

社会資本整備審議会 道路分科会 第84回基本政策部会

令和7年2月10日

【総務課長】 皆さん、おはようございます。本日は、お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第84回基本政策部会を開催します。進行を務めます道路局総務課長の石和田です。よろしくお願いします。

初めに、本日御出席いただいております委員の皆様のご紹介ですが、時間の関係上、お手元の委員名簿にて代えさせていただきます。また、本日、朝倉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。それから、太田委員、勝間委員、羽藤委員、屋井委員におかれましてはウェブの御参加となっております。なお、屋井委員におかれましては、所用により、途中11時頃の退席と伺っております。

本日御出席いただいております委員の方は、総数11名の3分の1以上ですので、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いることを御報告申し上げます。

ウェブで御出席の委員の皆様におかれましては、資料は画面に表示いたします。会議進行中は、マイクをオフにいただき、発言時のみマイクをオンにいただくようお願いいたします。御発言の際は、部会長より指名いたしますので、手挙げ機能を御利用いただきたいと思います。接続の不具合等ございましたら事務局に御連絡をいただきたいと思っております。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の山本より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。道路局長を務めております山本です。

本日は石田部会長はじめ、委員の皆様方大変お忙しい中、御出席、御参加を賜りまして、誠にありがとうございます。

基本政策部会ということで、前回は8月9日に開催をさせていただきました、約半年ぶりの開催ということになります。

前回、カーボンニュートラルについて御審議をいただきました。それも踏まえまして、今日もまた御紹介しますが、道路分野の脱炭素化政策集Ver.1.0というものを昨年12月に取りまとめて、公表しております。この内容や、今の通常国会で法改正のお願いをしております道路法の改正の内容についても御紹介をさせていただきたいと思っております。

ます。あと、その改正の中にもありますが、道の駅のことや、あるいは自転車の計画、今、第2次自転車活用推進計画というものの期間中ではありますが、これが令和7年度に計画が最終年になるということですので、次の計画に向けて、その取組の方向性について御意見等いただければと思っております。限られた時間ですが、忌憚のない御意見をいただければと思います。

また、草野委員におかれましては、2月26日をもって任期を迎えられるということまでございまして、今回が最後の御出席ということになります。これまで14年間にわたりまして、本当に多角的な視点から貴重な御意見を賜りまして、心から感謝を申し上げたいと思います。委員という立場はお離れになられるというわけではありますが、引き続きまた、道路行政に対して御助言等賜ればと思います。

それでは、今日のご審議の程、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【総務課長】 ありがとうございます。

道路局長におかれましては、公務の都合上、途中で退席させていただきますので、御了承願ひます。

本日の資料につきましては、タブレットに表示させていただきますが、資料1から資料4までございます。

それでは、以後の議事の進行につきましては、石田部会長にお願いをしたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

【石田部会長】 それでは、議事を進めてまいりたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

最初、今、道路局長からございましたように、自転車ネットワークの今後の方向性について議論いただきたいと思います。後半には、報告事項として、道路分野のカーボンニュートラル政策集Ver.1.0、道の駅の施策の検討状況、道路法等の一部を改正する法律等の3点について御紹介いただきます。今日も盛りだくさんですので、説明はなるべく簡潔に、意見交換の時間をなるべく長く取って進めていただければと思いますので、よろしくお願ひします。

まず、自転車ネットワークの今後の方向性です。事務局より説明ください。

【自転車活用推進官】 自転車活用推進本部事務局の推進官をやっております原田です。本日はよろしくお願ひいたします。

本日は、自転車について議題としておりますが、様々な自転車施策を進める上で、支え

るインフラであります自転車のネットワークについて、今後の取組の方向性など、現時点で考えている内容について、御説明させていただきます。

まず、1ページ目、御覧ください。本日の説明事項につきまして、1番目としまして、全体的な話として、自転車を取り巻く状況等について説明をいたします。現行の自転車活用推進計画は、先ほどもお話ありましたとおり、来年度が最終年度となっており、今後、次期計画の検討も予定しておりますので、今後の流れなどもこの1番目の中で御紹介をさせていただきます。2番目以降については、本日のメインであります自転車ネットワークに関する内容ですが、2番目にこれまでの取組等を御説明しまして、3番目に今後の方向性、取組等について例示をしながら説明します。

では、2ページ目以降を御覧ください。まず、1番目、取り巻く社会情勢等です。

3ページに、第2次の自転車活用推進計画の振り返りということで、今の現行の計画の振り返りをつけております。こちらの計画は、令和3年5月に閣議決定をされまして、間もなく丸4年という状況です。

計画は4つの目標で構成をされておまして、目標の1つ目、例えば都市環境では、通行空間の延長が伸びる一方で、ネットワークとしてはまだ十分ではないという状況になっています。また、目標の4番目、安全・安心につきましては、自転車関連の事故件数が長期的には減少傾向であるという一方で、交通事故全体に占める割合は増加傾向、あるいは、自転車と歩行者の事故件数は近年増加しているという状況があります。

続きまして、4ページ、取り巻く社会情勢ということで、モビリティとカーボンニュートラル、ツーリズム、交通安全、こういった観点から、簡単に整理をしております。

例えば、モビリティ環境では、e-Bikeや高齢者向けの電動アシストなど様々な自転車が登場しており、シェアサイクルも大きく増えています。また、電動キックボードなど、特定小型原付のポートも増えており、自転車通行空間を走るモビリティが多様化をしているという状況です。また、公共交通の維持が社会課題となる中で、自転車とバス、シェアサイクルと鉄道、サイクルトレインなど、公共交通と連携をする取組も進みつつあるという状況です。

ツーリズムの観点につきましても、アフターコロナでインバウンド需要が大きく回復し、全国各地でサイクルツーリズムも進みつつあるというところを御紹介しております。

次に、5ページです。次期計画の方向性の、まだ骨子案というレベルですが、今御説明をしましたような2次計画の振り返り、それから、取り巻く社会情勢を踏まえながら次期

計画を検討してまいりたいと思っています。

例えば、今日御紹介したように、モビリティ環境、カーボンニュートラル、ツーリズム等のそれぞれについて、今後施策なりを検討してまいりますが、どのような施策を行うに当たっても、まずはインフラとして、自転車の通行空間が繋がったネットワークが重要ということがあります。

ですので、本日は、自転車施策を支えるインフラであります自転車ネットワークについて、委員の皆様から御意見等いただきたく考えております。

6ページには、検討の進め方ということで書いておまして、来年度、次期計画に向けた検討を進めてまいりますが、こちらについては、屋井委員が座長を務めていただいております自転車の活用推進に向けた有識者会議において検討を進めてまいります。また、それと並行しまして、右側に自転車ネットワークと書いていますが、こちらについても、本日の意見も踏まえながら検討を進めてまいりたいと考えています。

7ページ以降が、2ポツでネットワークに係る取組と方向性ということですが、

まず、8ページ目を御覧ください。自転車の利用とネットワークということですが、カーボンニュートラル等の社会課題に対して、自転車が一層の役割を果たすべく、自転車の利用をさらに増やすということが求められています。

現状の自転車の利用目的、左にあります。こちらを見ますと、買物や通勤などの日常利用が多く、また、右側には求める環境ニーズが書いていますが、一番多いのが安全・安心な通行空間ということですが、ですので、今後自転車の利用を増やすためには、自転車のネットワークのさらなる整備が重要と考えています。

続いて、9ページ、ネットワークの計画と整備の流れということで、現状について説明しております。こちら、ガイドラインに定めていますが、まず、整備に当たってはネットワーク計画を策定することとしており、この計画の中では、対象エリアの設定、ネットワーク路線の選定、それから、自転車道や矢羽根といった整備形態を定めるということにしています。今後はその計画に則り整備を進めるという流れになっています。

10ページ目を御覧ください。今御説明した計画と整備、その進捗状況です。まず、計画、左上にグラフをつけていますが、こちら、法律で自転車活用推進計画の策定を自治体に対して努力義務としていることもあり、着実に増えており、今年度末見込みで207となっていますが、計画目標の400には及ばないようなペースとなっています。

また、左下の整備につきましては、昨年度末の速報値で約7,600キロということで、

この7年間で6倍に大きく伸びていますが、内訳を見ると、矢羽根など車道混在が大半ということです。矢羽根が増えてきたことで、自転車の通行位置・方向などの意味は認識されてきましたが、一方で、自転車道や自転車専用の通行帯の延長については微増ということで、まだ道半ばです。

次に、11ページは、少し計画について細かく見ているスライドですが、左は、各都道府県における市区町村の計画の策定状況を並べたものです。東京や大阪でかなり多い一方で、いまだにゼロ、あるいは1、2という自治体、都道府県もかなりの数があり、都道府県によりばらつきが多い状況です。

その内訳について、右側、グラフになっていますが、D I Dの面積別に分けて見たときに、D I Dの面積が小さい、あるいはないような小規模な自治体では計画の策定があまり進んでないという状況です。

次に、12ページを御覧ください。こちらはネットワークの整備状況を整理したものです。左上のグラフでは、先ほども御説明した整備形態別のグラフを少し面積的に見えるようにしているものですが、矢羽根のような車道混在が全体の9割を占めていることと、やはり下の真ん中を見ていただいても、年間の整備延長でいっても、車道混在が圧倒的に伸びているという状況です。

また、左下には、自転車の道路の管理者別に延長を分けていますが、国が1割強となっているほか、市区町村、政令市といったそれぞれの自治体については約半分を占めている状況です。

次に、13ページを御覧ください。ネットワークのこれまでの取組と方向性ということで、これまでの経緯など、改めて整理しております。従前は、左に記載がありますように、自転車の歩道通行がかなり常態化していましたが、平成19年の道交法改正や、あるいは自転車の安全利用五則において、改めて、自転車は車道原則と示されたことなどを踏まえ、交通安全の観点から、自転車のネットワーク整備を進めることとなりました。モデル都市での取組、構造令の改正、ガイドラインの策定、あるいは交付金による支援等も行いながら、ネットワーク整備をそれ以降進めてまいりました。

これまで、一定の進捗は見られたものの、計画も整備もまだ十分とは言い難い状況にあり、今後、駐停車車両で塞がれない分離型の自転車通行空間の整備を促進する必要があるという状況です。そのため、自転車のさらなる活用を推進するために、まずはインフラとしての自転車ネットワークをつなぐ、面的に広げていくといった取組も進めつつ、さらに

は、公共交通、まちづくりといった各種施策とも連携して、自転車ネットワークを検討していくということも必要と考えています。

14ページ目以降は、今御説明したような方向性で、具体的にこういったことを今、案として考えていますということについて御紹介します。

まず、15ページを御覧ください。こちらは今後の方向性を踏まえた取組の考え方ということです。右側に道路政策ビジョンの絵をつけておりますが、こういったものを自転車利用環境としてしっかり整備をしていくということを謳っていますが、このようなビジョンを実現し、これからの自転車活用を支えるインフラであるネットワークの構築に向けて、この取組の考え方を記載しておりますが、国と自治体との連携強化、あるいはまちづくりや公共交通など施策との連携、あるいは他事業との連携といった形で、施策をしっかり進めてまいりたいと考えております。

以降のスライドでは、それぞれの取組のイメージについて御紹介致します。

まず、16ページ目を御覧ください。こちらは、計画策定に係る国と自治体の連携強化についての御説明です。これまで、国自らも整備計画を作成するほか、利用や事故といった観点から、一定の要件に合致する自治体に対してもネットワーク計画を策定してくださいという働きかけなども行い、各自治体において計画を策定していただいております。

こちらについて、例えばビジョンのロードマップでも、国や自治体との連携のための協議組織といった話もございましたが、やはり面的な自転車ネットワークを構築するためには、相互の連携や調整が重要であるということに鑑みまして、既存の協議会等も活用しつつ、右側にありますが、都道府県単位での調整会議等の設置を考えてございまして、道路管理者間のいろいろな調整、あるいは情報共有、あるいは未策定の自治体に対する働きかけ等を行うということを考えております。また、右下に取組の支援ということもありますが、事例集や支援メニュー等、いろいろ支援ツールも増やしていくということも考えております。

続いて、17ページです。こちらは計画の中身の項目の部分の話です。ネットワーク計画に定めるべき項目については、左のマトリックスにありますように、エリアからネットワーク計画決定まで様々な項目がありますが、計画の骨格であります、エリアの設定、路線の設定、整備形態、この青くハッチングしているところがその骨格ですが、それ以外にも、整備の可能性、優先度、スケジュールといったように、整備にかなり関連してくるような項目も含まれているという状況です。ですので、計画の骨格に当たる部分と整備に関

連する部分等で少しステップを切り分けていくことも考えております。

それから、18ページを御覧ください。こちらは、施策に応じた自転車ネットワークの検討ということで、計画をもっとレベルアップしていきたいという趣旨です。自転車ネットワークを構築する際の考え方について、カーボンニュートラルへの貢献など、施策に応じたネットワークの在り方を検討すること、また、人流ビッグデータ等により、利用実態や課題を把握してネットワークをマネジメントするということについても考えております。

ネットワーク計画については、先ほどお話をしたように、国内でも事例が200を超えてきており、また、この左に書いておりますように、海外においても、これはヨーロッパの例をつけておりますが、知見を集約されつつありますので、これらを参考にしながら、例えば右側に書いてありますが、ネットワークの階層やルール、考慮すべき目的地あるいはルートのつなぎ方等について改めて検討するということを考えております。

続いて、19ページを御覧ください。ここからは、整備に関する部分の、今考えているところの御紹介になります。限られた道路空間の中で自転車の通行空間を整備する手法ということで、これまでも、道路空間の再配分ということで車線数を減らしたりということを進めてまいりましたが、先ほど御説明したような、都道府県単位の調整会議といった場も通じながら、引き続き、空間再配分による取組は推進する一方で、ネットワークを整備していくための手法、選択肢も増やしていきたいということを考えています。そのために、より簡易的な手法も活用しながら、ネットワーク整備を進められないかと考えております。

その簡易的な手法の1つの例として、例えば右側にエプロン幅が狭い街渠の事例をつけていますが、エプロン幅が狭いものを使うことによって、通常この路肩に近いところにある50センチという空間が自転車通行し難いところですが、そこも含めて自転車通行空間として活用できるといったことや、あるいはグレーチングについても、蓋を工夫することでその上を自転車も走りやすくなるといったことがございまして、幅員は自転車道が例えば2メートル、自転車専用通行帯1.5メートルということで行くと、この数十センチも意外とインパクトがありますので、こういった細やかな工夫事例を収集して、横展開をするということも考えています。

続いて、20ページ、こちらでも何とか簡易的な手法でということ考えている案の1つです。例えば、自転車、歩行者にとって十分な幅員を確保できている歩道、この右側にありますが、歩道の幅員を十分に確保出来ている場合、これらを物理的に分離してあげることで自転車道と歩道に分けられないかというものです。

現状も、幅員の広い歩道ではペイントなどの視覚的な分離、あるいは警察で規制により分離している事例がありますが、そこにさらに柵といった物理的な分離を加えることにより、歩行者は安心して歩くことができ、また、自転車も徐行せずに走れるというメリットがありますので、今後警察とも連携をして検討してまいります。

続いて、21ページを御覧ください。こちらは他事業と連携をしたネットワークの整備ということです。左側のフローで、これは無電柱化の例をつけていますが、自転車のガイドラインの中では、他事業の機会を捉えて、自転車ネットワークを整備することを定めております。

ただ一方で、右下にグラフをつけておりますが、これは一例ですが、例えば歩道は年間でどれぐらい設置されているかということと、自転車道、自転車専用通行帯の整備延長を比較しているものですが、かなりの開きがある中で、もう少し連携できる部分あるのではないかと考えております。

こういったところをしっかりと連携させていくために、自転車のガイドラインには既に書いておりますが、他事業の手引、ガイドラインにも、調整すべき相手先として自転車を認識していただくような記載をできないかと考えております。そうすることで、各事業の機会を捉えたネットワーク整備も進んでまいりますし、あるいは歩道など、路肩に近いところ、いわゆるカーブサイドのデザインみたいなものも連携して進められるのではないかと考えております。

続いて、22ページを御覧ください。こちらは、整備されている自転車専用通行帯の安全対策ということで、停車需要の多い路線に整備された自転車専用通行帯では、左の写真にありますように、停車車両に塞がれてしまうことがあり、その停車している車両をよけて自転車が右側を走行するので、安全性が低下するという課題がございます。

こちらにつきましては、1つの案ですが、先行事例で、通行帯とその隣の車線の間にごム製のポールを設置して、簡易的に分離を図っていることもございまして、こういったことも、警察と協力して行うことで、一般の車両が心理的に停車しづらい環境をつくることのできるのではないかと考えております。ただ、検討に当たっては、やはりトラックの荷さばきといったものもありますので、現地状況を踏まえながら、こういった荷さばき等の停車需要にも配慮が必要と考えています。

続いて、23ページを御覧ください。こちら、計画、整備いずれにも関係しますが、自治体における自転車施策に対する機運醸成です。

左側には、自転車利用に関する効用の見える化ということで、皆さん漠然と、自転車はいいという意見を持っていただいています。そちらについて体系的・定量的に整理していくことを考えているものです。

また、右側については、自転車の各自治体の取組を見える化していくことと、優良事例を展開したり表彰することも考えております。

最後、24ページについては、今日御説明をした今後の方向性から取組のイメージまでをマトリックスにまとめているものですが、こういったものを今後具体化すべく、しっかり検討してまいります。

すみません。長くなりましたが、説明は以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。それでは、今の御説明に対して、御質問、御意見ありましたらお願いしたいと思います。ウェブで参加の勝間先生、お願いします。

【勝間委員】 ありがとうございます。説明ありがとうございます。自転車ファンとしてはとてもありがたいです。一応、三代目自転車名人というのをやっていました。私、多分、委員の中ではむちゃくちゃ自転車に乗るほうだと思うんです。ただ、一番先に言いたいのは、そんな私ですら乗らなくなっているんです。どうしてかということの説明して、その対策をお願いしたいと思います。

まず、なぜ利用率が下がっているかということについてデータが出てきましたが、私も下がっています。なぜ下がっているかといいますと、ほかの交通手段に比べて、利便性と安全性が都市部において劣ってきているんです。

まず、他の交通手段、特にSuicaがどこでも使えるようになったことによって、乗換えがすごく楽になりましたので、自転車の利便性が劣ってきているんです。1回乗換えですと自転車が早く着く場所というのがほとんどなくなってきました。2回乗換えでぎりぎりぐらいです。

2点目としまして、駐輪場が圧倒的に不足しています。例えば私、最寄り駅が大体歩いて12分と15分ですので、当然自転車を使ったほうが早いですが、行っても大体午前8時以降では自転車置場がもういっぱい、ないので、自転車が使えないので結局歩いていくことになっています。なので、せっかく自転車を使うよい機会があったとしても、駐輪場の不足で使えないということです。実際にその辺に止めると、おじさんが飛んできて札をベッと貼られてみんな持っていかれますので、なので皆さん路駐がなくなったことは非常によいことだと思いますが、路駐がなくなった一方で利便性が非常に劣っているので、

これは今日ほとんど話が出てこなかったんですが、深刻な駐輪場不足については御考慮願いたいと思います。

3点目としまして、自転車同士の事故が私、ありました。大久保通りを普通に時速25キロぐらいで走っていたと思いますが、横から出てきたママチャリにゴンといきなり、細道から何も見えなかったママチャリにぶつけられまして、自転車はへこむし、私は肘を擦りむくしで大変でしたが、こういうときに、その事故のときにどうしたらいいかちょっと分からなかったんですよ。大したけがではなかったのでそのまま連絡交換して、私、自転車を自腹で直して終わりにしてしまいましたが、このような事故対策についてどのように周知徹底していくか。あるいは、20歳ぐらいの女性だったんですが、やはり全然横道から全く左右を見ずに出てきたんです。そのような形で、自動車免許を持ってない人がどうやって車道を通るかについての対策が必要です。

4点目がシェアサイクルについて、シェアサイクルは、場所が分かりにく過ぎちゃって、新規のところは使いにくいんですよ。返す場所を探すのに5分、10分かかることがしばしばあります。なので、このシェアサイクルについては、もう少し、どこに場所があるというのはアプリがあっても分からないので、その徹底が必要です。

5点目は、電動アシスト自転車に対して。違法な電動アシスト自転車が増加をしていてリスクが高まっていますので、この点についてもぜひ対策等の検討をお願いします。要するに、電動アシスト自転車って本来、特殊原付であるにもかかわらず、電動アシスト自転車のふりをしてナンバーも何も取らずに走っている自転車ばかりです。

6点目は、自転車に関して、私は東京と千葉に家を持っていますが、大体3キロぐらいまでは自転車で行くんですけど、5キロを超えるとやはり車のほうが早いんですよ。そうすると、どこの場面において国民の皆さんが自転車を使うことを想定するのかということは、少子高齢化による体力不足も踏まえて、この範囲の想定がもう少しあったほうがいいかなと思います。自転車道をどんなに造ったって、高齢の方は2キロも3キロも乗らないわけですよ。なので、どこで何をするのかというような概念が必要です。

全ての問題点を今、7点ほど申し上げましたが、対策として申し上げたいのは主にやはり3つでして、駐輪場の充実、そして自転車通行帯の取締り強化及びポールの強化、これはとてもよいことだと思います。あと3点目として、これはドイツ等でも知られていますが、自転車をそのまま載せられるバスや電車についても御検討いただきたいと思います。

長くなりましたが、以上になります。私、自転車に対してはたくさん言いたいことがあ

りまして、もし何かありましたらまた、質問や御意見いただければ幸いです。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

【勝間委員】 これはチャットに入れておきますね。ちょっと長過ぎて分かりにくいので、よろしくをお願いします。

【石田部会長】 はい、お願いします。それでは、2番目が羽藤委員ですかね。お願いします。

【羽藤委員】 どうも御指名いただきまして、ありがとうございます。今回、自転車ネットワークの深度化、展開には、調整会議というものを御提案いただいている、これ非常にいい提案だと思いました。特に、県道・市道との連携というのは必須だと思います。

グレーチングやエプロン幅の工夫もお話をお聞きして、これも効果あると思うんですが、現実に自転車の事故というのは増えていますよね。これ、スマートフォンなんかの影響も、歩行者、自転車等もあると思いますが、自転車の性能向上などもあって、この点についてはもう一步踏み込んで、さらにどういう対策があり得るのかということも検討していただけないかなと思いました。

安全は歩行者、自動車との関係の問題でもあるので、道路空間の再配分のデザイン例を調整会議などで共有していくと良いのではないかなとも思いますし、速度の管理、これは勝間委員もおっしゃられていましたが、これがより重要になってくると思います。積極的な戦略づくりについては、データ取りも含めて、車はE T C 2.0があるんですが、自転車はございませんので、この辺りもどのように戦略的にデータを取って、その調整会議等での議論を深めていくのか、この辺りについても検討いただくといいかなと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。3番目が屋井委員でございます。よろしいでしょうか。お願いいたします。

【屋井委員】 屋井です。どうもありがとうございます。今、御説明いただいた資料に関してですが、22ページあたりに、ゴム製ポールを使って云々とありましたよね。この件にも関わるんですが、実は、ここでやっている自転車空間の確保というのは、幅員の比較的広い道路、この場合は国道でしたが、国道事務所さんが自ら整備しているということになります。ネットワーク形成をするのは地方自治体さん中心ですが、やはり、国も積極的に整備をするというのが、今進めていただいている第2期計画の方向感だと思いますので、第3期の自転車活用推進計画でも、国が積極的に進めていくという姿勢をぜひ示して

いただきたいなと思っています。

その点でいうと、今日途中で退出しますので、最後の道路法改正のところでは、脱炭素化が道路の役割の中で占める重要性というのは極めて高いわけで、その点について、基本理念に書かれたのと同時に、第29条の「道路の構造の原則」という、原則のところでもその脱炭素というのが書かれていまして、道路の空間再配分を念頭に利用まで含めてそれを推進するんだというのが法律の上に書かれるということは極めて重要です。今まで自転車の整備をやりようと思ってもなかなか、自動車との折り合い等を踏まえた上で、空間というのをつくりにくい関係もありましたが、道路法という法律の中で理念が大きく変わっていくということは非常に大きな後ろ盾になります。そういう点も踏まえて、大いに進めていただければいいと思いますし、東京都心部のような大都市と違って、地方都市でも、車への依存度が高いわけですから、そこが、利用状況を大きく変えられるチャンスですので、利用者が安心して安全に車道をはしめるような整備も推進できると、脱炭素にも大きく貢献していくなと思います。ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。会場におられる方で、もしありましたら例によって名札を立てていただければ助かります。久保田委員からお願いいたします。

【久保田委員】 久保田です。3点ほどありまして、まず、今日の資料で言いますと、20ページの、自歩道を自転車道にしていくという、これは一つの賢い案だと思いますが、一方で、この写真のように、交差点は多分、自歩道のままなんですよね。だから、自転車道を徐行義務が外れた状態で走ってきた自転車が突然、交差点で自歩道で徐行義務を課されるというのは、結構問題になりかねないところがあります。実は、結構似たような事例の中で、例えば自転車道の交差点の直前にハンプを置いて自転車に徐行を促す等、様々な工夫があり得ます。このページの中には交差点の問題というのがあまり明記されていないので、ここはやはり色々な工夫が必要であるということを明記していただいた方が良いでしょう。

それから2つ目、今日はここに書いてなかったかもしれないのですが、いわゆる矢羽根整備が大分進んできて、今後は矢羽根ではないほうに頑張っていこうということだとは思いますが、やはり、矢羽根というのはそれなりの割合で増えていくと思います。一方で非常に最近気になっているのは、様々なところを走っていくと、あの青い矢羽根の青が大分消えてきて、もう10年ぐらい経っているせいか、見えなくなっているところが結構あり

ます。右側にある白い線は残っていて、あれは要するに、夜間は青が見にくい、だから白い線を引くというのでもともとやっていたんですが、青がだんだん消えて来て昼間もほとんど見えなくなり、何か白い破線がずっと通っているような、そのような道が増えてきているのが気になります。

だから、私は舗装のことは全然詳しくないですが、青い舗装の耐久性等を研究していただかないと、これから増やしても結局、古いものからどんどん消えてしまうということでは元も子もないので、そこはぜひ研究を深めていただきたいというのが2つ目です。

最後に、生活道路のことを書いていただいています、例えば18ページの一番右に、連携施策ゾーン30プラス、あるいは通学路対策って書いていただいて、これ非常にいいことで重要だと思います。生活道路の交差点で自転車と車が出会い頭に衝突する問題、あるいは、自転車通学が認められている学校の子供たちの危険性等は非常に重要なテーマです。今までは、正直、自転車対策というのは幹線系が中心だったと思いますが、やはりこの生活道路、通学路問題を自転車の観点からクローズアップしていただいて、重点的な対策を取っていただきたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。私の記憶が正しければ、大串委員、根本委員、兵藤委員の順番でお願いします。

【大串委員】 ありがとうございます。私からは2点お願いします。

よく自転車には乗りますが、やはり電動キックボードと空間が混在してしまって、今、非常に危ない事例が増えてきているのではないかなと思っております。そこで、電動キックボードを運営している会社から利用者に、種類によっては、歩道は勿論のこと、自転車道も通行不可である旨を周知をしていただくような通告を徹底していただけたらいいのかなと思いました。

2点目が、自転車道に駐停車をしている車があるということで、22ページにも書かれています。取締りを強化すると書かれています、これも周知のために駐停車禁止マークをもしできたなら、一緒に載せてほしいなと思います。そのほうが、ああ、自転車道は駐停車できないんだなと理解してもらおうというところにつながるのではないかなと思います。

初期の頃はやはり視覚的に伝えていくということもとても大事だと思いますので、特にここはもう絶対駐停車してほしくない、通勤通学で非常に使われている自転車道ですよというところには、警察と協力して設定していただいて、路上にちゃんと印字をしていただ

くということもぜひお願いできたらと思います。

以上です。2点です。

【石田部会長】 兵藤委員、お願いします。

【兵藤委員】 説明ありがとうございました。私も、七、八年ぶりに、とある自治体の活用推進の会議をお手伝いすることがありまして、やはり七、八年経って、先程お話があったとおり、矢羽根はすごくあちこちに描かれて、一部は、久保田先生が言われたとおり、剥がれ落ちつつあるということで、それ以外にもいろいろと最近起こってきたことというのは、やはり1番が、シェアサイクルが非常に増えてきて、今まで全く想定してなかったODが登場するんですね。具体的に言うと、観光地域系のそういうところにシェアサイクルがいっぱい起こって、そこから自転車利用者が増えているということが割と新しい動きだなという気がいたしました。

それからあとは、やはり自転車って、時速二、三キロで走る場合もあるし、それから時速20キロ以上で走っている場合もある。非常に多様な速度を持っていて、自転車の中でやはりどういう利用者がいるかという、そのプライオリティーをきちんと考えていくということが大切だなという気がしています。

以上です。

【石田部会長】 お待たせしました。根本委員、次にお願いします。

【根本委員】 ありがとうございます。勝間委員から駐輪場についてお話がありましたが、私も駐輪場を使いやすくする仕組みが必要だと思います。まず、18ページに、ネットワークはリンクとノードから成ると書いています。そして、ノードは駅や商業地と書いてあるんですが、やはりノードは駐輪場ではないかと思います。この駐輪場を使いやすくする仕組みというのは、いろいろ工夫が出てきているような気がします。

川崎の駅周辺に市営駐輪場が幾つかあるんですが、民間事業者に管理を委託しています。その事業者が面白いアプリを開発していて、どこが駐輪禁止区域か、どこに駐輪場があるか、どこが満員か、空いているか。それから、もし違法駐輪して撤去されたときにどこに取りに行けばいいかまで、そのアプリで分かるというんです。ですから、やはり、ネットワークも重要ですが、停めるところも重要で、うまくアプリを使って利用を促進するようなことを考えたらどうかと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。草野委員、お願いいたします。

【草野委員】 御説明ありがとうございました。先ほど兵藤委員がおっしゃったことと少々被りますが、私もつい最近、家の近所に矢羽根ができて、あれを見ていると、物すごく何かプレッシャーに感じるんですよね。というのは、早く走らなきゃいけないというような絵なんですよね。

本来自転車は速い自転車の人もいるけれど、遅い自転車の人もいて、何かこの全ての想定が速い自転車向けに施策が決められているような気がして、本来、あの矢羽根を見たときに、例えば子供たち、後ろにお子さんを乗せているお母さんたち等、そういう人も安心して走れるんだよというような印象やイメージを抱かせなくてはいけないのではないかと。その辺りがとっても強い人たちの自転車施策という気がして、私なんかどっちかという遅い自転車なんで、何か置いていかれている感じがあるという印象を持ちます。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。ウェブで御参加の先生、いかがでしょうか。おられないですか。

私からもちょっと申し上げたいことがあって、よくやっていただいて、これはこれで進めていただきたいと。これはこれでという意味は、今、草野委員が仰ったように、どちらかという幹線系のネットワークという感じがするんですけど、そうではない、生活に繋がるより小さな道路の自転車のネットワーク化というのは非常に大事ななと思っております。その辺、よろしく願いいたします。

皆さん御存じだと思いますが、道路交通法の施行令が改正されて、センターラインが引いてない道路の最高速度規制が一律30キロに、来年の9月から改正されます。センターラインが引いてない道路ってどれだけあるかというのはまだ分からないのでありますけど、車道幅員が5.5メートル未満は相当するだろうと考えると、市街地の中に、60キロから30キロに下がる道路がおおよそ60万キロぐらいあります。膨大な量です。

これをネットワークの中にどう組み込んでいくかというのは極めて重要なと思っておりますし、そういう中で、通学路の扱いについて。今も、小学校は通学路の安全総点検が行われていますが、やはり自転車利用が多いのが中学生や高校生でございまして、こういう人たちとの関係、安全性をどう確保するかということで、通学路の安全総点検も、やはり形を変えていかななくてはならないと思っておりますし、そういうことを考えております。

最高速度規制を何とかしてよというのは、もう十数年前から私言っておりますし、他の方からも同様の意見がある中で警察庁はそういう御英断をされたと思っておりますが、もう一つ

同時に言っていることがあります、小さい道でいうと、今、道路法は、全面車道主義なのですが、生活道路で全面車道というのではないだろうと思っていて、これ相当大的な議論になりますが、そういう議論も併せてやっていただければと思います。

それとともに、電動キックボードの話もありましたが、新たなマイクロモビリティというんですか、それが、地球温暖化も、コンパクトなまちづくりや、外出機会の増加ということで、ヨーロッパがまさにそうなっていますが、ますます増えてくるだろうと。そのときに、新たなマイクロモビリティを組み込んだ新たな空間の再配分、あるいは共用ということを考えていくということがますます大事になってくるので、分離でできるようないい空間はそれでどんどんどんどんやっていっていただいて、今日の話はそういうところが中心になっていると思うんですけど、それがそもそも空間的にもできないようなところ、実はそういうところがボリュームとしては圧倒的に多いので、そういうところをどう考えていくかということについては、これ、自転車の中だけではなくて、色々なところと関連してきますので、今、流行でいくと連携・協働の世界ですので、ぜひよろしく御検討いただければと思います。

ありがとうございました。もしあれでしたら簡単にレスポンスを下さい。

【自転車活用推進官】 皆様、様々に御意見いただきましてどうもありがとうございます。幾つかかいつまんで少しコメントさせていただきます。

駐輪場のお話、かなり多くいただきましたが、駐輪場についても、仰っていただいたようにやはりノードの一つですし、しっかり目的地に行っていただくには重要なポイントかなと思いますので、都市局とも連携をしながら、しっかり取り組んでまいります。

また、事故という観点についても、やはり自転車施策の中でかなり重要なポイントと考えておまして、単純に事故件数が増えているということだけではなく、携帯のながら運転なども含めてしっかりデータも取りながら考えていきたいと思っています。

それから、幾つかいただいた意見の中で、やはり生活圏みたいな視点、あるいは利用する主体をもっと見るべきであるという視点、あるいは生活道路等、もっと生活に密着してということではいろいろ御意見いただいたかと思いますが、そこはまさにこのネットワークをどう考えたかというところにつながってくるかと思っていますので、単純にポイントをつなぐだけではなく、利用実態に即した形でしっかり検討して参りたいと考えています。

それから、モビリティの関係も、新しいモビリティの話もいただいておりますが、我々、自転車通行空間とは言っておりますが、自転車以外のモビリティも入ってくる空間で、低

速、中速のモビリティが入る空間だと思っていますので、そういったところをしっかりとネットワークにするためにも、国も積極的に関わって取り組んでいきたいと思っています。

簡単ですが以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

それでは、自転車関係はこれぐらいにさせていただきます、次は道路分野の脱炭素化政策集です。水野課長、よろしくお願いいたします。

【環境安全・防災課長】 御説明させていただきます。資料2に基づいて御説明します。

この関係については、一番最後に道路法の改正の法案において、法律の内容については御説明させていただきますが、まず、前段として、これまでこの基本政策部会で御議論いただいた御意見も踏まえて、道路の脱炭素化についてもっとしっかり進めていくべきではないのかというような議論を踏まえて、局内で検討させていただき、今回道路法等の改正というところで法案を作成しています。

その中で、国が基本方針を策定し、そして各道路管理者において脱炭素化の計画をつくっていただく、そういった枠組みをもって、道路管理者、地方自治体も含めて各道路管理者がしっかりと脱炭素化に取り組んでいく、そういう枠組みを今後動かしていけたらと考えております。

その推進の一つの弾として今回、12月に、道路分野の脱炭素化政策集Ver.1.0という形で発表しました。まず、表紙に注目していただきたいのですが、おおよそ道路らしくない表紙にさせていただいており、地球と道路と子供たち、未来を感じる表紙ということで、脱炭素化、こういった、未来に向かって革新的に進めていきたいと思いますという形で、あえてこのような表紙にさせていただきました。

次のページが目次で、その次のページを御覧ください。

この中で「はじめに」というところで、脱炭素化について政府挙げて日本全体として進められますが、やはり道路管理者としては、最近、災害の激甚化、頻発化が増えている、これについて気候変動による影響もありますので、しっかりとそういった災害を防ぐといった意味からも取り組んでいく姿勢を明示しております。

これに加えて、政府の目標として今後、2035年、2040年の目標値が出されますので、それに向けてというところをはじめに示させていただいております。このような背景の中で、右側にご覧のように、基本的な政策の柱として4本出させていただいております。

次のページを御覧ください。まず、現状ということで、道路分野のCO₂の排出量については、我が国のCO₂の排出量の18%を示している。こういったことから、しっかりと道路管理者として取り組む必要がある旨を明示しております。

4ページ目を御覧ください。一方で、現行の地球温暖化対策計画、2021年10月に策定したわけですが、ここにおける道路分野の削減目標については、右側にございますように、241万トンということで非常に小さな目標しか出せておらず、これを今後はもっと拡充していく必要がある旨を示させていただいております。

こうしたバックグラウンドの中で、5ページ目です。基本的な政策の柱の1つ目として、道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出ということで、左下に図がございますが、発電、送電、給電、蓄電を、道路空間を使ってうまく創出できないかというところを挙げさせていただいております。

特に最近、ペロブスカイト太陽電池ということで、フィルム状の太陽電池が開発されて今後普及していくものと思われま。そういった新しいタイプの次世代型太陽電池を活用しながら、民間の方々にも道路空間をうまく使っていただいて、再生可能エネルギーの創出にも使っていただく取組を進めていきたいと思っております。これについては、道路法の今回の改正案にも入れさせていただいております。

次のページ、低炭素な人流・物流への転換です。たくさん書いていますが、先ほど自転車の議論でもあったかと思いますが、しっかりと、車だけではなくて人流・物流ということと、あと自転車、そういったものを重点的に進めていきたいということを書いてございます。

続いて、3つ目の柱の道路交通の適正化のところ。かねてから進めておりますボトルネック箇所、渋滞、そういったものを解消していきたいということと、先ほど石田先生からもお話がございましたが、交通安全もしっかりと進めていきたいと考えております。

続きまして、4番目の道路のライフサイクル全体の低炭素化です。道路のインフラの長寿命化はもちろんのこと、建設管理の低炭素化についてもまだ研究段階のところが多いですが、しっかりと進めていくという柱にしています。

1ページ飛ばしていただいて、10ページ目です。こうした取組を進めていく中で、重点的なプロジェクトをあえて取り上げているところです。この重点プロジェクト、前回8月の基本政策部会でも御議論いただきましたが、CO₂を減らすだけではなくて、付加的な効果についてもしっかりと考えながら、ウィン・ウィンの関係で進めていく、そういった

ものについて取り上げているところです。

まず、1つ目がLEDの道路照明への導入です。これについては、ライフサイクルのコストの縮減、電力、コストの削減のみならず、ライフサイクルコストの削減にも寄与するものですので、しっかりと進めていきたいと考えています。国については、右側に書いてございますように、2030年度には100%、高速道路会社も100%、地方自治体については8割を目指していければと考えています。

続きまして、重点プロジェクトの2つ目、再生可能エネルギーの活用です。これについては「+CO₂以外」というところで左側の中ほどに書いてございますが、地域活性化、あるいは非常時のエネルギー確保にも貢献するというので、これについてもしっかりと進めていきたいと考えております。再エネの電力の調達割合、国直轄道路については、2030年度には6割を目指したいと考えています。

3つ目の重点プロジェクトについては、低炭素な材料の導入促進を盛り込ませていただいています。特に「+CO₂以外」のところで書いていますが、中温化アスファルトを使えば、労働環境の改善あるいは交通開放までの時間短縮、様々な効果が得られます。これについて、右側に低炭素アスファルトの合材出荷率と書いていますが、まだ日本では取組が非常に遅れており、目標値としては低いという印象がありますが、これについてもしっかりと取り組んでいければと考えております。

続きまして、4つ目のプロジェクトです。自転車利用の促進ということで「+CO₂以外」にも書いていますが、サイクルツーリズムによる地域活性化、あるいは健康寿命の延伸等にも貢献するというので、事前施策についてもしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

続いて、5つ目のプロジェクト、渋滞対策の推進です。これについても、地域活性化、オーバーツーリズムの解消、様々なところに貢献しますので、しっかりと進めていきたいと考えております。

6つ目の重点プロジェクトは、物流の関係です。ダブル連結トラックの導入促進ということで、これについてもCO₂のみならず、ドライバー不足、あるいは、時間外労働規制への対応にも寄与します。

16ページ目、そして17ページ目については、各施策について、2030年度を目標としてどれぐらいCO₂を削減していくのかを試算させていただいています。これまでは、この2030年度の目標ということで、どれぐらい進めるのという観点でしたが、CO₂

削減量についてもしっかりと書かせていただいて、こういった指標を用いながら、各道路管理者で脱炭素化の目標を出していただきたいと考えております。

そして、18ページ目です。今後の道路分野の脱炭素化の目標、2030年の削減目標値。例えば国直轄の道路における削減目標という形で試算をしています。Scope 1とScope 2について、ターゲットとして整理しています。2013年度比で約7割削減ということで、道路パトロールカー等の電動化、あるいは電力消費の削減でどれぐらい削減できるかという目標を定めています。

もちろん、このScope 1・2よりもScope 3のほうがCO₂の排出量が多いので、中ほどに書いていますが、こうした工事中におけるCO₂の排出量等々について、技術基準あるいは調達の見直し、そういった配慮をしっかりと今後検討していきたいと考えております。

そして、サステイナブルな取組に向けてということで19ページ目です。これについても、前回の基本政策部会で御議論いただいたところですが、しっかりと年次報告を公表し、フォローアップをしていくこと、この政策集についてバージョンアップをしていくこと、そして、これも法案と関係ございますが、各道路管理者における脱炭素化の取組の促進ということで、国だけでなく、全道路管理者挙げて取り組んでいくということ、意識の醸成、そして、カーボンニュートラルだけではなくて、ネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミーといったものの施策と併せて連携して進めていくといったところを挙げさせていただきます。

その次のページ以降がロードマップということで、概略のロードマップを示しております。

そして、裏表紙です。裏表紙についても少し工夫しているところでして、一番最後に、カーボンニュートラルとともにネイチャーポジティブということでお話をさせていただきましたが、真ん中の子供の視線の先にヤンバルクイナを少し入れさせていただいています。カーボンニュートラルだけではなくて、こうしたネイチャーポジティブ、そういったところもしっかりと連携した枠組みの中で進めていくということで、意思表示をしております。

私からの説明は以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。ヤンバルクイナって気がつきませんでした。ありがとうございました。

いかがでしょうか。ウェブの方が……。羽藤委員、勝間委員の順番でお願いします。

【羽藤委員】 どうも、御説明いただきましてありがとうございます。この脱炭素化政策集については、最後のヤンバルクイナはネイチャーポジティブということですが、本当に総合的によく整理されたなと思います。

最近、アメリカの連邦道路法を調べたんですが、連邦道路法でもちょっと前に法改正でEVや公共交通等の環境への配慮が加わっていましたが、その一方で、ドイツなんかでは気候保護法が緩和されて削減目標等は廃止されています。要するに、その流れ的には脱炭素の非常に強度の強かったものが、国際的には現実的な方向性を見定めつつある状況だということ。

こう考えたときに、このタイミングで道路法改正と連動した、脱炭素の極めて現実的な方策が、4つの柱を軸に、この政策集を基に計画をつくっていこうということで、推進のスタートアップがこれで切れそうということで、転換点にある意味なるものができたのではないかなと思います。

ですので、非常によくできたなと思いますが、1点あるとすると、これ、かなり様々な施策を行っているわけですが、財源はどうするかというところ、環境的な面での、例えば管理有料道路のようなものであったり、走行距離料金みたいなことも色々言われている中で、この環境施策を推進していくための予算の確保みたいなところでどういう配慮が今後考えられるのか、この辺りについてぜひ御検討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。ウェブ参加の委員に手を挙げている方がおられませんので、会場で御発言希望がありましたら、根本委員からお願いいたします。

【根本委員】 ありがとうございます。この資料の作り方、見せ方に関してのコメントと、それから2035年についても考えてほしいということをお話ししたいと思います。

まず、この政策集を見た一般の国民からすると、最初のほうに、道路分野で1.8億トン出ていますと書いてあるわけです。そして、16ページ、17ページで、地球温暖化対策計画で示した2030年の削減量は、見直した結果、合計してみたら500万トンぐらいだったというわけです。そうすると、この1.8億トンのうち、500万トンしか削減できないのか、という疑問が生じると思うんです。

ですが、これはよく考えれば、道路局が道路局だけでコントロールできる政策に限って試算しているからそうなるのであって、経産省と一緒にやる電気自動車、あるいは鉄道へのモーダルシフトや公共交通等、道路局だけではできない施策があるので、そのような結

果になるわけです。しかしそのような事情は、欄外に小さく書いてあるだけで分かりにくいわけです。

だから、最初に1.8億トンの説明から始めるとしたら、国全体として道路分野での取組を説明して、その後で、道路だけでもこれだけ頑張りますよという見せ方をしないと、国民には分かってもらえないのではないかというのが1つです。

それからもう一つ、この地球温暖化対策計画というのは、皆さん御存じのように2030年の削減、46%を達成するための政策集です。多分今月中に、国連に2035年の国全体としての削減目標60%というのを報告するはずですが、それは国全体で60%ということです。まだ地球温暖化対策計画の2035年バージョンというものは出てないわけです。これから道路も、ほかの分野もみんな、60%削減するためにどうするのかという個別の施策効果を分析して表明していくんだと思います。今回2030年については非常にきめ細かく分析したことは高く評価しますが、現在、35年を求められているということなので、ぜひまたよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。久保田委員、お願ひいたします。

【久保田委員】 久保田です。非常にアグレッシブなものになっていて素晴らしいと思うんですけど、7ページの辺りですか、道路交通の適正化のところ、ゾーン30プラスを使って適正化していくと、非常にいいことなんだと思います。と同時に、ちょっとこのイメージは、住宅地っぽいイメージが強いと思いますが、車がよりいっぱい集まってきがちなのが都心部なので、都心部の適正化というのもどこかでもう少し強調していただく余地があるのではないかと。

6ページにほこみち等が出てきてはいますが、恐らく、それをより総合的に、フリンジパーキングやゾーンシステム等、いわゆる都心の交通対策というのをこれからやっていくというのをもうちょっと強調していただく余地があるのではないかとお願ひして、次以降、ぜひ御検討いただきたいということです。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。勝間委員、手を挙げておられますよね。お願ひいたします。

【勝間委員】 ちょっとこのEV100%は気になったんですけども、私、EVを2003年の頭買って、結局1年ちょっとで頓挫してやめてしまったんですよ。世界的に

EVに関してその頓挫が進んでいるんです。結局、充電設備があっても、あまりにもハイブリッドやガソリン車に比べて車としての利便性が低過ぎるんですよ。あとは、電気そのものをつくるのに結局、CO₂を使っているんで、本当に全体としてCO₂削減につながっているかということについては常に議論になっているんです。その辺も踏まえた上で、なおかつまだEV化を100%と言っているんでしょうか。その検討があったかないかについてお話しいただけるとありがたいかなと思います。今、全世界的に、特に2024年の頭ぐらいから物すごい勢いでEV化がストップが始まっていて、いわゆるハイブリッドに帰化していますので、その話の検討状況と、国の施策に関する目標の変更があるかないかについて教えてください。

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。

ありがとうございます。私からもちょっとよろしいですかね。根本さんがおっしゃったことなんですけど、今はやりの言葉で連携・協働とって、国交省内のほかの部局、あるいはほかの省庁との連携・協働をしていかないと、そのギャップって多分埋まらないと思うんですけど、それで、これからだと思うんですけど、そういう象徴的なモデルプロジェクトみたいなものは、何か考えられているのであれば御紹介いただければなと思います。

あと2つあるんですけど、道路空間そのものとして考えた場合には、やはり都市部の最大の共有のオープンスペースって道路なんで、そこをこのグリーンやCO₂ということからどう考えていくかという、こういう考え方でもうちょっと前面に出されてもいいのかなと思いました。

これは、そういうので有名な、ニューヨークの元交通局長のジャネット・サディク＝カーンさんがおっしゃっているんですけど、東京の自動車の分担率、人流は18%なんです。物流は100%だけけど、それに対して、共有の最大のオープンスペースである道路空間の8割を自動車が占めているのはおかしいのではないかと。そういう観点から見たときに、道路空間ってどういう見方ができるかということが多分あり得ると思うんですよ。そういうことは、これからもお考えいただければありがたいと思います。

あと、最後です。物流って非常に大事なんでどんどんやっていただきたいのですが、今一番大きな問題の一つが多分、物流のハブだと思うんですが、自動運転サービス支援等でもいろいろやっておられますけれど、やはり今ある物流施設、結構インターチェンジの周辺にあらうかと思いますが、あそこの高速道路との一体化というのをやっていくことも

やはり大事なかなど。そのときにも結構いろいろ考えなくてはならないこといっぱいありますけれど、そういうふうなことも、物流の危機問題等、カーボンニュートラルということに関しては大事なかなと思いました。

もしなければ、レスポンスいただければと思います。

【環境安全・防災課長】 御意見ありがとうございました。

まず、羽藤先生から、財源をどうするのかというお話を頂きました。既にこのCO₂の関係については、各省庁が取り組んでいるところです。その中で、道路分野でかなり活用できる財源も、様々な予算も用意しています。例えば、地方自治体がLED化する場合に環境省からお金が出る等、そういったような取組がされています。そういった関係省庁と連携した予算取り、そういったものが進むように協調していきたいと思っております。

あと、根本先生から、全体に対して、この道路分野の五百何十万トンがどれぐらいだということ、もっと全体像から示すべきではないのかというお話がございました。この辺りについては、今後、道路法が成立した後には、国が基本方針をつくるといった形になっています。そうした中で、今回の御意見を踏まえて、そういった全体像の中でどれぐらいの目標にするんだよといったところについては示していければなと思いますので、よろしくをお願いします。

あと、久保田先生から、ゾーン30プラスはじめ、都市部の交通の対策についてもう少ししっかり取り組むようにという話がありました。ゾーン30プラスについては、石田先生からもお話がございましたが、警察で全体的に30キロ規制が入るといった中で、ゾーン30プラスをどういうところに活用していくのか。生活道路をターゲットとするだけでいいのか、通学路、あるいは高齢者といった観点からもっと伸ばしていけないかといったところを今、検討していますし、警察の30キロ規制、これは都市部だけではなくて山間部にも入ってしまうわけですが、特に都市部に注目して、その30キロ規制がどのように影響を及ぼすのか、それに対して、都心部の交通についてもどのような対策を道路管理者でも取るべきなのかといったことについて、考えていければと思っております。

そして、勝間先生からEVの話がございました。私どもの目標の中では電動車といった形の定義にさせていただいており、完全なEVだけを100%にするといったことは考えておりません。ハイブリッドを含めた形での目標といったものを達成していきたいと思っています。

そして、石田先生から、他の部局とも連携した形、あるいはモデルプロジェクトといっ

たものを進めていくべきではないのかといったお話がありました。そこはおっしゃるとおりでして、あまり道路については、これまでCO₂という観点で政策を進めていなかったところがございます、今回は初版として出させていただきます。これを皮切りに、他の部局、他省庁と連携しながら、全体としてこのCO₂削減と、それに伴ってプラスで現れる効果についてもしっかり見極めながら進めていければと考えています。

いずれにしても、道路法等の改正案を出させていただきますので、これをしっかりと全道路管理者、関係機関と連携しながら、まずは取り組んでいくといったところが重要だと考えています。それに対しての繰り返しになりますが、基本方針をどう立てるのかといったところも非常に重要だと考えておりますので、ぜひ先生方にまた御意見、御審議いただき、しっかりとした、各道路管理者がしっかりと取り組めるような基本方針をつくっていければと考えておりますので、よろしくお願いします。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

すみません。ちょっとだけ追加で発言させていただきたいんですけど、財源でございます、今、温対税って、我々も払っているわけです。税収が年間4,000億ぐらいあると思いますけど、それは、政府全体の立てつけがそうなんですけれど、経産省と環境省で折半されているんです。国交省全体としてこれも頭の中にあると思うんですけど、技術部会ではそういうことも出ていますが、関係するところ、所掌分野としている範囲から日本全体の67%ぐらい出ているんですね。それは権限があって、全部が全部できるわけではない。とすると、4,000億をこの際取りに行くみたいな、そんなことも、相当大的な騒ぎになると思いますが、あってもいいのかなというような気もいたしますので。すみません、余計なことを申し上げました。

勝間先生、どうぞ。

【勝間委員】 すみません。この電動車は、一応ググると、EVのことだとまだ出てきてしまうのですが、これ、いつからハイブリッドが入るようになったんでしょうか。

【環境安全・防災課長】 お答えさせていただきます。5ページ目の「乗用車新車発売の電動車化：100%（2035年）」で、米印で電動車の定義を書いております。経産省の計画が出されたときに、この電動車化100%といったものが数年前に出されたと思うんですが、そのときからこの電動車の定義としてこういったものがハイブリッドも含めた形で出されているところでした、ただ、かなり昔、どういう定義をしていたのかは分から

ないんですが、ついここ最近の定義の中では、この電動車についてどうする、電動車の中にはハイブリッドといったものも含まれるという形で定義されているということで間違いないというところです。

お答えになってないかもしれませんが、以上です。

【勝間委員】 分かりました。ありがとうございます。ちょっと認識を改めたいと思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。

それでは、3番目の報告事項ですが、道の駅、御説明をお願いいたします。

【評価室長】 評価室長の小山と申します。私から資料3をもって説明させていただきます。

表紙送っていただきまして、2ページ目です。「これまでの「道の駅」の経緯」というページですが、1993年から道の駅の制度が始まりまして、初めは道路利用者の休憩の場を提供するということから始まりまして、第2ステージ、道の駅自体が創意工夫によって目的地化するというようなところ、そして2020年から地方創生、また、観光を加速する拠点ということで、第3ステージということで様々な取組を推進しております。

次の3ページをお願いいたします。2020年からこの第3ステージというものを始めまして、この目指す3つの姿ということ、石田先生にもいろいろ御検討いただきまして示しています。世界ブランドに向けて、ニューノーマル対応、また、防災の観点、そして、あらゆる世代が活躍できる地域センターへということで、指標等も示しながら進めてきています。

次の4ページです。この中で特徴的なもの、これまでの取組と今後の方向性を幾つか紹介いたします。

まず、この4ページですが、左下のグラフは、紺色のものが新規の道の駅の供用数ですが、その上に乗っている部分は、新規でできた後、様々な施設がリニューアルしていった数です。30年経ちましたので、様々な道の駅で様々な施設がリニューアルしていったという状況です。

また、一方、右の絵にありますようなドローンを活用したり、また、急速充電の設備がつけられている道の駅が出てきたり、様々な社会課題の変化に合わせて対応してきています。こういったリニューアルをする中で、こういった社会課題にも柔軟に対応していく、そういった道の駅の活用が大事ではないかということです。

そういったことで5ページです。まず、左側ですが、道の駅に求められるニーズへの対応として、自由度を高めるような運用の見直し、そういったものもやっていきたいということ。また、右側ですが、全国で1,230個の道の駅になりましたので、そういった道の駅同士のネットワークを生かしていきたいということで、全国「道の駅」連絡会を通しての現場支援の充実、関係団体との連携、そういったものを高めていきたいと考えています。

6ページです。もう一つ、防災の観点です。左側は、この前の能登半島地震のときに、防災道の駅「のと里山空港」というものがありますが、そこに新潟の防災道の駅である「あらい」から物資を様々に送らせていただきました。また、右側の下ですが、福岡県の防災道の駅である「うきは」にありましたトイレコンテナを、被災している穴水町の道の駅に運んだといった事例です。

こうした防災道の駅の広域的な支援というものがなされたというところで、こういった広域支援のニーズの高まりから、今、防災道の駅が39個ですが、これを増やしていくこと、また、こういったコンテナの支援等をさらに強めていきたいと考えております。道の駅、自治体の皆様が設置していただいているものですが、災害時に、そこに対して国の意思もしっかり反映させるような体制を取っていきたいと考えています。

そういったことで、7ページです。防災道の駅の選定要件も見直しつつ、防災道の駅の追加選定を進めていきたいと思っております。また、右側ですが、防災道の駅のネットワーク化、行政同士がつながるといっても大事なんですが、先ほどのページの事例では、駅長さん同士のネットワークというものもございましたので、行政だけでなく道の駅同士のネットワーク化も進めたいと考えております。

右下ですが、防災機能の強化ということで3点ほど書いています。こちらは、後ほどまた出ますが、道路法の改正の中で示しておるものです。道の駅の改築の直轄の代行、管理の代行、また、トイレコンテナ等を含めたコンテナ施設等の設置の推進ということで無利子貸付け、占用基準の緩和等をやっていきたいと考えております。

8ページからは、第3ステージの推進ということで、今年度の4月から7月にかけて委員会で取りまとめたものの御紹介です。

9ページです。まず、第1ステージから第3ステージまで進んできておりますが、これらを再整理しています。これらステージ、いろいろございますが、上下関係にあるというものではなく、時代とともに、また、皆さんの工夫とともに、機能が拡張し、高度化していったものであると整理しております。また、2025年で全てが終わるといえるものでは

なく、今後も道の駅の発展の基礎としていくものであるという整理をしております。

10ページです。第2ステージの中でも、それぞれの皆さんの工夫によって様々な道の駅が出てきました。そこで第3ステージがどう違うのかなということを改めて議論させていただいた中で、道の駅がどう魅力を上げていくのか、どう発展していくのか、そういったものがこれまで中心だったかと思うんですが、それももちろん重要なことです。道の駅があるまち自体がどう発展していくのか、その中で道の駅はどうあるべきなのかというようなコンセプト立て、認識でやっていくのがよいのではないかとということで話をさせていただいております。

そういったことで、11ページですが、第3ステージの姿として、まちと道の駅が一体的に、そして戦略的に連携していく、そういった部分が大事ではないかということで、「道の駅」単体からまちぐるみの戦略的な取組へということで定めております。それを図化もし、こういった取組を進めていきたいと考えております。

12ページです。それを進めるに当たって、関係省庁も一丸となって支援するような制度を構築したいということで今、この応援パッケージというパッケージの形をつくりまして、この形で応援させていただくような道の駅の公募というものを始めさせていただきました。

13ページ目です。また、昨年10月に、「道の駅」の第3ステージ応援チームということで、ここに掲げています関係省庁でチームを設置させていただきまして、様々な議論をさせていただきました。

14ページは、これらをまとめました中間レビューと今後の方向性というものの御紹介です。様々な道の駅の取組が全国で広まっておりますし、道の駅も、先日、9駅追加させていただいて1,230となっております。道の駅全体の数もまだ増えていっておりますが、リニューアルの数も増えていっている。そういった中で、時代の要請に合わせて、新しい駅、初めからやっていただいている駅、皆の取組を底上げしていきたいと考えております。

説明は以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。ただいまの御説明に対して、御質問、御意見をお願いしたいと思いますが、太田委員からお願いできますでしょうか。

【太田委員】 太田です。道の駅の話が出ると、私はいつも自分の不明を恥じるわけです。1993年に始まったときには、道路特定財源の道路整備への支出先に関してシーリ

ングがかけられているために、少しオーバーフローぎみなので、そのお金をどう使うかというので始まったと認識していて、ドライブイン等の民間事業に対する圧迫ではないかということで、この政策はいかがなものかとその当時、思いました。それが今、防災も含めて国の施策として定着してきたので、先見の明のあった、良い政策であると、評価しております。

今般、第3ステージに至り、まちづくりの拠点として今後展開していくということなので、ぜひこれがスムーズにいくように、障害があれば取っていただきたい。そして連携等、先ほど少し話がありましたけれども、深めていただきたいと思います。

道路局内の具体的な施策としては、バスタとどう連携させるか等、また国交省の自動車局との連携の話になるかもしれませんが、バスの結節点としてうまく組み合わせられるかどうかというのを検討していただきたいと思います。さらには、まちということになると、ショッピングモールなどと連携することもあり得ると思います。そういう場合において、何か制約や制限があつてうまくできないというような障害があるのであれば、それを除去していくべきであると思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。勝間委員、御手を挙げられております。よろしく願いいたします。

【勝間委員】 よろしく申し上げます。道の駅、本当にいい政策だと思います。ありがとうございます。ふだん、たくさん感謝して、たくさん使わせていただいています。

1点だけ、この資料の中にないのでちょっと検討状況をお伺いしたいのですが、友人が結構キャンピングカーを使っています、私は今、ミニバンでいろいろ車中泊しながらうろろしているんですが、そのときに道の駅を使う人が結構多いんですよ。道の駅も、RVパークという、完全に、大体2,000円から3,000円のお金を払ってしっかりと泊まっていいよと言っているところは本当にまだ少数しかなくて、道の駅は仮眠場所なので車中泊してはいけませんと言っているにもかかわらず、結構みんな普通に泊まってしまっていて、車中泊ファンの中で議論がずっと分かれているんですよ。

ですので、この道の駅の車中泊について、今後、積極的に許可をして、RVパーク認定みたいなものをして区画を設けて有料にしていくのか、あるいは、これまでどおりグレーな状況に保つのか、それとも、一部の道の駅ではっきり掲げられているように禁止に持っていくのか、その辺について検討が、安全性も含めて必要だと私は思うので、その検討状

況を聞かせてください。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。兵藤委員、お願いします。

【兵藤委員】 勝間委員の発言にプラスすると、2年ぐらい前に、高速道路のSA・PAの渋滞対策って、根本先生も一緒でしたけど、データを見ると、夜中8時間、9時間以上停まっているという車がすごく多くて、トラックですね。そのときにやはり議論になったのは、道の駅でも収容してくれないかなという、そんな話があって、でもやはり、なかなか夜中、空いてないんで。ただ、今の発言にもあったとおり、トラックの深夜休息、そんな話もニーズとしてはあるんだということを頭の隅に置いていただければと思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。草野委員、お願いします。

【草野委員】 本当に道の駅は国交省の大ヒットだとずっと思っていますが、私も本当によく利用させていただいています。今年は京丹波のマリオットが併設されたところにも泊まったんですけど、本当によかった。ただ、今、キャンピングカーという話があったんですが、そこ、ルールがあるのかちょっと調べてないですが、やはり何か防犯上も怖いんですよね。どういう人がいるかもちょっと分からないし、やはりその辺のルールづくりは必要かなと思います。

あともう1点は、ふるさと納税でものすごい財源があるところとそうでないところの差が物すごく大きくて、ライバルはデパ地下レベルの道の駅ってたくさんある一方で、ちょっとがっかりするとか、えっと思うようなところも、格差みたいなものが本当に最近激しくなっています。応援チームというのができるというのはここに期待するんですけども、陣容、メンバーを見るとやはりお役所の皆様で、民間の知見みたいなものをもっと積極的に取り入れるような仕組みづくりはできないだろうかと思ったりもします。その辺りも御検討ください。

【石田部会長】 大串委員、お願いいたします。

【大串委員】 ありがとうございます。今回特に、トイレコンテナを導入するということを促進されるということで、とても大事な施策だなと改めて思っておりますが、国土強靱化推進会議でもスフィア基準が明記されまして、上下水道の大切さはもとより、特にトイレをどうしていくかということがとても大事な議題として上がっていると思います。

国土強靱化、先ほど予算の話が出ましたが、道の駅にどんどん入れていただくということで、例えばトイレの一部を必ずトイレコンテナにさせていただく。そのために国土強靱化の予算を使わせていただく等で、これから起きるであろう首都直下や南海トラフに備える

ような施策をぜひ進めていってほしいと思います。日常使いをしながら、災害時には使いこなせるという意味では、トイレコンテナに慣れるということにもなりますし、いろいろ一石二鳥だと思います。

全国、1, 230 駅にトイレコンテナを導入というのは野心的な目標かもしれませんが、できるだけたくさん用意しておくということが災害への備えになると思いますし、やはり行政サービスで一番大事なのが上下水道なんです。そこはやはり、道の駅等で常に支えられるという意味では非常に安全安心を提供するものでもありますので、御検討いただけたらと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。根本先生、どうぞ。

【根本委員】 兵藤先生が指摘されたことをちょっと私なりに補足しますが、我々、S・A・P・Aの混雑問題を分析している中で、大型トラックの休憩・休息を道の駅にお願いしました。しかし、4時間走って30分の休憩は一時退出と組み合わせて良いが、9時間以上の休息は困るということで断られているんです。ただ、今度、第3ステージですよ。まちの発展に寄与するということで、少し道の駅の目指すところが広がったんで、ぜひもう一度再検討いただきたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

私からも1点です。応援チームって、すごいと思うんですね。連携・協働の具現的な形としての。ここのメンバーにこういうところに入ってもらえるといいと思うんですが、一つは、大串先生がおっしゃったように、強靱化の推進室がありますよね。あそこの次長さんね。

【大串委員】 丹羽さん？

【石田部会長】 はい。あと、デジタル庁のモビリティ、国民向けサービス担当なんです。何でもここ2つを入れてほしいかという、内閣官房とデジタル庁だけが他省庁への調整権限を一応持っているんですね。言うこと聞け等と決しておっしゃらないでしょうが、そういうことができる構造になっていますので、そういうところとの連携をさらに強化していただいて、仲間になっていただくということが大事かなと思いましたので。

早くレスポンスを下さい。

【評価室長】 様々なご意見をありがとうございます。

太田先生から、バス等の結節点としての機能、また、ショッピングモールとの連携等ございました。今でも、路線バスと高速バスの結節になっていたり、また、サイクルポートを持つような、それ以外のモビリティのハブ的なところもあると思います。そういったところも、道の駅の区域内と、そのすぐそこに隣接して造る等、様々な工夫がありますので、そういった部分でやっていきたいと思っております。

あとは大きく、キャンピングカー含めまして、トラックの休憩等の御意見もあったかと思えます。この冊子をまとめるときにも、RV等のところはいろいろと議論になりました。ただ、道路区域内の中での休息というものをどこまでやるかというのは、法律のところも含めて非常に慎重に議論していきたいなと思っております。今、皆様の御意見いただいた部分も踏まえて、改めて考えていきたいと思っております。

あと、応援パッケージ、応援チームのこともお話いただきました。強靱化推進室、また、デジタル庁等、そういったところとも一度、ちょっと話はしてみたいと思えます。また、民間の知見をとということもございましたが、全国「道の駅」連絡会から、そういう民間の方の応援アドバイザーの制度といったものもあります。行政として制度的に知見を、応援するところ、もしくは本当に道の駅の経験者、もしくはマーケティングだったり、そういった部分だったり、経営のノウハウだったり、コンセプトづくりだったり、様々な民間の知見のノウハウあると思えますので、そういったところは連絡会とも協力しながらやっていきたいなと思っております。

また、大串委員から、上下水道の大切さのお話もありました。今、コンテナに限りませんが、そういった独立型のものということも、民間でもいろいろ設置していたり、また、自治体毎にも設置も進んでいます。その置く場所が、必ずしも道の駅ではなくて、もうちょっと防災的なところでありましたり、公園であったり、様々なものがあります。また、今、そういう全国的な取組が独立型の施設に対して進んでいっているところですので、また、そういったニーズ等、状況も含めながら、道の駅としてはどこまでどうやっていくのかということを考えていきたいと思っております。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

もしないようでしたら、最後の報告事項です、道路法等の一部を改正する法律案です。事務局より御説明ください。

【路政課長】 路政課長の菅原と申します。よろしく願いいたします。

それでは、資料4-2に基づきまして、御説明申し上げます。道路法等の一部を改正する法律案につきまして、先週の金曜日、2月7日に閣議決定されておりました、現在、国会に提出されております。

まず、資料の1ページ目ですが、時間の関係上、下の欄だけ御紹介いたしますと、今回の概要を書いております。能登半島地震を踏まえた災害対応の深化、持続可能なインフラマネジメントの実現、道路の脱炭素化の推進、大きくはこれを3本柱としております。それぞれの背景に関連する御提言は2ページ目以降で御紹介します。

まず、この道路分科会の国土幹線道路部会で昨年6月に御提言いただいております。その中で、例えば上の欄ですが、道路啓開や道路復旧について、赤字のところ、代行を行うに当たっての必要な権限、本来管理者との手続等について、必要な見直しを図るべきであるとの御提言をいただきました。また、道の駅、先ほども御議論ありましたが、道の駅を活用した災害支援に当たってというところで、直轄管理以外の道の駅の国による迅速な活用を可能とする等、占用等に係る運用基準の柔軟化といった御提言をいただきました。

次のページを御覧ください。内閣府におきましても、能登半島地震を踏まえた災害対応検討ワーキンググループで議論されておりました、昨年11月に取りまとめされておりますが、赤字のところ、下の段を御覧いただきますと、高付加価値コンテナの保有台数の増強・充実について検討すべきとか、次のポツ、災害時に国が迅速に道の駅を活用して災害支援を行うための仕組みを検討すべきといった御提言もいただいております。

次のページです。真ん中の道路の啓開につきましては、道路啓開等の実効性を高めるため道路啓開計画の策定・見直しや訓練を実施すべきであるといった記載もいただいております。

次に、2本目の柱の主に群マネ関係の関連する背景について、5ページを御覧ください。市区町村における土木職員の職員数、減少割合が18年間で約14%と減少してきておりました、円グラフにもございますが、技術系職員が5人以下の市区町村が全体の約5割、1人もいない市区町村が25%といった厳しい状況となっております。

次のページをお願いします。そうした中で、令和4年12月の社整審・交政審の技術分科会におきまして、記載のとおり、群マネの考え方が重要であるとか、この次の丸ですが、既存の行政区域にこだわらない広域的な視点での効率的・効果的なマネジメントの重要性が謳われております。

そうした中、次のページ、資料7ページですが、国交省の総合政策局を中心にしまして、

右側にございますとおり、令和5年9月に群マネモデル地域を公募し、その後、12月に地域選定がされております。左側を御覧いただきますと、①で広域的な連携、県を含めた垂直的な連携を希望する自治体や、②市区町村での水平的な連携をやっていこうという自治体の記載がございますが、これはいずれも道路のところにも黒丸がついておりまして、この群マネについて、まず、道路が率先して制度整備を進めていくといった重要性が高まっているものと考えております。

次の8ページを御覧ください。道路の脱炭素化につきましては、先ほど御議論ありましたので重複しますが、道路整備段階、利用段階、管理段階、それぞれの段階で道路の脱炭素化を進めるための新しい枠組みが必要だろうと考えております。

以上が背景です。

続いて、制度の概要ですが、9ページを御覧ください。まずは、能登半島地震を踏まえた災害対応の進化ということで、真ん中の欄にございますが、今回の改正で、道路啓開計画の策定、これを法定化させていただきまして、記載内容を明確化したいと考えております。今、地整単位、10のブロックごとに道路啓開計画をつくってはおりますが、記載内容に一部ばらつきがある状況です。

今回、法定化することによりまして、この点線で書いておりますような、対象となる災害、啓開目標、対象路線、優先的に啓開する路線、あるいは訓練といったことを記載事項として明確化しまして、この法定協議会、これは道路管理者のみならず、消防、警察、自衛隊や建設業の関係者にも入っていただいて、協議会で決定していきたいということです。

その法律的な効果ですが、①番、事前に協議した対象路線に対して、例えば地方道の管理・啓開につきまして、国が代わりに行うということを記載いただいた場合には、国が作業する際の承認手続を不要にするということができるようになりたいと考えております。

②番、啓開訓練について記載することによりまして、平時からの訓練を促進したいと考えております。

③番、これをつくって終わりとせず、定期的な計画見直しも法律に基づきまして推進したいと考えております。

次の10ページを御覧ください。道の駅の制度改正の背景につきましては、つい先ほど説明ありましたので、改正の中身だけ御説明申し上げます。下の欄を御覧いただきますと、左側、防災拠点となる道の駅の改築の代行制度をつくりたいと考えております。防災拠点として、今し方御説明しました道路啓開計画に位置づけられた道の駅等々につきまして、

この改築を国が代行できるようにしたいと考えています。例えば、規模を少し拡張する、あるいは無電柱化や備蓄倉庫を設置する等の改築を国が代行できる制度をつくれればと考えております。

また、真ん中、災害時における道の駅の管理の代行ということで、これは上の絵にもありますが、道の駅を災害復旧工事の事務所として活用するといった事例も出ておりますので、国が災害復旧のために道の駅を活用する際の手続を代行しやすくしようということです。

また、右側、先ほども御紹介ありましたトイレコンテナ等の道の駅への配備を促進するために、施設購入費・設置工事費の無利子貸付けや、占用許可基準の緩和といったことも今回盛り込みたいと考えております。

11 ページ目を御覧ください。群マネの関係につきまして、先ほど背景申し上げましたが、今回の改正概要として、下の欄ですが、連携協力道路制度といった新しい制度をぜひ設けたいと思っております。下に書いてありますが、関係する複数の道路管理者であらかじめ協議していただきまして、別にその管理の方法を定めた場合には、本来の道路管理者に代わりまして、他の管理者が、橋やトンネルの点検といった維持あるいは修繕を代行できるようにしたいと考えております。この場合の費用負担につきましては、協議において管理者間で定めていただきたいと考えております。

次に、12 ページ、これも先ほど議論ございましたので、背景等は省略いたしますが、国が基本方針をつくり、国、NEXCOと自治体等が計画をつくるといった新しい枠組みを設けたいと考えております。

先ほど屋井委員からも少し御紹介ありましたが、左下、御覧いただきますと、脱炭素化の道路構造に転換していくために、道路構造について脱炭素化への配慮といったことを今回、法律上明確化したいと考えております。

また、右側、②ですが、道路空間において民間が活用できるように道路占用基準を緩和したいと考えています。具体的には、推進計画に記載いただいた場合には、太陽光発電や走行中給電等について柔軟に、許可基準を緩和して設置できるようにしたいと考えております。

また、ペロブスカイト関係等の新しい技術についても、今後の技術の進展、技術基準の策定等、時間がかかることもあるかもしれませんが、そういった技術の進展に合わせて、一々法律を改正しなくても柔軟に制度的に対応できるような制度設計にさせていただいて

おります。

最後、13ページです。基本理念の創設ですが、背景・必要性を御覧いただきますと、今御説明しましたとおり、道路の防災や脱炭素化の推進といった新しい施策を進めていく中において、今の道路法の目的は、下に一条と書いておりますが、ややあっさりした規定となっております、そういった脱炭素化等は明確に記載されていない状況です。そうした中で、今後の道路管理については、ほかの管理者や民間事業者との広範な関係者との連携・協力が必要だろうと考えておりますので、様々な関係者が道路法によって実現すべき理念について認識、共有できるように、今回新しく基本理念を創出できればと考えております。

これを少し御紹介させていただきますと、下の欄ですが、まず、道路の役割、3つ書いております。①経済成長、②安全安心で豊かな国民生活、③自立的で個性豊かな地域社会、こういった役割を記載しつつ、④から⑦で、手段として、脱炭素化の推進、効率的・効果的な道路の整備管理、あと、道路の適正かつ合理的な利用、道路防災機能の確保、そういったことによりまして、将来にわたって、これは人流も物流もですが、安全かつ円滑な交通確保を実現していきたいと考えております。

そしてもう一つが、これもこれまで長年、基本政策部会等々でも御議論いただきましたが、ぜひこの⑨に書いておりますような質の高い道路空間の形成も図っていききたい。そういったことを旨として道路網の整備を行っていくということを今回、基本理念で設けられればと考えておりまして、これはもちろん、これから国会で御審議いただきますが、無事法案成立した暁には、昭和27年道路法が制定されて以来、もう、はや73年たっておりますが、初めて基本理念といったものが制定されるということになりまして、これまで御議論いただいた内容、方向性について、この理念の中で、御紹介したとおり書き込んでいるのかなと考えております。

雑駁ですが、御説明は以上です。御質問、御意見等よろしく願いいたします。

【石田部会長】 ありがとうございます。御質問、御意見ございましたらお願いします。大串委員、どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。今回の道路法改正に関しては必要な事項をしっかりと盛り込んでいただいたのかなと思いますが、1点だけちょっと心配なのが、八潮の事件が今起こって、まだ続いていることだと思います。道路そのものは、例えば国が直轄で管理されていたり、県道、市町村道とありますが、道路の下に多様な構造物が今、埋設

されて、また、別の意味で市民の生活を支える、特に上下水道なり、電話や通信、インフラ等が埋設されていると思いますが、そういった構造物が実は上の道路構造物、道路そのものに多大な影響を与えて陥没など生んでいるというところで、表面だけではなくて埋設物の状況を含めた総合的な管理をしていかないと、道路が突然陥没するようなことが多発するのではないかという心配もございます。

そういったマネジメントをどうやっていくのかということも視野に入れていただかないと、国道が急に穴が空いて落ちちゃって、なかなか引き上げてもらえない、命を失ってしまうような事態が生じてしまうということにつながりかねない。つまり、道路の安全性にも大きく関係してくると思いますので、そうした道路基盤や構造に影響を与えるような道路下の状況の把握を、もしくは一緒になってマネジメントしていくということも、関係部局と一緒に進めていっていただければと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。羽藤委員、勝間委員、太田委員の順番にお願いできますでしょうか。

【羽藤委員】 どうも、御説明いただきましてありがとうございます。この基本理念のところですが、1番から9番まで非常に網羅的に書かれていて、ほとんどの事項が入っているとは思いますが、昨今であれば、例えば物流などの国家の経済の発展と所要時間の短縮による移動の効率化、あるいは国家安全保障の強化といったような点、そういった点はかなり明確に書き込んでもいいのではないかなという気もしますが、これ、1から9ということでかなりゼネラルに書かれておりますので、含まれていることとは思いますが、その辺りの原理原則的なところをしっかりとやっていくことが、この道路法の改正によってより進むことを期待しております。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。それでは、勝間委員、次お願いいたします。

【勝間委員】 勝間です。よろしくお願ひします。すごくよい話だと思ひて、ぜひ進めたいんですが、ちょっとやはり抽象的過ぎるので、結局、要は災害時に困ったり道路が陥没したりするから、ここの部分についてこうするんだよみたいな、より具体的なものも付加する必要があると思う。基本理念も大事だと思ひますが、その背景についても少し具体的な話、あるいは実際に何をしてほしいかみたいなものが非常に重要だと思ひますので、その部分まで、現場レベルの人や地方自治体が分かるところまで落とし込むと

ということがとても重要だと思いますので、そこまでぜひ一緒に頑張ればと思いますので、方向的には全く賛成です。ただ、ぜひ具体論まで頑張らしようということです。よろしくをお願いします。

【石田部会長】 ありがとうございます。太田委員、お願いいたします。

【太田委員】 ありがとうございます。既に閣議決定されており、しかも法律ということでもありますので、どのように使うか、説明していくことだと思っています。1番から3番までは道路の機能を高めるために必要な改正なので、それは当然であると思います。

一方、基本理念に関しましては、まだまだ抽象的ですが、基本法である道路法において、ここまで書き込むということは大変結構だと思います。

ですから、基本理念についてはあまり説明を求められることもないし、PRすることも少ないとは思いますが、道路はあくまでも公物であるということを、説明を求められたときは強調しておいていただきたいなと思います。

一方で、占用使用の話ですよ。ほこみち制度もできたり、オープンカフェに使う等の話で、先ほど道の駅のところで、道路部分で宿泊しているのは問題だよねというような話もあったりということもあります。このように道路空間を有効に利用するという話と、あくまでも道路は公物なんだという、その基本というもののすり合わせというのは、今後道路を有効に使う方策を具体的に検討するときに、ぶつかるころだと思います。その点について今後しっかり運用において整理していくべきだなと考えます。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。会場からはいかがですか。よろしいですか。

ありがとうございます。本当に基本理念の部分ですけれど、いいなと思いました。例えば、先ほど道の駅で、いい制度だと仰って頂いた道の駅は、私が考える範囲においては、あれ、予算措置でやっているだけで、法的裏づけは何もないですね。そういうことの裏づけがこの基本理念から十分読み取れるので、これは本当に様々な、いい使い方ができるような、そういう改正だと思いますのでよろしくお願いをいたします。

ただ、1つ、太田先生が仰ったんですけど、これ、どのように運用していくかということがすごく大事でございまして、これができたからといって終わりではないとも思っておりますので、その辺またおいおいお考えいただければと思います。

1つだけ例を申し上げますと、連携・協働ということで、ほかの道路法の改正でも、群馬の連携協力道路制度や啓開の制度等、様々な道路管理主体との連携がますます大事

になってくると思うんですけど、これ、ほかのところでも連携・協働というキーワードがどんどん増えていくと思うんです。そうすると、そのうまい運用の在り方等、そういった制度間の連携の在り方ということを考えておかないと、しんどくてしんどくて、もううまくワークしないのではないのかなということ、特に小規模の自治体さんにおかれましては本当に大変なことになりますので、その辺のうまい運営上の連携の在り方というのは大事だと思いますので、その辺も引き続きよろしくお願いを申し上げまして、発言を終わらせていただきます。

レスポンスあるでしょうから、お願いします。

【環境安全・防災課長】 簡単に、八潮の件についてお答えさせていただきます。陥没事故については、埼玉県道の下に埼玉県が管理する下水道管がございました。深さ10メートルのところ、直径が4.75メートルの下水管がありました。下水管が何らかの原因において損傷し、そして上部に空洞ができ、道路の陥没がなされたというのが事実関係です。現在、救助優先で現場の作業が進められています。今後、埼玉県において原因究明が行われるものと認識しています。

一方で、全国全般的な下水道等におけるそういった劣化、そして今後の対応について検討するために、国としても、国土交通省としても有識者委員会を立ち上げることであります。そうした中で、道路も検討、協力して、下水道と連携して何ができるのかといったようなこと、必要な対策について検討していきたいと考えています。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかに追加の御質問等がなければ、もう時間も12時を経過しておりますので、これぐらいにしたいと思います。

今日も御熱心に討論いただきまして、ありがとうございます。議事進行を事務局へお返しいたします。よろしくお願いたします。

【総務課長】 事務局です。本日は、本当に長時間にわたり熱心な御議論いただきまして、誠に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ます。御同意いただいた上で公開したいと思っております。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。

以上をもちまして、本日の会を閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —