

社会資本整備審議会 道路分科会 第31回基本政策部会

平成23年7月21日

【総務課長】 それでは、大変お待たせいたしました。ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会第31回基本政策部会を開催させていただきます。皆様、本日、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。

それでは、開会に当たりまして、菊川道路局長よりごあいさつを申し上げます。

【道路局長】 ほんとうに今日はお忙しい中、特に家田部会長には駆けつけていただきまして、ほんとうにありがとうございます。

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会ということでございますけれども、5月23日に開催されました第13回道路分科会におきまして、今後の道路政策の基本的方向というものについて、この基本政策部会でご議論いただくということが決定されたところでございます。道路を取り巻く環境は大変大きく変わってきております。後で詳しくご説明いたしますけれども、高齢化の問題、人口減少の問題、あるいはアジアのほかの国の台頭と、いろいろありますけれども、東日本大震災、あるいは電力問題、エネルギー政策、大きく転換の時期を迎えていると思っております。

こういった中で、先生方には、今日、この基本政策部会の議論のキックオフということで、これまでの道路政策の変遷、あるいは現状認識、またこれからこの場でご議論いただきます論点につきまして、委員の皆様方から幅広くご意見をいただきたい。

次回以降、個別のテーマに分けて順番に議論していきたいと考えております。限られた時間でございますけれども、ぜひ忌憚のないご意見をいただければありがたいと思います。どうかよろしくお願ひ申し上げます。

【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思ひます。クリップを外していただきますと、一番上に座席表、委員名簿、議事次第とございます。その下に資料が1から5までございます。縦長で資料1、横長で資料2、A3カラーで資料3、資料4、最後に1枚紙で資料5とございます。それから、さらに参考資料1と2がござひます。それから、別途東日本大震災を踏まえた緊急提言データ集というものを机の上に配付させていただいております。漏れている資料がございましたら、お知らせいただきますよ

うにお願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。

また、本日の部会の議事でございますが、運営規則7条1項に基づいて、公開といたしております。よろしくお願いいたします。

それでは、委員のご紹介に移らせていただきたいと思います。まず審議会令6条3項によりまして、基本政策部会長が事前に委員の互選により専任されております。家田仁部会長でいらっしゃいます。

【家田部会長】 家田でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 続きまして、委員の方を五十音順でご紹介させていただきます。

まず朝倉康夫委員でいらっしゃいます。

【朝倉臨時委員】 朝倉でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 大串葉子委員でいらっしゃいます。

【大串臨時委員】 大串でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 太田和博委員でいらっしゃいます。

【太田委員】 太田でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 勝間和代委員でいらっしゃいます。

【勝間委員】 勝間です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 久保田尚委員でいらっしゃいます。

【久保田臨時委員】 久保田です。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 根本敏則委員でいらっしゃいます。

【根本臨時委員】 根本です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 羽藤英二委員でいらっしゃいます。

【羽藤臨時委員】 羽藤です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 また、草野満代委員は、本日、所用によりご欠席と連絡をいただいております。本日、ご出席の委員の方、総員9名中8名でございます。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、以下の議事の進行を、家田部会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【家田部会長】 家田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

これから基本政策部会ということで何回か議論していただくということになるんですが、第1回目ですので、所信くらい言っておいたほうがいいのではないかと思います。

昨日、たまたま日本総研の40周年のフォーラムという話で、私も呼んでくださって、

パネルディスカッションみたいなことをやったんですが、その中で寺島先生がおっしゃっていたのが、この東日本大震災というのは非常に大きな被害をもたらしたし、大変なことではあるんだけど、一方で日本の社会がいろいろな意味で袋小路なのか、閉塞感なのか、次のジャンプに向けていろいろな努力はしているんだけど、何か東になってジャンプするようなことになかなかならないとどの分野もみんなそう思っていたのを、この東日本大震災というのは、ある種いいタイミングに結果的になるのかなみたいなことをおっしゃっていて、そんな感じがしますね。

この後、ご紹介があるんでしょうけれども、同じく寺島先生が座長をおやりになっておられる高速道路のあり方検討有識者会議の中でも、今まであまり出なかったような議論がぼんと出るようなムードにもなっている。そういう意味で、悶々としてきた道路の基本政策をここで1つジャンプしていただくと。申しわけないけれども、道路政策が日本が世界の中で一流というふうにはなかなか言えない状況なのを、ぜひ日本流の一流にまでなるべく短い期間でできるような、たった今を見て明日のことをやるというよりは、あさって、しあさってぐらいを見ながら、10日後ぐらいにいい国になるような、そういう政策をぜひ皆さんにご提案いただけたらいいなと思っているところでございます。どうかよろしくお願いたします。着席させていただきます。

それでは、今日の議事を見ていただきますと、報告事項が1つ、東日本大震災を踏まえた緊急提言等々の最近の道路行政の話題、それから審議事項がメインイベントになりますけれども、今後の検討の方法、あるいは視座を議論することになっています。主として後ろのほうに時間をとるということになるとは思いますが、早速入らせていただきます。

それでは、まず資料1に基づきまして、最近の道路行政の話題のご紹介をいただきたいと思っております。ご説明、よろしくお願いたします。

【企画課長】 それでは、道路企画課長の森でございます。資料1に基づきまして、簡単にご紹介させていただきます。

お手元にはデータ集もございますが、先ほど家田部会長のご紹介にもございましたように、寺島先生を中心とした高速道路のあり方検討有識者委員会というところから出されております、東日本大震災を踏まえた緊急提言をご紹介させていただきたいと思っております。

資料1の一番最後の9ページでございますが、高速道路のあり方検討有識者委員会にご参加をいただいております委員の一覧でございます。座長、寺島実郎先生をはじめとしまして、今日の部会長の家田先生、さらには太田先生にも入っていただき、有識者委員会を

立ち上げてきております。10ページに第1回から、震災以降という形にはなりませんけれども、7回にわたりまして、各方面からのさまざまな視点でのヒアリングを重ねてきていただいております。特にこの東日本大震災を踏まえた緊急提言を1週間前にご提言いただいたというところでございます。

資料の1ページ目に戻らせていただきまして、「はじめに」と書いてありますが、この委員会の本来のミッションでございますが、高速道路ネットワークのあり方、あるいは将来の高速道路の料金制度、こういったところについてご検討いただくことを目的として設定されたものでございますけれども、東日本大震災が発災したということを受けまして、緊急提言をいただいたということでございます。

1ページ目の1ポツでアンダーライン、現時点の総括と教訓と書いてありますが、1項で、今回の震災で私ども国土交通省がとってきたアクションについての評価をいただいております。よかった点、悪かった点を整理していただいております。まずよかった点という意味合いで言えば、(1)で、早く輸送路を復旧・確保できたということでございます。地方整備局が国の出先機関として広域的に機能したということで、例えば①で、高速道路が1日で応急復旧して、緊急輸送路に使えました。あるいは、よく新聞にも出ておりましたが、②で「くしの歯」作戦として、沿岸地域への道路がつながったということ。2ページ目で(2)にございますように、①、現地でございます三陸縦貫自動車道といったものが過去の津波を考慮して高台に計画されていたために、被災をせずに緊急輸送路に貢献をしたと。あるいは、②で、耐震補強を過去から行ってきた結果、今回、致命的な橋が落ちるといったような被害を受けずに早期に復旧ができた。(3)でございますが、いろいろな交通モードが複合して、今回の災害に対する支援の役割を發揮できたということでございます。①で各交通モードが特性を生かした輸送。例えばトラック、あるいは船といったものがそれぞれの役割を分担してくれて、緊急物資あるいは資材を現地に到着させることができました。②で、高速道路のネットワーク網、日本海側の物流網が太平洋側の代替ルートの役割を果たしてもらったと。あるいは③で高速バスが新幹線の代替として機能したといったところ。3ページ目でございますが、副次的な防災機能として、高速道路等が防災あるいは避難場所として役割を發揮することができたという、よかった点を評価しております。

一方、課題として問題がございます。(1)にございますように、本来果たすべきネットワークとして機能が果たせなかった。それは①にございますように、ネットワークの機

能に高速道路が十分できていなかったということ。あるいは、②で太平洋側と日本海側を結ぶネットワークが非常に弱かったということ。あるいは、④にございますように、暫定2車線の高速道路区間が多くて、復旧による交通規制あるいは物資輸送に大きな影響が出てきたということ。4ページ目でございますが、今度は他モードとの機能連携ということで、実際に空港・港湾との連絡が十分されていなかったということ。あるいは、(3)で交通関係の情報がさまざまな分野に広く提供されていなかったということ。さらには(5)で、要は今まで強いと言われていた土を盛った盛土構造自身の耐震性に問題があるということが露見したということでございます。

それを受けて、5ページ以降で提言をいただいたわけでございます。例えば2の緊急提言の中の(1)、二段構えの思想、防災+減災の思想に基づく取り組みが必要だと。あるいはハード・ソフトの組み合わせといったもの。(2)で他の交通モードとの連携が必要であるということ。6ページに移りまして、(3)でございますが、ネットワーク強化が必要だということで、例えば1番の上のかぎ括弧にございますように、幹線道路ネットワークの弱点を解消するというで、ミッシングリンク、あるいは隘路区間の改良といったものをぜひやるべきだと。さらには、その際に合わせて日本海側、太平洋側のネットワークの強化といったもの。次のかぎ括弧でございますが、復興高速道路の整備ということで、これはかねて新聞からも言われておりますが、特に三陸の太平洋岸、三陸沿岸道路を復興高速道路として強化すべきだと。そして、それに加えて、そこと内陸を結びます横断軸の強化というのが2つ目の○。そして、最後の3つ目の○で、これらを実施することに合わせて、整備のスピードアップ、あるいは整備目標の明確化といったこと。そして、最後のパラグラフでございますが、首都圏の直下地震、あるいは東海・東南海・南海地震といった今後の想定される地震に対してのネットワーク強化ということも必要であるということをご提案いただいております。

7ページ、8ページ目でその他ということで、今後の震災を踏まえて、今回の経験の伝承という意味での人材育成、さらには液状化といったような技術開発についての取り組みをもっとしっかりやるべき。あるいは他の道路管理者も含めまして、連携をした管理の強化という意味での○の2つ目。さらには、この○の2つ目でございますけれども、中ほど以降、情報基盤のおくれを今回整備するといったことも含めまして、さまざまな情報提供の機能の充実といったものが必要だということ。そして、3つ目のかぎ括弧でございますけれども、今までの評価手法につきまして、従来の渋滞解消型のいわゆるB/Cと言われ

ているこの事業評価に加えて、災害に対するネットワーク評価といった考え方を新たにつくるべきだというご視点。そして、7ページ最後のパラグラフでございますけれども、観光といったものを今回の被災地域の産業創生の牽引役に果たすべきだというご提言。そして、8ページ目でございますが、既に取り組みをさせていただいているところではございますけれども、今回の震災の被災者、あるいはその復興を支援するためのトラクター等への高速道路の無料開放といったことに関しましての今後の影響を十分に検証した上で、今後の改善あるいは見直しを検討することのご提言。そして、最後の〇でございますが、今回、東北地方整備局が実際の復旧・復旧に対して大きな役割を果たしてきているということ踏まえて、これからも国・地方といった役割の分担をどうすべきかといったようなことをさらに議論を進めるべきだということ。そして、今後、さらにこの提言を踏まえた上で、今後のまたさらなる高速道路のネットワークのあり方、あるいは料金制度について検討を秋までにまとめていこうというところを緊急提言としていただいております。

時間が長くなってしまいましたが、以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。これはこの基本政策部会そのものではありませんから、あくまで並行して走っている別の委員会のアウトプットではございますけれども、おそらくこのあり方委員会での提言や、これからそのうち出るであろうネットワークのあり方や料金のあり方というものも極めて尊重しながら、この基本政策部会でやっていくということになるかということで、ご説明いただいた次第でございます。

まずはこの資料1につきまして、ご質問等がございましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。はい、根本先生。

【根本臨時委員】 私は復興高速道路についてちょっと教えていただきたいと思うんです。三陸沿岸道路が役に立った話はよくわかりますし、リダンダンシーを高めるためにそういう道路をあちこち、特に地震が予想される地域でつくらなきゃいけないというのも非常に説得的だと思うんですけれども、復興高速道路という言葉をつくったということは、これから復興に向けて防波堤をつくってみたり、漁港を整備したり、高所移転したり、鉄道を復旧したりという、いろいろなプロジェクトがある中で、復興という1つの大きなプログラム目標みたいなものにいろいろなプロジェクトがどういうふうに貢献できるかということが問われている中で、特に高速道路というものが非常に効果的なんだという話になってくると、それはやっぱりB/Cと言わなくても、費用対効果的な話がそこで必要になってくると思うんです。そういう意味でどういう復興高速道路というものを理論武装とい

うか、特にほかのプロジェクトよりいいよとか、あるいはほかの高速道路よりもぜひつくったほうがいいよという、その概念というか、そこら辺がもしあれば教えていただきたいと思います。

【企画課長】 よろしいでしょうか。この提言の中にも少し書いていただいているところではございますけれども、もともとまちづくりの基盤になる。今回、この当該地区におきましては、鉄道等というよりも、自動車交通が実際に卓越してしまっている地域でございますので、これらの地域づくり、あるいは復興計画をつくっていく上で高速道路なりの結節点というんでしょうか、インターチェンジが今後のまちづくりの基盤あるいは基礎になるという可能性が高いということもございまして、この高速道路というのが復興会議等々の、また別の会議の議論の中でも早期の位置づけと事業推進といったものが言われているところでございます。

これを受けて、私どもも当然この提言の中でも実際にご指摘をいただいているところではございますが、必ずしも何でもかんでもというわけではなくて、実際にこれらのネットワークを整備していく上で、効果的に、あるいは戦略的にやっていくことが必要だということが文言的にも、6ページの冒頭のところでも整理されておりますし、ここのところを気をつけなさいというのをこの委員会の先生の中からも実際にご指摘を受けているところでございますので、今後、ただやみくもにただひたすら走り続けるということではなくて、どういった区間を早くやればいいのか、あるいはどういったところから手をつければいいのかといったところも考えながらやっていきたいと考えております。

あと加えて、これらの事業はやはり評価をしていくということが当然必要でございますので、この提言の中でもうたわれておりますし、また一方で、今、この道路分科会の事業評価部会といったところにおきましても、今までの3便益B/Cと言われております、要は渋滞を解消する、あるいは時間を短縮させるというような評価とは違う評価尺度を持って、その事業の優先度を評価していくというやり方を、今、ご議論いただいている最中でございます。そういう意味では、今、ご指摘をいただいております根本委員の視点もその中でぜひご議論いただいた上で反映させていただければなと思っております。具体的には、先ほどの提言の中にもございましたように、災害といった際にどういったネットワークを優先されなければならないのかといったような視点を評価していただければなということを中心に、その部会でもご議論いただいているということでございます。

いずれにせよ、今後予算化をしていくに当たっては、やはり透明性等々を高めていく、

あるいは効率性を高めていくという視点では、今のご指摘、避けることのできないご意見だろうと思っておりますが、気をつけてそこは対応させていただければと思っております。

【家田部会長】 今のところの議論で出ているものとして若干補足させていただくと、現在の評価しながら整備するときにはいい評価になるのは、結局将来交通量が多いところが大事ということになるので、これはこれで1つの重要な見識で、これはこれでやっていかなきゃいけないんですが、一方で、場所が孤立しちゃって困るねみたいなものが、どこが孤立度が高くなり得るかとか、どこを直すのがそれを解消する程度が大きいかみたいなものは別途検討しなきゃいけないですよ。それが、今、森さんがおっしゃったうちの後ろ半分の話だと思うんだけど、一方で、ここに書いてある文言で、それぞれの市町村が復興計画を立てて、こうしましょう、ああしましょうといろいろしていくわけだけでも、人口減少が2030年には6割とか半分ぐらいになっちゃうと。そういう中では、個々の市町村がこうやりましょうというプラン自身がそんなにうまく進もうはずもないし、個々独立に復興していくなんていうことは現実的とは思えない。

そうすると、各隣同士ぐらいの市町村が役割分担しながら復興を進めるということは、きっと全体の復興の促進に役立つねと。そのときに重要なのは、その隣同士ぐらいの町が連帯をし合って、流動性を高めていることが重要だろうと。だから、そういう意味での早期復興を目指すようなものとして、こういうふうにつながりことも、さっき言った2つの要素とはまた別に要りますねという議論があって、そういう意味では復興祈念ではなくて復興促進高速道路みたいなものが要るのではないかと。少なくとも被災したからあそこに軸線をつくってやるのが大事だみたいな、政治家が言いそうな話ではなくて、もう少し知性を感じられるようなものが大事だなということがあって、こういう表現がここに入っている議論だったかと思えます。

ほかにご質問はございますか。それでは、また戻るかもしれませんが、これは報告ということにさせていただいて、本日のメインの資料2以降に入らせていただきたいと思えます。

それでは、審議事項「今後の道路政策の基本的方向の検討について」、事務局より資料説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室の吉岡でございます。これから3点ご説明いたします。

まず国土交通省全体で重点計画とございまして、それはどういう検討状況になるのか、

最終的にはこれにいろいろな反映をしていくということもあるのかなということでございます。2点目は、今までの道路政策はどんなふうに変遷してきたかということをご説明したいと思います。3点目が、最も今後の話でございまして、どういう論点でどういうテーマでこれから議論していったらいいのかということのたたき台を用意させていただいておりますので、その3点をご説明させていただきたいと思っております。

まず最初に、資料2で社会資本整備重点計画の検討状況というものをご説明させていただきます。1枚めくっていただきまして、重点計画でございましてけれども、平成15年に最初の計画をつくりまして、それまで道路、河川、港湾とばらばらであったものをまとめるということで、20年度に改定を行いまして、まだ計画半ばであったわけでございますけれども、社会資本といいますか、公共事業そのものは大幅な削減をしたということと、それから、評価そのものの充実をいろいろ図っていくというお話、あるいは民間の知恵を生かして成長戦略をいろいろ考えなきゃいけないということもありまして、途中であるけれども見直そうという議論になりまして、昨年から見直しをしてきまして、昨年末に骨子をまとめて、今年の夏ごろにはそろそろまとめるということではあったわけでございますけれども、途中、震災もございまして、その辺も見直しながら取りまとめていこうということになってございます。

どんな内容かということで、2ページ目をお開きいただきますと、重点計画のポリシーマップがあります。政策分野として3つ、上から国土、真ん中のところでございますけれども生活、地域産業ということでありまして、そういう政策分野に対して課題があるんじゃないかと。点線になっていて、緑色の課題というのは、持続可能な国土とか地域とか生活をしていくために必要な課題ということで、国土のところでは国土保全、生活のところでは暮らしの安全、それから一番下のところでは地域の活力。赤の点線であらわされているところもありますけれども、これは危機的な問題なので、危機意識を持って臨まなきゃいけないということで、国土のところでは地球環境、生活のところでは少子・高齢化、地域産業のところでは人口減少。一番最後の黄色のところでございますけれども、新たな成長とか価値を創造するというところで、国家戦略、地域戦略の実現を図るための課題ということで、国際競争力、快適な暮らしと環境、それから交流の促進、文化・産業の振興ということ課題をいたしまして、両側にプログラムということで、これは42項でございますけれども、それを実現するためのプログラムとして何があるんだろうかという整理をしまして、実際それを達成するためにはどんな目標でどんな施策でやったらいいのかという整

理をしているということでございます。

具体的に申しますと、4ページ目をごらんいただければと思いますが、ここに「交通事故のない社会を目指す」、あるいは「外国人観光旅客の来訪を促進する」とありますけれども、交通事故のほうで話しますと、今、その目標をプログラム目標としてどういう目標にするかと。究極として交通事故のない社会を目指すんだと。その指標は何でやるのかということで、事故の死者数とか死傷者数でやろうと。こういう形で一つ一つまとめていこうと。

次、5ページ目を開けていただきたいんですけども、施策は変わっておりますけれども、そういう1つのプログラムに対して関連する施策・事業はどんなものがあるのかと。ここでは大災害発生時の広域的な救援活動等ということがプログラムになっておりますけれども、それについて必要な施策を並べて、さっきの目標をどう達成できるかと。これを42項一つ一つつくっていきこうという作業をしているということでもあります。

それから、震災を踏まえまして、具体的に7ページを開けていただきたいと思います。プログラムを少し変えなきゃいけないねということがありまして、例えば津波に強いとか、そういうプログラムを入れなきゃいけないんじゃないかと。それから、一番下でございますけれども、災害発生により損なわれる機能をカバーするシステムを構築するということも考えなきゃいけないねと。このような作業をしながら重点計画を取りまとめようというふうに動いていると聞いているところでございます。

8ページ目でございますけれども、今後のスケジュールといたしまして、一番下の部分でございますけれども、8月中旬に中間取りまとめを行いまして、12月、年内に最終の答申をするということでありまして、これからご検討いただく道路の部分についても、これらに反映できるものは反映させていきたいと考えているところでございます。

以上が1点目、省全体のことでございます。既存の道路施策と42のプログラムの関係をA3の表で置いてございます。参考にいただければと思います。これが1点目のお話でございます。

2点目は、道路政策の変遷ということで、資料3と書いた、上から年代が書いてありますA3の紙でご説明いたしたいと思います。50年以上ある道路政策は簡単には総括はできないと思いますけれども、まず基本的な我々のバックグラウンドとなる政策としまして、国土計画ということで62年、昭和37年に始まった全総を一番上に書きまして、それより以前に始まっていました、たしか29年から始まったと思いますけれども、五箇年計画

というものを書いています。

先ほどご説明しましたとおり、2003年、平成15年から重点計画ということでほかとも取りまとめをして行われているということでございます。その下でございますけれども、8次の五計、これは昭和57年からこの基本政策部会の前身であります道路審議会からまず建議をいただいて、いろいろなご意見を有識者の方からいただいて、それで計画をつくろうということでやってきておまして、それ以降、中間答申といったときもありますけれども、計画ができる前に建議等をいただきながら、そこでいろいろ打ち出された施策を中に盛り込みながら、高規格であったり、あるいはITSとかTDMであったり、評価であったり、弾力的な料金施策であったり、そういうものを盛り込みながらやってきたということでありまして、今般ご議論いただくものをこういう中に反映できればと思っております。

その下、オレンジ色で概括してございますけれども、戦後は信じられないぐらい道路が悪いと外国の方に言われたとおり、まず泥道とか砂利道を直すところと、いろいろな制度、基準等と一番下を書いてある上のごとこにございます特定財源の制度だとか有料制度をつくるということにまず心血が注がれた時期があります。それが少しは一段落してきたところで、今度は急激なモータリゼーション等がございまして、それに合わせてネットワークをつくっていくという時代がありまして、その後、2000年を迎えるに当たりまして、さまざまな要請がありまして、それに対応してきたということでもあります。

具体的に、その主要施策のところでご説明いたしますと、まずは国道等の舗装や改良をやってきたということでもあります。国道1号で車がすれ違えるようになったのは昭和36年ということでございますので、その辺まではそういう仕事を一生懸命やってきたと。その一方で高速性を求めるということで、高速道路ネットワークをつくろうということで、1950年代半ばぐらいから高速道路整備についての諸制度を整理して、ネットワーク整理を行ってきたというところがございます。

その一方、いろいろな管理の問題がありまして、飛騨川のバス転落事故等もありまして、防災点検を行うとか、交通の規制を行うとか、そういうことを始めまして、管理もちゃんとやっていかなきゃいけないということもあわせて思い出したのが、そのスタートでございます。

その後、ネットワーク等を整備し、モータリゼーションが進むわけですけれども、そうすると、さまざまな弊害が出てきまして、大きく3つ弊害が出てきたと。1つは交通事故

が出てきたということ。それから、環境対策をどうするかと。それから、円滑化と書いてありますけれども、渋滞をどうしていくかということでもあります。

まず交通事故につきましては、特に1960年代前半ぐらいに交通事故死者数が約2万人に達するという状況にもなりまして、さまざまな法制がなされて、70年に1万7,000人ということで、その後、いろいろな対策を行ってきたということでございますし、環境につきましても、同じように70年代前半にさまざまな公害の問題が起きて、大気汚染の防止法とか騒音の規制法とか、いろいろな対策を行ってきたと。渋滞についても、1980年代ごろからさまざまな施策をやり始めて、実施してきたということでもあります。

平成を迎えますと、情報ネットワークというものをきちんとやるべきではないかという意見もあり、さらには平成10年ごろからになりますと、あるいは2000年の手前ぐらいになりますと、事業をもう少しちゃんと評価していったらいいじゃないかと。一番下でございますけれども、B/Cを導入するのも2000年前ごろということでもあります。そういう流れになってきたということでもあります。構造については、それに合わせていろいろな構造の基準を見直しながら、だんだん歩行者とか、その辺を見直していくという流れになってきたということでもあります。

昨今の3回の建議を見させていただきますと、1997年、2002年、2007年と見ますと、1997年、平成9年ですから今から十数年前でございますけれども、このときに初めて社会実験をやるとか、あるいは評価をちゃんとやっていくとか、そういう要素が加わっております。真ん中の平成14年、2002年のときでございますけれども、これは初めて更新という言葉が明確に出てくるとか、あるいは高速の利用料金を高速道路の高度利用のために使おうとか、スマートインターとか、弾力的な料金施策とか、そういう利用面の話がかかなり出てきたというのが真ん中でございます。

2007年は、さらにそれを推し進めまして、更新の世界では予防保全をちゃんとやっていくんだということ、料金の引き下げ、あるいは空間の整備といいますか、風景街道といった話が出てきた。その他、継続しているものがあるわけですが、ここ5年を見ますと、そういう施策を盛り込みながら、提言をいただきながら、それを実行に移してきたということでもあります。

以上が道路政策の変遷でございます。

最後に、A3の1枚で、道路政策の現状認識と今後の論点ということのペーパーがあり

ます。まず右側からいきますと、今、道路政策の変遷の説明をいたしました、まずもってやらなきゃいけないのは、今の日本の道路の現状をどう評価するのかということをやちゃんとしなければいけないなと思っています。これまでの取り組みで、まずちゃんと成果が出たものはあるし、やってきたものはあるのではないかとことはちゃんと確認が必要ではないかと。高速道路も一応7割はできましたと。道路の舗装、これは簡易舗装を入れていないので、簡易舗装を入れると99.4%ですので、かなりほとんど舗装はやってきて、むしろそれをどう打ちかえていくかということになっている。あるいは、交通事故も、先ほど言いましたように4分の1ぐらいになったということでもあります。

ただ、それに対して不十分である施策もあるのではないかとということで、まだ言われまですミッシングリンクであるとか、大都市の環状道路とか、踏み切りの問題とか、無電柱化という話もありますし、今まさに建議をいただいた中にご説明したように、そういう整備的なメニューに加えて、既存の施設をちゃんと利用していくんだとか、適正に利用するんだとか、そういう話があるのかなと。TDM、要するに流入をどういうふう抑えていくのか、どう施設を利用を抑えていくのかとか、各モードを連携すべきじゃないかということとか、歩行者、自転車とかを考えたら、もう少し空間の再配分があるんじゃないかとか、あるいは路上工事・駐車、過積載への対応とか、そういうものもあるのではないかとことです。それから、ストックの維持更新を今後どうしていくのかという話。

それから、財政の問題等も議論があるんですけども、貴重な公共空間としてどういう機能を求めていくのか、外とどういうふうにつながっていくのかという課題もこれからあるのではないかと考えてございます。

簡単に参考資料1で具体的なものをご説明いたしますが、先ほどの整理の変遷と少しダブるところがございますけれども、1ページ目は戦後の道路の状況をレビューしたものでございまして、馬車交通を経なかったのも、モータリゼーションの対応がおくれていたということでありまして、自動車保有台数も急速に伸びましたし、その分、舗装とか改良は一生懸命やってきたということでもあります。

2枚目は、鉄道に比べて高速道路がおくれていたということで、飛ばします。3ページ目も飛ばします。

4ページ目も、モータリゼーションに合わせて高規格道路がおくればせながらネットワークを一生懸命拡充してきたということでもあります。

結果として、5ページ目でございますけれども、インターに近いところの製造品出荷額

とか工業が伸びましたし、交流可能人口もかなり広がったということも言えるのかなということはあります。

ただ、その一方で、6ページ目でございますけれども、これはまだ検討中ですし、この拠点でいかどうかはありますが、黄色とかオレンジ色、特に赤の部分、都市部と日本海側とかですけれども、まだかなりサービスレベルというか、走れる速度が遅いところがあって、そういうところはもう少し拡充が必要なんじゃないかということも言えますし、7ページ目でございますけれども、車線数を並べておりますけれども、他の国に比べると、やはり3車線以下といいますか、2車線のものとか、そういうものが多いですし、この割合を見ていただいても、そんな状況になっているということでもあります。

8ページ目も、スピードという意味では中国には及ばない。ほかの国もつくっていますので、そういう意味でスピードはやばいなという状況であります。

9ページ目は飛ばします。

10ページ目でございますけれども、これは交通状況でございます、死者数は減ってきたんですけども、事故件数は少し高まってきて、若干落ちてきているということでもありますけれども、これもよく見ると、11ページ目でございますけれども、そんなに外国と変わらないんです。一番下の黄色の部分ですけれども、歩行中のものとか自転車乗中のものについての事故率が極めて高いので、その対策をちゃんとやってかなきゃいけないということで、総数は落ちてきたわけですが、やらなきゃいけないところというのはあるのかなと。

それから、12ページ、踏み切りは相変わらずの状況で、外国に比べて非常に東京は多いので、きちんとしていかなきゃいけないということもございますし、無電柱化についても同様でございます、東京ですら半分ぐらいということもございます。

14ページは飛ばします。

それから、重量が大きい車が構造物に当たる影響というのはすごく、12トンの車1台が10トンの車両の9台分に相当するので、とにかく重たい車は走らないほうがいいので、そういう規制。ですから、適正な利用という意味では、そういうこともちゃんと取り組まなきゃいけないんだろうということでもあります。

それから16ページですけれども、今まで使ったストックで、市町村管理のところなのか、全体管理が厳しくなっている、管理上、車が通れなくなっているようなところは、規制とか通行どめが増えているということでもあります。

あとは、望むべくもないのかどうかあれでございますけれども、17ページ以降、外国に比べて、少し空間は見直さなきゃいけないのかなというふうなこともありまして、そういう願いを込めて、17、18等を載せてございます。

また、A3に戻りますが、そういう現状を見た上で、どういうふうにするのかというのが、ここも一定の道路の変化を評価しなきゃいけないと思っております。

その左側に行きまして、今後の社会、経済、地域の変化をどうするかということでございます。小さい字で書いてありますけれども、社会的な課題や制約の中でどのような社会、経済、地域の変化、それから、車社会ってどうなるのかなとか、そういうことも考えながら、どういうものを考えていくのかというのがあり、それで道路のつくり方とか使い方も変わってくる部分があるだろうなということです。

制約は、もうよく言われています人口の減少、高齢社会の進展、エネルギー制約とか財政制約、一方、アジアがものすごく台頭しているということでもあります。人口なども諸外国のデータを参考資料に入れてございますけれども、見ていきますと、頑張っただけで伸ばすということ、あるいは移民を受け入れて伸ばすということもやっているのがありますので、もう少しその前提というのはいろいろな意味で考えていかなければならない部分もあるのではないかとござります。地域のところは、その人口減少を受けまして、過疎化するとか中心都市に集中するということでもあります。

交通自身の中身を見ていきますと、高齢者や交通弱者の存在がいろいろあるということと、都市部を中心に車を持たない人が増えているので、空間の再配分の話もありますけれども、公共交通とか自転車の利用とかどう対応していくのか。あと、そもそも乗り物自身がITSの技術だけじゃなくて、パーソナルなモビリティも含めて進化しているので、そういうものに対して、道路側でどう受けとめていくのかという話もあるのかなということでもあります。

さらには、オレンジ色の先ほどご説明しました緊急提言等の対応を踏まえて、少し価値観を変えながらやっていかなきゃいけないんだろうなということでありまして、そういうことを踏まえて、本日の主題に行きますが、今後の道路政策の主要テーマとして、事務方として7つほど提案させていただいております。

1つ目が、安全で安心な道路交通環境の確保ということでありまして、例としては、交通事故の削減。先ほどご説明しましたがけれども、依然として自転車とか歩行者中が多いので、どのような工夫で減らしていくのかということ。あるいは車がない移動者とか歩行者、

自転車とか、高齢の運転者のための安心を高めるためにどんなものを作っていったらいいのかということがあるのではないかと。あくまでも例示でございます。

それから、空間とか多様な機能という意味では、やっぱり美しく誇れる街並みにするにはどうしたらいいのであろうかということと、新たな価値を生み出すということで、もう少し有効利用、空間の使い方をどうしていったらいいのかということがあるのかなと。

3、4は、ある意味では、日常時と非常時という感じでございますけれども、道路のいろいろな施設をどうやって持続可能な形で維持、更新していくのか。先ほど市町村の例をご説明しましたけれども、厳しい工事上の制約がある中で、老朽化するストックの健全性をどう保つのかとか、どのように更新投資を抑えながらライフサイクルコストの低減をするのかという対策も必要だろうと。

その一方で、特に今回、災害を受けました4番目の課題として、災害に強いしなやかな道路システムということでございまして、当然、ハードでこたえていくわけでございますけれども、それプラス避難などソフトとの連携をどんなものにしていくのかということと、ネットワークという意味では、多重性みたいなものをどういうふうに確保していくのかと。

それから5番目としまして、環境に優しくスムーズで快適な交通システムということでありまして、これは道路と乗り物との連携でもあるわけですがけれども、まず、いろいろな乗り物が進化していきだろろうという中で、道路はどのようにそもそも進化していかなきゃいけないのか。そもそも環境という意味では、渋滞とかどう解消していくのか。それから他モードとの連携とかをどういうふうにやっていくのかという課題があるのかなということでございます。

それからネットワークについては、基幹ネットワークをちゃんとつくっていかなくちゃいけない。国土を生かして産業を支えるんだというネットワークをどうあるべきなのかということと、活力のためにどう維持していくのか。料金なんかの話も含めて、そういう議論をしていくのかなということがあります。

7番目の議題は少し分けてもいいのかもしれませんが、政策の進め方と新技術の改善ということで、1つは、さまざまな制約がある中で、選択と集中であるとか、先ほど議論が出ました評価指標の充実だとか、事業のスピードアップみたいなものをどのように展開していくのか。あと、情報通信などの新技術をどうやって生かしていくのかということ。それから、少し切り口は違いますけれども、地域主権とか民間を活用するとかPPPの話がある中で、道路政策をいかに進めていくのかというような、一応ちょっと大きな、

ざくっとしたテーマであります、7つのテーマで議論したらいかがでしょうかというようにご提案をさせていただきました。

最後に、資料5ということで、先にスケジュールをご説明して恐縮でございますけれども、今日議論していただいたテーマをもとに、二、三のテーマを毎月1回ずつぐらい議論させていただきながら、年末に向けて何らかの取りまとめをさせていただければというふうに思っているところであります。

長くなりましたけれども、説明は以上でございます。

【家田部長】 どうもありがとうございました。

あと1時間ぐらい議論の時間はとってありますので、ぜひ忌憚のないところをご議論いただきたいと思います。

最初、私のほうから資料5について確認ということで見てみますと、今日は7月21日で初めの一歩ということなんですけれども、今、吉岡さんからお話があったように、大体月に1回やろうと。年内ぐらいに取りまとめするんだってことですね。意外に時間がないんですよ。もう年内なんてあつという間ですからね。だから、かなり急いでやっていけないといけないなど。

それと、最終的に基本的な方向ですから、なるべく具体的なら具体的なほどいいですよ。それはもうフィジカルな具体じゃなくたって、制度的な具体でもいいし、どんな具体でもいいんだけど、何とかを検討すべきみたいなこと言ってみたって、何もできませんからね。これをすべきとか、これをやめろとか、そういうような、最終的にはなるべく具体性のある、しかも実現可能性があって具体性がある、しかもブレイクスルーになるようなものが、少なくともいいから出てくればいいなという目標でございます。

第2回以降、主要テーマごとに二、三テーマずつやっていくということなんです、その辺、そういうふうに、例えば資料4の黄色いところに書いてあるような7つのテーマを二、三個ずつやっていくというのも1つの手だろうし、ちょっと考えておりますのは、最初は少しほわっと全体をやっちゃって、今日はそういう場を設けませんけれども、それぞれの委員に若干の時間の話題提供をしていただいて、自分はここのところをやるべきだと思うみたいなことをまずさらっとやってみて、その中で共通して、周りがほぼ合意できるような重要事項を最初に抽出して、後半あたりはそういう抽出したようなものを重点的に議論していくというやり方もあろうかと思うので、これからの議論の進め方も小耳にしまして、今日は全体のご議論をいただきたいと思います。

多分全員、ちゃんとしゃべっていただけたと思いますし、うまくすれば全員2回くらいしゃべれるんじゃないかと思いますんで、どこからでも結構ですが、まずどうでしょう、もしお願いできれば、この資料5の今後の議論の進め方とこれからの手順、そんなようなことについてご意見ありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【勝間委員】 一番気になりますのは、このテーマの今の選び方ですと、重なりと漏れがかなりあるんじゃないかと。ですので、例えば、経済性、安全性、快適性といったようなもう少し大きくりのものをつくって、その中での議論にするのか、あるいは家田先生がおっしゃったとおり、もっとわあわあやっちゃって、後でこちらにくくり直したほうが、漏れや重なりが少なくなるんじゃないかと思いますが、いかがでしょうか。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにもこの資料5についてご意見ございませんか。

はい、どうぞ。

【太田委員】 1点確認させていただきたいのですが、年内で最終的に取りまとめするというので、並行して社整審のほうの重点計画が動くのですが、この最終取りまとめを何に使われるのかという。つまり、どの時点から最終取りまとめを使って、何年間ぐらいこれを使いたいとか、そういうイメージをお話いただくと、ここでの議論の話をどこまで具体化するか、あるいは具体化しない部分で本質論を議論するところというのが整理できると思います。

【家田部会長】 ほかにはどうですか。まとめて答えていただきますので、一通り。朝倉先生。

【朝倉臨時委員】 若干関係するんですけども、A3判のマトリックスで書いたものがありますよね。プログラムと施策・事業の一覧という。ここにも道路の1から29まで施策・事業が並んでいるわけです。こういったものと、資料4の今後の道路政策の主要なテーマのところの小さく書かれたトピックスですね、これが何らかの形で関係づけられるようなことをしようとするのか。つまり、具体的に言うと、1から29の道路の施策・事業について、これを体系的にうまくまとめ直して、主要なテーマとの関係で整理し直す。あるいは29プラスアルファというイメージかもしれませんが、そういったものが最終的なアウトプットのイメージなのかということを確認したいんですが。

【家田部会長】 今の朝倉先生の話は、議論というよりは事柄の話なんで、まずお答えいただきましょうか。

【道路経済調査室長】 29は、当方が今進めている施策をまとめているだけでございますので、今回議論いただいたやつでもう一回ここはまとめ直して、最終的に重点計画はこの上の42のほうに反映されていきますので、そちらに反映させるという形になると思っておりますけれども。

【家田部会長】 重点計画は、さあ今やって、今、予算要求してっていう、今バージョンなんですよ。こっちの資料4のほうは、今にも反映したほうがいいものが出りやそれに越したことないんだけど、その次のステージのような、よりロングディスタンスの方向性というふうに私は理解しているんですけども、そういう理解でいいのかな。

【道路経済調査室長】 確かに家田先生おっしゃるとおり、両方が並行して進んでおりますので、反映できるものは社会資本重点反映しながら、できるだけ間に合わせたいとは思っておりますけれども、多分こぼれてくるやつはあるんで、それはまた、その新しいものとしてやっていきたい、我々の進めるものとしてやっていきたいと、そういう感じになると思います。

【家田部会長】 それから、今、太田先生が言った12月っていうのは、どういうタイミングだって、その辺はどうですか。

【道路経済調査室長】 できるだけ重点計画に位置づけられるものは位置づけたいと思っております。そうすると5年というスパンが1つ決まりますので、そこはそこで頑張りたいなというところがあって、せっかくやっていただいて、我々だけのというよりも、省の中でもちゃんと位置づけられるというふうにはしたいなと。そういう努力はしたいということで、ちょっと無理をお願いしているところもあるんですけども。

【家田部会長】 今回の点については、お二人、いかがですか。ご理解いただきましたか。

【太田委員】 はい、わかりました。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

それじゃ、勝間先生から、議論の進め方について、大きくくりにして議論するというのも手ではないかというお話もありました。その辺も含めてどうですか。事務局から。

【企画課長】 その議論の進め方は、まさしく委員の先生方各位のご意見をまとめていただければ、その方向に沿う形にはしていきたいと思っております。確かに今の勝間先生のご意見は、いきなり最初の道路の深いところの、あるいは専門的なところをいきなりがちゃがちゃやるよりは、もう少し前段のところを、あるいは将来の例えば社会、経済を

見通してということを議論していただく上では、極めて有効なやり方かなというふうには、私ども今ご意見聞いて思っておりました。

【家田部会長】 私のはもっと荒っぽくしてしまって、1つにしちゃうっていう。ブレインストーミングですね。どんな分野でもいいし、あるいはもう限定的な分野でもいいし、広くてもいいし、やり方のことに関心がある人でもいいし、何か具体的な人でもいいし、交通工学的なところに関心のある人でもいいし、料金みたいなのもいいし、もうそれぞれ自分の言いたいこと言ってくださいというのをとにかく一遍やると。それで、そういう結果とこの7項目がうまく合っているようならば、この7項目でいってもいいし、どうも違うなっていうんだったら、それが5項目になるかもしれないし、3項目になっちゃうかもしれないしね。というふうなことでいかがかと思っているんですけど、いいですかね。

【企画課長】 はい。

【家田部会長】 そうすると、委員が幸いにたくさん入っていただいておりますので、一遍にやっちゃうと、今度は1人の発言時間が少な過ぎて難しいんで、2回くらいなんかブレインストーミングみたいにしてはどうかなと思うんですけども。したがって、1回目、2回目はちょっと頻繁にやらせていただいて、その後、ちょっと時間をとって事務局がまとめる作業をして、そのまとめに基づいて、今度は分野別に3つくらいに分けるんですかね。ぼんぼんぼんとやっていく、こんなような感じでどうかと思うんですけども、いいですか。

【企画課長】 結構です。

【家田部会長】 よろしくお願ひします。そしたら、そんなように進める前提で、今日はオーバーオールに意見交換というふうにしたいと思います。

それじゃ、資料5は置いておいて、それ以外の資料についてご自由にご質問やご意見や、この部分が絶対抜けてるよみたいな話でもいいし、ご活発なご発言をいただきたいと思ひます。どうぞどなたからでも結構です。

こういうの、この間習ってやりやすい。こうやってもらおうと、発言したいっていう意味になるので、ぜひそうしてください。お願ひします。

じゃ、勝間先生。

【勝間委員】 私、これが言いたくて実はこの分科会に入っているんですけども、要は、しつこく言ってますが、車以外の視点をもっと道路行政に対する新しい転換というのを求めたいと思ひます。明らかに歩行者、自転車——私、この間、バイクで転んで骨折し

ましたが、その他の要するに車以外のものが一番危険ですので、そこでのバランスにおける安全行政というのをぜひ大きな柱にしてほしいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

どうぞほかにも。太田先生。

【太田委員】 今、勝間先生のお話に関連して、1点申し上げたいと思いますが、今回、提示されているテーマで言えば、2と3に関係すると思うのですが、公物管理法としての道路法の改正の話ぜひキックオフしてほしいと思っております。他の公物管理法、河川法等々は改正されて、目的規定が改正されているということがまず1点です。道路は、通行するためのものであるというのが今の規定なわけですが、2のところ、美しい街並み等々、そういうものをやるためには、今の道路法の規定では、やはりいろいろ不具合があるということですから、それを変更しなければいけないということです。

もう一点は、かなり難しい話なのですが、今、管理区分が、国道、都道府県道、市町村道というふうになっています。道路種別を変更するかどうかという議論は横に置くとしても、複合的に管理できないかと。国道と県道が交わっていると、途中で歩道の作り方が変わるなどの不都合があるケースで、そういうものを総合的にやりたい場合に、道路法の規定が1つひっかかっているのかなというふうに思います。

ただ、1点注意しなければならないのは、河川法を変えて、国管理の河川でも地元の意見を聞くということになりました。その結果、知事がダムまかりならんと言うと、ダムをつくらないと。ダムつくらなかった結果、国管理の河川がはんらんすると国が責任を問われると。つまり、意見は言うが、責任はとらなくてもいいような公物管理法に河川法はなった部分があるかもしれません。

同様のことは、例えば首都高速道路の料金に関して、関係都府県は同意権を持っている。裏返しに言うと、拒否権を持っているわけです。首都高速道路が料金改定をしたいといったときに、例えば都が拒否権を発動すると。その結果、償還計画がうまくいかなかった場合に、都は、短期的には、責任をとる形ではないだろうと。そういう意味では、意思決定のやり方、合意の形成の仕方と責任負担問題が絡むので、道路法の改正自体は、必ずしも軽々しくできないことではありますが、いずれ避けて通れないことなので、ぜひ久しぶりの基本政策部会ですので、キックオフで、論点として挙げておいてほしいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

大串先生。

【大串臨時委員】 すいません、私、2つ大きく分けて言いたいことがあるんですけども、1つは、道路というのはかなり生活を変えるようなものすごく大きな施設だと思うんですが、なかなか設備が遅々として進まなくて、大きくなって二、三十年ぐらいたって、あっ、この道路、こことつながるためにあったんだってわかるように、ものすごく道路ってつくるのに時間がかかってますよね。それで、耐震性も要求されるとか最近言われ始めていますので、ぜひ耐震性が要求されるしっかりとした道路と、そうじゃなくて、少しぐらい質を落としても、早く通して、その地域の人たちに経済的な恩恵を早く行き渡らせるようにするとか、そういう、ちょっと規格を分けるような形での道路建設というのがやっていたらいいのかどうかという確認も含めて聞きたいということです。

【家田部会長】 これはご質問ですね。

【大串臨時委員】 質問ですね。もしやっけてらっしゃらないのであれば、ぜひそういうふうな形で、特にできてしまったところには利用者が非常に激減しているような、これから二、三十年起きてくるわけですから、とにかく敷設を優先して規格を落とす、もしくは規格はしっかり守って、何かの際にはそこをきちんと利用してもらうというような、そういうハザードマップに落とし込んで、地域住民の方にもしっかり知ってもらうところまで含めて、何か施策があれば教えていただきたいです。

もう一点が、今ある道路がちゃんと法律的に使われているかということ、かなり路駐があったりとか、いらいらさせられることがあって、ちゃんと道路はできてます。きちんといい道路ができていのに、使われ方がよくないというんですかね、そういう意味では、例えば時間帯に応じて通れる道というのがありますよね。昼間、この時間帯だけここを通れますとか、この時間帯だけ一方通行ですという標識もあります。同じような形で、ある時間帯にここで路駐したら、例えば駐車料金3倍ですよとか、そういう機動的な形で、この時間帯に変な障害がそこでつくられないような何か規制等を、警察と一緒にやってやるんだと思うんですけども、そういったものがつくれないのか、今の現在の法律上でどうなのかということももしわかれば教えていただきたいです。

もう1個、すいません、バスのことなんですが、都心とか特に狭い道路、古い規格の狭い道路をかなりの大型バスが走っていて、それがすれ違うものですから、自転車と相まってもものすごく危険な状態で、いつもバスに乗るたびに、東京で命が縮む思いをしております。なので、例えばバス路線を変更できないのであれば、その道を通るバスの大きさをある程度制限できないのか。もちろんバスの業者との関連もありますし、いろいろあるんで

しょうけれども、交通事故ってそういう狭い道路を無理無理に自転車が走る、人は歩く、大型バスも何の規制もなしに通っているということがあって起こっている側面も大きいんじゃないかと思いますので、その道路を通るバスの大きさ、公共交通の大きさの制限というものを、何か機動的に設定できないのかなということを教えていただければと思います。ごめんなさい、質問のような何のようなわからない話しですけども、お願いします。

【家田部会長】 ありがとうございます。もうちょっとご発言いただいてからお答えいただきましようかね。

ほかにいかがですか。

じゃ、ちょっと一段落しているみたいなので、ここまでの3人のご発言についてお答えいただけたらと思います。

【道路経済調査室長】 まず、勝間委員の車以外の視点って、まさにおっしゃるとおりでございます。先ほどの事故のデータでも明らかなので、空間の再配分とかも含めて、そういうところを一番力を入れなきゃいけないことは明らかかなというふうに思っております。

それから、道路の改正を目標にしろということで、極めて高いハードルではあると思います。ですから、その目的がどうであるか、何をやるかとか議論していく中で、そういう帰着もあり得るのかもしれませんが、まずどういう方向にするのか、そこがスタートかなと。

ただ、気持ちとしてはそのぐらいの気持ちで、我々の基幹法ではありますけれども、そのぐらいの気持ちでこれを議論したいし、一生懸命資料を出していくということもしたいということでもあります。

それから、管理区分の件も確かにございまして、利用している方にとっては、これが市町村道なのか国道なのかとか、そういうことは実際関係ないわけございまして、何が利用者にとって一番いいのか、利用される方にとっていいのかということの観点で臨まなきゃいけないのかなというふうに思います。

ただ、他方、何か事故が起きたとき、責任の所在はどこなのかとか、そういう問題もございまして、その辺の課題をあわせ持って整理をしていかなきゃいけないなということでもありますし、地方の意見と国の意見をどう調整すべきかというのは、これからまた多分大きな流れとしては分権、あるいは地域主権みたいな話になっているわけですけども、国がやるべきことって何なのかとか、多分そこは一部の意見と他の意見が合わないとかそ

ういうことがありますので、利害調整というか利害ではないかもしれませんが、調整というのをきちっとやっていかなきゃいけないし、これは多分、道路の問題のみならず、国全体で考えていかなきゃいけない課題かなということでもありますし、道路として整理しなきゃいけないものは整理していくべきだなというふうに思っています。

それから、大串先生からいただいた、耐震性で早くつくるやつと分けるという、なかなか斬新なアイデアなんであれですけど、種別によって耐震性が結果として変わっている場合はあるんですが、一応同じような考え方でやってはいますけれども、ただ、路線の重要度で少し対策は変わっているというのが現状ではないかなと。ただ、今回の地震なんかも踏まえますと、すごく斬新なアイデアなので、そういうことをどうしたらいいのかということの中では考えていきたいと思います。

それから、効率的に使われていないという趣旨は、私も昔、246を調べたら、3車線あるんですけども、一番端の車線は1%しか車が通っていないと。なぜかといったら、確かに車とまっているからだ。そういうところもあるので、混む時間に規制するとか、何かあるのかどうか、法律的にはもっと調べてみなきゃわかりませんが、上にも書きましたが、もっと適正な利用みたいな話をちゃんと考えなきゃいけないし、そこにはある種、規制とか課金みたいな話も絡んでくるのかなと思っています。そこはすごく勉強しなきゃいけない世界ではないかなと思っています。

バスの話も、小さいバスは世田谷とか調布とか武蔵野とか、そういうところでは走っていますので、規制でやるのか合意でやるのかわかりませんが、そういうアイデアはあって、一部は実行されているのかなというふうに思います。

確かにもう少し人と車とをどういうふうに分けていくかと。そんなに拡幅ができない中で、いろいろな工夫を乗り物側でもしていただかなきゃいけないし、逆に人の通るほうも工夫をしていただかないと、ここはちょっと注意して通ってくださいよ、こっち通ってくださいよというところを、多分、最短距離を動くとかそういうのもあるので、利用の仕方のルールみたいなものもある。車のほうも、利用者側の工夫もあるというところを取り組んでいかなきゃいけないのかなと思っています。

私からは以上でございます。

【家田部会長】 大串先生が第2点目で言ったのは、整備に時間がかかる。その整備に時間がかかるのが、耐震等々の技術的な制約による面があるのではないかみたいな感じがあったんじゃないかと思うんですけども。多分、時間はそういうことで……。

【企画課長】　　そういうわけではありません。もともと根本的なところは、目標年次と
いうか、要は時間がかかり過ぎているということのご指摘だろうと思います。先ほどの、
耐震をしっかりやらなければならないので時間がかかっているというよりも、なかなか今
の実際の、ここがまた今後の事業の進め方という意味では大きな課題だろうと思われま
すので、これはまた後日、いろいろなデータも交えてご意見ももらえればと思いますけれ
ども、やはり用地買収等々、あるいは事前の計画を地元でご了解いただくために非常に時
間がかかっている、それに過半の時間がとられてしまって、本来、スピードをAランクで
やらないといけないものが逆に時間がかかってしまったり、あるいは若干遅くてもいいな
と思っているものが、どちらかといいますと、地元の説明がとんとん拍子で進んでいっ
て、早くでき上がってしまったりという意味でのちぐはぐさが、多分今のご指摘のものな
だろうと思われます。

私どもも、できるだけ目標年次というんでしょうか、でき上がる目標年次をはっきりさ
せた上で事業を進めるという工夫をやっていきたいということでの思いはございます。と
は言いながらも、いずれにせよやっぱりいろいろな障壁がございますので、その部分を
どんなふうに対外的にアピールしながら、あるいは誤解をされないように、あるいはまた、
私どものほうがちゃんと説明ができるようにするかということもこれからの課題だと思
っていますので、ぜひ厳しいご指摘をいただければと思っております。

あと、全体を通した意味での道の使われ方、あるいは使い方、ここの部分についての規
制とか誘導だとか、もともと前段での、もう少し法律的な仕分けとかといったようなと
ころを、多分結構、私たちが今まで若干なおざりにしてきたところもあると思いま
すし、これから特に、勝間委員がおっしゃっておられるようなところの使い方をも
う少しどんどん先に進めれば進めるほど、その部分がないと、進め方というん
でしょうか、プロセスがないと、そこには全然行き着かない。ただ提言を
いただくだけで、その先になかなか行き着かないというところがあるかと思
います。そのプロセス論の部分に関しても、ぜひこの数カ月の間でご議論
いただいて、私どもとしても知恵を出していきたいなというふう
に思っております。

【家田部会長】　　今の時間の問題なんですけれども、道路はどういう状況なのかなと思
って、ついでに大串先生のに便乗して質問するんだけど、例えば整備新幹線なんていうの
は、用地買収だとか何かのために時間がかかっているんじゃないんですよね。予算がない
からなんですよね。予算は3地区に分けてちょびっとずつつけていくから時間がかかるん

ですよ。だから、制約は、あっちの場合は予算なんですよ。道路は、もちろんいろいろな制約があると思うんだけど、予算が制約になるってことはないんですかね。

【太田委員】 実は前原大臣のときに、予算を2割削ったと。2割削ったのですが、箇所数は削らなかつた。ということは、何が起こったのかということが問題です。その結果、全体を遅らすということをしようとしているのか、どうなのかということです。

この問題は、戦前の我々の経験があつて、安定的な財源がないと着実な整備ができないということで、特定財源制度をつくつたと。しかし、それは評判が悪くて廃止されたと。それで、トップダウンで2割減らすことが起こつたと。2割減らしたときに、選択と集中という何らかの仕組みが動いて、このところは緊急度ないからとめておきましょうというところが決まつたのか、それとも、2割削られて、何となく全体が延びてしまつたのか。それは、私たちがここで選択と集中の議論をどうあるべきかとするときに、1つの重要なヒントとなると思いますので、ぜひ資料の提供をお願いします。

【家田部会長】 早くできると役に立つという当然の効果は、どんなものもあると思うんだけど、一方で、あっちこっちで金使うことが望まれているという面もあると。それは延ばすというよりも、あっちこっちやるのが大事だと、こうなりますよね。単純な質問でございますけれども、実情をちょっとお答えいただけたらと思いますが。

【企画課長】 まず1点目の、お金が制約になつて進まないのではないのかという箇所はほんとうにあるのかどうかということではありますが、実際にはございます。予算の制度上の問題ではあるんですけども、要は、私どもの事業を進めていく上で、自治体と協議をしながら、自治体からも負担を求めながら仕事を進めていきます。ですので、ある程度、一定エリアの中で予算を例えば100億円、200億円という形の制約が一定レベル存在するというふうにご理解いただければと思います。

よつて、だからそこでいきなり、例えば年間500億円も支出するような工事がいきなりできるかという、それは実際なかなかできない。もちろん頭で、漫画的に考えれば、全国のお金、予算を全部集めて、そこを1カ所に集中すれば何でもできるじゃないかということに関しては、それは確かにイエスだと思われませんが、なかなかそうはいつでも、地域地域によつての制約がございまして、お互いが制約になつて進まないということに関しては、イエスということでお答えざるを得ないのではないかと思います。

【家田部会長】 地元の負担があるつていう制度自身がそういうふうになる制度なんですよ。

【企画課長】　　そういうことにつながっていくということになるかと思われま

す。あと、太田委員の、事業費が減って、箇所数が減らせなかったということで、どうなったんだということでもありますけれども、実際には、箇所数は減らさなかったというよりも、私どもは卒業していくというか、でき上がっていくものが現にございます。ですので、事業費は当然減ったという過程の中で、箇所数は維持されたかという、そういうわけではなくて、箇所数も実は減っていております。これは毎年度工事をやったり、供用しておりますので、減ってきておりますので、もう少し太田委員のお答えに対してのデータをしっかりと開示していかないといけないと思っていますので、そこはいろいろ解析したいと思いますが、実態としては、でき上がっているもの、新たに追加をしなかったというだけで、新たに事業を始めたりすることをしなかったということでもありますので、全体としては、全国で行われているバイパスの箇所、数とかというのは現に減ってるということになるかと思えます。

じゃ、実態として、ほんとうに全く影響がなかったのか。それは全然影響がなかったということはノーでありまして、実際に供用年度がおくれるとか、完成がおくれていくということは、当然、現下の状況におきましても随所に発生しているという状況にございます。そこも今後、データもあわせて解析をさせていただければなというふうに思っております。特に、先ほど言っている選択と集中という議論の中では、非常に重要なポイントだろうと思われま

【家田部会長】　　ありがとうございます。

続けて、久保田先生、羽藤先生という順でいこうと思えます。

【久保田臨時委員】　　資料3というのを見せていただいて、これは非常にわかりやすい資料だと思ったんですけども、これに関連して、先ほどのプロセスの話がないといかんというお話があったので、それに関連してちょっと申し上げたいんですが、表の左半分ぐらい、とにかく日本に道路がほとんどなかったときとか、道路つくんなきゃいけないというときに必要だったプロセスの話というのは、とにかくある瞬間に、「道路をつくることを決める」という制度があれば、大体それで動いていたと思うんです。

ところが、最近になって付帯的なニーズがいろいろ出てきて、先ほど勝間委員がおっしゃった、歩行者を重視しなきゃいけないっていうのは、大体今から20年ぐらい前から、はっきりそういうふうに道路政策としてのかじは切られたんだと思うんですけども、じゃ、そのために、例えば道路空間の再配分をしなきゃいけないとか、その他TDMもやら

なきやいけないとか、ありとあらゆることがもう既に提案されて、早くも20年ぐらいたってきた。問題は、そういう総合的な交通計画を決定する制度を持っているか、という点です。

さっきご紹介いただいたようなパリとかフランスのような町がいつまでたってもわが国では実現しない。この20年って何が足りなかったのかっていうあたりを議論しなきやいけないというのが私の考えです。

これは分科会のおきも申し上げたので、若干繰り返しになるんですけども、例えばここに出ているパリとかストラスブールとか、こういうところで何でもかき町ができたのかというと、言ってみれば、市長さん1人がそれを決めてやればできるということです。警察も市長さんの下にいるし、バスだってトラムだって税金で動かしているんだし。日本の場合はそうではない。公安委員会は道路管理者さんと別の主体である。公共交通事業者はまた別の主体である。日本もフランスのようになればいいのかというと、それはそうでもなくて、フランスにはフランスの問題があつて、例えばチェック機能が働かないので、市長さんが非常にとつぴな提案をしても、だれもとめられない可能性もあるわけです。日本はちゃんとそれはだれかがとめてくれるような、非常に厳しいチェックが常に働くようになっているわけです。だから、それはいいと言えればいいと。

だから、日本的なよさを残しつつ、どうすればこういうことができるのかということ、せつかくの基本政策部会なので、ぜひご議論いただきたいと思っております。

だから、さっき言った、この左半分の時代には、例えば道路で言うと、都市計画道路というのがあつて、都市計画決定がされれば、事業認可を出せばできるということですよ。じゃ、今の時代にこういう道路空間の再配分だとか、交通規制だとかいろんなものを全部ひっくるめて、どうすれば決定できるのかということを考える必要が、私は非常に重要なテーマとしてあると思っております。

私はいろんなところで既に言っているんですけども、都市計画決定があるんだから、交通計画決定だつてあつていいじゃないかと。だから、イメージとしては、都市計画図の中に、ここは将来、歩行者天国になりますとか、ここは一方通行になりますとかということ、公安委員会も入っていただいてもいいんですけども、住民も含めてみんなで決定する、合意するという、ある日のある時間で決定したということ、それ以降引き継いでいただければ、異動でメンバーが変わってひっくり返されたとか、変な笑い話みたいな話が結構あるわけですよ。そういう不毛な議論は、多分その瞬間になくなるわけですよ。

だから、ちょっとその辺、今のは1つのアイデアにすぎませんけれども、ぜひこの部会の中でそういう議論を進めていただきたいと思います。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

羽藤先生、どうぞ。

【羽藤臨時委員】 私は3つ視点があって、1つは組織の話です。組織の話は、道路公団が民営化して、それは変わったんだけど、じゃ、どういう組織。それは今回、かなり東北地方整備局が大きく機能したわけなんですけど、それすらも、何やら今後どうなるのかということが、どう機能させるべきなのかということもふらふらして、どういう組織でこの重点施策をやっていくのか、その組織論が多分あるんだろうなと。

もう一つは、長期計画がいつぞや、かなりいけないというような議論があったんだけど、さっき時間のスケールの話があったと思うんですが、時間軸の中でどういうふうに計画をちゃんと立てるのかということも議論するということがどうしても欠けている。この時間の問題、長期計画をどういうふうにつくるのかという問題があるだろうと。

3つ目は財源の問題ですが、これはちょっと大きな問題で置いておくとして、まず最初に、計画の問題で言うと、文言を見ただけだと、どういう像をつくるのかというのが、人口がもうこんなに変化しようとして、今まさに空間図を変えていく、コンバージョンしていかなくちゃいけない、道路ダイエットもしていかなくちゃいけないんだけど、その像が、この言葉だけだとあんまりわかんないんですね。だから、空間をどういうふうにコンバージョンするかという像をつくらないといけないということと、その際に、その地域地域の独自の空間。地域というのは、例えば東北であれば三陸というようなスケールもあるでしょうし、三陸を構成している気仙沼、陸前高田、大船渡みたいなスケールもあるでしょう。そういう地域のスケールに対して、その地域が置かれている時間のスケールも多分あるでしょう。だから、例えば仙台であれば、2035年、2005年比で人口が9割ぐらいになると。でも、盛岡は例えば8割ぐらいになると。そう考えると、地域の中で流れている時間は当然違うんだけど、社会資本整備で何をやりますかというB/Cの議論になると、各地方整備局の方々が出られて、同じような形で説明していく。ただ、それぞれの地域に流れている時間は違うので、この時間のスケールと空間のスケールをどういうふうに見つめなおして、空間のコンバージョンをやっていくのかというような話がなされない、ちょっとよくない。

そのときに、空間の像に関しては、例えば三陸であれば2つぐらいあって、三陸縦貫がどういう意味があるのかという、あるいは森さんの話を聞いていて、確かにそうだなと思ったんだけど、ひょっとしたら三陸縦貫つくることで、町の重心が上側に移動するんですよ。明らかにそれは津波対策だと。単純なB/Cの話じゃない。それは地域安全保障上必要だという考え方は、そのまちづくりの上で必要でしょうということはある。それは縦方向の話ですね。

あと、横方向の話は、家田先生が言われたように、地域が1つでは成り立っていかないので、横のしなやかな移動を連檐しながら流動性を高めて、地域をやっていくと。その運営のためには、三陸縦貫が要ると。それは、縦方向の移動と横方向の移動という、新しい地域の、縮退していくんだけれども、そういう像がやっぱり必要じゃないか。その像がよくわからないまま、何らか数字に直して議論しても、これはやっぱり説得力がないだろうと。

だから、私は今つくるべきは、おそらく像をつくるべき。その像に対して時間を設定すべきだというのが1つあると。

もう一つは、財源の問題だけど、これはちょっと長くなるので、手短かに言うと、地域安全保障のための財源は、これはやっぱり、私は普通の議論と違うので、ちゃんととっていただきたい。これは何らかの手だてで、こういうところで言うべきなのかわかりませんが、これはちゃんと確保しないと、非常に問題が起こると思います。どれだけ投資するんだという、今でも何かよくわからない議論が国会でもなされていて、この地域安全保障のための予算をどうとるのかという問題。

あと、都市部であれば、PFIとかPPPとかいろんなやり方がありますが、当然、民のお金を使っていくというようなやり方もありますので、オークションみたいな仕組みとか、そのための情報プラットフォームをどういうふうに用意するのかという。同時に、民のお金も使っていくような仕組みを整備していく、ここの2つぐらいの仕組みをやっぱりちゃんと用意していく必要があるのかなと。組織の話はちょっとまたあれなんで、その2点、計画とお金の話ですね。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それじゃ、今上がっているところまでとりあえず行きましょう。根本先生、勝間先生、朝倉先生という順でお願いします。

【根本臨時委員】 私のほうから、今、財源の話が出ましたけれども、ちょっとお話し

したいのは、まず、戦後の道路整備に役に立った特定財源制度と有料道路制度がありますけれども、特定財源制度がなくなったとはいえ、やはり道路利用者がどれだけお金をみずから負担しながら道路を利用するのかということ、自動車関係税と有料道路料金は、常に道路行政としてウオッチしていかなきゃいけなくて、需要に応じて道路を供給する、需要が少なくなったら、上手に道路空間を配分する。いずれにしても、需要と供給をあわせていく。そして、片方のほうで道路利用者の観点でいうと、そういう道路を使うときの受益と負担が一致するような形、それがやっぱり基本かなというふうに思うんで、道路関係諸税、ガソリン税なんかは、ちゃんと特定財源がなくなったとしても見ていく必要があるということ強調したいと思います。

それで、もう一つの有料道路のほうですけども、これは無料化というのが、震災を機にあまり叫ばれなくなって、よかったなというふうに思うわけですが、世界的に見ても、道路利用者から直接、料金課金の形でもらうのは非常にわかりやすくいいだろうということで、ヨーロッパもアメリカもそちらのほうにシフトしているような気がするんです。特に燃料税が期待できない中で、そういうものを利活用して道路を整備していく、維持管理していくというのは重要なことだと思いますけれども、今の有料道路制度は償還主義で、つくったときに幾らかかるかというのが基本料金を決めるような形だと思うんです。ですから、場合によっては、建設時に費用のかかったトンネルの場合は、1キロ25円じゃなくて、もう少しいただくみたいな話もあったりとかあるわけです。

考えてみれば、僕はどちらかというと永久有料を、それは既に提案されていることかもしれないんですけども、いずれそういうものに移行していかなきゃいけないなと思っている中で、更新とか維持管理とかそういうことを考えてみた場合に、当然、耐用年数が違うような施設から成っているわけなんで、建設時だけの費用で物を考えるというのは、いかにもその料金として片手落ちだということをまず1つ言っておきたいということがあります。

また、スマートグリッドじゃないですけども、今まで混雑とかしていれば、料金を高く取るというのは、道路の場合、難しんですが、電気で世界的にスマートグリッドで、需要が多いときは、少し電気料金高くしてもいいんじゃないかということが、日本でも真剣に検討の俎上についていますよね。電気がそういうピーク時に高くなるようなことになれば、道路もグリッドで、スマートにコントロールするのがいいわけなんで、ああ、そうか、道路も同じですよって、そういうふうな仕組みをつくっていくということは大事なことだと思うんです。アメリカは既にそういう研究を、アメリカの場合はどちらかという

と財源目当てということも強いんですけども、始めていますし、これも前少しお話ししたことでですけども、シンガポールは来年の4月から、すべての車両にGPSをつけて、すべての道路の走行距離をちゃんと監視しながら、上手に管理していくということをやろうとして、3つの社にその実証実験をやらせようとしています。その中に日系企業がちゃんと入っているんです。日系企業は、三菱重工ですけども、今のDSRCの仕組みをシンガポールに導入していますけれども、磁気システムでも有力な候補になっている。日本はそういうパーツを輸出するだけじゃなくて、システムとして輸出できる力を持っているわけなんで、日本のインフラ輸出というの、そういうふうな道路に関するスマートグリッドを輸出できるだけの力を潜在的に持っていると思うんです。そういうことを、言ってみれば道路行政の中で少し考えるということもぜひ必要じゃないかなというふうに思っています。

【家田部会長】 ありがとうございます。

勝間先生、続いてどうぞ。

【勝間委員】 具体的にどういうふうにプロセスを進めるかということで2つ提案があります。

1つが、先ほどから空間のシェアを変えようということで、一向に進まないのはなぜかといいますと、やはりこれも、羽藤先生の言うとおおり、いろいろな議論の末かもしれせんけれども、ある程度それでも指標の数字があったほうがいい。したがって、歩行者、自転車、二輪車、四輪車それぞれにどれぐらいの空間シェアを与えるのかということについての、今までの測量と今後の目標というのが必要ではないでしょうか。それが1点です。

2点目として、さっき非常にいい示唆をいただいて、246の一番左の道が1%しか使われてないと。これまでのユーティライゼーションというのは、渋滞しているか否かとか、車が通っているか否かみたいな指標がほとんどでしたけれども、旧来の道路が、ちゃんとユーティライズされているかどうかということを見て、それをユーティライズして、もっと空間を広げることによって、そのパイを歩行者や自転車に分け与えるという発想はどうでしょうか。その広げ方というのは、みなさんがおっしゃってるような料金の話かもしれませんし、あるいは駐車禁止をもっと取り締まる話かもしれませんし、さまざまなタクティクスがいろいろあると思うんですけども、まず目標としまして、空間シェアをつくる。また、空間を広げるための効率という指標を入れる、その2つを提唱したいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

朝倉先生、どうぞ。

【朝倉臨時委員】 1つはコメントのような話と、あと意見です。

コメントというのは、最初、耐震化の話があって、すべての構造物を立派につくるんじゃないなくて、少し手を抜いてもいいのがあるんじゃないって話なんですけども、これは研究面では、既に検討されています。少し低いレベルのもの、あるいは真ん中のレベルのもの、それから高いレベルのもの、松竹梅と言っていますけれども、松竹梅のラベルを橋梁に張っていったらどうかというような意味での研究があります。ただし、計算の量だけからしても非常に手間がかかるので、実務的にはすぐできるというレベルのものではないかもしれません。

耐震化の例はそういうのがあるんですけども、これまで容量に関しては、暫定二車という、できるだけ早くネットワークを広げましょうという発想はあったと思うので、そういったものも議論の中ではあってもいいのかなというふうには思います。

次に、意見なんですけれども、今後の政策の主なテーマということに関して、もし1つにくぐれと言われたら、私はユーザーオリエンテッドな計画というのが当たるのかなというふうに感じています。現在でも道路がどんな人にどう使われているのかということについて、ほんとうに正しく把握されているかということ、実はちょっと怪しいんじゃないかと思っています。

例えば、交通需要を捕まえる道路交通センサスの調査がありますけれども、あの中のを運転している人に関していろんなことを尋ねている調査でも、実はわかっていないことがたくさんある。あれをもとに、例えば高速道路と平面をどう使い分けていますかということを集計しようとする、高速道路の利用は、実際のカウントされるものと比べて半分ぐらいしか出てこないです。そういうところでさえもわかっていないことがたくさんあるので、それ以外のもっとマイクロなところでは、わかっていないこと、調べられていないことがたくさんあると思います。したがって、そういったことをきちっと調べて積み上げることによって、ユーザーオリエンテッドな道路の計画というのがあり得るのかなと思うわけです。

そのときに、ここに挙げられているテーマなんですけど、これは目標論としてのテーマとプロセス論としてのテーマが混在化しているので、ちょっと整理したほうがいいかなと思います。目標に関しては、少し伝統的ではありますがけれども、効率とか利便性といいますが、道路交通のポジティブな面を評価するという視点、それから安全の視点、それか

ら環境の視点、多分この3本柱だと思うんです。これは教科書によく書いてある視点なので、そんなに奇抜なものは要らないだろうと思っています。というのも、海外のいろんなプランと比較するときに、我が国のテーマが海外のものと比較できないと、何をねらっているかわからなくなっちゃうので、奇抜なものはねらわなくていいと思います。ただ、その中で、新しい言葉が必要であれば、それを修飾する適当な美しい言葉を使えばいいと思います。

次に、進め方、プロセスのほうですけれども、これは政策といった意味での進め方と技術のほうの進め方と2つあると思うんです。専ら政策のほうがよく議論されるんですが、実は技術のほうもすごく重要であると思います。技術の中には、ソフトな技術もあるし、ハードな技術もある。そういった技術をリスペクトするということを、ぜひともこういったところに書いてほしいと思うんです。そして、新しい技術を持って、新しいことにチャレンジするということに対して、きちっとその対価も支払う——当然払われているんですけども、より明確に推奨するというのを打ち出さないと、技術者がやる気なくなると思うんですよ。ですので、そういう姿勢をこの進め方については見せていただくということがいいんじゃないかなというふうに感じます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

じゃ、私も一言。

やることについては、また別の機会にも話しすると思うんで、言わないことにして、プロセスというのか何というのかな、Howのところですよ。Howのところの問題だなと思っているのが3点あるんです。それを解決するのは、あることを言おうと思っているんですけども、その3点って何かというと、1つは、これは何人かの方も言われたように、使い方、使われ方が非常にクレバーでないんです。賢くない。インテリジェントじゃない。日本の道路はインテリジェンスに欠けるという感じですよ。それは何も、情報機器とかそういうたぐいのことを言いたいわけじゃなくて、柔軟性に欠けるんですよ。どこだって、1回交通事故起こるとすぐ信号つけるとか、だれも通んないのにずっと赤になってるとかね。とにかく今、道路交通管理のことだけ言っちゃったんだけど、変なのいっぱいあるんですよ。

ついこの間も、2週間くらい前なんだけど、自転車で南アルプスの夜叉神峠というところを、標高差1,000メートルですよ、これを上ったんですよ。そこまではマイカー規制じゃないんですよ。夜叉神峠を超えて、今度、広河原というほうに行く南アルプスス

一パー林道は、環境上の問題と渋滞の問題からマイカー規制しているんです。マイカーはそれは規制しろよと。してくれよと。バスに乗りかえて行くようになってるんだけど、自転車も行けないっていうんだよね。おれは、バス以上に環境にいいぞと。でも、これは決まりですとかいってね。じゃ、何だ、これはおまえ、自動車専用道路かって言ったら、そんなことはないんだけど、決まってるとか言う。だから、何か、どう考えてもリーズナブルな説明を受けないんで、しょうがないから、自転車畳んでバスに乗ったんですけどね。しょうがないから。そういうような実情があったりね。何かおかしいことが結構ある。

だから、柔軟な使い方とか工夫とか、例えばラウンドアバウト1つだっただけでそう簡単にはできないでしょう。被災地については、ラウンドアバウトなんかのほうにむしろ電源がなくなっちゃったって大丈夫だし、すぐつくるんだって楽だしね、いいんじゃないかという議論がいっぱいあるけれども、なかなか、そんなことすらできないと。信号サイクル下げるんだってできないと。要するに、こういう場に来るとき、何年も前からずっと言ってるんだけど、道路の機能を相当に落としているのは、交通管理であるという感じがまず1点目するんですね。どうしても。

それから2点目は、道路の政策が、ちょろちょろちょろちょろ変わっているのはうまくない。久保田先生おっしゃるように、何か安定してこれはぜひやろうってみんなの総意で決めたものは、相当な理由がない限り揺るがないぞみたいなことがないと、まともな政策なんかできっこないんですよね。特にローカルなほどね。ローカルなほど、それがひっくり返ったりするわけですよ。つまり、安定性のある——脆弱性の反対ですね。強靱な政策遂行システムみたいなものがどうしたって必要という感じがするんですよ。これが2点目。

それから3点目は、これはちょっと耳が痛く感じる人もいるかもしれないんだけど、とにかくいろんな硬直したものを乗り越えるんで、社会実験ということが導入されたことはいいことなんだけれども、何か社会実験があるがゆえに、何かどっかでトライしているとやった気になると。モビリティマネジメントですか、TDMですかっていうんだけど、実質のチェンジした率なんて、ネグリジブル、やってることに意義がある、それだけの話で満足している。これが先進国とは思えないですよ。

つまり、実質はどれだけ効果を上げたかが大事なんであってということだと思います。やってりゃいいってもんじゃない。やれることやりましょうなんていうのは、それは能力

のない人間のやることであって、やるべきことをやるのが能力のある仕事ですよ。だから、ぜひ、やってりゃいいっていう様子を変えたいですよ。この3点。使い方、使われ方、それから安定した政策、それから、やってればいいじゃなくて、実質の効果を上げる政策、この3つになるようにするにはどうしたらいいかっていうことを議論したいと思うんです。

私自身は、そのときに使える、1つしか思いつかないんで、ほかにもあったらぜひやってほしいんだけど、1つだけ思うのは、ユーザーの圧力。要するに、ユーザーが社会的な圧力になって——ユーザーっていうのは変わらないですよ。政治家はころころ変わるけど。うちは首相が一番変わる国ですからね。上ほど変わっちゃう。下は変わらない。ユーザーは何十年もずっとユーザーやってますからね。そういう人たちが望んでいることをきちんと決めて、それがオープンにされて、ある種の地域のマニフェスト化される。そしてそれがそう簡単に変えられないようなものにしていく。そしてまた、何か工夫してこういうことをやろうといったときに、いろんな部局が、過去の慣習や何かでできないというものをユーザーに説明しなきゃいけない。だってそれ、イギリスでやってるんじゃないですかっていう説明しなきゃいけない。どうして日本ではできないのかを説明しなきゃいけない。できないことを説明するっていうルールをつくらない限り、新しいこと——そんなに世界の中で新しくも何ともないことなんですけども、世界の中の常識が日本じゃ通じない。ここをぜひ脱却できるようなシステムにしたいし、それは僕は真ん中に、ユーザーの圧力を使うという感じだと思っている。それだけちょっと私の意見を申し上げさせていただきました。

じゃ、ここまでのいろんなご意見が出たので、ちょっと事務局からコメントしていただけたらと思います。

【企画課長】 1個1個答えるということではなく、まず、宣言させていただきたいのは、私どもも、まさしく久々にやる政策議論でございますし、一緒に知恵を出させていただきたいという意味合いから言えば、委員のご議論に、こちら側に並んでいるメンバーもぜひ一緒に参加をさせていただきたいというお願いがまず1点目でございます。

これは私の意見になりますが、まさしく何度も繰り返しになっておりますが、使われ方、使い方というところの議論がなかなか十分されていなかったということについては、すごい反省をしております。多分これからの議論、まさにそういったところが中心だろうと思っています。

例えば、ここは私がいつも言っていることなんですが、せっかくいい道路をつくっても、例えば大きな郊外にモールができ上がったりしますと、それでその周辺が渋滞をして、結局、当初の想定していた使い方、使われ方が、土地利用によって全く御破算にされてしまうということが結構ございます。そういう意味では、交通計画というものがどういうものとして成り立っていて、それがどういうプロセスを経て皆さんと合意をしているのかというところが欠けていたというところは、反省多々とするところでありまして、これからどう改善していくのかというところがポイントだろうと思います。

今まで、10年前にPIという手続を入れました。パブリック・インボルブメントという手続を入れたんですが、これも若干、運用の仕方を私どものほうは誤っておりまして、今相変わらず、A案、B案、C案というルートを決める手続論かのように地域では誤解がされて運用されております。もともと政策を議論していただく、あるいは地域の方々にも参加していただいて議論すべきはずだったものが、いつの間にやら手続論自身を私たちがミスをして、あるいは私たち自身の同業レベルでもミスリードしたのかもしれませんが、そういったところも反省をしないといけないところだろうというふうに思います。

あと最後の、家田先生のユーザーの圧力というのは当然、それもやりにやいかんと思いますが、それに加えて、住民の方々の圧力というのもかなり大きなものがあって、ラウンドアバウトをやろうとしても、結局はそういったところのほうが多としたところで、その意向が非常にうつろいやすいものとして、なかなか政策が安定しないということ自身、まさしくご指摘のとおりでありますので、一たん決めたものは、ある程度のところまではフィードバックされても、それ以上戻らないというようなことをぜひ方向づけしていくことが必要だろうなと思います。そのためには、当然、法規制等も必要だろうと思います。

ちなみに、道路の使い方、使われ方を規制する仕組みというのは、ほとんど実はなくて、せいぜい料金とか、あとは先ほどちょっとご紹介した、大型特殊車両をどこ通すかというぐらいの規制しか多分ないのではないかと。禁止規定しかなくて、あとはもう、どうぞご自由にお使いくださいということの基本としてやってきたものなのかもしれません。実際には、そういうことをすることによって、効率性が損なわれていたり、あるいは税金自身を無駄遣いしてしまうことが当然多々出てこようかと思っておりますので、まさしくそろそろ、もう遅きに失するかもしれませんが、そういったところを置きかえていただくというところがポイントかなというふうに、これは私の皆さんに対する回答ではなくて、ぜひこういったところを議論していただきたいという私どものお願いでございます。

【家田部会長】 今、森さんから、こっち側の委員じゃなくて、官庁側もぜひご発言できるように、全くそのとおりでございますので、どうぞご自由にご発言いただきたいと思います。

局長、いきますか。

【道路局長】 結構刺激的で大変楽しんでおります。確かにユーザーオリエンテッドって大変大事な点だと思っていて、実はこういう議論をずっとやっていて、限界がいつもあるのは、日本は特殊で、警察と我々との関係というのがあって、交通管理の部分が分かれちゃっているもんですから、そこを常に少し横に置いた議論をずっとしてきたんですけれども、こういう時代ですし、ここはそういった垣根を取っ払って、いろんなご議論いただいて、その上で、また我々道路としてできることをしっかりとやっていくというような方向に臨んでいきたいと思っておりますので、あまり枠をはめない形で、ぜひ議論していきたいというふうに思います。

【家田部会長】 ほかの方々もどうぞ。

【街路交通施設課長】 都市内の道路で、都市計画道路を整備している立場からちょっとお話をしたいと思うんですが、参考資料1の海外の美しい街並みというのがずっとありまして、久保田先生なんか、こういう町がどうしてもできないんやろというお話があったんですけど、日本の町にも結構美しいところがあります。これも僕の意見ですけども、例えば仙台の定禅寺通りっていうのはものすごく緑が多くて、景観もいいんですが、道路だけの空間じゃなくて、周辺の沿道は100尺ルールというルールを決めて、高さを抑えているんですよね。スカイラインをきれいにしている。それから、これは条例ですけども、道路に面しているお店は、駐車場とかの出入り口はつくらないでくださいと。歩行者からすると、安全上よくありませんし、景観もよくないと。だから、決して日本の町がよくないというよりは、いいところも結構あるんで、沿道の人の協力とか、あるいは市の都市計画サイドとうまく連携をすれば、美しい景観、美しい町もまんざらできないわけじゃないかなと感じています。

だから、この後ろに、日本の美しい街並みというのを入れてもらえればいいかなと思いますけどね。

【家田部会長】 どうぞほかにもご遠慮なく。

【官房審議官】 今、沿道のこと、景観の観点から出たんですけども、先ほどからお話を伺っていると、景観もありますが、例えば勝間委員のおっしゃっている自転車とか

歩行者に対して、どう空間を再配分するかとか、それから違法駐車のお話なんかもありましたけれども、要はそういう問題に直面して、そういうのがいいなっていうのが、例えばユーザーサイドからすると完全にそうだとことを言えるんですが、それが我々のプレゼンテーションの力不足なのか何かわからないですけれども、結局沿道の方々からなかなか賛同を得られなくて、実現できないというケースがしばしばあります。

例えば違法駐車で、ある区間だけ強制的にもものすごく厳しく取り締まろうとしたときに、一番最初に反対論が出てくるのが、まさに沿道の商店の方々だったりとか、そういった話とか、それから景観の話もそうですけれども。

だから、実際、いろいろ今回提言いただいて、それを実行ベースに移していこうとするとき、例えばそれは制度論というか、法律とか何とか手当てしたとしても、実際は制度はそうできているんだけど、今度それを運用しようとする地方自治体が沿道の方々の協力を得られないと、それを適用できないというケースも実際にはあったりするんですよね。だから、そういうご提言いただくようなことを実行していくためのプレーヤーの1人としての沿道の方々といいますか、そこでの協力体制なのか、あるいは我々のプレゼンテーションの問題なのか、そういったところを一度整理しなくちゃいかんなと思いました。

【家田部会長】 ありがとうございます。

【総務課長】 太田先生から前回もたしか道路法の目的の話がございました。今の道路は、ご指摘のとおり、道路網の整備、キーワードでいうと交通の発展ということで書かれておまして、ご指摘のとおり、河川法で新たに入れた環境みたいなキーワードは入っていないと。

あと、道路関係で言うと、特別法で電線共同溝法というのが平成7年にありますけれども、これは安全円滑な交通に加えて、景観というキーワードを入れているということでございます。

今日の議論を伺いますと、道路空間の再配分、特にその中で自転車とか歩行者の利用、さらに加えて、もうちょっと空間機能みたいなものを確保していくというときに、今の道路法の目的規定が狭過ぎるんじゃないかという議論は当然あると思っています。ただ、今までずっと議論がありますように、実現可能な施策を今から詰めていくということでございますので、この部会のご議論を踏まえながら、そういう改正の必要があるかどうかあわせて考えていければというふうに考えております。

【家田部会長】 ありがとうございます。

【久保田臨時委員】 ちょっと1つだけいいですか。

【家田部会長】 はい、どうぞ。

【久保田臨時委員】 すぐ終わります。冒頭の震災の提言の中に観光の話がちょっとあったので、今の資料の7つの項目の中で、観光道路の今後のあり方というのを、安全という視点から見直すというのはぜひ入れていただきたいと思うんです。というのは、山紫水明、風光明媚というのは、つまり、津波が来たり、山崩れ来たりするかもしれない場所を通っているということですよね。だから、観光客がもしかしたら津波が来るんじゃないかと思って、海岸沿いの道走りたくないみたいなことにならないように、安全な観光ができるというようなアピールも今後必要だと思うんです。その辺をぜひ項目の中に加えていただければと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

というような調子で、みんなしゃべりたいこといっぱいあると思うんですけれども、今日は時間が終わってしまいました。こういうような議論を、じゃ、さっき言ったような方針でもいいですか。最初の1回か2回、話題提供を半分ぐらいずつの人にさせていただいて、それを題材にして議論すると。それを2回ぐらい割合早めに立て続けにやってという方針でよろしいでしょうか。

今日は日程調整まで難しいと思ったほうがいいですか。どうしますか。また別途やる。

【道路経済調査室長】 はい。

【家田部会長】 わかりました。じゃ、方針ということにしたいと思います。何分、今いろいろ出たように、かなりディープな議論をして、できることをやりますというよりは、やるべきことをやりますでいきたいと思いたすけれども、ひるまずに、思うところをどんどんお話しただけするようにお願いしたいと思いたす。

それじゃ、私の司会をお返しいたします。

【総務課長】 長時間のご議論、ありがとうございました。本日の議事録ですけれども、委員の皆様の後日、議事録の案を送付させていただきまして、ご同意を得た上で公開したいと思いたす。また近日中に、それとは別に速報版ということで、簡潔な議事録をホームページに公開させていただきたいということでございます。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はまことにありがとうございました。

— 了 —