

令和2年2月21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73回基本政策部会を開催させていただきます。

進行を務めます総務課の小善です。よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の池田よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 皆さん、おはようございます。今日も朝早くから道路分科会基本政策部会にご出席をいただきまして、大変ありがとうございます。

年をまたいで開催になりましたので、年末年始の道路の動きを二、三、ちょっと紹介をさせていただきますと思います。1月末に国会が召集されまして、まず補正予算が月末に成立をいたしました。この補正予算の中で、道路関係についても、去年の補正予算よりも25%ほど規模が大きい形で計上をされまして、さらに去年の補正予算は、台風を受けての防災がほとんどだったんですけど、今年の補正予算では、いわゆる高速道路のミッシングリンクへの導入もできるような計上ができまして、今、全国でまだ待たれているネットワーク整備に補正予算を充てることができることになりましたので、成立していただきましたから今、執行の準備を早速しております。また、来年度予算は、今年度の予算が20年ぶりに15%ほど増えていたんですけど、そこは横ばいということで増額というのはなかなか難しかったんですけども、大きい目で見ると、道路事業含む公共事業全体をもう少しやらないといけないんじゃないかなというような判断の中で、右肩上がりの流れになってきております。防災や修繕系も含めて、まだやらないといけないことが山積しているという認識でおりますので、そういった財源の確保も含めて、またご指導いただきながらしっかりと取り組んでいきたいというふうに思っております。

今日は、ビジョンのとりあえずこれまでいただいたご意見を踏まえた中間的なまとめをイメージして、この後ご説明をさせていただきます。前回のときにも、やはり将来のビジョンであるので、世の中のシナリオをもう少しある意味大胆に、ある意味今までの既成観念にとらわれずきちっと示していくことが必要だというような、大きくはそういうご意見もいただいたと思っております。この後ご説明させていただきますけれども、以前この場でも、道路局の中堅職員の考え方を発表させていただきました。今回は、その中堅職員の

発表を踏まえて、さらに中堅よりももう少し若い層の方に特別チームをつくっていただいて、そういう方々が20年後は中堅以上になるんですけども、そういう時代にどういう時代が訪れるかというようなことを5つのシナリオということで、示して、それを踏まえた道路のビジョンというようなまとめにしておりますので、ぜひまたこの後ご意見を頂戴して、いいビジョンをつくっていただければというふうに思います。

どうぞよろしくお願ひいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。なお、池田局長は公務の都合により、途中一時退室させていただきますので、ご了承ください。

また、本日、朝倉委員、羽藤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。

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。

なお、カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力お願いします。

また、資料につきましては、タブレットの端末をご参照いただければと思います。また、一部A3判の資料を机上のほうに用意させていただいております。

タブレットの操作方法についてでございますが、現在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になっております。耳のところをタップしていただきますと、白抜きで人の顔のマークと耳のマークが両方出ております状態になります。この状態ですと、ご自身でタブレットを操作いただける状態になります。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していただけるという状態になります。なお、不具合等がございましたら、事務局職員にお声がけください。

それでは、以後の議事の進行を石田部会長にお願いしたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【石田部会長】 おはようございます。今日もよろしくお願ひをいたします。これより議事を進行させていただきます。

前回、先ほど局長からありましたけれども、11月20日にこの部会を開催させていただいて、今後の道の駅のあり方及び自動運転に対応した道路空間のあり方中間とりまとめについてご審議いただきました。また、新ビジョンの取りまとめに向けて、ビジョンの素

案について議論を行いました。これを受けて、今日はまた後半戦で、ビジョンの素案について議論をいただくことになっております。それと、報告事項でありますけれども、局長ご挨拶の中であまり謙遜されて触れられなかったですけど、最近ほんとうにかなりの勢いで道路法の改正をずっと続けていただいております、そういうところにも、今ほんとうに変わろうとしつつある姿を感じるわけでありまして、今年も、道路法等の一部を改正する法律案についてご報告いただくことになっておりますので、そのことも踏まえて、新ビジョンの議論に反映させていただければなというふうに思います。

じゃ、早速でございますけれども、道路法等の一部を改正する法律案について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【路政課企画官】 路政課企画官の山岸と申します。座って着座にて説明をさせていただきます。

まず、道路法等の一部を改正する法律案でございますけれども、ステータスといたしましては、2月4日に閣議決定をいただきまして、これから国会でご審議をいただくというものでございます。

まず、全体の概要を1枚紙でございますように、お手元にも配付をさせていただいているかと思いますが、1枚の縦紙とあと、説明資料1-2という形で、横長の紙も配付させていただいております。

まず、1枚紙のほうでございますけれども、全体概要でございます。こちらにございますように大きく5つの改正事項がございます。最初の4つ、特殊車両の話ですとか交通結節点づくりの推進、歩行者中心の道路空間の構築、自動運転の話につきましては、道路を利用しやすくするという観点からの改正でございます、最後の5つ目でございますけれども、こちらは災害時に市町村道など、道路啓開・災害復旧の代行を行えるようにするというための改正となっております。詳しくは横紙の1-2とされている紙をもとに説明をさせていただきます。

まず、1-2の1枚目、表紙をめくっていただきまして1枚目でございますけれども、1点目、物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設ということでございます。現行の特殊車両の通行制度におきましては、車両の大型化ですとか景気回復の影響もございまして、許可件数が大幅に増加しております。その絵の左側でございますように、平成28年度、26年度から比較すると約1.6倍に増えてきていると、許可件数でございます。こちらに45万件程度ございます。その結果、右側でございますように申請から許

可までの審査日数が長期化しているという問題がございます。これまで審査期間の短縮を図ってきておりますけれども、さらなる短縮がなかなか難しいという状況でございました。一方で、データベース化の進展ですとか許可に関連する情報の蓄積に伴いまして、こうした情報を活用して手続の迅速化を図ることが可能な状況になってまいりました。

次のページでございますけれども、2ページ目ですか、でございますけれども、左側が現行制度でございます。右側が今回導入する新制度でございますけれども、現行制度におきましては、申請は1経路ごとに都度申請をしていただきまして、それぞれ地方公共団体の協議ですとか、許可に関しては許可を受けた1経路のみ通行可能という形で、なかなか審査日数としては現状30日かかっているという状況でございました。こちら、右側にあります導入する新制度でございますけれども、情報が電子データ化されたと。道路については、国が一元的に管理をするという形にしまして、あらかじめ車両の登録をしていただいた大型車両につきましては、実際に通行しようとするときに、発着地ですとか重量をウェブ上で、入力していただければ、即時に通行可能な全経路を表示することができる。この図でいいますと赤く塗られているところですが、そのこの通路については、許可を一度、その都度の許可を得なくても通行することができるという制度を新しく導入しようと考えております。

この結果、今回の新制度を活用する場合につきましては、即日で通行可能となるということで、今まで30日かかったものが即日ということで、非常に大きな進展が見られるのではないかと考えております。目標としましても、現在30日から2021年度までに、現行制度も残って今回新制度に行くようなものではない特殊な車両につきましては、既存の制度も活用できるようにしますので、合計すると2021年度末までには審査日数が約10日に短縮されると見込んでおります。

続きまして、3ページでございます。こちらは、民間と連携した新たな交通結節点づくりということで、バスタという形でよく呼ばれておりますけれども、今現状として、主要な交通結節点ではバス停なんか分散しまして、交通混雑を招いております。それを解決するためにも、そういう停留所等を集約化して利用しやすくするというを目的として、バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として整備するという形で整備を図っていければと考えております。通常の道路、一般的な道路が不特定多数の利用を想定しているわけですが、今回は、バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物という形で位置づけまして、さらに運営につきましては、P F

I法のコンセッション制度を活用して、民間事業者に委ねることができるように改正をしたいと考えております。コンセッションの導入によりまして、運営権者が利用料金を収受することができるということとともに、占用許可につきましては、道路管理者とコンセッションの運営事業者との間で協議が成立した場合につきましては、占用許可があったとみなすという形で法律上措置されておりまして、民間事業者の参入を容易にするスキームを整備してまいりたいと考えております。

続きまして4ページ目でございます。こちら、例えば県庁所在地の目抜き通りなど、各地で、札幌ですとか姫路のようなああいう大通りのような歩行者に優しい、歩行者中心の道路にしていこうという構想がございます。こうした各地の動きを踏まえまして、道路はこれまで通行に重点が置かれていたわけなんですけれども、今回は、歩行者利便増進道路という形で指定制度を設けたいと考えております。指定された道路につきましては、歩行者が快適に滞留することができる空間を整備するというところで、構造の基準につきましても、歩行者の利便増進のための構造基準をまず策定いたします。その構造基準を適用いたしますし、右側にありますように利用増進のための占用を誘導する仕組みの導入ということで、オープンカフェですとか広告塔、ベンチなど、そういう施設の設置をしやすくするというのを考えておりまして、にぎわいのある歩行者中心の道路空間の構築を後押ししてまいりたいと考えております。

具体的には、例えば占用につきましては、占用者を幅広く公募する公募占用という仕組みを導入いたしております。また、公募により選定された場合には、ここにありますように最長20年間の占用が可能ということで、非常に民間事業者にとっても初期投資の高い施設も参入しやすくなるということで、道路空間の再構築に伴いまして、歩行者に優しい空間を構築するための施設の導入をしやすくするという改正を行ってまいりたいと考えております。

続きまして5ページ目でございますけれども、こちらは自動運転の関係でございます。中山間地域の道の駅なんかを想定しておりますけれども、磁気マーカ等により誘導されるカート型の自動運転車などの実証実験を行っております。昨年11月から秋田県の上小阿仁村で移動サービスの運用開始したところでございますけれども、こうした移動サービスや自動運転の取り組みを後押しするという観点から、今回、磁気マーカですとか電磁誘導線、こういったものを道路附属物として位置づけまして、道路管理者が整備する、インフラ側からも自動運転を支援するという仕組みを設けております。また、民間事業者が整

備する場合がありますので、占有物件としても新しく位置づけるという改正をしようとするものでございます。

そして、最後6ページ目でございますけれども、こちらはいわゆる国による災害復旧の代行ということで、災害時の道路啓開ですとか災害復旧に関しましては、地方公共団体が管理する道路の代行について、これまで道路法では代行する、できる道路が限定されておりました。ここにありますように、重要物流道路（代替・補完路含む）ということに限定をできておりましたが、昨年の台風19号におきましては、例えば重要物流道路等に該当しない長野県の東御市で橋梁が崩落した事故がありましたけれども、そういった市道のようなケースでは、これまで道路法による直接の権限代行ではなくて、大規模災害復興法の指定要件を待つ必要がありまして、そういった代行が決定するまでにタイムラグが生じている現状がございました。これまで認められてこなかった国による権限代行でございますけれども、こちらを補助国道ですとか地方道の啓開、災害復旧の代行を対象とするという形で、対象範囲の拡大を図る改正を行いたいと考えております。

5つ、大きな項目がございますけれども、それぞれ非常に道路行政にとって重要な、また新しい可能性を開くような改正になるかと考えておりますので、これからまだ国会審議ということは控えておりますけれども、こういった改正を行うことで道路行政の幅が広がるのではないかと考えております。

私からは以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

ただいまのご説明に対してご質問とか感想とかご意見、どうぞ。

【根本委員】 資料の2ページですけれども、特車に関連して新しく導入する制度の赤い経路について質問したいと思います。これまでも大型車誘導区間で、ETC2.0をつけていると許可不要、それから、重要物流道路で国際海上コンテナ車両は許可不要となりました。そういうこれまで説明してきたネットワークよりも、この新しい赤い道路というのは、よりカバーされる道路が増えると考えていいですか。

【路政課企画官】 カバーされる道路の範囲につきまして、今データベース化を進めておりますので、そういったことも踏まえて広がっていくという形で考えておりますが、当然道路管理者と協議をいたしまして、そこで道路管理者が同意した道路を増やしていくという形でその範囲を広げていこうと考えておりますので、道路管理者の同意次第というところがございますけれども、やり方としては広げていこうという考え方でございます。

【根本委員】 そうすると、今までのそういう許可が要らないという制度は、ある意味今回の制度に発展解消したと解釈できるでしょうか。そういう意味では大型車誘導区間とか重要物流道路というのは気にしなくていいということになりますか、これからはこのネットワークに入っているかどうか、で判断してかまいません、ということになりますね。

【路政課企画官】 その点に関して、発展解消という見方もあるんですけども、まだ個別に許可が必要な——基本的な画一的なものにつきましては、今回新しく導入する制度で対応しようと考えておりますけれども、特殊な車両について、個別に許可が必要なものにつきましては、既存の制度を活用していただくということもございますので、すぐに直ちに新しい制度に全てが移行するわけではございませんけれども、考え方としては、発展・解消といえますか、新しい制度のほうに徐々に移って行っていただくということを考えております。

【根本委員】 その辺、ネットワークをちゃんと整理していただいて、どれが入る、入らない、わかりやすくしたほうがいいと思います。

ただ、過去に大型車誘導区間を議論しているときに、県市町村の同意が必要だからここは入れたいけれどなかなか入らないとかいうこともありましたし、それから、環境上の配慮から、ここはわざと入れないでおこうという、そういう政策的なこともあったと思うんですね。今回のネットワークも、多分そういうことが政策の一番重要なところだと思うので、その方針を決めていただきたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

ほかにかがでしょうか。お願いします。

【勝間委員】 4ページ目の利便増進のための占有の話なんですけど、これ1点だけお願いがありまして、話を聞けば聞くほど何か悪用されて既得権益化するような人がいるような気がするんですよ。なので、初めのうちはやはりかなり基準を厳しくすることと、やはり悪用する人がいたら追い出せるような仕組みを入れておかないと危険だと思いますので、その点だけお願いします。

【石田部会長】 どうぞ。

【路政課企画官】 先生のご指摘を踏まえまして、もちろんその許可基準ですとか条件等いろいろつけますので、変な事業者が入ってこないようにするというのは当然のことではございますけれども、そういったことがないように、今後しっかりと取り組んでいきた

いと思います。

【石田部会長】 道路協力団体との併用というのは、ちょっと変な表現になりますけども、相互に活用するみたいなことをぜひお考えいただければありがたいというふうに私も思いました。

いかがでしょうか。どうぞ。

【草野委員】 それに関連してですと、美観を損ねるようなことになっては元も子もないと思いますので、デザイン性の統一とか、その辺にも配慮をいただきたいと思います。

【石田部会長】 どうぞ。

【大串委員】 すいません、5ページなんですけれども、こういったものは非常に大切で、いろんなチャレンジがこれからなされていくでしょうし、まだ技術が開発途上ということもあって、いろんなものが埋設される可能性がありますので、そういったことに関して、例えばここには何が埋まっているというマッピングできちんと道路管理者が把握される仕組みができているとは思いますが、できた上で相互の干渉性とかをどうやって検証していくのかなというのがちょっと悩ましいところではあるかなと思いましたので、何か統一基準があるのかどうかということと、占有させるときに、複数候補で違う技術が出てきた場合にどうやって優先順位をつけるのかということも、もし今お考えがございましたら教えていただけたらと思います。

【路政課企画官】 自動運行補助施設につきましても、まず、国で整備する場合につきましても、どこに埋まっているか、公示をすることを考えておりますので、外から見てどこに埋まっているか、何が埋まっているか、わかりやすく説明できるようにしたいと思っております。

また、占用につきましても、当然ほかの車に悪影響を与えるようなものですか、そういったものを排除するためにも、当然その許可の条件ですとかほかの車に悪影響を及ぼさないことですか交通安全上悪い影響がないようにするとか、そういったことにつきましても、しっかりと見た上で許可ですとか整備を図っていくということはしてまいりたいと考えております。

【大串委員】 ちなみにドイツなどは、例えば車のメーカーが違っても統一基準でやるようなことになって、こういう今もう敷設されているのかとか、そういった情報というのはもちろんお持ちでいらっしゃるって、例えば自動車工業会との調整とか、そういったことをきちんと検討進めていただいて、いろんな基準が乱立しておかしくないよう

にしていただけたらなと思います。

以上です。

【路政課企画官】 当然、こちらの自動運行補助施設につきましても、性能の基準ですとか、そういったものはしっかりと法律上位置づけておりますので、国際的なスタンダードに当然遅れないような形で、もちろんきちんとしたものを整備していくという考え方でやらせていただきたいと思います。

【大串委員】 ありがとうございます。

【石田部会長】 これ、5ページの絵を見ていますと、上の文章には埋設ということは書いてないんですけども、下の絵は全部埋設になっているんですね。舗装の打ちかえとか、いろんなことを考えると、埋設ってだけにこだわらないほうがいいのかなと思いましたが、その辺の技術開発とか柔軟性も必要かなというふうに思いましたので、またご検討ください。

どうぞ。

【太田委員】 ありがとうございます。

新道路法が成立してから70年近くなる間に道路ストックが積み重ねられてきて、その道路ストックを新たに有効活用しようという、災害復旧を含めてなのですけども、そういう発想で今回改正が大きな意味も持ってなされたと感じております。したがって、より一層この道路を使って、後のビジョンにありますけど、国民の幸せにつながるような施策を引き続き、道路法の改正を含めて、また検討していただきたいと思います。

【石田部会長】 どうぞ。

【屋井委員】 私もコメントになっちゃうかもしれませんが。今回の改正も大変前向きで結構いい方向だと思いますので、2点だけ確認なんですけども。1つは、この特定車両停留施設、これはバス・タクシー・トラック等になっていて「等」がありますので、例えばシェアサイクリングなんかのポート。こういうものも今、シェアサイクルそのものが日本において公共性を持っているかどうか、こういう議論が重要だと思いますけども、一定のそういう条件のあるもとでは、そういう施設についても、PFIやるかどうかは別にしても、その対象になるのか。あるいはそういうものがここで位置づけられたと考えていいのかどうか。それが1点目。

それから、道路法の目的関係というのは常に重要な議論なんですけども。今回は、歩行者利便増進道路ということで、歩行者のプライオリティーを非常に高める道路が具体的に

明確に設定できるんだということで、それが国道から市町村道まで全てが対象だという意味では、あえて言うと、国道においてすら、御堂筋なんかそうなわけなんだけど、国道においてすら円滑な交通を担うという目的以上に、それと同等に歩行者のことを考える道路があってもいいという。そういう意味で、国道自体の役割も見方によっては広げられたというふうに考えていいのかどうか。この2点を一応確認させてください。

【路政課企画官】 シェアサイクルのポート、特定車両停留所施設の件でございますけれども、幅広く読めるようにバス・トラック・タクシー等という形で国土交通省が定めるという形にしておりまして、今後、具体的に何を定めるかというのは決めていくことにはなりますけれども、例えば次世代型のモビリティですとか、先生おっしゃったシェアサイクルのポートって今後ちょっと検討させていただくしかないと思いますけれども、そういったものも含めて、新しい時代に対応したものも含めた特定車両停留所施設ができるような形で進めていければと考えております。ちょっと今、そこは検討中という形になります。

歩行者利便増進道路につきましても、国道も含めて歩行者利便増進道路に指定することは可能ですので、そういった道路に求められる役割というのは、時代の変化に応じてさまざまかと思っておりますけれども、そういった中で、歩行者利便、ほんとうに車の交通、通行だけではなくて、歩行者がその道路において、歩行者に優しいといいますか、楽しむということも含めて、国道においてもそういう考え方の変化といいますか、変化が生じているということだと考えております。

【石田部会長】 どうぞ。

【路政課長】 路政課長の千葉です。今回、法改正、こういうふうに提案させていただきました。この間いただきましたご指摘も含めて、若干コメントを補足したいなと思うんですけれども、制度全体をつくる上で、私どもちょっと留意しましたことが幾つかありました。1つは、去年の9月の委員会の際に、朝倉先生から言われました、道路ってどうもビジネスのおいがないよねとか、そういうお話がございましたけれども、民間との関係というものをしっかり考えながら制度設計したいと。それは、その民間をコンセッションでお願いするですとか、歩行者利便増進道路では占用という形でご活躍いただくというようなこともあるんですが、その反射的な問題として、例えばコンセッションに出すときに、じゃ、もともと持っている公共性を失っていいのかというような問題もあるので、条文、今日はちょっと細かいのであれですが、コンセッションに出すときの実施方針に、例えば災害が起こったときの緊急貨物の輸送のようなものはしっかりやれということを実

施方針、あるいはコンセッションの契約にちゃんと明記せいということで公共性を維持する。民間との関係を考える上で、逆に反射的に道路の持つ公共性みたいなものが浮かび上がってきたので、それをしっかり位置づけたりもしています。

それから、デジタル化とかの技術をしっかり踏まえたものにする。

それから、地方分権との関係で申しますと、今までとかく分権というお話が強くございましたけども、特車の今回の制度につきましても、国として担うところはしっかり前向きに出ていくということ。ですから、地方道も含めた国の責任ということがしっかり位置づけられていると思います。それは、デジタル化との関係もありますが、データベースの整備なんていうのも道路法上しっかり位置づけをさせていただいています。もう一つ、制度を実際に設計する上では、先ほど企画官がご説明しましたように、特定車両のところも最後は省令で定めるようにしています。

それから、自動運行補助施設につきましても、その他これに類するものということで、結構幅を持たせたような規定にしております。それは、やっぱり時代の変化に応じまして、あるいは技術の進歩に応じまして対象とする車両、あるいはその対象とする施設というのが広がっていく可能性もありますから、制度自体拡張性を持たせたものにしたいなというような形でやっております。

それから、一部道路法の目的というお話がございました。これは私もこの場でお答えしていたので、ちょっとちゃんとコメントを返さなきゃなと思って今日も臨んでいるんですが、今回ごらんいただきますように、例えば歩行者利便増進道路の定義規定の中には、道路の通行の円滑化ということ以外に利便性、あるいは生活環境の確保、それから、地域の活力の創造、いわゆる地方創生、そうした概念を歩行者利便増進道路の定義の中に書くことができました。また、コンセッションというのは、運営を民間の方にお任せするということですので、運営という概念も出てまいりました。したがって、道路法の目的との関係ではみ出ているんじゃないかという議論が出るんじゃないかなというふうに構えて臨んだんですけども、結果として、道路法の目的は改正せずとも入るという整理が今回なされました。それは、私なりの理解では、やっぱり道路法の目的規定に言うところの整備ですとか管理というものが、この間の交通をはじめとしまして、社会経済情勢の変化に応じて広がりを持っていて、それに道路というのは応えなきゃいけないと。そうすると、おのずからコンセッションでいうところの運営ですとか地域活力の向上みたいなものが道路法の目的規定に別に反しないという整理があったんじゃないのかなと、理解があったんじゃないかな

いかなというふうにとめてあります。とはいいいながら、目的というのは行政の方向性を示すという意味もございますので、道路法の目的としてどういったものがふさわしいのかということについては、引き続き検討を深めていきたいなと思います。

以上です。

【石田部会長】 いかがですか。

どうぞ。

【兵藤委員】 また最初のほうに戻るんですが、2ページ目の導入する新制度、これは事業者にとっては、大変利便性も高まって審査も短くなるということで期待しております。ただ反面、ここで、通行可能な全経路を通行可ということなので、現状だと、実際どこを通っているかというのは比較的把握しやすかったんですが、こうなってしまうと、実際にどこを通ったんだということ、その確認が、確かにE T C 2.0を活用した経路確認と書いてあるんですが、これからの維持管理のこと考えると、特に重いトラックとか、ほんとうはどこを通っているんだという、そういうことをちゃんとモニタリングするような、そんなシステムを、E T C 2.0による経路確認に依存するんだと思うんですけども、そういうシステムを構築していただけたらと思います。

以上です。

【大串委員】 1ついいですか。

【石田部会長】 どうぞ。

【大串委員】 今の兵藤先生のにちょっと加えまして、どこを通っているんだということがはっきりしていると、どれぐらいの重量なものがどれぐらいの頻度で通っているということがわかりますので、それがメンテナンス施策のほうに反映されてくると思うんですよ。その辺の連携をしっかりとっていただけると、今度はエビデンスに基づいたメンテナンス計画ということになると思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。

今、千葉課長からもありましたように、あれは、太田先生がおっしゃったように、ほんとうに意欲的なすごい改正だと思うんですね。この改正の趣旨をほんとうに生かすために、今ご指摘いただきましたけれども、結構細かいところにもその精神を生かして、ちゃんとやるという変な言い方になりますけども、そういうのをどう隅々細かいところにまでしみ渡らせるかというのは結構大事だと思いますので、改正ができたからということに安心することなく、やっぱりオペレーションとかマネジメントとか、ほんとうに大事ですので、

よろしく願いをいたしまして、時間が来ておりますので、この議論についてはこれぐらいにさせていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。

それでは、今日2番目でございます。これらが審議事項でございますけれども、ビジョンの案についてご説明いただいて議論してまいりたいと思っておりますので、よろしく願いをいたします。

【道路事業調整官】 ビジョンのほうを説明させていただきます。まず、資料2-1でございます。これはもう前回、11月の審議の際にもお示ししておりますが、ちょっと時間もたっていますので、おさらいということになろうかと思っております。

ビジョンの位置づけということであります。基本政策部会のご提言としておまとめいただくということを考えております。ビジョン、下にございますように、将来のある時点で達成したいと願う未来像、目標ということで、将来の我々が目指す絵姿をまとめるというところがございます、そういう意味では、我々の今までの仕事とは違うもの、新しいチャレンジかなというふうに理解をしているところでございます。

じゃ、なぜそういう絵姿をつくるのかというところでございます。2つございます。1つは、我々の施策検討、制度立案におきまして、直近の課題への対応にとどまるものではなく、中長期的な社会が目指すべきところを念頭に置いて考えていくという、その指針としての役割。2つ目は、そういう姿をもとにユーザーの方、あるいは関係者の方とコミュニケーションして政策の深化、あるいはそういう議論の深化、あるいは取り組みの深化を図っていききたい、そういう大きな2つの目標を定めて、この新しい取り組みをやってご議論いただいているというところでございます。

続きまして資料2-2でございます。参考程度でございますけれども、今回のビジョンでは、20年後というところをひとつテーマとして議論を進めておりますので、この資料は、じゃ、今から20年前、どんな状態で、今、変わったのというのを予算概要の資料の施策を羅列する形で整理をしてみたものでございます。1999年度対2019年度という形です。上から大きな施策テーマごとにちょっとくくってやってみました。

上から行きますと防災でございます。20年前もネットワーク整備とかのり面対策とありますけれども、2019年度を見ていただくと、やっぱり大雪、集中除雪といったような気候変動の関係もあると思っておりますが、そういう集中的な豪雨、豪雪に対する取り組みというようなテーマで整理をしてきております。

気候変動。20年前は環境という形で沿道環境、環境基準を超えている地域の改善とい

うような施策としてまとめております。ちょっと最近のものはなかなか環境というテーマでうまくまとめられておりませんが、そういう反省もあって、ビジョンではやっぱり気候変動というところが非常に大きな今後のテーマだということで、ビジョンの中にはそういうものを柱立てしてしっかり考えていかなきゃいけないなど、反省かなと思っています。

老朽化。20年前も点検、技術、新技術活用ございますが、2019年度、やっぱり定期点検であったり、あと予防保全という新しい概念、コンセプトが入ってきているというところかと思えます。

ネットワーク、渋滞。20年前でございます。高規格幹線道路、7,377キロの整備でございましたが、20年後、今、約1万2,000キロというところで整備を進めておりますし、また、そういうこともあってミッシングリンクという概念であったり、あるいは機能強化、4車線化、あるいは逆走対策、サービスの向上、そういったものが入ってきていますし、あとはビッグデータ、料金施策といったような20年間の大きな変化があるかなと思っています。

I T S・自動運転。20年前ちょうどE T Cサービスが開始された時期でございました。今、もうE T C 2.0、ビッグデータ、そういう形で技術的な進化もしているというところ です。

緑ですね、シェアリング、結節点、道の駅。シェアリングなどは当然20年前はそういうことは出ておりませんでした。

結節点は、駅前広場、バス交通広場というのは20年前にありますけど、今バスタプロジェクトということで展開をしております。

道の駅は20年前470カ所ございました。20年後、今1,145カ所ということで、かつ、道の駅の機能も大分多様化してしまっていて、新たなステージというような状況になっています。

次、人中心（安全）でございます。交通安全、あるいはバリアフリー、自転車、それはもう20年前も同じように取り組んできたわけでございますけれども、ビッグデータの活用であったり、あるいはユニバーサルデザイン化といったような、そういうコンセプトが新たに入ってきているというところでございます。

人中心。これも20年前、人と暮らしの公共空間の再生、中心市街地の活性化といったような形で、継続的なテーマとして取り組んできているわけでございますが、今般、法改正で新たな制度をつくり上げるというところでございます。

物流につきましても、ネットワーク整備、あるいは当時はデュアルモードトラックというような言葉もありますけれども、20年後でございます、重要物流制度、あるいはスマートインターチェンジ、これは20年前にはなかったものではございますけれども、あとダブル連結トラック、隊列走行ということで、これらも新しいものがあらわれてきているというところでございます。

最後、観光がございます。これは過去20年間の比較でございます、今回のビジョンの取り組みは、さらにこの2019年の右側の20年後というものがどういうものになるのかということを考えていこうと、そういう取り組みでございます。

資料の2-3、本論のほうに入ります。

テーマ、2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路へ～ということでございます。大きく、IとIIという二部構成にございまして、最初のI部のほうは、道路の景色が変わるということで、道路の役割であったり、あるいはシナリオということで、比較的自由的な発想でどういふ変化が主なのかということをもとめさせていただいたものです。II部のほうは、20年後ということでもありますので、20年後の予測データ等をもとに、こういう社会、あるいはこういう道路の役割があるのかということをもとめさせていただいた2部構成になってございます。

それぞれにつきまして、主に担当していただいた課長補佐のほうから説明をさせていただきたいというふうに思います。

【企画課企画専門官】 企画課の米村と申します。私のほうから、第I部についてご説明させていただきます。お手元の資料の2-3の上段のところ、こちらのほうを私のほうからご説明いたします。

本ビジョンでは、副題にもございますとおり、人々の幸せ、将来にわたり人々の幸せを支える道路サービスを実現することが道路政策の原点に置くべき概念ではないかというふうに考えてございます。人々の幸せというのは、9月の基本政策部会で発表させていただきました道路局の中堅職員のビジョンにも通ずる部分かというふうに考えてございます。

Iの1、道路の役割の再考とございますけれども、幸せの達成のために道路が将来にわたってどのような役割を果たすべきかということ、今回改めて再考させていただきます。

まず、左側のほうでございますけれども、現代社会はまだ依然として渋滞や事故、高齢者を含む移動弱者の移動手段の確保ですとか、また災害、気候変動、インフラの老朽化などのさまざまな課題を抱えているというふうに考えてございます。そういった中で、一方

で、AI、IoT、ビッグデータみたいなデジタル技術の進展、また自動運転などのモビリティ革命、そういった今後さらなる技術の進化が見込まれています。これらを踏まえて、道路の役割として、より安全で効率化された移動を実現する道路に進化することが今後の道路の役割ではないかというふうに考えてございます。

一方、それだけで人々の幸せを実現できるのかということ、右側のほうにございますけれども、例えば世論調査でいきますと、人々が充実感を感じる時としては、家族団らん、趣味・スポーツ、友人、知人とのつき合いといった、人との交流が重要視されているというような結果が出てございます。また、良好な人間関係が幸せにつながっているというような研究もあるということでございます。これらを踏まえて、道路の移動だけではなく、空間、スペースとしての役割にも着目しまして、人が滞在し交流できる空間としての道に回帰することももう一つの重要な役割ではないかというふうに考えました。回帰というのは少し言い過ぎの部分もあるかもしれませんが、昔は道路で人々が井戸端会議をしたりとか子供たちが遊んだりしていたような風景が広がっていたということも考えれば、回帰する部分もあるのではないかということで、進化に対比する形でこのような表現にさせていただきます。

以上が道路の役割を再考した結果でございます。

次に2で、道路の景色はどう変わるかというところを今回、5つのシナリオとして予測した結果をシナリオとしてお示ししています。

1つ目が、通勤や買い物等のルーティン移動が激減するというふうに予測してございます。これは、テレワークのさらなる進展、また、例えばホログラムのように、あたかも目の前に人がいるかのような投影技術の進歩も今後見込まれるんじゃないかですとか、またはeコマースの進展、そういったものに伴いまして、通勤や日常の買い物移動の必要性が低下してくるのではないかというふうに考えたものです。また、そういった技術が進みますと、職場と自宅の距離が近いということに大きな意味がなくなるということで、郊外や地方部への移住・定住が増加するのではないかというふうに考えました。そして、それによって道路の景色としては、通勤や帰宅ラッシュが消滅したような道路の景色が将来広がっているのではないかというふうに考えてございます。

2つ目でございます。通勤みたいな義務的な移動が減ると先ほど申しましたけれども、その一方で、相対的に旅行やランニングみたいな、楽しむ移動ですとか滞在というものが今後増加してくるのではないかというふうに考えてございます。その際、道路は国土面積

の約3%を占めていますけれども、空間としてのポテンシャルが発揮され、道路において歩行者空間が充実していただくだけではなくて、人々が楽しみ滞在する公園のような道路も将来出現してくるのではないかというふうに予測してございます。

3つ目は、移動の自動化・無人化でございます。無人自動運転車による移動サービスが将来は公共交通手段みたいな形になって、交通事故が劇的に減少したりですとか、またはマイカー所有のライフスタイルが少し昔の過去のものになっているのではないかというふうに考えました。また、物流においても、物流の無人化が進みまして、ロボットやドローンみたいなものを活用して超多頻度の小口の輸送が出現してくるというふうに考えました。それにより、道路には無人自動運転車などが走り回るような風景ですとか、または乗りかえや積みおろしのための大小の拠点（ハブ）が充実したような形式が広がっているのではないかというふうに予測してございます。

4つ目は、店舗そのものが移動するというものです。サービスしながら移動が可能となった自動運転車によりまして、飲食店ですとか、そういったような小型の店舗のサービス業が曜日や時間に依りて道路の路側でも営業するような時代が来るのではないかというふうに考えました。道路が柔軟に利活用されて、まちの姿が変わるのではないかというふうに予測してございます。

最後が、災害時におきまして、人や物が途絶することなく移動できるような将来になっているのではないかというものです。平時・災害時問わず、機能強化された道路によりまして、道路が災害リスクフリーになって、被災する道路から人の避難や災害物資の輸送を支える、救援するような道路に変わるのではないかというふうに予測してございます。

以上この5つのシナリオは、一部極端な予測も含まれているかもしれませんが、私よりさらに若い係長世代の議論の結果も盛り込んだものになってございます。自由かつ柔軟な発想で、将来の移動や道路の景色がどう変わるのかというものを予測したものです。道路の景色はご説明したとおり、今後、劇的に変わる可能性ございますけれども、そういった中で、道路は今後大きな可能性を秘めているというふうに考えたのが、以上が第Ⅰ部になります。

【企画課課長補佐】 続きまして、第Ⅱ部について、企画課の藤浪のほうからご説明をさせていただきます。

第Ⅱ部は、先ほどのシナリオを踏まえつつ、2040年という断面で切った場合に、道路の景色がどう変わっているのかということをご説明したいと思います。

2040年の道路の景色を踏まえた場合には、2040年の日本の社会を予想する必要があります。その観点から、下にございます12の項目につきまして、いろいろな予想を行いました。それらの予想を踏まえたと、例えばCASEの1つでございます自動運転につきましては、民間予測ではございますが、2040年には自動車販売のうち3割が自動運転車になるというふうな予想もございます。逆に言えば、残りの部分は有人運転でございますので、このころは自動運転と有人運転が混在している社会ということを前提にする必要があると考えてございます。また、外国人観光客ということ踏まえたと、2030年には政府目標で訪日外国人6,000万人ということがございます。2040年にはさらに増えているということが想定されますので、外国人にも配慮した道ということが必要になってくると考えてございます。

以上のような、日本の社会を予想した上で、道路の景色はどう変わっていくか、3つの持続可能な社会の姿と10の政策の方向性について、景色を描いてございます。具体的な景色につきましては、資料2-5のほうに取りまとめてございますので、具体の部分については、2-5を説明したいと思います。

まず、1つ目、国土をフル稼働ということでございます。こちらは、今後、自動運転やもしくはCASEの中でもコネクテッドカーなどを使いまして、道路を効率的に活用していく必要があるだろうという観点で、例えば左上にございますように、全国ネットワークに加えまして、自動運転専用レーンも必要になってくると考えてございます。また、右下にございますように、ほとんどの車がコネクテッドカーに変わるという予想がございますので、道路側と通信をしまして最適な交通をつくっていく、渋滞をなくしていくということが可能になってくると思います。また、車の中でも仕事ができるようになる、また、地方と都市とがつながって仕事ができるようになってくるといことになりますので、日本各地どこにいても誰もが自由に移動できるような、社会参加できる社会ということになってくると思います。そうすることによって、国土がフル稼働していくという、そのような道路の景色になってくるといふふうに考えてございます。

次に、2つ目でございます。2つ目が、マイカーなしでも便利に移動できる道路ということでございます。先ほど法改正の中で、バスタに関する法改正をご説明させていただきましたが、今後2040年なつてきますと、もっとまちレベルでバスタ、モビリティハブのようなものがたくさんできてくる、つくっていく必要があるというふうに考えてございます。上の絵にございますように、大都市でなくても中規模、小規模の都市においても、

モビリティハブが形成されまして、多様なモビリティの乗りかえ拠点になっていく。また、下の絵にございますように、屋井先生からシェアポートという話がございましたが、家のすぐ近くにも、シェアポートが設置され、シェアリングを家のすぐ近くで活用できる、また、自動運転タクシーなどが家まで迎えに来てくれるという社会が2040年にはできているのではないかと。そうなることによって、マイカーなしでも便利に移動できる道路がつくられるということを考えてございます。

3つ目でございます。こちらは交通事故ゼロでございます。こちらは冒頭にございました進化と回帰、これをまさに体現したものかと思っております。例えば進化の部分でございますが、車について、自動運転カーが通信や、もしくはライジングボラード、もしくはランプなどによって完全に制御することができるようになる。その結果、昔、井戸端会議、もしくは道で子供が遊んでいた世界、そのような世界に回帰していくという進化と回帰、また、建議で言いますとベストミックス、そのような形で、生活道路の景色が変わっていくということを考えてございます。

続いて、4つ目でございます。行きたくなる、いたくなる道路ということでございます。こちらで法改正の中で歩行者利便増進道路の話がございましたが、上の絵にございますように、まちの中心となる道路が歩行者中心の空間に再編されると。その結果、まち自体が目的地になっていく、そこでにぎわいが生まれていくということが道路の景色になると考えてございます。また、地方部におきましても、下の絵にございますように道の駅、こちらが地域センターに変わっていき、にぎわいを創出していく、また、モビリティハブの機能も備えまして、地域の足にもなっていくというような世界を想定しているということでございます。

続いて、5つ目でございます。世界に選ばれる都市へということございまして、今後、国際競争力を強化していくためには、変化していく、都市交通の流動を最適化する必要があるというふうに考えてございます。そのためには、MaaSに対応した交通拠点の整備や道路ネットワークの再編も必要になると考えてございます。例えば上の絵にございますようにバスターミナル、こちらが高速道路に直結すると、その結果、高速バスサービスが大きく改善されるということも必要になると思います。また、高速鉄道サービスとも連携することによって、高速移動が大きく乗りかえが改善されるということが必要になるというふうに考えてございます。また、下の絵はにぎわいでございますが、これまではサービスを受けるために人が移動してきたということございまして、今後は

自動運転カーによりまして、サービス自体が運ばれてくるということが必要になってくると思います。そのためには、道路自体もそのサービスを受け入れる必要がございますので、カーブサイドマネジメントな形で、ある時間帯は自動運転カーがサービスを提供するスペースに変わる、もしくは別の時間帯になりますとここが荷おろしスペースになる、もしくは歩行者に開放されるということにより、時間や曜日等によって道自体が変わっていく、その結果、まち自体も時間により変わっていくというような世界をつくっていくべきだと考えてございます。

続いて、6番目でございます。持続可能な物流システムでございます。現在、既に物流は、人の力によりまして最適化が図られてきているというところでございますが、ただドライバー不足、ドライバーの高齢化もございまして、持続可能性ということでは課題があると考えてございます。そこで、自動運転技術などを活用しまして、例えば上の絵にございますように、自動運転トラック、もしくは隊列走行などを有効に活用し、それを支援するレーンをつくりまして、大量輸送の自動化、省力化を図っていく、もしくは下の絵にございますように、ラストマイルの物流に関しましても、宅配ロボなどを活用しまして、人手がなくても省力化した上で物流を確保していくということが必要になってくると考えてございます。

続いて、7番目でございます。世界から観光客を呼び込む道ということでございます。今後多くの外国人観光客にとって魅力がある日本にしていくためには、道自体も魅力をつくっていく必要があると考えてございます。例えば、上の絵にございますように、美しいサイクリングロードでしたり、もしくは散策路、または道自体が公園になっていくということも必要になってくると考えてございます。また、下の絵にございますように外国人が日本に来たとしても、初めて訪れる場所でも安心して観光できるように、デジタルの案内標識に基づきましてわかりやすい案内をしていく。また、このころには2次元だけでなく3次元の案内も可能になってくると考えてございます。さらにスマートフォンや、もしくはウェアラブルなどの連携ということも必要になってくるというふうに考えてございます。

続いて、8番目でございます。こちらは、災害や気候変動から人と暮らしを守る道路ということでございます。今後、気候変動の変化もございますので、気候変動への適応ということも必要かと考えてございます。また、大地震や津波なども予想されてございます。そのような場合に、これまでまずは道路啓開を行うということが必要になってございましたが、そのような形で、被災する道路ではなくて、これからは災害被災直後からすぐに救

援に活用できる活躍する道路ということを目指していくべきだと考えてございます。そのために、道路自身が避難拠点に変わっていくということも必要になってくると思いますし、また、道の駅などにつきましても、防災道の駅、これが全国に拡大しまして防災拠点に変わっていくということも必要だというふうに考えてございます。

続いて、9番目でございます。こちらは、道路の低炭素化ということでございます。前の部分が気候変動への適応に対して、こちらは気候変動への緩和ということをご想定してございます。今後2050年に政府目標で80%の二酸化炭素削減という目標がございます。それを達成するためには、ほとんどの車をやはりEVでしたりFCVに変えていく必要があるということでございます。それに変わるためには、道路側からもやはり支援をしていくということが必要になってございますので、自動運転カーに対して走行しながら充電をするような、そのようなレーンも必要になってくると思いますし、また、道路に緑を増やしまして、二酸化炭素自体を吸収していくということも必要かと思っております。また、下の絵にございますように、低炭素な交通ということで、公共交通機関でしたり、もしくは自転車、これらの活用ということを推進していくということも必要だというふうに考えてございます。

最後に10番目でございます。道路ネットワークの長寿命化ということでございまして、道路の維持管理、もしくは修繕ということに関しても、自動化・省力化を図る必要があると考えてございます。上の絵にございますように、道路の管理や、もしくは落下物を拾っていくということに関しましても、自動化ということが2040年にはできるのではないかと。また、下の絵にございますように修繕でしたり、もしくは点検ということに関しても、ドローンや、もしくはセンサーなどを有効に活用しまして、道路管理者で横断的に道路のメンテナンスということを考えられる時代が2040年にはあるのではないかとということで描いてございます。

以上が、10の政策の方向性、またビジョンの説明でございます。ありがとうございました。

【石田部会長】 ありがとうございました。

それでは、残りの時間、ご自由に議論いただければと思います。どなたからでも結構です。お願いします。

どうぞ。

【太田委員】 ありがとうございました。

若い方々が考えたことに年寄りがいろいろ言っても仕方がないのかなと思ってはおります。おそらく皆さんの合意だろうし、いろいろ資料とかポンチ絵を見ている、こういうことになるだろうと、多くの方が2040年ぐらいを目標に想像していると思いますので、これで結構かなと思っています。ただ、私、あまのじゃくなものですから、ほんとうにこうなるのかなと思っていることがあるので、幾つか意見を申し上げて、そのときになったときに違う方向で検討するための参考になるかと思い、少し申し上げます。

1つは、小型モビリティのことが書いてあります。小型モビリティは遅いというのが前提ですよね。小型モビリティは遅いから、速い乗り合い交通機関にどこかで乗りかえる、なので結節点が必要だ、ほんとうにそうなのかということです。もう1つは、乗り合いは速くてエコだというのが前提で、またこの前の環境部会でもありましたけど、グリーンスローモビリティは4人以上でなければいけないと。人をなるべく詰め込みたいという発想がある。それで人々は幸せになるのか。ダイヤモンドプリンセスからおろした人たちをバスで運ぶ。自動運転車だったら1人1人ばらばらに隔離して運ぶことができるはず。どうしても人をまとめたという発想があるのですよね。まとめるために結節点が必要だという話になる。そういう意味では、バスタは今、大変結構な話なのですけれども、将来ほんとうに結節点が必要なのか。ドア・ツー・ドアのほうがいいのではないか。つまりマイカーとか個別輸送が発展して普及してきたことが、MaaSによってほんとうにひっくり返せるのかと私は思っているのです。ただ、あと20年間ぐらいはまだいろいろなものが混在しているので、その中でMaaSとか、そういうものも可能性があるとは思ってはいます。したがって、20年間ぐらいはこのような方針でいいかなとは思いますが、その先にほんとうに車が小型化してきて1人乗りの車が走り回るように、しかもそれが速い、そのときにどうなるのかというのが気になります。資料2-6の主要データ集の11ページの絵ですが、2017年でも2040年でも走っている車の形が一緒なのですよね。相変わらずバスはバスで走っている、車は4輪で、それも4人乗り5人乗りが当たり前。ほんとうにそうなのかということは、どうしても疑問に感じます。そのことを念頭に置いていただきながら、実際に自動運転が少しずつ始まってきたときに、人々がどういう乗り物に乗っていくのかとか、サービスの提供側がどういうサービスを提供するのかということをしかりと観察していただいて、それに対して道路施策としてどのように対応していくのかという視点を持っていただきたいと思います。

【石田部会長】 数人終わったら何かレスポンスしていただくのがいいかな。

どうぞ。

【根本委員】 委員の間でディスカッションしたほうが皆さんも楽しいでしょうから、今の太田先生の意見に反論したいと思います。

物流に関しては、基本的に多頻度小口化すると思います。しかし、幹線部分はまとめて運ぶことになります。例えば東京 - 大阪間は、これはJR貨物で運ぶ、大型ダブル連結トラックで運ぶことになります。そういったときに、その専用レーンみたいなものをつくって、その利用者から少しお金をプラスアルファいただいて、その道路の高機能道路を維持管理するということになっていくと思うんですね。けども、ラストマイルにつなぐためにはやっぱりハブをつくって、どうしてもそこで積みかえをしないと物流の効率化できない。

ちょっと気になることは、ラストマイルをロボットが運んでくれるとしても、ロボットがちゃんと走れるような道路をロボットに費用負担してもらって維持管理できるのかということです。現在、工場とか倉庫で動いているロボットが道路に出てくるわけです。相当道路はちゃんとしておかないと、ロボットは絶対走れません。そういうことを考えると、ロボットがラストマイルを運ぶといっても、これは相当住宅密度が高くて、あるいはオフィス密度の高いところじゃないと経済的に成り立たない。道路の整備・維持管理費用を負担させるとしても、それなりの数のロボットが使ってもらわないと成り立ちません。

何でそういうことをいろいろ思ったかということ、コンパクト+ネットワークというのは、国土のグランドデザイン2050年に書いてあるわけです。ところが、今回の道路計画2040年は、スマートシティです。コンパクト+ネットワークにあるコンパクトという言葉は出てこない。だけど、私はコンパクトはやっぱり大事だと思うんです。コンパクトにしないと、今言ったようにロボットの配送というのは、財務的にペイしないと思うのです。そういう意味では、「コンパクト」と「スマート」がうまく融合するようにしていかないといけないんじゃないかと思います。

以上です。

【石田部会長】 いかがですか。どうぞ。

【大串委員】 多分今の根本先生のほうのお話とちょっと近いのかもしれないんですけど、主要データ集のところ、地方都市の消滅可能性の話が出てくるんですね、最初のあたりで。人口構成も変わりますよというのが出てくるんですけども、今後その道路が年老いていく人口に対してどう寄与することによって、効率性を保ちながら人々の幸せも

高めていくのかというときに、今、根本先生がおっしゃったような、多頻度小口配送をし
っかりできる、しかも都市間輸送は大量に効率的に一気にとか、そういった今までのよう
な道路、もしくはいろんな物流との連携による道路というのが求められるんでしょし、
他方で、人が集う道路ということにもなってくると思いますので、その中において、都市
をどうしたいと道路側で考えているのかというのがちょっと見えてこなかったと思うんで
すよ。つまり、都市が抱える課題と地方都市、もしくは田舎が抱える課題というのが違い
過ぎまして、それに比べると、ビジョンと言いながらもわりと都市を想定しているのかな
というところもありましたので、そのあたりどうかなということにはちょっと思いました。

以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【久保田委員】 久保田でございますけど、全体として非常にすばらしいというのが感
想です。それで、2つだけちょっと申し上げたいんですけど、1つは、今、皆さんのおっ
しゃっていることと近いんですけど、どうしても我々が考えなきゃいけないのは、超が2
つ並ぶ超々高齢社会にこの時代はなるということで、そのことにどう向き合うかというこ
とをもう少しはっきり打ち出したほうがいいんじゃないかということです。今、話題に出
た物流については、ラストマイルをロボットで運ぶみたいなことがありましたけど、さっ
きの②のマイカーなしのやつの下のほうの図、家の近くまで無人タクシーで来て子供がお
りてくるという、この図を、例えば寝たきりの老人はどうするんだということについて答
えが出てないと思うんですよ。こういう乗り物で来たお年寄りの「ラスト10メートル」、
すなわちベッドまでどうやって運ぶのかと。あるいはベッドで寝ている人をどうするのか。
今はよっこらしよと運んで、何とか車に乗せていくわけですけど、多分、この道路の景色
が変わる時代にはそれはもうないだろうと思うんですね。かなりの割合を占めるに違いな
い超々高齢の、車椅子の絵はいっぱい出てきますけど、車椅子にすら乗れないような人達
をどう運ぶのかということについてのイメージをぜひ打ち出していきたいというのが
1つです。

もう一つが、資料2-3のオレンジ色の中の①から⑤の中のシナリオの中で、やっぱり④の
店舗そのものが移動というのが気になります。今、ありましたように都会と田舎でいうと、
この④が今日は都会の話ですよ。要するにキッチンカーが自動化するみたいな、そうい
うイメージの絵だったと思うんですけど、やっぱり切実なのは田舎のほうで、そういう車
が来てくれて、田舎の方たちも何とか生活が継続できるという、そういう話を④でほん

うは盛り込まれなければいけなかったのではないかと。ただ、これは難しいところで、やり過ぎるとコンパクトな話とどう折り合いをつけるのかという話が出てきますので、大変私としても今迷っているんですけど、そうはいつでも20年後、ぽつんと10軒屋みたいな集落は必ず残るので、そういうところでもちゃんと生きていけるという最低限の生活保証みたいなことが道路側でもできるという話はやっぱり打ち出しても、全体としてコンパクトもちろん打ち出す中でも、そういうことは打ち出してもよいのではないかと、ここはちょっと議論あるところだと思いますけど、思いました。

以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【勝間委員】 すいません、私もこの内容についてはすごくいいなと思っているんですけど、1点だけ、もうちょっと皆さんが言っていたらした点をお話しさせてください。最近私、進化人類学の本を読むが大好きでして、600万年ぐらいの歴史を見て、さまざまな今病気が発生していますよね、ミスマッチ病と言われているような生活習慣病。あれの最大の原因の一つが、人間が歩かなくなっているからだと。過去において1人10キロぐらい平均歩いていたそうなんです。それが歩かないことによってありとあらゆる腰痛から心臓病、脳疾患、がん、全て起きているという話でして、社会的に全てのコストを下げるための一つの案というのは、私たち国民にもっともっと歩かせることだというのがあるんですよ。このときに余暇としてのランニングや散歩というのは入っているんですけども、徒歩が快適になる道路空間という雰囲気はないんですよ。実際に今日私、銀座からここまで2キロ弱、1.7キロぐらい歩いてきたんですけど、快適とは言いがたいわけですよ。車がかんかんこう走っている中で、脇のほうで隅のほうで人間様がちっちゃくなって歩いてくるという状況なんです。ただ、なぜ歩けるようになったかといいますと、最近ではグーグルマップとかがあつて、耳の中でヘッドホンをしていけば全部案内してくれて、右回れ、左回れということで、かなり遠い四、五キロのところでも全部歩けるようになっているんですけど、ですので、将来において、全ての移動が何かすごく私たちは常に車か何かわからないですけど、電動スクーターがわからないんですけど、何かに乗っていきやいけないような状態になっているんですが、もっともっと徒歩で歩くということについても、別に余暇でも何でもなく、楽しく安全であるというような空間があってもいいし、それによって、さまざまな国民の健康も守られるし社会的コストが下がるのではないかと思いますので、その点について、もし可能であればご考慮いただければと思います。

以上です。

【石田部会長】 いかがですか。別に知ったかぶりするつもりはないんですけど、人類学という言葉を出されましたので思い出したんですけど、1986年、今から34年前に経団連が、レヴィ＝ストロースって著名な人類学者がいますよね、招待して講演をしているんですよ。その中で、生産性という言葉が大事なんだけど、彼に言わせると、客観的生産性と主観的生産性があると。客観的生産性というのは、例えば仕事の断片化をもたらすとか人間疎外をやるからあんまりよろしくないんじゃないのと、あるいはモチベーションを喪失させるとか、今、働き方改革なんかはその辺問題になっていると思うんだけど。でも、主観的生産性というのは、人のやる気を起こしたり生産物と生産者の距離を縮めたり、非常にいいんじゃないのと、なかなか難しいんだけど。そういうものの見方に寄与するのが人類学だみたい。そんな講演を、30年以上前にあって日本で、ありがたいことに。そういうことを見通したときに、今ここでちょっと思ったのは、今、何人かの先生が効率性という言葉が使われたんだけど、生産性と効率性は若干違いますけれども、同じようなことって何か考えられないかと。我々は効率性とか生産性とかというと、ほんとうに客観的な生産性とか効率性にのみ注意が行きがちなんだけど、そこをもうちょっとちゃんと考えようというのが、若手の係長さんまで含めたものだと思うんですよ。そういうことでいうと、人の暮らしのほうのQOLということについては、そういう議論が随分進んでいると思うんだけど、生産性とか効率性というと、なかなか議論がしてないんじゃないのかなという反省もありまして、今さら難しいんですけど、ちょっとその辺も考えていただければいいなというふうに勝間さんの発言に触発されて思いました。

【道路事業調整官】 ちょっと私のほうからのコメントは、道路局内の議論でもやっぱり地方部をちゃんと大事に、地方部の人が見て、こういうふうになるんだなというのをちゃんとやろうという思いはみんなで共有していました。なので、この絵も実を言うと最初結構まちの都市の絵ばかりだったんですけど、地方面も交えて、地方にとってもおもしろいものになるようにという努力はしていたんですけども、ただ、まだ先生方のご意見を聞く限りだと、やっぱりちょっとまだ弱いんだなというふうに思いましたので、そこはもう1回、地方の方にとっても、逆に地方部に住まわれる方、まだたくさんいますので、そういう方にも共感してもらえそうなものに直せるところは最後直したいなというふうに思います。

一方で、やっぱりコンパクト+ネットワークということで、国土のフル稼働ということで、できるだけいろいろなところに住まれている方がいるので、そういう方々の生活を支える道路としての整備が必要だよなという、そういう認識でやっている一方で、やっぱり都市のコンパクト化という話というものもありますので、今日今のご意見聞いていて、まだそこが我々も明確なちょっと答えが出てないのかなというところはありますので、もう少し時間の許す範囲でそこをうまく整理できれば、今日いただいたご意見を踏まえて、工夫できるところは工夫したいなというふうに思います。

あと、歩くことについては、勝間さんおっしゃったように、まだやっぱちょっとインパクトないんだなと思いました、実は結構、今回、シナリオのところでも書いています、余暇の活用と書いてはいますが、やっぱり歩くこと、あるいはそこにとどまることとかというのは今後増えるんだろうなという思いは持っていたところであるんですけども、もっとその辺を強調というか、しっかりと反映できるような、よりわかるようにできればなというふうに僕は思います。

【石田部会長】 どうぞ。

【太田委員】 どうしても1つだけ。なぜコンパクトしなければいけないのでしょうか。それはエコだからということであるのですが、自動運転車がクリーンなエネルギーで動くようになって、なおかつ移動の身体的な疲労等もなくなったときに、どうして都市部に人を集めなければならないのかと私は思っているのです。もちろん、行政コストとか下水道引いたりとか、いろいろなことがあるから、どうしても都心部に集めたいという国全体の政策があるのはわかります。なので、道路側だけでコンパクトを放棄しますとは言えないので、それはオーケーなのですけども、人々の選択の結果、スプロールしてしまうのではないかと私は思っているのです。自動運転はそういうインパクトがある。

スプロールするということは実は悪いことではない。都市とこれまであまり人々が住まなかった地方部との間の、いわゆる土地と土地の競争が起こって、そして全体として生産性が上がっていくことであると私は思っているのです。交通の発展というのは、実は移動のコストを下げることによって地域間の競争を発生させるわけです。1000円高速って愚策だと言う人もいれば、国土交通省的にはあれはいい政策だということになっています。国は、1000円高速によって遠くの温泉のお客さんが増えた、経済効果がある、一方、都市近郊の温泉地のお客さんは減ったからプラスマイナスゼロだとも言われていました。しかし、長い目で見れば、遠いところの観光地と近いところの観光地が競争する、すると、

競争することによって日本全体としてコスト下がる、それが重要なのです。交通の発展というのは、基本的には一国全体の生産性を上げるために長い時間をかけてインフラを整備するというのが交通政策の基本だと私は思っているのです。そのように考えると、コンパクトにしていくということは、都市が勝つ、地方はだめだという発想が基本にあるような気がするのです。自動運転とかエコな交通システムができて、それは交通の革命だと言われているのですが、それは土地利用に対して長期的に決定的な影響を与えると私は思っています。ただ2040年ぐらいはまではそこまで行かないので、コンパクト、コンパクトと言っているでもいいかなとは思いました。ただ、今回のビジョンの中にコンパクトという言葉は入っていないですね。なので、それについてはこれ以上申し上げませんけど。

【石田部会長】 いかがですか。

今の太田先生のご発言に対して思い出したんですけど、資料2-2で、1999年は環境、気候変動というのがあったんだけどなくなっちゃったということなんですね。でも、20年ぐらい前に、自動車の走行台キロが増えることが悪だとか絶対悪だというふうな、そういう議論があったと思うんですね。でも、走行台キロが増えるというのは、確実にいろんなところにいろんな効果、便益をもたらしているわけで、そういうふうな議論が目的と手段を勘違いするとすっ飛んでしまう可能性があるんだと思うんですね。だから、ほんとう言うと、コンパクトとスマートって相反するものではなくて、ほんとうの意味での目的を達成するためのちょっと違うルートだと思うんだけど、何かあれですよ、いや、コンパクトじゃないといかんとかというふうな、すぐ教条主義的になってしまうところがありますから、その辺はやっぱり何のためにという、青臭い議論は非常に大事ななというふうに今も思っております。

いかがでしょうか。目合っていますけども、どうぞ。

【草野委員】 何か感想ぐらいのことしかちょっと言えないなと思いつつながら、なるほど20年後こういうふうに見えるんだというふうに思っていたんですけど、サブタイトルで幸せという言葉が出てくるのが非常に気になるというか、幸せって何だろうと思ったとき、例えば全てが向こうから便利にやってきて、ここにとどまることで快適に生活できるというような景色が思い浮かぶ部分が非常に多いんだけど、充実感を感じる時、いろんな人との交流ってあるんですけど、そこにやっぱりちょっと手が届かなかった異文化に遭遇することで、自分の欲望とか刺激とか、そういうものがあって、それを手に入れ

たいとかもっと遠くに行ってみたいとか、そういうぎらぎらした部分というんですか、それがあまり感じられないというか、こんなに静かにおとなしく便利になっちゃうことが果たして幸せなのかどうかということをちょっと思ったりしたんですね。今の若い方って多分そういうよりスマートな発想というのが、私たちの世代とまたちょっと違うのかなとも思うんですけれども、国の活力というものをどう生み出すかといったときに、あまりに静かで平穏でということで果たしていいのだろうかという、ちょっとそんなことも感想として思いました。

【石田部会長】 いかがでしょうか。

どうぞ。

【大串委員】 例えば草野さんの話を聞いていて思ったんですけど、特に道路行政が目指す持続可能な社会の姿と政策の方向性の10番のところで、道路清掃、除草、除雪の自動化と書いてある、除雪の自動化はお願いしたいところではあるんですけれども、例えば面倒くさい道路の維持管理を地域みんながやることによって一体感が生まれたり、そのことによってコミュニティが再構築されたりとか、世話をしてもらうような、逆に維持管理を住民主体でやってもらう、その作業を軽減化することで力とか要らないんだけど、参加してもらってよりよき道をつくっていってもらう空間にしてもらうとか、そっこのほうに向けていったほうが、すっきりさっぱり何もしなくてもいつもとってもきれいで、動かなくてもコミュニケーションしなくても、何でもかんでもすてきに整備されていたら、もう人は家から出てこなくなると思うんですよね。そうじゃなくて、やっぱり話し合いによってすてきな空間、道路が生まれると、あそこをどうしてああやってつくったのかと地域のコミュニティが話し合いをして、再配分をしたりとか、いろいろ工夫をやっていくということでそれがつくられたんだとするならば、そうしたその地域の創発を促すような道路政策というんでしょうか、地域独自の道路空間の再配分含めた、いろいろ地域の話し合いを刺激するような道路側からの仕掛けというんでしょうか、そういうふうに持っていていただけたらなというふうに思いました。

以上です。

【石田部会長】 いかがでしょうか。

どうぞ。

【兵藤委員】 今の話と関連して、皆さんご存じだと思いますけど、年末に出た東京パーソンの結果が10年前に比べて13%発生量が減ったという、もう既にそういう時代が

来ていて、今、先生おっしゃったように、それをまた反転させるような、みんなが外出したくなるような、そんなまちづくり、道づくりというのは必要だなというのが1つです。

それからもう一つは、これはまた物流の話になっちゃうんですが、物流のいろんな絵も出てくるんですけど、データもあるんですが、やっぱり端末というか、宅配形に引っ張られていて、実際には、台キロでいうと9割がいわゆる一般貨物で、20年後の姿というのは、これは20年後の2次産業ですよ。もうこれは大きく変わってかなり減っているはずなんですよ。そういった20年後の2次産業の、ないしは産業のそういう配置の問題も含めて、そこから敷衍した物流の姿というのが、何かそういう切り込みがもう一つあるとよかったかなという気がしました。

以上、コメントです。

【石田部会長】 最後にもっとだけいいですか。後でお答えいただければいいと思いますし、多分局長も何かおっしゃりたいんじゃないかなと勝手にそんたくしているんですけど。

2つ大きく言うとお願ひがありまして、すごく頑張ってくださいいいものができて、今日はお褒めいただいたんですよ。資料2-4の形で出ていくのかな。そうすると、資料編としてつけるからいいということなんですけど、やっぱりせつかくいいものができそうなのに、あるいはできたのに、もうちょっと読みやすくするという工夫をぜひお願ひしたいんですね。それで、こういうパースで主張するというのはすごい画期的で、これもすばらしいことだと思うんだけど、このパースを本文中にどう入れるかとか、あるいはデータ集の中から主張をピックアップするようなものを本文中に入れるという、そういう編集作業を丁寧にしていただければ、さらに読みやすくなるんじゃないかなというふうに思います。それが1点です。

2点目ですね。資料2-3で、IIのところは若干尻切れトンボのような気がするんですよ。道路法の改正のところの、屋井さんが提起された目的とか、あるいはこれから道路はどういう機能を果たしてどういうサービスを提供するんだと、そのための負担をどういうふうにお願ひするんだ、あるいはそれを実現していくための制度っていかにあるべきかみたいなものをここから抽出をして——これ、書き方難しいと思うんですけども——そういうことを、こういう方向目指して頑張るんだというふうなことを簡単に、簡単にはいかないかもわからないけれども、お褒めいただければなというふうに思うんですね。それは例えば、これからの道路というのは、自動運転ということをした場合には通信機能つ

て不可欠ですよ。それを道路の施設の中になるのかならないのかわからないけれども、もう道路施設としてちゃんとやったほうがいいと思うんですけど、そういうことをちゃんと位置づける、そのためのサービス、それによってどういうサービスが与えられる、あるいはどういう負担をいただくかなくちゃならない、あるいはそれに向けた制度改変でありますよ。それは、通行機能だけじゃなくてにぎわいの機能とか安全・安心、強靱化の機能とか、あるいは緑のグリーンインフラも最近脚光を浴びてきておりますので、結構あるのかなど。どういうまとめ方をするかというのは極めて難しく、それをちょっと検討していただければありがたいなと思うんですけども、その辺、もうちょっと、尻切れトンボ感がありますので、その辺頑張ってくださいれば非常にありがたいなというふうに思いました。

以上です。

どうぞ。

【企画課課長補佐】 いろいろコメントありがとうございました。非常に多くのコメントをいただきましたので、頑張って反映できるようにしていきたいと思います。

また、いろいろなご意見の中で、例えば寝たきりの方の移動どうするかどうかという観点でしたり、もしくは、逆に人に移動させて健康をつくっていくという観点も要るところでしたり、もしくは人とのつながりとの関係で、管理という部分をもう少し人に頼る部分もあってもいいんじゃないかというような意見をいただきました。このあたり、やはり道路管理者だけではできない部分もあると思っておりまして、冒頭でビジョンの位置づけということで整理していただきましたが、やはりビジョンの目的としましては、道路利用者や他部局、他省庁、地方公共団体、産業界、いろんな機関の方と共有した上で、道路政策のさらなる進化につなげるということ、これを目指していくということが目的かなと思ってございます。すぐに出す段階で反映できない部分もあるかもしれませんが、実際に20年後、このビジョンを実現していく上で、例えば寝たきりの方を家から出す上でどうするかということに関して福祉の方と話をしてみたり、もしくは人とのつながりという観点で、道路管理をどう考えていくかということも今後、議論していく必要があるかなというふうに考えてございます。

感想のみになってしまいましたが、以上でございます。

【大串委員】 ごめんなさい。

【石田部会長】 どうぞ。

【大串委員】 道路管理をどう考えるかというのも、道路そのものが果たしている役割ってすごくいろんなものがあるわけじゃないですか。でも、やっぱり1つ足りないのは、これはみんなの道路で、その地域の人たちが使い道を考えられるんだというぐらいにストックが変わってきているというところをしっかりと実感して生かしていただくというところがすごく大事なんじゃないかなと思います。生産性向上のためにもっと大きくしたいんだという意見もあるでしょうし、いや、まちの子供たちが集って遊んでという、地域の意見とか地域のかかわりをもっとやっていいんだよということを地域の人たちに感じていただくというんでしょうか。今まではもう、勝手に道がどんどんできていってというような社会だったわけじゃないですか。そうじゃなくて、道路がもうストックいっぱいあるわけだからいろんな使い方ができますよ、さあ、どうしましょうか、みんなの道路ですよというところを実感していただくというところが、20年後の姿じゃないかなと思います。そのまち、そのまちの道路があつていいと思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。

30分になろうとしていますけど。どうぞ。すいません、無理やり。

【道路局長】 ありがとうございます。

いろいろご意見いただきまして、特に印象に残ったといいますか、少しこの中にも強調したり盛り込まないといけないなというものが幾つかあったと思います。特に高齢社会とどう向き合うかということをもう少しはっきりさせないといけない。それと、いわゆる大都市というよりは、むしろ日本国内全体の占めている大都市以外のところ、そういったところが将来どういうふうな住み方になるのかというようなことがもっとわかるようにということがありました。それと、元気がないというか、もっと活力みたいなものがにじみ出るようなところはないのかというようなこともあったかと思います。

私自身がこのビジョンに取り組むときに思ったのは、やはりこれからの日本はいわゆる人口が減るんだと、高齢者が増えるんだと。そういう中で、どれだけ活力を今以上にして、世界の中で今以上のリーダーシップがとれる国にするというのが日本の一番の課題で、それに道路として何か貢献していく、果たしていくものがどうなのかというのがこのビジョンの中に入れられればなというふうに思っております。そういうことで、特に地方の問題というのは、今日もいろんな議論ありましたけれども、やはり日本の国土というのは隅々までいろんな意味で豊かさがあるわけですから、その国土の果実を放棄するようなことがあってはいけない、絶対いけないと思っております、それを最大限いただいた国土を生か

せるようなことを考えていかないといけない。その上で、今の自動運転のことも含めて、いわゆるITとかAIとか、そういうものは、それができるツールになってくるんじゃないかなと、そういうのがないから今まで集中ばかりだったわけですけれども、そういうのができてくると、そういう国土を生かせる可能性が出てきているんじゃないかなという、そういうようなことをぜひもう少しこの中に、今日のご意見もそういうところが幾つかあったんじゃないかと思しますので、入れて、これは中間まとめですから、またまとめた上で全国行脚して、いろんなご意見をまた聞いてきて、またこの分科会でもご報告できればいいなというふうに、渡邊さんが笑っていますが、誰が行脚するんだと思っているかわからないけど、先生方にもまた行脚につき合っていただければと思いますので、よろしくお願いたします。

【石田部会長】 ありがとうございます。

そろそろ時間が参りましたので、これぐらいにさせていただきたいと思います。今、局長のご発言とか渡邊さんの発言とか、あるいは米村さんのご発言とか、あるいはさらにその下に係長さんの思いも詰まっていると。1本につながっているような感じがいたしまして、今日の委員の皆様方も非常にいいものができたんじゃないのと。その上で、さらに頑張っこういう点を考えてほしいという、そういう非常に前向きなご発言、ご意見だったと思います。そればかりだったと思います。ただ、少しばかり修正を要する点もございますので、それについては私にご一任いただければなというふうに思います。案ができた段階で、メール等でご意見をいただくというふうな手順がいいのかなというふうに思っておりますので、そういうことを踏まえて、基本政策部会の提言として公表してまいりたいというふうに思っておりますので、よろしくお願をいたします。

本日予定された議事は以上でございますので、進行を事務局にお返しいたします。よろしくお願いたします。

【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、議事録の案を送付させていただき、ご同意いただいた上で公開したいと思います。また、速報版として、簡潔な議事概要をホームページにて近日中に公表したいと考えております。また、資料につきましては、追ってメールで送付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。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —