

平成28年9月27日

【総務課長】 皆様、本日はお忙しいところお集まりいただきまして、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55回基本政策部会を開催させていただきます。私、総務課長の藤井でございます。よろしくお願いいたします。

まず、開会に当たりまして、道路局長の石川からご挨拶申し上げます。

【道路局長】 道路局長の石川でございます。基本政策部会の開会に当たりまして、一言ご挨拶申し上げます。石田部会長はじめ、委員の先生方におかれましては、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。

前回、6月23日の基本政策部会におきまして、道路施策全般にわたる課題や今後の方向性についてご審議をいただき、一定の整理をさせていただいたところでございます。その中で、7つのテーマに大きく整理をさせていただきました。議論はもちろんこれに限定されるわけではございませんけれども、今回以降、おおむね月1回のペースで、毎回、2,3のテーマについて、個別にご議論をいただきたいと考えているところでございます。委員の先生方には大変お忙しいところ恐縮でございますが、引き続き、月1回というペースでよろしくお願いいたしますと考えております。

本日は、その中で、前回お示しをさせていただきましたテーマのうち、モーダルコネクトの強化として、バスを中心とした取り組み、2つ目に道路空間の利活用、3つ目に生活道路の安全対策という、この3分野についてご議論いただきたいと考えているところでございます。また、あわせて、先般の台風による被害及び復旧状況について、報告をさせていただく予定でございます。

限られた時間ではございますが、次の世代の新たな道路施策に反映すべく、委員の先生方から忌憚のないご意見を頂戴できればと考えているところでございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 それでは、議事に入ります前に、お手元の資料の確認をさせていただきます。上から、配席図、議事次第、委員名簿のほか、資料の1として、A3の横の「モーダルコネクトの強化」、それと、資料の2として「道路空間の利活用について」、資料3として「生活道路の安全対策について」、資料4として「台風による被災及び復旧状況」、参

考資料1「今後の道路施策の展開について」、参考資料2「モーダルコネクトの強化の参考資料集」でございます。資料は、よろしいでしょうか。

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。

本日は、草野委員、羽藤委員、屋井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。本日出席の委員の方は、総数11名のうち8名でございますので、規定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。

カメラ撮りのある方については、ここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、これ以降の議事進行を、石田部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【石田部会長】 石田でございます。今日もよろしくお願いいたします。これより議事を進めさせていただきたいと思っております。

先ほど局長もご挨拶の中でおっしゃったとおり、前回の基本政策部会で、課題テーマの整理をしていただきました。今後の道路施策の展開について、来年春の取りまとめについて、月1回ということでございます。ご多忙中、まことに恐れ入りますけれども、出席いただきますようお願いをいたします。

個別テーマについて順次議論をさせていただきますけれども、本日は、参考資料1にあるように、3つのテーマに議論するというところでございます。議事次第にも書いてございますとおり、まず最初に、モーダルコネクトの強化、バスを中心とした取り組みについて、まず、事務局より説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 資料1を用いまして、ご説明させていただきます。道路経済調査室長の橋本でございます。よろしくお願いいたします。モーダルコネクトの強化、バスを中心とした道路施策のたたき台ということでお示ししております。現在、右側に書いてありますけれども、モーダルコネクト検討会、根本先生に座長をお願いしておりますが、こちらで検討しているもので、その中間的な取りまとめという意味もでございます。

冒頭に5行ほど、基本的なスタンスを書かせていただいております。簡単にご説明させていただきますと、バスの利用環境についてでございますが、鉄道や航空などと比べ、あるいは諸外国のバスの扱いと比べますと、日本のバスというのがユーザー目線からほど遠い、あるいは貧弱だという認識を持っております。こういうことを踏まえまして、今後、

利用者重視の道路施策を進めていく観点で、バスを含めた公共交通の利便性を向上する取り組みを、道路施策としても加速していきたいということを、まず書かせていただいております。

さらに、右側に行きまして、ITSとPPPをフル活用しながら、バス利用拠点の利便性を向上するためのバスタプロジェクトということで、通称でございますが、これを展開し、これを核といたしまして、多様な交通モード間の接続、モーダルコネクトを強化し、地域の活性化・生産性の向上、災害対応への強化等の目的を達成していきたいということでございます。

バスの施策そのものにつきましては、多分、従来から、他局をはじめ様々なところでやらせていただいておりますけれども、なかなかこれまで道路として中心に据えてやってきていない部分もございましたので、今回、これを機に、道路もできるだけバスを中心とした施策として、様々な強化に取り組んでまいりたいというつもりでまとめておりますので、過去やっているものの焼き直しじゃないかというご指摘もあろうかと思いますが、全体的な施策として見ていただければと思っております。

1枚目のところに絵で描いてあるのが全体構成でございまして、先ほどITSとPPPというお話をさせていただきましたけれども、まず、ITSのところではバス情報基盤を強化するというのが1点。2つ目にスマートトランジットシステムということで、モード間の効率的な乗り継ぎを可能とするシステムというものを構築していきたいというものが、2点、ITSを活用した分野としてはございます。これにPPPを加えることによりまして、その下にありますような、バス利用拠点の利便性を向上する3つのバスタプロジェクトという、名前はいろいろあろうかと思いますが、そういうプロジェクトを立ち上げて、3つに分類して進めていきたいということです。

1つ目がマルチモードバスタということで、例えばバスタ新宿のようなものをイメージしていただければと思うんですが、下に括弧でございまして、バスと鉄道や新幹線、あるいはタクシーというものの結節を図りたいと。集約型の交通ターミナルの戦略的な整備というのが1つ目でございます。2つ目としまして、ハイウェイバスタ。SA・PAを活用してバスの乗り換えの拠点を整備すると。高速バス同士の乗り換えをよくするというイメージでございます。3つ目としまして、地域の小さなバスタとしまして、地域のバス停というものを少しリノベーションしまして、バス同士、あるいは、さらなる乗用車とか自転車とか、ほかの個別のモードへの転換を図っていきたいという3つを考えております。そ

それぞれ、この3つにつきまして、また後ほど個別の施策を説明していきたいと思ひます。これらを達成することによりまして、下に3つ書いておりますけれども、地域の活性化でありますとか、生産性の向上、あるいは災害対応の強化といたしました、道路だけでなく、地域全体の課題にも対応していくということを考えているところでございます。

それでは、個別に施策について説明していきたいと思ひます。ページをめくっていただきまして、2ページ目をお願いいたします。まず、ITSの1つ目でございます。ETC 2.0やセンシング技術を活用したバス情報基盤の強化というところでございます。左側、(1)バス運行支援システムというところをご覧ください。まず、高速バスロケーションシステムというものがどのぐらい入っているかというところでございますが、バスタ新宿の事例で、発着する高速バス停118社を見ますと、大体9割弱の方が入れられていないということを知っております。電話による非効率な運行管理になっているのではないかとあるとか、なかなか情報提供がうまくいっていないのではないかとこの不満の声も知ります。

理由としては、コストであるとかというのを知っているところでございますが、そういう今の導入されていないということ、結果として利用者へ不便をおかけしているということもありまして、下に、ETC 2.0を活用しました運行支援システムというものを實現してはどうかという案をお示ししております。ETC 2.0を共通プラットフォームとする高速バス運行支援システムを實現しまして、管理の効率化や利用者への情報提供を充実するということを書いておりまして、下にイメージ図がありますけれども、一番下の、バスの位置情報等をETC 2.0で取りまして、その結果を、右側にありますようなバス利用者へ提供する、あるいは各バス会社に提供する。その結果として、遅延時間であるとか到着予測を明確にするであるとか、あるいは運行状況で利用者へわかりやすく提示するとかいうものにつなげられないかというのが、1つ目でございます。

それから、右側、バス停の基盤地図ということで、これは正確なバス停の位置をデータとして持つということでございますが、現状のところにかかせていただいておりますけれども、バス停の改廃が進む中で、位置の更新がなかなかできていないという状況が知ります。その一方で、技術的には、その下にか書いてありますような、準天頂衛星システム等、非常に高精度な測位が可能な状況が整いつつありますので、その下にありますように、そういうセンシング技術とマッチさせまして、バス停の電子基板地図というものを高度化、きちんとしたものをつくってきたいということです。

別にこれは目的というよりも、要は自動運転への支援は道路管理の高度化という形で、道路全体のさまざまな必要性が、今、言われておりますので、そういう他の分野での必要性もあわせて活用させていただいて、この道路の基盤地図情報の中で、バス停の位置というものを収集していきたいということを書かせていただいております。この位置の特定と先ほどの運行支援システムの2つをあわせまして、バスの位置情報をさらに高度化することによって、より利用者へのサービスの高度化というものを図っていききたいというのが、1つ目でございます。

ページをおめくりください。ITSの2つ目の、スマートトランジットシステムの構築のところでございます。プラットフォームとセンターの構築ということで左側に書かせていただいておりますけれども、バス以外にも鉄道や飛行機など、その他多様な交通モードの運行情報の一元化を図るために、ビッグデータのさまざまなプラットフォームというものを共通化すると。その際に、産学官が連携しまして、そういうデータを活用して地域の交通課題に対処していくということを考えておりまして、その核となる地域交通データセンターというものを構築して、データの一元化、あるいはそれを活用する組織体をつくってはどうかということでございます。

右側にイメージがありますけれども、さまざまなモードのデータというものを収集・一元化いたしまして、右側に地域交通データセンターという形で、産学官がそれぞれ関与する形でのプラットフォームといいますか、データセンターをつくりまして、それらのデータを活用しまして、官側としては地域の交通課題とかいうものもあるでしょうし、民間サイドという意味だと、さまざまな交通ビジネスというものに活用できるものの基盤という形でつくっていけないかということを考えております。

具体的には、その下に、特に民間交通ビジネスの事例になろうかと思っておりますけれども、左側、交通状況に応じた効率的なモード間の乗り継ぎ情報ということで、下に、例えばなんですけれども、遅延なり運行情報なり乗りかえ情報というものが、運行のタイムリーな時間状況を情報提供するとともに、さらにどういうものに乗りかえ可能かという情報を出せるような基盤的なデータを集めると、それから情報提供するというイメージで考えております。その情報提供先としては、単にその表示をするだけではなくて、最近新しいさまざまなデバイスがありますので、利用者にとって非常にわかりやすいデータになるような提供の仕方というものを、あわせて考えていくというのができるのではないかとというのが、左側でございます。

さらに、右側が事業者間の連携ということでございますが、せっかく共通のプラットフォームでデータを集めますので、乗り継ぎというものにつきましても、バス間だけでなく、バスから電車でありますとか、あるいはバスも、高速バスの循環系路線から横断系路線など、さまざまところへの経由をしていくというイメージで活用できるのではないかと考えておまして、その事業者間を、モードを超えた連携にも活用できないかということを考えているところでございます。これが2つ目でございます。

ページをめくりまして、これからバスタプロジェクトにつきまして、それぞれ検討の方向性をご説明したいと思います。1つ目が集約交通ターミナルの戦略的な整備ということで、新宿バスタのようなものをイメージしていただければ良いと思うのですが、まず左上に、鉄道駅周辺の今のバス停の状況というものを書かせていただいております、東京などの周辺でございますが、新宿は19カ所ありましたバス停を一元化したということでございまして、一番ここは多いのですが、それ以外にも東京駅や上野駅など、複数のバス停に分散しているところが首都圏にも非常にたくさんあるという状況でございます。利用者目線になりますと、そういうものをできるだけ集約していくという方向性になろうかなと思っております。

それが右側の集約交通ターミナルの戦略的な整備ということでございまして、バスタ新宿をモデルとしつつ、集約型の公共交通ターミナルを戦略的に整備していったらどうかというのが1つ目です。それで、そのやり方としまして、道路本線外への設置を基本としまして、官側で全てやるのではなく、民間の収益も活用させていただきながら、整備・運営というものを構築していきたいと思っております。

その下に、特に大都市のイメージかと思えますけれども、特定のターミナルに集中するとなると、結局混雑して大変だということもありますので、例えば東京都心などであれば、新宿だけではなくて、さまざまところにうまく分散していきながら、災害時の代替性でもそうでしょうし、複数で機能を分担していくというやり方も考えながら、ターミナルの戦略的な整備を進めていったらどうかということを書かせていただいております。

都市部と地方、それぞれ若干イメージが、いろいろ取り組み方があろうかと思っております、例えば都市部でありますと、道路で分断された空間の上、道路の上ですね、立体道路制度を活用しまして、道路上空に例えばターミナルをつくることによって、道と駅と街が一体化するような空間も創出していきながらやれるのではないかとこの間ありますので、立体道路制度を活用した交通結節点の整備というのを進めていくのは、一つあるので

はないかと思っております。

その一方で、地方部の取り組み例を下に書かせていただいておりますけれども、これは穴水というところの事例でございますが、駅に新しく新幹線などが来るというところもありますので、そういう地域ポテンシャルを向上させるとか、あるいは鉄道の廃止で若干地域の元気がなくなっているところを少し活性化するという目的のために、高速道路ネットワークとバスの高い機動性というものをうまくつくるような駅直結交通ターミナルという形で、道の駅を活用したような形で、地域と鉄道事業者を連携するような整備ができるのではないかと考えておまして、それぞれ地域の特性・特徴に応じたターミナルの戦略的な整備というものを進めていきたいと思っておりますのでございます。これが1つ目でございます。

2つ目、バスタプロジェクトで、SA・PAを活用したバス乗りかえ拠点の整備ということです。ハイウェイバスタというものでございます。まず左側に、今の高速バスの利用なり路線状況なのですが、上の絵が、ある都道府県から他県へ行っているバス系統がどのくらいあるかということを見てみたのですが、当然東京は基準点にもものすごくいっぱいあるのですが、右に行けば行くほど、ほとんど県外に行っていないようなところがあります。

例えば滋賀県のところで行くと1カ所しかないのですが、滋賀県は周りに県がいっぱいあるにもかかわらず、なかなかほかとのバス連携ができていないと。原因は何かと、いろいろあるのですが、下にもう一つ、バスのネットワークの現状でございますが、使われているのが循環系中心で、せっかく今、ネットワークがどんどん広がっているにもかかわらず、横断系、あるいは日本海側といったところまで広域的に広がっていないという状況になっておまして、せっかくある高速ネットワークを活用して、バスの路線などを、もう少し地方へ、特に横断系へ広げていけないかということを考えているところでございます。

その対応の一つとしまして、右側なのですが、ハイウェイバスで高速バスの乗り継ぎということを書かせていただいております、先に事例で、下側の九州道の基山の事例を見ていただければと思うんですが、基山という九州道のPAで、高速バスの乗りかえ場所をつくっていますと。久留米のジャンクションはすぐ上なのですが、例えば従来であれば、福岡を起点に各地にバスが行っていますので、ほとんどターミナルということで福岡が中心だったんですが、それを基山というところで乗りかえることによって、例えば長崎から

大分に行くに当たって、いちいち福岡まで行って帰ってくるという時間ロスであるとか、乗りかえをするための余計なコスト・時間をかけないで済むようなやり方をして実験の取り組みを始めたところ、現在、基山のバス停での乗り継ぎ系統数が160弱ぐらいまで広がるという形で、非常に利用されているという状態になっております。

このような取り組みを参考にしながら、多分、適地と言われているところは日本にもっといっぱいあるかと思っておりますので、ぜひSA・PAにおける乗りかえ・乗り継ぎというものを活用させていただきまして、直行便の少ない地域への交流を拡大するであるとか、あるいは環状道路を活用してうまく分散をさせるなどというものに活用できないかということをおっしゃっているところがございます。これが2つ目のハイウェイバスタでございます。

3つ目が、地域における小さなバスタでございます。地域のバス停のリノベーションの推進ということで、1枚目のものは、高速のバスストップあるいは道の駅の活用の状況を、リノベーションの状況を見ていただければと思っておりますが、まず高速バスストップの現状なのですが、実は半分弱が使われていない状況です。使われているところにつきましても、連絡通路の約7割は階段のみということで、正直、利用者に優しくないようなバス停になっておりまして、これをもう少し利用者目線に立てないかということで、有効活用をしたいというのが下に書いております。

具体的には、例えば上屋というのは当たり前かもしれませんが、その下に、通路のバリアフリー化でありますとか、あるいは、待つところ、周辺におけるパーク・アンド・ライド駐車場、カーシェアリングの活用、また、待合所を少し商業施設を活用させていただくとか、さまざまなやり方があるかと思っておりますので、地域において利活用計画をうまくつくっていただいて、バスストップの活用をもう少し活性化、有効活用するような取り組みを推進していきたいというのが1点目でございます。

右側が道の駅でございます。道の駅も、今、約1,100カ所近く、1,090カ所ぐらいあるのですが、少し前のデータでは、7割ぐらいにバス停がない状態になっております。さらに、右側の絵でバス停があるところも見ていただきますと、地域振興施設と言われる商業施設のところの、すぐ直近のところには通常の乗用車の駐車場があって、離れたところに、例えば路線バスですか、町営バスと書いてありますけれども、バス停があって、さらに離れたところに高速バスの乗り合いがあるという形で、あまりバス利用者目線にはなっていないというのが実際多いと聞いております。

その下に、道の駅の有効活用と書いてありますけれども、全部が全部の道の駅にバス停

が要るとは申し上げませんが、道の駅も、地域活性化でありますとか地域振興のためであるとか、さまざまな機能というものがあろうかと思ひまして、そのような機能や特徴に合わせた高速バス、路線バス、さまざまな乗り継ぎの導入というものをやっていくに当たりまして、ぜひそういう利用者目線で、その地域振興施設の近場にバス停を置くなど、そういうバス利用優先の空間再編等の取り組みを推進してはどうかということを書かせていただいております。イメージは右下の絵のような形なのですが、施設のすぐそばにバス停があると、利用者も非常に使い勝手が良いのではないかということイメージしているところでございます。

これが1つ目で、地域の関係の2つ目が、地域の一般道路における路線バスの停留所の話でございます。左側に今の状況を書いておりますけれども、バス停の上屋なんですけれども、直轄国道で調べた事例なのですが、実は上屋も何もなくて、下の絵にあるような何か棒が1本あるような感じのところというのは、今でも7割以上ございまして、ベンチもないようなところが多々あるというところでございます。

さすがに非常に利用者のことを考えていない形になっておりますので、右側に、人とバスが待ち合う駅としての空間への進化ということを書かせていただいております。全部リノベーションするわけではないのしょうけれども、地域やバス事業者の要望も踏まえながら、地域の公共交通会議という形で、バス事業者とか地方が入っている会議がございまして、連携しながら、上屋等の設置による空間整備ということで、少し空間を進化させていきたいと思っております。特にどこでもやるというわけじゃないと申し上げましたけれども、学校とか病院とか、交通弱者の方が利用されるようなところというものを重点的に試してはどうかということでございます。

具体のやり方を少し下書いておまして、広告収入の活用等ということで、例えばなんですけど、右側の絵にあるように、少し広告収入、特に都市部であれば、さまざまなこういう収入源があろうかと思っております。整備であるとか維持管理にも充てられるのではないかと思っております。地方部に行きますと、なかなか広告収入だけでは厳しいというところもありますので、整備の部分については少し道路管理者側のお手伝いも一部しながら、管理に当たっては、最近新しく制度ができました道路協力団体制度等も活用していきながら管理も行って、地方におけるバス停の高度化、空間の向上をしていきたいと思っております。

それから、さらに、その下の民間の活用ということでございますが、これはもう事例と

してあるのですが、コンビニ内にバス停の待合所の機能もあわせ持つようなイートインスペースというものを設置しているという事例でございます。実際に無償で提供していただいております、ここで書いてあるバスロケーションシステムの時刻表などは、当然バス側が負担するんですけれども、スペースについては無償で提供していただくということで、ウイン・ウインの関係になるような形での整備はあるのかなというのが一つでございますし、右側の民間駐車場の協力による路外活用ということでも、民間の、これは銀行の駐車場だったと思いますけれども、駐車場の一部をお借りしまして、かつ、上屋も一部負担で建てていただきまして、バス待ち環境を向上している事例もあります。

以上のように、地域のバスについても、これは当然、道路管理者が全部するという話ではなくて、バス事業者を中心にやっていただくのですが、地方の声とかも聞きながら、道路管理者サイドもできることを少し協力していきながら進めていくという体制で、地域のバス路線の活性化につなげていきたいと思っております。

以上が大体大きな概要でございますが、それ以外にも、これまで検討会の中でいろいろとご指摘をいただいているものがありますので、それも少しご紹介したいと思っております。左側に乗り継ぎ利便性のさらなる強化と書かせていただいております、1つ目が乗り継ぎ料金のシームレス化ということでございます。先ほどバスから電車等のお話をしましたけれども、当然、乗り継いだときに割高になるのであれば、料金抵抗があつてうまくスムーズにいかないということもありますので、何かシームレスにできないかというのが1つ目でございます。

2つ目が予約システムで、当然、最近の検索機能でいくと、予約まではできないまでも、検索でバスからいろいろなものをやるようなシステムはあるのですが、もう一步進めまして、予約まで一つのアプリなどでできないかなというイメージをしているものが2つ目でございます。

3つ目が乗り継ぎ抵抗の緩和ということで、基山のバス停の事例でございますが、もともせっかくSA・PAを活用した高速バスの乗り継ぎをやったのですが、上下間のSA・PAを渡るときに真っ暗なところを通るということで、非常に気持ち的に行きにくいようなところもありますので、そういうものを少しでも道路管理者サイドとして抵抗をなくす工夫をするということが3つ目です。

4つ目が乗り継ぎの確実性ですが、先ほど業者間といいますか、民間間での連携という話もありましたけれども、その連携をバス同士などでもしっかりとすることによって、遅

れてしまったらいきなりバスがいなくなってしまうとはならないような工夫もあろうかと思しますので、そういうものができるような工夫をしてはどうかということが4つ目でございます。

さらに、右側に行きまして、わかりやすいバス停ということで、例えばバス停のナンバリングでありますとか、高速道路と同じなのですが、わかりやすい番号で追いかけるようにするとか、あるいは路線のカラーリングということで、色で判別するようにするとか、さまざまなわかりやすい工夫というものをしていくというのが右側です。

さらに、人が減ってきている、人というのはバスの運転手さんの数が減ってきているというのがあるのですが、省人化に向けた連節バスの導入、車両の大型化の推進ということで、単に大型化するだけじゃなくて、その下に、特車通行許可の簡素化でありますとか、あるいは交差点改良等、道路管理者サイドでもできることでございますので、そういうものを行うことによって大型化を進めて、少しでも省人化するような工夫ができるのではないかとこの課題としてもいただいております。

以上、全部道路管理者というわけではないのですが、少しバス事業者さんとも協力していきながら、検討できるものは進めていきたいと思っております。

一番最後のページ、9ページ目でございます。今後の進め方でございますが、今年、来年と、例えばITSの分野でいきますと、バス情報基盤であるとかの運行支援システムの実験でありますとか、センシング技術の実証実験の公募でありますとか、その下のビッグデータを活用した地域社会実験などを今年度から始めまして、約1年強やらせていただきまして、中長期的には30年から本格的な導入というものを図っていくというタイムスケジュールで進めていきたいと思っております。

3つのバスタプロジェクトにつきましても、既にマルチモードということで新宿のような事例もありますけれども、そのスキームをさらに拡充していくことを考えていきたいと思っておりますし、高速バスにつきましても、既に高速道路会社さんでもいろいろご検討いただいていると聞いております。さらに、小さなバスタということで、カーシェアの実験も今年度からやることとしておりますので、適宜、今年から実験等を始めさせていただきます。30年ごろから本格的にやっていくというスケジュールで進めていきたいと思っております。

以上でございますが、まだ全部道路管理者というわけではなく、かつ、焼き直しも含めて、いろいろご意見あろうかと思っておりますけれども、何とか道路分野でも、いろいろとバス

分野に協力・支援していきながら、よりよいバス環境を整えていきたいと思っておりますので、コメント、ご意見いただければ幸いです。よろしくお願いいたします。

【石田部会長】　　ということでございますので、ご意見、ご質問等ありましたら、お願いしたいと思います。

どうぞ。

【勝間委員】　　すみません、カバーされているのかもしれませんが、2点質問がありまして、1点目は、交通IC系カードの普及状況と、実際にこのようにモーターができた場合に、どのくらい便利になるのかということについて教えてください。特に地方はまだそこまで普及していなかったような印象がありますし、高速バスで使えた記憶もないんですよ。そういった形で、そういう決済系の連携がどうなっているか、今後利便性が高まるかということをお教えください。ビッグデータとかも取りやすくなりますし、これが1点目です。

2点目が利便性。私、このプロジェクトが大好きで、素晴らしいと思っているんですけども、抜本的なバスの問題の一つとして、本数が少ないというのがあるんですよ。結局、スケジュールに合わない。なので、このプロジェクトをやる結果、人が増えるから本数が増えるといった好循環を狙っているのか、あるいは本数のところはいろいろな事業者任せなのか、その2点を教えてください。お願いします。

【石田部会長】　　時間を節約するために、一通り、ご意見、ご質問伺って、それでまとめてお答えいただければと思います。

大串さん、お願いします。

【大串委員】　　地域交通データセンターについて教えていただきたいんですけども、このデータセンターの今考えられているネットワーク構成を教えてくださいというのが1点です。

2点目が、現状、ナビタイムとか、いろいろな会社が路線検索として、大体バスもできるところは出すような感じになっていると思うんですけども、そういうところとの関係ですね。そこにデータを売っていくような形で、その運営をしようとしているのか、その辺の立ち位置を教えてください。以上2点です。

【石田部会長】　　ほかにごありますか。

じゃあ、久保田委員、どうぞ。

【久保田委員】　　2点ありまして、1つはさっきのバスロケですね。かなり導入率が低

いということですが、私も調べたことがあるんですけども、理由は簡単で、コストが高くて導入できない。どのくらいのコストが問題かということ、数万円でももう無理だと。会社がいつなくなるかわからないというような経営をしているところが大部分で、非常に苦しい中で、もうちょっとのコストプラスもできないということを聞いたことがあります。今回、この提案で、どのくらいのコスト安が実現可能なのかというのを教えていただきたい。

もう1つは、資料1のタイトルが、バスを中心とした道路施策となっているわけですが、お話の大部分は情報の話と、それから拠点の話なんですけれども、道路のことについては、これからどのように扱われるのかですね。1カ所、連節バスのための交差点改良とありましたけれども、バスと道路の関係については、もう本当、それこそ20年、30年前から海外にはいろいろな例があって、バスだけの乗れるインターチェンジとか、バスだけが通れるバスオンリーリンクとか、今、いろいろなものがあるわけです。例えば後で出てくるライジングボラードを使って、バスだけを通す交差点なんていうのができるんですよね。そういう関係も扱っていただければと思います。以上です。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。

じゃあ、兵藤先生、どうぞ。

【兵藤委員】 すみません、私も2つだけなんですけど、5ページのハイウェイバスタの高速乗り継ぎですか、明らかに基山のインターチェンジというのは、非常に立地上理想的な場所だと思うんですが、これはコメントなんですけれども、私も担当している幹線旅客純流動データ、なかなか、バスのデータというのは使われることないんですが、あれを使うと、じゃあ次のターゲットはどこかなど、そういったものが、かなり見えてくるなという、そんな印象を持ちました。

これが1つと、それから、あとは8ページの左の乗り継ぎ抵抗の緩和で、これで同じく基山パーキングの連絡通路ですか、これはお客さんの連絡通路なんですけど、同じく道路局の物流の話で、上下のパーキングエリアの間にトラックのドライバーが乗りかえをする、中継輸送、これをパーキングエリア、サービスエリアを通じて実現しましょうと、そんな話がありまして、これも長距離の高速バスですから全く同じ話で、ドライバーはこの通路を乗り継いで、そして高速バスの中継運行みたいな、そんな話もあるのかなという気がしましたので、ぜひご検討いただければと思います。以上です。

【石田部会長】 朝倉先生、どうぞ。

【朝倉委員】 私、2つ、質問のようなコメントのようなことなんですけれども、今日のこの資料を拝見して、バスのいろいろな問題の中で、道路側ができることというスタンスで、その一部を紹介していただいていると理解します。先ほどから先生方のご意見にも出ているように、バス利用者にとっての問題は一体どこにあるのかという、その全体を捉えていただいた上で、バスの車両自身のクオリティーが低いからだめだとか、あるいはバスのオペレーション、つまり運行の頻度であるとか、あるいは料金に問題があるのか、それから、乗り継ぎのようなターミナルに問題があるのか、そういったことを整理していただいて、この施策がどれくらい有効な可能性があるのかということを議論していただくのがベターなのではないかなと思いました。もちろん、ここでご紹介されていることが悪いなどと言っているわけではありません。

それからもう1つは、データを利用してうまくやってみようということ、これは非常に大事なことかと思うんですけれども、競合他社のデータを運行管理サーバの中で運用していくということになると、一体誰がそれを運用するのかという問題が非常に出てくるのではないかなと思うんですね。ですので、アイデアとしてはよく理解できるんですけれども、そういったところも含めて議論していかないと、実際は、絵には描いてみただけでも運用は難しいねということになりはしないかということが懸念されます。以上、コメントです。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかに。

どうぞ。

【根本委員】 じゃあ、私は1つだけ、コメントです。バスタ新宿は、マスコミでも好意的に取り上げられて、私もいいプロジェクトと思うんですけれども、一つ気になる点としては、路外につくったバスターミナルなので、これ、バス会社も若干負担すべきじゃないかとかいうことを思うわけなんです。今のところはバス会社は、ターミナルの部分の運営費だけしか払っていません。これから似たような施設をどんどんつくっていくときに、民間収益なども活用しながら整備していくべきです。例えば今度、八重洲には大きなビルが建って、その地下がバスターミナルになると聞いていますが、今の計画では、受益者負担で、バス会社からいただいた利用料で床の賃料を払えるようなことになっています。しかし、これはとても無理だろうと思っているんです。いずれにしても、そのビルにしても、容積率のボーナスをもらっていますし、いろいろな形で生み出された開発利益をバスターミナルにつき込む方法もあると思います。バス会社に全部払えと言っている、そういう意

味ではないわけですが、いろいろな工夫をこれから積み重ねて、どのような費用負担関係でそういうものをつくっていけばいいのかということを考えていただきたいなと思います。以上です。

【石田部会長】 たくさん出ましたけれども、簡単にご回答いただければと思います。難しいかもしれませんが。

【道路経済調査室長】 ありがとうございます。

勝間先生からICカードの普及状況についてご質問頂きましたが、正直に申し上げますと、確かに高速バスなどではあまり使われておらず、地域バスでの利用が中心となっております。そのため、正直なかなか、それを今回の施策で、すぐにICカードの普及、利便性に繋がるのかというと、あまり関係ない部分もあるのではないかと考えております。ただし、いろいろとデータもございますので、今後、データを頂けることがあればということだと思いますけれども、ICのデータも活用していきながら、うまくそれを使えないかということを考えているところでございます。

それから、バスの本数の話は若干、鶏と卵の関係があって、便利にならないと増えないというところがございますので、先ほど基山のバス停の話で、最初はバスの本数が少なかったんですが、今、160系統が基山で乗り換えをして、10分に1本ぐらいバスが来るようになって、結果としてよく利用されていると聞いております。便利な施設をうまく良い場所に設けるとするのが重要だと思っておりますので、まさに適地を早目に地域とも相談して設けていくことが、本数も増やして利便性を上げるということになるのかなと思います。そこはこれからもよく工夫していきたいと思っております。

それから、大串先生からご質問頂いた地域交通データセンターについては、基本は地域ごとに設けることを考えております。中央でクラウド管理を行うというよりも、地域ごとにセンターをつくりまして、そのデータを地域単位で運営していくイメージだと思っております。そこからまず実験的に始めさせていただきまして、その上でもっと広域的なものが必要であるということになれば、それを広域間でやりとりして、考えていくものであると思っております。

さらに、ナビタイムなどの路線検索との関係についてご質問がございましたが、ナビタイムはナビタイムで独自にいろいろと収集されているものを付加して、利用者に提供するというを行っていると思いますけれども、そういう同じプラットフォームの中での情報をこちらからも提供していきたいと思っております。我々は、基本的にはETC2.0等

のデータを集めて、共有できるものを共有して平等にやっていくということをまず目指すのかなと思っております。

それから、久保田先生からバスロケの導入に関するご質問で、確かに今回バスロケを導入していない理由をいろいろ聞きますと、ランニングコストがほんの月に数千円というオーダーでも高い、多分初期コストを入れると数万円オーダーというようなものですが、それが払えないということを聞いております。E T C 2.0の場合、今でも実験を物流等でもいろいろやらせていただいておりますけれども、その数千円というオーダーのものが限りなくゼロに近づくような形での提供ができないかということをおもってございまして、それが彼らにとってインセンティブになるのかはありますが、ぎりぎりで行われていると聞いているものですから、そういう実験も踏まえながら、意見を聞いて導入を図っていきたくおもっております。

それから、道路施策についてでございますが、道路という概念は、道路本体以外にも、駐車場とかさまざまな部分で道路が関与できる部分もありますので、今回、バスに優しいという観点で、道の駅なりバス停も含めて、道路区域の一部もうまく活用して行って、施策を進めていきたくおもっております。

それから、兵藤先生から、ハイウェイバスタ、基山の話を中心にご意見をいただきまして、一つ物流のドライバーのSA・PAでの乗り継ぎというお話がございました。確かにこれまであまり上下間を移動していただくということを想定したつくりにはSA・PAはなっておりませんので、今回、基山のような、乗り換えに単なる管理用通路を活用するというだけではなくて、使いやすいように人が上下に行くことも想定したつくりには少し高速道路会社とも協力して、取り組んでいくのかなと思っております。これはもう少し勉強させていただきます。

それから、朝倉先生からも、利用者目線で問題点をもう少し把握すると良いというご意見をいただいておりますので、データの利用の話も含め、モーダルコネクトの検討会もございまして、その辺の整理をもう少し丁寧にやっていきたいなと思っております。

あと最後、根本先生から、ご意見頂きましたが、先ほど都市部で立体道路制度を活用したバスターミナルの整備というお話をさせていただきました。これは一つの事例だとは思いますが、正直、ものすごくバスタ新宿もコストがかかっている部分もあります。それをある誰かだけで負担というわけにもまいりませんので、適正な負担を行う必要があるということになるんですけれども、受益者も、あるいはその施設を持っている人間も、全体的

にみんなが納得するような形でそれぞれ費用を出し合うようなスキームをうまく提供していきたいなと思っております。その一つの答えとして立体道路制度というのがありましたけれども、工夫を引き続きやらせていただいて、第二の、バスタではないですが、バスターミナルをつくっていく参考にしたいと思っております。

【石田部会長】 ありがとうございます。時間がない中で、最後に申し上げたいのでありますけれども、コンパクト+ネットワークを本当に実現するためには、バスと道路とターミナルの関係というのをきちんと考えるということは本当に大事だと思っていただいて、本当にこういう方向に踏み出そうとされていることは高く評価ができると思いますし、大歓迎でございます。ありがたいと思っております。

ただ、室長も中でおっしゃってございましたけれども、結構今までにいろいろなところでいろいろな試みがされていて、うまくいっている例とか、当初は非常に注目を浴びたんだけれども長続きしなかった例とか、結構ありますので、その辺の時代とは随分環境も異なっておりますので、本当に大事なだけに、その辺に学ぶべきことは学んで、今日の委員の皆さん、期待を非常に強く述べられましたので、その期待に応えられるような社会実験をぜひ積極的に推進いただければありがたいなと思っておりますので、一言申したいと思っております。ありがとうございました。

ほかにもしなければ、次の審議事項でございますよね、道路空間の利活用についてに移ってまいりたいと思っておりますので、ご説明をお願いいたします。

【道路環境調査室長】 道路環境調査室の高松でございます。お手元の資料2「道路空間の利活用について」ということで、ご説明を申し上げます。

1枚おめくりください。道路空間の利活用についてのこれまでの取り組みということで整理をさせていただきました。大きく分けて3つ、水色の通行環境の改善、それから黄色の部分の空間利用の高度化、それからオレンジ色の部分の道路空間の価値の向上ということで整理をさせていただいています。左の通行環境の改善ということで、歩行環境そのものですとか自転車の走行環境の改善をしていくという話。それから真ん中の黄色の部分でございますけれども、先ほど話題にも出ましたが、上下の空間を立体的に利用してきたという話。それから、また後ほど詳しく説明しますけれども、道路区域外との連携の強化ということで、そういう民間の沿道の皆様方との連携を図ってきたという話。それから一番右の、空間の価値の向上ということで、例えば民間団体等との連携をすることによって、空間の価値を高めたりですとか、あるいはオープンカフェを実際にしようということで、

道路占用の弾力化といったことを進めてきているわけでございます。

1枚おめくりいただいて、2ページ目でございますけれども、そういった中でも、さらに社会情勢のすう勢に応じて、道路空間利活用への課題・ニーズも変化してきているのが実情でございます。水色と黄色とオレンジということで、道路空間の再配分のあり方と、それから、道路空間利活用のさらなる高度化、道路空間の価値、地域の魅力向上と、こういう3つの視点で整理をさせていただいておりますけれども、この空間の再配分ということに関して申し上げれば、高速道路の利用拡大ですとか、あるいは幹線道路の整備といったことの進展に伴いまして、自動車の交通流自体はスムーズになってきたと、なりつつあるという状況でございますけれども、一方で、それ以外の歩行者の皆さん方、あるいは自転車の皆さん方、さらに言えば、多様なモビリティがございます。シニアカーですとか、場合によってはベビーカーを使われているお父さん方、お母さん方と。こういった方々への空間としては、どういったことがあるべきなのか。

それから、先ほどのモーダルコネクトの話ではありませんけれども、交通モード間の接続を機能強化するといった話。あるいは、シェアサイクル等をはじめ、多様なモビリティの拠点として利活用ができないかといった、道路空間利活用のさらなる高度化につながる話。それから、昨年12月のこの道路分科会でもご議論いただきまして、制度化させていただきましてけれども、道路協力団体ですとか、あるいは、特に都心部を中心に、いろいろな方々がエリアマネジメント団体として活躍されている中で、そういった皆様方による道路利用者の利便を増進する活動、こういったこととの連携が必要なのではないかと考えているところでございます。

1枚めくって、3ページ目でございますけれども、こういった3つの視点につきまして、それぞれの検討の方向性ということで、私どもが思い描いている方向性を、少し説明をさせていただいております。

1つ目の再配分のあり方でございますけれども、歩行者、自転車、ベビーカー、あるいはシニアカー、そういった方々が安全で快適な通行を確保するということについて、そういった道路空間につきまして、これは諸外国でもだんだん進んでおりますし、日本でも過去検討したことがありますけれども、そういった事例から知見を抽出して共有することで、取り組みを促進できないかといった話。これにつきましては、少し長い議論が必要になるかもしれませんけれども、いろいろなこれからの人口減少、あるいは高齢化・少子化の中で、少し腰を据えて議論が必要なのではないかと考えているところでございます。

それから、2点目の黄色の部分でございます。道路空間の利活用のさらなる高度化ということで、大きく2つ、書かせていただいております、この中の2つを中心に、今後、具体の検討を、ニーズをつかみながら進めていきたいと考えております。1つ目は、道路空間の立体的利用の促進のために、いろいろなニーズ、先ほどのモダルコネクトも含めてですけれども、いろいろなニーズを踏まえた拡充策について検討すべきではないかという話。それから、道路区域内外の一体的利活用の促進により良好な沿道環境の形成を図るために、道路管理者が行うべき対応について、もう少しきめ細かな対応が必要ではないかということで、こちらは、後ほど、4ページ目からの資料、それから15ページ目からの資料で説明をさせていただければと思います。

それから、3点目の、道路空間の価値、地域の魅力向上ということで、これは、いろいろな団体の皆様方が先進的な取り組みをされておりますので、そういった事例を収集し、横展開をすることによって、取り組みが促進できないかということでございます。

それでは、めくっていただいて、4ページ目、立体道路制度のさらなる活用ということで、少し具体的にご説明をさせていただければと思います。

5ページ目でございます。立体道路制度の概要ということで、これは平成元年から立体道路制度、道路法と、それから都市計画法、建築基準法の、この3つの法律を一体的に運用することによりまして、それまでは、道路というのは天上天下、道路ということだったんですけれども、それを、上下空間をくくりまして、立体的な区域を設定することができるようになったというものでございます。そういった事例を少しずつ拡大しながら進めてきているわけでございますけれども、こういう制度を使うことによって、その活用できた事例を、6ページ目、7ページ目に書かせていただいております。

事例の一つとして、デュプレ西大和とございますけれども、これは東京外環自動車道の埼玉県内の区間の建設に合わせまして、その道路の上に賃貸住宅を建築することによって、道路と住まいの一体的整備を進め、土地の高度化利用を図った事例。それから、6ページ目の右側、東京の港区でございますけれども、虎ノ門ヒルズ、東京の都市計画道路、環状2号線でございます。これを整備するに当たって、用地費の急騰による事業停滞を解決すべく、一体的立体道路制度を活用したというもの。

それから、1枚めくっていただきまして、7ページ目になりますけれども、立体道路の事例、2番目でございますけれども、札幌駅前通りの地下歩行空間ということで、これは、地下歩道の出入口を、沿道の民地を活用して、その出入口を確保したという事例。それか

ら、7ページ目、右でございますけれども、バスターミナル、あるいはタクシープール、こういったものと建築物を一体的に建てたというものでございます。

こういった事例はあるわけでございますけれども、8ページ目をごらんいただきたいと思いますが、さらに立体的利用ということでニーズがあるのではないかとということで、大きく3点、書かせていただいております。

①は、特に駅前、駅の周辺でございますけれども、先ほどもありましたように、交通のモード間をもう少し効率的・効果的に結ぶというために、機能確保するためには、こういう立体的利用が活用できるのではないかと。それから、②といたしまして、鉄道で隔てられた町の連続性の向上ということで、連続立体等の非常に大規模な事業がありますけれども、そういったところまで行く前の段階として、こういう連続性の確保のために、ニーズをつかみながらやっていけばどうかという話。

それから、③ということで、小規模な街区を統合した建築による良好な市街地の形成ということで、とかく日本の街区は狭いわけでございますけれども、そういったところの駅前の周辺ですとか、あるいは中心市街地、そういったところのいろいろなニーズ等をくみ取りながら、こういったことを目指していくというニーズがあるのではないかとということで、この3つを中心に、少しこれから公共団体の皆様方、あるいはデベロッパーの皆様方などと、ニーズの把握ですとか意見交換をさせていただきながら、拡充する必要があるのかどうかといったところにつきまして、議論をして検討していきたいと考えているものでございます。

9ページ目をお開きいただきますと、これは交通モード間を効率的・効果的に結ぶための機能確保ということで、その事例を若干簡単に説明させていただいております。まだ駅の周辺部の場所によってはバス停が点在するという中で、もう少しこういった制度を使うことによって、乗り継ぎ利便性の向上ですとか、あるいは周辺の交通混雑の緩和、こういったことができるのではないかとという事例。

それから、10ページ目でございますけれども、鉄道で隔てられた街の連続性の向上ということで、今、通路という形では進めることができるわけでございますけれども、例えばこの自由通路、あるいは駅と駅、駅の南側とその反対側といったようなところを結ぶときの通路の使い勝手の話、そういったところから、こういうニーズ、あるいは拡充策といったものを検討すべきではないかとという話。

それから、11ページ目でございますけれども、ニーズの3番といたしまして、都市の中心部、そういったところを中心に、小規模な街区を統合した建築を整備することによって、良好な、あるいは賑わいのある市街地の形成を迅速に進めていくことができないかというもの。こういった3つの事例でございます。

12ページ目をお開きいただきますと、こういう立体道路制度の活用により期待される効果といたしまして、事業性の向上ということで、例えば建築物等の事業性が向上できるのではないかと。あるいは、計画の自由度が増すのではないかと。あるいは、通路ということではなかなか難しい法律に基づく権限を行使できると。いろいろな違法物件の除去等ができるのではないかと。いろいろな面があるわけでございますけれども、こういったことを把握しながら、その拡充の方策について検討してまいりたいと考えているものでございます。

13ページ目、14ページ目は、これまでの立体道路制度の拡充策でございますので、説明は省略させていただきます。

それから、もう1つの話といたしまして、民間所有地の一体的利活用についてということでございます。16ページ目をお開きいただきたいと思います。先ほど上下空間の話を見せていただきましたけれども、これは沿道の皆様方の敷地と連携しながらということで作った制度でございます。平成19年に道路法を改正しまして作った制度でございます。右下の利便施設協定制度というところでございますけれども、道路構造または周辺の土地利用の状況によって、道路に道路の通行者または利用者の利便の確保に資する施設等を設けることが困難な場合に、道路区域外の施設等について、施設所有者等と協定を締結して、道路管理者が道路と沿道の施設を一体的に管理可能ということが出来る制度でございます。

少し事例を18ページ目に掲げさせていただいておりますけれども、18ページ目の左上、これは横浜市の鶴見区の国道1号でございます。赤い線の右側に、これが道路区域としての道路、大体2メートル幅でございます。この2メートル幅に加えて、この左側の建物が横浜市東部病院ということで、そちらの敷地を2メートルほど使わせていただいて、大体4メートルの歩道として活用していただいているというものでございます。見にくくて恐縮ですが、この先、奥にはバス停がございまして、バスペイを1.5メートルで切っているという中で、本来ですと50センチの道路幅しかなくて、そういうことで、なかなかバスペイというものはつけれないんですけれども、後ろの2メートルの協

定制度で結んだ道路と合わせまして、2.5メートルで活用しているという状況でございます。病院でございますので、例えば車椅子の利用ですとかそういったことも想定されるということで、こういった協定制度を使った制度でございます。

一方で、右側の絵でございますけれども、これはおそらく協定制度の前につくった建築物であるとは思いますが、例えばもう少しきめ細かく相談できれば、こういう段差があるような歩道というのは解消できるのではないかとということがございますので、次の19ページにあります検討の方向性ということで示させていただいておりますけれども、論点2つで、今後、道路管理者がどういったことを進めていけばいいかというところにつきまして、少し検討を進めていってはどうかと考えているものでございます。

論点の1つ目でございますけれども、こういう一体的利用による沿道環境の改善のために道路管理者が行うべき取り組みにはどういったものがあるかということで、特に道路管理者が行うべき取り組みということで、ともすれば道路行政や街の状況になるわけでございますけれども、行政ですとか、あるいは商工団体の皆様方、こういった方々へもアクセスしながら、沿道の開発計画等の把握をしたりですとか、デベロッパーの皆様方にそういった一体的利用の働きかけですとか、そもそもこういった利便施設協定制度、なかなか知られていないというのも実情でございますので、そういった積極的活用に向けての周知の話。

それから、論点2といたしまして、これは土地所有者の皆様方へのインセンティブでございますけれども、そういったインセンティブはどういったものがあるかというものでございます。一体的な管理とは言っておりますけれども、一定の負担ができるものがあるのかどうか。あるいは、活用することによって、土地ですとか建物の価値が向上、空間の価値が向上することにつながるものがあるのではないかと。それから、施設の整備といったところに対して、負担をどのように考えていくのかどうかというものでございます。なかなか道路の整備費用自体が厳しい状況でございますので、こういったことを地元の皆さん方に働きかけながら、なるべく息の長い活動になるような、そういったものを、いろいろなニーズも踏まえながら、今後、制度面も含めて検討していきたいと考えているところでございます。

説明は、以上でございます。ご意見、よろしくお願いたします。

【石田部会長】 ありがとうございます。それでは、ご質問、ご意見等をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

どうぞ。

【根本委員】 最後にご説明いただいた利便施設協定制度ですが、ご説明では、道路管理者が道路と沿道の施設を一体的に管理するというので、道路管理者が民地に出ていくようなイメージですけれども、去年あたり議論していたのは、地域のNPOみたいなところに道路の管理もお任せできないかという話もありました。例えば18ページに書いてある公開空地だと、これは民地のところを誰が管理するのでしょうか。道路管理者が民地に入っていきたいのか、それとも、歩道のところまで含めて、民地をお願いしたいのか、そこを何か、いろいろなパターンがあると思うんです。さて、今日の説明だと、道路がどんどん民地に入っていくということになっていきますけれども、それでよろしいんですかということを知りたいと思います。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

【太田委員】 最後の19ページのところです。道路管理者は、この場合、単数であることが想定されているようですけれども、地域のことを考えて面的にやっていく場合、国道・県道・市町村道が交錯しているような部分でも一体的にやっていくように、複数の道路管理者間の協力が行われるような体制につきましても、あわせて検討すべきだと思います。

【石田部会長】 どうぞ。

【勝間委員】 最初で論点が3つありまして、道路空間の再配分と、さらなる利活用の高度化で縦に一体化する部分と、そういう地域連携の話がありましたけれども、最初の道路空間の再配分のあり方は、わりと最初の一、二枚でさらっと終わってしまって、特に何も補足資料はないようなんですけれども、これは何も論点はないのでしょうか。私、自転車のガイドライン製作を携わらせていただいて、今、すごく都内が便利になっているんですよ。都内の自転車ガイドラインができていて。今後、こちらは逆にどのように展開するかとか、そういうことについて教えてください。

【石田部会長】 どうぞ。

【大串委員】 私はどちらかというと、ベビーカーとかそういったスローモビリティを非常に通行しやすいような空間の再配分というのに非常に興味がありまして、そういった意味で、空地の利用とかも確かにいいんですけれども、今、特に東京都が電信柱をなくしてくれるという施策に非常に熱心に取り組んでいただけるんじゃないかというのがある

ますので、そういった地道なところを非常に攻めていくというのも大事だと思っております。

スローモードのモビリティに対して、道路に置かれているものがどれだけ邪魔をしているかというのを、もう一度認識していただいて、そこも強化していただきたいというお願いが1点と、もう1点は、18ページのところもそうなんですけれども、仕切らないといけないのかというところで、どうしても白い長々とした道路空間と歩道を仕切るものがずっと連なっていってしまって、美観を損ねるようになってしまっていると思うんですね。道路の形態にもよると思います。どうしてもそこは非常に接触が多いところで、そういった物理的に区切るものがないと危ないから置くんだという場合には必要だと思うんですけれども、いろいろな工夫によって、こういった空間を遮るものがないようなあり方でも安全を確保しつつ、道路空間を非常にきれいなものにしていくというところも、ぜひ気を配っていただきたいなというところです。これはお願いです。以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【久保田委員】 先ほどの勝間さんの言ったこと、私も同様の認識でして、この3ページの再配分のところの、事例等を踏まえた検討をしていただくということなので、ぜひお願いをしたいと思うんですが、この事例等の等が、私、大事だと思っていて、法制度ですね。この間も申し上げたように、道路法と道路交通法、及びその組み合わせの仕方について、日本はこうやってきたけれども、特にヨーロッパではかなり柔軟なことをやってきていまして、日本では考えられないような制度を彼らは持っているわけです。これについて、例えば1976年のオランダぐらいまでさかのぼって、法制度の議論を徹底的にやっていただきたいと思います。以上です。

【石田部会長】 ほかにかがですか。

私も申し上げたいんですけれども、3ページの道路空間の再配分のあり方、腰を据えてじっくり議論したいとおっしゃって、決意のほどはうかがえるのですが、あまりじっくりもしてられないのではないかととも思います。これからの未来を支える子供さんのことを考えると、お母さんに安心して子育てしていただけるような生活道路のあり方、そこへの再配分のあり方とかですね。ヨーロッパでは本当にもう当たり前になりつつあるシェアドスペースの考え方、これはなかなか日本では難しいと思いますけれども、そういうこととか、低速型のモビリティというのも、本当にもういろいろところで熱心に議論をされたりしますので、結構社会的ニーズは高いし、早くという声もありますので、あまり

じっくりもしてられないなとも思いました。

ほかにもし何かございましたら。

どうぞ。

【朝倉委員】 立体道路制度にしても、民地の利用の制度にしても、道路管理者がこのようにすべきであるとか、このようにしたいというのはよくわかるんですけども、関連する多くのステークホルダーの方にとって、一体何をしないといけないのかとか、逆にこういったことが進展することによって、彼らがもしかすると何か動きにくいなということも発生しないとも限らないわけです。それが何かということをあわせて議論していかないと、こういった制度をつくっても、拡充が進まないということになる可能性もあるので、そのあたりの議論が重要なと感じました。以上です。

【石田部会長】 そのことについても、尻馬に乗って話をさせていただきますと、これまでのように外形的に決めるといいますか、明示的に決めるというのでは、なかなか工夫と自由が出にくいという面があるかと思うんですね。かといって自由度をあまりにも高め過ぎると、節操がなくなって、本当に非常に大事な基盤としての道路の本来の機能が損なわれるということも心配しないといけないだろうと思うんですね。そこのところの狭間をどう考えていくかというのは極めて大事だと思うのですが、それを担保する方法というのは、実はなかなか難しく、本当に難しいと思うんですけども、どこをどうするかということだと思うんですね。

一つは、先ほど太田先生がおっしゃったような、複数の道路管理者とか住民とか、あるいは警察の方々との本当の議論のプラットフォームをどう整備するかという、そういう仕掛け部分も含めた議論が絶対に必要になってくると思いますので、その辺、ぜひよろしくお願いをしたいと思います。

ほかにもしなければ、ご回答いただければと思います。

【道路環境調査室長】 まず、根本先生の沿道の皆さん方との関係でございますが、これは、決して何か道路がみんな取りに行くということではなくて、沿道の皆さん方がご協力いただける部分についてはご協力いただけるということで、横浜の事例でも、例えば日常の巡視ですとか清掃については沿道の皆さん方がやって、例えばここは点字ブロックがあるので、その維持修繕については道路管理者がやるということで、そういう継続的にできるうまい連携といったところが必要なのではないかと考えております。

それから、太田先生の、道路管理者間含めて、沿道の方、いろいろいらっしゃいますの

で、そういった方々との場をセットするのがいいのかわかりませんが、当然そういった広い面的な話を進めていく必要があるのではないかと考えております。

それから、空間の再配分ということで、一言で片づけてしまいましたけれども、少子高齢化、あるいは健康面の話、いろいろな面があるとは思いますが、じっくりという話で申し上げましたけれども、そういう意味ではなく、少し我々としても本気で検討していかなければいけない話題かなと思っておりますので、またいろいろ先生方にもご意見いただきながら進めさせていただければと考えております。

それから、大串先生から、電信柱と、それから仕切りの話がございました。仕切りも、あるようでないような、何かそういううまいデザインも含めて、そういったことをやっていく必要があるのではないかと考えておりますし、また、いろいろな視点があると思しますので、そういったことを、我々の方でもいろいろ知恵を出しながら検討していきたいと考えているものでございます。

それから、再配分のことについて、石田先生、朝倉先生からもお話ありましたけれども、いろいろなモードがございますので、そういったモードも含めながら、これは少し先生方との意見交換になるか、委員会形式になるか、わかりませんが、そういった形式を経ながら少し具体的に検討した上で、また法制度の面もありますので、そういったところも含めて、少し勉強を進めていきたいと考えているところでございます。

いろいろ今日、ご意見いただきましたので、答えになっていない部分があるかもしれませんが、いろいろこの後も引き続きご意見いただきながら検討を進めてまいりたいと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

【石田部会長】 ありがとうございます。何か追加でございますか。

1つだけ、再開発ビル等で、民地部分と特に歩道部分の一体的なデザインですね。舗装とかマテリアルは、本当、うまくなったと思うんですね。ところが、これは力関係によると思うんですけども、民地側とのデザインの親和性を重視するあまり、歩道側の縦方向の歩道の材質とかデザインが、切れているんですね。わかります？ 隣のところに行くと、同じデザインで統一されていないと。横方向は随分うまくなったんですけども、それは街全体としてのデザインの統一性ということからすると、若干まずいかなとも思うんです。これは、力関係ですから何とも言えないんですけども、その辺もこれから大事なポイントかなと思ひながら、最近、東京を歩いて、よく思います。お考えいただければと思います。ありがとうございます。

それでは、3番目の審議事項でございますけれども、生活道路の安全対策についてでございます。これは酒井さんですね。お願いいたします。

【道路交通安全対策室長】 道路交通安全対策室の酒井でございます。生活道路の安全対策ということでお話をさせていただきます。これは何度かこの場をかりてお話をさせていただいておりますので、本日、具体的にどうやって進めていくのかみたいなどころも含めてお話をさせていただければと思います。

1枚目でございますけれども、まず交通安全施策の目標と課題ということで、これにつきましては今まで何度かお話をさせていただきましたが、日本においては、歩行者・自転車の事故に対して、人口当たりでも非常に多いということ、それから、左下にありますけれども、生活道路系の事故の減少率が非常に鈍くなっているというのがございます。それから、あわせて、歩行者・自転車乗車中の死者が、今全体で2,000人ぐらい、亡くなっておりますけれども、そのうちの約半分が、自宅から500メートル以内で、亡くなっているということでございます。さらに、一般的に言われていることですけれども、時速30キロを超えると致死率が上昇します。そういったことで、家の近くの道路をより安全にするためにどうしていったらいいのかということを考えなくてはいけないと思っています。

それを踏まえまして、平成28年度スタートの第10次交通安全基本計画が出されました。この中で、24時間死者数を2,500人以下にする。これは国際的な比較で用いる30日以内の死者数に換算すると3,000人以下ということになるのですけれども、そういったような部分で、平成27年の4,117人をそのぐらいの数に持っていくことを目標にしています。減少割合としては、おおむね4割を想定しているということでございます。その中で、歩行者・自転車乗車中の死者数は、この全体の減少割合以上の割合で減少させましょうという目標になっています。したがって、4割以上減らすということを目指しているということが、現在の目標になってございます。この辺、おさらい的にお話をさせていただきました。

2ページ目になります。これは交通安全施策の方向性ということで、現在何をやってきたかというところの部分、これまでの取り組みというところですが、これは、今まで進めてきた交差点改良とか、歩道設置、カラー舗装、こういった従来型の交通安全対策というのは、当然これからも進めていくつもりでございます。先ほど来お話をさせていただいているように、生活道路のところはどうしていくのかというのがこれからの課題にな

ろうかということで、その辺に関して具体的にどういった取り組みをしていくのかということ、少しお話をさせていただきたいと思っています。

その中で、当面やっていくことと、それから若干少し先を見てやっていくことと、それから他の分野でやっていくこと、そんなようなことを組み合わせて考えていかななくてはならないのかなということで、今回ご紹介させていただくのは、具体的に生活道路で何をやっていくのかという話と、先を見据えてこんなことを準備したいなということをお話をさせていただきたいと思っています。

次のページ、3ページ目でございます。生活道路における速度抑制、通過交通の進入抑制の徹底ということで、これにつきましては、道路の機能分化ということで、幹線道路系の事業はかなり進んでまいりまして、生活道路の安全対策に手を入れられるような状態になってきたという中で、まず大きく全国展開をするために何をしていかななくてはならないのかということ、2点ほど書いてございます。

1つが全国に定着させるための仕組みということで、これにつきましては、新たにこれからのものを起こして具体的に何かやっていきたいと思いますという体制づくりというよりは、むしろ現状で動いている体制の中にもうまく入り込めないかということ、ということです。

これが全国の自治体で現在推進体制が既に構築されております「通学路交通安全プログラム」といったものに、歩行者中心の生活道路対策の考え方をうまく導入して行って、取組を広げていただけないかなというところの部分が1つ目。

それから、もう1つは、関係者の意識を高める方法ということで、これについては、自分たちが大体安全だというのは感覚的に皆さんわかっているんですけども、その辺のところをある程度後押ししてあげるような、意識として、こういったところが危険で、こういったところを安全にしないかという、そういったところの意識を高める手法を考えなくちゃいけないかなと思います。

右に赤とオレンジで書いてありますけれども、これは通学路の交通安全プログラムというもので、全国には今、2万校ぐらいの小学校がございまして、そういったところに向けてどうやって展開していくのかという話と、それからもう一つ、新たな観点として、人間のモラルに訴えるような部分というものがあるのではないかということで、その辺のところについても今後取り組んでいくとか、そんなようなことも考えてはどうかという話をさせていただきます。

4ページ目でございます。これが具体的なところで、現在、通学路の推進体制というこ

とで、プログラムを策定した自治体が、1,500自治体ございます。これは市区町村毎になりますので、全国に1,740ぐらいあるのですけれども、そのうちの約1,500、正確に言うと1,529の市区町村が、交通安全プログラムを既につくっております。さらに言うと、先ほど2万校と言いましたけれども、この中にある約1万9,000校の学校が、この対象になっていると。そういったこともありますので、そこに対して、今回の生活道路の対策を取り組んでいくということをやっていきたいと思っています。

右に、その通学路の交通安全プログラムに関して、PDCAということで、いろいろそれぞれ市町村でやっておりますが、ちょうど今、1周ぐらい回った感じです。これから先、もう1回回すときに、こういった生活道路の安全対策ということを少し考えていただけないかなということで、そこに私どもの持っているビッグデータとかそういったものを、うまく提供していきたいと考えております。

次のページに行きまして、それで具体的に回すときに、対策をどうするのかとか、いろいろ考えなくてはいけない部分が出てまいります。例えばこれは昨年度末、ハンブや狭窄について、久保田先生にいろいろ取りまとめをいただきまして、私どもで基準をつくらせていただきました。これからは、実際その体験をしていただくとか、そういったことも含めて、少し支援ができないかなと思っています。

左下の例は、実際に大垣市に、私どもが持っているレンタルハンブをお貸ししまして、実際に実験をしてもらって、住民の方々にも少し理解をしていただくような取り組みをしたと。それから進入抑制につきましては、ライジングボラード、これは先ほど久保田先生からご発言ございましたけれども、こういったものについても、ある程度標準仕様のものを少しお示して、皆さんが使いやすいような形にしていってはどうかということを考えております。

それ以外にも、生活道路用の柵とか、いろいろハードの分野はあるんですけれども、そういったものについては、私どもでいろいろ基準とか、あるいは要領とか標準的な仕様などを準備していきたいと思っています。あわせて、交通規制との連携ということで、当然のことながら、ゾーン30というのがございますけれども、現在、平成27年末で、約2,490カ所、既に指定されております。警察では、平成28年、今年度中には3,000カ所まで持っていくというお話を聞いておりますので、そういったところとうまく連携しながら、この辺の対策についても同時並行的にやっていければと思っています。

次のページに行きまして、関係者の意識を高める方法ということで、先ほどの通学路の

交通安全プログラムの中で、こういったヒヤリマップをつくりなさいねという話が出ております。最近、やり方が、PTAがつくったり、お子様がつくったり、いろいろな形のものがあるので、絵面としてはいろいろなパターンがあるんですけども、そこに対して私どもが持っているビッグデータであるETC2.0のプロブデータを重ね合わせてみると、こんなような絵ができるのではないかと。実際のところでも描いてはみましたが、これはあくまでもイメージですので、実際のところではないんですけども、比較的こういう、自分たちが通過で危ないなと思っているところが速度が高かったり、あるいは見通しが悪いと思っているところで急ブレーキが多かったり、いろいろ自分たちが思っていることと実際のデータというのが一致することができるということがございます。こういったものを見せることによって、地元の方々も、ここは対策しなくちゃいけないんだという、そういう意識を高めてもらうためのツールとして使えるのではないかと考えています。こういったものを、できるだけ早く皆さんのところで使えるようにしていきたいと思っております。

次のページ、7ページ目なんですけれども、先ほどモラルの面にという話をさせていただいたんですが、鳥取市の鹿野町のところで、街なみの整備事業ということでやったところがございます。実はこのところ、比較的皆さん速度がゆっくり走られていて、何となく人が優先という感じの街になっています。それに対して私どもも調べてみましたところ、右下のところに、青色のエリアがちょうど街なみの整備事業区域になっているのですが、その中の走行速度のデータを拾ってみると、ほとんどが実は30キロ以下で走られていると。ここは特にゾーン30の規制はかかっておりません。したがって、完全にモラルだけで、こういった速度が、全数というわけではないのですが、かなりの確率で守られていると。こういった街なみをきれいにする、あるいは、街の雰囲気を変えることによって実は交通安全対策につながるということについても、皆様方に訴えていきたいなということを考えております。

それから、最後のページになりますけれども、今後の取り組みということで、私どもとしては、ETC2.0、それから事故データ等を、いろいろところで持っているわけですが、そういったものを、先ほど来、いろいろところで、いろいろなデータベースが、これから多分運用されることになると思います。そういったものに対して私たちも提供できるように、このようなものを準備して整えておくということが一つの仕事かなと思っておりますので、それについても今後取り組んでいきたいと思っております。

私からは、以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

大串先生、言いたいこといっぱいあるんじゃないですか。

【大串委員】 2点、教えていただきたいことがあるんですけども、1ページのデータですね、500メートル以内で亡くなっていますよということなんですけれども、年齢別にデータがあれば、どういった方たちに情報を届ければ、危ないということが認識していただいて交通事故が減りやすいかということがわかると思いますので、例えば子供の話が中心なのかな、子供が亡くなっているケースが生活圏で多いのかなと思っていたんですけども、そのあたりがわからないので、もしお持ちでしたら教えてくださいというのが1点と、もう1点、6ページ目なんですけれども、非常にとてもいい図だと思うんですね。こうやってヒヤリマップとビッグデータ分析を重ね合わせるというのは。それで、やってみようかなというときに、自分たちの住んでいる地域をブロックで切り出して、とりあえずビッグデータ部分だけをパッと印刷できたら、じゃあヒヤリハットやってみようかという学習の提供にすごくいい機会だと思うんですけども、こういったものがウェブで簡単に入手できるような、今、そういう体制になっているのか、少なくとも近未来にそういった体制にされようとしているのかという、この2点を教えていただければと思います。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

【勝間委員】 すみません、同じなんですけれども、1ページ目の人口10万人当たりの交通事故死者数の比較って、かなりこれは衝撃的なデータだと思うんですよ。ここまで交通事故を頑張って減らそうとしているのに、実は歩行者や自転車がこんなに死んでいたという話について、これは危機意識を持つべきだと思います。

道路進入に対しては速度制限をすとかそういった話があるんですけども、もう少しドラスティックに海外並みに、そもそも生活エリアに車を入れないような施策の検討みたいなものは行われていないんでしょうか。私はどちらかという、そちらが必要ではないかと思います。完全に今、ヨーロッパとか行くと、分離しているわけですよ。生活エリアに対しての車の入らない。歩道も非常に広いです。特にヨーロッパに行って、歩いていてヒヤリとした記憶は確かにないですよ。ですので、そういったもう少し抜本的なところに手を入れられないかというのが質問です。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。

どうぞ。

【朝倉委員】 7ページ目でご紹介していただいたように、街なみ整備を行うことによって安全面でも非常に効果があったということで、よく理解できました。ということは、安全対策を実施するときに、あわせて街なみ整備を含む環境対策を一体的にやっていただくことによって、これは植栽とか景観とかデザインとか全部含みですけれども、そうすることによって、例えばハンプはあるけれども何かいまいち美しくないよねという形にはならないように、デザインを考えていただきたいと思います。

そうすると、今日のこの資料には特にありませんでしたけれども、安全対策だけを実施すると、大体これぐらいのコストでできる。例えばメーター当たりこれぐらいとか、平米当たりこれぐらいとか、街区で見るとですね、これぐらいでできると。あわせて、街なみ整備、あるいは環境対策を実施すると、それが倍ぐらいかかるんだとか、1.5倍かかるんだとかいう話もあれば、我々としてはよく理解できます。それぐらいの投資だったら、ほかのところの投資に比べて当然効果がありそうだよねという判断もできるかと思うので、何かそういったものがあったらいいのではないかなと感じました。以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【根本委員】 今の議論に加わりたいたいですけれども、ゾーン30とかハンプとかいうのは、これは、ドライバーは悪い人で、そういうものがない限り、ものすごいスピードで走るに違いないという前提で施策が展開されていると思います。でも、何か街なみをきれいにして、この舗装があると自然に運転が穏やかになる。これ、久保田先生にお伺いしたいわけですが、何かこちらは、ドライバーが性善説じゃないけれども、状況に合わせてうまくやってくれるわけで、こっちが絶対スマートですよ。何がドライバーの行動に一番効く要因としてなっているのでしょうか。後者のモデルが、絶対、それは住んでいて快適だと思ふし、いいと思うんですけれども、どうなんでしょうか。

【石田部会長】 僕が答えたほうがいいと思うんですけれども、この鹿野というところ、私、3回か4回ぐらい行っているんですよ。数人でそぞろ歩いていると、後ろで自動車がずっと待っていられますよね。クラクション鳴らされないんですよ。もうすごいんですよ。ぜひ行かれることをお勧めしたいところです。遠いですけどね。

どうしてこうなったかという、平成6年度より街なみ環境整備事業に着手というんだけれども、これ、地域ぐるみのまちづくりをやられているんですよ。そういう意味でいくと、この下の写真に、公的空間の整備と書いてあるんですけれども、これは、多分、お住

まいの方が自分のお金でこういうのを、竹切り出してきて、自分で自らやるとかという、そういう何かまちづくりの文化が育っているんですね。

ですから、バイパスができたということもあって、このまちの中に住んでいられる方は、もうそういうものだということが20年かかると定着をするという、そういうので、ここに交差点の部分の舗装が出ていますけれども、ほとんどのところはアスファルト舗装で、あまりお金もかけていないんですよ。

ですから、そういったことが非常に大事で、そこに至る資産は、ご紹介いただきましたけれども、小学校区で通学路の安全ということで、本当に活動を活発にされていて、それが非常に大きな資産だと。資産という変な言い方になりますけれども、それをこれからどう活用していくかということが問われているんだろうと思いますので、何かそういう方向でやっていただければなと思いました。

いずれにしろ、あまり物理的なデバイスよりは、まちづくりの一員として皆さん頑張っているとか、そういうものだとか、20年かけるとなっている。これからどのようになっていくかというのはまだ不透明な部分もあるかと思いますが、こういう伝統というのはなかなか消えてなくならないんじゃないのかなという気がいたしました。

どうぞ。

【久保田委員】 今の議論なんですけれども、これは、さっきの議題の、ヨーロッパの道路のいろいろな法制度の歴史の中に、この道路も位置づけられると思います。ですから、根本先生の先ほどのご質問で言うと、もちろん今までこういう街なみをつくってきた人々の成果というのもありますけれども、でき上がったものとして、例えば景観とか舗装とか、そういうのが実はドライバーに対して相当うまく効くんだというのがヨーロッパの人たちの知見としてありまして、それから、モラルというよりも、モラルの部分ももちろんあると思いますけれども、どうやってドライバーを静かにさせるかと、静穏に走らせるかということに対する経験が、ヨーロッパで40年ぐらいあるので、そういうものの一つだと。それに対して、じゃあ日本の特に道路交通法で、これをどう解釈するのかというのは結構難しい話が出てくるんですけれども、そういうことをちゃんと議論したほうがいいんじゃないかというのは、先ほど申し上げたことであります。

すみません、もう一つ、別の話、いいですか。

【石田部会長】 どうぞ。

【久保田委員】 5ページのところでレンタルランプの話をしていただいて、私、非常

にありがたいと思っております。これは、多分、全国でレンタルハンブを持っていただくことになるというので、実は2年ほど前に、沖縄でこの実験をやりたいということで、沖縄にはなかったので、埼玉大学からずっと海を越えて運びまして、半年ほど実験していただいて、結果的に、今、うまく本格実施に移っているんですけども、今なら沖縄総合事務局にでも置いていただけるんじゃないかと強く期待しておりますけれども、お願いとしては、今はレンタルハンブは、自治体あるいは住民の方からご要望があったときに貸し出しますよという、そういうスタイルですけども、もちろんそれが基本ですけども、できれば積極的に、あるいはどこかの町とか、どこかの学校とか、どこかの自動車教習所で、何か交通安全イベントみたいなのをやるときに、もうハンブ持って行って皆さんに体験してもらおうということを、数年、そういうアクティビティーをやっていただいて、ハンブを広めていただきたいと。先ほど皆さん、ハンブよりこっちがいいという話ありましたがけれども、普通の道をドライバーが30キロ以下で走っていただくという、これは大問題を日本中でやるには、全ての道を鹿野町にするわけにもいきませんので、ハンブのようなものが絶対私は必要だと思っておりますので、普及に努めていただきたいと思います。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがですか。

どうぞ。

【兵藤委員】 今、ハンブの話もありましたがけれども、一番強力なやり方というのは、歩道をきちんとつくるということが第一だと思うんですね。そういう意味では、さっきの議論に戻ってしまうんですけども、空間の再配分の話と、それからこの生活道路の安全対策と、その組み合わせもぜひ考えていただきたいと思いますという気がいたします。

それともう一つは、先ほどの小学校の通学路の交通安全プログラムとの連携ということで、これは大変結構なんですけど、この間、何かおもしろいなと思った統計を見ていたら、学年別の自転車統計ですか、交通事故に遭う率って、中学校1年になると高くて、それが2年、3年、低くて、また高校1年になるとボンと跳ね上がって、そして2年、3年で低くなるというね。結局、通学のモードが自転車に転換すると、それは非常に事故がおきやすい。そういう意味では、最初には歩行者と自転車と書いてありますので、自転車についても、この生活道路から見た安全対策、何らかの形で考えていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【石田部会長】 速度制御というのは、本当に大事だと思うんですね。雰囲気づくりもハンブも本当に大事だと思うんですけども、CACC (Cooperative Adaptive Cruise

Control) という言葉、ご存じですか。CACCでは、強制的に速度制御装置をかけてしまうという、そういう技術も技術的には完成しているんですよ。ITSとか自動運転の世界ですけれども、ところがなかなか自動車側技術者はそういうことをお好みにならないし、今、そういう自動車を本当にユーザーの方が購入されるかどうかということもなかなか難しいんですけども、例えば保険制度と絡み合わせてそういうインセンティブを働かせるということもあるでしょうし、それはITSの世界にも広がっていく話ですので、その辺もぜひお考えいただければと思います。

それと、先ほど勝間さんからヨーロッパの話が出てまいりまして、本当に進んでいるんですよ。今、ヨーロッパの各国で、トラフィックカーミングとか静穏化とかということになると、ご覧になった方がおられると思いますけれども、そこはそういう道路ですよ、通りですよというので青い看板があって、その中に子供さんがサッカーをしている絵が描いてあって、だから車通ってもいいんですけども子供がサッカーしているから気をつけてねという、そういった類の看板なんですけれども、あっちこっちにその看板はあるんですけども、子供がサッカーしている姿は見たことがない。多分、そこまで自動車が横行してしまっているということも、一面の事実だと思うんですよ。

今、子供さんの交通事故の問題だけじゃなくて防犯の問題もあって、道路に人がいるということは何よりのそういう抑止力ですので、そういった観点からもこういったことをちゃんとして、安全で快適なゆとりのある生活に密着した道路というのは、いろいろな面で本当に大事だと思うんです。だからそういうことも、欲張り過ぎかもわかりませんが、視野のどこかに入れていただいて検討いただくとありがたいなと思いました。

以上でございますが、ほかにいかがですか。

それでは、ご回答いただければと思います。

【道路交通安全対策室長】 一番最初に、ご質問を幾つかいただいている数値系なんですけれども、今、500メートル以内の年齢別のデータを持ち合わせていないんですけども、一般的に最近の死者の傾向としては、かなり高齢者の率が高くなっていると。それも平成27年は、この4,000人の死者のうち半数以上が高齢者、65歳以上。したがって、おそらく500メートルの中も、そのぐらいの比率で結構大きくなっているのではないかなと思っています。

【大串委員】 つまり事故にあわないように情報を届けるべきターゲットが変わってきているわけですよ。交通事故対象者として、子供というイメージだったのが、高齢者と

いうところでは、少し対策も変わるのではないのかなと思います。

【道路交通安全対策室長】 それから、ヒヤリマップのデータをウェブで公開できるのかという話なんですけれども、おそらく、こういった関係の私たちが持っているデータをどうしていくのかという話については、これから議論がなされると思っていますので、そこら辺は、また決まった段階でご報告させていただきたいと思います。

それから、車の中に入れない、勝間先生から言われた話ですけれども、これにつきましては、日本ではなかなか、先ほどの法制度の話もあって、道路交通法との関係もありますので、一概にという話にはならないんですけれども、ただ、先ほどのライジングボラードの例がそうなのですけれども、例えば新潟市のふるまちモールでは、実際に、関係者以外立入禁止みたいな、時間帯別に規制はしていますけれども、そういったようなところが幾つか出てきているということで、地元の合意が最低限必要になってきますが、その辺のところを含めればできるのかなとは思っております。

それから、朝倉先生がおっしゃったコストの関係については、少し勉強してみたいと思っております。よろしくお願いします。

それから、根本先生からもお話ありましたけれども、ゾーン30、それからドライバーを善悪どっちに考えるかという話についても、確かにそういう観点も見る目としては必要かなと思われましたので、その辺についても勉強させていただきたいと思います。

あと、久保田先生からあった法制度の関係については、今のお話と同様ですので、それについても、今後、いろいろ生活道路の関係で勉強会等をやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

あと、兵藤先生からお話のあった、通学時の自転車の事故の関係なんですけれども、確かに言われるとおりでして、歩行者デビューをする7歳の子供、男の子なんですけれども、それから10歳を超えてくる小学校の高学年ぐらいから、自転車の事故が増えてまいります。特に中学校ですと、自転車の事故の半分が通学中ということになります。したがって、小中学校のそういった通学路対策をするときに、当然のことながら自転車のところについても取り組んでいかないといけないということで、その辺につきましては私どもも、全国の自転車、市町村別の傾向を出ささせていただいて、今、イタルダのホームページで、全国の市町村別の自転車の年齢別の事故構成が出るようにいたしました。あわせて、生活道路での交通事故の高いところが500メートルメッシュで色別に出るように、これもイタルダのホームページで皆さんが見れるようにいたしました。そのような形で、いろいろ情報

提供のあり方については考えていきたいなと思っております。以上です。

【石田部会長】 何かございますか。

太田先生、どうぞ。

【太田委員】 参考資料1について、少し意見を述べたいと思います。2020年プラスアルファぐらいのことを念頭に置きながら、この基本政策部会を進めていると思います。その一方で、最近、自動運転のことが少し気になりまして、それについて私の考えを申し述べたいと思います。

技術的なことは全く追いかけていないのですけれども、このようなことが起こった場合、どう考えるのかということ、もし必要があるなら検討し始めるべきだと思っています。この新たな施策検討の主な背景のうちの2項目ですけれども、「生産性向上による経済成長の実現」と「自動運転の実用化」という2つの項目があります。これは相互に大きく関連していると思います。

というのは、生産性向上させて経済成長したい、そして豊かになりたい。これは国の政策です。一国の政策とは、そういうものだと思います。生産性向上の源泉とは、もちろん技術革新もあるのですけれども、基本的には分業・専門化・特化というものの利益が非常に多い。したがって、経済成長につれて、どんどん分業とか専門化は進んでくるわけですね。したがって、家庭の機能とか個人のやっている機能ってどんどん落ちていって、特化していくわけです。

この原則に従わない、おそらく唯一の例外であったのが、交通だったのです。交通というのは、経済成長につれて自家用車というものが出てきて、どんどん公共交通事業者が衰退していく。非常に不思議な、専門化が進まない分野だったわけです。ところが、この自動運転という技術が出てきて、何が起こるのかということです。

最近、トヨタとか、大きな自動車メーカーが、シェアリング・エコノミー関係の配車業者に対して、出資などを行い、アプローチをかけています。おそらく自動車メーカーは何を考えているかというと、将来、車が売れなくなる。車はみんながシェアするから。車は売れなくなるのだけれども、その先に、個人が車を持たなくなる。自動車メーカーが全部自分で車を持って、自動車メーカーが車自体を配車する。それが、1国に2つか3つの会社しか残らない。そして初めて交通というのが、普通の産業と同じように分業がなされるわけです。

そうすると、自動車の損害保険もなくなるし、道路交通法もなくなって、道路運送法だ

けになる。というような世界がもし起こったら、どうなるのか。そういうようなことになってくると、おそらく1人乗りの車とか2人乗りの車が出てくる。進入禁止のところには絶対車は入ってこないとか、全てのものが制御されるような個別陸上交通手段が、ある交通事業者によって提供されるような世界が来たときに、道路がどう対応していくんだろかというのを、もし考える必要があったら、そろそろ考えておいたほうがいいのではないかと思います。

一方で、40年後の借金の返済という議論をしているわけですよね。そのときに、40年後に何かそういうような世界が起こった場合に、陸上交通は一体どのようになっていくのかということ、少し頭をやわらかくしながら想像しておいたほうがいいような気がしています。

【石田部会長】 ありがとうございます。ご意見として伺っておくのかなという気がしますけれども、何かございますか。

【企画課長】 非常に大きな話なので、片や今度、物流なんか見ていると、小口化してきてまた増えているという、何か一品一品運んでいるようなアマゾンみたいな世界もあるので、本当にどうなっていくのかというのは我々もよく考えなくてはいけないし、そもそも人口の減少とかもありますので、地方部とまた都市部では意味合いも違って来るかもしれないので、よく勉強させていただきたいと思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。それでは審議はこれぐらいにさせていただいて、報告事項がございますので、それについてお願いしたいと思います。

【道路防災対策室長】 報告事項(4)、台風による被災及び復旧状況ということで、お手元の資料4を用いまして、簡単にご説明したいと思います。前回、6月には熊本地震の関係をご報告させていただきましたが、今般、この夏にございました台風の被害について、幾つか特徴的なものをお話ししたいと思います。

1枚おめくりいただきまして、1ページ目でございます。今年の台風の特徴については、皆さんもご案内かもしれませんが、戦後2番目に遅く台風第1号が発生したということで、7月に発生してございますが、その後、8月に、立て続けに台風が日本に上陸・接近をしていると。特に6つの台風が東日本に上陸もしくは接近したということでございますが、お手元、真ん中の地図にございますとおり、北海道が集中的に被災を受けているというところでございます。

また、あわせて、台風10号につきましては、こちらも観測史上初ということでござい

ますが、太平洋側から台風が上陸したということでございまして、いずれにいたしましても、台風10号、北海道と、それから岩手県の岩泉で、1日の最大雨量が観測史上初ということで、1カ月分の雨量以上の雨が1日で降ったという記録がございました。北海道の南富良野、それから岩手県の岩泉、それぞれ大体年間1,000ミリぐらいの雨量になってございますので、年間の雨の2割ぐらいが1日で降ったという状況でございます。それによって非常に大きな被災を受けたわけでございますが、1ページ目右側の図を見ていただきますとわかりますとおり、比較的台風といっても、ポイントを集中した形で非常に雨が降っていたということがわかるかと思えます。

1枚おめくりいただきまして、特に被害が大きかった台風10号に関する被災の特徴でございます。全体で台風の被害、280区間ほど高速道路から県道まで被害がございましたが、特に北海道と岩手に集中しているというところでございます。

北海道につきましては、上段、写真3枚ほど載せてございますけれども、特に橋に関する被害が多うございました。河川が氾濫をしたことによって落橋したりですとか、真ん中の例ですと、橋台、橋は残っているんですけども、その裏側が河川氾濫時に持っていかれている。洗掘という言い方をするんですけども、持っていかれていまして、事実上の通行止めになっている。それから、右側の上でございまして、のり面の崩落が起きたということで、かなり急峻なところでも被害が起きてございます。

一方、岩手県の被災の特徴でございますが、こちらは、北上山地から太平洋に流れる河川の並行する道路が軒並みやられてございます。ちょうど河川の水衝部、水の流れが急になるようなところで、並行する道路が、そのままあふれた水によって持っていかれている。そのような崩壊の例が、非常に多うございました。

それぞれの地域について、具体的に申し上げます。3ページ目でございます。北海道でございまして、こちらは、全般的に全体で71区間ほど通行止め、被災されてございますが、現在、直轄の国道3区間、それから道道13区間の16区間に、今、通行止めが発生しているというところでございます。特に被災が集中していましたのが、千歳市と帯広を結びます、ちょうど真ん中と申しますか、中央に日高山脈が通ってございまして、その日高山脈を越える道東自動車道、それから国道38号、それから国道274号、こちらに被災が集中したということでございます。

左真ん中ら辺に、少しズームアップしました地図がございまして、水色の路線が道東自動車道、高速道路になってございます。こちらは、占冠インターと書いてござい

す左側からちょうど芽室インターまでの区間が、被災によって通行止めになってございました。ただ、応急復旧を速やかに済ませまして、約58時間の通行止めの時間で復旧ができていたというところがございます。一方、並行してございます国道38号、ちょうど狩勝峠と書いてございますけれども、上側の少し濃い青の線でございます。こちらは、のり面崩壊等々がございまして、12日ほど復旧までに時間を要したと。それから、さらに南側に、真っ赤にバツ、バツ、バツと書いてございますけれども、それが国道274号の日勝峠を越える国道でございまして、こちらは、橋梁の流出等々、非常に被害が甚大だということもありまして、現在も通行止めが続いているというところがございます。

いずれにしましても、台風が通ったときには、この3本とも通行止めになってございまして、非常に大きな影響を与えたわけでございますが、高速道路、道東自動車道をまずすぐ復旧できたということもございまして、何とか道北の東西の交通の確保ができた。ちなみに、現在、並行する国道は、まだ通行止めが生じているところがございます。占冠インターから音更の帯広インターまでが、無料の措置を行っているというところがございます。交通量、昨年と同時期と比べまして、平日で大体1.8倍ほどの、今、利用をされているというところがございます。いずれにしましても、高速道路につきましては、一般の道路よりも高い位置にとったりですとか、あまり河川の影響のないようなところを通っているというのもございまして、非常に速やかに復旧が可能であったと考えてございます。

続きまして、4ページ目、岩手県でございます。こちらは、直轄の国道、高速道路は特に大きな被害はなかったんですが、東西に通ります国道の路線が軒並みやられてございます。下から281号、それから455号ですとか106号、それぞれが被災を受けたということでございまして、復旧に10日以上を要して、孤立が1,000人以上ということで、非常にニュースを騒がせたところがございます。実際に多く復旧まで時間がかかったものですから、広域的な迂回が発生したということもございまして、災害時の道路ネットワークの脆弱性が明らかになったというところがございます。

ちなみに、106号、盛岡から宮古に結びます補助国道でございますけれども、この並行する部分で、今、宮古盛岡横断道路と書いてございますが、こちら、事業を進めてございまして、現道は川に沿って道がございまして、少し現道とは離れたところにトンネル等をつくってございますので、防災上の向上も期待できるのではないかと考えてございます。

最後に、5ページ目でございますが、こちらは自治体への支援活動ということで、直轄

の部隊がいろいろと自治体の活動を支援、全班で35班、1,300名ほどが従事させていたいただきました。一番右側の、先ほど申しました106号のところでございますが、応急復旧を直轄の部隊でも行いながら、交通を確保したというところでございます。

すみません、簡単でございますが、以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。何かご質問等ございましたら。

どうぞ。

【太田委員】 このような場合、無料化措置がされた場合に、3桁国道だと道の管理で、2桁だと国管理だと思うのですけれども、道とか国がNEXCOに減収分を補填とか、そういう措置になっているんですか。無料化措置の財源というのは、何かあるんですか。

【高速道路課長】 こちら、減収補填の対象ではございませんで、並行する道路が通行できないときは、並行する高速道路を無料化して、それは会社側の負担ということでやっております。

【太田委員】 わかりました。

【石田部会長】 ここ、あれですよ。通しで走る人は有料だけれども、その区間内で足がある人は無料になるので、結構、今、クレームが来ているんじゃないかという話。

【高速道路課長】 当初、まさに内々の交通のみが無料でございますで、無料措置という言葉から、通り抜ける方も無料になるんじゃないかという誤解が当初はありましたけれども。

【石田部会長】 今は大丈夫ですか。

【高速道路課長】 今は大分ご理解が進んでいるということが。

【石田部会長】 ありがとうございます。5ページ目のこういう写真、いい写真だと思うんですね。特に左側の写真。3.11のときに、テックフォースとか地域の建設業の方がどれだけ頑張ったかという姿の写真を募集したら、そういう写真を撮る文化がなかったので、工事完了写真とか、人が写っていない写真とか、何か棒を持って直立不動の人間が写っている写真ばかりだったんですけれども、いざというときにこういう写真をちゃんと撮って広くお示しするということは本当に大事ななと思っております、自衛隊さんは、そういうことは非常に、歴史が違うものですから、頑張っておられるので、ぜひ見習っていただいて、こういう写真の重要性ということを強調していただければなと思いましたが、言わなくてもいいことかもしれませんが、感想でございます。

そろそろというか、もうお約束の5時になってございますけれども、もし何か今日言っ

ておきたいということがございましたら、お願いをしたいと思いますが。

どうぞ。

【勝間委員】 ごめんなさい、1点だけいいですか。道東道、私、結構、北見に家を持っていたので、年中通っていたんですけれども、1車線なんですよね。本当は2車線の用地も買ってあってということなので、こういう災害時に1車線だと本当に大変になりますので、これを機会に、せっかく2車線の用地が買ってあるんだったら、2車線化の推進というのは、これはここの道東道に限らないんですけれども、全体的な高速道路として必要ではないかと思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。全く同感でございます。

もしございませんようでしたら、これで今日の議論は終わりたいと思います。本日のご意見を踏まえて、引き続き検討いただきたいと思います。

議事進行を事務局へお返しいたしますので、よろしく願いいたします。

【総務課長】 熱心なご議論をいただきまして、どうもありがとうございました。本日の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いて、ご同意いただいた上で公開をしたいと思います。また、近日中に速報版として、簡潔な議事概要を国交省のホームページに公表いたしたいと考えております。

お手元の会議資料は、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。

以上をもちまして、閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。

— 了 —