

第4回 道路交通アセスメント検討会

平成29年3月15日

【道路計画調整官】 皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。ただいまから第4回道路交通アセスメント検討会を開催させていただきます。

進行を務めさせていただきます国土交通省道路局企画課の水野でございます。よろしくお願いいたします。

最初に、お手元の資料の確認をさせていただきます。上から議事次第、配席図、そして、資料1、資料2となっております。漏れている資料がございましたらお知らせください。よろしいでしょうか。

なお、本日、土井委員におかれましては、所用により欠席と伺っております。

それでは、開会に当たりまして道路局長の石川よりご挨拶申し上げます。

【局長】 おはようございます。道路局長の石川でございます。本日は、座長の森本先生をはじめ、委員の先生方には年度末の大変お忙しい中、お集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。また、日頃よりご指導いただいておりますことを改めて御礼申し上げます。

我が国では、道路の移動時間の約4割が渋滞で損失しているというデータがございます。国土交通省では、人口減少時代、特に労働力人口が減っていく時代を迎える中で生産性向上を図っていくために、渋滞対策の強化を含めまして20の生産性革命プロジェクトを決定し、推進しているところでございます。

本検討会は、中でも渋滞の大きな要因でございます道路周辺の土地利用や路上工事などにつきまして、効果的なアセスメントやハード、ソフトを含めた対策を検討していただいているところでございまして、昨年3月に設立して以来、先生方には多くのご意見を頂戴したところでございます。

また、本検討会の意見を集約したものにつきまして、昨年10月でございますけれども、社会資本整備審議会道路分科会の基本政策部会におきましても、ご議論いただいたところでございます。

本日は、これまでのご意見を踏まえまして、道路周辺の土地利用等の渋滞対策につつま

して、本検討会としての取りまとめに向けた議論をお願いいたします。今回の取りまとめを受けまして、警察をはじめ、関係者の方々と十分連携しながら、このような取り組みを段階的に進めてまいりたいと考えております。本日は、限られた時間でございますが、活発なご議論をお願いいたします。

【道路計画調整官】 ありがとうございます。カメラ撮りはここまでとさせていただきます。ご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、以降の進行を座長の森本先生にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【森本座長】 わかりました。皆さん、おはようございます。限られた時間ではございますけれども、効率的に議事進行を務めてまいりますのでよろしくお願いいたします。

今日は、議事が2点ございまして、まず、1点目から順次進めていきます。道路周辺の土地利用等による渋滞対策（案）について、事務局から説明をお願いいたします。

【道路計画調整官】 資料の説明をさせていただきます。まず、資料1でございますけれども、道路交通アセスメント検討会として道路周辺の土地利用等による渋滞対策（案）の取りまとめを整理させていただいております。

資料2といたしましては、局長からのご挨拶にありましたように、昨年10月に基本政策部会において、この資料1についてご説明をし、いただいた意見でございます。

まず、資料2の基本政策部会からの主な意見について、簡単に説明させていただきます。

全体といたしましては、①、②に共通しますが、発生源の人に負担してもらうという考え方について、ぜひ導入してもらいたい、それが基本姿勢ではないのかというところです。

③、④に書いてございますように、行動の自由が制限されることに対して、十分に理論武装すべき、あるいは④に書いてあるようにメリット、デメリットについて、しっかりと地域で説明すべきではないかというご意見です。

対策メニューの内容につきましては、⑤にありますように、アクセスを集約していくなどのアクセスマネジメントの方針を示していくべきではないかという点です。

⑥にありますように市町村道のようなアクセス道路は、土地利用者に負担を求めて、幹線道路は料金で取るといったような考え方もあるのではないかという点です。

⑦にありますように、しっかりと渋対協などで議論・調整が必要ではないかという点です。

⑧も同様でございますけれども、渋対協などの会議体を使って検討すべきという点です。

⑨につきましては、インパクトフィーの検討にあたっては、技術的な検討をしっかりとすべきではないかというご意見です。

最後、モニタリング、⑩でございます。今のETC 2.0の配置ではラストワンマイルがわかりづらいので、しっかりと路側機を施設の駐車場出入り口などに設置するなどの工夫も必要ではないかというご意見がございました。

これらの意見を踏まえて資料の1について、基本政策部会でお示ししたたたき台から変更点をアンダーラインで示させていただいております。

それでは、資料1について、ポイントをご説明させていただきます。

まず、1ページ目でございます。現状と課題ということで、渋滞と立地の現状でございます。

②に書いてございますように、商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞ポイントの1割以上を占めているような現状にあります。しかも、この5年間で幹線道路沿いの商業施設については、約5割も増加しているという状況がありますので、今後、さらなる渋滞への影響が懸念されるというところでございます。

そして、制度的な課題でございます。

①にございますように、既存の立地許可の制度においては、施設の敷地内での対策を中心に行われており、結果として立地後に広域的な渋滞を多く生じさせている現状がございます。さらに、立地後に、立地者に対して渋滞対策を要請することを前提としていないという課題がございます。

一方で、②道路管理者については、道路の接続工事に関する承認を行っておりますけれども、交通への影響については、交差点からの位置といったような簡易な審査にとどまっている現状でございます。

そして、今後の方向性でございます。国・地方の厳しい財政事情、あるいは渋滞分析にかかわる技術の進展を踏まえて、外部不経済を生じさせる立地者に対して、施設敷地外への道路への対策を含め、必要なコストを適切に負担させていく必要があるということです。

②につきましては、そのメリット・デメリットについて、地域の理解が重要であるということです。

③につきましては、立地前から立地後に至るまでPDCAサイクルを回す取り組みをしっかりと強化していく必要があるということです。

④道路管理者は、許可権者と連携を高めるとともに、立地者に対して直接対策を要請す

るような仕組みを強化する必要があるとさせていただきます。

2 ページ目でございます。このデータにつきましては、検討会でもご説明させていただきましたけれども、店舗面積が約4万平米の店舗を事例にして、どんな速度の変化、あるいは渋滞損失時間が増えているのかについて、示させていただきます。

一番下のグラフに書いてございますように、立地後、黒丸が施設でございますけれども、その周辺で速度低下が起きている、あるいは渋滞損失時間が面的に増えている状況でございます。

また、②に示してありますように、渋滞だけではなくて事故件数も増加しているデータもあり、店舗面積が3万平米の店舗でございます。渋滞につきましても、上のグラフにありますように増えており、事故件数につきましても、下の地図にありますようにA、B、Cといった地点について、事故件数を立地前後で比べてみますと、1.2倍、2.1倍で、かなり事故にも影響が出ているという状況が見られております。

続きまして、3 ページ目でございます。ここからは、個別論でございます。

まず、対象施設をどう考えるべきかでございます。既存の制度につきましては、①に書いてありますように大店立地法におきましては、店舗面積1,000平米を超える大規模店舗を対象にして、アセスメントを実施しております。

一方で、そうした商業施設だけではなくて、最近では大型の物流施設についてもかなり増えてきておりますが、それは交通アセスメントの対象外になっており、下のグラフに書いてありますように、物流施設の周辺におきましても渋滞を発生させるような課題も顕在化している状況でございます。

一方で、諸外国の事例でございますけれども、下の表に書いてありますように、一定以上の誘発交通が見込まれる施設については、広範囲な業種を対象としてアセスを維持している例も見られております。

今後の方向性でございます。①既存の立地許可制度で対象にしている業種だけではなくて、物流施設も含めて一定以上の出入交通量が見込まれる他業種についても、対策を強化していく必要があるということです。

②特に、渋滞への影響、周辺に主要な渋滞ポイントがある場合など、各地域の特性を踏まえて重点的に対象とすべき施設を検討する必要があるということです。

続きまして、4 ページ目でございます。検討の対象とする範囲・影響の予測手法でございます。

まずは、対象範囲でございます。既存の立地許可制度におきましては、交通アセスメントの予測範囲について、施設の最寄りの交差点とするなど、多くの場合、施設の近傍の範囲にとどまっている状況でございます。

一方で、立地後の交通状況を見ますと、より広範囲にわたって渋滞や事故などが発生している状況にあります。

今後の方向性でございます。①立地による交通への影響が広範囲に及んでいることを踏まえまして、施設の規模、種類、周辺の交通状況も踏まえ、一定の距離、目安としては施設を中心に四、五キロの範囲を目安として影響範囲を設定すべきであるということです。

②特に、地域で重点的に対策を講じることとしている主要渋滞ポイントの影響について考慮する必要があるということです。

③一方で、事前の予測範囲の設定には限界がございますので、事後のモニタリングで広く把握することについて、あらかじめ明確にする必要があるということです。

④今後、より適切な影響範囲の設定ができるようにデータを蓄積し検証するとともに、渋対協も活用しながら、予測精度の向上を図る必要があるでございます。

続きまして、予測手法でございます。

①現在は静的手法による予測を基本としております。

②にありますように、動的手法は、静的手法に比べて多様なファクターを考慮することが可能でございますので、より実態に近い予測が可能となっております。

今後の方向性でございます。今後は、動的手法を基本として予測を実施していく必要があるということです。ただし、その動的手法に関しましても、一定の技術的な要件を設定していく必要があるございます。

そして、③でございますが、動的手法に基づく渋滞の判断基準も、しっかりと設定していく必要があるのではないのかというところです。

④予測に用いる原単位の設定は重要でございますので、今後、モニタリングによる集客データ、あるいは立地者からの提供データを蓄積して、原単位の改善に反映していく必要があるということです。

続きまして、5 ページ目でございます。立地前に要請する対策メニューと立地後のモニタリングでございます。

まずは、立地前の対策メニューの現状と課題ということで、これも繰り返しになりますけれども、既存の制度におきましては、施設敷地内のハード対策を中心に事前の対策を実

施している現状でございます。

しかしながら、そうしたような敷地内を対象にした対策だけでは限界があるので、③に書いてありますように、多くの場合、事後に道路管理者が渋滞についてハード対策を講じている現状でございます。

今後の方向性でございます。①立地後における渋滞の増加、あるいは安全性の低下の状況を踏まえて、施設内だけではなくて周辺道路におけるハード対策についても渋対協等の場で調整を図りながら、原因者である立地者が適切に実施する必要があるということです。②特に幹線道路につきましては、施設利用者以外の道路利用者に与える影響が大きいという観点から、厳格な対策を立地者に求めるなど、道路の性格、機能に応じて立地者に求める対策メニューを選定する必要があるということです。

さらには、③対象とする道路の性格・機能を踏まえまして、道路へのアクセス制限、あるいは土地利用の制限、そして、あらかじめ課金を行って、これを財源として対策を講じる仕組み、新しい枠組みについても道路ネットワークのあり方を含めて検討する必要があるとさせていただいております。

続きまして、立地後のモニタリングでございます。

現状と課題でございますが、既存の制度におきましては、立地後の周辺道路の交通モニタリングについて、立地者に対して明確に求める枠組みとなっていない点でございます。

一方で、最近のIT技術の進展によりまして、時系列、面的な渋滞、あるいは交通安全に関する変化について、科学的な分析が可能となっている状況でございます。

また、これも繰り返しでありますけれども、全国の渋滞箇所について効果的な対策を推進するために、都道府県単位で道路管理者、警察、自治体、利用者団体から構成される渋滞対策協議会が設置されておまして、ここでさまざまなソフト・ハードの対策を検討・実施している現状でございます。

今後の方向性でございます。①ETC2.0などIT技術を活用して、渋滞、交通安全への影響に着目したモニタリングを強化すべき点でございます。

②渋対協の場を活用しながらモニタリングを通じて、今後のアセスメントに向けて必要なデータの収集、あるいは手法の検討を進めていく必要があるということです。

③モニタリングに際しては、立地直後と一定期間後で渋滞状況が変化する場合についても考慮する必要があるということです。

④今後、道路管理者によるモニタリング結果の公表やETC2.0による交通データのオ

ーブン化などを通じて、立地者や地域住民が立地後の交通状況を把握しやすい環境を創出していく必要があると整理させていただいております。

最後、6 ページ目でございます。今後の進め方でございます。

まずは、上の段の表は、既存の制度を活用した道路管理者の主な取り組みということで、短期的な取り組み、中長期的な対応で整理させていただいているところでございます。

まずは、黄色く塗ってある接道工事の協議・承認段階でございます。この段階におきまして、前段でご説明いたしましたように、工事の承認条件として、しっかりと事後対策の明確化をしていくべきではないのか、立地後に著しい渋滞が生じた場合における対策の要請といったものを明確化していくべきではないのかという点でございます。

その下に少し法律の条文が書いてございますが、道路法87条に、こういった承認を行う場合におきましては、交通の危険を防止し、その他円滑な交通を確保するために必要な条件を附することができるとしてありますので、こういうところにおいて、このような明確化ができないかを短期的に検討していくべきではないのかというところです。

あわせて、既存の交通アセスメント内容の確認も、接道の協議の際にしっかりとやっていく必要があると思っております。

こういった接道工事における取り組みをしっかりとやっていくためにも、まずは計画段階においても、立地許可等のプロセスにおいて、許可権者と道路管理者との連携の強化が必要ではないかと考えております。

接道工事の事前協議において、対策を充実させていく、あるいは計画審査に対して道路管理者がしっかりと技術的な支援をしていくことも必要ではないかと考えております。

また、立地後に関しましても、道路管理者によるモニタリングの強化も、しっかりと取り組んでいくことも必要だと考えております。

これを踏まえまして、中長期の対応といたしまして、十分知見が高まった段階におきまして、新たなガイドライン的なものを策定してもよいのではないかと考えております。

そして、渋対協の場を活用したPDCAサイクルの確実な実施、そして、モニタリングデータのオープン化によって、立地者の自主的な取り組みを促進させていく対応が必要であると整理させていただいております。

下段のところにつきましては、新たな取り組みといたしまして、今後のネットワークのあり方の検討を踏まえながら、対象とする道路の性格、機能を踏まえながら、①にありますようにアクセスを制限するような仕組みができないか。②にありますように、土地利用

を制限するような仕組みができないか。③にありますように、あらかじめ課金を行って、これを財源として対策を講じる仕組みができないかという勉強、検討を進めていくことが必要であるとさせていただいております。

そして、これを踏まえて中長期的な対応といたしまして、ネットワークのあり方も踏まえて、新たな枠組みの導入を検討していくことが必要であるとさせていただいているところでございます。

このように、既存の制度をうまく活用しながら段階的に進めていくことについて、まとめさせていただいております。

説明については以上でございます。

【森本座長】 ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明に関しまして、委員の皆様よりご質問やご意見をお受けしたいと思っております。よろしくお願いたします。

【赤羽委員】 まず、この課金制度のような枠組みを考えていくことのメリットは、例えば横浜市のみなとみらい地区のように大規模な土地利用の計画があつて、段階的に各区画での整備が進んでいきます。大店立地法だとか、環境アセスメントの枠組みですと、個別の施設による交通影響が議論されがちです。しかし、それは対症療法的なことになってしまつて、もっと全体を見渡せば、例えば今後立地する施設も見通して対応を考えていくことと、その都度対応を考えていくこととでは、結果が大分違ってくるということもあります。例えば渋滞対策協議会等とありますけれども、土地利用に関する情報が集まってくるような会議等、そういう組織とも連携し、今、お話ししたような見通しに関する情報に基づいて、渋滞対策等も議論されるような枠組みを考えていただけるといいと思います。

それから、シミュレーション、動的な手法を基本としていただくということは、大いに賛成ですが、この資料の4ページにもありますように、技術的な水準を確保する必要があるということで、どのシミュレーションモデルを使ってもいいというわけではない。

一つの提案としては、交通工学研究会という学会で交通シミュレーション・クリアリングハウスという枠組みで、交通現象の理論的な振る舞いがシミュレーションモデルで再現できるかというベリフィケーションと、実際の観測値に基づいて実現現象がシミュレーションモデルで再現できているかということを、いろいろな項目に関してチェックするバリデーションという2段階で技術的な水準を確かめています。それは、情報として開示されていますので、一つはそういう枠組みを使つていただくという方法があるかと思つています。

それから、交通事故の起こり方に関して目を向けていただいたというのは、大きな進歩

だと思います。2ページ目にありますとおり、渋滞が起こると一般的には台キロ当たりの事故率が一桁悪化するということはよく知られています。

それから、大きな施設は、幹線、少なくとも準幹線沿いにできるかということ、必ずしもそうではなくて、例えば国道16号から中に1本入ったところに、もともとはマンションの建設予定地だったところに大きな商業施設が立地して、細街路がアクセス道路になってしまったという例もあります。そこでは、警察が公開している事故データによると、そういう細街路で人身事故がそれなりに起こっているということが、モニタリングされています。

そういうことで、交通事故の発生状況に関してもモニタリングすることを、明記していただくといいと思います。それから、安推連のように安全対策を担当している会議や組織等とも連携することも重要なことだと思います。

もう一つだけですが、ETC2.0のところのプローブを使うということも、非常に強力な手段だと思います。それで、ラストワンマイルを把握するために、施設出入り口に路側機を設置するということと理解しています。一方で、プライバシーの保護のために、起終点両側500メートルのデータを削除するという扱いになっています。起点と終点がペアにならなくて終点だけであり、かつ特定の施設に限定されるということで、プライバシーの問題がクリアできるかどうかということ、よく検討していただいた上で活用していただくことが適切だと思います。

以上です。

【森本座長】 ありがとうございます。事務局はよろしいでしょうか。特に大きなコメントがなければ、先生方からひと通りご意見をいただいてから返しますか。よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

【久保田委員】 以前も申し上げたのですけれども、この制度の社会的重要性といいましょうか、そこが非常に大事だと思っております、当然、こういう制度に対しておもしろからぬ受け取り方をする立場の方も、当然、想定されるわけなので、そういう方も納得できるような制度というのが非常に大事だと思います。

最後におっしゃった著しい渋滞が発生した場合というのが、私は非常に大事だと思っております、要するに、既存のいろいろな制度がありますが、結果として著しい渋滞を引き起こしているということを制度として明白にする必要性があります。

したがって、例えば、ちょっといちゃもんをつけるようで恐縮ですけれども、2ページ

に、速度が1.5キロ下がったというのが例として挙っていますが、恐らく、出店者が新しい制度ができて納得するかどうか、私は気になります。やっぱりもっと著しい状況が目の前にあらわれて、それを解決するのに新しい制度が必要だということを示していくのが、私は非常に大事ではないかと考えております。

特に、先ほど赤羽先生がおっしゃったように、今後の大規模店舗は、わりあい市街地に立地する傾向にありますので、いろいろな要因で渋滞が発生する可能性があるのも、あの渋滞はうちのせいじゃないと言いかねないのです。やはりそれは、あなたのお店がここに来た瞬間に、これだけ速度が落ちたというのを見て、なるほどというふうにならないと、皆さんが納得されないのも、そこをぜひ、著しい渋滞というものを、少し定量的に示すような方向でご検討いただければと思います。

もう一つ、既存の制度として気になったのが、5ページの左上のところ、①のところ、既存の制度では立地者は駐車場の台数のことをやっていると書いてあるわけですが、その少し下の表にあります大規模マニュアルだと、私の伺っている範囲では、例えば周辺の交差点の改良、あるいは付加車線など、そういう議論もして進めていただいている例もあるようなので、場合によっては、大規模マニュアルとこの制度との関係も少し明確にしていただいて、もちろん事後のモニタリングも大事ですけれども、やはり一番いいのは事前にしっかりと影響を把握していただいて、立地者に付加車線をつけていただくなど、オープンして何もないというのが一番いいわけですから、そういうあたりも、ぜひ、ご検討いただきたいと思います。

以上です。

【森本座長】 ありがとうございます。両先生から、たくさん指摘をいただいたので、一旦、事務局のほうにマイクをお返ししますが、いかがでしょうか。

【道路経済調査室長】 いろいろ提案していただいてどうもありがとうございます。

最初、赤羽先生から、課金のお話で、新たな枠組みの際に全体も見渡ししながら、土地利用との連携とか、いろいろと枠組みの話をいただいたのですが、多分、ステップバイステップになると思っております。その辺は、久保田先生のお話もあるのですが、いろいろ理解を得ながら進めていく必要があると思っておりますので、そこは説明をしながら進めていくことになると思っております。

それから、2つ目に、交通工学研究会でいろいろやっていたものをよく勉強して、実際にシミュレーションと実測との関係は、よく再現性等をチェックしながら、で

できるだけいろいろなデータを頂戴しながらやっていきたいと思っておりますので、ぜひ、参考にさせていただきます。

それから、事故のお話ですが、渋対協だけでなく、安推連であるとか、各地域にももう少し小さい単位の会もごございますので、そこと連携していきたいと思っております。モニタリングは重要だと思っておりますので、渋滞だけではなくて、当然、事故率、事故件数、どういう事故が起きているか、あるいは速度などいろいろな要因について、モニタリングをきちんとやっていきたいと思っております。その辺はきちんとここで書かせていただいておりますので、そのやり方も含めてよく勉強したいと思っております。

E T C 2. 0は、おっしゃるとおりプライバシーの問題とか、非常に重要なポイントだと思っております。課題を解消した上で活用ができるのではないかという思いもありますので、勉強をさらに進めていきたいと考えています。

それから、久保田先生にいただきました著しい渋滞というところで、1. 5キロの速度低下は5Km四方の平均値ですが、場所毎に算出する、単位の切り方など、いろいろ勉強をしながら検討していきます。また、データをオープンにするのは、非常に重要だと思っております。データを収集し、オープンにし、住民の方、立地者が納得する形で進めていくのが重要と思っております。

【都市計画調査室長】 久保田先生がご指摘のように、特に都市計画の段階で、計画立案・基本設計の前に大規模な造成、区画道路の配置、都市計画の変更や開発許可が伴うような場合は、大規模マニュアルを使って交通の周辺状況をチェックしています。例えば六本木ヒルズをつくる時は、周辺交差点7つをチェックして、そのうち3つで交差点改良をした事例もごございます。しっかり連携しながら取り組んでいきたいと思っております。

【森本座長】 よろしいでしょうか。関連してございますでしょうか。

【吉田委員】 まず、対象を「施設」とご紹介いただいたのですけれども、これをさかのぼっていくと、例えば先ほどの物流施設なんかは複数のいろいろな企業体であったり、具体の事業者が関わっているので、そういった場合の負担には基本的に施設内で議論すべきことなのかというところが一つです。

というのは、昨今、ニュース等でもあるようにEコマースが、物流に負荷をかけているという報道もあって、インフラや拠点施設に負荷をかけるという話ですけれども、最終的には、そこまで考える必要があるのかどうか、少しわかりませんでした。

それから、もう一つ、渋滞の話については、これは要因についてですけれども、確かに

自動車が増えたら、その原因者がわかりますが、その一方で、信号の現示が必ずしも最適になっていない状態で渋滞が発生することも当然あります。ほんとうに渋滞の原因が施設側なのか、インフラ側の原因なのか、どこに課題があるのかといろいろ議論していこうと思うと、データの開示が重要なのではないかと思います。

それから、先ほど、赤羽先生からご指摘がありました。立地前の対策メニューとして、できるだけ道路の線的もしくは面的なマネジメントをしやすくするような仕組みが重要と思っています。

現状では、大店立地法に基づいて、駐車場や出入口を、一つ一つ、それぞれの施設が設けていますが、そうしますとバイパス沿いに何が起きているかという、たくさんの入り口が歩道をどんどん切っています。できることなら、出入口の集約や、駐車場の配置を人がたくさん通るところから遠ざけること、アクセスを集約することなどを促していくと、もう少し線的、面的な対策としてよくなると思いますので、ぜひ、マネジメントを促せるようにして頂きたいです。それを新しい案件が発生した場合に、行政等が事後的に対策を検討する前に議論していただいて、対象にあまり影響が及ばないようにしていく考え方は、結構重要と思います。

以上です。

【森本座長】 よろしいでしょうか。今のご発言で何かございますか。

【道路計画調整官】 お答えさせていただきます。物流施設の件についてお話がございました。物流施設について、周辺の交通も含めてどういう形での物流施設の設計が望ましいかについて、今、国交省の中の物流部門、物流審議官をヘッドにした検討会も別途立ち上げて、私どもも参加しております。

その中で、ガイドラインのようなものをつくっている最中がございます。その中で、この検討会で議論された内容についても反映させて、ガイドラインを物流業者さんでもしっかり守っていただくことに取り組んでいきたいと思っております。

2点目の行政側の情報の開示でございます。我々のETC 2.0のデータをはじめ、いろいろなデータがございます。今、行政でのオープンデータ化をどうすべきか政府全体で検討しておりますので、その中で少しでも私どものデータをうまく使っていただけるように、あるいは関係省庁とも連携しながら取り組みを進めていきたいと考えております。

3点目の道路の面的なマネジメントの件でございます。これはおっしゃるとおりで、各道路管理者でいろいろ違うところもあり、どういった形で皆さんが連携して取り組んでい

くのだと思います。さらには、道路の切り欠き、歩道の切り欠きの問題もあり、それは一度つくったらそのままずっと放置されている、直してくれない、といった我々の管理の面もございますので、そういった点を含めて、渋対協をはじめ議論するような場を立ち上げて、いろいろな道路管理者、関係者、あるいは周辺の住民の意見も踏まえながら、対策をする体制を今後強化していきたいと考えています。

以上です。

【吉田委員】 補足ですけれども、E T C 2. 0のような類似の仕組みを海外で見ますと、例えばシンガポールであれば集合住宅もアクセス道路にゲートがついていて、そのエリア内に入れる台数が限定されていたり、今、何台の車がエリア内にいるかが管理されているところもあります。そういうふうに既存のゲートなどのシステムを使って、面的に、車がどれぐらいエリア内に滞留しているかを把握したり、駐車料金をE T Cで決済するなどの取組みが海外等では実施されています。E T C 2. 0の仕組みの中で、車両の動き全体を管理するのか、施設の出入り口に設置しているゲートとの連携をとるのであれば、E T C 2. 0がついていない車でも台数を把握できるので、自動車を管理する仕組みは結構重要だと思います。地方ではE T C 2. 0を装備していない車が多くありますので、その場合には状態を予測するということになっていくので、評価が複雑になるかと思います。そういった既存のシステムと新しいシステムをうまく連携できるように検討していただけるとありがたいと思います。

以上です。

【森本座長】 ほかにいかがでしょうか。

【板谷委員】 1点だけご指摘申し上げます。対象施設について、3ページに1枚つくっていただいています。この件については、過去に第2回のかきの資料に、少し踏み込んだ図を出していただいていたのを覚えていて、今、改めて見えています。第2回のかき資料2の10ページに対象施設のイメージとして、基本的には今後の対象施設は、ほんとうに幅広に広範に網をかけていて、その中で重点的な対象施設というのを絞り込んでいく形としていたかと思ひます。

おそらく施設の管理者、あるいは新しく立地するかどうかを検討されている方々からすると、どういふ施設が対象になるのかというのが、多分、気になるところでございます。ぜひ、もう少し踏み込んで記載してもいいと思ひております。広く網をかけたいという方向で、おそらく我々の議論は一致していますが、一方で、広く網をかければ何でも事前、

事後、全部モニタリングしろという話でもないと思いますので、その中で重点的なものを絞り込んでいくというような形のことが、わかりやすく伝わるような資料になるといいと思っております。

以上でございます。

【森本座長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【道路計画調整官】 お答えさせていただきます。ほんとうに対象施設をどこまで広げていくのかというところが非常に難しい議論だと思います。

今回は、どちらかという方向性で示させていただきました。これを実現していく、具体化していくことについても、さらなる検討が必要と考えておりますので、これについては、この検討会におきましても、さらに議論していただいて、本当にどのようにやっていくのかと、非常に難しい問題だと思っておりますので、また、ご意見を伺いながら進めたいと考えております。

【森本座長】 ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。長田先生、よろしいですか。

【長田委員】 先ほどから、店舗の話が出ておりますけれども、店舗が新規で出店しました、対策をとりました、また、落ち着いたときに新規の店舗が出てくるという、イタチごっこが地方ではどんどん起きてくると思うので、先ほど赤羽先生からありましたように、エリアで考えるというのが非常に重要になってくると思います。

また、新たな道路計画があると、そこに店舗を誘致してくるという話もありますので、そういったものを事前に捉えておいて、トータルでマネジメントしていかなければいけないのかなというのを感想として持ちました。

【森本座長】 よろしいでしょうか。ほかにありますでしょうか。

座長は、なかなかしゃべりにくいのですが、私からも2点だけご指摘します。

これまで4回にわたって議論してきたものを、非常にきれいに整理をしていただいて、頭の中がある程度すっきりしたとは思いますが、幾つかの課題もございます。

私のほうから、ご指摘をするのは、6ページに今後の進め方というところで、事務局から提案がありましたガイドラインの作成についてでございます。これは、ぜひ、いいガイドラインをつくっていただければいいと思っております。特に、立地を希望されている希望者に対して、事前にこういう条件ならば立地が可能であるということを示すということが、極めて重要であると思っております。特にアセスメントを今までは十分していなかつ

たのが、これからはきちんとアセスメントをしないと立地をすることができなくなることを知って頂くことが重要です。あるいは一定の負担を要求されるということを勘案して、それでも、そこに立地すべきなのかどうかということを十分議論していただいて、店舗の出店計画、あるいは大規模開発の計画を出していただくことが重要です。

おそらく、ここのボタンのかけ違いをすると、向こうは既に計画は出ているのだから、土地は取得したのだから何とかこれを進めたいという話で、かなりごり押しな話になると思います。そういう意味では、このガイドラインで、開発前に必要なことがわかるものをきちんと出していただくことが大切です。あと、各委員の先生方からもご指摘がありましたが、既に既存の大店立地法なり、大規模開発マニュアルなりが出されておりますので、そこのすみ分けと関連性を明示しながら、よりよいものをつくっていただきたいというのが1点目です。

あとは、評価でございますが、久保田先生からも著しい渋滞ということのお話もありましたが、道路は、ご存じのように階層性を持っておりますので、どの階層の道路が渋滞するかによって、これは社会的な便益が大きく変化をします。今回の資料ではエリア全体で平均旅行速度がどれくらい落ちたかという数字になっているので、比較的小さく見えている数字かもしれません。これが、もし幹線道路で、例えば一桁国道のような道路であれば、渋滞をするということに対する社会的損失がものすごく大きいわけです。

つまり道路の階層性をよく勘案した中で、評価軸をつくっていただきたいということです。あと、原因者負担に関しては、これは動的シミュレーションを上手に使うと、原因者負担をある程度的確にあらわすことができると思います。要は、シミュレーションの中で、その店舗が立地する場合、しない場合のウイズ・ウイズアウトの分析をすれば、どこの交差点の何メートルの状態が発生する可能性が高いかを予想でき、その負の便益をその店舗だけに帰着できる。そういった技術的なものも上手に使いながら、確実に、これはあなたが出す可能性の高い渋滞ですよと紐づけていく。それがおそらく今後の費用負担の話、今のインパクトフィーの話につながってくると思います。

少々長くなりましたが、私からは2点でございます。

【道路経済調査室長】 ありがとうございます。事前に立地をしようとする方がガイドラインをきちんと理解することが非常に大事だと思っております。当然、急にはつくれませんので、これから事例を収集していきつつ、今回、接道条件とか新しくやっていくこともありますので、試行的にやりながら進めていきたいと思っておりますので、あまりいき

なり我々の思いだけでやると、当然、反発もあって、うまくいかないこともありますので、うまくキャッチボールをしていきながらつくっていきたいというのが、今の思いでございます。これが1点です。

それから、2つ目、階層の話も、道路の性格のお話もありまして、当然、性格とか、構造とか、道路が果たすべき機能というのは、ものによって違うと思っております。その機能によって、通過交通をちゃんとやらなければいけないとか、その役割に応じた形で、ここはどのようなインパクトがあったら困るかというのは、明確に示していきながらと思っております。一律にできないかもしれないのですけれども、地域ごとには、もう少し細かく設定できると思っておりますので、そこは道路の役割に応じた評価軸というのを、今後検討したいと思えます。

その上で、シミュレーションは、いろいろと研究されている最新のものをできるだけ使って、再現性が高いものを提示することで、相手も理解しやすくなると思っておりますので、1つ目の質問とも関係するのでしょうかけれども、よくキャッチボールをして相手の納得できるようなシミュレーションを用いて、それで負担を求めるスキームをつくっていくということだと思っておりますので、よく勉強していきたくと思っております。

ありがとうございます。

【森本座長】 いかがでしょうか。ほかにございませんでしょうか。

【久保田委員】 すみません。ちょっと聞きそびれてしまったのかもしれませんが、6ページの1番下の新しい枠組みの③のところの土地利用について課金をするという方向性についてですが、これは、あるエリアを決めて、その土地利用者から一律課金をしてという意味なのか、つまり、交通インパクトがないような立地をしても課金があるのかなど、その辺のことを教えていただきたい。

もう一つ、先ほど言いましたけれども、今後は、望ましい姿として市街地のコンパクトなところにいろいろなものが立地してくることが予想されるので、そこが課金されてしまうと都市計画の望ましい方向と反対の、課金されないほうに立地しやすくなってしまふ恐れはないのかというのが、ちょっと今、気になりましたので教えていただければと思うのですが。

【道路計画調整官】 ここでインパクトフィーについて書かせていただきましたけれども、検討会の中でも諸外国の事例についてご説明をし、いろいろなメリット、デメリットがありますし、うまくいっていないという事例も結構ありますといったところをいろいろ

議論させていただきました。

そうした中で、今後、我々としてどういう形でのインパクトフィーをやっていくべきなのかにつきましては、まだ議論できていない状況でございますので、今後、既存の枠組みを活用しながら、いろいろ渋滞対策を打っていく中で、並行して皆様と議論させていただいて、日本では、インパクトフィーというものがどのような形がふさわしいのか、いろいろな国によって文化が違うと思いますので、そういったことも含めて議論させていただければと考えております。

【赤羽委員】 関連して、例えば交通アセスメントの枠組みでは多少とも道路に直接かわる行政機関とのやりとりがあります。しかし、大店立地法では、何か周辺道路ネットワークに影響があるということがアセスメントの結果として予測されても、事業者には直接求められることは、その施設内、あるいは施設周りのことだけです。すなわち、行政が道路の、例えば交差点改良だとか、そういうことをすれば、状況は相当改善される見通しがついても、その枠組みですと、それは後々の行政の判断に依存しますので大店立地法の審議の中でこうしますということが確定できません。

それに比べると、このインパクトフィーが想定している枠組みは、事業者にとっても自分たちだけで解決できないことが、行政機関も対応して、もっとエリア全体として対応してもらえます。そうすると、自分たちの立地による影響が最小限に抑えられて、考え方によってはそういう対応をとっていない他の施設に比べて、週末買い物に行ってもあそこは渋滞もないということで、事業者としてメリットになる可能性もあるわけです。そのあたりを関係する人たちにもうるさいことを言うばかりではないと、あなたにとってもメリットがあることだと、リピーターも増やせないと、そういう説明の仕方では、この枠組みに積極的に参加してもらえるように考えていくのも一つの方法だと思います。

それから、信号制御にはいろいろな制約条件があります。車の交通処理だけではなくて横断歩行者も安全に渡さなければいけないとか、いろいろ制約がありますので、車の処理の面から最適化されていないということは、まああることです。一方で、交通アセスメントなどで交差点解析をすると、非常に理想的な信号制御をすると、ぎりぎり渋滞が起りませんと、現状がどうなっているかは定かではありませんということもありますから、それはよく関係する機関と連絡をとる必要があり、渋対協などを活用するのも一つだと思います。

それから、もう一つだけですが、アクセスの集約です。これは、どんな場合でも、それ

が適切かという点、なかなか難しいところがありまして、単純に考えると交通の処理上は、いろいろな出入りによる影響が空間的に分散したほうが、処理能力だけ考えるとメリットがある場合がある。

でも、交差点があまり近接して存在するとドライバーの注意力が追いつかなくなって危険になる場合もありますから、それも制約になる。

それから、例えば右折入庫がどうしても必要な駐車場の配置のところ、左折して一旦路外に出て、陸橋を渡る跨道橋を整備しているところもあります。それも一つの施設では整備することがなかなか難しいけれども、集約すれば可能になる、そういう面もあるかもしれないです。そこは集約したほうがメリットになる場合とそうでない場合を技術的に詰めて考えていただいたほうが、結果はよくなると思います。

以上です。

【森本座長】 よろしいでしょうか。まだ、ありますか。

【道路経済調査室長】 1点目について、事業者にこちらから無理ばかりお願いしても、多分、誰もご理解いただけないので、まさに相手側にもいいことがあると理解してもらいながら進めるよう、よく勉強したいと思います。

2点目以降も、警察や、さまざまな関係機関の方とよく連携しないと、信号や交差点処理も、自分たちだけでできませんので、連携が重要と思います。各現場で違うことをしなくてはいけないと思いますが、よく各地の特性に応じて勉強したいと思っております。

【森本座長】 他にありませんか。

時間が、大体想定した時間に近づいておりますので、特になければ、議事の1は終了させていただきますが、よろしいでしょうか。

そうしますと、今回、アセスメントについては、今年度で今日は最後だということで、取りまとめでございます。今日、皆様から幾つかのご意見をいただきましたが、時間的に、これに合わせてもう1回会議というわけにはいきませんので、修正については私に一任をさせていただければと思いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、皆様からいただいた意見を修正して、今年度の成果という形で出したいと思っております。ご協力ありがとうございました。

以上で議事が全て終了しましたので、議事進行を事務局にお返しいたします。

【道路計画調整官】 長時間にわたりご議論いただきまして、ありがとうございました。本日の資料につきましては、ホームページに掲載させていただきます。

また、議事につきましても、近日中に簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えております。

また、今後、道路周辺の土地利用等による渋滞対策の取りまとめについてのフォローアップ、あるいはもう一つの課題でございます路上工事に対する渋滞対策についても、引き続き、委員の皆様方からご意見をいただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

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 —