

第5回 道路交通アセスメント検討会

令和元年7月31日

【道路経済調査室 企画専門官】 それでは定刻になりましたので、会議を始めさせていただきます。皆様本日はお忙しい中、お集りいただきまして誠にありがとうございます。ただいまから、第5回道路交通アセスメント検討会を開催させていただきます。進行を務めさせていただきます、道路局企画課四童子でございます。よろしくお願いいたします。

本日はペーパーレス会議ということで、タブレットで資料をご覧いただく形としてございます。操作方法についてご質問がありましたら手を挙げていただければ事務局がご説明させていただきます。画面が黒くなっている方は、左側の主電源を確認いただき、画面を下からスワイプすると、会議のフォルダが見えるということになってございます。よろしくお願いいたします。なお本日、板谷委員、土井委員におかれましては、所用でご欠席と伺っております。それでは開会にあたりまして、道路局長の池田よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 皆様、おはようございます。いつも大変お世話になっております。道路局長の池田と申します。本日は第5回の道路交通アセスメント検討会に森本委員長をはじめ委員の皆様にお集りいただきましてありがとうございます。

この問題、これまでも4回検討していただきました。これは非常に昔からある問題で、大型店舗などが道路沿いに立地した時に、そこへの出入りの車で道路本線上の渋滞が発生するというところで、これを施設立地と合わせた、ハードソフト合わせた誘導で解決しようということでございます。先ほど申し上げたように以前からある課題でありまして、各現場で取り組んでいただいておりますが、一方で場所によってはまだ十分でないところもあるということで、もう一步前進できないかという思いで検討をいただいているところでございます。

後ほど、今回の内容についてお諮りをする予定ですが、最も重要な部分は、道路交通アセスメントは、開発許可に際して行われる場合と大店立地法の適用において行われる場合があるということでございます。大店立地法関係の部分については、開発許可に際して行われる場合よりも、道路との関係がやや不十分な点が見られるのではないかとということで、大店立地法についても開発許可と同様に、早い段階で道路管理者協議において、開発者の方と道路管理者が協議できるようなルール化をしていったら良いのではないかとということを考えております。

また、重要物流道路制度が昨年度よりスタートしております。これは、特に災害時も含めて、物流のための重要な輸送網ということで、直轄国道をはじめとする幹線道路でございます。こういった道路での沿道立地による渋滞は、より社会への影響が大きいということです。特に道路管理者が重点的に取り組んでいく必要があるのではないかと考えております。

本日は、限られた時間ではございますが、ぜひ活発で建設的なご議論、ご意見をいただきますようお願い申し上げます。私からの挨拶とさせていただきます。どうぞ、よろしくお願ひいたします。

【道路経済調査室 企画専門官】 ありがとうございます。道路局長の池田につきまして、は公務の都合によりまして中座させていただきます。また、カメラによる撮影はここまでとさせていただきますので、ご協力お願ひいたします。それでは以後の進行を森本先生にお願ひしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【森本座長】 皆さん、おはようございます。それでは議事に入らせていただきます。本日は議事が2点ございまして、まず道路交通アセスメント制度の運用について、事務局から説明をお願ひいたします。

【道路経済調査室 企画専門官】 資料のご説明をさせていただきます。

資料1をお開きいただければと思います。こちら平成29年3月の検討会のとりまとめの概要でございます。

振り返りになりますが、全国で渋滞が生産性を損ねることが課題となる中で分析をしますと、商業施設が渋滞の原因となっているものが1割ということであるということ、またそういった立地が非常に増えているということが背景でございます。その中で既存の様々な立地の許可制度においても、周辺交通への影響の抑制という点で制度的な課題が生じているというところでございます。一方で道路管理者としましても、接道工事に際して承認を行います、現状では簡易的な審査にとどまる例が多いということでございます。その中で打ち出した方向性として、様々な技術の進展を踏まえて立地者にも協力を求めていくということ、こうした取り組みによって道路への接続が制限されたりする一方で、安全や景観面では良いこともあるというようなことを、地域に理解を求めていくことが重要だということ、立地前から立地後にかけて、サイクルとして取り組みを続けていくという視点、土地利用に関する許可権者としっかり連携をしていくということでおまとめをいただいているところでございます。

次のページでございますが、先ほど道路局長からもありましたが、昨年、重要物流道路という新たな制度が創設されたところでございます。こちら上の囲みでございますように、安定的な輸送のために国土交通大臣が物流上重要な輸送網を重要物流道路として指定していく、そして機能を確保していくという取り組みでございまして、去る4月にすでに直轄国道や、港湾や物流拠点等の主要な拠点へのラストマイルとなるアクセス路につきまして、全体で3万5千kmを指定したところでございます。このような中で、実際に現場でどのような課題があるかという事例をお付けしています。

渋滞の事例は、滋賀県の国道8号の周辺に、近年、ショッピングセンターや様々な工場

等が立地をしまして、それにつれて、旅行速度が低下するような渋滞が生じております。次のページは事故の例でございますが、兵庫県の国道2号では、このバイパスの区間の沿線にホームセンター等が立地するにつれて、従前より事故が増えてしまっております。特に沿道立地がありますと、急な右左折や、出会い頭における事故が少し増えてしまうという例がございます。こうした課題を踏まえまして、適正に運用していきたいというところでございます。

資料2の道路交通アセスメント制度の論点をご覧ください。運用に向けた論点として、1ページに論点1から論点5までを示しております。先ほどの平成29年度のとりまとめを頂戴したものになぞらえまして、今回の取り組みの中での考え方の案をお示ししているところでございます。

最初の対象施設ですが、3ページにとりまとめにおける現状と課題の認識と方向性を再掲させていただいております。方向性として、出入りの交通量が見込まれるものについては、様々な種類の施設を対象として含める必要があるということ、渋滞への影響を考慮して、施設の特性を踏まえて検討していく必要があるということをお願いしております。これを踏まえまして、4ページに今回の取り組みでは用途としては全ての施設を対象とした上で、出入りの交通量を踏まえて規模を考えていくということではどうかと考えております。具体的には、商業施設につきましては店舗面積1,000㎡という大店立地法の制度を踏まえております。その他の施設につきましてはピーク時の入庫台数が一時間に100台程度生じると、交通への影響があるというご意見もいただいておりますので、それを踏まえまして、延床面積20,000㎡以上を対象としてはどうかと考えております。

続きまして5ページ、6ページの対象道路ですが、方向性として、一定の影響範囲を考えていくべきではないかということで、施設の近傍だけではなくてある程度は広がりをもって考えていくべきではないかということ、モニタリングで広く状況をチェックしていくこと、データを蓄積して検証していくことをいただいております。こちらにつきま

しては、7ページにありますように、まずは重要物流道路でかつ直轄国道というところから取り組みをしっかりと進めていきたいと考えております。具体的には施設から2kmの圏内の重要物流道路上に主要渋滞箇所があるようなところを対象としまして、予測の範囲としましては、施設から半径2km程度を設定してはどうかということでございます。考え方が8ページにございますが、これまでの主要渋滞箇所と施設との関係を見ますと、2km以内くらいで関係性が見られるということで設定をしております。

続きまして、9ページ、10ページの具体的な手法ですが、これまで静的手法で予測をすることが基本であったところで、方向性として動的手法をきめ細やかにしっかりと適用していくべきだということをお願いしております。これを踏まえて、まずベースとしては既存の大規模マニュアルや大店立地法で用いられている予測の手法の原単位を参考にした上で、12ページにございますように、静的手法と合わせて特に規模が大きい場合や、必要と見込まれる場合には動的手法を使うということを定めてはどうかというところがございます。こちらの考え方でございますが、13ページに先進的な自治体の例がございまして、埼玉県や栃木県では店舗面積が10,000㎡以上という大規模な立地に対して動的手法を使うことを求めていますので、それらを参考に、今回同様の基準で設定させていただいております。具体的に14ページにどのような交通シミュレーションを使うかという考え方を示しております。一定の品質が求められるということで、交通工学研究会の交通シミュレーションクリアリングハウスで、モデルの検証がされておりますので、そういったところを参考に適用してはどうかというところがございます。

15ページは予測をした後にどの程度のサービスレベルを想定するかという考え方でございます。今回は重要物流道路上の主要渋滞箇所の状況を著しく悪化させず、かつ新たに渋滞箇所を発生させないということではどうかと考えております。渋滞の考え方は、交差点需要率であれば0.9以上、動的手法の場合は速度がわかりますので、ピーク時の旅行速度が20km/hを1つの考え方としております。

16 ページは先ほどの規模要件を機械的に当てはめると、どのくらいの施設が対象となるのかという参考データでございます。平成 28 年度の事例では、道路交通アセスメントの対象施設が全体で年間 77 件あるうち、3 件程度が動的手法の対象になってくるという規模感でございます。

続きまして、18 ページのどのような対策を考えるかというところですが、方向性として、周辺道路におけるハード対策も原因者である立地者が適切に実施するということ、施設の機能や性格に応じて対策を選定していくことをいただいております。19 ページの下の表に対策の例がございますが、これまでも様々な取り組みが各地で実施されております。これまで、敷地内における対策はソフト・ハードともに行われており、周辺道路については、ソフト対策が行われており、一部先進的な例ではハード対策も行われてきたところでございます。今回はこの 4 つのセル、4 つの条件をすべて視野に入れて対策を考えていくことではどうかということでございます。具体的な取り組みの例を 20 ページ、21 ページにお付けしております。20 ページの石川県の例では、ある家電量販店での立地に際して、左折レーンを立地者の負担でつけております。21 ページの富山県の例では、前面の右折レーンを立地者の負担でつけております。

最後の立地後のモニタリングですが、方向性として、ETC2.0 のような新しいデータを使ってしっかりとサービスレベルをモニタリングしていくこと、データのオープン化などを通じて、立地者や住民等が状況を把握しやすい環境を創出していく必要があるということいただいております。次のページですが、そうしたデータをしっかりと利用して、また各県で渋滞対策協議会が設置されておりますので、その中でモニタリングをしていく場として活用したらどうかということを考えております。

このような考え方、各論点を考えた上で、資料 3 の今回の運用方針の案でございます。1 ページですが、一点目は、道路交通アセスメントを運用する上での必要性でございます。二点目は、重要物流道路について、より一層の円滑な交通の確保が求められるということ

で、自治体の担当部局などの関係機関との連携を強化していき、立案初期段階から道路管理者としっかりと調整できる仕組みに実効性をもたせるための、ガイドラインを策定して運用していきたいと考えております。アセスメントの流れについても示しておりますが、まず立地者につきまして、計画立案をして実施・設計、建築確認申請、説明会などを開催し、接続工事の承認申請で工事を実施という流れがある中で、一番右に都道府県等との関係もあり、立地者と手続気をやり取りするタイミングが2つございます。右側に開発許可というタイミングがございまして、その前に、実は中央の道路管理者とも公共施設管理者協議を行うことになっております。それから開発許可の下段に、大店立地法に基づく届け出というアクションがございます。こうしたタイミングでしっかり交通影響の予測をした上で、現状でもその後に接道工事に係る承認申請手続きが道路管理者との間で発生するわけですが、今回の運用の案としては、開発許可より前のかかなり上流の段階で、あらかじめ調整をしていくことで、手戻りがなく実効性のある対策を促していきたいと考えております。

次のページに例がございまして、現在も自治体によっては大店立地法の所管局と連携しており、右下は富山県の大店立地法の届け出の手引きの抜粋でございまして、赤線部にありますように、国道沿いに出店する場合には国土交通省富山河川国道事務所と協議してくださいというような形で、かなり序盤の段階で調整ができるような連携が図られているようでございます。このような形で初期段階から連携を促していくことを、今回の案としております。

3ページ目でございますが、本日の検討会でいただいたご意見を踏まえまして、今後ガイドラインやマニュアルに加筆しまして、それを現場でもしっかりと周知をした上で、来年の1月くらいから適用していければと考えているという案でございます。

資料の説明は以上でございます。

【森本座長】 ありがとうございます。それでは、委員の皆様ご意見やご質問ございましたらお願いしたいと思います。

【赤羽委員】 大変根本的なところからの提案で非常に前向きにとらえております。それを前提にした上で基本的な質問でございます。ここでの渋滞の考え方は、一定の大きさのエリアや区間単位で考えるのか、それともその施設の出入り口近傍に限るのか、あるいは両方を含むものなののでしょうか。後者の場合ですと、この検討会でも以前に議論されたと思いますが、ある路線やエリアに施設が集積することによって、路線の処理能力がだんだん食いつぶされてしまい、その意味では最初に立地する事業者の方が有利になってしまいます。地域によっては地域全体でその処理を考えて、立地見込みがあるところについては一括で全体のバランスをとり、個々の施設の立地の際にはその施設から直接出入りする交通について扱うというような所もあります。そのあたりの区分をもう少し明確にした方が良いのではというのが一点です。

それから資料2の10ページに配分手法と書いてあり、私のこだわりかもしれませんが、配分手法と言うと交通量配分のことを思い浮かべてしまい、動的交通シミュレーションとは語感が合わない感じがします。これは一般の認識の問題なので、私がそう思っているだけかもしれません。

また、少し細かいことですが、資料2の15ページに静的な解析では交差点の需要率が0.9以上という表記がありますが、現存する交差点でしたらもう少し厳密に評価することができます。信号制御において、信号サイクル長が何秒で、それに対して黄表示と全赤表示が合計で何秒かという、サイクル長に占める黄表示・全赤表示の比率が、青時間の配分に使えない時間になります。それが0.9に対する0.1の部分になります。歩行者専用現示のある交差点では、その時間も全赤表示と同じですので、例えば0.7でも限界に達する交差点もあります。実態に即して評価していただくのがよろしいかと思えます。

【森本座長】 ありがとうございます。ほかにご指摘ございませんでしょうか

【久保田委員】 資料2で気付いたところを順番に申し上げたいと思います。

4ページの対象ですが、その他施設は延床面積20,000㎡以上とあり、その下の枠にピーク時の入庫台数100台以上とありますがこの関係がよくわからなかったのでご説明いただけますでしょうか。例えば大きなレジャーランドのようなものを考えると、延床面積20,000㎡というのはあまり適切ではなく、むしろピーク時の入庫台数100台以上とした方が適切ではないかと思えます。

7ページの図ですが、これは以前にも同じことを申し上げましたが、そもそもこの制度の目的は重要物流道路の円滑性を保つためのものであるとすると、大店立地法等の他の制度がある中で、新たにこの制度が必要だということを強調する必要があると思えます。重要物流道路、この図で言うとピンクの道路を何が何でも守るとい強い決意で新しい制度を始めるといいうことをアピールする必要があると思えます。そうすると、この半径2km、重要物流道路から直交方向に2kmの地点が、果たして重要物流道路の渋滞にどのくらい関係があるかという非常に疑問があります。重要物流道路を議論しようという場合には、円ではなく重要物流道路から縦方向には1kmくらいの楕円形にして、道路の線形がうっすらわかるような範囲を考えているということをおアピールしていただくのが、この制度の根幹の図として説明しやすいのではないかと思えます。

次に、動的手法を使っていただくことは大変良いことで、私も大賛成ですが、15ページに動的手法の場合はピーク時旅行速度行20km/hとあるのは、実態を確認済みかどうかということをお教えてください。都市部の渋滞しがちな道路では20km/h以下が常態化している道路もあるのではないのでしょうか。交差点需要率0.9という基準と、旅行速度20km/hという基準が整合しているのかどうか。大渋滞から重要物流道路を守るといいう目的に、果たして

20km/h という基準が適切なのかどうか、ご検討済みであれば教えていただければと思います。

最後に PDCA についてですが、モニタリングをして仮に渋滞してしまった場合のアクションについて、資料 3 の 1 ページのフロー図では行政指導という言葉がありました。渋滞が発生した場合の行政指導の内容や効力、必ず事態の改善ができるようになるのかどうか、教えていただければと思います。

【道路経済調査室 企画専門官】 ありがとうございます。まず赤羽先生のご質問からご説明させていただきます。

一定のエリア、区間で考えるのか、あるいはポイントで考えるのかということで申し上げますと、今回の取り組みとしては面的に課題の状況を考えるというアプローチをしたいと思っております。従って、予測手法として静的な交差点容量解析等では限界がありますので、現地の課題の状況に応じて動的シミュレーションを使って、前面道路だけではなく、少し離れた所の区間の状況も再現して、そのサービスレベルの確保に努めるということ、マニュアルに記載させていただければというのが 1 点目でございます。

2 点目の静的手法で交差点需要率 0.9 という考え方につきましては、必ず 0.9 を基準にするということではございません。平面交差点設計の文献に記載されている数値として、1 つの指針、参考値として挙げておりますが、現場の状況に応じて、可能な場合はマイクロに検討するというような形で、マニュアルに記載させていただければと思います。

配分については用語があまり正確ではなく、おっしゃるように配分と言うとまさに交通量配分というようにとらえられてしまいます。静的手法では交差点の容量解析をする手法と、施設の発生集中交通量を現状の交通量に加えて、交通量配分をしてチェックする手法がございまして、それが見出しの表現になってしまっておりますので、記述を修正させていただきます。

【道路経済調査室 企画専門官】 久保田先生のご質問につきまして、1点目の4ページの面積との関係でございますが、大変悩ましいところで、ここではわかりやすく捨象して、その他施設は20,000㎡以上としております。左下の表の数字は、過年度に事例調査を行い、どのくらいの施設面積がピーク時100台に相当するののかというのを、回帰式で検討した結果の1つを目安としてお示ししているものでございます。先生がおっしゃるように施設の特徴によって発生集中原単位の特性が大きく変わるものですから、まさにテーマパークのように標準に馴染まないような施設につきましては、類似施設の原単位の調査をしたり、文献から引用する等によって、各現場で検討していくという方向で運用していきたいと考えております。

2点目の7ページの図でございますが、以前にも先生にご意見をいただいたところを踏まえて、マニュアルの方には反映させていただいております。図としてはこのようにシンプルに描いてありますが、我々の目的はまさにピンクの重要物流道路のサービスレベルをしっかりと守っていくということでございます。また、もう1つありますのは、なるべく現場に負担をかけずに合理的にサービスレベルを評価していくことだと思っておりますので、先生がおっしゃるように直交方向の遠い所まですべてをシミュレートするというのではなく、ある程度リンクの再現をまとめたり捨象したり、現場に応じた必要な評価ができるように、必ず丸い円を描くというような誤解が起きない運用をしていきたいと考えております。

それから3点目の15ページの考え方ですございますが、一部先ほどのご説明と重複しますが、既存の文献等から渋滞の考え方をお示ししているところでございます。例えばJARTICや警察、我々の渋滞対策協議会の中でも20km/h以下というのが渋滞の1つの基準となっております。先生がおっしゃるように、地域特性によって東京の都心部等では開発前から20km/h前後の道路もありますので、確実な基準を設けるのは難しいのですが、こういった目安の1つを参照しながら、各現場で著しい課題が生じないように運用していくことを考

えております。

【道路利用調整室 企画専門官】 4点目のPDCAのアクションについてお答えいたします。仮に渋滞が発生した場合、道路管理者として行政指導を求めていくということになります。事態の改善を促すように努力はしていきたいと考えておりますが、行政指導ということで強制まではできないと考えておりまして、そこが本制度の限界であると認識しております。今回はこの制度を発出して、現場の運用状況を検証しながら、次の対策を検討してまいりたいと考えております。

【久保田委員】 例えば大店立地法では最後に勧告という手段がありますが、そういう手法は検討されているのでしょうか。

【道路利用調整室 企画専門官】 大店立地法では勧告が法的に位置づけられておりますが、今回の制度は通達に基づいて実施することになりますので、そこまでは考えておりません。

【赤羽委員】 最初の質問に関しては、言い方を変えると前面道路もボトルネックとして顕在化させず、主要な交差点も飽和させないということですね。了解いたしました。交差点需要率 0.9 というのは、数値が独り歩きしているところがありまして、新設の交差点で幾何構造も車線構成も信号制御も決まってない場合に、標準的な二現示制御をする時に 0.9 くらいが限界になるので便宜的に使っている数値です。しかし現存する交差点については、より詳細なパラメータに基づいて評価できるという意味です。

【森本座長】 マニュアルには交差点需要率 0.9 と書いた上で、ご指摘いただいたことを

踏まえて、現場に合った対応をすると注記していただければと思います。動的手法の旅行速度 20km/h についても同様に、久保田先生のご指摘も踏まえて対応いただければと思います。

【吉田委員】 1点確認させてください。ピーク時 100 台という基準については、大型車も考慮して、Passenger Car Unit 換算等を行って検討されているのでしょうか。

もう1点は、最終的に大規模施設の立地者ができるだけ迷惑をかけないように検討する際に、付加車線を設置するという事例もご紹介いただきましたが、対策を行ってもなお渋滞が発生してしまう場合に、問題を発生させていることに対する何らかの罰金のようなものを課金するという考え方は無いのでしょうか。そうしなければ原因者が渋滞を減らす努力をしないのではないかと思います。経済的な論理を使って、単純にインフラを提供するだけでなく、問題が解決しない場合は継続的にPDCAがちゃんと担保されるように、問題が発生している限りはずっと何らかのペナルティが発生する仕組みにすることで、本当に重要物流道路というものをしっかり守っていくということ、沿道施設が問題を起こさない限りは運用できるが、本来はそういう施設はできるだけ排除していくという方向が、メッセージとしてしっかり伝わるのではないかと思います。海外でも沿道へのアクセスを道路上でどうやってコントロールするかという際に、1つの手法として見直されており、様々なマニュアル等（例えば、米 ITE による CURBSIDE MANAGEMENT PRACTITIONERS GUIDE(2018)、OECD による The Shared-Use City: Managing the Curb(2018)）も出されているので、そういう手法を検討していくことで、出店者側にも動機づけや、方向性に関するメッセージとして伝わるのではないかと思います。そのあたりについて教えていただけますでしょうか。

【道路経済調査室 企画専門官】 ありがとうございます。まず1点目のピーク時 100 台の目安につきまして、おっしゃるように交通へのインパクトという点では、大型車が多い

ような場合には、それも踏まえて対処を考えていくこととなりますが、基準として評価するのは難しいところがございます。交通の特性を踏まえるというような形で、現場で対応させていただければと考えております。

2点目は大変示唆に富むご指摘をいただきまして、直ちに経済的なインセンティブを導入ということにはなっておりませんが、ご指摘いただいたことも含めまして、勉強させていただければと思います。

【森本座長】 2点目はトラフィックインパクトフィー、交通影響負担金というのですが、この検討会の1回目あたりで少し議論をしたと記憶しております。中長期的にそうなたらいいという理想像でありまして、今回はその第一歩という形でまとめられているとご理解いただければよろしいかと思っております。

私からも2点発言させてください。1点目は資料2の7ページの対象道路の記載ですが、区間が2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在する区間と書いてありますが、こう書いてしまうと、現在主要渋滞箇所が存在しなければアセスメントを実施しなくても良いと受け取られてしまうのではないのでしょうか。現在は主要渋滞箇所が存在しないが、大規模な店舗が立地することによって渋滞してしまうこともあるので、現在渋滞していなければ実施しなくても良いという意図ではないと思っておりますので、文言を勘案していただければと思います。

資料3のアセスメントの流れのフローチャートについて、これ自体は良いと思いますが、実態を踏まえると出店者にはぜひもっと上流で議論していただきたいと強く思っております。というのは、例えば重要物流道路で、すでに渋滞が発生しているというような場所の横に施設を作ろうとすると、当然もうすでに渋滞は発生しているわけですから、対策をとってもそれが解消するとは思えません。そういう場所には基本的に立地していただきたくないのです、それをぜひ早めに判断していただきたい。立地者が立地の検討に入った段階で

判断するためには、例えば ETC2.0 を使って、直轄国道の重要物流道路でここが現在すでにかなり渋滞しているという情報は、できるだけ早めにアナウンスをしていただきたい。それを見て出店者がここは大丈夫そうだからということで、出店計画を立てて提案をしていただくというように、この PDCA の上流部分を、できるだけ今までの道路渋滞対策と連動するような形で提案していただければ良いのかなと思います。この 2 つは提案でございます。

【道路経済調査室 企画専門官】 ありがとうございます。1 点目について、誤解のないように文言を検討させていただきたいと思います。2 点目についても先生がおっしゃる通りでございます、最上流に本来事前相談のようなタイミングあり、そこでしっかりと連携するという方向で、図についてもそのタイミングがわかるように修正させていただきたいと思います。

【森本座長】 どこが渋滞しているのかということは、すでにいろいろなところで情報を出していると思いますが、それをうまく連動させるような仕組み作りも併せて考えていただきたいと思います。

【道路経済調査室 企画専門官】 承知いたしました。

【長田委員】 私からも 1 点質問させてください。アセスメントの流れについて、最後に渋滞が発生して行政指導を出す際のことについて、どの程度渋滞が発生している期間が確認出来たら行政指導が出るのか、基準はあるのでしょうか。

【道路経済調査室 企画専門官】 ありがとうございます。画一的な基準は難しいところではありますが、今回の制度では、著しい渋滞がないということでしたり、これまで渋滞

をしていなかったところに新たに渋滞が生じないというような書き方をしております。程度問題でございまして、「著しい」がどの程度なのかについて、何km以上悪化したらというような基準は決めにくいところがございますが、考え方としましては、もともと予測していた以上に施設側の見込みが外れることや、立地に起因することが明らかであるといったことも踏まえて、関係者で協議して検討することを想定しております。

【森本座長】 他によろしいでしょうか。特に無ければ、本日様々なご意見をいただきましたので、これを上手に反映して最終版をとりまとめさせていただければと思います。時間の関係もありますので、基本的に私に一任という形でよろしいでしょうか。

(異議なし)

【森本座長】 ありがとうございます。では修正は座長と事務局で十分調整をして最終版にしていきたいと思っております。本日予定された議事は以上でございます。効率的な議事の運営にご協力いただきましてありがとうございます。では進行を事務局にお返しいたします。

【道路経済調査室 企画専門官】 長時間にわたりご議論いただきましてありがとうございます。本日の資料につきましてはホームページに掲載をさせていただきたいと考えております。また今後、本日の議論を反映した上で、ガイドライン及びマニュアルを発出させていただきたいと思っております。引き続き制度改善のPDCAを回していきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

— 了 —