

令和元年11月20日

【総務課長】 それでは、定刻までまだ少し時間がございますが、皆様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72回基本政策部会を開催させていただきます。

進行を務めます道路局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、まず、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。今日は石田部会長初め委員の皆様には、お忙しいところをお集まりいただきましてありがとうございます。

1つだけご報告させていただきたいと思います。先月、10月21日から約1週間、シンガポールでITS世界会議という会議がありました。これは毎年行われておりまして、今年はシンガポールでありました。私が日本政府代表で参加してまいりました。テーマは“Smart Mobility, Empowering Cities”ということで、私なりには新しいモビリティがまちを元気にするとか、まちを変えるとか、そんなテーマかなと理解いたしました。発表の中でも自動運転を含む自動車だけじゃない、新しいスローモビリティや自動運転、そういったいろいろなミックスされたモビリティがまちを元気にしたり、まちを変えるんだというような主張が多かったかと思いました。以上、報告であります。

このビジョンについて、これまでも何度もご議論いただきまして、今日はその素案の形で、またこの後ご提示して意見をいただくということになっております。この新しいビジョンが先ほどのテーマのように日本を元気にするというようなビジョンにしていただければと思いますので、また今日も限られた時間ですけれども、建設的なご意見をたくさんいただけますようお願い申し上げます。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。

本日は朝倉委員、大串委員、草野委員、根本委員、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。

なお、カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

本日の資料につきましてはタブレット端末をご参照いただければと思います。一部の資料につきましては机の上にも紙をご用意しております。タブレットの操作方法についてでございますが、現在、右下に黄色い耳のマークが出ている状態かと思っております。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顔と白抜き耳のマークが出ております。この状態ですとご自由に自分で資料を変更することができますので、左上の「ペーパーレス会議」をタップしていただければ変更できることになっております。もしタブレットにふぐあい等がございましたら、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させていただきたいと思っております。

前回、11月1日に開催させていただきました。そこでは災害に対する道路局の対応について、道路局より報告していただきました。また、特車通行許可制度の改善についてご審議いただきましたし、また、先ほど局長からもございましたように新ビジョンの取りまとめに向けて骨子案について議論を行いました。今日は今後の道の駅のあり方について、また自動運転に対応した道路空間のあり方「中間取りまとめ」について、道路局より説明いただく予定としております。その後、新ビジョンの取りまとめに向けてビジョンの説明、素案についての議論を行いたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

初めに、今後の道の駅のあり方について説明をお願いいたします。

【評価室長】 評価室長の水野でございます。資料1、道の駅のあり方についてということで、A3でつくっておりますので、お手元のA3の資料を見ながら聞いていただくとありがたいと思っております。

今回ご議論いただきたいところが2ページ目以降について、新道の駅あり方検討会という石田先生を座長にした検討会から、11月18日にご提言をいただいたところがございます。この提言について、今回先生方にご意見をいただいて、その後に国土交通省としてもこの提言内容について取り組むべく決定するといったようなプロセスをたどっていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

まず、1枚目でございます。今後の道の駅あり方の背景といたしまして、創設から四半世紀ということで、いまや全国1,160カ所に道の駅は展開しているところでございま

す。現在は毎年20カ所ぐらいずつ増えているところでございます。

右に行って、この全国の展開とともに道の駅の役割といったものも進化してきたところでございます。創設当初は通過する道路利用者のサービスの提供の場、2013年からは道の駅自体が目的地ということで、非常に地域の活性化といった面からも進化してきたところでございます。

(3)に今後の主な課題というところがございます。訪日外国人観光客の受け入れをどうするのか、頻発化・激甚化する災害にどう対応していくのか、あるいは少子高齢化といったものにどう対応していくのかといったところが大きな課題でございますし、一番下に書いてございますけれど、道の駅の運営者といったものが今は約半数が民間の運営者という形になっております。

また、ちょっと話題は変わりますが、(4)全国道の駅連絡会が法人化というところがございます。これまでは任意団体で市町村が会員として運営している組織があったんですけれども、これを今年の5月から法人化ということで、一般社団法人に移行したところでございます。このポイントといたしましては、全国道の駅連絡会の右のほうに民間賛助会員とございますけれども、市町村だけではなくて新たに民間の方々も賛助会員として入っていただいて、全国の道の駅に広く民間の技術、アイデアといったものを広く活用できる体制といったものを構築してきたところでございます。こういった背景を踏まえて、今後の道の駅のあり方をどうすべきなのかといったところについて、2ページ目以降で説明させていただきます。

まずは、新しいコンセプトでございます。ターゲットとしている年度については、2020年から2025年ということターゲットにして考えているところでございます。

コンセプトについては、真ん中に大きく書いてございますけれども地方創生・観光を加速する拠点へ、ネットワーク化ということで、これまでの第1ステージ、第2ステージといったものはどちらかという利用者視点でのコンセプトでございましたけれども、地域といったものに視点を移したコンセプトといったものを提示させていただいているところでございます。

そして、このコンセプトのもとで経過期間の最終年である2025年に目指す3つの姿として、これもコンセプトをつくらせていただいております。1つ目は道の駅を世界ブランドへということで、海外へのプロモーションだとかプロジェクト展開を通じて世界ブランドにしていきたいと。そして、世界ブランドになった道の駅に多くの外国人が道の駅を

目指して日本に来ていただけると、そういったような世界を目指していきたいと思っております。そのためにも、2つ目のポツに書いてございますけれども、多言語対応とかキャッシュレスといった受け入れ環境もしっかりと充実させていきたいと考えているところでございます。

また、移動の手段として道の駅についても交通拠点としてしっかり機能する、あるいは交通拠点機能だけではなくて、今はMaasといったものともしっかり連携して、移動の活発化といったものの姿も目指していきたいと考えております。

その下に主な取り組み目標と書いてございます。2025年までに主な取り組みとして目指すものとして、多言語対応では外国人観光案内所の認定ということで、今は10%に過ぎないといったものについては半数以上の取得を目指してまいりたい、あるいはキャッシュレスについては現在4割程度ですけれども、8割以上といったもの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。

続きまして、3ページ目でございます。2として、新防災道の駅が全国安心拠点にということで、広域的な防災機能等といったものを担う防災道の駅を新たに導入していくということ。そういった広域的なものだけではなくて、各道の駅におきましてもBCPの策定だとかそういったものでしっかりと準備していく。また、道の駅の災害時の活動情報といったものについても関係者間でいち早く共有して、地域の安全の確保といったものに貢献していくという姿を目指していきたいと考えております。

下の取り組み目標といたしましては、2025年には地域防災計画に位置づけられた道の駅、約500駅あるんですけれども、それについては全BCPの計画を完了させる。広域的な防災道の駅については来年から新しい仕組みといったものを導入して、国としてもしっかりと支援してまいりたいと考えております。

3つ目、あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターにということで、先ほどもご説明しましたが、新しく法人化した全国連絡会といったものがしっかりと地域、民間とタイアップして、地域活性化プロジェクトといったものが盛んに行われるという姿を目指していきたいと考えております。

また、子育てを応援する施設だとか、あるいは高齢者の足を支える自動運転サービスのターミナルとか、そういったものも続々と導入していきたいと考えております。

また、若い世代の方々、学生の方々が道の駅へインターンとして積極に来ていただくと、そのインセンティブのためにも全国コンテストといったものを創設して、そこで学生の皆

さん方が優勝を目指していろいろ取り組んでいただくという姿を目指していきたいと思っております。

主な取り組み目標といたしましては子育て応援ということで、これについては全国の半数以上にベビーコーナー等々を設置していきたいと考えております。

また、地域活性化、民間とタイアップしたプロジェクトについても、始まったばかりですけれども年間10件ぐらい、2025年には50件ぐらいを目指していきたいと考えているところでございます。

また、大学との連携についても、今は24校ですけれども倍ぐらいを目指していくといった姿を目指していきたいと考えております。

続きまして、4ページ目でございます。こうした2025年の姿を目指すためにということで、国等からの支援の充実ということを書かせていただいているところでございます。道の駅については、厳しい道の駅、個別の道の駅に目を向けると、といったところが2つ目のポツで書いてございますけれども、人手不足、担い手不足の道の駅といったものも大変多くございます。また、創設から四半世紀ということで、もうリニューアルが不可欠になっているような道の駅といったものがございます。それを道の駅の努力だけではなかなか更新していくのが難しいといったところがあるので、国としてもしっかり支援をという形に整理させていただいているところでございます。

①として国交省だけではなく各省横断の支援組織をつくるべきではないのか、②として防災に関する仕組みをしっかりと早期に整備すべきじゃないのか、③としてリニューアルといったものについての支援も考えるべきといったところでございます。

続きまして、全国連絡会のエージェント機能の強化ということで、せっかく今年5月につくったところでございますので、これを①としてしっかりと進めていただきたいということと、②として、こうした社団法人の組織でございますけれども、やはり公益機能ということで災害時の情報収集だとか、そういったようなことについて国ともしっかり連携しながら進めていくべきではないのかということ。また③では、災害地だけではなくて全国道の駅のデータといったものを全国的に集約して、いろいろなインセンティブも含めながら各道の駅で共有してブランド力を高めるといったような取り組みをすべきではないのかということで整理させていただいているところでございます。

続きまして、最後のA4の縦の1枚紙でございます。こうした検討の状況につきまして、今年10月23日に香川県の宇多津町におきまして全国道の駅の総会、駅長さんとか首長

さんたちが集まる総会で、この宇多津宣言といったものを新しいステージに向けてということ宣言があったところでございます。

これまで私が説明してきた内容の重ねになりますけれども、道の駅は新たなステージへと果敢に挑戦していくことが必要だということ。あるいは訪日外国人観光客の受け入れ環境の整備についてしっかりと進める必要があるということ。また、災害についても地域の防災拠点として機能アップを図っていくべきではないのかといったようなことについて宣言していただいているというところでございます。

このように、今後の道の駅は第3ステージということで2020年から取り組みを進めていきたいと思っておりますし、この提言いただいた内容を国土交通省としてもしっかりと受けとめて国土交通省としても決定し、ここに書かれた主な取り組みだけではなくて、それも含めてフォローアップをしっかりとやっていく、あるいは支援を充実するといったことをやっていきたいと思っておりますので、ご意見をよろしくお願いいたします。

【石田部会長】 ということでございますので、ご意見をよろしく申し上げます。いかがでしょうか。

ちょっと補足になるんですけど、18日、月曜日だったんですけども赤羽大臣に手交させていただきまして、そのときに大臣からもしっかりとやりますと、特に防災道の駅というのは本当に大事なので、それについては支援も含めてしっかりとやりますという力強い発言をいただきました。

いかがでしょうか。どうぞ。

【久保田委員】 非常にわくわくするようなお話だと思います。ありがとうございました。

今、石田先生からありましたように3つの姿の中の2番目というのが非常にわかりやすいですね。あと1番と3番なんですけど、1番というのは観光というイメージですね。3番のほうが地域の子育て支援というイメージなので、割りと市民の生活の場に近いイメージですね。そうなると、道の駅というのはイメージが多様化するというか、幾つかのグループに分かれていくようなイメージなんだと思うんです。観光地に適した、海外の人にも来たくなるような、そういうところにある道の駅と、もしかしたら割りと市街地にあつていろいろな核になる、市民生活の核になれるような、そういう2分割か3分割かわからないけど、そういうものごとにあるべき機能とか、必要な面積とか、いろいろな議論をこれから詰めていただくというのが今後の次のステップになるのではないかと感じました。こ

れは感想でございます。

ありがとうございました。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。どうぞ。

【太田委員】 ありがとうございました。ぜひ頑張って進めていただきたいと思います。

これから申し上げることは、文句を申し上げているというよりは、むしろ進めるときに考えていただきたいことを2、3申し上げたいと思います。1つは、第1ステージが2012年で終わったということを知らずに、第2ステージが今年終わるということも知らずに、そもそも第1ステージ、第2ステージというのは何か意識してそのとき設定していたのかということに疑問に思いました。そういう意味では、今第3ステージをここで立ち上げるということの意味とか意思をしっかりと打ち出していきたいと思います。特に第1ステージ、第2ステージはわりと長めで、今度は5年の計画になっているので、どうして今この時点でこういうことを考えているのかということと、どうして5年でやりたいのかということをしっかり説明するようにしていただきたいと思います。

2点目は、もともとこの道の駅というのは駐車場と休憩施設と情報提供という3つの要素を提供することに目的があります。それにプラスアルファで民間がいろいろなものを加えるという話だったと思います。その中で、今度は防災を付けるというコンセプトになっているように、国の政策としては思います。その辺は、しっかり道の駅の機能としてそれをつけ加えたということをはっきり提示したほうがいいと思います。

3つ目は、今、久保田先生からもありましたけれども、地域活性化等々のことを考えると、モールの横に道の駅をくっつければいいじゃないかと思うのです。もともと道の駅というのは駐車場、休憩施設、情報提供という道路利用者側の観点からつくられていたと。今回の提案の3番目のものというのは、どちらかというともっと地域の近くに下りていくという話だと思います。そう考えると、各地にあるモールなどと連携するというか、モール自体を道の駅につくりかえるというような発想もあり得ると思います。

これはもともと、自分の不明を恥じるのですけれど、1993年に始まったときに、ドライブインというものがあるのに、どうして国が税金を使って道の駅をつくるのだろうか、それはおそらく道路特定財源が少し余っていたような雰囲気、新しい支出先を探しているのかなという感じがしました、つまり民業圧迫ではないかというように私は思ったのです。それは25年前の話ですけれど、その不明を今、私は恥じているわけですが、この道の駅というものがいろいろな形で地域に根づいていったのは皆さんのご努力で、すばらし

かったと思います。今、ここからそれを新たに展開していくときに、民間と国の役割分担というものはしっかり考えておかないと、変な軋轢が起こったりすると、せっかくいいことをやっているのに困るなどと思いますので、その辺の整理が重要なのではなかろうかと思えます。

以上です。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。

道の駅についてはファンが多い施策で、誰に話しても、みんな道の駅の話をするといひよねという話なので、基本的にはこれをよりいいものしていくというところに関しては間違いない施策なのかなということは非常に強く感じていますし、地域の中でも非常にそれを支える人たちも多いというところは共感するところでもあります。

ただ、それを次のステージに押し上げるという意味では、それぞれ個性的な道の駅が育っている反面、経営とかそういった面で何かしらのサポートが必要な道の駅もあろうかと思えますが、この際にデータインフラのようなものを、それぞれの道の駅がどういう立地条件の中に置かれていて、どういう売り上げで、どれぐらいの立ち寄りなのかといったトータルデータベースを、この年間売上高2,500億円、利用客2億人というところの動きの中でアドバイスするというか、経営支援するような形のデータプラットフォームの構築みたいなことを、決済の仕組みをETC2.0あるいは3.0、あるいはサービスエリアとの連携みたいなことも含めてプラットフォームづくりみたいなことも少しご検討いただけないかという、これが1点であります。

2点目につきましては、防災ということですので、防災拠点として一体どれぐらいのキャパシティであるとか、あるいは卑近な例だとスマホの充電の箇所がどれぐらいあるとか、あるいは自家発電の電源がどういうものがあるのか、こういうものをもう一回全体を見直していただいて、次世代の道の駅のスペックを、以前は土地があるからこれぐらいの駐車場で、これぐらいのトイレであったというところから、さまざまな乗りかえポイント、バスタなどとの連携等もあると思えますので、もう一段駐車場のスペースも拡大していくであるとか、電源みたいなことももうちょっと確保していく、あるいは交流スペースももう少し増やしていく、そういう道の駅のリノベーションの支援の何かしらの仕組みみたいなことも、そういうデータを使った評価の中では少しナッジと申しますか、背中を押す、ひじを押すような形でより活性化してもらったほうがいいようなところ、可能性のあると

ころを経営診断するというようなサポートも、ぜひこういった中でしていただければと思います。

私は以上です。

【石田部会長】 お願いします。

【勝間委員】 説明ありがとうございました。普段道の駅をよく使わせていただいているんですけども、ちょっと違和感があったのは、第2ステージの道の駅自体が目的地というのが、果たして今の道の駅の1,160のうち何割がそれを達成しているんだろうと。すなわち、第2ステージにまだ達成していない人たちをとり残したまま第3ステージに行ってしまうと、第2ステージに達していない人たちはどうなるんだろうという違和感があったんです。逆に第3ステージについても、道の駅のもともとの目的に対して、地域センターや防災が向いているところもあれば向いていないところもある、そうすると、全体的にこういう方向に行くのかという誤解を与えてしまうので、もともとの道の駅の機能そのものはこのように拡充していくという話があった上で、さらなる発展として防災や地域センターの話があったほうが望ましいかなと思いました。

特に、なぜそんなこと言うかといいますと、道の駅で検索して、たしか上位の道の駅は、私も何個か行ったことがあるんですが、すばらしい道の駅がたくさんあるんですよ。一方で、行ってもがっかり道の駅も結構あるんです。なので、そういう道の駅全体のブランディングを目指すのであれば、がっかり系をいかに減らすかということも重要だと思いますので、先端の話が今日は多かったので、ぜひがっかり系についての対策も拡充していただけるといいかなと思います。

以上です。

【石田部会長】 お願いします。

【評価室長】 ご意見、ありがとうございます。少々説明不足だったんですけども、この第1ステージ、第2ステージ、第3ステージという話ですが、ご意見にあったように第1ステージって誰が知っていたのか、第2ステージは誰が知っているか、ほとんど知らないんだと思っています。そこが、言い方は悪いんですけどあまりそこまで議論せずにこれまで取り組んできたというところがあったので、今回改めて先生方に集まっていただいてオープンな議論をして、令和という新しい時代にもなったので第3ステージといったものを打ち出させていただいたところでございます。

しかも、第3ステージは2020年からといって、それってどれぐらいの、2030年、

2040年なのといったような話になっていくと議論が発散してしまうところがありますので、5年間といったような形で区切らせていただいて、しかも5年後にはそれを第4ステージというのかどうなのかというところは別の話かもしれませんが、しっかりとフォローアップし、次のステージに結びつけたいといったところがあって、5年間といったところがちょうどいいのかなというところで、この5年といったものを設定させていただいたところでございます。

そういったところで第3ステージはかなり唐突感があるところがあるんですけども、道の駅についてこれまで道路局のスタンスはあまり関与しないというようなスタンスで来たんですが、防災だとか観光だとか公益性の原点に戻ってといったようなところが強く求められているところもございますので、第3ステージとしてしっかりと取り組んでいきたいと考えているところでございます。

また、道の駅についても、観光だとか防災だとかいろいろな機能に特化したところがございます。そこについては、必ずしも全国均一の道の駅の登録要件にするといったものではなくて、各自の取り組みについて、特化したところは分けていきますし、あるいは足りないところはこっちからも積極に関与し、防災で公益的に足りないところについては、ここをつくったらどうですかといったような関与もしてきたいと思っているんですけども、そういった各道の駅といったものも、羽藤先生のお話につながるんですけども、しっかりとデータも今後収集して、どのような姿がふさわしいのかといったことも詰めていければなと思っているところでございます。

このデータといった話については、正直言って我々はほとんどデータが集まっていないといったところがあって、例えば災害時におきましてもどれぐらい道の駅が活動しているのかといったことについてもほとんどリアルタイムな情報入ってこないといったところもありますので、そういった面も含めてデータといったものについては今後しっかりと国としても支援し、集めていければなと思っております。

また、平時の売り上げだとか、どういったところから買い物に来ているかだとか、そういったところも含めて、今、道の駅連絡会で昨日からキャッシュレスについて民間に広く公募するといったようなことを始めさせていただいたところでございます。その要件としてデータがキャッシュレスの業者に持っていかれちゃうだけではなくて、しっかりとフィードバックしていただくといったような仕組みを含めて企画提案しているといったところでございます。そういったいろいろな民間とのやりとりの工夫もしながら進めていければ

など考えているところでございます。

以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【道路局長】 私も少しだけ補足で発言させていただければと思います。

道の駅は25年たって1,160になり、勝間委員のように濃淡があるんですけども、トータルとしてはかなり力を持ってきたという認識しております。数の力もありますし、それぞれの内容についても知られているということも含めて力が出てきたんじゃないかなと思っています。その力を地域の発展だけではなくて、日本全体の発展とか安全のために活躍してもらえないのかなと思っています。

その発展の1つは、今インバウンドは3,000万人を超えましたけれどもやや頭打ち感があって、これはやはり東京、大阪を中心に集中しているということがあると思います。これから4,000万人を目指し、6,000万人という高いハードルはありますけれども、こういうのを実現するというのは日本の発展のためにぜひ必要な国策だと思いますので、そういったものにこの道の駅は一役買えるんじゃないかと、ぜひそれぞれのところでそういう面でも活躍してもらえるものにならないかと、そのために国の支援もプラスできるんじゃないかというのが1つです。

それと、去年今年の災害を踏まえて、これまでもそうですけどかなり防災で活躍している道の駅が、災害のときに活躍する道の駅があって、それはその町のための活躍ではなくて、広い範囲の広報拠点としても活躍していると。そういう道の駅は、そこに任せるんじゃないかと、任せるというか、いい意味で任せるのではなくて、国としてもしっかりともう少しサポートして広い範囲で活躍できるものにさらにステップアップしてもらえようようなことが、その地域だけではなくてもっと広い意味で、ひいては国のパワーアップにつながるというか、安全確保につながるんじゃないかという、そういうことでこの第3というのは、そんなには意味はないんですけど、次の方向へステップ、ステージに行けないかという、そういう趣旨で考えております。

【石田部会長】 よろしいですか。

道の駅って25年もたって、おっしゃったように当初の機能とか目指していたところと随分変容しているんですね。例えば防災というのも、中越地震でそういう機能が大事だねということが認識されて、それが東日本大震災でさらに強く認識されて、熊本でもそうでしたし、昨今の洪水被害のときもあったんですね。それとか、当初はドライブで来られた

方の駅だったんですけども、最近はやっぱり地域の方々の生活の拠点になっているという、そういうことも実態としてわかってきましたので、それとともにダイナミックに変わっていかないといけないと。そういう中で、道の駅ってこれだけの規模になったんだけど、これはこれまでの特色ある道の駅ができてきたポイントでもあるんですけども、それは地域、地域で工夫されて自由闊達にやってくださいと、登録要件は最小限にしますということだったんですけども、そのバラバラ感が逆に作用して、これだけのブランド性を持ってくると、全部が全部とは言いませんけれども、クリームスキミングをする方がいっぱい出てきて、そういうのはやっぱりよくない、危険だよねということで道の駅の連絡会でもきちんと法人化しようという動きもありましたので、それと国としても連動性を強めてやらないといかんよねというようなことだと思っております。多分これから数年間は第3ステージという間にもさらにいろいろな機能が発見されたり、強化されたりしていきますので、その辺についてはきちんとモニターして臨機応変に対処していく、つき合っていく、育てていくということが非常に大事ななと思っております。

では、こういうことで、ありがとうございました。

それでは、次の議題でございますが、自動運転に対応した道路空間のあり方の中間取りまとめでございます。事務局よりお願いします。

【ITS推進室長】 道路局ITS推進室長の安部と申します。本日は自動運転に対応した道路空間のあり方中間取りまとめの案についてご説明いたします。

この中間取りまとめの案でございますけれども、羽藤委員を座長といたしまして7月2日から開催しているものでございます。具体的な目的等につきましては「はじめに」のところを書いておまして、ここは非常に重要ですので、この本文でもってご説明したいと考えております。

我々はこれまで、道の駅等を拠点とした自動運転の社会実装を目指した実験とか隊列走行の実験等をやってきております。我々といたしまして自動運転の車両単体で実装ということは非常に難しいのではないかと、現在の自動運転の技術レベルでは自動運転車単体のみで実装することは難しいのではないかと、解決すべき課題が多いのではないかとということが実験からわかっているところでございます。

一方で、自動運転の技術が進展するまで我々が待つということも、社会課題の解決に資することを考えますと待っている時間的な余裕もないと。そういった中でインフラ整備という、インフラからの支援が非常に重要であろうということでございます。

「はじめに」の上から4パラ目でございますけれども、ご存じのとおりインフラ整備というものは、意思決定してから効果を発揮するまでに時間が非常にかかるということもございますので、規制等を検討に先んじてインフラに係る基準等の整備をして、その効果を早期に発現する必要があると、こういうスタンスに立って今回この検討会を開催したわけでございます。7月から4回開催いたしまして、まずは中間取りまとめという形で取りまとめました。このスタンスでございますけれども、現在は2020年の政府目標等に対して、すみやかにやらないといけないところを今回の中間取りまとめという形でまとめたところでございます。また、本中間取りまとめの後には、引き続き中長期的な観点からの検討を進めていきたいと考えているところでございます。

それでは、資料につきましては、後ろにあります概要の紙をもってご説明したいと思えます。

12ページ目でございます。中間取りまとめの案でございますけれども、今私が述べたものが第1章の「はじめに」ということで、第2章で課題について述べております。課題につきましては3つに分かれておりまして、まず一般道路の限定地域、あと2つ目といたしまして高速道路における隊列走行、そして3つ目に高速道路における自動車メーカーと開発しているオーナーカーであります自家用自動車の自動運転についてどういった課題があるかということ述べています。

具体的内容につきましては14ページでございますけれども、例えば一般道路の限定地域におきましては、ここにございますように手動介入を求められる機会が多かったということでございます。特に一番多かったものは路上駐車における回避、つまり路上駐車によって自動運転車が自動運転走行を停止して手動介入もしくは停止、車両自体が停止してしまうという事例が多かったということでございます。また、例えば歩行者、特に児童等の歩行者によって手動介入を求められた事例というのもございました。

また、写真の下のほうでございますけれども、GPS等により自己位置を特定しながら自動運転、自動走行することもございますけれども、例えば山間部とか、あとは高架橋の下といったところはGPSの感度が非常に低下するということがあって、そういったところの位置特定が非常に問題があったということがございました。

また、右下の写真にございますように、例えば除雪車した後の道路脇の雪、こういったものは現在の自動運転技術レベルでありますと雪として認識せずに障害物として認識することから、これを障害物と認識した結果、手動介入もしくは停止という形になっています。

このような事象が、一般道路の限定地域の実証実験は多々発生しているということでございます。

また、右のほうでございます。高速道路の隊列走行につきましては3つ挙げておりまして、まず1つは大型車の合流阻害でございます。非常に長い車列になりますので、例えば一般車が本線に入ってくる場合、本線を隊列走行が走っている場合、一般車が進入できずにとまった事例とか、また逆もございまして、長い車列である隊列走行が本線に入るときに非常に本線の走行を阻害してしまった事例等がございました。

また、2つ目でございますけれども、隊列走行はGPSによってその位置を補完的に確認しておりますけれども、例えばこの写真にありますように、これはゴルフ場のゴルフボールが車道に入らないための金網ドームでございますけれども、こういった構造物によってGPSの測位精度が低下してしまうと、結果、隊列走行の走行に影響を与えてしまうという事例がございました。

また、下でございますけれども、SA/PAになりますと隊列走行の車両の速度が落ちますので、車列間に例えば歩行者とか二輪車とかが入ってしまうことによって隊列の車同士の通信が途切れてしまうといったような課題が見受けられたところでございます。このような課題につきまして、第2章という形で記載しているところでございます。

このような課題を受けまして、12ページに戻りますけれども、第3章という形で今後の方針という形をとっております。先ほどご説明したとおり、今後の方針というものは2020年、2022年、こういった政府目標を達成するための必要最小限な対策ということをして述べているところでございます。これにつきましては15ページ目でご説明いたします。

例えば一般道路の限定地域におきましては、やはり自己位置特定というのが非常に難しいところ等々がございますので、インフラからの支援ということで電磁誘導線の整備による誘導、もしくはバス停とかトンネルの中といったところにつきましては磁気マーカーを埋め込むことによって車両の挙動を制御していくといったことが必要であろうと。これに関するところにつきましては、道路管理者も整備できるよう法改正、基準等の整備を進めていくべきであるということを述べています。

また、下でございますように自動運転に対応した走行空間の確保ということでございますが、例えば構造的に自動運転車両のための空間を確保するための基準とか、路面に自動運転車両が走行する空間であるということを示すことに、一般車両がそこは自動運転車両

が走るということを認識できるような環境をつくるとか、そのための例えば路面表示の全国統一化といった観点について提言しているところでございます。

また、右のほうでございますけれども、高速道路の隊列走行でございますが、これにつきましては、先ほど述べた課題を踏まえまして、1つ目でございますけれども専用の走行空間を確保していくと。ただ、これも隊列走行が商業化して、その後普及した時点でもって走行空間を確保していくべきだということでございます。

また、2点目でございますけれども、GPSの測位精度低下のために、当然トンネル等につきましては、先ほどご説明しました磁気マーカー等による支援以外にも、これはドイツの事例でございますけれども、自己位置を標識でもって確認して、これを車両側に伝えていくと、これによって現在走っている位置を正確に把握していくような仕組み、こういったものを検討すべきではないかと述べているところでございます。

また、隊列走行につきましては、隊列を形成する、もしくは分離するスペース等が必要になりますし、また車列が長いということもありますので合流するときの支援、特に一般車への情報提供、もしくは合流する側の情報収集、こういったものの仕組みをつくっていくべきではないかということも述べているところでございます。これが第3章の概要でございます。

12ページに戻ります。また、緑のところの第3章の下のほうにある基準等の整備を支える仕組みにつきましては、一般道の話、高速道路の話をあわせて書いております。例えば道路空間に関する基準等をつくった後に、その仕組みがきちんと機能しているかどうかをチェックし、改善するプロセスをつくってはどうか。基準につきましては国際標準化というものも推進していくべきではないか。また、海外調査を継続して、海外の流れを踏まえながら、基準等についても逐次その改善もしくは修正を図っていくべきではないかといったことも提言を受けているところでございます。

最後に第4章という形で今後の検討とございますけれども、今まで述べたものは2020年、2022年等の政府目標を達成するために必要なインフラ側の支援ということでございますけれども、中期的、長期的な観点から必要なことについて検討すべき項目について提言を受けているところでございます。

簡単でございますが以上でございます。

【石田部会長】 いかがでしょうか。

羽藤先生、何か追加コメントとかありますか。なければいいですか。

いかがでしょうか。

【勝間委員】 では、1点だけ。

【石田部会長】 どうぞ。

【勝間委員】 説明ありがとうございました。現段階では、いろいろまだ技術的な難点があつて、それに対していろいろと施策を打とうとしていることは非常によく理解できました。ありがとうございます。

自動運転系で1点心配なのが、事故があると必ずすごい報道されるんですよ、それ見たことか系の。実際には人が運転するほうがよほど事故しているんですけども、そのような、いわゆる国民の不安や風評に対する対策というのは今後どのようにとっていくかということについて教えてください。あるいはそういうことが検討されているかということについて教えてください。

【ITS推進室長】 ありがとうございます。

実際に、例えば道の駅等の実証実験におきましては、技術的な検証とか空間の検証、これ以外にも地元の方々の理解を深めるための、いわゆる社会的な受容性を向上させるためのさまざまな活動を行っております。例えばデータで見ますと、自動運転車両に乗る前と乗った後では、信頼度が高まったり、さまざまな啓蒙活動をやることによって積極的に自動運転を活用していきたい、もしくは将来導入されたらぜひ使いたいといった結果も出ています。こういったさまざまな活動は非常に地道ではございますけれども、今後も実証実験をやっていく、もしくは実装した箇所も含めて啓蒙活動を継続していきたいと考えているところでございます。

【勝間委員】 そうすると、乗ってもらうのが一番ということですか、平たく言いますと。

【ITS推進室長】 おそらくそれが一番の解答だと思います。

【石田部会長】 どうぞ。

【道路局長】 当面実現しようと思っっているのが、この資料では14ページにもありますが、一般道路の限定地域の自動運転と。限定地域という言葉も、もっと正確に言うと限定ルート、いわゆるバスルートみたいなものですね、そういうものを設定して、小さいバスの運転者さんがいないと、その運転手さん確保に非常に苦労している地域が増えてきているので、それから運営にもコストかかるということで、そういうものを実現するというのが当面の目標になります。その場合は限定ルートですから、そのエリアの中に住んでい

る方の、まず、こういうものがそういうルートを走るといふことの合意形成が必要になるということ。言いかえれば、そういう合意形成ができれば、事故との関係についても納得した上で走れるといふことの裏表になるではないかなと思います。

そういうことが各地で広がってきて、そのさらに先に見えるのが、今委員がおっしゃったように、実は人が運転するよりも安全なものだとか、そういう次のさらに高度な自動運転に対する認識といふのもできてくるんじゃないかなと思いますけれども、そこはちょっとわからないところも正直あると思います。ただ、目指しているものはそういうレベルでスタートしたらいいんじゃないかなと、ニーズもありますし、そういうように思っております。

【勝間委員】 わかりました。ありがとうございます。

【石田部会長】 どうぞ。

【太田委員】 技術開発の途中なので、いろいろな形でトライしていただいて進んでいくのはよろしいかなと思っています。その一方で、「はじめに」のところでも強調されたようにインフラの整備に時間がかかります。それを裏返して言うと、間違っただけのものをつくった場合にはもとに戻せないということなので、将来に対する見通しをしっかりと立ててやっていただきたいと思っています。

1点、私は前から非常に疑問に感じることがあって、それについて開陳させていただいて、後々の検討の際に参考にしていただければよいと思います。

今局長がおっしゃった一般道路の限定地域で、これはレベル4をやるということですね、ですから運転手がいなくていいという前提ですね。一般道路でこういうことができるのだらば、高速道路のほうがやりやすいだろうと。そうであるならば、トラックのレベル4の自動運転をすればいいだろうと。高速道路のほうがコイルを埋めてレベル4のトラックの自動運転はやりやすいでしょうと。そうすると、隊列じゃなくて、そもそもばらばらに運転手がいなくて自動運転すればいいだけなので、この一般道路でやろうとしていることと、高速道路で隊列でやろうとしていることが、何か技術的に矛盾しているような気が私にはしています。

どうしてもトラックの話で、人が不足しているから隊列走行といふのは常識的な話としてはわかりやすいのですけれども、そもそもこういう技術開発をしていけば、隊列走行はそもそも必要ではないのではないかな。なぜトラックだと先頭車両に運転手が乗っていないといけないといふことになっているのか、それがまったくわからないのです。一般道でレ

ベル4まで行こうとしているのに、高速道路だと運転手が一番前に乗っていないと走れませんがというのは、何となく高速道路のほうが危なそうな感じがしてしまうと。だから、もう少し本当に必要なパースペクティブを、頭をやわらかくしていただいて検討してほしいと思っています。これは政府目標で決まっていますので、あまりここで文句を言っても仕方ないのですが、私、後々無駄な投資をしたよねと言われるのは避けるべきだと思うので、しっかり検討していただきたいと思います。

【石田部会長】 それに関連して、私もちょっと意見を申し上げたくて、そもそもここでおっしゃっている2020年とか2022年、政府にきっちり書かれているやつをちゃんとやっていただければいいんだけど、ここはビジョンを議論する場ですよ。こんな近い先のことをここでほんとうに議論するのがふさわしい場かしらという、正直そういう疑問があります。

一連の検討の中でやられているという、そういう位置づけなんでしょうけれど、それよりは、太田先生がおっしゃったように、今の制度だから限定地域で、あるいは限定ルートでないと警察がいいとおっしゃらないとか、隊列走行もドライバーが絶対要るとか、そういうことを超えてどういうビジョンを描くのかというのが本来ここで議論すべきことじゃないかなと思うんだけど、そういうことを全くなしに、今の制度の下で、ルールの下でこういうことやりますという、そういう議論というのはここにほんとうにふさわしいかなという気がします。

特に一般道路の限定については、今のいろいろなところとのしがらみでそうならざるを得ないんだけど、例えば今、道の駅でやっておられるのは非常に限定的ですよ。我々のところで調べた高齢者の生活実態と幸福感との関係によると、外出回数とかトリップ回数とか行動範囲というのは、実はあまり関係なくて、どういう目的、種類が多様であるか、要するに我々、これは何度も言っていますけれど、通勤交通したってうれしくないわけですよ、それと同じように病院へ行っても楽しくないわけです。それよりは友達と会うとか、ボランティア活動をするとか、お稽古ごとをするとか、それは目的地が非常に広がるわけです。そういうときに、限定ルートでやるのが老人たちの幸福感にどれだけ寄与するかというのは甚だ疑問なわけです。そのことに対してどういうことを考えて、どういう準備をすべきかみたいな議論をちゃんとしないといけないのではないかなと強く思います。

すみません、羽藤先生のあれで申しわけないですけど。

【羽藤委員】 じゃあ、いいですか。

【石田部会長】 どうぞ。

【羽藤委員】 別にいちゃもんをつけるつもりはないので、あれなんですけども、都市計画だと最近タクティカル・アーバニズムみたいな言葉があって、それは結局長期的な目標を意識しながら、戦術的にその場の問を解きながら遠くを目指していくという方法論なんですけども、今回の自動運転のビジョンみたいなものというのは多分そういうもので、一見するとマイオピック（近視眼的）な対応に見えるかもしれないですけども、その視座というのは、石田先生がまさに言われたように遠くを向いているものなんだろうと思うんです。そこに向けてまず一歩目、隊列のトラックを高速道路で2022年度に動かしていくと。でも、それは先ほどお話があったように、例えばプラトゥニング（隊列）といったような自動運転の技術というのは安全、それから環境面で非常に恒久的に意味がある車両の制御技術であるということは知られていますので、そういった将来の技術にもおそらく発展可能であるし、その連結をつなぎかえていくような場所というのは、当然高速道路上には、これも恒久的におそらく必要なものになってくるため、こういうものはおそらくかわりのないインフラとしては機能する可能性は高いのではないかなと思います。

あと、私自身が言いたかったのは、それよりもむしろ自動運転が進展するということは、便益帰着の観点からすると、全部が公共交通になっているような世界になりかねないということ。その財源の確保みたいなことを考えたときに、一体何から我々は、その税を得たり、あるいは財源をもって道路をつくっていくのかということが非常に揺らぎかねない事態を招くのではないかなと思っています。一説によると、MITなんかガリスボンとかで試算している例によると、自動運転によって道路はますます混むようになる。それは自宅まで自動運転が来てもらうであるとか、あるいは今も見られるような物流がものすごく主流になってくるので、道路自体はものすごくニーズが今まで以上に高まっていくということは、世界中の研究者が予測していることです。

でも、そのときに一体誰がその道路のリプレースメントとか保全であるとかそういうことを、どの予算を使って実現していくのかというのは定かではないわけです。みんながなぜだかドライバーではなくて利用者になってしまうので、このところは新たな財源をちゃんと確保していくということを維持管理とあわせて検討していかないことには、先ほど石田先生が言われているような長期的なビジョンに向かっての自動運転の対応というのが加速していかないということに、2020年以降の話ですけどなりかねません。そういうことはぜひ今後の検討していくべき事項としてあるのかなと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

何かレスポンスがありましたらお願いします。

【ITS推進室長】 さまざまなご意見、ありがとうございます。

私の説明が拙いところもございましたけれども、この検討会ですが、実際の検討に当たっては短期的な話以外にも、海外の事例とかさまざまな事例をヒアリングしたりしながら、中長期的な観点も含めて検討しておりまして、今回は中間取りまとめ案ということで短期的に集中した形になっております。今いただいたご意見も踏まえながら今後も引き続き検討いたしまして、この会でもご審議いただきたいと考えております。

【石田部会長】 よろしく願いいたします。

では、この件についてはこれくらいにさせていただきまして、ビジョンの取りまとめでございます。ビジョンの素案についてご説明をお願いいたします。

【道路事業調整官】 道路局企画課の渡邊でございます。

ビジョンの素案ということでございますけれども、これまで基本政策部会で議論いただきまして、とりあえず1つの形にしていまいりました。これについて、また今日いろいろご意見をいただければと考えております。素案ということで提示をいたします。

タイトルは、今は仮にしてございます。内容によって多分変わると思いますので、またタイトルはタイトルでご議論いただければいいかなと思います。とりあえず、まず骨格を説明したいと思います。

次のページでございます。文章は長いんですがポイントだけ順番に、第1段落でございます。よくVUCAと言われてはいますが、なかなか将来を見通すことは難しいと。ただ、未来というのは我々が行う意思決定によって生まれるものであるというのが第1段落です。

続いて、巨大地震リスクであったり気候変動、人口動態、一定の予測可能な変化を踏まえて未来を洞察して、我々はどのような社会を築いていくのかということを経営として持つべきではないか。実際に諸外国では100年に一度のモビリティ革命を受け、いろいろな革新的交通ビジョンが発表されていると。このビジョン、タイトルは仮称でございます。20年後の日本社会を見据えつつ、道路政策を通じて実現を目指す社会像、その実現に向けた中長期的な政策の方向性を提案するものであると。このビジョンの策定によって、最後から2つのパラグラフです、今後の道路政策が直近の課題のリアクションにとど

まらず、中長期的に目指す社会を念頭に置きながら、バックキャストの思考で検討を展開されることを期待する。さらに、このビジョンがきっかけとなって関係者間の議論、具体的な取り組みが喚起されて、道路制度のさらなる深化につながることも期待するということで、目的のところを素案として整理してございます。

次のページをお願いします。全体構成です。大きく2つございます。Iでございます、目指すべき社会像と道路政策の方向性。IIは実現に向けた課題ということで、これまで先生方からいただいた意見と、あと道路局で議論した内容を取りまとめるという形にしてございます。

次のページでございます。お手元にA3で道路政策による実現を目指す日本社会ということでお配りしてございますので、全体の大きな構成はこのA3の紙になりますが、これと画面を並行して見てもらえばいいのではないかなと思います。

下のほうに3つ、目指す社会像案ということを示しております。1、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、人とモノが活発に移動し、高齢者・子供・障がい者を含む全ての人が交流・活躍する社会。3、世界と人やモノが行き交う社会という3つを提示させていただいております。

この由来というようなところを若干整理してございます。先人の言葉を引いてございますが、国家の繁栄と偉大さ、人と物の場所から場所への容易な輸送というのが1つの要素であるという、フランシスコ・ベーコンのかなり古い洞察でありますけれども、時代は大分変わりましたが、こういう人とモノの行動の容易さというのは今でも経済社会の活力の低下を回避するために必要ではないかということを書いてございます。

一方で、近年の災害を受けて、災害大国日本にとって災害は最大リスクであるということで、国家の持続的成長は、まさに安全あってのものであるという、そういう観点でこの3つの提案をしているという形で取りまとめております。

次のページをお願いします。ここから3つの社会の姿を少し具体的に、道路がどう貢献するのかということ整理してございます。1番は安全社会ということでございますが、真ん中からでございます。道路の貢献の姿ということでございまして、これは全体で14の柱がございまして、アルファベットのaからnとして順番に、まずaのところは道路の貢献の姿、その下に具体のイメージということで少しブレークダウンしたものを示しております。特に具体のイメージについては局内でまだ議論中のところもありますし、もう少し発想力豊かに斬新なものを出さないといけないなという面もありますが、現時点で取りま

とめているものを提示しているところでございます。

まず a でございます。耐災害性を強化した幹線道路ネットワークが分散型の国土利用を支える。災害に途絶することなく復旧・復興に活躍するという観点でございます。

具体のイメージとしまして、1番はネットワーク像でございます。太平洋と日本海のダブルルート、さらにこの両側を横断道がしっかりと連絡して分散型の国土利用の基盤として機能する。2つ目、幅広路肩といったような災害に対する道路構造の余裕性を持たせるようなことも必要ではないかということ。3つ目、高速道路の災害使用ということで高架橋盛土部を避難場所、あるいは緊急出入口で被災地アクセスを容易にするような構造の実現。4点目、道路の構造物でございますトンネル、橋梁、盛土など耐災害性の性能基準を統一して、トンネルは大丈夫だけど橋が壊れて通れないといったことがないように性能基準の統一を図って一連のネットワークとしての機能を確保する、こういったことを具体のイメージとして提示してございます。

続いて b でございます。災害発生時に道の駅、サービスエリア／パーキングエリアが防災機能を発揮するという姿でございます。

次のページでございます。具体のイメージ、繰り返しになるところもありますが、避難場所あるいは自衛隊や T E C - F O R C E の進出拠点、さらには救援物資の中継基地ということで機能するという姿をイメージとして掲げております。

c でございます。電気自動車や燃料電池自動車等の普及、自転車や公共交通への転換により、低炭素な道路交通システムを構築する。

具体的なイメージとしまして、電気自動車に対する給電を再生可能エネルギーで実現するようなシステム。2点目、道路空間を再配分することによりまして公共交通、B R T あるいは B H L S 等々の空間を整備する。3点目、自転車でございます。シェアサイクルポート、駐輪場の計画的配置、あるいは自転車通行空間が整備された先進都市を構築する、こういったイメージを掲げております。

次は②でございます。メンテナンス、d でございます。予防保全形メンテナンス、点検・補修を含めた管理の効率化・高度化、新技術導入ということでございます。

具体のイメージは3つございます。1つ目は予防保全型メンテナンス、さらに道路施設の集約化・機能の縮小化などの進展。2つ目、点検・診断技術に A I あるいは計測・モニタリング技術など活用したデジタル化。3点目でございます。新材料を用いた修繕、あるいは点検箇所を極力減らした道路構造の採用といった技術開発を進めるということを具体

のイメージとして書かせていただいております。

次のページをお願いします。2として、人とモノが活発に移動し、高齢者・子供・障がい者を含むすべての人が交流・活躍する社会。真ん中より下でございます。具体的な貢献の姿ということで、①広域的な人やモノの移動を活発化する。eでございます。幹線道路ネットワークをつなぐ、さらにその稼働率を高めて人の交流を拡大していくという姿を提示してございます。

具体のイメージとしまして、1つ目でございます。地方圏において中枢中核都市、あるいはその周辺の都市が一体として自立した圏域となるようなネットワーク形成を図る。2点目、大都市圏でございます。環状道路等の強化と、さらには戦略的な料金によって幹線道路の稼働率を最大化する。3点目、高速バスサービスのネットワーク化ということでございます。バスタの整備、さらには高速道路のサービスエリアを乗り継ぎ拠点化してネットワーク化が図られるようにするというところでございます。

次のページでございます。自動運転、先ほども議論がございましたが、国土の骨格を形成する高速道路に自動運転の専用レーンを整備して、自動運転で全国に移動できるようにする。

次でございます。コネクテッドカーにつきまして、個車に対して最適な経路や、休憩・観光の情報等をリコメンドするような世界もイメージできるのではないかとということで提案させていただいております。

続きまして、fでございます。物流でございます。幹線道路ネットワークのトラック隊列走行、さらにはラストマイルのロボットやドローン配送等によってシステムの省人化を図り、さらには搬送手段を最適化するようなLogistics as a Serviceを実現するということと示させていただいております。

具体のイメージでございます。物流のインターネット化ということがうたわれておりますけれども、いろいろな施設や手段が共有されて最適ルートで運ぶような世界。2つ目でございます。これは先ほどもありましたトラック隊列走行の必要なインフラの整備、オペレーション、さらにラストマイル輸送において道路空間を無人配送ビークル等が使えるような姿というものを具体のイメージとして提示させていただいております。

続きまして、まちなかや生活空間において便利で安全な人の移動を可能とするということで、gでございます。自動運転、シェアリング、パーソナルモビリティ、自転車など多様なモビリティが共生する交通システム、全ての者に移動サービスを提供する、そのため

に新しい道路インフラをつくるということでございます。

イメージとして2つ、1つは中山間地域において自動運転専用空間で走行する小型乗り合いバス、小型の車両が高齢者等の移動手段として機能する。2つ目は都市部でございます。自動運転、シェアリングカーの乗降スペース、公共交通、パーソナルモビリティの車線、さらには交差点、横断歩道の構造の改変といったことで、M a a Sに対応しつつ人間中心の道路構造を実現するという姿を提示させていただいております。

次のページをお願いします。hでございます。安全・安心・快適に歩いて移動できる道路、歩行者最優先の交通マナー、これによって人が中心の生活道路のエリアを全国に実装するというものでございます。

3つほど具体イメージを提示しております。人が使う空間として優先を確保すると、さらにスムーズ横断歩道、あるいはバリアフリーの歩道ネットワーク、さらには高齢者や子育て世代が外に出たくなるようなベンチの配置といったような生活道路空間をつくる。2つ目でございます。通過交通をこういうエリアから排除するためのライジングボラードの活用、あるいはエリア内に入った車を路車間システムで速度抑制するというようなシステムの導入による歩車共存化。3つ目でございます。ビッグデータを活用しまして、もう既にやられるところがございますけれども、走行挙動による保険料の調整、低減のような仕組み、インセンティブを使ってドライバーのマナーを改善するような仕組みの整備、Pay How You Driveということかと思っておりますけれども、そういったものの姿をイメージとして書かせていただいております。

続きまして、③地域の賑わいの創出ということでございます。メインストリート歩いて楽しめる道路に再生するというところでございます。

具体イメージを2つ書いてございます。メインストリートを新たなモビリティ等と共存した大規模歩行者空間に再編すると、そこが人の憩いと楽しみ、地域の誇りとなる空間とする。さらに車道の一部を転用して人のための空間とする、そこには民間団体や沿道関係者の利活用を積極的に誘導するというところでイメージを書かせていただいております。

jでございます。道路景観の一新ということで、道路に新しい材料や素材、さらにはデザインを導入して、今までにない美しい空間をつくっていかうというところでございます。

具体のイメージは同じような内容で書かせていただいております。

次のページをお願いします。kでございます。先ほどありました道の駅でございます。あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センター化ということで書かせていただいております。

ます。

具体のイメージとしまして、地域のコミュニティ機能や、モビリティのハブ機能を有するコンパクト・プラス・ネットワークの小さな拠点として機能するような道の駅のイメージということで、地域センター化ということで案として提示させていただいております。

続きまして、11ページになります。3として、世界と人やモノが行き交う社会ということでございます。真ん中よりやや上になりますが、①としまして国際交通・物流拠点と国内各地の間の人・モノの流れを活発化するというので、1でございます。アジアとの近接性、外国人旅行者の地方シフト、あるいは海上輸送網の変化などを踏まえて、幹線道路ネットワークの機能、あるいは空港・港湾等との連絡の強化ということを書かせていただいております。

具体のイメージとしまして、今、インバウンドの地方への広がりや地方空港への国際直行便の増加ということがかなりキーであるということでもありますので、そういった地方空港からの高速道路のアクセス、連絡の強化。さらにクルーズ船の寄港も増えてございますので、ランド・ツアーを拡大するための港から高速道路アクセスへの強化、さらには物流の観点ということで3つ目を書かせていただいております。

続きまして、②でございます。海外から人や投資を呼び込むということでございまして、道路空間が海外からの人や投資を呼び込むようなスマートシティを支える空間としていくということ、mということで書かせていただいております。

具体のイメージでございますけれども、5G等の通信の大容量化であったり、あるいはテレワークの普及、外出率の低下、あるいはモビリティサービスも多様化していますので、都市構造や交通流が大分変化していくだろうということでございますが、そういったものに対応した拠点の整備、あるいはネットワークの再編。2つ目でございます。道路をより有効活用することで上空あるいは地下空間を活用した開発、沿道との一体利用。3つ目の丸は、路上イベントや先端技術実証等に道路を開放するというのでございます。もう少し具体的な検討を進めたいと考えてございます。

最後、nでございます。観光資源化ということで風景街道、ナショナルサイクルルート、道の駅等が国内外から観光客が訪れる拠点とする。さらにきめ細かな道路サービスでインバウンド、あるいは外国人定住者の利便性・満足度を高めるということで書いてございます。

具体的なイメージとしまして、国立公園内の道路等々におきましてビュースポットあるい

は休憩施設を整備していくということ。2点目は道路そのものの観光資源化ということでございまして、景観や眺望の優れたところ、あるいは道路構造物の構造美を観光資源化する。さらには、地域の道路の歴史や文化の伝承というものを観光の魅力として育てる。さらにソフトサービスですが、多言語の案内であったり、サイバー空間に道路を再現することで外国人のドライバーが事前にドライブコースをシミュレーションできるような環境をつくる、さらに最後はキャッシュレス化といったようなところが将来の姿として具体的に目指すべきところではないかということで掲げさせていただいております。

以上が目指すべき社会、さらに道路の貢献の姿、そして具体的なイメージということで挙げさせていただいておりますので、このあたりはまだ議論の途上ではございますが、この時点でいろいろな意見いただければと思います。

最後、13ページでございます。ビジョン実現に向けた課題ということで、このあたりはこれまでの先生方のご議論の中で多くご意見をいただいておりますので、それらをまとめた形で整理させていただいております。

一番最初のパラグラフでございますが、あくまで今まで提示したものはビジョン、目指すべき姿でありますので、この将来像を起点に現在を振り返って、現時点の施策や制度設計をちゃんと実行していく必要があるということを書いてございます。

その実現に向けて道路施策を進めるに当たっては、下記に、次に示すような課題についてしっかりと議論して具体的に取り組むべきであるということで書かせていただいております。1点目は道路行政のデジタル化ということでございます。道路行政の各段階でしっかりデジタル化を図っていき、業務の効率性改善、価値創出を図る必要があるというのが1点目です。

2点目はデータの利活用ということで、データの取得や利活用を推進すべき。例えば道路空間の再配分ということをいろいろ書かせていただいておりますが、当然ながら必要な車両等のデータを蓄積するようなことも必要になりますので、こういったものを道路管理者と連携してしっかり構築していくことを検討すべき。さらには、データサイエンスについての技術力向上を図るべきということを書いてございます。

新技術の開発・活用、オープンイノベーション、さらには、これもご指摘ございました、新技術を積極的に活用する方向にマインドチェンジすべきではないかということのご指摘もいただいております。また、自動運転のインフラ分野については、産官学連携して戦略的に開発を行う体制をしっかりと検討すべきであるということを書かせていただいております。

ます。

最後のページでございます。多様な主体との連携ということで、国民や利用者との対話もございましたけれども、やはり地域独自のアイデアというものをしっかりと地元の方からいただいて進めるべきであるということを書いております。

国民の理解と共感ということで、ストックの最大活用としてのソフト施策の充実は必要である。さらには長期間のストック効果、東名全線開通から50年たってございますけれども、狭義の経済効果にとどまらず、人口や産業配置の変化等を含めた幅広い観点で実施して、しっかりと国民に説明していくべきである。さらには、道路の歴史や文化価値の発信、わかりやすい情報発信及びコミュニケーションといったものにも努めるべきであると書かせていただいております。

最後でございます。予算・財源のところでございます。高速道路、一般道路を問わず必要な財源確保ということで、受益と負担の考え方をしっかりと据えながら検討すべきであるということで整理させていただいております。

ちょっと足早の説明で恐縮ではありますが、一通り全体像をご説明した上で、今日ご議論いただくほうがいいかなと思ひまして一連の説明をさせていただきました。議論をよろしくお願いいたします。

【石田部会長】 ということでありますので、いかがでしょうか。どこからでも結構です。どうぞ。

【羽藤委員】 ご説明、どうもありがとうございました。意見を述べさせていただければと思います。

たてつけとして1、2、3、災害の話と、それから高齢者・子供・障がい者を含む全ての人という目標と、世界と人やモノが行き交う社会ということで、この3つの設定について少し意見を述べさせていただければと思います。

まず、1の災害の脆弱性とインフラの老朽化ということに関しては、災害の想定を道路局さんとしてももう少し明確に設定するということを考えてもいいのではないかと考えています。

よくL2とかL1という表現がありますが、ほんとうに1,000年に一度程度と呼ばれるような既往第1、あるいは、今のがL2ですね。L1は既往第2と呼ばれる、津波ではそういう想定なわけですが、道路というのは河川災害も津波も地震も、さまざまな災害において、地球温暖化で4度上昇を想定した際に、非常に圧の高い台風が来ると、そのと

きに直径650キロぐらいの、もっと大きな台風が首都圏あるいは関西圏、いろいろな地域を覆うというときに、一体そういう災害の想定の中で道路をどう機能させるべきかという想定を、ぜひL2とかL1という想定の中でこの道路のあり方を議論していただきたいというのが1点目です。

2点目の高齢者・子供・障がい者という視点については、よく平等と公正は違うという話がございますが、やはり公正ということを経路の整備においてはお考えいただけないかなと思うわけです。それがまさに高齢者・子供・障がい者を含む全ての人が道路を使って交流・活躍する社会ということですので、そうしたことを評価しようとする、今までのような円滑とか、あるいは安全とか環境ということを超えて、全ての人がというところに対してどういう評価尺度を導入していくのかということに関して、海外ではケイパビリティアプローチとか、いろいろな経済学者が言っているいろいろな指標もあることから、こうした新たな仕様づくりということをぜひお考えいただけないかと思いました。

最後の世界と人やモノが行き交う社会につきましては、今までの道路交通センサスに基づいた道路計画では、道路が想定する流動の範囲というのが狭く、評価できないのではないかとことを危惧します。要するに外国人の方であるとか、あるいは今はインスタグラムであるとかツイッターであるとか、そういった情報に刺激されて動く人たちが増えているということを考えますと、実空間の情報と情報空間における情報を統合し、これをAI等を使って特徴量化し関数をつくり、どのような情報が出たときに人の流動が動いているのか、こういう全く新たな世界でどのように日本が語られているのか、道の駅が語られているのかということも含めた統合的な情報プラットフォームの開発というものを、グローバルであるとか、あるいは中国がそういうことも標榜しているため、こうした全く新たな需要予測のシステム開発にぜひご着手いただきたい。

最後に、予算・財源のところにつきましては、当然のことですが、こうしたことを実現する上では現状の予算・財源で十分なのかということ、非常に疑義、疑問も残るため、新たな予算・財源の確保を、全ての国民の方々、あるいは道路にかかわる海外の方なんかも含める形で議論していただいて、新たな予算・財源の確保という制度設計に着手していただけたらと思います。

私からは以上です。

【石田部会長】 いかがでしょうか。

【勝間委員】 1点、よろしいでしょうか。

【石田部会長】 どうぞ。

【勝間委員】 説明ありがとうございました。

ビジョン自身は大賛成なんですけど、ただ、1点だけお伺いしたいのは、いまだに道路に対してアンケートをとると必ず出てくる道路への不満というのは、筆頭が渋滞と道幅の狭さなんです。このビジョンの中で、私もここを、だから何十年も生まれてからたっていますけど、小さいころから今まで渋滞に対して、例えば中央道の渋滞ですとか、最近ですとアクアラインの渋滞とか、ああいったものに対する抜本的な変化というのはどうも全く見られていない気がするんです。あるいは都市部の渋滞も、緩和されている地域もあれば、全く問題が続いている地域もある。結局道路の機能性についてこれだけ技術が発展し、これだけ通信網が発展しているのかかわらず、なぜ抜本的に変わっていないのかということについて大きな疑問を持っていて、その部分について、一応私が見た範囲では言及がないように思います。そういういろいろな高度機能もすばらしく大事だと思いますが、国民がいまだに道路に抱えている不満に対して、その筆頭不満に対してどのように応えていくかということについてはビジョンの中で必要だと思います。

以上です。

【石田部会長】 いかがですか。じゃあ、兵藤先生からどうぞ。

【兵藤委員】 非常に前向きなさまざまなメニューが出ていまして、それ自体は大変楽しく拝聴させていただいたんですが、ただ、やっぱりまだ時間的なスケールがあまり整理されていなくて、すぐできるものもあれば、かなり先の話だなという、そういったものの整理が、もしかするとある程度必要かなというのが1つです。

それから、あとは特に道路空間の再配分で、中のメニューでお互いにバッティングするような、そんな話がいっぱいあって、例えば自転車と歩行者空間、それに、この中にも書いてあるラストマイル輸送の無人配送ビークルと、これは一体どこを走らせるんだという話があって、これは去年中国に行ったら、確かに中国は自転車の走行空間がたくさんあって、そこに無人のビークルを走らせていましたけれど、なかなか日本のそういうわけにいかなくて、それでこの中に幾つかそういう組み合わせとしてはうまくいかないような、ないしは工夫がさらに必要な施策間のコンフリクトみたいなものがあるかなという、そんな気がいたします。

それから、今も勝間委員がおっしゃいましたけど、渋滞をどうするとか、道路の中で、もちろん車線をふやすとかキャパシティをふやすという話なんですけど、なかなかそこまで

言えないんですけども、実際にはその土地利用をどう変えるとか、そもそも車が発生したり集中している、そののちからもう一回道路のあり方を考えていくという、実際にはそういうプロセスが必要なのち、なかなかこの中にそこまで書けないとは思ちですけども、ただそういう視点もどこかで取り込むことが必要なという印象は持ちました。

以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【久保田委員】 私も、これは今まで何回かやってきた議論の内容をうまくまとめていただいて、非常に前向きな感じがしていいと思ちました。

一つ気になったのが、9ページの24行目のところなんですけど、メインストリートを大規模歩行者空間へ再編すると書いていただちいて、非常にすばらしいことだと思ちんですけども、これは餡子と皮でいうと、餡子の部分をこういうふうにするということですね。確かに今までを振り返ると、教科書なんかに書いてある日本の道路網計画というのは皮の議論がほとんどでした。つまり、都心部でいうと何キロ置きに幹線道路をつくりますとか、道路密度はこうしますという議論、肝心の餡子の部分は、実はそれができてからゆっくり考えましようみたいな感じでちよっとおくれてきたというのが正直なところで、そういう意味ではこの餡子の部分をバンと出していただちいてすばらしいと思ちんですけど、実は最近ちよっと気になっているのが、幾つかの日本の都市で道路空間再編の議論が起ちこちてきていると、それ自体はすごくいいんだけど、ある道路で、うちのところをちよっと1車線減らしてオープンカフェをやりたいという話が盛り上がちてくると、隣の道路でも「うちも、うちも」となちてきて、ある種の競争が起ちこちているんです。下手すると、そのまちの道路という道路が全部オープンカフェになちちゃちて、車の走るところはどこになるの、みたいなことになりかねないんですよ。ここの部屋にちる方は皆さん、十分わちちておられると思ちるんだけど、一部にちよっとこの辺を誤解されている方が出ちてきまちて、皮の議論もちちゃんとやらないといい餡子はできないということをこちちておちていただちたい。つまり、こちちなのか、あるいは後ろの課題のところなのかわちちらないけど、都心部をこういう姿に変えていくに当たちて、都心部全体の道路網計画をちちゃんと考えなければだめよというのをどちちかに入れておちていただちくと安全ではないかと思ちます。

以上です。

【石田部会長】 どうですか。大丈夫ですか。

【太田委員】 いろいろ世の中が変わちていくのにどこまでつちていけるのかとか、ど

ここまで頭をやわらかくして考えていくかという部分もあるだろうと。固定概念に従って政策を組み立てて、特にインフラ系なので間違えると困るので、いろいろ慎重に考えてほしいと思います。

例えばこの中でも、MaaSからの、ライドシェアからの乗りかえ拠点とかいろいろな話があるのですが、自動運転とかMaaSが出てきたときに、国土交通省のグリーンスローモビリティは4人以上乗っていないとグリーンともスローとも言わないらしい。しかし、むしろ高齢者の方が1人で乗ってゆっくり走るほうがずっと必要な施策で、グリーンスローモビリティであると思っています。けれども、旧運輸省としてはなるべく乗り物にはたくさんの人を乗せたいという志向があるらしい。ボストンでの自動運転の調査では、自動運転が普及すると、都市部の交通量が5.5%増えて、渋滞するという結果になっています。ですけれども、それは相変わらず4人乗りの大きな車が走っているという前提で自動運転になった場合の試算です。自動運転になれば、1人乗りか2人乗りの車ばかりになるのではないかと私は思います。そうしたら道路空間というのはむしろ余る可能性があると思います。

だから、自動運転というものがどこまで進んでいくかということがよくわからない中で、従来型の単に人以外が運転するような、人が運転しなくてもよくなるというだけのものではないかもしれない、そのところを慎重に考えていただきたいと思います。

それに関連してというと、私がどうしても気になるのは、1ページ目の「はじめに」のあとの一番最後のところです。いろいろな方々と具体的な議論をして取り組みを喚起して、道路政策のさらなる深化につながることを期待したいというのですが、この中に自動車局も都市局も載っていないし、自動車製造メーカーも書いていなければ、経産省の製造産業局の自動車課も書いていないと。なので、もう少し利用者の側から考えた場合に、我々が考えている以外の多様な見方もおそらくあるし、その辺を幅広く協力していただけて進めていただきたいと思います。

【石田部会長】 どうぞ。

【久保田委員】 ちょっと時間がありそうなので細かいところを申します。

8ページ一番下の行なんですけど、「安全性の高い交差点や横断歩道など、MaaSに対応した人間中心の道路構造」とあって、これはよくわからないので教えていただきたいんですけど、安全性の高い交差点や横断歩道というのは非常に大賛成なんですけど、それとMaaSがどう関係するのかちょっとわからなくて、後で教えていただきたいと思います。

それからもう一つだけ、次の9ページの6行目から13行目までで、スムーズ横断歩道とかライジングボラードとかをかなり具体的に書いていただいている、いいと思うんですけど、ちょっと気になるのが、気になるというか私自身も悩んでいるのが12行目の「エリア内では路車間システムにより速度を抑制し」と書いてあります。これがこのビジョンの何年後のイメージなのかによるんですけど、レベル5の車がこういう道を守る時代になると、もしかすると何かうまい、路車間で子供が飛び出すぞとなったら車がビュッと自分でスピードを落とすという時代になると思うんですけど、そのもうちょっと手前の、人がまだ運転しているとすると、「路車間システムにより速度を抑制し」というのは、これだけでは無理があって、今までもやってきていただいている凸部等のデバイスのようなものが道路にないと、ドライバーだけではちょっと厳しいんじゃないかと。だからここは限定し過ぎのような気がします。もうちょっと広めに書いておいていただければと思います。

以上です。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。

私もいろいろ申し上げていいですかね。すみません。

ありがとうございます。いろいろな意見を、勝手な意見を言わせていただいたものをよく集約していただきまして、まず感謝申し上げます。

ただ、例えば今太田先生がおっしゃった2ページ目の一番下なんだけれど、何で道路局が最初にあって、地方整備局があって、太田先生は都市局、自動車局、経済産業省とおっしゃったけれど、国民とかユーザーというのが何で最初になんかと思ひまして、そういう謙虚さに欠けるといふか、コミュニケーションしていくという、そういうことに欠けるのではないかなとちょっと思いました。

それと、あと目指すべき社会像と道路政策の方向性のところで人とモノと書いてあるんだけど、これからはサービスも移動するんじゃないかなという議論がいろいろなところでされていますよね。例えば、非常に具体的に言うとe-Paletteなんていうのは病院も移動するし、キッチンも移動するし、学校も移動しますと、そういうサービス自体が移動してしまうような世の中がそこまで来ているわけなんだけれど、でもいろいろな困った問題があって、例えば診療所というのは、僕はよく知らないですけど、不動産なので建築の最低何m²以上とか、どのような構造になっていないといけないという細かいことが厚労省で決まっているんだけど、e-Paletteにあんなものを要求しても無理なので、そういうことってこれからどう考えていったいいんだろうかと、そういう道路上を走行するという

事態をどう考えればいいのかという、そういう観点が要るかなと思ってみたりしました。

あと、今日はおもしろかったんですけど、9ページの、久保田先生がまちのメインストリートは餡子の部分であると思われたんですけど、僕は逆にこれは皮の部分かなと思っていて……。

【久保田委員】 もと皮です、もと皮。

【石田部会長】 それはメインストリートという言葉が悪いんだと思うんだけど、そういうように結構誤解を招くので、餡子の部分については建議でベストミックスとか、餡子の部分ちゃんとびったり整備できればいいんだけど、なかなかお金もないし、時間もないので、そういうところはベストミックスという考え方を建議では提言したわけですよ、そういうこととの関係はどうなっているんだろうとか、あと、ロジスティックスって、これはまだちゃんとした定義も決まっていないと思うのですか、考えてみると、ユーザーとして見ると、今の物流というのはもう実現されちゃっているんですよ。預けると、一切あとは気にしなくてもちゃんと届けてくれるわけです。ただ問題は、それが物流事業者の方々の懸命な努力、主として人手による努力によって実現されているというのが大問題で、そのところの持続可能性が今すごく問われているわけです。そういう文脈かなと思っていたら、どうもLogistics as a Serviceというのは違う文脈で使われていたりするので、じゃあ、ここで何を道路として物流というものに対して支援できるのか、貢献できるのかということをもうちょっと明確にしたほうがいいのかなと思います。

ほかにもあるんですけど、これは渡邊さん、タイトルはまた変えますとおっしゃっていただいたので、またあえて申し上げたいと思うんですけど、交流と公益というのはちょっといかなものかなと思います。どうしてかということ、国土計画論的に言うと、交流人口という言葉はあまりよくないんじゃないのというような意見が結構あります。どうしてかということ、観光客が観光消費だけの関係で、地域の側からすると地域の将来とか、あるいは地域の文化に関心を持ってもらって、ともに歩んでもらうというのが、交流人口という言葉からは非常に想定しにくい。そこで、あまりいい言葉とは思わないんだけど関係人口みたいな言葉を使っている、使おうとしている中で、交流、さらに公益ってさらに経済的行為だから、そういうことをここで言い出すのかという、そういう違和感がありますので、ご検討いただければなとちょっと思いました。

まだ時間はいっぱいありますので、2回目、3回目もどうぞ。

【太田委員】 今、ユーザーが重要であるという話に関連して1点申し上げます。自動運転が実現したときに、物流関係のユーザーはどう行動するのかというのをぜひ考えていただきたいと思います。私は物流のほうは全然わからないのですけれど、例えば今、隊列走行でどうのこうのという話が出ているし、特車の話もここでよく出ているのですけれど、運転手さんが要らなくなったら、トラックを大きくする理由ってあるのかと思っています。つまり、どんどん、どんどんトラックは小さくなるのではないか。飛行機でA380なんて機能しないよねというのと同じように、むしろ小さくなるかもしれないなと思いますし、例えばコンビニに荷物を配送しているのも、運転手さんが乗っているからそのルートで動いているだけであって、運転手がいなかったら、倉庫から個別の店にばらばらに出せばいいだけになってしまいますよね。そのように物流事業者の方々の行動は、自動運転が実現されると全く異なってしまうのではないかと私は思っています。

でも、とりあえず隊列走行とか、なるべくどんどん、どんどんトラックが大きくなっていきますよという、運転手が不足していることが前提の話がある。一方、いきなり自動運転がうまくいったときには世界が大きく変わる可能性があるような気がします。iPhoneが出てきて10年たって、世界は随分変わったし、自動運転の議論も、現実味を帯びてきたのはここ四、五年ですよ。そう考えると、10年後には、今では思いもしないようなことが起こるような気もしていて、その辺はぜひアンテナを張っていただいて、検討していただきたいと思います。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。いいですか。

半導体の集積状況の進化をあらわすムーアの法則ってありますよね。あれと同じような議論で、ITとか計算パワーとか、コミュニケーションも含めたパワーってどれぐらいまで成長するんですか、進化するんですかということ聞いたことがあったらちょっと悩まれて、まあ、5年で10倍かなとおっしゃった方が何人かおられました。目の子の話です。そうすると、10年たつと100倍になるわけです。15年たつと1,000倍になっている。それほど早く変化している中で、人間の身体性があるので、こっちはそんなに速く進化できないけれど、そういう中で道路ってどう変わっていくべきかということをやっと考えていかないといけないのかなという気がしました。

そういう観点からすると、今、都市局からも来ていただけていますので申し上げますけれど、スマートシティ、スマートシティと、内閣府あたりに行くとSociety 5.0の具体的な形がスマートシティであるということなんですけれど、よく考えてみると、スマートシ

ティというのは、今の都市計画とか社会資本整備を根底から変える可能性が非常に強いのではないかなと思うんです。

すみません、都市計画の悪口になっちゃうかもわからないですけど、都市計画事業って、つくったらおしまいですよね、道路管理者に「はい、お願い」と、公園管理者にお願いって、同じ建物にはいるけれど別人格の方に。ところがスマートシティってデータドリブンで、オペレーションマネジメントをちゃんとしましょうということなので、断絶しているところをもとへ戻さないといけないけれど、今の都市計画法とかいろいろな制度がそのようになっていない、これは多分道路も同じようなことで、道路のほうがまた利活用とかと言っているだけちょっとはましかなと思うんだけど、本質的にはそんなに変わっていないですね。

そういうことをどう受けとめるか、現実にはグーグルはそういうビジネスモデルをトロントで実現しようとやっているわけだから、そういうことをどう考えるのかなという、これは非常に重い大きな課題なんですけれど、そういうことが若手のやつの中にはちょっとほの見えたんだけど、なかなかここになると消えちゃっているのであれかなとちょっと思いましたので、まだ時間はあるかと思えますから、よろしくお願ひしたいと思ひましてあえて申しあげました。

どうぞ。

【勝間委員】 多分、私も部会長と全く同じ違和感を感じていまして、全てが現状の延長上にあって、しかも本質的な機能そのものよりは付加機能をたくさんちりばめて、本質的な道路のあり方や、本質的に道路をどうするという機能を、どうも避けている印象があるんです。ほかの道路以外のイノベーションのスピードに対して、先ほどちょっと苦言を申しあげましたが20年ぐらいあまり変わっていないという話を、そのの部分に対して、表現は難しいかもしれませんが、せつかく若手の技能もありますし、ある程度の切り込みがあるのを望みたいと思います。

【石田部会長】 いかがでしょうか。

【羽藤委員】 じゃあ、いいですか。

【石田部会長】 どうぞ。

【羽藤委員】 そんなにないんですけども、時間があるようですので最近思っていることは、中国のインフラの計画図を見ていると、例えば北京の新空港がございますね。ザハのデザインで空から見た空港の形が圧倒する、中国の新しいイメージを出していくとい

うような本計画だったり、それから非常に膨大なデータが、国のガバナンスが違いますので、プライバシーの問題も含めてですけれども、顔認証で全部のデータが使えるような状況になっていくというような中でのインフラのつくり方に対して、我々が一体どういうことをやっていくのかというのは、相当に危機感を持つべきなのか、我々は我々なりの立ち位置で着実にやっていくということなのか、これは多分よく議論しなくちゃいけない。ただ、非常に新しい技術が出てきているし、人間そのものの社会に対する考え方とか、コミュニティに対するあり方が非常に変わってきているように思います。家族を持たなくてもいいであるとか、あるいは人生100年時代で、もう何回も住むところを変えていくといったような、我々の世代からは考えられないようなことが世界中で議論されている、人の動き方も全く今までと変わってきているわけです。

その中で基本政策というときに、非常に難しいんですよ。これをどう描くのかと考えたときに、何か1つのアイデアとしてはスケッチ型と申しますか、描かないといけないわけですので、例えば新東名を世界で一番イノベーティブな道路にするみたいな、そういうモデル事業みたいなものを道路局の中で大きいものから小さいものまで、8つのモデル事業とか10個のモデル事業みたいな形で、これを若手、民間企業、地元の方々総動員でほんとうにつくり上げるということをしていかないと、次の時代のインフラというのは出てこないじゃないかと思うんです。そのための基盤として、道路局さんは国道工事事務所というところをお持ちですし、整備局という現場に近いところを持っているという利点もあるわけですので、何とかそのモデル事業をスケッチしていくというような観点で、基本政策ということではないかもしれないですけども、ぜひそういうものを、昔でいえば多分アメリカではニューディール政策みたいなものに当たるのかもしれないんですが、そういう投機的な行動をしていかないと、インフラの建設量がもう中国は圧倒的ですし、アメリカも相当非常にやって、そこで出てくるイノベーションに比して何を我々はやっていくのかということを考え上では、やっぱりスケッチしていくという姿勢をぜひ持っていただけたらなど。そういうことが中にちりばめられているので、そういうモデル事業というような形も表現としてはあるのかなということを思いました。

以上です。

【太田委員】 ポリシーメイキングのイノベーション。

【石田部会長】 いかがですか。何かレスポンス、言いたそうですね。

【道路局長】 すみません、表情に出ました。

今、最後に何人かの委員の方からおっしゃられましたことについて、私も同感の部分があります。日ごろから、自分自身の言葉では、うちの道路局内でも道路の景色が変わらないものかなというようなことを何度も言っているんです。周りを見たときに、鉄道は、そういえば20年ぐらい前とちょっと景色が変わったような気がするんですね。車両もよくなったのもあるんですけども、駅の中も昔では考えられないような雰囲気だし、ちょっと変わったなど。それに比べてあまり変わってないなという、そのような感じはするんです。

それで、景色というのは単に色だったり、形だったりということだけはないかもわかりませんが、まずはそういうところもあるかなと。そうすると材料とか、いろいろなデザイン的なものも含めて、見た感じ、何か最近まちを歩いていて違うよね、みたいな、そういうようなことが、例えば10年後に語られるようになればいいなと思いながら、こういうこともできたらいいなとは思っています。

そういうことと、今日見ていただいたのが、どうもそういうようには感じられないな、みたいなご意見が多かったかと思しますので、そういうように感じてもらえるように、いろいろまた今日いただいて意見を踏まえながらブラッシュアップといたしますか、いろいろまた新しい提案を次回にもしたいと思しますので、よろしく願いいたします。

【石田部会長】 今、道路の景色を変えたいという、タイトルとしていいんじゃないですかね。

【勝間委員】 わかりやすいですね。

【石田部会長】 ちゃんと説明してということぐらいの、相当突飛な、すみません、突飛というか、外連味のあることをしたほうがいろいろな人にしみ込むかなと思いたので、ちょっと真面目過ぎるような感じもしますので、いや、局長が真面目じゃないと言っているわけじゃないですけど、お願いしたいと思えます。

それと、ちょっとお願いなんですけれど、若手の室長さんにずっと説明していただいております。それはそれでとてもすばらしいことなただけど、反面、いつの間にやら局長以外の課長職以上の方が誰もしゃべらない。もうちょっと議論に参加してもいいんじゃないのと思うんです。いや、局長は黙れと言っているわけじゃないですよ。そういうことって基本なんなんだから、もうちょっと議論するようなことってあってもいいのかなと思えます。お願いします。

そろそろ時間、どうぞ。

【道路事業調整官】 ありがとうございました。

我々も、なかなか将来どういう絵姿を思い浮かべるのというような仕事というのはあまりしていないので、実は結構試行錯誤していろいろ議論しているというのが正直なところでもあります。先生方からいただいた意見で、ビジョンに反映できるものは当然そうしたいと思いますし、今日は、それよりも何よりも我々の仕事のやり方とか、あるいは発想法とか、視野とか、何かそういうところをもう少し改善して、改めるところは改めて、世の中をよくする方向でいろいろ考えていくべきだという、もうちょっと本質的なところもご指摘いただいたのかなと、私、個人的には思っています。なので、せっかくの機会ですので、もう少し頭を柔軟にというか、ほんとうに何を目指すのかというところを考えて、次回にまたいい提案をさせていただけるといいのかなと思いました。

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。どうぞ。

【評価室長】 1点だけ、このビジョンをいろいろ議論する上で、最初の「はじめに」のところに「概ね20年後の日本社会を見据えつつ」と書いてあるんですけど、20年後の姿ってかなり難しい問いなのかなと思っているんです。多分2030年といたら、現状の延長線的なビジョンになると思うんですけど、2040年といたらかなり思い切ったことが言える世界なのかなと思って、2040年という形で設定していると思うんです。

そうした中で、例えば自動運転車って2040年にどれだけ普及しているのか、それを考えることによっても道路空間って多分考え方は全然違うと思いますし、その議論の前提として、皆さんの共通認識として社会がどういうふうな前提であるのかといったことを少し整理して議論したらいいのかなと思うのと、ぜひ羽藤先生でも、石田先生でも、2040年の姿というのが実際にいろいろ研究されている中でどのように予測されているのかといったところを、特に自動運転とかそういったデータの関係で教えていただけるとありがたいと思います。

【石田部会長】 どうですか。

【羽藤委員】 僕がいる大学だと、3年生の演習が2050年を想定して自動運転のネットワーク網をどういうふうに敷くのかということをやって、かつ首都直下とか南海トラフが起る前と後でどういうふうにやるのかという想定と、あと職の構造がもうかなり変わっている、あと貧富の差が出ている、あと流動性を高める上で地域のインフラとしてモビ

リティをどこまで高められるか、みたいなことを前提に今、学生さんはそういうプランニングをやっています。

なので、多分そういう想定は道路局の若手の方々も社会に多分すごく関心があると思うので、移民とか難民の問題とか、いろいろな層の外国人の方をどういうふうに入れ入れる、彼らが、じゃあ、セットアップ、生活するときにモビリティはどういうことを確保してあげればいいのか、そういうことは多分議論されていると思うんです。今の若い方々は多分そういうことに関心があるし、そういう想定の中で自動運転ネットワークを今の道路空間でやろうとすると、いや、二車線しかないんだと足りないからここへは入れられないとか、じゃあ、道路をどういうふうに整備すべきか、みたいなことは議論しているので、そういう中で2050年ぐらいでどうか、ただ首都直下は一旦起きる、火災も起きる、いろいろな木密が変わるみたいな、そういうような話は結構議論しているので、そういう2050年を議論するにはわりと素地がある人たちが入省していつてくれていつているんじゃないかなとはちょっと思っています。

【石田部会長】 ちょっと私も言わせていただきますと、「はじめに」のところの最初のパラグラフの最後の文が、「我々が行う意思決定によって生まれるものである」と書いてあって、意思決定の意思が「思う」になっているんだけど、「志」じゃないかなと思うんです。どうしてこんなことを言うかという、例えば2040年ではなくて2050年のCO₂の削減目標量って政府が公約しているわけです、8割減。あるいは、そのときの情報通信量のあり方、それがどれぐらいエネルギーを食っているかという試算もあるわけです。そのときのエネルギーの問題とか食料の問題とか、あるいは人口予測の問題ってあるので、そういう中の組み合わせでシナリオライティング的に、じゃあ、自動運転はこれぐらいないと困るとか、移動当たりのエネルギー消費はこれぐらいないとやっていけないとか、そういうことから、じゃあ、どうすべきかということで志を決める、気持ちを決めるという意味での意志決定ということなんじゃないかなと思うんです。それを、こういう「思う」の意思決定を書いているというのは、いかがなものかなとちょっと思いました。

ですから、そういうことで手がかりって結構あるのではないかなと思うんです。自動運転はどうなっているということでやると難しいかもわからないけど、周辺条件でかなり明確な絵姿というのは提案されているし、そういう方向を目指して頑張ろうということになっているので、そういうことから道路の世界、モビリティの世界ってどうなっていないといかんかなというような構築はすべきだし、できるんじゃないかなと思います。

【太田委員】 このビジョンはビジョンでつくって、後ろにもっと好き勝手にみんながシナリオを書くとか、幾つかのパターンを考えてシナリオを書くという手もあると思いました。このままだとかのやり方に縛られてしまうと、この意思決定か、政策決定かはいろいろあると思うのですけれど、それを状況によって柔軟に変えていくということも重要なので、ビジョンとしては出すけれども、常に考え続けるということが重要であると思います。

2065年まで高速道路料金を今の水準で取るという厳然たる政策と、今起こっていることって全然違うわけですよ。そういう、同じ道路政策なのに、かっちり決まっているものと、すごくよくわからないものが混在しているところに難しさがあるわけです。そうですから、そういう意味ではいろいろな方の意見を取り込んだ幾つかのシナリオみたいなものを、このビジョン自体にくっつけるか、別につくるかはいろいろ考え方があろうかと思えますけど、いろいろな発想を入れ込んだほうがいいと思います。

【石田部会長】 よろしいですか。

それでは、また次回を期待しておりますので、大変だとは思いますがよろしくお願いいたします。私の司会はここまでとさせていただきます。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案を送付させていただき、ご同意をいただいた上で公開したいと思います。また、近日中に速報版として簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えております。また、本日の会議資料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 —