

社会資本整備審議会 道路分科会 第33回基本政策部会

平成23年9月7日

【総務課長】 皆様、本日はお忙しい中、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。定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第33回基本政策部会を開催させていただきます。

進行を務めさせていただきます国土交通省道路局総務課長の樺島でございます。よろしくお願ひ申し上げます。なお、道路局長の菊川につきましては、本日所用により欠席させていただきますことをおわび申し上げます。

それでは、まず最初にお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。配席図、委員名簿、議事次第、資料1から資料4までございます。そのほか机上配付資料といたしまして、第31回及び第32回の部会資料を抜粋したものがございます。漏れている資料がございましたらお知らせくださいますよう、お願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条1項により公開といたしております。

本日は、新委員として草野満代委員に初めて出席いただいておりますので、ご紹介をさせていただきます。

【家田部会長】 よろしくお願ひします。

【草野臨時委員】 よろしくお願ひします。

【総務課長】 本日、朝倉委員、太田委員、久保田委員は所用によりご欠席との連絡をいただいております。羽藤委員も出席というふう聞いておりますので、じきにおいでになると考えています。

本日、現在ご出席いただいております委員の方は総員9名中5名でございますので、社会資本整備審議会令第9条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ます。

それでは、以後の議事の進行を家田部会長にお願いしたいと思います。

【家田部会長】 それでは、始めさせていただきます。草野さんはきょうが初めてということですが、どうぞよろしくお願ひいたします。

【草野臨時委員】 よろしく願いいたします。

【家田部会長】 きょうも前回と同じく委員の皆さんから話題提供していただいて、こまでの道路のポジションと課題を共有認識したり、今後の方向についていろいろヒントをいただくという会でございます。前回4人の先生にやっていただいて、その2回目ということです。この作業の後、事務局で取りまとめを行っていく際の参考にさせていただくというスタンスでございます。

きょうは勝間委員、根本委員、羽藤委員、草野委員と、こういう順番でそれぞれ10分見当でお話しいただいて、その後全体をまとめて意見交換とさせていただきます。意見交換の際には委員の中での意見交換のみならず、お役人の人たちもどうぞご遠慮なく質問や議論に参加していただきたいと思います。

それでは、早速始めさせていただきます。まず、勝間委員からよろしく願いいたします。

【勝間委員】 よろしく願いします。お手元の資料1というA4の縦書きの紙2枚で説明させていただきたいと思います。2つの大きな視点を示させていただきました。

視点の1というのは、今までの道路行政のあり方というのが、とにかく上意下達でお上や専門家が勝手に決めて市民がほとんど参加をしていないという印象を持っております。それに対して、かつ、道路の役割というのも、移動手段を最優先としているということを考えておりますが、これに対し、やはりヨーロッパ型に見習うべきで、市民参加型、地元の人たちが一体どういうニーズが道路にあるのかということをしっかりくみ上げるような仕組みがもっともっと必要だろうと。かつ、道路というのは必ずしも移動だけではなくて、地元の人たちの大事な生活空間になっておりますので、この生活空間としての道路をいかに取り戻すかという、この視点の移行が必要ではないかと思っております。

まず、道路形成の参加の手段なんですけれども、済みません、これは私が詳しくないせいかもしれませんが、毎日新聞その他で意見等を求めましたところ、どうしても市民の人たちが積極的に道路に対して要望を出すような状況にはなっていないのではないかという意見が多く集まりました。比べますと、ヨーロッパの都市ですとかニューヨークとかですと、例えばボランティアが参加する、あるいはロビイング団体なのかもしれませんが、その人たちがお金を出して、自分たちがこういう道路をつくりたいということを活動する、あるいは市民の集まりがあつて、その中で例えば二輪車、四輪車に対してどのぐらいの割合ずつ道路を持つてくるのかということについても議論するなど、ある意味、実際

に道路を使う人たちが積極的に道路設計に参加しているということを学んでおります。

日本にもきっとあるんだと思いますが、少なくとも私のような今まで道路行政に携わっていなかった者についてはなかなか見えてきませんので、ぜひそういったことのプロセスが必要ではないかということ。

また、商店街の再建についていろいろな方のお話をお伺いしたときに、非常におもしろい視点を伺いました。商店街というのは、大体メインの道路を挟んで左右に分かれていたりすることが多いんですけれども、商店街の道路というのが商店街の再開発のときに、普通の既存の法律を使うと、道路が再開発の対象にならないと。道路で分断されて、左右それぞれ違う再開発を行わなければいけなかったり、あるいは道路に共有物として、例えば共有の建物やベンチその他を置こうとすると、非常に厳しい制限があると。

もちろん、やる気のある方たちは、これを何回も何回も地元の市町村さんと交渉されて何とか権利を勝ち取るんですけれども、普通の人たちでも、どんどんしっかりとこの道路をさまざまな生活空間として利用ができる仕組みがあったほうがいいのではないかと。道路というものについて、移動以外の手段というのが今後さらに高まってきますので、それについての視点というのを大きく求める必要があるのではないかと思います。

特にその場合、地元の道路に対するニーズというのは、あくまでもほんとうに地域、地域によって全く違いますので、その違う地域によるものをどうやって多様性を持たせることができるかという仕組みで、そこにおける優先順位づけと予算のあり方というのがあるべきであって、それは国が一意に決めて、こういう方針でというのはなかなか難しいので、その部分との切り分け方というのをぜひ検討いただきたいと思います。

2点目は、これは前から申し上げていることなんですけれども、やはり車中心の道路から、少子化とエコロジーを考えますと、自転車・オートバイ——先ほどセグウェイの話も随分こちらでしていたんですが、そういったような小型の乗り物をどのように優先して扱うかということについて見直しを図るべきではないかと思います。具体的に、少子高齢化になりますと、昔のように4人とかの乗用車で動くというよりは、大体乗用車も乗っていて1人とか2人ですし、それよりは、もっともっと1人、2人の乗り物というのが特に都市部において中心になってくる可能性が高くなる。

今現在電動アシスト自転車というのが非常に売り上げが上がっていますが、特に高齢者の方がよく買っていると聞いています。今後、免許返上も含めて、高齢者の方たちが安全にいろいろな近所の道路を移行するようになるということを考えますと、やはりセグウェ

イその他も含めて、小型の乗り物についてどうやってより保護を図り、道を割り当て、安全に通行するかという視点が大きく必要ではないかと思います。

同時に、CO<sub>2</sub>の削減において、これは言わずもがなですが、自転車は車に比べて圧倒的に低いわけです、オートバイであっても。ところが、今現在の状況というのは、これは私が一番よくふだん感じているところですけども、歩行者用の道路と四輪車用の道路とに挟まれて、二輪車とか小型の乗り物というのはすごく邪魔にされるんです。いつも自転車に乗って一番困るのは左折専用道路なんです。左折専用車線において、私は真っ直ぐ行きたいんですけども、一番左にとまっていなければいけない。そうすると、左折専用の車にすごく邪魔にされて、ぶーぶークラクションを鳴らされます。だからといって真ん中で渡れるかという、スピードが遅くて渡れないんです。そういうときは仕方なく、大体私は歩道に乗り上げて、歩道を歩いて信号を渡るケースが多いんですね。

あるいは、大阪の御堂筋、新大阪から大阪に私はよく自転車で走っていくんですけども、そこに大きな橋がある。淀川か何かにかかっているんですけども、御堂大橋。それが、自転車は登ってはいけません、ロープを。ところが、全部登るところは歩行者は階段なんです。だから、これはまるでいじめのようだなと思いつつながら、毎回自転車を抱えて階段をずっと登って、また通ってからまた階段をおりるということをやっているんです。一応法令は遵守したいと思っていますので。

そのように、さまざまな場所というのが常に、ほんとうに歩行者と車両のことばかり考えられていて、二輪車に対する設計というのが非常におくれているという印象があります。その部分について、これだけ、特に自転車が普及している今、もう少し考えたほうがいいのではないか。

あるいは、オートバイについても同様の考えを持っております。今の公共の駐輪場というのが、自動車に比べておおよそ5分の1から10分の1と聞いております。ですので、オートバイの人口というのはどんどん減ってきておりますが、これも欧州の例で恐縮なんですけれども、ヨーロッパではオートバイは都市部で非常に上手に活用してしまっていて、これも都内の交通渋滞を避けるとか、CO<sub>2</sub>の削減に役立っているということを考えていますので、やはりもう少し二輪車に対する優先的な資源割り当てということをお話したいと思います。

あと、その他というのは簡単に4点書かせていただきました。例えばあめとむちのバランスというのを書いたのは何かといいますと、オートバイは250cc以上は3年置き

に7万円ぐらいの車検があるんですけども、それ以下というのは全く車検がないのでぼろぼろのものが走っている、こんな大丈夫かみたいな分解寸前のものが走っているとか、あるいは、自転車なぜ車道で走ると今危険かといいますと、ヘルメット規制がないんです。ただ、海外の方が今日本で走っている方もほとんどみんなヘルメットをしていることでわかるように、ヨーロッパでは車道を走る限りヘルメットをつけるというのは常識だろうと。これも努力義務になるかもしれませんが、そうやってせっかく二輪車にリソースを割り当てるのであれば、それなりのある程度の規則を自転車のほうも守ったほうがいいのではないかと。

あとは、3点目の場合は道路ヒエラルキーという話を少ししています。要は、一番速いものが一番右、ちょっと遅いものが真ん中、より遅いものが左という形で、ヨーロッパのほうはある程度スピードに応じたそれぞれの道路の区分けというのができていますけれども、残念ながら日本はこれはぐちゃぐちゃなんです。左から抜かす車はたくさんいますし、あとビッグスクーターのマナーの悪さというのは、これはまた特筆ものです。なぜこうなるかといいますと、おそらくこれは私は車を買えない層が買っているせいだと勝手に思っているんですけども。横だの、縦だの、そこら中に行って縦横に走ってほんとうに危ない。なので、もう少しいろいろな割り当てとともに、道路ヒエラルキーという考え方をマナーとして1つ、国民に示したほうがいいのではないかと思います。

高速道路に関しては、ほんとうに土日に関して、これはぜひ統計をいただきたいんですけども、事故渋滞の発生率というのは何割でしょうかね。感覚的にいうと3回に1回より多いような気がするんです。そうしますと、せっかくつくった高速道路も、自然渋滞はあくまで仕方ないと思うんですが、事故渋滞に関して、どうしたらもう少し防げるかという観点が必要ではないかと思います。以上になります。

**【家田部会長】** どうもありがとうございました。それでは、質疑はまた後でまとめてやるとして、次のプレゼンテーションをお願いしたいと思います。

次は、根本委員、お願いいたします。

**【根本臨時委員】** それでは、私は資料2になります。きょうは3つお話ししたいと思います。1つは、道路サービスというものが、規模の経済が働く財であるということ、2番目、受益と負担を一致させることによって長期的な道路整備を行っていったらどうだということ。3番目に、長期的な道路整備にあつて対距離課金という仕組みによって課金をしていくのはどうだろうかという提案をしたいと思います。

めくって、3枚図がありますが、一番左側の図、縦軸が総費用で横軸が交通量です。ここで言う総費用というのは、道路管理者の道路建設、維持管理だけではなくて、道路利用者のガソリン代とか、時間費用、その他環境費用なども含みます。そうしますと、交通量がなくても、ある程度の固定費用はかかりますけれども、交通量が増えていくとだんだん可変費用が増えていく。ただ、混雑とともに急に時間費用が増えますから、傾きが急になる。

その際、車線数を問題にしたいわけです。2車線の道路、4車線の道路、6車線の道路を比べたいと思います。6車線の道路は最初に費用はかかりますけれども、交通量が増えていっても、混雑は始まりませんから立ち上がりは遅いですし、ゆっくり上がります。その路線の交通量に合わせた車線数の選択というのはとても大事であるということになります。

それぞれの車線数で縦軸に総費用をとったんですけども、交通量で割った平均費用というものにグラフを変換してみると、平均費用は交通量とともにだんだん減ります。しかし、混雑が生じると増えるということで、Uの字カーブになるんです。2車線、4車線、6車線というUの字カーブになりますけれども、それがだんだんと右下のほうに下がっていきます。そういうことで、長期平均費用というのはそのUの字曲線の下へのりをつないだもので、一番適切な車線数を選択すれば交通量に合って、交通サービスを安く供給できるということになります。

さて、2枚目ですけども、アナロジーなんですけど、人間の動脈から毛細血管は非常にうまくできているように思います。ポイントは、一番右側の血流量です。1分当たり断面1平方センチメートル当たりの流れる血流量で比べると、大動脈は1,000cc、毛細血管は1.1ccということで、1,000倍流れます。こういうふうな仕組みというのは神様が設計してくれたわけでしょうけれども、効率よく血液を輸送できる。むだな血管、必要以上に太い血管、細い血管というのはないわけで、最小のネットワーク投資で血液を循環しているのではないのでしょうか。

ページをめくって、日本の高速道路網です。大型車交通量で見るとこういう形になって、やはり大動脈が毛細血管に分かれていくわけですね。東名筋が交通量が多いわけですけども、ここについては東名、第二東名ということで、日本の太い血管が通っているということになっています。

次のページ、受益と負担の一致による長期的な道路整備という図になります。ここで言

いたいことは何かというと、よく経済学の教科書にある話として、混雑しているときは混雑課金を取って交通量を減らして最適に利用しましょうという短期的な最適化の話はよく載っています。逆に空いていれば、料金を安くして使ってもらいましょう、となります。

それにプラスアルファして、ここでは長期的な話も盛り込みたいと思います。短期的にはお金を高く取って——混雑による割増ですが、それによって平均費用以上の資金を調達して、それを道路整備に回す。そうすると、4車線道路を例えば6車線道路に変えることができる。そうすると、それは先ほどの図でありますように右下にシフトします。そうするとだんだん混雑は減りますから、限界費用も減って料金が安くなるということになります。

次のページのところは、空いている道路ですね。需要曲線は赤い線で、低需要なので左の方にあります。さて、空いている道路は限界費用課金で安く乗ってもらいます。低利用ですから、割り引きしてどんどん乗ってもらいます。しかし、そうしますと平均費用分のお金が出ません。お金が出ないということは、その道路を維持管理、更新できません。ということで、6車線の道路をだんだん減らして4車線にする。そうすると、それは左上にシフトすることになりますので、しばらくの間は安いお金で通ってもらえますけれども、高くなって、そこで調整される。ということで、需要と供給が長期的に一致していくようなものができるのではないか。そのためには、道路ごとに距離に応じて課金をするということで、対距離課金ということが必要になってきます。

次のページにありますけれども、ドイツ、オーストリア、スイスでは、最近になって対距離課金を取るようになりました。距離に応じて取るということですが、ただここでは混雑という概念は実は入っていません。ただ、GPSで距離を計測して、それぞれ走った距離でとるということはあります。これに触発されて、実はオランダはすべての道路のすべての車両について対距離課金を取ることを決めました。そして、混雑に応じて取るということに踏み込む予定だったんですけれども、オランダは残念ながら政権交代で、その政策を断念することになってしまいました。

次のページをお願いいたします。欧州の道路課金の動向を見ますと、固定料金であったものが徐々に対距離課金になっています。南ヨーロッパでは実は有料道路が昔からあって、そこは変わりませんけれども、今申し上げました大型車対距離課金、それからオランダは導入を断念しましたけれども、シンガポールは同じコンセプトでこれから導入を検討しようとしています。

上から下、ちょっと説明が前後してしまいましたけれども、インフラの建設、維持管理だけに対して課金をするという考え方から、混雑、環境を考慮した課金にだんだん変わっていております。シンガポールでは次世代の課金システムを導入すべく検討中です。3社が最終的に残っておりまして、来年の3月までに機器を実際に設置し、4月から課金の実験をすることになっています。シンガポールもすべての道路のすべての車種に対して課金をすることを考えています。かつてシンガポールは大きなガントリーをつくって、現在それでDSRC課金しています。日本のETCと同じようなものです。公園都市を標榜するシンガポールは、それがみつともないと考えています。そのガントリーをすべて取り払ってGPSでスマートに課金しようとしています。

スマートグリッドという言葉は使っていませんけれども、これはほんとうに道路版のスマートグリッドではないかと僕は思っています。すべての道路を監視して混雑に合わせて課金をしていくということが考えられています。もちろん、そういった場合は、ほかの税を減免するということが当然視野に入ってくるものだと思います。以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして羽藤委員、お願いいたします。

【羽藤臨時委員】 それでは、私のほうから資料3に基づいて10分ほどお話しさせていただきます。道路基本政策の技術的ポイントと書かれているものです。

1枚おめくりいただいて、(比較的大きな)背景ということで書かれてありますが、これは皆さん、何となくおわかりですのであれですが、2010年代に入って、東日本大震災、それから財政が逼迫していて、社会というものも戦前から日本が突っ走ってきた状況と比べると随分変わってきている。その一方でアジアが相当伸びてきていると。こういう中で、道路の基本政策をどう考えていくかということが求められていると思います。

1枚おめくりください。次に道路の「想定」ということです。では、そういう中で道路の役割というのをどういうふうに定義していくのか、想定していくかという際に、19世紀ぐらいは、都市のあり方というのが基本的にはその土地の文化とか歴史とかを酌み取った土地性の継承という形で行われてきたところが、メガストと書いてありますが、これは道路とか鉄道と呼ばれるメガストラクチャー、これが大規模な交通構造物、移動の動脈が都市に挿入されることで、都市は郊外に向かって発展したと同時に、土地性が喪失していったというのが20世紀型の都市の典型的なパターンだろうと思います。

それでは、前回の議論でもありましたように、道路の基本政策というのが影響を及ぼす



時間の射程というのは非常に遠うございますので、例えば2050年ぐらいを想定した際に都市がどうなるのかということを考えると、例えば65歳以上の世帯主というのが、東京であれば今の3倍、それから、お父さん、お母さん、娘さん、息子さんがいる世帯というのは今の6割になると言われています。当然のことながら、一般的な交通需要、通勤の需要、旅客、こういうものはどんどん減ってくるわけです。その一方で、情報技術が親展してきます。

そういう中で移動、あるいは都市がどうなるかというのは、非常にほんとうのほんとうに今考えないといけない時期に来ているのだらうと。その中で、私は非中心系と閉鎖系という言葉を使っていますが、どちらかという都市が中心に向かって移動するというよりも、それぞれの集落、あるいはまちが自立したような形で形成されてくるという全く新しい都市システム、都市地域システムのあり方というものに対応した道路というものをどういうふうに組み立てていくのかということが、今求められていると感じています。

それでは、さらに1枚目おめくりいただいて、ここからは制度と、計画と、技術、この3つの枠組みに沿って、私が何が重点と思っているかということをお話しさせていただきます。

まず道路制度の重点的なポイントというのは、いろいろ考えてみたんですが、道路計画とか交通計画の法定計画がなされていないというところが非常に重要なポイントかなと思います。これは、久保田先生が以前からおっしゃられているように、交通計画は立てたとしても、それを法定計画ではありませんので、要するにやる義務はないわけです。このところは非常に弱い。これをどうするかということ。

それから、それを突き詰めて考えていくと、道路法における道路の定義が少し古くなっているのではないのかなということを強く思います。この道路法の中では整備を図るため、道路に関して路線の指定、管理、構造、保全、費用の負担区分を定め、交通の発達に寄与し公共の福祉を増進するということが書かれているわけですが、先ほど勝間委員のほうからお話もありましたように、道路の役割というのはものすごく大きく変化しているのではないかと感じています。

その下にはエキシビジョンロードであるとか、健康医療福祉道路とか、中心市街地活性化のための道路、復興のための道路、当然先ほど言われたように自転車のための道路、それから電気自動車とかパーソナルモビリティのための道路。それは何が道路を使うかということもありますが、道路は何のためにあるのかということが非常に変わってきている

と。これに即した定義を法律で定める。概念を規定する。理念を規定しない限り、なかなかこの先、どういう方向でやっていくかということは難しいのかなと、これが1点。

2点目は、地域安全保障に関することがかなりこの委員会の中でも語られていますが、これの制度的担保の創設が必要不可欠だろうと思います。これは家田先生と被災地で何度も話していると、まあ、震災は過ぎると忘れちゃうんだよなということが言われる。それは、津波の研究者で有名な首藤先生とお話ししていても、やはりこれは忘れていくということを非常に強くおっしゃられます。それは技術者とか研究者の実感だとしても、下に書かれてありますが、国内だけでも21世紀以降、マグニチュード7.0前後の地震は理科年表で数えてみると、これは17回ではなくて実は19回ですが、驚くべきことにこれぐらいの回数起きているわけです。

だけれども、たまたま70年代、80年代というのは地震が少なかった。災害が少なかった。もちろん、伊勢湾台風というのはその前にあったわけですが、そういうところを離れたところに我々の常識が固まってしまっているのではないかと。要するに非常の定常化というものが、もともと我が国の歴史を考えれば必要不可欠ではないのか。こういうことを、災害は忘れたところにやって来るということを思考停止でうのみにするのではなくて、対応することが必要と考えます。

1枚おめくりください。次に計画のほうの重点ポイントですが、これにつきましては、広域地方計画、広域地方道路計画が必要不可欠だと考えています。エコロジー、防災、交通、あるいは地域文化に立脚した道路を、どのように広域の地方の中で地域のまとまりを立体的に考え、計画するのか。この計画に対する合意をなくして道路の新しい基本政策は立てられないと思いますが、これを今もやっていると思いますが、よりしっかりと着実にすることが大事だと思います。

2点目は、Check/Actionによる事業のやり方の工夫へと書いています。調査からモニタリングへという表現もありますが、例えば複数年度予算、オークション制度、こういうものを導入することで、おそらくかなり支出の削減というのは可能なのかなと。だから、新しい施策をやりたいとすれば、当然支出の削減というものも必要不可欠ですので、行政手続、あるいは道路整備のやり方をより工夫していく。そのための手だてとして、現状の単年度的なやり方、あるいは受注・発注の仕組みだと限界もあると思いますので、こういうところを誘因するような仕組みの導入の研究、あるいは開発、実践が必要だと思います。

最後に、遍路道や風景街道——これは必ずしも風景街道でなくてもいいと思いますが、道が持つ文化交流機能、これをぜひ政策の中に取り入れていただきたい。それを具体的な制度／政策として重視していただきたいということが、この最後のところは非常に重要だと思っています。

1枚おめくりください。このサルコジ・プロジェクトとかいうふうに書いているのは何かというと、要するにパリは非常に文化的にも豊かな都市だと思いますが、パリにおいても都市・地域をどういうふうビジョンのもとにインフラ投資を進めていくかということに関してはかなり議論が洗練されている、あるいは立体的な議論がなされているという例です。

1枚おめくりください。例えば、これはサルコジみずからが、パリはフランスのGDPの3分の1を生み出しているので、そこに投資することはフランスに投資することだと言って、積極的に投資している。その中では、例えばパリを50万都市を20個に再編しますというような、都市地域の新しいくり方の定義をしていると。そういう中で、では、道路のあり方がどうなのかということが、初めて従前とは違う道路のやり方が見えてくるでしょうと。

1枚おめくりください。あるいは、その次に書かれていますのは、セーヌ川首都圏ということで、これは流域圏構想ですね。パリはおそらくパリ単独でやっていける都市ではありますが、あえてルーアン、ル・アーブルという複数の都市とセーヌ川首都圏という、セーヌ川のつながりの中で都市が発展してきたことを考え、こういうところを結びつけていく施策が大事だろうと。そういう中で、じゃ、道路はどういうふう機能するのか。新しい交流の機能というものを打ち出すことで、それに対して道路の付加的な機能、あるいは交流機能をどう考えていけばということが提案されていると。

1枚おめくりください。あるいは、緑の多孔質化ということで、グリーンベルトというような形で道路とか緑地を一体的に整備していくことは難しいので、遅い交通、いわゆる歩きとか自転車、そういうものと緑を連鎖するような形で多孔質——複数の穴をあけて、それを連鎖させてグリーンネットワークをつくっていく。こういうような全く新しい移動空間のつくり方みたいなことが提案されているということでもあります。

1枚おめくりください。あるいは、アジアを見ていますと、これは私がかかわっている鄭州のプロジェクトです。こういうマッシブな計画がいまだに進められていると。道路インフラと巨大なアーキテクト、建築を一体とさせたような都市、30万人規模、あるいは

は400万人都市の開発がなされていると。こういう中で、じゃ、日本の道路の使い方、あるいはそれと地域、都市の開発を一体化したようなことが果たしてできるのかということが問われていると。

1枚おめくりください。最後に道路技術の重点ポイントです。これは道路の上を移動する移動体、モビリティですね、これがエネルギーとか情報と一体となって社会大革命と呼ばれるようなものがかなり進展してきている、技術開発が進んでいるという例です。これはモビリティクラウドとかマイクログリッドと呼ばれるものですが、こういうものが重要ではないかということで、それを想定してどういうことができるのかということ。

2点目は、根拠を失いつつあるにもかかわらず、整合性を重視するあまり従前用いられてはこなかった技術的にすぐれた計画的な手法、これを用いてちゃんとした情報プラットフォーム、モビリティのポートフォリオを作成するような技術をきっちりつくっていくべきだろうと考えています。

具体的には、我々は四段階推定法というような手続的なものを使って道路の需要予測を行ってきているわけですが、私が10年ぐらい前にアメリカにいたときにBig Digプロジェクト、ボストンのプロジェクトの中でミットシムというマイクロシミュレーションモデルの開発に加わりました。これは当然私自身も気づかなかったのですが、その後、高架の道路を地下に埋めて道路空間のところをエメラルドネックレスという形で、遅い交通のための移動空間、ゆったりとした緑地の空間として作り上げていると。

そういうふうに非常に洗練化された技術的な手法が道路空間のダイエット、あるいは再利用、空間配分ということに立体的に使われている現状を見ますと、やはり我が国においても動的な交通流の解析手法であるシミュレーション、あるいは定量的な均衡配分、こういうものと、リアルタイムな観測による道路を使った後、人がどこに行っているのか、どういうふうに歩いているのか、そういう移動の関係性、文脈を精緻に解析できるプローブパーソン技術等を援用したような統合型の情報プラットフォームの構築というものが重要になってきているのではないかなと思います。

それ以降の資料はそういうことがいろいろ書かれてありますので、ごらんいただければと思いますが、ダイムラーの例とか、これはハンブルグの例ですけれども、そういうものを使って結局都市空間のコンバージョンが行われようとしているとか、速い交通よりも遅い交通というのが非常に重要になってきていると。そういうものを都市に内包していく、あるいは道路空間をそういうふうに展開していくための技術的な方法の開発が重要ではな

いかなというのが、私からの提案でございます。以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。大変に上位のコンセプトのところから、具体的な制度化のところまで、網羅的にお話をいただきました。

それでは、4人の委員の最後になりますけれども、草野委員からお願いしたいと思います。

【草野臨時委員】 草野です。1回、2回と欠席をさせていただきまして、失礼いたしました。皆さんのように専門的な研究をしている立場ではないので、あくまで一般市民、ユーザーの立場から望むこととお話しさせていただければと思います。

なぜこういう委員会に参加させていただいたかという、一番大きなことは、かつてこれほどまでに街道を愛した国民はいなかったのではないかと思います。今日本の一人一人の一般市民にとって道というものが決して楽しいものではない、わくわくするものではない、どちらかというストレスを感じる存在となってしまう。または、気持ちが離れてしまっているということがとても残念だなと思っているからです。

ですから、できれば自分たちの道を取り戻したいと、そんな施策があったらなという思いがありまして参加をさせていただきました。もちろん、高速道を気に入っている道もあるんですけど、大概市街地、まち中の道というのは、どんな立場であっても——車に乗っていても、自転車に乗っていても、あるいは歩行者でいても、何かしらストレスを感じながら利用しているという、非常に不幸な状況がいろいろなところで見受けられると思います。

いろいろと今回道路政策の変遷をご説明いただいた中で、建議というもののタイトルを見比べてみると、ようやく2007年になって快適な生活という文言が入ってきているんですね。多分大きな方向性としては、生活という言葉が入ってきたのが初めてで、この先もその視点というのが大きな比重を占めていくのではないかと思います。もっと言えば、快適な生活、つまり生活者の視点というものがどれだけ生かされていくかということは、高速道路は今7割とありますが、どんどんきたらもちろんいいと思いますけれども、でも、これだけ狭い国土の中、あるいは限られた予算の中でいうと、どうしても生活者とどれだけ身近に、そして密接にかかわっていく道路ができていくかということが大きなテーマになるんだろうと思います。

これまではどうしても車が中心で、車が常に主人公で、私たちというか、歩行者であり、二輪車であり、交通弱者の存在のようなものは押しやられながら、わきを、すき間を通る

というような形だったんですけれども、これからは、だれが主役なのか、優先されるべき存在なのかというのを、もう少し道によって分けてもいいのではないかなと思います。一律ではない利用目的というようなものをもう少し明確にしていだけないかなということをおもいます。

これからも次から次に道路をつくるというわけにいかないというのは自明のことなのですが、そうすると、今ある道路をいかに分け合いながら、シェアする、シェアの発想というのを大切にしていきたいとおもいます。1回、2回の議論の中でも空間シェアという話、つまり空間をどうマネジメントしていくかという視点をお示しいただけたらなとおもいます。それには、いかに使われているかという分析、検証、そこから新しいどんなルールが生み出されるかということをお注目していきたいとおもっています。

あと、これもあまりよく知らなかったんですけれども、道路をつくるのは国交省のお仕事なんだけれども、それをどう使っていくか、あるいはどういうルールをつくるのかというのは警察で、どこで信号をつくる、あるいはここは交通規制、どういうふうにするというのは警察のお仕事だと。そんなこともあまりよく知らなかったなと思うんですけれども、今だと、大分その辺の連携をしながら独自に運用している地域もあるということですが、生活者ということをおもと、そこに住む住民、あるいはそれを利用する人たちが参加できる仕組みみたいなものも同時につくっていかないと、道路だけつくっても、結局はストレスの解消にはならないのではないかなとおもっています。

これも大変な作業ですが、やはり生活の中の気づきが少しでも改善につながるという充実感、あるいは達成感というのを一度味わうということが、多分住民の意識をより道路に戻していく一助になるかとおもいますので、ともにつくる道路であるということをおいかに感じてもらえるような施策ができるかというのも重要な視点ではないかなとおもっています。

先ほどもちょっとご指摘がありましたけれども、利用者側のモラル、せつかく道路ができたけれども、赤信号なのに横断歩道を渡ってしまつて、結局左折者が1台しか行けないみたいなことおと、ほんとうに日々感じている。それもストレスだとおもいますが、これも教育なのかわかりませんが、使い方、どうすればより快適に使えるルールが生まれるのかという、それも含めた教育も道路づくりの中に含めていかないとけないのではないかなとおもっています。

今考えているところはそのあたりです。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、4人の方にお話しいただきましたので、ここからはお話しいただいた方も含めて、そしてまた行政も含めて総合ディスカッションというふうにしたいと思います。羽藤先生が非常に幅広のお話をしていただいたんですが、その中でも、道路というのは何のためのものなのか、道路に何を求めるのか。そこには文化もあるしというような種類の話は、勝間さんや草野さんがお話しされたようなところとも共通性が非常に高い。道路は何のためのもので、どこら辺に重点をこれからシフトというか、置いていかなければいけないのか、みたいなのが1つ、ジャンルがありますね。

それから、根本先生がおっしゃった、道路を適正にいいものにしていく、あるいは管理していくためには、負担と整備というののある種の整合性をとらなければいけない。これは制度論なんですけれども。羽藤先生のお話の中にも、道路の景観に関する制度や、あるいはそれを一歩ずつよくするに当たって、Plan/Doのところ为重点を置いた作業というものから、Check/Actionのところ为重点を置いたような制度に変えたほうがいいと。こういうようなたぐいの、いわゆる実行に当たっての制度論のような話があったかと思えます。

そこで、話を2つに分けて少し議論していただきたいと思うんですが、前半はまず、何のための道路なのかという種類の議論。後半は、そういうよりよい道路を実現するためには、どんなような制度の改編なり、充実なり、改造なりの必要があるのか。その大分けして2つにしたいと思います。よろしいでしょうか。

【根本臨時委員】 はい。

【家田部会長】 それでは、どなたからでも結構ですけれども、まず、前半の道路は何のためのもので、どんなところに重点を置くべきかというところから議論をしていただきたいと思えます。いかがでございましょうか。根本先生、コメント側というか、質問側から口火を切っていただけますか。

【根本臨時委員】 そうですか。では、振っていただいたんで。

まず交通機能と空間機能というか、そういう大きな話が両方あったと思えます。交通機能に関しては、確かに今後いろいろな種類の乗り物が出てくるだろうと思えます。そういう多様化に対して、何か道路政策の中で対応する方法はないのかというのが1つの重要なポイントなのかと思いました。

最近、自転車に関しては、歩道を走らせるべきか、車道を走らせるべきかという議論を

中心に、相当突っ込んだ道路のあり方が議論されましたけれども。今日の話の中でセグウェイだとか、いろいろな種類のもので出てきましたから、そういうのが増えてきてしまったときに、それにみんな1個ずつ対応するわけにもいかないでしょうし、それをどういうふうにくくって交通機能をうまく処理していくのかということも議論しなければいけないのかなと思う。

最近中国へ行ったら、日本語で言うと電動アシスト自転車ですか、バイクと見た目はほとんど変わらないわけですが、ちょっと足を乗せるところがついている。それがものすごく増えて、ほとんど普通のバイクはなくなってしまっています。あれが世界のトレンドになるのか、ならないのか。なるとすれば、これは相当インパクトが大きくて、そのことを含めて、今後の乗り物をどういうふうに想定してということですね。将来の乗り物の構成について、どなたか意見があれば是非お伺いしたいと思います。

【家田部会長】 勝間委員や羽藤委員はいかがですか。

【勝間委員】 1点補足させてください。電動バイク、私も持っていたんですけども、手放してしまいました。どうしてかといいますと、日本は0.6キロワット以下でないと50ccとみなさないという昔々の法律がありまして、0.6キロワットで坂道はなかなか登れないですね。ですので、やはり今後そういう多様な乗り物が出てくる中で、既存の道路行政とどのように制度上すみ分けるかということも重要です。

ただ、先ほどの250ccのバイクで全部いろいろなことが分かれてしまうということも説明しましたけれども、定期的にもう少し早い頻度でいろいろな車検ですとか、そういう制度ものを見直さないと、多分間に合わなくなってくるんだと思います。そのうち違法なものがどんどん出回って、今でも中国から輸入された、一応日本の法律ですと、電動アシストは自分たちがかけた2倍までしかやってはいけないんですが、中国のは100%電動アシスト——要はバイクなんですけれども、そんなのが全部普通に輸入されて、見かけ上自転車の形をして出回っていますので、そういったものをほんとうに認めるのかどうかということも安全性のバランスの中から、道路にある程度マージン的な道路がつかれないかなと思っているんです。車でもない、歩行者でもない、時速30キロぐらいまでの人しか走らないような1車線があると、その辺のものが全部吸収できるのではないかなと思います。

【根本臨時委員】 また道路スペースが必要ですね。

【勝間委員】 そこは、だから、違法駐車との兼ね合いになってくると思うんですけれ



ども、どう整理するかという。あるいは、車と共通でもいいんですけども、さっきの道路ヒエラルキーの形で、その道路に入った人たちは遅くても文句を言うなよという形になります。

【家田部会長】 車の需要からリプレースされたら、スペースとしてはずっと楽になりますね。

【勝間委員】 そうなんです。

【家田部会長】 車1台を1人で乗られるスペース占有率って、前後の長さを考えるとものすごいんですね。

【大串臨時委員】 じゃ、済みません、1つだけ。

【家田部会長】 どうぞ。

【大串臨時委員】 スペースの話が出ましたけれども、公共交通で、例えばバス専用道路とあっても、バス専用ではなくて、車と混合で走っていると。それは、左折のことがあるので、どうしても混合になってしまうのは仕方がないと思うんですけども。もっと、公共事業、例えばバス専用道路で30キロ以下のものなら走っていいよみたいな形でいくと、バスもそんなにスピードを出して走るものではない、停留所でとまりますからね。だから、そういう道路という形の位置づけだと少し需要的にも満たされて、マスが囲えるので、あと皆さんの納得も得られるのかなと思います。

【家田部会長】 全般的には、大型の乗り物にたくさん乗ってもらって運ぶと安くていいね、便利でいいねというのは、個別にいろいろな交通手段を持つことが非常にエクスペンシブな時代にスタートした考えなんだけれども、今幾つか挙がってきたような道具立てというのはそんなに高くないんですね。だから、わりあい安く個別のモビリティが確保できる方向に来たのと、それから個別に人々が暮らすようになってきたという時代のフィッティングからそういうニーズが挙がってきているんだということだと思うんですけども。

羽藤さん、この辺どう見ますか。

【羽藤臨時委員】 この話は、根本先生からお話があったように相当難しいんですね。だから、将来、2040年とか、50年先を見越して、じゃ、今道路空間をどう用意するのか。技術革新がどんどん進んでいくので、それにすぐ、要するにタンカーはすぐ曲がれないという話で、難しいと。

ただ、話は2種類あって、オペレーションシステム的な話ですね。これは、だから、車

両としての実態は変わらないとすると、道路空間そのものは特に考えなくてもいいと。ただ、OSの部分が、さっき言ったように、私、モビリティクラウドという表現を言いましたが、シェアリングするような形で、より高齢者の方とか、社会的な排除を移動の不便性によってこうむる方に対してどうケアしていくのかということに関して、ここの利便性を上げるための道路に付随する施設と連携する、あるいは沿道利用と連携したような回りの整備と連携する形で、そういう産業育成と連携するような形でやっていく、ここはできるだろうと。

もう一つは、先ほどから言っている電気自動車であったりとか、あるいはパーソナルモビリティ、これは車線を変えるというのは結構難しいんですね。そうすると、海外は、都市から改めてそういうモビリティに合うような都市を新しくつくってしまうという発想なんです、アジアの場合だと。それには、おそらく既存投資を改変するというスピードでやったら勝てないとする、例えば今回の東日本大震災に遭った被災地において、新しいモビリティシステムを前提にしたような集落の再配置と、道路の新しい再配分のあり方をやる。こういうものであれば可能性はあるんだけど、既存の都市をどうやるかという部分は、これはむしろオペレーションシステムをどううまくしていくのかということに専念するというようなやり方はあるのかなと。

あとは、使い方結構やれるところもあると思っていて、先ほど草野委員から教育が大事だとか、そういう話もあったんですけど、国道がこれだけ各国道工事事務所さんが管理しているんだけど、じゃ、その国道を走っている高校生の自転車の運転マナーってひどいですね、大体地方都市へ行くと。それだけの交通、例えば松山市だったら、中心市街地の30%ぐらいの分担率が自転車なんですけど、それに対してほんとうにどれぐらい計画的な働きかけ、教育的な働きかけが行われているかという、それは結構無責任だったりすると。

それを考えると、フランスでは高速道路の整備の際に1%計画政策、要するに建設費の1%はそういうところに使うということですが、やはり景観だけではなくて、道路の利用の仕方の教育とか、啓蒙とか、文化の育成というところに制度的な担保をしてそういうものをやっていくということは、これからは特に使い方を含めて考えると必要不可欠。社会実験の最初のとっかかりも含めて、そういうところが重要ではないかなと思っています。

**【勝間委員】** いいですか。今の羽藤委員の意見は大賛成で、やはり新たな1%かどうかわかりませんが、教育費を使うことによって、例えば私が自転車に乗って一番頭に来る

のは、クラクションを鳴らされて追いかけることなんです。でも、私、一番左で普通にちゃんと交通法規を守って走っているにもかかわらず、車に邪魔にされるというのは何かむかつとするわけですね。でも、それは車のほうに理解がないからですね、自転車がどのぐらいの平均的なスピードで走るものであって、しかもなぜ左をそのキロ数で走っているのかと。

そういうことに対する理解で、例えばそういうのをわざわざ自転車専用車線が設けられないのであれば、自転車の側も反対は走りません。ただし、車のほうもそうやって時速20キロ、30キロで走っている自転車を追い立てませんというような、お互いに了解があると、随分運用上でカバーできるのではないかと思いますので、そこに予算を使うということは大賛成です。

【家田部会長】 追いかけるんですか。

【勝間委員】 クラクションを鳴らされるのは結構しょっちゅうですよ。

【家田部会長】 僕は追いかけられたことはないんだけど、魅力があるんじゃないの。

【勝間委員】 違う、違う、邪魔だと言われるんです、要は。でも、邪魔だと言われたって、こっちは交通法規を守っているんだからいとうやつですね。

【家田部会長】 今のに参加させていただくと、前にも何回かお話ししたかも、お見せしたかもしれないけれども、自転車の専用のスペースやレーンをつくらないからといって、自転車の重要性を主張できないわけではないですよ。例えば、ロンドンというのは道路のスペースが非常に貧乏なまちですけども、交差点の停止線の手前には自転車が並べるように色がついていて、このまちは一番最初に出発してもらうように自転車を優先しますよというメッセージが道路の表面に書いてあるわけですね。

それによって、ああ、自転車を追い立てるなんていうのはやっぱりまずいなんだよね、このまちはというふうにメッセージになっているんだけど、日本はそういうのは全然ないですからね。それで、スペースのあるところだけ自転車レーンをつくって、一応自転車のことにも気を使っているよという、ハードウェアとしてのことをやっているんだけど、概念というか、プリンシプルというか、理念、哲学のところでは自転車をどういうふうに扱うべきかということについては、ノーコメントに近いような状態にいるんじゃないでしょうかね。

ほかに。

【勝間委員】 もう一点いいですか。そういう意味で言いますと、例えば一応私たちは横断歩道は歩行者優先で、見たら車はとまりなさいというのを免許のときに習ったはずなんですけれども、日本では全く行われていないんですよ。ところが、シンガポール、その他、海外では必ずとまってくれます。やはり、これも徹底的に道路に対して車がどのように使うかということに対する教育がないということが言えるのではないのでしょうか。これも歩行者に対する保護の点と同じですね。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。特に英国系が強いですね。

【勝間委員】 はい。

【家田部会長】 ほかの点、いかがでしょうか。

【草野臨時委員】 これ、いいですか。

【家田部会長】 はい、どうぞ。

【草野臨時委員】 今交通ルールとかモラルとかいう話があったんですけども、この道路政策という中に私は当然そういうものは入るべきことだと思うんですけども、そういう認識というのは、どうなんでしょう、お役所の皆様は持って……。これから必要な分野だとおっしゃるのか、あるいは、これまでというのはそういう視点がどうしても、ほかの警察なのかどこかなのか、役割分担として、そういうものも一括してやっていただきたいなという思いがすごくあるんですけども。

【家田部会長】 その点につきましてはここまでも、私も含めていろいろな人が言っていて、ぜひ今回の物言いについては、従来型の道路行政の射程圏の中だけの話ではなくて、その従来が隣接領域と言われているところについても何らかのメッセージを出していくことが必要だし。ここにはそういう行政はいませんので、今回答えが出ないにしても、今後答えを出すスタート点に立てるようなことには、最低限していただきたいという意見がここまで出ているところなんです。今の点については、ご質問になっていると思うので、事務局からお答えいただきましょうか。

【企画課長】 確かに今までご指摘の点は、いわゆるマスコミ的に言われれば、縦割り行政的な動きで、逆に道路行政とは言いつつも、さらにそのまたコアの部分の道路をつくったりという部分に関して議論してきたというところは実際あると思います。

ただ、今もずっとこの時間議論していただいておりますように、交通安全を例えば打ち出す、あるいはそれを何か目指そうとしたときにも、単純にハード的なもののみならず、教育論、あるいは卑近な例としては、緑のおばさんが立っていること自身も実は交通安全

上極めて大きな有効施策なんです、それすらも1つの交通安全の政策の中に位置づけて論じられてきていないというのが、実際には問題があるんだろうと思われま。

その延長戦上には、先ほどの複数の委員からご指摘があったような教育論に当然及ぶものだろうと思いますので、そういったことも含めて、今の部会長のご指摘は十分わかった上で、広目の議論をぜひしていただいて、必ずそういうものを常に位置づけておくということが多分大事だろうと思いますので、ぜひよろしくご議論いただければと思います。

**【勝間委員】** 1点、データがあったら教えていただきたいんですけども、今までの道路行政における教育関連費用というのは何%ぐらい使われたかというのがないとありがたいんですが、もちろん。あるいは、今後とか、その場合、何%ぐらいを目標にするみたいなことを置けると思われます。

**【企画課長】** データはありません。実際調べても多分データは出てこないと思います。その昔、いろいろ小学校の社会科やらの副読本としていろいろ準備をしたとかいう時代は確かにあったこともあったんですが、昨今はそういうこともあまりなされていないというのが実態でございます。

**【家田部会長】** おそらく、これからちょっと皆さんの意見を聞いてみたいと思って、話そうと思ったことにも関連するんだけど、地元での市民の参加とか、意見を聞くとか、いろいろな種類のことが不十分でありながらもやられつつある時代にはなっているんですが、その中では、啓発と言ったり言い過ぎなんだけれども、情報提供的な資料をつくったりというのは……。それで、そこに子供も入っていたりもするので、ある種の教育活動にはなっていると思うんだけど、教育のためとは言わないできた。言えないできたという面があったのかもしれないね。

ついでにちょっと申し上げるんだけど、羽藤さんのところにも、道が持つ文化交流機能とおっしゃっているし、草野さんも、道が楽しいもの、あるいは街道みたいなものとか、そういうものが非常に重要だという話がありましたね。それで今も思い出すんですけども、これは基本政策部会なんですけれども、その前の前のバージョンかな、日本風景街道という活動がその直前ぐらいからスタートしています。いろいろなところ、地元から、この道をぜひそういう文化的なものに位置づけて充実しようみたいなことがあって、それも大事ですねみたいなことを、私どもも申し上げたし、事務局も言ったんですけど、そうしたら、その基本政策部会の委員の一部の方々は、何をばかなことを言っているんだと。

その方は、どちらかというとな経済的な面のご発言をされる方だったんですけど、トラック

の渋滞もあるし、物流コストもこんなに高い。むしろ幹線道路のところをきちんとやっ  
てもらうところに全力を注入してもらわなければならない、そんな脳たりんみたいなことを言っ  
てるんじゃないかみたいな話が、決してその方だけではなくて何人かからあって、ああ、そ  
うか、必ずしも道の文化性や何か、あるいは空間的な意味というのは、全面的なコンセン  
サスを得るといってもないのかなみたいな感じをそのときは受けて、ちょっと私はシ  
ョックな感じだったんです。

その辺の国民的な感覚や何かというのは、草野委員や、勝間委員や、羽藤委員や、ほか  
の委員もいかがでございましょうかね。

**【勝間委員】** 私、自分のプレゼンに入れたぐらいですから、おっしゃるとおり私も当  
然の感覚だと思っていたんですけれども、先ほど申し上げましたが、もしほんとうに幹線  
道路をどうにかしたいのであれば、課金の方法ですとか、私が申し上げた事故防止といっ  
たようなソフトウェア的な運用を増やすべきであって、ハードウェアとしては、圧倒的に  
この空間には足りていないということは事実ですから、そちらのほうに優先すべきとい  
うのはそれほどおかしなコンセンサスではないと思いますが、いかがでしょうか。

**【根本臨時委員】** よろしいですか。道路空間を楽しくしようとか、上手にまちづくり  
の中で生かしていこうといったときの道の概念と、大型トラックを効率的に通そうとい  
うときの道の概念とはちょっと違いますね。だから、それこそ羽藤さんの話ではないですけ  
れども、道の定義というか、道路法でどういうふうを考えていくかということだと思  
うんです。

管理者が国、管理者が県・市町村というふうに一応分かれているわけなので、特に市町  
村道については、市町村のお金を原資として市民たちと相談しながらいろいろやっていく。  
道路を公園のように使ってもいいですし、民地に少し道路の部分を出してもらって、公開  
空地的なものを道路にしてもいいですし。そもそも、道路なのか、公園なのか、河川敷な  
のか、そういう底地の権限関係、関係なしにうまく工夫しながら進めていく、というのが  
市町村行政だと思います。

反対に、国民全体からもらったお金とか、道路利用者からもらったお金で国道をつくる  
ときに、そこに市民が森をつくってくれと言ったときに、それを国民全体でそれをサポー  
トできるか、そこはわがままじゃないのか、という合意形成の議論になると思うので、そ  
の前提として道路法の道路の決め方ではっきりさせていくことが必要です。特に空間機能  
は市町村が市町村のお金でやってくださいというのが原則になるのではないのでしょうか。

【企画課長】　　ちょっとよろしいですか。今の根本先生のご意見、そういうところは当然あると思います。ただ、日本としてはすごい恥ずべきこととか、反省しないとけないことは、先ほどの、道路にはいろいろトラフィック機能があったり、移動するためのインフラであったり、アクセスするためのインフラであったり、あるいは空間である機能を持っていたりというような、いろいろな機能があるわけですが、それを同じ基準で無造作に今までつくり続けてきた。同じ形でつくり続けてきたというところに非常に大きな問題があります。

多分みんな頭の中で思い浮かべているものによってかなり大きなものの差があるんだろうと思いますが、例えば東京の湾岸道路的なところを別にドッジボールで遊ぼうみたいな、そんな空間はないわけでありますので。一方で、例えば銀座の晴海通りというのがありますが、例えば東京、日本を代表する大きな、例えばニューヨークの五番街的なものの位置づけのところに、実は大型コンテナを積んだトラックがばんばん走っているわけです。多分ああいうのって、海外であれば多分規制をされてしまうところなのでしょうけれども、日本はどこでもそういうものが入り込んでしまう。騒音とかで非常に問題があっても、住宅地の中まで大型トラックががががん入り込んできている。

逆に、入り込んでしまったものを要は規制しなかったという問題もあるんですが、そこすら走れるような道路をつくったというのも実際に問題があるわけであります。ヨーロッパなどは、例えば城壁か何かで、逆に街の中心にはそもそもトラックは物理的に入れない。だから、そこは当然自転車やら、もう少し小さな車を優先的に使う空間として位置づけられているんですが、実際には日本の場合というのはそういうものがないものから、それこそ大きな団地の中まで20トントラックとか、場合によっては海上コンテナも積んだようなトラックまで入り込んでしまうという、つくり方にも問題があったところは大いに反省しないとけないのではないかと思っております。

【家田部会長】　　草野さん、どうですか。

【草野臨時委員】　　なるほど。主要幹線道路とか、それはぜひつくれるものはつくっていただきたいとか、やっていただきたい。先ほど私、エレベーターに乗ってきている中で、多分こちらの方だと思っておりますけれども、この会は環境とか、空間とか、そういうことが議題の中心になるんだよねというような話が後ろから聞こえてきたんですよ。もちろん、きょう、私、初めてなので、どうしても一般市民から言うと、やっぱり何が気になるかという、それなんです。

それはどういうことかという、今これだけ、震災もあるし、時代もそうなんだと思うんですけども、自分たちの足元の暮らしをもう一回見つめてみようという気運が以前に比べると随分と高くなっているなというときで。例えば、だから、地域社会づくりということに地元のNPOとか、ボランティアも含めて、参加してもいいという気持ちが随分と高まっているんですね。だからこそ、今までの道路の施策、大きな柱は変わらないのかもしれませんが、今まで少し重点ではなかったようなところをどうやっていくかによって、道路行政に対する思いとか距離感みたいなものが縮まっていくチャンスなのではないかという思いがあるもので、つついそういうことばかり中心に言ってしまって、大変申しわけないですが。かといって、そうでない部分が大事ではないと思っているわけでは、決してないんです。

【家田部会長】 関連して重要だと思っていることを1つ言うと、例えば港を考えますと、港というので今人々が好きな港の風景なり、港の様子、空間、作り立てというのは、今は役に立っていない港だけです。今役に立っている港は、例えば重油、原油を運んでいる港とか、それからコンテナでばんばかガントリークレーンでこんなことやっている港とか、みんなが食べたり、飲んだり、着たりしているものの、あるいはつくっているものほとんどを占めているんですね。楽しい港というのは、かつて使っていた港の空間を転用している空間なんですね。

港をそういうふうに分けることによって——コンテナなんかは実際に赤レンガのところなんて、来たって着岸できませんけれども、少なくとも分けることによって、気分のいい空間と役に立つ空間というのを分けているんです。だけれども、反面、今度は分け過ぎちゃっていて、楽しい港というのはみんなに人気があるんだけど、そうでない港の存在すらも普通の人には意識されないでいる。それが無為の治といえ、そういうことだからいいようなものかもしれないけれども、だけれども、そういうところが例えば防災上何かやらなければいけないということが生じたり、いろいろなことで問題が生じたりなんていうときには、市民の理解がなかなか得られないみたいなのところがあつて。

実は道路の文化性や空間性なんかを上手に発揮するためには、幹線道路のほうが上手につくり立てがされていて、それが上手に使われる状態になっていないと、そうできないんですね。そのセットになっているところを、何かうまく標榜するなり、つながりがあるということがみそかな、なんて思うんですけどもね。

【草野臨時委員】 結構PRというのもすごく大きいのかなと思うんです。何年前かに



国交省、見える化計画というのをなさって、そのときにちょうどシンポジウムをして、その司会をやったんですけれども、今は看板、変わりましたね。

今は、こういう工事をやっていますと。そう言われると、ああ、なるほどと思って、利用者としては納得するわけです。でも、一つ一つの看板をそれぞれ別の文言にするのって確かに大変なんですって。今までのように「工事中」とやっておけば、コスト的にもかからないだけけれども、今は何とかのためにこういう工事をやっていますと。でも、それだけでものすごくわかるんですね。わかるし、ああ、なるほど、これはこうだから必要なんだという理解度みたいなものがほんとうに増したんですね。だから、そのあたり、ちょっとヒントかなと思っています。

【家田部会長】 ありがとうございます。ちょうど話が後半にかかりつつあるところに来ましたので、勝間委員からも、お上×移動手段というところから、市民×生活空間、こういうキーワードを出していただいているのもありますし、羽藤委員のほうも、Check/Actionによる事業のやり方の問題や、道路計画制度の法定化、ちゃんとするという意味ですかね、そういう制度の問題もあるし。それから、根本先生から再三出ているのが、いわば負担のあり方と、それに関する制度が実は道路の姿形に大幅に影響するということの話。

後半の話にこれから入りたいと思います。どなたからでも結構ですが、いかがでしょうか。

【勝間委員】 じゃ、1点、先に。

【家田部会長】 どうぞ。

【勝間委員】 その前に、現状、どのぐらいほんとうに市民の声が道路行政に届いているか、状況を教えていただけますか。

【家田部会長】 では、それは事務局から、PIとか、何かいろいろな種類の活動をどんなふうやってきたかとか、何かその辺ちょっとご紹介いただけたら。

【企画課長】 それはまた別途、紙をつくってご紹介をする時間をまた後日いただければと思いますが、今部会長のほうからもご指摘があったように、この10年間ぐらいですけれども、PI、Public Involvement ということで、今までのPR、Public Relationsとかいう形よりももう一步進んで、住民の方々に積極的に関与してもらいましょうという運動も、私たちなりにやってきましたつもりではあります。

ただ、私たち自身もなかなかそのやりとり、非常に難しいところがございまして、ど

こまでを関与してもらった方がいいのか。例えば道路のルートを決めるとき、そのところまで関与してもらうべきものなのか、あるいは構造、例えば歩道のつくり方とか、そういうものをやってもらったほうがいいのか、あるいは、そこまででき上がった上での何か附属物というか、若干のお化粧的などころまでで済ませたほうがいいのかということでは、先ほどの話ではないですが、その道路のそもそもの使われ方だったり、でき上がったところの最後の道路の地域での位置づけであったりということによって、多分かなり切り口が変わってくるものだと思います。

そこ自身はまだ私たちもしっかりと方向づけができていない、まだかなりトライアル中の状態になっていまして、すごい大きなバイパスを住民にアンケートしたら、うちのところには来てほしくないとか、そういうことに結局またなってしまうし。そこは、住民の方々にどこまで関与してもらうのか、あるいはどういうレベルまで関与してもらうべきものなのかというのを。また、なおかつ、今度は道路をつくることだけの話ではなくて、今度、きょうご議論をいただいているような、道路を運用していくというところまで、実際にはほんとうは入っていただくことが当然大事だと思いますし。交通安全なんかは、ましてや一緒に入っていただかなければ、いくらガードレールをつくったってほとんど意味がない世界でありますので。

ジャンルも、かかわり方も含めて、これからも引き続き私たちとしてはトライアルしていきたい分野だと思っています。また、正直、悩みでもありますので、ぜひご意見をいただいて、うまくまとめて方向づけをやっていければなと思っています。

【勝間委員】 ありがとうございます。

【根本臨時委員】 よろしいですか。

【家田部会長】 はい、どうぞ。

【根本臨時委員】 勝間さんの視点で、お上が決めるのではなくて、市民が参加してという言い方ですけども、私が言いたいとすれば、お上が決めるのではなくて、道路利用者が決めるんだというふうな、道路利用者も1つの重要なステークホルダーだということを知りたいと思うんですね。

例えば高速道路のネットワークをこういうふうに設計します、都市の中には大型車が入らないようにします、区画道路は行き止まりにして、ハンプを置いて、なるべく走りやすくします、みたいな。どちらかといえば、ハードウェアで対策していくという、あえて言えば土木工学的、交通工学的アプローチもあると思うんです。

私が先ほど言ったのは、違うアプローチです。どちらかといえば道路利用者に自由に走らせてみる。値段の安いところをみんな走ろうと思う。値段の安いところに混雑が起きる。そうしたら、そこは広くしてあげよう。交通事故とか、環境問題があるところは値段を高くする。そこは意図的にしないといけないところもどうしてもあるんですけども、そういう環境不経済があるところは高くする。そうしたら、みんなそこは別にハンブがなくても、高いならそこは走らないでおこうというふうにして、だんだんそちらはなるべく皆さん、安く走ろうと思うわけですから、そういうふうになっていって、自然にきれいなネットワークができてくるというのが、1つの私の話なんです。

道路利用者の声に耳をちゃんと傾けていけば、いいネットワークができるはずではないかということを強調したいと思います。

【大串臨時委員】 プライシングで調整していくという気持ちですかね。

【根本臨時委員】 できればですね。

【家田部会長】 1点言うと、羽藤さんが言ってくれた、調査からモニタリングへ、P l a n / D o から、C h e c k / A c t i o n のところに重点を置いた事業のやり方への工夫、赤く塗ってあるところ、これは大変私は気に入ったなという感じがしています。それは前のときにも言ったんだけど、表現はちょっと変わってしまうかもしれないし、また羽藤先生が言いたいこととちょっとずれてしまうかもしれないんだけど、今までの僕はこんな感覚でいるんです。

もちろん、現状を踏まえた上でプランを立てると。例えば幹線道路でいえば、1万4,000キロというのがあって、それからすると、今このところがまだできていないから、これをつくってみるか。そのときには、つくるとなれば用地買収も要るし、いろいろなことをやらなければいけないから、地元にも説明してみて、パブリックインバイラメントという片仮名を使って意見を集めてみて、工夫しながらやっていますねと、つくっていますねと、こういうことですね。

だから、将来の姿から手前にプロジェクションしていじくっている感じを持つんですね。だけれども、羽藤先生の言っている感じは、そういうのもやらなければいけないかもしれないけれども、むしろ今ここというものが何かあって、それは常にモニタリングされていると。現状の問題点であるとか、もっとこんなところをこういうふうにしたらいいのになとか、あんなところ、ぐるっと回って高速道路へ行くのは不便だから、こうしたらいいのではないかと。ユーザーというのはそういう声があって、そういう意味の声というのを吸

い上げるような機構というのか、仕組みというのが、勝間先生が言っているようなところがまだあまりないと思うんです。

それで、もうちょっとエレガントなやり方で、羽藤先生か言うようなモニタリングのプロブカーとか、プロブパーソンみたいなやり方ももちろんあるし、声というやり方もあるんだけど。そういう今というところのモニタリングからスタートして、次に何をすべきかというアプローチというのが、さっき言ったアプローチと少し逆になるんですけども、だんだんインフラがおおむねできつつあるというときには、どちらかという、そちらを重視するようにしたほうがいいなと。

これまでも、そういうことを全くやられていないわけではないんだけど、そこどころへの発想の転換は不足しているなという感じは、僕も思うんですけども。これは羽藤先生の感覚と合っているのかどうかわからないけれどもね。

**【羽藤臨時委員】** 僕は、見方は2つぐらい必要で、要するに時間軸の中で、短い時間で見ることと、長い時間見ることが必要で、短い時間の中で見ていくということは、多分明らかに足りていない。明らかに足りていない理由は、よく社会が、昔は十人一色だったのが十人十色になって、今は一人十色だと。要するに道路の使い方も、ある日は自転車に乗って、ある日はウォーキングして、あるときは高齢者のおじいちゃんを連れて一緒に歩いて、あるときはペットを連れて。非常に多様な使い方をしているわけですね。

それを、どういう形でとらまえて反応していくのかという部分は、やっぱり日ごろの調査というよりは、常時モニタリングをしていくようなやり方でないと非常に難しい。それはやっぱり道路、車という都市システムのあり方が多分明らかに変わろうとしているので、そういうチェックを短期間ですていくというやり方はやっぱり重要だし、まだ足りていない。要するにそれで混雑がどうこうということを超えたような部分を図っていかない限り、都市地域経済システムにける道路の役割、あるいは文化的な機能における道路の役割をチェックし、新しいプランを考えていくところにも行かないのではないかという実感を持っています。

**【家田部会長】** なるほどね。ユーザーから来るのももちろんあるし、そういうモニタリングというのが、ユーザーの個々の反応からもあるんだけど、もうちょっと道路管理者側からあってもいい部分もあって。例えば、いざという事態が発生したときに、この広大なネットワークのうちのどこが一番のネックかとか、2番はどこかとか、どこを一番に直すべきかという、常時の機能ではなくて、非常時のことから考えたときの評価とか、

ランクづけみたいなのは今のところされていないんですよ。

そういうものが常にウェイティングリストみたいになっているという状態は、どう考えても必要だと思っている。だから、モニタリングというのが市民的な意味、ユーザー的な意味のモニタリングと、もうちょっと全体から見たようなモニタリングと、両方あるなど。

**【大串臨時委員】** 前回のお話ししたときに、道路資産の棚卸しをするという話をしたんですけれども、それは人間ドックのイメージというお話をしたんです。けれども、やっぱりそれはちょっと違ったなと思ったのは、家のリフォームに近いのかなと。例えば、今まで住んでいましたと。子供がいて、それが巢立って行って、家を住んでいる人のためだけにより快適にするのか、帰ってくる子供も含めて快適にするのか、近所の方との交流するスペースをつくったりして、とにかく住民にさらに違う快適な空間をつくるという意味でのリフォームというの、既存の道路には必要でしょう。

新しい道路に新しい思想というのがもちろん適用されていいと思うんですけれども、今これだけの道路網ができていものを、いかに空間利用も含めてやっていくかというときに、道路のポートフォリオといいたいでしょうか、我々はどんな資産を持っていて、どういう順番で……。例えばリフォームするとき、我々は来年水回りをちょっときれいにして、その次に玄関あたりをリフォームして、車いす等が通れるように廊下をちょっと拡張しようとか、自分の年齢なり住環境を変えていこうというふうに、快適さを求めて変えていくと思うんです。

そういうような、先ほど私もお聞きしたかったんですけれども、道路業者に使えるお金が限られている現在、そういう優先順位というのは絶対的に必要なのではないかなと。空間をどう考えているかというのは、住民が一番使い心地を知っていますので、そういう意味では住民の意見を吸い上げる仕組みというのはもちろん必要なんだろうけれども、リフォームが一番イメージしやすいかなと思います。

**【家田部会長】** 羽藤先生、どうぞ。

**【羽藤臨時委員】** そのリフォームが一番重要というときに、多分交通量配分という方法があって、交通を流すと、ここは込むとか、込まないとかで計算する方法があって、それで需要測をやっているんですけれども。例えばそれをやると、ちょっと難しい話で恐縮ですが、ブライスのパラドックスというのがあって、普通は道路をつくれればつくるほど渋滞がなくなると思われがちなんですけれども、道路をちょん切ったほうが渋滞が改善するという場合もあるんですね。

それは何かというと、ある道路は、さっき運動会をやるというのはナンセンスだという話があったんだけど、あるところによっては、そういうふうに芝生にしてみると、全体の渋滞がなくなるようなことも、ある種の情報プラットフォームみたいなものを作って、どこに施策、道路空間の再配分をやっていくことの可能性が高いところとか、低いところとか、周辺の利用状況とか、セットにしたような形で道路のパフォーマンスをプラットフォーム化してモニタリングしておいて、何らかの整備が……。先ほど、環状線は現代の城壁だとか、要するに通過交通を排除できる。そうすると、中心に余地が生まれて、その余地をどういうふうに展開していくのかというところで、ここは押せばいい、ここは押さなくてもいいという目星が多分つくはずだと思うんです。

その見方の処方せんというのが今そんなにあるかということ、各地域、地域で、もっとももっとやっぱそれを練っていかないといけない。それに応じたモニタリングの仕方というのを確立していくというところが重要なこと。そこが一律に調査をやって、渋滞改善ということではなくて、カスタマイズされたようなリフォームの処方せん、そのためのモニタリング、情報プラットフォームというのが重要じゃないかなということを思います。

**【大串臨時委員】** 済みません、そのために、ポートフォリオを組んで道路をどうしたいのかという、まずコンセンサスを得てから再配分するというのも1つかなと思うんです。わざと込ませて、もうそこは生活空間のための道路ですよというふうに規定させてしまうというのも1つだと思います。

**【勝間委員】** 済みません、羽藤先生に、もう少し基本的なことを教えていただきたいんです。今、日本でそういったようなユーティライゼーションをモニタリングする仕組みというのはあるんでしょうか、一般的に。

**【羽藤臨時委員】** 道路交通センサスという調査がやられていて、それでどこの道路が込んでいる、どこの道路は込んでいないであるとか、あるいは、トラカンというような仕組みとか、あるいはETCというような仕組みで、どこからどこが何分ぐらいかかりますよというようなことは、ある程度は道路局さんのほうでもモニタリングはされていると。ただ、それを道路計画、地域計画、都市計画と連動させてどう眺めればいいのかというときに、単純に込んでいるというところを超えて、超えたような形の情報プラットフォームにはしていくための作業が必要じゃないかなというような見方です。

**【勝間委員】** 今はその情報を使って、例えば信号の長さの調整とかが行われているという理解でよろしいですか。

【企画課長】　すべてがすべてのデータを集められるというわけではありませんが、そのデータをもとにやっているということは間違いありません。ただ、それも、やはり最近の、昨今のITの技術の進展にあわせてデータ等も格段に広がってきているというのは間違いございません。多分5年前にはわからなかったものが今わかり始めたとかいうことは当然ありますので、これは、やはり当然モニタリングの技術、モニタリングのやり方、あるいはその使い方も日進月歩であると。ということで、これはどんどん進化し、さらにまたその反映のされ方も広がっていくというふうに考えていけばいいのではないかと考えております。

【羽藤臨時委員】　どこで……。制度とリンクしていますね。だから、信号をやるのは警察だとか、道路をやるのはどこかだとか、データを調査するのはどこそこだとか、これも全部統合してしまえば楽は楽なんですけれども、世の中そういうふうにはすばつとは変わらないので、どこのタイミングでマイナーチェンジをするのか、メジャーチェンジをするのか、どういうくくりにするのかというのが、10年とか20年ぐらいのスケールで見たときにどうすべきかというところで。

それが今、じゃ、そういう動きは全体的としたら多分進んでいるんだけど、今全部が全部そうかというところ、おそらくそうではないところも当然あると思いますし、うまくいっているところもあると思います。

【勝間委員】　そうしますと、それはやっぱりユーティライゼーションデータのモニタリングとか、そういったような仕組みも今もあると思うんですが、それ、目標値をつくって淡々とやるみたいなのが一番有効なんでしょうか。

【家田部会長】　目標値の問題というより、多分僕は場の問題だと思いますけれども。

【勝間委員】　場の問題ですか。

【家田部会長】　つまり目標値や指標をつくったって、場がないとできないというのが実状で。悪い例はいくらでもあるんですけども、いい例だけ言うと、前も言ったかもしれないけれども、千葉県のある町で、鎌ヶ谷なんですけれども、そこが随分前から警察と市とそこに学識経験者が入って、ひやっとするような、ヒヤリ・ハット地図なんていうのも、最初は紙の上でやっていたんです、おじいさん、おばあさんとか。

それを今度はインターネットになって、ヤマト運輸だとか、タクシー業者とか、そういう人が気がついたことを入れるようになっていて、それも勉強する場ができています、管理者を超えた場が。その場の中で、いや、ここは重点ポイントだねと。実際、事故の実

績を見ても、事故の実績よりももちろん、ヒヤリのほうがずっと数が多いですからね、ハインリッヒの法則で。そこで、なるほど、事故もぼつらぼつら起こっているし、ここを改良してみようかということになって、実際改良してみたど、そうしたら、よくなったど、よくなった結果をまたインターネットに出すと。それにまたユーザーが反応するということど、わりあい上手な活動をしている例が、あそこだけではないと聞きますけれども、幾つかあるみたいですね。

それから、英国でルートマネジメントストラテジーズという名前、RMSというんですけども、これはやっぱり組織の場をつくるんです、何とか協議会みたいなやつを。そこに、いわゆる道路管理者とか、警察とか、乗馬クラブとか、バス会社とか、いろいろなが入って、要するに幹線道路なんですけれども、その場所ごとにいろいろな課題は何かというものを年に1回ミーティングをやって、リスト化して、図にするとか。それに基づいて、次はどこを目標にして直そうかというのを決めたりして。予算がつけばそれでやると。結果をまた評価するという、ちょっと時間はかかるんですが、Plan/Do、Check/Actionみたいなことをやっているというのがあるって、私はこれ、わりあいいいなと思ったんです。

ですので、その試しにというのを、しばらく前ですけども、大宮の17号線で——これは道路管理者、国道側も、市とか、県とか、警察も入ってもらってやったんです。実際に評価するまではできたんですが、お金がつくという仕組みまで行けていないので、改良までなかなか行けなかったんですけどもね。だから、場をつくって、こういうことが大事だよということになって、しかも予算化ができるようにさえすれば、それはそこでおっしゃったような指標化や、目標値や、管理ということをやれば、もちろんできるという感じはしていますね。

**【勝間委員】** いいですか。今はネットで市民の声を集めるのはすごくPIとしていいやり方だと思ひまして、それぞれふだん不満に思っていたり、課題に思っていたことを幅広く、何丁目のどここの交差点でこういうふうに危ないとか、これこれこの秒数が足りないんじゃないかとか、そこを人がほんとうにクラウドで集めればいいんじゃないでしょうか。もちろん、それに関して全部解決できるかどうかわかりませんが、それを見ながら、それこそ関係者が集まって優先順位を決めるような場があると、随分いろいろなことが改善すると思ひますし、それがもし実現できれば、次の大きな計画の中の柱になると考えますが、いかがでしょうか。



【家田部会長】 はい。ほかの。それから、料金制度や何かについても根本先生から出ていますので、ぜひご質問やコメントをお願いしたいと思います。それから、また行政サイドからもぜひ委員の側に質問とか、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。どうぞ。

【高速道路課長】 済みません、料金制度という話ですので、高速道路課長でございます。EUのほうの課金、大変加速的に進んでいるということで、特に先ほどご説明いただいたインフラ課金の部分ですね。これ、建設も含め、普通、イメージは維持管理費の分を他国の人が、トラックが入るから、それを負担が大きくなるから、我が国で取るというような発想から始まったという話は何っているんですけども。建設、あるいは国によってはある程度利益も含めてインフラ課金をしているということなんですけれども、質問の1つは、ご教示いただきたいんですけども、全部国ごとにインフラ課金の料率みたいなものは、国1つでプールとして課金されているというふうに考えていいのかというのが、1つの質問。

それから、もう一つは、日本は島国で欧州とは全然違うんですけども、国際的に料率、先ほどのお話じゃないですけども、モニタリングとか人に聞けば高速道路はただがいいとしか答えが返ってこないのも、これは何かのある一定の理屈で料率というのは設定しなければいけないというのが私どもの課題なんですけれども。国際的にこれぐらいの料率というのは、何かおもしろい考え方があればご教示いただきたいと思います。2点でございます。

【根本臨時委員】 EU 27カ国の共通交通政策を定めていますが、インフラの建設、維持管理はそれぞれの国の責任でやるということになっています。税金を取る、料金を取る、そして、それをプールして、その国で使うということはそれぞれの国ごとにやっています。

汎欧州交通網という越境のインフラ、これは道路よりもむしろ鉄道なんだけれども、そういうものに関しては若干の補助がEUから出ますけれども、基本的には、その補助といっても1割、2割とか、そういう程度ですから、それぞれの国の責任でやっていくしかありません。

ただ、料率を決めるときに、それぞれの国が勝手に決めるということではやはり都合が悪いわけですね。そういうことで、標準化という言葉を使うのではなくて、ハーモナイゼーションという言葉で、調和させようとしています。

それはもうずっと長い歴史があつて、ガソリン税から何からいろいろな税金が違って、国境を超えて給油観光という、日曜日のたんびに給油しにいくみたいなものが日常化しているわけなので。そういうことはなるべく排除したいというのは皆さん考えます。そういうことをやっている中で、この有料道路の課金に関しては、ユーロビニエツト方針をどういうふうに決めたらいいかということをお州委員会が基準を決めて、改定してきております。ちなみに、ビニエツトは車に貼る有料のステッカーです。これを張ればある期間、高速道路は通れます。この制度は欧州で多くの国が採用していた時期があるので、課金基準をその様に呼んでいます。

最新のユーロビニエツト算定基準方式に、標準的な課金の考え方、決め方みたいなものが書かれています。その中には混雑課金を取るならば、こういうふうな計算式を取ったらどうでしょうかという、混雑に対する考え方もあります。結構きめの細かい外部費用に関するマニュアルが出版されています。計算の仕方ですね。

そういうことで、実際の課金水準を見たりすると、まだまだばらばらで、欧州委員会が頑張っているわりには、まだそんなにはハーモナイゼーションが進んでいるとは言えません。ただ、基本的な考え方としてはそういうものはそろえていきたいということで進めていると理解しています。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。料金以外のところでも、もちろん結構ですからね。

【企画課長】 よろしいですか。

【家田部会長】 はい。

【企画課長】 先ほど勝間委員のほうからお話のあつた、ネットでいろいろ意見を集めたらいいじゃないかということなんですが、これ自身も、私たちは道の相談室と言っているんですけども、道の相談室というネットで受け付ける、あるいはこれは電話でも受け付けているんですが、そういったものを今までも過去10年ぐらいやってきたのが実態であります。

ただ、これはちょっと言い方、例えがいいかどうかわかりません。私たちが、通常の人が、いきなり例えば医療制度改変についての全般的な提案ができないのと同じように、道の相談室といつても、やはり全体の制度改変やらというようなこと、あるいは、せいぜいこの道が悪いよ、見通しが悪いよというご指示はあるんですが、なかなかそれを踏まえての制度改変といったようなところまで、そこで出てくるはずもなく。

やはり、一方で、地域、地域の住民の方々には意見を出してもらうこと自身をただ待つのではなくて、先ほどの Public Involvement というような形で、ぜひ政策自身、言い方は悪いですが、参加をしてもらうように巻き込んでいくみたいなことの行政の進め方というのも当然大事だろうということで認識をしているところでございます。まだ、やり方自身は、ほんとうにオン・ゴーイングでトライアル中ということでございます。

【勝間委員】 済みません、今道の相談室のページを見たんですけども、正直言って、これは何か不満を書いているところは見えなかったんですよ。どちらかというと、ほんとうの相談しか、よくある相談に挙げられていないので、すごくまじめな相談をしなければいけないような場所で。

例えば私の最近の不満は何かというと、飯倉をちょっと過ぎたところの交差点にある右折専用の道、オークラに曲がる道があるんですが、あそこはちっとも使われていないのに、ずっと右折専用で、渋滞するのを何とかかかしてくださいと言いたいわけですよ。でも、何かそれを書きかける雰囲気じゃないんですね、この道の相談室を見ますと。だから、何かもう少し、せつかくこういう制度を用意されたんだったら、そういう個別具体的で、かつ、道路行政につながるようなものの窓口が必要なのではないかと思います。

【企画課長】 わかりました。

【勝間委員】 かなり高度な相談しかやっちゃいけないのかなと。

【家田部会長】 身近なところだと……。

【勝間委員】 もちろん、何でも書いてもいいよと、ページを読めば書いてあるんですけども、何でもいいのか、ほんとうにという。

【企画課長】 実際に、じゃ、どういう運営をされてきているかということも、また次回以降ご説明をさせていただければと思います。

【勝間委員】 道の相談室より、道の不満室なんです、私が欲しいのは、どちらかというと。

【羽藤臨時委員】 いいですか。

【家田部会長】 どうぞ。

【羽藤臨時委員】 勝間委員の今のことに関連して言うと、我々は都市交通計画とかそういうものを習ったときは、やっぱりセンサスというか、統計調査という形で何年に1回かやって、それで立てていくと。それは、一般の市民の方々がそれに答えることで、ちゃんとした計画ができるから、答えてくださいということなんだけれども、それはどちらか

という統計的な処理をかけますので、薄いデータなんですね。

なんだけれども、今私が C h e c k / A c t i o n の時間を、例えば3年に1回とか、5年に1回とか、10年に1回の計画ではなくて、常時計画が更新されていくと、チェックされてアクションが繰り返されていくというふうにするためには、常時のモニタリングシステムが必要だと思っています。

そうすると、わりと数は少なくてもいいんだけど、アクティブな方に常時モニターというような形で、道路局さんであれば各国道工事事務所等ありますので、そういうところにひもづきした形で地域の道路交通の問題を、あるいは要望であるとか、気づいた点を挙げていくと。それをもとに、C h e c k / A c t i o n していくというようなことはあってもいいのかなということは少し思いました。

**【勝間委員】** そのクラウドではなくて、市民の代表としてのわりと一般的な方だけれども、意見を十分にお持ちの方が集まって一緒に解いていくという形ですね。

**【家田部会長】** そうそう、それができているかどうかは別だけれども。九州道守というのがあるって、3万人だか4万人だかの会員がいて。

**【大串臨時委員】** 道路愛護でしょう。

**【家田部会長】** そう、それで草取りするとか、花を植える、木を植えるとか、そういうことに関与していただいていると聞いていますし。それから、いろいろな改良すべき点なり何なり、そういうことらしいんですけども。何か、何万人がいいとかは別だけれども、いわば、さっき草野さんが言ったように、何か関心があって深くかかわりたい。それは決して幹線道路をつくりたいとか、つくらないとか、むしろ旗を立てて、ここにぜひ期成同盟とか、そういうことじゃなくて、あの熊野古道みたいなものをもうちよつと、うちの地域でもあるんだから、それを発掘しようよみたいなものも含めて関心を持ってくれると、そういう自分の主要な関心の対象の道だけではなくて、身近な道も、それから、子供がどこかに通うバスの件も、遠くのまちに行くときの高速道路の件も、もう少し理性的で、リーズナブルで、的を得た議論に参加していただけるような、そういう長い目を見た世の中のためにお役に立つユーザー群ができてくるという感覚があるじゃないですか。その辺どうでしょう。

**【草野臨時委員】** そういうその人たちが今増えているんじゃないかと思うんです。単なるクレーマーではない、よくしたい。しかも地元に基づいて、ハードユーザーであると。そして、それを定期的に、しかもポジティブな意見を言いたいと。私も言いたいなど、も

しそういうモニター制度があるんだったら、ぜひ応募したいなと思うんですけども。

たまたま2年ぐらい前にうちの前の道路整備が行われて、全戸アンケートというのが回ってきたんですね。植栽は何がいいですか、道路の歩道の色は何がいいですかと、全部それぞれ書いて出すという仕組みで。今はもうでき上がっているんですけども。ただ、そうすると、自分のはどんなふうに反映されたのかというのも非常に関心があるし。

でも、ちょっと残念なのは、その道路の上に歩道と自転車という2つ看板があって、でも、だれもそれを守っている人はいないというようなことがあったりするんですけども。でも、やっぱりそういう働きかけがあったりすると、何か自分もという気になるんですね、小さなことなんですけれども。でも、それがやっぱり少しかかわっていくという、今までとは違うあり方につながっていくと思うので、決して捨てたもんじゃないなと思うんですね。

**【家田部会長】**　そうですね。何かそういう種類の参加というのか、関与というのかというのは、一つの光明の見えるポイントかもしれませんね。どうぞ。

**【根本臨時委員】**　よろしいですか。トヨタとホンダと日産ですかね、自分のところの車を持っているユーザーから位置データを挙げてもらって、それでそのユーザーに情報をまた返してあげて、道路交通情報を中心にですね。そういうサービスを各社は競ってやっていて、それは共通の情報プラットフォームになかなか載らない。競争しながらやっているもので載らなかったわけですけども、今回、震災のときはたまたまITSジャパンという場が3つの情報を載せて、通れる道路というのを公開しました。

先ほどから羽藤さんがリアルタイムとか、プローブデータとかいうことを言っている中で、やっぱりGPSがついた車がすごく増えていく中で、そのデータを計画に利用できるような方策、政府と自動車メーカー・ユーザーとの間で、プライバシーを上手に守ってギブアンドテークができるような話があればいいですね。

**【企画課長】**　よろしいですか。今の現状で申しますと、これは後日またご紹介させていただければと思いますが、実際にプローブデータというのも使って、その昔であれば、渋滞している場所というのを自動車で走り回ったり、あるいは渋滞している長さを自転車ではかりに行ったりとか、そういうかなり前近代的なことをやっていた時代も昔にはあったんです。今はもう、今の根本委員からのお話のあったプローブデータと言われているデータを用いて、どこで渋滞が起こっているかというのは、これはかなり、当然毎日データとしては当然捕捉しているという状態にはございます。

ただ、先ほどの議論でもありましたように、例えばTDM、料金を時間によって変えるなんていうことをやろうと思えば、時間でどのぐらい車が走っているかということ自身すら、今はデータとして取り入れていないというのが実態であります。ましてや、羽藤先生がおっしゃったようなパーソンのレベル、要は人のレベルにまで至った場合には、なかなかそこまでデータを今とれるようなプラットフォームを持ち得ていないということはありません。

ただ、これ自身はほんとうに日進月歩の技術の進歩がございますので、今後に向けて当然やっていくべきものという、いわば目指すべき方向を定めておけば、必ずやその道は開けるであろうと。少なくともこういうふうに変わってきたのは、この5年ぐらいであろうと思われますので、あと10年後には、もっとすばらしいデータに基づいた、ファクトに基づいた議論が行えるのではないかという、当然そういったことは目指していきたいと思っております。

**【家田部会長】** いろいろなニーズなり、課題なりを発掘するというようなところで1例を申し上げると、もちろん渋滞とか、どこそこが危ないなんていうメジャー中のメジャーの問題もあるんですけども。随分前に、金属片がガードレールに突き刺さっていて、それで高校生でしたっけ、中学生でしたっけ、自転車で入っていて、それが突き刺さってけがをして。調べてみたら、全国にばらばらいろいろとあったと。だけれども、それは道路管理者がとても気がつくような大きなものではなくて、小さいので、こんなのが引っかかっているだけですから。

どうしてそんなものができるかも当時はよくわからなくて、いろいろ調べた結果、自動車がばちっとぶつかったときに、ボディから金属がはがれて、それでくつつくという話だったんですが。ああいうのも、道路管理者はとても見つけられないんですね。一人頭の管理延長なんていったら長いですから。だけれども、その辺を歩いている人だとか自転車を使っているやつが発掘していたら、未然に防げたかもしれない。

つまり、何を発見するかというよりは、アンテナを張っているという機能として、さっきのユーザーのネットワークみたいなものがあって、今まで気がついていないような新たなニーズであるとか、新たな課題というものを見つけてくるんだというのは今までなかったんです、そういう発想が。そういうのもいいなと思っているんですけども。プローブなんかにも関連して申し上げました。

それでは、前半の話題、後半の話題問わず、それからまた、前回別の委員たちが話して

くれたのが参考資料でも出ていますし、それからまた、そのまた前に事務局からいろいろお話しいただいたこともありますので、そういうことについても事務局から、きょうは話題が出ていないけれども、この辺は委員たちはどう思いますかみたいなことでも結構ですので、もしありましたらお願いしたいと思いますが。委員からも、もちろん結構です。いかがでしょうか。

【勝間委員】 じゃ、1つ。

【家田部会長】 どうぞ。

【勝間委員】 逆に皆さんが意外だと思われた意見というのはあったんでしょうか。わりとこれまではエコロジーな話ですとか、市民参加というのは非常に前から言われていたけれども、具体的な方法をどうするといったようなより深める議論だと思うんですけども、全く見なかった視点が出てきたみたいなものがあったのかどうかということをお教えください。

【高速道路課長】 はっきり申し上げまして、全く意外な話はありません。

【勝間委員】 ですよ。

【高速道路課長】 その道の相談室でも、標識ボックスとか、標識に対する文句とかも、いろいろなことをやってきていますけれども、若干その運用の仕方が中途半端と、そういうふうにご指摘だろうと伺っています。地元の方の意見を聞くというのも、交差点改良のときとかは直轄の場合必ず聞くようにしていますので。それもまだ浸透していないなど。そういう感じで、これからの取り組みを、今のやつをもっと進めていけばいいのだというふうに、ちょっと力強く伺っていたところです。

【勝間委員】 力強く進めるために、やはり何が一番、予算が足りないのか、具体的な方法論が足りないのか、それとも純粹にほかのものとの併用して仕事が積み上がってしまうのか。どうすればよりよく進むんでしょうか。

【高速道路課長】 これは、私がつい最近まで現場のほうの部長をしていましたので、個人的な感覚からすると、やっぱりまず、先ほどご指摘がありましたように、やっぱり意見が1人10も出てくるという話になると、現場のほうのマンパワーが足りないというのが、まず出てくると思います。すべてにこたえ切れない。こたえ切れないことをお返しするだけで時がたってしまうというのが、多分現場での実態だと思いますので。逆にそれがうまく回るように、そちらに今の仕事の仕方をシフトしていかないといけない。こういう抜本的な改革が必要だろうと思います。

【勝間委員】 ありがとうございます。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。都市局的な話題が随分きょうも——前回もそうでしたけれども、出ましたけれども、何かコメントなんかありましたらお願いしたいと思いますけれども。

【街路交通施設課長】 いいですか。教育のお話をどなたか、ルールが守られていないというお話が出たと思うんですけども、その議論が何となくさらっといったような印象なんです。例えば我々ですと、駅前広場の違法駐輪が結構10年ぐらい前問題になって、それで、ここはとめちゃだめですよと張り紙までしても、なかなか直らなかったんです。どうしたかという、やっぱり駐車するスペースをちゃんと整備すること。それでも、とめて違法駐輪するところは撤去したんです。それをもう何回も何回も撤去して、だんだんと減ってきているというのが今の状況なんですけれども。

だから、教育にしても、何かパンフレットをつくって、教科書をつくって、小学校に配って直るかという、やっぱりちょっとそれじゃもの足りない。だめなので、今の世の中とは逆行するかもしれませんが、規制を、罰則をちゃんとしっかり設けて直していくというようなことを、意見としていただければいいかなと思っていたんですけれども。なかなかそこまで行かずに、さらっと行っちゃったので。どんな感じですか。

【勝間委員】 基本的にそれは賛成です。ただ、必ず罰則を厳しく、例えば自転車にヘルメット義務とか言った瞬間に、自転車メーカーがまたぎゃーと騒ぐのが目に見えているんですけれども、そこまで押し切れる力があるかどうかということだと思います。そこをやり切れるかどうか。やはり実際には、これだけ自転車の事故が増えている中で、その部分については強化すべきだと思います。

だから、ほんとうにいろいろなものについて、ユーザー側にももっと責任をとることはぜひ訴えたいと思います。

【羽藤臨時委員】 いいですか。

【家田部会長】 どうぞ。

【羽藤臨時委員】 ほとんどのことが大体想定の範囲内の発言だったという話で、それはそうだろうと思うんですけども。じゃ、それは何でできないのかということに関して言うと、結構多分いろいろな理由があると思うんです。だから、やれないんだったら制度としてもルール化する。あるいは、やっぱりアウトカムをつくることかなと、要するに目標ですね。それは、渋滞損失を幾らというのは非常に単純な目標ですが、そういうとこ



ろだけではなくて、文化であるとか、安全であるとか、こういうものに関してもカウンタブルな目標数値をつくって、その中にモニターの方々の、彼らの反応というものも入れてもいいかもしれないし、警察さんから上がってくる事故率でもいいかもしれないけれども、それを見える化して、とにかく毎年出していくと。その手だてというのは、それぞれの国道工事事務所であったり、市役所だったり、県だったり工夫して、それが見えるようにしていくということぐらいしか、もうないのかなというような気は非常にいたします。

【家田部会長】      ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。

【草野臨時委員】      何か、例えば今年の短期目標とかですね、何か非常にわかりやすい目標を設定して、私たちにもそれが見えるようにしていただけたらいいなと思うんですけども。5年でとかと言われると、どれがどこまでやって、しかも幾つも項目が立って、何がどこまで進んでいるのかというのがさっぱりわからないということなので、だからこそどんどん気持ちも離れていくというのがあるので。それ全部、すべてできるわけではないので、今年はこれという感じでと言うとおかしいけれども、いかがでしょうか。

【家田部会長】      まあ、どこのプロジェクトはいつまでにやるというのを出すようなことをトライアルされていると、全体では何年かかっちゃうんだけれども、来年はこれなんだと。例えば新幹線が来年はどこが開業すると同じような、そういうようなものも道路でも何かおやりになっただけじゃないですか。というような感じなんだけれども、基本的には、どれも結構時間が費やされるという仕事ではありますね。ただ、それも時系列でモニタリングしている結果を表示していくと。

【勝間委員】      進捗がわかる。

【家田部会長】      ねえ。去年に比べると、ちったあましかいような、それが5年では結構落ちてきているねとかいような表現振りなんかもいいのかもしれないですね。

いかがでしょうか。大体よろしければ、議論はそんなところにしたと思いますが、いいですか。

きょう出た感想を私、司会として申し上げますと、非常に道路の実は何千年の歴史の中で言うと、根幹にかかわるような道路の機能にやはり回帰する。回帰と言い過ぎかもしれないけれども、少なくとも見直さなきゃいけないんだというところを、皆さん共通しておっしゃっているなど。それから、また使い方や制度の仕方というところも、原則はどういうものであるのか。さっきの対距離のようなどころについては、根本先生がおっしゃりたかったのはそういうところだと思いますし。そういうところもないがしろにしないよ

うな骨の太いようなことも、多分この部会でも何か言っていかなければいけない。

ただ、そのときにちょっと思うのは、途中ちらっと申し上げたように、私どもはそれが当然だと思ったとしても、国民がそれをみんなよっしゃと言ってくれるのかどうかというのは結構重要なところで。この金のないときに何を寝ぼけたことを言ってやがるみたいな話でもいけないので、おそらく何かものを出すときにはパブリックコメントを集めるだとかをやるんですね。そのときに一体どういう反応が来るかというところに結構依存するなど。

そうじゃないと、仮に答申を出したとしても、それが財務省等々とのやりとりの中で実現できるかどうかとか、制度化をほんとうにできるかどうか、プロジェクトとしてほんとうに進むかどうかという、また話が別になってしまうので、そのところが一工夫要るななんていう感想を持った次第ですが、実には的を得た議論をきょうもしていただいたと思っております。どうもありがとうございました。

それでは、私の司会はこのくらいにさせていただいて、事務局に司会を引き継ぎたいと思います。

**【道路経済調査室長】** では、資料4を一応ご説明させていただきますが、今後の進め方ですけれども。次に何をやるかは、少し部会長ともご相談させていただきます。スケジュールですけれども、前回、今回といただいたご意見の中から主要なテーマを。主に多分、今空間とか環境みたいな話と、それから参加パターンとか、そういう話がどういうふうになってきたのかという説明を多分次にさせていただいて、そこを中心に議論するのかなと思っています。それ以外、テーマについてまたご相談させていただいて、順次やっていこうかなと思っています。いずれにしろ、ちょっと部会長にもご相談させていただいて、次のテーマを決めて議論していきたいと思っています。きょうの委員の方々のご意見に立脚して論点を整理してみたいと思います。よろしくお願いいたします。

**【家田部会長】** どちらにしても、前回、今回で出た問題提起なり、提案なりに対して、すべてを今回網羅的に盛り込むことはできないかもしれないけれども、何らかの事務局としてのお答えになるようなまとめを次の回には何かしていただくような、そんな理解でよろしいですか。

**【道路経済調査室長】** はい、わかりました。

**【草野臨時委員】** スケジュール的には。

**【家田部会長】** 日にち？

【草野臨時委員】 はい。

【家田部会長】 日にちはまだ決めないですね。

【道路経済調査室長】 これから調整いたします。

【家田部会長】 はい。きょういない人たちもいるので、きょう決められないんですが、多分どのぐらいの時期になるんですかね。

【道路経済調査室長】 9月末が厳しければ、10月頭ぐらいというぐらいでセットをして、そのかわり濃密にまたやるような形でセットしたいと思います。またご相談させていただきます、よろしくお願いします。

【家田部会長】 じゃ、少しの時間を事務局の作業時間にちょうだいということですね。

【勝間委員】 1点質問させてください。やりたいけれどもできなかったボトルネックみたいなのがあったら、こそっとたくさん書いていただけると、それに対してできることはしたいなと思いますので、そういったこともぜひご提案ください。

【道路経済調査室長】 わかりました。

【家田部会長】 ありがとうございます。では、よろしいでしょうか。

【総務課長】 それでは、長時間にわたるご議論ありがとうございました。本日の基本政策部会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただきます。同意をいただいた上で公開したいと思っております。

また、近日中に速報版として簡潔な議事概要を国土交通省のホームページで公表したいと考えています。よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

【家田部会長】 どうもご苦労さまでした。

— 了 —