

社会資本整備審議会 道路分科会

第17回 基本政策部会

平成18年4月28日（金）

【総務課長】 おはようございます。本日は、朝早くからお忙しい中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。

開会に先立ちまして、まず資料の確認をさせていただきたいと思います。議事次第、それから配席図の後に、資料1で前回の議事概要、それから資料2で各委員の方々の提出資料を資料2-1から資料2-7までつけさせていただいております。それから、資料3で「論点整理のイメージ」、第2案ということございまして、その後、参考資料1で「論点整理のイメージ」で、前回出させていただいたものをつけております。それから、参考資料2で「基本政策部会委員名簿」、参考資料3で「当面のスケジュール」ということになってございます。よろしいでしょうか。

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17回基本政策部会を開催させていただきます。

本日は〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員におかれましてはご欠席ということでご連絡をいただいております。ということで、本日は9名中5名のご出席をいただいておりますので、定足数を満たしているということで始めさせていただきたいと思います。

それでは、〇〇部会長に以降お願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【〇〇部会長】 おはようございます。これより議事を進めさせていただきます。本日は、今後の論点整理の進め方についてご議論いただきます。よろしく願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきます。

最初に、前回の議事録についてご説明いただきたいと思います。

【道路経済調査室長】 それでは、前回の議事概要につきまして簡単にご紹介させていただきます。資料1でございます。

前回は4月6日に開催されました。出席者は資料のとおりでございます。概要につきまして、かいつまんでご説明したいと思います。

まず、多様な主体の連携と協働による道路政策の推進をテーマにご議論いただきました。あわせて、大分県、横浜市より、それぞれの自治体における道路政策の現状をご説明いた

だき、これもあわせてご議論いただきました。多様な主体には、民間の事業者も入るのではないか。また、高速会社も含めたパートナーシップが考えられる。P Iは重要であるということ。市民の満足度をより高める努力が必要ではないか。また、P Iは各地で展開しているけれども、それぞれの情報を全国的な交流や活動につなげていくようにすべきではないだろうかということです。それから、道路は歴史的に転換期にあるんだから、転換すべき施策を推進し、後押しすることも、国の役割の1つとして強調すべきではないか。また、社会実験などについては、そろそろ我が国独自の施策を地方が創出、発信していくべきではないか。説得力が高くてわかりやすい代表的な評価指標を1つか2つできないものだろうか。地域における合意形成の熟度等を目安とした競争的資金配分についても論点とすべきで、また、大都市と地方の配分についても国の政策としてどう考えるかは1つの論点ではないだろうかということでございます。それから、地方は本来どれくらいの金を道路行政に使うべきかをみずから提言していく必要がある。あるいは、横浜市のネットワークプランに見られるように、現在のエリア・プランニングは市域内だけで完結している。このあたりの考え方は限界に来ているのではないだろうかということでございます。それから、地方の支援制度の検証がそろそろ必要で、地方の工夫が妨げられている要因は何かなど、各地方から情報収集して、少しプライオリティーをつけたほうがいいのかということございました。

次に、道路整備・管理の財源制度をテーマにご議論いただきました。日本交通政策研究会からの提言を要約すると、基本的には、道路財源は利用者の受益と負担の関係、財源の安定性、疑似市場性という観点からその正当性を主張できるが、ただ、利用者の受益と負担の観点からは、道路を利用するクラス別にほんとうに公平かどうかという問題とか、環境問題などの外部性をどう負担に組み込んでいくかというような問題もある。また、必要のところや需要の大きいところに配分されているかといった検証や合意は必要ではないだろうかというご意見でございました。なるべく市場メカニズムを活用するという小泉政権全体の方針の中で、なぜ特定財源だけをゆがめるのか疑問だというご意見。1つ飛びまして、一般財源化より民営化したほうがいい。今の国道部分のところだけでも独立させて高速道路会社と競争させるという考えはどうか。問題は特定財源の内部の配分にあって、負担の公平性を図っていくべきだということでございます。使途拡大の内容について、本来の使途として理解を得られるかは議論が必要ではないだろうか。あるいは、大規模ニュータウンの道路、土地改良など租税の負担によらずに整備されてきた道路がある。今後、こ

これらのメンテナンスを含め、きちんと財源の問題と費用負担を含めて説明していく必要があるのではないだろうか。財源に関する今回の議論の教訓は、人から言われて検討する前に、みずから考えるということで、論理で訴えることというよりも、より高位の目標・必要性を主張していくべきではないだろうか。諸外国と比較して幾つかの指標で我が国の道路整備水準は低いとしているけれども、こういうところでこんな立派なものをつくりたいという行政の目標をもっと前向きに示せる指標づくりを目指してほしい。諸外国から見て高い料金をどう解消していくかということを含めて、象徴的な道路行政の転換につなげてはどうか。例えば、アメリカのハイウエー・トラスト・ファンドは5年間ストックできる。また、ドイツでは税率を上げることによって用途を分けてきたりしている。他国で一般財源化した際の工夫に関する資料も示せないかというようなご指摘もございました。

続いて、公正・透明でむだのないプロセスの実現をテーマにご議論いただきました。総合評価制度は、価格に技術力を加算する方法なので、技術力の高い業者に対して価格の安い業者が落札することは実際にある。低額で落札された工事については、契約前、施工中にも通常より厳しいチェックをする仕組みになっているという説明の後ですが、予定価格があるのに、なぜ入札価格の分布が正規分布になるのか、これこそ談合の証明ではないかというようなご指摘もございました。地方の発注者の技術力をちゃんと評価できる方法はないものか。国は総合評価とか時間管理概念の入っているものを随分制度化しているけれども、地方はほとんどやっていない。また、地方自治体における技術力の低下も問題ではないかというような指摘がございました。

最後に、今後の論点整理の進め方につきましてご議論いただきまして、これまでに出了された意見をもとに事務局がまとめた「論点整理のイメージ」というものを参考に、委員各自、論点整理に盛り込むべき事項等について4月21日までに事務局に出していただいて、本日でございますけれども、この部会でこれを発表してもらおうということになりました。

簡単でございますが、以上が前回の議事の概要でございます。

**【〇〇部会長】** ありがとうございます。

それでは、質問等あればいただきたいと思います、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、続いて議事の2、論点整理に進みたいと思います。本日は、各委員からご提出いただいたペーパーについてご発表いただきます。ご欠席の委員の分は事務局からご説明願います。その後、続けて資料3「論点整理のイメージ」について事務局よりご説明い

たきます。

それでは、各委員、この資料ナンバー順でよろしいでしょうか。よろしくお願いいたします。

【〇〇委員】 たまたま先頭になっていましたので、2枚紙でございますが、2枚目は実は平成14年のときの第2回基本政策部会で発表しなさいということで発表したものを、大変、事務局に要領よくまとめていただいたものでございます。同じ人ですので、考え方は基本的にあまり変わっておりませんで、また基本的には当時の考え方と同じであると思っておりますので、あえてあまりさわらずに、3年前にこういう議論をしたということで、それから、そのときに総括的に私としては、各それぞれ委員の立場でいろんなことを考えながら、私のほうでやっぱりこういうことを言おうということで、当時、「豊かで品格のある道路空間の創造に向けて」というタイトルで発表させていただきましたが、基本的にはそのときの考え方と同じであります。ただ、少し加えるとすればということでゴシック体で加えましたが、今、人口も昨年から低下になりましたが、おそらく日本の国力がどうなるのかということで考えると、やはり今はまだ低下はしていないと。今後さらに伸びてほしいと思いますけれども、ですから、おそらくこういう公共投資、こういう社会資本整備の投資的な経費で投じるというのは、今の時期が多分最後かなと思っておりますので、そのときに何をするのかというのをきちんと考えなければならないのかなと。何でもかんでもすべてというわけにいかないと思っておりますので、そこら辺が問われているのかと思います。

それから、前回のときに、数年前のときに、私なりの視点で8点ほど、こういうのをぜひやってほしいということをお話ししましたが、その後、かなり具体的にいろんなことが動いておりまして、これはこれで、そういう芽生えが出たことは私も大変ありがたいなと思っておりますので、また、政策全体の中でどこまでできるかは別としまして、ぜひいろいろ、国としてもこういうことについては気配りなり、ご支援なり、ご配慮があると大変ありがたいなと思っております。

実例については皆様方、大変ご存じの方も多いと思いますけれども、ただ、1つだけ申し上げたいことは、例えば3番目の例で言えば、阪神地域の非常に幹線道路であります山の手を結ぶ山手幹線も、構想は実は戦前の阪神大水害の後の、やはりこの山の手の地域に幹線道路が要るということで、戦災復興を経て、ようやく今回、阪神・淡路大震災を経て完成に近づいてきている。

それから、東京の環状8号線もようやく、来月ですか、70年を経てだから、よく見ると80年ということかもしれませんが、時間自体がかかることでは問題かもしれませんが、やはり持続しなければならない政策もあると思いますので、そこら辺も今後、そういうものがどうなのかというところも多分おそらく、少し長期間かかっても、やっぱりやっていくのはやっていくというのも要るのかもしれません。

それから、今回、防災関係で密集市街地が随分、従来なかなか難しかったんですが、東京、大阪でいろんな成果が出ているように、私の知っている範囲はごくわずかですが、かねてから寝屋川市、門真市一帯の幹線道路である寝屋川大東線とか、なかなか難しかった路線に着手されたり、西新井駅のところでも駅前広場の整備とか、非常に工場跡地に、ここは実は都市再生機構が関係しておりますが、当初は不良資産であるという見方だったんですが、予想外にこの基盤整備の結果、評価が上がりまして、ディベロッパーも非常に高い値段で購入したり、それからイトーヨーカ堂が実は進出を希望している。もう既に購入が決まったそうです。ですから、ある程度中心市街地への回帰、それから下町ですから、非常に実は下町中でいろんな、コロッケが1個20円とか30円とか、そういうことで売っているような地域ですけれども、当然ながら、表参道のような華やかな部分と同時に、下町の中から適切に安全で快適な生活空間ができると。これは大変重要で、今いろいろ格差とか言われておりますが、地域差があるのは当然ですが、その中でやはり人々が多様な形のライフスタイルで暮らしていくというところで、道路空間というのは大変大きな一番重要な公共空間だと思いますので、そこら辺の同じ、例えば東京というと、全体があたかもすべて、日本全体の中でうらやましがられるのは、非常にそういう空間のようにかなり思われるかもしれませんが、実は東京の中でも非常にきめ細かくみると、かなり地域差がありまして、3,000万の都市圏の中でいろんな地域がありますので、そこら辺のやっぱり気配りとかも要るのかな。

それから、いろいろやはり、今、歴史とかそういうことについて考えが変わってきまして、これはたまたま私が見聞きしている例ではありますが、犬山でも都市計画道路の、これは歴史的な城下町の軸線だった場所ですが、拡幅をやめた結果、むしろ中心市街地の活性化を図るとか、萩の場合ですと、道路整備に合わせて掘割復元とか、文化庁のほうで大手門の復元をしたりとか、やはり都市の誇りとか、また歴史そのものを具体的な形で示すのは公共空間ですので、そういういろんな形が出てきているのかなという感じがいたします。ですから、そういう点は私たちも大変心強く思っておりますので、ぜひいろんな形で、や

はりこういうことを評価するようになるといいのかなと考えております。

以上でございます。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

〇〇先生、お願いします。

【〇〇委員】 資料2-2でございます。

特に理念や思想のところ徹底したほうがいいなということを強調して書きました。まず①のところそういうことでありまして、この中で説明する前にやっとならうほうがいいんじゃないかなと思った作業を申し上げると、さっき〇〇先生もおっしゃっていたのと関係しますけど、前回の提言と対比表みたいなものをなるべく早くつくったほうがいいと思っております。その中で、そこで言っているものを継承、強化すべきものと、それから、スクラップするものは多分ないんじゃないかと思うんですが、足すものを分けておいたほうがいいと思っております。

それを前提でお話するんですが、まず、1)から5)まで書いてみました。順不同ですが、その中でも特に重要と思うのを1番に挙げてみました。これは、もう1つの道路ユーザーともう1つの道路ニーズというところによりやく向かうことのできる状態になってきた、そういう歴史的転換点にあるということを強調してし過ぎることはないという意味です。もう1つの道路ユーザーという意味は、従来は大局的に言えばやはり自動車運転者を非常に強く念頭に置いて、あるいは運転者も置いてない、物体としての車を念頭に置かれていたものを、歩行者であるとか自転車ユーザーであるとか、歩行してなくても立ちどまっている人とか、道路の空間で遊ぶ人とか、そこに目を向ける筋が出てきた。それから、住民にも道路に参加するという、道守のような活動を通じてそういう動きが出てきた。ここを強調するという意味でございます。日本風景街道なんかこの典型例だと思います。これは、何か言われてから変えたというよりは、ようやくそこに人々にもそういうことに参加する余裕が出てきたし、道路が概成したという言い方はあえてしませんが、あるところまで見えてきて、残りのリングロード等々を除けば、こういうところに余裕を振り向ける、やっとならう道路政策ができるようになってきた、こういうふうにはどうかと思っております。

それから2番目は、情報技術が本格的に普及してきた。これは申し上げている意味は、第3世代の携帯電話等々のことを言っているわけでありまして、ITSの開発を始めたときの情報技術の普及度とは大幅に異なっているわけで、そういうふうになってきたときに、

道路の構造上のスペックや利用上のスペックを今転換するときに来ているということでございます。

それから3番目は、ローカリティーを生かした道路整備と書きましたけども、従来は道路整備は基本的にはユニバーサリティー、規格化と標準設計によって進めていくというところに力点を置いてきたわけですが、そこをベースに置きつつも、状況によっては地域地域の特徴を生かして、より強いスペックにすることもあるし、より柔軟なスペックにすることもある。その余地を広げるときにやっと来た。

4番目は、これはちょっと、もっと根本的な話に4と5はなるんですけども、先ほど概成という言葉を使ってしまいましたけども、大体できたからもういいんだというような感じがちょっと私とは違うところがありまして、社会基盤整備というのは極めて長い歴史的な中で少しずつ努力してやっけてきているもので、そしてその中では、技術革新が起これば何らかの新しいジャンプが起こったり、新しいものが社会基盤になったり、道路というものの意味も変わってきたりするわけです。同じく価値観が転換したときにも、もちろん求めるものが違ってくる。だから、ついこの間までの価値観とついこの間までの技術では、大体できたかなという人がいたって仕方がないんですけども、でも価値観こそ変わってくるし、今ここまで申し上げたように、価値観も技術も革新してきた、そういう中では、次のジャンプへの転換点である。それが何千年の歴史の中での今生きる我々の責務であるという感覚が必要ではないかと思えます。

そんなふうに考えますと、5番に社会基盤——その代表が道路なわけですが——のマネジメントに国民が貢献する責務があるということを強調したいと思うわけです。「飲水思源」は、これは道路の話じゃなくて水の用語ですが、考えとしては、この飲水思源という考えを盛り込むべきだし、道路のアクティビティーでいえば、道守の活動というのはその根源に触れているやり方だと思うわけです。したがって、従来のパブリックエンバィロメントや住民説明というスタンスから、道守のレベルに進化させるという時期じゃないかと思っております。

それから、これが一番言いたいことでありまして、②番、③番はちょっと細かい話ばかりなんですけども、論点整理の構成についてという意見も求められておるので書いたんですが、前回の目次では、国際競争力の強化と国土の有効利用というのがセットになっている章みたいなのがあったんですけども、ちょっと別じゃないかなということがありました。それから、コストの徹底的な管理というのも書いてあったんですが、それはもちろん重要

なのですが、さっき挙げたような話を前提に置くと、コストダウンとともに、役に立たせるようにするための個別の努力とか工夫であるとか、そういう発想をもっと書き込んだほうがいいんじゃないか。減らす努力じゃなくて、もっとよくする努力というところを強調したいと思いました。

それから、施策について、最後ですけども、大体適切なことが書いてあるように思いましたし、また、私もどっちかという具体的なものを挙げるほうが得意としているんですが、きょうはあまりたくさんしゃべっちゃいけないなと思って書きませんでした。ただ、細かいところで1個だけ気がついたのは、人口密度の低い地方部では道路のネットワークをシビルミニマムという観点から何とかしたいと、そんなことが書いてあったんですが、検討の余地があると思いましたが、これから人口密度がとりわけ低下していくような地域で、その活力を維持、向上していくためにはモビリティがどのように積極的に貢献できるのか。つまり、ミニマムのレベル、サービスを維持するためのネットワークではなくて、汎住民、汎というのは汎用的な意味の汎ですが、そこに住んでる人だけじゃなくて、交流人口をもたらすようにするための積極策としてのモビリティ向上、ここに道路インフラが何ができるかをもうちょっと書き込みたいなと思っています。ちょっとまだ知恵が足りないんですけども、わりあい人口が低い地域での国際比較なんかも含めて、もう少しやる余地があるかなと思いました。

以上でございます。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

それでは、〇〇先生、お願いします。

【〇〇委員】 宿題を忘れておりましたら、折悪しく、委員長ほかの方々とばったり出くわしてしましまして、慌ててつくりまして、〇〇先生はきょうはあまり話しちゃいけないから短くされたそうなのですが、私は準備不足で短い。

まず先に、構成についての私の意見は、今や昔と違って鉛筆で書いていく時代ではないので、後から構成は、前のものを後ろに持ってきたりとかできると思いますので、ほぼでき上がった段階でまた意見を言わせていただきたいと思います。どちらかといえば、私はあまり哲学がない人間ですので、あまり大所高所の議論はちょっと横に置きまして、盛り込むべき内容という点についてだけお話をいたします。

まずは第1番目は、社会資本整備に国土防衛と国土防災の視点、これを私としてはぜひ入れていただきたい。同時に、これは財源負担のことから言えば、ここの部分というのは

当然、一般財源で負担すべきものでありますから、これを道路利用者だけが負担するのはおかしいわけですから、一般財源から道路予算への配分ということを要求していくということです。ただし、そういった国土防衛や国土防災の視点を入れていくとしても、それを日本全国のべつ幕なしに満遍なくというやり方は、これはやめていく。これもやはり重点的な整備ということを考えていく。これはIT化の進展という中で、そういう可能性というのはかなり可能になってきているわけです。万里の長城スタイルで、日本全国同じように考えていくということはやめましょうということです。

2番目は、「地域の街づくり」。これはいろいろな形での地域のまちづくりがありますけれども、それについては財源と権限を徹底的に地方に移管していこう。道路交通が主になっているという地方の実情に配慮したまちづくりをそれぞれのところがやっていく。失敗したら、それぞれの自治体の責任という形にしていく。国の役割は、情報提供としては、ここでこんなことをやってるよとか、あそこでこんなことをやってるよという話というのはいいと思いますので、情報提供はどんどん、これは国がやっていく。

それから3番目ですが、ちょっとこれは順序がどちらかといえば逆で、道路特定財源の受益者負担の徹底・地域間配分の見直しと税種の整理と。税種の整理というのは二次的な話で、あまりにも複雑になっているというのと、いつまで自動車を奢侈財だと考えてるんだと。その部分についてももう少し税種を整理していくということが必要なんですけど、ただそれは二次的な問題で、基本的な部分は受益者負担の徹底ということを図っていく。小泉さんがなぜ支持されているかというのと、非常にわかりやすい単純な理屈に基づいているからだと私は思っています。単純でわかりやすいという理屈がなきゃいけない。ただし、その理屈というのは、あまり理屈っぽくて、学者が言うような理屈だと一般の人はわからないので、単純でわかりやすい理屈であることが必要なんですけど、ところが、その単純でわかりやすい理屈の中で、この道路特定財源の点だけが小泉さんは全く整合性を欠いているわけですから、そういう点では、受益者負担の徹底ということをきちんと主張して、その不整合の部分の直していただくということが必要だと思います。当然、これは要するに一般財源化すべきではないということであるし、地域間の配分を見直すということにもなるわけです。どうもその2つの、一般財源化すべきでないということと地域間の配分を見直すべきだということ、どっちが重要性があるかというのと、当然、一般財源化すべきでないというほうが大きな課題であるはずなので、ところが、こういう話をするとも必ず、地域間配分のほうに特に国会議員の先生方は関心が行ってしまって、ここの道路が必要だと

か、あそこの道路が必要だという議論になってしまう。そういった議論をしている限りは、一般財源化の方向を押しとどめるということができなくなってしまう。その点を考慮しておく必要がある。

4番目は、めり張りの効いた地域環境対策。地球温暖化の話については、またいろいろと私は意見があるんですが、ちょっとそこは置いておきまして、地域環境の話というのは、道路の分野だけでいろいろとできる話があると思います。それについてもやはり、全国満遍なくやるというやり方はやめて、重点的な対策をしていく。オオタカを残すべきところは残す、残さなくてもいいところは残さないという、その選択をしていくという意味です。

最後がボトルネックの部分です。ここが実はいっぱい存在しているわけです。その部分を忘れて、道路は要らないという議論が出てきているというのは、これはどうしてもおかしい話である。そういったボトルネックの早期解消に向けた工夫、これは今までもいろいろとなされているんですけども、さらにこれを促進していく。簡単に言ってしまうと、1つは資金を重点的に投下する、これはもちろん当然なわけでありまして。もう1つはP Iの重点化ということかと思えます。〇〇先生と一緒に外郭環状道路のP Iをやらせていただいたんですが、あれだけ重点的にやっても、なかなか難しいところは確かにあるんですけども、しかし、資金と、それからP Iの重点化というのは、ある意味では人間を重点的に投下するということでもあるかもしれませんが、それによってボトルネックになっているところを早期に解消していくということを進めていくべきだと。

以上が私の考えです。

【〇〇部会長】      ありがとうございます。

〇〇委員、お願いします。

【〇〇委員】      私は今日は出席できない可能性があったので、読んでいただければわかるようにと思って、文章を長々書いてしまっていて恐縮です。少し補足しながらお話し申し上げますと、私はさっきの〇〇先生のお話でいうと、どっちかというと小泉さん型で、単純なことが分かり易くて好きな方なので、ここに書いてあることも、なるべくシンプルに分かり易くしたいという狙いが込められています。

これは嫌みではなく本音ですが、お役所がつくるものというのはいつもコンプリヘンシブです。コンプリヘンシブであるというのは6割5分ぐらいは褒め言葉なんですけど、一方コンプリヘンシブであるということは、焦点が見えないし、背骨がはっきりしないしということになりがちです。これは自分の仕事をやるときなんかでも、コンプリヘンシブで

ある中に一本大きな動脈を通すとか、あるいはどこかに明確な目玉を入れることを心がけます。別の言い方で言うと、完璧に整合したたくさんの要素を網羅的に見せられるよりも、一本心棒を通して単純化した方が分かり易くなるということです。

これが全体のまとめ方に関しての感想と意見です。あとは、他の先生のお話を伺っていると、私が少しやっぱりスタンスが違うかなと思いましたが、これからの道路行政は、もうそろそろいいところまで来ているじゃないかというトーンで見ているという点です。先ほどの〇〇先生のお話の中でも、ここまで来た。じゃ、今度は景観だ、今度は国防だ、それは言い出したら切りがない。だけど、技術も進み、時代も進み、例えば財政も変わり、人口構成も変わり、国全体の政治の中で考えたら、重要な行政のウェートは当然シフトするはず。国全体でやることのウェートとしては、私は道路のウェートはやっぱり軽くなっていくべきだと思います。自ら自分のところを縮小するというのは、企業の中でも、ほんとうは売却しなきゃいけない事業を自ら売却しようという事業部長がいないのと一緒で、なかなか難しいことですが、大きい国全体の流れの中で見たら、この点を見誤ってはいけないし、抜本的なウェートづけこそが基本政策部会の最も重要なテーマだとも思うわけ。だから、このトーンを自らも織り込みながら、その中での論点整理が必要だと思います。

最初に道路行政の成熟性とウェート付けの話を申し上げた上で、具体的な課題として意見を申し上げるとすればここに書いてある2点です。ここから下は、先ほど申し上げたように、読めばいいように書きましたので、読ませて頂きます。

1つは、2部の「基本的な考え方」で挙げられていますが、投資のプライオリティーについてです。何が重要か、重要でないかについて投資項目ごとに定量的な判断を示すところまで踏み込むことができれば、より現実味が増すと思われます。例えば、投資項目ごとに昨年度対比でプラス何%とかマイナス何%という具合です。これはパーセントという形で定量化した議論があまり意味がないのであれば、Aランク、Bランク、Cランクというように優先順位を明確に示すのもいいんじゃないかと思います。第2部の(2)「選択と集中」の強化についても共通して言えることですが、定量的な判断を示さなければ考え方や理念が具体的な形で現実の行政に反映されにくくなってしまいう懸念からです。その意味でも、投資を削るものや投資をやめるものの削減額の一覧表を作成するのもインパクトがあると思います。これは、これからはこれをやりますとか、これからはこれも大事ですという観点だけじゃなくて、これはもうやめちゃいます、これは削りますという

ころを出せば、先ほど私が冒頭で申し上げたトータルのトーンの変化がアピーリングな形で浮き立つという思いから、こう書きました。

もう1つ。2つ目は、公共の利益と私的財産権のバランスについての言及を入れていただきたいという点です。第2部の(2)で挙げている「スピーディーなサービス提供」を実現するためにも、第3部の(3)で挙げている「遅れている大都市圏の環状道路整備」のためにも、土地収用についての迅速化は欠かせません。道路行政に対する住民、国民の意見を聞くことについてはP Iの推進はじめさまざまな施策が進められていますが、現実的には土地収用に関する基本的スタンスの改革がなければ大きな成果は見込めません。ゴネ得や反社会的妨害を許してはならないのはもちろんですけれども、計画が遅れること社会コストを考えると、公共の利益と私権のバランスの判断自体を変えていくべきだと思います。財政制約や選択と集中による効率的事業推進が求められる今だからこそ、このテーマにも積極的に取り組むべき時期に来ていると考えて挙げさせて頂きました。

【〇〇部会長】      ありがとうございます。

それじゃ、欠席委員のご説明をお願いします。

【道路経済調査室長】      それでは、本日ご欠席の委員の方々からペーパーをいただいておりますので、事務局のほうから読ませていただきたいと思います。後ほどのご議論に生かしていただければと思っております。資料をいただいているのは、〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員の3名の方でございます。

まず、〇〇委員のご意見をご紹介します。資料2-5でございます。

まず、今後の道路政策の理念・思想について。「昨今の道路政策に対する批判的世論はきちんと認識している」ということを前提にしつつも、それらの意見に過度に惑わされることなく、言うべきことは例え言いにくいことであってもはっきり言っていくという姿勢を貫くことを基本とする。目下のところは、何をどう説明したところで「予算規模を増やしたいだけだろう」と言われるのが落ちだと思うが、だからこそ「どんなに批判されてもやるべきことはやる」という断固たる態度が必要だと思う。世論に迎合してどっちつかずの意見を掲げたり、軸足がぶれると、道路行政に対する信用はますます失墜することになるだろう。その意味では、本提言は「プロフェッショナル」としての使命を全うすべく、不屈の精神で臨まなければならない。また、経済を柱にした単純な「効率論」と、安全・安心に代表されるある種の「情緒論」をV S構造で対決させることなく、両論で採用すべきところは随時採用する視点も大事であるということでございます。

それから、論点整理の構成（目次立て）についてということで、1)でございますが、今、何が問題かを明示するというので、ここに記すのか、あるいはこの前に「はじめに」という形で記すのかはともかく、社会・経済情勢を論じたり分析したりする前に、前述したように「我々は（書き手は）『現行の道路政策に対して世論は批判的である』ということについて、しっかり認識しており、その上に立って本提言を書いている」ということを明言しておくべきであろう。相手に自分の意見を聞き入れてほしいと思うとき、相手は自分に対して抱いている否定的意見は、それが誤認や誤解、理不尽な意見であったとしても、少なくとも「言われていることに対して認識している」ことを相手に表明しない限り、議論はスタートしないと思う。その前提に立って、反論すべきことは反論し、反省すべきは反省していけばいいのである。（つまり「言われていることは承知しています。しかし、そちらにも誤認があります。それは……」というアプローチ法）。相手の非難を無視し、何事もなかったかのように議論をスタートさせても説得力はなく、さらなる反発を生むだけだろう。しかし他方、こうした極めて今日的なシーンを導入部とすることにより、本提言が刺激的でより多くの人の関心喚起にもつながると思う。

2) ですが、この後で、「現在の社会・経済情勢」について記す。これも「少子高齢化」というような通り一遍の「現状認識論」ではなく、少し前に時間を戻して、価値観の推移（変遷）を下敷きにしながら、「今の時代を（我々は）こういうふうにとらえている」という独自の視点で書く。

3)、続いて日本の「道路整備の歴史」をたどるということでございますが、価値観の推移を意識させながら「それではここで改めて日本の道路整備の歴史をたどってみよう」という感じで、これまでの道路整備のおさらいをする。今、問題になっていることはいつごろ、どんなところから始まったのかを検証しておく。

4) ですが、次に「課題抽出と目指すべき方向性」（求められるサービス）を書く。現状を認識・分析した後で、社会に横たわる問題点（課題）を抽出し、道路整備事業と重ね合わせながら「どう導いていくつもりでいるのか」を書く。現在道路整備に寄せられている批判や非難を真摯に受けとめ、反省すべきは反省し、誤解・誤認事項に対しては丁寧に正しておく。「目指すべき方向性」は「こうあるべき」という一般論的な書き方ではなく、自分たちは「こうしたいのだ」という主義・主張（メッセージ）を明確にする。

5) ですが、そのためには具体的にどうすればいいのかの「展望」（進め方）を書く。時代は今こんなふうの流れで、人々の関心や興味（価値観）はこうで、その中で我々

道路行政を担当する者は『道路整備』という領域の中でこれが大きな問題だと認識しており、それを解決するためには、このようなところからこういう形でアプローチしていこうと思う。(いくべきだと考える)ということを書く。

終わりに、「この先、道路行政はこういう精神でやっていく！」(所信表明——強いメッセージ)。あくまでも、国民と一体になっての推進。誠心誠意提言していることがわかるようなメッセージ性の強い調子で終わることが大事。

最後に、論点整理に盛り込むべき施策についてということで、「道路整備事業」の現場で今何が起きていて、何が問題となっているのかを広く一般の人に伝えるためのコミュニケーション戦略の強化が必要である。国土交通省は「アカウントビリティー」を標榜しているが、前述のように道路の領域は世論からの強い批判の対象になっているので、より細密なコミュニケーション戦略を練って、積極的に取り組んでいくべきであろうということでございます。

参考に、通常の企画書のレジュメはこういうような形で書いているというようなことについております。

それから、引き続きまして資料2-6でございますけれども、〇〇委員からのご意見でございます。

以下は、先日ちょうだいした「論点整理のイメージ」(資料8)に対するコメントです。全体的な印象として、「問題解決型」に重点が置かれ、道路によって国民生活をどうリードしていくかといった積極性が感じられない気がいたします。

第1部「社会・経済の情勢と目指すべき方向性」につきまして、成果と課題の提示ということですが、「道路政策のレビュー」もいいですが、これまでの道路行政・道路整備の結果、どのような便益が国民にもたらされ、目標水準に対し、何が課題として残っているかを明示すべきだと思います。社会資本の中で逆風が強まっている「ものいえぬ道路」にかわってきちんと説明を！ この際に、次に述べることになる「社会・経済の情勢と目指すべき方向性」と、関連づけて課題を述べることが重要です。「社会・経済の情勢と目指すべき方向性」に含まれる5項目は、それぞれ(国内的課題、国民ニーズ、国際競争力など)異質なものです。この5つの中での優先順位はどういったものでしょうか。例えばそれぞれに関連する現在の指標と目標水準をわかりやすく数値化(当然、重要項目は水準が高くなります)し、乖離が大きいものほど優先順位が高くなりますよね。昨今の通学路、生活道路での事件を考慮すれば、安全・安心へのニーズも、災害だけではありませんので、

今日的な課題解決についてもぜひアピールされるとよろしいかと存じます。国の安全保障やテロなどの都市のリスク管理なども同様ですということです。

それから、財政・予算面につきまして、財政制約やストック更新の必要性が増大する中、特定財源をはじめとする予算規模を現在のままで維持した場合、予算規模がはるかに減少した場合など、楽観的シナリオ、悲観的シナリオ、その中間で、何をどこまでやれるか、国民に示すべきだと思います。（この位置に該当する記述を置くかどうかについては要検討）。国民の多くが、もし、自分の身に直接、降りかかってくるリスクや不便さを意識すれば、道路に対する理解も異なってくると思います。現在、約半分の国土面積に6%の人口が住み、神奈川県、大阪府以外は過疎地域を含んでいます。都市と地方の整備水準について、どのような目標を定め、さらに予算配分をしていくのか、国の考え方を示しておくべきではないでしょうか。

次のページにまいりまして、第2部の今後の道路政策に求められる視点でございますが、これまでの視点と、今後10年で何が変わるのかをもっと、明確に打ち出すべきだと思います。残念ながら、あまり目新しさが感じられません。「利用者の視点」と記述がありますが、非常に漠然としているので、国民の具体的なニーズをどこかでレビューしておくべきだと思いますし、「利用者の視点」を重視するために現在、行われているP Iや道路管理への参加の仕方をどう発展させていくのかを、ぜひ第3部の各論でお書きください。（6ページの（3）の「多様なパートナーシップによる行政運営」でもあまり具体化されていません）。「地方分権」の流れが加速する中で、国の権限を縮小し、利用者の視点を吸い上げやすい自治体に予算と権限を委譲することも必要ですが、国の役割をどこまでとし、具体的にどのように地方の裁量を増やしていくかについてのお考えもぜひお示しください。

その他ということで、〇〇委員からもきっとご指摘があろうかと存じますが、現時点の記述がとてまかたく、「ハード」先行型で、道路を使って「21世紀の豊かで安心できる生活像」をどう実現していくのかといったイメージが見えてこない気がします。少子高齢化で住宅は余るわけですし、団塊世代の周辺を含む1,000万人がリタイアし、「定年帰農」組は農山漁村に4日、都市に3日住むといったライフスタイルなども増えてくると思います。また、自然豊かな森の中に住み、国内を夫婦でドライブするといった頻度も増えてくるでしょう。（そのため、既に軽井沢の新しい別荘や箱根周辺はミニバブルです）。最後に、効率や生産性を第一に働き続けてきた人たちが、あり余る時間を手にしたときに、車を使った「移動」・「余暇」に何を期待するのか、地方に住む人たちがあきらめてきた課

題をどう実現するのか、ぜひ、「夢」を感じられ、かつ、現実味を帯びた実効性ある内容にまとめてくださいというご意見をいただいております。

それから、最後でございますが、資料2-7でございます。〇〇委員からのご意見でございます。

私を書くとしたら、以下のような主旨・構成にすべきだと思います。

理念・思想について。今後の日本経済について、「これからもまだ日本の経済力を伸ばす」という考え方と「日本の経済力は現状維持が限界」という考え方のどちらに立つかが分岐点。ここ10年余りの苦しい経済状況から、「縮小均衡」「あきらめが肝心」の思考に陥っている日本。しかし、経済の本質として、「現状維持」はあり得ず、「拡大」か「衰退」しかあり得ない。さらにグローバル化された経済の中で競争が激化することを考慮すれば、「現状維持」は「競争力維持」と同意語であり、それには海外におくれをとらぬよう国内のコスト競争力向上に向けた投資が不可欠。

2ですが、構成についての意見で、特に、我が国の経済から見た道路の課題は、陸上輸送のコスト競争力が低いことであり、高い通行料金と渋滞に企業が悲鳴を上げている状況。特に海外の投資環境・交通環境を経験している日本企業にとって国内の魅力が低下。したがって、文書の構成としては、こうした「国家戦略」としての内容を第一に記載すべき。その中でも渋滞解消のような、だれの目にも見える政策目標を大きく掲げるべき。経済が競争力を失えば、道路の美観や緑化を高めるための支出も削減せざるを得なくなり、すべてが縮小均衡（＝ジリ貧）に向かうことも明記すべき。

ということで、3名の方からご意見をいただいております。

それから、お配りした資料3でございますけれども、引き続きまして、本日のご議論のたたき台として事務局でまとめました「論点整理のイメージ」の第2案ということで、簡単にご説明したいと思います。これは前回、たたき台としてお示しして、きょう、参考資料にもありますけれども、「論点整理のイメージ」というものがございましたが、それをもとに、特に、事前にいただいた皆さんの意見のうち、全体の構成に係る部分のみここに入れまして修正したものです。したがって、先ほどいただいた意見、あるいは事前にいただいた意見が必ずしもすべてこの中に入っているわけではございませんが、全体構成を見ていただくという意味で少し修正したものでございます。後ほどの構成の議論のときにご活用いただければということで用意いたしました。

それで、全体構成に関して大きな修正点が3点ございます。主な修正点のところにつき

ましては波線で下線を引いておりますので、若干わかりやすくなっているかと思いますが、でも、まず第1点の変更点は、第1部の前に「はじめに」ということで、現在の道路行政への批判に対して、これをきちんと認識して、真摯に対応していきたいというような宣言をまず述べる必要があるのではないかというご意見を踏まえまして、ご指摘を踏まえまして、「はじめに」という形で冒頭に加えさせていただきました。

具体的にいきますと、資料3の1ページの中ほどでございます。「はじめに」ということで、まず道路政策への批判の認識。それから、それを受けて、この論点整理の目的ということで、こういう項目をここに付け加えたらどうかということで入れさせていただきました。中身につきましては、まだ十分詰まっておりますが、こんなような内容をここに入れたらどうかということで、1つ構成として入れております。

それから、第2点目の変更ですが、これは第1部の「現在の社会・経済情勢に関する認識」の後に、そのような社会を実現していく上で、道路がどのような役割を果たし、また貢献していくかということをもう少し具体的に書いたらどうか。具体的な実際の施策を論ずるその前段として、目指すべき社会、それを支える道路のあり方を書くべきではないかというようなご意見、ご指摘を踏まえまして、表題としましても「目指すべき社会とそのため道路が担う役割」ということでつけ加えました。

具体的に言いますと、2ページの下部分でございます。第1部のところで今後の社会・経済情勢に関する認識を述べた後、それでは、そういう中で道路がどのような役割を果たすかということで、例えば、少子高齢化する人口が生き生きと活動できる移動性を確保する、あるいは都市空間を構築すると、そういった面でこれからの社会を道路行政として支えていく。あるいは、3ページの②でございますが、東アジアを中心とする経済の国際競争における国際競争力の強化、こういうことを目指していくために、例えば陸海空の一部としてのネットワークをきちっと整備していくことで、こういうような社会に対応していく。というようなことで、経済・社会の変化、それにどう道路が貢献するかということで1つ項目立てをして、ここにに入れてございます。

それから、最後、3点目の大きな変更点は、資料でいきますと4ページの中ほどからちょっと上のところでございますけれども、投資のプライオリティーづけの考え方をきちっと加えるべきではないかというようなご指摘も踏まえまして、第2部の道路政策の基本の中の、この②の「選択と集中」の強化というところの中で記述させていただきたいと思っております。少し具体的に言いますと、事業のプライオリティーを検討するに当たっては、事

業を国家の発展を支える戦略投資、都市内交通の円滑化など問題解決型の投資、それから安全な国民生活を維持していく上で必要なものと、大きくこの3つに分けて、評価に際しては、経済効率性だけじゃなく、それぞれ適切な評点での視点で評価していくべきではないだろうかというような内容をここに付け加えさせていただきました。

それ以外につきましては、一部いただいた意見で表現ぶり等を直しているところがございますけれども、すべては皆さんの意見はまだ反映されておりません。全体構成をこれらご議論いただく上でのご参考として活用していただければと思います。

以上であります。

【〇〇部会長】 どうもありがとうございます。

いろいろ時間を使っていただいて、貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございます。

それでは、全体についてご議論をお願いしたいと思います。特に、事務局から出していた資料の前に、それぞれいただいた資料の中で、こういうところをもう少し聞きたいとか、あるいは、それは違うんじゃないかとか、そんなことをまず先にやったほうがいいと思いますので、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

【〇〇委員】 きょうの資料3の第2案でございますが、これが報告のかなりたたき台になってくるというふうな前提でお話ししますと、やはり「はじめに」のところ、これは〇〇委員からいろいろありましたが、確かに現状批判に対する認識というのはきちんと率直に受けとめて、それに対するというのは必要だと思いますが、そもそも戦後を中心に、前にもお話ししましたように、明治以降の近代化の中での道路と、それを踏まえて、今、日本がどういう位置づけの中で道路政策を勘案しているのかというのは、きちんとまず最初にそれは、短くてもいいんですが、やっぱり言っていただきたいなという感じがいたします。そこから江戸までいくかどうかは別としまして、どの時代も、江戸幕府の五街道から始まりまして、やはり道路というのが国家政策の中のかなり重要な役割を果たしてきたのは歴然たる事実でありますし、また社会の発展とともに、またあるいは社会の発展を支えるということで来たというところをきちんと書いた上で、今、一体どういう時代なのかというところから政策は出てくるのかなという感じがいたしますので、それが1点であります。

それから、〇〇委員がやはり非常にまとめ方のところで適切なアドバイスをいただいているわけですが、例えばの例で、5ページであります、仮にこれがその後の報告のいろ

んな目次、章、節の原型になっていくとした場合には、例えば2の「沿道における環境・景観の保全と創造」とありますが、こういう書き方は普通の事業予算パンフレットなんかの書き方で、そうじゃなくて、環境と景観に資する道づくりとか、こういうところはやはり短く、極めて明快にメッセージを伝えるように、少しこういう章、節の書き方は工夫されたらいいと思います。中身はそれはそれなりに、あまり短く書くわけにいかないものですから、やはりそういうところのタイトル、目次でかなり内容は伝わってくると思いますので、それはぜひ工夫してほしいなと思います。

以上です。

【〇〇部会長】 いかがでしょうか。

〇〇委員、もう十分じゃないかとか、それから、論点、視点を変えろとか、批判に対応すべきとかというのはみんな共通してるんですが、具体的にどこがむだでという議論は、マスコミレベルで言ってるのと随分ずれていて、農道・林道が出てくるケースもあるし、地方の高速道路を言ってるケースもあるし、第二東名を言ってるケースもあるし、談合問題だと言ってる人もいるし、むだだとか、もういいとか言ってる論点が実はあまりクリアになっていないんですね。その辺はどういうふうにお考えですか。

【〇〇委員】 私が盛り込めるといいなと思ったのは、国交省としては道路行政の中で、ここを今までよりウェートを落としますということを明確に示すのが私は国民の共感を得るために有効だと思います。どういうことかという、今回ずっとここで示してきていただいたものも、全部、これからはこれが大事になるという、新しい上積みの課題がほとんどだったですね。それに対して、外から言われている、道路整備はもう十分だとか、無駄な道路だとか、無駄云々の話です。外から無駄だといわれているのに、それに対してこれからは今まで以上にあれをやります、これをやりますというのでは明らかに議論がミートしない。従って、これを削ります、これはやりませんというウェートを落とす話をした上じゃないと、新しい課題に手をつけようにも理解が得られないと思います。その意味では例えば高速道路の中で高規格道路を状況に応じて、実態に合わせた効率的な規格でやっていきますとか、ああいうのはすごくいいと思います。要するに、今までと違って、今まで以上に財政制約の中で効率化します、それによってこれだけセーブできますというアピールを具体的に出していく。従来のようにあれも追加し、これに手をつけという予算積み上げ型のトーンにならないようにすべきだと思うのです。こういう内容の章立てが1章あると、大きい転換の実感があるんじゃないかと思って先ほどの意見を申し上げました。

【〇〇部会長】 僕の質問の意図はこういうことです。項目単位でここを切るとかということなのか、そうじゃなくて、項目は当然どこも重要で、その項目の中の実際のプロジェクトの選び方のところに問題があるのか、そこがはっきりしないと、シナリオは書けないんです。

【〇〇委員】 わかりました。そういう意味であれば、今、先生がおっしゃったオプションの後ろに近いです。ただし、もしかしたら、より強く出すんだったら、こういうプロジェクトはやめるとかというのが出せばいいんですけど、それは現実的にはすごく難しいと思いますので、後者のほうであれば少し手が出せるんじゃないかなと思って申し上げました。

【〇〇部会長】 私自身はこういうふうに認識しているんです。お役所の方に聞いたほうがいいのかと思うんですが、11次五計のときから12次五計、このときに実態としては高規格系のところに重点を置いて、それまでばらばらやっていたプロジェクトは絞り込めるんだけど、その中で、ここで先ほど〇〇先生が挙げられたような非常に特色的なところだけはお金をつけるというような、こういうふうにシフトしたんだと認識しているんです。その認識はそもそも正しいんですか。

【道路局長】 きょうは欠席された委員からも貴重なご意見を数多くいただきまして、大変ありがとうございます。

今の問題は私どもも全く同じ認識でございます。継続事業を途中でやめるというようなことを含めておっしゃっているのかわかりませんが、それはきちっとした省全体の事業評価の中で、10年たって動いておらないのはどこというようなことをやっておりますので、結果、重点化する中でやめているような事業というようなものが出てきているんじゃないかと思います。例えば、具体的にわかりやすいのは、耐震強化なんかは、3カ年でやりましょうといったようなものは、ここで明示しなくても、結果、事業として完了するというようなことではないかなと思っております。

それで、きょう聞かせていただいて、どういう整備状況になっているかというところで、〇〇さんのようなご意見もございますし、〇〇さんのご意見もございますけども、私は道というのはやっぱり、日本は道の文化と言われるように、変化してきていると思うんです。そういう意味では、重点化というようなことをもちろんやってきて、価値がやはり変わってきているんじゃないかと。〇〇先生がおっしゃられるように過去もずっとやってきたんだけど、多くの方々が私はまだまだご不満を持っておるといような認識なんです。

〇〇委員のご指摘で、この前の前にいただいたように、いつまでも高規格幹線道路の人口カバー率、1時間のインターチェンジ、そういったものは何の意味があるのかということなんです。昔は1時間でインターできて満足されたかわかりませんが、高速道路まで、今、30分なり何なりともっと短いような形の評価というようなことになって、そこが変わってきているということだと思えます。そこは我々も評価しようとして、きちっと追いついておらないというようなところもあるんですが、例えば国際的な空港、港湾でいきますと、10分という中で直結というようなことを言っていますが、そういった感覚で国民はとらえておるんじゃないか。特に国家的戦略ができてくると、諸外国が、これは空港なり港湾とも関係するわけですが、国際競争を考えた場合に、スーパー中枢港湾ということになっておりますけども、ハブとかいうような形になっていくといったときに、我が国はこのままでいいのかということです。

例えば中央においても人口は減ってきておりますが、少子高齢化ということもあって、産婦人科に行くのに自分の町にはないといったときに、隣なり、もう少し生活拠点、中心都市に行くというようなときに、どのぐらいの時間がいいのかとか、災害を受けた場合に昔だったら我慢された。ことしの雪のように我慢できたかわからないけども、3日だったらもう我慢できない。地震もそうですよね。そういうふうなことがかなり生活の高度化によって変化してきているし、それは大都市においてもそうだし、地方においてもそうだと。そのようなものをもう少し我々も明示していく必要があるんじゃないか。

費用対効果をやっているんだけど、数字として出てくるのは時間便益が圧倒的に多い。走行便益と事故も入っておりますが、この3つだけなんです。ほかの公共事業を見てみますと、河川なり港湾なりと尺度が異なるので、私ももう少し大胆に、一応、評価視点としてはいろいろ入っているんです。今言ったような、過疎においてどうか、災害を受けた場合と入っておりますが、数字にした場合に、その3つだけでやった場合に、ひとり歩きしちゃうんです。どうも1.1とか1.2と低いやつがある。どうしてこんなこと。いや、実は、災害を受けた場合にどうだとか、高次医療を受ける場合にどうだというようなことは補足的になっちゃうんです。その分だけ、へ理屈みたいな感じに受けとめはしないかというようなことです。そういったところを具体的に勉強もさせていただいたんですけど、もう少し価値が変わってきているというようなことで、何か訴えるものがあるんじゃないかなと思います。

安全・安心のところも、やはりどこまでがセーフティーネットとして許されるのかとい

うような部分もあると思うんです。そこが多分変わってきているはずだと思うんです。

もう1つは、維持修繕の関係だと思います。いや応なしに、荒廃するアメリカじゃないけども、戦後の高度成長、モータリゼーションと合わせて、特に橋りょうが大変なんですけども、50年経過したというのが1つの目安になっておりますけど、そういった時期に差しかかっているというようなことでありまして、それを今この時期にやるのか、もう少し後でいいのか、我慢してやるのかというような選択を迫られている時期じゃないかなと思います。

そういったところのポジションを明確にしろと言うのであれば、できたらそういうようなところを突っ込んだご議論をいただければありがたいかなと思って、ちょっと発言が長くなりますが、よろしくをお願いします。

【〇〇部会長】 もう1個の論点は、〇〇先生は歴史上ずっとやってきたことを明記すべし、そういう話だという位置づけです。ところが、お役所のほうとか何人かの委員の先生は、この10年だという言い方をしているんですが、この辺はどういうふうに理解していますか。つまり、何が言いたいかという、前回か前々回にお話ししたと思うんですが、ものすごくやらなきゃいけないことがあるけど、予算制約が役所もあるから、やらなきゃいけないことがこんなにありますと言うと、あちこちから要求が来るので嫌だから、そこは目をつぶって、およそできそうなところだけ対象にして、その中で評価と選択をやってきた。もう10年で整備は終わりだと言ったら、ほんとうに残った問題点のところはどこかという話は、企画課長が前任地でやっておられたようなたぐいの話をきちっと出して、これが最終形ですと、こういうスタンスが片方にあるかもわかりません。これはネットワーク上はそうかもわかりません。逆に、常に何かやっつけていなきゃいけないこととして、もうちょっと質的な話なのかもわかりませんが、そこはどういうスタンスで我々が打ち出すのかというのも気になることなんです。

【〇〇委員】 ちょっと1点いいですか。ボクシングで言うと、ボディーブローでずっとやって戦う部分と、それからストレートで戦うような部分があって、ボディーブローみたいなものというのはやっぱり、メンテナンスなんていうのもその1つでもあるし、じっくりとやっていくもので、それはやっぱり長い時間感覚でやっていかなきゃいけないと思うんです。だけど、ある限られた時間のタームの中で、限られた資源を使って優先的にどこかに投入するというのはストレートの部分であって、それはやっぱり選択的にやらざるを得ない。ただ、ともすると後者のことばかりが注目されて、ついこの間まで戦ってきた

ストレートの部分がもう大体できたから、すべてがいいでしょうみたいな論理になるのが怖いという意味であります。それで、一方でストレートの部分にしても、長い歴史の中で、その手前と、そのまた先を頭に置きながら、今この10年は何をやるかという連続性みたいなものを意識する、せいぜいその程度の認識ではあります。

【〇〇委員】 その意味ですと、〇〇先生がさっきおっしゃった話で、道普請の話なんかは私はとてもいいことだと思います。私が申し上げている、転換したということの象徴としても有効だと思います。私はさっきの意見で公益と私権のバランスの話を申し上げましたけど、その一つの形として、道普請のような本当の意味でのインボルブメントとして提示することができると思います。言いたいことだけをP Iで要求するのではなくて、道を作るというのは、道路の便益というのはコストがかかるんだということを国民に理解してもらうことを込めた道路行政の転換というのはすごくいいと思います。今まで、ちょっと悪い言葉ですけど、寄らしむべし、知らしむべからずだったのを全く逆にして、知らしめるけれども、寄らしめない、自分でやりなさいという転換が図られたら、素晴らしいと思います。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

【〇〇委員】 これは発言をどうしようかなとちょっと迷っている点もあるんですが、やはり前回のときの基本政策部会の議論と、少し社会情勢、政治情勢が変わっている部分があると思います、幾つか。1つは、前回のときの議論は、やはり中央省庁のいろんな施策が転換するというのが内閣の1つの方針でありましたから、それはそれで一つ追い風であって、それから当時の道路公団、それから本四架橋の公団とか、いろいろ議論があったと思います。ですから、前回のときの中村先生を中心にまとめたときの1つの多分、国の立場からいうと大きなものとしては、やっぱり本四架橋の処理を行う、1つの施策的な支援をしたということがおそらくあると思います。あの方針に基づいて行ったと私は理解しておりまして、ちょうどそれが、本四へ道路財源の投入の部分が今度必要になっていったというのが特定財源と一般財源の議論の1つになっている。

それとですから、首都圏の環状道路というのはやはり、東京都知事の力でそうなったとは私は思っていません。東京都知事なり都議会の世論ではなくて、明らかにやはり日本の国際競争力が落ちたという危機感の中で今の、ですから、5年間続いた内閣の中で、やはり内閣の中に都市再生本部ができた。ですから、そのような都市再生という言葉があったわけですね。ですから、それがこういう、非常に立ちおくれる大都市圏の環状道路と

いう議論を浮上させる大きな力になっていたと思います。ですから、政権交代があるのはもう間近にわかっているわけで、どのような内閣かわかりません。また、総選挙で与党が交代する可能性もある。小選挙区制ですから、1つの風で変わるわけです。ですから、やはり今の小泉政権のもとでの、いろいろ多分皆さんは大変だった面も多いと思うんですが、一方では、道路政策がある意味ではプラスに入った部分もおそらくあると思います。外から見ると、中にいる方は大変な思いでいろいろされていたと思いますが。ですから、やはりここでもう一回、政権交代なり政党も含めて、場合によっては、非常に道路政策に対する批判的な方々が政権を担うということも近い将来あり得るという前提の中で、もう少し足腰を鍛えるということと言うと、やはり私は避けて通れないのは、三桁国道を含めて、国の組織として道路のそういう人員とか組織をどこまである意味抱えていくのかということとです。

ですから、何を言ってるかといいますと、分権といいながら、今でもおそらく国道昇格とか、そういう議論はあると思いますが、それはやっぱり国にやってほしいと言っていることであって、それは国の技術を期待しているということよりは、むしろ国の財政的な負担を当てにしている。しかも、メンテナンスを含めて自分たちはやらなくていいから楽だということだと思いますが、それはおそらく通用しないと思います。北海道開発局のいろんな議論も出てるようですし。ですから、一度つくった後の維持管理を国として一体どこまで絶対やらなきゃいけないものなのか、あるいは、道州制がどうなろうと、とにかく現状の県、市町村という中で地方自治体があるわけですから、どこまで地方自治体にゆだねるのかというところはやはり言わなきゃいけないんじゃないかなと。これは私はどこまでかというのはよくわかりません。だけれども、明らかにやはり、現状のままで維持するということは、どうしてもそこは無理があるのではないのかなと。ですから、やはり地方公共団体にゆだねる部分がどこなのか。それから、道路公団の民営化の部分は、私の個人的な理解では、要するに公団という組織で行う部分と、本来の国なり地方自治体で行う部分の、そこら辺の役割分担のところが一回こういう形で交通整理されてきたのではないのかなと。それがいい解かどうかわかりません。ただ、従来、戦後ずっとずるずるで来たのが、やはりこういう転換点に来たのかなということ、極端に言いますと、地方整備局の現在の組織を維持するのは、私はこういう立場を離れて見ると、少なくとも20年間、今後維持できるとは到底思えないです。ですから、それはやはり生身の人間がいますから、上手にそれをきちんと戦略的に地方自治体に移管したり、あるいは維持管理する特別なエージ

エンシーをつくるのかよくわかりませんが、考えていくんだらうということで、実は国立大学も人員削減が教員について来ました。ですから、聖域はその点は私はないと思っています。

以上でございます。

【〇〇部会長】 それから、もう1つの論点で、基本的に、批判があるから対応すべしという話はあるし、反省はしなきゃいけないんだけど我々が主体的に考えて、ほんとうに何をすべきかという話を中心であるべきです。今やっていることで、ここは変えたほうがいいかなというところについて、私自身は2つは少なくともあると思っています。〇〇先生が挙げられたようないろんな事例、これは実は担当官は若干、大丈夫かな、後ろめたいんじゃないかなと思ってやったんじゃないかと想像するんです。何を言いたいかというと、例えば新宿のプロジェクトなんかをやっている、今までの道路をつくるとか、道路局の本筋の仕組みでいうと、若干、何か踏み出したという感覚で担当の人はもしかしてやっているんじゃないかと想像するんです。これは正しいかどうかお答えいただきたいんですが。そうだとすると、もしこういうことがほんとうに正しいだとすると、その仕組み自身が、さっきの項目設定とか、そこがもしかすると違うのかもわからない。前の五計のところで、いろんなことをやりましょうと言っていたけれども、実はそれを支援するような仕組みだとか、役所の費目だとか、選択のほんとうに意思決定を局長以下がされるときの選択肢が、こういうことについてはややあいまいになっていて、個別の判断になってやしないかと。行政として、こういうことが本筋だとすれば、これに合ったような判断の仕方なり何なりをつくっていく必要があるのかなのか、これが1点です。

それから2点目は、わりあい間違いないと自分では思っているんですが、維持管理が重要だと言ってるけれども、データですら維持管理だか改築だか、どれがデータだかお役所の人もわかってないんじゃないかと私自身は認識しています。しかも、大型車の非常にたくさん走っている過積み車は取り締まらんといかんとか、環境対策をやらんといかんとか、それから舗装の壊れたところを補修しなければとかというところの事務所体制がちゃんと体系的になっているかという、実は別の係になっていたり課になっていたりしていないか。中央のほうも、それから地方のほうも、維持管理が重要だというときに、それに合うような仕組みがちゃんとできているのかというのがもう1つの僕の疑問点です。

【道路局長】 最初のほうであります、維持管理は国道・防災課長か企画課長から答えさせていただきたいと思いますが、我々も模索しているというのが正直なところかもわ

かりませんが、先ほどもご指摘いただきましたが、これからはやっぱり車中心、高速道路中心じゃなくて、もう少し道路としての、空間としての機能というようなことをどう認識していくかということだと思います。私の言葉でいくと、道路ルネサンスというようなことで、法制度も含めて、場合によっては、法でなくて、もう少しその下の制度なり通達というようなことになろうかと思いますが、今、これは勉強を始めていただいております、いずれまたこの場でもご紹介させていただければと思っております。それを現場の末端までというようなことはなかなか難しいかもわかりませんが、先ほどのP Iも含めて、道路だけを考えてもだめなので、周辺の沿道、地域、まちづくりという、どこまでの広さかというのは私もよくわかりませんが、そういうような視点が必要だと思います。道路だけぴかぴかにやっても、その周辺がよくなるとだめだということで、今、〇〇先生がおっしゃられたのは新宿南口の件だと思いますが、あれはたまたま橋りょうが老朽化してきたということで、60年ぐらい経過してきたというようなことで、ちょうどかけかえの時期があったので、新宿が一番日本で乗降客が多いということで、南口がいろいろ分断されているというようなことで、JRの協力も、新宿、渋谷区のご理解もいただいてということでございますし、日本橋の首都高を取っ払えというような話もそういうような議論が一つ参考になるかなと思っております。

日本橋につきましては、既に地下鉄と三越なりデパートとの再構築みたいなのに合わせて、地下空間をもう少し、自由通路を広げるというようなこともさせていただいておりますので、我々単独でやると少し過大かもわからないけども、沿線の方々のご協力がいただければ、パートナーシップ型でいけば安くなるというようなことで、どういうプロジェクトメイキングがいいのかよくわかりませんが、そういうふうな姿勢でやっていくということです。あとはだから、費用対効果をどのような形で評価していただけるかということなので、先ほどの繰り返しになるんですけど、歩行者の数とかそういうことだけじゃなくて、もう少し別の評価視点が必要になると思うんです。そこをきちっと明示できればいいのではないかなと思っております。

【国道・防災課長】 先生ご指摘のように、例えばOECDで各国の維持管理費を比べるデータもあるんですが、その各国もやっぱり定義が非常に難しく、随分深読みしても結果的にわからなかったということがあります。ですから、各国もやっぱり、どういうふうに思っているかということで、その差異が結果的には出ているのかなと。日本の側にも、費目でこれはいわゆる維持、これは改築というふうに一応分かれてるんですけど、実態と

してはなかなかそうはいかないので、今、統計年報でも、各自治体とか国で、これは修繕というふうに統計をとっていますけど、それはどちらかといったら、管理者がそういう認識をしているかどうかで登録されている。

例えば、わかりやすいのは橋で、今、大体材齢が40年前後なわけですが、今までかけかえをしていた履歴を見ると、やっぱり狭いからかけかえるというようなことで、老朽化しつつも、機能の改善ということでやってて、それがいわゆる改築なのか、修繕というか、更新時期でやったのか、ちょっと不分明だったわけです。ところが、最近はやはりそうでもなくて、ちゃんと幅員がとれてて、それでぎりぎり寿命をもたせて、それでかけかえると明確になってきて、それは修繕と更新ということが維持管理ということで明確になりつつあるということだと思います。

もう1つの点の体制なんですけど、JRはやっぱり100年ぐらいずっと保線ということやってきていました。そういうことで、人員もシステムも、そういうものはしっかりしていたんですが、さっき言いましたように、道路はせいぜい、今の橋りょうというのが三、四十年ですので、これからやっぱりそういう体制というのもしっかりしなければいけないかなと思っています。

【〇〇部会長】 前半のほうについては、こういう議論をしたほうがいいんじゃないかなと思っています。勝手にしゃべってすみません。何かあったら言ってください。いろんなこと、必要なことがある。僕と〇〇さんは大体バックグラウンドが似ているからその必要性を理解するのは。だけど、この種のプロジェクトはそれをやり過ぎてむだなことが起こる可能性がすごくあるから、それを一体どういうふうにチェックするのかという体制をやっぱりつくらなきゃいけないですね。これが1つです。

それからもう1つは、道路のユーザーから見てという格好で道路特会の枠組みはずっとやってきているんですけども、それを車を使う人と限っていて、そこから言えば、逆の見方と言うと、ほとんどの人が車を持っているんだから、それはもう普通の税金と同じじゃないかという観点もあるわけです。そのはざまのところ、今言ったように、道路をつくと同時に、その周辺のことよくしたい。その辺のどこまで道路特会としての役割としてはやりたいのか、あるいは道路財源のある部分を一般財源化した、その用途としてはどういうふうにしたいのか、こういう話が、組み立てはいろいろあると思うんです。したがって、道路の周りでセットで何かやらなきゃいけないことで、都市再生なんか典型ですし、それから圏域構造の改変も典型的だと思うんですが、明らかにこの国としてやらな

きやいけないときに、一体どの枠組みでどうやってやっていくのかという話を、実はあまりクリアには議論していない。なぜなら、役所は全部守るんだというスタンスで。ところが、オーバーフローというか、ああいうところで現実に地域にお金が渡っていたりしているとすると、そこについては一体どういうスタンスでいくのか。そこについても、我々の議論としてやるのか。あるいは、それはもう一般財源だから関係ないのかという話があります。

もう1個は、こういうローカルな話は地方分権的な話ですから、地域の人たちと一緒にやっていかなきゃいけないんだけど、プロジェクトベースでは今の自治体でいいんです。だけど、圏域ベースぐらいのときに、県にお金を渡しちゃったんじゃ、圏域ベースの議論はもうできなくなっちゃうので、地方分権でも2種類の話があります。そういう話を、分権だからどうのこうのと、こういう作文ではなくて、そこにもう一步突っ込んだときの議論は一体どうするのかとか、そんな話が気になっています。

それから、後者については、維持管理については、やっぱり項目を立ててもうちょっと突っ込んだほうがいいんじゃないかなと私自身は思っているんですが、前回は申し上げました。日本風のアセットマネジメントは何かという、これは研究としてもあるんですが、行政としてもあって、既存不適格がそれぞれの道路管理者別にどれぐらいあって、それに対して、主要なものは25年でしたっけ、そういうサイクルがほんとうにいいのか。そうじゃなくて、技術力がない自治体の管理下の施設はどうするのか。毎日、壊れてきたのから直していくという思想でやるのか。ウオッチングの体制だけはちゃんと作り直すのかとか、やらなきゃいけないかなということはあるような気がするんですけど、行政だから何とか回ってるんでしょうけど、そこをもうちょっとクリアに整理し直すとするところという、何かそんな項目がここでの議論の対象になるのか、ならないのか、こんなことも気になっています。

**【道路局長】** 2つともこれから重要なことですので、またご指摘いただきたいと思いますが、前半の部分は確かに、特定財源の見直しの議論の中でも議論はあると思います。どこまでが受益負担だと。極端なことを言いますと、地下鉄にも少し使わせていただいて、それすら行き過ぎじゃないかと。もっと言えば、新交通のインフラも行き過ぎじゃないかという人からすれば、人工地盤を南口で使うというのは行き過ぎじゃないかという意見は出てくるおそれがあります。今のところ、私なんかの理解は、バスなりタクシーの結節点の強化ということによって、甲州街道ですか、あそこの渋滞の緩和はもちろん、周辺の交

通混雑の緩和にも役立つということで、道路利用者のご負担を、理解を得られる範囲内に入っているかなと思いますけど、きちっと効果をはじいて、ご批判いただきながら、きちっとどのような事業がどこまで道路財源として可能なのかというような議論がこれから求められると思いますし、そういう努力はしていきたいと思っています。

【〇〇部会長】 多分、今のここに書いてある格好でやると、前回とあまり変わった一—もうこの議論は10年ぐらいやってるから、あまり変わったふうには書けないから、もう少し視点を変えて何かはっきりさせたほうがいいと思うんです。例えば鉄道で言うと、ネットワークが概成したから、次は拠点ですとか、短絡ですとか、ネットワークの改変ですとかというほうに重点がありますとって、法律もそういうふうにつくり変えたわけですね。それは確かに1つの観点かもわかりません。

1人でしゃべって、すいません。

【〇〇委員】 2点ほどつけ加える、あるいは、今、〇〇先生がご提起されたことについて意見を言うというふうにしたいと思います。

1点は先ほどの、要するに新しい試みをいろいろ試みていると、それに関する話題ですけども、私はそれを、簡単に言っちゃうと、境界領域部分という感覚を持っているんですけども、要するに道路法上の厳密な意味での道路と機能として接するものや物理的に接するところに、おいしい仕事というか、大事な仕事が非常に残っている。そこが課題が多いと、それをはっきり言うべきだと前から言っているつもりですけど、それを言って、しかも、それを工夫することを促進する仕組みをつくと。今までは、ごく一部しか知りませんけども、担当された人の柔軟性に依存したりしながら、あるいは関係している大学の先生の熱心さに依存しながら、先生のような、そういう感覚がありますよね。たまたま、局長さんがそういうことがお好きかどうかとか、もちろん大事なことはあるんですが、いいことをやっているんだからいいんですけども、それを否定してるんじゃないですよ。だけど、そうじゃないような人でも、そういう境界領域が少しずつ解決されていく。そして、なれてきたら、それが制度化されるという仕組みをつくる。そのところが要るんじゃないかと思うんです。それで、そういうためのある種柔軟な予算の枠みたいなものをおくとか、そこはぜひ議論していただきたい。それが、上の人が言うと、何か下がやり出すんじゃなくて、下からそういうアイデアが出てくるのを拾い上げる仕組みとか、こんなのは普通の企業だったら結構ある話だと思うんですけど、まだやれてないビジネスのところを探し出す仕事ですから。これが1点目です。

それから2点目は、さっき僕が申し上げた、最初に一番大事だと言った意味をもうちょっと補足説明させてもらおうと思うんですが、もう1つのユーザーとか、もう1つの道路ニーズです。つまり、速くて渋滞しなくて安全というだけじゃなくて、違うものもあるよ。それから、ユーザーも違う人がいるよというところを強調しましょうという意味なんですけども、いろんな批判がある中で、的が外れている批判もあるし、それなりに当たっている批判もあろうかと思うんですけども、根本で普通の国民がそうだなと思っちゃうところはどこにあるかという、ほとんどの国民は都市市民であって、都市住民であって、少なくとも従来、長いこの戦後でやってきた道路の政策のベクトルは、都市でないところに重点を置くと。それが別に無意味だというわけじゃないんです。必要だったんだけど、少なくともそう見えてきた。一方で、都市の中で普通に暮らしているたくさんの人々が、もうちょっとこういうところを直してほしいなということに対しては、そんなに気を遣ってきたように見えないところにあると思うんです。だからこそ、一方で自民党を代表とするいろんな政党の支持の基盤というのは都市住民に今やほとんどあるわけで、そのところが関心を持ってきて、問題を共有化してくれて、そして、行政がやっていることも自分たちのニーズと合ってるなというふうになるためには、今さっき申し上げたような、もう1つの道路ユーザーとか、もう1つの道路ニーズというのが最も重要なんですというぐらいのレトリックが要ると思ってる。だから、1点目に挙げた次第です。

と同時に、国土形成とか人口減少とかいろんな中では、都市と地方が対立的にあるんじゃないくて、二地域居住とか、いろんな交流をすることによって、都市住民は地方も育成し、地方によっていやされ、そして再生させていくんだと。それで、国土の管理というのは国民的な責務であるみたいな、こういう感覚がありますから、決して、都市の住民に目を向けるということは、地方のことを何もやらないでいいという政策転換になるわけじゃないので、都市の住民に目を向けながら地方のことをサポートしていくという論理じゃないかと思うんです。今まで、そのところが逆だったと思うんです。そういうストーリーから、先ほど特に強調させていただいた次第です。

以上です。

【〇〇部会長】      ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

【〇〇委員】      今ごろ、こんなとんな質問をして申しわけないです。これは今、何をつくってるんでしたっけという質問で、つまりこれは、平成18年度末に中長期計画を策

定めますね。それに向けて、だれに対して出すものでしたっけ。

【〇〇部会長】 次の5カ年計画、重点計画に向かって基本的に考えるべきことを建議するというのが基本的ミッション。したがって、我々としては、ここにおられる方々に、こうやるべきじゃないかということをお願いする。

【〇〇委員】 ということは、お読みになる方は、ここにおられる方々ですよ。

【〇〇部会長】 いえ。当然、それは世の中では外の人も見ますから、その建議は正しいのか。建議に従っていろんな行政が展開されることを期待したいので、それに対して世の中の人々が、それはおかしいじゃないかと言われるとすると、そうじゃなくて、その人たちにもちゃんと説得的であることが要求されます。

【〇〇委員】 つまり、何を言いたいかというと、ここにおられる方と世の中の方とは大分認識のずれが多分あると思うんです。〇〇先生や〇〇先生が、前のときはということをおっしゃって、私もそれは同じようにいろんなところを比較して考えるところはあるんですけども、世の中の方は前のときのことなんか多分知らないんですよ。でも、ここにおられる方々は、やっぱりそういうことを認識しながら多分考えていかれるんだし、そうしなければいけないことなので、そこをどっちに向けて書くのかということ、スタンスをきちんと決めないと、例えば〇〇さんがおっしゃることは、これは僕もわかるんですけども、これはやっぱり世の中に向かっての話ですね、こういう話のときというのは。ここにいらっしゃる方々に、ちゃんとこういう点を考えてというのを私たちが言うのであるならば、何もこの話をする必要は多分私はないんですよ。その辺のところをもうちょっと明確にしておいたほうが書きやすいんじゃないかなと。

【〇〇部会長】 あまり長々書くと読みづらくなって、〇〇委員からそれは違うと言われるんですが、心としては、さっき申し上げたことで言うと、ボトルネックを何とかしたいとか、ネットワークがあまりにシャビーだから何とかしたいというのがもともとのスタートラインで、だから未舗装だとか、さっきの改築率なんて話は、実感としてはもう死語に近い話ですね。ところが、改築されていない、房総のアクアラインを越えて国道を走ってみたら、いかにひどいかというのを我々は実感するわけです。いわゆる改築率ということと言うような概念じゃなくなっているにもかかわらず、改築だと言ってきて、もう九十何%ですか80%、60%というと、もういいじゃないのと、ふだん通ってるところで言われる。したがって、そこは、そういう誤解が起こっていますと。目標の設定の仕方もしかすると、最初は舗装率で、改築が1次改築と2次改築で、高速化でとやってきた。

その次は何とかでやってきた。どこかで、そこにむだも生じたかもしれないし、誤解が生じたこともあるかもしれない。前回は、対象としてもっとこういうふうに広げたと。ここに書いてあるようなことに広げた。次のステップとしてはこういうことをやるんだというふうに、それが多分、〇〇先生が言われる、もうちょっと短い間の歴史的な記述だろうと思うんです。だから、そんなごちゃごちゃ書くのかどうかというのはあるんですが、アタッチメントとしてはあってもいいかもしれない。

【〇〇委員】 〇〇先生、これはやっぱり私の感覚は、国民に向けて出すものを検討しているということじゃないかと思うんですけどね。

【〇〇委員】 だから、国民に向けてと言うと何か偉そうですけども、国民に向けて出すときに、議論が少しプロのほうに向き過ぎてないかというのが私の感想です。道路のことについて、私はある程度知っている人間だと思うんですけども、だから理解できるんだけども、もっと素人の人たちはどうだろうかなと。なので、どの辺を見ながら書いていっていいんだろうかなということがちょっと気になった。それで、基本政策部会なんだから、あまり細かいことを言う必要はないのではないかな。つまり方針ですよ。ですから、例えば個別のプロジェクトのこれがもう必要ではないとか、これはまだ必要ですかとかというのは、事例としてはわかりやすい事例は入れていったほうがいいと思いますけれども、方針としてはやはり、要らないものは要らなくなったからやめましょう、必要なものは新たに加えましょうと。それを、さっき議論になったようなプロジェクトベースの話で言うのか、それとも大きな項目別で言うのかという話がありますが、そこはきちんと明確にしておかないと誤解を招くということになりますから、それは必要ですけども、私は基本的なやはり方向性をきちんと示せばいいのではないかなと思うんです。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。あと何かございますか。

【〇〇委員】 今の〇〇先生の意見に全く同感です。基本政策部会として、あまりコンプリヘンシブで細かいところまできちっと網羅的に整合しているというものをつくるよりも、やっぱり大きいメリハリが重要だと思います。今後、こういうところに重点がシフトします、そして、何でもかんでもやるのではなくて、この点に重点注力します、そしてこちらの点は今までと比べたらウェートを下げます、という具合に明確に示すのが分かり易い。重要度については、こっちからこっちと具体的に示して方針のメリハリが明確にシンプルに打ち出されているものが一番いいと思います。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

この辺は、さっき言いましたように、本文と概要版とやっていたんだけど、アタッチメントの構成をどういうふうにするかという話をまた後であわせて議論して、表現のやり方でもあります。あとは文章の書き方として、何か非常に強調的に書くか、お役所的に書くかというところが、こっちにいる人は大体自分で文章を書いているから、お役所的な書き方にやや抵抗があるんですが、ここは最後の段階で議論したいと思います。

それじゃ、きょうご議論いただいたようなこと、それから、その後ももし必要がございましたら、事務局のほうに電話なりメールなり送っていただければ。もう一回、次回、フリートーキングする時間がありますので、そのときに事務局案を、論点整理案をつくっていただいて、そこでおおよそ合意を得て本体に着手すると、そんな格好で進めたいと思います。

その他、今後の予定等、お願いいたします。

【道路経済調査室長】 今、〇〇座長のほうからお話がありましたように、今後の予定を含めて若干ご説明したいと思います。参考資料3、これは毎回お出ししている資料でございますけれども、今回、4月28日の第17回部会ということで、皆様方からご意見をいただきました。それから、次回が5月19日ということで予定されていますけれども、きょういただいたご意見等を踏まえて、私どものほうで少し整理させていただいて、次にご議論いただけるたたき台をご用意させていただきたいと思っています。予定としては、6月1日に道路分科会との合同部会を予定しておりますので、そのときに、基本政策部会でこれまでご議論いただいたことをご報告いただき、最終的には年度末に向かって、場合によれば広く国民のご意見もいただきながら、場合によっては先生方に地方に行ってください地方の方とご議論いただくとか、いろいろとちょっと考えたいと思いますけれども、そんなようなことを入れ込みながら最終的なものを取りまとめていただければというふうに考えております。

以上です。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。それですべてよろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして本日の会議は終了したいと思います。

あとは事務局のほうにお渡しいたします。

【総務課長】 熱心なご討議をいただきまして、ありがとうございました。今お話がありましたように、次回は5月19日の10時からということでございますが、よろしくお

願いたいと思います。場所についてはちょっとまだ決まっておきませんので、追ってご連絡させていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —