

平成29年5月16日

**【路政課長】** おはようございます。皆様方には、大変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。ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会第6 2回基本政策部会を開催させていただきます。

私は、進行を務めさせていただきます、国土交通省道路局路政課長の楠田でございます。どうぞよろしくお願いを申し上げます。

それでは、開催にあたりまして、道路局長の石川よりご挨拶を申し上げます。

**【道路局長】** 道路局長の石川でございます。本日は、石田部会長をはじめ、委員の先生方には、お忙しい中ご出席を賜り、誠にありがとうございます。

本日は、2つの項目についてご議論をいただきたいと考えております。まず1つ目は、個別施策テーマの最後といたしまして、今後の災害・物流ネットワークのあり方についてでございます。ご案内のとおり、熊本地震で緊急輸送道路が多くの箇所で通行止めになりましたことや、平常時の物流においてもドライバー不足が顕在化していることを踏まえまして、災害時、平常時を問わない輸送を確保するためのネットワークのあり方、施策の方向性についてご意見を賜ればと考えているところでございます。

2つ目は、今後の道路施策の展開についてとして、今後取りまとめをいただく建議の骨子案についてでございます。昨年6月以降、これまでご議論いただきました内容や、前回の部会におきましては、石田部会長自らいただきましたご意見などを中心に、議論用のペーパーを事務局で用意をさせていただいております。抜けている視点や取り組むべき施策など、幅広くご意見を賜ればと考えておるところでございます。

本日、限られた時間ではございますが、何とぞよろしくお願いをいたします。

**【路政課長】** ありがとうございます。

それでは、まず初めに、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思っております。上から配席図、それから議事次第、委員の名簿。それから資料1として、今後の災害・物流ネットワークのあり方。資料2として、道路分科会建議 全体構成案。それから、資料3として、道路分科会建議 骨子案。参考資料の1として、委員からいただいた意見の整理。最後に、参考資料2として、石田部会長からのご提案資料となっております。漏れている資

料等がございましたら、お知らせをいただきますようお願いいたします。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条第1項により公開といたしてございます。

それから、本日は、朝倉委員、根本委員、屋井委員から、所用により欠席とのご連絡をいただいております。そして、勝間委員におかれましても、若干遅れていらっしゃいますけれども、本日出席の委員の先生方は、委員総数11名の3分の1以上となっておりますので、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ご報告を申し上げます。

カメラ撮りのほうはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いしたいと思います。

それでは、以後の議事の進行を、石田部会長をお願いしたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

**【石田部会長】** おはようございます。今日もよろしくお願いをいたします。

早速ではございますけれども、これより議事を進めさせていただきたいと思います。第1の議事が、これまでの部会と同様に、個別テーマについて順次議論するというので、本日は今後の災害・物流ネットワークのあり方についてでございますので、まず事務局より説明をお願いいたしまして、その上で議論してまいりたいと思いますので、よろしくお願いをいたします。

**【企画課道路計画調整官】** 道路局企画課道路計画調整官の水野でございます。資料1、今後の災害・物流ネットワークのあり方の資料に基づきまして、個別施策ではございますけれども、説明させていただきます。

まず1ページ目でございます。これまでの幹線道路ネットワークの主な経緯でございます。整備に関しましては、昭和41年、国幹道法の制定をし、予定路線7,600キロということで路線を決定したところでございます。その後、昭和62年の4全総におきまして、高規格幹線道路の1万4,000キロを決定いたしまして、その後、平成6年に地域高規格道路ということで計画路線約6,950キロを指定したところでございます。

こうした計画の策定後、現在は高規格幹線道路につきましては、約8割に当たります約1万1,400キロ、地域高規格道路につきましては約2,500キロを整備しているといったような状況になっているところでございます。

一方で、整備の観点ではなく利用という観点からは、主に供用済みといったところの区画を対象にして、個別にネットワークを指定し、施策を打ってきたところでございます。まずは平成8年に緊急輸送道路ネットワーク計画といたしまして、全国約10万キロを指定させていただきました。また、平成13年には、環境ロードプライシングということで、首都高・阪高に入れさせていただいておるところでございます。また、平成26年には老朽化の観点から、大型車誘導区間ということで、全国約3万5,000キロを指定したところでございます。このように、これまでは利用という観点から、個々にネットワークを指定してきたというところでございます。

次のページをご覧ください。今後の災害・物流ネットワークのあり方といたしまして、冒頭の間長のご挨拶にもございましたが、災害時のネットワークとしては、熊本地震で緊急輸送道路に指定されている2,000キロのうち、約50カ所で通行止めが発生したといったような課題が生じたところでございます。一方、平常時のネットワークにつきましては、トラックドライバーの高齢化等々でございまして、深刻なドライバー不足が顕在化している。あるいは、渋滞によって労働力が消失しているといったような課題があるところでございます。

こうした災害時、平常時にかかわるネットワークにつきまして、今後の方向性といたしまして、整備を重視したものから安定的な利用を確保するためのネットワークといったものを構築すべきではないのかというふうに考えているところでございます。人・物の災害時、平常時を問わない輸送の確保といったところを目指してまいりたいと考えているところでございます。

こうしたネットワークを構築いたしまして、これに対して機能強化といたしまして、これまではどちらかというと走行性というところを重視していきましましたが、経済、生活を安定的に支えるための機能、安全とか防災とか生産性とか、そういったような機能を強化すべきではないのか。さらにはこうした機能を高めるために、重点投資・支援ということで、優先順位を明確にしながら重点投資・支援を行っていくべきではないのかというふうに考えているところでございます。

3ページ目からは、個別にご説明させていただきます。まず、災害時でございます。現状、緊急輸送道路はどうなっているのかということでございます。まず、ネットワークの設定の考え方でございます。地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施することを目的といたしまして、約10年後の平成8年に全国10万キロを指定したところでござ

ございます。供用中の道路を対象にいたしまして、左下の図にありますように、拠点間を相互連絡するように設定して、連絡する拠点の特性に応じてネットワークを1次から3次に区分してあるところでございます。メインとなるのは1次ネットワークというところで、右のグラフにございますけれども、高速直轄国道といったものを中心にして、ネットワーク約5万6,000キロを組んでいるといったようなネットワーク体系になっているところでございます。

続きまして、4ページ目でございます。これらのネットワークの拠点設定をどうしているのかというところでございます。下に表でたくさん丸がついておりますけれども、地方公共団体、あるいは道路、運輸系の事務所、あるいはガス、水道の事務所といったような特定機関の所在地、あるいは支援物資の備蓄拠点、集積拠点など、かなりたくさんの約40種類にも及ぶ拠点を設定し、これらを相互に結ぶというような形での拠点設定をしたところでございます。

その結果といたしまして、5ページ目でございます。緊急輸送道路の指定状況でございますけれども、下に熊本、そして福島の場合が書いてございますけれども、かなり複雑で所々多くのネットワークが指定されていて、かなり複雑になっているというところでございます。こうしたネットワークを見ても、緊急輸送道路の絞り込みというものをを行いながら、基幹的なものというのを改めて考えるべきではないかと考えているところでございます。

6ページ目でございます。こうしたネットワークの機能強化を図るための施策といたしましては、本線のネットワークだけではなくて代替路といったものも考えていかななくてはならないと考えているところでございます。例えば、直轄国道に関しましては、大雨時の全面通行止めとなる通行規制区間につきましては、全国に約200カ所も存在しているところでございます。こうした災害時の脆弱性が懸念されるような区間につきまして、あらかじめ代替路を明確化し、そして代替路について啓開、あるいは応急復旧といったことにつきまして、国が積極的に関与できるといったような仕組みをもって強化すべきではないかというふうに考えているところでございます。

続きまして、7ページ目でございます。これも少し繰り返しになりますけれども、熊本地震における緊急輸送道路の被災状況といったものを踏まえまして、重点的に防災対策を講じるなどの機能強化といったものを図っていきたいということと、さらにこれまでは、利用という観点から、どちらかという供用済みの区間といったものを対象に考えておりましたが、広域的に必要なネットワークにつきましては、しっかりと防災評価を行った上

で、計画路線も含めて災害時のネットワークに位置付けるべきではないのかというふうに考えているところがございます。

続きまして、8ページ目でございます。さらには、このようなネットワークを考えるとときに、熊本地震、あるいは東日本大震災においてどのような緊急物資の供給体制になっていたのかといったことを、よく考える必要があるかというふうに考えているところがございます。プッシュ型輸送ということで、民間の物流施設を活用しながら実施してきたところがございます。このようなプッシュ型で、民間の施設も有効に活用するという観点、新たな輸送体系に対応したネットワーク・拠点といったものも考えていかなければならないというふうに考えているところがございます。

続きましては、平常時でございます。9ページ目でございます。物流、貨物の小口輸送化の進行というところがございますけれども、左のグラフにございますように、物流件数の推移につきましては、小さな荷物につきましては、どんどんどんどん増えているといったような状況になっているところがございます。さらには右側にございますように、Eコマース、宅配便の取扱実績といったものがどんどんどんどん増えているといったような状況になりまして、物流の構造自体も変化しているといったような状況になっているところがございます。

続きまして、10ページ目でございます。深刻なドライバー不足ということで、このような小口の荷物が増えているという一方で、トラックドライバーにつきましては、約4割は50歳以上ということで、今でも深刻な人手不足が進行し、さらには少子・高齢化によりまして、どんどん人手不足が進行するというふうに考えているところがございます。都市部だけではなく、地方部への安定的な物流を確保といったような観点からも、さらに効率的な輸送の実現可能な物流ネットワークといったものを改めて考える必要があるというふうに考えているところがございます。

11ページ目でございます。現在、講じている施策につきましては、平成26年から、大型車誘導区間ということで、これは主に道路の老朽化への対応として、大型車車両、主に特殊車両になりますけれども、それを望ましい経路へ誘導するというので、高速道路、あるいは直轄国道を軸といたしまして、3万5,000キロを指定したところがございます。※に書いてございますけれども、物流拠点へのラスト1マイルにつきましては、順次追加の指定をしているところがございます。こうしたネットワークに対して、どのような施策を打っているかと申しますと、3つ目の四角にございますように、特殊車両の許可につつま

して、あらかじめ指定した誘導区間のみを通行する場合につきましては、国が一元的にその審査をした上で許可をするということで、大型車が走りやすいように許可の迅速化といったものを図っているところでございます。

一方で、海外でどのような施策が打たれているかということにつきましては、12ページ目でございます。アメリカの例でございます。全国道路物流プログラムということで、重要な物流ネットワークを連邦政府及び州政府が指定しまして、この指定したネットワーク上の物流機能の強化にかかわる事業について重点支援をするといったような計画的な枠組みをつくって進めているというところでございます。具体的には、ネットワークの指定につきまして、連邦政府のほうでインターステートを中心に、日交通量だとか、大型車の混入率といったものを勘案しながら、主要道路物流ネットワークといったものを指定し、さらには州政府がラストマイルについて指定をし、これに対して予算を政府のほうで、5年間で合計約62億ドル。そして、州政府のほうで考える物流効率化の計画に対しまして、連邦政府のほうで80%ということで、高い補助率で重点的に支援を行っているといったような5カ年計画を進めているといったところでございまして、こうしたような重点的な支援の枠組みといったものも、我が国で参考にして取り組むべきではないのかというふうに考えているところでございます。

続きまして、13ページ目でございます。さらに物流といったものだけではなくて、人と物の流れということで、人というところから着目しますと、観光立国ということで、観光が重要になってきているところでございます。2030年には政府の目標として、現在の約3倍となる6,000万人を達成するということを目標としているところでございます。さらに観光交通につきましては、その約9割を乗用車が担っているといったところもございまして、観光立国を実現する上で、乗用車を中心としたネットワークといったものも見据えながら、今後の全体のネットワークについて考えていかなければならないというふうに考えているところでございます。

そこで、14ページ目でございます。平常時に関しましては、アクセスとアクセスコントロールといったものをしっかりと強化するといった観点が重要かというふうに考えているところでございます。基幹ネットワーク、高規格幹線道路、あるいは直轄国道から、ラストマイルのアクセスといったもの。空港・港湾、物流に関しましては貨物鉄道駅、人流に関しましては主要鉄道駅、観光拠点といったものについてしっかりとアクセスの強化を図る。そして、渋滞を緩和する、解消するという観点から、アクセスコントロールをしつ

かりしていくといったような観点からの取り組みが重要というふうに考えているところでございます。

15ページ目でございます。空港・港湾のアクセスの強化といったことで、現在のアクセスの状況でございますけれども、高速道路インターから10分以内でアクセス可能な空港につきましては約4割、港湾は約2割といったような状況でございます。しっかりと直結といった観点も含めて、空港・港湾、物流拠点へのアクセスを効果的に強化してまいりたいというふうに考えているところでございます。

さらには、16ページ目でございますけれども、アクセスコントロールという観点からは、やはり道路の移動時間の約4割を渋滞で損失しているという点。そして、その渋滞の要因となっているものにつきましては、商業施設の沿道立地による渋滞が全国の約1割を占めているといったような状況にあるところでございます。こうした観点を踏まえれば、沿道施設への道路のアクセス制限、あるいは沿道区域の道路利用の制限といったようなアクセスのコントロールをして、しっかりと渋滞を抑制する新たな枠組み。あるいは、原因者にしっかりと負担していただくといったような仕組みが必要ではないのかというふうに考えているところでございます。

さらに、17ページ目でございます。トラックの大型化への対応ということで、最近では海上コンテナの車両の増加といったような国際物流への対応、あるいは、省人化といったような観点から、トラックの大型化へのニーズが非常に高まっている状況でございます。これに対して、右の表に整理してございますけれども、諸外国と比べまして、日本につきましては、軸重につきましては制限がほぼ一緒でございますけれども、総重量に関しましては、単車にしても連結車に関しても、重量の上限値といったものが非常に低くなっているといったような状況にあるところでございます。もちろん老朽化といったような観点も重要ではございますけれども、特にこうしたような大型の特殊車両の交通の多い幹線物流ルートにつきましては、しっかりとトラックの大型化に対応した道路構造の強化、重量を緩和する、断面、あるいは交差点の改良を行うといったような取り組みが必要であるというふうに考えているところでございます。

さらに、18ページ目でございます。少し話が飛んでしましますが、人流という観点から、これまで直轄国道につきましては、主に地方中心都市といったところを拠点設定としてネットワークを組んできましたが、その中心都市の拠点の考え方につきましては、右下の図にありますように、県庁といったものを念頭として、ネットワークの細かい設定をし

ているといったような状況になっているところでございます。今後は、観光等の広域的な人の流れの活性化という観点から、しっかりと直轄国道と主要鉄道との接続の強化をする。それによって、多様な交通モード間の利便性を高めるネットワーク設定、あるいは拠点整備といったものをしていきたいと考えているところでございます。

こうしたような拠点設定も考えながら、19ページ目でございます。広域的な観光周遊ルートということで、現在、地域のほうで広域的な観光ルートについて形成計画をいろいろ考えていただいているといったようなところも踏まえながら、ネットワーク設定を考えていかなければならないということと、やはり高規格幹線道路、高速道路が通りますと、境港（さかいこう）の例でございますけれども、格段と観光客、訪日外国人も増えていくといったような状況にありますので、こうしたような地域の計画としっかりとしたネットワークによって観光客が増えていくんだといったところを見据えながら、ネットワークといったものも考えていかなくちやならないと考えているところでございます。

最後、20ページ目、締めでございます。新たな災害・物流ネットワークについてということで、これまでご説明してきたように、新たな災害・物流ネットワークといったものを絞り込みながら指定してまいりたいと考えているところでございます。これまでのように、災害時・平常時と分けずに、これを問わないネットワークを一体的に指定をし、さらには災害時のことを考慮して、代替路といったものをあらかじめ明確化しておくこと。さらには、供用中のものだけではなくて、必要な計画路線といったものもしっかり見据えるということ。さらには、観光という観点から、人の流れも考慮した、こうしたような新しいネットワークを指定してあげたいというふうに考えているところでございます。

これに対して、機能強化ということで、あらかじめ明確化した代替路については、啓開・復旧といったものを本線の管理者がしっかりと迅速化していくということ。さらにはアクセス、そしてアクセスコントロールといったものを、渋滞を抑制するという観点から強化をしていくということ。さらには、トラックの生産性向上という観点から、道路構造の強化を図っていくということ。さらには、大型トラックの機動性という観点から、特車の審査の一元化の拡充を図っていくといったような取り組みをし、さらにネットワークに対して、あるいはこうした機能強化の取り組みに対して重点投資・支援ということで、国の負担だとか補助も含めながら支援をしていくといったような枠組みをしっかりとつくってまいりたいというふうに考えているところでございます。

私からの説明は、以上でございます。



【石田部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明について、ご意見、ご質問等をお願いしたいと思いますが、いつものように一通りご意見、ご質問をいただいた後で、まとめてご回答いただくという形で進めさせていただきたいと思います。どなたからでも結構ですが、いかがでしょうか。では、勝間委員、どうぞ。

【勝間委員】 ご説明ありがとうございます。目新しい観念として、もう少し説明と、あとどうやるのかというのを具体的に聞きたいのは、アクセスコントロールです。このアイデアは素晴らしいと思いますし、実際にあまりお金もかからずに交通渋滞を解消できる、非常にいい手段だと思いますが、具体的にどんなことをやるのかということ、もう少し教えてください。

あと細かい話で、19ページ、これは境港（さかいみなと）市ですね。

【企画課道路計画調整官】 はい、そうです。

【石田部会長】 ほかにどうですか。どうぞ。

【久保田委員】 3点ほど、手短にそれぞれいきます。まず、非常に単純に、9ページの小口輸送化の動向の左側のグラフで、ご説明とグラフの結果が何かちょっとよくわからないんですが、2010年と2015年を比べて、小口が減っているように見えるんですけど、これ、特別な年だったのか、これ、ちょっとデータを教えていただきたいと思います。非常に単純な質問です。

それから、14ページのアクセスコントロール、私もかなり気になりまして、沿道施設へのアクセス制限というのはかなり言葉として強い言葉だと思いますが、従来の施策でいうと、ご存じのように、付加車線をつくるとか、副道をつくるとか、そういう道路側の対策で、いわゆるトラフィック機能を阻害しないようなアクセス機能をつくるという方法を今までやってきたと思うんですけど、それとは違うことを、これは提案されようとしているのか。私もぜひ伺いたいので教えていただきたい。

最後3点目が、18ページなのですが、直轄国道と駅との関係を見直すというお話なんですけれども、ややもすると直轄国道の役割と駅へのアクセスの役割が、やや混同されやすくなってしまうのではないかと。つまり、これだけ見ると、直轄国道を駅にアクセスさせるほうがよいというふうに見えてしまうんですけども、そうすると駅前の、要するにまちなかに通過交通をいっぱい呼び込むという結果にもなりかねないですね。むしろ逆に、直轄国道についてはまちの周りを、外郭を守るようなバイパスなり、環状道路的な役割を

してもらって、そこからアクセス道路を別途用意するというほうが、むしろ現実的ではないかというふうな気持ちなので、少しこの表現については見直す余地があるように思いました。以上です。

【石田部会長】 ほかにどうですか。どうぞ。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。非常に新しいネットワークの仕組みを災害・物流ということを軸につくろうというような提言というか施策で、今までこういう1次ネットワークとか2次ネットワークとか説明は講義ではしているんですが、改めてこういう捉え方をすると、非常に日本の中の道路はわかりやすくなるという印象を持ったということでもあります。

質問は2点ありまして、1次から3次までのネットワークを包括的におそらくマネジメントをしていくということが、前半のほうのお話だったと思うんですが、そうしたときに、要するに、拠点への直結性を評価指標にしてネットワークをマネジメントしていくとしたときに、やはり各拠点拠点は当然1次ネットワークだけ、要するに国道とか高規格幹線道路で接続しているわけではありませんので、地公体との連携が必要不可欠だというふうに考えたときに、こういったパッケージでネットワーク整備を進めていくための仕組みというんですかね、この事業化するとなると、やはり国道だけでやっていくというわけではありませんので、関連する地公体との連携が必要なんですけど、これはどういう仕組みでトータルのネットワークづくりを進めていこうとされているのかについて、もし何か考えていることがあればお聞かせください。

2点目は、これは久保田先生のお話にも関連しますけれども、私自身はやっぱり東京都がいろんな都市の中を、物流車両がばんばん走っていると、目抜き通りのところをですね。これはやっぱりおかしいだろうというふうに思うわけです。ただ一方で、例えば一旦災害が起きたときは、やっぱり物資を運び入れて、復旧・復興していくというモードの切り換え、機動性という表現が使われていたと思うんですが、そういうことがさまざまな道路で柔軟に行えるような仕組みづくりというのが重要だろうという気がしました。

オリンピック・パラリンピックの話はあまりしないわけですが、やはりそれぐらいまでにこういう物流車両をどういうふうに都市の中でアクティブにコントロールしていくという仕組みができますと、当然イベント的にも使える話にもなりますし、災害時にも使えるということですが、これもやはり自治体と組んで、どの道路をどういうふうに使っていくのか、平時はどうするのか、災害時はどうするのかという、ここの計画づくりが必要かな

と思いますので、前半に言ったところにも関連しますが、これはどういうやり方で道路の使い方を議論して機動的に災害時、平常時、イベント時といったような形で使い方を変わっていくのか。これは多分、物流事業者さんも含めた話になると思うんですが、ここら辺の進め方について、もう一つあればお聞かせください。以上です。

【石田部会長】 いかがでしょうか。どうぞ。

【兵藤委員】 いくつかあるんですけども、最初に、9ページの久保田先生の質問に私が、すみません、ちょっと私、担当なので答えますと、左側の物流センサスが、要は右側で伸びている宅配、特にC to CだとかB to Cは調査対象外なものですから、それがこの差異になっているということでございます。

それから、私の質問で、あと二、三申し上げますけれども、12ページのアメリカのこの例ですね。左側のネットワークの指定の説明の中に、貨物の金銭的価値という、これはアメリカ独自のやり方で、いわゆるトラフィックフローじゃなくてバリューフローを重視するという、こういう考え方です。やっぱり単なるトンキロや台キロじゃなくて、価値あるものをやはり運んでいる、そのフローを重視しましょうという、ちょっと日本にはないんですけどもね。やろうと思えば、いくつかの資料を集めると、そういった推計もできなくはなくて、そういった観点から、やはり道路整備の優先順位とか、そういった観点も参考にさせていただければと思います。

それから、13ページも、ちょっとパッと見ると誤解を与えるんですけども、左側が訪日外国人で、右側は、これはあくまでも日本人なものですから、これは誤解のないようにということでございます。

それと、あと2つぐらいあったような気がするんですが、17ページ。あと1つですね。17ページにトラックの大型化への対応ということで、これはぜひお進めいただきたいということなんですが、これも去年から始まった、いわゆるダブル連結トラックの実験。今、全長が21メートルですけども、今年度中には25メートルの車両が走ると言われています。それを考えると、25メートルというのは、ヨーロッパで走っている車両をもし日本にそのまま持ってくるとすると、実は25メートルで総重量は50トンと言われていまして、さっき特殊な許可、上限値の緩和という話がありまして、今の44トンをぜひ50トン、そこまで。もちろん軸重は10トンですけども、緩和していただくと、大変トラック輸送の生産性、効率には、大分寄与するということがありますので、ぜひご検討をお願いしたいと思います。以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【太田委員】 先生方のいろいろなご指摘があり留意点はあろうものの、やろうとしている方向性は正しいので、しっかり進めていただきたいと思います。その際に、1点こうしたほうが良いのではないかと提案だけ申し上げます。災害等への対応ですが、熊本地震等々から始まって、わかりやすい説明で、大変結構だと思います。それに加えて、上位計画との関係ですね。国土強靱化など、上位計画で国交省として出している方針があるわけですので、その中の一貫の流れの中で、道路部門でソフトウェアも含めて、国土の強さというのですかね、というものをつくっていくのだという説明も、冒頭でしていただくと良いと思いました。

【石田部会長】 いかがですか。よろしいですか。

私からも少しございまして、1つは、特車の許可のところ、重量しか書いてございせんけれども、兵藤先生おっしゃったように、長さという観点と、高さという観点とあるかと思いますが、その辺も整理していただければなというふうに思いました。

それと、ものすごく細かい話なんですけれども、19ページに境港の例が載っております、これは大事なポイントが書かれてないのであえて申し上げたいんですけれども、高速道路がある鳥取方面と広島方面は伸びているんですけれども、高速道路がない西側はほとんど伸びてないか、むしろ減少気味でございまして、そういう重要な事実もお書きいただければなというふうに思いました。

3点目が、災害・物流ネットワークという新しいきちんとしたものをつくってこうというのは、本当に賛成でございます。そのときに、拠点の整備も、拠点の考え方も改めて考えましょうという、このことも非常に大事なことだと思います。そのときにちょっとご配慮いただきたいのは、事業評価のときの安全性・安定性に際しての拠点を定めておりますけれども、それとの整合性といいますか、ちょっとお考えいただければなというふうに考えてございます。

私からは以上でございまして、ほかにもしなければ。はい、どうぞ、草野さん。

【草野委員】 非常に整理されていて、わかりやすくお話を伺ってありがとうございました。災害・物流ネットワークに関してですけれども、やはりなかなか災害が起きてみないと実際のシミュレーションが浮かんでこないというところがあって、熊本に関しては非常にわかりやすかったんですが、ほかのところは果たしてどうなっているのかなというのは非常に気になるところで、ただネットワークをつくっても、利用者がそれ

をどう理解して、どうかかわろうという意識を変えていくかというところが同時にないと、機能していかないのだろうというふうに思います。なので、こういう情報をいかに周知させて理解していただくかという、ソフトの面の努力というか、そういう部分の強化というの、ぜひ加えていただきたいなというふうに思いました。

それと、訪日外国人旅行者が30年には6,000万人という、ちょっと想像を絶するところで、果たして道路とか何かを、アクセスポイントを充実させることによって、さばききれのかというイメージが全く湧かないのですよね。何か数字だけがポーンと出ているんですが、そのあたり、もう少し具体的にお聞かせいただけたらと思いました。

【石田部会長】       じゃあお願いします。

【企画課道路計画調整官】       まず、アクセスコントロールについてお話がございました。これにつきましては、昨年、基本政策部会でも少し、道路交通アセスメントということでご説明させていただきました。久保田先生も委員に入っている検討会で議論させていただいているところでございます。

やはり沿道立地に伴いまして、その周辺で、非常に渋滞が発生していると。これに対して、どのような施策を講じるのかということで、1つ目としては、道路管理者がそういったような大型の商業施設が入ってくるときに、接道の許可といったものを行っているところでございます。接道の許可というか、接道に関しまして、歩道の切り下げをするという工事の許可をしているといったところが現状でございます。ただ、そこに関しましては、交差点の位置からどれぐらい離れているからとか、そういったような簡易な審査で許可をしているといったような状況でございますので、そういった既存の枠組みの中で、しっかりと周辺の交通への影響も踏まえながら、その沿道の立地者に、道路内における付加車線だとか、あるいは交差点改良も含めた対策を打たせるような枠組みを、今後設けていきたいというのが1点目でございます。

さらには、既存の枠組みだけではなくて、新たな枠組みといたしまして、これまでは自動車専用道路と一般道路といったような2つの種類しかなかったところでございます。その中間的な役割がある道路があってもいいのではないかと。例えばですけれども、一般道路におきまして、大きな種類の施設が入ってきた場合には、自専道的な連結許可のような厳しい仕組みを設けるだとか、そういったような枠組みを新設道路しかり、既存の区間しかり、渋滞が発生しそうなところ、あるいは非常に渋滞が発生しているところについては、そういったような枠組みをかぶせていくといったような取り組みが必要ではないのかなと

いうふうに思っているところでございます。

海外ではそれよりもさらに進行しまして、インパクトフィーということで、あらかじめ立地する方について、周辺の改良をするためにお金を取っていると。あらかじめしていたくといったような仕組みがございますけれども、それはちょっと先の話といたしまして、まずはしっかりと道路管理者として、そういうような渋滞に影響を与える施設に対して、許認可をする仕組みというのを強化していきたいということと、事前に渋滞のおそれがある場合については、立地者に対して負担を求めていく。あるいは、事後、渋滞が起きた場合にもしっかりと渋滞対策をしていただくといったような仕組みが必要なのかなというふうに考えているところでございます。

続きまして、直轄国道と鉄道駅ということでご質問があったところでございます。ここは非常に悩ましいところでございまして、いろいろ地方で工夫して、駅前広場を整備するといったような観点もありますし、さらには今、都市の鉄道駅の周辺だと、バスタ新宿とかございましたけれども、鉄道駅もばらばらに設置されている。さらに高速バスもばらばらに停留所が設置されているといったような状況がございまして、それらの交通事業者との調整、あるいは周辺の民間施設との調整といったものが、個別の自治体だけで本当に円滑に進んでいるかどうかといったところはやや疑問があるところでございまして、そういったところにしっかりと広域的な交通の観点からも知見のございます、直轄で入って行って、円滑に調整したいといったような思いもあります。

いろいろ地域によってそれぞれさまざまだと思いますので、こうしたような幹線道路を駅前にどうくっつけるのかといったようなことについては、地域のご意見も、あるいは今の駅前空間の状況も踏まえながら検討していく必要があるのかなというふうに思いますし、さらには直轄で管理したとしても、そこにいろんな施策を組み合わせたほうがいいのかと思っています。例えば、トランジットモールなり何なり、そういったようなものもかぶせながらやっていく。機動的にいろいろなモードに切り換えられるといったような新たな施策も、そういったような直轄が入ることによってやっていくといったようなことを考えていきたいと思っているところでございます。

さらには、このようなネットワークを考えていく上で、地方公共団体との連携をどうしていくのかといったようなことがあると思います。今、大型車誘導区間というものは、あらかじめネットワークを設定する際に、事前に地方公共団体と協議をし、そして合意が得られたものについて、ネットワークを指定していくというやり方をやっているところでござ

ございます。一方で、緊急輸送道路につきましては、都道府県単位で協議会を作成しまして、そこで順次フォローアップをしているところでございますが、10年前に指定され、さらに約10万キロもあるということで、草野先生のご質問にも関連いたしますけれども、しっかりと道路管理者同士で、あるいは防災部局とも連携しながら、緊急輸送道路についてしっかりと認識し、さらに防災対策の強化もするといったようなところがしっかり行えているかどうかという、あまりにも莫大なネットワーク過ぎてそこまではできていないといったような状況がございますので、しっかりと今後のネットワークにつきましては、地域において議論させていただき、どこを集中的にやるべきなのか、しっかりとどうフォローアップするのかといった観点も含めて地域で議論して、その積み上げでネットワークといったものを考えていくべきではないのかなというふうに考えているところでございます。

また、兵藤先生から、お世話になっておりますダブル連結トラックに関連いたしまして、トラックの大型化に関する特車の許可、あるいは一般的制限値の緩和といったところのご意見があったところでございます。主には東京、名古屋、大阪という間で、非常に多くの特殊車両が通っておりまして、今、ダブル連結トラックということで実験を始めておりますけれども、非常に事業者さんから聞くと、ニーズが高いところがあるところでございます。そしてさらには、今後はトラックの隊列走行といったような観点での取り組みも進めなければならないというふうに思っておりますので、しっかりと幹線物流においてどう効率化していくのかという観点から、重量、あるいは平面、あるいは高さ、長さといったところの検討をしてみたいというふうに思うのと、そういったようなトラックについては、何も高速道路だけを走るのではなくて、一般道路も走るといったような観点から、一般道路においてどこまで緩和すべきなのかといったところも含めて考えなければならないというふうに考えているところでございます。

あと、観光の面で、訪日観光客を本当にさばけるのかといったご質問がございました。これに関しましては詳細なシミュレーションはしておりませんが、今でも銀座では観光バスで大渋滞が起きている。あるいは、いろいろな船が着くところについては、その周辺で大渋滞が起きているといったような状況があるところでございまして、今後、観光客が増えていくと、非常に渋滞というものが懸念されるところでございます。こうしたところにつきまして、これからいろいろITだとかを使ってどうコントロールしていくのか、あるいはほかの駐車場とかも含めてどのようなコントロールをしていくのかといったものについては、しっかりと詰めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

大体でございますけれども、以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【久保田委員】 まず、アクセスコントロールの件ですけれども、これは少なくとも私の理解では、アクセスコントロールという日本語は、アクセスをさせませんというときに使うと思うんですね。今お話の中に、一般道でもアクセスさせませんという場合もあり得るということを考えるということなので、それはまさにアクセスコントロールを考えるといいと思うんですけれども、一方で別途の委員会でやっているのは、アクセスはさせますけれども、付加車線つくってねという話ですので、このアクセスコントロールという表現がタイトルに出てしまうと、そっちの議論が抜け落ちてしまうと思いますので、少し大きなくりの日本語で全体をくくっていただきたいというのが1つです。

もう一つ、直轄国道と駅の関係で、非常にすごいお話だというふうに伺ったわけですが、そのときぜひ、日本の町というのは駅を中心にできているわけなので、まちづくりと連動して直轄国道の役割とか位置を考えるというようなことを、ぜひ強くうたっていただきたい。以上です。

【石田部会長】 そうですね。資料には、今口頭で説明していただいたような話は全然ありませんでしたので、ぜひそういうことも。参考資料になろうかと思えますけれども、書き込んでいただければと思いました。

ほかにいかがですか。どうぞ。

【勝間委員】 すみません、私もアクセスコントロールの話なんですけど、1つ質問が追加でありまして、例えば木更津や御殿場が土日に大渋滞するんですよ。これは木更津と御殿場にアウトレットがあるからです。せっかく高速道路を超高いお金を出してつくったのに、それで非常に機能性を阻害していると。こういうものについても、アクセスコントロールの対象にしていただきたいなという要望です。

【石田部会長】 おっしゃるとおりですね。

いかがですか。はい、どうぞ。

【大串委員】 緊急輸送道路の指定状況が非常に広範になっているというのは、地図上でもよくわかるんですけれども、災害はどこで起こるかわからないわけですから、指定を広くかけておいて、今回はこのルートでいこうという意思決定を早くして、その意思決定した情報を広く共有する仕組みのほうをしっかりとつくっていただくほうが、大事だと思います。選択と集中という意味でルート指定の縮小は大事なんだろうけれども、そこをし



っかりよろしく申し上げます。以上です。

【石田部会長】 ちょっと議論したほうがいいと思うんですね、今の。ちょっと考え方を相当変えてくださいというリクエストでございますので。ちょっと時間のコントロールもあるんですけども、今のご意見に対していかがですか。違うんじゃないのとか、いや、そのとおりだよということで。

今日、事務局からご説明いただいたのは、何ぼ何でも10万キロは長過ぎるよねと。現実にはいっぱい壊れちゃったしということもありますし、やっぱりいろいろなことを考えたときに、緊急時にも復旧時にも大型の車両が通れないと、なかなかそっちへの支障も出てくるということで、きちんとした災害時のネットワークをもうちょっと絞り込んでつくろうということに対して、大串先生は、そんなことしなくてもいいから広くやっておくと、どこか生き残るところがあるから、そういうところも含めてちゃんとソフト面で運用したらどうですかというふうに私は理解をして、ちょっとスタンスが違うと思うんですけども。

【大串委員】 この場合、緊急輸送道路と書いてありますので、緊急輸送ルートから外れてしまったがために、その再構築が難しくなることを懸念しています。より絞り込まれて、直轄中心になってしまうということになると、本当に災害が起こっているところの、それこそラスト3マイルか4マイルかわかりませんが、そこらあたりが渋滞してしまう危険性について、いかがお考えでしょうか。

【石田部会長】 お答えできますか。

【企画課道路計画調整官】 よろしいでしょうか。ちょっと私の説明不足かもしれませんが、これまで10万キロを指定してきましたと。10万キロのネットワークに対して、しっかりとそれがうまく活用されているかどうかといったところを、もう少し整理して評価する必要があるのかなというふうに思っています。我々の認識でありますと、ネットワークの指定をしたはいいけれども、それに対する施策というものが十分講じられていないという結果として、いろんなところで不都合が起きているというところがございます。まずそれを何とかしたいというところ。ただ、今、10万キロのネットワークに対して、すべからく施策を打つ、支援を行っていくというのは、なかなか財政事情の厳しい中で難しいのかなというふうに思っております。

ですから、まずは本当にコアとなるネットワークといったものを少し絞り込んで、そこをしっかりと重点的に強化していく、支援していくという枠組みをつくり、その中にはも

もちろん1次ネットワークだけではなくて、1次ネットワークというか直轄国道だけではなくて、当然ラストマイルも含めた形での、拠点は絞っていきますけれども、ネットワークを組んで、しっかりと重点強化、支援をしていく。その上で、おっしゃられるとおり、いろいろな災害のパターンといったものがありますので、順次そのネットワークについて見直せるように、地域で議論できるような形での体制を組んでいくといったことを考えていきたいと考えているところでございます。

【石田部会長】 よろしいですか。

【大串委員】 とりあえず、はい。

【石田部会長】 とりあえずということで、ありがとうございます。

もしなければ、これについては今日もたくさんのご意見をいただきましたので、さらに反映していただければと思います。

次の議題でございます。これまでの基本政策部会で、個別のテーマとともに、前回、また私もメモを出させていただきましたけれども、どういう形で取りまとめていくかということ委員の先生方のご意見を中心にして、現時点で建議の構成案と中身について事務局でご整理いただきました。その整理状況をご説明いただいた上で、また議論してまいりたいと思いますので、事務局より説明をお願いしたいと思います。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室長の沓掛です。私のほうから、建議の全体構成、それから骨子案についてご説明させていただきます。

まず、お手元の資料2をご覧ください。こちらは1枚紙で、建議の全体構成を示したものでございます。まず、第I章としまして、左上ですが、社会経済についての現状認識を整理しました。これを踏まえまして、第II章としまして、目指す社会と道路政策というのを5項目について整理してございます。これらを背景に、前回部会長からいただきましたご提案に基づきまして、中ほど第III章、新たな道路政策の方向性として3つ、イノベーション、それからベストミックス、そしてオープン化について大きな方向性をまとめさせていただいております。この大きな方向性を受けまして、第IV章としまして、道路施策の具体的提案。これは、これまで個別に施策をご説明させていただきましたが、それらについてまとめまして、最後、こうした個別の施策を横串で通すような内容について、第V章、施策の進め方についての提案として、予算・財源であったり、データの利活用であったり、こういったものをまとめているというような構成になってございます。

では、早速具体的な中身のほうについてご説明させていただきます。ちょっと分厚いで

すが、資料3をご覧ください。最初の3枚は目次でございますのではねていただきまして、右下に1と書いてある1ページ目から説明させていただきたいと思えます。

第I章、社会経済についての現状認識でございます。主に下線部分を中心に説明してまいります。1点目は、人口減少・超高齢化でございます。人口減少社会に日本は突入したという中で、高齢化率は25%を超え、今どんどん上昇しています。その結果、何が起きているかといいますと、例えば地方の鉄道、あるいはバスといったところの経営は危機的な状況になっていますし、高齢者の運転免許の返納も急増しています。ということは、大切なモビリティが失われているということでもあります。移動手段の確保が重要な課題になっているのではないかと。また、物に着目して物流を見ますと、先ほどの説明にもありましたとおり、小口の荷物が増えております。また、ドライバー不足が深刻化しているというような現状であります。

2点目として、日本経済の状況ですが、現在、緩やかな回復基調が続いていますけれども、これを持続的な成長として実現していくためには、潜在的な成長率を引き上げていくといったことが必要ではないかということでございます。

2ページ目をご覧ください。3点目は、ICT技術の急速な進展です。IoT、ビッグデータ、AIといった技術革新が急速に進展しています。とりわけ大きな変革をもたらす可能性が高い自動運転につきましては、研究開発・技術の確立を図っていく必要がある。また、利用者が急増しているカーシェアリングなどの利用形態についても、着目が必要ではないかとさせていただきます。

4番目は、災害でございます。ご案内のとおり、多様な災害が発生する、極めて脆弱な国土に我々は住んでいるわけですが、巨大地震の発生確率も非常に高い確率となっている。この災害時の影響も、複雑化・長期化しているというような現状でございます。

次のページ、3ページ目をご覧ください。5番目としまして、今度は老朽化の問題でございます。荒廃するアメリカの事例でもわかるとおり、次世代の社会経済の安定・安全に対して、老朽化というのは非常に脅威になってございます。必要なメンテナンスを怠れば更新費が急増して財政を圧迫し、真に必要な投資さえできなくなるおそれもあります。

6点目として、観光でございます。現在、政府一丸、官民挙げて取り組みを戦略的・総合的に実施しているところです。また、3年後には東京オリンピック・パラリンピックの開催を控えています。今こそ質の高い観光地の形成を図る必要があるのではないかとという形で、現状認識を整理させていただいてございます。

続いて、4 ページ目で第Ⅱ章、目指す社会と道路政策ということで整理してございます。

1 点目は、経済成長に資する生産性向上です。人口減少する社会を迎える中で、生産性の向上を図っていくためには、潜在的な成長率を高めること、また新たな需要を掘り起こしていくといったことが不可欠である。さらにストック効果の高いインフラの整備強化に取り組む必要があるということでもあります。また、この経済成長、産業競争力を支えるプロジェクトといったものをコンスタントに実行していくことも必要であろう。また、使う・利用する視点での取り組みや、モーダルコネクトなどのモード間の連携強化といったことも必要であろうと整理してございます。

また、2 点目としましては、地方創生、地域経済の再生です。地域の特性や資源を生かした産業競争力の向上、その支援が不可欠でありますし、地方部と都市、あるいは地方相互のネットワークを結び、接続することで、地域の経済活動の活性化を図ることが必要ではないか。特に「道の駅」につきましては、地方創生の主要な拠点として、一層活用することが必要ではないかと整理してございます。

5 ページ目をご覧ください。3 番目としまして、安全・安心の確保でございます。災害に対しては、生命・財産の損失を最小限とする対策を一層強化することが必要であると。また、11 行目でございますが、インフラの老朽化に対しては、新技術を導入していく、あるいは維持管理の見直しをしていくという必要があるだろうし、また老朽化について、一番問題を抱えているのは地方公共団体です。その予算、人員、実力不足への支援といったものも不可欠であろうと。また、高速道路については、逆走対策、暫定2車線区間の安全確保、こういった安全で快適に移動できる道路空間の創出が必要であろうと。

4 点目ですが、一億総活躍社会の実現です。必要なインフラ整備に中長期的な視点で取り組む必要がありますし、豊かさを実感できる社会を実現することも必要だろうと。そして、その社会を子供や高齢者、障害者など、全ての人々が参加できる社会といったものを実現していくことを目指すべきではないか。

6 ページ目でございますが、5 番としてイノベーション（技術革新）であります。新たな考え方、仕組み、技術を取り入れながら、一層賢くインフラを整備し、使いこなしていく。そして、新たなサービスや産業を創出することが必要ではないかというふうに整理しているところであります。

続いて、7 ページ目でございますが、第Ⅲ章、新たな道路政策の方向性でございます。前回の部会長のご提案も踏まえまして、前段に少し書いてございますが、この道路政策が

公共の福祉、国民の幸福、経済成長により一層寄与することを願うと。そして、これらの実現のためには、国民一人一人が「自分事」として受け止めることが求められているとして、3つの提案を並べております。

1点目は、道路・交通とイノベーション（新結合）～道から社会を変革する～。今、I章、II章の説明をしまいましたが、ここで見たとおり、我々が現在直面しているのは、これまで以上にハードルが高くて逼迫した課題でございます。これへの対応が求められているわけですが、これを解決するためには、IoTであるとか、AIですとか、急速に進展するICTの技術を最大限活用すべきではないか。この新しい技術の活用の際には、まず実証実験に意欲的に取り組むべきであるし、使うに当たっては、新しい技術を取り入れるということなので、従来の利用といったことを前提にすることではなく、新しい考え方やルールの整理を行うべきではないか。

例えば、自動運転については、取り組みを始めました「道の駅」を拠点とした自動運転のサービスの実証実験を皮切りに、早期の社会実装を目指すべきであり、これを地域でシェアリングするというような新しい公共交通のシステム、そういった考え方についても検討を加えるべきではないか。また、物流効率化の視点からは、ダブル連結トラックの実験状況を踏まえ、幹線物流での実施を念頭に、技術革新に対応した環境整備も検討すべきであると。

次の8ページ目でございますが、また、新しい低速モビリティなどについては、観光地における回遊性の向上、あるいは地域内の物流の効率化といった観点からも取り組むべきであろうし、その他交通安全、円滑化、老朽化対策、それぞれの向上を目指して、次世代道路技術の構築に向けて、本格的な検討を加速させるべきだと。このような取り組みを通じて、付加価値を創造し、人々のライフスタイルや生活圏をはじめ、社会・経済の変革やパラダイムシフトをリードしていくべきだということを、1つ目のイノベーションとしてまとめさせていただきます。

2点目としまして、人とクルマのベストミックス～高度な道路交通を実現する～でございます。道路に求められる機能というのは、現在多様化、あるいは高度化しておりまして、このネットワークの整備、あるいは強化、その活用については明確なビジョンと戦略が不可欠である。これまでどのような考え方であったかと申しますと、基本的には人と車を分離するというような形で整備を進めてまいりました。その結果何が起きているかといいますと、例えば幹線道路では、両側に歩道が整備されているのは全体の13%と、非常に

貧弱な状況でございます。

こういった現実を踏まえ、今後の方向性としては、まず高速道路や幹線道路、こういった骨格になるネットワークについては、今までどおり自動車と歩行者、自転車をしっかり分離して、誰もが遠慮しないで、快適・安全に走行できるような空間を整理すべきではないか。9ページ目でございますが、また、地方部においては、先ほど申しましたような新技術を活用して、車の徹底活用に向けた道路整備・強化が必要ではないか。

一方としまして、全て分離することが難しい都市部ですとか駅前空間、あるいは生活道路においては、従来の「分離」に加えて「混在」という考え方も導入してはどうかと。この混在を許せば、誰を優先するかという配慮も必要になってきます。そうした配慮が自然になされるような規制ですとかルールづくり、そういったものの醸成。また、それらを運用・使用する方法論も開発していく必要があるだろうと。また、こうした新しいルールをつくるには、新しいデータが必要になってまいります。人と車の動きを同時に把握するための新たな調査体系といったものの確立が不可欠になってきますし、3年後には東京オリンピック・パラリンピックが開催されます。新しい交通政策を導入する重要な契機になるのではないかと。ロードプライシングであるとか、TDM施策ですとか、そういった制度設計などについても運用を図っていったらどうか。これが2点目のベストミックスであります。

3点目としまして、道路のさらなるオープン化～多様な連携・協働を追求する～でございます。現在、限られて過密となっている都市空間の中で、道路空間というのは非常に貴重な空間になります。これを最大限活用・実現していくために、3つの「オープン化」というのを推進してはどうかということで、10ページ目でございますが、1番目、上、1つ目の「オープン化」としまして、「道路占有・空間のオープン化」です。道路の空間をみんなのために皆で使い倒して、地域の魅力向上、交通モード間の接続強化といったものを図っていったらどうか。その際には、立体道路制度を活動しながら、幹線道路との接続強化を図っているといったこと。また、新しいサイクルシェア、カーシェアといった公共交通を補完するような交通も、道路空間の利活用の中で位置付けていったらどうかというふうに考えています。

2つ目の「オープン化」としては、こういった道路を皆で使っていくという中では、議論・検討をオープン化する必要があるのだろうと。意識の共有を皆で図っていくために、プラットフォームを準備する必要があるのではないかと。

3つ目としては、そのように議論の検討の場をつくったら、そこで議論するためのデータが必要になってまいります。道路情報のオープン化を通じて、産官学が共通の認識を持つように、地域課題に対処できるような体制を構築していきたい。また、ETC 2.0のデータ等については、いろんな効果の計測にも使いますが、あるいはもっと楽しさを創出するような、そういった使い方の取り組みも考えていったらどうかと。このオープン化とあわせて、「道路空間のスマート化」、すなわち余分なものを集約・撤去して、景観的にも優れた、スマートな道路空間といったことにすることも検討する必要はあるだろうというふうに、Ⅲ章を整理させていただいてございます。

こうした大きな方向性を踏まえて、第Ⅳ章でございしますが、道路施策の具体的な提案についてご説明させていただきます。ここの第Ⅳ章全体の建て付けは統一してございまして、11ページでちょっと簡単にご説明させていただきますと、まず現状と課題。それから、これまでどんな取り組みをしてきたか。そして、今後の方向性と、この3つの構成で、全体9つの項目を整理してございます。このうち現状と課題、それとこれまでの取り組みについては、これまでの個別施策の中でご紹介していますので、ここは簡潔に説明して、今後の方向性について重点的に説明させていただきたいと思っています。

まず最初、1点目、メンテナンスのセカンドステージということでございしますが、現状と課題については、まず点検をいろいろすると、構造物が傷んでいると。そういう中で、特に市町村が問題になっている。そういったところに取り組みの強化が必要だというふうに課題を整理しています。これまで何をやってきたかという、予防保全への転換、あるいは法改正をして、5年に1度の近接目視に取り組むことにしました。

今後の方向性ですが、まず(1)として予防保全をしっかりと計画的に実施していくということ。それから、(2)としまして、新技術の導入をしっかりと、長寿命化、あるいはコスト削減を図っていかうと整理していくべきではないかと。

12ページ目でございますが、3点目としまして、過積載の撲滅。これはそもそも構造物を傷めないようにしようという取り組みの強化であります。これにつきましては、動的荷重計測装置(WIM)の自動取り締まりの許可であったり、そういった取り組みを強化することで、当面2020年度を目途に半減させ、最終的には過積載の撲滅を目指していく。また、荷主にも責任とコスト等を適切に分担させていくこと、これを検討すべきではないか。さらには、ヨーロッパなどで主流になってきています、車載型の荷重計測システムの活用についても検討していくべきだと。

4番目は、集約化・撤去でございます。これは今の全数の施設を管理していくのはなかなか難しいので、少し管理施設等の削減を図ってはどうかということで、利用状況等を踏まえた集約化・撤去を進めてはどうかと。

5番目は、適切な予算等の確保です。以上の施策を進めるに当たっては、各道路管理者間これが適切な管理を持続的に実施するために、予算を安定的に確保する方策を検討すべきではないか。また、幹線道路の維持修繕・更新に当たっては、新たな財源として、例えば一般道路における大型車対距離課金の導入など、将来の負担のあり方などについて広く意見を聴取しつつ、検討すべきではないか。こういったことについては、国民の理解を得ることが非常に重要ですので、活動の「見える化」、あるいはインフラの実状を広く国民と共有するような取り組み、これも進めるべきであろうと考えてございます。

続きまして、13ページ目をご覧ください。2つ目の項目として、交通安全でございます。これにつきまして、現状と課題ですが、日本は主要国の中で、歩行中、それから自転車乗車中の死者数は最多になっていると。そうした中で、自転車活用の推進法が成立して、いろいろな安全対策の確保を図っている。また、自転車と歩行者の間を埋めるような、低速な小型モビリティの普及が見込まれている。また、踏み切り、あるいは高速道路の逆走といった事故は頻繁に起きているというような状況であります。これまでの取り組みとしまして、生活道路対策を実施したり、自転車通行空間を整備したり、踏切法の延長をしたり、そういった取り組みを進めているところでございます。

今後の方向性として、14ページ目をご覧ください。まず、生活道路につきましては、交通規制との連携を強化して、ハンプやライジングボラードなどの設置を推進していく。また、「分離」に加えて、先ほど第Ⅲ章で述べたような「混在」の考え方も導入し、多様なモビリティが共存できる、そういった道路空間の構築をしていく必要があるのではないか。

2点目として、自転車の利用環境の整備です。道路構造令の自転車車線、仮称ではありますが、導入して、自転車走行空間のあり方を見直したり、あるいは一方で、自転車の活用を促していくといったことも取り組んでいくべきではないか。

3点目として、踏切対策の推進ですが、立体交差事業、抜本対策でありますこういった事業について、着工準備段階、取り組みの段階から協議・調整等に対して集中的な支援を行う。

あるいは、4点目として、高速道路の安全対策ですが、暫定2車線、あるいは逆走への



対策といったことを総合的な安全対策として推進を進める必要があるだろうというふうに整理してございます。

15ページ目をご覧ください。3番目、防災・インフラの安全でございますが、現状と課題としましては、先ほど前半でも述べましたが、熊本地震では緊急輸送道路50カ所で通行止めが発生していると。また、集中的な大雨や大雪が増えています。さらには、そういった災害時に倒壊した電柱や電線が通行を阻害していると。そうした中で、電柱がまだ増えていると。占用物件の損傷等による道路の陥没なども発生しているというのが現状でございます。これまでの取り組みとしましては、緊急輸送道路の耐震化を進めたり、あるいは、大雪時の車両の立ち往生防止のために、災害対策基本法に基づいて、車両の強制移動などをしたり、あるいは、緊急輸送道路を対象にした電柱の新設を禁止するような措置に取り組んできたところです。

今後の方向性として、16ページをご覧ください。まず、大規模災害への対応ですが、災害時、どこから道路が通行できるかというのがよく問われるところです。発生後の各団体、例えば人命救助であったり、緊急輸送であったり、そういった各段階に応じた情報共有・公表の仕組みを構築していく。また、次に発生するのは、道路の渋滞です。渋滞対策のための現地体制を構築していったらどうか。さらには緊急輸送道路が具備すべき要件を見直していったらどうかという話でございます。

2点目は、集中豪雨や大雪への対策の強化です。現在、大雨に対しては事前通行規制等の措置をとっていますが、土中の残留水分を考慮するなどの新たな基準の設定、そういったものの具体化に努めていったらどうかと。

3点目としまして、24行目ですが、無電柱化の推進です。なかなか進まない理由としてコストの問題が挙がっていますので、低コスト手法の導入であったり、あるいは地元の合意形成を図る体制の構築を進めてはどうか。また、17ページ目の1行目でございますが、電柱の外部不経済を踏まえた占用料の算定といったものの検討も必要であろうと。

また4点目として、占用物件の適切な管理としまして、占用者と協力した路面下の空洞調査、あるいは占用工事における舗装劣化への対応の仕組みの構築といったものを図るべきではないかということでございます。

4番目としまして、道路交通の円滑化でございます。これはいわゆる渋滞対策でございますが、今後の方向性として、18ページ目をご覧ください。まず1番目としまして、ICTやAIといった技術をフル活用した交通マネジメントの強化としまして、6行目で

ございますが、局所的な渋滞要因の特定をさらに高度化したり、ピンポイント対策であるとか、交通需要をアクティブに制御するといった取り組みも進めてはどうか。

15行目でございますが、(2)としまして、交通流を最適化する料金・課金施策の導入。混雑状況に応じた戦略的な料金体系を検討したり、あるいは、有料・無料が混在する路線の整備、あるいは償還満了後の料金徴収の検討。あるいは、エリアプライシング、交通需要を抑制するための課金制度といったものの導入を検討すべきではないか。

また、先ほどの議論の中にもありましたが、(3)としまして、大規模商業施設等の対策の強化ということで、大規模商業施設への渋滞を抑制するため、交通アセスメントの強化と事後を含めた対策、それから負担を求めるための仕組みの導入といったものを進めてはどうかと考えてございます。

19ページ目をご覧ください。5番目としまして、人と物の流れでございます。現状と課題ですが、物流の効率化、あるいは災害時の輸送確保の観点から、道路ネットワークのさらなる強化が必要だということで、これまでの取り組みでございますが、緊急輸送道路を10万キロ指定して、大型車誘導区間を3.5万キロ指定してきたと。前半での議論でございます。

今後の方向性としまして、災害時物流ネットワークの強化ということで、基幹となるネットワークを指定して、機能の強化について重点投資・支援を展開していく。また、この基幹ネットワークについては、先ほど議論になりましたが、アクセスコントロールを強化するのとあわせて、トラックの大型化に対応した構造強化等を図っていったらどうか。

2点目としまして、トラック輸送のイノベーションとして、ダブル連結トラックといったものの早期普及を促進するべきではないか。20ページ目にいきまして、4行目でございますが、特車の許可については、自動審査システムの強化によって、審査の迅速化を図っていくべきであると整理してございます。

(3)番目としまして、高速道路の幹線物流のプラットフォームの構築。これはSA・PAといったところを活用して、中継輸送であったり、あるいはトレーラの分離・連結、これをこうしたプラットフォームとしての機能を強化すべきではないか。さらにSA・PAに大型車が止まれないというような苦情もあります。SA・PAの駐車場予約システムの導入など、労働環境の改善に資する方策といったものを導入すべきではないか。

4点目としまして、ラストマイルの人流・物流の確保であります。道の駅を拠点とした自動運転のサービスに力を入れたり、地域課題を踏まえ、2020年までの社会実装を図

っていつてはどうかということでもあります。

24行目、6点目としまして、モーダルコネクト（他の交通との連携）であります。地域の公共交通についてですが、平成19年度以降、乗合バスは1万キロ以上廃止になって、鉄道は約200キロも廃止になっている。非常に衰退が危惧されているという状況であります。また、残った路線についても、21ページ目の2行目ではありますが、乗り継ぎの利便性が低いといった課題がございます。

これまでの取り組みとしまして、例えば都市部の拠点として「バスタ新宿」を整備する。また、中山間地においては、道の駅といったところに交通拠点機能を確保しているところでもあります。

今後の方向性として、人流・物流拠点のネットワークへのアクセス強化を図っていつてはどうか。あるいは、(2)としまして、バスタプロジェクトの推進として、集約型の公共交通のターミナルを戦略的に整備する。その際、民間の収益等も最大限活用していつてはどうかということをご提案しています。また、22ページ目として、(3)主要鉄道駅の利便性向上として、駅間の移動を円滑化していくために、立体的な移動空間の整備といったことを、鉄道事業者等と連携して推進していくべきではないか。また、8行目、(4)ですが、モード間の情報接続の強化として、ETC2.0を活用しまして、交通状況に応じたモード間の効率的な乗り継ぎを可能とするようなスマートトランジットシステムといったものを構築していつてはどうかと提案してございます。

7番目として、地域・民間との連携でございます。現状でございますが、老朽化に伴いまして、さまざまな施設の更新をしていますが、時代に即した魅力あふれる都市への再生というのが社会的な要請だという認識でございます。

そうした中、今後の方向性として、23ページ目でございますが、まず(1)としまして、未来都市空間の創造でございます。更新事業にあわせて、都市空間のリノベーションといったものを図る。立体道路制度の充実、あるいは民間収益をより柔軟に道路事業へ活用できるような仕組みの構築、こういったことを、品川駅再開発事業を先進事例として取り組んでいつてはどうか。

2点目としまして、道路のストック効果を高めるための地域・民間との連携として、ストック効果を高めるため、道路の計画・整備・供用、各段階において連携を強化していつてはどうか。

15行目、3点目としまして、道の駅の活用促進です。16行目ですが、道の駅のトイ

レ等の質的向上など、さまざまな機能の充実、それから集約はもちろんですが、地域の連携などの拠点として活用する。また、点と点を結ぶ日本風景街道などの施設の活用を推進していったらどうか。

4点目としまして、わかりやすい道案内の実現ですが、標識の案内を連続化するなど、また民間団体と連携して、必要性の低い標識は集約化・撤去を図るなどの取り組みを進めてはどうか。

24ページ目でございますが、ITなど、新技術、ビッグデータを活用するという観点からは、その技術を図れるような、産官学をプラットフォーム、そういったものの組織を構築していったらどうかというふうに整理してございます。

8点目としまして、道路空間の利活用ですが、この社会経済情勢の変化に応じて、道路空間の利活用のニーズも変化してございます。これまでの取り組みとしましては、20行目ですが、道路協力団体、あるいは道路外の利便施設協定制度の創設など、地域への課題の対応や魅力の向上に取り組んできたところです。

今後の方向性として、25ページ目の2行目でございますが、例えば、道路と民間所有地との一体的利用による道路空間の再構築の促進、制度の充実を進めるべきではないか。

また、(2)としまして、多様なニーズに対応した道路空間の再構築ということで、混在化も含めた道路空間の再構築を進めたり、あるいは10行目ですが、バイパスを整備した結果、現道の交通量が減れば、その現道の街並みの保全や歩行者空間の創出など、道路空間の再構築を進めてはどうか。

また、(3)としまして、民間団体との連携として、道路協力団体や日本風景街道の活動団体との連携を通じて、道路管理を充実させてはどうかと考えております。

9番目として、観光でございます。現状と課題ですが、現在、訪日外国人旅行者数は、5年間で2.9倍に増加しています。そうした中で、観光の渋滞ですとか、駐車場不足というような不満の声も挙がってきているところです。

今後の方向性として、26ページ目でございますが、まず1点目として、観光地への円滑なアクセスの実現です。駐車場の容量を最大限活用するような取り組み、あるいは観光地への需要分散を図るような取り組み、これを実験したり、社会実装していったり、あるいは渋滞がひどいところの解消に対しては、課金を含めた利用者負担の仕組みを導入したり、公共交通との役割分担の強化を図っていったらどうかと考えています。

また、(3)として、旅行者にわかりやすい道案内の推進として、例えば、25行目ですが、ナンバリング、あるいはピクトグラムなどを取り入れて、これをナビゲーションとの連携を図ることで、わかりやすい道案内を実現してはどうかというふうに整理してございます。

最後、第V章ですが、施策の進め方についての提案としまして、以上述べました施策を具体的に進めるに当たっては、まず①としまして、必要な予算・財源を安定的に確保すること。2番目としまして、民間や大学など多様な主体との協働を図ること。3点目としまして、データの利活用を図る。4点目としまして、最新技術の最大限の活用。5番目として、施策を的確に評価する、こういったことが重要であると。

以下、肝要な部分を少し整理しますと、まず11行目、予算・財源についてですが、これは安定的・持続的な確保が重要であって、その際、EUなどではさまざまな課金制度が導入されています。施策の効果などを十分考慮した上で、こういった新たな制度設計を進めることも必要なのではないか。また、官民連携による効率的な整備・管理の推進であるとか、外部不経済、渋滞など、そういったことに対する新たな負担のあり方についても検討が必要であろう。

また、多様な主体との連携については、道路管理者同士の連携はもちろんですが、地域・民間との連携、大学との連携を強化することも重要だろうと。

次に、データの利活用ですが、ETC、あるいは点検などによってさまざまなデータが収集されています。これのオープン化に向けた仕組みを速やかに構築することが必要であろうし、例えば産官学が連携して、地域交通データセンターを構築するといった取り組みも必要ではないか。

28ページ目ですが、新技術の活用については、自動車の技術革新の進展とともに、道路の使われ方の変化、あるいはインフラ側の対応も、感度、アンテナを高くして、発想を柔軟に議論していくといった取り組みが必要であろうと。また、イノベーションを創出するためには、民間の技術開発はもちろんですが、国自らの技術力向上にも努めるべきであると。特にITSやIoTといった技術については、交通円滑化に資する次世代道路技術といった仕組みの構築に、意欲的に検討を進めるべきであろうと。

最後ですが、評価については、B/Cのみではなくて、国民にどのように役立っているかを計測するようなシステムを検討すべきですし、また、ストック効果によるGDPの押し上げ効果といったものについて、明確にすることが必要ではないかというふうな形でま

とめております。

私からの説明は、すみません、長くなりましたが、以上であります。

【石田部会長】 ありがとうございます。

盛りだくさんの内容でございますけれども、太田先生は退席されるので、最初にどうぞ。

【太田委員】 すみません、退席させていただきますので、初めに発言させていただきます。1点のみですけれども、27ページの施策の進め方についての提案の①「必要な予算・財源を安定的に確保する」という項目に関しまして、文章訂正と加筆の提案と、なぜそう考えるのかという理由を申し述べたいと思います。

まず、予算と財源について、「インフラ整備・管理の着実な実施、担い手の確保・育成の観点からも」と書いてあるのですけれども、「実施のために、加えて担い手の確保・育成の観点からも」というようにしていただきたいと思います。真の目的は施策の実施であって、その手段として担い手の確保が必要であるということを明確にしたいということです。

それから、次のポツのところ、「新たな制度設計をすることも必要」ということが書いてありますけれども、その後、その際、受益と負担の関係、つまり、サービス水準と負担の関係に関する原則を確立することが肝要である。あるいは、原則についての国民の合意を得ることが重要であるというような内容を、記載していただきたいと思います。

なぜかという、もうすぐ道路特定財源が一般財源化されて10年になります。いろいろな解釈がありますが、国はどうか、財務省はどうかは、「高負担・低サービス」を、今後道路政策について適用することを提案し、国会等含めて国民もそれを認めたということになります。暫定税率を維持したまま一般財源化するというのは、そういうことであつたのです。一方、利用者側である国民のほうは、「低負担・高サービス」が欲しい。これは生産者と消費者の関係と同じであって、消費者はなるべく負担を低くして、良いものを欲しいと思うわけです。それで何が起こるかという、エコカー減税が欲しいとか、エコカー補助金が欲しいとか、一方でもっと道路サービスを充実させてくれという要求だけするような形になって、受益と負担の関係を壊したのが、私は一般財源化だと思っています。

新たな課金の制度をつくるとか、制度設計をする場合には、やはり受益と負担の関係について再度考え方を整理して、それについて国民の合意を得ることが必要であると思います。そういう意味では、今後、新たな制度設計については、その点を明確にしながら、道路サービスというのは、「高負担・高サービス」を私たちは目指すのか、「低負担・

低サービス」で良いと考えるのか、それを議論していく必要があると思っています。先ほども、緊急輸送道路の件で、財政事情が厳しいから縮小するのかなという雰囲気があったのですけれども、いや、緊急輸送道路というのは重要であるので、高負担でもいいからしっかりしたものを私たちは求めるのか、いや、これ以上の負担はしたくないので、その水準を縮退させるのか、そういうことを選択していくという観点が必要だと思います。以上です。

【石田部会長】      ありがとうございました。

どうぞ、ぜひ委員全員からご意見いただきたいと思っておりますが、どうぞ。

【勝間委員】      すみません、既にあるのかもしれませんが、道路の場合、やはり生活密着型ですから、使っている人たちの意見を幅広く募集するみたいな仕組みが必要だと、前から考えています。例えば、不必要な道路標識について、専門団体、民間団体みたいなところで指導してお願いするみたいな話がありましたけれども、単純に住民が、これは要る、これは要らないみたいなことが言えるとか、あるいは、私は道路をやっていると、本当に細かい要望を受けるんですよ。箱崎の車線が1車線になるところが渋滞するので、あれを何とかしてくれとか、そういう皆さんそれぞれあるらしいんですね、これが困っていると。

例えば私、五反田で道を渡るときに測ったんですが、1分45秒信号が変わらないんですよ。そういうようなところとか、そういうような本当に身近な不便や身近な改善要望というのが、例えばこういうところで受付をされていて、このような形で私たちは改善に臨んでいますといったような積極的な問題解決の姿勢と、それに対して国民が参加をしいというようなニュアンスのことが、もう少し伝わるといいかなと思っています。

どちらかという道路という、利権のある人たちが勝手に決めて、勝手に利権がある団体だけが入れるみたいなニュアンスが、ほとんどの国民の方の共通認識だと思いますので、国土交通省がこんなに真剣に住民のことを考えて、いろいろな渋滞対策や事故対策をしているということは、まずほとんど知られていないと思います。ですので、その架け橋を、この建議だけ見ますと、多分伝わらないと思うんですね、その架け橋があることが。そこについてもう少し工夫をお願いしたいと思います。せっかくいいことをやっているんですから、それをちゃんと国民の皆さんが参加できるということと、知ってもらうという、この仕組みです。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。どうぞ。

【久保田委員】 非常にいろいろ新しいことが盛り込まれていて、基本的に非常に私も賛成なんですけれども、いくつか申し上げたいことがあります。

まず、最近のこの辺の議論で必ず出てくる、健康ということがちょっと見当たらないような気がしたので、特に高齢者の方にいっぱい歩いていただこうというような話を、ぜひどこかに入れていただきたい。また、生活道路の分離、混在の話がかなり強調されて出てくるんですけれども、その話は非常に大事だと思っています。詳しくは後ほど申し上げますが、なぜ分離とか共存の議論をするかという、そもそもまちなかを歩けるようにしようと。歩きやすいまちをつくっていかうという議論の中で出てきている議論なので、やっぱりその前段として、この大きな1とか2の中に、歩けるまちをつくろうという、方針を打ち出したうえで、分離・混在の議論をしていただきたいと思います。

具体的に言うと、8ページの一番下の30行目から、幹線道路は分離だという話を書いてあって、ちょっとこの4行、正直ちょっと気になるんですけれども、まず高速道路は分離というのは、書かなくてもいいようなことだとは思うんですけれども、気になるのが、幹線道路の分離というのは、運転しやすくするためだというふうに読めるんですけれども、やっぱり歩行者だって幹線道路を歩くわけで、歩行者も安全になるんですよね。ですから、その辺の歩行者側の視点も、表現として入れていただきたい。なお、余談となりますが、ここで書く話じゃないかもしれませんが。後の交通安全のところを書くべきかもしれませんが、幹線道路の歩行者の安全でやっぱり大きな問題になっているのは、いわゆる乱横断と言われるような横断時の、特に高齢者の事故が非常に問題になっているわけで、それに対して、今回の建議でいろいろ言っていく余地はあるだろうと。既に例えば2段階横断とか、いろいろな試みがもう出始めているので、そういうものを応援するような表現を、ぜひ入れていただきたい。これは交通安全のところを書くべきかもしれません。

それから、9ページの4行目から、混在の推奨が書いてあります。私も、分離に加えて混在の考え方を導入すべきだと思っているほうであります。その上で申し上げるんですけれども、まず、分離も大きな選択肢だと。いわゆる都心部、都市部駅前空間の中の生活道路の大きな選択肢だと。つまり、モール化するとか、それははっきりいって分離ですよね。それを、これは毎度申し上げて恐縮なんですけれども、もっとやりやすくすべきじゃないかと。いわゆる道路法の歩行者専用道路をもっと柔軟に、そして導入しやすくする。つまり、分離をしやすくするという選択肢も、やはり考えていかなきゃいけない。同時に、混在という選択肢もあって、それについては、今の道路法、道路交通法をどう整備していけば、混



在というものがやりやすくなるのかという議論は必要だと思っています。

その上で、分離という選択肢、混在という選択肢それぞれあって、それぞれリバイスした後、あとは地域の中で議論していただいて、ここでは分離だとか、ここでは混在だとか、いろいろな選択肢の中で議論していただくというのが、あるべき姿じゃないかなと私は思います。以上です。

【石田部会長】      どうぞ。

【大串委員】      今の久保田先生のご意見に本当に賛同しまして、分離をするか、混在するかという中で、地域が選択するという事は非常に大事な事だと思います。特に9ページの4行目に書かれている、「一方、全てを分離することが難しい都市部・駅前空間や集落内を中心とする生活道路においては」というところの表現は、ちょっと否定的に見えてしまうので、もう少しこの辺を工夫していただけたらと思います。

もう1点が、11ページの、せっきくメンテナンスのセカンドステージへということが提唱されているんですけども、わりと橋梁中心の視点なのかなというふうに取りました。市町村の道路管理者の方たちとお話をしていても、まだまだ橋の点検がというお話ばかりされます。ただ、包括的委託契約も徐々に浸透してきていますので、民で管理できる仕組みにつくりかえていって、道路の大部分を占める市町村道は広く民に管理していただいて、重要なところは国と県と市がきちんと管理をしていくというようなスタンスの書き方にしていただけたらなと思いました。というのは、いつでも守り手がいるわけではなくて、地域から今、道路管理の実業を担う守り手、建設業の方たちがどんどん減っていっておられます。そうした方たちも一緒にその視点の中に入れていただいて、利用者と管理者だけじゃなくて、担い手もきちんと我々は守らなければいけない、確保の必要があると明示する必要があると思います。そういった意味で、包括的委託契約が1つの切り札となりますので、新しいメンテナンスの方式（在り方）といったところも少し入れていただければと思います。以上2点です。すみません、長くなりました。

【石田部会長】      どうぞ。

【草野委員】      何か人口減少時代で、国民の共有の財産であるインフラというものをどう考えるのか。その整備のあり方について、非常に深く考えさせられる文章だなと思いながら読んでいたんですけども。例えば、6ページに、より一層賢くインフラを整備するという文章があるんですけども、新しいものはなかなかつけれないけれども、今あるものをよりうまく使っていきましょうよというのが、全体を通してのメッセージなのかなと

いうふうに読みました。ただ、メンテナンスをして、それをできるだけ長く延ばして使っていきましょうよという、そこまではあるんですけども、じゃあその先はどうするのかというところで。これだけ人口が減っていく、そしてなかなかそこに負担もかけられないという中でいうと、どこまでメンテナンスをやり続けるのか。

例えば、本当にちょっとこれ、変な例で申しわけないんですけども、私のふるさとなんか、例えば2つあった橋を1つにするというのが現実には、どういう経緯でそうなったかわからないんですけども起こっていて、そういう選択を、誰がどういう形で決めていくのか。そういう選択もやはりあって、それを補うだけのIoTの技術であるのか、AIなのかかわからないけれども、そういうものを使うことによって、これまでのある程度の利便性とか快適さとか豊かさみたいなものは失われないで、次の未来に進むんですよというところまで読み取れるようなメッセージをいただきたいというのが、やっぱり改めて思ったんですよ。なかなかどこまで書けるかわからないけれども、やっぱりメンテナンスだって、全てこの先ずっとやれるわけじゃないわけで、やっぱりスクラップするということにどこまで踏み込めるのかというのは、非常に興味深いところだなというふうに思うし、それはやっぱりもっと議論が必要なのではないかというふうに思いました。

【石田部会長】      どうぞ。

【兵藤委員】      今まで議論されていたことは大体網羅されていますので、そんなに文句はないんですけども。ただ、環境の話が、例えばCO<sub>2</sub>だとか、パリ協定とか、そういう話が全く出てこない。もちろん発生源対策だから、こっちにはあまり関係ないということなのか。ないしは、渋滞対策はCO<sub>2</sub>削減になっているからとか、そういう話なのかちょっとよくわからないんですが、流れとしては、やっぱりそんな文言が必要かなという気がします。

今、同時並行で議論している物流施策大綱では、最後のところに災害と環境という話は、一応項目としては立っていますので、そんな話をちょっと考えていただきたいということと、あとは個人的な趣味で一言だけ申し上げますと、27ページの一番下の、地域交通データセンター（仮称）。これはぜひ、道路だけじゃなくて、公共交通だとか、さまざまな交通のデータを一体化したような、そういう地域交通データセンターであると。幅広い公共交通も含めたデータを活用できるような、そんなイメージにちょっと文言を付け加えていただけるとありがたいと思います。以上です。

【石田部会長】      どうぞ。

【羽藤委員】 ご説明どうもありがとうございました。2点あります。1点目は、以前ですとミッシングリンクですとかそういう表現で、やはり国の中で道路をどういうふうに骨格を整備していくのかという議論が結構入っていたようにも思うんですが、今回少し見てみますと、高規格幹線が1万1,000キロと、地域高規格が2,500キロというのが1カ所しか書かれてなくて、やはりこれ、道路がかなり日本において既成してきているというような文脈で、あまりこういうふうには書かれていないのか、どうなのかというのはちょっと気になりました。逆に言えば、ストックを賢く使いこなしていくという意味でも、例えば東京の放射道路が少し劣化してきているんじゃないかとか、あるいは地域のミッシングリンクというのが、これは防災とか物流という文脈で、パッケージで見直していくという側面はあると思いますが、やはり国の中の形としてちゃんと整えるというところの目標像を、示さなくてもいいのかなというのはちょっと気になったというのが1点です。

ただ、それはメンテナンスのセカンドステージという言葉にあるように、やはり持続可能な形でしか我々、長期的には維持していきませんので、そういう意味では、そういうところも含めて、やはりコストをちゃんと算出して計画を立てていく。それを地公体と連携して一緒にやっていくというところの中では、お話がありましたように、橋についてはかなり数値が上がってきているわけでありますが、土工構造物とか、いろいろな道路の維持管理コストをトータルでちゃんと地公体と連携して、トータルいくらかかるんだというところは出していく。そういうところをぜひこの建議の中でも、その見積もりを出さないと、やはり長期的な計画を立てられませんので、そこは少し述べていただきたいという気がしたという、これが1点です。

2点目は、道路のオープン化というところで、9ページとか10ページに書かれてあるところですが、ここのはかなり今回の目玉になるような感じがいたしました。やはり道路というと、B/Cは満たしているものの、やはりお金がかかるんでしょうという見方がある中で、まさに経済効果と財政効果、これは両方二兎を追える施策ですので、極めて革新的な事業であるということで、ここはすごく重要だなという気がします。ただ、ここはビッグデータとかいろいろなサービスとか、いろいろなことが入っていますので、やはり役所だけではできないということですから、ディベロッパーさんですとか、駐車場事業者さんとか、自動車会社さんとか、鉄道事業者さんとか、とにかくいろいろな方に加わっていただくコンソーシアムをどうやってつくるのかというところ。その中でも、特にルールをつくるというところがないと、民間事業者さんはなかなか入ってこれませんので、

そのルールづくりというところに、ぜひ注力するというようなところも少し加えていただけたらなというふうに思いました。

この前中国の都市に行ったときに、駅ということで見に行ったんですが、新幹線と在来線と、高速道路が直刺しで駅に刺さっていて、これは何なのか。道の駅なのか、新幹線の駅なのか、何なんだと思った。すごく衝撃を受けたんですが、見方によっては、次世代の道の駅というのは、そういう高速道路が刺さっているみたいなものが、先ほどの参考資料でも、中国の高速道路の伸びが、アメリカを抜いて世界一になっているというようなことを見ても、逆に言えば、我々も全く新しい空間像というか、道路像を出していかないといけないということからすると、道の駅ということは、地方創生の枠組みでしかこの中では、あるいはイノベーションの自動運転ということだけでしか書かれていないんですが、都市部の道路空間のオープン化というようなところも含めて、もう少し新しい発想で道の駅のネットワークというような形で、東京都市部においても少し考えてはどうかなというようなことを、少し道路空間のオープン化ということに掛け合わせて考えましたので、もしコメントがあればという程度ですけれども、ということであります。以上です。

【石田部会長】 一通りいただきましたので、私からも何点かお願いしたいことがあります。委員の皆さんの意見を本当になりにぶれなく書き込んでいただきまして、ありがとうございました。大変な作業だったと思いますけれども。我々がつくった建議という感じが出てきまして、感謝申し上げます。

その上で、さらにこんなことも書いていただければありがたいということで申し上げますと、1つは、12ページとか18ページに高速道路の料金の話についても結構踏み込んで書いていただいております、非常にありがたいと思うんですね。特に18ページなどは、混在区間の整理とか、償還満了後の料金徴収の検討ということ、これは非常に大事な問題でございまして、それに加えて、もしできましたらでいいんですけれども、新直轄の区間の有料化ということも、個人的にはそろそろ検討してもいいのかなと思っておりまして。料金徴収コストが随分低下をしてみいましたので、そこが必ずしも足かせにはならないだろうという、そういう点が1つと、あと2番目、幹線道路の質的な改良ということで、これは自動車だけじゃなくて、誰もが安全・安心して通行できる空間に、幹線道路というのをつくり、質的に改良していかないとだめだろうと思うんですね。

そうすると、高速道路と並行した幹線道路というのは、今、直轄でやっておられるところが多いのですが、新直轄がメインになりますと、多分両方とも直轄でやるという

のはなかなか難しいようなことになってくるだろうと思うんですね。そういうときに、観光の面とか強靱化の面とか、いろいろな面から質的改良が必要とされる、そういう幹線道路をどう整備していくのかということがかなり大きな問題でありますので、ひよっとすると無料区間を、これはなかなか大変なことだと思いますけれども、田舎の料金体系みたいなものも考えて、有料化するというふうなことも含めて検討しないといかんのかなというふうに、ちょっと思ったものですから、それが1点目です。

2点目は、ストック効果をちゃんとやりましょうということなんですけれども、今、太田大臣のときから始まって、精力的にデータ整備されているんですけれども、何か私の見方が悪いのかもしれませんが、ストック効果の発現期間が、完成後6カ月とか、長くて二、三年かなという気がしまして。道路は本当に国の基盤を支える大事なものですから、もうちょっと長めの検証を、過去にさかのぼってやる。どういうことが実際、高速道路ができていいことがあったのか、あるいは人口配置とか産業配置にどういう効果があったのか、影響があったのかということも踏まえて、もうちょっと勉強せんといかんのかなと思っております。そういうところが、じゃあ本当にどのぐらいまでやるのかという、草野先生とか、あるいは羽藤先生からいただいたご指摘への1つのデータになるのかなというふうに思いました。

3番目は、オープン化のところで、ありがとうございます。その中で、やっぱりもうちょっとこれから、まちづくりとか、地域づくりとか、観光地域づくりとの連携・強化というのがもうちょっと強く書かれてもいいのかなと。そういう中で、当然のことですけれども、全部公共でやるという時代でもありませんし、そういうことも難しいと思っておりますので、民間が入ってきやすいスキームをどういうふうに道路としても考えるか。そういう観点からすると、いまだに道路空間、官民境界の中だけはちゃんと考えているけど、ちょっと外へにじみ出すぐらいのことも考えて、本当にまちとの一体化ということを考えなきゃいかんだろうと思っております。

4番目、これで最後ですが、観光というのも本当に大事だと思います。そのときに、特に日本人の観光需要をどう創生するかということも大事なんですけれども、やっぱり今何ととっても目先は外国人でございまして、外国人の方がストレスフリーで旅行できる、地域地域を楽しんでいただくということが、一部地域への集中を避けて、全国にゆったりして観光をしていただくためには、非常に大事だと思っております、そのための2次交通とか3次交通のあり方とか、そこに向けての道路のあり方とか、あるいは一部の都市型の

観光地域では起こっておりますけれども、駐車場の容量不足というのが現実にあつて、最近京都のランキングがワーッと落ちてきているらしいですけれども、駐車場そのものの容量が足らないと、そこへの案内をいくらしてもだめですので、その辺も大事なというふうに思いました。

それと、あと案内ということに関していうと、多言語表記が本当に大事だと思うんですね。地名の英訳というのは、道路管理者の同意がないとできないような仕組みになっているようで、それをもうちょっと活用していただくということと、外国人のレンタカーニーズが今後ますます高まっていく中で、外国人の方の事故率って日本人よりはかなり高いということも報告されておりますので、多分、場所がわからないから慌てて事故を起こされるという、そういう面もあると思いますので、その辺のカーナビ環境の整備というのも大事なというふうに思いました。

いっぱいしゃべってしまいまして、時間があまりなくなつてまいりましたけれども、室長、かいつまんでレスポンスをお願いできればと思います。

**【道路経済調査室長】** いろいろとご意見ありがとうございます。順不同になりますが、お答えさせていただきたいと思います。

もう帰られてしまいましたけれども、太田先生から、予算・財源のところでもいろいろご指摘がありました。受益と負担というようなお話もございました。この辺のところにつきましては、しっかりと書き込めることは書いていきたいと思っております。

また、勝間委員のほうから、使っている人の意見、身近な人との架け橋の部分というご指摘がございました。私ども、今いろいろと道の相談室であつたり、あるいは事務所に行きますと、個別に例えば通学路の関係で、関係者の皆さんとお話の場をもつたりとかして、いろいろな声を聞く場は設けているところですが、引き続きそういった架け橋となる相談窓口のようなところは充実させていきたいというふうに思います。

**【勝間委員】** すみません、充実させるというか、認知度があまりにも低過ぎるので、その認知度を上げてほしいということです。多分今、認知しているのは、道の相談室はおそらく数%だと思います。そういった調査すらやっていないんですよ。

**【道路経済調査室長】** わかりました。その辺の認知度を……。

**【勝間委員】** 要するに、あることは知っています、私も当然。それが認知されていないという指摘です。

**【道路経済調査室長】** わかりました。その辺も気を付けてやってまいりたいようにしたい

と思います。

それから、久保田先生のほうからも、ご指摘がいくつかございました。まず、健康についての表現ということで、確かに健康というダイレクトではなかったのですが、やはり高齢者のモビリティがなくなっているということで、移動を確保することが大事だと。これは1つは、そういった高齢者の方の健康、社会的な健康も含めて意識していたものですから、その辺少しわかるような形にしていきたいと思っております。

また、分離と混在のところはいろいろとご示唆をいただきましてありがとうございます。両方の選択肢を用意するというようなところ、そういったところについても書き方を少し工夫していきたいと思っております。

また、幹線道路のところの歩行者と、それから自動車を分離してと。安心して走れるようにということは、確かにちょっと書き方が悪かったんですが、車についてもそうですが、歩行者も歩道をきちっと整備する、あるいは自転車も自転車空間を整備する、それぞれの利用者が安心して使えるというような意識で書いておりますので、その辺もきちっと表現を改めていきたいと思っております。

それから、兵藤先生から、環境の話が出ていないというお話がありました。確かに環境について直接書いていなかったものですから、これについてはちょっとどういう書き方があるか含めて、中でまた検討させていただきたいと思っております。

データセンターについて、広く公共交通もということで、地域のいろいろなデータを集約して、そこで議論するということが大切だと我々も思っておりますので、そういうふうな理念で、ちょっと書き加えていきたいというふうに思っております。

それから、羽藤先生のほうから、ミッシングリンク、幹線道路の整備というのが、確かにこれまでの建議等に比べて書きぶりが非常に少なくなっております。18ページのところにわずかに書いてあるだけでしたので、その辺やはり国の形として整えると。特にまだ整備が進んでいない地域では、非常にその整備を強く期待している声もありますので、その辺はしっかりとわかるようにしていきたいと思っております。また、維持管理のコスト、これが将来的にどれぐらいかかるのかという、これがはっきりしなければ、今後の維持管理、メンテナンスの計画も出していくことは難しいものですから、そういうものは各道路管理者、しっかり出すべきではないかというような方向で、これについても検討をさせていただきたいと思っております。

また、空間のオープン化についてもお話がありました。多様な主体のコンソーシアム、

ルールづくり、こういったものにも注力していきたいというふうに考えておりますし、都市部のところでのオープン化で、道の駅という話もありました。以前から都市部で道の駅ができないかという話もありまして、これまでも何度か議論してきたんですが、そういった今、新しいオープン化という概念の中でどういうことができるのかということも含めて考えてみたいと思います。

また、草野先生から、メンテナンスをどこまでやり続けるのかという話もございました。確かにスクラップする、集約・撤去というのは、言うは易しなんですけど、実際やるとなると、自分の近くのは撤去してほしくないという声が挙がるのは世の常でございまして、なかなかそこをどういうふうにやっていくのかと。利用の仕方も含めて考えていかなければいけないと思いますし、ご意見でいただいたのは、いろいろな新しい技術を使うことで、仮にスクラップしたとしても、利便性について、できるだけ負担にならないような、利便性が損なわれないような取り組みという話でしたので、そういった新しい技術をどういうふうに活用していくか、こういうことも含めながら、検討していきたいと思います。

それから、大串先生からもいろいろご示唆をいただきまして、特に官で全てを管理していくのはなかなか難しい。包括的な委託契約というのも、今どんどん増えているところです。担い手の確保も大切だという観点の記述は加えさせていただきたいというように思っております。

それから、石田先生から4点ご示唆、ご意見、ご指摘をいただきました。新直轄区間の有料化というような話でございまして、今現在、有料、無料の整理、混在しているところの整理というような形で書かせていただいております。この辺についても、また前段でありましたネットワークの議論もかんでくる、国土幹線部会にもかんでくる場所かと思っておりますので、その辺また連携しながら、整理をさせていただきたいと思います。

それから、ストック効果の発現期間が長くかかるので、その辺の検証。長めの検証もすべきではないか、そういうのを勉強すべきではないかと。ご指摘のとおりですので、しっかりと勉強していきたいと思います。

それから、オープン化ということで、まちづくり、地域づくりとの連携強化と。民間が入ってきやすいようなスキームというところで、まさに今、品川等を例にしまして、民間と協力しながらやっているというところがございます。これも少し国道の外にはみ出るような、あるいは立体道路制度を活用しながら重層的にできるような、そういうような取り組みもしているところですので、そういうような例をどんどん具体化していきたいという



ように思っておりますし、また観光につきましては、いろいろな表記、英語表記とか、つい最近の新聞でも出ていましたけれども、代表的な英語表記というのは、国土交通大臣が告示で定めておりますけれども、ローカルなものはいろいろな地域で標識委員会等つくって議論してやっています。

そういったところで、全体として地域ごとでやって言葉が違わないようにするなど、大きなところでは見ていきたいと思っておりますし、また外国人の事故率が高いということなので、カーナビ等の連携、案内と、それからカーナビで違う言語、違う表現をしてしまうと混乱しますので、そういうようなところの整備等も進めていきたいと思っておりますし、そういうことについても書き込んでいきたいと思っております。以上です。

**【石田部会長】** ありがとうございます。ただいまのご回答に関して、さらにとか、あるいは今日全体を通じて言っておきたいことがございましたら、若干時間がありますのでお伺いしたいと思います。よろしいですか。

では、どうもありがとうございました。今日もたくさんご意見をいただきまして、本日の委員からのご意見を踏まえた修正を、事務局において再度ご検討いただいた上で、道路分科会建議を取りまとめていきたいと思っておりますので、また今日だけじゃなくて、メモ等を事務局にお届けいただいても結構でございますし、事務局におかれましては、大変な作業をお願いしておりますけれども、よろしくお願ひしたいと思います。

本日予定された議事は以上でございますので、進行を事務局へお返しいたします。

**【路政課長】** 長時間にわたるご議論、大変ありがとうございました。

本日の基本政策部会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付をさせていただきます。ご同意をいただいた上で公開をさせていただきたいと思っております。そしてまた、近日中に速報版として、簡易、簡潔な議事概要を、国土交通省のホームページにおいて公表をしたいと考えております。

それから、本日の会議資料につきましては、そのまま置いておいていただければ、事務局のほうで追って郵送を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、誠にありがとうございました。

— 了 —