

令和元年8月9日

【総務課長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第68回基本政策部会を開催させていただきます。私、本日進行を務めます道路局総務課長の小善でございます。よろしくお願いいたします。

まず1点ご連絡でございますが、道路局長の池田におきましては、公務により遅れて出席になりますので、後ほどご挨拶させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

また、本日は、大串委員におかれましては所用によりご欠席との連絡をいただいております。また、久保田委員、草野委員は所用により遅れてのご出席と伺っております。

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。

また、カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

また、議事を開始する前に、タブレットについてちょっとご説明を申し上げます。道路分科会におきましては、ペーパーレス化を図るということで、資料につきましてもタブレットでのご参照をいただければと思っております。

操作方法について、簡単にご説明申し上げます。現在、タブレットの画面右下に黄色い耳のマークが出ている状態です。この状態ですと、事務局の操作に合わせて画面が自動的に切りかわる設定となっております。この耳のところを一度タップしていただきますと、白抜きで人の顔がしゃべっているマークと白抜きの耳のマークと両方出てまいります。この状態ですと、ご自身でタブレットを自由に操作できる状態となります。その状態で閲覧する資料を変更する場合には、左上のペーパーレス会議をタップしていただき、閲覧する資料を選択いただければごらんいただけることになっております。適宜切りかえてご参照いただければと思っております。もし、タブレットに不具合等あれば、事務局のほうにお申しつけください。

それでは、以後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】 おはようございます。それでは、これより議事を進めさせていただきたいと思います。

前回6月18日の基本政策部会では、基本政策部会の今後の進め方のほか、バスタプロジェクト、自動運転に対応した道路空間のあり方、賑わい空間のさらなる普及に向けてご審議いただきました。今日、前半はその延長戦上で、事務局から今の進捗状況と方向性に関してをご説明いただきたいと思います。

本日は、道路の防災・減災及び生活道路エリア等の交通安全対策と合意形成でございます。その後、後半部分は委員3人から意見ペーパーをご提出いただいておりますので、それについて、これまた自由闊達なご議論をお願いできればと思います。

初めに、道路の防災・減災について、事務局より説明をお願いいたします。

【道路防災対策室長】 道路防災対策室長の松井でございます。それでは、道路の防災・減災についてご説明申し上げます。次、お願いします。

本日のラインナップですが、近年の自然災害と課題の変遷、それから、施策の方向性、さらにその方向性に従った具体的な施策についてご紹介をいたします。次、お願いします。

近年の自然災害の発生状況でございます。阪神・淡路大震災以降のものをピックアップしております。次、お願いいたします。

ここでは、主要な災害における象徴的な被災内容と対応を取りまとめております。左上の阪神・淡路大震災におきましては、阪神高速道路の高架橋が倒壊し、その後、道路橋の技術基準の見直しや耐震対策が行われてきました。また、東日本大震災におきましては、耐震対策の効果もありまして、地震動による幹線道路ネットワークへの影響というのは最小限になりましたけれども、一方で津波による被害が甚大であり、津波への備えが新たな課題となりました。その後、熊本地震では、特殊構造の橋梁が落橋、またその対策が現在行われております。さらに福井、北陸での大雪におきましては、大規模な車両滞留が発生し、昨年夏には、西日本豪雨による土砂災害が象徴的な災害となっております。

一方でその下、総論と書いているところでございますが、社会活動の一層の効率化、広域化といった動きを受けまして、道路ネットワークへの影響の最小化に対して、社会の要請は年々強くなっている状況でございます。次、お願いします。

施策の方向性といたしましては、避難行動の支援、沿道リスクへの対応、道路構造の強靱化など、4つの柱によって施策を展開してまいります。右側の施策の点につきましては、後ほど具体的に説明をいたします。では、次をお願いします。

1つ目の柱は、避難行動の支援でございます。これまでとかく道路行政ではあまり大々的に取り扱ってこなかった分野の1つであります。左下のフローをまずご覧ください。従来、通れるマップなるものを道路局としましても公表してまいりました。通れるマップというものはどのような形でつくられているかといいますと、このフローの上部ですが、ETCのデータでありますとか、各種ハザードでありますとか、通行止めの情報、これは見通しを含めたものであります。こういった情報を重ね合わせながら、現地のパトロール、点検を経て、通れるマップとしてまとめて公表してまいりました。

一方で、現地の点検パトロールにつきましては、震災の規模に応じては数日間かかるケースもございます。このような状況から、ETCのデータと各種ハザード情報等を重ねた段階で、今後は関係行政機関のほうに情報の提供をしていくと。その結果として、例えばそれぞれの地域の災害対策本部の初動期のさまざまな方向づけの支援とか、そういったことにもご活用いただけるのではないかとということで、この一時情報というものを今後は共有していこうと考えております。

また、右側につきましては、例えば、大規模な停電が発生した際にも、集落から避難所へ円滑に移動ができるように、ちょっとした発光体を防護柵等に添付、配布をして、避難活動を支援していこうと考えているところでございます。次、お願いします。

これは東日本大震災で顕在化しました、津波に対する避難行動の支援でございます。従来から東日本大震災の際には、自然発生的に高台の高速道路への避難行動が発生しました。その結果として多くの命が守られたということもあり、現在、右下に日本地図が書いてあるかと思いますが、南海トラフの津波浸水エリアと想定されるところを中心として、高速道路等を活用した避難施設というのが展開しております。今後につきましては、この図面の日本地図の赤い丸でくくっているようなところがそうなのですが、例えば、3大都市圏の沿岸部でありますとか、こういったところにつきましては、実はなかなか避難施設というのがうまく配置ができていない状況にございます。今後は、それぞれの自治体の避難計画等に従って、どうしても津波避難タワーでありますとか、施設が設置できないような場合には、高架橋の区間を使うなどして、今後は避難行動を支援していきたいと考えているところでございます。次、お願いします。

ここは沿道リスクへの対応でございます。近年の道路災害におきましては、象徴的な要因となっている道路区域の外側からの災害というものが1つございます。土砂災害でありますとか落石、こういったものが従来、道路の構造を規定するための区域の外側から発生

してきているということでございます。こうした斜面災害、それから河川の増水とか、例えば植林された倒木でありますとか、こういったものが道路のほうに入ってきて、通行を阻害してしまうというケースも多々ございますので、今後は沿道リスクのアセスメント制度を導入していこう、このように考えております。

具体的なリスクにつきましては、下にありますとおり、河川氾濫による道路の冠水でございますとか、倒木による道路封鎖、こういったものに対応するため、リスクの種類を設定した上で、危険度合いに応じたアセスメントを行っていくということでございます。次、お願いいたします。

8ページは、沿道リスクへの対応として、制度面での考え方の提示でございます。従来、道路の構造を担保するために必要な区域を道路区域として指定してまいりました。今後は、新たに把握された崩落痕とか、左下の図面にありますとおりですが、崩落の跡といったリスク要因に応じまして、必要に応じて道路区域を拡張するとともに、さらに外側20メートルの範囲内で沿道区域を設定し、倒木、小規模な落石等に対応しようとするものでございます。次、お願いいたします。

9ページは、頻発する土砂災害への対応策を取りまとめたものでございます。前提となるリスクの把握につきましては、表の左下にあります、現在行っているんですけども、レーザープロファイラという新技術を使いまして、リスクを把握しようと考えております。

具体的には、左側に地理院の地図が張ってあります。従来、斜面のリスクというのは、地理院の図面で一時的なスクリーニングをかけてまいりました。これを見ていただきますと、何もないように見える赤の線で囲ったエリアが、レーザープロファイラを先行的にかけたところでは、そういったところに崩落の跡があったり、段差ができていたり、亀裂が発生していたりというような、従来見逃してきたリスクが新たにわかるということがわかっております。こうしたものにつきまして、レーザープロファイラについては、今年度内に重要物流道路を対象として調査を終えた上で、新たに我々が知ることができた課題に対して、砂防分野と連携して対策を推進していこう、そのための仕組みを設定していきたいと考えております。次、お願いいたします。

これは土砂災害等のリスクの管理に向けましては、ハード対策に加えて通行規制などのソフト対策が極めて重要と考えております。通行規制でございますが、従来の通行規制制度というのは、連続雨量を用いて行っておりました。降ってきた雨の量を累積して、一定の雨量に達したら通行止めにしますと、このような考え方です。それを現在、気象庁さん

がよく台風が来たときなどに、土砂災害警戒情報とか出されているかと思いますが、そのもとになっている指標がありまして、それを土壌雨量指数と呼んでおりますが、右側にあるようなタンクモデルの一種でございます。降ってきた雨量がどのように土中に残っているか、それを推計するモデルなんですけれども、その途中の雨量に応じて規制の考え方を構築していくというものでございます。こうした仕組みを導入し、今後は通行規制の取り組みもさらに強化をしていくということでございます。次、お願いいたします。

このページは、災害に備えた道路構造を強靱化して、あらかじめ用意をしていこうという考え方でございます。土砂災害や大雪のときのスタックした車両、こうした事情が発生しますと、現状では直ちに通行止めという形になってしまいます。こうした事態が発生しても、最低限度の交通は確保できるように、路肩を拡幅するなど、新たな道路構造の仕様を設定していこうという考え方です。従来ですと左下のような状況で、若干の土砂流出があっても道路の交通というのは止まってしまっていたんですが、今後は路肩の幅員にもう少し余裕を持たせて、直ちに、少なくとも片側の交通は確保できるような対処をしていこうということでございます。次、お願いいたします。

ここからは情報提供系のお話でございます。これはどのようなものかといいますと、国総研さんがいろいろとつくってくれたシステムでございますが、何ができるかといいますと、下段のスペクトル分析情報というところを見ていただきたいんですけども、ある地震が発生したときに、真ん中のグラフの紫色から青に向けて、さまざまな応答スペクトルが落ちているんですけども、これが今回の発生した地震です。それに対して、その上にグレーの波が幾つか入っているかと思いますが、これが道路構造に一定の影響が出た地震の際の応答スペクトルとなっております。これと今回発生した地震スペクトルを比較することによって、その地震によって道路構造に影響が出ているかどうかの目安を把握することができます。

この分析を今、地震発生後15分ほどで解析ができるようにということで、システムが構築されておりまして、現在、内部で何度か試行的に使ってきたということでございます。今後はこうした情報も、関係行政機関のほうとも共用して、初期行動の支援に当たっていきたいと考えているところでございます。次、お願いいたします。

先ほど斜面リスクを把握するために、レーザープロファイラ技術みたいなものを若干ご紹介させていただきましたが、レーザープロファイラ以外にも、新技術は多様なものが今、開発されつつあります。そのうちの1つとして、左下でありますけれども、これは実は人

工衛星のレーザー測定の結果を一部抜粋して掲載したものでございますが、この人工衛星のレーザー測定の結果、どのようなことがわかるかといいますと、かなり巨石のような、5メートルから10メートルほどの石が動いた、もしくは1万平米ぐらいの地盤が動いた、このぐらいの規模のものであれば、日本が飛ばしている人工衛星のデータを使って、いわゆるハザードを把握することができるレベルになってきております。我々が普段取り扱っている詳細な落石対策等の分析には使えないんですけれども、比較的大規模な災害事象の予兆を捉えることができますので、こういった情報についても今後は活用していこうと考えているところでございます。

また、気象庁さんが大雪の雪関係の予測精度を向上させるということで取り組まれておりまして、今年度には新たな成果が出てくるという見通しになっております。この結果を用いまして、大雪のときには2日から3日程度前、大雪の緊急発表なるものを行いまして、出控えなどを呼びかけているところでございますが、こういった情報提供も今後さらに精度が上がってくるということでございます。次、お願いいたします。

これが最後のページとなりますけれども、昨年西日本豪雨の際に発生しました、広島と呉間の交通遮断に対して、災害時BRTでありますとか高速の料金施策、いろいろなさまざまな施策に取り組んで、最小限のインフラ資産を使って交通を確保したということで、それは統括的交通マネジメントと呼んでおりますけれども、これをさらにほかの事象へも拡大していくということでございます。

実は先日、鹿児島で若干豪雨がございましたけれども、あの際にも、万一のために統括マネジメントが可能となるような準備組織を用意をしていたという状況でございます。今後、このような施策をいろいろと組み合わせて、防災・減災に努めてまいります。よろしくお願いいたします。以上です。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。ご質問とかコメントがありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【勝間委員】 ディスカッションを毎回行うんですか。

【石田部会長】 はい、短く。

【朝倉委員】 じゃあ1つ。ありがとうございました。2つ発言させてください。

1つは、今見えている14ページの図にもあるように、災害対応の課題と具体的な施策を書きいただいているんですけれども、もし可能であれば、災害のタイプごとにタイムラインで整理してくださるとわかりやすい。シチュエーションごとに課題があつて、その

ときにできる施策があり、施策と施策はこういうふうタイムラインで関係しているというふうに書いてくださると、より包括的に見るができるんじゃないかなと思うんです。そうでないと、一個一個の施策がそれぞればらばらに打たれているような印象になってしまう。もちろん、全ての災害を1つのタイムラインで書くということはほとんど不可能で、かえってわかりにくいかなと思うので、例えば豪雨災害だったらこんな感じ、地震だったらこんな感じというふうに整理してくださると、全体として見やすくなるんじゃないかと思いました。それが1つです。

それからもう一つは、今日の話の中にはなかったのですが、大規模、広域の災害時の避難の話です。例えば、アメリカのハリケーンだと600万人ぐらいが避難されたと聞いているし、中国の水害でも400万人ぐらいと聞いています。日本でも江東5区の水害だと多分200万人ぐらいが避難の対象になると思うんです。そういう何百万人という人が動かないといけないというときに起こり得る課題と、そのときの道路のアクション、そういったものについても言及があってもいいと感じた次第です。いずれもコメントです。

【石田部会長】 どうぞ。

【勝間委員】 先ほどは大変失礼しました、勝間です。

今日の資料を見て一番おもしろかったのが、レーザープロファイラやレーザー計測、ETC 2.0といったような新しいテクノロジーが、さまざまな災害対策としていろいろ持ち上がってきて、これまでできなかった課題を解決できるのではないかと示唆があった部分です。これはリクエストなんですけれども、そのような形で、今後災害対策として利用可能なテクノロジーについて、逆にそちらのほうの軸でまとめて、これはこういうものに使えるのではないかと示唆があるような逆算があると非常にありがたいんですが、こちらはコメントになります。ですので、今までとは全く違ったレベルの災害対策ができるのではないかなと考えました。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【羽藤委員】 私は2点です。1点目は、朝倉先生も言われました超巨大災害というんですかね、それに対する対処というものを、ぜひ今後少しお考えいただけないかと、これが1点です。2点目は、今回ご紹介いただいたのは、従前我々、防災とかといいますと、道路の信頼性の暫定評価と申しますか、災害時の評価でマクロスケールの道路をどう整備するかということをよく見ていたんですけれども、今回ご紹介いただいたのは、局所的な道路をどういうふうに変えていくのかという、法面ですとかいろんな提案があって、ミク

ロスケールで、なるほどこういうふうなやり方で防災に強い道路ができていくんだなというのを非常に実感したんですが、一方でそれをメゾスールと申しますか、地域でどの技術を取捨選択して、トータルで防災力を高めていくのかといったようなことを議論する上では、何かしらの議論する場と申しますか、そういうものも要るのではないかと思います。

そのことについては、一番最後のページの広島以西日本豪雨のときの組織立てみたいなのは、それに相当するかなとも思ったんですが、あれはあくまで豪雨のときに緊急的につくられた対応ですので、やはり日常的にこういうトータルで地域防災力を高めるプランニングというんですかね、そういうものをしていくような機構づくりですとか、そういったことも必要かと思いますが、そのようなことはお考えでないのかということが少し気になったということ。私もちょっとコメント入っていますが、以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【兵藤委員】 例えば、5ページのETC 2.0を活用した情報収集ですが、過去の事例でも、民間のプロブデータとあわせて情報提供したことがありまして、あまり国交省で閉じてしまった展開をすることにはちょっと疑問があるというのが1つです。

あとは災害救援物資の運搬だとか、これもやっぱり民間の物流業者との連携とか、そういったことがありますので、あまり国交省の中で閉じたことではなくて、民間との連携のあり方とか、そういうことも視野に入れたらいかがでしょうか。これもコメントでございます。

【石田部会長】 どうぞ。

【草野委員】 私も勝間さんおっしゃったように、新しい新技術がこんなふう導入されていくのだなということで、驚きながら拝聴していたんですけれども。例えば、気象庁なども、豪雨災害などのときに、事前にどう避難するかみたいなことを5段階ぐらいでやっているんですが、その情報の出し方と一般の住民の受けとめ方というのにまだまだ乖離があって、例えば避難指示を呼びかけても、住民の数%しかほんとうに行動には移していないみたいなのが問題だと思うのですが、それも今回の道路の今のご説明も聞きながら思っていたんですけれども、情報がどんどん精度が上がっていくことと、住民側の受けとめというかユーザーの受けとめの危機感の共有を、これからどうやって図っていくかというところをどう考えていらっしゃるのかというのをお聞きしたいなと思いました。以上です。

【太田委員】 以前にも申し上げて、なかなか難しいところだろうと思うのですが、もう一度申し上げたいと思います。沿道リスクの話で、民地の問題です。道路区域拡大等々で対応はされているわけですが、これは法務省とも関係するのかなとも思いますが、河川局で、深層崩壊で民地の山が崩れて川が埋まりましたと。河川局の予算で全部直してというようなことをやっている。結局、災害の問題は道路局だけの話ではないと思いますし、それから、鉄道に関しても、民地のほうから、鉄道施設が被害を受けてしまうわけですが、どうも民地には手が出せないという話があると。やはり鉄道局、河川局、また法務省等々とも協力しながら、そういう公共施設に対して民間のほうの管理がしっかりできないために影響を受けている場合に、どのように今後解決していくのかということを検討する枠組みをぜひつくっていただいて、対応するべきだと思います。

【石田部会長】 どうぞ。

【屋井委員】 今の太田先生にも若干かかわるんですけども、11ページの路肩の話が出ていて、非常によくわかるし、土砂災害と大雪じゃ全然状況が違うということもはっきりすると思うんです。

それから、路肩というのは1つの道路の要素ではあるけれども、これをもう少し一般化して考えていただいて、すなわち、もちろん自然条件も大きいですが、沿道の条件によって道路構造というのは変えるべきであるとか、変えられるだとか、変えなきゃいけないとか。あるいは、沿道側にもいろいろ変えてもらわなきゃいけないということになるわけけれども、道路の中だけでスタンダードをつくるんじゃなくて、沿道状況との関係において適切に構造をとり得るとか、選択の幅がある。そこら辺をどういう要素についてそれが可能であるか、どういう沿道の条件、周辺の条件によってやらなきゃいけないかということを多少一般化して示していただけると、議論としては広がってくる。路肩1つの問題としてよくわかるけれども、ただこれも立地条件によっては、やり方も違えばお金も違うし、やるべきかどうかも含めて違いがあるわけで、そのあたりに踏み込んでいただくと、大変貴重な資料になってくると思います。よろしくをお願いします。

【石田部会長】 どうぞ。

【久保田委員】 私も同じく11ページのところに非常に興味があるんですけども、道路に限った話だとしても、例えば、どの道路が対象になるのか。どういう基準で新しい道路構造仕様を適用することにするのかといったような何らかの指針がないと、すごい風呂敷を広げるとえらいことになりそうなので、その辺はどのようなふうなお考えなのかお聞

きしたいのと、あと例えば雪国でよく聞くのが、夏は自転車道で使っているところに雪をためるみたいな、そういうせっかく広がったところを、普段何か楽しいとか有益の別の用途で使っておいて、いざとなったらこういう用途に使うというような、デュアルユースのようなことが考えられるような工夫をぜひしていただきたいと思います。以上です。

【石田部会長】 根本先生だけないですけどいいですか。

【根本委員】 いいです。

【石田部会長】 私からも何点かお願いしたいことがありまして、よくやっておられると思うんですけども、強靱化の特別予算が来年度いっぱいになってしまうということを経験すると、頑張っておられるんですけども、何か感覚としては、レーザープロファイラもそうなんですけれども、今すぐできることというふうな印象が非常に強いんですね。それよりはもうちょっと広域道路網計画とか、あるいはちゃんと離隔をとった付加車線の設置とか、本格的というところとちょっと言葉が変なんですけれども、そっちの方向性をどう打ち出していくかということが非常に大事だなという感じがして。今日の資料は、何かその辺がどうも薄いなという気がしましたので、元気出して頑張ってくださいと思います。

それと、朝倉先生と羽藤先生からあった大規模災害なんですけれども、ハリケーンカトリーナの後に、テキサス州のハリスカウンティというところで、やっぱり大規模で広域だから、きちんとした体制、組織づくりをせんといかんということで、数年前の情報になりますけれども、政府機関だけじゃなくていろいろな方へのコミュニケーション活動を年間400回ぐらいやっているというふうなことを言っていて、難しいかもわかりませんが、そこをどう対応していくのかなということが大事だなと思いました。

つい先日、福井に行ってきたんですけども、去年の大雪でえらいことになって、コミュニケーション活動を活発にやっていたんですけども、今年は幸いにして雪は降らなかったと。空振り感があったんですけども、でもいろんな方との意思疎通とか、普段からのそういうことが非常に大事だなということを、知事さん初めいろんな方がおっしゃっていましたので、やっぱりそういうこと、空振りになっても雪が降らなくても大事だなというふうな思いを強く感じましたので、その辺もよろしくお願ひしたいと思います。

あまり時間がないですけども、松井室長、レスポンスがありましたらお願ひしたいと思います。

【道路防災対策室長】 たくさんいただきました。まず、朝倉先生から、タイムライン

で課題等整備していったらどうかということでございました。大雪等ではつくっておりますが、確かに豪雨関係のタイムラインというのはなかなかこれまで用意ができていなかったもので、タイムラインを幅広く適用できるようなものを、極力標準化していきたいと考えております。

それから、大規模災害の関係ですが、南海トラフとか首都直下等につきまして、かなり内閣府の防災担当とか、関係地方自治体を含めた拠点の組織はありますが、かなり図体が大きくて、取り回しは大変な状況になっていると聞いています。今回提示させていただいた中に、大規模災害系のものに着目したというのが欠落している点がございますので、今後しっかりと補充、補填をしていきたいと思っております。

それから、新技術につきましては、勝間先生、それから草野先生からもお話をいただきましたけれども、確かに新しくわかったことをいかに展開するかという視点も非常に重要かと思っておりますので、ご指摘踏まえて勉強していきたいと思っております。

それから、羽藤先生からいただきました巨大災害の平時の取り組みというのは、先ほどの大規模防災のお話もあるんですけども、一方で、道路のほうでいきますと、各地域の幹線道路協議会に、防災に着目した組織もあることはある。ただ、最近どの程度開かれているかというところが若干不安な点もありますので、ご指摘を踏まえて考えていただきたいと思っております。

それから、兵藤先生から、民間との連携のあり方、ご指摘どおりだと思います。情報の不確定さというところで、なかなかこれまでデータ出していなかった部分も数多くあります、情報に関しましては。そういったものを極力条件等を認知した上で出していきたいということで、今回一部をご紹介させていただきましたが、例えば、雪で言いますと、全国的なコンビニのサプライチェーンを担当されている組織、こういったところとの情報提供、情報交換をやっておりますので、そういった点も今後ご紹介していきたいと思っております。

屋井先生からいただきました、また太田先生からもいただきましたお話ですが、沿道につきましては、今考えておりますのは、例えば、一般的な切土法面とか、そういったところがあるところをまずは念頭に置いて、防災路肩というのを提案させていただいたんですけども、もう少し広い視点で考えられるようにした上で、構造の標準化につなげていきたいと思っております。またご意見いただければと思っております。

それから、石田先生から最後いただきました、強靱化の取り組みでございまして、4車線化、付加車線の取り組みにつきましては、高速道路環境を中心として、財投資金を投入

して行っている世界がありますので、そういった動き。それと今、レーザープロファイラでありましたり、人工衛星等で得られた新たな知見というものも踏まえて、中期的・長期的にもしっかりとした強靱な構造をつくっていけるように、引き続き頑張っていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくご指導願います。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。時間がまいりましたので、次のトピックです。生活道路のエリア等の交通安全対策と合意形成について、まずご説明ください。

【交通安全対策室長】 それでは、説明させていただきます。次、お願いします。

生活道路のエリア等の交通安全対策の展開についてということでご説明させていただきます。このページは、本日お話しさせていただくことの概要でございます。まず最初に、交通事故等に係る課題認識について簡単にご説明させていただいた後、本年度に入って決まったことなのでございますけれども、未就学児を中心に、子どもが日常的に集団で移動する経路の安全点検を実施することとなりました。その枠組みのご説明と、点検を受けてのメニューとして、生活道路のエリア対策、面的交通安全対策を特に推奨してまいりたいということをご説明させていただきたいと思っております。そして、そのエリア対策を進めていく上での課題についてどう認識しているかということについてご説明して、そこについてご意見いただければと思っております。次、お願いします。

まずは交通安全基本計画の目標と進捗状況でございますけれども、第10次交通安全基本計画におきましては、死者数を年間2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現するという目標を掲げております。その進捗状況についてでございますけれども、右下の図でございますが、昨年、3,142人まで減少しておりますけれども、2,500人という目標達成にはまだまだ厳しい状況でございます。次、お願いいたします。

こちらは事故データについての国際比較等なのでございますけれども、我が国は他のG7の国と比較しまして、やはり歩行者の事故が多いと。ここに削減の余地があるというふうに認識しております。それから、歩行中の事故のうち、半数は自宅から近いところで500メートル以内で発生していることもありまして、身近な生活空間の安全向上に注力していく必要があると認識しております。

それから、参考につけておりますが、見にくくて申しわけありませんけれども、もう一つ最近話題の高齢者の事故でございますが、こちらについてはセンセーショナルな事故が多いんですけれども、件数自体は上半期減っているというデータをつけさせていただいております。次、お願いします。

以上のようなデータも踏まえまして、建議におきましては、2、総合的な交通安全対策の実施のところに、生活道路においてハンプやライジングボラード等を設置するなど、交通規制と連携したゾーン対策を推進すべく位置づけられているところでございます。次、お願いします。

このような目標のもとに対策を進めてきたところでございますけれども、本年度に入りまして、悲惨な事故が相次いで起こっております。5月8日に大津市で発生いたしました園児の交通死亡事故などを受けまして、昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議というものが開催されております。総理大臣のもと、内閣府、厚労省、文科省、警察庁、国土交通省等から構成されておるのですけれども、ここで未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策というのを取りまとめてございます。未就学児を中心に、子どもが集団で移動する経路の安全確保というのが3つの柱のうちの1つになっているんですけれども、こちらにつきましては、先ほどの生活道路における歩行中、自転車乗用中の死亡事故の削減と密接に関連するところでございます。次、お願いします。

こちらは関連部分の抜粋でございます。次、お願いします。

その抜粋部分を図に示しますと、こちらようになります。緊急安全対策に基づく、子どもが日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検に関しましては、保育所、幼稚園等の対象施設と教育委員会等の機関、それから道路管理者と警察が連携して、9月末までに実施することとされております。それから、その点検結果を受けまして、対象施設と所管機関は道路管理者及び警察から助言を得つつ、対策案を10月末までに立案することとなっております。次、お願いします。

こちらは緊急安全点検の実施規模などについて、イメージを持っていただくために作成した資料でございます。幼稚園とか保育所等の施設は、全国に約5万以上存在いたします。ちなみに小学校は全国で2万校です。9月末までに緊急安全点検を実施していただくためには、各地方公共団体において効率的な枠組みをつくっていただくこと、ここが一番の課題だと思っております。

例えば、横浜市緑区の中山小学校の学区について、地図つけさせていただいておりますけれども、この学校には保育所等の対象施設が10カ所ございます。日常的に移動する経路、お散歩等で使う経路というのが9キロございます。ちなみに参考までに、この小学校の通学路は計4キロございます。そのうち2キロがお散歩経路と重複していると、大体こんな規模感でございます。この4キロの通学路につきましては、7年前に通学路の点検という

のをやっております。その結果も踏まえて、こちらの学校では地図のうちの緑のところについて、面的対策、エリア対策を実施する計画というふうになっております。次、お願いします。

先ほどの例でお話しさせていただきましたけれども、通学路につきましては、既に安全対策の枠組みがございます。繰り返しになりますが、7年前に京都府亀岡市で発生した通学路での事故等を受けまして始まったものでございます。その後、平成24年内に要対策箇所を抽出し、対策に取りかかりました。これは一過性の取り組みとしないように、多くの市町村でPDCAで継続的に安全性向上に取り組んでいただいているところです。次、お願いします。

そのメンバー構成、右側の緑色のところでございますけれども、教育委員会等が旗を振っていただいて、道路管理者、警察、自治会、PTA、学校等でサイクリックにやる仕組みになっておりますけれども、こちらに幼稚園や保育所等の関係者が加わっていただくというのが、5万の施設で効率的に点検をやっていただく上で有効なのではないかと考えておるところでございます。次、お願いします。次、お願いします。

お散歩経路等の緊急点検が終わったとして、道路管理者が主体的に実施する対策メニューにつきましては、次のローマ数字の3種類の対策メニューを推奨してございます。

1つ目に、左下の局所対策でございますけれども、危険だというふうに点検されたところに防護柵をつけるとか、局所的に対策をすると。それから、2番目が真ん中のエリア対策でございます。一定のゾーンを区切って、その中に通過車両は入りにくくする。あるいは、ハンプとか狭さを設けてスピードが出ないようにして、そういう安全なエリアでお散歩等を使っていただくということでございます。それから、3番目が幹線道路対策でございます。エリアの外側の幹線の円滑性、あるいは安全性を向上させて、そちらのほうに交通を誘導していくという対策でございます。今回、特に真ん中の2のエリア対策を注力していきたいと考えてございます。次、お願いします。

そのエリア対策についてでございますが、大きく2種類の手段がございます。1つは、規制、あるいは合意によって速度や進入を控えていただくソフト的なアプローチでございます。この代表が、警察が推進しておられるゾーン30でございます。それから、もう一つがハンプ等の設置による物理的なアプローチです。この代表が、生活道路対策エリアでございます。生活道路対策エリアでは、直轄の道路管理者が面として効果が出るように、データ提供や技術的支援を実施しております。当然ですけれども、ソフト的なアプローチ

とハードの整備とは連携したほうが効果が上がるという状況でございます。次、お願いします。

こちらは生活道路対策エリアの取り組みの例でございます。新潟市中央区の日和山小学校周辺のエリアでございますが、ゾーン30による速度規制とあわせて、ライジングボラード、スムーズ歩道。スムーズ歩道というのは、ハンプの一種と考えていただいていると思いますけれども——などの物理的デバイスの設置によって、進入抑制や速度抑制を図っております。

右下、見にくくて申しわけないですけれども、整備効果でございますけれども、30キロを超えたスピードで走る車の割合も、旧ブレーキを踏む回数、割合も、いずれも下がっている、効果が出ております。次、お願いします。次、お願いします。

このページでございますけれども、日和山の例などからもわかりますとおり、車両の速度の制限や進入の抑制について、規制だけでなくハンプやライジングボラードなどの物理的デバイスの設置もあわせて実施すると効果が高まるんですけれども、それらの設置というのはまだ不十分な状況でございます。その理由でございますけれども、やはり設置についての合意形成が困難、苦情が心配等が、道路管理者に対して行ったアンケートでは上位に挙げられているところでございます。次、お願いします。

エリア対策の面的交通安全対策の展開促進に向け、道路管理者が物理的対策をとりやすいように、あるいは地域で合意形成がなされやすいように、これまで国といたしましては、技術基準を定めるですとか、あるいは可搬型ハンプの貸し出しを行うなど、環境整備してきたところでございます。ちなみに、つけておりますこの技術基準によるハンプでは、騒音が出ないようにしております。次、お願いします。

基準の策定や直轄による支援に加えて必要になるのは、合意形成の枠組みの整備かと思えます。先ほどご紹介した新潟の日和山の面対策につきましても、市や久保田先生のご尽力による入念な合意形成がございました。さらにそのベースには、この地区の公共施設の再配置、この地区の場合には、学校の統廃合をどう進めていくのかという議論の素地、土台があって、この上で安全についての合意もされているという状況でございます。次、お願いします。

交通安全と一定の親和性のある施策で、地域、地区において合意形成がされていることが推進の前提となっている施策には、次のようなものがあると思っております。ここに挙げさせていただいているような好事例とされている地域の取り組みにおきましては、地方

公共団体の職員や有識者等が合意形成のまとめ役を果たしております。逆に言いますと、何千という地区で意味のある面対策をスピード感を持って進めていこうとすると、そのようなまとめ役をいかに確保していくかというのが課題であると思っております。事例の中で特に注目していただきたいのは、ファシリティーマネジメント、公共施設と相互管理計画の関係ですとか、あるいは立地的成果計画に関連する合意形成でございます。次、お願いします。次、お願いします。

新潟は先ほどの日和山以外にも、市として公共施設の再配置について真剣に取り組んでおられまして、先進自治体だと思います。新潟市の西蒲区潟東地区というところがあるんですけれども、ここも公共施設の再配置に係る地域実行計画というのをつくっております。こちらの地域別実行計画づくりには、かつて東京外郭環状道路とか、横浜環状北西線の計画づくりにおいて発展されましたパブリックインボルブメント方式が移植されております。これにより、施設の廃止等に一定の理解が得られ、その上で統合施設の事業を進めておられて、順調に進捗していると聞いております。次、お願いします。

さらに潟東で用いられた方式は、富山等にも用いられておられて、さらに広がってきております。交通安全等の単独の施策目的ごとに合意形成の枠組みをつくって、地方公共団体の職員さんですとかファシリテーターを配置していく方法もありますけれども、一方で、地域の抱える他の政策課題の解決に向けた合意形成の枠組みに、地域の安全性向上、さらには賑わい創出のための道路空間の新たな使い方等、親和性の高い課題についての議論を促していくことも、政策間の縦割り感の解消の面などからも有効になるのではないかと考えております。

最後に、次のページをお願いします。以上をまとめますと、エリア対策、面的交通安全対策の横展開の促進に向けての課題につきましては、次のように認識しております。

1つに、標準型、基準整備等でございます。それから次、2番目に、エリア対策の計画を策定し、実施する地域へのインセンティブの付与でございます。重点支援とか予算面での支援を念頭に置いております。それから、3番目が、計画等についての合意形成の枠組みの整備でございます。1つの方向性としては、既にある通学路の枠組みを拡張していく方法と、もう一つは公共施設の再配置と地域づくりに関連する他の政策課題等についての合意形成の枠組みを使わせていただくというような方向があろうかと思っております。それから4番目に、直轄の道路管理者による技術開発、それからデータの提供等の強化と、この4つが課題と認識しております。

これらの課題認識に係る漏れですとか、あるいは課題解決の方法等について、ご意見、ご議論をいただければと思います。以下の説明は省略させていただきます。

【石田部会長】 ありがとうございます。それでは、これについてもご質問とかコメントをいただきたいと思います。どうぞ。

【勝間委員】 説明ありがとうございます。今回の取り組みは、ほんとうにすごく感動してまして、ぜひ力強く推進していただきたいと思います。

漏れや抜けということで、2点新しい観点をお願いしたいと思います。1点目が、生活道路を守る際に、横断歩道とかで、例えば日本は9割の車がとまらない、人が待っていても、信号のない横断歩道で。ドイツは9割の車がとまるという事例があるんですけども、これはなぜかといいますと、やはりドライバーのほうが生活道路においては歩行者が優先であるという認識が全くないということが背景にあると。ですので、いかにこのような対策を立てて、さまざまなそういう団体をつくっていろいろなことを推進したとしても、ドライバーのほうの意識が変わらなければ、生活道路の安全は賄えませんので、やはりドライバーのほうの意識改革をどう行うのか。

例えば、ドイツですと、罰金がすごく大きいですし、横断歩道でとまらなかったときの。市民が通報するそうです。実際に何番何番の車がとまりませんでしたということで、それぐらいのことをやれば、さすがにみんなが少しずつとまっていく。だから、それは横断歩道に限らず、歩行者優先というルールを守らない場合には、社会的制裁を課されるような仕組みというのを望みたいと思います。まずはそれを横断歩道というようなわかりやすい事例でやってはいかがでしょうかというのが1点目の視点です。

2点目が、最近高齢者のドライバーがさまざまな事故を起こす事例が相次いでいますけれども、それについてもかなり専門家が分析をしまして、なぜそういうことが起こるのかと。それについてはっきりわかっていることは、今の車の一部が、高齢者を含めた操作ミスに対して非常に甘いと。操作ミスをしたときに、車のほうでちゃんと制御してとまるような仕組みになっていけばいいのに、それがゆえにミサイルのように発射してしまう車があったりするということが議論になっておりますので、やはり車のほうでテクノロジー的にできることについては、エリア対策や道路対策に対して安全策をとるためにも、何らかの手段が必要ではないかと思います。以上2点、よろしくお願いします。

【石田部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。どうぞ。

【根本委員】 資料の中でも、ETC 2.0のデータを使って速度超過の多い地域を同定

しようということがありました。それ以外に、最近ではカメラも町中に今はたくさんありますし、グーグルのデータも使えます。それから、やっぱり思うんですけども、ボランティアとして協力者を募らなければいけませんけど、ドライビングレコーダーのデータも使えるのではないのでしょうか。さきほどの高齢者の話にかけて言えば、そういうデータを出していただけた場合、もしヒヤリ・ハットが多い高齢者は、そろそろ免許返納したらというアドバイスを、そういうサービスをつけ加えてあげたらどうでしょうか。そういうことに協力してくれる人も出てくるかもしれません。いずれにしても、使えるデータが結構あるのではないかと思った次第です。

【石田部会長】 ほか、いかがでしょうか。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。私、先日免許の更新に行きましたら、ちょうど東池袋の自動車の暴走死傷した事故の遺族の方がどういう思いかというのを最後に研修で聞かされて、非常にやっぱり返納の件が、先ほどもお話あったんですけども大事だなと思ったんですが、今回の事例報告でもありますように、自分が住んでいる街区の中でローカルに急加速とか急減速とかがあるというようなことというのは、すごく説得力があるというふうに思ったんですよね。だから、ローカルなエリアでどんな運転がされているのか、だから自分が返納しなくちゃいけないみたいなことに対して、すごくビッグデータというのは、ある意味説得力を持ち得るのかなと思ったんですが。

そう考えていたときに、ETC 2.0でカバーでき得る範囲というのが、ゾーン30が3,649カ所で、生活のエリアのところは907カ所で重複700カ所ですが、この中でETC 2.0がカバーし得る範囲というのが、果たしてどれぐらいなのかということ。あるいは、そう考えていくと、ETC 2.0が、先ほど根本先生のお話にもありましたように、もっと交通事故の削減に向けて寄与をし得るために、プロトコルも今後、VtoXとかVtoIというような形に変えていくと。要するに、ETC 3.0みたいな形に変えていって、そのデータを使いたい利用者が使いたいように引き出せる、道路事業者ではなくて、市民がそのデータを引き出して、自分たちの地域コミュニティーの安全のあり方に使っていきけるというような枠組みに使っていきけるようにもなり得ると思うんですが、そのような議論が道路局さんの中で進められているのかどうかというようなことを、ぜひ伺いたいという気がいたしました。以上です。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【太田委員】 道路局はこういう考え方ではないと思うんですけども、ちょっと1点

だけ気になることがあるので申し上げます。子どもは集団で移動しななければいけないと考えるのか、ということです。1人で歩いているときは、危険に晒されてもいいのかといえば、そうではない。グリーンスローモビリティの話でも、4人以上の乗り合いでないグリーンスローモビリティとは言わないと定義していますが、モビリティって本来は個々で移動するのが一番便利はずです。どうも乗り合いにしなければならないとか、集団にしなければいけないという意識が行政側はあるような気がします。

費用対効果から考えて、多人数を守らなければいけないというのはわかるんですけども、基本的には1人でも安全に行き来できるというのが重要だと思いますので、そのところはやはり、道路局はあまりそういう感覚はないと思うのですが、国交省全体として少し考えたほうがいいと思います。

【石田部会長】 ほかに。

【屋井委員】 特に小学生、子どもの安全を高めるために、合意形成も活用しましょうというのは大変結構な資料だと思いました。ただ、対策のほうで言うと、私も2年前ぐらいに横浜で高齢ドライバーが小学生の通学の列に突っ込んで、電信柱との間に挟まれて何人も亡くなったという、ああいう事故を皆さんも覚えておられると思います。あそこに行ってみたんですけども、当時やっていた対策は、そのぶつかった電信柱だけ狭くしているんですね。そこだけボラードというプラスチックじゃなくて硬いものを設置して、電信柱との間に確かに挟まれなくはなるんですけども、隣の電信柱はそのままだしね。

しかもそれを面的にというか、進めていくにはかなりの限界がありそうだし、大津のほうもそうだけれども、こういうのを面的に広げていくことはぜひやらなきゃいけないけれども、小学生という対象であったら、明確に言えることは、ドライバー側の通行のほうの規制を強化するというかな、その時間帯、その場所でね。それは今までもやっていることはやっているけれども、これを徹底的に強化していく場所をきちんと示すとか。その先があまり言えないんだけども、高齢ドライバーに関してはちょっと遠慮してもらおうとかなってくると、またいろんな議論になっちゃうけれども。でも、そういうものをめり張りつけてやるというのが大きなポイントだと思うんです。そのときの合意形成の相手というのは、やっぱりそこを通過するドライバーですよ、多くの場合。

この枠組みの中に、ほんとうにそれが入っているかということがお聞きしたいところですね。だから、合意形成はすごく重要なんだけども、今やらなければいけないのは、加害者になり得るドライバーというか車を、どうやって子どもと会わせないという、その部分。

ある時間帯のある瞬間、ある場所の、それだけが徹底できれば、救える場所というのは結構多くなってきますよね。それが1点です。

それから、あと具体的に、12ページにいろいろと書いてあるわけですがけれども、無電柱化の関係だとか、あるいは自転車と歩行者の分離の問題だとか、従来から課題になっている。今度はこれを小学生だけじゃなくて地域の、あるいは地区の安全を高めようという観点でいうとさまざまな取り組みがあつて、そちらもいろんな意味で合意形成が必要になっていますよね。ですから、ある意味で小学生に特化させてきっちり安全を高めることと、一方で、地域の安全を高めるという観点、このスコープはもう少し広いんだけど、そのスコープでどうやって計画をつくり、合意形成を進めていくかという、そういうまとめ方というのかな、そこも実際に国交省としても事例も幾つもある。

例を全く挙げないのも何なので1つだけ挙げると、金沢で最初に自転車の指導帯を車道上につくって、歩道上の小学生とか子どもたちの安全を高めたというのは、あれ、国交省がやったすばらしい事例ですし、ああいう取り組み、ああいう中での枠組み、合意形成を、どうやって地元の方々も一生懸命努力して、あと働いてなし遂げたか。こういう事例は、いろいろなところに実はあるのでね。ですから、そこら辺もうまく集約しながらつくっていってもらいと、すごくいいんじゃないかと思いました。以上です。

【石田部会長】 久保田委員、どうぞ。

【久保田委員】 まず、日和山小学校の話をしていただいた、今、屋井先生にもお話しいただいた通学路の関係がありますので、14ページの資料でちょっとだけ補足的なお話をさせていただきたいんですけども。

まず、何とんでもここで問題になったのは、栄町銀座という、学校のすぐ南を東西にいつている抜け道で、下の写真にもありますけど、幅が4メートルぐらいしかないんですけども、1時間に100台ぐらいの抜け道の利用の車があると。こんなところが新しい通学路になるので、これは大変なことだということでこういう話になったわけです。ですから、合意形成という意味では、地域の皆さんも、それから警察の方も市の方も、これを何とかしなきゃ大変なことになるという危機意識で皆さん集まって、非常にいい成果になったというように思っております。

一般論で言いますと、特に平成28年の技術基準を出していただいたこと、それからもちろんETC2.0のデータを使わせていただいていることとか、あるいはレンタルハンブも今、全国の地整でやっていただいているとか、生活道路に関する国の施策は、何とい

いますかここ数年、著しく進展して、世界的に見てもすばらしい状況になっていると私も思います。いわゆるここからのテーマは、やっぱり普及だと思うんですね。いわゆる成長曲線の今、ようやくカーブがちょっとずつ上がってきたところで、これをいかにぐっと上げていくかというのがここ数年の勝負だと私も思います。

そのときに、ちょっとここから差し障りのあるような話になってくるんですけども、ポイントの1つは、もちろん合意形成があります。これは間違いなくて、今日お話しただいたとおりで、私もそうだと思うんですけども、私の見るところ、それと同じぐらいというか、個人的な感想では、もっと大きなやるべきテーマは、市役所の方の気持ちの改革だと思います。この中に市役所の方がいたら申しわけないんですけど、市役所の道路管理者の方に気持ちを変えてもらわないといけない。これが圧倒的に大きいんですよ。さっきアンケートありましたけど、クレームがあるじゃないかとか、ちょっと新しいことをやって何か言われたらどうしようみたいに、まだ思っている。生活道路の道路管理というのは、何かあったら色を塗ったり、字を書いたり、看板をつけたりすることが対策だというのがずっと何十年もあったわけですね。まだその意識が、一部の先進的な自治体を除くと、国がこれだけ変わっているのに、変わっていないというのが正直な私の感想です。

市役所の担当者の方の中にも、ゾーン30と生活道路エリアの区別がついていないという方がいっぱいいらっしゃるんですよ。まだそういう状況であるということ的前提に、新しい方向をぜひ考えていただきたいということを、私としては強くお願いしたいんです。

ですから、先ほどお話しただいたような、例えば予算面でも重点的にいろいろなサポートを考えていただくというのは非常にいいことで、ここから個人的な意見ですけども、例えば以前のようにライジングボラードならライジングボラードに関して、導入の際に何割か補助しますとか、交付金ももちろんいいんですけども、直接的な国のサポートというものをもう1回、成長曲線がぐっと上がるまでの間の時限的な措置でいいと思いますけれども、考えていただくと、普及というのがいよいよ視野に入ってくるんじゃないかなと思います。済みません、以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【朝倉委員】 ありがとうございました。2つあります。23ページにエリア対策の横展開というのがあって、これ、意見くださいというふうにおっしゃったと思うので発言します。ここに書いているのは、エリア対策を進める、議論するために必要な要件は何です

かという点がまとめてあると思います。その中で、一番最初の標準型の策定というところは、道路管理者ができることの標準型の策定なのか、そうじゃなくて、エリア対策を包括的に見たときに、誰が主体的にやるかは別として、それを全体的に書いたものを標準型と呼んでいるのが気になりました。

というのも、ここは道路局の会議なので、その守備範囲を越える話をしても仕方がないんだけれども、道路管理者も交通管理者も、あるいはその他の方々も関与していかないと、まともなものではできないですね。そうすると、ここで議論されようとしている標準型等々というのは、どういう範囲を対象として議論しようとしているのかは、クリアにしておいたほうが良いと思うんです。

全体的にとらえるのなら、23ページの4ポツに、直轄の道路管理者への支援と書いていますけれども、それ以外の人々が一体どういうふうな役割を果たすべきなのかということもその中に書いておかないと、全体としては機能しないものになるんじゃないかなと感じる次第です。それが1つです。

もう一つは、こういった対策を推進するときには、当然お金もかかることなので、そのお金を投資したときにどれぐらいの効果があるのかということの評価するのもしないのかということも気になる場所なんです。ビフォー&アフターでこういう効果がありましたということを示すことはいいんですけども、事前にウィズ・ウィズアウトでその施策の効果を見るということをするのもしないのか。しないということも1つのオプションだし、するんだったらどう方法ですかということも検討しておく必要があるんじゃないでしょうか。以上です。

【石田部会長】 よろしいですかね。

なければ、私からも何点かちょっとお願いがありまして。1つは、今、朝倉先生がおっしゃった標準型というんだけれども、これ、説明全体で見ると、物理的デバイスの標準型をつくりたいみたいなふうに読めちゃうんですね。間違っていたら後で教えてください。でも、こういうことをやっていてほんとうにいいんだろうかと思いますよね。それよりはむしろ、千差万別あるし、いろんな方がおられるわけだから、プロセスこそ標準型というのがあり得るんじゃないかなと思うんです。物理的施設の標準型を定めてしまいますと、道路構造令のようなことになって、書いてあるんだけれども、標準型に引っ張られて、それが一番楽だから、そういうふうになってしまうということが多くあるので、どうもこういう考え方は賛成できないなというふうに思います。

それが1つと、2番目は、今日のご報告をいただくと、物理的デバイスというのは非常に大事なんだけど、それをどう導入するかのために合意形成をするというふうな、そういう形で捉えられているような気がしてならないんですね。これも間違っていたら教えてください。でもそういうことよりは、ドライバーも含んだ、あるいは道路管理者、面的に考えないといかんですから、国、県、市町村、異なる道路管理者、あるいは警察とドライバーと地域の人たちが集まって議論をする、そういうプラットフォームが大事なんで、そこでデバイスのことも話をするだろうし、マナーの話とか、文化の話とかという、そういうプラットフォームの構築こそが大事だと思うんですね。そういうニュアンスをもっと出していただければなと思いました。

3番目ですけれども、大津の痛ましい事故が起こって、ここもお散歩経路ということがメインに挙げられているんだけど、でも考えてみると、お父さん、お母さん方が電動アシストで送り迎えされるわけですね。総重量100キロ超えるわけです。そういう方々が非常に狭い歩道上をくねくね走られていて、これも結構危ないのではないかなと。そういうことをもっと全面的にやらないと、ほんとうの意味で、太田先生がおっしゃったけれども、一人一人が安全に安心にということには、まだしばらく時間かかるなというふうな感じもしますので、ぜひ前向きに頑張っていただければなと思いました。

どうぞ。

【草野委員】 今のお話を聞いて、何となく今日、さっきから説明を聞いていてちょっと引っかかるなと思いながら聞いていたんですけれども、さまざまな対策をとられていて、そういう意味ではほんとうに進歩しているなと思うんですけれども、でも、まだ車が主役な対策というか、生活者というか、歩道を歩く人、あるいは自転車も、対等ではないという前提の上での対策なような気がして。物理的にいろんな施策やデバイスが配置されても、どこかで意識の中では、子どもを守る、生活者を守ると言いつつ、それはやっぱりどこかで車が上であって、そうじゃない人たちが下にあるという意識がまだまだあるのかなと。そこを変えていかないと、ほんとうの意味での生活道路というのは生まれていかないのではないかなと、そんなことを感じました。

【石田部会長】 よろしいですかね。じゃあ何かレスポンスがありましたら、短めにお願ひします。

【交通安全対策室長】 ありがとうございます。当意即妙に全部カテゴライズしてお答えできればいいんですけれども、1つに、合意形成の範囲の問題があったと思います。私

の説明が悪くて、物理的デバイスをつけまくりたいと言っているように聞こえたとしたらほんとうに申しわけありません。私、念頭に置いていますのは、ほんとうに歩行者が主役の空間をつくっていくということをすると考え、道路行政の枠を超えて考えなきゃいけないと思っていて、そういうことをやるためにも、やはり地域での合意形成というのを、範囲を超えて議論できるようにしていかなければいけないと思っています。その中で、ちゃんとルールができていく地域では、日本でも歩行者を優先する文化が根づいているような地域もあると聞いていますので、これは勝間先生おっしゃった、ドイツの例に通じるどころかもしれませんけれども、そういう意味でも合意形成の枠組みを整えることが課題だという信念のもとに、説明させていただきました。

それから、あともう一つ毛色の違う話として、技術の利用のことだったんですけども、これについてはほんとうは説明したくて、実は資料の最後の3枚ぐらいにここまでやっていますというのがあります。これから羽藤先生とかのご指導をいただきながら、一応合意形成にも使えるように、ETC2.0のデータとかは使っているんですけども、まだちょっと量産できないような課題があって、量産できればほんとうに意識の向上のためにも使えるようになっていくと思うので、そういうところについて、今後ともご指導賜ればと思います。答えきれていませんけれども、どうもありがとうございました。

【石田部会長】 どうぞ。

【道路局長】 済みません、改めて後ほどご挨拶させていただきますけれども、今、石田部会長様からも、標準型についての違和感の話がありました。実は標準というキーワード、私がちょっと彼にも入れたらということで入れたものですから、自分なりの気持ちを発言させていただきたいと思うんですけども。

物理的なものの標準型を決めて、同じものを全国でつくっていくというようなことは全く考えていないんです。これも言っているかどうかわかりませんが、ソフトの標準化みたいなことなんですけれども。今、彼も使った、文化と言いましたけど、日本の道路の文化を変えるというようなイメージなんですけれども、要は生活道路の中に入ってくる場所は、通過交通のような車が必ず速度を落として走るような、そういうような日本の交通状態に持っていくことを、これは全国津々浦々までやってほしいという意味で、それは標準という言葉がいいのかどうかわかりませんが、これは日本の文化にしたいという意味での言葉のつもりなんです。だから、もっといい言葉のほうがいいのかなと思いつつも、そういう言葉をぜひ入れてもらうように彼にも頼んだということで、趣旨

はそういうことでございます。よろしくお願いいたします。

【石田部会長】 ありがとうございます。やっぱり言葉悪いですね。済みません、局長の発案ですけども。文化の醸成とか、交通安全文化の醸成とかというふうな、そうおっしゃったわけだから、より直截的でいいんじゃないかなと、ちょっとそういう印象を持ちましたので、またご検討いただければと思います。

もしないようでしたら、このトピックについてはこれぐらいにさせていただいて。

【総務課長】 部会長、ちょっとよろしいでしょうか。局長、先ほど到着して、今発言ありましたけれども、改めてここで局長より挨拶申し上げたいと思います。

【道路局長】 では、改めまして、大変いつもお世話になっております。今日はお忙しいところありがとうございます。

この基本政策部会を前回からまた再スタートのような形で進めさせていただいておりまして、2年前の建議を踏まえての、個別の施策に対しての、今日も交通安全のことを含めさせていただきましたけれども、フォローアップというか、これまでのやられたこと、それから、今後どういうことをやるかということについて議論をやっていただいて、2回目になるわけですけども、石田部会長ともご相談させてもらったんですけども、最近の国土強靱化の政府の重点政策ということも進んでおりますけれども、この2年間で防災や交通安全、安全に関しての国民的な関心というのは、前から強いですけども、新たな局面を迎えてきているということがございます。

また、もう一つは、世の中全体がデジタル化ということで、全て三次元のデータでいろいろなものが動き始める。それはきっと新しい効率化を生んでいくものだと思いますけれども、道路についても、そういったものにしっかりうまく流れに沿って進めていかないといけないということがはっきりしているのではないかと思います。

また、人口減少というのは、実際にそういう局面になってからもう数年たちますけれども、いよいよこの社会に人口減少がいろいろな形で影響を及ぼしてきているということがございます。

そういう中で、改めて今回、基本政策部会の先生方のご意見をいただきながら、この秋をめどに、新たな道路政策のビジョンというものを、もう一度これまでのものをベースにしながらつくっていただきたいというふうに考えております。

そういったことで、この後の時間に、今日は石田先生や太田先生、根本先生からのご発表もいただけると伺っておりますけれども、皆様のご意見、また我々の職員の中からの

提案も、次回、次々回以降またさせていただきたいと思いますが、そういったものを集約して、ぜひ皆さんの議論の中で新たなビジョンをつくっていただけないかと思っておりますので、そのことについてお願いをしまして、途中ですけれども、挨拶にいたしたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、後半戦に移ってまいりたいと思います。司会の不手際で、随分時間が超過しておりますので、提出いただいたメモを拝見いたしますと重なっている部分もありますので、私含めて今日、太田先生と根本先生からご発表いただきますけれども、3人続けて発表していただいて、総合的な議論という形で進めてまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

では、まず私から報告させていただきます。道路分科会基本政策部会意見メモというものでございまして、ここに書いております。なるべく短くご報告したいと思います。

「はじめに」のところでありまして、高速道路政策とか強靱化とかで、やっぱり社会資本重要だよねという認識、あるいは認知が強まってきていただいておりますけれども、やっぱりさらに必要かなというふうに思いまして、それをどう加速化していくかということで、そのときにやっぱり何のためということからすると、国民の皆さんからの共感とか支持を獲得していただくと。そのために、多少青臭い議論なんですけれども、人の幸せって何なんだろうとか、地域の存続って何なんだろうかみたいところから、やっぱり常に考えていかないとだめだろうというふうに思っております。

その中で気になりますのは、ハード政策というのがどうしたって必要になるんですけれども、そのためにも現有ストックの最大活用の工夫をしておりますということ、どうお見せするか。その基盤となるソフト政策への注力ですね。先ほども局長から、交通安全文化という、ソフトの最たるお言葉がありましたけれども、そういうことをどう考えていくかというふうなことがあろうかと思っております。そういう延長線上にいろいろな制度ですね、特に今日は太田先生と根本先生からも、料金負担の問題が大きく定義されておりますけれども、やっぱり相当大幅な料金議論というのをしてもいいんじゃないかなと思うということでもあります。

国民の支持を得るためには、道路政策のストック効果と。これは計測が始まって、もう数年たちますけれども、随分収集例も集まってきておりますけれども、まだまだやっぱりやればやるだけのことがあるという効果、検証の十分性ですか、必要性についてはいろいろ

なところで議論が進みつつありますけれども、いまいち信用されていない感がありますので、その辺の十分性をどうお示していくかということが大事かなということと、今日私のお話も、相当空中戦ぼい話ばかりでありますけれども、やっぱり足元の前半でやらせていただいた政策議論と、そういう中長期の話の連続性をどう考えていくのかということも大事かなということと、ちょっと長くなりましたけれども、最初に書かせていただきました。

今日これから、高速道路政策と一般道路政策と、新しいモビリティサービスというのがいろいろなところで話題になっておりますけれども、そこと道路政策との関係についてということと、そういうのをうまくドライブしていくためには、やっぱり評価ということとを考えないといかんと思いますので、この4点について、これから個別にざっくりとした話をさせていただきたいと思います。

まず、高速道路政策であります。一番気になっておりますことの1つが、無料区間です。新直轄とか地域高規格をほんとうにこれからどうしていくんだということについて、本腰を入れた議論をしないとだめだろうと思います。特に問題になっているのは、直轄道路と新直轄が並行しているようなところをこれからどうするんだろうかと。今の陣容、予算で両方ともうまく活用できていくのかなというふうなことも若干気になっておりますので、よりよい体制と料金政策も検討せんといかんだらうということとであります。直轄で両方できればいいんだらうけれども、ほんとうにそれが可能なのかということについて、真剣な議論が要るだろうということとあります。

その契機の1つとなるのが、暫定区間の4車線化、付加車線でありますけれども、その加速化方策ということも、料金施策と関連して考えんといかんだらうと思っております。これはちょっと先のお話になりますけれども、中長期的な高速道路政策の体系的検討ということも、そろそろ考えないといかんだらうと。ここで聞き慣れない言葉だと思っておりますけれども、高機能高速道路という言葉を書かせていただきました。何かというと、自動運転対応とか、あるいは効率化のため、生産性革命のための速度の問題等でありまして、今の高速道路でそういうことができるかということ、新東名の改良工事が進捗中の静岡県区間は何とかそういうのにできるでしょうけれども、ほかの線形が悪いところとか2車線区間でほんとうにできるかなと思ひまして、そういった時代をリードするような高速道路のあり方というのは、何か考えないといかんかなと思ひまして、そのための料金政策とか料金体系の抜本的検討もやるべきではなかろうかと。やっぱりいいサービスを提供するためには、負担をお願いせざるを得ないんじゃないのかなと思ひまして、そのため

のプライシング議論を開始すべきではないかなと思っております。

そういう観点からすると、全国一律の高速道路料金、大都市部と一般部と海峡横断部等がありますけれども、もうちょっときめ細かく、例えば暫定区間どうするんだとか、サービスレベル対応で負担をお願いするという事なんじゃなかろうかなと思っております。

それと並行してというか、一般道政策と大きく書いてございますけれども、重要物流道路が道路法の改正で実現しつつあって、非常にいいことだなと思います。それを契機にして、広域道路網計画の策定がスタートしております。先ほどもちらっと議論になりましたけれども、ハードだけではなくて、既存ストックの最大の活用のためにも、オペレーションにかかわる部分ですね、規制とか案内とか情報提供とか、あるいは社会的受容性とか、非幹線道路との連携も含んだ運用の計画化とか政策化ということも、やっぱり忘れちゃいかんかなと思います。

特に非幹線道路に関しましては、先ほどありましたけれども、幼児・児童、あるいは高齢者、小学生の見守り活動に高齢者の老人会が活躍されておりますので、そういった観点からも重要なプレーヤーかなと思いますけれども、そういうところをどうするんだろうかということでもあります。特に市街地内では、自転車の問題とか新しいモビリティの走行空間の確保とか、無電柱化の推進とか、幼児・児童・高齢者にとっての安全な道づくりとか、賑わい空間の確保とか、マイクロなモーターハブなんかの整備が目白押しでありまして、まさにほんとうに面的な、総合的な、統合的な議論が要るんじゃないかなと思っております。

こういう中で、道路空間の再配分という形でいろいろな議論が進んできたんですけれども、よくよく見ますと、道路空間の再配分といったときに、ある断面の横断面構成があって、車線を少なくして歩道を広げますみたいなこともあるんですけれども、それが縦断方向にどういうふうに変化していくのか。沿道の土地利用も含めて、そういう議論が若干欠けていたのかなという気がします。交差点付近のありようとか、オープンカフェとか、シェアシステムのためのスペースとか、いろんな機能があるわけで、そういうのをどう沿道との中で縦断的にも配置していくんだと。そういうことが今、カーブサイドマネジメントという言葉の中で非常に注目を浴びておりますので、そういうことが必要だろうと。そのためのプラットフォームも、どうつくっていくのかというふうに思います。

3番目が、新しいモビリティサービス議論に関連してでありますけれども、いろいろなところで議論が活発化しております。国交省の中でもなんですけれども、道路政策議論

としては、まだちょっと遠慮をされているんじゃないかという気がします。やっぱりおさめる空間としての道路とか、活用の場としての道路ってほんとうに大事なので、もうちょっと元気出してやっていくということも大事かなと思います。

以上、いろいろなことをやらんといかんというふうなことを思ったことを書きましたけれども、それをどういうふうに世間に訴えかけていくか、あるいは効果をお見せするかということでありまして、なかなか難しいことではあるんですけども、何点か申し上げたいと思います。

1つは、長期間のストック効果の実証でありまして、去年は東名開通50年、備讃瀬戸大橋開通30周年という節目の年で、NEXCO中日本さんと本四会社でこういうふうなレポートを取りまとめてみました。力作なんですけれども、若干経済評価だけにとどまっている感が非常に強いと思います。もうちょっと長めなので、産業配置とか、市場形成とか、人口配置とか、あるいは産業そのもののスタイルとか、生活スタイルなんかにも相当奥深いところから影響しているはずなので、その辺はやっぱり総合的に捉えるということが必要かなと思います。

これはなかなか難しいんですけども、実は1980年代にアメリカでこういうことをやっております、そういうことも参考になるのかなと思います。そのときに、経済評価ということが中心だと申し上げましたけれども、前回は議論しましたけれども、ゆとりとか賑わいとか、そういったものをどう評価するんだろうとか、安心感ってどういうふうにして評価するんだろうかみたいなことがあって、そういうことを踏まえた上での評価ということ幅広く考えていくことが必要かなと思いました。定量的だけではなくて、私はこれで命が助かったみたいな、そういう主観的、ナラティブ的な評価もあり得るかなと思います。

最後に、計画段階評価とか事業再評価というのも重要なんですけども、ちょっとやらざるを得なくてやっているんですけども、もうちょっと強弱つけてもいいのかなと思いますので、少し書かせていただきました。以上であります。

では、太田先生、お願いします。

【太田委員】 時間も限られておりますので、結論のほうからいきたいと思います。3ページ目をお願いいたします。3ページ目のところにあるべき方向ということで書いてありまして、要はお金がかかるようになると、いろいろな施策をしなければならず費用がかかるということです。したがって、2.1のところの最後のポツなんですけれども、新

たな負担の枠組み、つまり財源調達制度の創設が必要であるということです。そのためには国民の合意が必要、道路利用者、自動車利用者の支持というのが必要なので、それに対してしっかりデータを提供してほしい、すべきだということです。

そこは2.2の資料・データの蓄積のところに書いてあるのですが、道路特定財源の一般財源化、ちょうど10年前、2009年ということですが、それ以降、自動車利用者の観点から見て、歳出・歳入、歳出というのは道路サービス、公共サービスを受けている水準ということですし、歳入というのは道路利用者の負担がどのぐらいになっているかということが一覧できない形になっているということです。やはり受益と負担がどうなっているのかということをしっかり見せておかないと、次の負担を求めるのが難しいと考えておりますので、それを提供すべきだということです。

社会資本でありますから、当然個々では受益と負担って乖離してしまうのですが、どこまで乖離させるべきなのかということを考えるためにも、やはり現状がどうなっているかということをつまびらかに出していくべきだというのが主張です。

今回、申しわけないのですが、資料の添付がなされていません。議事録のときには資料を添付したいと思っておりますが、資料の最初の3つは歳入と歳出とありますが、受益と負担の額が書いてあったのですが、一般財源化以降の2009年とありますが、平成21年以降はそういうデータになっていないという、例を資料で示しています。それだけを示すだけのものではありますが、後ほど議事録の際には添付しておきたいと思っております。

若干考え方を説明したいと思いますので、1ページ目のほうに戻っていただきまして、3つのトピックが書いてありますけれども、1990年代に公共投資基本計画で430兆円なり630兆円、10年間で公共事業に使うということを対米公約で実施したということがありました。その中で、前川レポートの中に、内需拡大策の3つの柱のうちの1つが、地方における社会資本整備だったのです。その結果、一見すると効果が低そうな道路がたくさんつくられる。その一方で、都市部の渋滞放置ということが、自動車利用者からの不興を買ったと思っております。そして、受益と負担が乖離しているじゃないかという、道路利用者の不満が高まったと思っております。

それは道路行政に対する不信になり、それが道路関係4公団の民営化につながったろうと。道路公団への税金投入をやめるという言い方がされたわけですが、これは利子補給金に関しては、揮発税の割り戻しだということなので、道路利用者の中では受益と負担が

閉じていたのですけれども、世間的にはそう見られなかったということです。そういう意味では、道路公団の民営化というのは、ある意味においては受益と負担を一致させようという動きだった。ところが、2009年の道路特定財源の一般財源化というのは逆だったということです。なので、この3つのことを考えると、やはり道路特定財源の一般財源化というのは、受益と負担を乖離させるという大きな決断であったと思っているわけです。これは石田先生のペーパーにもありましたけれども、考え直すべきだろうと思っています。

2ページ目のほうなのですけれども、一番上のところは、従前の道路局の公式の見解ですけれども、道路特定財源制度の意義がまとめてあります。特定財源制度はうまく運用していたら有効だったはずだということなので、そのことを再度強調しています。その一方で、自動車利用が大衆化している以上、負担を増加させるという決断はなかなか難しい。消費税がなかなか上げられないのと同じです。ガソリンに関してかかる税金というのは、もう40年間上がっていない。高速道路料金も25年間上がっていない。それどころか、民営化の前に1割下げたということなので、負担を求めることは極めて難しくなっているという状況です。高速道路の老朽化対策の更新投資等については、料金を上げるという選択肢もあったのですが、償還期間を延ばすという形で負担を上げないことをせんたくしました。そのような状況で、新しい施策を打っていけるのかどうかというのが、私も問題提起です。

次の1.4と1.5は、実態がわかる範囲で言うところになっていますよということです。ガソリン税は燃費がよくなったので、ピークに比べて5,000億円減りました。また、自動車重量税は一般財源化されて以降、課税根拠が非常に薄いということで、減税要求がきつくて5,000億円の減収になって、トータルで1兆円自動車利用者の負担は減っていると。一方、受益はどうなっているのかというと、実は2009年以降、ちゃんとしたデータがないのでよくわからないという状況になっているということを、1.5のほうで示しています。

したがって、私の提案としては、議論のベースになるものとして、きちんとデータをまとめて、それを継続的に公表していくべきだと考えています。この1.2のところに書きました『道路行政』という本があったのですけれども、平成21年にいろいろな状況があり、それが打ち切りになっているわけですが、なかなかそれを復活させるのは難しいのかもしれないのですけれども、道路政策を通観できるような、きちんとした冊子が今ないような気がしているわけです。道路局として公式に出せるものと、それ以外のいろいろ

な歴史とか経緯とか方向性のようなものを含めたものをPRしていく場が、今なくなって
いるような気がしますので、受益と負担のデータを出すとともに、そのような情報を提供
することをやるべきだと思っているというのが私の提案です。

【石田部会長】 ありがとうございます。では。

【根本委員】 私のほうからは、「損傷者負担を考慮した高速道路料金」という論文を紹介
したいと思います。まず前段として確認しておきたいことは、日本の道路を走るトラッ
クは、諸外国に比べて小さかったんですけども、去年から今年にかけて大きな制度改革
がありまして、まず許可なく走れるトラックの大きさですけども、重要物流道路では、
40フィート海上コンテナを引っ張るトレーラーも許可なく走れるようになりました。許
可をとって走るトラックでも、25メートルのダブル連結車両が今年1月から走れるよう
になり、あまり国際的に見劣りしないようになってきました。規制緩和で運びやすくなっ
ただけですけども、負担のほうもお願いしたいということです。大型車の自動車関係税、料
金を国際比較すると、ヨーロッパなんかは税金も高くなっていますし、料金も高くなって
いて、日本はずっと変わっていないので相対的に安くなってきました。

ということで、早速論文に入るわけですが、まず高速道路の橋梁・トンネルが老朽化し
ており更新費用の財源調達が問題となっています。というのも、高速道路・首都高ではト
ンネル、橋などの構造物の延長に占める割合が26%、95%ということで、大型車の道
路損傷は高速道路で生じている。だけれども、車種別料金というのは伝統的に空間的・時
間的面積で決められていて、大型車は普通車の1.65倍、特大車は2.7倍ということで、
道路損傷への影響は考慮されていない。そういうことで、この論文では、道路料金とい
うのはどのように決められるのか理論、それから、いろいろな各国の計測例をレビューして、
首都圏で大型車の道路損傷料金を試算してみたということです。

まずいろいろな事例を見てみますと、やっぱり道路損傷費用を負担させるという事例が
海外でも増えているような気がします。そして総費用を回収するという前提の下では、大
型車の負担が増えれば乗用車の負担は減ることになります。それから、舗装・床版への損
傷に限って計測しても、大きな道路損傷費用が発生していて、大型車は普通車の3倍ぐら
いは払ってもよさそうです。

それから、道路損傷費用をどういうふうに課していくかということになっていくわけ
ですけども、例えば混雑課金というのは、混雑時間帯に混雑区間を走る車に対してかけて、
違う時間とか違うルートにシフトしてもらうんですけども、大型車の損傷課金を、例え

ば構造物が多い区間に関して課せば、大型車はその区間を避けてほかを走ってくれるかもしれない。そうすると、道路ネットワーク全体の維持管理・更新費用が最小化できることになります。そういう長期的な道路計画・整備システムに変更していくということも重要ではないかと思えます。

それから、副産物として、床版への損傷というのは平均軸重の1.2乗則という研究結果もあります。ですから、過積載が1台で何倍もダメージを与えていることになります。例えば、5割軸重が多いトラックは、1台で130台分ぐらいのダメージになるというような計算結果が出ます。ですから、論文とは離れますが、過積載の取り締まりは重要です。

それから、もうひとつの副産物として、乗用車での対距離課金というのがニュージーランドで導入されているということが、調べていてわかりました。大型車の対距離課金というのは、ヨーロッパで10カ国以上で導入されているんですけども、乗用車の対距離課金で今実現しているのはニュージーランドだけです。そのことをちょっとだけ紹介したいと思えます。

5ページ目の表-2というのを見てください。ニュージーランドは農業国で、農業作業車というのは畑を走ります。公道を走らないので、ニュージーランドではディーゼルの税金はただなんです、燃料税がかからない。ところが、ディーゼルの乗用車がどんどんどんどん増えてきたもので、乗用車も、それから大型車も、ディーゼルの車は燃料税じゃなく対距離課金で払えということになりまして、共通コスト、舗装コスト、総重量コストなどを計算して支払ってもらうこととしました。ちょっと極端な例ですけども、8軸のトラックは乗用車の7.5倍払わせるということになっています。

首都高の橋梁部で検討した結果は7ページに示しています。初期建設費と維持管理費と利子を、2050年までに償還するという予定だったんですけども、大規模修繕・更新が必要なことがわかって、それで15年間、料金は変えずに徴収期間だけ延ばそうということになっているわけです。その維持管理費と、それから大規模修繕・更新費の中で、大型車の走行にかかわって生じている費用があるとすれば、その部分は大型車に応分の負担をしてもらおうじゃないかということで、維持管理費のうちの舗装費を軸重の4乗に比例させ、それから、大規模修繕・更新のうち、床版が壊れるのはどうも重さの1.2乗に比例するというので、計算した結果を示しています。普通車を1とした場合、大型が3、特大車が2.9となっています。特大車は、軸がいっぱいあるので、1つの軸で支える重さが減るものですから、軸の数が増えた以上に軸重の減った効果が大きくて、私のこの計算

ではちょっと大型車よりも安くなりました。なお、ニュージーランドは大型車を90車種に分けています。日本は特大車というので、セミトレーラーからダブル連結まで含まれています。これはやっぱり細かく分けたほうが良いとは思いますが。

ということで結論として、大型車の負担を増やすべきではないか、ということです。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。

これからあまり時間がありませんけれども、議論をしてみたいと思います。委員だけではなくて道路局の皆さん方からも、いつもの逆手、何言っているのみたいな、そんな話もあろうかと思えますけれども、お願いしたいと思えます。いかがでしょうか。どうぞ。

【羽藤委員】 ありがとうございましたというか、あれですけど。太田先生の資料の中で、資料4-2の2ページ目の道路局の公式見解という一番上のところについてちょっとお伺いしたいんですけども、太田先生がいつも言われている受益者の負担の話ですか、あと公平性、安定性、合理性というこの考え方、非常にしっかりしたものだとも考えているわけですが、一方でこうした制度がかなり高度経済成長時代の、まだ道路がなかった時代にどうやってつくるかという枠組みの中では非常によく機能した制度だというふうにも感じていますけれども、一方で、言葉の使い方、私、前回もちょっと変な言葉を使ってしまったというふうに記憶していますけれども、公平性とか平等性とか公正というふうに考えたときに、ルールが共通であるから、その中で道路の、誰からお金を取って、誰が受益を受けるかという考え方がある一方で、高速道路的なものが社会の中で非常に一般的なインフラになる中で、これにアクセスできないということが、やはり社会としての平等性を欠いているであるとか、暮らしが成り立たないとかという中で、ほんとうにこういう考え方でこれからの道路の財源のあり方を考えて、イコールイーターというか、平等性とか公正という問題で考えたときに、少し我々、次の時代に向けて考え方を考える必要もあるのではないかなとも思うわけですが、このあたりについて経済学的な観点から、ぜひ太田先生のほうからお聞きできればと思いました。

【太田委員】 経済学ではないと思いますが、ここの2ページの頭の言葉の使い方は独特なもので、道路行政においてのもので、私たちが使うものではありません。今、根本的なお話をされたので、何が一番重要かという、本来は道路政策の目標があって、その目標に対応して、整備政策にしる維持管理政策にしる、今日の安全政策にしても、組み立てられるわけですね。目標が本来明確に確立された上で、これだけ財源が必要で、それに対してどういうように実行に移すかというのが本来の形だと思うのです。

そもそも今、道路政策の根本目標があるのかという問題が、実は大きくあると思うのですよね。高速道路1万4,000キロの整備計画はまだほんとうに残っているのかとか、そもそも一般道路はどのくらいのところまで本来、例えば2050年にはこういうようにしたいのかという、その目標自体実はないわけですよね。昔の道路整備5カ年計画だとすると、2次とか3次のころというのは目標を原単位に基づいてせっていしていたのですけれども、財源制度がなくなり、社重計画の中に入った途端に、何となくぼわーんとしたパフォーマンス指標で設定されるという形になってしまっています。本来どういう形の道路ネットワークが必要なのか、道路ってどういうものであるべきなのかという根本的な議論がないのが問題だと思います。それをまずつくった後に、その後で本来財源の話が出てくるのだと思うので、それがきちんと議論されてないのではないかというご指摘はそのとおりだと思います。

そここのところを本来組み立てた後に、今日の根本先生のお話もそうなのですから、実際の施策に落としていくものなのだろうなという気がします。ありがとうございました。

【石田部会長】 いかがですか。道路整備計画5カ年計画がなくなって随分たつわけですよね。あるいは、国土計画の、太田先生の言葉を借りるとぼわーんとしちゃってから随分たつわけですよね。お金を書くから、金額を書くから、プロジェクトを書くから不必要な道路をつくってしまうんだみたいな批判のされ方をしてそうになっているわけですから、いつの間にやらOECD諸国の中で、そういうふうな扱い方をしているまれな国に日本がなってしまう、アメリカもI S T E A以来、ずっとそういう金額とプロジェクトを明示するような国の計画を立てていますし、最近ではイギリスもフランスもドイツも、いろんな国が金額とプロジェクトを明記した、そういう国家目標みたいな、道路だけじゃなくて交通政策なんですから、そういうことをきちんと立てておられますと。

いつの間にやら変わっちゃったなという感じがしているんですけども、そういうことを一部の人を除いては、あまりよく認識されていないということもありますので、そういうことも含めて、この辺の目標とか、あるいは効果とか、やればやるだけあるということの実証とか、そういうことをきちんとやっていかないといかんというふうに私も思っております。

いかがでしょうか。ないですか。どうぞ。

【太田委員】 根本先生のご議論なのですけれども、根本先生のお話はきっちりされていて、すごくいい枠組みで説得力あるのです。だけれども、私自身はちょっと違う考え方

を持っていて、大型車の高速道路料金はもっと安くてもいいのではないかと思っています。それは、料金の決め方というのは、コストから考えて決める方法もあるのですが、受益から考える決め方もあります。大型車とかトラック事業者の方々の需要の価格弾力性は大きいので、料金上げると一般道路におりてしまうと私は思っています。道路損傷するのは高速道路だろうが一般道路だろうが一緒なので、私はどちらかというところと国税でディーゼル燃料課税をしておいて、そのお金で高速道路を今より割り引いたほうがいいのではないかと思ったりもしています。

でも、この私の案は、それがほんとうに有効なのかどうかということ自体、さきほどのデータの話なのですけれども、よくわからないのです。なので、どのぐらいの費用がかかっているのかとか、どのぐらいの受益が生じているのかとか、そういうことに対する議論ができるようなデータを整備しておく必要があると思います。

【石田部会長】 どうぞ。

【根本委員】

まず、トラックは日本の物流を担っている重要な手段だから、あまり料金を高くすべきじゃないというのは、多くの方が主張するところなんですけれども、やっぱりそれぞれの輸送モードが基本的にかかる費用、サービスの生産のときにかかる費用を負担してもらって、それで競争すると。何らかの理由でトラックを守ったほうが国のためになるといったときは、それは道路料金政策じゃなくて産業政策として助けてあげるとというのが1つ、僕の立場です。

それから、確かにトラックに課金すると、一般道にシフトする可能性はあります。ですから、木曽路など地域によってそういう配慮が必要なところというのはあるのかもしれませんが。しかし、先ほど言いましたように、一般道ではなく高速道路に構造物があるんですよね。そして構造物区間が土工区間よりも圧倒的に維持管理、更新費用が掛かることがわかりました。そういう意味では構造物区間を走るトラックに対して負担を求めるというのは筋が通っているのではないかなと、僕は思っています。

【屋井委員】 時間がないので発言を控えましたけれども、今日の先生方のメモというレジュメ、非常に重要な論点が幾つも出てきていて、だから一つ一つ議論するのにちょっと今日は時間が足りな過ぎるということです。けれども、道路のあり方だとか目的、それから進め方も含めて、非常に本質的だと思いますので、ぜひまた継続的に議論させていただければありがたいと思います。

【石田部会長】 いろいろなテーマというか必要性の視点をご提案いただきまして、これからほかの先生方の出番も控えておりますので、ぜひ大事だなと思うものがありましたら、そういう中で展開していただければありがたいなと思っております。

もちろんのことですけれども、これ以外のことでさらに重要なことがいっぱいあると思いますので、自由闊達な議論をしたいなと思っております。

ありませんか。どうぞ。

【朝倉委員】 計画の目標と大いに関係するんだと思うんですけれども、事業の評価等と関連して、今、B/Cが実施されています。ほとんどの方がそうおっしゃっているんですけれども、B/Cに反映されていない項目はたくさんあって、それをそもそもどうするんだということは、実際の現場では大変困っておられるポイントかと思います。そこはぜひともこういう場で議論してほしい。僕も整備局の事業評価の委員会で、いろいろ言うんですが、事務局はマニュアルどおりやっておられて、それ以上の議論は難しい。マニュアルどおりにやることは確かに重要ですが、それだとちょっとだめなんじゃないですかと言うんだけど、もっと上の会議の席で発言するほうがよいとも言われています。もしそういうことが話題になりえるのであれば、ぜひとも検討していただきたいと思います。とりわけ今日の話題の防災とか安全とか、そういったことを評価するときに、今のB/Cのスキームではなかなか難しいですよ。でも、それをやっぱりきちっと評価していかないと、さっきのどれだけお金をかけて、どういうプロジェクトを進めるんですかということとなかなかくっついていかない。その議論はたいへん重要なんじゃないかなと感じております。以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【勝間委員】 さまざまな公共投資において風当たりが強いときに、おそらく道路とそれ以外の、例えば公共の美術館とか、建物を全部ごっちゃにしている印象があるんですよ。やはり道路は国がやらないと誰もやらないということ、もう少し国民の皆様にわかってもらわないと、また不要な橋だ、不要な道路だという議論になってしまうので、やはり道路に関してはエクスクルーシブ性があるということをもう少し強調することが必要かなと思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。箱物と一緒にたにされますけれども、道路は決して箱物ではないと思うんですけれども、そういうことも含めて、勝間先生もばんばん発信していただければありがたいと思います。

どうぞ。

【太田委員】 B/Cも含めてそうなのですから、効率性によって必要性が高いか低いかは判断できますけれども、必要か必要ではないかは、判断は本来できないはず。政策目標に対して効率的にやるべきだというのはそのとおりなので、効率性を評価するのは重要です。けれども、効率性によって事業採択のイエスかノーが決まるものではないです。例えば、バリアフリー化はどう考えたってB/C出ないはず。けれども、あれはやらなければいけないことで、効率性の高いところからやりましょう。だから、鉄道駅だと初めのころは6,000人、4,000人ということで、だんだんだんだん基準を下げてくるわけですね。

ですから、公平性の観点から、1万4,000キロを整備する計画を確立した。その下で、ちゃんとやっていたら、効率性の高いところから整備していくわけですから、どんどんB/Cが落ちていくわけです。そして、1万4,000キロの一番最後のところは、B/Cが1割っていても当然なのですね。ですから、B/C1という軛をどうとるかということも重要なのですけれども、本来は目標自体がどういう正当性を持つかということを確認した後に、それを効率的にやっているということを主張していくということが重要だと思います。

【石田部会長】 いかがですか。もう12時になっていますけれども、もしよろしければ、もうちょっと議論を続けたほうがいいかなと思うんですけども、よろしいですか。どうぞ。

【久保田委員】 先ほどの、道路は要らない箱物とは一緒にならんという話があって、私ももちろんそう思うし、ここの部屋にいる人はみんなそう思っていると思うんですけど、国民のある種の割合の方はそう思っていないと。そこはやっぱりこういうところで、じゃあどうしたらそういう人たちの心に訴えられるかという、そこをやっぱり考えないと愚痴になっちゃうので、そこはぜひ考えていきたいと私も思います。

【石田部会長】 よく思うんですけど、高速道路が開通して、こういう企業が立地しましたと。あるいは、交通量が増えましたというデータを一生懸命つくられていて、それはそれでとても大事なことなだけけれども、ぱっと見た印象は、ふーんという感じなんだよね。感動がないんですよ。そこにどういう人の生活があるとか、あるいは経営者の方はどういう決断でそこに立地を決めたのか、そこにおける道路、社会資本の意義ってどういうことなのかというのが何もわからずに、何か立地しました、よかったですねということな

んですね。

命の道の議論もそうで、お父さんがこれで助かったとか、やっぱりそういうふうなことも同時に頑張っていないと、感動がない評価ばかりのような気がするので、お考えいただければなと思いました。

いかがでしょうか。それでは、これで議論を終わりたいと思うんですけども、局長、何かありませんか。

【道路局長】 ちょっと用意が、全然考えてなかったんですけども、済みません。最後の感動をというところですけども、やはりB/Cにも関係しますけれども、今までの交通量の増加とか、そういったものに引っ張られて、感動を失っているのがあるのかなというふうに改めて思いました。

やはり道路が開通したときには、涙を流して喜んでくれる人が1人でもいるということをやっぴり常に思い出しながら、そういったところが1人いるということは、1人だけではないということでしょうし、そういったB/Cの今の考え方ではない部分を常に考えながら、次の計画も立てないといけないし、わかってもらおう努力ということも、そういうところに限りがあるのかなと思いましたので、今後またそういった方向で進めたいと思います。ありがとうございます。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、議論はこれで終了させていただきまして、お返しいたします。

【総務課長】 長時間にわたるご議論ありがとうございました。本日の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いて、ご同意の上で公開したいと思います。また、近日中に速報版として簡潔な議事概要をホームページにて公表いたします。

また、本日の会議資料は、追ってメールで送付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。どうもありがとうございました。

— 了 —