

社会資本整備審議会 道路分科会 第45回基本政策部会

平成26年3月24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45回基本政策部会を開催させていただきます。

開会に当たりまして、道路局長の徳山よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 本日は、年度末、3月24日と押し迫った中で基本政策部会を開催するに当たりまして、先生方、ご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

前回、2月7日に国幹部会と合同で開かせていただきました。あの折には、昨年来、ずっとご提言いただいたことがこれからどのように進んでいくかというお話と、新たに2点をこれからご議論いただきたいということを申し上げました。

実は、ずっとご提言をいただいてまいりました高速道路料金の改定につきましても、この4月1日から変わります。それまでの周知の問題、あるいは4月1日に変わる中でもいろんなトラブルを過去にも起こしたことがございますので、緊張感を持って進めておるところでございますし、さらに老朽化の関係でいろいろご提言いただきましたことについては今国会に法案を提出しております、これも国会の進み具合で4月ごろから本格的な審議が行われることになろうと思っております。そういう意味では、ご提言いただいていることがまさにいよいよ進んでいくところにきております。そこはもう我々の責任の領域になりますけれども、前回に続きまして、さらに次の2点について本日はご相談させていただき、ご指導いただきたいと思っております。

1つ目は、道路の老朽化対策の本格実施でございます。もう既に厳しいほうの話が先行しております、待ったなしの時代になっておりますから、いよいよ市町村が管理する橋も含めまして70万橋を5年に1度、近接目視でしかるべき人間がきちっと点検するという事に始まって、法律に基づくそういうメンテナンスサイクルを動かすことを規定していくという話がどんどん出ておりますけれども、言うは易く、特に市町村に至りましては予算面、技術面で厳しい面がありますので、今日は主として、今度はそれをどういうふうに戻していくのかという議論につきまして骨子の案をご提示申し上げてご意見をいただき、こちらについては4月にはもう取りまとめをお願いしたいと思っております。

もう一つ、道路を賢く使う取り組みについては、まだまだこれから議論が必要な分野であらうと思います。今日は再度、考え方の方向性をさらに整理していただきまして、研究を進めてまいりたいと思っております。

大変失礼ですが、私、途中で一部、中座させていただくことをあらかじめお許しいただきまして、今日は限られた時間ではございますけれども、ぜひご意見をいただきましてご指導いただきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

最初に、お手元の資料を確認させていただきます。上から座席図、委員名簿、議事次第のほか、資料1としまして「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言 概要」、資料2として「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言（骨子案）」、資料3として「道路を賢く使う取組の実施に向けて」、以下、参考資料1、参考資料2となっております。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。

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

なお、草野委員は本日、所用によりご欠席でございます。本日ご出席いただきます委員の方は総数9名中8名でございますので、審議会令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。

カメラ撮りは冒頭のみとさせていただいておりますので、ご協力をお願いいたします。

以後の議事の進行は家田部会長にお願いしたいと思います。

【家田部会長】 皆さん、お集まりいただきまして、どうもありがとうございます。すっかり暖かくなっちゃって、頭もぼーっとしていますが、今日は老朽化対策と賢く使うの2つの柱につきまして、ぜひじっくりとご議論いただきたいと思います。

1つずつ説明、審議としたいと思っておりますので、まず1個目の道路の老朽化対策の本格実施について、事務局より資料のご説明をいただきたいと思っております。

【国道・防災課長】 国道・防災課長、茅野でございます。資料1、2、参考資料1に沿いまして、道路の老朽化対策の本格実施についてのご説明を申し上げます。A3の資料1を中心にご説明させていただきます。

資料の構成は、資料2が提言をいただく骨子案、皆様に先回、それから個別にもご意見をちょうだいいたしまして教えていただきました内容を盛り込んだ骨子案でございまして、字で書いてありますのが数ページございます。それを見やすく1ページのA3にしており

まして、内容はほぼこのA3に盛り込ませていただきましたので、これでご説明させていただきますと思います。

大きくこのA3を見ていただきまして、青い帯の上の部分に前回、ご説明させていただいた内容が入っております。ざっと言いますと、まず1. 道路インフラを取り巻く現状、

(1) 道路インフラの現状として、70万の橋があり、50万橋が市町村であること、老朽化が進んでいること、最近5年間で規制が2倍に増えるなど問題が生じていること。

(2) 老朽化対策の課題として、予算が本来、増やすべきところが10年間で2割減っていること、町や村の土木技術者が少ない、あるいは存在しないこと、地方自治体の点検などの質に問題があること。

こういった中で2つのジレンマを地域は抱えている。1つは最低限のルール・基準が確立していないという問題があり、一方で、それをきちっとしようとしても、メンテナンスサイクルを回すための財政・技術者等の仕組みがない。同時に取り組まないといけないこの2つの問題が解決していないという課題がある。

右側でございます。そういつている中、平成24年12月に笹子トンネル中央道でトンネルの落下事故等があり、メンテナンス元年ということで取り組みを始めたところでございます。道路法の改正、インフラ長寿命化基本計画等、行動計画の策定に向けて動き出したところで、目指すべき方向として今年、平成26年をメンテナンス実行の年といたしまして、①メンテナンスサイクルを確定する、すなわち道路管理者のなすべきことを明確化する、②メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築する、予算・体制・技術の組み合わせでどのようにメンテナンスサイクルを回していくかという2つの方向で検討すべきであると先回までご議論いただいたところでございます。

真ん中の青い帯、そのために産学官のリソース（予算・人材・技術）の全てを投入して、総力を挙げて本格的なメンテナンスサイクルを始動させるべきであるということで、仮称道路メンテナンス総力戦にかかっていこうと書かせていただいております。

下半分がメインでご審議いただきたい事項でございますが、具体的な取り組み、今、申し上げました2つの方向の1つ目が左側、2つ目が右側にあります。1つ目はメンテナンスサイクルを確定、すなわち県道であれば県、国道であれば国、それぞれの道路管理者がなすべき義務を明確化すること、右側がメンテナンスサイクルを回す仕組みでございます。

まず左側、メンテナンスサイクルを確定、なすべきことを明確化するということでございますけれども、点検、診断、措置、記録に分けて書いてございます。

まず点検については、今、局長も申し上げましたけれども、橋梁は全国に70万橋、全ての管理者が持っております。トンネルは1万本ある。これらについて、国が定める統一的な基準によって5年に1度、近接目視により全数を監視する、すなわち点検する。それ以外の舗装や照明柱といった比較的単純なものについては、経年的な劣化をもとにしました更新の年数を20年などと決めて設定し、点検・更新を実施していく。これが点検の考え方でございます。

診断は、ばらばら、もしくは自治体によっては点検のルールがないところがあるんですけども、全国統一的な尺度を決めまして、道路インフラ健診という言葉で総括しておりますように4段階を考え、この判定区分で全国統一して診断していこうということでございます。これは実は省令・告示にかかわることございまして、既に現在、パブリックコメントで各方面からのご意見をちょうだいしているところでございます。

措置につきましては、点検・診断の結果に基づいて修繕を実施していくんですが、自治体によって予算等の事情で必要な修繕ができない場合については、通行規制もしくは通行止めをしていく。あるいは、複数の橋梁が近傍にある場合に、それらの通行量等の利用状況を踏まえまして、橋梁を幾つか集約する、あるいは撤去していくことも検討しよう。適切な措置が講じられていない自治体に対しましては、必要な手続を踏んだ上で国が勧告や指示をしていこう。さらに、重大事故があった場合、原因を究明し、再発を防止するために常設の道路インフラ安全委員会を設置しておこう。事故があったという場合に、これらが起動するような体制をとるということでございます。

最後に記録については、点検・診断・措置の結果をデータベースとして取りまとめて、定期的にそれらを見える化していく、すなわち公表していくことが必要である。

右側は、今、左側で厳しめの各道路管理者の義務の話を明確化したわけですが、それらを実際に回していく、動かしていくための支援策を予算、体制、技術等のカテゴリーで書いてございます。

一番上、予算については、先ほど局長も申し上げましたとおり、高速につきましては今国会で財源確保の観点での法案の提出をしているところでございます。直轄についても、点検、修繕予算は最優先で確保していこう。点検等は自治体に比べてかなりきちっと進んできておるわけですが、予算についても最優先で確保する。地方については、これから点検すればいろんな実態が出てくるわけですが、複数年にわたって集中的に大規模修繕・更新ができるように補助制度を考える。あるいは、本文には書いてご

ございますけれども、交付金の重点化などを行っていくということでございます。

体制につきましては、自治体は左側の厳しめのなすべきことが増えてくるとなかなか体制が整わないことがございますので、仮称でございますけれども、今、想定しておりますのは各県単位でこういった地域メンテナンス協議会をつくりまして、国と都道府県が連携して各種の支援策の調整をしていこう。その中で、メンテナンス業務の一括発注、複数年契約によって自治体の点検業務あるいは修繕業務の円滑化が進められるようにサポートする。全部は無理なんですけれども、社会的に影響の大きな路線の施設などにつきましては、限定的に道路メンテナンス技術集団を派遣して、国が中心になりまして技術を支援し、財政的にも国が応援する体制をとっていこう。先回も問題になりました跨道橋などをはじめとした重要性、緊急性の高い橋梁につきましては、必要に応じまして国や高速会社が点検や修繕等の代行をしていこう。最後に、地方公共団体、民間企業の社員なども対象とした研修を充実させていくということでございます。

技術的な内容としましては、点検業務・修繕工事の適正な積算基準を設定して、民間企業が適切に業務を行って技術開発等に投資ができるようにしていく。2つ目、点検・診断の知識・技能・実務経験を有する技術者を確保していくために資格制度をしっかりとつくっていこう。3つ目に、例えばコスト縮減にかかわることや工期の短縮にかかわること、耐久性の向上といった課題がございますので、産学官でメンテナンス技術を戦略的に進めていくための技術開発を推進していくことを挙げてございます。

最後に、老朽化等の現状について、現地見学会などを通じまして国民の理解・協働を進めていくための取り組みを推進するというところでございます。

ざっと全体をこういった流れでまとめてございまして、それを7ページございます資料2の中で文字に起こしておるものでございます。

今ので中身はもうほとんど入っておりますのでご説明申し上げませんが、構成は、1つ目が総論で、次ページ以降の一つ一つの施策を全体に総括するものを前段に入れて考え方を整理する予定にしております。そこは次回までに充実してお示しさせていただきたいと思っております。

2ページ目以降がA3でお示しさせていただいた番号に対応しておりまして、1番からずっとございます。7ページ目まででA3の資料の内容がそのまま、ほぼ同じ形で載っておりますので、参照いただけたらと思います。

ちょっと短かったですけれども、以上でよろしく願いいたします。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。おかげさまで、議論の時間が十分とれそうでございます。ありがとうございます。

では、今の主として資料1につきまして、皆様のご意見を賜りたいと思います。どうぞ、勝間さんからお願いします。

【勝間委員】 この話で、特に診断のところで一番気になりましたのは、診断の偽装をどう防ぐかという仕組みがどうなっているかについて教えてください。どうしてかといいますと、お金がない自治体ほど傷んでいるはずなんです。そうすると、これを上のほうのグレードにしてしまえばしまうほど予算が足りなくなって、ますます嫌になるので、私がもし担当者だったら、いかに診断をごまかして健全のほうに寄せるかということを考えるはずなんです。なので、せっかくいい制度を入れたのに実際的にそれがワークしないことがありますので、どうやって診断のⅠ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳが的確かをある程度見抜くかという方法論について教えてください。

【家田部会長】 なるほどね。ありがとうございます。

考える時間も要るでしょうから、ほかにももうちょっと優しい質問もしておいてあげて。(笑) いかがでしょうか。根本先生。

【根本委員】 メンテナンスサイクルと「サイクル」という言葉を使っているということは、5年置きに調べてランクがどうなっているか、「健全」から「予防保全」に落ちているとかいうことをいろいろ調べながら対策を考えるということなんでしょうけれども、このサイクルを回していくときに、なぜこの状況からこの状況に劣化したかを説明する仕組み、説明する変数が必要だと思うんですね。例えば、その5年の間にどれだけ大型車がそこを通ったのか、過積載がどの程度あったであろうかということがわかって初めて、ランクがここからここにきましたよねと説明できるし、また次の5年でどんなことが起きそうかもある程度わかってくるかもしれない。そうすると、その中で、これはひよっとしたら、修繕しなくても、もう通行止めにしちゃえとか、重量制限をもうちょっと厳しくしようかという手も打てるわけだと思うんですね。ですから、スタティックにそのときそのときの橋の状況を見るだけではなくて、その間にどんなことが起きたのかという説明変数を同時に収集してデータベースにしないと、対策を打つときの資料としては十分機能しないんじゃないかなと思いました。

以上です。

【家田部会長】 そうですね。ほかにも環境条件などがあるし。入力ですね。それで、

アウトプットがいわば施設の状況で。ありがとうございます。

もう一人ぐらい、いかがですか。久保田先生。

【久保田委員】 メンテナンス元年という非常に志の高い取り組みだと思わなければ、そういうことであれば、ぜひお願いしたいのは、道路計画というか道路ネットワーク計画のレベルでメンテナンスを取り上げていただきたいというのが私の気持ちです。ここにも書いてありますように、何かあったら通行止めにする、通行規制にするということなんですけれども、鉄道と違って終電から始発までの間に定期的に点検するわけにもいかないわけなので、車をとめた状態で点検するという非常に本格的な点検がなかなかできないわけですね。主要な橋や主要な高速道路を定期的にとめて点検し、修繕するといったことを織り込んで周辺の道路ネットワークを考える。つまり、ある意味リダンダンシーとして持たせた上で健全な状態を保つことを前提とした道路計画、道路ネットワーク計画をこれからは考えると打ち出していただくと、健全なメンテナンスになっていくんじゃないかと思えます。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

今、3人、ご発言いただいたので、ここらで1回、ちょっとお答えいただきましょうかね。茅野さん、もういいですか。

【国道・防災課長】 はい。

【家田部会長】 では、お願いします。

【国道・防災課長】 診断とその正確さにつきましては、この中にも書いてはありますが、基本的には道路管理者それぞれがそれぞれの責任でやっていただくことと思っております。

【勝間委員】 いや、今までの経験上、それが危ないんじゃないですかと聞いているんです。

【国道・防災課長】 ただ、それぞれの管理者がその責任においてやるんですけれども、最後に見える化のところで統計を全部まとめて公表するようにも思っております。そんな中で、やはり傾向としておかしいものは出てくるであろうと思いますし、これをまた右側にあります協議会で、サポートのための協議会ですが、こういう中身についてもみんなでそれらの地域ごとにお互いが見合うと言ったらおかしいですけども、これは整備局を想定してまして、例えば関東の整備局が中心になりまして、各県が入ってきて、そこに市

町村も来て、そこで今年の特検結果も取りまとめて公表いたします。ですから、その辺で全体の悪いものの分布などを見れば特徴的なところはわかってくると思いますし、そんな中で指導やアドバイスがしていけるんだらうとは想定しております。

【勝間委員】 1つ、お願いがありますのは、おっしゃるとおりで、統計的なチェックや構造年数による外れ値のチェックみたいな仕組みを、ぜひ入れていただきたいとします。よろしくお願ひします。

【国道・防災課長】 はい。それは、研究所とともに全体の分布や今、おっしゃったようなことも研究していけるとお願ひしております。

【勝間委員】 そんなに難しくないと思う。偏差をとっちゃって、ぽっとやればいだけの話だと思ひるので。

【国道・防災課長】 ぽっといけるかどうか、検討させていただきたいとします。

【勝間委員】 よろしくお願ひします。

【国道・防災課長】 それから、根本先生のお話は、中でも少し議論しておりますけれども、70万橋を市町村の2メートルの橋から全部、点検することにしておりますので、マストの最小限のところと、いろいろなデータを説明できるようなデータまでとるのは区別して考えたいと思ひんですけれども、サイクルを回していくときの点検結果をどのように次に生かしていくかについては、橋梁のレベルがあると思ひますけれども、それぞれのレベルに応じて検討してつけ加えていきたいと思ひています。とりあえずは、まずは最低限の点検をスタートさせたいと思ひております。

【根本委員】 70万橋全部を同じような力を入れてやると費用対効果が悪くなりますので、簡単にやるものとちゃんとやるものを、めりはりをつけていかないとまずいですね。

【国道・防災課長】 そうですね。そういうことを考えていきたいと思ひております。

それから、久保田先生がおっしゃるとおりで、ネットワークでやっていくことは大事だと思ひますし、そのためにもメンテナンス協議会で、自分のところのエリアの中だけではなくて隣近所、地域全体で、点検する順番や優先順位もネットワークを考えながら点検したり修繕したり優先度を考えたりすることももくろんだ協議会にしたいと思ひております。

【久保田委員】 点検に加えて、道路をつくること自体が実はメンテナンスをやりやすくするんだということを、ぜひ訴えていただきたい。

【国道・防災課長】 わかりました。ありがとうございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

後半、ほかの方々にご発言いただこうと思いますが、その前に、今、3つ、3人の方にお話しいただいたところに関連してもうちょっと深めたいと思うんですけども、最初に勝間さんがおっしゃったのは、要するに診断がその後の措置にいくときの全てのベースになっているわけなので、それが、はっきり言えばJR北海道みたいなことになってもらっちゃ困るというわけですね。思うに、見える化、見えるようにすることが、非常に大きな抑止力になるというのか、正直さこそがこのベースにあるべきであるということの大事なところであって、だから、見える化は、左側の記録だけじゃなくて、右側の国民の理解・協働とつながっているんですね。そういうところから健全なことをやっていこうと。

ただ、それだけでいいのかどうか。いわば抜き打ち検査みたいなものがあったり、あるいは勝間先生がおっしゃるような統計的なチェックの中から異常値を発見していくみたいなこともあったりするかもしれない。だから、重要なポイントかと思いますね。ちょっとコメントだけさせていただいて、もう一回、加えて3人の方からご発言いただきたいと思うんですが。

それから、根本先生がおっしゃったサイクルの中での途中経過、要するにその構造物がどんな外圧にさらされているからこそこうなるというお話の「どんな外圧」のところを、やっぱりデータとして欲しいよねと。でないで診断するといっても診断できないですもんね。あなた、どうしてこんなにおかしいのといったら、たばこの吸い過ぎです、酒の飲み過ぎだというのがわかるから血圧が高いとわかるわけだから、血圧だけをはかってもしようがないという意味だと思うんですね。

おそらく、先生のおっしゃった荷重や過積載うんぬんは、かなり交通量の多いところで効いてくる話、あるいはかつ大貨物みたいな特殊貨物がどのくらい通るかみたいなところで効いてくる。それ以外の市町村の細かい橋は、ほとんど交通量や荷重が効いてきませんから、そういうのが効いてくる領域ではきっちりやっておく、そうでない細かい道については多分、あまりそこに言及する必要はない。それよりは、むしろ気象条件や、川によって下が洗掘されていないか、もっと言えば、育ちだけじゃなくて生まれが効いてくるんですね。生まれが悪いと、何をやっても壊れちゃうもんね。生まれが悪いものなんてわかったら簡単ですから、そこが難しいので、どんな条件にさらされているかだけ調べれば原因がわかるわけではないことも、やっぱり記憶しておかなきゃいけませんね。

久保田先生、ごもっともなお話だと思うんだけど、世界でメンテナンスのためにもう一車線つくっておこう、あるいは別のルートをつくっておこうと、メンテナンスのため

にと明確にうたった例はありますか。私はよく知らないんですけども。

【久保田委員】 すいません。私も不勉強で、それはわからないんですが、少なくともネットワーク化されているところでは、この期間はここはとめてメンテナンスします、でも代替ルートはちゃんとありますから、そんなにひどい渋滞になりませんということに結果的になっているところはありますね。だから、そういう状況を目指していただければいいんじゃないかと思います。

【家田部会長】 根本先生、勝間先生、加えてご発言はいかがでしょうか。よろしいですか。どうぞ。

【勝間委員】 あと、これもちょっと知恵を絞らないといけないんですが、正直に申告するほどインセンティブが働く仕組みをつくったほうがいいかなと思います。

【家田部会長】 なるほど。正直者が得をする。

【勝間委員】 そうです。予算がたくさんつくのか何だかわかりませんが。

【家田部会長】 茅野さん、いかがですか。今、幾つか出た点について、もう一回、コメントいただきましょうか。

【国道・防災課長】 今、勝間委員がおっしゃった正直者の話は、交付金等を交付する際に、ちゃんと点検してきて、きちんとサイクルを回しているかどうかは我々の重要な判断要素になると思っております。

【家田部会長】 では、続けてご発言いただきましょう。朝倉先生から。

【朝倉委員】 左側のメンテナンスサイクルについて、1回目を回すのと2回目以降とは若干違うと思うんですね。つまり、これまでまだやったことがないわけだから、1回目のサイクルはすごく重いんですね。そうすると、もう回すだけで大変だとなってしまう可能性がある。ところが、実は最初に必要なのは、記録データがないものに対して記録のラベルをつけていくことがすごく大事かと思うので、1回目というか0回目というか、点検していただいて、診断の結果までいけるかどうかわかりませんが、措置をしなくても、まずはデータベースとして早急に記録として残す、記録といいますかデータとしてつくっていくという作業を急いでいただくことが大事なのかなと感じる次第です。実際、どういうふうに修繕するかまでこのサイクルの中に入れちゃうと、時間がかかって回らない可能性がありますよね。ですので、1回目、0回目のところは、できるだけ早く現状がどうなっているかについてのデータベースをつくる場所に注力していただいてもいいんじゃないかなと感じます。

その際に、現状の橋梁で設計図面が残っていないようなものもたくさんあるわけですよね。そういったものについて、どこまでいけるかわかりませんが、近接目視でやるということは、少なくとも目視したのと同じ画像情報は残るということですよ。そうすると、その画像情報は、そこで見た人が判断しなくても、プロフェッショナルがその画像を見て、あるいは何かの高級なシステムをつくり診断していくということもできなくはないと思う。つまり、個人のばらつきをできるだけ減らしたいということなんですね。ですので、実際にこの点検をする人材がどれぐらいのレベルの人かわかりませんが、重大なものを見落とさない、大きな間違いをそこでは起こさないような、そういった画像による診断ができるようなことを何か仕掛けておいたらいかがかなと思う次第です。

【家田部会長】 お医者さんの世界でも、リモートのお医者さんがいますもんね。

続けて、どうぞ。どなた、いきましょか。では、大串先生から。

【大串委員】 今回の朝倉先生と同じような内容なんですけれども、見える化のときに、地図情報等でどこの橋の点検をしました、いつしました、どういう体制でした、何を見てこういう結果を診断しましたというのを、1年間、まとまったものをデータベース化するのではなくて、随時、やるたびに更新していただいて、できれば市町村等にも通知して、それぞれの整備局の方に講演会でも行っていただいて、こういう結果を出していますということで、住民に、実感と合うかも含めて、意見をどうぞという意見聴取もしてほしい。結構、住民のほうが、いや、こういうとき揺れるから危ないと思っていたんだよねという、いろんな状況のときの情報を持っていらっしゃると思いますので、診断結果で安心するだけではなくて、住民の実感とも合っているかをどこかで取り入れられるような仕組みもあると安心なのかなと、1点、思いました。

2点目が、大学との連携を少し考えていただきたいなど。国公立の大学、私立の大学も含めて、いろんな大学が市町村等にも張りついているかと思しますので、そういったところと地方の整備局とが一緒になって診断技術を磨いていって、次世代の技術者を育てつつ見る目を養っていくということに大学生の段階から、大学院生の段階からずっと取り組んでいかれると、見識等も深くなっていくと思いますし、その後、どこに就職してもそういったいろんな知識が役に立つことかなと思いますので、そういった知見をできれば大学と一緒に深めていって、テキスト化していって教育の中に取り入れていただくような、ちょっと息が長いかもしれないですけども、そういったメンテナンスサイクルもぜひご検討いただきたい。2点です。

【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】 まず1つ目は見える化の話で、国で70万橋について5年間、全部、データを集めるということですかね。各市町村が持っているよりは、むしろそういうことで一元的にやっていただきたいと思います。

そのときに、位置情報等々もしっかり入れていただくことも重要ですが、ぜひ本当に必要な情報を精査し、必要な情報の精度について、あまり現場の負担がかからないように設計してあげてやっていただけたらと思います。いつできたかわからない橋がたくさんあるとよく聞きますが、見に行くと、実は村がつくられた記念でつくりましたと書いてある。ということは、おそらく何年かはわかっている、あるいは、村ができた記念なので、その1年後かもしれないぐらいはわかっているのですが、日がわからないと不明と書いてあったりするケースもあるような気がするんですね。だから、大体いつごろできたかは、ほとんどの橋で実はわかっているのではないかと思いますので、あまり厳密にいついつ開通と書けというとな明になってしまうと思いますので、その辺を少し工夫してあげたほうがいいかなと思います。

それから、右の体制のことで、国がやろうとしていることはよくわかりました。おそらく市町村と都道府県の力はかなり違うような気がしますので、都道府県がいろいろな形で市町村を支援してあげるような仕組みを少し考えられたらいいかなと。それは強制することはできませんけれども、都道府県で技術者集団を形成していただいて市町村をサポートしてあげるという体制自体を構築し、その制度を国が支援することが良いと思います。

あと、先ほど久保田先生から少しご発言がありましたが、他の計画との関係を少し考えておいたほうがいいのかなと思います。今後、交通政策基本計画の策定に入っていくと思いますけれども、インフラのメンテはメンテとして別と考えるのか、そちらにも少し目配りといいますか、総合化の視点が組み込まれても良いと思いました。

以上です。

【家田部会長】 羽藤さん、どうぞ。

【羽藤委員】 私、2点あります。

1点目は財源の問題です。おそらく単年度予算でこういったことをやっていくことになるとは思いますが、どういうマネジメントシステムにしていけば効率的に維持管理ができるようになるかは複数年度にまたがって本来考えてやっていくべきものです。国の予算は単

年度ですが、複数年度で長期的にわたって持続的に考えていく財源的な仕組みがないと、なかなか難しいのではないかと思います。補助率の関係で、勝間委員がおっしゃられていたように、小さな自治体や地方ですと、補助率を上げていただくといった大胆な財源確保の仕組みがない限り、現場で対応するインセンティブが働かないのではないかと危惧します。特に財源のスタミナが厳しい自治体もありますので、財源の工夫が必要ではないかなというのが1点、思ったところです。

2点目は、これを見てもみますと、道路インフラ安全委員会なるものが非常に大事な仕組みかなと思いました。ただ、これは事故が起こってから動き出すという性質のものだと思いますが、家田委員長がおっしゃられたように抜き打ち調査や、安全委員会の解釈を拡大し、平時と何かが起こった後の両方を見ていくような独立したかなり強い組織が必要ではないかなと思います。この組織の体制の確立、独立性の確保、あるいは、先ほどからお医者さんに例えた話がありますが、橋梁等の電子カルテの準備をきっちりすることが必要かなと思いました。当面はIからIVの4段階で、診断結果をデータベース化していくということではありますが、当然、重要度の高い橋梁等に関しては図面や画像、あるいはセンサー等を使った詳細な情報等もレベル上げて加味してデータベースを充実させていく、それを安全委員会で常時見られるように、それを使って詳細な検討ができるような体制になっている、それが全国的に見える状況になっているというところを目指していくべきかなという気がします。安全委員会についてはあまりコメントがなかったので、もし補足で説明があればお伺いしたいなと思った次第であります。

【家田部会長】 ありがとうございます。

では、今、お話しいただいた4人の方のコメントにつきまして、お答えいただけたらと思います。

【国道・防災課長】 まず朝倉先生、我々がこれを考えているときに、今度、初めて市町村に70万橋の点検を義務づけていくということもございまして、できるだけ簡単に、負荷も少なくも思っている中で、今、委員がおっしゃったようにデジタルの写真はできるだけ活用しようと思っておりますので、そういった点検の記録では、近接目視したと同時に悪いところについては画像を撮っていただくことは検討したいと思っております。

大串委員の住民の実感というのは非常に大事だと思いますので、逐一というのがどれぐらいか、データをとる頻度はあると思いますが、年1回は必ず取りまとめて、5年に1回ですが、年ごとに5分の1ずつとれていきますから、それを公表する際に、インターネッ

ト、ホームページに出すときにそういった住民の意見とリンクできるように聴取できればという検討はしたいと思います。

大学との連携については、現在も我々の地方支部局で、整備局で、橋梁ドクターとあって橋梁が傷んだときにすぐ駆けつけていただく先生を地域の専門の先生をお願いしているわけですが、もう少し範囲を広げてたくさんそういった現場に行っていただけるように、学生までなれるかどうかはまた先生方とご相談ですが、学との連携は非常に重要だと思いますし、国交省も県等の技術者も診断技術を磨く上でも大事だと思いますので、ぜひ取り入れて考えていきたいと思います。

太田先生の道路メンテナンス技術集団というところの考えですが、今、我々としては、県とも共同して整備局の専門の者あるいは技術を持った者がお助け隊のように行くことも想定しておりますけれども、また実態と合わせてその辺を充実できるように。ただ、考えないといけませんのは、我々の直轄、自分自身のものも管理していますので、限定的にはなると思うんですけれども、そういったことで考えていきたいと思います。

他の計画との連携、総合化は非常に重要ですので、それはまた勉強させていただきたいと思います。

羽藤委員の財源については、非常に重要な観点だと思います。この中でも予算の地方のところに「複数年にわたり集中的に実施する」と書かせていただいて、今までの交付金ですと単年ですので非常に難しいんですけれども、補助金になれば債務的に複数年でやったりもできますので、そういう制度はここで今回、書かせていただいてありますし、そういったものでなくても、長期間にわたるものについてできるような仕組みを考えていきたいと思います。補助率等については非常に難しいかと思いますが、課題として考えたいと思います。

安全委員会は、ほかの委員からもご指摘いただいております、こういった原因究明だけでなくもう少し役割を幅広く考えたらどうかということで、点検と点検の結果とをそういったデータとリンケージするなど、インフラ安全委員会の役割、機能については少し検討を深めたいと思います。

【家田部会長】 今、ご発言いただいた4人の方、いかがでしょうか。

【羽藤委員】 安全委員会について、イメージとしては、事故が起こってから事故ごとにつくっていくような性質のものなのか、それとも恒久的に独立性の高い機関なのか。

【家田部会長】 常設。

【羽藤委員】 答えが出ちゃった。ありがとうございます。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

では、私からも二、三なんだけれども、さっきも言ったように見える化と右側の国民の理解・協働が今回の肝の一つだと思うんですね。この橋はどうもねなんてことは言いたくないものなんだけれども、それはそうなんだから、しょうがないんですね。何もそれを担当している技術者が悪いただけじゃなくて、通っている、過積載している人が悪いかもしれないし、金をつけない市長か何かが悪いのかもしれないし、何だかんだわからないですけれども、要するに見えるようにしましょうよと。考えようによっては、1990年代くらいからじゃないかと思うんですけれども、川でハザードマップを出したでしょう。あれも、当時としては相当な、よっこらしょというジャンプだったんですね。だけど、やっぱり20年以上やっている中でそれがかなり定着して、これは当たり前だよねとなったじゃないですか。これはハザードマップとは意味が違うんだけれども、それでもとにかくわかるように見える化して、そのことが、構造物にとっても、困ったなと思っている技術者にとっても、実は助けてくれることになるんですね。だから、ぜひそこを強調していただきたいというのが1点目です。

2点目は、橋とトンネルと舗装、照明というのが出ていて、これはいずれも人工物の要素が強い世界なんだけれども、道路が直面しているリスクはもちろんそれだけじゃなくて、斜面が非常に大きいわけですね。切土の上に建っているとか、特に自然斜面のところについては、メンテナンスが悪いからとは限らないんだけれども、こういうのもメンテナンスのうちですね。斜面の安定を計測しているかどうか、一番気になっている大岩がどこにあるかわかっているかどうかという状態もメンテナンスのレベルのうちだと考えると、次の段階かもしれませんが、最初はやっぱり橋とトンネルだとは思うんだけれども、何も書いていないのはちょっとどうかなという感じが私はしたんです。それが2点目です。

安全委員会については、とりあえず道路だから道路インフラ安全委員会でもいいんだけれども、できることならインフラ安全委員会であるべきであって、したがってその組織は、道路局の中にあるよりは、国交省の中であつたらいいんですね。道路局とは独立していたほうがいろんなときに客観性が安心できる面がありますよね。運輸安全委員会が前は航空・鉄道事故調査委員会、ちょうどそれをつくる直前ぐらいに日比谷線の事故があつて、私もそのメンバーでやったんですけれども、そういう委員会が鉄道局の中にあつて調査しているのはおかしいだろうという外からのご批判は多々ありました。だから、ぜひ

それを独立度の強い委員会として常設し、当然ですけれども、事後的な調査だけでなく、運輸安全委員会はやっていますようにいろんなインシデントを集めてその分析をして警告を出す、傾向を公表するなんてことをやるんでしょうね。

最後に用語について、皆さんのご意見もということでちょっと問題提起的なんですけれども、最初に言っておくと、僕は別に言葉に強い人間じゃありませんで、子供のころから現代国語だけは5をとったことがないですから、あまり信用してもらわなくてもいいんだけど、ジレンマという言葉が使い方が正しいのかなと気になるんだよね。

【勝間委員】 どこのことですか。

【家田部会長】 (3)の言い方。ジレンマというのは、こちらを立てるとあちらが立たずみたいなものじゃないかと思うんだけど、これはどちらも立ってもらわなきゃいけないんだから違うんじゃないかなという気がするんだけど、大串先生や勝間さん、お願いします。

【勝間委員】 いや、多分、正しくないと思います。お金があるんだけどサイクルが回っていないみたいなのがジレンマだと思うんですけど、お金もなくてルールや基準がないからサイクルが回っていないというどちらもだから、これはジレンマというより、どちらかという悪循環ですよ。

【家田部会長】 ジレンマという言葉はとってもいいよねという、しょうもない話です。

それから、ぜひ名前はすごいのをつけてやってください。メンテナンス総力戦。かつて国鉄が1970年代ぐらいに、東京のいろんなところで大混雑があって、東海道線、総武線、中央線、東北線、常磐線の5つの方面について複々線化をやるというのを五方面作戦という名前でやって、現代もその効果で何とか運んでいますよね。歴史に残る言葉ですので、ぜひどーんとした名前を使ってやってください。そういう意味からすると、地域メンテナンス協議会というのはいかに妥協の産物的な協議会で、これも地域メンテナンス作戦会議とか何かとつけたらいいじゃないかと思うし、いろいろ頑張っていたらなと思います。

以上、3点ほど申し上げました。お答えいただけますか。

【国道・防災課長】 1点目の理解・協働の点は参考にさせていただきたいと思います。

2つ目は少し議論があるところで、法面などの部分は自然物ですので、ここに書いてある老朽化と少しカテゴリーを変えてなんですけれども、先生がおっしゃるように、今回、ロックシェッドやスノーシェッドは構造物ですから、そんな中でもきちっと点検していく

ものだと思います。それから、こういう中でサイクルでということとは少し違う概念かも知れませんが、道路管理の上では日常、パトロールをして、上を見てそういったところをチェックして記録して対応する、あるいは雨が降り始めたときに山の状況を異常時巡回して見つけて対応するといったまた別のやり方もございますので、それはまた検討はしたいと思っている分野でございます。

先ほどもいただきましたけれども、道路インフラ安全委員会については、今回、いろいろ貴重なご意見をいただいておりますので、検討させていただきたいと思っておりますし、他分野についてはまた中で提案させていただきたいと思っております。

ジレンマについては、調べさせていただきます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

加えて、ご発言、いかがでしょうか。朝倉先生。

【朝倉委員】 (2)の体制のところになるかと思うんですけれども、こういった点検、診断等をするのにプロフェッショナルな人材を育成することは当然、重要なんですけれども、なかなかそんなに簡単には、すぐには育成できないので、既にそういったことに対する知見をお持ちのOBの方も含めて活用することが重要なのかなと思います。OBの方のいいところは、昔、つくったものを知っているということですね。なので、もしかするとそこから30年、50年ぐらいのスパンでこれが何だったかということについての情報がとれる可能性もあるんじゃないかなと思うので、OBを活用するというと、こういう場で議論するのはなかなか難しい側面があることは重々承知しておりますが、そういった経験をお持ちの方々に活躍していただくような仕掛けもあわせて考えてくださるといいんじゃ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。

ほかはいかがでしょうか。どうぞ。

【根本委員】 地域メンテナンス協議会というのがどういう議論の場になるのか、ちょっと考えてみたんですけれども、例えばヨーロッパはすごく地方分権が進み過ぎちゃって、大型車はこの時間帯は通っちゃいけない、何トン以上はだめだと、とにかくもうばらばらの施策を導入するものですから、事業者は非常に困っているわけです。極端な話、自分の市町村の橋を守るために、ここは通行禁止と言え、その市町村が管理している橋はメンテナンス費用が安くなっていいわけですが、それはまた全体から見ると困るという

こともありますよね。ですから、そういうことが協議会で調整できることも含めて考える必要があるかなと思うんですね。

今、ちょっと思ったのは、八王子西インターで物流団地を作りたいということで視察に行っただけけれども、あそこは奥のほうに石切り場があって、ダンプがいつも走って、道路がいつも傷んでいるんです。高速道路を通ればいいのに下道を通るので、道路が傷んでいるんです。この様なケースで傷むのに任せておくのではなく、大型車をどういうふうに地域の中で分担して走らせるかを含めて検討する場にすれば、より積極的な意味が出てくるんじゃないかなと思います。せっかく設立する地域メンテナンス協議会ですから、もう少しそこら辺まで含めて議論できる場になったらいかがでしょうか。

【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。まだもう少し、時間がありますが。

では、僕も1点だけ、つけ加えさせてもらって。民間の体制の中で、2つ目の丸で「メンテナンス業務の地域一括発注や複数年契約を実施」と書いてあって、これの意図は、メンテナンス業務が充実してマスマリットを活用できる。時間的なマスマリットは後者だし、空間的なマスマリットが地域一括ですよ。そうやって育成していこうということは、よく読めばわかるんだけど、いろいろ聞いていって見ますと、メンテナンスは細かな業務が多くて、なかなかでかい企業になりにくい。したがって、その中から技術開発を戦略的に進めるのはなかなか難しいんだと。大手のゼネコンなんか聞いても、メンテナンスの仕事は細か過ぎて、とてもそんなところに入り込むのはやりにくいですよみたいなことがあったり、だからこそ開発しようといってもする気がしない、そんなことをよく聞くんですけれども、今まででもそうなんですけれども、これからメンテナンスの業務がより重要度が増すとすると、メンテナンス業界のパワーアップという種類の、メンテナンス産業というのか、何ていったらいいかわからないけれども、そういうパワーアップみたいなことを体制のところでもう少し明示的に言ってもいいんじゃないかななんて感じは持ちました。

ほかにはよろしいですか。

では、ここまでお答えいただいて、その後、先へいこうと思います。

【国道・防災課長】 朝倉先生のOBの活用というところは、確かに我々、経験者の知見あるいは地理的な知見は非常に重要だと思いますので、どういうふうを書くかは少し中で検討させていただきますけれども、その点も含めてそういった人材が活用できるものに

ついて考えたいと思います。

根本先生、確かにおっしゃるとおり、大型車の調整、ルートなども協議会で検討できればと思います。ただ、過積載などについては論外ですので、ちょっとA3で説明できなかったんですけれども、提言の本文の7ページ、最後のその他で重量制限を超過する者に対する取り締まり・指導強化についても書かせていただいています。その上で、通常的大型車につきましてももちろん負荷になりますので、そういったことについてこういう協議会で専門的なご議論ができればと思います。

家田先生の一括のところは、もちろん業界、民間の技術開発の意味でもそういうふうにくくって、あるいは地域的、年限的にくくってということも大事ですし、また一方で市町村や発注者側も、それぞれの市町村がたくさん別々の地域でばばっとやるより、まとめてやればという意図も含めてここでは考えております。技術の1つ目の丸の「適正な積算基準を設定」のところとも関連するんですけれども、業界側、会社側がそういったものでまとめて効率的に受注できるという観点でも考えていきたいということで入れているものがございます。

【家田部会長】 ここまでいかがでしょうか。

航空のほうで、日本でも航空産業をもっと育成するべきだというのは前からずっと議論があって、三菱のあれをつくったりしているじゃないですか。要するに、産業を育成することはすごく重要だと思うんだけど、インフラのメンテナンスを産業としてもうちちょっとどーんと言ってもいいんじゃないかなという感じがするんですよね。つくっちゃった後、いろいろ面倒を見ながら大変なんですよというヘルスケアの感じよりも、産業としてなっているといいんじゃないか。そうすると、1個、丸を起こして何か言ってもいいんじゃないかとも思う。言われてみると、確かにメンテナンス業務の契約や積算のところを読めないことはないんだけど、あまりすばっとは読めないですね。ご検討いただけたら結構です。

大串先生、どうぞ。

【大串委員】 産業を起こすために、これから非常に有益なビジネスの場になりますよという意味で、予算が非常に振り分けられるということを一言、どこかに入れればいいのかなと思いました。

朝倉先生のOBの活用の点で1点、ちょっとお話ししたかったのが、今、団塊の世代がどんどんリタイアされていていってしまっていて、組織の外に在野のいろんなエンジニアの方たち

がまだ力のある状態でいらっしゃるので、ぜひ地域地域で活用できる人材の名簿をつくっていただいて、その名簿を一元管理して連絡をとり合うような形で必要なところに派遣していただく。今、60歳以上、75歳、80歳ぐらいまでの非常に元気な方たちが知見があらわれる中で外にいらっしゃいますので、そういった方々の活用をぜひご検討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。

では、1個目の議題について、皆さん大体ご意見は出し尽くしていただきましたでしょうか。どうもありがとうございました。

茅野さん、そういうことでよろしいですか。

【国道・防災課長】 はい。

【家田部会長】 ありがとうございます。

では、2つ目の議題に入らせていただきます。道路を賢く使う取り組みということでございます。最初に事務局からご説明いただいて、本件につきましては徳山局長の特段の入れ込みがございますので、その後、局長から少しお話しいただいてから議論としたいと思います。では、ご説明をお願いします。

【企画課長】 企画課長の石川でございます。資料3に沿いまして、ご説明をさせていただきます。

前回の合同部会でも賢く使う取り組みについて紹介させていただきました。前回は渋滞の話を中心に紹介させていただきました。今回、具体的に各地域で「賢く使う」取り組みを実践、実施していくために、賢く使う取り組みの背景や、現在提供しているサービスの現状、実現したい姿、またそのための具体的な取り組みなどについて紹介をさせていただきます。最後に今後のスケジュールという構成でまとめさせていただいております。今回、この部会で大所高所からご意見をちょうだいいたしまして、現場でどのようなサービスを目指すべきか、実践していくべきかについてご意見を伺った上で、また本部会にもその結果をフィードバックしていきたいと考えております。

それでは、1ページ目でございますけれども、前回、3つの課題、環境、渋滞、事故ということで説明をさせていただきましたが、左半分の部分は前回も説明させていただいたところでございます。右の部分は、既の実現した大きな成果と我々は考えているところでございますが、今では当たり前のETC、これの全国的導入によりまして、渋滞の削減、

高速道路の渋滞の3割を料金所で占めていたわけでございますけれども、これはほぼ解消したということでございます。

2ページ目は、前回もお話しさせていただきましたけれども、ネットワークの形成、大分進んでまいりました。ところが、まだ日本におきましては、高速道路、片側1車線のところが全体の3割を占めている。一方、下の写真はアメリカのヒューストンでございますが、このような形、ある意味、物理的な容量というのは大きく違うわけですが、片側1車線、こういうところも有効に使っていくというのがこれからの取り組みとして、一つの目指す方向でございます。

次の3ページは、賢く使うとはどういうことなのかということでございますが、その中で、つながってきたネットワーク、欧米に比べて貧弱ですけれども、これを繊細に活用して、最大の効用を発揮することで、既存道路のサービス向上を図るということであります。ただ、課題もございまして、ここに載せてあるように、提供しているサービスの現状、2車線分、まだ交通量を流せていない部分がある。遅い車による速度低下がある。それから、非常に所要時間が大きく変動して、予定どおりの到着ができないとか、峠部分の高速道路並行区間、一般道を大型車が走行しているとか、それから、これは部会長からもご指摘もございましたけれども、降雪時など、悪天候時に高速道路が最初にとまるといった課題もございまして、それから、最近無料の高速道路というところが次々整備されていますが、この休憩施設の不足、これをどうするかということもございまして。

一つ一つ簡単にご説明させていただきますけれども、4ページ目、これは主要な渋滞箇所において、いわゆる片側2車線分あっても交通量を流せない箇所、いわゆるボトルネック。その原因はサグであったり、インターの合流部であったり、トンネル部であるわけですが、このボトルネック対策をしっかりとしなければいけないということ、その上で、最適な稼働でコントロールすることが、今後の目指すべき方向ではないかと考えております。

5ページ目は、よく地方部、片側1車線の高速道路で見かける風景ではございますけれども、低速車が先頭に速度低下の車群が発生しているということでございます。

次の6ページは、前回も説明させていただきましたが、中央道の小仏トンネルの付近を例示しまして、非常に到達時間にばらつきがあるということで、これは主要な渋滞箇所の区間で発生している所要時間のばらつきをどうするのかという問題でございます。

7ページも時々見かける風景でございますが、都心に大型車が走っている。このように、例えば東京港から東京以北に向かう国際海上コンテナの搭載車両の約6割が首都高を利用

せずに、その6割が中央環状線内側の一般道を走行しているということも課題としてございます。

8ページは、部会長から前回もご指摘いただきました北海道の日勝峠の例でございますけれども、高速道路と並行する峠部は、無料化実験をやった後、大型車について、高速道路と一般道の分担率が逆転しまして、一般道の事故が増加しているというものでございます。安全面からも、適切な利用分担を図っていく必要があるということでございます。

9ページ目は、部会長からご指摘いただいた、降雪時など、悪天候時に高速道路が一番最初にとまる。その影響を受けまして、並行する一般道に大きな渋滞が発生することにもなっております。

10ページは無料の高速道路、最近開通が次々出ているところでございますが、無料の高速道路の休憩施設の間隔が平均83キロ、有料のNEXCO区間が平均21キロで、約4倍の間隔が開いているということでございまして、今後、この問題をどうするか。一般道には道の駅というものが設置をされているわけでございます。

次に11ページ、このようなネットワークの強化とともに賢く使うということで、実現したい姿として、まず円滑サービスの実施や確実性、確実なサービスの実現、安全サービス。これは大型車対策、それから悪天候時の対策等もございまして。最後に、休憩という意味での、くつろぎサービスと呼んでいますが、そのような4つの柱を掲げてみました。

12ページでございます。それを、それぞれ個別の施策、考えられている施策ラインナップに落としたものがこのようなイメージでございまして、高速道路から一般道まで、円滑、確実、安全、くつろぎという切り口で整理したものでございます。しっかりつなぐこと、分担率を上げること、効率的な交通量を流すこと、ボトルネック対策を行うこと、休憩機能の強化、道の駅の価値の向上、大型車の適切な経路誘導、重量違反車両対策、高速道路と一般道の適切な通行の規制、一般道のサービス向上として、駐車対策、駐輪対策、それから工事時間や時間帯設定による路上工事の制限、信号現示の調整、沿道の企業との連携など、さまざまな策はございます。こういう中で警察との連携がますます重要になってきますし、沿道との連携もますます重要になってくると考えております。

13ページは、前回、説明させていただいた高速道路をつなぐ意味でございまして。

14ページ、分担率を上げる意味、これも前回お示しした資料でございまして。

15ページは、できるだけ高速道路の渋滞対策として、安定的な領域を使って最大の交通量を流す。そこまで交通量を抑えるという取り組みでございまして、最大安定交通量

と書いてございますけれども、これもネーミングも何かいい名前がないかと思案しているところがございますので、愛称案なんて載っていますけれども、この名前も我々のターゲットとするところで、いい名前を、お知恵をいただきながら考えたいと思います。

次のページは先ほどの無料の高速道路の休憩施設の件でございます。この例は、無料の高速道路に近接する、一般道をおりた側の道の駅を的確に案内することによって、高速道路の利用者の休憩施設としても活用してもらおうということでございます。

最後のページは、今日のご審議を踏まえまして、各地域で賢く使う取り組み、事例研究、それからそれを実施に移していきたいと考えており、検討状況をまたご報告させていただきたいと考えております。

それから、前回、合同部会の中でお話をさせていただきました大都市圏の環状道路の活用については、これも料金施策、情報提供の充実等を通じてでございますが、国土幹線道路部会で別途検討させていただくことになっております。よろしく願いいたします。

ありがとうございました。

【家田部会長】 引き続きまして、局長からお話をいただきたいと思います。

【道路局長】 機会をいただきまして、ありがとうございます。

この件は実は急に議論を始めたのではないんですけれども、もう10年ぐらい前になりますか、家田先生にもご指導いただいて、「使える」ハイウェイ推進会議というのを一度立ち上げたことがございます。要するにネットワークの最適利用を考えようという方向性だったわけでありまして、これからの道路行政が、本当にどっちを向いてやるのか、きちっと旗を掲げたいと思っていて、1万4,000キロの高速ネットワークをつなぐんだと今、言っていて、おそらく道路局というのは、1万4,000つなぎ終わったら、次、2万、3万とあって、日本中埋め尽くしたいんだろうなと世の中から思われているんだろうと思うんですけれども、本当にその課題が、渋滞にしても、事故にしても、どういうものがあって、どこに原因があって、最近、ビッグデータなんていうのもとれますから、その使い方と解決できるものもたくさんあるということ、もう少し施策としてきちっと位置づけたいと思っているわけです。

今の資料の4ページ、結構、最近いろいろビッグデータがとれるようになって、目からうろこの図だと思っているんですけれども、先ほど言いましたように、最大安定的に流せる交通量が1車線当たり1,400台ぐらい自動車専用道路はあるというのが後ろに出てきます。見ていただくと、関越道の花園は1,400をちょっと切りますし、例えば小仏

トンネルは1,000台弱ぐらいのところで渋滞が始まっている。左に絵がありますけれども、4車線の道路がずっとあって、どこかで2車線にくびれていれば、そこがボトルネックだから直そうよという議論は誰にでもわかるし、反対もないんだろうと思いますけれども、同じように4車線あるように見えて、この小仏トンネルは、トンネルを理由に皆さんがブレーキを踏んだりいたしますから、実際はあそこは4車線ではなくて3.5車線だったりしているんだろうと思うんです。同じ容量がずっと続いている、無限に長い道路は決して事故がなければ渋滞しないわけで、うまくこういうボトルネックをデータで見つけて処理すれば、先日来申し上げている50億時間、日本人は渋滞で損しているというような話がかかり解消するんだろうと思うわけです。既にETCレーンがあれだけできたことによって、昔は高速道路の渋滞の35%ぐらい、3割ぐらいが料金所で起こっていましたが、今の若い人はもう全く見たことがないわけで、いわば世界で初めて料金所の渋滞を駆逐した国なわけですね。そういったものをもう少し積み重ねていきたいという思いで、ぜひまとめていきたいと思っています。

なお、アジア各国はヒューストンのような高速道路をつくれる国はもうないわけで、日本がこういうやり方をもう少しうまく、施策として確立できるならば、これは大きな国際競争力にもなっていくだろうと思います。それは、先ほどメンテナンスでも、メンテナンス産業として起こせというご議論がありましたけれども、メンテナンスもアジアの各国は日本の後を追いかけるというか、多分、日本より速いピッチで老朽化に直面するはずでありますから、あちらもこれからアジアに売れる産業、技術になると思いますし、この2つは大きな柱にこれからなっていくだろうなど、こんな思いでございまして、まだまだ粗削りなんですけれども、ぜひとも今日はいろんな視点をいただいて、少し時間をかけてこれをもんでいきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

では、ここから質疑に入りたいと思います。ここに書いてあることに対するご質問や、ご指摘ももちろん歓迎ですし、ここに書いていないことで、こういうところに着目してはどうかとか、ご提案をどんどんいただけたらと思います。事柄の性質上、そのお話をうんと深掘りするというよりは、今日は間口を広げるほうが重要だと思うので、何回となくご発言いただけたらと思います。

また、事務局のお答えも長々とお答えいただく必要はありませんので、よろしく願いします。どうぞ、順不同でお願いします。では、勝間さんから。

【勝間委員】 問題を解決する際に、結構大胆なことをしないとできないことが幾つかあるのかなと思いましたので、その大胆さをどこまでやる勇気と決断があるのかということをお教えください。

例えば、p 7の都心の一般道の大型車の走行をどうやめさせたらいいかということ、多分、大型車の走行を進入禁止にするというのがありますね。その都心部の一定の要件に対して。そういうことまでやる、規制とか勇気というものが存在するのかというのが質問。

あるいは、p 5の片側1車線の高速道路の遅い車の影響というのは、私、よく富津とか保田に行くのでわかるんですけども、本当に遅いですよ。みんな60キロぐらいでたらたら走ることになるので、その場合に、バイクで125cc未満はだめじゃないですか。あれと同じように、例えば軽自動車も一定以上のスピードが出ないのはだめだとか、最低速度を違反した者はどんどん検挙するといった大胆さまで入れる勇気があるのかについて教えてください。

【家田部会長】 ありがとうございます。

もうちょっと発言いただいてからお答えいただきましょう。ほかにどうでしょうか。今日の話は朝倉先生や久保田先生がいろいろアイデア豊富だと思いますので、お二人にまずご発言いただいてからにしましょう。

【朝倉委員】 あんまりいいアイデアがあるわけじゃないんですけども、今、局長も話をされたサグ等のボトルネックを実データから探すというのは非常に重要なことかと思うんです。ただ、難しいのは、下流側のボトルネックが支配的で、上流側のボトルネックの容量よりもそれが小さいときは上流側のボトルネックが見えないということがありますので、つまり下流側を大きくしてあげると、今度はまた上流側で新たなボトルネックができて詰まっちゃうだけということになることもしばしばありますので、見えていないものをどうやって探すかは非常に難しいことなんですけれども、そういったことについての検討をあわせて進めていく必要があるなと思う次第です。

そのことと関連して、15ページに最大安定交通量という概念が提示されていて、これ自身は変なものであるという気はいたしませんし、こういうふうに流れると、確かにそこでおさまるんですけども、問題は どうやってこの交通量を実現するかでありまして、そのためには、もしかすると上流側のランプでメータリング、流入のコントロールをしないとイケないかもしれないし、あるいは料金コントロールをかけて適宜迂回していただく、出発時刻を調整していただくという施策も必要かもしれないので、そういったものがどれ

ぐらいこの交通量の実現に効果的に機能するのかということもあわせて検証するところまで言及していただくとありがたいのかなと思いました。

3点目は、13ページに安全な高速道路という概念が出ております。これは非常に重要なところだと思うんです。ここに書いているように、死傷事故の起こりやすさは、多分、走行台キロ当たりの件数で書いていただいている、一般道に比べて10分の1ということなんですけれども、一般の市民はこうは思っていないですよ。一般市民は、テレビ報道で重大な事故が起こるのは全部、高速道路と報道されるので、高速道路のほうが圧倒的に危険だと思っておられるようです。以前、どちらが安全ですかとダイレクトに聞いたときに、圧倒的に高速道路が危ないと皆さんおっしゃるんです。ですので、一般の市民の方にとって、高速道路のほうが実は安全だということをきちっと説明するようなデータ、あるいはそのための広報をしっかりとやっていただく必要があるんじゃないかなと思います。

以上です。

【家田部会長】 久保田先生、どうぞ。

【久保田委員】 今日は間口を広げていいというお話なので、ちょっとそっちの方向で。

まず、今日のこの中身は、基本的には道路の容量拡大というか、無駄になっている部分を拡大するという方向だと思うんですけれども、ほかにも道路を賢く使うという観点からすると、いろいろな観点があるだろうという意味なんですけれども、例えば、ここでいう道路を賢く使うというのは道路を管理する方からの発想だと思うんですけれども、もう一つ、世の中には道路を賢く使うという人がいまして、ドライバーです。この場合の「賢く」というのは、鍵括弧つきなんですけれども、例えば今日ここにある休憩施設は大体高速道路の話で、一般道は道の駅というお話だったんですけれども、実は数多くの「賢い」ドライバー、特にトラックの運転手なんかは、時間調整で道路のいろんなところ、すき間を見つけて、ちょっととまっちゃったりしているんですよ。あれは違反かどうか、ぎりぎりのところなんですけれども、そういういわゆる「賢い」使い方をされちゃっています。そういうことに対して、道路側からどう対処するかです。確かに休憩して仮眠しているとすれば、それはそれで事故を防いでいるかもしれないので、やめさせることはできないかもしれない。そうすると、例えば、今まであんまりつくっていなかったけれども、停車帯、駐車帯をつくって、長時間とめられないように、ちょっとカメラ監視でもするかとか、そういう道路上で休憩するというのをどう考えるかも一つの検討課題かなと思います。

もう一つの「賢い」というのは、私がよくいろんなところで申し上げる、例えば抜け道

を使うというのは、まさにドライバーは道路を「賢く」使っているわけで、自分だけは渋滞を免れたいといって通学路に入ってきたら、こういうのがあるわけで、それも、例えば通学路を正しく守らせるということは、生活道路なり通学路を歩きやすい場所にするという意味だと。それを本当の意味で道路を「賢く」使っていると定義していただきたいと思うんです。だから、そういうふうに道路を賢く使うという概念を広げて議論していただきたいというのが1つです。

もう一つ、同じような話なんですけれども、例えばさつき勝間さんがおっしゃった都心に大型トラックがどんどん入っているという話については、トラックもそうだし、都心に関係のない車が入ってくるという話については、やはり都市交通計画という概念が必要で、駐車場の話や公共交通の話などと一緒に、いわゆるゾーンシステム的な概念がどうしても必要なわけで、言い古されていながら、まだ実現していないんだけど、日本はそこが圧倒的に遅れているわけです。ですから、そういう概念もこの中で議論するようにしていただきたいと思います。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

では、ここまでについて、とりあえずお答えをいただけますか。

【企画課長】 まず、どこまで大胆にできるかというお話は局長から。

【道路局長】 決意の問題ですので、そこは私が。

今回、こういう新しい施策体系をつくるということをご提案申し上げているわけですし、大胆にいろんなことをやりたいという思いであります。おっしゃった大胆さの例には、大型車の乗り入れ規制とか、軽を例えば乗せないとか、やや強権を発動して規制をする方向の例を2つ挙げられましたけれども、大胆さと規制をするのが必ずしも同じではないような気はするんですね。もちろん規制が必要なものを制度としてすることにちゅうちょする思いはありませんけれども、役人が規制でやろうとすると、必ず何かひずみが出ることはある。例えば、ある時間から急に乗り入れ規制などをすると、その時間の前に来て待っている車がある、あるいはナンバープレートの偶数と奇数で入っていい曜日を決めようなんていうことをすると2台買う人が出るとか、規制でやってひずみが出ることも多いものですから、E T Cなんかの場合も、全部義務化するという案ももちろんあったわけですが、国が全部E T Cの基準を決めて1方式にしてやるよりも、メーカーの競争の中で、どんどん価格の競争も起きて、産業としても育つと。やや迂遠のようであって、E

ITCも時間はかかりましたけれども、産業としても育ち、ある程度のところまで来ていると思うんですけども、「賢く」というのはいろんな概念もあると思いますけれども、ITを使うとかユーザーに呼びかけるのも含めて、ぜひいろんなあの手この手をやりたいと思います。そういう意味も含めて大胆に、これだけのロスを本当になくすために、いろんな手法はとりたいという思いではございますので、ぜひお知恵を拝借したいと思います。

【勝間委員】　　そうしますと、規制とかいうよりも、なるべく民間のインセンティブを使った設計を試みたいという理解でよろしいでしょうか。

【道路局長】　　決して規制についてちゅうちょするものではありませんけれども、全てが規制を中心にできるということではなかろうと思っているものですから、新しい世界をつくるのに、ITの技術や新しい考え方を受け入れていただいてやるほうが、よりスムーズなのではないかとは思っております。

【勝間委員】　　ごめんなさい。しつこいようなんですけれども、例えば、私はいまだに軽自動車にどうやったら低速で高速を運転させないかというのがよくわからないんですよ。そういうのはやはりアイデアを募集するということですか。

【道路局長】　　例えば、ITの技術で、先ほどの1,400台未満で走らせるために、いろんなランプメーターとか、あるいはもう少し、速度を全体的に引っ張るような車をある程度の数入れるとかいった新しいアイデアもありますから、そういう技術でも解決できることはたくさんあるのではないかなと思います。

それから、特に追い越しの問題については、やっぱり10キロに1カ所ぐらいにきちっとした追い越し車線を入れていくとか、そういったものもなしに、遅い車は乗せないというのも行き過ぎかなと思います。同様に、都心の大型車乗り入れ規制も、今、首都高の都心環状線は古くて、ISO規格のコンテナは通れないんですよ。ですから、今、乗り入れ規制すると、都心に本当に全く何も入ってこられなくなるので、代替ルートもできた上で規制を行うとか、そういう合わせ技でやるのかなという気がいたします。

【勝間委員】　　わかりました。そもそも障害になっている原因を取り除く方向で考えるということですね。

【道路局長】　　おっしゃるとおりです。それが、規制がふさわしいものは、おっしゃるように大胆に、ちゅうちょせずに規制もご理解いただくようにすることになるだろうと思います。

【勝間委員】　　ありがとうございます。

【家田部会長】 石川さん、どうぞ、続けてください。

【企画課長】 朝倉先生からのご指摘でございます。ボトルネック対策は、確かにボトルネックが次々移っていくのでは意味がありませんので、やっぱり少し長い距離を見てデータを分析して、そういう取り組みをしていかなきゃいけないと思います。

それから、安定的な状態での最大交通量の検証というのは確かに必要だと思います。

高速道路の安全性は、確かに報道では高速道路で玉突き何台などが報道になりますので、一般の方々にはむしろ安全ではないとみなされている可能性もありますので、この辺のPRをしっかりとやっていきたいと思っています。

久保田先生のご指摘は、確かに道路管理者の視点からの「賢く使う」にちょっと傾注し過ぎている感がございます。ドライバーが賢く使うと、それは道路管理者や沿道の住民にとって決して「賢い」使い方ではないということもありますので、全体的な最適といえますか、そういう形に持っていけるように、視点をしっかり広げて考えたいと思います。そういう意味でゾーンシステムとかいう問題も同様だと思います。

以上です。

【家田部会長】 よろしいですか。今ご発言いただいた方、さらに加えてご発言はございますか。

では、次にいきましょうか。第2ラウンド、どうぞ。大串さんから。次、太田さん。

【大串委員】 多分、一番安くて、一番休憩も促せていいかなと思うのが、特に高速道路なんですけれども、有料道路は一度降りてしまうと、また乗るとゲート代から含めて料金が発生しますので、都心はちょっと難しいと思うんですけれども、特に地方の場合は、例えばおりたところから乗るのであれば、90分間はそのまま継続して乗っていたものとみなす割引も適用するみたいなことをやっていただくと、90分あると、食事して、ちょっと温泉入って、ゆっくり食事をしてとか、食事して買い物してということが促せるのかなと思います。税負担も全くかからないと思いますし、適宜、自分のいい時間に、90分間に1回とかでもいいですけれども、休憩できますよとか、そういうコストがかからないPRの仕方によって休憩していただく。そのかわり、ここから何キロ先までは道路上に休憩所はありませんので、適宜、一遍外に出て、近くがありますよという案内をしておきますみたいなPRもあるのかなと思いました。

以上です。

【家田部会長】 太田さん、どうぞ。

【太田委員】 3点申し上げます。

1点目は片側1車の高速道路における遅い車の話ですが、これが意味するところは、暫定2車はやめて4車にしましょうという話なのか、先ほどの10キロに1度ぐらい追い越し車線をという話なのか、どちらなのでしょう、このことについては、もともと3車線の道路をつくって、よく一般道ではありますけれども、3キロ置きぐらいに追い越し車線が変わるという方式にすればいいのかなと思っていました。問題は、おそらく環境アセスをするときに、もともと2車、あるいは4車で計画されていたのを3車にすると、またアセスをやらなきゃいけないとかいうような、計画を変更することが非常に難しい仕組みがあって、良いアイデアが出てそれが実行できないような制約があるように思います。そういう意味ではアセスメントを含めて、柔軟な政策対応をやりやすいようにしていくように制度上の検討をする余地があると思います。

もう一点は、高速道路を利用せずに、都心の一般道を大型車が通行していることについては、私は時々、トラックは全部高速道路をただにして、そのかわり軽油の国税を導入することによって、適切な高速道路と一般道路の役割分担ができると考えています。このような台数が限られている超大型の貨物車から、ヨーロッパでやっているような対距離型の課金制度を導入し、高速道路料金に関してはむしろ取らないという方向で、適切な役割分担を目指せるのではないかと考えています。

最後、載っていないところ、今回、出ていない話ですが、外国人が日本だと車を運転するのは非常に難しいと。標識を見るとすぐ下に漢字で書いてあって、日曜を除くとか、いろんなことが書いてあって、道路標識が読めないと本当に外国人は車を運転できない。移民労働の話も出てきている中で、どういう形で外国人の方でも日本で安全に車に乗れるかを考えておく必要があると思っています。ひとつは、優秀な多言語型のナビに規制情報も入っていれば、おそらくそういうこともうまくいくのかもしれないし、そちらの技術革新をぜひ検討していただきたいなと思います。

以上です。

【家田部会長】 どうぞ、根本先生。

【根本委員】 荷主さんにとって道路を賢く使うというのは、できるだけ大きなトラックを利用するということになると思います。仙台のほうで45フィート海上コンテナが走れるような特区を導入しましたけれども、やっぱりこの様な規制緩和を全国に広げていく、そのために道路整備もする、交差点改良をすとか、そういうことも考えていく必要があ

と思います。それはあめというか、トラック事業者もドライバー不足の解消になりますから、メリットがあるわけですが、そのあめと、一方でもう少し規制を強化して、ルートを指定するなどがありうると思います。太田先生は燃料税を言いましたけれども、私はやっぱり燃料じゃなくて対距離課金の時代だろうと思っているもので、高速道路も一般道も対距離課金のようなもので負担はちゃんとしてもらう。ただし、もっと大きなトラックが自由に使えるようにしてあげるといふ組み合わせで、何とか説得していけるんじゃないかなと思っているところです。

外資系のイケアでは、直接お店のバックヤードに海上コンテナをつけて荷さばきしていますけれども、そういう動きはこれから増えると思うんです。そういうのを支援していきたいと思います。これも前に言いましたけれども、大きなトラックはトンキロ当たりの燃費もいいですし、排ガスも少ないことがわかっています。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ともすると、物流もしくは国際海上コンテナの輸送、この辺はつい後回しっぽくなっちゃうんだけど、実は賢く使うときのキーだったりすることが多いですね。ぜひ忘れない必要があるんじゃないかと思いました。

では、羽藤さん、どうぞ。

【羽藤委員】 私は主に3点ぐらいです。

1点目は、2ページ目にヒューストンの道路の多車線道路の写真があつて、こういう道路をは日本で考えると非現実的だという話があるわけではありますが、先般の渋谷の火災、首都高3号線でどういう影響が出たかを見てみますと、賢く使う以前にベースとなる道路ネットワークのデザインをどうすべきかということを考える必要があると思っています。先般、高速道路料金も3つの形に分類してやったわけですが、大都市に関しては、私は、まだ道路ネットワークのもっと強いサービスを充実させていくという政策的価値が、賢く使う前段階として相当あるんじゃないかなという気がしています。特に日本の場合、都市土木の技術がすぐれていますので、そうしたところを組み合わせ、現在の首都を成長センターとしてより活性化していく上で、もっと違う高速道路のつなぎ方を大胆に提案していくということ、首都の道路を賢く使っていく上でもう少し検討してもいいのではないかなという気がしました。

2点目に関しては、皆さんが言われているとおり、やっぱりプライシングや課金の仕方は相当いろいろこれから工夫していく余地があるんだろうなという気がします。特にロジ

スティックスの問題は、道路の維持管理とかかかってきますし、ロジスティックスをどの道路にどういう料金でどう流していくか、まずこのベースを決めた上でほかのことを議論していく必要があるように思います。

それから、観光なんかを考えてみましても、一般道路も含めて、様々なプライシングを高速道路と一般道路とどう重ね合わせてどうやって道路混雑を防ぐのかといった問題、こういう問題を考えていく上で、従前から社会実験という方法がありますが、単なる社会実験ではなく、技術提案をセットで試していけるフィールドを国交省さん自身がお持ちになれることが大事ではないかなという気がしました。特に最近では、インフラ側のモニタリングだけではなくて、車両側のモニタリング、それを両方合わせた制御、あるいは自動運転、さらに車両制御とプライシングをかけ合わせていくといった分野について、世界中で激しい技術競争も行われています。日本の中でもそういった技術開発ができるフィールドを我々が提供し、その中で技術開発を行い、それをアジアに敷衍させていくというところを本格的に取り入れていかないといけません。賢く使う技術とセットになったフィールド実験を、さっき産業の育成という話もあったんですが、そういった実験を我々自身の中でもっと積極的にやっていかないといけないのではないかなという気もいたしておりますので、これはひょっとしたら法律も含めて特区的な扱いが必要になるかもしれませんが、そういったフィールド確保まで含めたこともご検討いただければなという気がいたしました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

では、ここまでお話しいただいたところについて、石川さんから、あるいは局長からありましたら、お願いしたいと思います。

【企画課長】 最初に大串先生のお話でございます。これは、高速道路上でSA、PAが混雑している際に下に一旦おりた車についても、いわゆる鉄道でいう途中下車扱いみたいなことだと思いますが、周遊券ということで、会社でそういうことを実際にやっているところもありますけれども、ご指摘の点を踏まえて、会社にまたいろいろと勉強させたいと思います。

【大串委員】 この間、大雪のときに、私、たまたま越後湯沢から新潟方面に高速道路に乗ったら、最後の何区間か開通待ちの車が高速道路上にもものすごくあふれているんですね。おりたらおりたで国道上には開通待ちの車があふれている状態で、非常に怖かった、

危険な感じがしまして、もしそういうときには、乗りおり自由なので、一旦出てくださいますとしていただいたほうが安全だったんじゃないのかなということも含めて、緊急の場合でも、こういう状況の場合はおりて、またここから通常の乗ったような料金で乗れますよとか、そういった仕組みもぜひ考えていただきたいなと思いました。

以上です。

【企画課長】 貴重なご意見ありがとうございます。この点も踏まえて、会社で検討してもらいたいと思います。

太田先生からのご指摘で、まず4車線化ということなのかと。暫定2車線の部分の4車線化と。これはまず、付加車線をつくって、一番有効なところに付加車線をつくってみて、その結果を見てということがまずあるんだろうなと思います。

ご指摘の3車線運用について何がネックなのかは、ちょっと勉強させていただきたいと思います。

それから、大型車の誘導ですね。燃料課税か対距離課金かについても、根本先生からもお話がございましたけれども、引き続き勉強させていただきたいと考えております。

根本先生からもあわせてありました物理的な改良、交差点改良等も含めて、これは現在、いろいろ取り組んでいるところでもございますし、大型車の誘導につきましては、経路の誘導という形も取り組ませていただいておりますし、特車の許可についてもある意味、守っていただける方には軽く、また一方、ペナルティーとして違反を繰り返すところには立入検査もするというところで法改正もさせていただいておりますので、言葉が適切かどうかわかりませんが、あめとむちというようなことで取り組ませていただきたいと考えております。

戻りますけれども、太田先生から外国人に対してというのがございました。例えば新千歳空港のレンタカーとかは多言語のナビを装着しているケースが多くございますし、沖縄の那覇もたしかそうだったと思いますが、いろいろ各地の外国人の需要の多いところでそういう形での支援は始まっておりますし、道路案内標識も今までは英語ではなくてローマ字表記だったわけですが、今回、英語表記もちゃんとするというので始めておりますので、今後、こういう取り組みを加速させていかなきゃいけないと思っております。

羽藤先生から、大都市、賢く使う、その前にネットワークの強化ももう一回よく考えるべきではないかということで、確かにこの辺もあわせて、今後、27年度末に圏央道、それから2年遅れて千葉外環、またその後、東京外環の今の事業中区間ということで、ネッ

トワークの形成が進んでいくわけですが、今、ご指摘の点も踏まえて、確かに先生がおっしゃるように、非常に現場が狭隘で環境が厳しいところの施工技術というのは世界ナンバーワンだと思いますので、こういうところも踏まえて考えていきたいと思っております。

プライシングの件も、あるフィールドを確保して、技術開発と社会実験をあわせてやっていくような形ということで、今後、どういう場所でどんなことができるのか検討させていただきたいと思っております。

以上でございます。

【道路局長】 一問一答というよりは、いろいろアイデアを自由にやらせていただけたらと思えますけれども、大型コンテナのお話もありまして、45フィートも走れるようにしなきゃいかんと思えますが、今、日本中で1年間に7,000億台キロの交通が走っていて、外国と比べてみると、貨物車のシェアが異常に日本は高いという印象を持っています。ですから、そういう社会的な習慣も含めて、一緒にお考えいただくことにもなりますけれども、いずれにしても、環境的にも大型車がもう少し走る方向になるのが国際的にも普通のことだと思っております。走れるようにする上で、さらに積載効率も今、積載率も半分、50%前後だと思えますけれども、そういうのも道路だけの問題というよりは、きちっと率を上げていただくようなことも世の中にも要請しながらやるんだろうなという気がいたします。

4車線化をやるかどうかについては、まっしぐらに4車線化をやるつもりは実はないんですけれども、データの、昔のセンサスなんて言って5年に1回、1日の交通量を1日だけしかっていたデータではなくて、今は24時間365日のデータがプローブカーで全部とれるところまで来ましたから、本当にそれぞれの箇所課題になっていることを取り出して、ビッグデータをきちんと見ながらどこまでやるのか、例えば交通工学の先生方にも、もう一回新しく交通工学をつくり直していくこともお願いしながら、大きな立場でやっていくのかなと思います。例えば、時間帯に非常に日本の場合は交通が集中しがち、みんな朝の始業時間が一緒だったりしますから、あるいは休暇をとるのも一緒だったりしますので、それで混んでいるというのは、社会的にも少し分散していただくことも要請することしないと、ピークに合わせて道路をつくるのじゃもったいないという気もいたしますから、そういうところも踏み込んでいくのかなと思います。

最後に大串先生から乗り継ぎの問題がありましたけれども、技術的にはかなりのところまで来ていまして、たしか渋谷の火災のやつは乗り継ぎを許したんでしょう。E T Cではもう可能なので、一旦おりてもう一回乗られる方に二度首都高料金をとらないやり方を今回も既に運用しましたけれども、E T Cを持っておられない方は乗り継ぎ券を渡して何とかみたいになっちゃうのかな。とっさだったので今回やったかどうかはわかりませんが。E T Cが高速道路を利用する車の9割まで来ましたから、どの課題をどうクリアするのが明瞭になっていけば、乗り継ぎもメニューとしては使える段階まで来ているかなという気はいたします。いずれにしても、それこそ大胆にといいますか、いろんな社会に働きかけたり、I Tを使ったりして課題を解決するというアプローチがこれから大事になっているわけですね。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ただいまご発言いただいた方はよろしいですか。

【太田委員】 ターミナルチャージをやめて完全対距離にしまえば、乗り継ぎとか複雑なことをしなくてもいいんじゃないか。昔は本当にターミナルのコストがかかっているからチャージするのは当然だということだったんですけども、使うという意味においては、ターミナルチャージをなくして単純な対距離にしまえば、本当に複数の会社のシームレスもできるので、それは社会的に受け入れられるかどうかはまた別ですけども。

【家田部会長】 そこが大事だと思います。どうぞ。

【大串委員】 もう一点すごく気になっているのが、賢い道路の使い方と書いてあるんですけども、大型や効率のほうにかなり重点がいていると思うんです。しかし、先ほど羽藤先生から社会実験の話もありましたけれども、自動運転だったり、もしくは1人乗り用の非常に小型の低速というか、ちょっと1人乗りでカバーがついていないような、ジンジャーが一時普及するのかもしれないのか、日本では走れないというのが話題になりましたけれども、これからああいった車もどんどん都市の中に入ってくるのかなと思うんですけども、規制緩和がなされていないんですかね。まだ全然公道で走れないんですよ。すごく乗ってみたいし、利用したいですし、これからどんどんシニアが増えていく中で、非常に有効な交通手段の一つとしてなり得て、それが公道に出てくるようになれば、モビリティ確保の面でも非常にありがたいとも思いますし、そういった1人用小型の低速車の走りやすい道路というのも一つ、都市の中においては特に主眼としていただきたいなと思います。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございました。

この基本政策部会の最初のラウンドで、そういった話が全部入っているんですね。今回はそれを頭に置いた上で、道路を賢く使うと。この賢くという意味が、どちらかというところではそれを十分に発揮しているんだらうかというところに着眼している。したがって、この賢く使うの中に前に議論したものを全部取り込んじゃうと、だんだんいろんなものが薄まっちゃうから、少し鮮明にされているんじゃないかとは思いますが。

それと、私も若干発言させていただくとすると、僕は、前は本当に道路くらい頭のかたい世界はないなと驚いた時代も昔はありましたね。でも、今は道路くらい柔軟にいろんなことをやる、しばしやり過ぎくらいに柔軟で、あんな妙な運賃制度をただにしてみたり何かするというのは、それはまた学者もいいと言ったり悪いと言ったり、あんたの意見は一体どっちなんだというぐらいのことがばたばたしましたよね。そのくらいに柔軟な時代ですよ。というのは、前に首都高か何かの委員会で、道路標識をもうちょっとましにしようやとやったら、本省のほうが、いや、それは何とか令というのでかんとかなっているから全然だめだみたいな話で、そんなもの、それを変えればいいじゃないかと思ったんだけども全然動かないとか、料金も前はがちがちで、それを徳山さんや石川さんが努力されて、新潟で非常に効率的な実験をして、高速道路料金をいじってみる、それによって誰も傷つかずにみんなが得をすることがあり得ることを示されたなんていう時代から随分やわらかくなりましたよね。

もうちょっとハードウェアの工夫力というので僕は感心したんだけど、現地では、あんまりそれはよそに行って言わないでくれと言われてたんです。今は言っていいたいんだけど、中日本高速が岡崎の、東名のボトルネックがあって、それを路肩のところをいじめたり、車線幅もいじめて、要するに用地をいじらないで、1車線新しく生み出したんです。それによって渋滞が大幅に緩和した。僕なんかはそういうのが好きで、東日本に、おまえのところはそういうのはやらないのかよと友達に言ったら、京葉道路で流入と流出の近いところがあるじゃないですか、流入路をもうちょっと延ばして、流出路をもうちょっと延ばして、事実上、これも路肩や何かをいじめてやるんだとあって、ああ、工夫力が出てきたねと言って。

だから、道路を賢く使うというのを、前の使える道路というのを徳山さんと一緒にやったときも、一部誤解を受けたのが、何だ、おまえらは一切新しいのをつくらないというの

かと言われて、羽藤さんもそれに近いことをさっきおっしゃったけれども、そういうことじゃないんですね。賢い工夫をして改良をする。何かちょっと問題があると、すぐどこかに新しい道路をつくらなきゃいけないということだけにいくのは、やっぱり片方足りないなという感じがしまして、持っているものをフルに力を発揮できるように全てのハードの工夫もソフトの工夫も、それは道路施設側の工夫だけじゃなくてユーザーも賢くというのは、悪い意味の賢くじゃなくて、適切に使っていただくという意味のサグのところでは速度低下をさせないとかいうのも賢い使い方だし、大型車が過積載をルールとして、マナーとして守らなきゃいけないというのも道路施設を適切に使うための賢い使い方です。

こういういろんなところに実力を発揮して、いや、日本の道路というのは実に上手につくってあるし、使われているねと言われるようになって、初めてそれでもこういうところが足りないんじゃないか、こういうところに新しく道路がもうちょっと要るんじゃないかと言ってくださるだろうというのが、あの当時の「使える」ハイウェイという根本精神だったんですが、そういう意味でいうと、まだまだやるところがあるなというので今回、出ているんじゃないかと思います。

そこは単にこれまでのあれなんです、ちょっと私の意見も言うと、さっき羽藤さんが言ったのに僕も賛成で、韓国の済州島というところは一つの島にすぎませんけれども、あの島はなかなかかくて、しかも国直轄の州ですので、共和国に近いようなことができるんです。だから、いろんな社会でトライする新しい試みを全部済州島にフルに突っ込む。そして、うわーっとなってから、本土というか半島のほうに行くということらしくて、今回の「使える」ハイウェイ、道路を賢く使う取り組みも、何かまたおもしろい名前をばーんとつけて、どこかを先行地域に断固指定して、全力を投入する。さっきの総力戦じゃありませんけれども、これも総力戦でやったほうがよくて、多分候補としては3環状がだんだんでき上がってくる首都圏が一つ重要な実験場というか、とにかく本気の場所にするだろうし、また別に、もうちょっと地方部での場所もどこか設定してやる。それを漏れなくばーっつとやるとすると、みんな薄まっちゃってどこが使えるんだかわからないという感じになるから、ぜひ成果が見えるように集中的にやるところをつくるという意味で、僕も賛成ですね。

最後にもう一個だけ言うと、やっぱり時間感覚が要ると思うんです。いつまでにやる、例えば3年を目標にやれることはこういうこと、5年でやれることはこういうこと、10年を目指していろいろ検討することがあると思うんです。だから、今日いろいろ先生方が

おっしゃったけれども、案外簡単そうで、多分そう簡単に3年にはならないと思うのが料金制度ですね。料金制度をいろいろ検討して高速道路、おおむね一つの弾着点になっているところをもう一回、最初からただにするとかいうのはどうかと思いますし、そういうのは長い目で見たときの勉強課題という仕分けをしながらやったらいいんじゃないかと思えます。

特に重要だと思うのは、何でもかんでもまぜこぜにして、何だかわからないうちにあっという間に10年たって何もしなかったということを繰り返してきたのが日本だとすると、そうじゃなくて、いつまでに断固やるぞというのを何段階かステップを切ってやっていくという空間の区切りと時間の区切りを持つことが成果を見せる秘訣なんじゃないかなと、これは感想でございましたけれども、思いました。これは特にお答えいただく必要もないことなので、加えてご発言いただきましょう。

ほかにご発言いらっしゃいますか。勝間さんだけでよろしいですか。では、勝間さん、どうぞ。

【勝間委員】 荒唐無稽なアイデアに聞こえるかもしれないんですけども、私はビッグデータの公開も含めて、あまねく広く、例えば1ページ目の上り坂サグ部の解消も含めて、渋滞解消のアイデアを募集することはできないのでしょうか。結局、標識にしる、さまざま建築方法にしる、いろんな視点でアイデアを持っている方々がいらっしゃると思うんです。ところが、残念ながらここにいる、五、六人の専門家委員と言われている人たちであるとか、あるいは国交省の皆さんの中での議論に多分とどまっているので、今のインターネットの時代において、データも公開できますし、アイデアの募集と集計もそんなに手間暇かかりませんので、やはり何か新しいやり方で、しかも元手がかからない方法となると、そういうこともあり得るんじゃないかと思うので、1回、クラウド型の問題解決というのを試みていただけるとおもしろいかなと思います。というか、私の希望です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにご発言ございますか。よろしいですか。

では、委員からの賢く使う取り組みに関するご発言は以上ということにしまして、石川さん、全部聞いて感想とか何かありますか。

【企画課長】 空間、時間の区切りということで、道路行政の済州島になるのかわかりませんが、何か集中的に、先行的にある地域で時間軸をしっかり持って取り組むよう努力していきたいと考えております。

それから、勝間先生がおっしゃったように、データをいろんな方に見ていただいて、いろんな方のアイデア、それも道路行政といろんな方の協働、ともに取り組む一つだと思いますので、そういうことも検討させていただきます。

【勝間委員】 こちらが専門家を指定して、本当に公募にしてしまうというか、コンテストみたいな形で、データがあったり、多分、解決策で、すごく目からうろこが落ちるのは今はわからないんだと思うんですよ。でも、多分それを持っている方々がいて、それを引き出せるような仕組みが必要かな、その先進事例になるのではないかなと考えています。

【家田部会長】 よろしいですか。ありがとうございました。

その他の事柄で何かございますかね。ありませんか、事務局からは。よろしいですか。では、私の司会を今日はこれでお返ししたいと思います。

【総務課長】 長時間にわたり有意義なご議論、どうもありがとうございました。次回の日程につきましては、追って事務局よりご連絡させていただきます。

なお、本日の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、ご同意いただいた上で公開したいと思います。また、近日中の速報版として、簡潔な議事概要を国土交通省ホームページにて公表いたしたいと考えております。本日の会議資料はそのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

それでは、以上をもちまして、社会資本整備審議会道路分科会第45回基本政策部会を閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —