

社会資本整備審議会 道路分科会

第18回 基本政策部会

平成18年5月19日（金）

【総務課長】 本日は大変お忙しい中、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。

開会に先立ちまして、お手元配付の資料のご確認をお願いしたいと存じます。議事次第と配席表がございますが、その後から、資料1が、前回の議事概要でございます。資料2-1が、「今後の道路政策の基本的方向について」、論点整理の第3案でございます。それから、資料2-2が、「今後の道路政策の基本的方向について」参考資料（案）でございます。資料2-3が、前回中間答申との比較ということでございます。資料3-1が、「道路整備の中期ビジョン（案）」の骨子について、3-2が、「中期ビジョン（案）」（参考資料1）でございます。3-3が、「中期ビジョン（案）」の骨子についての（参考資料2）でございます。それから、参考資料1で名簿と、参考資料2で今後のスケジュール案をつけてございます。よろしゅうございましょうか。

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18回基本政策部会を開催させていただきます。

〇〇委員が三、四十分おくれるというご連絡をいただいております。本日ご出席いただく委員の方々は、〇〇委員を含めまして9名中4名ということでございます。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ので、これから始めさせていただきます。

それでは、〇〇部会長、以後の議事をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【〇〇部会長】 おはようございます。それでは、早速議事を進めたいと思います。

本日は、論点整理とりまとめについてご議論いただくとともに、道路整備の中期ビジョン（案）についてご報告をいただくこととなっております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。最初に、前回の議事録についてご説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 それでは、前回の議事録の概要を簡単にご紹介させていただきます。

ます。資料1でございます。

前回は4月28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。

概要についてご説明申し上げます。前回は、論点整理に関して、事前に提出いただいた委員の皆様方の資料をもとに、まず出席委員の方より意見発表をしていただきました。また、欠席された委員の方からいただいたペーパーについてのご紹介をさせていただいた後、意見交換をしていただきました。主な意見についてご紹介したいと思います。

まず、前回の提言との対比をつくり、継承、強化すべきもの、スクラップするものなどを把握すべきとのご意見をいただきました。これに関しましては、本日の資料2-3にまとめてございます。後ほど時間があれば、簡単にご紹介したいと思います。

次に、今は歴史的転換期で、ようやく自動車中心から歩行者や道路で遊ぶ人までが視野に入ってきたこと、「道守」的な政策がやっとならざる状況になったと理解すべきではないかというご意見がございました。

人口密度が低い地域については、交流人口の視点も重要ではないか。さらには、焦点・背骨が明確に見えるように、柱の太さを変えるとか、光るものを入れ込むなどの工夫が必要とのご意見をいただきました。

また、社会の変化で施策のウェイトは変わる。社会全体の枠組みで考えれば、道路のウェイトは高度成長期に比べて低下しているのではないか。明治以降の近代化の中での道路政策の位置づけを明確にして加えるべきとご指摘をいただきました。

また、いわゆる「無駄」の対象については、第二東名だったり、農道林道だったり、地方の高速だったり、マスコミによってかなりぶれがあり得るのではないか。国交省としてどこを落としてどこに力を入れるかを明確にすることが必要で、それによって共感が得られると考えられる。新しい施策の上積みばかりでなく、減らすというトーンも必要ではないかというご指摘をいただきました。

これに対しまして、第11次五箇年計画から、施策の重点化にシフトしているという認識をもっている。また、再評価等によって見直しも行っている。さらには、国民の生活も高度化してきており、道に対する価値観は変わってきている。多くの人々は未だ道に対して満足していない。戦略的、国家的に見たとき、我が国の政策は今のままでいいのか再検討が必要ではないかというご意見もいただきました。

また、B/Cの数字が一人歩きしているのも懸念される。安全安心については、どこまでがセーフティネットの投資として許されるのか。維持修繕についても、今やるのか、も

う少し後にやるのか、など多くの議論が必要とのご指摘がございました。

また、施策については、メンテナンスなど長い時間をかけるボディブローの部分と、ストレートの部分がある。後者ばかりになってしまっただけでは、着実に進める必要のある大事なものがなくならないかという懸念がある。また、未知普請は、道路行政の転換の象徴という点で評価する。公益と私益のバランスがとれている。これまでの経済効率一本で拡大主義的な対応からの大きな転換が図れているとのご意見がございました。

次に、地方分権の流れの中で、今後、国としてどこまでやり、地方自治体にどこまで委ねるかなどの議論が大切。いろいろと新しい施策に踏み出す際は、それを支援するような仕組みをきちんと整備しないとイケないというご指摘もございました。

また、維持管理は大事だが、データがきちんと整理されていないのではないか。また、維持管理が重要だというときに、それに合う仕組みが本当に出来ているのか疑問であるというようご指摘。道路とその周辺の整備を一体でするとき、どこまでが道路特会の役割なのか。特に都市再生等、道路の周りでセットで何かをやらなければならないとき、どのような枠組みでやるのかという議論が必要とのご指摘がございました。

また、維持管理については、大項目を立てる必要がある。その中で、「日本版アセットマネジメント」としてやらなければならないことを整理すべきではないか。道路とその周辺の境界領域部分には、大事な仕事がまだ多く残っていることをはっきりと言うべき。また、それを後押しする仕組みをつくるべきとのご指摘がございました。

さらに、国民の多くは都市住民であるが、これまでの道路政策は地方に力を入れてきた感があり、都市の不満が軽視されてきたと感じられているのかもしれない。ただし、都市対地方というのではなく、都市に目を向けながら、地方をサポートしていくというスタンスでいるべきではないかというご意見がございました。

最後に、誰に向かってこのペーパーを出すかということについての共通認識が必要ということで、次の五カ年計画策定に向けて、建議を出すというのが基本政策部会のミッション。このペーパーは、道路政策担当者のみならず、国民に向けたメッセージとなるというようご意見でございました。建議では、基本的な方向性をきちんと示す必要がある。多少アピールするためにも、メリハリのあるものにすべきではないかというご意見がございました。

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す。

何かご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次に進みたいと思います。議事録は、これは要旨でございますので、正式なものが公表されるはずでございます。

それから、次に議事の2、論点整理について説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 それでは、論点整理に関しまして、資料2-1をごらんください。論点整理の素案としてご用意したものでございます。これは、前回の部会でお示しいたしました論点整理のイメージをたたき台に、前回の部会で各委員からいただいたご意見、それから、欠席された方々からいただいたご意見などを踏まえて、大幅に加筆修正したものでございます。また、本論点整理に関連するデータとして、これまでの基本政策部会に提出させていただいた資料を中心に、資料2-2として、参考データをとりまとめてみました。本文とこのデータ集がセットであるというふうにお考えいただければと思います。

後ほど、今後のスケジュールの中でも申し上げたいと思っていますけれども、このたたき台をもとに、本日も議論をいただき、必要な修正を加えた上で、ご了解が得られれば、6月1日に予定されている道路分科会に基本政策部会としてご報告していただければというふうにご考えておるものでございます。

なお、本日も欠席の委員の方には全員に本資料の暫定版でございますが、事前にお送りいたし、または直接ご説明し、本日までいただいた意見につきましては、基本的にこの中に反映させているつもりでございます。

それでは、早速ですが、資料の説明に入りたいと思います。資料2-1をごらんください。

まず、1ページ目のところで、この論点整理の全体構成についてご説明したいと思います。「はじめに」という項目では、現在の道路行政に係る批判例を真摯に受けとめるべきではないかということと、それから、本論点整理の目的を書いてございます。次に、道路政策の歴史ということで、主に明治以降の道路政策の経緯、あるいは、残された課題等について整理をいたしました。続いて、今後目指すべき社会の姿と道路政策の関わりについて、4つの視点から整理しております。これらを前提として、今後進むべき道路政策の基本的方向をとりまとめたのが3以降でございます。それらの中から、特に重要と考えられるポイントを特だしたのが、3の道路行政に求める改革のポイントです。4点のポイントを整理いたしました。今回の論点整理の目玉としての位置づけでございます。内容が4以降と一部だぶるところがございますが、そういう位置づけですので、ご理解いただきました

と思います。4と5では、それぞれ若干網羅的ではございますけれども、施策展開及び道路行政の進め方の2つのグループに分けまして、主な論点を整理してあります。以上が全体の構成でございます。

では、内容の説明に入らせていただきたいと思います。1枚おめくり願いたいと思います。多少ボリュームがありますけれども、正確を期す意味から、基本的に読ませていただきたいと思っております。若干説明が長くなるかもしれませんが、ご了解願いたいと思っております。では、1ページからでございます。

「はじめに」。

(1)現在の道路政策への批判。「道路整備はもう十分」、「無駄な道路がつけられている」、「いつまでたっても完成しない」、「談合等のためにコスト高になっている」といった批判が存在。一方、「自動車中心で、歩行者やまちづくりの観点が不足している」、「渋滞、環境、安全など問題のある道路が多すぎる」、「地域の道路整備については、採算性のみでなく、危機管理やライフラインとしての重要性など総合的な観点からの議論が必要」などの意見も存在。道路政策担当者は、こうした意見をしっかりと認識し、今後の政策を議論することが必要。

(2)本論点整理の目的。少子高齢化の急激な進展、東アジアの経済的台頭に伴う国際競争力の激化など、社会構造の大変革が「まったなし」の状況下において活力ある日本社会を築くため、道路政策に求められる視点、施策の方向性などについて論点を整理。今後、この論点整理をもとに一般国民を含めた幅広い議論を展開し、本年度末を目標に「今後の道路政策の基本的方向」としてとりまとめる予定。

1. 道路政策の歴史。道路は、社会・経済の活動を支える社会基盤として、各時代のニーズに対応して常に改良が重ねられながら今日の姿を形成してきた。

(1) 明治から戦後にかけての近代的道路整備。明治政府は、鉄道政策を優先。1900年に初めて自動車が輸入され、昭和に入る頃から徐々に増大(1912年に約500台、1945年で約14万台)。1919年、旧道路法の公布。「第1次道路改良計画」を策定するも、1923年、関東大震災に伴う財政緊縮で頓挫。震災後の後藤新平による「帝都復興計画」が東京の幹線道路網の基礎を作る。1933年、「第2次道路改良計画(20カ年計画)」を策定するも、財政逼迫で進まず、やがて第二次世界大戦へ突入。戦後、マッカーサーの指揮のもとに道路網の維持修繕五箇年計画が樹立された。1952年、道路法の改正、道路整備特別措置法による有料道路制度の創設。1953年、道路特定財源制度の

創設など、戦後の道路投資を支える制度が整備され、1954年の第1次道路整備五箇年計画から本格的な道路整備が推進された。1956年、名古屋―神戸間の高速道路の調査のため、米国からワトキンス調査団が来日。「日本の道路は信じがたいほど悪い。工業国にしてこれほど完全にその道路網を無視してきた国は日本の他にない」とのレポートで日本の道路事情を批評し、国内において道路整備の必要性に対する認識を高める。ちなみに、ことしはちょうどそれから50周年を迎えるということでございます。

(2) 戦後の高度成長を支えた道路整備。累次の道路整備五箇年計画により、道路整備が着実に進捗。改良率の向上と高規格道路網の伸長も進み、高度成長を支える。1957年、最初の国土開発幹線自動車道（名神高速（小牧～西宮））の事業に着手。1964年の東京オリンピック等を目標に首都高速道路が整備され、これに接続する放射路線の整備が集中的に進められた一方で、環状道路の整備に遅れが生じた。自動車保有台数が急増、自動車による交通分担率の急上昇など、我が国交通に占める自動車交通の重要性が飛躍的に高まる。交通事故者数は1970年に16,765人のピーク。翌年より交通安全事業五箇年計画がスタート。70年代後半からは、一旦8,000人台に半減するも、その後徐々に増加し、1989年に再び1万人を超えた。60～70年代、交通量の急増とともに渋滞の悪化、交通公害の深刻化が進む中で、沿道環境対策に重点的な取り組みがなされた。多くの都市においては、環状道路の不足に加え、都市内の階層的道路網が実現せず、交通安全、住環境面で課題を残した。自動車交通への対応を中心とした道路政策に比べて、歩行者や自転車交通、さらには道路の持つ社会空間機能などに対しては相対的に十分な配慮がなされなかったとの指摘がある。郊外の沿道土地利用の規制・誘導施策の不足等から、全国に画一的な沿道商業空間が出現し、これが地域の没個性化や中心市街地衰退の一因となった。都心の自動車乗り入れ規制の導入に対する合意形成ができず、LRT導入やバス利用促進の面等で欧州諸都市と大きな差異が生じた。

(3) 平成の道路政策。高度な物流サービスを通じた産業の生産システムの高度化、宅配やコンビニ等のサービス向上、広域的な観光・レジャーの充実など国民ニーズの高度化、多様化に対応した道路整備が求められる。1990年代半ばからカーナビが普及するとともにETCが本格導入されるなど、道路のインテリジェント化を目指すITS技術の実用化においては、世界の最先端に立ち、今後の更なるサービス高度化を目指す必要がある。バブル経済の崩壊後、特に厳しさを増す財政状況の中で、より効率的な道路整備に対する要請が高まり、評価システムの導入、PIの導入など道路事業の透明性及び説明責任の向

上に向けた取り組みを実施中。一方で、1995年の阪神淡路大震災をはじめとした災害が相次ぎ、また、交通事故者数は1992年をピークに着実な減少傾向に転じている一方、死傷事故件数は1977年以降ほぼ一貫して増加傾向を示すなど、安全・安心な交通環境の実現に対する国民の要請が一層高まる。数次にわたる「渋滞対策プログラム」等実施の結果、渋滞は近年やや改善の兆しが見られるものの、未だ全国に渋滞の著しい箇所が約2,200箇所存在するなど、渋滞問題は引き続き主要な課題となっている。渋滞対策や沿道環境対策、発生源対策により、大気汚染や騒音等は大幅に改善されたものの局地的には未だ問題箇所が残る。一方、環境分野における新たな課題として、地球環境（温暖化）への対応が求められている。全国統一の構造基準や統一的な通行料金施策などに対し、各地域の実情に適合した基準や施策のあり方を考えるべきとの指摘が高まっている。これまで半世紀にわたる道路整備の結果、一定の道路ストックが形成されてきており、蓄積したストックの適切な管理と有効利用が新たな課題となっている。有料道路制度、特定財源制度の見直しについての議論など、道路全般について、原点に立ち戻り、利用者・納税者の視点から見直すことが求められている。

2. 今後目指す社会と道路政策の関わり。

(1) 少子高齢化が進む社会においても活力ある国民生活の創造。現在は高齢者も活発な社会参画を指向。少子・高齢化を社会的・経済的衰退に向かわせるのではなく、新たな価値観に基づき豊かで活力ある成熟社会の実現に向けた構想を描く機会ととらえるべき。急増するリタイア世代が、多様な価値観に基づき、都市と田舎の二地域居住やキャンピングカーでの国内旅行など、個性的で豊かな生活を求めている社会を目指し、「安全で円滑な移動の自由」の確保が必要。人口減少下において、地方における生活水準を維持するとともに国土や文化資源の保全・活用を図っていくためには、総合病院、大型商業施設、雇用の場など地域の経済と生活を支えるサービスや資源を広域的に効率よく共有できる交通網がこれまで以上に必要とされている。現在の住民のみならず、域外、さらには海外の人々が住みたいと考える魅力ある環境の創出を指向する地域を見定め、その取り組みを道路の面からも支援することが必要。都市においては、高齢者が活動しやすい集約型都市構造の実現を目指すとともに、豊かで品格ある公共空間の創造に向け、道路空間の景観や文化的要素といった面にも視点を向けるべき。

(2) 東アジアの経済成長を活かした国際競争力の強化。バブル経済の崩壊以降の停滞を経て、我が国の経済によりやく上昇基調が見えつつある中で、東アジアを中心とする目

覚ましい経済成長をプラスに捉え、共に成長する経済を目指すべき。民間企業の多彩な発想を活かしながら国際競争力の一層の向上を目指すためには、陸海空一体となった国内交通サービスのレベルアップが急務。逆に国内のインフラ投資を怠れば、コスト面等で我が国経済の国際競争力の大幅な低下に繋がるおそれがある。地方部において、人材や土地を活用した産業立地が各地で見られるところであり、この流れを促進するためには、通勤圏の拡大に資する道路の整備や、企業集積地、国内外の大消費地、空港・港湾などと地方都市とを結び物流の効率化に資するサービスレベルの高い交通ネットワークの構築が必要。急速に進展するアジアの都市整備により、我が国の大都市圏が相対的に魅力を失わないよう、都市再生の取り組みによる「都市の競争力」を高める視点も必要。

(3) 安全で安心のある社会の実現。近年の豪雨・豪雪や地震等の多発傾向をうけ、国民の間に災害への危機感が高まっている。また、日常においても、交通事故の発生率が欧米に比べて依然として高い状況にある。この他にも、昨今の通学路などの日常的空間における犯罪や国際テロの動向など、国民生活におけるリスクの高まりが見られる。こうしたリスクに対する安全性や安心感の向上は、国民生活の基礎的な条件であり、道路政策を進める際にも、これらの観点に十分留意する必要がある。

(4) 地球環境問題への積極的対応。我が国のCO₂排出量に関し、2008年～2015年の5年間の平均値を1990年の水準から6%削減される内容を盛り込んだ京都議定書が発効。地球環境問題については、国民意識においても高まりが見られ、国際社会における我が国の責務を果たす観点からも、積極的な取り組みが必要となっている。自動車交通から排出されるCO₂は、我が国全体の約2割を占め、そのほとんどが自動車に起因することから——ちょっと、これ、おかしいですね。運輸部門から排出されるCO₂は、我が国全体の約2割だった？ ちょっとすいません、ちょっと確認します。

【道路事業分析評価室長】 運輸部門2割。

【道路経済調査室長】 そうですね。そのほとんどが自動車に起因することから、目標達成に向け、自動車交通の効率化を図ることが重要。

3. 道路行政に求める改革のポイント。

(1) 高齢化する道路ストックに対応した戦略的的道路管理。高度成長期に建設された橋梁などの道路ストックの多くが高齢化。適切な時期に十分な補修をしなければ橋梁架け替えなど将来に大きな負担が予想される。そのため、個別の損傷対応のみならず、事前の状況把握に基づく早期の対応により、橋梁などの延命化を図り、修繕による交通影響を最小

限化するとともにトータルコストを抑制するなど、戦略的な道路管理を行う必要があるのではないか。我が国に先行して道路整備が進んだ欧米では、我が国に比べ道路事業費の中で道路管理の占める比重が高くなっている。日本の道路は、地震や塩害などによる損害や大型車交通による疲労損傷など欧米に比べ厳しい条件下にあり、これらの特徴を踏まえたマネジメント・システムを構築すべきではないか。そのためのデータの蓄積、調査・研究及び技術開発が急務であり、予算体系や行政組織のあり方を含め早急な対応が必要ではないか。

(2) 既存ストックの徹底的な利活用。これまで蓄積してきた道路ストックを徹底的に活用し、いかにその価値を高めるかという視点が今後一層重要になるのではないか。このため、既存道路の部分的な改良や情報通信技術の活用、効率的な交通運用施策の導入などハード、ソフト施策を組み合わせた対策が重要ではないか。これらの対策を通じて、長距離・高速サービスを提供する高規格幹線道路、日常生活に安全性と快適さを提供する生活道路など、道路の機能分化を図り、それぞれが期待される機能を十分に発揮するようにすることが重要ではないか。既存道路の部分的な改良については、「維持修繕」と「新設」の中間的概念として「リノベーション」（既存道路の質的向上を主眼とする小規模な改良や更新）が重要な分野として認識されるべきではないか（例として、インターチェンジの追加、交差点の立体化や右折レーンの設置、既存の道路空間の再配分による歩行者や自転車のための空間確保、自転車・自動二輪駐車対策、荷さばきスペースの確保、歩道の段差解消、標識の改善など）。情報通信技術の活用については、I T S 技術をさらに進歩させ、物流効率化や歩行者支援など、新たな分野での交通サービスの向上を図るべきではないか。交通運用施策については、弾力的な料金割引による有料道路と周辺的一般道の需要バランスの調整、都市中心部への自動車の流入規制などを積極的に活用すべきではないか。路上駐車や路上工事など、本来の道路の機能を損なう要因についても、影響を小さくするための対策が必要ではないか。

(3) 国民とともに進める道路・沿道空間の再生。道路は地域空間の一部として存在し、例えば、オープンカフェや道の駅等の利用者は、道路と沿道を一体の空間として認識していることにも留意しつつ、交通ニーズ以外にも地域活動に伴う多岐にわたるニーズがあることを明確に認識することが必要ではないか。地域の景観の多くは道路と沿道の景観要素が一体となって形成されていることから、景観の改善に対するニーズに応えるためには、道路と沿道を一体的にとらえることが必要ではないか。こうしたニーズに応える上では、

直接の道路利用者のみならず、沿道の市民、企業、NPOなど多様な主体との連携と協働を一層促進すべきではないか。道路と沿道空間の一体的な利活用を可能にする制度など、利用価値の高い地域空間づくりに向けた仕組みづくりを検討すべきではないか。

(4) 具体的な目標設定によるスピーディーな政策展開。維持修繕費用の増加により、相対的に新規投資への資源制約が強まることが予想される中、中期的に達成すべきサービス水準とそのために必要となる事業のプライオリティーを明確にし、スピーディーな取り組みを進めることが必要ではないか。目標とするサービス水準や地域の状況に応じて、道路の規格・構造を柔軟に設定するなど、コストの縮減に向けた取り組みを一層推進することが必要ではないか。事業のプライオリティーを評価するにあたっては事業の性格に応じた適切な視点を設定すべきで、例えば以下のような分類に応じて各事業の評価を行うことが適当ではないか。ア) 国家の発展を支える戦略投資。イ) 都市交通の円滑化等の問題解決型投資。ウ) 安全な国民生活を維持する上で必要な投資。

4. 施策展開における主な論点。

(1) 安全で安心できる暮らしの実現。

○道路ストックの適切な管理。既存の道路ストックが高度成長期に集中的に整備されていることに留意し、個別の損傷対応に加え、事前の状況把握に基づき交通影響を最小限に抑制しつつ橋梁の延命化を図るなど、トータルコストを抑制する戦略的な道路管理を行う必要があるのではないか。我が国の道路と交通の特性に適した戦略的なマネジメント・システムの構築に向けて、非破壊検査等の点検技術、道路施設の点検・管理の体制、それを支える技術者の育成方針を明確にすべきではないか。道路ストックの管理が特に重要になる時代に備えた維持管理に携わる組織体系や、予算体系についても検討すべきではないか。市町村レベルでは道路管理を担当する技術者が不足し、適切な道路施設の管理が困難になるおそれがあることから、国による技術的支援を検討することが必要ではないか。道路構造物の安全確保を優先するとともに、舗装等の日常管理を効率的に行って維持管理コストの抑制を徹底すべきではないか。

○防災・減災。地震等の大災害に備え、非常時における利用者への情報提供を含め、危機管理体制の確立（日本版BCPの策定）などが必要ではないか。BCPについては、ちょっと注を入れています。耐震補強については迅速に進める必要があるため、緊急輸送路など重点的に整備する対象を明らかにした上で集中的に進めるべきではないか。防災・減災事業については、ネットワークとして道路が災害に対する脆弱性を改善する効果も適正

に評価しつつ、目標とする整備水準と必要な事業量を明確にすべきではないか。密集市街地における防災安全性を向上されるため、必要な都市計画道路の整備や市街地整備を促進すべきではないか。災害時における交通機能と情報通信ネットワークの信頼性向上の観点から、無電柱化を一層推進すべきではないか。

○交通安全。歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とは言えず、通学路における歩道整備、生活道路における通過交通排除、歩車共存道路など、人優先の安全・安心で快適な歩行空間の整備を促進すべきではないか。幹線道路の交通事故対策は、繰り返し事故の発生している箇所を中心に重点的に行うなど、効率的な対応が求められているのではないか。交通事故の発生要因を特定し、効率的・効果的な交通事故対策を実施するため、科学的分析に基づく交通事故対策を促進すべきではないか。

(2) 景観・文化的価値の創造と環境の保全。

○景観・文化的価値の創造。地域の活性化や美しい国土づくりに向け、日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）の推進、道の駅の整備や無電柱化の推進、沿道と一体となった歩行者空間や賑わいの創出などの施策を充実することにより、沿道地域と道路が一体となった新しい価値を創造すべきではないか。まちの魅力を高める上で、沿道の民地を活用した歩行者空間の整備や歩道の適正な民間利用による賑わいの創出など、道路と沿道との有効な連携策を検討すべきではないか。日本橋再生プロジェクトに象徴される景観創造や街並み再生に資する事業など、従来の渋滞解消・交通事故防止などとは異なる、道路を含めた周辺地域の価値を高める取り組みについては、新たな評価尺度が必要ではないか。まちづくりや観光に資する観点から、歴史のある橋梁や街道などの道路施設の価値を再認識し、文化資産として整備することも必要ではないか。無電柱化をより促進するための有効な措置が必要ではないか。沿道景観の改善のためには利用者や沿道住民のマナーが必要ではないか。

○観光振興への寄与。観光は、国民生活の充実、産業としての将来性、国際競争に果たす役割などの観点から、国をあげて取り組むべき分野と認識し、道路行政としても積極的な支援を行うべきではないか。そのため、観光拠点へのアクセス向上、道路と沿道が形成する観光資源の整備、観光に寄与する情報発信等について、積極的な施策展開を進めるべきではないか。

○沿道環境の保全。沿道環境が環境基準を上回っている地域については、バイパスや遮音壁等の対策に加え、関係機関との連携の下、貨物車の流入規制やバイパスへの誘導等、

交通運用面からの対策も導入すべきではないか。

○地球環境の保全。CO₂削減についての国際社会における我が国の責務を果たすため、効果的な渋滞対策など自動車交通に起因するCO₂排出抑制に資する施策を着実に実施すべきではないか。

(3) 都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり。

○都市の交通体系整備。遅れている大都市圏の環状道路整備は、最重点の課題として取り組むべきではないか。各都市において将来の都市交通のあるべき姿を検討し、それぞれの都市圏の交通戦略を明確にすることが必要ではないか。具体的には、都市の規模や構造、特性を考慮しつつ、公共交通と自動車交通の役割分担の基本的方針、自動車交通の利便性を高めるべき地区と自動車を抑制して公共交通を中心とした交通体系を目指すべき地区の区分など、都市の交通体系を総合的に検討し、明確な戦略をつくるべきではないか。都市の渋滞対策として期待されているTDM施策をより機能されるため、実効性を高めるための改善が必要ではないか。都市圏の交通戦略やTDM施策の実施に関する住民・利用者の合意形成のための新たな仕組みを導入すべきではないか。住民の交通行動に影響を与えるためには、複数の施策を集中的に特定地域に投入するなど、短期的でモデル的な成果を上げる取り組みが必要ではないか。都市の交通問題に対処するツールとして、ITS技術の開発と活用を一層促進すべきではないか。

○公共交通の活用。公共交通を中心とする交通体系を目指す地区においては、トランジットモールなど、既存の道路空間の中で車線を減らし、歩行者空間や自転車、公共交通のための空間を拡大する方策及び自動車の流入抑制のための規制・経済的手法を積極的に活用すべきではないか。公共交通機関の維持及びサービス水準の確保のため、市民・企業などの多様な主体の参加による議論を踏まえつつ、公的資金を投入することの是非について検討すべきではないか。

○都市空間の整備。都市内の道路においては、自動車交通の円滑化の観点のみでなく、防災空間の確保、バリアフリー、まちなみや景観の向上等による空間の美しさ・快適性の観点により重きを置くべきではないか。

○渋滞対策。渋滞対策については、ボトルネックとなる踏切や主要な渋滞交差点等、データに基づきポイントを絞った対策の実施により、効率的な事業を推進すべきではないか。交通の発生・集中が多い施設の立地に際しては、交通渋滞を回避するため「交通アセスメント」を導入すべきではないか。都市の自動車交通を支える駐車場の役割についても積極

的に認識すべきではないか。既存の道路ネットワークを最大限活用する観点から、通行料金による交通需要の調整手法を本格的に導入すべきではないか。

(4) 国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備。

○ネットワーク整備の戦略。拠点都市間を結ぶ高規格幹線道路から、地先までのアクセスを確保する市町村道までが一体として機能する道路ネットワークの階層性を意識しつつ、幹線道路ネットワークの整備を進めるべきではないか。社会情勢の変化に対応するとともに、新たな国土計画の方向性と呼应しつつネットワーク整備の目標を再検討すべきではないか。その際、既存のネットワークを最大限活用しつつ、現道の機能強化・活用も含めて検討する視点が必要ではないか。拠点的な都市間の連絡や空港・港湾との連結状況、国内輸送のコスト・サービスの水準など、基本的なサービス水準については、国際比較の視点も踏まえ戦略的に目標を設定すべきではないか。広域的な道路網計画の検討においては、広域ブロックを単位とし、また、段階的な整備方針など時間管理概念を含むものとすべきではないか。市町村合併が行われた地域では、合併後の市町村の一体性を高めるためのネットワークを強化すべきではないか。

○国土の保全。人口密度の低い地域においても、交流人口の拡大による地域活性化を図る観点に加え、道路を通じた高度医療等の公共サービスの供給や生活関連の幹線的物流の確保など、安全で安心できる生活に必要な環境を確保するため一定水準の交通サービスの確保が必要ではないか。こうした地域においてライフラインとなる道路については、そのサービス水準の設定に関する議論が必要ではないか。我が国の安全保障の観点から、道路ネットワーク整備が持つ意義についても検討が必要ではないか。

5. 道路行政の進め方に関する主な論点。

(1) 説明責任の向上とスケジュール管理。道路に向けられている「無駄な道路がつくられている」などの批判に対しては、批判の具体的内容を丁寧に分析するとともに、道路の整備による効果を客観的に検証するなど、必要な対応を行うべきではないか。投資判断のもとになる事業の評価方法については、より多様な便益要素を評価対象に取り入れ、事業効果的的確な分析と説明に努めるべきではないか。説明責任を向上するため、例えば今後概ね10年間で実施すべき施策と具体的な事業内容を明示し、国民の理解を得るよう努めるべきではないか。個別事業の状況に応じ、供用目標時期を明示するとともに、スケジュール管理を徹底すべきではないか。スケジュール管理や事業費管理について、担当職員の責任意識を高める仕組みを導入すべきではないか。事業が遅れる主因となっている用地

取得を迅速化するため、土地収用制度を積極的に活用すべきではないか。

(2) コストの徹底的な管理。調達方法の改善、新技術の開発、新たな技術を活用した計画や工程の見直しなど、一層のコスト削減努力が必要ではないか。工期短縮により、道路交通障害の短期解消に努めるべきではないか。

(3) 多様な主体のパートナーシップによる行政運営。従来の行政機関の枠組みや官民の境界を越えた取り組みを積極的に進めることで、より利用者ニーズに合った施策展開を目指すべきではないか。構想段階から管理に至るまで市民などとの双方向コミュニケーションを行う P I プロセスの充実やボランティアサポートプログラムを一層充実するとともに、既存ストックの運用・改善についてのニーズを地域から汲み取る手法や、施策検討に対する市民団体等の提言を活用するなど、より広い分野において市民団体との「対話と協働」、「参加と責任」による道路政策を進めるべきではないか。補助金制度など、地方の支援においては、地域の創意工夫をより引き出し、活用できるよう、さらに工夫を加えるべきではないか。

(4) 技術革新と新技術の活用。技術立国に対応した道路政策を進める上では、情報通信や、環境、さらには社会科学の分野も含め、幅広い技術を道路政策に活用していく視点が必要ではないか。技術の革新と普及を踏まえ、例えば I T S 技術の進展と普及を前提とした道路構造のスペックの検討を開始すべきではないか。

(5) 道路の整備・管理の費用負担のあり方。真に必要な道路整備・管理のニーズを踏まえ、受益と負担の関係に留意しつつ国民の理解が得られる費用負担体系を整備すべきではないか。最後は、これはちょっとだぶっていますので、1行消していただければと思います。

以上、ちょっと長くなりましたけれども、論点整理の本文の説明を終わりにします。なお、資料 2-2 の参考データにつきましては、時間の関係で説明を省略いたしますが、後ほどご議論の中で適宜参照していただければと思います。また、前回の議事録の概要のご説明のときにもございましたが、前回の提言との比較については、資料 2-3 として整理してあります。特に今回の論点整理のメインであります 3、4、5 に関する部分に関して、前回との関係を整理したものでございます。これも必要に応じて、後ほど参照し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】 どうもありがとうございました。

それでは、どうぞご自由にご議論をお願いいたします。お役所の方も、ご遠慮なくお願いいたします。いかがでしょうか。

それでは、私から、事前にも何回か見ていたんですが、今聞いてみてまた気がついたことが3点ぐらいあります。

1つは、7ページの一番上の例のア、イ、ウのところですが、これ、事業のプライオリティーを評価するにあたってというのもあるんですが、事業の総量とか投資額を決めるにあたってというのと二面あるんですね。つまり、I g比率がどうしたという話を抽象的に言っているのではなくて、具体的にどういうことを考えて、どこを絞ってどこを増やすという、こういう議論をしてくださいという意図だったので、ちょっとそこが抜けているかなというのが1つです。

それから、2番目は、10ページの駐車場の話があるんですが、ここに貨物車の積みおろしのスペースの話がずっと昔から課題のまま残っているのをどうするかという点です。

それから、3点目は、12ページの技術革新と新技術の活用となっているんですが、技術力の維持の話を入れなくていいか。特に外国で民間の事業者がこのところ頻繁にトラブルを起こしていて、どうもそれは技術力の低下なのか、競争が非常に厳しくなってぎりぎりのコストでやっているせいなのかという、そういうことを想像しますと、国内の今の動きから言うと、そういうことが国内にも波及する可能性がある。そんなことをどう考えておくかとか、それから、お役所のほうも人員が削減されたり、世代交代が進むときに、もし技術力が低下していき、この技術は確保しようとするすると、体制的に何か組み替えをするようなことは必要ではないのかとか、いろんなことが頭に浮かぶんですが、そういった意味で、世代を超えた技術力の維持をどうやって図っていくのかということをごどこか、ここなのかもっと前なのかわかりませんが入れる必要はないのか。そんなことが3点気になりました。

【道路局長】 私もあれですが、論点整理は委員の皆様方のご意見ということで、私だとやかく言う立場ではないんですが、部会長から自由にとということで、1つだけあれなんです、駐車場の件でございますけれども、公安委員会のほうが、6月から駐車について、従前と違う異なる対応ということなので、今後の推移みたいなものもございしますが、今、部会長言われたことは非常に重要だと思っております。

また、先般、国会のほうでも、今年の春から路上駐車・駐輪場みたいなものが出てくるんですが、自動二輪等の扱いもご質問いただいたりしていますので、そういったものを

セット、規制とそういう受け入れ対策みたいなものをセットに考えるというようなことなので、ちょっと追加的に強化・記述させていただきたいと思います。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【〇〇委員】 今、この論点整理をお聞きして、全部やるには無限の予算が必要なんだろうなど。まずそれが最初の印象で。いつも私はあっち側に座っていて、〇〇さんがここにいる、いつも意見が違うのが、なぜか私、今回〇〇さんの席に座っているんですけども。

ここに50周年記念ということで、日本の道路、信じがたいほど悪いという、これに対して、今だったらどうなのかというのがあってもいいと思うんですね。こういうことがあって、その後、それに対してコメントがないわけですけど、この50年で欧米の道路もさらによくなった部分があるわけですから、それに対して日本はキャッチアップしようとしているわけですね。アジアもこの間にもものすごい勢いで道路整備をやってきたわけで、今また見ても、また大体同じ結論になってしまうかもしれない。この全体のトーンの中で、住民に優しくとか、そういう部分、〇〇さんの発音の部分、盛んにヨーロッパの都市はあんなきれいで、路面電車も走っていていいねというイメージがわき出てくるんですけども、それ以前に、まず道路のこの50周年の問題は解消しているのかというのが、私は先になくはないかと思うんですね。何か今の書き方ですと、景観をもっときれいにしましょうよとか、そういう話がずっとあって、実際に渋滞問題だとか整備の話って、10ページ目になるんですね。そうすると、もう大体読んでいる人は、そこまで行かずに終わっちゃっているかもしれないというふうに考えると、10ページ目によりやく戦略的ネットワークの話ですとか、渋滞対策というのが出てくるわけですが、それ以前は延々とそれ以外の話になっているわけですよ。私だったら、これは順番を逆にして、この10ページですとか11ページにあるのを先に持ってきて、それで、それがこの50周年に対する答えだと。海外だってもものすごい勢いで進歩しているわけですから、それに対して日本がおくれをとらないようにするというのがまずあって、それから、その他の話があったほうがいいのではないかなという気がします。

おそらくこの中で、渋滞対策、その他、戦略的に日本がアジアにも負けないようにする、または欧米にもおくれをとらないようにするということが最も重要な日本のボトルネックは、11ページの下の方にあります、事業が遅れる主因となっている用地取得、この間

題だと思っんですね。だから、11ページ目の一番下に1行だけぽつと入っていますけれど、ここがもっと議論されてもいいのではないですかね。つまり、もしも戦略的に日本がアジアにおくれをとらないようにするには、この問題を何とかしないともう絶望的であるというくらい、最初にこれを持って行って、それで、国民の道路問題に対する意識を喚起する。つまり、住民、住民、住民の話をしてしまいますと、ますますこれはできなくなるわけで、でも、ここの問題が解決しないと、いつになっても本当に満足できる道路網ができないのではないか。安いコストでできないのではないか、短い時間でできないのではないかとということであれば、もっとこれを最初に持ってきて、この種の法整備をどういうふうに考えるべきかというのがあったほうがいいのではないかなという気がします。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。大変重要なご指摘かと思えます。

【道路局長】 まさしくそこを皆さんで決めていただけるかと思うんですが、一応4ページの(2)のほうで触れさせていただいておまして、6ページの具体的な目標設定によるスピーディーな政策展開というようなところに関わるんですが、先ほど部会長もおっしゃられた7ページの事業のプライオリティーだけではなくて、もう少し戦略的にマクロとして総合的なというようなところの書きぶりをご指摘いただいたので、そういうようなところにもう少し書き込むのかなということではありますが、全体的にどう扱うかというのは皆さんで決めていただければと思います。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

特に4のところの(1)から(4)の順番がこれでいいかというご指摘かと思えます。どうぞ。

【〇〇委員】 1つは、今回の構成の中で、ですから、何を訴えたいかという、やはり問題点からいくのか、1つは、やはりこういう21世紀の初頭での道路政策ということで、割とオーソドックスに書いているのか。それから、もう1つは、この近年の道路に対する非常に批判の中で、むしろ応えていくということしていくのか、あるいは、かなり前回のときの基本政策部会で議論した、転換ということを大きく言ったわけですが、基本的にはその延長でこれを書いていると思うんですが、そこをセットでもう一回言うのか、そこら辺で、今クー委員からご指摘があったこともそういうことだと思うんですが、少し書きぶりの、中身は大体我々各委員言ったことを随分上手にまとめていただいていると思うんですが、最初の打ち出し方とか、これは一体どういう問題意識でやっているのかとか、結局これをもって何をしたいのかというところについての冒頭と多分終わりの部分につい

での書き方は大分まだいろいろあるのかなというのは、私も率直に思いました。

それから、それとの関係で、実はさらっと資料を、ちょっと遅れたもので、全部見ていたんですけども、この後、我々のほうでとりあえずまとめる時期はもう既に決まっているわけですけども、パブコメがあって、年度末とありますが、実質はやはり6月できちんとやっておこうということであれば、もう少しきょうも議論、この冒頭と終わりの部分のやり方のところは少し議論しておいたほうがいいと思いますが、多少おそろおそろ道路が要るということを国民に出して、袋だたきに遭うのか、多少感触がいいのかを見ながら、もう一回きちんとしようという、少し時間があるということであれば、このパブコメの後の、また部会を開くのか分科会かよくわかりませんが、少しそういう時間もあるのかなと思いますが、どうせなら打って出るのであれば、きちんと言いたいことは全部論点整理のときに言っておいたほうがいいのかないかなという感じはします。

その上で、私としては何を言いたいかといいますと、資料2-2は見ておいてくださいというお話でしたが、たまたま冒頭を見ますと、道路政策の歴史ということで、これ、私、こういうのを入れてくださいというお話をしましたが、この当時出てくる写真、これは確かにワトキンス報告とかその議論のときの前提の写真でしたけど、ただ、この新宿三光町交差点の、こういうのは、実は当時首都高速が要るという議論をするときに、一生懸命東京都とか国もこういう写真を使っていたんですね。ですから、現状の道路政策でやっぱり訴えていくには、それを象徴的に示すものを何で出すのかというのは、やはり要るのかなという感じはします。

私個人の意見で申し上げますと、やはり日本の道路は信じられないほど動脈が詰まっている、動脈硬化だと。これは、私、ふだん羽田を使いますが、羽田から13号地にかけては、ふだんでも慢性渋滞ですね。ですから、これで地震が起きたらどうなるかという、完全に麻痺すると。だから、動脈硬化を起こしているという実態があります。それから、やはり信じられないほど幹線道路が狭いですね。中国でも、この間行ってきましたが、上海から南京方向は8車線で既に高速道路をつくっていますので、日本はまだ4車で、あと第二東名をどうするかと、そんなような議論だと。それと、生活道路がやはり信じられないほど狭い、汚いということでありまして、個々にいろいろ、例えば、そのレベルで電線地中化と、いろんな議論を書いていたのですが、やはり現状の道路空間、生活道路の部分は、周囲を大幅に買収するところはありませんので、電線地中化も、やはりそこで車いすなり乳母車なり含めて、安全に行き来できる空間としてやるんだというような

ことで、やはり幾つか象徴的に出していくことがおそらくあるんだろうと思います。

今言ったのは比較的都市部とか大都市圏中心の議論でありまして、ただ、地方都市についてどういうふうに打ち出すか、ちょっと私もよくわからない部分はありますが、少なくとも道路財源のユーザーであった大都市圏の住民に対するサービスをやはりきちっと言っておかないと、道路財源本体はそもそも要らないという世論に対して何も言えなくなってしまうのではないのかなというのが、大変私は危惧を持っておりまして、ですから、やはりきちんとユーザーに対して還元するということを率直に、素直に、と同時に、やはり国の立場ですから、現状で首都圏の部分の動脈硬化が起きているのは、やっぱり率直に訴えていく必要があるのかなと。

首都がこんな状況ですから、どうしようもないということでありまして、15年前とか10年前と比べて、やはり東京とか首都圏をどうかしないと日本全体が危ないというのは、もう国民的な意識はあると思います。15年前ですと、東京圏のみが非常に成長して、首都機能移転とかそういう議論はあったと思うんですが、日本の国際競争力も随分落ちましたので、多分そういう意味での議論は、おそらく国民にはないと思いますので、やはり今一番問題点はどこかということ素直に出していくということなのかなというのは私なりに思っているところです。

以上です。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。クー委員のご指摘と基本的に同じで、前段の前書きのあたりから、もうちゃんとそういうのをプレーンに出したほうがいいかというご意見かと思います。

それから、もう1つは、道路特会についての議論を、この中では全く抽象的にしか触れていないんですが、ここはどう扱うかという、そういう2つの問題かと思います。

どうぞ、もう少し議論をしてから。

【〇〇委員】 今、道路特会から出たから、そこから言おうと思うんですけど、この中でも、公共交通にどういうくらいまで入れるかということについては、検討しながら公費を入れていいかどうか考えるべきだみたいなのが入っていますよね。あれが道路特会なのかなと思ったんですけども、要するに、道路ユーザーの支払いの正当性みたいなものを考えながらというところを、さっきの公費を入れるかどうかというところをもうちょっと鮮明に、道路特会なら道路特会と言ったほうがいいのではないかという感覚は持ちました。

【〇〇部会長】 負担と何とかという話だったですね。

【〇〇委員】 どこでしたっけね。都市交通のところではなかったかと思うんですけど

【道路経済調査室長】 10ページです。10ページの上から2つ目の小さなポツ。

【〇〇委員】 そうですね。

【〇〇部会長】 いや、これ以外にも、便益と負担をというんで、道路特会に触れた部分だ。

【道路経済調査室長】 それは一番最後です。

【〇〇委員】 この最後の最後ですね。便益と負担の関係に留意しつつと、ふわっと触れていたり。

だから、それはちょっと置いといて、もとに戻りますけれども、歴史のことを1章つくって書いていただいたのは、大変すばらしいことだと思うんですが、何のために歴史を書くのかというところをもう少し鮮明にしたほうがいいのではないかと思います。延々と通史が書いてある感じがするんですけども、おそらくはごく最近のところまで、少なくとも戦前までのところはもうさらっとでいいし、戦後についても、ここまでどういう背景と制約条件の中でやってきて、そして、それがどれだけの成果を上げたというのを、なるべく短くそれはまとめたほうがいいと思うんですね。むしろ歴史で書くべきことは、いろんな制約の中から、資源も限られていたし、時間も限られている中で努力をしてきたんだけど、やっぱり今思ってみると、積み残してきたこととか、やれなかったこと、別にやりたくなかったわけではないんだけど、そんな余裕がなかったこと、そういう反省点があるんだというふうな感じで歴史のところを書いたほうが、後ろにつながりやすいという感じを持っています。それが、具体的には、後で申し上げますけれども、歩行者であったりとか、あるいは重要な港湾との結節であったりとかというようなところではないかと思っています。

それから、やはりこの歴史の中でどうしても書いたほうがいいと僕は思うんですけども、この資料2-3に、14年の「今、転換のとき」というのがあるわけで、それを今さらっと見てみると、原則としては今ここで出そうとしているものと、方向性が大転換しているわけではないですね。基本的には同じような方向へ行っている。ただ、言い方がよりあいまいだったりしているのが14年のので、それをもう少し具体化してものを述べていたり、それから一部足していったりしますよね。そここのところの事情も、少しこの歴史の中に書いたほうがいいのではないかと考えております。

それで、今のところ、歴史をもう一回言うと、いい面が強すぎていて、こういうふう

努力しましたみたいなことが書いてあるんだけど、どこが足りなかったかということをもう少し強調したほうがいいというのが趣旨です。それで、その具体を言いますと、2ページのところからいこうと思いますけれども、2ページの下から3つ目の黒ポツで、歩行者や自転車云々については、相対的に十分な配慮がされなかったとの指摘があるって、僕も指摘してきたと思うんですけど、指摘があるくらいの話というふうに思っているのか。やっぱり配慮は足りなかったと思うんですよね。指摘があるということは、そういう人もいるけれども、大局としてそうではないと思っている、十分やってきたという表現ですよ。そういうとらえ方だと、次になかなか行けないですよ。 「指摘がある」は取ってしまったほうがいいと思います。

それから、その下に、画一的な商業空間なんていうのもありますけれども、看板の乱立であるとか、やっぱり普通の人の問題に感じるようなところから、ここはクー先生とちょっと書きぶりに関する意見が違うんだけど、ごく普通の人の問題に感じるのところから入って、よくよく説き起こしてみるとそれだけではなくて、アジア的な展開、あるいは、世界でもう既に常識になっているリングロード、これもおこなわれているとか、そういうふうに入ったほうがいいという、僕はどっちかというところから入って、そういう書きぶりのほうがいいのではないかと考えているところですが、こういうところはもっと鋭く書いたほうがいいのではないかと考えています。

それから、また、その先の一番下の黒ポツでも、都心の自動車乗り入れ云々、合意形成ができずというようなことが書いてあって、L R T導入やバスの利用促進の面で欧米都市と大きな差異が生じたと書いてあるんだけど、率直に言うと、やっぱり道路行政がこういう公共交通に目を向けるというのは、圧倒的に遅れたんですよ、我が国は。ですよ。道路そのものをつくることに対しては意欲があったけれども、その上で公共交通をうまく使おうという発想は、オムニバスタウンとか、ああいうような時代から以降だと私は思っております。そこに道路行政が目を向けるのが遅れたということは、やっぱり僕は書くべきだと思っております。

それから、次の3ページあたりを見ると、平成のことが書いてあって、カーナビ、これは世界最高水準と言っていると思うんですが、E T Cもやっぱりこのところ努力したから普及はしたけれども、E T Cを本線上でばんばん使って、それで、E T C専用の出入り口なんかを使っている、ああいう国のI T Sの使い方と比べると、我が国はやっぱり補完的な使い方しかまだできていないと思うんですよ。そうすると、「世界の最先端に立ち」

というような表現はどんなものかと。ある面では、カーナビは最先端ですよ。だけど、全部の面で最先端とは言えない。つまり、本当に道路のできることの最善を尽くすためのITS開発とその普及という意味でいくと、まだまだ勉強の余地があるというふうなとらえ方のほうがいいのではないかと私は思っております。

それから、この(3)の下から4つ目の黒ポツで、環境対策も随分大幅に改善されたけど局地的には未だ問題箇所が残るということになっているんだけど、だけど、環境基準の測定ポイントの達成率や何かで言ったら、局地的には残っているという表現になるのかというと、ちょっとどうかなという感じもするですよ。だから、まだまだ課題が多い。努力はしてきたけど、まだまだ課題は多い。特に都市交通についての改善の余地はまだまだあるみたいなほうが、認識としてはいいのではないかと思っております。

それから、4ページ、上のほうのところ、リタイア世代が二地域居住云々と書いてあるんですが、そこに鉤括弧で「安全で円滑な移動の自由」というふうに書いてあるんですが、私の考えは、安全で円滑なのは従来も言ってきたけれども、それに加えて、より質が高いとか、何という表現かいいかわかりませんが、その土地を楽しめるとか、そういうことをやっぱりなるべく強く言ったほうがいいと思うんですよ。それが風景街道やその他もろもろの施策の根本精神のはずであって、安全で円滑という言葉を乗り越えた、もう一言をここに入れられないかと思っております。

それから、このページ、一番下から2番目の黒ポツで、「我が国の大都市圏が相対的に魅力を失わないよう」というのがありますが、ここで言っている意味の東アジアとの競争関係における大都市圏の相対的魅力というのは、いわば都市開発のインベスターにとっての魅力であるとか、立地者にとっての魅力であるとか、そういう国際産業競争力みたいな、そういう意味の魅力だと思うんですけども、ちょっとこれだと幅が広すぎる表現で、もう少し限定的に言ったほうがいいのではないかと思っています。これだと、空間の質とか、つまり、建築空間的な意味での都市の魅力みたいなものまで入ってしまっているような表現だと思うんですが、そこが気になりました。

それから、5ページ、メンテナンスのところですけども、3の(1)、高齢化する道路ストックって、これは意図的に使われているのかもしれませんが、エイジング・ストラクチャーとかストックと言っている意味かもしれないんだけど、普通はこれは老朽化と言うのではないかなと思うんだけど、これはご検討いただいて、意図的に使っているんだったら、それでもいいのかもしれないね。

それから、その中の3個目の黒ボツで、大型車交通による疲労損傷というのが欧米に比べて著しい状況にありと書いてあるんですが、私自身は、大型車というのがそのまま直ちに悪であるという書き方はいかなものかと前も申し上げたと思いますけれども、思っております。大事なことは、過積載によって、それで、ほとんどの高架橋や何かの損傷は過積載による重量オーバーで、SN比が大きくなっちゃうので効いてきますよね。とすると、例えば、重量管理、そして、そのナンバープレートを読み取って、それを後でペナルティーをかけるとか、チャージをかけるとか、そういうところを勉強を始めましょうとか、過積載管理をきっちりやりましょうなんていうことは、ここにもうちょっと入れたらどうかと思います。つまり、大型車そのものが悪いわけではない。大型車の大きいものは、日本よりもっとずっと大きいものがヨーロッパでもアメリカでも使っているわけですからね。日本の大型車は小さいですから。

それから、次は6ページです。上の黒ボツが書いてあって、「リノベーション」という言葉が使っているんですが、別にここはリノベーションということもないのではないかと考えて、改良再生とか何か日本語で言えばいいのではないかなと思うんです。

それから、次の7ページで、「日本版BCP」というような言い方があるんですけども、何かすぐ外国のあれだとそこに日本版をつけるという、明治以来ずっと同じパターンで、何かちょっと。別に危機管理体制の確立、例えば、事業の継続的運営ができるような日ごろからの、普通はコンテンジェンシープランとか言ったりしますよね。それは日本語で、普通にそんなことを言わなくてもやっている企業はあるわけで、ぜひ「日本版」なんて言わないようお願いしたいと思うんですけど。

それから、10ページであります。この都市交通の中においては、何かちょっとどこかで入れられないかと思うんですけども、例えば、東京都市圏でいきますと、私は埼玉県の南部に住んでいるんですが、東北新幹線を使うときは、埼京線のどこか適当な駅にパークして、それで大宮に行って新幹線を使うんですよね。それは、24時間できるタイムズか何かのパークのホームページを見て見つけるんですけども、パーク・アンド・ライドがかなり広い意味で使い得るようになっていて、しかも、それが大宮の駅なんかには停めようと思うとどえらく高いものになるけれども、中途半端な駅に停めておいて行けば、うんと楽なんですね。まだ日本は、どの駅はパーク・アンド・ライドで、どの駅はそこからバスに乗ってとか自転車とか、そういう使い分けができていない。その使い分けするようなパーク・アンド・ライド、広いエリアでのパーク・アンド・ライド、パーク・アンド・

トランジットライドをどこかで言ってもいいのではないかなと思っています。

それから、最後、1点ですけれども、先ほど〇〇先生がリファーされたページで、ちょっと気になったので申し上げますと、資料2-2の1枚目の紙でグラフが出ているんですけども、鉄道の整備延長と高速道路の整備延長があるんですが、どういう意図を持ってこう書いているかわからないけど、鉄道のこの2万キロというのは、道路で言えば、市町村道とは言わないけれども、都道府県道に近いレベルのランクのやつを込みにした2万キロですよね。したがって、もしこの鉄道整備延長2万キロに相当するもののラインを書くんだとすれば、せめて国道の整備延長がどういうふうに変わっていったのかを書くべきだし、高速道路と比較するんだったら、当然新幹線の整備時期と比較するべきだと思うんですよ。でないと、歴史のところにも書いてあったけれども、日本は鉄道ばかり一生懸命やってきて、道路をないがしろにしてきたと、そう書いてあるんですが、そういうような、あんまり被害者意識的な、やる時代ではないのではないかという感じがしています。

以上です。どうもすいません、長々と。

【〇〇部会長】 何か深澤さんのほうで説明されることはありますか。

【道路経済調査室長】 いや。

【〇〇部会長】 よろしいですか。

【道路経済調査室長】 はい

【〇〇部会長】 どうぞ。

【〇〇委員】 あと、幾つか細かい点をつけ加えさせていただきたいと思うんですが、1ページ目の最初のところに現在の道路政策への批判というのがありますが、これ、4つほどありますが、どちらかというと、「もうやめたらいいんじゃないか」というトーンの批判が多いわけですが、その逆もあるわけですよね。いつになっても渋滞解消しないじゃないとか、コスト高だ、使うときの料金が、アジアや全世界に比べて10倍ぐらい高いという、そういうことで企業が海外に行っちゃう部分もあるわけですから、この道路政策の批判の部分も、やめろという声もちろんあるわけですが、そうでない声もあるわけです。もっとちゃんとやってくれという声もあるわけで、それがちょうどうまくバランスがとれているような形で始まるというふうにすれば、なるほど、いろんな意見があるんだな、単にもうこれからあきらめましょうと言っている話ではないねというのがあっていいのではないかという気がします。

それから、アジアとの競争、アメリカともそうですし、ヨーロッパともそうなんですけ

れど、やっぱり有料道路をどのくらい安くしていくのか、これが日本で、日本の競争力の中で最も大きく効いている部分ですから、それに対する何か言及、または、こういうふうになれば最終的に国内輸送は安くなって、だから皆さん、国内に工場を持って大丈夫ですよ、中国に持って行かなくてもいい、マレーシアでなくてもいいという、何かそういうものを示唆するものがあったもいいのではないかと。特に競争力の部分は、これは一番大きく効いてくるという気がします。

あとは、カーナビ、日本が一番だと言われましたが、最近ドイツでタクシーに乗ったら、デュッセルドルフからエッセンという町までだったんですけど、このタクシーの運転手はデュッセルドルフの人だったんですが、「行きたいところ、住所教えて」とびっぴっぴっと入れたら、「23分で着きます」というのが出るんですね。本当に23分で着いた。こんなに進んでいるかと思って。それはすべての道路を全部把握して、それで一番いいルートを決めて、それを指示してくれるんですが、それで行ったら何分かかりますって、本当に1分以内で着くそうです。だから、本当に日本が最先端なのかなと、ちょっと気になったんですけど。

あと、ITSだとかTDMだとか、こういう表記があるんですが、どういう意味だか私もわからなかったもので、実際に外へ出すときにはもう少しわかりやすく書いてほしいなという気がします。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

〇〇先生のご指摘、今のクー先生のご指摘は、一応事前に同じ観点で修正していただいたんですが、ちょっと表現ぶりがまだ弱いなというご指摘だろうと思います。例えば、「はじめに」のところで、「一方」と「前」はくくるなという話と、まだだめだということが対置されているんですが、ここで読んでいただいても伝わらないとすると、表現がだめなんだなという、そんな印象を持ちました。

それから、歴史のところも、批判をちゃんと受けとめますというときの歴史認識ですから、同じような観点で書いたつもりだったんですが、これもそんなご指摘だろうと思います。またもうちょっと検討してみたいと思います。

それから、通行料の話は、もちろんおっしゃるとおりの議論なんですけど、実態としては、実はうちの研究所でこの間調べさせていて発表したんですが、自動車産業と電機産業の物流費というのは、実際に調べてみるとものすごく小さいんですよ。その総コストの中で、

物流の占める比率が。だから、実感として僕らも高速道路は高いと言っているんですが、コンマ何%というようなコストなんですね。それをさらにコストダウンしているんで、相対的に通行料部分がコストダウンできないというのがあるんですが、この話も、この中のどこかに入れていただいたんですけども、どうも批判をふわっと受けとめていて、批判するほうもふわっと批判していて、何が本当にだめなところかというところがもうちょっと勉強する必要があるかなというんで、この中にも、すべての批判を具体的に挙げて、それが実態はどうなっていて、これは直さんとだめだ、これは誤解だという、そういう話をちゃんとしたほうがいいかなというような文章をどこかに入れていただいたんですが、これからの作業……。

【道路経済調査室長】 それは11ページの中ほどの5の(1)の最初のポストのところで、具体的な内容を丁寧に分析して、客観的にそれをちゃんと検討すべきではないか、ここに入れてみたんですけど、場所がここでいいのかどうか、よくわからなかった。

【〇〇部会長】 表現よりも、これは内向きの話ですから、これからそういう作業を少し10月までにやったらどうかというのが印象です。

【〇〇委員】 今回のコンマ数%という話があっても、製造業がもう10銭、1円の何分の1で競争しているわけですよ。その世界の中で、例えば、東北に持ってくるんだったら、釜山から持っていったほうが安いとか、そういうことを実際からは言っているし、やっているわけですから。たまたま全体で見たら0.1%だから、じゃあ無視していいのかというと、それは全然そうではないですよ。実際のビジネスはそんな生易しいものではないですから。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

それから、道路特会の話はどう扱うかは、どっちかという、今いる委員の意見と、欠席している方の意見が少し違うかもわかりませんので、ちょっと検討したいと思いますが、迷っているのは一番最後の書きぶりです。僕の認識としてはこういうことなんですが、お金を絞っちゃう、で、プロジェクトが遅れたり、改善の速度がすごく落ちる。その原因として、さっきクー先生おっしゃった合意形成の話があって、結果的にますます改善効果がよくわからないから、合意形成がますます難しくなる。逆に、技術力が落ちてきて、いろんなトラブルを起こし、それがまた評判が悪くなるという、こういう悪いシナリオ、あるいは、そのボトルネックというのは、私は3つだと思うんですよ、お金と技術力と合意形成と。そういう話の連鎖が変なことにならないようにというような話を一番最後のところ

に書いて、その中の話の一つが道路特会の話という、こういう認識もあるかなと思うんですが、ただ、〇〇先生なんか伺ったら、そういう観点じゃなくて、もっと負担と受益の話から論じるという話もあるでしょうし、それぞれ〇〇先生はまた違うかもわかりません。この後、事務局と相談して原案をつくって、それで各先生にお送りして、最終的にまとめるような、そんなことを考えてみたいと思います。

まだもう1つ議題があるんですが、そんなことでよろしいでしょうか。

【道路局長】 〇〇先生がおっしゃられたこととか、〇〇委員がおっしゃったこととも少し関係するんですが、最初の「はじめに」のところ、そういう整備をもういいんじゃないかということと、国際環境が激化している中で、価値観が激化している中で、もう少しやるべきではないかということ、量と質と混在しているので、もう少し工夫したいと思いますけれども。

参考資料のほうは、鉄道との比較というようなことで、国道と言われたんですが、私はそれはちょっと誤解を逆に生むのではないかなと思っております。明治の初めのときに、江戸から明治が変わったときの状況と今の状況と違うわけなので、それを今の鉄道の延長と、新幹線は入れてもいいですよ。入れてもいいんですけども、それと高速道とというのは、ちょっと誤解を生むかわかりませんが、国道ということになると、また、これ、誤解を生むと思いますので、ちょっとイメージ的に言いますと、山陰本線が今ローカル線みたいだけど、ぶつ切りになっていると、運行も含めて。そういうようなことからいくと、ちょっと国道というのは違うんじゃないかなと思うので。どうなのがいいのかよくわかりませんが、ここで訴えたいのは、要するに、整備のスピードみたいなものをね。江戸で人力車で徒歩で、船舶は別にして、2万キロを概ね、立ち上がりはちょっと早い新橋—横浜間は別にして、半世紀で2万キロのネットワークをやっぱりつくったわけですよ。そういう高速道路が、中国は年5,000キロのスピードでやっているかもわからない。韓国もすごい勢いだということ、高速道路は年二、三百キロでいっているということ、いいのですかというようなことで、これ、私なんか講演のときにも使わせていただいたんですけども、誤解というのであれば、ちょっと別な表現をしますけれども、国道とこれとというのは、ちょっと誤解を生むのではないかなというので、あえて申し上げました。

【〇〇委員】 わかりました。どうしてあの図を言ったかということ、この本文のほう、明治政府は鉄道ばかりやってきた、優先してきた、道路をないがしろにしてきたというのにくっついているように見えるんだけど、局長がおっしゃったのは、スピード感覚、あ

る期間に一定のプロジェクトをがっつやっていく、ネットワークをつくる、そういうのが、鉄道はあそこで見られるし、道路では今の時期、しかもそれが、例えば、ほかの国もどこかに書いておいたりすると、そのスピード感覚こそが重要だということをおっしゃりたいという意味ではよくわかりました。

【〇〇委員】　　ということで、資料2について、概ね私もこれでいいと思うんですが、このセットの論点整理の参考資料については、やっぱりかなり下手でして、もうちょっときちんと見直したほうがいいと思います。というのは、これで常にセットで説明して、例えばで言うと、28番目の各国主要都市圏の環状道路整備って、これ、ロンドン、ベルリンなんか出すと最悪で、ここもないんじゃないのとみんな思いますよね。ですから、首都圏も別になくても同じじゃないのと。ですから、こういうところは、むしろ北京とか、そういうのをきちんと——データはうそをついてはいけないんですが、何を出すかというのは意図的に出しますので、常にバイアスがかかりますから、それはやっぱりきちんと意図を持って出す。そのデータはうそではないんですけど、これを出すこと自体に、それはどうしても、それは言いたいから出すわけであって、単に比較して主要都市だからというのは、これは無思想ですから、これは全くだめだと思います。やっぱり北京とか別の都市を出すべきだという。

それから、やはりもう少し問題点、先ほど言えば、何を言ったかというときに、湾岸道路で渋滞10キロとか、ああいう写真をぱちんと出してほしいということです。意外とそれを知らない人も多いんですよ、その場面でいきますと。これ、平日で何も問題が起きていないときに渋滞10キロとかですね。ということは、つまり、成田—羽田間のバスの時間もきちんと読めないというのが日本だと。それから、例えば、環八とか環七で一体何年ぐらいかかってきたのかというね。ここは昭和40年に整備しました、ここは今回平成17年ですとか、そういうことをわかりやすく。例えば、それから、姫路の世界遺産に向かってシンボルロードをきちんとやったとか、やっぱりきちんと成果は成果で、「あ、これ、道路なんです」と、みんな思っていないかもしれないですよ。それから、沖縄の首里城のところの下の石畳とかですね。あれは、NHKのドラマで堺正章がああとき三味線か何かみたいなのを弾いていたところの家なんかあるわけですけども、やっぱりそういうわかりやすく成果を出す部分とか、大内宿とか、最近の無電柱化ではあそこは私は一番いい例だと思うんですが、前後を対比させるとわかるわけですよ。ですから、やはりきちんとやってきたことと問題点をもっと鮮明に出すように、特にこの図面、写真については、

かなり二工夫か三工夫ぐらいしないと、つまり、これをもって何かというと、マスコミ各社、国会議員、それからだれそれとか、見せて、だからこうですよと。要するに、というところについてもうちちょっと工夫が要るのではないのかなという気がいたしました。

【〇〇部会長】 ありがとうございました。

それでは、次の議題に移りたいと思います。よろしく願いいたします。

【道路事業分析評価室長】 それでは、道路整備の中期ビジョン（案）の骨子についてということでご説明をさせていただきます。資料は3-1から3-3まででございます。

この中期ビジョンにつきましては、ただいまご議論がありましたが、論点整理の中で具体的な目標設定によるスピーディーな政策展開であるとか、あるいは、説明責任を向上するために実施すべき施策と具体的な事業を明示し、国民の理解を得るように努めるべきというようなご意見もいただいております、そういったことを踏まえまして、この具体化を図る取り組みであるというふうにご理解をいただければと存じます。

まず資料3-1、表紙をおめくりいただきますと、中期ビジョンの基本的な考え方ということでございます。4つ書かせていただいておりますが、現在、財政の健全化を図るとともに、行政に関する信頼性の確保ということを目的といたしまして、行政のスリム化・効率化、こういったことを一層徹底することによって、小さくて効率的な政府の実現を目指すという行政全般にわたる大きな変革の流れがございます。また、国際競争力の強化であるとか、少子・高齢社会への対応が求められている中で、社会・経済・生活を支える最も基幹的な社会インフラであるところの道路というものは、従前から指摘されておりますように、交通渋滞であるとか、交通事故、あるいは沿道を含めた道路空間の再生などの多くの課題を抱えているという状況でございます。一方、道路行政そのものにつきましても、行政全般にわたる変革の流れの中で、納税者・受益者である国民の皆さんの視点に立って、道路行政の原点に帰った見直しが必要だということになってございます。こうした状況のもと、今後はスピード感を持った道路行政へと転換して、整備目標を明確にした上で、時間軸を意識して計画的な道路整備が求められております。その際、当然であります、厳格な事業評価とコスト縮減によって重点化・効率化を図っていくということが重要かと思っております。

今後、道路行政が直面する課題に対応して、当面の目標とする水準を設定した上で、既存ストックを最大限に活用しつつ、真に必要な道路整備を進めるためには、道路行政が進めるべき施策を国民の皆さんに対して明らかにして、その重要性に関する認識を共有する

ことが不可欠だというぐあいに考えてございます。

そういったわけで、大体概ね10年間とイメージしてございますが、中期的な整備目標とその達成に必要な事業量・事業費を「中期ビジョン」として整理をさせていただきたいというふうに考えてございます。

2ページ目にお移りいただきまして、現状と課題でございますが、左側に我が国が直面している社会情勢、これは再三論点の中でも出てまいります。説明の参考資料1にデータ関係載せてございますが、その辺の説明は割愛させていただきたいと思っております。右側のほうでございますが、道路の課題につきましても、そこにあるように、老朽化する道路資産の修繕・更新費用が長期的に増大していくとか、あるいは、災害時における代替路の未整備であるとか、たくさんの課題がございます。社会保障費がこの10年で著しく増大していくという紛れもない状況があるわけで、今申し上げた道路の中でも、修繕・更新費用が顕著に増大していく、そういったことを考えますと、今後概ね10年間が戦略的に投資を行うために残された重要な期間であろうというふうに考えているところでございます。

3ページ目でございます。そんな中で、中期的に実施すべき施策といたしましては、そこに大きくはIからVまでの柱、その中に少しブランチをつくってございますが、1つは、供用中道路の維持・修繕・更新、それから、2つ目といたしまして、供用中道路の防災・安全の確保、3点目といたしまして、道路交通の円滑化、これは渋滞対策でございます。4点目といたしまして、都市の地域の活性化、5点目といたしまして、環境保全、こういう大きく5つの柱を据えて、施策の検討を進めていきたいというふうに考えているところでございます。中身につきましては、後ほどご説明させていただきたいと存じます。

1ページおめぐりいただきまして、4ページ目でございます。中期ビジョンの概要ということで、今、中期ビジョンの案ということで整理をしているところでございますが、その青い部分でございます。自治体等の意見をお聞かせいただきながら、今の各施策ごとの整備目標といったことを定めまして、その整備目標を達成するために必要な事業というもの整理し、それに必要な事業費といったものを試算するというような形で整理をさせていただきたい。この後、整理ができた後に、国民の皆さんの意見を聞きながら、また、この社会資本整備審議会の中でもご意見をちょうだいしながら、その案を取った形の「中期ビジョン」という形で整理をさせていただきたいというふうに考えてございます。地域別にも具体的な目標であるとか、個別の事業箇所等について、主要なものについては整理をさせていただきたいというふうに考えてございます。

1 ページおめくりいただきまして、5 ページから 8 ページ目まで、整備目標と事業量、それを施策ごとにイメージという形で整理をさせていただいた表を載せてございますが、この中身に関しましては、資料 3-3、参考資料 2 と打ってございますが、こちらの資料を使ってご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、参考資料 2 を、表紙をおめくりいただきまして、施策の 1 番目の柱でございます。適切な維持管理ということで、左側に課題、右側に目標設定と講じる施策という形で整理をさせていただいております。様式は各ページ同じでございます。なお、この後いろいろ事業量等に関しまして数字が出てまいります、数字につきましては、まだ埋まっていないところもありますし、きょう書いてあるものも、今後の数字は若干変わるといってもあり得ますのでご了承をいただければと思います。

まず、この 1 ページ目の適切な維持管理というところでございます。左側の課題、従前から言われておりますけれども、橋梁など高度経済成長期につくられた多くの道路ストックが、今後急速に、先ほど〇〇委員のほうから老朽化というようなお話も出ましたが、そういった傾向が出てきている。その下のグラフをごらんいただいておりますように、この 10 年、20 年で相当数そういった状況のものが増えてくるというものでございます。こうした特に橋梁につきましては、十分なメンテナンスが行われなければ、大体平均 60 年ぐらいで寿命が来て、架け替えの需要が出てくるということでございます。一方で、適切な時期にメンテナンスを予防的に実施することで、その寿命が約 100 年まで延命化できる。したがって、トータルコストを考えた場合には、縮減が可能になってくるということがございます。また、左下にグラフが出てございますが、昭和 47 年に道路基本仕様書が改定されましたが、改定前の基準でつくられた橋がそろそろ 40 年を超過してくる時期に入ってきて、当時大量に建設されておりますので、旧基準によって比較的床版が傷みやすい、そういった問題が出てくる橋梁が抱えているという課題がございます。

右側の目標設定と講じる施策でございますが、目標といたしましては、この日常生活を今支えているこの生活空間を保全するような既存道路の健全な状態を確保しようということで、施策といたしましては、修繕・更新については、ライフサイクルコストが最小となるように、適切な時期に必要な修繕を実施していきたい。維持作業については、可能な限りコストを縮減して実施しよう。ちなみに、平成 14 年に比べまして 3 割カットというふうにコスト縮減を実行してまいっておりますので、そういったことを続けていくという

ことになろうかと思えます。これによりまして、トータルで見たときのコストが削減できるというものでございます。

右下の赤と青で書かれているグラフにつきましては、先ほど申しあげましたように、ある意味、適切な補修が行われていれば、メンテナンスが行われていれば、この青線のような形でコストが推移したはずであろうと。若干実際にはこの赤い線のような形になって、43年目を迎えて架け替えに至ったというようなことの実例でございます。

1ページおめくりいただきまして、2ページ目でございます。これは大きな施策の2番目の柱の、供用中道路の防災・安全の確保のうちの緊急輸送道路等の防震災対策に関してでございます。

課題といたしましては、現在、道路の延長というのは全体で約120万キロでございます。このうち、緊急輸送道路、約9万キロ決められてございますが、このうちの橋梁の耐震補強というのが、まだ約5割が未対策になっているということでございます。また、道路法面等においても、土砂崩れ等の対策が必要な箇所、これは点検結果に基づくわけでございますが、まだ7割がその対策が施されていないという状況でございます。

したがって、目標としては、災害時等におきまして、こういった緊急輸送道路等の防震災対策をきっちりと完成させようということで、政策といたしましては、緊急輸送道路等について耐震補強、法面对策、それから、必要な雪崩対策等について、全箇所5万箇所について、その対策を完成させるということを目標に置いております。

それから、安心な市街地の形成ということで、消防活動が困難な市街地が全国で約15万ヘクタールございますが、そのうち、特に道路の面積率が低いもの、10%以下という道路面積率になりますが、かつ、老朽化で多くが消防活動に著しく困難を来しているという状況がありますので、これらの消防活動の困難地域を解消するというところで、施策といたしましては、道路面積率が特に低い、こういった区域約1万ヘクタールについて……

【〇〇部会長】 簡単に。

【道路事業分析評価室長】 はい、わかりました。面的整備の対策を概成させるというふうに考えてございます。

それから、1ページおめくりいただきまして、3ページ目でございます。交通安全対策につきましても、るるご指摘を受けているような状況でございますので、目標設定につきましては、世界一安全な道路環境を実現するために、政府目標の5,000人以下の死者数を目指して、学童通行量100人以上かつ自動車交通量の多い通学路等について、歩道を

きちっと整備していくということ。あるいは、事故の発生頻度の高いものについて、そういったところを注視いたしまして、全箇所対策を打っていくということを考えてございます。

それから、1ページおめくりいただきまして、4ページ目でございます。同じく交通安全でございますが、踏切安全対策といたしまして、現在歩道が狭隘で歩行者が横断するのに危険な状況の踏切が、全国で1,300カ所ございます。ほぼ1日1件事故が起きているという形になりますので、これらを全1,300カ所に対して、歩道拡幅等の速効対策を実施するというものでございます。

それから、バリアフリーにつきましても、いろいろ法定で定められたものも含めまして、利用者の多い駅周辺、あるいは病院等の公共施設周辺において、全国で5,100キロのバリアフリー化を実施していくということを考えてございます。

それから、5ページ目に移りまして、3番目の柱の道路交通の円滑化。渋滞対策ということで、これは渋滞損失、全国で年間約12兆円というふうな試算がございますが、こういったものに対応していくということで、施策といたしましては、三大都市圏における高規格な環状道路を約600キロ整備する。これによって、かなりの率、整備ができます。それから、交差点など渋滞が頻繁に発生する主要渋滞ポイントの2,200カ所についても、いろいろな手段を使いまして、対策をすべての箇所で行っていくということを考えてございます。

それから、開かずの踏切ということで、左下にその内訳600カ所、それから、自動車交通、歩行者交通の多いところ、トータル1,400カ所ございますが、これらの1,400カ所のうち、特に大都市の連担している踏切600カ所について、連続立体等、こういった抜本的な対策を打っていく。これによりまして、この12兆のうちの約3.8兆の渋滞効果を見込んでいるというものでございます。

それから、6ページ目に参りまして、これは経済と国民生活を支える高速定時サービスの提供ということで、課題といたしましては4点ほど左に書かせていただいております。県庁所在地間でも十分な連絡が確保できないような状況にあったり、あるいは、今少子高齢化・人口減少で地方が傷んできておりますけれども、医療であるとか買い物なんかの、そういったサービスが十分受けられない状況である等々の問題に対しまして、こういったサービスを改善するために、高規格幹線道路、それから地域高規格道路、並びにこういった主要幹線に接続するアクセス道路、こういったものを整備していこうと。今申し上げた

ような高度の医療サービス等を受けられる、こういった範囲を人口ベースで全国で約90%まで持ち上げたいというふうに考えてございます。

それから、7ページ目でございます。これも高速定時サービスの問題でございます。これは、先ほどの国際競争力の観点からの切り口でございますが、左下、下から2番目に、拠点的な空港・港湾へのアクセス率が日本ではまだ66%で、欧米並みの率まで至っていないということで、これをとりあえず80%まで上げようということで、10カ所の主要空港・港湾についての連結を整備していくということを考えてございます。

それから、8ページ目でございます。日常生活に必要な移動の確保ということで、特に地方部におきましては、未だにすれ違いが困難であったり、急カーブがあって日常生活をしていく上で非常に安全面での不安がある、不便があるということ、それから、今回の平成の大合併によって相当数再編が行われておりますが、新しい公共施設へのアクセスといったものの確保が十分でないということもございますので、地域の幹線道路ネットワーク28万キロのうち、未改良区間が今7万キロ存在していますが、このうち特に著しく隘路となっている区間約5,000キロを抽出いたしまして、対策を打つということを考えてございます。

次に、9ページ目でございます。同じく日常生活に必要な移動の確保でございますが、病院、廃棄物処理施設等のこういった拠点に対してのアクセス、これを全国で1,600カ所、今積み上げ中でございますが、こういったところにつきまして、面的整備も含めながら、アクセスの道路を確保していくということを考えてございます。

次に、10ページ目でございます。これは、美しい景観の保全と創造ということで、電線類の無電柱化につきましては、言わずもがなでございますが、日本は非常におくれている。それから、美しく味わいのある道づくりということでは、やはり幅広い機能を有する道路空間への転換ということがまだ不十分でございますし、沿道との一体的な連携というのが求められております。こういったことから、無電柱化約5,700キロを推進して、政府で今力を入れて取り組んでいる観光立国へのサポート、こういったことを進めていく。あるいは、シーニック・バイウェイに代表されるような、こういった住民な地域の方々と協働しながら、こういったところの充実を目指していくということを考えてございます。

それから、11ページ目、ここから5番目の柱の環境になりますが、地球温暖化対策につきましては、課題については言い尽くされておりますので、対応といたしましては、道路が2010年までに約800万トンのCO₂削減のために、これは今まで申し上げたよ

うな渋滞対策等々の施策がそのまま重複してまいります。こういったことから、これの実現を目指していくということでございます。

それから、最後、12ページ目でございます。沿道環境の問題で、大気汚染に関しましては、今、環境基準が十分達成できていないということにつきまして、対策を打って、概ね100%の達成を目指すということ。それから、騒音につきましては、もうちょっと厳しくて、要請程度の達成率がまだ7割に満たないということで、これを概ね90%まで持ち上げるべく、低騒音舗装等、あるいは遮音壁等で対応していくということを考えてございます。

本体の資料に戻っていただきまして、9ページ目でございます。こういったことでやっていくことを今考えているわけでございますが、道路投資のマクロな経済効果ということで試算をしたものがございます。例えば、今回道路投資に1兆円を投じた場合に、赤枠で囲ってあるのが10年間の効果、その下の青枠が20年間の効果でございます。横の方向に、GDPの増加から関係可処分所得の増加、民間消費の増加、民間設備投資の増加、税収の増加ということで、同じものが並んでございますが、ごらんいただいているような数字の結果が出てきております。GDPは、10年間のトータルで2.5兆、税収5,500億ということで、数字が今試算ができております。これをご紹介しておきたいと思っております。

それから、最後のページになります。道路施策の進め方につきましては、大きくは3つ、これも論点の中でお話しされておりますが、そこに書いてあるような説明責任の向上、コストダウンとスピードアップ、多様なパートナーシップ、こういったことに力点を置きながら、留意して進めていきたい。

ドラフトのような形でございますし、説明もかなり雑駁でございますが、簡単なお報告とさせていただきます。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

この件は、これからの事業量をはじくための作業をしていただいているもので、報告事項でございますが、内容的には関連しますので、ご意見がございましたら、ぜひよろしく願います。

これ、具体的にこれからどういう使い方を、いつごろに、どんな作業をしてというような説明をいただいたほうがよろしいのではないですか。

【道路事業分析評価室長】 今、事業量ベースの話をしていただいておりますが、そ

の事業量をもとに、ある程度それに必要な事業費等もこれから整理をさせていただきながら、こういった整備目標をまずお示しして、そこがスタートになりますので、そういったことを中心にご説明しながら、国民の皆さんのご意見をちょうだいして、整理をさらに進めていきたい。きょうはまだ案の骨子でございますが、この案を、できれば6月の頭ぐらいにお示しできればなど、そういう目標を持って今作業を行っているところでございます。

【道路局長】　　ちょっと補足しますと、道路特定財源の見直しの基本方針が、昨年12月9日に政府・与党で決められておりますが、基本的にはそれに従って、今、本格的な議論が展開されようとしているということです。行革推進法につきましては、衆議院は通りましたが、参議院は今審議中ということでございますので、法案にも全く同じような内容が盛り込まれているということで、法案の審議が終われば、表立って6月に予定されております骨太の方針の議論の中でどう扱われるかということでございます。

我々としては、大臣のご指示もございまして、この基本政策部会と今後調整していくということになりますが、そういうふうな動きの中で、6月の頭に今現在の概ね10年後の姿ということで、中期ビジョンを出していただくということです。施策的に考え方に維持・修繕・更新も含めて、こういう考え方でいけば、計算するとこういうような値になりますよということでございまして、まだまだ道路の整備のニーズは高いものがあるということでございます。

一方、827万人のご署名も、自工会、関電等で22団体で出していただいておりますので、我々はそういうような声も踏まえて、道路整備のニーズを施策ごとにきょうはご説明しましたが、ブロックごとに、整備局単位に主だった道路も提示させていただいて、具体的にどこが無駄なのか、どこが必要でないのかというようなご意見をちょうだいしながら、具体的にこれだけの規模のものが概ね10年後でも見込まれるというようなことを提示させていただいて、議論の材料の一つにさせていただこうと思っておる次第でございます。

【〇〇部会長】　　ありがとうございます。

いかがでしょうか。どうぞ。

【〇〇委員】　　内容というよりは、この中期ビジョンの位置づけがいまいちよく頭に入らなかったのと同じなんですけど、この後に、4番目に、今後の論点整理の進め方とあるようですけれども、今、我々としては、審議しているのは、この論点整理ですね。それで、実はこれを事業に書いていくとこういう中期ビジョンだということで、行政ベースでこうい

うのをつくっているということなのか、社会資本重点計画そのものの中にむしろ織り込むために、局としてのこういうものをつくっているということなのか、あるいは、特定財源をお持ちなので、それがこういういろんな議論が出ていますけれど、つまり、これと同様で、河川もこういうことをしているのか、道路局として独自にされているのか。それと、今、報告はこれで、はい、そうですねということになってしまうんですけど、どういふふうに関係になるのか、いまいちその辺がよくわからなかったものですから、お願いします。

【道路局長】 ほかの部局がどう対応しているかということは、定かではございません。公共投資の削減の話もございますので、省全体として総合政策局のほうでいろんなことを各局から吸い上げて、ご説明はさせていただいておりますが、道路局に関しましては、道路特定財源の見直しのぎろんがまったなしということがございますね。その戦略的な展開として出させていただいているということでございます。基本的には、だから、基本政策部会の論点と一切関係ないということでございますが、一旦出したものについての責任は、我々解するつもりはございますので、基本政策部会のご議論がまとまられて、どこまで触れられるのかわかりませんが、おいおい調整をさせていただこうと思っております。

【〇〇部会長】 間違っていたら言ってください。僕の認識では、今までの建議を出すということでは、この五箇年計画についての提言を審議会として出しているんです。同時期にいつも、少なくとも僕は2回経験しているんですが、長期ビジョン的なものを、何という名前だか、長期構想と言ったか、ビジョンだったか、そういうものをお役所のほうでおつくりになっていて、それは審議会の答申とは少し切り離されて、過去2回はそうだったんです。今回は、全然別に、非常にアージェントな議論があつて、そこに資料を出さなければいけないということがあり、それから、数量的な話を出さなければいけないということがあるので、我々の議論を待つて秋でとかという話にならないから、いつもの長期ビジョンより少し具体的な話が出ていますと。それが10年という格好になって、こんな認識をしているんですが、それでよろしいですか。

【道路局長】 そういうことでございますが、タイミングが、重点計画ということになっておりますが、そのときに5年ではなくて、もう少し、今部会長がおっしゃられたようなことを、その1年で出させていただいているというようなことでございますが、今回の場合、そういうのが望ましいのかもわかりませんが、繰り返しになるんですが、戦略的にこうしたことを、大臣にご指示もいただいて、出させていだけようということでございます。

すので、また、今部会長のほうでお話しいただいたような形でセットしろということであれば、その時点で皆さん方のご意見をいただきながら、また、本体の道路分科会のご意見をいただきながら、調整させていただいて出していただこうと考えております。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

【〇〇委員】 1点だけ。今の資料の説明を伺って、それで、さっきの論点にもう1個ぐらい入れたほうがいいんじゃないかというのを思ったので、そういう視点で言うんですが、例の維持管理なんですけれども、こっちの論点整理のほうについて言えば、延命化とか、トータルコスト最小化による、要するに、シリアスな意味での維持管理については、非常にちゃんと書いてあるんですけども、一方で、この維持作業というんですか、木の草刈りとか、そういうのもあったりするんだと思うんですが、それが、先ほどのご説明では、口頭で3割減ですね。そういう予算制約の側から、とにかく削減してみるという努力をされているということがあったと思うんですが、多分おやりになっていると思うんですが、削減したときに、どういう管理水準になってしまうのか、それは一体そのユーザーにとってどの程度アンハッピーなことであるのか、多分勉強されていると思うんですが、そういう通常の維持作業についても、確保すべき維持水準がどうあるべきかということと、それとコストのバランスを考えながら、適切なものに弾着していくんだというふうなことを、論点整理の中にもどこかちょっと入れたほうがいいのではないかなと思いました。

どこまでを維持と呼んで、どこまでをシリアスな更新と呼ぶかは微妙ですけど、ともすると、とにかくコスト削減で、本当は踏み入れてはいけないところまで削減しちゃうようなところが心配だという意味です。

【〇〇部会長】 どうぞ。

【国道・防災課長】 先ほど橋の架け替えの話がありました。これは、たまたま海上に近いところの川に架かる橋で、非常に潮風があるということで、相当念入りに塗装をしていけばずっともつんですけれども、それを怠ると桁の断面がどんどん欠損して、最終的に今回は架け替えをしないぐらい桁が細ってしまったということで、そういう管理費については、ちゃんとやっぱり支出をしなければいけない。

それから、舗装も、例えば、自転車か、あるいはオートバイが、車が走行、その支障が出る。そういう安全に関わるものは、やっぱりきっちり最低限支出をする。あとは、例えば、清掃だとか、ちょっと路面の傷みとか、そういうものは少し様子を見ながら、今減ら

して、結果的にそれはサービス水準に直結するわけですが、ごみとかそういうことで、そこは様子を見ながら今下げているというのが実態です。

それで、ユーザーが、「しょうがないね」と言われれば、そこが多分適正な水準になるのかなと。もう少し、やっぱり草は刈ってくれないと困るよということで、リアクションが出て、それで、また少し上がっていくというようなことかなと思います。

【〇〇委員】 またそういうことをミニマイズできるような植栽に変えていくとか、構造に変えていくということも要りますよね。そんなことをちょっと入れたらどうかという意味です。

【国道・防災課長】 おっしゃるとおり、非常に剪定に手間暇がかかる植栽は、やっぱり少し見栄えが悪いけれども、多自然型の植栽に変えていくとか、そういうことはやっぱりアレンジしなければいけないと思っております。

【〇〇委員】 ありがとうございます。

【〇〇委員】 そのような工事が年度末の終わりに急に増えるような印象を受けるんですけど、そういうのを国民が見ると、「やっぱり金をもてあまして無駄なことをやっているんだろう」という印象に直結しちゃうんですよね。あれは、単なる印象なんですか。やっぱり年度末に、もうこれだ、使っちゃえという形でまた掘り起こしているという。その国民の印象は、単なる印象なんですか、それとも本当にそうなんですか。

【国道・防災課長】 昔はやっぱり改築だとか、大きい工事をまずしがけて、それで、予算の範囲の中で集めて、年度末に工事を出すというのが結構ありました。それで、やっぱり年末・年度末というのは、皆さんやっぱりお忙しいし、そういう見る目も厳しいということで、今、年末・年度末は工事を抑制しています。工事の内容、路上工事を見ますと、大体七、八割、都市部だと八、九割は、実は電気・ガス・水道の埋めて、また掘って埋め戻すという工事が大半だったんですが、そういう企業者の方にもいろいろご理解いただいて、とにかくみんな抑制をしようということにしております。

【〇〇部会長】 僕がそういうのを検討する委員長をやっていたことがあるんですが、もうちょっと正確に言いますと、そういうところまで全部ストップしちゃって、企業倒産まで出てきた。その間、仕事なくなるわけですから。ところが、印象として変わらないのは、都道まではちゃんとそういうふうになっているんですが、区道とかというところ、もっと小さいところは、実はそうないんです。

【〇〇委員】 そうすると、また彼らは年度末にやってしまう。

【〇〇部会長】 動いているとき、どこかでひっかかるんですよ。

【国道・防災課長】 やっぱりマンションを建てたときに供給義務がありますから、どこまで抑制をするか。それから、規制緩和で……

【〇〇委員】 年度末にやるのだけ避ければ、この印象は大分緩和されるのではないかと思うんですが。

【国道・防災課長】 そういうことで、期間を決めて、年度末、例えば2週間は絶対やらないとか、そういうことで徹底はしているんですけど、やっぱりそうは言っても例外があります。例えば、IT、要するに、光ファイバーを埋めるのを止められるというのは困るということ……

【〇〇委員】 それはそうですね。

【国道・防災課長】 それは例外措置にしたりとか、やっぱりいろんなやりとりがあるんですが、総量ではとにかく年末・年度末は徹底的に減らそうということ。おっしゃるとおり、生活道路は、市町村まではなかなか、いろんなそういう供給義務というのがありますので。

【〇〇委員】 あと1点いいですか。こっちの資料のほうですけれども、3ページだとか8ページにこの写真があって、非常に狭いところを車と歩行者が歩いている。これは日本中で見られるシーンだと思うんですけど、私のアパートの外にもこういうところがあって、毎朝ちょっと怖いなと思いながら歩いているんですが。こういう、例えば、この3ページ目の写真で、こっち側に木が生えているところがありますが、これが、例えば私有地だったとして、これを歩道のために使わせてくれたら、何かすごくこの所有者には優遇を別の面で認めるとか、そういうことでもやらないと、おそらくこの問題は絶対解決しないわけですね。世界一安全な道路環境って、随分すごい夢が掲げてあるなど。で、下の写真とこれをくくられると、あまりにも対比が大きいので。

でも、こういう問題は、道路局だけで苦勞されるというよりも、もうこういう問題に対してある程度の法整備、いわゆるシステム全体にメスを入れなくてはいけない部分、先ほども申しましたけれど、土地の収用に関しても、今までのやり方でやっていたら、とてもらちがあかないけど、もしもそこで何らかの法整備で変えられれば、一気にらちがあく可能性もある。おそらくここもそうだと思うんですね。私のアパートの前も、交番が入っているビルがあるんですが、その交番が入っているビルの横が出っ張っているものですから、ものすごくそこが狭くなって、歩くのが怖いないつも思うんですけど、その部分を、例

例えば1メートルぐらい削ってくれば、一気に歩行者の流れも車の流れもよくなる。それが地主に何かプラスになるような形でできるのであれば、一気にこういう問題は解消してくると思うんですが、そういうことも、皆さんがこの中期見通しの中で提案されたらどうですかね。こういう法整備をしてほしい、そうすればこういうことができますというのがあれば、単に限られたお金の中でこれっぽっちしかできないという話ではなくて、こういうふうにしていただければ一気にこの問題は解消しますという提案があってもいいような気がします。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

【路政課長】 その件については、同じような問題意識を持っておりまして、今までも総合設計制度のようなもので、公開空地をつくったら容積率を割りますとか、そういう制度はあったんですけども、それが必ずしも、例えば歩道の整備とうまく一体的につながっていかないとか、いろんな問題がありましたので、今回のバリアフリー法の中では、沿道の方と施設管理者、道路なら道路管理者との間の協定がつけられるような仕組みをつくらせたり、もっと幅広くそういったようないろいろな仕組みはできないかということで、今、別途研究会をつくって、その辺の勉強を進めているところ、それは当然法改正も視野に入れた上での検討を進めているということでございます。

【〇〇部会長】 私からも一、二点、〇〇先生のご発言と絡むんですが、高速道路なんかを走っていて、明らかに舗装状況が悪くなっていますね。それで、かつてはこれぐらいの水準にするというのがあって、補修の時間サイクルがあってということだったのに、突然お金の削減が来たものだから、そこの基準がちゃんと議論されずに来ているような印象を受けています。したがって、言いたいことだけ言いますが、そこのところをもう一回ちゃんと原点に戻ってやるようなことをやらなくていいのかということをお印象として持っています。これは、建議のmatterかもわかりません。

それから、もう1点は、ここの維持・更新の床版が云々の話は、これは僕はアメリカでずっとやってきたアセットマネジメントと言っているんですが、日本の場合、既存不適格の、耐震基準が更新されてきた古い橋梁がいっぱいあるわけですね。それを、そこについては、この中期ビジョンでは、緊急輸送路の防災対策で9万キロだけやりますと書いてあるんですが、何で勝手に緊急輸送路だけでいいと決めたのかというようなことを、ちゃんと明確にしていたほうがいいのではないかと。当たり前で、既存不適格のを全部直すなんていうことはできないんですが、少なくともこれを書くときに、全国で既存不適格が何万キ

口あって、そのうち緊急輸送路だけミニマムここまでやりますというような、僕だったらそういうふうに書きますけれども。

その既存不適格を、どういう仕組みで、どういう順序で、どういうスピードでやっているのかという話が、実はもう1個、きちっと議論しなければいけないんだけど、そのところと、先ほど申し上げた技術力の話だとか、チェックの話だとか、いろんな話が絡んでいるのを、ばたばたと6月にこうやって決まっちゃって、それがすごく拘束力を持つとすると、大丈夫かなというような印象を実は持ちます。

【企画課長】 今の件でございますが、床版の補強は、緊急輸送路に限っているものではありません。全部に対して手当てしなければいけないということで考えております。耐震補強の既存不適格については、先生おっしゃるとおりだと思いますので、全部の橋でどれだけ耐震補強ができていないかというのは、多分、別途把握していると思いますので、うまく表現するようにしたいと思っております。

【〇〇部会長】 農道まで含めて、全部で日本にどれくらいあって。

【企画課長】 農道まで、はい。

【国道・防災課長】 それは、架橋時期で大体わかりますので、総数は把握しています。

【企画課長】 それと、もう1つが、6月にばたと決めてしまっって、拘束力を持つというお話でございましたが、6月は皆さんの議論のためのたたき台としての考え方をお示しさせていただきますので、それでいろんな議論をいただければと思っております。

【〇〇部会長】 なるほど、わかりました。

【官房審議官】 すいません、1点だけ補足で、高速道路の話であります。民営化して、特に交通量が少ないところをものすごい削減していますので、おっしゃるとおりの減少は起きていると思います。問題は、多分、いろんなコストを全部3割切れと言って、我々が感じている問題というのは、もっと重点的にものすごい合理的に切れるところがどこかという議論がないままに、一律に3割切っていますので、だから、部門別に本当に民営化して、もうちょっとちゃんと見て、重点的に切れるところを切ろうねという話はずっとしているんですけども、民営化しても縦割りなどころはあるので、どうしても部門別にそこはまだクリアできていないところがあると我々も思っています。したがって、その辺はご提言いただいても全く構わなくて、例えば、料金徴収とか、さっき言われた草刈りみたいなやつとか、舗装とか、部門によって全く特性が違うはずなので、そこは重要な問題だと思っておりますし、ぜひよろしくご指摘いただければと思っております。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

【〇〇委員】 時間も押していますので端的に。1つお願いは、次回るとき、やはりA4、1枚ぐらいで、今の道路局としてのこういう基本的な政策なり、方針なり、ビジョンなり、同時に動いていますので、それぞれ何であるかをはっきり書いてほしい。というのは、私でも一瞬ちょっとわからなくなる部分がありますので。つまり、この論点整理とか、これは審議会としてこういうことを議論しているわけで、当然パブコメの終わった後も、この基本政策部会をおそらく開いて、その意見をもとにどうするかというのをきちんと議論しなければならないと思うんですね。ところが、中期ビジョンは、これは行政の責任においてつくっているものだと思いますから、それはそれで、我々のほうはただ参考までに伺ったというだけですので、要するに、何であるのかという、それから何のためにというのは、ちょっとあるとわかりやすいなど。というのは、皆さんにとっては当たり前かもしれませんが、意外と実はわかりにくい、同時並行で動いているのと、やはり中期ビジョン自体について、これは報告ですから、私、中身については、きょうは時間もありませんので何も申し上げませんでしたけれども、やっぱりちょっとそこら辺は、そういうのがあると、おそらく非常にわかりやすいと思います。それぞれが一体何であるのかということで、今、局長、首をかしげていましたが、一瞬……

【道路局長】 精査していただいて、またそういう意見が出てくるなら、私はちょっと。

【〇〇委員】 いや、それでわかったので、それがやはり文字として1枚あるといいなということでございます。

【〇〇部会長】 それでは、今後のスケジュールについてお願いします。

【道路経済調査室長】 それでは、今後の進め方につきまして簡単にご説明申し上げます。

本日も大変貴重なご提言、ありがとうございました。いただいたご意見を踏まえ、〇〇部会長とも相談した上で、本日の論点整理、なお再度修正したいと思っています。その段階で、各委員に送付させていただいて、ご確認をいただいた後、最終的なとりあつかいについては、〇〇部会長に一任ということでご了解いただければ幸いです。

その上で、参考資料2にありますけれども、6月に予定されております道路分科会におきまして、検討状況を基本政策部会としてご報告いただければというふうに考えております。その後、その論点整理をもとに、広く国民のご意見もいただきながら、年度末に建議という形でとりまとめていただいて、最終的に社会資本整備重点計画というところに反映

させていきたいなというふうに考えております。

以上でございます。

【〇〇部会長】 そんな格好でよろしいでしょうか。よろしくお願いいたします。

それでは、きょうはここまでで終了させていただきます。大変貴重なご意見、ありがとうございました。事務局のほう、よろしくお願いいたします。

【総務課長】 ご熱心にご討議いただきまして、ありがとうございました。

以上をもちまして、第18回基本政策部会を終了いたします。なお、今、話がありましたように、次回は道路分科会と基本政策部会の合同会議ということで行わせていただきたいと思っております、6月1日木曜日の4時15分からを予定しております。場所については、また別途ご連絡させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

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。

— 了 —