

社会資本整備審議会 道路分科会

第21回 基本政策部会

平成19年2月19日（月）

【総務課長】 おはようございます。皆様、本日は、大変お忙しい中、お集まりいただきまして、まことに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の道路分科会第21回の基本政策部会を開催させていただきます。

本日、新委員として、●●●の●●委員にご出席いただいておりますので、改めてご紹介させていただきます。

【●●委員】 よろしくお願いたします。

【総務課長】 なお、本日の会でございますけれども、●●委員、●●委員、●●委員、●●委員、●●委員から、ご欠席のご連絡をいただいております。また、●●委員におかれましては、若干おくれるというご連絡をいただいておりますのでございます。

本日、ご出席いただきました委員の方は、総員10名中4名という形になっておりますので、審議会令の第9条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げたいと思います。

それでは、以下の議事は部会長にお願いいたします。

【部会長】 おはようございます。本日は、報告事項として、道路法の一部改正について、それから、論点整理に関する意見把握結果の属性分析について、議題4が、建議に向けさらに議論すべき課題の審議、安全で人優先の道路空間の形成について、2番目が渋滞対策について、3番目が都市・地域における総合的な交通戦略について、それから、その他の順でございます。

それでは、まず最初に、報告事項の道路法の一部改正について、事務局からご説明をお願いいたします。

【路政課長】 路政課長の内海です。

それでは、資料2をお願いいたします。道路法の一部改正ということで、1枚はぐっていただきますと、今回の道路法改正ですけれども、法案の形としましては、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案という形で提出することにしておりまして、去る2月6日に閣議決定、国会提出を行っております。

全体の目的としましては、真ん中のやや上あたりにありますように、都市の再生・地域の活性化ということを共通の目標としまして、都市再生特別措置法、密集市街地整備法、道路法等の改正を一括して行うということにしております。

その中で、道路法につきましては右下でございます。文脈としましては、地域の担い手を生かした地域の活性化という文脈の中で、地域ニーズに即した柔軟な道路管理制度を創設するというにしております。具体的な内容につきましては、次のページをお願いいたします。

道路法の一部改正案の概要ということでございます。この中身につきましては、昨年6月の基本政策部会の論点整理でありますとか、あるいは昨年、●●先生に委員長をお願いいたしまして取りまとめいただきました、道路ルネッサンス研究会の報告書をもとに、必要な法制度の改正を行うものであります。

ねらいというところをごらんいただきますと、道路の機能として、これまで重視してきた自動車交通に加えまして、安全な歩行空間としての機能、地域のにぎわい・交流の場としての機能など、道路が有する多様な機能を発揮させようというのがねらいでありまして、このために、市町村や沿道住民等のニーズに即して、柔軟に道路管理を行うことができる制度を創設するというものであります。

大きな柱は2つございます。最初が、市町村を主体とした歩行空間等の整備・管理ということでございまして、(1)は市町村による国道また都道府県道の管理の特例、代行制度でございます。県管理の国道とか都道府県道につきまして、地域住民の生活空間、歩行空間としての管理というものをニーズを反映して柔軟に行うために、従来から都市再生では一部認めておったんですが、位置づけもできたことを踏まえて、全国的に市町村がみずから権限を代行して歩道整備等を行うことができるというものでございます。費用負担につきましては、従来、県が受けることができた補助金等は市町村が受けまして、裏負担は市町村が負担して実施するということになります。

それから、(2)が、安全な歩行空間等の整備のための要請制度ということでございまして、代行まではいかなくても、国道、都道府県道を対象にしまして、安全確保という観点から市町村が交差点付近の歩道等の整備を要請するということができるようにしております。要請を受けた道路管理者は、遅滞なく整備を行うかどうかについて判断するなど、きちんとした対応を行うことが義務づけられております。

それから、2つ目の大きな柱が、沿道住民やNPO等と連携した道路沿道空間の一体管

理ということでありまして、1つ目が、道路外利便施設の管理協定制度であります。ちょっと絵が見つらいですけども、イメージ図をかいておりますが、左側が道路区域、それに接して、例えば公開空地のような形で沿道区域があるというところをイメージしておりますが、そういうところで、道路区域外にあるけれども歩行者の利便を増進するような施設、具体的には街路灯とか並木とかベンチとか、こういうものが考えられますが、こういうものにつきまして、道路管理者と沿道の施設所有者とが協定を締結して、道路と沿道の施設を一体的に管理できるようにしようとするものであります。必要に応じて、道路管理者が沿道施設について管理することができるということにしています。また、施設の所有者が変わっても、協定の効力は承継されるという承継項を認めるようにしております。

それから、(2)が、NPO等が設置する並木街路等に関する道路占用の特例であります。地域住民の美化、清掃活動が非常に盛んに行われておりますが、そういう場合に、NPO等の非営利法人が道路にフラワーポットとか花壇といったものを設置することが多々ございます。従来、道路法では、こうしたものも占用許可が必要で、占用物件についてはすべて道路管理上邪魔者だという整理をしておりましたが、やはりこういう施設については道路管理上必要なものということで、道路外に余地がなくやむを得ないという要件について不要とすることで、簡素に許可が行えるようにしようというものでございます。

それから、最後、その他のところで、有料駐輪場制度の創設ということでございます。一昨年、道路の付属物ということで路上駐輪施設を位置づけておりますけれども、今のままですと、道路管理者が整備しますと全部無料ということになります。一方で、周辺の自治体なり民間が供給する駐輪場、あるいは、昨年、占用許可の対象として路上駐輪場を認めましたが、そういった占用物件駐輪場、みんな有料になりますので、道路管理者だけただでやると民業圧迫ということになりますから、民業圧迫にならずに、バランスのとれた供給ができますように、道路のほうも有料駐輪場ができるようにしようというものでございます。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、ご質問等があれば、どうぞ。よろしいですか。

その前のページの都市再生特別措置法の右側、ピンク色のところの一番上の文章の、道路と一体的に云々という、この容積移転は道路の部分の容積を算定して、それを移転できるんですか。

【路政課長】 これは地域全体の容積の中で、従来の容積率の移転制度はあらかじめ道路が決まっておるところについてできるものでしたけれども、今回のものは、道路をつくることを予定した上で、例えば堅固な受け皿住宅をつくるときに、それ以外のエリアの容積を上乗せして容積率の高いものをつくるという制度でございます。必ずしも道路の容積を乗せるんじゃないで、それ以外の地区内の低いところの容積を移転するというものでございます。

【部会長】 よろしいでしょうか。

それでは、次に参りたいと思います。3の論点整理に関する意見把握結果の属性分析について、ご説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室長でございます。

資料が相前後いたしまして恐縮ですが、資料1に、前回の部会における議事の概要を配らせていただいております。何か不備がございましたらご指摘いただきたいと思います。この中で、最初に、意見把握の結果について、前回ご議論いただきました。幾つかご指摘をいただきましたので、今回、補足して属性の分析をいたしました。その結果を簡単にご報告させていただきます。資料3ということで、大きなA3の紙でございます。こちらにまとめさせていただいております。

表紙をめくっていただきまして、1ページでございます。ご指摘いただいた中で、4つほどの大きな属性の分析をさせていただきました。1つは都市部、それから、その他地方部の方々の意見の違いの把握。それから、自動車をよく使われる方とそれ以外の方の把握。それから、若干、公務員の方のアンケート結果が多いということで、これを入れたもの、入れないもの。それから、男女にも少し差がありましたので、男性・女性の区別。この4点について、分析をさせていただいています。

1ページ、めくっていただきまして、2ページでございます。前回、アンケートの分析をさせていただいたときには、1万3,500人余ということでございましたが、実は12月31日をアンケート用紙の締め切りにしておりました関係で、その後、倍ほどになっております。合わせまして2万8,000人弱の方々からアンケートの回答をいただくと、倍ほど人数が増えております。ただ、属性はそれほど大きな変化はございません。2ページで申しますと、地域別の九州の方が少し多い。あるいは、三大都市圏の方々のご意見が若干少ない。こういうような内容は前回と同様でございます。

3ページをおめくりいただいて、性別も女性の方が若干少ない形になっているというの

も、前回とほぼ同様の傾向でございます。

これを分析させていただいたのが、4ページからでございます。まず、この真ん中の棒グラフの見方でございますが、左側から順番に、政令指定都市、県庁所在都市、それからその他の地域という方々の属性で意見の相違を見てみました。下に文字に緑でハッチがしてございますのは、10%以上意見の差があったもの。それから、真ん中の棒グラフの中で赤い丸で示しておりますのが、都市部の方々のほうが若干積極的に進めるべきという意見のあった方々。青い丸のグループが、逆に地方部の方々が積極的に進めるべきという意見が多かったものというふうにごらんいただきたいと思います。当然と云っては当然なんですけれども、都市部の皆様方のご意見というのは環境の保全のグループ、都市交通に対する整備のご要望、それから、渋滞対策などが地方部の方々よりも強い傾向であらわれている。逆に、地方部の方々が強く要望されているのは、観光振興への寄与、あるいは、右側の青い丸のネットワーク整備、人口の少ない地域、いわゆる地方部でのネットワーク整備ということでございまして、当然ではございますけれども、政策の対象、地域、特性をよく見ながら、ブロックごとにもよく分析しながら進める必要があるということがわかるのではないかと思います。

次、5ページでございます。5ページにつきましては、運転頻度の違いで見てみたものがございます。ほぼ毎日運転するという方と、週に二、三回運転するという方を運転頻度の高い方々だと、それ以外の方々は頻度の低い方々だということで区別して、左と右の棒グラフに分けてございます。

運転頻度の高い方々は、やはり道路の維持・管理についてのご要望、あるいは、観光地へのアクセスの問題、それから、地方部のネットワークの整備、こういうものについて特に積極的に進めるべきというご意見が強うございます。逆に、運転頻度の低い方々は、自動車を抑制して公共交通中心のと、都市部内部の交通問題、こういうことに興味の高い方が多いというような結果が出てきております。私ども、特定財源ということでございますけれども、車を運転しない方々の視点は、当然、引き続き留意しながら進めていく必要があるということでございます。

続きまして、6ページでございます。こちら、公務員と公務員以外の方々に分けてみた結果でございます。文字のハッチが青くなっておりますが、これは10%以上の差はあまりございませんで、5%ということで、基本的にはそんなに大きな傾向の差はないわけでございますが、よく見えますと、赤い丸、公務員の方々が積極的に進めるべきという意

見が多いのは、維持・管理予算の充実とか、あるいはコストをしっかりと押さえるというような内容になっております。逆に、公務員の方々が若干興味が高いという結果が出ているのが、文化資産、あるいは景観創造の事業、あるいは、これは地方部の公務員の方が多いのかもしれませんが、大都市圏の環状道路の整備というのが低めに出ている。若干、日々の業務で興味のある、対策をすぐに練らなければいけないものに傾向が強くなってしまっているのかなというようなことが把握されますが、あまり大きな差はなかったというふうに思われます。

続きまして、7ページでございます。こちら、男性と女性で分けてみた結果でございます。実は、女性のほうが積極的に道路政策について、こういう政策を進めるべきという方が高いというものはありません。全般的に低い。言いかえれば、道路政策に対して興味が女性のほうが低いというようなことも言えるのかもわかりませんが、その中でも、特にテーマでは都市の交通体系整備、いわゆる身近な中での交通体系整備、こういうものや、身近というか、ITSとか、いろんな施策を講じて交通体系を整備すべきという意見とか、あるいはネットワーク整備の戦略についても若干消極的な意見の方が多いということでございます。いずれにしても、より国民に幅広い説明、満遍なく、いかにご説明していくかというのが非常に重要だなというような結果になっているというふうにご考えております。

簡単ではございますが、属性分析の補足については以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、ご質問やご意見がありましたら、どうぞ。

【●●委員】 確認だけ。今回は特に属性別に比較をさせていただいておりますので、下に差が5%以上ある場合とか、10%以上の場合と、こういった記述があるわけですがけれども、多分今回のサンプルの大きさというんでしょうか、多さから考えると、多少の差でも統計的にはかなり有意な差として説明できるのではないかなと、こんな推測も立つんですけども、今は10とか5というのはたまたまというか、そのぐらいで1つ差があるかないかという形で区別してみた、この程度で理解してよろしいんですか。

【道路経済調査室長】 そのとおりでございます。単純に数字として見ただけでございます。

【部会長】 それでは、ご意見がないようですので、次にいきたいと思っております。

2番目の議題で、建議に向けさらに議論すべき課題の審議、安全で人優先の道路空間の

形成についてに入りたいと思います。ご説明お願いいたします。

【道路交通安全対策室長】 道路交通安全対策室長でございます。

資料4、安全で人優先の道路空間の形成と題されました資料に沿って説明をさせていただきます。

1枚はぐっていただきまして、1ページに全体の構成を記してございます。3つから構成をされております。1番目では、交通事故の現況と、主に幹線道路の対策を記してございます。それから2番目は、人優先ということで、生活道路の面的事故対策、それから、歩行者・自転車対策を記載してございます。それから3番目は、快適な道路空間ということで、歩道のバリアフリー化及び無電柱化の推進についてまとめてございます。

2ページに行ってくださいまして、論点整理、あるいはインタビューにおいて、当該分野についていただいた意見をまとめてございます。大きく4点ございます。1点は、論点整理の1番、3番がそうですが、科学的分析に基づいて、重点的に事故対策を推進しようということでございます。2点目は、論点整理の2番、4番、あるいはインタビューの2番、3番がそうでございますが、人優先の歩行空間、あるいは自転車空間の整備促進という点でございます。3点目は、論点整理の5、あるいはインタビューの4がそうですが、歩行空間のバリアフリー化。それから4点目は、論点整理の6等にあります無電柱化でございます。この4点が大きな指摘であるというふうにとめてございます。

続きまして、3ページはまとめてございますので省略をいたしまして、4ページ以降、3つの点につきまして、簡単に説明をさせていただきます。4ページから9ページまでは、主に幹線道路の対策についてでございます。5ページに、まず、我が国の交通事故の現況を載せてございます。左下のグラフ、赤線が交通事故の死者数でございます。近年でいきますと、平成4年の1万1,000人をピークに減少を続けておりまして、18年では6,352人という水準に落ちております。一方で、青線の死傷者数については近年も増加傾向がございまして、16年に119万人ということでピークは打ったわけですが、相変わらず横ばい傾向でございます。この現象というのが、今後の1つのポイントになろうかと思っております。

続きまして、6ページには、今の事故のうち、県道以上の幹線道路の特徴を記してございます。左側のグラフでございますが、赤線が幹線道路、ブルーが生活道路でございますが、見ていただきますとわかりますように、延長で16%の幹線道路で、事故、あるいは死傷者数の5割以上、死者数に至っては7割が発生をしているということでもあります。そ

れから、右側は、さらにこれは単路だけを取り出してございますが、幹線道路の上で、さらに9%の区間延長のところに半分以上の事故が集中をしているという傾向でございます。こういったことから、事故データに基づいて優先度をきちっと決めて、集中的にやっていくということが必要ではないかというふうに思います。

7ページでございますが、そういった考え方で、実は平成15年から4,000カ所を抽出いたしまして、集中対策をやってございます。死傷事故件数を3割抑止するという目標でやってございます。右下に、国道3号の事例を載せております。交差点のコンパクト化、あるいは夜間照明の増設により、右左折事故あるいは夜間事故を減らした事例でございます。

8ページでございます。今申し上げましたような事故危険箇所4,000カ所の達成状況をまとめてございます。左側に2つ、棒グラフが並んでございますが、右のグラフを見ていただきますと、これが4,000カ所のうち、平成15年までに概成した768カ所の効果を示してございます。対策前の平均の事故件数が年3,552件、対策後が3,031件ということで、同傾向で増加していたときと比べて約27%の抑止という結果になってございます。右側には、こういった危険箇所の着手の状況を示しておりますが、大体19年度までで93%、ほぼ着手できるということで、おおむね順調に進んでいるのではないかと考えてございます。

9ページでございますが、幹線道路対策の今後の方向性を見て示してございます。一番上の括弧書きですが、まず1点でございますが、従来やっておりますような事故データに基づく優先度明示方式というのは基本として続けていきたい。ただ、より生活実感を反映するという観点からは、事故率等だけではなくて、例えばドライバーのヒヤリ・ハット情報を収集して、こういったものも勘案して、箇所を抽出する等の対策が必要ではないかというふうに考えてございます。

それから2点目は、科学的分析に基づく事故対策の促進ということで、かなり事例が集まってきておりますので、こういったもののデータベース化等によって、さらに分析を促進する。あるいは、中にはやはり効果の上がない箇所がございますので、そういったところにつきましては、カメラを据えつけて調査をすとか、そういったことにも少し取り組んでいけばどうかというふうに考えてございます。

以上が、幹線道路関係でございます。

続きまして、10ページから19ページまでは人優先の道路空間の形成ということで、

生活道路の面対策と歩行者・自転車対策をまとめてございます。

まず、11ページは、生活道路の関係のデータを少し整理しております。右側をごらんいただきますと、一般的には幹線道路は事故が多いわけですが、人対車両というような属性になりますと、やはり生活道路のほうが割合が高い。それから、特に歩行中の死傷事故の傾向を右側のグラフで示しておりますが、自宅から近距離において生起している傾向があるということでございます。

12ページは、こういった生活道路対策ということで、平成15年から進めてきております、あんしん歩行エリアの仕組みを整理しております。事故密度の高い800地区をピックアップいたしまして、右下のほうにイメージ図がありますが、住宅地等の外周道路に囲まれた地区を対象といたします。それから、道路管理者と公安委員会のほうで、ハードの道路整備、あるいは交通規制や信号制御等のソフト対策、これを組み合わせて行っているというものでございます。

13ページには、その進捗状況をまとめてございます。十分なデータが今まだ出つつある状況ですので、速報値のような形でございますが、まず真ん中の対策完了率のグラフを見ていただきますと、やはり進捗があまりはかばかしくないという状況でございます。右側に課題を整理しておりますが、やはり住民に身近な道路ということで、かなり合意形成に時間を要している傾向が見てとれます。また、中ほどの括弧書きの中にありますように、事故の抑止率という点からも、これについてはあまり上がっていないということでございます。

ただ、そんな中でもかなりの効果を上げている地区がございます。次の14ページをごらんいただきますと、その事例として、鎌ヶ谷市の東初富地区という地区を紹介してございます。概要ですが、左下の図面を見ていただきますと、幹線道路で渋滞が生じておりまして、このブルーの地区内道路のほうに渋滞を避けた車が進入をしてきて、出会い頭の事故等が多発していたという地区でございます。この地区は、大体半年余りの間に、七、八回のワークショップ等をやりまして、あるいは住民参加の交通流調査でありますとか、いろんなことを手がけております。その結果、速度抑制対策ということで、右上のほうにハンプの設置でありますとか、あるいは警察の一時停止の交通規制等を増設いたしまして、速度抑制をやっております。その結果、出会い頭の事故を中心に、事故が半減をしている事例でございます。今後、こういった事例を参考に、さらにこの施策をリニューアルしていきたいというふうに考えてございます。

続きまして、15ページからは歩行者・自転車対策でございます。15ページには、歩行者・自転車の事故の関係のデータを載せてございます。左上の国際比較のグラフを見ていただきますと、日本においては、やはり先進諸国と比べて、歩行中あるいは自転車乗用中の事故死者というものの割合が高いということが見ていただけるかと思えます。

左下は、自転車関連事故の推移でございますが、ブルーの帯グラフが全事故の件数でございます。ここ10年間で、13万件から18万件余りと約1.3倍に伸びておりますが、特にその中でピンクのグラフでございます。右目盛りでございますが、自転車対歩行者の事故というのが、絶対数は統計上非常に少ないんですが、563件から2,576件という伸びを示しておりますが、社会的にも少し注目されている現象でございます。

続きまして、16ページに、歩行者対策としての歩道整備についてまとめてございます。左下のグラフを見ていただくとわかりますように、1日100人以上という学童通行量の多い通学路ですら、まだ歩道等が設置をされておるのが半分に満たないというようなことでございます。引き続き、通学路・生活道路等の歩道設置を進めていく必要があるのではないかというふうに考えてございます。17ページでございますが、特に通学路の場合は警察でありますとか学校関係者のソフト対策というのも非常に重要だというふうに考えられますので、そういったところとの連携をした事業みたいなものも考えていきたいというふうに思っております。17ページは、そういうあんしん通学路創出というプログラムのイメージを載せてございます。

18ページは、自転車の関係でございます。真ん中の図にございますように、中で、これまで道路交通法で緊急避難的に歩道に自転車通行可ということになって以来、主としてピンクの部分の自転車と歩行者が混在をするという、自転車・歩行者道を中心に整備を進めてまいりました。昭和54年、1万6,000キロであったものが、今7万6,000キロまで整備が進んでおります。一方で、最近、少し注目が集まっております、歩行者と自転車の分離ということについては、左側のブルーのところでございますが、まだ2,400キロ程度の整備状況ということになってございます。

続きまして、19ページに、今後の課題を少し整理しております。真ん中の対策と書いたところに少し書いてございますが、警察庁のほうで交通秩序の整序化ということで、本来、道交法上、自転車は車道通行で、例外的に歩道を通行する場合は歩行者優先で走行というルールがございますが、こういったものについて少し指導・取り締まりを厳格化しよう。それに関連して、道交法の歩道が通行できることの要件の見直し等も少し検討されて

いるようでございます。道路管理者といたしましては、こういうこととも連携をして、自転車走行環境の整備を進めんといかんと考えておりますが、具体的にはモデル地区等でネットワークの計画をつくる、あるいは都市部においてはやはり用地の確保等が課題になりますので、既存の道路空間の再配分のようなことも含めて、モデル的に検討していく必要があるのではないかというふうに考えてございます。

続きまして、20ページ以降は、快適な道路空間ということで、バリアフリーと無電柱化の関係をまとめてございます。

21ページに、バリアフリーの状況をまとめてございます。左側の枠囲みの中にありますように、平成12年のバリアフリー法の制定以前にも、道路管理者としては整備を進めてきたところでございますが、12年度の法施行以来、主要旅客施設の周辺を重点整備地区として整備を進めてまいりました。その実績が右下でございまして、主要旅客施設ということで5,000人以上の鉄道駅周辺のバリアフリーの割合が約4割という状況でございまして、政府目標としましては、平成22年までにこれを概成させるということになっておりますので、今後とも整備に努めてまいりたいというふうに思っております。

下には、18年の12月に施行されましたバリアフリー新法のイメージを書いております。従来、鉄道駅等旅客施設が中心になっておったんですが、官公庁あるいは福祉施設等の周辺も対象にし得るということで、今後、市町村のほうで基本構想等の立案が進むものと考えてございます。

22ページには、バリアフリー化の今後の方向を3点まとめてございます。1つは、要望にこたえる対策メニューということで、例えば歩道幅員、現在2.2メートル以上ということになってございますが、そういったこともあって、なかなか特定経路の指定が進みません。そういったものについて少し緩和をする必要があるのではないかといった点、あるいは技術力・ノウハウの向上、さらに、「分かりやすい」バリアフリーということで、「分かりやすい」指標でありますとか、バリアフリーのマップを整備していけばどうか。これによって、市町村の動機づけにもなるのではないかということでございます。

続きまして、23ページ、24ページは、無電柱化の関係でございます。23ページの右の上のグラフをごらんいただきたいと思いますが、昭和61年以降、平成15年までに、大体、年間300キロほどのペースで、幹線道路を中心に、この時期は無電柱化を図ってきております。その後、平成16年以降、無電柱化推進計画ということで、その下にございまして、幹線道路以外に面的整備を推進すべき地区、例えば歴史的町並みの保存地区等

でございますが、こういったところにおいては主要な非幹線も含めて手がけています。しかしながら、左側で、現在の水準を欧米の主要都市と比較いたしますと、東京でもまだ幹線で半分、それから全体で7%ということで、なかなか進まないというのが実情でございます。

24ページには、こういったことの課題と今後の方向性ということを4点整理してございます。1点は、まず、無電柱化を重点的に進めるべき区間・地区をもう少し明確化すればどうか。面的には、やはり駅周辺等、それから幹線でいきますと、例えば緊急輸送道路のうち、沿道状況等を考えてやっていくといったようなことであります。

それから2番目は、コスト縮減・技術開発でございます。本体につきましては、今までも浅層埋設方式といった形で2割ほどのコスト削減をやってきておりますが、トランス等の機器についてもコンパクト化等を進めていきたい。あるいは、地下化のみではなくて、軒下配線、裏配線等についても積極的に取り組んでいけばどうかということでもあります。

それから3番目は、先ほどのバリアフリー法等の重点地区の整備等とあわせてやっていくという方向性。

それから4番目は、技術支援ということで、特に事業主体であります市町村には経験を積んだスタッフというのがほとんどいない場合が多いでございますので、こういったところの支援というものも考えていったらどうかというふうに思っております。

以上、駆け足でございましたが、説明を終わらせていただきます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ご質問、ご意見をお願いいたします。どうぞ。

【●●委員】 初めて参加をさせていただきますので、これまでいろいろ議論を積み重ねていらしたことを把握し切れておりませんので、外れたことを申し上げるかもしれませんが、お許しいただきたいと思っております。

1つ目、質問なんですけど、資料3のご説明のときに、女性は道路政策にあまり興味がないのではないかと、このデータからいうとそういうふうに見えると、このデータに限って見ますと私もそう思いますが、そう言いましても、災害時に対する体制の確立だとか、そういったところについては女性の心配というものが多いいのではないかとというふうに拝見いたしました。今これから議論するところにつきましては、こういった安全・安心の分野かと思っておりますけれども、今、道路のところのお話ございましたけれども、こういった豪雨だとか地震だとかという、災害のときの安全・安心という分野についてはきょうは対象に

なっておりませんが、そういったところは今後議論されるのかどうかということが1つです。

それから、資料4のほうの中身ですけれども、最初の(2)のほうですけれども、6ページ、7ページのところです。事故の多発地域を優先して、多発する箇所から対策を講じていくということで、統計的に見ればそういったことが正当なのかなというふうに思いますし、こういった形で進めていくのが現実的かとは思いますが、ただ、7ページのところで事例が載っておりまして、例えば横断歩道を移設したりとか、照明を増設したりとか、カラー歩道をするというようなことがあって、それでここでこんなにたくさん事故の削減がされているという実績がありますよね。仮に多発していなくても、これをやれば効果が上がるというようなもの、ですから、そういった対策をとればほかのところでもいいというようなことが見えた場合には、必ずしも多発の箇所から優先してやるということではなくて、そういったことを全体で取り組めるような方法をとっていただけないものだろうかというふうに思います。そのほうが事故を減らす、あるいは防ぐ効果的な方法ではないかというふうに思うんです。ですから、これだけではなくて、そういった表現もここに入ってくるというふうなふうに思ってお聞きしておりました。1つはそれです。

それだけです。

【部会長】 お願いします。

【道路経済調査室長】 最初ご指摘いただきました災害対策、防災・減災対策は、次回、3月8日の本部会でご議論いただくことで準備させていただいています。よろしくお願いたします。

【道路交通安全対策室長】 多発箇所に限らず進めていくような仕組みをというご意見でございました。私の説明が少し悪かったのかもしれませんが、我々のほうとしましては、多発箇所だけを対象にするということではございません。1つは、幹線道路と生活道路で随分、事故の形態等が違ってきますので、それぞれのアプローチをまずかけるということが1つです。それから、幹線道路につきましても、とりあえずは多発箇所から進めてございますが、先ほど、9ページのところで少し申し上げましたように、こういった対策を進めてまいりますと、いろんなところで、こういう場合はこういう対策が効果があるんだというような事例が集まってまいります。我々のほうとしては、そういったことをデータベース化して、国から市町村までの道路管理者が常にそれを参照できるというようなことを進めていくことによって、それぞれの道路管理者で、多発箇所に限らず対策を進

めていくことのできる体制ができるのではないかというふうに思っております。

【部会長】 多発地点の公表と言い出したのは私なんですが、そのときの意図は、1件しか起こってないときは何で起こったのかわからないですね。それで、あのとき、一番最初は一ヶ所6件以上だったですか。10年分データをためると60件なので、そうすると事故の原因がわかるから、そのわかったことで使い方が悪いか、作り方が悪いか、それをはっきりさせて、ほかに波及しましょうというのがもともとのシナリオです。

【●●委員】 2点ほど、コメントさせていただきます。

まず1点は事故対策のほうで、8ページのところで、こういう重点的な対策を行った結果、そういう場所では大体3割ぐらい減るというところですね。3割減るといのはかなり高いというふうにも見ることができるし、もうひと頑張りかなと見ることもできる。微妙な数字ですよ。これが5%、10%だと、これはかなり外れてる、もう少しシューティングしなきゃいけないという感じがするし、もっと高ければ大助かりだし、微妙ですよ。それで、思いましたのが、14ページに紹介されている鎌ヶ谷の例で、これはこういう姿でということと言っているんですが、もう何年やったんですか、10年近くやっているんじゃないかと思うんだけど、日大のタカダ先生が音頭をとって始めた警察と道路管理者、市が協力して始めた事例ですね。しかも、最初からユーザーからの声をヒヤリ地図という格好でプロットできる。途中から電子化して、そこに意見を反映できる。つまり、こういう地区ですと、事故多発といっても何も膨大な統計処理ができるような事故の件数じゃありませんので、潜在的にどきとしたとかいうところを集めたほうが非常に能率がいい。ここはシュートしている率が実際高いんですよ、56%減ですから。それから、また対策についてもユーザーたちの、あそこはこんな気がするんだよねというたぐいのことまでかなり入れている。

私は何を言いたいかというと、要はさっきの3割というあたりをもっと向上するには、客観的なデータ処理によって、マニュアルによってやっていくのと同時に、ユーザーたちの声をなるべくリアリスティックに入れていく、しかも途中の実施も入れていくというのがポイントだと思っております。

例えば、この種類のアプローチはあちこちでやっていて、平成17年、18年からは、北海道で北海道アプローチという名前で今、都合3カ所で試行していますけれども、これは完全にユーザーを入れている試行錯誤です。それがゲリラ的にやるんじゃなくて、もう少し体系的にやっていくようなことを、この鎌ヶ谷の事例をここだけじゃなくて展開する。

そしてまた、そのキーワードはユーザーのトランスペアレントな姿での取り込みだということ強調しておきたいと思います。これが1点目です。

それから、もう1点は自転車なんですけれども、15ページのところに数字があって、自転車対歩行者の事故件数がまだわずかだがというお話もあったんですけれども、これは数字は公告されているやつでしょう。だから、自転車対歩行者だと、ぶつけられて、ああ、痛え、このやろう、こういうたぐいのことはもちろん警察になんか届けませんから、どなりつけて終わりという件があるんです。そういうことも含めると、おそらく日常茶飯事の事態だと思います。それで、もちろん人が死ぬというレベルになることはそう多い話ではないんだけど、多分、日本の歩道の、ただでさえ狭い歩道で、ただでさえない歩道、ようやくあるものの上を自転車ががらがん走ると、こういうのは恥ずかしい状態だという認識をぜひすべきじゃないかと、私は思っております。

しかも、18ページに絵がありますけれども、自転車・歩行者が共用していいとって、例えば本郷通りなんかもそうですけれども、自転車が車道側を走ることになっているんです。そんなもの守らせてもいないし、守ってもいない。そんなもの形骸化している。建前上の運用に全くすぎないんですね。混在して走っているわけです。しかもスピードを下げるなんていう手段もなければ何もない。そういう中で、単に自転車が大事だから歩道の上に上げちゃえばいいとやってきたのが日本のこの辺の世界であるというのを、少し根本から見直すというところをぜひやっていただきたいと思うわけであります。

加えて、自転車のマナーの教育というのはほとんどなされていないですね。ちょっとした道を行けば車道を逆進しますから、自転車が。こんな国は先進国であり得ない。右折というか、左折というか、反対側に回るときも手を挙げるなんてほとんどいない。そのところから根本を改めるような、ムーブメントにぜひしてほしい。つまり、現状、努力してきたけれども、もっと努力しましょうというたぐいじゃなくて、ここまでの自転車の扱いはある部分間違っていましたというぐらいのことを言うべきじゃないかと、私は思います。

ついでながら、19ページの右下にある自転車の空間を整備と、これは結構な話なんですけれども、こんなところまでやらなくても自転車の空間を、例えば50センチぐらいの幅を車道の一番端にとって、そして違法駐車を取り締まっていくというようなことは、ロンドンだって、オランダだってばんばんやっているんで、こんなことまでやらないとできません。だから、ちょっとしかできないんですということじゃなくて、もっと軽便にやれ

る方法もあるし、それをやっている国もあるというようなスタンスで、ここは取り組むべきじゃないかと思いました。

以上、2点でございます。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 今、●●先生から自転車の話が出たので、私も2番の人優先の道路空間の形成というところで、意見と質問をしたいと思います。

人優先という言葉自体が非常に微妙な表現でありまして、12ページを見ていただくと、これはこのとおりだとは思いますが、しかし、一方で、歩行者や自転車の運行を優先したということなんですけれども、やはり歩行者と自転車は、今のお話のように、場合によっては違う。ですから、歩行者を最優先するというのは多分この脈絡では大変重要なんですけれども、自転車と一からげにして優先するというと、ちょっと待てよという感じも若干するという微妙なところがあります。

それと関連するんですけれども、ここからがちょっと申し上げたいことで、18ページで、1つは、道路構造令では、自動車や自転車の交通量が多い道路について自転車道を原則設置というふうに書いてあるんですけれども、ということは、多分、歩道上の歩行者の交通量の多寡によっては考えないということが現状なのかなと思うんです。それは、やはり欧米等によらなくても、当然ながら歩行者の多いところでは自転車は車道側に排除していくというのが原則になると思いますので、そういう考えを入れなければいけないだろうし、それから、先ほどの国際問題じゃないんですけれども、そういう意味でいうと、観光立国なんて言っていて、外国人がいっぱい来る中で、その外国人の本国の法律、ルールからいうと、自転車が歩道を走っていたらすぐつかまったり罰金を払わされるわけですから、そういう全く常識の違う国に来て、外国人が事故に遭うなんていうのは大変な問題です。

ですから、私は多分この問題はもう少し外国人を味方というか、外国人の声も上げていただくというのは大変重要なのかなというふうに思っています。観光立国だとか、国際化がどんどん進展すると言いながら、この哀れなというか、非情な状況というのは放置できないというふうに思います。

しかし、そのときに、自転車道だけでほんとうに整備していけるかという、非常に限られたスペースの中で処理しなければいけないので、やはり場合によっては、ここら辺は利用者の特性等をきっちりと分析しなきゃいけませんけれども、その上で、シェアド・レーンと、ある程度は限られた空間を自動車と自転車が、場合によっては一部共用するぐら

いの譲り合いをしながら走れるような空間を形成していくことによって、何とか限られた歩道からは少なくとも健常者の自転車はどんどん排除していくというふうにしていただきたいと思います。

以上です。

【●●委員】　　ちょっとおくれまして、すいません。

大分自転車のことが話題になっているので、私もこれについていくつか感じたことをお話しします。資料としては18ページ、ここに断面構成が出ておりますけれども、1つは、警察との関係でどういうふうになっているのかという、そこら辺が少し気になっております。国の道路行政として、そこら辺はどうなのかというのが1点です。

それから、こういう自転車・歩行者道を分離するなりという政策を進めようという場合に、やはりそれに対応する断面のこういう改良について国として支援していくという、一種のあらわれなのかどうかです。最近ですと、歩道のこういう段差をなくさせることも改良を少しやっているようではございますけれども、やはり国としてある程度そういうことがないと、世の中は動かないだろうという気がいたします。

それから、もう一つは、次のページで国道の、●●先生はここまでやらなくていいんじゃないかという話がありましたが、1つは、やはり国が率先してある程度模範を示していただかないと、これもなかなか進まないというのも事実ですので、大都市で、ある程度平坦な地形のところ、多少幹線道路で余裕があるような場所で、こういうヨーロッパにあるような自転車道のネットワークが可能なかどうか、これは少し、国道のみならず、やはり県市、協力して、そういうゾーンを設置するかどうかです。これは、ある程度、名古屋とか政策をやっているところは場合によっては可能かもしれませんが、ここら辺は幾つかの都市でできるかどうか、おそらく、皆さん、どれぐらいお考え、都市計画課の方もいらっしゃいますし、多分想定できると思いますので、そういう意図があるかどうか、そこら辺をちょっと伺いたいなと思います。できる範囲でお答えいただければと思います。

それから、もう1点です。今回は歩行者と自転車の問題が出ておりますけれども、1つ、歩行者専用道そのものですが、ちょっと私の記憶があいまいですけれども、法律上の歩専用道の位置づけも道路法の法律改正はそんな古い時代ではなかったと思います。私自身、なぜこれを気にしているかといいますと、東急の田園都市で美しが丘という、戦後、第二の田園調布で頑張ったいい住宅開発がございますが、そこでもやはり歩専用道の扱いをかなり苦慮しているというのがありまして、ですから法律制度がなかなか追いついてこなかった

という事情があるように思いました。

要するに、美しが丘では建築協定で歩専道を実質確保するという、かなり無理なことをやっていたんです。ですから、そこら辺を含めて、事例は少ないかもしれませんが、そういう良好な住宅開発の中で少しこういうことを考えなければならない事例もあるかもしれませんので、そこら辺、美しが丘の点では少し、当初から歩専道のそういう法制度があれば、もう少しスムーズに実現したはずというふうに、私としては理解していますので、そういうような事例もあるということで、これについては限られた知識ですが、お話ししたいと思います。

以上です。

【●●部会長】 ありがとうございます。

【●●委員】 また、ちょっとずれているかもしれませんが、例えば植栽の問題で、道路と歩道の間ちょっとした垣根のような低めのあれを植えている道路をよく見かけますし、私も、歩いていると、急に左折してくる車があったりしてびっくりするわけです。そういった意味で、植栽のルールだとかガイドラインだとか、そういったものはあるんでしょうか、丈をどうするかとか。非常にきれいではあるんですけども、ちょっと問題かなと思うようなこともございますし、多分全国共通する部分でもあるんだろうと思うので、その辺もやはり考えていく必要があるかなと思います。

【部会長】 まとめてお答え頂くことにして、僕からも、一、二点だけ。

1つは、5ページのように、死傷者数が増えて死者数が減っているということと、9ページのように、重大事故の陰には必ず軽微な事故があるという判断と、ヒヤリ・ハットもそういうところからきているんですが、このずれをどういうふうにするかで対策が随分変わってくるような気がします。少なくとも今回の5カ年から、けが人も減らそうということですから、これに対して何か特別の政策をとらないと、たまたま去年減ったという感じではまずかろうという気がします。

具体的には何を僕は思っているかというと、かつて10何年間、ずっと事故統計を見ていて、明らかに今、●●さんがおっしゃったような植栽がおかしいとか、一番ひどいのが電柱。交差点の曲がり角のところが見えない。それが信号機をつけるための柱だったり、やり方を変えないとこれはどうしようもない。交差点のコンパクト化は大体一般的になってきて直ってきたんです。だけど、今のような、路上のいろんなものが問題になることについてはあまりやっていないです。

それから、もう一点は、非常に危ないところは事故が少なく、中ぐらいが危ないんです。整備すると大体すごくよくなる、立派な道路をつくと。たまに交差点だけ増えると、この交差点は設計ミスだと思っていいと思うんです。そういう意味で、整備したところについてはチェックして、万一何か変なことが起こっていたらすぐ対応しなければならない、こんな格好で対応すべきかなという気がします。中ぐらいのところは危ないということについては、即地的にはわかるんです。だけど、一般化はなかなかしにくいので、ここは、●●さんがおっしゃるように、地元でやらなきゃならないのかもわかりません。

それから、もし軽微な事故の原因が電柱とかになっているとすると、さっきの電線の地中化のときの判断に1個ぐらい入れたほうがいいのかもわかりません。そうすると、それを持っている人たちも少しは責任があり、嫌だ、嫌だ、無理やりやらされているという雰囲気じゃなくて、違う考え方が出るかも知れません。

それから、自転車の話がたくさんあったんですが、繰り返しですけれども、僕も●●先生と同じ意見です。オランダの地方都市をどなたか見てきてください。こんなところに自転車道がつくれるのかというようにところに工夫してつくっています。したがって、こんな立派なことをやることはなくて、もっと細かいところでも、しかも車線もつぶさないでできる可能性はすごくあります。

それから、かつて自転車道がつくれなかったのはお金の問題よりもオートバイをどうするかとか、違法駐車をどうするかということが大きな制約になって、なまじっかつかって違法駐車されるとかえって危ないという議論がありました。違法駐車については、今年度から新しい取締りが出てきたので状況が変わりますし、オートバイも性能が上がったから、これは車道でいいというと、2つの問題は随分解きやすくなって、あとは、おっしゃったように、運用の話が重要な問題なのかと。

私自身は、見ていて、歩行者・自転車の問題と別に、細街路と幹線の交差するところの歩道で段差をなくすものですから、そこを自転車がかなり高速で出てきて、自動車のほうは、車は気にしていますから見るところまで出てきちゃうんです。そういう事故を、危ないんじゃないかと思っていたら、何件か目撃をしています。したがって、もう一回、路上をどうするのかというのを原点に戻って、研究所レベルなのか、行政レベルなのかわかりませんが、やったほうがいいのかと。

ちょっと長くなって恐縮です。どうぞ。

【●●委員】 もう一点だけ、追加していいですか。

●●さんがおっしゃったので、忘れていたので、3点目申し上げますけれども、植栽ですよね。植栽で特に街路樹について一言だけ申し上げようと思うんですけども、日本の街路樹はケヤキをはじめとしてすばらしいものを植えてきたし、いいと思うんですけども、どちらかというと町の風景をつくったり景観をつくるという視点は大いに評価されてきたところだと思うんですが、日本は夏になると亜熱帯になるということを念頭に置いたときには、シード、日陰をつくる効果が非常に実は大きいんですよ。ところが、日本の街路樹は、むしろ東南アジアのほうがよくできていて、日陰をつくる、歩行者が快適に歩けるようにするという配慮が極めて少ないですね。したがって、街路樹があっても、その下がツツジかなんか植えてあって、入れない。影のあるところは歩けない、こういうことが実に多い。これは欧米を転用したからこうなるんです。日本はアジアの中にいるということをもう一回見直して、街路空間の中の街路樹と植栽をアジアに適切なものかというチェックをぜひしていただきたい。そういう視点から見直しをやって、いい空間をつくっていただきたいと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。まとめてお願いします。

【道路交通安全対策室長】 いろいろご意見をいただきました。

まず1点目、事故対策の関係で、やはりユーザーの声を取り入れるようなアプローチをどんどん進めるべきではないかというご指摘がございました。これにつきましては、生活道路では、●●先生、ご指摘のとおり、かなり始まっておりますし、鎌ヶ谷の事例も両端の市川と白井のほうでこれから広げていくというようなことでやっていきたいと考えております。

さらに、幹線道路のほうでも、これまで幹線道路は、どちらかというと、プロの世界でやっている場合が多かったんですが、これについてもヒヤリ・ハット情報等の活用というものを少し考えていきたいというふうに思っております。

それから、自転車の関係でいろいろお話をいただきました。まず1点目は、マナー、教育のあたりで、そのあたりがセットにならないと、インフラ整備してもなかなかだめなんじゃないかというご指摘がありました。警察庁のほうでは、先ほど申し上げましたように、特に自転車が上がる場合の歩道の交通の整序化というものを強く意識をしておられますので、我々のほうとしても連携を図りながらやっていきたいということであります。

それから、整備につきまして、ちょっと事例が豪華な事例を出しちゃったものですから、

少し誤解を与えたようなところがございます。確かに、名古屋市の場合は、私もこの間行ってまいりましたけれども、非常にネットワークがしっかりしていて、そこを使った自転車ネットワークというものを前から構想されています。日本全国そんなところばかりではありませんので、19ページの下に書いておりますが、路肩等の既存空間を利用して整備をするというのも当然考慮すべきことでありますし、現在、構造基準等がそういうものをあまり意識した形になっておりませんので、そういった面での検討も必要ではなかろうかというふうに思っております。

それから、あと、国として支援をしていく必要があるのではないかというご指摘もございました。モデル的にということを申し上げましたが、当然、名古屋のようなネットワークがしっかりしたところだけではなくて、都市規模別、あるいはネットワークの状況に応じて、いくつか検討していきたいというふうに考えてございます。

それから、電柱あるいは植樹等の路上のものについてのご指摘がいろいろございました。特に植樹については当然、視認性等は勘案をして設置をしているところと思いますが、今後とも、いろいろユーザーの方々からのご指摘を受けて、処置をできるように施策を進めていきたいというふうに思っております。

大体、以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【道路局長】 私も自転車が少し。福岡に前任地おりましたので、福岡市内は非常に自歩道の整備が整っています。整ったがゆえに、非常に人と自転車の関係が悪くなっている。警察が道路交通法を変えるからということではなくて、根本的に自転車の通し方というのを道路管理者も考えんといかん時期になったと思います。もうちょっと室長が答えるよりも体系的に、こうやれば全部片づくという方法は、おっしゃるように、ないんだと思うので、即地的にいろんなことを考えていかんと思うんですが、これが大問題だというふうな感じで、少し施策を講ずるべきではないか。もうちょっとすれば、自歩道がもっと進みますので、さらに問題が大きくなるような気がします。おっしゃるように、駐車の対策は講じられ始めましたので、希望はあるのではないか。ちょっと本格的にやらんといかんのかなと思います。少し、また具体的にどうしたらいいかというのは考えてみたい。

もう一つは、先生方がおっしゃいましたように、事故をつぶしていくのは、今までは確かに死亡事故を対象に主にはしてきた。そこも切りかえる時期になったんだろうなど、確かに思います。やり方が多分違うんだと思います。その辺も、きょう、いいご示唆をいた

できましたので、掘り下げてみたいと思います。すいません。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【官房審議官】 道路局の審議官の近藤でございます。

私、たまたま昨年から、警察庁から国交省のほうに出向させていただいておりますので、警察の交通安全の観点からのことを一言お話をさせていただきたいんですが、お話が出ていますように、今、自転車につきましては、かねてより、歩行者とともに事故の被害に遭うという立場が、欧米に比べても、大変高いということでありましたので、基本的には道路弱者という立場に位置づけられました。事故から守る対象として位置づけるという性格としてとらえる側面が大変強かったわけでありますけれども、ご指摘のような、昨今の歩道における状況というのは大変問題になってきております。それで、今まで自転車の取り締まり自体につきましては、ほとんど警告で済ましてきていたというのが実態でありましたわけですが、平成17年あたりから、全国的にも自転車の違法な通行、特に危険な二人乗りでありますとか、あるいは酒気帯びでありますとか、一たん停止しないとかいうことにつきましては、交通切符を切って処理をするという形になってきております。

それで、今、道路交通法のほうが改正も検討されているようでありますけれども、方向としましては、基本的にはやはり自転車につきましては軽車両であるわけでございますので、そして道路の歩道以外の部分を基本的に走行するというのがまず原則であるという位置づけのもとで、一定の、例えば幼児用の自転車でありますとか、そういうものについては典型的に歩道上の走行を認めつつ、また、道路を走ることが危険な場合には、例えば駐車車両とかがあって、そのまま道路を走るのは危険だという場合には上がっていいとか、そういうふうな形で原則を整理して、今のような比較的無秩序な混合の状況は解消していこうという方向に検討がなされているというふうに今承知しております。

それとともに、また、今の交通規制としての歩道の自転車の走行可という規制の内容につきましても、あわせて見直しをされる方向にあるというふうに承知しておるところでございます。

以上です。

【部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、また具体化したら議論をする機会があるだろうと思います。

続きまして、建議に向けさらに議論すべき課題の審議、2番目、渋滞対策についてご説明をお願いします。

【道路経済調査室長】 それでは、道路経済調査室長でございます。

資料5をお開きいただきしたいと思います。1ページ目でございますが、論点整理における指摘事項を、おさらいでございますが、まとめさせていただいております。データに基づく、ポイントを絞った対策、あるいは既存のネットワークを最大限活用すべきと、あるいは大規模な施設設置については交通アセスメントを導入すべきだというようなご指摘をいただいております。

前回、昨年来、行いましたインタビューにおいても、同様の意見が出されております。特に、効率的かつ経済的な対策をとというのは市町村長さん方からのご意見。それから、大型施設については交通対策を事前に講じるべきというのは、民間企業の方々、あるいは商工会の方々を中心に多くご意見をいただいております。

2ページ目でございます。論点の指摘を受けまして、現状と課題でございますが、全国の渋滞損失時間は、17年度実績で30億人時間ということで、14年よりも約3億人時間減少してきているというような実態でございます。既に19年の目標をほぼクリアしたような形ではなっているということではございます。

3ページでございますが、この渋滞対策のこれまでの方針でございますが、渋滞ポイントを、まず左側の箱の中でございますような定義、D I D地区内とそれ以外で少し基準を変えまして、これを国、都道府県、市町村の行政の方、あるいは警察の方々との協議会においてポイントを個別に抽出して、個別に具体的な施策を講ずるということを行ってまいっております。

ところが、4ページでございますが、私どもが抽出した渋滞ポイント、2,200カ所ほどありますけれども、これに対して、先ほども●●先生からもご指摘がございました、道路ユーザーということで、J A Fによるアンケートが昨年の2月から3月になされました。この結果を見ますと、調査はJ A Fのロードサービスの職員の方とか、結構地域の実情に詳しい方々にお答えいただいているわけですが、この調査結果によりますと、先ほどの2,200カ所加えて、新たに2,200カ所ほど渋滞がひどいところがありますよというようなご指摘をいただいております。

こういうような現状を踏まえまして、5ページに、今後の取り組み方針を3つほど挙げさせていただいております。まず、I T技術、データに基づく技術、あるいは、「など」というのは今申し上げました利用者のアンケート等をうまく使って、新たな視点による抽出もさらに必要ではないかというのが、1点でございます。

それから、既存ストックの有効活用ということで、こういう事例を共有化していくというようなものが2つ目。それから3つ目は、関係機関との連携強化というような取り組み方針を3つ、まず挙げております。

6ページでございますが、まず、渋滞箇所の抽出でございます。私どもは、VICS情報による渋滞箇所というようなデータも一応手に入れることができますので、この事例の場合は、時速20キロ以下の状態が2時間以上続くようなところを、渋滞が厳しいポイントじゃないかなということで抽出してみたものでございます。これは、東京23区でございます。青い丸が私どもが抽出した主要渋滞ポイント、赤い丸がVICS情報の渋滞箇所ということで、重なっているところもかなりありますけれども、赤い丸が多く点在するというような結果になっております。

渋滞の抽出方法が右下に書いてございますように、交差点を通過する時間とか渋滞長で決めているのが主要渋滞ポイントでございますが、VICSはいわゆる旅行速度で見えますので、若干その違いがあるというのと、もう一点、大きな違いは、主要渋滞ポイントというのは人間が目で見えていますので、最大の原因と思われる渋滞ポイントをチェックして、それにつながってくる交差点というのはあまり入れていないというようなことで、若干大目にVICSの情報のデータが出ております。

同様に、7ページが名古屋でございまして、こちらも同様の傾向がございまして、重なるところがありますけれども、VICSのデータも多い。特に8ページでございますが、宇都宮市でございます。宇都宮市あたりになりますと、ほとんど主要渋滞ポイントとVICSの渋滞のポイントが重ならない。地方都市に行けば行くほど、渋滞と思うピークの時間が2時間もつながるような時間帯は多分なくて、朝夕のピーク時の限られた時期に渋滞というのは集中しているのかなと、これは今後、また分析させていただきますが、そういうような傾向が見てとれます。

9ページに、これを総括的にまとめますと、実は、今申し上げました120分以上続くというような渋滞ポイントは、全国で1,378カ所ほど、VICSで出てまいります。これ、地方都市のイメージで20分ということにしますと、8,000カ所以上出てきてしまうというようにございますので、こういうデータを見ながら、さらに実際に使っているユーザーの方々のアンケートなり、ご意見、これも補完しながら、今後ポイントの抽出をさらに検討していきたいというふうに考えております。

それから、10ページ以降が、データに基づく対策の立案、それから既存ストックの有

効利用。これの事例を幾つかつくって、共有化していこうというものと、関係機関との連携の強化ということでございます。下は、それに基づいたハード整備、ソフト整備の体系的な考え方を示してございます。これに基づいて、11ページ以降、簡単に事例をご紹介させていただきます。

11ページでございますが、これは力仕事と申しますか、環状道路、バイパスによる整備の効果。東海環状道路が共用した後に、名古屋都市圏全体で9%の渋滞損失時間の短縮が図られている。この左側の名古屋都市圏の地図で、青い色が以前あった渋滞箇所でございます。これがなくなったというのが、青い3Dマップのグラフでございます。逆に、赤いところが増えている。都市圏に流入するところ、あるいは湾岸部の一部で増えているところもあるということでございますが、一応全体では9%減少しております。

12ページでございますが、これは地域によって渋滞の要因がかなり違うようだという例でございます。新潟の例でございます。国道8号に国道18号がT字型に入っております。この地区では18号との交差点を頭に必ず下り方向が大きく渋滞をしているというようなデータがあるということがはっきりいたしましたので、右側でございますように、今の道路の幅をそのまま使って、路肩と中央分離帯を若干狭める形で、下り方向のみ2車線を3車線に増やそうということで、今、事業に着手したところでございますが、そういう例でございます。

13ページでございますが、こちらは一般道路から有料道路への交通量の転換ということで、地方部において有料道路に非常に容量に余裕があるというような場合に、一般道路からの交通量の転換に非常に大きな効果があった例でございます。島根の江津道路でございますが、これは下の棒グラフでございますように、何回か料金の実験をやらせていただいております。割高感があるということで、料金割引前と、それから5割引き、それから定額100円というような実験をしました。それに伴う国道9号の交通量、それから平行する有料道路の交通量の伸びというのを棒グラフにさせていただきます。当然ですが、明らかに大きな効果があるというようなこともありまして、昨年10月より江津道路につきましては時間帯割引、通勤時間帯で5割割引というものを適用を開始させていただいております。

それから、14ページでございますが、こちらは関係機関との連携促進の事例でございます。これは東京都と警視庁が「スムーズ東京21」ということで、平成15年度から進めておられる。渋滞の著しい箇所についてを抽出しまして、違法駐車等の排除、あるいは区

画線の変更とか、右折レーンの延伸とか、いろいろなメニュー、施策を展開しまして、渋滞対策に当たっておられるという例でございます。

対策の効果は、見にくいんですが、一番右の写真で違法駐車が黄色い点々ハッチのマークの中にたくさんあったものがなくなった形で、上方の道路の渋滞がかなり緩和しているというような写真の例でございます。これは、神田の小川町の交差点の例でございます。

それから、大きなポイントとして、15ページ以降が交通の円滑化に向けた交通アセスメント、いわゆる大規模施設の設置に伴う対策でございます。左側は品川周辺ということで、東品川一丁目交差点から八潮橋の交差点のセンサスのデータを見ますと、こちらの大規模開発ができたということもありまして、平成11年から17年で旅行速度が平均9キロほど低下するというような状態になっておりました。周辺交通の混雑が発生しているというような例がございます。

それから、16ページは地方部の都市の例でございます。国道50号でバイパスを設置しました。当初はよかったんですけども、その後、沿道型の商店が次々に立地しまして、こちらも旅行速度が17キロも低下するというような現象が起きております。ということでございます。

これらにつきましては、17ページに現状と課題とございますが、実は、私どもも17ページの真ん中にごございますように、平成4年、それから5年と、いろいろご議論いただきまして、トラフィック機能を確保するためにはどうすればいいかという議論をいただいて、今現在、地域高規格道路というものを設定いたしまして、広域道路整備基本計画なども作成してまいりました。ただ、この場合は、機能を重視する道路の計画を整備をしておいてはなんですけれども、実際、既設の道路、こういうところについては手おくれと言っではなんですけれども、べたで道路をつくってしまったところには大変効果が少ない。あるいは、新たに市街地の中に大きなアクセスをコントロールする道路を配置するというのは、計画上も非常に無理がある場所もあるというようなことで、なかなか市街地では効果が出てきていないというのが実態であろうかと思っております。

18ページでございますが、それならということで、手続上は何かあるのかということでございます。こちらにつきましては、大規模の施設ができる場合には、都市計画法に基づく開発許可、あるいは、いわゆる大店法に基づく交通アセスメントというものが実施されることが可能になっております。実際にこういうアセスメントについて、都市・地域整

備局のほうでマニュアル等もつくっていただいて、活用している自治体もごさいすけれども、実態上は、いわゆる公共施設の整備が伴わない場合は、ほとんどの場合、都市計画法に基づく開発許可の協議というのはごさいせん。ほとんどが、この手続でいきますと、一番下の道路法の手続に基づいて、ものができ上がる直前に道路に接道しますという協議がくるのが実態であろうということでごさいす。

19ページに、その実態の例がごさいす。左は、大店法に基づく交通面の協議でごさいす。先ほど、アセスメント等を行うこともできるとご説明しましたけれども、実際に市がつくっておられるこういう手続の流れの中には、そういう協議というのはフローの中に入っておらなかつたり、あるいは届出の内容だけが明示になっていたりする場合がありますということでごさいまして、先ほど、申しあげましたマニュアルについては、それを防ぐためにこういうものも考えられるんじゃないかということで、今運用されているものでごさいますが、再開発等で303件ほどの事例もあるということでごさいす。これらにより一層充実させる必要があるのではないかなということでごさいす。

もう一点が、20ページでごさいますが、道路管理者との接道協議でごさいまして、こちらは道路法の二四条で、必ず協議が参ります。ただ、今までの運用というのは、その下に承認工事の審査基準とごさいすように、横断歩道の中及び前後5メートル以内はだめですとか、トンネルの前後50メートル以内はだめですとか、若干、交通安全のほうに目を向けた形での審査基準になってきたというのが実態だろうかというふうに考えております。ここの中身をどう考えていくかというのも、今後の課題であろうと思います。

21ページは、そういう接道の基準に対しての海外の事例でごさいす。ロサンゼルス市の接道規制の事例でごさいますが、道路によって種別を決めて、接道できないような道路を規定するというような施策をとっておられます。一例でごさいますが、ここの21ページの真ん中の左の絵は、交通量の多い道路を幹線道路A、少なめをBとした場合に、交差点に商工業用地がある場合には、Aからは接道できない、Bからしか出入りができないというような規制がある。あるいは、幹線道路Aでは、60メートルで1カ所が原則として接道できる箇所であるというような規制もかけられている。あるいは、交差点では、45メートル以内は中央線を越えての進入が禁止だというような原則のもとで規制を設けられているということでごさいす。

22ページに、今後の取り組みのまとめを書かせていただいております。以上のように、効果的な対策をするためには、交通アセスメントの内容、あるいは接道の取り扱いみたい

なものも今後考えていく必要がございます。さらに、一定水準以上の道路につきましては、計画する際に十分な配慮も必要ですし、これはこれまでどおりでございますが、今後、都市計画や土地利用計画との連携も視野に入れる必要があるだろうというふうに考えておりますが、いずれにしましても地域の方々、あるいは住民の方々のコンセンサスを得ながら、体系立っていくにしても、コンセンサスを得ながら、少し大規模な仕掛けが必要かというふうに考えております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

ちょっと時間が押しちゃったので、次の資料もご説明いただいて、まとめてご意見を伺おうと思います。

【道路経済調査室長】 恐れ入ります。それでは、早足で資料6でございます。都市・地域における総合的な交通戦略ということでございます。

こちらにつきましては、ほぼ論点整理の指摘事項とインタビューで伺った意見というのは一致しております。中では、若干、貨物車の流入規制につきましては、コストアップにつながり望ましくないというような意見が、インタビューの中では少しあったというようなことでございます。

それでは、論点整理の指摘事項に基づきまして、簡単にご説明させていただきます。

まず、各都市において都市の交通体系を総合的に検討すべきだ。あるいは、高齢者の方々が活動しやすいような集約型の都市構造を目指すべきだ。あるいは、公共交通や歩行者空間、これのサービス水準確保のための支援が必要だ。こういうご指摘がございました。これは幾つかのパターンに分かれるのかなということで、課題1から3まで挙げさせていただいております。

まず、市街地の拡散による移動の非効率化を何とかして、コンパクトシティーを形成しようとするような対策。これは対策の1でございます。それから、課題の2で、中心市街地の商店街等の空洞化、これによる地域活力の低下を食いとめようというのが対策の2として挙げさせていただいております。3番目が、高齢者の方々を含め、交通弱者の方々への対応、これは対策の3ということで挙げさせていただいております。

3ページでございますが、まず市街地の拡散による移動の非効率化ということで事例でございます。これは富山市の事例でございますが、富山市におきましては、昭和に入りましてから、いわゆる路面電車があったわけでございますが、廃止の路線が相次ぎまして、

住民の移動が非常に非効率化し、また皆さんが分散していった。モータリゼーションの進展に伴い分散化し、非効率化されたというようなことになっております。図は廃止された路線の例でございまして、点々でかいてあるのが、それぞれ廃止された路線、残っているのは赤い路線と、それから、昨年度、開通いたしました富山ライトレールというのが青い線で引かれております。

こちらについての対策でございますが、4ページでございます。富山市は、まず富山の都心部に転入した住民の方々への補助制度を導入しております。4ページ、右側の下に、補助制度の例がございまして、町中の住宅建設に対する一部補助と、そういうものを進めておられる。それと同時に、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりを進めるということで、富山のライトレールなどの整備、これも市を挙げて進めておられる。さらに、郊外中山間地域、あるいは共通事項として、市民や企業との連携というものに力を入れておられるということでございます。

それから、課題2でございますが、これは中心市街地の空洞化による地域活力の低下。事例は沖縄の例でございまして、沖縄が空洞化というようなことではないとは思いますが、社会実験の結果、いい例が出たということでご紹介させていただいております。社会実験前には商店街に来られるお客さん方がどんどん減ってきたものを、こちらでは一車線をトランジットバスの通行帯で確保した。あとは、一般車両の乗り入れを規制するという社会実験が行われた。その結果、実施後、1.7倍の方々が見えた。商店街の方々が増えたということで、本年4月より本格運用が決定したようでございます。毎週日曜日12時から18時はトランジットモールを本格的に実施するというふうに踏み切られたという例でございます。

1点、すいません。この資料、6番で「一」が引いてあって「アイランド」とありますが、これはeアイランドの推進の誤植でございます。修正させていただきます。

それから、6ページでございますが、こちらは地方部の交通弱者の方々への対応ということでございます。新発田市の例でございますが、市がコミュニティバスを運用している。NPOの団体の方々に運行を委託しておられるというような例でございます。これも、バスを運行する前に、きめ細かく路線についてのアンケートを行い、時間帯、それからルートについて設定した上で開始されているという例でございます。

これらの現状の例を見まして、取り組み方針を7ページに掲げさせていただいております。まずは、総合的な交通戦略をハード・ソフトから進める。これに積極的な支援が必要

だろうという点でございます。それから、中心市街地の活性化等につきましては、多様な方々がかかわりますので、合意形成が一番大きな課題であろうという点でございます。これについての支援も必要。3番目で、地方部におきましては、生活交通手段の確保が非常に重要ですので、さまざまな支援が行われますし、あるいは、地方の公共交通についてハード・ソフトでどのような支援があるかということも、今後、検討の課題であるということでございます。

8ページに、総合的な交通支援の事例を掲げさせていただいております。8ページでございますように、いろいろなハード・ソフトの支援パッケージを見ながら、効果的なものを選択していくことが必要だろうということで、特に8ページの一番右上に、交通結節点整備とございますが、特出しでいい効果があった例がございますので、9ページに挙げさせていただいております。

こちらはJRの横川駅前ということで、以前は、いわゆる路面電車の電停が国道54号の中央にございました。歩行者の方がそこを横断歩道で渡って利用されていたということで、それが原因の交通渋滞も激しかったということでございます。これを、交差点を改良しまして、旧停留所とあるところを駅前広場に移動した、突っ込んで、駅と直結させたという事例でございます。これによって、右側でございますように、渋滞の緩和、それから公共交通の乗車に劇的に効果が出ているという例でございます。

それから、10ページでございますが、こちらは2つ目の今後の方針ということで、合意形成についての支援が必要ということでございます。特に左側、鎌倉市の例を挙げさせていただいておりますが、こちらにつきましては、いろいろと議論されて、需要抑制しよう、TDMを施策として入れようということで提言されたわけですけれども、一部商業者の方々の反対があって、具体化できなかったというようなことの例でございます。

これに対して、右側につきましては、モビリティ・マネジメントの例でございますが、広島県において、個別世帯の方々に公共交通の利用方法を個別に情報提供する。各世帯ごとに違う利用でございますので、きめ細かく情報提供して、公共交通の利用を促進しているというような例でございます。さまざまなスタイルがございますが、今後これらの支援についても検討していく必要があるというふうに考えております。

11ページは、コミュニティバスの取り組みの事例でございます。こちらは、先ほど、ご説明した内容とほぼ同じでございます。民間にかわりまして、市のほうが運行をされているという例でございます。

12ページに掲げてございますが、いわゆる公共交通、バスについては直接的な支援はありませんけれども、道路事業者側としてはこういうバス停、バス優先レーン、あるいはICカードの導入等への支援をしてきている。今後どこまでこの支援策を広めていくかということが、今後、検討が必要であろうというふうに考えております。

大変走りましたが、以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

あと15分ぐらいになっちゃいましたけれども、●●先生から、順番に、手短に、両方あわせて、それぞれご指摘いただければと思います。

【●●委員】 この中でも随分出ていますが、やはり富山のライトレール、これは国交省もかなり踏み切った施策だと思いますが、可能な都市はいくつかあるのではないかと思いますので、中心市街地の活性化とあわせて、少し検討してはいかがかと。

フランスなんかで、たしか、ことしまで補助金をある程度時限性を切って集中投資していたように思いますので、生半可な知識でするので間違っているかもしれませんが、やはりそういうような一定期間を切って、ほんとうに手を挙げるところに対しては集中投資するとか、そういうところも少し考えていいのかなということでございます。

よろしく申し上げます。

【部会長】 もう一つのほうはいいですか。

【●●委員】 はい、結構です。

【●●委員】 まず、渋滞のほうですけれども、1点は、ユーザーや道路管理者や警察がぜひ協力していただいて、そして信号制御の適切性の大点検をやっていただきたい。同時に、また今度は都市の行政も協力して、駅前広場の構造の適切性、それから信号もチェックをやっていただきたい。かなりのところがその二者で生じているように、私は思います。ほかにもありますけれども、特にその2点をチェックをいただきたいというところがあります。

2点目は、渋滞という言葉の中には、容量をオーバーして渋滞している、いわゆるこんでいるというもの、容量がオーバーしているわけではないけれども、時間がうんとかかるといのが、両方込みになっているというのをぜひ明示していただきたい。つまり、1個の信号を通過するのに何回も待たなきゃいけないのは容量オーバーですけれども、サイクルタイムが、日本が異様に長いんですけれども、がゆえに、待ち時間が非常に長い。それからグリーンがうまく続かないようにつくってある。そのために待ち時間が長い。こう

いったものの効果が実は渋滞という言葉で言われているわけですが、実は待ち時間が長いだけということが多々ある。そこをチェックいただきたいと思います。つまり、ピーク時期の容量オーバーだけが問題なのではないというのを強調しておきたいと思います。

それから、渋滞について2点目ですけれども、工事に伴う渋滞というのに対しては、場所によっては随分工夫されております。例えば首都高は同時に2カ所でやらないよううまく工事をして、迂回できないようにはしないとか、いろんな工事計画の手法をおとりになっております。だけれども、工法自身を工夫することによって、車線をつぶすのを極力減らすとか、交通工学上の工夫をすることによって渋滞時間を減らすというところについては、まだまだ改善の余地があるというのを、どこかにお書きいただきたい。同時に、例えば首都高でいきますと、同じ渋滞をしていますが、うまく迂回すれば渋滞に行かないで通れることがあるんですが、例えば、私がよく使うバスで、羽田から埼玉方面に行く高速バスがあるんです。これはK社と、それからT社が共同で運行しているんですが、K社のほうは渋滞していると別のルートを通っていくんです。T社のほうは、渋滞していても何が何だろうが、決まったルートを突入していくと。つまりせっかく工事渋滞を迂回できるように道路側はやっているのに、それを活用していない道路へビーユーザーがいる。そのところをぜひチェックしていただきたいと思います。

それから、公共交通についてですが、1点だけ申し上げると、こういう方向でいい方向には向かっているんですが、日本以外の、例えば韓国とか中国も含めて、フランスの会社やイギリスの会社、公共交通を運用している国際的な会社がどんどん進出してあります。日本は進出もされていないし、進出もしていません。そのベースは何があるかということ、公共交通はどのようなものであるべきか、それから、自治体はどんな責務をとるべきかというようなどころに対して、ある種の理念が共有化されつつあるからです。ここのところを乗り越えないと、細かいところでの改善は何ばか改善されても、抜本的なところまで至らないと思います。ぜひ道路分野においてもそこら辺のローカルな交通サービスのグローバルなサプライというふうに私どもは呼んでいますけれども、そこを勉強していただけたらと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【●●委員】 総合的な戦略のほうですけれども、地域が主体となって進めていくということがございまして、その辺についてどういうふうに進めていくのかを検討する必要が

あるというお話ですけれども、実際にこれまでやっているところの事例ですとか、そういったこともぜひ情報提供していただくことも必要ではないかなと思います。こういった交通弱者のための対策だとか、そういったことについても地域の中での意見を押し上げることが非常に重要だと思いますので、ぜひこの辺は重要視していただきたいというふうに思っております。

【●●委員】 資料6のほうから先なんですけれども、7ページ、8ページあたり、さまざまな取り組みを積極的に各地域で行っている、すばらしいことなわけでありまして、それを支えていくということも当然ながら重要なことでありますけれども、8ページでいうと、例えば左側の上にある目指すべき地域のビジョンの明確化という言葉が出てきますが、総合的な都市交通戦略と言われているものの、さらにそれを支えていくようなものが何があるかということなんですけれども、そういうところをここで多分書かれているんだと思うんです、地域のビジョンの明確化ということで。これを地域で共有するということですが、まさに大変重要なことでありますけれども、そこら辺を7ページのところに、取り組み方針として、1番、2番ということで書かれていまして、ですから、ここら辺は密接にかかわってくる2つであって、そういうことを考えると、先ほど申し上げたような、さまざまな取り組みというものの、それを束ねていく上位の目的概念というんでしょうか、そういうものを持つような何らかの仕組みがやはり必要なのではないかと。

それは、この資料でいうと、最初のほうには、都市マスタープランが上にあったり、あるいは総合交通体系調査、PDでしょうか、こういうものが上位にあるという形で組まれているわけで、ここら辺をこれから道路という立場というより、ネットワークなり道というものを考えていく上で、どういう形で持ったらいいか、あるいは制度化していくかというのは大変重要な視点が改めてこの中に出てきているんじゃないかなというふうに思いました。ですから、それがあって初めて短期的なというんでしょうか、戦略的取り組みもできるんじゃないかというふうに思います。

それから、資料5のほうでありますけれども、これは文脈が私は従前の議論を踏まえてないかもしれませんが、17ページ、18ページのところで、従来の広域道路整備基本計画、こういう新しい道路をつくっていくというので対応していくのはなかなか難しいから、そういう意味でいうと、現道のアクセスコントロールのようなものをきっちりと、従来、日本ではきっちりやっていたところもあるので、それをアメリカ等を見習いながら、もっともっと厳しくしていくことによって、何とかトラフィック機能をポイント、ポイン

トでは高めていこうということだと理解はできるわけですが、こういう広域道路の基本計画のような、ネットワークとして考えるスタイルというのは、1ページの、ここに論点整理の指摘事項で、既存のネットワークを最大限活用することが必要と書かれているので、多分、ここら辺をどこかで受けるものがあるんだろうなと思って見ておったんですけども、ちょっときょうはポイント、ポイントということで大変重要なんだけど、そのポイントをクリアにしていくというか、整備することによって、路線やネットワークが広域としてどういう効果があり、それは未来永劫ずっと使っていくという意味でいうと、それをどうやって具体的に、有効に利活用していくかという、そこら辺のところはちょっとこのポイントを整備して効果を見せていくというだけでは見えてこないかなという気がしていました。

だから、申し上げたかったのは、新しい道路としての広域道路計画というのはちょっと厳しいかなという趣旨で書かれているのかもしれませんが、既存ストックの利用という点でいう、このネットワークを最大限活用するというのは、もう少し取り組みなり工夫がありそうなので、それはきょうは書かれていないという認識で、私自身は理解したというふうに思っています。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

私からも、二、三点だけ。資料5については、大都市と地方都市で2つの議論があって、地方の人から見るとすごく渋滞しているんだけど、東京に比べると大したことないや。鉄道も同じことなんです。もともと感覚が違うんですね。損失額という意味では大都市の問題を解決していかなきゃいけないんですが、もともとのレベルをどこに置くかという発想をしたほうがいいかもわかりません。鉄道の混雑率なんかは東京は解けないから、とりあえずここで我慢しましょうと、最終目標はここにありますがという置き方をしたんです。シンガポールは、ピーク時も20キロということで車の総量規制をやったわけです。東京に比べてすいているからいいやという発想をしていいかどうかというのは、問題の置き方をどうするかということが1つあります。

もう一つは、プロブカーを使って、非常にいいデータが出るようになったので、もうちょっと現場、現場であの情報を見ながら現地を見るようなくせをつけたほうがいいかなと。事後評価のときに、私はいつもあれを見ると、ここは何でだって聞いて、じゃ、もう一回現地で調べてきますというようなやり取りをいつもやるんですが、せっかくああいうデー

タが来たのに業務体制が、感度がもう一つ、まだよくないのかも……。すごくいい情報だから、信号が悪いのか何とかが悪いのか、●●先生がおっしゃったように、グリーンの間をどんなにむだにしているのかとか、そんなことがあります。

3番目は、ちょっと自信がないんですが、いつも那覇に行ってしまうんですが、あそこはヨーロッパの都市みたいにトラックはいないんですね。それで、すごく渋滞しているんですが、何でなのか、これは……。

【●●委員】 わかります。

【部会長】 後で教えていただきます。

物流が何か渋滞とかかわっているとすると、これまた、日本ではピーク時、昼間、トラックを自由に通しているという珍しい国ですから、こういうことと、物流体系をどうするかというのと絡むかもわかりません。

それから、都市地域のほうは、私自身は、もう1点に尽きて、トランジットモール化で都心の自動車は規制できなかった、こういうことになったことが最大の、環境上も交通流上も都心の衰退も、すべてそこが問題。しかしながら、しょうがないんですけれども、難しいからなかなか本格的に手をつけない。それぐらい難しいけれども、そこがキーだとすると、どこか1カ所でも2カ所でも突破口を見つけるような、そういうことをやっていこうと思うか。あきらめて、今みたいな格好でずるずるやっていくのか、ここが判断のしどころのような気がします。もちろん私は前者がいいかなと思っています。

ちょっと時間のないところで恐縮でした。事務局のほうで何か。

【道路経済調査室長】 貴重なご指摘いただいていますので、それぞれ今後検討していく際に参考にさせていただきたいと思います。

1点、資料のつくり方で、特に資料5の渋滞対策のほうでございますけれども、取り組みの方針の中で、既存ストックを有効に活用するというものと、それから、政策の基準を新たにして効率的に施策を行うとか、こういう辺が実は縦ぐしと横ぐしになっておりまして、非常に効率的に政策、あるいは施策を打つときに、既存ストックをちゃんと有効に活用しましょうというのは横に入ってくるということで、それが並立で上がっていますので、ちょっと●●先生も混乱されたかもわかりませんが、今後ちょっと資料のつくり方も注意しまして、さらに検討を進めていきたいと思います。

よろしく願いいたします。

【部会長】 あとは、よろしいですね。

それでは、局長サイドで何かございますか。

【道路局長】 個別議論が始まりました、私も、きょう、じっくり聞かせていただいて、ほんとうにありがたいと思います。

交通安全も渋滞もそうですが、もう少しうちのほうも明確に、どこに力点を置くかというところを出していく必要があるのかな。これは感想であります、そういう議論を今からしていきたいと思えます。よろしく願いいたします。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、急がせて申しわけありません。ちょうど2分前ですので、これで終了したいと思えます。あと、事務局から連絡事項等をお願いいたします。

【総務課長】 次回の日程でございますけれども、3月8日木曜日、14時からにしてあります。それで、場所はまた追ってご連絡させていただければと思えますので、よろしく願いしたいと思えます。

それでは、以上をもちまして、社会資本整備審議会の道路分科会、21回の基本政策部会を終了させていただきたいと思えます。きょうは長時間、ご熱心にご討議いただき、ありがとうございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

— 了 —