

社会資本整備審議会道路分科会 第3回基本政策部会

平成14年4月9日

【事務局】 お待たせいたしました。それでは、社会資本整備審議会令第9条第1項による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3回基本政策部会を開催させていただきます。

本日の資料の確認を最初にお願いしたいと思います。お手元に議事次第、座席図、委員名簿のほかに、配付資料一覧のとおりお配りしてあるかと思いますが、御確認いただけますでしょうか。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いたします。

【部会長】 それでは、第3回の基本政策部会を始めたいと思います。

今回は、「生活の質を高める」というテーマで、〇〇先生からペーパーを出していただきまして、それを中心に議論いたしました。きょうは、まず前のおさらいという意味で事務局から、〇〇先生のペーパーの骨子と、それから、委員からいただいた御意見の幾つかまとめたものを簡単に説明をお願いいたします。

【説明員】 それでは、事務局から、資料-1に基づいて前回のおさらいをさせていただきますと思います。今回は〇〇委員の方から、「豊かで品格のある道路空間の創造に向けて」と題しまして、御提言をいただいております。

まず、基本的な問題意識と時代認識ということで、質的対応や公共空間の形成は極めて不十分でございまして、特に21世紀においては、品格、文化、活気と環境に資する都市のシンボルとストックとなる道路整備を進める絶好の機会であるという時代認識がございました。

具体的に取り組むべき政策として、8点御提言いただいております。

1点目は、公共空間である道路と再開発等で生み出される民有空間の一体的な整備が必要である。

2番目として、街路樹とか沿道のカフェ、イベント等沿道の文化、にぎわい、地権者との協働に道路空間を積極的に開放していくべきである。

3番目として、都市の再生と連動して、未整備の幹線道路の事業を集中的に推進すべきである。

4点目として、昭和43年以前の都市計画道路については、期限を区切って積極的な支援が必要不可欠である。同時に、必要性が薄い計画については早期に見直しを行うべきであるという内容でございます。

5点目として、地区内の生活道路についても、国の道路政策の対象とすべきである。

6点目として、スプロール市街地等における、これまでどちらかと言えば政策の対象外であった準幹線道路などの整備について、沿道の市街地整備と連動して早期に促進する必

要があるということでございます。

7 点目として、文化遺産としての道路整備の哲学の再構築。

8 番目として、路面電車復権への強力推進

という内容でございました。

続きまして、2 ページで、いろんな御意見をいただきましたが、大きく 4 点に集約ができるかと思えます。

まず 1 点目は、移動性と多面性、道路の機能の多面性ということでございます。例えば、道路の最大の機能である移動性と社会資本としての多面性という 2 つの観点から議論する必要があるといった内容。その次ですが、車社会といかに調和させていくのかが我々のチャレンジであるという発言。3 点目として、短期的課題として、渋滞解消をはじめとする移動のツールとしての道路を完成させることが急務であり、その際、客観的なクライテリアで選択すべきということが大きな 1 目でございます。

大きな 2 目として、都市の品格、文化、活気に関してでございますが、都市はまだ未完成であり、その完成度を高めることが道路行政の責任であるといった内容。その次ですが、都市空間の美しさが無いといったことであるとか、日本には日本固有のすばらしい美意識があるので、それを応用するようなことをもっと考えたらいいのではないかということが大きな 2 目でございます。

それから、大きな 3 目ですが、地域や国土との関係でございます。本当の地元要求とは何なのかということを見きわめる新しい仕組みが必要ではないかといった御意見、さらには、遠隔な土地の生活の質をどう高めていくか、地域計画と道路計画の整合性をとっていくべきだという御意見でございます。

大きな 4 点目が、「公」と「私」、パブリックインボルブメントに関する議論でございます。公のパワーが小さくなっていること自体が問題ではないか。それから、PI をやるに当たっては何万人の意見を聞いたということではなくて、一人でもいいから、光るものを拾い上げるということこそが大事であるといった御意見。それから、国策として何をやるべきかという視点が重要で、先導的に行うもの、これまで見落とされてきたもの、どういう選択肢をとるのかという理由を明確にすべきだという御意見が主な御意見かと思えます。

前回のおさらいということで、以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

多様な御意見をこういうふうにまとめていただきましたが、何かこれに対して御異論等ございますか。

〇〇先生、こういうようなことでよろしいですか。ポイントだけですが。

【〇〇委員】 結構です。

【部会長】 ありがとうございます。それでは、前回こういうようなことを我々は議論したということで、先へ行きたいと思えます。

その際に、事務局で、都市再生を支える街路事業の展開に関しての資料をまとめている

だいております。それがお手元にありますが、きょうは時間もないので説明は省かせていただきますが、ごらんになっていただきたいと思います。

それから、前回第1回部会で、〇〇委員より、日本の競争相手は欧米ではなくアジアだという御発言がありましたが、これにも関連しまして、アジア諸国と日本の社会資本の比較ということで事務局で資料をまとめていただきました。これが参考資料の1 - 2でお手元にあると思います。これも説明は省略いたしますが、見ていただければよくわかるかと思ひます。この5年間の間に中国ではこれだけたくさんの高速道路を、1万5,000kmというふうに聞いておりますが、整備されたという状況、その他の資料がここにつくられております。ごらんいただければと思ひます。

【部会長】 それでは、きょうの主なテーマであります「経済活力を高める」という問題につきまして、きょうは〇〇委員と〇〇委員から御意見をいただきたいと思います。今から1時間50分ぐらい時間がありますが、お2人の話で1時間近くを使って、あとの50分ぐらいをディスカッションに当てたいと思ひますので、よろしくお願いいたします。

それでは、〇〇委員からお願いできますか。

【〇〇委員】 私は第1回のときに、流れを変えるには、緻密でコンプリヘンシブなものをつくり上げていくよりも、変革のくさびになるようなシンボリックな1点を打ち出すことの方が有効であるということを示し上げました。日産が変わった例を引いて意見を申し上げたと思ひます。そういう意味で言うと、事前にいただいていた資料の中で示されている「経済活力を高める」に関するキーワード、“円滑なモビリティ”、“総合的な交通システム”、“情報化”、“物流に特化した効率化”というのは、緻密でコンプリヘンシブな提言を作り上げていく時にキーとなる課題事項の方だと思ひます。今日の私の報告では、それらの課題事項の根本に据えるべき最重要ポイントについて、あるいは私がこの分科会でシンボリックな1点にするべきだと考えている最重要ポイントに絞って考えを述べさせて頂こうと思ひます。

結論から申し上げますと、私がこれからの道路行政で一番重要だと思ひているのは、B/Cという概念、ベネフィット・バイ・コストです。更に、そのB/Cに基づいて合理的で適切なアウトカム指標を、明確な形で道路行政の必須のツールとして導入すべきだということです。B/Cという概念とアウトカムというツール、これが私のきょうのメッセージです。

まず、現在の道路行政に関する背景について、確認の意味で簡単に触れておこうと思ひます。第1回のときに部会長からいただいたペーパーの中にも強く打ち出されていた話ですけれども、これまでの基本政策方針というのは、ずっと量的拡大を重視した、全国一律の“均衡ある発展”という思想だったわけです。

こうした考え方は別に道路行政だけではなくて、例えば企業に関しても同じでした。一律平等の処遇だったり、年功序列や終身雇用だったり、日本的経営の特徴と言われる制度や慣習のほとんどすべてが一律、平等の思想でした。産業界のレベルで見ても、談合と協

調、みんなで同じような事業をしながら、みんなでそこそこもうけながら同じようにやっていく。

教育だってそうですね。日本の教育というのは、先進国の中では異例というぐらいの均一平均化思想でやっているようです。お子さんのいらっしゃる皆さんからよく聞くのは、運動会の駆けっこで、本当に手をつないでゴールするそうです。1位、2位、3位と人間を序列化すること自体が悪だという、そういう考えや慣行が日本全体を覆っていました。

発展途上の社会、例えば国の豊かさを測定するのに乳幼児の死亡率ではかるとか、年間の摂取カロリー数ではかるとか、そういう経済レベルでは一律・平等を旨としたこのシビルミニマムという概念も有効だと思うんですが、日本の経済水準はとうにそのレベルを脱しているわけです。今の日本には、飢えている人も路頭に迷っている人ももういない。道が通っていなくて行けないところもない。GDPで言うと、1人当たり1万ドルを超えた国はもう先進国と言っていいと思います。1人当たりGDPが1万ドルを越えたのは、日本では80年代前半です。それ以降も嘗々と同じ全国一律の均衡ある発展を謳って、これだけ莫大なお金を使っているのは、やはりおかしいという問題認識だったかと思います。

そして、部会長から明確に示された認識として、「一定の量的ストックは満たされた」というメッセージは、まさにそのとおりだと思います。更に現在は、その上に、事業費や事業量を確保すること自体が目的になっているという批判が道路行政に対して出てきています。

実際にこの10年ぐらい、高速道路を中心に新しくできている道路は、そこで車がたくさん通るか通らないかということよりも、そこに高速道路が通ってなかったからというだけの理由が大きいんじゃないかと感じている国民が多いようです。私は郷里は四国なんですけれども、四国に高速道路ができて、便利になったのかなと思って帰って見たら、大して便利でもないです。ほとんどいつもガラガラ。もちろん、お正月やお盆の一時は少し混むのかもしれませんが、私はお正月、お盆以外でしか走ったことがないんですが、見事にガラガラです。こういう道路の作り方をしていたことに対して、財政事情の逼迫ともからんで批判の対象になっている。レジュメの中に、「20年遅れの高度経済成長意識の終焉」と書きましたけれども、20年前というと、79年の第二次オイルショックを受けて、世界中の経済とか社会の価値観というのが大きく変わった時です。それまでは、日本だけじゃなくて、大量に作って大量に売りさばいて大量に消費するということが国民の豊かさとシンクロして、いいあんばいで右肩上がりできた。ところがオイルショックによって全世界的に破綻した。そして高度経済成長型の様々なビジネスの手法、経済政策、いろんな価値観、日常生活が大きく変わりました。

日本の中を見ても、一般の企業はこのときに大きく変わりました。きちんと変われなかったのは金融くらいですね。農業ですら最近ごろんになっていただければわかるように、マーケティング指向になったり、産地別競争をやるようになって来ています。

ことほどさように全部変わってきたにもかかわらず、今までのように量的ストックを追

求して「均衡ある発展」の美名のもとに、ばらばらばら、どこか空いている場所があったらそこに高速道路を通してしまうというのは、やはり時代の要請と大きく乖離していると思います。

それでは、これからどういうふうにしていくべきなのか。レジュメでは、「道路と経済」と書いている項ですが、経済活力を高めるというテーマを、日本経済に対して“道路が果たすべき貢献の度合いを上げること”だと定義して整理してみました。第1点目として、人の移動とか物の輸送への貢献、移動とか輸送のためのインフラとして貢献するということが挙げられると思います。

もう一つ、第2点目としてこちらの方も意外に無視できなくなっているのではないかとと思うのが、道路建設事業自体の経済効果。これは国土交通省、あるいは道路局が意図的に目指しているかどうかは別にして、実際になされている道路建設は、こちらの目的も小さくないんじゃないかと思って書いておきました。つまり公共事業としての貢献、あるいは雇用対策・景気対策としての貢献。

この整理の仕方を前提として考えると、道路の持つ経済貢献として一義的なのは、やはり であろうということを国全体で再確認すべきだと思います。 はあくまでも副次的効果であるべきです。よく言われるのは、財政の役割として、昔は、例えばニューディールの時代には、公共投資の乗数効果がギアリング的に効いていたので、 の公共事業自体の価値も小さくはなかったと思います。しかし今の日本のような潜在成長率がこれほど低い経済環境の中では、この の目的をねらって財政を積極的に拡大するというのは、非効率で無駄になるケースが多いと思っております。この点については後でももししたら。〇〇さんから別の御意見が出るかもしれませんが、景気対策を主たる目的とする道路建設は無駄で時代遅れだという事を大前提として認識しておくべきです。

したがって、この が目的化してきたことによって経済的な非効率が発生し、それが国家の財政の悪化によって批判が厳しくなって来ているのです。

ただし、ここで国民一般の誤解があると思うのは、批判のやり玉に上がっているような道路というのは、農道のことが実は多いようですね。よくウサギやタヌキのためにこんな立派な道路をつくるのかという批判がありますけれども、ウサギやタヌキどころか、もっと山奥に住んでいるクマやシカのための道路がいろんなところにいっぱいできている。あれは国土交通省のお仕事ではなくて、農水省の利権ばらまき型の事業としてやっているんだそうですね。ただ、これは役所の垣根を超えて国家としての道路行政の課題として考えなければいけない重大問題だと思っております。

こうした問題認識に立って、それではこれからの道路行政はどうあるべきかということを確認すると、基本方針としては、 の移動や輸送の面で合理的、効率的な対応をしていくべきである。人・物の輸送効率を高めるという目的に対して、経済効果の高い事業を重点的・選択的に行うようにしなければならないということです。当たり前のようだけれど、この当たり前のことが実現されていないのが現状なのです。その中で特に大事だと思うの

は、B / Cというのを、これから国が行政を運営していく際の根本に据えるべき概念、公共事業全体の基本思想としてのコンセプトにしていかなければならないと思います。

今までは、広くあまねく、平等・一律の量的拡大が行政の常識としての思想であったとするならば、これからはB / C、費用便益効果を基本思想にする。このB / Cによってやるかやらないかを定める、あるいはどれからやるかという優先順位を決めるというふうにしていくべきです。経済効果が高いということは、投入コストよりも創出される効果が大きいということです。その比率が大きいものから手をつけていくというのがこれからの行政の基本だと思います。

道路が通らないと飢えて死んでしまったり、道路が通らないと病気になっても病院に行けないという場合は、もちろんコスト効率だけでは不充分だと思います。さっき言った乳幼児の死亡率だ、摂取カロリー量だということが、経済水準をはかるものさしになっているような場合には、それで良かったと思いますが、これからは行政の大前提となる思想としてB / Cを明確な形で据えるべきだというのが最大のメッセージです。

では、道路について経済効果が高いというのはどういうことかということ、これも2つのタイプがあると思います。まず、渋滞しているところを選ぶやり方があります。渋滞しているというのは、そこに移動需要が発生していて、その隘路になっているわけですから、そこを太くすれば当然効率が上がり、経済効果に結びつくわけです。隘路解消によるベネフィットの方がその隘路を解消するために必要な道路建設のコストよりも大きければ、効果の高い道路事業になるわけです。ただし、レジュメではこの渋滞解消のためのポイントをあえて として示し、新しい輸送需要が大量に発生するケースを として提示してあります。

この全く新しい輸送需要が新しく発生するケースというのは、もしかしたら、一定の量的ストックは満たされたという大前提の下では、もうそう多くはないのかもしれませんが。敢えてここに掲げたのは、考え方としては、目につき易い渋滞解消のことばかり考えるのではなくて、思い切った道路を通すことによって、すごく効果の大きいものも残っていることがあるかもしれないと思ったからです。経営コンサルティングという仕事の経験上、常識の外側にすごい効果があることが少なくないので、あえてこの順序で2種類示しておきました。

新しい輸送需要が大量に発生するというのは、そこには道がなく、渋滞どころか誰も通ってはいなかったのだけれど、つまり顕在化した輸送需要は無かったのだけれど、そこに道をつけてみたら、ものすごく大量の物が運ばれる、人が通るというようなケースです。例えば、東名高速、名神高速があったときとないときだと、別に渋滞が解消されるされないの話ではなくて、東京 - 大阪間の物流の需要は圧倒的に拡大したと思います。もっと判り易い例で言うと、パナマ運河とかスエズ運河、航路で言うとインド航路。インド航路を発見したことによって、ものすごく輸送需要が発生しました。ああいうものができ上がるとすばらしいなと思います。

もう一つ の渋滞解消の方については、自明だと思います。実際に渋滞が発生して不便さが現実化しているのだから、その解決のためにお金を投じて道路をつける、道を広げるという事業は、国民や地域住民の理解も得やすいと思います。

そして、このB / Cを基本理念に置いて、理にかなった道路事業を実際に推進していく上で一番大切になるのが、このB / Cを計測する指標です。B / Cの評価基準となる具体的な指標の設定の仕方によってA路線、B路線、C路線の優先順位はいかようにも変わるからです。

B / CのBと言うとベネフィットですが、何が道路のベネフィットかという、厳密に考えるならば大変に複雑で難解なテーマだと思います。輸送効率ひとつとっても金銭単位コストの話もあれば、スピード効率もあります。当然、安全性や環境基準の話もあります。更に広げるならば、国防や文化もベネフィットにつながります。従ってB / Cの具体的な指標を決定する場合において、非常にやっかいなのはBの方だと思います。

ただし一方のC：コストの方ですら、そう容易ではありません。この投入コストについても、これからはレジュメで書いてあるTCO (Total Cost of Ownership) で見ていかなければならないと思っています。TCOというのはITの機器を導入する際によく使われる概念です。どういうコンピューターを入れればいいのか、どういうネットワークをつくらなければならないのかという場合に、導入時のハードとソフトの価格を足し上げたイニシャルコストだけではなくて、そのシステム全体を維持管理していくためのマネジメントコストまで含めて考えると、場合によってはそのシステムの外側とのやりとりにかかわるコストまで含めて、総合的なコストを算定する計算の仕方です。このTCOという計算の仕方を用いると、一見高コストに見えても最初に思い切って大きいコストをかけた方が、5年たてばずっとお得ですよという判断も成立し得るわけです。

これまでも、様々なコスト算定の手法、あるいは計算のルールはあったんでしょうが、一見単純そうに見える投入コストの算定のやり方まで含めて、この場合思い切って見直してみるべきだと思っています。

そして当然、一番大事なのがベネフィットを表すアウトカム指標です。アウトカム指標とは、道路とその道路建設事業によって生み出される価値を測る指標ということになります。私はこの点については素人なので、交通経済学の専門家の方とか、役所の担当の方にお任せするしかないと思うんですけども、基本的な考え方としては、どれだけのものが、どれだけ有効に円滑に、より多く運ばれるようになるかということを定量的に表す指標とすべきでしょう。場合によってはどれだけ安全だとか、街の活性化だとかもアウトカムの中に入れても良いという考え方もあるとは思いますが、ベネフィットの要素を複雑に多数盛り込み過ぎるのは賛成ではありません。判り易くシンプルな指標こそ有効だと思います。

基本的にはどれだけのものが増えたか、どれだけの人が増えたか、つまりキロ・トン、キロ・人の増分ということになると思います。それに加えるならば、量がふえるだけではなくて、こんなに速くなったという時間の短縮、あるいはこれほど安く運べるようになって

たという輸送コストの低減分。このキロ・トン、キロ・人という物量自体の問題と、時間とコストと、大きく言ってこの3つぐらいがアウトカムの主要な構成要素だろうと思います。これらをうまく合成すれば、適切な指標をつくれるのではないかと思います。

道路のベネフィットの評価に限らず、たいていのものごとやことからは何を指標に設定するかによってその評価の結果は大きく違ってきます。当然のことですが、どのようなアウトカム指標を用いるかによって、一つの路線についてもどれくらいの規格にするべきなのか、どれくらいのコストを投入すべきなのかが違った判断になってきますし、どの路線から先に構築するのも全く異なってくるものです。

この点についてもビジネスの例で引きますと、営業マンの業績評価の項目を、例えば受注額にするのと、売り上げ額にするのと、売り上げ総粗利にするのと、営業利益にするのと、営業利益率にするのと、キャッシュフローにするのとで、営業行為としてどのお客さんのところにどういう営業をかけるかという、営業マンの日常の行動が全然変わります。また例えば、それまでナンバーワンセールスと評価されていた、つまり受注額とか売上額とかでトップの成績をあげていた営業マンが、評価項目を営業利益に変えた途端に、むだな経費をいっぱい使っていたりとか、買ってもらい易い代わりに支払いの悪いお客さんにばかり売っていたのだとしたら、そのセールスマンは一挙に優等生の評価を失うことになるのです。具体的な指標の決め方によって、営業行動のあり方も異なってくるし、優秀、劣悪の順序も変わるということなのです。

そういうことがあるので、このアウトカム指標の設計に関しては細心の注意を払う必要があります。なおかつ、あれもこれもと余り複雑にしないことも重要です。わかりやすく、シンプルで、道路の効用の本質を踏まえたアウトカム指標をつくっていただきたいと思います。

以上、基本理念としてのB / Cの概念と、その実現のためのツールとしてのアウトカム指標をこれからの道路行政の基軸にするべきである、というのが当然かつ単純ですが、私の報告のメインテーマです。

ただし、ここでもう少しつけ加えてお話をさせて頂きたい点があります。企業においても新しい戦略を展開していこうとするときに、それを組織化して、1人1人の組織成員の実際の動きに結びつけていくためには、プロセスとか体制が大変重要になります。戦略を立てても、実行に移す手順や役割分担をきちんと定めておかないと実際には何ひとつ動かないということが非常に多いのです。収益合理性に照らし合わせて見ると、各部署毎の動きや一人一人の行動について合理的、非合理的と明確に判断できる企業活動においてですら、全く新しいテーマに取り組むような場合にはなかなか動かない。営利目的の企業ですら容易には動かないわけですから、これは行政だとか公共事業だということになると、もっと大変です。

したがって、行おうとすることに関する決定ルールや、実施プロセスについても、きちんと見直しておかないと実体としては何も変わらない、何も動かないというリスクがある

ので、あえてレジュメに書いておきました。

特に重要なのは、どう計画するかという手順、ルール、そして誰がどのような責任と権限を持って何を決めるのかということです。権限について言うと、企業運営を行う上では権限は3種類だと言われています。企画検討権、決定権、実施運営権。この3種類の権限については、行政としての道路事業に関しても同じだと思います。

企画者、決定者、実施者は、だれであるべきか。そして企画者、決定者、実施者が同一であるべきか、あるべきでないか。この割り振りで、道路事業にまつわる利害のポートフォリオは決まるわけです。利害に直接からんだことを大きく変更するというのは、大騒ぎになるんじゃないかと思いますけれども、現実としてこれまでとどれだけ違った行政成果があらわれるか、国民の目に見えるかというのは、斬新で明確なアウトカム指標を設定し、導入することに加えて、この企画者、決定者、実施者の担当内容と権限の範囲をどう決めるかというのでも大きく変わると思います。こうした実施のプロセスや手順、及び責任・権限・担当という面において現状でのあり方をドラスティックに変えるのも、これまでとは全く違う道路行政の一つの大きい切り口になるのではないかと思います。

こうしたことを下支えするために、企画・決定・実施に関する手続や関係法を迅速に整備することにも必要でしょう。役所というのは全部法律に基づいて動いていますから、この作業が結構大変だけれどもちゃんとやっておかなければならないのは言うまでもないでしょう。

そして、レジュメの 番目、これも企業と一緒にですけども、決めたことが決めたとおりにちゃんと実現するためには、モニタリングを行うことがすごく大切です。正確、公正にモニタリングを行うことの重要性の認識は、一般論的に言って企業も行政も不十分な局面が多いように感じます。大抵何でも決めたら決めっ放し。だから、せっかく良いルールや法律を定めてもきちんと順守されないことが少なくない。

新しく決めたルールで、新しく決めた主体者、責任者が理念と狙いどおりに動いているかどうかモニタリングするというのが、新しいことを実現していくための仕掛けにおける仕上げ工程として非常に大切なのです。きちんとモニタリングして、目標どおりにいっている場合とっていない場合とでは、関係者の評価や次からの対応に格差をつけていくことも有効でしょう。良い成果をあげている者に対しては何らかの権限範囲を拡大するとか、予算を拡大するとか、逆の場合は縮小するとか、そういう信賞必罰的、成果主義的な形で運営していく工夫も取り入れれば良いと思います。

役所の中で今まで欠けていた大きい価値観は、メリトクラシーの概念です。要するに、ちゃんとやったら偉い。ちゃんとできなかつたらだめ。その結果あなたの処遇は、あなたの組織はこうなるのよ、というように決めたことが狙い通りに実行されるための仕組みとして明確に制度化しておくのも必要だと思って書いておきました。

レジュメの最後ですが、くどいようですが、私が申し上げたいのはこの1点だという意味で、枠に囲ってあります。「最大のポイントは、1．B / Cによって、判断 / 決定すると

謳うこと、2. そのためのツールとして、適切なアウトカム指標を正式に導入すること、この2つさえできれば、日本の道路行政というのは、大きい転換点を乗り切れるのではないかというふうに考えております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、引き続いて〇〇さんの方からお願いいたします。

【〇〇委員】 私はマクロエコノミストが商売でして、マクロエコノミストというのは、ミクロで見るのとちょっと違う目線で世の中を見る訓練を受けるわけですが、ミクロで見ると、恐らく世の中は今、〇〇さんが説明されたような世界に見えるんだろうなという気がします。私もミクロの視点も持っているつもりで、非常に多くのむだがあらゆるところに発生しているというのは、そのとおりだと思いますし、自分の税金が使われていると思うと、ますます腹が立つわけですが、ただ、マクロという観点から見ますと、今私は本当に公共事業をやる時期だと思いますし、さらに道路整備を進める時期であろうという気がします。

なぜ、そういう発想になるのか。最近こういう発想はマスコミにもほとんど出てこないわけですが、今、日本の日本経済の抱えている状況、だから、マクロの方からちょっと話をさせていただきたいわけですが、今、日本の日本経済が抱えている問題は、何十年に1回あるかないかという大変珍しい不況であります。このような不況のときには、通常では全く考えられないような政策を打たないと経済全体が持たなくなることが起きるわけです。

簡単に説明させていただきますと、今の日本では家計部門、我々は家計部門の中に体は入っているわけですが、家計部門は昔と同じように貯金しております。若干金額は減ったかもしれませんが、ずっと貯蓄率は同じです。

一方で、企業部門、企業部門は家計部門が貯金したお金を借りて投資に回すということで国民経済は回るわけですが、この企業部門が10年前は、1年間でGDP比で約10%分お金を借りて使っていた。金額にして約50兆円であります。これが今は、ゼロ金利でも全くお金を借りないどころか、20兆円借金返済に回っております。50兆円お金を借りていた人たちが借りのをやめて、20兆円借金返済に回っているわけですから、70兆円の需要が消えている。これはGDP比で14%であります。14%需要がなくなれば、もう恐慌状態なんです。

資料の1ページ目の下にグラフを置いてありますが、これは資金循環表というところから見た日本経済で、日本経済を大きく分けると、海外部門、政府部門、家計部門、企業部門になるわけで、この表はこれらの部門のお金の流れを見たものであります。そしてゼロより上が貯金している方で、ゼロより下が借りて使っている方であり、全部の部門を足すとゼロになるように作られております。これを見ますと、まず家計部門はこの10年間ほとんど行動を変えていない。1990年、日本がジャパン・アズ・ナンバーワンともてはやさ

れたときも、GDPの7～8%は貯金していたし、99年もどうしようもないと言われたときも、同じぐらい貯金しておりました。したがって、この10年間の家計の貯蓄行動、消費行動は、マスコミで言われているほど実は変わっていない。彼らはほとんど何も行動を変えていないわけであります。

企業はどうか。ごらんのように、マイナス10からプラス4までガラッと変わっております。ここに14%のシフトが発生して、50兆円借りていた人たちが今は20兆円の借金返済をやっている。そこで大きく需要が失われて、今の大きな不況の本当に根本的原因がここにあるわけであります。

家計が貯金しても、企業が借りなくなると、その分はそっくりそのままデフレギャップということになって、その部分が使われないと次の次元では、例えば1,000円の所得があって900円しか使われず、100円貯金されても、その100円を借りて使う人がいなかったら経済規模は900円になってしまう。そして、また同じような1割が貯金されて、それがまただれも使わないということになると、今度は810円、730円という勢いでどんどん経済がシュリンクしていく。こういう非常に恐ろしいことがこういう局面では起きるわけです。

なぜ企業が借りなくなっているのかと言いますと、実はこの10年間、企業の皆さんは大変なバランスシートの問題を抱えてしまった。バランスシートというのは一言で言えば財務内容ということですが、この10年間で、日本の商業用不動産を含め多くの資産価格が大暴落を演じたわけであります。商業用不動産は、全国平均で84%下がっている。全国平均で84%であります。これよりもっと下がったところもたくさんあるということです。

3ページの上に、どのくらい下がったかというのを載せてありますが、企業はこれをほとんど借金で買っていたわけで、そうすると借金は残ったまま資産価格が下がる。そうすると借金だけは残っているわけですから、債務超過みたいな状況に置かれている日本企業、恐らく何万、何十万単位で国内にあります。そうだからと言って、みんなすぐ倒産だと言っているわけではなくて、バランスシートはこの資産価格の下落で大変なダメージを受けているわけですが、ただ、日本は世界最大の貿易黒字国であるということが示すように、本業の部分はしっかりしている。日本の製品を買いたいという消費者は、まだ世界じゅうにたくさんいるわけであります。本業はしっかりしているけれども、財務内容はめちゃくちゃというのが日本の恐らく大半の企業なんです。

そうすると、そういう状況に置かれた企業経営の皆さんはどうするか。これは何も日本人でなくても、アメリカ人でも台湾の人でもとる行動は同じで、本業で上げた収益で早く借金返済やろうということになるわけであります。これが今の企業がゼロ金利でも借金返済をやっているという背景にあるわけで、これは決して企業の行動としては間違っていない。もしも私が企業経営者をやっていたら、恐らく全く同じ行動をとっていただろうと思います。企業経営者の皆さんは、銀行からも、株主からも、格付機関からも、早くそれをやれと言われているわけで、彼らの行動は決して非難されるべき行動ではない。

問題は、全員が同時にやっていますから、このように需要が大幅になくなってしまっている。これを放置してしまうと、まさに恐慌という状況になりまして、この資産価格の下落率と企業行動の変化は、前回人類史上で見られたのは、アメリカの 1930 年代の大恐慌であります。あのときもゼロ金利で、大半の人たちが借金の返済に回ってしまった。その結果、GDP の半分が消えてしまい、失業者が 30% 弱というところまでいってしまった。

今回、日本で、先ほど。。。さんは路頭に迷っている人がいないと言われましたけれども、350 万人の方が失業していて、代々木公園から大阪城の公園まで、もうホームレスの恐ろしい群集がいるわけでありまして。こういう状況になってしまったのも、絶対的に需要が不足しているわけで、こういうときはどうしたらいいかということは、1930 年代にいろんな試行錯誤の後で、結局こういうときには、家計が貯金して企業が借りない部分を政府が借りて使えばいいということに人類は気づいたわけでありまして。これをケインズという方が本にして、そういう局面で皆さんそういう行動をとって、やっと世界経済はこの大不況の状況からはい出すことができた。

そういう観点から見ますと、今の日本で資産価格が先ほどごらんになっていただいたような下落率、あそこで失われた富は何と 1,400 兆円と言われております。GDP 比で 3 年分の富が失われた。戦争以外の時点で GDP の富が 3 年分失われたというのは、まさに 1930 年代以外にはないんです。そのくらい大変な事態であります。

にもかかわらず、今回の日本で、一応経済がゼロ成長できたというのは、この間、政府がまさに企業と逆の行動をとってくれたからであって、一番最初のグラフに戻っていただきますと、企業が大きく行動を変えたわけですが、政府はちょうどその逆の行動をとってくれたことが確認できます。つまり今のような状況では誰も民間企業に対して、借金返済やめなさい、お金使いなさいよと言っても無理な相談であって、民間は行動を変えるわけにいかない。そういうときには政府が自ら行動を変えて、足りない部分を埋めるしかないわけで、結果的に日本はこれをずっとやってきたんです。

だから、まだゼロ成長なんであって、もしもこれをやってなかったら、恐らく 1994 年とか 95 年ごろには間違いなく大恐慌になっていただろうと思います。GDP の半分が吹っ飛んで、失業率も 20~30% になっていただろう。すべての指標が 1930 年代の大恐慌と同じなんです。唯一違うのが政府部門であります。それでかろうじて、これだけ大きなデフレ問題があるにもかかわらず、まだ今のような状況が維持されている。失業率もまだ 5% 台で、多くのヨーロッパの国に比べても、まだ低いぐらいの失業率が維持されているのは、この間政府がこういう行動をとったからであって、そういう意味では、政府が今行動をとって動いているということは、決して失敗ではなかった。

しかもこの間、4 ページ目の上のグラフにありますように、企業の借金返済はかなり顕著に進んでおります。つまり企業経営者は、決して怠慢で先送りしていたというあのマスコミの論調とは違う行動をとっていたわけで、必死になって彼らは借金返済をやっている。だから不況なんです。みんなが、そごうとかマイカルみたいな経営をやっていたら、日本

経済が不況になるというのにはあり得なかったわけです。でも、拡大均衡に走ったのはあの数社で、ほかはみんな縮小均衡に向かったものですから、結局彼らの予想の売上高も達成できずに、皆さん破綻しちゃった。

これだけ借金返済が進んでいるということは、その分だけ企業のバランスシートも実際はきれいになっているわけです。ということは、この間 150 兆円ほどの景気対策が打たれましたが、それで企業のバランスシートは 100 兆円以上きれいになり、本来であれば大恐慌になっていた経済がずっと維持されてきたということを考えますと、私は日本の財政政策は、カンフル剤ではなくて見事に成功した政策であったと思います。私は人類史上で最も成功した財政政策ではなかったかという気さえします。

もちろん、それをもっと魅力的なプロジェクトに使い、もう少しタイミングよくやって、財務省の大好きなストップ・エンド・ゴーをやらなければ、もっと早くバランスシート不況の問題は解消したと思いますが、それでもこれだけのことが維持されてきたのは、私はすばらしい成果であっただろうと思います。

では、なぜこんなに財政政策に対して国民の不信が高まってしまっているのかということですが、私はこれは 2 つの理由があると思うんです。1 つは、これはよく言われることですけれども、危機を回避した人は絶対に英雄にならないということであります。英雄になるには、何千人という人が死んじゃって、残った何百人を助けた人たちは英雄になる。ハリウッド映画というのはみんなそういうふうにつくられているわけですが、結局この 10 年間、日本の政府は、デフレギャップが開こうとするとすぐそれを埋め、また次の年開こうとするとすぐそれを埋めるという行動をとってきたので、10 年間結局ゼロ成長なんです。

そうすると逆に人々は、150 兆円も使ったのにゼロ成長はおかしいじゃないかということんでもない発想になってしまう。実際は、やってきたからゼロ成長なんだと。はずしたらどうということになるかというのは、今の小泉政権と橋本政権のときを思い出せば歴然としているわけで、橋本政権時は財政の下支えをはずそうとして 5 期連続マイナス成長、今回は 30 兆円に無理矢理押さえようとしてもう既に 3 期連続マイナス成長、恐らくこれはもう少し続くだろうと思います。そういう意味では、財政出動をやっていたことは正しかった。ただし、余りにもこれが続いてしまったので、評価されなくなってしまっているということだと思います。

なぜこんなに不況が続くのか。毎年毎年景気対策をやってもよくならないじゃないかと言われますが、資産価格が 84% も下がったら、1 年、2 年の借金返済で企業のバランスシートがきれいになるはずがない。ちょうど我々が住宅ローンを 1 年で返してくれと言われたら困っちゃうのと同じで、何しろかかっている金額がべらぼうに大きいわけであります。そうすると、企業は毎年毎年借金返済でこれを少しずつ減らしていくという行動をとるしかないわけで、これは 5 年、10 年かかる問題であったと。これを最初に、もっと早い時点で国民に説明しておけば、こんな政治不信にはならなかったと思いますが、残念ながら政治家の皆さんはそのような説明をしてこなかった。

もっと厄介なことに、これまた民主主義の、先ほど〇〇さんが触れられた政治家の問題にも若干つながるんですが、結局、政治家の皆さんは選挙というのがありますから、毎年毎年景気対策を打つと、必ずその時点で、ある文句を言っちゃうわけです。つまり、これさえやれば来年は3%成長だ、これさえやれば自立回復に戻るとか、桜の咲くころはと、必ず言っちゃうわけでありまして。それを10年繰り返してそうになってないものですから、とんでもない不信が国民の間に広がってしまった。

しかしそれは、政策が間違っていたのではなくて、公約が間違っていたわけでありまして。正しくこれはバランスシート不況だということを政治家の皆さんが理解しておれば、恐らくもっと早い時点で、こういうときには公共事業をやらなくちゃいけないんだということを国民に説得すべきであった。実際に借金返済をやっているのは日本の皆さんでありますから、それを指摘されれば、そうだよなと、今は借金返済をやめるわけにいかない。そうすると、だれかがお金を使ってくれないと収益も維持できない、借金返済もできなくなる。そうすると恐慌のシナリオですから国民も納得したはずですが、しかし、ここがまだ十分国民に浸透していない。まだ、財政はむだだったというマスコミ論調に乗っている人たちがたくさんいるというのは、本当に残念なことでありまして。

私は小泉さんがやろうとしている構造改革、この中には当然特殊法人改革という皆さんにも直接影響の出てくる部分も入っているわけですが、私は構造改革自体は必要であろうと思います。多くの意味で日本の制度疲労があらゆるところで起きている。だから、ここを早く変えていかなければいけない、早く身軽にしなくちゃいけないというのがあるわけですが、ただ、現時点でこのような改革に反応できるのは、バランスシートがきれいな企業だけであります。バランスシートに問題があるところは、利益の最大化ではなくて債務の最小化をやっているわけですから、新しい投資機会を幾つかつくっても彼らが反応できるはずがない。そうすると、バランスシートがきれいなところは、おもしろい話が出てきたから乗ってみようと思ったとしても、これは全体のわずか2割なんです。今、3,500社日本に上場企業——上場企業というのは、資本市場と銀行の両方から資金調達ができるという企業がありますが、何と2,000社がゼロ金利で借金返済をやっている。超異常事態であります。いかに彼らのバランスシート問題が深刻であるかということを示しているわけで、こういうときにはこれら7割、8割の皆さんの面倒もちゃんと見ないと、構造改革だけやれば景気がよくなるということは絶対にあり得ない。

アメリカのフーバー大統領も、構造改革をどんどんやれば大恐慌の問題は何とかなると言っていたようですが、そのとおりやってみたら本当の大恐慌になっちゃった。ルーズベルトさんがやってきて、これは公共事業でやるっきゃないとやったら、やっとなアメリカ経済が回復したという例にもありますように、今の問題は、みんなが正しいことをやっても発生するわけです。こういうことを経済学で合成の誤謬と言いますが、企業の行動が利益の最大化から債務の最小化に移ってしまったら、「見えざる手」という表現は皆さんどこかでお耳にされたかもしれませんが、見えざる手はちょうど逆に効きます。利益

の最大化にみんなが動いているときには、見えざる手はどんどん経済の繁栄もたらすような方向に行きますし、そういうときには政府が邪魔しちゃいけないんですが、企業の行動が債務の最小化の方に移ってしまいますと、見えざる手はどんどん経済を縮小均衡に持って行ってしまう。そういうときは政府が事態をちゃんと国民に説明して、財政を出さなければいけないということでもあります。

こういう話をしますと、財政赤字がこんなに大きいのにどうするんだという話が出てきますが、確かに民間に資金需要があって、民間がいろんなことをやりたいというときに、政府が財政赤字を出してしまうのは問題です。これが 50 年代、60 年代、70 年代、世界じゅうで見られた傾向なんですけれども、こうしますと民間もお金を借りたい、政府もお金を借りるということで金利ばかりが上がって、結局経済成長率が落ちてしまうという悪い財政赤字の世界になります。

それを余りにも長い間やったものですから、今いわゆるケインジアンと言われていた経済学者は信任を失ってしまった。50 年代、60 年代、70 年代、あんた方の言ったとおりやったけど、全然うまくいかなかったじゃないか。しかし、50 年、60 年代、70 年代は、企業の皆さんは皆さんお金を借りて使っていました。30 年代だけなんですね、ああいう状況が発生したのは。ケインズの発想は、30 年代のゼロ金利でも企業が借金返済をやっているというときにのみ有効であって、それ以外のときは有効じゃない。むしろそういうときの景気変動は金融政策で対応すべきだったということでもあります。

ところが今の日本はどうか。まさに 1930 年代の世界に入っているわけで、ゼロ金利でも、これだけ多くの企業が借金返済をやっている。こういうときには財政を出さないと、逆に経済はますます悪化してしまう。悪化してしまうどころか、8 ページ目の上のグラフにありますように、今のような局面で財政再建をやろうとすると財政赤字はかえって増えます。減るんじゃなくて、増えてしまう。

思い出していただきますと、1996 年、当時の橋本総理が財政再建をやろうと思ったときの財政赤字は 22 兆円でした。財政再建論者の皆さんはこの数字が出てくるのを極力嫌うようではありますが、当時の財政赤字は 22 兆円だった。これが大き過ぎるということで、消費税アップ、特別減税の廃止、社会保障費負担アップ、大型補正の見送りでやろうとしたわけですが、短期的にちょっと財政赤字が減ったように見えますけれども、そこで経済が完全に崩壊して、5 期連続マスの成長。ごらんのように、当初 4.4% あった成長率が、マイナス 1.9 まで落ちてしまう。結局、財政赤字は 38 兆円まで増えるわけでもあります。

22 兆円の財政赤字を減らそうとして、結局 38 兆円の財政赤字までいって、そこで小淵さんとかが一生懸命財政を拡大して、何とか景気が安定し財政赤字も 30 兆円ぐらいかなというのが今の世界であるわけです。ということは、このようなバランスシート不況が発生している日本に、財政再建という選択肢は基本的にないわけでもあります。やろうとしたらもっと事態はひどくなり、財政赤字も増えてしまう。恐らく小泉さんの 30 兆円枠も、最後にふたをあけてみたら、相当税収が落ちていますから、結局は 30 兆円では足りなかったと

ということになるんだろうと思います。そうすると、何のためにやっていたのかということになるわけです。

この財政を出すか引くかというポイントは、私は基本的にマーケットが決めるべきことであるという気がします。これはどこかの学者が、大きいとか小さいというべき話ではなくて、マーケット自体が、この財政を支持するか支持しないかという結論を出すわけで、その象徴が金利であります。国債の利回りということになります。もしも国民の皆さんが、とんでもない財政だからこんな国債なんか買ってられないということになったら、だれも国債を高い値段で買おうとしませんから、国債の値段は下がる。利回りは上がる。逆に国民の皆さんが、やっぱり今は政府にお金を借りて使ってもらうしかないよねという発想であれば、国債は高く売れますから、金利は低くなる。

今の日本の金利はどうか。今の日本の金利は人類史上最低であります。長期金利も短期金利も人類史上最低。大恐慌のときのアメリカでさえ、10 年金利が一番低いところで 1.85% だったと言われていますが、今の日本の長期金利は 1.4% を割っております。当時のアメリカの失業率が 2 桁だったことを考えれば、今の金利がいかに低いか。これはマーケットが必死に政府に対して、お金を使ってください、今は出すべきであるということを言っていると言えるわけです。

私は一定の社会インフラの量的ストックが日本で十分そろっているとは到底思っておりません。一部にガラガラの道があるかもしれませんが、混雑している道もたくさんあるわけで、もしもまだこの国にやることが残っていれば、それを例えば 1 兆円かけて整備しようということになったときに、今やれば 1.4% で 1 兆円の金を 10 年間調達できるわけですから、その 10 年間の金利負担は 1,400 兆円であります。今やらずに、何年かしてバランスシート不況が解消して、日本の 10 年国債の金利がもとの水準に戻ったら、もしもそのときになったら、やっぱり首都高はちょっと直さなくちゃいけないね、じゃあ 1 兆円の資金調達でやりましょうとやったときの納税者の負担は、5,000 億円になります。こういう事態に陥るまでの日本の長期金利の水準は 5% から 6% であったのです。今やれば 1,400 億円、後でやれば 5,000 億円。

ということは、今やればうんと低い将来の納税者の負担で同じ工事ができる。同じ工事ができるだけではなくて、バランスシート不況の解消にもつながる。金利も上がらない。すべての意味でマーケットは今政府に対して、今こそ出すべきだというシグナルを出しているのです。しかし、こういう話をしますと財務省の人たちは、金利なんかいつ上がるかわからないじゃないか、だからそんなものは当てにできるかという、いかにも財務省らしいマーケットを信用しないという話が出てくるわけです。

毎日毎晩、テレビの番組を含めてこれだけ財政赤字の問題が指摘されておりながら、もちろんそのかなりの部分は大蔵省が裏でやっているわけですが、当然、今国債を買おう、今国債を持とうとしている投資家の皆さん、銀行、生保、機関投資家、海外の中央銀行も含めて、一番心配なのは日本の国債の暴落であります。それを毎日毎日心配して、

かれこれ 10 年間続いている。毎日心配して、10 年間続いて、今の金利が続いているということはどういうことなのか。あらゆる可能性を彼らは必死に考えて、何しろ自分の金で買っているわけですから、どこかの評論家ではないんですね。口だけは達者だけど、全く行動を伴わない人ではなくて、自分の責任で自分の金で買っているわけでありますから。それで、やっぱりこれしかないというので、1.4%が続いているというふうに考えるのが正解ではないか。

それは先ほどごらんになっていただきましたように、今民間でお金を借りる人がいない。企業全体で見たら 20 兆円の借金返済をやっている中では、今唯一の借り手は政府であります。政府がお金を借りなくなったら、マネーサプライのことを御存じの方はわかりだと思いますが、マネーサプライもあつという間にシュリンクして、本当の大恐慌になります。フーバー大統領のときも、民間がお金を借りなくなったのに政府も借りるのを拒否したために、あの時アメリカのマネーサプライは 4 割消滅しました。一生懸命中央銀行がお金を入れようとしているのに、全体のマネーサプライが 4 割も消えてしまうという事態になったわけであります。

そういう意味では私は財政の問題は、将来のある程度の財政赤字の拡大は、もう既に今の金利に折り込み済みであるというふうに考えるのが適切ではないか。もしも本当に明日にでも金利が上がるとみんなが思っていたら、きょう 1.4%という金利がついているはずがない。もうきょうからでも 5%とか 6%の金利になっているはずであります。それがなくなっていくということは、そういう可能性を全部加味して考えても、まあこんなところかなという判断が、この 10 年ぐらい財政赤字がずっと増えてきたプロセスの中で定着してきた。この間、何回か外的ショック、格下げをすとかというショックで長期金利が上がったことがありますけれども、そこであわてて売った人たちは、みんな大損しております。結局金利はもとに戻ってきちゃったんです。そういう点を見ても、余り金利のことで騒がれるのもおかしい話だなと。本当にマーケットを知っていれば、今の金利はかなりの国債の増発を既に折り込んだ金利であるというふうに考えるのが適正ではないかという気がします。

私は債券市場というのは、まさに経済の心臓部だろうと思います。アメリカでも債券市場というのは、経済の警察官ということをよく言われるわけですが、株式市場ですと、変な人たちもうろろしていて、彼らの思惑で動いたりしますが、債券というのはなかなかそういうわけにいかない。その債券市場、余り国内では市民権を得ていないわけですが、でも、この債券市場が 1.4%、10 年国債の利回りというふうに出していることは大変重要なメッセージだろうと思います。これを無視して財政再建とか 30 兆円枠とかやっている、ますます事態はおかしくなってしまう。

そういう声が債券市場から出ているし、また、1930 年代の人類の教訓から見ても今はまさに財政の出番であるというときに、全然国民はそういう意識になってない。先ほど申しましたように、幾つかの政治不信、間違った P R が過去に行われたというのがありますが、もう一つは残念なことに、どうも国内の公共事業のイメージが悪過ぎるということもある

と思います。

一部のイメージの問題は、先ほど〇〇さんの方から、あれは農道の問題であって全体ではないという指摘があって、それはそのとおりだと思いますが、今の民間は大変なリストラ、生産性向上のプレッシャーの中で日々必死で生きているわけでありまして。このプレッシャー、もう既に350万人の人が失業しているところから見ても、また工場が次々と海外へ出て行ってしまうということから見ても、どのくらいのプレッシャーがかかっているかということは想像がつくと思いますが、そういうところに置かれている人たちが、最近の公共事業だとか道路工事の現場を見ると、昔と同じように、もうすさまじい人を注ぎ込んで、夜は掘って朝埋めて、また夜掘って朝埋めてというのをやっているのを見てると、さすがに今の雰囲気では、とてもじゃないけど我慢できない。

したがって、それをやっていることが実は自分たちの雇用にもつながり、経済にはプラスになると言われても、一般の民間が今置かれている厳しい状況から見ると、あれはちょっと我慢できないんです。しかも、変なことが幾つか行われたとか、後ろに手が回るような人も何人か出てきているという話が出てきますと、もうやめたらどうかという話になってしまっている。これは本当に残念なことだと思います。

今歴史的に見ても、日本は公共事業、特にまだ先進国、アジアの国に比べても足りないインフラを埋める最高のチャンスなんですね。歴史的チャンスであり、もしかしたら最後のチャンスかもしれない。こんな低金利で国民がお金を政府に渡そうとしているわけです。にもかかわらず、すごい誤解があって、そのお金が本当に行くべきところに全然行ってない。または、さらにそういう支出をカットしようという動きまで出ているわけでありまして。つまり、債券市場が出しているメッセージと政府がとっている行動は全く整合性がとれてないわけで、結局その分だけ不況も長引いているし、失業その他の資源の浪費。失業ほど大きな資源の浪費はないわけですけども、これがますます悪くなっている。

この背景には民間の公共事業を見る目の変化があると思いますが、前にもちょっとこの場所で触れさせていただいたように、1985年のプラザ合意以降日本の企業は随分外へ出たわけでありまして。大変なおびたしい数が外へ出た。そうすると、一回彼らは外を見ちゃったんですね。出る前の日本企業というのは、日本で生まれて、日本で物をつくって外で売って何が悪いという、言ってみれば知らぬが仏みたいなところがあったわけですけども、一回外へ出てしましますと、彼らは当然日本よりも条件のいいところにしか行かないわけですが、探してみたら結構条件のいいところがたくさんあった。行ってみますと、道路は安いし広いし、数キロ行ったらまた料金所があって金をせびられるということも一切ない。こんなに楽に仕事ができる場所があったのかということを彼らは一回覚えちゃったわけです。一回そういう感触を持ってしまうと、もう国内でそういうプロセスを経て、何とか仕事をやっていくのがばかばかしくてしょうがない。

今バランスシートの問題を抱えていて、国内で全くお金を借りず、全く投資をしていない企業でも、海外で投資しているところはたくさんあります。私は本当に日本の国民経済

は危機的状況だなど。つまり今の日本経済は、日本企業に捨てられた日本経済なんです。そのくらい事態は深刻である。そういう点から見ますと、日本と競争している海外ですね、日本より悪いところを見てもしょうがないわけで、日本と競争しているところに対して、どうやったら道路のサービス、流通のサービスを改善できるかということを真剣に考えないと、本当に手遅れになってしまうんじゃないかという気がします。

これは何も産業界だけではなくて、一般の国民の皆さんも、何しろ年間1,000万人が観光旅行に海外へ出ているという世界ですから、彼らは海外の例えば道路工事現場がどういうものなのか、もうみんな見ちゃっているわけです。そうすると先進国に行けば行くほど、極めて効率的にほんのわずかの人たちが何とかやっている。日本に帰ってくるとあの有様ですから、ああもうこれはあかんなど。夜、コーンと言うんですか、あれをいっぱい並べて、その上にまた電球を一つ一つきれいに並べていって、もう何かお祭りときの屋台の準備をしているのかと思うくらい派手に準備して、それから穴を掘り始める。朝方には埋めて、また夜は同じことをやる。こういうのを見てみると、もう日本はだめだと、やっぱり海外でやろうという話に残念ながらなっている。だから、ここは私は徹底的に発想を変えて、もうそういうことはやらないと。

今の状況というのはどちらかというと、何しろ公共事業に対するイメージが悪いものですから、ますます残った限りない予算を、もっとみんなでうまく食い伸ばしていこうということが実際に工事現場の方からも言われます。しかし、私はここは発想を逆にして、通常だったら、もうしばらくはできないよねと都民や国民の皆さんが思っている工事を、バババーッとあっという間に仕上げてしまう。これはあと5年、10年は完成しないよねと思うものを、ドドドーッとやってしまうという形にして、次々とみんながもうあきらめていたような話を現実なものに持って行ったらどうか。そうすれば、日本はやればできるじゃないかと。

例えば、中国ほどではなくとも、日本でもやればできるじゃないかという発想に持ってくれば、今のこのどうしようもないところに高いコストでお金が消えていくという公共事業のイメージを改善して、日本でもいいものが安く早くできるじゃないかということになるんじゃないか。これだけすばらしい車とカメラと機械製品をつくれる人たちが、まともな道路をつくれないうえがないわけで、それにはいろんな規制障壁があって、結果的に日本ではコスト高になっているわけですが、これはインセンティブ次第では何とでもなることではないかという気がします。

そうして国民の公共事業、特に道路事業に対する見方を変えていくべきではないか。つまり皆さん側から宣言して、これから徹底的に変えます。もうだんだんやるんじゃなくて、どんどんつくっていきますと。だって、本当にそれが使えるものとしてできてくれば、私はもっと国民はこういう問題、公共事業、じゃあもうちょっとやってもらおうやという気になってくるんじゃないかという気がします。

それは、これからつくるものだけではなくて、既につくられているものについても言え

るわけで、前にも渋谷から天現寺の明治通りの話をさせていただきましたが、あれだけ何十年も待たされて、やっぱりできたものが実質片道1車線しかない。ああいうのを見ると、私もずっとあの地区で待っていた一人ですけれども、もう本当に失望しました。この週末、自分の巻尺で歩道がどのくらいあるか全部はかってきたんですが、延々と4mから5mある歩道で1mは花壇なんですね。この花壇さえちょっと縮めるかちょっと工夫するだけで、違法駐車があっても、間違いなく片道2車線確保できるという工夫ができるわけです。ちょっとした工夫で道路の流れがうんとよくなるところ、恐らくこれ探せば幾らでもあると思うんです。そういう今ある道路、最近つくられた道路を徹底的に見直して、もう少しうまくできないか。

〇〇先生が、景観も重要だと。私も景観は重要だと思いますけれども、でも、何兆円かけた道路が結局歩道を少し広げるためで終わってしまったということになれば、これは先ほどの農道の話よりもひどい話で、そういうことが余りにも重なってしまったので、国民はここまで公共事業にアレルギーを示すようになってしまったんじゃないか。したがって、ここももっとフレキシブルにやっていただきたいというふうに思います。

新しい道路の議論をするよりも、今つくっているとか、つくりかけの道路をうんと工夫して、もちろん歩行者の安全も守らなければいけません、本来道路がなぜあるか。自動車があるから道路があるわけで、そのための機能をとにかく確保することを徹底される。それで明らかにこれまでの公共事業のやり方とは違ってきたなという印象が国民の間に広まってきたら、もっと大きなプロジェクトを次々と出していくということがなされたら、今の非常に残念な国民の公共事業に対するアレルギーが解消されるのではないかな。そして、もっと債券市場のメッセージを素直に、経済が受け入れる世界ができてくるんじゃないかという気がします。できてくれば、これでバランスシート不況は解決するわけですから、これは全員にとって大きなプラスである。

したがって、今は私は最高のチャンスだと。道路を整備をする、また、公共事業をやる最高のチャンス、歴史的チャンス、もしかしたら最後のチャンスかもしれないと思います。国民のこういう事業に対する不満、不信、疑惑、これは徹底的に解消されなければいけないわけで、それを積極的にやっていただければ、本来はまだまだ日本は足りないものがたくさんあるわけです。

なぜ日本の旅行者や企業は、これだけ海外へ出て行っちゃうか。国内に十分ないからあります。もしも本当に、いつでも車のエンジンをかけて1時間で箱根に行けるんだったら、手軽に国内に行けるところがたくさんあれば別に海外に行かなくてもいいわけですが、結局渋滞その他の問題で、近いはずの国内が多くの人たちにとっては結構遠い存在になってしまっている。そういうものをどんどん解消していけば、日本の人が何でもかんでも海外と言わなくなるわけですし、海外の人でもまた日本に来ようということになって、全体がいい方向にいくんじゃないかという気がします。

したがって、本当に公共事業のチャンス、道路整備のチャンスをぜひとも物にできるよ

うに、たまってしまった国民の不満、アレルギーに対する解消努力をぜひやっていただきたいというふうに思います。

【部会長】 ありがとうございます。

〇〇さんは大変忙しいと思うんですが、その中で一生懸命考えていただき悩んでいただいて、これだけのレポートをつくっていただきまして、大変感謝いたします。

もう一つ、事務局から、本日のテーマに関係しまして資料を準備していただいております。それについての説明がございます。お願いいたします。

【説明者】 恐縮です。時間的に大分押しておりますので、はしょって御説明するのをお許しいただきたいと思います。

資料 - 4、5 を用意しておりますが、4 は、経済活力と道路という課題で、こんなことがあり得るんじゃないかという論点マップを1枚用意させていただこうと思ったわけがあります。もう逐一御説明いたしません、上の表の右に関連する項目というのがございます。例えば上から2番目の円滑性、移動性の問題、4番目に同じく円滑化、料金政策、これは今〇〇委員のお話のあったような内容だと思います。その下のアウトカム指標による効率的投資、これは〇〇委員のお話であったように思います。こういうものも資料 - 4として用意したということで、ごらんいただきたいと思います。

私どもは資料 - 5で、渋滞解消といいますか、移動性の確保の問題を少し提案させていただこうと思いました。ただ、題名を見ていただいてもわかるように、前回も〇〇先生からの資料があって、車以外のニーズと車の移動性のお話、この調和、両立をどうするのかというお話もありましたので、それに沿って資料をつくりました。「車の移動性」、「人の快適性」、ここの四角にあるような仮の定義を申し上げております。

それから、先に答えから申し上げた方がいいかと思います。一番後ろの16ページをごらんいただきたいと思います。私どもの提案であります、中の説明をお聞きいただいて、今後の道路行政の転換の方向として、道路の機能分化を徹底し、今回は「車の移動性」と「人の快適性」の両立という打ち出し方について、いかがかということ。特に移動性については、アウトカム指標に基づく選別投資と、料金の政策、駐車対策などのマネジメントによって、移動性向上を緊急に、今10年という話もありましたが、どのくらいまで渋滞を解消するんだという目標も示して、今回からアウトカム指標でやることにしてはいかがか。これとあわせて3番目に、生活道路から通過交通を排除することによって、中心市街地とか住宅地をコミュニティゾーンとすることについて提案するのはいかがか、ということについてお諮りしたいと思います。

2ページから、これは大急ぎで御説明いたします。

歴史的に見ますと、19世紀、物流は日本は船でございましたから、陸上に車輪の交通がなくて、徒歩中心。これからモータリゼーションを追いかけて、いわば車中心に振れてきた。この21世紀をどうするかという問題意識でございます。

3ページ、最近の道路行政の傾向としては、快適性重視の傾向、そういう施策を打ち出

す傾向にあります。例えば左の絵のような、コミュニティー道路などのような道を再生していこう。あるいは右側にありますように、従来車の交通量でもって歩道幅までが自動的に決まるような構造令だったものから、植樹帯、歩道などモジュール型と俗称しておりますけれども、独自に必要性に応じて決めていけるという道路構造令に最近変更してきております。こういった傾向が、本当に本物としてこれから軸足を移していいのかどうかということでもあります。

4 ページに、前提として道路の機能分化、ここでは1つの提案でありますけれども、これからの道路の機能の考え方を、自動車専用道路、一般道路の中を幹線道路と生活道路と分けて考えてみたらどうか。イメージで見えていただきますと、左下にあるような首都高速、これは放射方向と環状道路、それから外郭環状道路、東京23区で言うこういった道路が自動車専用道路。それから、真ん中の絵にあるように世田谷の都道とか国道、あるいはバス路線、非常に貧弱な幹線道路もまだ日本は多いわけでありまして。歩道もないような2車線もたくさんあるんですが、それも通過交通をとて排除できないままで、一応の幹線になっておる。

世田谷あたりを見てみますと、平均すると650mぐらいのメッシュに幹線道路が何とか入っている。ですから、こういう生活区域の真ん中に住んでいる人も、300m、数分歩けばバス停まで出る。こんな感じで今道路が構成されている。こういうイメージであります。

5 ページに、23区、自動車専用道路が延長で2%、幹線道路が19%、約8割は生活道路でありますけれども、東京23区で6,200万台キロという交通が12時間に、これは経済と生活を支えるために流れておりまして、ここにありますように2対5対3というような大体のシェアでございます。実際に生活道路に用のある交通は10%強ぐらいであります、一番下の渋滞損失額年1.3兆円と書いておりますが、幹線系の道路で渋滞が発生しているものですから、生活道路に抜け道として倍以上の交通が入ってきている。これが今の23区の現状です。

6 ページに行きまして、結果何が起きているかといいますと、事故率、これは1億キロ走る間に何件事故を起こすかというデータであります、当然自動車専用道路の方が、その他の道路に比べて3分の1、あるいはそれ以下の事故率でありますし、特に御注目いただきたいのは、生活道路の中で少し色が薄い103というのがありますが、歩行者とか自転車乗車中の事故が非常に多い。これは混在しているので当たり前なんです、日本の交通事故の大きな問題の実は原因が、この生活道路に通過交通が入っていることだと思います。右に同様に排ガスについても、規格の高い道路にそのシェアをたくさん流してやる方がいいということがはっきりします。

では、本当にそういうことができるのかという可能性について7ページからご説明していきます。まず自動車専用道路でありますけれども、今問題にしているのは、放射方向と環境道路のバランスが余りに悪い。放射方向がほぼ全部できて環状道路ができていないために、このページは少し数学的なイメージで書いておりますけれども、A地点からB地点

に行く自由度が、環状道路が1本あるために非常に大きくなるという部分がうまくいってないというのが問題であります。結果的に8ページがその数字ですが、外環及びその内側の首都高速道路、図にすると都心の環状道路、中央の環状、外郭環状道路、そして放射方向の道路と分けてみると、全部のキャパシティを計算したのが下であります。1車線1時間に1,400台ぐらいはスムーズに流すことができるという前提に立ちますと、約1,600万台キロぐらいの処理能力が首都高にあるにもかかわらず、実は21%、これは意外に思われるかも知れませんが、いつも渋滞しているように思われがちですが、稼働率の概念で考えますと、21%は使われてないわけです。内訳は非常に偏っておりまして、都心の環状が104%で、もうスムーズに流れない限界を超えておる。渋滞が慢性化して、ここで全部のキャパシティが決まっているというわけであります。特に放射が74%と非常に低いというわけです。

次の9ページをごらんいただきますと、放射方向74%という稼働率に対して、その放射の上り下りを分けると、上りはさらに悪くて67%だというわけです。これは図を見ていただくとわかるように、都心環状で慢性的な渋滞が発生しているから、放射方向の上りは、そこを頭にしてたまっているスペースになっておりまして、いつも渋滞しているように見えているわけですが、車を決してさばいてはいないわけです。特に左の絵にありますように、西東京は環状道路が遅れておりますから、3号渋谷線、4号、5号、こういう環状道路で未接続の放射道路については、さらに上りと下りの乖離が大きい。一言で言いまして、環状と放射のバランスの悪さが、せっかくできている放射道路のキャパシティまで有効に利用できない状況を招いているというわけであります。

10ページは、その改善の案であります。ここの前提として、放射道路はこれ以上つくらない前提のシミュレーションであります。中央環状と外環は一回り完成するというネットワークを前提に今の交通を流してみると、中環と外環のキャパシティ分は増加するから全部のキャパシティも多くなりますけれども、それ以上に環状と放射のバランスが整うことによりまして、稼働率が10%上がります。放射道路を見ていただきますと、今までは600万台キロ強であったものが、放射道路を追加しなくても710万台キロさばいております。これもバランスがとれてきたせいでもあります。

したがって、これからは環状道路に全力を上げるんだという優先順位がよくわかると思いますし、今後こういうものを維持するための誘導的な料金政策、時間帯別の混雑料金などのようなものも入れると、なお稼働率を上げることができそうだというわけです。ということで、ここまでは自専道は実は23区は、環状道路等をやることによって50%ぐらいまだ受け持てるかもしれないわけです。

11ページからは一般道路の幹線道路ですが、ボトルネックが23区に約200箇所、左の絵は東京、都下全部ですが、23区の一般道路、幹線だけで200カ所あります。右の絵は渋滞損失を、現在ではこういうふうに全部、どの箇所でどれだけの渋滞が起きているかというのを定量化することができるようになっておりまして、この200カ所だけで渋滞損失の

50%を占めております。

そういうことを考えますと、これからは、〇〇委員のお話がありましたけれども、これをアウトカム指標に加工して、どういう道路がウェイティングリストの順番が高いかということを整理することによって、効率的に事業をすると同時に説得力もあり、説明責任も果たせるというやり方ができるのではないかと思います。

あわせて12ページは、先ほど〇〇委員のお話の中にも違法駐車が大変問題だというお話がありましたが、現にこの瞬間東京23区に10万台以上の駐車がございます、ほとんどが違法駐車でございます。これもどういうところに多いのか、この3D図にあらわすところという形に分布しているということも承知しております。

越先生のレポートに、2車線の道路に路上駐車が1台存在することで、容量がその区間は40%減るという御研究もありまして、こういったレポートを参考に、東京23区の都道にこれだけの駐車があるためにどれだけ容量が食われているかを計算すると、36%がむだになっているということで、これは大変大きな数字でございます。決して今の荷さばきとか既存の駐車場の容量などの問題で、簡単に36%を改善できるというものではないと思いますが、大変有効な施策であります。

13ページに、その1つの施策として「レッドルート」という話、〇〇委員のレポートにもありましたけれども、ロンドンでは環状道路の内側に自専道はほとんどございまして、一般道路を、特に道路の5%の幹線となる道路を徹底的な停車とか荷さばきの規制を行うことで、この5%だけで交通量の33%を受け持たせるという厳しい交通処理をしております。

最近、東京で「スムーズ東京21」という施策を打ち出しております、全線は無理としても、特に交差点の前後の、ガラガラ舗装というふうに書いておりますが、だれが見ても、ここは止めちゃいかんのだというのがわかるような箇所を明示して取り締まりを強化するようなことで、東京都の路上駐車の弊害をかなり減らせるのではないかとという方策もスタートしております。

ということで14ページでございますが、冒頭にありました「車の移動性」と「人の快適性」の両立という問題であります、道路の機能を分けるという考え方を徹底してはいかがか。2対5対3で分担しておると申し上げましたが、自専道は、環状道路や料金政策によって5割増しの30%持てる。一般道路については、ボトルネック対策と駐車などのソフト対策で、例えばもう10%持ってもらえるならば生活道路は750万台キロという、まさに用のある交通だけで済むのではないかと。ただし、これには総量を増やさないということもまた一方で必要でありますから、右の矢印にありますように、ある種の自動車の交通抑制施策や公共交通との分担関係を崩さない施策を同時に入れる必要があるというわけです。

一方、生活道路のキャパシティーは依然としてありますから、次の15ページにありますように、条件の整った幹線道路で周辺を囲まれるような場所については、積極的に構造や規制で、このゾーン全体として通過交通が入ることが当然不利であるという形をつくって

入れさせないということも、むしろ積極的に移動性の面でも必要であるし、そういうゾーン内の快適性を確保してはどうかということでもあります。

最終的に、東京 23 区の例で御説明しましたが、これは全国でいろいろ応用できると思います。移動性について、選別的に重点的にやる。あわせてゾーン化するということで、移動性と快適性の両立という形で、今回打ち出していってはいかがかという提案でございます。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、今の 2 人のお話と、最後に事務局の方からまとめていただきました提案につきまして、御意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。〇〇先生、何かありましたらどうぞ。

【〇〇委員】 お 2 人の経済の専門家から、私も初めてというか、認識を新たにすることも多くて、大変ありがとうございました。

現在のデフレスパイラルが何なのかというのは、実は明確な専門家なり政府から、私自身が経済の専門家ではない、例えば大学で職業を得ているような者自身がわかるような形で、確かに説明とかアナウンスとか全くないというのが現状でございます。〇〇さんの今回いただいたのは、目からうろこが落ちる部分が多々あるわけです。それについては、私もどうなのかとまだ内容はわかりません。ただ、政府が公共事業をやる非常に重要な時期であるということについては、私はまた別の立場で、少し感覚的な話になるかもしれませんが、意見としては一致しております。

二度ほど、きょうのレポートとも私の発表とも関連して、具体の明治通り等の御指摘がございますが、そこは私も現地を見てからでないちょっと議論しづらいと思っておりますけれども、いずれにしても、今の東京の環状、放射の道路については非常に未整備なものが多いし、またできたものについても、せっかくこうやっても何なのかという明らかに現状があるわけでございます。

ただ、限られた空間の中で、車道なのか歩道なのかと取り合いしていることも実は。もちろん、フレキシブルな道路の断面の取り扱いで解消される部分もあるかもしれませんが、ある限られた空間の中のキャパシティーの中でとらえるのは大変不幸な事態でありまして、全体としては、いろいろやらなければいけないものが相当あると思っております。それについては基本政策の中の議論としては、今後予定のテーマで控えていることが随分ありますので、また機会があれば私の立場で補足の資料もお配りしようかなと思っております。先ほど事務局とも始まる前に少しお話しておりました。

それとは別で、逆に〇〇さんなり〇〇さんに伺いたいんですが、これまでの公共事業、特に道路についてドグマがありまして、私は前回の報告でも、確かに東京、大阪の大都市圏での整備の遅れは指摘しておりますが、必ずしもそれが東京と地方とか、従来そういう構図の中で例えば首都機能の問題を取り上げたりとか、そういうことにならないように少

いろいろな視点を出したつもりでございましたが、きょうのお2人の報告の中で、従来の例えば東京と他とかそこら辺については、〇〇さんは先ほど御出身の四国のことを踏まえた御指摘もありましたが、どうお考えなのか、そこら辺をちょっと教えてほしいなと思います。

これだけ長い報告した後にまた質問するというのもちょっとおこがましい気もしますが、せっかくですので、きょうの御報告のお立場の中で、経済と道路整備という中で、例えば東京とか地方、そういう論点自体が、どこかで少しこたえていく役目もこの部会の中であるのかなと思っておりまして、何か補足なりあればと思いまして、よろしく願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【部会長】 何か御意見あれば。もしあれだったら次回でもいいんですが。この問題は次回にもやろうと思っておりますので。きょうはどちらかというと大都市というか、既発展地域中心の議論ですが、地方の問題ももちろん、どうぞお話があれば。

【〇〇委員】 今の公共事業に対するアレルギーを見ますと、余りにも地方を優先してきたんじゃないかという議論が非常に強く出てきていて、小泉政権もそういうことでは、都市再生と言っている。今までの自民党は、余りにも地方にばらまいてきたんじゃないかということに対する是正みたいなものが起きていて。地方の方からしてみれば、いやいやまだやってほしいことはいっぱいあると、公民館ばかりつくるんじゃなくて、もっときれいなまちづくりのために、お金を使えるんじゃないかという意見は当然あると思いますが、でも私は日本の地方は、結構皆さんいい生活しているなと思うことがあります。もう少し通勤が楽だったら、こっちもちょっと外へ出たいなと思うくらいで。日本が先進国と比べて徹底的に遅れているのは、都市の中の住環境、または道路事情ということだと思うんです。

したがって、私としては少しでも公共事業が国民一般から、または世論からもサポートされる意味でも、もう少し比重を都市の方に持ってきてもいいのではないかという気がします。

【部会長】 ありがとうございます。

いかがですか。

【部会長代理】 今の関連で、〇〇さんに基本論をもし伺えれば伺いたいんですが、公共投資の経済効果というのはよくわかりますし、それはそのとおりだと思うんですが、そういう中で道路に特定財源があって、6兆円ぐらい別枠を持っているわけです。そういう特定財源というものを、ある意味できちっと使えるテーブルが用意されているという現状に対して、他の公共事業との関係の中から、特定財源のあり方云々というのは、御存じのとおり批判の対象になっています。

道路という問題が多面的社会資本であるとすれば、特定財源のあり方論は、私は支持する立場にいるわけですがけれども、道路という公共投資がマクロな経済の支えとして重要であるとすれば、もっとほかの公共財に出すべきなのか、いや、依然として守るべきなのか、基本的な御意見がもし伺えれば。

【〇〇委員】 この道路財源というのは、結局ガソリンから基本がきているわけですね。車を持つこと、そういう人たちに負担してもらっているわけですから、私はそういう人たちのベネフィットを最優先するというのは当然だろうなと思います。

私は、ガソリンに高い税金がかかっていること自体は、公害等の問題を考えれば正しいと思いますし、アメリカのガソリンは少し安過ぎると自分でも思うくらいです。それはそういう人たちがまず負担しているということを考えれば、それを払っている人たちの便益を最優先で見て、そういう人たちがもういいよというくらいになったら、それはガソリン税を下げていくとか、それでもう一回全部議論する。しかし、今はそういう人たちから取っているわけですから、そういう人たちが快適に車を運転できるような世界をつくるというのが筋じゃないんですか。

【部会長代理】 ありがとうございます。

【〇〇委員】 〇〇さんの後半の話についてちょっと整理しておいた方が良かった点があります。公共投資というもの、公共事業というものの自体を私も否定するものではありません。資本主義社会、市場主義の中でも公共セクターの事業行為は大変大切です。もちろん〇〇さんが言われたような公共投資の効果は、ある条件の下では成立すると思います。ただし問題は、公共事業の適正な枠、適正な規模のあり方です。公共事業の適正な規模とは、財政との関係で枠を考えなければいけない。〇〇さんにしても、今日本が国債を山のようにもっともっと発行して、16兆円分どころか例えば100兆円も200兆円も毎年道路つくるのがベストだとお考えになっておられるのかというと、多分そうじゃないと思います。つまり、どこかに今の日本の経済の現状と国力において、オプティマムポイントがあるであろう。そのオプティマムポイントに関して、今の日本の景気とか財政状況を前提として、もっと積極的に拡大していくべきであるというのが〇〇さんの御意見だと思います。

私はさっきの自分の論点整理の中では、景気対策としての観点からは公共事業を拡大すべきとも縮小すべきとも説明しませんでした。私のメッセージは、そのオプティマムポイントを探る上で、B/Cという概念できちんと計算して、ここまでだったら合理的でしょう、ここから先は無駄でしょうということを判断するための明確なツールを設定しましょうということにあります。

強いて言うならば、対GDP比で140%もの累積赤字や、1%未満と言われている潜在成長率の低さを考えると、財政拡大論は今の日本には合わないと考えています。とは言え、私のメッセージの中心は、均衡ある発展という美名のもとに、どこにでもどこまでもやり続けたことこそが適切ではないということです。もっと効率的なところを選んで投資をしていくべきであるというのが論点です。総枠をどうするかとか、もっと積極的にやるべきか否かというマクロの論点と、どういう基準でどこにどういう投資を行うべきかというミクロ論点、このマクロの議論とミクロの議論とが錯綜してしまわないように、老婆心ながら整理させていただきました。

【部会長代理】 〇〇さんにそれを伺おうと思っていたんですが、Bの評価が、非効率と

という言葉が言われましたけれども、単に今までのような評価基準のベネフィット以外に、極めて多様な波及的効果まで含めたベネフィット論が出てきて、それは総合的な交通体系の中に道路が持ち込んでいくであろう価値観みたいなもの、あるいは文明とか、そういうところにまで影響している。もっと言えば、教育とか福祉にまで及ぼすベネフィットも道路は内包しているわけですね。これは〇〇先生、別の委員会でお考えいただいていると思いますけれども、そのBの拡大というものをどういうふうに位置づけられているのか。さっきのお話の中のベネフィットは、どうも経済効率性にちょっと限定なさっていたような気がするんですけど、その辺どうですか。

【〇〇委員】 私がさっき説明を申し上げた中では、完全に経済的なアウトプットに限定してお話申し上げました。この前の〇〇先生のお話のように、道路の持つ多面性、多様性においては、文化とか、文明とか、品格とかということも、意味的にはBとして無視できないものだと思いますけれども、まず一義的には、経済的価値が道路の持つBであるべきだという立場で話をしました。

先ほど事務局の方の説明の中で、これは上手な整理の仕方だなと思った点があります。道路を自専道と、幹線道路と、生活道とに3つに分けていましたが、この分類でいくと、Bの内容をそれぞれの目的に合わせてすっきりとまとめられるように思います。この分類に則して、自専道及び幹線道路に関しては、やはり物流移動の貢献度合いをBの中心として考えればいいと思います。

【部会長】 〇〇さんのおっしゃっていたことで、一つひょっとしたら誤解があるのかなと思うことがあるのは、それは今の費用対便益、費用対効果の分析というのは、道路に関してはやってないような話ですが、決してそうでなくて、道路というのは今日本の公共事業の中で一番それを一生懸命やっているし、またそれを適用しているところだと言っていると思うんです。ただ、一つの問題は今〇〇さんがおっしゃったように、道路の効果はいろんな効果がある。早く行けばいいというだけの効果じゃないわけで、言うなれば非市場的な価値も幾つもあるわけです。そういうふうなものをどうやってはかるかというのは大変難しい問題だということ。それがなかなかうまくいっていない。もう一つは、せっかく評価したものが余り開示されていない。その2つの問題が私はあると思うんです。これはどんどん、こういう中の議論も踏まえて改善していくようになると私は強く期待しているんです。

【〇〇委員】 私がB/Cの概念が全く徹底してないのではないかと申し上げたのは、素人の目にはなんで3本も瀬戸内海に橋をかける必要があるのか解らない、などの問題意識があるからです。東京のアクアラインについても必要かどうかの議論以前に、交通量の予測についてもとんでもないミスをしていますよね。そうした計算の手法に基づいて1万2,000キロの道路公団の計画が正当化され、どんどん進められて行くということに対して、危ないんじゃないかと感じているからです。それを止めるのは、やはりきっちりとB/Cのモノサシを設定することしかないんじゃないかと思ったのです。最近でき上がっている

高速道路は、本当に四国の山に莫大なお金をかけて高速道路をつくって、どういうB / Cで判断したのだらうというのが率直な感想です。

一般道に関して、例えばバイパスというのは大変に有用なバイパスが多いと思います。自分自身でも、バイパスが通って随分スムーズになったということは生活者として実感があります。しかし、高速道路や有料道路は非合理的に感じるものが目立ちますよね。この目立つところで必ずしも効率的な道路建設が出来ていないように感じるものが少なくなかったのも、ちょっと強めに申し上げてしまいました。

【部会長】 今○○さんのおっしゃったことで、1つ私もそのとおりだと思うのは、今の事務局で出していただいた中で、道路の種別を明確に、自動車専用道路からコミュニティの道路というふうに3つに分けておられました。これを3つに分けるのがいいのか、もっと分けるのがいいのか、これはともかくこれからの議論としても、それによってそれぞれの場合のBというか、パフォーマンスのどれに重みを置くのかというのをかえって考えるんだと、この立場は私は大変大事だと思うんです。コミュニティの道路を、時間が幾ら得ると言っても、議論したってほとんど意味を持たないわけで、それよりも快適であったり安全であったりすることは大事でしょうし、長い距離を走る道路は、もちろんスムーズに早く行かないといけないわけです。

今私もちょっと関係しているんですが、いろんな目的によって重みと言いますか、多目的な目的があるわけで、その重みを変えてやっていく方法を研究中で、間もなくその結果は出せるんじゃないかと思っております。こういう中にそういったものが反映されるようになりたいとは思っているんです。

【事務局】 ○○先生の御指導もいただいて、道路の予算の新規採択をいたしますね。新規採択する際は、全部B / Cを計算して公表しています。これは旧建設省は平成10年からやり始めたんですが、道路は平成9年からすべての新規採択を、それも道路種別に応じて、評価項目が変わりますので、今言われたように高速道路を評価する指標と、通常のまちなかの道路を評価する手法は違いますので、Bに入れるべき項目なんかを変えています。交通事故の改善率だとか、あるいは時間短縮みたいなものにどれだけ重きを置くか。これは全部、どの路線が採択されますというのを発表されるときに、同時に公表しているんですが、なかなか○○先生のおっしゃるように浸透していないのかなと思っております。

【○○委員】 浸透云々するのにある程度時間がかかるというのは判りますが、それにしても、瀬戸内の3本の橋も東京湾のアクアラインも、その時点でのB / Cの指標において正当化されて、それででき上がったわけですか。

【事務局】 本四道路をやるときも経済効果の計算はもちろんしていますが、平成10年から発表しているような形のルールに乗った時代ではないんです。ただ、本四を事業化するときの考え方から言えば、今おっしゃるとおりかなりずれています。それは経済成長率の見通しが違ったとか、四国の重みみたいなものに見込み違いがあったとか、本来できておるべき四国のネットワークが十分じゃなかったとか、そういういろんな見込み違いがあっ

てずれています。ただ、当初供用したときのずれから思えば、今我々は例えばアクアラインにしても、もう計算の根拠を変えてやり直しています。やり直したもののから見ると、アクアラインも今の計画交通量に近づいているということはありません。

【〇〇委員】 例えばアクアラインは一兆五、六千億円ものお金を使ったわけですね。後になって計算の根拠を間違っていて失敗しましたというのは困りますよね。企業なんかでもマーケットの予測を間違えて、1,000 億円ぐらい売れると思ったら 100 億でした。これからは計算の根拠を変えますというのでは済まされない。倒産か、さもなければ重大な責任を問われることになる。

【部会長】 〇〇さんね、過去の例で間違っていたり合わなかったりするのはいくつもある。元の合ったものもたくさんあるんです。ただ、これは大型事業の大変難しいところで、その構想をやって計画するときは 20 年も 30 年も前なんですよ。例えば青函トンネルの話がよく出ますけど、青函トンネルをつくるとき、あの洞爺丸の重大事故があって、どうしてもつながなければいけない。あのとき東京と札幌の間というのは、95%の人が船に乗って旅行していたんです。けど、今は本当に 2～3%もいかない人しか船になんか乗らない。みんな飛行機に乗っている。だから、トンネルは使われない。

だからと言って、30 何年前に我々は今日を予測できたかということ、これはまた大変難しい話なんです。そういったことは幾つもあるので、これからそういうものを可能な限りなくすということをこの中でやっていく。だから、いろんな可能性をこの中で表現して、いろんなシナリオについて議論していくということではあり得ないと思うんです。ワーストシナリオかベストシナリオが起こるのか、それはもうどっちが起きかわからないものが多いわけで。今この場で余り過去のことばかり言っても、余り生産的でないような気がするんです。

【〇〇委員】 わかりました。

その上で、きょう見せていただいたデータを見ての提案というか、中国がこの 5 年でものすごく伸びていますよね。つまり、やりようによっては 5 年間で道路を作ることだってできるということです。つまり、30 年間もかかって橋を作ったりトンネルを作ったりしていることが重大な問題なのだと思います。30 年先というのは予測は完全に不能ですから、計画から実行までの期間を短縮しなければならないと思います。30 年かかって作るのでは予測すること自体意味がない。計画から完成まで、5 年とは言わないまでもせめて 10 年間くらいで完成させることを目指していくようにするべきでしょう。

【部会長】 長くかかる事業を、1 つは〇〇さんの言うとおられるように、早くやらんといかんというのはもちろんあるわけです。もう一つは機動的に、決めたから最後までやらんといかんということではなくて、どこかでルート変更はあってしかるべきだと。そういうことは我々としては大いに反省すべきところだろうと思っています。

時間がなくなってきたんですが、〇〇さん、何か御感想でもどうぞ御自由に。

【〇〇委員】 〇〇さんの話はわからないではないんですけども、一般の人は、これが

道路だからとか河川だからとかという領域区分では受けとめていないんですよ。だから、減税より公共投資の方が大切というのは、わかっている人はわかっていると思うんですが、えも言われぬ公共投資全体に対するイメージに対して、幾らこうやって論理的に整理されたとしても、不快感がどうしてもある。この辺をどうしたらいいかということがすごく大きいと思うんです。

それから、〇〇さんの話も、個人の欲望がどこかで制御されないと、公的なところだけが頑張っても難しいという問題で、うまく回っていかないわけで、今は、個人の欲望と、公的な福利とかがから回りして、両方とも今右往左往している状態だと思うんです。だから、〇〇さんのような方がいろんなところでこうした話を、とにかくめげずにやり続けていくということで、空気感が醸成されていくのかもしれませんが。

おっしゃっていることは理解できるのですが、その先にどうして行かないんだろうというところが問題なのです。良き道路と悪しき道路という区別さえまだわからない人たちが沢山いるのですから。

【部会長】 〇〇さん、何かありますか。よかったらどうぞ。

【〇〇委員】 1人でめげずにずっと言い続けているつもりですけども、まあ難しいな。いつも袋だたきで、最近は守旧派とか何とかいっぱいレッテルを張られています、それでも、ちゃんと説明すれば大半の人はわかってくれるんです。だって、自分たちの行動がこういう結果を生んでいるわけですから。これはわけのわからない天然現象で起きているわけではなくて、自分たちが借金返済をやっている。確かにお金を使っていない。こういうときはだれが使わないと経済はだめになりますよね、ということなんです、その一方で、私も今回随分指摘させていただいたと思いますが、公共事業の持っているイメージが非常に悪いものになってしまった。

そうすると、ストレートで私の話がきても、どこかでやっぱりとまっちゃうんです。そうは言っても、同じことをやられたらたまらんよねというところになって。だから、これはもう同じじゃないんだ、これからはやり方を変えていくんだという何かシンボリックな、〇〇さんが言われるように、どこかでドカーンと何か1つやって、ここまで道路行政は変わったんだ、公共事業のやり方は変わったんだという何かシンボリックなものが欲しいですね。やってほしいものは国民の皆さんはまだたくさん持っているわけだから、そういうところにもっと市場の声と国民の声がつながる何かができるんじゃないか。まさに選択と集中という言葉になってくるんでしょうけれども、少しここは、PRも含めて考えていただいた方がいいんじゃないかという気がします。

【部会長】 ありがとうございます。

きょうはお2人の委員の方に、随分立派な力の込められた話をさせていただきました。幾つか示唆もあったと思いますし、一方では、私ども委員もそれから道路局の方もそうですが、より悩みが増えたと。どういうふうに考えるのかというのは大変難しい、一層難しくなった感じもするわけですが、とにかく道路局でつくっていただいたペーパーの方も、私ども

がこれからまとめていくときの大変大きな示唆を与えるものではないかと思います。

きょうはそんなわけで、この辺で議論を終えますが、次回は「地域の魅力を育てる」というキャッチフレーズになっておりますが、今まではどちらかというと大都市寄りの話を中心にしてきたと思います。だけど、大都市も道路は必要としておりますが、大都市と同じように、あるいはそれ以上に地方も道路を必要とする。また、いい道路もだめな道路も地方もいっぱいあるということです、これは大事なテーマであると思っています。

次回はそんなわけで、これも難しいテーマですが、〇〇さんと〇〇さんにそれについてお話をさせていただく。そのレクチャーを中心にしまして、また事務局からもそれに関連する資料等をまとめていただいて、次回の会議を開きたいと思っております。

きょうはそんなところで終えたいと思います。どうも長時間ありがとうございました。
【事務局】 日程の御案内ですが、今おっしゃっていただきました第4回でございますが、一応4月23日の火曜日、午後1時から3時まで、場所はこの建物の4階でございます特別会議室、前回の部屋でございますが、そこで開催させていただきたいと思います。正式な文書で改めて御連絡申し上げますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それから、5回以降の日程についてもちょっと紙をお渡ししているかと思いますが、もしまだお書きでない方がいらっしゃいましたら、至急事務局の方にちょうだいできたらと思います。あわせて御紹介のプロフィールなどをお願いしておりますけれども、それもちょうだいできていない方がいらっしゃいましたら、事務局にちょうだいでければと思います。事務的なお願いでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

- - 了 - -