

社会資本整備審議会 道路分科会

第23回 基本政策部会

平成19年3月30日（金）

【総務課長】 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。定刻が参りましたので、ただいまから、社会資本整備審議会の道路分科会第23回の基本政策部会を開催させていただきたいと思っております。

本日の会議でございますけれども、●●委員、●●委員からご欠席のご連絡をいただいているところでございます。本日ご出席いただいております委員の方は、10名中8名でございますので、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っております。

なお、局長の宮田でございますけれども、災害対応、能登沖の地震の関係で欠席させていただきます。ご容赦願えればと思っております。

なお、お手元に、22回の議事概要について、資料1として配付させていただいておりますので、ご参考にしていただければと思っております。

それでは、以下の進行を部会長にお願いしたいと思います。

【部会長】 年度末のお忙しいところ、お集まりいただきましてありがとうございます。早速始めたいと思っております。

議事次第にございますように、きょうは、建議に向けさらに議論すべき課題の審議として4つ、(1) 沿道環境・地球環境の保全及び景観・文化的価値の創造について、(2) 道路行政の進め方について、(3) 既存ストックの有効活用について、(4) 観光振興の支援及び多様な機能を持った「道の駅」の新たな展開についてでございます。次の、議題2. 建議(案)の骨子について、さらに、3. 中期的な計画(中期計画(仮称))の作成について、合計6つ議題がございます。時間が限られておりますので、質疑は短時間でございます。よろしくご協力をお願いいたします。

それでは、最初の議題である、沿道環境・地球環境の保全及び景観・文化的価値の創造について、ご説明をお願いいたします。

【沿道環境専門官】 では、資料2に沿ってご説明いたします。1ページ目の目次をお開きください。本日説明する環境分野につきましては、大きく分けて3つのテーマがございます。1つ目が沿道環境問題、大気、騒音の問題でございます。2つ目が地球環境、C

O₂の問題でございます。3つ目が景観ということでございます。

まず初めに、沿道環境についてでございます。3ページ目をお開きください。論点整理として、環境基準未達成の地域について、バイパスや遮音壁の対策に加え、貨物車の流入規制やバイパスへの誘導等、交通運用面からの対策も導入すべきというご指摘をいただいております。また、インタビューの意見といたしまして、環状道路、バイパスの設備ですとか、通過交通の抑制ですとか、大型貨物車の流入規制等、交通運用面の対策をすべきといった意見が出されております。

これらを踏まえつつ、今回の議論のポイントといたしましては、大気の問題に関しましてはバイパス整備の着実な実施、流入抑制等の交通運用の対策、基準未達成として残る局地の対策。それから騒音に関しましては、道路構造対策、バイパスへの誘導のような話、沿道での対策といった点を挙げさせていただいております。

4ページ目に移りたいと思います。大気の現状でございます。自動車排気ガス規制、いわゆる単体対策等によりまして、NO₂、SPMの状況は全般的に改善してきてございます。そこにグラフが載っておりますけれども、上がNO₂で、一番下にある赤の三角形が、NO_x・PM法の対策地域、いわゆる三大都市圏の幹線道路の沿道に設置された観測局ですけれども、これが最新のデータで達成率85.1%となっておりますが、それ以外につきましてはほぼ9割を超える達成率まで来ている。それから下のグラフにつきましては、SPMについてはほぼ環境基準の達成というところまで来ていることがわかると思います。

続きまして5ページ目でございます。今後のNO₂の予測でございます。このグラフは、環境省のほうで、平成22年に未達成となる地区がどの程度残るかといったものをシミュレーション予測したものでございます。青が平成17年で実際に未達成の箇所数、赤の棒グラフが、予測のうち悪いほうをとった高位予測、黄色がよいほうの予測ということで、悪いほうの赤で見ますと、平成22年、東京で10地点ほど未達成が残るという予測結果になってございます。すなわち大気の問題としましては、おおむね環境基準は達成されつつありますけれども、最後にNO₂について、大都市の交通量が集中するような交差点、いわゆる局地で未達成が残っていくことがわかると思います。

6ページ目でございます。このような状況を踏まえて、今後の基本的な方向としましては、通過交通を排除するような環状道路、バイパスの整備を引き続き着実に実施すること、都市内の交通マネジメントとして、貨物車の流入抑制等の交通運用面の対策が重要であるということ、それから、最後に残る局地対策について、関係機関と連携して総合的・効果

的な対策を実施するということを考えてございます。

次に、個別の論点ごとにご説明したいと思います。7ページをごらんください。これについては、環状道路、バイパスの着実な整備ということで、ご承知のとおりかと思っておりますので、詳しい説明は省略させていただきます。

8ページに移りたいと思います。都市内の道路網が持っているキャパシティーを最大限に生かしつつ、そのことが環境面においても寄与するといった姿を実現していくにはどうしていくべきかといったような、交通マネジメントという観点でまとめたペーパーでございます。一番下段の「今後の方針」に記述したように、環境にも配慮した交通マネジメントを考えるに当たっては、大型貨物車の流入規制を含めた交通運用面の対策も重要なポイントの一つだというふうに考えております。

実際においても、例として挙げたように、左側でございますけれども、東京都心部での大型車規制が実施されていたり、また右側で、これは非常に緩やかな規制になりますけれども、現在国会で審議中のNO_x・PM法の改正の中にも、対策地域周辺の事業者に対して排出抑制についての計画作成の義務づけといったものが盛り込まれることなど、流入規制的な施策が現実に行われつつということもあります。

今後としましては、「今後の方針」に書かせていただきましたが、大型車の流入規制の可能性も含めた検討をすべく関係機関と調整していきたいというふうに考えてございます。

9ページでございます。最後まで残る未達成の局地に対して総合的・効果的な対策を講じるという観点でございます。対策のメニューイメージとしては、四角い青囲みで書かせていただきましたけれども、交差点改良、流入抑制、オープンスペース確保、交通管制といったものが考えられます。

今後の方針といたしましては、局地にきくような対策を重点的に実施するために、個別局地対策ごとに大気汚染の原因を明らかにし、それに基づく対策案を抽出、その効果や課題の明確化を行うといったことが必要かなというふうに考えております。

なお、今国会で、先ほどご説明しました、NO_x・PM法の改正案が審議されておりますけれども、その内容の中にも、局地に対する対策を計画・立案するようなスキームが盛り込まれているところでございまして、10ページのほうに改正案の骨子を載せてございます。後ほどお時間があれば、ごらんいただければと思います。

11ページをお開きください。騒音の問題に移りたいと思います。まず、騒音の現状でございます。大気に比べ、まだまだ厳しい状況がわかると思います。上のグラフにつきま

しては、直轄国道の要請限度の達成率、下が、同じく環境基準の達成率のグラフでございます。これまでの対策の効果等々によりまして徐々に改善傾向にありますが、平成17年で、要請限度は70%程度、環境基準は30%台というような達成率にとどまっているのが現状でございます。

12ページをごらんください。直轄国道の要請限度超過区間の分布でございます。都市が中心でございますが、全国に広く分布してございまして、直轄国道だけで延長約2,700キロが超過しているといった状況になってございます。

13ページをお開きください。騒音の課題でございます。騒音対策としてバイパスの整備等がございますが、要請限度を実際に超過している、今ご紹介した直轄の2,700キロのうち、実際にバイパス等の整備が予定されている区間は、その半分の1,200キロ程度でございます。さらに、対策として低騒音舗装や遮音壁等の道路構造対策というものがありますが、いろいろな土地利用、幅員ですとか周辺の状況等で、実施可能なところについてすべて講じたとしても、左下のグラフにあるように、赤い部分が未達成区間として残存するというような見込みになってございます。

14ページでございます。このような状況を踏まえ、今後の基本的方向としては、引き続き道路構造対策、バイパスの整備を着実に実施すること。バイパスへの誘導促進が検討できないかどうか。沿道における対策。自動車単体対策のようなもので、特定の車両の騒音に対する要因分析といったもの等、総合的な騒音対策の検討、実施が必要ではないかというふうに考えてございます。

これらの論点につきまして、個別にご説明したいと思います。そのうち道路構造対策、バイパスは、大気とも重複していますので、資料から割愛させていただいております。

15ページ、バイパスへの誘導促進の観点でございます。例を2つ挙げてございます。左側の例は、西広島バイパスの整備に伴いまして、旧道のほうについて大型車両規制を行った実例でございます。右側はイギリスの例でございますが、バイパスの整備に伴いまして、旧道について、歩道の拡幅による車線幅員の縮小とか植樹帯の整備等で、道路の空間の再構築を行った例でございます。旧道を生活道路的なものとして再構築することによって、結果的にバイパスのほうへ大型車を誘導する。そこについて規制を行えばさらなる効果が見込めるものと考えられる。そういったような例の紹介でございます。

というようなことで、今後の方針といたしまして、バイパスの整備に伴う大型車流入規制や現道の再構築について、関係機関と連携しつつ、何か整理していきたいなというふう

に考えてございます。

16ページでございます。先ほど説明したように、バイパスや道路構造対策を講じても基準未達成の区間が残り、それらの対策では限界があるのが実情でございます。そういった課題に対して、沿道の土地利用誘導策等の対策が考えられまして、そのツールとして、いわゆる沿道法というものがございますけれども、これまでもその内容を強化してきておりまして、沿道法の概要については資料に記述したとおりでございます。詳細な説明は省略させていただきますけれども、今後の方針としましては、要請限度を超過していても、実際には既にチュウキョウケイの土地利用でない区間があったりということもありますので、道路構造対策等で解決困難であって、さらに、真に土地利用規制等で沿道に対する対策が必要不可欠な箇所というのはどういうところがあるのかということを実際にピックアップして、そこで沿道法がどういうふうに適用されているかということなんかも含めて、その状況がどうなっているかという課題の整理に取りかかりたいなというふうに考えております。

17ページで、自動車単体関係でございます。騒音についても、自動車単体規制は、グラフに挙げられているように順次強化されてきておりますが、しかし一部の大型車、不正改造車などによって沿道騒音の悪化がもたらされている可能性がございます。一方で、走行中の自動車からの騒音を直接測定するような技術も開発されておりますので、今後の方針として述べさせてもらっているように、特定の車両が騒音を悪化させる要因になっているのかどうかということについて調査分析して、対策を講じていくべきかどうかについて検討してまいりたいと思います。

19ページ、2番目のテーマである地球環境問題に移りたいと思います。

20ページをお開きください。論点整理として、自動車交通に起因するCO₂排出抑制に資する施策を着実に実施すべきという指摘をいただいています。また、インタビューの意見としましては、高速道路ネットワーク、アクセス道の整備。渋滞緩和のための交差点改良、立体交差の整備。高速道路の料金のお話。それから4番目、5番目は、公共交通への利用促進という観点で、1つは自転車道の整備、もう一つはパーク&ライド等のソフト施策。6番目は、ハイブリッドカーや新エネルギー車等の新技術のような話。7番目は、トラックやバス等のイドリングストップ。最後には、道路緑化という意見が出されております。

これらを踏まえまして、今回の議論のポイントとしましては、1番目として、CO₂排

出抑制に資する施策の着実な実施、2番目が、交通円滑化対策の着実な実施、3番目が、CO₂排出量の少ない移動手段への転換促進、4番目が、新技術などによるCO₂削減に向けた検討を挙げさせていただいております。

21ページ目をごらんください。CO₂の現状でございます。1997年に採択されました京都議定書の中で、日本は6%減ということをごり当てられておりますけれども、右側のグラフが経年変化でございますけれども、非常に上昇している結果になっており、厳しい状況でございます。

22ページをお開きください。各部門別の排出量です。産業、業務、家庭部門で増加が著しくて、運輸部門は近年、減少傾向でございます。

次に23ページでございます。運輸部門を取り出したグラフです。2010年に約2億5,000万トンの目標に向けて、グラフで着実に減少していることがわかると思います。

24ページをお開きください。CO₂の総排出量の約2割を運輸部門が占めて、運輸部門としては、そのほとんど9割が自動車に起因してございます。

ここまでがCO₂の状況でございます。

次に、今後の方針にかかわる関係でございます。自動車交通に起因するCO₂の削減に関しましては、道路対策として、詳しい説明は省略いたしますけれども、昨年度、CO₂アクションプログラムというものを策定してございます。今後は、そのような施策も含め、目標達成に向けて必要な対策を着実に実施していくことが一番重要と考えております。

主要な個別施策について、26ページ以降でご説明しますが、大きく3つあります。交通円滑化対策の着実な実施、CO₂排出量の少ない移動手段への転換促進、それから新技術の話ということで、そのうち(2)、(3)につきましては、この基本政策部会の他のテーマで議論されている施策と重複いたしますので、項目だけの紹介にさせていただき、説明は省略させていただきます。27ページがハード的な対策の話、28ページが、既存高速道路の有効活用のための料金施策の話、29ページが、パーク&ライドとか自転車道の話、30ページが、国際物流への対応、物流の効率化といった問題でございます。

31ページでございます。新技術などによるCO₂削減の関係でございます。左下のグラフでわかるように、現在、自動車グリーン税制等の効果により、ハイブリッド車などの低公害車の普及が増加しております。また、右下にあるように、大型車の低公害車に対して、実用化されているものに関しては普及を促進させるための補助、それからCO₂排出量が少ない次世代の低公害車の開発を、自動車交通局などと共同で実施しております。

32ページをお開きください。今年度から、沿道環境事業として、新エネルギーを活用した道路施設の整備を行うこととしております。それから右ですが、これは技術開発の一例を紹介したのですが、運送業者のトラックが、トラックステーション、SA、PAで休息や時間合わせのために、冷凍庫や冷房のため長時間アイドリングをしている実態でございます。このアイドリングをなくすために、外部電源施設を設置するといった新しい開発が行われており、東京電力のほうで1年半にわたって実験を行った結果を下に載せてありますが、非常に長時間にわたってアイドリングをしているのが出ています。そういったものに対応する新しい技術も出ておりますというご紹介です。

そういったことも踏まえまして、今後の方針としては、低公害車のさらなる普及促進と技術開発、道路空間での新エネルギーの施設拡大に向けた検討、新たな技術への支援といったものを考えております。

33ページでございますけれども、CO₂の吸収源対策として、道路緑化の問題です。今後、道路緑化基準の改正を予定してございますが、その中で、そこにあるようなCO₂削減をより発揮するような植栽計画や管理の仕方等、CO₂の削減といった観点も踏まえた改正を行うことを考えてございます。

以上がCO₂関係でございます。

最後に、35ページからの景観の問題でございます。36ページをお開きください。論点整理として、無電柱化促進のための有効な措置。沿道の民地の活用など、道路と沿道の有効な連携方策の話。日本風景街道の話。歴史ある橋梁等、道路施設の文化資産としての整備。景観による周辺地域の価値を高める新しい評価尺度といった指摘をいただいております。

また、インタビューの意見としては、そこに挙げてあるような意見が出されておりました、これらを踏まえて、今回の議論のポイントとしましては、無電柱化の促進、住民等と連携した道路・沿道空間の創出、日本風景街道の推進、景観形成に関する効果把握の検討といったものを挙げさせていただいております。

37ページでございます。これは景観側で例を挙げたものでございますので、説明は省略します。

38ページで、無電柱化の推進でございます。このテーマにつきましても、基本政策部会の他のテーマでも取り上げられておりますので、説明は省略させていただきます。

39ページをお開きください。沿道住民等と連携した道路・沿道空間の管理です。ご承

知のとおりかと思えますけれども、左にあるようなボランティアサポートプログラムなどで、住民等と協働で植栽や道路清掃などの道路管理を実施することが非常に広まってきております。また、右側でございますけれども、今国会で成立した道路法改正では、道路管理者が、道路区域外の沿道についても、その土地所有者と協定を結んで、並木や街路、ベンチなどを管理できるようになるなど、制度的にもそういうものがやりやすい環境が整いつつございます。

これらの状況も踏まえつつ、今後の方針としては、改正道路法の活用などを通じて、住民との協働のもと、道路と沿道が一体となった景観形成、道路空間づくりをさらに推進すべきと考えております。

次に40ページ、日本風景街道でございます。風景街道につきましては、平成17年12月に戦略会議を立ち上げて、理念、仕組み等の検討を行ってきております。近々提言をいただく予定になっておりまして、今後としては、この提言を受けて、できるだけ早い制度の構築を図るべく準備を行っていくこととしております。

最後に、41ページでございます。米国シアトルの高架橋を、老朽化と地震の被害から撤去・移転が検討されており、それにあわせて高速道路を地下化するといったことが検討されている例を挙げております。それによる景観向上等の効果をワシントン州の交通局が試算したものをもととしたものを、そこに載せてありますが、今後としては、この例にあるような、「今後の方針」に書かせていただいておりますけれども、景観が沿道や地域社会に対してもたらす効果を把握するような手法について、勉強してまいりたいというふうに考えております。

以上で説明を終わります。

【部会長】 どうもありがとうございました。それでは、ご質問、ご意見がありましたらどうぞ。

それでは、また戻っていただいても結構ですが、次の議題に移りたいと思います。道路行政の進め方について、事務局からご説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 それでは資料3でございます。道路行政の進め方についてでございます。表紙をおめくりいただき、目次がございまして、1つ目は、上位計画を含めた道路網計画の体系化及び身近な道路ニーズへの対応、2つ目が効率的な事業展開という、2部構成になってございます。

お開きいただいて、3ページからでございますが、この点につきましては、昨年のイン

タビューの中でいろいろとご意見をいただいた中から抽出させていただいておまして、まとめますと、まず、上位計画となる面的な道路網計画から市民の参画するプロセスを導入すべきじゃないか。もう1点は、他の道路とといいますか、他の事業、農道、臨港道路、これらの道路との整合をもっと図るべきじゃないか。さらに、更新など管理については長期的な対応が必要ではないかというようなご意見をいただいております。

一方、右側で、4ページでございますが、身近な道路のニーズについても幾らか意見をいただいております、特に、住民に密着した視点からの道路整備が足りない、あるいは、いろいろニーズを聞いてくれるけれども、それをすぐ解消してもらえないという不満があるというようなことを伺っております。下に、私どもで行ったアンケート調査等のデータが載っておりますが、確かにいろいろアンケートをいただく、改善、保守してほしい道路というのは、身近な道路が多いですし、右側の棒グラフでございますように、我々がそういう取り組みをしているのを全く知らない方がほとんどですし、なぜ不満があるのかと問い直したところ、伝えたニーズが反映されるかどうかわからないという、ちょっと冷たい答えが返ってきているというのが現状でございます。

お開きいただいて、5ページでございます。これに対して、これまでの取り組みでございますが、上位計画につきましては現在、広域道路整備基本計画というのを都道府県単位でつくっております。これは道路管理者が中心になりますけれども、関係団体の方、あるいは有識者の方々等の協議会を設置して、道路網をセットするということになっております。内容は、広域道路というふうに位置づけたうち、交流促進型という、いわゆる道路交通機能に特化した道路と、それから地域形成型、アクセス性にも配慮した道路、これを分けて、図面が小さくて恐縮ですが、右のようなものを各県ごとで作成して、公表してまいっております。

市民参画のプロセスにつきましては、6ページでございますように、ガイドラインを平成15年に設けました。構想段階からその路線についての意見を伺うという仕組みを取り入れておまして、今まででも既に28路線で実際に使ってきているというようなことでございます。

7ページでございますが、農道等との調整につきましても、道路担当部局と農道担当部局で連絡調整会議等を開いて、調整を進めてきております。さらに平成17年から、道路・農道・林道の一体的な整備を行う道整備交付金というものが活用されておまして、現在、208地区でこれを一体的に整備するという計画をつくり、これに対する補助がなされて

いるというような取り組み状況でございます。

8 ページに、道交付金の詳しい資料をつけさせていただいております。

9 ページでございますが、ニーズへの対応についてのこれまでの取り組みでございます。私ども国では、「道の相談室」あるいは「道路緊急ダイヤル」といったものを、24時間対応でセットいたしまして、平成18年ですと約5万4,000件ほどの問い合わせ等をいただいております。また自治体でも、実施例は少ないんですけれども、幾つかの積極的な事例が見られるというようなことでございます。

10 ページに、今申し上げました国の施策、取り組み状況の詳しい資料、それから11 ページも、国の地方整備局単位での取り組み事例、12 ページに地方自治体の事例を示させていただいております。

13 ページで、今後の取り組みでございます。今までの取り組みも含めまして、今後、面的な道路網計画の拡充が必要だろう。これに関しては、市民参画プロセスの導入をまず考えるべきだ。それから、農道等との調整については、より幅広い計画の調整が必要になるだろう。それから前回、災害に強いネットワークでもご議論いただいたとおり、交通機能だけでなく、信頼性の高い、災害に強いネットワークという視点も今後ぜひ必要だろう。4番目で、国と地方の役割分担が必要であるというようなことを、今後の取り組みとして考えております。

今ご説明しました概念を、14 ページに、イメージのフローとして示させていただいております。

最後に、15 ページでございます。身近なニーズ等の吸収につきましては、まずは国のほうが先導的な取り組みをやってみせるというのが一番だろうというのが、①でございます。②が、地方自治体でさまざまなよい事例があれば、先進事例として広報して、あるいは広げていく、紹介していくということも必要だろう。それから、国と自治体が、当然ですけれども、情報を共有して連携していくという取り組みをさらに続けていく必要があるというような内容になってございます。

16 ページ以降は、説明者を交代させていただきます。

【国道事業調整官】 それでは、16 ページ以降の説明をさせていただきます。

17 ページでございますが、効率的な事業展開ということで、論点整理の中でも、事業のプライオリティーを明確にして、スピーディーな取り組みを進めるべきというご意見をいただきました。それから、インタビューにおける主な意見も同様でございました。

そこで、私どものほうでは、これまで完成した道路につきまして、どのぐらいのプロセスで、どのぐらいの時間かかったかというのを総点検しました。それが、20ページをあけていただきたいと思います。平成12年から17年の間の直轄国道の改築事業259区間を、総点検という形でやらせていただきました。平均しますと、14.3年というのが事業化後にかかっている時間でございます。そのうち、事業化から工事着手までに4.6年、工事着手から供用までに9.7年ということでございます。下に模式的に、まず調査・設計を始めて、それから用地を買って、工事を進めるというようなことでございます。

21ページを見ていただきたいと思います。一口に14.3年であります、幅は大変広くなっております。左下のグラフを見ていただきますと、10年以内で完了するというのも21.3%、50カ所少しございます。一方で、21年以上かかっているのも、実は75事業、30%あるということでございます。長期化している事業のほとんどが、プロセスの段階で計画反対に遭って、工事、それから用地が進まなかったとか、事業計画を途中で見直したというようなことで、7割ぐらいを占めているのが現況でございます。

22ページを見ていただきますと、道路事業を、まずは調査を始めて、用地を買って、それから工事を進めていくということをやっておりますが、それぞれどのぐらいかかっているかという資料でございます。一番かかっているのが、用地を取得するのに10.8年、それから工事に9.4年ということございました。

このような現状でございます、23ページ、事業の効率化を求めてということで、これまで「いつかはつくる」というようなことで、私どももあまり先の話をしなかったわけですが、「いつまでにつくる」という方向に転換していきたい。現状14年かかっておりますのを、5年後何とか10年ということで、スピードアップを図りたいと考えております。

24ページを見ていただきますと、具体的な方策を書かせていただきました。PDCAサイクルの中で、それぞれどのような取り組みを進めていくのかというようなことございます。

具体的には、次のページから書いております。25ページでございます。まずは、事業の重要性・必要性というものを客観的なデータを用いて評価するということであります。当たり前であります、これまで、どちらかというと国民の皆様にも知らせていない、あるいは内部でもはっきり認識していないというのもございます。そういった中で、今後、渋滞とか交通安全に対しましては、渋滞損失時間や交通事故件数等といった客観的なデー

タを用いて優先度を明示し、その中から、費用対効果を勘案して事業を選定し、集中的に実施していこうというような方針でございます。

次のページを見ていただきますと、平成17年から関東地方整備局で実施しております、「道路見える化計画」の例でございます。下のグラフは、事故の発生件数を、直轄国道の中でそれぞれの点ごとに棒グラフで示して、3Dマップに落としたものであります。高いところが死傷事故件数が多いということでございます。

それを高い順に並べたのが次のページでございます、こういう形で曲線になります。ここで300と100のところに線を引いてありますが、これは、右の上にありますように、1970年代、欧米よりもかなり死傷事故率が高かったところでございまして、欧米が100件/億台キロにあったときに300件ございましたので、300件のところ、それから100件は、そのころの欧米の水準ということで考えますと、このような形になります。今でも関東地方で、300件を示すような区間が全体の7%を占めている。数字がなくて恐縮ですが、100件のところは24%であります。

そういった中で、次のページであります、長野県において、「見える化計画」の中では、このレッドゾーンとイエローゾーンの中で、急いで対策が必要なところを50カ所選定して、これを優先してやろうというような計画を立てているところであります。

続きまして29ページで、目標宣言プロジェクトであります。これは、先ほどありましたように、いつまでつくるということを宣言して、そこを集中してやっていこうということで、既に4地方整備局で実施させてもらっています。また関東でも、首都圏中央連絡自動車道、圏央道に関しては、10年以内の目標宣言プロジェクトをやらせていただいています。

今後ですが、高規格幹線道路等の地域に大きな影響を与える事業であるとか、渋滞とか交通安全といったような、投資効果が高くて事業のスピードアップが求められる事業につきましては、地域の支援体制とか用地の確保といった事業進捗の環境が整っている事業について、目標宣言プロジェクトをすべての整備局で実施していきたいと考えております。

次のページに、九州地方整備局では「ちやく²プロジェクト」と言っておりますけれども、「ちやく²プロジェクト」の事例を説明しております。福岡の大川バイパスというところで、有明海の沿岸にあるバイパス道路であります、平成15年に、供用目標を19年ということで公表いたしました。そして、内部的には有明海沿岸道路出張所を設置して、そこにプロジェクトチームを設ける。一方、地元の大川市も、建設課に国県道推進室とい

うことで、大川バイパスのための組織をつくっていただいたということでもあります。右下に、何のグラフか書いていなくて、欠落して申しわけございませんが、用地買収が15年から、そういうことで20%ずつ増えているということで、事業の進捗が図れた事例でございます。

1つ飛んでいただいて、32ページであります。構想段階PIということで、先ほども説明にありましたように、道路の概略計画を決定する際に、個々の事業計画では市民の皆さんの意見を聞いているということですので、先ほどは28事例ありましたが、これも広めていきたいと考えております。説明は省略させていただきます。

35ページをお開きください。具体策④ということで、「大規模事業と一体となったまちづくりの取り組み」というのを挙げております。特に都市部の大規模事業につきましては、計画をご理解いただける期間がすごく長くなって、事業がどんどん長くなってしまいうようになっております。特に地権者、それから周辺住民の方からは、用地の単価がどうだというようなことに加えて、自分たちの生活環境がどう変わるんだというような要望も多く出されております。また、ここを改善してほしいというような意見も出ております。

そういった中で、私ども道路事業としては、次のページを見ていただければわかりますように、一つの大規模な道路だけではなくて、周辺のまちづくりも連携して取り組んでいけば、周辺住民、それから地権者の皆様のご理解も得られやすくなるのではないかと。そうしますと、相対的な時間コストであるとか、費用の面でも安くなるのではないかとというような取り組みを、これまでもやってきましたけれども、一層強力に進めていきたいというようなことを考えております。この図のように、大規模な道路事業がありますと、それにあわせて公園事業とか河川事業というものを連携してやっというようなことを考えております。

37ページからは、事業を実施していく段階での取り組みであります。まず、先ほども少し出ましたが、用地取得に関しましては、困難となっている理由に、事業計画に対する不満というのが3割近くあるということでございますので、今後とも、計画段階から市民への理解を深めていく。それから、補償条件や生活再建、相続問題といったような個々の問題もございますので、相談窓口を設けて、きめ細かくやっていくというような方針でいきたいと思っております。

38ページでありますけれども、文化財調査でございます。これについても、なかなか

時間のかかるものでありますので、地方公共団体との連携を進めていく、それから民間調査機関にもお願いしていくというようなことで進めていきたいと思っています。

それから39ページであります。もう一つは、発注にも時間がかかる、あるいは手続に時間がかかるということもあります。その中で、現在は総合評価方式や設計・施工一括方式というのがございますので、工期短縮をターゲットとしたような発注も進めていきたいと考えております。

1ページ飛んで、41ページであります。具体策⑥「時間遅延コストの公表」というのがございまして、今までのような、集中して事業を進めていくという中でも、結局、目標宣言プロジェクトが達成できないという場合がございますので、そういった場合には、その理由を明らかにするとともに、どのぐらいコストが影響するのかというようなことも公表していくことを考えております。

最後に、42ページであります。先ほど言ったような、長期化した事業というのもございます。特に先ほど、10年でということと事業を進めていこうと思っておりますが、それ以上かかって完成の目途の立っていないような事業につきましては、再度個々に見直して、成果が早期に上がるように、計画の見直し等を図っていききたいというものであります。

説明は以上です。

【部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、どうぞご質問、ご意見をお願いします。

【●●委員】 1点伺います。資料3の関係ですけれども、22ページのところで、大変に時間がかかっている。その現象論的な要因は、用地買収、用地取得のところで大変大きな時間がかかるのと、その後、引き続いて工事にもかかっている。こういうご説明だったと思うんですけれども、想像するに、用地がなかなかとれないと、その後工事できないわけだから、見かけ上は工事期間が長くなっているけれども、実際に施工している期間がほんとうに9.4年もかかるようなものとは限らないようにも思いますし、そしてまた、用地買収が進まないんだったら、そこに工事費をつけたってできないわけですね。

だから、予算の配分かもしれないし、そこで質問なんですけれども、例えば整備新幹線の進捗なんかだと、非常に時間がかかる、最大じゃないかもしれないけれども、大きな理由は、予算をちょっとずつあちこちにつけるというところにあると私は見ているんですけれども、この中では、道路の場合に時間がかかっちゃうというのは、まさか予算の集中配分という面が十分でないから、つい時間がかかっちゃうということはないんでしょうねと

いう確認をさせていただきたい、これが1点です。

次に、同じテーマなんですけれども、30ページの「ちゃく²プロジェクト」で、こういう目標を公表したら自治体の協力体制が強化されて、用地買収が大幅に推進したということでありまして、次のページにも、文化財の埋蔵のほうで、やっぱり目標意識が向上して推進された。こっちは何となくわかるんですよ。いかにも文化財を掘っているようなところだと、ゆっくりになっちゃいがちというのはわかるんですけども、用地のほうについても、自治体の方々の意識というのか、協力体制というところがもう一つ体でわからないようなところがありますので、ちょっと解説していただけたらと思います。以上です。

【部会長】 お願いします。

【国道事業調整官】 それでは、22ページのほうからですが、委員ご指摘のように、実はこのグラフを見ると、クリティカルパスといいますか、最大の問題は用地取得のところであります。そこで流れがとまってしまうので先に行けないということでありまして、事業費で、実は使えるんだけども配分していないというものは基本的にはございません。まさしく用地取得に時間がかかるものですから、先がなかなか見えないというのが実態でございます。

それから30ページであります。そういった中で、ではなぜ実際の協力が得られればこうなるのかというようなご質問だったと思いますが、ここはやはり私どものほうも、先ほど言いましたように、現地の出張所にプロジェクトチームをつくってやるというようなことでやっておりますけれども、やはり周辺住民の方に最も近いところで要請されているのは市町村の皆さんでありますし、またどちらかという、いろいろな地域の実情も十分周知されている方々が職員をやっていただいておりますので、例えば道路事業でなくても、全体的な地域づくりとかそういうものを含めて進めていくとなると、周辺住民の方も少しずつ事業に前向きになっていただけるというようなことかなと理解しております。

【企画課長】 まず最初の、予算を細切れにしているからということじゃないんでしょうねとおっしゃいましたが、そういうところはあります。ありますというのは、全部そうやっているわけじゃないんですけれども、目標をいつまでにやるというのがしっかりしていないと、用地を買えたところに工事費をつけましょうということになっていきますから、用地をいつまでに買えなきゃいけないという明確な意識がないわけですね。そうすると、どうしても買いに行っている箇所は増えているけれども、なかなか工事に結びつくようにならないとかそういったことになってしまっているんです。そこは考え方を変えていこう

ということでございます。

それから、30ページの大川バイパスですけれども、国土交通省の職員が用地買収に行ったとしても、地権者の方々にとっては初めて来る人、そして2年もたったらかわっちゃう人ということで、なかなかお話に応じていただけないところがあるんです。それと、我々は道路をつくるための土地は買うんですけれども、前からある町道の側溝がでこぼこのまま直さないじゃないかというようなこともたくさん言われます。そういったところへ市の方に一緒に行っていただいて、じっくりお話をさせていただくということが、現実には非常に重要なことになってまいります。そのときに、市のほうも自分の事業をいっぱい抱えているものですから、一緒に行ってくださいと言われても、まあ今度行きますとかそういうことになっちゃうんですね。

大川の場合は、今までそうやって着実に、ゆっくり用地買収を進めてきたのを、4年後に供用します、それで一緒にやっていただけませんかというお話を、市長さん以下、じゃあ、やりましょうということで、本気でいく体制をとってくれたということが大きいんです。それで、うちの職員と市の職員の方が一緒に行っていただいて、相手も、これは本気なんだなと思って対応していただいた。それがこの結果に結びついたということでございます。

【●●委員】 なるほど、わかりました。

【●●委員】 何かインセンティブを与えられたんですか、地方自治体に皆さんのほうから。

【企画課長】 いえ、地方自治体はそもそも有明沿岸道路を早くつくってほしいと地元で願っていた。だけど今まで国交省は、それにこたえることを十分にはしていなかったということです。これで一緒にいきましょうというので動き始めたということでございます。

【●●委員】 私も後ろのほうからなんですけれども、16ページ以降で、最初の例が、道路1次改築です。ただ後半を見ますと、道路事業全般、すべてが対象のようにも見えません。現道を改築するイメージで後半がつくられているのか、あるいは新しい道路を建設することも含めた全般が対象なのか。これは1点質問したいところではありますが、時間がないので、それは多分全体を含んでいるなということ。

全体を含んでいるということになりますと、もちろん事業を速やかに進行できる条件が整っている。整えるまでのところが大変重要だということも、後半にもかかわってきますね。32ページもそうですし、あるいはPDCAのところも多分、そういうことをきっち

りと国民や利用者に伝えるというところでは大変必要になってくるわけですから。そう考えると、ぜひこの資料を、説明者は違いましたけれども、前半の部分と後半は密接不可分で一体的だということでご説明いただきたいというのが要望であります。そういう点から前半を見ますと、今度は意見になりますけれども、14ページ、13ページのところで、こういう方向で面的な道路網計画の拡充をしていかれるというのは大変重要なことですし、ぜひお願いしたいところでもあります。

そういう中で、14ページ、13ページを見ていると、今申し上げたような点での現道のネットワーク等を、将来にわたって有効に活用していくという視点がちょっとあいまいで、ともすると新しい道路をまたどんどんつくるぞという計画のようにも誤解を与える心配があるかなと思っています。そこはぜひ、既存ストックを極めて有効に活用していくという中に、両者はあるべきだなというふうに思います。

特に今回の道路法改正でも、私は正確にはわかりませんが、市町村から県道や国道に対しての要請とか代行、整備のですね、こういうことが含まれたりしているわけですから、県道や国道の持つべき将来のネットワーク計画のようなものが示されるのが本来だなという気もします。それからP Iとの関係が出ています。特に環境省の共通ガイドラインができ上がって、国交省は、先進的にガイドラインというよりも、構想段階の計画づくりの手續をきっちりつくっていこうという検討が始まっている状況であります。もともと一番先進的であった道路の、特に構想段階のP Iについては、かなり実績がたまっているところでもありますから、そこについてもぜひ、制度化というんでしょうか、今以上に有効に、精力的に、しかもすぐれた成果が出せるような取り組みができる体制を整えていただきたいと思います。

最後になりますけれども、そういう点でも、道路網計画自体も、ぜひある程度の、安定的で決して硬直的ではない制度という形で、法制化、道路法改正等もにらんだような形の制度化をぜひ進めていただきたいと思っております。よろしくお願いしたいと思います。

【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。どうぞ。

【●●委員】 最初に質問なんです、41ページの立木トラストの話についてですが、「1万回以上に及ぶ交渉でも協力得られず」とありましたけれども、最終的にはどうなったんでしょうか。押し切ったんでしょうか、それとも協力を何とか得られたのでしょうか。

【国道事業調整官】 八王子ジャンクション部分に特に多くありました立木トラストに

つきましては、土地利用法に基づきまして立入調査を行って、進めたところでございます。現在すべて処理しまして、工事を進めております。

【●●委員】 なぜ伺ったかという、多分こういう確信犯的に反対をする人達に対しては、1万回も交渉をする前の段階で、収用法を適用するしかないってわかると思うんですよ。議論の余地のない人たちというのは明らかに存在していて、それに対して、4年も工期が遅れてしまうほど収用法を使うのを待ったことというのは、公益の立場に立つ行政としては合理的ではないと思うのです。2年だったら、もしかしたら逸失利益1,200億円が600億円で済んだかもわからない。だから、忍耐強く交渉することも立派だけど、一万回も不毛な交渉をする前に、今後はもう少し世論の喚起とともに対応方針に改善の余地があるんじゃないかというのが意見です。

【部会長】 先にお答えを。

【国道事業調整官】 私も実はその事務所長をしておりましたので、先生おっしゃるとおりだと思っておりますが、ただ、やはり土地収用法自体、民間の権利といいますか、それを尊重している部分があると思いますので、今後、運用につきましては国土交通省の中でも十分議論して、改善できればと思っております。

【部会長】 ルールがあるわけでしょう。どれぐらいの……。

【国道事業調整官】 例えば何年とか、全体の事業の中で何割ぐらい、ほかの方は任意で取得できて、ここだけ残っているというようなものでないと、はなから全部収用法にかけるというのは、それはやはり事業者の努力が足りないと認められていますので。

【●●委員】 わかりました。ということは、法律の規定の範囲内で、これは一番最短でやられたわけですね。

【国道事業調整官】 非常に厳しい質問ではありますが、そのつもりでやっておりました。

【●●委員】 どういうことかという、一万回も交渉してみなくとも彼らを説得できないというのは、実質的には明らかにわかるはずなんです。それに対して、だったらもう説得することを戦略方針にするのではなくて、いかに最短でやれるかという法律の要件を整える方向でタクティカルに進めたほうが、多分、税金を何百億円の単位でセーブできるんじゃないかということ。そしてもう一つは、1カ所で1,000億円単位の遅延損失が出るほどの大事業であれば、全体の経済インパクトを考えて総コストの何%かを投入して世論喚起のPRに使うべきだと思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 6 ページのところですがけれども、市民参画の問題です。ガイドラインを作成して、平成15年6月以来、28路線でガイドラインに沿った取り組みを進めてきた。しかしそれでも、②にありますように、そもそも必要なかどうかというような意見も出ているということがここで述べられておりますけれども、私も詳しくは存じませんが、そもそものところからかわるといものがガイドラインの中身ではないかというふうに思ったときに、こういった意見が出るということについて、ガイドラインにまだ不備があるのか、伝え方のところなのか、ここから何を読み取ったらいいのかなというふうに思います。

それとの関係かもしれませんが、10 ページのところ、いろいろ述べられておりますけれども、直接関係があるかどうかわかりませんが、右下のところに「今後の方向性」がございまして、いろいろ広報を積極的に実施していく。より多くの国民から意見が収集できるようにするんだ。その次のところで、施策に反映できる意見が寄せられるように工夫をする。これの読み取り方なんです、意見を出してもらって、それを反映して施策に生かすという方向なのかと思っていたんですが、ここはちょっと違和感がある表現かな、逆の方向でおっしゃっているのかなと思ったんです。誤解かもしれませんが。

【道路経済調査室長】 今のご指摘の点ですがけれども、ガイドライン自体は、そもそもその道路が必要かどうかというところからお伺いすることになっていきますので、こういうご意見が出るというのは、住民の皆さんにお伺いしても、その道路の必要性という知識の段階で、皆さん参画されていないものですから、その辺をもう少し詳しく教えていただきたいという意見だということございまして、そういう意味では、10 ページの道路施策に反映できる意見というのは、実は電話でかかってくるのは、9割方が苦情とか落下物があるというお知らせでして、道路をこういうふうにしてほしいだけどもというのが1割程度しかない。これは私どもの情報提供が少ないのが原因かなと。そういうつもりで、こちらの工夫を図るということを書かせていただいております。

【部会長】 ありがとうございます。

【●●委員】 今の、6 ページの②のほうで、こういう議論が行われること自体は特に問題はない、いろいろな考えの方がいらっしゃるわけですから。ただ、そういう議論をする前の道路網計画って、もっと上位の段階で、その道路自体が必要かということがちゃんと示されていないと、いきなりぼんとある構想が出てきたときには、こういう意見、議論が比較的多く起こってもおかしくないということです。やはりもうちょっと上流のほうで、

ネットワークとしての必要性がきっちりと位置づけられているほうが、より議論はスムーズになるか、あるいは理解が進むでしょう。私はそんなことがここに込められているような気がしています。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 今の●●さんのお話に関連して、●●先生のコメントと、それを否定しているつもりはないんだけど、もう一つの見方もあるというのを申し上げておきたいと思うんです。この参画型の計画に何とかというやつは、僕もガイドラインなんかにかかわったんだけど、ポイントは、こんなところにこんなものをつくってみようかなという構想があります。それが要るかどうかというところからスタートしているんですよね。だけど実際の、例えば何キロとかそのぐらいの大きさでの問題感覚という、そこに住んでいる人、あるいはその辺の道路を使っている人からすると、そのところの問題より、こっちの問題のほうが大事と思っているよとか、今ここにある道路は別に困っていると思いませんとかそういうのがあるんですよね。つまり、構想としてこの辺に何かつくろうという手前に、今ある道路にどんな課題があって、どんなふうにしていったらいいというところのプロセスが実はないんです。

その一つの解決が、●●先生がおっしゃるように、もうちょっと広域でのネットワークの議論をする。これは一つの方法なんですよ。もう一つの方法は、広域にはしないでいいけれども、地元のニーズを吸い上げて、それをマップ化するか地域づくりに生かしていく、そういう中から演繹として、この辺にやっぱりバイパス要るよねとなってくる、あるいはなっていない。つまりマクロスコピックなところでの上流部分とミクロスコピックな部分での上流部分というのが要ると僕は思っています。

ミクロの部分は、どちらかという維持管理や現道をどう使うかというところでの参画であって、そこと計画や整備のところをつなげるということじゃないかと思っております。その間が国土交通省の道路局の行政には非常に大きなギャップがあると、ここまでも思ってきたので、ぜひそういうところも検討を進め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。

【●●委員】 今の件についても、ここで我々、道路って1つで表現されていますけれども、地域に密着した道路、また渋滞を解消するバイパス、これはその地域の人たちにとって明らかにメリットがあるわけですが、そうでない道路もあるわけですよ。高速道路だとか、これは地域にとって何のメリットもない。でも、どうしてもここを通さな

くちやいけないとか、この近くを通さなくちやいけない、そういうのは当然、対応は大きく違ってくるわけですね。そっちの、どう考えても地域に大きなメリットはないし、近くに入出口をつくる予定もないようなところでも、住民の声を聞くのか、聞かないのか。聞いていたら、いつになっても住民にとってプラスにならないわけですから、そういう反発は延々と出てきてしまうとか。だから、ある意味で住民に聞くべき話と、それを聞いていたらいつになっても何もできない、そういう違いも当然あるわけですね。それは皆さんどういうふうに仕分けされておられるのかなと思って。

【部会長】 それも含めて、ネットワークでの計画でということだろうと思います。

【企画課長】 今のお話で申しますと、我々実際にP Iで概略のルートとかをお示しして、ご意見をいただくときに、自動車専用道路で近くにインターがないような道路についても、全然要らない迷惑施設だというような認識はあまりされなくて、自分はその端で、近くのインターから乗って、ちゃんと使っていくんだという感じで受け取っていただいております。

すごく具体的に、自分の土地のすぐそばに何か来るときには、やっぱり嫌だとか遮音壁をつけてくれというお話はありますけれども、高速道路自体に、ないほうがいとまでおっしゃる方はかなり少ないと思います。そうやって言われる案件もありまして、それがさっきの1万回のやつになっているんですけれども、それは極めて特殊な事例だと思っております。

【部会長】 ありがとうございます。

1つだけ。20ページの、3.8キロ、14年というのは、やっぱり普通感覚から見て異様で、大都会の真ん中ならともかく。したがって、これはぜひいろいろな格好で、各県別とか、市街化区域とか、あるいは何年とか、どういう改築とか、そういう分析を少し細かくしたものをいつか見せてください。

それでは次に行きたいと思えます。建議に向けてさらに議論すべき課題、既存ストックの有効活用について、ご説明をお願いします。

【有料道路調整官】 お手元の資料4でございます。既存ストックの有効活用につきまして、表紙をめくっていただきますと目次がございます。内容といたしましては2つでございます。高速道路の有効活用と情報通信技術の活用でございます。

1枚めくっていただきまして、3ページ目をお願いいたします。委員からいただいた意見といたしましては、通行料金による交通需要の調整手法を本格的に導入すべき。また、

一般道路の需要バランスの調整、都市中心部への自動車の流入抑制などを積極的に取り入れるべき。競争力向上の観点も加味した料金水準を検討すべき。さらに、インターチェンジの追加など、「改良再生」が重要な分野として認識されるべきという意見をいただいております。

右が、今回の審議事項でございます。大きいテーマといたしましては、一般道を含めた道路ネットワークの効用の最大化でありまして、内容は3つであります。

まず、料金を通じた高速道路の効率的活用で、大都市圏におきましては、環状道路の有効活用、都市高速の距離に応じた料金への移行でございます。地方部におきましては、休日の地域の交通の整流化、特定の渋滞区間への対応。また、物流効率化に資する有効活用というふうに考えております。

2つ目は、情報通信技術や交通制御技術を活用した高速道路の効率的活用でございます。

3つ目は、高速道路の機能強化で、特にインターチェンジ間隔が長ございまして、スマートインターチェンジなどで解消していくということでございます。

4ページをお願いいたします。有効活用の背景のご説明でございます。有料道路、高速道路は、道路の無料公開原則の例外として、借入金による建設と料金収入による償還で整備してまいりました。真ん中の下でございますけれども、現状といたしましては、合計1万キロの有料道路のストックが形成され、一般道路に比べて安全で環境に優しい道路という特徴を有しています。しかしながら、利用状況にばらつきがありまして、並行する一般道路が混雑する一方で、高速道路が活用されていないという区間もあつたり、同じ路線でも、時間帯によりまして混雑と閑散の差が大きいというような課題や、インターチェンジ間隔が長いとか、暫定的に2車線での整備がされているとか、最小限の修繕しか見ていないというような現状がございます。

左側でございますが、一方、ETCが普及してまいりました。全国平均65%を超えるような状況で、この技術によりまして、高速道路利用者の時間別とかルート別の把握が可能になりましたので、それに応じまして多様で弾力的な料金設定が可能となってきております。

右側でございます。高速道路を取り巻く情勢といたしましては、環境問題や安全・安心への意識の高まり、また、料金引き下げを求める声というようなものを受けているところでございます。

それを受ける形で、既存高速ネットワークの有効活用を、料金を通じて実現することと

高速道路自体の機能を強化することで実現していきたいというふうに考えております。

5 ページ目をお願いいたします。今ほど申し上げました課題でございまして、大都市圏、地方圏、それぞれ一般道路、高速道路ともに交通に課題を有しております。走行速度の低下、地球環境への負荷の上昇、沿道環境の悪化、事故の増加などの課題がありまして、その下でございまして、これに対応するため、既存高速ネットワークの有効活用によりまして、一般道路を含む道路ネットワークの効用を最大化いたしまして、我が国の抱える諸課題への対応を図りたいというのが、考えている有効活用の方向性でございまして。

6 ページをお願いいたします。大都市圏において考えている今後の料金体系でございまして、環状道路の整備の進展、また ETC 利用率の向上によりまして、左側が現状でございまして、対距離料金制の放射状の道路の中に、均一料金制の都市高速がありまして、そのことも一因で都心部への交通が集中している状況から、右側でございまして、距離に応じた料金への移行によりまして、都心部を通過するだけの交通を分散し、都市内交通の効率的利用の促進をするというのが、今後の大都市圏ネットワークの料金体系の方向だというふうに考えております。

7 ページをお願いいたします。これは、全国の幹線の高速道路における交通の状況が上の段、左側が地方圏で、右側が大都市でございまして、青色が普通車、赤色が大型車でございまして。時間帯によって利用に差があるということで、朝夕を中心に渋滞が起きているということです。一方、並行する国道で、下側のグラフでございまして、特に夜間に昼間と同程度の大型車が残っているということで、大型車の高速道路への転換によりまして環境の改善というのが大きな課題でございまして。

8 ページは、料金割引による効果の事例でございまして。長野県の中央自動車道と並行する国道 19 号での事例でございまして。深夜の時間帯で 3 割引を導入した前後での変化でございまして。国道 19 号の大型車は、上のグラフでございまして、時間によっては 23.6% 減少しておりまして、その結果、左下の棒グラフであります。通行どめを伴う事故の発生件数が、1 年間で 14 件ございましたのが 7 件に半減し、通行どめの時間も、47 時間から 20 時間へ約 6 割減少したという効果が出ております。

9 ページは、料金による有効活用のためには ETC の普及が不可欠でございまして、その ETC の普及状況でございまして。右側のグラフでございまして、平成 14 年から本格的に ETC を導入いたしまして、現在 67%、高速道路を利用されるお客様の 3 台に 2 台は ETC をご利用いただいているという状況まで来ております。さらに普及を促進いたし

まして、この料金施策が有効に機能するようになっていく必要があると考えております。

10ページは、機能強化についてでございます。日本の高速道路は、平均で10キロメートルの間隔でインターチェンジがございます。アメリカは5キロごとに入出口があるということで、約2倍の間隔でございます。その結果、高速道路の入出口のない、通過するだけの市町村が約3分の1という状況でございます。このため、必ずしも高速道路を利用しやすい状況にはないということで、この既存ストックの有効活用のためには、インターチェンジ、入出口の追加的な整備が有効であると考えておりますが、通常の追加インターチェンジの整備費用は、おおむね1カ所40億円と多額の費用を要します。また、ランニングコストも年間1億2,000万円ほど必要ということで、なかなか整備が難しかったわけですが、今ほど申し上げましたETCの技術を活用しまして、簡易な構造のETC専用のインターチェンジ、スマートインターチェンジと呼んでおりますけれども、それによりまして可能になってきているという状況でございます。

11ページをごらんください。下に、スマートインターチェンジの絵柄をつけております。右側のタイプが多うございますが、既存のサービスエリア、パーキングエリアにETC専用の入出口をつけまして、高速道路への出入りに使っていただくというタイプでございます。左側が、まだ数は少のうございますけれども、サービスエリア、パーキングエリアでなくて、本線に直接接続させるタイプのETC専用のインターチェンジでございます。これまでに、全国で31カ所において本格導入をしたところでございます。

最後に、12ページでございます。スマートインターチェンジの開通の効果事例であります。関越道の群馬県前橋の駒寄スマートインターチェンジであります。平成16年12月に、既存の駒寄パーキングを活用いたしまして入出口を設置したものであります。1日平均2,800台の出入りがございます。その効果もありまして、インターチェンジの周辺に、地図にありますように、開通後、大型の店舗が展開されているというような商業施設の集積の効果を生んでいるところであります。

【ITS推進室長】　引き続きまして13ページからでございますが、情報通信技術の活用という観点でお話をしたいと思います。

14ページでございますが、この点につきましては、各委員のほうから、特に情報通信技術を活用して、交通運用の施策で、ハードとソフトをうまく組み合わせたような施策が重要である。また、物流の効率化という観点。それから都市の交通問題、特に渋滞という観点でございますが、ITSの技術を活用することが一層重要である。さらに、ITS技

術の技術革新ということが指摘されてございます。

また、インタビューにおきましても同様でございますが、特にその中で、安全対策ということで、このような施策をしっかりと位置づけるべき。また、高齢者の運転のサポート技術。それから、最後にありますが、VICSまたはETCといったさまざまなツールがありますが、その辺の統合化ということでございます。

その中で、特に我々のほうで整理しましたのは4点ほどでございます。安全運転支援ということをご第1番目に挙げさせていただきました。道路と車の協調による安全運転支援、それからナビゲーションということでの安全運転支援です。

2点目としましては、道路交通情報、さまざまVICSもございますが、そういうものの提供と活用という観点で、1つは、今進められていますVICS情報のさらに拡充、それから、インターネットというような別なツールにおけます情報の提供化、物流の効率化という面での支援、道路交通をマネジメントという観点です。

3点目は、さまざまな課題があります大型車、特に重量が超過しているような過積載等の車両の管理の高度化。

最後は、ETCのさらなる活用と新しい車載器の開発ということでございます。

15ページは、特に安全でございますが、これまでさまざまな対策をしまして、死者数は7,000人を切ったということでございますが、引き続き、死傷者数はそれほど下がっていない。逆に伸びている段階もございます。これまで、技術としましては、車単独でのさまざまな警報技術というものがありませんでした。これがアクティブセーフティーというものでございますが、道路等のインフラ、情報通信の協調によりまして、さらなる安全運転の支援ということをご、政府を挙げて今進めているということでございます。この辺がポイントです。

その一例でございますが、16ページでございます。これは首都高の参宮橋というかなり急なカーブでございますが、グラフにありますように、これまで年間140件程度の事故がございました。どうしてもカーブの、渋滞の末尾が見えないということが大きな原因でございました。それを、下にありますようなセンサーとさまざまなビーコンということで、情報提供を車に直接することによりまして、青のグラフになりますが、35件、また21件ということで、非常に多くの効果がございました。必ずしもシステムだけの効果ではございませんが、舗装の打ちかえ等もあわせながら、非常に多くの効果を得た。これが、既存ストックの有効利用の一つの大きな事例ではないかなというふうに考えております。

それから17ページでございますが、都市部のみならず地方部におきましても、さまざまな工夫を用いながらやっている事例でございます。非常に参考になると思います。これは中山間部で、高知の例でございますが、1.5車線ということでございます。このようなところを活用しながら、できるだけスムーズな交通、特に衝突事故等を回避するという工夫がされております。非常に好評なようでございます。このような地方への展開ということも、大きなシェアとして考えているところでございます。

18ページでございます。高齢者等の支援ということでございますが、その中で、ナビゲーションは非常にポピュラーなツールとして車の中にあるわけでございますが、今後、高齢者のドライバーが間違いなく増加するということも含めて、できるだけそういう方に支援をするようなツールも非常に大事ではないか。下にありますアンケート調査ですが、このような支援が非常に効果的であるということで、50代、60代を含めまして好評でございます。新しい施策としては、このようなナビ等を活用した、特に今、「走りやすさマップ」をナビゲーションに導入しようという開発をしております。単に時間が短い、距離が短いのみならず、走りやすいというようなナビをしっかりと位置づけていくというようなことを考えているところでございます。

19ページ、20ページで、VICSでございます。VICS自体は今、1,650万台ほどの搭載になっておりまして、FMを含めまして非常に貴重な情報ということで評価されています。特にこのグラフにありますように、アンケート調査では、通勤またはレジャーということも含めまして、非常に多くの方がVICS情報を活用されているということでございます。また、左下のほうになります。渋滞長によって経路変更を行っているということで、さまざまなところでの効果はあらわれている。とは申しましても、さまざまな機械の配置、またはデータのとり方ということで、少しデータとの乖離ということも、右側の下にありますが、指摘されているところでございます。

20ページは、その例でございますが、赤いところが、基本的にはVICS情報をしっかりと提供しているところです。灰色のところは、ちゃんと情報のリンクはとっているんですが、情報が提供されていないということです。都市部からいきますと、もう少し密な情報提供が必要なのではないか。右側は栃木の例です。那須を含めまして日光、赤いところが情報を提供しているところです。観光地におけます情報提供というのがまだまだ課題であり、そのようなところで、機械を設置するというよりは、さまざまなプローブ情報といったような活用をしっかりと視野に入れながらすることが重要ではないかというふうに考

えています。

インターネットにつきましては、皆さん方よくご存じだと思います。特に冬道等がございます。携帯またはインターネットということで、特にそういう面でのアクセス数が非常に増えております。今後、先ほどありました走りやすさのルートサーチといったことも含めて、さらなる拡充が必要だろうというふうに考えております。

22ページ、物流の効率化でございますが、先ほど来、環境を含めて、物流ということでは大きな視点でございます。その中で、真ん中にあります、物流事業者がしっかりと、環境または安全運転という面での計画を立てやすいという視点で、左のほうから、正確な、工事・規制、カメラ、走りやすさに関する情報、環境負荷の大きい交差点の情報、料金といったような情報をしっかりと与えることによって、運行計画を立てていただく。それをさらに、GPSまたはプローブといったところで評価をして、一つのPDCAサイクルができるのではないかとということで、物流の効率化ということをしかりと支援するような仕組みができますねということです。

23ページ、24ページです。ここは道路交通のマネジメントという観点で提案させていただいております。23ページは、阪神高速道路のシミュレーションシステムの事例でございますが、通常の渋滞状況を現況予測して、さまざまなマネジメント、また規制等を行った場合の渋滞予測をし、しっかりと実際の管制のほうと連携して、特に高速道路等の渋滞のマネジメントをしております。リアルタイムにおけます交通マネジメントの実現ということです。下の図にありますように、実際の現況予測と、例えば入路閉鎖をしたときのシミュレーションをして、それによってマネジメントするというようなものです。

これの事例が、24ページで、ロサンゼルスにおけますランプメタリング、またはベルリンにおけます、可変速度の情報提供によってマネジメントするというので、展開されているわけでございます。

25ページでございます。大型車または過積載の車の管理ということで、今やっております、またこれから進めようとしているものの例でございます。特にここにありますのは、自動計測装置というものを今、全国7カ所でございますが、設置しております。さまざまな過積載によります影響等もありますので、このようなところで自動計測をし、それを管理に生かしていくということです。

ちなみに、参考でございますが、NEXCO系を経ました道路会社におきましては、さまざまな計測をし、それによってペナルティーということで、措置に応じなかった場合に

は割引制度を適用しないというようなことも実施されております。このようなことで、さまざまな大型車、または重量の超過した車両に対する管理が可能になるのではないかと、いう提案でございます。

最後から2つ目でございます。E T Cは、先ほどありましたが、高速道路での料金徴収ということでは当たり前のツールになってまいりましたが、さらに展開ということで、2つの例です。

1つは、フェリーの乗船手続に連携した例でございます。神戸ー高松間のフェリーにおきまして、E T Cの認証技術を活用することによって非常に効果的な、スピーディーな手続ができた。通常、混雑時は20分ぐらいかかる手続が、数秒で完了するというところで、ある面、道路とほかのフェリー等の連携が非常に図られて、E T Cの活用がうまく図られた例だろうと思っております。

それから、駐車場の決済もそうです。駐車場におきまして、E T Cの認証機能を含めて、今さまざまところで、社会実験でございますが、展開しております。非常に効果的で、なおかつ体の不自由な方に対する評判が非常に高こうございます。このようなところでE T Cのさらなる普及を図っていきたいということでございます。

最後でございますが、カーナビを含めまして、V I C S、E T Cでございます。先ほどありました、一つの車載器ということで、今ほぼI T S、新しい車載器が実現されつつあります。これを今後、さまざまな実験を経ていくわけですが、音声または画像をドライバーに提供することによって、安全、またはさまざまなサービスに展開していきたいということでございます。以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

恐縮ですが、次も一緒に説明していただいてもいいでしょうか。

【●●委員】 すみません、30分に出るので、一言だけ。I T Sの活用をどんどんお願いしたいと思いますけれども、最後のところで、駐車場での決済等のサービス、これも大賛成なんです、オンロードの駐車場の決済もI T Sで、D S R Cでやれるようにしていく。したがって、オンロードのほうでのパーキングメーターをもっと活用していく。さらには、パーキングメーターの価格を混雑に合わせて、あるいは道路の状況に合わせて設定していく。そちらのほうもぜひ導入していただきたいというのが1点。

それからもう一つは、ここで言うのか、それともどこで言うのか、さっきの沿道空間のところでは言ったほうがよかったかもしれませんが、道路の沿道空間の活用という中

に、ぜひ道路上の空間の活用ですね。そこに建物があったり、あるいは渡り廊下があったり、そういうものの活用についてもぜひ検討していただきたい。

以上2点です。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、資料5のご説明を先にさせていただきますでしょうか。

【道路経済調査室長】 それでは資料5でございます。観光振興の支援及び多様な機能を持った「道の駅」の新たな展開ということでございます。

2枚めくっていただきまして、3ページでございます。論点整理でも、道路行政としてもより積極的な観光支援をすべきではないかというご意見をいただきました。昨年来のインタビューでも、市町村長さんを中心に、観光に関しては道路整備を進めるべきというご意見をいただいております。

一方、(3)にございますように、インタビューの中でも、道路整備はまず生活第一であって、観光地は人が集まってくるんじゃないかというようなご意見もあります。若干意見が分かれた分野でございます。

4ページでございますが、道路行政における観光振興支援ということで、観光エリア内外、それから観光地へのアクセス、町並みの魅力向上、案内の充実、大体これぐらいの項目が考えられるのかなということで、それぞれエリア内の交通円滑化から案内の充実まで、5つぐらいの大きな支援の方法があるのかということでございます。

その例でございます。5ページは、観光エリア内の円滑化の例でございます。観光地内流入規制をしまして、その外に駐車場を設置しまして、そこからシャトルバスを運行する。これでエリア内の交通の円滑化を図るという例でございます。

6ページでございますが、アクセス向上、これは通常的高速道路ができた場合の例でございます。白川村が、観光入り込み客数が増え、所得も周りの市町村に比べて増えているという例でございます。

7ページでございます。こちらアクセスの例で、有料道路で料金割引を行っています。企画割引ということで、北海道で、ETC、夏の間3日間フリーパスという取り組みをしていただいた、東日本高速会社でやった例でございます。

8ページでございますが、こちらは若干、エリア内の魅力ある空間の構築に移りまして、アスファルトの道路を撤去して、いわゆる街道を復元したという例でございます。福島県の例でございます。

9ページでございますが、都市計画道路の見直しによる例でございます。もともと市街地内を真っすぐ通過するような都市計画道路が予定されていたものを、都市計画変更を行いまして、右の絵のように、通過できないような街区をつくる。これによって、歴史的な町並みと調和した道づくりができたという例でございます。

10ページは、同じく魅力ある空間の構築で、無電柱化の効果の例でございます。青森県の立佞武多祭りの例でございます。動きに制限があった山車の範囲が非常に広がって、観光客が増えているという例でございます。

11ページは、案内標識の例でございます。こちらは、まず多言語化、あるいはピクトグラムといった絵文字での案内標識の拡充。

12ページは、主に観光地等での道路名称と位置番号を活用することにより、わかりやすい道案内の実現ということで、左側は佐賀市の例でございます。

関連しまして、15ページまで飛んでいただきまして、「道の駅」でございます。「道の駅」は観光等にも十分活用されておりますが、最近いろいろな活用事例が増えてきておりまして、例えば中越地震の際、大災害のときに避難所として活用されたというような例、周辺を散策する場合に、その拠点として活用されている例、それから、ドライブの途中で地域の情報を得るということで、地域情報あるいは交通情報を得たいというようなニーズが非常に高いということでございます。

今現在、16ページでございますように、858駅が登録されまして、年間大体1.7億人に利用されるというような状況になってきております。

17ページで、今後の展開でございますが、これはいろいろ機能にもよりますけれども、防災機能として強化したいというような取り組みが、市町村等であれば、あるいは都道府県等であれば、これにもこたえていくようなことが今後必要だろうということでございます。また、道路としてもそれに支援できることがあろうかということでございます。

18ページでございますが、サービスの充実ということで、交通情報のみでなく、地域情報あるいは医療情報等の情報もここで提供できるような取り組みもできるのではないかと。

最後のページですが、これらのいろいろな機能をさらに展開して行って、より使いやすい「道の駅」の姿を今後求めていくべきではないかということでございます。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、あわせてご意見を伺いたいと思います。どうぞ、どちらからでも結構です。

【●●委員】 細かいことばかりさっと言っちゃいます。まず、今の資料5なんですけれども、2点ございます。11ページのあたりに、案内標識のことがあって、これは私もいろいろな面で、道路分野で案内標識をいい方向に持っていくという検討をされてきたことは承知しているところなんですけれども、実際の運用局面、あるいは実施の局面になると、この写真にちょうど出ているんですけれども、東京駅とか新橋と出ている、これは何とかという名前の標識のパターンになっているんですけれども、ああいうのは非常に古く決めたままのものがあって、こんな四角い中にわざわざこうやって楕円でくくらないといけないというのがまだ残っていたりするんですね。だから、何の根拠もないとは言いませんけれども、かなり古臭くなっている規定類を、案内標識について抜本的に改めようよというのは、ぜひ一言言っていただきたいなと思うのが1点です。

それからもう一つ、「道の駅」につきましても、見直してもっといいものにするって、大いに結構なんですけれども、風景街道に関連して、随分あちこちでお話を伺わせていただいたりすると、「道の駅」が物を売る、地元の物産を得る、これは多いに結構なんですけれども、地元の文化資源、地域資源というものは結構あるんですよ、歴史性とかね。そういったものに関するパネルであるとか、説明であるとか、非常に弱いんですね。つまり行政が一生懸命やっている、僻地にあるコンビニに出さないようにしないとイケない。そこはやっぱり休憩機能や情報発信機能、地域の連携機能に加えて、道の文化をもう一回再発見し、そこでもう一回作り直していくんだというのも、4つ目のマルとして入れてもいいんじゃないかと思っております。

その手前の、資料4でございますけれども、21ページあたりに、インターネット等を活用した情報提供、これは大いに結構で、進めていただきたいんですが、国道においても、直轄の国道も県管理の国道も、いろいろあると思うんですが、必ずしも現状では電波が届くわけじゃないんですよ。それを、どういうところでは届く、届かないというのを道路管理者が把握されているかどうか、私は知りませんが、把握したほうがいい。また、商業ベースで電波塔が設置できているようなところはそこでいいんですけれども、どだいそのつもりが、商業ベースのプロバイダが持たないようなところについては、こういう装置、塔というのは、ユーザーへの災害時の情報提供にもなるし、道路管理者も使えるんですよ、きっと。

だから、道路の施策として、そういう僻地については、私はやってもいいんじゃないかなという意見なんですけれども、ちょっとお考えいただけないかということです。

それからもう1点だけ、忘れないうちに、資料2のときに言い忘れたんですけども、沿道環境云々で、9ページに、局地を改善するための対策というところで、いろいろ例が、バイパスや交差点改良、流入抑制があるんですけども、これはやっぱりCO₂あるいはNO_x等々の非常に重大なポイント、踏み切りがその一つだと思うので、検討に加えていただけるとありがたいと思います。以上でございます。

【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。どうぞ。

【●●委員】 資料4で、情報通信技術なんですけれども、まず感想なんですけど、ITSについては、随分昔に熱狂的な時代があったんですけども、この資料を見たときに、随分冷めたなという印象を受けざるを得ないですね。その位置づけも、既存ストックの有効利用として情報通信技術の活用ということだから、構成的にはこうならざるを得ないかなというふうに思うんですけども、私は、ITSについてはもう少し積極的に、道路行政として取り組んでもいいんじゃないかというふうに思っています。特にITS自体が、最近のはやりの言葉で言うと、イノベーションというような側面をかなり持っているので、そういう面では、道路ということからも、イノベーションに対するという意味での一つの提案になり得るのではないかというふうに思います。

この資料を拝見すると、今こういうことができます、あるいはこういうことをやってきましたということが中心でありまして、これからどういうふうにするとか、こんな技術革新があるということについて、もうちょっと積極的にお話を伺ってもいいんじゃないかというふうな印象を持ちました。ですので、既存ストックの有効活用として情報通信技術を活用するという枠組み自体は、特にこれでも結構だと思いますけれども、もうちょっと積極的な姿勢ということで、27ページのところには少しそういうことが書いてありますけれども、ETCだけではなくて、ITS全体に対して技術革新を推進するんだということを強調していただければというふうに思います。

それからもう1点、資料5ですけれども、観光について意見が分かれたということであると思うんですが、去年の暮れの観光立国推進基本法とかそういう形で、政策の大きな流れが観光というところに来ている。観光の基本というのは、やっぱりまちづくりだと思うんですね。いろいろなところで言われていますけれども、まさに資料5の前半のところにもそういう例が随分ありますが、そういう意味では、道路行政が観光にかかわっていくというのは、逆に観光の側からいうと、道路行政がかかわっていただかないと観光の推進って

できないと思うんですね。その意味では、この資料は非常に重要だというふうに思っています。

これ以外にもいろいろ細かい点はあるわけですが、ここで観光のことを取り上げて、支援をするという姿勢が重要であるというふうに思います。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 資料4ですけれども、高速道路のさらなる活用ということで、夜間の料金の問題だとかそういった対策をとっていった活用を増やそうという話と、もう一個が、安全対策ということが後半だったと思います。その両方を考え合わせましたときに、ちょっとわからないんですけれども、夜間に使うことは合理的だと思うんですが、ただ、やはり夜はどうしても眠い時間帯でございますので、安全ということを考えますと、もしかしたら仮眠をするようなところが小まめにある必要があるのではないかと、そういったことも同時に考えていかないと、今、夜間の運転というのは、高速バスの事故などをはじめ、あまり印象がよくないところもございますので、そういった対策も必要になってくるのではないかと。

それからもう一つ、前のほうの資料で、騒音対策ということがございました。騒音というのは、私も、高速道路はちょっと遠いんですけれども、昼間は聞こえませんが、夜になると聞こえるんですね。これがさらに交通量が増えますと、もっと大きな音がするだろうなと想像したんですが、そういった苦情も増えてくる可能性がありますので、騒音対策というものも一定必要になってくるのかというような気がいたしましたので、もしかしたらどこかに書いてあるかもしれませんが、そういった感じを持ちました。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 最初は、資料4からです。16、17ぐらいの、特に情報提供で、1つは質問です。17ページのほう、これも非常に重要で有効な情報提供だと思いますが、いわゆる法律問題みたいな、機能していなかったときに突っ込んでいった事故になることについては、随分いろいろ議論されたと思うんです。これはもう解決しているのかどうかというのが質問です。

多分大丈夫だということなのでしょうけれども、ぜひこういうシステムを、最近議論がよくある自転車問題、なかなか検知するのが難しいんですけれども、飛び出しだとか、あるいは巻き込みだとか、そういうものに対応できるようなシステムをぜひ検討していただければありがたいと思います。

それからもう1点。それに関連して、資料4で、既存ストックの有効活用にITSが入っているというのは、ここで言っている既存ストックは、当然道路ストックという意味で、そこに新しい技術をどんどん入れましょうということですから、ITS自体は全く新しいシステムということですよ。ちょっと説明を受けるとわかるんですけども、そこに入れておくのがほんとうに適切なのかなというのは、若干だけ印象を持ちました。

それから、資料2の議論が出たので、私も1点だけ。33ページに、強剪定の話がありまして、これも多分、既にいろいろ議論が出ていると思うんです。けれども、今回の「今後の方針」というのは、あまりにも時間がかかるというか、予定に合わせて、基準の改訂の際に何か検討しますという、いつやるんだかわからないようなことが書いてあるんです。環境に対応して、直轄の国道でもいいので、モデル地区を増やしていくとか、強剪定しないで済む場合、これは多分、住民合意だとか、ここに書いてある技術的な基準だけでは出来ないと思うんです。そういうことに踏み込んで、ぜひ、できるところはどんどん強剪定をしないで済むような、すぐれた美しい街路を形成できるようにしていただきたいと思います。この「今後の方針」というのが何だか随分弱いなという気がしましたので、発言いたしました。以上です。

【●●委員】 まず資料4のほうについて申し上げます。●●先生、●●先生がおっしゃったように、ITS、ETCについては、どんどん積極的に推進していくのに賛成です。その上での、具体的な提案の一つですけども、ETCで出られるゲートは、主要な高速道路については全部整っているようですけども、地方の有料道路で、まだ使えない所がたくさんあると思います。国とか公共直轄じゃなくても、有料道路というものの自体のゲートは原則全部ETCが使えるようになれば、ずっと促進されると思いますので、そうすると、ドライバーの6割どころか80%、90%の人が車載するようになるんじゃないかと思います。これがまず1点。

次に、冒頭の資料で申し上げられなかったんですけども、資料2で、NOx対策とかいろいろありましたけれども、防音対策は排ガス規制と一緒に、基本的には道路というよりも自動車のほうでの対策を中心にするのが有効じゃないかと思います。この資料の中には、結構な枚数を割いて騒音対策のことが出ていましたが、基本的には、道路というよりは自動車の問題ではないかと思いました。これは感想です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 あまりにもたくさん資料があったので、どのページが何か、自分でも後

で探すのが大変だったんですけれども、案内表示の点について、まず意見を述べさせていただきます。正直言って、私は日本の案内表示はかなり悪いと思います。海外で運転された方は、私もヨーロッパとかいろいろところで運転しましたが、ものすごくわかりやすい。日本の場合、最後の最後になって急に表示が出てきて、あーっと思ったらもう車線が遅かったとか、そういうケースが非常に多いんですね。したがって、今は日本国民の大変多くの旅行者が海外で運転しているわけだし、そういうものをみんな見てしまっていますから、ぜひ皆さんも海外に行って、どういうふうになっているのかをよく見てやってほしいというふうに思います。

もっと簡単な方法からいえば、まさに運転手の皆さんに、どこの表示がわかりにくいかというのを大々的に聞かれて、そうしたら、おそらくかなりの意見が寄せられると思います。私も、これだけはもう100メートル前に置いてほしいなというのは、思いつく点が幾つもありますし、そういうことで、やっぱりここにあっちゃだめなんだな、もっと前に持っていったほうが良いなということがわかれば、そういうふうにしていけば、同じ表示でもずっと有効に使えるようになるという気がします。

その表示で1ついきますと、これは皆さんの問題よりも警察のほうだと思いますが、私の住んでいるところの真っ正面で、原付だと一回左寄りでも右に行かなくちゃいけないというのがあるんですね。確かにその現場に行けばそう書いてあるんですけれども、大体車が入ってきたときには、見つけたときには遅過ぎるんですね。遅過ぎると違反になるわけですが、それを待っているように警察官がいつもそこにいて、人がいて待っているわけですよ。ほら来た、捕まえろ、ほら来た、また捕まえろと、こういうことをやっている、わざと表示を変なところに置いて、それで捕まえているんじゃないかと思わざるを得ないぐらいひどいものもあります。そういうところも含めて、注意していただきたいなということでもあります。

それから、高速道路の表示なんですけれども、私も最近、何回も運転する機会があつて、ほんとうにすばらしい天気有的时候に、まだ高速道路の円の中にスピード表示がありますが、80だとか、50だとか書いてあるんですね。東名高速をほんとうに50で走ったら、死ぬほど怖いですよ。80でも死ぬほど怖い。私もほんとうにやってみました。この委員でもあるので、ちょっとそのとおりやってみようかと。ほんとうに危険であります。普通100とか、皆さん110で走っているのに、急にだれか80で走っていたら、こんな危険なことはない。

おそらくああいう表示がついたのは、30年前、40年前、日本の車がまだ性能がめちゃくちゃ悪かったころ、私もよく覚えています。80キロで走ったら車がガガガガガッて、全然だめなんですね。そのときの表示が今でも残っているんじゃないか。今の車で80で走ったら、逆に危ないわけですよね。そういうものを、何とか今の時代に合わせて、といいますのは、ああいう表示をみんな見て、無視することになれちゃっているわけですね、日本のドライバーというのは。無視することになれてしまいますと、ほんとうに必要な表示を置いてもみんな無視してしまう。

この違いがどこで重要になるかといいますと、資料4の24ページ目でベルリンの例が載せてありますが、私もドイツに随分よく行ったり、運転したりするんですけども、ドイツ人はほんとうにスピード表示を守ります。100と出たら、180で走っている車がその場で100まで落とすんですね。これはもうロボットかと思うぐらい、乗っているほかの人は知らないで、急ブレーキをかけるように皆さん減速しますから、そのぐらい徹底しているんですね。でも、ほんとうにそこで減速して、ちょっと行くと道路工事があったり、事故があったり、そういうことで、クレディビリティがあるわけで、だから皆さんそのとおりに運転する。

日本で同じことをやっても、絶対皆さん無視しちゃうと思うんですね、これまでの経緯がありますから。そういうことも含めて、100キロで走っていいときは100キロとちゃんと出すべきだし、120でも安全なら120と出しちゃえばいい。そうすれば、80と書いたときに、あっこれはやばいぞと思ってみんな減速してくれて、それなりの成果が上がると思うんですが、いつでも80がついていたり、50になったりすると、みんな無視しちゃう。そうすると、せっかくやっても効果が出ないという心配があるような気がします。

あと、木を植えて緑化をどんどん進めるといのは、ほんとうにそれはすばらしいことだと思うんですけども、例えば中央分離帯に木を植えるということになると、木というのは少しずつ成長しますから、ちょっとほっておくとあまりにも高くなっちゃって、中央分離帯から右折しようとするときに、向こうから来る車が見えなくなっちゃうんですね。おそらく皆さんその辺は注意して、定期的に切っておられると思いますが、私は何回も、ほんとうに家の近くで、駒沢通りから恵比寿駅に入ろうとする、あの中央分離帯は今、全然先が見えないです、木が高くなっちゃって。そういうことも考えますと、緑化だけじゃなくて、やっぱり安全を優先してほしいなという気がします。

あと、これは皆さんとあまり関係ないのかもしれませんが、とにかく違法駐車をどんどん減らさないと車の流れがよくないということで、今、民間委託になって、民間の方が一生懸命やっているわけですがけれども、全然だれにも迷惑になっていない、夜、女の子がひとりで歩くには怖いような、どうしようもないところでも、彼らはチケットを出しているんですね。もっと込んでいるところに車がとまっているのに、なぜこんなところに来るのか。それを見ていると……。

【部会長】 もう一つ、すごく重要な議題がありますので、短くしてください。

【●●委員】 まだあるんですか。

【部会長】 あと2つあるんです。

【●●委員】 そういうことをやっている、こういう人たちはノルマでやっているんじゃないかというふうにとられますと、どこかで社会的な反発が出てきちゃって、できることが逆にできなくなっちゃうんじゃないかという点。

あと、資料の10ページ目に、インターチェンジが1つ40億円もするというのがあったんですけど、これは常識的に考えて高過ぎるんじゃないかなと。普通のインターチェンジをつくるんだったら高いと思いますが、単に出入りができればいいわけですね。この話の中では、インターチェンジじゃなくて、出入りができればいいわけですから、出入りができるだけのために40億円必要なのかなと、ちょっと疑問に思いました。何か談合が裏にあるんじゃないかなと思ったりしたんですが。

【部会長】 恐縮です。また何かございましたら事務局にお伝えいただくことにして、次に移りたいと思います。残った2つの議題をまとめてご説明いただいて、議論ということにしたいと思います。

それから、10分ぐらい延長させていただきます。この説明だけで10分ぐらいかかるそうなので、よろしくお願いします。

【道路経済調査室長】 それでは、大急ぎで説明させていただきます。資料6-1でございます。建議(案)骨子で、まず、今後の進め方でございますが、きょうお配りしております資料6-2は、昨年の論点整理から、国民のご意見を伺ったり、部会での議論を踏まえまして、若干順番とかを加筆・修正したものでございまして、こちらをごらんいただいて、きょうこの場でというのも時間が迫っておりますので、項目立て、あるいは項目で書くべき内容について、各委員からご指摘いただきたいと思っています。後ほど事務局からお願いすると思いますが、おおむね4月20日ごろまでにご意見をいただいて、その後、

部会長により起草という作業に入らせていただきたい。6月5日に、その案を持ち寄りまして議論していただくというようなことを考えております。

資料6-2でございます。簡単に、目次からございますが、論点整理等を踏襲しておりますので、そんなに大きな変更はございません。Ⅱ番の必要な道路政策については、国民生活の創造、国際競争力の強化、安全・安心、それから環境問題という4つの柱。それから、進め方についても4つの柱、こちらを変えておりません。これらを受けた具体的な施策の提案ということで、その後ろに、また4つの大きな柱ごとに具体策が書かれる。Ⅴ番目に進め方に関する提案、こちらは具体策に書き込めないような、全般にわたるような進め方に関する提案を、5つほど項目を抜き出して柱立てをつくらせていただいております。

おめくりいただいて、3ページ以降がその主なポイントでございまして、論点整理を踏襲していますので、そんなに大きな変更はございませんが、特に4ページの一番最後から3行、その後、論点整理に対してご意見をいただいた以降の動き、それから5ページ、そこに多様なニーズが、要望をいただいたという裏に、前は前文で書いておりました、いろいろな批判もまだありますということをつけ加えさせていただいて、それらを踏まえて、18年12月、政府のほうからも閣議決定がなされていますという動きをつけ加えさせていただきます。

6ページ、7ページ以降は、ほぼ論点整理の内容を踏襲しておりますので、後ほどごらんいただきたいと思います。恐縮です。

10ページ以降に、具体策を書こうということで、今回は、項目立てする前に、大きな項目の柱と、これまでご議論いただいたテーマをその柱の中に盛り込んだ形、横書きのペーパーです。そのときに、委員の先生方からいただいた意見を、具体的なものを書き込ませていただいています。これが10ページから13ページまで続いておまして、今後これを参考にしながら建議をいただくというふうに考えておまして、ここに抜けていたものがある、あるいは修正すべきというようなご意見を、ぜひ20日ぐらいまでにいただければと思っております。

14ページは、進め方で、これも大体こういう柱で、このような項目かなという案、骨子ということでお示しさせていただいておりますので、足りないもの、要らないものがありましたら、ご指摘いただければと思います。

以上が、建議骨子のご説明でございます。

引き続きまして、資料7でございますが、中期的な計画の作成に向けてということでご

ございます。こちらにつきましては、先ほど来ご説明しました、ことし1月にもご説明させていただきまして、道路特定財源の見直しに関する具体策、昨年12月8日に出たものでございまして、これを受けて、1ページ目をお開きいただきますと、1.の中ほどにアンダーラインを引いてございます。「19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成する」、これが決定されておまして、いよいよ予算も成立しましたので、こちらに着手させていただきたいということでございます。

2ページ目をお開きいただきまして、どのようなものを考えていくかということでございます。まず、閣議決定の内容から申しますと、中期的な整備目標、それから、その達成に必要な事業量を明示した計画をつくるものを想定しております。それに当たっては、1番で、取り組む施策の一層の重点化が必要です。2番目で、コスト縮減など効率化を徹底する。3番目で、国全体の上位計画が2つほど動きますので、こちらとの整合も当然図ってまいります。4番目で、国民各層の方々の意見を、改めて全国的に幅広く聞こうという方針でつくろうとしております。

3ページ目でございます。今申し上げました内容を、具体策から問いかけ、その間に、こちらの基本政策部会でいろいろご議論いただいた論点整理の精神を当然入れまして、あるいはいただいた意見も反映させながら、問いかけを行っていき。主に、まずは政策のプライオリティーと効率化のポイントに絞って、皆さんに伺っていきというふうに考えております。

4ページでございますが、問いかけの方針でございます。まず、国民の皆さんには、ホームページ、それからアンケート用紙の配布という従来のようなスタイルをとらせていただくということでございますが、特に標本調査で1万人程度の方々を、属性が偏らないように抽出しまして、こちらの方々に調査を実施する。これもあわせて行うということを考えております。それから有識者の方々は、それぞれご意見を過去にいただいたような方々をピックアップさせていただいて、訪問で自由にご意見をいただく。市町村長と都道府県知事さんについては、文書により報告を求め、回答依頼をいたすというようなことを考えております。

スケジュールが、5ページでございます。きょうこちらでもご報告させていただいた後、4月から、来週早々にでもアンケートを回収したいというふうに思っております。まず、アンケートを回収いたしまして、5月あたりに一たん中間取りまとめをいたしまして、次の部会が、後ほどご案内させていただきますが、6月5日に予定されておりますので、そ

のときには中間取りまとめの結果等をご報告させていただきたいと思います。その後、それを受けて、さらに今後いただく建議も反映させながら、次の段階へ進んでまいりまして、中期計画の素案を提示いたします。それについてもまた国民各層の方々にご意見を伺う。合計3回、年内にPI活動を行いながら、計画を策定していこうということでございます。分科会等にも節目ごとに説明させていただく予定でございます。

最後に、参考資料として、国民用のアンケート、配布用のものをおつけさせていただいております。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、どうぞ、ご意見を伺いたいと思います。

【●●委員】 資料6-2については、これから意見を聞くということですので、きょうは申し上げません。けれども、アンケートをされるという、資料7の関係の参考資料がございまして、これは多分すぐにされるということじゃないかと思いますので、意見を申し上げたいです。参考資料、アンケート（案）の中のQ1をざっと見ますと、仮定、前提は非常に重要で、「コストを減らし、無駄を排するなどの効率化を徹底する必要がある」ということが前提です。それに対して3つまで挙げろということなんです。けれども、回答の選択肢のほうを見ますと、(ア)と(ウ)は絶対に避けられないので、必ず「○」がつくと思うんですね。(イ)についても多分、そんなに反対しないと思うんですけれども、そうすると大体つくものが決まってきた、じゃあ、ほかは重要じゃないか、大切じゃないかというふうに出てきちゃうんだと思うんです。それは困るので、ほかにも大切なことが随分入っていますから。この質問については選択肢、あるいは質問のさせ方、それぞれについて重要か重要でないかと聞いても構わないと思うんですけれども、3つだけ選ぶというのは、今のQ1だと心配ですね。

それから、Q3も同じで、3つだけ挙げろというと、ちょっと偏らないかなという心配があるものですから。これだけの非常にバラエティーのある内容を聞くのであれば、それぞれの重要度みたいなものを聞かざるを得ないのかなというふうに個人的に思いますので、ぜひご検討いただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかいかがですか。どうぞ。

【●●委員】 今の点は、私も全く同じ意見なんですけれども、3つまで挙げるというふうを書くよりも、優先順位をつけてくださいと、そこで番号を振ってもらったほうがい

いんじゃないですかね。

【道路経済調査室長】 ご指摘ありがとうございます。一応3つまでというふうに書きましたのは、まさに優先順位、優先度を見たいということで、3つまで「○」をつけてくださいということをお願いしております、●●先生が最初にご心配されたクエスチョン1のほうについては、項目も少のうございまして、3つ選ぶと結構ばらつくんじゃないかなと私どもは想定しております、それでも優先順位はつくだろう。

それからクエスチョン3のほうですけれども、こちらは、まさにみんな「○」をつけたいんだけど、どれか3つと言われたらどれかなという形で、やはりプライオリティーを確認したい。ばらけるのは致し方ないという想定で……。

【部会長】 だから、重点度をつけるときに、順位をつけてもらってもいいし、A、B、Cとランクをつけてもらっても同じことでしょうかというお二人のご意見で。

【道路経済調査室長】 順位をつけるとなりますと、国民の皆さんに、全く道路に対してイメージのない方が入ってこられてチェックされるときもありますので、簡単に参加していただけるように、上位3つというような工夫をさせていただいたつもりでございます。

【部会長】 でも、だめと言っておられるから。

【●●委員】 ここで出てくる声のプライオリティーが結構重要な政治や行政の判断材料として使われるのであれば、例えばどうしても3つでやるんだったら表示するクエスチヨネアの順番を変えるとか、といった調査設計上の基礎的技術を反映させる必要があると思います。どういうことかということ、例えば回答者が「○」をつける心理はクエスチヨネアの順番によってもものすごく左右される。だから、乱数に近いぐらい、属性ごと、それで順番ごとの、両方掛け合わせた母集団によるアンケートの取り方であれば3つというのでもある程度精度は改善されると思いますが、そうじゃないとこの調査結果が予算配分を左右するのだとしたら、このままのアンケート表でやるのは少し乱暴だと感じます。政策判断、行政判断の材料として使うアンケートは十分に慎重に設計すべきだと思います。

【●●委員】 せっかくアンケートが来たから見るんですけれども、Q1は、どっちにしても同じようなのしか出ないと思うんだけど、Q3は結構重要で、もうちょっと丁寧につくったほうが私もいいと思います。というのはどういうことかということ、しばらく前まで、とにかく道路は要るのか、要らないのかという非常にステレオタイプな議論が多かったでしょう。これはやっぱりステレオタイプなんです。あなたにとって道路はどれ

が大事ですかって、道路って十把一からげにとらえているんですよね。あなたがどこか観光地に行って、地方部を走るときの道路については何が大事ですか、自分の身近な道について、子供を持っているあなたは何が大事とっていますか、でも、だんながどこかに通っている道についてはどう思っていますかって、それぞれ言いたいことは違うでしょう。

つまり道路というのは、一言で言えば道路だけれども、実は全く別の、例えば鉄道で言えば新幹線と銚子電鉄を一緒にして、鉄道にとって何が大事ですかと聞いているようなものなんです。そこはやっぱり分けて、ページが増えるとかいろいろな制約から言っているんだと思うんだけど、ちょっと配慮したほうが、今までのステレオタイプな道路ではないんだぞということのメッセージになると思います。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【●●委員】 今話を、(ア)から(ツ)までを3つ違う質問で聞いて、それぞれの優先順位をつけてもらえば、3回読まなくて済みますよね。そうすると少し短くなるかもしれない。

【●●委員】 今のQ3は、選択肢の回答のほうを見ると、修飾がついていて、恣意的ではないけれども誘導している選択肢、例えば「都心へ入る車を分散させる」、そういう目的の環状道路と言っていますよね。そういうふうに複合的になっているところと、それから「電線類の地中化」みたいに、目指す目標が明確には示されていないけれども、人によっては、それによって景観がきれいになるねということイメージさせるものとか、ばらばらです。どういう目的の優先度が高いと思うかというのでいくのか、事業みたいな整備イメージでいくのか、というのが整理されていない感じがするんですよ。

目的、目標というか、そちらのほうをイメージしてもらえそうな形で、まずは整理してもらった設問があって、それからもう一つ、具体的な事業をイメージさせる設問があってもいいんだけど、今それが完全に複合形になっているところは心配です。これでやるんだったら、それぞれが10点満点でもいいから、何点かつけてもらって、最終的には、それを整理し直すと一応優先ランクみたいなものになる程度の質問にしておかないと、危ないなというふうに思います。繰り返しになってすみませんでした。

【部会長】 そのほかよろしいでしょうか。

もう一つだけ。3ページ目の職業の欄が、自営業主か、家族従業者か、雇用者か、無職かを選んで、それから右を選ぶという構造になっていますが、若干わかりにくいというのが1点。

それから、前のときに公務員ばかり多かったとか、その公務員も、本職というか、道路に関係する公務員なのか、建設業者なのか、そういうことが気になったでしょう。あるいは運輸業者とか。何かもうちょっと、この間困ったのから学習したことがあるんじゃないかしら。お願いします。

【道路経済調査室長】 公務員が多かったということがあって、今回の標本調査を、分析用に別途セットしようとさせていただいています。これは職業もばらける形で、無作為抽出されている。

【部会長】 そのときも、職業をちゃんと見られるようにね。

【道路経済調査室長】 はい。

【●●委員】 全く外部の民間に委託してやるということは、できないわけじゃないですね。

【道路経済調査室長】 委託は……、ええ。

【●●委員】 私は職業柄、高い精度を要求されるアンケートの設計調査の仕事をしたりすることもあります。その経験から申し上げるのですが、アンケートという手法は、サンプルの取り方、質問の設計の仕方によって非常に恣意的に答えを作り出せるものなのです。多分、どの問いについて賛成○割反対×割の答えを出せと言われると、かなり近い調査結果を作り出すことができると思います。そうならないように、正しい調査設計をする必要があります。ぜひ設計のところに投資してください。調査設計の本当のプロの方もいます。

【部会長】 ありがとうございます。

ほかにございませんでしょうか。そちらの側で、時間が押していたので、何かお話しにになりたいことがあったんじゃないかと思えますけれども。よろしいですか。

それでは、すみません、10分ほど超過いたしました。先ほどの繰り返しですが、4月20日までに、資料6-2、それから、もしできればほかの資料についても、ご意見とかお気づきのことがあったらお知らせいただければと思います。

4月20日でよかったですね。

【道路経済調査室長】 ごろで結構でございます。めどでお願いいたします。

【部会長】 じゃあ、4月10日ごろと言ったほうがいいですか。

どうもありがとうございました。それでは、きょうはこれまでにしたいと思います。

あとは事務局のほうで、ご連絡事項を。

【総務課長】 次回の開催でございますけれども、建議の素案についての議論をしていただくということでございまして、先ほど言いましたように、6月5日、14時から予定いたしております。場所につきましては、また追ってご連絡させていただきますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上をもちまして部会を終了させていただきます。長時間ありがとうございました。

【部会長】 どうもありがとうございました。

— 了 —