

令和3年2月16日

【岸川総務課長】 定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第75回基本政策部会を開催させていただきます。皆様、本日はお忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。進行を務めます、道路局総務課長の岸川でございます。よろしくお願い申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、吉岡道路局長より御挨拶申し上げます。

【吉岡道路局長】 道路局長の吉岡でございます。本日は、石田部会長をはじめとして、委員の皆様にはこの基本政策部会に御参加いただきましてありがとうございます。緊急事態宣言下ということでございますので、多くの委員の方はウェブということでございます。

初めに、13日に6強の地震が福島沖で発生いたしまして、高速道路も大きな被害を受けましたが、何とか土砂を動かしまして、あしたには福島の新地から相馬も回復するという運びになっております。まだ地震の影響等をいろいろ確認する必要がありますけれども、ひとまず復旧してございます。

それから、明るい話としては、先週の金曜日でございますが、これまで基本政策部会で議論していただきました歩行者利便増進道路、ほこみちについて、第一号、3か所ですね、大阪、神戸、姫路で初めて指定されまして、ということでございます。コロナ禍で道路空間をどう使っていくか、非常に大事な話でありまして、占用基準を緩和するということで、順次、検討を行っていくと思っております、その幕開けがされたなということでございますので、この辺をよろしく進めていただくということでございます。

本日は、昨年12月に議論していただきました基本政策部会で、踏切法の改正案でございますけれども、法律案が1月29日に閣議決定されまして、それを受けたということでございます。その具体的内容を説明させていただくということと、そういうものと関連しまして、無電柱化の推進計画、それから自転車道の計画も今、候補地等、中身を議論している状況でございます、そういうものについても御説明させていただければと思います。

あと同様に、交通安全の第11次の基本計画も作成しております、その内容についても御説明させていただきたいと思っております。

最後にカーボンニュートラル、大変大きな、政府全体としての取組となっておりますので、それに対してどの分野でどう取り組むかということについても御説明させていただければということで、都合5つの議題につきまして、事務局から御説明させていただきまして、委員の皆様から御意見を賜れればと思います。

限られた時間でございますが、忌憚のない御意見を賜れればと思います。よろしくお願いいたします。

【岸川総務課長】 ありがとうございます。本日は、勝間委員、羽藤委員におかれましては、所用により御欠席との連絡をいただいております。

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御報告申し上げます。

本日の資料を確認させていただきます。議事次第。資料1-1といたしまして、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案概要。資料1-2、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案補足説明資料。資料2、次期無電柱化推進計画の検討状況。資料3、次期自転車活用推進計画検討状況について。資料4、第11次交通安全基本計画（令和3年度から令和7年度）に基づく道路交通安全施策の進め方について。資料5、カーボンニュートラルに向けた道路分野の貢献について。参考資料といたしまして、ほこみちプロジェクト本格始動でございます。よろしいでしょうか。

ウェブで御出席の委員の皆様にご連絡を申し上げます。資料は画面に表示させていただきます。会議の進行中はマイクをオフにいただき、発言時のみマイクをオンにしてください。御発言される場合は、部会長が指名されますので、発言の際には手挙げ機能をお使いください。接続の不具合や操作方法について御質問がございましたら、連絡事項記載の事務局員まで御連絡ください。

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存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

【石田部会長】 石田でございます。御苦労さまでございます。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。

本日は、報告事項が1つと審議事項が4つということで盛りだくさんでございますので、円滑な議事の進行に努めてまいりたいと思っております。よろしくお願いいたします。

まず初めに、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案についてでございます。事務

局より説明をお願いいたします。

【高山路政課長】 踏切法の改正につきまして、御説明を申し上げます。まず資料1-1、全体概要を御覧いただきますと、今回の法改正内容、踏切道の安全対策を拡充・継続していくということに加えて、最近の災害の教訓を踏まえ、道路と鉄道それぞれについて防災機能を強化する措置を何点か加えているというものになってございます。

内容について、資料1-2を御覧いただければと思います。

表紙をめくっていただいて1ページ目でございますが、踏切道の現状と課題が書いてございます。踏切道改良促進法は昭和36年に制定されまして、60年間、運用してきております。左下にありますような対策を主に講じてきておりまして、踏切道の数が半減するなど成果が出てきておりますけれども、右上にありますように、踏切の事故は年200件以上、また高齢者の方が巻き込まれる重大な事故も多数発生しているということでございます。開かずの踏切もまだ全国で500か所以上残っておりますし、右下にありますように、主に道路側の対策が必要な箇所、1,500か所近くありますが、まだ半分が未指定で手つかずという状況にあります。まだまだ踏切対策は継続が必要だというふうに考えております。

ページをおめくりいただきまして2ページ目、今回の主な対策でございます。

左側が現行制度でございますが、危険な課題のある踏切を大臣が指定いたしまして、道路管理者と鉄道事業者で改良の方法を決定していただき、事業に移るという流れになっております。

大臣が指定する年限が、現在の法律でいいますと平成28年度以降5年の間に改良が必要な踏切ということになって、5年ごとに区切られている状況になっております。

ただ、右側でございます1番の指定の見直しというところになります。近年、立体交差化のように、5年の間では対策の完了だけでなく、地元調整などで計画作成も追いつかないというようなものも割合が高くなっております。このため、この指定年限を単純に延長するのではなくて、年限自体を撤廃いたしまして恒久化をすることで、柔軟に指定ができるようにしたいというものでございます。これは対策が緩まないようにということで、政府の5か年計画の目標達成ということを念頭に置いて指定をしてまいるということでございます。また関連して、バリアフリー化等、地元のきめ細かいニーズにも応えられるように、改良の指定について、市町村長の申出も可能にしております。

2つ目、改良方法の拡充であります。これまでの踏切そのものを改良する対策に加えま

して、地形の状況などで踏切そのものに手をつけることが難しいところもございますので、下の図にありますように、近隣の立体交差したところに迂回路を整備し、そちらの交通を流すと。そうすることで交通量を減らして安全対策の向上をということで、そうした迂回路の整備も踏切改良に追加をして促したいというふうに思います。

また、狭隘な踏切で、歩行者や自転車が滞留をして、人が溢れて危険という箇所もございます。こうした箇所で、踏切の近隣の低未利用地がある場合に、民地の所有者と協定を締結いたしまして、滞留スペースを確保するという措置も考えているというものでございます。

3点目、対策の長期化・多様化によりまして、PDCAの評価がますます必要になっております。対策の当事者によってその事業を評価していただくということも新しく付け加えたというものでございます。

続きまして3ページ目を御覧いただきまして、近々の災害対策で新しくこちらを加えたいというものでございます。

図の左側にありますように、平成30年大阪北部地震の例ですが、地震が起りまして、列車が駅間停止をすることで、併せて踏切が遮断してしまいまして、立体交差化しているところで救急車両が大回りを余儀なくされたということがございました。こうした経験を踏まえまして、新しい対策であります、緊急輸送道路等の重要な道路にかかる踏切につきましては、大臣が指定をいたしますと、列車が運休している間に優先的に開放していただく。そのために必要な手順や連絡体制を道路管理者・鉄道事業者の間であらかじめオペレーションマニュアルとして決定をしていただくというものを設けるものでございます。

以上、平面交差になりますけれども、下にありますように立体交差部分につきましても、いわゆる跨線橋や歩道橋というところがございますけれども、施設が老朽化して危険なところもございますので、計画的にこれらを点検し、また修繕していくために管理の方法を成立させてもらおうということの義務化をしたものになります。

以上、踏切の対策でございますが、4ページ目以降、道路関係の防災機能強化で大きく3点、改正項目がございます。

1点目が、防災拠点自動車駐車場ということでございまして、道の駅あるいはSA・PAについて、道路の復旧、あるいは自衛隊や消防による被災自治体の支援活動の拠点として活用されることが多くなってございます。こうした機能を一層強化したいということでありまして、右手にありますように、こうした道路駐車場を大臣が指定いたしますと、通

常24時間開業することが義務づけられます駐車場につきまして、拠点として活用している場合には、それ以外の一般の方々の利用を禁止・制限する根拠を設けたいというものでございます。また、通信施設ですとか発電施設、災害時に有用な施設につきましても民間による整備を促したいということで、占用基準を緩和するということになっております。

続きまして5ページ目を御覧ください。道路関係の改正項目、2点目であります。

左側にありますように、緊急輸送道路、これは道路区域内については道路法37条で占用禁止制限の措置がございますので、こちらの延長を拡大していった対策を進めているところでありますが、道路の外の沿道民地に電柱が立って、災害時に倒壊して道路閉塞するという事態が生じておりますので、これに対して対策を講じたいということです。

右側にありますように、沿道区域に届出対象区域として道路管理者の指定をいたしますと、電柱のような工作物を設置する場合に、道路管理者への届出を義務づけるようになっております。これによりまして、例えば電柱・電線でありましたら地中化を調整していただく、あるいはそれができない場合でも、倒れても道路にかからないような、奥にセットバックする、そうした事前の調整ができるようにしたいというものでございます。以上が2点目であります。

続きまして6ページ目、道路関係の改正の3点目になりますが、災害代行の拡充ということになります。

大規模災害が起こった場合、地元の被災市町村が自ら道路の復旧等を行うのはなかなか難しいところがございますので、その道路法を改正いたしまして、国が代行できる仕組みを整えたところであります。

昨年7月に熊本豪雨で適用したのですが、球磨村から熊本県に当時応援の要請があり、道路法の手当がなかったので大規模災害復興法で手当をしたということがありましたが、非常災害の政令指定が必要なものですからどうしても初動が遅れてしまうということもありましたので、この際、道路法の中で国だけでなく都道府県も市町村の管理業務の代行ができるようにしたというものでございます。以上が道路関連でございます。

参考までに7ページ目、鉄道関連の改正事項でございます、これも左側にありますように、用地外から倒木によって交通に支障が生じることがございますので、こうした植物の伐採等を大臣の許可を得ることで鉄道事業者が自ら行えるように。また、右側にありますように、災害時の応急復旧のために、もともと材料置場としては活用が認められておりますが、それ以外の砂利とか重機置場というような多様な活用が管理用地についてできる

ようにしたいということがございます。道路、鉄道同士の利用の改正を今回するものでございます。現在、これらの法案につきまして、国会審議に向けて関係者間での調整を進めているところでございます。

説明は以上でございます。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。ただいまの御説明に対して、御意見、御質問等ございましたらお願いします。手挙げ機能を使っていただきますと、私はモニターで確認しますので、大丈夫です。よろしくお願いします。

【大串委員】 大串です。急遽会場に来たもので、申し訳ないです。私が1点お聞きしたいのは、6ページ目で都道府県の代行として国が啓開と災害復旧を担えるようになったという御説明をいただいたのですが、その場合に発生した費用に関してどのような分担を決められているのか、1点確認させてください。

【高山路政課長】 これは、もともと市町村、自治体からの要請に基づいて行うものでありまして、費用負担につきましては要請側の自治体が負担するのが原則になります。

【大串委員】 ありがとうございます。

【石田部会長】 朝倉先生、手を挙げておられます。どうぞ。

【朝倉委員】 朝倉です。道の駅を防災拠点にということについてコメントしたいと思います。災害に備えるネットワークの整備というのは、従来リンクを強くするというところだけでしたけれども、道の駅に代表されるノードについても、防災機能を強化することは重要な提案だと思います。

そういった意味で、道の駅を防災拠点に活用できるようにするということは大変大事かと思うのですが、具体的にどういう機能をどうやって持たせることにするのか。これは災害の種類によりけりだと思うので、一概に決められないと思いますが、その想定は大変大事だと思うので、そこを議論していただくことは大変重要だと思います。

それからもう1点は、道の駅を拠点に指定されると、一般市民が利用を制約されるのではないかということが懸念されます。一般車両が待避できる安全な場所、あるいは一般車両にとって情報が入手できる場所、これをどういった形で別途確保するかを次の課題として考えなきゃいけないと思うので、併せて御検討いただくといいのではないかなと考えました。

以上です。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。私も申し上げたいことがあります。ほかに

手を挙げておられる方がいませんので、私の発言が済んでからお答えいただけますか。

1つは、指定期限をなくすというのは大事なことだと思うのですが、これがために、気をつけますとおっしゃっていましたが、先延ばししてもいいやとか、まだまだ時間があるわということにならないように、ぜひ時間の管理をお願いしたいということでございます。

2点目は沿道区域の考え方ですが、13日の地震でも相当長い距離を滑った地滑りがございましたね。今の沿道区域の考え方というものは道路側から大して取れないと思いますし、そういうところがレーザープロファイラーで、全国で300か所ぐらいあるんですけど。ですから、沿道区域の考え方ということは検討すべきところなんじゃないかなと思いました。それが2点目です。

3点目は、今の朝倉先生のお考え、御意見とも関連するんですが、宣言をして指定できるということは大事なことだと思うのですが、それだけではなく、量的に不足している問題が結構あるのではないかという気がしますので、そちらもお忘れなくということだけ申し上げたいと思います。

ほかにいらっしゃらないようでありますので、行政にレスポンスをいただけますか。道の駅はどうでしょうか。

【草野委員】 すみません。

【石田部会長】 すみません、見落としまして。どうぞ御発言ください、草野さん。

【草野委員】 よろしいですか、草野です。短くコメントです。つい先日の地震の話で、昨日か一昨日か、私がニュースを見ていたら、道路が、橋が、どういう状況になっているからというのを、市町村のレベルではなかなかそういう人材がないので、国が入って調査を行っているという感じのニュースを見ました。

これは、資料の6ページのことと直接どう関係しているかは分かりませんが、すごくいいなと思って。迅速な復旧というのが第一義ですので、それと同時に、あのニュースを見たときに非常に住民の方たちが安心感みたいなものを同時に得られているのかなと思って、それはいいなと思いました。なので、積極的なニュースリリースみたいなことはこれからもやっていただきたいと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

ほかにはおられないようですので、お答え願えますか。

【門間評価室長】 はい。朝倉先生からいただきました道の駅についてでございますが、全ての道の駅、1,180全ての道の駅を指定するというよりは、基本的には広域的な防災機能を補完するという意味で、規模的には外から来たところの受援であったり資材を蓄えるといったことに使っていくということで、より現場に近いところで、そういった災害活動を柔軟にできるようにと考えているところでございます。

ですので、一般的には、ほとんどのところにおきましては、今回対象とするところは、基本的には地域防災計画にちゃんと位置づけられているとか、そういったところをちゃんと見ながらやっていきたいと思っておりますし、実際あるときにつきましては、一般の方が来られるところにつきましては、それについての自治体等の協定とかBCPとかをつくりながら、そこにつきましてはの運用としてはしっかり定めていきたいと考えているところでございます。

道の駅については以上でございます。

【石田部会長】 何かございますか。

【高山路政課長】 はい。沿道の区域につきましては、自治体によっては今のところ幅20メートルなので、落石防止みたいな前提にあったと思いますけど、おっしゃられるように、まだ深層のところの開発まではまだ知らないことが考えられます。

草野先生からの御指摘のニュースリリースにつきましては、法律が制定されました段階で、また具体の制度が施行される段階でそれぞれの項目について広報に努めていきたいと思っております。

【大串委員】 多分違う。今、草野さんがおっしゃったのは、国が入りましたよというのを、ちゃんと時々ニュースでしっかりお伝えすることによって安心安全が生まれるということで、適時リリースをしっかりとやってくださいということだと思います。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。今日はこれから審議事項が続いてまいりますので、これくらいにさせていただきますして、続いて、次期無電柱化推進計画の検討状況について、事務局より御説明ください。お願いします。

【吉田交通安全政策分析官】 環境安全・防災課でございます。資料2を使いまして、次期無電柱化推進計画の検討状況を御説明いたします。

1ページ目を御覧ください。これは昭和61年以降の無電柱化の年当たりの整備延長のグラフでございます。昭和61年から計画的にやって平成16年頃が一番ピークだったのですが、平成21年以降若干減り、平成28年には無電柱化推進法ができて、平成2

9年に建議で無電柱化について審議をしてもらいまして、そういうことを踏まえて平成30年に無電柱化推進計画をつくりました。これにつきましては平成30年から令和2年度の3年間で1,400キロの無電柱化を新規にやるという計画でございましたが、平成30年に関西地方で台風による電柱倒壊がありまして、もう1,000キロ追加して3年間で2,400キロ、年当たりですと800キロということで、平成16年当時の過去最大から倍近くやっけていこうとしたのですが、実際いろいろと用地取得の問題等もございまして、今、3年間で1,800キロ、年当たりですと600キロということで、これも最近の一番多いときの1.4倍ぐらいあるのですが、そういう状況になっていると。

令和3年からの次期計画につきましては、実績の延長以上の計画を目指したいと考えてございます。

2ページ目をお願いいたします。来年からの計画ですが、昨年12月10日に、国土強靱化の5か年加速化対策というものが決定されております。左側の真ん中ぐらいになりますが、市街地等の緊急輸送道路2万キロについて、100%を目指していくという計画でございます。令和7年度までの5年間では、新規に2,400キロについて無電柱化をやっけていくということが決定されておりますので、これを踏まえて次期の計画をつくっていくという状況でございます。

3ページをお願いいたします。これは平成30年に国土交通大臣決定の、現在の無電柱化推進計画の概要でございます。時間もありますので今日は省略させてもらって、4ページはその時の、こういう施策をやっけていくというものでございますが、今日は割愛させていただきます。

5ページ目をお願いいたします。無電柱化がまだ進んでいないということに課題があるのではないかとということで、昨年、自治体にアンケートをしました。

過去5年間で無電柱化事業をそもそもやったところがあるのかというのが、左側の円グラフですが、8割ぐらいが事業をやっていないという状況でございます。メンテナンス等についても非常に職員が少ないという話もありますが、無電柱化については圧倒的にこの事業をやったことがないということで、ノウハウがないというのが1点、大きな課題でございます。

それから、右側で、どういう課題があるかということを知っておりまして、大きく3つありました。1点目が、まだまだコストが高いということ。それから、電力会社や通信会社などの調整が困難であるというのが2点目。あとは工事の期間が長いという、大きく3

つの課題が、これは従来から同様でございますが、こういう課題があると。

これについて、どういう取組をしているかというものを文章化してまいりました。6ページ目をお願いいたします。

低コスト手法ということで、平成28年以降、いろいろな規制緩和をしまして、浅い位置に埋めるだとか、側溝みたいな小型ボックスを使うとか、ケーブル自身をそのまま埋めてしまうだとか、新たな管路を使うということを今やっております、これは昨年度基準化しましてマニュアルをつくったのですが、まだ令和元年度現在の状況で言いますと、直轄国道でもまだ今34%の普及ですので、地公体も含めてこの普及拡大を図っていこうと思っております。

7ページをお願いします。無電柱化は特に関係者がいっぱいいるものですから、従来、道路管理者が中心に今はやってきているのですが、その真ん中ぐらいの(1)の②にありますように、大きい台風とかですと停電対策とかそういうものがありますので、そういうところはしっかり電線管理者さんが主体的にやってもらっていいのではないかと、無電柱化の目的に応じて、こういう人が中心でやっていくんだということも、役割分担といえますか、こういうものを今、議論が進んだところでございます。

8ページ目をお願いします。電力とかだけではなくて、ガスや上下水道という方も、工事に関係するものですから、路上工事占用調整会議というものを、これは現場ごと、国道事務所ごとにこういうものをつくっております、しっかりと進捗の調整をやったり、あと、下水道の老朽化で工事するときがありますので、そういうときに一緒に無電柱化するとか、同時施工みたいなものも調整しているところでございます。

9ページをお願いします。事業期間が長いという問題です。

大体今、平均7年かかっております。それが真ん中の1年目から7年目というところなのですが、どうしても設計は設計で、実際に工事を発注すると、少しまた修正しなければいけないとか、実際に発注と発注の間に時間差ができるとかいうことがありますので、大体平均7年かかっているのですが、今後ということで、約半分、4年ぐらいに短縮できないかと。

その具体の手法としては、統括発注ですね、設計から施工から、あと引込管とか、従来は別々だったものについて、発注を同時にできないかということで、これは令和2年度から、今全国でモデル事業をやっておりますので、またこれについても普及・展開を図っていきたいと思っております。

というのが大きな課題3つでございますが、10ページで、新規に電柱が増えているという問題がございます。

無電柱化の推進法12条に、道路事業とか市街地再開発事業等を実施する場合には、電柱または電線を道路上に新規に設置しないようにするという条文があります。これを受けてまして道路法の施行規則も変えたのですが、事業を何かするときには、技術上困難でなければ、しっかりと無電柱化をやっていこうということで、道路事業だったり土地区画整理事業だったり開発行為だったり等、そういうところで通知を発出して、みんなで考えていこうとしているところでございます。

11ページをお願いいたします。緊急輸送道路につきましては、無電柱化も頑張るのですが、新規の電柱が立たないようにということで、今は大体、一般道路9万キロのうち7万5,000キロについては、既に新設電柱の占用は禁止します。もうあと15%ぐらいです。これについても早急にやっていきたいと思っております。

それから12ページ、平成28年から、先ほど言った緊急輸送道路をやってきたのですが、平成31年から、交通安全やバリアフリーの観点でも、新規の電柱が占用禁止ができるようになりましたので、まだこれは事例は少ないのですが、中野区や渋谷区で今、占用禁止措置をやっているところでございまして、これもまた普及・展開をしていきたいと思っております。

13ページをお願いいたします。これは緊急輸送道路の対策の概念図でございます。一番左は、既に電柱がないところ、真ん中は現在電柱があるところで、一番右が今、新規の問題でございまして、沿道に電柱があるということで、さっき道路法の改正の話がありましたが、沿道民地の電柱についても何とかできないかというようなことを、今、考えているところでございます。

14ページは先ほど紹介がありましたので省略させていただきます。

15ページでございます。無電柱化をする際に、やはり国民負担というのもありますし、沿道地域住民の方々に負担があるものですから、今、11月10日の無電柱化の日がございますので、その日に関連して、イベントやパネル展というものを現在やっているところでございます。

という状況を踏まえまして、16ページ、最後でございますが、次期無電柱化推進計画骨子案でございます。

これは今、屋井先生を委員長にしまして、無電柱化の推進の検討委員会ということで、

今、議論してもらっているところでございます、令和3年春に決定したいと思っております。

ちょっとだけ紹介しますと、まず左側の上、1ポツですね、基本的な方針の取り組み姿勢ということで、新設電柱を増やさない。特に緊急輸送道路については電柱を減少していくと。それから、徹底したコスト縮減を推進、事業のさらなるスピードアップという、3つの大きな方針に基づいて、4ポツで、1、2、3、4、5とありますが、このような具体策をやっていこうということでございます。

2ポツの計画期間については5年間。それから3ポツで、こういうところを無電柱化を重点的にやっていこうということで、防災とか、あと交通安全、それから景観ですね。非常に最近特に災害が多いので、防災を今、中心にやっていますが、世界遺産だとか重伝建とかいうところについても、地区単位になりますが、しっかりやっていこうということでございます。目標延長等については今現在、検討中ということでございます。

それで、右側のところ、ちょっとだけ紹介しますと、3ポツのコスト縮減のところの2つ目のポツで、これは国土交通大臣決定ではあるのですが、令和2年の今の有識者委員会から、総務省・経産省の共同事業となっておりますので、電線管理者さんが言うこともこの中に入れていこうということで、配電機材の仕様統一とか、通信に関する特殊部の設置間隔を延ばすとかいうことについて、向こうでも主体的な技術開発をやらしてもらおうと思っています。

それから、地域の状況に応じて、安価で簡便な構造・手法をとということで、都市部はなかなか難しいのですが、山間部とか離島というところは、海外でやっているような、もっと簡単な構造があってもいいのではないかとことはやっていきたいと思っています。

それから5ポツのところ、経産省で電気事業法の改正がありまして、託送料金制度が令和5年から変わります。今回、こういう計画をつくってやるのも、無電柱化が要は電気料金にも反映されるという仕組みになっておりますので、しっかりと今後やる無電柱化が実行できるような、託送料金にやっていくように、関係省庁で連携してやっていきたいと思っております。

あと、今ここには入っていないのですが、委員会で御指摘があったのが、コンパクトシティみたいな、まちづくりみたいな、上位概念の中でも、電気を踏まえてどうやって無電柱化をやっていくとか、そういう議論も必要ではないとか、あと、昨年つくってもらいましたビジョンでも、無電柱化だけではなくて、道路業界全体をどう変えていくみたいな

こともしっかりやってほしいという提言ももらっておりますので、新計画をつくるときには、そういうものも反映していきたいと思っております。

駆け足になりましたが、無電柱化の説明でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。これにつきましても、御質問、あるいは御意見をいただければと思います。チャットを見ているので、手挙げ機能をお使いいただければありがたいです。

今のところおられませんけれど、大丈夫でしょうか。どうぞ。

【大串委員】 無電柱化したことによって、多分、分岐点は夏になると思うんです。例えばコウカイ、このままでやったら、こういうような一定の費用がかかっているのは何となくわかるんですね。そういった概算とかも市町村等に示していただけると、またいいのかなと。もちろん、電力利用機関の方たち等も把握されていると思うんですが、費用ばかりかかるのに目が行ってしまうんですけど、そうしたことによって、今低減されたものを提示していただけると、わかりやすいと思います。どうぞよろしくお願いします。

【吉田交通安全政策分析官】 はい、分かりました。

【石田部会長】 質問のある方はおられませんか。

何年ぐらい前でしょうか、屋井先生と一緒に、ハノイの無電柱化の工事を見学したことが。

【吉田交通安全政策分析官】 2年前ですね。

【石田部会長】 2年前ですかね、あるんですけど、その時に、ちっちゃなバックホーが1台と、チームが20人ぐらいいて、FRP製の浅層埋設用パイプを使って、驚いたことに、それだけのチームで一晩で200メートルぐらい、毎晩やっていますということでございました。

まあ、日本とは全然状況が違いますので、なかなか難しいところはあると思いますが、そういう途上国からも学ぶべきことは結構あるのかなと思った次第です。

それと、骨子案の中で、最後に書いてあるのですが、市町村が、市町村網の無電柱化率が低いとか、利用検討とか、緊急避難道路とかも、それが人的支援、人的資産とおっしゃる、十分でないので、そういうところで地元の人なりが、そういう事業をどういうふうにお手伝いするの等、極めて大事なことです。

そのための環境整備とか、ちゃんとそういうことが堂々と事務所の業務の中に書き込まれていくのか、そういうところの支援も大事なのかなと思います。よろしくお願ひしたい

と思いました。

【吉田交通安全政策分析官】 はい、分かりました。

【石田部会長】 他の質問はいかがでしょうか。どうぞ。根本先生ですよ、どうぞ。

【根本委員】 全ての電柱をなくすということなのか、それともやはり一定の条件を満たしたところを無電柱化するというのでしょうか。そして、その無電柱化した費用は、その地域の無電柱化の受益を受ける人で分担するというようになってくるのか、それとも日本全体で無電柱化するわけなので電気代に反映させて、消費者に負担してもらうことになるのでしょうか。

【吉田交通安全政策分析官】 はい。無電柱化の対象道路でございますが、将来的には道路全部かもしれませんが、一応、今、こういう市街地の緊急輸送道路という形で、重点的にやっていく道路を選んでやっていくというふうに思っております。

それで、海外の事例では、地域住民の方が負担するという制度もあるみたいですが、現時点では地中化といったところについては、防災とかいう意味では、そこに住んでいる人以外にも当然恩恵がありますので、そこについての電気料金で反映されていくということになるかと思うんです。

以上でございます。

【根本委員】 電気料金に反映するとすれば、全国の電柱が地下にということですかね。

【吉田交通安全政策分析官】 はい。そうですね、それも非常に現実的ではないかなというふうに思っております。

【根本委員】 了解しました。

【石田部会長】 屋井先生が手を挙げておられますので、お願いします。

【屋井委員】 質問というかコメントになっちゃうかもしれませんが、もちろん全国ということではないとすると、メリハリをつけていくということだと思うのですが、誰が負担するか、いろいろな考え方が確かに、世界中にもあるし、日本も考えなきゃいけないんです。電力事業者さん、送電事業者さんがいて、負担してもらうべきところもありそうなんですけれども、そこが今後どういう制度になっていくか気になっています。

先ほど託送料金の話がありました。レベニューキャップとかの制度を見てましても、一定程度かかるお金を、コストとして、しっかり見てあげて、その分を踏まえて、何とかコストを下げた安定提供していく。そういう工夫がされていて、その中に、災害に対して、どんな手当をするのかとか、そういう考え方なども入っていたりする国もあります。

日本は災害国だし、結果的に無電柱化されていない場所で被害が大きかったりしたら、それを次の段階で、ペナルティというわけではないけれど、何らかの形で電力会社に、さらに防災面から、自ら無電柱化を進めていくような権限を与えていく、そんなことが必要だと思うのです。それは国土交通省の中の制度ではないのかもしれないですけど。ただ、防災は極めて重要な課題ですから、その辺りはぜひ、国交省からも働きかけを行って、よりよい制度にしていただければありがたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。ほかに手を挙げておられる方はおられませんね。

どうもありがとうございました。それでは、次の審議事項が、次期自転車活用推進計画の検討状況でございます。事務局より御説明をお願いします。

【長福参事官】 自転車活用推進本部事務局でございます。資料3に基づきまして御説明させていただきます。

1 ページを御覧ください。そもそもでございますが、我が国の自転車の保有台数は約7,000万台弱と、2人に1台ということでございます。欧米諸国や近隣国と比べると、大體中位というぐらいの自転車の供給がなされているということでございます。

次のページを御覧ください。自転車施策に関するこれまでの取組でございます。

昭和40年から50年代にかけて2つの法律をつくっております。それに基づきまして、大規模自転車道の整備や、自転車関連事故の減少、そして放置自転車対策を推進してきたところでございます。

次のページを御覧ください。このような中、自転車というのは環境にも資する、また災害時の交通機能にもなる、国民の健康増進にもつながるという気運が高まりまして、平成28年に議員立法で自転車活用推進法が成立したところでございます。

これを受けて、国土交通大臣を本部長として、自転車活用推進本部が立ち上がりまして、平成30年6月に現行計画が閣議決定されたところでございます。

次のページを御覧ください。現行計画の概要でございます。

計画の期間につきましては今年度末までとすることになっております。計画の構成でございますが、大きく4つの目標、1つが都市環境、2つ目が健康長寿社会、3つ目が観光立国、4つ目が安心安全ということで、4つの目標を掲げておりまして、それぞれ4つの目標ごとに、自転車通行関係の整備をはじめとする18の施策。そしてその18の施策ご

とに、合計しますと73の組織という3層構造の計画になっているものでございます。

次のページを御覧ください。以降、目標ごとに、現在の取組状況を御説明いたします。

まずは良好な都市環境ということで、自転車通行環境の計画的な整備を推進するところ
でございます。

現在、地方版の自転車活用推進計画は93の地方公共団体が策定しておりますが、歩行者と分離された自転車の通行環境の整備はまだ3,000キロ弱ということでございますので、引き続き推進していく必要があるというものでございます。

次に7ページを御覧ください。次はシェアサイクルでございます。シェアサイクルにつきましては、公共団体でかなり、200以上の公共団体で導入が進んでおります。各団体が様々な導入目的を持っております。

国土交通省でも、シェアサイクルポートの設置に関しまして、固定資産税の特例措置を来年度創設する予定としております。

今後でございますが、シェアサイクルにつきましては専門の委員会を設立しておりますので、シェアサイクルの公共的な交通の在り方や、事業の持続可能な運営の在り方、そしてポートの設置場所の確保などについて整理いたしまして、来年度、ガイドラインとして発出して、公共団体に対する参考にしていきたいというものでございます。

次のページを御覧ください。自転車につきましても、走行データを実際に取りまして、そのデータに基づく限定的な整理をすることが必要ではないかというものでございます。

まだ具体的にデータを取って計画に位置づけられるという規程はございませんが、前橋市でデータを取るのを提案いただいたところでございます。このような取組が全国的に広がるようなやり方も考えてみたいと考えております。

次のページを御覧ください。次はMaaSとの連携でございます。

特にシェアサイクルにつきましては、御案内のとおり、GPS機能がついておりますので、鉄道やバス、タクシーのようなほかの公共交通機関との連携という意味で、MaaSは分かりやすいと考えております。

また、今後でございますが、さらにというところで、電動キックボードのような新たな低速小型モビリティも登場しております。現在、自転車専用通行帯の走行を認める社会実験を行っておりますが、今後、自転車通行環境にも影響があるということも念頭に置く必要があるというものでございます。

次のページを御覧ください。コロナの関係でございます。

コロナの流行を踏まえまして、自転車の利用が増えております。左側のところでは、民間の損保会社の資料でございますが、4人に1人が、コロナが流行した後に自転車通勤を始めた。また、右側でございますとおり、シェアサイクルにつきましても、御案内のようなニーズが増えているというものでございます。

次のページを御覧ください。この取組の現下を好機と捉えまして、令和元年度に企業が自転車通勤制度を導入できるような手引を制作しております。

11ページを御覧ください。また、自転車通勤を推進する企業や団体を国土交通大臣が認定するプロジェクトも始めておりまして、現在38団体の企業に参加いただいているということでございます。

次のページを御覧ください。サイクルツーリズム、観光の関係でございます。サイクルツーリズムの推進につきましては、国としても国際観光旅客税による財源を活用いたしまして、走行環境や受入れ拠点、拠点や受入れ環境、情報発信などのソフト・ハードの取組を進めているところでございます。

次のページを御覧ください。13ページでございます。世界に誇れるサイクリングロードとして、ナショナルサイクルルートという制度を創設しております。

現在、しまなみ海道とつくば霞ヶ浦りんりんロード、ビワイチの3つのルートを指定して、観光客の増員に努力をしている。

次のページを御覧ください。また新たに、今年の1月でございますが、走行環境や受入れ環境が一定の水準を満たしている3つのルートということで、太平洋岸自転車道、北海道のトカプチ400、そして富山湾岸サイクリングコースの3つのルートを、新たに候補ルートとして指定いたしました。

ナショナルサイクルルートにつきましては、まず候補ルートとして指定いたしまして、第三者委員会の審査を経た後に、国土交通大臣で指定するという流れになっております。今後、指定のための具体的な審査に入っていきたいというふうに考えているものでございます。

次のページ、15ページを御覧ください。安全・安心の取組でございます。

安全・安心につきましては、左側でございますとおり、自転車は車道が原則で歩道は例外をはじめとした自転車安全利用五原則の徹底をお願いするほか、右側でございますとおり、各地で自転車に対する具体的な安全教習、体験型・実践型の自転車教室を開催するなど、交通安全教育の推進を行っているところでございます。

次のページを御覧ください。災害時における自転車の活用ということでございます。

まだまだ例としては少ないですが、例えば品川区や大分市、金沢市では、シェアサイクル事業者と協定を結びまして、災害時に自治体職員がシェアサイクルを無償で利用できるような取組も始まっております。

また、右下にございますとおり、広島の前日本豪雨のときに、避難所にシェアサイクルを設置いたしまして、避難者の移動手段として無料で提供するという取組も行っております。

17ページを御覧ください。最後になりますが、安全・安心のためのセーフティネットとして、自転車損害賠償責任保険の加入を促進しているところでございます。

具体的には、都道府県に対しまして、条例で自転車損害賠償責任保険の加入を義務づける条例をつくってくださいというお願いをしております、国土交通省としても標準条例を策定して周知しているところでございます。

さらに真ん中にごございますとおり、義務化・取組義務化を含めると大体6割程度の都道府県で条例をつくっていただいたということでございます。引き続き、加入促進に向けて取り組んでいきたいと考えております。

18ページを御覧ください。次の計画につきましては、今年度末で切れるということでございますので、屋井先生や久保田先生をはじめとする11名の先生方に御議論をいただいているところでございます。

次のページを御覧ください。現在、骨子という形で公表させていただいております。

まず、計画の期間につきましては、他の関連計画と整合性を合わせるという意味で、2025年度までの5年間ということでございます。

計画改定のポイントとしては3点考えております。1つ目が、コロナ禍における生活様式・交通行動の変容ということで、通勤だけではなくて配達目的での自転車の利用も増えています。こういう自転車利用者に対する安全意識の醸成というのが課題ということでございます。2つ目が、情報通信技術の発展ということで、デジタル化ということが自転車の分野でもさらに進めていく必要があるのではないか。3点目といたしましては、セーフティネットとしての高齢者も含めた安全・安心ということでございます。特に高齢者の免許返納が増加ということもございます。

こういうことを踏まえまして、主な方向性といたしまして3点記載しております。

1つ目が、シェアサイクル、MaaSの活用というふうに、情報通信技術を積極的に活

用していこうという視点です。2つ目は、コロナ禍で自転車の利用が増えておりますので、交通安全啓発の対象を、自転車だけではなくて自動車のユーザーにも啓発活動を行う。また、配達目的での利用者と、機会ということで、自転車を買ったときに自転車と接するときということでございますので、そういう場を活用した安全教育の実施。それから、3つ目になりますが、高齢者・障害者も含めて、身体機能に応じた多様な自転車というものを開発・普及していくことが必要ではないかということをやっているところでございます。

最後になりましたが、22ページを御覧ください。

自転車活用推進法の中では、環境負荷を低減するということが大きな目的として掲げられております。2050年カーボンニュートラルの実現に向けまして、自転車の果たす役割は一層高まるということが考えられます。

自転車活用推進本部事務局というのは、政府全体の自転車の利活用というのを取りまとめるということでございますが、同時に自転車通行環境の整備という実務を担っておりますので、今後につきましては道路政策全体について、自転車を含み多様なモビリティについて、道路空間の在り方を検討していく必要があるのではないかと考えているところでございます。

私からの説明は以上でございます。御審議よろしくお願いたします。

【石田部会長】 ありがとうございます。これにつきましても、御質問、御意見をいただきたいと思っておりますので、お願いします。

兵藤先生、どうぞ。

【兵藤委員】 ありがとうございます。簡単なんですけど5ページの表に、この3年間に、2倍とは言わないのですが1.5倍ぐらいの整備がなされたという、その統計が紹介されていますが、私の大学のそばも、矢羽根だらけになっているんですけど、この整備をしてきたその効果を、どういう効果が、多分プラスの効果が多いいと思いますけれども、そういうエビデンスを見つけて公表するようなことがあるといいなという気がしました。

それともう1つは11ページですが、今、コロナ禍で、企業側がこういった自転車推進という意識を変えていただきたいということが重要かと思ひまして、この左側の宣言企業、38というのは少ないなと思ったのですが、どういうPRをされているのかなというのが1つと、あとは、優良企業も期待しているんですけど、これは年度末ということですが、大体概ね何社ぐらいが出てきそうだというのが、もし分かれば教えていただきたいと思ひます。

以上です。

【石田部会長】 ほかにおられますか。どうぞ。

【大串委員】 例えば、ほかの国でカナダとかだと、自転車乗る人は必ずついてたりするので、大人と子供かというような推奨基準はないんですけども、日本で、例えば子供には一応推奨のような形で自転車によって違うんですが、今後の、例えば電動アシストなどは非常にスピードも出るものも多いですし、どういった基準でその自転車に乗る人の安全性、もしくは危険など、アシスト機構の問題で項目というのは違うのかなと思うんですけど、そのあたりどういうふうなお考えなのか。だから、今お示しいただいたインフラのところでも、道路の、自動車との併用で自転車を走らせるということが標準になって道路の、そうした場合に、今までみたいにノーヘルメットで、ヘルメットを被っていても安全性を確保できるのかなというのは疑問かなと思うんですけど。直接お答えいただけるものでもありませんけど。

【石田部会長】 ほかにおられませんか。皆さん、遠慮されている感じがしますけど、どうぞ。

私からお聞きしたいというか、申し上げたいことがありますて、一つが、兵藤先生から費用に関連するお話がありましたけど、今、自転車で通勤すると、多分標準的なものは徒歩等の扱いになっちゃって、つくば大学の場合は2,500円ぐらいしかくれないんです。そうすると通勤用の自転車を買おうと思ってもなかなかしんどいねという話になっています。これに対してオランダや他のEU諸国もそうだと思いますが、通勤用の自転車を企業が差上げますと。それで自動車から転換してくださいとうことをやっています。最近ではフランスが交通法の大改訂で環境にやさしい通勤手当を手厚くするとか、あるいは税制上のいろいろなことをやっていたと思いますので、そういうことも考えていかないと駄目かなと思いました。

それと2番目は、ナショナルサイクルルート、これは非常に大事な取組だと思っていて、3つに加えてさらに3つができるということで非常にすばらしいと思うのですが、ハードの整備だけじゃなくて、自転車に乗るものですから、思うのは、休憩設備とか、トイレとか、あるいは街道に問題とか、あるいは修理の問題とか、そういうソフトが弱いんですよ、今、まだ。だから、そういうところも一緒にやらないとなかなか皆さん安心して、かつ世界的なサイクリングルートになれる可能性は十分あると思うのですが、なかなか楽しんでいただけないのではないかなという気がしましたので、気になりました。

いらっしゃいませんね。そうしましたら、何かレスポンスがありましたら、参事官、お願いいたします。

【長福参事官】 ありがとうございます。兵藤先生からございました空間整備につきましては、効果検証をすべきという話は多々委員会の中でもございます。実際の効果検証というところまでデータをどうこうということができておりませんので、次の自転車活用推進計画の中にしっかりと盛り込みたいと思っております。

また、優良企業のことではございますが、自転車通勤の優良企業につきましては、自転車宣言企業の中から選ぶという形になっております。今年度末につきましてはおおむね5社程度を選定する形にしようと思っております。また、企業側のPRにつきましては、現在、ホームページや自転車関連団体を通じた広報活動しか行っておりませんので、例えば経済団体を通じて包括的にPRしていく取組を行っていきたいと思っております。

また、自転車の安全につきましては、身体能力に応じた自転車の普及活動ということを行っておりますし、現在、矢羽根で車道混在ということでございますが、矢羽根を引くと大体1メートルぐらいの間隔で幅を持たせるという前提でつくっております。ただ、暫定系でございますので、しっかり作る時にはちゃんと構成した通行環境の整備を新たに図っていきたいと思っております。

あと通勤手当につきましても、自転車通勤企業につきましても、具体的に宣言する企業を認定するだけではなくて、実際の実務的な支援策の在り方ということも検討していきたいと思っております。また、ナショナルサイクルルートにつきましても、ハードやソフト関係についても引き続き整備していきたいと考えているところでございます。

以上です。

【石田部会長】 ほかにいらっしゃいませんか。

では、司会の特権を使わせていただいてもうちょっと言わせていただくと、おととしの10月ぐらい、12月ぐらいでしたか、フランスの交通体系について、モビリティ検討会というものがあまして、そこで、環境に優しい通勤手段、そこに対しての補助金をかなり拡充されたりしていますし、一番最後のページかな、最後のほうのページにフランスの例が載っておりますが、つい最近再選されたパリの市長さん、2期目の大公約として、シャンゼリゼを円滑にという、そういう意欲的なことを公表されておられると。実際には彼女のブレンというかコンサルタントがやっているのですが、そういうシンボリックなことって大事なので、ここで20ページのフランスのパリに書いてありますけど、申し上げ

ておきます。ありがとうございました。

それでは、自転車についてはこれぐらいにさせていただきます、次が第11次交通安全基本計画に基づく道路交通安全施策の進め方でございます。事務局より御説明ください。お願いします。

【濱田道路交通安全対策室長】 道路交通安全対策室の濱田でございます。資料4を御覧ください。分厚い資料ではございますが、後ろの参考資料の御説明は割愛させていただきます。

資料の1ページをお願いします。令和3年度から7年度の5か年間を計画期間とする、政府全体としての新しい交通安全基本計画が、来月決定される予定です。

内閣府が事務局となり、原案はほぼまとまっているところですが、道路交通分野については24時間死者数を年間2,000人以下とすることを目標とした、非常に高い目標となっております。

地域が一体となった交通安全対策の推進など、6つの視点の下に対策を進めていこうということになっております。

本日は、この交通安全基本計画と対応した道路交通分野の施策の進め方についてお諮りいたします。

2ページをお願いいたします。現在の道路の多くは生活道路であってもまだまだ自動車を安全に、場合によっては自動車をたくさん流すことを主眼に使われているところですが、将来におきましては、幹線道路と生活道路の機能分化を進め、このビジョンの絵にあるような、地域の方々の意向や合意に沿った多様な使われ方がされるようになることを目指しております。

そのような将来像に近づくことも念頭に置いての、今後5年間の道路交通安全施策の進め方の案を、これから御説明させていただきます。

3ページ目をお願いします。事故死者数・死傷者数の推移、全体像です。

減少傾向は順調に続いてきておりますが、令和2年の死者数は2,839人で、現交通安全基本計画の目標2,500人以下を達成することはできませんでした。

4ページ目をお願いします。道路の安全性能の現状の評価です。

1キロメートルを1台の車が移動する際に、不幸にして事故に遭遇する確率を事故率と申します。全国に120万キロの道路がございますが、これを国土幹線道路を主として構成する自動車専用道路と直轄国道、それからその他の幹線道路や生活道路の規格別に分類

しております。

そして、左側の棒グラフに規格別の死亡事故率、右側の棒グラフに死傷事故率を表示しております。例えば、規格が最も高い自動車専用道路の死亡事故率は生活道路の5分の1、死傷事故率は18分の1となっております。

このようなことから、できるだけ規格の高い道路を使って移動していただくことが、交通安全の観点からも好ましいということになります。

5ページ目をお願いします。国土幹線道路を主として構成する自動車専用道路と直轄国道の安全性自体も、10年の間に向上しているというデータを示しております。

6ページ目をお願いします。生活道路に着目したものです。先ほどの自動車専用道路と幹線道路の分担する自動車交通量のシェアは、10年の間に3%増加しております。一方で、そのおかげもありまして、生活道路が分担している自動車交通量のシェアは1%減少しています。この間に、そのような条件の中で死傷事故件数は4割程度、生活道路において減少しております。

一方、死亡事故件数の減少幅は3割弱にとどまっております。ほかの規格の道路の事故件数より減少幅は小さいです。したがって、まだ生活道路の死亡事故件数の削減について改善の余地があるのではないかと考えております。

次をお願いします。このようなことを踏まえまして、1、幹線道路の安全性の一層の向上。2、自動車専用道路等の幹線道路への自動車交通の一層の転換(道路の機能分化)。3、生活道路における事故(特に死亡事故)の削減を、基本方針として次ページ以降のように個別の施策を進めてまいりたいと考えております。

8ページをお願いします。8ページから11ページは、幹線道路の安全性の一層の向上の取組について御紹介します。

8ページはそのうち、事故の危険性の高い箇所のうち、集中的に対策を行う箇所を国土交通省と警察の共同で指定する取組についてお示ししております。

9ページを御覧ください。この、事故危険箇所と呼びますが、事故危険箇所指定の取組は、社会資本整備重点計画の計画期間である5年間に、5年ごとにおおむね3,500か所程度前後を指定して、集中的に対策を実施する取組です。平成15年から過去4次にわたり実施してきております。

総じて、対策完了後4割以上、死傷事故件数が減少しております。しかしながら、依然、事故の過半数が幹線道路で発生していることを踏まえ、次期の社会資本整備重点計画及び

交通安全基本計画の計画期間中においても、従前と同様の規模、3,000か所強を指定して対策に取り組んでまいりたいと考えております。

8ページに戻っていただけますでしょうか。下でございますが、次の事故危険箇所の指定に際しましては、道路の改築・改変などハード的な対策が可能かどうかにかかわらず、各都道府県で危険な交差点と言われている、ランキングされているところのうち、最低1か所は必ず指定することとして、できる対策を検討するよう、警察庁と調整を進めているところでございます。

11ページをお願いします。自動車専用道路の安全性は高いと申しましたが、それをさらに高めるために、暫定2車線区間の改善や逆走対策等を実施してまいりますこととお示ししております。

12ページをお願いします。暫定2車線の自動車専用道路である仙塩道路を4車線化した後、仙塩道路の本線の事故が減少したと。これは普通ですが、それだけでなく、一般道の幹線道路から自動車専用道路の仙塩道路への転換が起きて、さらに、生活道路から一般道路や幹線道路へ転換が起きて、周辺地域全体で交通事故が減少しているというデータを示しております。

13ページをお願いします。熊本市におきまして、東側に環状の幹線道路ネットワークを整備したら、同じく自動車交通の転換・玉突きが起こり、周辺地域全体で交通事故が減少しているという事例でございます。

14ページをお願いします。14ページからは、これまでも出てきた幹線道路の対策や、そこへの自動車交通の転換、すなわち機能分化を進める一方で、生活道路への対策として何をやるのかという部分についてお話しさせていただきます。エリア対策に特化して示しております。その他のエリア対策以外の生活道路における交通安全施策を計画期間中にどう発展させていくかについては、参考資料に掲載させていただいております。

生活道路において、歩行者の安全性を向上していくため、あるいは冒頭2ページで述べましたような道路空間の多様な使い方を実現していくためには、「地域ぐるみ」ですとか、「参加協働型」といった言葉が必要な要素、キーワードとなると認識しております。道路管理者が防護柵ですとか物理的デバイスをたくさん設置することのみによって安全性を向上していこうという発想ではございません。

14ページは、新潟市の日和山小学校近辺における生活道路のエリア対策の事例でございますが、この地域は4つの小学校の統廃合により、子供たちの通学路が変わることをき

っかけに、地域の皆さんで話し合っ対策を実施しておられます。

新しい通学路に、左下に写真がついていますが、スムーズ歩道、ハンプ凸部の一種でございますが、設置したり、通学時間帯に車を進入させないためのライジングボラードを設置して安全を確保しております。

効果の例が右下にございますが、物理的デバイスに加えて、このエリアは地域のみんなで子供の登校を守ろうというエリアだと。そういうエリアだという意識が浸透したことによることも大きいのではないかと考えております。

参考資料の33ページに一部掲載しておりますが、保護者を中心とした車の交通行動が変容したとか、雪の日にライジングボラードの周りを地域の方が雪かきしてくださるとか、そういう報告が行われております。

15ページ、16ページをお願いします。警察による速度規制のみの場合と、道路管理者による物理的デバイスとが組み合わせられた場合とが、総じて速度低下などの効き目があるというデータを示しております。

物理的デバイスで強制的に速度を低下させることに成功しているということではなくて、物理的デバイスがついているということは、このエリアでは速度を落とさなければいけない、地域の方でそういう合意ができているということがドライバーに浸透して、行動を変容させているという効果も出ているのではないかと考えております。

17ページ、18ページです。17ページからお願いします。このような参加協働型での生活道路のエリア対策を今後どう普及させていくかについてでございます。

可能であれば19ページをお願いします。エリア対策については、警察による速度規制・進入規制施策「ゾーン30」がありまして、一定の認知がなされていると思っておりますが、道路管理者サイドとしても、ゾーン30などの速度規制と連携して、物理的デバイスを設置するなど安全性の向上を図る、生活道路対策エリアという施策を実施してきております。

これまでも十分連携して施策を進めるように、それぞれ現場にお願いもしてきているところですが、一層の認知・普及を図るために、18ページに戻れますでしょうか、地域の合意に基づく物理的デバイスつきで交通規制を実施するエリアにつきまして、これを増やしていく施策を警察と共同施策とする検討をしております。

道路局と交通局で共同で要件を定めて、各地の道路管理者と交通警察と一緒にエリアを選定し、整備していくということできないかということを検討しております。

最後に20ページをお願いします。新しい技術の積極的活用や、新しいニーズに応える

環境の整備について示しております。

左上は、エリア対策や事故危険箇所の対策内容の検討に用いているE T C 2.0のデータの加工コストを下げたり、あるいは他のビッグデータとの連携を進めていきたいということをお示ししております。

右上は、例えば先ほど申し述べました8ページですが、道路の改築・改変が難しい事故危険箇所の詳細分析ですとか危険度分析を実施する際などに、ドラレコなどの画像データを、損害保険会社さんなどに協力をお願いして活用していきたいということをお示ししております。

最後に、下の段の真ん中がございますが、道路空間をシェアリングカーのステーションとして使う、その場合の安全な使い方に関して実験を行って、ガイドラインにしていく取組についてお示ししております。

これも、冒頭2ページ目で申し上げましたような多様な道路空間の使い方を実現・普及していくために、地域の皆さんの合意に基づき、道路空間を、自動車交通をたくさん安全に処理する以外のことに利用する例を積み上げていく取組が1つでございます。

以上で、交通安全基本計画に基づく道路交通安全施策の進め方についての説明を終わらせていただきます。御審議よろしく申し上げます。

【石田部会長】 ありがとうございます。交通安全問題についてディスカッションをしてみたいと思います。御質問、御意見のある方は、お手挙げをお願いいたします。

久保田先生、挙げておられますね。お願いします。

【久保田委員】 久保田です。ありがとうございます。何といたしてもこの17ページのところで、警察との対策が非常にすばらしいと思います。道路管理者と警察の新たな連携ということでご提案されております。

待望久しいという感じがあります。つまり、これでゾーン30がバージョンアップすることだと思えます。既にこの場で申し上げたことですが、ゾーン30とこの物理的デバイスを連携した施策なので、この形で日本も欧米並みの安全な生活道路対策が進むものと期待します。

ポイントはスピード感だと思います。ぜひ、これを迅速に進めていただきたいと思えます。例えばドイツは、1989年にゾーン30を導入して、あっという間にこれを展開しました。特にベルリンは1992年、3年後には市街地のほぼ全てをゾーン30に変えております。このぐらいのスピード感でぜひ進めていただきたいと思えます。

そのためには、最後に御紹介いただいた、例えば新たなデータ、危険性を示すデータを的確に使っていただくのと、それと並んで、あるいはそれより重要なのは、地元の切実な声を拾っていただいて、地元の方々と行政と手を取り合って、まさに連携して進めていただきたいということを強くお願いしたいと思います。

最後に1つだけ、資料の訂正のようなことをお願いしたいと思います。33ページで、今、濱田さんから御紹介いただいた、日和山の事例なのですが、右下の写真のところ、積雪時においてライジングボラードの昇降機能を確保と書いてあって、今回見させていただいているのですが、実は、ライジングボラードは雪が積もっていても問題なく上がってくる機能は持っております。なので、地元の方々がライジングボラードを愛するがあまり、ゆきかきしてくれちゃって、その機能が発揮できていないという状況です。ある意味うれしい状況だと思っております、こういう物理的デバイスをきっかけに、地元の皆さんがずっと交通安全について取り組み続けていただいているということ、私は非常にうれしく思っている次第でございます。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかにおられますか。

私からも意見としてありまして、死亡事故、重大事故をなくすためには速度制限をいかにするかという非常に大きな問題ですね。物理的デバイスというのはファーストベストだと思うのですが、お金もないし、圧倒的に市街地は面的に広がっているので、久保田先生がおっしゃったスピード感、どれぐらいの範囲でそういうことができるかという厳しい面もあるかなと思って、セカンドベストとして、自動車の速度制限をもうちょっと考えたらどうかという気がするんです。

考えてみますと、車体価格が10万円ちょっとぐらいの電動キックボードのところで、GPS制御で速度制御ができるんです。200万円の車で、何でできないんだろうと思うんです。

警察との連携というのが非常にうまくいっていて、そこに、それをさらに国交省内の自動車局と連携するとか、経産省の製造産業局とも連携するとか、連携を広げることがさらに味方になるのではないかなという気がしますので、ぜひお願いしますということと、あと、連携が大事ということと言うと、14ページに例が出ていますが、学童児童の安全性について、警察と学校の先生たちとお母さん方、子供と非常にいい成果を上げていると思うんです。

それで、私は高齢者になっちゃったので思うんですけど、この中に高齢者を加えていただくことはできないでしょうか。高齢者というのは、事故を起こす方もありますけれども、はねられるほうも多いということで、そういう観点からも、高齢者視点で、通学路ではない生活道路にも連携の輪を広げていくことを検討いただければ。

【石田部会長】 朝倉先生、手を挙げられていますね。お願いします。

【朝倉委員】 朝倉です。幹線道路の整備をされたことが結果的に生活道路の事故の減少にもつながったということについてコメントをしたいと思います。

このことは、道路整備効果の中でも非常に重要な効果の1つだと思いますので、このことを整備効果の定量的評価にきちっと位置付けてほしい。より明確に反映されるように、事後評価でエビデンスを蓄積して行ってほしいと思います。

もちろん、整備後のビフォー・アンド・アフターの評価と、事前のウイズ・ウイズアウトの評価は違うので、単純に事前の整備効果の評価に組み込めるといえることは言えないけれども、整備後の効果評価の蓄積が大変大事だと思いました。

その時に、バイパスが整備されて、旧道からバイパスに交通がシフトして、場合によっては生活道路からまた旧道に戻ってきてというふうに、利用の形態が結構動いていると思います。このことのバックデータはきちっとあると思うのですが、バイパスの供用に関して、どういう利用の形態の変化が生じたのかというのを、もう少しミクロに記述していただいた上で、そのことが結果的に生活道路を含めた周辺道路の事故件数の削減につながったという、そういうロジックにつながれば、より分かりやすいのではないかなと感じました。

以上です。ありがとうございました。

【石田部会長】 草野委員、次をお願いいたします。

【草野委員】 ありがとうございます。先ほどおっしゃられた方がいらっしゃいましたが、日和山の取組は本当に素晴らしいと思って、ここから学ぶことってたくさんあるのですが、物理的デバイス、ハードな取組と共に、地域住民の方のその地域への愛情とか、常に見守ろうという姿勢というか、そういうソフトな部分が融合して、こういう効果が上がっていると。ぜひ、こういう地域がほかにも続くといいなと思いました。

それと、もしかしたら関連するかもしれませんが、資料8ページのところで、事故危険箇所を国交省と警察庁が共同で指定して事故を減らしたいという取組ですが、よく私もドライブして、高速なんかだと、これから長い下りが続きますとか、カーブがきついですと

というのがありますが、たまに、ここで事故が起きたという表示だけはあるのですが、何がここが危険なのかという、もう少し具体的に、こういうところを気をつけましょうよという表示というか、説明みたいなものもプラスしていただけると、学習できるなと思いました。以上です。

【石田部会長】 屋井先生、挙げられていますね。お願いします。

【屋井委員】 まさに、例えば環状道路などもそうでしょうけれども、幹線道路をしっかりと整備して、都市部の道路も、それから再配分なども含めてですが、より安全な環境が日本でも望まれているので、それに対して効果があるのだったら、しっかりと示していただきたいということがあるのですが、1点だけ。先ほどの18倍という事故率を見てみると、人中心、人間中心なだけけれども、ドライバーも人間だから、ドライバー目線で考える。だから、生活道路については18倍、事故を起こす、遭遇する、あるいは加害者になる可能性が高いというのが18倍だということ。けれども、生活道路というのは、自転車や歩行者という観点で、そちらから見た事故率というのか、遭遇する可能性という意味でもかなり高いし、それをどうやって減らしていくんだという、そういう視点が現実問題望ましいというか、好ましいかなという気がしました。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。先ほどもヘルシンキの歩行者の死亡事故がゼロになるのかと。世界でそういうことを達成している都市がある。もっと高い目標を掲げたほうがいいんじゃないかなと思うんですけど

他におられませんね。お願いします。

【濱田道路交通安全対策室長】 久保田先生のスピード感の展開については、警察と協力して、御期待に沿えるように頑張ります。

それから日和山の、雪でも起動する機能があることについては、すみませんでした、直します。

それから朝倉先生に御指摘いただいた、玉突き効果のところについては、御意見を踏まえて精度を高めていきます。ただ、今日出しているものについては、バックデータを見られても大丈夫なところまで、見て、ちゃんとそろえております。

それから、草野先生にいただきました日和山のような事例を増やしたいというのは、本当に考えておまして、交付金の配分の要件とかを改善したりして、後に続いてくれるようなところを増やす取組をしていきますし、さらにやっていこうと思います。

それから、事故危険箇所について、何が危ないのかについては、分かっていることをド

ライバーの方に知っていただくような取組も、この5か年の間にはやっていければと思います。

それから、屋井先生の、ドライバー目線になってしまっているというところは、確かにそのとおりです。ただ、今日はお示ししていませんが、歩行者目線での分析も進めておりますので、また別の機会に説明させていただきたいと思います。

あと、ヘルシンキとオスロについては、これから勉強いたします。

それから、石田先生にいつも言われております、事故を減らすということが一番に考えた場合には、確かに自動車側にアプローチすることのほうが結果的には早い、5年でできないかもしれないけれど結果的には早いというのはもっともございまして、他局との連携に努めてまいりたいと思います。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

それでは、今日最後の審議事項でございますが、カーボンニュートラルに向けた道路分野の貢献について、事務局より御説明ください。よろしくお願いします。

【吉田交通安全政策分析官】 交通安全防災課でございます。資料5をお願いいたします。カーボンニュートラルに向けた道路分野の貢献について説明いたします。

1ページ目を御覧ください。昨年10月に総理から、2050年カーボンニュートラルという表明がなされました。

大きく今、政府全体の中で動きがございまして、左側につきまして、成長戦略会議、これは経済産業省が中心になっておりますが、昨年12月に、2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略が決定されたところでございます。

それから右側ですが、これは環境省がメインでやっておりますが、国と地方の脱炭素実現会議というのが昨年末に設置されてございまして、今年の5月か6月ぐらいにロードマップが出るというふうに聞いているところでございます。

それから国交省でも、省全体の取組としまして環境行動計画の改定だとか、地球温暖化対策計画の改定というものが今、議論が始まったところでございまして、非常にインフラ、それから道路分野でも十分貢献できるところがいっぱいあるのではないかとということで、今日はその辺を紹介したいと思っております。

2ページをお願いします。これは昨年12月に決定しましたグリーン成長戦略でございまして、14分野あります。下に①から⑭まであります。この資料をベースに、内側に色を塗っておりますが、ピンク色、緑色については道路分野が関係するかなと。それから、

この中でも特に5番や8番については、非常に大きな関係があるだろうと思っています。

⑤のところですが、一番この中で言われていますのが、2030年代半ばまでに乗用車新車販売で電動車100%の実現を目指すということが決定されているところでございます。

3ページ目をお願いいたします。これは今年のビジョンで、再生可能エネルギーへの転換だとか、緑化だとか、非接触給電システムとか水素ステーション、電気自動車、燃料電池車への転換、それから低炭素公共交通システム等々、あと自転車ですね、というものについて提言してもらっておりますので、より頑張っていきたいと思っているところでございます。

4ページ目をお願いいたします。まず現状です。

2018年度の日本全体のCO₂の排出量ですが、11億トン余りということでございます。その中の大体2割弱が運輸部門でございます。2億1,000万トン。その中のさらに9割ぐらいですが、自動車が1億8,100万トンという状況になってございます。

運輸部門は、右側のグラフですが、2001年、2年ぐらいがピークだったのですが、今は非常に減少傾向ではあるのですが、今、2030年度までに1.6億トンが目標ですので、もっとこれを減らしていくということが必要になってございます。

5ページ目をお願いいたします。先ほど言いました、自動車からは1億8,100万トンですが、道路整備・管理ということで、照明灯とかの電力については年間140万トン。それからコンクリート構造物の、コンクリートをつくる時にCO₂を出していますので、それが180万トン。それから現場の建設機械等々が300万トン。

一方で吸収、これは街路樹については年間マイナス38万トンというような状況になってございます。

6ページをお願いいたします。これは電気消費量でございます。推計ですが、道路で大体年間3,000ギガワットアワーぐらい使っています。そのうちの6割が道路照明やトンネル照明になっています。

右側のグラフですが、その使っている電気の中で、再生エネですね、太陽光とかを使っている割合が11ギガワットということで、0.4%しか使っていないということで、これをもっと使っていかなければいけないというような状況でございます。

7ページは省略します。8ページをお願いいたします。

道路分野のカーボンニュートラルですが、左側がイメージなのですが、2050年には

排出と吸収量をイコールにするというのが一番の理想だということですが、これに向かってやっていくということでございます。

9ページをお願いします。具体的な取組ですが、まず道路利用面ということで、真ん中のところですが、電動車普及に向けた環境整備、それからスマート交通・グリーン物流。それから道路整備・管理でも省エネ化とかグリーン化、それから吸収ではグリーンインフラの整備とか緑化というものがあります。

一番右に、こういう施策というのをしていますが、これについては次ページ以降で紹介していきます。

10ページをお願いいたします。電動車普及に向けた環境整備でございます。

充電施設の道路内配置。左側ですが、道の駅やサービスエリア、大体今7割ぐらいの普及状況ですが、これはしっかりやっていくと。あと今、一般道にはないのですが、令和2年から横浜で社会実験をやっています。駐車スペースが必要だという課題もあるのですが、一般道にも今後はぜひ。

それから右側、充電施設がまだまだ少ないものですから、案内をしっかりやっていきたいと思っております。

11ページをお願いいたします。これはまだ今、現況は開発段階ですが、ワイヤレス給電について、世界各国で今、研究開発をやっていますので、日本でもしっかりやっていくということで、これは別途、今、新道路技術会議というところで、大成建設、それから東京理科大学と一緒に、右にあります、走行中の車両に対する給電の研究開発について、一緒になってやっているということでございます。

12ページをお願いいたします。道路交通流対策等であります。

左がネットワークの整備です。あと、いろいろな渋滞対策、それから道路システムのデジタルトランスフォーメーションということで、ETCの専用化。

それから右側ですが、ダブル連結トラックみたいなものやっというこことであります。

13ページをお願いいたします。左側ですが、公共交通の利用促進とそれから結節点ということで、バスタとかの整備をやるということ。それから右側は、先ほどございました自転車でございます。

14ページをお願いいたします。今度は、自分たちが使っている道路の省エネ化でございまして、左側については、今現在使っている照明灯の更新期限を迎えたときに、LED

に変更してしまして、これは非常に消費電力も少ないですし、寿命も長い。

それから、左側の下ですが、車が来たときだけ照明をつけるみたいな、今これを研究開発はしているところでございます。それが再生エネということで、自分で再生エネルギーを使うのがありますし、民間企業の方に占用許可ということで使ってもらおうということもあろうかと思えます。

15ページをお願いします。建設機械の低炭素化で、今やっていますICT施工とか、水素の活用とかいうことも今後検討していく。それから右側につきましては、CO₂を吸収するコンクリートというのも今、研究されておりますので、これも使っていくと。

16ページをお願いします。今度は吸収ですが、緑化です。街路樹等についても今後しっかり増やしていく。それから右側が、これは適応策になりますが、グリーンインフラということで、雨庭の整備です。集中豪雨が来たときに、ここに雨水貯留をするみたいな、こういう分野でも、これは水局とも連携してやっていこうというものかなと思っています。

最後、17ページであります。将来的には2050年までのロードマップが要るのですが、一応、今日は4年後の短期のロードマップということで、さっきいろいろと施策を紹介しましたが、開発フェーズ、実証フェーズ、それから導入フェーズということで、順次やっていきたいなど。こういう形で体系的・計画的にやっていこうというふうに思っております。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。これにつきましても、御質問、御意見、ぜひいただきたいと思えます。よろしくをお願いします。

草野さんと屋井さんの手が挙げたままですが、発言希望はありますか。屋井さん、どうぞ。

【屋井委員】 どうもありがとうございました。今見えている最後のほうで、自転車の利用環境の整備と活用促進みたいなのが、導入フェーズというよりは展開フェーズぐらいだと思っているので、ちょうど4年たったけれど、自転車の活用というのはかなり一生懸命、他省庁と連携しながら、3年間取り組んでいただきました。しかし、こう言うのは何だけれど、道路局さんが今回やるべき走行環境の整備という観点で言うと、ほとんど進んでいないんです。この辺をどういうふうに今後進めるかということが重要で、2050年に向けても、この辺りどれだけ貢献するか、確かにそれだけでは全然駄目なんだけれども、考えてもらいたいなど。

あともう1点だけ、先ほどのEVの環境ですけれど、停車帯での充電というか、そうい

うものも今後、いろんな箇所で、増えているわけだし、急速充電って無線タイプになりますよね。そうなってくると、バッテリー容量が必要になってくると思うんです。そのバッテリー容量をどれだけ道路上に置くのか、道路の外側の民地に置くのかという部分もあると思うのですが、一定程度、災害時などでも電気をどう流すかという考え方が出てくると、蓄電に関しても一定程度道路が受け持つという可能性も出てくると思います。

そこに書いてあったけれど、充電みたいなものをどう考えるかも議論していただければ。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがですか。

【大串委員】 資料6 ページで、現況は0.4%しか賄えていないというリアルな数字が上がっていったので、この後ろの、今後、今現在、対策を取られているところも含めて、17ページに示されているのですが、どこを減らしていくのかということのを至急具体化していただいて、もちろん、新技術が出てきて、より一層進むということがあるのだと思うのですが、もう近々の課題と言ってもよいと思いますので、ぜひいろいろ活用していただければと思います。よろしくお願いします

【石田部会長】 根本先生、どうぞ。

【根本委員】 よろしいですか、道路緑化で二酸化炭素を吸収していきたいというお話がありました。しかし、樹木はCO₂をたくさん吸収しますが、日本の道路では剪定をしますし、あと、ある程度たてば朽ち果てて、CO₂が発生してしまいます。ですから、IPCCの計算方法でも、一定年数たった木はプラスマイナスゼロというような計算をしているというのを聞いたことがあります。

ただ、それでは身も蓋もないので、何か考えられないかなと思ったのですが、日本の大都市のごみ焼却場は、剪定した枝とか葉っぱとかを燃料にしていますよね。バイオ発電というのは、たしかCO₂を吸収したことに計算するということになっています。

ですから、もう道路の樹木はどんどん剪定して、ごみとして燃やして、それでCO₂を吸収するという説明をしたらどうでしょうか。思いつきですけども、そういう計算のほうが、むしろ説得力を増すと思います。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

私からも何点か申し上げたいのですが、今日お示しいただいたのは短期的だと。そうなんだと思うんだけど、2050年、考えてみれば遠いようでちっとも遠くないので、もっと大胆に、非現実的なことを議論していかないと駄目だと。そういう意味では、今日の

も寂しいのかな、率直な感想でございます。

それと、根本先生がおっしゃったグリーンインフラですが、道路緑化をして、38万トンとの試算がありままして、1億8,000万トンに比べると、微々たり過ぎますって気がするんです。

でも、道路のプロジェクトで、公物管理じゃないところで、例えば風景街道とか道の駅とかで、地域を限定して、結果的に吸収を上げようとか、国産品の活用を進めようとか、そういう施策もありますので、ぜひ、その辺もお忘れなくと思った次第です。

それと、今日のお話は電動化というのが中心になりますが、電動化はCASEのうちの1つですよね。他ももうちょっとしたところで、うまく追加のエビデンスを、交通事故を防ぐ、あるいは小さくするとかいうことが新しい目標値、それに対応した道路の在り方が大事だと思うので、その辺も是非お考えいただければなという風に思いました。

特にマイクロモビリティの使い方というのは、資源を削減するようなこともしますので、9ページの中に、ぜひそういうキーワードを入れていただけるとありがたいなというふうに思いました。それと、最後なのですが、今日の審議事項って、考えてみると全部、参事官室は違うのかな、でも部屋としては環境安全・防災課の部屋なのに、極めて大事ななというふうに思いました。

でも、印象だけなんですけど、その割には結構ばらばら感があって、無電柱化は無電柱化、交通安全は交通安全、自転車は自転車というのがあって、その辺、キーパーソンは屋井先生ですから、屋井先生の御指導もぜひいただきながら、もっと連携が、相乗効果感が感じられるような取り組み方をしていただければ心強い。最後は勝手なことを言いました。

【大串委員】 絞りながらということですね。非現実なところは幾らでもあげられるという感じで面白いかなと。

【石田部会長】 はい。もし何かレスポンスがありましたら。

【環境安全・防災課長】 環境安全・防災課長の荒瀬でございます。今日、一応御審議いただいたものの中を、参事官室も含めて、環境安全・防災課の部屋の中にある政策ばかりでございまして、無電柱も交通安全に資するものだとか、というものもございまして、生活道路の対策をしっかりと進めていくことによって、石田委員長に御指摘いただいたように、小型モビリティに代替することによって交通が、排出ガスが少なくなる、それから自専道に転換することによって、その辺がかなり変わってくるということもあると思いますので、屋井先生の御指導を仰ぎながら、私どももしっかり見ていきたいと思っております。

ます。ありがとうございます。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。15時を回ってしまいましたので、これぐらいにさせていただきたいと思います。

今日は本当に、機器のトラブルがあって、司会もうまくいかないで時間超過してしまいましたし、御不便をおかけしたのではないかと考えております。どうもすみませんでした。今日いただいた議論もぜひ参考にさせていただいて、よりよい計画(案)を改定していただければと思いますので、よろしく願いいたします。

本日予定された議事は以上でございますので、議事進行を事務局へお返しいたします。

【岸川総務課長】 ありがとうございます。機器トラブルはいろいろございましたが、部会長の円滑な運営、ありがとうございます。

皆さん、長時間にわたる御議論を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まして、御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。

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

— 了 —