

平成30年8月6日

【総務課長】 おはようございます。定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第66回基本政策部会を開催いたします。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。

開会に当たりまして、道路局長の池田より挨拶申し上げます。

【道路局長】 いつも大変お世話になっております。7月31日に道路局長に着任いたしました池田豊人と申します。これまでは2年間、近畿地方整備局長をしておりました。大阪で勤務をしておりました。いろいろお世話になるとは思いますけど、よろしく願いいたします。

また、改めまして、本日は、お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。基本政策部会の委員の皆さん、これからいろんな観点でご意見を頂戴し、ご指導いただくことになろうかと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

今日は、この後、先般の西日本を中心にした大きな被害がありました平成30年7月豪雨の被災状況やその対応状況について説明をさせていただきます。今後の防災に対しての道路政策のあり方についてご意見を頂戴したいと思っております。

また、もう20年余り、新しい広域道路の計画というものはつくっておりませんでしたけれども、いよいよ、これからの防災や物流や高齢化、こういったものに対応した新たな広域道路交通計画について策定を始めたいと思っておりますので、この点につきましてもご意見をいただきたいと思っております。

今日も限られた時間ではございますけれども、建設的なご意見、たくさん頂戴できますようお願い申し上げます。ご挨拶にさせていただきます。どうぞ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した。

なお、池田局長、公務の都合により、恐縮ですが、こちらで退席をさせていただきます。

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ます。上から配席図、議事次第、委員名簿のほか、資料1が平成30年7月豪雨災害、資料2として基本政策部会の

経緯・今後の進め方、資料3が新たな広域道路計画、資料4が無電柱化推進計画、資料5が自転車活用推進計画、それから参考資料が3種類ございますが、欠けている資料等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

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

本日は、朝倉委員、勝間委員におかれては所用によりご欠席との連絡をいただいております、また、太田委員は所用により遅れてご出席予定と伺っております。本日ご出席いただきます委員の方は、委員総数11名の3分の1以上でございますので、社会資本整備審議会令第9条第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。

カメラ撮りはここまでとさせていただきます。

それでは、今後の議事の進行を石田部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【石田部会長】 はい。おはようございます。今回もよろしくお願いいたします。議事を進めていただきたいと思いますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

本日は、先般の豪雨災害とか、先ほど局長からもございましたように、基本政策部会の今後の進め方、さらに、新たな広域道路交通計画などをご審議いただいた後、無電柱化推進計画と自転車活用推進計画について事務局よりご報告いただきたいと思います。

まず、最初の審議事項でございます。平成30年7月豪雨について、事務局より説明をお願いいたします。

【道路防災対策室長】 それでは、資料1をご覧ください。平成30年7月豪雨についてご説明申し上げます。

1ページを開いてください。今回の豪雨の状況ですが、その特徴として、西日本全域にわたる極めて広範囲に及ぶ豪雨であったこと。九州から東海に及ぶエリアで観測史上最大の時間降雨量を記録したこと。土砂災害が顕著であり、直近10年間の年間平均土砂災害の発生件数を1災害で超えていること。以上3点がその特徴として挙げられるかと思っております。

2ページをご覧ください。こうした土砂災害が多発した結果、高速24路線、直轄国道81区間など、全体で約1,500区間が被災しましたが、これまでに、高速道路は2路線を残して、また、直轄国道では既に全区間の規制を解除しているところであります。

3ページ目をご覧ください。高速道路の通行止めの概要でございます。事前通行止めを

含めて最大58路線、約3,000キロが通行止めとなりましたが、現在は、東九州道、広島呉道路、この2路線を残し、規制を解除しているところがございます。

4ページをご覧ください。高速道路の主要な被災箇所を例示したものでございますが、やはり土砂災害の影響を受けたものが大半を占めている状況にあります。

5ページをご覧ください。高速道路の被災事例の個別事例です。これは高知道の事例となっておりますが、のり面の崩落により、左上の写真の黄色の破線の部分に当たります上り車線の橋梁が流出しました。しかしながら、当該区間につきましては4車線整備を終えていたため、下り車線を活用して対面交通で開通させることができました。

次のページ、6ページをご覧ください。広島呉道路の事例です。大規模なのり面の崩落により、現在も一部で規制が残っています。なお、広島寄りの二保～坂北間は既に開通しております。広島～呉間の交通対策については後ほどご説明をいたします。

7ページをご覧ください。直轄国道の被災事例であります。西日本全域81区間で土砂災害や河川に関連する災害が発生しました。

8ページをご覧ください。自治体管理道路の被災事例でございます。全国32道府県で1,100カ所を超える災害が発生しました。

9ページをご覧ください。道路の被災並びに復旧経緯を表にまとめたものでございます。左の列に気象情報、その右側に高速、直轄国道の通行止めの経緯、復旧の経緯を示しております。その他の欄では災対法の適用状況や復旧段階における渋滞対策等の経緯を記載しております。今回、災害によって幹線道路や鉄道が寸断され、その後、ネットワークが段階的に復旧するに従い、渋滞等の課題が生じ、各種対策を講じてまいりましたが、この点につきましても後ほど詳細に説明をさせていただきます。

10ページをご覧ください。ここからは、災害時の幹線道路の整備効果についてご説明いたします。最初の事例は、東西の大動脈である山陽道が通行止めとなった際の多重ネットワークの効果です。左下のグラフをご覧ください。通常期は山陽道が7割の交通を分担しています。残る3割を中国道と山陰道で分担しております。しかしながら、今回の災害によって山陽道が寸断された際は、中国道並びに山陰道が5割の交通を分担することによって広域交通の機能を確保いたしました。

11ページをご覧ください。高速道路4車線化の効果事例です。高知道におきましては、上り車線の橋梁が流出しましたが、4車線化が完了していたため、直ちに下り車線を活用し、交通機能を確保した事例でございます。

12ページをご覧ください。これも山陽道の事例となりますが、4車線化が完了していたため、上下線各1車線を優先的に啓開し、物資輸送車両等に対し開放した事例でございます。

13ページをご覧ください。これは広島呉道路の事例でございます。JR呉線が運転見合わせとなったため、広島～呉間の交通を確保するため、広島呉道路や国道31号を活用して災害時BRTを運行した事例となっております。ちなみに、右側の図面に記載しておりますのは、普段使わない方向にインターチェンジを使った事例でございます。

14ページをご覧ください。今回の災害では、本州と九州を分ける関門海峡につながる高速道路が4日間通行止めとなりました。この結果、並行する国道では大型車交通量が2.6倍に増加するなど、広域物流に大きな障害が生じました。災害時の物流を支えるため、多重性の確保は必要と考えているところでございます。

15ページをご覧ください。先ほどよりご紹介しております広島～呉間の交通対策の詳細でございます。広島～呉間の交通確保は、JR呉線の運転見合わせが続き、呉市等への物資輸送を初め、通勤交通の確保などが大きな課題となっていました。このため、広島県災害時渋滞対策協議会を設置し、広域迂回として東広島呉道路や山陽道の活用、JR呉線に並行する国道31号の緊急交差点改良、広島呉道路を活用した災害時BRTなど、他モードの交通連携により交通を確保してまいりました。

次のページをご覧ください。広島～呉間の災害時BRTの概要です。先ほどの広域迂回等の施策とあわせて、呉から広島に向かうバスの定時性は現在確保されつつございます。一方で、広島から呉に向かうバスのうち、朝のピーク時間帯では所要時間が若干安定していない傾向がございます。このあたりが左側のグラフに示しているところでございます。今後とも、長期的な地域モビリティマネジメントが必要と考えているところであります。

17ページをご覧ください。JR山陽本線の運転見合わせが続く中で、山陽道、中国道、山陰道の大型車交通量は平常時の3割から6割増加し、現在も物流を支えている状況となっております。

18ページをご覧ください。鉄道物流や山陽道が通行止めとなっている間、代替輸送手段としてフェリーを利用するトラック台数が通常時の1.8倍まで増加した状況を示したものでございます。

19ページをご覧ください。これも同じく山陽本線が運転見合わせとなってJR貨物の機能が失われている状況の中で、トラックによる代替輸送を効率化するため、特車の許可

を即日許可とするなど、迅速な事務処理を行った事例でございます。

次のページ、20ページをご覧ください。今回の災害におきまして象徴的な被災地となりました倉敷市真備町の事例でございます。河川水の流入等によって市街地が広範囲に浸水をしたのですが、この市街の復旧を支援するため、14路線（28キロ）の瓦れき撤去を1週間で完了させた事例でございます。

21ページをご覧ください。道路啓開の事例でございますが、ライフラインの管理者、例えば水道やガスなどですが、こうした管理者と調整をしまして、ライフラインの復旧のプライオリティーと合わせて道路啓開を展開いたしました。この結果、四国の電力は3日で復旧することができました。

次のページをご覧ください。22ページは、「通れるマップ」の公表事例でございます。広島～呉間の渋滞問題がクローズアップされて以降、こうした「通れるマップ」を継続的に公表してきた状況でございます。

では、最後のページとなりますが、23ページをご覧ください。今後の検討課題として、被災地のライフライン早期復旧に向け、いかに連携し、いかに資材等を備えていくべきか、また、ネットワークは段階的に復旧することもあり、被災地の通勤や物流確保のため、各モード間でいかに連携していくべきか、将来の災害への備えとして、道路構造の質的強化やネットワークの機能強化はどうあるべきか等、記載してございますが、委員皆様からの幅広いご意見、ご指摘をいただければと考えております。

説明、以上でございます。

【石田部会長】 はい、ありがとうございました。

ただいまのご説明に対してご質問とか、特に最後の23ページですかね、室長からもございましたように、ご意見等いただければと思います。どちらからでも結構でありますので、よろしく願いいたします。どうぞ。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。

一番最後のところに関しまして、今後の主な検討課題というところですけども、ダブルネットワーク等も含めて、災害時にどうやってネットワークを啓開し、被災地と支援地を結んでいくのかというところに関しては、今回も大変だったこととは思いますが、かなり今まで議論してきたことの成果は出ているように感じました。

一方で、少し言及はなかったかなと感じましたのは、例えば広島呉道路の天応西の下のところに自衛隊さんがちょうど駐屯しておられまして、非常に狭隘な地区、沢筋の地区の

支援、非常に難しかったわけですが、広島呉道路というものをつくる際にその下がちゃんと空地としてできていたことで、そこに機材を置いて、そこから被災地のほうに入っていくということができていたようにお見受けしました。要するに、道路のノード機能と申しますか、災害時にやはり助けに入るところの駐屯地と申しますか、そういう機能が非常に重要だと思いますので、そうした道路のノード機能、災害時に機能するノード機能といったようなことも今後の検討課題としてぜひお考えいただけないかなと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ほかにいかがですかね。はい、どうぞ。

【大串委員】 関連してですけれども、今回、ハザードマップと被災の状況がかなり近かったということが明らかになってきております。ですので、道路啓開に関しては、ノードのつくり方に関しても、ぜひハザードマップを使っただいて、このあたりにあると最適じゃないかということの検討を進めていただけると、より効率的に作成できるのかなと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。はい、どうぞ。

【太田委員】 今後の、将来の災害に備えてということですが、道路側の施策としては結構であると思いますが、以前からも申し上げていますように、道路自体が災害で壊れるわけではなくて敷地外から土砂崩れがあったりというケースが散見されます。そこで、敷地外からの被災に対する対策を、これは鉄道でも同じようなことがよく言われているわけですが、国交省全体としてですかね、公物の周りがある敷地からの災害ということに関して、そろそろ新しい方法を考えるべきだと思います。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。よろしいですか。

私からもちょっとお願いを含めて何点かございまして、この件については7月27日の幹線道路部会でもご報告いただきまして、その後、私の知り合いの2人、2人だけなので少ないといえば少ないんですけど、「道路がちゃんとしていたおかげで効果が発揮できたということはよくわかる。よく頑張りました」と。「でも、いまだに被害が続いている中で、効果があった、あったとちょっとはしゃぎ過ぎじゃない？」というご注意をいただきまして、「今後ともしっかりやっていきますという、そういう被災者の方に寄り添うような、そういう表現があってもいいんじゃないかな」ということを2人の方からご注意いただきまして、そうかなとも思いましたので、お伝えしておきます。

それとあと、本当に頑張ってください、例えば3.11のときから当たり前になりましたけれども、「通れるマップ」とか、あるいは、今回、素晴らしいなと思ったんですけど、特車の即日交付と。これ、災害時にやればできるじゃないと。何で普段できないのということで、火事場のばか力的なことだと思って、それを継続するのは難しいとは思いますが、やっぱり特車って本当にいろんな大きな問題があって、行政のデジタル化ということが「未来投資戦略2018」でも書かれましたが、その象徴的なものでもありますので、ぜひ頑張ってくださいなと思いました。

それとあと、今後の検討課題についての審議をしてほしいということで審議事項になっていると思うんですけども、ここ、もうちょっと皆さんからもご意見いただきたいと思うんですが、そのことに関してちょっと何点かありますので、お願いしたいと思っております。

洪水を対象に書かれているわけですが、当たり前のことですが、当たり前というか、今さら言うまでもないことですが、地震、津波あるいは大雪という大きな災害がありますので、そういうことともどう考えていくかということとか、あるいは、復旧とか確保とかということなんですが、もうちょっと強靱化という観点から、今回の広域道路計画というのはまさにその観点が、あるいは重要物流道路もそうだと思いますけれども、そういう観点をやっぱりもうちょっと表に出してもいいのかなと思いましたことと、災害時BRTって思い切ったことをやられて、効果があったと思うんですけども、もうちょっと大きな災害時の交通規制のあり方、これ、緊急車両の認定のあり方とかそういうことも含めて考えておく。あるいは、そういうことを広域にしかるべきタイミングでうまくお伝え申し上げるというか、共有するかということなんかも非常に大切なこと。

ほかにも何か、私、今、思いついただけでそれぐらいありましたから、今日、ほかの委員の方々からもいっぱい出てくるんじゃないのかなと。あるいは、今回この場では出てこないかもわかりませんが、また個別にお伺いしていただいて、検討課題については前広に拾い上げておくということが大事かなと思いましたので、よろしく願い申し上げます。

ほか、いかがでしょうかね。よろしいですか。そうしたら、何かレスポンスがありましたらお願いします。

【道路防災対策室長】 羽藤先生、それから大串先生から、災害時のロード機能をしっかり確保していく、その上でハザードマップとも連携してやるとよりよいものになるので

はないかというご指摘をいただきました。確かにそのとおりでございまして、ハザードマップとの整合ってなかなかとれているようでとれていなかった部分もあったかと思imasuので、こういった点についても留意して、今後、課題の整理をしていきたいと考えております。

また、太田先生からは、敷地外からの災害、こういった指摘をいただきました。現在、昨年度、実は道路法44条によって、道路区域外からの落石であったり、土砂崩落であったり、こういったものに対する対処法を法律改正してございます。現在、施行に向けて政令等の整備を進めておりますので、こういったものが実現することによって、一步一步ではありますが、より安全な道路になっていけるのではないかと考えております。

また、石田先生からご指摘いただきました点につきましては、大変重い課題としてしっかりと取り組んでいきたいと思っております。また各種ご指導よろしくお願いいいたします。

【石田部会長】 はい、ありがとうございます。よろしいですか。

では、このテーマについてはこれぐらいにさせていただきたいと思imasu。

次が、この部会、基本政策部会の経緯とか今後の進め方についての議論でございますので、事務局よりまずご説明ください。

【評価室長】 評価室長の水野でございます。資料2に基づきまして、基本政策部会の経緯・今後の進め方についてご説明させていただきます。

まずは1ページ目でございます。これまでの経緯でございます。昨年8月に道路分科会として建議を取りまとめていただいたところでございます。そして、今年2月に基本政策部会において、この建議を踏まえました道路法等の改正案についてご説明し、ご審議いただいたところでございます。そして、今年3月30日に道路法等の改正案が成立し、重要物流道路制度等の創設がなされたところでございます。そして本日は、今後の方向性について少し議論させていただければと考えているところでございます。

続きまして、2ページ目でございます。これは2月にもご紹介しましたけれども、道路法等の一部を改正する法律ということで、具体的には、赤囲いで「法案の概要」に書いてございますけれども、国費率のかさ上げ措置の継続、2つ目として道路利用の安全性の更なる向上ということで、今もご議論ございましたが、道路区域外からの落石等を防ぐための措置命令の権限の規定、あるいは占有者による物件の維持管理義務等、3番目として「重要物流道路制度」の創設ということで、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための指定制度ということで、法案を提出させていただきました。成立したところでござ

ざいます。

続きまして、3ページ目でございます。こうした経緯あるいは道路法等の改正を踏まえまして、基本政策部会における今後の主な検討事項として、簡単に3ページ目に取りまとめさせていただいたところでございます。(1)、(2)、(3)とございますけれども、今後、少し時間をかけさせていただきまして、道路交通、維持管理、防災・地球温暖化対策、この骨太の3つのことについて主に議論させていただければと考えているところでございます。

まず、1つ目の道路交通につきましては、広域的な道路ネットワーク、自動運転等多様なモビリティに対応した道路空間、他の交通と連携した交通マネジメントやサービスについて、この後ご説明いたします新たな広域道路交通計画とも連動していきますけれども、全国的な視点で今後ご議論していただければと考えているところでございます。

2つ目の維持管理についてでございます。将来の負担のあり方(財源)と書いてございますが、今後、メンテナンスに関する推計の結果等々もご紹介していこうと思っておりますので、それを踏まえて、今後、財源をどう確保していくべきなのかといったような議論。あるいは、2つ目で官民連携とございますけれども、維持管理を官民連携でどうしていくのか、あるいは整備を含めてどうしていくのかといったことについて、コンセッションやPFIも含めてご議論いただければと考えているところでございます。

3つ目の防災・地球温暖化対策ということで、1つ目が今般の豪雨災害を受けた対応ということで、最初にご説明し、ご意見を賜ったところでございますけれども、さらにこれを深掘りしていきたいと考えていることと、2つ目の道路分野における気候変動対策ということで、グリーンインフラ等々も含めて、道路分野において地球温暖化対策をどう進めていくかといったことについてもご議論していただければと考えているところでございます。

この3つを中心に議論していくところでございますけれども、下の※に書いてございますが、技術革新の領域については広く民間からのヒアリング等を通じて、道路の新しい機能、新技術の社会実装に向けた小委員会を別途設置させていただきまして、議論を深めさせていただければと考えているところでございます。

説明は以上です。

【石田部会長】 はい、どうもありがとうございました。

これも十分時間がありますので、十分な議論をしていただければと思います。これから

この基本政策部会の方向性を定める非常に重要な課題でありますので、ぜひよろしくお願いたします。いかがでしょうか。じゃあ、どうぞ。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。論点が明確に、道路交通、維持管理、防災・地球温暖化対策ということで絞り込まれておりますので、基本的にはこの3つに沿って議論を進めていくのがいいのだろうという気がいたしました。

中でも特に重要だと感じたのは、将来の負担のあり方、維持管理のところの財源問題であります。既に電気自動車の普及率がかなり上がってきていること、あるいは将来に向けては水素のようなものも出てきていることから、ガソリン税といったものの様変わりという中で、発泡酒が増えているような状況だと思いますので、そういったことに対して我々としてどういう長期的な財源を確保していくのかということに関しては、根本的な議論が必要だろうと。要するに、目的税というようなことが、あるいは道路の維持管理ということではいけばふさわしいようにも思いますが、なかなか難しい側面もあろうかと思っておりますので、一般税も含めた議論がまず必要かなというのが、これが1点目であります。

2点目は、道路交通のところの自動運転等多様なモビリティに対応した道路空間というところでございます。このところは、まさに建議のところでもありましたようなイノベーションであるとか新結合といったようなプロジェクトの象徴的な政策になると考えておりますが、従前、先ほども申しましたが、ネットワーク機能という中で、むしろノードの機能、要するに、リンクに何台流すというよりは、シェアリングのようなものも含めて考えると、どう乗りかえるのか、どう結節していくのかというノード機能が、今までの道路の中でもさらに重要度を増してくるということで、そういったことをどういうふうに政策に組み込んでいくのか。あるいは、データプラットフォーム、従前、我々、ETCのような技術を持っているわけですが、それに加えて新結合ということであれば、人の移動あるいは鉄道の移動、そういったところのデータプラットフォームとの結合といったことも当然必要になりますので、ここを、ETC 2.0をさらに一歩進めた3.0のような考え方なのか、もう少し横断的な考え方なのか、そういったことも必要になろうと思っております。

それから、都市の分野では、既にエリアマネジメントというようなことで担い手の議論が非常に進んでいますが、モビリティの分野でもこの自動運転等多様なモビリティと道路空間が結びついていくためには、担い手をどうやって育てていくのかといった議論も必要だろうと思っておりますので、このところにつきましては、そうしたことがまだ現実社会には存在しませんから、シンボルプロジェクトのようなものをぜひ立てていただいて、例えば

品川ですとか、あるいは神戸だったり、呉だったり、いろんな事業を道路局さんもお抱えだと思いますが、そこでまず、こういうふうに、新しい自動運転対応の道路空間こうなるんだよというところをぜひ見せていくというようなことをもってして敷衍していくというようなことをご検討いただけないかなと思っております。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

【根本委員】 2点ほど問題提起したいと思えます。まず、将来の負担のあり方にかかわってくると思いますが、大型車は、今よりも大きなトラック、重いトラックがより自由に走れるような環境を用意してあげる代わりに、ちゃんと負担もお願いしていくということが重要なんじゃないかなと思えます。長大トラックとか、海上コンテナを積載したトラックに関して、後で説明があるようですけれども、より規制緩和するという方向ですが、ETC 2.0を使えばどこを走っているということがわかりますので、もっと自由に走らせてあげたらどうかなと思えます。

それからもう一つは、自動運転等の多様なモビリティというところに関して、やっぱり徐々に自動運転のような仕組みが増えていくでしょうから、隊列走行のためのレーンなど専用空間を用意していくということも重要になってくると思えます。あと、最近ちょっと国交省の若手がまとめた政策集というのを見てみると、自動運転が増えると、車の中がオフィスになって、仕事ができるので、混雑を気にしなくなって、ますます混雑が激化するのではないか、と指摘しています。ですから、逆に道路に対して課金していかなきゃいけないということになります。自動運転と道路課金の関係しているんだなと思ったわけですけれども、久保田先生を中心に、今、鎌倉のロードプライシングが大分順調に軌道に乗ってきたところですが、国交省としてもぜひ道路課金ということをお勉強していくというのは重要じゃないかと思っています。

以上です。

【石田部会長】 どんどんお願いしたいんですが。どうぞ。

【草野委員】 私、この会議に何年か前から参加させていただいて、どちらかというと、今ある道路インフラをどう有効的に活用するかということや、あと、災害が起きたときにどうネットワークをつなげて迅速に復旧するかというようなこととか、あるいは将来の負担のあり方のこととか、維持管理のことなどがわりと中心に話し合われてきたなという印象を持っていたんですけど、今回の西日本の豪雨の被害を目の当たりにしたとき

に、橋脚ごと高速道路が流されていくという、あの衝撃と、それからあと、真備に関して言うと、私は知らなかったんですが、バックウォーター現象というものがあって、そういうものが浸水につながっていったという、何か今まで想定したりとか、あるいは思いもよらなかったようなほどの災禍というか、災害そのものがどんどん巨大になっていく中での道路というのが、今ここの私が通っている道路が本当に安心して信頼して通れるのかどうかということも疑わなくてはいけないようなこともあるのかなというふうに、そもそも論ですけれども、考えてしまったんですね。例えば中国地方なんかだと非常にもろい地盤だというふうに言われていて、そこにああいう形で、こちらは高知でしたけれども、本当に大きなコンクリート建造物である橋脚を持った高速道路というのが果たしてそれでいいのかとか、何か新しい技術やより強度にするということも含めての検討というのは、温暖化がこれだけ進むからこそ、さらに必要なのではないかなと思いました。

【石田部会長】 ありがとうございました。はい、どうぞ。

【久保田委員】 この道路交通の3点について、1つずつちょっとだけコメントしたいと思います。

まず、広域的な道路ネットワークは、この1行だけだと議論の内容がちょっと私もまだ理解できないですけど、基本的には、広域的な道路ネットワーク、自専道ネットワークがかなり充実してきた中で、どうしてもインターおりに最後の目的地までの渋滞というか、その辺がやっぱり逆にクローズアップされてきているんじゃないかと。すごい長距離を短時間で行けるようになったんだけど、最後、インターから駐車場まで行くのに1時間かかっちゃったみたいな、そういう状況はぜひ打開したいと。さっき名前が出た鎌倉もそうですけど、観光地なんかはまさにそういう状況がまだなくなってないので、広域的な道路ネットワークの拡充とともに、その地域の最後の道路交通の円滑化というのをぜひクローズアップしていただきたいというのが1点目です。

2番目の新しいモビリティの話ですけど、自動運転はもちろんあるんですが、気になっているのはいわゆる超小型モビリティと言われるやつで、一時期相当いろいろやっていたけど、ちょっと今、下火になっているような気がするんですけど、その大きな理由は、やはり道路側が対応できてないというところじゃないかと思うんですね。せっかく超小型モビリティというのをつくっても、結局、既存の道路を走ると、要するにメリットが出せないという感じがあります。ですから、例えば構造令に小型道路ってありますけど、超小型道路というのができないとか、そういう新しいまさに道路空間を新しいモビリティに

対応してつくることの可能性をぜひ検討していただきたいと。

3番目が、他の交通と連携というのは、他の交通というのは、これも何だかよくわからないんだけど、多分、鉄道とかバスとかいうことを想定されているんじゃないかと思うんですが、これで容易に想像されるのがバスタの話だと思うんですけども、新宿の場合は、国道と鉄道がうまく直交していてああいう空間をつくっていただけたと思うんですけども、各地の状況を見ると必ずしもああいう幸せな関係でない状況の中ででもああいうものをつくりたいという、そういうところはあります。ですから、いろんな工夫をしていただきたい。例えば結節点だけが連結するんじゃなくて、場合によっては少し通行空間をダブルにするぐらいの、ちょっと思い切った対策も考えていただかないと解けない地域が実はありまして、ぜひ考えていただきたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。よろしいですか。

【屋井委員】 どうもありがとうございました。私も久保田先生のように少しだけ、ただらとなっちゃいますけど、印象を申し上げたいと思います。

(1) から (3) という3つは、大変結構だなというふうにまずは思います。

それで、広域的な道路ネットワーク、後でお話があると思いますけれども、道路は、高速道路から自転車・歩行者までという非常に幅広い範囲をカバーしておるわけですから、その両極にある道路ネットワークをきっちりとつくっていかうというのは大変結構なことだと思います。

それから、自動運転なんかがどう進んでいくかということもあるので、今回のこの検討事項をどのくらい先を見据えた議論として進めていくのか、これは質問としてお伺いしたいところでもあります。そういうこともありまして、将来的に③の他の交通と連携したということを議論するのも重要ですが、一方で、道路の持っている非常に大切な機能からいうと、これ、各国どこでも同じですけれども、土地利用との関係をどうするかって、これ、広域的な面と、あるいは都市の中、両方ですが、ただ、その面にどう踏み込むかということがいろいろ苦慮されているわけですけれども、今回、広域的なネットワークを考えていかうということであれば、ぜひそういう部分との連携、あるいは議論として地方自治体さんとの連携もありますが、そういったところにも議論を広げていただけると大変結構だなと思います。

それから、維持管理に関しては、更新だとか、これもどのぐらい先を考えるかなんです

けれども、やはり都市の中の街路や道路、この一つ一つのパーツを見てみると、あまり更新されていないとか、新しくなっていないんですね。ただ、将来的に道路空間が通信あるいはエネルギーを含めてさまざまな機能を包含しながら、その時代、時代に合った役割を担っていくことを考えると、もうそろそろ既存の道路空間についてもそれぞれの要素を見直しして、利用者、将来の利用者というのはおそらくドライバーというのはほとんどいなくなっちゃうわけですから、そこを歩いている人あるいは自分の力で動いている人たちに、より多くの魅力を提供できるような空間として、これは無電柱化もありますし、自転車の空間も今議論されていますけれども、それだけではなくて、まだまだ実はおざなりになっているような要素がいっぱいありまして、おそらくそういうことに多くの方に気づいていただくことも今後必要になってきますから、この維持管理という中には、おそらく費用負担とPFIというものではなくて、フィジカルな道路空間として管理している内容についての議論、こういうものもぜひ入れていただくと大変幅が広がるのではないかなと思っています。

ちょっと長くなっちゃいけないので、最後に3番目、防災・地球温暖化。これはもう言うまでもなく大切なことですし、こういう事柄が1番に道路交通のあり方や目標にも大きく影響を与えるところでもありますから、大いに議論していただきたいと思います。たまたま気象庁が答申をまとめたところでもありますけれども、2030年ぐらいに向けて技術開発をどう進めていき、予測精度をどう上げていくとか、被災してからどう対応するかということも道路としては大変重要な観点ですけれども、気象の予測精度等についてもまだまだ上げられる余地があると思います。オール国交省としてそういうものも連携をとって支援しながら、予測精度も上げ、そして対応についても早い時期から行えるような、あるいはピンポイントで行えるような、そういう取り組みにさせていただくと、この①番について大変ありがたいなと思います。

長くなっちゃいけないので、このぐらいで終わります。どうもありがとうございました。

【石田部会長】 いかがですか。よろしいですかね。はい、どうぞ。

【太田委員】 維持管理の将来の負担のあり方についてですが、これに関しては、議論の枠組みをきっちりつくるのか、あるいはわりとそこは自由にしてディスカッションするのか、2つの方法があると思っておりますので、しっかり設計していただきたいと思います。道路特定財源が一般財源化された後に財源を考えるのは財務省の仕事で、それを前提として道路局は対策を検討するというのが、今の法律上の建前の議論だと思います。一方

で、今いろいろご議論がありました。道路課金と申しますか、やはり利用者負担、受益者負担の考え方というのは大切なので、その部分と今の法律の立てつけとの間の関係も含めて考えるのか、あるいはそれは横に置いておいて考えるのか、いろいろなやり方があると思いますので、しっかり設計していただきたいなと思います。地方に対する譲与税の問題もありますし、結構この議論、かなり大きな話になると思いますので、集中的に議論すべきだと思います。

【石田部会長】 私からもお願いがございまして、道路交通のところで言うと、自動運転と多様なモビリティに対応した道路空間ということで、非常に大事だと思います。人によって言うことが違うんですけど、自動運転ってそんな易しく社会実装しないだろうということをおっしゃられる方もおられて、それはどうしてかということ、やっぱり自律型のセンシングには限界があって、そういう観点から路車間の、あるいは車車間のコミュニケーションをサポートする道路の機能って極めて大事になるだろうというふうなことをおっしゃっていますので、空間だけじゃなくて、その機能、進化する道路と申してよく言いますけれども、そういうことをどう考えるべきということも大事かなと思います。

それと、維持管理の問題で、財源も非常に大事で、今、太田先生がおっしゃったように、どのレイヤーの議論をするのかということを中心にちゃんと考えておいたほうがいいかなというふうにも思います。大きく言うと、税金のあり方とか料金のあり方をどうするかということもありましょうし、ここで書いてないのは、メンテナンスということから考えた場合の今の道路の管理の区分のあり方というものも将来的に大きな問題になってくるのかなど。あるいは、お互いにどういうふうに助け合うか。道路メンテナンス協議会なんかで一部実現しておりますけど、そういった問題とかありますので、ここは非常に大事——ここもと言ったほうがいいのかと思いますけれども、大事な議論になろうかと思います。

3番目の防災と地球温暖化対策も、これも非常に大事で、昔から言っておるんですけども、緩和策と適用策が両方できる、そういう施策体系を持っているのは実は国交省と農水省しかないわけで、その中で国交省って予算規模とか国民生活への影響から考えても非常に大事なところでもありますので、平時あるいは災害時、あるいは災害時を考えた平時のあり方というのは非常に大事だと思いますので、何か総合的な議論、安全・安心の地域づくりというところからの議論がきちんとできればいいなと思います。

もしご意見なければ、レスポンスをお願いしたいと思いますが。

【評価室長】 羽藤先生から財源問題についてお話がございました。ほかの先生方から

もいろいろご意見いただいたところがございますけれども、税という概念なのか、料金という概念なのか、しっかりとどういうカテゴリーで議論するかといったところを設計させていただきながら、今後、議論を深めさせていただければと思います。

続きまして、道路空間の関係でございます。この後説明する計画にもかかわってくるところでございますけれども、これからやはりモビリティが進化する中で、ネットワークだけではなくて、拠点と、あとは全体をどうマネジメントするのかといったことが非常に重要になってくるかと思っております。拠点については、バスタ新宿といったものを皮切りにやっておりますけれども、品川だとか三宮だとか、今回も災害で呉といったような問題も発生したところでございます。こうしたところを直轄としてどう考えていくのか、あるいは直轄国道が面していないような拠点についてどのように我々としてご支援していくのかといったところも含めてご議論できればと考えているところでございます。

また、根本先生から、大型車についてご意見があったところでございます。最近トラックについてはどんどん大型化が進んでいる、ダブル連結トラックの実験、あるいは今回の法改正で国際海上コンテナ40フィートについては特車フリーということで制度的には創設させていただいたところでございます。どのように走るのか、あるいは、さらに財源の議論も含めてどのように負担していただくのかといったところも含めて、今後、議論できればと考えているところでございます。

また、自動運転に関して、隊列走行といったものも実験をさせていただいているところでございます。8月2日の事業評価部会におきまして、新東名の一部6車化ということでご議論いただいたところでございます。そういったことも契機としながら、こういったような自動運転、トラックの隊列走行といったものも考えていきたいと思っております。

さらには、エリアの課金ということで、先生にも参加していただいております鎌倉のエリアプライシングといったところも、2020年を目標に、現在、検討を進めさせていただいているところでございます。こういった負担の枠組みになるかといったところは、法律的にも今、検討させていただいているところでございます。こういったものを皮切りにして、いろんな地域、観光で困っている地域等々ございますので、そういったところに適用できればと考えているところでございます。

草野先生から、最近の災害の激甚化を踏まえて、地球温暖化も含めてしっかりとした対策をとるという話がありました。災害の激甚化に関して、道路だけでは多分対応できないと

いったところが多々あると思いますので、河川との連携、あるいは先ほどご意見ございましたけれども、今後の気象の予測といったところとの連携、いろんなところとの連携も踏まえながら、今後の防災というものと地球温暖化対策といったものを考えていきたいなど考えているところでございます。

久保田先生から、ラストマイルの交通の関係あるいは超小型モビリティといったような議論がございました。これも、この後説明いたします広域的な交通計画の中で、ラストマイルも含めてしっかりと交通が円滑に進むような形で検討してまいりたいと思っておりますし、超小型モビリティにつきましては、今、道の駅で自動運転ということで、路車協調で全国の約13カ所で検討を進めさせていただいております。その一連として、自動運転だけにこだわるのではなくて、ほかのモビリティも含めてどう空間を確保していったらいいのかと、基準づくりも含めて、今後、議論を深めていきたいと思っているところでございます。

屋井先生から、どれぐらいの先を見て今後の道路交通を考えていくのかというお話がございました。この新しい道路交通、広域的な計画についても、二、三十年後を見据えてということで、各地域で検討していただいているところでございます。いろんな土地利用との連携も含めて、各地、都道府県ごとに協議会をつくっておりますけど、その中でいろんなご意見を伺いながら進めていければなど考えているところでございます。

さらに、屋井先生から負担の関係、太田先生からも負担の関係がございました。これも繰り返しになりますけれども、いろんなレイヤーでしっかりと議論ができるように検討を進めていきたいなど考えているところでございます。

石田先生からも、自動運転、維持管理についてもご議論あったので、これも繰り返しになりますけれども、しっかりと議論していきたいということと、あとは、直轄と地方の管理区分についてもご意見があったところでございます。これも新しい広域交通計画の中で、直轄として担うべきところ、地方として担うべきところ、あるいは災害時においてどこまで直轄がみずから手を入れていくべきなのかといったところも含めて、しっかりと議論ができればなど考えているところでございます。特に、繰り返しになりますけれども、各都市の拠点と直轄国道の関係あるいは前の分科会の建議の中でも議論ありましたが、首都圏における、例えば首都高、阪高といったものがどういう道路の位置づけなのかといったところも含めて、いろんな議論があると思いますので、そういったところ、しっかりと骨太の議論ができればなど考えているところでございます。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

今のご説明に対して何かございますか。ありがとうございました。

それでは、次に、新たな広域道路交通計画について議論してまいりたいと思います。事務局より説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 経調室長の田村です。資料3をご覧ください。重要物流道路制度を契機とした新たな広域道路交通計画についてでございます。

重要物流道路の指定に当たっては、単に物流の観点からネットワークを指定するだけでなく、改めてネットワーク全体を俯瞰しながら広域的な交通計画を幅広く検討した上で指定していきたいと考えていますので、これから新たな広域道路交通計画についてということでご説明させていただきます。

1枚めくっていただきまして、主なネットワークの整備の経緯でございます。左側が整備でございます。昭和62年に四全総で高規格幹線道路網1万4,000キロを決定しました。また、平成6年に広域道路整備計画を策定し、その中から地域高規格道路を指定しました。その結果、整備状況としては、下にありますとおり、高規格で1万1,400キロ余り、地域高規格で約2,500キロ余りという形になっております。また、右側の利用のほうを見ていただければと思います。災害などの観点から、平成8年に緊急輸送道路ネットワーク、全国約10万キロを指定しました。また、環境の観点から、平成13年に環境ロードプライシングを導入しました。また、道路の老朽化の観点から、平成26年に大型車誘導区間、全国約3万5,000キロを指定しました。

1枚めくっていただきまして、まず、高規格の現状でございます。昭和62年に1万4,000キロを指定したわけでございますけれども、全国からおおむね1時間程度で利用が可能となるようなネットワークを下の図に示すとおり形成し、今、順次整備を進めているところでございます。

1枚めくっていただければと思います。3ページでございます。続きまして、広域道路整備基本計画でございます。高規格幹線道路の整備とあわせ、地域高規格道路網やこれらと一体的に機能する広域的な幹線道路網の整備を計画的に進めるために、国土・土地利用等と整合のとれた幹線道路網計画を平成6年に策定したものでございます。左側をご覧ください。都道府県単位で広域道路整備基本計画に示される内容としまして、①としまして、広域道路整備の基本方針ということで、ネットワーク整備の目標や考え方をビジョンで示

しております。また、②としまして、広域道路網のマスタープランということでネットワーク計画を策定しております。その中で、ア)、イ)とありますとおり、交流促進型の広域道路や地域形成型の広域道路というような形でも分類をしております。右側に行っていたきまして、このときの策定手法としましては、都道府県知事及び政令指定市長が策定したものでございます。策定期間としましては、平成4年より調査検討を行い、平成6年に計画を策定、平成10年に見直しを行っております。それから約20年が経過をしたということでございます。ピラミッドを見ていただければと思います。高規格幹線道路が1.4万キロ、広域道路として左側2つ、合計しますと10万キロ以上と。その中から地域高規格道路を指定しているものでございます。

少しわかりづらいので、具体例を4ページに示しております。基本方針の熊本県の事例でございます。左側に基本方針としまして地域の将来像や課題、右側にそれぞれの道路整備の目標というものを掲げて整理をした上で、5ページでございます。マスタープラン、ネットワーク計画としましては、このような形で示しております。赤い線が高規格幹線道路、紫色と青が広域道路ということで、この広域道路のネットワークの中から地域高規格道路を指定しているというような現状でございます。

続きまして、6ページでございます。地域高規格道路についてでございます。1つ目の丸にもありますとおり、高規格幹線道路と一体となって地域構造を強化する道路でございます。具体的には3つの機能ということで、①、②、③、連携、交流、連結のいずれかを有する道路で、自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を有し、おおむね60キロ以上の走行サービスを提供できる道路ということで、このレベルというのは高速と直轄のサービスレベルのちょうど真ん中、その間を埋めるような道路と位置づけをしているものでございます。右下に指定整備の状況でございます。候補路線としては108路線、計画路線としては全国で約7,000キロ、そのうち約半分が供用中または事業中という形になっているものでございます。

7ページをご覧ください。これまでのこうしたネットワークの経緯を踏まえて、左上にありますとおり、今般、法改正により、重要物流道路の制度が創設されたところでございます。また、広域道路整備計画、左下ですけれども、平成10年に改定されてから20年たっていて、その間で新たな社会・経済の要請への対応ですとか、総合交通体系の基盤としての道路の役割の強化、さらにはICT・自動運転等の技術の進展といったようなものがございまして、これらを踏まえながら、右側の枠でございますけれども、新たな広域

道路ネットワークの検討を進めていきたいと考えております。観点としましては、平常時・災害時に加えて物流・人流というものを考えながら、高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道を軸として広域道路ネットワークを検討した上で、下にありますとおり、物流に資するものは地域間の整合を図りながら重要物流道路の指定をしていきたいというような検討の流れになります。

具体的には8ページ、少し説明は重複しますが、**「新たな広域道路交通計画」**の策定でございます。上側は、先ほど説明した社会・経済情勢の変化、各交通機関の連携強化、ICT・自動運転、社会への対応ということで、赤枠で囲んだところでございます。それぞれビジョンと計画ということで、平常時・災害時を問わない物流・人流の確保・活性化のために、中・長期的な観点からビジョンを策定し、(1)、(2)、(3)とあります広域道路ネットワーク計画、さらには交通・防災拠点計画、ICT交通マネジメント計画という3つの計画を今後策定していきたいと。これらを経て、一番下にありますとおり、重要物流道路を指定するとともに、地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編について議論を深めていきたいと思っております。

検討体制でございます。9ページでございます。大きく3つのレイヤーで検討を進めていきたいと思っております。9ページの一番下、都道府県でございます。このビジョン及び計画について、都道府県知事及び政令市長が策定をしていただくということで、検討体制、右側でございます。各都道府県の幹線道路網協議会で有識者等の意見を伺いながら検討をしていきたいと思っております。また後ほどご説明しますが、代替路・補完路については、緊急輸送道路ネットワーク協議会とも連携をしていきたいと考えております。真ん中のブロックでございます。これはやはり県間の調整というのも必要になりますので、地方整備局長が各ブロックごとの幹線協など社整審の地方小委員会なども活用しながら検討を進めるものでございます。そして一番上が本省でございます。全国的な視点からの調整ということで、この基本政策部会での議論で今後の広域的な道路交通のあり方も含めてご意見をいただきながら、各種3つの指定ですね、重要物流道路の指定、代替路・補完路の指定、地域高規格道路の再編・指定というものを進めていきたいと考えております。

10ページでございます。説明は重複しますが、まずビジョンというもので、ビジョンの内容でございます。1番として地域の将来像、2番として交通の課題・取り組み、3番として3つのネットワーク・拠点・マネジメントの基本方針を整理するのがビジョンという形になります。

11ページをご覧ください。その後、ネットワーク計画ということを実行することになります。先ほどご説明しました地域ごと、あるいは広域的なビジョンに基づきまして、高規格幹線道路やこれを補完する広域的な道路ネットワーク、すなわち地域高規格、直轄を中心に、必要な路線の強化や絞り込みを行いながら、平常時・災害時、物流・人流の観点で具体的なネットワークを実行するものでございます。左側をご覧ください。平常時に関しましては、まず、都市間のネットワークということで、都市間の連携・交流機能の強化。②としまして物流ネットワークということで、主要な物流拠点（空港、港湾、鉄道、貨物）とのアクセス強化、環状道路の確保、先ほども出ましたラスト1マイルも含めた国際海上コンテナ車の円滑な通行の確保。③としまして観光・交流ネットワークということで、空港・鉄道駅、クルーズ港湾等へのアクセスの強化というものでございます。それに対して災害時は右側でございます。広域的なネットワークの多重性・代替性ということで、都市間の多重性、基幹道路同士の代替機能。さらには、②としまして局所的なネットワークの代替性というものでございます。

少し具体的に12ページ以降ご説明します。12ページは、今、平常時と災害時ということでお示ししましたが、それぞれの拠点の基本的な考え方でございます。左側に、都市、物流拠点、そして交流・観光拠点、防災拠点という形で、それぞれ一定の考え方を示しまして、右側にありますとおり、物流では都市と物流拠点というもの、交流・観光につきましては、都市、鉄道駅、そして空港と港湾と、さらには観光拠点、災害時につきましては、防災拠点とその他役場も含めた形で、まず少し拠点を各地域でも整理をしていただくと。

その上で、13ページでございます。ネットワークにつきましては、まず平常時というものでございます。基幹道路が単一の場合と複数の場合でお示ししておりますが、単一の場合については、左側にありますとおり、主要拠点と基幹道路とそのアクセス路について具体的に検討を進めていくと。並行する場合については、それらを結ぶアクセス路もしくは主要拠点とアクセス路という形で、具体のネットワークの検討を進めてまいりたいと思っております。

14ページでございます。今度は災害時でございます。災害時の場合は、基幹道路が単一の場合は、やはりその中に脆弱区間、左側に示すとおり、事前通行規制から津波浸水、さらには幅員が狭い等々の区間での代替路ですとか、あとは防災拠点を結ぶ補完路、さらには代替路ということで、②にありますとおり、多重性を確保する観点で並行する路線を指定といったような形で、これら代替路・補完路については緊急輸送道路をベースに選定

をしていきたいと考えております。また、右側につきましては、並行する場合は、その間を結ぶ代替路などについても検討を進めていくというような形で示しているものでございます。

最後のページ、15ページでございます。ネットワークを考えていく上で、先ほど申しましたとおり、まず拠点ということで、バスタなど鉄道駅の交通拠点において、立体道路制度を活用するなどターミナル整備も含め、官民連携によるモダルコネクトの強化策というものにかかわる計画というものをつくっていく。その際には、道の駅なども含めて、ハード・ソフトを含めた防災機能の強化策にかかわる計画をつくっていきたいと思っております。また、最後、ICT交通マネジメントでございます。さまざまな新技術がございますので、平常時・災害時を含めたデータ収集・活用、他の交通機関とのデータ連携、交通マネジメントなど、今後の自動運転社会を見据えて、新たな道路施策を検討するための推進体制や実験計画などについて整理をしていきたいと考えております。

以上をもちまして、新たな広域道路交通計画についての説明を終わります。

【石田部会長】 はい、ありがとうございました。

ご質問とかご意見、いただきたいと思えます。よろしく申し上げます。はい、どうぞ。

【兵藤委員】 最初の資料で、災害に対応する代替手段の輸送で鉄道のコンテナを、貨物ターミナルですね、それを特車で代替輸送した、ないしはヘリの輸送は重要だったとありました。その事実を見ると、例えば今の資料の12ページなんですけど、平常時は物流拠点の例えば鉄道貨物駅ですが、これには丸がついているんですが、まさに最初の事例というのは、平常時には丸がついているんだけど、災害時の例えば鉄道貨物駅など、その整備の必要性を事実が物語っているような気がしましたので、そのような視点も取り入れていただければという気がいたします。今、気がついたのはそれだけです。

【石田部会長】 いかがですか、ほかに。何もないですか。

【羽藤委員】 ご説明いただきましてありがとうございました。広域道路交通計画の全体像が、今回の説明で随分クリアに説明されていたので、ようやくと申しますか、あ、こういうことなんだということが非常にわかった次第であります。ありがとうございました。

1点目は、主要な拠点設定の基本的な考え方の12ページですけれども、この中で、例えば主要鉄道駅というところを見ますと、交流・観光のところにポチはついているわけですけれども、災害時でありますとか物流といったようなところでも重要ななという気もしたりもしまして、このあたり、どういう考え方でこの役割を割りつけていくのかというこ

とに関しては、さらにそれぞれの駅の事情によってもおそらく異なると思いますので、拠点の見極め、あるいは役割というものを地域の側から明確に出していただく必要があるのかなと思いました。その拠点の見極めということで行きますと、従前は、例えば駅であれば、駅前広場という形で、どちらかという鉄道側から広場を定義することが多かったわけですが、自動運転ですとか、あるいは物流道路ですか、災害道路ということで行きますと、何と申しますか、道路広場というわけではないんですが、もう少し道路の側から考えた拠点としての広場機能という、道路附属施設という定義なのかわかりませんが、そういったような見方も必要ではないかなと思います。ですので、拠点をつくるというときに、既存の駅とか役場とかあるわけですが、そこに道路の側から飛び地のような形でも構いませんので、ちゃんと拠点になるには結節機能を果たす道路の拠点としての機能をぜひつくっていただきたいと。これが1点目であります。

2点目は、アクセス路についての質問であります。13ページ、14ページ目のところにアクセス路という形で、基幹道路、あるいは基幹道路と基幹道路、ダブルネットワーク等だと思いますが、結ぶ際にアクセス路という定義づけをしてネットワークの整備プランが書かれてあるわけですが、本来、例えば東名、新東名といったようなところをつなぐ際には、アクセス路というものがかなりグレードが高いものを想定しているとは思いますが、もう少し基幹道路と同等ぐらいのものでないと本当にネットワークの代替性が果たせるかという、そこは議論が必要かなと思います。すなわち、ラスト1マイルであるとか、東名、新東名の間のつなぎのアクセス路というものは、基幹道路としての再定義づけといったようなことも含めた形での広域道路ネットワークの設定というものが議論されてもいいのではないかとということでもあります。

以上2点でありました。

【石田部会長】 どうぞ。

【根本委員】 ご説明ありがとうございました。重要物流道路ですが、これは40フィート海上コンテナを積載した車両が許可なく走れる道路という理解でいいと思うんですが、民間事業者から見れば、どの道路が許可なく走れる道路なのかということにもものすごい関心があるわけです。ですから、今日のご説明は、重要物流道路というのを計画論としてこれぐらいの網密度で将来整備していきたいと、そういうご説明だったと思うんですが、それと別で、大型車誘導区間のような感じで、現時点でこのネットワークの範囲が40フィートオーケーだ、と示す必要があります。規制対象としてのネットワークと

計画論としてのネットワークがやっぱり峻別できるようにして、言葉を変えたほうがいいのかなという気もするんですけども、その辺はぜひよろしく願いいたします。

【石田部会長】 いかがでしょうか。どうぞ。

【久保田委員】 平常時と災害時にそれぞれ分けて議論いただくって、非常に問題がクリアになっていいと思うんですけど、お願いしたいのは、もう一つ、平常時に何かが起こってしまうという、その瞬間のことをぜひ考慮いただきたいと。特に日曜日のとんでもなく渋滞しているときに地震が来たとか火事が起こったというときにどうなんだという議論は、ぜひ加えていただきたいと。それから、平常時に渋滞させないというのは、ある意味、そのときに何か起こっても速やかに避難できるようにするためには渋滞させておいてはいいかなのだという論理が成り立ちますし、それから拠点も、交流・観光拠点も、そこにいる観光客なんか、場合によっては日本語がわからない人たちが避難し、もしかしたら数日いることになるかもしれない場所になり得ると。そういうことを考慮したような12ページの表の丸のつけ方、あるいはその考慮をしていただきたい。

以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【屋井委員】 どうもありがとうございました。私もずっと長らく、既存の幹線道路等を中心とした道路の長期の利活用計画というんですかね、長期計画、これ、絶対持つべきだと思っていましたので、今日の広域道路交通計画というのは、緊急輸送道路あるいは今回の重要物流道路、こういうものの中心は既存道路ですから、それを機能強化していくとか将来にわたってさらに高めていくというか、そういう観点が中心なので、大変結構だと思っています。

そうなんです、ただ、幹線協に関しては、これも私は10年以上前ぐらいに、もう一回、これをきっちりと機能強化できないんだろうかと思っていた時期もありますので、それを改めて動かすというのは、これも大変結構なことではないかなとは思っています。けれども、先ほど申し上げたように、これ、新設道路も含みますよね、当然ながら。新設道路というものを改めて整備していくためには、論理的な整合性というか、今、長期計画として求められていく方向性や、道路だけでは担えないというものを目的を含めて議論することが必要になりますから、重要物流道路というだけで進めるということはかなりリスクが高いですね。なので、防災はオーケーだと思いますから、防災、そして環境の問題、特に後者のほうなんかは、先ほど土地利用の話をつまみましたが、例えばそういう例

で言うと、従前から道路も交通もそうですけれども、将来の土地利用を前提にしながら道路で担っていくという、役割でやってきたわけですが、それには限界があって、各国いろいろと制度も変えてきている。だから、道路の側から見て土地利用をこういうふうにしてくれないと守れないとか、こういうふうしてくれないと環境はよくなる、こういうことまで物を申すような計画であれば、これは改めて防災の関係も含めてつくっていく意義はありそうだなと思います。ハードルは高いでしょうけど、でも、そういうことが必要な時期であろうかと思います。

それから、もう一つ重要なことは、先ほどの幹線協を改めて動かすということで、9ページ。この9ページの立てつけは、こういうことで地方自治体も含めてもうまとまっているということであれば、これはこれで大いに頑張ってくださいということではありますが、幹線協が動かさなくなった当時の背景からいって、やはり各国、裁量だけで進めるネットワーク計画等が破綻した時期がありました。今の瞬間風速は、2012年終わり以降はなかなか結構な状況ではありますけれども、やはりもう少し長期的に見て、道路の必要性・重要性をしっかりと国民の皆さんにもちゃんと理解してもらおう。そういうことは大切なことなので、この幹線協、従来、おそらく有識者は入ってなかったんじゃないかと思うんだけど、有識者の意見を加えましょうというのは、それは一歩前進だとは思いますが、やはり一定程度、上からの——この矢印が両側がついていますから、上からのトップダウン的にしながら、最後は国から国交大臣が決めていくんだ、指定していくんだというのは、これはもちろん結構なんです。けれども、下からのボトムアップをどれほど安定的にというか、もちろん行政が決めたということで、そしてそのレジティマシーというか、何というか、ちゃんと正当性を維持できればもちろん結構ですけれども、やはりなかなかそういう簡単なことではない状況もありますから、ボトムアップという意味では、ぜひ都道府県のほうでつくっていくネットワーク計画には住民や市民、いろんな方々の意見もしっかりと取り込んで、地域としてはこういう道路網が将来的にも必要なのである、あるいはこういう強化が必要なのであるという声をちゃんと踏まえて計画として定め、それを上に持ち上げていく。そういうプロセスをちゃんと今の時代に合わせるということか、従来やってくべきだったところでもあるので、ぜひそれを今回、幹線協を動かすのであれば取り入れていただく。そのほうが、サステイナブルということか、道路の重要性に鑑みて一番上位の計画をつくらうというお考えは大変結構だと思いますので、そのあたりをやっていただけるほうがいいかなと思いますので発言しました。

以上です。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。

私からもうちちょっとお願いがあるので、申したいと思います。新たな広域道路交通計画ということで、本当に素晴らしいと思います。私も、今、屋井先生がおっしゃったことと同じような感想を持っておりまして、これまでの道路のネットワーク計画論というのは、何か新設するときのネットワーク計画論だったんだけど、新設後あるいは既存の利活用も含めて、新たなネットワーク計画論というのをやっぱりちゃんと真面目に考えるべきかなと思いました。持っている方法論が随分増えてきまして、情報提供とか規制の問題とか、あるいは道路の新しい使い方とか、そのための空間のしつらえとか、いろんなものが増えてきまして、20年前に比べて随分うまい運用の仕方、性格づけ、それと地域との折り合いというのが演出できるようなことになりつつあるんじゃないかなと思ひまして、それをきちんと仕上げる、考えるという、そういうタイミングとしてはいいタイミングかなと思いますので、ぜひ力を入れていただければと思います。

そういうことに関連しまして、先ほども議論がありましたし、今も12ページの表の拠点のあり方というのをちょっと考えたほうがいいんじゃないのという意見をいただきましたけれど、これ、そもそも論で言うと、道路法上の各道路の指定要件のあり方にまで踏み込むような議論も場合によってはあってもいいのかなと思いますので、その辺も視野に入れながら議論をお願いしたいと思います。

3番目でありますけれども、15ページにちらっと書いてあるんですが、オペレーションとか新たな使い方とか運用の計画論ということをちゃんと考えるときに、やっぱりデータというのは根本的に重要でございまして、そこで今持っているETC2.0のデータとか、あるいは監視カメラの活用というのをもうちょっとちゃんと考えないといかんのかなと思います。具体的に言いますと、ETC2.0対応のITSスポットって高速道路と直轄にはついているんですけども、補助国道とか災害が心配なものにはついていません。あるいは、カメラもほとんどが直轄国道だけで、直轄国道よりちょっと下の道路にはほとんどついていないということがあります。ところが、これを都道府県にお任せしていくとなかなか難しい局面もあろうかなと思いますので、お願いとしては、いろいろ難しい面はあろうかと思いますが、国道のモニタリングあるいは交通状況のモニタリングシステムをきちんとつくるという観点から、ぜひ道路局として推進いただけるようなことをお考えいただくとありがたいなと思います。これ、今、河川局のほうの簡易水位計ですね、最近で

は中小河川の災害が非常に増えておるといふこともあって、それについてはもう河川局の国の予算で随分整備が進んでおられるようですし、何より大事なことは、そのデータを全部クラウドに上げて、それは誰でも使えるようになっていると。そういう活用のシステムまで含めたものをお考えでありまして、こういうことって可能ですので、その道路版というのを考えてもいいのかなと思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

ほかにございませぬか。はい、どうぞ。

【太田委員】 ようやく計画をしっかりとつくっていただけるということで、大変結構だと思います。重要物流道路制度を契機としたという、これがないと新たに始められなかつたということもあろうかと思ひますけれども、中で定期的に見直しということが書かれましたので、しっかりとやっていただきたいと思ひます。応援の意味で申し上げているのですが、11次五計のときに計画をつくって、12次五計で見直して、それ以来、2008年の中期計画はしっかりとつくってあったのに、2009年でぺらぺらのものになったため、たしか2009年は、そのときに、地方のほうからこれではちょっと将来像が見えないということで、ブロック単位で、たしか地整単位で道路の整備計画を2009年夏につくっていたと思ひます。ただ、そのときはかなり物理的な計画だったので、今回、使う側の視点などが組み込まれましたので、ぜひ指針をしっかりとつくって、統一的なもので全国漏れなくしっかりとしたものをつくっていただくように進めていただければよいと思ひます。ぜひ頑張ってください。

【石田部会長】 あんまり時間ありませんけれども、簡単にレスポンスをお願ひしたいと思ひます。済みませぬ。

【道路経済調査室長】 まず、12ページの拠点についてのご意見をいただきまして、災害時は、もちろんこれだけではなくて、もともと緊急輸送道路のときに鉄道駅も含めた形でさまざまなネットワークを構築していますので、そちら側も含めてよく検討・調整をさせていただきますと思ひしております。

あとは、アクセス路ですね、13ページのところで、これ、平常時のアクセス路ですので、現況の利用としましても国際海上コンテナが通れるような形の規格ということで、ある程度の規格があることは想定をしつつ整理をしていきたいと思ひしております。

あと、利用の部分は、既存道路をベースに策定をしていくこととなりますので、まずは既存道路をベースとした重要物流道路の策定ができるように、このビジョンとか計画の検討を進めていきたいと思ひしております。

あわせて、各地方、県レベル、ブロックレベルでも、検討の透明性とかさまざまなパブリックインボルブメントみたいなものも含めてしっかりと、計画の正当性みたいなものということなので、そのようになるように努力をしてみたいと思っております。

その中で、今回、一度つくったらまた20年というわけではなくて、定期的に見直しをかけたいと思いますので、まず第1弾をしっかりとつくっていきたくて考えています。

以上です。

【石田部会長】 よろしいですかね。それでは、積極的に、果敢にお願いしたいと思えます。

残り2件が報告事項としてございまして、最初が無電柱化推進計画でございまして、ご説明をお願いします。

【環境安全・防災課長】 先般策定いたしました無電柱化推進計画についてご報告申し上げます。

資料4の1ページ目をご覧ください。無電柱化の推進に関する法律、平成28年12月に成立しました。この法律でございまして、第7条で、国土交通大臣が無電柱化推進計画を策定・公表するとされております。

2ページ目をご覧ください。4月6日に国土交通大臣決定いたしました無電柱化推進計画の概要でございまして、推進計画の期間は、2018年度から3年間。基本的な方針といたしまして、取り組み姿勢、進め方等を定めております。進め方の中で、適切な役割分担、この中で電線管理者についても推進をしていくということ。それから、国民の理解と関心を深めつつ推進していくということ。また、対象道路として4つのカテゴリーを挙げております。手法といたしまして、地域の実情に応じた手法を掲げております。目標といたしまして、この4つのカテゴリーごとに無電柱化率の数値目標を掲げております。あわせて、以上の目標を達成するためということで、約1,400キロの無電柱化が必要ということをやっております。

3ページをご覧ください。3ページは、無電柱化の推進に関し総合的・計画的に講ずべき施策ということでございまして、個別にはまた後ほど説明をしてみたいです。

4ページ目をご覧ください。こちら、これまでの整備延長の推移でございまして、今回、先ほど申し上げました1,400キロでございまして、おおむね過去のピーク時と同程度を目指すという目標になっております。

5ページ目をご覧ください。まず、多様な整備手法の一つといたしまして、低コスト手

法の取り組み状況でございます。管路の浅層埋設及び小型ボックス活用埋設、こちらにつきましては、平成29年3月に導入手引き（案）を作成しているところでございます。直接埋設につきましては実証実験を実施しているところでございます。

6ページ目、7ページ目、8ページ目は、それぞれ低コストのモデル施工の状況でございます。説明は割愛させていただきます。

9ページ目をご覧ください。PFI手法を活用した無電柱化の説明でございます。電線共同溝等の事業につきましては、本体工事期間に予算のピークが立つということで、平準化が必要とされております。あわせて、関係者が多いというようなこともございますので、民間の技術やノウハウの活用を促進するための手法といたしましてPFI手法、あわせて国庫債務負担行為拡充、最大15年という形で拡充しております。現在、直轄2カ所におきまして事業を実施しているところでございます。

10ページ目をご覧ください。今年度からの新規制度でございます。官民連携無電柱化支援事業の紹介でございます。交付金等を活用いたしまして、道路事業、こちら、例えばこの絵ではバリアフリー化の事業を想定しておりますけれども、こういったものを基幹事業、あわせて効果促進事業という形で電線管理者による単独地中化を支援するといったようなことを、今年度、新たに設けております。

11ページ目でございます。占用制度の的確な運用ということで、11ページ目では、緊急輸送道路等における新設電柱の占用禁止について紹介しております。国に加えまして、24の都府県、34の市町、約5万キロにおきまして、道路法37条に基づく新設電柱の占用を禁止しているという状況をご紹介しております。

12ページ目でございます。幅員が著しく狭い歩道における占用制限というのは従来なかったわけでございますが、このたびの道路法改正によりましてこれを追加したということでございます。したがって、写真にございますように、例えば、歩道では電柱が邪魔になってすれ違えないようなところで占用制限ができるということでございます。

13ページ目をご覧ください。検討課題でございます。道路の幅員、道路の位置づけ、交通状況等、対象道路の考え方であるとか、既存の電柱の取り扱いについては、今後の検討課題であると認識しております。

14ページをご覧ください。無電柱化法第12条におきまして、道路事業等が実施される場合に、これらの事業の状況を踏まえつつ、電柱・電線の新設がされないようにする。あわせて、現存している電柱・電線の撤去をこういった道路事業等とあわせて行うという

ことができるという形になっております。検討課題といたしまして、対象事業の考え方及び対象区間の工事の要件、通知のタイミング等の考え方を検討していく必要があると認識しております。

15ページ、地方公共団体への技術支援ということでございます。無電柱化条例でございますが、つくば市、東京都に続きまして、最近の動きといたしましては、白馬村で6月に条例が公布、また、芦屋市でパブリックコメントを実施中という状況となっております。

16ページをご覧ください。大阪府におきましても、無電柱化推進計画、この3月に策定したところでございます。今後、大臣が策定した推進計画を踏まえながら、各都道府県あるいは市町村において推進計画が策定されていくということを期待しております。

17ページ、今後の方向性でございます。これまでに説明したところは若干割愛させていただきます。まず、低コスト手法の普及拡大のところでございますけど、直接埋設の技術マニュアルを作成し、全国的に普及していくといったこと、あるいは地上機器の低コスト化、あと技術開発を促進していくということが今後の方向性となっております。財政的措置のところでは、先ほどもご紹介いたしましたPFI手法につきまして、現在、直轄国道で実施しておりますが、地方公共団体への普及・拡大というのが今後の方向性と考えております。それから、占用料のあり方につきまして、外部不経済を反映した占用料の見直しを検討していく必要があると考えております。最後、一番下ですが、地元・電線管理者との調整ということでございます。合意形成のガイドラインを作成し、工事時期等の調整、昼間施工、公有地や民地利用を促進していくといったことを今後の方向性として掲げております。

大変駆け足でございましたが、以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございました。

ご意見、ご質問等ありましたらお願いしたいと思いますが、何かありますか？ どうぞ。

【羽藤委員】 どうもご説明いただきましてありがとうございます。16ページ目の大阪府さんの無電柱化推進計画について言及されていて、これ、よくまとまっているなと思っただんですが、ここの中で3番目の良好な都市景観の確保というところが非常に重要だと思っただけ、17ページ目の無電柱化施策の今後の方向性というところでは、特にこういう景観的なことを含めた形での無電柱化施策の重要路線というような考え方を少し進めていくといったようなことは、ちょっとこの中では見当たらないような気もしたんですけれども、その景観的なところから無電柱化の後押しをするというような考え方はあり得るのか

どうなのかということをお聞かせいただけないかと思いました。

以上です。

【屋井委員】 どうもありがとうございました。今日の資料をざっと見ていますと、地上機器と言っているものが出てこないんですね。当然なんです。なぜかという、地上機器は、電力会社さんが自分でつくって、持ってきて置くという、それが前提だから。道路管理者さんとしては任せている部分があるんです。けれども、今後、無電柱化を一定程度進めていき、景観もありましたが、先斗町もそうでしたけど、狭い道路なんかでやる時には、無電柱化すると、上からおりてくる地上機器って結構ばかにならないボリュームです。それに対して、17ページに書いてありますけど、ちょっとこれ、誤解があっちゃいけないと思いますが、「地上機器の低コスト化等技術開発を促進」って書いてあるんだけれども、同時にやっぱり集約化とか小型化とか地上機器の中身の技術開発もやってもらわなきゃいけない。そういうことも含めて道路管理者さん側としても、現場ですけれども、現場としても、そういう電力会社さんが設置するような機器に対しても一定の理解をしてもらって、そして必要があれば共同で小型化等に取り組んでいく。そういう姿勢が今求められていて、それがないと将来の需要を見ながら必要以上に置いてしまったり、それに対して誰も何も言えなかったり、あるいは従前と変わらない大きなものが置かれたりということが起こってしまいます。それに対する配慮というのか、そういうことがぜひ伝わるような、そういう資料も中に入れておいていただければありがたいなと。

以上です。

【石田部会長】 いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【根本委員】 資料の10ページ目ですけれども、10ページ目の左に電柱が立っているのが、右でなくなりました。これは、歩道を用地買収することなく広げられたのでメリットがあると主張しているのでしょうか。とすれば、税金を使って少し助けましょうということになります。

あと、そもそも論でちょっと恐縮なんですけれども、電柱とかが、ボックスでもいいんですけど、そういうのが民地のほうに入った場合でも無電柱化できるはずですよ。そういう場合も何かインセンティブというのはあるんでしょうか。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【太田委員】 最後の17ページのところで、占用料のあり方について外部不経済を反映した占用料の見直しを検討するのは、大変結構なことで、やるべきだと思いますし、こ

これは電柱だけではなくて、ほかのものも含めて占用料を検討していただくということだと思います。さらに考えると、財政的な支援を検討することだとすると、外部不経済の部分より以上にサーチャージをして、それを財源にして財政的支援をするというような、そういうような何かインセンティブをつけられるような仕組みも可能であれば検討していただければいいかなと思います。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【大串委員】 私も、その外部不経済を反映した使用料の見直しに関して、一律財政支援というわけではなくて、地域が必ず土地格が上がるというまいしょうか、電柱がないことによって景観が美しくなるわけですから、例えばその地域は少しだけサーチャージじゃないですけども、毎月の電力料金で分割払いをして回収をしていただくと。例えば民地を提供していただいた場合には、またその金額が安くなるか、もしくは民地提供者に少し何かが行くようなパッケージプランみたいな形で推進を後押しできて、みんなでそこをきれいにしていくんだという意識の醸成ができるような形にさせていただいたほうが早く進みますし、地域が電柱をどうにかしたいんだということの話し合いの契機にもなりますので、ぜひそういうサーチャージ的な、景観をより美しくすることに対する意識を高めるような施策パッケージを提供していただけたらいいかなと思いました。

以上です。

【石田部会長】 電力料金にサーチャージすること……。

【大串委員】 電力料金というよりも、月々の、どういうふうにするかわからないんですけども、電柱埋設使用料かな、電柱埋設料か何かという形で、例えば50円プラスで、それが30年続きますけど、ここが早く電柱が埋設されますよということになると、わりと賛同しやすいのかなと。

【石田部会長】 ありがとうございます。はい、どうぞ。

【草野委員】 この前、京都四条通りを歩いていたら、歩道のど真ん中に巨大な地上機器が結構あるんですよ。もう本当に避けながら、うわっ、こんな大きなものが必要なもので。すごい目に見えてわかるので。だから、これ、やっぱり地域住民も含め、積極的にすることがより進めるということと言うと、広報なのか、何かもうちょっと戦略的に巻き込むようなことが必要なのかなと思いました。

【石田部会長】 ほかによろしいですか。屋井先生と草野さんの今のご意見に全く賛成で、やっぱり地上設備を何とかしてほしいなという感じはすごくありますよね。小型化と

ストリートファニチャー化するみたいな、安全性への配慮は当然ですけれども、そういうことの技術開発をどんどん進めていただければなと思いました。今日のこの話はほとんど都市内の話ばかりなんですけれども、観光地域づくりという観点からすると、都市外でもいい景観を阻害している電信柱って結構あって、そこをどうするかということも大きな課題かなと思いました。湯布院ではピンポイントで地中化された例もありますし、そういうことも積極的に進めていただければなと思いました。

時間がどんどん少なくなってきました中で、何かありましたらお願いしたいと思います。

【環境安全・防災課長】 まず、景観の観点でございますけれど、17ページのところには特に書いてないんですが、例えば2ページのところをご覧くださいますと、無電柱化の対象道路ということの中に景観形成・観光振興ということは入れさせていただいております。今、石田先生からもございましたけれど、必ずしも都市内と限らず、景観上の観点から必要なところについてはやっていく必要があると思っております。

それから、地上機器の件につきまして、ご指摘はごもっともかと思えます。実際、各地でいろいろ苦労している例は私も承知しておりますし、小型化の取り組みも順次やっただいているとは思っております。今後の課題として受けとめさせていただきます。

それから、占用料等とサーチャージの考え方、沿道の方で負担していくという形が必ずしもすぐさまできるかどうかはちょっとわかりませんが、今後、占用料のいろんな検討をしていく中で適切な負担のあり方というのは考えていく必要があるのかなと思っております。

あと、ちなみになんですが、四条通りは多分、歩道が広がったせいで地上機器がど真ん中に来ちゃっているんじゃないかと思われま。順次移設中だそうでございます。

以上です。

【石田部会長】 はい、ありがとうございました。

もう一つ、重要な報告が残っておりまして、自転車活用推進計画の策定についてでございます。申しわけございません、司会の不手際で12時をちょっと過ぎるかと思えますけれども、ご了承いただければと思います。よろしく願いいたします。

【参事官】 道路局参事官の大野でございますが、資料5に基づきまして、6月に閣議決定されました自転車活用推進計画の内容についてご報告させていただきます。

1ページをご覧ください。自転車活用推進計画は、一昨年12月に成立し、昨年5月に

施行された自転車活用推進法に基づき策定されるものであり、自転車の活用の推進に関する施策、目標及び講ずべき措置を定めることを要件としております。このうち施策に関しては、中ほどにございますとおり、重点的に検討・実施すべき施策として法律に15項目が示されております。また、この政府の自転車活用推進計画を勘案して、今後、都道府県及び市町村はそれぞれの実情に応じた計画を策定することが努力規定として位置づけられております。

2ページをご覧ください。計画の検討に当たりましては、本部会の屋井委員、久保田委員をはじめとして、健康、自転車の安全性、交通安全、観光など、さまざまな分野の専門家から成る有識者会議を設置し、検討を行ってまいりました。

3ページをご覧ください。計画検討の経緯をフローに整理したものでございますが、有識者会議での議論に加えて、関係者ヒアリングや地方公共団体への意見聴取のほか、超党派の国会議員から成る自転車活用推進議連との意見交換を実施してまいりました。また、パブリックコメントを含めて3回にわたってウェブアンケート等により意見を募集し、計画検討に際して参考といたしました。

4ページをご覧ください。計画の内容についてご説明させていただきます。推進計画は、法律の要件を考慮して、総論、目標及び実施すべき施策、講ずべき措置、その他必要な事項の4つの章立てで構成をしております。

5ページをご覧ください。まず、総論には、これまでの経緯等を含めた自転車活用推進計画の位置付けや計画期間、自転車を巡る現状と課題について記載しており、本計画につきましては、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画として位置づけております。また、計画期間につきましては、長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度までとしております。

6ページをご覧ください。続きまして、計画における目標及び主要な施策についてでございます。目標につきましては、自転車を巡る現状を考慮し、4つにまとめております。

1つ目は良好な都市環境の形成に関する目標、2つ目はサイクリングスポーツの振興や健康に関する目標、3つ目はサイクリングツーリズムの推進に関する目標、4つ目は安全・安心に関する目標でございます。実施すべき施策につきましては、各目標の達成に必要な合計18の施策を実施してまいります。また、これらの施策につきまして、自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数や、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数など、合計9つの指標を設けております。さらに、これらの施策を着実に実施するため、

計画期間中に国が講ずべき措置といたしまして、個別具体の検討内容や取組方針等について記載しております。

7ページをご覧ください。このほか、自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項として、関係者の連携・協力の必要性や毎年度の計画のフォローアップ、計画の見直しに関する規定、法の附則に対する今後の取組方針として、道路交通法に違反する行為への対応や、条例による保険加入の促進などについて記載をしております。

8ページをご覧ください。本計画において国が講ずべき措置として記載したもののうち、今後の主な検討事項についてご説明させていただきます。まず、自転車通行空間の整備に関しまして、地方公共団体が自転車活用推進計画を策定する際の基本的な考えや策定手順等を記載した手引を取りまとめることなどにより、地方公共団体における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を支援するほか、自転車車線設置に関する道路構造令への規定の追加について検討してまいります。次に、シェアサイクルの普及促進に関しまして、事業規制の必要性や支援のあり方等について検討するとほか、サイクルポートの設置の促進を図るため、路上や既設駐輪場等の公共用地や公開空地、コンビニ等の民有地へのサイクルポートの設置のあり方について、関係者と連携しつつ検討してまいります。また、サイクルツーリズムの推進に関しまして、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを設定し、官民が連携して迷わず安全に走行できる環境整備、サイクリストの受け入れ環境整備、滞在コンテンツの磨き上げなどによる魅力づくり、情報発信などを行うことなどを検討するほか、日本を代表し、世界に誇り得るサイクリングルートについて屋内外へPRを図るため、ナショナルサイクルルートの創設に向けて備えるべき要件等について検討してまいります。さらに、附則への対応といたしまして、地方公共団体に対して条例等による損害賠償責任保険等への加入促進を図ることを要請するとともに、これによる加入状況等を踏まえつつ、新たな保障制度の必要性等について検討してまいります。

自転車活用推進計画に関するご説明は以上でございます。

【石田部会長】 はい、ありがとうございました。

ご意見、ご質問あるいは補足等ありましたら、お願いしたいと思いますが。

【屋井委員】 どうもありがとうございました。ちょっと今日は時間もなくて、しかも資料も少し簡潔だったので、多少臨場感が伝わらなかったところが残念でありました。け

れども、自転車本部というのは大変少ない人数で非常に精力的に活動していただいて、このような計画もつくり、そして3年間という目標年次ですけれども、精力的に各省庁と連携しながら、もちろん国交省と警察庁さんあたりはもともと積極的にやっていただいているんですが、ほかのさまざまな省庁と協議を続けながら多方面の施策を検討していただいているという状況だと思います。

1点だけ、補足というわけじゃないんですけれども。3ページにプロセスがありまして、自転車というのは小さな乗り物ではありますが、国民の多くの方々がいろんな意味でかわる身近な乗り物ですから、その乗り物にかかわる総合的な計画を立てるというときには、多くの方の意見をお聞きしながら進めていくという、パブリックインボルブメントの考え方を取り入れていただきました。特に今回は議員立法でできているということがありまして、議員の方々のご意見も、有識者や国民の方々の意見と同じようにオン・ザ・テーブルで意見をお伺いしながら進めるという、今までにあまりないような方法でオープンに進めていただいたというのは、大変象徴的であったし、すぐれた取り組みであったなと思っています。

今後はこれを、自転車車線という新しい構造令もつくっていただきましたので、それも新設道路だけではなくて既存の道路空間の改修等においても、再配分等において、ぜひ積極的に道路管理者側としても使っていただくようにお願いしたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

【太田委員】 自転車道をつくるかどうかというのも、道路局としては関係するのだろうと思います。以前、あんまりはっきり場所を申し上げると問題なのかもしれないですけど、かなり人口が少ないある市が一生懸命、補助金を得て自転車道をつくっていたんですね。こんなところ、自転車道つくってどうするんだろうと思ったら、シニアカーにそこを走ってもらおうと。つまり、高齢者のモビリティ対策として、通常の道路ではなくて自転車道の仕組みといいますか、補助金を使っているということをやっているんじゃないんですね。それは、なるほど、一つの工夫だなと思いました。今、自転車道とか自転車のためのものでつくるのですけれども、それはもしかしたら将来は違う使い方もされる可能性もあるのかなと思ひまして、そういう意味で、ガチガチのものにせずに、フレキシブルな仕組みにさせていただくのがいいかなと思っております。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。ないようですので、もし何かありましたら願

いしたいと思います。

【参事官】 先ほどご指摘を受けました自転車道、また自転車車線の件につきましては、今、構造令の改正に自転車車線を位置づけることを検討しておりまして、それに伴いまして、自転車道を含めたどういう運用を行っていくのかということについては、これから運用についても検討して各道路管理者に示していきたいと考えています。将来的にそれをどう活用するかということにつきましては、道路交通法との関係もございまして、いろいろな方々の意見をお聞きしながら、有効な活用の方法についてもあわせて検討していきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【草野委員】 車も速い車と遅い車があって、ちっちゃいのと大きいのもありますが、自転車も、ものすごいスピードでヒュッと風を切って走っていく自転車と、本当にゆっくり、ちょっと車輪を2つぐらい余計につけて走りたいぐらいのとあたりするので、何かそういうのもあわせて考えていただけるといいなと思いました。

【石田部会長】 ありがとうございます。

もしほかにご質問等ありませんでしたら、これで終了したいと思います。今日、激甚化する災害へどう立ち向かうとか、あるいは新たな広域道路交通計画をどうするかとか、この基本政策部会はいろいろ課題がたくさんあって、また委員の皆様には、あるいは事務局の皆様には、忙しい目をかけるんじゃないかなというふうに思いますけれども、いずれも本当に大事な課題でありますので、ぜひ引き続き熱心な議論及び研究をしていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

議事進行を事務局へお返しいたします。

【総務課長】 長時間にわたるご議論、ありがとうございます。

議事録につきましては、皆様にご確認いただいた上で公開したいと思います。速報版という形で近日中に簡潔な議事概要を国土交通省のホームページで公表したいと思っております。

また、本日の会議資料は、そのまま置いていただければ、追って郵送をさせていただきます。

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 —