

第 20 回基本政策部会 議事概要

平成 19 年 1 月 19 日 10:00 ~ 12:00

出席者：森地委員、家田委員、越澤委員、中条委員、屋井委員

道路局長、道路局次長、官房審議官、技術審議官、総務課長、企画課長、路政課長、
道路交通管理課長、国道・防災課長、地方道・環境課長、有料道路課長、街路課長、
市街地整備課長、道路経済調査室長

意見把握の結果について

- ・ 中国地整の懇談会に参加して情報提供の必要性を感じた。例えば、維持管理は大都市の話だから関係ないという意見などが出た。まだまだ誤解が多い。
- ・ 北陸ではネットワークの話が出たが、ブロック内ではなく、もっと広い範囲で考える必要がある。
- ・ 四国の懇談会の委員は行政と学識に偏りがちであり、経済、産業界を代表する人々が少なかった。こういう状況にも四国の課題が現れているのではないかと思う。大阪や関西との関係も含めて考えることが必要。観光振興は掘り起こしが必要だが、まだ芽生え段階。これからの課題と考える。
- ・ 沖縄は 100 万都市。渋滞など大都市の問題を実感している。アンケート分析では、三大都市圏のみならず、地方の拠点都市についても見るべき。仙台や那覇など。
- ・ アンケート結果を見て、必要なもの、不必要なものという見方もできるかもしれないが、少ないから不必要というものではない。行政手続き等の仕組みの見直し等、市民の視点からは出てこない課題もある。
- ・ テーマ 4 の景観が異様に低いことについては感覚と違う。特に主婦など女性の関心の高そうな内容だが、属性を見ると公務、男性が多いからか。仮に公務員が多いことが景観の関心が低くなっていることの原因であれば、意識改革が必要では。
- ・ 公務員を外した分析が必要では。都市の類型や、男女差など細かな分析が必要。ネットワークなど、予想外なところが低い。
- ・ アンケート結果で意見が分かれているものは、新しいものに対する認識が低いからではないか。
- ・ 意見が分かれるのは、問に複合的な選択肢が含まれるからではないか。着眼するところによって意見がわかれると考えられる。分析を深めることが必要。

建議にむけさらに審議すべき課題について

- ・ 改良を含む道路計画について、将来の目標を共有する仕組みが必要。他の分野にはあるが、道路法には「計画」という概念がない。また、その仕組みは重点計画や中期計画と連携することが必要。
- ・ シーニックバイウエイは、景観だけの考えではない。むしろ、文化や人々の協働による地域活性化という大きな概念。

- ・ 物流は、アジア的規模の視点で、その一部として日本のネットワークを考えるべき。こういう課題も内包して欲しい。
- ・ 分野横断的なものは、道路だけではムリ。例えば観光や地域格差の是正も、道路で何ができるかについて意見が分かれるところだと思う。
- ・ 国としては、平準化してやるべきもの、国家戦略としてやるべきもの、新しい目を掘り起こし先導するものがあり、こういう視点で議論の進め方を整理すべき。
- ・ 道路が目的ではなく、全体の目的から他の施策や民間との連携についてももっと議論すべき。
- ・ 道路が先行して地域がついてくる話と、例えば観光地を何とかしたいからというような道路がバックアップする話では、仕組みが違ってくる。

物流に関する道路政策について

- ・ アクセス道路も必要だが、せいぜい港の周辺 10 km 程度の話。アジア航路が日本海側中心になってきており、その玄関が必要。例えば、秋田から山形、新潟をつなぐ高速道路がない。これくらいのスケール感覚での議論が必要。また、日本海側と太平洋側をつなぐ横断道も必要。港湾ネットワークは、内陸の道路ネットワークなどを考慮していない。港の長期構想と一緒に議論して欲しい。
- ・ 代替港湾も道路があればいいかもしれない。道路と港湾と一緒に議論することが必要。中国を含めたアジア全体の物流ネットワークを考えないと、国際物流の議論はできない。
- ・ 40ft から 45ft にコンテナ規格が移る可能性がある。10年計画の国際戦略というとき、これを検討しないと、日本は物流過疎地になる。
- ・ 鉄道貨物に関し、隅田川の基地は街中にあり、むしろ移転する方が適切ではないのか。北九州などは重要性が増すのではないか。
- ・ 中国、韓国、台湾、日本で RORO 船が増えているが、この機能を最大限発揮するために、大規模な港だけではなく、フェリーの着く港へのアクセスも視野に入れるべき。
- ・ 都市内物流に関して都市内で交通管理をすることの大事さは広まってきたのはいいこと。共同化によって交通量は減らせるが、一体的にハードの環境を整えないと機能を発揮できない。
- ・ 港湾からターミナルまで運べるようにすべき。釜山や仁川は国家をあげた戦略で、ターミナルの地価はほとんどゼロ。日本全体では物流コストがあがっており、みんな釜山に持っていかれている。
- ・ 上海の洋山港へのアクセス道路は、乗用車は有料だが、物流は無料。大胆な取り組みが行われている。
- ・ 国家戦略をどうするか。アジアは EU のような枠はなく、発展形態もマチマチ。10年スパンで日本がどう生き残るのか。日本も仁川のようにするのか。考え直す必要がある。
- ・ これまで無理だと思っていたこと（高速道路料金の値下げ）が、今回できるようになった。高速道路料金についても国家戦略の中でどうするべきか考えることが必要。
- ・ 羽田や外環南伸などは、地域の要望への対応ではなく、国としてつくっていくべき。