

社会資本整備審議会道路分科会 第6回基本政策部会

平成14年5月22日

【事務局】 まだお見えでない委員もいらっしゃいますが、審議会令第9条第1項による定足数に達しておりますので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会、第6回基本政策部会を開催させていただきます。

お手元に、いつものように、資料をお配りしております。配付資料一覧のとおりお配りしてあると思いますが、ご確認をいただきまして、もし足らなければお申しつけください。

それでは、部会長、本日の議事につきまして、よろしくお願いいいたします。

【部会長】 それでは、第6回の基本政策部会を始めます。

今回は「安全を守る」、「環境を保つ」というテーマで委員と委員に発表していただきまして、それを中心に議論いたしました。また、岩手県と愛媛県からそれぞれ来て、意見を出していただきました。

きょうは、まず、復習という意味で、前回の両委員のペーパーの骨子と、ほかの委員から出ました主な意見をまとめたものを事務局に説明していただきます。どうぞ。

【事務局】 それでは、資料-1に基づきまして、前回のおさらいをさせていただきます。

ただいま部会長から話がありましたとおり、委員お2人と有識者お2人の方々のご意見をいただいたところでございます。まず1枚目でございますが、委員からは、今後、人口減少とか少子高齢化を考慮すれば、「安全性の確保」でありますとか、「車中心から歩行者中心」、「暮らしの基礎的サービスの享受」といった道路・交通環境の創造が必要だといったこと。

それから、財政的制約がある中で、選択的な新規投資と既存ストックの質的向上が不可欠だという現状認識を示されまして、道路に求められる基本政策として、大きく3点のご提言をいただきました。

第1点目でございますが、高齢者を含むすべての人が安全に歩ける歩行空間のバリアフリー化などを推進すべきといったこと。また、寒冷地では除雪とか、凍結防止による安全な歩行空間の確保も重要な課題であるというご提言でございます。

2つ目でございますが、歩行者や自転車の利用を優先した生活環境ゾーンの形成ということで、そのゾーンの形成に当たっては、住民の主体的な参画も大変重要だというご指摘でございます。

3番目といたしまして、安心して社会経済活動を営める道路インフラの確保といたしまして、災害から地域や生命を守る道路の整備が必要だといったこと。さらには、高齢者が安全に運転できる道路環境の整備が必要だ。3つ目といたしまして、道路で隣接地域を

結ぶことによりまして、フルセット型施設の整備ではなくて、医療・福祉、教育・文化等の生活の基礎サービスの格差の是正といったものが可能になるのではないかと。さらには、道路施設の老朽化が進んでおりまして、既に更新時代の始まりにあるという認識のもとで、新規の建設重視から維持・補修といった体制の強化が必要だという内容でございました。

2枚目に参りまして、環境をテーマといたしまして、部会長代理からの提言でございます。

道路行政の中で、どんな環境対策ができるかということではなくて、環境政策という大きなテーブルの上で、道路は何ができるかという考え方が必要だということと、環境問題については、人類の存続にかかわる問題、また人間の尊厳にかかわる問題との大きな視野に立って対策に取り組むべきであるといった内容でございます。

さらに環境対策を考える上では、市場経済だけでは対応できないところについて、環境経済的な論点で考えるべきではないかということでございます。

大きく3つ提言をいただいております。1つ目として、国民と行政の意識改革ということで、情報共有と説明責任を果たすことによって、国民と行政が責任の共有を行うべきであるということで、行政はみずからの意識を高めていくことも大事なけれども、国民の意識を高めて、イコールパートナーとして育てていくといった役割を持っているということも認識すべきではないかというご提言でございます。

2つ目といたしまして、新しい取り組みへの挑戦として、例えば自動車単体の低公害化・低燃費化などの技術開発に対して道路特定財源を投入するなど、そういう分野にも踏みこむべきではないかと。また、自動車交通量の抑制（TDM）施策に本格的に取り組むべきであるといった内容。

それから、ETCにつきましては、単なる料金の収受の方式ではなくて、多様な料金政策に対応できる非常に有効なツールでありまして、その普及のために、道路特定財源を投入することも考えていいのではないかとこのようなご提言でございました。

最後に、行政機関の協働ということで、地方公共団体が大きな役割を果たしますので、国と地方公共団体がタイアップして進めていくべきだというご意見でございます。

3ページ目でございますが、氏からのヒアリングを行いました。氏は、元内科医というご自分の経験も踏まえまして、最低限「命を守る道路」だけはつくるべきであるといった観点からのお話でございました。そういった意味で、費用便益分析の便益の中に経済的観点しか入っていないのはおかしい、医療・防災の観点を入れるべきだというご意見でございました。

続きまして教授からご意見をいただきました。地方の道路整備に対する国の制度の改善でありますとか、将来的には、地方分権をさらに進める必要があるということでございますけれども、愛媛県の間山部における生活行動様式のご自分でやられた調査結果等を踏まえまして、地方部の特殊性といたしましては、利用者1台当たりの便益額ということにも配慮すべきではないかといったようなことでもありますとか、かなり遠隔地の住民も、

都市の財とかサービスを求めてきている交通があるので、そういった交通にも配慮すべきといったような内容でございます。

それから、制度的な改善といたしましては、地域の実情に合わせた柔軟な設計基準を適用すべきということで、四国で検討中の1.5車線の例などを示していただきました。さらにいろいろな道路整備主体間の調整をやるべきだというご意見でございました。

それらのご提言とかご意見を踏まえまして、議論に入ったわけでございますが、4ページに、大きく2つに分けてございます。まず「命を守る」という観点の評価の中でどういうふうを考えていったらいいんだろうかということがまず議論になりまして、費用便益の以前の問題だというようなご意見でありますとか、命の問題も含めて、やっぱりプライオリティーをどうつけていくかという問題でありますとか、そういったことを踏まえまして、道路の峻別というときに、何を基準にして峻別していくのかといったことが重要でありまして、さまざまな観点から評価を行って点数化をして、また、そういったプロセスとか結果を公表して、透明性を高めることが大変重要なのではないかというようなご議論がなされたところでございます。

それからもう一つは、地方部における車の使い方ということで、車が大変便利な乗り物でありますので、高齢者も高齢運転者の利便性を高めるような形でいくべきではないかというようなご意見もありました。一方で、どうしても車には事故と渋滞の問題が解決不可能な問題としてありますので、車の賢い使い方と申しますか、都市部では少し車を我慢すべきだというようなご意見もございました。また、道路だけですべてを解決できないということで、例えば医療の面ではヘリコプターの導入ですとか、都市部へのアクセスという意味では不定期のバスの導入といったことも考えられるのではないかというご意見がある一方で、地方では、代替交通というのを考えていくのは現実的には非常に困難だというようなご意見もあったところでございます。

前回のおさらいは以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。このメモになっているのは、こういうようなことでよろしいでしょうか。 委員、前回のはこういうのでよろしいですか。

【委員】 結構でございます。

【部会長】 ほかの方もよろしいでしょうか。

それでは、その次に行きます。その次は、この本部会の議論は道路局のホームページ、その他でいろんなところから意見をいただくようになっておりますが、それが幾つか集まっておりますので、その概要について、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、資料-2でファクス、メール等で提出をされた意見を取りまとめしております。資料-2の右上に書いてございますが、これまでの累計のご意見の数は817件でございまして、前回、ちょうど1カ月ほど前にご紹介させていただいた398件に比べますと倍以上に増えております。

まず、1枚目の意見募集の概要ということで、1回目の部会長の方向性の6つの方向性のうちどれが重要だと思うかということのご意見でございます。回答者は410名でございますが、真ん中の円グラフがございまして、大きくは前回、これまでの傾向と変わっておりません。ただし、個別の議論が進んでおりますので、例えば4番目のオレンジの部分ですが、全国一律の均衡ある発展ではなくて、個性ある地域づくりの支援というのが12%だったものが14%に増えております。

それから、6番目の「弾力的な料金政策の導入」という項目につきましても、従来5%だったものが8%に増えておりまして、議論の進展に応じて、そちらのほうの関心も高まっているということが見れるかと思えます。

それから、2ページ、3ページは前回とほとんど変わっておりませんので、省略をさせていただきます。

4ページでございますが、道路と経済の関係について、どういう施策が重要だと思うかということございまして、5つの施策のうち、意見が一番多かったのは、2つ目の渋滞を解消するための環状道路、バイパスの整備というのが40%ございまして、これは地域別にも、年代別にも一番重要視をされているところでございます。

その次に、4番目の特定の路線とかにおける路上の駐停車の取締りを徹底し、交通容量の拡大を図るべきだというのが24%ございます。これは特に大都市ほど、それから若い世代ほど重要視する傾向がございます。

その次の18%、緑の部分でございますが、弾力的な料金政策の導入といったことも18%の方が重要視をしているということでございます。

続きまして5ページでございますが、地域の魅力を育てるために重要な施策は何かということで、5つの選択肢の中から選んでいただいております。その中で一番多いご意見はオレンジの35%でございますが、全国一律の規格ではなくて、地域の特性を生かした多様な制度、言ってみれば、地域に合った道路規格の採用といったような施策が重要だというのが35%ございました。これは地域によらず支持が高いところでございます。

その次に多いのが29%、緑の部分でございますが、やはり徒歩、自転車、公共交通の役割を重視して、町の中心部にぎわいを取り戻すなどの施策が重要だというのは都市部の若い人ほど多くなっております。

続きまして6ページでございますが、地域と自動車専用道路との関係ということで、弾力的な料金政策でありますとか、構造基準の完成2車線の採用でありますとか、そういった内容について聞いているものでございます。一番濃いブルーの部分15%、これは、地域では自動車専用道路は要らないというご意見もございまして、多くのご意見は、構造基準を緩和して、効率的なネットワークづくりを進めるべきだというのが32%、紫の部分。

それから29%のオレンジと15%の緑は、どちらも弾力的な料金政策の導入によりまして、現道からの転換による利用拡大を図るとか、ピークシフトを図って利用高度化をす

るといったようなご意見についても、かなりの方が支持をされているということでございます。

以上、大変駆け足でございますが、これまで提出された意見でございます。なお、7ページ以降は、フリーアンサーの部分でいただいたご意見、できるだけ原文に忠実にまとめさせていただいています。分類分けは事務局のほうでさせていただいたものでございます。ちょっと時間の関係で省略いたしますが、後ほどごらんいただければと思います。以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

何か質問はございますか。よろしいでしょうか。

それでは、次に行きます。

きょうは「進め方を改革する」というテーマです。 委員と 委員からご意見をいただきますが、まず最初に、 委員からお願いいたします。

【 委員】 きょう、お話しするお話は、基本政策部会ということですので、基本的な考え方をお話して、あまり細かいところには言及をいたしません。それについてはまたご質問のときに対応させていただければと思います。

私がお話しすることは、道路関係の方ですと、また同じことをいつも言っていると思われるような話であります。この10年から15年、ずっと同じことをほぼ言っていました。何を言いたいかといいますと、道路公団ほか特殊法人は民営化しなさい。内部補助プール制をやめましょうということ。道路特定財源は一般財源化すべきではない、むしろ解体して民営化すべきだと。そして、選択的・重点的なところに投資が行われるような方向に持っていくべきだということをしつと申し上げてまいりまして、10年や15年前にこういう話をしていますと、それなりに、こいつはとんでもないことを言うやつだと言われて、おもしろがられていたわけですが、最近は同じようなことを言う人が随分増えてきて、私としては差別化ができなくて困っているところでもありますけれども、かといって、一応学者の端くれでありますので、早々宗旨がえをするわけにもいきませんので、いつもと同じお話をさせていただきたいと思います。

お手元に、資料-3ということで、私の報告のレジュメを用意いたしております。まず市場化・商業化のグローバル化ということ、今後の21世紀における道路政策を考えていく場合に、その前に当然、社会がどうなっていくかということをお考えなきやいけないという話があります。ここのところは時間の関係もありますので、簡単に、結論的なことだけお話をしておきたいと思います。

私は21世紀の経済社会はオープン化の世紀と。さまざまなボーダーがどんどんなくなっていく。国と国との間、産業と産業の間、あるいはさまざまなグループとグループの間、例えば男女の間の垣根であるとか、あるいは年齢のボーダーということもあると思います。年齢を65歳でもって切って、その上は高齢者というような年齢の切り方というのは、私はもう適用できない時代になって、65歳以上の日本人の約6割の方は、65歳以下の人

たちと全く健康状態が同じである。かつて65歳以上の日本人のうち4割の人たちの所得というのは、日本人の平均国民所得より高いわけであります。そうしますと、65歳以上の人を高齢者とまとめて呼んでしまうのは全く意味がないという話になってまいります。そんなように、年齢のボーダレスということもどんどん起こってくる。そういうボーダレスの中でオープン化がどんどん進んでくるという状況が21世紀の社会であろう。

これがなぜ起こってきたかというのがそこに書いてあります(1)(2)(3)という要因から、これが起こってきた。それにかかわる、まず(1)の低成長・成熟化社会ということでありませけれども、右肩上がりの経済成長をしているときには、いわば先行投資型のやり方というのが大変有効であった。これは例えば雇用のシステムもそうです。終身雇用というやり方は、新卒をどかっとまとめて採用しておいて、いつか定年までにどこかで使えればいい。必ずどこかで使えるという状況があったんです。経済がどんどんエクスパンドしていきますから、どこかで使えるという可能性が十分あった。社会資本の投資もそうであって、ばらまき投資とか、何とかと批判をされても、いずれは必ずどこかでちゃんとペイする、役に立つ、そういう状況にあったわけです。

しかし、右肩上がりの経済から低成長・成熟化という形になってまいりますと、そういう大規模先行投資型のやり方というのは非常に効率が悪くなります。その都度その都度、需要に即応した形で人を雇っていく。これが例えば契約制などというシステムがウエートが置かれるという方向に向かっていくことを意味しているわけです。

社会資本の投資についても、むしろ必要な隘路部分のボトルネックになっている部分に重点的に投資を行っていく。需要即応型、あるいは即戦力型に社会が変わっていかざるを得ないということになるわけでありませ。

そういった需要即応型、即戦力型のシステムというのは、オープンなシステムで対応していかなければいけない。終身雇用制と契約制ということと比較しても、契約制というやり方がかなりオープンな雇用のシステムであるということはあるまでもないことではありません。

それからもう一つが、第2点目が規制改革の世界的流れ。それに世界は半数会社が空港を買う時代ということが書いてございます。今や世界の社会資本の整備というのは、民間の事業者がどんどん進出してきて、しかもそれがグローバルな活躍をする時代になっております。このバス会社が空港を持っているという話はイギリスのイーストミッドランズという空港の話でありますけれども、バス会社が空港に進出できるようになった。あるいは一種の異業種への進出であります。それはまさに、バス事業と空港事業というものの間の垣根がなくなって、だれでも空港事業に進出できるように、空港の民営化政策がとられたからでありますし、同時に、そのバス会社が空港ビジネスに進出できるように力をつけることができるようになったのはなぜかといえば、これはバスの分野でもって、イギリスが自由化を行いました。その結果、非常に激しい競争の中で、淘汰を生き抜いて強くなった会社が空港ビジネスに算入できるまでの力をつけるようになったということでありませ。

この空港は、今やイギリスの国内だけではなくて、ストックホルムの空港を買い、そして、ニューヨークの空港を買いという形で、非常にグローバルな展開をしている。社会資本の分野も、そういったグローバルな展開がどんどん行われるような形になってきている。そういう中で日本だけが孤立した形で、オープンな形をとらないということをやっている、いずれは世界の規制改革の大きな流れが押し寄せてくる。それに対応しておかなければ社会資本のグローバルな競争に負けてしまうということが第2点目の話であります。

3点目の話は、きょう、あまりかわりのないことでもありますので省略させていただきます。

いずれにしても、そんなようなオープン化の中で、一つの重要な観点というのは、このオープン化が進んでくるといことに対応するためには、社会資本整備についても分権的な意思決定メカニズムを活用していかなければいけないということです。先ほど申し上げましたように、先行投資型から需要即応型・即戦力型に社会のシステムがどんどん変わってくるということになりますと、社会資本整備についても限られた資金のもとで浪費的な投資を回避するような費用有効度の高い選択的な投資と運営が要求される。重点的な投資、重点的に選択して行って、そこにお金を投下していくということを考えていかなければいけない。これは国土の均衡ある発展思考からの脱却ということになるわけです。

先ほどご説明いただいた資料 - 2 の中で、私は大変印象が深いのは、全国一律の均衡ある発展から地域ブロックを主体とした個性ある地域づくり、こっちに変えていくべきだという意見がむしろ大都市よりも小都市や農村地域で高い比率を占めている。これは意外とおもしろい結果だなと思いました。必ずしもそれは意外なことではなくて、地方部に行きますと、もう国土の均衡ある発展は要らないという意見がかなりある。ただし、残念ながら、今の道路にしても、空港にしても、社会資本のシステムが縦割りになっていますから、高速道路を少しあきらめたからといって、そのかわりに空港をつくってもらえるわけではないし、北海道のある首長さんが、その方は、高速道路はぜひ必要だということをおっしゃっていたわけです。もし高速道路にかけのお金をほかにかけるとしたら、何が一番欲しいですかと聞いてみたら、大学が欲しいということをおっしゃいました。私はそんな大学なんか、つくっても役に立たないからやめたほうがいいということを上げたんですけれども、それはそれとして、お金が自由に使えるなら、ほかのところに使いたいと思っている首長さんたちはたくさんいるわけですが、縦割りのもとでは、当然のことながら、それをあきらめても、ほかのものがもらえるわけではないから、当然これを欲しい、あれを欲しいということは言うておかなきゃいけない。そういうものが首長さんたちのアンケートを見てみるとそういう結果としてあらわれてくるけれども、意外と地域の人たちは、地域に対応した、むしろ自由な行動ということを望んでいるんだということが資料 - 2 でわかりました。そういう意味で、国土の均衡ある発展思考から脱却をしていくということが必要だ。

そして、今後10年から20年にわたっては、大都市圏、特に首都圏への集中投資をや

っていくべき。隘路部分に資金が投下されるシステムに変えていかなければならない。これは逆に、別の言い方をすればもうかるところにお金を投資していかなきゃいけないということでもあります。もうかるところに投資をしていくシステムとして一番望ましいのは、市場メカニズムを活用していくということにほかならないということです。

それから2.(2)のところですが、オープン化という社会のシステムがどんどんオープンになっていくということは、意思決定のシステムがどんどん分権化していくということでもあります。すなわち集権的な意思決定システムから分権型の意思決定システムにウェイトが置かれていくというのがこのオープン化社会の特徴です。

分権的な意思決定システムがなぜ大事かということは、先ほども申し上げたように、選択的・効率的な投資、重点的な投資を進めていくには、資源を使う人にその代価をちゃんと意識させなければいけない。重要ですよ、必要ですよという言葉だけではだめなんで、必要だったら、ちゃんとお金を出しなさいというシステムをちゃんとつくっていかねばいけない。先ほども命を守るということは、費用便益以前の問題じゃないかというご意見があったというご紹介がありましたけれども、私は全くそうは思わない。命を守るためにはお金を出さなければいけない、コストがかかるわけです。そのコストをいかに重点的に使っていくかということを考えなければいけない。道路整備の中で、安全ということを考えて、それをすべての国民に同じように、命を守るためのシステムを提供しようとしても、それだけのお金はないわけです。そうしますと、そのシステムというのは非常に薄いものになってしまう。万里の長城やマジノ線をいくら強化しても、必ずどこか突破されるところがあるわけです。敵が攻めてくるときには、どこかに重点的な投資をやらなければ対応は難しいということになります。そうなれば、ちゃんと費用便益分析をやって、そこで重点的なところに投資をしていく。命についても、費用便益分析を冷徹にやる必要が起ってくるわけでありまして。その安全の問題だけではなくて、今後の10年から20年の間というのは、これまでの隘路になっている部分に、ボトルネック的な部分に資金が投下されるようにしてしかなければいけないわけですが、そのためには、社会資本整備についても受益と負担の一致を図っていく必要がある。受益の負担の一致を図っていくという点で分権的な意思決定システムを活用していく。

分権的な意思決定システムとして重要なものは2つあります。1つは市場メカニズムです。もう一つは地方分権ということになります。ですから、なるべく市場メカニズムを道路政策の中にも活用していくということが、これは後ほどお話しする民営化ということにもかかわってくるわけです。

ただ、市場メカニズムは完全ではないわけですし、集合的な意思決定をどうしてもやらなきゃいけないということも当然ある。そういう場合もなるべく小グループによる分権的な意思決定が行われ得るような制度を用意する。これが地方分権の強化ということにつながってくるわけです。

こういった分権的な意思決定システムを強化していくという話になりますと、当然のこ

とながら、この受益と負担をなるべく分権的なそれぞれの意思決定をする主体に受益と負担の関係が一致するような形で選択をしてもらうということになりますと、当然、改善・改革しなければいけないのは2.(3)ですが、これまでプール制、内部補助体系の是正ということでありませう。

高速道路における全国画一のプール制、画一料率のプール制、こういったものをやめると同時に、道路特定財源についても、これまで大都市圏については、かなり還元率が低かった、マイナスになっているという部分をそちらに還元がされるように、道路特定財源がそういったところに還元されるような形に改善していく必要があるということになります。

きょうはちょっと資料を持ってこなかったんですが、一般道路の道路特定財源に関して、ほぼ大都市圏については、大都市圏の道路利用者が支払った部分の全部が返っては当然来ていない。大都市部に関しては、支払った部分よりも投下された費用のほうがかなり少ない。それに対して地方部はかなり金が回っているという状況があります。道路整備特別会計も、それから道路公団の高速道路も同じプール制の構造になっているわけです。これを変えていく必要がある。

なぜ変えていく必要があるかということですが、ネットワークが拡大すればするほど、相互依存性は当然希薄になってくる。相互依存性が高ければ、プール制というのは、私は正当性が十分ある。ですから、首都高の中でのプール制というのは十分に正当性がありますけれども、全国的なプール制は正当性がないということです。

今後のハード・インフラ整備がもたらす外部効果というのはかなり小規模かつ局所的だろうと。いわゆる地域開発効果というものですけれども、これはかなり小規模で局所的になる。だから、全国ベースでの負担というのは当然、正当化しない。ですから、今後の整備財源に関して、地域開発効果、そういったものの還元を求めるならば、それは地域が負担すべきものということで、これも地方分権化につながってくる話になります。

それに関連して、少し総論的なお話ですが、こういうお話をしますと、これは先ほどの皆さんのアンケートの中にもありましたが、地方の切り捨てにつながる、大都市のエゴではないかという議論もございませう。しかし、私は地方対大都市の問題では決してないと思っております。その一つは、まずは首都圏を中心とする大都市の大規模な交通需要が存在する。交通需要に、ニーズに対応するために行うのが社会資本整備のまず一番の目的であろう。それをちゃんとやるべきであるということが1点。

それから、首都圏と地方部の負担の不公平が大きくなり過ぎている。3番目ですが、首都圏での改善がなければ地方振興もあり得ないということです。これが地方対大都市の問題ではないという私の一番主張したい点であります。どうしてかといいますと、首都圏の社会資本のコストがどんどん高くなっている。道路が込んで、空港が遠い、港も混雑している、そういう社会資本のコストがどんどん高くなっていきますと、当然ビジネスコストも高くなってまいります。これまでは周辺の国々との間の経済力に格差がありましたから、それだけ社会資本のコストが高くて、東京でビジネスをやろうという意欲が非

常に大きかった。

ところが、周辺の地域との経済力の格差がだんだん縮まってくると、何もあんなビジネスコストの高いところでビジネスをやらなくても、香港でやろう、ソウルでやろう、シンガポールでやろう、そういう動きが当然出てくるということになります。首都圏が空洞化するという話になります。そうしますと、極東の経済のハブとしての地位を失ってしまふ。これが結局、首都圏の経済が日本の経済を引っ張ってきたわけですから、日本の経済力の低下を招くということになります。

もう一つは、首都圏整備がなければ地方税の改善便益が生かされないということです。地方部でいくら社会資本整備をやっても、川崎のあたりで高速道路が込んでいたら、せっかく田舎で高速道路ができて、野菜がやっとう出荷できるようになりましたと野菜を出荷してきても、中央卸売市場に到達することができないという話になります。いくら地方の空港の滑走路を伸ばして便数を増やすということをやったとしても、首都圏の空港の容量が足りなければ便数は増えないわけです。ですから、首都圏の社会資本の整備ということをちゃんとやらなければ、結局、地方でいくら社会資本整備をやっても、それは生かされないという形になる。そういう意味で、首都圏での改善がなければ地方振興もあり得ない。これは大都市圏全体と考えてもいいですし、特に首都圏ということで申し上げます。

あと、最後に、プール制画一料率をやめると地方にとってマイナスだという意見があるんですが、私は必ずしもそうは思っていないということです。

今後、つくられていく道路の中では、例えば外郭環状道路のように、かなりコストの高い道路もあるわけです。そういう部分というのは、プール制をこのまま続けていけば、地方部の幹線の高速道路の利用者から内部補助をしてもらうという形にならざるを得ない。ということは、むしろ地方の人たちにとってはマイナスになるわけです。もちろんそういう親を助けてくれるような、東名、名神が親だとすれば、その親を助けてくれる長男、次男の周辺の地方は画一料率を続けていけば損をするという話になる。ただ、ずっと一生すねかじりの子供もいるわけでありまして、それはどう転んだって、どうしたって黒字にはならないような、横断道路のような道路がたくさんあるわけです。そういったところは確かに画一料率を続けていけば得かもしれない。しかし、そういったところでも、むしろ前回、先生がご提案されたように、むしろ管理コストがかかるんだったら無料にしたほうが良いというところだってあるわけです。もっと安くしたほうが収入の拡大にもなり、利用者にとってもプラスになるというところもある。そういった観点から考えますと、プール制画一料率というのは地方部にとって恩恵を与えてきたかもしれないけれども、今後は必ずしもそうではないということをお考えおかなければいけないと思います。

4番目としまして、政治的資金配分ルールからの脱却ということでもあります。これまでの道路の整備システムというのが、一つはプール制という形、もう一つは、政治的な資金配分ルールに頼ってきたというところがあります。この2つをやめない限り、効率的な道

路投資ということは、社会資本すべてですけれども、できない。こういったところから脱却するためには、民営化によって、なるべくお役所であるとか、あるいはお役所の背景にある政治家の利害というものが及ばないようなシステムにするべきである。そこを断ち切るべきであるというのが私の考えであります。

5番目ですが、周辺整備との経営一体化をしなければいけないということです。しばしば社会資本の整備に当たっては、周辺整備との連携ということがよく言われるわけです。残念ながら、周辺の開発計画があったとしても、それをやるのは別の組織がやっていることが多いです。私は、これを経営と一体化しなければ、周辺の地域開発の利益を還元するということとはできないと考えています。これもしばしば私が例に出す例ですけれども、成田もそうですけれども、地方空港にも特に多いんですが、駐車場を周辺の農家が経営しているというケースが随分あります。それは周辺の農家が経営していてもいいんですけれども、一番いいのは空港に駐車場があるということでありまして。これが利用者にとって非常に便利である。同時に、空港の周辺にとっても一番いいわけです。

ところが、空港の経営体がそういう収入ということを考えないで行動いたしますと、利用者のニーズということを考えないで行動してしまうと、駐車場の収入なんていうことは頭に考えない。結果として、農家に車をとめて、そこからマイクロバスで空港に行かなくちゃいけないという非常に不便なやり方を強いられるという結果になってしまう。そういう点で、周辺の開発、あるいは社会資本の経営という点でも、経営の効率化を図っていくためには、民間に任せていくということが重要であるというのが基本的な考えであります。

3.(1)のところで、「経営の効率化」と簡単に書いてありますけれども、要するに、もうけることはよいことであるということをもう一度、認識し直そう。もうけるということは、日本ではよくないことのように考えられていることがあります。しかし、もうけるということはニーズに対応していなければもうからないということです。ニーズに対応する行動をとりなさいといくら口で言っても、それは言われたほうがそれに対応するとは限らない。自分の収入になる、自分がもうかるということがなければ、ニーズに対応しようとはしない。ニーズに対応しなければ、自分がつぶれてしまうという状況に置くべきだということが重要であるということです。そして、やる気があればさまざまなことができる私は考えています。この点については、要するに民間の経営者ならばやるだろうということをここで幾つか挙げると言われても、私も大学の教師でありまして、大学の教師とお役所の人と考えている限り、絶対にいい案というのは出てこないと私は考えております。それはマーケットに任せて、民間の事業者任せればさまざまなおもしろいものが出てくるだろうと思います。

それから、(2)として、民間会社となれば、当然 going concern といって、永続的な組織ということになるわけです。民間会社の視点に立てば多くの課題が解決可能になるだろう。維持管理有料制度なんていうのは当然でありまして、会社であるならば、ずっとお金を取って営業をしていくわけでありまして、当然そういう形につながっていくでしょうし、

さまざまな多様な料金体系の導入ということも、これは当然認められるべきになるはずで
す。

それから、(3)としまして、民営化をすることによって得られるメリットとして、国民
や利用者の意識をこれによって改革をするということが一つ挙げられます。皆さんご承知
のとおり、首都高を500円のままで強行して通っていく和合さんという人がいる。これ
は普通、例えば高島屋に買い物に行って、500円のものが700円に値上げになっていた。
おれは500円しか払わないと言って商品を持って出てきたら、万引きになるはずで
す。犯罪であります。それが許されちゃっている。しかもそれを英雄的な行為のようにも
てはやすマスコミがいるというのは、私は全くおかしい話だと。しかし、これは考えてみ
れば、公営の制度であって、首都高という公営の制度に対しては何でもやってもいいとい
う利用者のわがままの典型的ケースだと私は考えております。結局、使っている人が渋滞
を起こすわけでありまして、渋滞していると必ず文句を言うというけれども、自分たちが
使っていて渋滞を起こしているわけです。それを公団のせいにする。そういった利用者の
意識を変えていく必要がある。不思議なことに、民営化されて、民間会社になると経営主
体のほうもしっかりと物を言うようになります。国鉄がJRになってから、整備新幹線や、
あるいは国鉄の長期債務について、もちろん全部言うとおりにはありませんが、うちは民
間会社ですからということで、かなりの強気の発言ができるようになった。ですから、ノ
ーと言え道路会社にしていくということが国民のわがまま、利用者のわがままというも
のに対する意識改革につながると考えております。

(4)の民営化の条件というところは、きょうはあまりこの話まで立ち入りたくない
ので、後でご質問が出たらお答えをする程度にしておきたいと思えます。

最後に、今まで申し上げた話は、高速道路に関しても、一般道路に関しても、基本的
に共通する話なんです。特に道路特定財源に関して、ここのところ、それは一般財源化し
るとか、ほかの用途に使えるという意見がありますので、その点について、私の考え方を申
し上げておきます。私は有料道路という言葉をもうやめましょうということを最近、よく
言うんですけども、なぜかといいますと、高速道路の場合、有料になっていて有料道路
と言われるわけですが、そうすると一般の道路は無料のように利用者がとってしまう。し
かし、一般道路は決して無料ではないわけです。道路は無料では決してない。しかし、驚
くのは、非常に高名な評論家の先生方が、道路は無料だ、無料で作っている。鉄道は利
用者からお金を取ってつくっている。道路と鉄道の間は不公平だからというような議論を
真顔でされるときがあつて驚くわけですけども、決してそうではなくて、道路の整備の
ためには当然コストがかかっている。そのコストを賄うために道路特定財源、道路整備特
別会計というものが存在するわけです。ですから、それを利用料という形でJRのように、
運賃という形で取れないものだから、ガソリン税とか、そういった自動車関係諸税で取
っているわけです。これは本質は道路の利用料であつて、税ではない。ただ国の機関がや
っていますから、税と呼んでいるにすぎない。

道路整備特別会計というのは、道路整備についての大まかな利用者負担のシステムになっているわけです。これを壊してしまって、利用者の支払い分を他の目的に使う。これは当然利益と負担のリンクを壊してしまう。浪費を発生させてしまう。これは明らかに小泉政権が目指している規制改革の方向と逆行する動きであります。こういった税については、しばしば税の裁量性ということが言われて、特定財源を一般財源化したほうが政策当局が自由に税を配分することができて、裁量性を確保することが必要だから、一般財源化すべきだという議論があるわけです。この税の裁量性というのは、一般納税者の負担によって提供することが望ましい財への資金配分、例えば国防であるとか、外交であるとか、福祉であるとか、そういった場合について適応されるべきであって、利用者負担で対応可能な財について適応されるべき議論では決していない。例えば新日鉄が新しい溶鉱炉をつくるので、それに対して国がこれだけお金を新日鉄にはかけますとか、高島屋が新しい店舗を建てるのに、国がこれだけお金をかけますということは全くおかしい話です。これを認めるならば、社会主義の計画経済に変えてしまうという話に結局なってしまう。

道路整備というために存在する、利用者負担の形になっているシステムを私はやめるべきではない。むしろ逆に、この受益と負担の関係のもっと一致させるような形に改革をすべきであるというのが私の考えです。特に税の裁量性というのは政治の失敗を考慮していませんから、政策当局者が非常にクリーンな人であっても、政治の失敗というのは当然起こるわけであります。市場メカニズムの失敗と政治の失敗と、どっちがましかと考えれば、私は市場メカニズムの失敗のほうがまだましだという考え方であります。

それから、時間があまりなくなってきましたので、最後に、(3)道路以外への支出、道路特定財源を道路以外の支出に出すということは、今申し上げたように、利用者負担をゆがめてしまうということになります。明らかに、高島屋の収入を大丸に出せということを言えば、これはだれだっておかしいと思うわけです。ところが、それをおかしいと思わないで、道路特定財源、道路利用者の負担したものをほかに回せという議論がしばしば言われるのは、私は理解ができない。

もちろんそこに、公共交通機関にお金を出すということが随分簡単に言われるんですけども、公共交通機関にお金を回すということは、例えばラーメン屋の収入をハンバーガー屋に回すようなものであります。それが正当化されるためには、それなりの根拠がなければいけない。ところが、同じ交通だからお金を回してもいいという議論があまりにも安易にまかり通っているというのが私の大きな疑問であります。混雑とか、あるいは環境についてのコストを負担させるというのであるならば、それはすべての交通機関、あるいはすべての排出者に負担をさせるようなシステムを考えるべきである。例えば道路に関しては、大都市部については、一般道路についてもETCをなるべく早く整備をする。そこで混雑税をかけるというような形をとる。あるいは環境税をかけるというような形をとる。

それから、地球環境的なものに関しては、むしろ交通だけではなくて、もっと広く炭素

税というような形で対応すべきである。特定の交通機関に補助をすることによって、それに対応するというのは非常に効率の悪いやり方であると私は考えています。

ということで、特別会計は可能な限り民営化せよ。これは実は道路整備特別会計だけではなくて、空港整備特別会計についても、私は解体して空港を民営化すべきだという考えなので、こういう書き方をしております。

一番最後でありますけれども、最後のパラグラフですけれども、自動車以外の利用者も多く使う地域の道路、これは何も自動車利用者だけが負担をすべきものではないわけです。歩行者もいますし、犬も猫も歩くわけです。これは現行の制度では、自動車利用者が費用の半分を負担して、自治体が自治体財源から半分を負担する形になっております。これは理屈にかなった措置だと私は思っています。ですから、地域道路における自動車利用者の負担分、これは地域自治体に配分して、自治体が自主財源と合わせて、地域のニーズに見合った道路整備を行えるシステムにすべきであると。自治体が自分の財布で道路整備を行わざるを得ないシステム、そういう形になれば、不要な地方道路の建設抑制を当然自治体も自分で考えるでしょう。どうしても必要であるならば、そこに自分のお金をかけて整備をするという行動をとるだろう。そういう意味で、ここでは地方分権化を財源の点も含めてかなり強化をする必要があるということをお願いして、私の報告とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございました。

それでは、 委員、お願いします。

【 委員】 それでは、私のは資料 - 4 に基づきましてご説明をさせていただきます。1枚目が全体の話の内容が書いてある紙なので、大体これをごらんになっていただければいいと思います。その後ろについているのがパワーポイントの1枚ずつなので、細かいところがお見えになりにくい場合にはそれぞれご参照いただけたらと思います。

本日は、どちらかという提案になるような具体的な仕組みづくりの話を中心に座長から言われておりますので、その辺をお話しします。また、一部は前回にお話ししたところと若干重複があるかもしれませんが、全部のタイトルは、ここにありますような「ユーザーオリエンティッドな道路行政の仕組み作り」、キーワードは「ユーザー」でございます。

話の手順は、基本的な考え方を3点ほど最初にお話しして、2番目で、このキーワードは前回使っちゃったんですけど、「協働型の道路パフォーマンスマネジメント」という仕組みを取り入れてはいかがという提案をさせていただきます。

まず、基本的な考え方です。3点ほどお話ししていくんですが、まず1個目は、ユーザーというものをどんなものなのかというようなことです。最初に挙げました黄色く出ているのは、道路のドライバーや、あるいはトラック事業者・バス事業者、あるいは一般企業ユーザーといったような、要するに今もお話が出ましたように、道路関係税、あるいは料金を直接払っている人たち、これは非常にわかりやすいユーザーであります。

だけれども、道路のユーザーというのは決してそれだけじゃないわけで、電気自動車の

ドライバーはガソリン税をあまり払っていませんし、バス等の公共交通利用客は直接払っているわけじゃないんだけど、やっぱり道路の明らかなユーザーである。それから自転車の利用者、歩行者、これも明らかな道路のユーザーであります。それだけじゃなくて、さらに、沿道空間の利用者、例えば道路のパフォーマーとか、いろんなイベントをやる場合だって道路のユーザーだし、あるいは道路の沿道の土地利用者、あるいは商店、住民、みんな道路のユーザーというように私は思います。そうしますと、道路のユーザーというのは、1億3,000万人は、該当しない人も中にはいるかもしれませんが、全員が道路のユーザー。道路のユーザーはこういう人なんだというのを意識しなければいけないというのが原点だと思います。ただ、残念ながら、従来は、どうしても一番左側の黄色いところ、これが道路の管理上の顧客であるような面が強過ぎたのではないかと思います。

そんなふうに考えますと、道路のユーザーというのは決して道路関係税を納税している人だけとは限らないという意識を明確に持つべきだと思いますし、やはりすべての道路ユーザーを満足させるというのが道路行政の基本であると思います。そうすると、これも前に申し上げましたけれども、「台」で数えていく道路の行政から、「人」で数えていく道路の行政へと転換が必要ではないかということでもあります。これが1点目の基本です。

2番目は、既存の道路のマネジメントが道路行政の原点であるはずであって、新設の道路の工事や事業そのものよりは、マネジメントがスタートだということにあります。しかもそれを道路のユーザーとの共同作業で行うことによって、現状の理解を道路ユーザーと道路管理者が一体となって共有する。それから、そういった道路ユーザーに対するサービスの評価と診断のシステムをつくり上げるということ。それから、そういった既存道路のマネジメントを通じて必要が生じ、その必要の中から改良事業や新規事業が登場してくる。こういう流れというものが必要だと思っております。

この協働型のマネジメントがどうしても必要かということをお話しします。仕事の流れは、既存の道路のマネジメントがあって、そこから問題の認識と方向性というのが登場し、そして、それに基づいて必要に応じて新規事業や改良事業がなされる。これが仕事の流れであるべきだと思いますが、そのときに人々とどうつながるか。まず第1ステップとしては、ユーザーともども日常的に、なおかつ即地的に、場所ごとに協働型のマネジメントをやる。次に、今度は、問題の抽出とその方向性を決めるときには、ユーザーとの問題の共有化ができる、理解していただける、あるいはユーザーのニーズを的確にとらえることができるというわけです。したがって、それに基づいて新たな事業への展開をやれば、ユーザーとの市民参画型の道路計画プロセスというのができてくるだろう。ということでもあります。

3点目は、ちょっと重複しますが、工事型の道路行政から成果型の道路行政にすべきだろう。たまたまかもしれませんが、現場の組織は国道工事事務所、工事事務所であって、マネジメントの事務所ではないというような感じが私はするんですけど、それはたまたまの名前の問題かもしれませんが、やはり高度成長期型のヒエラルキーの非常に強い階層的なシステムが例えばFordとか、アメリカの陸軍すらも随分体制が変わりつつ

あると伺っておりますけれども、随分端末でいろいろ判断して、的確に即応的、なおかつ即地的で、個別的なサービスに対応できるような組織にどんどん変えようというような動きだそうです。そんなことを考える必要がある。

そして、そういうふうにと考えると、道路行政についても組織変更が必要かもしれないし、また、成果型行政を進めるための技術や制度的な仕組みの充実が必要だろうと思われれます。以上が基本的な考え方です。

具体的にどういうふうに行くかということをお話しします。協働型道路フォーマットマネジメントの導入ということですが、まず第1点目は、ユーザーサービスの評価と診断のシステムづくりであります。このユーザーサービスということになりますと、どういったふうにしてサービスを指標化し、それをシステムチックに仕事に取り入れていくかということがポイントになります。これはアメリカの例ですけれども、アウトカム指標のような名前を取り込まれている例です。5つの施策目標ということで交通安全、あるいは円滑化、生産性向上、プロダクティビティー、環境、セキュリティ、こんなようなものが施策の目標に挙げられているようで、それぞれアウトカム指標として、いろいろな数字的に出せるものがつくられている。それを絶えずモニタリングして、パフォーマンスレポートやパフォーマンスプランというものがつくられている。こういうような仕組みがアメリカで行われているようでございます。それをもっと区間別に細かく、私はこういうのが好きなんですけれども、即地的にやっていくというのがイギリスのルートマネジメントストラテジーというものでありまして、各区間ごとにいろんな渋滞であるとか、事故であるとか、あるいは景色が悪いとか、いろんな問題をはっきりさせていくというような仕組みであります。

この評価と診断というのを考えると、まず現状の評価を行い、次に、今度はそれに基づいて診断をしていく。診断というのは、どこが悪いのか、あるいは主な原因は何なのか。そして、何を直せばいいのか、これがはっきりしないといけないんです。そして、それに基づいて必要な施策と事業を抽出する。場合によってはメンテナンスだし、場合によっては改良だし、場合によっては新設もバイパスのようなものをつくるものかもしれないし、あるいは他の部局との連携施策が解決策かもしれない。

そして、それに基づいて作業をしたら、成果というものをアウトプットでもチェックしなきゃいけないし、なおかつアウトカムでもチェックする必要がある。これが一連の流れのはずでございます。

先ほどのイギリスのRMSの場合で、今度は区間別に詳細の計画を立てていくというような例題をここに挙げてみました。これは拡幅とか、パーク・アンド・ライドをこの区間でやってみようとか、信号機をつくってみようとか、あるいは緑化しようとか、そういった現道に対する施策だけでなく、例えばAとBの区間に対応するところではバイパスの新設を試みようというようなものも施策として挙がってくるわけがあります。

こういうふうにして、アウトカム指標をベースに使うって評価と計画に反映しているアメ

リカの例では、これは交通安全の例でございますけれども、交通量や、あるいは死傷者数の変化等々を見ている。こういうような評価が計画につながっている例であります。この診断のシステムは、実は言うは易しで、結構大変なことであります。あそこに出ていますのは、従来のメンテナンスというか、マネジメント。つまり道路管理者の立場からいろいろな技術的な状況指標が出るわけです。どこそこのガードレールがつぶれているとか、そういうのです。けれども、本来考えなきゃいけないのは、右側のほうでありまして、ユーザーというのは、道路ユーザーはいっぱいいるわけです。そういう道路ユーザーに、アイテムごとにいろいろなサービス指標というのがあるべきであって、あそこをチェックしなきゃいけないです。

ところが、作業する場合には、サービス指標そのものをいじるわけではありませんから、技術的な指標をいじらざるを得ない。大事なのは、あの間のリンケージであります。つまり技術的な状況指標とサービス指標の間の科学的な理解と分析、この間の分析をやらなければいけない。これが残念ながら、そう進んでいるわけじゃないわけです。したがって、サービス指標だけ出してみても、実際の仕事につながらないおそれもある。こちら辺をきちんとどんどん勉強しなきゃいけない。実際していただいていると聞いています。例えばですが、下に例を挙げました。これは道路舗装の例を挙げてみたんですが、道路のメンテナンスということで、MCIという日本の独特の指標がありまして、これは舗装のでこぼことか、ひび割れとか、これを統計的に計算して出せる指標なんですけれども、これで道路の舗装はメンテナンスしているんです。だけど、大事なことは、実はこの舗装のよしあしというのがユーザーのサービスに影響するということでありまして、例えば走行の安全性がどの程度阻害するのかとか、乗り心地がどの程度低下するのかとか、あるいは沿道の振動にどの程度つながるのかという判断から、MCIの基準値が決められなきゃいけないはずなわけです。ところが、そのところが現状まででは十分なリンケージが足りないんです。こういったところをちゃんとリンクしていけば全体がアウトカム型のマネジメント体制と言えるものになるんじゃないかと思うわけです。

この点をまとめますと、以下のようなことでありまして、まず即地主義が大事ということ。評価にとどまらず、診断のシステムが実用上極めて大事ということ。診断に基づいて必要となる施策と事業の抽出をやる。そして、サービススペースの組織変更や、あるいは評価や診断の専門組織化ということも考えなきゃいけないかもしれません。この最後の点につきまして、参考までにアメリカの例を挙げましたけれども、アメリカの道路庁の場合には、ここにございますように、道路の組織、我が国ですと国道課とか、地方道課とか、こういう感じになっておりますけれども、アメリカのは、聞くところによりますと交通安全とか、交通円滑化とか、生産性向上とか、環境保全とか、こういうサービス目標アイテムごとに組織化しているというようなことだそうであります。それと同時に、また左のほうに挙げましたけれども、評価の専門の部局を持っているということも大事なポイントであります。鉄道で事故調査委員会というのが去年からできましたけれども、それではなかつ

たんです。事故と評価とはちょっと違うんですけども、それに近い、チェックしながら、あるいは場合によっては調査機能も持つような、そういうところが要るのではないかと私は思っております。

2番目は、ユーザーとの協働型の道路マネジメントということでありまして。これは釈迦に説法でございますけれども、まず、ユーザーの支援と納得に基づいて道路マネジメントというのはやらなきゃいけない。その場づくりとしてのマネジメントシステムと考えたほうがいい。2点目は、道路の清掃とか、そういうところにいろいろとユーザーというか、沿道の方も参加していただくような活動があるやに伺っておりますけれども、私の言っている協働というのは、もっと前向きといいますか、主導的なものをイメージするわけでありまして、例えば道路の沿道の空間づくりであるとか、あるいは道路の中でのイベントとか、お祭りとか、外国なんかは随分あるんですけども、レース。道路でレースを道路管理者ごとやりましょうなんていうのはなかなか聞いたことがない。川ではやりますね、カヌーレースとか、あれは河川事務所が主管してやったりするんです。そういう楽しさというものが道路の管理の中に、マネジメントの中に入らない。そこが大きな問題だと思っております。

次はモニタリング型ITS技術と書きましたが、ご承知の方も多いかと思いますが、移動制約者等を対象にしまして、ガイダンスシステムとか、コーションを出すシステムというのを歩行者ITSという名前で技術開発が国土交通省等々で進められておるんですけども、そういったようなITSに加えて、いわばユーザーのニーズを端末のようなものでいつでも受信して、それがいろんなデータにストックされていって、それを用いて悪いところの発見や何かをしていく。こういうオフラインのモニタリング型ITSというのをぜひやるべきじゃないかと思っております。

最後、市民参画型の道路計画プロセスということなんですが、市民参画、PI、パブリックインボルブメントは従来、事業レベルでは随分やられてきたし、計画レベルでも試行錯誤的にやられてきているところですが、やはりこのマネジメント体系の整備という中では、計画や構想レベルでユーザーに入ってもらいたいというのは非常に重要だと思っております。そこにもつながってくる考えと私は考えております。

それを全体に何となく絵にするとこんなような絵になるということでありまして、これは私たちのグループで前に勉強したときに提案した紙でありまして、今考えるともう少し改善の余地もあるかと思いますが、右のほうの市民や道路ユーザーと、あるいは国なり地方なりの道路管理者、あるいはその他の部門とがうまくリンクしながら、場としてマネジメントをしていくということでありまして。そういうスタイルはほかの国でももちろんあるわけで、これはイギリスのRMSですけれども、もちろん道路管理者や消防とか、そういうところだけじゃなくて、商工会議所や乗馬クラブとか、住民代表とか、環境団体とか、いろいろこういうところが入って、そのセクションの評価なり計画なりを立ててというのがイギリスの例でございます。

最後から2番目ですけれども、先ほどの先生の話とどうリンケージをとっていいか若干悩むところではあるんですが、僕は、道路が少ししみだしてもいいんじゃないかと思っております。というのは、やはりいろいろ例えば連続立体交差等々、それからまちづくり事業等々、道路が関連しているものについては、大いに道路が貢献したところではあるんですけれども、ここに挙げているようなものはまだまだやる余地があるというか、ユーザーニーズが高いと思っています。つまり、駅の自由通路とか、踏切の安全・渋滞対策とかバス停、これは、バス停そのものは道路として随分整備をし得るようなスタイルにはなっているんですけれども、実態としては、よその国に対しますとまだまだ恥ずかしいバス停ですね。それから、沿道の土地利用状況も、道路をつくることには非常に気を使っているわけですけれども、バイパスができて、実はそこは市街化調整区域であるのに、ふと気がつくとなばたばたと大規模小売店舗がくっついていてというようなことが間々あるんです。そういうことに対して道路管理側は、あまり問題意識がないというのか、所管でないという意識になっているんじゃないかと思われるわけでありまして、ちょっと言い過ぎたかもしれませんが、もう少しそこは、道路の仕事の一環の範囲、要するにあいまい領域を道路のしみだしとして考えるべきじゃないかと思っておるわけでありまして。

最後、4番でございます。やはりここに述べましたようなマネジメントのシステムというのは、積み上げて試行錯誤で改善していく余地がすごくあるし、それからまた、外国でも似たようなことをやっていますけれども、決して外国のものをそのまま使ってきたからといって、日本でぴったりになるはずもないので、私の提案は、ぜひどこかでこういう種類のマネジメントを試験導入してはいかかかと。そこで試行錯誤をしながら、よりよいものをつくって、うまくいけばいろんなところでも工夫して拡大していくということが大事じゃないかと思う次第でございます。以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

さんと さんから、大変示唆に富むお話をいただいたわけですが、事務局のほうから、これに関連しての資料を出していただいております。その説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、事務局からの補足の資料といたしまして、資料 - 5と6ということでございます。資料 - 5でございますが、地域に応じた道路構造の検討ということで、前回は愛媛大学の 先生が1.5車線道路の話をされましたし、以前、 先生が地方の高速道路の設計思想を変えるべきだという話をされたところでございまして、いわゆるローカルルールと呼ばれているものの検討状況、既にまとめて通達で出したものもございまして、現在、まだ検討中のものも含まれておりますが、ご紹介をさせていただきたいと思っております。ここに書いてございますように、目的のところにありますように、全国一律の構造規格から地域に応じた構造ということで、資料 - 2で説明したように、その実現を求める意見が多かったわけでございます。効果といたしましては、整備効果の早期発現とか、整備コストの縮減、また、地域になじんだ道づくりの推進、歩行者・自転車交通の重視と

ということでございまして、具体的な検討項目が5つ、今、検討いたしております。それぞれポイントだけ簡単に、次のページから見ていただければと思いますけれども、まず、高規格幹線道路につきましては、従来、原則4車線ということで、交通量の少ないときには暫定2車線ということで整備を進めていたわけですが、交通需要に応じまして、追い越し区間付きの完成2車線構造というものを導入して、それによりまして、例えば用地買収を2車分で済むとか、インターチェンジの構造なんかかなり簡単にできるということで、サービス速度を確保しながら、より少ないコストで整備促進を図っていけるということでございます。

その次、3ページ目、地域高規格道路でございますが、これは従来、高規格幹線道路に準じまして、設計速度については80キロ以上、車線数も4車線以上というのを原則にしておりました。これを大幅に見直しまして、設計速度は60キロ以上、車線数は2以上ということでございます。あわせて、信号交差点は従来認めておりませんでした。サービス速度を低下させない場合は信号交差点も認めようということでございまして、それによりまして、現道で、例えばある程度線形がよくて、安全に走れる部分、多少信号交差点はあるという現道も大幅に利用をすることができるということで、効率的な整備が進むのではないかと考えております。

次、4ページ目でございますが、小型車専用道路ということで、5月の初めにもう通達を出したところでございます。特に大都市など空間制約の非常に強いところで、そういう小型車専用という考え方を入れることによりまして、選択肢が広がるのではないかと、渋滞対策等にも役に立つのではないかとございまして。

5ページでございますが、山間部等の交通量の少ない道路ということで、四国の高知の山のほうとか、紀伊半島の山のほうとかで具体的な検討をもう既にしているところもございまして、いわゆる1.5車線ということで、通過交通もなく、大型車交通が非常に少ないようなところは、一律の車道7メートル、自歩道3メートルということではなくて、場合によっては、歩道も狭めて、車道も狭めて、できるだけ現道を利用しながら、整備をするということで、高知の例ではそういう整備によりまして、従来のやり方に比べますと3分の1ぐらいのコストでできるというような例もあると聞いております。

一番最後の6ページでございますが、歩道と自転車道の整備ということで、これは構造令の改正を昨年の7月に施行されまして、従来、自動車の交通量に応じて歩道とか、植樹帯の幅員も決まっていたのを、自動車の交通量と独立して、必要な歩道幅員でありますとか、植樹帯がとれるような改正を行ったということでございます。

内容については以上でございますが、単純に従来の基準を引き下げるということではなくて、選択肢、幅を広げまして、その中で地域が最適なものを採用していただけるというような基準を目指しております。

それから、資料-6でございますが、先ほどの委員の中でも、計画段階で市民参加型の道路計画プロセスを導入すべきだということで、既に試行も始まっているところで

ざいます。東京外郭環状道路の西側区間ということで、この取り組みが始まっておりまして、その有識者委員会に 委員、 委員も参画していただいておりますけれども、従来は、行政内部での検討で、表に出なかった部分を表に出して、さらに市民参画という形で市民等の意見を、コミュニケーションをやりながら進めていくという内容でございます。昨年の9月に、提言をいただきまして、現在、その具体化を進めておるといってでございます。

細かい説明は省略をさせていただきます。簡単ですが、以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、きょうのお2人のご意見を中心として、いろいろご意見をお願いいたします。いかがでしょうか。 委員、足が悪いようなのにわざわざ来ていただいて、ご意見はどうでしょうか。

【 委員】 ご指名ですので、幾つか気になった点をお話しさせていただきます。

もっとユーザーに目を向けて道路行政をやるべきだというのは非常に聞こえがいいんですけども、また、地方分権とか、市場メカニズムというのも、特に学会の方には非常に聞こえがいいわけですけども、実際はどうかというと、例えば地方分権といっても、これは道路なんです。例えば都市計画とか、ほんとうに住民だけが決めて、住民だけにその恩恵が来るといって話ではなくて、道路というのは、遠いところの人が別のところに行こうとするためにあるわけですから、その中間にある人たちにとっては、必ずしもメリットがあるわけじゃない。例えば東京の人が軽井沢に行きたいというときに、じゃあ、高崎の人にとってプラスかどうかということ、排気ガス以外は何も残らないわけで、彼らからしてみると、地方分権といったら、そういうものには全然興味がなくなってしまうわけですから、やはり道路という非常に特殊なものを今我々は議論しているんだということをもう少し注意すべきじゃないかなという気がします。

幾つか海外の例を出されましたけれども、日本と私の知っているアメリカ、そしてイギリスとで決定的に違うのは、日本は恐ろしいほど地域独裁主義であるということにあります。幾つかの住民が絶対動きたくないといったら、もうそれだけで国家の政策が全部ストップしちゃう国なんですね。その現状と、それからそこに住んでいる住民をいくらでもどけることができるという前提でつくられている計画、これは全く根底から意味が違うわけで、海外のそういうのを持ってきて、じゃあ、日本でもこれをやろう。全く新しい、何も無いところに都市をつくるんだしたら、その政策はいいと思いますが、実際の今の現実で、ほんとうにそういうことができるのかといったら、私は非常に疑問を感ずます。

このユーザーという声が出てくるわけですけども、どうしても日本の場合、ユーザーというのは住民と一緒にされがちなんです。先ほど、いや、住民じゃないんだ、これは1億3,000万全員なんだという指摘があって、私は全くそのとおりだと思いますが、このほんとうに使っている人たち、例えばタクシーの運転手だとか、クロネコヤマトの運転手とか、バスの運転手の皆さん、こういう人たちの声というのはほとんど取り上げられてい

ない。どうしても地域住民の声ばかりになってしまうわけで、先ほど歩道の幅員を自動車の交通量と独立して位置づけるといふ、地域住民が聞いたら喜ぶような話が書かれてますけれども、この逆はあるんですか。つまり、どうしても道路が必要、渋滞ばかりしているから、ここは歩道を少し縮めよう、それはぜひやってほしいと思うんです。こういうことばかりやっているうちに、どんどん日本中、渋滞だらけになってしまって、渋滞ほど地域の人たちにとって嫌なことはないわけで、あれは排気ガスが一番多いわけですし、健康問題も一番ひどくなる。でも、どうしてもそういうところは見落とされて、もう少し歩道が広くて緑があればいいじゃないかという、そっちの非常に安易な対応になってしまう嫌いがどうもあるような気がします。

あと、本来2車線だったところを1.5車線にすればコストが安くなるとか、非常にけちな話がたくさん出てきましたけれども、私は、これはあえてけちだと言いたいのは、将来の交通量の見通しを十分考えてつくられているのかどうかという点であります。1回、2車線で作ってしまった道路を4車線にするのは、この国では、天文学的なコストがかかる。そういう間違いがこの国のいろんな道路に過去、何十件、何百件、何千件もあるわけです。1回、2車線で作っちゃって、後で4車線にするために何兆円という金が使われている。もしもそういうほんとうに山間部の過疎地でどうしようもない、こんなところ、温泉もどうせ見つからないだろうなというぐらいの予測があれば、まあ、1.5車線で構わないかもしれませんが、将来、ここはもしかしたら何か起きるかもしれない。おもしろいことがここで開発するかもしれないと思ったら、このようなけちな発想でやりますと、最終的な国民のコストは大変高くなります。したがって、4車線を2車線とかいうことをされるのであれば、絶対、将来はここはどうしようもないんだ。だれもここに新しくリゾート地をつくらないだろうという確信があれば、まあ、やってもいいと思いますが、そうでなかったら、やはり拡大均衡ということ想定されてやられたほうがいいんじゃないかという気がします。以上です。

【部会長】 ありがとうございました。

もうちょっとご意見をいただいてから、 委員や 委員にまた反論をお願いいたします。

【 委員】 委員のプレゼンテーション、たいへん気持ちよく聞かせて頂きました。これくらいすっきりと、経済的合理性の観点からの道路行政のあり方を論じてくださったのは、私は初めて聞きました。論点については、私も基本的に大賛成です。特に、命に関する便益とコストの議論が象徴的だと思います。命だからというので、エモーショナルな議論の中で聖域化してしまうのではなくて、命を守るということも、便益とコストの観点でとらえるべしというのはなかなか日本では言い出しにくい話ですけれども、このイシューを突き詰めて論じない限り、効率的な公共サービスの姿は見えて来ない。つきつめれば、例えば死にかけている一人のおじいさんの命を救うための道と働きざかりの人が大勢いるところの道と、どちらを先に道をつけるかという議論になっていくわけです。これ

は非常に非道で非情のように聞こえるかもしれないけれど、この議論を乗り越えないと公共サービスの現実は見えて来ない。それこそさっきの さんの説明にもありましたが、山の中の一軒家で私はここで死にたいと言って強引に居座っている住民のエゴに対して国民全員が非常に莫大なコストを負担せざるを得なくなるようなことが多々起きてしまう。経済的な便益とコストだけですべてを決定していいのかということ、もちろん別の観点や別の価値観も必要であるのは当然ですが、とはいえ、とにかく一度きちんとして経済的な便益とコストの観点からの評価を行うべきだと思います。そして、便益とコストのバランスの合理性によって、どのような道をどこにつけるかを決定するようになると、道のつけ方がこれまでとは随分違って来るはずですよ。

そうした観点に立って道路行政について考えてみると、全国一律、広くあまねくどこへでも毛細血管のように、それも温泉が絶対出ないという証明がない限り4車線にしろという意見も出ましたけれども、私は反対です。今まで広くあまねくでどんどん来たけれども、無限の財政負担力があれば別ですけども、これだけ財政がタイトになってきて、なおかつ、成熟・低成長型の社会になってくると、この発想の転換こそが今に道路行政を考える上で一番重要なテーマだと思います。その上で、地方分権についても考えていく必要がある。この地方分権については本質的には、私は さんと一緒に、現在は地方分権がやや行き過ぎていて、地方のエゴが前面に出すぎている気がしています。この論点については

委員のメッセージの中で使われていた地方分権という単語を、「地方の自己責任原則の徹底」というふうに言葉を読みかえれば極めて明快になると思います。そうすると一方的に要求ばかりして負担を負わないエゴの抑制に効果があると思います。その意味でも、財政負担まで視野に入れた自己責任原則に基づいて、地方の自主的意思決定を認めていけば健全な地方分権に向かえると思うのです。こうした点まで含めて、 委員のお話は全体としてマーケットメカニズムの機能を有効に発揮させて経済的な最適化を実現しようとするスタンスが明快で、私としては大賛成の議論として伺いました。

【部会長】 あと、ございますか。よろしいですか。もし何かあれば。

【 委員】 委員も 委員も、前回、来なかったもので、そういうふうに言えるんだなと思って聞いておりました。前回、愛媛の方と宮古の方を前にして、みんな人道主義的な立場に振れたんです。ですから、きょうは、いらっしゃらないとこういうことが言えるんだなと思って聞いていました。

確かに言いにくいことをはっきり言う、だめはだめ、このだめの規定もありますけれども、これが求められていることというのはよくわかるんですけども、なかなか今日、今ということ言うと、経済効率ということ振りかざして全体の世論をこっち側に導けるかどうか、もしやるなら、そこは高等テクニクが必要だなと思います。ただ、私たちは前回と時間がたっていないものですから、命とか、安全とかいったことも考えなければと思ってしまいます。救急車が来なくて死んでしまった人の写真を見せられたりしますと、経済効率で峻別しましょうとは言えません。だから、経済効率で来たものを軸に、環境と

か安全とかというところに置きましようというところに来ていたのを、ぎりぎり最終的に突き詰めなければいけないところに来た時、どちらにどう針を振らすかということを見据えていかなければ、私たちがせっかく新しい方針を指し示すようなところにいるとすればなおのこと、その世の中の流れを読んでいかなければいけないと思いました。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 私も前回、参加をさせていただいたんですけれども、前回、参加をされて、プレゼンターの方の微妙なニュアンスの全体像を把握している方と、今回、そのエッセンスだけをお読みになった方の受け取り方の違いの大きさというのを感じてしまいました。先ほど委員が人道的な観点ということをおっしゃったんですけれども、私は人の命の安全性というのは人道以前の問題であり、人道と人命というのはまた別の概念であると思います。先ほど委員が1人の高齢者の命の安全性と都市にたくさん住む若者の安全性をどうはかっていくのか、ここについては、簡単に議論ができないことではないかなと思います。

きょうは、委員、委員、ほんとうに示唆に富むお話をありがとうございました。お2人の話から聞いて、感想程度でございますけれども、とりわけ委員の8ページのパワーポイントの中で、アウトカム指標、これについて、道路がどのように経済効率性を上げていけるのかとか、環境に配慮するのか、また私たちの安全性をどう守ってくれるのかという全体目標を日本の全国の道路について設定していくこと、これは非常に重要なことではないかなと思いますし、そうしたことをやるためには、地方みずからが考える。財源が制約される中で、先行投資型ではなく、需要に即応して、地域の即戦力となるような道路が求められているという委員の意見も非常に的確なご指摘だと思います。

私がお2人の方々の示唆に富むご意見から持ち得た感想でございますけれども、このアウトカム指標というのは全国一律に持ち得るものだろうか。年金で言えば1階建て部分と2階建て部分がございますけれども、例えば生命の安全とか、地球環境に負荷をかけない環境とかというようなもの、ベーシックな1階建ての部分がございましてすれば、2階建ては、例えば都市部では輸送コストの問題とか、渋滞発生率というものが非常に有効なアウトカム指標になってくると思いますし、地方では沿道の環境とか、公事業施設への時間距離とか、そうしたことが非常にきいてくるのではないかと。地方に権限を移譲して、地方に応じた道路整備をするためには、地方がこのアウトカム指標をどれを用いていくのか、道路はネットワークですから、すべて分断されてこういうことが考えられてはいけませんけれども、このアウトカム指標に応じて、地域がどれを用いていくのか、こうしたことについて、投資をしたならば、どのアウトカム指標についてはどれぐらいの目標達成率がクリアされれば合意とするのか、よしとするのか、ほかのもう少し2次的なアウトカム指標については6割程度でよしとするというふうに、地域とアウトカム指標の選別ということも一つ、考えていくべきではないかなと感じました。以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

ようやく私の考えていたような審議会の格好になってまいりました。今までの審議会はどちらかという、事務局のほうで準備されたペーパーに対して委員の方がコメントをされたり、もっと悪いケースは質問されるだけというのがあったわけですが、今回はいろんな方に、ほんとうにその方の知識、経験、そして、心まで出して発表していただいたのに、またそれなりのご意見が出て、またそれに反論があるということで、その結果がだんだんそのうちまとまった形になっていくということになるんだろうと思います。

委員、幾つかご意見があると思います。どうぞ。

【委員】 今の部会長のご発言に対して、私も全くそのとおりだなと思ひまして、ただ、お手当のほうは単に質問をしていたとき程度ぐらいでいい程度のお手当になっていて、やはり人を動かすためには、また経済屋がそういうことを言うと言われそうですけれども、それなりのこういう準備をするためにはコストがかかるわけでありまして、もちろん私たちは、まさかお金が欲しいからこういうところでやっているわけではないですけれども、国のお仕事だから安くやれという考え方は、私はやはりおかしいだろうなと思っております。

それはそれとしまして、まず、さんから、現実にはできないことをどんどん言っていてしょうがないじゃないかと言われるとは、私は思っていなかったです。これはもう何度も言わなきゃだめだと私は思います。これは、私は10年から15年ぐらい言っていて、耳にたこができるぐらい、また同じことを言っていると、道路局の皆さんは思っていられっしやいますけれども、しかし、この10年から15年の間に、多分、道路局の皆さんの考え方というのは変わってきたなど。それは同じことを何回も言ってきたことも少しは影響しているかなと思います。ですから、これは現実的にできないとあきらめてしまわないで、ずっと言っていくべきだと私は思います。

それから、同時に、現実的にできないというときに、それに努力するためには何か行動を起こさなければいけない。これは道路の場合に何をやったらいいか。私は社会資本に関しては一つ、計画があります。これをやろうと考えています。それは道路の話じゃないんですけれども、道路の場合に、それをどういう形でやったらいいのかというのは、ちょっと今のところ、まだ実際に実質的な計画はありませんけれども、例えば会社がどこの民間の企業でもいいです。自分で道路を整備するというようなことを主張して、資金を集めて、そういうことをやってみる。行動を起こさないとブレイクスルーというのは絶対にできないと思います。ですから、それは役所の方がこんなものはなかなか現実的にはできませんよとおっしゃるんだったらともかく、委員に言われると私は困っちゃうなど。もっとどんどん挑戦しましょうと言いたいというのが一つ。

それから、地方分権の話等々について、先生から私の言ったことをよりわかりやすく表現していただきましてありがとうございました。まさに地方分権というのは地方の自己責任、自己負担という呼び方で呼びかえていただいて結構だと思います。ですから、地

域のエゴで道路がつかれないんだったら、その責任もそこにとってもらう。そういう形ではなればいけない。今、道路整備がなかなかできなくて、私は実は関東整備局の評価委員というのもやっているんですけども、その中で、ほんとうに必要な道路なのにできないということがある。これは地域がもっと積極的にその中で反対している人を説得し、あるいはそれに対して補償しということ、その地域が自分でもっと積極的に自分の責任でやるべきだと私は思っています。そういうことをやらせるためには、そういうときに、地元には権限と責任がないとできないものですから、すぐに国土交通省に言ってくるわけです。あるいは関東整備局に言ってくるわけです。自分でやらないとどうしようもないよというところに追い込まないとだめだということで、まさに地方の自己責任と、それから負担を求めるといことが大事だと思います。

それから、安全の話なんですけれども、私はそういうときでも、先週、前回でも多分言ったと思うんです。どうしてかという、ここで私が申し上げているのは、安全と経済性を比較しろと言っているわけじゃないんです。同じ安全の水準を保つためには、どの政策をとるが効率的か、それを考えてほしいということです。だから、目の前で死んでいく人がいる。その人を助けなければいけないと思うのは、これはだれだって思う話です。だけど、そのときに、それでは、一つの政策で、ある同じコストの政策で1000人を助ける政策と1,000人を助けることのできる政策とどっちをとるのかといえば、私はやはり1,000人を助ける政策をとるべきだと思います。同じコストであるならば1,000人の人を助けるという政策をとらなければいけない。しかし、1万人の人を全部助けるということは財源的にできないんだったら、それはあきらめざるを得ない。それをできるかのような顔をして行動するからこそ、逆に1,000人の人も助けることができない結果になってしまうわけです。そういう点で、安全と経済を比較しろということを行っているのでは決してない。重点的な投資ということをやらないと、安全という点でも、人の命を守るという点でも、効率がものすごく悪くなってしまいますよということを申し上げているんです。以上です。

【部会長】 委員、何かありましたらどうぞ。

【委員】 幾つか申し上げます。まず最初に、今の議論されている安全、これは僕のところではあまりやっていないんだけど、この感想を申し上げますと、大体こういうのというのはうんと振れた議論になるんです。要するにホフマン方式で計算すればいいと。1人は幾ら分だと、それに人数を掛ければそれが価値だと、こういう考え方だってもちろん究極はできるし、反対の究極は、いわば地球より重いのであって、途中がない議論はあまり生産的じゃないところがあって、是々非々であって、例えばこの間は宮古の道だったんですが、あれを現実に、あの交通量と、しかし、あの積雪状態とか、あの距離感覚を見ると、あそこの市長さんの言っているようなことは正しいなという感じがしました。つまり是々非々、具体論でしなきゃいけない議論であって、こういうものを抽象論でやるのはいかなものかという気がしております。

2点目の市民との関係の話なんです、ここも若干誤解があるように思うんです。市民というか、ユーザーという住民だけが関心を持って、ほかは入ってこないんじゃないかというご意見が委員からあったと思うんですが、あれも若干問題がありまして、どうしてかという、やっぱり現道の話になりますとユーザーが入ってくるんです。例えばこれは千葉県のある市がトライアルしている例なんですけれども、市と警察署が一緒になって、「ヒヤリ地図」づくりというのを電子的につくっているんです。これはどういう人が参入できる、ホームページですけれども、どこにどういう自己が起こっている追跡とか、それが電子的に見えるんです。それからまた、例えばヤマトとか、ああいう道路ユーザーがそこに入ってきて、自分にあその角で危ないと思った。あの道はもうちょっとこうしたほうがいいよという意見が書けるようになるんです。それから地元の高齢者だとか、地元の中学生や何かも、どこがひやりとしたよとやれるんですね。だから、普通の身近の自分の使っている道に対しては、ユーザーは非常に強い意見も持っているし、意思も持っているんです。例えば関越道に対して私は大変強い関心を持っている。そういうようなものなんです。

ところが、では、市民参加とか、住民という話になってくると何が起こるかという、新しくつくるときだけ相談するわけです。そうすると、そんなところ、別にまだないんですから、ユーザーはだれだと言われたって、知らないよとなるでしょう。当然そこに予定されているところの住民だけが関心を持つのは当たり前なんです。だから、私が申し上げているのは、現道からマネジメントの中に入んな人が入ることがスタート点で、そこであつたら、当然関心のある人は、ユーザーも入ってくるんじゃないかなと、これが1点です。

それからもう一つ、委員がおっしゃったので、地方の人が地元や何かはあまりやっていないみたいなお話があつただけで、むしろ逆で、いろんな国道やでっかい道路をつくる時も、地元の相談をしたり何かするのは、結構地方の自治体の人が頑張っているんです。それはなぜそうなるかという、地元の政策を地元のいろんな行政をやっているから、地元には張りついています。大体転勤しませんから、張りついている。そこをお願いしながら、というか、協力しながら、大規模な道路公団の工事であるとか、いろいろなことをやるわけです。でも、そここのところは若干、決して地方に権限をやっていないから、地方のやつが地元対策をしていないという状況とはちょっと違うんじゃないかという感じがしております。いずれにしても、そここのところは、やっていけばいくらでもよくなると私は思っています。それをやっていけばやっていくほどよくなるとも思っています。つまりやらないでいくと悪い方向に行くけどというのが2点目でございます。

それから、スペックの話なんですけれども、2車線か4車線かで、けちなつくりって、確かに同感なところはあるんですけれども、ただ、あれも抽象論で、今まで4車線をつくったところを2車線だと思うと、実にけちなことをやるような気もするんですが、反対に、またこういうことがあるんです。例えば首都高速で環状線は最初、4車線をつくったんで

す。よく考えてみたら、4車線でいろんなところから車両が入ってくるんだから、環状線が足りなくなるのは明らかなんですけれども、当時としては、需要予測上、あれで何とかなるという計算をしていたんです。だけど、その後、どんどん増えて、明らかにだれが見ても足りないものをつくっちゃったになったんだけれども、反対に、今度はそれじゃいけないというのでスペックを決めると、必ずしもそれだけ必要かということをチェックすることなしに、質の高いスペックをいろいろなところにつくっていく。今度はこっちに固定しているのが実情ですから、僕は状況に応じて見直しをしていく柔軟な技術的な態度というのは必要じゃないかと思うんです。ただ、それももう1回言いますけれども、あんまり教条的に、いいものいいとか、スペックダウンが悪いとかいう話じゃなくて、是々非々で、この区間のこれはこうすればいいじゃないですかという技術論でやるべき話じゃないかと思っております。以上です。

【部会長】 いかがですか。どうぞございましたらご遠慮なく。道路局の方は、ご意見があれば、どうぞおっしゃってください。

【委員】 1.5車線とか2車線、温泉が出るか出ないかという話はちょっと極端だったわけですが、私が言いたかったのは、今既にそういうところは道路があるわけです。もしも新たにつくるんだとしたら、いいものをつくったらどうかという意味であって、今、2車線のところを1.5にするとか、そういう話ではもちろんありませんし、今ある道路をもっと活用しなくちゃいけないというのは、私もずっと最初から申し上げてきたとおりで、それは全く今ある道路をもっと活用すべきで、ほんのちょっと工夫すれば、ちゃんと違法駐車があっても片道2車線確保できるようなところは東京の中にもたくさんあると思います。

もう一つ、たしかこれは委員のほうから指摘があった点ですけれども、何を目的にするかというのは地域によって変えるべきだということも、私はまさにそのとおりだと思います。例えば温泉が出るか出ないかわからないような山奥の道を直そうとしたときに、これを例えば1.5車線から2車線にするのはおそらくそんなに難しいことはない。どうせ周りは森林で、だれも住んでいないようなところですから、それは構わないわけです。ところが、例えば東京の近く、関東平野のどこかで2車線をつくっちゃって、後で4車線にしようと思ったら、これは大変なことになるわけでありまして。だから、そういうところもフレキシビリティを入れて、もしかしたら、将来、ここは相当交通量が増えるなと思ったら、それは4車線で考えるべきだと思いますし、ここだったらいつでも4車線に膨らませると思うところは、当初、2車線でやってみるというフレキシビリティはあってもいいんじゃないかという気がします。

この一番最悪の例が首都高になっているわけですが、首都高は、私がいろんな人に聞いた限りにおいては、当時の世銀が首都高の融資をしたわけですが、そのときは6車線とはっきり指定したそうでありまして。ところが、だれかが、これは田中角栄ではないかとか、宮沢喜一ではないかとか言われていますけれども、これはタクシーの運ちゃ

んから聞いたので、僕はどのくらい正しいかわかりませんが、あれを4車線にして、残りの金をポケットに入れちゃったと言われていて、この日本にいないくて、ワシントンにいる世銀でさえ、これは絶対に6車線が必要だと言えたわけですから、なぜ国内でそういう声が上がってこなかったのか。そういうところは、やはり二度と同じ間違いは犯して欲しくないなという気がします。

地方の自己責任原則というこの点は、私は全くそのとおりだと思います。だから、そういう道路と、またそうでない道路、だから、東京から軽井沢へ行くときの真ん中の道路はをどうするか。これは位置づけが違うと思うんです。ほんとうにだれもつくらないところに急に橋をつくれという地方の声が上がってきて、それは地方の自己原則でやってくださいと。恩恵を受けるのもあなた方だけじゃないですかというケースもあるだろうし、そうではなくて、大きな地域の移動に必要な道路を地方の自己責任原則だけでやったら、逆にいいものができなくなってしまふ。そういうところもはっきり見きわめてやるべきではないかという気がします。

あと、ヘリコプターをどうかという話が出てきて、私は、これは道路局の皆さんとは直接関係ない話だとは思いますが、なぜこの国のヘリコプターの利用はこんなに低いのか。私が一番頭にきたのは、私の生まれ故郷であります神戸があの大震災に遭ったときに、あれはたしか火曜日ですね。ほとんど焦土化しているようなところであるにもかかわらず、ヘリコプターの輸送が認められていなかった。何日かして、国会の審議を私はたまたまタクシーの中のラジオで聞いていたんですが、当時の大臣がこれからヘリポートをつくって、それからヘリコプターで輸送しますという話をされておりました。気違いかと思った。ヘリコプターというのはどこでもおりられるからヘリコプターなのであって、ヘリポートをつくらなくちゃいけないというのは人殺しをやっているのと同じことなんです。それで何百人という人が死んだかと、殺人罪に問われてもいいような話であります。ヘリコプターという第2次世界大戦のときから使われている乗り物があって、あした、あさって、初めて使うわけではないわけですから、これをもっと積極的に使っていいんじゃないか。そうすれば、道路が渋滞していて、救急車が病院まで着かなかったとかいう問題もいくらかでも改善できるんじゃないかという気がします。実際によくここで例に挙げられているアメリカとかイギリスではヘリコプターをたくさん使われているわけで、なぜか日本では、飛んでいるヘリコプターは新聞社のヘリコプターだけと。何の役にも立たないのがいっぱい空を飛んでいるわけですが、あれはほんとうに何かならんのかという気がします。

あと、政治家の意見を排除すべきだというのがちょっとあって、私は、これはあまり押し進めると民主主義の否定になりますから、逆に霞が関ばかり喜ばせることになるので、ここはあまり強く出しても心配だなと。もちろんそういうところは政治家がリーダーシップをとらなくちゃいけないところもあるわけですから、あまり強く政治家の意見を排除すべきだというと、では、官僚が全部決めちゃうのかということになりますから、ここはも

うちょっと要注意かなという気がします。

最後に、いろんな意見を集めることができるんだというご指摘がありましたけれども、例えばこの基本政策部会に寄せられた意見という中で、どういうふうに質問を聞いたのかということで、これは全然反応が変わってきちゃうと思うんです。例えば私の関係していた部門で、歩道を縮めても自動車の通行量を優先すべきだという点について、私が申し上げたのは、あの部分の明治通りのために、一体何兆円、国民の金を使ったんだ。それで自動車の交通量の部分が改善されていないのはおかしいじゃないか。そこを指摘させていただいたわけで、何兆円かけてもいいから歩道を3メートル増やしましょうという質問をもしも出したら、おそらく皆さん全くとんでもない話だという答えになったと思いますが、この辺、どういうふうに聞くかというのも私は非常に重要なポイントだと思います。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 アウトカム指標の効果的活用は、私がこの審議会を通じて最も実現させたいポイントです。きちんとしたアウトカム指標、あるいはコストベネフィットの観点から道路行政の軸に据えることは、財源の有効利用のためにも、説明責任を果たすためにも大変に有益なことだと思います。ただし、委員も言われたように、そのアウトカム指標の具体的な中身をどうするかによって、結果は全然違います。ここ8ページに出ている5項目は、項目としては大変に有効だと思います。アメリカが実際に使った指標だけあって、現実的にも当然有効な指標だとは思いますが、それでも一歩踏み込んで考えてみると色々具体的に詰めていかなければならない点は多々思いつきます。例えば交通事故死者数を1,000人減らすためには、どれぐらいコストをかけることが正当化されるのかとか、例えば排出ガス量で言えば、これも1トン当たり幾らに値づけするのかということで、その結果として出て来る道路行政の施策内容は全然違って来るのです。私がアウトカム指標だとか、コストベネフィットのクライテリアを明示化すべきだと申し上げたときに、いや、今までもちゃんとやっていますというお答えが返ってきましたけれども、ちゃんとやった結果が現状の道路の行政のあり方なのであるとすれば、やはり問題があると言わざるを得ないのではないのでしょうか。また、例えば委員会にしても、あるいは諮問会議にしても、どういう人物を委員にするかという人選によってその委員会の結論がどうにでもなるように、このアウトカム指標というのも、その具体的な指標の内容、あるいはその基準や計算方法などの決め方によって、結果としての判断やとるべき施策は全く違って来るのです。従ってアウトカム指標を設定するにしても、こうした指標内容や計算方法について結果として今までの行政が変わっていくように設定することこそが大事なのです。私は実際に行政の指標をつくったことはないですけれども、会社を変えていくための業績目標だったり、人事評価のしくみだったり、事業部の評価項目というものは数多く作って来ました。こういう経験からしても項目自体だけではなくて、中身のウェイトづけと計算方法のルールの決め方によって結果はいかようにも左右されてしまうのが良く判っているつもりです。そして、審議会だ、委員会だの答申は、この上辺の項目の設定だけで終わってしまうことが多

いのではないのでしょうか。実際の中身、つまり中身のウェイトづけや計算方法はお役所がつくる。そして、お役所には偉い族議員からのプレッシャーがかかる。その結果、換骨奪胎されて、実質的には何一つ変わらない。例えば今、小泉さんが頑張っている郵政の民営化についても、どういう参入条件を設定するかということで、どれだけの企業の参入を誘発するかは全く異なるのと同じです。従ってぜひこの審議会で中身の細かい数字とか指標の計算方法まできちんと詰めることができれば良いと考えます。

【部会長】 今の話ですが、 さん、実はさっきからの話がありますように、アウトカムというか、いろんな目的、多面的な目標があるわけです。安全もあれば、効率もあれば。そうしたところでそれを評価する。それは単純な費用対効果の話ではない。それをどうするか。その場合、可能な限り客観的でなければいけない。科学的でなければいけない。それは言うのは簡単だけれども、それを実現するのは容易なことではないということは言うまでもないんですが、それをこの何年か、国土交通省の中で道路以外のプロジェクトもみんなひっくるめて、ずっと検討してきたのがあるんです。実はもう最後の段階に来ていると私は思っているんですが、それがそのまま使えるかというのは、これはまだまだ問題があると思うんですが、これを何らかの機会に、ここで出してもらっていいと私は思うんです。皆さんご存じだと思うんですが、公共事業調整室でやっている話ですが、あれなんかを一度、報告してもらおうということで、そうすると皆さんに、その持っている難しさもわかってもらえるだろうし、効果もすぐにご理解いただけると思います。

あと、私もいろいろ言いたいことはいっぱいあるんだけど、きょうはあまり時間がないので、座長だから、我慢しておきますけれども、ほか、どうぞ。

【事務局】 この前、大分申し上げましたが、きょうの地域に応じた道路構造の検討についてということで、資料 - 5 に説明させていただいておりますが、 さんから批判的なご意見をいただきましたが、20年、30年後の交通量をどう見るかということでございますが、少子高齢化とか、オーバースペックというご批判もございまして、我々としても、内部でもいろいろな議論がございました。ただ、こうしたことを考えていかないとやはり批判にこたえられないかということでございまして、選択の幅を広げた、メニューを多くしたということでございまして、「地域に応じた」というその言葉そのままございまして、過少でもない、過大でもない、まさしく地域の交通状況に応じた、マッチした構造をとっていただきたいという意味で、こういうような提案をさせていただいているということでございます。

2つ目は、都市の再生ということで、我々も力いっぱいやらさせていただいております。

委員から、前回の状況をお話ししていただきましたが、よく大都市と地方で対立になると、例えば象徴的なのは、福井の高速道路、近敦線という高速道路があるんですが、では、原発はどこへ行っているんだ、だれのためにつくっているんだというようなことが東京にも飛び火しまして、福島なり、新潟なりも同じような理屈で攻めてくる。それでは、生産性がないというか、先ほど部会長がおっしゃられたようなことで、トータルとしてあ

る一定のルールのもとにバランスをとっていく必要があるかと思っておりますので、あまり過激にオーバーヒートしても、結果は、生産性はないかなというような感じもいたしております。

もう一つ、ボランティア・サポート・プログラムということで、このパンフレットを配らせていただいております、委員のあれでいきますと17ページの下のほうにボランティア・サポート・プログラムということで、管理だけではなくて、もう少し道再生事業というような中で示させていただいておりますように、もう少し既存道路のうまく使い方、特に公安委員会なり、地域の方々との協力、タイヤアップによってやっていけないかということございまして、左側にございます道普請につきましては、これは新しい言葉でございますが、私なんか、札幌なり、名古屋なり、福岡なり行かせていただくと、あちこちに結構道普請という言葉が残っております、これはちょっと口幅ったい言い方になりますけれども、日本人のDNAの中に結構残っておるんじゃないかなという感じがしております、うまく説明すれば、先ほどの原発の問題ではございませんけれども、ある一定の理解が得られるんじゃないかなという気もいたしております。

【部会長】 議論はこれで終えたいと思いますが、私、一つだけお願いがあるんですが、さっき委員のご意見、ごもっともなところも多いんですが、一つ、ひょっとしたら誤解を生むかもしれないと思うのは、さっきの首都高の4車線が6車線云々ということ、現実どういうふうになって決まったのか、必ずしも私は詳しくないんですが、だけど、私の理解しているところは決してそうでなくて、東京オリンピックの直前の時間も金もないという時期で、最大限目的を達するために、今から思うと、実に不格好なものをつくったというようなあれですが、とにかく間に合わせて、その後、毎日、100万台からの車をさばいているということなので、あれがもしどういうふうになったかという経緯なんていうのはすぐわかるんだろうと思うので、もしわかったら、資料か何かで出していただいたほうが、タクシーの運転手さんの話だけで、これはみんな審議会のホームページで出ますから、世の中に誤解を生んでもらうと、私は昔風の何かとだと書かれましたけれども、守旧派だか何だか、もしそうだとしたら、余計それをちゃんとさせておきたいと思っております。

では、きょうはそんなところでよろしいでしょうか。

それでは、これから先、どうやるかということなんですが、今回は論点整理ということで、今まで皆さんからほんとうに自由にご意見を出していただきました。これは大変多岐にわたって、しかもほんとうに示唆の多いご意見だったと思いますが、これを一たんは整理しないとわけがわからなくなるというので、これを整理していただきます。これはともかく事務局でやっていただきますが、これを皆さんのところへ前もって送りますので、そんなに長いものにはならんでしょう。長いものになる？

【事務局】 数ページぐらいになると思います。

【部会長】 そんなのは全然構わない。何十ページにもならないようですので、ぜひよ

く目を通していただきたいと思います。それをもとにして第7回部会でもう一度、その議論を深めたいと思います。

それから、第8回以降ですが、これは中間報告の中身について議論を進めていくこととなります。中間報告の案につきましては、次回の第7回までの議論を踏まえて、各委員に、それぞれ特にお得意なところについて相談しながら、事務局にもお手伝いをいただいて、私が中心となって、中間報告の案をつくりたいと思いますが、そういう手順でよろしいでしょうか。

それでは、そういうふうなことで、これから先、進めさせていただきます。

それでは、私のほうからはこれで終わりです。どうもありがとうございました。

事務局から何か。

【事務局】 どうもありがとうございました。

それでは、今、お話に出ましたように、次回、第7回でございますが、6月7日、10時から12時まで、場所は、この建物の10階の共用会議室というのがございまして、今度はそちらのほうで開かせていただきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、本日はどうもありがとうございました。

了