

平成24年8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40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、道路局総務課長の樺島でございます。よろしくお願いいたします。

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。局長の菊川でございます。今日は午前中から大変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。

昨年7月から今後の道路政策の基本的な方向につきましてご議論いただきまして、今年7月に建議という形で中間とりまとめをいただきました。これからそのフォローアップをしていくということで、今日は第1回目でございます。今の状況をご報告させていただきますので、限られた時間ではございますけれども、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。よろしくお願いいたします。

【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、議事次第、委員名簿とございまして、資料が1から3まで、参考資料として1から3まででございます。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、委員総数9名のうち4名の出席でございますので、社会資本整備審議会令第9条1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

それでは、以後の議事の進行を家田部会長にお願いいたしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【家田部会長】 皆さん、おはようございます。今日はどうかよろしくお願いいたします。

今、菊川局長からお話がありましたように、この間取りまとめたこの中間まとめ、これのフォローアップをやると。事務局に聞いてみたら、このフォローアップをやるというのは、これまで前例のないことだそうでございます。それも「え？」という感じもしないこともないんですが、とにかく大変いいことですね。フォローアップをすると。

そのフォローアップは今日が1回目ということなんですが、何回かやっていくというんですが、フォローアップは一体何をすることなのか、何をすべきことなのかなんてあたりも、今日は1回目ですので皆さんにご議論いただいて、今後のフォローアップ作業をどんなふうにしたらいいかもぜひご提言いただきたいと思います。

それでは、早速、議事に入らせていただきます。

まず、1つ目のフォローアップの進め方についてというところでご説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 それでは、資料をご説明いたします。資料1でご説明いたします。局長のあいさつ等からもございましたとおり、今年の6月に中間とりまとめを公表させていただきました。7月13日に道路分科会にもご報告させていただきました。本編のほうは参考資料1で全文をお配りしております。

今、部会長のほうからもお話がありましたとおり、今までは中間とりまとめとか、昔、中間答申とってございましたけれども、出すと、フォローアップはするんですけれども、それは次をつくる寸前にどうだったかというフォローアップをするということではありましたが。そうではなくて、これは初めての試みでありますけれども、せっかくやったものがどういうふうに進んでいるのかということ、悪い言葉でいうと監視していただくということもありますし、応援していただく。あるいは、多分、進んでいる分野、進んでいない分野等ございますので、そういうところにも知恵をいただきたいということもありまして、何か大きなものを決定するわけではございませんけれども、いろいろご相談しながら進めていきたいと考えております。

資料1の次のページに、今回、中間とりまとめの中の具体的提案としての7項目がございますし、今日、資料をつけてございませんけれども、その後ろに制度としての5項目というのがございまして、それを含めて、今後4回ぐらい、2カ月に1回程度いろいろな分野を、また、今日宿題をいただいたやつは次にお返ししながらということで進めていければなということでありまして、年度末ぐらいに1回、どんな進捗状況であったかとか、そういうことを取りまとめできればなと考えていうところでもあります。また、制度的なもの

で要求できるものは反映するとか、そういうこともあわせてやっていきたいと考えているところでもあります。

初めての試みですので、どんなやり方をするかも含めてご示唆をいただければと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、今の資料1につきまして、スケジュールと、それから、次の大きい紙には、今日やるところが青く塗ってあって、赤いところは今後ということなんですけれども、そんな進捗の仕方や何を議論するかというあたりもご議論いただきたいと思いますが、ご意見やご質問ございませんでしょうか。

【久保田委員】 よろしいですか。

【家田部会長】 はい、どうぞ。

【久保田委員】 すみません、今さらこんなことを伺うと非常に申しわけないんですけども、私、何にもわかっていなかったなと思うんですけども、この建議と中間とりまとめはどういう関係にあるものだったのかと。中間とりまとめという日本語を読む限り、その先、当然フォローがあって、その最終版というか、完結版を目指してこれから議論が続くんだと思っていたんですけども、そうじゃなかったということなんですか。

【家田部会長】 これはいかがでしょうか。

【道路経済調査室長】 中間とりまとめですので、先生のご認識でいいかと。建議というのは我々に対して意見を述べるということなので、そういうことでいいとは思っております。進捗状況とかいろいろ見ながら、多分、一部直すところとか、修正するところとか、そういうのが出てくるので、そのときをもって中間とりまとめを最終的にまとめるというふうに考えていきたいと。

もう1つ、今、この時期に中間とりまとめをしたのは、社会資本の重点計画のほうのいろいろな動きもございましたので、それにも合わせて、今言うべきことは言わなければいけないということで1回取りまとめをさせていただいたと。

【久保田委員】 なるほど。そうすると、このフォローアップのゴールというのは、この中間とりまとめが消えて、建議、完結編というのに向けて議論するという意味なんでしょうか。

【道路経済調査室長】 今後の進め方にもよるとは思いますけれども、そういう方向も持ってやっていきたいと思っています。

【久保田委員】 はい、よくわかりました。ありがとうございました。

【家田部会長】 よろしいですか。

そうすると、時期的には、本年度内に4回程度開催ながら、本年度末を目途に中間じゃない取りまとめになっていって、しかもそのうち何ぼかはもう既に進行中であるというよな、そういう理解になりますかね。よろしいですか。

【道路経済調査室長】 はい。

【家田部会長】 久保田先生、よろしいですか。

【久保田委員】 はい。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

そんなことを考えると、このフォローアップという意味はいろいろあると思うんですが、例えば1つは、中間とりまとめでまとめたものが、さっきのような事情から、その時期までに何とかまとめなければいけないという制約もあった関係で、もう少し具体化や充実させるという意味でのフォローアップ、それはレベル向上みたいなものもあるだろうし、それから、善は急げで始めていただいているようなものも当然あるわけだから、その進捗状況の確認や、あるいはその方向が正しいのかというあたりのフォローアップもあるだろうし、大きく分けると2つぐらいあるんじゃないかと思います。もしそれ以外にもご注意いただくところがあったらご発言いただきたいですが、いかがでしょうか。

よろしいですか。

はい、どうぞ。

【草野委員】 やっぱある程度実態が見えてこないと、いいとか、悪いとか、進んでいるのかとかって言いづらいですよ。その辺の材料を与えていただいて、それについて意見を述べるという形のフォローアップということでもいいのでしょうか。

【家田部会長】 いかがでしょうか。

【道路経済調査室長】 今日は初めてございますけれども、そういうことで、事故のところとか空間のところをご説明させていただいて、こんな進め方でいいのかも含めまして、もう少しもっと具体的なものが欲しいということであれば、そういうご意見をいただきながら。一応それに沿うようなものを準備したつもりでありますけれども、見ていただきまして、また終わりごろご意見をいただければと思います。

【家田部会長】 よろしいですか。

【草野委員】 はい。

【家田部会長】 それでは、大局的な進め方は今のようなことで進め方をさせていただいて、また中間とりまとめと最終まとめの関係性もそんなことで理解するというようにしたいと思います。

それでは、続きまして、今度は具体に入ります。今日は内容が大分けて2つあって、1つは多様な利用者が共存する道路空間の形成という方面の話で、もう1つが交通事故削減のための云々と、大別すると2つぐらいありますので、1つずつ説明してもらって議論するというふうにしたいと思います。

では、早速、多様な利用者が共存する道路空間の形成について、ご説明をお願いいたします。

【道路交通安全対策室長】 道路交通安全対策室でございます。A3の横の1の(1)につきましては資料2、(2)につきましては資料3にまとめてございます。

まず、資料2をもちましてご説明をしたいと思います。資料2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ございます。1枚めくっていただきまして、1ページと2ページにこの資料の構成が書いてございます。多様な利用者は、①から⑤までのご提言をいただいておりますけれども、そのうち、スローな交通ということにつきましては、車両のほうで超小型モビリティなどの動きがございますので、それは少し後回しにさせていただいて、それ以外の項目についてこの資料でまとめたいと思います。

2ページ目に論点ⅠからⅣを挙げさせていただきましたけれども、それがそれぞれ①②④⑤に対応するというところでございます。論点ⅣはⅠからⅢの施策をどういうふうに進めていくかという仕組みの構築ということで、ややまとめのような形になってございます。

1枚めくっていただきまして、3ページでございます。まず、多様な利用者といったときの利用者というのは何だろうというふうな考え方でございます。左下の四角の中にご覧のように、当然、多様な利用者があるわけですが、特に歩行者と自転車のユーザーの空間をどう確保していくのかというのが本編の大きなテーマになっているかなということでございます。

それから、その右、自転車につきましては、地域内の利用と都市間の利用があるかと思われれます。地域内は、通勤とか通学とか買い物のようなイメージ、それから、都市間というのは、サイクリングとかツールド〇〇といったようなイメージかと思えます。現在までに検討が進んでございますのは地域内でございます、恐縮ですが、本資料でもそこを中心ということでございまして、都市間のほうはまた今後皆様方にご議論いただければと

考えてございます。

4ページでございます。(1)の①道路空間の再配分というキーワードについてでございます。これを考えるに当たりましては、まず再配分のタイプに応じて課題を整理すべきだろうということ、それから、合意形成等の取り組み段階別に課題を整理すべきだろうと考えました。段階別というのは、25ページ以降に書いてございます。まず、タイプに応じたということにつきましては、下の表でございますが、3つぐらいのタイプに分けられるだろうと。主として、大都市の4車線道路を想定する場合、それから、地方の都市とか、あるいは町村の2車線程度の道路を想定する場合、それから、生活道路というふうにシチュエーションを分けて考えました。

まず、代表的なシチュエーションにつきましては、次の5ページ以降に事例をお示ししておりますので、それでご説明をしたいと思っております。5ページは京都市の例でございます。四条通という大きな通りがございます、これの空間再配分を今、計画中ということでございます。一番下の断面図にございますように、4車線の道路でございますが、これを2車線に集約して、歩道の拡幅とか、荷さばきスペースを含めた駐停車スペースを確保したいということで今、計画が進んでおり、社会実験なんかも右側の写真のような形で行われたということでございます。

この場合には、上の文章の2ポツ目に書いてございますけれども、市全体の交通政策のマスタープランである「歩くまち・京都」というのがまず策定されていて、その中に、この四条通を含めました各般の具体的な対策が位置づけられているということでございます。赤字で書きました「地域を面的に俯瞰した一体的な計画」というのができているのかなということでございます。「地域を面的に俯瞰した」というのは、中間とりまとめの中でいただいたキーワードでもございます。

それから、6ページの地方の町村の例でございますけれども、岩手県平泉町の中尊寺通りという通りでございます。地図にございますように、平泉駅と中尊寺を結ぶ旧参道でございますけれども、若干商店街が地盤沈下している中で、その再生を目指す動きというのが、町とか地元の関係者にあったということでございます。したがって、これは交通問題というよりは、沿道の再生という問題があつて、それに道路管理者が呼応して、道路の車線数削減とかを計画していったと。具体的な設計に当たっても、住民と学識とで一緒に協働していったということでございます。「沿道と一体となった計画」というのも、中間とりまとめでいただいたキーワードでございます。

それから、7ページでございますけれども、生活道路の再配分につきましては金沢市の例を挙げてございます。歩行する児童と自転車に乗る中高生が錯綜するという事態に対しまして、素早くこういう自転車の空間を確保した、定義したという事例でございます。

それで、この事例を象徴的に見まして、8ページにそれぞれのケースにおいてどういうふうな取り組みが考えられるのか、再配分の考え方でございます。大都市の4車線道路につきましては、まだまだ交通容量が足りない中ではございますけれども、歩行者等の安全性の確保が社会的要請になっておりますことから、環状道路の整備などによって交通容量の余裕ができたところでは、積極的にそういう空間を確保していくべきだろうということでございます。それには、都市内でございますので、京都市の事例にありますような、都市圏を面的に俯瞰した一体的な計画策定が必要なんだろうということでございます。そのための仕組みとかルールづくりもまた必要だろうということでございます。

それから、地方都市や町村の2車線道路につきましては、まずバイパスをつくったら、旧道のケア——これは旧道の交通量が下がったとか、速度が上がったとかいうことだけではなくて、旧道の町が廃れないことを一体的にケアしていくことが必要なんだろうということでございます。地方において衰退しつつある中心市街地、旧市街地はいっぱいありますことから、道路空間の再配分がきっかけとなって、そういったものの再生が始まるということが必要なのではないかと。したがって、そのためには沿道整備と一体的な計画策定をするスキームとか、コーディネーター役あるいはガイドラインが必要なのではないかとということでございます。

それから、生活道路の再配分につきましては、欧米に比べて立ちおくれた生活空間としての道路の質的向上を目指す必要があると。すなわち、交通安全とか、景観等複数の尺度を高次元で満たすことではないかということで、まだまだ技術的な検討の余地がありまして、それから、財政的・技術的支援、ガイドラインの作成が必要なのではないかと考えてございます。

空間再配分から少し転じまして、9ページは自転車について記述してございます。自転車につきましては、昨年度に警察庁と協働して検討委員会をつくり、4月にご提言をいただいております。それが参考資料2につけてございます。お手数ですが、ちょっとめくっていただきますと、3ページに基本的なこの提言の考え方が書いてございます。自転車は車両であるということで車道を通行することが原則、ハード・ソフトの取り組みを進めていくべきだということでございます。それには、4ページに書いてございますけれども、

自転車のネットワーク計画を作成するべきであると。それから、5ページ目には、自転車の空間を確保するにも、規制速度とか交通量に応じて、専用の空間から自動車と混在する場合までいろいろなタイプが考えられて、その基準をつくっていくべきだろうというようなことでございます。

恐れ入りますが、もとの資料の9ページ目に戻っていただきまして、検討の視点といたしましては、こういったことのためのハード・ソフトの取り組みを進める。道路空間の再配分を十分使っていく。それから、ルールの周知とか、それから、通学路、バリアフリー、無電柱化等の他施策との連携等でございます。

計画といたしましては、ネットワーク計画というのがキーワードでございまして、その事例といたしまして、10ページに金沢市の事例、それから、11ページに福山都市圏の自転車の走行空間整備計画の事例を挙げてございます。

12ページは、自転車利用環境の促進方策（取り組みの方向性）でございます。まず、技術的支援といたしまして、先般のご提言に基づくガイドラインを作成し、その周知を行っていく。それから、国総研、整備局にも相談窓口をつくっていきたい。研修もやる。それから、直轄事務所もその計画策定に支援をしていく。地方の道路管理者に対する交付金等を通じた財政支援、それから、情報発信。法制度につきましては、自転車の専用通行帯の位置づけが今、構造令にございませぬので、そのことを検討していく。それから、車両ということであれば、左側通行が原則ですので、自転車レーンとしては一方通行になるということございまして、自転車についても原則一方通行化とすることその検討でございます。整備目標の設定ということもやっていきたいということでございます。

情報発信と整備目標については次のペーパーにまとめてございます。13ページは、全国のD I D地区を有する849の市町村のうち、自転車ネットワーク計画の策定状況等についてアンケートをとったものでございます。円グラフにございますように、大体4分の1の市町村が策定済みなしは今後策定したいと思っているということでございます。

その隣の棒グラフとか、次の14ページの棒グラフに見られますことは、やはり都市規模が大きいほど、作成に対して積極的だということでございます。14ページの円グラフは、計画を検討することを考えていないとする理由ですが、空間の制約とか地形の制約、あるいは公共交通中心のまちづくりとか、歩道の整備を中心にしたという理由を挙げてらっしゃるということでございます。

15ページは、都道府県別のランクですので、説明を省略させていただきます。

16ページは、整備水準につきましてはいろいろな考え方があるんですけども、1つの目安といたしましては、今までネットワーク計画を策定してきた日本の市町村のネットワーク密度としては、1平方キロ当たり2キロ。これは平均すれば、500メートル以内で自転車ネットワークにアクセスできるということでございます。これが1つの目安であるということで周知をしていこうということでございますが、まだ諸外国の自転車先進国と言われるようなところのネットワーク密度に比べれば薄い状況かということでございます。

17ページからは、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す。これにつきましては、社会資本整備計画で目標をちゃんと設定し、それから、関連施策を一体的に推進する。そのための体制の構築、それから、財政的・技術的な支援が必要だろうということで、取り組みの方向性としてまとめてございます。

18ページ以降は、社会資本整備計画の記述ぶりでございますけれども、社会資本整備計画は今、策定中ございまして、間もなく閣議決定が行われるということでございます。その中に案として記述してございますのは、まず通学路につきましては、交通安全施設等整備事業の推進に関する法律で事業を行う道路を指定することになってございますけれども、そのうち通学路として定義したものが、その下の表の合計欄にございますけれども、10万7,000キロほどあるということでございます。そのうち歩道が整備されているのは41%、それから、路肩の拡幅等簡易な整備を含めると51%が整備済みということでございますけれども、これを今後5年間で約6割に上げていこうというのが社会資本整備重点計画の書きぶりでございます。ちなみに、このスピードというのはこれまでのスピードの約2倍を設定しているということでございます。

それから、19ページでございますけれども、ユニバーサルデザインにつきましては、国の基本方針で、特定道路については原則100%等の目標が示されておりますが、この目標設定をしているということでございます。

それから、無電柱化につきましては20ページでございますけれども、現在の市街地等の無電柱化率15%を5年間で18%まで上げようということでございます。これはおおむねこれまでのペースでございます。無電柱化につきましては、平成26年度頃から、個別の無電柱化そのものの計画が新しくなる、新しい5カ年に切りかわるということで、それに向けまして、重点的、優先的に整備すべき箇所等を明確にするべく実態調査とか目標設定を検討してまいるということでございます。

21ページでございますけれども、どのように連携しているかということでございます。この図の赤い点線は通学路でございます。通学路につきましては、ご案内のことかと思えますけれども、参考資料3を少し見ていただければと思います。京都の亀岡等の学童が遭遇する事故を受けまして、3省庁で協働して、学校単位で通学路の緊急点検をしてくださいということをお願いしてございます。危険箇所の抽出、対策必要箇所の抽出、対策案の策定まで地域で、学校、PTA、道路管理者、警察が協働して、今、取り組んでもらっているところでございます。

それで、恐縮ですが、21ページでございます。その中で通学路という視点で見ましても、一番左側の写真にございますように、電柱が邪魔になって児童が車道にはみ出してしまうような場合とか、あるいは自転車と錯綜するとか、あるいは右側の上の写真でございますけれども、踏切が狭くて自動車と錯綜するというようないろいろな問題が見てとれるということでございます。各道路管理者には、こういう視点でぜひ積極的に問題を挙げてほしいということを通知してございます。

それから、22ページでございますけれども、関連施策の一体的な実施ということで、無電柱化は、先ほどそれぞれのもの5カ年計画があると申しましたけれども、右下にございますが、無電柱化協議会というところで実施予定箇所をとりまとめているということでございます。その中に、ユニバーサルデザインの特定道路とか、通学路整備の実施箇所をしっかりとインプットしてあげるとのこと、そういうスキームを検討中ということでございます。

それから、23ページ、継続的に取り組める体制ということでございます。通学路につきましては、学校、PTA、道路管理者、警察が協働して取り組んでほしいということを各地域をお願いしているわけでございますけれども、どういう組織でということは特に特定してございません。各地域の独自の取り組みとして、市町村レベルでは、宇部市のように通学路安全対策合同会議を組織していただいているとか、京都府では、これは既存の道路交通環境安全推進連絡会議というものがあって、その部会に通学路等安全対策部会を設置していただいているという取り組みが進行しているところでございます。こういう事例も見ながら、今後どういう枠組みが必要なのか検討してまいりたいと考えてございます。

24ページは、技術的支援ということでございます。ハンプにつきましては、騒音、振動が出て地域住民から理解が得られないというケースがあったということでございます。これは検討が進みまして、適切な速度で走っていれば周囲には騒音が及ばないという形状

のハンブが今、工夫されてございますので、そういうものの基準化を行っていきたくて考えてございます。

それから、右側は防護柵でございます。その写真にございますように、歩行空間のほうにねじが向いていたり、あるいは、本来仮設で使うためにつくられたパイプを曲げただけのようなものが使われているということでございます。これはやはり生活空間としての道路にふさわしい美しいデザインにするべきでございましょうし、あるいは、生活道路に見合った規格でローコスト化も試みるべきであるということで、こういった面の技術開発もしていきたい。

それから、ライジングボラードというものでございます。この写真はフランスのストラスブールのものでございますが、通学路の入り口にボッチ、背の低いボラードが出ていて、車をシャットアウトするというところでございます。緊急車両や住民等はカードを持っていて、オレンジ色のポストにかざすとボラードが下がるというようなものでございます。通学路の通行どめ等の一般化に非常に有効だと考えておりますので、この位置づけの検討とか、あるいは技術的な検討を行ってまいりたいと思います。

25ページでございすけれども、今までの検討をまとめまして、仕組みの構築という切り口でまとめたペーパーでございす。検討の視点といたしましては、道路空間の再配分を進めるためには、まちづくり計画とか総合的な交通計画があつて、それを踏まえて、環状道路とかフリンジパーキング、公共交通機関の整備等広域的な対策があつて、その一環として進めるべきだろうという視点。2点目は、バイパスの整備等により交通容量に余裕ができた路線とか、歩行空間の確保の要請が高い路線においては、その路線として個別に道路空間の再配分等を積極的に行っていくべきだろうという視点という、上位計画の視点と個別の路線からの視点、両方から進めていくべきだろうということでございす。おのおのにつきまして、再配分の事例収集・分析を行ながら、ネックとなっている要因を明らかにしながら、段階別の仕組みづくりを検討してまいりたいと思います。

次のページからは、フランス等の例がございす。ストラスブールにつきましては非常に有名ですけれども、都市内の通過交通による大気汚染とか環境問題が顕在化して、市長のリーダーシップのもとで、LRTとか、自動車の流入抑制策、自転車ネットワークの確保を行いながら、個別の路線においても、この写真にございますような空間の再配分を行っているという、交通問題からのアプローチ。

それから、27ページはナントの事例でございす。ロワール川の舟運で非常に栄えた

都市でございますが、1980年代には中心市街地が特に衰退をしてきたという危機感の中で、都市再生のための再開発、都市交通の整備を大胆に行ってきたということでございます。その結果、トラムも整備いたしましたし、ゾーン30あるいは空間の再配分等も大胆に行ってきたということでございます。おのおの背景は違うわけでございますけれども、右下に書きましたPDUというような合意形成プロセス、都市圏交通計画というものをつくって大きな計画としてまとめてあるということでございます。

28ページはアメリカの事例でございます。これは空間再配分の個別事例でございます。FHWAの通達の中で、道路交通安全対策として有効な対策の1つとして、再配分をRoad Dietという向こうの名前でございますけれども、挙げているということでございます。そのためのガイドラインなんかも作成されてきているということでございます。

最後の29ページでございますけれども、これはまだちょっと生煮えで恐縮でございますけれども、再配分の段階、道路の役割・位置づけの明確化、一体的な計画の策定、関係者の合意形成、計画の実効性の担保という中で課題をまとめてございます。

役割の明確化につきましては、さまざまな利用者のニーズと、それから、沿道の活性化ニーズ、これを両面から見ていくべきだろうという視点とか、あるいは一体的な計画の策定に当たりましては、沿道住民とかNPOとの協働が必要だろうと。それから、コーディネーターの存在が必要。それから最後に、実効性を担保するためにはやはり財政的な枠組みが必要なのではないかということでございます。

具体的な取り組みといたしまして、計画策定に関する指針、通達等の策定を目指していきたいということと、ガイドライン、コーディネーターの育成スキーム、好事例集の作成というようなことも目指していきたいということでございます。

以上で、資料2の説明を終わらせていただきます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

次の資料3は、同じく交通事故というところがキーワードになっていますが、今の資料2も交通事故にも関係もあるんですが、資料2のほうが、どちらかというと通学路のような対人的な安全のことが入っていて、それから、資料3のほうはそうじゃないところの安全のことをやっているの、一応切り分けて議論とさせていただきます。

それでは、今の資料2についてご質問やコメントをお願いしたいんですが、先ほど申し上げたように、今回、第1回目のフォローアップでありまして、多様な利用者がというところがとりあえずの検討のテーマですが、フォローアップで一体、今年度末を目指して、

どんなふうな最終とりまとめにするのか、それに向けてどんな作業がもうちょっと要るのかとか、フォローアップそのものは一体何をどこまで言うことなのかと、その辺のイメージなんかもぜひご発言いただきながらと思います。

それでは、どうぞ、どなたからでも結構ですので、ご発言いただきたいと思います。いかがでしょうか。いろいろなテーマが中に入っていますが、どこからでも結構でございます。

では、大串先生。

【大串委員】 合意形成のところで、コーディネーターの育成、派遣等ということで非常に大事な話題だと思えるんですけども、イメージは、NPOとか地域に生活していらっしゃる方々を育成していくというイメージなのか、それとも、国とか県単位のわりと広域な自治体もしくは国が認定コーディネーターみたいな形で育成をしていくというイメージ、どちらでしょうか。

【家田部会長】 お答えいただきましょう。

【道路交通安全対策室長】 これはどっちじゃなければいけないということはないと思います。ただ、非常に必要なのは、まず道路管理者のほうからそういう発意がないと何も始まらないんじゃないかと考えます。ですから、道路管理者として空間の再配分なりが必要だということを待つんじゃなくて、積極的にそういうことを発案していくことがまず必要で、その後、例えばその方がコーディネーター役を果たしてもいいし、あるいは、NPOと協働したときに、NPOの中でそういう方が出てきてもいいしという、ストーリーとしてはそういうことかと思しますので、両面で育成していけるような仕組みを考えていきたいと思えます。

【大串委員】 ちょうど今週末、新潟市が、政策ダイエツトということで、今まで行ってきたさまざまな政策を、市民目線に継続すべきかすべきじゃないかということをお話し合おうと。ただ、コーディネーターは構想日本からプロの方をお招きして、きちんと切り分けていただこうと。市民をたくさん入れていろいろな意見の調整をするときには、かなり感情的な意見が入ってきたりとか、議論が錯綜したりしますので、できれば国関与のもとで、ある程度こういう能力を持った人をコーディネーターとして利用したほうがいいみたいな、それこそガイドラインみたいなものを決めていただいていたほうが混乱を招きにくいのかなと思いました。以上です。

【道路交通安全対策室長】 合意形成の過程では当然そういうスキルが必要になると思

いますので、それは積極的に活用できるような体制に持っていければと考えてございます。

【大串委員】 ここ、具体的なところで、これ、重要ですよと書いてあるんですけども、「じゃあ、どうしたらいいの？」というところがもう一段来ると思いますので、よろしくをお願いします。

【家田部会長】 ありがとうございます。

はい、どうぞ、草野さん。

【草野委員】 私も、コーディネーターのところは「うーん」と思っていたんです。ほんとうに高度な専門家集団みたいな、かつ、人数とかも必要になってくると思うんですけども、国交省の中では、そういう方たち、自信を持って派遣できるような集団ってお持ちなんですか。つまり、リーダーシップをとってやっていくということがないと、自治体に任せるとか、地域でやりたい人は手を挙げてくださいというのでは、なかなか実質的に進まないんじゃないかなという気がするんですけども。

【道路交通安全対策室長】 これまでもP I、Public Involvement というようなコンセプトの中で合意形成をどうやって図っていったらいいかということについては、いろいろな冊子を国交省のほうから出して配布しております。したがって、そういう意識は根づいていると思いますけれども、道路管理者によってスキルはまだ濃淡があるのかなというふうなのが実情ではないかと考えてございます。

【草野委員】 なので、その濃淡を濃いほうに比率を高めるための施策というか、方向性みたいなものはお持ちなのかどうかというのをお聞きしたいですね。

【道路交通安全対策室長】 それを今後検討させていただければと思います。すみません。

【環境安全課長】 若干補足をさせていただいてよろしいでしょうか。

【家田部会長】 どうぞ。

【環境安全課長】 コーディネーターという場合、今、国交省とか通常の事業主体がやる場合は、事業の当事者が地元の方にご説明をする。だから、今、いわば当事者がコーディネーター役、まあ、本来のコーディネーターかどうかは別として、事業を進めるためのご説明をして、合意をいただくという形をとっています。ここで「制度的な枠組みも含めて」と書いているのは、要は、やる人とそこで影響を受ける方という図式以外の第三者的なような仕組みも含めていろいろ入れるべきではないかというような観点も入れています。

事業者がコーディネートする能力の向上については、もちろん研修とか、属人的能力も

ありますけれども、それを高める努力が必要なんです、もうちょっと根本的に、例えば事業自体のノウハウを持った第三者的コーディネーターがいいのか、コーディネートするプロのコーディネーターがいいのかとか、そういうところも含めていろいろなご意見をいただきながら制度を検討したいなということを考えております。

【大串委員】 よろしいでしょうか。

【家田部会長】 どうぞ。

【大串委員】 資料の12ページに、交通大学校で研修を行っていますよということで技術的支援の内容が書かれていると思うんですけども、そういうハード的な側面の技術的な支援だけでなく、人の意見を取りまとめるようなメニューをぜひ交通大学校のほうで計画していただいて、年に2回はそういう研修プログラムがあつて、計画した市町村の方がそこに派遣をして人材育成を図れるような形でのメニューをつくるというのが1つの大きな解決方法じゃないかなと思いますので、ぜひそっちのほうとの連携も模索していただければと思います。現在非常に活躍されている方も、特に市町村なんかは人事異動で移ってしまいますので、ノウハウが継承されないということもあります。そういうところで広くノウハウを継承していただくような仕組みもぜひお願いいたします。

【家田部会長】 今の点なんです、非常に重要な検討課題だと思うので、最終的にまとめるときにはもうちょっと具体的な姿になったほうが良いと思います。このごろ比較的定着しつつあるのが、地元でいろいろ考えるときには、何らか推進するための委員会とか何かをつくって、その議長役みたいなのが地元の第三者的な学校の先生とかそういう方に、何らかの専門知識を持ち、けども、必ずしも事業制度そのもののプロであるはずはないんだけど、それは行政がサポートすればいいのというようなパターンがありますよね。それは、地元の医者というのか、町医者というのか、地元のことを長い時間かけてわかっている人が多分いいんですよね。行政はある部分のところはプロフェッショナルなんですけども、やっぱり転勤するから、少なくとも国交省の場合には地元のことをずっとやっているに限らないしというようなところも1つの考えどころかもしれないですね。ぜひ今後の議論の課題として深めていただきたいと思います。

そのほかの点。

はい、どうぞ。今の点でもいいですよ。

【久保田委員】 ちょっと話がずれるかもしれないんですけども、今の点で日ごろから非常に考えていることがあります。かつて、コーディネーター役として、専門知識もあ

って、そこに長く居続けて活躍していただいていたのは、多分、民間のコンサルタントの方たちなんですね。かつては10年単位でそこに張りついて専門家として相当頑張って、お役所の方が変わってもずっとそれを縦糸で結ぶようなそういう役割もしていたし、行政と住民を結ぶ役割もしていたし、かなり活躍されていたんですけども、今はそれができなくなっています。

私はおそらくここをちょっと検討していただくべき時期がもう来ているんじゃないかと思うんです。つまり、透明性という非常に重要な、これ自体の重要性を否定するつもりは全くありませんけれども、ある時期に契約制度がガラッと変わりまして、常に単年度、常にある種の競争的な契約でしか契約ができないと。だから、継続が一切保証されないし、民間コンサルタントとしても非常に働きにくい状況である。あるいは、行政としても民間コンサルタントをある意味使いにくいと思うんですね。常に競争させて、審査の書類ばかり書いて審査しているという、お互いにとって、もちろん透明性というプラスもありつつも、非常にマイナスが相当顕在化してきているんじゃないかと私は思います。

なので、今の制度をちょっと見直していただく可能性、例えば口約束でもいいけれども、3年単位ぐらいで。口約束というのは、つまり、単年度予算、これを崩せないとするれば、「予算がつけば、あなたのところにはお願いします」というぐらいでもいいんです。それで、基本的には継続でやっていただく。もちろん途中の評価はあって、酷かったら変えますよという、それでもいいんですけども、今のやり方はあまりにも仕事をしにくい状況にお互い陥ってしまっているんじゃないかと思います。コーディネーターの1つの、かなり有望な人たちをもっと使いこなす仕組みの検討をできればしていただきたいと思います。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。コーディネーターというと、ファシリテーターなのか何だかよくわからないので、何となく単一の個人がちょいちょいとこっちの意見を聞いてまとめるみたいな感覚が言葉にないことはないんだけど、今、久保田先生がおっしゃっているのは、もうちょっと地元性というか、地元の状況をよく理解しているような業務があるはずであって、そここのところの契約制度というのは、必ずしも、随契だめよ、それから、単年度でその都度その都度公開競争であるということが常にいいとは限らないみたいな感覚ですよ。

一例で申し上げますと、コンセッションってありますよね。例えば公共交通の経営だとか、あるいは空港の経営もそうですが、いろいろな作業。それは単年度じゃなくて、例え

ば10年なり何年りのコンセッション期間について、その場所での経営をある意味権限として持たせて、そのかわり毎年毎年チェックが入るというようなやり方もありますよね。何かこの種の業務というものが、かなりの期間にわたってある地域の交通とまちづくりとかそういうたぐいのことを面倒見るんだというようなものとして認識すると、今のような感覚ももうちょっと検討の余地があるななんて思うところもありますね。

はい。

【久保田委員】 まったくそうだと思います。例えば長大橋とかトンネルとか、絶対単年度で終わるはずがないものについては複数年契約されていて、それは普通の予算じゃなくて、国債を使った契約をされるというふうに伺ったんですけども、まちづくりというものも、別の意味でやっぱり複数年契約が必要なものだという認識に立てば、不可能じゃないと思うんです。それをぜひご検討いただければと思います。

【家田部会長】 それでは、今の件ばかりやっている、ずっとコーディネーターの話になるので、そのほかのこともひとつよろしくお願いいたします。

はい、どうぞ。

【久保田委員】 道路空間の再配分についてかなり踏み込んでいただいて、非常にいいと思います。それで、基本的な姿勢については中間とりまとめのところではっきり書いていただいているので、フォローアップとしてやることは、おそらく取りまとめというより、むしろここに幾つかあるように、事例を増やしたり、こうやればできるという道筋を示すということで、一言で言えば、いろいろなところで食いつきやすくするというのが、このテーマというフォローアップの大きな役割ではないかと思います。

それでいいますと、ちょっと気づいたのは、例えば4ページのところに再配分の考え方が幾つか書いてあるんですけども、車線数の減少というところに焦点がやや絞られていて、ほかにも再配分の可能性はもちろんご存じのようにいっぱいあるわけですよね。もちろん電柱の地中化自体も、交差点近くで電柱をとれば、右折レーンは無理かもしれないけれども、右折ポケットぐらいの空間を生み出せるかもしれないとか、ほかにもいろいろな空間のとり方はあります。

例えば特に生活道路でいうと、これは多分一番あり得そうなのは、交通管理者さんと連携して一方通行にして空間をとるというのが現にいろいろなところでやられているわけで、そういうところまで視野を広げて空間再配分の可能性をもっと広げて示していただいて、事例も見せていただくと、かなり利用されやすいものになるのではないかと思います。

【家田部会長】 ここにあったのは、一方通行にしたというやつなんでしょう、きっと。

【久保田委員】 例としてですね。

【家田部会長】 7ページは。

【久保田委員】 ええ。ですので、4ページのここのまとめ方をもう少し広めに考えていただければと思います。

それから、これ、非常に難しい話なんですけれども、かなり議論が難しいと思いますけれども、8ページのタイプ①の一番左側の考え方のところ、いわゆる道路容量との関係が書かれています。特に2つ目の丸のところ、交通容量に余裕ができた都市内道路ではこういう再配分も可能というような書き方になっているんですね。ここは相当議論されてこういう書き方になったんだと思いますけれども、下手をすると、この部分が再配分に対してブレーキをかける可能性もあるわけです。つまり、道路がちょっとでも混むとまずいよと思う人からすると、ここをもって、やっぱり再配分にはうちの町はちょっと早いよという、そういう判断に陥りがちだと思うんです。

ここは、イチゼロの議論ではなくて、非常に微妙なバランスの話なんですけれども、つまり、真ん中、都心部を歩行者系にすることによって、周りの道路がほんのちょっとでも混んだらもうだめなのかということなんですね。これは価値観をもっと多様に置けば、真ん中が歩行者空間になることの価値が歩行者や自転車にとって非常に大きいのであれば、周辺の道路が今より混雑率でいうと0.1ぐらい増えることは許容しようじゃないかという考えもあると思うんです。

ですので、ここの部分の書き方に、評価の多様性のような観点を多少入れていただいでですね。もちろん歩行者空間をつくるのが絶対善ではないので、道路の混雑も考えなければいけないけれども、トータルとしてどうなのかという、その評価の多様性についてもぜひここで言及していただくことでこういうことが促進されるのではないかと思います。以上です。

【家田部会長】 関連していかがでしょうか。

【大串委員】 じゃ、お願いします。

【家田部会長】 はい。

【大串委員】 大体、いい事例というのはいいいことが書いてあって、そのことからどういうあつれきが起こったのかとか、そういうところのフォローアップが多分ないと思うんですね。なので、できれば、こういうことがあって、こういうふうに変更されて、例えば

事故率も減って非常によかったんだけど、こういう不便さと不満が少しは出てきていますよということも言及しておいていただいたほうがわかりやすいのかなというのが1点です。

もう1点は、多分プロフェッショナルな方には、いろいろな取り組みに関して、どういうプロセスを踏まえてそれが段階的に進んでいくのかというのが見えているんだと思うんですけども、地域で担当される方というのは3年、4年で交代される方も多いので、できればプロセス順に、こういうものを策定したら、次にこういう検討に入って、住民の方の意見を聞いてみたい、簡易的なプロセスマップみたいなものを用意していただくと、さらに次はどのような段階に行くんだとか、これは取りこぼしているけれども後でリカバーできるとか、計画を立てやすいと思いますので、よろしくお願いします。

【家田部会長】 今の久保田先生の問題提起に関連したようなところで、特に空間の再配分でほかには。

草野さんから何かありますか。

【草野委員】 特にはないです。

【家田部会長】 いいですか。

じゃあ、私からも関連してちょっと申し上げると、最後に久保田先生がおっしゃったことは非常に重要だなという感じがするんです。プロの判断と言うんだけど、隣の国の清溪川（チョンゲチョン）で、道路を撤去して、それで、川に復元して、そのときのプロたちの議論は、そんなことやったら大変な渋滞になるのであり得ないよというような話だったそうですね。私の友達もあり得ないよ側の検討を随分していたそうなんですけど、でも、やってみるとできてしまうというか、多分あつれきもあるんだろうけれども、とにかく思っていたような大渋滞というようなことじゃなくやれたんですね。そこには、バスを大再編するみたいないろいろな合わせわざもやっているようですけども、とにかくプロができっこないと思っているのは、現状を是とするからできっこないのであって、価値観を変えると結構できてしまったりというのは確かにあるんですね。

だから、申し上げたいのは何かというと、やるなら、かなり無理してでもやってしまうと結構うまくいってしまうという面もあったりするというようなあたりは、認識として、事例として入れておいたほうがいい。その一番近いところの例は清溪川だろうし、ストラスブールだって、車だらけだったですからね。あそこのところを撤去するなんていったら、多分プロたちは、何なんだよという話だったに違いない。だけど、やってしまうと、世界

じゅうから褒めてもらえるという、そういう面はありますよね。

だから、そういうようなところと、それから、モビリティーマネジメントという言葉に代表されるような、ある種の啓発というか、啓蒙あるいは洗脳というか、そういうたぐいのこともセットになっていると、必ずしも今、容量があるところでしかできないよというようなことでは多分なくなってくるんでしょうねというふうに私も同感の思いがいたしました。

では、ここまでちょっとお答えいただきたいと思います。

【道路交通安全対策室長】 今の点でございますけれども、8ページの交通容量に余裕ができた都市内道路等の「等」というところでかなり迷いが出ているという実態でございます。確かに、一方で自転車についてはネットワークだと申しているわけですから、こういう選定の仕方でもネットワークが形成できるかというところも限らないし、場合によっては、見かけ上容量がいっぱいのところでもこういうことをやっていかなければいけないんじゃないかという議論は内部でございました。ですので、今ご指摘のいろいろな視点でいろいろな取り組みをしていくべきことかなと考えてございます。機械的な容量ばかりじゃなくて、あるいは時間帯で変えるとかいう柔軟な取り組みもございますので、そういうことも含めてもう少し書き込むべきだったかなとは考えてございます。

それから、久保田先生の1点目のご指摘で、4ページの分類で車線数という言葉が少し出過ぎているというご指摘はごもっともでございます。車線数別に整理したというのがこの趣旨ではございませんで、大都市と地方の都市でちょっと視点を変えるべきではないかと。交通問題として処理できる場合と、それから、むしろ沿道を見て、そこのセットで取り組むべきではないかというのが、このタイプ①と②の分けでございますので、そこは誤解のない書きぶりに今後はしていきたいと考えてございます。

それから、大串先生の、事例集の中で、やってみたけれども不都合が生じた部分もあわせてというようなことについては、できるだけそういうことを入れながら今後の事例も集めていきたいと考えてございます。

それから、プロセスマップにつきましては、これまでP Iのいろいろなプロセスマップはつくられてきたわけでございますけれども、やはり空間の再配分になりますと、今のような交通容量との関係でどういうふうに考えたらいいのかとか、あるいは沿道とどういうふうに連携したらいいのか、どういうところに着眼すべきなのかということをお考えすると、やはり新たな視点を入れたものが必要なのかなと考えますので、そういう視点も入れて考

えていきたいと考えてございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

【草野委員】 いいですか。

【家田部会長】 はい、どうぞ。

【草野委員】 道路空間の再配分って、やっぱりほんとうにすごく難しいなと思って。今、日本国内のいろいろな事例を見せていただいて、どれも非常に工夫を凝らしてすばらしいなと思うんだけど、どこかで想像の範囲内というか、ちょっとずつ動かしましょうというような、何かその発想の延長線上での進め方なのかなと思ってしますんですよね。道路を再配分するという、やれば非常に画期的なことなので、それをやるには、発想をもっとドラスティックな、座長がさっき韓国のことをおっしゃっていましたが、こんなことやっぱりできないよなというようなことができてしまうか、やってしまうというぐらいのつもりでないと、ほんとうには成功しないのではないかという気がするんですね。

だから、ストラスブールなんかを見ていると「へー」と思うんだけど、日本でこういうことがほんとうにできるかという、まあ、できないんだろうなというのが圧倒的な、私なんかもそう思うんだけど、でも、それをやるということをしなない限りは、結局は今までと同じようなことになってしまうんじゃないかという気がするんです。だから、別にどこの地域をけしかけるということはないんだけど、何かどこか突破するような町だったり自治体なんか出てきたらいいし、それを応援するというか、サポートするような体制をつくることもまた大切なのではないかという気がします。

【家田部会長】 世界的にも著名な事例となると、そう日本でもないかもしれないけれども、日本の中でかなり突破したなというところはないことはなくて、空間再配分という意味に近いと思いますけれども、富山の新しいLRTを都市局のほうでご紹介いただけたらいいと思うんだけど、JRの路線を転換したのもあって、その後、今度、都心の中につくり直したやつもあるし、その辺、都市局のほうから、最近の突破的な事例なんかありましたらちょっとお話しただけで。

【市街地整備課長】 今、お話がありました富山の例で私、たまたまちょうどこかわりましたのでお話をします。あそこは、既存のJR西の路線を廃止するかどうかという議論の中で、それを一部活用して路面電車化したんですけれども、その際、道路に新しく路面電車を入れるということをやりました。そこは4車線の道路を2車線にして真ん中に路面電車の走行空間を入れたんですけれども、そういう意味でいうと、ストラスブールのミニ

版のような取り組みをしたということです。

先ほどのタイプ①のところのご議論がございましたけれども、やっぱり地元でいうと、今までの歴史は、路面電車を廃止して車線を増やしてきた方向でずっときたのを、車線を減らして、路面電車にする、公共交通の空間をつくるということについていうと、かなり発想の転換といいましょかね、抵抗するような動きはありました。

ただ、先ほどお話がありましたように、多分、都心部で面で交通を受けているところは、どこか1カ所が仮に車線数が減っても、面で受けますから、利用者はほかの道路に移って、実態としては大きな混乱もなくできるというような実態がございましたから、それぞれの地域の特性に応じて少し柔軟に考えていくということを応援するという事は大事かなと思います。

あとは、道路管理者だけではなくて、交通管理者との協議にやっぱり非常に時間がかかる。特に車線を減らすことの抵抗は道路管理者以上に交通管理者のほうが強いものですから、そこの円滑な協議、それから、合意形成が必要になってくるんじゃないかなと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかに。

どうぞ。

【大串委員】 今思い出したんですけれども、ちょうど新潟も、柳都を取り戻せということで。昔、掘割だったところを埋めて道路にしています。掘割が下に埋まっているものですから、それをもう一遍、掘割の形をもとに戻して、道路が少しぐらい狭くなっても柳都としての誇りを取り戻そうということで、市内でいろいろな取り組みが行われようとしています。

そういうふうに、町の顔は何なんだということと道路のかかわりというのをもう少し事前に紹介した上で、こういう再配分の仕方でも魅力的な町の顔を取り戻しましたよというような例を入れてもらった後に、じゃあ、それをどういうふうに効率的に進めていきたいのかというふうに入り口のところを少し変えていただくと、結構、皆さん、街並みとかいろいろなものを配慮した上で、じゃあ、どうあるべきかと、効率性だけでないような価値観に基づいて道路の再配分を行うための多様なヒントになると思いますので、ぜひそういうところを入り口に、最初にちょっと入れてもらうといいフォローアップになるのかなと思いました。以上です。

【家田部会長】 いずれにしてもこのところはかなりの価値観転換を実現できるようなところについてはやれるし、価値観転換のない、現状維持のままだと、やれることは相当限られているねというところですよ。だから、価値観転換というところがキーになるような話が入り口のところでもう少し充実しておくのが大事というようなお話でしょうか。資料2について、ほかの点はいかがでしょう。

どうぞ。

【久保田委員】 非常に細かいところで申しわけないんですけども、12ページの4)の自転車の法制度の今後の検討のところ自転車の原則一方通行化の検討というふうに書いていただいているので、ここについて自転車の提言の中に最後のところに盛り込ませていただいたんですけども、もし一方通行化するのであれば、例えば交差点間の距離が非常に長い場合に、自転車道というのは自転車道があれば自転車は今そこしか通れませんので、逆方向の自転車が非常に困ってしまう、あるいは沿道の商店街などから、お客さんが全然来られなくなる、ものすごく遠回りしてこないとうちまで来てくれなくなってしまうから一方通行化反対というような声もありました。

ということも踏まえて、提言の中には、一方通行化をした場合に、今の法律では難しいけれども、自転車道以外のところも走れる、つまり、逆方向に自転車が別の場所で走れるということも考慮してほしいということも盛り込ませていただいております。ですから、一方通行化の検討の際にちょっとそこも視野に含めて、関係機関調整をいただければと思います。

【家田部会長】 別の場所ってどういう場所ですか。

【久保田委員】 提言に入っているのは、自歩道です。原則は自歩道をやめるんですけども、この場合に限り、自転車の速度を出さない工夫をしながら歩道の上をゆっくりと逆方向に走ってもらうということで、沿道の活性化にもつながるんじゃないかという、こういう提言であります。

【家田部会長】 ありがとうございます。

時間も迫ってきたので、一通り、ほかの点もあれば言っておいていただいて、まとめて答えていただきましょう。いかがでしょうか。

よろしいですか。

では、僕からもちょっと。1つは自転車ネットワークという話で、これはいい、最終の建議の核になるなという感じがするんです。何となく自転車も大事だねという種類のほわ

んとしたこともいいんだけど、やっぱり自転車ネットワークを可能な町は全部やろうじゃないですかと。もちろんこういうものは地元が優先ですから、やれという意味じゃないんだけど、やったらどうですか、自転車ネットワークと。それは賛成です。

ただ、そのときに思うのが、フィジカルな背をうったような、さっきのような、ペンキを塗ったりだとか何とかしたという、空間つくったというところだけが自転車ネットワークとかというかと、僕はちょっと違うと思うんですね。つまり、ここは自転車のプライオリティーのルートである。したがって、自転車も通るよということを明快に意識づけるところとか。

例えばロンドンの町って別に自転車道なんか何もないけれども、交差点の前には、最初に自転車がとまる場所があつて、明らかに自転車優先というのを標榜するルートがいっぱいありますよね。つまり、フィジカルなケアをしたルートと同時に、よりソフトな意味での、自転車を少しケアしましょうねということも含めて自転車ネットワークってやれば、そんなに空間が足りないところだけがネットワークになるわけじゃなくていいんじゃないかと思うんですね。そんなことは1つ思いました。

それから、18ページのところに、緊急の通学路の対策が要るんだということで、今、簡易な方法を含めて51%ができていて、それを28年度末までに、あと4年で60%まで上げるよと書いてあるわけですね。これはこれで結構なので、じゃあ、51から60%になる9%のところはどの場所なんだ、整備対象はどの場所なんだということを確認することとか、それから、残りの40%というのほどなんだと。それは要注意通学路ですよ。要注意通学路は、せめて横にペンキだけ塗るとか、あるいはカーナビに出てくるだとか、要注意通学路ということを標識に出すとか、そのぐらいのことをやらないと、60%で、あとは許してねというわけにもちょっとと思うので、ぜひ注意喚起というほうも込みにして施策にしてはいかかななんて思いました。

それから、あとは全般的なことなんですけど、最終の建議に向けてこのフォローアップで何をまとめるかとか、最終的なものには何がアイテムとして入ってくるかなということで、一番イージーなほうから言うんですけども、それはいろいろな、こんなこともできますよ、こんなメニューもありますよという事例ですよ。これは整いつつあるなという感じがしますよね。これは主としてレビューの作業から出てくる、充実されてくると。

第2ステージになると今度は、ビジョンとか、目標とか、こんなふうにしましょうやというところですよ。それは姿形という意味ではフィジカルなものかもしれない

し、ファンクションという意味ではもうちょっとソフトなものかもしれないし、いつぐら
いまでにこんなことまでしましょうやと、そういうことを言うと、これが第2ステージだ
ろうと。

第3ステージでは、それをこんな仕組みでやっていくことにしましょうよという、新し
い制度設計。制度のデザインと、仕組みも込みにして制度ですが、そのデザインとガイ
ドライン化みたいなものですね。今日の多様な利用者のところは、主として市町村や何か
が中心になってやる話でしょうから、あくまでガイドライン的なルールということになる
と思うんですが、そういうものをつくる。

最後、第4ステージとしては、それなりに達成するようなものについていうと、どんな
指標によって達成度を判定すべきなのかということと、その達成度の表現。例えば市町
村の数でいくと、例えば自転車ネットワークに着手したとか、何個できたとか、そういう
ものがあるだろうし、そういう段階になるかと思います。

今、私の考えるところでは4段階ぐらいは明快にしたほうがいいんじゃないかと思うん
ですが、少しご検討いただけたらと思います。

最後、もう1点だけ申し上げると、事例とかいろいろなやることも、主として、外国で
はこうやっていますという種類なんですよね。だから、つまり、題材がみんな外国産のも
のが多くて、歴史的建造物のいっぱいあるような場所なんかでは日本だってそれなりにい
ろいろな工夫をしてきたわけだから、この多様な利用者が共存する空間形成にふさわしい、
我が国独自の技術的な方策をもう少し目指していいんじゃないかなという感じがするんで
すね。それに匹敵するような技術開発というものはどんなものやっいていこうじゃないか
みたいなことをもうちょっと何か考えていただけないかなと。

ボラールにしても何にしても、ハンプだって、みんな外国語というのはどうなっている
んだ、我が国にはオリジナリティーというのはないのかと。外国を否定するつもりは毛頭
ないんだけど、やっぱりオリジナルのものも出していくという意気込みというものがない
とちょっと元気出ないですよという感じがいたしました。違っていたかもしれませんが、
一応コメントです。

それでは、平井さん、全体をまとめて、資料2についてのお答えをいただけたらと思
います。

【久保田委員】 ちよつとよろしいですか。

【家田部会長】 どうぞ。

【久保田委員】　　まずボラードについてはちょっと名前も考えたいと思いますけれども、実は今、我が国オリジナルというのを研究中でして、この部屋にも何人も参加いただいているので、これについては今後の検討という扱いでここではいいと思うんですね。

　　ちょっと申し上げたいのは、ここにある例えばハンプと防護柵って、これ、それぞれ非常に安全対策として重要だと思いますのでこういう形でいいと思うんですけども、ちょっとお願いしたいのは、例えばハンプ、狭窄、シケインのようなものを使う場合と防護柵を使う場合はどういう使い分けがよいのかというところにちょっと踏み込んでいただくとありがたいと思っています。今は構造令の中でも完全に独立のものになってしまっていて、使い分けというのがまだはっきりしていないので。

　　よくあるのは、すごく狭い道、8メートルぐらいだけガードレールをつけてほしいというような声が出てくる場合があるんですけども、それをやると非常に狭苦しい道路空間になってしまっていて、ここにガードパイプ、ガードレールはないんじゃないかとかいうようなことを思ったり、いろいろな議論があるので、この使い分けをこのフォローアップの中で議論していただけるとありがたいです。以上です。

【家田部会長】　　ありがとうございます。

　　さっきのにちょっと加えていうと、日本の城下町の、かぎ状にする、かぎの手という手は、もちろん軍事的な意味でやるんですけども、それもそうだし、例えば鎌倉にある段葛（だんかづら）は視覚的な効果を使って向こうが遠くに見えるようにするとか、日本にだって街路上のいろいろな工夫のわざが古典的にはあるんですよ。それをもう一回つくれという意味じゃないんですよ。だけど、日本人の心意気というものが、少なくともまちづくりと標榜してやるようなものでは、やっぱりもうちょっと方向だけでも出してくれるとありがたいなと思います。

　　では、どうぞ。

【道路交通安全対策室長】　　すみません、自転車のことは分析官が。

【交通安全政策分析官】　　では、私のほうからの自転車関係についてお答えいたします。

　　まず、家田先生の前に久保田先生から言われた、自転車道の一方通行化の話ですけども、これは提言の中でまさに言っていたいただいているところですので、ここの資料の中では簡単にしか書いていないですが、一応セットとして考えておりますし、主務は警察のほうになってしまいますので、警察とその点も含めて十分調整をしていきたいということです。

　　それと、自転車ネットワークについて、可能なところからやったらどうかというような

家田先生の話で、フィジカルなケアだけじゃなくてということですが、これはまさに今、ガイドラインを作成しているまさに最終段階なんですけど、そういう中では、例えばルールの周知などもあわせてソフトとハードと両方面で周知していきたいと考えていますし、ほんとうに簡単な法定外表示みたいなものも含めて、すべての方に、道路を利用する方にわかりやすいような形で、ここは自転車が通るところですとか、ここは待つところですか、そういうような形でわかるような形のものをお示ししていきたいと考えています。

また、指標の話がちょっと出ましたが、この資料の中にも、自転車のネットワークの計画の策定状況、これは今日記者発表をしています。現在の状況で自治体、どんな状況かというのをこれからもフォローをしながらやっていきたいなと思っているところです。

自転車関係は以上です。

【道路交通安全対策室長】 まず、家田先生にご指摘いただきました18ページの社会資本整備重点計画に記載した6割ということについてでございますけれども、残りの4割をどうするのかということでございます。これは施設整備の6割でございます、残りの4割は、例えば交通規制のようなことで担保するケースもあり得るということがまず前提としてあるかと思えます。通学時に通行どめにしていただければ、それはそれで一応いいわけでございます、そういうことを含めて、では、それがもしできないとすれば、そこをどういう対策でどういうハードでやっていくのかということかと思えます。

それを含めてちょっとまだ検討中という結論で申しわけないんですけども、全体をどういうコンセプトで、どういう導きで進めていくのかということについては検討していきたいと思えます。残ったところについて、要注意通学路というふうなコンセプトもあろうかと思えますが、それは具体的にどういう危険なのか、危険があれば、それを簡易に知らしめる方法もあろうかと思えます。そういうことを含めて検討していきたいと考えてございます。

それから、ガイドラインの作成に当たって4段階ぐらいの段階論でまとめるべきではないかということにつきましては、それは1つの方法として有効かと思えます。いつまでにということを確認にするというのは、ローカルな場所においては非常に重要なことかと思えますし、使い方のルールをまず町の人知っていないとしょうがないということもございます。

それから、特に指標につきましては、今後重要と考えていまして、先ほど申し上げたような、そもそも空間再配分がどういう背景で起こっているのかということに照らして評価

することが必要で、それは交通指標であるかもしれないし、それから、沿道の商業指標であるかもしれないし、来客のような指標かもしれないということでございまして、そういうところを柔軟に考えていくという、そういうマニュアルであればいいなと考えてございます。

それから、外国事例ばかりで日本オリジナルのものが無いではないかということでございますけれども、確かに日本でも大変工夫されていて素晴らしい事例もございます。それは今回の資料で排除したつもりはないのでございますけれども、ちゃんとそういうものも入れていきたいと考えてございます。また、城下町なんかで互い違いになっている交差点なんかで工夫されている例もございますので、そういうことも取り上げていきたいと考えてございます。

それから、久保田先生がおっしゃった、ハンプ、防護柵に限らず、そういったデバイスの使い分けについてコンセプトができていないということについては、そのとおりだと思います。今出ているマニュアルは、生活道路を種類分けして、生活道路の中でも、幹線的なところとか、ほんとうに地先道路みたいなところという分類分けができるねというところまでは行っているかと思えます。その中で、どういうデバイスの使い分けをしていくのか、どういう組み合わせが適切なのか、あるいはその中に学校があったときにどういった処理をするのかといったような、非常に具体的な、一方では技術論が不足している領域かと思えますので、そこは検討していきたいと考えてございます。

【家田部会長】 よろしいでしょうか。

それでは、まだあるかもしれないんですが、次のほうもやってしまって、それから、全体をまとめてにしましょう。

それでは、引き続き、資料3についてご説明をお願いいたします。

【道路交通安全対策室長】 資料3でございます。1ページめくっていただきまして、資料3の領域というのは、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ございます。中間とりまとめに書いていただいた事項といたしましては、幹線道路、生活道路両面における対策、それから、プローブの活用、ヒヤリハットの活用、それから、ラウンドアバウト等の導入ということでございます。

2ページを見ていただきますと、ほぼそのとおりの構成で資料をまとめているということでございます。

まず3ページに行ってくださいますと、事故対策の全体論でございますけれども、社会

資本整備重点計画に記載している内容といたしましては、幹線道路のうち事故の危険性が高い箇所における重点的な対策、一方で生活道路あるいは市街地におきましては、市街地や住宅地等における人優先エリアの形成という両面で記述をしてございます。生活道路につきましては、そこに書いてございますような、ゾーン対策の普及とか、物理的デバイスの普及ということが書いてございます。

それから、事故危険箇所といたしまして、下半分でございますけれども、これは道路管理者と警察が協力して、そこに書いてございます約3,400カ所というスケールでございますけれども、事故の発生率が高いところ等を指定して重点的に取り組んでいるものでございます。最新のものは、平成21年3月に指定しているわけでございますけれども、これを新たに指定し直そうという検討を今、してございます。現行の指定は、そこに赤字で書いてございますように、要は、事故が多く起こっているところというところでございますが、そういう視点に加えまして、新たに指定する際には、赤で書いたところの視点を加えたいと。

1つは、歩行者、自転車事故が多発する交差点、それから、通学路の、今、緊急合同点検をしていただいているところで指摘された箇所、それから、潜在的な危険箇所といたしまして、プローブデータの活用をしていきたいと。それから、道路利用者の意見等につきましては、これはアンケートあるいは道路利用者会議のようなところから吸い上げるという作業でちゃんと聞いていきたいということでございます。

2点目、4ページでございます。潜在的な事故危険箇所というのはどうやってとらえるかという問題ですが、プローブデータの活用をしていきたいということでございます。プローブというのは、カーナビに各自動車の走行経路が蓄積されておりますので、それを収集してデータとして取り扱う。その中には、経路に加えて、速度とか、あるいは加速度のようなものも読み取れることがありますので、その中で危険を把握していくということでございます。

そういうものを活用した行政のサイクルというものが、埼玉県で、試験的にではございますけれども、一応できているということでここに紹介してございます。フローといたしまして、50メートルメッシュ内に同一方向の急ブレーキが5回以上発生したら、それを急ブレーキ多発箇所として特定し、現地調査を行い、対策をしていくという仕事のサイクルができていて、右下にございますような対策効果も上げておられるということでございます。これが1つのモデルになるのかなということでございます。

5 ページは、直轄のほうでも研究をしてございます。これは中部地方整備局で名古屋の国道について収集したデータでございます。赤いグラフが事故の発生箇所、青いグラフがプローブデータでとらえたヒヤリハットでございます。これは具体的には0.3 G以上の減速が計測されたところということでございます。

左側のグラフで見ますと、事故はそんなに多くないけれども、ヒヤリハットが多く生じているという潜在的な危険箇所をとらえていることがわかるかと思えます。右側のグラフは、事故は起こっているけれども、ヒヤリハットはあんまり観測されないというケースでございます。よく調べてみますと、速度が低くて、ついよそ見なんかでの追突が多いということで、減速する前に追突してしまうとかそういうことが多いんじゃないのかと。これはまだ分析を重ねる必要がございますが、そういったケースではヒヤリハットが逆に観測されない場合もあるといったようなことで、そういう特性をよく分析した上で、今後事故対策に用いていきたいなということでございます。

6 ページでございますけれども、生活道路における活用でございます。事故データとか、車両の速度のデータというのは、おおむね県道以上の幹線道路ではデータが整っておりますが、生活道路では整っていないということで、それを得る有力な手段としてプローブデータを見てもおります。この街路の図は試験的に把握した速度のデータでございますけれども、生活道路のようなところでも、赤い、50キロ以上が出てしまっているようなところがあるということで、こういったところも1つの潜在的な危険箇所としてとらえられるんじゃないかという活用の事例でございます。

7 ページでございますけれども、今後の検討課題として挙げておりますのは、危険箇所の見える化。カーナビによる情報提供、看板等も含めた情報提供等を使って、ドライバーへの危険箇所を周知する取り組みを検討したいと思えます。それから、事故データや取り組み状況の公表等で、事故に関する詳細データ、これを地方公共団体別に公表することにより、ある種の競争といいますか、そういった形にもしていきたいというふうなことを考えてございます。

8 ページ以降は、ラウンドアバウトでございます。これは日本では一般的にはロータリー型の交差点というような、〇〇ロータリーというような言い方でご存じの方も多いかとは思いますが、一応ここでは、環状道路の丸いところの通行が優先される形式のものということでラウンドアバウトという呼び方をさせていただいております。ロータリーの中には、入ってくる車が優先というような処理をしているところもありますが、一応そ

れは除いてということでございます。

そのラウンドアバウトにつきましては、アメリカの図がございますけれども、欧米でどちらかというと普及しております。信号交差点と比べますと、侵入速度が一般的に遅くなるものですから重大事故が減るとか、あるいは右折なんかの場合には交錯点、交差点の数が減少するという、それから、赤でとまる時間が混雑時でなければなくなるものですから、おくれ時間が大幅に減少する。それから、当然、停止しないということで環境性能も期待できるというようなメリットが挙げられております。

次のページでございますけれども、欧米では、早くはイギリスにおいて1960年代から調査研究が行われて、普及している。新しくは、アメリカにおきまして90年代から研究が始まり、2000年代に大幅に増やしたという、右側のグラフがございますけれども、そういう状況がございます。

日本におきましても、先ほどちょっと申し上げましたが、10ページで、100カ所以上の、例えばロータリーと言われているような円形交差点が存在いたします。ラウンドアバウト、環状道路優先として運用されているのはごくわずかでございます。ラウンドアバウトにこだわる意味は、環状を優先したほうが交通容量が稼げるということで、メリットが多いということで、欧米の主流としてはラウンドアバウト形式なのかなということでございます。

事例といたしましては、豊田市におきましては、スマートICの一部として組み込んだ事例、それから、飯田市では、これは町中、ほとんど都心部でございますけれども、これはもともとあったロータリー型の交差点をラウンドアバウトに改良した事例でございます。それから、土木学会では、去年の災害で、災害時の電力喪失に強いということもあり、そういう可能性があるところではやるべきだということを推奨していただいているということでございます。

11ページでございます。そういったメリットが想定されるラウンドアバウトでございますけれども、我が国に本格的に導入するに当たりましては、幾つか検討事項があるだろうということで、有効に機能する交差角度とか、交通量のバランス、歩行者交通量、そういった面でどういう領域でメリットが大きいのかということを検討する必要があるということでございます。

それから、2ポツ目と3つ目のポツは、何分、日本にはあまり事例がないものですから、ふなれなドライバーが多いということから、案内標識とか、あるいは理解の促進策を講じ

ていく必要があるんだ、それをどうするかということでございます。

それから、環道部における歩行者、自転車の通行方法でございます。歩行者は一般的には周りの道路を円形に歩いていくんですけども、自転車は車と一緒に車両としたときにどうするのかという検討課題が残っているということでございます。

最後の12ページは、これはアメリカで連邦道路庁も参画してつくったレポートの中のラウンドアバウトの分類でございます。これ、住宅地の中の小さな、ミニラウンドアバウトと呼ばれるものから、多車線の幹線道路に置かれるようなものまで想定されているということでございます。タイプに応じて、交通量等も一応定義されているということでございますが、日本でどうなるかということについては日本独自の検証が必要でございましょうし、また、日本でどういうところから適用していくのかということにつきましても、アメリカは一斉にという感じなんですけれども、日本では多分、速度が低いミニラウンドアバウト的なものなのかなというふうな考察もしてございまして、今後、検討を深めてまいりたいと考えてございます。

資料3の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。

それでは、ただいまの資料3について、もし必要でしたら、資料2やほかのものについてもご意見賜って構いません。どうぞご発言いただきたいと思います。

大串先生、どうぞ。

【大串委員】 交通事故を減らすためという話が主だと思いますので、ちょっと気になったのが、時間帯別で交通事故の発生率が変わるのかということのデータがとれていて、その対策が可能なのか。例えば時間帯によっては、小中学生が非常に多く通る時間帯もあれば、ご老人の方たちが非常に多く通る時間帯もあります。日本ではなかったんですけども、昔、外国で、あまりにも歩行者に対する時間が短くて、点滅までに渡り切れなくて、最初からちゃんと待っていらっしゃっていて渡り切ろうとしているのに、赤になってしまってという、そういう、歩行者がだれかということに配慮がないような信号の時間になっていたりとかですね。

それに対して、名古屋ではご老人が多く通る時間帯は歩行者の信号の時間を長くとってあげるとかいう対策を進めているというのをニュースで見たような気もするんですが、そういうソフト的なというんでしょうかね、道路というよりもどちらかというと警察の対応なのかなと思いますが、そういう対応で減らせるようなものもあるんじゃないとか。

もしくは、押しボタンを押してもなかなか変わってくれないので、つい赤でも渡ってしまうというところがありますので、非常に歩行者の交通量が多いところでは即応性を高めていただくような対策をとっていただくと。うちの大学のほうでも、連動して、車が通りやすいような形での信号設定のところもあれば、ここはがんとして、学生が非常に多く通る道路なので、すぐ歩道が青になるというような信号があるんですね。だから、そういうような対策で減らせるような交通事故もあるんじゃないかなとか。

あとは、わざわざ信号を設置しなくても、カナダで感心したんですけれども、早く暗くなる国だからだと思えるんですけれども、ボタンを押すと、一定時間だけ、歩道といいましようか、横断歩道がものすごく明るい光で照らされていて、結構スピードを出してきている車でも、「ああ、歩行者が今通っているんだな」ということが、歩道がものすごく明かりで照らされているからわかるというような……。信号って一定距離を置かないとつけられないとか、非常に管理にお金にかかるというのがあるんですけれども、ただ押しボタンのボタンを押して、15秒間だけ歩道が非常に明るく照らされる、そういうような対策で交通事故を防いでいるという例もありました。日本ではものすごく高度なやり方で、お金をかけて解決しようと思うんですけれども、そういうソフト的な対策も少し入れていただけたらなと思いました。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかに続けてどうぞ。

久保田先生。

【久保田委員】 4ページから書いていただいているプローブデータのことなんですけれども、これ、確かに埼玉県さん等が力を入れてやっておられるので、こうやって取り上げていただいて埼玉県さんも喜んでいらっしゃると思うんですけれども、このリストの中の今日の2番目、(2)という中の表現としては、もうちょっと広めにこういう問題を挙げていただいて、その1つがカーナビのプローブデータの活用だという、そういう位置づけにさせていただいたほうがいいんじゃないかと思います。

つまり、ここに書いていただいているのは大きく分けて2つですよ。潜在的な事故のデータをカーナビの急ブレーキでとるというデータ収集の話と、もう1つは、7ページにあるように、カーナビでの情報提供にも言及されていますよね。だから、データ収集と情報提供、両方についてIT技術をもっと活用しようという、そういう話をバーンと出していただいて、そのうちの1つが埼玉県でやっているようなこういうことだというふうにし

ていただくといいと思います。

情報の収集のほうでいうと、今や、車だけじゃなくて、歩行者、自転車あるいは公共交通に乗っている人も、こういう携帯のいろいろな情報屋さんが今、データの売り込みに入っていますけれども、相当多様なデータが今後使えるようになっていくはずです。そうすると、例えばこういうことについても、歩行者がどこを歩いてきたかとか自転車がどう走ってきたかというデータすらプローブデータとしてとれるように間もなくなるんですよ。ですので、そういうことも活用するという方向はぜひ今回出していただけるとよいのではないかと思います。

そうすると、例えば生活道路の事故でいうと、前、この場で、事故としては乱横断に見えるけれども、実は地元の歩行者にとって非常に重要な歩行ルートであるというようなことをちょっと申し上げたことがありますけれども、多分そのこともデータとしてわかるようになるんですよ。多くの人がそこを実は乱横断していると。重要な歩行者ルートが幹線道路と交差していて、実はそこで乱横断に見える事故が起こっているというようなことすら、こういうデータを使えばわかるようになってくるはずなんですよ。ですので、ちょっと大きめに考えていただきたい。

情報提供についても、カーナビで、前方、ここが危ないというだけではなくて、もう少し、いろいろな提案があるように、ゾーン30に入るときにそれをカーナビで知らせるだとか、カーナビでのいろいろな情報の出し方についての工夫もこれからあり得ると思いますので、そういうことも含めた提案にしていきたいと。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかに。

どうぞ。

【草野委員】 ラウンドアバウトなんですけれども、これ、9ページで見ると、各国の普及までの道筋みたいなものがあって、調査研究に20年かけたイギリスもあれば、調査研究からすぐガイドラインを発行して普及に入ってしまったオーストラリアとかあるんですけども、日本の場合はこれ、2000年ちょっとたってから調査研究を始めて、これという、今からガイドライン発行に向けてやるのか、それとも、普及に向けてやるのか、それはどこでリスタートなのかを切ろうということなのか、あるいは、まだ調査研究をずっと続けるのかというのはどうなんですか。

【家田部会長】 今のご質問なので、どうぞお答えください。

【道路交通安全対策室長】 日本にラウンドアバウトを導入するに当たっての課題は資料に挙げさせていただきましたが、これは早急に検討して、まずは社会実験から始めていきたいと考えてございます。ですから、それがこのグラフでいうところの調査研究に多分当たるかと思えます。その社会実験を数年やって、大丈夫だということを確認して、本格的に普及ということになると思えますので、それがこのグラフでいうところの普及という段階なのかと思えます。ガイドラインにつきましては、これはガイドラインのための期間を置くというのは考えてございませんで、調査研究の過程でつくっていききたいと考えてございます。

【草野委員】 性能について、8ページでいろいろ、安全性能とかいろいろあるんですけども、多分これまでも数年にわたって調査研究なさっているんで、この具体的なデータみたいなものがもしお示しいただけるのであればいただきたいなと思いました。例えば速度抑制とか、交通量の問題とか、そこから出てきた問題点とか、そういうちょっと具体的な数字をもし機会があればいただけたらと思えます。

【道路交通安全対策室長】 現段階で、日本では研究レベルで収集されたデータがありますし、あと、アメリカでは特に、分厚いマニュアルの中でいろいろな事例が出てございますので、その中からピックアップをして次の機会にお示しをしたいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

はい、どうぞ。

【久保田委員】 ラウンドアバウトについて、ここにまとめていただいているような可能性と、あと、検討的課題は、ここに書いてあるとおりでいいと思えます。

唯一気になったのがミニラウンドアバウトなんですけれども、これについても12ページでラウンドアバウトの1つとしてわりと同列に扱われているようなんですけれども、私は、普通のラウンドアバウトとミニラウンドアバウトは別のもので、課題も別だというふうに考えていただいたほうがいいと思えます。

というのは、ミニラウンドアバウトは、ここにも書いてあるように、真ん中の丸いところに場合によっては乗り上げることも前提にするので、垂直なものはもちろんつくれないわけです。私は研究中のイギリスに80年ごろ行って、ほんとうに事故りそうになったんです。基本的にはペンキで白い円をかいているわけです。そうすると、しばらく乗ったりしているうちにだんだん消えかかってくるので、そこがラウンドアバウトなのかどうかすらもだんだんわからなくなってきました、ラウンドアバウトだと知っている人はこう通る

けれども、知らない人はこう通るといって、直進と右折の優先関係が全く逆転してしまつて非常に危ない状況になり得るんですね。ですので、円のところに垂直なものが立つ、立たないというのはかなり決定的な違いなので、別のものとして研究を進めていただければと思います。以上です。

【家田部会長】 久保田先生に聞くんですけど、ミニラウンドアバウトは、何で乗り上げられなければいけないんですか。

【久保田委員】 もともと住宅地の中の狭い道なので、結構大きな車が来たときには乗らざるを得ないという。

【家田部会長】 大きい車は回れないというぐらいの大きさだということですね。

【久保田委員】 そうです。

【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。

では、僕も思ったことを言うと、ハザードマップというのが、津波でも川でも人々が随分意識するようになっていきますよね。交通事故は天災じゃないんだけど、人災的な面が非常に強いわけですけども、道路についてハザードマップという概念を僕は入れたほうがいいんじゃないかと思うんです。

例えばこれ、事故ですけども、事故じゃないのでいうと、冬、どこ通れないかとかあるでしょう。ありますよね。あるいは、工事中で何時から何時はやっていないだとかありますよね。あれ、僕はいろいろ山に行く都合で、検索して通れるかどうかやると、県やあるいは国道の事務所で表現されているんだけど、大体は文字表現なんですよね。県道何とかかんとか線、かんとかからかんとかが通れないとか書いてあるんだけど、それはどこなんだというのがわからないというようなので苦勞する。マップで表現するということによってそういうものが一目瞭然にパッとわかるし、同じように事故についても、この区間は非常に事故率高いよねとか、あの交差点はあだよねというふうにマップ表現をしたほうがいいと思っているんです。

そういう意味で、やっぱりキーワードでいうと、公表の仕方として、交通事故ハザードマップとか、通行状況ハザードマップとか、あるいは天候ハザードマップとか、道路に関連してハザードマップというのをやっていただいてはどうかと。別に、データはここにあるのを使えばいいんですからね。それによって一般人への理解を促進するということと、それからまた、さっき平井さんからあったように、エリアごとのある種の競争的なマイ

ンドも促進しながら改善に向けて努力していくというふうにしてはどうかと思うのが1つでございます。

それから、もう1つ、ラウンドアバウトはぜひ進めていただきたいと思うんだけど、さっきの、時系列で60年代からああこうだと書いてあるんだけど、これ、ほんとうかなという感じもするんですよね。ちゃんとした調査研究とかガイドラインというのはこうだろうけれども、ヨーロッパってもっと前からラウンドアバウトっていっぱいあるじゃないですか。だから、いっぱいある中で、それをきちんとガイドライン化してやるようになったのはこんなもんだけど、元からありますよね。日本も聞くところによると、昔は何ぼかあったんだけど、危ないからといってやめてしまったんだみたいな話も聞きますよね。そんなようなところを考えると、この図はちょっとミスリードなんじゃないかなんていう感じもしました。

それからもう1つは、途中に書いてあるんだけど、y i e l d、つまり、譲りなさいという概念を交通制御の中で持っているかどうかというのは決定的に大きいんですよね。これ、韓国でも中国でも持っている概念で、中国では変な字で、ランでしたっけね、y i e l dに相当するものは字が書いてありますけれども、日本がこのy i e l dという概念を導入せずにラウンドアバウトのハードウェアだけやるというのだと、一々とまらなきゃいけないことになるわけだから、おそらく発進のロスや環境負荷なんかのことも考えたときには、常に信号交差点よりいいとは限らないというクレームもつくかもしれない。

このy i e l dの概念は譲り合いですよ。ほんとうは我が国の精神に合っているんだよね。日本でこそ譲り合いであって、それを西洋人なんかに教えてほしくないという感じもするし。ところが、日本はどうも白黒はっきりさせて、一たん黒となると悪者が徹底的にいじめるとか、よしとなったら何言ってもオーケーになる。日本って、この白黒型のものじゃほんとうはないんですよ。ぜひ本来の日本の精神、譲るの精神で交通を再構築するんだということも込みにしてラウンドアバウトをやってくれたらなんて思いました。

加えて、ご意見賜れませんか。いかがでしょうか。

よろしいですか。

では、以上のところについてお答えいただきたいと思います。

【道路交通安全対策室長】 まず大串先生からいただきました、時間帯別の歩行者の分析ができているのかということにつきましては、これは交通事故分析センターで集計されたデータとしてはできているということでございます。集計する単位は、市町村とかそう

ということになるんですけれども、そこでやはり顕著な傾向が見えるということは、時間的な集中度合いが見えるということでございまして、これは1つの対策の切り口ではないかと思えます。それに応じての信号のサイクルとか、あるいは横断歩道を照明で照らすとかというようなことについても、それはソフト的な対策として非常に有効でございますので、これは警察との協調の中で、施設整備だけではなくて、そういうソフト的な対策としてということも強調しながらやっていきたいと考えてございます。

それから、次に久保田先生のご指摘の中で、ITを使った情報収集と提供という大きなくくりがあるのではないかとございまして、それはそのとおりでございます。今回の資料は、プローブによるヒヤリハットの収集ということを中心にまとめた形になってございまして、最終版ではもう少し総合的なまとめ方にしていきたいと思えます。

それから、歩行者と自転車のプローブにつきましても、これも技術開発並びにそれを使った解析の事例がございますので、その交通安全への適用というか、そういう視点で、ちょっとすみません、そういう研究事例があったかどうか定かでないんですけれども、そういう目でも事例を見ていきたいと考えてございます。

それから、同じく久保田先生のミニラウンドアバウトにつきましても、真ん中が平らになっているというのは、大型車を通すためということでございまして、それはあくまでアメリカにおける考え方でございまして、これにならう必要は一義的にはないのかなと考えてございます。もし真ん中にハードなものを置くとしますと、大型車は通れないということになりますので、ゾーンで適用するとか、そういうことになろうかと思えます。真ん中が低くて、あるいはテーパーがつけてあるようなものの安全性がどうなのかということについては今後の検討課題だと思えます。

それから、ラウンドアバウトのことをまとめて申しますと、家田先生からの、yieldという概念がないのではないかとございまして、それはそのとおりで、高速道路では入っていくときには、みんなyieldするわけですが、一般道路で、しかもこういうふうに比較的鈍角に交わるときにどうかということについては、本質的には譲り合う民族ですが、確かに普及啓発が必要な事項ではないかなと今、考えております。これをどうするかということについても、ラウンドアバウトについての基礎的な研究の中で、主として普及啓発のことになるかと思えますが、検討させていただきたいと思えます。

それから、ハザードマップの概念でございますけれども、これは取り組んでいる自治体の事例がございます。そのフォローアップといえますか、好評をもって迎えられたと理

解しておりますけれども、全般的な評価がどうなったのかということも含めまして、研究させていただきたいと思います。

競争的マインドにつきましては、資料に書きましたとおりでございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

委員の皆さんから、加えてご発言いかがでしょうか。

どうぞ。

【大串委員】 先ほどの私の信号の関係とかも、ITの施策の中に、先ほど久保田先生が言われた中の対策の一例として、ソフトの面ではこういう対策があるよというふうに言っていたればわかりやすいかなと思いました。すみません、以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それでは、国交省の側からほかにご発言ございませんか。

【企画課長】 先ほどの家田先生がおっしゃった通行ハザードマップは、ITSジャパンが東日本震災の際によくアピールしている。先ほどのプローブデータを使って、どこが通れたのか、それをリアルタイムでできるだけ早く地域住民の方にお見せすると。工事データまではなかなか入りづらいところではありますけれども、そういったことの取り組みは、道路局というか、私たちのこの国土交通省のみならず、ほかの自動車のメーカーの方々とかいった民生部門のサービスと協調した形で広げていきたいということでは考えております。それは広がってくれば、少なくとも、先ほど家田先生がおっしゃったような、雪だとか、あるいは災害といったようなものに対する国民の方々へのサービス提供は可能になるのではないかと。それはまさしくITを活用した、プローブデータ等を活用した開発ができるのではないかと考えております。

あと、それと、交通事故関係でいうと、今までは私たちはあまりにも交通事故が起こってしまった後のデータだけを頼りに一生懸命手当てをしてきたという経験がございます。実際にそういうことをしますと、生活道路空間にはほとんど事故って実は起こっていないんですよね。年に起こるか起こらないか、それもまた10年に1回起こるか起こらないか。起こると確かに悲惨な事故ではあるんですが、そういうデータだけを頼りにしていますと、発生してしまっただけのデータを頼りにしてしまいますと、有効な手立てが実際には打てない可能性がある。ややもすると、幹線道路の追突事故ばかりだけを対象に事故対策をしないといけないということになる。

先ほど久保田先生がおっしゃったような、いろいろなあらゆる手段を講じたデータ、あ

るいはあらゆる手段を使ったデータをうまく活用して、事故対策なりをやっていきたいと思っております。そういったところのノウハウだとか、あるいはそこをどういうふうに解析するのかという、要は、その仕組み自身をまたぜひご指導いただければ幸いかなと思っております。以上でございます。

【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。

よろしいですか。

それでは、ちょうど時間にもなりましたので、議論はこのぐらいにさせていただきたいと思えます。いろいろご発言いただきまして、個々の課題についてのもう少し充実するところも言っていただきましたし、それから、このフォローアップで一体どういうようなスタイルでどういうことをねらうのかというあたりも、共通の認識としていろいろと議論していただけたと存じます。そんなことを踏まえながら、今後さらに充実していただけたらと存じます。

それでは、私の司会は以上ということにさせていただきたいと思えます。

【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、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 —