

社会資本整備審議会 第6回道路分科会

平成18年6月1日

【総務課長】 それでは、本日は大変お忙しい中、またお暑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。

実は5名ほどの委員の方々が、今ちょうど同じ社整審なんですけれども、都市計画関係の小委員会に出ておりまして、予定では4時15分に終わるということになっておりますので、おっつけこちらに来られると思いますけれども、そういうことで、先に始めさせていただきたいと思います。

まず資料のご確認をお願いしたいと思います。ちょっと大部でございまして、最初、議事次第、配席表、道路分科会名簿、それから、資料は1から8までございまして、資料1が第5回の議事概要、資料2が道路関係四公団の民営化について、資料3が平成18年度予算及び道路特定財源について、資料4が第164回国会提出法案の概要、資料5が「日本風景街道」及び「道のルネッサンス研究会」について、資料6-1が基本政策部会における審議経緯と今後の検討スケジュール（案）、6-2が「今後の道路政策の基本的方向について」の論点整理ペーパー、6-3がその概要版、6-4がその参考資料、資料7は中期ビジョン関係でございまして、7-1で道路整備の中期ビジョン（案）、7-2でブロック別主要事業（案）、7-3で詳細編、資料8で「道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方」についてということで用意させていただいております。不足がございましたらお申し出いただきたいと思いますのですが、よろしゅうございすでしょうか。

それでは、ただいまから社会資本整備審議会第6回道路分科会を開催させていただきたいと存じます。私、事務局を務めさせていただきます道路局総務課長の佐々木でございます。よろしくお願い申し上げます。

はじめに、道路局を代表いたしまして、谷口道路局長からごあいさつ申し上げます。

【道路局長】 谷口でございます。こうしたスタイルで失礼いたしておりますが、本日から政府を挙げてクールビズということでございますので、よろしくお願いいたしますと思います。

大変お暑い中、また、こうした夕刻の時間に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。前回は昨年の１０月ということで、久しぶりの道路分科会となりましたので、最近の情勢等につきまして、簡単にご紹介させていただいた後、前回会長からもご指示ございました基本政策部会で前倒しでいろんな議論をしてきておりますことにつきまして、〇〇部会長のほうから審議状況についてご説明をしていただくということで、それがメインでございますが、その後、既にニュースで報道をされているところもございますが、道路整備の中期ビジョンということで、概ね１０年後の政策、地域ブロック別に具体的に道路の必要性を議論していただくための材料というような形で提供させていただいております。お金につきましては、あまり大きな扱いをしないということで、はじめに予算、お金がありきという議論ではないと思っているんですが、どうもマスコミのほうの受けは、お金が少し強く出ているかなと思っておりまして、残念なことであると思っております。あと、５番目に今後の有料道路事業のあり方につきまして、またご審議をいただく予定でございます。

今ちょうど来られましたけれども、よろしくご審議のほどお願いいたしまして、簡単でございますが、ごあいさつにかえさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

なお、本日の会議は、〇〇委員、〇〇委員におかれましては、ご欠席というご連絡をいただいております。また、〇〇委員は、若干遅れるということをお願いしております。〇〇委員も遅れられていらっしゃるようでございますけれども、本日ご出席いただきます委員の方々は、１８名中１６名ということでございますので、社会資本整備審議会令第９条第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、分科会長に以後の議事をお願い申し上げたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【分科会長】 〇〇でございます。皆様方、お忙しいところ、ご苦労様でございます。

それでは、これより議事を進めさせていただきたいと思います。本日の議事は、前回議事概要の確認、それから、道路行政をめぐる最近の情勢について、基本政策部会における審議状況について、さらに、道路整備の中期ビジョン（案）について、それに、道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方についての５つでございます。ご説明の後に委員の皆さんのご意見やご質問をいただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速、最初に前回の議事概要のご説明をお願いいたします。

【総務課長】 資料1でございます。前は、昨年の10月でございまして、道路を取り巻く課題についてということで、四公団の民営化の概要でございますとか、予算の概算要求の概要でございますとか、地球温暖化防止のための道路政策について、当時の仮称でございますが“この道ニッポン”について、国際物流推進施策についてということで主としてご説明をさせていただきまして、ご議論をいただいたものでございます。

簡単にそこに議事概要をまとめてございますが、やはり当時の情勢から言いましても、特定財源をめぐる議論が中心でございました。主な発言内容をちょっとご紹介させていただきますが、1で、特定財源の見直し内容に応じて、何ができて何ができなくなるのかというのを国民に示すことが大切ではないか。2のところで、10年でここまでつくるといった絵姿や維持更新の全体像を示していくことが重要ではないか。3で、特定財源については、必要性をしっかりと打ち出さないと——これは一般財源として必要なだけ使えばいいじゃないかという議論に対してという意味でございますけれども——防戦一方になるのではないか。4で、特定財源には受益者負担、疑似市場性、インフラ整備の安定性の3つの視点がある。あるいは、5では、税収について、誰が払っているのかという分析が重要である。それから、飛びまして、10番でございますけれども、受益と負担の考え方というのは重要である。仮に広い意味で道路整備の必要性がないのであれば暫定税率を本則に戻すべきではないかというような議論がありました。

また、道路整備につきましては、6でございますけれども、これからは、住みよいまちをつくるということが国家的な課題であり、その視点から道を考える必要がある。7で、21世紀の国づくりというものをしっかり見据え、国家人として道路が本当に足りているかという視点が必要が必要ではないか。それから、8でございますが、地方の視点が重要であるということで、地域アクセスが弱く高速道路を十分利用できない地域が存在するということを認識すべきだという話がございます。9でございますが、都市計画道路など、できていないものが山ほどある。それはなぜかということについて、しっかりした議論が必要ではないかというお話もありました。それから、11番でございますけれども、道路に使う必要が本当になくなったのか——これは特定財源でございますけれども、道路はどういうふうに必要なのかという議論が必要だということで、基本政策部会をぜひ前倒しして議論をすべきということでございました。それから、12番でございますけれども、足りないということは、言い出したらきりが無いわけでございますが、あくまでも費用とのバランスが重要であるということで、国民の理解を得るためには、地方に予算を足して、

選択の余地を与えて、国民に考えさせる仕組みにしないと、理解されないのではないかと
いうようなお話をいただきました。

こういう議論を踏まえまして、基本政策部会でご議論いただいていると同時に、本日も
説明させていただきます中期ビジョンにつながっているということでございます。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございました。

これは前回の議事録でございますが、何かご質問等ございましたら、どうぞ。よろしゅ
うございますか。

それでは、次に、議事の2番目でございます、道路行政をめぐる最近の情勢についてに
進みたいと思います。4つの課題がございますが、説明は一括していただきまして、ご意
見、ご質問は後ほどまとめていただくこととしたいと思います。

それでは、資料のご説明、お願いいたします。

【有料道路課長】 有料道路課長の木村でございます。私のほうから、道路関係四公団
の民営化についてご説明をさせていただきます。資料は、お手元の資料2を使わせていた
だきます。

表紙をめくっていただきまして、1枚目でございます。前回の道路分科会でもご説明を
させていただきましたので、その後の動きを中心ということでご説明させていただきます。
1枚目は、その民営化の枠組みの概要でございます。民営化の目的としましては、ここに
書いてございます3点を挙げて進めてまいりました。ご案内のように、昨年10月に4
つの公団を、高速道路の建設・管理・料金徴収を行う6つの会社、それから、高速道路の
保有・債務返済を行う独立行政法人・機構を設立しました。その後、調整状況を踏まえま
して、状況を経まして、3月31日に会社と機構におきまして協定が締結されました。そ
れを受け、大臣のほうからそれぞれ許可・認可を出させていただいたところでございます。
そういうことで、この4月から本格的な民営化がスタートしたということでございます。

次のページをごらんいただきたいと思います。ここでは民営化のポイントということで、
5つに整理させていただいております。

1つ目が、コスト削減等による民営化後45年で債務を完済するというところでございま
す。具体的には、1つ目の※に書いてございます。例えば、高速自動車国道につきまして
は、徹底した建設コストの縮減等ということで、6.5兆円程度でございます。それに加
えまして、新直轄方式を導入した、これは3兆円程度でございます。これによりまして、

有料道路の建設費用をほぼ半減したということでございます。あわせて、管理コストにつきましても、厳しい状況の中でございますが、平成14年度に比べまして、平成17年度3割縮減をしまして、18年度以降につきましても、引き続きコスト縮減に努めるということで、全体として45年で債務を完済するということが可能になりました。

2つ目は、真に必要な道路の確実な整備ということで、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設を行うということ。

それから、3つ目が、多様で弾力的な料金割引ということで、既にETCを使いまして多頻度割引とか時間帯割引を実施しているわけでございますが、今後は会社によります民間経営センスを活かした更なる多様で弾力的な料金設定を行うことが可能になりました。

4つ目は、管理の適正な水準の確保ということで、会社によりまして、道路を常時良好な状態に保つようにて、適切かつ効率的な管理を行うということでございます。1つの取り組みとしまして、利用者の視点に立ちました解り易い客観的な指標ということで、アウトカム指標、具体的には、死傷事故率とか、あるいは渋滞の損失時間とか、そういうものを公表しまして、評価をし、適性な管理水準の確保に努めてまいりたいということでございます。

5つ目が、会社の自主性を活かす仕組みということで、例えば、建設におけるインセンティブとしましては、早期供用とか建設コストの縮減、こうした会社の努力が認められた場合には、その縮減額の一部、具体的には、協定では2分の1と位置づけておりますが、機構から会社へ助成するというところでございます。

次のページが、コスト縮減についての流れを取りまとめてございます。先ほど紹介させていただきましたように、コスト削減4兆円、さらに第2次として2.5兆円ということで、6.5兆円。そして、有料道路としましては、この15年から17年、執行を既に3兆円してございましたので、今後18年以降としましては、対象1,153km、事業費として7.5兆円というものでございます。あわせて新直轄方式を導入しまして、3兆円、延長としましては822kmでございます。この2つの方式を活用しまして、着実な整備に努めてまいりたいということでございます。

4ページ目が、その協定の締結に先立ちまして、2月7日に第2回の国幹会議を開きましたので、その概要でございます。審議の事項としましては、1つ目、会社の整備区間を確定するというので、各会社の意見も踏まえつつ、会社の整備区間、先ほど申しました1,153kmを確定したところでございます。2つ目が、新直轄区間の確定ということ

で、地方公共団体の意見を聴取しまして、区間 123 kmを選定し、あわせて 822 km、これにつきまして新直轄ということで確定したわけでございます。さらに、更なるコスト縮減ということで、2.5 兆円、ここで位置づけてございます。あわせて、抜本見直しについても、報告をさせていただいたところでございます。

【総務課長】 引き続きまして、資料 3 でございますが、予算と特定財源についてでございます。予算ももうできて大分経つわけでございますけれども、1 枚はぐっていただきまして、グラフが 3 つ並べてございます。真ん中のグラフが平成 18 年度予算でございます。3 兆 5,923 億という数字が一番下に書いてございますが、これが全体のボリュームでございます。真ん中に太い線がくし刺しになっておりますけれども、これから上の部分が、いわゆる道路の新設・改築時修繕といった、主として道路本体に使われる分でございますけれども、2 兆 9,832 億円という数字で、そこがございますように、特にこの黄色の部分の道路整備等というところは、マイナス 4.36% ということでございまして、シーリングはマイナス 3% ですから、実際にはマイナス 4% を超える減になっているということでございます。その黒い線の下側のところで、まちづくり等々、それから、最大のものは、この本四の債務処理で 4,500 億でございますが、納税者の理解を得られる範囲ということで特定財源を活用させていただいているという予算の絵姿ですが、それで、その右側でございます特定財源税収等とほぼつり合っている。ほぼと言いますのは、472 億という※がございますけれども、これが現在の五箇年計画の中の話ということで、補正予算等で災害復旧などについて一般財源で使った部分について調整するというところで、この部分につきましては、特定財源の見直しの議論とは一切関係のない話でございますけれども、こんな絵姿になっているということでございますが、本四の債務処理が、18 年度をもって一応計上することは終了するというところでございます。そういったところで、またこの年末あたりに特定財源の税収の未充当の問題というのが大きくクローズアップしてくるということでございます。

それとは別に、次のページをお開きいただきますと、これが昨年の 12 月 9 日の政府・与党で合意いたしました基本方針でございまして、一般的な特定財源の見直しについての基本方針ということを決めたものでございます。1、2、3 とあるわけでございますが、1 のところに、真に必要な道路は計画的に整備を進めるということではございますが、2 のところで、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持すると。3 のところで、一般財源化を図ることを前提とするということですが、歳出・歳入一体改革の議論の

中で、納税者に対して十分な説明を行い、その理解を得つつ具体案を得るということになっておりまして、ご案内のとおり、最近、自動車とか石油関係 21 団体で 827 万のユーザーの方々から一般財源化反対というような署名をいただいているという動きも、納税者に対して十分な説明を行い、その理解を得るという、この基本方針のところにかかるひとつの動きということでございます。

次のページは、この 5 月 26 日に成立いたしました、いわゆる行革推進法の中で、先ほどの基本方針について、ここでも法律ということで、改めて記述しているというところをご紹介します。

以上でございます。

【路政課長】 路政課長の日原でございます。それでは、引き続きまして、資料 4、第 164 回国会提出法案の概要についてご説明いたします。

お手元の資料を開きますと、今回、道路局では 2 本、法律関係を出しております。1 つが、踏切道改良促進法の改正ということで、これは既に 3 月 31 日に成立し、4 月 1 日から施行されております。ご案内のとおり、踏切道改良促進法は 5 年ごとに踏切道の改良の促進のための措置を講じておりまして、としがちょうど期限切れになったものですから、それを延長するというのが 1 点目でございます。それと、今回の改正にあたりましては、昨年の東武線の事故等を踏まえまして、歩行者にかなり重点を置いた対策を講ずることにいたしまして、歩行者立体横断施設の整備を追加したり、そのほか、勧告・報告制度等を設けております。

2 ページ目をお開きいただきますと、今どういう流れになっているかということなんですが、法の成立を受けまして、指定に向けまして、全国 3 万 6,000 カ所の踏切の総点検を行っております。その中でも、特に問題がありそうだと思う 2,600 カ所を優先的に調査を行っておりまして、それを踏まえて対策がある程度まとまったところから順次指定をしていこうということにいたしておるということでございます。

3 ページ目をごらんいただきますと、今 2,600 カ所と申しましたが、そのうち大体 2,000 カ所強が、今のところ見通しでございますが、今後いろいろな対策を講じていかなければいけない踏切だろうというふうに見込んでおりまして、その中の内訳を申しますと、開かずの踏切が約 600 カ所、歩道が狭くてある種危険な踏切が 700 カ所、それから、自動車交通の著しい踏切が 500 カ所、歩行者交通の著しい踏切が 300 カ所ということで、全体で約 2,100 カ所でございます。そのうち、開かずの踏切と自動車や歩行

者の交通の著しい踏切につきましては、これは将来的に踏切をなくしていこうということで、連続立体交差等をやっていくということでございますが、一方で、それには大変時間がかかりますので、その開かずの踏切、あるいは歩道が狭いというようなものにつきましては、速効対策として歩道の拡幅とか、あるいは、先ほど法律で説明いたしましたような歩行者横断施設、立体横断施設のようなものを整備していくというようなことを進めていこうとしているところでございます。

次に、もう1つの法律が、いわゆるバリアフリー法案でございます。バリアフリー法案につきましては、従来、鉄道駅及びその周辺を中心とした交通バリアフリー法というものと、人が大勢集まる建物に対します建築物のバリアフリーを進めるハートビル法という2つの法律がありましたけれども、それを一体化し拡充するというところで、今回新しいバリアフリー法を提出しているところでございます。既に参議院は通過しておるのですが、衆議院に回っておりまして、会期末ぎりぎりの成立見通しというような状況に今なっているというようなところでございます。

中身は、5ページ目をごらんいただきますと、右側の絵でちょっとごらんいただければと思いますけれども、従来のバリアフリー法の対象というのは、この緑色の部分でございまして、鉄道駅を中心とした特定の経路というのが対象となっておりました。今回は、1つは重点整備地域というものの範囲を、鉄道駅から離れたものも対象にするということで、図3というところに少し広げたものがございます。それから、鉄道駅と結ぶというのではなく、生活関連の施設同士を結ぶところも対象にするというのが2つ目の中身でございます。それから、重点地区の外側につきましても、やはり一定のものについてはバリアフリー化を進めていこうというようなことで、法律として制度がなっております。そのほか、左側のほうをごらんいただきますと、下のほうに※がついていますが、バリアフリーのようなものは、線ではなく面でやっていかなければいけない部分もございますので、そういう意味では、市町村が国道や都道府県道についてのバリアフリー化を進められるというようなこと、あるいは、沿道と宅地とのいわゆるセットバック協定のようなものを法律上位置づけようということで、移動等円滑化経路協定というものも設けられることにしたというようなことでございます。

以上でございます。

【地方道・環境課長】 地方道・環境課長の柵屋でございます。前回の道路分科会でご紹介させていただきました日本版のシーニック・バイウェイ、現在の名前「日本風景街道」

ということになっておりますが、その後の取り組み状況についてご説明させていただきます。

資料5の2ページをお開きいただきたいと思います。これも前回ご説明いたしましたけれども、アメリカでは1990年代よりシーニック・バイウェイを指定しまして、官民で協力して、美しい景観整備等を通じた地域づくり活動を進めているところでございます。

3ページをお願いいたします。これも前回ご紹介しましたけれども、日本では、北海道において先進的にシーニック・バイウェイ制度を導入しまして、住民の方々と行政とが連携して、景観整備等、さまざまな活動に取り組んでいただいているところでございます。

4ページをお願いいたします。自然、歴史、文化、風景などをテーマにしまして、「訪れる人」と「迎える地域」の豊かな交流による地域コミュニティの再生を目指した、美しい道路空間の形成ということの基本方針といたしまして、このような取り組みを全国的な取り組みとしていくために、昨年の12月に経団連の奥田名誉会長に委員長をお願いし、〇〇先生にも参加していただきまして、戦略会議を設置したところでございます。この戦略会議において、名称も「日本風景街道」というふうな形で決定していただいたわけでございます。

5ページをお願いいたします。今年度中を目途に、戦略会議において日本風景街道の理念、制度等について検討を進めていただいているところでございます。

6ページでございますが、検討にあたりまして、モデルルートの公募を行いましたところ、全国より72ルートの応募がありました。こういった活動を踏まえながら、制度等を固めていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

【路政課長】 では、続きまして、「道路ルネッサンス研究会について」というのがございます。8ページをごらんいただきますと、ことしの2月から、屋井先生を委員長としまして、これまで2回ご議論をいただいているところでございます。

9ページで、どんなことを議論しているかということでございますけれども、もともと道路、江戸時代の道というのは、かなりいろんな意味で使われておりましたし、道路と道路の外側というものが一体として活用されていたのに対しまして、戦後どうしても自動車中心になり、道路の中と外というものが明確に分かれてきてしまったのではないかという問題意識を持っておりまして、そういった意味から、再度道路というものの機能でありますとか、道路の中か外かという空間問題、あるいは、だれが管理するのかという主体の問

題について、見直しを図ろうとして検討を進めているものでございます。

10ページに、これまでの研究会で出されている意見でございますけれども、1つは、やはり自動車中心の画一的なものではなくて、もう少し沿道の住民から見たニーズ、あるいは地域の実情など、さまざまな、例えば、歩行者にとってもっと安全性を高めたニーズとか、あるいはもっとにぎわい中心にしたものとか、景観とか、あるいはもっと幅広いとか、いろんなニーズがあって、そういった特色ある道づくりができるようにすべきではないかというようなお話が1点目でございます。

2点目としては、そういったニーズを住民から見てニーズを位置づけるのであれば、当然のことながら、道路の決定、いろんなプロセスについて、住民等の参加の手続をもっと入れるべきではないか。

3点目は、道路の区域だけではなくて、その沿道も含めた「道路空間」というのでしょうか、そういう空間的な整備・管理の仕組みが要るのではないかというようなご意見がございまして、来週月曜日に、そういったご意見を踏まえまして、第3回を開いていきたいというふうに思っております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいま事務局からご説明のありました内容につきまして、皆様のご意見、ご質問いただきたいと思います。どなたからでもどうぞ。

ちょっと多岐にわたりましたが、特にご意見ございませんか。

それでは、また最後に時間がありましたら振り返るといたしまして、次に進めさせていただきます。次は、議事の3番目の基本政策部会における審議状況についてに進みたいと思います。

これにつきましては、〇〇基本政策部会長よりご報告をお願いします。

【〇〇委員】 〇〇地でございます。先に名簿をごらんいただきたいと思いますが、道路分科会名簿、この中で、上から〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員、それから私、こういうメンバーで議論をしてみました。

資料6-1をごらんいただきたいと思います。審議経過は、大体月に1回ぐらい議論をしてみました。先ほどご紹介しましたような論客ばかりでして、毎回たくさん多様な注文がにつきまして、17回からはそれぞれの方にメモをつくっていただいて、自分から

発表していただくという、こういうことをやって今日に至っております。もちろん、皆様の合意を得た上でまとめられたと思っております。

それでは、資料6-2と6-3をお開きいただきたいと思います。6-3のほう、概要版でございますが、ここにキーワードを書いてございますが、ご関心のあるところは、6-2を見ていただいたほうが真意が伝わるかと思っておりますので、両方お開きいただければと思います。

まず、両方1ページ目でございます。概要版のカラー刷りのほうでお話ししますと、3部構成にしています。

第1部は、歴史認識とか時代認識、これは、我々は道路に対していろんな批判がある中で、今という時代、あるいは過去をどう認識しているかという部分です。

それから、第2部が、今後の道路政策に求める改革のポイントということで、ご承知のとおり、11次、12次、あるいは本審議会の中間答申で大変大きく舵が既に切られております。公共交通ですとか、TDMですとか、環境ですとか、P Iとか、あるいは、社会実験とか、事業評価と、ほかの分野に先駆けて道路の分野でこういう改革がなされております。そういう意味で、この方向を引き継ぐわけですが、そうは言いながら、この時代状況の中で、さらに改革の重点を絞らなければいけない。ということで、ここにごきます4点を挙げてございます。高齢化する道路ストック、老朽化ではなくて、年次が経ったけれどもちゃんと健全にしていくような、そういう使い方を考えなければいけないという意味で、高齢化する道路ストックに対応した戦略的な道路管理。2番目が、既存ストックの徹底的な利活用。それから、3番目が、国民とともに進める道路・沿道空間の再生。4番目が、具体的な目標設定によるスピーディーな政策展開。この第2部が、これからの改革の一番重点で、今回の中間報告の中心になる提言です。

もちろん、第3部で具体的な施策内容に関する論点ということで、この中は2つに分かれています。左側は、具体的な政策対象に対するさまざまな論点ですし、右側は、そういう問題を解決するため、あるいは対応するために、道路行政の進め方についての論点ということです。

それでは、次のページから具体の話をしていきたいと思っております。両方の資料とも2ページ目に相当いたします。

まず現在の道路政策への批判、これは片やでは、道路はもう要らないとか、むだな道路がつくられているとか、談合等のためにコスト高になっているというような批判がある一

方で、自動車中心で歩行者やまちづくりの観点が不足しているとか、いつまでたっても渋滞が解消しないではないかとか、あるいは、地域の道路整備について、採算だけではなくて、危機管理やライフラインとしての重要性など、もっと違う観点から議論すべきだという批判、大きく分けて、こういう2種類の批判がございます。我々としては、こういう批判をもう一回ちゃんと認識した上で対応する必要があるだろう。このことについて、また後ほど触れたいと思います。

基本的な問題意識としては、本文のほうにございますように、例えば、国際競争力ということを考えますと、道路整備水準だけではなくて、整備のスピードが、中国なんかに比べると随分遅いではないかとか、あるいは、質的にももう少し戦略性を持つ必要があるのではないかと、こういう議論があります。ただ、財政事情もありますので、プライオリティー付けや優先順位をもっと明確にするべきだということがありまして、その下にありますように、道路投資の水準や投資配分については、国家とか地域の発展を支える様な戦略的な投資と、それから、戦後ずっとやってきたような渋滞対策とか環境対策というような問題解決型の投資と、それから、老朽化ですとか災害というような安全な国民生活を維持するための投資、こういう3つの観点からそれぞれのプロジェクトについては十分検討して、絞り込みをやっていくべきだと、こんなことを言っています。

カラー刷りのほうと対照していただきたいんですが、本文の4ページとカラー刷りのほうの2ページでございます。道路政策の歴史ということで、この中では、今まで解決してきたことと、積み残してきたこと、あるいは道路政策の中で判断が遅れたり、問題への対応が弱かったようなところ、それがどういうところにあるかということ、この中でまとめています。例えてみますと、全国一律的な沿道商業空間が都市から郊外へ出るところに広がり、地域の没個性化とか、中心市街地の衰退とか、看板の乱立とか、こんなことがあってみたり、あるいは、欧米に比べると、都心の自動車の抑制が十分できなくなって、LRTとかバスとか、公共交通の支援について遅れを生じたのではないかと、例えばですが、そういうさまざまな反省点といいますか、こういうことをこの歴史認識として書いています。

カラー刷りのほう3ページ目をごらんいただきたいと思います。ここで、ではそういう中で、我々はこの時代を、あるいは社会をどう認識しているかというのが、この1枚でございます。本文のほうも、6ページ以降ですが、まず社会環境としては、大変不安感が漂っている、こういう社会状況、その中身は少子高齢化の急速な進展とか、東アジアの経済

成長と国際競争の激化とか、あるいは災害の多発、あるいは日常のリスクの高まり、また地球環境的な問題、こういうものがございます。目指すべき社会像、カラーの3ページ目ですが、そこにありますような対応を当然やっていく必要があって、個別の道路サービスとしては、その右側にありますように、多様な価値観に基づく個性的で豊かな生活を可能にするような移動の確保からCO₂排出削減に至るまでのさまざまな対応をする必要があらうということでございます。

次にカラーの4ページ、本文の8ページです。第2部、今後の道路政策に求める改革のポイントです。カラーのほうの1枚をめくっていただきますと、まず高齢化する道路ストックに対応した戦略的な道路管理ということで、例えば、その右側のグラフが2つ並んでいます。これは実例ですが、適切な管理がされなかったために、建設40年後ぐらいで、下に示しますように、大変危険な状況になって、架け替えを余儀なくされてしまった。今から考えると、これをもう少し適切にやっていれば、より長く使えるようなこともあったのではないかと。こういうことを、個別ではなくて、全体としてもう一回見直す必要があるのではないかと。当然のことながら、橋梁などの延命化とか、修繕に伴う交通影響の最小化とか、ライフサイクルコストなどのトータルコストの抑制を図る、こういう必要があらうと考えられます。ただ、日本の場合は、災害で壊れるケースが非常に多いとか、あるいは、耐震基準が歴史的にどんどん変わってきておりますので、既存不適格といえますか、古い基準でつくられた構造物がたくさんある。そういうことを含めて、日本の状況に合ったマネジメント・システムを再構築すべきであります。更に、データの蓄積とか技術開発、あるいは予算制度とか行政組織が、こういう高齢化する道路ストックの戦略的道路管理にちゃんと合っているかを、もう一回抜本的に考えて見直す必要があるのではないかと、こういうことでございます。

次に6ページですが、既存ストックの徹底的な活用につきましては、道路空間の使い方を維持管理とか新設の間といいますか、改良再生、リノベーションという言葉がいいかと思いますが、そこにございますように、インターチェンジの追加とか、交差点の立体化、あるいは、絵にございますような空間配分の考え方とか、もろもろのこと、あるいは、②にありますように、情報通信技術とか、あるいは料金制度とか流入規制など運用ルール、それから、きょうから始まりました駐車を取り締まり制度、こんなことも見据えた上で、道路管理をどうやっていくのか、こういうことを考えていく必要があるだろうということでございます。

次のページ、本文は9ページでございます。国民とともに進める道路・沿道空間の再生ということで、冒頭申しましたように、交通機能として、自動車だけではなくて、もろもろの空間としての機能に着目した対応が必要なわけであります。これについても、あちこちで事例が既に出ています。冒頭申しましたように、11次五計からずっとこういうことが重要だということが言われて、行われてきましたが、ただ、その場合に、特別な配慮ですとか、特例的な扱いというようなことで、こういうことを本格的にやろうとすると、むだを排除して、評価をちゃんとやって、どこを重点的にやるのか、こういうことを制度的、あるいは予算项目的にももう一度考えていく必要があろう、これが3であります。

次のページ、8ページ目でございます。具体的な目標設定によるスピーディーな政策展開、これについても、時間管理概念というようなコンセプトで1900年代から取り組みがなされてまいりました。ここで書いていますのは、そういう時間管理概念の行政プロセス化とでも言ったらいいかと思います。目標をはっきり定めて、そのために必要な事業を特定して、それから、それをいつまでにやるかということをはっきりさせて、実際に進めていこう。そのために、事業の性格に応じたプライオリティー評価、冒頭申しましたような、安全ですとか、戦略的な投資ですとか、そんなことをよく見定めながらやっていく必要があろうと。後ほど議題になっております中期ビジョン、こういうことも、これに相当するものだということでもあります。

以上が、これから重点的に改革をさらに推進する着眼点ということで提起したものであります。

9ページ目、本文は10ページからですが、具体的な施策内容、これについては、道路と言いましても、たくさんの課題がありますので、それぞれ重要だということが各委員から提起された、それを整理しています。

まず10ページ目は、安全で安心できる暮らしの実現ということで、先ほど言いましたように、管理の重要性が増す時代に、組織体制や予算体系の検討が必要だろう。あるいは、膨大な量の直さなければいけないもの、あるいはお金を入れなければいけないものがあります。それを全部はとてもできないので、ではどういう観点で絞り込むのか。ここでは、例えば、緊急輸送路など、重点的な耐震補強、こんなことをやっていくのではないかと。

それから、景観とか文化的な価値の創造と環境の保全、具体的には、沿道と一体となったにぎわいの創出、あるいは、新たな評価尺度に照らして、例えば、日本橋再生など、景観創造をどうやっていくのか。あるいは、歴史的な道路施設の価値をどう考えていくのか。

観光地の再開発をどう進めていくのか。こんなもろもろの課題がございます。

それから、3番目のポチであります。本文は12ページですが、都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり。これにつきましては、都市の交通戦略を特定して、それを実施していくような合意形成の仕組みをもう一度再構築しないと、先ほど申しました自動車の管理とかはなかなかできないではないか。自動車流入を抑制する方策をもっと積極的に活用すべきではないか。あるいは、いろんな土地利用の変更、建物の構築に伴う交通アセスメント、これも従来から言われていますが、これをどうするのか。また、駐車場も、附置義務駐車場制度がありますが、これは乗用車用だけになっていて、貨物トラックについてはこういう施設がないという状況にあり、更に、荷さばきスペースを一体どう考えていくのか。こんな課題がございます。

一番下は、経済活動と国民生活の基盤としての戦略的なネットワークの整備であります。これについては、国土形成計画法が昨年の12月に施行されて、今、国土形成計画の実際のプランを練っているところでございます。そういうことに対応したような道路のあり方はどうなるのか。あるいは、現道の機能強化とか活用を含めた考え方とか、広域ブロック圏、あるいは二層の広域圏というのが、この国土形成計画の基本コンセプトになっております。圏域構造をもう一回見直していこうということでもあります。大きくは、ブロック単位で国際戦略を見据えて、地域ごとに自立してもらおうという、こういうブロック単位の話です。生活圏では、もう少し広いエリアでまとまって、サービスレベルの低い図書館だ病院だということではなくて、もう少し統合的なエリアで自治体が寄って、サービスレベルが高くなって、少子化に、あるいは高齢化に対応していくという、こういう2種類の広域圏の議論が国土形成計画として出されていますが、それに見合うような道路のあり方というのは何かということが課題であります。

次のページ、11ページ目です。本文は14ページから15ページですが、道路行政の進め方についての論点、これは、説明責任の向上とスケジュール管理ということであります。例えば、道路に対する批判がたくさんありますが、もう一回その批判を、どういう批判があつて、それは誤解であつたり、あるいはもっと広くとらえるべきものであつたり、あるいは客観的な検証とか、こういうことをちゃんとやるべきではないかという論点があります。あるいは事業効果とか便益要素を対象として更にしっかり分析することが必要ではないか。それから、先ほど言いましたようなスケジュール管理、それから何より担当職員の責任意識を向上するようなことをどう考えていけばいいのか、こんなこともあります。

コストの徹底的な縮減と管理につきましても、調達方法の改善、工期短縮等、もろもろございます。

それから、多様な主体のパートナーシップ、これにつきましても、P I プロセスの充実とともに、さらに幅広い分野において市民団体等との「対話と協働」とか、あるいは「参加と責任」による政策展開が必要ではないか。それから、補助金制度についても、地域の創意を工夫するような健全な地域間競争が行われるような格好に組み替えていく必要があるのではないか。

それから、技術革新と新技術のところですが、I T S の発展を前提とした道路構造はどういうものかとか、あるいは、世代を超えた技術力の維持をどうしていくのか、こんな問題がございます。

それから、最後に、道路の整備・管理の費用負担のあり方、これについては、今政府を挙げてご議論が進んでいるようですが、特定財源制度の趣旨とか目的を踏まえた上で、国民の理解が得られるような格好で体系をつくり、財源を確保していく必要があるのではないか、こんなことをうたってございます。

以上でございます。ありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの基本政策部会からのご報告について、ご意見、ご質問があればいただきたいと思います。どなたからでもどうぞ。

【〇〇委員】 それでは、資料6-2のほうの論点整理というところの2ページになりますが、日本では非常に速度が遅いということで、これが個人的にも非常にネックになっているというふうに感じておりまして、従来の用地取得の方法では、なかなかこの先、幾らプライオリティーを進めたとしても、非常に速度が速まっていけないというのは個人的に感じておりまして、先ほどのようなご意見がありました、多様な側面を持つ道路ということで、その多様であるがゆえに、調達方法・取得方法も多様であっていいのではないかなというふうに考えておりまして、例えば、個人的には、よく見ますと、主要な沿道のところで、例えば空き地が売りに出ます。そうした場合に、実は道路に提供することが長期的にはいいんだけど、その場合、取得がなかなか執行できない。そういった場合に、別の方が購入されて、建物が建ってしまうために、実際に拡幅しようとする、さらに新しい住民との折衝が非常に必要になって、そこでいろいろ建物の移転費用から何から非常にトラブル及び調整費用が出てくるわけですね。そうした場合に、スムーズに、例えば、

既にここが拡幅することがわかっている時点で、新しい住民となられる方とどう対応していくかということで、いろいろな手法が活用できると思うんですね。ですから、そういった多様な調達方法・取得方法というのをもう少し研究していただくことによって、スピードを高めることができるのではないかというふうに個人的に考えておりまして、具体的には、埼玉ではいろいろ各市庁でそういうことを検討されている方もいらっしゃるというふうにお伺いしておりますので、その辺もぜひ検討していただきたいと考えております。

【分科会長】 ありがとうございました。

ほかの方、どうぞ。この論議にご参加された委員の方も、追加の説明、または論点がありましたら、どうぞお願いします。

【〇〇委員】 これ、論点整理でいろんなことがよく書かれていると思います。ちょっと私の意見を足しますと、資料6－2の7ページで、地球環境問題の積極的対応というのがありますが、もう1つ、これに絡んでいるのは、多分石油の値段がだんだん上がってきているという、むしろエネルギー問題をもう少し足したほうが、例えば、ガソリンの値段が上がっていくということのほうが、国民にわかり方が、CO₂を削減しろというよりは、ガソリンがどんどん高くなっていくから、そういう自分たちの生活の中でどうやって車を使うかということが多分問題になってくるので、ここら辺にもそういうことを入れたらどうかというのが1つです。

それから、今の〇〇委員のことにも絡んで、14ページに用地取得を迅速化するために、土地収用制度を積極的にというんですが、これは道路行政だけではなくて、内閣府のほうもやっておられますが、やっぱり日本は地籍測量が非常におくれている。そのために、公共事業をやるときに、土地収用の場合、どの土地がだれの帰属かというのが非常に確定されていないがゆえに取得できないということで、これをなるべく早くやるようなことをすると、私は、公共事業のうちのスピードアップもかなりスピードアップできますし、費用の積算も必ずもっと早く確実なのができるはずなので、道路行政というよりは、これは国としては、今土地再生機構さんと地銀ですか、やっていますが、地籍測量をもっと迅速にやることというのを、こっちから要望として書いてみたらどうかというふうに思います。

それから、もう1つ、この6－2を読んでいると、道路の機能がいろんな多機能になってくるというのをいっぱい書いてあるので、どこまで書いたら道路法の法律そのものを少しいじってこういうことができやすいようにできるのかというのが、私は最も期待したいところです。

以上です。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

ほかの委員の方、どうぞ。

【〇〇委員】 大変新鮮な感じがしました。おそらく道路政策の歴史から説き起こして、それで主な論点4つ挙げている中でも、景観とか文化とか、そういった形で整理しているということからそういった印象を受けると思うんですけど。こういった形で、広い視点で道路を論じていくと、逆に道路の本質とか道路の機能がよくわかるという利点もあるという、いい教科書というか、お手本のような感じがしました。ぜひこの方向を深めていっていただきたいと思います。

特に昨今、道路公団の民営化の問題に端を発して、有料道路の経営のあり方とか道路のつくり方の問題と、国家国民にとっての道路の重要性の問題とが、混同している人はいないと思いますけれども、でも、そういう過程での、道路そのものが非常に大切なものだという、ごく出発点での議論を私たちは忘れてはならないんで、そういった意味から言うと、ただそれを機能を強調するだけでは何の説得力もないので、こういった形で説き起こしていくということが必要なんだなということで、大変勉強になりました。

古くは、だれでもひもとくんだと思いますけれども、ヘルマン・シュライバーが『道の文化史』という形で書くと、異分野の人が、道路の専門家でない人が道路の文化史ということで書くと、2000年前のローマの道のネットワークが人々の生活に何をもたらしたかということで、道路の機能論とか、道路の本質が見えてくるようなことがありましたけれども、今この道路の基本政策ということで言うと、やはりもう一度、ワトキンスではないですけど、まだまだ日本の道路は不十分で改善の余地があるということ、ただそう言うのではなくて、こういった形で表現していただくというのは大変貴重だと思いました。

【分科会長】 ありがとうございました。

ほかの委員の方、どうぞ。

【〇〇委員】 感想と簡単な質問なんですけれども。全体的には、何と申しますか、大変内容が豊かで、驚きをもって、道路行政、こんなに豊かだったのかという感じがしたんですけれども。やっぱり道路行政といいますか、全体的に将来を展望するような行政のあり方の方向性というのが見えているのかなという感じはしまして、それで、典型的な好物としては、道路と河川というのがあって、河川は河川法という法律があって、水系管理をやっているんですけど、あちらはあちらで河川法の枠をもう超えるようなニーズがあ

って、それにどうやって対応していくのか、全然その洋服としての法律そのものがきつくて、なかなか動けないけれども、なかなか着替えられないというような感じがあるんですけど、道路法もそうなんだなという感じがしまして、道路法に書いてないようなことをたくさんやらないといけないといえますか、発展していきますと、道路行政そのものから脱皮していこうとしているのかなと、脱皮できるかどうかはわかりませんが、そういう全体的な印象を持った次第です。

それで、質問なんですけれども、何カ所か組織体系とか予算体制の話、予算体系を検討すべきじゃないかという議論があるのですけれども、1つは、こちらの6-2の資料の10ページ目で、道路ストックの管理の話を考える場合に、組織とか予算を変えなければいけないんじゃないかという話なんですけれども、これは具体的なイメージが私は必ずしも持てないので、どういう展望で書かれているのか。それから、管理のあり方についても、法的にといいますか、単に管理基準をつくって云々とか、あるいは職員の点検するとかということから始まって、それなりにソフト体系というものを充実していかないとできないんだろうと思うんですけれども、このイメージについて少し教えていただきたいということと、それから、話は同じようなことなんですけど、15ページのほうで、これは15ページの(4)ですけれども、技術力を世代を超えて継承していくというお話があって、これはとても大事な話であると思っていますのですけれども、それを行政組織の体制を含めて検討するというのは、どういう形になるのか、かなりドラスティックな話になっちゃうんじゃないかなという気もいたしまして、イメージで結構でございますので、教えていただければと思います。

【〇〇委員】 それでは、最初のほうのご質問は、例えば、典型的に言いますと、何がメンテナンスコストなのか、予算費目を見てもわからない。改築と書いてあって、維持管理と書いてあるんですが、その中身は何なのかということがよくわからない。それから、また別の例を挙げますと、例えば、事務所で、荷積みのトラックが橋梁に大変影響が大きい、こういうことを対応している部署と、それから大きな構造物を対応しているところと、それから騒音だとか震動だとか環境に対象している部署が別々の係だとか課としてあって、その間の情報のやりとりがちゃんといっているかとか。それから、これから維持管理が大変だというときに、本当に危ない橋は全国に何橋あるんですかとか、こういうことがちゃんとデータベース化されているか。これは道路だけではなくて、日本の社会資本全部について言えることですが、そういうことについての体制が十分ではないように見えます

ねと、こんな議論をしております。具体的に、どうやるべきかという議論までは至っておりませんが、問題点がありますというのが我々の委員からの問題提起でございます。

それから、技術力の継承の話は、こんなことを思っております。最近、外国で日本の大手の企業が事故を起こすことが何件か出てきて、大変深刻な状況になっています。原因は、ものすごい競争をして、コストダウンをした結果、ぎりぎりの設計をして、思わぬことが起こったときにうまく対応できないと、こんなことが原因なのではないかと思いますが、これからますます競争が激しくなる中、あるいはコスト削減が厳しくなる中で、国内でもそういう問題を十分気をつけて見ておく必要がある。特に団塊の世代問題ということが世の中で言われるようになっていきます。難しいことではなくて、簡単な技術的なところで失敗するという事例が、国内でも結構あるのではないかと思います。そういうことをちゃんと検証していかなければいけないのですが、ここにおられる方々も、どうも新しくやらなければいけないことが、評価ですとか、説明ですとか、P I ですとかといって、沢山あり過ぎて、従来から本当にやらなければいけないと云われてきたことに時間が割けなくて、片や人員がどんどん削減されている。こんなことで、もうちょっと抜本的に変えなくて技術力が本当に維持できるんですか、そういう問題提起でございます。これも、具体的にはこれからもう少し議論を詰めなければいけないテーマだと思います。

【分科会長】 ありがとうございました。

ほかの委員の方、ご発言いただきたいと思いますが。

【〇〇委員】 ちょっと聞きたかったんですが、この国際競争力における道路整備がちょっと理解できないんですけれども。日本の道路事情がおくれることによって、国際競争力におくれる、中国のほうがスピードが速く進んでいるというのは、おそらく発展途上国だけに、日本のそれこそ1960年代のように頑張って今追いつこうとしているわけで、日本は、中国が今やっている以上にまたやらなければいけなくなると、もうクモの巣のような道路が必要になってくるということになるのかなというふうに聞こえたんですけれども、この国際競争力において道路整備の必要なところは、どういう視点からなんでしょうか。

【分科会長】 論議の場ではないですけど、〇〇先生、何かご意見ありましたら。

【〇〇委員】 簡単にします。どんどん道路をつくる、中国と同じスピードで高速道路を毎年5,000kmつくるという話ではもちろんありません。しかしながら、ロジスティックスの社会はものすごく変わっていますし、空港で、港湾で待っているトラックがも

のすごくいる、こういう状況、あるいは、道路の料金が高いことについてのいろんな議論等様々ありますが、スピーディーに解決しなければいけないということでもあります。

【分科会長】 分科会長ではなくて、産業界から来ている者として、今のマリさんの話にちょっと発言させていただきますと、非常にわかりやすいのは、日本の国内は、物流費がものすごく高いんですよ。これは、海外とのもののやりとりをしています、標準の船に乘せるコンテナが運べる道路というのは非常に限られていますね。高さの制限があったり、途中の橋の重量制限があったりということで、そういう面で、中国なんか、今新しい規格でつくっていますから、おくられているということで、これは産業界から随分お願いはして、整備も進んでおりますが、国の競争力というのは、まことに小さな1つの例ですけど、そういうことでございます。港で、ある意味では積み替えをしたり、そういうことをしているのが実情でございます。

【〇〇委員】 現在の道路政策への非難・批判に対しても、しっかり説明責任の向上を図るという、非常に意欲的な、非常に問題点を本質的に真摯にとらえようとするので、まっすぐで直球のボールだと感じ、そういう意味では感銘を受けました。

ご質問なんですけれども、これからの道路をつくっていく投資判断のもとになる事業の評価について、より多様な便益要素をもっと評価対象に入れるという、非常に大事なところだと思います。今もB/Cとか、いろんなやり方があると思うんですが、そこで、この「はじめに」のところで、国家の発展を支える戦略投資、こういった要素を、こういうこれからの便益要素に加えていこうとするときの組み入れ方をお考えでしょうか。今までの計算方法がどうなのかと、私、そんなに詳しく計算方法を知っているわけではないのですが、道路というものを、もう少し未来形で戦略投資というふうに考えていくときに、是非その便益要素の計算をするときに、組み込む「新評価基準」をつくっていただきたいと、そんなふうに思います。何かそういうような「新評価基準」のトライを考えていらっしゃるんでしたら、ご披露いただきたいと思うんですが。

【分科会長】 ありがとうございます。

では、もう少し、まとめてまた一括。ほかの方にもご発言の機会を。ほかにございませんか。

では、〇〇先生、今の〇〇さんのお話、ご発言ありましたらどうぞ。

【〇〇委員】 基本的に費用対効果で全部通して評価しなければいけないのは当然でございます。しかしながら、加えて、戦略的な投資ということを見ると、道路だけではなく

て、その戦略に合ったほかの政策体系もちちゃんと並行して行われているかということをチェックしないと、戦略ですと言って道路をつくらなきゃいけませんという話でいい訳ではないでしょう。

それから、安全投資のほうも、人の安全ということだけやりますと、洪水対策ですとか、地震対策ですとか、全部横並びに評価ができるはずだ、そんなことをイメージしています。

【分科会長】 ほかにございますか。

それでは、私のほうからも少し意見を述べさせていただきますと、まず最初に、これだけバックグラウンドの違う方で、よくご議論されて、ここまでよく合意をされたというのに対して、まず敬意を表したいと思いますし、それから、大変気がつかないところをたくさん指摘されておりまして、包括的な、本当に中身のある検討をいただいていると思っています。

あとは、個人的な意見でございますが、さっきの日本の産業競争力の向上のために、大変なこれはツールであるということは申し上げようと思ったんですが、それはさっき申し上げましたので、あともう1つ、よく道路が防災とか出てきますが、もうちょっとはっきり言うと、国の防衛、これの一番基幹なんですね。だから、個人的な意見ですけど、全部海岸縁に高速道路をつくっていいのかどうかというのものもあるわけですし、そういう面も1つ要素があると思いますが、それをもうちょっとマイルドに言いますと、国の財産とか価値を維持・向上するための非常に重要なツールだと思っていますので、防災、防衛、それから生活向上の中に入るんだと思いますが、ポイントは突いていられると思います。

あと、それから、コメントはあって、具体的にもう少し、非常に細かい検討ができていまして、計算もできますので、道路をつくると、整備をすると地球環境、具体的に言うと、CO₂が年間何トン減るかというような計算もできるようになっていますので、これも投資のときの1つの基準に入れていただけないと、さっきのご発言もありましたように、道路をつくるというのは、予算だけあればできるというわけではなくて、国交省さん、それから地方行政さん、大変な努力をして、用地買収から、もう最後の最後になると、今度は個人の財産権との関係もあります、収容という手も取らなければいけないわけですから、その促進のためにも、プラスの要素を、今すぐ計算するのは、コストと、それからそのリターンで計算していますけれど、それ以外に付加価値の部分で、割とクリアに出てくるのは、炭酸ガスの削減ではないかと思っていますので、そんなのも入れていただければ大変ありがたいと思います。

いずれにしても、大変なご議論をいただいているということがよくわかりました。

ほかの方、何か補足はございますか。よろしゅうございますか。

それでは、ご提案のスケジュールにのっとりまして、建議の取りまとめに向けまして、本日道路分科会により示されましたいろんなご意見も踏まえていただきまして、〇〇部長のもとで開催されます基本政策部会について、今後とも引き続きご議論いただければと思います。大変ありがとうございました。

次に、議事の４番目でございます道路整備中期ビジョン（案）につきまして入りたいと思います。

事務局よりご報告願います。

【企画課長】 企画課長の岡本でございます。道路整備の中期ビジョンについてご説明させていただきます。

まず資料７－１でございますが、道路整備の中期ビジョン（案）としてございます。「真に必要な道路整備についての議論のために」と副題をつけております。

次をめくって、１ページ目をごらんいただきたいと存じます。課題と背景でございますが、先ほどの論点整理にも出てまいりましたが、国際競争力の強化、それから少子・高齢化社会への対応、さらに地球環境問題への対応というのが、日本全体の喫緊の課題となっております。一方、道路については、今でも渋滞損失が１２兆円にも上るという交通渋滞がございます。それから、年間で死者６，０００人、死傷者１１０万人を上回る交通事故、あるいは地方部での隘路の存在、また、沿道を含めた道路空間の再生といった多くの課題を抱えております。

そのような中で、（２）でございますが、道路行政が進めるべき施策というのを、国民に対してご説明して、その重要性に関する認識を共有することが大事なことだと思っております。さらに、昨年末の「道路特定財源の見直しに関する基本方針」の中で、真に必要な道路の整備は進めるとなっておりますが、何が真に必要な道路整備なのかという議論をしっかりと具体的にさせていただく必要があるのだらうと思っております。この議論のために、中期的——概ね１０年間を想定しておりますけれども——な整備目標とその達成に必要な事業量を「道路整備の中期ビジョン（案）」ということで整理したものでございます。

２ページをごらんいただきますと、今後実施すべき道路施策ということで、４つの柱に分類しております。１番が、供用中道路の維持・修繕・更新でございます。２番が、供用中の道路の安全・安心の確保でございます。３番が、道路交通の円滑化、これは渋滞対策

でございます。4番が、都市と地域の活性化。これらと事業の内容としては重複するわけですが、重複①で環境保全、それから、重複②で、先ほどから出ております国際競争力の強化、こういった視点から整理しております。

3ページをごらんいただきたいと思います。左側でございますが、供用中道路の維持・修繕・更新でございます。この重要性については、先ほど来議論が出ておりました。目標を見ていただきますと、既存橋梁の延命化を図ろうということで、あまりメンテナンスをちゃんとやらないと60年程度で架け替えなければいけなくなってしまうものを、丁寧にやることによって100年以上もたせるといようなことを考えているわけでございます。

それから、右側、国際競争力強化でございます。これが、アジアと経済的な連携をしっかり図っていかなければいけないという中で、今国際的、拠点的な空港・港湾にアクセス率66%、これは、空港・港湾から高速道路まで10分以内で行ける空港・港湾の数の率でございます。66%が日本でございますが、アメリカの場合は91%、欧州は84%まで行っているわけでございます。それで、目標としては、何とか9割まで接続しようということで、そのためには、事業量の一番下でございますが、10分以上かかっている港湾のうち、16についてアクセス道路をしっかり整備しようということがございます。もう1つ、事業量のその上でございますが、国際標準コンテナが、今の道路、高速道路と直轄国道を中心とした幹線道路で、2万9,000kmぐらいが大体何とか国際標準コンテナが通れるような道路がございます。ただし、その道路の中で、560kmがネックになっておりまして、そこが橋が弱くて大きいコンテナが通れないとか、あるいは高さが足りなくて大きいコンテナが通れないということで、先ほど来出ておりました港での積み替え等が必要になってくるわけでございます。この560kmについて、何とか早急に解消したい。それから、さらに三大都市圏環状道路を含めて、国際物流のための基幹ネットワークを追加的に5,200km整備していきたい。こういう目標を立てているわけでございます。

4ページでございますが、安全・安心で緊急輸送道路の防震災対策でございます。課題のところ、道路全体では120万kmの延長がございまして、それで、耐震補強を対策していない橋はものすごくたくさんございます。それ全部は無理ですので、このうち緊急輸送道路ということで指定したものが9万kmございます。それについて、まだ耐震対策をしていないのが3,800橋ございまして、これは早く対策したいということでござい

ます。それから、さらに、今のが地震でございますが、雨のときに斜面が崩れてくるとい
うおそれのあるところがございます。そういう箇所はたくさんございますが、やはり緊急
輸送道路及び雨で事前通行規制をしているところがございますので、それを含めた約10
万kmに対して、3万6,500カ所がまだ未対策でございます。これも早急に仕上げて
いきたいということでございます。

それから、右側、交通事故対策でございますが、現在、年間死亡者数が6,871人、
下のグラフを見ていただきますと、死亡者自体は、死者は下降傾向にございます。ただし、
青線が死傷者でございまして、24時間以内にお亡くなりになる方は少なくなっているん
ですが、事故自体は減っていない。けが人は減っていないで、国民の約100人に1人が
1年間で交通事故でけがをされたり、お亡くなりになったりしている。こういう状態を何
とか脱するために、目標のところでございますが、政府全体で人や車への対策とあわせて
目標を立てておりまして、道路施策を実施して、交通事故死者数を5,000人以下、死
傷者数を100万人以下にしようという目標でございます。このために、学童の利用の通
学路など、歩道を2万3,000km整備する。あるいは、幹線道路で事故多発箇所、こ
れが2万箇所ございますので、これに対して対策を実施していきたいということでござい
ます。

5ページが渋滞対策でございまして、年間の全国の渋滞損失12兆円、三大都市圏では
5.4兆円がございます。この渋滞損失は、都道府県庁所在地に8割が集中しております。
さらに、開かずの踏切といった、先ほど出ましたが、抜本対策が必要な踏切は、1,40
0カ所ございます。一方、環境問題という面で見れば、この渋滞が大きな排気ガスの排出
をもたらしております。円滑化することによって、CO₂の減少が図れるということでご
ざいまして、目標としては、主要渋滞ポイントや緊急対策踏切の渋滞の解消・緩和、これ
によりまして、CO₂を年間800万トン削減するというような効果が得られるというこ
とでございます。

次が6ページでございますが、国民生活を支える高速定時サービスの提供ということで、
今後少子高齢化になりますと、地方で施設が分散できなくなって、地方なりに集中してく
ることになります。そのような地域社会では、医療、買い物等のサービスを広域的に共有
できる施設・基盤が必要であろうと考えております。規格の高い道路、高速道路まで30
分のアクセス、これは下の絵を見ていただきますと、30分で高速道路に行けることによ
りまして、地域の方が40～50km離れた街にある医療施設とかデパートとかに、1時

間で行けるようになるわけでございます。この30分アクセスというのを考えますと、全国で人口は87%カバーされておりますが、都道府県別では80%に達していない県も13県あるということで、目標といたしましては、この地方の人口集積地を高規格道路ネットワークでカバーしていきまして、41の都道府県においてアクセス可能人口を新たに700万人に拡大する。それから、都道府県別に見ても、最低80%をカバーしていこうと、このような目標を立てております。このためには、三大都市圏環状道路に加えまして、高規格幹線道路約3,300kmを整備して、高規格道路網を概成させるということでございます。

7ページ、この施策を進めるためには、留意点として、コストダウンとスピードアップをしっかりとやっていこうと考えております。また、3つ目の点でございますが、この場合にも、地域の特徴やニーズに合わせて、規格・構造に創意工夫を凝らして、地域になじんだローカルルールと呼んでおりますけれども、そういうものの適用によって、より安く早くできる計画にしていきたいと考えているわけでございます。さらに、個々の事業については、事業評価を徹底していくということで考えております。

ちょっと資料、飛んでいただきまして、資料7-2をごらんいただきたいと存じます。最初のページに、主要な施策のブロック別事業量一覧と書いてございまして、真に必要な道路整備とは何かということを具体的にご議論いただくために、先ほど申しました幾つかの施策について、どのようなものが必要となるかというのを地域別に表にしたものがこれでございます。例えば、緊急輸送道路の防震災対策、施策Ⅱの①でございますが、その下の段、防災・防雪対策で申しますと、2段書きになっていまして、上のほうが事業中、下の段が計画中でございます。この事業中が、防災・防雪対策で言えば、3万6,300カ所は一応事業中でございまして、さらに200カ所が追加的に計画しているということでございます。その下の事故多発箇所で申しますと、3,720カ所が事業中でございまして、1万6,330カ所は計画中ということになっているわけでございます。Ⅳの高規格道路で申し上げますと、高規格幹線道路ネットワークで言うと、3,027kmが既に事業中でございまして、あと280kmを追加して、先ほど申し上げました3,300kmを整備する、こういったような形になっておるわけでございます。

さらに、これを具体の場所で図面に示したものが、次からついております。ちょっと首都圏のやつをごらんいただきたいと思います。その後の4枚目で、関東地方の主要道路事業（首都圏）（案）というやつがついているかと思っております。これで見させていただきますと、

これは全部の道路事業を書いてあるわけではございませんで、高規格、地域高規格道路及び連続立体交差、そして都市再生プロジェクト、そういった主要事業だけを抽出して図示したものでございます。凡例をごらんいただきますと、黒が供用中の区間でございまして、赤が事業中でございます。この赤については、概ね10年の間に供用を目指したいとしております。ただ、有料道路事業につきましては、高速道路会社との協定を結んでおりまして、その中には、最大平成32年までの完成の予定になっているものも、同じように含まれております。それから、青が計画中区間でございまして、今の時点ではまだ事業採択されていないんですが、ルートを確定する手続にもう入っているといった熟度の高いものでございます。ここで言うと、具体的には、例えば東京外かく環状道路の関越道から東名までの間がこの青印になっております。それ以外に、調査中区間というのがありまして、例えば、東京外かく環状道路の東名から湾岸までの間、あるいは第二湾岸、そういったものが調査中区間というふうになっておるわけでございます。こういったことで、各地域ごとに具体的に供用中、事業中、計画中、調査中はどんな道路があるのかということを図示、閉めさせていただいているわけでございます。

それで、この中で、お手元の資料7-3の後ろ側にクリップでこういう絵がつけてあります。7-3、道路整備の中期ビジョン（詳細編）の一番後ろについているものでございます。これは三大都市圏の環状道路を出したものでございまして、凡例は今と同じでございますが、例えば、首都圏を見ていただきますと、一番外側が首都圏中央連絡道路から東京湾アクアラインを通ってぐるっと回っているものでございます。その次が、東京外かく環状道路と第二湾岸道路でぐるっと回っているもの、そして、一番内側が首都高速中央環状線でぐるっと回っているもの、この3つを首都圏三環状として整理したといたしますと、まず首都圏を見ていただきますと、全部で520kmでございます。供用中が181km、35%でございますが、事業中及び計画中を合わせれば、約480km、92%になるわけでありまして。このようなことで、三大都市圏全体で見ますと、右側端でございまして、1,220kmありまして、供用中区間が47%、そして計画中区間まで合わせれば97%ということで、環状道路の重点的な整備の期間だと考えているわけでございます。

このようなものをもとに、また資料戻っていただきまして、資料7-1の8ページをごらんいただきたいと存じます。今ご説明申し上げたいいろんな目標を達成するための事業のうち、既に事業中の区間の19年度以降の残事業費を整理したものがこれでございます、合計で言うと58兆円になります。下で供用中道路の維持・更新が15兆円、そして、供

用中道路の安全・安心確保が５兆円と５兆円で１０兆円、渋滞対策が１７兆円、国際競争力強化と高速定時サービスが１３兆円、こういったことになっております。右側に、重複分で、地球温暖化対策、これを抜き出しますと２８兆円になる、あるいは、国際競争力強化を抜き出しますと２１兆円になる、こんなような整理になります。その右上の表を見ていただきますと、総括表になっておりますが、一般道路と有料道路に分けております計画
中、一般道路で維持・修繕・更新が１１兆円、合計で１５兆円、事業中区間が合計で４３兆円、全部足すと５８兆円ということになっております。ちなみに、１８年度の道路整備費、これは事業費でございますが、この予算案と比較したのが下でございます、一般道路では４．５兆円、有料道路で１．４兆円、合計で５．９兆円、こんなような感じになっているということでございます。

９ページに道路投資の経済効果をシミュレーションしたものがございます。道路投資１兆円を投入いたしますと、１０年間の効果として、フロー効果、ストック効果合わせまして、１０年合計でＧＤＰの増加が２．４兆円、税収増加が５，４００億円見込めるのではないかと、このような計算もしているわけでございます。

あと、さらに細かいことにつきましては、資料７－３で詳細編としてついておりますが、説明は省略させていただきます。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございました。

ただいま事務局より説明のありました内容について、ご意見、ご質問があればいただきたいと思っております。

【〇〇委員】 簡単な質問なんです、今の資料７－１の６ページで、３０分アクセスというお話がありましたが、これは渋滞等を考慮した時間なのか、あるいは、どういう時間帯で計測して、どういう条件で３０分というふうに算定されているのかということで、首都圏なんか渋滞が多いと、かなり違うのではないかと個人的には思うんですが。

【企画課長】 混雑している時間に調査車を走らせてまして、その実測値をもとに集計しております。

【分科会長】 ほかの方、何かございますか。よろしゅうございますか。

それでは、質問ないようですので、次に、議事の５に入りたいと思っております。道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方につきまして、これは国土交通大臣より当審議会会長宛、「道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料

道路事業のあり方」につきまして諮問がなされております。

事務局から諮問文、それから諮問理由の朗読をお願いいたします。

【総務課長】 資料8でございますが、表紙ともう1枚めくっていただきますと、本日付でございますが、国土交通大臣から社会資本整備審議会の会長宛に諮問をされたところでございます。記でございますように、内容は、「道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方」についてということでございまして、その紙をめくっていただきますと、諮問理由をつけてございますので、朗読させていただきます。

「諮問理由。

有料道路事業については、道路関係四公団の民営化関連法に基づき、新たに設立された6つの民営化会社と日本高速道路・債務返済機構により高速道路の建設・管理や債務返済等が行われる仕組みが構築され、本年4月から本格的な民営化がスタートしたところである。

しかしながら、引き続き、より公平性の観点に立った料金体系への移行、E T Cの全面的な普及促進、高速道路の利便性の向上、更には高速道路の適切な管理水準の確保など、有料道路事業には解決すべき課題がいまだ残されている状況にある。

以上のような認識を踏まえ、これまでの有料道路の経済・社会・国民生活に果たしてきた役割や諸課題などを真摯に評価した上で、今後の有料道路事業のあり方について、柔軟かつ大胆な発想をもって、そのあり方を幅広く検討することが必要である」ということでございます。

2枚目に戻っていただきますと、そういうことで、これも本日付でございますけれども、この諮問につきまして、社会資本整備審議会から道路分科会のほうに付託されたということでございます。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございました。

この諮問につきましては、今ご案内ありましたように、社会資本整備審議会会長から当分科会長に付託されておりますので、皆様方にご審議をお願いするものでございます。この諮問事項につきまして、今後の進め方についてお諮りしたいと思います。

この諮問につきましては、社会資本整備審議会令第7条第1項によりまして、有料道路部会を設置いたしまして、ご審議いただくことにしたいと思いますが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ご異議がないようでございますので、有料道路部会を設置することにいたしまして、本日いただいた諮問につきましては、今後の有料道路部会でご審議いただくことにしたいと思います。

なお、社会資本整備審議会令第7条第3項によりまして、有料道路部会の委員につきましては、道路分科会長の私に一任していただくよう、ご了承願いたいと思います。よろしくお願いいたします。

本日予定された議事は、以上でございます。貴重なご意見、たくさんありがとうございました。

【総務課長】 以上をもちまして、本日の議事を終了させていただきます。長時間にわたりましてご熱心にご討議いただき、まことにありがとうございました。

以上をもちまして、第6回道路分科会を終了いたします。ありがとうございました。

—— 了 ——