

令和元年9月27日

【総務課長】 それでは、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第70回基本政策部会を開催させていただきます。進行を務めます総務課長の小善です。よろしくお願いいたします。

それでは開会に当たりまして、道路局長の池田よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 いつも大変お世話になっております。今日も石田部会長をはじめ委員の皆様には、ご多用中のところ、ご出席をいただきましてありがとうございます。

今日ご審議いただくテーマの一つは道路のメンテナンスでございまして、5年前から定期点検をスタートしましたけれども、今年の3月で、橋梁で言えば約70万橋ほどありましたけれども、全国の市町村も含めて点検をやっていただいて、ほぼ点検は終わりました。その結果、後ほどご説明いたしますけれども、かなりの分量、修繕の必要性があるものがありまして、これを5年程度でやらないと通れない橋が次々出てくるような状況でございますので、これをどういうふうに今後、集中的にやっていくかという非常に重要なテーマといたしますか、状況になってきております。

また、今回は勝間委員、兵藤委員にも今後の道路政策の方向性のついてのご提案をいただけるということで、ありがとうございます。

さらに、道路局の中堅職員のほうからも、みずから今後の方向性についての提案をさせていただくことになっておりますので、ぜひ、これらについて、いろんなご意見を頂戴できればと思います。

今日も限られた時間ですけれども、よろしくお願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。なお、池田局長は公務の都合により途中、一時退出させていただきますので、ご了承ください。

本日は朝倉委員、大串委員、根本委員、羽藤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。屋井委員におかれましては、おくれたのご出席予定と聞いております。

本日のご出席いただいております委員の方は、委員総数11名の3分の1以上でございますので、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ご

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、ご協力をお願いします。

続きまして、タブレットの操作方法についてご説明いたします。現在、右下に黄色い耳のマークが出ております。この状態ですと、事務局の操作に合わせて画面が自動的に切りかわります。耳を一度タップしていただきますと、白抜きの顔と白抜きの耳のマークが出ております。その状態ですと、ご自身でタブレットを操作できますので、左上の資料を変更する場合は、左上の「ペーパーレス会議」をタップしていただきますと、資料を選択できるようになっております。もしタブレットのふぐあい等ございましたら、事務局職員にお声がけいただければと思います。

それでは、以後の議事の進行を石田部会長にお願いしたいと思っております。よろしくお願ひします。

**【石田部会長】** それでは、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。いつもにも増して広い部屋で、お互いの距離、遠いんですけど、その距離を克服して、肉薄するような議論をぜひしていただければと思います。

前回の基本政策部会は9月6日だったですけれども、「ユニバーサルデザインの推進」、「わかりやすい道案内の推進」についてご審議いただきました。また、道路施策における新ビジョンに向け、3名の委員からご発表いただきました。

本日は、先ほどもございましたように、道路メンテナンスについて道路局より説明をいただいた後、前回に引き続いて、道路施策における新ビジョンに向けた発表として2名の委員、勝間委員と兵藤委員、及び道路局の中堅職員がこれからのビジョンをおまとめになられているということでございますので、その方々からご発表させていただきたいと思っております。

初めに、道路メンテナンスについて事務局より説明をお願い致します。

**【道路メンテナンス企画室長】** 道路メンテナンス企画室長の松本でございます。資料1-1を用いまして、道路メンテナンスについてご説明申し上げたいと思っております。

1ページ目をお願いいたします。本日の説明内容でございますが、大きく2つでございます。

1つ目は、先ほども局長のほうから話がございましたメンテナンス、点検の1巡目結果、これの結果と課題についてということでございまして、こちらは私のほうから説明申し上げます。

2つ目は、道路メンテナンスを支える技術ということでございまして、こちらについて

は道路技術分析官の牧野よりご説明申し上げたいと思います。

それでは、まず1つ目の課題から入ります。3ページ目をお願いいたします。道路メンテナンスに関する取り組みの経緯でございます。平成24年12月に笹子トンネルの事故がございまして、その後、平成25年に道路法改正をいたしました。その中で5年に一度の定期点検、これが義務づけられたところでございます。その後、省令、通知等の整備を行いまして、平成26年度から定期点検1巡目ということで実施をしてきたところでございます。平成30年度、昨年度でちょうど1巡したところでございます。その後、点検方法の内容について改正を加えつつ、今年度から2巡目点検に入っているところでございます。この間、節目節目で道路分科会のほうから提言をいただいていたところでございます。

次のページをお願いいたします。こちらが1巡目点検の結果になります。

まず左のほうでございますが、点検の実施状況ということでございます。国、地方公共団体、高速道路会社含む全ての数字ということでございまして、平成26年度以降、5年間の1巡目点検につきまして、橋梁は70万橋を超える橋梁ございまして、数で99.9%点検を実施したという状況でございます。トンネル、道路附属物につきましても同様の傾向であるということでございます。

右側が、その点検結果、判定結果ということになります。点検の結果、判定につきましては、右下にありますとおり、ローマ数字のⅠからⅣで区分をすることになってございます。Ⅳになるに従って悪いということでございます。

橋梁の結果を見ていただきますと、青いところ、Ⅰの健全のところは全体の41%、Ⅱの予防保全段階のところは49%という結果になってございます。さらにⅢということで、早期に措置が必要なもの、これ、次回点検までに措置を講ずることが必要ということでございますが、こちらについて10%。緊急に措置を講ずべきもの、判定区分Ⅳにつきましては0.1%ということでございます。したがって、早期に何らかの対策が必要な、措置が必要なもの、Ⅲ、Ⅳにつきまして、約1割出てきたという状況でございます。

次のページお願いします。具体的に判定区分Ⅲ、Ⅳにつきまして、どのような状況かということで、事例の写真をつけさせていただいてございます。上がⅢという区分、下がⅣということでございます。Ⅳにつきましては、緊急の措置が直ちに必要であるという状況でございます。

次のページをお願いいたします。その判定区分Ⅲ、Ⅳにつきまして、どの程度修繕を行っているのか、昨年度末の時点で整理をしたものでございます。表がついてございますが、

左側のが橋梁、右側のがトンネルということでございます。

橋梁の数字についてご説明申し上げますと、一番下のところ、合計という欄でございます。全国で70万橋ある中で、Ⅲ、Ⅳの区分については6万9,000橋ということでございます。そのうち、どのぐらい修繕に着手はしているのかというところがBの欄でございます。全体で22%。うち修繕が完了しているもの、Cの欄でございますが、12%にとどまっている状況でございます。

これを管理者別に見ていきますと、国土交通省、国管理のところでございますが、Bの欄、53%、Cが18%に対しまして、地方公共団体、都道府県・政令市、市町村合計でございますが、着手済み、Bのところは20%にとどまる状況、完了については12%にとどまる状況ということでございます。

実際、判定区分Ⅲにつきましては、次回点検5年以内という実施が求められているところでございますけど、既に点検をしてかなり数年たっているという状況も踏まえまして、地方の修繕率、着手が20%、完了が12%にとどまっているというのは極めておくれる状況であると認識してございます。

次のページお願いいたします。その点検結果を踏まえた修繕計画の策定状況でございます。

まず左側のところでございますが、インフラ長寿命化計画の体系の中で、ほかの分野と同様、道路につきましても、橋梁、トンネルといった分野ごとに各公共団体ごとに個別施設計画、長寿命化計画を2020年度までに策定いただくということになってございます。

その策定状況でございますが、左下のところでございます。橋梁につきまして、都道府県・政令市につきましては89%の策定率、市町村につきましては80%の策定率まで来ているという状況でございます。

実際その内容をつぶさに見たものが右側でございます。計画の内容を少し見てまいりますと、実際、策定につきまして、棒グラフでございますが、一番左のところでございますが、8割程度策定をしていると。その中で具体的に内容を公表しているもの、少し分析をいたしますと、記載内容というところでございますが、具体的に修繕の時期、内容を示した計画となっているものがそのうちの85%、さらに具体的に費用どのぐらいかかるのかということまで示したものは44%にとどまるという状況になってございます。

また、1巡目点検の結果につきまして、昨年度まで順次判明してきたというところがございますが、これを計画に反映していく必要があるということでありまして、計画策定の

ままというわけにはいかないところでございますが、実際そういった更新がなされているものは、全体の中の71%にとどまるということでございます。逆に、策定して一度も更新をしていないところは3割程度あるという状況でございます。

このため、計画的な修繕やるには、まず計画づくりが必要であると考えてございまして、点検結果を反映した修繕計画、これの策定、さらには更新、これが必要であると考えてございます。

次のページをお願いします。予算措置の状況でございます。左上見ていただきますと、維持修繕予算の状況、推移を示したものでございます。老朽化の対策のため、全体の予算の高さがなかなか伸びない中、近年、維持修繕の割合増やしてきているという状況でございます。国直轄につきましては26%、地方公共団体では38%というところまで来ている状況でございます。

一方、地方への財政支援、左下のところでございますが、順次拡充に努めさせてきたところでございます。大規模修繕・更新補助制度につきまして、平成27年に創設をしたところでございますが、対象の拡充、予算の増額含めて拡充を行ってきたところでございます。

次、右上を見ていただきますと、地方におきまして点検・修繕。実際どういう財源を充当して実施をしているのかというものを今年度末で調査をしたものでございます。青いところが国の交付金等を充当しているところということでございまして、これ見ていただくとおり、点検におきましても、修繕におきましても、かなりの部分、国の財源投入をして実施をされているという状況でございます。メンテナンスにおいて国の支援、かなりウエートが高いという状況が判明したところでございます。

今後どのぐらい維持管理・更新費かかるのかという推計につきまして、昨年度実施をしてございます。その結果、右下に付記させていただいているところでございますが、事後保全でなく予防保全、この考え方をとったとしても、今後、予算については現行の1.5倍まで伸びるというような試算になってございますし、また30年トータルでは71兆から76兆程度必要となるという試算になってございます。

こういったものを踏まえまして、下のところでございますけど、点検結果を反映した修繕計画、この策定・更新を促して、各道路管理者においても、将来必要となる予算の規模、これを把握していただくことが必要でございますし、また現行の予算規模におきましては、今後適切な管理が困難となるおそれがございますので、先ほど申し上げた早期に装置が必

要な橋梁、Ⅲ、Ⅳにつままして集中的な修繕、これを進めまして、早く予防保全型のメンテナンス、これを確立するための適正な安定的な予算、これが必要であると考えてございます。

次、9ページ目でございます。技術支援のメニューでございます。左側の中ほどにありますとおり、支援メニューにつままして、メンテナンスの各段階におきまして、それぞれの支援メニュー、充実させてきたところでございます。特に各県におきまして道路メンテナンス会議、これを設置いたしまして、技術的な情報共有、相談等、対応してきたところでございますが、特に左下のほうでございますが、今年度におきまして、関東・中部地整におきまして「道路メンテナンスセンター」という事務所を設置をいたしまして、より機動的に地域の技術の拠点として活動を現在始めたところでございます。

右側のところでございますが、具体的な支援事例、書かせていただいております。こちらにつまましても継続的に実施に努めてきたところでございます。

さらに、右下でございますが、そういった老朽化対策を進めるに当たって、国、どういった支援が必要なのかということを変更してアンケートで聞かせていただきました。その結果でございますが、修繕の具体的な方法を明示してほしい、さらに工事や設計を含めた一括で発注する体制をとってほしい、そういった声が寄せられているところでございます。

こういったものを踏まえまして、これまで点検の実施に注力をしてきたところでございますが、これから修繕を進めるということが重要でございますので、その修繕分野の支援、充実を図ってまいりたいと考えてございます。

続きますして10ページ目でございます。集約化・撤去による管理施設の削減でございます。

左上で見ていただくとおり、通行どめの橋梁数、これ増えている状況でございます。こういった中、地方におきましては、地域の合意も得ながら近接する橋梁、これを2つを1つにまとめるという集約化・撤去、ないしは車道橋を人道橋に振りかえて機能縮小するような事例、そういったものも出てきているところでございます。

そうした中、右上でございますが、地方公共団体に、そういった集約化・撤去を進めるに当たっての課題ということでお聞きしますと、やはり予算の確保、具体的な事例の共有、これに努めてほしいというような声が出てきているところでございます。そういった声も踏まえながら、なかなか地域の合意形成難しい集約化・撤去ではございますけど、そういった取り組みを推進するところにつままして、しっかり支援をしていくことが必要である

と考えてございます。

続きまして、11ページ目でございます。点検方法の見直しでございます。2巡目点検に入るに当たりまして、新技術、これを積極的に導入するということになってございます。このため、直轄で既に支援の確認をした技術、具体的に16技術になりますが、そのステップをカタログとしてまとめて出しているというところがございますし、また受発注者において、どういう手順を踏んで活用していくのかということも含めて、ガイドラインという形で出させていただいているところがございます。このように新技術活用しやすい環境づくりということを取り組んできたところがございます。

続きまして12ページ目でございます。点検に活用できる新技術、こういったものを開発し広げていくという取り組みが肝要だと考えてございます。このため技術を広く公募いたしまして検証を進め、目視点検によらない点検方法・診断方法の確立・導入を図ってまいりたいと考えてございます。

今年度につきましては、中ほどにあります、引張材等4分野につきまして、こちらでテーマを決めて新しい技術を公募させていただくニーズ型に加えまして、民間のほうで所有されております要素技術、これを広く求めるシーズマッチング型という2つのタイプを用いて、広く技術を求めながら新しい技術の開発を進めているところがございます。

1は以上でございます。

**【道路技術分析官】** 引き続き、道路技術分析官の牧野でございます。道路メンテナンスを支える技術について説明させていただきます。

14ページをお願いいたします。先ほどの説明の中から、今後5年間で、また点検の第2巡目に入るんですが、非常に1巡目、点検が大変だったという声を自治体から聞いております。そういった意味で、点検の合理化と質の両立をどういうふうにやっていくかとなりますと、点検技術者の質の確保というのが非常に重要な論点の一つになってきます。

2番目は、修繕がなかなか進んでいないと。ここにつきましても新素材、新工法を積極的に導入して、修繕の本格実施をやっていく必要がありますので、こういった部分の技術課題について検討していく必要があると。

さらには予防保全ということをやっていないといけません、これに関してはアセットをどのようにマネジメントしていくのかといったような思想が必要ですので、やはりデータ駆動のアセットマネジメントにシフトしていかないといけないという状況があると認識しております。

次お願いいたします。最初の点検技術者の質の確保という内容でございますが、2巡目に入るに当たりまして、今年2月に点検の要領を改定しております。

この左上の赤い部分ですが、大きく変えておりますのは、近接目視と同等の判断ができる技術を使ってもいいよという改定をしております。そうなりますと、この活用の是非も含めまして、点検技術者の裁量が非常に大きくなってきます。そういう意味で、点検技術者の質の確保というものが論点になってきます。

私ども、第1巡の点検、全てのインフラを点検するということで、点検資格者を持った方を増やしたいということで、民間登録資格を認定してきております。非常に数が増えてきておるんですが、その中身を見てみますと、結構ばらつきがあるなということがわかってきております。

さらに、右の資料でございますが、実際、自治体で10万橋の点検のサンプルの中から、中身を見てみますと、直轄、1割ぐらいがみずから点検をしている。あと残りの9割が委託点検になるんですけども、両者見ても、研修・資格ともになしという方が点検をしているという実態がございます。こちらについては、やはり知識、技能を有する者が行うという省令の思想から若干離れているところがあるのではないかと認識がございます。

さらには、その技術者の経験年数、直轄と比べますと非常に、市町村になりますと、経験も短い、1年当たり見ている橋梁数も少ないといった、技術者のレベルが大丈夫なのかといったようなところもありましたので、こういった部分につきましては、点検技術者が備える知識や技術を明確にし、必要な体制をとっていきたいと考えております。

次に新材料・新工法の導入についてです。2番目の米国などは、こういう既に修繕等の本格実施に入っておりますが、FRPといったプラスチックですね、こういうものを材料に使って合理的に修繕を行っている。

我が国、なかなかこういう技術が導入できない理由の大きな部分は、修繕に性能規定の規定がまだできていないといったような基準の抜けがあるということがわかってきております。こういった部分を早くつくっていくことで、新材料・新工法の導入がしやすくしていくという方向、さらには、自治体からは、こういう工法の明示をしていただきたいという声も上がってきておりますので、技術基準をしっかりとつくっていく。特に大きくは性能規定をしっかりとやる。さらに、その性能が評価できる方法を明示する。さらには、新しい技術を自治体の方に紹介をしていくというようなプロセスが必要だと思っております。

次お願いいたします。最後になりますが、アセットマネジメントのデータ活用というこ

とで、現在、アイ・コンストラクションを推進しております、BIM/CIMといったような施工の領域まで非常に情報化が進んできております。この情報化をさらに点検、修繕に拡張していくことをしっかりやっつけていかないといけないという認識でございます。

こういうデータをうまく引き継ぐことで、インフラの状況、施工の状況から今どうなっているのかを踏まえまして、どういう修繕をかけていけばいいのかということで、予防保全につなげていくといったようなことを考えていきたいと考えております。以上になります。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの説明についてご意見とかご質問等ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【勝間委員】 丁寧な説明ありがとうございました。橋梁の0.1%はともかく、0.6%のトンネルが、ちょっと驚きました。そうしますと、やはり百何十個のうちの1個のトンネルについては緊急に、もうすぐに修繕しなければいけない状態だということは、相当な頻度だと思います。なおかつ、その進捗がまだまだ進んでいないし、またその点検や、その後の工事の質についてもまだ課題があるということもよく理解できたんですけども。

これ、質問なんですけど、地方公共団体その他の名称の公開みたいなもの、やっつけていっちゃうんでしょうか。結局、みんなで公開して、どこが進んで、どこが進んでいないみたいな形で、小学生、中学生みたいなテストの貼りつけみたいなものしないと、誰も頑張らないと思うんですよ。実際、予算自身は、国土交通省に言えば出てくるという予算の枠組みあるわけですから、予算というよりは、やはり人練りであったり、自治体のやる気の問題のほうが大きいと思うんですね。ですので、そのやる気を出すような仕組みというのは、どんなふうに設けられているのか。また、それぞれの自治体とか、そういったものに対する公表みたいなものがあるかどうかということをお教えください。以上になります。

【石田部会長】 どうでしょうかね。もしなければ、お答えいただけますか。ほかにご質問等なければ。どうぞ。

【太田委員】 6ページのところの判定区分Ⅲ、Ⅳの数値概要をお示ししていただいている表について、質問といたしますか、お聞きしたいことがあります。700橋撤去予定ということなのですが、この撤去予定の700橋というのは、修繕は着手はしていないし、完了もしていないか。どのように扱われているのかということをお聞きしたいと思います。実は橋で区分がⅣだったのが700橋で、廃止するのが700橋というと、一体どういう形で選んでいるのだろうかという疑問があります。

そもそも、もっとも新しい社重計画の中で初めて、いわゆる集約のことが掲げられました。そのときにも申し上げたのですけれども、集約するためのインセンティブといいますか、支援措置の枠組みが今のところないと。整備するための仕組みは予算措置等も含めてあると。今回もいろいろな形で、修繕のための国からの交付税の措置等々はあると。一方、撤去したり集約したりするときのためのインセンティブが十分あるのかどうか。これは裏返して言うと、修繕して頑張ろうと考えるのか、この際、撤去しようとするのかの選択が合理的にできているかどうかというのが気になるところです。

そういう意味では、これまでしっかり点検されてきて状況がわかった。状況わかったので、今後の指針として、どういうところは撤去してもいいのか、どういうところは頑張っ て修繕するのかという意味決定に対するロールモデルを提示してやらないと、自治体も困るのではなかろうかと思えます。

**【石田部会長】**      どうぞ。

**【屋井委員】**      今のご発言に若干かかわります。2つありまして、1つは、7ページの橋梁とトンネルの計画策定状況って、たしかあったと思ったんですけれども。市町村だけを見ると、トンネルと橋梁で、かなりパーセンテージに開きがあるんですけれども、これは、もともとトンネルをほぼ持っていないような市町村が分母に入っているから、見かけ上少なく見えると、こういう理解でよろしいのかどうか1点目。これは質問ですね。

それからもう一点は、10ページのところで、今の集約・撤去の関係ですけれども。こういう集約・撤去を地方自治体のみずからの責任で進めるといのは大変重要なことだと思いますけれども、そういうことを進める上での、いわゆる計画。先ほど合意形成の難しさが出てきましたけれども、この計画というものが、長寿命化計画とってつくっている今の計画の中で含まれている、カバーできている事項なのかどうか。もちろんアンケートを見ると、まちづくりとの関係が何かあって、はっきりしないからできないんだ、いろいろありますよ。地方自治体として、いろいろ理由はあるんだけどね。だから、今の長寿命化計画というのは何をカバーできているのかというところを確認させてください。

**【石田部会長】**      よろしいですか。お願いします。

**【兵藤委員】**      私からは1点あり、ページで言うと9枚目です。右下の数字は8枚目になっていますけれども。この予算措置の状況ということで、この中で一番右下の維持管理・更新費の推計ということで、これは明確に予防保全をしないと、お金がどんどんかかりますということですね。事後保全は予防保全の倍以上かかります。そういった図ですね。

私も詳しくないので教えていただきたいんですが、この予防保全の中に、例えば上に書いてある点検・修繕など、そういった技術が含まれているのでしょうか。予防保全の、だから、ここで言うところのグラフの根拠ですね。何かここで言っているところの予防保全というのは、この中で言われている、後半でも出てきた最新の技術を使ったような点検だとか、そういったことを全て含んだ上での数字なのかということを確認させていただきたいと思います。以上です。

【石田部会長】 よろしいですか。私からも少しございまして、点検が一通り終わって、ほんとうにしゃかりきになって皆さんやったので、終わってよかったんですけども、規模のちっちゃな自治体ほど、何か疲れている感じがするんですね。それは例えば、同じ予算と人員でやっていますから、安全性と景観がどっちが大事かという話かもわかりませんが、除草がちゃんとしていなかったりとか、白線が消えかけていたりとかですね。そういうことも目配りをお願いをしたいということが1つと、これから点検だけしたのではだめで、やっぱり修繕をきちっとやっていくと。

しかも、今回の点検でクラスⅢに分類されるものが非常にたくさんありましたよね。これ、次の5年間でやろうという、結構大変なことになるかと思うんですけども、そこについて、やっぱり全力を傾注していくということが必要だと思うんですね。予算措置も大事なんですけど、やっぱり人の手当ですね。そういう意味で道路メンテナンスセンターをつくれるということは非常に大きな前進だとは思いますが、それだけではなくて、既存の国道事務所の最大活用ですよ。市町村道までどういうふうにして協力できるかとか。だから、NEXCOの力の活用とか。あるいは、一部の大学とか高専では点検等の、あるいは修繕のための特別なコースなんかも開催されているところもありますので、そういうところの活用とかですね。これ言っているかわかりませんが、OBの方々の技術力って、まだまだお若いですし、あると思いますので、どう使うかと。保全センターなくなっちゃったんですけど、ほんとうにOBの力をどうするかということが大事なかなと思います。

それと、業務の進め方ですよ。よく言われますけれども、日々の業務で、いろんなデータが集まってきて、それをどううまく活用して、いい点検・修繕ができるかとか、あるいは、そのための業務フローのデジタル化をどうするかとか、あるいは業者さんとの契約のあり方も、やってられると思うんですけども、一括複数年契約みたいなものがあると、もうちょっと効率性が上がるかなとかって、いろいろ思ったりします。今の制度の中では、

なかなか大変な問題もあろうかと思えますけど、ぜひ頑張ってくださいと思いました。

もしなければ。どうぞ。

**【草野委員】** 5年前、このプロジェクトがスタートするときは何か気が遠くなるような話だなと思ったんだけど、やはり毎年こつこつ、こつこつ積み上げて、修繕一通り解明が終わったんだなという何か感慨深いものがありまして、皆様のご努力に非常に、大変お疲れさまでしたということをお伝えしたいと思いました。

それで、私、8ページ、やっぱり一言で予防保全型のメンテナンスと言われてしまうと、ものすごくいろんなものを含んでいるんだろうなという想像はできるのですが、それが具体的にどういうことなのかと、何か共有できているのかどうかというところが若干疑問があります。

全て、この橋にしても、トンネルにしても、道路にしても、私たちの生活と非常に密接な、安全をどう確保するかという、ほんとうに大切な課題なので、もっと地域で、この問題を共有していくという、空気を醸成していくというか、そのあたりの努力が、やっぱり必要ではないかなと思います。それが道路メンテナンスセンターが担うことになるのか、どこが担うことになるのか、わかりませんが。

いずれにしても、例えば住人からすると、使い方の問題とか、どう使っていったら、より長く、大切に使い続けていけるのかというようなことを、どこか指南していただくというか、何かそういうことをもうちょっと投げかけていただけたらうれしいなと思うんですよ。だって、できる限り自分たちの地域の財産は長く大切に使い続けていきたいと思っている方たちが大勢だと思うので。そのあたり、例えば地域のボランティアの人たちをどんなふうに取り込んでいったらいいのかとか、そういうソフトな部分。ハードだけでなくソフトな部分をもう少し膨らませていくことも大切なの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。それでは、レスポンスをお願いできますか。

**【道路メンテナンス企画室長】** 勝間委員からトンネルのIVの0.6%、これ緊急の措置の状況があるということでございました。こちらにつきまして、緊急の措置が必要などころにつきましては、緊急に補修する、もしくは通行規制をかけるというような措置を緊急に講じているところでございますので、そういった面で安全の確保は、まず図っているところでございます。

あと、また具体的な修繕がなされていないところの橋梁、トンネル等の名称の公開ということでございますが、こちらについては正直まだやってございません。どのような形で

インセンティブを持たせてやっていくのかということも含めて、しっかり考えてまいりたいと思います。

次に、太田委員から撤去予定で700橋ぐらいあるということで、この数字どういうものなのかということでございます。こちらにつきましては、地方公共団体のほうから広く今どのぐらいの予定があるのかということで聞いたものでございますので、中身の数字、これからということにはなります。ただ一方で、地域として撤去に向けていろいろ努力をしているところということで理解してございます。

その集約化・撤去のインセンティブでございますが、今、財政上は一部のものにつきまして支援する枠組みがあると。具体的には、ほかの集約する橋梁の改築に合わせて撤去するものに対して一部支援をしているという状況にございます。ただ、その枠にはまらないような撤去の事例。今たくさん、いろいろご相談いただいているところでございますので、こういった支援どのように拡大していくのかということを引き続き考えてまいりたいと思っております。

引き続きまして、屋井委員から長寿命化計画の策定状況でトンネルにつきまして該当する市町村がないところもあるのではないかとご指摘でございます。そちらについては、この分母から外れてございますので、実際トンネルのあるところについて策定がどのぐらいなされているのかという数字でございます。

引き続きまして、兵藤委員から予防保全の推計の仕方についてご質問がございました。具体的に8ページ目でございます。こちらの予防保全の推計につきましては、あくまでも、これまでのトレンドとして、もともとⅡだったものが、どの程度Ⅲに、どのぐらい年数で移行するのかという確率モデルを用いまして、Ⅲの発生割合を確定をさせる。それに必要な補修単価を掛けて算出するという、ある意味、機械的な計算でございます。そういった意味で、後半のほうで技術、あとコスト縮減の取り組みということでご説明いたしました内容につきまして、まだ反映されてございません。そういったコスト縮減の取り組み進めながら、こちらの推計にも反映できるように努力してまいりたいと考えてございます。

引き続きまして、石田委員からでございます。地方公共団体の体制、特に人員、予算、こちらについてどう確保していくのかということでございます。まさしくご指摘いただきましたとおり、産官学含めて応援するということが重要だと思っておりますし、また市町村へのサポートに対しては県という、またこちらのサポートも必要だと考えてございます。そういった意味で、関係者総力を尽くしてやっていくという体制、構築してまいりたいと

考えてございます。

最後に、草野委員から予防保全、そういった内容につきまして、国民との共有についてご質問がございました。ご指摘のとおりだと思います。やはり生活に密着したインフラでございまして、広く国民に親近感を持っていただきながら、我が身のこととして考えていただくような取り組みが必要だと考えてございます。そういった中で、やはり地域を巻き込みながら、いろんな取り組みをしていくということが重要だと考えてございますので、引き続き検討してまいりたいと考えてございます。

【石田部会長】 いかがですか。よろしゅうございますか。

【道路局長】 いろいろなご意見ありがとうございました。総じて、この点検結果をきちっと修繕に生かす、あるいは集約的に生かすために、どんなインセンティブなり、世論の醸成が要るんじゃないかというようなお話であったと思います。5年前に、草野委員からもお話ありましたけれども、この点検を全部やるんだというようなことになった一番の背景は、例のトンネルの天井板の落下が契機でありまして、世の中の、このメンテナンスについては非常に危機感が醸成、当時はされまして、相当な分量であったんですけども、こちらの点検については、法令による点検の義務化というのが、やはり今振り返ってみると、効き目があつたのではないかなと思います。

一方で、石田部会長より疲れ感があるというお話ありましたが、確かに、この分量をやり遂げて疲れるといふか、言葉がどうかわかりませんが、やや、ちょっとほっとした感もあつてですね。ただ、これを、せつかく危機感を持って国民的にやり遂げた点検を生かさないと、何のために頑張ったんだということになりますし、ほんとうに5年程度以上、これ放置すると、あちこちで経済にも社会にも影響のあるような交通の途絶というのが出てきますので、これはほんとう、もう一度、危機感を醸成もし、そのためには我々のほうで、いろいろなインセンティブなり、逆のインセンティブも含めて、いろんな工夫で、もう一回、社会的な全体の盛り上がりといいますか、運動あるいは行動につなげていかなければいけないと思います。

今日のご意見もいただいて、やっぱりそのように思いましたので、まだ具体策が今日お答えできていませんけれども、早速そのような具体策について、つくっていきたいと思います。ありがとうございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。力強い発言をいただきました。

よろしければ、次の話題に移ってまいりたいと思います。道路政策における新ビジョン

に向けた発表でございます。前は朝倉、久保田、屋井委員より発表いただきましたけれども、今回は勝間委員と兵藤委員よりお願いをいたします。その後に、道路局の中堅職員の方より、精力的に新しいビジョンづくりに取り組んでおられると承っておりますので、その発表をいただきたいと思っております。

まずは勝間委員よりお願いをいたします。

**【勝間委員】** 勝間です。よろしく申し上げます。

ポイントはたった1つでして、やはり国民向けのコミュニケーションに関して、特に道路政策に関しては、もう少しわかりやすく、国土交通省や町の自治体が何をしているのかということを知るようにしたほうがいいのではないかというのが私の大きな課題認識です。今回資料をつくるに当たりまして、結構周りにも聞きましたし、具体的にインターネットを含めて、いろんな検索を行ったんですが、残念ながら際立って、ああ、なるほどという資料が見つからなかったんですね。

2枚目につけさせていただきましたが、唯一見つかったのが、この郡山国道事務所が出している、道路が何のためにあって、どのようにつくられて、守っているか、渋滞何とかならないかといったような話題だったんですが、国レベルで、少なくとも私がグーグルその他で検索できる範囲では見つけれませんでした。

また、たまたま今日、銀座線に乗っていたんですけども、銀座線でちょうど羽田空港の航路が変わるという広告は大きく出ていると思うんですが、これも問題がありまして、広告は大きいんですが、文字が小さ過ぎて、少なくとも私、そんなに視力悪くないんですけども、読めないんですよ、実際に何が書いてあるのか。まさしく、ふだん私たちが受けているプレゼン資料が、そのまま社内刷り広告になっていまして、こういうチューブのところの。航路が変わるまではわかったんですけど、その航路が変わることについて何を知らせたいのかがわかりませんでした。

資料のほうは1ページ目に戻っていただけますか。あと、まず道路予算について多分、国民は、年間に何兆円使っているという認識もないと思っております。加えて、よく、例えば通学路で車が突っ込んで子供たちが大変だったみたいなネガティブなニュースというのは常にメディアで取り上げられるんですけども、実際に道路渋滞が減っているとか、あるいはさまざまな形、道路に改善が加え続けられているというポジティブなニュースに関しては、一切報道がされていません。結果として、道路は作り過ぎだから、もう要らないのではないかと、あるいは道路の保全に対してお金がこんなにかかっているといったよう

なことについて、全く認識がないと思います。新しい道路をつくろうとしますと、また利権問題などとか、お金がかかるのでといった形でネガティブになってしまう。

1つ比較しやすいなと思いましたが、2番目に状況で書きましたけれども、例えば鉄道です。鉄道に関しては非常にみんな、国民が愛着があるんですよ。鉄道がちょっとでもなくなろうとすると、みんなで反対運動。ふだん乗りもしないで反対運動が起きたり、あるいは実際に最後の鉄道というの乗りに行ったりしているんですけども。同じような愛着が道路にあるかという、残念ながら、ほとんどないと思うんですね。

ただ実際に、たまたま4日前ですか、アクアラインが半日ぐらい閉鎖していました。アクアラインが半日閉鎖しただけで、実は千葉と東京の間の経路というのは全く麻痺しまして、みんな千葉県行った人が4時間、5時間かからないと帰ってこれなかったんですよ。

なので、笹子トンネルもそうなんですけれども、常に国土交通省の道路政策の問題というのは、トラブったときに初めて私たちがありがたみを感じるという構造になっていて、そうではなくて、ふだんから、こんなにいいことがあるんだからということのポジティブな支持を受けた上でのコミュニケーションが重要ではないかと考えています。

では、どうしたらいいかということについて、3番目の解の方向性提案に書かせていただいたんですが、やはりほんとうに広報活動が正直わかりにくいんですよ。ちょうどわかりやすいなと思った事例として考えたのが「ピーポ君」です。警視庁のマスコットキャラクターですね。こちらは地下鉄に乗ると、いろんなところにピーポ君の広告が張られていて、何となく私たちは警察がどういうことをやっている人たちで、どんなふうに私たちに役に立っているかというのは、小さいころから知らず知らずのうちにすり込まれていくわけです。それに対して、ゆるキャラ探したんですね。私、道路のゆるキャラっているのかなと思いましたが、「みちまるくん」というのが唯一探せたんですけども、残念ながら私、今回検索して初めて知ったぐらいで、みちまるくんというのは。ふだん、なので、まだキャラクターみたいな形では生じていない。別にゆるキャラだけが解では思っていないんですよ。

例えば電車でGO!というソフトがありますけど、あれを実際に動かしてみると、実際に、ああ、なるほど、電車ってこんなに動かすの大変なのねということで、鉄道運行に対する理解が深まりますし、あるいは道路とかも、自分でつくってみるソフトとか、自分でメンテナンスしてみるソフトみたいのがありますと、この大変さというのがわかってくれると思うんですよ。ほっとくと雑草が生えちゃうとか、定期的にメンテナンスをしないと

陥没するとか、あるいは災害が起きると閉じてしまって町が全部閉鎖になるみたいな形で、このような、要するに体感できるものやわかりやすいもの。

国土交通省の私、いろんな今までの道路政策の新聞広告とかもざっくり見たんですけど、とにかく画像がドーンとあって、細かい文字がバーッとあって、結局よくわからないと。結論から言うと。なので、もう少し。どなたか、多分、省内の方に、もっとコピーライティング的な能力がある方、絶対いらっしゃると思うので、そういう方をもっともっと重用していただいて。

あるいは羽田空港とここまで絶対どこかでとまるべきだったんですよ。これは少なくとも身長が、私158なんですけど、158の人が見上げても読めませんと。のような形で、常にわかりやすさを求めた、もう少しコミュニケーション。しかも、それは遊び心だと思うんですね。実際にインフラとしてのプレゼンスは非常に高いですし、自転車道も含めて、いろんな整備がなされているんですが、自転車道に関しても、みんなピクトグラムが存在したのは知っているんですけど、あれ、いつの間にかできているねという感じで、認識が全くなかったんですよ、私の周りでも。

とにかく、やはり国土交通省の道路政策に関しては、もっともっと遊び心を交えた、国民に対するわかりやすい、事故その他のネガティブなキャンペーンではなくて、ポジティブなキャンペーンが必要なのではないかと思います。

以上、これが私からの提言です。どうもお時間をいただきありがとうございました。

**【石田部会長】** ありがとうございます。続きまして兵藤委員、お願いいたします。

**【兵藤委員】** 私からは、9月10日に道路局から、ここに書いてある「高速道路における安全・安心基本計画」、こういう50ページぐらいですかね、その資料、図表も多くて大変わかりやすい資料出ていまして、それを見て、その中で幾つかピックアップして、それも道路政策ビジョンの一要素とは思っていますので、それに対するコメントという形で、お答えしたいと思っています。

その中の3番の2の2と書いてありますが、高速トラック輸送の効率化ということで、下に書いてあるこの図は、その資料からコピペをしてきた図でございます。何かと申しますと、今の物流のトラック輸送について、わりと新しい出来事と申しますと2つあって、ここに書いてある①がダブル連結トラック。この部会でも紹介されたことあると思います。それから2番目、これも紹介されてはいたけれども、後続無人隊列走行のトラックですね。これ、別にトラックでなくても、高速バスでもいいんですけども。

この2つが大きな要素で、それに対する、1つは、ダブル連結については、私の知る限り、今、日本全国で16台ですかね。年度末には、それは多分30台超えるぐらい運行が開始されて、おそらく、この数年、毎年20台か30台ずつぐらい増えていくと思います。大変な勢いで増えていきますので、今もう問題になっていますけれども、駐車する場所がないということで、1つはSA/PAの駐車スペースの確保と、それからあとは、そこで足りなければ、いわゆる途中下車、一時退出ですね。何かそういった対応策も考えていただきたいなということと。

それからもう一つは、2つ目のポチですが、話聞くと、やっぱり非常時にインターから自由に外に出られないと。非常にそれがドライバーにとってはプレッシャーがかかる、そういった乗り物だそうなので、それは、やはり非常時のことを考えた大型トラックの隘路の打開策と。そういう非常時の経路も、道路側である程度確保できるような、そういったことを配慮いただければと思っています。

それから、下の②の後続隊列走行なんですけど、これに対しては、この図のとおり、道路局でご提案されているのは、この中の水色の何となく円が描いてありますね。東側から海老名南とか、真ん中は豊田ジャンクション、それから一番左が城陽ですか。こういったところで隊列走行を結合したり解除したりって、そういった拠点、これが道路側のインフラとして必要でしょうと、そういったご提案だと思います。これは全くそのとおりでございます。

ただ、その拠点をつくるということだけじゃなくて、実は隊列走行というのは、そもそもが日本の場合は、東京と大阪で大体トラックの半分以上の需要は、この線上に結びついているという大変、ある意味では恵まれた地理的な環境ありましてね。そうすると、おのずから、もし3つの拠点をつくるとすると、この2枚目だったり、こういった、実は列車のようなダイアグラムですね。トラックのダイアグラムって実は可能なんです。そうすると、おのずから、大体どのぐらいの効率が、これで達成されるだろうかと。ここでは単純にドライバーの運転時間しか考えていませんが、大体3列の隊列走行だったら、これで半分になるんですよ。こういうスケジュールというかな、ダイアグラムと、どんなダイアグラム組めるかって、そのこととセットで、このインフラの整備を考えていただきたい。

ちなみに、3枚目のCASE2というのは、これは東京と大阪の真ん中に浜松あたりが中央部なんですけど、そこに今でもコネクトエリア浜松って、そういう中継地点ありますが、もしそれを使ったとすると、こんなダイアグラムになりますねと。それも机上の計算では

ありますけれども、こういう見方も参考にさせていただければと思います。

あとは4枚目にちょこちょこ書いてありますけれども、このレポートの中でも、例えば高速バスの利便性向上とか、訪日外国人旅行者に対応ということで、いずれも、このMa a S系の話が、やはり書いてありましてね。そうすると、Ma a Sということになると、やっぱりこれは通信キャリアの世界で、果たしてどこまで今のDSRCのその電波帯、それだけで対応できるんだろうかと。ちょっとそれを、もっと広げた形でのサービス提供ということも必要だろうなという気がいたしました。

最後は、簡単ですけども、5番の(1)、(2)、(3)、(4)、(5)とあったんですが、いずれも、これ控え目ではあったんですが、料金体系について、いろんな形でのコメントといたしますか、サジェスションがありまして、ここに書いてある、読み上げませんけれども、いろいろなスタンスの料金体系のあり方、こういったことが書いてありましたのでね。これは、ここに書いてあるとおり、まだアイデアが披露されている段階ではありますけれども、利用者の理解を得るような公正な議論、そろそろこういった料金体系の再構成みたいなことを、やはり一つ考える必要があるかなということを感じた次第です。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。一度ここで質疑応答の時間をとりたいと思います。いかがでしょうか。ないですか。

勝間さんのような、ほんとうにスキルを持った方が一生懸命検索されて出てこなかったというのは、やっぱりないんですね。

【勝間委員】 ないんだと思います。こういったコミュニケーションって、やっぱりわざわざ検索する人って、よっぽど興味がある人なので、ふだんの生活の中で目に入らないと厳しいんですよ。だから、私が唯一知っているのが、ダムカードとか、あんな仕掛けですけども、道路カードなんかもあってもいいと思うんですね。PAさんとかに全部。PA、SAさんにですね。それで、全国の国道カードとか、あるいは全国の高速カードみたいなを集めると、ポケモンGOじゃないですけども、何か道路でGOみたいな。

【石田部会長】 そういった遊び心というの必要だと思うんですけど、これ、どう言ったらいいか。昔の話になりますけれども、昔も道路がほんとうにどういう役に立っているか。平時だけじゃなくて、災害時どういう役に立っているよということをミュージカルで。

【勝間委員】 いいですね。(笑)

【石田部会長】 楽しんでいただくというふうな活動をされていたこともあったんで

すけど、一方で、道路特定財源をそういうことに使っているのか。でも、逆に言うと、やっぱりほんとうに意味とか、よく使っていただく、ちゃんと使っていただくためにも、そういうことって大いに関係あると思いますのでね。勝間委員から遊び心が必要だという非常に貴重なご指摘もいただきましたので。どうぞ。

**【草野委員】** いや、私、ほんとう勝間さんみたいな視点、すごく大事だなと思って聞いておりました。今というか、随分前ですが、見える化って、わりと進められて、どこの工事現場行っても看板が出るようになって、それによって何をやっているのかってすごくわかりやすくなって、あっ、いいなと思うんですけど、あれも、申しわけございませんから始まるじゃないですか。大体頭を。

**【石田部会長】** 下げていますね。

**【草野委員】** 下げているという。テレビコマーシャルなんかも、渋滞でご迷惑をおかけします、申しわけございませんという頭を下げるところから始まる。なるべく道路行政が目立たぬように下手からという、何かそれがもう当たり前になってしまっていて。それはそれで国民としては、そう受けとめ続けて長いんですけども。でも、あの看板一つとっても、申しわけございません、現在、道路の例えば拡幅中の工事をやっていますと。なんですけど、そこから先のところを、もっとアピールしてもいいのではないかなと思うんです。それによってどういう効果が生まれるんです、だからこの工事をやっているんですというところまで、もうちょっと見える化をもっと。あまり低姿勢でもなくて、何かそこには、さっき勝間さんおっしゃったけど、遊び心みたいなところを受け入れられるような、国民の側にも、そんなところもつくっていかなくてはいけないと思うんですけど、そういうのをやっていかれたらいいなと思いました。

**【石田部会長】** あちこちで今、最近言っているんですけども、道路ができたことによって交通条件が改善されて、地域にどういう変化をもたらしたか、どういうふうに活性化に貢献したということで、道路整備のストック効果ということを盛んに計測されているんですね。これによって地域GDPがちょっと増えましたよとか、生鮮、海産物の出荷範囲がこれだけ広がりましたよみたいなことがあって、それは至極真面目にきちんと計測されているんですけど、そういう数字を見ての私自身の正直な感想を言うと、ふーんて感じなんですね。多分そういうことがあって目立たないんだろうなと思うんですね。

何かというと、そこに、やっぱり物語がないとか、人の姿が見えてこないような、そんなストック効果にとどまっているんじゃないのかなと思うんですよね。この道路があった

ことで、うちのお父さんの命が助かった物語とか、私はこれで被災地に戻ってくる決心が  
つきました物語とか、そういうのを何か一緒にやらないと、なかなか感動を持ってもら  
みたい、そんなことになっていかないんじゃないかなと思うんですけどね。

【勝間委員】 今回の千葉の被災でも、館山道があったおかげで随分、東京から、千葉  
出身の東京の人たちが随分、千葉の家族のもとに戻って助かったという話も聞いていま  
し、荷物もたくさん積んで、ブルーシートとか、食料とか、千葉のご両親のもとに向か  
っていました。

【石田部会長】 いや、多分そういった話をもっとやってもいいんじゃないのと思う  
んです。これ、こんな場で言うと叱られると思いますけれども、夜中テレビ見ていると、  
私はこの健康食品でこんな元気になりました。ただし個人的感想ですって書いてあるじ  
ゃないですか。あれも数集まれば、ある種の客観性って出てくると思うんですけど。それ  
ぐらいの何かやわらかさというか、まさに遊び心だと思うんですけど、あってもいいの  
かなと思うんですけど。

評価室長、何かありますか。

【評価室長】 常に広報について考えておるんですけども。私も入省したときに、面  
接で何やりたいかと言われて、ある意味、道路の広報をやりたいと。私、テレビを見て  
いても、道路のテレビコマーシャルって何もないと。こんなにいいことやっているのに何  
で流れないのかというのが不思議でしょうがないといったようなことを答えたことを覚  
えています。それから20年近くたっていますけど、何もできていないところがあるん  
ですけど、やはり道路というものだけで何かを人々に理解していただくってなかなか  
難しく、例えば電車でいえば、我々線路を管理していると。線路に対して、例えば興  
味ありますかというのは、あまり興味がない。やっぱり車両と線路とセットで皆さん  
認識しているから受け入れてもらえるのであって、例えば道路にしても、一生懸命  
やっていますけれども、例えばトラックだとか、バスだとか、そういうところをセッ  
トにしてストーリーを生み出して皆さんにご提供する。あるいは道路で唯一のヒッ  
ト商品と言われてはいますが、道の駅だとか、そういう人を介在するような、道路  
と何かをセットにしてストーリーを生み出して世の中にアピールしていけば、もう  
少し道路に関する認識が高まっていくのかなと。道路をつくったから、これだけ  
経済効果が高まりますよということについて誰かが理解してくれるかといったら、  
そんなに理解してくれない。つくるときには一生懸命いろいろ応援してくれま  
すけど、つくった後は皆さん普通になってしまうという状態になると思うの

で。

それで今後は、道路をどうつくっていくのか、誰にどう使っていただくのか、そこをよく考えながら、世の中に対して効果、あるいは今後、自動運転で世界がありますから、それと新しい未来の乗り物とセットで道路どう変わっていくんだといったことが広報できれば、もう少し認識が高まっていくのかなとは考えています。

【石田部会長】 我々というか、私よりは勝間委員も、草野委員も、はるかにそういうセンスに富んでられますので、ご指導をよく仰いで、コミュニケーションのあり方というのを頑張っていたいただければと思います。

兵藤委員からの意見メモに対しての何かご意見等ありますでしょうか。どうぞ。

【勝間委員】 私、ロードプライシングやピークプライシングというのはぜひ導入すべきだと思っていて、やはり渋滞解消の決め手になると思います。海外では、あれだけふんだんに取り入れられているわけですから、日本だけ。法律上のことはよくわからないんですけども、もし法律上厳しいのであれば、法律の改正も含めて、社会資源の適正配分ということを考えると必要だと思いますので、全面的に賛成します。

【石田部会長】 太田先生どうですか、今のご意見。

【太田委員】 消費税を上げようとしたら、いろいろな措置を講じないと上げれないという、物の値段が上がるということに対する抵抗感が極めて厳しい状況です。それを道路局から見ると、高速道路料金をもう20年以上上げられない、ガソリン税は、もう今や、これは財務省マター、主税局のマターになっていますけれども、30年上げることができないと。

そのような現実と、その一方で、確かに価格というものが有効で需要をコントロールできるとするのは、勝間委員のおっしゃったとおりです。そのような状況の下で、どういう形で社会的受容性を高めていって、そういう仕組みを入れていくのかということ、我々は検討しないといけない。

一つ、そこに一步踏み出せそうなのは、今度のオリンピックのときに首都高で昼間の料金をかなり上げる、ペナルティーに近いぐらい上げますよね。その分だけ夜間を下げることなので、収入一定、レバニューニュートラルでやるので、それである程度効果が認識されるとするならば、それも1つの突破口になるかなとは思っています。

そういう意味では、ロードプライシングやるときに、上げたお金でもうけているだろう、と思われる可能性がある。いやいや、その分、違うところで相応に下げているのですよと

いっても、上げただろうということで報道されてしまうところが非常に辛いところですね。そういう意味では、政策目標に対して合理的に、きちんと設計していると説明する。このような効果があるということを、地道に提示していかなければならないと思っています。

そういう意味で、今度、オリンピックの首都高の料金は一つの試金石かなと思っています。

**【石田部会長】** やっぱりそうですね。料金と負担と、やっぱり整備速度の問題ですよ。日本がほんとうに、あらゆる意味で危機を迎えている中で、200年先にできていけばいいというものでもないような気がするんですね。そのスピード感と負担との関係を、やっぱりどうぞ理解いただくかということも料金の考え方に非常に大きなポイントのような気がしていて、そのことについては、首都圏でも、関西圏でも、今やられている名古屋圏でも、ご理解をいただいていますし、ご理解がいただけそうな気がしますので、そのことの効果と、事実を広く全国の方にもお知りいただくという努力も、これもコミュニケーションになろうかと思いますが、非常に大事だなと思っています。

よろしいですかね。

そうしましたら、先ほどから申しておりますけれども、道路局の中堅の方々がおまとめになりました、この格好いいやつがありますので、それのご説明をお願いしたいと思います。

**【海外道路プロジェクト推進官】** 道路局企画課国際室で海外道路プロジェクト推進官を務めております鈴木と申します。道路局中堅職員で作成いたしました提言、「道路政策ビジョン～このみちの先には、つながり、幸せがある～」について、検討チームを代表して、ご説明させていただきます。

次へお願いします。今回、道路局中堅職員では、どうすれば、こちらにある写真にあるような、人々が安全・安心に自由に行き交う美しい道路空間を生み出すことができるのか、そういったものから検討を始めました。そして、その議論を重ねる中で、私たちは国民の幸せ、これをいかに高めるかと、そういう原点に立ち返って道路政策を考える必要があるのではないか、そういった思いに至ったところでございます。

私たち日本人にとって幸せとは一体どのようなものなのでしょうか。世論調査によれば、上段に示すとおり、日本人の約7割が生活に充実感を感じており、とくに家族の団らん、休養、趣味・スポーツ、友人・知人とのつき合いに充実感を感じています。

また、下段に示すとおり、経済的なゆとりに加え、自立、子育て、社会とのかかわりの点で不満を抱いており、今後の生活については、国民の約6割が心の豊かさやゆとりのある生活に重きを置きたいと回答しております。

高齢者への意識調査では、家族との団らんや趣味、友人等とのつき合いに生きがいを感じているという回答が、やはり多くなっております。しかし、高齢者世帯の約3割がひとり暮らしの世帯となっており、また就業状況を見ると、60歳以上で常勤はわずか1割となっております。約7割の高齢者が仕事をしておらず、同じく約7割の高齢者が社会活動に従事していません。

また、幸せに関する学術的な研究では、社会的つながりを幸せの一要因として分析しております。慶応大学の研究、左側でございますが、こちらでは日本人1,500人の幸せの心的要因を因子分析し、つながりや自己実現等がその要因であるとしています。

また、ハーバード大学の研究では、約700人を75年間追跡して、幸福とは何かを分析し、良好な人間関係がその決定的な要因であるとしています。

モビリティと幸せの関係についての研究も実施されています。モビリティ環境と生活の満足度の相関が一部の研究成果では示されています。すなわち、モビリティ環境の改善により人々の幸せを向上させる可能性があると言えます。

また、幸せの国際比較を行っているデータを見てみますと、日本の幸福度は世界で58位とされています。1位のフィンランドとの違いを要因別に見ますと、一人当たりGDPでは大きな差はありませんが、社会的なつながりや人生における選択の自由、こういった要因で大きな差がついています。

またOECDのデータでは、日本は安全性や就労、教育の点では満足度の点数が高い一方、生活の満足度や収入といった点で満足度が低いことがわかります。

また右側、少し古いデータですが、社会的孤立度に関する調査結果では、日本は先進国の中で最も孤立度が高いという結果になっています。

以上、世論調査、学術研究、国際比較データから、私たちの幸せにとっては、生存のための安全・安心の確保はもちろんですが、経済的なゆとりに加え、家族、社会や友人といった人と人とのつながりが重要な要因になっていると考えました。

次に、今後のビジョンを検討する上で考慮した社会の変化について説明します。

ご承知のとおり、我が国は今後、人口減少、著しい高齢化時代を迎えます。高齢者数がピークを迎えると推計されている2040年の人口ピラミッドでは、生産年齢人口は全体

の約半数程度となります。合計特殊出生率は低位で推移する一方、高齢者の単身世帯の割合は増加していくと推計されています。また、労働力人口は今後大きな減少局面を迎える見込みです。

東京への人口集中も深刻になっています。都道府県の転出、転入バランスで見ると、大都市圏では転入超過、地方部では転出超過の傾向が明確に見られます。これらの要因の一つとしては、働きやすさ等を背景とした女性の都市志向が考えられます。人口の将来推計を見ても、都市部に比べ地方部の人口減少の程度はより急激に進む状況となっています。一方、若い世代ほど地元志向が強い傾向も見られます。

同時に、ライフスタイルや価値観、こういったものも大きく変化してきています。年代別の外出率を見ると、若者の外出率が低下していることがわかります。消費活動では自己実現消費、コト消費が増加傾向にあります。シェアリングの市場規模は増加傾向にあり、所有から利用へと志向が変化していることがうかがえます。また、生活空間に関する意識調査では、感性や美意識、こういったものを大切にすべきと考える人の割合が高くなっています。

技術革新やグローバル競争の著しい進展も、私たちが直面する大きな変化の一つです。IoT、ビッグデータ、AIなどの活用、新ビジネスの創造が世界中で進んでいます。しかし、日本の生産性は国際比較においても低い状況となっており、開業率も同じく低い状況となっています。観光では、インバウンド旅行者数で先進諸外国にはいまだ追いつけていないものの、近年大きく伸びている状況もございます。

次に、ここまで見てきたような社会の変化も踏まえつつ、道路政策ビジョンを提言する背景についてご説明いたします。

私たち中堅世代が入省した時代は、道路整備5カ年計画の社会資本整備重点計画への統合、道路関係四公団の民営化、道路特定財源の一般財源化など、それまでの国土の発展を支えた道路行政システムが否定された時代でした。その後、たび重なる大災害やインフラの老朽化の進展を背景に、道路の必要性が再認識されるとともに、道路政策のリフォームが行われてきました。私たち中堅世代の役割は、リフォームされた道路政策を土台としつつ、新たな価値を生み出すための道路政策のイノベーションを進めることと考えます。

人の価値観や生き方、また社会のありようが大きく変化していく中で、将来にわたり幸せを追求していくために、最大の公共空間である「道路」が果たす貢献の形を今回の道路政策ビジョンで提案いたします。

次に、道路政策のイノベーションを考える上での材料として、これまでの道路政策と残された課題について振り返ります。

これまでの道路政策は、モータリゼーションの進展に合わせ道路空間の拡大を図ることで、人やモノを速く効率的に運ぶこと、マイカーによる移動の自由を享受することを実現しました。このことによって国民の生活の豊かさを高めてきたと考えております。

実際、1969年に約600キロだった高規格道路の延長は、2019年には約1万2,000キロとなっております。その整備効果として、東名高速道路に関する経済波及効果の算出事例では、全線開通から50年間で約60兆円の効果があったとされています。

しかし、さきに見たような価値観の変化、社会の変化の中で、これまでに整備されてきた現在の道路空間は、今後も私たちの国民の幸せを生み出していくことができるでしょうか。身近な道路における歩道設置率は低い状況となっております。事故データを見ると、歩行中、自転車乗車中の事故死者数が全体の約半分を占めており、人口当たりの同死者数はG7の中で最下位です。また、マイカー中心の道路利用の中で、ドライバーには歩行者優先の意識が浸透していない状況ではないでしょうか。

乗合バスや路面電車等の地域公共交通サービスの衰退は顕著な状況です。このことも背景にあると推察されますが、運転免許の有無が高齢者の外出率に大きく影響しているという調査結果もあります。また、マイカーでのアクセスが多いショッピングセンターの数が伸びる一方、既存商店街の空き店舗率は増加してきています。近年、道路は子供たちの遊び場ではなくなってしまっています。

自動車交通における社会的損失を見てみますと、年間の渋滞損失は約50億人時間となっており、これは約280万人分の労働力に匹敵します。エネルギー消費で見ると、自動車は公共交通よりも単位当たり消費量が大きく、CO<sub>2</sub>排出量でも、運輸部門の約9割が自動車から排出されています。

少し古い1970年代の名著『自動車の社会的費用』では、人々が自由に安全に都市の街路を歩き、田舎の道を歩くことができないような国を文明国と言ってよいかといった指摘がされています。この指摘を価値観、社会環境の変化という現代の文脈の中で再度、深く考察してみる必要があると考えます。

ここまで幸せや現在の社会の変化に関するデータ、そして私たちが道路政策ビジョンを提案する背景についてご説明してまいりました。

ここからは、今回の提言である道路政策ビジョンの内容についてご説明いたします。

私たちの提言において中心に据えたコンセプトは幸せの追求です。一人一人幸せの考え方、感じ方は違いますが、冒頭にご紹介したデータも踏まえつつ、検討チームでは真剣に幸せの形を議論いたしました。価値観や社会環境が変化していく中、人の幸せといったものを中心に据え、さまざまな視点から道路政策を考え、その対応を図っていくということが私たちの提言の主眼です。

これまで自動車を中心とした考え方ではなく、人を中心にあらゆるモビリティ、さらにはその外側の生活、コミュニティ、ビジネス、観光などの活動をもターゲットとする必要があると考えます。

そこで、私たちの提言では、幸せを実現するために、多様な道路政策を通じて追求する価値をHumanityとEconomyといたしました。

また、政策のターゲットとする道路の機能としては、これまで重点が置かれていた人流、物流の交通機能、Mobilityと同じように、生活やコミュニティ、ビジネス、観光の場としての空間機能、Spaceも重視する必要があると考えました。

これらの追求する価値とターゲットとする道路の機能の組み合わせにより、4つの目指す社会像と、それを実現する政策を検討いたしました。

目指す社会像としては、Mobility、Humanityの視点から移動の保障、人と人とのつながり、Space、Humanityの視点から都市・地方の存続、地域への愛着・誇り、Mobility、Economyの視点から移動効率の向上、雇用と成長、Space、Economyの視点からイノベーション、挑戦を支援という社会像を考えました。

また、それらの社会像に向け実現すべき道路サービスとして、誰もがモビリティにアクセス、行きたくなる、いたくなる空間、移動を生産・余暇活動に転換、新ビジネスや技術を生み出す空間という道路サービスを考えました。

目指す社会、道路サービスについては、Mobility、Spaceのそれぞれについて、変化の現状や可能性を踏まえて議論、検討を行いました。

Mobilityの将来像については、新モビリティを含めたマルチモードの共存、自動運転、電気自動車の普及、MaaSの市場拡大などを想定し、地域の特性やニーズに応じて多様なモビリティが選択可能になると考えました。

また、道路の面積は秋田県の広さとほぼ同じ約1万1,000平方キロであり、道路投資は年間約6兆円、ガス、電気事業のように、過去にも道路から生まれたビジネスが多く存

在していることから、道路は空間として非常に大きなポテンシャルを持っていると考えました。

これらを踏まえ、先ほどご説明した4つの将来像に基づき、それらを実現する道路サービスの具体的な政策提案を3つずつ、計12のパッケージとして整理しましたので、以降、順番にご紹介させていただきます。

最初の①から③は、HumanityとMobilityに関する政策です。

1つ目の政策は、歩行者を中心に多様なモビリティが共存する道路空間の創出です。まずは歩行者中心の道路へのRe・デザインを図ります。国道、県道、市町村道の枠組みを超え、空間配分を面積に決定し、例えば右下にあるような通過交通を国道に配分した上で町道を歩行者中心の空間にするような取り組みを目指します。また、歩行者を最優先に安全を確保し、ユニバーサルデザインに配慮するとともに、右図にあるようなマルチモードとも共存するような空間形成を図り、「分離」あるいは「混在」を選択していきます。

Re・デザインに向けては、ネットワークの空間再配分計画の策定手法、道路構造基準、利活用ルール、安全技術、評価スキームを確立していきます。

2つ目の政策は、スムーズな乗り継ぎ拠点の階層的配置です。自宅から目的地までスムーズな移動には階層的な乗り継ぎ拠点が必要であり、そこへアクセスするため、既存のバス停、道の駅、鉄道駅などにマルチモーダルハブ機能を追加します。特に乗り継ぎ拠点の末端をファースト/ラストマイルハブとし、高齢者の利用等、地域の特性に合わせ整備する機能を選択できるようにします。

具体的には、右の図にあるようなバス停に駐輪場等を併設する程度のものから、情報提供機能や人々が集えるコミュニティ機能を備えたものまで、地域で柔軟に選択できるようにします。また、この政策の実施に当たっては、バス停、役場、集会所など、既存の施設をうまく活用していきます。

3つ目の政策として、これまで説明した2つの政策を実現するための新たな制度設計、地域道路ネットワークの統合マネジメントを提案します。1つ目の歩行者中心の道路空間配分では、管理者間を超えた空間配分が必要です。そのために、大胆な提案ではありますが、あるエリア内の道路に関する事務を一元的に処理する機関の創設を可能とする地域道路ネットワーク管理者制度を新たに設けます。また、誰もが自宅から目的地まで移動サービスにアクセスできる道路を実現するため、右上の図にありますような、有識者も含めた地域の関係者でのプラットフォーム組織を設け、道路の利活用方法やマルチモーダルハブ

の配置等を内容とする地域道路利活用計画を策定いたします。

続いて、④から⑥はH u m a n i t y と S p a c e に関する政策です。

1つ目は、まちの「メインストリート」再生です。町の中心的な通りについては、道路空間をもっと自由に利活用することにより、人が集まり、にぎわいを生む余地は大きいと考えます。例えば、地域の町なかの道路については、交通機能とあわせて、人が集まる場、プレイスとしての機能を重視する、いわゆるプレイスメイキングの概念を取り入れることが重要と考えます。そこで、官民境界を曖昧にした領域を位置づけることや、カーブサイドマネジメント、オープンカフェなど、用途をあらかじめ明示した占有をできるようにすることなど、沿道と一体化した道路空間をつくっていく取り組みを進めます。さらに、こうした地域の誇りとなるような道路空間が各地に形成されていくことを促すため、道の駅のように一定の要件を満たすメインストリートを登録する仕組みを創設し、ブランド化する取り組みを進めます。

2つ目の政策は、道を歩く、または走ることを通じた観光、みちツーリズムです。近年、ウォーキングやランニング人口が増加しています。また、スライドの右下にございますように、いわゆる道路マニアと呼ばれるような方々も生まれてきております。美しい景観や自然、文化等を歩いたり走ったりしながら気軽に楽しめるコースを「みちツーリズムルート」として地域地域で提案し、登録する仕組みを創設します。実際にルートをめぐるランナーなどが評価、口コミを行うことにより、ハード、ソフト両面で改善が促され、より魅力的なルートが形成される仕組みを整備します。あわせて、これらルートの形成、維持のため、道路上の広告による収益を活用し、民間事業者が案内地図の設置や道路清掃等を実施できるスキームを整備します。

3つ目の政策は、道路の「美」を追求することです。これまで我々道路関係者の多くは、道路の美しさについて、基本的には無頓着だったのではないかと考えます。誰もが利用する道路空間において美を追求することは重要と考え、まずは美しい道路とは何かを突き詰め、道路デザイン指針やアワニー原則といったものを踏まえつつ、「美しい道路の原則」を整理・共有します。また、実際に美しい道路を実現する上で、空間全体をデザインするランドスケープ・アーキテクトと言われる人々が道路設計のプロセスに積極的にかかわることができる仕組みを設けます。さらに、道路管理者、民間エンジニアを含め、道路関係者のマインドチェンジを図ります。美しい道路とは何かを、まず我々自身が理解し、知見を深めることに取り組めます。

次に、⑦から⑨はE c o n o m yとM o b i l i t yに関する政策です。

1つ目の政策は、ダイナミック交通マネジメントです。情報によるマネジメントの取り組みとして、民間による高精度の所要時間予測のため、必要なデータをオープン化します。また、駐車場誘導システムにより、うろつき交通を防止します。

先ほど話題にも上がりましたが、ロードプライシングによるマネジメントの取り組みとしては、エリア進入課金や渋滞の発生量に応じた柔軟な課金制度を導入いたします。また、連休等で混雑発生が想定されるときに、予約者専用のレーンを設け、専用レーンの交通量をコントロールすることにより定時性を確保します。

さらに、容量コントロールによるマネジメントとしては、交通需要の変動がある道路において、路肩等も活用しながら、限られた空間を最大限に活用する取り組みを進めます。

2つ目の政策は自動運転支援道路です。まず、自動運転車が走行しやすい空間を構築するため、専用走行区間の確保等を実施します。また、自動運転車が搭載するセンサーが悪天候時に一部使えなくなる問題を補うため、車両の位置を同定するための基準点となる装置を路上に設置します。さらに、車載センサーだけでは、インターチェンジの合流部などにおいて、見えないところから接近してくるような車両の把握が難しいため、このような車両に関する情報を路上のセンサーにより収集し、自動運転車へ提供します。加えて、通信事業者と連携し、自動運転車への情報提供等のために必要となる5G通信環境を構築します。

3つ目の施策は、ライドシェア・マストランジット等への転換です。自動運転の実現により道路の効率的な利用が可能になりますが、自動運転だけでは渋滞は解消しません。乗りかえコストの削減などにより、ライドシェアやマストランジットなど、空間的に高効率な利用への転換を促進します。

まず走行空間の確保として、休日の観光地や特定の通勤先へのルートにおいて優先レーンを整備・設定いたします。結節点の整備としては、快適な乗りかえのため、駐車場を併設した拠点の重点整備や、今後ライドシェアの普及により減少が見込まれる既設駐車場の活用を進めます。また、利用者のインセンティブを高めるため、定額で複数の交通機関が乗り放題となるようなサブスクリプションサービスの導入を促進します。

最後に、⑩から⑫はE c o n o m yとS p a c eに関する政策です。

1つ目の取り組みは、道路整備・管理を進める中で道路技術のイノベーションを推進する取り組みです。道路技術イノベーション戦略を策定し、多様な外部人材、知見を生かし

たオープン・イノベーションによる技術開発・実証を進めます。将来的には空飛ぶ車、空飛ぶトラックの走行基盤へとつながるような自律飛行ドローンによる道路巡視や災害時点検を実施する技術、また柔軟なカーブサイドマネジメントを可能にする可変路面標示技術などに取り組み、新たな価値創造を目指します。

2つ目の取り組みは、産業界や大学など、民間の方々に道路を開放していく取り組みです。右の図のように、道路空間をもっと自由に利用したい、道路で新しい技術に挑戦したいというアイデアが、スマートシティの検討などで、民間の皆様からも寄せられています。こうしたニーズに応えるため、ニーズ検証のための占用を積極的に許可したり、すいている休日や時間には道路空間を安く使えるようにするなど、占用制度を柔軟に変更していきます。また、開通前の道路なども技術実証のフィールドに使っていただけるよう、整備局に窓口を一元化して、マッチングするプラットフォームを構築します。

サイバー空間に道路空間を高精度に再現し、さまざまな動的情報と静的情報を統合することで、道路のデジタルツインを構築します。首都高速道路では、デジタルツインを活用することで、点検業務の効率を20倍以上改善しました。サイバー空間内では、災害による道路の損傷や渋滞をシミュレーションすることもでき、これにより道路啓開計画や避難計画等を改善することもできます。また、サイバー道路空間の民間開放を行い、自動運転タクシーや宅配ロボ、物流ドローン等、さまざまな民間の自動化システムの実装に貢献します。さらに、デジタルツインに民間事業者等が周辺施設情報を追加できる仕組みを構築することで、都市開発のシミュレーションや観光の疑似体験を実現し、インバウンド観光や開発投資を促進します。

以上、12の政策案を説明いたしました。今回提言させていただいた道路政策ビジョンは、こちらの図にありますとおり、ネットワーク整備、あるいは本日前半で話のありましたメンテナンス、さらに防災・減災・強靱化、このような基本的な道路政策が実現された上で新たな価値を創出し、国民の幸せを実現するためのものであると考えています。

以上、粗削りな部分もございますが、次の20年を見据え、道路政策が新たなステージへ進む必要があるという思いのもと、中堅職員で考えた政策ビジョンをご紹介させていただきました。ご清聴ありがとうございました。

**【石田部会長】** ありがとうございます。(拍手) 拍手が出ております。意欲的、チャレンジな発表をいただきましてありがとうございました。ご意見、ご質問、あるいは激励等をいただければと思いますけど。

【太田委員】 済みません、これは何になるのですか。つまり、どのような流れで、今のご報告をここで議論しようとしているかということをお教えください。

【道路事業調整官】 最終的には道路局としてのビジョンをつくらうと思っていますので、それは、これまで先生方からいただいているご意見も当然ベースとなります。あと、これは今日の発表は中堅職員です。道路局というよりは、道路局の中の中堅職員の提案となりますので、それらを先生方のご意見であったり、今の発表等を踏まえ、含めて、最終的には道路局の局としてのビジョンを取りまとめると、そういうことを考えています。

【石田部会長】 そこに今、今日6人お座りですけれど、中堅職員と言われる方、全部で何人ぐらいのチームでやられているんですか。

【海外道路プロジェクト推進官】 有志という形ですとか、集まれる人間でということだったので、議論のその回によって違うんですけど、おそらく二、三十人のインプットをいただきながらやった成果でございます。

【石田部会長】 どうぞ。

【勝間委員】 済みません。私、実はマッキンゼーの出身なので、昔すごくよく、こういう資料つくっていたんですよ。ついつい、どうしてもマネジャーの視点で見てしまうので、そのときのプロジェクトマネジャーで、もし私が、いわゆる中堅のコンサルからこういう資料が出てきたら、こういう質問するだろうという質問させてください。

1 2個が多過ぎるんですよ。(笑) 優先順位をつけるとしたら、この1 2個のうち、どの3つが一番言いたいことですか。要するに、これまでの政策の中で何が足りていないという観点の中で、特にここについて言いたいという3つをお教えください。

【海外道路プロジェクト推進官】 スライドのほう、3 6を出していただけますでしょうか。

やはり、どうしても3つという話であれば、特に4、5、6、このあたりが、やはり一番進めていきたい部分ではないかなと。特にHumanityに係る部分。できれば6つと言いたいところなんですけれども。その中でも3つと言われれば、この4、5、6を挙げたいと思います。

【勝間委員】 ありがとうございます。そういう思いを聞けてうれしいです。やはり効率性とか、あるいはその他のモビリティに関して、ちょっと意見が集中してしまっている中で、中堅層としては、そのような持続性とか町並みというところに、もう少し配慮があるほうがいいのではないかという声大きいということですね。

【海外道路プロジェクト推進官】 はい、そういう議論だったと思います。

【勝間委員】 ありがとうございます。心強いです。

【石田部会長】 いかがですか。あれですよ。ここで基本政策部会の委員が、これ、いいから、道路局の意見として、ビジョンとして、こういうのをドーンと前に出すべきだ、打ち出すべきだということを強く主張したら、そうなる可能性が高いわけですよ。(笑) ですから、皆さん、ほんとうにいい反応で、自然と拍手もわき上がりましたので。いかがでしょうか。

【太田委員】 拍手はしたのですが、私は局長とあまり年齢が変わらなくなってきて、どちらかという、年寄りが文句をつけるという話を少ししたいと思います。

ほんとうにこれまでにない内容で、よく考えられているので、こういう視点を持って今後進めていただきたいというのが、まず前提です。

それで、あえて申し上げるのですが、最後に少しまとめてお話をなさりましたが、これは道路政策のビジョンなのかというと、既に道路整備は全部終わっていますよ。先ほどおっしゃいましたよね。ネットワークの整備とか、全部がなされたことが前提としてということをおっしゃったので、これは道路活用ビジョンなのかとか、道路高機能化ビジョンとか、そういうものだと感じます。道路整備政策の視点が全く入っていないわけですよ。そこを道路政策のビジョンだと言ってしまうと、全体としてミスリーディングするようになるので、それは年寄りのほうが道路政策、ネットワークの議論などを、別途、きちんとビジョンとしては2040年に向けて考えていただく必要があるだろうというのが1つです。

それで、そうしますと、この12個の施策を見ていると、結構、道路局以外の部局、たとえば都市局とか自動車局などと一緒にやるような施策が多いのかなと思います。

それは、さらに言うと、先ほどのことに関連して言うと、これは道路活用ビジョンなので、これは道路局の仕事ではなくて、全部、都市局の仕事かね。都市の潤いとか、ね。あるいは自動車がうまく走れるように考えるということ、これ自動車局の仕事かねと思えるような部分もないわけでもない。

これは別に、それが悪いと言っているわけではなくて、こういうことをやっていただく場合には、ほかの局とも協力しながら、関係部局と協力しながら進めていただきたいと思っています。せっかくつくった道路をどのように使い倒してやるかということ、これまでは利用者だけに投げていたのですけれども、自動車局とか都市局などとも協力しながら、道

路をどういう形で有効に使い倒すかということを考えていく視点が必要であると思います。

1件だけ、これ具体の語句なんですけど、ライドシェアという言葉の内容が、おそらく、かなり曖昧に使われているような気がします。複数の人が乗っているという意味では、バスも、鉄道も、ライドシェアだったということです。これは自動車局と同じ考えなのかなと思うのですけれど、どういうわけか、国土交通省の皆さんは公共交通が好きで、他人を同じ車の中に入れたがるんですね。グリーンスローモビリティでも、4人以上乗っていないとグリーンスローモビリティと言いませんとか、そういう話になって、1人乗りでもグリーンであればいいではないかと思うのですけれども。マイカーが普及してきた過程というのは、人々がプライバシーを重要視しながら動いてきている過程の中で、それでも何人かの人を1台の車の中に、詰め込みたいという考え方が、適切なのかどうか。それは今の幸せの話とは矛盾するような気が若干しているので、そこのところはもう少し考えていただければなと思います。渋滞解消は重要なのですけれどもということ。

**【石田部会長】** いかがですか。今の太田先生の意見とはかなり違った意見を持っていて、道路を何のために整備するかというと、サービス提供するためですね。そういう観点からすると、これ全部、道路局マターなので、ど真ん中だと思いました。

ただ、ちょっとあれなのは、じゃあ、これを実現するために、どういう整備が、建設が要るか。あるいは、そのために、どういう法制度が要るか、あるいは組織体制が要るか、人材が要るかということがまだまだ足りないのです、その辺、やっぱり考えないと、何か行政になっていかないなって気がするんですね。だから、その辺、これから大変だと思いますけれども、それこそ、ロートルとは言いませんけれども、ベテラン、我々も含めてですけど、とのコラボレーションができるといいのになと思いましたね。

それが1つと、あと、こういう動きがあるということ、先ほどの勝間委員のお話ではありませんけれど、どう広めていくか。2年前に経済産業省の若手官僚がビジョンつくって、結構ネット等で話題になっていましたよね。あれの二番煎じしても仕方ないので、その辺についても、よく工夫したほうがいいな。せっかくのものですから、と思いました。

どうぞ。

**【勝間委員】** まず一番最初に、やはり中堅と言われても、外部の人は中堅の定義が全くわからないので。途中で、やっとわかったんです。2000年から2010年入省ということがやっとわかったんですが。なぜ、その中堅が意見を出さなきゃいけないかという背景説明が、外に出すときは必要だと思います。いや、ふだん、中堅の意見がなかなか通

らないという宣伝だと思うんですよ。(笑) その部分も含めて。

あと、やはり、それこそ部会長もおっしゃったとおり、なぜ、では、それができていないのかというバリアーのほうですね。私は、それが実は一番聞きたかったんですが、あまりなかったんですよ。ここにある12個について、別に、できるんだったら載せて、はいって行って計画に入ればいい話だと思うんですけども、わざわざ、それ提言しなければいけないということは、何らかの理由で今実現できていない。その何らかの理由というのが本来こういうものであって、それに対してはこのように解決していきたいのまでセットじゃないと、実は私、コンサルタントのとき、すごい怒られたんですよ。あるべき姿と現状とのギャップの解決方法ですね。その部分が補足されていると、すごくよくなるなと思いました。

【石田部会長】 いかがですか。どうぞ。

【久保田委員】 大変、何と申しますか、感銘を受けて伺いました。30年ぐらい前、我々がこういう勉強始めたときには、正直、道路局の方からこういう提案が出るというの、ちょっと考えにくかったような気がしますので、非常に私は感銘を受けて伺いました。

細かいところ、いっぱい申し上げたいことあるんですけど、大きなことで言うと、まず幸せという目標を1番目に掲げているというのは、これ極めて実は大きなことです。つまり、歴史上、道路政策は安全と円滑で来ているわけですね、ずっと。つまり、事故の件数と渋滞の長さとか。それで、いろんなものはかかってきたわけですけど、じゃ、幸せというものを置いたときに何ではかるのかという、政策の目標の設定の仕方が根本的に変わる話なので、幸せというのは、そう簡単には数字に表せないものだと思います。ですから、ここはぜひ本気を出していただきたいと。

それから、1つだけ具体的に言うと、1ページ目にすごい問題提起があって、この歩行者系道路はどうやったらできるのかという問いで、私、非常に楽しみに聞いていたんですけど、正直言うと、今日の「12の主要政策」だけでは、できないと思う。つまり、1ページ目の写真のような道路を日本でつくるにはどうしたらよいかということの答えには、まだ到達していないと私は思います。前回ちょっと申し上げたような制度上のこともあるし、正直ああいう道路を日本でもつくろうと思って、結構いろんなところで何十年か、もがき苦しんできた身からすると、そのポイントがもうちょっと幾つかありましてですね。もちろん合意形成の話もあるし、ちょっと遠回りになることにすごい抵抗感を持つドライバーもいっぱいいますし、そういうことに対して、そういう人に対して、幸せというものを理

解してもらうための工夫というのが絶対に必要になってくるんですよ。その辺をぜひ、これから具体化していただければと思います。以上でございます。

【石田部会長】      どうぞ。

【屋井委員】      久保田先生の発言で、私もちょっと話がしやすくなったところがあるので。中堅の方々が大変いつも忙しい中で、こういうために時間を割いて、今日この資料をつくられたということで、内容的にもすごくおもしろくて、ぜひ機会があったら、そのブレインストーミングの機会に、私もフラットな立場で参加させていただくと非常におもしろいなと思いました。

26ページに、たまたま幸せと、今の話に出ていましてね。それで、最初に聞いたときに、これは国民の幸せを見ようとしているのか、自分たちの中堅職員の幸せを求めているのか、どっちに行くのかなって楽しみながら、ずっと聞いていたんですけどね。最終的に国民の幸せを何とか考えていきたいというお気持ちは、よくわかりました。

26ページにあるように、あまり長くなっちゃうといけないから2点だけにしようかな。この自己実現てありますよね。僕らの人間としての自己実現というのの一番根源的なところは、自分の意思で動いたり、自分の力で歩いたりというね。その部分は一番ベーシックに残ると思うんですよ、何十歳になってもね。だから、そういうことを実現するというとは一番ベースラインにあると。

マズローの言っている自己実現みたいなものは、実際にはアメリカだから、自分本意なんですよね。私は最初、彼の理論というか、見たときに、いわゆる自己超越みたいなもの、他者のためにとか、社会のためにとか、そういう気持ちも当然ここに入っているんだろうなと思ったら、どうも入っていなかったようで、彼は亡くなる直前に、自己超越欲求というのを提示していますよね。自己実現の上にね。だから、それのようにね。

道路という空間だとか社会インフラというのは、まさにそういうものの場なんですよね。国民の皆さん、私なんかも含めて、道路を考えるときには、自分の利用、自分のためだけじゃないということをまず勉強する場だし、そういう理解のもとで共用していくというかな、場なんですよね。

だから、そういう意味で言うと、自己実現が最終じゃないというところを、幸せという点のときに置いてもらいたいというのが1点と、それから経済的な豊かさ。

これも、あるとき、もう随分前ですけど、うちの学生と、経済合理性というのが盛んに議論された。おそらく皆さんが入られたころは、経済合理性との戦いみたいなものがあっ

たしね。

経済合理性という言葉は非常に喧伝されて多く使われるけど、私の調べた限りでは、合理性という概念は世界中で100以上流通していて、通用しているんですよ。もちろん環境合理性とか、生態学的合理性って、いろんな価値がありますよ。だから、さまざまにある価値の中のたった一つにすぎないという見方もできるのでね。

だから、経済が重要だというの、間違いないんだけどね。それだけじゃないよということが、まさに、この26ページに示されている。それを示していることはすごく重要だと思う。

なので、マトリックスのときにEconomyという古い言葉が。太田先生の前で言うのも何だけどね。古くて今にも通用する言葉があるんだけどね。それは重要かもしれないけど、たった2つしか選ばないような、4つかな、中で選ばれるというのは、その最初の幸せの観点をあまりにも矮小化しないかなという心配はちょっとあります。みんなHumanityに入っているんだという見方はあるかもしれないけど。

それから、ついでに細かいことだけ言うと、新しいモビリティ考えていくのはいいんだけど、最近の皆さんのおつくりになる資料は、自転車ほとんど書かれないんだよね。何でなのかなって思うんだけど、自転車問題、もう解決したとお考えなのかね。あるいは、自転車本部ができて、向こうでやっているからだと。我々がやる範囲は、自転車はあっちでやっておけと。我々はここ、それ以外のところをやるんだみたいな、何となくそういうお気持ちがあるのか。

ただ、私なんかが見ていくと、やはり日本の道路空間の中の自転車というのは、いまだに十分でない。位置づけも十分じゃないし、整備についても十分じゃない。多少は進んできたけどね。法律もできたけど。だから、このまま、シニアカーだとか、モビリティだとか、スクーターだと、いろんなものあるでしょう。ああいうものも出てきちゃうときに、自転車を抜きにしてほかだけで考えるという、余計多くの混乱を巻き起こすので、ぜひ自転車というものをほんとうに。

先進国、ほかの国は、かなり強烈に位置づけていますよね。今日の資料の中を見ても後ろのほうに出てきていた、各国いろんな先進的な計画をつくっているという一覧の図面があったけどね。ボストンがあったり、何があったりって書いてありましたよ。皆さん調べたらわかると思うけど、ああいう計画なんかは、やはり自転車なんて、すごく重視しているんだよね。そういう人たちが6,000万人というか、かなりの勢いで入ってくるね。そ

して使うという道路空間の将来を考えるから、その幸せというときには、国民の幸せもあるけど、やっぱり、もうちょっと広目の幸せも一緒に考えなきゃいけないから、そこら辺は外さないように、ぜひ、この中でもしてもらいたいなと思いました。

ちょっと長くなっちゃいけないので、以上しておきます。

【石田部会長】 ありがとうございます。いかがですか。

【太田委員】 1点、よろしいですか。

【石田部会長】 どうぞ。まだ時間ありますから。

【太田委員】 今、エコノミーの話が出たので、そのことについて1点だけ。いろいろな文脈で経済合理性の話がされておりますが、ここでのエコノミーの意味というのは、限られた資源を使って、より豊かになるために生産性を上げたい、そういうことだと思えます。そういう意味では、単に狭い意味の経済合理性という意味ではないので、それなりに掲げておかなければいけないことだと思えます。

それは、交通インフラの機能とは何なのかということにつながるわけです。交通インフラ、もちろんストック効果とか、いろいろな尺度で測られるのですが、ほんとうに超長期的に考えると、何のために交通インフラを整備するのか。交通インフラを整備することによって輸送とか移動のコストを下げる。輸送とか移動のコストが下がると、地域間の競争が発生する。地域間の競争を発生させることによって、分業を進めて、特化を進めて、全体の効率性を上げる。つまり、WTOで世界で貿易しましょうと言っている話と同じなわけです。

実は、その結果として、道路がつくられ車が便利になったので、郊外のモールに人々が集まって商店街が衰退した。それは実は、交通インフラの整備の結果でもあるわけですね。

その結果、中心市街地を何とかしなければならないという話になるのですが、しかしながら、実は、そういうことを通じて効率性を上げてきているというのが交通インフラの本来の仕組みです。ならば、衰退していったところは違う方法で考えて、自分たちのところの仕事に特化をして、より生産性を上げて豊かになっていかなければいけないという話なわけです。

そこで、私は今日の話で、つくられている道路をどう有効に使うかという観点も重要だとは思いますが、やはり国の道路政策というのは、幹線をしっかりつくって、長距離のところの間の地域間の競争を少しずつ促進して行って、全体の効率性を上げるとい

うのが国家の道路政策の根幹だと私は思っているのです。そういう意味で、1万4,000キロの高速道路の計画にしる、重要物流道路で地域高規格道路の話にしる、そういうものをしっかり掲げていくということは、国としてやるべき根幹であると思います。それが進んでいく中で、今ある道路をどのように有効に使うのか。このようないい使い方もありますよということを、今日いろいろな形で提言されていたと思います。

私は、やはり前半の部分が国としては重要だなと、あくまでも思っています。

【石田部会長】 何かございますか。ぜひお願いします。じゃあ。

【屋井委員】 1点だけ。太田先生のおっしゃるとおりだと思うんです。最後の、ただ1件だけ言うと、11番とか、10番、11番、12番みたいな、ここはEconomyとSpaceになっているんだけど、例えば、私が言うまでもないけれども、道路のインフラ。空間というよりもインフラかもしれないけど、さまざまなイノベーションが可能だし、そういうことを考えている人たちも世界中にいるし、大いに変わっていくと思いますよ。でも、それは必ずしもエコノミーじゃなくて、やっぱり、まさに皆さんおっしゃるように、幸せだとか、豊かな何かをつくりたいとか、何かを開発して新しいものを生み出して世の中を幸せにしてあげたいとか、豊かにしたいとか、そういう気持ちがあるからやっているという若者、多いですよ。お金をもうけたいというスタンスじゃなくてね。でも、その結果いろいろ広がっていくというのが、また次の誰かを支援したり、投資したりというのにつながっていくような、そういうエコシステムが今まさに成り立っているわけでしょう。道路は、その中に入っているんだと。あるいは、将来的にまさに入っていくんだということが伝わるほうがよさそうなのでね。

エコノミーという言葉が、ちょっと誤解されて使われちゃうのは問題があるかなと思いましたので。以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【草野委員】 何か言いづらくなっちゃった。いや、これができたらいいですねと思いながら聞いておりました。「このみちの先には、つながり、幸せがある」と25ページにあるんですけど、何か私の感覚から言うと、この私の目の前の道には、つながり、幸せがあるという。何かあまり先に行かなくても、今この目の前の道につながりがあって、幸せがあったらいいなというような思いも多少あります。

さっき勝間さんもおっしゃったけれども、じゃあ何が、これをするために阻んでいるものかということって、多分、今これをお書きになった中堅職員の皆さんの中では、もう具

体的にあれって浮かぶんでしょうけれど、やっぱりそれが見えないし、わからないんですよ。すごく多分、個別具体的に、ものすごくいろんな細かいものが積み上がるぐらい、いろんな阻むものってあるでしょうし、多分、道路局だけじゃなく、いろんな部局が並列してあるわけで、これ、どう考えても1つのところではできないわけないわけですから。何かそういうものを少し、こそっと耳打ちでもいいので、教えていただけると、もう少し応援できることとか、知恵というか。何かそういうのって、多分ここだけじゃ絶対無理でしょうというところを、もう少し小出しに教えてくださるといいなということを思いました。

【石田部会長】 ありがとうございます。私からも、言わせていただきますけど、1つ。何と申しますかね、ビジョンとか、こうありたいストーリーというのはいいと思うんですけど、じゃあ、ほんとうにどういう目標を置くのという話が、もうちょっと考えていただけるとありがたいなと思いました。

前回の基本政策部会でも申し上げたと思うんですけども、ほんとうに数年ぶりにパリに行って、幹線道路と補助幹線道路のほとんどにバスレーンと自転車レーンがあって、自動車の容量キロ、キャパシティーは、何か半分近く減っているような感じがしたんですけども、それでも渋滞はあまり起こしていませんでした。それは、その裏に、総走行台キロとか、分担率をガーンと下げていると、そういう実情があるから実現しているので、そういったことを、例えば東京23区の総走行台キロ半減します。そうするために、こういうことを、ここにある12を有機的に組み合わせるとできるし、ここを頑張らんといかんという、そんなふうなかたい話もあるでしょうし。

これ、前回申し上げなかったんですけど、ストラスブールというドイツ国境の、昔から公共交通で有名な町なんですけれど、小学校の前で、ほんとうに子供が路上でサッカーをやっている、それが、いつの間にやらボールの当て合いになってというのを、ほんとうに遊んでいるんですね。そういう姿を見て、これすごいなと思いましたね。日本じゃ、なかなか、特に都会では見られない光景でした。

ドイツとかでは、遊びの道という、なかなかすぐれたスキームがあって、子供が遊んでいるから、サッカーしているから、自動車を運転する人は気をつけてよねと、そういう道路に指定する制度があるんですけど、10カ所近く行きましたけれど、残念ながら遊んでいる子供の姿は見たことがありませんでした。これはやっぱり、それほど自動車がいろんなところに影響を及ぼしていると。それをストラスブールが多分、二十数年ぐらいかけて、まちづくりと市民の文化とLRTその他、公共交通、自転車を整備することによって、そ

ういう難しかったものを復元したんだなど、そういう思いがあって感激したんですけど。

例えば、そういうふうな子供が遊んでいる道路を再現しましょうみたいな目標でもいいと思うんですね。そういうことの目標をよく議論して、お考えになって、じゃあ、そこに至るために、ほんとうに何をどうすればいいんだ、障害はどこにあるんだという議論をさらに深めていただくと、いいものになるんだろうと思いました。

時間がないので、もし何かなければ、これぐらいにしたいと思えますけど、非常に委員の方々からは好評で、頑張っている意見でございますので、頑張りたいと思えますし、我々もこういうことに刺激を受けて、さらに若々しい議論を基本政策部会でできればなと思いました。ありがとうございました。

もし何かレスポンスがありましたら。

**【道路事業調整官】** 1つだけ。資料2-4を配ってしまして、これ太田先生のご意見に関係するものなんですけれども。先ほど説明では、ネットワーク整備とかメンテナンスは、もうほぼできましたと言っているわけじゃなくて、それらは当然やらなきゃいけない仕事としてあって、その上に、こういうことを上乘せしていくことだという説明をしています。なので、そこはご理解いただきたいと思えます。

それを踏まえて、この資料2-4でございますけれども、これは道路政策ビジョンの項目のたたき台ということで、これまで先生方からいただいている意見を踏まえて作成してございます。

その中の左側に、先ほどご意見あった広域的なネットワークの話であったり、あるいは財源の確保とか、当然これらは、そのビジョンの主要項目になるという認識でありますので、必ずしも今、中堅の提言のあったものがビジョンの全てだということではなくて、そういうことも含めて、これから議論を進めていきたいと、そういう頭の整理をしていますので、そこはご理解いただければと思えます。

**【石田部会長】** 局長以下、幹部の方の何かご意見とかございますか。

**【道路局長】** 私も事前に聞きまして、1つだけ、僕はちょっと違うんだけどというのがあってですね。それが、今、27ページに幸せのところがありますけれども、さっきの「幸せとは？」の次のページ、丸が描いてあって、外に小さい丸があって、中に小さい丸がありますね。地域との協働とか、カスタマイズとかというのがあって、中に行政とか、標準化とか、道路空間とか、整備があって、これは、ばらしちゃあれですけど、実は僕の考えも入れてくれて、こういうふうにし直してもらっているみたいなんですけど。中の

丸が左にあって、それから外の丸へみたいなシフトになっていたんです。だけど、今も意見出ているように、今日いろんな提案をしていただきましたけれども、実現するには、やっぱり道路空間自身を改善しないといけないし、改善というのは整備もしないといけないし、横展開といいますかね、日本の文化として広がっていくには、標準化とかそういったことも考えていかないといけないし、石田部会長が言われたように、それは行政的な、こういう工夫なりがないと実現できないということで、行政主体というの、やっぱり自分たちの仕事として何か考えないといけないので、それから地域とか、利活用とかへ移るといようなことをイメージされるとしたら、ちょっとそれ違うんじゃないかなみたいな話をしましてですね。

やはり何をやるにしても、そういう、今、内側に書いているようなものは考えていかないと実現できないので、そこをしっかりと取り組んでいったらいいかなと思います。

【石田部会長】 引き続き道路局の中で、けんけんがくがくの議論をしていただければと思います。ありがとうございました。

ほかに質問等ないようですので、これぐらいで私の進行は終了させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

【総務課長】 長時間にわたるご議論ありがとうございました。

本日の内容につきましては、後日、皆様方に議事録の案を送付させていただき、ご同意を得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、簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えております。また、会議資料は追ってメールで送付させていただきますと思います。

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。

【石田部会長】 ありがとうございました。

— 了 —