

社会資本整備審議会 道路分科会

第20回 基本政策部会

平成19年1月19日（金）

【総務課長】 おはようございます。皆様、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。定刻前ではございますが、先生方おそろいでございますので、ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会の第20回の基本政策部会を開催させていただきます。

私は、事務局を務めさせていただいております道路局の総務課長の荒川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、開会にあたりまして、道路局長の宮田よりごあいさつをさせていただきます。

【道路局長】 おはようございます、宮田でございます。お忙しい中をお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。

昨年は論点整理ということで、大変精力的にまとめていただきまして、12月初めにかけてその論点について地方の皆様方の意見を聞いたところでございます。きょう、その意見のとりまとめのご紹介をして、次のステップに進むということになろうかと思います。

昨年の暮れ、道路特定財源の具体策がとりまとめられ、閣議決定されました。そもそも今ご議論いただいております建議であります、従来で言いますと、道路整備五箇年計画をつくるその骨子といえますか、バックボーンということでお願いをしている作業でございます。昨年の末、閣議決定されました道路特定財源の見直しに関する具体策であります、その中では「中期計画をつくる」という表現になっております。真に必要な道路整備は計画的に進める、そのために中期計画を策定するということで、閣議に至る過程では、中期というのは5年から10年という、幅のある期間ということで、政府・与党の中で議論をされまして、まだ5年にするのか、10年にするのか、あるいはもっと違う幅のある年数にするのかというのは、議論が確定していないところでございます。いずれにしろ、この今ご議論いただいている建議をもとにして中期計画はつくることになろうと思いますし、中期計画をつくる過程で委員の先生方のご意見をちょうだいして前に進んでまいりたいと思っております。

またご面倒をかけますが、ひとつよろしくご支援のほど、ご指導のほどお願い申し上げます。

まして、あいさつにかえさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 どうもありがとうございました。

続きまして、社会資本整備審議会令第7条第3項に基づきまして、当基本政策部会の委員として道路分科会長より新たに2名の委員が指名されておりますので、ご紹介させていただきたいと存じます。

まず・・・・・・・・・・であられます●●●●委員でございます。

【●●委員】 ●●でございます。よろしくお願いします。

【総務課長】 また、全国消費者団体連絡会の神田敏子委員にご就任いただいておりますが、本日は所用によりご欠席ということでございますので、ご紹介させていただきます。

本日の会議は、●●委員、●●委員、●●委員、●●委員につきましても、ご欠席のご連絡を事前にいただいております。したがって、本日ご出席いただきました委員の方は、総員10名中5名ということになりますので、審議会令第9条第1項による定足数であります3分の1以上を満たしておりますことをご報告申し上げます。

それでは、今後の議事を部会長にお願い申し上げます。

【部会長】 おはようございます。お忙しい中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。早速議事を進めたいと思います。

本日は、道路特定財源の見直しに関する具体策について、報告事項でございます。事務局よりご報告いただくとともに、論点整理に関する意見把握の結果について、それから、今後の議論の進め方について、さらに、建議に向けさらに議論すべき課題の審議、「物流に関する道路政策について」、それから、分野横断的に検討すべき指標について、以上の4点でございます。

まず最初に、道路特定財源の見直しに関する具体策について、事務局からご報告をお願いいたします。

【総務課長】 それでは、資料1に基づきまして、簡単にご説明させていただければと思います。資料1をお開き願います。

12月8日に閣議決定という形で、先ほど局長のごあいさつにもありましたように、決定されたものでございます。その内容の1番目、一丁目一番地と書いてございますのが、真に必要な道路整備は計画的に進めるということが1ポツで書かれておるところでございます。それにあたりまして、本年中に今後の具体的な道路の整備の姿を示した中期的な計画、おおむね5年から10年程度ということのイメージでございますが、そういったもの

を作成しろというようなことになっております。ことしの夏までに素案を作成しながら、本年中の策定に向けて実現できればというようなイメージでございます。また、中期計画の中身といたしましては、今後の中期的な整備目標とその達成に必要な事業量を明示したものとといったようなイメージなのだろうと思っております。

その下、中期計画等の中におきまして、特に与党のほうの議論なども踏まえまして、地域間格差への対応、生活者重視の視点ということを踏まえながら、地方の活性化等に向けて地域の基幹道路の整備をしっかりとやれ、また、渋滞解消のためのバイパス整備、高速道路や高次医療施設への広域的なアクセスの強化といったようなことがしっかりとできるように、適切な措置をなさいということが書かれておるところでございます。

それから、2番目でございますが、現行の道路特定財源につきましては、15年から19年度までの措置といたしまして、本則税率がおおよそ2倍から2.5倍というような形で引き上げられております。20年以降も厳しい財政事情を勘案しながら、また、税が下がりますと価格が下がってガソリンの消費が増えてしまうといったことで、環境に悪影響が及ばないようにというようなことも考え合わせながら、暫定税率による上乘せ分も含めて、現行の税率水準を維持しろということが、2ポツ目で決められたところでございます。また、具体的な税率の期間等につきましては、今後、年末の税制改正作業におきまして決められていくといったような事柄になろうと思っております。

それから、3ポツでございますが、道路特定財源の見直しについてでございます。国の道路特定財源の全体について見直すというようなことございまして、その際には、先ほど言いましたような、税率を維持しながら、納税者の理解を得ることとの整合性を保ちながらしっかりとやれというようなことでございます。

そのときの具体的な中身といたしまして、①で、現在、揮発油税、それから石油ガス税につきましては、道路整備費の財源の特例に関する法律におきまして、税收の全額を、毎年度の予算で道路整備に充てることを義務付けられております。そうした仕組みを改めるということが、①で書かれておるところでございます。当該改正は、法律改正というようなことになりますので、その法律改正を20年の通常国会において行いなさいというようなことになっているところでございます。これは、先ほど言いましたように、暫定税率が19年度末までというようなことになっておりますので、その見直しと歩調を合わせてというようなことでの改正というようなことになろうかと思っております。

また、②でございますけれども、具体の一般財源の額についての記述でございます。一

般財源の額につきましては、毎年度の予算において、道路歳出を上回る税収は一般財源とするというような形で決められております。この道路歳出のイメージでございますが、これは道路本体の整備費、また、それとあわせて、道路と同等の効果を持つものといまして、道路に関連する施策という形で、使途拡大なども私どもやっております。そういったものも含みますし、また、18年度の予算で行っております本四架橋の債務の処理といったものをも含めたものを道路歳出というふうに考えておりますが、それを上回る税収を一般財源とするという方向が決められたところでございます。

それから、3ポツのところで、国の特定財源全体の見直しについてはということが1行目に書いてございましたが、地方の特定財源につきましては今後の議論という形で、この閣議決定の段階ではさせていただいているというようなことでございます。

それから、4ポツに参りまして、我が国の経済社会においては、これから成長の確保をしっかりとやらなければいけない、また、地域経済の強化をしっかりとやらなければいけないというさまざまな政策課題を抱えているわけでございますけれども、その一環といたしまして、国民の要望が非常に強ございます高速道路料金の引き下げ、そういったものもしっかりやって、既存高速ネットワークの効率的な活用・機能強化を図れというようなことが方向として示されておまして、これを実現しますために新たな措置を、20年の通常国会において法律を提出してやりなさいといったようなことがその内容として書かれております。先ほど1ポツで言いました中期計画、また4ポツで申しました新たな措置を通じまして、納税者の理解を得ながら、こういった改革の実現に今後努めていくといったようなことになろうかと思っております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、ご質問等がございましたらどうぞ。

よろしいですか。それでは、ご質問ないようですので、次に進みたいと思います。

引き続き、最初の議題である論点整理に関する意見把握の結果についてに入りたいと思います。ご説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室長でございます。資料2と資料3をもってご説明させていただきます。

資料2は、これまでにご審議いただいた経過を簡単にまとめたペーパーでございます。昨年1月から本格的に議論を始めていただいております。おまとめいただいた論点整理、これをも

とに、8月以降、意見把握活動を精力的にやってまいりました。本日、これの概略のとりまとめをご説明させていただきます。

資料3-1をお開きいただきたいと思います。意見把握の取り組み内容ということでございます。大きく分けて3つの方法をとっております。

1つが、市町村長さん、それから有識者の方々へ直接お会いしてインタビューして、意見交換をするインタビュー調査。こちらが全市町村1,830あるわけですが、1,822人の方にお会いすることができて、意見をお伺いすることができております。その他、学識経験者の方、あるいは公益法人の方等、いろいろな団体の方々の代表の方等にお会いして、約5,000人の方からインタビュー調査の結果を得ております。

それから、2番目が、論点整理に関するアンケート調査、これは一般の方々にアンケート用紙付きのパンフレットをお配りして意見を把握しております。お手元にこの緑の冊子が、議論のポイントとございます。これにアンケート用紙をつけて、26万部ほど配布させていただいて、意見を把握したということでございます。

3番目が、委員の先生方にも出張していただいて、ご意見をいただいてもらった各ブロックの懇談会、こちらのとりまとめということになっております。

ページをおめくりいただいて、2ページでございます。まず市町村長、それから有識者の方々等のインタビュー調査の結果でございます。約5,000人ということでございますが、インタビューの対象、それから地域別についてはごらんのとおりでございます。特に地域別にも大きなばらつきは出ていないということであろうかと思っております。

おめくりいただいて、3ページでございます。インタビューの回答件数でございます。具体的にはさまざまなご意見をいただいておりますが、論点整理でおまとめいただいたテーマ1から11まで、それぞれ項目に分けさせていただいて、どの項目にご発言があった、あるいは関心が高かったかというものを示した棒グラフでございます。この結果、少し色を塗ってございますが、最も回答件数が多いのは、観光地へのアクセス向上と、まちなみ自体を観光資源にというようなご意見、あるいは、生活道路について人優先の整備を、あるいは、緊急輸送道路の重点的整備、それから、道路整備に関するスケジュール管理の徹底、あるいは、幹線道路と生活道路の使い分けなど、そういう項目について関心が高く、基本的にはこれを進めるべきというようなご意見が多かった結果になってございます。

4ページをお開きいただきたいと思います。インタビュー調査の中で様々な意見をいただいております。これは一部でございますが、少し紹介させていただいております。

テーマ1の道路ストックの適切な管理のところでは、委員の先生方からいただいた考えのほかに、市町村道路の管理について、「広域事務組合」のようなものがないかとか、あるいは、管理予算は削減しないでいただきたいとか、そういうようなご意見もいただいております。

それから、右側に移りますが、テーマ2、防災・減災につきましては、災害発生時の孤立集落を何とかしてほしいとか、あるいは、事前通行規制を早くなくしてほしいとか、根本に帰った形のご意見もやはり出していただいております、こういう形が切実な声なのかなというような感じで受けとめております。

それから、左下、テーマ3でございます。交通安全でございますが、こちらにつきましても、挙げられていない意見の中で、特に高齢者の対応、あるいは、若者の交通マナーの教育などといった、道路の施策とはやはりちょっと変わってくるのですけれども、そういう視点の意見もいただいております。

一番下の右側、テーマ4でございますが、景観・文化的価値の創造のテーマの中では、積極的に電柱の管理者とか、あるいは上下水道の管理者と話し合っ、連携した対策が必要ではないかというようなご意見があるとともに、やはり電線の地中化は、都市ではいいけれども、地方ではもっと別のことに重点を置くべきというようなご意見もいただいております。

5ページをおめくりいただきたいと思います。左上、テーマ5、観光振興への寄与というところでございますが、こちら、観光資源としてどんどん整備すべきだという意見がある一方、やはり観光の視点というのは優先順位が低いのではないかなというようなご意見もいただいております、後ほどご紹介しますが、若干意見の分かれている分野になってございます。

それから、右側に移っていただいて、テーマ6、沿道環境・地球環境につきましては、貨物車の流入規制等ということで委員から出されたお考えをお示したわけでございますが、マイカーも含めて抑制すべきだというような積極的な意見のほかにも、貨物車の流入規制というのはコストアップにつながりますので、望ましくないというようなご意見もいただいております。

左下に移りまして、テーマ7、都市の交通体系整備でございます。こちらにつきましても、下の論点で挙げられていない意見の中で、自治体の職員が率先してノーカーデーを実践すべきだというようなご意見、あるいは、高齢者の増加を考えると、都市内のコミュニ

ティバスの利用、これをもっと促進すべきだというような意見をいただいております。

右側、テーマ8、都市空間の整備でございますが、こちらもう少し意見が分かれておりますが、快適なまちづくりに道路空間の活用はぜひ必要だというようなご意見のほかにも、美化を求め過ぎていないだろうか、道路は機能重視でいいのではないかというようなご意見もいただいているところでございます。

6ページをお開きいただきたいと思います。左上、テーマ9、渋滞対策でございます。こちらにつきましても、渋滞解消について、科学的な検討に基づいた対応をやるべきだというようなご意見、あるいは、一番下になりますが、大都市とか商業地は結局渋滞は無くならないのではないかというようなご意見、こういうご意見もいただいております。

その下になりますが、テーマ10のネットワーク整備でございますが、ネットワーク整備につきましては、空港、港を一本かつスムーズにつなぐ道路が必要だという積極的なご意見、あるいは、下から2つ目あたりになってきますと、昔の計画を何の議論もなしにつくる必要はないのではないか、あるいは、高速道路の状況は現状でかなりの効果が既に期待できるのではないかというようなご意見もいただいているところでございます。

右側に移っていただきまして、テーマ11、道路行政の進め方につきましては、スケジュールに変更があった場合にはぜひしっかり説明してほしいとか、あるいは、土地収用については、よく考えて強権発動にならないようにすべきだというようなご意見等もいただいております。今後、これらたくさんいただいたご意見、さらに分析を進めていきたいと考えております。

7ページをお開きいただきたいと思います。7ページは、一般の方々へのアンケート結果でございます。現在までで1万3,500名余の方々からご意見をいただいております。若干属性で気になりますのが地域でございますが、地域別には九州の方々が大変ご関心が高いということで、多くの回答をいただいている。あるいは、下の右、三大都市圏との関係ですが、都市圏の方々のご意見が少ない、集まりが少ないというような形になっております。

次の8ページ、さらに属性、年齢、それから性別等でございます。年齢は特にばらついてはいるのですが、性別が若干男性がやはり多めというような結果になっております。

このアンケートにつきまして、集計した結果が9ページでございます。同様の項目で、アンケートの場合は、「積極的に進めるべき」、「進めるべき」、「わからない」、「あまり進める必要はない」、「進める必要はない」、こういう5段階で皆さんのご意見を伺った結果で

ございまして、青いほうが「あまり進める必要はない」というご意見の強い方、赤くなっているのが「積極的に進めるべき」、黄色は「わからない」というような内容になっております。

一般の方のアンケート調査結果によりますと、やはり発災時、災害時の危機管理体制、これが一番率としては高い形に出ております。その他、幹線道路の事故多発箇所の対策、CO₂削減に向けた渋滞対策、早期に戦略的な管理による長寿命化、道路のストックの適切な管理、それから、道路管理費用のあり方ということで、しっかり費用を確保して管理をすべきだというようなご意見、こういう意見が「進めるべきだ」という形で上位になっているところがございます。

ここで、先ほどの属性とも絡みますけれども、若干大都市圏の方が少ないというようなことで、真ん中のあたり、テーマ7の一番最初のところに、「大都市圏の環状道路の整備を」というようなことが少し青いのが多めに出ております。そこで、少し調べたのが、次の10ページでございまして、三大都市圏の方からいただいたアンケートだけ抜き出してみました。やはりこういう形にしますと、先ほどの全体と見比べていただきますと、大都市圏の環状道路の整備というのは必要だということで、高くなっております。あるいは、逆に、こちらに来ますと、人口の少ない地域の公共サービス確保のための道路整備とか、そういうところについては低くなってくる。地域として当然と言えば当然ですけれども、差がありますので、今後これらの属性も含めて分析が必要かというふうに考えております。

それから、アンケート調査、インタビュー調査、それぞれまとめたものが11ページにございます。若干意見の伺い方が違うものですから、集計が見にくうございますけれども、赤い折れ線グラフで見えるのが一般の方々の意見の傾向、緑の棒グラフがいわゆる市町村長さん、有識者の方々の意見の傾向というようなことになっております。インタビュー、アンケートそれぞれ、一般の方、あるいは有識者の方それぞれが「進めるべき」というような意見が多かった項目というのは、こう並べてみますと、適切な管理、戦略的な管理による道路の長寿命化とか、あるいは緊急輸送路の整備、事故多発箇所の対策、スケジュール管理といったようなものが高い傾向で見とれるというふうに思われます。

逆に、インタビューに比べてアンケートのほうが意見が少ないという傾向にあるも、言い換えれば、一般の方々の関心が若干低いというふうに読み取れるようなものが、自動車交通を抑制すべき地区では車線を減らすのが必要ではないかというようなテーマ、あるいは、文化遺産としての道路整備、こういうものがちょっと低い傾向になって出てきており

ます。

逆に、有識者の方より一般の方々の方が関心が高いであろうというテーマが見てとれるのが、3番目に記してございますが、組織と技術者の充実とか、あるいは渋滞対策、ポイントを絞った対策を、あるいはコストを抑えるとか、そういうようなことが多い傾向にあるのではないかなというように見てとれると思います。こちら、再三申し上げておりますとおり、属性分析等、内容分析をさらに深める必要があると思いますので、また進め方について、後ほどご指摘いただければと思います。

以上がインタビューとアンケート調査の結果でございました。

続きまして、資料3-2、それから資料3-3でございます。こちらは、委員の先生方に実際に現地に行っていて議論いただいた地方ブロック懇談会の概要、これが3-2でございます。近畿がちょっと間に合わなかったのですが、各ブロックでそれぞれ意見交換をしていただく、あるいは、中部はこれからしていただくという形になっております。その内容を簡単にまとめさせていただいた資料が、資料3-3、「各ブロックの今後の道路政策のあり方（概要版）」と書いたものでございまして、この中に簡単にまとめさせていただいております。

きょうはこれですべてをご説明している時間がございませんので、簡単にきょう出席いただいている委員の先生方が出席いただいたブロックだけをご紹介しますと、3ページの関東ブロックでございますが、こちらでは関東の独自性をどう出すかというような議論があって、例えば、巨大地震時の首都機能の確保とか、アジアの中での関東ブロックの位置づけ、こういうものを議論すべきではないとか、あるいは、維持管理や道路のマネジメントに住民と一緒に協働するような場というのが必要なのではないかなというようにご意見が出されたというふうに伺っております。

それから、4ページ、北陸でございますが、こちらは中越地震とか18年豪雪もございました関係で、やはり雪や災害に対する対応、あるいは医療格差などといったものに関心が高かった。さらに、日本海側を中心とする北東アジアに近い地理的優位性を活用すべきだというようなご意見も強かったというふうに伺っております。

それから、7ページに飛んでいただきまして、中国地方でございますが、中国地方につきましては、地域格差の解消、あるいは観光振興のためのネットワークの整備、これは最重点だろうというようなことでご意見がなされたというふうに伺っております。

それから、8ページ、四国でございますが、こちら、地域格差というか、少子高齢化・

過疎化を踏まえて、中山間地域対策とか、あるいは他地域との連携ということにやはり関心が高かったというふうに伺っております。

それから、10ページの沖縄でございますが、沖縄は独自の課題として、空港とのアクセスがまだつながっていないというような指摘、それから、那覇圏の渋滞対策のほか、米軍基地の跡地利用等の地域独自性の強い施策に対するご意見がなされたというふうに伺っております。

簡単ではございますが、8月から行ってまいりました意見把握の状況についてご報告させていただきます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ご質問、ご意見を伺いたいと思います。資料3-2にあったブロック別の懇談会には6名の委員が参加されておりますので、ご感想等もあわせていただければと思います。よろしくお願いいたします。

先生方、皆さんどこかへ行っているんですか。

【●●委員】 関東と北陸のへ行きました。

【●●委員】 中国へ行きました。

【部会長】 どうぞ何かご感想とか。

【●●委員】 中国地方の懇談会へ参加させていただきまして、まだまだいろいろと情報を提供していかなければいけないところがあるんだなということを思いまして。例を1つだけ挙げますと、道路の維持・修繕・管理というのはきちんとやっていたらいいけれども、ところが、それは大都市の話だという意見が、その中国地方の懇談会へ行きましたらそういう議論が出まして、「そんな維持・修繕・管理の話は大都市の話なんだから、地方には関係ない」と。そうではなくて、地方の道路だって、橋は架け替えなければいけないし、道路はちゃんと、土地の部分を別とすれば、やっぱり更新ということを考えていかなければいけないので、そういう点は非常に重要ですということをお話し申し上げたんですが、かなり誤解のあるところがまだまだありまして、そういう点はきちんと情報を提供していかなければいけないなと思いました。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【●●委員】 では、一言だけ。関東につきましては、独自にになるんですか、「見える

化計画」というキーワードでおやりになっている、ある種のマネジメントの合理化というか、レベルアップ、これが並行でやっているの、この提言の中の、どうやって仕事をしていくかという部分については、むしろ一歩先を行っているというような感覚をお持ちのようでした。

それから、北陸については、ちょうどこの時期が国土形成計画のあれとも重なっていることもあって、私もそういう発言をしがちなものであれだったんですけども、やっぱりこれから道路、ああいう地域でどういうものが必要かと考える際には、北陸整備局というような地理的な大きさの感覚——もちろんその中でやっていくべきこともあるんだけど——だけでは、どうもちょっと新しい時代はなかなかものを言うのは難しいね、もう少し広い地理的範囲を頭に置きながら北陸のエリアで何をするかというようなことが、どうしても議論の後回しというか、外側になりがちな感覚を持ちまして、その辺が重要というような発言をさせていただいた次第でございます。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【●●委員】 私は四国に参りました。ブロックの懇談会の構成そのものから来ている部分もあったと思いますが、やはり四国ブロックの場合には、産業界といいますか、そちらの声を代表する組織といいますか、方々がおそらくあまり強くなくて、基本的に行政と学者の提言という形におそらく世論としてはなっているのかなと思いますが、そこら辺は、逆に言うと、四国の置かれている課題なのかなと感じました。やはり四国ブロックという中での独自性なり政策を出すことと、現実には、江戸時代から含めて、実は本州との密接な関係の中で成り立っている経済地域であることは間違いないわけで、そこら辺の部分をどう考えるのかなという。例えば、環境との関係とか、本四架橋とかを含めて、そこら辺は少し別の視点で、どうしても行政で考えることなのかどうか、ちょっと私もいまいまいわからないんですが、非常に経済的に発展したそういう大都市がある地域と別の少し課題で考えなければならないのかなというのが、1つこの地域の課題だった気がします。

それから、もう1つは、それとは別で、観光振興で言うと、まだまだ掘り起こしが、やるべきことは相当あると思ひまして、そこら辺については、地元がまだ明確な意思が出てきていないのかなと。少しそれぞれ芽生えはあるんですが、四国でとらえるべきなのか、むしろそれぞれ大阪と徳島とか、そういうルートなのかとか、そこら辺は、非常に短期間でしたので、私もよくわかりませんでした。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

資料についてはよろしいですか。

私は沖縄の会合に参加したんですが、基本的に那覇というのは、東京で見ていると一地方都市ですが、現実の都市圏は100万都市ですから、文字どおり大都市交通問題があって、渋滞で身にしみているという感じなんだろうと思います。幸いモノレールに非常にたくさんのお客さんが乗っているので、それをもっと何とかしてほしいというのと、環状道路とか、西側の道路とか、そういうのは早くやってほしいという、こういう話がありました。

聞いていて、三大都市圏と地方という比較をしておられるんですが、国土形成計画との関係でも、中枢都市を一体どういうふうにしていくのかという話が、地域の将来像の上ではあるんですが、あんまりそれが見えてこないですね。仙台はどうだとか、広島はどうだとか、福岡はどうだとか。これは全般にならしているからなのか、大都市というと、地方の人はみんな東京がぱっと頭に浮かんで関係ないとなるのか、この辺は、少し僕の印象とこの結論は違うかなという、そんな印象がありました。

【●●委員】 それでは、資料3-1に関して。感想ということになってしまいます。最後のページに、市町村長・有識者等と一般市民のアンケートの結果があって、多い少ないという、議論がどうしてもあるわけですが、言うまでもなく、もう1つの見方は、まだ必要だと思っているところと、もう要らないと思っているところが両方あるという見方もできるわけでありまして、だから、少ないから要らないというわけではなさそうな感じがある。しかし、全国で集めて集計すると、どうしても多い少ないの議論になりがちということが出ているのかなという全体的な印象で、私の感覚とも何か違うなというのが幾つかあったりするのは、そういうところも理由かなと思ったりしました。

それから、もう1点、非常によくできている、「真に必要な道とは」という冊子をもとにアンケートをしているということでありまして、しかし、市民等の視点からはなかなか判断をしづらい事項があるわけですね。先ほどお話があったように、大変貴重なことが書かれているのは、7ページに、例えば、「維持管理」の問題と、さらに「新設」との中間、「改良再生」、これが今後重要だということがびしっと書かれていますね。私も大変重要だともちろん思うわけです。ただ、それを明示的に受ける質問項目、後ろを見たところはないんです。多分それは、「改良再生」自体は目的ではないので、何らかの目的に応じて行われる

という立場で書かれているからだとは思いますが。ですから、それはそれで結構だと思うのですが、そういうことを今後どうやって体系的に、「真に必要な」という中で進めていくかというときには、やはり仕組みのようなものが大変重要になってくると思うのですが、その仕組みというのは、多分市民のほう、外部から出てくる提案事項にはなっていないのかなと思うわけであります。

今回のこのアンケートですと、テーマ10のネットワークの議論、これはまた非常に重要な議論なわけですし、それから、その次のテーマ11の進め方。進め方については、総論として反対ということはないわけであって、それが如実にあらわれていると思いますけれども、ネットワークのようなものについては、先ほどの申し上げたようなことにかかわってきて、それが必要だということを直接的に回答していただけるわけではないという、これも当然だと思います。

この中に書いてある、④、例えば、計画は広域ブロック単位等と。こういうことも重要だとは思いますが、これをそうだという判断を個々にしていただいて、回答をいただくということが難しいことは間違いないと思いますね。だから、逆に言うと、そういうことは、行政として、きっちり別途進めていくことが必要なわけですが、先ほど申し上げたように、その仕組みというのが今十分かというと、どうも私はそうは考えていないことでありまして、やはりこれだけさまざまな事業を展開されているわけですから、それぞれがそれなりに意味を持っているわけですが、それらの事業をより上位の目的の下に束ねていくような意味での計画というのが、今はこの社会資本整備重点計画という五箇年計画があるわけですが、道路としてそれだけでいいかと言うと、やはりその上位であったり、あるいは地域単位でという、まさに計画の体制というか、体系・制度が必要で、そのもとに、従来の長期計画とは全く違う、すなわち真のニーズを踏まえて柔軟に変えていけるような計画が個々につくられていく、そういう意味での制度とか、仕組み、これをつくらなければいけないと思うのです。そうすると、当然、道路法改正等をきっちりと考えていくということになると思いますが、そういうことというのは、多分、こういうアンケートから出てくるはずはないわけでありまして、そういうことも、事業をいかに進めていくかという中では大変重要になってくると思いますので、ぜひ議論として進めていただければいいと、個人的ではありますが、感想を持っている次第であります。

以上です。

【部会長】 ありがとうございました。

【●●委員】 1点だけ。まとめで、アンケートと市町村長・有識者があって、有識者のほうは、まあこんな感じかなと、比較的そうかなという感じもするんですが、アンケートのほうのところで、ちょっと気になるというか、そうかなと思うのは、テーマ4の景観・文化的価値の創造のところが、押しなべてあんまり得点がよくないんですよね。つまり、青と少しハッチした青が多くなっている。

それで、どうしてかなと。私の想像では、ごく普通の主婦だとか何とかだったら、こういうところは割合受けるというふうに読んでいたんですが、そうでもないんですよね。それで、アンケートの対象者というか、答えてくれた人の分布を見ると、結局男が多くて、それで、職業が会社員で、だけど、それも公務だから公務員、自治体の職員の人で、男で、道路及びその関係の人が多いのかなと。それはそれで結果ですからいいんですが、もしそうだとすると、ちょっと意識改革が要るんじゃないかなという感じが、変な意味ですけど、逆にね。もちろん、僕はこういうことだけやれという意味で言うわけではないんですが、そういうところを重要性を頭に置きながら、でも、お金がないからやっぱりこっちをやらなきゃいけないと思ってやるのと、こんなものは要らないんだと言ってやるのでは、仕事としては質にえらい差が出てくると思うので、この結果はこれですけれども、この答えてくれた人々というのは、特に九州がたくさんいるんでね。局長、どうですかね。九州のたくさん答えてくれた方々が、もしこれがご関係の、何らかの格好で道路の仕事にかかわっている方だとすると、ちょっと意識がどんなものかと思いますので。

どうも失礼しました。

【道路局長】 公務員の割合が非常に多い。多分市町村の職員の人が、アンケートの量が少ないと困るので、わっと書いている。そこがちょっとバイアスがかかっているのではないかと、そこを一回外すというのはあるんだろうと思います。

それから、委員長もおっしゃった都市の類型ですとか、女性・男性で、もう少し細やかに見ないと、いろんなことが出てこないのではないかなと。マルチアンサーですから、最後にお答えすると、意識が低いんでしょうね。ですから、予想外なところが低いという感じは、私もあります。特にネットワーク系が、低いんですよね、九州が、頑張っている割には。もうちょっと属性別に分けて見るほうがいいと思います。

【●●委員】 申し上げたかったのは、これを言う側の人たちがこういうふうに言っているから、この高いところをというふうに、もちろんそんなに直接には使わないと思いますが、そう読まれないようないろんな加工というか、深い分析をしながら、分けて出し

ていったほうが意味があるかなと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

特にマスコミとか有識者の人がイメージしている空間と、一般の人のイメージしている空間は違って、高速道路を使っている人が半分ぐらいしかいないという、こういうのから見ると、例えば、地方都市でも、県庁所在地の割合整備されているところの人は「もういいや」と言っているかもしれないしというんで、あるいは局長が言われたように、属性別の話を見てみて、それで、意識改革というのはおこがましいかもわからないけれど、PRの戦略はあるのかもしれないですね。

それでは、よろしければ次に移りたいと思います。2番目の議題である、今後の議論の進め方について、ご説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 それでは、資料4-1、4-2でご説明させていただきたいと思います。A4の1枚紙が1枚ずつございます。

本日ご提案している今後のスケジュールでございます。資料4-1でございますが、第20回部会、本日の審議事項がここの中に書かれてございます。先生方から3月までご予約を既にいただいておりますが、その後、6月の建議報告ということを目途に、4月以降も何回か必要に応じて審議をしていただきまして、6月ごろの建議の報告ということを目指して進めていきたいと思っています。

その際、間で建議に向けたさらに議論すべき課題がございます、その考え方が資料4-2に書かせていただいております。今回、いろいろな意見を把握させていただきましたので、この意見をさらに、今ご指摘の内容を含めて分析させていただきながら、特に大まかに意見が分かれる傾向が強かったようなテーマがございます。都市内の交通体系の整備、特に自動車交通の抑制にかかわるようなもの、景観の話、それから観光振興の話、これも若干意見が分かれておりました。さらに、関心の高いもの、インタビュー、アンケート双方で高いものというのは、ここに9項目ほど挙げさせていただいていますが、観光、防災・減災、交通安全等、それぞれ、ネットワーク整備もこちらの中に入っております、こちらの関心が高いというものの中から、特に議論がまた必要というものを今後ご審議いただきたいと思っています。

そして、もう1点が、道路政策として特に検討が必要ということで、政府としても施策として挙げています国際競争力の強化、あるいは地域間格差の是正というような形に対応するものとしては、やはり物流の政策ですとか、あるいはネットワークの整備のようなもの

のをご議論いただいたらどうかというふうに考えておりまして、一応これの中からピックアップしながら、2月以降、議論を深めていただければと考えております。ご意見をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

【会長】 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見いただきたいと思います、●●先生が11時までということで、先にご発言がございましたらどうぞ。

【●●委員】 資料4-1、4-2ですね。先ほどちょっと申し上げてしまったことの関連で、もう少し補足をしますと、やはりこの資料4-2については、大変重要な課題ばかりが並んでいるとは思いますが、それはまさに人によって、あるいは地域によって、立場によっていろいろ違うということが前提ですので、それをいかに拾い上げていくかという方法論、それ自体も実はこういうところでの議論の対象ではないかという趣旨もありまして申し上げているわけです。

先ほど申し上げた関連で言うと、やはり将来にわたって安定的な仕組みというんでしょうか、制度がやっぱり要するという印象を持っているので、特に現道、今の既存インフラのメンテだけではなく、それこそ改良、そういうものを積極的に取り込んだ全体のネットワークシステムをちゃんと位置づけていくとか、それを長い将来にわたってずっと使い続けるわけですから、その将来を、あるいは将来の目標を共有できるような、そういう取り組み。ですから、それを支えていく制度と言っていたのは、やはり道路法には今計画という言葉がほぼ使われていない状況で、ほかの分野には大体あるわけですから、そういう意味では、実態としてはあるということではなくて、法律上にきっちりと明記されたような、しかも、将来にわたって安定的な制度として、それをつくる。従来のように新しい道路だけ、特に高速道路だけをどんどんつくるような計画ではなくて、現道の改良等を含めた全体のネットワークシステム、そういうことが大変必要になってきていると思うわけであります。

ですから、それと今回の社会資本整備重点計画、こういうものがうまく連携する体制をできるだけ早い時期につくっておいて、それと今回の中期計画との関係も整理をしておくということが、非常に重要な新たな課題というんでしょうか、今後のスケジュールということでありましたけれども、課題なのかなと思っています。これは、とにかく一般の方から出てくる課題では全然ないという、行政計画を考えようということですから。しかし、先ほど申し上げたような意味で、真のニーズをくみ上げるときの絶対に必要な仕組みなん

だということは、きっちりと説明ができるのではないかと考えています。

そういう中で、この資料4-2の、今回はこういう流れでいいわけですが、次回がまだあるわけですから、次回については、その新しくつくられた仕組みの中で、真のニーズをくみ上げていくという体制がきっちりとできていくということが大変重要なのではないかと考えて、先ほど申し上げました。

【部会長】 どうぞ。

【●●委員】 2点ほどなんですが、まず資料4-2、⑧に景観という言葉があって、一番上の1)にも②で景観というのがあるんですが、もちろん景観は景観でいいんだけど、風景街道でおやりになっているようなものは、もちろん景観は1つの大きなファクターだけど、だけではないですよね。つまり、そこでは文化というか生活を創出して、そこで人々が共生したり協働したり、そういうカルチャーをつくり上げて、いいインフラを維持継続するとともに、さらに地域が活性化する、こういう感覚ですよね。それは、景観はファクターだけでも、それより大きい概念ですよね。僕、国語ができないから、いい言葉はこれですと言えないんですが、ここの景観と書いてある言葉をそこまで膨らませたものにしておいたほうが伸びるなという感じを持っています。それが1点です。

それから、もう1点は、3)の①で「国際競争力の強化→物流政策」と書いた、これはこのとおりで結構なんですけれども、これをもうちょっと補わさせていただくと、いわば国際競争力があるから、東京が大事だから環状道路という、こういう文脈とは独立して別に、つまり、アジア的な規模でもものが動いたり、人が動いたりするわけですよね。そういうアジア的規模の交通ネットワークの一部として、日本の道路ネットワークが中に入っているわけですね。日本の道路のネットワークを考える、あるいは必要性を考えるときには、その外側のところを頭に置いた上での自分のネットワークを考えているとは必ずしも言い切れない面がございましたでしょう。申し上げたいのは、アジア的規模の交通ネットワークのその一部としての日本の道路、これがどうあるべきかという問題設定を、この①の国際競争力の中に内包しておいていただけるとよろしいのではないかと考えました。

以上2点です。

【部会長】 ありがとうございます。

【●●委員】 こんな感じなのかなと思うんですけども、道路局の管轄範囲で私たちは議論できる話、これは、例えば、適切な管理なんていう話はまさにそういう話なんだと思いますけど、そういうことと、それから、これは後で横断的なという議論が多分出てく

るんだと思いますけれども、そういう形でやらないとというか、私たちの基本政策部会で議論しても、その話だけではなかなか調整がつかない話と、それから、もっと国全体としての考え方があって、それに沿ってやっていく話とあると思うんですね。ちょっとそれを分けておいたほうがいいのかなという気がしました。

例えば、観光振興なんていう話は、私は観光振興なんか意味がないと思っているんですけれども、某審議官によると私の意見は危険思想だと。小泉さんが一生懸命観光振興をおっしゃっていたんで、特にインバウンド観光振興をおっしゃっていたんですが、私はあんまり効果がないと思っています。そのために道路なんか整備してもむだだという意見を持っています。ただし、それは基本の部分でインバウンドの観光を振興すべきだという議論があって、それに対応するためにどうしたらいいとか、地域を開発していくには観光で開発していくんだという議論があって、それが是とすれば道路も整備していかなければいけないという話に多分なっていくんだと思うんですよね。そういう大きな話。

それから、地域間格差の是正というところも、これも多分まだ意見が分かれるところかなと。多分、私や●●さんなんかと●●先生とはちょっと違うかもしれない。それはやっぱり意見が分かれる部分で。でも、これも、地域間格差って是正する必要があるのかどうかという議論があって、それに沿って、是正する必要があるとすれば、やっぱり道路というのは重要だよねという話でここはかかわってくる話なので、少しそういう形で整理をされたらいかがかなと思いました。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【●●委員】 この資料４－２でございますが、１つ、今回最初にお話がありました資料１の道路特定財源の見直しに関する具体策ということで、仮決定がされたことを踏まえて、少し議論の視点なり内容なり付加すべきものがあるのかどうかというのが１つあるかと思います。

１つは、今回の閣議決定の中で、道路歳出ということですから、道路歳出として、つまり、純粋な道路本体プラス、その関連のいろんなものがあると思うんですね。そこら辺について、特に納税者の理解とか含めて、少し何をアピールしていくべきなのかというのは、むしろ行政そのもので考えるのか、我々のほうでも少しいろいろ議論すべきなのかというのが１つあると思います。これだけ大きな全体の制度転換しようという時期ですから、やはり何も議論しないというのも変な気がしますので、そういう点で言うと、４－２の整理

と少し別な形で論点があってもいいのかなという感じがいたしますので、そこら辺、会長を含めて、少しご検討をいただければと思います。

それから、4-2の中の、先ほど意見が分かれる傾向の強いものとありましたが、これについては、どうしてこう分かれたのかということを考えますと、1つは、長年いろいろやってきた事柄で、それに対する評価が地域によって違うということかと言いますと、これはそうではないと思うんですね。ここに出ている3点は、むしろ比較的新しいものというか、芽生えが出ている中で、やはりそれに対する現実の認識がまだない、見たこともないということもあると思うんですが、多分それによって意見が分かれているということではないのかなと。

配付資料の中にありましたが、今回のもともとの「真に必要な道とは」のパンフレットにも出ておりますけれども、例えば、横浜の日本大通でオープンカフェをする。これは道路占用許可のたしか第1号であったと思いますが、こういう観点のですね。ですから、これはまだ現実にあまり各地にないわけですから、当然ながら、それに対する評価をと言っても、よくわからんというのが多分正直なところだと思います。ですから、そういうものについて、1つはまだ時期尚早だと考えるのか、逆に、意見が分かれているところこそ新しいニーズなり今後打ち出すべきもののうちのあくまで1つであるのかどうかと考えるのが1つの分かれ道かなと。

と申しますのは、1つの営々と引き続きやるべき政策もあれば、やはり時代転換の中で新しい芽を掘り起こして育てるとというのが国の先導的役割ではないかという考えもあるかもしれませんが、もう1つ、非常に突発的な、国家としてどうしてもこれは支援しなければならぬ大災害なり、あるいは国の戦略として、グローバルの中で日本という国の力をいかに高めていくためにというのがやはり国の責務だと思いますので、ですから、そういうものとは少し別で、かなり平準化して平均的にやらなければならない議論と、こういう国家の役割としての部分、それから新しい芽なり、それから特にこういう道路財源に対する理解、国民性への理解が決してあるとは到底言えない状況の中で、いかに納税者という、納税負担の税源ですので、それを、実質法律制度は変わったとしても、やはりガソリン・揮発油に税金がかかって、それに対して人が、やはり使い道がかなり道路中心にあるという構造は、しばらくはそんなには変わらないと思います。未来永劫続くとは私は思いませんが、やはりそういうのを見据えていると、そういう観点からも、やはり道路政策の、おそらく地方の首長さんは、本来自分たちが整備したい未整備のいろんな道路があっ

て、それに対する財源の削減をおそらく恐れているというか、恐怖感があるのではないかと思います。ですから、一方では新しい芽とか、そういう部分にはあんまり目が向かないというのが、私なりに見たアンケートの傾向ではないかなと思いますけれども。

そういうことで、今後の議論すべき課題については、今回大きく道路財源の制度が変わろうとしている転換点だという中で、これは今回のこの部会の発足当時にはまだ想定していなかったことでありまして、ですから、その議論の進め方なり質なりは少し考えてもいいのかなという感じがいたします。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【●●委員】 では、最後に。意見が分かれる傾向の強いもので、一番最初のなんですけれども、①で、これは言うまでもないと思うんですけども、しかし、やはりこのもとのパンフレットの17ページの表現というのは、非常に複合的であるし、あるいは、表題は、実はトートロジーではないんですけども、しかし、「自動車交通を抑制すべき地区では自動車交通を抑制すべきである」と言っている文章に比較的近いので、もしそうだとしたら全員が賛成のはずなんですけれども、そうっていないというのは、車線減ということと、また、公共交通中心というものの、あるいは、自動車交通抑制イコール公共交通中心なのかとか、高速道路もあるし、最後のほうは料金の負荷だとか流入規制とか非常に厳しいものが書かれているし、いろんな内容が混在しているので、ぜひここはもう少し、やはりかなり違うものが入っているということを前提に、どういうことに対してはより賛同を得られているのか、あるいは、どういうことについてはまだまだ消極的なのかということブレークダウンする必要が当然あるなという印象を持っている、そういうもともと悩ましい質問なのではないかなという気がします。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

私のほうからも、議論すべき課題というのを項目別にやると、もうこれでさんざん議論したことですから、網羅しているんだろうと思うんですね。それで、●●先生と●●先生がおっしゃったことと絡むんですが、当然のことながら、道路そのものが目的ではなくて、問題を解決するとか、あるいはもっと便利にするとか、安全にするとか、それから、もう1つは地域戦略。一番最後のことにしても、それから、安全とかそういうことにしても、あるいは管理の話は●●先生がおっしゃったように、観光の話は●●先生がおっ

しゃっていますが、ほかの政策がこの道路とどういうセットになるのかとか、民間の人たちがどれぐらいついてきてくれて投資してくれるのかとか、それをどうやっていくのかという話をどこかでは議論したいですね。今回の地域自立活性化のああいう制度に道路がどれぐらい入ってくるのか、例は港が多かったような気もするんですが、そんなことが気になるところではあります。

道路要る要らないの話が、かつてやっぱり地域格差で、やっぱりこれは不便すぎるとか、ひどすぎるとかというところで大体合意がとれていたところが、空いていてむだではないかという話になっちゃって、そこがすれ違いだして。さらに、この地域をどうするかということについては、あまり自治体でも説明をされなくて、「とにかくこの高速道路が要ります」となるから、そこにずれがあるのかもわからないですね。

それから、長い間ずっと道路を中心にしてインフラ整備すると、民間投資がついてきていて地域全体がよくなってという、そのシナリオが極めて素直に機能していたのが、民間投資のほうがついてこなくなってしまった。これをどういうふうに対応して、地域の――
●●先生は要らないと言うんですが、地域をちゃんと元気にしていって、日本全体もよくなるというふうにするのか。そんな観点の議論がどこかにあっていいかなという気はしました。

こちらばかりではなくて、局長以下、ご意見がございましたらどうぞ。

【道路局長】 ●●先生がおっしゃった部分を含めて、特にということで3つお願いできたらと思います。

●●先生がおっしゃった部分というのは、多分、今から中期計画をつくるときの中心事項になると思います。多分、いろんなところからいろんな意見が、中期計画の素案をつくったときに出ると思うんですが、仮に年限が10年という計画をつくったときに、ネットワーク系の議論と指標系の議論という内容で中期計画をつくった場合、ネットワーク系の議論は、●●先生がおっしゃったようなことで、必要かどうかとか、目的に照らすとか、あるいは指標をセットして必要かどうか、その説明がどうしても求められると思いますので、いずれ少し事務局のほうでお考えを聞くための資料をつくってお出ししたいと思っています。

それから、2つ目は、●●先生がおっしゃった話で、確かにこの議論を始めていただく前の状況と、昨年暮れの閣議決定が出てから、状況が違ってきます。五箇年計画を前提というのが、ひょっとしたら十箇年になるかなということでありまして、そこで大きく違

うのは2つあって、1つは、先ほどの閣議決定の一番最後の4番目でありました、既存の高速ネットワークを活用して国民の要望の強いことをやる、そのための法案を提出しなさいと書いてある点です。これは、中期計画の中身ではないんですが、それと一体となって道路歳出の大きな部分になると思うんです。かなり大きな額の話になると思いますので、いつかの時点でその部分をご議論いただければと思います。

もう1つ、様相が違うというのは、5年ではなくて10年ということで仮に議論が進むとすると、今まで5年だと細切れの整備の姿を示してきたと思うんですが、10年になると、この地域、特に今から人口減少して道路に対する投資というのは、10年を超えてはなかなか進まないような状況に資源配分としてなる。この10年で地域の動態とか資源配分を考えたときに、そこである程度地域が望む姿を示さんといかんという状況が出てくるんだと思うと、そこが五箇年計画と、十箇年に仮になったときには、全然違う、計画として要請されることは違うのだろうなと。そこをまたいつかの時点で事務局から議論の素材を出していきたいと思います。

ざっとそんな感じのことをお願いできたらなと、私としてはこれから付加してお願いできたらなと思っております。

【部会長】 ありがとうございます。

関連して何かご発言はございますか。よろしいでしょうか。

多分、道路が先行して地域がついてくる——前にお話しした北関東の那珂湊の港の土地利用だとか愛知の環状道路だとか、ああいう形で地域がかかわってくるのを促進していこうというそういう話と、観光地みたいなところは、むしろ観光地を何とかしたい、そのためにやっぱりこの道路も何とかしてほしいよとバックアップ型で出てくる話と、少し仕組みが違うのかもわかりません。

問題は、地域の側で県だとか市町村の人たちが、あるいは市民が、そういう長期スパンで形が変わることをイメージできるのかどうかという話が非常に問題としてあって、それがイメージできないところでそういう人たちに出してくれと言っても、なかなかうまくいかないんで、そこをどうやればいいのかよくわからないんですよ。典型は、福岡みたいなところで空港が容量が足りなくなったら、本当に福岡ってどうなるんだろうと僕なんかは思うんですけど、だけど、市民の大半は空港を出した途端に市長さんが落選しますと思っているという。本当に飛行機が飛ばないとか、切符が取れないという段階までなかなか理解してもらえないんだとすると、我々が考える地域像とかという話は、一体どこからど

ういう格好でやっていくのかというのは気になるころではありますね。発展途上国のほうがもっと素直に長期のことを議論するんですよ。やっぱり満ち足りたんですかね。

【道路局長】 20年前はそういう議論が可能だったんですが。

【部会長】 あまり抽象的なことを言ってもしょうがないですが。

それでは、よろしければ、続いて、3の建議に向けさらに議論すべき課題、「物流に関する道路政策について」、よろしくお願いします。

【道路経済調査室長】 それでは、さらに審議いただくということで、きょう用意させていただいた物流に関する資料についてご説明させていただきます。

資料5でございます。表紙をめくっていただきまして、1ページ目に、論点整理においても指摘いただいています、ここで指摘いただいた物流関係の指摘をここに6項目ほどまとめてございます。既存道路の部分的改良によるネットワークの拡充に始まりまして、空港・港湾との連結、あるいはサービス水準に戦略的な目標を設定しなさい、あるいはハード・ソフトを組み合わせた物流の効率化、さらには、都市内に入りますが、貨物車の荷さばきスペース、あるいは都市中心部における自動車の流入抑制、貨物車中心の流入抑制だと思いますが、こういうようなご指摘をいただいております。

めくっていただきまして、2ページ目でございます。インタビューでもいろいろな意見をいただいています、同様の意見が多うございますが、中でも4番にありますように、アジア諸国との競争の観点から、日本海側へのアクセスや高速道路の整備が必要といったご意見や、あるいは、6番、有料道路の料金値下げなどにより利用を促進してコストダウンを図りたいというようなご意見がインタビューの中でも寄せられているということでございます。

これらを受けまして、3ページ以降、少し考え方を示させていただいております。陸海空一体となった国内交通サービスのレベルアップということで、今ご紹介しました論点整理の指摘は、青いところに書いてあります(1)から(3)に対応するものとして考えております。

現状と課題ということで、現在国際標準コンテナ車で対応した道路のネットワークが非常に不十分だと、これは明らかでございます。あるいは、拠点的な空港・港湾とのアクセス率、これも従来より言い古された言葉ではございますが、これもまだ不十分ということでございまして、今現在私どもの考えでは、国際コンテナ通行支障区間、全国ネットワーク2万9,000kmほど今ございますが、47カ所ほどでこれに支障の区間があるという

のは出てきておりまして、これを早急に整備するのが物流的には必要なのかなと。あるいは、右側にございますアクセス率、これも全体のネットワークの話でございますが、欧米並みと言えは9割となります。ハード部門になりますが、これらを地道に整備を進めていくというようなことが、まず目標として挙げられるのではないかとということでございます。

次に、4ページでございますが、日本海側のご指摘でございます。日本海側の港湾というのは、取扱貨物量に比べて、国際コンテナの航路便数が非常に多うございまして、この下の資料でございますが、左側が港湾の取扱貨物量、量だけでいった上位30の港湾、右側が国際コンテナの航路の便数を持つ航路上位30ということでございまして、これをごらんになっていただきますとおり、量よりも航路を重視しますと、日本海側の港がたくさん入ってきます。こういうようなことにもやはり目を向けて、道路のほうの支援も考えなければいけないのではないかとというふうに考えております。

5ページでございますが、もう1点、今度は空でございますが、国際空港貨物でございます。国際空港の貨物取扱量は年々増加しておりまして、左下の折れ線グラフの形になっておりまして、増加の傾向にある。一方、成田国際空港周辺、物流ターミナルが散在するというような、支障も出てきているような状態である。赤いポツが物流ターミナルでございますが、空港の周りに無秩序に散在しているというような状態になってしまっておりす。一方、羽田につきましても、沖合さらに1本滑走路を追加するとともに、こちらで拡張に合わせて国際貨物のターミナルをつくるというような話もございまして、こちらにも視点が必要だろうというふうに考えております。

6ページ目でございますが、さらに鉄道の輸送でございます。鉄道の輸送につきましても、駅からの集配はトラックで当然行うということで、鉄道の貨物駅に注目した資料がこちらの資料でございまして、右側に貨物の取扱量の多い貨物駅を上から順番に並べてございます。例えば、上から4番目の隅田川の駅、こちらの貨物の駅につきましては、周辺に国際コンテナが自由に通れる道路がアクセスしていないというのが現状になっております。こういうものについても、さらに重点的に整備を考えていく必要があるだろうと思います。

これらの現状を踏まえまして、7ページに取り組み方針ということで書かせていただいております。まず1番目に国際物流基幹ネットワークの構築、これは物理的にそういう支障区間の解消をしていくというような話を中心になっております。先ほどご説明した47カ所の整備というようなことを進めていく。それから、アクセス道路との連携、これは欧米並みの9割と、先ほどご説明した内容でございます。さらに、3番目で、(1)(2)の

推進に際して、特に日本海側を中心に対象港湾について、これを見直しをしていったらどうか、国際航路に目を向けて、今現在空港・港湾との連携強化というふうにして挙げております港湾は、日本海側は少のうございまして、先ほどの視点もあわせて見直していつてはどうかというふうに考えております。さらに、空港あるいは鉄道貨物ターミナルとのアクセス、あるいは道路の重さ・高さ指定の検討というものを今後積極的に進めていつてはどうかという取り組み方針でございます。

それから、今の国際的な物流に加えて、8ページでございますが、効率的な都市間の物流システムでございます。こちらにつきましては、特にハード・ソフトを組み合わせたということで、若干中長期的な課題にはなってきますけれども、今現在、大都市間の貨物輸送は自動車が大きな役割を果たしておりますけれども、事故が年々増加してきております。さらに、こちらの運転手さん、ドライバーの皆さんもどんどん減っていくというような状態、あるいは高齢化もしている。しかるに、全国の貨物の物流というのは、東海道を中心に非常に大きくなってきておりまして、これらに抜本的な対策も中長期的には検討する必要があるのではないかとということでございます。9ページにございますように、幹線物流システムについて、さらに効率的にするために、トラックの連結走行、あるいは専用車線、さらに進みますと無人走行というようなさまざまなシステムがいろいろ調査研究されているということでございますので、それぞれについて私どもも調査研究を進めていつてはどうかというご提案でございます。

10ページは、アメリカあるいはドイツなどでの、特にこれはトラックの追従走行の実験でございますが、そういうものも既になされてきているというご紹介でございます。

さらに11ページでございますが、都市内物流の改善についてのご提案でございます。論点整理では、荷さばきスペースが足りていない、あるいは都市中心部への流入抑制の必要性が指摘されております。荷さばき駐車場は大変不足しておりまして、アンケート調査におきまして、左下の円グラフのように、荷さばきスペースがないというようなところが9割近いというような地区がほとんどだろうと思われまます。都市部においては多くの貨物車が流入して、渋滞のもとにもなっているというようなことでございます。日本とイギリスを比べましても、いわゆる幹線道路が貨物車を分担している率が非常に少ない状態だという問題点がございます。

それに取り組み方針でございます。12ページでございますが、こちらにつきましては、地道な方策ではございますが、荷さばきの駐車帯、あるいは建築物への附置義務などの促

進というのは、これはまず必要ではないかということでございます。さらに、貨物車をより望ましい経路に誘導するという、ソフトの政策も今後考えていく政策だろうというふうにご提案させていただいております。下の写真は、左側が路上の荷さばき帯の設置で、右側では、ことしも少し勉強しようと思っております路外の荷さばき施設、ポケットローディングと名前を打っていますが、実施主体が共同してこういう荷さばきスペースを確保して、みんなで共同で使うというようなものをシステム化できないかというようなことでございます。

13ページに移っていただきまして、荷さばきの駐車施設の附置義務につきましては、これは条例で設けることはできるわけでございますが、今現在、まだ全国77都市ということで、これをさらに促進していくような施策も必要であろうかと。さらに、右側がニューヨークのトラックルートの事例でございますが、ニューヨークの市街地で、赤い線が通過するトラックが通れるルート、青い線は地域内に入るものだけが通れるルートということで、ルートがそれぞれ通過交通を排除する形で指定されておまして、こういう施策についても、都市部を中心に今後住民の理解を得ながら進めていく検討が必要であろうと考えております。

最後のページは、分科会でのご指摘の資料を参考につけさせていただいております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、どうぞご意見をお願いします。

【●●委員】 どうもありがとうございました。さっき発言したことが、2ページとかにももう書いてあるから、どうもありがとうございます。

それでもちょっと申し上げさせていただこうと思うのは、やるべきことが、要するに、港へのアクセス道路の整備というような格好で出てくるんですよね。これはもちろん必要なんです、それは、スケール感覚からすると、高速道路までの10kmというようなスケールの世界です。だけど、さっき申し上げたスケール感覚というのは、ちょうど新潟港が伸びているというのと言うと、新潟港というのは、もちろん新潟付近をヒンターランドとして成長してきた港ではあるけれども、アジア航路の北米航路がかなりが日本海側を通るようになっている現在は、これから日本海側で日本が成長するときのゲートウェイとして何としても確保しなければいけない場所なんですよ。ほかの港もいっぱいありますけど、新潟港だけ割合伸びているんです。場所もいいし。多分、北陸道とか関越道も近

いせいもあると思うんですけどね。だけど、そういう新潟港というスケールは、おそらく地図の上では数百k mオーダーで理解できることですよね。

そういうふうに思ってくると、北陸道へのアクセス、数k mあるいは数十k mのオーダーの話だけではなくて、秋田や山形のほうから新潟に来れるかというふうに考えたときに、あそこには高速道路がないんですね。計画もないでしょう。

【部会長】 いや、計画はあります。

【●●委員】 計画はある。失礼いたしました。計画はあるけど、今はない、それで、いつできるかもあまりよくわからない、そういう状況だと思うんですが、そういうスケール感覚でのことを申し上げたいわけです。

それから、例えば、東北地方という大きさ感覚で言うと、新潟は一応東北のブロックということで検討することになっておりますが、それで使うと、仙台―塩釜が一番伸びているわけですが、日本海側と太平洋側を、どっちに転んでも勝てるようにするためには、上手に横方向の軸をつないでおかないといけないですね。だから、新潟の事例で言えば、多分、磐越道がそういう軸として活躍しうるので、この場合にはそれでいいのかもしれませんが、それもやっぱり数百k mの地図の上で考えて初めて理解できることなんですよ。

それをぜひしていただきたいというのと、もっと言うと、どこの港が伸びるかどうかというのも、実を言うと、港湾サイドの検討は、国内の道路ネットワークがどうかということとはあんまり気にしないで検討してきているところがあります。皆さんは、どこの港につながればいいのかというのは、港より外側のことはあまり考えないで検討しているような気がします。だけど、アジアの規模の地図で見ると、どう考えたって、ここの港は上海との対抗上こうなるよねとか、けどここに日本の道路がうまくできていないから、やっぱりここは無理かなとか、そういう両方一体で考えるような場が要るように思うんですね。

人流については飛行機のほうをやらなければいけないんだけど、少なくとも物流については、ぜひ港のほうの長期の構想と、皆さん方の仕事が完全に——どこかで線を引いて、それを整合させるというコンパチビリティの問題としてとらえるのではなくて、一緒に議論するという、そういうご議論をぜひお願いしたいと思う次第でございます。ちょっとそんな抽象的な話で申しわけないのですが。

【部会長】 ありがとうございます。

【●●委員】 港や空港と一緒に議論しなければいけないという話は、多分、その次の分野横断的に検討すべき指標という話なんだろうと思うんですが、私も、多分、結論は●●先生と違うかもしれないんですけども、考えなければいけないという点では全く同じように思っています。それで、関東地域の評価委員会もやらせていただいているんですが、その中で必ず港湾の整備ということで出てくると、出てくる話というのは、要するに、代替港湾の、ここへ持っていくとこれだけ時間がかかるからという、そういう形で議論するわけですけど。

だけど、それは、考えてみれば、代替港湾まで持っていく時間が、道路がすごく早くが整備されちゃえばその港は要らないという話になるかもしれないわけで、そういった港湾の整備の優先順位、あるいは空港の整備の優先順位というようなことと、そこへつなげる道路の優先順位というのが当然決まってくるわけですね。ですから、そのところと一緒に議論しないとまずいのではないかな。

道路のほうは、とりあえず港ができたならそこをつなぐと、まさに●●先生がおっしゃった10kmの視点だけでものを考えるというのであれば、それでいいのかもしれませんが、それではやっぱり道路整備、これからの10年という、10年というようなスパンでものを考えていくときに、やはりその10kmの範囲だけでものを考えていくということではおかしいんだろうということと、さらにそれを広げていくと、むしろ、●●先生おっしゃった、アジア全体の物流のネットワークみたいなものを航路にしていったら、日本の港湾の整備のことだけを、あるいは、日本の港湾とその後背地との道路のことだけを考えていたのでは、ネットワーク、物流の議論、国際物流の議論はできなくなってしまう。そうすると、やはり途上国は、特に中国なんかの港湾とその道路整備というようなところに日本がどういうふうにかかわっていくかという話まで視野に入ってくるのかなと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

この3ページの国際標準コンテナ車の、このコンテナはどういうサイズでしたっけ。

【道路経済調査室長】 40フィートを想定しています。

【部会長】 ですね。それで、今ものすごい勢いで45フィートが増えてきていて、それで、これは国際標準になったんでしたっけ。

【●●委員】 もちろんです。

【部会長】 で、日本だけ対応できないですよ。これをやると、多分こんなオーダーではない。で、大問題だと思っているんですが。前はちょっと隅切りすればというオーダーだったんですけど、この間聞いたら、カーブが回れないとかで。

【●●委員】 それと、縦の9フィートも。

【部会長】 そうそう。それは、計画のほうからは。

【●●委員】 8・8の40でやっていたら……

【道路経済調査室長】 縦は9フィートで、横が40フィートですので、45フィートということであれば、再度検証し直してやります。

【部会長】 それで、特に十年計画をやって国際戦略と言ったとき、ぜひそっちに切り替えておいたほうがいいのではないかと思いますね。急にはできないけれども、だけど、ターゲットとしてはそうしないと、本当に物流は過疎地になっちゃいそうだから。

去年でしたかね、45が。

【●●委員】 アメリカは始めてね。

【部会長】 二、三年前はほとんど見なかったんですよ。去年、中国へ行って、見て、何でこんなにたくさん45があるのかと。この間行った人に聞いたら、それがもっと膨れているということで、もう喫緊の課題かもわからないですね。

【道路経済調査室長】 それはぜひ検討します。

【部会長】 ぜひ続きをよろしくお願いします。

それから、ネットワークは大丈夫なんですけど、静脈流型の物流の話をどうしておくかというのは、多分、今の道路体系で大丈夫なんですけど、基地のほうは違ってくるかもわからないですね。つまり、紙にしろ、いろんなものにしろ、再利用したり再加工したりするときのストックヤードというのは、必ずしもまちに近いところにつくりたくないですね。まちにつくる場合は、多分、港でしょう。もしかすると、インターとインターの間の、あんまりほかに環境上の影響を及ぼさないようなところで加工したりストックしたりしたほうがいいのかもわからないですね。

僕がよく例として出すのは、関越の高速をつくったときに、サービスエリアのごみを地元が引き受けないというんで、道路公団がそういうインターとの間に結構大きな処理場をつくったことがあるんですね。そのときに見て、そんなことをやるなら、もともとの地元の市町村の処理場もみんな吸収してあげたほうがみんなに喜ばれるのと思ったんですが、当時の道路公団はミッションとしてそんなことはできなかったですから。本当に静脈流型

の話が出てくると、そんな話が出てくるかもしれません。

それは、さっき説明にあった成田のああいいう格好で出てきているのを処理するのと同じように裏側の話。何を裏側と言っているかということ、成田は空港ですらあんなに反対して、駐車場も物流施設も周りにばらばらつくって、ちょっと信じがたい土地利用になっているんですが、しかしながら、そうやってできているから成田の物流というのはうまくいっているとも言えるんですね。あれ、空港で一気に仁川みたいにやろうとしたら、もっと大騒ぎで、うまくいかなかったかもわからないので。

こういうことが起こるんですが、さっきの静脈流型の話は、昔、物流ターミナルをつくったように、ある程度公共がやって環境対策してというようなことが必要になるかもわかりません。まだ直近ではないでしょうけれど、そんなことがちょっと気になりました。

ほかはよろしいですか。

【●●委員】 やや細かい点なんですけど、資料5の6ページですけれども、もともとここで書かれている趣旨そのものは大変わかるんですが、事例が果たしてこれでいいのかということでありまして、例えば、隅田川とか梅田とか、×とか△がついているんですが、梅田は既に再開発に踏み切っているわけですし、隅田川は、ここに駅前にこういうものがあるのが土地利用上おかしいのではないかと、これは都市の発展に伴ってむしろ即刻変えて、川の手の下町をむしろよりいいまちに変えるというのが政策だと思うんですが、これはむしろ国としてこういう場所をぜひ残したいというふうにはしか見えないので、果たしてどうなのかなという感じが……。地域の事情はちょっとわかりませんが、素直にちょっと疑問に思いました。国鉄の駅前という、かつては駅周辺の裏側だった場所が、こういうふうには更新されていくというのは、むしろそれを後押しすべきで、別の首都圏全体の中で上手にそれは考えるべきなのかなという感じがいたしますので、ややあれっという感じがですね。ちょっと気になりました。

それから、梅田