

令和2年9月24日

【総務課長】 すみません、定刻を少々過ぎました。ちょっと局長が遅れておりますけれども、定刻を過ぎましたので、ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会第43回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

皆様、本日は御多忙の中、御参集いただきまして、誠にありがとうございます。進行を務めさせていただきます、総務課長の岸川でございます。よろしく願いいたします。

本日は正面に先生方がたくさんいらっしゃる会議、久しぶりでございますが、ウェブ会議と併せてという形でお願いしたいと思います。ウェブ会議ということでございますので、御発言の際は音が拾えますよう、マイクの近くでお話しくさるようお願い申し上げます。

局長、少し遅れておりますので、参りましたら、後ほど挨拶をさせていただきたいと存じます。

本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により、公開と致しております。

また、御参加いただく委員の紹介につきましては、委員名簿に代えさせていただきますので、よろしく願いいたします。

なお、本日は、石田委員、山下委員におかれましては、御欠席との連絡をいただいております。また、家田委員、太田委員、小幡委員、小林委員、竹内委員におかれましては、ウェブでの御出席となっております。

本日御出席いただきます委員の方は、委員総数14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御報告申し上げます。

本日の資料でございますが、議事次第、そして資料1として委員名簿、資料2として中間取りまとめのポイント(案)、資料3として中間取りまとめ(案)、資料4として中間取りまとめ(案)参考資料、資料5として道路システムのデジタルトランスフォーメーション名称案、参考資料1として委員意見概要、参考資料2としてヒアリング概要でございます。

ウェブで御出席の皆様におかれましては、資料共有機能にて説明ページを表示させていただきます。

それでは、以降の議事の進行を朝倉部会長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお

願いいたします。

【朝倉部会長】 皆様、こんにちは。

それでは、これより議事を進めます。本日は、「持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組」の中間取りまとめ（案）について議論したいと思います。

まず、その取りまとめ（案）について、事務局より説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 それでは、前回、骨子案に対しまして各委員の先生方からいただいた御意見を踏まえまして、中間取りまとめ（案）を作成いたしましたので、主な変更点を中心に御説明いたします。

ウェブで見られている方は画面のほうで、黄色マーカーで塗られたバージョンを見ていただきながら、また、この会場におられる方々は、お手元のほうに黄色でマーカーつけたバージョンも配付させていただいていますので、画面で見るか、お手元の資料で見るか、どちらでも結構ですけれども、ということだと思います。

まず初めに、目次を御覧ください。多少本文に連動して、語句の修正、黄色で塗られたところがありますけれども、全体の構成につきましては、骨子案から大きく変わっておりません。まず、取り巻く状況を整理した上で、目指すべき姿を提示させていただいておりまして、それに向けて加速すべき具体的取組、そして今後の課題という構成にしております。

次に、1ページおめくりいただきまして、「はじめに」でございます。ここは今回記述したところでございます。まず、冒頭、国土幹線道路の定義と役割について述べておりまして、国土幹線道路は、全国的な自動車交通網や重要な都市、空港・港湾等の拠点を効率的かつ効果的に連絡する道路であること、また、我が国の国民生活や社会経済活動を支え、国土を守る基盤として、社会の発展・成熟に欠くことのできない重要な役割を果たしていることを述べさせていただいております。

そして、17行目でございますが、新型コロナウイルス感染症を経験した今、人口減少、自然災害の激甚化・頻発化など、これまでの構造的問題への対応状況を含め再検証し、来たるべき新たな未来における国土幹線道路を飛躍させるための将来像として、前回も御説明したように、「S a f e、S m a r t、S u s t a i n a b l e」の3Sを目指すべき姿と捉えまして、おおむね今後5年以内に取り組むべき施策と今後速やかに検討すべき課題について取りまとめるということにしているところでございます。

次に、4ページに参りまして、本文でございます。

最初に、取り巻く状況の変更点について御説明します。まず、(1)ですけれども、新型コロナウイルス感染症の拡大により新たに顕在化した課題・生活様式の変化を整理しております。ここでは、骨子の段階と比較して語句の修正は多少ございますが、大きな修正としては項目の順番を入れ替えております。1)ですけれども、骨子の段階では、ここは「道路システムのデジタル化の遅れ」というのが最初にございました。内容は、行政内部事務の効率化的な話だったのですけれども、それよりもダイレクトに国民生活に密着して顕在化した課題を先に持ってくるべきだろうということで、今回、1)として、「日常的な社会活動における感染症対策の必要性の顕在化」、2番目に「安定的な物流の確保や道路管理の重要性と課題の再認識」、それから下のほうにございますけれども、「感染症に対して大都市圏への機能の集中が有するリスクの認識」を先に持ってきております。

次に、5ページの下のほうに参りまして、(2)災害の激甚化・頻発化、利用者ニーズの多様化など持続可能性に係る構造的問題です。ここでは、これまでも認識していた構造的問題への対応は引き続き大きな課題であるとして、ポストコロナ時代に向け、持続可能な国土幹線道路システムを実現するため取組を加速する必要があるとしているところであります。

以下、6ページに参りまして、各項目として、自然災害の発生リスクの高まりですとか、その下ですけれども、2)老朽化の進展、それから道路利活用における生産性向上の必要性、それから次のページに参りまして、国土幹線道路の役割に応じた的確な維持管理の必要性とありますけれども、黄色でハッチしている部分は、いずれも分かりやすく言葉を加えたということでございまして、詳しい説明は省略させていただきます。

次に、2つ目の大項目でございます「目指すべき姿」ということで、これは前回御説明しましたように、S a f e、S m a r t、S u s t a i n a b l e、いわゆる3Sでございます。前回からの大きな変更点としては、2つ目の項目であるS m a r tの中で、デジタルトランスフォーメーション(DX)という言葉を用いております。前回、骨子案ではデジタル化とさせていただいておりましたけれども、デジタル化の単に効率化を目的としているというような感じで、DXはそれによってさらに変革をもたらすという意味合いがあるようでございますので、この目指すべき姿で用いる用語としては、DXとさせていただいているところでございます。

次、8ページを御覧ください。ここから、いよいよ3つ目の大項目でございます、「ポストコロナ時代を見据えて加速すべき具体的な取組」であります。「はじめに」でも触れてお

りますけれども、ここに掲げられている取組は、今後5年以内を目途に取組むべき具体的な施策であるということ、ここでも明記させていただいております。

まず、1つ目の項目でありますけれども、(1)「新たな日常」の原動力となる「道路システムのDX」の推進でございますが、11行目、「DXを通じて、道路システム全体を再構築し、その成果を社会に還元すべきである。」とさせていただいております。その下のポツですけれども、4つございます。

1つ目が道路利用の障害となる様々な事象を早期発見、早期処理する。施工や維持管理作業などの徹底した自動化、無人化を図る。それから手続や支払いはオンライン化、キャッシュレス化・タッチレス化する。それから道路のビッグデータを収集・蓄積、フル活用して、社会に還元するという具体的な方針を掲げさせていただいております。

また、前回の骨子案の際も御説明いたしましたけれども、この分野で世界のフロントランナーとなることを追求するとともに、フロントランナーであり続けるための努力を継続すべきであるということ。その際、政府全体でのDXが今後1年間を集中改革期間として設定して推進されることも踏まえまして、本取組も今後1年間を集中改革期間として取り組むべきであるとさせていただいたところであります。

なお、このところで、「〇〇道路」の実現というのがございますが、後ほど名称については、先生方からまた意見をお伺いしたいと思います。

次に、各項目ごとに御説明いたします。まず、8ページの下の方ですけれども、1) IT技術・新技術の総動員による高レベルの道路インフラサービスの提供です。

1つ目のポツにつきましては、日常的に行っているパトロールなどの維持管理系の話でありまして、IT技術などの活用による道路インフラの情報収集・状況把握を迅速化・効率化、そして損傷箇所、落下物など道路インフラの異常の早期発見・早期処理など前回と同様の記述になっております。

2つ目のポツでございますが、老朽化関係でございます。ドローン・AIの活用推進等による点検・診断などのメンテナンスを効率化・高度化すべきということでもあります。黄色の部分ですが、その際、高速道路会社では、業務フローの再構築も含めた先進的な取組が行われていることから、直轄国道のメンテナンスへの横展開も含めた活用を検討する必要があるということ、前回の高速道路会社のヒアリングも踏まえまして書き加えさせていただいております。

次のポツですけれども、建設作業の効率化関係でありまして、次のページにまたがっておりますけれども、ICT施工の導入、除雪などの維持作業の自動化やガイダンス機能整備の話でありまして、前回、ICT施工の導入が抜けておりましたので、今回書き加えさせていただきますいております。

4つ目のポツはETC2.0プローブデータやカメラ画像のAI解析等を活用した交通状況のモニタリングの話でありまして、前回の骨子案と同様でございます。

次に、オンライン化、キャッシュレス化・タッチレス化関係の話として、2)とその下の3)でございます。

まず、2)行政手続のデジタル化・スマート化による社会経済活動の生産性の飛躍的向上ですが、特殊車手続の即時処理、それから道路占用許可などの電子申請システムの話でありまして、前回と同様であります。

次に、3)高速道路等のキャッシュレス化、タッチレス化の早期実現であります。ここでは、①高速道路のETC専用化、次のページに参りますけれども、②でSA・PA等のキャッシュレス化、③でETCを活用した高速道路以外でのタッチレス化というふうになっております。

前のページへお戻りいただきまして、①の高速道路にイノベーションを引き起こすETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化でございます。

1つ目のポツですが、前回、利用者にとってのメリットという話がございましたので、「ETCが料金収受のプラットフォームとなることにより、高速道路外の各種支払いにおける利用者の利便性が高まる可能性があることや、戦略的な料金体系の導入が容易になることで混雑緩和など利用者の生産性を向上できる可能性があること」を書き加えさせていただいております。さらに、新型コロナウイルス感染症を踏まえ、料金収受員や利用者に対する感染リスクを軽減する観点からも、ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を強力に推進すべきとさせていただいております。

次のポツでは、前回と変わっておりません。ETCパーソナルカードの保証金の大幅な引下げや車載器購入助成について書いております。

また、その下のポツですが、車籍照会ができないなどの課題への対応、そして料金の事後徴収のためのシステム・体制構築のところでは、前回の御意見を踏まえまして、請求先（高速道路利用者か車両所有者等かなど）を整理する必要があるということを書き加えさせていただきます。

また、その下のポツでございますが、これも前回の部会の御意見を踏まえまして、既に料金精算機が導入されている場合は、当面の間、料金精算機とE T Cを併用することなどについて、様々な状況を踏まえて検討すべきという形にさせていただいております。

その下のポツでございますが、次ページにまたがりますけれども、ここは内容としては変わっておりません。

その下のポツです。今、10ページの上のほうを見ておりますけれども、そこも変わっておりません。前回御説明しておりますけれども、再度読み上げますと、「これらの課題を整理しつつ、十分な周知等により利用者の混乱が起らないよう配慮した上で、例えばE T C利用率の高い都市部は5年後のE T C専用化を目指すなど、E T C利用状況等の各高速道路会社を取り巻く状況を考慮しつつ、導入手順や概成目標時期を明示したロードマップを策定し、料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を計画的に推進すべきである。」とさせていただいているところでございます。

以下、変更のあった部分につきましては、1つ飛ばして2つ目のポツですが、地方公共団体からのヒアリングも踏まえまして、「マイナンバーカードとE T Cを連携させ、利用者の利便性向上につなげるべき」ということも新たに書き加えさせていただいております。

次に、②S A・P A等におけるキャッシュレス決済の推進と、③E T Cを活用したタッチレス決済の高速道路以外の多様な分野への普及・拡大については、前回と変更ございません。記載のとおりでございます。

次に、4) これらを支えるデータプラットフォームの構築と多方面への活用でございます。ここは骨子の段階では、「データプラットフォームの構築」という項目と「利活用」の項目の2つに分けておりましたけれども、1つにしたほうがまとまりがよいということで今回1つにしてございます。

中身としては、1つ目で、データプラットフォームの構築。それから、次のページに参りますけれども、2つ目で、関係機関も巻き込んだ共同研究・開発の検討。3つ目のポツで、カメラ画像のA I解析技術の活用やE T C 2.0プローブデータ等の改善。4つ目で、E T C 2.0車載器の車両への標準装備化に向けた検討。5つ目で、交通需要マネジメントや交通安全等の道路交通マネジメントの高度化。そして6つ目に、今回新たに書き加えましたけれども、例えばということでE T C 2.0プローブデータのオープン化と民間企業が保有する携帯電話位置情報等の他のビッグデータとの組み合わせによりまして、より実効性のある対策を推進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。

以上が、道路システムのDXでございます。

次の(2)でございますけれども、具体的な取組の2つ目、ポストコロナ時代における道路を賢く利活用する取組の推進でございます。

1つ目として、物流事業者・バス事業者等が活動しやすい道路環境の実現。次のページに行きまして、2番目に、使いやすい国土幹線道路の実現による観光振興。3つ目に、人と環境にやさしい道路利活用の実現。大きな3つの項目なんですけれども、1)の①の上から2つ目のポツ、ここでは路外の休憩施設への一時退出の話が書いてありました。骨子の段階では、もう一つ、「利用者の追加的な費用負担による長時間駐車抑制策について検討」というのがありました。しかしながら、単なる長時間駐車抑制ではなくて、働き方改革を推進するという観点から、長時間労働を抑制するために中継輸送を推進するとともに、それを後押しする観点から、上から3つ目のポツのところ、利用者の追加的な費用負担による長時間駐車抑制策というのを移しているところでございます。

その他については、基本的に前回御説明したとおりでございます、黄色部分が修正点になっております。

次に、大きな具体的な取組の3つ目として、13ページを御覧ください。あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保ということでございます。1)、2)とございますが、1)は防災の観点から、2)は多核連携型の国づくりの観点からのネットワークの話でございます。

まず、1)については、1つ目のポツでございますけれども、前回も御説明しましたが、新たな防災道路ネットワークの考え方を本格導入し、災害時に「被災する道路」から「救援する強靱道路」へ転換すべきであること。その際、災害からの迅速な復旧と、早期の日常生活・経済活動の再開の両面から新たな目標を設定する必要があること。具体的には、第三者意見も踏まえつつ、緊急点検を行い、ミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化、ダブルネットワーク化等を推進すべきであるとしております。

また、27行目でございますが、地方公共団体からのヒアリングを踏まえまして、前回抜けておりましたけれども、「更新事業に関する債務を含め有利子債務を先に償還し、出資金をその後で償還することにより、利用者の料金負担を減らす必要がある」という趣旨のことを書かせていただいております。

次に、2)に参ります。多核連携型の国づくりを可能とする道路ネットワークの実現については、ここについては前回から変更はございません。

それから、次のページに参りまして、「その他」でございます。これは前回部会で説明を省略いたしましたけれども、1つ目は、高速道路会社及び機構を指定公共機関として位置づけるよう検討すべきということであります。2つ目は、道路システムのDXの推進に当たっては、データプラットフォームの構築等に併せて、通信環境の整備も併せて実施しなければならないという趣旨のことを書かせていただいております。

以上が具体的な取組であります。

次に、最後の大項目、今後速やかに検討すべき課題であります。

ここでは黄色マーカーの変更点のみ御説明いたします。(2)でございますが、ここではより具体性を持たせるという意味で、ダブル連結トラックの普及ですとか、トラック隊列走行といったワードを加筆させていただいたのと、その際ということで、「短期的な目標はもちろん、中長期的な高速道路の姿を具体化した上で、その将来像の実現に向けたロードマップを早急に取りまとめるべきである」というふうにさせていただいております。

次に、15ページのほうに参りまして、(4)でございます。「償還満了後も料金を永続的に徴収することも含め、必要な財源を確保するための措置を検討し、具体化する必要がある」という部分について、①として、新型コロナウイルス感染症の影響による料金収入の減少などのリスクも考慮した上で、確実に機能強化等を推進する必要があること。②として、これは以前から入っていたんですけれども、償還満了後の料金水準が高速道路の交通分担率及び混雑状況に影響を与えることに留意するとともに、大型車対距離課金の導入の状況など、諸外国における事例も参考にすべきということとさせていただきます。前回よりも詳しく書かせていただいているところでございます。

以上が、今後速やかに検討すべき課題の主な変更点でございます。

最後に、「あとがき」でございますが、ヒアリング等に御協力いただいた関係団体各位への謝意を述べつつ、終わらせていただいております。

私の説明は以上でございます。

**【朝倉部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、今、御説明いただきました中間取りまとめ(案)について、委員の先生方から御意見、御質問を頂戴したいと思います。どなたからでも結構ですが、ネットでつながっている方は手挙げ機能か、もしくは叫んでいただくか、どちらかをお願いいたします。何度か先生方の御意見を頂戴して、この取りまとめに至っていますので、先生方の御意見は何らかの形でこの中に反映されているというふうには承知してございますが、さらにお気づきに

なったことがありましたら、何でも結構でございますので御発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

佐々木委員、どうぞ。

【佐々木委員】 御説明ありがとうございます。1つ細かい点というか、ちょっと気づいた点としては、8ページにデジタルトランスフォーメーションの話が出てきていて、道路のビッグデータを収集・蓄積、フル活用して、社会に還元するとの方針の下で、「〇〇道路」を実現し、同分野で世界のフロントランナーとなることを追求するとあるんですけども、デジタルトランスフォーメーションの分野、デジタル化の分野は、日本はかなり世界と比べて遅れていると現状言われていまして、突然フロントランナーという言葉が出てくることにちょっとだけ唐突感、違和感を覚えたので、ここを何か、例えば具体的な目標を入れるとか、もうちょっと実現するものについてのイメージが湧くような記述ができると、多少唐突感が薄れるかなという印象を少しだけ受けました。

【朝倉部会長】 いかがでしょうか。いきなりフロントランナーというのではなくて、これは5年後を目途にというふうにおっしゃっていると思うので、5年後にはフロントランナーとして動けるようなことを目指すという理解かなと思っています。そのために来年度1年間は特に集中改革期間、実はここで何をすることがかなり大事なんじゃないかと思うんですけども、そういうのをやっていくし、これから高速道路を含む国土幹線道路についてはロードマップを取りまとめていくというふうにおっしゃっているので、そこでおおよそ具体の姿が浮かび上がってくるのかなというふうに私は受け止めています。僕の理解はこんな感じなんですけど。

【高速道路課長】 先生の御理解、これはもともと家田先生から強く、前回だったかな、やるんだったら世界一を目指してやってくださいという話がありまして、具体的なイメージと言われるとちょっとあれなんですけれども、意気込みとしては、まさに今、朝倉先生がおっしゃったような意気込みで頑張っていきたいというふうに思って、スケジュール感もそんな感じで考えております。

【佐々木委員】 分かりました。意気込みというのは非常に重要だと思うので、承知いたしました。

【道路経済調査室長】 事務局のほうで以前、前回の委員会で諸外国の取組状況を資料配付だけさせていただいたんですけども、概括すると、各要素技術、例えばアメリカとかで実用化されている、または実用化に向けた試行が行われている状況ということで、日本が持

っている技術と外国が持っている要素技術というのは似たようなものであろうというふうに理解をしています。

また、前回のこの場で高速道路会社が進めている維持管理について、NEXCOさんと首都高さんから御説明させていただきましたけれども、その維持管理の高度化というのは、複数の要素技術を業務フローの中に取り組んで、改善してパッケージ化しているという部分については、我々が事務局で調べた範囲の中では、世界でも先進的な取組ではないかというふうに考えております。なので、今回、高速道路会社のやっているような業務フローを含めた取組を直轄国道などに横展開して日本全体で取組を進めて、業務システム全体のデジタルトランスフォーメーションにより世界のフロントランナーを、先ほど委員長に御指摘いただいたように5年以内を目指すというような形での趣旨で記述をしている部分でございます。

【佐々木委員】 分かりました。了解いたしました。

【朝倉部会長】 若干補足すると、日本の高速道路会社でやっていただいている、非常に先進的な、まさに世界のフロントランナーに立っている仕事がたくさんあるんですけども、そういった仕事を国際的に広く知らしめるという意味において、少し遠慮されていると思いますので、そういったものは世界に広く知らしめる必要がある。高速道路会社で開発された先進的な方法を国交省が管理されている道路に横展開していくという、そういう考え方でよろしいんじゃないかと思います。ありがとうございました。

大串先生、小幡先生の順でお願いします。

【大串委員】 ありがとうございます。1週間前に拝見したときよりも格段に整理がされていて、この1週間、本当にお疲れさまでした。とてもいいものに仕上がっていると思います。

1点教えていただきたいのが、ページ10ページになるんですけども、ここで最近、はやり言葉の1つとしてマイナンバー取得ですかね。そのマイナンバーの記載が黄色のハイライトとともに出てくるんですけども、記述が、「また、様々な情報連携が可能で、デジタル社会の基盤であるマイナンバーカードとETCを連携させ、利用者の利便性向上につなげるべきである。」という一文が差し込まれているんですが、全くイメージが湧かないんですね。

まず、マイナンバー取得そのものが、最近いろいろなポイント制とかで取得が促されたりとか、銀行振込系の振込が非常に遅れた関係がここにあったんじゃないかというところで、

それは分かるんですけども、ここをもう少し書き込まないと、ちょっと唐突感もありますので、具体的に今どういうイメージをされているのかということをお教えいただければありがたいです。以上です。

【朝倉部会長】 それでは、小幡先生からの御意見を伺った後、まとめて御回答いただきます。

小幡先生、どうぞ。お待たせしました。

【小幡委員】 どうもありがとうございます。オンラインからの参加で申し訳ありません。私も、最終的に、いろいろなものが一挙に盛り込まれて、とてもよい取りまとめになっていると思います。今の時期ですので、ポストコロナといいますか、新型コロナで必要となった、加速される政策ということが当然ありますが、それだけではなくいろいろ含まれていますし、全体のまとまりもよいと思うのですが、1点だけ、12ページのところで道路占用基準、道路空間の有効活用というところで、占用基準を緩和して、より道路空間を利用しようという施策について、三密対策なので延長すると書いてありますが、そもそも、これはそうではなくとも、道路空間を有効活用していこうという施策なわけですね。それが三密対策とまさにぴったり合ったという、そういう話になっているので、この書き方でもよいと思うのですが、少々申し上げたいのは、まさに「人と環境にやさしい道路利活用の実現」というのがあって、それが三密対策にもうまく利用できたという、そういう文脈かと思いました。つまり、これ自身は三密対策にかかわらず進めていくべきものではないかと思いましたので、確認できればと思います。ここは感想のようなものですが、以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかいかがですか。

まず、今の2つの御指摘についてお願いします。

【高速道路課長】 1つ目ですけども、このマイナンバーカードとETCを連携させるというところについて、ちょっと具体的なイメージが湧かないということで、すみません、もともと徳島県だったか、ちょっと覚えていませんが、マイナンバーカードでマイナポイントの話がされているような話が若干あったんですが、それもイメージにはありますけれども、むしろマイナンバーカードを提示していただくことによって、それとほかの役所が持っている情報をそこから引き出すことができる。例えば障害者の情報ですとか、もしかすると提示していただいて、それを読み取らせることによって、この方がどういう障害を持たれているのか。それによって例えば料金の割引とか、それをどうするのか。今も障害者割引ってやっていますけれども、障害の重度に応じて、今、本人が運転していなくても割引の対象に

なるのかならないのかというところが、ちょっと取扱いが違っているところがあります。そういったところも料金所では確認できるかどうか。あるいはそれをE T C割引とするときに、手続がもっとオンラインで簡素化できるとか、そういったのが一つ障害者割引でも考えられますし、あるいは将来的には、ちょっとこれはどうなのか分かりませんが、例えば今、福島原発で住民の方々に対しての割引をやっていますけれども、マイナンバーを提示していただければ、住民であるということが即座に分かるのであれば、それもまた将来的には、別に同じようなことが起きたとき、大災害が起きたときに、そういったことにも活用できるかもしれないですし、そういうのをイメージしているところでもあります。だから、今、具体的に、これからそれは考えないといけないんですけれども、そういった面で利用者の利便性向上につなげていきたいというようなイメージで考えているところです。

**【大串委員】** ごめんなさい。ここちょっと注意して書かないと、具体的なイメージを持って書いていただかないと、かなり突っ込みが入るようなところじゃないかなというふうに、何かE T Cとマイナンバーカードをくっつけて何か考えているのかなとか、追尾されるんじゃないとか、プライベートの話もありますので、もっといいイメージを持たれるような、障害者の方というふうに言ってしまうと幅が狭くなってしまいますし、限定地区に住まわれている方と言っても幅が狭くなってしまいますので、何か地区ごとに、例えば今、何県に住んでいると、何県限定の割引とかって宿泊が潤っていたりしますよね。そういったいろいろな企画物とかで連動させて、いろいろな取組を促すという方向で書いていただいたほうがもっと、じゃあマイナンバーカードを取って何県限定の割引を享受しよう。だからもっと活用しようというふうになると思いますので、そういうふうなことをちょっと一文でも書き込んでいただくか、応答していただけると、もっといいイメージを持ってE T Cとの連携を考えられると思いますので、その辺りよろしく願いいたします。

**【高速道路課長】** はい。検討したいと思います。

それと、小幡先生のお話のほうですけれども、こちらは先生おっしゃるとおり、三密対策にかかわらず進めていかなければならない取組だと思っておりますので、そういうふうにも感じているところでもあります。何か補足ありますか。

**【路政課長】** 御指摘ありがとうございます。今回、法改正で歩行者利便増進道路という制度を新しくつくって、本格的に歩道環境を利活用しようじゃないかということをやったわけですけれども、今回、法の施行の前に、このコロナ禍において臨時的に通知をもって占用許可基準の緩和ということをやったということでございます。

ただ、おっしゃるとおり、今回、まだコロナの終息が見えない中で、延長すべきということで御指摘をいただくことになるわけですが、さらに後にはそうした新しい制度を使いながら道路空間の有効活用、三密対策に限らず継続的に取り組むべきものだと、新しい制度の円滑な移行も含めて検討していきたいと思っております。ありがとうございます。

【小幡委員】 よろしくお願ひします。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。今の大串先生がおっしゃっていたマイナンバーのところ、決して蒸し返すつもりはないんですけど、現在の料金支払いについては、事前の登録というのは必ずしもできるわけじゃないと思うんですね。例えばある特定のエリアに住んでいるとか、あるいは特定の何か、例えば障害者の方で何か条件を持っているとかという方が事前に登録されて割引を受けられるということはないんじゃないかなと思うんですけども、そういったことをフレキシブルに行うために、もしマイナンバー制度のようなものが使えるのであれば、現地で出すんじゃなくて、事前にそれを登録しておいて、それを割引するというほうが合理的なんじゃないかなと思うので、そういう使い方として想定されるというような考え方はあるんじゃないかなと思います。ちょっとこの文章表現を含めて、私と事務局のほうで検討させていただきたいと思いますが、よろしいですか、そんな感じで。

【高速道路課長】 はい。まさに先生、今おっしゃったように、ETCの割引について言うと、事前に登録が必要になってくるので、今までそういうシステムになっていませんけれども、そういったところで活用できるかもしれないということ。この文章については、どういうふうを書くかというのは、また考えてみたいと思います。

【大串委員】 夢が膨らむように書いていただけませんか。

【高速道路課長】 はい。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、手が挙がっている、家田先生、どうぞ。

【家田委員】 どうもありがとうございました。文章なんかは好みというのがあるから、ちょっとごちゃごちゃしている感じはあるけど、まあ必要なことが書いてあって、よくできたと思いますよ。こんなものじゃないかと思ひます、文章。だから分野なんかについて、私はこれ以上特に、特段のリクエストはありません。

それはそれとしてちょっと申し上げると、2つ言おうと思ひうんだけど、1つは、DXでしょう。ですよ、道路のね。何とか道路というのは後で議論するんでしょうけど、とにかく

大転換しようということですよ。考えてみると、E T Cが最初入ったのって随分昔になると思うんだけど、あれだって相当大的な踏み込みだったわけですよ。だけど、最初は全然E T Cなんて買ってくれる人がいなくて、悲しい歴史が10年近く続いたんじゃないかと記憶しているんだけど。それでこれはいけないというので、ばたばたと割引や何かやったり、補助金か何かつけたんでしたっけね。そんなふうにして、つらい歴史の中でE T Cが定着したわけじゃないですか。

今、パンデミックの中で、日本のデジタル化はすごく遅れているし、情報基盤もなってないし、とにかく弱っちゃったねというのを、国民が困ったというところを共有したから、今回の道路の提案に対しては、かつてのE T Cのいわば初期の悲しい思い出というのを繰り返すことはないとは思いますがね。だけど、そうは言いながらも、やっぱり道路のプロフェッショナルの道路局としては、E T Cの最初の定着には非常にずっこけた思い出にあるというのを心しておかなきゃいけないと思うんです。わざわざそれを書けという意味じゃないんだけどね。

趣旨は何かというと、そういうのを心の中に置いて、最後のあとがきというか、一番後ろのところで、今度は断固、スピード感なんて政治家が言うスピード感って遅いという意味ですから、そんなものじゃないような、とんでもなく断固たる決意で、極めて迅速に実現してやるぞという、そういう決意のほども入れていただきたいというのが、かつてのE T Cの初期の悲しい思い出を少しは知る人間からすると、二度とあんなことのないようお願いしたいと、これが1点です。

もう一つは、いろんなことが書いてあるんだけど、結局のところ、道路というのはメンテナンスもそうだし、世界の中で戦っていく意味ではグレードを上げていかなきゃいけないですから、進化していかなきゃいけない。それには必ずお金がかかるのであって、したがって、どこかで、もうこれ以上お金なんかかかるはずがない。だから無料にしていいたいというふうに今まで考えてきたこと自身が誤りであって、必ず、私の考えではですよ、これからも取れるものなら取っていくと、利用者から、それがE T Cなり、デジタル化の中だからこそ、それができるようになりつつあるわけでしょう。だから、これからずっと金取るぞということと、もう一つは、E T Cの専用化という言葉がここで多用されているんだけど、E T Cを車に設置することの義務化というのが正確に読み取れているのかどうか、ちょっとそこがよく分からないところがあるので、その部分だけ質問なんですけれども、考えとしては、専用化、義務化することによって、とんでもなくいろいろなことができる世界に

1枚も2枚もタマネギじゃありませんけど皮がむけると。グレードが上がるということだ  
と思うので、要するにこれによってお金を取りやすくなる、必要なものを取りやすくなる、  
それを正当に払えることができるようになる。だからE T Cは義務化がいいんだよねとい  
うことまで読み取られているのかどうか、ちょっとそここのところだけ質問させていただき  
たいと思います。以上、2点申し上げました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかに御意見ございますか。もしなければ、  
今の御意見に対していかがでしょうか。

【高速道路課長】 1つ目のあとがきでの決意はぜひ入れさせていただきますので、また  
ちょっと文章は考えたいと思います。断固たる決意でということに入れさせていただき  
たいと思います。

あとE T Cの義務化のところにつきましては、今、義務化という言葉は使用しておりませ  
んけれども、専用化ということで、5年後を目指して専用化していこうと思っていますし、  
実際ちょっと義務化ということも検討させていただきましたが、自動車でいえば、保安設備  
でないとなかなか難しいということがありまして、例えば車にしても、クーラーもそうなん  
ですけれども、どの車にも標準装備化されていますが、義務化しているわけではないと。そ  
れと同じであるという話がございまして、義務化というのはちょっと難しいんですけれど  
も、実際に、11ページのところに書かせていただきましたが、E T C 2.0車載器という  
ことではあるんですけれども、標準装備化に向けた検討が必要であるということで、そうい  
ったことも目指してやっていきたいというニュアンスはここに入れさせていただいている  
ところであります。以上です。

【家田委員】 ありがとうございます。前半はそういうことで結構。後ろのほうについ  
ては、今、我々が普通に持っているようなE T Cは、確かに安全に直結するものとは考えに  
くいのかもしれない。だけど、E T Cは、普通はカーナビと連動していたりして、それでこ  
こが混んでいますよとか言ってくれたりいろいろするでしょう。それがE T C自身もこれ  
からは進化していくんですよね。したがって、E T Cはたった今、安全にあまり直結してい  
ないように見えるかもしれないけれども、実は潜在的な能力は安全性、あるいは安心して運  
転できるようなところに大いに貢献するはずであって、したがって、そんなことを考えると、  
たった今とは言わないけれども、E T Cの標準装備化というのにより積極的に検討と推進  
を進めていくべきであるというふうに私は思うんですよね。だから、E T Cは安全とは関係  
ないというような理解をあまりしないほうが先の伸びがよくなるというのは、そういうふ

うに書いてあると思うけれども、道路局でもそういう理解をしていただくとよろしいんじゃないかと思いました。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。E T C義務化とは書きにくいけれども、標準装備化を目指して進めていくべきであるということ自身は、特に問題があるとは思えないので、家田先生の発言とも整合的であるとしたら、そういう表現を検討してください。

【家田委員】 そうですね。それが、標準装備というのは、便利だから標準装備という言い方に加えて、実はこれは安全にも関わってくるものなのであるという理解をしておくことが重要じゃないかと私は思いますけどね。

【高速道路課長】 はい。分かりました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。若干重ねて言うと、現在のE T Cはクレジットカードと連動しているので、基本的にはポストペイですね。プリペイドカードのE T Cカードというのはありますか。もしそういったものが使えるようになれば、例えばクレジットカードを使えないような、つくることができないような方もE T Cが使えるというようなメリットもあるわけです。ですので、E T Cの標準化に向けては、クレジットカードと連動しないことで使える方が増えるということのメリットもあるかもしれないし、そういったことも検討に値するのではないかというふうに思う次第です。ただ、このことをここに書いていただく必要はないです。ありがとうございます。

ほかいかがでしょうか。

あと、僕が若干1つ気になっているのは、先ほど少し言及したんですけど、8ページ目に、今後1年間を集中改革期間として取り組むべきであるという結構踏み込んだ表現があります。そうすると、今後1年間、集中改革期間として何をどう取り組むのかというのをかなり早いタイミングで示さないといけないということになるろうかと思うんですけど、現時点でこういう取組はまず即着手できて、これは実現できそうだとかというのは、どういったものが例えばあったりするんでしょうかね。

【道路経済調査室長】 具体的には8ページの32行目から、まさに情報収集・状況把握を迅速化・効率化するための予算を、これから概算要求が、今月末が期限になりますので、本日の御提言をいただいて要求できるものは要求し、当然財政当局と折衝していくということを考えております。

【朝倉部会長】 分かりました。着手するんじゃなくて実現するということになる、1年間でできることはかなり制約があるろうかと思います。このところはスピードアップが

必要なところだと思いますので、よろしく御検討をお願いいたします。ありがとうございました。

ほかいかがでしょうか。よろしいですか。

あともう1点、今日ここを議論するという意味じゃないんですけど、7ページ目の2ポツのところの冒頭に、「これらの目指すべき姿に基づく、従来の方法にとらわれない評価の仕組みについて議論を行う必要がある」と書いていただいて、全くそのとおりだと思います。せっかくポストコロナ時代の目指すべき姿をここで打ち出しているんだから、それをどういうふうに評価していくかということについては、その仕組みを議論する必要がある。現場でやるほうは、以前と同じように評価するんだったら、同じようにやっておけばいいじゃんというふうになってしまう。ここについては、このレポートでこれ以上踏み込んだ表現をしていただく必要があるわけではないんですけども、議論は早急にさせていただきたい。どういう方法で、あるいはどういう指標で目指すべき姿を達成する、具体的な施策を評価するのということは大変大事なポイントであろうかと思うので、ぜひとも検討を具体化していただくことを希望するものです。ありがとうございました。

ほかいかがでしょうか。お気づきの点がございましたら御発言ください。

竹内先生と小林先生、その順でお願いします。すみません、見えなくてごめんなさい。

**【竹内委員】** ありがとうございます。竹内でございます。遅刻しまして申し訳ございませんでした。前回もお話ししたとおり、ポストコロナとかウィズコロナと言っているタイトルの下に全く関係ないものが入っているとまずいのではないかというお話をしたところが、その点、をご配慮していただいて、いろいろ修正していただいて大変ありがたいと思います。

その上で、さらにまた同じようなことを申し上げてしまいますのですが、例えばの話なんです、例えば11ページから(2)で「ポストコロナ時代における道路を賢く利活用する取組の推進」というタイトルの下に、大体12ページとか13ページあたりまでそれが書かれているんですね。

ポストコロナ時代だったら、なぜこういう文章になるのかということについて自分自身に問いかけてこの文章を読んでみたんです。例えば(2)のところの1)の①です。ポストコロナ時代だったら、なぜ高速道路における大型車両の適切な休憩・休息機会の確保なのかと考えてみると、この文章がコロナに関連している点がよく分からないのです。そこで、何か理由をつけることができないだろうかと私が勝手に考えたのは、例えばトラックの運転手の長時間労働は、別にポストコロナであろうがなかろうが前から言われていることです

けれども、これをここで書くのであるならば、例えばですけど、感染症が非常に問題になってきて、トラック運転者の体力をちゃんと確保しなきゃいけない。だからこれまでよりもより一層、トラック運転者の疲労の解消が大事になっている、などとすれば筋が通ると考えました。こうしたロジックがいいかどうかわかりませんが、とにかくそういう論理的なつながりがないために、何か関係ないことが出てきているのではないかという気がします。同じように、ポストコロナ時代だったら、なぜ、12ページの②にあるように、大口・多頻度割引による物流事業者・バス事業者等への支援が必要なのかと問われたときに、これをどう答えるか。私は自分自身に問いかけてみたのですが、これもこじつけかもしれませんが、例えば外出自粛に伴って消費者物流、小口物流などが非常に多くなってきた、宅配とか。となってくると、物流に関する需要とその内容が急激に変化してきているときには事業者への支援がなおさら必要じゃないかというようなことを書いてみると、何とか筋が通ります。さらに同じように、ポストコロナ時代であれば、なぜ観光振興するのかというところも、これも(2)のすぐ下には書いてあるんですが、間が空いちゃって因果関係が薄くなっているんですけど、ここは、要するにコロナで観光が萎縮しているのを刺激するためにするんだと改めてはっきりと書いた方がいいと思います。とにかく、ポストコロナであるならば、なぜそれをしなきゃいけないのかということがどうもはっきりと書かれていないところがまだいくつかあるというような気がするんです。

同じように、最後にしますけれども、13ページもそうで、ポストコロナ時代であったら、なぜ環境負荷低減に資する道路利活用の促進をしなきゃいけないのかと言われたら、これは私にもその理由が見つからないんです。事務局としては、今私が私自身に問いかけたように、ポストコロナだったら、なぜこうした文章になるのかという問いかけを各項目ごとにご自身にさせていただいて、それにちゃんと答えられるような表現をしてくれれば、もっといいものになるんじゃないか思いました。以上でございます。

**【朝倉部会長】**      ありがとうございます。

小林先生、続けてお願いします。

**【小林委員】**      私が申し上げたいことは、先ほど朝倉先生と竹内先生がおっしゃったことと重複するところが多いのですが、7ページのところの国土幹線道路が目指すべき姿という箇所、本日の議論のパンチラインが集約されていると思います。その中で「新たな日常」の部分だけを議論するのではなく、政府全体として目指すべき1つの方向性に関して、道路政策を通じて力強く支えていくメッセージであると解釈させていただきます。

先ほど朝倉先生が言われたように、評価の仕組みを現時点で具体的に展開するのは難しいと思いますけれども、DXが進行していくと、新しいデータの収集が可能になってくるので、従来の方法にとらわれない評価も可能になってくる。そういう意味で解釈させていただきたいと思います。それでよろしいか？

それから、この i、ii、iii も、従来の道路政策の基本的な方針が再確認されていると考えます。DXとか新しい技術の急速な進展、これを踏まえて、この基本的な3つのSを加速化すべき時代になったという意味で理解したいと思います。それでいいか確認させてください。

それからもう一つ、これは細かい論点ですが、本文中にIT技術という言葉とICT技術という言葉が両方使われています。この2つの言葉は使い分けられるのかどうか、その点を確認させてください。以上です。

**【朝倉部会長】** 小林先生、ありがとうございました。今、御指摘があった点はいかがでしょうか。

**【高速道路課長】** 竹内委員からの御意見、おっしゃるとおりでありまして、もともと取り巻く状況の中で幾つか関連性があるところを書かせていただいている、間が空いちゃって、またここに来ているので、ちょっとつながりがよくなるように多少文言を加えたりとか、因果関係がはっきりはしていないかもしれませんが、関連性のあるワードを入れたりしてちょっと追記して、補足していきたいと思います。

それとあと、小林委員のほうからあった話で、DX、この新しい評価の仕組みというか、従来の方法にとらわれない評価の仕組みというのが、新しい時代のDXにも関連してというか、そういう進展も踏まえてということでもよろしいかという御質問だと思いますけれども、それももちろんありますし、また別の視点で新たに評価に取り組むべきものがあれば、それも含めてということで、ここでは議論を今後行っていく必要があるということで書かせていただいております。

それと3Sを加速すべきと解釈していいかというところは、3S、もちろんそういう理解でございます。一応全体の構成としては、3Sを目指すべき姿として捉えて、そこに向けて、後ろのほうで早急に今後5年以内に取り組むべき課題を、取組を載せておりますけれども、まさに3Sに向けて、そういった取組を加速化していく必要があるというふう考えております。

**【道路経済調査室長】** 3点目のITとICTの使い分けですけど、基本的にはITとい

うことで統一したいと思っております。ICTが2か所ございまして、9ページのICT施工はアイ・コンストラクションの中でのICT施工という形での用語になっておりますので、ここはICT施工のままで、10ページの8行目の「ICT技術の進展による」のところは、IT技術という形で修正をしたいと考えております。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。竹内先生、小林先生、よろしいでしょうか。

【竹内委員】 結構です。ありがとうございました。

【朝倉部会長】 お二人がおっしゃっていたことと若干関連して、ここに出していただいている目指すべき姿の3Sというのは、これは伝統的な交通システムの評価をするときに、効率性と安全と環境の面から評価しますという、この基本的スタンスはこれまでと大きく変わっていないわけです。それをより明確にして、かつ、ポストコロナの時代にもそれがうまくマッチするように少し新しい表現でしていただいておりますが、基本的スタンスは変わっていないと。なので、その基本的スタンスに沿っていろいろな施策が展開されていくという意味においては、まさに小林先生がおっしゃっているとおりだろうと私も理解しています。なので、コロナがあるなしにかかわらず、やらないといけないことがあって、それがポストコロナの時代において、その中でより加速化されるべきものがあると、そういうふうには読むんだろうなというふうに理解しているところであります。

そのときに、この施策を評価するときに、従来の方法に加えて、より新しいデータが取れるようになったりすることによって、その評価の方法や、あるいは評価の指標自身もより精密なもの、あるいはよりアップデートされたものに変えていくことができるので、そういったこともこれから検討していったらどうかという御示唆だと思うし、僕も全くそのとおりでと思いますので、その辺はよろしく願いいたします。

ほかいかがでしょうか。ありがとうございました。

それでは、ほかには特に御質問、御意見がないようでございますので、今、先生方からいただいた御意見を反映して、この中間取りまとめ（案）については、適宜修正してまいります。

それで、1点ここで先生方にお伺いしないといけないのは、取りまとめの8ページの中に「〇〇道路」というのがありまして、この「〇〇道路」について、これは道路システムのデジタルトランスフォーメーションについてどういう名称を当てはめればいいのかということで、事務局のほうでいろいろ苦勞されて御検討いただいているわけです。

それで、事務局のほうでこういう案はどうかという御提案を幾つかいただきますので、そ

れを踏まえて、先生方の御意見を伺って、この「〇〇道路」を埋めたいと思っておりますので、事務局のほうから名称の御提案をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 それでは、資料5をお願いいたします。道路システムのデジタルトランスフォーメーションの名称案でございます。まず、案1としましては、スマートという言葉を使いまして「スマートロード」。案2としましては、片仮名表現でなく、日本語での名称という案としまして、「巧のみち」。案3としましては、DXという言葉を使って「ROAD-X」、もしくは案3'としまして、「DX道路」ということでございます。

事務局からの説明は以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。いろいろ出ているんですけど、なかなか、事務局のほうではちょっと決めかねているということなので、委員の先生方から御意見を伺いしたいと思います。もちろんここに挙がっていないものでも、よりベターなものがあれば、それはいいんじゃないかということなので、羽藤さん、出ましたね。どうぞ。とんでもないものを言わないでね。よろしくお願いします。

【羽藤委員】 何で僕のとだけそういうことを言うんですか。御説明どうもありがとうございます。全般、中間取りまとめを読んでいまして、今までの取りまとめと違って、これをきっかけに変えていこうという意図が物すごく感じられて、それがDXという言葉はかなりいろいろなところで聞かれる言葉ですけれども、その中に込めて道路というのを変えていこうという意図が考えられる中でどういう言葉がいいかということですが、私は、ROAD-Xが、DXのXが入っていますのでいいんじゃないかなと思うんですが、ちょっと余計なことを言うとすると、Xを前のほうに持ってきてクロスロードというのがいいのではないかというのが私からの提案であります。

よくFinTechとかという言葉がありますように、ROADも恐らく、例えばアドバタイズメントとロードが組み合わさってアドロードとか、ヘルスとロードが組み合わさってヘルスロードとか、いろいろな産業と技術と組み合わさって新しいトランスフォーメーションを起こしていくという、その基盤がプラットフォームだと思うんですけども、そういう動的なアクションを動かしていこうとすると、クロスという言葉は、交差点なんかはまさにそれですし、道路がいろいろな交流を生み出していくという意味もあるので、ITからデジタルトランスフォーメーションというのは、また言葉が変わっただけかと思いがちですが、やっぱりトランスフォーメーションのほうで動的なアクションを示しているという意味では、私はもう少し動きが見える、道路らしい動きが見える言葉として、クロスという

ものを使ってクロスロードみたいな言葉もいいのではないかなというふうに思いました。  
以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほかに御提案いかがでしょうか。これは、実際これを現場でお使いになる道路局の皆さんと、それからそれを報道していただくお立場の御意見もかなり重要なんじゃないかと思うんですけども、いかがでしょうか。

【児玉委員】 ここに挙がっているのを見出しに取るというのはなかなか難しいのかなという感じが多少するんですけど、要するに言葉というのは、多分陳腐化していくんですよ。これは5年先を見通した計画ということなんですけど、そのときにDXという言葉が陳腐化していたらどうなるのかなというふうに思ったりした次第なんですけど、どうなんですかね。僕なんかは原稿を書いていく上で違和感のない言葉でいくと、例えばもつとつながる道へみたいな、そんなイメージかなというふうに思ったわけですけども、イメージとしてはそうなんですけど、例えば廃棄物の処理で3Rというのがありますよね。3Rというのが定着していると思うんですけども、3S道路みたいな、そんなのもいいかなというふうに思ったところです。感想です。以上です。

【朝倉部会長】 お願いします。

【井伊委員】 政策として推進する側の名称が今検討されていると思うんですけども、道路は何のためにデジタル化するかといたら、使う側の使い勝手を高めるというところなわけですから、あまり凝らない名前のほうがいいと思いますし、あとこれは、名は体を表すというか、Ma a Sのように何の実態か全く分からないまま名前だけが独り歩きするというのもメディア的には大変よろしくないなというふうに思っていますので、なるべく片仮名はこの段階では避けていただいたほうがいいと思います。

よく使われているスマート道路ですね、それを一般的に使いながら、何かキャッチを求めるときにサブ的な名称として片仮名を使うというのはありかと思うんですけども、報道の現場からすると、片仮名をずっと並べられるというのは、それだけで書きたくないなというのが正直なところです。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

佐々木さん、どうでしょうか。

【佐々木委員】 いろいろ好みの問題があると思うんですが、私は個人的にはこの手のキャッチフレーズは分かりやすさが一番重要だと思います。ROAD-Xってすごくかっこ

いいし、テレビコマーシャルなんかではぜひ使ったらいいと思うんですけど、行政のキャッチフレーズとしてはDX道路、あるいは道路DXでもいいのかもしれませんが、一番分かりやすさで言えば、これがいいのかなと個人的には思いました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。みんなに意見を聞くと、それぞれの何か出てきて收拾がつかなくなるということはある程度予想はしていたんですけど、考え方は2つあると思います。

家田先生、どうぞ。

【家田委員】 どうもありがとうございます。提案されているのは割と、率直に言うとだせえなという感じがするんだけど、悪いけど。だけど、まず議論すべきは、どこで何に使うかということだと思うんですね。例えばETCというのは物の名前じゃないですか、あるいはシステムの名前というかね、だから名称として使っているわけですよ。

だけど、何という名前になるか分からないけど、この名前は、この数年間、あるいはこの五、六年ぐらいになるんですかね、一生懸命やる時期の運動の名前なのか、あるいは予算を取るときのコネクトの名前なのか、あるいはフィールドではどこで使うのかと、多分、予算取りとか、そういうときに使うと思うんだけど、例えばNEXCOのマップや何かどこか書くところがあるのかと言ったら、ちょっと書くところがないよなという感じがしないでもないですよ。だから、何というかな、あまりこのままじゃないといけないというふうに真剣に考えるよりは、取りあえず何か名前をつけて、少なくとも予算要求や何かのときは使おうねくらいのものでいいんじゃないかというような感じがしています。

今まで出た中では、羽藤さんが言ったのが一番音としてはかっこいいなと思いますね。クロスロードというのね、音としてはかっこいい。ただ、確かに片仮名にしたときにはそんなに魅力はないかもしれない。それで、御参考までに1個言うと、今、我々が長く使って、しかもヒットネーミングで、道路局がつくったので一番のヒットは「道の駅」ですよ。あれは「の」という助詞を途中に入れているんだけど、道路という漢語じゃなくて、道という日本語を使って駅という、これも音は日本語ですよ。を使って、なかなかヒット作ですよ。

そうすると、僕の中で言うと、別にこれこだわらないですよ。だけど、取りあえずキャンペーンで使って人々にも訴えて、だけど、そのうち使わなくなるねと。つまり、名称じゃなくてコンセプトの、キャンペーンであるということ言えば、道のDXというぐらいのところではちょうどいいんじゃないかなという、全然斬新じゃないですけど、単に道のDXというのが、今やろうとしていることを一番適切に言っているんじゃないかなんていうふう

な感じは持っています。

あともう一つ、ちょっと議論しないでいいかなと思うのは、これは幹線道路部会だから、ありていに言えば、高速道路及びそれに類するものごとをやっているわけですよ。だけども、道路なり、道という言葉が、もう一つのほうの街路であるとか、あるいは公園みたいなところだってある意味で道だったり、広場もそうじゃない。そうすると、そんなところ、今やろうとしているんじゃないということだとすると、エクスプレスウェイという言葉は、あるいは高速道路みたいに、そういうところは使わないでいいのかなと思うんですが、そこはあまり固執しているわけじゃないんですが、単なる検討のポイントかなと思います。私としては、道のDXぐらいのところをひとつお勧めしたいと思います。そんなに長く使うんじゃないかなと思いますよ。以上です。長く使うんだったら、羽藤さんのが一番よかったような気がするけど。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかにも御意見があろうかと思うんですけども、多分、考え方が2つあって、1つは、あまりとんがった名称にしないということがあります。そういった意味では、上のほうにある例えばスマート、ここではスマートロードになっていますけど、スマート道路であったり、幹線道路なのでハイウェイ、スマートハイウェイのほうがよりいいかもしれませんけれども、そういう比較的普通の名称にするというのが1つの考え方です。

もう一つの考え方は、せっかくつけるんだから、少し今の時代を反映したような名称にする。羽藤さんが言ったクロスロードはある意味典型かもしれませんが、そういうものにするかという、どっちかだろうと思うんですね。あまりこのことに長い時間をかけても仕方ないんだけど、どっちかだろうと思いますが、特に現場でお使いになるときに、どちらのほうを使いやすいかということも実は大事な視点だと思うんです。なので、局長がいらっしゃったら話を聞くのがいいと思うんですけど、いらっしゃらないので、私の提案としては、一応候補として、スマート道路と、それから羽藤さんが言ったクロスロード、この2つを候補として挙げておく。局長がいらっしゃれば、ちょっと御意見を聞いて、現場の意見も聞いて、実際お使いになる方の意見も反映して決めるということにさせていただいてよろしいでしょうか。特に御異論なければ、そういうふうにしたいんですけど、家田先生、よろしいですか。

【家田委員】 スマートという言葉自身がもう既に、実に手あかがつき過ぎちゃってて、ちっともスマートと感ぜないんじゃない。

【朝倉部会長】 それだからこそ、なお使うという、そういう見方なんですけど。

【家田委員】 どうかな。

【朝倉部会長】 なので、その辺のある意味両極の案からどちらかに決めるというふうにさせていただければと思います。よろしいですね。ありがとうございました。

それでは、そうさせていただくことにして、中間取りまとめ（案）につきまして、本日先生方から御意見をいただきまして、あと幾つか修正しないといけない点も出ましたので、この後につきましては、私に御一任いただき、事務局及び羽藤部会長代理と御相談して中間取りまとめを取りまとめさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

ありがとうございました。それでは、本日の議事は以上でございますので、議事進行を事務局にお戻しいたします。

【総務課長】 部会長、どうもありがとうございました。

局長、参る予定でしたけれども、なぜか最後の判断を求められるというのを事前に察知したのかもしれませんが、挨拶ができなくて申し訳ございませんでした。

先ほど部会長から御指摘いただいた点についても、現場でどう使うかということで局長にも相談して、また部会長、部会長代理にお諮りしたいと思います。

本日は長時間にわたる御議論、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、御同意をいただいた上で公開させていただきます。

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。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。長時間ありがとうございました。

— 了 —