

社会資本整備審議会 道路分科会 第27回基本政策部会

平成20年12月16日(火)

【総務課長】 皆様、本日は年末の大変お忙しい中、また早朝にもかかわらずお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。それではただいまから社会資本整備審議会道路分科会、第27回の基本政策部会を開催させていただきます。

なお、本日の会議につきましては、〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員からはご欠席の、また〇〇委員からは遅れるとのご連絡をいただいております。〇〇委員も遅れていらっしゃるようでございます。

本日ご出席いただきます委員の方は総員10名中7名の予定でございますので、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。

それでは以降の進行につきましては、部会長にお願いしたいと存じます。部会長、よろしくお願いいたします。

【〇〇部会長】 おはようございます。朝早くからお集まりいただきましてありがとうございます。

今日の議題は議事次第にございますように、高規格道路等の事業実施に向けた手のあり方、それから新たな中期計画の作成についての2点でございます。

手続きの見直しについては、これまで議論した内容、あるいは各委員の方々からの意見を踏まえて、事務局で中間取りまとめ案を整理していただきました。中期計画の作成については、前回説明のあった骨子に沿って案が作成されております。

本日はこの2つのテーマについて、それぞれ資料をご説明いただいた後、委員の皆様から幅広くご議論いただきたいと思います。

それではまず事業実施に向けた手のあり方について、事務局より資料の説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 おはようございます。

それではお手元にお配りをさせていただきます資料の1、参考資料の1-1、1-2、1-3、この主要なペーパーを用いましてご説明をさせていただきたいと思います。

参考資料の1-1にございますように、当該案件につきましては今年の6月20日に、私どもの国土交通大臣から今後の幹線道路網の整備・管理のあり方について諮問をさせて

いただいたわけでございます。その後何度かご議論いただきまして、資料１に掲げますような形で中間取りまとめの案をまとめさせていただきました。

お手元に資料１－３で、全国の高規格幹線道路網図を、Ａ３のカラーコピーになっているものでございますが、これを見ながら後ほどご紹介させていただきます文案等々見ていただければ、わかりやすいのではないかと思います。

ちなみに参考の１－３でございますが、濃い青で塗られているもの、これが凡例でございますように高速自動車国道でございます。実線が供用、大きな点々が事業中、２つのラインでの点々が未事業区間という形になっております。また一方で、薄いグリーンでございますが緑の色、これが一般国道自動車専用道路という形で、真ん中の上に掲げてございますような表にございますように、一般国道自動車専用道路として合計約２，４８０キロの延長を持っている計画でございますが、同様に実線が供用、点々が事業中、二重点々が未事業区間という形で全国の事業が着実に進められてきているところでございます。

特にオレンジ色に塗られているもの、これが高速自動車国道に並行して整備が進められております、一般国道の自動車専用道路ということで、ネットワークとしてつながっているというようなものよりは、どちらかといいますと区間、区間で対応するべく、今まで事業が展開されてきているものでございまして、全国至るところにこういうオレンジの色を見ていただけるのではないかと思います。これも同様、実線が供用中、点々が事業中ということでございまして、これについては、計画というものは一般国道からさかのぼって事業を行っておりますので、未事業というような形のものは表記されておられません。

それでは資料１を用いまして、中間取りまとめの文案をご紹介させていただきます。今までの、過去の何度かのご議論をいただきまして、それを取りまとめ、今日初めて文章という形で整理をさせていただきました。

３ページをお開きいただければと思います。目次という形になっております。前書きを除きまして、ローマ数字の から まで、４つの節立てで整理をさせていただきました。ローマ数字の 番が高規格幹線道路の整備の現状、次に手続の現状、そして今回諮問させていただきましたところのメインテーマでございます 番で、高規格幹線道路事業実施に向けた手続のあり方、そして 項目めで、特に全般にわたりますことに関しまして、高規格幹線道路の計画整備に当たりまして、さまざまなご意見もいただきました。それを総括する形で今後の計画・整備に当たっての留意事項、及び今後の検討課題という形で整理をさせていただきます。

4 ページ目以降が中間取りまとめの文案でございます。文章的に非常に長く、読み上げると時間がかかります。アンダーラインを引いてあるところを中心にご説明をさせていただきたいと思います。

ローマ数字のⅠ、高規格幹線道路の整備の現状でございます。1、経緯でございます。行数的には18行目からでございますが、昭和41年に、次の行でございますが、7,600キロの国土開発幹線自動車道の予定路線が定められたと。加えて、同行でございますが、昭和62年に約14,000キロで形成される高規格幹線道路網が、道路審議会あるいは国土審議会で審議をいただいた上で、第四次全国総合開発計画において閣議決定がなされております。

25行目以降でございますが、この中で、主として国土を縦貫し横断する高規格幹線道路を高速自動車国道として、また大都市圏の環状道路体系を形成するなど、高速自動車国道をネットワークとして補完する高規格幹線道路を一般国道として、2種類の道路種別・整備手法を活用して早期に整備を図ることとしたという背景でございます。

その結果、「このため」という以下の文章でございます。高速自動車国道の予定路線を11,520キロに拡大をする。あわせて高速自動車国道網を補完し、全国的な自動車交通網を構成する一般国道の自動車専用道路約2,480キロを区分して整備を進め、現在に至っているということでございます。この構成が、先ほど冒頭で見ていただきました日本全国地図のネットワークになっているものでございます。

5 ページ目をお開きいただきたいと思います。現状を読み飛ばしまして、ローマ数字のⅡ番、高規格幹線道路の事業実施に向けた手続の現状のところでございます。行数的には5ページの21行目以降、アンダーラインを引いておりますように、計画段階で、あるいはまた、構想段階PI、環境アセスメントや都市計画決定等の手続といったものを実際には行っているところでございます。また事業化段階では、新規採択時の費用対便益、あるいは事業の影響に対する評価、それをまた公表して事業の透明性の確保というようなところに努めてきているということでございます。

ただ、一個一個に關しましての計画手続をそれ以降に掲げさせてもらっておりまして、1番の高速自動車国道でございます。お手元にお配りをさせていただきました参考資料1-2というのがございます。1-2の2ページをお開きいただければ、現在の手続の概略を整理したものがございます。

高速自動車国道に關しましては一番左側の欄でございますが、予定路線から基本計画、

整備計画を経て新規事業化に至るフローを掲載させていただいております。5 ページ目にはそういうことを掲げさせてありまして、高速自動車国道、計画から事業に至るまで基本計画、整備計画の各段階を経る必要があるという形でございます。

文書の6 ページ目でございますが、2、高規格幹線道路を構成する一般国道自動車専用道路でございます。これも同等の手続を経ておりまして、計画から事業化に至るまで基本計画、整備計画の各段階を経るという形になっております。

3 番、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路というものでございます。これ自身、文章的に掲げさせていただいておりますが、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路については、渋滞あるいは防災対策といった、一般国道が有する課題に緊急に対応する観点から、一般国道のバイパスを整備する際に、近傍に高速自動車国道の計画がある場合、将来における二重投資を避けるため等の事由により、規格の高い道路として整備を行ってきているというものでございまして、参考の1 - 2 という参考資料の7 ページをお開きいただければと思います。

ここに模式的に掲げさせていただいているものでございます。漫画的にかいておりますけれども、街の中の渋滞を回避するバイパスをつくる際、将来の高速自動車国道の計画がある際には、その機能を当面代替するという形で事業を行ってきているものということでございまして、この事業の進め方についても、平成7年の11月30日の道路審議会中間答申におきまして、投資効率の面から有効であることも多いということで、このような整備についても考えていくべきである、ということでの中間答申をいただいたものという形で、その整備を過去から進めてきていることでございます。

また文書の6 ページに戻っていただきますが、ローマ数字の 、高規格幹線道路の事業実施に向けた手続のあり方というところでございます。冒頭、課題、今まで指摘をいただいております課題、背景等を整理しておりまして、2点ございます。

1 点目がこの6 ページの、行数的には30 行目から、今までのさまざまな工夫が行われてきたと。「しかしながら」ということで、高規格幹線道路を構成する道路種別が高速自動車国道と一般国道の2 種類から構成されるため、その整備手法と相まって、両者で手続内容が若干異なって、国民にとってわかりやすさという意味から問題点も指摘されているというのが1 点目。2 点目でございますが、特に今後厳しい現下の財政状況の中でということ5 行目でございますが、継続して事業を進めていくということをする際に、既存道路を有効活用するといったような整備手法についても、これからいろいろ議論をしていき、

あるいは工夫をしていくことが必要だと。

よって国民、あるいは道路利用者の方々、あるいは地方自治体など、さまざまな方々からご理解をいただいて計画を立案し事業実施を進めていくため、さらに透明性を確保しつつ、わかりやすい手続を行っていく必要があるということが、全体的な問題背景なのではないかということでまとめさせていただきました。

その後、じゃあどこでやるのかということについての文章を記載させていただいております。１１行目以降でございます。アンダーラインは引いておりませんが、現在道路にかかわる審議機関として、現在国幹会議および社会資本整備審議会、当審議会でございますが、道路分科会が存在すると。国幹会議というのは高速自動車国道の計画や建設にかかわる事項、また、この社会資本整備審議会、社整審については国幹会議の所管を除いた道路整備計画についての調査審議を行うことという形の法律の整理がなされておまして、今回、１８行目以降でございます、高速自動車国道の道路整備計画については国幹会議にご審議いただき、またそれ以外の道路についての整備計画については、社整審においてご審議をいただくという形でどうでしょうかと。

加えて、当然両審議機関で、路線同士が近接しているといったような議論もございますので、審議に当たってお互いの審議機関の密接な連携、相互の情報交換が必要となることもあるのではないかとございます。

また、その２８行目以降でございますが、審議する段階として、高速自動車国道以外の道路についても、高速自動車国道に倣い、基本計画段階に相当する内容、あるいは整備計画段階に相当する内容といったものをそれぞれの各段階で決めていくという形でどうでしょうかということです。

８ページ目でございます。（１）番、高規格幹線道路を構成する一般国道自動車専用道路というものでございます。先ほどのご説明をさしあげました一部でございますが、これについては４行目でございます。高速自動車国道とほぼ同等の手続とすべきということ。さらに、「加えて」という以下、文章でございますが、高速自動車国道と密接に関連することから、その整備状況について適宜、国幹会議に報告する必要があるということで記載させていただいております。

高速自動車国道についてはここでは特に記載しておりませんが、当然その逆もあるわけでございますので、国幹会議から審議状況、あるいは整備状況についての内容をこの当審議会のほうに報告していただくということも当然のことだろうと思っております。

(2) 番、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路でございます。これは先ほどもルールをご紹介させていただきました。21行目以降でございます。過去の道路審議会答申においても、効率性等の面から当該整備手法が有効であるとしてきたところであるということでございます。

ただ、その以降でございます。24行目以降、厳しい財政状況のもとで高規格幹線道路のネットワーク全体としての効果を早期に発揮させる観点もあわせて考慮することが必要だと。このため地方の考えも十分に踏まえつつ、沿道・交通状況、地元状況に応じて、「具体的には」という27行目以降でございますが、自動車専用道路以外の構造の採用、あるいは現道の活用も含めて柔軟に検討、対応するべきであるという形で掲げさせていただいております。

ここでは、手続については、29行目以降でございますが、30行目の文章で、一般的な国道のバイパス整備と同様な事業の進め方ではなく、以下のように手続を見直すということで、基本的には高速自動車国道等並びに準じていくということでございますが、32行目、高速自動車国道に密接に関連することから、その整備状況について適宜国幹会議に報告をします。

次の9ページ目以降でございますが、具体的な主要なポイントは以下のとおりということで、それぞれの段階で社整審、道路分科会の議を経ていくということを掲げさせております。また事業化に当たって、都道府県等の意見も聴取するというところもございます。高速自動車国道並びでの手続を同様に行っていくという形で整理をさせていただきました。

2ポツでございます。9ページの10行目以降、その他高規格幹線道路を補完する広域的な機能を有する地域高規格幹線道路の手続についてでございます。地域高規格というものについては非常に多様なものがございます。参考の1 - 2の8ページに、地域高規格道路についての概略をご紹介しております。

地域高規格道路は、高規格幹線道路網による全国的な高速交通サービスの拡充を補い、それぞれ地域相互の交流を促進する道路として位置づけられている。これらの道路の目的に応じまして、自動車専用道路の構造を有する道路、あるいは主要な交差点のみを立体にしているもの、あるいは現道の一部を活用するものなど、いろいろ各地域の実用に応じた構造を持っているということを記しております。

こういうことを踏まえまして、特に全国的な自動車専用道路による高規格幹線道路を補完する広域的な機能を有する地域高規格というものも出てまいりますので、これらの道路

と当然機能分担を整理することが必要な場合もある、20行目でございます。この結果ということも踏まえまして、高規格幹線道路の事業実施にかかわる手続きの見直しにあわせて、これらに準じた手続を設けることを検討すべきであるという形に記述させていただいております。

実際には10ページでございますが、現状の補完に加えて2)番、手続の透明性向上に関する見直しというところに出させていただいておりまして、調査区間・整備区間の指定に際して社整審(道路分科会)の議を経るということを経営的にすべきだと。またその際、現道の活用も含めた機能確保方策についても検討すべきであると。また加えて、都道府県等の意見聴取などによって、手続を定めるときには調整を行うということ。そして13行目以降でございますが、簡素化を図る観点から、高規格幹線道路の手続に準じた現行の手続を見直すことを、今後検討すべきであるという形での方向づけをさせていただいております。

全体を総括する形で次の 番、大きなローマ数字の でございますが、今後の計画・整備に当たっての留意事項並びに今後の検討課題という形で総括的に整理をさせていただきました。

1)番目が、徹底したコスト縮減を図った効率的な整備のあり方ということでございますが、10ページ目の26行目以降、多くの交通量が見込まれる場合には、大量の長距離交通を分担する自動車専用道路と、地域内の中・長距離の自動車交通、あるいは歩行者の通行を分担する、その他の構造を有する道路網が併存することが前提としていろいろ整備がされてきております。しかし、現下の厳しい財政状況のもとでという、30行目でございますが、特に多くの交通量が見込めない地域において、今後の高規格幹線道路等の整備を進める際に、さまざまな工夫を行っていく必要がある。

11ページ以降でございます。具体的にはということで、4行目でございます。最大限のコスト縮減。「さらに」と加えておりますが、先ほども少しご紹介をさせていただきましたが、選択と集中の考え方に基づく効果的、効率的な、部分的な整備に加えて、既存の道路の一部を有効活用する方策、あるいは自動車専用道路以外の構造を採用する考え方の導入も考えていくべきではないかと。

9行目でございますが、昨年、未供用区間2,900キロの点検を行った際に、既に改良を行っているところを取り入れながら高速ネットワークの機能を確保するという考え方が実際に示されているところでございます。こういった考え方を今後地域において活発な

検討が望まれるという形で記述させていただいております。このため今後の高速自動車国道等の計画・事業実施に当たっては、これらの検討を先立って実施することを前提とすることが必要だということを整理させていただいております。

あと11ページの2)番、28行目以降でございますが、国土計画・地域計画等々との反映というものでございます。アンダーラインを引いております。広域的な幹線道路網、これは国・地方ブロックのレベルで、非常に大きな影響を与える社会資本の1つであるとかねてより数次にわたる国土計画においても、その整合性が確認しながら、その計画が実際に位置づけられ事業が展開されてきたということを、あえて前提として掲げさせていただいております。

12ページ目です。「このため」ということで、広域的な幹線道路の計画・事業に際して、今後とも国土計画に十分整合が図られるということが必要でございますので、常にその必要性、緊急性をそういった計画の中においても確認を行っていくことが必要であるということ。特に、それをまた議論していくためにも、11行目でございますけれども、それぞれの地域において議論することが望ましい内容、あるいはどのような議論の進め方をしていくのか、あるいはどのような仕組みで議論していくのかということも、あわせて考えておく必要があるのではないかとということを記述させていただいております。

さらに3)番、道路計画のプロセスでございますけれども、この中で整理をさせていただいておりますのが、24行目以降でございます。より上位の道路網計画を含めた計画制度を全体としてどのように議論、検討していただくのか、その際には当然透明性の確保を図るような制度の仕組みというものを検討すべきではないかということ。さらにその28行目以降でございますが、地域レベルにおいても適切な場において、定量的なデータを用いながら事業実施の透明性をさらに図る努力をしていくべきであるということを記述させていただいております。

4)番、道路の評価手法のあり方ということでございますが、文章に書いてございますように、手続の透明性を向上させると。あるいは計画の妥当性を客観的に判断するための材料として、13ページ目でございますが、どのような指標を使っていくのか検討していくことが必要だということ。さらに5行目以降でございますが、道路事業は多機能で波及効果も大きく、この上記の3行目から4行目に書いております、この3つの指標のみで評価し切れない、全国画一の便益だけで評価し切れない場合もあることから、その地域特有の効果、あるいは道路整備による波及効果について考慮されていないといういろいろ

なご意見、指摘もございますので、その効果の評価方法について積極的な検討が必要であるということ。

さらには、加えまして11行目以降でございます。広域的な機能を有する道路については、事業単位での評価のみならず、主要な都市間をつなげる効果といった、道路が持つ広域的な機能を十分評価できるような評価の方法、設定方法についても検討する必要があるという形で文章をまとめさせていただきました。

以上、今回の中間取りまとめの案文を整理させていただきました。以上でございます。

【〇〇部会長】 どうもありがとうございました。ただいま、事務局から説明がありました高規格幹線道路等の事業実施に向けた手順のあり方、中間取りまとめ案でございますが、これについてご質問、ご意見がございましたらどうぞ伺いたいと思います。

〇〇先生が入学試験の関係で先に退場しなきゃいけないということですので、もしよろしければどうぞ。

【〇〇部会長】 よろしいですか。

【〇〇臨時委員】 はい。

【〇〇部会長】 いかがでしょうか。

【〇〇委員】 じゃあ、よろしいですか。

【〇〇部会長】 どうぞ。

【〇〇委員】 何点か感想とコメントを申し上げます。順に申し上げますけれども、まず1点目は7ページですね。7ページの10行目にわかりやすい手順という表現があって、まあわかりやすいにこしたことはないんですが、これはもうちょっと丁寧な表現にしたほうがいいと思っております。

くどくど説明するまでもありませんけれども、手順をするのは国民一人一人じゃないわけであって、国民が自分で手順をするときにわかりやすいという意味とはちょっと違うことを言いたいわけですから、おそらくここで言いたいのは、手順そのものの適切性とか明快性のことを言っていると思うんですね。希望としましては、この透明性を確保しつつ、わかりやすいというこの言葉のかわりに、適切で明快なとか、もうちょっと「わかりやすい」の意味がはっきりするほうがいいのではないかという感想を持っています。これが1点目。

2点目は、11ページでございます。11ページの一番上の3行目ですね。具体的には、高規格幹線道路のコスト縮減が重要であり、2車線構造の採用や簡易インター構造の採用

などって書いてあるんですけれども、もうちょっと丁寧に言ったほうがいいんじゃないかと思います。

と申しますのは、それじゃ全部2車線にすればいいのではないかと、最初から全部2車線でいいんじゃないかと、これじゃなかなか高規格幹線道路の機能を果たし得ないことは明らかでありますから、例えば適切な追い越し区間を伴った2車線構造とか、例の通俗的には2プラス1構造とかいう表現があったりしますけれども、そういう種類の、機能を損なわない範囲で、技術的にも使い方にも最大限の工夫を凝らしていくということが伝わるのが重要で、2車線構造ということだけが何か、要するに単なるスペックダウンすればいいんじゃないかということじゃないようお願いしたいというのが2点目です。

それから3点目は、最後のページのところで13ページですね。5行目、道路事業は多機能で波及効果も大きくということですが、ここももう少し丁寧に言ったほうがいいと思います。多機能でというよりは、道路事業は極めて多様な効果と影響をもたらす、なおかつ波及効果も大きくというようなというふうに私は理解しています。そしてまた次の、全国画一の便益だけで評価し切れない場合ということも、そういう多様な機能、効果とか影響を持っているからこそ、そのすべてを現段階で定量化し、あるいはそれを金銭化するということには非常に大きな困難と限界があると、私は思っておりますし、その辺の趣旨はやっぱり国民におわかりいただきたいというか、わかっておくべきじゃないかと思っております。

それからその次の9行目、10行目あたりのところで、ここはちょっと質問なんですけれども、さらに国民の理解を得るためには、事業段階の評価のみに重点を置くのではなく、供用した後の評価についての評価にもより重点を置いていく必要があるって、ちょっと意図がわからなかったんだけれども、今の費用対効果分析は供用のところに重点を置いた評価になっていると思うんですけれども、ここはどういう意味か、もうちょっと教えていただけたらと思います。以上です。

【〇〇部会長】 はい。どうぞ。

【道路経済調査室長】 事務局からお答えいたします。ちょっと言葉足らずなところがあったかもしれません。当然供用後を予測した形で、事業段階で評価をするわけですが、供用後の事後評価を適切に行いながら。

【〇〇委員】 あ、事後評価ですか。

【道路経済調査室長】 ええ、事後評価のことをここに記載させていただいたつもりで

す。もう少し誤解のないように記述させていただきます。

【〇〇部会長】 そのほかはいかがでしょうか。

【〇〇委員】 よろしいですか。

【〇〇部会長】 どうぞ。

【〇〇委員】 全体的には大変よく書けてきつつあるなと思います。その中で特に、この手続のあり方ということになりますので、その手続の対象とする計画の言葉、内容ですね。これはできるだけ誤解がないというか、身勝手に使われないようにきっちりとしておく必要があると思うんですね。

それが1点と、それからもう1つは、やっぱり現道を含めた道路のネットワークを、これから長い間どういうふうにも有効に利活用していくかという視点がすごく重要なので、そこが強調されるレベルの計画という、あるいはこの範囲をきっちりと示す必要があるんじゃないかというのが2点目です。

3点目は、今の1点目とも関わるんですけども、個別道路の計画策定をスタートさせてよいという正当な根拠、それをどこに求めるかという、これも大変重要な視点だと思うんです。

その3点に照らしてこれを読んでも、幾つか質問というか、お聞きしたいところが出てきます。1点目は5ページのところで21行目に、一般的には計画段階においてということで、計画段階においてと書かれているんですけども、ここは多分、いわゆる基本計画とか構想段階って言われているところの計画段階なんですね。その以前の計画段階は入っていないので、やっぱりそこは曖昧にできないんじゃないかというふうに思います。

どうしてそんなことこだわるかというと、やはり諮問理由は幹線道路網の計画立案段階から供用後の管理を行う段階に至るまでのプロセス、これを考えていくんだ。その重要性を諮問理由として挙げて検討しているということもあるので、やはり計画という言葉は曖昧に使わないほうがいいであろうということが1点目です。

そうやって見たときに、6ページのほうの、今度は24行目、一般的な道路整備と同様にPIや都市計画決定などの手続を経て事業を実施しということ、供用に至っているという、このあたり。だからネットワークとしての位置づけを明確化しなくてもよい理由というふうにも見えるんですけども、ここについてちょっと意図がわかりにくいなということで質問ということになります。

もう1つ、7ページ目のところですけども、ここは20行目のあたりに、道路整備計

画という言葉が出てくるんですけども、これもいつもというか、議論になるところは、道路法の76条に書いてある道路整備計画ということを示しているのか、あるいは一般の道路整備計画という概念で、この基本計画なり、実施計画なり、整備計画なりというものを表現するような言葉なのか、言葉遣いという点でははっきりさせるべきではないかなと思います。もしも道路整備計画ということを示すのであれば、それがまさに大変重要な視点だと思いますし、それを内容的にどういう計画を想定しているかということが書かれることが誤解を与えないのではないかなと思います。

それからちょっとわかりにくいという部分で、9ページのところ、その他、高規格幹線道路を補完する広域的な機能を有するという点で、ここも大変重要なことが書かれていて、その前のページは、これは高速自動車国道に並行するという点でありますので、まさにネットワーク全体としての効果を早期に発揮する観点でも検討する必要があるんだということで、ネットワークレベルの計画検討のようなものの重要性、必要性を言ってくれていると思うんですね。

一方でこの9ページのほうについては、そのあたりがやっぱり十分に示されていないんじゃないかなという気がします。しかしながら、ここに書いてありますように、まさに補完する広域的な機能を有するという点で言うと、やはりこれも道路の構想段階等に入る前になぜその道路を検討すべきかということが、やはりその道路自体が広域的な機能を持っていて、必要性があるんだということが確認されているという段階に相当すると思うんですね。だからそれが上位計画の段階だと思いますけれども、その必要性がここに示されていると思います。

ですから、この前のページの8ページぐらいとは言わないんですけども、そのネットワーク全体としてやはり効果を上げていくんだという視点が、やはりこのその他道路についても書かれる必要があるのではないかなというのが次の件であります。

それから最後になりますけれども、これも似たようなことではありますが、12ページのところに今後のプロセスということで、24行目あたりに、より上位の道路網計画を含めた計画制度についても検討、議論を深めていくべきでありという、大変こういうふうな書き方がされるのが重要なことだと、私は思いますけれども、やはりこのあたりはどうでしょうか。新規の道路というのは大変重要なわけですけども、この途中の中にも随分現道を活用するとか、現道を含めてという言葉が出てきますので、やはりこの現道を含めたネットワークの全体の将来計画というような、そういうものをこの上位の道路網計画だとい

うふうに位置づけをしておいて、それをもう少し明確に書いたほうが、上の地域計画における道路、広域計画のようなところに位置づけられる道路ネットワークなり、道路というものの、これは比較的新規道路のようなもの、特に非常に重要性の高いもの、こういうものが書かれる傾向が強いと思いますけれども、一方で道路ネットワーク全体と考えたときには、やはり現道をどう使うか、その維持や更新をどう長期的に、継続的に進めていくかというのが一番重要なことになりますので、ぜひこのあたりにでもその視点が明確になるように書いていただいて、そういう計画の検討を進めていくというのであれば、よりはっきりするなと。

ちょっと長々と申しわけないんですけども、計画という言葉がいっぱい出てきていて、必ずしも人によって解釈がいろいろ異なるような余地が十分残っているものですから、細かいことで恐縮ですけども、いろいろ申し上げましたけれども、言いたいことは最後に申し上げたところ、そこら辺がはっきりするような上位計画の検討を今後継続的に行うということであれば、これ、大変重要な答申になるんじゃないかなと思います。以上です。

【〇〇部会長】 事務局で何かお答えになりますか。

【道路経済調査室長】 はい。基本的に総合的なものとして、上位計画として全体のネットワークを包含する計画、並びに現在の、既存の道路についての役割を強調というか、その中に含め置くべきであるというご意見に関しましては修正を加えさせていただければと思っております。

あと質問が1カ所ございました。6ページの24行目以降で、一般的な道路整備と同様云々という文言に関して、ネットワークの位置づけのことを明確にしなくてよいのかということでございましたが、ここも同様にそのネットワークとしての位置づけもあわせて記載をさせていただきたいと思います。

あと、7ページの14行目でございますが、道路整備計画というふうに書かれておりますこと、これは計画のことを書いてあるのかということではありますが、ちょっと私にもわかにはまだ、法律の中の文言についての整理が今のところできないですが、多分76条の計画のことを書いてあるわけじゃなく、これは幅広く全体の道路整備計画という形の位置づけが実際になされている文言をそのまま引っ張ってきているというふうにご理解をいただければいいのではないかと思います。

総じて、全体として既存ネットワークの書きぶりが少し弱い、あるいは上位の道路計画の書きぶりが弱いというところのご指摘につきましては、対応させていただければと思

ます。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【〇〇臨時委員】 すいません、遅刻をして失礼いたしました。この中間取りまとめの内容については、事前に事務局のほうと、ご説明いただいたとき、少し議論させていただきまして、１点だけちょっとコメントしたいというふうに思います。

基本的にこの手続について、５ページからある現状と、それから今後の方向について、６ページからありますけれども、この方向でよろしいかと思うんですけれども、その他高規格幹線道路を補完する広域的な機能を有する地域高規格の手続についてということで、これも基本的にその高規格のほうと見直しに合わせて、準じてということなんですけれども、１点だけお願いしたいことは、この手のたぐいの計画になると、おそらくかなり細かい計画になって、地域との関係があるということだと思うんですけれども、その点について、例えばこういった社会資本整備審議会等で議論するときに、形式的に陥らないように、具体的な議論ができるような形を整えていただきたいと、それだけ、１点だけ申し上げます。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

【〇〇臨時委員】 すいません。

【〇〇部会長】 どうぞ。

【〇〇臨時委員】 すいません、ちょっと１点だけやっぱり気になるところがありまして、１３ページの５行目のところで、ご趣旨はわかるんですけれども、全国画一の便益だけでは評価し切れない場合もあることから、その地域特有の効果等々、で、私はやっぱり全国画一に評価をするべきではないかという、要するに評価項目については全国やっぱり画一で、ある地域ではＡという効果は入れるけれども、ある地域ではＢという効果は入れないというやり方はやっぱりまずいと思うんですね。

ある地域ではＡという効果はゼロで、でも別の地域ではＡという効果は５０だよという意味で、その地域特有の効果といいますか、それはそれぞれ地域によって効果が違う、それぞれの項目についての効果が、大きさが違うということがありますから、それは当然カウントすべきなんですけれども、評価項目が違うというふうに、これはどうも、違うようにするというふうに読めちゃう可能性があるんで。

例えば道路整備による波及効果については、とにかく今までカウントをしていないから、それについてすべてに地域においてカウントするという趣旨であるならば、もちろんオー

ケーなんですけれども、多分そういう意味だろうと思うんですが、これだと特定の地域においては波及効果はカウントするけれども、特定の地域ではカウントしないというふうに読めちゃうので、そこをぜひもう少し意味が正しく伝わるように書いていただければと思います。

それから先生、すいません。ちょっと失礼するので、中間、こっちのほうのことについてだけ、1点ひとつよろしいですか。

次のテーマのところ、ぜひ私は検討していただきたいのは、道路空間の有効活用という中で、道路における路上駐車場の活用ということが、そういった意図が入るような形の検討もぜひ、既存施設の活用の中に入れていただきたいというのがお願いであります。以上です。

【〇〇部会長】 他に何かございます。

【〇〇臨時委員】 はい。

【〇〇部会長】 どうぞ。

【〇〇委員】 最後の検討課題というところでまとめられているわけですが、各章に、例えば地元の考えも十分に踏まえつつ検討するということがあって、それに対して検討課題として、そういった声の聞き方だとか、評価の仕方だとかが今後の検討課題であるというふうになっているんですけれども、そういったことが検討されて初めて地域の中で意見をどう吸い上げるのかというようなことが実際にできるだろうというふうな関係からすると、この検討課題というのをいつまでにするのかとか、そういったことが気になるわけです。

それでこの検討というところの表現に、今のところを見ますと、例えば13ページのところの、今、全国画一の便益性だけではないというところの最後は積極的な検討と、積極的とついているわけですね。そのほかのところは検討というふうになっているので、その辺のニュアンスというんでしょうか、あるいはその検討を、私はすべて急ぐ必要がある、これが物差しになって進められていくというような、そういった関係にあると思うので、そこら辺が何となくもややもやしている感じがするんですが、いかがでしょうか。

【道路経済調査室長】 はい、事務局からお答えします。まず〇〇先生の、先ほどの最後の13ページのところにおける文言の書き方でございます。確かにちょっと誤解を招くような書きぶりでございますので修正を加えていきたいと思いますが、私どもの視点としては、当然全国の評価項目を増やしていくという考え方も当然1つあるだろうと。あと加

えて、その地域地域で実際に想定され得るような効果も、場合によっては、足し算ということではないんだけども補足という形で、さらに地域地域でこういう効果も別途想定され得るというようなものをご検討いただくものもあるだろうというようなことを想定しております。この場ではございませんが、別途事業評価委員会等の中でもいろいろ議論がされているところがございますので、そこのまた検討項目という形で、検討課題として残されているものをもう少しわかりやすい形で列記をさせていただきたいと思います。

ご指摘の、全国の評価項目は画一であるというのは、私どももそういう認識をしておりますが、その評価の仕方、並びにその評価項目の増やし方、そしてまた、横の幅を広げる、縦を深化させるという、そんな感じの内容を実際に事業評価委員会の中でもいろいろ議論されておりますので、誤解のないような形で触れさせていただきたいと思います。

あと、〇〇先生のご質問の点でございます。実際には今の、私どもの今、事業もオンゴーイングで進んでおります。ですので、すべての検討が終わらないと実施をやっちゃだめよということになると、またそれは具合が悪いので、ので、私どもとしてはもう少しつまでにやるのかという、明記できるものに関してはできるだけ明記はしていきたいと思っております。

あと加えて、積極的にという文言を入れてある、入れていないというのはあんまり、それによって差があるわけではございませんので、私どもとしては、そこで何か隠れた意図があるかのような形の記述ぶりは避けて整理はしたいと思っております。以上でございます。

【〇〇部会長】 よろしいですか。

【〇〇臨時委員】 私も検討が済んでからという意味では全くありませんけれども、一般論的に検討課題というと、あんまり検討されないまま終わってしまうことがあったりするものですから、ちょっとそういったところもありまして、これはきっちりと検討しなければいけない大事なところだろうなというふうに思ったものですから、申し上げました。よろしくお願いいたします。

【〇〇部会長】 これは中間取りまとめだから、最終があるわけですね。

【道路経済調査室長】 ええ、当然、そうなります。

【〇〇部会長】 そのときにまたよい議論をしていただけたと思います。

【〇〇臨時委員】 はい。

【〇〇部会長】 私のほうからも一、二点だけ、この内容ではありません。何が言いた

いかというと、この場でもたびたび申し上げているんですが、そもそも何で計画を立てるのかとか、何でプロセスが重要なのかということについて、どうも世の中で議論されていることが、その誤解があるケースが結構あります。

何でそんなことが起こっているのかと考えますと、この40年代にこういう計画を立て、何を整備計画、何を基本計画とかというときに、それぞれ計画の制度だとか、どういうことまではこの段階で決めなきゃいけないのかって、これは道路だけじゃなくて、鉄道も同じですし、方針とか、基本計画とか、整備計画とか、それぞれあったわけです。そういうことについて、教科書に書くような話ですから答申に入れる必要はないんですが、事務局としてはちゃんともう一回、統一見解を持っていたほうがいいような気がします。

具体的には、計画というのは何かということ、時間軸上でいろいろな人たちが違うことが行われると困ると。例えば道路がどこにできるかわからないときに家をつくっちゃったとか、こういうことが起こっちゃ困るとか、あるいはほかの事業とうまく合っていないと困る計画全体の整合性とか。そういう中で優先順位だとか事業内容とかというのを、時間軸上でちゃんと決めていきましょうという趣旨だったはずですね。たびたび申し上げているように、都市計画手続がどうも事業制度かのごとく使われるケースが多いというのは、非常に問題だと私自身は思っているんですが、こんなことが1つあります。

それから計画の合理性を損なうようなことが、どういうことが起こるかって、これは典型的なのは、ある主体がモラルハザードを起こすことです。例えば自分はお金を出さないで要求だけすればいいというときは、当然過大な要求をしがちですし、自分のところだけは外部不経済を受けたくない、そこだけの理由で拒否するという、こんなことが起こります。したがってそういう合理性を損なう事由がないように、プロセスでいろいろなことを決めていきましょうって、これがP Iの意味合いだったり、審議会の意味合いだったりするわけですね。

それから何で計画段階を分けていくのかって、これについてもさっき申し上げたように、最初から細かい、トンネルはどこで、どこに橋を架けてなんていうところまでやっちゃって、構想計画を練るのは極めて不経済な話ですし、意味もないことです。こういうレベルまではこの段階でこういうラフな格好で決めていきましょうって、こういうふうになっているわけで、これをすべて最適化できるかというような議論はほとんど意味がないわけで、いろいろな主体が合意しながら決めていく。

例えばですが、こういう話を、当初計画制度をつくったときはいろいろなものを書いて

文書に出ていましたし、学会で出すハンドブックにも書いてあったんです。どうもそういうものがちゃんとないので誤解の議論が随分あるような気がします。ぜひそんなものを、今、ばたばた忙しいときにやれとは言いませんが、どこかの段階で、統一見解として整理しておいたほうがいいかなという気がいたします。

よろしいでしょうか。

【道路経済調査室長】 はい。今の部会長のご意見、できれば前書きのあたりにでも少しそこは触れさせていただいて、整理をさせていただければと思います。

ただ、あんまり書き過ぎるとちょっとなんか嫌みっぽく聞こえてしまうところもあって。正直なところ、１２ページの１６行目以降、道路計画のプロセスと、検討プロセスのあり方というところの中に、アンダーラインは引いておりませんが、今、先生にいただいたコメントの一部を少し盛り込んだところもございます。本来、２０行目以降でございますが、どのような段階でどういう計画をつくっていくのと、本来議論すべき段階ではないにもかかわらず、詳細な議論が行われ、議論が混乱するような事案が見受けられると、等々のところを少し触れさせていただいてはおりますが、もう少し明確に、そもそも計画とは何のためにつくっていくのか、何のためにプロセスを明確にさせていくことが重要なのかというところは、前書きにもう少し記載をさせていただいて、この答申を受けさせていただく私どものほうとしても、その認識を再度新たにさせていただくという形の位置づけはさせていただければと思っております。以上でございます。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。今日のご意見を踏まえて、中間取りまとめ案をパブリックコメントにかける予定でございます。大体対応はもう室長からお答えいただけたかと思いますが、より詳細なことについては私にご一任いただければ幸いです。

それでは、次の議事に進みたいと思います。新たな中期計画の作成について、事務局より資料のご説明をお願いいたします。

【企画課長】 はい。企画課長の徳山でございます。資料の２－１以降でご説明を申し上げたいと思います。

１つ目の、今の高規格の手続のあり方はまさにこれは諮問内容でございますして、最終的に答申をいただくという内容でございますが、中期につきましては、当審議会の答申という形ではございませんけれども、重要な内容でございますので、今回お諮りをして、ご意見を承ってつくっていくと、こういう内容でございます。

資料 2 - 1 を直接ご説明する前にちょっと 2 - 2 をごらんいただけますでしょうか。前回ご説明したものをもう一回取りまとめたものでございますけれども、1 ページ目をちょっとごらんいただきたいと思います。下の 2 段、これからのスケジュールになるわけでございますけれども、年内に新たな中期計画（案）の作成ということでございまして、このプロセスに入っておりますが、本日ご意見をいただきましたのを踏まえて、さらに修正をいたしたいと思っております。そうした上で社会資本整備重点計画と一体化をして、これは年度内に閣議決定をするという目標で進んでおりますものですから、今日の意見を踏まえて修正したものをこちらのほうと一体化をさせまして、年明けのどこかから、これも重点計画全体としてパブリックコメントをかけると、こういう順番になってまいります。そういう形で、重点計画として最終的に閣議決定をされるというものでございます。

ちなみに同じページの 3 ページ、これは前回基本方針、この 4 つでということでお諮りをした内容でございまして、1 つ目は今まで道路だけが特定財源という性格上、事業費を計上しておりましたけれども、もう事業費から達成される成果に転換をして、選択と集中の基本的な方向性を示すという性格の計画にしたい。それから 2 番目に、5 年間の計画で、重点計画と一体化をする。3 番目に地方版をつくっていく。それから 4 番目に徹底したコスト縮減と無駄の排除を行うと、こういう内容についてお諮りをして、本日書き下したものをつくったというわけでございます。

資料の 2 - 3 をちょっと見ていただきたいと思いますけれども、これは平成 15 年につくった社会資本整備重点計画でございます。これの新しいバージョンを、今、申し上げましたように年度内に決定をしたいということでございますけれども、少しその書きぶりとか、ボリュームの感じをご覧いただきたいと思いますけれども、1 ページ目に前書き的に総論がございます。特にこのときは事業分野別の計画を統合しましたので、そういう改革ということを書いてございまして、全体で 3 章構成になっております。

2 ページ目をご覧いただきますと、第 1 章として、社会資本整備事業の重点的、効果的かつ効率的な実施ということで、進めるに当たっての非常に基本的な内容、事業評価の厳格な実施から始まりまして、順次ここに書いております。4 ページまで書いておりまして、5 ページから第 2 章ということでございまして、重点目標から事業の概要ということでございます。具体には 6 ページに全体の姿がありますけれども、要するに平成 15 年からは、道路、河川、港湾、空港云々というのを束ねましたので、横割りになっております。むしろアウトカム的に 4 本の柱がこのときは立っておりまして、暮らしと、安全と、環境、活

力ということに対してどういうことを行うか、その、7ページからが書き下したものでございますけれども、アウトカムの、ゴシックになっているようなもの、どういう目標を置いているかということを書くわけでございます。

それから22ページに第3章ということで書いておりまして、横割りだけでは必ずしもわかりにくい部分もございますので、もう一回事業分野別の取り組みということで、別の切り口で分けておりまして、22ページに4行目ですか、道路整備事業というかぎ括弧の部分がございます、23ページまでの2ページにわたりまして、道路整備事業について、これも活力、暮らし、安全、環境というものと、23ページの右下の(5)ですが、4つの施策の柱と別に、さらに開かれた道路行政に向けてという新たな取り組みと合わせた5項目を書いて、ボリューム感ではこんな感じでございまして、それぞれにこういうアウトカム目標の数字を入れていると、こういうスタイルになっております。今回も基本的に新しい重点計画、こういう性格になろうと思っておりますので、今の22、23ページあたりに相当する部分を今回、新たな中期計画として書いたということでございます。

少し前置きが長くなりましたけれども、という前提で資料の2-1をご覧くださいと思います。「はじめに」ということがございます。重点計画に入るときに、この「はじめに」はこのまま生きないかもしれませんが、中期計画としてはこういう書き方をしておりますが、今後の道路整備・管理の実施に際してはということで、人口減少社会とか、ストックの更新投資の本格化ということを踏まえて、計画的・効率的に進めなきゃいかんと、そういう明確化の必要性から、5年間を計画期間とする新たな中期計画(案)をまとめたんだという書き方でございまして、その次の段落は、事業費ありきの計画を改めて、計画内容が事業費から達成される成果へと変わる。もう少し具体的に言いますと、その次の行でありますけれども、まずは厳格な事業評価、それから政策課題及び投資の重点化というようなやり方で、今後の選択と集中の基本的な方向性を示すということでございます。それから次の段落で、徹底したコスト縮減と無駄の排除、それから必要に応じてこの計画は順次見直されるということを書いております。

2番目として、選択と集中の基本的な考え方という、総論を(1)(2)(3)と分けております。ちょっと「はじめに」とは若干ダブっておりますけれども、これは最終的に重点計画、入るときに、「はじめに」が少し変わるという前提で書いておりますが、(1)は計画策定と厳格な事業評価ということで、社会資本整備重点計画と一体化するということでもあります。そういう形で年度内に基本的な考え方を示した上で、として

地方版の計画も策定をしていただこうと。基本的にはブロック版をイメージしておりますけれども、国が強制するつもりは全くありませんが、都道府県等で、県レベルのバージョンもつくられるというところについては、そういう取り組みをされるところも出てくると思います。として、前回お諮りをしました内容でありますけれども、最新のデータに基づく交通需要推計、それから見直した評価手法を用いて事業評価を厳格に実施するというところでございます。それについても見直しを行うこと。それから評価結果に地域からの提案を反映させるような、総合的な評価の仕組みというのを導入するんだということを書いております。

次の（２）でありますけれども、政策課題・投資の重点化ということでございまして、は生活に身近な道路整備についてということでありますけれども、重点的に対策を要する箇所・区間を明確にした上で、全部にばらまくというよりはそういう優先区間というようなものを明確にした上で、その中から各年度の予算において優先的に実施をしていく。

前回ご説明したのは、交通事故について多発地点を定義して、現場においても要望があるからとかだけではなくて、きちっとそういうデータに基づいて優先性というものを判断できるようにしたいということを申し上げました。

は基幹ネットワークでございます。これは先ほどもご審議いただきました、例えば14,000キロでございますけれども、これらについては、全体の区間というのは1つ定義をされております。しかしながら今回の交通需要推計、あるいは厳格な評価を行って、もしもその効果が小さいと判断される場合においては、現道の活用とかコスト縮減という、分母の、コストのほうをきちっと抜本的に見直しをするというふうに判断していくということを書いております。それからとして、生活道路、基幹道路について、そういう重点化の方向を書いた上で、これまでのストックもかなりの量になってまいりますので、その利用価値を高めるということで、長寿命化とか、そういう機能を最大限有効活用するという立場を書いております。

（３）に徹底したコスト縮減と無駄の排除ということで、総合的なコスト縮減を徹底的に行う。特にこれは道路構造令の弾力的な運用を徹底しようということで、これは1.5車線というような、隘路区間の解消に対して、必ずしも2車線にしないやり方とか、そういったものを今まで推奨してきておりますけれども、こういった弾力化について徹底しようということでございます。それから昨今大変な批判を浴びました、無駄の徹底した排除についても今、大変な取り組みをしておりまして、これを継続するということでございます。

す。

それから大きな3として、施策の柱ごとの具体的な施策というものをずっと列挙しております。まず1番目は、活力ということでございますけれども、1つ目は大きな基幹ネットワークということで国際競争力の強化、あるいは地域経済の強化というような自立を支援するための基幹ネットワークのうち、特に主要都市間の連絡、あるいは大都市の環状道路、拠点的な空港・港湾アクセス、あるいは国際コンテナの通行支障区間の解消といった、こういった部分に重点を置いて整備を行うということ。その効果発揮の中で現道活用というようなことも積極的に考えるということでございます。

2番目は、そうした全国幹線とは別の生活幹線道路というレベルのものでございますけれども、4行目あたり、通勤や通院などの暮らしを支えるような、生活圏の中心部への道路網とか、救急活動に不可欠な道路網、こういった整備を推進するとともに隘路解消を行うということを書いております。

それから3番目に、慢性的な渋滞対策として、環状道路・バイパス整備、交差点立体化、開かずの踏切の解消等、特に整備効果の高い箇所に対して重点化をするということ。またこういう整備側だけではなくてメンテナンスとか、ソフト施策の面を少し書いておりますが、路上工事をどう縮減していくか。あるいは有料道路の効果的な料金施策でもって渋滞を解消していくこと、それから総合交通という立場から、公共交通機関の利用促進、あるいは徒歩、自転車への転換、こういう強化を図っていくということを書いております。

それから(2)は暮らし・環境という項目を立てておりまして、中身は3つでございます。はまず、非常に広い意味の生活環境でございます。幅広の歩道、あるいは段差解消等のバリアフリー対策、それから快適な空間形成という意味で、無電柱化の推進、それから都市空間という意味では、中心市街地の面的な土地区画整備事業等の整備推進という生活の、身の回りの環境を向上させるという観点で を書いてございます。それから は、今度は幹線道路の沿道環境という立場からでございますけれども、低騒音の舗装、あるいは遮音壁の設置、あるいは騒音とか大気質の状況を監視した上で、環境基準を大幅に上回っている箇所についての重点的な対策ということで書いております。 は地球温暖化対策、沿道の、いわゆる公害問題ではない、CO₂のほうでございますけれども、京都議定書の目標達成計画に基づきまして、ETCの利用促進などのITS推進、あるいは自転車利用環境の整備、路上工事縮減等を着実に実施すると。

それから(3)は安全でございます。安全の中身は交通安全と、もう少し広い防災関係

でございます。交通安全につきましては、道路特性に応じた交通事故対策、これは幹線と生活道路の面的な部分とで違いますけれども、いずれも事故の発生割合の高い区間で重点的に対策をする。あるいは通学路に重点を置いて対策を行う。あるいは自転車について、自転車が加害者になるケースというのが最近多発しておりますことから、自転車の専用利用帯をつくっていくようなことを中心に、自転車の利用環境の整備を推進して、あわせて安全上に課題のある、踏切の抜本的な対策を実施するという内容でございます。

それから防災関係でございますと、緊急輸送路、大規模な地震時の緊急輸送路の通行が確保されることが第一でございますので、そういった路線の橋脚の補強とか、耐震対策、あるいは豪雨・豪雪時の安全な通行という意味での斜面の防災対策、それから雪に対する対策、それから面的な市街地の中で、延焼の遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を記述しております。

4番目は、既存ストックの効率的な活用ということでございますが、はハード、がソフト系でございます。のほうは、これから順次高齢化してくる道路ストックでありますけれども、計画的な予防保全をすることで長寿命化を図ること、それから地域性を踏まえた効率的な維持管理を行って、コストを縮減しつつ、長期にわたって道路を管理していくということを書いております。はソフト側でございまして、既存の高速道路ネットワークの有効活用、機能強化でございます。ETCを活用した効果的な料金施策、あるいは維持コストを、建設コストを非常に抑えることのできるスマートインターチェンジ、ETC専用のインターチェンジの増設を実施するということでございます。

先ほど〇〇委員から道路空間という意味で、駐車対策、道路空間の有効利用としてのご意見がございました。確かにここまでの中に、路上駐車対策も含めた、車を止めることの対策を書いておりませんが、どこかに入れさせていただきたいと思います。

最後の5ページに主な指標でございます。1つ目は活力という意味での、三大都市圏の環状道路整備率でございまして、これらの指標はいずれも19年度末と、5年後の24年度末というものを比較しておりまして、環状道路につきましては、もう既に北京やソウルのようなアジア諸国からも後れをとる状態になっておりまして、24年度までに69%までの整備率にいたしたいと思っております。

実は通常の事業、これは積み上げでは考えないわけでありまして、このクラスの高規格道路になりますと、実は15年とか20年とかいう時間がかかりますので、この5年間に開通するところは、実際にはもうかなりしかかっておる区間が特定されるものであ

りますから、そういう意味で、ここは実際の整備率として記述ができるということでございます。この幹線についてはここまで来たものをきちっと5年間で終わらせるというのは、非常に効果的な投資だろうと思っております。

それから慢性的な渋滞の中で、特に非常に関心の高い、開かずの踏切の遮断による損失時間でございまして、これは1日当たりの人・時間ということで推測をしておりますが、19年度末の132万人・時/日という数字を1割削減していこうということでございます。現状までの進捗に比べるとかなり促進をしなきゃいかん内容ではございますけれども、関心の高さに応じてこれくらいの目標値をおきたいということでありまして。

それから暮らし・環境につきましては、まずはバリアフリー関係でございまして。特定道路と申しますのは、これはバリアフリーの法律がございまして、乗降客数の多い駅の周辺でありますとか、あるいは公共施設を連結するような道路を特定しておりまして、こういったところのバリアフリーを進めようということで、51%を75%まで高めたいという目標値をおこうと思っております。

地球温暖化対策につきましては、道路だけではありませんで、運輸部門全体のCO₂排出量として目標達成計画のほうに入っております数字をここでも、これは22年度の目標値になりますけれども、政府としてオーソライズしておりますので、これを掲げた上で道路部門としての必要な施策を講じていきたいと思っております。

安全につきましては交通安全でございまして、交通事故死者数については、昨今非常に削減の成果を見ておりますけれども、事故についてはなかなか高どまりをしておりました。むしろ事故のほうに重点を置いて指標を掲げたらと思います。そういう中で、さっきのこの5カ年については、少し改善の兆しを見ておりますので、これをさらに科学的な、重点的な政策と、あるいは警察の行う施策や、利用者のマナー等もあわせて改善していただくことで、これも1割削減をしたいということでございまして、億台キロ当たりの事故件数で言いますと、いよいよこれで二けたを目指すところまで行きたいと思っております。残念ながらこれは欧米の数字を見ますと50とか60とか、さらにこの半分近いデータでございまして、日本の場合、歩道の整備率が悪かったり、歩行者、自転車の巻き込まれる事故が多かったり、アジア的なといいますか、ヒエラルキーのはっきりしない道路ネットワーク構造というようなものが問題だろうと思っておりますけれども、順次科学的に、重点的に対応したいということでございます。

それからストックの効率的活用ということで、全国の道路橋の長寿命化の修繕計画の策

定率ということを掲げました。実は直轄の国道についてはもちろん100%計画を持ち、毎年定期的な検査をしておりますけれども、市町村道に至りますと、もう9割が定期的な検査すらしていないということでございまして、ほとんど、これは国・県の問題というよりは、次は市町村道のこの橋梁が問題になってまいります。長寿命化の修繕の計画を持っていただくと。今まではわりに若い橋梁が多かったので、黙っていてもあんまり落橋したりということはなかったわけでありまして、これから非常に問題になってくるということで、そういう計画をつくっていただくように、国からも予算措置等しております。現在28%であるものでありますが、これは基本的に、市町村に最終的な責任がゆだねられるわけでありまして、いろいろな制度も組み合わせながら100%を目指して、この5年間で計画はつくっていただこうというのが第一歩と思っています。

それからETCの利用率について、これは大変順調に利用が伸びておりまして、19年度末で有料道路の利用者の中の利用率で76%でございます。これを平成24年度に85%ということで、これはCO₂の排出の目標達成計画にも連動しておる数字でございます。

以上、中期計画についてこういう案としてつくらせていただきました。なお参考資料に2-1、2-2、2-3とございます。もう説明はいたしませんので、もしご質問があればお答え申し上げますが、2-1につきましては、前回11月26日の基本政策部会で今後の道路行政についての意見をいただいたものをお示ししたものの、若干その後も意見の追加がございましたので、メンテナンスしたという内容でございます。

それから資料の2-2は、その各都道府県1県ずつの生の意見の参考でございます。もちろん県・市町村からの生の意見そのものはホームページにアップをしておりますけれども、その一部を資料の2-2につけさせていただきました。

さらに資料の2-3は、これは非常にわかりやすいものができたと思っておりますけれども、県や市町村から、これから重点的に取り組むべき事項として挙げていただいた代表事例に関して、どのような効果が上がっているかというようなものをわかりやすく示されていたものがございましたので、これを事例集的に取りまとめたものでございます。多様な効果が、具体の例として出ていると思いますので、地方版を作成する際などにも、こういう資料は活用していただきたいなというふうに思っております。

少し説明が長くなりましたが以上でございまして、今日ご意見をいただいた上で、磨きをかけて、来年、重点計画全体の中でパブリックコメントということに進めたいと思いま

す。どうぞよろしくお願いいたします。

【〇〇部会長】 どうもありがとうございました。それではご意見を伺いたいと思います。いかがでしょうか。

【〇〇委員】 少々感想めいてしまうんですけれども、2ページの(2)、政策課題・投資の重点化、これ、大変重要なことが3つとも書かれていて、もうまさにそのとおりだとは思いますが。ただ、ちょっと蛇足ですけれども、 の、最後にもおっしゃったような橋梁等も含めて、どうやって使い続けていくかというような重要な視点でありますけれども、一方で維持管理について国民の理解が得られているかということ、必ずしもそうじゃないというデータなんかもありまして、無駄なことをやっているんじゃないかと、まさに維持管理のところについても言われていると。そういうところもまさに方向性や重要性をどう共有するかということが重要だと思うんですね。

そうやって見たときに の前段、まさにこれまで蓄積してきたようなストックの利用価値を高めて使いやすい道路とするんだというのは重要だと思いますけれども、これは実は 、 にも共通するようなすごく重要な視点であろうなと。特に生活道路や歩道といったって、これは新しく歩道をどんどん建設していくわけじゃなくて、既存の道路空間をどう再配分して、新しい時代に合うように使い方に変えていくとか、つくり直していくかって、こういうところが非常に大きいわけです。2番も中に書かれている現道の活用もありますし、現道を含めた、先ほど申し上げたようなネットワーク全体として継続的にという視点も非常に重要なわけで、どの問題もやはり今までのストックを広い目で見て、例えば橋1本で見たり、ある道路の一部だけで見たりするのではないという視点の中に置いて、どういうふうに将来の方向性を共有していくかすごく重要なところを多分この3つは言っているんだと思うんですね。

申し上げたかったことは の前段については、 、 も共有するような非常に重要な視点になってきたなということですが、どうもいつもこの議論をしていくと、 の部分は重要なんだけど、どうも分離独立して語られてしまう。後半が当然長寿命化ということですから、その分についてはそうだと思うんですけれども、実はこの点についても、特に と大きな関わりがあるんだなという、私自身は考えを持っていますから、感想めいて恐縮ですけれども、ぜひ の前段についてはこの の後半の部分だけに関わる課題だというか、前提だというふうには思われないうにさせていただけるといいんじゃないかなと思います。以上です。

【〇〇部会長】 〇〇委員、どうぞ。

【〇〇委員】 はい。まず、この今の資料2 - 1の最後のページにある、この既存ストックの効率的活用、今、〇〇委員も言ったものだけれども、長寿命化の修繕計画云々があって、今、〇〇さんからお話があったように、市町村道がこれからやらなきゃいけないんだというお話でしたね。

それでちょっと参考資料の2 - 2の14ページを拝見していたら、市町村における橋梁の点検等の状況で、定期点検を実施できていない主な理由というのが、まあアンケートなんだろうけれども出てきて、技術・資金・人材と、こうくるんですね。まあ資金の面についてはこの中期計画的なものでうたうことによって何らかの手当てができるというお考えだと思うんですけども、この技術とか人材とか、それがだめなときには、単にお金が行くだけで、しかもだんだんそれが、どちらかというとなんにも使ってもいいという方向だと伺っていますけれども、そうするとほんとうにやるのかと。つまりそういうことの重要性を認識するには技術が要るし、そしてそれをどこかに発注してやるにしたって、技術力なければチェックできないですよね。そのところがどういうふうな状況になるのか、あるいは方向に持っていこうとしているのか伺いたいというのが質問です。

実際、ご参考までに言うと、地方の民間鉄道がありますね、民鉄。あれは小さいがゆえに独自にやっていくのが技術上無理なんです。したがってメンテやなんかも1社でやるんじゃないくて、横につながって別途やっていくようなことをやらない限りミニマム・マスがとれていないんです、各社の中で。それと同じようなことが多分市町村でもいろいろな人員削減の中で起こりつつある。しかもそういうときには技術部門というか、一番、ほんとうは安全に直結するような技術部門が最初に切られていく傾向がございますので、そこを伺いたい。これが1点です。

それから2点目は、全体的でこういうことが抜けているような気がするんだけど、どうでしょうという意味なんですけれども。

1つは、どこに書いたらいいのかわからないんですが、地方を、活力を持たせるといのは、この人口減少の中で最も重要な課題の1つですね、日本の。そして地域の資源を活かして、人材力も活かして、そして観光を促進するというのが1つ有効な施策です。そのときには、地方の道路のあり方というのが問われなきゃいけない。しかもそれはさっとその地域に行けばいいという幹線系の道路だけではなくて、その地域を観光上、エンジョイできるような道路が重要だと私は思っております。

そういうふうになると、風景街道をこれまでおやりになってきた施策は重要な点だと思うんですが、その種のやつがあんまり書いていないような気がするんですけども、どんなものかなと。と申しますのも、平成15年のこの社会資本整備重点計画を見ると、道路環境のところ、景観づくりという言葉が出てくるんですが、今回はそれが抜けている。まあ必ずしも僕は景観づくりだけが風景街道の仕事だとは思わない。むしろよい地域資源を生かして、それをソフトとして地域力にしていくというところがポイントだと思うんですが、そこら辺が抜けているのが気になるというのが1点です。

最後、もう1点は、同じくこの15年のやつでは、開かれた道路行政という項目が入っているんですけども、そこにはパブリックコメントをとる云々のことが書いてあって、これはこれで重要なんだけど、現代的により重要なのは、何ていうんですか、いろいろな形で進められつつある、しかし一部批判も受けているような、地域の人々がボランティアで参加しながら道路の問題点を発見したり、あるいは整備について意見を言ったり、自分自身も汗を流していい道路をつくったり、あるいはその後のメンテナンスを地域の人々が貢献していくという類の作業。私が一番素晴らしいなと思っているのは、九州の道守という、今、44,000人も会員がいるといいますね。普通の人々が。そういうものが新しい意味での開かれた道路行政じゃないかと思うんですけども、その、今、申し上げた最後の2点がないように感じたんですが、どんなものかなと思いました。以上です。

【〇〇部会長】 時間がもうあまりないので、先にご意見を伺って、まとめてお答えいただきますか。

【〇〇臨時委員】 2点なんですけれども、1点は質問です。1ページ目の、地域の実情を踏まえた計画策定というところで、で地域別版の計画を策定するということで、その中のご説明で、ブロック版というのが大体頭にあるけれども、県の計画というのがあり得るというお話があったんですけども、質問は、そういったところの両方の調整というか、整合性をどう図っていくのかなということが質問です。

それから意見は、4ページ目の地球温暖化対策、これは暮らしのところの ですが、これは非常に重要で、言わずもがななんですけれども、ただこの記述が比較的薄いなという感じで、特に先ほどもありましたETCが、これに貢献するのはわかるんですけども、突然環境問題でETCとくるところとか、工事の縮減等とくるところとか、これはもちろん関係することはわかるんですけども、もう少しこの辺の記述は厚くして、指標というときにも、環境にもその指標が関係しているんだ、あるいは重要なんだという

ことを強調したほうがいいんじゃないかと思います。以上です。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【〇〇委員】 はい。では2点ほど意見といいますか、質問であります。1点は、今回社会資本整備重点計画で一体化となりますが、その意味が、ある意味では道路の中期計画というのが、必要性があるということをもう少し言っておいたほうがいいと思います。あるいは重点計画のつくり方自体を変えていくのかわかりませんが、この道路と融合していった場合に、言い方が悪いんですけども、審議会ですから嫌な顔をしないで聞いてほしいのですが、つまり今回の新たな中期計画は、いわゆる最後の道路中期計画であるという意識でおつくりになっているのか、そうでなくて引き続き、道路のいろいろな必要性の中で、やはり重点計画の中のこういう考え方と別に、一体化しながらもやはりこういうものをつくっていく必要性があるというのはやっぱり言うておくかどうかというのがあと思っています。

ですから、これは事務局の皆さんもやっぱり腹づもりはあるかなと。ですから引き続きやはり道路については、やはり重要な社会資本整備であり、こういう形のまとめが要るんだということについては、そうお考えであればそういうふうに、やはりきちんと、序文のようなところでもう少し言っておいたほうがいいと思います。

それからもう1つは、今回地域づくり、まちづくりとの連携ということは、私自身はそういう立場での委員ですので、大変ありがたいと思ひまして、是非やってほしいと思うのですが、その場合に地方版の計画の中で、すべての地域の都市のことを議論するのかどうか、あるいは国としての、地方版の計画ですから、逆にこういう観点から地方版の計画に盛り込む、あるいは取り入れるべき地域づくり・まちづくりの道路というのは何なのかというのはもう少し明確にしてほしいなというほうが、また地域にとっても、やはり分権の時代ですので、特に都市計画は地方分権、前回の地方分権は相当、ターゲットといたら怒られますが、大きな分権が行われた中で、今回のこういう地方版の計画の中で一体何をすべきなのかというのはやはり、当然ながら地域からも声が出てくると思いますので、これは地方版の計画そのものが一体何を目標しているのかというのがもう少し明確に出されたいのかなという感じがいたします。

つまり地域で自主的に考えていただく部分と、こういう地方版の計画の中に議論したほうがいいというものが当然あると思いますので、そこがもう少し世の中に伝わっていくといいのかなと、以上2点でございます。

【〇〇部会長】 どうぞ。

【〇〇臨時委員】 はい。３のところ、今後に取り組む具体的な施策ということで書かれていますので、いいのかなというふうに思いますが、特に（２）の暮らしと環境だとか、（３）の安全問題ということについては、例えば厳格な事業評価ということがそこにかぶさってくるわけですね。例えばその交通需要だとか経済情勢だとか、そういった事業評価がある。そして徹底したコスト縮減ということもかぶさってきたときに、感想ですけども、少し後回しにされてしまわないかというような心配があるわけです。

そういった中でこの２ページ目の一番上のところに、総合的に評価する仕組みを導入するんだと。安全・安心の確保など、地域にもたらされるさまざまな効果についても総合的に評価できる仕組みを導入するということで、これが適切な評価が期待できるのだというようなことがわかるようにしていただけたらいいなと思ったんですけども、感想です。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。私からも１つだけ。〇〇先生の話と関係するんですが、今までは５年計画を長期計画としたのが、ここで中期計画になって、インターナショナルのセンスに一致したんだろうと思います。そのとき消えちゃいますと言われると困るんですが、もう１つは具体的なことをどこまで計画に書くべきかというときに、全国計画はともかく、少なくとも地方計画のほうはそれを可能な限り書くべきだと思います。

その中ではっきりしなきゃいけないのは、さっき〇〇さんがおっしゃったように、５年間で完成するものは、もう大体見えていると。そうすると５年間に完成するものはこれで、５年間に着手するものはこれで、５年間の間に着手するかどうかを、その間の状況によるものがこれだと。その３つの分類でちゃんと書くべきじゃないかというのが、私のずっと昔からの意見です。それぞれの地域の事情等もあるかと思いますが、もし〇〇先生のお話の地方版に求めるものがあるとすれば、そういうものが１点です。

それからもう１つは、今回参考資料に入っていますが、昨年１度出された中期計画の中で、僕が非常にすばらしいと思ったのは、いろいろな事業について段階を、順位をずっとつけてきた。あの中のどこをやるかがそれぞれの地域だったり、為政者がこっちをもっとやるべきだ、この項目については何番目でしかやらないという、これが意味合いで、あれを出したことは、ものすごく画期的なことだったと私は思っていますので、そういうのをよく見てやってくださいねというのが、地域に対するもう１つのメッセージかなという気がします。

すいません、長話をして。それじゃ時間も迫っておりますが、最後に一括して事務局か

らお願いできますか。

【企画課長】 はい、たくさん意見を頂きまして。まず維持管理関係で。委員からも、委員からも頂きました。長寿命化という、独立しただけではなくて、おそらくつくることや活用と全部連動もしておると思いますので、そのあたりを工夫はしたいと思います。いずれにしても今まではあまり大きなテーマでなかったものが、これから大きなテーマになっていくのは間違いないわけで、アメリカのように橋が落ちてから、あるいは穴ぼこだらけで使い物にならなくなってから、やっと気づかれるということのないようにきっちとこれからの維持管理、更新の考え方を訴えていきたいと思います。

その中で。先生からご質問のあった、市町村の体制をどうしていくのかということですが、これは市町村の規模からしても、1つの課で道路から港湾から農林関係のもの、全部やっていたりするわけでありますから、人材的にも限界があるのは、これは事実ですし、これからさらに経済的に厳しくなっていく面があると思います。そういう意味で私どものほうで、そういうレベルの技術基準をもう少し、マニュアル的なものもきちとつくったり、それから講習とか研修といったようなものを行う。あるいは、1つの市町村で無理な場合に、少し共同してそういうノウハウを蓄積したり、やれるような体制についても検討してみたいというようなことを思っておりまして、お金の問題だけではなくて、そのあたりのサポートは必要だなと思っています。

それからこの中で、風景街道、空間関係とか、あるいはボランティアサポート的な地元との連携、共生みたいなものがほとんどないというのは、確かに言われてみるとそうだという気がいたしました。それから。委員からもご指摘のあった、暮らし・環境面が確かに寂しい感じというのはそうだと思います。昨今非常に厳しく、特に規格の高い道路についての無駄の議論がたくさんございましたので、書き手の気分がちょっとそちらに寄り過ぎているかもしれないなという気がいたします。これについては少し書き込みたいと思います。

同じく。委員からいただいた温暖化のところの記述が薄いというようなこと、あるいは。委員から頂いたまちづくりのところについても、地方版でどういうふうを目指すかも含めて、若干その部分の記述は薄い面があったかもしれません。それも貴重なご意見をいただきましたので、考えさせていただきたいと思います。

それから。委員からのブロック版とか県版の調整をどうするかということでありますけれども、これはいろいろな計画の地方版をつくるに際しては、私どもの整備局と都道府

県、政令市等の協議会のようなものをつくらせていただいて、その中で調整をしながらお互いの書きぶりを、内容をすり合わせるというようなことをしております。特に国の施策の部分につきましてはきちっと国が責任を持って、どういう方針であるということを申し上げなきゃいかんと思っておりますので、そういう場をつくりながら調整をすることになるというふうに考えております。

それから中期の今後でありますけれども、さらに５年後をどうするのかということについては、まだそこまでの議論をしておりませんが、道路の影響の大きさ等を考えますと、何らかの形でこれは重点計画以外にもいろいろな考え方をお示しする必要もあると思います。特に従来は、５年では道路の姿を見せるにはあまりに短いので、２０年の考えを、これはお金をはじくということではなくて、２０年というのを見通した上で５年をつくるというような習慣がございまして、そういうやり方がいいのかどうかも考えたいと思います。

５年で着手するものも示してはというご意見については、予算の単年度主義というものの関係から、５年でどこまで着手するかというのは、これは書き始めると時期的にもこれは大変な問題にもなるのですが、どういうものを優先的にやるのかというような考え方を示したり、その代表事例とか、何らかの工夫はあり得ると思いますので考えていきたいと思えます。

最後に〇〇委員からおっしゃっていただいた、先の中期計画素案は５９兆円という数字への関心に注視した面がありますけれども、おっしゃっていただきましたように各施策ごとに、全部にばらまくのではないと。少なくともある優先区間があるはずだと。その中から地域の実情に応じて、原則として毎年度選んでいただくという考え方を示しておりまして、これについては踏襲をしていきたいと思えます。

以上でございます。ありがとうございました。

【〇〇部会長】 どうもありがとうございました。本日予定された議事は以上でございます。若干おくれて恐縮でございました。それでは進行を事務局へお返しいたします。

【総務課長】 本日は大変ご熱心にご討議をいただきましてありがとうございました。次回の部会の日程につきましては、議題の１にかかわりますパブコメの状況等を踏まえ、追って事務局より調整のご連絡を差し上げたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

それでは以上をもちまして、社会資本整備審議会道路分科会、第２７回の基本政策部会を終了いたします。どうもありがとうございました。

【○○部会長】 どうもありがとうございました。

—— 了 ——