

社会資本整備審議会 道路分科会 第37回基本政策部会

平成23年12月21日

【総務課長】 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。ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第37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。道路局長、所用により後ほど参る予定にしておりますけれども、始めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

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。

配席図がございまして、その下に委員名簿、議事次第、資料1-1、資料1-2、それから、A3の折り込みでございますが資料2-1と資料2-2、それからA4の横長で資料3、資料4、資料5、それから資料6でございます。また、机上には資料1に付随した参考資料がございまして。

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、久保田尚委員、草野満代委員におかれましては所用によりご欠席との連絡をいただいております。大串葉子委員におかれましては若干おくれるとの連絡をいただいております。本日ご出席いただきます委員の方は、総員9名中現在6名、追って7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をお願いいたしたいと存じます。

【家田部会長】 はい、どうも皆さんお集まりいただきましてありがとうございます。年末も押し迫ってまいりましたし慌ただしい中ですが、どうかおつき合いをお願いしたいと思います。

今日の次第ですが、議事次第のところがございますように、メインパートはこの基本政策部会の中間取りまとめの概要、たたき台を、まとまりつつありますので、これについて

議論いただくということなのですが、当然ですがその中で高速道路関連のマスターも入ってくることになるので、つい先ごろ高速道路あり方検討有識者委員会で中間取りまとめがまとまったところでございますので、それをご紹介しながら、それについても議論して、引き続き中間取りまとめのこの審議会、政策部会の中間取りまとめについて議論を進めると、こんな手順で予定してございます。よろしく願いいたします。

それでは早速1つ目の議題につきまして、資料1-1と1-2についてご説明をいただきたいと思っております。

【企画課長】 それでは事務方のほうからご説明をさせていただきます。今、ご指示ございましたように資料1-1、資料1-2をもちまして、先般来、今後の高速道路のあり方としてネットワークあるいは料金についてのご議論をいただきました内容についての概要をご紹介させていただきます。

資料1-2の29ページをお開きいただければ、このあり方委員会のメンバーリストが出てまいります。今日、座長をさせていただいております家田先生をはじめとしまして、全体の座長は下から3つ目でございます日本総研理事長の寺島実郎先生をお願いいたしまして、10名の先生方にお集まりいただいてご議論をさせていただいたということでございます。この途中東日本震災に対する対応ということで緊急提言等々を取りまとめていただいたわけでございますが、最終的には今後の高速道路のあり方としてネットワークあるいは料金についての中間取りまとめを12月9日におまとめいただいた状況でございます。それでは、これは文章として非常に長うございますので、資料の1-1を使いまして簡単にご紹介をさせていただきたいと思っております。

それでは、資料1-1、1枚紙でございますが、ごらんになっていただければと思っております。それでは、この今後の高速道路のあり方でございますが、中間取りまとめの基本思想としておまとめいただいたものが、3項目ございます。①強くしなやかで、強靱性のあるというんでしょうか、国際競争力ある21世紀日本の形成を図っていくのだということ。そして②総合的な交通体系の中での道路システムの最適化を図っていくということが必要ではないかということ、③持続可能なシステムに向けた公正な負担の実現を図っていくべきではないか、こういう基本的な考え方3つをベースに意見を取りまとめていただきました。

大きくはこの取りまとめ、Ⅰ、ネットワークのあり方と、Ⅱ、中段以降でございます、今後の料金制度のあり方という、こういう2つの項目に分かれております。ネットワーク

のあり方につきましては、もう一度高速道路網の全体の考え方を再考してみようというところのご議論、その中ではマル1つ目にございますように、人口減少局面で国土をどういうふうにして再編・強化していくべきなのか。加えて東日本震災を踏まえて国土の信頼性向上をどのように図っていくべきなのかという視点で、ネットワーク全体の高速道路網の計画を再考してみようということをございます。

その中でどこかしこでも高速道路をつくっていくということではなく、2つ目のマルにございますように明確なプライオリティーをつけて戦略的な整備を図っていこうと。その際に2つの項目、これが大事だねということで1)番、「日本経済を牽引する拠点地域」としての大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化ということで、例えば①にございますような東京外環のような環状道路など抜本的対策の加速、②にございますような例えば東京近郊でいえば小仏トンネルとか、あるいは東名の和太トンネルといったようなボトルネック箇所への集中的対策をちゃんとしっかりやるべきではないかと、等々。

また2)番で「つなげてこそネットワーク」を改めてこの東日本震災を対応した形で認識した上で、脆弱な地域の耐災性を高め、国土を保全するネットワーク機能を早期確保していこうということが、2つ目の視点でございます。ただこの際には早くつなげていくということになりますので、整備の仕方、もう少しチープにあるいはコンパクトにやっっていこうということをございます。①にございます走行性の高い今ある道路を使っていくというような考え方、あるいは完成2車線でもいいのではないかとというような考え方、あるいは簡易のインターもつくっていくというような形で、できるだけ安くあるいはコンパクトにつくっていくということを念頭に置きながら、この2つの視点を早く実現していくべき努力する視点だということで、ご指示をいただいております。

3つ目のマルでございますが、今後の整備・管理の費用負担の方向性ということをございます。この中ではもう書いてある文章そのものをございますけれども、原価あるいは今後の車社会を形づくっていく上で、だれが負担をしていくべきなのかということをはっきりさせようということをございます。道路整備による受益、広く地域に及ぶことから、まず1つ目、高速道路の直接の利用者あるいは自動車ユーザー全般の負担。こういったものを基本としながら、加えて自動車ユーザー以外の主体あるいは便益を共有する地域からも負担をしてもらうという、こういう全体の負担の考え方を整理した上で、今後の整備あるいは維持管理あるいは機能更新といったものについての負担を整理していくと、次のよう

になるということでございます。

ミッシングリンクの解消ということに関しましては、地方部、これは税負担によって無料で整備をしていくと。大都市部、これについては将来の交通事情管理という視点もございますので、有料整備を基本とし、加えて税負担での応援も必要だねということ。

2つ目の既設道路の機能強化ということで、昨今いろいろ言われておりますが、今回の東日本震災でも強くその必要性が言われておりますが、2車線の高速道路がまだ全国に3割程度残っております。その中でもやはり交通量の多い区間については4車線化を図っていくこと。あるいはインターチェンジ、スマートインターチェンジ等々を含めての増設もちゃんとやりながら、機能強化を図っていこうということ。

そして維持管理の視点では、今後の費用負担の考え方を無料区間は税、有料区間については利用者負担でということの基本として考えていったらどうかというご指示をいただいております。

加えて、今後の料金制度のあり方という視点でございます。これについても1つの考え方を整理していただいております。公正妥当な料金の実現と低減への努力。加えて安定的でシンプルな料金制度をつくるべきだと。加えてその中で債務にちゃんと確実な償還、そして将来への更新への対応をした上で、そういった中で弾力的な料金施策による交通流動の最適化を図っていくべきではないかという、そういう視点をご示唆いただいている状況でございます。

その中で料金制度のあり方としてのご提言としては、1つ目のポツでございます。対距離性を基本として料金は基本的には全国で共通、高くする場合でもあんまり大きく料金差が出ないように留意をし、交通需要などによる料率の変動するというようなトライアルもしてみたらどうだろうということ。その結果、料金施策いろいろ出てくるわけですが、きめ細やかな料金としていく。ただその際にも効果をちゃんと精査すべきだ。PDCAサイクルで評価、継続・見直しを検討すべきだということをご指示いただいております。

あと加えてちょっと若干新聞でも少しいろいろ報道はされているところでございますが、更新費用、将来へ向けての更新費用をどうするのだということでもあります。その結論自身は出ておりませんが、この厳しい財政状況を踏まえれば、例えば償還期間を延長するというような考え方。あるいは償還対象経費として、例えば通常の企業の企業会計と同様に用地費といったようなところを見直しして、少しその更新費用に充てられるものとの balan

スをうまくとっていくという考え方。あるいは償還した後、継続的に利用者の負担を更新費用という形でいただいでいくというような、いろいろな考え方があるだろうということで、そういったものをこれから幅広く検討して、皆さんそれぞれのいろいろな利用者のご意見も聞いていくべきだというご意見でございます。

あと当面の大きな課題として料金の割引どうするかという議論。さらには本四の料金をどうするのかという、こういった議論がありまして、それについてのアドバイスも少しこの中で書かれているようなことをいただいでいるところでございます。

あと加えてⅢ番、その他としまして道路網体系の再構築、要は高速道路あるいはその他の道路という形での道路網体系を再構築すべきだという等々のご意見も、さらに今後追記して、あるいは議論していただくべき課題として承っているところでございます。

今後、今ちょっとこの分厚い資料を読まずに、この資料1-1で概略だけをご紹介させていただきましたが、ネットワークあるいは料金についての基本的な考え方、ぜひこういったところを下地にしながら、私どもとしても積み重ねていきたいと考えております。

説明は以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。私も参加させていただいて、議論に参加したんですけれども、感想的に言うといろいろなこの料金問題にしろ、ネットワークのつくり方の問題にしろ、いろいろな意見がこの10年、20年ワーワー、ワーワーは言い過ぎかな。やってきた中で言うと、今回の取りまとめはまあ妥当な線になってきているのかなという感覚でいるところでございますけれども。

今、森さんから資料1-1の概要でご説明いただいたんで、詳細のところについてもう少しご質問等、ご遠慮なくしていただきたいと思っておりますし、その際には1-2なんかでももう少し詳しい補足説明があろうかと思っております。どうぞ、どなたからでも結構ですが、ご質問等ありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。根本先生。

【根本臨時委員】 質問というよりもコメントなんですけれども、今、ご説明あったように更新費用と維持管理費用を、対距離制を基本にしながら全国基本一律で利用者に負担してもらい、永久有料的な仕組みにしていくべきとの提案と受け取りました。私は賛成です。そこで国民の関心事は一体、対距離1キロあたり幾らぐらいになるのか。それが20円なのか、30円なのか、10円なのかというようなことです。ただ、その判断はその料金で一体どれぐらいのネットワークを維持するのかということとやっぱり関係してくると思うんですね。7,600キロをそういうふうな有料制の中で最終的に維持してい

くのか、1万キロぐらいを有料制の中で維持していくのかと。交通量が少なくて1台1キロをほんとうはもっと払ってもらわなきゃ難しい路線、あるいは建設費が高くて1台1キロ当たりもっと払ってもらわなきゃいけないところが当然あるわけですけども、そこはその国民的な合意の中で、これぐらいのネットワークはやっぱり高速道路、規格の高い、速いスピードで走れる道路として守っていくべきだよねというふうな、そういうコンセンサスが得られるネットワークを決め、それを対キロ幾らで維持していくのかということ判断していくことが必要です。そこら辺はいろいろな組み合わせのシミュレーションをしてもらって、示していただければより議論がわかりやすい。国民がその中から選べんではないかと思う次第です。いずれにしても今までどうなるのか不透明なところがありました。その辺が今回のあり方委員会ではっきりしてきたと思うんで、この中間取りまとめをさらに進めて、そういう具体的なシミュレーションをしてもらって、選択肢を提示いただければいいんじゃないかなと私は思います。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかに一通りご意見をいただいてからお答えいただこうと思います。いかがでしょうか。羽藤さん。

【羽藤臨時委員】 私は2点あります。基本政策部会の中でも結構議論していることですが、今回震災があった後、高速道路の三陸縦貫について評価する際、人口の推計値を緊急だということで震災前のものでやったと記憶しています。何が言いたいかということ、需要予測のポートフォリオが必ずしも即座にさまざまなシナリオ評価ができるような体制が、今まだちょっと難しいところもあるということです。安全保障上のことを考えると、起こったことに対してどう即座に対処するかということが重要です。震災時において高速道路の機能は高く発揮されましたし、そこから地域を復興していく際のキーにもなると思います。やはり需要予測の評価情報プラットフォームを一刻も早く高速道路のあり方をちゃんとリアルタイムポリシーとして評価していく上でも確立すべきではないかというのが、1点あります。もう一步踏み込んでいうと、例えば高速道路の割引に関しても、ある研究によればETCの割引の金額が平日幾ら割引で休日幾ら割引かを認識している人の率は恐ろしく低いという結果が、土木計画学研究発表会でも発表されています。これは例えば1,000円割引にしているけれども、その金額を必ずしも正確に割引と認識しないまま高速道路を選択しているということが現実には起こっているということです。同じ割引やるにしてもほんとうに効果を発揮しているのか、発揮していないのかについて、やはりそうい

う情報プラットフォームを使ってよりの確に評価していく必要がある。Check-Action とすることを今回は盛り込まれていますので、それをやるためのやはり情報プラットフォームが必要かなというのが1点目です。

もう1点は人口減少局面での国土の再編・強化、国土の信頼性向上ということ掲げているということは、高速道路の機能についても立体的な機能や役割があるということだと思います。風景街道的なものもあったり、あるいはフランスで言われているような1%景観施策のようなものもある。そういうことを考えたとき、高速道路の運営主体あるいは管理主体あるいは建設をだれがやるのかということに関して、単純な費用便益だけでエフィシエンシーを強く定義してしまうと、地域にとって本当にいい形で高速道路が整備し得るのか、あるいは運営し得るのかということに関して、まだ議論が十分詰められてないのではないかなという危惧があります。

入札制度の話もそうですし、どういうルールを設計するのかということもそうですが、今、主体となって管理されている企業、あるいは国、県、市、さまざまな負担の分担があるわけですが、その設計方法、あるいはその役割をだれがどう担うのかについて、この人口減少局面での国土の再編・強化あるいは国土の信頼性向上という意味で、単に株式会社になっているような企業だけでやっていいというものでもないという気がします。そのあたりのもう少し議論がちょっと足りてないのかなということをおもいました。

以上です。

【家田部会長】 何しろ料金が猫の目のごとく変わっている状況なので。だれも調べてもわからないんじゃないかという感覚はありましたよね。

ほかにかがでしょうか。朝倉先生、続いてどうぞ。

【朝倉臨時委員】 まず、全般的には、ここに書いてあることについて、特に反対とか問題があるということは全くありません。少し気になりましたのは、従来の高速道路のネットワークのプランとの関連性です。従来からのプランとそれからここで基本理念として提案されているものとの間の関係性について、どこかで明確に書いておく必要があるのではないか。そうでないと、変な期待を持つ人もいるかもしれないし、逆に失望する人もいるかもしれないと思うわけです。これまで目標としてきたネットワークの計画を生かすのか、あるいは場合によってはもう無理だからというのか、あるいは新しくつけ加えるところがあるのか。今回の基本的な考え方があってのその次のプロセスかもしれませんけれども、そのことは明確にしないといけないんじゃないかなと感じました。これが1点です。

もう1点は、以前から申し上げていることですが、高速道路をどういった方がどういうときにお使いになっているのか。逆にどういった方がお使いになっていないのかということに関して、きちっとした調査をやっていただくべきだろうと思っています。これまでの道路交通センサスでも、高速道路を使うか使わないかという、設問がありますが、必ずしもうまく機能してないということは、皆さんデータを見ておられればすぐわかることかと思えます。ですので、そういったことも含めまして、そもそも高速道路は一体どういふふうに使われているのかということをもっときちっと調べるということがすごく重要かと感じる次第です。

それから3点目は料金のことです。ここでは料金というのはその建設費を償還するために徴収するというのが基本的考え方だろうと思えますし、それはそれで当然だと思えますけれども、料金を使って交通の流れをマネジメントするというような考え方も、どこかにあるのかなと思うわけです。具体的には混雑料金、もしくは環境料金です。

【家田部会長】 書いてある。

【朝倉臨時委員】 ありましたですか。

【家田部会長】 ええ。弾力的な料金施策による交通流動の最適化。

【朝倉臨時委員】 そういう意味ですか。そういう意味では全国で共通というわけでは必ずしもなくて、メリハリをつけた料金制度というのはあり得るだろうと思えます。それから、維持管理の費用に関しましても、無料整備区間は税でやって無料にしているのかどうかもちょっと気になるところです。メンテのコストぐらいは払ってもらっていいんじゃないかという気はします。この辺の議論はちょっと細か過ぎるかもしれませんが、今後の議論になればいいのかなと感じました。

【家田部会長】 1万4,000キロとの関係性というのは記者会見のときにも随分質問が出たところなんですけど、お答えいただけると思えます。じゃ、どうぞ。続けて。

【勝間委員】 今の朝倉委員との話、私の非常に近いことを感じていまして、すごくそのプロダクティブなことはたくさん書いてあるんですが、国民の視点から見て効用という視点の話がもう少しやはり盛り込まれたほうがいいのか、あるいは今後の調査で必要かと感じました。具体的にはやはり道路があることによって、どんな物流の効果があり、どんなレジャー効果があり、あるいはライフラインとしての効果があるといったような、その効用側の議論がないとなかなか幾らまでお金をかけるのか、だれがどう負担するのかということについて公正という議論はできないように感じます。

ですので、今現在の調査が道路交通量調査が中心だと思うんですけども、もちろんこれはサンプル調査とかいろいろ難しいことにはなると思いますが、そのような形で道路がどのように使われているかというデータをもう少し収集し、しかもそのデータベースを比較的大きく開示をすることでさまざまな研究を呼び込んで、その上で議論をするような方向性というのを望みたいと思います。

【家田部会長】 それじゃあ、とりあえず太田先生と私は出ていたんでコメントはいいということで、ここまでについてお答えいただきたいと思います。よろしくお願いします。

【企画課長】 さまざまないろいろご意見をいただきありがとうございます。

先ほど羽藤先生あるいは朝倉先生から一部ご指摘のございましたように、どんなふうに使われているのか、あるいは例えば割引をしてもその意識が低いのではないかといろいろご指摘、それは確かにごもっともでございます。今も時間帯で割引をしていたりするんですけども、その時間帯をどんなふうには皆さんは意識をして活動されているのか。逆にそれを予測すること自身も、今の私たちが持っている、保有するデータでは予測が不能でございます。そこはもうはっきりしているところでございまして、先ほどのデータのとり方、あるいはそれを予測していく仕組み自身も、要はモデルと外生データをどんなふうにして組み合わせるのかということも含めて、いろいろ研究の余地はあろうかと思えます。いろいろ今、ご指摘をいただいた点、肝に銘じて次回のセンサス調査、あるいは交通需要推計の仕方の中で、ぜひ議論をしていきたいと思っております。多分ご指摘をすべて100%かなえることはなかなか難しいかもしれませんが、努力をしていきたいと思っております。

あと加えて、この高速道路の主体の議論が少し羽藤先生からご指摘がございました。もともと民営化を進めてきた中で、一たん、ある程度10年たったところでもう一度その民営化の組織のあり方も含めて見直しましょうということがもともと指摘あるいは指示をされているところでございまして、民営化をしてから約5年強たちました。今後最終的にどういう形で民営化主体、高速会社がどうあるべきなのか。あるいはどのような形でのかわりをしていただくべきなのかということ自身は、先ほどの料金の議論とも多分連動しながら、いろいろ議論を積み重ねさせていただければと思います。あと加えて昨今PPPという議論もいろいろ出ております。その中で私どもとしてもさらにそういう議論を進めさせていただければと思っております。

あと加えてこの資料20ページをおめくりいただきますと、その中段、弾力的な料金施

策による交通流動の最適化というところで、また将来的にはということで、例えばこういうようなことを言っております。弾力的な料金施策による交通流動の最適化ということでありまして、この中でできるだけ料金施策を弾力的なきめ細やかな活用をすることでいろいろなさまざまな政策課題を解決するということ。さらには例えばこういったようなところで、環状道路を使いやすくするためのような料金体系を構築するという、交通流動の効率性が最大限発揮できるような運用することを検討していきたいということ、この中でも提言をしていただいているところがございます。いろいろなトライアルを繰り返しながらやっていければと思っております。

あと加えて1万4,000キロの議論でございますが、この報告書の中では明確に朝倉先生がおっしゃったような、ご指摘のとおりでございます。1万4,000キロをこの中でこれが大丈夫、あるいはこれが不要であるというような議論はこの中には特にしていただいております。この中で指摘を受けて今後私たち、この1万4,000キロをつくり上げていくのかいかないのかということも含めた私、課題を受け取っているのではないかと考えております。ここは家田座長とはちょっと少し意見が異なるところかもしれませんが、私たちはここでいただいている意見を踏まえて、今後1万4,000キロをほんとうにつくっていくのかどうかということも含めて、私たちまたさらに行政的にも議論させていただければと考える次第でございます。

以上、全部にお答えできたかどうか分かりませんが、追加するものがあります？

【事務局】 いや、大丈夫です。

【企画課長】 以上でございます。

【勝間委員】 いいですか。

【家田部会長】 じゃ、どうぞ追加で。

【勝間委員】 すごく例えば細かい質問させてください。NEXCOさんがいろいろな管理をされている中で、やはり今後例えばマーケティングをどうなって行っていくかということについて、例えばNEXCOさんが管理をしている自販機って電子マネーがVISA Aキャッシュかアイタッチか忘れちゃったけれども、その電子マネーの中でちょっとシェアがものすごい低い2種類しか使えないんですよ。すごくそれが不思議に思っています。やはり今後マーケットの会話において一体だれがどのようにその主体となっていくって、そのユーザーの満足度調査も含めてそれを責任持っていくのかという体系は、今、この文章と今のお答えを聞いただけでは私ちょっと理解できなかったもので、そこがどうなっていく

のか教えてください。

【高速道路課長】 お答えできないんですけれども、調べますが、今、ご指摘があった話は多分サービスエリアとかパーキングエリアでの店舗の関係。これは……。

【勝間委員】 自販機。

【高速道路課長】 あ、自販機。自販機の関係。これは今、会社が関連事業として自分たちで立案して収益を得ていい分野に入っていますので、その部分は今のご指摘を受けもっとそういう工夫ができるんじゃないかというような再度確認してみたいと思います。

【勝間委員】 私は電子マネーを増やせと言っているんじゃないですよ。純粹にマーケティングとの会話をして、だれがその高速道路の運営というのは主体として担っていくんですかという質問です。

【高速道路課長】 そのサービスエリアの売店とかああいうところのマーケティングは会社が主体的にやっています、一言で言いますと。

あと交通の分野については、若干主体的にできない部分もありますけれども、そのマーケティングは会社がやっています。

【勝間委員】 道路のほうって、今後ですから、だれがどうやって顧客ニーズを酌み取って流すというようなPDCAサイクルってどうなっていくんでしょうか。そこがちょっとどうしても最後見えなかったの。

【高速道路課長】 道路の将来交通量について基本的なところについては、私どものほうで将来の予測をして、このぐらい通るのではないかという計算をして提示しているというのが今の実態でございます。

【企画課長】 済みません、ちょっと補足させていただきます。今、勝間委員のご指摘に対しまして、先ほど民営化をこれから見直しをするということの中での議論も、それはしていかないといけないと思っております。今、縄田高速課長からお話しさせていただいたのは、高速道路のそもそも道路としての運営主体と、要はサービスエリアを運営している主体、同じ実は高速会社なんですけれども、私たちがくみして議論できる分野とそうでない分野というのに分かれております。サービスエリアのところは私たちが全くくみしてできない、議論ができないエリアというふうに法律上分かれておりまして、今、勝間委員のおっしゃったことは最大限私たちがくみすることのできる高速道路上の道路の交通の議論だとすれば、そこについては私たちも毎年度の事業計画の中で、あるいは彼ら、高速会社が出していただいているアウトカム、指標の中で私どものほうとしてもある程度の一定

の言及はさせていただいております。例えば渋滞をどのぐらい減らすかとか、あるいは交通事故を全体でどのぐらい減らすか。あるいは例えばE T Cの問題、今あるアウトカム指標で言えば、E T Cの普及率をどこまで上げるかとか等といったようなアウトカム指標で、彼らとのキャッチボールをしているという状況でございます。

民営化の会社をつくった趣旨からいって、あまりはしの上げ下げまで、要は国がつべこべ言うんじゃないというご指摘をいろいろその当時受けた結果、そういうアウトカム指標の中でのキャッチボールを、今はさせていただいているというのが実態でございます。

【勝間委員】 それは十分に機能していると国交省側では考えているのでしょうか。それとも何かちょっと今、議論が上がったように、結局道路交通量だけではないのではないか。道路交通量、渋滞、交通事故だけがすべてのアウトカムではないんで、先ほどから皆様、委員の方の話というのは、もう少しきめの細かなアウトプットというのをすごく求められているような気がしましたけれども。そこの関連を教えてください。

【企画課長】 そのアウトカム指標も、これから当然見直しを繰り返していくことになりますので、こういった場でぜひいろいろご意見をいただいて、あるいは先ほどの電子マネーの話も含めてご意見いただければ、私どものほうとしてもそれは高速会社に対しては株主としての意見を言うことも可能ではありますので、そういったところに反映をさせていただきたいと思っております。

例えば1つの渋滞の話に関しましても、路上でどのぐらい渋滞しているのを減らしてもらえるのかというアウトカム指標、あとはそれに関連して例えば路上でどのぐらい工事規制をしていますかと。それをどのぐらい減らしていただけますかという、そのようなアウトカム指標も毎年度高速会社にはお願いをし、データを出させていただいて今キャッチボールをしているというのが実態でございます。それが多いか少ないか、逆に多過ぎるとまた今おっしゃったようなはしの上げ下げまで口を出すんじゃないという議論につながってっちゃうものですから、そこの微妙なところも含めてぜひご意見いただければありがたいと思います。

【勝間委員】 ありがとうございます。やっぱりはしの上げ下げと言われるぐらい、国民の意見が大事だと思いますので、国民はこういうことを欲しがっているという橋渡しをぜひやっていただければと思います。ありがとうございます。

【家田部会長】 この高速道路のあり方の勉強のスタート点が、高速道路は無料なのか無料であるべきなのか。それとも従来のようなとにかく硬直的といってもいいような一律

の料金がいいのかというようなたぐいのところの議論であるとか。あるいはもうコンクリートから人への中で、もうつくるところなんかどこにもないのか。いやいや、地元に行くと、いやこどもつくってください、あそこもつくってくださいという話がある。そういう中で大局的な流れがどの辺なのかなというところがほとんどの時間を使ったかというね。今おっしゃられているような、もうちょっと緻密にニーズを見ながら、緻密な管理をしていくというところまで、まだ射程まで行けてないというのが実情じゃないかなという面もございますので。きっとそのあたりを私どものこの基本政策部会の答申の中に今おっしゃったようなこともつけ加えながら、何か書き込んでいくのかなという感触を今いただいたところでございます。

今の高速道路のあり方検討会のご紹介と議論は、とりあえずちょっと終わらせていただいて、次の議題でまたまとめてどこからでもという議論にしたいと思います。

それで続いて、今度は基本政策部会の中間取りまとめ概要（たたき台）と来るんですが、実は前回の宿題ですかね、これ。資料4と5。追加説明はそういう位置づけでよろしいですか。そうですね。そうしたらちょっと順不同になっちゃうんですが、前回の議論のときの宿題のことを先にやっちゃって、それから中間取りまとめ概要のほうに戻りたいと思うんですけども、それでもよろしいですか。じゃあそういうことにさせていただきますよう。

資料4の事前通行規制及び道路防災対策と、それから資料5の災害時の道路交通情報提供における情報通信技術の活用について、これを続けてご説明いただいとしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【道路防災対策室長】 それでは資料4についてでございます。前回の道路網の信頼性に関するご議論をいただいた中で、降雨による通行どめ、災害、それから道路のアベイラビリティといったお話をいただいたところであります。補足させていただきます。

1ページ目でございますけれども、道路網の信頼性を低下させている要因として雨による事前通行規制がございます。これは昭和43年の飛騨川バス転落事故を契機として運用されているものでありまして、当時の道路管理に関する裁判の判決において災害発生の予測性、雨量に基づく通行の事前規制の措置について述べられております。これを踏まえまして昭和44年以降定められております事前通行規制区間については直轄国道においては現時点で175区間となっております。降雨量が基準雨量に達すると通行どめとしているというところでございます。

2 ページ目、お願いします。事前通行規制区間は豪雨による被害が発生するおそれが大
きい箇所を含んで設定されております。当然そこでの災害が多く発生しておりますが、そ
の発生状況、上の表に示しております。事前通行規制区間の外においても、延長当たり
にすれば規制区間内の10分の1程度の割合とはいいながら、災害が発生しているとい
う状況であります。

また下の表では発生源が道路区域の中にあつたものと、外にあつたものの率を比較して
おりますが、道路区域の外から発生したケースが5割以上あります。規制区間内への対応
はもとより区間外ですとか、道路区域外への対応が課題と考えております。

3 ページ目、お願いします。高速道路につきまして降雨による、雨による事前通行規制
を規制時間によって分けて地図上に示したものでございます。道路ネットワークのいわば
通行確保の程度、アベイラビリティを視覚化したものといえるかと思えます。特に中四
国、九州で通行どめ時間が長い区間が多くあらわれております。

4 ページ目、お願いいたします。同様のことをこちらは直轄国道について状況を示した
ものです。雨による通行規制の状況です。例えば幹線道路が直轄の国道しかなくて、そこ
で規制が発生している、紀伊半島南部ですとか、四国の南部ですとか、そういったところ
がある一方で、例えば四国の中央部などで並行する高速道路も先ほど規制がかかっており
まして、直轄国道と高速道路の並行するところで規制時間がそろって長いといった状況も
見てごらんいただけるかと存じます。ここまでで道路網の信頼性の視覚化の例ですとか、
事前通行規制を含めた道路災害への課題というものを紹介させていただきました。

5 ページをごらんください。ここで最近の気象状況の推移をごらんいただきたいと思
います。左のグラフでございますけれども、時間降雨量が1時間当たり50ミリ以上とい
ったかなり強い雨の頻度が、ここ30年の中で徐々に増加しているという傾向を示して
おります。また右のほうに列挙しましたように、総雨量が1,000ミリを超える豪雨が
かなり頻繁に発生しております。豪雨が厳しくなることによって災害、それぞれの規模、ある
いはその発生する範囲も変化していくことが想定されます。

最後の6 ページ、お願いします。以上のように災害や事前通行規制によって道路の利
用が制約されていることを踏まえまして、ひとつには道路ネットワークとしての通行確保
の程度、アベイラビリティの明確化とサービスレベルに応じた防災対策について、また気
象特性の変化や社会的な影響を踏まえた事前通行規制の区間や規制基準のあり方について、
今後の方向性として整理をさせていただきました。

以上でございます。

【家田部会長】 続けてどうぞ。

【高度道路交通システム推進室長】 続きまして資料5のほうごらんいただきたいと思
います。災害時の道路交通情報提供における情報通信技術の活用についてというものでご
ざいます。前回この会で道路交通情報はどのような状況になって、どのような方向に向か
おうとしているかということについてのご議論がございました。それに対する資料でござ
います。

1枚おめくりいただきまして、道路交通情報の提供の流れでございます。図のほうに書
かせていただいておりますが、道路管理者と都道府県警察が道路交通情報を収集・集約しま
して、道路交通情報センター、JARTICと略して呼んでおりますけれども、ここで統
合させていただいて、さまざまなメディアによって道路交通情報を提供しているという、
こういった流れになっております。

2ページ目でございます。その情報を用いまして各種情報提供事業者を通じまして、カ
ーナビあるいはテレビ、ラジオ、インターネット、携帯電話やスマートフォンも含まれま
すが、そういったさまざまなメディアによりまして、道路利用者の方々に情報が提供され
ているということでございます。

3ページ目をごらんいただきたいと思えます。道路交通情報提供に関する課題というこ
とで、大震災を経験して幾つか課題が明らかになっております。情報の収集・集約段階で
は各道路管理者、これは道路情報の入力体制が整わなかったこと、あるいは施設が被災し
たことによりまして、JARTICへの情報送信が十分にできなかったこと、あるいは提
供段階でございますけれども、通行どめ情報を地図上で確認できずに、通行可能ルートが
容易に確認できなかったり、あるいは自動車の通行実績情報を提供する取り組みが先に民
間のほうから行われたり、あるいは④ですけれども、震災ですので被災や停電などにより
まして、情報提供を受ける手段である放送・通信設備が停止されたと、こんな課題がござ
いました。

続きましておのおのの課題に関しまして、もう少し詳しく述べさせていただいたのが以
下でございます。4ページ目でございます。収集・集約における問題ということござい
ますけれども、高速道路からJARTICのほうに行くときに送信経路の機器障害があっ
たりとか、あるいは県の管理道路におきまして、情報の入力体制がなかなか整わずに十分
に情報を入力できなかったということもございました。こういったことから他の管理者の

拠点からでも情報入力が可能となるような体制の構築や、あるいは情報の収集・集約について、多重化を進めていく必要があるのではないかと考えております。

続きまして5ページ目でございます。道路情報提供に関する課題の②でございます。通行どめ情報を地図上では確認できずに、通行可能ルートが容易に確認できなかったという反省点でございます。JARTICのホームページにおきましては、一般道の通行どめ箇所は表形式ということでなかなか通行どめの箇所が、把握が困難になっております。また各道路管理者は、それぞれの管理する道路におきまして通行どめ箇所をホームページ等で提供しているということでございます。こういった災害時には情報ネットワーク、道路ネットワークとしての通行どめ情報が把握しやすい地図上での情報提供が必要だと考えております。

6ページ目はそれを受けての工夫でございますが、参考でございますが、JARTIC、道路交通情報センターにおきましては、今、ちょっと実験中なんですけれども利用者の利便の向上ということで、災害時に限定して、地図上にさまざまな道路交通情報を表示するシステムを実験しているところでございまして、このような下の図のように渋滞情報、通行どめ情報、あるいは道路上での写真、こういったものを出せるような工夫をして、今、実証実験でモニターの方々に評価をいただいているというような状況でございます。

続きまして7ページ目でございます。道路交通情報提供に関する課題の3つ目でございますが、以前この計画部会でもご紹介させていただきましたが、自動車メーカーがおののやられておられますテレマティクスサービスで集められたプローブ情報を震災時には情報提供をされているということでございます。通称「通れたマップ」という形で情報提供されております。ただ道路管理者の通行規制情報も含めて、ここは通れないと道路管理者が確認した箇所についてはバツをつけて、それとあわせて一緒に情報提供をしているような形にしております。

8ページ目をごらんいただきたいと思います。その「通れたマップ」でございますけれども、通行実績情報の利点は非常に大きいんですけれども、正確性のところにも課題がございまして、利点としては道路管理者が全部通行できると確認し切れていない箇所でも、通行実績として情報提供が把握可能という利点がございます。ただ課題としては、通行どめ箇所を通行実績がある区間として表示する可能性があるということでございます。その例として「通れたマップ」は毎日情報は更新されていくんですが、前日の情報ということで、その後状況が変化した場合で通行どめができなくなったりとか、あと緊急車両が通行実績

が表示された場合だとか、あるいは通行どめ箇所を無理やり通ってしまった車の実績が表示されているとか、こういったケースもございます。こういったことですので、通行どめ実績、通行実績情報と道路管理者の情報の重ね合わせによって、正確性の補正・補完とか災害時に即座に運用を開始できるような運営体制の確保というのが必要ではないかなと考えております。

9 ページ目でございます。被災や停電などによりまして情報提供を受ける手段であります放送・通信設備の停止が見られたような例がございました。例えばこの携帯電話でございますが、各社約1万5,000局の基地局が停止したということございまして、発災1週間後でも3,000局、2週間後でも1,500局が停止していたというようなことがございます。また放送の中断状況、右側でございますが、FM-VICSにつきましては発災1日後に中継局の約半数が停止しておりました。地上デジタル放送についても、中継局の約半数が停止という状態になります。課題として災害時の情報の、メディアについては幅広い視点からの検討がまだ必要かと考えております。

以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。それじゃあ資料4と5、前回の補足説明ということでございます。ご質問等をお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

【大串臨時委員】 じゃあ1点だけ、ごめんなさい。

【家田部会長】 はい、どうぞ。

【大串臨時委員】 済みません、6ページ目なんですけれども。

【家田部会長】 どっちの？

【大串臨時委員】 資料5ですね、済みません。資料5の6ページ目で今のところ災害時だけに限定して地図上の表示システム実験中と書いてあるんですが、これは今たまたま災害時に限定して実証実験をやっているけれども、通常時にも拡大されていくということなんですか。それとも災害時だけを前提にということなんですか。

【高度道路交通システム推進室長】 まだ、現在実証実験中ですのでそのあたりもまた評価されると思いますが。道路交通情報センターでは民業圧迫になるのではないかと懸念もあるということで、このような言い方にはしているとはっております。

【大串臨時委員】 逆にですね、今表示されているこのテキスト形式というのは、ある意味考えられないような、民間の人に一遍通訳をしてもらって一般の利用者が利用するみたいな、あまりにも使いにくい仕組みになっているので、初期段階で、それがオン・マッ

ブ状態にできないかというのが、もう普通の考えじゃないかと思います。

以上です。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

【朝倉臨時委員】 済みません、お願いします。

【家田部会長】 はい、朝倉先生。

【朝倉臨時委員】 資料4と資料5、それぞれ1点ずつコメントです。いずれも今後の検討課題かということかと思うんですけども、まず資料4の一番最後のところです。直轄は非常にきちっと管理されていて規制基準も明確ですけども、直轄がとまってしまうところは通れないものだから、今度は県が管理されているような道路のほうに移ってしまうことがあります。つまりよりリスクが高いと思われるようなルートのほうに移ってしまうということもあるかもしれない。そんなことは生じないような規制の構造になっているのか。あるいは今申し上げたようなことも起こり得るのかということも、規制のあり方と関係するかもしれません。あわせて規制はむしろ開始するよりもやめるときのほうが難しいと思うので、そちらのことも重要であるということを検討してくださるとありがたいと思いました。

それから資料5のほうも一番最後のところです。ITS Japanのようなパブリックな組織がお出しになっているものではない情報の扱いです。現時点でも非常に多様な主体が情報を出しますね。多様な主体が情報を出すということを前提に、パブリックな情報は一体どういうふうなスタンスで情報を出すべきなのかという議論が必要です。これは災害時に限らないし、あるいは道路情報には限りませんが、きちっと議論しておかないといけない。災害時のときに急に議論しようと思ってもできないだろうと思うので、平常時からその分担もしくは協力という形があり得るのかというのを、ぜひとも議論していただきたいと思います。つい最近も情報処理会社といいますか、そういったところが交通情報をお出しになるようなこともあるように聞いています。その辺の検討が早急に必要なんじゃないかなと感じる次第です。

【家田部会長】 関連してありませんか。

【羽藤臨時委員】 私、今の朝倉先生の後半のほうの話に関連してですけども、情報の収集と提供の担い手はだれかというときに、平時はこういうスキームでもよろしいかと思いますが、やはり今回東日本大震災のときも思いましたのは、やはり情報の取得、異常時に関しては国が安全保障上やはりかかわらざるを得ないということを非常に痛感しまし

たので、そういうルールをやはり制定すべきではないかと思います。やはり民間努力で相当やられている部分もあると思いますが、データの精度がばらばらであったり、あるいはこの部分情報は細かいんだけど、こちらはないというようなことが非常に多くて、現実にはやはり全体がこうであるということを推計することが非常に難しいということを考えて、平時からある程度のデータを共有する、提供する、あるいはその収集の仕方に関与していくということが極めて重要だと思います。それはこの前のところの道路の経営をより最適化していく上でも非常に重要だと思いますが、これは私はやはりルールをつくって関与していくべきだろうという考え方です。

もう1点は、前半のほうの事前通行規制及び道路防災対策についてですが、確率分布が多分、近年降雨特性が変化しているという話があって、相当やっぱり豪雨が増えてきているなという印象もあるんですが、この確率分布を何年に1回見直して、道路の整備の考え方とか通行規制の考え方を見直したりという議論になっているのかというところがちょっとわからないので、そこがちょっとお聞きしたいなという感じがします。特に今回も百数十年に1度の津波に耐えられるようなインフラをとという議論とか、そういうのは住民とか国民レベルから見れば非常にわかりやすいんですけども、では降雨の場合はどういう基準でそれが何年に1回、その確率分布というのを見直しているのかというあたりが、感覚としては最近豪雨が増えているという感覚はあるので、より明確になるといいのかなと思って。その点、もしおわかりでしたらお聞かせいただければと思います。

【家田部会長】　ちょっとつけ加え、つけ加えじゃない追加のコメントと質問ですけども。今の羽藤先生言ったので言うと、多分おっしゃるような最後のところについて言うと、どこに何を整備しましょうかね。どんな性能を持つものにしましょうかねというときには、おそらくどの程度の確率の現象に対して対応するかとあると思うんですけども、これはおそらくそうじゃなくて、どのぐらいになると盛り土は崩れるかねとか、切り土が切れてくるか。そういうところから多分マイクロに決まってくる現象じゃないかとは思いますが、それでも。

続いて質問は何かというと、資料4はほんとうどうもありがとうございました。これ貴重ですね。図でいうと3ページと4ページの図は、僕はこういうふうな格好で見たのは初めてなんですけれども、思っていたとおりの、つまり高速道路はばかばかとまっているし、一般国道は結構頑張っているし、多分朝倉先生がおっしゃるように地方ではもっと頑張っているのかもしれない。それは頑張るといえるのか逆の言い方になるのか別だけれど

も、現象、ありがとうございます、ほんとうに。よくわかりました。非常に示唆が多くて、3ページの高速道路何でこんなに西高東低なのかなという感じもするし。

これで質問です。四国をこの南北に縦貫するちょっと何ていう高速か忘れちゃったけれどもありますよね。香川県のほうから土佐に来るやつね。それは赤いじゃないですか、高速道路。同じく今度は一般国道のほうも赤・黄色でしょう。つまりここ的高速道路はかなり後になってつくられた区間なんで、エンジニアリング的計画からすれば、一般国道はあんなにつらいところ通っているんだから、せめて高速道路をつくったときにはそんなにとめないで済むようにつくろうよと思いきやそんなものなんだけれども、高速道路も国道もぼこぼこまわっているというのはどういう計画論なのかなと。ほかのところは高速道路はとまっているけれども一般国道は大丈夫とか、一般国道はとまっているけれども高速道路は結構無事だとかいう感じに見えるんですけれども。ここのところだけちょっと、もしおわかりだったら実情を教えてくださいななんていうのは思いました。

ほかにご質問はございませんか。よろしいですか。じゃあ以上。どうぞ。

【勝間委員】 ごめんなさい、1点だけ。細かい、テクニカルな話を。

私もちょうど通信のほうで専門なんだけれども、災害時の情報通信技術のほうでちょっと気になりましたのが、携帯電話にデータ通信を補う限り全く同じことが常に起こるんだと思うんですよ。ですので、何かこれのバックアップデータ、バックアップであるとか、あるいは少し回線が例えばあまり使われていないWiMAXであるとか、あとはPHSのような災害時にもつぶれないような回線である程度バックアップするような発想というのはないのでしょうか。

【家田部会長】 よろしいですか。

【勝間委員】 有線LANでも結構です。要するにもっとより強い何かが必要ではないかということです。

【家田部会長】 それでは最初に資料4関係で、続けてまとめて資料5関係でご回答いただこうと思います。よろしくをお願いします。

【道路防災対策室長】 資料4の関係であります。こういうご議論ありがとうございます。まず確率分布のお話をいただいたかと思いますが、いわゆる治水のようなプロットイングですとか、確率分布を同定してというやり方ではなくて、まさに部会長おっしゃったように、それぞれの斜面、のり面がどこまでの雨に耐えられるだろうかということをしんしゃくしながら基準雨量を設定してきているという状況でございます。

それから横断道のところなんです、計画論といいますよりもそもそもかなり山の険しいところで、ほかの地域に比べてもほかのところは200ミリ程度の規制雨量に対して250ミリですとか、場合によっては300というかなり基準も高いですし雨も強いところなので、そもそも厳しいところではあるんですが、経験を経る中で順次規制を緩和していくという一步一步というところの中で、ただそれを両方やっていくのか、それともバランスを見ながらルートを確保していくのかというのは、今後の検討課題かと思っております。

【高度道路交通システム推進室長】 提供の部分のより災害に強いようなシステムでというお話でございました。1ページ目で書かせていただいておりますけれども、我々としては情報の収集・集約、あるいは統合は道路交通情報センターということで、提供部分はさまざまな事業者の方々にしていただいているということですので、そういった新しい技術といいますか、そういうのを使っていただけて提供していただければなというふうな我々としても希望としては持っているという形ではございます。

以上でございます。

【勝間委員】 いいですか。

【家田部会長】 はい。

【勝間委員】 そうすると何か指針を出すなり何かしたほうがいいと思うんですよ。この提供のほうはしようがないにしても、収集のほうでやはり災害に強いような回線を使わないと、その情報がさらに混乱しますので。その部分についてはぜひ何らかの形で指針を出すようお願いをしていただけたらと思います。基本的には携帯電話回線を使うということですよ、災害時のその用に。お願いします。

【家田部会長】 ありがとうございます。余計な話かもしれないけれども、よく交通の基礎的な勉強をするときに12時間交通量って、年間でね。12時間よりは少ないところは渋滞してもしようがないかみたいな勉強があるじゃないですか。それを考えると、これ12時間以上雨量規制されているというのは、やっぱりこう何か対応すべき対象かなという感じしますよね。だから特に高速道路のこの西高東低は、何だNEXCO西日本はどうなって……そこまで言うといけないかな。頑張ってもらいたいなという。

【道路局長】 ちょっといいですか。

【家田部会長】 はい。

【道路局長】 私も正確じゃないですけども、高速道路の場合、でき上がってまだ若

いうちというのは、どれぐらいで倒れるかわからないというんで少し基準を厳しくしているんですよ。

【家田部会長】 なるほど、厳しくね。

【道路局長】 なれてくると緩めていくという、だからそんなことも少し影響しているんじゃないかと思って。

【家田部会長】 そうですか、ならし運転だ。

はい、ありがとうございます。東海道新幹線も最初の1年は速度を規制したんですよ。

【道路局長】 そうです。

【家田部会長】 そういうような面はあるかもしれないですね。ぜひその点も何か機会を見て教えていただけたらと思います。どうもありがとうございました。

それじゃあ、そのくらいにさせていただきまして、今日のメインのテーマである中間取りまとめ概要というところについて、ご説明と議論をしていただこうと思います。それじゃあ、ご説明お願いいたします。

【道路経済調査室長】 それでは中間取りまとめの骨子と書かれました資料2-1と資料2-2をご説明いたします。まず資料2-1で全体を見ていただきたいと思いますが、Ⅰ、Ⅱ、Ⅲとありまして今後の社会経済の展望、それからⅡの道路政策の現状認識と今後の転換の視点、Ⅲ番目に具体施策の方向性ということでありまして、前回と少し枠組み変えてございますのは、2番のところで維持管理・更新を1つ立たせまして、その1つ上にあります(3)交通容量を阻害する要因の排除、これにつきましては1の中で整理をさせていただきます。

それから今日ご説明させていただきます4番として、低炭素型の交通システムとか道路空間のグリーン化というのを1つ立てております。

それから最後に8番ということで、料金とかあるいは課金とかPPPあるいは全体を通しての利用の制度みたいなものをまとめて8番と書いているというところが前回提示したものと変わってございます。具体的中身は資料2-2でご説明させていただきます。

資料2-2をごらんいただければと思います。全体に少しまだ書いている執筆者によって濃淡があったり少し語尾が体言どめであったりなかったりとか、ちょっとまだできたてのほやほやのところはありますけれども、その辺ご容赦いただきながら見ていただければと思います。

まずⅠの今後の社会経済の展望というところでございますけれども、5つございまして、

本格的な人口減少と超高齢化社会、縮退する地域社会ということでありまして、人口は2050年には1億人を切るというようなこと。あるいは65歳以上の人口の割合は2050年には4割に達するという。それから現在居住地区の2割が非居住化するというような問題がありますということがあります。

2つ目としまして、厳しい財政制約ということがございまして、GDPの約1.8倍の債務残高があるというようなこと。それから生産年齢人口も減少いたしますし、社会保障費等も義務的経費も増大するということがあります。

3番目としまして低炭素・循環型社会ということがありまして、原発の事故によりましてエネルギー制約はありまして、かつてない状況になっているようなこと。そういうこともございますので、低炭素・循環型に向けて省エネルギー化とか再生可能エネルギーの導入等をしなければならないと書かせていただいております。

4番目に国際競争の激化と対アジア交流の重要性の増大ということで、最初の1つ目のポツでアジアの著しい成長ということで、例えば1人当たりのGDPの世界ランキングで見ますと、2000年には3位であったものが2008年には23位になっているということでもあります。

それから、その下でございませけれども、貿易の中心が対米からアジア中心に移行しているということがありまして、1985年には対米とアジアほぼ同じシェアであったものが、今はアジアが5割を超えるというようなことになっているということがありまして、そういうものを意識しながらどうやって国際競争力の強化をしていくかということかなど。

5番目が、今般の地震を受けた話で、国土の脆弱性の克服ということで、東日本大震災を受けて改めてその国土の脆弱性とかを認識したということもございませし、それから将来発生が懸念されています首都直下とか東海・東南海・南海地震等のどういう備えをしていくかということがあるのかなということでもあります。

総括いたしますと、激変する経済社会の中で持続可能で活力ある国土づくりに資する今後の道路政策のあり方を、既存制度にこだわらず再構築していくことが必要ではないかということでもあります。

2番目のところで、2ページ目でございませけれども、右側でございませが、道路政策の現状と今後の転換の視点ということで、まず道路政策についての現状認識ということでありまして、大きく2項目、細かくは4項目挙げています。1番目は一定の量的ストックの形成、一定の政策効果はありましたねということでありまして、2つ目のポツでござい

ますけれども、特定財源制度、あるいは有料道路制度なども使いながら一定のストックはできてきたと。国道の舗装等はほぼ完了いたしましたし、高規格道路も7割は供用してきていると。まだ事業していないところは残り1割になっているという状況でもありますし、その下でございますけれども、交通事故、沿道環境などのニーズについても一定の効果があつたということで、道路だけではありませんけれども、交通事故の死者数もかなり減ってきているということだろうと思います。

2番目でそういうものの現状を受けた上で、道路政策の課題は何かということで3つ書かせていただいております、1つ目は増大する自動車交通への対応を優先した政策展開であつたということで、急激なモータリゼーションに対応するための対応を優先してきたということで、2つ目のポツでございますけれども、その反面、歩行者、自転車などの利用における使い勝手の悪さとか、地域空間の一部としての道路を見た場合の景観上の課題とかそういうものが起きているのではないかとということ。

同じような話でございますけれども、2番目、使う視点の欠如ということで、つくることに重点を置いてきたので、完成した道路を有効に使うという視点が軽視されていたのではないかと。具体的に言いますと、違法駐車とか路上工事、それから不法の占用物件などで道路の機能が最大限に発揮されているとはいえないのではないかと。あるいは大型車の不正の利用ですね。過積載等の問題もありますし、制度的にもつくるための制度を整備してきたわけでございますけれども、賢く使う制度はほんとうにあるのか、欠如しているんじゃないかとということがあるのかなと。最後にちょっとエクスキューズっぽいあれでございますけれども、ただつくるものも全部なくなつたわけじゃなくて、環状道路とかミッシングリンクとか、つくるべき道路も存在はしているということがあります。

それから道路管理者間、他分野との連携も課題があるのではないかと。やはり管理者ごとに行ってきた結果、ネットワークとしてどういう数字になっているのかとか、管理者を超えた枠を検証する必要がありますし、やはり特定財源でやってきたということもあるんだと思いますけれども、総合交通の中で道路をどう最適化するかとか、町並みとか景観の中でどういうふうに協調していくとか、そういう点が足りないのではないかとということがあります。

そうしたものを受けまして、次のページ、3ページ目でございますけれども、転換の視点として5点挙げております。1番目が町なかの道路を車主役から多様な道路利用者が共存する空間に変えるんだということで、特に都市部、都市内の道路は車だけのものではな

いんだということで、歩行者・自転車・車以外の利用も含めた多様な道路利用者が共存する空間に転換すべきではないかと。1点目でございます。

2点目は「つくる」から、「賢く使う」に変わるということでありまして、1つは既存のストックの機能を最大限発揮するようにするんだということと、それからやはり維持更新等を効率的にやっていくんだということが大事ではないかということなんです。

それから3番目は先ほどもお話がありましたけれども、利用者のニーズの的確な反映、Check-Action 型の政策運営に変えていくんだということでありまして、今、ここにある道路の改善に移行していくんだということでありまして、Plan-Do 型の政策から「今ここにある道路」の利用状況とかを的確に把握しまして Check-Action 型の政策にシフトすべきだということになります。

それから4番目としまして、交通計画、地域計画の中で道路の役割をちゃんと明確にしていくんだ、位置づけを明確にしていくんだということで、他の交通モードとの特性に応じた適正な役割分担とか有機的な連携をしていくことが大事ではないかということと、それから3つ目のポツでございますが、まちづくりとかを含めた政策展開が必要だと。連携した政策展開が必要だということになります。

最後に5番目ということで、進化する道路ということで、交通機能や空間的な機能以外のさまざまな機能・利用を想定するというので、乗り物も進化していきますし、それから沿道地域からのいろいろなニーズも出てきますので、そういうものを踏まえて道路をどう活用していくかということを考えていかなければいけないなということが大きな方向性として、視点としてあるのではないかとということになります。

次のページ、右側4ページ目の具体的な方策ということで、これから8項目を、まだ完成してないところがありますけれども、順次ご説明させていただきます。

1番目は道路の賢い使い方による多様な道路の道路利用者の共存ということで、ここでは現状と課題としまして、歩行者や自転車の走行のネットワークの連続性や面的な広がりには不十分ではないかということで、そういうものに対してどういう対策をしていくかということでありまして、4つほど方向性を書いてあります。1つ目でございますけれども、道路空間の再配分等による自転車走行空間、歩行空間の形成ということがございます。1つ目のポツは道路ごとにだれが主役なのか、限られた道路空間を有効に再配分することが必要じゃないかということで、その下、具体的ということで、幹線道路についてはさまざまなバイパスの計画はあるわけでございますけれども、そういうバイパスの整備とあわせ

て道路空間の再配分を一体的に計画することが必要だと。そういうことをするためには関係する道路管理者はもちろん、まちづくりの関係者とか一体的な計画を策定する仕組みが必要なのではないかということがあります。3つ目のポツは自転車のことを書いてございまして、自転車利用環境の整備に当たりましては、自転車道・自転車レーンといったようなハードの対策と交通安全教育とか利用促進などのソフトの対策とあわせて幅広い対策が必要であるということを書かせていただいております。

②が生活道路の話でございまして、生活道路については歩行者・自転車の優先を徹底するということでありまして、1つ目のポツはまず意識の問題でございまして、自動車は歩行者や自転車を優先しと、自転車は歩行者を優先するというような意識の徹底が必要だということでもあります。それからこうした歩行者・自転車の価値観を共有するために教育やマナー、カーナビなどの利用によるような啓発的な活動をちゃんとすべきだということと、それから次の5ページ目に行きまして、あと2つ。実際の取り組みとしまして、警察の速度規制とも連携して、歩行空間の優先的な確保を迅速に推進することが必要だということがあります。それからその際にNPO等との連動も必要ではないかということでもあります。

こうした3つのことをやっていくためには、特に利害調整をするようなコーディネートするような仕組みとか、実際事故がどういうふうになっているのかというのを全国でちゃんとモニタリングして、それを市町村等にもお示しして、自治体をもエンカレッジしながら進めていくことが必要でないかということが書かれています。

それから3番目の柱として「遅い交通」への対応ということございまして、特に高齢化に対応した1人乗りの低速車両とか、新しいモビリティが出ておりますので、そういう遅い交通への対応が必要ではないかと。例えば自転車も含めた低速レーンの導入だとか、あるいは遅い交通の起点となるモビリティセンターのようなシンボルプロジェクトも検討が必要であるということでもあります。あとトランジットモールやシェアスペース等の道路利用者が共存できるような空間の運用の取り組みも必要ではないかということが書いてございます。

4番目としてユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の整備等の連携でございまして、1つ目の点はそういうユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路等の施策をちゃんと一体的に計画して連携することが大事であるというようなこと。それから2つ目、3つ目のポツはそういうネットワーク計画をつくるときは、ちゃんと目標を定めて、それを共有して、そして支援していくというような枠組みが必要ではないかということがあります。

それから一番下のところは、公共交通との連携、バスの上屋とかベンチとかそういうことを書かせていただいております。

それから2番目で、6ページ目の頭でございますけれども、効果的・効率的な交通事故対策の検討ということで、ここ、現状のところにつきましては、歩行中、自転車乗用中の死者の割合が高くて、特に65歳以上の高齢者の割合が高いということと、死者を3,000人以下にする、死傷者数70万人以下にするという目標、27年までに目標持っていますので、それに向けてさまざまな取り組みが必要であるということであります。

1つ目のポツでございますけれども、これは交差点部での重点化とか、高齢者に対する活動など、高齢者の歩行対策がまず大事だということ。それだけではなくて、いろいろなデータ、プローブデータ等を活用して、地域でのヒヤリハット地図を作成して、対策をやるとともに、こういうところは危ないですよというようなお示しをするとか、さらにはラウンドアバウトとかそういう取り組みを欧州等ではされていますので、我々の国のオリジナリティーを加えながら施策の導入の可能性というのを検討する必要があるというような3つになってございます。

それから(3)交通容量を阻害する要因の排除ということで、現状と課題のところは飛ばしますけれども、違法駐車も依然として残っていますし、路上工事の削減も必要だということでございます。7ページでございますけれども、今後の方向性ということで、1つは路上工事や路上駐車の影響がどんなふうになるのかということ、実際モニタリングする仕組みをつくって、それを地域の方とか道路利用者ちゃんと公表することが必要じゃないかということでもあります。

それから2番目のポツは、路上駐車については道路管理者と利用者が協力して路上駐車をさせないような計画をつくる必要があると。路上工事については、技術的な工夫を行うものと、先ほど言いました渋滞損失のデータとかを見ながら、どうやったら工事がうまくいくのか、実施の方法の工夫をしていく必要があるのではないかとということでもあります。

それから②の沿道利用の変化に伴う影響の最小化ということで、これは現状課題の1つ目にありますとおり、沿道の商店街の出入り交通が増加すると、せっかくつくったバイパスのトラフィック機能が低下している事例があるので、そういうものにどう対処していくべきなのかということでございまして、今後の方向性として、1つ目は今、道路法の24条に乗り入れの審査があるんでございますけれども、そこに交通円滑化の視点を入れていたらいいのではないかとということと、それから2つ目はそもそもそういう渋滞とか予測

される場合は、開発者に対してアセスメント等を行いまして、対策をちゃんと求めるというような制度もちゃんとつくったらいんじゃないか。いわゆる交通アセスメントをちゃんとやったらいいんじゃないかということでもあります。

次は大きく2番目で、持続可能で戦略的な維持管理・更新ということでもあります。1つ目の課題が道路ストックの長寿命化ということでありまして、これは現状・課題のところは急速に老朽化して補修・更新の増加が想定されるということと、特に市区町村において技術的、財政的な理由によって取り組みがおくれているのではないかとということでもあります。

今後の方向性として4つほど書かせていただいております。1つ目が市区町村に対する研修とか最新情報の提供とか、技術的、財政的な支援が必要ではないかと。地域でちゃんとストック管理しておくことが大事だよということ。2番目は一体維持・更新等に幾ら将来かかるんだろうかというようなことを、ちゃんとデータを集めて収集・算定した上で、その負担を軽減するための計画をちゃんとつくっていくということが大事だろうということ。3番目は、その環境整備としてインフラ管理に関する技術開発や研究、それから携わる技術者や担い手等をちゃんとして、ストック管理を継続するような拠点の整備とかも含めて、持続可能なアセットマネジメントシステムの環境整備をちゃんとやっておく必要があるだろうということがございます。最後の1つは維持・更新というよりも、大型車両の特車の問題でございまして、過積載等ございまして、特車の車両制度をもっと適正に運用いたしまして、大型車両の通行を適切に管理することが必要だということを書かせていただいております。

それから(2)の効率的な維持管理で、現状は飛ばしますが、9ページ目のところで今後の方向性でございまして、1つ目は道路が果たす役割に応じたサービス水準を確保する必要があつて、現状データをちゃんと収集して、最適な維持管理レベルを設定し、利用者の期待にこたえることが必要だということ。2番目はコスト削減のさまざまな工夫を行うとともに、沿道の方とか道路利用者に維持管理等に参画していただくと、協同していただくということが進めることが大事ではないかということを書かせていただいております。

次、大きく3つ目の課題でございまして、道路が有する新たな価値の創造ということで、道路空間のオープン化、多機能化を進めるということがございまして、現状と課題を飛ばして、①の道路の上下空間に建物を建設するための空間ということで、現状では立体利用につきましては大都市の限られた道路とか高速道路の新設または改築する場合に限られて

おりますので、今後の方向性としまして道路の上部空間の建築物の設置とか、立体道路を使用した駅前とか自由通路の整備など新たなニーズに対応するためには制度拡充等を進めていく必要があるんじゃないかと。

それからたまり場としての空間のところにつきましては、現状でも占用とかの基準は緩和されているわけでございますけれども、10ページ目といたしますか右側行きますけれども、今後の方向性として道路空間の質の保持だとか有効利用に向けて、道路管理者とか地方公共団体をはじめ、まちづくりの関係者と協議するような仕組みも入れて、どういうふうに運用していくかということをきちっと整理しておくことが大事だろうということであります。

それから収益の場としての空間につきましては、食事とか購買施設あるいは広告などの占用につきましても、基本的に占用の選定は先願主義ですから、先に手の挙げたものを選ぶということになっていて、額も画一的なんでありましてけれども、まず今後の方向性として1つ目は公募によって占用主体を選定するというのと、その対価のあり方も検討する必要がありますし、さらに進んでもう少し計画的に物件を選定させるような仕組みとか戦略が必要であって、そういうようなスキームをつくっていくことが必要ではないかということを書かせていただいております。

最後に公共交通空間の機能ということで、課題としては景観を害する事例が見られるとか、街路樹等が適正に管理されていないというようなことがありまして、今後の方向性としてちょっと次ページにわたっておりますけれども、1つ目は無電柱化とか看板の集約だとか、環境改善していくということ。2つ目はパブリックスペースとして地域の顔として誇れるような付加価値を高めるような取り組みをするということ。それから11ページに行きましてちょっとレベルが違いますけれども、津波の標高表示などをして、公益に資するような空間とするべきであること。それから並木とか街路樹の整備に合わせて地域の沿道を地域と一体となって整備するべきということもありまして、この辺の部分は今日、後でご説明します、4番の隣の部分の議論でまた構成とかは変わると思いますが、そういうことを書かせていただいております。

それから(2)で新たな道文化の創造ということでございまして、1つは交通機能を中心にやってきたという問題がある。一方で道の駅の取り組みであるとか、風景街道の取り組みであるとかありますので、もう少し道路の機能とか価値とかを考えるべきではないかということでございます。今後の方向性として1番目は住民みずから道路の改善に貢献し

たという充実感・達成感を感じさせるような施策が必要であるということで、特にその施策として文化が交流する場としての道、それから街道文化、熊野古道といった道文化の再発見・保存。それから新たな道文化の創造等の3つの分類に整理して、道路の持つ機能を最大発揮するということが必要であるということ。それから複数地域にまたがるような施策を束ねることによって、遍路とかお伊勢参りといった日本を代表するような取り組みをつなげていくことが大事ではないかと書かれています。

4番のところは今日これから提案をいたしますので、その後書かせていただきたいと考えております。

引き続きまして13ページ、14ページ、5番でございます。防災も含めた国土の信頼性の確保ということで、1つ目が大規模広域災害への備えということです。現状と課題はもう飛ばさせていただきまして、今後の方向性でございますけれども、まず①ということで道路網の防災・減災対策による国土・地域の耐災性の向上ということで、1番目のポツは道路構造物そのものの耐災性を向上させるということが大事であるということと、2つ目、3つ目はネットワーク全体としての耐災性さらに多重性、信頼性等を向上していくことが大事だということ。最後のポツは、道路が持つような避難地とか活動拠点とか副次的機能も活用して減災に貢献するところが大事だろうということが書いてございます。

それから②が発災後の的確な災害対策の実施ということで、ですから大規模な地震等の備えとしまして、道路の啓開とか応急復旧の計画を事前準備しておくことが効果的であって、広域的な場合はやっぱり国もちゃんと主導してやるところが大事であるということでございます。

それから2番目の豪雨災害に対する道路網の信頼性と安全の確保は先ほどご説明しましたので、ここは割愛させていただきます。先ほど資料4の結論の部分でございます。

それから(3)さまざまな手段を効果的に活用した災害情報の収集ということで、ここも先ほどの説明、資料5と絡みますけれども、今後の方向性としては道路管理者・道路種別の違いを超え、情報が一元かつ地図を利用したわかりやすい形で提供していくことが必要だと。それからあと情報の集約・提供の充実にあたっては、緊急ダイヤルとコンビニ、一般の方の協力、カーナビ、ITSとかの最新の技術を活用するとともに、その周知を進める必要があると考えてございます。

6番目のネットワークは今日ご説明した中間取りまとめを踏まえて、改めて記載させて提出していただきたいと思っております。

あと2つでございますが、7番の道路政策を効率的に推進するための工夫ということで、そのうちの1つ目、道路の使い方についての合意形成の手法や継続性のある計画制度等の充実が必要であるということですが、合意形成が不十分な部分もございますし、それから継続性が損なわれる場合もあるということで、今後の方向性として、1つ目は計画段階評価において道路の利用者や地域住民の計画に対する合意形成の充実を図る必要があるということと、それからその計画段階、整備段階だけではなくて、管理段階、改善段階における計画の継続性を担保するということが、利用の計画、道路交通の利用に関する計画をちゃんと検討する必要があるんじゃないかと。そういうような枠組みを検討するときには社会実験的なパイロット的な取り組みとか、市民参画のプロセスだとか、あるいは路線単位、地域単位の道路戦略も検討すべきではないかということが書いてございます。

2つ目が利用者の意見を反映した政策運営の推進ということで、①として道路利用の視点に立ったニーズの把握ということでございまして、現状・課題として、道路の利用状況をもう少し時間帯とかきめ細かく把握する必要があるということと、実際交通量はセンサスということをやっているわけですが、5年に1度の車が中心の調査になっていると。それから日ごろからの苦情や要望、ニーズを聞くのは道の相談室、緊急ダイヤルという話もありましたけれども、認知度が低いという話もありましたし、双方の役割は何なのかということの利用の混在はしているということでございます。次の右側行きまして、今後の方向性でございますけれども、まず交通データの話につきましてはIT技術を活用して、自転車・歩行者も含めた道路の使われ方を事業規模に応じたデータの取得方法を検討すべきだということでありまして、地区単位で把握する手法を確立すると。そういうデータを収集する人にはインセンティブを与える必要もあるし、そういうデータをちゃんと保存して活用できる情報プラットフォームの構築も必要だということであります。それから道の相談室、緊急ダイヤルにつきましては、その役割分担が明確になるようにシステムを変えるとともに、地域に偏りなくちゃんと周知を図ることが大事でありますし、ホームページもちゃんと意見が言いやすいように直すべきではないかということも書かせていただきました。

評価システムの充実のところにつきましては、これも方向性からご説明しますが、防災機能の評価とかについては、もう少しネットワークとか効果を含めて考えることも必要ですし、落石とかのり面崩壊とか緊急性の高い効果は即時に評価するような、迅速に評価するような手法も必要ですし、都市の再生、地域活性化とか、救急搬送にかかわるよう

な交通量があまり変動しないようなものについてのそれに見合ったような評価手法も考えていく必要があるのではないかと考えています。2つ目の防災、コストがかからないような道路構造の運用もやっていくべきでありますし、それから道路政策の評価そのものの全体につきましては、アウトカムもいいんですけども、アウトプットも含めてとにかく国民にわかりやすいものに改善していくべきだということを書かせていただいております。

あと次の17ページ、18ページに行きまして、多様な主体との連動ということでございまして、今後の方向性としましては住民との双方向のコミュニケーションを行う市民参画プロセスを充実すべきであるということ。それから管理のところと少しダブりますがけれども、2番目のポツは管理・改善の段階においてNPO等の団体等を道路サービスの担い手として位置づけて積極的に連携をしていくことが大事だということと、最後に、そういうようなNPOとか柔軟なアイデアを、チャレンジするアイデアを、チャレンジできるような社会実験から事業化に至るといったような仕組みをつくるというようなことや、米国のMPOのように異なる道路管理者やユーザー間による合意形成を図ることも大事じゃないかということも書かせていただいております。

ちょっと毛色が変わりまして事業のスピードアップのところでございますけれども、現状、事業が長期化したり目標周知が不十分であると、工場の立地とかそういうのが進まなくて、新しい地域開発とか生活の設計のめどが立ってないということでございます。今後の方向性としてまず1番目のポツは、ちゃんと目標をon time on budgetですけれども、供用目標や事業進捗状況を公表した上でマネジメントすべきと。

それから2番目のところは事業のその後の進め方でございまして、合意形成を一層促進するとともに、用地についても土地収用法の活用も含めて手続を迅速化すべきであることと、それから実際に工事にかかった発注の話ということで18ページの最後のポツでございますけれども、技術評価であるとか、あるいはCMとか事業のスピードアップをするような形を考えて、受注者にもインセンティブが働くような仕組みを導入すべきだと書かせていただいております。

それから(4)で技術開発・活用による品質の確保と道路の進化ということで、ライフサイクルコストの最小化と道路の品質確保ということでございます。現状と課題は、あまりにコスト縮減しますと品質が低下するのではないかとということと、それから橋梁とかについては予防保全の考え方を入れて、点検・修繕計画とか技術開発を推進していき

というところ。入札等についても必ずしも十分な技術評価ができてないんじゃないかということはありまして、ここはライフサイクルコストの最小化の視点を重視した総合的なコスト対策に附属物とかそういうものも含めて取り組むべきだということ、橋梁以外のものですね。それから発注のほうにつきましても、品質の検査をするとか施工後数年にわたる契約を結ぶとか、新しい入札制度も工夫があるのではないかということを書かせていただいております。

技術開発と民間の技術力の活用につきましては、今後の方向性のところで、1つ目は道路サービスの向上に寄与する技術開発は産・学・官が連携して現場の適用を意識しながら開発すべきであるということと、次のページで安価で早期に高品質な成果を上げた受注者がメリットを享受できるような仕組み、企業における技術開発に見合う対価を支払うことのできる仕組みを検討すべきであるということを書かせていただいております。

それからITSにつきましては、方向性としまして今後のITSスポットの普及促進を進めるとともに、道路側から自動車に情報を提供して適切に運転制御するのを支援すとか、逆に言うと自動車側からの走行情報を収集して道路管理に活用すとか、双方向の形で一層の安全・円滑な道路交通の実現を目指すべきではないかということでもあります。

それから進化する乗り物ということで、これも今後の方向性としましては、新しいモビリティ、乗り物が出てきますので、そういうものの利用形態であるとか所有ですとか含めて、社会全体で幅広く議論できる場とか仕組みを検討すべきであるということと、そういうものが出てきたときにどういうふうに公平なモビリティを実現するのかということを検討すべきだということでもあります。

最後に8番で、20ページ目、持続可能なシステムに向けた制度等の検討でございまして、ここは今まで書かれたことを集約する形でもう一度制度のところについて書き起こしております。道路利用を支える新たな仕組みということで、先ほどもご説明しましたとおり歩行者・自転車含めた多様な利用者が共存できる空間、それから公共交通との連携、あるいはオープンカフェ等に代表されるようなたまり場、収益活動の場としてのニーズや、それから都市部、駅などの複合的、立体的な利用ニーズ、道路の存在価値、特に歴史、文化とか含めた再評価もあるので、これらに対応するための調整が財政制約とか道路空間制約のために困難化する傾向にあるということと、それからもう一つはネットワークとしてのいろいろな政策をやる時に対応が不十分じゃないかということなので、今後の方向性として改めてそういうような観点から道路の機能を整理して利用実態を踏まえて、道路利

用に対する新たな枠組みの検討が必要だと。

その際に道路の中で自転車とか公共交通をどういうふうに位置づけるのかということ。あるいはいろいろな利用があるわけでございますけれども、その利用のルール、何を一番重要だと思うのかとか、対象をどういうふうに考えてとか、それから調整のやり方も地域に任せるものと専門的な見地から全国的あるいは国が整理して明確化するものとあるだろうということでございますし、レベル、地域、地域圏、全国に応じた道路網管理的な考え方を入れなきゃいけないんじゃないかと。それから他の施設ともう少し複合的・一体的な利用をするというような制度の拡充をしていくことが必要ではないかということがあるかと思っております。

あと多様な資金調達・事業手法ということで3つほど書かせていただいておりますが、これ、あり方委員会の中でも書かれておりますので、そういうところから次回に向けて記入していきたいと思っております。

以上、ちょっと長くなったんですが、8項目についてご説明をさせていただきました。

【家田部会長】 資料3はどうしますか。

【道路環境調査室長】 じゃあ、続けて説明させていただいてよろしいでしょうか。

【家田部会長】 お願いします。

【道路環境調査室長】 簡潔に、ちょっと説明させていただきます。

資料3について、ごらんください。これは今年の11月に当方の前田大臣から、持続可能で活力ある国土・地域づくりの施策に関する検討指示がおりておりまして、その中の施策の1つがここで示す低炭素型の交通システム、道路空間のグリーン化に関する施策でございます。現在省内で関係部局と連携して検討を進めているものでございます。

では、1ページ目をごらんください。人口減少、少子高齢化、財政の制約に加えて今回の震災等を課題として、今後持続可能で活力ある国土・地域づくりの施策が必要だというふうに考えています。一方国民のほうは電気自動車だとか、LEDだとか、そういう新しい技術の活用と自然が持つエネルギーの活用ということについて、機運が高まっているということでございます。そこで道路においても、こういう低炭素型の施策だとか、道路のグリーン化といった、そういう施策が必要であると考えています。

2ページ目をごらんください。こちらは低炭素型社会に向けた現状と課題、それから今後の方向性を整理させていただきました。本日は時間も限られていることから事務局で考えているものを簡潔に記載させていただいております。まずこちらの2ページでは、低炭素

型社会への対応として、道路から発生するCO₂をできるだけ少なくするような、そういう施策を記載させていただきました。①としては自動車から発生するCO₂を減らすための交通流対策の必要性、②としては電気自動車など低炭素型モビリティへの転換の必要性、③としては道路が消費しているCO₂をできるだけ減らすための道路施設の省エネ化の必要性を挙げさせていただきました。

右側のほうにそれぞれの方向性を書かせていただいております。①については、環状道路だとか道路ネットワークの整備、あるいはボトルネックの対策、②については電気自動車の普及促進や自転車利用環境の整備、③についてはLED照明や再生可能エネルギーの活用を進めるべきというふうに考えています。

3ページ目をごらんください。こちらはさらに道路空間をグリーン化することによって、道路区域にとどまらず沿道地域を含めて低炭素型社会に貢献しようというような施策でございます。①としてヒートアイランドへの対応、②として景観等沿道環境の改善、③として持続可能な社会への貢献を挙げさせていただきました。それぞれの方向性としては、①については並木や街路樹などヒートアイランドに効果的な施策、②についてはパブリックスペースとしての地域の顔として誇れる景観の形成やあるいは無電柱化による沿道環境の改善、③についてはリサイクルだとか、あるいは生物多様性に配慮した環境保全措置など、低炭素型社会に寄与する道路施策を進めるべきと考えています。

4ページ目をごらんください。ここからはこれらの施策に関連する資料を少し準備させていただきました。次世代乗用車の販売台数は年々増加しております、それに対応するため、高速道路のSA、PAなどにおいて電気自動車の充電施設の設置などを進めるべきだと考えています。

次、5ページ目をごらんください。これは今年の東京モーターショーで紹介されたさまざまな車でございますが、このような自動車の動向にも配慮して施策を展開する必要があると考えております。

次、6ページ目をごらんください。道路の照明でございますが、LED照明の値段が普及によって大分下がってきておりました、初期投資の段階では水銀灯や高圧ナトリウム灯よりも高いんでございますが、更新費用だとか電気料を含めた15年間のトータルのコストでいきますと、LED照明が高圧ナトリウムとほぼ同額ぐらいになってきております。したがって今後低炭素に貢献できるこういうLED照明をいかにこちら側にかえていくかということを考えるべきと考えています。

次、7ページ目でございます。道路施設の省エネ化については、例えば太陽光発電だとか、あるいは風力発電などの活用が必要ではないかと考えておるところでございます。

次、8ページ目をごらんください。こちらは街路樹だとか並木でございますが、上のほうに書いてありますように①景観向上機能、②生活環境の保全だとか、緑陰の機能だとか、あるいは自然環境の保全だとか、防災機能、そういうさまざまな機能を街路樹が持っていると思います。これらの街路樹の機能を改めて見直しをして、地域にマッチした整備を進めることが必要ではないかと考えています。

9ページ目をごらんください。こちらはヒートアイランドへの対応として、例えば芝生の舗装だとかあるいは保水性舗装などがございます。これらの舗装の温度低減効果をもとに地域にあった工夫ができないかということを考えているところでございます。その際、沿道地域と連携協力しながら地域にふさわしい沿道環境を地域と一体となって進めるための仕組みづくりみたいなものが必要ではないかなと考えているところです。

説明は以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。残り時間が大分押してしまいましたが、最後、資料6に今後の進め方が出ていて、特にこれご説明いただくまでもないんでちょっと見ていただきますと、資料6で今日、12月21日、第7回議論をして、それで8回で1月中旬で、もう一回この取りまとめに関する議論をして、それで2月くらいにとりあえずの取りまとめをしてみようかと、それでその後はさらに具体を進めるために2月以降は2カ月に1回ぐらいはやってきましょうね。こういうことでよろしいですね。

そうしますと今日は時間がないところではございますけれども、来月1月中旬にもう一回ディープに議論いただけたらと思うんで、今日のところはこの説明していただいた資料2-2あるいは2-1につきまして、より骨の太いところでご意見を賜っておいて、そして1月のときにそれにお答えいただくような、そういうことも可能だと思うんで。わりあい骨太のご意見を賜れるとありがたいですね。それと逐一お答えなっていていただくとちょっと大変なので、一通りば一つとっていただいとしたいと思います。

時間があと20分ですので、なるべくコンパクトにご発言いただけたらと思います。

じゃあ根本先生から。

【根本臨時委員】 2-2の資料の中で15ページあたりに道路利用者の視点とかニーズとか、そういうふうな言葉があります。道路利用者の立場に立つのはもちろん大事で、昔それがわかりやすかったのは道路利用者がガソリン税を払って、それで道路整備をして

いたという事情があります。受益と負担が一致する中で道路行政をちゃんとやっていかなきゃいけないという制度でした。ただ、特定財源がなくなって財務省が管理するとしても、顧客目線で考えれば、私はこれだけ自動車関係税を払っているんですよ、それで道路サービスを使わせてもらっていますよ、という状況においては何の変わりもないわけなので、道路行政、国交省道路局は顧客の立場に立って、そのいただいているお金が幾らなのか、それに見合ったサービスが提供されているのかということをやっぱり見ていかなきゃいけないし、顧客の代表として、顧客の代わりに財務省に要求するような立場をとらなきゃやっぱりおかしいんじゃないかと思います。前は受益と負担の関係を強調していました。特定財源制度がなくなって、もう受益と負担は関係ないということにはなりません。顧客としてはやっぱりちょっと納得いかないというのはあります。

そういう意味で今回の資料に自動車関係税に関する言及がないのは少し不満です。また、今後は車の燃費がよくなる中で、その受益と負担の関係も変わっていく。そういったときには今度はやっぱりそこでは財務省的な立場になるんですけども、もう少し負担をしてもらわないと、この維持管理ができませんよということも、当然その間に立つ者としては主張しなければなりません。道路利用者にどういうふうな負担をお願いするかということになってくると思うんですね。

もうちょっと言いますけれども、すぐ終わります。

利用者の立場で言えば、例えば100キロのトリップする人が自分の家を出て市町村道を通って県道通って、国道通って、高速道路を通るとします。それぞれの道路でどれぐらいのスピードが実現できて、そこに到達できるのか。道路利用者はそれぞれのネットワークをどのように使えそうか、ある程度イメージできます。物流業者でいえば、例えば500キロの輸送を大型トラックで行う時にどういうふうにネットワークを使って、そしてそれぞれの道路でどれぐらいのスピードを出しながら到達できるのか。そういうサービス水準がある程度イメージできる中で、これだけの負担はしかたないね、当然もっともだねという納得性が出てくると思うんです。

高速道路のところでも言ったことも同じで、それを一般道路に広げて言っているだけなんですけれども、道路利用者にわかりやすい受益、負担を示していったほうがいいんじゃないかと思います。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。続けて朝倉先生。

【朝倉臨時委員】 　あまり骨太の議論にはならないかもしれないですけども、2-1の資料の最初に今後の社会経済の展望というところから始まりまして、現状認識と今後の視点の展開、そして具体施策の方向性と、こう話は進んでいくわけですが、一番最初に書かれた今後の社会経済の展望が、具体施策の方向性にどういうふうに反映されているかというのが読みにくいんですね。例えば、超高齢化、縮退する地域社会というのが一体この1から8の中のどこにどういうふうに結びついてくるのか。国際競争、対アジアというのが一体どういうふうにくっついてくるのか。こういうのが見えにくいので、せっかく最初にこれからの展望を述べておきながら、具体施策のところに来ると目の前のことにフォーカスされたような話になってしまう。そういった意味ではちょっと食い足りないなという印象があります。これが1点です。

それからもう1点は、今、申し上げたⅢ番の具体施策の方向性です。項目のそれぞれは理解できるんですが、これらの項目が一体どういう考え方で並んでいるのかが読めないんですね。例えば道路交通計画を評価するときの3本柱であるところの効率、安全、環境というふうな視点で見ると、こういう順番になりますよとか。あるいは国土の空間的な問題で考えてローカルからナショナルという順番で並べるとこうなりますよとか。あるいは地方から都市というふうに並べるとこうなりますよとか。このⅢ番の具体施策を並べるときに並べ方の考え方があるだろうと思うんです。これがないと、何かずらずらと項目が並んでいるだけという印象になってしまって、アピールしないと思うんですね。書いてあること自身については、悪くないと思いますし、多少のオーバーラップがあるのも、これも仕方ないと思います。しかし、どういうフィロソフィーで並べているかということは極めて重要だと思います。これまでの基本的考え方では、ナショナルレベルの話からローカルレベルの話というふうに、トップダウン的に物事が並んでいたんだけど、今回はローカルな話から始めて、ナショナルな話が後に来るという並びで並んでいるだけでもかなりそのメッセージというか、アピールしていることは違うと思うんですね。ですから、並べ方の意図が明確になるように項目を並べて議論するほうがいいと思います。

また、これは以前も申し上げましたけれども、計画の目標論と、それから具体の進め方を分けて書いていただいたほうがよりわかりやすいのかなと感じました。

以上です。

【家田部会長】 　ありがとうございます。太田先生、どうぞ。

【太田委員】 　太田でございます。2点ほど申し上げます。第1点は、次回ぜひこの報

告書のタイトルをつけてくださいというお願いです。それは例えば「今後10年の道路政策の指針」でも構わないと思います。タイトルをつけていただいて、それを明確にどう使うかということを示してほしいと思います。もし閣議決定してもらえばそれでも結構ですし、省議で決定した後、国土交通大臣が発表してもらう形でも結構ですので、この計画、この議論を使ってどのように道路政策を再構築していくかという方向性が出るとういかなと思います。

2点目は実は朝倉先生と同じように思っていたのですが、今後の社会経済の展望の中の1に関連する記述が少ないように思います。2以降は一通り中にいろいろ入っています。実は一番この中で私が欠けていると思うのは、都市とか地域のこの構造変化に対して道路がどう対応していくかということです。特にここに大都市への人口集積は継続して、過疎地域のさらなる人口減少が起こって、2050年で現居住地域の2割が非居住化することに対して、道路でその動きをとめようとするのか、いや、実はそうすることが環境にも優しいので、道路がそれを推進しようとするのか。そこのところが明確ではないと思います。高速道路のことについては、あり方検討会のしっかりしたものがある。一方生活道路に近いところについては、かなり今回議論をしていただいた。ちょうど真ん中の地域構造、都市構造に対してどう道路が貢献するのか、あるいはその構造変化をどういうふうに道路が引き取るのかということが、欠落しているように思いました。そこを補充していればかなり骨太になるかなと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。勝間委員、どうぞ。

【勝間委員】 基本的にたたき台すごくよくできていると実は感動していました。今までの議論をちゃんと吸収されて整理をされて、もちろん優先順位やフィロソフィーやその他は入ると思いますが、特に増大する自動車交通とあと使う観点という観点から、道路の再配分に関して真っ先に触れていただいたのはとてもありがたかったと思います。こちらはぜひ評価させてください。

2点目として非常に細かい話で恐縮なんですけれども、低炭素。これ電動バイクが丸ごと抜けているのはなぜでしょうか。どうしてかといいますと、中国のほうではこれ繰り返し申し上げますが、やはり非常に国策として大きく追求してまして、今98%が電動バイク、中国製です。日本のバイクというのは、これはこれまで競争力が非常に高いものでしたけれども、トップシェアから今度電動化をする際に当たって、高い確率でシェアが落ちると考えられます。ですので、どんな例えば規制が日本において電動バイクの普及

を阻んでいるのかという分析であるとか、あるいは今後ほんとうに日本が電気自動車をやるのはわかったけれども、電動バイクをやるのかやらないのか。低炭素化社会において電動アシスト自転車や電動バイクみたいなものはどう位置づけられるかといった点についても触れていただけるとありがたいなと思います。

ちなみに個人的にはやっぱり規制が厳し過ぎると思っています、電動アシスト自転車にしても電動バイクにしても。電動アシスト自転車は24キロ切れると電動アシストがなくなってしまうんでお年寄りには単なる重い自転車になっちゃうと。電動バイクに関しては原付が600ワット、原付2種が1,000ワットしかないので、どちらも出力不足なんですよ。何か昭和35年にできた法律らしくて、古くてですね。今、私、原付2種持っているんですけども、やっぱり怖いんですね、ちょっと一般道走るのは出力不足で。なので、ぜひそういった観点でちょっとぼこっと抜けているなと思いましたので、そこについての検討をお願いします。

【家田部会長】 ありがとうございます。大串委員、どうぞ。

【大串臨時委員】 私も非常にいろいろな皆さんのさまざまな角度からの要求を、うまく取り込んであるすばらしいたたき台だなと感心しておりました。あと先ほどからちょっと議論になっていますけれども、やはり今後の社会経済の展望と今の議論をどう位置づけていくかというところが、もうちょっと見えてほしいなと。例えば4番で重要性が高まるアジアとのつながりを意識した国際競争力も一層の強化というのを、後ろのほうでじゃあどういうふうに検討しているのかというと、しているような、していないようなところがありますので、ここは何ページと関連していますよとか、わりと明確な形でわざわざ前に書くのであれば、そこは後ろのどの部分で議論しているのかということをもう少しはつきりさせていただけるといいのかなと思います。

あと再配分の話ですけども、私は逆にちょっと自転車があまりにも強調されていて、今後非常に重要になってくるのはやっぱり公共交通、バスとかですね。特にバスだと思いますけれども、非常にそこを利用を促して、自家用車からバスに乗りかえていただくと。高齢の運転手の方たちがこれから激増しますよね。団塊の世代が引退をされて10年以上たってくると、だんだん70ぐらいに近づいてきますので、その方たちがスムーズにバスに乗りかえていただくためには、バスが定時速達性をちゃんと安い料金で確保できるようなところもすごく大事だと思いますので。それを一くくりにして、低速車両をいかにこううまく流すかというところでもいいと思いますけれども、そこら辺がちょっと印象

としてありました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。羽藤委員、どうぞ。

【羽藤臨時委員】 私は感想ですけれども、今までのものと比べると変わったなという印象です。前世紀的な価値観に沿った事業主体の道路施策から、この書きっぷりを見ると考え方を大転換していくのかなという期待をにじませるようなものであるということを感じました。それはそういうことが必要だということで、事業主体ということではなくて、メカニズムデザインとか制度設計という言葉が使われますが、道路基本施策の中で事業そのものよりも、有機的な経済的な活動や、さまざまな文化交流を促進するような活動を生み出すための制度をどうやってつくっていくのかといったことが、道路基本施策の重要なツールになってくるんだという宣言がかなり書かれるのかなと思います。そういうところに向けてどう、事業もやりながらどうやってソフトランディングしていくのか、その契機になるようなまとめであると強く感じました。

ただほうっておくとやっぱりエントロピーが増大していく、施策が発散していくんです。だからそれをやはりこうだという方向性にまとめていくことが必要です。朝倉先生と同様に最初の今後の社会経済の展望というところで、危機感があおられていると感じました。そして、それに対応してどういうことができるのかという答えが後ろに書かれてあるわけですが、それがタイトルがないのでストレートに受け切れている感じがしない。もしこれにタイトルがちゃんとあって、この危機をこういう攻めの基本施策で乗り切っていくんだというところが明確に出れば、私はそういう転換期に当たる時期の基本施策としての打ち出しができるのではないかと思います。道路空間の再配分とってしまおうと、我々はわかるんだけど、それが地域にとってどんな意味があるのかがわからない。地域の人々の暮らしであるとか、経済的な活性化にもものすごいインパクトがあるはずなんですけど、それが多分伝わらないんじゃないかと思います。あるいは文化交流機能といっても、それもおそらくひょっとしたら、ぼうっとしていると伝わらないんじゃないかと思います。それをぜひしっかり伝えるようなパッケージ、モデル地域なのかモデル事業なのかわかりませんが、それを明快に言語化して出していただければ、中身はほんとうによくできていますので、私は時代を象徴するような、これから先に向けた骨太な方針になるのかなという気がしました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。私も幾つかちょっと足させていただいて、それでコメントの時間はないかもしれないけれども、次回に向けての宿題ということにしてくださいと思います。まず全般的には部品としては大体入っているかなという感じがいたしますので、あとは編集と、勇気を持ってネーミングをつけたり、あとは具体を少し入れる必要があるかなみたいに思ったところも幾つかないではないですね。

それでまず1つ目はこの資料2-1で見ますと、まず今後の社会経済の展望があって、次にこれまでの政策がこうでした、現状はこうです、そしてこれからはああですと。道路政策の転換の視点で(1)から(5)まで出ている。この(1)から(5)の5つぐらいの柱というのは、まあ頭に入りやすい限度の数ですよ。3か5ですよ、きっとね。何か打ち出すのはね。7となるととても覚えられない。それでこの部分について言うと、多分順番が今まではこうやってきました。だけど一方で社会はこう変わり、世の中、先はこうなります。だから今までの政策をこう変えるんですよというのが、転換の視点までのロジックですよ。今のところちょっと逆になっているでしょう。だから多分なぜその政策転換の視点なのという話と、それから社会経済の展望が、ロジックがちょっとつながりにくくなっているんだなと、それが1つ反省点ですよ。

それからもう一つは、この5つの転換の視点はなかなかよくできていると思うんだけど、それとその次に書いてある、いっぱい書いてある具体施策の方向性の関係性というのがあんまりわからないので、この5つの施策にどれとどれが線のようにしてつながっているとやってね。で、そのこれとこれとこれをまとめると、1個目の車主役から多様な道路利用者の共存する空間への関係なのとか。そこら辺のリンケージをとる必要があるなという感じが2つ目しました。

それから3つ目は、具体施策の方向性のところでどういうふうを書くかということで、今は8個の柱でどっちかというところ、このwhatのところ、前のほうに書いてあってhowのところ、後ろに書いてあると、こういうふうになっているんですが。あまりにもたくさんあるんで、読んでいるうちに前のほうを忘れちゃうという感じもするんでね。それからまたどれもまた大体よさそうに思うんで、よくできているなとは思いますが、どこが新しいのかなというのはなかなかぱっとわからない感じもしないでもないですよ。

だから私の感覚的に言うと、施策というのは大体2つ種類があって、ほんとうは3つ種類があると思うんですが、1つはかなりこれまでに比べると新しい転換なんだという、新しさの方向性。それは骨が太くなきゃしょうがないですけども。そういう種類のもの

と、これまでだってやってきたんだけど、これからそこにもっと加速して力入れていかなきゃいけないんだという種類のものと、少なくとも2つありますよね。

3つ目はもうやらないでもいいんだというたぐいの話なんだけれども、それはあえて書く必要もないだろうからいいとすると、この2つに分けてどれが今回の新しい目玉だというのを、固めて前のほうに施策の中で置いて1つのジャンルにして。後ろのほうはこれまでだってやってきたけれども、これからはさらにこれまで以上に重点を置いてやっていきましょうよという、あるいはそれを具体化しましょうよとか、改善しましょうよという、こういう2つの種類があるのかななんて感じがしています。

前者を少しクローズアップするようにはどうか。つまり目玉を前に出すという感じがいます。それが2つ目ですね、3つ目か。

最後4つ目なんですけれども、羽藤さんがおっしゃったところに共通しているのかもしれないんだけど、今回打ち出すもので新しいというかいいところとすると、理念の転換が1つ、価値観の転換というのが1つありますよね。これは多様な利用者なんていうのが1つあるんですけれども。そういうものと同時に新しい仕組みをつくり出そうよ。その仕組み、土俵ですね。その土俵が新しいからこそ、いろいろなことが同時に解決していくんだという感じの仕組みの提案があったほうがいいなという感じはしているんです。

そのこのところだけ若干の意見を言わせていただくと、その仕組みをもたらず原動力は幾つかあると思うんですが、五、六個あるんだけど、1つは人々のニーズを酌み取らなきゃいけない。酌み取れるような仕組みが要る。それからまた管理者がいろいろな市町村とか何か国とかいろいろあるんだけど、それをユーザーにとっては連続しているんですから、そういう管理者の枠を超えたような総合的なマネジメントをしなきゃいけない。そういうニーズもある。それから道路なんていうのはもともと文化をはぐくんできたものなんだから、それからおもしろいものでもあるんだから、そのものを酌み取らなきゃいけない。それから参加してもらわなきゃいけない。新たな公ですよ。それから技術的な工夫がされたときにつぶされたりしないような、そういう仕組みじゃなきゃいけない。それから今まではとにかく新規につくるということに力を置かざるを得なかったんだけど、基本は今ある道路のところを厳正にチェックして、どこに問題があって、どこに改良の余地があるかというのをチェックした上で、そしてやるべき仕事を改良なり新設なりメンテナンスなりやりましょうねと、こういう感じですよ。それを全部一体で受ける仕組みという、おそらく現場にこんなような何か名前ちょっとわからないんだけど、何とか

協議会だか何だか知らないけれども、なものをつくって、そしてこういうプランニングをして、それをチェックして、それを動かしていくようなそういう仕組みなり制度なりにしましょうやという提案が、1個ぼーんとあってもいいと思うんですよね。個々にはこのニーズを把握しましょうとかいろいろ書いてあるんだけど、それを一気に実現する仕組みというものを、何か柱の1つにならないかなという感じがいたしました。

以上、私は3点か4点申し上げましたけれども、以上でございます。

ちょっとオーバーしてしまいましたけれども、森さんからでいいんですかね。まとめてもし何かご感想なりありましたら、お願いしたいと思っておりますけれども。

【企画課長】 いろいろご意見いただいたもの、次回に向けてまた取り込ませていただきます。とにかく私どもとしてもぜひ、単なる具体的な提案というのは今までも何度も何度もいただいているわけでありますので、それをその後 how という形でどんなふうにも実際実現、実施していくのかというところも少し私たちなりに詰めさせていただければ、またそれに対しても意見いただければというふうに、また次回頑張っていきたいと思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。局長からどうでしょう、全体見回して。

【道路局長】 積極的にご評価したお話をいただき、ほんとうにありがとうございます。全体のロジックのつながりであるとか、もっとインパクトのある打ち出しとか、あるいは具体的なご提案もいただきましたので、次回に向けてさらに内容を詰めてまたご報告申し上げたいと思っております。よろしくお願ひ申し上げます。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。ちょっと司会の不手際でこのメインテーマのところの議論の時間が足りなくて大変恐縮でございます。

資料をお持ち帰りいただいて、この資料2-2のあたりとか、あるいは高速道路のあり方のほうについては、その中でとるものはとるし、足すべきものは足さなきゃいけないのでぜひお目通しいただいて、コメントとかご意見とかありましたら、ぜひ事務局に寄せといていただけましたら、次回に向けて充実したものになろうかと思っておりますのでよろしくお願ひいたします。

それじゃあ、私の司会を事務局にお返しいたします。

【総務課長】 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、ご同意をいただいた上で公開したいと思います。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いたしたいと考えております。

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。

— 了 —