

社会資本整備審議会 道路分科会 第24回基本政策部会

平成19年6月5日

**【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。  
ございます。

定刻がまいりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会の第24回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、〇〇先生、〇〇先生、〇〇先生から、事前にご欠席のご連絡をいただいております。あと〇〇先生、〇〇先生は若干おくれるというご連絡を今いただきました。

本日ご出席の委員の方々には総員10名中5名ということに、段階になっておりますので、定足数3分の1を満たしておりますことをご報告申し上げます。

なお、先ほども若干話題になっておりましたけれども、6月1日よりクールビズということで、軽装で執務を行っておりますので、ご理解とご協力を賜ればと思います。

あと、宮田局長でございますが、国会の関係で急遽きょう欠席とさせていただきますので、よろしく申し上げます。

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。どうぞよろしく申し上げます。

**【部会長】** それでは、議事を始めたいと思っております。

本日は、まず、中期計画に関する問いかけについて、事務局からご報告いただきまして、その後、建議（案）についてご審議をさせていただきたいと思っております。

それでは、まず、中期計画に関する問いかけについて、事務局からご報告をお願いいたします。

**【道路経済調査室長】** それでは、事務局よりご報告させていただきます。

お手元の資料、クリップを外していただきまして、議事次第を外していただきましてと資料1がございます。「中期的な計画（中期計画（仮称））の作成に向けた問いかけの状況について」。

先般、3月30日に当部会でご報告させていただきました。幾つかご指摘をいただいて、4月から開始いたしますというふうにご報告いたしました中期的な計画の問いかけについ

てでございます。現在、4月から幅広く問いかけを既に開始しております。

現在の状況でございますが、国民へのアンケートにつきましては7月末まで実施するというので、今アンケートを受け付けている最中でございます。5月31日現在で3万1,700件余という回答をいただいております。現在、これは毎週5,000件ぐらいずつ回答を受け付けているという状況でございます、鋭意この集計を進めてまいりたいと考えております。

それから、有識者の皆様方への意見聴取ということで、これは全国で行っております。大学の教授の方々、あるいは経済界、報道機関の方々を中心に直接訪問させていただいております。これも現在1,600人余りの皆様方からインタビューをさせていただいて、回答をいただいております。

それから、都道府県知事、市町村長への意見聴取につきましては、自由回答で、公文書にてご依頼申し上げましたところ、5月31日までにはすべての方から公文書でご意見をいただいております。この意見聴取の一時的な問い合わせは完了いたしましたので、本日、当部会の後、ホームページでその文書について公表させていただこうと考えております。

分析につきましては若干お時間をいただきたいと思っております。

今後もこれらの問いかけに対する意見の取りまとめを引き続き行ってまいりまして、年内、中期計画の作成に向けて、前回もご報告させていただいたとおり、何度か問いかけをさせていただきたいと思っております。

2枚目に問いかけの概要がございます。これも前回ご説明しましたとおりでございます、政策に対する効率化のポイント、政策のプライオリティなどを問いかけておりますが、前回ご指摘ございました、回答のばらつきがなくなるように選択肢の順番を変えるべきだというようなご指摘等もございました。ホームページでは毎週回答の順番を変える。あるいは、アンケート用紙は印刷をするという制約もございますので、大きく2通りほどのものを作成しまして、順番が違うものが全国に出回っているというような状況でございます。

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、ご質問等がございましたら、どうぞ。

それでは、ないようですので、次に進みたいと思います。

建議（案）について、ご説明をお願いいたします。

**【道路経済調査室長】** それでは、本日の議題でございます建議についてご説明させて

いただきます。資料につきましては、お手元に資料2から最後の分厚い文書で配付した資料5まで入っております。それと、委員の皆様方のお手元左側に、本日、資料5につきましては見え消ししています。赤色で、前回との変更部分を赤色で表示させていただいておりますので、ちょっと見にくうございますので、参考までにこの見え消しを反映させていただいた資料をお配りさせていただいております。それから、青いファイルは、これまでご審議いただいたときに使わせていただいた説明資料、これを一式つけさせていただいておりますので、後ほどご議論のときに参考にさせていただければと思います。

それでは、資料についてご説明させていただきます。ちょっと本日多うございまして、二、三十分ほど時間をいただきます。ご了承願います。

まず、資料2でございますが、建議の全体構成を1枚にまとめてございます。

まず、I章から始まりますが、こちらはこれまでの政策歴史と現状認識を踏まえまして、真ん中のII章というところ、「今後目指す社会と実現に必要な道路政策」ということでございます。こちらにつきましては、大きく4項目についてご指摘をいただいた。国際競争力の強化、それから人口減少社会における国民生活の創造、安全・安心な社会の実現、環境問題への積極的対応。

さらに、この目指すべき施策に対して、道路としてどういう改革の視点を設けるべきかということで、上になります。III章と書いてあります。「道路政策の改革の視点」と書いてございますが、こちらで4項目ご指摘をいただいております。高齢化する道路ストックに対応した戦略的的道路管理、既存ストックの徹底的な利活用、それから、地域の人々とともに進める道路・沿道空間の再生、それからプライオリティの明確化によるスピーディーな事業展開。こういうようなご指摘があったかということになっております。

II章の目指すべき施策にIII章の視点を加えまして、さまざまご指摘をいただいたものをまとめて、具体的な施策としてまとめたのがIV章でございます。こちら、順番が、先ほどの「目指すべき社会の施策」と同じ順番にまとめております。1番から4番まで、それぞれまとめさせていただきました。これは、道路としてどういう具体的な対応ができるかということ具体的に章の中に書かせていただいております。

なお、1から4、国際競争力から豊かな生活環境の創造までに、個別の目指すべき施策に当てはまらない全般、共通的な道路行政の進め方に対する具体的提案、こちらもいただいておりますので、全般的な提案につきましてV章の黄色く、ちょっと肌色になっているところですが、V章に1から5までまとめさせていただいております。こういう全体構成

になっております。

資料3でございます。

先ほどの資料2の上にご書いてございましたⅢ章の中身を少しかみ砕いて書かせていただいております。それぞれの項目についてご指摘いただいたことを少し分解して書かせていただいております。

この1から4を念頭に置きながら、続きまして資料4、折り込んでございますA3のペーパーでございます。これがさらに少しずつ大きくなっていきますけれども、建議（案）の全体構成、Ⅳ章、Ⅴ章の中身をお示ししたものでございます。

Ⅳ章につきましては、大きく4つの具体的な施策の方向にあわせて、具体的な提案を、小項目が真ん中にざっととらえております。こういう小項目についてご指摘いただいたかと思えます。さらに、それが細かく分かれたものが、右側に最小の項目として挙げられております。

こちらに書かれている記述の内容で、資料3で「改革の視点」ということで1から4までご指摘いただいております。この番号のどの番号に当たるような施策を書き込まれているかというのが色で書いた数字でございまして、例えば一番上の「国際競争力の強化」という部分につきましては、一番上の「国際物流に対応した基幹ネットワークの構築」、この内容は後ほどご紹介しますが、改革の視点の「既存ストックの徹底的な利活用」という2番と、それから「プライオリティの明確化によるスピーディーな事業展開」、4番、こちらを念頭に置いて施策が書かれているというような構成になってございます。こちらは後ほど確認いただくときに参考にしていただければと考えております。

一応、以上が全体構成のご説明でございます。

引き続きまして、資料5をもちまして、今回取りまとめさせていただいた建議の案について、ご説明させていただきます。

まず、1枚目、1ページ、表紙でございますが、題と、それから副題につきましては、私ども事務局のほうで考えました仮の案でございます。主題のほうは、今後の社会のベースとなる社会資本である道路ということ意識させていただいた「新時代の人と国土を支える道路政策」。それから、副題については、既設、新設を問わず道路を有効活用しますというようなことで、「使いやすさを追求して」というような課題になっております。

この題につきましては、ちょっと事務局のほうは、なかなかこういうセンスのある人間がおりませんので、仮に置かせていただいておりますので、後ほどいろいろとご示唆いた

だければと思います。ぜひよろしく願いいたします。

めくっていただきまして、2ページ目でございます。こちらも新たに追加させていただきました。「はじめに」ということでございます。全体の概要を示させていただいております。最初に、厳しい批判を真摯に受けとめなければならないというフレーズから始まりまして、次のパラグラフでは、環境が大きく変化してきている。さらに多くの課題が残されている。これらに対応するには、残り限られた期間内で重点的にする必要があるというようなことで、そのために必要な、より効果的な投資、ストックを徹底的に利活用する。あるいは、歩行者などにとっても使いやすい空間を創意工夫してつくっていくということが必要であろうということで、建議をおまとめいただいた。

最後は、本年中に作成する中期計画への反映を強く期待するというようなまとめでございます。

3ページは委員の先生方の名簿。

4ページ以降は目次になってございます。前回から変わったところが赤色で示されております。

I章からIII章を前回お示しさせていただきました。この項目につきましては、順番を若干入れかえさせていただいたり、字句の訂正でございます。

それから、IV章、V章につきましては、項目のみ前回お示しさせていただいて、内容を書かせていただいておりますが、こちら項目自体は大きく変更はございません。項目の言葉を少しわかりやすい表現に変えたり、あるいは項目を集約したりしております。例えば、4ページ一番下の道の駅等については別の項目の中に盛り込んだ。あるいは、5ページに移りまして、V章の2番、「ユーザーの視点に立った課題やニーズの把握」を内容の中から新たに追加させていただいております。

それから、5ページ下のV章の4番の「新技術の活用」についてはその次に入ります。コスト縮減と一緒に統合させて、記述させていただいておるというようなことでございます。

【部会長】 5ページから……。

【道路経済調査室長】 すみません、5ページが落丁ですか。

【部会長】 落丁している。

【道路経済調査室長】 5ページ、皆さん、飛ばれている……。大変失礼しました。5ページについては、後ほどご説明させていただきます。

6 ページは？

【部会長】 あります。

【道路経済調査室長】 恐れ入ります。6 ページに、5 ページの最後に書かれております「新技術の活用」がまとめて書かれているということでございます。

5 ページ、後ほどお配りする間に、7 ページ以降、ざっと説明させていただきます。

7 ページ以降、前回お配りしたものに対して追加、変更があった点を中心にご紹介させていただきます。

7 ページにつきましては歴史と現状でございまして、これは説明文をわかりやすく追加する、あるいは文言を適正化する。あるいは箇条書き風を書いてあったものをしっかり文章化するというような内容の変更になっております。大きな変更はございません。

8 ページにお移りいただきまして、こちらでも、「最近の新たな取り組み」以降、特に「最近の新たな取り組み」の中に、有料道路の民営化に関する取り組みが若干抜けておりましたので、こちらの記述を追加させていただいております。3 番の後半でございまして。

それから、4 番につきましても、8 ページから 9 ページになりまして、これは表現をわかりやすく書きかえたという内容でございまして、内容自体の変更は大きくはないというふうに理解しております。

それから、10 ページに行きまして、それぞれ言葉の定義について、注 1) から注 7) まで記述させていただいております。特に東アジアにつきましては、国土形成計画等の議論も踏まえて、同様の議論の定義ということで整理させていただいております。

それから、11 ページ以降も前回ご紹介したものからの変更になります。Ⅱ章でございまして。「今後目指す社会と実現に必要な道路政策」。

まず、順番として、1 番目に、後ほどの具体的施策とも呼応しまして、「東アジアの経済成長を活かした国際競争力の強化」を 1 番目に回させていただいております。陸海空一体となった国内交通サービスのレベルアップ、それから、都市の競争力等の向上が必要というような内容でございまして。

2 番目につきましては、「人口減少社会における国民生活の創造」。こちらを 2 番目に掲げさせていただいております。こちらの項目につきましては、12 ページに移っていただきまして、2 番の最後のほうにちょっと赤字が増えております。これは集約型の都市のいわゆるコンパクトシティのところの「集約型都市構造の実現」という、その言葉の中身を若干丁寧に記述させていただいたという変更でございまして。

3番、安全・安心につきましては、いわゆるアメリカの維持管理費等の経緯を少し具体的に記述を追加させていただいているという変更でございます。

引き続きまして、13ページにつきましては、4番の「環境問題の積極的対応」でございます。こちらは、京都議定書の内容を少し追加で、充実させていただいている。

それから、最後の部分で、環境のほかにゆとりの創出、景観への配慮等、沿道住民と一体となった環境問題という記述を追加させていただいている。

以上がⅡ章の変更でございます。

Ⅲ章でございます。こちら少し赤字が入っておりますが、基本的には具体的な説明の追加の変更でございます。

最初、Ⅲ章、14ページの最初の項目に、すべてにわたる考え方として、進め方の見直し、重点化・効率化を図っていくことが必要という記述を書かせていただいております。

それから、1番からでございます。こちらアメリカの維持管理、先ほどと同様の具体的な内容の追加をしたというような変更が主な点でございます。

15ページ、めくっていただきまして、「既存ストックの徹底的な利活用」につきましては、こちら記述の追加でございますが、中ほど下に赤字が少しございます部分は、既存の道路空間の有効活用という部分が若干抜けておったというようなことで、追加の記述をさせていただいております。

さらに、その5行ほど下、TDM（交通需要マネジメント）の記述も若干不足であったろうということで、追加をさせていただいております。

それから、16ページに移っていただきまして、地域の人々とともに進める道路ということで、こちらにつきましては説明の追加、文章が足らなかったものを足させていただいたということで、内容自体は変更ございません。前回のは少し言葉が足らなかったということでございます。

それから、4番目の「プライオリティの明確化によるスピーディーな事業展開」。こちら、表題自体を少しわかりやすく、個別にわかりやすく変えさせていただいたということでございます。

それから、次のページ、17ページに移らせていただきまして、4行目以降でございます。具体的な施策としてご提案いただきました市民参画のプロセスの導入、これがスピードアップのために必要だというような記述が、ここは追加になっております。

その後、事業プライオリティの関係で、戦略投資、あるいは問題解決型投資というよう

なことをそのまま、説明もなく記述になっておりましたので、それらの言葉の説明になるような記述を追加させていただきました。

一応、Ⅲ章まで、前回お配りした部分の修正部分については以上でございます。

続きましてよろしいでしょうか。

【部会長】 今、目次が来ました。

【道路経済調査室長】 申しわけございません。目次、5ページでございまして、5ページで先ほどご説明しました赤字の部分を中心にご説明します。

2番の「ユーザーの視点に立った課題やニーズの把握」。こちらを項目として追加させていただいている。全体、または部分の項目として、若干記述が増えたということでございます。

あと、5ページの一番下の「新技術の活用」、こちらが6ページの「コストの徹底的な縮減」と統合させていただいた。こういう変更でございました。

大変失礼しました。

【部会長】 どうぞ続けてください。

【道路経済調査室長】 はい。それでは、続けてご説明させていただきます。

18ページ以降の「具体的施策の提案」でございます。ざっと、走って説明させていただきます。

まず、「国際競争力の強化」でございます。まず、1番に基幹ネットワークの構築ということでございます。こちらは中ほどに具体的に記述がございます。国際標準コンテナ車の通行に支障のある区間560キロ、これの早期解消というのが主体になっています。

2番が「空港・港湾とのアクセスの強化」。こちらにつきましては18ページから19ページにかけて記述させていただいておりますが、特に拠点的な空港・港湾と高速道のアクセスについて。こちらは国際的にはおこなっているということで、これの解消。

それから、特に東アジアとの交流も踏まえ、日本海側港湾の重要性、こちらを意識した整備の実用性ということを記述させていただいております。

それから、3番の物流システムでございますが、都市内物流につきましては、物流施設の立地促進に加え、荷さばきスペースの不足の解消のため荷さばきの駐車帯、あるいは駐車場の計画的な配置、20ページに移っていただきまして、情報通信技術を活用した物流の効率化。これにつきましては、運行計画の立案の支援、あるいは物流効率化に向けた情報の支援というようなのが記述されております。

③の都市間物流システムにつきましては、中長期的にトラックの連結走行、あるいは専用車線の設置などの調査、研究が必要というような内容でございます。

2番の「地域の自立と競争力強化」につきましては、1番目が渋滞対策ということになっております。これは、これまで続けてきました渋滞対策を推進しますけれども、より利用者の実感に合った渋滞対策が必要ということで、20ページ一番下からでございますが、客観的なデータに基づいて、渋滞問題が深刻な箇所を抽出する。これを重点的に対策を行うというような考え。

さらに、具体的にはということで、その次から続いております。環状道路の整備などの容量拡大策、あるいはTDM推進によるソフト的な対策。こちらを進めていく。さらには、公安委員会等の連携も常に意識する必要があるというような内容でございます。

②の総合的な交通戦略でございます。こちらは、総合的な交通戦略を、関係者の皆さんが長期的視点に立って、施策を打つことが重要だということが込められております。

特にLRTやバス走行空間などのハード政策、あるいはICカード導入などのソフト政策、こちらも組み合わせる必要があるということでございます。

22ページに移っていただきまして、今の施策に伴いましてモビリティマネジメントというような手法も活用が必要だろうという記述になっております。

③でございます。路上工事ということで、こちらは、例えば東京23区内、平成4年から6割ぐらい減少しておりますが、依然として批判が強いというようなことで、今後地方自治体と連携する、あるいは制度上の工夫をする、あるいはアカウントビリティにも努めるという内容でございます。

22ページ下のほうから、経済と暮らしを支えるネットワークに移ります。①が必要性・優先性の評価をしっかりと実施しますということでございます。ネットワークについては国家的見地から進める必要はありますけれども、その進めに当たっては事業の必要性・優先度を評価することが必要です。

②にその際の工夫といたしまして、少ない投資で早期にネットワークを組むためにさまざまな工夫が必要だろうということで、書かせていただいております。

それから、③で「生活幹線ネットワークの形成」。こちら必要不可欠な分野ではございますけれども、どうしても著しい隘路を解消する場合には、地方でも取り組まれております1.5車線の整備なども採用しながら、早期に問題を解決するんだというような内容でございます。

それから、3番目でございます。これは既存の、既にでき上がっている高速道路ネットワークの有効的な活用ということでございます。

高速道路に並行する道路の渋滞、環境対策のため、あるいは物流コスト低減のための料金の引き下げなどによる有効活用。

②に、スマートインターチェンジによるインターチェンジの増設、これらを書かせていただいております。

さらに、25ページに移りまして、交通事故対策等にもあわせて、付加車線設置なども重要だろうというような内容でございます。

それから、(4)「魅力ある観光地づくりの支援」。こちらにつきましても、アクセスの向上はもとより、日本風景街道などの取り組みによって、観光資源創出などを支援していくという内容でございます。

25ページ下の3番から安全・安心の項目に入らせていただいておりますが、安全・安心につきましても、特に、26ページの上から3行目から始まります防災対策の優先順位を考える際に、ネットワークとしての機能確保・復旧の迅速性に着目する。そういう着目によって、優先的に防災対策を実施するネットワークを選定すべきというような打ち出しをさせていただいております。

その他、規制区間の解消、あるいは耐震対策の優先的な実施なども書かせていただいております。

冬期交通の確保につきましても、特にネットワークを確保するという観点から、効果的に講じるべきというような内容になっております。

27ページに移っていただきまして、災害発生時。通行規制情報を速やかに提供する。同時に、復旧に当たってはネットワークの機能を優先確保。これはそれぞれ共通した考え方のもとに掲げております。

それから、災害に対する密集市街地につきましても、特に事業完了時期の宣言を行うなどによる事業のスピードアップが重要というようなことになっております。

27ページ、下の(2)「安全・安心な道路空間の形成」の中の交通事故対策が①でございます。こちら、幹線道路の一番に事故の約半数が集中しているということございまして、こちらの区間をうまく抽出して、集中的な対策を行う。その際、道路利用者からの意見もしっかり聞くというような内容でございます。

②につきましても地域の合意形成。身近な生活道路の改善については、合意形成が非常

に重要であるということで、これらの取り組みを推進する。

③の通学路につきましても、高齢者、子供の事故が非常に多いということで、歩道の設置がまだまだ、46%と道半ばであります。これを効率的に進めるために、やはり子供さん方と一緒に通学路の総点検なども今後必要であるということでございます。

29ページ、④でございます。自転車走行空間。こちらにつきましては、先般、法律の改正もございました。既存の道路空間をいかに再構成し、道路の自転車の走行空間のネットワークを計画的に構築していくかということが重要だろうというような内容になっております。

⑤は迅速な踏み切り対策。特に抜本的対策が難しいところについては、踏み切り内の歩道を拡幅とか、既存の駅構内の自由通行空間の確保が必要だろうというような内容でございます。

⑥の情報通信技術の活用でございます。情報通信技術を活用して、速度とか、ブレーキのデータを収集し、これらを分析してさまざまな形で皆さんに提供し、安全性の確保を図るべきだというような内容でございます。

次に、効率的な道路管理でございます。こちらにつきましては、30ページ、下の3行目ぐらいから具体的なものが書かれておまして、国・都道府県・市町村などの道路管理者が連携・協力して、道路管理水準の調整を図る必要があるだろうというような内容です。

31ページに移っていただきまして、その際ということで、31ページの上から4行目からでございます。ライフサイクルコストの最小化、アセットマネジメントという考え方に基づいて、従来の事後保全から予防保全に転換する。この際は日本型アセットマネジメントの導入も必要だろうというような内容でございます。

②地方自治体における予防保全でございます。こちらは、財政的、技術的支援、あるいは道路管理者間の連携・協力の必要性が書かれております。

高速道路の予防保全でございます。③でございますが、こちらは、首都高速道路、阪神高速道路中心に橋梁が多く、あるいは大型車が多い高速道路での予防保全で重要であろうというような内容になっております。

④維持管理分野の技術開発。点検・維持修繕というのはどうしても人力と経験に多く依存しているというようなことで、こちらでも技術開発が必要だという内容でございます。

4番目に、豊かな生活環境ということで、こちら、若干再掲に近い記述が多くなっております。地球環境保全への対策ということで、渋滞対策が必要であるということが前半に

書かれております。

それから、33ページにお移りいただき、後半の具体的な施策については、従来の道路行政の枠にとらわれないということで、例えば低公害車の開発・促進、あるいはエコドライブの普及などが例示として挙げられています。あと、高速道路の料金値下げによる効率的活用というものも挙げられています。

(2)の沿道環境でございますが、こちらはまだまだ厳しい箇所は非常に多く存在するというので、自動車の単体対策も含め面的な活動をして、交通の流動を図るべきだというような内容になっております。

すみません、駆け足でございますが、34ページにお移りいただき、(3)「地域の空間形成」という項目に入ります。

こちらでは、バリアフリー化の推進ということで、バリアフリーの新法の施行によりまして、より一層推進されることが必要でございますが、こちらの下から8行目ごろから具体的なものがございます。隣接する民地等の協定による幅員の確保等に努力するというような内容になっております。

それから、35ページにお移りいただきまして、②に効率的な無電柱化。こちらにつきましましては重点的に進めるべき内容でございますが、バリアフリー新法とか景観法にあわせて整備するなどの工夫が必要という内容でございます。

それから、地域の空間としての道路景観。これが③でございます。こちらにつきましましては、沿道と道路を一体的にとらえて、道路景観の向上等を図る。これを地域の方々と一緒に取り組んでいくというような内容が書かれております。

36ページにお移りいただきまして、④道の駅でございます。こちらは、道路の情報、観光などの情報提供の機能のほかに、災害時の拠点ともなり得るということで、多様化を図る。それから、「道路整備にあわせた生活環境の整備」につきましましては、大きな道路をつくる場合に、周辺地域と一体となって道路整備を考えるべきだというような内容になっております。

⑥の都市空間の再構築につきましましては、37ページにお移りいただきまして、5行目からでございます。計画の初期段階から、民間主体の積極的な参画を促す。あるいは、最後の文にありますまちの維持・管理（エリアマネジメント）の取り組みを積極的に推進というような内容でございます。

以上がIV章の内容でございます。

引き続きまして、V章で全体的な施策ということでまとめさせていただいております。IV章の中でも出てくる内容をまとめているといったような形になっておりますので、簡単に、さらにはしよらせていただきます。

38ページの1番でございます。早期事業効果発現のための環境整備ということで、1番が選択と集中。先ほど、渋滞あるいは交通事故でご説明したような内容で、選択と集中を図るべき。あるいは、国家的プロジェクトについてもしっかり評価すべきというようなことが書かれております。

2番の「供用目標の公表と事業マネジメントの強化」。こちらは、すべての事業において供用目標をしっかりと、積極的に公開し、そして、39ページをめくっていただいて、事業が遅延した場合、その原因とともに遅延によって生じる損失もしっかり明らかにすべきであるというような内容です。

それから、3番、事業スピードアップのための用地取得。これは、構想段階からのP Iの導入、土地収用制度の活用、さらにコストダウンの実施というのが主体となっている。

4番の評価システムについては、多様な効果をさらに改善し、充実させていくべきということでございます。

40ページに移っていただきまして、「ユーザーの視点に立った課題やニーズの把握」でございます。こちらは、まず、1番につきましては、さまざまな道路に対する課題をユーザーの方々と情報を共有化することが重要であろうということでもあります。

2番目は、ニーズに対応するためにはそれを的確に把握しなければいけません、そういう取り組みが全国的にもまだまだ少ないということで、先進事例を用いて皆さんにそういうものを普及していくような工夫が必要だろうというような内容になっております。

41ページに移っていただきまして、多様な主体でございます。こちらは、今現在もいろいろな取り組みをしておりますが、総合的な交通体系全般について、各組合、各自治体の方々が集まって議論するというのが今後とも必要性が高まるだろうというような話でございます。それから、各事業についてのP Iプロセスも強化する。さらに、最後のところに、高速道路会社に限定してございまして、共生や社会貢献、情報開示などについても求められるというような記述になっております。

それから、41ページ下から「市民参画による道路網計画の作成」ということで、個別路線のみならず、道路網計画全体について、市民が参画したプロセスをしっかりと導入し、これが整備を生じる一つの要因だろうというようなことでございます。この際の手続をし

っかり検討すべきだというような内容になっております。

4番の「コストの縮減と新技術の活用」。こちらにつきましては、特に地域の実情に応じた柔軟な道路の規格・構造を採用することによるコストの縮減、あるいは入札方式等によるコストの縮減。それから、2番目にあります技術開発等によるコストの縮減が書かれております。

43ページに移らせていただきまして、3番にITS技術。安全走行支援等は前半に出てまいりましたが、そのほかにも、最後の4行にございます国際標準化活動をしっかり進めるとともに、駐車場とか、フェリーとか、こういうものへの利用シーンの拡大をどんどん進めるべきだ。

それから、5番目に、最後になりますけれども、道路法制の検討ということで、道路政策の制度的インフラである道路法制についても不断に見直しを行っていく。ご指摘いただいたような内容を行うための法制度の見直しをしっかりと行っていくべきというような内容でございます。

44ページまでが以上でございます。

45ページ以降は、これまでの検討の経緯をまとめさせていただきました。

すみません、若干長くなりました。よろしくどうぞ。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、建議（案）について、ご意見をお願いします。どうぞ。

**【〇〇委員】** すみません。3時で失礼させていただきますので、先に発言させていただきます。

国家の安全というのを盛り込んでいただきまして、大変ありがとうございました。

こんなにいっぱいやること書いてあって、大丈夫かなと思うぐらい。これが全部できたらすばらしいなと思うんですけども、そう思って見ていた中で、私としたことが言い忘れていたことがあって、お金の話が書いていないんですけども、これは多分今の政治情勢じゃ書けないということでしょうか。道路整備特別会計は、私は、一般財源にすべきではないという考えなんですけれども、そういう話は今の状況ではちょっと難しいということなのかもしれません。それであるならば仕方がないなど。

以上です。

**【部会長】** 何かお答えになりますか。

**【道路経済調査室長】** ありがとうございます。新規計画での反映を期待するというこ

とで、お受けさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【部会長】       どうぞ。

【〇〇委員】       各論に関してはすごくすばらしくまとめていただきまして、ありがとうございます。

やはりこうした建議というのを全体を通して読む方はすごく少ないと思いますし、タイトルと「はじめに」の部分では相当勝負をかけていい部分ではないかと思うんですが、そのときに、新時代の人と国土を支える道路政策なのか、それとも人と国土を支える新時代の道路政策なのかで、若干ニュアンスが異なるんですが、ちょっと方向性が違うんじゃないかと思うんです。

そういう観点で「はじめに」を読ませていただくと、ここのパラグラフとして、まず批判を受けとめなきゃいけないねと。活力があって、豊かさが実感できる社会にしなきゃいけない。その後いきなり課題が残っているよと。進め方としては重点的、効率的に効果的な投資で、ストックの活用が大事だよ、使いやすさを追求するんだよというように、手法論が書いてあるんです。それぞれみんな新しいことで、これに対して批判はないところなんですけれども、「新時代の人と国土」というのであれば、何を大事にして道路整備をするかという、もっとインパクトがあるようなフレーズをつくったほうがいいと思うんです。

人口減少社会でそれぞれの地域が頑張っていかなきゃいけないから、こういう道路政策をやるんだといきなり手法論に行くのではなく、国交省としてどういう人と国土を目指すためにこの道路政策をつくっていくのかという重要な部分が、後ろにはあるんですが、この「はじめに」のところには若干希薄ですので、後ろのところをまとめてきて、もう少しインパクトがある表現でもいいと思いますので、いきなり批判があって、活力がある社会、大事だねと。それで手法論に来るんじゃなくて、どういう方向を目指すのかというのを三、四行ぐらいでここに入れたほうがいいのではないかと思います。それとあわせて、タイトルも「人と国土を支える新時代の都市政策」にするのか、前にくっつけるのか、若干、ちょっとそれも戦略的に考えたほうがいいのではないかと。

「使いやすさを追求した」というふうに仮題に書いてあるんですけども、「はじめに」のところでは、「使いやすさの追求」というのは後ろのほうに「創意工夫を凝らすべきである」という手法論の一つとして書かれていて、使いやすい社会資本整備というものをもし取り上げるのであれば、もっとこれを前面に、そこに存在しているだけじゃなくて、みんなで

使えて、コスト的にも安くて、使いやすさを目指すんだということを強調してお書きになると、さらにすばらしくなると思います。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【〇〇委員】 内容的には大変すぐれていて、十分な内容を書きいただいていると思いますので、私自身は今書かれている内容は、大変内容的には満足しているところでございます。ぜひ、そういう意味で、先ほど来出ていますように、これだけいっぱい書いてあると実現をといるところですので、ぜひ実現に向けて早々に検討を進めていただきたいと思えます。それが意見なんです。

それから、もう一つだけ。これは意見というか、こういう理解でいいかなという確認なんです。Ⅲ章が、先ほどご説明いただいた資料4で見ればいいと思いますけれども、資料3があつて4でしたか、Ⅲ章は実は元の目次でも示されていますように、進め方の改革、政策と進め方の改革、あるいはその方向性をきっちりと頭出しをして書きいただいているところでありまして、一方で、Ⅴ章というのは進め方に関する提案ということでありませぬ。

ですから、資料4においては、下のほうの図面で、Ⅲ章で言っている1、2、3、4と、Ⅴ章の各項目とを照らし合わせていただいているわけですが、特に強調するところという番号、4番あたりが呼応するんだということで、それは理解できるわけですが、もう少し、一般的に解釈をするならば、多分Ⅴ章というのはⅢ章の具体的な中身、各論がきっちりと書いてあるということなんだろうなど。特に進め方、方向性に関して、それを実現していくための具体的な考え方が書かれているということかなと思いましたので、Ⅲ章における1、2、3、4というのと、Ⅴ章における各論というのは一対一対応ということで必ずしもないなということで理解いたしました。多分そうだと思います。

ぜひ、Ⅴ章の中身について、先ほど申し上げたように、しかるべき早い時期にぜひ実現に向けてどんどん進めていただきたいということを繰り返し申し上げて、終わりたいと思えます。

どうもありがとうございました。

【会長】 どうぞ。

【〇〇委員】 質問なんですけれども、2のところですか。11ページでご説明いただきまして、タイトルが「少子高齢化が進む」というのを「人口減少社会」という形で言いか

えております。それで、「人口減少社会」という言い方、かなり大きなくくり方だなという印象がございまして、高齢化に対する対策と、人口が減少している社会に対するのとちょっと違うのではないかなと思います。

やはり高齢化に向けての対策というのはこれから非常に重要なポイントであると思いますので、この辺が省かれた理由というのはどういうことなのかということと、それと、もし人口減少ということであっても、都市と地方の格差が非常に広がっているというようなことのほうが私には通じやすく、ただ人口が減少するというような、あまりにも大きなくり過ぎるかなという気がしますので、その辺、理由を教えてくださいなと思います。

**【道路経済調査室長】** こちらにつきましては、「少子高齢化」という言葉、若干気分が沈むような言葉ではないのかというようなご指摘があったのと、それから、上位計画でいろいろご議論いただいている国土形成計画等では本格的な「人口減少社会の到来」というようなことが議論されている。何が課題かということで、人口の減少も課題ですし、少子高齢化も課題だということで、表題についてはより大きなくくりになるような「人口減少」というのを採用してみたらどうかということで、若干変えさせていただきました。

説明の中には少子高齢化の課題については書き込ませてはいただいておりますけれども、より大きなくくりなのかなということで、書かせていただいております。

**【部会長】** 高齢者対応で具体的に書いてあるところ、どこでしたっけ。

**【道路経済調査室長】** 例えば高齢者対応ということでいくと、バリアフリーなどの施策になります。34ページの①のところなどがそうなりますけれども。あるいは、34ページのバリアフリーはまさにそうですし、30ページにお戻りいただきまして、上の⑥情報通信技術のところでございますが、情報通信技術を活用しまして、事故の危険箇所などを特定し、高齢者にとって走りやすいルートを案内するというようなものにも活用するというような記述などで盛り込ませてはいただいております。

**【部会長】** もっと具体的に読んでもらいます？

**【〇〇委員】** いいえ。散りばめてある部分はわかるんですけども、ここでどういうことを目指していくのかと書いてあるのが2のところなものですから、その意味合いとして、単に「人口減少」ということを書かれると、道路関係だけではなくもっと広いとらえ方もできますし、道路対策と考えた場合に、もう少し「高齢化」という言葉、「少子」までは要らないかもわからないけれども、「高齢化」というところはやはり必要な言葉なのかなと思ったわけです。すみません、皆さんがよろしいということであれば……。

【道路経済調査室長】 いや、ご意見として承りたいと思います。どうもありがとうございます。

【部会長】 どうぞ。

【〇〇委員】 きょうの取りまとめについて、事前にご説明いただきましたときにもいろいろお話しさせていただいたことが反映されておりまして、全体に非常にうまくまとまっていたらと思っております。

特に、さっきも話に出ましたけれども、2ページの「はじめに」のところの問題意識を改めて書かれて、道路行政としてもいろいろ批判を真摯に受けとめるということで始まっているので、これは非常にいい書き出しではないかと思っております。

1点だけです。細かい点なんですけれども、30から31の「効率的な道路管理の実施」のところ、特に31にアセットマネジメントの話が出ているんですけれども、効率的と言ったときに大きく分けて2つの見方があるって、1つは、時間的なスパンの中で、ライフタイムのコストを、ライフサイクルコストを最小にするという意味での効率性という問題と、それから横断面で見て、一時点で切ってみてその中で最も効果的なものからパッケージ管理する、この2つの見方があると思います。

ここでは両方とも効率的だと書いてあるので、それでよろしいんですけれども、ただ、細かい点なんですけれども、31ページのアセットマネジメントの言葉の使い方がどうも前者のほう、時間的な、ライフサイクルコストの縮小とか削減、こういうことに限定されて読めるというか、そういうところを強調されているような気がするんですけども、私自身としてはその両方を含んでアセットマネジメントという言葉を使ったほうがよろしいんじゃないかなと思っております。

もちろん、その後半で日本型アセットマネジメントというのがあって、いろいろな環境の違いあるから、それを考えていくのは重要なんですけれども、これは私の希望というか、意見なんですけれども、なるべくアセットマネジメントという言葉の中にタイムシリーズと、それからクロスセクションと両方とも入れていただけるとありがたいなと思っております。

【部会長】 ありがとうございます。

〇〇先生、一巡、ご意見を伺ったんですが。

【〇〇委員】 事前にも伺っておりまして、そのときの印象が、随分これまで議論してきたことを、誠実にと言うと僭越な言い方ですけども、よく直していただいているなという印象でございます。とりあえずはそういうことで。

【部会長】 そうすると、〇〇さんのご指摘の、もうちょっと具体的に言うと、どういふところを強調したらいいかというのを。

【〇〇委員】 例えば、「使いやすさを追求して」というふうにさらりと書いてあるんですけども、表題には「使いやすさを追求して」と書いているので、「はじめに」のところでも後半のところにも「歩行者にとっての使いやすさ」とか、「地域空間としての利用のしやすさなどを道路が本来の有する多様な機能・役割を再認識して、その使いやすさの追求に創意工夫をこらすべきである」と何か矮小化して、それがストーンと落ちちゃっているんです。そうではなくて、「使いやすさを追求して」とこれを副題にしているのであれば、もっとこれを大きなゴールとして示したほうがいいんじゃないか。単に道路の機能があるだけじゃなくて、ユーザー側の立場にとって真の意味での使いやすさというのを目指したんだということをもっと、少し高いレベルの中で書いたほうがいいんじゃないか。

前にいろいろ重点的に、効率的、効果的にストック活用と書いていて、何となくそれと並列して、ワン・オブ・ゼムとして使いやすさの追求があるような印象を受けるものですから、せっかく副題に今までとは違った道路政策、真の意味の使いやすさを追求というのを書いてあるのであれば、もっとそこを前面に押し出して、それをやる上の一つの、ほかの手立てとして重点化とか、効率的に効果的な投資をしてストックを利活用する。それが使いやすさの追求する上での手立てなんだよという、逆転して書いたほうがいいんじゃないかなということなんです。最後にこれがちょろっと来ると、比重としてすごく軽いかなというような気もしますし、ほかのことをあまりにもたくさん書き過ぎているので、せっかく「使いやすさを追求して」という副題があるにもかかわらず、これがどうも「はじめに」のところではウエートとして少ないような気がします。

私、事前に説明を受けておりませんでしたので、申しわけないですが、この「はじめに」というのを初めて読んでみてそういう印象があったので、多分、この議論に参加していなければ、私と同じような思いを持つ方もいるのではないかなという懸念でございます。表現の問題だと思います。中身については全然異論はないです。

【部会長】 ありがとうございます。

確かに「はじめに」のところ、まじめ過ぎるのかもわからないですね。まじめにつて、網羅的過ぎるという意味で。

【〇〇委員】 もうちょっとキャッチーなのを。

【〇〇委員】 キャッチー、そう、キャッチーなのを。うん。

【〇〇委員】 〇〇先生と委員長でぜひ小委員会をつくって。(笑)

【〇〇委員】 前にも中村先生のときに申し上げたんですけれども、男性には2種類あって、一目ぼれをするようなタイプと、3年つき合ってよく読めば理解できると。これはよく読めば多分使いやすさというのは大事なんだなという後者なんですけれども、やはりキャッチーで、何が違うのかという一目ぼれをさせるような「はじめに」と副題でなければいけませんので、そこの工夫でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

【〇〇委員】 私はどっち？(笑) どっちでもなかったりして。

【〇〇委員】 〇〇先生、両方です。両方だから大丈夫です。(笑)

【〇〇委員】 眼中にない。(笑) 後で議事録から消しておいてください。

【〇〇部会長】 それで、〇〇先生だったらどういうふう。

【〇〇委員】 それはちょっと時間が欲しいと思いますけれども、マジな話、これは私たちがつくる報告書ですので、もちろん中身のほうはいろいろ、何度も議論をして、私たちの考え方が反映されているものだと思いますけれども、一番、タイトルって大事ななと思うので、ちょっと工夫をしましょうよということなんです。

【部会長】 事務局のほうからも重ねて、いい案はありませんかという話を皆さんに伺っているんですが。

【〇〇委員】 とりあえず一晩考えたいと思います。

【部会長】 じゃ、「はじめに」とタイトルについて、もう1回議論していただきます。そのほか、いかがでしょうか。

ものすごくマイナーな話ですけれども、マイナーというか、こういうことをどう思うかなんですが、気象庁が9月からP波、S波の情報を出すんです。あれは道路ではどういうふうに対応するんですか。例えば表示板だけかえるとか。つまり数秒から、長くて数十秒の時間だけ来たときに、それにどう対応するかって、方針はあるんですか。どうぞ。

【道路防災対策室長】 道路での利用の仕方については、まだ具体的にどうするかというのは決まっておられませんけれども、例えば高速道路でのパーキングエリア、サービスエリアでのいわゆる集客施設の対応の仕方とか、あるいは走っているドライバーへの情報提供をどうするか、そういうところが課題になるだろうと思っていまして、これから関係者調整をして、検討したいと思っております。

【道路経済調査室長】 使っていく方向ですね。

【道路防災対策室長】 何らかの活用が当然……。特にサービスエリアとかパーキングエリアでは、デパートとかそういうところと同じような対応が必要だと思っていますので、そういうところでは使うような方向になると思いますけれども、いかんせん高速道路会社が決める話ですので、そこら辺は関係者で調整しながら検討していきます。

【部会長】 今ごろ恐縮なんですけれども、もう一回見ていて、密集市街地の話はあるんですが、それから避難路の話が、緊急車両の進入、避難路、帰宅困難者の話とか、駅広をどうするかとか、ここだけちょっと気になったんですが、もう書いてあることで十分だという話なのか、今のように、まだ今この段階で具体的に書くのは早いという……。

【〇〇委員】 ちょっとだけよろしいですか。

【部会長】 どうぞ。

【〇〇委員】 もちろんさっき申し上げたとおり大体いいんですけれども、あえて言うならばということで、1点だけ申し上げたいと思います。

41ページで「多様な主体の連携と協働」というようなことで、1、2、3段落目ですね。「さらに、地域住民との連携を強めるために、各事業の構想段階、管理に至るまで」、こういう「各事業の構想段階、管理に至るまで」、こういう表現なんです。これは、この本編の根本である「使いやすさを追求して」というところからすると、もうちょっと工夫の余地があると私は思っています。書きぶりとしては、「各事業の構想段階」の手前のところに、現在そこにある道路の課題や、あるいは改善の方向性の発見というような、今あるものに対する取り組み、そういうようなものを先に書いて、そういうことを踏まえて各事業の構想やあるべきプロジェクトのあり方云々というような。

「使う」というのがキーワードになっているんだから、つくってから使うという、構想になってから管理するんじゃなくて、使うものがあつたから必要なのをつくるんだという、こういうつくりにしたほうが、このところの、わずか数語を入れるだけでいいと思うんですけれども、この本編の基本的な趣旨に合うのではないかという感触を持っております。実際そういう取り組みを各地でやっていますし、そういう感じを持ちました。

それから、さっきのサブタイトルはこれでもいいんじゃないかと思っていますが、少しおとなしい感じがして。私は昔は「使える道路」という言葉を使っていたんですけれども、多分使える道路だと、随分、道路のプロの人たちから、今は使えないみたいじゃないかというクレームがきましたが、今問題があるんだというのを強く言うことこそがサブタイトルの実は目的であるという。私は、これはもう少し鋭い言い方にしたほうがいいんじゃない

ないかと思えます。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

これはお役所の方々は十分議論しておられるんですか。

【道路経済調査室長】 はい。

【部会長】 もし何かありましたら。

【道路経済調査室長】 結構でございます。

【道路局次長】 昨年よりも工夫したら……。

【部会長】 そうですね。わかりました。

よろしいですか、それでは。

そうすると、今いろいろご意見があつて、タイトルと「はじめに」はもうちょっと検討しますが、そのほか、ここはこういうふうに対応しましょうという……。

【道路経済調査室長】 タイトルと「はじめに」はまた検討させていただきます。

あと、ご指摘いただいた先ほどの「少子高齢化」というような表現とか、あるいは〇〇先生からの追加のご指摘とかは、私どものほうで修正の対応をさせていただければと思います。特に支障なければ。よろしく願いいたします。

【部会長】 はい。それでは、よろしいでしょうか。

今のようなお話で、本日いただいたご意見等を踏まえて修正をしたいと思いますが、時間が迫っておりますので、修正の内容についてはお任せいただきたいと思います。それでよろしいでしょうか。

それでは、本日いただいた意見を踏まえまして、建議（案）を修正して、後日事務局からご報告させていただきます。

修正した建議（案）につきましては、6月14日木曜日に開催予定でございます第7回道路分科会において報告し、その道路分科会で承認を得た後、建議として国土交通大臣に提出することになります。

本日予定された議事は以上でございます。少し早く終わりましたが、大変熱心なご議論ありがとうございました。

最後に、事務局から、事務連絡等お願いいたします。

【総務課長】 ただいま部会長からお話がありましたように、6月14日2時から、11階の特別会議室におきまして、この建議につきまして報告を予定いたしておりますので、

委員の皆様方のご出席をぜひともよろしくお願ひしたいと考えております。

以上でございます。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、これで終わりたいと思います。

— 了 —