

令和元年11月1日

【総務課長】 定刻までまだ時間がございますが、皆さんおそろいでございますので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第71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ございます。よろしくお願いいたします。

それでは、開会にあたりまして、道路局長の池田よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 皆様、こんにちは。いつもお世話になります。道路局長の池田豊人です。今日はお忙しい中、石田部会長様はじめ委員の皆様には、お集まりをいただきましてありがとうございます。

この1カ月は、もう週末ごとに台風や大雨ということで、大変大きな被害もございました。後ほどご報告もさせていただきます。総括的な感想としましては、広範囲の被災だったものですから、河川の決壊が大きな報道になっておりますが、道路についても約300カ所以上が被災して通行止めになりました。まだ200弱の箇所が復旧していないという状況で、かなり被災が大規模でございました。

その中で高速道路は1桁の箇所の被災で、何とか持ちこたえたということが非常に特徴的でございました。その関係で、高速道路を活用しての復旧活動や、いろいろなものに高速道路は活躍できたのではないかなと思います。やはり、構造的にも強いということがあろうかと思えます。それでも幾つか、法面の崩壊や路肩の崩壊などで1週間ほど通れなかったとか、そういったところもありましたので、今も高速道路の災害に対する強化というのは進めておりますが、さらにそのスピードを上げて、災害時に高速道路がきちっと活躍できるようにしなければならないと思っております。

その報告の後に、今日ご審議いただくテーマは、特車通行許可制度の改善ということであります。これはもう、経済がこここのところ改善、堅調になってきている中で、物流が特に活発になってきておりますが、それに比例して道路の保全のためにやっていただいている特車の通行許可についての時間が、企業活動のマイナスになっていないかということで、いろいろなところからご指摘もありますので、抜本的に見直しを考えていきたいということで、今日はその方向性についてご議論をいただく予定にしております。

それから、新しい政策ビジョンについて、ご意見のご発表をいただいたり、意見交換を

していただいております。今の時点でのビジョンの骨子案について、今日はお示しをさせていただきます。またさらなる意見をいただく予定にしておりますので、どうぞ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退出させていただきますので、ご了承ください。

本日は根本委員、兵藤委員、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。本日ご出席いただきます委員の方は、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。

また、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、毎回でございますが簡単にご説明させていただきます。現在、タブレットの右下に黄色い耳のマークが出ている状態でございます。この状態ですと、事務局の操作に合わせて自動的に画面が切りかわる設定になっております。この耳のところをタップしていただきますと、白抜きのマークと、人の顔の白抜きのマークになります。その状態ですと、ご自身でご操作いただけます。左上の「ペーパーレス会議」のところを押していただきますと、資料の選択もできるようになっております。適宜切りかえてご使用いただければと思います。

もし不都合、不具合ございましたら、事務局職員にお申し出ください。

それでは、以降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。よろしく願いいたします。

**【石田部会長】** それでは、これより議事を進めてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

前回9月27日に開催させていただきましたが、道路メンテナンスについてご審議いただきました。また、新ビジョンに向けて2名の委員からご発表いただいたほか、道路局の中間職員の方からもご発表をいただきまして、非常に好評を得たのではないかなと記憶しております。

本日は、報告事項として、池田局長のご挨拶の中にもございましたが、今般の災害に対する道路局の対応について、道路局よりまずご報告いただくということで、その後、審議事項として、特車通行許可制度の改善について、これも道路局より説明いただいた後、ご議論いただくと。さらに引き続いて、新ビジョンに向けた発表として、今日は草野委員と

羽藤委員からご発表いただきたいと思います。

最後のほうになります。新ビジョンのとりまとめに向けて、骨子案の議論を行いたいと思っておりますので、よろしくお願いをいたします。

では最初に、災害に対する道路局の対応について、ご説明をお願いいたします。

**【道路防災対策室長】** 道路防災対策室長の松居でございます。では、資料1に基づきまして報告をさせていただきます。

1枚めくってください。今年度の台風15号と19号に着目してとりまとめを行っております。まず台風15号ですが、15号は9月9日に三浦半島から東京湾を経て房総半島から太平洋上に抜けたという風台風でございます。特徴としましては、この3つ目の○ですが、飛来物や倒木によって約2,000本の電柱が倒壊・損傷したということになります。その結果、房総半島を中心としまして93万戸の停電が発生したというところでございます。

次お願いします。一方で台風19号につきましては、こちらは10月12日の夜に、強い勢力で伊豆半島に上陸しております。風・雨ともに強い台風であったということでございます。

4つ目の○ですが、大雨の影響で広い範囲で河川の氾濫等が生じ、その結果、さまざまなインフラに多大な影響を与えたということでございます。また、道路以外の交通インフラにつきましても、多くの交通障害が発生しております。

次お願いします。この結果、15号、19号合わせますと、昨年7月に西日本豪雨というかなり大規模な災害がございましたが、それと同規模の道路の災害が発生しております。先ほど池田局長からありましたとおり、その中でも高速道路は比較的被災の割合が極めて低いという状況になっております。

次お願いします。15号に伴います高速道路の通行止めの状況を、概観的にまとめたものです。台風そのものは9月9日の未明に上陸しておりますが、その際に、首都圏の主要放射道路はほぼ被災したということになっております。一方で2番目の○、同日午前中には中央道とアクアラインの交通が確保でき、以降、順次、東名、第三京浜といった放射路線の交通を確保しております。

一方で、ニュース等でも話題になりました成田空港へのアクセス問題でございますが、当日の夕刻には圏央道を使って東京に入れるルートが確保され、また当日22時には東関東道を使ったルートも確保できたという状況になっております。

次お願いします。15号におきましては、先ほどご紹介しましたとおり、電柱等の倒壊によって大規模な停電が発生しました。国交省では、経産省と連携しまして、東京電力が考える、いわゆる停電復旧に向けてプライオリティが高い箇所のリストをいただきまして、日ごろから災害協定を結んでいる建設事業者と東電等の電気事業者、相互の間のマッチングを行いまして、電線の復旧作業を加速化したところでございます。

先ほどご紹介しましたリストというのが52カ所ありまして、高圧電流がまだ通電状況で残ってしまっていて東電が対応するしかない9カ所を除いた43カ所につきましては、9月20日までに復旧を完了したところであります。またこれ以外にも、関東地方整備局が中心となりましたT e c - F o r c eを通じまして、停電復旧へ地域の支援要請があった箇所17カ所について、9月21日までに復旧が完了したところであります。

次お願いします。続きまして19号の主な道路の被災状況であります。19号は、先ほど申し上げましたとおり10月12日の夜に上陸したところでございますが、総括的には高速道路は23日までに全ての通行止めを解除いたしました。

その中でも、上から2番目、「東京ー山梨」と書いてありますが、こちらをごらんください。今回の被災の大きな特徴は、東京と山梨間の交通が、中央道並びに国道20号、そしてJR中央線と3つの路線が全て被災してしまい、通行止めになったということでございます。一番上に書いてありますのが中央道でございますが、中央道は12日に発災し19日に通行止めが解除されております。国道20号につきましては18日に解除されております。ちなみに、その際、JR中央線はどうだったかを見てみますと、18日に単線で開通しました。複線での開通は10月28日であったということでございます。

この中央道の軸のほかにも、東京ー長野間の上信越道でありますとか、東北中央道、さらに三陸沿岸道といった各地の高速道路で被災が発生したということでございます。これらは全て、既に解除しております。

次お願いします。東京ー山梨間の交通確保の方策を示した資料となっております。

まず、先ほどご紹介しました中央道、国道20号、それからJR中央線が被災しましたが、その結果として、東京ー山梨間の交通は当面、東名から御殿場インターを通過して東富士五湖道路を通過して甲府方面に至るというえんじ色の矢印、こうした広域迂回を広報いたしまして、こちらに誘導をかけていったということでございます。

その後、最初に開通したのが国道20号の10月18日ということになりまして、まずここで1つ開いたということです。さらに中央道が翌日にあいたということになっており

ます。

図中左側に、R20法雲寺橋という国道20号の橋が1つ、後ほど紹介しますが、下部構造が沈下してしまって通れない状況になっております。これは現在も通れなくて、通れるようになる見込みは11月末であります。こうした状況がございますので、緑色の字で記載しておりますとおり、中央道の無料措置を行いまして、こちらのほうに車は誘導しているということがございます。

次お願いします。これは、中央道の軸の各地の被災状況がどうだったかということでございます。若干写真が小さくて申しわけありませんが、左側の黄色でついているところが、現在も通行止めになっている橋の状況です。橋がガタガタと蛇腹状にへし折れているという状況になっております。この状態が今もあるということがございます。

その他、「中央道」と表示されている、法面の崩落した写真、それから国道20号もかなり大規模な土砂崩落が発生したということでもあります。

次お願いします。現在、復旧に向けては、それぞれの道路管理者が復旧は行うというのが基本原則ではありますが、大規模災害復興法という法律がございます。この法律は東日本大震災の際に、国が各種公共施設の権限代行を行うために特措法としてつくられた法律だったのですが、それが一般化された法律として、このような名称の法律が成立しております。

今回の災害につきましては、この大規模災害復興法に基づく非常災害に指定をされたということでもあります。10月29日に閣議決定されました。この結果、通常、道路法で権限代行ができない都道府県道や市町村道といったものも、国による権限代行が可能となっております。その結果、その下にリストになっておりますとおり、6カ所が現在、権限代行することとし、既に事業に着手をしたところでございます。

次お願いします。こちらは道路啓開とがれきの撤去状況をお示したものでございます。ここにありますとおり、これはがれき処理の班編制ですが、いわゆる重機とダンプと散水車と清掃車、これを1チームとして啓開チームを編成しまして、地域の要請を待つことなく、がれきのあるところについては積極的に撤去していくという考え方で、プッシュ型支援を展開してございます。

次お願いします。これは災害関係車両に対する高速道路の無料措置であります。ボランティア活動を行われている皆さんに対しても同様の無料措置が適用されます。現在は、台風15号で千葉県、それから台風19号で11都県の県内を対象として、無料措置が行わ

れているところであります。

次お願いします。最後です。高速道路の通行止めの予測を公表しているということでもあります。台風15号、19号の接近に伴いまして、各高速道路株式会社におきましては、通行止めの予測をした上で、下のような図面を発表しております。こうした予測結果を見ていただいて、今後の避難活動であるとか、今後の行動の参考にしていただくという趣旨で公開しているものであります。

また、こうした情報につきましては、国交省内の航空、鉄道、バス、それぞれ所管している担当局に対しても共有を行いまして、連携をとって対応することとしております。

以上、復旧はまだまだ途上ではございますが、道路局の対応状況を説明いたしました。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。ただいまのご説明に対して、ご質問やコメントがありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。どうぞ。

**【勝間委員】** 1点だけ。9月9日と10月12日の件についてはよくわかったのですが、10月25日の大雨の影響というのはさほどなかったのでしょうか。これもやはり千葉県に甚大な損害があって、随分道路が陥没したり、河川が氾濫したりした記憶がありますが。

**【道路防災対策室長】** 台風19号に引き続いて、低気圧の影響というのが大きく出ました。今回の報告におきましては、19号の中にこの低気圧の影響を含めております。

**【勝間委員】** わかりました。

**【石田部会長】** よろしいですか。どうぞ。

**【草野委員】** 私、平日にラジオの生放送を持っているので、2、30分おきに交通情報というのを流すんです。今回、19号のときもそうですが、例えば道路が通行止めですというアナウンスまではいくのですが、その先、どのぐらいの見通しで工事が終わるのかとか、そういうことというのはわからないものなんでしょうか。多分、そういう情報がすぐ欲しいのだけれど、なかなか届かないというところがありました。

**【道路防災対策室長】** 工事の完成の、復旧の見通しでございますね。復旧の見通しにつきましては、高速道路や直轄国道のような幹線道路につきましては、おおむね解除の、開通する2、3日前には記者発表させていただいております、ホームページ上でも公開をしております。

しかし、そういったさまざまなメディアのいろいろな現場のほうにうまく届いていない



わりのバスが走ってサポートしているという話がありますが、あのニュースを見ていますと、やはり道路の信頼性の評価という際に、鉄道の側の脆弱性というか、そういったものも含めて、やはり道路整備の効果というものを評価していくような局面になっているんじゃないかなということを感じましたため、そういったことも今後ご検討いただけないかなと思った次第です。

それと、台風19号につきましては、風速15メートル以上が直径650キロメートルにも及んだということで、今お話が勝間委員からありましたように、相当前から避難しようにも、鉄道が運休しているという状況の中で、今回のような、かなり混乱が見られるということだと、次どうしても、車による避難といったようなことも、やはりあらわれてくるのではないかなと思います。

かなり鉄道駅が混乱した状況であって、道路交通の場合はそういうことにはならなかったわけですが、次の備えといたしましては、そうした道路交通による避難といったことを、もちろん推奨はしていないわけですが、まだまだ台風の水準が強くなっていくというような予測の議論が、海岸工学などの研究者の間では非常に強くなされておりますため、そうした道路側の想定についても少し、もっと厳し目の災害というものに対応できるような形のご検討をいただけたらと思いました。以上です。

【石田部会長】       どうぞ。

【太田委員】       ご説明ありがとうございました。今回の、次に申し上げる3つの措置に関して、費用負担問題について教えていただければと思います。

1つは、NEXCOが被災した場合の災害復旧費の費用負担はどうなっているのか。それから今回、国道20号が通れない間、無料化措置をして、その減収部分に関しては何か措置をされているのか。3つ目が、権限代行を行うわけですが、その権限代行後、その費用負担はどうなっているのかを教えてくださいたいのと、現在のこの枠組みで、災害復旧に関する財源問題について、ここが問題である、ここは何とかしたほうがいいのではないかという点があれば、教えていただければと思います。

【石田部会長】       ほかにいかがですか。どうぞ。

【朝倉委員】       1点だけ。今回の台風の案件には直接関係しない可能性もあるのですが、道路を使う避難という意味では、広域避難についてどういうことがこれから検討されなければならないかということも、何かの機会にご議論いただいたらいいのではないかと思います。

ごくごく近所の避難所に徒歩などで避難するというのではなくて、もっと長い距離を避難しないといけないというときの問題というのも恐らく、災害の規模によって発生する可能性があって、そのときには道路にも結構大きな負荷がかかると思うので、そのときにどういう対策が考えられるのかということ、何かの機会にご議論いただく必要があるのではないかと感じています。

【石田部会長】 すみません、私からもちょっと、短く3点ばかりございまして、今回の台風被害は非常に広域であって、かつ、千葉県などは3回も——ほかの県にもあるかもわかりませんが、被災されたという、時間が非常に長くかかって、T e c - F o r c eの皆さんも結構大変だったと思うのですが、そういうことに関して、何か運用上、改善すべき点があるのかどうかとか、費用負担の問題も含めていかがかということと、あと、3ページの表を見ますと、全部合わせるとすごい数の通行止め区間総数であります。このうち、事前通行規制区間というのはどれぐらいあって、あるいはどれぐらいカバーできているのか。そのことは多分、早目早目の通行止め情報を今回やられて効果を発揮したと思うのですが、そういう問題と絡んでくるのではないかなと思いますので、ちょっとお教えいただきたいということが2点目。

3点目は、権限代行を迅速にということなのですが、なかなか難しいのですが、思い切って、復旧するだけではなくて、よく言われることですが、ビルドバックベターということの可能性を追求しないといかんかなと思います。これはコメントです。

それに加えると、強靱化対策の特別期間が来年度いっぱいになりますので、それに向けて、やはり何か考えるべきで、これはこれから議論するビジョンにもかかわるかと思いますが、本当に3年だけでやめてしまっているのかなというところは正直思いますので、その辺もきちんと検討しないといかんかなとも思ったりします。以上であります。

もしなければ、短くレスポンスしていただければありがたいと思いますが。お願いいたします。

【道路防災対策室長】 まず避難関係のことですが、これは先ほど申し上げたとおりですが、一方で、台風の水準、それから降雨の強度、それとJ Rの計画運休の評価、これらは今、国交省でそれぞれの局で、大臣の指示もあり、いろいろと検討がもう始まっております。こうした状況をしっかりと捉えて、道路に対して、それぞれの検討結果がどのような方向で影響を与えるのかといったことも、しっかりと反映させ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、石田先生から最後にありました、事前通行規制はどうなっているかということなのですが、これは、今回お示した表の数値は、事前通行規制は入っておりません。これの外側にあるという理解です。ただし、事前の予測として、通行止めになる可能性がありますと表示をしているものは、基本的に事前通行規制も含めた可能性として当然出していて、その中から被災したところが具体的に通行止めという考え方であります。

また、費用等の問題もいろいろ出ております。また、改良復旧という考え方が実はありまして、もとの形にそのまま戻せばいいではないかということで、従来の災害復旧というのは進んできた面もあるのですが、改良してプラスアルファの復旧をしようという方向で、今、かじが切られつつあるということがございます。

あと、料金の関係や予算の関係をお願いいたします。

**【道路事業調整官】** 高速道路課がないのでかわりにお答えします。NEXCOの復旧の関係ですが、NEXCOは通常、所管の中で、一定程度毎年災害復旧費を見込んでいますので、その範囲内であれば、いわゆる料金収入の中で復旧費として見ている分を充てるということが基本ではございます。

一方で、昨年の関空連絡橋の、船が衝突して橋桁の復旧をしたケースでは、あのときの被災の規模はかなり大きかったものですから、あの復旧については国のほうが災害復旧費ということで国費を入れて対応しているということでありますので、一定程度の災害規模であれば、会社の通常の償還の中でやると。それを超えるような場合には国費を投入するようなケースもあると、そういう考え方でやっております。

**【石田部会長】** よろしいですか。どうぞ。

**【大串委員】** 今回の成田空港のアクセスに関しては、非常に、来年度のオリンピック開催の時期が台風とかぶるということもあって、ものすごく不安に感じております。

その中で、早々と鉄道がとまってしまっていて、バスもとまってしまっていて、飛行機は着陸し続けるという状態の中で、道路に何ができたのかという検証をもう一回やっていただきたいなど。せっかくこれだけ早く啓開しているにもかかわらず、バスが運休してしまうと、結局流れないと、自家用車で移動できる人、タクシーで移動できる人といった、あまりたくさんは見込めないような人数しかカバーできていないことになりますので、これだけの成果をぜひ生かすような政策を、ほかのところとも連携してやっていただくようなことをご配慮いただければいいかなと思います。

**【道路防災対策室長】** 成田につきましては、ニュース報道でかなり出たのは台風15

号であります。あのときかなりターミナル部分に滞留者が出たということでありました。

実は次の台風19号のときには、成田空港株式会社のオペレーションによって、他の空港に回すように、「ダイバート」と言っているそうですが、これが比較的うまく機能しまして、何とか処理ができたという状況になっております。

ただ、かなり波動的な需要が発生するオリンピックのときに、それで大丈夫かどうかといったところにつきましては、しっかりと検証が必要だと思っておりますので、関係局と連携して対処していき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。

それでは、次の議題に進んでまいりたいと思っております。初めに、特車通行許可制度の改善でございますので、これについてご説明をお願いいたします。

**【車両通行対策室長】** 車両通行対策室長の中見と申します。よろしく申し上げます。ご説明させていただきます。

まず許可件数の推移というグラフをごらんください。特車の通行許可制度につきましては、道路の保全等、交通の安全の観点から、一定の寸法や重量を超える車両について、通行する際に許可を取って通行していただくというような制度になってございます。

主として大型の車両を対象にしておりますので、近年、ドライバー不足等に伴いまして、車両の大型化が進展することなどもありまして、許可件数自体が大幅に増加しているというような状況にございます。グラフにございますとおり、ここ5年間で約1.6倍ということで、急激な上昇を見ているというような状況にございます。

次のページでございますが、こういった申請件数の増加を背景としまして、道路管理者のほうで許可までに要する時間、審査日数といいますか、これも長期化しているという現状にございます。

まずブルーのラインですが、これが全体の平均でございますが、平成29年の冬ごろは、実に平均で見ても50日ぐらい時間がかかるというような状況にございました。これは取り組みを進めてきているところで、現在、30日ぐらいまでに下がってきておりますが、とはいえ、30日というのは1カ月ということで、非常に長い時間でございますので、さらにこれを短縮していく必要があると考えてございます。

上下に2つ、赤と黒のラインがございます。まず、許可の審査に関してですが、道路の構造の情報などが電子データ化されているケースについては、審査が自動で処理できるというようなことがございます。自動で処理できるようになりますと、黒のラインでござい

ますが、自動審査で完結するものとなっていますが、現在8.5日程度の審査日数で済んでいるのですが、他方、自動で審査できない部分、道路情報が電子データ化されていないようなところを経路に含む申請に関しては、これは主として地方道の電子データ化が進んでいないという実態がございますので、地方道を含む申請が多いわけではございますが、これについては現在でも35.7日ということで、通常よりもさらに長く時間を要しているというような状況でございます。

次のページでございますが、こういった現状を踏まえまして、これまで鋭意、我々のほうでも取り組みを進めてきておりまして、それのご紹介でございますが、①から③は制度面での改善、④が地方公共団体の審査のやり方に関する支援を行ってきているところでございます。

次のページでございますが、先ほどの電子データ化の話ですが、こちらをまず進めることが非常に重要になってくるということで、近年、地方道についても国が代行して審査するといったことを進めておりまして、今年度中に、過去の申請件数の実績で見て、年間5件以上あったという実績がある地方道については、電子データ化を終了する予定になってございます。

次のページが、その電子データ化の際のやり方で、センシングの技術なども活用しながら効率的に進めてきているというようなご紹介でございます。

次にまいります。以上のような現状を踏まえまして、今後の特車制度の改善の方向性をお示しした資料でございます。

審査日数が長期化しているということで、これまで国土交通省としましては、2020年までに平均審査日数10日程度ということを目標に掲げて進めてきております。ただ、なかなか取り組みが進んでいなかったこと、また申請件数がそもそも大幅に、ここ5年間でも増加し続けているという中で、なかなかこれは達成が厳しい状況になってございまして、特に、切り分けてみますと、デジタル化で自動審査システムで完結するような部分については目標の10日を達成できたのですが、自動審査システムで完結しない部分については、10日とかけ離れた数字になっているというような現状がございます。

こうした背景を踏まえまして、今後さらに取り組みとして、デジタル化をさらに進めて、それとあわせて、国によって一元的に手続を行うというような仕組みを設けることで、審査の迅速化を図っていきたいと考えてございます。

具体的には、下の部分でございますが、将来的な方向性としては、入り口重視の事前審

査から、事後確認型の枠組みへと、将来を目指してそういった展開を図っていくという、そのまず第一段階として、以下に3つ掲げてございます。

まず1つは、デジタル化や手続の簡素化・一元化によって、実質的な手続の日数の10日程度を達成するということ。2番目が、ICTも活用しながら、走行時の経路や重量の確認の枠組みを構築していくのに向けて、ETC2.0やOBW、これは車に搭載される重量計でございますが、そういったものの活用を進めるなど、環境整備を進めていくと。さらに、こういった取り組みを進めるために、一部の業務については専門性のある外部機関にアウトソーシングして、さらに効率的な業務の執行体制をつくっていききたいというような方向性を考えてございます。

具体的に、次のページからになりますが、まず、自動審査の拡大・機能向上ということをごさしまして、先ほどご説明申し上げました道路情報の電子データ化の一層の推進をさらに進めるということを考えてございます。

加えまして、2番目のかぎ括弧になりますが、新しい申請・審査システムの導入を検討してございます。こちらは2021年度中に運用開始を予定しておりますが、新しい審査システムでは、システム自体の処理能力を向上するということ。あとは、機能として、申請いただいた通行する車両が、出発地と目的地を入れていただければ、通行可能な経路を一括して表示できるような機能を持たせるということ。あわせて、過去の許可実績のデータベース化や、橋梁の構造や車両構造に関する処理の精緻化を進めることで、迅速で、かつきめ細かい審査を実施して、実質的に通行可能な経路が拡大できるような、ある意味、規制の緩和ですが、そういったことも図っていきたいと考えてございます。

2番目の柱が、新たな制度の創設による手続の簡素化・国への一元化でございます。こちらにつきましては、先ほどご説明申し上げた道路情報の電子データ化や、新しいシステムの導入を前提としまして、従来の許可制度と併存する形で、新しい制度を検討してまいりたいと。検討するにあたっては法改正も視野に、そういった制度の創設を検討してまいりたいと考えてございます。

具体的な内容ですが、概要(案)のボツの1つ目でございます。まず、車両として、その車両を保有されている方が登録を受けていただく。登録を受けていただいた車両につきましては、個々の車両の重量等に応じて、国のほうで通行可能な経路、先ほどの一括して表示できる機能を使いまして表示させていただいて、その範囲においては、従来のような許可手続を取っていただくことなく通行するというような制度を考えてございます。

その登録の要件としては、E T C 2.0やOBWによる、重量や経路を報告していただけるということを条件として、そういった新しい制度のほうで対応していくというようなことを考えてございます。

イメージでございますが、10ページでございます。今申し上げたことのイメージですが、事前に車両ごとに登録という作業をしていただいて、登録していただくと、新しい制度のほうでは、通行可能経路の請求・通知と書いてございますが、これは全てウェブサイト上で検索していただいて、その結果、とれる経路、通行の際の条件などが表示されますので、それに従って、自分でその内容を確認していただいて、それで通行していただくというようなことで考えてございまして、こういったシステム自体は外部機関の力も活用しながら、制度を運用してまいりたいと考えております。

もう一度7ページに戻っていただけますでしょうか。それが概要（案）のポツの1つ目でございますが、ポツの2つ目が、今回、道路のデータについては国のほうで一元的に管理することによって、情報提供も国のほうで一元的に行うこととなりますので、地方道についても国が一括して通行可能経路を提示するというような形を想定してございます。

事業者から見ますと、登録を受けていただいた車両については、提示された通行可能経路内であれば、どの経路を通っても自由に通行していただけるというようなことを考えております。

現在、許可に関しては手数料をいただいてやっておりますが、これについても、システムの運営管理等に必要な経費が出てきますので、登録や情報の提供の際には必要な費用を手数料として徴収するというようなことを考えてございます。

次のページにまいりまして、先ほどまでの話が事前手続の緩和の話でございますが、一方で、道路の老朽化が進展している中で、現在、過積載が非常に多いというような状況が非常に問題でありますので、これに対する対応も考えていかなければいけないと考えてございます。

その対応が以下の2つになりますが、③が事業者による重量確認の取り組み等の後押しということで、上の段でございますのが、先ほど申し上げた登録の際のE T C 2.0や重量の報告との関連です。新しい制度を導入するにあたりまして、先ほど、登録の対象はE T C 2.0の搭載された車両と申し上げましたが、国のほうで搭載されたE T C 2.0から情報を取りまして、通行可能経路のモニタリングをして、経路の管理をするということ。またあわせまして、車載型の重量計、OBWや、荷主とのやりとりの文書等を国へ報告い

ただくことで、重量についてもきちっと管理していきたいと考えてございます。それに合わせまして、並行して、OBWの技術開発や普及の促進にも取り組んでまいりたいと思います。

これは新しい制度の絡みでございますが、これだけで過積載全体を十分に取り締まるといってもできませんので、従来型の取り締まり等についても強化してまいりたいと考えてございます。それが④になります。

これにあたりましては、国や地方公共団体、相互での過積載の履歴、違反の情報などの共有といったものも使用しながら、例えば違反された場合については警告書の発出や、違反者の公表などをより多くやっていけるような、そういった形にしてまいりたいと考えてございます。

最後になりますが、次のページでございます。さらに将来的なイメージをお示したものが、このページになります。今ほどご説明申し上げました部分が、左上の「2021年度より」の部分でございまして、繰り返しになりますが、審査の自動化や簡素化を進めることで迅速化していくというような。そのために道路のデータですとか、新しいシステムを導入していくということで、今後の方向性として、OBWの普及促進といったことを通じながら、あわせてICTでモニタリングを強化していくことを進めてまいりたいと思っております。

今回の取り組みで、事業者にとってはオンラインで即時に手続が完了できるとか、より自由に経路を選択できるというような選択肢が実現できると考えてございます。

さらに将来を見据えてですが、右下の部分で、中長期的には、事前重視から事後チェック重視へというようなことも実現できるように、まず事前の部分に関しましては、ほぼ全ての道路で、ほぼ全ての車両が、交通状況等に応じて自由に経路選択できるような仕組みを目指していくということ。事後の部分に関しましては、リアルタイムで過積載などの情報のやりとりをしまして、警告書を発出するような形で管理を徹底していくようなことを、将来的には目指してやってまいりたいと考えてございます。

説明につきましては以上でございます。

**【石田部会長】** ありがとうございます。今のご説明に対して、ご質問やご意見がありましたら伺いたいと思います。いかがでしょうか。どうぞ。

**【太田委員】** 性善説と性悪説が入りまじっているところでのものですから、適切に、うまく執行していただけるような形にしていきたいと、思います。

質問といたしますか、将来を考えてのことですが、電子道路情報データのシステムを、今後どのように使っていくのですか。そもそも、どうしてこういうものを始めたのですか。森さんが道路局長のときに、全国の道路は本当に100万キロあるのか調べて、道路台帳と実態をつき合わせたところ、2,3パーセント距離が違っていたという話がありました。そもそも道路に関するデータを電子化して収集していくことをどこまでやるのかということと、将来どのように活用するのかのお考えについてお聞かせいただければと思います。

加えて、道路メンテナンス年報で、橋梁等の状況を調べたわけですが、そういうのも全部これに入ってきているのかとか、さらに長い将来を見ると、重量車の自動運転が実現した場合、こういうデータがあれば、重量車も自動的にルートを自分で探して行ってくれるようになるのか、そういうものの情報インフラまで考えていらっしゃるのか。その辺りを、お聞かせいただければと思います。

【石田部会長】 ほかにないですか。じゃあ私からもございまして、2ページ目のグラフで、自動審査システムで完結しないものって、ざっと言うと全体の7割ぐらいがこれですね。平均値の関係から簡単な計算をしてみたらそうなったのですが。それで今、原則、全部電子申請ですよ。とすると7割ぐらいが、電子申請で、途中でデータがないとか、理由があつて続けられないといたしますか、そこだけで完結しないということだと思のですが、そういう要因分析はきちんとされているのでしょうか。それは、この電子申請システムをうまく運用していくために、さっきは道路データがないということをおっしゃいましたが、そのほかに改善するところがあるかもわからないので、そういうところについてお聞かせいただければありがたいなと思いました。

あとは、意見というか要望ですが、最後の11ページに載っていた外部機関、これは必須だと思うんです。今、トラック屋さんも遅くて困っているし、受付機関、国の機関であったり市町村であったり、あるいはNEXCOもそうですが、早くやらんといかんということで必死になって疲れ果てておられて、全てがハッピーじゃないです。全てが不幸な状態ですので、そこをうまくするためには、こういうところで専門的に効率的にやっていたと、これが大事だと思っています。

それに関連して、やはりETC2.0とOBWとの組み合わせというのは、これからの特車管理とか、あるいは構造物への累積荷重のモニタリングとか計測という観点からも非常に必要なので、もうちょっと積極的に書いていただければありがたいなと思いました。これは意見でございます。

どうぞ。

**【羽藤委員】** どうもご説明いただきましてありがとうございます。9ページ目の右側の今後の方向性についてでございますが、ほぼ全ての道路で、ほぼ全ての車両が交通状況等に応じて自由に通行が可能にということの意味は、何となくですが、外部不経済が、要するに車重のN乗に比例して道路に損傷を与えるということが、要するに軽量化できるということは、その分だけ便益というか損益の帰着で課金するというようなやり方につなげていくような方向も、この特車車両の通行ということに関してあり得るのか、ないのかということですが、ここの設定いかんによっては、物流の企業さんの配送の組み方、デポの位置等の形が随分変わってくるのかなと思いますため、ここの見通しについて少しお聞かせいただけたらと思いました。

**【石田部会長】** よろしいですか。それでは、かなり短くレスポンスいただければありがたいです。

**【車両通行対策室長】** まず1つ、電子データの話ですが、ここで取り上げていますのは、特殊車両の通行許可に必要な電子データのことを言っています、それは我々、道路情報便覧と称しているところなのですが、そういったデータについては、なるべく特殊車両の通行の実績があるようなところは網羅的に、必要性に応じてですが、データの整備を進めてまいりたいと考えてございます。

今回、センシング技術を活用した電子データ化についてちょっとご紹介させていただきましたが、ここについては、もちろん特殊車両の通行許可の審査にも使えるといったこととございますし、将来的には自動運転やその他もろもろの道路の管理といったものに使えるようなことも想定して、三次元データの収集を進めていくということに取り組んでまいりたいと考えてございます。

2ページのグラフの関係でございますが、委員長ご指摘のとおり、これは赤と黒の割合が7割3割ぐらいになってございまして、一方で、延長としては道路情報として電子データ化されている中でも、情報が不備な中で、結局手計算で審査しなければいけない部分が残っているというのは、我々も非常に問題だと思っております、今回、新しいシステムを2021年から導入することを予定しておりますが、その中でこういった問題を可能な限り解決していきたいと思っておりますし、おおむね解決できるのではないかと考えてございます。

具体的には、過去の許可の実績のデータの蓄積を活用したり、今まで足りていなかった

橋梁に関する係数を、自動的に計算できるように入れ込んでいったりといったことで、延長としては含まれているけれども、個別に判断し直さなければいけないというようなところはなくしていきたいと考えてございます。

あと、外部機関につきましては、今後、具体的にはどういった業務をアウトソーシングできるかということも含めて、さらに検討を深めていきたいと考えてございます。

ETC 2.0、OBWの普及についても、今回、特にOBWについては、今回新たにこういった制度を設けることを呼び水として、さらにいろいろ、ほかにも普及施策などを検討していく中で、業界における普及の取り組みなども後押ししながらやっていきたいと考えてございます。

最後に、将来イメージの関係で、ちょっとご説明が足りていなかったかもしれないのですが、この「ほぼ全ての」というのは、あくまで道路として許容できる、そういった重量・寸法の車両についてはということでございまして、全部の道路で、本来、道路が耐えられないような重量の車両を走らせるという意味ではなくて、今の、従来から許可できるようなものについては、一括して情報を提供することで、全国どこでも、それが一目見てわかるような形で、特に手続もなく通行できるような世界を目指していきたいというような趣旨でございます。

そういった、重量の重い車両が道路に与える外部不経済みたいな議論につきましては、今後の検討課題として、また勉強してまいりたいと考えてございます。以上でございます。

**【石田部会長】** よろしいですか。ちょっとすみません、追加で申し上げたいのですが、データが不足しているから個別協議という場合と、リンクに、ここは個別協議を要するというフラグが立ててあるリンクがかなりあると伺っておりまして、それは丁寧な対応をしようということの善意のあらわれだと思っておりますが、こんなふうに数が増えて、かつ人手も減ってくると、ちょっと乱暴な言い方になると思いますが、ある種の割り切りということも考えないと、システム化とか自動化はできないので、その辺についてはぜひ、勇気を持って踏み出していただければありがたいなと思いたしましたので、よろしく願いいたします。

**【車両通行対策室長】** かしこまりました。

**【石田部会長】** それでは、このことについてはこれぐらいにさせていただきます、新ビジョンに向けた発表でございまして、前回は勝間委員と兵藤委員よりご報告いただきましたが、今日は草野委員と羽藤委員の順番でございまして、草野委員からお願いをい

たします。

【草野委員】 はい。僭越ながら、メモを一枚用意させていただきました。ハード面、専門的・学術的な面は諸先生方にお任せすることにして、私は一利用者、一使用者として、もう少し道路、道がこうあってほしいという点を考えてみました。

新しい道路や新しい橋ができることによって、地域住民も喜びというものを得ていた時代から、この部会でのテーマの変遷を見ましても、今は大メンテナンス時代突入という気がしているのですが、もちろん、「より便利に」を求めて、新設は着々と進めていただきたいと願う一方で、これだけ災害が甚大化している、あるいは老朽化でメンテナンスを繰り返すという未知の時代に突入したなという感が非常にしております。

悲しい予想ですが、その中できつとこの先、消耗戦というか、疲弊したり、そんなことを想像してしまうんです。予算面でもそうですが、何より気力とかメンタルというところを、どう立て直していくかということも大きなテーマになるのではないかと思います。

だからこそなのですが、ハードの面での取り組みと並走する形で、より愛される、より優しい——これは、より利用者に寄り添う道路という、そういうありようというか、ソフト面での取り組みが大切になるような気がしております、そんな思いでちょっとメモを書かせていただきました。

まず最初にほめます。見える化というのが、これが始まったときに、私がおのとき感じたのは、国交省が私たちに少々近づいてきてくれているなど。私としてはものすごく評価した取り組みなのですが、今、じゃあどうなんだろうと思って、いろいろと調べていたら、首都国道事務所、今建設中の外環の千葉県区間がありますが、こういう看板とかペーパーみたいなものが出ていて、これはまずほめようと思ったんです。これを見ていると、前向きに、こうやってよくなっていくんだよというアピールというか、明るさとかそういうものをすごく感じて、端的ですし、いろいろな意見はあるでしょうけれど、私はやっぱり、前向きに、こんなふうになるんだよとか、こんなふうにならなくても私たちの生活がよくなるんだよということだけを見せてくれる、こういう看板とかはすごく好きだなと思いました。

工事の看板でも、よく頭を下げているイラストとともに、頭を下げるだけではなくて、でもこんなに便利になるんだよとか、安全になるんだよというアピールを、少々ちゃめっ気とか、ユーモアを交えて書いていただいてもいいんじゃないかなと思います。そういうのを目にして、ちょっとでもほっこりするとか、そういう場면을今、世の中は求めている

のではないのでしょうか。

それで、ちょっと戻っていただいて、次のことなのですが、広重と書いてしまいました  
が、広重の五十三次展。この夏にパリで、広重の東海道五十三次展というのをやっていて、  
ものすごい大盛況だったんです。それで、フランスの方たちが、もう本当に真剣に、すご  
く時間をかけて見ていらして、もちろん、広重の、浮世絵の技法を見に来ているという一  
方で、私などはその光景を客観的に見ていたら、道って、改めて、文化だなと感じて、そ  
ういうものも、見に来ていた人たちは見ているのだということが、すごく客観的にそんな  
ことを感じたんです。例えば、私はフランス語はよくわからないのですが、「イ シ オオ  
イシュク」とか言って、宿場町の話とかも本当に一生懸命されていたりして、そういうの  
を楽しく拝見していたんです。

欧米だと、多分、道は文化であるという意識がものすごく高いのではないかと思うので  
すが、果たして今の日本人にそれがあるのだろうか、そのことを疑問に思いました。道  
の先に文明があるというすばらしい定義を、もう一度根づかせてもいいというか、根づい  
てほしいなと思います。

それで、何をやるかということなのですが、これはぜひ、若い職員の皆さんに考えてい  
ただきたいのですが、これは一例で、私などはこんなのがあったらいいんじゃないかなと。  
東海道から東名高速に至る過去・現在・未来展みたいなもの。何か高速道路というと、効  
率優先とか時間短縮とか、便宜とか、スピードをより短くするとか、そういうことに重き  
が置かれている印象がすごく強いのですが、そうではない面を強調できるような、何かそ  
ういう文化展みたいなものができないかなと思いました。道について詳しい道博士が、お  
役所にはいっぱいいらっしゃると思うので、そういう方のお話を聞くだけでもすごく楽し  
いのではないかと思いました。

それから、これもまた一例ですが、道の駅。道の駅というのは近年の、多分国交省にと  
っての大ヒット商品だと思いますが、これを点在させるだけではなくて、有機的なネット  
ワークをつくって、バージョンアップする方法というのを、もっと考えてもいいのではな  
いかと思ったんです。例えばですが、道の駅伝。つなぐということであると、駅伝大会と  
かそんなことを、ちょっと勝手に考えたりもしてみました。

それから、道路空間というものの捉え直しはできないだろうか。いつぞや、この部会で  
も、限られた道路空間をどうシェアしていくかという議論があったかと思うのですが、イ  
メージかもしれませんが、限られたものを奪い合うというようなものではなくて、周辺の、

「遊スペース」と書きましたが、周辺も含めた、もう少し広い空間として道路というものを捉えることはできないだろうか。効率だけを考えたシェアではなくて、より楽しむこと、共有することを目的にした開放などができたらいいのではないかというふうなことも考えました。

それから、一番下のポツは、思いのある人のエネルギーをどう取り込むかということは、もっと積極的にかかわりたいと思っている人たちとか、こんなふうにしたほうがいいんじゃないかと思っている、アイデアをたくさん持った人がいると思うんです。そういう人たちのエネルギーを、こういう道路行政にもっと取り入れてもいいのではないかと思います。

これは、私が大好きなニューヨークのセントラルパークのベンチのことをちょっと書いたのですが、これは今だと多分、7,500ドルぐらいでしょうか。7,500ドルかな、1つのベンチ。その寄附で成立していて、120文字まで文字が入れられるという。そういうのも素敵じゃないですか。ベンチって、多分誰にとっても大好きなものだし、そういう、自分たちで道をつくっていくというような——ごめんなさい、値段はちょっとわかりませんが、そういう、取り組みがともにできるということが、多分、愛される、あるいはより優しい道づくりというものにもつながっていくのではないかというようなことを考えて。以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。続いて羽藤委員、お願いできますか。

【羽藤委員】 羽藤でございます。資料3-2でございます。私のほうは全部で5点で、あまり、草野委員と違って情緒がない話になっていますけれども。すみません。

自動走行周りでちょっとお話をと思いまして、まず1点目は、自動走行時代の国際競争力の確保に向けた、全く新たな研究機関の設立ということでございます。

ご存じのように我々の業界、例えば建設会社さんですとか、あるいは土木系のコンサルタントのところでは、研究開発費に回している比率が非常に低いということは知られています。もちろん、研究開発費をたくさん計上しますと、それで株価が上がるというわけではございませんで、逆に圧迫するということがございますから、わからないでもないわけですが、この自動走行時代に一体どのような国土をつくっていくかということに関しては、大学、自動車会社、道路会社等が連携するような形で、国際競争力のある研究機関がないと、非常に危ういというふうに考えておまして、そのようなコーディネート、あるいは国のほうでそういった新たな研究機関をおつくりいただけないかという要望でございます。

2つ目は、そうした研究を進める際に、やはり基盤となるのがデータでございまして、国道事務所、それからNEXCOさん等に、地域の自動走行データセンターを構築していくといったことが有効ではないかと考えております。これは高速道路だけではなくて一般道もということではございますが、従前、道路交通センサスという形で、調査ということを我々はやっているわけですが、先ほどお話のあったような特車の申請や管理というところから含めて、もう少しリアルタイムなデータベースと、それを日常的に使いこなしている国道事務所、あるいはNEXCOというところに持って行っていただけないかということでございます。

3つ目と4つ目はバスタに関することでございますが、3つ目は広域ネットワーク計画へのターミナル機能の組み込み、その整備目標の設定ということで、これは先般、新聞に出たようですので、同じことを言っているので省略します。省略すると悪いですかね。先ほども水郡線のときに言ったのですが、やはり鉄道が災害に対して弱いわけですが、道路を使ったバスの連結機能というのは、非常に代替性も高く、強いものがあります。そうしたものを、拠点づくりというのを明確に道路法の中に組み込んでいただいて、整備目標を決めて推進していただきたいということ。これが3つ目です。

4つ目は、その際に道路拠点開発事業制度を設立いただけないかというものでございます。鉄道の駅の場合は、いわゆる費用便益に乗る形で、線物をつくる際に、1駅100億とか200億という形で計上するわけですが、残念ながら、このバスタなるもの、あるいは道の駅でもいいのですが、そういうものをつくる際の事業制度というものが、明確にあるようには、私のほうとしては認識できていないのですが、特に都市型の道の駅事業としては、民間投資と公共投資を適切に評価するとか、あるいは事業者選定の枠組み、それから不動産事業と交通事業を組み合わせる初期投資のリスクをバスタ事業で補完する、持続可能なインフラ事業として推進するためにも、ぜひ、かつては高速道路の整備というところでそういったことをやって、強力的に整備・推進したわけですが、バスのネットワークを自動運転時代に我が国に張りめぐらせていく、災害にも強いということでございます、これは必須だと思いますため、具体的な事業制度を立てていただくことが必須かなと思っております。

最後に5番目は、決済についてであります。自動走行時代は、恐らくレーン単位で自動走行の管理運用をしていくことになるというときに、先ほど、車重に比例する形で課金してはどうかという、ちょっと見当外れなことを質問してしまったわけでございますが、現

実には、車が一つ一つ走ることで外部不経済を生成しているということですので、それに関して課金していくといったようなこともあるでしょうし、あるいは、トヨタなどが提案しているようなe-Paletteといったようなものでは、車が建築化していった、その中での決済も出てくるでしょう。そういうことをやろうとしますと、やはりETC2.0から3.0という形で、より詳細な、レーンレベルで位置が識別できて、決済あるいは承認ができるようなシステムの開発は必須であり、それが例えば2030年にある程度普及しているという状態を目指すのであれば、少なくとも2025年ぐらいから整備を開始する必要があります、そのためには仕様を現在から決めていく必要があるということで、意外にそんなに時間がないのかなと考えますと、ぜひ、このETC3.0という新たな決済機能、あるいはデータのアップロード、ダウンロードというところの精度が高い技術を、ぜひ開発にご着手いただけないかなということでございます。以上です。

**【石田部会長】** ありがとうございます。ただいまのお二人からのプレゼンテーションに対して、コメントやご意見がありましたら、ぜひお願いしたいと思います、いかがでしょうか。どうぞ、お願いします。

**【久保田委員】** 今、羽藤先生の中の5番で、都市計画への位置づけというお話がありました。私も大賛成で、多分、4番もだと思っんです。例えばバスタについても、都市計画の中にきちんと位置づけていただくと。バスタ単体の話を超えて、バスタと例えばインターとをつなぐ下道の都市計画道路等も含めて考えると、トータルな交通政策になっていくと思います。ちょっとまだ、例えば各自治体の都市マスなどを見ても、そういうふうな扱いにはなっていないくて、ただバスタという単体が注目されることが多いので、4番と5番を都市計画の中で位置づけていくという方向に、私も賛成です。以上です。

**【石田部会長】** いかがですか。お願いします。

**【大串委員】** 今のお話に加えて、鉄道貨物をどう動かしていくのかと。モーダルシフトが全然進まないような状況の中で、やはり広域の配送システムというものをどう維持していくかという中で、もう一つ港湾とか貨物とか、そういったものも組み合わせての複合的なターミナルというものを都市計画の中に入れていくべきではないかなというのは一つ思っています。

もう1つが、草野先生のベンチとかの話ですが、加えて植栽が、最近めちゃくちゃな植栽が維持されているところが非常に多くなってきておまして、一番後回しにされやすいところなのかなと思っておりますので、九州の道守の例とかもありますので、そういった

空間をしっかりと、やりたい人に開放して、守るべきところは守っていただくような仕組みづくりというのをもっと広げて行ってほしいと思いました。以上です。

【石田部会長】 いかがですか。草野委員から、国交省が近づいてきているというお褒めの言葉をいただきまして。見ていただけている方からは、ちゃんと見ていただいているのだなと思いました。ありがとうございます。私は、国交省になりかわってという立場ではないのだけれど、関係者として本当にありがたいなと思いました。

そういう中で、非常に具体的なアイデアをいただきまして、よかったなと思いました。特に、東海道から新東名に至る文化展というもの、これは前々からずっと言っていたのですが。

【草野委員】 そうなんですか。

【石田部会長】 いや、こういう具体的な形ではないのですが、やはり高速道路が日本をどう変えちゃったとか、我々の暮らしとか考え方とか、産業構造も人口配置もそうですが、そういうのはもうちょっとまじめに勉強せんといかんよねと。そういうことを文化という名前できちんと国民の皆さんと共有するということは極めて大事なかと、改めて思いました。どうもありがとうございました。

それと、羽藤先生のほうに関してですが、トップレベルの国際的な研究機関、まことに大賛成でございまして、今、内閣府のほうで、2050年に向けて、革新的な環境イノベーションをやらないと、8割減を達成するというのは難しいと、そういう会議をやっているのですが、そこで出てきたのが、経済産業省がそういう動きを機敏に捉えまして、産業技術研究所の中に、そういう大々的な、国際的なセンターを構築するという宣言をされまして、ちょっと、素早いなと思いました。そういうことがあってもいいのかなと思いました。

それともう1つ、データ連携とかいうことに関していうと、これは本当に大きな動きだと思えます。考えてみると、先ほどから都市計画という言葉が出ていますが、お二人来ていただいています。都市計画ってやっぱり、つくることまでで、つくった後のマネジメントとかオペレーションというのがかなり欠けている制度かなと、我が国においては思えます。

ところが、スマートシティで、データドリブンでちゃんとマネジメントしていこうということは、つくってから後の話が非常に大事です。そういうことをうまくできるようなことを、都市計画を構成する非常に重要な要素である道路の部分から、まず連携のもとにや

っていくということも非常に大事かなと思ひまして、ちょっと時間がないので、舌足らずに終わってしまつて、大変誤解があるかも知れませんが、そういうふうに思ひましたし、これは渡辺課長からコメントがあるかと思ひますが、皆さんの力でもつて、道路をより優しい、愛される存在にしようということで、道路協力団体制度がかなり、さらに使いやすくなつて、効果が發揮できるようなところも出てきましたので、その辺もちょっとご紹介いただければと思ひました。

**【環境安全・防災課長】** ありがとうございます。道路をいろいろと使いやすくして、楽しい空間にしようということで、いろいろな人と連携をして、そういった世界をつくりたいということで、前からいろいろ、道路協力団体ということで、いろいろなイベントをやっていたり、お掃除をしていただいたりという制度がございます。

なかなか、今までは使いづらいというようなことも言われていたので、それをいろいろと拡充しまして、道路に、お掃除も含めていろいろと貢献していただいた人には、一定の、例えば占有許可を緩和していろいろなイベントをしていただいたり、そういったものを使いやすくということで、いろいろとやらせていただきました。

本当にいろいろな人と連携しながら、また今、たまり空間をもっと充実しようということで、いろいろな検討もしておりますので、単に人が歩く、それから車が通るというだけの機能ではなくて、いろいろな形で、楽しい道路空間をいろいろな人と連携してつくっていきたいと思ひます。またいろいろご指導いただければと思ひます。

**【石田部会長】** いかがですか。若干、時間的に余裕がありますが、どうぞ。

**【羽藤委員】** 草野さんの一番下のところの、120文字のストーリーというところですが、私は今、大学で寄附を集めるということをやつていまして、安田講堂とかの椅子に名前を入れると、すごい寄附してくださるんです。だから、国交省さんには寄附の制度というのは多分ないと思ひますが、ナショナルトラストなどは寄附で敷地を買つて保全していくということですが、寄附文化を道の中でつくっていつて、それに行政の側が少し、予算も半分で乗せるような形で、ベンチを美しい道のところにつくっていくみたいなことというのは、道の文化の中で、我々の中でまた新しい文化をつくっていく意味では、すごくターニングポイントになるような施策なのかなと思ひますし、ぜひ、そういうこともご検討いただけたらと思ひました。

**【石田部会長】** ありがとうございます。どうぞ。

**【朝倉委員】** ふだんあまり発言しないジャンルの話なのですが、草野さんのお話の中

の、道の文化的価値という話があったと思うのですが、私もこれは非常に大事なポイントだと思っていて、文化的価値というか歴史的価値も含めて、あるいは風土と道との関係性というあたりも含めてなのですが、国交省のホームページに行きますと、古代の道路のことについて詳しく書いているページがありまして、大化の改新のころからずっと現代に至るまで、高規格道路がどんなふうに変遷してきたかということ結構詳しく書いていただいているんです。

拝見すると、昔の道路ってかなり広幅員の、今の道路とほとんど遜色ないような広幅員の道路を計画していて、そういうことがかなり昔の時代にはあったと。その後、江戸時代から明治にかけて、どちらかというと道路は暗黒の時代で、あまり道路が重視されていなくて、その後、昭和のモータリゼーションに入ってから、慌ただしくばたばたばたっとつくっちゃって今に至っていると、おおよそそんな感じだと思うのですが、昔の奈良時代の道路であったり、あるいは鎌倉時代の道路が、全国の幹線道路網が、どういう考え方で、どういうふう整備されてきて、それが今の道路網にどういうふう影響を持っているかということについては、僕はもっと広く世の中にお知らせしたほうがいいんじゃないかなと思うわけです。

私たちは結構歴史の好きな人がいて、世界の道路については結構詳しく知っていて、いやヨーロッパの道路はこうなんだとか、見ているのですが、日本の奈良時代の道路はどうだったかというと、えっ、そんなこと知らんぜという人が圧倒的に多いと思うので、道路はこういうふうな考え方でつくられてきて、今の道路についてもこういう考え方でやっておりますというのが、文化的な、あるいは歴史的な背景も踏まえて紹介されると、すごく厚みが出るんじゃないかなと感じた次第です。以上です。

【石田部会長】       どうぞ。

【勝間委員】       ぜひやっていただきたいのが、最近、貨幣制度とか、あるいは経済政策がどのように歴史を変えてきたかみたいな本は、非常にベストセラーになっているんですよ。同じように、道路が歴史を変えてきたかみたいな本を、国交省の内部でもいいですし、外部でもいいのですが、書いていただけると、多分、道路の変遷についていろいろ興味が出る方が増えるのではないかなと思いますし、これからも恐らく、道路がいろいろな歴史を変えるのではないかという予測がつくのではないかと思います。

【石田部会長】       今の天皇陛下が、水のこともお持ちなのですが、道路のことにもご関心をお持ちで、どうしてかということ、赤坂御用地の中に鎌倉街道が通っていたと。

これはどういう経緯の道路なのかというのが気になったのが最初だということを、学習院かどこかで講演されたときにそういう話をされたというのを、ビデオで見ました。

ですから、そんな話とか、あと、朝倉先生が官道の話をされましたが、律令制のときに、たしか6,000キロぐらいですか、間道を全国に張りめぐらせた。6,000キロで、当時の日本の人口というのは800万人なんです。無理といえば無理だったかもわからないです。維持できなくて、ずっと衰退していくわけですが、それぐらいのことを我が国の先人たちがやったということ、日本人はあまりご存じないんじゃないかなと思うんです。

そういうことが日本の文化とか、あと江戸時代の参勤交代制度が文化の拡散と多様化をもたらしたとか、そういうことにも非常に貢献しているという歴史研究がいっぱいありますので、そういうことをぜひやればいいですね。ありがとうございました。

どうぞ。

**【草野委員】** 最後に。ぜひ、寄附で文字を。そんなスペースがあったら、名前だけじゃなくて、やはりそこに一言メッセージみたいなものを、情緒をプラスできるようなプレートがいいと思います。

**【石田部会長】** ありがとうございました。

それでは、委員からのご報告と、それに対するディスカッションはこれぐらいにさせていただきます。今後の新ビジョンのとりまとめに向けて、ビジョンの骨子等について議論を行いたいと思います。事務局からご説明を、まずお願いいたします。

**【道路事業調整官】** 本日まで、先生方にはご発表をいただきましたが、今日時点での当方の考えているビジョンの骨子ということで、これをベースにご議論いただければと思っています。

まず最初のページでございます。まずちょっと、ビジョンについて頭の整理をすることによってございまして、位置づけとしましては、基本政策部会のご提言としてまとめていただければと考えてございます。中身としましては、道路政策を通じて、中長期的に実現を目指す社会の姿、及びそれに向けた政策の方向性という形を、案として考えているところでございます。

ビジョンを改めて書いてございますが、将来ある時点で達成したいと願う未来像だということ、これをとりまとめていただく形でどうかと考えております。

目的でございます。基本政策部会としてご提言いただいたビジョンについては、我々はしっかりと共有をしまして、とかく直近の課題へのリアクションに陥りがちな施策制度立

案を、もう少し、とりまとめいただいた中長期の視点をしっかりと念頭に置いて考えていく、大きな指針というか姿勢にするというような考え方で、このビジョンのとりまとめをお願いしたいと考えております。

次のページをお願いします。大きな構成の案でございます。大きく3つのパートでどうでしょうかという提案でございます。

最初は目的でございますが、このあたりもいろいろ議論はあるとは思いますが、冒頭でありましたような巨大災害の発生、国家の存立を揺るがしかねないようなリスクもうたわれています。一方で、人口減少というのは確実に起こる話でございます、そういった中で、経済も縮小していくのではないかとといったような不安もあるところでございますが、これに限らずいろいろ、将来の展望もございまして、こういった不安を払拭して、人口が減る時代であっても、日本社会としては持続的に発展を遂げるために、道路が果たす役割をもう一回改めて考えてみる必要があるのではないかと。当然、昨今の技術の進展も踏まえながらということになろうかと思っております。

そういう意味で、3つ目のポツでございますが、中長期の将来を見据えつつ、人や社会と道路の関係を改めて見直し、道路政策を通じて実現を目指す社会と。その実現に向けた政策の方向性を提案するものがビジョンであるという定義をしてはどうかというところでございます。

2つ目でございます。今日はここについて、メインにご議論いただくことになろうかと思っておりますが、目指すべき社会像と道路政策の方向性ということで、今日また、先生方にご意見をいただきましたので、それを踏まえてまた修正・変更等は必要だと思っておりますが、今の時点で3つの社会の姿ということをご提案させていただいております。

1つは災害脆弱性やインフラの老朽化、先ほど草野委員のお話にもありましたように、将来への疲弊感みたいなものを克服した社会というものが目指すべき姿というのが（1）でございます。

2つ目は、人口減少が起こりますが、そういった中で、疲弊感とか消耗戦を乗り越えるためには、やはり経済を一定程度拡大していく方向というのは必要であろうということで、そのためには、人あるいは物が活発に移動すると。そして、全ての人が交流、活躍、新しい価値を生むような社会。その移動のベースにあるのが道路ではないかという、そういう観点で2つ目の柱を立てています。

3つ目は、さらに、国内で閉じるのではなく、世界と交流する。人・物が世界と行き交

う社会ということで、3つ目を立ててございます。次のページで、また後ほど、それぞれ細かい説明をいたしたいと思っております。

全体構成の3つ目でございます。ビジョン実現に向けた提案ということでございます。これまでも、先生方のご意見発表の中でございました観点を、その実現に向けた、我々が対応すべき課題事項というようなことになるかと思っておりますが、提案ということで整理をしてはどうかということでございます。

道路行政フローのデジタル化であったり、あるいはデータサイエンス、ビッグデータの活用。あるいは新技術をもっとしっかり導入していくべきではないか。さらに、わかりやすい広報であったり、あるいは評価、さらには先ほどの発表にもありました文化発信みたいなものも含めて、国民の共感・支持を得る道路行政としての取り組みとしての提案としての整理を、(3)を考えてございます。さらに4点目としまして、体制であるとか、財源等も含めた予算の話が4点目ということかなと考えてございます。

今日は、一番下の3つの部分は詳細がまだ整理できておりませんので、次回に改めて整理をしたいと思っておりますが、特に2つ目の○について、次ページ以降、整理してございますので、これをベースにご意見をいただければと思っております。

次のページをお願いします。画面上はちょっと細かくなっておりますので、お手元にA3のペーパーの資料がございますので、そちらを見ていただいたほうが見やすいかなと思っております。

タイトルでございますが、「道路政策により実現を目指す人口減少時代の日本社会」ということございまして、冒頭申し上げたように、交流あるいは交易によって発展を遂げる日本と。道路でございますので、やはりモビリティというところが基調になるのかなということで、仮題としてこういう形で提案をしているところでございます。

目指す社会としまして3つ、先ほど申しました、国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全社会。2つ目、人と物が活発に移動し、高齢者・子供・障害者を含む全ての人が交流・活躍する社会。3つ目としまして、世界と人や物が行き交う社会ということで、大きく3つに整理をしてございます。

それぞれ、小見出し的に①、②というような形でつけているところでございますが、例えば一番上の災害のところの①でございますが、目指す社会に対して道路がどういう貢献をできるのだろうかというところの観点から、この文章を起こしているところでございます。言い換えれば、中長期的に道路政策が目指す姿というふうにも理解できるのかなと考

えているところでございます。

一番上でございますが、国家に非常に大きな影響を与える災害リスクを低減するために、まず幹線道路ネットワークをしっかりと耐災害性を強化したネットワーク整備をします。その上で、分散型の国土利用を支える。または、災害が起きた直後から被災地に向けた人流・物流を確保する。そういったようなネットワーク整備が必要ではないかという観点です。

2点目は、ネットワークだけではなくて、拠点・ノードの部分でございますが、道の駅、あるいは高速道路の休憩施設が、国民の避難、給水あるいは非常電源供給みたいな機能も発揮するような、そういう形を目指すべきではないかというところでございます。

3点目は、特に気候変動に対しまして、それを少しでもやわらげる、あるいは進行を防ぐために、低炭素な道路交通システムということで、電気自動車、あるいは自転車、公共交通といったものへの転換の進んだ社会を目指すべきではないかというところでございます。

さらに、安全の観点でいけば、メンテナンスということでございまして、かなりたくさんストックを市町村まで含めて展開するという中では、やはりメンテナンスシステム自体が省人化をされたような形を目指していく必要があるのではないかとこのころが、メンテナンスでございます。

2つ目の柱です。活発な移動ということでございまして、①は広域的な人・物の移動ということでございます。ネットワーク多重化、多車線化されたもの。さらには、羽藤先生からもお話がありました自動運転車専用レーンの整備と、そのネットワーク化。さらに、恐らく将来は全ての車が高速通信網でコネクタされるような世界が実現すると思いますので、そういう通信網を活用した交通マネジメント。恐らく個車単位のマネジメント、あるいはレーン単位のマネジメントというような形になるかと考えております。

物流という観点で見ますと、隊列走行、あるいはラストマイルのロボット・ドローン配送等。こちらもやはり人手不足ということが今、課題になっておりますが、将来に向けても省人化ということが一つ鍵かなと考えています。さらに、物流版MaaSといったような形の実現も目指す姿ではないかということでございます。

②は、まちなか、生活空間の人の移動を便利で安全なものにするということでございます。シェアリング、低速モビリティ、自転車も含めてこういうモビリティを受け入れる新しい道路インフラというものを考えて、それを整備していくということ。さらには、全て

の人が安全安心に歩ける道路空間。さらには、歩行者最優先のマナー。マナーも、非常にまだこれから改善をしていく余地があるかと思いますが、そういったソフトとハードが組み合わさった、人中心の生活空間を整えていくというところを、目指す社会の姿としてあるのではないかとこのところでございます。

3点目は、地域のにぎわいということでございます。失われたメインストリートににぎわいを取り戻す。あるいは里山で暮らす地域の人々のために、道路が全てではありませんが、道路の拠点がモビリティサービス、暮らしの起点になり、さらには道の駅、あるいは昔の街道も含めてでございますが、地域資源が人を呼び込む拠点として広報、整備されていくというような視点でございます。

3番目でございます。世界との交流ということで、アジアの大きな成長がありますし、あるいは船舶の大型化、さらには北極海航路も利用が本格化するといったような予測もございますので、そういった海上輸送網の変化などを踏まえて、幹線ネットワークの形態が変わってくるのではないかと。また、そのために空港・港湾とより連結を強化しなければならぬ世界があるのではないかと。そういったような視点が①でございます。

さらに、海外から人や投資を呼び込む姿ということでございまして、都市の競争力向上という観点で、いわゆるクリエイティブ層を集めるような都市空間という中では、都市そのものが多様な働き手・企業が集積する。そのためのサービスを支える道路空間としまして、モビリティサービス、あるいは広場的な道路の機能といったものを充実した空間をつくっていく。さらに、2つ目でございますが、オープン化、官民連携等によって、道路の一体活用や沿道との一体利用といった形を進めていく。

最後でございますが、ソフト的な面でございますが、外国人の方が来られたときに、ホスピタリティ的な観点になりますが、道案内、あるいは交通マナー、さらにはきめ細かな安全対策といったような、そういうサービスを提供していく社会といったものも想定されるのではないかとこのところでございます。

とりあえず、今、道路局の中でいろいろ議論しているものをご提示させていただきますので、ぜひ先生方からいろいろなご意見をいただければと思います。

そして、次のページでございますが、より具体的なイメージを持っていただくために、この資料にございますように、最終的には、そのイメージに対して具体的な姿を、右側にあるような図であったり写真であったり、そういうコンセプトをまとめていきたいと考えております。

そのコンセプトの考え方としまして、左に1つの例を挙げさせていただいております。先ほどの、社会像ごとにまとめるというアプローチもあるかと思いますが、ここでは、例えば幹線道路ネットワークが将来どういう機能を持ち得るのかといったような観点での整理。さらには、道路のサービスといったものがどういうふうになるのかというような考え方の整理で、左の形で表をまとめております。

例えばネットワークのところでございますが、ネットワークの機能としましては、災害性であったり、あるいは自動運転であったり、オペレーションの部分はございますが、それぞれについて、右側にありますような、新しく実現するようなコンセプトを整理しまして、それを右側のような形でとりまとめるといったことを、最後にしてはどうかと考えてございます。

コンセプトについては、また今日、先生方からもいろいろなご提案がございましたので、また追加あるいは修正等はしていきたいと思いますが、現時点でこういったようなものを整理しております。

例えば、真ん中で赤で囲っているところを例にとりますと、自動運転やシェアリングという新しいモビリティへの対応ということでいきますと、右側にありますように、例えば、そもそも車線の幅員を減らしてもいいのではないかとか、あるいは駐車場スペースが使われなくなるので、その分を何かに活用できる世界があるのではないか。あるいは、乗降スペースの整備が必要ではないか。さらにはパーソナルモビリティ、あるいはシェアリングのデポ的な空間を道路の中につくっていく必要があるのではないか。さらに、歩行者ファーストの道路空間ということで、右側にありますように、横断距離を縮小するようなちょっとした工夫の提案もありますので、そういったものを目指していく。あるいは交差点の形状をモビリティの拠点になるような形に変えていく。こういったコンセプト、将来像が考えられるわけでございますが、こういったものを次回ご提案できるように整理をしたいと思いますと考えております。

最後でございますが、この将来像を考えるにあたりまして、これもお手元にデータをA3で用意させていただいております。ビジョンに関する主なデータということでございまして、今日は説明用に一覧という形で詰めさせていただいておりますが、真ん中に現時点の各種データを整理しております。上から、安全系、人口、経済指標、国際関係の指標、都市・地域関係、モビリティ、等々という形になってございます。

見ていただきたいのは現在から右側でございまして、こちらは将来予測になります。例

例えば、一番上でございますが、先ほどの災害のリスクということでございますと、首都直下や南海トラフが30年以内に70%の確率で発生すると予測されておりますので、このあたりは一定の確からしい将来が予測されるのではないかとこのところでございます。同じように行きますと、老朽化についても、現況の数字を未来に投射することでおおよそ予測はできているような状況であります。

また、人口関係は、これはもう2050年まで予測値が出てございます。人口自体は、総人口は減っておりますが、高齢者人口、②-3でございますが、2040年がピークになるというような人口動態が予測されるということでございます。

経済関係、GDPの実額自体は増加してございますが、世界的なシェアで見れば、日本のシェアはだんだん減少していて、一時は十数パーセントございましたが、今は5%ぐらいになっているところでございます。

その他、空白のところは、特段予測があるわけではないのですが、現状のトレンドということで見ますと、国際関係の多様なデータがございます。インバウンド、在日外国人の方の数、あるいは貿易、海運関係の数値等々は、このトレンドで行けば、増加しているような現状であるところでございます。

最後、モビリティのところでございますが、一つ、自動運転であつたり、新しいモビリティについては、未来を考える鍵になると考えてございますが、例えば⑥-4のEVでございますと、これは新車販売台数に占める割合という予測でございますが、現状は新車販売台数の、2017年で0.41%のところでございますが、10年たつと20%か30%ぐらいに膨らむのではないかとこのところの予測。それ以降は予測されている数字がないので、2030年までととなっております。さらに、燃料電池車についてはそのような数字になっております。

一方で、自動運転につきましては、⑥-6でございますが、政府の目標としましては、2020年あるいは2025年までに、高速道路、一般道路、それぞれ目標を掲げてやっておりますところでございます。一方で、自動運転対応車の普及という観点でいいますと、⑥-7でございますが、新車販売台数に占める割合でいうと、レベル3以上になりますと大体1%ちょいぐらいだということでございますので、自動運転車の普及が10年後に劇的に進むというような状況ではないのかなとは考えてございますが、今、提案している未来像は20年後以降ということを設定をいたしまして、もう少し自動運転車等も普及した社会を考えて検討してはどうかということ整理をしているところでございます。

手短ではありますが、以上で説明を終わらせていただきます。

【石田部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。これまでに各委員からご意見を表明いただきましたが。

【朝倉委員】 これは早目に発言したほうが楽なので最初にしゃべりますけれど、3ページ目の、3つの方向性を示された部分ですが、ここはいわゆる計画目標が書かれているのだと思うんです。これまで、交通システムの計画を考える上で、どういう目標を掲げるべきかということと言うと、効率・安全・環境、この3本柱で考えますというのがオーソドックスな考え方であったと思います。もちろん、3つ目の環境には2つの意味があって、自然環境の話と社会環境の話と2つあるので、そういった意味では4つかもしれません。

それで、ここに書いてあるこの3つを、効率・安全・環境に照らし合わせると、1番目は安全ですね。2つ目は、ここはいわゆる社会環境というか、社会共生とか社会調和とか、そういう言葉のほうがいいかもしれませんけれど。それで3つ目が、きっと効率だろうと思うんです。

そういう、これまで使っていたワーディングを、もうちょっとクリアに出したほうが、僕はいんじゃないかと思っていて、それを別の言葉で隠すことは可能なのですが、あまりそれをころころ変えるよりも、基本軸はこれなんだと。それをもう少し言葉を修飾してつけるとこんなふうになりますよ、というふうに言ったほうがよっぽどわかりやすいと思いました。

そういった意味では、あれ、自然環境がどこかに消えちゃったなども見えるわけです。消しちゃっていいということであればそれでもいいのですが、そうでないのだったら、どこかにそれは書いておく必要があるのかなと思いました。これが1点目です。

それから、今のことと大いに関係するのですが、いわゆる持続可能性という大きなくくりのワーディングがあると思うんです。こういったことを全部含んだ上での持続可能性。これが一番、タイトルの「持続的な発展」という言葉の中に入っているので、ここに入っているねと見ることもできるのですが、例えばSDGsとどういうふうに関係あるんですかと言われたときに、どこを見ればいいんですかということがちょっとわかりにくくて、例えばSDGsの11番とこう関係していますとか、9番とこう関係していますという言葉は、必ずどこかで聞かれると思うし、説明する必要がある、僕はあるんじゃないかなと。恐らく日本政府が考えている全ての政策はSDGsと関係して議論されるということになるだろうと思うので、そこは必ずマストで入れるべき項目かと思いました。これが2つ目で

す。

最後にもう1個ですが、ここにこうやって計画目標を、今の効率・安全、それから調和でも共生でもいいのですが、そういったことで挙げていただくのはいいのですが、これを実際の計画を立てて、今度、計画を評価するときに一体どうするんだというところがないんです。

なので、相変わらず、結果的にはB/Cでやるんですということになった瞬間に、せっかく美しい目標をたくさん掲げても、全然それは、その計画を実施するときに評価されないということになるのであれば、目標を掲げただけということになってしまって、結局はB/Cに入ることができるような、時間節約で評価しますみたいなことになるんじゃないかと懸念するので、一体これはどういう形で、ここに掲げた目標を評価することにするのかということもあわせて議論しないといけないのではないかなと思った次第です。以上です。

**【石田部会長】** ほかにいかがですか。どうぞ。

**【太田委員】** 今の朝倉先生のご意見は、まさにそのとおりだと思うのですが、これはビジョンなので、やはり具体化するためには建議のレベルにおろして、さらには具体的な計画のレベルに落としていったときに、より深く考えるのかなと思っています。2040年に向けてということなので、ビジョンを高々に打ち上げておくのは、それはそれでよいかなと思います。

個別の話をもっとだけ申し上げます。ラグビーのワールドカップ、日本代表が活躍して盛り上がったところですが、メンバーを見ていると、日本人の定義って何なのだろうかと、皆さんも思われたかと思うのですが、「ワンチーム」という言葉の中で結束して、すばらしい結果を達成したと。

そう考えたときに、道路を使う人を、まず国民として捉えていくというのが、2040年にどうなのかなと思いました。1つ目の、頻発する激甚災害から、「人を守る」とか、「人間を守る」でもいいのかなと思いますし、それから、「人と物が活発に移動し」の後も、高齢者・子供・障害者を含む、それはやはり、「外国人」という言い方をするかどうかはわかりませんが、出身が日本ではない方も、かなり定住が進んでいるのではなかろうかと考えます。移民問題がどうなるかはわかりませんが、今はどちらかというと日本はまだ移民が来たいと思われている国なのです。それは円が高いし、安全だし。しかし、このまま日本の経済が劣化していったら、移民に来てくださいと言っても、「あんな国行けないよ」とな

らないためにも、外国人の方々が安全で暮らしやすい社会というものを少しずつつくっていかねばいけません。その辺りの気配りも、道路側というか、自動車交通はまだまだ使いにくいところがあるので、それに向けた方向性が重要であると思います。

今、おっしゃったように、クリエイティブな人材だけ欲しいというような感じになっているのですが、クリエイティブじゃない方々でも、単純労働をしていただく方々でも、もしかしたら来てもらわなければならないような社会になっている可能性も感じていまして、今後の日本のダイバーシティというか、それに対応した道路というものを念頭に置いて書いていただくとより良いと思いました。

【石田部会長】       どうぞ。

【久保田委員】       市街地の関係で、希望としては、「ゾーン」とか「街区」とか、そういうイメージを出していただきたいなと思ひまして、今日で言うと2の②の2つ目のところに書いてある、生活空間ということですね。あるいはその下の、都心部のコミュニティ空間という、「空間」という言葉はあるのですが、具体的な施策を見ても、「空間」だけではちょっとイメージが湧かないので、いわゆる昔のエンバイロメンタルエリアのようなもの、つまり幹線道路ができてきて、皮ができてきたときの、中のあんこの部分を、生活に優しい、快適で安全で誰でも豊かに暮らせるところにしていくというものを強く出していただいて、住宅地も都心部もそうやっていくというのを打ち出していきたいなというのが1つです。

それから、今日、自動運転の話を実施のところでしたので、ついでに申し上げたいのですが、幅員の縮小とか路外駐車場の削減とか、割と後ろ向きな感じがするのですが、多分、これは20年よりもっとずっと先だと思ひますが、本当に電気で走る自動運転の車になったら、すごく生活が変わるわけです。例えば、今は皮の部分の走行の話でしたが、じゃああんこの部分にそういうものが入ってきたらどうなるのか。さらに言えば、最後の最後、住宅なりビルに入っていく、そのアクセスがどうなるのか。

昔、上田篤先生が「ツボグルマ」という提案をされて、部屋が車になって出ていくというんです。多分、そうならできちゃいますよね。寝たきりのおじいちゃんが、毎日病院に通院するみたいな。部屋の一部がどこかに行っちゃみたいなのもあり得るわけです。それは100年後かもしれないけれど。

だから、少なくとも今やっておきたいのは、あんこの部分の中、それからさらに沿道とのやりとりをどうするのかというようなことを、今から議論する意味はあると思います。

以上です。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。お願いします。

【大串委員】 とても大切なことだと思うのですが、まだまだ拡張していくようなイメージがすごく強い内容にもなっていますので、どちらかという、やはりスマートシティやスマートトラベルを道でどう実現していくのかということが、多分大局的にはあって、そうであるからこそ、地域は立地適正化計画などを立てて、重点的に資源を配分するのだけれど、地方のもっと離れたところにお住まいの方たちが、縮小されたり縮退していくような拠点に対してアクセスしやすいような道もきちんと整備をしますよという、道がきちんと、縮退していかざるを得ないような地方の設備や施設のサービス提供の質や量を下げないように、アクセスを担保するような、そういう力強いサポート的なところとか、美しくきらびやかな都市の歩行空間も大事なのですが、その地方の生活機能をきちんと道がバックアップをしていくんだよというところを、もっと強く打ち出していただけたらいいかなと思いました。

建議なので、財源の話はしないのかなと思ったのですが、それでもやはり、新しくいろいろな、5Gとかの機能がある中で、私は今回発表していないですが、走行距離に応じた課金による道路財源を担保するとか、そういった、きちんと今後のお金をどうしていくのかということも、一つ打ち立てたほうがいいんじゃないかなというのも思いました。以上です。

【石田部会長】 お願いします。

【勝間委員】 ポイントを1点だけで恐縮なのですが、やはりパーソナルモビリティの部分がどう、日本が今、相当おけているのですが、さらにこのビジョン内においてもますますおくれを加速するようなビジョンになっているのではないかと思います。

資料のほうで、⑥-8、小型モビリティ、これがどういうものを具体的に指すのかというのを知りたいのですが、1,100台が8,000台にしかないんです、2030年で。ところが、海外では既にこれはシェアリングになっていて、完全に4Gと連携しながら、ある意味、ライフスタイルを変えるような形で、どんどん加速している状態です。

あくまでも、日本はどうしても製造のほうで車と自転車で成功し過ぎていて、それによってつつい、パーソナルモビリティ側に対する普及が、どうも全体的に規制が厳しくて、安全という名目のもとに、わざわざ遅らせているんじゃないかという疑念すら、私は持っているんです。

将来的にもし本当にビジョンを描くとしたら、やはりモビリティが、もう車や自転車ではなくなるというのが、少なくとも諸外国は前提だと思いますので、日本ばかり車と自転車ばかりの図を描くのはいかなものかだと思いますので、その点について、やはりある程度ビジョンをはっきりさせたほうが良いと思いますし、それを望みたいと思います。

【石田部会長】 いかがですか。

これからどういふふうにして進んでいくんでしたっけ。そこをちょっとご説明いただければいいなと思いました。

【道路事業調整官】 スケジュール的な話ですね。次回が11月下旬にこの部会がございますので、今日いただいた意見を踏まえて、この3ページを少しブラッシュアップしたいと思います。

一方で、4ページの具体イメージのところがございますが、これについては、右側にありますようなコンセプトをわかりやすい形で表現したものを整理しまして、それをお示しして、もう一度その議論をしていただくということを考えています。

最終的なとりまとめは12月の下旬ぐらいを想定していますので、その間、議論をしていただくという形が、大きなスケジュールです。

【石田部会長】 どうぞ。

【朝倉委員】 1つ追加で教えてください。3ページはどのような目標を達成したいのかというのが幾つか掲げてあるわけですね。4ページは、その目標を達成するために、どのような方法でそれに対してアプローチするのかというのが並べてあるという理解でよろしいですか。

【道路事業調整官】 今、考えておりますのは、さっき、どちらかといえば太田先生が最初におっしゃった、ビジョンを打ち上げるというようなスタンスでございます。

したがって4ページは、3ページを具体的に実現するというよりも、むしろ3ページをもう少しわかりやすく解説するような、その社会をもう少し具体的に示すようなイメージとして捉えているということでもありますので、3ページを実現するための施策をがっちり整理するというようなアプローチではなく、3ページを解説するような、そういう機能を持たせてはどうかというのが今日の提案でございます。

【朝倉委員】 そうすると、2ページ目に、2つ目の○が具体の目標が掲げてあって、これが今日の3つですね。一番下の、ビジョン実現に向けた提案、ここが具体の、この目標を達成するためのアプローチというか方法、これが書かれるという理解ですか。

【道路事業調整官】 3つ目の○は、この社会像を実現するための個別の施策というよりは、むしろ、先ほども議論がありました予算の話とか体制の話とか、あるいは評価の話であるとか、あるいはデータの活用であるとか、このビジョンを実現するためにはこういうことも道路行政として考えていかないといけないのではないかという、そういう整理になります。

【朝倉委員】 わからなくもないのですが、普通は、こういったことをやりたいという目的、目標を書いて、次にそれをどう実現するかということを書くのが普通かなと思うのですが、そうではなくて何か別のものが来るというのは、若干、並びとして、僕は居心地が悪いように思うのですが、そんなことはないですか。

【道路事業調整官】 わかりました。朝倉先生のご意見もありますので、3ページと4ページの関係ですね、4ページの位置づけをもう一度しっかりと整理して、また次回、ご説明させていただく形にしたいと思います。

【石田部会長】 最後にちょっといいですか。朝倉先生がおっしゃった問題、効率・安全・環境と、これまで3つでやってきたからというのですが、僕はその上にある目的とか価値って何なのだろうかということから考えるべきかなと思っていて、そのことが説得的にちゃんと書けるのであれば、書いてもいいんじゃないのと思っているのですが、そういう考え方は危険ですか。

【朝倉委員】 いえ、別に。僕の頭がかたいのかもしれないけれど、交通システムの評価、いろいろなシステムの評価を考えるときに、効率・安全・環境、もしくは調和でも共生でもいいですが、そういったもので捉えると、これまでの施策との連動とか関係性とかも整理できてわかりやすいかなと思いましたが、そういう発言をさせていただいたのであって、それよりもよりよいスキームがあれば、全然それでやっていくということについてもよいかと思います。

【石田部会長】 それと、今のこの2ページ目のものは、この道路分科会基本政策部会の役割って何なのだろうかということ考えた場合に、ビジョン実現に向けての提案で、具体の体制の話とか、制度の話とかいうところまで、本当に限られた時間で踏み込めるのかなという気もして。ちょっとあまり、部会長として自信がないところもありますので、むしろ、こういう宿題がいっぱいあるから、ちゃんと行政で考えてよね、みたいな、虫のいい逃げ方というか、問題提起をすればいいのかなと思っていたのですが。もうちょっと、やっぱりかっちりせんといかんですかね。

【太田委員】 私はそうは思っていないくて、この前、若手の方のお話で、一番初めに「幸せとは何ぞや」で始まっていましたよね。ですから、道路を通じて幸せになってもらうためのビジョンなのですよね。

なので、特に限られた時間の中では、やはりコンセプトを打ち出すことでよいかと思います。具体の政策は、後々の基本政策部会が中心になってやるのだと思うのですが、5年間の、あるいは10年後を見据えた5年間の目標を建議で議論していくという形だと思います。

【石田部会長】 そういう理解でよろしいですかね。

【朝倉委員】 このビジョンの目的にも書かれてあるように、道路政策を通じて実現を目指す社会像をまずきちっと書くんだと。そこから、中長期の政策の方向性を提案すると書いてあるので、それに沿って、この項目が打ち立ててあれば、それでクリアかなと思います。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。時間がまいりましたので、もしほかにご質問やご意見がないようでしたら、今日の議論はこれぐらいにしたいと思います。今日も活発に議論をいただきまして、どうもありがとうございました。

進行を事務局へお返しいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。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いたします。

本日の会議資料につきましては、追ってメールで送付させていただきます。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —