

社会資本整備審議会 道路分科会 第39回基本政策部会

平成24年3月30日

【総務課長】 皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきましてまことにありがとうございます。ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第39回基本政策部会を開催させていただきます。

進行を務めさせていただきます国土交通省道路局総務課長の樺島でございます。よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、菊川道路局長よりごあいさつ申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。道路局長でございます。

昨年の7月21日からございましたが、過去8回にわたりまして、今後の道路政策の基本的な方向ということで議論を重ねていただきました。

前回、これまでの議論を踏まえまして中間取りまとめの素案についてご議論いただきましたが、今回は前回の議論を踏まえまして、中間取りまとめの案についてご議論いただいた上で、今回の部会をもって一定の取りまとめとしたいと考えております。限られた時間でございますが、どうか忌憚のないご意見をいただければありがたいと思います。よろしくお願ひ申し上げます。

【総務課長】 ありがとうございます。

それでは、まず最初にお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。配席図、委員名簿、議事次第、資料は1から3までございます。それから参考資料として、参考資料1、2がございます。漏れている資料がございましたらお知らせくださいますようお願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。

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

本日は、委員総員9名のうち、まだ草野委員がお見えでないようでございますが、ご出席との連絡をいただいておりますので、全員ご出席をいただけるということでございます。社会資本審議会令第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、カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、以後の議事の進行を家田部会長にお願いいたしたいと思います。

【家田部会長】 皆さん、おはようございます。今回のこの会議が8回目だということで、何回か忘れるぐらいやってきましたけれども、3.11以降いろいろなことが起こって、いろいろな議論がありました、まあ大体まとまってきたかなというところでございます。

さっき局長からお話があったように、きょうの審議会で、この部会で中間取りまとめですが、何らかの格好の一たんの区切りをつけたいということでございますので、とはいうものの、文案はできていますが、微細な修正は十分可能ですので、ぜひ、よりよいものにするような議論をやっていただきたいと思います。

きょうの議題は1つでありまして、資料をまとめて説明してもらって、後でスケジュールの話は別途やりますが、それ以外のメインのところは一括して説明してもらってというふうをお願いしたいと思います。どうぞよろしく申し上げます。

【道路経済調査室長】 それでは説明をいたしたいと思います。資料1、資料2に基づきましてご説明をいたします。また、前回との変更点につきましては、参考資料1、2を見ていただければと。見え消しでつくってございます。

まず資料1で全体の構成をご説明いたします。中間取りまとめを構成する全体5項目、道路政策の現状認識、今後の社会経済の展望、緑のところ、それからど真ん中のところで今後の道路政策の検討に当たっての基本的な視点、それを受けての具体的な施策の提案、それから最後に紫といいますか青いところの、施策の進め方の提案でございます。

前回からの変更でございますが、まず1番目の道路政策の現状のところにつきましては、一定の量的ストックの形成、一定の政策効果のところは変えてございませんが、これまでの道路政策の課題のところの3番目で、一応、整備状況やサービスレベルで地域的な偏在があるという、③でございますが、大都市部での環状道路や地方のミッシングリンクがおくれているよということを出して出しているところを追加してございます。

それから、緑のところ、その下の2番の今後の社会経済の展望については、5項目、変更ございません。

これらを受けまして、真ん中の転換の視点ということでございまして、前回は上の3つの3項目と4、5はさらに充実等に入れていたのですが、震災もあったということで、4、5の項目を転換の視点のほうに追加しております。あわせて、少し書く言葉についてはシャープに直そうというようなこともあり、直しております。

具体的に、1番でございますが、クルマの主役から多様な利用者の共存へということで書かせていただいております。2番目のところは、道路を賢く使うということで、使うに当たっては利用状況やニーズの的確な反映を前提にあるんだということ。3番目は道路を進化させるんだということで、副題としまして、道路の有する機能や価値の再評価・醸成・創出を行うということになっております。4番目ということで、国土の強化・再編に向けて道路のネットワークの機能を重点化・効率的に強化するというので、1つは大都市・ブロック中心都市の機能をちゃんと評価することと、地方部においては地域間で機能・役割を効率的に分担できる連携の生活圏を形成するということを書かせていただいております。5番目で、震災を受けまして、強くしなやかな国土形成に向けて道路の役割そのものを再認識するんだということを書かせていただいております。

一応、4、5の並びは、その後の具体的な施策の並びと合わせまして、先にネットワークを書きまして、道路の役割の再認識を次に書いているということでございます。

さらに充実していくべき視点ということで、この前と同じでございますが、総合的な交通体系の中での道路交通システムの最適化。2番目としまして、安全・安心でクリーンな移動の実現。3番目で、持続可能で効率的な政策運営ということでございます。

次に、具体的な施策のところにつきましては、まず7本の柱ということでございまして、柱そのものを大きく変更していることはございませんが、1番の中の文言の中で、1の(2)でございますが、交通事故の削減のためのさらなる効率的・効果的な取り組みというふうに文言を整理しました。また(3)のところは、「道路交通の阻害等」という書き方で書いてありましたが、内容を精査した結果、利用者の責任の明確化を含めた道路の適正な利用ということで、全体を包括するような表題で書いてございます。

それから、3番のところにつきましては、内容的に交通結節点の話と公共交通の話がありましたので、その2つに切り分けて表題を整理してございます。

それから基幹ネットワーク、4番のところでございますが、これにつきましては大型車等の話もございましたので、4の(4)で、効率的な物流ネットワークの強化を追加してございます。

大きくは以上の変更でございます。

それから、下の5番目、施策の進め方の提案につきましては、1つは利用促進する新たな枠組みが5番の一番下のところに入ってございましたので、これは今回のメインの話だろうということで一番頭に持ってきてございます。これに伴いまして、5番の表題を、多

様な財源制度ということで整理しております。

それから4番目の(3)で、ITSのところについてはちょっと技術的な書き方になっていたので、皆様のご意見をいただいたところ、もう少し道路行政を変革するんだというようなことのほうがいいのではないかということで、内容も含めて表題を変更しているということでございます。

次ページ以降、新たなところなどが書いてございますが、先に資料2で内容をご説明して、もう一度見ていただければということで戻りたいと思います。

今回は本文でございまして、資料2でございまして。

まず、資料2の表題というかタイトルをどうするかということで、これは本日ご意見をいただければと思っております。内容的には、多様な利用者の共存、賢い使い方、新たな機能・価値の創造ぐらいが、内容的には一番包含しているのだらうなということですが、それそのものを題に持ってくる案3みたいな書き方をするのか、あるいはそれは副題にしておいて、もう少し簡単に全体を整理したような書き方をする案2、あるいは案1のような書き方をするのかというところが、事務局等で話し合った中では論点でございまして、そこを見ていただいてご意見を賜ればと考えております。簡単な表題にするなら案2のかなとか、内容を書くなら案3のかなとか、そういう議論を中ではしていたところでございます。後でご意見を賜ればと思っております。

2ページ以降、開いていただきまして、まず「はじめに」ということでございまして、中ほどの18行目からのところで5点、先ほどご説明した転換の視点を簡単に書いてございます。①から、クルマ主役から多様な利用者が安全・安心して共存できる環境の整備。それから賢く使う視点の重視。それから22行目、③で道路の進化を積極的に模索するんだというようなこと。それから4番目はネットワークの機能の重点化、効率的に強化するんだということと、5番目、震災を踏まえて道路の役割を再認識するんだということで、これらの5つの視点を基本に、ご指摘もいただきましたが、30行目でございまして、道路というのはやはり国民生活、国家の経済活動を支えて、災害時など、いざというときにも機能する道路システムを形成するという道路政策の基本的な使命を念頭に、今後の道路政策の進むべき方向性について提案を行ったというような書き方をしてございます。これを生かされることを強く期待するというような前文の書き方にさせていただきました。

3ページ目から、現状認識、先ほど説明した1のところでございまして、「一定の量的ストックが形成、一定の政策効果」のところは大きく変更してございませぬ。砂利道、泥

道から始まりまして、モータリゼーションの高まりの中で、9行目から10行目でございますが、60年間にわたる着実な整備によりまして一定の量的ストックは形成されてきたということではありますが、この結果、政策効果も出ているというようなことを書いてございます。

4ページ目にいきまして、そうした中で、これまでの道路政策の課題としてということで、①増大する自動車交通への対応を優先した政策展開ということで、6行目でございますが、歩行者・自転車など多様な利用を前提とした場合における使い勝手の悪さとか、あるいは地域を形成する重要な空間として道路を見た場合の、景観上・防災上の課題などが存在しているということ。

それから、使う視点の欠如ということで、完成した道路を有効に使う視点が軽視されてきたと（11行目）。さらに14行目から15行目、できた道路を賢く使う、利用するための制度については十分に整備されていない状況であるということ。それ以下、この結果として、違法駐車や不法占用とか大型車の重量違反など、道路の不適正な利用により本来の機能が発揮できていない状況などが多く見られるということを書いてございます。

③はこの前のご意見もいただきまして新しく追加したということで、完全にネットワークが全部できたわけではないよということのご趣旨もあるのかと思いますが、地域的な偏在があるんだと。大都市部ではやはり環状道路の整備やボトルネック箇所における深刻な渋滞が発生している。地方部でもネットワークがつながってなくて孤立している場合や、地域のサービスがままならない場合もあるということで、地域的偏在があるよということでもあります。

④といたしまして、道路管理者間や他の分野との連携ということで、29行目から、道路管理者枠を超えて検証する視点が不十分ではなかったのかということと、32から33行目のところで、他の交通モードや沿道・まちづくりとの協調施策は実施されてきたが、さらなる改善の余地が残されているのではないかとということを書かせていただいております。

5ページから6ページにかけて、今後の社会経済の展望でございます。ここは大きく変えてございません。本格的な人口減少、超高齢社会、縮退する地域社会。2番目といたしまして、厳しい財政成約。3番目といたしまして、国際競争の激化と対アジア交流の重要性の増大。4番目といたしまして、国土の脆弱性の克服。6ページにいきまして、低炭素・循環型社会ということで、5項目書かせていただいております。

これらを受けまして、7ページ目ということで、今後の道路政策の検討に当たっての基本的な視点ということになります。

先ほど、「はじめに」にも書きました5つの転換の視点をさらに詳しく書き下しているのが、まず最初の7ページから9ページに至るところでございまして、繰り返しになりますが、1つ目はクルマ主役から多様な利用者の共存へということで、「クルマ」に原付とかそういうものは入るのかということをもう少しちゃんと書いたほうがいいというご意見もいただきましたので、下に注記をして、原付等はいりませんということを書いてございます。クルマ主役から多様な利用者の共存ということで、特に都市部などを見るとということで、10行目から15行目のあたりで、集約型の都市構造化に向けた歩行者、自転車、クルマ以外の利用者が安全・安心して通行できる道路交通環境が求められているんだというようなことでありまして、最後、19、20行目のところで、今後はクルマ以外の利用者を含め、多様な利用者が安全・安心して共存できる環境整備を積極的に推進するべきだということを書かせていただいております。

8ページ目にまいりまして、道路を賢く使うということで、ここはやはり利用状況やニーズの的確な反映を前提にということがありまして、4行目から7行目で、違法駐車や違法駐輪、要するに交通機能を阻害する要因の排除を徹底するとか、道路の使い方の工夫をするとか、あるいは情報通信技術を活用するなどによりまして、既存の道路のパフォーマンスを最大限発揮させることが大事だということ。それから9、10行目のところで、利用者責任の明確化、利用者マナーの向上に資する教育・指導の徹底を図るべきだということで、こういうものを受けまして、14、15行目で、新たな道路の供給から、今ここにある道路の改善に移行のニーズはあるのではないかと。

そういうことを受けまして、17から19行目で、今ここにある道路の利用状況や利用者のニーズを的確に把握した上で改善を進めるチェックアクション型の政策運営にシフトしていくべきだというふうに書かせていただいております。

それから3番目、道路を進化させるということで、道路の有する機能や価値の再生・醸成・創出ということでございます。

道路の機能としまして、23から25行目で、地域のパブリックスペースとしての機能とか、地域の活動の場としての機能、あるいは公共・公益的な利用とか、多岐にわたるニーズがあるんだということがありまして、30行目ぐらいから、交通機能や空間機能のほか、道路の有する歴史性や文化性も含めて、道路の機能や価値を改めて評価して、地域や

沿道からのニーズに機動的に対応していくことが必要だということと、新たな乗り物、進化する乗り物や情報通信技術の進展にもインフラ側としてきちっと対応していくことが必要ではないか、進化させていくことが必要ではないかということを書いてございます。

9ページに移りまして、4番目、国土の再編・強化に向けて、道路のネットワーク機能を重点的・効率的に強化するということをごさいますして、副題にもございまして、最初のパラグラフは、6、7行目、国を牽引する拠点地域たる大都市・ブロック中心都市の強化をまずちゃんとやっていくんだということと、同時に、地方部のことですが、人口減少のハンディを移動性の向上でカバーする新たな国土・地域構造を求めることが必要であるということの2本柱にしております。

それから最後、5番目ということで、強くしなやかな国土の形成に向け、道路の役割を再認識するということをごさいますして、16行目あたりから、幹線道路ネットワークの多重性・代替性の必要性のほか、避難地、災害時の活動拠点など道路が有する副次的機能の活用の可能性など、東日本大震災は道路の役割・機能について多くの教訓を我々に提示したということを書かせていただいております、そういう役割も、23、24行目で、いろいろな役割分担も考えながら、首長も含めて議論していくことも大事だということを書いてございますし、あとご指摘いただきましたように、25行目以降、今後、首都直下や東海・東南海・南海等の地震に対する備えも十分考えていく必要があるのではないかとことも踏まえまして、全体としては、道路の役割をもう一度再認識する必要があるということを書いてございます。

10ページ目でございますが、さらに充実していくべき視点として3つございまして、1つ目、1番でございますが、総合的な交通体系の中で道路交通システムの最適化を図るんだということ。2番目で、安全・安心でクリーンな移動の実現ということで、最初のパラグラフは15、16行目で、超高齢化社会に向けて、交通事故の減少のためのさらなる効率的・効果的な取り組みを進める必要があると。それから2つ目のパラグラフは維持管理・更新のことを書いてございまして、20行目で、これまで蓄積してきた道路ストックを守り、道路として必要なサービスレベルを確保していくことが必要だということを書いてございます。さらに22から25行目につきましては、低炭素・循環型ということで、低炭素型の交通システムの導入（24行目）、あと道路分野での再生可能エネルギーの利用を積極的に進めるべきだということがあります。

最後に、3番目で、持続可能で効率的な政策運営ということで、事業のプライオリティ

を明確にする、重点化・効率化する、スピードアップして進めていくということと、さまざまな工事や発注そのものも含めて、ちゃんと工夫していくということを書かせていただいております。

11ページ目から具体的な視点ということで、4番目のところに入ります。

まずここは、文章がだらだら書いてございましたので、要約がないとわかりにくいのではないかというご指摘もありまして、最初に「ポイント」というのを書かせていただきまして、その後、現状と課題、それから今後の方向性ということを書くように、すべての項目を整理してございます。

最初の項目は、道路の賢い使い方による多様な利用者の共存ということで、これは3項目から成ってございます。一番最初は、多様な利用者が共存する道路空間の形成ということで、内容的にご説明しますと、12ページ、13ページをお開きいただきたいのですが、まず最初のところ、道路空間の再配分によるということで、5、6行目で、地域の道路を面的に俯瞰して、道路ごとにだれが主役なのかを明確にして、限られた道路空間を有効に再配分することを推進すべきだということで、8から10行目のところで、幹線道路についてはバイパス等による整備、自動車交通の転換や分散を行いつつ、車道空間を歩行者・自転車に再配分することが有効な手法だということで、バイパスの整備とあわせて一体的にやっていく必要があるということを書いてございます。

それから、②の生活道路につきましては、まとめてありますが、23行目からのところで、人優先のエリアづくりを推進するために、警察が実施する面的速度規制とも連携して、歩行空間の優先確保を迅速かつ積極的に実施すべきだと。その際、NPO等との協働も必要であるということを書いてございます。

それから③としまして遅い交通、高齢化社会に対応した一人乗りの低速車両など、遅い交通への対応。それから、13ページにまいりますが、一番最初のところで、歩行者の移動空間の形成、歩行空間のユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路整備等の関連するような政策は、ちゃんと一体的に連携すべきだということでありまして、これらを進めるためにということで、最後、⑤に仕組み、取り組みをまとめさせていただいておりまして、以上のような施策を進めるためにということで、一定のエリアにおける道路の利用に関して、まちづくり等の関係機関や関係する道路管理者が一体的な計画を策定して実施する仕組みを新たに構築すべきであるということと、その際、行政だけではなくてという趣旨でございますが、NPO等多様な主体と協働しながら効果的・効率的な取り組みを進めるべ

きだということ。さらに、行政と地域住民の利害調整をコーディネートする仕組みや、あるいは事故のデータや全国の取り組み状況をモニタリングを公表して、地方公共団体をエンカレッジするような取り組みも必要であるということで、最後に仕組みの構築のところをまとめて書いてございます。

14ページ、これは2つ目の、この部分の柱でございます、交通事故削減のためのさらなる効率的・効果的な取り組みということで、ポイントとなりますのは、今後の方向性のところで、幹線道路、生活道路における事故対策を両輪に進めるんだということと、24行目で、面的かつ効率的に危険箇所を把握するためには、いろいろなプローブデータ等を活用して、地域でヒヤリハット地図を作製する等の取り組みをしていく必要があるということ。27行目以降は、ラウンドアバウトなど新しい施策についても工夫をしながら取り入れるべきではないかということを書かせていただいております。

あと、最後の柱で、利用者責任の明確化も含めた道路の適正な利用の徹底ということで、もともとは「交通容量を阻害する要因の排除」と書いてありましたが、その書き方を表題として訂正をしております。

この中にさらに小項目として3つございまして、1つが路上駐車・路上工事の話。それから沿道利用の話。それから大型車の利用の適正化と書いています。

路上工事・路上駐車につきましては、23行目以下で、渋滞損失の影響をモニタリングするということがまず大事であるということと、27行目、路上駐車につきましては、路上駐車を防止するための地域の自主的な活動も盛り込んだ実効性のある計画をつくる必要がある。30、31行目につきましては、路上工事について、渋滞損失のデータやレーンレンタル制度とかを参考に、最適な工事時間や時間帯の設定や、そのための誘導策というものを考える必要があるのではないかということを書いております。

16ページ目の、沿道利用の変化に伴う影響の最小化でございますが、現状と課題のところ、これまで交通アセスメント等に取り組みなかった難しさみたいなものにちゃんと触れたほうがいいのではないかというご指摘もいただきましたので、3つ目のポツで、沿道利用における交通負荷への対応については、これまでも受益と負担のあり方、先に申請した者と後から申請した者の公平性等、さまざまな課題が指摘されるものの、理論的に整理されるまでに至っていないということを書かせていただきました。その上で、24条で、入り口の設置工事に対する審査基準を少し変えていったらいいのではないかとということと、16行目で、交通アセスメント制度の導入に向けて、立地に伴う道路交通の影響など

を予測するとか、離れた場所での対策も含めて制度の運用や改善が必要だということを書いてございます。

③の、大型車両の利用適正化は、これは新しく追加した項目でございまして、この前も議論の中、あるいはお伺いしていると、大型車の件はちゃんと書いたほうがいいのではないかとこともございましたので、まず現状のところ、重量の特に大きな車両については、道路構造物に多くの負荷を与えるため、通行経路や通行方法を限定して許可されるが違反車両が多く存在しているということと、構造物の老朽化に与える大型車の影響を正しく理解し、適正な利用をすることが必要なんだということでもあります。

こうしたことを踏まえ、今後の方向性としましては、トレーラー連結車等の大型車両の道路の適正利用を促進する仕組みを構築しまして、事業者へ啓発を行った上でということで、これらの車両の違反通行データの活用、関係機関との連携強化、違反者の公表等により、指導・取り締まりの実効性を向上させることが必要であるということを追加しております。

続きまして、17ページ、2つ目のところでございまして、道路が有する新たな価値の創造ということでございます。

大きく内容的には、道路空間のオープン化・多機能化という話と、道路文化の再発見・醸成・創造ということで書いてございます。

道路空間のオープン化・多機能化の中身としましては3点ございまして、1つ目が、道路の上下空間に建物を建設するための空間としての活用ということで、最初のポツは、都市高速などにつきまして、これから更新していくという中で、立体道路制度の制度改正を行うとか、周辺民間開発と協働して一体的に更新するような形を進めるべきだとか（25から27行目）、同じようなことを駅前広場について、あるいは自由通路について記載してございます。

次に18ページ目にいきまして、たまり場や収益活動の場としての活用ということで、占用の許可基準を少し緩和したところでございますが、4、5行目あたりから、まちの秩序や美観を保つために、道路空間の品質の維持や道路の有効活用に向けて、地方公共団体をはじめとしたまちづくりの関係者と道路管理者が連携する仕組みを進めるべきであるということと、8行目からは占用そのものの問題でございまして、収益活動のための占有であっても、過去の、先願主義をとっていたりとかいうこともございますので、対価のあり方についてちゃんと検討することが必要であるということを書いていきます。

それから、公共空間としての機能向上ということで、15行目から、地域の顔として誇れる景観の形成とか、移動途上でのワンストップ機能の充実など道路の付加を高める取り組みとか、あるいは公益に資する空間としての活用を進めるべきだというようなことを書いています。さらに、27から29行目では、街路樹の適正な維持管理がされていないことも多いので、地域との連携みたいなことを景観との関連の中で書かせていただいております。

19ページ目、道の文化の再発見・醸成・創造ということで、創造だけではなくて、再発見するんだ、醸成するんだ、創造するんだということで題名を変えてございます。

今後の方向性のところは、何度もご説明しておりますが、文化が交流する場としての道、街道文化、熊野古道といった道の文化の再発見・保全、それから新たな道文化の創造等、3つに分類して、道路が持つ機能を最大限発揮させるように幅広く活用する仕組みが必要であるということを書いています。

そうした中で、25行目のお遍路文化とかお伊勢参りのようなもの、あるいはイチョウ並木や日光杉並木みたいなものをどうつないで発展させていくかということが大事であるということで、まとめとしましては32行目以下で、日本人が潜在的に有する自然・歴史・文化を大切にす意識と、社会に貢献する意識の高まりを契機としまして、地域のNPO団体とさらなる連携を深めまして、創造的・自発的な活動を促進するために、積極的に住民と協働していくような取り組みが必要であるというような書き方をさせていただいております。

20ページ目は、3つ目の項目で、結節点の話でございまして、ここは大きくいろいろな話が入れ違っていましたので、交通結節点の機能の充実の強化の話と、公共交通の話に大きく2つに分けさせていただきまして整理をさせていただきます。

交通結節点機能の充実・強化につきましては、具体的な中身としましては21ページで書いてございまして、1つが空港、港湾、鉄道駅などへのアクセスの強化ということで、もう一度ちゃんと再点検してスムーズなアクセスが可能になるように改善していくことが大事ではないかということを書いております。

それから、結節点における乗りかえ利便性の向上ということで、1つ目はバスの待ち合い空間の充実を図るということ。2番目は、大規模な駅では立体交差化や駐車場、あるいは上下の移動を抑制した歩行者動線の確保などにより、交通手段ごとの動線の整序を推進すべきだということ。さらには、高度利用の推進ということで、駅前広場を立体的に整備

するとか、そういうことが大事だということで、そういう場合は集中的に事業を進めるような制度や、民間施設を含めた立体的な整備を行うような制度の拡充をちゃんとやっていくべきではないかということを書いてございます。

それから、この中の2つ目の柱であります公共交通につきましては22ページ目でございます、内容的にはバスの利用者の促進と移動困難者への対応ということで、バスのほうにつきましては、先般から議論がございましたリバーシブルレーンの話や、一定程度利用が見込めるところについては、24行目、専用レーンをつくるとか、あるいはLR Tを活用するとかいうことを書いてございます。また、それだけではなくて、そもそも公共交通を利用するという行動へ変容を促すような施策や取り組みが大事であるということも書いてございます。

それから、移動困難者につきましては、必ずしも公共交通ですべて対応していくというのは厳しい状況にあるとはいわれながらも、道路においてはそれに対してやはり貢献していくことが大事ではないかということで、コミュニティバスやデマンドバス、あるいは福祉施策との連携やNPO、あるいはITの活用などで省力化しながら、どういうふうに支えていくかということを考えるべきだということを書いてございます。

次に23ページ目が4番目の柱で、基幹ネットワークの戦略的な整備・活用ということで、基本的にはあり方委員会で議論されたものを持ってきているということです。

柱は大きく4つでございます、1つが18、19行目で、環状道路など抜本的な対策を進めるべきということと、20行目からは、渋滞の名所とされるようなボトルネックの集中対策をやるべきだということ。それと同時に、23行目ですが、路肩の運用改善や、簡易インターや出入り口の時間運用など、既存のストックを有効に使うというような施策もあわせてやっていく必要があるということと、最後に、大都市・ブロック中心都市間の連携を高める必要があるんだと。地震・台風の災害も常襲地であるということも踏まえて、バックアップ機能、大都市間のバックアップというものをよく考えなければいけないということも書いてございます。

24ページが、これもあり方委員会を受ける形でございますが、国土のミッシングリンクの迅速かつ効率的な解消ということで、特に、14行目からですが、人口減少社会に対応して、地域間で機能・役割を効率的に分担する連携生活圏の形成が必要だということで、18行目から、安全に配慮しつつも一刻も早くつなげることが大事であって、必要に応じて走行性の高い国道、今ある道路も使いながら、ネットワークの機能をできるだけ早

く確保することが大事だということで、そのつくり方については新たな考え方も導入しながら進めていくべきだということでもあります。完成二車線であるとかインターの数を多くするとか、防災機能を付加するということを書いてございます。

25ページは、そういうものを進める上においては、整備のプロセスというものを、また国道とも連携していくということになりますと、ちゃんと明確にして、第三者の意見も聞きながら進めていくことが当然大事だということを書いてございます。

26ページにつきましては今回追加したものでございまして、効率的な物流ネットワークの強化ということでもあります。

まず、今後の方向性といたしまして、19行目ですが、今の物流の動向や実際の使われ方、それから構造物の影響等を分析を行って、どういうネットワークを強化していくのかということのを再検証する必要があるということと、そういう検証を踏まえつつ、海上の大型コンテナが通行支障になっている区間についての対策をちゃんと実施するとか、逆に大型車両の通行については、効率的な物流を促進するために、ちゃんとそこを通っているというものについては包括的な特殊な許可をすとか、特殊制度の見直しみたいなものを考えていく必要があるのではないかと書いてございます。

27ページ目は、7つあるうちの5つ目の、防災も含めた国土の信頼性の確保ということでございます。

最初が大規模広域地震への備えということで、現状と課題のところは、最初のところで、東日本大震災はさまざまな教訓を与えましたということをもとに柱書きで書いた後に、ネットワーク、副次的機能等の話を書いてございます。

具体的な取り組みといたしましては、28ページ目でございますが、道路構造物の耐災性を上げるということ。それから5行目のあたりで、ネットワークの多重性、耐災性を適正に評価するんだということ。それから8行目で、副次的な機能を活用する。道路の施設が持つ避難地、活動拠点等の副次的な機能を活用して減災に貢献する。あるいは帰宅困難者への対策をどうしていくかということも大事であると書いています。

それから、発災後の的確な災害の対応、②でございまして、資機材の分散配置を含めて、道路の啓開、応急復旧計画を事前に準備しておくことは効果的であるということを書いてございます。

29ページにいきまして、全国各地で頻発する集中豪雨、大雪に対する道路の信頼性と安全性の確保。もともとここは雨のことしか書いてございませんでしたので、雪のことも

含めて書いてございます。

方向性といましては、ネットワークとしての通行確保の程度を明らかにした上で、確保すべきサービスレベルと必要な対策を踏まえて検討していくことが大事だということと、豪雨等に対する通行規制については、規制する区間や基準の設定・運用について、気象の特性や社会的影響を踏まえて検討する必要があるということと、集中的な降雪によって通行車両が走行不能となったり、後続する車が連続して滞留するという事態に対しては、チェーン規制や集中的な除雪、適時の冬装備の装着指導などをちゃんとやっていくことが大事だということも書かせていただいております。

30ページで、災害の情報提供の話でございまして、内容としては、13行目から、一元的に情報を提供していくんだということと、コンビニエンスストアをはじめ、沿道の店舗の協力も得る必要があるし、さまざまな情報ツールとも連携して、19行目、いざというときに役立つITSを実現することが大事ではないかということも書いています。

31ページ目にいきまして、ここは6つ目の課題で、持続可能で的確な維持管理・更新ということで、2項目でございまして、1つ目が道路ストックの長寿命化ということです。

まず今後の方向性のところで、22行目ですが、具体的には実態データを収集の上、将来の維持管理・更新の算定をちゃんと行った上で、将来の負担を軽減するための計画に基づいて維持修繕を行うことが大事ではないか。将来の維持修繕・更新費の判定を、ちゃんとデータを集めて算定することが大事だということを書いてございます。

それとともに、25行目以下、特に26行目から、維持修繕にかかわる技術者、担い手の育成・研修の取り組みを進めるとともに、インフラ管理を継続して実施する拠点の整備を進めて、持続可能なアセットマネジメントの確立を図ることが必要であるということも書いてございます。

29行目から誤植がありまして、「長寿命化のためには」以下の、「大型車両の道路適正利用を促進する仕組みを構築し、利用者への啓発を行った上で」の部分が重複してございますので削除してください。すみません。

内容的には、大型適正利用のところに書かせていただいた内容が長寿命化にも生きますので、トレーラー連結車の大型車両の道路適正利用を促進する仕組みを構築するんだと。事業者にちゃんと啓発して、データの活用、関係機関との連携強化、違反者の公表によって、指導・取り締まりの実効性を向上させることが大事だということが、管理上も大事であるということも、重ね書きではありますが書かせていただいております。

それから、維持管理のもう1つの柱で、効率的な維持管理ということで、32ページでございますが、ここは2つの柱でございまして、1つは、11、12行目で、路面状況の現状データを収集・分析して、これに基づく適正な維持管理レベルを設定するということと、もう1つは、16、17行目で、既に実績がある沿道住民、利用者による道路の維持管理への参画、協働を一層進めるべきだというようなこと。その前の道路管理者側の状況も含めてでございますが、そういうことを書いてございます。

33ページ目で、具体的な施策の最後の7番目の柱でございまして、低炭素型モビリティの普及促進に向けた対応と、道路空間のグリーン化ということでもあります。

低炭素型社会への対応ということで、この中には柱としては3つでございまして、1つが交通流対策によるCO₂の発生抑制ということで、25、26行目のあたりで、幹線ネットワーク、ボトルネック対策を進めるとともに、ITS等の推進を行って走行速度を向上させることが大事であるということ。それから、低炭素型モビリティの普及促進への対応ということで、30行目のところから、電気自動車、電動バイク、次世代の乗り物の普及促進に向けた支援をちゃんと行っていかなければいけないでしょうし、また自転車の整備・支援もちゃんと行うべきだということ。

それから③で、道路施設そのものの省エネ化ということで、可能な限りLEDの照明を活用あるいは採用するとか、道路区域における太陽光発電など、再生可能エネルギー発電装置の活用も検討すべきであると書いてございます。

34ページで、道路空間のグリーン化ということでございまして、ここも3項目でございます。1つはヒートアイランドへの対応ということで、14行目あたりから、街路樹の再整備とか芝生舗装やコンクリート舗装などを活用する。あるいは、16、17行目で、持続的かつ効率的な維持管理が可能となるような並木の整備を工夫する。

それから、②持続可能社会への貢献といたしましては、特に21行目で、リサイクル材の活用や、あるいは生物多様性に配慮した環境保全措置というものを進めるべきだということ。

③は、ご指摘いただきました、従前からやっております沿道環境の保全・創造を書かせていただきまして、特に28行目以下、大気につきましては、交差点立体化や改良、局所的な局地汚染対策を推進するということとともに、そもそもTDMや公共交通の利用促進をするということが大事であるということ。騒音につきましては、遮音壁をはじめとした道路構造対策に加えまして、土地利用の転換や建物の防音化とかいう対策もちゃんと引き

続きやっていく必要があるということを書いています。

以上が具体的な施策の提案の7つでございまして、最後に、施策の進め方についての提案ということで5項目書かせていただいております。

1つ目が、多様な利用を促進するための新たな仕組みの検討ということで、ポイントとしましては、36ページ目の今後の方向性のところでございますが、特に5行目からのところで、1つは自転車・歩行者の道路における位置づけを再整理するんだということ。それから、道路の機能・利害に応じた道路の利用ルールと調整方法を明確化するんだということ。それから、レベルごとに応じた道路網管理の考え方を整理するということと、このような仕組みを進めるに当たっては、17、18行目でございますが、社会実験等パイロット的な取り組みも検討すべきだということ。さらには、広域的な課題ということもあるので、地域圏、全国レベルでの幹線道路網の戦略なども検討すべきではないかということも書かせていただいております。

37ページ目が、1つ目の柱で、利用者との協働による道路の総合的なマネジメントの導入ということでございまして、中身は2つの柱がありまして、利用者の視点に立ったニーズの把握ということで、1つは、23、24行目からですが、自転車・人も含めた道路の使い方について、利用目的に応じたデータの取得を、将来のニーズを把握した上で、沿道も含めて地域単位のデータをまず把握する必要があるんだと。それから、26から28行目で、そういうふうにして集めたデータ、公共団体までのデータも集めて、そういうデータをちゃんと保存して、みんなが活用できるように情報プラットフォームをつくる必要があるということと、少し趣は違いますが、地域からの異状の情報や意見を聞くような道の相談室とかの充実を図っていくべきだということと、全体を通じて、多様な主体や市民参加を通じて現状を把握して、道路施策の決定につなげるPDCAサイクル、ちゃんとニーズを聞いて、データを整理して、要望を聞きながら進めるPDCAサイクルの充実に努めるべきだというふうに書いてございます。

38ページ目は、多様な主体との協働ということで、これも管理のところやいろいろなところで同じような内容を書いたものをまたまとめて書いているということでございますが、特に10行目のところで、道路の管理・改善の段階において、NPOを道路サービスの担い手として位置づけて、道路管理者は積極的に連携していくというようなこと。それから、24行目で、そういうNPO等の団体からの柔軟な発想やアイデアを活用し、技

術的・制度的にチャレンジできるような社会実験の導入や、利用に関する計画の活用による合意形成なども図っていくべきだということを強調して書いてございます。

39ページからは、3つ目の柱で、早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実ということでございまして、事業のスピードアップにつきましては、中ほどの16行目のところで、まず供用目標や事業進捗状況を公表するようなマネジメントが大事だということと、その下、実際に進めるときには、遅延要因をちゃんと除去するような取り組みも必要であるし、発注等においても、受注者側のインセンティブが働くような仕組みを入れていってスピードアップを図るべきだということを書いてございます。

40ページの評価のところにつきましては、簡単に要約しますと、16、17行目で、要するに、事業の目的・効果に合った評価手法の充実を図るべきだということ。それから、コストのかからない構造とか運用を進めるべきだということ。それから、まだ事業に着手する前の計画段階の評価で住民との合意形成をきちっとやるべきではないかということを書いて書かせていただいております。

41ページ目は技術開発・活用による品質の確保と道路の進化ということで、ここは4項目あります。最初がライフサイクルコストの最小化と道路の品質評価ということで、ライフサイクルコストの最小化をより重視した総合的な削減を図るべきだということ。あるいは、工事完成後の品質検査を重視するとか、維持管理の契約の一本化とか、新しい入札者ともきちっとやっていくべきだということを書いてあります。

42ページの技術開発につきましては、産学官が連携して現場への適用も意識しながら開発をちゃんと進めるべきだということ等を書いてあります。それから、よい成果を上げた受注者とか企業に技術開発のメリットを与える仕組みを考えるべきだということを書いてあります。

43ページで、ITSによる道路行政の変革ということで、ここは、前は「ITS技術のさらなる進展」と書いてあったのですが、多くの方から、もう少しちゃんと前向きに書くべきだというご指摘をいただきましたので、若干、前と重複するところもございまして、内容を書きかえております。

具体的には44ページを見ていただきたいのですが、まずITSそのものの位置づけを最初のところで書いてございまして、道路行政に必要な情報を詳細に把握できる重要なツールなんだと。これを、5行目ですが、効率的な管理ができるなど道路行政の効率的なマネジメントが可能となるんだということで、まずITSのいいことを書いてございます。

現在でも、走行速度情報を活用して渋滞対策を実施するとか、あるいは事故の情報を集めて整理していこうとか、あるいは、13行目ですが、車載カメラなどによって降雪時の道路状況とかを把握して管理に生かしていこうという動きもありますということでございます。

16から18行目で、こういうハードとITS等のソフトを組み合わせることで、ネットワークを有効に活用することが大事だということで、特に、19行目以下のところでは、自動車の制御と組み合わせた最先端の技術開発を進めて、道路問題のさらなる解決につなげるべきだということでございまして、例えばボトルネック部でというようなことで、適切な車間距離や走行速度などの情報を提供して、自動車がそれに基づいた自動制御を行うことや、運転の自動化とかいうことも書かせていただきました。

最後に、32、33行目で、政界をリードする我が国のITS技術をさらに発展させることで、一層安全・円滑な道路交通の実現を目指すこと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。

45ページ目、最後の4項目めでございますが、進化する乗り物への対応ということで、技術開発を推進すべき、検討すべきということと、パーソナル化やコンパクト化されたモビリティについて、歩行者、自転車と調和する公平なモビリティ環境を実現すべきだということを書いてございます。

最後に、5番ということで、持続可能で多様な財源制度ということで、3項目書いてございます。一つ一つテーマが大きいので、改めて要約は書いてございません。基本的にはあり方委員会で書かれたものを参考にしながら書いているところでございまして、1つ目が持続可能で公平な料金制度への転換ということでありまして、今後の方向性としては、最初のポツですが、公平・妥当でかつ円滑な交通確保に支障がない範囲で料金を実質的に低減していく努力を図るべきだということと、27、28行目で、基本的な料金制度は安定的でシンプルなものとすべきだと。29行目で、そういうシンプルな制度のもとで、政策課題に対応するために弾力的な料金施策をきめ細かく行うようなことを考えていくべきだということと、32行目から、維持・更新のところについては、34行目で、今、償還計画に入っていないような更新や道路機能の強化みたいなものについては、厳しい財政状況を踏まえながら、償還期間の扱い等も含めた幅広い検討が必要だということを書いてございます。

47ページは、道路の維持、管理、更新などの新たな負担のあり方ということで、海外

で行っております課金のことを書いてございます。

今後の方向性の中では、特に諸外国では重量貨物車対象だけではなく、一部一般道路にも課金が行われているということ。日本でも維持・更新や管理を考えたときに、そういうことを考えることが大事だということと、その際、税金との関係等についても整理する必要があるということを書いています。

最後に、PPP/PFIということで、今後の方向性としては、地方の公社等ではさまざまな動きがある中で、PPP/PFIをもうちょっと積極的に活用しながら、コンクリートセッション方式の活用についても検討していく必要があるということと、そもそも道路関係4公団の民営化等の仕組みが、2つ目のポツでございしますが、一応民間資金を活用するというので、その先駆けではあるのですが、さらにPPP/PFIの導入に向けたという意味では、民間のノウハウを引き出すという意味で、SA・PAとか土地の更新というようなものを使っていくことを検討すべきだということでもあります。

最後に、「おわりに」ということで、これは中間的なまとめを行ったものでありまして、まだ不十分な部分も多いので、なお引き続き詳細な検討を行うということを書いております。

以上の内容を整理しまして、もう一度資料1に戻りますが、2枚目から、今の要約のところ、具体的な施策のところにつきまして書いてございます。

点線囲みで書いてあるところが、新たに取り組むところや、あるいは特にアンダーラインを引いてあるところはさらに検討を進めていかなければいけないところということで、先ほどのポイントのところから整理してきて書いたものです。

同様に、その次のA4縦の紙ですが、進め方のところについても同じような仕切りで紙を整理してございます。全体を見るときに参考にしていただければと思います。

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。

それでは、これから1時間弱になりますが、議論の時間に充てたいと思います。

最初に、議論の進め方についてご相談しようと思いますが、きょうで中間取りまとめという格好でまとめたいということでございますので、まず大体の枠組みについては、これまで何回か議論してきた中の枠組みなので、これはよしということでお認めいただきたい。だから、大幅な変更は、例えばこれとこれはやめちゃうとか、これはぼーんとこっちにするとか、ここはちょっとご勘弁いただきたい。だけでも、細かい文言のところは幾らでも

直せますので、こういう用語をもうちょっと入れたほうがいいねとか、ここのところの表現の度合いが違うねみたいなことは、どうぞどんどん言っていただきたいと思います。

もう1つお諮りしなければいけないのが、この中間取りまとめの名前です。この名前はものすごく重要で、それがこの、ある種インパクトのあるものじゃないと、「またか」みたいなことになるし、ぜひそのところは皆さんから、今事務局から幾つかの案が出ていますが、どんなものでもいいかなみたいところはご感想を言っていただいて、お好みも言っていただいて、もっといい案があればそれもご提案いただいてというようなことを一つお願いしたいです。

ただ、名前につきましては多数決で決めるようなものでもないので、皆さんのご意見をきょう十分言っていただいたものを、事務局と私にお任せいただいて、それをうまく、皆さんのなるべく多数のご意見が反映できるような名前を構築するということでご了解いただきたいと思っているところでございます。

そのような進め方でよろしいですか。

それでは、細かいところのことはいっぱいご意見があろうかと思しますので、まず最初に、この名前をどうしたらいいかをちょっとご発言いただきたいと思います。

ちなみに、しばらく前に、中村英夫先生が部会長だったときに私もやっていたので、中村先生も同じようにやはりインパクトのある名前じゃないといけないということで、「今、転換のとき」という、非常に短いタイトルを使ったのがあるので、この「今、転換のとき」というのはもう使えないと。前回は何ですかね。これの前は。言えない？ 難しいやつで言えないのかもね。

まあ、ということでございます。

それでは、どうぞ、まず名称についてご意見を賜ればと思いますが、いかがでしょうか。

特に、草野委員はこういうところ、ぜひご意見を賜りたいと思いますが。

【草野臨時委員】 いきなり難しいですね。やはり短くインパクトがあるというのは一番重要ではないかと思うのですが、そうすると案2が出て、「使いやすい道路」……何かもうちょっともみたい感じがあるという気がするのですが。じゃあ代案と言われると、今はちょっと困りますが。

【家田部会長】 「使える道路へ」というのは使ったんですよね。しばらく前に。あれは基本政策じゃなかったかもしれないけれど、何かのレポートをつくりましたよね。「使

えるハイウェイ」だっけ。それは使っちゃいましたよね。

【道路経済調査室長】 はい。

【家田部会長】 どうぞ、ほかの方もご遠慮なくご発言いただきたいと思います。

勝間さん、どうですか。

【勝間委員】 いただいた中で、案3はいいなと思って見ていたのですが。やはりインパクトも大事ですが、ちゃんと読んだときに何だということがわかるようなタイトルというのは重要だと思います。

【家田部会長】 ほかにどうですか。

太田先生、どうですか。

【太田委員】 長い目で見て、「ああ」と思えるものもいいなと思い、私は案2が割といいかなと思います。具体的内容につきましては副題で入っておりますし。ただ、よほどこれまで使いにくい道路だったんだねと言われるのがちょっと嫌なのですが。まあ、意識の転換という意味で、「使いやすい道路へ」というのはいいかもしれません。中身を読むと、もっと広域的なことも考えているし、震災のこともしっかり考えているので、そういう意味では少し表題と中身が違うような気もするのですが、ここで検討してきたことの総体をしっかり、ある意味ではあらわしているような気がします。

【家田部会長】 ありがとうございます。

一通り、いかがでしょう。久保田先生、どうですか。

【久保田臨時委員】 私も案2は、「使いやすい」というところに若干抵抗感が。この提案の中には、道路空間そのもののグリーン化のような話もあるので、ちょっと全体を包含していないような感じが。ただ、案2でいいのは「へ」ですね。この「へ」を使いたいです。

で、ちょっと勝手なことを言っているいいですか。案1の「進化」というのもいいですね。「道路政策の進化へ」とか、そんな。短くて。すみません、そんな思いつきで。

【家田部会長】 ありがとうございます。新案を提案いただきました。「道路政策の進化へ」。案4ですね。

ほかにどうでしょう。

【大串臨時委員】 すみません、私は「さらに使える道路へ」ということで、「使える」のところが「””」がつく、「さらに”使える” 道路へ」。

【家田部会長】 「使える」のところがかぎ括弧つきですね。

【大串臨時委員】 クォーテーションです。何でもいいんですけど。

【家田部会長】 クォーテーション。はい。ほかにどうでしょう。今のが案5ですね。羽藤先生や朝倉先生、根本先生はどうですか。

【朝倉臨時委員】 僕はあまり名前をつけるのは得意じゃないですけど、「使う」という言葉もあるのですが、「人をつなぐ」というふうなニュアンスが出るとよいと思います。道路はネットワークとして機能して意味があるので、例えばですが、「人につながる道路へ」とか「人をつなぐ道路へ」とか。「へ」も生かしつつ。

要するに、「人」というのを使いたい。今回特に、車主役から多様な利用者へと言っているのだから、「人」というのを使いたい。それから、ネットワーク化するという言葉も使いたい。それらが前向きに伝わるようなものを考えたい。コピーライター的にはスマートでないかもしれないけれど、「人をつなぐ」というのがあるかなと思いました。

【家田部会長】 ありがとうございます。東日本大震災の後、「絆」とか「つながる」というのが非常に重要なキーワードになっているという面もありますよね。

根本先生、どうぞ。

【根本臨時委員】 事務局が案2と案3でどちらがいいでしょうかという問いかけをしたのに、だんだん話が混乱してきたような感じもします。

私は、先ほど意見があったように、案2よりは案3がいいと思います。やはり具体的な中身がこれを読んでわかる。特に、「新たな価値の創造」なんていう言葉が出てくるところなどは、私としてはいいんじゃないかなと思います。「使いやすい」というのは、ちょっと言葉としてあまりインパクトがないような感じがしました。

【家田部会長】 羽藤さん、どうですか。

【羽藤臨時委員】 僕もそんな代案はありませんが、短いタイトルで「新しい道路へ」と一言、短いだけつけて、副題はここにあるのを合算でいいのではないのでしょうか。

【家田部会長】 ありがとうございます。

一通りご意見をいただきまして。もうちょっとある？

【草野臨時委員】 やはり今回の中間取りまとめを読んで、一般国民として非常に大きな変化だなと思うのは、行政の姿勢みたいなところの転換だと思うんです。そこは、その意思みたいなものをタイトルに盛り込んだ方がやはりいいのかなと思うのですが。

これ、でも、やはりちょっとタイトルとして、3が長いような気がして。副題として入っていればいいのか、あるいは政策、つまりこちらが変わるんだということを明確に、短

くタイトルにしたほうがいいのかというのはちょっと迷うところです。

【家田部会長】 ありがとうございます。サブタイトルもつけられるので、サブタイトルも上手に使える、勝間さんがおっしゃるような、何が書いてあるのかということがわかるような面もあるかもしれませんね。

【勝間委員】 サブタイトル、読まないんですよ、みんな。大体。なので、タイトルのほうでできれば完結したほうがいいのかと思います。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、大体一通りのご意見をいただいたので。しかも、案4、5、6と3ついただきました。案4「道路政策の進化」。案5「さらに使える道路へ」。それから案6「人がつながる道路へ」と、大変魅力的な案もいただきましたので、その辺を並べて、少し。私はきょうは意見を言うのはやめておきますが、事務局と相談して選ばせていただくということによろしいですか。

(「はい」の声あり)

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、タイトルはそういうことにさせていただくことにして、今度は内容について、どうぞいろいろな意見を言っていただきたいと思います。

どこからではとはいいながらも、それなりに分けながらやったほうが楽かもしれないですね。それとも、分けなくて全体に通じることでおっしゃりたいことはありますか。例えばてにをはが変だねというところもところどころあるので。まあ、これはまた事務局でじっくりとチェックしてもらおうということで、きょうはご勘弁いただくことにしたいと思いますけれども。

全体ということで何かありますか。よろしいですか。

それでは、大体ブロックごとに順に行こうと思います。資料2に基づきながらご意見を賜りたいのですが、まず2ページの「はじめに」というところでは何かご意見ございますか。ここは特にないですか。

それでは次に3ページの、Ⅰ、道路政策の現状認識というところ。3ページ、4ページですね。ここはどうでしょう。ここもよろしいですか。

では次、5ページからのⅡで、今後の社会経済の展望ということで、5ページ、6ページとありますが、ここはどうでしょう。ここもよろしいですか。

それでは、今度は7ページ、Ⅲ、今後の道路政策の検討に当たっての基本的な視点とい

うことで、7ページから10ページまで。ここまでどうぞ。

はい、久保田先生。

【久保田臨時委員】 8ページの「賢く使う」のあたりですが、14行のところで、新たな道路の供給から今ここにある道路の改善にニーズが移行しているという指摘があって、その次の16行からのところを見ると、これは今ここにある道路の改善を——18行目で、今ここにある道路の改善を進めるという方向にシフトしていく、というふうに読めます。これを上の14行から通して読むと、下手をすると、もう新たな道路の供給というのはやめて、改善をやっていくというふうに読めるおそれがあると思うんです。ほんとうはそうじゃなくて、確かにPDCAをするのだけれど、例えば18行目のところで、利用者のニーズを的確に把握した上で、改善をするのか、はたまた供給をするのかを的確に判断して進めていくというふうに変えていく、というふうに明確に書いたほうがいいと思います。

ですから、具体的な提案としては、18行目のところの「改善を進める」のかわりに、「改善や供給について検討する」というふうに変えていただいたほうがいいのではないかと思います。

【家田部会長】 ひとまずご意見をいただいて、それに事務局からお答えいただきましょう。

【大串臨時委員】 戻っていいですか。4ページ目をお願いします。④のところで、道路管理者間や多分野との連携に課題というところで、一番上の丸ポチですが、道路管理者ごとに整備・管理を行ってきた結果云々とあって、道路管理者の枠を超えて検証する視点が不十分だったとあるのですが、これを読んでいると、道路管理者間で何かうまく話し合いを進めるのかなと思ったのですが、多分、利用者とかほかのNPOなど、多様な主体などとの連携がこれから必要であるというところの前段だと思うのですが、もうちょっとこれ、そういうふうには書いていただけないかなと。

これ、最初に読んだときに、道路管理者間の連携がこれから強化されなければならない、例えば県道だから県のほうに、市道だから市のほうに、国道だから国のほうにというわけではなくて、ということだと思うのですが、ここだけ読んだときに、後ろでどこが対応しているのかなということがわかりにくかったのですが。

以上です。

【家田部会長】 はい。ほかにいかがでしょうか。10ページまで。どうぞ。

【朝倉臨時委員】 9ページのところで、5ポツですが、タイトルが「道路の役割を再認識する」となっています。内容は大規模災害を受けてどういうふうを考えていくかということなので、「再認識」というのは、言葉は悪いですが弱いんじゃないかと思います。もう少し積極的に前に出るような言葉のほうがいい。例えば、大規模な災害から国土を守るとか、災害に備えるとか、そういう言葉のほうがいいんじゃないかと。

今回、この部分はかなり皆さんがお読みになるのではないかと思うんです。こういうセクションのところは、それに対してもう少し強い言葉を使ったほうがいいんじゃないかなと感じます。

【家田部会長】 具体的な提案をいただけると一番。

【朝倉臨時委員】 それがちよっと、なかなか良い言葉がなくて。今僕が思っていたのは、「守る」とか「備える」とか、そういう言葉を「再認識」のかわりに使うことができればいいかなと。

【家田部会長】 このかぎ括弧の「道路の役割を再認識する」という文言を、「再認識」ということだけ変えるのではなくて。

【朝倉臨時委員】 はい。「再認識」だけを変えたのではなかなかうまくおさまらないかなと思ひまして。すみません、代案のいいのがなくて申しわけないのですが。

【家田部会長】 いわば、道路が国土を守るんだ、みたいな。そういう意図ですね。

【朝倉臨時委員】 ええ。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにどうでしょうか。

それではひとまず、さっきの4ページのところから今の9ページのところまで、3か所ご指摘をいただきましたが、事務局からどうぞ。

【道路経済調査室長】 まず4ページ目のところでございますが、管理者間の連携の話は、後では利用のところだとか、そういうところに実は随所出てきているんです。根底的にはネットワークであるのですが、そこの調整をもっとちゃんとやっていかなきゃいけないんじゃないかということではあると思います。

確かに、利用者のところが見えにくくはなっているので、表題を変えるというよりは、まず利用者と連携するのも大事であるけれども、その前に、みたいな感じで書くとか、何かそんなことで先生のご趣旨を反映したいなと思っております。

【大串臨時委員】 どこがつくってだれが管理しているかということではなくて、主に

だれがどんな目的で利用しているのかという視点がなかったんですよ、だからこれからそれを入れますよということなので、だれが主にどんな目的でそのネットワークを利用しているのかという視点の欠如が見られました、というぐらいに書いていただけると、たくさん施策が講じられるんだなということがよくわかるかと思います。

これだけ読むと、管理者間の連携が不足していたから、それを補おうという方向に行くのかな、それがちょっと見当たらないなと思ってしまいましたので。

【道路経済調査室長】 わかりました。

それから、8ページ目のところは、「供給」という言葉がいいかどうかはあれですが、確かに整備のところが、18行目でまた読めなくなってしまうところもあるので、文言は検討させていただきます。

それから、9ページ目のところは、ご指摘ももっともではあるのですが、全体にここは道路の転換の視点ということで、道路をどうすると書いてきている流れの中で、最後に国土を強化すると書いてしまうとうなのかなと。そういうこともありまして、「強くしなやかな国土の形成に向け」とかいう言葉を入れさせていただいて、道路を何とかするというような書き方に、1から5まで、一応そろえてはいます。

ご趣旨もよくわかりますので、道路の役割を再認識して、後ろに書くか、強い国土を守るんだと書くかとか、そういう工夫はさせていただきたいと思いますが、内容的には道路の建議ではあるので、道路を最後どうすると書いたほうがいいのかということ、こんな書き方をしたということ、全く道路の役割を何するというのを抜いてしまうと1から5の並びが悪くなってしまうのかなというふうに、ちょっと思っているところです。

【大串臨時委員】 先生のご意見に沿うのかわからないですが、「再定義する」とかだと強いですかね。再認識するのではなくて、改めて定義し直すという言い方だともし強くなるのだったらいいのですが。ちょっと違いますかね。

【家田部会長】 普通の人には何を言っているのかわからないよね。再定義と言っても。

要するにこれは、再認識という意味は、大事だよということを確認しようということをお願いなんですよね。だから、再構築というどっちに再構築するかわからないから、ディレクションがわかるようなことをもっと強く言ってくださいという意味でしょう。何かいい言葉があれば。

吉岡さんからの話としては、このかぎ括弧の中の文言は、道路が中心になるような表現をしたいということなので、もし朝倉先生、終わりまでに何かいい言葉を思いついたらご

提案いただくと。

【朝倉臨時委員】 考えておきます。

【家田部会長】 ということでございました。

以上くらいでよろしいですか、ここまでは。

では続きまして、11ページ以降から。これは11ページから16ページでお願いします。

はい、どうぞ。

【太田委員】 今回加わった部分についてなのですが、11ページ目のポイントのところで、15、16、17行目のところ。「調整をコーディネートする」というのは、馬から落ちて落馬している気がする。利害調整をする仕組みを構築するというです。すぐ上の行に合わせていただくということです。

次のところは、地方公共団体の何をエンカレッジするのかがよくわからないし、「エンカレッジ」という言葉は少し難しいかなと思います。これは内容がわかるようにしていただきたいです。

それが、具体は13ページの23、24、25、26行目に書いてあるのですが、ポイントで要約したところは2項目になっているのに、具体の説明は1段落というか1項目になっているので、この利害調整機構の仕組みの話と地方自治体をどうしたいのかという話は別の段落というか、項目に分けていただかないといけないと思います。

以上です。

【家田部会長】 ほかにどうでしょうか。

はい、勝間さん。

【勝間委員】 12ページ目の③、「遅い交通」って、何かもうちょっといい表現はないでしょうか。低速交通でも何でもいいですが、すごくイメージが悪いですよね。

【家田部会長】 ついでに、今の勝間さんが言ったところで僕も質問をさせてもらおうと思うんだけど、その数行後に、その際、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リックなプロジェクト等の推進も必要である、というのだけれど、今さら言うのも何なのですが、これ、何のことを言っているのかがよくわからなくて、ちょっと教えてほしいなという感じがしました。

ほかにどうでしょうか。

【草野臨時委員】 先ほどの11ページのコーディネートなのですが、これ、主語がな

いというか、だれがコーディネートする仕組みなんですかね。それは入れていただきたいと思えます。

【家田部会長】 ほかにどうでしょう。

久保田先生。

【久保田臨時委員】 2つあります。1つは12ページで、8行目から始まるこの4行の文章、実は最初伺って意味がわからなかったのですが、よく読むと、この幹線道路というのは別に山の中の幹線道路の話をしているわけではないわけですよね。あくまでこれは、都心部の幹線道路でこういうことを、再配分のようなことをしてはどうかというご提案だと思うので。これ、山の中で再配分ってあり得ない話だから。

だから、幹線道路の前に、例えば「都心部の」とか「都市の」とか、つけていただくというのがあると思えます。

もう1つありまして、16ページの沿道利用の関係ですが、まず前提として、これは現状と課題をしっかりと書いていただいたので——ほかもそうですが、非常に全体としてわかりやすくなったと思えます。ここの3行目から11行目まで、確かにこれまでの議論の経過が非常によくわかるので、すばらしくなりましたと思えます。

その上でちょっとお願いは、その下の今後の方向性について、上の8、9行目ぐらいで書かれた、例えば公平性とか負担の問題とか、その辺、非常に本質的な問題が書かれている割には、その方向性の、例えば18、19行目ぐらいが、ちょっと対策としてやや具体的過ぎて、上の大きな指摘にまだ完全に答えていないような。上が重過ぎて下がちょっと軽いという感じが正直あります。

したがって、下の方向性の中でも、当たり前かもしれないけれど、公平性を担保した制度とか、もっと具体的に書けるとすれば、道路交通への影響予測の提出で終わらずに、提出させて、それを審議するような仕組みをつくるとか、審議すれば公平性も担保できる可能性もあるし、その審議の場で将来を見通して、いろいろな、早い者勝ちみたいなことを防ぐ余地も出てきますので、ちょっとその辺を、上の重さに耐えられるような表記を加えていただければと思えます。

以上です。

【家田部会長】 はい。ほかにどうでしょう。

【根本臨時委員】 今のに関連して、同じページの10行目から11行目にかけて、「理論的に整理されるまで至っていない」の、この「理論」が何の理論なのかということ

が問題です。受益と負担とか、既得権をどうするかとか、そういう理論に持っていくのではなくて、むしろここは、道路施策なのでアクセスコントロールという概念をどういうふうに整理して、その計画の中に生かしていくのか、アクセスコントロールする道路というのをどう位置づける、そしてそれをつくるときにどういうふうに担保していくのかということの理屈の整理が十分ではないのだろうという意味だと思うんです。この理論的に整理というのは。

そういう意味で言うと、道路のアクセスコントロール性に関する何か理論の整理みたいなものを将来的にちゃんとしなきゃいけないということも書けるのではないかなと思います。

【家田部会長】 まあ、理論的というよりは、考え方の整理とか、そういうことなんですよね、これはきっと。

ほかにどうでしょうか。

じゃあとりあえず、11ページから16ページまで、今のご指摘をお願いします。

【道路交通安全対策室長】 それでは、今のご指摘についてお答えをさせていただきたいと思います。

前のページのほうから順に見てみますと、11ページのポイントのところ、コーディネートする仕組みがちょっとトートロジーになっているというご指摘がございましたので、これについては直させていただきたいと思います。

また、だれがどういうコーディネートをするんだというご指摘も草野委員からいただきましたが、これは今、13ページを見ていただくと、行政と地域住民間の利害調整、これをだれに担っていただくのだろうかということがこの問題になっているのかなと。ここにNPOですとかいろいろな方々のお力もいただきながら、うまく調整するシーンをつくれないうのかなということが問題意識として持っています。その辺、もう少しわかりやすく書きたいと思います。

それから、次に12ページでございますが、幹線道路について、「都心部の」というような形容詞が要るのではないかと久保田先生からいただきましたが、これはもっともなことでございますので、そのように書き直したいと思います。

それから、12ページの③、遅い交通について、勝間委員からイメージが悪いというようなご指摘をいただきました。今の段階ですぐ代案が思いつかないのですが、いろいろご議論いただいた中で、30キロ以下のような低速の交通、新しいモビリティなどからもそ

ういったものが出てくるのですが、それを受けるような言葉を考えたいと思います。

【勝間委員】 単に「低速交通」でいいような気がするのですが。

【道路交通安全対策室長】 わかりました。そのようなことにしたいと思います。

それから、ここの31行目で、モビリティセンター、これは何だったろうかというようなご指摘を家田先生からいただきましたが、これは一つシンボルとなるような、自転車の貸し出し拠点ですとか、そういったところで地域の情報を知っていただくとか……。

【家田部会長】 そういうもののことを言っているんだ。わかりました。

後ろのほうにも、後ろに注をつけるやつがあるじゃない。だから、この中で書きこむとまた面倒くさいから、こちら辺に注意書きで、これは何のことで、例えばこんなことをイメージしているとかいうのも書いたほうがいいかもしれないね。

【道路交通安全対策室長】 はい。羽藤先生、これはそういうイメージでよろしかったですよね。これは羽藤先生からご指摘をいただいたことだと記憶しているのですが、そういうような意味で……。

【羽藤臨時委員】 そうです。大変申しわけありません。

【道路交通安全対策室長】 そのようにつけさせていただきたいと思います。

それから、太田先生から、13ページのコーディネートとエンカレッジのところ、ポイントでは2つに分かれているのだけれど本文では1つだということでございました。これはちょっと、組み方も含めて統一をさせていただきたいと思います。

大体そのようなところでよろしかったでしょうか。

【家田部会長】 16ページは。

【道路経済調査室長】 16ページでございますが、理論的整理をされるまでに至っていないというところについては、考え方をということでもありますし、確かにアクセスコントロールみたいな話がないので、そういうこともつけ加えさせていただいて整理したいと思います。

それから、それとの関係がつながるように、今後の方向性がかなり具体的な内容になっているので、その観点であるとか公平性も含めて、ご指摘いただいたことを加えるような形で制度の話を書いていくように修正を検討したいと思います。

【家田部会長】 はい。ここまでのところはよろしいですか。

それでは続きまして、17ページの2、道路が有する新たな価値の創造ということで、22ページまでいきましょうか。2と、3の交通結節点関係で一緒にやってしまいま

しょう。17ページから22ページまでをお願いします。どうぞ。

【太田委員】 20ページのほうで、交通結節点の話が充実させていただいており結構です。ただ、これはいわゆる道路とそれ以外のものの結節の話だけになっているのですが、道路同士の結節の話を書いてもらったほうがいいかなと思いました。

具体的に言うと、例えばSA・PAで、外から入ってくるのと高速道路を使っているのとの間をうまく使う。それが、さきほどモビリティセンターの話がありましたが、そこで自転車に乗りかえるとか、さらに言うと道の駅の使い方ですね。道の駅まで車で来て、そこから自転車に乗りかえるとか、自動車と自動車との結節の話を書き加えていただいたほうがいいかなと。「道の駅」という言葉がこの中で全く出ていないので、入れたほうがいいと思います。

【家田部会長】 そうですね、なるほど、なるほど。それは21ページのどこかに入れるという感じですね。

【太田委員】 そうですね。

【家田部会長】 そういうことですね。

ほかにどうでしょう。はい、根本先生。

【根本臨時委員】 19ページの21行目のところに「新たな道文化の創造」という言葉がありますが、その前のところの、文化の再発見では熊野古道というような具体的な例が示されています。新たな道文化のほうで、1つのアイデアなのですが、「アジアハイウェイ1号線」という言葉を入れられないかなと思っているんです。

これは皆さんご存じのように、東京起点で福岡を通って最後はイスタンブールまで行く道ですが、それぞれの国が標識をつけるようになっているのですが、日本でもやっと標識が何カ所かつきました。実は昨日、留学生のネットワークのNPOが来て、アジアハイウェイ1号線に沿ってずっと車を走らせたいと。それで沿道でイベントをやりたいというようなことを相談に来たのですが、そんな簡単に一通貫にはまだ行けませんよ、というようなことをいろいろ説明してあげたところです。

いずれにしても、これからアジアハイウェイ1号線は文化交流の象徴になるようないい路線で、しかも東京が起点だということがあると思うので、そういうものが新しい道文化の創造ということで少し役に立つのではないかなと思いました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにどうでしょう。では久保田先生、勝間先生。

【久保田臨時委員】 同じ19ページなのですが、正直ちょっとこのページが具体的にどういうことを目指すのか、施策としてどういうところを目指すのか、ちょっとわかりにくいような気がします。

例えば、28行目から始まる4行を読むと、最後の30行目から、道が持つ機能や価値を向上させる観点からの取り組みが必要であると書いてあるのだけれど、どういう取り組みを指向しているのかが書いていないように思います。

多分、これを書かれた方は非常に御苦労されたページだと思いますが、1つ提案したいのは——最終回で言わないほうがいいのかもしれないのですが、例えば、歴道ですっとやられてこられたようなことを、少しここに書き込んでいただくのはどうかと。歴史の町並みを踏まえて都市計画道路を見直すとか、へび玉道路をつくるとか、そういうことを今までやってこられたわけなので、あそこまでいなくてもそういうところって結構ありまして、ある町の真ん中の都市計画道路を広げようとする、国の登録文化財の酒屋さんが50センチかかってしまうと。すると、規則どおりだとそれは壊すか曳家するかやらないといけないのだけれど、場合によってはそこだけ50センチ、都計道をちょっと狭くしていただく。いわゆるへび玉というやつですね。そういうことで割と簡単に救われ得る場合があるわけです。

例えばそういうことで道路の整備も進むでしょうし、こういう道の文化も進んでいく可能性はあるわけですね。もちろん制限なくやってはいけないわけですが、そういうことも道の文化創造の1つの手段としてはあり得るといような政策を、この辺にちょっと1つ加えていただくといいのではないかと思います。

以上です。

【家田部会長】 今、久保田先生がおっしゃっているような、連建地区みたいなものとの道の関係とか、そういうものはほかに書くところはないのかな。やはりここに入るということになるんですかね。文化のことも。

ありがとうございます。では勝間先生、どうぞ。

【勝間委員】 交通結節点の20ページ、21ページの中で2つお願いがありまして、1つには、駐車場についてははっきり書いてあるのですが、駐輪場系についても記載していただきたいと。今後、自転車のほうの道路整備の議論もしておりますが、アクセスの中で自転車との接点ということ、あるいはバイクとの接点ということがあり得ると思い

ます。

2つ目として、もう少し高齢者対策のバリアフリー系の記載が必要かなと。実際に私は今、足を折ってしまっていて——そうなんです、1カ月ぐらい前に足を折ったのですが、公共交通はほんとうに使えないんですよ。やはり階段ですとか、あるいはリフトがあったとしても動かなかったりして。ほんとうに、高齢者が今後このような公共交通を、特に交通結節点で使うとなると非常にハードルが高いなということがよくわかりましたので、その点についてのサポーター的な記述があるといいなと思います。

【家田部会長】 自転車は乗れるの？

【勝間委員】 自転車は乗れるんです。片足に全部体重がかかるのが一番だめなんです。

【家田部会長】 なるほどね。余計な話をすみません。

ほかにどうでしょうか。

では、ちょっと私からも。さっきの19ページで久保田先生がおっしゃったところで、取り組みが必要である。必要性の認識は書いてあるのだけれど、何をするかというのが書いていないところは、やはりもうちょっと強化が要るなと思って。

だけど、例えばですが、この現状と課題のところには日本風景街道のことが、やってきましたということが書いてあるのでね。だけど率直に言って、一時期の盛り上がりには全然欠けている感じが私はします。だけど、あのときには相当な制度的な枠組みだとかいろいろなことも考えて議論されましたよね。そうすると、あの活動を充実・進展させるなんということは、これは具体ですよ。そういう具体的な、必要であるからかくかくしかじかをすべし、のところに、久保田先生のお話などと一緒に入れたほうがいいんじゃないかというふうに私も思います。これが1点です。

もう1つは、21ページのところで、バスのことが出ていないわけではない、バスの待ち合い空間の充実を図るためということで、これはそこら辺にあるバス停という感じで言っているのだらうと思うのですが、バスターミナル。この空間の質とか機能というのは、鉄道駅の機能や質に比べて著しく劣るわけですよ。私の知る限り、日本で、名古屋の「オアシス21」のバスターミナルは、もちろんバスターミナルだけのためにつくっているわけではないのだけれど、空間の質としてはまあ、かっこいいですよ。でもほかのは大体、もうミニマムのスペースとミニマムの質ですね。少なくとも、そこでデートで待ち合わせるなんていう感覚はゼロ。物語なんか出っこない。そういうものでいいのかということは考えたほうがいいと思うんです。

だけど、地方の移動といったら高速バスのほうが、鉄道の特急よりもむしろ利用率が高いぐらいのものでね。そこら辺を考えると、この②の交通結節点における乗りかえ利便性の向上なのか、何か——利便性でもないんだけどね。空間の質を、バスターミナル、特に高速バスターミナルの質を上げていくんだということの重要性ぐらいは、ちょっと言っただけでもいいんじゃないかなと思いました。

それから22ページですが、20行目以降で、①バス等の利用促進の中で出てきて、バスレーンとか連節バスがとか書いてあったけれど。それから上下分離してLRTの整備とか書いてあるのだけれど、日本で確実に欠けているのは、本格的なBRTがほぼないという。世界の動向もほとんど知らないふりをしているという。少なくとも庶民は知らないという状況ですよ。

だから、「LRT」という言葉を入れるのだったら、やはり「BRT」という言葉を入れて、その本格的な検討なり導入なりを検討するとかいうぐらいしなかったら、都市局的な意味での公共交通、路面公共交通という意味では、やはり片手落ちという感じは否めない。もちろん、それだけ書いたってわからないから、脚注か何かで、これはどういうものなのか、どこの国のどこの町ではもうやっているしとか、そういうことをぜひ入れていたきたいなと。それだけちょっと追加で申し上げました。

ではここまで、いかがでしょうか。ほかの先生方はありましたか。どうぞ。

【草野臨時委員】 今の②のところですが、大規模な駅周辺に関してはいろいろと書いてあるのですが、それ以外の地方はほとんど中小の駅が多いわけで、その駅周辺のことについてちょっと触れていただきたいなと思います。大規模な駅周辺とはまた違って、そのまちの独自の文化とか歴史とか、あるいは情緒とか、そんなものが反映されるような空間づくり、道路づくりというものもあるのではないかと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

はい、羽藤さん。

【羽藤臨時委員】 道路が有する新たな価値の創造と書かれています。「価値」ですから、だれにとっての価値なのかと考えたとき、例えば地域圏、あるいは国土、多分そういうスケールがあると思います。そのあたりが少しわかりにくいという気がしました。

これより前半の、道路の賢い使い方による多様な利用者の共存というのは、どちらかといえば狭い範囲で、都市を対象にしているのかなとも思ったのですが、先ほどから議論がある道文化の再発見とか醸成・創造というのは、複数の地域にまたがったような圏域の文

化構造、例えば県と県をまたがったような地域の道文化を示しているように思います。できるだけ、だれが対象なのかということを確認に、私は地域、地域圏、国土という表現を使いましたが、空間スケールを意識したような文言を加えてもらったほうがいいのかなという気がしました。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがですか。よろしいですか。

時間が大分押してきたので、逐一にお答えいただかなくていいので。「そうですね」というところはもうそのまま黙っていてくれて。「いや、そうではなくてこれは変えたくない」というところとか、ご質問に相当するようなところについてお答えいただければと思います。

【道路環境調査室長】 たくさんご意見ありがとうございました。

根本先生のアジアハイウェイについては検討させていただきます。

それから、家田先生と久保田先生からご指摘いただいている風景街道の活動をさらに充実させて、歴史町並み改善事業だとか、あるいは景観向上をやってきたとか、何かそういうことはちょっと取り組みを入れたいと思います。

それから、羽藤先生のネーミングのところ、地域圏について。例えば「道路が有する地域圏における新たな価値の創造」だとか、何かそういうふうなことを踏まえてちょっと検討したいと思います。

【道路経済調査室長】 結節点のところは、バリアフリー、それから駐輪場の話、バスターミナルの話、BRTの話、それから大規模な駅でない話を含めて、すべて検討させていただきます。

【家田部会長】 じゃあ、大体皆さんがおっしゃっているとおりになりそうなので、この方向でいいにしましょう。

では続きまして23ページのところから30ページまで、いかがでしょうか。

はい、根本先生。

【根本臨時委員】 25ページの7行目のところに、「高速自動車国道に並行する一般国道」という言葉が出てくるんです。これは明らかに注が必要な、プロじゃないとなかなかわからない言葉です。これが問題をわかりにくくしているというか、ややこしくしているという指摘はそのとおりだと思いますが、あとつけ加えるとすれば、やはり高速自動車国道について、国が直接整備する新直轄方式が導入されたことによって、料金の問題等を

含めわかりにくくなっています。また、新直轄でできた道路の維持管理をほんとうにしていけるのかみたいな新たな課題を抱えることになってしまいました。そういうこともあるので、新直轄方式という言葉、この現状と課題の中に入っていたほうが、問題がよりとらえられているのかなと思います。

今後の方向性については、あまりここで書くとややこしくなるので、こういう程度で、これは来年度以降、ほんとうに早急に検討していかなければいけないということだと思いますが、少なくとも現状と課題のところをつけ加えていただきたいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。続けてどうぞ。

【朝倉臨時委員】 27ページと28ページの、防災も含めた国土の信頼性確保というところですが、ほかの多くのところは、現状と課題のスペースに比べて今後の方向性のほうが多いんです。ところが、ここの項目だけ今後の方向性のほうが少ないので、もう少し今後の方向性のところを書き足したほうがインパクトがあると思います。

特に、28ページの②の、発災後の的確な災害対応の実施というところについて、例えば一斉帰宅を抑制するとは言っているけれど、じゃあ道路側でどういうふう to それをサポートできるのか。あるいは紀伊半島とか高知のように「くしの歯作戦」が動かないようなところで、道路以外の交通手段を一体どういうふう to 使うのかとか。そういったような話も、この②のところに書かれてもいいと思ひまして、28ページのほうを書き足すといいんじゃないかなと感じました。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。羽藤さん。

【羽藤臨時委員】 私も朝倉先生と同じで、27、28ページに関してですが、特に今後の方向性の28ページの②のところですが、その前でも指摘があるように、道路の評価をする際、自衛隊ですとかあるいは米軍との関係を含めて、地域安全保障に道路が使われるのかということを検討せざるを得なかったのが今回の震災だろうと思います。

ですので、できるだけ具体的に、例えば自衛隊の駐屯基地に対してアクセスの評価をするとか、あるいは仙台空港等も米軍が使うことで円滑に物資を運べた事例もありますので、そういった港湾ですとか空港の非常時の使い方を考えて、道路がじゃあ具体的にどう整備されているのかといったようなところを、具体的に28ページに盛り込んで増やしていただきたいというのが要望であります。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにどうでしょう。

それでは私からも1つ。27ページのところですが、東日本大震災で、避難のことなんですよね。私の知っているデータによれば、全体の55%だったかが車で避難したと——これはその後助かった人のデータだから母数はともかくだけれど、少なくともそういうアンケートによれば、たしかそうですよね。55%の人が車で避難しているわけです。一方で、中央防災会議等々の議論は、基本はやはり避難は徒歩だよねということで進んでいると聞いています。市街地についてはそれももともとという面もあるのですが、市街地じゃないところというのが、今回の津波などでは膨大なエリアなわけで、そこでは車で行って作業をしていたり、車で移動しているのが普通の人々だから、車で逃げるのは当たり前なんですよね。そういうところではおそらく車で逃げたほうが能率がいいことがあるはずで。

だから、どういうふうを書くかはちょっと工夫していただきたいのですが、避難と自動車、あるいは道路ということについて、ちょっと現状認識と、それから今後の方向性と、どっちも書いていないみたいな気がするのだけれど。これは質問かな、何か書いていただけるのかどうか。

私はそれは、現実を踏まえて前に向かっていくべきだというふうに考えている人間なのですが。それだけ質問させていただきました。

ほかにはいかがでしょうか。はい、どうぞ。

【勝間委員】 今までの話を通じて1つ大きな質問がありまして、料金系の話というのは全然漏れていていいのでしょうか。要は、道路を今後使う際に、料金がどのようになっていくかとか、それはどこを見ればいいんですか。

【家田部会長】 後ろにどこかなかった？

【勝間委員】 あ、一番後ろですね。5番ですね。

【家田部会長】 とりあえず今のところは、そこら辺でちょっとまた議論をいただきましょう。

【勝間委員】 そうすると、じゃあ具体的施策のほうからは漏れているという理解でよろしいんですね。

【家田部会長】 ハウのところでは言っているんじゃないですか。

【勝間委員】 わかりました。

【家田部会長】 はい。じゃあ、そこでちょっとご意見をいただいて戻るかもしれないということで。

あともう1つ言い忘れました、すみません。ITSが書いてある、30ページですね。30ページのところで、18、19行目のところで、いざというときに役立つITSを実現し、その周知を図る必要があると書いてあるのだけれど、もちろん私はこういう方向にITSは向かっていくべきだと思っているのですが、ただ、結構大変なことでもあるんですよね。ほんとうにいざというときには、情報機能がどれだけ確保できるのかというのは心配な面もある。でも、車に乗っている限り、少なくとも当座の電源は持っているわけだから、ほかよりは恵まれているんですよね。しかも、情報も内生している情報を持っているからね。そういう意味ではぜひ前に進んでほしいのだけれど、「実現し周知を図る」というのだと、ちょっと簡単過ぎるかもしれないという感じがするんです。

だから、いざというときに役立つITSの実現に向けて、その具体的な方策を検討し、開発なり何なりを進めていくというような、少しく、手前に引きながらも前に向いているというところがちょうどいいところじゃないかなという感触は持ちましたけれど。

はい、どうぞ。

【勝間委員】 もしこれが情報技術だと専門なので少しコメントさせていただきますと、実際にパンクするわけですが、簡単に。災害時には。もしここまで書くのであれば、それこそ災害用の周波数帯を確保するとか、何らかの形で民間とは切り離れた形で、そのITS用の緊急通信手段を用意するぐらいの強い書き方をしないと、なかなか実際にはほんとうの災害時には動かないと思いますので、その部分の検討をお願いします。

【家田部会長】 はい。じゃあ、よろしいでしょうか。じゃあここまで、いちいちお答えいただく必要はありませんので、必要な分だけ、反応がありましたらお願いしたいと思います。

【道路経済調査室長】 整備プロセスのところですが、検討させていただきたいと思いますが、1つは、並行する道路というのは、高速には必ず国道が並行しているところが多くて、24ページのところで、今後の地方の道路というのは、並行する国道がいいところはそれも使いながら、ということがあるので、そういうことから一体的に見ていく必要があるという流れでもありまして、そういうことでこれを書いています。

ですから、注も加えさせていただきますし、経緯のところもいろいろ入れさせていただきますが、2のような、国道も使っていくという、必ずしも全部整備しない、みたいなどころもあるので、全体を見ていく必要があるよという趣旨で、ここは書かせていただいているということです。

【家田部会長】 ほかはよろしいですか。

【道路防災対策室長】 避難等、ちょっと重たいお話をいただいたところですが、検討させていただきたいと思います。

【家田部会長】 それでは次に行かせていただいてもいいですかね。じゃあ31ページから……さっき料金の話が出たので、もう一気に引っかき飛ばしましょうか。一気に31ページから後ろまでということで、まとめて引っかき飛ばしましょう。どうぞ、お願いします。

じゃあ、その間に私から、ちょっと細かい話を、気づいたところだけ。34ページで、16、17行目のところに、これは道路のグリーン化ということなのだけれど、ちょっと言っている意味がわからないんだよね。地方部においては道路の沿道空間も含め、持続的かつ効率的な維持管理が可能となるような並木の整備を工夫すると。ということは、道路以外のところにも並木をつくるのかという。そういうふうに見えるのだけれど、そうじゃないんでしょう。横っちょにも木も植えるけれども、並木は並木でやりますよという意味だと思うので。ちょっと文言で気になりました。

それから、39ページで、事業のスピードアップがあって、オンタイム・オンバジェットで予算どおり、計画どおりと書いてあるのだけれど、このところは多分スケジュールどおりという意味の計画ですよ。 「計画どおり」というとプランしたものを全部込みになる話だから、ちょっとなと思いました。

それから、文言でちょっと表現が。契約の関係のところの説明が要るなと思ったのが――あ、そうだ、CM方式。これは何ですか。コンストラクション・マネジメント？ 何ですかね。とか、これ、FIDIC約款って、僕、知らないんですけど。その脚注ぐらいはつけていただきたいとか、そういうことは思いました。

あと、最後の最後なんだけれど、こういうふうに決めたものをその後どういうふうに変現しているかなとか、どの程度やれたかなというようなフォローアップみたいなものが、もちろん何年かたつとこういう審議会みたいなところでやるのだけれど、何かチェックしていくというところも本省レベルで必要じゃないかなというのが、「おわりに」か何かでちょっと入れたほうがいいんじゃないかなと。そのくらい思いました。

私からは以上です。ほかにいかがでしょうか。

では勝間先生、朝倉先生という順で。

【勝間委員】 やはり料金が国際比較しても高いというものを、入れられるかどうかかわかりませんが、とにかくその自覚のもとに、どうやったら今後、より、他の交通手段との

バランスというよりは、国際競争力であるとか、あるいは経済の活性化に向けてどう低廉化していくかみたいなことを、もう少し明確に表現していただいたほうがありがたいなと思います。

【家田部会長】　そこは多分、あり方委員会の中で検討があつて、そのあり方からもらっている部分を書いているというところなんでしょうけどね。

はい、ほかに。では朝倉先生から。

【朝倉臨時委員】　文言だけなのですが、43ページのITSのところですか。(3)のタイトルは「ITSによる道路行政の変革」ということで、内容を拝見すると、確かに前半に書いてあるのはITSによる道路行政の変革のことが書いてあるのですが——前半というのは44ページの前半のあたりですね。でも、後半に書いていることは必ずしも道路行政の変革ということではなくて、ITSのねらいとするところ全般のことが書かれています。

もしそうであれば、(3)の「ITSによる道路行政の変革」ではなくて、「ITSによるサービス水準の向上と道路行政の変革」などというように変えていただいたほうがよりフィットするのではないかと感じました。

【家田部会長】　ありがとうございます。

では太田先生。

【太田委員】　今、家田先生のほうから、「おわりに」に対して書き加えることの提案があつたのでちょっと言いづらいのですが、この「おわりに」は非常にしょぼくするような書き方で、中間的にやりました、方向性しか言っていません、検討不十分です、これからもやります、という内容になっています。中間取りまとめだから良いとも言えますが、「はじめに」の最後のところに非常に格調高く、大きな方向性を言っているんだとあって、「はじめに」と「おわりに」だけを読むと非常にしょぼくしてしまうので、1つの提案として、この「おわりに」のところに書いてある部分を「はじめに」の最後のところに書いて「おわりに」をやめるか、もしくはもっと、ここではこういうことを大きく言ったよ、というふうな終わりにしていただくか、ちょっとご検討ください。

【家田部会長】　力尽きているんですね、書いている人が。

はい、続けてどうぞ。羽藤さん、それから草野さん。

【羽藤臨時委員】　私は、36ページ目の道路の利用に関する計画（仮称）の位置づけを確立するというところですが、全般にいえるのは、すべての基本方針が大きな変革です

ので、ぜひ道路法の改正等の検討も含めて、ここのところを書いていただきたいということです。道路法の中で道路の利用に関する計画を立てるといふことをはっきり書くとか、あるいは道路の使い方に合わせたような定義づけについても、既存の道路法では管理区分としてしか書かれていませんのでそれではまずい。この話は最初にお話しさせていただきましたが、そういうことも少し書いていただきたい。

先ほどお話のあった「おわりに」というところが弱いのではないかということは、道路法の改正等もあわせて考えていきたいというようなことをご検討いただけないかということが1点。

もう1点は、ITSのところですが、これだけ多様な利用者を想定すると書いているにもかかわらず、この44ページ目の今後の方向性のところは、すべて車に関することになっています。ですので、ぜひ今までの議論を踏まえて、使われ方に関するところのデータをITSの技術を総動員してとって生かしていくというような書き方にしていいただければ、ITSの部分で道路の多様な利用者に関して相当のことを引き受けることができますので、そういう書き方にしていいただきたいというのが要望です。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。前半の話は、道路法改正まで言うか、制度的充実を図るといふようなことになるか、ご検討いただくようなことだと思います。

ほかに。草野さん、根本さんの順で。

【草野臨時委員】 具体的政策の提案のところ、やはり一番に道路の賢い使い方、多様な利用者の共存を持ってきたということは、多分これまでの道路政策のあり方と一番大きな違う点で、かつ一番難しい、やり方が問われるところだと思います。

35ページ、36ページの提案、いろいろな不十分どころがあったり、合意形成が不十分であったり、ネットワークの対応が不十分だったりして、じゃあどうするかという36ページのところなのですが、結局、行政官というのは、私たちにとっては許認可を与えてくれる人から、ほんとうにともに考えられる人になるかということが問われているわけで、それには具体的にいうと個々の現場での行政官の姿勢そのもの、あるいは自覚みたいなものがこれから求められていく、非常に難しいところなのだろうと思います。

そこで言うと、いろいろな戦略を検討すべきとか、あるいはネットワークが大事だといふ方向性はあるのだけれど、ほんとうに主導する、リーダーになるという覚悟があるのかどうかというところが、もう少し36ページのところ、盛り込まれていいのではないかと、思っているんです。その部分がちょっとまだ、あいまいな気がしております。

【家田部会長】 ありがとうございます。

根本先生。

【根本臨時委員】 先ほど来出ていた料金の話ですが、46、47ページに考え方を整理いただいて、私はこれで、この段階ではいいのかなと思います。安定的でシンプルな料金制度が望ましいとされていますが、一体何をもってシンプルと言うか、安定的と言うかとか、ほんとうは議論して書き込みたいところですが、なかなか今の段階では難しいと思います。

そういう意味で、事務局が「おわりに」のところで、施策の方向性を述べるにとどまっている、これからちゃんと詰めなきゃいけない、そういう正直な思いが書かれてあったので、この「おわりに」は、私はいいのではないかと感じました。数値目標をどうするんだ、高速道路は料金何円で走れるのか、ネットワークは何キロにするんだとか、やはりそういう具体的な数値がないと、私はほんとうは計画としてはおもしろくないのではないかと思います。そういう気もするのですが、そういう検討はこれから始めればいいのかと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

久保田先生。

【久保田臨時委員】 35、36ページのところですが、先ほど羽藤先生からも指摘がありました。今回、この2ページ、よくここまで書いていただいたというふうに思いまして、非常に私は今回の大きな目玉だと思います。

その上で、ちょっと具体的な指摘がありまして、35ページの25行目、「利用に関する合意形成は不十分であり」というのは、「合意形成手続は不十分であり」という、「手続」のような言葉が抜けていると思います。

同じく36ページの14行目、ここも同じく真ん中の「合意形成の充実」というか、「合意形成手続の充実」だと思うんです。

問題になりそうなのはその前で、「その上で」の次の、「利用者や地域住民の合意形成」あるいは合意形成手続となっているのですが、ここがポイントなんです。つまり、だれが合意形成の輪の中に入らなければいけないかということです。ここはもう、利用者と地域住民と2つに限定をしてありますが、おそらくもっと広いはずなんです。

ですから、「など」をつけるか、もういっそ取ってしまっ、「その上で合意形成手続の充実を図る」とするか、ちょっとここは、少なくとも二者に限定するのはやめたほうがいいと思います。

以上です。

【家田部会長】 ほかにはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、以上のところにつきまして、お答えするものがあつたらお願いしたいと思います。

【道路環境調査室長】 では、1つご説明させてください。34ページの17行目のところ、例の並木のところです。家田先生からご指摘のところ、ちょっと私どものほうで頭の整理をしているのは、ここはヒートアイランド対策でございまして、都市部については比較的、道路の区域の中にも緑化を進めていくべきではないかと。

で、地方部になったときに、地方の道路もどンドン木を植えるべきかというところについては、その道路区域の外にある並木も一緒に、一体的に考えていくべきかなというようなことを考えておりました……。

【家田部会長】 道路区域の外にある並木というものがあるんですか。

【道路環境調査室長】 並木というか……。

【家田部会長】 北海道の農地の端に立っているポプラとか、ああいうののものを言っているの？

【道路環境調査室長】 そうです。だから、そういうものも含めて一体的に考えて。ちょっと言葉が……。

【家田部会長】 さっき発言した意味は、何を言っているのかわからないという意味で言っただけだから、文言をよくやってくれば。

【道路環境調査室長】 わかりました。ちょっと直させてください。

【家田部会長】 ほかにどうでしょう。

【道路経済調査室長】 全般のご指摘はもう、修正させていただくなり、検討させていただきます。ちょっと、道路法とストレートに書けないかもしれないので、そこは。

あと、料金のところは、できれば制限していくという方向も書いてございますので、この程度にとどめていただいて、「おわりに」のところの書き方をどうするか、もう少し課題も含めて書くかどうかを少し検討させていただいて。多分、ここでまだ議論をもっとしていかなければいけない内容だと思いますので、そうさせていただければと思っております。

【家田部会長】 まあ、「おわりに」をうんと真剣に読む人はそういるものじゃないから、そう真剣に検討したって始まらないと思うのだけれど。ここに書いておくことによつ

て、次にやるべき、やらなければいけないことというのは明確になるので、そういうことだけは残さないようにちゃんと書いておいたほうがいいですね。

【道路経済調査室長】 はい。

【家田部会長】 お答えはほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、全体をまとめてさらにご発言いただくことがありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですかね。

それでは、一通りご意見賜ったということにさせていただこうと思います。勝間先生がおっしゃったとおり、料金については重要なポイントではあるのですが、料金と高速道路のあり方については高速道路のあり方委員会の議論の結果をこちにいただいているということなものですから、ちょっと議論不足だった面は否めないし、勝間先生が言うとおりの面もあるのだけれど、ここはこのくらいにさせていただいて、継続の課題になるのではないかと思っています。

それでは、資料3で、今後の進め方についてのご説明をいただいてと思います。

【道路経済調査室長】 きょう、中間取りまとめのご意見を結構多数いただきましたので、また修正させていただきながらまとめたいと思います。

その後、それぞれの課題について、2カ月に1回程度会議を開かせていただきまして、進捗をチェックするという意味ではないですが、どういう内容になっているかというのを個別のテーマごと、あるいは全体の進捗状況も含めながらご説明させていただいて、審議させていただければと考えております。どれからやるかは、これからまた部会長とも相談させていただいて詰めていきたいと思っておりますし、その中でまとめたものについては予算とかそういうものにも反映していきたいと考えてございます。よろしく願いいたします。

【家田部会長】 ありがとうございます。

そんなことで、さっきアンダーラインが引いてあった、より具体的な、特に技術的にどうか、テクニカルに検討しなければいけないようなこともあるので、それは継続検討課題にさせていただくということと同時に、今ご議論いただいたこの中間取りまとめにつきましては、ほとんどのご意見はそのまま上手に入りますので、文言等、事務局でやってもらって、非常にディープな話のところについては各先生にもう1回聞くかもしれませんが、基本的にはお任せいただくということでよろしいでしょうか。

では、どうもありがとうございました。中間取りまとめ、そんな格好でまとめさせていただくというふうにしたいと思います。

ちょっと時間が過ぎちゃったのですが、一区切りのタイミングでもございますので、最後に局長からご感想、今後の意気込みとか、お願いします。

【道路局長】 どうもほんとうに熱心なご議論、貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。最後に事務局から申し上げましたように、これからまた2カ月ぐらいのインターバルで個別の課題を詰めていきたいと思っております。

また、国交省全体でも今、社会資本整備重点計画の議論をやっていますので、そういった中でも、きょう、こういう形でおまとめいただいた内容もぜひ反映していきたいと思えますし、それから、夏に向けて、25年度の概算要求に向けて、具体的な政策として、ここでご議論いただいた内容を組み込んでいくような、そういった努力を局を挙げて進めてまいりたいと思えますので、引き続きよろしくご指導を賜ればありがたいと思えます。

【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、ご同意をいただいた上で公開したいと思えます。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 —