

平成29年2月9日

【総務課長】 それでは皆様、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。
ございます。

ただいまから、道路分科会第59回の基本政策部会を開催させていただきます。

まず開会に当たりまして、道路局長、石川よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。道路局長の石川でございます。

本日は、基本政策部会、部会長の石田先生をはじめ委員の先生方には大変お忙しい中ご参加いただきまして、誠にありがとうございます。前回は昨年12月12日でございますけれども、自動運転等について関係者の皆さん方からヒアリングをさせていただいたところがございます。本日は、また個別の施策の議論に戻らせていただきまして、休憩施設等の活用の促進、ユニバーサルデザイン化の推進、それから踏切対策の推進、この3つのテーマについてご議論をお願いしたいと考えているところでございます。

例えば今月の26日でございますけれども、圏央道の茨城県区間が全通いたします。これによりまして、東名から東関道まで環状道路がつながるわけでございますけれども、全国的にネットワークの進展が進んでいく中で、休憩施設についても、いかに利用者や地域の多様なニーズに合わせて充実・活用を図るかということは課題でございます。また、高速道路外の「道の駅」等の活用も含めて、あわせて考える必要があるわけでございます。踏切対策につきましても、昨年度末に成立いたしました踏切法に基づきまして、これは先月の27日、新たに529カ所の本格的な指定、これは改良すべき箇所の指定でございますけれども、今後、これらの活用について、短期的な改善策も含めて、いかに円滑な事業進捗や関係者間の合意を図るかということも課題でございます。こういうことにつきまして、委員の先生方からご意見をいただき、さらなる検討につなげていければと考えておるところでございます。

本日は、限られた時間ではございますけれども、忌憚のないご議論をいただければ幸いです。どうぞよろしく願いいたします。

【総務課長】 それでは、まずお手元の資料の確認をさせていただきます。上から、配席図と次第、次に名簿がございます。その後、右肩上に資料番号がございますが、資料1

として1枚紙の「論点まとめ」、資料2が休憩施設の関係、資料3がユニバーサルデザイン、資料4が踏切対策ということでございます。お手元の資料、よろしいでしょうか。

それで、また本日の部会の議事につきましては、運営規則により公開としております。

本日は、根本委員、屋井委員が、ご所用によりまして欠席との連絡をいただいております。

本日、出席いただきます委員の方、規定によります定足数を満たしておりますことを報告申し上げます。

それでは、以後の議事の進行を石田部会長にお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【石田部会長】 おはようございます。

それでは、これより議事を進めさせていただきたいと思っております。先ほど石川局長のご挨拶の中にもございましたけれども、これまでの基本政策部会と同様に、今後の道路施策の展開について我々は取りまとめていくわけでございますけれども、3つの個別テーマについて、順次議論していただければと思います。

まず初めに「休憩施設等の活用促進」についてご説明をお願いいたします。

【評価室長】 よろしく申し上げます。「道の駅」やSA・PAなどの休憩施設等の活用促進について、資料1にございますとおり、利用者や地域のニーズが多様化していくという中で、当然、持っております休憩機能、それから地域連携機能などの関連機能をいかに充実させていくべきかということについてご説明させていただきます。

資料2をよろしく申し上げます。資料2に概念図を描いてございますが、休憩施設ということで、道路管理者がつくる部分と、それから地域の方々につくっていただく部分、それからその背後にあります地域との連携ということについてご議論いただきたいと思います。左にございますとおり、移動におきましても「たまり」という事象については非常に重要な要素でございますが、「休憩施設」ということで、高速のSA・PAや「道の駅」、駐車場、休憩所やトイレなど、移動前に入手する情報ということで、非常に多くなってございます。それから右側にございますとおり、利用者の方々、基礎的であります休憩の機能に加えまして、ここに書いております関連機能や地域機能などのそれぞれのサービスを非常に欲しているという状況でございます。これらをいかに活用促進していくかということについてご説明させていただきます。

2ページをお願いいたします。これまでの取り組みといたしまして、休憩施設へのアク

セスに制約があるということで、閉鎖的な空間となっております高速道路や、休憩施設が市街地に比べて少ない一般道路の郊外部を中心に取り組みが進展してございます。まずは右側、高速道路でございますが、閉鎖的な空間ということで、休憩所を計画的に配置していかなければいけないということで、全866カ所につきまして、SA・PAを計画的に配置してございます。その中では観光コンシェルジュなどのサービスを充実したり、学生の活躍だとか地域食材などの地域とのつながりを強化している事例もございます。

それから一方、市街地に比べまして休憩サービスが非常に乏しい郊外部におきましては、「道の駅」を積極的に展開してございます。「道の駅」につきましては、左上にございましており3つの機能を有しておりますが、実際に「道の駅」が設置してある地域につきましては、約8割が中山間地域に設置されている状況にございます。地域との連携を強化していくということで、平成26年度より、重点「道の駅」ということで、さまざまな取り組みを支援していくという形で、まず平成26年度にはゲートウェイ型・地域センター型に機能を分けまして、モデル「道の駅」、重点「道の駅」を選定いたしてございます。続きまして平成27年度には、地産地消の促進、小さな拠点の形成ということで、重点「道の駅」を選定してございます。それから平成28年度には、特定テーマ型モデル「道の駅」ということで、ある一定の特定テーマを定めまして、それをテーマに選定してございます。平成28年度は住民サービスをテーマにして選定してございます。

3ページをお願いいたします。平成28年度に特定テーマとして選定して、6駅をモデル「道の駅」として選定してございます。ここにありますとおり、高齢者との体験交流だとか、行政サービスの充実、それから診療所などの設置、それから介護施設、特産品の加工の体験教室など、平成28年度は住民サービス、地域住民へのサービスということで定めてございます。今後、特定テーマといたしまして、右のほうに掲載してございますが、モータルコネクトとか防災、地産地消、観光、移住・定住などの特定テーマを想定してございます。次年度以降も、これらの特定テーマの中から、特定のある1つのテーマを設定しまして、モデル「道の駅」の選定をしていきたいと考えてございます。

4ページをお願いいたします。高速道路と「道の駅」の連携についてでございます。高速道路の休憩施設につきましては、2月7日に記者発表してございますけれども、高速道路上の休憩施設が空白の地帯につきましては、インターチェンジ周辺の「道の駅」を高速道路上から案内をさせていただきまして、休憩施設として活用するという取り組みを開始するということで記者発表させていただいております。おおむね25キロ以上ある100

区間について、今後、展開していくこととしておりますけれども、まずは全国3カ所で実験を開始するというにいたしてございます。この場合、E T C 2. 0を搭載した車につきましては、一時退出しても高速を降りない場合と同じような料金のままでご利用いただけるように、ターミナルチャージの再徴収をしないだとか、長距離通減も継続するという事で、実際に3カ所の選定をしまして、実験を開始する箇所につきましては、下の3カ所でございます。山口の「道の駅」ソレーネ周南、それから「道の駅」玉村宿、それから「道の駅」もっくる新城でございます。

右のほうでございますけれども、スマートインターチェンジを設置しまして、その近傍にあります「道の駅」を活用して、町内を周遊するシャトルバスを運行して、観光振興を推進している事例でございます。この「道の駅」につきましては、利用客数も増え、着実に増加してございまして、スマートインターチェンジの利用台数も増えている状況でございます。

5ページをお願いいたします。「インバウンド観光への対応」ということで、訪日外国人につきましては、平成28年度、2,400万人を達成してございまして、今後さらに、4,000万人、6,000万人と増えていくということを目標に設定してございます。その中で、訪日の外国人の旅行者というのは、ある特定の国からではなく、さまざまな国から日本を訪れていただいているところでございまして、その外国人旅行者への対応ということで、「道の駅」、高速道路では、J N T Oの外国人観光案内所を認定している事例がございます。「道の駅」では全国で80カ所、S A ・ P Aでは150カ所を、このJ N T Oの認定、写真の右の上に「Tourist Information」と書いてございますが、こういった案内所を掲げて案内するという状況を進めてございます。それから、高速道路を含めて免税店を設置したり、それから外国人旅行者へのハンドブックをつくっているところ。それから外国人から非常に要望が高い公衆無線LANでございまして、けれども、「道の駅」には「道の駅」S P O Tということで、こういったW i - F iを統一的に展開している状況、それから高速道路におきましても、この3月からでございますが、3社の共通アカウントを設けたり、利用制限を見直すということで、さらに使いやすい取り組みを現在進めているところでございます。

6ページをお願いいたします。「休憩施設等の充実と活用」ということで、今後さらにもこういう方向に取り組んでいくかということを示したものでございます。「道の駅」の機能につきましては、基礎機能であるトイレに不具合があったり情報提供に不具合があったり、

それから関連施設であっても拠点機能がなかったり、それぞれここに掲げているようなもの、少し問題がある状況でございます。SA・PAにつきましては、トイレ、情報提供などの基礎機能には特に不具合はありませんけれども、関連機能といたしましても、もう少し充実したほうが良いというものがございますので、真ん中に掲げてございます、1つ目は基礎機能の充実ということで、もともとその休憩施設に必要な、トイレ、駐車場、情報提供をさらに充実していく取り組み、それから地域拠点形成への支援ということで、交通拠点、防災拠点、地域拠点、観光拠点などの形成に向けて支援を進めてまいりたいと考えております。さらに3つ目といたしまして、地域でさまざまに工夫されているものに対する地域振興に対する支援ということで、「道の駅」間の連携や風景街道の連携を強化していくということで、結果的に多様な利用者ニーズに対するサービスの向上を図っていきたいと考えてございます。

7ページをお願いいたします。まずは「基礎機能の充実」でございます。休憩機能でございます、トイレ・駐車場の質的向上ということでございます。左上に「道の駅」のトイレの状況を掲げてございますが、「道の駅」が選定されて20年たっている状況でもございますので、トイレがもう既に汚くなっているとか暗いだとか、悪臭がするような、質的向上が必要な「道の駅」が、まだまだ存在してございます。一方、SA・PAは、かなりトイレについても力を入れられておりまして、日本トイレ大賞を取るようなSA・PAのトイレも出てきてございます。

「道の駅」のトイレの改善につきましては、トイレの改善に対するチェックポイントを年度内に作成して、各「道の駅」に配布しまして、こういう観点でトイレの見直しをしていこうではないかというようなことを取り組んでまいりたいと考えてございます。まだ洋式トイレがないとか、洋式化の率が低いだとか、それからトイレの清掃回数も1回以下というところもかなりございますので、こういったところを、チェックポイントをもとに改善していきたいと考えてございます。

右にまいりまして、「道の駅」の駐車場の利用状況でございますが、大型車のマスが不足しまして、長距離ドライバーの休憩を阻害している事例がございます。さらに、最近進めてございます物流効率化ということで、長距離ドライバーが乗りかえる際も、こういった駐車マスがないとできない状況でございますので、そういったところを、見直し、運用改善ということで、小型車と大型車のマスの割り振りを見直すだとか、大型車の駐車マスに予約制を導入するという取り組みを、これからやっていきたいと考えてございます。

8 ページをお願いいたします。「的確な情報提供」ということでございます。「道の駅」で入手した情報というものは、「道の駅」で得た情報をもとに、これからどちらに立ち寄ろうか、どちらに行こうかというようなことを決定しているという事例もございますし、観光客の方が求める情報としましては、飲食店・特産物、観光施設などのほかに、渋滞情報や休憩所・トイレ、駐車場情報なども求めているという状況でございます。右のページに最近の事例を記載してございますが、これは宮崎の延岡の事例でございますけれども、高速道路、これは無料の新直轄のインターの直近にございます「道の駅」でございますが、その先、東九州自動車道が全線開通した状況でございますので、こちらの「道の駅」で高速道路の交通状況を、JARTICの渋滞情報などをもとに情報提供している事例でございます。

それから、下は、周辺の観光資源の魅力をわかっただくとともに、周遊するときどういう経路、どういう時間でそこまでたどり着けるかというようなところの支援をしたりしている状況でもございます。

9 ページをお願いいたします。「地域拠点形成への支援」ということで、交通の拠点機能の強化、結節点の機能の強化でございます。地域の交通事情といたしましては、地域鉄道、少し減り方がバスに比べると鈍いのですが、少子高齢化ということで、地域の公共交通というのは減少傾向でございます。そのような中で、「道の駅」につきまして、交通拠点機能を有している「道の駅」が約4割でございます。その種別については右の棒グラフに載せておりますが、路線バスであったりデマンド交通、高速バスなどの乗りかえなどや、それからレンタサイクル・シェアサイクルなどの、車から自転車に乗りかえていただくというような交通拠点機能を有している「道の駅」が約4割でございます。これをさらに強化していくということで、右のページに載せてございますが、「道の駅」を拠点にして自動運転サービスを地域に展開していくということを、社会実験、それから実装していきたいと考えてございます。

それから、下でございますが、「道の駅」の集荷をする際に、デマンドバスを活用して、町内全域で運用している事例でございます。これは、愛媛県の道の駅「からり」、内子町でございますけれども、デマンドバスにおいて、人とともに農産物も集荷して回っている事例でございます。

10 ページをお願いいたします。「道の駅」の機能の中で、中越沖地震、東日本大震災以降に非常に着目されました、災害時の支援体制の強化でございます。防災機能の状況でご

ございますけれども、各自治体が作成してございます地域防災計画に位置づけられている「道の駅」が約4割ございます。それ以外の約6割については位置づけはないのですが、津波浸水区域内にあるだとか、「道の駅」のすぐ近傍に防災拠点があるなど、5割近くにつきましては「道の駅」が防災拠点としてなり得ない状況でございます、その残り約1割につきましては、今後さらに災害時の支援をできるような防災拠点になっていけるという状況でございますので、そういった取り組みを進めてまいりたいと考えてございます。

それから高速道路のSA・PAにつきましても、救援物資の備蓄が約7割でございます。こういった取り組みをさらに進めていきたいということで、右のページには、この4月に発生しました熊本地震における、「道の駅」での災害時支援体制の内容でございます。車中泊という状況で「道の駅」の駐車場が使われたり、自衛隊の支援基地ということで駐車場が活用されたり、「道の駅」相互の連携ということで支援物資の発送だとか、地域FMを使った情報発信などが行われてございます。それから高速道路SA・PAでも、防災拠点としての活用ということで、これは訓練でございますけれども、支援拠点、それから活用拠点として、今後さらに展開していきたいと考えてございます。

11ページをお願いいたします。地域拠点形成ということで、多様なニーズということでございます。主にここでは、宿泊などのサービスについてと、それから地域サービス、住民サービスについて記載させていただいてございます。外国人観光客の嗜好ということで、日本人の宿泊単価よりも、やっぱり外国人の方は非常に単価が低いと。とはいいながらも平均泊数は、日本人よりも滞在は長いという状況でございます。こういったものを受けて、「道の駅」には約1割強の宿泊施設を設置している状況でございます。SA・PAでは、全国で6カ所、SA・PA内に宿泊施設を設置している状況でございます。それからさらに住民サービスということで、「道の駅」の近傍に病院や診療所がある「道の駅」、それから役場があります「道の駅」につきましては、約3割から4割、近傍にございますので、そういったさまざまなサービスを、多様なニーズに対応して「道の駅」の周辺に設置するというところで、多様なニーズに対応していきたいと。これにつきましては関係省庁と連携して支援していきたいということで、「道の駅」の周辺に、病院であったり行政窓口、宿泊機能などを設置していきたいと考えてございます。

12ページをお願いいたします。「地域の工夫への支援」ということで、地域の「道の駅」間の連携強化でございます。「道の駅」につきましては、市町村合併が進んだということもございまして、現在、1つの市の中に最大で8つの「道の駅」がある市が3つございます。

それから7つある市が2つございますが、それ以外の状況では市町村の中に1つしか「道の駅」がないという状況でございまして、これらの「道の駅」間の連携をしていこうという取り組みをさらに進めるべきではないかと考えてございまして、ここに共通のテーマを掲げて多様な連携をしていこうという取り組みを推進していくべきだということで、事例といたしまして三陸海岸の取り組み事例をここに記載させていただいております。東日本大震災で被災を受けた三陸のジオパークなど、いろんな施設について、震災以降、観光資源をテーマにして「道の駅」間でそれぞれが役割分担をしながら連携して行って、さらに地域の活性化に生かしていこうという取り組みを現在進めている状況でございまして。

13ページをお願いいたします。地域振興を支援する施策の一つに、道路局で進めてございます日本風景街道がございまして。日本風景街道につきましては、現在、登録ルートが全国で138ルートございます。この中で、「道の駅」と連携した取り組みを行っているのは全体の約3割ということになってございますので、これをさらに進めるということで、右のほうに事例を記載させていただいております。

上の事例は、「道の駅」のサイクリスト向けの施設を「道の駅」の中に設置すると。風景街道の中で、自転車を核とした活動を設定してございまして、そういった休憩所を「道の駅」の中に設置する。さらには「道の駅」を活用した収益を、道路景観管理などの活動に、支援をしていくというような取り組みを行っているところでございまして。

14ページには、今後の進め方についてスケジュールを載せてございまして。短期的には、トイレのチェックポイントの作成をしたり、利用実態の把握、好事例の収集・課題などの把握をして展開していきたいと考えてございまして。それから自動運転につきましては、ビジネスモデルの検討などを含めて、自動運転のビジネスの社会実験、それから社会実装に向けて、今後さらに取り組んでいきたいと考えてございまして。説明は以上でございまして。

【石田部会長】 ありがとうございます。それでは、ご質問とかご意見等、承りたいと思いますので、お願いいたします。どうぞ。

【勝間委員】 説明ありがとうございます。よく「道の駅」を使わせていただいているので、本当にすばらしい施策だと思います。特に、本当にここ10年ぐらい、「道の駅」の充実というのは、ものすごく著しいものがありまして、これからも期待しています。

それで、済みません。1点、全く抜けている視点があるので説明をお願いしたいのですが、けれども、「道の駅」に地方で行きまして困るのが食事なんです。特に、営業時間が短かったり、あるいは夜に泊まると何も物を売っていなかったりして、そういう食に関してはど

のような調査が行われているのか。トイレの話はたくさんあるのですけれども、要は、「道の駅」に行ってやることというのは、食べると、トイレに行くぐらいなんです。その食に関しては全然サポートしなくていいのか。近所のコンビニか何かで適当に買ってもらって「道の駅」で食べていく。車内で食べてくれとか、そういう話なのか。食に関してどうするかということについて教えてください。以上です。

【石田部会長】 一通りご質問を承って、後で簡潔に効率的にお答えいただければと思います。そのほか、ご質問等ございましたらお願いしたいと思います。どうぞ。

【兵藤委員】 4ページなのですが、左側に、一時退出の話が紹介されていて、これは私、お手伝いしておりますが、ダブル連結トラックでやっぱり困ってしまっていて、今、実験で、清水のサービスエリアが上下一体になっていますから、そこでいわゆる中継輸送、ドライバーが交代するというのは実現しているのですが、実はそこは、ほかでも、高速バスでもやっぱり中継輸送をやっている、非常に場所が限られるんです。ほかにも、そういった中継輸送ができるような、サービスエリア自体は構造が限られていますから、どこでもできるというわけではないのですが、そうすると、こういった「道の駅」に一回降りて、そこをやっぱり中継輸送の拠点にするとか、そういったことは、振りかえてやるような、空白地帯だけではなくて、今言った中継輸送だと、静岡県内、至るところにそういったポテンシャルがありますので、ぜひご検討いただきたいと思います。よろしくお願いたします。

【石田部会長】 いかがでしょうか。どうぞ、草野委員。

【草野委員】 まずSA・PAですけれども、ちょうど年末に私も新東名を使わせていただいて、もうSA・PAに寄るのが楽しくてしょうがないというぐらいに、本当に劇的に変わっているなということを感じた一人なのですが、駐車場はやっぱりまだ少ないというか、狭いですよね。ものすごく混雑していて、特にこれは、大型バスとかトラックとか、業務で使っている方にとっては、駐車場スペースが確保できないというのは非常に厳しいだろうなと。観光客だったら、次のところに行こうかなというふうに対応できるのだけれども、そこはやっぱり、土地の確保の問題とか、いろいろとあるのでしょうけれども、ちょっとキャパが少ないかなということを感じました。それと、ちょうど清水も寄ったのですけれど、へえ、こんなことができるのかと驚いたのと同時に、人の行き来は上下できてしまうわけですよね。その場合に、防犯。例えば犯罪として、何というか、抜け道みたいなものになってしまうのではないかなということも思ったり

もしました。そのあたりはいかがなのでしょうか。

【石田部会長】 ありがとうございます。

【草野委員】 いいですか。

【石田部会長】 どうぞ。

【草野委員】 「道の駅」に関しては、「道の駅」ファンとしては、本当に、もうどんどん育てていただいて、もううれしいなという限りなのですが、いろんな試みをされていて、実験的に地域で住民サービスを特定テーマにしてやっていらっしゃるのですけれども、これは一つ一つ、やっぱり住民の方たちにとって一体どうだったのかという声が、もっともっと上げていただいて、検証して行って、どういう形が望ましいのかという、もっと小まめに細かく、サービスを利用した人たちの声を聞かせていただきたいなと思います。

【石田部会長】 どうぞ。

【久保田委員】 2つほどありまして、1つは駐車場のことなのですが、確かに面積が足りないというお話もありますが、一方で、一般的に考えれば、ものすごく広いわけです。特に夏などは、何と申しますか、ものすごく暑いわけですね。ちょっと、駐車場の質というのでしょうか、グリーン化というのか、そういうのをもっと日本の駐車場というのは考えなければいけないと思っております、やっぱり環境とか、そういう観点が加わるというのではないかと思いました。

もう一つ、小布施のご紹介がありましたけれども、これは小布施のまちから見ると、ある種、TDMになっているわけです。ハイウェイオアシスに車を止めて、バスで小布施に入ってくるということですから、立派にこれはまちの混雑緩和に役立っているはずなのですが、実はそういうニーズは日本の観光地でいっぱいありまして、もう、渋滞してどうしようもないと。パークアンドライドをやりたいけれど、なかなか駐車場の適地がないというようなところがあるので、むしろそういうところを重点的にハイウェイオアシスの立地を考えていただいて、トータルとしてTDM施策に指定していくというような観点がいいのではないかと思いました。以上です。

【石田部会長】 この辺で一回切って、簡潔にお答え願えますか。

【評価室長】 まず、「道の駅」の充実でございます。食事が非常に困るということで、食事のレストランの部分は地域のほうにお願いしているところでございますが、そのような要望が多数寄せられているというのは、連絡会のほうでも十分に認識しているという状況でございますので、そういったものにつきまして地域としての取り組みを考えていかな

ければいけないのかなと考えてございます。

それから、一時退出等につきまして、ポテンシャルが静岡県内は非常に高いというところでございますので、こういったところでも、現在、今回記者発表させていただいて、3カ所で実験するというところについては、空白地帯を主に攻めていこうということで、今、100区間ございますが、それを半減するという目的でやろうとしているところでございますけれども、こういったご意見を参考にさせていただきながら、さらなる展開をしていきたいと考えてございます。

それから、駐車場の狭さにつきましては、なかなか容量につきましてはうまくいかないのと、時期的に非常に集中するということがございますので、そういった利用の時間をうまくずらせるような情報提供をするだとか、そういったものを進めていきたいと考えてございます。

それから、「道の駅」のいろんな取り組みにつきまして、現在、いろんなテーマを設けてやるだとか、モデル「道の駅」などもいろんな取り組みをやってございますので、今後は、石田先生に委員長になっていただいています委員会のほうでも、そういった住民の声を取り上げて、今回のテーマ型につきましては、実際に委員の先生方に現場に行っていただいて、それぞれの取り組み状況を聞いていただいたりしておりますので、その取り組みがさらにどういうふうになったのかというのは、今後また住民の声を含めて取り入れていきたいと考えてございます。

それから駐車場の環境対策につきましては、非常に貴重な意見ということで、今後、「道の駅」の駐車場を設計する際には、そういった視点も入れて設置していくということ。

それから、TDMに資するような、スマートインターチェンジを含めたものにつきましても、こういうニーズが多いというところがございますので、設置した、配置したところについて、こういった施策がどんどん展開できるようにしたいと考えてございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。どうぞ。積み残しというか。

【羽藤委員】 3点済みません。1つ目は防災ですけれども、「道の駅」は災害時にやはり重要な役割を果たすと考えておりますが、例えば南海トラフでありますとか首都直下を考えたときに、既存の道の駅の立地を再評価して、少し防災拠点としての「道の駅」の備えを拡充していくといったような、国側のリーダーシップみたいなことは検討できないかという、これが1点目の質問であります。

2点目は、自動運転等の浸透によりまして、おそらく車がより柔軟な形で公共交通化し

てくるというような将来像を考えますと、「道の駅」が本当の地域の駅のような形になっていくということも考えられますことから、既存の「道の駅」を、今、ゲートウェイ型、地域センター型ということで少し仕分けして、重点的に整備ということは見受けられるわけですが、もう一步、進めまして、オリンピック・パラリンピック等もあることですから、例えば国際競争拠点というところとちょっと大きいですけれど、「道の駅」にちょっと合わない気もするのですが、やはり車でドライブされる方もおられますし、世界遺産のようなところの近傍の「道の駅」ということだと、これもやはり重点的に、既存の「道の駅」の概念をもう少し大きく超えるような、拠点「道の駅」というようなことが考えられないか。そういう「道の駅」をもう少し仕分けを明確化して行って、より活性化していくといったようなことが、種は地域ごと、特定テーマごとということで、いろいろ出てきています。それをさらに発展させて、ネットワークの階層的に整備していくといったようなことも考えられるかなと思いますが、その点はいかがかなということで、以上、2点になります。

【石田部会長】 どうぞ。

【大串委員】 防災機能のときの救援物資についてお聞きしたいです。これは10ページですね。国土交通省調べで「道の駅」にどんな機能を位置づけているかということとか、救援物資の備蓄があるかなどということも調べられていますし、高速道路会社もそれぞれデータを持っていらっしゃると思うのですが、お互いに情報連携で、どんな物資を蓄えているかということと、どこがどう把握されているのかということ、情報共有がちゃんとなされているのかなということが、今のところわかりませんので、どこにどう連絡すると、どの物資が利用可能になるとか、そういうことを含めて普段から連絡体制をとられているのかということをお聞きさせてください。以上です。

【石田部会長】 よろしいですか。どうぞ。

【朝倉委員】 私の意見というよりも太田先生の意見ですけれども、幾つかご紹介していただいたものの中で、国が主体的に関与してやるべきものと、それから必ずしもそうではなくて、民のアイデアを生かしてやるべきものが、混然としているような印象があります。国が主体的にやるべきものは、ここでは、基礎機能の充実、それから地域拠点形成への支援、この辺までかなと思うんです。あとはむしろ民の力をいかに生かしてやっていただくかということになるかと思えます。そのときに、民のアイデアをどうやって吸い上げて、具体の「道の駅」もしくはSA等に反映していくかという、そのところの仕掛けというのでしょうか、ここがどうなっているのかというのが極めて大事だと思うんです。で

すから、その辺を検討していかないといけない。それから国が主体的に関与すべきものとして、1つの材料は、先ほど羽藤さんも言っていましたけれど、防災拠点としての機能だと思っんです。そのときには、バッファーをどう持たせるかということになる。空間的なバッファーですけれど、それをどう持つておくかということです。そうすると、普段は使わないわけですね。何かあったときに、そこが使われるわけで、そうすると、そういったバッファーを普段どう使うのかという、設計を考えていかないといけない。災害時に機能するものを普段どう使うかという視点で整理していただくといいのではないかなと思っました。

それからもう一つはトイレのことなのですけれども、非常にきれいなトイレがたくさんあるので、よく使わせていただいております。聞くとところによると、インバウンドの観光客がクルーズ船でやってきて、50台ぐらいのバスが「道の駅」にやってきて、その方々がトイレをお使いになって、後は使えない。とんでもないことになっている。その後のお掃除が、もう本当に大変だということを伺ったことがあります。そうすると、サービスを提供するのはいいのだけれど、それに対する適切なコストの負担をどう考えるのかということも、僕は議論があってもいいのかなと。ただ、単純にお金を取るというわけにいかないなので、例えば「道の駅」でしか使えないクーポンを買ってもらうとか、何かそういうアイデアをくっつけて、サービスに対するコストを適切に負担していただくということがあってもいいのではないかなと感じました。以上です。

【石田部会長】 いかがですか。

私も、ついでに少し言わせていただきたいのですけれども、2枚目、よく整理されていると思うのですけれど、左に「道の駅」があって、右にSA・PAがあるのだけれど、何か随分、差がなくなりつつあると思うんです。特に、いろんな細かい、トイレのチェックポイントとか、共有化できる部分というのはいっぱいあるので、もうちょっと両者の関係をよく考えたらどうだろうかと思っました。

それと、2番目ですけれども、市街地は「豊富な休憩サービス」と書いてあるのですけれど、去年でしたっけ、草野委員が、まちの中に、歩く人のための「道の駅」があってもいいではないかというふうなことをおっしゃって、非常に印象深く聞いておったのですけれども、豊富な休憩サービスというのは本当だろうかというような気もするんです。まち歩きをするときに、まちの情報が本当に正しく集約的に得られるスポットがあるだろうかとか、あるいは腰をおろせて休める場所があるだろうかということとか、そういうことを

考えたり、あるいは片一方では、今、自治体も公共施設を集約化しようというようなことで、跡地がいっぱい出てきつつあると思うんです。そういうことを、もうちょっと積極的にやって、今までとは違う概念の、まちの「道の駅」というのは十分あり得るのかなと思うんです。そういうことが考えられていないので、例えば東京には「道の駅」が1カ所、神奈川県には「道の駅」が3カ所しかないんです。そういう、中山間地域では非常に成功しているのだけれども、本当に市街地で今のままで十分かということは、もう一回考えてみてもいいのかなと思いました。それが1点です。

あと、9ページの拠点化ということは非常に大事だと思っていて、現実に中山間地域の「道の駅」の約4割が交通拠点機能を確保しているという、今日教えていただいたこの事実というのは非常に重要だと思うんです。これをさらに拡充していくということが、これからの地方創生とか、その中での「道の駅」の拠点性を高める上で非常に大事だなと思っております。そのときの公共交通の考え方ですけれど、いろんな公共交通になり得るものがあると思うんです。例えば、貨客混載の宅配便に人を乗せるような、そんな工夫を「道の駅」を中心に実験してみるとか、自動運転の話もありましたけれども、低速型のモビリティの自動運転というのは、今までと多分、発想が違うだろうと思うんです。下道の自動運転というのは非常に難しいと言われているのだけれど、30キロ未満で走るような自動運転車両の機能とか開発というのは随分違うのではないかなというふうなことを、自動車屋さんにもよく聞きますし、あるいはセンサーとかシステムの開発をしている人にもよく聞きますので、そういうものですね。あるいはデイサービスとか病院とか、あるいは学校への送迎サービスなども、立派に公共交通になり得るので、そんなことも同時に考えてみたらどうかなと思いました。

ほかになればお答えいただいて、次の話題に入っていきたいと思います。

【高速道路課長】 高速道路課長でございますけれど、SA・PAについてご意見をいただきましてありがとうございました。高速道路でございますけれども、今年からETC2.0を活用いたしまして、途中下車ができるようにということに踏み出してまいります。これは、ETC2.0は経路を記録できるという機能を活用してやっていくものでございます。まずはSA・PAが不足しているところという観点で、そこに注目して「道の駅」を活用しようということで踏み出していくわけでありまして。一方、現在、高速道路の大型車の約半分ぐらいは、既にもうETC2.0でご利用が進んできております。それで、まさにドライバー不足というのは、トラック物流が抱える問題点がございまして、兵藤先生ご指

摘のように、いわゆるドライバーを中継するというニーズが高いとも考えております。ですから、このE T C 2.0を使って途中下車ができるということ、ドライバー不足の運転手中継機能というようなことへ活用できないかというようなことも、今後の視野の中に入れて、今回の、まずは途中下車の実験に踏み出していきたいと思っております。

2点目は、新東名のS A・P Aでございますけれども、清水をはじめとしまして、最近上り線・下り線のS A・P Aを一体的につくり始めております。そうすることによって、よりお店の機能を集約して、高いお店の機能をご提供できるということで、上下線を一体化してきております。駐車マスの不足、特に大型車のマスの不足、先ほど来ご指摘されているところです。これについても、予約システムなどというような新しい機能を入れたりすることなどによって、もちろん、駐車マスも増やしていきたいと思っておりますけれども、改善していく予定でおります。

また、上下線、上りと下りが一体的になっているS A・P Aでございますが、防犯というか、車自体は行き来できないように、物理的に遮断しております。人間だけが行き来できるという形になっております。今のところ、大きな問題点は報告を受けておりませんが、新しい形でございますので、引き続き状態について注目していきたいと思っております。以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかに、お願いします。

【国道・防災課長】 羽藤先生からの防災の話について少しご説明申し上げたいと思っております。

「道の駅」は、先ほど朝倉先生からご指摘がありましたように、必ずしも道路管理者だけが主体的にかかわるものではなくて、基本的な定義といたしまして、24時間、駐車場と清潔なトイレが使えるという要件以外は、あとは自治体の創意工夫にというのが、まさに制度創設以来の発想でございまして、あまり国がかかわらないというところが、いろんなサービスに発展してきたと思っております。

一方、防災については、そうは言いつつ一定の関与が必要だろうという。これは当初はあまり想定していなかったのですが、平成16年のころですか、中越地震のころから出てきた発想でございまして、先ほど地域防災計画に位置づけられているものと、位置づけられていないものがあるというのは、そういう経緯になっています。これから新しい「道の駅」をつくる場合は、これは自治体がということで、「道の駅」連絡会という首長さん側の組織もございまして、そういうところには、防災上、安全なところの場所を選んで「道

の駅」をつくりましょうとか、そういう情報の共有化を我々としてもしていきたいと思っておりますし、既にできているところ、津波浸水区域に入っているようなところは、逆に津波が来ますよという情報をきちっと出していかないと、そこをたまたま通った人が、そこが「道の駅」だからといって、逆に災害に遭ってしまうというのも問題になると思いますので、そういう意味で、これは自治体側とよく連携して進めていきたいなと思っております。

それから、これはお答えになっているかどうかわかりませんが、国際的な拠点「道の駅」ということも考えるべきではないかというご指摘をいただきました。ここの例でいきますと、陸前高田の「道の駅」というのは重点「道の駅」でつくっているのですが、当然、海外の防災協力の拠点にもしてもらおうということで、三陸でどういう津波が、教訓とか被害があったのかということ、きちんと海外の人も念頭に情報発信するような拠点の「道の駅」として、今、県あるいは陸前高田市と国が合同でつくろうとしておりますが、明らかに視点は国内だけではなくて、津波を受けるような地域の防災担当者にも来ていただいて、三陸で一体何が行われて、どういうふうにしたのか、復興していったのかというようなことを情報発信するような拠点ということで、これは、海外を起点に置くようなケースもありますというご紹介になります。

それから、「道の駅」の情報、今回、熊本の場合もそうですが、「道の駅」連絡会は各地区ごとに、九州のブロック連絡会とか、あるいは関東の連絡会というのがございます。そういうところで、それぞれの「道の駅」がどういう物資を供給したり、あるいは防災拠点化しているのかみたいな情報は、お互いに普段から共有することで、ひとたび何か起こったときには、そういう対応、物資のやりとりとか、そういうものを、今回、熊本地震で得た結果も「道の駅」連絡会を通してほかのブロックの連絡会にも情報共有するとか、そういうことは、今、取り組んでいるところであります。

それから、朝倉先生の指摘の中で、民のアイデアというご指摘をいただきました。これは、まさに先ほど「道の駅」の創設の哲学なのですが、国は最低限の基本機能だけは確保しようということで、駐車場とトイレというのを挙げております。それに対して、いろんないい事例が出てきましたと。そうは言いつつ、やっぱり陳腐化していたり、それほどサービスが充実していないものもございますので、それをテーマ型ということで、いい事例を我々としては推奨し、ぜひそこを見ていただきたいとか、あるいはそれを参考にさせていただきたいというような中で、ほかの地域のいい事例を共有化していくというこ

とでお応えできればというのが、今、この「道の駅」の進化の仕方としてチャレンジしているところでございます。ぜひそれはまたフィードバックしながら進めていきたいと思っております。私からは以上であります。

【石田部会長】 ほかにお答えしたい人とかしゃべりたい人はいますか。局長、どうぞ。

【道路局長】 サービスエリア等の駐車マスの関係で若干補足させていただきますと、確かに大型車とか、足りないという声はあるのですけれど、これからやっぱりドライバー不足と言われている中で、あそこで長時間休憩するというのではなくて、回転率を高くしていくということをやっていないと、運転はしていないといいつつも、あそこで拘束されているというのは生産性向上には決してプラスではないと思いますので、先ほど、兵藤先生の中継機能、高速道路上だけではなくて高速道路外も含めて、できるだけそういう中継機能も含めて回転率を上げていく工夫というのも、ぜひ必要だと思っております、それはやっぱり道路管理者側だけではなくてビジネスの世界でもありますので、関係業界で運送関係、協力をいただきながら、そういう方向へ進めていきたいと思っております。

【石田部会長】 駐車場に関してなのはすけれども、サービスエリアの地域連携性を高めようというふうな実験が、例えば旧東名の浜名湖のサービスエリアなどでされていますよね。あるいは「道の駅」も観光のゲートウェイにしようとする、ある程度、長時間滞在というのを前提にせざるを得ない。その典型例が、これは賛否あるところですが、「道の駅」に無料で水もあるし電気もあるので、キャンピングカーで長期滞在される方が結構出てきておるのですけれども、そういったことをどう考えるのかということです。これから駐車場のキャパシティというのをどう考えていくかというのはかなり大事な問題だと思うんです。だから、そういうことにも何かデータをとって、きちんとした説明ができるようにしないといけないかななどと思っておりますので、お願いしたいと思っております。どうぞ。

【官房審議官】 最後の石田先生のお話で、先日、全国大会で北海道へ行ったときに、やはりそれを狙って、通行車両用の駐車場スペースのほかにキャンピングカーがちゃんと置ける場所を戦略としてつくっているところもあったので、そういうのは大変いい話かなと思っていて、やはり目的でスペースをちゃんと必要十分、確保するという方向に、うまくいけるように検討していきたいなと思っております。

【石田部会長】 ありがとうございます。荒瀬さん、何か最後にありますか。よろしいですか。

休憩施設については、たくさんご意見、ご提案をいただきましてありがとうございます。

次の議題がユニバーサルデザイン化の推進でございますので、説明をお願いしたいと思います。

【交通安全政策分析官】 ユニバーサルデザイン化の推進につきまして、資料3で説明申し上げます。1ページ目をご覧くださいと思います。「ユニバーサルデザイン化の現状」でございます。左の図は道路に関する世論調査の結果です。力を入れてほしい道路整備を聞きましたところ、ここで赤で囲みました「歩道の設置や拡幅、段差解消など」を挙げた方が32%、3番目ということでございました。ユニバーサルデザイン化に関するニーズは高いということがわかります。

一方で、その整備状況でございますが、右側をご覧ください。全国の利用者数3,000人以上の主要な駅周辺の生活関連施設、これは官公庁とか図書館とか病院等でございますが、ここまでユニバーサルデザイン化された歩行空間で到達できるかどうか、到達率を調査してみました。具体的には、この下の秋葉原駅周辺の例をご覧くださいのですが、駅から500メートルの範囲でいろんな施設がございますが、この場合、8施設のうち5施設がユニバーサルデザイン化された歩行空間で到達できると。この調査では、歩道等の幅員と勾配、それから視覚障害者誘導用ブロック、3項目で判断をいたしてございますが、この場合、到達率が63%ということになります。ということで、全国で調査しました結果が上の円グラフでございまして、半分の駅では到達率が30%以下と、非常に低い整備水準にとどまっているということがわかりました。

2ページ目でございますが、「ユニバーサルデザイン化の課題」でございます。左の図は、アンケート調査により各市町村が重点的に実施したい道路整備を聞いたものでございます。幹線道路の整備や渋滞・防災対策等々が上位に来てございまして、一方でバリアフリー化を挙げた市町村はごくわずかということでございました。ヒアリングいたしますと、顕著な整備効果があらわれにくいとか、あと、ほかの施策との優先順位が低い、優先性の説明が難しいといった声が挙げられてございます。

右側は整備に当たっての手続でございますが、基本構想をつくることにはなりますが、この新規策定数は近年、鈍化傾向にありまして、新しい基本構想がなかなか策定されていないということでございます。

3ページ目をご覧ください。「課題」の続きでございます。市町村にヒアリングした結果、ユニバーサルデザイン化における課題として、担当者の声でございますが、歩道のないよ

うな単断面道路の整備方法がわからない。あるいは沿道状況から歩道の拡幅が困難であったためユニバーサルデザイン化を諦めた。下に基準がございますが、歩道は有効幅員2メートル以上というのがございます。また、当面の間、歩道の有効幅員を1.5メートルまで縮小できる経過措置があるわけですが、こういうことを知らなかったという声がございます。また、右のほうでございますが、市区町村担当者からは、市民からユニバーサルデザイン化のニーズが上がってこないですとか、障害者、高齢者団体に意見を聞く機会がない。また、どこに聞いていいのかわからないといった声もあります。その反面、障害者団体からの要望、利用者の声でございますが、よく利用する施設までのユニバーサルデザイン化が行われていないとか、利用実態に応じた整備が行われていないといった声がございます。両者の認識にはやっぱりギャップがあるようでございまして、コミュニケーションがうまく図られていないという実態があると考えております。

4ページ目は、ユニバーサルデザイン化の推進につきまして、道路局の基本的な考え方を示したものでございます。2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会、これも3年後になりましたが、これに向けまして、アクセシブルルートを含む競技会場周辺の道路につきまして連続的・面的なユニバーサルデザイン化を推進。左の図がイメージでございますが、進めることとしております。また、開催都市東京のみならず、この大会の開催を契機としまして、全国の主要な鉄道駅や観光地周辺の道路のユニバーサルデザイン化も推進していきたいと考えております。大会のレガシーとして全国で取り組みを進めたいということでございます。これにつきましては右の図のとおりでございまして、まずは利用客3,000人以上の駅構内のユニバーサルデザイン化が進んでおりますので、鉄道駅周辺の道路につきましても、生活関連施設まで到達できるようにということで考えているところでございます。

5ページ目でございますが、このための対策でございます。大別しまして3つの課題に対する対策を考えたところでございます。まず1点目でございますが、ユニバーサルデザイン化の優先順位が低いという課題がございますので、市区町村におけるユニバーサルデザイン化に取り組むインセンティブの向上をさせる必要があると考えております。ということで、具体的な対策につきまして3点、これは後ほど説明させていただきます。また、大きな2つ目としまして、市区町村担当者の技術力・ノウハウ不足ということもございまして、市区町村への継続的な取り組みへの技術的なサポートが必要と考えております。これにつきましても具体的対策を3つ挙げてございます。それから大きな3点目としまし

て、利用状況によらない非効率な整備がされたり、検討されたりしているということで、利用者ニーズに応じたユニバーサルデザインの整備が必要と考えているところがございます。

次ページ以降で具体的な説明をさせていただきます。まず、インセンティブ向上の1点目でございますが、ユニバーサルデザイン化を優先的に整備すべき箇所の重点的な支援ということでございます。現在、私どもが重点的に支援している、交付金等で重点配備をさせていただいていることにつきましては、左の図にございますが、鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化ということで、駅広あるいは最寄りのバス停・タクシー乗り場等に至る区間の、下の写真にあるような整備内容について支援させていただいているところでございますが、今後は右の図にあるとおり、3,000人以上の駅構内のユニバーサルデザイン化が順次できてまいりますので、でき上がった駅に関しまして、おおむね500メートル以内の生活関連施設まで至る経路につきましては、きちんとネットワークとしてルートが途中で途切れることなく到達できるように整備していこうと考えているところでございます。

次に7ページでございますが、インセンティブ向上の対策2点目でございます。鉄道駅周辺におけるユニバーサルデザイン化の進捗状況のわかりやすい指標を用いた公表・掲示で意識を持っていただくというものでございます。例えばでございますが、左にグラフが出てございます。「主要鉄道駅周辺におけるユニバーサルデザイン化割合」と書いてございますが、横軸に経路のユニバーサルデザイン化された延長の割合、縦軸に、最初に説明いたしました到達率を用いますと、駅ごとにプロットできるわけございまして、駅構内のユニバーサルデザイン化ができていないで色分けをして描いていってはどうかというものでございます。赤で示した、駅の中が整備済みの箇所につきましては、なるべく右上のほうに早く進むように取り組んでほしいということでございまして、こういった例も考えられるのではないかと考えております。

8ページ目は、到達率の調査結果でございますので、説明は省略させていただきます。

9ページ目、インセンティブ向上の対策3点目でございます。「街づくりと一体となったユニバーサルデザイン化の成功事例の共有」ということでございます。実際の道路でユニバーサルデザイン化をいたしますと、高齢者・障害者の方の移動が円滑化されるわけでございますが、まちづくりのいろんな施策と一体となって取り組むと、よりわかりやすい効果が期待できるので、その成功事例を共有していこうというものでございます。例えばで

ございますが、まず左にあります観光推進でございます。高山市の事例が出てございますが、高山市では福祉観光都市政策を推進してございまして、観光施策とあわせて道路のユニバーサルデザイン化を推進しております。観光客の増加、特に高齢者の増加になったということでございます。国土交通省バリアフリー化推進功労者表彰、これは大臣表彰で、写真が出てございますが、こういった表彰なども活用してインセンティブにつなげていくのが必要ではないかとも思っております。

真ん中は、高齢者が住みやすいまちづくりということで、これは富山市の事例を載せてございます。ご承知のとおり、コンパクトシティの施策を推進してございますが、L R T、まちなか居住推進事業とあわせて、中心市街地の駅周辺の道路のユニバーサルデザイン化を推進してございます。高齢者が中心部を訪れていただく機会等の増加も期待しているところでございますが、ひいては体力年齢の若返りとか、医療費の抑制効果も今後期待しているということでございます。

3番目が子育て支援ということで、これは世田谷区の実例でございます。商店街の活性化のため、「誰にでもやさしい商店街」ということで、いろんな施策を講じているところでございますが、店舗の段差解消や案内デザインの整備とあわせて道路のユニバーサルデザイン化を実施しております。障害者・高齢者の方のほか、ベビーカーの利用者、子育て世代の方々にも好評をいただいていると聞いてございます。こういった優良事例集を作成しまして、同様のまちづくりを進める自治体等に情報の共有化を図って、インセンティブを向上していくことが必要ではないかと考えてございます。

10ページ、11ページ、12ページは、具体の説明でございますので省略させていただきます。13ページをご覧いただきたいと思います。ここからは対策の大きな2番目、技術的サポートについてでございます。まず、継続的な取り組みに向けたプラットフォームの構築が必要ではないかと考えてございます。課題としまして、コミュニケーション不足とか認識のギャップについて申し上げましたので、ユニバーサルデザイン化の関係者、たくさんの方がおられます。市区町村はもちろんでございますが、高齢者・障害者の方、団体あるいは支援団体、関係機関等々でございまして、共通に議論できるプラットフォームが必要ではないかということでございます。

右側に豊中市のバリアフリー推進協議会の例が出てございますが、計画策定だけでなく、整備後もいろんな検証等を行ったりしまして、PDCAを回しながらスパイラルアップして、より改善を図っているという好事例でございます。障害者等からの苦情の大幅減少に

つながっていると聞いてございます。

14ページをご覧ください。技術的なサポートの2番目でございます。技術力の向上を図るための実務者用の事例集の作成でございます。ユニバーサルデザイン化に関しましては、左に書いてございます円滑化基準があるわけでございますが、市区町村担当者の声といたしまして、沿道状況から歩道幅が困難なため事業を諦めたという声もございます。これに関しましては、歩道の有効幅員の縮小の規定、経過措置がございまして、1.5メートルまで縮小可能で、その際には車椅子同士がすれ違いできる箇所を部分的に設けるといったことになってございますので、この規定を活用して整備された事例が、右の写真のとおりでございます。また、単断面道路の整備方法がわからないという声もございましたが、これにつきましても経過措置がございまして、当分の間、歩道設置に代えて、路肩通行の安全確保のために自動車を減速させるなどの措置を講ずると書いてございまして、右の写真のような整備をした事例がございます。

全国的にはいろいろな工夫をしながらユニバーサルデザイン化を図った例がございますので、留意点、工夫点等も含めまして、情報共有を図っていく必要があると考えております。市町村のサポートという意味では、整備局や直轄の事務所も、直接・間接にサポート、お役に立てるようなことができるのではないかと考えております。

15ページは、「コミュニケーションツールの構築」ということで、先ほど協議会のご紹介をしましたが、こういったマップの作成も非常に有効ではないかと考えてございます。台東区のユニバーサルデザインマップを載せてございますが、道路に関する情報もこういった形で整備されているということで、台東区へのヒアリング結果としても、よく活用されているというふうにお聞きしてございます。

16ページが、大きな3番目の対策でございますが、「利用者ニーズに応じた経路選択が可能なユニバーサルデザイン化」ということでございます。高齢者・障害者の方にもさまざまな方がおられますし、またベビーカーの利用の方などもおられます。私ども、今まで全てのこういった方々を対象としまして、生活関連施設までの経路、幹線道路の歩道で行っていただくということを念頭に考えてきたわけでございますが、今後は具体の利用者ニーズに応じて、例えば肢体障害者の方やベビーカー利用者の方は段差解消が非常にニーズとしてございますので、一部、生活道路を経由するような対策といったことも非常に有効ではないかと考えてございます。下に図が出てございますが、生活関連施設までのルートとして生活道路を通っていただく。実態に合わせて、ニーズに合わせて、整備していく必

要があると考えてございます。生活道路へのルートを考える上では、下に書いてございますが、流入抑制、安全対策もあわせて講じていく必要があると考えておりまして、ライジングボラードとか狭窄等の流入抑制・速度抑制とセットで整備していく必要がありますし、またその適切な案内もあわせて講じていく必要があると考えてございます。説明は以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。簡潔なご質問と回答をお願いしたいと思います。どうぞ。

【久保田委員】 2ページをご覧くださいとわかりやすいのですが、平成12年度にバリアフリー法ができて、道路のバリアフリー基準もできたと。その直後は相当、いろんなところで取り組みが進んだわけですが、平成18年度にバリアフリー法にかわって、何というか、普及のためのいろんな工夫をしたつもりだったのだけれども、どうも平成18年度からの上がり具合が芳しくないということで、やっぱり平成18年度のとときの取り組みをもう一回、精査する必要があるのだろうと思います。1つは道路の話なので、それは後で言いますが、平成18年度の大きなポイントは、適用対象を鉄道駅周辺以外も可能とするという非常に大きなポイントがあったわけです。ですから、今日の話も鉄道駅周辺に限定されたような話ですが、本来は例えばオリンピック施設の周辺、これは鉄道駅と関係ない場合、例えば駐車場で降りてオリンピック施設に行き、さらにその周辺の施設に行くというような経路、あるいはさっき出ていた「道の駅」の周辺に病院があったりしたような場合の、その拠点としての「道の駅」の周辺とかいう、適用範囲がかなり広げられるといういい面が、まだ生かされていないというのが、今日の1つのポイントではないかと思ひまして、そこを再度ご検討いただきたい。

それから、平成18年度のもう一つ大きな話は、ページで言うと14ページのところで、道路の適用の、いろいろ緩和したと。少し、暫定的に1.5メートルまででもいいよとか、あと一番大きかったのは、そもそも単断面の、歩道がないところも生活関連経路にしたいというようなニーズがある。ただ、もともと単断面なのだから段差がないから全然バリアフリーではないかという意見がある一方で、いや、速いスピードで走る車が実はバリアであるということで、減速させなければいけないということになっているんです。

実は今の道路の移動等円滑化整備ガイドラインにしっかりと、バリアフリーのハンブ・狭窄が載ってしまっていて、バリアフリーを考えた物理的デバイスの設置の仕方というのも掲載されているのですが、多分、これを見ると、まだガイドラインをしっかりと自治体の

方に読んでいただけていないということだと思っんです。それで、昨年の技術基準が出たところなので、これはチャンスだと思いますから、交通安全とバリアフリーがいよいよ生活道路で合体して、いろんな政策が進められることになったと思いますので、ぜひここは強く自治体の方に訴えていただきたいと思います。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【大串委員】 言葉の問題でもあると思うのですけれども、非常に大事なことだと思うのですが、バリアフリーをするというのはバリアをなくすということで、少数の特定の人のために配慮を施すということだと思っのですけれども、ユニバーサルデザインというのは、初めから多くの人たちに対して使いやすいように設計等を組み込んで使うようなデザインを施すということで、何か思想等も違います。これはどの辺を目指されているのかなということをお教えてください。本当にユニバーサルデザインにいかれようと思っるのであれば、ここの中で言われているような、何か特定の人たちに対する対応ではなくて、やっぱり広く市民が使いやすい設計構造に変更するということですので、そのあたりをお聞かせ願えればと思っます。以上です。

【石田部会長】 ほかにはいかがですか。ありがとうございます。協力いただいているようですけれど、遠慮なさらなくて。

では私から2つあって、ここに書いてあることですね。ご注意があろうかと思っすけれど、基本的にはこれは非常にいいことなのですけれど、中にちらっと書いてありましたけれど、ターゲットとか目標をどう考えているのかと。何か、ゆるゆるとやりますというふうな感じが非常に見えて、もうちょっとその辺を明確にしたほうがいいのではないかなと思っます。せつかく2020年の東京オリ・パラという言及もあったと思っますので、それはよろしくお願ひしますということと、ユニバーサルデザインだけに限る問題ではないのですけれども、やっぱり整備の主体たる自治体にノウハウがなかなかないとか人材がないとかいうことで、国の役割というのは非常に大事だと思っております。これは、ここでもかつて議論しましたけれども、インフラのメンテナンスの問題とか、今、全国で展開されている交通安全の小学校区の点検とかでも、やはりそういう体験量とか、きちんとした研究所を持っているという国の役割というのは非常に大きいと思っのですが、今、本当に、ボランティアでお手伝いさせていただいているという組織上のたてつけになっていると思っんです。その辺はやっぱりもうちょっと考えないと、何かうまく機能とか力が発揮できないのではないかなという気がいたしますので、お願ひしたいと思っます。

でしょうか。よろしいでしょうか。では、お考えをお聞かせください。

【交通安全政策分析官】 ありがとうございます。

まず久保田先生のご意見でございます。平成18年度に新バリアフリー法が制定されたわけでございますが、そのときのいろんな議論、考え方、もう一度復習しまして、よりよい整備が図られるように検討してまいりたいと思っております。

経過措置につきましては、当面の間ということで緩和の規定がございます。ただ、これも実際の活用の仕方がよくわからないということもあって、実際にできなくて諦めてしまうという声を幾つも聞いてございますので、そこにつきましては、全国のいろんな工夫された事例等を紹介しながら、経過措置も使って、ユニバーサルデザイン化が進むように努めていきたいと思っております。

それから大串先生からのご意見でございます。ここではユニバーサルデザイン化ということでご説明させていただきましたが、概念的にはユニバーサルデザイン化といいますと、バリアフリーよりも、当初の整備からということもございまして、あと広く言えば、国籍とか民族とか男女の差とか、そういうことも含めて、より使いやすいようにという意味合いもあるわけでございますが、本日の私の説明につきましては、障害者・高齢者の方等の移動の円滑化というテーマに重点を置いて説明をさせていただいたところでございまして、ユニバーサルデザイン化という言葉もバリアフリー化と近い意味で用いさせていただいたということでございます。

【大串委員】 石田さん、いいですか。

【石田部会長】 どうぞ。

【大串委員】 本当にユニバーサルデザイン化という言葉が使われるのであれば、作り直すぐらいの覚悟が必要になります。例えば歩道を優先させて車線を減らして歩道を拡張するというようなことが、やっぱりユニバーサルデザインにふさわしい対応でしょう。車が使いにくくなるという可能性はありますけれど。ですから、「ユニバーサルデザイン」という言葉が使われるときは丁寧に使っていただきたいと思います。志は高くても実際はバリアフリーの設備・機能しかないということになると国交省はバリアフリーでいいと思っているのだなとなってしまうので、やはりユニバーサルデザインとしてきちんと作り直す勢いで整備するということと、バリアフリーは最低限やりたいということで、使い分けをされたほうがいいのではと思います。

【石田部会長】 そうですね。志はユニバーサルデザインだけど、特に短期的にはバリ

アフリーを着実にやっていくというスタンスですということも、どこかで言うておいたほうがいいかもわからないですね。

【交通安全政策分析官】 わかりました。

【石田部会長】 いかがでしょうか。よろしいですか。ご協力いただきましてありがとうございます。随分回復できました。

今日、最後の議題でございますけれども、「踏切対策の推進について」のご説明をまずお願いしたいと思います。

【路政課企画官】 それでは、踏切対策の推進につきまして、本日は、踏切対策の円滑な事業進捗、道路管理者と鉄道事業者との合意形成のあり方について、今後どのように取り組んでいくべきかといった論点につきましてご審議いただきたいと思っております。

お手元の資料4をお開きいただきたいと思えます。まず1ページをお開きいただきまして、「踏切道の現状」ということでございます。踏切道対策は、昭和36年に踏切道改良促進法を制定いたしまして、施行後50年が経過するわけでございますが、この間、下の方のグラフにあるとおり、過去、約7万ほどあった踏切につきまして、足元では3万3,000というように、踏切数は半減しているという状況です。また、遮断機のない踏切、いわゆる3・4種踏切と呼ばれるものですが、そちらにつきましても大幅に減少してきているという状況です。一方で、いまだに約1割程度、遮断機のない踏切が残っているという状況でございます。

2ページ目をお開きいただきたいと思えます。こちらは、踏切事故件数の推移を掲載したものでございまして、このグラフ中の黒いグラフが事故件数の推移という形になってございます。踏切対策を法律に基づいて推進した当初は5,400件ほどあった踏切事故件数について、遮断機・警報器の整備、踏切の除却等が進む中で、事故件数についても減少してきてございます。一方で、依然として236件というように、事故は多数発生しているという状況でございます。

1枚お開きいただきまして、3ページ目、「踏切における事故、渋滞について」でございます。踏切については、事故、渋滞の面から社会的な影響が大きくなってございまして、これまでも法律を中心として、さまざまな対策に努めてきてはございますけれども、一方で、左側にあるとおり、踏切の事故ということで、1日に1件、4日に1人死亡といったようなペースで、まだ依然として踏切事故が発生している、特に開かずの踏切におきましては、事故発生割合が通常よりも4倍ということで、高くなっている状況でございます。

また、渋滞ということにつきましても、開かずの踏切、これはピーク時の遮断時間が40分以上のものですけれども、全国で500カ所以上残っておりまして、その多数の中で、踏切が渋滞の起点となっている箇所も存在しているという状況でございます。

1枚お開きいただきまして4ページでございます。こちらは、東京23区と海外主要都市との踏切数の比較をあらわしたものです。国によって鉄道の成り立ち方も異なるわけではありますけれども、左側は東京23区の地図を掲載してございます。右側にあるパリと比べますと、地図でご覧いただけるとおり、印の付いたところが踏切の箇所になっておりますけれども、依然として東京23区の中で、海外に比べても非常に多い状況が見てとれるかと思えます。そのほか、ニューヨークなど他都市と比べましても、依然として多い状況でございます。

1枚お開きいただきまして5ページ目でございます。このように従来のお取組により、一定の成果もあらわれる一方で、まだ依然として課題も残るわけでございますが、こうした状況の中で、一昨年12月の基本政策部会でもご議論いただいた結果も踏まえながら、昨年度、平成28年3月31日に成立しておりますが、踏切道改良促進法につきまして、改正を行ったところですので。こちらは時限の法律ということですので、5年間の延長に合わせて、幾つかの点で大きく施策を後押しする観点から改正を行ったところでございます。

具体的に申しますと、右側の「改正概要」にありますとおり、1点目のポイントといたしまして、従前は、課題のある踏切、国土交通大臣が指定して対策を講じていくという形になっていたわけでございますが、この課題のある踏切について道路管理者と鉄道事業者との間で改良の方法が合意された上で指定するというスキームでございましたけれども、さらに踏切道対策を加速する観点から、道路管理者と鉄道事業者との間で改良の方法が合意されていなくとも指定することができるという仕組みに、大きく改正をいたしたところですので。

また、これとあわせまして、踏切道の改良方法についても拡充しております。従前は、立体交差、構造の改良、保安設備の整備といったものに対策を限定してあったわけですが、こうした従前の対策に加え、例えばカラー舗装等の当面の対策であるとか、駅周辺の駐輪場の整備など周辺対策、こういったものも法律上、位置づけまして、ソフト・ハード面から対策を講じることができるスキームに拡充しております。

また、あわせまして、改良方法が合意されていなくとも対策すべき踏切が指定されるスキームですので、改良方法を検討するための地域の協議の場として、協議会制度を創設し

てございます。これにより、地域の関係者と連携して、地域の実情に応じた対策を検討する、こうすることで、検討の見える化を進めていく、このような枠組みに見直しました。この法律に基づき、今後、5年間の法律の施行期間の中で、1,000件以上を指定するという方向を目指してまいりたいと考えています。

6ページは、今申し上げました改正スキーム、左側に旧法のスキームで、右側が改正法のスキームというように、模式的にあらわしております。説明は、重複いたしますので割愛いたします。

続きまして7ページをお開きいただきまして、こうした法律の整備とあわせて、課題のある踏切につきまして、踏切安全通行カルテといったものを作成して公表するという取り組みを進めてございます。左下にグラフを掲載していますとおり、平成19年4月に、特に、開かずの踏切、ボトルネック、歩道が狭隘な踏切といったものにつきまして、緊急対策踏切として公表しておりましたけれども、今般の改正法の施行とあわせて、さらにこういったものに、通学路における要対策踏切であるとか事故多発踏切といったものも追加しながらアップデートして、対策が必要な踏切といたしまして1,479カ所、抽出しております。また、これらについて、踏切安全通行カルテといたしまして、対策状況であるとか今後の対策の方針といったものを取りまとめて公表いたしましたところであります。

次の8ページをお開きいただきたいと思えます。先ほど申し上げました改正踏切道改良促進法に基づきまして指定ということでございます。昨年の4月、改正後第1弾となる指定といたしまして、全国58カ所を指定したところでございます。また、本年1月27日にはさらに、こちらが施行後、本格的な指定ということになるわけですが、改良すべき踏切道といたしまして、カルテに掲載された全国1,479カ所の踏切を中心に、そのうち全国529カ所の踏切道を指定したところでございます。今後、この指定された踏切道につきまして、立体交差化、拡幅等、こういった対策に加えまして、先般の法改正で盛り込みました当面の対策であるとか周辺対策といったものを検討していくということになります。また、指定は今回の2回限りではなく、順次、地域の実情に応じながら、引き続き対策の必要な踏切について指定していくという形になろうかと考えております。

次の9ページでございます。こちら、今般の指定と従前の指定を比較したものでございます。今回の法改正で指定の方法を大幅に見直した結果といたしまして、左側が過去5年間でございますが、過去5年間で228カ所の指定ということであったわけですが、今回、529カ所の指定を合わせまして587カ所の指定ということで、従来の指定

を大幅に上回る箇所指定となっております。今後さらにこういったものについて対策を進めてまいりたいと考えています。

【環境安全課技術企画官】 それでは、引き続き、「踏切対策の課題と方向性について」ご説明申し上げます。10ページをご覧ください。今後は引き続き、法に基づき指定を行うとともに、指定した踏切については着実に対策を推進してまいりたいと思っています。その際、以下の2つの方向性を踏まえて対策を推進いたします。まず1つ目としまして、連続立体交差事業の早期の効果発現、円滑な事業進捗を図ってまいります。具体的な内容については後ほどのページで説明いたします。また2つ目といたしまして、道路管理者と鉄道事業者の協議調整の円滑化を図ってまいります。

11ページをご覧ください。まず「立体交差事業の課題」でございます。立体交差事業については、連立事業を見ますと、全体事業費では平均で600億円、またその工事期間を見ますと平均16年かかるという、非常に大きな事業となっております。

12ページをご覧ください。抜本的な対策である連立事業は、長期の期間を有するため、完了までに段階的な取り組みを進めたいと思っております。具体的には、「対策のイメージ」として「20年後」と時系列で書かれていますけれども、途中途中の段階で、例えば速効対策であるカラー舗装を行って、歩行者と車を分離するですとか、あるいは遮断時間を短縮させる賢い踏切を設置するですとか、あるいは駅周辺部におきまして、駐輪場または自由通路を整備することによりまして、踏切を往来する交通を低減するとか、そのような対策を取り組んでいきたいと思っております。

それから13ページをご覧ください。連立事業に関しましては、連立事業立ち上げの後の円滑な事業進捗を後押しするために、着工前の段階で支援を行っていききたいと思っております。右の事業展開のイメージを見ていただくとわかりますように、事業が長期化することによって、事業効果の発現が遅延するだけではなく仮設構造物等の期間が長くなりますので、その分、事業費が増大する傾向にございます。このため、詳細設計などを行う、着工を準備する段階において、集中的な支援を行うため、個別補助制度を創設してまいります。これによりまして、検討の熟度に応じて集中的な支援を行うことが可能となります。

また、最後に14ページをご覧ください。鉄道事業者と道路管理者の協議について、協議調整を円滑化するため、法で定められた協議会に、道路管理者、鉄道事業者のほか、地域の関係者等が加わりまして、またあわせて地方整備局、地方運輸局が、議論を後押しするためこの協議会に加わってまいります。また、先ほど説明しました踏切安全通行カルテ

を活用しまして、実際の協議の進捗状況や事業の進捗状況等の見える化を図って、踏切対策の検討を加速してまいりたいと思っております。以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。これについても、ご質問あるいはご意見等をいただきたいと思っております。どうぞ。

【草野委員】 5ページに非常に違和感を覚えるところがありまして、踏切事故件数1割削減の達成を目指すというふうにあります。32年度で220件。これはやっぱり目標にするというのは非常におかしな感じがするんです。あくまで、やはりゼロを目指して最善を尽くすということが目標であって、事故件数が減ることを目標にするというのは、何だか非常におかしな感じがいたします。整備に膨大な予算と時間がかかることはよくわかるのですけれども、でもこれはやっぱり、運用とか、いろんなことも含めてもっと検討すべきことなのではないかと思いました。

【石田部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【大串委員】 東京にいるとよく踏切を通るので、改良具合などがよくわかって、皆様のご努力を本当に感じるのですけれども、1つお聞きしたいのは、事故の発生状況に応じて鉄道の踏切のところに、歩行者または自動車に対して、ここは踏切事故多発というような警告板があるのかなのかということなんです。もしあるのであれば、少しは注意していただけるのではないかなと思っておりますので、もし設置していないような状況であるのであれば、ぜひそういった、周囲の人から見ても、ここは多発なのだということを理解できるようなものがあるといいなと思いました。以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【勝間委員】 説明の中にあつたかもしれませんが、高架式にしろ何にしろ、やはりものすごく予算がかかりますね。なので、どのような、予算補助があるのかということと、その財源について教えていただければ幸いです。

【石田部会長】 どうぞ。

【朝倉委員】 3ページ目に踏切事故のグラフが入ってまして、これを拝見すると、死亡者数はそんなに減っているわけではないのですよね。割合だけで見ると、むしろ増えているということなので、これが一体どういう事故なのか、どういう状況なのか、どんな踏切なのか。これはおそらく、遮断機があっても起こっているような事故だと思うので、その辺をもう少し、もしデータがあれば見せていただいて、その結果としてどういう対策がとり得るのか。もちろん、後の連続立体のところにつながっていくことはわかりますけ

れども、もう少し事故の現状というのは見たほうがいいのかないかなという感じがする。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【兵藤委員】 今の朝倉先生と同じ意見なのですが、私も事故の内容が、おそらくは歩行者と自転車と、それから車と鉄道と、その間のどういうインタラクションで起きているのかという整理が、多分されているとは思いますが、中身を知りたいというのが1つ。

それから、あとは12ページに、これは模式的にこういう「対策のイメージ」と書いてあるのですが、これ以外のメニューというのはもちろんあると思うのですが、もっといろんなことを工夫されて、例えば道路自体はネットワークですから、例えばその踏切は車も通さずに、違うネットワークと組み合わせで安全性を高めるだとか、もう少し自治体の方にとってもイメージが湧くような、そういうガイドラインがあるのかもしれないのですが、ちょっとここだけの説明だと、メニューというのはこれだけなのかしらと、ちょっと違和感を覚えたということです。以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【太田委員】 連続立交に関して、新しく補助金を入れて促進するという事なので、これはぜひ進めていただきたいと思います。そこで、事業を推進する仕組みはよくできていると考えますが、老朽化対策についても検討していただきたいと思います。これは連続立交が終わった後に、鉄道側ですけれども、終わった途端にそれは鉄道資産になるわけで、それがもう、40年ぐらいたってきて老朽化している。それで、何とかしなければいけない。しかし最近、鉄道事業者はお金がない。それで、何とかできないかという話が出てきている。つまり、随分昔にやった連続立交の鉄道施設の老朽化問題について、これはもう鉄道事業者の資産だから、それでお任せというのも1つの筋だと思いますが、もしかしたら道路側で少し考えて、措置する必要があるかもしれないなという気がいたしております。立体交差をしているところだけでも。

それで、この話は前、はぐらかされた話でもあるのですが、スーパー林道とかスーパー農道で造った長大橋が、今、市町村管理になっていて、市町村がどうしようもなくなっている。そういうものと類似している点があるものですから、整備は整備としてしっかりやっていただくとして、それらの老朽化対策についても検討するべきだと考えます。

【石田部会長】 では、お答えいただけますか。質問もいろいろありました。

【路政課企画官】 それでは、簡潔にお答えさせていただきます。

まず、草野委員からご指摘いただきました、K P Iのところ、踏切事故件数1割削減でございますが、こちらはご指摘いただきましたとおり、もちろん姿勢として、可及的に事故を削減していく姿勢で取り組んでいくことが基本ですが、こちら、5年間の計画、法律という中で、これまでのトレンドをさらに加速させていくという考えで、数値を掲げさせていただいたところです。少なくとも、こういう目標を達成していくという趣旨であるご理解賜ればと考えてございます。

2点目、大串委員からご指摘いただきました、例えば小学校付近のようなところの踏切への警告板の設置といったものでございますが、今般、法律改正により、ハードだけでなく、ソフト面の対策も講じられるような形になっております。法律の枠組みに基づきまして、指定された踏切については、地域で関係者を交えた協議会を設立することができるようになってございまして、こちらの協議会では、都道府県等の道路管理者や鉄道事業者だけではなく、もちろん国土交通省の地方整備局も参画することができることとなっており、リーダーシップを発揮していく形になりますが、その中で、例えば、地元のPTAの方々とか、道路の近傍でボランティアをやっておられる道路協力団体と呼ばれる方々も参画いただける形になっていまして、そういった方々の参画により、住民の目線も踏まえながら、地域の実情に即した対策を講じられる形になってございまして、それぞれの踏切に即し、ご指摘いただいたような対策を含めて、対策を進めてまいりたいと考えてございます。

3点目、勝間委員から、予算というご指摘でございました。今般の法律に基づきまして、予算措置という話で申しますと、踏切法におきましては、鉄道事業者が設置する警報機や遮断機といった保安設備につきましては、補助制度を盛り込んでいます。また、立体交差化事業につきましても、無利子貸し付けという形で、鉄道事業者に対する一定の財政上の支援を、法律上、位置づけています。また、法律に基づく補助ということではございませんけれども、道路管理者が道路の拡幅等を行う取り組みも含めまして、防災・安全交付金という交付金制度がございまして、そちらの中で、特に課題のある踏切については重点配分という形で予算的にも対処していく形で考えておりまして、必要な箇所につきましては予算の範囲内で適切に措置していくよう努めてまいりたいと考えております。

【環境安全課技術企画官】 兵藤先生から、もう少しわかりやすい事例も示すべきではないかというご指摘がありまして、実際にはこれに踏切部をバイパスさせるような取り組みとか、あるいは今、社会実験で一部の地域で行われていますけれども、踏切を、車と人の踏切から、ある期間、ある時間、ピーク時だけ、歩行者専用の踏切にしているという実

験もされていますので、そういう各地で行われている事例も、これから協議会の中でわかりやすく説明していきたいと思っております。また、事故に関しても、今回、課題のある踏切として指定された中で、遮断時間とか、いろいろな基準を設けて指定しておりますが、例えば事故に関してもその内容を見て指定しておりますので、協議会の中でも、わかりやすく説明してまいりたいと考えております。

また、若干補足ですけれども、先ほどの踏切に関しては、事故多発のような案内、標識があるかどうかというご質問がありましたけれども、5ページをご覧くださいますと、写真が小さいのですけれども、児童が踏切を渡っているところの右側に赤い看板がありまして、例えばこのような取り組みが各地でされております。

【大串委員】 私がお聞きしたかったのは、ここは事故多発踏切ですよという看板を置くことで、何とかしなければいけないという機運が醸成されるのではないかなというところですか。

【石田部会長】 あと、鉄道資産たるもののお話がありましたよね。太田先生からいただきましたけれども、あれはどう考えるのですかね。結構難しいと思うけれど、ご検討いただければと思いますが。

【街路交通施設課長】 街路交通施設課長でございます。連続立体交差事業、今回、補助金で進めていくということなのですが、その後の連立終了後の資産につきましては、今、先生からお話がありましたように鉄道資産になるということでございます。もともと連続立体交差事業自体が、あくまで道路の踏切を解消するというので道路のお金を入れているというものでございますので、鉄道資産になったものについては鉄道事業者側でやっていただくという形になっております。鉄道の営業状況によっては、上下分離で自治体等が下を持つというようなケースもございますけれど、基本的には、道路との関係からいきますと、踏切除却のためにお金を入れるという形になりますので、基本は鉄道事業者側で頑張ってくださいということかなと思っております。

【石田部会長】 よろしいですか。

草野委員がおっしゃった目標値ですけれど、5ページを見ると、本当に何か淡々と書かれているのですよね。これは数値目標を設定するときに常に議論になることですが、やっぱり頑張って設定した数字ですよということが伝わるように、それもよろしく願いしますということと、やはり5年間なのだけれど、何といいますか、どう進んでいるかということ、これは今の仕組みではどこかに報告することになっているのですかね。ある

いは公表することになっているのだと思いますけれども、そのところを充実する。これは件数とか渋滞時間だけではなくて、劇的にこんなふうによくなりましたというような実例も含めてレポートするということが大事かなと思いました。どうぞ。

【環境安全課技術企画官】 カルテも先ほど作成したと申しあげましたけれども、つくりっ放しではなくて、これをフォローアップしていくとともに、全体の状況もあわせて公表していきたいと思っております。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかに。どうぞ。

【太田委員】 今日の審議全体について若干、感想だけを述べさせていただけたらと思います。3つとも非常に重要な施策ですし注目度が高い施策ですので、ぜひしっかりいい形で進めていただきたいと思います。特に「道の駅」につきましては、私は自分の不明を恥じております。「道の駅」が始まったときには、民間のドライブインに負けてうまく行かないだろうと思っていました。それが二十数年たって、これだけ定着してきたということは、正しい施策だったと思っております。

それで、これは感想なのですが、今日の3つの話というのは非常に重要で、国民の皆さんに理解していただきやすい。そういう施策をこの場で議論するのはとても大切だと思います。それを前提として、感想を申し上げます。

道路政策の根幹となる基本政策というのは何かということをもう少し考えるべきだと思うわけです。2009年に道路特定財源が一般財源化された後、国交省の他局とかほかの省庁と同じように、誰がその税金を払っているかということを考える必要がなくなり、予算を獲得しに行きなさいというのが2009年の日本国の意思決定だったわけですね。したがって、今日のような個別施策の議論になるのは仕方ないと私は思います。その一方で、今日の資料3の2枚目のところですが、市町村の道路政策に対する希望の上3つは、素直に読むと、地域高規格道路の施策に近いのでしょうか。ところが、地域高規格道路のような話というのは、もう全くしなくなっているわけですね。2年前に民営化10年がたち、一応、道路公団民営化に関してはレビューが終わった。それで、2009年に一般財源化されて、これで丸8年ぐらいたつわけですので、ここで、一般財源化というのは一体どういうことだったのかということ、私たちはもう一度レビューする必要があるだろう。そして、その中で、制度が変わった中で、道路施策というのは本来どうあるべきなのかとか、道路の基本政策の方向性というものを、そろそろ考える、検討すべき時期に来ているように思います。そういうことに、今後取り組むべきであると思っております。

【石田部会長】 ありがとうございます。重大な課題を提供いただいたなと思っております。今後の議論にぜひ生かしていきたいなと思っておりますが、ほかに、この際だからこういうことを言っておきたいという方がおられましたらお願いしたいと思いますが、よろしいですか。

それでは、どうもありがとうございました。たくさんご意見をいただきましたので、施策に反映していただければなと思います。私の司会はこれぐらいにさせていただいて、締めをお願いしたいと思います。

【総務課長】 ありがとうございました。

また、本日の議事録につきましては、後ほど送付させていただきまして、ご確認いただいた上で公表したいと思います。また、速報版として簡潔な議事概要は、省のホームページで公表したいと考えております。

お手元の資料はそのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

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

— 了 —