

社会資本整備審議会道路分科会 第2回基本政策部会

平成14年3月27日

【事務局】 お待たせいたしました。社会資本整備審議会令第9条第1項によります定足数に達しておりますので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第2回基本政策部会を開会させていただきます。

最初に、本日の資料の確認をさせていただきたいと思います。

お手元に、議事次第、座席図、委員名簿のほかに、配付資料一覧がございますので、それと照らし合わせの上、ご確認をいただけたらと思います。よろしゅうございましょうか。

それでは、部会長、本日の議事につきまして、どうぞよろしくお願いたします。

【部会長】 それでは、議事に入りたいと思いますが、今日は、生活の質を高める道路のあり方という観点からご意見をいただきたいと考えております。ただその前に、きょうは生活の質がテーマでございますが、それ以外の会議のテーマを事務局と相談して準備してございますので、事務局のほうから説明をお願いいたします。

【説明員】 資料-1で、部会長からご指示のありました、今後の議論のテーマの案というのを作成いたしました。

本日第2回の部会、3月27日でございますが、生活の質を高めるということで、右側のキーワードを例として挙げておりますが、こういった内容を包含したテーマというふうにご考えてございまして、一番右側に幹事委員ということで、委員の名前が入っております。第3回の案でございますが、経済活力を高める。第4回が、地域の魅力を育てる。第5回が、安全を守る、環境を保つということでいかがかという案でございます。右側の欄が空欄になっておりますが、後ほどご議論いただいて決めていただければ大変ありがたいと思っております。

それから、第5回目までで環境まで議論いたしますが、第6回ということで、それまでの議論とちょっと毛色が変わりまして、進め方の改革ということをもとめて議論いただければと思っております。言ってみれば、生活の質を高めるから、環境を保つというところまでは、道路の政策面から見た目標でございまして、この進め方の改革のところにつきましては、道路行政のシステムとしての改革ということで分けて考えてございます。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。何かご意見ございますか。こういうふうなテーマでよろしゅうございますか。またやっていく途中で何かございましたら、必要に応じてそれを入れていきたいと思っております。

それでは、きょうは、前回お願いしてございます 先生のほうから、まずお話をいただきまして、その後、事務局のほうからの資料も出していただきたいと思います。

先生、お願いいたします。

【 委員】 では、早速ですが、始めたいと思います。予想外に1回目でお話をしるとご指名をいただきまして、生活という観点でテーマをちょうだいいたしました。私なりに考えまして、きょうの配付資料が資料 - 2ということで、「豊かで品格のある道路空間の創造に向けて」と、このような少し気取ったタイトルにしております。前半、私なりの問題意識、時代認識を書きまして、それに対応して、こういう政策に取り組んではどうかという提案をしてございます。それにあわせて参考資料ということで、実はきょうパワーポイントでお見せるする写真類をすべてコピーしていただきましたので、これを参照していただきながら、ごらんになっていただければと思います。

それから、参考資料2 - 2は、後日ごらんになっていただければということで、きょうのテーマに関係するもので、過去に私が書いたものの文書を参考につけてございます。

早速でございますが、まず資料 - 2の私の発表のメモの第1章の部分は、ほぼそれを読み上げまして、それを終わった後、会場を少し暗くしまして、取り組むべき基本政策の実例、あるいはそれなりの問題意識の、こういう場所はどうでしょうかというサンプルとして、少しコマ数がございまして、時間の許す範囲でご紹介して、また皆さんの議論のたき台にさせていただければと思っております。

では、早速でございますが、ほぼ読み上げる形になりますので、恐縮ですけれども、豊かで品格のある道路空間の創造に向けて、1、基本的な問題と時代認識でございます。

20世紀は急激な都市化の時代、それに対処する高度成長期における大量の公共事業は、量的な対応に終始せざるを得ず、質的な対応や公共空間の形成はきわめて不十分である。このことが今日、道路事業に対する国民の共感が得られていない原因となっていると思っております。

それは、例えば歩道と緑が非常に貧弱な道路のつくり方、あるいは抜け道マップなる、そういう本が実際に出版されている実態などに示されていると思っております。

また、都市計画決定されて以来50年以上の長期間にわたって、実際にまだ完成していないという道路が多く存在している。これらのことが、現在、国民的共感が得られていないことのあらわれであろうと考えています。

21世紀は、既に経済発展を遂げた後の成熟した、大多数の国民が都市に住む都市型社会でございます。それに対応した品格なり、文化なり、あるいは活気なり、そういうものがある都市の公共空間の創造が必要とされている。その中で、道路は都市の公共空間そのものでございますので、我が国の都市で今欠けていますのは、そのような品格なり、文化なり、活気とゆとりをもたらすような、またそれに資するような道路空間の形成であると考えております。これに対する実例等は後でご紹介しますので、以下の実例は省略いたします。

今の時代認識でございますが、高度成長期に、本来はやりたかったこういう都市型の道路整備というものが、むしろ今はやれるチャンスではないのかということございまして、地価が下落したり、あるいは低金利になったり、また人口の伸びが鈍化している。これは

一方ではいろいろな問題であるかもしれませんが、逆に言えば、それは、これまでできなかった、本格的な質の高い道路整備をやる1つの機会であるにとらえております。

また、非常に長期間にわたってストックとなるインフラは、ある時期、期間を区切って集中的に整備をするということが非常に効果をもたらすということは、東京オリンピックのときの、東京の環状7号線とか、青山通り、六本木通りを見れば明らかでございます、やはりそういうものが必要ではないのかなと。またそのような道路空間を整備することが人と情報の交流を保障する。また、現在、経済発展が非常に沈滞していると言われておりますが、基本はこういう人と情報の交流を保障するようなインフラとしての、また国力の増進をもたらすようなものの中で、都市型の道路整備というのは非常に大きな役割を持っていると私は思っております。

また、現状では、アジア諸国の経済発展が著しく伸びておりまして、現状でうかうかしていますと、国際的な都市間競争の中で日本の都市は脱落していく可能性もなきにしもあらずということで、そういう危機感を持って新たな政策を打ち出す必要があるだろうと考えております。

それからまた、7年前でございますが、阪神・淡路大震災、大都市を直撃した大災害の中で、東京と大阪ではまだまだ幅員が数メートルという狭隘道路が大部分を占めている市街地がまだ多数存在しているということが如実に示されておりまして、このような市街地では、必要最小限のインフラである生活道路がまだ未形成であるということでございまして、これに対しては、国策としてきちんと取り組むべき時代を迎えている、過去、こういう市街地については、国の道路政策は投下されていなかったという場所でございます、それにきちんと目を向ける必要があるだろうと考えております。

ペーパーの2枚目になりますが、また東京では、郊外地に高級市街地と称される地域があるわけでございますが、その場所でさえ、実は幅員10メートル程度の生活、つまり、市街地におけるそこにお住まいの方のための生活幹線道路自体が極めて不十分でありまして、歩道がなかったり、あるいは安心して乳母車を押したりとか、あるいは電動の車いすで行けるとか、そういうこと自体、非常に支障が起きている市街地がかなり多いわけでございます。

あとで写真をごらんに入れますが、夫婦が腕を組んで歩いたりするゆとり自体がなかなかないということでございます。特に私鉄沿線では、駅広等もまだございまして、比較的いいと言われている市街地でも、インフラの点ではまだ非常に問題があると考えております。

また、日本の都市は、かなりの部分は、中世あるいは近世、安土桃山時代から江戸時代の初期にかけて形成された都市、また宿場町が多うございますが、全国各地で今なお、その歴史と文化の名残を感じさせるものが相当多うございますが、その中で、そういうような歴史と文化を生かした道づくりというものが非常に重要であろうと思います。それはその地域の文化なり、伝統なり、それを復活させたり、また維持するため、また、例えばそ

ろそろ思い切って、戦後の高度成長期、城下町の掘割とか、そういうものは道路交通のために、むしろ埋められたりとかいうのが随分多かったわけでございます。現在のようなバイパス等の整備とか、郊外地の発展の中で、むしろ旧市街地の中で、例えば、これは例を書きましたが、例えば新潟はかつて水の都と言われましたが、今は全くその面影はございません。例えばあそこは掘割を復活させるとか、例えば東京の日本橋川とか、いろいろな問題も、やはりそのような歴史的な都市の遺産を、また現代の中にどう維持するかという中できちんと考えていく時代に来ているのではないだろうか。

また、後でこれも事例を取り上げますが、このような古い市街地の中で、50年以上都市計画道路がそのままという場所もかなりございます。これについては、現状の市街地の形態を見た上で、明らかに必要でないといえますが、現に都市計画道路の拡幅なしに今まで人々は生活しているわけでありまして、これは真剣に、その必要性なり、また、むしろ歴史の町並みの復元という中で、現道を含めてどうするかとか、その辺を本気で考えていくべき時代に来ているのだらうと思っております。

それからもう一つは、国の役割は何かということがあると思いますが、現在、平成12年度の都市計画法改正で、まちづくりについては、自治体の自治事務となっております。しかしながら、昭和43年以前は、都市計画決定というのは国の決定でございまして、当然ながら、当時は国として政策判断をして必要であるということを決めた道路があるわけでございます。その多くがかなりまだ未整備となっているわけでありまして、これについては、その具体化を図るのか、あるいは時代の必要性がなくなったのかを含めて、国として強力にその実現なら実現、また、必要でないならばどうするのかということの後押しする責務があるのではないのかなと思っております。

それから、このような道路自体、実は長期未整備とか、未着手という言葉があるわけでございますが、こういう言葉が存在していること自体が、道路行政、それから、まちづくりにとっても非常に問題である。むしろこういう専門用語はなくなってしまう。これは多分、英語に訳せないと思います。やはりそういうふうにしてほしいと考えております。

そのようなことでございまして、ちょっとこれから会場を暗くしてほしいんですが、その中で、私なりに8点ほど問題提起でまとめました。お手元の資料のとおりでございますが、このような点をなぜ取り上げたのかということで、あわせてこれから実例を、お手元のカラーの資料がある、参考資料2-1をあわせて参照いただきながら、これはこれからご紹介するプロジェクターで投影するものも全く同じものでございますので、少し速くご紹介しますが、後日また、いろいろ細かい字句等についてはご参照いただければと思っております。

では、早速でございますが、実例をごらんに入れながらご紹介したいと思います。

これは東京の区部の、主に放射線、環状線の道路の整備状況でございまして、黒が完成でございます。橙色がまだ未完成でございますが、実はこの中で、環状2号線なり、あるいは環状3号線、4号線、5号線、旧山の手線の内側の環状道路は、かなりまだ未完成で

ございます。ですから、これらの計画は昭和2年と、昭和21年につくられたものですが、まだまだ基本的なインフラの部分がまだできていない状況がございます。

一番外側にありますのは、これは環状7号線、これはオリンピックのときにできたものですが、この内側の部分が実はできておりませんで、その中の状況をこれからごらんいただきます。

もう一つは、やはり国の政策として、道路として取り組むべきものがあるのかどうかということで考えたいんですが、例えばパリに国賓が訪問した場合に、必ずルーブルから凱旋門までを通しております。それは、どの国でも、人というのは、体面なり国民性なりを示すシンボリックなゾーンがあるわけございまして、日本の場合、それはどこかということでございます。

その1つの例で、外国の大使が訪れたときに、今、東京駅の正面が、天皇陛下の貴賓室になっております。そこから一直線に行幸道路という、幅73メートルの、これは明治時代と関東大地震の復興でつくられた非常に広い道でございますが、そこを歩いて二重橋を歩いていくということがなされておまして、これは外国の大使にとっては大変思い出深い、印象に残る行事のようであります。ですから、首都というのは、国家としての行事なり、体面を示す場所というのはあるわけございまして、その中で特に道路空間というのは、1つ大きな役割であろう。

戦後、国とか国家というのは、なかなか議論しにくい部分があったんですが、都市自体も首都の造形とか、公共空間のあり方自体も国家というのは考えていく。つまり、これによって日本人が考えている美意識なりはこういうことで示されるわけですから、行幸道路から宮城外苑一帯というのは、現状の日本人の美意識であると彼らは思うわけですので、この皇居の周辺はどうするか、例えば国会前の通りとか、あるいは迎賓館前の通りをどうするか、これは国策としてきちんと考えていくべき場所であろうと私は思っております。

それから、外国の中では、どの時代でも、その都市によって非常に頑張ってつくった道路の遺産がございまして、これは一例でございますが、イギリスの田園都市、これは2番目の田園都市で1915年につくられたものですが、ごらんのように、今でも非常にきれいに、当時の花園のような駅前広場、それから、そこから伸びていく非常に広幅員のパークウェイですね。ここにバラがあって、ベンチがあって、女性がたたずんでおりますが、これが実はこの田園都市のメインストリートであります。こういうものを当初の形体どおり維持している。つまり、社会資本の遺産として大事に維持している。

ひるがえってみますと、現在の日本人の意識として、道路空間が文化遺産であるという考え方は、少なくとも国民意識としてあまりないと思います。ですから、よく、例えばテレビ、マスコミ等でも、いろいろな文化人に、好きな散歩道はどこですかと。例えば神宮外苑のイチヨウ並木とか出てくるわけですが、そこで、じゃ、なぜ、いつこれができて、ほかにどうしてこういう場所が少ないのか、なかなかマスコミの皆さんもそこまで突っ込んでいただけないわけですが、ぜひそこまで、なぜ神宮外苑のような場所があそこし

かないのかとか、もっとそれをつくりたいと、そういうふうに逆にキャンペーンをしてほしいというのが私の願いであります。

日本人の普段の意識として、都市のインフラを、一体だれが、どういう意図でつくって、またどういうふうに維持されてきたかということ、あまり学校の郷土史でも教えません。ですから、何となく、あたかもあるかのように思っているわけですね。それは必ずいつかある時代に計画されて、それが大事に維持されてきたかどうかということでもあります。

さて、そこで、実は海外ばかりがいいということではなくて、日本人自体も随分、それなりに頑張っております。これは1つの例で、地方都市の例でございますが、宇都宮の郊外にある、非常に良好な住宅地であります。これは住宅地の中のメインストリート、ごらんのように並木道と同時に、初めから計画的に沿道住民が協力して、美しい並木道をつくりましょうという開発コンセプトのもとで、これに協力する方々が入居していた。現在、ここは協定が結ばれておりまして、つまり、地区住民が、この部分の民有地の緑を守っているわけです。ですから、それによって、さっきのイギリスの田園都市に近い形態ができているわけであります。日本の中では知られておりませんが、このような非常に良好な都市空間をつくっている事例があるということでございますので、日本人でもこういうのはちゃんと事例があるということでございます。

そこで、実は東京の例でございますが、ちょうど今の時期、少し桜が散ってしまったかもしれませんが、これは東京の環状3号線は、まだ全線未開通でありまして、ぶつぶつに切れております。これは地下鉄で茗荷谷駅から歩いてすぐの区間に、小石川植物園の一带まで500メートル、ごらんのようにきれいな桜道がございます。

それから、今、ちょうど地下鉄開設でも有名になった麻布十番、これも実は環状3号線の完成している区間の一部でございますが、つまり、全線環状になってないんですね。ですから、多くの東京都民は、環状3号線があるということをあまり意識しておりませんが、この播磨坂というのは、桜並木で有名な場所でありまして、両側のマンション等も非常に人気があるようです。

ごらんのように、10年前の状況が右の写真でございますが、私は、こういう場所はもっと、ちょっと後ろの方はごらんになりにくいかもしれませんが、これは、実はここに乳母車を置いて記念撮影をしているんです。ですから、美しい道路空間の中では、人々は自然にこういう行動をとるわけであります。であれば、この部分をもうちょっと広げていいんじゃないかということ、私は10年前に本に書いたんですが、実はこれは自然な提案でありまして、何もせずに、区は近年、こういうふうに改修いたしまして、ごらんのような花見の名所になったということで、おそらく道路が花見の名所となっている、東京では唯一といってよい場所でございます。これは、道路空間が豊かな社会生活をもたらしている1つの例だろうと思います。

このような道は、実は昭和20年の戦争に負けた後、日本の115都市が、戦災復興事業の都市計画が始まりました。その際、どの都市も共通でこういうものをつくろうとして

おりました。そのできた非常に典型的な例が、この右側の広島の100メートル道路、平和大通りでございます。ところが、東京では実はこういう計画があったのですが、いろいろな事情でできておりません。左がそのときの完成予想図でございますが、蔵前橋通り、これは関東大震災の復興でできた道でございますが、それを100メートルにしよう。ですから、本来ですと、右の平和大通りのようなことを考えていたわけですが、残念ながら、全く実現しておりません。

その結果としまして、これは東京の墨田区でございますが、もとの田んぼの時代から、田畑からそのまま宅地化が進んで、もとの田んぼの畦道は幅2メートル、3メートルですので、そのまま宅地化している場所が非常に広く広がっているということでございまして、これは20世紀の負の遺産であるという言われ方をされて、国でも東京都のほうでも、この木造密集地の整備ということで近年取り組み始めたわけでございます。つまり、これは道路政策の対象であるのかどうかということをご検討してほしいということでございまして、現状では、建築基準法で家の建て替えのときに、幅4メートルにセットバックしてくださいというやり方をしております。ですから、従来、建築行政の範疇でございます。ところが、これは百年河清を待つやり方でありまして、至るところ、実はセットバックができていないわけでありまして、昭和25年から50年たってもできていないわけでありまして、これはまさに生活道路そのものですので、こういう場所にこそ道路財源が、少なくとも一度も国の政策として支援されたことがない。こういう場所は、道路政策の対象にすべきかどうか、ぜひ考えほしい。私はやはりやるべきだろうと。つまり、今でこそ、こういう場所に取り組みする時期になったのではないのかという感じがしております。ある意味では、日本の中にODAが必要な場所がたくさん残っているというわけでございます。

それから、大阪の例でございますが、大阪も同様に、非常に広い範囲で木造密集地が広がっておりまして、主に昭和30年代、茨木市とか、寝屋川市、大東市、門真市で、こういう木造密集で文化住宅が密集した場所ができておりますが、近年ようやく少しずつ取り組んで、建て替えができてきましたが、まだほんのわずかでございます。ですから、こういうものを、例えば道路政策と住宅政策、あるいはまちづくりと連動して、もう少し強力にプッシュができないかということをご検討しいいのではないかと。こういう場所が、実は阪神・淡路大震災で燃えてしまったわけでありまして、これは人々の生命、安全を守るという必要最小限のインフラができていない場所ですので、やっぱり国策として、つまり、国の政策は今後選択的にやっていく必要があるわけですので、一般的な街並みは、もう国の政策で後押しする場所ではないと思います。自治体がみずからやっていく。ただ、こういう場所は、国がプッシュしないと動かない場所ですので、こういう場所についてどうするかということでございます。

一方、歴史的な街並みでございますが、これは今井町という江戸時代の街並みが残っている場所ですけれども、ここに貫通する都市計画道路を実は廃止しております。一方で、今何をしているかといいますと、電柱を撤去して、歴史のあるこの街並みに合うような形

の道路を生かした道路整備をして、一方では、居住者の方々は、昔のこれは重要文化財の建物ですけれども、一生懸命これを維持する。そういう契機となるのは、非常に道路整備が大きな役割を果たしますので、今井ほどではございませんが、全国には歴史的な面影を残す街並みが相当多うございますので、むしろ地方都市の文化なり誇りなりをどうするかという中での道路政策をどう考えるか。これは建物のことだけではないんですね。この道路に合わせて建物をどうするかという、そういう契機になりますので、それをぜひ考えていただければなと考えております。

さて、そこで、一方では、当然ながら、公共主体でやるものと、民間の活力をどう生かすということがございまして、その1つの例で、新宿の南口、JRの跡地に再開発、これはJR東日本の本社ができたところでございます。ここは、ご存じの方があると思いますが、非常に大規模に道路形態の歩道空間をつくっております。これは民有地なんですね。ですから、おそらく開発者みずからがこういうことを考案したのだと思いますが、ここは甲州街道があって、駅前があって、ここに大規模な公開空地ができることによって、都心に非常に質の高い空間ができております。むしろこういうことをどんどん推し進める。道路政策と連携してやってほしいということを、もっとやっていいのかなと考えております。

それから、もう一つの例でございますが、1枚飛ばして、これでごらんに入れます。これは公団晴海団地等々があった建て替えでございますが、河川沿いの道路空間の非常に良好な最近の例ということでございます。これは区画整理によりまして、道路を河川側に集めたんですね。その結果、例えば反対側の運河沿いには、こういう道路空間はございません。ここには歩行者専用の、非常にゆったりとした空間ができてまして、それとセットでこの高層ビルの再開発の中に花園ができております。これは、現在、かなり遠くの方々も来ているようでありまして、都心の中にこういう花園ができたということで、予想外に、かなり多くの方々が訪れております。ですから、こういう空間をつくるような道路整備があっていいのかなと思います。

それから、これは東京の日本橋川の河口でございますが、これはIBMの新川ビルでございます。この橋は、帝都復興事業のときのきれいな橋で、ここに橋詰広場、昭和5年にできている緑地があります。一方では、IBMのビルができるときに、公開空地ができております。親水テラスは河川事業でやっている、日本庭園風でよくわからないものができて、人が歩けないということではありますが、個々にやっていることはいいことなんです、もっとこれを全体的にやりますと、非常にすばらしい水辺の空間が生まれるはずでありまして、そういう政策をもっと展開していいのではないかと。その中で、特に橋梁と橋詰広場というのは道路そのものですので、これが非常に大きな財産でありますので、これをむしろ生かして、周辺の再開発とあわせて新たな公共空間をつくっていくという政策があってよるしいのかなと考えております。

その政策が必要な場所ということで、例えば、これは朝日ビールのある浅草の一带でございます。ごらんのような、世界に冠たる経済大国の河川沿い空間とはどうも言えない。



ですから、こういう場所に水上バスが来ても全く楽しくないのであります。ですから、日本人の国民性がこれであるのかと言われてしまいますので、何とでもこういう空間が変わるように、その中で道路政策が果たす役割があるのかどうかということをきちんと考えていく必要があるだろうと思っております。

そこで、従来、再開発に伴う公開空地、これは建築行政の範疇でしたが、きちんと道路と連携をとらないとよくなれないという悪い実例でごらんに入れます。これは青山にある国連大学、それから背後の再開発ビル、それから、後ろにこどもの城がありまして、3棟セットバックとして、せっかく青山通り沿いに大規模な公開空地ができていながら、全部分かれています。遮断されて、歩道とも遮断されている。ここはだれも歩いていないですね。ということで、本来であれば、青山通りに非常に豊かな青山広場みたいなものができるにもかかわらず、それをやっていないというのは、これは行政側のむしろ指導の問題である。あるいはみずからつくる側がそういう意識がなければ、そういう計画を誘導する責務があるんだろうと思います。ですから、青山通り、東京オリンピックのときにできた、大変重要な東京の財産になる道路でございますが、それをむしろ生かす形で周辺の再開発を誘導するということがあっていいのではないかと考えております。

それから、非常に豊かな道路空間の例としまして、表参道でございますが、これはごらんのように大きなケヤキ並木と、これは、近年建て替えが決まりましたが、関東大震災のときにできた、道路景観を配慮した住宅です。同潤会アパートですね。セットバックしております。この反対側に森英恵のビルができたということで、こういう良好な都市空間の中で新しい都市型産業、新しい建物の立地が進んでおりまして、近年急速に著名なブランドのショップが並んでいる。つまり、非常にすばらしい都市空間の場所だからこそ立地するわけですね。ですから、良好な道路をつくることは、経済活性化にも、長い目で見て効果があると考えております。

それから、これはパリの例でございますが、やはり近年、歩道を広げていまして、その中で、カフェをむしろ認める。これは道路をこういう形で商業的に利用するわけですが、一方でこの収入はまた税金として入ってくるということですので、むしろ道路をいかに市民生活を豊かにしながら、また財政収入も上げるのかということ、すべての道路にこういうことをする必要はないと思いますが、条件のあう道路では、むしろこういうことを考えていいのではないかという感じがしております。

そこで、逆の例で、パリの有名なカフェが幾つかございますが、その1つのカフェ・ドゥ・マゴであります。本店はパリの典型的なカフェでございますが、東京の支店が実は建物の中にありまして、つまり、これは私に言わせると、私の解釈では、日本では外部空間が、道路空間が非常に貧しい。非常に貧弱な空間であるため、逆にカフェは建物の中に置いてしまったということで、やっぱりカフェというのは外に出さなきゃいけないんですね。最近でこそ、スターバックスとか、いろいろ増えてきましたが、やはりそれはまだまだであります。これは、日本の道路空間が貧しかった時代の1つの再開発と私は考えており

ます。

そこで、近年、注目すべき例は、丸の内のオフィス街でございまして、イルミネーションをしたり、また1階にいろいろな店舗を入れたりということが始まっております。ですから、オフィス街自体を、こういうような道路空間を利用するということは、沿道のオフィスにとってもむしろ価値を高めるのだらうと思うんですね。ですから、逆にこの周辺のオーナーとか、テナントと一緒に、この道路空間を上手に質の高いものとして維持するという試みをもっとあっていいではないかという感じがいたします。

その逆の例でございまして、これは山手通りでございまして、まだ東京の道路の至るところに、完成していない道路がありまして、これは、例えば赤線を引いたところですが、建物が立っております。歩道ができていないんですね。ですから、こういう場所こそ、集中的に買収を行って、その結果として、むしろこの周辺の街路樹を広くしたり、また沿道にきれいなカフェができたり、ブティックができたりということになるわけでありまして。ですから、そういう仕上げをすることによって大きな効果をもたらす道は随分多いだらうと思っております。

そういう目で見ますと、こういう中途半端に完成している道路は東京にかなりございまして、それに対する対応策というのは、今までおそらくなかったのだらうと思います。これは良好な都市空間を形成するためには大変重要な場所でございます。

一方で、都市計画決定された道路の扱いについて申し上げましたが、阪神・淡路大震災の後に、これは昭和21年に決定された山手幹線、これは神戸から大阪を結ぶ非常に重要な幹線道路でございまして、これを緑豊かな幹線道路にしようということで事業化が始まりまして、現在、急速に進んでおります。ですので、阪神・淡路大震災の復興ということで集中的に未完成区間を整備したということが、近いうちにこれは開通しますので、おそらくこの周囲の街並みはさらに変わっていくだらうと思います。

それから、道路と沿道の地権者、あるいは居住者の協力ということでございまして、これは岐阜の例でございましてけれども、道路の余剰地というのは意外とございまして。これは道路を拡幅する際に、あわせて土地を買ってくださいということが結構多いんですね。道路としては使えません。ただ、よく見ると、非常に重要な道路空間、都市空間でございまして、岐阜の場合には、積極的に高齢者の方なんかにゆだねて、花壇にするとか、いろいろな取り組みをしております。これは2年前ですか、緑の都市賞の対象になった、評価された内容の1つでございまして。

それから、近年の民間開発に伴う道路整備ということでございまして、これは、今現在、よっつきりと高層ビルが出てきました。六本木六丁目でございますが、ここには環状3号線ですから、まだ未完成でございました。この民間開発に伴って、実は従来の六本木通りと環状3号線はつながっていませんでした。これをつなぐように道路を拡幅整備しまして、その道路用地はすべて民間が寄付しております。ですから、これは民間にとってもメリットがありますし、逆に行政にとっても、用地買収をしなくて済んだというこ

とで、つまり、お互いが相乗効果になるような、公共の道路整備と民間の都市開発をお互いに融合する。もっとこういう場所がおそらくあるだろうと思うんですね。それが先ほど言った環状線沿いにもかなりあると私は考えております。

それから、阪神・淡路大震災でございますが、これについては、また別の機会でもできればぜひ行政の方々が報告してほしいんですけども、道路財源が集中的に投下されておまして、阪神・淡路の復興は道路財源なしにはできなかったと私は思います。ここに現在の狭隘道路と、拡幅している様子が示されております。それから、これは余談でございますけれども、真ん中は都市局審議官、山本審議官でございます。くまなく案内をいたしました。

それから、これも重要な成果だすけれども、ミニ区画整理です。地元の方々が、実は強引に区画整理をやったということで、当時は評判が悪かったんですが、非常に大きな成果がありまして、地元の方が自発的に区画整理をやりたいたった場所でございます。これは2メートルの狭隘道路が4メートルに広がって、宅地の狭い方々が共同で、こういう立派なマンションを再建したというすばらしい例でございますが、これにも、やはり道路整備の1つの成果だと思います。

それから、これは知られていない復興でございますが、実は旧農村集落が市街地に取り込まれている場所は日本に数多くございます。集落の中は幅2メートルぐらいなんですね。ところが、これは宝塚でございますが、住民と相談しながら、現道路は曲がりくねっています。これでいいと思うんですね。戦後一度もこういう場所については、道路政策として取り上げたことはなかったと思います。やはりこれはやるべき場所だろう。道路財源こそ、こういう場所に投下すべきだと思います。

同様に、これは伊丹市の郊外集落であります。実は既存の道路は幅2メートルでした。これは住民が相談して、地区内の幹線道路を6メートルに広げまして、右手の奥の写真でわかると思うんですが、車が4台とまれるようになっています。従来、車が入らなかった場所ですね。ですから、ここはもともとリッチな方々、ですから、郊外農村というのは非常に豊かな方々多いわけでありまして、ここは6メートル道路にすると、ものすごい大きな経済効果をもたらすということでございます。ですから、地域に任せるということではなくて、こういう場所が日本全国に多うございますので、やはりある時期に集中的に集落の道の整備ということはきちんと取り上げていいテーマであると思います。

これは、私が委員長をしている岐阜県の各務原市の状況でございますが、もともとの農村集落の道路は、のどかだったんですが、だんだん建て詰まってくるんですね。これは結局、後の密集市街地になるわけでありまして、やはり一度きちんと整備する必要があります。これは全く居住者からすると違法状態ではございませんで、1930年代以前は、日本の法律は実は幅員2.7メートルで家を建てられました。9尺ですね。ですので、むしろその時代にできた道がかなり多いわけでございます。これをどうするかということでござい

これはご存じだと思いますので、省略いたしますが、過去、日本の戦前から戦災復興にかけて、すばらしい道をつくっておりました、例えば昭和通りの姿、すばらしい道路景観が、民間の写真帳の表紙になった。これは、現在のいろいろな刊行物の中で、道路が表紙になることがあるのかと思いますけれども、やっぱりあまりないんじゃないかと思うんですね。ですから、こういうものをつくってきたという先輩の方々の業績を思い起こしながら、今の経済大国と言われている中で、何をなすべきなのか、もう一回きちんと考えるべきだろうと思います。

それから、例えばNHKニュースで、これは実はある都市開発のときの、背後の都市開発を紹介するためのパンフレットなんです、手前の橋を出しているんですね。これは隅田川の橋梁でありまして、関東大震災の復興でつくった美しい橋です。これは明らかに文化遺産となっている橋だろうと思いますので、こういうものをつくっていくことが求められているのだらうと思います。また、非常にすばらしい財産を道路でつくってきたということは、堂々と言うべきだろうと思います。

そこで、これは函館の大火復興の広路でございますが、著名な夜景は、実はこの明かりの帯であります。ですから、函館の夜景も、大火の復興の都市づくりの道路整備のおかげだとはだれも思っていないわけでありまして、現在、夜景は重要な観光資源でございますが、実は観光とまちづくり、道路づくりというのは大変大きな関係がございます。

それから、戦災復興でつくられた全国各地に無名の遺産がございます、これは岐阜の本郷通りでございますが、ごらんのようにすばらしい並木道の中で、奥にお年寄りが子どもをあやしております。ですから、ここも、地元の行政が必死になって守ってきた道でありまして、ある時期は、ここに並木の葉っぱが落ちる、けしからんと苦情があったわけですね。そういうことを一生懸命やった中で、最近は地元の意識が変わりまして、この並木道を伸ばしたい、もとに戻そうということを始めしております。ですから、国民意識も随分変わってきたのだらうと思います。

そこで、例えばもとに戻すべき道ということで、これは実は第一勧業銀行の本店の前から、旧長銀の本店の前を抜けまして、現在の経済産業省、右手の海軍省は現在、農水省でございますが、この道は、本来は日比谷公園と一帯で、真ん中に遊歩道があるすばらしい道としてつくられたわけでございますけれども、戦後、遊歩道を狭めております。こういうところこそ復活すべきだと思うんですね。有名な仙台の定禅寺通りは、実はこの断面です。ですから、これがもとに戻れば、皆さんがここにサンドイッチでも持って、昼間ここを散歩するとか、おそらく中央官庁の皆さんはそうされると思いますので、ぜひこれはもとの道路形態に戻す、これは交通量から言っても可能な場所だと思いますが、まだまだそういう場所は、よく見ると、これは国策として国の体面を保つために必要な道路空間の一部であらうと思っております。

そういうことで、実は最近、道路の断面を考えたら随分変わってきてまして、現在、高速道路を地下で通している山手通りでございますが、非常にゆったりとした歩道と自転車道

をつくる。こういう芽生えが今出てきているということで、私は、これは大変いいことではないのかなと思っております。これは墨田公園の本来の姿ですね。

それから、日本では全く無名でございますが、ドイツのフランクフルトでは、20世紀の初めに、非常に広幅員街路で、並木道があって公園があるような、こういう遺産となるストックを随分つくっているわけでありまして、で、日本はどうかということは、やはりもう一回きちんと考えておく必要があるだろうと思います。

それから、これは田園調布のモデルとなったサンフランシスコの郊外住宅地、左は私の顔ですけれども、ここは80年たってもきれいな姿を維持しております、ここも公共空間の道路と私有地の歩道上の植栽の空間がセットで上手に維持されている場所でございます。

一方、ひろがえってみますと、では、そういう遺産を日本は維持しているのかということでございまして、これは京橋でございますが、高速道路が通過して、かつての橋詰に今、交番が建っておりますけれども、確かに交番はデザインをしているとは思いますが、もうちょっと、過去の財産である空間をどう生かすのかということは、もう一回考えていだろうと思っております。

それから、知られていないけれども、あちこちに実はいろいろないい事例がございまして、これはたまたま知った長崎の宅地開発でございますが、かなり広い道がつくられている中、途中から坂道になります。真ん中が非常に広い桜並木なんですね。おそらく今、非常にすばらしい景観になっていると思いますが、よく見ると、意外とこういう事例は全国に、知られてなくてもあるんだろうと思っております。

それから、例えば歴史的な街並みの修景整備ということですと、1つの非常にいい例としましては、金沢の武家屋敷の、屋敷そのものの復元はできませんが、土塀とか、水路とかを含めて、かつての雰囲気醸し出されるように丁寧に直していく。こういうことをすべき場所は随分多いと思うんですね。おそらくこの周辺に土地をお持ちの方々は、これに合わせた建て替えをされているのだろうと思います。ですから、歴史的な空間を復元したり、生かした街並みをつくることによって、また周辺の地権者に、それに合わせた、新しい現代的な中での歴史的な、伝統的な街並みをどうしたらいいかよく考えていただくという中で、道路というのは大変大きな役割を果たすのだろうと思います。

一方では、これは実は日本各地で考えるべき場所があると思います。これは札幌の例でございますけれども、開拓当初の防風林、現在は全く必要ございませんけれども、それを道路として確保しております。防風林そのものが都市計画道路になっていまして、すばらしい景観として残っている。ですから、これは農林業の遺産で保たれてきた場所を、道路空間、つまり、都市の公共空間として維持すべき、あるいは維持しないとなくなってしまう場所が随分あるんじゃないか。

1つの例を出しますと、これは浜松でございますが、これは三方ヶ原の戦後の開拓農地のところに防風林のネットワークがございますが、現在、周辺はごらんのように宅地開発

が進んでおります。ですから、右側に新道ができておりますが、現在は、旧道と防風林を公有化するという事で、一帯を緑の空間にするということをして現在進めております。これも大変結構なことだと思います。

一方で、海外にはまだまだ学ぶべき事例がございます、日本は非常に遅れているということで、特に路面電車でございます。特にヨーロッパでは、これについては非常に積極的に復活の措置をとっております、これは環境首都として有名なフライブルクでございますが、これは日本と同様に、空襲で一回丸焼けになった都市でございますけれども、ごらんのようにドイツの伝統的な街並みを復活させて、その中で水路を残して、これは復元です。そして路面電車が通ってということで、こういうことをやることによって中心市街地が維持されているということでございます。

その中で、外周の環状道路のところに、実は駐車場ビルをつくっているんです。これがおもしろいんです。これは新しくつくったビルなんですね。駐車場の上が住宅です。こういう政策をして、街の中は歩いて暮らすということをしております。

それから、最近の路面電車の中で、非常に質の高いのがストラスブール、ヨーロッパ議会のある都市でございますが、これは超低床車両でございます、お年寄りがつまづきやすくなるわけですが、安心して入っていける。あるいは車いすでも入れるということで、大変静かで騒音もないということで、当初は大分議論があったようなんですが、導入した結果は市民は大変好評だということでございます。これにあわせて、なるべく乗ってくださいと、いろいろな政策をとっております。近年、2000年に第2本目の路線ができて、ごらんのように、これも都心部でございますが、半分路面電車式にしまして、あわせて右側は歩道にする。奥の写真は中年の男女が肩を組んで歩いています。日本もこういう空間を多くつくるのが大変重要だろうと思います。その区間によっては、真ん中の車線をつぶしまして、芝生の路面電車敷にするということですね。

それから、上はヘルシンキの例でございます。左はサンディエゴですが、これは電車をそのまま乗り入れてしまう。これは市役所の目の前でございます。こういうやり方もできる。

それから、これはロッテルダムでございますが、大きな交差点、ロータリーが芝生の広場になっていまして、その中を路面電車で行く。日本でも、わずかに岡山のように頑張っている例はあるわけでありまして、まだまだごくわずかでありまして、右のロッテルダムのような事例はまだ日本では存在しないわけでございます。

それから、道路の断面というのは、実はもっと自由にいたしますか、その地域に合わせて多様にしていいたのではないかと考えておまして、ロッテルダムの都心部の例ですけれども、右側に歩道がありまして、路面電車敷がありまして、片側2車線道路、茶色の道は自転車専用道です。芝生があって、さらに左側に並木があって歩道がある。ですから、左右均等である必要は全くないわけでありまして、広島平和大通り等含めて、日本でも幾つか事例があるわけですが、ヨーロッパは、シャンゼリゼほど有名ではなくても、こういう

道路は随分多いということでございます。

そこで、同じくロッテルダムでございますが、おもしろいのは、電動車いすはとも自転車と同じ扱いのようでありまして、左側に自転車専用のレーンがございます。ですから、こういう自転車専用のレーンが確保されていることによって、多くの市民が自転車を利用しているということでございます。

それから、これはイギリスの実は20年前に出た本でございますが、イギリスにおける都市計画の遺産ということで、これは王宮から庭園から道路から全部入っているものでございますが、美しい都市をつくる。それは、つまり、都市の観光と一体なんですね。この本は、実はイギリスの観光局と王立都市計画協会が一緒につくった本であります。ですから、これは国土交通省が、都市局と道路もありまして、また観光も一緒になったわけですので、省庁合併の1つの大きな成果ということで、こういうものをやってほしいというのが私の切なる願いでございます。

これも全く無名の場所でございますが、道路形態を非常に自由につくっておりまして、ところどころ蛇玉のように楕円形の緑地があって、周囲は大体5階建てぐらいの20世紀初めの市街地でございますが、その中にこういう広場があって、両側は路面電車が通っております。こういうような道路のつくり方をもっと日本でやっていいんじゃないかと思うんですが、残念ながら日本ではほとんどございません。

これはロンドンの例でございますが、美しい都市だからこそ人々が来たいんですね。日本から大量に女性がヨーロッパに行って、食事をしてお金を落としているわけです。この逆のことを日本はしなければならぬわけですので、日本の場合、欠けているのは都市空間の美しさでありまして、そこさえよくすれば、こんなに安全で、日曜日もお店が開いていて、また食事也非常に健康で和食があつたりするわけですから、都市の公共空間さえよくすれば、非常に多くの方々が日本を訪れると思います。これは重要な国策として取り組むべき、都市づくり、道路づくり、それから観光政策を考える中で、道路空間は大変大きな要素を果たしていると思います。

それから、ストラスプールに戻りますと、さりげない、これは市役所の目の前ですが、後ろからお年寄りが犬を散歩させる。若い女性がのんびりと川べりで本を読んでいる。こういうような空間でいいわけでありまして、こういう場所が多くつくられるということが道路政策の1つの目標とすべきものであろう。右側は路面電車に乗る場所でございますが、特段お金もそれほどかけてないんですね。ごてごてしたデザインもございませんで、要は政策とやる気があるかどうかということだろうと私は思います。

これは東京とボストンでございますが、東京の首都高速道路は、まだこういうことでございます。ボストンは、皆さんご存じのように、現在、この高架の高速道路を撤去しまして、地下化してもっと高速道路の機能を強化して、一方、地上は屋上公園にして周辺の再開発をする。これを現在強力に、連邦の補助金が入っていると思いますが、進めております。そういうことと同時に、ボストンはハイテク宣言をやったり、また有力な大学があ

る。また都市の観光としても非常に魅力があるということになっておりますので、東京はそれを追求する場所が多々あるだろうと思います。

最後に、道路政策というのは、考えようによっては非常に大胆にできるということで、実は西宮の夙川公園、これは阪神地域で有数の桜が有名な場所でございますが、河川全体が公園化された日本で最初の例ですけれども、何と事業化の手法は道路でやっています。末尾で参考資料を追加しましたが、西宮で最初の都市計画決定は、この夙川公園を保存するために、方策を一生懸命考えた結果、当時の内務省と兵庫県が一緒になって考えたアイデアは、これを道路と考えればいいと。車道がない都市計画道路を決定したわけでありまして、人間の知恵があれば何でもできるということでありまして、その結果、河川の中も歩けたり、非常にすばらしいインフラがつくられたということでございますので、これは実は道路でつくった公園であるということでもありますので、やはり大胆で柔軟な発想をすれば、いろいろなことができるのではないのかなということでございます。

少し時間超過かもしれませんが、いろいろ問題提起ということで、1つ申し上げたいことは、確かに欧米の中で学ぶべきことはまだ多々あると思いますが、我々の先人も随分頑張ってきていることが多くございまして、その中で日本の現状と今の都市化の状況、経済状態の中で、かなり思い切ることができるのかなということでございます。つまり、道路政策の必要な場所は随分あるのではないだろうかというのが、一言で申し上げたいことでございます。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。大変これからの道路政策を考える上で、示唆に富む話、しかも大変説得力のある話であったと思います。

今に関係するいろいろな資料等を道路局のほうでも少し準備していただいているようですので、それを簡単にご紹介いたします。

それから、その後、私はさっき忘れてしまったようなんですが、この前の第1回の会議で出した私どもの意見に対しまして、いろいろな反響が返ってきていますので、そのご披露もお願いしたいと思います。

【説明員】 それでは、資料 - 3をお配りしておりますが、今の先生の説明とかなり重複しておりますし、特に補足することもないと思いますので、時間の関係もありますので、省略させていただきたいと思います。

それで、今、部会長からお話がありました参考資料1 - 1に戻って恐縮でございますが、基本政策部会に寄せられた意見ということで、簡単にご紹介させていただきたいと思えます。

3月5日に出して以来、3月19日現在で137件回答が来ております。手段としてはファクスとメールが約半々でございます。一番最後のページをちょっと見ていただきますと、フリーアンサーだけではなかなか意見をいただけないということで、部会長からの6つの方向性についての賛否もあわせて聞くような形で意見を募集したものでございます。



こういう簡単な意見募集の集計ということでありまして、6つの方向性のうち重要と思われるものということで、1ページ目に戻っていただきまして、合計のところにございますけれども、一番多いのが32%、車中心の施策から、歩行者、自転車など生活重視の施策へというのが一番多くて、その次が、量的拡大重視から峻別した新規投資と既存施設の有効活用が24%、その次が、道路単独主義からインターモーダルな総合的交通システムというのが18%というような内容になっております。都市別とか、年代別に分類していますが、130サンプルということで数が少ないので、あまりこれは分析してもどうかなという感じでございます。

内容を2ページからまとめております。前回の部会長の方向転換のペーパーに一応沿った形で整理をしております。一部だけご紹介いたしますと、例えば量的拡大から既存施設の有効活用というところについての意見でございますが、ポツの2つ目でありますように、圏央道とか外環の未完成部分を早急に完成するというようなことで、選別した投資をやるということについて最優先課題だというような意見でありますとか、その3つ下であります、個性ある地域づくりのためにはということ、量的なストックは満たされたと断言することは独断であり、大いに反対するという反対意見も寄せられております。

それから、2番の市街地において車中心から歩行者、自転車、生活者重視の施策へということも、いろいろな意見をいただいております。例えば2ページの一番下でございますが、車の走らない道路、歩行者だけの道路があまりにもなさ過ぎる。日本という国のレベルの低さを今の道路行政はあらわしているという厳しいご意見もいただいております。

3ページ、4ページ、ずうっとありますが、省略いたしまして、4ページのその他の項目がございます。その他のところの一番下に、部会長試案に関してということで、総合的なご意見をいただいております。例えばとにかく大転換を図ることには大賛成であるとか、遅過ぎるくらいだとかというようなご意見、それから、次のページにまいりまして、5ページの上から2つ目でございますが、部会長試案の現状認識についておおむね共感できます。なぜ国民と道路行政のギャップが生じたのか、よく考察してみる必要があると思います。時代の変化、国民意識の変化で片づけたのでは審議の意味がありません。

それから、その次でございますが、国際市場経済化、人口構造の激変、自然環境保全意識の高まり、以上の3つの変化の中で、道路とは何か、どのような機能、体系が必要となるかを徹底討議していただきたいというような、かなり根本的なご意見もいただいております。簡単ですが、以上でございます。

それから、続きまして、資料4も配らせていただいておりますので、説明をさせていただきたいと思っております。

資料4は、新たな道路行政運営システムの見直しに向けてということでまとめております。

まず、左側に行政運営のあり方でございますとか、道路と他の主体との関係の見直し、それから制度の見直しの項目が並んでおります。この項目と、最初に資料1で説明しまし

た、生活の質を高めるとか、経済の活力を高めるといったような議論のテーマとの関係は、言ってみれば縦糸と横糸の関係だと考えておりました、生活の質を高めるとか、経済の活力を高めるといったのが、いわば道路政策の目標に相当するもので、こちらのほうは、その政策目標の実現を支える制度とか、システムにかかわる論点だと考えております。

これにつきましても、第6回目の部会でまとめて議論いただきたいと思っておりますが、きょうのテーマも含めまして、今後の議論のテーマとも密接に関係いたしますので、今後の議論の参考にしていただくという趣旨で説明をさせていただくものでございます。

真ん中の欄に、さまざまなご批判や意見を踏まえた議論の論点をまとめております。一番右の欄には、参考までに現時点で想定される対応案を項目として示しております。時間の関係もありますので、論点を中心に説明をさせていただきます。

まず、道路行政の進め方でございますが、上の2つの項目が行政の目的に関するものでございまして、事業費や、事業量を目標にするのではなくて、事業により達成される成果を目標にするというような論点でございます。

また、つくり方の論点がその下に並んでいるかと思えます。速く、安く、効率的につくるということでありまして、例えばオーバースペックになっている構造規格も、地域の実情に合わせる、いわゆるローカルルールを導入ですとか、既存施設の有効利用の観点から、新規投資よりも改良投資に比重を移すといったようなことが主要な論点ではないかと考えております。要は真に必要なものを効果的に、効率的につくるといふことかと思えます。

次は、公と個が協力して、計画づくりでありますとか、道路の使い方、沿道との調和などを行う仕組みが必要ではないかということでございまして、これまでも試行的に一部進めておりますけれども、例えば計画の早い段階から、地域住民等の知恵を取り入れるべきだといったようなことでありますとか、近年、特に自発的に社会に貢献したいというお考えをお持ちの個人の方が大変増加しております。単にボランティアで花を植えるということにとどまらず、道路の利用を地域の問題として、例えば路上駐車をみんなで排除しようとか、沿道環境の改善方策を話し合おうとか、そういった行動をしたい個の潜在力を引き出すような受け皿を、道路行政としても用意する必要があるのではないかと考えているところでございます。

次が、地域という空間の広がりや道路との関係でございます。

自立した圏域を支える必要な道路がほんとうにできているのかといったようなことですか、まちづくりとか地域づくりの要請に道路がきちっと対応できているのかといったような問題意識、さらには、道路の空間が多様な利用者のすべてに100%満足とはいかないのですけれども、限られた空間を多様な利用者に適切に配分がなされているのかといったような論点でございます。

次が、国と地方の関係の見直しということで、国と地方については対等なパートナーとして地方の意見をきちんと政策に反映させるといったようなこと、それから地域の自主性を尊重しまして、地域の実情に合った効率的な規格で道路の整備をするといったようなこ

と、さらには権限とともに財源も移譲すべきといったような議論もございます。

それから次が、有料道路制度、料金制度の見直しで、今、一番ホットな課題かと思えます。早期整備を目的といたしまして、借金で道路をつくって料金で返すという方式はもう既に限界に来ていると思っております。そのため、有料道路と無料道路の使い分けを明確にする必要がありますし、料金が高過ぎるという批判でありますとか、そのために十分な利用がなされていない路線がございます。高速道路の新たな整備手法の導入でありますとか、PFIの試行といったものも含めまして、総合的に見直しが必要ではないかというふうに考えております。

次が、受益と負担のあり方でございます。道路特定財源の水準でありますとか、用途を含めた見直しの論点でございます。大変世の中の関心も高く大きな課題だと認識しておりますが、具体的な検討はまだまだこれからといった状況でございます。

それから最後に、その他関係機関との連携のあり方ということで、公共交通との連携でありますとか、公安委員会の取り締まりと協力して、道路の利用効率を上げていくとか、その他の行政とも調整をさらに強化していくとかいうことでございます。

以上、ごらんいただいてわかりますように、内容の詰めだとか論点もまだ抜けているところがあるかと思えます。ほとんどこれからさらに検討を進めていかななくてはならないという、極めて不十分なものでございますけれども、委員の皆様方のご意見をいただきながら、第6回の議論をするときまでに詰めさせていただきたいと思っております。

以上でございます。

【部会長】 はい、ありがとうございます。

大変わかりやすい、しかも率直な形で整理していただいたので、これからも何度も見直しながら進めていきたいと思えます。

それでは、きょう、先生にお話をいただきました生活の質の向上へ向けての道路というふうなテーマにつきまして、いろいろご意見をいただきたいと思えます。委員の方々はもちろんですが、それ以外、道路局の方々もご意見あれば、どしどしお出しいただければと思えます。それから、できれば最後に時間があれば、出席していただいている方々にももしご提案があれば出していただきたい、私どもと一緒にどうすればいいのか、できれば考えていただきたいと思っております。

それでは、どなたでも結構です。先生、何かまず皮切りに。

【部会長代理】 1回目をのっぴきならない理由で欠席いたしましたので、前回の議事録は拝読いたしましたし、今の話もよくわかるのですが、ちょっと手戻りコメントになるかもしれませんが、お話をさせていただきます。

今、先生のお話を聞いていて、当たり前と言えれば当たり前、不思議と言えれば不思議な現象があったんですが、道路局の方、気がついたかどうか。先生の専門ですから当たり前と言えれば当たり前なんですが、数十枚の写真のどこまで持っていても、外国のどこへ持っていても、車のラッシュ状況の写真が1枚もありませんでした。せめて車と言

例えば乳母車とバイクと自転車と、ようやく出てきた最後のロンドンの車はバスでしたから、乗用車の群像というものがなかったんです。それで、道路行政の一番新しい断面が語り尽くせているとは言えませんが、大方のところの問題点が語られているというところに実は極めて特徴的な時代だろうと。つまり、私はあれを見ていて、頭の脳みその中のかなりの部分が非常に快適になりましたけれども、そういう時代だという認識が一つあるかどうか。あるいはあるならばどのぐらいの脳みその中の占拠率なのかということが、一つ大事なテーマなのかなと。

だからと言って、道路の持っている社会資本としての多面性というのでしょうか、こういうものをこれから考えていくのは非常に大事ですけども、しかし道路の持っている最大の機能である移動性についての議論も忘れてはならない。ですから、2つに分ける必要があって、一つは言われているところの都市再生の論なんですけど、都市再生はおこがましいというのが私の考え方でありまして、再生という以上は完成したものを再生させるのが論理的な言い方なんですけど、日本の都市はまだ完成していないんですね。それをどうやって再生するのという乱暴な言い方が一つありまして、それを道路局側に言うならば、完成しなきゃならないものを早く完成させろというのが一方にあるわけです。ですから、時間軸で分けるならば、その手のものの完成度を高めるということが、言うところの政府の求めている都市再生につながる道路行政側の最初の責任だろうというのを一つ認識した上で、もう一つのほうのやや時間軸を遠くに置いたときの道路の多面性というところをどう考えるのか、きょうの先生の全体説明はその第2部のほうの大方を説明していただいたという意味で、非常に総論的によくわかったと、こういうことではないかと思うのです。

それで、先生のお話は、かねがね読んでおりましたし、きょうのリアクションも拝読しましたし、私なりにこの前の委員会の分科会のお話を、いろんなところで私にもリアクションがありましたので、それらを含めて申し上げたいのは、2点ばかりあるのですが、一つは、国と地方の関係も含めて、国土全体が道路という社会資本を一つの手がかりにして、どういう姿になりたいのかという全体的なイメージを描いておかないと、また迷路にいつてしまうのではないかという意味での全体像、大きなデザイン論というようなものが1つあって、そして、時代になかった道路のあり方というものを考えていくという、そのフレームをやっぱりしっかりつくっておいたほうがいいのではないかということが1点でございます。

それから私は、道路関係の行政でいろんなところに口を突っ込んだり、顔を突っ込んだり、足を突っ込んだりしておりますが、よく出てくる地元要求、あるいは利用者要求、住民要求という言葉の裏で、政治要求が入り込んでいるのではないかということが大変多いと思います。これは、行政を担当なさっている方については宿命的不幸かと思えますけれども、我々審議会で話す上では、この政治要求についてきちっと区別しておいたほうがいいと、つまりほんとの地元要求は何なのかということについて洗い出しておかないと、地元要求、住民要求という名の政治要求にごまかされて、道路行政がこれから新しい道を

歩もうとすれば、とんでもない過ちを犯すことになりかねないということが私の今回の最大の恐れなんです。

そのことに関連して申し上げるならば、地元要求のほんとのユーザーは何を求めているかについて、大P Iをもう一回やってみてはどうかということ、この間社会資本整備審議会の本審議会でも申し上げました。どうも国民全体は、車というものに乗りながら、自分でハンドルを握るその瞬間に、これでいいのかなと思っていることは事実なんです。道路分科会の会長に自動車会社の方が座られた。これは、何か皮肉めいても聞こえますけれども、それはさておいても、車に対して国民全体が何かすきま風が吹いている。これで21世紀の我々の時代的責任を果たしていけるのかという思いがあって、それでなおかつ道路に対してどういう要求があるのかについて言っていくと、先生から個人的に指示を受けまして、地方にある道路のあり方をちょっとコメントしろと言われましたが、例えばその1つの解を出すならば、私は高崎の田舎に住んでおりまして、小さな道路工事の一つ一つをかなり点検しておりますが、全然違う要求を持っていますね。群馬県が高速道路をまあまあのところまでいったからではないんでしょうが、全然違う要求が地元要求として僕には見えるんですが、私の住んでいる小さな町から、群馬県庁を通じて道路局に挙がってくる地元要求、あるいは何か別の声が入ってきて、地元要求とされている群馬県の道路要求とは違いますね、明確に。ここのところをだれが聞き分けるのか、聞き分ける方法がなかったり聞き分けにくかったら、それをいわば別の力に対して抵抗するようなシステムを、新しい道路計画の中につくってみてはどうか。私はそういう意味での言ってみればガードをどこかでしておかないと、官僚の皆さんもつらくて耐えきれない。せっかく新しい道路行政に踏み出そうとしているけれども、またもや何とか議員の犠牲になりかねない。もうそういう思いを皆さんなさっているわけだし、私も具体例を聞いています、この省の中でも。だからあの人がいなければいいというのではなくて、その種のものがいわばあるところには必ずあるんですね。それに対する抵抗力をどう養っておくか。これは認識の問題と同時に制度の問題なんです。これが道路の新しい何とか年計画の中にどうはまり込むのかわかりませんが、この認識がないと、やはり霞が関とほんとのユーザーとの認識のずれの解消は果たせない、こういう思いを一つしております。

その意味で、きょうの先生のお話は、車なしに道路のことが話せた、ここのところの新しさについて皆さんのご認識をひとつ深めておいていただければいいかなと思いました。ちょっと長くなりましたが。

【部会長】 はい、ありがとうございました。あと、いかがでしょうか。ございませんか。

【委員】 先生のすごい資料を見せつけられて、委員というのはこういう大変な準備をしなくちゃいかんのかなと思って、そっちのほうに逆に心配になってしまったんですけれども。

今、部会長代理からの指摘も含めて、私はまず、さんの全体の問題意識、都市空間

の美しさがないじゃないかという点については、ほんとうにこれは、日本の恐ろしい問題だと思っております。つまり、こういうごちゃごちゃごちゃごちゃした中を一生生きてきた人たちと、それから見事な景観の中で子どものころから育った人たちと、何か全く違う人種になっちゃうのではないかと心配するものがあるんですね。私も先週たまたまヨーロッパの機関投資家を回っていつもの仕事をやっていたわけですが、この部会に入ってから、ああいうふうに回りますと、あの景観の美しさ、あれが毎日朝起きて、会社に行くときも見ている。帰りも見ている。週末も見ている。窓の外を見たらそれを見ていると。そうやって生きてきた人たちと、窓を開けたら、ラーメンとか何かそんな旗が立っていて、ごちゃごちゃしていて、景観と言えるようなものがほとんどない、これを何十年も生きてきた人たち、発想の根底からちょっとおかしくなってしまうんじゃないのかなという気までしております。

その意味では、先生からこういうふうに言いだしたこと、観光の経済効果、外の人を呼び入れてお金を使ってもらおうというのも一つありますが、まさに国民の美意識というところでも、きれいなものをずうっと見ながら生きている人たちと、そうでないものを見て、まあ、こんなもんやろなど、毎日やっている人たちの発想の違い、スケールの違い、こういうところはやはり深刻に考えなくちゃいけないんじゃないのかなという気がします。

国民的美意識と言っても、日本には日本固有のすばらしい美意識があるわけで、ただそういうところを見に行こうとしますと、どこか京都の料亭か何かに行かないとそれが見えないような、非常に限られた世界に残念ながらおりますけれども、もっと日本の固有の美意識を、例えば橋に応用したらどういうふうになるのかとか、道路にももしこれが江戸時代の人々が設計したらどういうことになったかとか、ちょっとそういうことを考えてみて、何か日本固有のものをもっと配置してもいいんじゃないのかなと。

私自身は道路とは関係ないですけども、とにかく江戸城を再建してほしいというのが一生の願いでありまして、あのぐらい美しいお城の建築をなぜ首都の人が見られないのか、小田原まで行かないと見えないのか、姫路まで行かないと見えないのかと思うと、それだけでも何か寂しくてしょうがないんですが。それはちょっと道路の話とは関係ないので、差し控えさせていただきますけれども。

もう一つの点で、これも今、部会長代理からあった、車の部分ですね、車なしに先生がずうっとこの議論をされた。それはそれ自体で非常におもしろいとは思いますが、ただ、この限られた例、欧米の例が挙げられたわけですが、これ全部徹底した車社会ですね。車の使用量、もちろんこれは日本の比ではないわけで、そういうところの人たちがこれを確保しているということ、私は、これは私の部分でしゃべらなくちゃいけなかったことかもしれませんが、私は先進国社会、車というものに大きな問題があるということとはみんなが認めておりながら、もうこれは切って切れない、一部の学者さん、評論家の方は、もうみんな路面電車でやればいんだみたいなことを言っていますけれども、絶対不可能だと思うんです。それは、よっぽどシンガポールみたいな全部が限られていて、そ

の中でやろうというところだったらもしかしたら可能かもしれませんが、今の先進国の人たちの行動半径を維持するのに、車なしではまず考えられない。それをどうやって調和させるかというのが我々のチャレンジだと思うんですが、例えばパリのきれいな道を見ている、急にるところからポーンと車が何にもないところから飛び出してくるんですね。調べてみたら、地下は全部地下駐車場だったと。外にはそれが見えませんが、違法駐車というふうにならないわけですけども、実は地下にすさまじい駐車場がつくられているんですね。サンフランシスコでも、ユニオンスクウェアというのは、全部駐車場であります。上はきれいな緑で、知らない人があれは自然の保護かと思われるかもしれませんが、あれは地下6階の駐車場である、プリモスクウェアもそうである。そういうところが整備されていてあれが維持されていると。

ところが日本は、どこかの学者が駐車場をつくったらもっと車が入ってきて混雑するからやめようと言ったのかどうか知りませんが、駐車場が極端に少ないわけですから、これだけ車を、世界でナンバー2の自動車メーカーであるにもかかわらず、駐車場整備は決定的に遅れている。それがあらゆるその他の問題を引き起こしているわけで、だから、道路というのも、もちろん重要ですけども、駐車場整備で調和するという、これなしでは、ちょっと、車なしでもいいんだという独裁者がいて、それがほんとに国民に徹底できるのであれば別ですけども、それができないという前提では、どうやって車社会を調整していくかということが最大のポイントではないかという気がします。

そういう観点から見ますと、だれも歩いていないのに立派な歩道があって、車の部分はめっちゃくちゃに渋滞しているというところも前回お話しさせていただいた明治通りの一部にもあるわけで、そういう部分は何兆円もかけてつくったわけですから、やっぱり移動性の部分ですね、移動性をちゃんと確保して、そこでどこかで妥協するというのも必要なんじゃないかなという気がします。

さんがいつかある時代にだれかがつくったんだという、この言葉はほんとに私も先々週たまたまヨーロッパを回ってきたこともあって、胸にぐさっと刺さったような感じがしたんですけども、だれかがそういう意識を持ってやらないと、これは絶対できないわけです。よく地域住民とかいう声が出てきますけれども、多くの場合、日本ではもう地域独裁主義になっているわけですね。民主的な手法で選ばれた人たちが決めたことを地域の一部の人が完全にブロックできちゃうという、これは欧米、どの国でもほとんど考えられない、すさまじい事態であります。それでまた地域の声だ、地域の声だと一部の新聞が書き立てるものですから、地域の声を聞かないのは民主主義じゃないと、地域の声を聞いたなら地域独裁主義になるだけであって、絶対に民主主義は成立しない。民主主義というのは、みんなが決めたから一部の地域の人たちが、しょうがないから自分たちは立ち退きましょうと。その分はちゃんとコンペイトしていただきねと、こういう形で、社会資本整備が行われる。それが先生のああいう世界を最終的につくり上げるわけで、いろんな意見が出てくる中で、地域地域と、何か地域と出るともう聖域みたいになっちゃって、

今の世界ではそれをとにかく評価しなくちゃいけないんだというふうになりますけれども、私はこの国は全体のバランスとしてちょっと逆方向に行き過ぎているという気がします。

それでは、ほんとうに必要な社会資本はできないし、できないから変なところでやる、変なところでやるからますますたたかれる、そういう悪循環に陥っているのではないかと。したがって、我々はこのふうにつくりたいけど、こういう理由でだめなんですということを、皆さんももっとはっきり言っていただいたほうがいいんじゃないかなという気がします。

【部会長】 ありがとうございます。あと、いかがでしょう。

【委員】 私は皆様のご意見を伺っていて、最初にコメントくださった部会長代理のご意見に近い感想を持ちました。先生のお話の中では、短期的イシューとしての渋滞の問題と、中長期的イシューとしての社会資本である道路の多面性とに整理がされていたと思いますが、きょうの委員のお話というのは、日本の財産となるような品格ある道路をつくっていかうという中長期的イシューにフォーカスしたお話だと理解しました。もちろんこの品格ある道路という課題は大変重要な論点だと思いますけれども、私としてはやはり道路を考える上で更に大切な観点としては、移動のためのインフラツールとしてのより効率的、合理的な道路の建設という方にまず目を向けるべきであろうと感じています。

この道路の効率的、合理的な移動のインフラ機能について十分に対応した上で、社会資本の多面性の方に、手をつけていくべきでしょう。また、こちらの課題を扱う場合には、道路の持つ多面性の各要素に対するウェイトづけについて大変な議論が必要になると思います。つまり景観にどれくらい金を使うのか、歩行者の安全のために車の自由度をどれくらい制限するのかといったことについて、慎重に国民のコンセンサスを形成しなければならない。

先ほど、宇都宮の住宅街の写真がありましたけれども、自分たちの土地を削って、それを公共緑地に供出している。これが地域住民のコンセンサスが成立するのであればどんどんやればいいと思います。ただし、セットバックを広げるとか、公共緑地にするというのは、自分の寝るスペースを削るということです。そうした自己犠牲を受け入れてまで景観や安全を優先させたいという人々が今の日本に現実にとどれくらいいるのかというのが問題になってくると思います。

その点について私は今の日本や、日本人に対してあまり期待できないと感じています。

私は経営コンサルティングの仕事で、地域開発だ、商店街の再活性化だというのをかつて随分やってきたんですけれども、最近は止めています。なぜやらないのか。日本中のどこに行っても、プロジェクト全体の合理性に対して、個人の自己犠牲、あるいは自己負担ということに対して、利害関係者が徹底的に拒否することが多く、建設的に話がまとまらないからです。例えば、なぜ青森まで新幹線が敷かれなかったかという話を聞いたことがあります。国鉄はとてとても積極的だったそうです。予算も内々についていた。だけど、在来



線の駅の南側に新幹線の駅をつくるか、あるいは北側に駅をつくるかで、地元がもめて、相手のほうに作るくらいだったらいっそのこと青森に新幹線は要らないという話になってしまい、結局つかなくなった。この話自体が真実なのかどうかは別にして、私が携わった再開発、商店街についても似たような結末が余りにも多いのです。

PIということも先生がおっしゃいましたけれども、私はこうした日本人に対してPIをやる必要については本音のところでは疑問に思っています。先ほど先生のお話にもありましたけれども、PIにおいて声大きい人というのは、政治家的な利権要求みたいなことが発端にして、利害関係者を巧みに組織化して、大きい声に仕立てていく、このようなやり口を知っている人が多い。そしてこういう人達のこういうやり口が通っていくケースが多いようです。かと言ってそうならないようにするために、行政独裁をやるかということも難しい。今のこういう日本人の民度ではこういう利害対立、利害錯綜がある事業に対して、全体最適に向けて行政として利害調整していくというのは非常に難しい。

そもそも住民要求、地元要求の話が政治要求にすり変わってしまうというのは、民主主義の仕組みからするとある程度宿命的なものかもしれません。そういう民度の国民がそういう政治家を選んで、それで予算の案分が、つまり負担と配分のあり方が決められるというのが、民主主義とそれに基づいた行政の仕組みですからしょうがない。

ではそれもしょうがないんだったら、それではまたどうすればいいかということ、とりあえず手を打つならば、徹底的なディスクロージャーが有効かもしれない。誰それという先生が強引にここに道を通せと言ったんで通しましたという具合に、政治的圧力や決定のプロセスのディテールまで洗いざらいオープンにしてしまうやり方は、多少の抑止力になるかもしれないと思います。では、それで本当に良くなるかと言うとそれも解らない。恐いのは、そうやって徹底的なディスクロージャーをしても、そうか、あのゴリ押しをする先生を担いでいりゃ、こんな無理も通るんだということが公知のことになって、ますますそういう人が人気を集めてしまうのではないかということです。もしかしたら、この場で議論するような話ではないのかもしれないですが、常に私はパブリックな仕事や政治に携わろうと思ったら、国民の民度ということ自体を客観的に認識しておかないと、教科書に書いてある建前としての仕組みだけで通していくと、やっぱりフェアじゃないプロセスと非合理的な結論にどんどん流れていってしまうと危惧しているのが正直なところです。

は、じゃ、答えを持っているのかということ、正直に言って大変難しいなと思っています。多分行政の皆さんも、一つ一つどこに道をつけるかとか、どんな案件にどのぐらいの予算をつけるかということで日々悩んでいらっしゃると思いますけれども、最終的には自分が今、どの書類にどういう判を押すか押さないかというのは、自分が死んだ後で神様が褒めてくれるか、あるいは生きている間に偉い先生の引きがあって、出世が一つ早くなるかという、その選択になっている場合が多いのではないかと。そして、どちらの方を向いて、つまり神様の方を向いて仕事するか、利権を持つ有力者の方を向いて仕事するかという判断になっているような気がします。

何か面倒な話になってきてしまいましたが、こうした現実を踏まえると、私はこの場では本格的に社会資本の多面性、これのウェイトづけ、つまりだれが何をどれくらい削ってそのコストを負担するのかということについてシユアな答えを探そうとするのは、余りにもやっかいだろうと感じております。

では、何をすればいいのという、もう少し扱いやすくてプラクティカルな成果に結びつくイシューについて議論したいと思っています。例えば、どこに道をつけるかを選ぶ上での客観的なクライテリアを作ってみるとかです。この指標を使うと、ほらね、こっちのほうがこれだけ効率的、合理的でしょう、ということに落とし込めるような評価の物差し、あるいはクライテリアというのをつくって、当面の短期的イシューに有効な成果を出して行きたい。もちろん、短期的とは言っても、渋滞をどう解消するかとか、安全性をどう確保するかということも、道路というものを扱うのですから、20年、30年の単位での十分に長い話になるし、重厚なテーマだと思います。私としてはそちらにより目が向いております。

以上です。

【部会長】 我々としては、この部会では、最終的には、だからどうすべきかというのを、極めて具体的に、政策の案としてつくらないといけないんですね。そういうふうな立場で、ぜひ考えていただきたいと思います。非常に難しい。

【部会長代理】 P Iの話、リアクションをいただいてありがたかったです。これは私の意見ではなくて、行政法の塩野先生からの受け売りですけども、P Iをやるときに一番気をつけなければいけないことは、1万人、3万人やったというのは大事なことだけれども、そのうちの何%の意見がここに集中したというパーセントでとるなど。1人でも、ピカッと光る意見を拾ってこい。これがほんとうのP Iだということを、私は大正解だと思っんです。だから、私は生活インフラとしての道路を徹底的に、小さなところで、私は高崎で高校生から道路のあり方論を聞いているのですが、ものすごくおもしろいことを言ってくれますよ。私どもが、とても気がつかないようなのが、ズバッと出てくるんですね。高校生にレポートさせると、会議全体があぜんとするぐらいの鮮度のいい指摘がありますね。これがP Iなんだろう。要するにピカッと光るという話ですけども。

その意味で、P Iをおやりになっていただきたいし、生活インフラとしての道路の10万人総点検もやっていただきたいんだけど、そのとき大事なことは、何%ってくらわないで、100万、10万人の中の1人、5歳の子供がこんなこと言っていたというのに、見落としのない目線というか、あるいは耳というか、そういうものを持てば、とてもいいP Iは必ず僕は成立するんだろうと思います。ちょっとそこだけつけ足させてください。

【部会長】 ただ、話としてはよくわかるんだけど、そのピカッと光るのを、だれが選ぶんでしょうか。それが、我々の実行可能な方法がどこにあるかという議論なのでね。

【部会長代理】 そうですね。行政センスもあるでしょうね、そこは。

【 委員】 私も、この委員を仰せつかってから、例えば、タクシーに乗ったときに、運転手に道路のいろいろな意見を聞かせてくれと、一種のPIみたいなことを一生懸命やっているんですが、1つ、やっぱりすごくどきどきとした話がありまして、それはあるタクシーの運転手が、一体この道路をつくっている人たちの中で、自分で運転している人は何人いるんですかと。あまりにも運転しにくいと言われたんですね。おそらく、きょうこの部屋におられる方で、自分でハンドルを握って官庁に来られている方はゼロなんじゃないですか。だれかいるんですか。ゼロですよ。

【事務局】 自動車通勤は原則的に禁止されているんです。

【 委員】 ですよ。そういう人が道路をつくったら、うまくいくはずがないわけですよ。

【部会長】 僕は毎日ですよ。

【 委員】 それは大変結構なことで。

【部会長】 いいことだとは思っていないけれどもね。

【 委員】 それはいろいろな事情があるんでしょうけれども。でも、実際にハンドルを握ってなくて、ああでもない、こうでもないと言われて、後からほんとうに、急にここから、道路のこっちからこっちへ行かないと右折できないとか、左折できないとか、非常に危険なところが、この国にはびっくりするほどたくさんあるわけですね。アメリカは国土が広いといえば広いんですけれども、ちょっと想像できないくらい運転に神経質になりますし、それが、安全の問題だとか、事故の問題だとか、全部重なっているんじゃないか。

したがって、道路局の方も、何%は運転をされるというくらいのことをやって、または、実際に運転を職業としている人たちからも積極的に意見、どこか特に危ないと思うところはありますか。そうすると、おそらくぼろぼろ出てくるんですね。私も、だから、そういうタクシーの運転手さんに聞いていると、ここはもう少し早いところから合流するようにしたら、どのくらい楽になるかとか、いろいろ言われます。そういう、まず皆さんがハンドルをとってやるということ、ちょっと例外になりますけれども。でも、そのくらいやらないと、一般の目線とまた大きなずれが出ちゃうんじゃないかなという気がします。

【部会長】 ありがとうございます。

先生、皆さんのお話をお聞きになって、またつけ加えたりされることがあろうかと思いますが、ぜひお願いしたいんですが。

私は1つ、皆さんにもぜひ考えてほしいと思うのは、私は、ともかく頭の中にあるのは、いい方向を出す、答申書を書くことだと思っているものだから、余計そう言うのですが、生活の質を高めるための道路という、先生の話の中で、随分示唆になる話があったわけで、最終的な方向を書くときにも、随分有効だというふうに思うんですが、それでもなおかつ、幾つか落ちているところがあるのではないかということが気になるわけです。

それは、どんなところかというのを、お気づきになったら、ぜひおっしゃっていただき

たい。

1つは、私は、遠隔の土地の生活の質。きょうの話というのは、ほとんど大都市をはじめとして、そういうところの話ですが、それも大事なことはもちろんそのとおりなんですけれども、それ以外のところに、我が国はまだまだたくさんの方が住んでいる。そういうようなところでどうするかという話。

それから、それに近いので、さっき、農村の幾つかの例が出ましたが、例えば、日本の道路事情の最も悪いところの1つは漁村なんですね。あるいは、生活状況も非常に悪い。日本の漁村の周辺の自然というのは、これは世界でも有数のすばらしいところなんです。だけど、あそこのインフラというのは、土地が狭いこと、地形が厳しいこともあって、非常にお粗末な状況であります。しかも、そこに住んでいる人たちは、そういうふうなのを改良していくことに対して、さっきから何人かの方の話にもありますように、極めて抵抗勢力であるわけです。こういうのをどうするかなんてというのは、やっぱりこの中で全く飛ばしていくわけにもいかないのかなと思っているんですがね。

先生の、必ずしも専門のところではないんですけども。

【 委員】 私がきょうの資料を用意したのは、実は1つ、暗黙でわかる部分もあると思うし、現時点ではまだそこまで言う必要はないだろうということではなかったんですが、先生のご指摘とは、ちょっと正面から答えなくて、横でちょっと振って答えますと、要するに、今、多分国民の、ある程度道路に対する見方は、やっぱり不要な道路をつくっているんじゃないかというのがあるわけですね。それともう一つは、いろいろな財政収入が限られてきた中で、道路のみにとというのがあるわけですから、私としては、1つはやはり、本来の道路政策が取り上げるべきものはあるんじゃないかという前提で、それを実は幾つかお話したというのがあります。

もう一つは、必ずそういうところに道路財源をどう考えるかと、ちょっと微妙な問題で、きょうは一切資料には出していませんが、ある程度、やはりガソリン税については、考え方は、基本的には利用者の負担、それで利用者に対するいろいろなものにこたえるということになるわけでありまして、当然ながら、それは一定程度、ある程度都市側に集積して住んでいる方々が負担しているものに対して、それに見合う、いろいろなインフラ整備が基本的にあるのかどうかというのが、きょう出している資料の1つの考え方のもう一つになっております。

それからもう一つ、国策として取り上げるべきものは何なのかという振り分けがあると思うんですね。もともと、前回の先生のご指摘もそうだと思うんですが、選択的という言葉が入っていたのは、つまり、何だかんだ言いながら、実はある程度のインフラをつくってきまして、ただ、本来あるべき姿よりは、どうかなというのが、もちろん主にあるわけですが、それはどの国なり、どういう日本の時代と比較するかというのはありますが、何だかんだ言いながら、実はこれだけの社会をつくってきたとありますね。ここがむしろ、私自身は、国の取り上げるべきことは、むしろ平均的な姿ではなくて、やっぱ

り先頭的に引っ張る部分と、やっぱり歴史的に一度も政策の光が当たっていない場所を、ある時期に、別にそこを未来永劫やる必要はないと思うんですが、やっぱりある時期、取り上げる。では、何を取り上げるかというのは、価値観だろうと思ひまして、そういう中で、例えば単純に都市と地方というのを分けるという考え方ではなくて、国の政策の後押しが必要かどうか。というのは、おそらく、その地域の自治体の財政なり、地域にある程度まばらに住んでいる方と並べましたら、当然、その地域から上がっているガソリン税もそんなないわけですから、純粹に受益者負担のようなことで考えていくと、どうしても都市型集中になりますけれども、やっぱりそれではまずいわけでありまして、どうするのか。その中で、結果的に遠隔地なり、それから、阪神・淡路のときの淡路島の漁村の復興の姿を見ていますと、もう少しきめ細かなやり方で、随分地域にとっていつくり方があるのかなとしながら、やはり、あまりそれは政策的には、まだ出てこなくて、やはり国の政策対象は、かなり大きな、大規模な都市改造を伴う区画整理。それが当然、支援対象になるわけですが、漁村も、ここを道路一本通すと、かなり改善されるなという場所が、むしろ、農水側の事業として取り上げていることが結構多いんですね、漁村の環境整備とか。

ですから、それはそれであるからいいのかということなのか、一応、一回、国民とか市民とか農民とか、人々からすると、道路は全部道路としか思っていないので、一回、ともかく公道となるような、公の道というのはすべて道路政策として一回、必要な道路を総点検して、その中で国土交通省としての国の政策としてやるべき対象は何なのかと。これはむしろ、地域できちんとやってくださいとか、その振り分けで考えていったほうが。必ずしもその地域、例えば東京をやるんだとか、地方のこういう場所の道とか、あまりそういう議論をされると、非常に結果的にあまりいい方向が出なくて、むしろ、どういう選択肢をとるかということの理由を明確にしておいて、それで納得が得られるところは別として、判断して、どこかで実行するのは中央官庁と政治の世界だと思ひますので、そこら辺の、何が必要かという提案がもしこの審議会なりでできれば、あるいは、プロセスの過程が上手に、こういう理由で、これについてのプライオリティはこっちじゃないかとか、それが組み立てられればいいのかなという気もしているんですが、答えになっておりますでしょうか。

それと同時に、あまり状況がわかっていない部分については、あまり言えないなというのがありまして、少しごまかしているところもあるんですが。

【部会長】 いやいや、先生のご意見、一々もともとだと思って聞いていました。

あと、道路局のほうで何か、きょうのお話に関連してございましたら、どうぞ。

【事務局】 ちょっとおくれてきて申しわけなかったんですが、きょう、資料4でお示ししました私の意図は、きょうのご議論でも随分ありましたが、関係論というのを一度網羅的に漏れなく整理してみたいという気持ちのあらわれが、これでありまして、例えば、2つ目のところに「公と個」と書いてありますが、公の対置概念は私ですから、個の対置概念は集ですから、これはどちらもあり得なくて、公と私の概念でいうと、先ほど さ

んがおっしゃいましたように、これだけ住民がいろいろなことを言っている中で、収れんした1つの答えを短期間で見出して、合意できるようなまちづくり形成が、道路というものを通じてできるのかどうかというような話でいうと、我々はPIをやり、アカウンタビリティのような活動をしていますが、私側に公に対する責任の共有をしていただかないと、どうしても前に進まないところがある。そのところを、例えば公と私という関係が、今これでいいのかだとか、あるいは私を成り立たせるための公の空間の広さだとかというような意味でいうと、きょう、先生からご報告いただいたようなところを成り立たせているための公の空間の広がり豊かさというのは、私たちの国の何倍というようなレベルであるわけですね。だからこそ、これだけのことが可能になっているし。

それから、出てきた事例なんかでも、例えばパリの真ん中でこんなことができるのは、3車線ないし4車線のペルフェリックが完全にでき上がっているというようなことでありますとか、ロンドンにしてもM25が完全にできているという前提があって、こういうことが成り立っているんだというようなことがあるわけですが、公と私だとか、それから、

さんが冒頭に言われました、今回は我々は全総計画を持たずに5カ年を持つというときになるわけですが、そういう大きなフレーム計画と道路計画という、そういう関係でありますとか。

それから、国と地方という書き方になっていますが、例えば、1つの見方で言うと、大都市と地方という、先ほど出たのもそうですし、それから、中央と地方、中央政府と行政府としての地方との関係という意味で言うように、いろいろ、一回漏れなく、我々が持っている関係、例えば、最後に先生がおっしゃったやつでいいますと、道路法以外の道路と道路の関係みたいなのも、今、我々なりに整理はしていますけれども、その関係の整理の仕方でもいいのかどうかというような意味ですね。もう一回、全部見直してみたい。

交通機関でいうと、道路以外に、道路は完結性がある交通手段ですが、空港、港湾、鉄道というのがあるわけですが、そういうものと道との関係が、今のような関係でいいのかどうかというような、洗いざらいを一度やってみて、しかしながら、先生がおっしゃるように、具体の提案にしていかなきゃいかんわけですから、そのところは、試行実験にしても、かなり早めに通過しておく必要があるのかなというように思っています。

ただ、その通過するための関係論の整理は、ぜひ一度、ここでやっておかないと、次に進めないと思っていまして、若干、資料4は、そういう意味でいうと不十分な提案になっていますが、もう少しこのところは、我々なりに勉強させていただいて、きょう、ご提議いただいたようなものも、随分、我々に啓発的な事項が多かったので、もう一度考えさせていただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

きょうの先生の話に一番関係深いところという、都市局、技術審議官あたりのところからと思いますが、何かもしあれば、後ほどで結構ですから、ぜひおっしゃってください。

【 委員】 先ほどの部会長が、とにかくこの中で現実的な政策を答申する、そこに対して落とし込まなきゃというご指示をいただきまして、そのとおりだと思います。私がさっき書生の神学論争みたいな民主主義の話をしてもしようがなかったんですけども。

それに対して、私は明確に1つ思っている、この道路行政に対して思っていることというのは、公と私、今、局長がおっしゃったことを受けてなんですけれども、とにかく公の範囲を拡大しないと、日本の道路行政というのは、べき論のほうへ立ち行かないと思います。

その中で、ちょっと乱暴に、P Iなんかやったってしょうがない、民度の話があると言いましたけれども、公を拡大させるための1つのツール、パートナーという、あまりにもタクティカルで聞こえがよくないんですけども、よりよい公を成立させるためのP Iというふうにとらえれば、ちょっと一歩進むのではないかと思います。今まで、さっきの新幹線の話なんかにしても、日本の行政的な話、特に土地をいじる、あるいは空間をいじるというものに対しては、やっぱり公の概念があまりにも希薄。それで、こういう町並みがある、こういう道路があるという諸外国、特にヨーロッパなんかと比較して不満が出ているのは、これは、今、局長がおっしゃったとおりですけども、やっぱり公のパワーがあまりにも小さくなっているというのが、非常に大きい問題ではないかと感じたんです。

【部会長代理】 きょう全体の流れで1つ出ているんですが、都市計画と言ってしまうと、都市計画法というのが具体的にあって、道路とちょっとぶつかったり、なじみにくから、あえて言えば地域計画と言いますけれども、地域計画と道路行政の整合性というか関連性というものが、事によると出たり入ったりしていて、時々顔出すだけけれども、いつもそれが認識の基底にあるとは限らないという、そのところが寂しいんですね。地域計画と整合性のない道路計画はだめなんだと思う。つまり、道路が地域を引っ張っていくというところへ来てるんですね。

例えば、群馬県の1つの例でいえば、人口が集中しているところへ道路を持っていったという時代から、道路のできていくところに人口を引っ張ってくると、むしろ、道路に主体性が出てきた。そうでないと、もう、集落があるところへ道路を一々つくったら、いくらつくっても足りないよ、こういう話を、きょうの午前中の群馬県のマスタープラン委員会で作ってきたばかりなんですけれども。

つまり、あえて言えば、地域計画をリードする道路計画というものがあっていいんじゃないか。あるいは、並行的に進む概念があってもいいんじゃないか。結果論として、出会っていたり、出会わなかったりというのではなくて、常にこれは一体のものだという考え方を、ぜひ中に入れておいてほしい。ある場合によっては、そちらの審議会と合同の議論があったって、私はいいと思う。先生、それはとられないと思いますけれども、と思うぐらい、そのところの整合性が、何か完結的でしかなかったというのが、今までの残念なことですね。

【 委員】 民度という話が出てきて、私もちょっと思いついたことがあるんですけ

れども、民度というのは、結局、どんな制度の中に人々がいるかによって決まっちゃうと思うんですね。私は、日本の人たちが、じゃあ、アメリカの人たちに比べて民度が、そんなに落ちているかという、私はそんなに落ちてない。これだけのものを、こんな狭い国土でつくってきたわけですから、アメリカ人、全部カリフォルニアにぶち込んで、日本と同じだけのことができるかとやってみたら、これはできないかもしれない。向こうは、だから、イニシャルコンディションが全然違うわけですね。

もう一つの民度という点でいきますと、サンフランシスコにあるゴールデンゲート・ブリッジ、橋ですね。あれは世界中がすばらしい建築だと、観光資源でもあって、アメリカのプライドでもあってと言われてはいますが、あれをつくろうとしたときに、どのくらい反対論が出てきたか。特にマリンカウンティ側ですね。サンフランシスコ側じゃなくてマリンカウンティ側で、何百件という訴訟が発生したそうでありまして。あんなものをつくったら、変な人が来て、住宅の価値が落ちるとか、そういうことを当時、あの辺に住んでいた、高級住宅街を持っていた人は言っていたそうです。その何百件を全部退けて、あれをつくったわけですね。

だから、民度はそんなに変わらないんですね。問題は、それを退けられるだけの制度があったかどうかの問題であって、あのときにどういうふうにしたのかというのは、例えば、皆さんが少し参考にされたらどうかという気がしました。

【部会長】 それは、オスマンの都市計画のときパリだって同じなんですよ。道を広げます、立派な都市計画しますというのは、はい、そうですかといって、みんなすぐにそれに従ったわけじゃないんですね。あのとき、そのちょっと前に革命をやったパリですよ。それをやっていく制度と厳しさとがあったんですね。

あと、何かございますか、もしあれば、よろしいでしょうか。道路局、あるいは都市局のほうでご意見。あと、後ろの方で何か、ぜひ一言言うておきたいということがあれば、何かございますか、どうぞ。

【事務局】 基本的に、先生のお話いただいた点については、私どもも、そういう方向をねらって、随分全国各地で努力してきた部分ございまして、認識は共有するところがございまして、大前提といたしまして、やはりそういう空間を生み出すために、周辺の道路空間がどうなっているか。多分、その全部が、先生が言われるとおりだろうと思うと、100年かかるのか、200年かかるのか。トータルとして、どういうものができて、先ほど、委員おっしゃったとおり、どこにバランスを見出すのかというところが、なかなか見出し切れなくて困っている。

今、都市局の中で一番困っているのは、先ほど、部会長代理おっしゃられましたように、車が写ってないと、こういう話なんです、日本の代表的な青山通りでも、両側にべたと駐車をしております。あの駐車というのは、必然なのか、必然でないのか、あの駐車が必要なければ、どんないい空間になるのかということ、今、私どもも勉強を始めまして、では、あの駐車がないとすればよくできるか、いい空間ができたとするならば、その駐車需



要は落としてもいいのか、どこかに置きかえねばならないのか。置きかえるとすれば、どうすれば一番合理性があるのか。そういう勉強も始めているところでございますが、トータルとして我が国の都市、人口急増のときに、活動を最低限維持するという大前提で一生懸命やって、現実のような空間が広がってきたのを、それを自動車を便利にするということで、何とか成り立たせてきた都市でございます。今度は、何とか自動車を無秩序に使うのではなくて、必要な使い方をしてもらっていいけれども、我慢できる部分は我慢しながら、もっと都市をコンパクトにし、公共空間を美しくしていくという、逆の階段に入っていく時代だと思っております。そういう認識で、共通は同じでございますが、具体的な方法がわからないで模索しているところでございますので、引き続き、いろいろなご意見をたくさん賜ればなと思っております。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、きょうの「生活の質を高めるための道路」というテーマでの議論は、これくらいで終えたいと思います。ともかく、先生に、ほんとうにこれからの我々の将来の方向を考えていく上に、大変いい事例を示していただいたというふうに思います。

次回から、さっきの室長の話にもございました、その次は「経済活力を高める」というのを4月9日にやるというわけですが、次も、どなたかに少し話をさせていただくということで進めていきたいと思っております。

ただ、きょうの先生のは、大変分厚いものであり、内容も豊かなものであったので、これをみんなにやれという、もうこんな委員やめだと言われる可能性が強いので、そういうようなことは決して要求しません。ほんとう箇条書きで結構ですので、何がしかを準備していただくと。大事なのは、少し前もって考えてきて、話をさせていただくということだと。それで、ここで話していただいたのに啓発されて、ほかの人がいろいろなアイデアをまた出していくということかと思っております。

そんなわけで、あまり大きな負担にならないようにしていただきたいと思っておりますが、第3回をどなたにやっていただくのかということですが、どなたか、私がやってやろうということをお願いしたいんですが、どうでしょうか。どうせ、どこかでやってもらうことになるので、なるべく自分の楽に話せるところがいいと思います。

よろしいですか。さん1人。さんも一緒にやってもらいますか。あるいは別のところでもいいですが、どこでもいい。お忙しいのは重々承知しているので。

【委員】 極力。

【委員】 じゃあ、半分ずつ。

【委員】 それいいですね。

【部会長】 時間が足らなければ、また延ばしても、次回やってもいいし。それでは、申しわけありませんが、さんとさんをお願いすると。

その次の「地域の魅力」というのがありますが、これはどうでしょう、どなたか。この辺まで決めておいたほうがいいと思うんですが。きょうは、ちょっと出席が悪いのであれ

なんです。だれがいいですか。事務局で何か案はありますか。

【説明員】 欠席裁判になりますので、ちょっと申し上げにくいのですが。部会長にお任せします。

【部会長】 みんなに嫌われる仕事、みんな僕のところに。(笑)

【部会長代理】 いつごろですか。

【部会長】 4月23日。これも、そんなにすごいことをやってもらうことはないの。だけど、なるべくその中にキーワード的なものを幾つか、抜き出していただければいいと思うんですが。先生、申しわけないけど、この辺。もう一人、どなたかお願いしましょう。

【部会長代理】 いや、いいです。1人でやります。

【部会長】 それでは、そんなことで終わりたいと思います。

それからもう一つ、参考資料1-1というのが、意見があるんですが、これは今回も出して、こういうのを戻してもらわね。

【説明員】 はい、今回も、そういうふうに考えています。

【部会長】 なるべく、こういうもので、皆さんからの意見をもらって行って、最終的にも、こういうものを集めた形でというのがいいと思いますので。もうちょっとたくさんの方が返してくれればいいんですが、なかなかそうもいかないでしょうから。

それでは、そんなことですが、今回は、事務局からお願いいたします。

【事務局】 それでは、恐縮でございますが、日にちの関係だけご連絡させていただきますが、今、第3回、第4回のテーマ及びご担当をお願いいたしました。先日、日程調整票をご記入いただきまして、委員の皆様のご都合を確認させていただいたのでございますが、恐縮でございます。第3回は4月9日の午後3時から5時、それから、第4回を4月23日、いずれも火曜日でございますが、午後1時から3時、この両日が適当であるというご報告をたくさんちょうだいしてございましたので、第3回、第4回は、この日程で行わせていただきたいと思いますと考えてございます。正式には、文書により改めてご連絡を差し上げたいと思いますが、どうぞ、よろしくお願いいたします。

【部会長】 この辺が一番大勢の人が出ていただける日ということですね。

【事務局】 はい、人数的には一番たくさん出ていただけるという。

それから、恐縮ですが、第5回以降も、お手元に紙1枚で日程調整票として、5月の日程調整票をお配りしてございますので、そちらにまた、もし差し支えなければ、ご予約をご記入いただきまして、事務局のほうへご送付いただくと幸いです。どうぞ、よろしくお願いいたします。

【委員】 場所はここですか。

【事務局】 ちょっとまだとれていませんので。あわせてご連絡させていただきます。

【部会長】 それでは、長時間、どうもありがとうございました。