

## 第1回 道路交通アセスメント検討会

平成28年3月17日

**【水野道路計画調整官】** それでは、定刻になりましたので、始めさせていただきます。

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。ただいまから第1回道路交通アセスメント検討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道路経済調査室の水野でございます。よろしくお願いいたします。

まず初めに、お手元の資料の確認をさせていただきます。上から議事次第、座席図、資料1、検討会について。資料2、道路周辺の土地利用等による渋滞の現状と課題。資料3、道路周辺の土地利用に関する国内外の制度について。参考といたしまして、イギリスの道路周辺の土地利用の規制について。資料4といたしまして、路上工事に関する国内外の制度についてでございます。過不足ございますでしょうか。

また、本日の検討会の議事につきましては公開とさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

また、本研究会にご参加いただく委員の紹介につきましては、資料1の中の委員名簿にかえさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

また、本日、土井委員におかれましては、所用により欠席となっております。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の森よりご挨拶をよろしくお願いいたします。

**【森道路局長】** おはようございます。道路局長の森でございます。朝早くから、また、遠くから足を運んでいただきまして、ありがとうございます。

今日は、道路交通アセスメントという題を称した検討会、第1回目でございますが、もともと、少しその背景を申し上げますと、道路というインフラが担う役割として、大きく3つあるというふうに言われております。モノ、ヒトの移動を支えるトラフィック機能という意味での役割が一つ。そして、周辺からのアクセス機能というのが沿道の利用を促すという意味でのアクセス機能という2つ目の機能。そして、防災やら都市空間やらも含めましての公共空間としての空間機能という大きくは3つの機能があるというふうに言われておりますが、昨今、そういう機能がずっとあるというふうに言われておったんですが、2つ目の機能、いわゆるアクセス機能と3つ目の機能、これは空間機能という、この機能のこれからの役割、あるいは私たちが求めなければならない、あるいはそれを改善してい

かなければならないというところの役割についての議論が十分行われてきたかということ  
に対しましては、非常に私たちも反省をしているところでございます。

そういう反省を踏まえまして、今日、名前的には非常にかっこよい名前なのかもしれませんが、  
場合によってはちょっと違う方向を目指すことになるのかもしれませんが、道路交通  
交通アセスメントという題を称しましての委員会を立ち上げさせていただきました。遅きに  
失しているのではないかというようなご批判もあるかもしれません。この先ほど冒頭でご  
紹介した3つの機能というのは、もう昭和20年代に、あるいは30年代前半ぐらいには  
もう十分確立されていた役割、あるいは機能論であったように私は理解しておりますけれ  
ども、50年たって、まだいまだに十分な制度設計も行っていないというところもござい  
ます。

そういったことをいよいよ私たちとしてもしっかりとやっていきたいというふうに思っ  
ている次第でございます。何とぞ各界の有識者の皆様方にご指導いただきながら、しっか  
りとした施策をきちっとまとめ上げていきたいというふうに思っておりますので、何とぞ  
ご協力、ご支援いただきますよう、お願いいたしまして、冒頭のご挨拶とさせていただきます。  
よろしくお願いいたします。

【水野道路計画調整官】      ありがとうございます。

続きまして、当検討会の座長を務めていただきます森本先生よりご挨拶をよろしくお願  
いいたします。

【森本座長】      皆さん、おはようございます。森本でございます。一言ご挨拶をさせて  
いただきます。ご存じのように、人口減少社会に入って久しいわけですが、20  
50年までに3,000万人近い方々が我が国の国土からいなくなるということで、かなり  
厳しい、都市を経営する上で非常に厳しい時代になっているかなというふうに理解をして  
おります。

一方で、こういった時代に対して、コンパクトプラスネットワークというような形で、  
よりスリムな都市構造をつくり、それを支えていく道路インフラが非常に重要であるとい  
うふうに理解をしております。先ほど森局長からのお話にもありましたように、道路が支  
えるべき都市、非常に重要な課題に今、直面しているのかなというふうに理解をしており  
ます。

一方で、これまでの道路整備につきましては、大きな成果を上げつつ、沿道あるいは周  
辺の土地利用と必ずしも整合性がとれていたわけではないと。例えば中心部の渋滞を緩和

するためのバイパス道路、これは十分整備ができて、確かに中心部の渋滞は緩和したんだけれども、なぜかバイパス道路沿線にロードサイドショップが立ち並び、いつの間にか、地方都市はロードサイドショップのほうがちの中心となっていくと。

これは交通と土地利用の相互関係をやはり我々は十分、頭の中では理解をしながら、それが制度として、実態として動いてこなかったと、そういうふうに私自身も自戒を込めて反省しているわけでございます。

今回の委員会は、道路周辺の土地利用ということと、道路との関係をもう一度きちんと見直すと。トラフ機能、アクセス機能、空間機能をもう一回見直して、しかるべく時代の都市のもう一回再構築をするという、私自身は非常に重要な会議ではなかろうかなというふうに理解しております。

一方で、膨大な道路を維持管理するのも、これは極めて大変なことでもございまして、その上で、安全・安心な道路をつくるためには維持管理も重要で、そういった意味で、道路工事もこれまで以上に効率的にやる。そして、効率的にやられた道路工事によっての渋滞を最小限に押さえつつ、都市活動を支えていく道路という視点もあるかと思っております。

この検討委員会、おおむね大きな2つの視点で動いていくものというふうに理解をしております。事務局のほうから夏ごろをめどに中間報告をしたいというふうにお話を受けております。こちらにいる皆様と、関係する皆様と協力しながら、この大きな課題に取り組んでいきたいと思っております。何とぞ活発なご議論と色々なアイデアを出していただければいいなというふうに思います。どうぞよろしく願いいたします。

**【水野道路計画調整官】** ありがとうございます。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をよろしく願いいたします。

それでは、以降の進行を座長の森本先生にお願いしたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

**【森本座長】** それでは、議事次第に沿って進めていきたいと思っております。

まず「道路周辺の土地利用等による渋滞の現状と課題」についてということで、事務局より説明をお願いいたします。

**【山本道路経済調査室長】** 道路経済調査室の山本でございます。私のほうから資料を説明させていただきたいと思っております。まず現状と課題に入る前に、資料1でございますけれども、道路交通アセスメント検討会についてということで、この検討会の設立趣旨等について書かせていただいております。簡単にご紹介させていただきますと、表紙をめくっ

ていただきまして、1ページが趣旨ということでございます。先ほど来お話があったとおり、道路の移動の約4割が渋滞で損失しているというようなこと。人口減少時代を迎えている中で、生産性を向上するために効率的な渋滞対策を推進していくことが必要だということでもあります。

この検討会では、渋滞を生じさせる大きな要因となっている道路周辺の土地利用や路上工事、こういったものについて効果的な道路交通アセスメント、あるいはそれに基づく対策等を講じていく方策について検討することを目的としているということでございます。

2ページ目に、この検討のお願いをさせていただいておる委員名簿がございます。森本座長ほか、委員の皆様方よろしくお願ひしたいと思っております。

3ページでございます。今後の進め方ということで、本日、第1回ということで立ち上げさせていただいております。本日は主に現状と課題、それから、国内外のいろんな道路交通アセスメント等の制度について資料を用意させていただいておりますので、これについてご議論いただいた後、先ほど座長からもご紹介いただきましたとおり、夏ごろを目指して中間取りまとめをしていきたいというように思っております。その途中、検討会を開催を何回かさせていただきまして、渋滞に関するいろんなデータの分析を提示させていただいたり、あとは、これは今後の議論次第ということになってまいりますけれども、対策エリアとか施設影響範囲をどうするのか。あるいは事後的なモニタリングをどうするのか。具体的な対策メニューをどうするのか。今後どういったような制度にしていくのかといったようなことについてご議論をお願いしたいと思っております。また、中間取りまとめ以降、これを具体化するための取り組みを進めていきたいというように考えているところでございます。

続きまして、資料2ということで、現在いろんな道路周辺の土地利用に関する渋滞の現状、あるいは課題についてご紹介をしたいというように思います。

まず1ページでございます。こちらに写真が2枚ございますけれども、左側が大規模店舗が開発された周辺の道路の状況ということでございまして、仮にというか、適切な事前の対策がされていないといったような事例の場合には、店舗に入るための車の列がこういったような形で並んでいるといったような事例があるということでございます。下のほうに平均旅行速度が書かれておりますが、開業前と開業後に比べて大きく落ち込んでいるといったようなデータになってございます。

一方、大規模小売店舗立地法等によって対策がされてきている事例等もございまして、

右側の写真のように、平面交差を回避して歩道橋を設置することによって、車の流れをスムーズにするといったような取り組みもございます。右下にデータございますけれども、それほど大きな渋滞が反省していないといったような事例になっているということでございます。

これは大規模小売店舗の事例でございますけれども、さらにこういったような対象施設があるのかとか、こういった事前事後の対策といったようなものをしっかりとやっていく必要があるのではないかと考えているところでございます。

2ページが、先ほどの大規模店舗が立地した前後でどのような周辺の交通状況になっているのかというものをあらわしたグラフでございます。左側の図をごらんいただきますと、真ん中あたりにちょっと小さい文字ですが、平成24年から26年に店舗が立地してきているということでございます。その後、これは平成23年と平成27年という立地後のデータを比べたものでございます。左が立地後の速度でございます、この店舗のそばはもちろんのこと、その周辺にまで赤い、あるいはオレンジ色で速度がかなり低下しているといったような状況があるということでございます。

右側が立地前後の速度差ということをごらんいただきますと、やはり20キロ以下、20キロ以上速度が低下しているのが赤図で示しておりますけれども、こういったように周辺にまでその速度の低下が及んでいるといったような形になってきているということでございます。

続きまして、3ページでございます。先ほど大規模小売店舗のご紹介をいたしましたけれども、最近の動向でございますけれども、左側、全国の総数で見ますと、一旦、平成20年、リーマンショック以降ですかね。一度落ち込んでございますけれども、最近また急激に伸びてきているといったような状況。また、右側のいわゆる人口が集中しているDID地区内においても、この5年間で約1割ほど伸びてきているといったような状況にあるということも背景でございます。

続きまして、4ページでございます。こういった渋滞をどうするのかということで、全国で渋滞の対策の検討あるいは実施を行ってきております。各都道府県ごとに道路管理者、それから、警察、自治体あるいは利用者団体等が入ります渋滞対策協議会というものを設置してきております。左側でございますとおり、この渋滞対策協議会において最新の交通データに基づいて、渋滞状況がどうなっているのかというようなことを検討させていただいて、地域の声等を反映しながら主要渋滞箇所といったようなものを特定し、それに対し

てどういったような対策をしていったらいいのかといったような議論をしているということでございます。

その議論を踏まえて対策を実施して、その渋滞状況等が変化してくれば、これらを見直すといったような、こういったような協議会が立ち上がっているということでございます。具体的にこの協議会で議論しました、その主要渋滞箇所というものが右側に紹介させていただいておまして、平成27年の12月現在で全国で約9,000カ所といったような渋滞箇所があるということでございます。これは平日、休日あわせてということございまして、もちろん平日の朝夕というものもございまして、休日でも渋滞している箇所があるということございまして、観光地とかあるいは大規模店舗周辺、レジャー施設等、こういったようなところが渋滞してきているということでございます。

今後これをさらに細かく要因を分析をしながら、対策を検討、実施していく必要があるのではないかとといったようなことを考えているということでございます。こんなような場がひとつ議論する場としてあるというご紹介でございます。

5ページでございます。若干話が変わりまして、先ほど座長のほうから維持管理の重要性というようなことのご紹介をいただきましたけれども、路上工事による渋滞ということで、道路上の工事による渋滞といったようなものも過去からかなり課題になってきております。これまでに共同溝の整備でありますとか、あるいは一緒になって占用業者に施工してもらおうとか、あるいは道路工事調整会議のようなもので、その工事の時期を調整したりとか、あるいは、年末、年度末の工事抑制をするといったような取り組みを進めてきておまして、左側のグラフにありますとおり、ここ十数年で、路上工事の時間が約6割減少してきているということでございます。ただ、やはり最近はどうも下げどまってきて、ここからなかなかさらに低下、減らすことができていないといったような状況になっているということでございます。

右側、これは東京23区内の国道、都道における路上工事時間でございますけれども、内訳を見ると、道路管理者が補修等のために工事しているのが約36%と。残りが電気、ガス、水道、下水道等の占用企業の工事になっているというようなことで、こういったところをどういうふうに工夫して減らしていったらいいのかというようなことが議論になって、さらに縮減をしていく必要があるんじゃないかというように考えているところでございます。

いろんな方策をこれから勉強していくということになりますが、6ページをごらんいた

できますと、これは一つの海外の事例の紹介ということでございますが、イギリスのロンドンで、路上工事の渋滞を削減するためにレーンレンタルという制度を設けております。これは下に図がございますけれども、この路線の中で混雑の状況に応じて、その箇所とか、あるいは時間帯に応じて、いわゆる公益事業者に対して課金を行うという制度でございます。2012年から導入をされているということでございます。

幾つか分類がございまして、比較的渋滞のあるところ、あるいはかなり渋滞が激しいところというようなことで分類がされていて、それぞれ、どの時間帯にいくら課金をするのかといったようなことで取り組みをしているということでございます。この制度の導入によって混雑区間の路上工事の総渋滞時間が約4割減少したといったような効果もあるというように聞いているということでございます。

こういったようなことを勉強していきたいと思っております、今日の後ほどの議題の中でもより詳細にご説明をさせていただけたらというように考えております。

最後、7ページでございます。こういったような課題がある中で、今後どういった方向を目指すのかということでございます。先ほどご紹介した渋滞協議会といったような場がございますけれども、例えば道路管理者と、それから、先ほどのような渋滞協議会といったような場で具体的な対策とかを調整、あるいは連携しながら決めていくと。

特にいきなり全てというのも難しいかもしれませんので、重点的に対策する区間でありますとか、あるいはエリアを決めて、その中で対策をとっていくと。その場合の具体的な方策について、例えば許可条件をどうするのかとか、あるいは先ほどのレーンレンタルのように、経済的なインセンティブをどう与えるのかとか、あるいは事前の対策のときはいいんですけど、その後どうなっているのかといったようなフォローアップも一つ重要ではないかというように思っております、それらのモニタリングをどうしていくのかといったようなことを考えながら、対策をとっていくということになるのではないかというように思っております。

これは一つの事例というか、スキームのご紹介でございますけれども、今後この検討会においてご意見をいただきながら、具体的な検討を進めつつ、段階的な導入を図っていきたいというように思っております。

特に道路周辺の土地利用につきましては、大分いろいろ議論があるんじゃないかというように思っております、先ほど申し上げた影響範囲をどういうふうに考えていくのか。立地後の追加的な対策みたいなものをどうしていくのかどうか、それから、まちづくりと

の関係といったようなことに留意をしながら検討を進めていきたいというように考えているということでございます。

説明は以上でございます。

【森本座長】 ありがとうございます。

それでは、今のご説明に関しまして、委員の皆様からのご質問やご意見がございましたらお願いしたいと思います。

では、赤羽委員、お願いします。

【赤羽委員】 まず資料2のところ、主要渋滞箇所がありますが、これはそれが何を意味するかから説き起こさなきゃいけないかもしれないですね。専門的にボトルネック、交通容量が前後の区間よりも低くなっていて、そこで需給関係がひっ迫して、渋滞の先頭になっているところ、それを的確に見つけるというのはなかなか、特に一般道路では難しいんですね。

2ページ目に、周辺道路の速度の変化が載っています。絶対値も左側に載っています。この速度が一番低い区間が、ここで言っている渋滞箇所あるいはボトルネックとすべきかということ、必ずしもそういうことではなく、もっと速度が高くても、ほんとうの意味での渋滞の先頭になっているところがあります。

例えばビッグデータ、プローブデータ、行政直営の手段ですとETC2.0を使いますと、赤信号2回以上待ちが重なっていて、それが途切れている一番下流側の地点がボトルネックであるというふうな特定の仕方をして、精度を上げていくというのが一つの方向だろうと思いますね。

それから、その次のページの5ページで、路上工事の時間を縮減するということが一つの評価指標になっています。しかし、ほんとうに渋滞を減らすとしたら、全部の工事の時間を縮減する必要はなくて、工事規制によって需給関係がひっ迫して渋滞が起こっている、あるいは起こるであろうところもコントロールすべきなのです。もしかするとその必要がないところで縮減をしまっている可能性があります。

この席にも渋滞カレンダーというのをつくられて、そういうコントロールをした仕掛け人だと私が思っている方もいらっしゃると思います。そのような工夫を、これからもしていくべきでしょう。

それからもう一つだけ。6ページに、これはイギリスの例があります。これが一つのやり方だと思いますけれども、適用時間帯を何時から何時にすべきか。その設定をどの路線、



区間ですべきか。課金額をどうすべきか。その設定を、例えば道路管理者が提示するのがいいか、それとも公益事業者が工事をする場合にその工事によって増加させてしまった渋滞損失に対して道路管理者が課金をすることが考えられます。いつどういう形で工事をすれば、その損失を最小化できるかということは、事業者の工事事業計画の中に織り込んでもらうというふうなやり方もあるかもしれないですね。それで技術の底上げをするということも一つの方向だろうと考えています。

以上です。

【森本座長】 ありがとうございます。

そのほかにいかがでしょう。じゃ、久保田委員、お願いします。

【久保田委員】 この1ページの左側の例が私にとっては非常に衝撃的になっているんですけど、大店立地法があるのにこうなっているわけですよね。これは非常にある意味、ゆゆしきことじゃないかと思うんですけども、ぜひお願いしたいのは、なぜこうなっちゃったかというのをぜひ詳細に分析していただきたいんですよね。2ページが多分、たしかこの場所なんですよね。これを見ると、交差点の近くに3店舗、立て続けに立地したことがこの結果を生んだのか、あるいは最初の1店舗目から既にこんな感じになっているのかとかですね。それぞれの大店立地審議会のあの書類を詳細に見ていただいて、そのときの予測はどうだったのにこうなったのか、あるいはある程度渋滞するようなことになっていたのかとか、詳細に分析していただいて、ある意味、大店立地法の限界を踏まえた上で、じゃ、新しい制度はどうあるべきかという、その辺の議論をぜひするのに材料を用意していただければと思います。

以上です。

【森本座長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。もし事務局のほうから関連してご発言あればお願いいたします。お願いします。

【山本道路経済調査室長】 はい。ご指摘いただきました。まず渋滞の定義の話、ご指摘のとおりだと思います。今、9,000カ所ということでご説明させていただきましたけれども、これもいろんなデータ、プローブのデータとか使いながら、例えば一般道でいくと、ひとつ、速度が20キロ以下になるようなところとかですね。あと、それは平日だけではなくて、例えば休日の観光地でとかですね。そういうひとつ速度みたいなものが一つベースになりつつ、あとは地域の意見とかを聞きながら渋滞箇所を特定していっているというようなことになってございますので、今後、おっしゃるとおり、ETC2.0のデータ

を使えば、より詳細な分析ができてくるということになりますので、そういったことに取り組んでいきたいなというように思っているところでございます。

それから、路上工事時間につきましても、先ほどお示したのは、まさに路上工事の時間だけですので、ご指摘のとおり、ほんとうに渋滞に影響があるところはどんなところなのかといったような分析とか、あるいはそれをどういうふうにあらわしているのかとかいうことが重要だなというように思っているところでございます。

それからあと、イギリスの事例につきましても、道路管理者のほうでというようなことがありますので、先ほどのお話と一緒にだと思いますけれども、どういった影響があるのかというようなこと。多分ここはいろんな制度設計があって、まさに議論いただくところかなというふうに思いますので、幅広くご議論いただければありがたいというように思っております。

あと、1ページのこの事例につきましても、ご指摘のとおり、対策したはずなのにこうなっているということだというふうに認識をしております、今日は前後だけしかお示しをしておりますけれども、もう少し詳細な分析を進められたらというように思っております。

**【森本座長】**      ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

**【赤羽委員】**      済みません。今のコメントにちょっと補足だけ。

**【森本座長】**      はい、どうぞ。お願いします。

**【赤羽委員】**      渋滞の影響を受けている道路区間と、その影響のもとになっているところがどこなのかということを区分するのが、勘どころだと思います。どちらも把握することが重要だと思います。

**【森本座長】**      よろしいでしょうか。はい。ありがとうございます。

ほかによろしいですかね。はい。吉田さん、お願いします。

**【吉田委員】**      5ページ目の先ほどの路上工事の時間のところなんですけど、これはそもそも路上工事件数自体はほとんど変わってなくて、工事時間のみが減ってきたというふうに理解していいのか。いや、それとも、そもそも工事件数自体が減ってきているというふうに理解したらいいのか。両方混じっていると思うので、このデータだけでは、その背景をミスリードする可能性があるかなというふうにちょっと思ったんですけど、いかがでしょうか。

【山本道路経済調査室長】 おそらく両面が入っているというように思っております。さっきの工事調整のようなことをしながら、できるだけいろんな企業者が同じ時期で、同じタイミングでできるようにということで調整して、工事の件数を減らしているというようなこともありますので、一方で、純粋に工事自体が減ってきている部分もあるのではないかなというように、このデータだけではそこがよくわからないというのはご指摘のとおりだと思いますので、その辺も少し分析をしてみたいと思います。

【森本座長】 ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【板谷委員】 1点だけ教えてほしいんですけど、4ページで、主要渋滞箇所について全国で9,099カ所ということでお示しいただいていますが、地域の偏りなどはありますでしょうか。平均すると都道府県で大体、各都道府県、100カ所ぐらいになりますが、そうとも限らないのではないかなと思うんです。イメージ的には関東、関西が多いのではないかなと思うんですが、そのあたりについてデータがありましたら教えていただければと思います。

【山本道路経済調査室長】 今、地域間ごとにそれぞれ何件あるのかというデータは持ち合わせていないので、またそれはお知らせしたいと思いますが、これは地域ごとによって、やっぱり渋滞の、これが渋滞しているんだよというのが東京の方と地方の方というのは違うと思うんです。これはさっき例えば一般道でいくと、車速20キロみたいなお話をさせていただきましたけど、その辺の基本のベースとしながら、あと、地域の方々に、例えば渋滞している箇所、どこですかみたいなことを聞いてみたりとかしながら、その渋滞箇所をそれぞれの県ごとに特定をしておりますので、全く定義が一緒というわけではなくて、その地域ごとに渋滞をどう持っているかと。特にひどいところを選んでいくねということで選んでもらっていますので、そういった意味では、純粋にただ同じ定義で比較すると、当然首都圏が多いんでしょうけれども、ここで言っている渋滞箇所というのはそれほど差があるわけではなくて、地域ごとにひどいところを選んでいるという観点でいくと、それほど大きな数字の差はないのではないかなというように考えております。

【森本座長】 よろしいでしょうか。私からもちょっと1点だけ意見を述べさせていただきます。7ページをごらんいただけますでしょうか。この図が今後これから議論していくたたき台の図なんですけれども、先ほど冒頭から森局長のほうからご挨拶ありましたように、道路の機能として、大きく分けるとトラフィック機能とアクセス機能と2つあるわけなんですけれども、そもそもこの道路周辺と言っているこの道路は、トラフィック機能を有

した道路のことを言っているのか、アクセス機能を有したところを言っているのか、場所によって、おそらく対策が大分違って来るんだと思っております。

道路の階層性で高いところ、高規格な幹線道路に直づけの土地利用については、かなり厳しく見なければいけないですし、補助幹線ですとか、機能的に階層的に十分な場所での立地に関しては、それなりの対策があると思います。少しこの道路と言っているところの位置づけを階層的な意味の中でどういう位置づけのところにどういう対策が必要なのかというご議論をぜひやっていただければいいなというふうに思いました。

【森道路局長】 よろしいでしょうか。

【森本座長】 はい。

【森道路局長】 そういう意味では、高速道路からまさに街路という意味合いでのまちの区画街路みたいなものもあるわけでありまして、道路種別だけでも高規格幹線道路あるいは地域高規格という、若干ぬえみみたいな位置づけになっている、そういう位置づけの道路もあります。あるいは国道、県道といったようなものもございますので、ただ、そこは道路種別だとか、どちらかという、私たちが道路構造で今までアクセス機能を担保したり、あるいはそれを拒否したりとか、制約したりというようなことをしてきたわけですが、それをもうちょっと幅広く、周辺も含めた形での取り扱いをしていこうということで、あえて道路周辺ということで、沿道というふうには言わずに道路周辺というふうに言わせていただいておりますので、もう少し奥行きのある範囲でご議論いただければ幸いかなというふうに思う次第でございます。

【森本座長】 ありがとうございます。もうぜひともそういった、空間的に広域な観点で議論をさせていただければと思います。いかがでしょうか。ございますでしょうか。はい。

【赤羽委員】 よろしいでしょうか。地域によって同じ状態でも世の中の評価が違うでしょうし、それが重要なことだと思います。どうも我々のような工学分野をやっている人間は主観評価というのをばかにしがちなんです。けれども、道路交通サービスということを考えますと、サービスなんですから、最終的には最後は主観評価になるのでしょうか。でも、技術が直接コントロールできるのは客観的な状況なので、客観的な状況と主観的な評価がどんな関係になっているのかということも把握するのも、重要なことだと思いますね。

それから、もう一つ、さっき工事量の増減と路上工事の時間の関係を把握すべきだというご意見、もっともだと思います。それで何か、基本的に工事の時間を規定する工事の仕

様があるとしたら、例えばそれは工事の区間長だとしたら、区間長で割って、正規化して、工事区間何メートル当たり、何キロ当たり、どのくらいの工事時間になっています。それが縮減されているのか、増加しているのかということの評価することなど、もう一ひねりしてみる余地はあるんじゃないかと思います。以上です。

【森本座長】 はい。よろしいでしょうか。関連する議題が続いておりますので、議事を一旦進めさせていただいて、またご議論いただければと思います。

それでは、次の「道路周辺の土地利用に関する国内外の制度について」ということで、事務局から説明をお願いいたします。

【国土交通省（事務局）】 はい。それでは、資料3を用いましてご説明申し上げます。

表紙をめくっていただきまして、本資料の構成でございますけれども、まず道路周辺の土地利用に関連する制度の概要。それから、国内外の取組事例。これらを踏まえました本検討会の論点（案）ということで構成してございます。

2ページ目をごらんください。制度の概要ということでございます。開発事業者の開発計画という左上の黄色のところから始まって、完成に至るまでの間、都市計画法の手続、開発許可、それから、大店立地法の手続、それから、道路法の手続ということで、それぞれ関係する段階でこういったような協議スキームなどが整えられているというような現状でございます。

3ページ目をごらんください。これらの制度につきまして、概要を示してございます。まず都市計画法でございますけれども、機能的な都市活動の確保や土地の合理的利用を図るために必要な事項を規定する。また、用途地域を規定しているということがございます。道路法につきましては、24条の中に、道路管理者以外のものが道路に関する工事、または維持ができる旨、及びその場合の手続を規定しているということでございます。沿道に店舗を立地する際、事業者が出入口の設置などで接道する場合に適用しております。

大規模小売店舗立地法でございますけれども、個別の大規模小売店舗、1,000平米以上を対象といたしまして、主に開発の敷地内を対象としたものでございます。

それから、大規模開発地区関連交通計画マニュアルというのが国土交通省から発行されておりまして、これにつきましては、大規模開発による交通影響の予測・評価を支援ということで、原単位を用いた四段階推定法を引用しながら、その予測評価手法について述べられているというマニュアルがございます。

4ページ目でございます。大店立地法の指針の考え方でございますけれども、駐車場の

必要台数の確保につきましては、年間の平均的な休祭日のピーク 1 時間に予想される台数というのを基本とするということでございます。その理由は、真ん中に書いてございますけれども、施設利用効率の著しい低下であるとか、過剰投資につながると、そういうようなことを考慮しているということでございます。

また、マニュアルでございますけれども、この発生集中原単位の設定に当たりましては、調査データの平均値に標準偏差を加味したものを基準値としているというようなことになっております。

なお、一番下のところ、参考までに道路の設計時間交通量につきましては、年交通量順位図における 30 番目時間交通量を用いるという考え方が一般的ということでございます。

5 ページ目、道路法の手続の流れについて、図化、整理してございます。承認工事という形で、道路管理者の承認を受けて道路に関する必要な工事等を行うことができるというのが第 24 条に規定されているということと、承認に付する条件ということで、円滑な交通を確保するために必要な条件を付することができるというのが第 87 条に規定されているというようなことでございます。

6 ページ目でございます。引き続き、道路管理者との接道協議についてまとめてございますけれども、道路法第 24 条に記載されている事項につきまして、黄色の枠で囲っているような承認工事の審査基準というのが定められているということでございます。

例えば横断歩道の中とかトンネルの前後 50 メートル以内とか、停留所の中とか、出入口から 5 メートル以内とかそういったようなところについては、対象外というようなことになっているということでございます。

また、道路法第 57 条におきまして、24 条の規定により、要する費用というものにつきましては、承認を受けた者、または道路の維持を行う者が負担するというような形になってございます。

続きまして、7 ページ目からは、国内の取組事例についてご紹介申し上げます。

栃木県、兵庫県、鳥取県では、独自に運用方針や条例を定めております。大型店舗の立地に先立って、交通への影響予測や事前の対策等を求める交通アセスメントの取り組みを導入しております。その概要につきまして、その表に示しております。それぞれ栃木県では運用方針、兵庫県と鳥取県では条例という形になっているということでありまして、また、対象施設につきましては、店舗面積 1,000 平米以上というのが栃木県と兵庫県、鳥取県では 1,500 平米以上ということでございます。

影響範囲でございますけれども、これも3県異なりまして、栃木県の場合は、店舗直近交差点の一つ外側、それから、兵庫県の場合は、来退店経路ごとの最寄り交差点、鳥取県は、敷地から2キロ以内ということでございます。影響の予測手法につきましては、シミュレータを用いる。または、集客時飽和度の予測というような形でございます。

対策メニューということでございますけれども、栃木県の場合は、具体的な対策として、交通容量を拡大させることや、駐車場出入口の位置・数、形状の変更をすること。敷地内のレイアウトの変更をすること。公共交通等の促進をすることといったようなことが挙げられております。

また、許可条件等ということで、渋滞の問題が解決すること。兵庫県の場合は、飽和度や混雑度ということを具体的な数字を出している。鳥取県においても同様に飽和度0.9以下というようなことを示しているという取り組みが行われているということでございます。

8ページ目をごらんください。海外の取組事例についてご紹介させていただきます。

アメリカ、ドイツ、韓国の3カ国を表にまとめてございます。まずアメリカでは、交通影響に関する指針や各自治体の条例で制度を制定しているということでございます。

2列書きにしてございますけれども、左のほうが交通影響分析に関する指針というようなことで、先ほどまで3県の条例をご紹介させていただきましたけれども、それに近いような形で、一定の交通負荷が発生する場合には、必要な推計などを行いまして、対策、アクセス道路の計画変更や駐車場計画の変更をするというようなものが各自治体により制定されております。

また、これの指針となるものが、米国交通学会（ITE）でまとめられているということでございます。ここでは開発により100台以上の交通負荷が発生する場合というようなものを一つの目安ということにしているということでございます。

もう一つは、交通インパクトフィーというのを定められている自治体もございます。これにつきましては、道路整備を大きく進める余地と必要があって、その負担金を分担する開発が予測できる地区につきまして、一定の課金ルールを設けて、課金をするというような仕組みでございます。後ほど詳しくご説明申し上げます。

ドイツにおきましては、Bプランと呼ばれている地区ごとの計画の中で対応しているというような形でございます。

影響の予測手法といたしましては、道路交通協会のマニュアル等に基づくものを行って、地区レベルの交通計画の中で道路拡幅や車線数増加、交差点の改良、改築等を求めるとい

うような形でございますけれども、このBプランというようなものがない限りは、開発ができない仕組みというふうになっております。

韓国につきましては、アメリカと同様に、影響評価を行う制度と負担金を求める制度という2つの制度が存在しております。影響評価制度につきましては、対象施設や事業を区分しております、影響範囲も定め、予測を行って、必要な許可条件を定めているということでございます。交通負担金制度もやはり34種の用途をもとにいたしまして、毎年の納付を義務づけているというような形でございます。

次のページ以降、個別にご紹介させていただきます。9ページ、まず、先ほどの表の一番左にありました米国交通学会が発行している指針をもとにいたしまして、アメリカにおける各自治体の評価制度についてまとめたものでございます。

流れといたしましては、右側でございますように、立地計画から始まって、交通配分を行い、さらに容量分析、追加対策の検討というような流れになってまいりますけれども、例えば敷地内の交通処理計画とか、駐車場計画の検討なども求めるというような流れになっているということでございます。

左側の欄にその概要を示しておりますけれども、対象施設といたしましては、ピーク時に新たに100台トリップを発生させるような施設。影響範囲といたしましては、開発地から主要な信号交差点、アクセス経路となる道路や交差点というようなことで、これは開発する規模によって変わってくるというようなことでございます。

また、予測手法ということで、これはまた別途、もとを定めている推計の指針に基づいていくというようなことということで、評価を行い、不十分と判断された場合には、その必要な変更を求めるというような仕組みになっております。

各自治体ごとに定めているというふうに申しあげましたけれども、10ページ目にフロリダ州におけるガイドラインの策定事例というのを挙げております。州職員向けに交通影響評価に関する取り組み方針というのを示すハンドブックというようなものを作成しております。これは州職員向けではありますけれども、州内の自治体向けにも活用可能というような位置づけということで公開されているということでございますけれども、交通影響把握のプロセス、技術的な解説や自治体の総合計画の確認・修正、それから、開発が及ぼす地域への影響の把握方法、影響緩和策といったようなものについて述べられているというようなものでございます。

11ページ目でございます。交通インパクトフィーについてご説明申し上げます。



交通インパクトフィー制度につきましては、立地による施設の整備や拡張による影響に応じて、立地者に金銭を負担させる制度というようにございまして、各自治体の条例により、定められているということでございます。

ワシントン州の事例を挙げさせていただいております。その前に左側に背景でございませけれども、1960年代ごろに無秩序な開発による生活の質低下というような課題がございまして、1980年代半ばぐらいには、特に急成長地域におきまして、カリフォルニア、コロラド、フロリダ、オレゴン、テキサス、ワシントンといったようなところで、インパクトフィー制度ができてきているというようなことでございます。

負担金の使途でございませけれども、これは基本的には使途を明確にして、その負担金割合というのを事前に規定して、議会で承認をするというような流れになっているということで、下にフローを示しておりますけれども、対象のプロジェクトを決定して、負担割合を決めて、インパクトを考慮いたしまして、個々の開発に対して適用するというようなことでございます。

ワシントン州の例でいいますと、州法で、各自治体では、交通インパクトフィー計画の策定というのをそれぞれそのGrowth Management Act、成長管理計画の中で定めるというようなことが規定されているということでございまして、条例の制定や課金ルール制定、課金の用途、そういったようなものを定めているということでございます。

自治体のその市の事例をごらんいただくのが12ページということでございませけれども、州法の規定に従いまして、インパクトフィー計画を策定しているということで、このベルビュー市という、シアトルに近い市でございませけれども、16の、2016年から27年に実施する16のプロジェクトを負担の使途といたしまして、この総額のうち1.4億ドルというのをインパクトフィーで決めるというような、捻出するというようなことでございます。

13ページにその算出事例というようなものがございまして、交通発生の原単位とか課金の原単位を用いまして、施設用途別のインパクトフィーを算出しているということで、例えば住宅であれば、1世帯当たり7,992ドル、商業施設であれば、12.2ドルを1平方フィート当たりというようなことで定めているということでございます。

14ページは違う算出の例の仕方ということでございまして、こちらにつきましては、ワシントン州の中のバンクーバー市では、地区ごとに区分いたしまして、地区ごとの原単位を定めているというような例がございませ。

15ページ、ドイツの取り組み事例ということでございますけれども、ドイツは先ほどもご説明申し上げましたように、施設の開発の必要性があると、Bプランを作成または見直しを行うといったような流れになっております。15ページの開発計画の策定から着工に至るまで、立地者と自治体の間でやりとり、申請、報告、協議などを行いながら、着工するというので、Bプランを変更するというようなことで開発が許可されるという流れになっております。

16ページ目、韓国の事例でございますけれども、韓国の影響評価制度ということで、こちらのほうは、対象施設を37市に区分しているということで、影響範囲を定め、評価をしているというような形でございますけれども、右側のフローにありますような評価者の作成から始まって、協議を行っていくというような形で許可を行っていくということでございます。

17ページ目、韓国の交通誘発負担金制度に基づく取り組みということで、こちらのほうも用途と、それから、負担金、これは係数というのを定めまして、負担金を定めて、それぞれ負担をしていくというようなことでございますけれども、交通量の縮減活動といったようなものによりまして、負担金の軽減をするというようなものが17ページ目の下の表に例示で示してございます。

18ページ目でございます。今までの事例、制度をもとにいたしまして、道路周辺の土地利用の進め方イメージということで、まとめてございます。大きく事業者が立地計画の立案をして、追加対策を求めるといったような流れの中で、まず予測段階の論点1、対象施設や影響範囲、影響の予測手法についてというのが一つの論点になるかと思えます。

また、論点2、立地前にどういった対策を要請するかということがございます。

論点3、立地後のモニタリングということで、立地後にさらに追加に対策をするケースなども想定されるかというふうに思っております。

論点4と5につきましては、こういった仕組みをどう構築するか。さらにどういうふう導入していくかというような、大きく論点1から論点5の5点で検討するというようなことが考えられるということでまとめてございます。

19ページ以降は、国内の事例、海外の事例をご紹介させていただいた中で、対象施設や対象規模といったようなものを参考までに示しております。

以上で資料3の説明は終わらせていただきます。

【森本座長】 ありがとうございます。それでは、皆様からご質問、ご意見をお願いし

たいと思います。

【山本道路経済調査室長】 済みません。ちょっと1点だけ。

【森本座長】 はい。お願いします。

【山本道路経済調査室長】 その下に参考資料をつけさせていただいておまして、簡単にだけご説明させていただきますと、先ほどの話以外にイギリスの事例を少し調べさせていただいております。枠組みだけではあるんですけども、表紙をめくっていただきますと、1ページで、これは1930年代の大分前の話ですが、自動車が大分増えてきて、交通事故を誘発するような危険性が高まってきたということで、リボン開発規制法というのができまして、これはいわゆる開発事業の許可を自治体だけではなくて、道路管理者にも必要だというような制度が当時できております。ただ、1935年にできて、その後、39年に第二次世界大戦が始まってしまったので、そのまま中断されて、戦災復興のためにこの規制法自体はもう復活することがなかったということなので、非常に短命な制度でありましたけれども、道路管理者にも許可が要るといった制度が昔あったということでございます。

次ページおめくりいただきまして、現在どうなっているかということでございますけれども、道路管理者自体にその開発事業を直接決定できる権限はないんですけども、下に示すような戦略道路網図にある道路のような場合には、そのイギリスの交通省が定める基準に従って、交通アセスメント調査を実施するという事になっているということでございます。

最終的には、自治体が開発をするわけですが、その際に道路管理者からは反対の意見だとか変更案などを述べる事ができるという事になっているという事になっております。

次の3ページでございますけれども、具体的な枠組みということで、左側に法的根拠とございますけれども、計画・強制収用法という中に、自治体は政府のガイドラインを考慮しなければならないということが規定されておまして、そのガイドライン、右側でございますが、この中で開発業者は交通アセスメントを作成、提出しなければならないといったようなことが規定されているということでございます。

具体的には、下にありますとおり、一番下の開発事業者が開発申請するには、自治体に対してするわけですが、左側の国と書いてある、これは道路でございますけれども、開発申請を文書を提出して、その審査をしながら自治体が最終的に審査許可をするということでございます。

左下に書かれておりますとおり、ポイントとしては、計画の早い段階から、道路管理者が審査に加わるということで、修正案とか反対意見を述べるができるということで、最終的に申請の不許可を自治体に、勧告ではありますが、することができるという制度になってございます。

最後のページに、その手続の流れが書いてありますが、先ほど申し上げたとおり、事前の審査ができるということでございまして、道路庁の担当に対して、書類を提出しながら、承認とか、あるいは変更案を提案したりとか、打ち合わせをしながら協議をしていくというようなことが事前にできるといったような制度になっているということでございます。

以上でございます。

**【森本座長】** ありがとうございます。

それでは、今の参考資料も含めまして、皆様のほうから、ご質問、ご意見お願いしたいと思います。

はい。赤羽委員。

**【赤羽委員】** まず3ページは、いろんな制度が整理されています。いいとか悪いとかということではなくて、そもそも求められる機能が違うということだと思います一つの見方として必要なのは、まずこういうことを評価するために、交通需要を予測する、見積もることが基本なんです。しかし、実はそれだけで完結しなくて、交通の処理能力、交通容量と交通需要が最終的にどういう関係になるのかということの評価しないと、影響評価ができません。その意味では、一番下の大規模開発地区の関連交通計画マニュアルは交通需要の予測に重きを置かれた枠組みであって、需給関係の評価までは行っていないようです。そういう目で見てもどうでしょうか。

それから、4ページ目ですね。私が大店立地法の審査にかかわった経験から、需要の見積もり方にも注意する必要があります。さらに、交通容量の評価の仕方にもいろいろ難しいところがあります。例えば需要評価ですと、停止線を通過した交通量を数えて交通需要だとした実例までありました。これは言わば、スカイツリーのエレベーターの需給関係を調べるときに、展望台に来た人の数を数えて、これはエレベーターの輸送能力、いっぱいいっぱい、問題は生じていませんと。でも、実際には1階のエレベーターホールには待ち行列ができてしまっていることは加味しないというふうな評価の仕方なのですね。そういうことが、必ずしも例外でないということですね。

それから、言わばエレベーターの輸送能力にあたる数値を算定する数式があります。ど

ういう状況だと、どういう交通処理能力が実現するという式がありまして、それを現存する道路、交差点でも使いがちなのです。しかし、でも、現実にある交差点でその式を使う必要はなくて、実測すればいいのです。しかし、それが行われていない。あなたの身長を教えてくださいれば体重を推定できる式があります。でも、私が目の前にいるのですから、体重計に乗らせて実測した方が正確です。そういうことが実際に行われてしまっていて、問題です。

12ページのあたりの、要するに、一つの開発に対してインパクトフィーを徴収して、そのプロジェクトだけに使うのではなく、これは地域でプールすると紹介されています。これは現実的な方策でしょう。そういう何か財源があったらいろんなことができそうです。大店立地法などでも商業施設外のことは直接手を出しません。同審査会が施設外のことまで含めて意見を言うてはいけませんということになっていて、それがなかなかうまくいかない原因の一つです。それをこういう仕組みで、公共側で何とかしていくということは、必要な発想だと思いますね。

以上です。

【森本座長】 ありがとうございます。

事務局のほうは、今のはご意見という形でよろしいですか。

いかがでしょう。

じゃ、ちょっと私から。今の赤羽先生のお話と少し関連をするんですけども、極めて重要なのは、アセスメントをやるためにはどういう状況がこれから起こり得るのかという予測をするということが極めて重要なんですが、そのときに、じゃ、誰がその予測をする義務を負うのかということなんですけれども、それは本来ならば、出店者側がその予測をして、こういう予測結果だから大丈夫ですよとか、こういう対策がありますよと、本来ならばそれをすべきだとは思ってはいるんですが、おそらくそのタイミングの問題で、例えば大店立地法でいうと、申請書を出すときにそれをやられてしまうと、その後、必要な対策を打つための時間をとることができないので、本来ならば申請書を出す1年、2年前に予測をしたものを持ってきて、1年、2年に対して道路管理者、交通管理者と議論をして、対策を打って、問題がないかどうかを確認した上で、申請書を受けて審議をするという、おそらくこれが一番望ましいやり方だと思うんですが、そういうふうにと考えると、どのタイミングで何をしなきゃいけないのかということ誰がどういうふうに関与する。まあ、制度の話かもしれません。この辺も少し議論になるかなという気がしております。

いかがでしょう。じゃ、長田先生。

**【長田委員】** 只今の森本先生のご発言に関連しまして、事前に、いつのタイミングで予測させるかというのも重要ですが、立地後のモニタリングに関して、誰に費用負担をさせるのか、それと、どのタイミングで定点観測をしていくのかということが制度設計していく上で重要になるのではないかと思います。大店立地の関係ですと、1店舗が建設された後に2店舗目が建設された時、そのモニタリングは、2社で費用負担するのか、それとも誰が負担するのかという問題があるので、そのあたりが、制度設計で非常に難しいのかなと思います。

以上です。

**【森本座長】** ありがとうございます。おっしゃるとおりですね。

ほかにいかがでしょう。じゃ、久保田先生、お願いします。

**【久保田委員】** 18ページのところに論点が示されているわけですが、ぜひ加えていただきたいのが、先ほどご紹介いただいたように、小売店については大店立地法というのがあり、それから、大規模マニュアルというのがあるわけですね。それらとの役割分担なのか、連携なのか、その辺の全体としての制度が、日本全体としてこの問題についてどう取り組むのかというあたりをぜひクリアにさせていただければと思うんですよね。

例えばさっき紹介があったアメリカとか韓国だとかは、今2つずつ制度を紹介いただきましたけど、それらがどういう、それぞれの国でどういうふうに使分けなのか。両方使っているのかわからないけど、使われているのかというようなあたり、ちょっと調べていただいて、それも参考にしながらの話だと思うんですけどね。

例えば先ほどの例にあったように、3つの大きな、大きいけど、それぞれは1万平米を超えていないようなものが交差点の近くにボーンと来たときに、多分、全体として破綻してしまうと。それについては大規模マニュアルの対象にもならないし、大店立地法も今、長田先生のおっしゃったようないろんな順番に開発が進んだときに、非常に無力な面がどうしても残っていると。それに対して最初に資料1にありましたように、重点対策区間エリアの指定というのがもしあらかじめそこにできるのであれば、かなり救われる可能性が出てくるわけですね。

だから、今までの制度で不足しているのは何で、あるいはそれを補完するのか、また、要するに、うまく全体として今までの足らざるところがうまく補えるようないい仕組みをぜひ目指していただきたいということでございます。

以上です。

【森本座長】 ありがとうございます。おっしゃるとおりですね。

【赤羽委員】 関連してよろしいですか。

【森本座長】 はい、どうぞ。

【赤羽委員】 今回の久保田委員のご指摘のような、ご提案のような枠組みが実際に行われた例が、これは環境アセスメントの審査であります。横浜のみなとみらい地区で、もう幾つかのブロックがいつごろまでに開発されるということがわかっている最初のころは各区分ごとの審査が行われていて、交通需要予測、交通アセスメントが行われていました。そうすると、最初に立地する施設のほうが有利です。後で立地するほうが需給関係がひっ迫してしまうからです。開発地区全体としてですね。それは合理的ではないということで、見通しが立っているブロックで施設がすべて立地したときに、みなとみらい地区全体としてどういう需給関係になって、それ全体としてどう対策すべきかということをもまず押さえておいてから、個々のブロックの立地に当たっては、ごくごく近傍の取り回しだけをチェックするというふうなことが行われていましたね。

そういうことも技術的にも可能でしょうし、制度的にもそういうことが行われた例があるということをお伝えしたいと思います。

【森本座長】 ありがとうございます。

いかがでしょう。じゃ、吉田委員、お願いします。

【吉田委員】 大阪でも大規模店舗や鉄道駅周辺等で交通の問題を考えるときに、昔の考え方だと、それぞれの建物に駐車場を配置するというふうなことだったんですけど、個別に駐車場を用意していくと、駅周辺だと余ってしまっているところがあるようです。今、その建物を更新していくときに、面的に駐車場を集約して行って、幹線道路に面しているところから入りやすいところに、要するに、フリンジ駐車場を設けて行って、そこから歩いていただくとか、駐車場を共同利用するという考え方が、少しずつですけど事例として出てきています。

そのときには、都市計画の地区計画等で協議会等を設置して、交通問題を面的に捉える必要があると思います。交通のインフラというのを一つ一つだと当然、附置義務等もいろいろあって、インパクトが大きくなってしまいうんですけど、そういうふうに共通利用化することによってインパクトを減らしていくというような取り組みは可能なのではないかなと思います。施設を単体で見るか、それを先ほどもありましたように、土地利用として面

的に見ていくことによって、その影響を小さくしていけるような意図を開発主体が持てるようにするというのも、一つの考え方としてあるんじゃないかなというふうに思います。

以上です。

**【森本座長】** ありがとうございます。

ほかにかがででしょうか。はい。板谷委員、お願いします。

**【板谷委員】** 私は道路関係の政策にはこれまであまりかかわっておらず、どちらかというと公共交通を専門にやってきたので、わからないところも多いんですが、資料を拝見していて、インパクトフィーにかかわる議論が少し多めに出てきたように感じました。これと似た制度として、海外の公共交通の事例にフランスのいわゆる交通税（交通負担金）というのがあります。これは企業から一定の割合で税金を取って、それを地方自治体が有効に活用するという枠組みです。この制度がフランスでは非常にうまく機能しているということで、過去に私も別なところで何度か紹介を申し上げて、交通政策基本法の前の交通基本法の議論の段階で、こうした考え方を入れてみたらどうかという話をしたんですが、実現可能性が極めて低いようで、途中からあまり論点に上らなくなったんですね。それが今日の資料で出ているということは、道路の方ではこういうことが日本でもできるということでしょうか。この点について、少し実態として皆さんがどうお感じなのかというのを教えていただきたいと思っています。

道路の方でもしこうしたことができそうなのであれば、例えば渋滞対策のような特定の用途だけに使える財源を確保するような考え方ではなく、地域全体の交通にかかわるネットワークの改善などに使えるようにしていくという方向が本来望ましいのではないかと思います。

日本でどうなのかということと、韓国やアメリカでこういう制度ができた背景や国民の受け取り方などについて、もし追加的な情報があるようでしたら教えてください。

**【森本座長】** ありがとうございます。

お願いします。

**【森道路局長】** いいですか。公共交通という意味合いで言えば、多分もともと、今、配備がされていることが非常に多くて、新しくつくっていくということがなかなかないものですから、その新しいサービスに対する負担という因果関係を説明しづらいということがあるんだろうと思います。今までやってきたんだから、何でそれができなくなっちゃうの。なぜ新たに負担しないといけないのというところが多分説明しづらいんだろうとい



うふうに思いますので、そういう意味では、公共交通に対してのそういう負担を新たに創設するということに関しての非常に、やっぱりいろんな迫及があるということは容易に理解できるところかなというふうに思います。

じゃ、それを翻って、この道路のいろんな施設整備といったところに充てられるのかどうかということについても、これも非常にいろいろ難儀はあると思います。いろいろ支障はあると思いますが、やはりもともとこれから、冒頭でもありましたように、少子高齢化があり、あるいはまた、施設のインフラの老朽化があり、そして、実際に財政状況が非常にひっ迫している中で、自治体がやろうという、やらねばならないことに対してどのように財源を確保していくのかということ自身は、国がしっかりとサポートしてあげるといふことについては非常に意義がある話なのではないかというふうに思いますし、いろいろ、どういふふうに制度をつくり上げていくかということに関しても、皆様方、先生方のお知恵を拝借しながら、受け入れられる制度づくりをしていきたいなというふうに思う次第でございます。

**【森本座長】** ありがとうございます。

それでは、議事を進めさせていただいて、最後にあわせて、意見交換の時間もとっておりますので、もし何かありましたらそのときにお願いできればと思います。

それでは、議事の3番目、「路上工事に関する国内外の制度について」ということで、事務局から説明をお願いいたします。

**【国土交通省（事務局）】** それでは、お手元の資料4をご用意ください。「路上工事に関する国内外の制度について」ということでご報告させていただきます。

めくっていただいて1ページ目、資料構成でございますけれども、1点目が路上工事縮減に向けた日本での取り組みというのをご紹介させていただきます。2点目は、英国の取り組みということで、先ほども少しありましたけれども、レーンレンタル制度、こちらをご紹介いたします。これを踏まえて、3点目で、論点ということでご提示をいたします。

さらにめくっていただいて、2ページ目、まず路上工事縮減に向けた日本の取り組みという中で、まず路上工事に対する不満というものがどういう基本構想、認識なのかということをご紹介します。左側にグラフがありますけれども、こちらは東京都さんが実施されたモニターアンケート、こちらで路上工事への不満というものがどういうものなのかというのをアンケートされています。

その中では、やはり車線の分けない生活道路ですとか、片側1車線の道路、つまり、

身近な道路で路上工事をやられるということに対して不満が多いと。その上で、不満の理由としては、工事による迂回が発生する。あるいは工事による渋滞があるというようなことが指摘されています。

それを踏まえますと、右側のイメージ図ということで、横軸には交通量、あるいはその規格の大きさというのを横軸にとりまして、縦軸は、不満の大きさ、あるいは影響の大きさというのを模式図的にとったときに、規格が大きいところについては、交通への影響が大きい。先ほど赤羽先生からもご紹介ありましたけれども、全ての工事を縮減するのではなくて、こういう工事による交通への影響が大きいところを縮減していくということが望ましいと。

左側に向かっていくと、やはり細かい道路については、沿道の住民の方々がよく目にするということで、こういった件数に関する不満も大きいんですけれども、すなわち、その工事の件数時間だけではなくて、渋滞の影響、こういったものを両輪で見ていく必要があるという認識をしておりますが、この検討会においては、その後者ですね。路上工事に伴う交通の影響の緩和、このあたりに着眼して議論していくというように認識をしております。

めくっていただきまして、3ページ目、路上工事縮減に向けた日本の取り組みの中で、時系列的な整理を行っています。古くは、昭和31年ごろに、東京都道路工事調整協議会というのが発足いたしまして、その後に膨大な路上工事が増えていく中で、効率よく実施していくということの取り組みが行われています。

この中では、例えば年末の工事抑制だとか年度末の工事抑制なども全国に先駆けて行われているといったことがあります。その後、平成15年に、家田先生が委員長の中で、ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会という提言がなされまして、利用者とのコミュニケーションの充実によって、道路工事実施者みずから縮減するようなマネジメントへ転換していくべきだということが提言されています。

このあたりから、自動車のプローブデータを使った分析・評価などが実務展開された時期ではあります。その後、路上工事抑止カレンダーですとか、リアルタイム路上工事情報提供システム、こういった取り組みなどが行われてきているという状況でございます。

平成24年におきましては、道路分科会の建議の中で、路上工事による影響の最小化というものを含めたこういったさまざまな取り組みを行っていくべきだというようなことが示されております。

さらにめくっていただきまして、4ページ目、冒頭申し上げました路上工事縮減の取り組みの中で、東京都で行われています道路工事調整協議会というのですが、円滑な交通の確保ですとか事故防止などを目的に、国道や都道を対象とした取り組みが行われております。この中では、工事の平準化ですとか年度末の工事の抑制などが行われておりまして、年7回程度開催されています。右側に、その工事の協議会の構成員ということで、東京都の建設局の方を会長にいたしまして、国交省、それから、警視庁あるいはその道路管理者、さらには占用工事協議会の方々というところで構成されております、こういった協議会で議論が進められているということでございます。

続いて5ページ目、こちらは東京だけではなくて、各地域でも同様な取り組みが進められているということで、さまざまな形での取り組みが行われております。一番左側は、東京と同様に複数の道路管理者を含む包括的な協議ということで、名古屋市さんの例、あるいは、真ん中は高崎の例でございますけれども、こちらは直轄国道を対象とした実施。あるいは右側は地方を対象とした地方道単独で福岡市さんが行われている事例、こういった地域でさまざまな取り組みなどが行われているという状況でございます。

それから、6ページ目。こちらは路上工事抑止カレンダーということで、一例として、秋田における取り組みをご紹介しますけれども、こちらは交通量が増加されることが予見される日、この日については路上工事を抑制しようということを決めたものでございます。具体的には、行楽シーズンですとか帰省シーズン、あるいは年度末、あるいはお祭りが行われていたり、観光のハイシーズン、こういったところは路上工事を抑制しようということで、各地域地域で特性や状況が違いますので、これを地域ごとにつくって運用されているということでございます。

以上が日本の取り組みで、次の7ページからイギリスの取り組みということで、レーンレンタル制度の概要をご紹介します。まずこの制度の目的と仕組みでございますけれども、イギリスにおきましては、工事の渋滞というのが非常に激しいということがございまして、それを緩和するための試験的な取り組みとして、レーンレンタル制度を導入と。この中で、道路管理者に向けたガイダンス資料というのがつくられています。具体的にイメージ図がありますけれども、左側の真ん中ほど。各地域の道路管理者は地域レベルで工事規制内容を決めまして、具体的には適用する箇所ですとか、課金の料金、手法、項目、こういったものを決めまして、交通大臣に申請をして許可されると。そうすることによって、地域ごとの取り組みが決まっていくということになります。

その上で、その地域で路上工事が行われた場合に、例えば広域事業者さんに対して、工事内容の申請を受けて、それをどういった課金を行うのか。課金を行った上で、そのお金が支払われるわけですが、その支払われたお金については、用途が限定される形でその工事による渋滞削減のための技術開発ですとかそういった措置に使われると、こういった仕組みになっています。

以下、詳しい内容をご紹介しますけど、8ページ目、こちらが制度に期待される役割と効果ということで示しております。この制度に期待される役割としては、道路ネットワーク上で最も重要な箇所あるいは最も交通量が多い時間帯、こういったものに限定して適用することによって、その対象を絞ることによって、渋滞の発生を抑制しながらも路上工事を効率的に実施するという取り組み、進めていくという内容になっています。

例えばその下に書かれているような工事期間の短縮ですとか、効率性を最大化する、あるいは作業時間を変更して、ピーク時間、交通量が多いところの時間帯ではやらずに、週末、夜間で行っていくと。そういうことによって、実質的な、金銭的な動機づけ、工事費の短縮ですとか、支払い額の抑制を図ることによって、いい方向に向かっていくというようなことを期待しているというものになっています。

それから、具体的な制度の概要は、次のページにございまして、9ページ目。イギリスでは、社会実験的に行われているというところで、ロンドンとケント州の2カ所で行われております。その比較を行っているものがその表の中にあります。ロンドン市、ケント州、それぞれ共通点としては、対象とする工事、対象という箇所については共通で、対象とする工事は道路工事、道路管理者の工事だけではなくて、占用工事を含む全ての工事を対象にしていますと。それから、対象とする箇所は工事が交通に及ぼす影響が大きい箇所を対象として選定をしているというのが共通点です。

一方で、違いは課金の額ですとか、対象あるいは時間帯、対象期間、このあたりがロンドンとケント州は違ってございまして、ロンドン市については少しシンプルな形、ケント州についてはかなり細かく、独自に設定されているということで、地域の独自性が反映された仕組みになっています。

収入用途に関しては共通で、市あるいはケント州が組織する関係者間で組織する委員会の中で決めていくということで、こちらはまた後ほどご紹介をさせていただきます。

10ページ目、こちらはそのレーンレンタル制度でどのような区間、時間帯、これがレーンレンタル制度の対象となるのかというものを考え方として記載したものです。

ロンドンでは、交通影響度というものが一定水準以上になる区間を渋滞管理区間として設定しております。ロンドン市内の道路ネットワーク全体の57%が対象となっているということです。その交通影響度というものをどう規定しているかということでございますけれども、下の式がありますが、車両の平均時間価値、金額換算したようなものですか、交通量、それから、幅員や基準といったそのあたりの、要は、道路の容量と交通量と時間価値でもって、交通影響度というものを算出して、それが一定水準のものを適用しているということになっています。

それぞれによって区分が違いますので、非常に混雑が大きいところが一番お金が、課金額が高い。2番目はその次のレベルということで、段階を追って、めりはりをつけたような設定を行っているということになっています。

11ページ目、こちらがロンドンで行われたレーンレンタル制度の試行結果の効果といえますか、この辺の概要を示したものになっています。簡単に申し上げますと、上の四角の中にありますように、路上工事実施件数が減少して、工事の継続期間も短縮されていると。その上で混雑緩和ですとか旅行時間の信頼性の改善にもつながっているということが確認されています。

具体的な数字は表の中にございますけれども、路上工事実施件数に関しては、12%減少していますと。あるいは混雑緩和については、工事による交通の分断が46%減少していて、旅行時間なども短縮、改善をしているということが報告をされています。

続きまして、ケント州の事例で、12ページにございます。こちらはロンドンとは違って、少し、かなり限定的な運用が行われているという例です。ケント州では、幹線道路延長の約5%が対象になっていると。ただ、その中で、5%と言いながらも、州内の交通量の多い道路の4割はカバーしているという形になっています。

対象道路を4区分いたしまして、異なる課金額を設定されている、あるいは道路の特性によって独立に設定しているということで、かなり細かい、めりはりのついた設定を行っているということでございます。

それから、ケント州の試行結果は次の13ページに記載ございまして、こちらについても、渋滞を伴う可能性のある工事が年間3,000日削減されたというようなことですか、そういった金銭的な誘導効果が発現しているということが報告されています。

興味深いのは、左側の図でございまして、折れ線グラフがございまして、4本の線があります。まずは、その緑色の線は従来どおり工事が行われた場合に、要は、レーン

レンタル制度を行わなかった場合にどうなるかという予測結果、予測値ですね。それから、青い線はおそらく占有企業さんが行動変容を行った場合にこうなるだろうと予測された結果。赤い線は実際の課金収入ということで、要は、予測された数字に対して全然その数字が高くなっていないですけれども、つまり、これはこういったレーンレンタル制度の適用によって、占有企業の方々がこういった、いわゆる行動変容を既にかなり行っていたいで、予想以上に効果があったと、やっていたいたという結果になっているんじゃないかということがこの報告の中で記載がされています。

続きまして、14ページ、こちらがレーンレンタル制度の課金によって得た収入をどのように使っているかということで、その仕組みを記載したものになっています。先ほどの前段の枠組みの中でもご紹介いたしましたけれども、工事企画者によって工事が申請されて、課金が行われて、支払いが行われたものについては、特別会計という形で道路管理者が収入を得ますけれども、それは全てに、いろんなさまざまな使い方をするのではなくて、交通政策、すなわち、このレーンレンタル制度の管理・運用ですとか、インフラ整備、あるいは研究開発などの工事の実施手法とかそういったものに関する研究開発を行っていくというものに限定したものになっています。右側にその一つの例として、この収入を適用した例ということで記載記事がございます。

続きまして、15ページ目、こちらはレーンレンタル制度の新旧比較とありまして、今ご紹介している内容は、2012年から行われているレーンレンタル制度でございます。その10年ぐらい前に、同じようにレーンレンタル制度というものが行われているんですけれども、その比較を行ったものになっています。すなわち、どういうことかということ、表の中、左側に旧事例、右側に新事例とありまして、その改善のポイントが記載しております。対象道路については、旧事例では全道路一律に課金をしていたと。今、現時代、新事例では、その交通の影響が大きい区間に限定して、課金を行っているということで、めりはりがついているということと、1日当たりの課金額についても、混雑度合いに応じた設定を行っている。それから、インセンティブの考え方についても、そのピーク時間帯を避けた工事を行うようにインセンティブを働かせるというようなことで、こういった取り組み、めりはりのついた取り組みを行うことによって、占有企業の方々あるいは道路工事を行う方々のインセンティブにつながるような仕組みを行ったということで、新しい効果が生まれているというふうに認識をしております。

以上をもちまして、16ページ、これらを踏まえて、本検討会での論点ということで、

4点ほど記載をさせていただいております。左側に模式図として、この路上工事を行う上での渋滞緩和に向けた取り組みのイメージの中で、論点1、2、3、4とつけておりますけれども、まずは論点の1点目は、対象とする工事ですとか期間ですとか、そういった時間帯の決め方ですとか、そのインセンティブ、動機づけの与え方、このあたりをひとつ議論としては考えられるというところでございます。

それから、その上で、それを担保する重要な点としては、路上工事による影響あるいは件数などをどういった形でモニタリングをしていくのか。外部不経済をどういった形で数値化していくのか。このあたりが一つのポイントになるかと思えます。その上で、これを実行していく上での仕組み、制度の構築、それから、今後の段階的な導入方針というものが一つの議論になるかと思われます。

最後、議論の参考までに、論点2のモニタリングについてということに関連いたしまして、路上工事に伴う渋滞の把握例を以下2ページにわたって、参考としてつけておりますので、ご紹介いたします。

17ページをごらんいただきたいと思います。プローブ情報を活用することによって、路上工事による交通への影響というものを把握することができるというふうに考えております。具体的には、路上工事があった場合、なかった場合を比較することによって、工事による影響というものを把握すると。一つは、旅行速度ということで、工事が行っている日については、行っていない日、同じ期間、同じ時間帯に比べて、やはり交通の流れが悪くなっているということがわかります。右側のグラフの中の赤い色が工事による渋滞が大きくなっているところ。左側の左下の所要時間で見ていただきますと、工事が行っている期間については、非常に長時間、長くなっているということが見て取れます。

それから、18ページ目。その路上工事がどこまで、どの範囲まで影響を及ぼすのかというのが正直興味深いところでございますけれども、結論を申しますと、路上工事の影響はおおむね最大でも2キロぐらいだろうというのが一つの知見として得られています。

2キロ過ぎますと、幾つか主要な交差点を過ぎますので、おそらく工事による直接的な影響は2キロぐらいまで。ただ、周辺の並行道路ですとか面的な影響というのも当然ありますので、このあたりをどう捉えていくのか。このあたりが一つの大きな課題になるのかなというふうに認識しております。

以上で、簡単ですけれども、資料の説明とさせていただきます。

**【森本座長】**      ありがとうございました。

それでは、皆様のほうからご質問、ご意見、お願いしたいと思います。

はい、どうぞ。お願いします。

【赤羽委員】 4ページに紹介されております道路工事調整会議という場では、レーンレンタル制度のように、お金のやりとりはしていないのですね。私、例えば高速道路会社の渋滞対策担当者とやりとりすることが多いんですけども、こういう会議に出ている方も含めて、担当の方の熱意だとか認識を疑うものではありません。しかし、想像するところ、そのような立場の人たちが調整の結果、これだけ工事のコストが増えますが渋滞は減らせますと財務部門に説明したときに、それは我が社にとってどういう利益があるんでしょうかというやりとりがあるのではないかと思います。

それで、公益事業を担う企業であっても、企業は企業ですから、こういう工事を縮減したら、経済的なメリットがあるということのほうが話が通りやすいということだと思うんですね。ですから、我が国でもこういうことは真剣に検討すべき枠組みだと思います。

以上です。

【森本座長】 ありがとうございます。

はい、どうぞ。

【森道路局長】 いいですか。今のご指摘の点に関しましては、路上工事の縮減を図りましょうと、一番最初、取りかかった折には、もうその当時行われていた路上工事を3割カットしましょう、4割カットしましょうということでの、一応ある程度の目標値を持って、担当者は行ってきていたというところではあるんですが、この三、四年のご努力でかなり減ってきた結果、その先は、じゃ、いつどのぐらいのレベルを本来目指すのが最適なのかという議論も十分行われないうまま、今に至っているという状況でありまして、お金で全て解決するというわけではないわけではないと思いますが、また新たな目標値をセットしてあげる。あるいはセット、理論的に導いてあげるということ自身も多分大事なことなんでしょうというふうに思います。

これは先ほど見ていただいたように、サチュレートしてしまいますと、もうあとは何か対前年度で増やさないようにしましょうぐらいのほうが多分関の山なんだろうと思います。多分そういう占用事業者の方々に対する迫り方も、目標値がない限りはなかなかそういう迫り方もできないわけでありまして、そこいらあたりも含めて少しアドバイスしてやっていただければ幸いかなというふうに思います。

【赤羽委員】 関連して。



【森本座長】 はい、どうぞ。

【赤羽委員】 そのようにいきますと、17ページのこのデータの例示は非常に重要な意味を持っています。プローブで旅行時間の変化をモニターして、どれかの断面で交通量をはかれば、時間損失の増減が推定でき、貨幣換算もできます。これは強力な根拠になって、それ以外のところはそんなに調整に凝らなくてもよいとの選択もあります。強弱がつけられると全体としてはそんなにコストをかけないで、効果は上げられるという余地がこれから生まれてくるんじゃないでしょうかね。

【森本座長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。ほかに。

ちょっと私もお話を聞いていて、どう考えればいいのかと思った点が、レーンレンタル制度を入れるということは、当然、受注者側からすると、料金の負担が増えてしまいますので、発注する際に積算で一定程度の金額は多分増しをして発注するような形になると思うんです。一方で、その積算基準を多分事前に我々が把握して、おそらくこれぐらいではなかろうかなという落としどころをつくらなきゃいけません。つまり、それを頑張れば、受注した方々はコストダウンになるし、頑張らなければ自分たちが持ち出しになってしまうよという、その微妙なさじかげんの基準だと思うんですが、それはどういう形でつくっていくのかというのも一方で少し議論をしておかないと、制度だけというわけにはいかないかなという気がしました。

【森道路局長】 よろしいですか。今、現行におきましても、定量的な評価というところをまだやり切れていないんですが、工事の受注に当たっての総合評価。その際に路上工事の渋滞量を軽減させるための提案というようなことも実際には受注会社と言うんでしょうか。評価を、応札をされる方には求めている、それを実際に評価したりということをやってきておりますので、そういう意味では、今おっしゃったように、ある程度は見込むけれど、その先のまた努力、あるいはいろんな工夫は逆に受注機会につながっていくのだということのやり方は十分あり得るというふうに思います。

【森本座長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうかね。

じゃ、もう一点、私のほうから。海外の英国の事例をご紹介いただいたんですが、この導入時において、この受注者がどういう反応をされたのかという、少し気になるところなんです。こういう取り組みに対して、かなり許容できるようなタイプだったのか、わりと

強く反対をされたのか。そのときの導入時の課題は一体何なのかというところがもしわかれば教えていただければと思うんですが。

即答できない場合は次回以降でも結構でございますが。

**【国土交通省（事務局）】** お答えいたしますけれども、導入時の受容性といいますか、企業さんの反応というところまではレポートには記載がなかったんですが、例えば13ページに記載しておりますようなケント州の試行結果ですとか、11ページに記載しておりますような形で、工事企画者の反応として、事後的に確認をした結果としては載っています。制度に対してはおおむね好意的な反応をされているということがレポートの中では書かれておりますので、おそらく導入時には何かしらいろいろ協議はあったとは思いますが、導入後については、おおむね受け入れられているということが書かれています。

**【森本座長】** ありがとうございます。

**【増田企画課長】** ちょっとよろしいでしょうか。済みません。あんまりはっきり覚えていないんですけど、ちょうどその前後にイギリスの道路庁におりまして、そのときレーンレンタルのことはあんまり調べてはいなかったんですが、横で聞いていたときに、先ほどまさに森本先生がおっしゃったような、標準、最初にコストとして、発注側が見込む線というのは、多分やっていて、結構コロコロ変えていたような気がしますね。毎年契約書を見直していたような記憶があって、それはPFIのときもそうだったんですけど。やってみて、あまりに過大、過小だったら、じゃ、こっちとかですね。

それとあと、日本と根本的に違うなと感じたのは、そこで出た利益というか、インセンティブを全部受注者が持っていけるとか。多分、日本の公共発注ですと、それを見込んだ契約と、わりとちょっと難しそうな気がするんですね。先ほど森が申し上げましたように、落札時点でそこを評価することはできるんですけども、その落札を業者が想定以上に利益を上げるとかいうのをどう見込むかというのは、日本の仕組みでは若干いろいろ課題があり得るかなというふうに感じました。

**【森本座長】** ありがとうございます。

はい、どうぞ。赤羽先生。

**【赤羽委員】** 一つ思い出しました。これまでいろいろ工夫された上に効果を積み上げるとすれば、取り得るのは道路管理者側の対策だけではありません。実はこういう工事規制で、一般道路で問題が起こりがちなのは、信号交差点との絡みですね。ある流入部の、ある方向から交差点に流入する車線数が、工事のために減っているとします。減った側は

通常より長い青時間が必要なんです。それが調整されないので、工事のやり方自体を工夫してもなかなか効果が上がらない。でも、警察は警察で、その信号のパラメータの調整を内部で全部やり切れるかという、外部に委託している部分があるようです。要するに、外部費用が発生する。お金の問題になってくるということなので、そのあたりもうまくそのコストがかけられるような仕組みを工夫していただくというのも一つの方向だと思いますね。

【森本座長】 おっしゃるとおりですね。ありがとうございます。

ほかには。じゃ、久保田先生、お願いします。

【久保田委員】 このイギリスの制度を見る限り、基本的には1日幾らというやり方ですよね。それから、工事日数を削減できればオーケーということなんですけれども、一方で、渋滞回避技術というか、渋滞緩和技術というのがこのようにあると。一番単純に言うと、ベテランの優秀な交通整理員を雇うと、わりとスムーズに片側通行できるようになるかもしれないといった、もろもろいろんな技術を使うことについてどう評価するかというの、あわせて課題じゃないかと思います。

先ほども局長おっしゃったように、それは総合評価のときの受注するときの文書にそういう技術を盛り込むという形になるのか、あるいはそれはそれで、それとは別に道当たりじゃない、別の評価の仕方をするのかですね。そこの論点かなと思いました。

以上です。

【森本座長】 ありがとうございます。はい。

【赤羽委員】 関連して。今の構造系の話でいくと、仕様基準で行くか、性能基準で行くかという話でもあると思うのです。どういう技術を使うから何点だという評価の仕方もあれば、いや、何でもいいですから、渋滞減らしてくださいと。減らした結果で最後は評価しますというやり方もあるかもしれないですね。

【森本座長】 おっしゃるとおりですね。

いかがでしょう。

特になければ、最後の意見交換のほうに移りたいと思います。

4番目の意見交換でございますが、おおむね12時まででございますので、20分弱あると思います。どこでも結構です。今日の議題の中に関連するようなお話、あるいは次回以降、こういうことを調べていただきたいというご要望でも結構でございます。皆様のほうからありますでしょうか。

【吉田委員】 イギリスの事例を出していただいているんですけど、特にイギリスの場合、省庁間でのいろんな仕事の負担量をこういうふうなお金でやりとりするというのが基本的に成立していると思います。しかし、国内では、先ほどありましたように、実は実際に大店立地時でもそうですけど、お店を出すとなると、道路を少し拡張したりとか、それから、信号を制御するというのを、今はそのほとんどを担当者の通常業務の中でやっているというのが現状なんですけども、そのあたりのコストをどう見積もるのかということを考えないといけないと思います。一つは、課金とか料金とかというふうに言っていますが、立地時のコストについては、当然ですけど、原因者側に負担を求めるところが必要なのではないかなと思います。なので、日本に適用するのであれば、そこをまずしっかり、議論する必要があると思います。広域に信号制御を調整しようと思うと、相当お金がかかっているんじゃないかなというふうに個人的には思っています。そのあたりを明確にできれば、日本らしい仕組みができるのではないかなというふうに非常に期待をしています。

以上です。

【森本座長】 はい。お願いします。

【森道路局長】 いいでしょうか。私たち道路管理者も、先ほどのアクセス権と言うんでしょうか。アクセス性を確保するために、今まではどちらかという野放図と言うんでしょうか。無制限のアクセスを、要は、許容してきたし、あるいはそれを提供すること自身が私たちの役割だというふうに念じてやってきたわけですけども、今おっしゃったように、明らかに原因者負担として、まあ、その前後でですね。先ほど公共交通というのはなかなかその前後が見えないというところはあったんですが、こういうようなトラフィックにインパクトを与えている、この前後で明らかにわかっているようなものに関して、それを原因者負担せずに、要は、パブリックに外部不経済を全部押しつけているという、そのところをいかに明確にするか。多分、通常の幹線道路に関してもやっぱりアクセス権をある一定レベルで抑制をする、あるいは抑えるというようなことも多分必要になってくるのではないかな。道路種別あるいは交通の質だとか交通の流れに応じて、この道路にはこのぐらいのアクセス数は許容できるけど、それ以上はだめですよというようなことも、また、それはそれで別に私たちの交通あるいは道路を管理する、あるいは保全していくという立場からも考えていかないと、一生懸命、何か税金を使ってバイパスをつくったけれど、あっという間にその機能をまた低下させてしまって、非常に、逆に税金の大むだ遣いみた

いなことをしている可能性があるというふうに理解をしておりますので、何とぞそういう視点でご支援いただければありがたいと思います。要は、生産性向上を一生懸命やりましょうと今言っているんですが、全体の生産性は実はおとしめているみたいなことがあります。得るふうに見て取れると思いますので、私どもとしてもぜひはっきりとした原因者負担が明らかなものについては何かこう、負担を求めていくような仕組みを考えていけないかなというふうに思っている次第でございます。

【森本座長】 ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思います。私も交通アセスメントの研究をやっていて、おそらくアセスメントには2つの考え方があって、1つは、トップダウンで、要は、都市計画として、まちはどういう都市構造であるべきなのか。つまり、バイパス道路はどのような役割を持って都市の形の中で生き続けられるのかということから落としていくやり方。どちらかというとドイツのようなやり方と、もう一方で、今日たくさん議論しているボトムアップ型で、一つ一つの開発者に対してどのような原因者負担をしていくのかという話。この2つがおそらく両輪になっているので、その両輪を上手に働かせないとアセスメントそのものがなかなかうまく動かないと。我が国の場合はおそらく両方にも少しずつ課題があって、どちらも上手に動いていないので、今のような状況になっているんだという、そういうふうに私は理解をしております。

いかがでしょう。ほかによろしいでしょうか。

はい。久保田先生、お願いします。

【久保田委員】 ちょっといいですか。さっきのインパクトフィーの関係で、これもぜひ調べていただきたいんですけど、アメリカと韓国の例をご紹介いただきましたけれども、どちらも単純に床面積掛けるお値段イコール合計お幾らという感じなんですけれども、それがほんとうにインパクトと同じものなのかというのは非常に疑問が残りますよね。正直。今まさに議論があったように、外部不経済がこれだから、それに対してこれだけというふうにはなっていないように見えるんですよね。アメリカ、韓国の制度が。つまり、自助努力でインパクトがないようにいろいろな工夫をしても、床面積に応じて値段が決まってしまうという制度が、なぜアメリカや韓国で受け入れられているのかですね。その辺の議論がもしフォローできたら教えていただきたいと思います。

基本的にやはりきちんと、周りに対する外部不経済がこれこれだからというふうにもしとるのであれば、やるべきだと思うので、その辺の議論のきっかけをぜひつくっていただきたいと思います。

以上です。

【森本座長】 ありがとうございます。

いかがでしょう。はい。吉田さん、お願いします。

【吉田委員】 すいません。イギリスの例、私もちょっと関連する内容をとって資料を探しましたが出てこなかったんですけど、大きなショッピングセンターが開発されると、たしか開発事業者から何らかの制度の下で地方自治体にお金のやりとりがあるようです。その地方自治体は、それで何をするかというと、例えば車のアクセスが集中すると、交通安全対策等が付加的に必要なってきます。そのときに例えば歩行者、自転車系の橋をかけるとか、地区内のアクセスを改善するというようなことができる制度のようです。つまり、そういう開発に伴って、いわゆる地域からすると、当然ですけれども、自動車のアクセス数が増えるということに対して、もちろんそれはそれで負の影響があるわけで、それに対してどういうふうにミチゲートしていくかというような事例があり、こういった視点が非常に重要なのかなと思いました。今日、いろいろ資料等で説明いただいたなかで、フィーという言葉であったりとか、料金、原因者負担額などがありました。このあたりについて日本としてどういうふうな考え方でやっていくのかということところが非常に重要だと思います。日本では、先ほどもありましたように、担当者の職能の中で新たに発生する負担を押しつけ合いながらやっているというのが現状なので、そのコストをどういうふうに言葉として定義するのかというのは非常に重要なかなというふうに思っています。

以上です。

【森本座長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。はい。お願いします。板谷先生。

【板谷委員】 二点お話しします。まず、PDCAという言葉がよく使われますが、事前と事後の評価でどちらが重要かということ、私は事後のほうが重要だろうと思っていますが、一般にたくさん行われているのは、おそらく事前評価です。

できれば、事後評価の結果として明らかにここが原因で渋滞が発生しているというようなことがわかったときに、例えばインパクトフィーの考え方を導入するのであれば、追加でそういうところからも取れるようにするべきではないかと思います。つまり、これから開発するところだけで制度を考えるのではなくて、現状で問題が発生しているところに対しても適用できるような方法を考えていくということのも必要ではないかということ、これまでの議論を聞いてきて感じました。というのが一つ目です。

もう1つは、資料4でレーンレンタルについてご説明いただき、大変興味深く議論を聞いたのですが、結局最終的には、課金の目的が工事時間帯の変更だけということになってしまうと、実際に働いている労働者に過大な負担が行くのではないかとということが懸念されます。その意味で、イギリスでの導入のきっかけが道路工事のむだの削減ということだったとすると、日本で同じような制度を導入したときに効果が見込めるでしょうか。日本でも工事の効率性の面に課題があって改善が大きく見込めそうなのか、あるいはそうではなく、結構頑張っておられて、そこからさらに絞っていくようなことになるのか、といったあたりのが私にはつかめないので、実際の状況について教えていただけるとありがたいです。

【森本座長】 いかがでしょう。ちょっと事務局のほうにご質問のようなあれになりましたが。

【長谷川道路保全企画室長】 日本の今の占用工事の中で改善の余地があるかどうかというのはちょっと詳しく、具体的な事例を何か調べて、ちょっと調査をしたいというふうに思います。

それとあと、今、レーンレンタル制度の中で、先ほど発注的な話というのがありましたけれども、イギリスの例もそうですけど、これは基本的に占用企業者のほうに対して課金をしています。占用企業者が今度、実際に工事をやっている業者におそらく発注をしていると思います。なので、ちょっとそこは頭を切り分けて、それも踏まえた上で日本はどうするのかというのはあるんですけども、いきなり発注にはおそらく、まあ、発注も頭には描いておかなきゃいけないかもしれませんが、課金対象を誰にするのかということもちょっと考えておかなきゃいけないかなというのはあると思います。

【森本座長】 はい。川崎さん、お願いします。

【川崎国道・防災課長】 済みません。ちょっと補足させていただきます。少し地方部と都市部で分けて考える必要があるのかなと思っています。実は地方部、路上工事をやっているのは、実は私のところなんです。道路管理者自身の工事が7割か8割を占めています。東京に行きますと、占用工事が、さっきも言いました3分の2ぐらい。昔は8割ぐらいというふうに聞いていまして、逆に道路管理者の工事というのは2割ぐらいということになります。

道路管理者の工事というのは、済みません。もちろん改善の余地のある部分もあるんですが、基本的にやっぱり時期が決まっております。例えば雪国ですと、除雪で消えた白線

をやっぱり3月、4月に引かなくちゃいけないという時期にやってまいります。そのときに先ほど事例があったと思うんですけども、ちょうど一番、桜の観光シーズンに当たるころにそういうことをやるんじゃないとか、そういうふうなところになりますので、むしろ渋滞の量というよりも地域のイメージを落とすような工事を一番稼ぎどきの時期にやらないでほしいというようなニーズなんかは地域から強かった記憶があります。

だから、そういう地方型の問題点と、やっぱり大都市東京みたいなところだと、当然、複数の事業者が同じような工事をやっていますと。やっぱりさっきの占用調整みたいにあわせられるものはなるべく合わせましょう。さらにもっときめ細やかにインセンティブを与えましょうというところには、さらに改善の余地があるのかなと思うんですが、いずれにしても、少しその地域の事情を加味していかなくちゃいけないのかなということを、あるならばお願いしたいなと思っています。

【赤羽委員】 いいですか。

【森本座長】 はい。

【赤羽委員】 地方部でそういう類のことで気になっているのは、路上工事に伴う片側交互通行規制です。、工事中に信号機を使って制御する際には対向車が規制区間を通過しきるまで、自分の方向は赤表示されている。その時間設定が非常に安全側にとられていて、むだに待たされて時間が長い。ちょっとしたセンサーを使って、待機車や走行車の状況を把握し適応的に制御すれば、大分違うはずですよ。それは多少コストをかけてもらうような仕組みができるかどうかということに依存しているのではないのでしょうか。技術がないということではなく、そういう改善の余地を少しずつ積み上げれば全体としては小さくない効果が期待できないのでしょうか。ホームランだけではなくて、バントでも稼ぐ余地があるということだと思います。

【森本座長】 いかがでしょう。ほかに。はい。

【吉田委員】 最後にすいません。先ほどの観光の話で、例えばそういう観光業者がレーンレンタルということであれば、そこは工事されたくないということでレーンを買取るといようなイメージはあるのでしょうか。要するに、その工事よりも観光のほうが重要だということが現実にレーンレンタル制度上でも考慮されているのでしょうか。経済的に空間をやりとりするというような話だと思います。今回は、路上工事に限定されているんですけど、通常、道路の中で空間機能ということであると、例えば週末のイベントであったりとか、そういうのをやっているところがあるわけですよ。そういうところとの整



合性も少し、何か全体を見据えておく必要があるかなというふうにも思ったんですけども、いかがでしょう。

【森本座長】 いかがでしょう。ちょっと即答できるような質問ではないかもしれませんが、まあ、考え方ですね。はい。

【増田企画課長】 じゃ、ちょっと。フィットした答えかどうかあれですけど、路上工事の場合は、それがマストな行為で、それに対して、どちらかという、ペナルティ的に、ほんとうは使うことが利用者にマイナスを与えるので、それをどれだけミニマムにするかという意味で、インセンティブだったり、ペナルティだったりがあって、それを減らしていこうということになるんですけど、その大前提がやらなきゃいけないということなので、例えばそういうマストじゃないときにそれを有効活用しよう。空間の有効活用という観点の場合は、どちらかという、道路の場合、占用許可という形なので、そこにはある程度の縛りがどうしても、公共の役に立つとかですね。ちゃんとした人であるとか、例えば自治体なら比較的やりやすいけどとか。それも昔よりはだいぶ、例えば高架下は扱いやすくなっているとか、例えば最近はオープンカフェとかもやりやすくなっていくとか、そういう方向にはなっているんですけど、利害がかなり競合したときに、例えば観光業者さんがこのレーンを、しかも、これが1民間企業だったりすると、また話がかなりややこしくなるというのが今の仕組みではありますね。

なので、そういう空間をうまく使うという意味では、非常に我々も今まさに勉強しているアイデアなんですけど、まだこんなところまではなかなか行けてなくて、少しずつ行ってみているという感じですが、はい。

【森本座長】 ありがとうございます。なかなか難しく、場合によっては、法的な位置づけもどういふふうを考えればいいのかと。つまり、道路そのものをどういふふう位置づけるのかという根本的なところに立ち戻って考えなきゃいけないのかもしれないですね。

【増田企画課長】 そうですね。はい。

【森本座長】 大体いい時間になりましたが、よろしいでしょうか。

それでは、今日幾つかご議論をいただきました。1回目ということですので、かなり多岐にわたったご議論が出されたのではなかろうかなと思っております。次第に少しずつ議論を収束させて、今回書かれているような論点のほうに絞り込んでいければというふうに思っております。

与えられた時間が参りましたので、私の司会を事務局にお返ししたいと思います。ご協力ありがとうございました。

【水野道路計画調整官】 長時間にわたりご議論いただきまして、ありがとうございました。

本日の検討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、ご同意をいただいた上で公開をしたいと思います。

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にて公表したいと考えております。

次回の日程につきましては、確定後に改めて公表させていただきますので、よろしくお願いたします。

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。

— 了 —