

社会資本整備審議会 道路分科会 第32回基本政策部会

平成23年8月30日

【総務課長】 それでは、本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第32回基本政策部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総務課長の樺島でございます。8月5日付で内海の後任として着任しております。どうかよろしく願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の菊川よりごあいさつ申し上げます。

【道路局長】 今日はまた6時からということでございますけれども、お忙しい中をお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

前回、7月21日に今後の道路政策の基本的方向ということでキックオフをいたしましたけれども、前回のこの会合で、家田部会長から今回と次回、各委員の先生方から自由な意見をご発表いただきまして、それを受けた形で今後の論点の絞り込みに向けた議論をお願いをしようと、そういう形になりました。そういうことで、今日はこれから、短い時間ではございますけれども、自由なご意見をお聞かせいただいで、実りある会議にできれば幸いです。

どうかよろしく願い申し上げます。

【総務課長】 ありがとうございます。

それでは、まず最初にお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。

配席図、委員名簿、議事次第、資料1、資料2、資料3、資料4、資料5が1と2に分かれております。資料6、そのほか机上配付資料として前回の部会資料を抜粋したものがございます。

漏れている資料がございましたら、お知らせくださいますようお願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。

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

本日、勝間和代委員、草野満代委員は所用によりご欠席との連絡をいただいております。

ご出席いただきます委員の方は、総員9名中7名でございますので、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。

それでは、以後の議事の進行を家田部会長にお願いいたしたいと思います。

【家田部会長】 どうもお集まりいただきまして、ありがとうございます。

それでは、早速議事に入らせていただきますけれども、先ほど局長からお話ありましたように、今日のメインテーマは4人の方々からの意見発表ということになります。前回、非常に網羅的な、これまでどんなことがやられてきたのか、それからこれまでの基本政策部会に相当する場所でどういうことが言われてきたのか、その流れも事務局から紹介していただきましたので、それを踏まえて、今度は各委員から、各委員の個人のお考えでもちろん結構なわけでございまして、どの辺が重点なのか、以前から議論してないような新たな点はないのか、その辺をお話いただくわけでございます。

手順としましては、太田先生、朝倉先生、大串先生、久保田先生と、こういう順でお話しいただきまして、その後、事務局から前回の委員会での指摘事項に対する情報提供、追加事項がございますので、それをやっていただいて、まとめて総合ディスカッションと、こんな順で行こうと思っています。

議論の時間をなるべく1時間ぐらいとりたいんで、各委員には大変恐縮でございますけど、10分ということをお願いしたいと思います。どうぞよろしくをお願いいたします。

それじゃあ、早速始めさせていただいてよろしいかな。よろしいですかね。それじゃあ、順番では、まず、太田先生からお願いいたします。

【太田委員】 太田でございます。よろしくお願いいたします。

前回ご提示いただきました論点、たたき台の中で、今後の道路政策の主なテーマ、7項目挙げてありまして、これは案ですけれども、ほかの先生方がおそらくお話にならないようなことをということも考えまして、7番目の「政策の進め方の改善」というところを念頭に置いて、私の思っていることを申し上げます。

1枚もののレジュメのほうに書かせていただきましたが、1つ目の「問題点とキーワードの列挙」、これは読んでいただければおわかりになると思います。猪瀬さんの「道路は政治である」という言葉から始めておりますが、これは悪い意味で使われているのですが、道路は公共財であって、公共財の供給水準を決定するのは公共的意思決定なので、政治でしかないわけでありまして。そういう意味では、「道路は政治である」のですけれども、道路をよい政治で意思決定をしていく必要があると、そういうことだと思います。いずれにしても、上の3つのポツは意思決定者はだれなのかということがおそらく国民も考

えていることだろうと。

4つ目のポツは、計画がありませんねということの指摘です。

それから、残りの部分につきましては、地方分権と時間管理の話は置いておきますと、財源問題です。財源に関しては、私はやはり受益と負担を一致させるべきだということに思っております。あるいは、受益と負担は乖離させてもいいのですが、乖離させる理由を明示して、納得していただいた上で乖離させないと、特に道路行政に対する信頼をなくすということです。2000年以降は、道路公団の民営化とか道路特定財源の一般財源化、高速道路の無料化の問題等々含めまして、この受益と負担の関係は全くばらばらになってしまっております。これがいろいろな意味で、おそらく道路行政に対する不信感を高めているだろうと。ここは道路行政というか、道路政策ですね、今では政治主導で決められている部分も多うございますので、そのねじれているものを整理していくことが長期的に見て必要だということに思っております。

そこで、意思決定上の問題の総括をそこで書いてあるのですが、やはり1番目、極めて重要なのは、道路というインフラにもかかわらず、計画がちゃんとないということです。これはどうしても克服しなければならないことだと思っておりますが、今、社会資本整備重点計画のほうでも議論が進んでおりますけれども、なかなかアウトプット、アウトカム、財源規模を書かないようにという強いプレッシャーがある中で、どこまでやれるかということがあります。しかし、やはりこれは長期的な計画を考えなければならないと。それはあと10年たつと、ほんとうに高齢化してしまい、日本のマクロ経済バランスも崩れてしまい、ほんとうに財源がなくなりますので、その意味で、最後の10年と。これは前回、中期計画を策定するときもそういう念頭で議論されていたと思いますけれども、やはり改めて2020年に向けて確固たる計画をつくらなければならないと思っています。

それから、2つ目は、道路特定財源の一般財源化は7割ぐらいの国民が賛成をしておったということではありますが、一般会計というのは、基本的にはうまくコントロールできない、うまくコントロールできないから、20年も30年もかけて行財政改革をやってきたわけです。歳入と歳出を分離してしまうと何が起るかというと、歳出側だけを各省庁は政策として考えるということなので、もしかしたら、道路局の方もこうおっしゃっているかもしれません、「もう一般財源化されたのだから、財源は財務省が考えることだよ」というようなことになってしまっているおそれがあります。それに対して、財務省は新しい政策を立てるのなら、その財源はもともとの枠の中で考えなさいよと、それは全くリンク

のない特定財源みたいなもので、全くおかしな話になっている。そういう意味では、一般会計の機能不全といいますか、限界を正しく認識をしなければならないと思っております。一般会計ですと、やはり受益に応じた負担ということを求めることができませんので、これが大きな足かせになっていると思っております。

それから、3番目は政治との関係をどう整理するかであり、非常に重要です。3番目は一般会計によるコントロール不全と書いてありますが、これは特別会計も同じなのです。内閣に予算提出の権限があるということで、しかも国会では予算は予算委員会で審議されているらしいけれども、予算が国会で変わったことがないということになりますと、内閣が提出する予算の前に勝負は決まると。ですから、事業仕分けにしる、事業評価にしても、予算編成のための手段になっている。これがある意味では官僚主導だという批判の集中しているところであると思えます。そういう意味では、これは政治のほうの問題でもあるのですけれども、どういう形で政治的な意思決定の部分、政治家の意思決定の部分を予算編成に入れてくるかが、長期的に見ると、これは道路だけの問題ではなくて、ポイントになるだろうと思っております。

突拍子のないことを申し上げるようでありますが、やはり以上のような問題を解決するためには、そこに書いてありますが、陸上交通トラストファンドのようなものをつくるべきだと。アメリカの道路及び陸上交通のためのハイウェイ・トラスト・ファンドと似たようなものであります。これで公共交通を含む陸上交通の財源、支出を一括管理すると。トラストファンドですから、いわゆる複数年度にわたってそれを管理することができるということです。これを行うことによって、実は放漫財政からも脱却し、受益と負担を関連づけることができます。それから、先ほど申し上げたように、単年度主義から脱却できます。それから、例えば道路ユーザーがどこまで公共交通に対して貢献しているのかということもよくわかるようになる。あるいは、トラストファンドが多少余裕があるのであれば、一般会計のほうに貸すということも可能であると。埋蔵金を見つけて召し上げてということになってしまう単年度主義の考え方ですと、鉄道運輸機構から1兆2,000億をもって行って、年金になるかと思ったら、復興財源のほうに回ってしまって、では、もともとあの1兆2,000億はどういう趣旨でためたのかということも忘れられるわけですね。トラストファンドという形式では、一応、負担者がどういう形で負担したかということが記録として一応残っていくわけで、やはりそういうことが重要であろうと思っております。

それから、2番目のほうは、これも政治との関係なのですけれども、今、社会資本整備

重点計画の見直しが始まっておりますが、それは民主党が政権をとって、大臣の指示により動き始めております。計画をどのように変えるのか、あるいは選挙公約をどういうふうに見直していくのかという仕組みが、実は日本の場合は政権交代がなかったということになれてないわけです。これはイギリスのように政権をとった途端に、まず、政策分野ごとにドラフトを出して、広く国民に問うと。そして、それを受けて、その政権が5年なり10年なりにこういうことをやりますよという政策集を出す。イギリスの政権交代のときはそういうやり方をやっているわけですが、そういうようなやり方を構築していかないと、いつまでたっても公約守る、守らんとかという話でもめてしまうということになると思っております。

それから、トラストファンドをつくったとするならば、これはやはり国土交通委員会で審議をしていただくということが重要だと思います。今、長期計画は昔の5カ年計画にしる、社会資本整備重点計画にしる、閣議決定という手続でオーソライズされておりますが、国会では全く審議されないと。それに対しての予算づけのほうは予算で審議されるという形になっておりますので、計画のほうもぜひ国会のほうで、議決はする必要はないかもしれませんが、昔の国鉄の運賃程度ぐらいには議論するべきなのかもしれないと思っております。

そこで、これは若干、絵空事のようなところがあるので、私がここで一つ提案したいのは、審議会としてなのですけれども、具体的な5カ年計画なり10カ年計画をつくってみたらどうかと。前回の道路の中期計画のときには、かなりいい理念が随分入っております。それをもう少しブレークダウンした、路線まで書くのは難しいかもしれませんが、事業規模を含めたようなものをサンプルとして出してみる。10年間でこれだけやりたいと。5年間の間まではネットワークのほうを重視した場合にはこういう計画になるし、いや、渋滞対策のほうを重視したらこうなるし、防災対策のほうを重視したらこういうふうになると、いくつかのオプションを提示して、それをできたら政権党の交通委員会か何かのほうで議論してもらえようものを提示してみて、政治と行政の関係を整理しつつ、財源についても議論できるような環境を整えてみたらどうかと思っております。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

1個ずつ議論したいところなんですが、そうすると、多分、時間が破綻するんで、順にざーっとやっていきたいと思っております。

続いて、朝倉先生、お願いします。

【朝倉臨時委員】 それでは、報告させていただきます。

私の今日の話題提供は、前回の資料の中の資料4に関するものです。この中に今後の道路政策の主なテーマということで7つのテーマが並んでいたわけですが、このテーマの並び方がちょっと渾然一体としているという印象を受けました。テーマを考えるときに、1つは計画目標の話と、それから目標達成のアプローチ、大きくこの2つに分けて考えることができます。そして、計画目標につきましては、ばらばら並べるのではなくて、それを整理して並べかえることを考えてみたい。後で図を示しますが、安全と共生、社会と自然という軸の中でこのテーマを並べてみるとわかりやすいのではないかという提案が一つです。もう一つは、目標達成へのアプローチの中で、前回も申し上げましたが、新しい技術であるとかデータであるとか、そういったことを重視するということが、その計画目標を達成するという上においても重要である、そういう話をしたいと思います。

1枚繰ってください。まず、最初の図ですが、私、去年まで神戸大学のほうにおりまして、そこでCOEというプログラムに関与しておりました。安全と共生のための都市空間デザイン戦略という名前がついたプログラムだったのですが、そこでは21世紀の都市、社会が重視すべき目標としては、安全という価値目標と共生という価値目標を追求すべきであるということになりました。効率という視点もすごく重要ですが、これはどちらかというと20世紀型の目標なので、これは自明のものと考えてことにします。そして、共生や安全という価値目標を働きかける対象、空間を社会もしくは自然とします。社会と自然という中で共生と安全ということを見ると、その組み合わせによって4つの追求すべき姿、絵姿が出てきます。第1象限は社会の中の共生ですから、多様な人々が共生するコミュニティ形成に役立つシステムです。2象限、3象限、4象限、それぞれ読んでいただいたとおりです。このシステムというところを社会であるとか、都市であるとか、交通であるとか、場合によっては道路というふう置きかえていくと、その計画目標との関係性が見えてきます。

次のページを見てください。この図を使いまして、道路交通計画の目標を考えます。先ほど申し上げた社会との共生というところでは、いろんな利用者が道路システムをお使いになるわけですから、その人々が共生して、そしてコミュニティ形成に役立つような道路を考えましょうという目標が描けます。多様性とか、公平性とか、こういったものを追求するということになります。第2象限は環境に調和した道路をめざしましょうということ

です。第3象限は自然災害時にも機能する道路ということで、多重性とか復元可能性といった目標が出てくる。第4象限は言うまでもなく安全性です。こういった目標設定の中で、効率性を捨てるのではなくて、効率性の追求ということは当然自明のものとして考えます。このさまざまな計画の目標を一言で括れば、User Oriented という言葉で括れるのではないのでしょうか、こういうふうに考えるところです。

さて、この各象限の計画ですけれども、もう少し具体的にブレークダウンしてみます。第1象限では実はいろんなファクターが入ってくるので、第1象限について、まず、細かく見てみます。

次のページをお願いします。第1象限に着目しますと、ここは社会的共生の道路交通計画ということになるわけですが、さまざまなキーワードがあります。それを3つに集約あるいは3つに代表させますと、1つは多様な利用者への配慮ということ、2つ目が機能のミスマッチを解消するという、3つ目が地域コミュニティへの貢献ということです。

もう少し具体的に言うと、利用者の多様性への配慮というのは、交通システムを利用されるいろんな個人、高齢者もいっしょに障害者もいっしょに、あるいは過疎地にお住まいの方もいっしょに、そういう多様な個人に対してモビリティをどう確保するのかという視点です。多様性というのは交通手段の多様性も含まれますので、交通空間、道路空間を利用するいろんな交通手段をいかにうまくミックスさせていくかということがここで議論されることになるわけです。これを指して、利用者の多様性に配慮した共生的な道路計画というふうに呼ぶことにしましょう。

2つ目は、機能のミスマッチの解消ということです。これは道路をおつくりになるときに、計画時はこんな道路をつくらうとって計画されるのですが、実際には道路が計画通りに使われるということはむしろまれだと言っているかもしれません。あるいは、時代を経るにつれて求められているものが変わってきて、機能が変わってくるということがあるかもしれません。

僕は神戸にくる前に四国の松山にもおりました。大学の近所を走る国道11号だったか、33号だったか、196号だったか、56号だったか忘れちゃったけれども、そういった幹線道路をミカンを積んだ車がちょろちょろと走るんですね。50メートルぐらい走って、また次のところに入って行く。幹線道路というのは、決してミカンを積んだ車に走るなどとは言いませんけれども、そういう車が50メートルぐらい走るためにつくった道路

ではないはずなんです。でも、そういうふうにご利用されてしまって、幹線道路の機能がなかなかうまく達成されないということがあります。これは決して、ミカンを積んだ車が悪いのではない。そういう車に走っていただくような、いわゆる補助幹線、短トリップの交通を処理するような道路をつくっていないからそういったことになるわけです。ですから、多様な機能を考えて、本来期待された機能が達成できるようにネットワークをつくりましょうというの、実はこの機能のミスマッチの解消に当たると思います。

それから、そもそも道路交通サービスを通じて地域コミュニティが保全され、地域間交流が活性化しないと、何のために道路をつくっているか、整備しているかわからないので、そういったことへの貢献ということも重要なポイントになってくると思います。

共生的安全はちょっと端折ります。

さて、次は第3象限です。第3象限というのは自然と安全というところですが、ここは災害時の交通です。災害時の交通は平常時の交通といろんなところで相違点があります。そういった相違点を考慮しながら計画に当たるということが重要です。災害時の道路計画をどうするか、マネジメントをどうするかを考えるときには、交通の質の違い、あるいは個人の行動の自由度の違い、あるいは不確実性、こういったものを考慮して計画をつくっていくべきだということを強調したいと思います。

次のページ、ここも第3象限の続きです。災害時の道路計画を考える上では、安全で効率的な交通マネジメント、あるいは交通運用、配送計画、こういったことが非常に社会的要請が強い計画課題であると感じます。災害時のマネジメントに平常時の道路インフラがどんなふうに関与できるのかということを考えて平常時の道路をつくっていくということが大事だと思います。災害時のことだけを考えてつくるといっていかないので、災害時に平常時の道路インフラをどう使うのかということを考えて、ネットワークづくりをするという発想が重要なんじゃないかというふうに思うわけです。

ところが、そのことは結構難しいです。次のページを見てください。どんなふうに難しいかといいますと、事前に計画をつくるときに、例えば耐震補強とか復旧計画とか、そういったことを議論するとしましょう。そうすると、平常時の計画のときには出てこないようないろんな不確実性を考えないといけません。まずは災害発生シナリオがどうなるかわからない、個別の橋梁であるとか、あるいはほかの道路構造物にどういう外力がかかるかわからない。それから、個別要素の脆弱性というのは、個別要素に対して同じある外力がかかっても、それがどの確率が壊れるかわからない。それから、需要自身、利用者

の行動自身の不確実性がある。こういった三重の不確実性が事前の道路システムの評価にもかかわってくるので、これをどのように仮定して、そして評価していくかということを考えないといけないということが非常に問題を難しくしています。

そして、今度の地震のように発生確率が極めて低く、また、想定確率の信頼度も決して高く想定できないようなときに、その期待値による評価ということが果たして意味があるのかどうか、あるいはそもそもそれが有効かということを議論してかからないと、これも何を議論しているのかわからなくなるということだと思えます。

事後の交通マネジメントは省略です。

もうあと1分ぐらいですけれども、それからもう一つの話、目標達成のアプローチ、計画目標ではなくて、目標をどうやって達成するかということに関しまして考えてみます。政策について参加型とか継続性とか、こういったことが重要なポイントだと思えます。

それから、技術に関することですが、これは新しい技術を積極的に導入すること、それからデータを重視すること、維持管理もここに入るのだらうと思えます。長寿命化とか耐震化とかそういった技術ですね。こういったことを計画目標を達成する上で考えていかないといけないということです。

それから、パッケージ化というのは、単体だけを議論したり、一つの技術とか一つの政策だけを考えるのではなくて、それをいかにパッケージ化するかということが重要だということを言っています。ただ、最初からパッケージ化と言うと、あれもこれも全部入ってしまって、何かわけわからなくなりますので、政策は政策、技術は技術、その中の要素を書いて、そして、それをパッケージ化する、そんなふうを考えていけばいいと思えます。

技術の中で、とりわけデータ重視ということについて強調したいと思えます。これは User Oriented ということと大いに関係しています。先ほど私、松山のミカンの交通の話をしましたけれども、この国交省の前の桜田通りでも、その道路がいつだれにどのように利用されているかわかりますかと聞かれて、詳しくはわかりませんと言わざるを得ないんじゃないでしょうか。現状がわからないのに、その計画というのはあり得ないだらうというふうに思うわけです。ですから、道路がいつだれにどのように利用されているかということをしちんとつかまえる、そのための調査もするし分析もするということがすごく大事というふうに考えます。また、道路はいつも平均的に利用されているわけではないので、その変動、時間変動とか日変動とか、そういったことをきちんと考慮する必要があります。従来、道路交通センサスとかパーソントリップ調査で非常に広範囲に調査をやっていただ

いているのですけれども、必ずしも変動を調べることに對してうまく対応できるわけでは
ありません。ですから、新しい行動調査を積極的に活用したり、あるいは利用者の方に調
査に積極的に関与していただくような調査のあり方、これもあり得るかもしれません。例
えば、道路調査モニターのような形の可能性もあるかもしれない。そして、個別化とか多
様化とか変動評価できる計画手法をつくっていくことが大事であると思います。

一番最後のページは、交通工学分野でいろんな研究蓄積があるので、それを積極的に使
っていただきたいということとあわせて、我々もさらにきちんとやらないといけないとい
う反省を込めて書いた図です。交通工学は円滑、安全で環境に負荷の少ない交通システム
のデザインのための研究でありまして、先ほどと軸が変えてあります。上下の軸は供給サ
イド、交通システムが正常か、あるいは壊れているか、左右の軸はデマンドのほうは日常
的か、あるいは非日常的か、こんなふうに見ます。そうしますと、第一象限の交通システ
ムは正常でデマンドのほうも繰り返しのある日常的行動のときの交通現象、例えば混雑の
問題、需要が足りない問題、あるいは環境の問題、ここに関しては比較的、研究蓄積もた
くさんあって、使っていただけるようなものがたくさんあります。でも、それ以外のとこ
ろ、イベント・観光だったり、事故だったり、あるいは最もないのが災害時交通ですけれ
ども、こういったところについては、これから研究開発をやっていく必要があります。こ
れは実務のニーズを反映した形で研究開発していかないといけないので、そういった形で
積極的利用と同時に研究も進めたいということで私の発表を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

じゃあ、引き続きまして、大串先生、お願いいたします。

【大串臨時委員】 レジュメのほうを見ていただきたいんですけども、私は User
Oriented な道路の実現のためにということで、経済学部ですので、主にマネジメントの
視点から、このレジュメを起こしています。

私、道路政策にこれからも求めたいこととして、道路にと言ってもいいんでしょうか、
安定と進化だと思っています。安定というのは、これまでと同じようにきちんと道路がつ
くられ、維持され、とにかく面としての道路が広がっていくこと。もう一つ、進化とい
うのは、使い方をさまざまに工夫することによって、これまである道路がより使われやすい、
より使い勝手のいいものになっていくと。この2つがないと、道路の予算というのは、
どんどん、これまで以上に削られる可能性があり、それは非常に、何ていうんでしょう、

先ほど太田先生が言われたように、今後10年ぐらいいかに潤沢な予算——潤沢とも言えないかもしれないですけども、予算を使えないとするならば、非常に怖いことになりますので、道路に安定と進化を求めるような施策をお願いしたいと。

User Oriented な道路をどう実現するかということで、皆様言われていますけれども、今後の経済・社会情勢をかんがみて、これまでと同様のやり方ではだめでしょうと。どうしても縮んでいく、人口が縮む、人口が縮んで、今、産業界見ていまして、どうしても経済的にも縮む要素は出てきてしまうと。地方分権化して、ある程度、地方の意思も生かすという形にもなってきています。そうすると、道路のQDCと呼ばれるもの、Quality、Delivery、Cost ですけども、今まででも日本の道路はほんとうにすばらしいと思います。世界中いろいろ行っても、日本の高速道路が一番、まあ、自分が生まれた国だからかもしれないですけども、運転しやすく設計されていますし、非常に人間工学に即した形で設計されているなど実感します。でも、Delivery が非常に遅かったりとか、Cost がかかり過ぎているというところがやっぱりあるんじゃないかと。そのあたり、User Oriented を実現しながら、今まで実現してきたかどうか反省しなきゃいけないD、Cの部分もきちんと検証していかないといけないと。

今日、私、朝、ちょっと早目にこちらに着きましたので、新宿に寄ってきたんですけども、町の中にもうリタイヤした60代の年配の方があふれ返っていました。皆さんがそれぞれ歩かれて、つえをつかれています方もいれば、車いすを使われている方もあって、10年ぐらい前まで、女性の中年ぐらいの方がたくさん町を歩いているというのが昼間の光景だったと思うんですけども、どんどん町の道路利用というのが様変わりしていると。地方で運転していまして、かなりご年配の方を昼間の道路でお見かけします。もうかなりユーザー的には彼らのほうが多いんじゃないかと。彼らに安心して使ってもらわないといけないですし、安全運転をしてもらわないといけないという意味でも、道路は今までと同じようであり、同じであってはいけないという二面性を持ってきているのではないかと思います。

変わらないためには変わり続けることが必要ということで、あるべき姿を他力でも実現すると書いていますけれども、国ができることっていうのは絶対量で、やっぱりこれに限られてくるのではないかと。そうすると、地方とうまく連携することによって、国のネットワーク志向の意思を生かし続けるようなマネジメントというのをぜひ実行してほしいと。しないことやすることを明確化すると書いていますけれども、先ほどおっしゃって

たように、やっぱり短期・中期・長期でちょっと政策を分けて、早くできることを早く実践して行って、人心をつなぎとめると言いましょうか、きちんと道路が進化して行っているんだよということを見せないといけないと。プラス長期的な視点を持って、これこそ国のほんとうの視点だと思うんですけども、ネットワークがきちんとつくり上げられ、保たれているということも見せていかないといけないだろうということで、国がしないことを、やりたい組織にやってもらえるように誘導するような施策を実施していただきたい。

快適な道路を阻害しているものは何だろうかと考えたときに、過剰な制限と緩い制限と。例えば、最近、自動車専用道路では60キロだけではなくて80キロで走れる道路というのも出てきて、かなり渋滞が緩和されたりしています。もっとそういう道路の規格的に高速で走れるような道路、先ほどミカンの道路の話が出ていましたけれども、例えば制限速度を大きくすると高速で走る車が出てくるので、もしかしたら、ミカンに乗せた自動車は走らないかもしれないですね。その辺、ちょっとわかりませんが、何ていうんでしょう、使えるような高規格な道路はもっと制限は緩くして、制限を厳しくしなきゃいけないところはちゃんときちんと厳しくしてほしいと。例えば、バスがすれ違うのにほんとうにぎりぎり、そこに歩行者も歩いていて、自転車もさまよっているような道路がたくさんあります。そういった道路には、きちんと専用レーンを敷くとか時間制限をして車種を選別するとか、そういったソフトの対応でやっていただきたいなと思いますし、守られない規則、わかりにくい標識などで守れなかったというのものもあるかもしれないです。こういったものに対して、パブリックコメントを求めて、どういうふうになれば守りやすくなるのかということ聞いてもいいですし、わかりにくい標識を募集してもいいですけども、何か道路が変に使われているとすれば、その原因は何なのかということソフトの面からきちんと直して行ってほしいです。

「既得権益」の強い抵抗と書いていますけれども、これは例えばバスが通っている路線が、バスが路線を変えようとする、地価が落ちるとか行って周辺の住民の方が反対されたりとか、周辺の商店街の方が反対されたりということで、既得権益の強い抵抗というのがあると。でも、需要に合わない路線を継続させられているバスも非常に大変ですので、きちんとこういったものを排除できるような体制をつくっていただきたいと。

他所轄との連携不足というのはよく言われていることだと思いますけれども、情報が一元化されてない状況があるんじゃないかと。例えば、最近、ときどき陥没している道路があるんですけども、どこに連絡すればいいのか、これは国道だっけ、県道だっけ、三角

とか四角で看板に書かれていれば、ああ、これ県道だったかなとか思うんですけども、いまいち、その辺の周知徹底というのがなされてないんじゃないかなと思います。

そういう道路を守るというのも非常に大切ですし、利用者志向のマネジメントの徹底というところを見ていただきたいんですが、予算は限られています、これは皆さんご承知のことですけれども。どう守るか、どう使うか、どうつくるかというときに、まず、資産の棚卸しをしていただきたいと。地方に住んでいると、やはり道路が足りない、つくってほしいというのはままする要求だと思うんですけども、今、地域ごとに、例えば今後必要になる更新費用は、例えば新潟県でどのぐらいですよとか、新潟市でどれぐらいですよとか、そういうデータベースを持っていらっしゃるのであれば、きちんと公開をさせていただいて、どれだけの費用をかけて、今あるものでさえ維持しなければいけないのかとか、そういったものを一覧表記して、利用者がわかるような形で知らしめるというのも皆さんの役割の一つかなと思います。つくればつくるほど、維持、メンテナンス費用というのは多額にかかってくるわけですし、そう考えるならば、違うところにきちんと重点投資しようというように、いろんな判断のもとになるようなデータは、ぜひたくさん公開していただきたいなと思います。

その下の災害時のお話なんですけれども、ふだんは、生活道路は市町村、県、広域ネットワークの維持は国というふうになっているんだと思うんですけども、災害時はぜひ道路情報というのは一元管理させていただいて、きちんとすぐさま利用できるように公開するような形での利用というのも重要です。この間、新潟県の人とお話ししていたときに、裏日本のほうから——裏日本と言うとあれですね、新潟のほうから山形に抜けて被災地に物資を運ぶときに、対面の高速道路じゃ非常に不安だという話があって、やっぱり2車線、3車線にしてほしいねという話があったんですけど、私、そのとき、違うんじゃないかと。例えば逃げる必要があるような災害が起こったときには2車線を一方通行にして逃げるほうに誘導すればいいし、災害復旧に必要なトラックがたくさん行かなきゃいけないときには逆方向で使えばいいじゃないか、そしたら2車線使えますよねという話をしました。マネジメント次第によっては、今ある道路を生かして、非常に有効な手段もとれるんだと思います。それをふだんからきちんと計画の中に織り込んでいただくというのも大事なのかなと思いました。

次の道路評価の測定は納得！を重視と書いています。経済学部におりますので、いろんな県庁、市町村の方がブラッシュアップという形で大学院に入学されたりしています。そ

の中で、CVMを使って、この道路は必要だったんだよということでアンケート調査をとって、非常に住民満足度の高い道路ができ上がりましたという調査報告とかをされるんですけども、非常にアンケート調査を使ったような、住民がほんとうにお金を出さないのに、あなたがもしこの道路にお金を出すとしたらいくらですかというようなやり方で道路の評価を行ってやっているというのは、県民視線から見ると、何かその地域に住んでいる人にとっては、ほんとうは払ってないけど、1,500円払ってもいいとか、1回2,000円払ってもいいという評価で道がつくられてみたいな形で、なかなか納得がいかないような評価手法というのがままあるんじゃないかと。そのあたり、やっぱり訂正していかないと、これから公平性というのかなり求められていますし、その意味では、ユーザーとは、その道路を利用するすべての人と書いていますけれども、お金の出し手が納得の行く形で道路をつくる、維持するということに行かないと、ちょっとどうなのかなと思っています。

道路は、移動のための手段にあらずというのが2として書いていますけれども、最近、スポーツやランニングなどでも使われてきていますよね。そういう意味では、例えば3車線のうちの1車線を自転車専用道路にするとか、いろんなメッセージを発することがあっていいでしょうし、厚生労働省と連携して予算を取ってくるような形もありかなと。つまり、健康増進のためのインフラですよという形でのアプローチもあるのかなというふうに思いました。

あと、公共交通のユーザーが使いやすいという視点が大切と書いていますけれども、昔、道路ができるということは、生活が一変するほどのものすごくインパクトがあったんですけども、最近、なかなかそこまでのインパクトっていうのは与えられてないんじゃないかと。ETCは非常に便利だなということがあって、道路に対して非常に進化を感じましたけれども、ETCの進化版みたいなIBAはなかなか浸透してなくて、何年もサービス水準とか工夫というのが変わってないのかなということがありますので、道路が進化していますよということがさまざまな面から実感できるような施策もぜひ誘導していただきたいと。

結論として書いているのは、資源配分や物や人、知恵、工夫とか、さまざま縮んでいったりするわけですけども、データベースを安く拡充できますし、さまざまな知恵袋として、皆さんが道路に関するデータベースをきちんとつくっていただきたいと。その中で、どうやったら長持ちできるかということや、いろんな工夫、使い方の工夫等を調べやすい

ような形でシステムを構築して、地域にいろんな情報を届ける知恵袋として活躍してほしいということと、最後、余談ですけれども、道路財源、先細りになる中で、最近、余談、私、3つあるんですけれども、1つは法人税が減税されるんじゃないかと。ちょっと野田さんになったのでわからないですけれども、法人税減税の暁にはフランス並みに事業所に交通負担金2%とかですね、そういうのを課すような形でもいいんじゃないかと。特に都心では道路を使うということがものすごく公的なインフラを使わせてもらっているということにもなりますから、そういう交通負担金というのを考えてもいいのかなと。

②としては、これは経産省から怒られると思うんですけれども、地下空間を資源として活用するというので、何が一番道路で邪魔になっているかという電柱です。電柱を埋設するのにものすごくお金がかかるのであれば、国庫からの融資が今、東電に行われようとしていますから、それで送電線の事業の部分を国が一時事業化して、そのお金、その送電線の利用料を取るということで道路のメンテに使うとかいうこともありなんじゃないかと。電線には今、通信網とかいろいろ乗っかっていますから、そのあたりからも何か取れるような形で工夫してはいかかなというのがありますし、③としては、道路による発電というのが今、少し、東工大でしたかね、考えられてきていますので、さまざまなやり方で道路が財源をも生むんだと、道路に必要な財源というのを確保していただきたいということですね。いろんな視点があると思います。ロードプライシングもそうでしょうし、お金をきちんと確保して、縮むかもしれないけれども、今までと同じようなインフラをきちんとしてほしいですし、ネットワークの欠如というのをつないでいただきたいと。プラスアルファ、工夫することによって道路が進化しているということがすごく感じられるというのが必要じゃないかなと思いました。

今日はエスカレーターに乗ったんですけれども、皆さん都会にいらっしゃるのでご存じかもしれないんですけれども、乗ると非常にスピードが上がるというエスカレーターで、非常に進化を感じました。エスカレーター自体は何にも変わってないと思うんですけれども、そういったスピードの緩慢だけでも、ああ、人が乗るとスピードが上がるように節電になるし、乗るときには安全で高齢化社会にも配慮になっているというのが実感できました。そういった工夫が何か道路にも要るんじゃないかなと、もっとそういう工夫をしていただきたいなと思います。

以上です。

【家田部会長】 はい、ありがとうございました。

それじゃあ、最後になりますけれども、久保田先生、お願いいたします。

【久保田臨時委員】 お手元の資料、3つということで提言を一応持ってまいりましたが、1枚開いていただいて、2ページの1番目の「交通計画」の実体化というのは、前回お話ししたことです。あまり繰り返さないんですが、やはり一番基本的に大事なことだろうと思ったので、絵を持ってきたということでもあります。交通計画と都市計画の関係を書いてありまして、交通計画というのは薄い黄色っぽい楕円なんですけど、これ全体を交通計画と呼ぶのであれば、これに関する、例えば計画、いわゆる実体としての計画——つまり計画というのは、何かアイデアを出して議論して決定するという、それをもって計画というのであれば、今のところ、残念ながら、日本には交通計画というのは存在しないんじゃないかというふうに私は思っていて、これを実体化していくというのが必要じゃないかというのが1番目です。

今日は2番目と3番目を中心にお話ししたいと思います。

3ページ目に提言の2番というのがあります。交通安全なんですね、これ。今後の交通安全、やらなきゃいけないのは高齢者とそれから歩行者・自転車だというのは自明なわけですが、実際、じゃあ、どういう対策をとればいいのかということ言うと、ちょっと施策としてやや手詰まり感があるという中で、何をしたらいいかということの一つの例をお話しします。これは一言で言うと、視点をちょっと変えてみたらどうかということでもあります。

キーワードが乱横断なんですけれども、よく乱横断で事故が起こったと言います。高齢者が国道を乱横断していてひかれましたというようなことがよく言われるんですけど、乱横断という言葉は、これは明らかに道路管理者とか、あるいは警察、交通管理者の方の視点の言葉です。ですから、横断歩道をつかった、あるいは信号をつけた、そこを渡るべきだと。そこを渡らない人が乱横断しているということなんですけれども、渡っている本人からすると、必ずしも乱れた横断をしているわけじゃなくて、あるところからあるところに行こうとしていたはずなんですね。

具体的な例をちょっと挙げてみるんですけれども、3ページ目の下の写真と地図を見ていただくと、ある県道が縦に走ってしまっていて、大きな交差点がちゃんとある、主要交差点というのがあるんですけれども、そこじゃないところでまさに乱横断している人がかなりいらっしやいます。特にちっちゃい赤い丸をつけたところ、ここを、この写真のところなんですけれども、4車線の道路を、信号も横断歩道も何にもないのにばんばん人が渡って

いきます。事故が非常に多いんですけれども、じゃあ、何でこんなところを渡っていくの
だろうというふうに見てみますと、実は次の4ページを見ていただきますと、これは左が
大正13年の地図なんですけれども、このぼんぼん渡っていくほうの狭い道が、実はこの
当時、既にありました。昭和54年の右側の地図を見ていただくと、それを後から産業道
路、幹線道路が分断をしたような形になっております。ですので、この地域の方にとって
は、むしろ、この狭いほうの道が幹線道路でして、ここを通るのが習慣、私の言葉で言う
と地域DNAなんですけれども、これで渡っていると。だから、乱れて渡っているように
見えているんだけど、地域の人にとってはこれが昔ながらの当然の行動と、こういう
ことなんです。

次の5ページを見ていただきますと、実際こういうことがどのくらいあるんだろうとい
うことで、ちょっと統計的に分析してみますと、赤いグラフが事故率なんですけれども、
私が地域DNA型と言っているのは、幹線道路が後から分断したタイプの交差点ですね。
こういうところは、やはり事故率が高くなっておりまして、右側にあるのが60年以上、
一番右側にあるのは生活道路ができてから幹線道路ができるまで60年以上かかっている、
つまり、生活道路、細い道を通ることに60年以上なれたところは明らかに事故率が高く
なっているということで、一たんできた交通行動って、人はなかなか変えられないとい
うことが事故につながっているように思います。

下の赤いところなんですけれども、つまり、今まではこういう事故というのは幹線道路で起
きた乱横断とか一時停止不履行による事故というふうに見てきましたけれども、90度回
転して見ていただくと、地域にとっての生活幹線道路上での事故、これが幹線道路上の交
差点で起こった事故というふうになるわけですね。

こういうことを考えると、例えば次の6ページで見ますと、じゃあ、どういうことがで
きるだろうかということなんです。まず、事故というものをもう少し別の観点から見ら
れないかと。つまり、今までの事故分析というのは、1等がだれ、2等がだれで、年齢が
これこれで天気は何々でというふうに、日本中同じフォーマットで事故を分析してしま
したけれども、よくよく見れば、そこを通っている人のいろんな事情とかその歴史とかあ
るわけで、そういうところまで踏みこんで、なぜそこでそういう事故が、あるいはそうい
う行動が起こっているのかということまで突っ込むべきではないかというふうに私は思
います。

ここから先、非常に具体的な話なんですけれども、じゃあ、何ができるだろうかという

ことで、例えば右の写真にあるように、これは一時停止の生活道路から幹線道路に出るところの手前にハンプを置いている例ですけれども、こうやって気づいてもらうと。昔とは違って、目の前に幹線道路が通っているんですよということを気づいてもらうような、こういう仕掛けをすることだけでも随分効果があるんですね。

ちなみに、ちょっとこれに関してややこしい問題がありまして、こういうハンプってだれが設置するんだろうかということでもあります。設置する場所は市道なんですけれども、対策の対象は県道であったり、国道であったりするんですね。県道、国道での事故を防ぐためのハンプというのはだれが設置するべきかということで、市役所からすると、何でおれたちがということになってしまうんですけれども、こういうときに少し道路管理というのを柔軟に考えていただいて、例えば県とか国がこういうところに設置して維持管理するみたいなことができないだろうかというようなことを私は現場からよく考えております。

幹線道路側でも、もちろん、これはドライバーに対して、ここの交差点、こういうところだということを知らせるとか、場合によっては、これは別の意味の主要交差点なんだということを位置づけるということもあるんじゃないかと思います。さらには、今後の道路計画を考えたときに、こういう、例えば大正13年の地図みたいなものを引っ張り出していただいて、今、分断しようとしている道路というのはどういう道路なのかということまでひもといていただくという、そういう計画論というのがあってもいいんじゃないかと思えます。

次が3つ目で社会実験の話であります。日本の社会実験というのは、結構、私、調べてきたんですけれども、私自身の分類の仕方で行くと、日本の交通社会実験は3つの時期に分けることができます。最初は90年代以前で、これは言ってみれば、何の制度も予算も何にもないときに行われた社会実験であります。一番有名なのが旭川の買物公園実験でして、今でもある駅前の幹線道路、当時、まだ国道とか道道だったところを歩専にしようということで商店街から盛り上がり、すごい大議論の末、とにかく1週間だけやらせてほしいということで実験をした結果、大成功で導入されたといったようなものですね。ですから、議論の結果、必然的に行われた実験、これが第1期であります。

ついでながら、8ページにもう一つ、この時期の例をご紹介します。これは私自身がちょっと学生時代にかかわったものでして、団地の中で路上駐車がひどかったところをボンエルフにしようじゃないかということで実験をして、現在、一番右のボンエルフになっている場所なんですけれども、アンケート調査の結果を見ていただくと、実は実験や

る前は過半数が反対だったんですね。ですから、実験しなければ、絶対にこうならなかったものであります。過半数が反対している中、実験しちゃったというのもすごいんですけども、とにかく、プランナーのほうが自信があつてというか、確信があつて、これは絶対よいものだということで、住民の方とにかく1カ月でいいからやらせてくれと。もしだめだったら、すぐに撤去してもとに戻すからという約束でやらせてもらったら、ごらんのように実験開始直後からあつという間に評価が逆転してうまく行つたと、こういうものであります。このように、それぞれの場所で必要に迫られてやつたというのが第1期の実験です。

9ページに第2期というのがありまして、90年代後半ですかね、社会実験という言葉が少しずつ使っていただけるようになって、やや実験のトレーニング的なことが何カ所か日本で行われた例であります。

それで、言うまでもありませんが、第3期というのが99年から道路局さんでやっていただいている、この社会実験がスタートしているわけでありまして、私が見るところ、世界的に見ても、国が主導して、ここまで社会実験を充実させている国って、ほかに多分ないと思います。

その上で、私の見る課題なんですけれども、1つは、「施策の実験」としての限界。つまり、なぜ国が100%補助して社会実験するかという根拠としては、その施策が日本にとって新規性があるので、国のサポートにおいてやるということでやってこられたんだと思いますけど、やっぱり新規な施策というのは、それはそれで限界がありますので、数限りなくあるわけじゃないということで、多少限界があるのではないかというのが一つですね。もう一つは、当初に比べて、最近、やや「薄く広く」の傾向があるように、ちょっと失礼ながら思いまして、わりといろんな施策にいろんな地域に目配りをしつつ、社会実験をされているというのが最近の傾向のように思います。それぞれの成果がどうなのかというのが課題なのかなと思います。

それで提言なんですけど、最後の10ページですけれども、実験というのを2つに分けたらどうかというのが私の提案でして、1つは、言ってみれば、もっと集中的に特定の施策、特定の都市にかなり集中投資をするような実験——実験というより、何か国家プロジェクトのような感じですけども、そういうものにどっと力を注いではどうかというのがあります。

例えば、思いつくまま、例として挙げていますけれども、例えばハンプの一斉設置なん

ていうのは、ぜひどこかの都市でやってもらいたいですけれども、今、社会実験でハンブっていうと、どこかの道路、1カ所、2カ所ぐらいの話になるんですけど、そうすると、やっぱりハンブっていうのは、ハンブを見て、事前に速度を落としてもらわないといけないんですけど、1個や2個だとふなれなドライバーがどうしても50キロぐらいで走っちゃって、音が出て、住民が撤去してくれと言って終わっちゃうと、そういうことの繰り返しなんですけど、都市レベルでも生活道路の交差点に全部つけるというようなことを一斉にやってみたら、相当効果が上がるはずなんです。こういうことができないかとか、例えばゾーンシステムのようなヨーロッパではあれだけ普及して、日本では全然、まだ完成しているところがないというようなシステムについて、場合によっては、道路づくりから含めたパッケージをもうどっとサポートしてしまうみたいな、そういうことができると随分変わるんじゃないかというのが一つですね。

もう一つは、さっき薄く広くと言いましたけど、実は徹底的に薄く広くやることも、これは必要なことであります。実験というのには、施策の実験と導入の実験というふうに意味が2つありまして、つまり、新規の施策を試してみるというのが一つですね。もう一つは、施策自体はある種、一般化しているけれども、導入のプロセスとして実験するという意味があります。ですから、例えばハンブなんていうのは、もういろんなところで使われていて、効果もわかっているわけで、施策としての新規性もないんですけど、どこかでやろうとしたら、前の家の人心配していると。じゃあ、ちょっと実験してみようという、そういう導入における実験ですね、こういうのは非常に、これはこれで意味があると思うんです。

右側にありますけど、これは国総研さんでレンタルハンブというのをやっていただいでいて、そういう心配を持っているところに貸していただけるんですけど、こういう形の実験は、これはこれで非常に重要なので、いろんな施策に関して、こういう取り組みはぜひ引き続きやっていただきたいということを提案したいと思います。

以上です。

【家田部会長】 はい、ありがとうございました。

以上で4人の方にお話しいただいたんですが、先ほど申し上げたとおり、前回の部会の際に出た意見に対して、追加の説明、情報提供をされたいということでもありますので、それを伺った上で、総合ディスカッションにしたいと思います。

では、事務局からご説明をお願いします。

【道路経済調査室長】 それでは、ご説明いたします。

前回はちょっと思い出していただくために、資料5-1で、主な意見をちょっと勝手に事務局で整理させていただきました。

大きく2つの分類がありまして、道路空間の使い方、使われ方がどうかということで、アンダーライン引いてございますけど、使われ方がクレバーではないとか、あるいは路上駐車など適正な使われ方がなされてないんじゃないかというふうなこと、それから今日も話が出ましたけれども、車以外の視点も配慮したような安全対策が必要だよというようなこと、歩行者・二輪車の問題、あるいは沿道との協力みたいな話が空間のほうではございました。

あと、進め方というふうに整理させていただきましたが、まず、時間概念ということで、今の事業についてどのぐらいかかっているのかとか、箇所がどれぐらい絞られているのかとか、そういうデータもちゃんと整理すべきだという話がありまして、これはちょっと時間がかかっておりまして、次回以降、また、整理をさせていただきたいと思っております。

それから、2ページ目にいきまして、今日も出ましたけど、計画制度と合意形成のところで、まさに交通計画制度みたいなものをちゃんとつくって、一度決められたら簡単に変えられないように、あるいは安定的な道路政策を遂行するようなシステムが必要ではないかというようなこと、それから「ユーザーオリエンテッドの計画」をちゃんと進めるべきではないかというお話もいただきました。

それから、財源のところにつきましては、自動車関係諸税の動向はちゃんと把握しておきなさいというようなこと、それから課金等の制度がどうなっているかというふうなこと、ちゃんと勉強しておきなさいというようなことをいただいたところであります。

そういうことを踏まえまして、不十分ではありますけれども、今日はある資料を用いまして、5-2で説明をさせていただきます。

1枚目でございますけど、まず、これ、一応、横断面、今の道路構造がどうなっているかというのをちょっとセンサスしかないので、センサスで県道以上で整理をしてみました。①が自転車空間、歩行者空間、それから車の空間が分かれているもの、②が自動車だけ分離されているもの、③が歩行者が分離されているもの、④は混在しているものということです。脇にD I Dの中でどうか、それからD I Dの外でどうかということでありまして、D I Dの中を見ますと、②、ですから、自転車と歩行者が上に上がっていて、自動車だけ分離しているものが多いということになりますし、D I Dの外にいきますと、やっぱり一

番下が多いということになります。

問題は、これと利用実態が多分、合っているかどうかということも課題でしょうし、一番下にそれぞれの課題を書きましたけど、車道のところでは、ご指摘いただいたように路上駐車とか路上工事とかいろいろあってちゃんと使われているのか、それから自転車のところでいえば、独立した空間がほとんどないんじゃないかと。一番上に分類と書きましたけど、視覚的な分類も含めて、この程度の延長しかありませんので、それをどう思うのか。歩道でいえば、今、電柱のお話もありましたけど、違法駐輪とか、そういう課題をどうするのか。沿道でいえば、看板とかの問題をどうするのか。問題は、この3つ、あるいは車道、自転車道、歩道、あるいは沿道とのシェア、いろいろなさまざまな問題をどういう視野にしていけるのかというようなこと、それから連携をどうしていくのかということが課題ではないかということです。

すみません、資料2ページ目、3ページ目です。まず、車道の話をして2つご説明しますと、路上駐車の影響がどのくらい出ているかということで、車道空間の中で第1走行車線があまり使われてないんじゃないか。これ、国道246号線を調べますと、第1走行車線、3車線あるわけですけど、朝の7時から19時の時間ですけれども、7%しか使われてないと。同じように、1号、14号も調べますと1割以下ということで、この辺、もう少し時間帯でさまざまな工夫するとか、やり方はあるんじゃないかというふうに思われます。

それから、③のほうでございまして、これは水戸バイパスの事例でございまして、平成4年に完成して、4車線化されてできているわけですけど、真ん中のところで速度を見ていきますと、平成6年以降、ずーっと下がっていると、旅行速度が。なぜかなということ、もう少し分析必要ですけれども、沿道の店舗の出入りによる渋滞が立地で激しいと。こういうところの沿道との関係では整理をしていかなきゃならない課題かなということがあります。

4ページ目は、1枚目で説明しましたけれども、自転車の空間というのがあまり歩行者と完全分離されたものはないんですよという話で飛ばさせていただきます。

5ページ目は、これからの試みで、ちょっと線の太さとかまだ合っていないんですけど、アムステルダムと名古屋を比べて見たところでありまして。同縮尺にして整理をしました。歩行空間、自転車の走行空間、大体6倍になっていると。アムステルダムは小さいですから、おそらく面積当たりになると10倍ぐらい差はあるよと。また、質とかいろいろなものを見てみなきゃいけないんですけど、どうやってやっていくかというようなこともある

のかなということでもあります。

それから、6ページのところについては、自転車と歩行者、あるいは歩行者と車の問題を3点ほどご説明いたしますけど、まず、自転車と歩行者の問題で、自転車の事故の中で歩行者の事故というのは少ないことになっていまして、ただ、下で見させていただきますとおり、18年から22年の間でそんなに減ってないということです。ただ、脇のアンケートでいきますと、警察に届けた件数は大してなくて、それ以上の何もしないで逃げられたとか、そういう事故がたくさんあるので、かなりの人と自転車の輻輳というのは起きているんじゃないかと。それから、また、はつとしたような事例もたくさんあるでしょうから、そういう事例が起きているんじゃないかということです。

それから、7ページ目は、少し頑張った事例も説明しなきゃいけないんであれですけども、要するに、歩道上等の放置自転車はどうかということでもありますけど、赤で見ますように、2009年と1981年を見ますと、約4分の1程度になっているということでもあります。これも福岡とかで見ると、駐輪の台数が増えていまして、一応、減少しているということはありません。

それから、8ページ、9ページ目は歩道等の状況を説明したものでして、8ページ目は左側に向けて歩行者の交通量、右側に向けまして自動車の交通量ということで、歩道がどういうところに設置されているかということ、やはり自動車が多いところを、自動車に注目して歩道を設置しているという傾向にあるということ、もう少し歩行者も見たら、いろんな考え方もあるのかもしれない。安全政策としてはこれでいいのかどうかということがあるのかなと思います。

9ページ目は、いろんな工夫をしている事例でございますので、眺めていただければと。

10ページ目は、沿道との関係を整理したものでございまして、沿道と連携しながら、少し歩道空間を広くとっているとか、あるいはセットバックしながらやっているとか、そういう事例でございます。

11ページ目は、大規模事業のプロセスの話ですので、これは参考でつけたものです。

12ページ、特定財源といいますか、自動車関係諸税の税収の推移を説明をしています。一番上に、右肩のところは19年と22年の税収を比較しておりますけど、約1兆円、税収が下がっていると。この原因はガソリンが高騰して軽が増えたとか、そういうことによるものなのか、それから減税等も、エコカー減税とか行いましたので、そういうものによるのか、なお分析が必要でありますし、一般財源化とどう絡んでいるのかということも少

しこれから調べていかなければいけない課題だというふうに認識してございます。

最後に、課金の話でして、先生方のほうがよくご存じですので、今日はさわりの話だけ説明させていただきまして、まず、高速道路がどういうふうになっているかということだけ簡単にご説明いたしますと、有料になっているような国と、どちらかという、少し高速の整備がおくっていた国が有料が多いパターンでございませうけど、それと原則無料の国と、ヨーロッパなんかは分かれております。ただ、その国でも、ヨーロッパなどではEUの指令に基づいて貨物車の課金等行っておりますし、あるいは混雑しているところについては、高速道路だけを別に対象にしてございませうけれども、エリアとかのロードプライシングをやっているというようなことがあります。

14ページはEUの指令の中身を書いてありまして、方式的には2つぐらいあるんですけど、やはり維持管理費、建設費が若干、特に維持管理費が逼迫しているということと、それから貨物車等がいろいろ国を越えてまたがっているということで、その対策をどうするかということをやっているというふうなことでございます。

15ページはドイツの事例でございまして、今は無線方式でやっているということでございますけれども、真ん中のところで課金すると、やっぱりトラックが迂回して逃げることなので、それに対して、ほかの全国道路網にも一部課金を始めているというふうなことが書かれているということでもあります。

16ページは、今度は逆にシンガポールのロードプライシングの事例でありまして、これも無線等によりまして課金をしている。結構、きめ細かく時間を変えながらやっているという事例でございませう。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございました。

それでは、説明はこれで全部終わりましたので、ここからは自由な意見交換というふうにしたいと思います。

大変幅広いご意見いただきまして、太田先生からは意思決定の問題、財源の制度、朝倉先生からは、特にテーマと目標をすっきりと整理することの重要性を指摘いただきましたし、また、目標、つまり、ファクトのところと、その達成のアプローチ、ハードのところを分ける。それから、不確実な世界へ対応するプリンシプルみたいなものが、平均値じゃないねと、こういうお話、重要なポイントだったかと思ひます。大串先生の、いろいろおっしゃったんで、全部リポートする意味はないんですが、安定と進化、特に進化のところ

は非常に共感する、私自身も思っているところがございます。久保田先生からは、非常に具体性の高い3つ、ご提案いただきましたが、各先生からお話しいただいたんですが、これは事務局もぜひ各先生にご質問をしたいでしょうから、この場は決して委員側の質疑だけじゃなくて、オーバーオールに、どなたからでもご発言いただいて、適宜お答えいただくと。特に今日、何かを決める必要はありませんので、フリーディスカッションを、8時为目标ですけれども、まで続けるというふうにさせていただこうと思います。

それでは、順不同でございますが、どなたからどなたへのご質問でも結構ですし、コメントでも結構ですので、始めたいと思いますが、いかがでしょうか。

では、根本先生。

【根本臨時委員】 じゃあ、太田先生のプレゼンに関して、ちょっと質問なり、コメントします。ハイウェイ・トラスト・ファンドは、確かに単年度主義よりも予算の執行の柔軟性が高いので、それはいいだろうということはあります。ただ、ハイウェイ・トラスト・ファンドで受益と負担ははっきりしているんだけど、それでも「荒廃するアメリカ」を招いちゃったということで、逆に連邦ガソリン税を値上げして、それでちゃんとインターステイトを整備しなきゃだめだよというふうに戻ってきたという意味では、やはりそういう受益と負担を一致させる意味があったのかなと。だから、言いたいことは何かというと、受益と負担が見えるようにするということが一つあって、どれぐらい負担してもらえば、これぐらいのサービスレベルが提供できるみたいなことを示す仕組みが必要なんだなと。

ハイウェイ・トラスト・ファンドは州に回ってインターステイトの整備に回るんでしょうけれども、あと、州ごとに州のガソリン税というのがあり、税率は倍、半分くらい違う。州の燃料税も大切な財源で、州ごとに州の道路ユーザーが判断しながら税率を決めているんでしょうけれども、それはハイウェイ・トラスト・ファンドが助けに行く道路と州のガソリン税で使う道路とがちゃんと分かれているからだと思うんですね。そういう意味で言うと、日本の場合は、国、地方のお金がどの道路に回るのかの対応関係がわかりにくくなっている。だから、「見える化」して受益と負担をはっきりさせるということの意味として、やっぱりどのお金がどこの道路に回るというふうなことを含めて、やっぱり考えていくのが大事なんじゃないかなというふうに思います。

【家田部会長】 太田先生、お答えしますか。

【太田委員】 まず、今のは、アメリカの場合、どういう選択が行われたかという、

高負担高整備か、低負担低整備かというのがあって、荒廃するアメリカのときには、低負担だけ低整備というか低質だったから荒廃するアメリカになった。そこで、それはおかしいから、ある程度負担して、ちゃんとやりましょうということで、それを選択できたわけですね。それが実はこのトラストファンドをつくるという一つの提案理由です。一般財源化されて何が起こったかという、高負担低整備もありだし、低負担高整備もありになったわけですね。それは一般財源で扱うということは、負担と受益を乖離させるというのが一般会計なわけですので、本来でしたら、両方とも低負担低整備、高負担高整備、どちらか、あるいは中負担中整備でもいいのですけれども、それを選択する、あるいは選択肢を国民に提示するというのが重要だったのです。けれども、一般財源化されてしまったわけで、この関係がなくなってしまった。そして、結局のところ、税金を払うときには暫定税率をなくして下げてくれと言いの、加えて高速道路は無料のほうがいいよねと言いのということが可能となった。本来、道路利用というのは、わりと利用者を特定化しやすいので、利用者に負担してもらうべきだということが重要だと思っています。そういう意味で、いろいろな理由があつて道路特定財源が一般財源化されたわけですが、された原因は反省するとして、もう一度、受益と負担をなるべく一致させるような仕組みを考えるとすることは重要です。

ただ、むしろ、乖離させるということも重要で、例えば日本の場合ですと、自家用車の負担は重いけれども、トラックの負担は低いだらうと。それは産業政策としてやっているのだと思いますけれども、乖離させた理由はこうですと明示する。また、地域間の分配でも多く負担しているけれども、受益の少ない地域がありますが、それはこういう理由ですということを提示する一つの会計システムとしてトラストファンドをつくったらどうかということなのです。

【家田部会長】 手短に、もう一回、講演になっちゃうから。ほかのポイントどうでしょう。一通りちょっとやってみて、また今度、官庁の中からもぜひご意見いただきたいんですが。

じゃあ、1点だけ。朝倉先生も、それから大串先生もユーザーオリエンテッドというお言葉を使っていて、それから久保田先生のはユーザーオリエンテッドという言葉はなかったけれども、実に地場性というか、地域性というか、現物性というんですかね、要するにリアリティーの中にこそ真実がありと、真の答えありと、こういう感覚を私は感じたんですよ。そのときに思うのは、例えば1万4,000キロみたいなプランニングが——プ

ランニングとは言わないかもしれない、目標みたいなものがある、そこから、さあ、何をやりますかねというアプローチがあるんだけど、一方で。けども、例えばそれはちょっとこっちに置いておいて、今、ここにある道路の現状、どこそこにどういう道路があって、それはどんなふうに入んで、どんなふうになくて、それでまた、今、ここで使われている技術はかくかくしかじかで、けども、世の中ではもっと違う技術もあったりして、日本でも技術開発している、工夫しているものはこんなものだというアイデアはあるんだけど、どうするかねというたぐいの地場から始まって、ユーザーのユーズや課題を整理して、それを評価して見えるようにしてやるべきことをやっていくというのとちょっと違いますよね。ここに目標1万4,000キロみたいなものがある、上から迫ってくるものと、今、ここにあるものから立ち上がって、さあ、これとこれとこれをやろうじゃないですかみたいなのと違うんですが、そんなことを考えると、特に今のお3人はユーザーオリエンテッド風、あるいは地場風なところに注目してお話しされたので、今、私が言っているような感覚、どんなふうにおとらえになっているか、3人全員に聞くと大変なので、だれかお答えいただけたら。

じゃあ、朝倉先生。

【朝倉臨時委員】 決して代表する立場ではないので、個人的意見を申し上げます。今、先生がおっしゃったボトムアップ的というか、あるいは現象論的といいますか、そういういわゆる計画論の立て方と、そもそも論というか、ある種の規範論ですが、現象論というよりも、価値論的な計画の立て方と両方があります。道路で言えば、より規格の低い道路になればなるほど、おそらく現象論的なプランニングになると思います。一方、国全体の道路をどう考えるかというときに、現象論から始まって、国全体の道路網が考えられるかというところとちょっと疑問があります。国全体のネットワーク形成になると、やはりどういう価値意識でもってネットワークをつくっていくかという方向からの検討というのが重要になってくると思います。

【家田部会長】 両方ね。

【朝倉臨時委員】 はい。道路に期待している機能から見て、現象論的な計画をより重視といいますか、そういうアプローチから検討したほうがいいのかと価値論から行ったほうがいいのかあるのではないかと感じています。

【家田部会長】 私自身の感触からいくと、どっちももちろん重要で、ただ、そのときに少なくとも国民に、まあ、何ていうんですかね、伝わっているものはどっちが多かった

かという、わりあいトップダウン的な世界での道路の必要性みたいなものがうたわれて、現実の現場に、そこら辺に転がっているようなたぐいのことがやや後回しになっていたり、あるいは勝間さんなんかの言葉を使えば、今まで道路のユーザーにさえ入れてもらってなかったような現象があったり、こういう面があって、どちらかという、従来に比較すると、ややそういう積み上げ的な世界を、しかも体系的にやっていくことの重要性を感じたりするんですよね。

例えば、きのうもある県の事業評価の委員会みたいなもので、たまたまスキューにこういうふうに入ってくる交差点なので、それをこういうふうに直角にして安全にするということなんだけど、そんなにプロジェクト自身は評価してみるといいプロジェクトなんだけど、それが県内にどこそこにどのくらいまだこういうのがあってね。それをこんなふうにだんだんやっていけば、きっと何年ぐらいで何とかかなりますよねみたいなシステムティックな全体像とか現状把握とか、そういうのが丸つきりなく、唐突にぼろっと出てきたものがあるとか悪いとかいうことでもだめだなみたいなところがあって、そこら辺を上手にやることによって、道路というものの仕事がユーザー、あるいは納税者にとってよく理解できて、しかも説得力のあるものになるんじゃないかななんて思った次第なんですよ。さっきの大串先生の納得というあたりのところでね。

【大串臨時委員】　そうですね、棚卸ししてみるっていうんですかね、1カ所改善してみて、何がどう変わったから、それを面で広げようというのはものすごく大事で、まず、それがデータベース化されて、市民が見て検証できるというのも、道路が非常にマネジメントされているというのを下々でも納得できるというんですかね、それが非常に道路に対して納税したお金が使われているということを実感することであって、よく新しい道路を使うときに、これは道路特定財源でつくられていますよとかいうのがありましたのね。それはそれで、あっ、新しい道路ができて、便利になってという新規性の面もあるんですけども、今まであった道路がちょっとこういうふう改善されただけでこういうふう違っていて、それは全体のどういう形でということをもっとみんなに知ってもらい、納得感を高めるというのも、これからものすごく皆さんにとって重要な役割なんじゃないかなというふうに思います。

【家田部会長】　どうもありがとうございます。

ほかの方、どうぞ。

【朝倉臨時委員】　今の、私も資産の棚卸しというのは大変興味深くて、我々、よく研

究の棚卸しというのをやっています、ときどき見直さないと、延々とやっている成果が出ない研究ってなかなかやめられないので、それをやめるために研究の棚卸しというのをやるのですけれども、ここで資産の棚卸しということになると、どういうイメージでとらえたらいいのかなと思ひまして、道路資産のようなものを棚卸しするということですね。

【大串臨時委員】 例え、交通量が足りないから、新規に道路をつくってそれを補うとか、なかなかそういうふうに今、お金が回らなくなってきていますよね。だから、交通量に対して、どういったものが足りないから、既存のものをこういうふうに改良するという形での把握というんですかね。今持っているもので、例えば2割ほど車両が多いから、その車両をどういうふうに分散させるかとか、そういうものをわかってないわけじゃないと思うんですけれども、部分的にしか把握できてなくて、どこでどういう目詰まりが起きているのかということ、肝臓だけで目詰まりが起きているんじゃなくて心臓に起因するものなのに、心臓のほうは触らなくて肝臓の対症療法ばかりやっているような、そういうイメージと言ったらよろしいですかね。ちゃんと全身調べて、どこが起因で。

【家田部会長】 人間ドックみたいな。

【大串臨時委員】 まあ、そうです。人間ドックみたいな形で、今、どこでどういう目詰まりが起こっていて、それが何に起因しているのかということを一巡把握してみて、それでどこにどういうお金を使えば、これだけ血量が上がりますよということを把握しましょうよという。それで直接治療するのか、こっちを治療するのかというふうに。すみません。

【朝倉臨時委員】 わかりました。ありがとうございます。

【根本臨時委員】 今、トップダウン型の場合は広域の幹線道路系で、ボトムアップ型は地域交通、地域の区画道路みたいな話がありました。ちょっと違うんじゃないかなと思うのは、要するに幹線道路でも区画道路でも、モデル的にどういうふうなネットワーク構成を考えるかということ、理屈だけで押していくことはできるはずなんですよね。道路法にも、それぞれの道路はどのようなふうなところをつなぐというのはあるだろうし、道路網密度論もあるだろうし、どのようなトリップ長の交通を階層構造のそれぞれの道路が分担するのか、などが議論できるはず。

【家田部会長】 そりゃ、そうだ。

【根本臨時委員】 高速道路でも、せっかく理論どおりやっているんだけど、どうも現場で都合の悪いこともあるだろうし、もちろん、区画道路でも理論どおり行かないところ

があるでしょう。だから、理論なのか、現場主義なのかという話と道路の階層性というのは別の話で、理論と現場を行ったり来たり、うまくやっていくことが重要だと思います。

【家田部会長】 羽藤先生、まだご発言されてないんで、どうぞ。

【羽藤臨時委員】 いいんですか。

私は強靱とか、そういう言葉がよく最近言われるんですが、強靱であっても頭が空っぽだとしようがないという話があって、要するにバランスのあるビジョンが必要だと。要するに、道路とは何かというときに、強靱さも当然必要なんだけど、やっぱり文化的な価値とか歴史的な価値とか景観とか物流とか地域安全保障とか、さまざまな価値があるわけなので、そういうもののポテンシャルを踏まえた新しい道路というものの定義が多分、あまり、やっぱりなされてないんだろうなと。それは交通基本法のとときに、交通とは何かという議論はなされたんだけど、じゃあ、道路は先ほど根本先生から道路法の話が出たんだけど、道路法という中には道路の種別みたいな話があるんだけど、先ほどからお話が出ているような、道路の沿道の利用が変わったから機能が発現していないというようなことを果たして我々はどうかとらえたらいいのかということ、要するに沿道利用がされているから経済的な効果が出ているというような見方もできるでしょうし、あるいは看板ばかりになって、地域の文化がどうなんだというような側面もあると。そういうものをどう定義していったらいいのかというようなことが、やっぱり今日的な形で書かれてはいないんじゃないかなという気がしますので、その定義が多分必要だろうと。

その上で、じゃあ、久保田先生、今日、お話ですっ飛ばされていたんですが、要するに交通計画を実体化させるというときに、要するにちっちゃなスケールというわけではありませんが、都市の交通計画をどう考えるという部分と、地域、要するに地方整備局ぐらいの管轄のものをどう考えるのかという、それぐらいの交通計画、それから国土の中の交通計画、こういういくつかのレイヤーがあって、都市の部分は何となく我々も想像がつくんだけど、じゃあ、道州制の州政府ぐらい、あるいは国土の中の交通計画はほんとうに、先ほどの強靱という議論はできるんだろうけど、地域の文化とか物流とか、地域安全保障というような形でほんとうに今、議論は進められているんですが、深まっているかというところ、ちょっとこのあたりが不足しているんじゃないかなという気がちょっとしています。

だれに質問しようかと思ったんですが、朝倉先生の話で、朝倉先生の話というか、朝倉先生、結局、何が言いたかったのかとか、いろいろ聞いていたんですが、ちょっとよくわからなくて、でも、最後に何かおっしゃっていた、研究成果が道路の事業とあんまりリン

クしてないんじゃないかということが一つは言いたいのかなという気がすごくしました。例えば、海外の大学とかに行きますと、ランチョン、要するに昼飯の時間に道路局長が来て、道路局、こんなことを考えていますよみたいなことを学生とか先生とかに話して、昼飯を食いながら、ああでもない、こうでもないという議論をするであるとか、あるいはTRBというワシントンD.C. でやられる会議ですね、あそこに来て、政府がどういうことを考えている、研究者の方々、どうなんですかということを議論すると。多分、そういうような対話、別にそれは馴れ合いでもないし、業界団体でもなくて、対等にどういうものがパブリックで問題になっているから、研究者はどういうことを考えていかなきゃいけない、研究者がどういうことを考えているから、じゃあ、事業、あるいは施策にどういうものが反映されるか、こういう対話が、何かやっぱりお互いに遠慮があるのか何なのかわからないんだけど、あんまりなされていないというところが問題で、大学の中で相当の定量化であるとか可視化であるとか評価、こういう部分は成果があると思うんですが、必ずしもそれが実際の政策と結びついていないというあたりを問題視されているのかなと思いつながりながら聞いていたんですが。そういう実感を持っているのは私だけかもしれないので、ちょっと尻すぼみになって恐縮ですが、ちょっとコメントみたいなことで、そういうことを思ったということです。

【家田部会長】 今、朝倉先生のお話で関係して、僕は羽藤先生の言うところももっともだと思っただけで、工夫を凝らして、最適と言うとちょっと大げさなんですけど、よりいいものにしていこうじゃないかということの技術の面での柔軟性というのが日本はやや弱くて、ややじゃなくて、うんと弱くて、だから、コミュニケーションは結構していると思うんですけど、行政と大学人とか研究者もね。だけど、それがそんなに実現しにくい状態にある。そここのところの打開をしないと、やっぱり次の進化なり飛躍なりはしにくいなという感覚があるんですけども。

【羽藤臨時委員】 カスタマイズ力が弱いんですよね。だから、研究は研究として単独で精度は高いんだけど、それを実際に適用していくレベルは確かに低い。

【家田部会長】 つまり、何て言ったっけ、ローカルスタンダードって言ったっけ、みたいなことはいつも言われるんだけど、実際に、じゃあ、ローカルスタンダードでそんなにやれているかといったら、そんなこともないし。それから、いろいろチョイスするときの技術の幅っていうのは、せいぜい日本の中でやったことのある範囲の話がほとんどで、視野が狭いというようなところとか。だから、それは個々人の行政マンになっていないと

か、そういうレベルの問題じゃなくて、非常にタイトな技術システムになっていて、進化で言うとどん詰まりにいるような、そこから飛躍するためにはもう少し柔軟にしないといけないような感覚は持つんですけどね。羽藤先生、そういうのとも違って、コミュニケーションですか。

【羽藤臨時委員】 うーん、かなり僕はコミュニケーションに問題があるとは思っていますけど。まあ、それ以上言いませんけど、はい。

【太田委員】 もし一つあるとすると、コミュニケーションが図られたらうまく行くかという、おそらく今の予算制度だと、こうこうこういう舗装をするから予算がつかましたとか、それはちょっといいアイデアがあったから少し変えましょうとか思った途端に、また始めから予算の書き直しということになる。そこで、一括補助金とか何かパッケージで予算づけできるようなシステムがあると、みんな知恵を絞ろうという気にもなるかもしれないですね。

【羽藤臨時委員】 情報の単位とかテーマの単位が確かに細切れなんですよね。それは研究と実務ということでもそうでし、先生が提案されたように長期の計画というような形であれば、テーマ的に深味が出たり、あるいは予算的にも5年で見れば予算がかなり削れると。ただし、いろんなものが深まっていくというような見方もできるんだけど、制約条件のとり方があまりにも微視的なために俯瞰的な見方が研究者側も実務側も制約を受けてできないというのは、私もそのように思います。

【家田部会長】 例えば実際につくるとなると、例えばプロポーザル方式みたいな形で工法を工夫したりとかありますよね。あるいは、建築物そのものはもう、ストラクチャー自身が柔軟に、設計者自身の意向が入るからね。もしくは、道路の交通という面で、そここのところのフレキシビティーがうんと高くない気がするんですよね。しかも、進化することに対するモチベーションがあまり高くない。それは何か私の直感では、コミュニケーションというよりは、大もとの形づくっている技術の体系自身に柔軟性のDNAを突っ込まない限り動かないんじゃないかなという感じがするよね。

【羽藤臨時委員】 もう一つ思ったのは、吉岡さんの資料で、過去の実績としてこういうふうに変遷してきますよという絵図はあるんですよね。問題は、例えば我々、こういう場で議論するときに必要なのは、じゃあ、2030年とか2050年にこの財源は今のまま行くといくらぐらいになるのかであるとか、あるいはおそらく災害復旧であるとか、維持であるとか、更新であるとか、あるいは新規建設、これの比率が過去どのように

推移してきて、これからどのように推移し得るのかというような将来の見取り図を示した上で、それに対して、じゃあ、今ある技術をどういうふうと考えていくのかというような議論ができると、それは多少、目標があると議論の整理がしやすくなるという程度かもしれないんですが、そういうことは少し思いました。

【家田部会長】　　ちょっとここで一たん切りまして、委員以外の方からもぜひ質問やコメントしていただきたいと思いますので、どうぞ、今度はそちら側でご発言いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

はい、局長。

【道路局長】　　太田先生の、あまり道路局長の発言ということではなくて、一こちらのサイドということですが、長期計画の話が日本が欠落している、私も実際、そうだと思うんです。それで、いろんな事情があつて、なかなか具体的な経営計画ができない、全体の計画も個別のプロジェクトもそうなんですよね。やっぱりこういう政治的に政権交代が常態化してくるという中で、やっぱりそういう長期計画、もともと長期計画というのはそういうことではないかもしれませんがね、やっぱり先々の計画をしっかりとつって、その道筋を明らかにしておくというのは大変大事なことだと思うんですけども、そういったものとは別にインフラというのはやっぱり非常に時間がかかりますよね。時間がかかる、懐妊期間も長いし、それからいろんな方々に影響を与える。そういったものが政治の状況によって右に行ったり左に行ったりみたいなことは、やっぱり私は大変不幸なことだと思うんですよね。そういう、多分、時代になってきたんだと思うんですよね。そういう中で長期計画、特にインフラの長期計画をどう考えるのかということ、新たな位置づけみたいなものが提案できるのかどうかという観点で、もしご意見をお持ちでしたら、お聞かせいただければと思うんですけども。

【太田委員】　　前回の議論のときの資料で、「交通計画決定制度を創設し、1度決めたら簡単に変えられないようにするべき」との記述がありました。これというのは、もしかしたら意思決定的に言うと、現在の政権が将来の政権を縛るということにも似てきますよね。交通基本法案では交通計画を5年ごとに作るということになっていますが、首長や政権の交代との関係が問題です。どう関係しているのかとか、どう関係させるべきなのかということが議論として必要なのだと思います。アメリカのいわゆる授權法では、念頭に置いているのは、授權法と整備水準の同時決定です。そこが私、重要だと思っていて、日本の場合は、従来は、財源法等は国会で審議をして先に決めて、5カ年計画のほうは財

源法が仕上がった後に6月ぐらいに閣議決定する。つまり、計画は国会で議論しませんという形になっているんですけど、両方一緒に議論をして、例えば5年間ぐらいでここまでやる、10年間ぐらいでここまでやる。ただ、もちろん、いろんな状況によって、個々の予算は毎年毎年審査するという形で構わないと思うのですが、少なくとも長期目標をちゃんと立てるということが重要で、それがもし政権が変わった場合には、それに応じて修正してもいいと思うんですよね。そうすると、それに基づいて手前のほうが修正されるだけの話なのですけれども、今の状態ですと、ともかく、長期目標を持つてはいけないよという構造になっていると、議論が混乱しているだけのような気がしているのですけれども。

【根本臨時委員】 確認ですけど、アメリカのガソリン税のやつは6年ですよ。

【太田委員】 授權法によって年度の長さは違いますね。

【根本臨時委員】 政権交代と関係なしに、その期間の間はそのガソリン税で整備ができるということが約束されている。だから、政権交代があって、少しずつ方針が変わっていくようなことはもちろんあっていいんだけど、変えてほしくない、やっぱり政府の方針を頼りに投資する民間の方もたくさんいらっしゃるわけなんだから、どういうふうなスケジュールでインフラを整備していくのかということをはっきりしてくださいということは、やっぱり民間の強い要望だと思うんです。その意味では、政権交代と長期計画の関係、そこはポイントになるかもしれませんね。

【家田部会長】 公的セクターほど安心できないというパートナーになっている状況ですものね。正しいことかどうかは別だけど、民活的に資金を使いながらなんていうのは、到底、相手は乗ってくれないですよ。どうなっちゃうかわからないですよ。そんなことが不幸なことか幸せなことかといったら歴然としていると思うんですけど、ただ、そのときに、じゃあ、どういうものがかなりの長期にわたってもステディにやっていいことなのか、どういうものはそうでもないところかというのは随分、切り分け点が人によって意見は違うんでしょうね、きっと。

ほかにいかがでしょうか。都市局の皆さんも来てらっしゃるし。森さん。

【企画課長】 今の財源の話で、特にアメリカとの議論の中で、日本との差を考えていったときに、日本の財源というのは、結局、オーバーフローしてしまったことによって受益と負担の関係が整理できなくなってしまったというところに結構大きな問題があったんじゃないかと。アメリカのように、実際には受益と負担のレベルでいただいているガソリン税よりもはるかに大きく上回る形の投資が実際には現場で行われていて、全体が100

あるうちの例えば4割とか5割分をガソリン税で賄っていますというところの背景と、日本のようにガソリン税として納められていたんだけど、それがシーリングの関係で実際に利用者に還元できなかったという背景のところには差がかなりあるのではないかと。それが税収と支出のところの差がだんだん近づいてくると、結局、受益と負担の姿があまりにも露骨過ぎるようになって、先ほど太田先生くしくもおっしゃったように、地域でバランスが悪いじゃないか、例えば東京にたくさん税金が落ちて、地方にいっぱい回っているのは、東京にとっては非常に受益と負担のバランスを欠いているじゃないかとか、あるいはマストラと自動車利用者にとってのバランスが大きすぎるんじゃないかというような、何ていうんですか、嫌らしい関係になってくる、非常にちまちまとした細かな関係になっていて、結局、アメリカもだんだんそれに近づいていっているところがあって、収入の額のうち、90%か95%かなんかをたしか、名前忘れましたが、英語名。

【道路経済調査室長】 Donor-Donee。

【企画課長】 Donor-Donee 制度を使って、九十何%、その地域に税収を落とさないといけないというような形になっていくと、これはやっぱり税と財政を硬直化させる方向にだんだん結びついていっちゃって、それが最後、いつかの段階でがらっと破綻してしまうというようなことになってきたのではないかとというのがこれが私の思いなんです。今後、同じようなものをつくり上げるかどうかという議論はあるにせよ、先ほどお話しさせていただいたように、全体に係る費用の一部の部分であれば受益と負担をうまく説明ができるものであれば、確実に説明ができるものであれば、そういうような仕組みをつくり上げるというのは当然あるんだろうと思うんです。だから、またそれを全部、余りあるぐらいの税収を負担をしていただくところと支出のところと一緒にするぐらいの、また、多額の負担を受益と負担の関係で、あるいは道路特定財源的な形でまた利用者にいただくというのは、同じような破綻を来すことになるのではないかなというふうに思っております。

あと、加えて、すみません、話として回り巡った話なんですけど、先ほど太田先生が低負担でハイスピード、ハイレベルの事業とか、あるいは高負担だけドローレベル、あるいはローレベルの事業という話だったんですが、そこはやっぱり私たちも今やっていて、十分し切れてないのは、オンタイム、オンバジェット、要は毎年度毎年度の予算の執行が、要は全体として、例えば計画どおりに執行されているとか、5年の供用を目指した形でちゃんと執行がされているとか、あるいは予算が上げ下げというか、全体として予算が非常に上がったたり下がったりすることによって供用に対してどんな影響を与えるのかとい

うところまでしっかり説明をし切れていないので、そこを説明し切れれば、多分、先ほどの見える化の話ではないんですけど、一般の利用者の方、あるいは国民の方々にとって、この予算のつくり方がどんなふうに目の前のプロジェクトに影響を与えているのかというのが見えるようにしてあげることが多分大事なのではないか。それも多分、やらないと、先ほどの受益と負担の議論とも多分、交わし切れないというんでしょうか、そういうこともせないかんのではないかというふうには思っております。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

【道路経済調査室長】 ユーザーオリエンテッドという話をお聞きしまして、確かにそのとおりなのかなと。それから久保田先生のお話、歴史を超えてとか歴史観で見たときに必要なニーズというのがあると思うんですけど、インフラって懐妊期間がかかるので、通常はニーズとか、そういうユーザーの思いというのは移り変わっていくんじゃないかと。そことユーザーオリエンテッドをどうするかというのが一番、多分大きな課題なのかなと。ですから、看板みたいにならないニーズのものに対して、例えば峠を越えたいとか、確かに久保田先生がおっしゃられたような話とかは、多分、やる対策がある。あるいは簡単にできるものだったら、やる対策はあるような気もするんですけど、ユーザーオリエンテッドって、インフラみたいに事業期間、懐妊期間がかかるものについて、いろいろ人が変わっていく中で、どうマッチングしていくのかなというのが個人的には一番悩みなんですけど。その辺、どなたでも構わないんですけど、どういうふうに物事を整理していくのかなと。思いが強いやつだったら、多分、いろいろな対策があるし、簡単にできるんだったら、対策はあるんでしょうけど、今日聞いていて、そういうものをどうやっていくのかなと。

【家田部会長】 どうなのかな、別に僕が答えることじゃないかもしれないんだけど、個々のプロジェクトの再評価だとか事後評価だとか事前評価だとかのレポートなんかには、いや、ここにはかくかくしかじかのニーズがあつてね、こんなにこのところは渋滞して、このところを解消するとああだこうだとか、バイパスがこうですとか、これだって、相当な長期の懐妊期間のある中で、先読みしながらニーズを把握して、それで評価すると、ああです、こうですとなるわけでしょう。もちろん、吉岡さんおっしゃるとおり、サイクルで言うと、ものすごく速い、周波数の速い施策もあるし、もう少しゆっくりの施策もあるし、ものすごく先のことを読まなきゃいけない施策もあつて、ものすごく先ほど、そう

いう意味での問題が出てくると思うんですけれども。やっぱり、ただ現実でつかいプロジェクトにしても、例えば外環のレポートにしても、ニーズからスタートしていたりするじゃないですか。だから、それができないということにはならないと思うんですけれどね。僕はそう思う。

【朝倉臨時委員】 ユーザーといったときに、今現在、ここで利用しているユーザーの方、当然、そういった意味でユーザーという言葉を使っているわけですが、必ずしも現在のユーザーだけを指しているわけではありません。将来どういうユーザーがその施設をお使いになるかということまで見越して、当然、見越されているわけですが、よりそういったファクターを入れましょうという意味でも私は使っているつもりです。ですので、今のユーザーだけから物事を判断しなさいということを言っているつもりではありません。そういった意味では、将来のユーザーというときに、単純に、交通量が2万台だからという丸めた議論、当然、あるボリュームの議論は重要なのですが、その内訳はもっと重要です。どういう人がトータル2万台、2万人なのかという話をきちんとするようになりたいというのが私の言っているユーザーで、そういった意味で使わせていただいているつもりです。

【家田部会長】 どうぞ。

【大串臨時委員】 道路局がユーザーをつくり出してもいいと思うんですね。例えば都内の10キロ圏内の通勤者の方はなるべく自転車に乗ってもらうようにしようと。なので、3車線のうちの1車線は自転車に開放した形で、それは施策誘導でユーザーをつくり出していることになると思うんですよ。なので、もちろん、現状がどう移行するかということでもユーザーを規定してもいいですが、皆さんがユーザーをどういうふうにか、道路をどう使ってほしいのか、道路の使い手、どんな人にどういうふうな使い方をしてほしいのかということでも誘導されるということも非常に重要なことなんじゃないかと。私は御用聞きじゃなくてと書いたのはそういうことで、ここは込むから道路を増やしてよ、拡張してよ、じゃあ、増やしましょうよという時代ではもうなくて、いや、そうじゃなくて、車を使わないで行ける人は車を使わないで非常に快適に行けるように、例えば日本の道交法ではジンジャーですか、使えないじゃないですか。でも、例えばジンジャーが使えれば、短距離だと、そこを移動しましょうという人も出てくるわけで、1車線はジンジャーとか自転車とか、そういうユーザーのために開放しましょうよというような、ほんとうにそれが道路をつくることで進化しているんじゃないかと使い方進化するような形でのユ

ーザー誘導というのも、これからたくさん考えていていただきたいなと思います。

すみません、私、あと3分ぐらいで退席しますが、以上です。

【家田部会長】 ほかにいかがですか。

どうぞ。

【久保田臨時委員】 よく長期計画と短期計画とあるんですけど、普通は短期というのが手前のほうに、近未来にあって、長期というのは先にあるんですけど、物によっては、これが逆の場合があるんですね。さっき言ったゾーンシステムなんかまさにそれで、環状道路つくって、中にモールをつくらうなんていうことを考えると、まず、環状道路をつくるという長期計画から始まって、その長期計画ができた後にモール化みたいな、いわゆるソフトな施策が始まっていくわけですね。そうすると、まさにユーザーの好みというか志向の非常にぶれやすいところが長期の先にあるわけですよ。そうになると、せっかくゾーンシステムについて、すごい大議論をして、それを決めても、20年たって、いざ、環状道路ができたから、じゃあ、ここを車入れない地区をつくらうという話を始めようとする、地元の人たちがもう20年前の議論なんかすっかり忘れてますから、とんでもない、車大事みたいな、そういう話をまたゼロからやらなきゃいけないとなっちゃったりするんですね。私はそういう決定ということを大事にしなければいけないというのは、そういうソフトまで含めたような決定を20年前のスタートのときにやっておかないといけないんじゃないかなというのが私の考えなんです。確におっしゃるように、じゃあ、20年後にユーザーの志向がほんとうに変わってないのかということ、それはやっぱり再検討の余地はもちろんあるので、それはもちろん計画の見直しとか、そういうのはあってもいいと思うんですけども、少なくとも20年後に、さあ、長期終わって、短期というときによりどころになる、何のためにこんなことをやってきたのかというよりどころはつくっておくべきじゃないかというのが私の考えです。

以上です。

【家田部会長】 はい、どうぞ。

【太田委員】 森課長からのお話であったのですが、私、実は空整特会が結構参考になると思っていて、空整特会、結構、真水ということで、一時期、10%近く一般財源が入っていたと。そういう意味においては、トラストファンド全体で常にバランスをとらなければいけないということはおそらくないだろうと。

もう一つ、空整特会から学ぶことは、羽田絡みで借入をしていますよね。事業量がいろ

いろな事情で変動する場合に、何らかの形で借入をする、たとえば債券を発行することによって平準化するということをトラストファンドでは、それも考えられると思います。

【企画課長】 すみません、大串先生がもう出られるみたいですがけれども、例えば、これは単なるあれなんですけど、先ほどお話しされている中で、穴があいていたらどこへ電話したらいいかわからないみたいな話があって、一応、#9910という電話ですべての道路の穴ぼこ、あるいは緊急対応を一応、携帯で受ける仕組みにはなっているんです。#9910を押すと、高速道路に乗っているのかそうでないのか、1番を押せとか、ゼロ番、何度かあって、最後に人が出てくるんですけれども、それ自身も、これは入れ出してからもう10年近くなるんですかね。これも実は評価をしないといけなくて、道路管理者によってはすごい熱心な地域もあるんです。北海道なんかは距離表に全部9910が書いてあって、事故でもあった日には、すぐここに電話しないと書いてあるんですけど、関東エリアなんかはそういうの書くといっぱい来ると嫌だからと思っているかどうかわかりませんが、どこにも書いてないんですよ。利用者はほとんど知らない状態があって、どこまでそういうサービスをしながら、これはワンストップサービスになっていて、高速道路であろうが、普通の道路であろうが、国道であろうが、県道であろうが、全部そこで1本で受ける形になっている仕組みを実はつくってあるんですけど、それ自身、十分な有効な評価もせずに今まで10年——10年ぐらいたったから、余計、今、ようやく評価できる時代になってきたのかもしれませんが、一応、そんな仕組みがあるということだけはすみません。

【大串臨時委員】 ぜひバイパスとかで定期的に告知をするとか、その辺、ちょっとお金をかけてもいいかなと思います。お願いします。

【家田部会長】 だけど、僕は思うんだけど、今、森さん言ったような維持管理的な世界と新規にプランニングしてプロジェクトを起こしていくという世界が道路では僕はすごく分離していると思うんですよ。そこの連続性というのを、ユーザーにとって、今、ここにある道路も10年後、20年後にできるかもしれないあの外環もつながっているわけで、だから、すごくそこは僕は道路の世界で離れを感じるんですよ。それなんか一つの課題じゃないかと思っているけど。

望月さんや西植さん、今日は随分、街路的な話も出たんですけど、質問やコメントがあったらぜひと思いますけど。

【街路交通施設課長】 ちょっと交通機能ではないんですけれども、厚労省の試算なん

ですけど、大人が1日に3,000歩余分に歩くと、何千億医療費が削減されるというデータがあります。だから、道路の使われ方も、ユーザーをどこまでとられるかなんですけど、観光客を含めてやるか、あるいは道路を、例えば体育館のようにやせるために使う人もユーザーとして見るのであれば、道路の機能とか見方はちょっと変わってくるんじゃないかという感想というかコメントですけどね。例えば、ここからここまで歩いたら500キロカロリー減りますとか、そういうのをつければ、歩く人も増えるのかなと思うんですけどね。

【大串臨時委員】 市町村でそういうことをやって町おこしプラス健康増進というのを西宮市とかもやっているんですよ。ぜひそういうのを統括して予算つけてやっていただくと、道路というのはいろんな人のために非常に有益ですよ、自動車のためだけにあるんじゃないですよということをもっとアピールしていただけたらと思います。逃げるように帰りますけれども、すみません。

【家田部会長】 どうもご苦労さまでした。

【大串臨時委員】 すみません、ちょっとお先に。

【根本臨時委員】 厚労省の予算を使って。

【大串臨時委員】 そうそう、私も使ってやってみると。

【根本臨時委員】 自転車道をつくれば。

【大串臨時委員】 ほんとうにそう思いますよ。データにとって、これだけ健康増進したからということで連携してやればいいと思いますよ。

【太田委員】 イギリス・ロンドンで自転車道を拡張するときに、一番の目的は、いわゆる医療コストを下げるためと。

【家田部会長】 そういう理屈になっていますか。

【大串臨時委員】 そうじゃないと、お金出ないと思いますもん。

【家田部会長】 森林で保安林も保健保安林なんてあるぐらいだから、保健道路なんていうのもあってもいいかもわからないですよ。

【企画課長】 先ほどのこれもあっちも道路だよという話で、今、私たちも非常に大きな悩みを抱えているのは、先ほど資産の棚卸しもあったり、技術レベルに格差があるとかかっていう話もいろいろあったりするんですけど、もともとやっぱりネットワーク的にか、あるいは事故だとか渋滞みたいなものをネットワークとしてちゃんと押さえていないというのが極めて大きな問題なんです。これって、実際にそのデータ自身を集めるのは、結局、

また道路管理者だったりするものですから、そこにお金が必要になってきて、結局、十分なデータ、精度を確保された十分なデータが集まってこないというのが実態としてあって、それがゆえに、結局、資産の棚卸しをしようと思ってもできないというのが実態であります。だから、何でも国でやれというわけでもないし、じゃあ、かといって、地域に全部お願いしたらできるかという、それもなかなか難しい。だから、そこはぜひこれからの議論として、せめてそこはもうちょっと勇気を持って頑張りなさいという背中をぼんと押してもらふような仕組みが絶対必要だろうなというふうには思います。先ほどの9910のようなどちらかという空中戦みたいな話とはともかくできるかもしれませんが、実際、具体的に道路資産を評価をし、先ほどの朝倉先生のいろんなデータをとるというのもまさにそういうことなんですけど、結局、なかなかそこに大きな見えない壁が、地方分権というような動きもあって、見えない壁があちこちにあって、予算、あるいは制度的に動けないでいるというのが多分、みんな歯がゆい思いをしているところの現状ではないかというふうに思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。

もう数分になってしまいましたので、議論は今日はこのくらいにさせていただいて、もう一つ、今後のスケジュールなんかについてのお話がございますが、それを説明させていただいてと思います。

【道路経済調査室長】 資料6でございまして、簡単でございます、今後の進め方で、今日、4人の委員の方からいただきましたので、今度は9月7日、13時から予定しておりますけれども、またご意見をいただいて、その後、委員の方の議論でもありますけれども、少し論点整理して、どういう課題でやっていくかという話、また、必要があれば資料をご説明するというところで進めていきたいと考えております。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

事務局からのご説明はこれで全部終わったことになりますかね。

今回と次回は何しろ話題提供と自由なディスカッションで、現状の認識と方向性の遊度の高い、しかも重点的にみんなが重要だと思ふようなところを見つけるための作業です。ただ、おそらく取りまとめになっているときには、何はもうギブンファクターで行かざるを得ないとか、何が制御できるかというところは事務局のとらえ方を前提にしながらまとめないと意味がないことになるので、この後、事務局がちょっと大変な作業になろうと

思うんですが、その際にはまた委員の先生方もご協力をお願いしたいと存じます。

それじゃあ、私の司会はお返しいたします。

【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。

本日の基本政策部会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただき、同意をいただいた上で公開したいと思います。また、近日中に速報版といたしまして簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いたしたいと考えています。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。

本日はありがとうございました。

— 了 —