども、その結果によりますと、道路橋のRCの床版、橋の上にかかっている板ですけれども、その劣化の影響を実験しますと、重さの1.2乗に比例するという結果が得られております。そういう関係から現在、軸重の制限が10トンですが、その倍の20トンの車が仮に道路橋を通った場合にその与える影響は1.2乗比例ということで、軸重10トンの約4000台分に相当するというような推計結果になりました。その関係で下のグラフにありますように、先ほど申しましたように、わずかな違反車両が9割の劣化の影響を引き起こすということでございます。

次、2ページを御覧いただければと思いますけれども、そのような状況でございますので、その上に書いてありますように国民の財産である道路を大きく傷める過積載の悪質な違反者には厳罰化を、適正に道路を利用して物流を支えていただいている方は、より使いやすくというメリハリの効いた取り組みを、実施するというところで、先般、取りまとめたところでありまして、この方針に従いまして、今後、ギアチェンジをして、この問題に取り組んでいきたいと思っております。下に大きく2つのブロックがございますけれども、左が適正に利用していただく方への取り組みということでございます。まず、許可基準の見直しでございます。現在、国際海上コンテナだけ、軸重について、10トンと11.5トンに緩和しているんですが、同様な車両のバン型のセミトレーラ全体につきまして、この

軸重数値制限を11.5トンに統一をしたいと思います。

それからその下にありますが、バン型のセミトレーラの長さにつきましても、現在17メートルの制限がございますが、45フィートコンテナが今後増えてくることが想定されますので、そういったコンテナを積載できるような車両をもっと増やすために、この17メートルを延長することを検討していきたいと思っております。

それから2つ目が許可期間の短縮でございます。これは昨年の道路法改正で書いた事項なんですけれども、大型車両を誘導すべき道路を、国のほうで指定をいたしまして、都道府県道も含めて、そういった指定道路については、国のほうで許可を一括して行うことで、都道府県との協議を廃止しますということで、許可期間を短くすることを始めたいと思っております。

それから3つ目が、許可手続きの簡素化でございます。1つは違反実績がない方がたくさんいらっしゃいますから、そういった方が継続的に許可を申請する場合に、これまで有効期間が2年だったんですが、違反実績がない場合はこれを延ばすということをやりたいと思っております。

それから2つ目は、走行の経路が道路管理者のほうで分かるような、ITSの技術が実用化されておりますので、そういう車載器を積んでいただける方につきましては、大幅に許可の簡素化をすることを検討していきたいと思っております。

それから右側が、悪質な違反者に対する厳罰化でございます。1つは、1番目にありますように、取締り、これまでも行っておりますけれども、より徹底したいと思っております。高速道路会社と国のほうで取締りを行っておりますけれども、それをできるだけ一斉にコードラインを設定して行うことで、いわゆる取締り逃れというような車両をできるだけ防ぐようなことで進めたいと思っております。

それから2つ目は、悪質な違反者への罰則強化ですけれども、これまでは2倍以上の悪質な、その重量超過の通行についても、繰り返して行って、4回ほど是正措置の命令をしたり、対面指導したり、やっとならば告発ということをしていたわけですが、そのような悪質な2倍以上の重量超過の車につきましては、即時告発するというのを、これから進めたいと思っております。

それから2つ目は、違反を繰り返される方を呼び出して指導しているんですけども、その呼び出しに応じない方につきましては、立ち入りをして指導をしていきたいと思っております。

それから3つ目は、関係機関との連携が重要だと思っております。国交省の他に警察庁ですとか、先ほどの高速道路会社、それから全日本トラック協会、こういった方々の連絡会を作っておりますけれども、その中で違反の情報をそれぞれ共有したり、荷主のほうの協力も必要なものですから、一緒に荷主に働きかける等の活動も進めていきたいと思っております。このような活動につきましても、既に始まっているものもございますけれども、今からのものにつきましては、できるだけ早く準備をして、早急の実現を目指して進めたいと

思っております。説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

【家田分科会長】 はい、どうもありがとうございます。それではただ今の資料につきまして、御意見や御質問をお願いしたいと思います。では大串委員からどうぞ。

【大串委員】 資料2ページに関する質問なんですけれども、先ほどおっしゃった違反実績というのは、「者」と書いてありますが個人なんですか、それとも法人がその対象にあたるのでしょうか。

【道路交通管理課長】 両方です。

【大串委員】 両方ですか。

【道路交通管理課長】 はい。

【大串委員】 そうしたらレッドカードというのも、両方にいくということで、間違いのないということですね。

【道路交通管理課長】 はい、そうです。

【大串委員】 今まで個人が1回ずつでやっても、法人が4回であれば、それがアウトという実績になっていたということでしょうか。

【道路交通管理課長】 はい、そうです。

【大串委員】 分かりました。ありがとうございます。「過積載は犯罪だ」という合言葉を作っていただいて、非常に道路を傷めるということがありますので、是非分かりやすいスローガンで、荷主の方に対しても徹底をしていただきたいと思います。以上です。

【家田分科会長】 その今のキャッチフレーズどうですか。いいですね。

【道路交通管理課長】 使わせていただきます。

【家田分科会長】 どうぞお願いします。

【浅井委員】 トラック協会の浅井でございます。過積載につきましては、おっしゃるとおりでございます。今、業界挙げて社員の教育をやっておりますが、お客様の御理解を得ないとなかなかしにくいというのも現実なんです。残念ながら運ぶ品物のウェイトが明確化にならないというのがあるものですから、積んでみたら実はオーバーしたという例も二、三聞いております。そういう面では是非お客様の御理解を賜って、これからやっていきたいと思っております。

それと併せまして、許可基準でございます。ただ今、通行認定を取っているわけですが、時間もかかっているというのが現実の形。お役所行きますと、山のように書類がたまっておって、なかなか順番が遅れるというのが現実ですので、是非ともスピードアップをお願いしたいというふうに思っております。

厳罰化になっていきますので、我々としても襟を正してやっておりますので、よろしくお願いいたします。

【家田分科会長】 はい、いかがでしょうか。では根本先生、朝倉先生。

【根本委員】 過積載が問題であって、軸重が規制値を超えているのが問題なわけです。しかし、日本はトラック総重量の規制値が決して高い国ではありません。そういう意味で

は車両の大型化、それを許可できるような道にしていくということは、一方でやっぱり追求していかなくちゃいけないということだと思います。そこをはっきり区別すべきです。

海上コンテナを直接、工場や倉庫まで運びたい。元々はドア・トゥ・ドアで運ぶための道具として海上コンテナができたのに、日本ではなかなか自由に運べる道がなくて、港でばらしてきたというのがあったわけですけども、民間事業者の取り組み、海上コンテナマッチングセンターという仕組みが、最近できて、輸入で内陸まで持って行ったコンテナを、空で持って帰らないで輸出で使えるようにしていきたいという民間事業者の取り組みも始まっています。やっぱりこういうことが後押しされて、そういうソフト、ハードで使いやすくなっていくということになるんじゃないかと思います。以上です。

【家田分科会長】 はい、朝倉先生。

【朝倉委員】 もしかすると、このあとの審議の議題に若干絡むかもしれないのですが、大型車両に限らず、移動体自身が、道路本体、もしくはその環境に対してリスクを持っているような車両に関して、通行適正化するという点についても少し話を拡大して検討する必要があるんじゃないかなと思うんですね。具体的には、例えば危険物を運んでいるような車両、車歴の古い車両です。こういったものに対する通行適正化というのも、ここでは過積載の車両ですけども、少しその辺まで範囲を広げて、どういうふうに適正化していくかということも併せて考えていく必要があるんじゃないかなというふうに感じました。以上です。

【家田分科会長】 はい。ありがとうございます。石田先生。

【石田委員】 老朽化ということに焦点があてられていますけれども、過積載も含めた整備不良車が、例えば、すごくパーセンテージとしては低いんですけども、大気汚染物質の8割がたを出しているとか、あるいは騒音、振動のかなりの部分の原因となっているとかというデータもありますので、老朽化だけじゃなくて、そういう皆に愛される道路のために、その辺をちゃんとすることが必要だと思いますのでよろしくということと、2番目が、ITS技術を活用したということ、本当に必要だと思うんですね。今、重量の台貫場があるんですけども、本線上に、数が少なくて、どこをどう通っているのかよく分からないということでございますので、昨年、道路法の改正によって、ITSの活用とすることができる環境になったわけですから、そのスポットの増設を更に加速化していただきたいということが、2番目。

あと根本先生と朝倉先生がおっしゃったんですけども、やはり許可水準を変えるだけじゃなくて、線形が悪いところって相当たくさんございますので、その辺の実態調査とか、どのぐらいの大変さなのかということも併せて検討しないとよくないだろうというふうに思います。

それと最後に危険物の車両、本当に大事な問題でございまして、例えば石油類は消防庁とか、火薬になると警察とか、核については全然別のものとかということで、統一したデータが全然ないような状況ですよ。例えば推奨ルートをやって、そこを許可条件にする

とか、そのことによってデータをきちんと取るとか、これは実際にアメリカのDOTの、危険物を担当している局なんかで、そういうサイトがあって、ちゃんとやっておりますので、そういうことも踏まえてやらないと、なかなか危険物ならびに大型車ということがきちんと把握できないんじゃないかなと思いますので、その辺を是非参考にしていただければと思います。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。他には御意見ございますか。児玉さんから。

【児玉委員】 最近、ちょっと景気がよくなってくると、物流が活発になると、トラックの運転手さんがすごく足りなくなっているという、そういう現象が起こっているので、何となく、その過積載のインセンティブが働きやすい状況になっているのかなと思うんですよね。先ほど、「過積載は犯罪だ」という話がありましたけれども、要するに荷主さんのコンプライアンスの問題だということを、かなり強調するようなPRみたいなことを、やられたらいいんじゃないかと。

【家田分科会長】 そうですね。まああれですね。お酒飲んで運転するのも犯罪だけど、飲ませるあんたも犯罪だという、そういうことですね。太田先生どうぞ。

【太田委員】 やはり、これは厳しく是非対応していただきたいと思います。合理的な経済人といいますか、合理的な事業者は、罰則規定のないルールは守らないというのが合理的な行動です。この資料がそのまま出ていくと、1.9倍までは乗せていいのねと、捉えられかねないわけで、それは極めてまずいと思います。駐車違反等と比べると非常にペナルティがゆるいような感じを受けますので、この点につきましては、いろいろ制度とか仕組みの問題もあると思うのですが、今後も鋭意努力していただきたいと思います。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。はい、どうぞ。

【崎田委員】 先ほど、荷主さんの意識の問題の話がいろいろ出ましたけれども、私も実はそれを伺いながら、ここに荷主さんの啓発活動というふうに書いてあるのが弱いような感じがしました。なぜかという、実は建設リサイクル法の審議に関わっておりますけれども、5年前の前の見直しのときに、解体業者さんがきちんと解体をして、きちんと処理をするためには、依頼主、建築の依頼主さんがきちんとコストを払わなければいけない。そこをどういうふうに徹底させるかということで、かなりいろいろな議論をして、その依頼主さんへの責任の話とか、そのとき現場で依頼主さんが分かるようなものが出てきたときの、そこへの厳罰化といいますか、情報を厳しく発信をして、社会、環境報告書などでも、きちんと出していかねばならない感じで、かなり厳しくしました。そういう意味で、少し同じ構図だなと思ってこれを拝見していて、荷主さんへの啓発活動というよりは、一歩強めていくという姿勢が必要なのではないかなという感じがいたしました。よろしくお願いたします。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。ここまでの御意見、池田さんのほうからお願いします。

【道路交通管理課長】 どうもありがとうございました。まず、許可期間をもう少し短くということですが、景気がよくなると申請件数が増加して許可期間が延びる傾向にございますので、できるだけ審査を集中化して行うなどの工夫をこれから進めて、できるだけ短くなるように取り組んでまいりたいと思っております。

それから2つ目に、危険物とか車歴が古い車とか、いろんな危ない要素を持った車についてのウォッチという話がありまして、ここについては、是非自動車の車検を担当しているところとの連携も含め勉強してみたいと思っております。

それから3つ目、ITSの活用については、できるだけ早く実現できるように車載器のこと、あるいは路側機のスポットのこと、両方合わせて考えていきたいと思っております。

それから4つ目の荷主のことでございますけれども、この連絡会を軸に、これから荷主の代表的なところは、鉄の会社の方とか、建設会社とか、そういうあるわけですがけれども、そういったところへ実際に出向いて要請をしたいと思っております。更に、これも自動車局所管の、貨物運送事業法との連携も考える等、できるだけ強い形での措置が取れるようにしたいと思えます。

それから、2倍だとまた1.9はセーフになるというお話がありました。この厳罰化のときには、1.9だとセーフというような、そういうような運用にならないような工夫を是非考えてみたいと思っております。以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。まあ、あれですね。効果を上げるときには、敷居を低くして、うわってやろうとすると、今度は力が分散しますからね。少し厳しいところだけにしておいて、それについてはとんでもないことになってしまうと。会社の名前は出されるは、NHKで放映されて、この悪質会社とかいうぐらいのやるつもりでね。要するに見せしめというか、そのぐらいのつもりがないと駄目でしょうね。是非頑張ってくださいと思います。

1点だけちょっと私もコメントさせていただこうと思うんですけども、この間あるところで私の意見を言う機会があったんですけども、首都高速道路があると、かなりの量の補修と更新をやらなきゃいけないくて、ざっと6,000億円かかる。さあ、6,000億円かかるんで、ユーザーの皆さんお金、そういうところに使いますよということだけじゃあ、やっぱりいけないですね、こういう問題は。橋梁のわずか50年ぐらいで更新しなきゃいけないなんていうことになるのは、やっぱりこういう過積載、ごく一部の過積載の車が寄与しているわけであって、普通の人はほとんど、ここには寄与していない。でもそういう人にも協力をお願いして、是非一刻も早く更新しようじゃないかというためには、ここでもやっぱり国民の理解と協力をお願いするというのが、すごく重要だというふうに認識しております。

そういう意味でこの資料の1ページのところ、ちょっと誤解を生むような表現もあるんじゃないかなということで、ちょっと申し上げてみるんですけども。こういう劣化の影響が重さの1.2乗に比例するなんて言うと、私はフィットという1トンの車に乗っている

んですが、4トン車の貨物車が、4の12乗って何だか知らないけれど、とんでもない量に寄与するかというと、そんなことはないですよ。

つまり、劣化荷重に対して寄与し得るようなところまでの、この値までに留めておけば顕著な寄与はないんですよ。それを超えて過積載をすると、グググッと効いてくるんです。だから、横軸に荷重をとって、縦軸に寄与度を考えると、ほとんど最初ゼロで、あるところから、グググッと比例的に上がるんですよ。そこにべき乗の式を当てはめると12乗ぐらいになっちゃうんですけど、この12乗の表現だけが、こういくと、じゃあ1トンの車と、お前の2トンの3ナンバーの車では、お前はすごいお金を払えみたいな話になってくると極論だし、それからまたここに書いてある軸重20トン車というの、これ相当例外的なケースですよ。

もしここで例題を挙げるとすると、通常の貨物車で、そこによく比較的に見られる過積載なんていうケースを挙げて、それだと何台分寄与するんだとか、何かちょっとこの表現は誤解を生まないようにしないと、さっき根本先生が御懸念されたような日本の車、少し小さめで設計している。そのデメリットも結構ありますからね。きちんと設計して、きちんと設計荷重を耐えられるように、最初から作っておけばいいわけであって、問題は重いことじゃなくて、過積載ということだというふうに御認識いただけるように、資料をちょっと注意していただけたらと思います。以上です。

それでは続きまして、今日のメインイベントであるところの、審議事項に入らせていただきます。4番「新たな国土構造を支える道路交通のあり方」これは局長、自らの御説明でございます。よろしくお願いいたします。

【道路局長】 徳山でございます。資料4の説明をさせていただきたいと思います。ページをめくっていただいて2ページを御覧いただけますでしょうか。現在、国土交通省では新たな「国土のグランドデザイン」というのを議論しておりまして、もう最終取りまとめの一手手前まで来ております。既に骨子などは3月から公表しておりますけれども、まずどうしても国土全体を考える上で、大きく考えなければいけないのは人口の低密度化。2050年には今の予想される出生率等を考えますと、全国の1キロメッシュで割ったときの6割の地点で人口が半分以下になる。2割では人が住まなくなる、こういったことがあるわけで、これを予想通りにしてはいけないので、まずは歯止めをかけなければならないわけでありまして。急激に出生率も変わらないということであれば、若干こういう方向にこれから行くことも、また否めないわけでございます。これに備えるとともに、こういう傾向の中でも地域の活力を維持して歯止めをかけていくと、こういう国土構造を、今、議論を別途しております。

次の3ページを御覧いただきますと、これは、その議論の中で初めて出した数字であります。例えば右下のところ救命救急センターというところがあります。17万5000人、27万5000千人と書いておりますけれども、どの規模から50%ぐらいの確率でこの施設が立地するか、あるいは80%立地するという確率になる人口規模というのはど

のぐらいかと。こういう資料でございます。救命救急センターで言うと、17万5000人ぐらいの都市であれば半分ぐらいのところに立地をしておる。こういうことなわけでございますけれども、総じて言いますと、百貨店もあり、映画館、大学あるいはこういう救命救急センター、あるいは都市的なサービスが受けられるということになると、30万人規模ぐらいがあると非常に魅力的な地域になると、こういうことが言えるのではないかとっております。

4ページでございますけれども、例えば、松江と米子、これから先を考えますと30万人都市はなくなってしまうということでもありますけれども、松江と米子を一体の都市圏として、ネットワークで結ばれておれば、30万人都市圏を維持できる。こういったような思想でございます。コンパクトな拠点とネットワークの構築で圏域の連携を促進したいと、こういう方向で考えています。

5ページは、もう少し具体の例を申し上げますけれども、長野県東部の佐久、上田地区でございます。この圏域人口が現在では41万人です。緑の丸が人口規模、上田の15万人、あるいは佐久の10万人等でありますけれども、第3次救急医療施設は、この佐久市に唯一ございまして、見ていただけますように、産婦人科等もここまで行かないと、川上村からはお産もできないと、こういうことでもあります。現在、こういう高速道路の計画もございまして、右上に写真を載せておりますけれども、都市という姿はこういうお饅頭のようなものが段々小さくなるのではなくて、串団子のようにして、こういう新しい集積の形をイメージしながら国土全体の生産性を高めていったらどうかと。こういった議論を一方で、ランドデザインでしております。

そういう役割を果たすべきネットワークの現状はというのが、次の6ページでありますけれども、高速道路の延長割合、非常に少のうございます。日本は120万キロの道路があるうち、アジアは得てして、こういう傾向多いと思いますけれども、市町村道が100万キロを占めており、しかも高速道路は片側1車線というものが3割以上占めているというのも、日本の特徴でございます。右下御覧いただきますと、これはグーグルマップを使って、主要な各国の拠点都市間の平均的な通行速度を計算させていただきますと、日本は51キロ、ドイツは90キロ、こういうふうな数字になっております。やはり日本の都市間の連絡速度というのは低いほうだなということでもあります。

次の7ページでございますけれども、左側が新車のカタログ燃費、100キロ走るのに要するガソリンのリッター数でありますので、下にいくほど燃費がよいわけでありますけれども、日本とヨーロッパグループがずっとアメリカを引き離して、燃費がよかったところが、更に日本車は最近性能が向上していると。一方で、実走行燃費を見ますと、右にありますように日本はそれだけ優秀な車を走らせながら、アメリカと同じような実走行燃費しか出ていないということでございます。車は優秀だけれども、道路はなかなか渋滞等であまりうまく使われていない、こういうこともあろうと思われれます。

次の8ページでございますけれども、最近いろいろなデータで、渋滞についてもかなり

のビックデータ等を重ねますと、データ取れるようになりました。日本人が全国で車に乗っている時間は合計で130億人・時間ぐらいになるだろうと。そのうち渋滞をなくせば80億人・時間で済むだろうということをございまして、約4割が渋滞のために失われている時間、こういうことになります。右に少し小さく書きましたけれども、これ、全く同じ前提での試算ではないので、単純には比べられないのでありますけれども、アメリカもヨーロッパも移動時間のうちの渋滞損失分というのは約2割であるという試算をしておりまして、こういう意味でも日本は若干多めなのかもしれません。下のほうには、県別の渋滞量、これは当然3大都市圏が多くなりますけれども、右の絵にありますように、人口で割ってみますと、渋滞損失時間ということで言うと、大体どこもみんな1人あたり40時間ぐらいということで、必ずしも3大都市圏だけの問題でもないということも言えるのではないかと思います。

そういうことで、次の9ページ以降でありますけれども、コンパクト+ネットワークという新しい国土構造を目指すという。そのネットワークには課題があるわけでありまして。そのネットワークを作るということも必要なんでありますけれども、財政的、あるいは空間的な制約を考えますと、アメリカのように10車線、20車線と作ることは許されないわけです。

1つのヒントが次の10ページでありますけれども、日本の場合、特に同じ時間に始業するとか、あるいはお盆に同じ方向移動するというようなことがございますから、このグラフ、説明するまでもないと思いますけれども、時間的なピーク、あるいは方向別のピークが非常に立っておりまして、トータルの交通容量を上手に使えてないという現実があります。更にトラックの積載効率も、これはジャストインタイムというようなこともございますので、年々低下傾向にあると、営業用は比較的高めとは言いながら現在48%だと、こういうことであります。道路が半分しか使われていなくて、トラックも半分しか積んでいないのであれば、能力の4分の1しか使っていないことになるわけをございまして、ここにまだ大きな、フルに使われていないということは、稼働率を上げることによって、非常にいいことがあるんじゃないかと。「賢く使う」ということが、課題解決の可能性が非常に大きいということであるのではないかと考えております。

11ページは事故の問題でありますけれども、日本の交通事故かなり改善はしてまいりました。左の下のグラフを御覧いただきますと、これは黄色が歩行中とか自転車乗車中に亡くなった方の人口10万人あたりの率2.2、こういう数字でございます。緑の自動車乗車中を見ていただきますと、世界でもトップのクラスに入るところまで来ましたがけれども、いかんせん歩道のないような通学路で悲惨な事故等起きますけれども、歩行者、自転車がはねられるというのが、先進国の倍ぐらい水準であるということ。逆に言いますと、交通安全を目指していくターゲットが非常に明確なわけをございまして、右のグラフでもありますように、歩行中、自転車乗車中で死亡される方の5割は自宅から500メートル以内で亡くなっているということをございしました。こういう生活圏域をどうするかという

ことがございます。

12ページが、ここまでの1つの私どもの思い描く考え方ですけれども、コンパクトな拠点とネットワークの構築という都市圏の機能維持を考えていく。そのネットワークが重要な中で、なかなか現状は貧弱であって、しかし使い切っていないという面にも光をあてなければならない。従いまして、ICT技術を使ったりしながら、必要なネットワークの整備をしていくということと併せて、今ある道路をもっと「賢く使う」という施策も、車の両輪としてしっかりと柱を立てて、これからの道路行政の中に置いていきたいと、こういってございます。大雑把に申し上げて、下の「※」に書いておりますように、渋滞も事故も、先ほど来の、極めてこちら向きで恐縮ですが、今の欧米で実現されているような水準を考えれば、現状からの半減というようなものは、できる可能性は十分あるというふうに今考えておるところでございます。

本当かという声もあるかもしれませんが。次の13ページを御覧いただきますと、既に、例えば時間損失で言いますと、料金所の渋滞、平成12年には高速道路の料金所で起こる渋滞は全部で約4,000回年間にございまして、高速道路の渋滞回数の約3割を占めておりましたけれども、ETCが全国共通で普及をして、既に約9割の利用率になりましたので、料金所での渋滞というものは今の若い方はほとんど経験したことがないというところまで駆逐できたのではないかと思いますし、交通事故も、ハードと、これはドライバーや警察庁さんいろいろな方の御努力の中で賢い、いろいろな使い方を含めて、いちばんひどかった昭和45年の4分の1までは来ていると、こんなこともあるということでございます。

さてそういう意味で14ページ、更に15ページをお運びいただきたいと思いますけれども、「賢く使う」というのは、どんなメニューがあるのかということでございます。実は15ページは、1週間前と少しマイナーチェンジをさせていただきました。1週間前に御意見いただきましたのは、何か道路の中だけによっているような、渋滞をどうするかとか、交通事故とかということでありましたけれども、もう少し例えば、交通安全ではなくて安心というようなテーマ、あるいは環境、あるいは国際競争力、こういったもの。環境も、実は円滑のところともエネルギー効率ともダブったり、なかなか分類が難しいわけですが、少し広い目指すべき方向という中で、メニューはまだまだこれからでありますけれども、実際できそうなこととしてどういったメニューが可能なのか、御意見を賜りながら詰めていきたいというのがこれからの話でございます。

この中には熟度もまちまちでございまして、比較的すぐに実施できるものから、これから検討が必要なものまで入っておりますけれども、順次、そういう前提で御覧をいただきたいと思っております。

16ページ、17ページでございます。最近ビックデータを取ることで、どういうことで渋滞が起きているかということが分かるようになったと。左側のグラフ、ちょっと工学的な非常に理科系的な資料かもしれませんが、東名高速のある断面で、1日の午前10時

からずっと、速度と交通量が1車線あたりでどう変わったかというグラフでございます。10時から午後2時ぐらいまでは、左、縦軸が速度でございますから、ずっと速度は100キロぐらいで走れておると。渋滞は起きていないというわけですが、1車線あたりの台数が1,400台から1,500台に差し掛かるあたりで、非常に混雑をしてくるとちょっとしたブレーキの操作等で、一気に渋滞域という赤いほうに入って、速度が愕然と落ちて、交通量が落ちると、ここに落ちるとなかなか戻れないということがございまして、1,400台ぐらいの安定的な交通量をずっと使っていけばいいというようなことが分かってきております。しかも右にありますように、見た目の車線数とかではなくて、区間によって最大流せる、渋滞が始まる前の交通量というのは違っているんだということが定量的に分かるようになりました。例えば、いちばん右下の小仏トンネル、サグというか、勾配の変曲点と車線の減少とトンネルという、いろんな攪乱要素が集中しておりますもんですから、ここでは、1,000台弱の交通量で、渋滞が始まってしまうということが分かってきました。

これを利用しますと、次の18ページですけれども、実容量の不揃いをなくすと、非常に科学的なボトルネック対策を説明できるようになると思っております、左上にありますように片側2車線というので、揃っているように見えます。これが片側、ところどころ1車線になっておりましたら、そこを対策するのは合理的なことだと、一般の方にもすぐ分かっていただけるわけです。実は、サグという勾配の変曲点がありますと、イメージで言いますと1車線あるようですけれども、部分的に交通容量が減っている状態が、実容量が不揃いになっている状態があります。左下にありますように、これは見た目では、非常に変なでありますけれども、その区間だけを、3車線にもしることができれば、これが実容量がいちばん揃った状態。渋滞が起りにくい、あるいは合流などで起こるような、ああいう渋滞にならないということです。

1ついい例がございまして、右側ですけれども、これは東名の豊田ジャンクション付近のある区間ですが、暫定3車線運用をいたしました。1車線3.6メートルの2車線に、路肩がついておるといところを、苦肉の策ですけれども、路肩を少しいじめまして、3メートル25という、ぎりぎりの3車線に変更いたしましたところ、3か月間で214回渋滞していたものが、18回になって、事故も減ったと、こういうことでもございました。次19ページはちょっと、1週間前から、これも追加をさせていただきましたけれども、この考え方でいろいろ現地でも勉強しておりました区間が実はございまして、先週、この小仏トンネルや調布付近の中央道のボトルネック対策について発表させていただきました。小仏トンネルについては、先ほど申し上げましたように、同じように2車線あるように見えて、容量が全く足りませんから、もう1本トンネルを掘らせていただいて、もう1車線追加をすることで、ちょうど前後の容量が合うということで、フェイタルな厳しい渋滞が起らないという状況になると考えております。

それから右の調布付近については、上り線でよく渋滞を起こしておりますが、前のペー

ジで御説明をした東名と同じ容量で、車線運用を見直しをして、3車線にすることでかなりの渋滞解消効果があるのではないかと考えています。これについては、環境アセスメントや関係機関との調整やら、いろいろなもの、まだこれからでございますけれども、こういう方向の対策案を今週の月曜日30日に打ち出したというところでございます。

それから次の20ページでございます。シームレスな料金体系を、首都圏で言えば2年後の環状道路がかなり概成する段階で入れようと言っております。シームレスにはいろいろな概念がありますが、文字どおり物理的なシームがあります。見ていただきますように、圏央道の内側に29か所の関所といいますか、本線料金所がございます。色の違う路線は、料金の体系が例えば均一料金になっておるなど、違っておるわけでございます。料金体系が変わるものですから、その移行区間に1度お止まりいただいて、精算をせざるを得ないということで、このようなバリアがあるわけでございます。こういうバリアも極力少なくしたいということでございまして、料金体系を変えるということは、いろいろ安くなる方、高くなる方ございまして、既得権的な考え方との利害調整が出てくるわけで、これも国土幹線道路部会でのこれからの、御審議いただくテーマの1つになってまいります。料金体系そのもののあり方も課題でございまして、更にこれを実現させる新技術もテーマになってまいります。

次、21ページでございます。現在、ETCのバージョン2.0というようなものを構想しております。4月から新料金を始めておまして、先ほど御説明申し上げましたけれども、朝などの時間帯、あるいは深夜などの時間帯によって料金を変えとか、あるいは利用頻度に応じて料金が違うというような、賢く使う料金も既に4月から一部導入をしておりますけれども、更に経路によって料金が変わるというようなことも新技術を持ってやりたいと思っております。これから続々と複数のルートを利用できるようになる、その中でバリアもなくしてしまうという方向になりますと、どの時間にどこを通過してきたか、渋滞するところを避けていただいた方には、料金的にはメリットがあるというようなことを考えていくべきではないか、少なくともそれを邪魔するような料金ではいけないということでございます。迂回路をどう通ったかということ、あるいはこの左の図の右上のほうに書いておりますけれども、一時的に一般道路に下りて、また乗るという場合に、2度乗りにならないようなことというのも、こういったことで可能になります。既に高速道路上、全国で1,600か所にITSスポットというETCの電波を使って車とやり取りをして、車に渋滞情報などをお届けするのと併せて、車からの情報をもらうような仕組みを作っております。既にITSスポットの情報をやり取りできる新型のETCというのも一部売り出されておりますけれども、まだこれは2.0になっておりません。ソフトを再セットアップすることでETC2.0という、ここで考えているような賢い料金を使えるようなものになることができると思っております。

次、22ページでございまして、ETC2.0の導入のタイミングに併せて、20キロまで減速しないで、一定速度でスムーズに快適に通過できるような新設計の料金所を設置

してはどうかという案でございます。実はこのページも1週間前と微妙に変わっております。お気づきかどうか、1週間前にお示ししたものは、1車線、1車線に分かれておまして3.5メートルに少し広げてバーが無くなりますという御説明しましたが、技術的には更にこういったものも可能でございます。これは、右側2車線は完全に2車線で運用しておまして、本線の料金所などに、いちばん右側はこういうような形で作ることも技術的には全く問題はございません。速度的には、今のETCは既にこれに対応できるようになっております。それを間違いなく把握するというのもできるようになっております。時期の問題など、まだこれ、技術的なもの、あるいはメーカーさんとのいろんな基準類の話、詳細はすべてこれからでありますけれども、もし可能ならば平成27年度の末頃に開通する道路の新設のインターチェンジでありますとか、同時期までに改造ができるような料金所で、やれないかという仮説を置きながら、検討を今指示をしておるところでございます。

次の23ページを御覧いただきます。ここは非常に実は大きな施策テーマなんです、この1枚だけで、もっと膨らんでいかなきゃいかんと思います。今まではどちらかという容量を賢く増やしていこう、サプライサイドでありますけれども、ダイヤモンドサイドに働きかける、例えば①に書いてありますように、特定の時間に集中するのを、ピークシフトをさせていく。これは料金などでも今やっておりますけれども、更に進んで社会に対して働きかけて、お休みとか出勤時間をずらしていただくようなこと、あるいは②にありますように、局所に集中する交通の分散化、あるいは更に進んで、③のような、結節点などをもう少し賢くして、自動車以外のモードに乗り換えていただく、あるいは交通事業そのものも、相乗りとか積載効率を上げることで減らしていただく。こういったダイヤモンドサイドのマネジメントもこれから大きなテーマになるのではないかと考えております。

それから次に24ページ、時間信頼度というようなものを少し膨らませております。25ページは通行止め、あるいは車線規制でございますけれども、高速道路のデータが正確に取れますので見ますと、高速道路で66万時間・キロ、年間に通行止めしておりますが、悪天候によるもの、工事によるもの、事故によるもの。こういう内容になっております。

次の26ページは、悪天候のものが霧とか雪とか、こういったものでどのぐらい止まっているか。赤枠で囲っておりますのは平成23年、24年両方でワースト3に入っている個所でございます。かなり特定のところで同じような気象条件などの傾向があるということが分かります。そういう、例えば霧などの視界不良のときにも通れるようにするとか、非常に大きな視線を誘導するようなライトによるようなことも今取り組み始めております。あるいは大雪のときに、どうしても高速を先に止めてしまいうことで、一般道が混むことがございますけれども、低速走行で確実に走ってもらえるような方法は何かないのか、あるいは除雪する場合も、まず1車線だけを先行除雪するような工夫で早く開けるといったようなことができないかということが課題になります。

27ページは工事、これも非常に多うございますけれども、ここの写真にありますよう

な工事の集約化や反対車線の利用、更に計画段階から路肩も含めて、橋梁のメンテナンス、ジョイントとか舗装などというもののメンテナンスは、これから経常的に出てまいりますので、そういうときにも車線数を減らさないでいけるような計画段階からの配慮というのもありかなということでございます。

28ページは、事故による通行止めの時間短縮でございます。例えば平成25年9月に成田に急がれる方がある中で、交通事故が起きた処理で3時間半通行規制でしたというケースでございます。これは救命の問題、現場の見分、事故車の処理、こういったものをもっと合理的にコンカレントで動かすようなことも考えれば、もっと短縮できるだろうというようなことで、これも警察庁さんと調整をしてみたいということでございます。

29ページは、もう1つ信頼性、快適性ということでもありますけれども、無料の高速道路もだいぶネットワークがつながってまいりまして、開通しているものが1,600キロ、今事業をしておるものを加えますと約3,000キロでございます。そういうことで、無料の高速道路、今サービスエリア等の計画ございませんけれども、国において計画的な休憩施設の配置を考えたい。その中で、本線において地域が主体となる道の駅の整備も認めていくことといたしたい。それが、本線直結が基本ではありますけれども、例えばインターチェンジ近傍で、これは無料の乗り降りできる特性も生かして、近傍型というようなもの、あるいは本線への案内の仕方、こういったものも考えてはどうかということです。

次の30ページは、前回参考資料に落ちていたものを昇格させましたけれども、信頼度ということで、同じ小仏トンネルでありますけれども、上位、下位10%を除いたところで、何分のばらつきがあるかということで定義をいたしますと、平日は7分のばらつきで快適にお使いいただいておりますが、休日は44分ばらついておると。150分とかになっているケースもゼロではないわけで、これを見込んで早目に出られるというのは、先ほどの渋滞には入っていない別の損失にもなっておるということございまして、これからは信頼性というような尺度も取り入れたいと思います。

交通事故ですけれども、32ページ。まずは交通事故を賢く解消するとなると3つ考えられると思います。1つはネットワークの分担そのものを変えるということですが、高速道路の事故率は左上にありますように、一般道の10分の1でございまして、日本の場合は全走行台キロの16%が高速道路を走っております。諸外国、ネットワークがかなりできておる国では30%程度持っておりますので、もし単純な原単位で計算をいたしまして、日本で30%高速道路を走っていただければ、その事故率の差だけ掛けましても、死者で600人が減ると。負傷者は20万人。同様に燃料も400万キロリットル減るとか、渋滞も7億時間減るであろうというような試算をしております。

33ページは、そういう分担ではなく、各道路の安全性を高めるということですが、これもビッグデータによりまして、事故がたくさん起きている個所ではなくて、急ブレーキをよく踏んでいる個所というものが、データとして取れます。写真にありますように、ここは何故か急ブレーキよく踏んでいるなということが統計的に分かりまして、見てみます

と、これ非常に単純な工夫ではありますが、見通しが悪いので、植栽帯を剪定することに加えて、急ブレーキの回数が7割減ったというようなことがございます。これからこういうふうな統計的、科学的な交通安全の危険個所を改善する手法というのが大いに使えるなと思います。

そして34ページは、高速道路がたくさん交通を受け持ってくれることで、生活道路からは徹底的に、通過交通を排除する、あるいは速度を抑制するということによって、先ほど申し上げましたような自宅近傍で最もはねられているというようなものを、生活空間として復権させていくということを考えてどうかということでございます。

36ページは、主要施設と高速道路、高速道路の本線の延長をもっと延ばすという以上に、今できております高速道路と、ごく近傍にある施設を、インターチェンジ出たから何度も止まりながらやっと到達するのではなくて、例えば、大船渡病院と三陸沿岸道路は、急勾配でありましたけれど、救急車の退出路として直結をしておりました。この大船渡はこの病院の下側は津波に襲われましたものですから、この退出路のみでこの病院に患者が運ばれるということで大活躍をした例でございます。こういった民間の施設も含めて、民間の負担ということになるわけですが、高速道路と直結するという考え方ももっとあってもいいんじゃないか、こんなことを考えております。

38ページは今後のスケジュールでございます。今、申し上げましたのが、私どもが比較的イメージしやすいものだけでございまして、これ以外にもたくさんのメニューがあると思います。今日申し上げました大きなこういう、コンパクト+ネットワークという方向性、あるいは具体のメニューについて、これから御審議をいただきたいと思っております。

全体的な首都圏の新しい交通体系というようなことも考えますと、来年の夏には取りまとめをいただきたいと思っておりますし、当面ヒアリング等をする中で、場合によっては中間取りまとめというのでも考えてみてもいいのではないかとこのように考えております。少し長くなりましたが、以上のようなことを考えておまして、どうぞよろしくお願いをいたします。

**【家田分科会長】** はい、御説明ありがとうございました。それではこれから30分ぐらいの質疑の時間にしたいと思います。冒頭にお話ありましたように、これは国土幹線道路部会、今日は残念ながら御欠席ですけれども、寺島実郎先生が、この分科会の委員でも当然ありますけれども、部会長をやっている部会でございます、今日おいでになっている先生もその部会に御参加いただいている方もいらっしゃるし、そうでない方もいらっしゃいます。主として高速道路のマトターを扱うところでございます。それでは早速議論に入りたいと思います。

だいぶこの資料も厚いので、14ページから後ろが個別の課題のことで割合、具体例が書いてございますね。それから13ページまでは今、取りまとめられつつあるところの、新たな「国土のグランドデザイン」、国交省がまとめたものですけれども、その紹介やそれを踏まえた道路に関する基本認識が書いてあります。そこで前半部分と後半部分、後半

というのは14ページ以降ですが、それらを分けましてまず前半について、御意見や御質問があったらお受けして、その次に後半というふうにしたいと思います。どうぞどなたからでも結構です。御発言いただきたいと思います。はい、田村先生。

【田村委員】 12ページ目、「賢く使う」コンセプトというところです。全体のタイトルから見て、私自身は産業構造、例えばアベノミクス等々で考えている日本の再生、あるいは地域の元気をどう取り戻すかという、産業とか雇用の部分と道路はどう関係するのであろうかという点が気になりました。北海道にいと、観光の魅力を上げるアクセス道路のあり方とか、農業に関わる物流体系の改善など、道路サイドのやるべきことは、たくさんあるなという気がしております。意見として。

【家田分科会長】 産業ですね、はい。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。それでは、崎田先生、それから飯島先生。

【崎田委員】 それでは、私が伺いたいこととしましては、今回のお話の中で例えばガソリンスタンドや、車への燃料の供給に関するものはどのように扱われたかということで、教えていただきたいと思います。なぜかという、資源エネルギー庁のほうの、エネルギー基本計画の審議等に関わっておりますが、その中で石油などの検討の際、地方都市の人口減少や高齢化で車の利用者が減り、全国のガソリンスタンドの経営が立ち行かなくなっているということで、地下タンクの規制が厳しくなったのも加わり、かなりの数が今減りつつあり、ガソリンスタンドのない地域も始めています。そこでの解決策として出ているのが、ガソリンスタンドを地方都市で自治体がかかり関与をして自治体が運営する、あるいは自治体がコーディネートする信頼で新たな事業者さんに運営していただくとか、コンビニなど他のお店と一緒に経営するなど、いろいろ新しい地域づくりの核として考えるような動きがあります。今後は電気自動車の電気の供給や天然ガス、水素など、そうした新しい燃料の供給スタンドも必要になりますが、それと地域づくりの兼ね合いというのはどのように審議されたか。それが過疎化の対策など、そういうことにも実は、かなり議論としてはつながっていると思いますので、教えていただければなと思います。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。飯島さんどうぞ。

【飯島委員】 新たな国土構造ということで、人口減少社会への対応として、国土交通省内の分科会を始め、他の省庁でも様々な取り組みがなされていると存じます。3ページのところで30万人以上という数字が出てきました。ネットワーク、広域連携を進めようという動きの中で、30万人都市圏を維持するというのはあり得る選択肢であるとは存じますが、ここの議論と後半の議論との間に断絶があるようにも感じられました。もちろん現在ある道路を効率よく使っていくということは理解できますけれども、人口減少社会という課題とどう結びつけていくのか。先ほど田村委員の御指摘がございました通り、産業や雇用と絡ませるといことはございますが、高齢者のことですか、大都市圏と地方圏の違いですか、様々考えますと、そのつながりが分かりにくいところがございましたので、いずれまたご提示いただければ幸いに存じます。よろしくお願ひいたします。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。他に御質問はございませんか。お二人続けてどうぞ。

【山下委員】 先週もお話を聞いたので、それと重複するのは置いておいて、道路の使い方と、先ほど田村先生がおっしゃったような産業とか雇用とか、あるいは更にもっと言えばその地域での人の住まい方といいますか、ライフスタイルというのが、大きく道路の使い方と関わってくると思うのですけれども、逆に今道路がどういうふうに使われているのかというデータを地域で議論するというか、共有するというか、そういうことってというのは可能なかどうか、あるいはそういうデータというのは、どういうふうに把握されているのかというところがちょっと気になったので教えていただければというふうに思います。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。永田さんどうぞ。

【永田委員】 後ろの個別課題のところになるのかも分からないのですけれども、今回11ページのところに交通事故死者数の統計がございますけれども、歩行者と自転車とが5割と書いてあります。実はこれは、内容を見てみると高齢者、65歳以上の方が半分以上占めているという状況もございますし、薄暮というんですか。夕方から夜にかけての事故が多いというような、そういった状況もございますので、そんな点も分析されるときには、加味していただきたいと思います。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。では、原田先生ここまでで、一通りちょっとお答えいただくようにしましょう。

【原田委員】 賢く使うコンセプトのところ、交通需要が偏在というのがあったり、渋滞損失時間というのがあったりするんですけど、こういうのは昔から言われていることで、何か新しい視点で展開しないと、新しさってならないだろうなというそういう印象を受けました。交通の上で、本来は目的に徹する活動と一体的に扱うべきだということで、先ほどの都市圏の現況を考えて、ある施設を考えるのであれば、その施設へ行って、帰ってくる活動を本当にできるかどうかみたいな枠組みで、すべて考え直して、需要の管理をするというようなことであれば、発想が新しいと思うのですけれども、どの辺を新しい発想でやられるおつもりなのかというのが質問であります。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。随分前ほど前じゃないけれども、使えるハイウェイなんていうキーワードで、似たようなコンセプトを出しているんですけども、要はそれが実行できる、実行する覚悟と、それから実行するその技術環境が整いつつあるというような面もあるかもしれませんね。

【原田委員】 はい。

【家田分科会長】 とりあえずここまで。お答えも局長がされるんですか。よろしくお願ひします。

【道路局長】 十分お答えできるかどうか分かりませんが、まず田村先生の産業構造と雇用との関わりということですね。実は1週間前もいろんな意味で、道路を考えるにあたって道路の中のことだけを考えるのではなくて、社会の課題側からもっと見れば、もっとたく

さんの視点が出てくるはずだという御意見を何人もの委員の方からいただきました。まだそこは不十分でありますけれども、これからの社会的なテーマの側を少し特定しながら、その中で道路が解決策になるようなものがどうなのかというふうに更に考えていきたいと思えます。

それから崎田先生からエネルギー供給の関係の扱いということでございますけれども、グランドデザインの議論の中で、非常に広範な議論をいたしましたものですから、ガソリンスタンドとかそういう、エネルギーということだけを取り出して、そこまでの議論はしていないと承知しておりますけれども、確かに、ガソリンスタンドが減って、そういったもので、車は今、地域の足でありますから、そのために地域が維持できない課題というようなことはいろいろと議論にあがっておりました。その中で、ガソリンスタンドの問題のみならず、これからはEV車の急速充電施設みたいなものも、ある程度展開をしていくのをどうするのか、あるいは小さな拠点は地方に行くと、今、道の駅もありますけれども、そういったものも今までの単にトイレに寄る、お土産を買えるではなくて、そういうエネルギーの拠点となるような道の駅というのは特化をしていくものもあるんじゃないか、こんな議論は一部にございました。そういうふうに承知しております。

それから30万人以上維持するというのと、ネットワークを作るというところに断絶がという飯島先生のお話がありました。私ども、ネットワークがまだつながっていないところ、非常に競争条件に格差がついておまして、そういうところのネットワークをきちんとつないであげることは必要だと思っておりますけれども、そういうところは、今までのストックに比べてそんなに大きなものではないんじゃないか。逆に言うと、それをもっとどんどんつないでいく、あるいは拡幅していくということをこれからの道路の施策の柱にはしないでもよいのではないかと思います。

もう一度繰り返して言いますと、いろいろ企業を呼ぶにしても、観光客に来ていただくにしても、全く今、その高速道路がある程度のところまでしか来てなくて、格差があるようなところの条件をイコールにしてあげる、ある程度のネットワーク整備は必要だと思っておりますけれども、むしろこれからは作ることに、先ほど来申し上げていますように、使われていない部分が、稼働率ということを見ると非常に大きいので、道路の施策としてつなぐということと、使うということを両輪にして議論をしたらどうかと。つなぐほうはかなり、概成をしておける部分もあり、審議会としては特に賢く使うほうをテーマとして御審議をお願いしたいと、こういうこととございます。

それから山下先生からライフスタイル、使い方と関わってくる中で、どう使われているのかというお話がありました。把握については、昔は交通量調査というのは、学生アルバイトが、こうカウントしているようなものでありましたけれど、今はトラフィックカウンターも自動であったり、あるいは速度もさっきのような、かなりビッグデータと言われるようなものが取れるようになっておりますものですから、稼働率というようなものも、時間帯別というようなものも、定義さえすればお示しできるようになってきたと思ってお

りますので、道路側としても、もっとこういう使い方をしていただけるならば無駄が無くなるんだよなというようなことは、見える化といいますか、お示しをしながら、道路で解決するのか、社会の側で解決するのか、そういったことを御議論いただくようにこれからなっていくのかなと思っております。

永田先生から交通事故の死者を減らすということでありますけれども、先ほどは大きく3つの方向だけ申し上げましたけれども、おっしゃるように高齢者の問題とか時間帯の問題等もあるわけで、単純に500メートルだけがということではございませんので、こういった、いろんなファクターを加味しながら警察庁さんとも一緒になってソフト、ハードを組み合わせた対策ができるように考えていきたいと思っております。

原田先生から、学問的に言うと、とびっきり新しい視点ではないよという御指摘だったと思います。確かにそのとおりの面もあると思っておりますけれども、行政的な、具体化できる環境という意味では、なかなか今までデータの点でも、あるいは料金を時間帯ごとに変えたらビックシフトができるという理屈は昔からあったとしても、ETCがこれだけ普及したことによって、微妙な時間帯別料金をやれる条件が整ったわけでございまして、確かに論理的な部分については全く新しいということはないのかもしれませんが、行政的には非常に具体化できる新しい施策になるのではないかとと思っております。更にもっと我々が勉強させていただいた以上に新しい論理体系やアイデアがあれば、それも是非お示しをいただけたらと思っております。大体お答えをできたでしょうか。

【家田分科会長】 はい。それでは継続させていただきます。ここからは後ろの半分も含めて、前のほうにも、もちろん言うていただいているので、どこでも結構ですので、御発言いただきましょう。では天野さん、大串さん、それから井伊さんの順でお願いします。

【天野委員】 ちょっと細かい点なんですけれども、2点ほど御質問させていただきます。まず19ページ、科学的なボトルネック対策の具体案を示していただいている、こういったアイデアがあるんだなというふうに思いました。こちら、車線を現状から広げるというので、仮に路肩などを、この部分にも広げていくというような話であるとしたら、救急の場合の車両等の通行等の安全性の問題というのはどういうふうにお考えになっているのかなど。一般道路みたいな形で譲っていくという形でやられることなのかもしれませんが、そこが1点と、あと21ページのETCのところなんです、ETC2.0ということで、これはこういった、賢く使うユーザーの方は優遇されるということですが、これは当然ETC2.0の導入というのが、普及というのが前提となる施策だと思うのですが、このETC2.0を割と短期間に普及させていくための何か工夫というか、やり方というのが何かあればその2点ですけれどもお聞かせいただきたいと思っております。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。続けていきましょう。大串さん。

【大串委員】 はい。私、4点ぐらいあるんですけれども、まずこの間もお話したんですけど、やはり最高速度の、最高といいたいまいしょうかね。今、100キロが高速道路で最高速度となっていますけれども、走れる時間帯や走れる路線では少し最高速度を上げると

ということで、サグ対策のようなこともなさっていただきたいと思いますし、イギリスでは車線によって最高速度を変えているというところもありますので、例えば高速の出入りがあるところの非常に危なっかしいところは80キロで制限したり、その先は100キロ、120キロとか、様々今は対策ができるのではないかと思いますし、車の運転を楽しむという、大人の楽しみじゃないですけども、そういった側面を重視していただくという点でも、速度の可変の状況をもう少し柔軟にさせていただきたいというのが要望です。

あと路肩をいじめるということは、たぶん今、一般道でも少しずつ行われてきているのではないかなというのを生活の中でちらほら思いますけれども、是非お金をかけないで渋滞を減らすといういろんな施策を推し進めていただきたいと思います。

3番目で生活道への物理的な障害物を是非もっと入れていただきたい。特に危険度が高いというところは、元々指摘されているというところもありますので、諸外国で導入されているのは、原始的なやり方ですけども、少し盛り土をして、どうしても速度を落とさざるを得ないとか、道路に30キロと大書きして、注意を喚起するようなやり方というんでしょうか。例えば新潟でも、新潟駅でバスがとまるところに、一般車がどんとどんとまっているという状況があったんですけども、バス専用と大書きして、ちょっと斜線を入れてただけで、全くとまらなくなったということがありますので、そういったコストが安いけれども効果的なやり方を模索していただきたいということがあります。

最後4番目ですけども、ガソリンスタンドの話が崎田先生から出ましたけれども、特に北海道などでは広域でガソリンスタンドが無くなってしまって非常に困っているという話がありました。今病院などを高速道路に直結させて、出入りをしやすくするという話があったんですけども、是非、ガソリンスタンドも特に新設の道路などは、ガソリンスタンドを、高速と一般道で共用できるようなスタイルで構築していただくということで、少し解決を試みてはいただけないかということをお願いしたいと思います。以上です。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。井伊さんどうぞ。

【井伊委員】 先週に続いて、局長自らの御説明、ありがとうございます。私もちょっとETCについて質問と意見です。高速道路のシームレス化をやっていくためにも、ETCの経路情報が分かるためのETC2.0が必要だと思うんですが、やはりこれは最初に導入したときと同様に、何らかの導入促進策、補助が必要になってくるのではないかということと、一方で、国土交通省では、今年度からバイクのETC補助を始めたと思うんですけども、今やっている補助はまだこの2.0に対応したものではないので、その辺のETC政策の整合性というものをもうちょっと全体で見てほしいというのがお願いです。以上です。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。では、石田先生までで一旦止めましょう。

【石田委員】 太田さんも同時に手を挙げられていた。

【家田分科会長】 では、どちらも短めにお願いします。

【石田委員】 2点あります。23ページのTDMなんですけれども、冒頭局長が道路の中ではなくて、もう少し社会の目ということをおっしゃったんですけれども、道路局の定義によるTDMの目的は混雑解消だけなんです。これはやっぱりもうちょっと、活力とか、安心とか、環境ということも目的の重要な部分として捉え直さないと、混雑解消だけでしたら、家田先生みたいに心優しい人が車をやめるという裏で、車にスティックする人が効果を得るわけですから、何か変な話になりますね。その辺をよろしく願いますということが1点です。

それと25ページ、26ページの通行止め、あるいは高速道路をなかなか閉めないということなんですけれども、これはやっぱり、リスクをどう国民に自己負担していただくか、管理していただくかというところの議論をちゃんとしないと、いつまで経っても管理瑕疵責任で、どうしても早め早めに閉めるとか、事前通告性みたいなことにもなって使われないということになりますので、その辺を同時に考えないといかんのかなというふうに思いました。以上です。

【家田分科会長】 そうですね。ありがとうございます。では太田さん、それから朝倉先生という順で。

【太田委員】 私は、この考え方はとても大切だと思いますので、タイトルとサブライサイドからダイヤモンドサイドへという話と、今後のスケジュールのことについて、絡めて意見申し上げます。

タイトルとして、国土構造を支える道路のあり方でも、道路政策のあり方でもなくて、道路交通のあり方とおっしゃっている。それはまさに需要をこれから見ていこうということで、とても大切だと思っております。今、家田先生とお話していたら、来年の夏まで随分時間かけてやるんだねと家田先生がおっしゃって、もっと早くできないのかという御意見でした。私は逆で来年の夏でやめてしまうのですかと思いました。今回のご提案のコアは、道路はインフラなので、道路を作って、使う段は国民の皆さん考えてください、ということではなくて、道路局としては、道路をどのように使って、国を豊かにしていくべきかということ、そして積極的にその点に関与していきましょうという発想転換がなされていると思います。このことは今後も意識しながら長く続けていただきたいと思っています。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。朝倉先生どうぞ。

【朝倉委員】 私は、さっきのこの話をお伺いしていて、国土交通省はいろいろこういったことをおやりになるというよりも、こちらに対して、もっとお前たち、ちゃんと研究しろよというふうにおっしゃっているものというふうに理解して、話を神妙に聞いておりました。そういった意味で2点申し上げたいと思います。

1つはデータに基づく交通工学の新体系確立ということで、大変ありがたい、ご示唆をいただいていると思うんですけれども、ここでたぶん重要なのは、データはどこにも転がってはいないので、データをきちっと取る工夫、それからそのデータをちゃんと蓄積してそして解析する技術、これを同時にやっついていかないと、データをうまく使えないと思うん

ですね。とりわけETCであるとか、民間プローブであるとか、あるいはICカードもそうですけれども、元々交通計画のために取ろうとしたデータではなくて、本来目的では違う形でそのデータを使っているという、いわゆるパッシブな形で扱っているデータと、いわゆる車両検知器、トラカンのデータ、それから画像のデータのように、そのデータを使って何かをしようというアクティブな動機でもって取っているデータ、それぞれあります。

そういった意味では、更に交通行動系のアクティブなデータ、つまり実際道路がどう使われているかということに関して、現在では道路交通センサスで取られているわけですが、そういったものも、より充実したものにしていかないと、結局のところ高速と平面の分担関係はいつまで経っても、正しいことは分からないということになりますので、そういうデータをどうやって、きちんと取っていくのかということが、このビッグデータを生かした道路計画につながっていくのかなというふうに思います。これが1点です。

もう1つは、時間信頼度ということで、これも時間信頼度という言葉で持ってきていただいて大変ありがたいことだなというふうに思います。その中で、ここに書いていないことで申し上げると、時間信頼度自身を、計画評価の中に、どのように組み込んでいくかという視点が1つは重要であると思います。

これは事後評価、つまり事前の旅行時間の分布と事後の旅行時間の分布が分かっているときに、そのことを使って、どういうふうに事後評価していくかという問題と、それから事前のプロジェクト評価、つまり将来の予測を伴うような評価の問題と少し分けて考えなくてはいけなくて、後者のほうは極めて重要なんですけども、そのための方法論は、現在のところ確立されたものではありません。

英国であるとか、ニュージーランドであるとか、オランダであるとか、そういったところで使われているものもありますが、まだまだ発展途上なので、そういったものについても併せて検討されていかないと、うっかりすればB/Cが20%改善するので、この手法を使ってしまえというふうな形で使われてしまって、むしろ方法論の信頼度を下げてしまう可能性があるんで、その辺を注意しなきゃいけないということが1点です。

それから同じ信頼度で言えば、信頼性を道路利用者にどういうふうに提供するのかという情報提供の視点からの検討も必要で、既に我が国では首都高速、阪神高速で信頼度の情報提供をしていますし、アメリカのシアトルなんかでも、その情報提供をしていますので、どういう形で、利用者にその信頼性情報を提供するのかと、利用者にとってより分かりやすい情報になるのかということも併せてご検討いただき、あるいはそのことをやるために、何を研究しなきゃいけないのかということも、研究してくださるとすごくありがたいかなというふうに感じました。以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。では、小幡先生。

【小幡委員】 ほんの一言です。先ほど石田先生のほうから道路の通行止め、車線規制時間の話がございましたが、道路の設置管理の瑕疵責任の関係で、こういうふうになってきたのですけれども、確かにユーザーの期待する高速道路のあり方という観点から、改めて

本当にそこまで必要なのか、あるいはもっとユーザーが使いやすいような形での規制が可能なのではないかということをしっかり考えていくということは非常に大切だと思います。

【家田分科会長】 ありがとうございます。原田先生どうぞ。

【原田委員】 すみません、さっき質問したことなんですが、運転して、渋滞に巻き込まれると活動はできなくなるとか、そういうことがあって、渋滞が緩和すると新しい活動ができるみたいな、そういう視点でトラベルマネジメントではなく、アクティビティマネジメントみたいなことで、一応研究所をやっておりますので、そういうようなアクセシビリティと併せて、やっぱり使えるかなというのが1点と、後ろに、高速道路に乗せるという話がありましたけれども、大型車は近くで乗らないで、遠くまで走って乗ってしまうので、例えば全部近くに乗るって言って、需要予測すると、ものすごく誤差が起きてしまうんですね。それを変えるために、先ほど言われた時間帯料金とか、あるいは単に頻度が多いだけでないような主体を合わせた、うまく使うような、それも過積載とか何かも含めて、あるいは近くのインターを使うようなことも含めて、社会的インフラを適切に使うような人の料金を安くするとか、そういう何か工夫があるのかなと思っていますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。

【根本委員】 21ページのETC2.0を見ると、何か新しい車載器で、新しいサービスをするようなイメージです。しかし、22ページを見ると、これまでのETCの車載器でもスルーして走れるようにしていきたいということを行っているように思えます。ここはやっぱりちょっと概念を分けて、新しい車載器でやるサービスと、これまでの車載器を含めて新しくやるサービスということをきちっとわけて説明した方がよいと思います。

特に今、原田先生からもありましたけれども、それぞれの人が自分の通ったルートをデータとしてもらうというサービスが昔から要望されています。特に物流事業者はそれを運行管理に使えるというメリットがありますし、あるいはそういうふうな走り方をしているということが、例えば保険料が安くなるとか、いろんな意味で、個人がメリットを享受できる機会を作ります。そういうデータの公開、1人にとってもその走行履歴はビッグデータなわけですけども、それをうまくフィードバックしてあげるみたいな仕組みっていうのを2.0で挑戦してみたいなと思います。以上です。

【家田分科会長】 よろしいですか。はい。時間もだいぶ経ってきたので、1つずつにお答えいただく必要ないので、特に御質問タイプのものであったとか、道路局から考えて、ちょっと違和感のある御意見なんかに対してだけ答えていただいて、御同感されるものは特にいいですので、お願ひしたいと思います。

【道路局長】 できるだけお答えをしたいと思います。天野委員からまずお話があった、路肩を使うことのマイナスはということがございました。もちろん路肩がああいうふうな維持されていることで、いざというときの使い方、非常にいいわけでございます。首都高は路肩がないために、事故などのときに非常に苦労しているというのも事実ですから、い

ろんなところでこの路肩を使うという取り組みをやるうとは考えておりません。本来は、拡幅を、それも今回は全部を1車線拡幅するのではなくて、本当に不揃いが揃うようなところだけ効率的に揃えてあげるといふ拡幅だと思っているんですけども、本当に拡幅が必要なところはやります。ただ、それを待っていることのデメリットと路肩がとりあえず使えなくなって、首都高のような構造になるけれども、ここに言っているように、劇的な渋滞解消効果があるというもののトレードオフの中で、調布などは、これはすぐ行った上で、非常駐車帯等も、場合によったら、あとから追っかけて作るのがいいかどうかとか、こういったことを、これもまだいろんな関係者と調整していませんけれど、考えていくことだろうと思います。全部でやるうということではなくて、本当にプラスとマイナスを見極めながらやりたいと思っております。

それからETC2.0の普及の工夫というものは、井伊委員からも導入促進策のお話ありました。既にITSスポットというものが、2年ぐらい前から、3年ぐらい前ですかね、スタートしておりますので、将来はこれと通信するタイプのETCに進化するんですよということは、かなりアナウンスをしまいでして、自動車メーカーとか、ETC等のメーカーの中で、既にITSスポット対応ですと言って売っているクラスのものがあります。今それは、単に渋滞情報も取れちゃうというメリットだけしかないんで、必ずしも全部それに置き換わるという状況になっておりませんが、そういったものもソフトを入れ替えることで2.0にできるということで、まずは当面の普及もかなりいけるのではないかなと思いますし、ETC2.0の料金的なメリットとか、こういったものも、これから考えていきたいというふうに思っております。

それから規制速度の話は大串先生からありました。警察のほうもいろいろ、今データに基づいて柔軟化について、考えておられるようであります。

それからガソリンスタンドを高速と一般で共有という話も、今、サービスエリアでも一般道からも半分入れるサービスエリアとか新東名にできはじめておりますし、これから本線直結の道の駅を提案しましたが、一般道側からも入れるとか、そのあたりも柔軟にガソリンスタンドについても、使えるようになるのではないかと思います。

それから、井伊委員からもう1つ、バイクのETC補助の話がございました。確かに今は2.0という製品そのものがございませんので、なかなか一足飛びにはいきませんが、メーカーの御意見も聞きながら、あるいは私どものほうの2.0の料金所のできるタイミングを見ながら、先ほど来年度の末ぐらいどうかと、仮説でと申し上げましたけれども、メーカーさんにもそれで間に合うのかどうかということも、これから確認していくことになろうか思います。

TDMとデータに基づく交通工学について、いろいろ言っておりました。こういった分野について、道路局としては、今まで未消化でございました。何しろ戦後ずっとモータリゼーションを追っかけて道路を作るところが精一杯でやってきた歴史がありますものですから、こういう現道の対策をしていくことや、TDMということは、比較的今まで取

り組んでいなかった、十分消化できていなかったということだと思います。

ですから、いよいよそれに取り組んでいく、データに基づくということも朝倉先生から言われましたけれども、来年が通常で言うと、5年に1回のセンサス年になるわけですが、通常のセンサスはやめて、こういう新しい考え方のデータ構造にし、かつそれも研究をいただく方にお使いいただけるような、オープンなやり方にしたらどうかと。もうここで言うてしまいましたので、課長も退路を断たれたと思いますから。やりたいと思います。そういった中で是非、原田先生、朝倉先生、太田先生いろいろ、あとは石田先生、専門のお立場から御意見いただきましたので、是非そういう新しい体系にお知恵をお貸しをいただけたらと思います。

太田先生からもう1つ、来年の夏というのはどういうことかなということでございましたけれども、この中には期限がある程度あるものと、継続的にずっと勉強すべきものが混ざっておりまして、1つは、あと2年後に首都圏では、ある程度の環状道路が概成するというところは、是非このまま見過ごしたくない、何らかの新しい考え方を入れたいというターゲットにしておりますので、それを考えると、来年夏というのは1つの、どうしても必要なターゲットにはなる。その前に中間取りまとめも場合によってはお願いをしなきゃいかんのではないかと思いますし、また来年夏以降も継続的にこの分野は、これから大きな柱になる政策分野ですので、勉強を続けることになろうと思います。

根本先生から、22ページはETC2.0でなくても通れるんじゃないのということで、そのとおりでございまして、これは絵に2.0と書いてあるのは誤解を生むので本当に運用するときどうするのかと考えておりますけれども、タイミングはその頃に合わせてと考えております。

それから小幡先生からユーザーの期待する高速道路というものをもう少し吟味すべきということで、御意見があったと思います。作るのに精一杯で、そこまでまだ考えてなかったという歴史だったと思いますけれども、サービスレベルのあり方、過度なもの、足りないものをこういった中で、勉強させていただきたいと思います。大体そのような御質問だったのではないかと思います。

**【家田分科会長】** ありがとうございます。ちょっと二、三、私もコメントさせていただいてと思います。さっきも、ちょっと途中で申し上げたように、この「賢く使う」、要するに上手に使うというコンセプトをやったのは、徳山局長が課長さんだったですかね、室長さんだったですかね、忘れましたが、その頃にコアはあったんですよね。もちろんそのあと、いろいろな努力はされているんだけど、それが十分ではないという認識から、改めてこういう時代になってきた。

私の時代認識をもう1つ申し上げますと、やっぱり雨降って地が固まったのかなという感じ。非常に教条的に、厳密な意味での受益者負担主義みたいなもので、一寸たりとも制度を変えないという時代、これもまた私は、非常に問題あったと思うし、そのあと今度は、どれもこれもタダにしたらいいやと、どこまで行ったって1,000円だなんていう、訳

の分からないものもやって、日本中が大混乱になって、そういういろんな右往左往をやったあげく、こういう日本、日本人に限りませんけれども、人間の根幹を支えているインフラであるところの道路というものは、そういう原理主義みたいなものでやるものではなくて、常識によって、適切な手を打って、しかも一步一步工夫して、いいものにしていくということが根幹だよってということが国民がかなり分かってくださったんじゃないかなと思うんですね。だから、今進めているものは、まあまあモデレートな線で妥当な方向、それがようやく技術の開発と同時に、いい時期になったなど、私はそういう認識をしております。

それから、あと1年後がどうか分かりませんが、少なくともオリンピック、パラリンピックが6年後にあると、それよりちょっと前ぐらいに外環やいろんなものが、姿、形になってくる。それで日本の道路が世界にもものすごく誇るほど、多に優れているかという、必ずしもそうでもない。この賢い道路の反対で言えば、愚かな道路なんですね。それをせめて東京オリンピック、パラリンピックに向けて、がっちり首都圏の道路くらいは賢いものにしようよというくらいのことをやらなかったら、世界に恥ずかしい。そう考えると、その時期ぐらいまでに、是非ともやり遂げるものは、なるべく早く答申みたいなものまとめて、実行に移していただいて、それからまたその次のステージ、10年後ぐらいの完全実施を目指すようなものは、もうちょっと勉強して、それから永遠に勉強するようなものはまた別途勉強してもらえばいいんですけど、そんなふうな時間ターゲットを定めて、早くやるべきものは、早く決めたほうがいいんじゃないかという感じは持っていますね。

それから3点目、日本の高速道路で実に特徴的なのは、暫定2車線という種類のものを高速道路と称して使っているということであります。これはいろんな事情からしようがないんですけども、そこでのドライビングストレスというのは、大変なものですよね。しかもどこまで行ったら、追い越し車線があるんだかよく分からない。その辺も非常にストレスがたまる。だから、時間短縮うんぬんのところに直結するわけじゃないんだけど、そういうストレスフルな道路から、もう少しリラックスして運転できる大人の道路にしていきましょうよというぐらいのことが、長期課題では、いるんじゃないかという感じがしています。

最後、この賢いの反対が愚かなんですけどね、愚かさの源泉はどこにあるのかということをやっぱり十分に認識する必要があると思うんですね。私は数年前に中日本会社さんが岡崎の暫定という名前が付いていますけれども、片側3車線化をおやりになったのは、大変に素晴らしいことだと思っております。それはあそこの混雑をしているという状況を認識して、早期に着手できることは何であるかということを知り、そして比較検討して、いろんな制約や、いろんな組織がいいとか悪いとか言う中で、頑張って実現したと。これが、今、その当時のことを思い出しますと、何人かの方が、これはあんまり手を振ってあちこちで言わないでくださいね、みたいな感じがあった記憶があります。

それというのは、どこかおかしいですよ。いろんな道路を管理している主体が、うちの道路はこういうところ愚かだよと、その愚かを乗り越えるためには何をしなきゃいけないかという、工夫力を発揮する仕組みとか、何故できないのかというところを反省する仕組みとか、その辺がないと、たまたまそのリーダーシップを発揮できる方がいらっしゃるときには、前に進むし、そうじゃないときは、ずっと愚かのままなんてことでは、しようがないですよ。そこを是非もう1つ工夫する余地があるかなと思っています。ちょっと感想を申し上げました。

それでは、大体御発言いただきましたでしょうか。よろしいでしょうか。私の司会する部分はそんなことにしたいと思います。今日たくさんいただいた御意見は、このあとも継続して審議していただきますところの国土幹線道路部会のほうで引き取って議論を続けていただくということになります。それでは、私の司会をお返しいたします。

**【道路局長】** 一言だけ。先生から、今、時間ターゲットもきちっと見ながらという御意見いただきました。非常に今回、大風呂敷を広げまして、非常に広範なテーマでございますから、全部を同じように議論できないと思いますし、先ほど申し上げましたように、ある程度期限のある話もございますから、次回といいますか、国土幹線道路部会のほうで、どういうテーマで、どこからスタートしていくかという点は、またそちらと御相談も申し上げますし、2年先ではなくて、分科会もまた適宜開かせていただきたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

**【官房審議官】** 長時間にわたる御議論ありがとうございました。

本日の道路分科会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただきます、御同意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ホームページにて公表したいと考えております。

本日の会議資料はそのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

——了——