

社会資本整備審議会道路分科会 第4回基本政策部会

平成14年4月23日

【事務局】 それでは、お待たせしました。社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数をいただいておりますので、ただいまから道路分科会第4回基本政策部会を開催させていただきます。

初めに、いつもでございますが、本日の資料の確認をお願いいたします。議事次第、座席図、それから名簿のほかに配布資料一覧のとおりお配りしてありますでしょうか。ご確認いただきたいと思います。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をお願いいたします。

【部会長】 それでは、第4回基本政策部会を始めます。今回は経済活力を高めるというテーマで、委員、及び委員からペーパーを出していただきまして、それをベースにしまして議論いたしました。きょうはまず最初におさらいという意味で、事務局に両委員のペーパーの骨子と各委員からの主な意見をまとめたものを説明していただきます。

じゃあ、事務局のほうからお願いいたします。

【事務局】 それでは、すみません。カメラのほうは一応ここで切らせていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

【説明員】 それでは、資料-1によりまして、前回のおさらいをさせていただきます。

まず、委員の提案でございます。資料-1の1ページでございますが、現在の道路行政に対する認識を述べられた後、道路と経済についてご提言をいただきました。

まず、道路が持つ経済への貢献へといたしまして、人・物の移動、輸送への貢献が道路の持つ経済貢献として第一義的なものであって、道路をつくること自体の効果は副次的ということで、つくることを目的化することから非効率が発生するというご意見でございます。このため、経済効果の高い事業を重点的、選択的に行うべきであるというご意見でございます。

3番として、政策化に向けての重要課題といたしまして、B/Cの評価基準となる指標を設定して、その指標に従いまして事業実施の決定でありますとか、実施プロセスの見直しを図るべきだというご意見でございました。

続きまして、2ページでございますが、委員からの提案でございます。マクロ経済からのご意見とミクロからの道路整備に対するご意見に全体的に大きく分かれております。

マクロ経済のご意見でございますが、現在の日本経済の不況はバランスシート不況であって、そのバランスシートを修復させるためには、政府が支出を拡大して景気を維持する必要があるということでございまして、そのための財政赤字はよい財政赤字であるというご意見でございます。

それから、現在の市場が大変低金利だということにつきましては、日本でまだ公共事業

をやるが残っていると、今それをやってくださいというシグナルを送っていると理解すべきだというご意見でございました。

それから、減税と公共投資の関係でございますが、今減税をしても借金返済とか、貯蓄に回ってしまうので、公共事業のほうが効果があるということで、現在は公共事業をやるまさに歴史的なチャンスと言えるというご意見でございました。

第2部のミクロから見た道路整備でございますが、今なぜ道路かということで、企業は海外へ生産拠点を移すことになってきておりますが、これは国内での許認可手続きでありますとか、陸上輸送のコストが高いということに原因があるというご意見でございます。

次のページでございますが、したがいまして渋滞解消と高コスト・高料金の是正こそが急務であるというご意見でございます。

それから、せっかく巨額の税金をかけてつくった道路が機能していないという問題もあります。

それから、行政の自殺行為ということで、せっかくつくっている道路の機能改善が妨げられている事例があって、元も子もなくなっているということで、サービス精神、フレキシビリティを行政側はぜひ持ってほしいというご意見でございます。

それから、レッドゾーンということで、駐停車を徹底的に排除すべきだというご意見。

それから、首都高は一定時間内は出入り自由。これは乗り継ぎの便を考えてということだと思いますが、出入り自由にすべきだということ。

それから、建設工事については、もっとスピードアップと効率化を進めるべきだというご意見。

それから、どうすれば早くつくれるかということに全力投球して民間感情を逆なでするような行動は禁止すべきだというご意見でございました。

このお2方の委員の提言を踏まえまして、その後ご議論があったわけでございます。4ページに議論の主なものを掲げております。

まず、B/Cでございますが、B（便益）につきましては、自専道、幹線道路、生活道路という道路の種類によって考え方を考えていくべきではないかというご意見。それから、B/Cの算定に入らない非市場的な価値をどうやって計測するか。それから、結果が開示されていないということについても問題であるというご意見でございました。それから、財政の枠を考えるべきであって、どこかに財政の枠を考えた場合のオプティマムポイントがあって、そのためのツールとして、B/Cを使うべきであるというご意見でございました。

それから、大きな2つ目として、進め方についてもいろいろご議論がございました。例えば、当初計画どおりいかない場合、決めたことについては柔軟に見直しを行うことも重要であるといったご議論。それから、公共事業が変わったというシンボリック的なものがあれば機運が変わるのではないかと、PRも含めて考えてもらいたいということ。

それから最後に、その他ということでございますが、現在の公共事業に対するアレルギー

ーは地方優先に原因があるのではないかということで、他の先進国と比較しておかれているのは、都市部の住居と道路であるというご議論でございました。以上でございます。

【部会長】 よろしいでしょうか。

それでは、次に本部会の議論について、道路局のホームページや各地方整備局等を通じて、各層、各界からさまざまな意見をいただいておりますので、その概要について事務局から説明をお願いいたします。

【説明員】 それでは、資料2にしたがいまして、基本政策部会に寄せられた意見についてご紹介をさせていただきます。前々回の部会でも紹介をさせていただきました。そのときには137件のご意見でありましたので、今回は361名の方のご意見ということで、3倍弱に増えております。

寄せられた意見の内容といたしまして、一番最後のページ、8ページ、9ページをちょっとごらんいただければと思います。あなたの声をお聞かせくださいということで、8ページの問い1が一番最初に部会長のメモであったものでございまして、それに第2回の基本政策部会で委員の提言を踏まえて問い2を後から追加させていただきました。こういう形でご意見を聞いているということでございます。

1ページに戻っていただきまして、まず問い1の関連のご意見でございます。361名の合計でいいますと、特に重要だと思われるものということで、一番多いのは、歩行者・自転車など生活重視の施策というのが31%、その次が道路単独主義からインターモダルな総合的交通システムの構築へが24%、量的拡大から峻別した新規投資と既存施設の有効活用が23%というのが全体像でございます。

その下に年代別の分類がございます。少し傾向が出ておりますので、ご紹介させていただきます。まず、量的拡大から峻別した投資へということに関しましては、年代が上がるにしたがいまして、その重要性を指摘するご意見が多くなっております。それから、車中心から歩行者・自転車など生活重視ということに関しましては、若い方のほうが重視する傾向がございます。それから、数は少ないんですか、弾力的な料金政策については、若い方のほうが関心があると、16%でほかの年代に比べると非常に多くなっております。という傾向が見られるのではないかと思います。

続きまして、2ページでございますが、後で追加した設問でございますので、回答者の数は155名ということになっております。5つの項目について重要と思われるものを、こちらは複数回答で聞いています。3番目の文化遺産としての道路に着目して、復元、向上をやるべきというのは26%ということで、若干関心が低いのかと思いますが、それ以外の4項目はすべて40%から50%ということで、かなり重要性について関心が高いのではないかとございます。

続きまして、4ページでございますが、そのほかにフリーアンサーとして道路行政に対するご意見をいただいております。前回ご紹介させていただいた後に来たもののご紹介でございます。例えば、峻別した新規投資に対するご意見、それから個性ある地域づくりの

ご意見を大変たくさんいただいております。

それから、5ページにまいりまして、自動車利用の抑制、歩行者・自転車の重視に関するご意見、公共交通機関との連携、沿道環境・地球環境の改善に対するご意見等々たくさんございます。

6ページにまいりまして、物流の効率化、モビリティの向上、弾力的な料金政策、成果重視の評価システム等についてのご意見でございます。

最後でございますが、7ページに部会長試案に関するご意見ということで、その最後でございますが、道路行政転換の際には、あれも大切だがこれも重要という無難な選択を押し、思い切って徹底的にテーマを絞る。そして、少なくとも選択したテーマに関する限り、数年で目に見える改善を図ると。世論の支持を取り戻すには、メリハリをつけるより方法はないと思うといったたくさん貴重なご意見をいただいておりますので、ご紹介をさせていただきます。以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

その次に、以前からお話ししているところですが、本部会では各委員の先生方からの意見とともに、各地域、あるいは各界、各層のさまざまな立場の方々から意見をいただきたいと思っています。その一環として、次回、5月13日、それから次々回、5月22日の部会において、ゲストをお招きしてご意見を伺いたいと思っております。事務局へその段取りをお願いしております。事務局から説明をお願いします。

【説明員】 すみません、その前に資料3で地方公共団体の首長等のご意見を伺っておりますので、それをご紹介します。

【部会長】 もう一つありました。すみません、両方続けてやってください。

【説明員】 資料3でございます。速報版ということで、4月8日現在で、知事さん、市長村長さんに直接面談をして伺ったご意見を速報という形でとりまとめさせていただきました。

内容でございますが、2番ということで、まず知事、政令指定市長の合計57名の方のご意見でございます。意見の末尾に括弧書きで11名とか2名とか書いてありますのは、同じご意見の数でございます。まず、今後の道路整備のあり方についてということで、11名の方からご意見をいただいております。都市部にあっては都市再生のため、地方部にあっては地域づくり、地域振興のため道路整備が必要という意見が多うございます。管理についても充実させる必要があるというご意見でございます。

それから、次のページでございますが、長期計画について6名の方からご意見をいただいております。ご意見の2つ目で、例えば5カ年計画も財政計画的なものではなく、何年でどうするといったようなフィジカルプランにすべきだというご意見もございます。

それから3つ目、事業の進め方について9名の方からご意見をいただいております。住民等との話し合いを進めるべきだということですか、達成目標を明確に示す必要があるといったようなご意見がございました。

それから4番ですが、公共事業全般についてのご意見が5名からございました。例えば、地方交通のあり方についての方向性を示すべきだとか、グランドデザイン実現のため、国の責務でやるべきことはやらしてもらわなければ困るといったご意見でございます。

それから、その次のページでございますが、5番目ということで、道路特定財源について非常に数多く、41名の方からご意見をいただいております。主なものは枠に囲ってあるとおりでございますが、一般財源化は反対とする意見がかなり多うございます。また、特定財源の用途拡大については、納税者への理解と配慮が必要というご意見がございます。それから、都市部の知事さんは都市部への重点配分を要望しておられますし、地方部の知事さんは一般財源化するくらいならば、地方への財源移譲ということを主張されておられます。

それから6番目、有料道路制度についてでございますが、主なご意見といたしまして、料金の引き下げ、ネットワークの充実、ETCの普及といったご意見が多かったということでございます。知事さん、政令指定市長さんのご意見については以上でございます。

続きまして、ただいま部会長からご指示がございました有識者のヒアリングでございます。資料-4に今後の部会の予定を入れてございます。第5回部会が5月13日、第6回部会が5月22日でございます。現在、部会長とご相談の上、人選を進めさせていただいて、13日、または22日に来ていただけないか交渉中でございます。今のところ13日に2名ぐらいの方に来ていただけるのではないかとということで、東京以外の地方のご意見をということで、地方の学識経験者、それから地方の民間の方、それから地方の市町村長さんという方で3名ないし4名ぐらい考えておまして、手始めとして5月13日に2人ほどご都合をつけていただければいいということでございます。決まりましたら、またご案内を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】 ありがとうございます。何かご意見ございますか。22日、2人の委員の方とその方2人、4人も話してもらおうことになるので、お願いするときに短い時間で要領よくとぜひ頼んでおいてください。

【説明員】 はい、わかりました。

【部会長】 それでは、本日のテーマは地域の魅力を育てるという題になっておりますが、初めに部会長代理にお話をいただき、その後、委員からお話をいただくことにいたします。最初に、部会長代理からお話をお願いいたします。その後、すぐに先生のお話をお願いします。

【部会長代理】 それでは、私からのお話は、地域の特性ということでございましょうが、私自身は研究者であるべきでしょうけれども、さしたる実績もないものですから、実践的道路観ということに結果的に落ち着くのかもしれませんが、逆に申し上げれば、科学的、理論的位置づけができない、あるいは理由づけができない概念でも、社会的と言いましょうか、国民生活的に結果証明ができる考え方はこれからどんどん取り入れるべきではないかと。そういう意味では、巷間使われている意味とは違いますが、自身がある種の道

路行政に対するカテゴリーキラーになってみたいという思いもございまして、そんなお話を申し上げることになろうかと思えます。

画面とお手元の資料と一緒にあわせてお話ししていきますが、資料の最初の国土再編の基本政策というところですが、ここでは道路のことを話す部会でありますから、道路専用のデータや概念や実態論が出るのは仕方がないとしても、もう少し大きく見れば、さっきもちょっと出ましたが、新しい国土のグランドデザイン、いわゆる新しい全総計画に基づいての道路の政策の位置づけというものがあるべきだろうと。

その意味では、私は各省庁、各部局ともに国土のグランドデザインのそれぞれ版というものをやはりつくるべきではないかと思っているんですが、そうしたものを明確に提示している局も省もないようでございます。その精神を我々はどう生かすのか。例えば、美しい国土づくりにしろ、4大戦略にしろ、さまざまな具体策は各省庁別にあってしかるべきと思っておりますが、その意味で基本的にはグランドデザインを見据えた総合交通体系というものとか、あるいは総合計画に盛り込まれている国土軸構想であるとか、あるいは美しい国土づくり構想とか、そうした基本形がやはり道路型に検討され、明文化され、そしてそれが国民の前に提示されて、そこにのっとなって道路行政が進められるべきだという大きなフレームを押さえておきたい。

しかる後に、真ん中はちょっと飛びますが、上に展開している2つの、都市再生と地域再編とワードをしておりますが、都市再生という言葉は4大戦略の中の大都市のリノベーションから派生的に出たと位置づけてもいいと思えます。一方、地域再編というのは4大戦略の中の多自然居住型地域づくりと地域連携・交流の国土づくりの2つをあわせて私は地域再編項目に入れて、4大戦略のうちの3つを今回の議論の対象にしてきているわけです。

都市再生と地域再編を2つに分けたときに国土の都市的部分、特に大都市周辺とその中における道路交通政策のあり方と、そうでない地域における地域の個性的な再編成というテーマは、面的には切り分けるほうが頭の整理がつくかと思って分けてみました。左側では、例えば都市環状道路の整備というハード施策がございましょうし、そのための具体策として、例えばTDMという構想とか、あるいはインターモーダルな考え方というものをソフト的に押さえていくという部分が片方にあるとすれば、地域再編のほうでは、例えば地域高規格道路とか、地域連携道路とかというハード施策が基本に座って、それを運用するソフト系の施策としては、市町村の合併構想だとか、あるいはきょう主に2つのテーマの中の1つになっております生活圏構想の確定、拡充というところが、地域における道路との新しいテーマ設定になってくるのではないかと考えられるのかなという整理を1枚目でしてみました。

1番目の都市再生を飛ばしまして、地域再編についてだけこれからお話を申し上げますが、地域再編の方向性として、そこに4つ入れておきました。政治的、行政的システムとしては、地方分権とか市町村合併の流れがあると思えます。後ほど個々についてまたご説

明申し上げます。

それから、経済圏重視から生活圏重視への発想の展開。これはさまざまな分野で言われておりますが、ここにおいても共通の概念であるべきだろうというのが2つ目。

3つ目は、地域の個性化と道路インフラ。地域それぞれが持つ個性、あるいは価値観というものの再発見と確定、そしてそれを生かすためのインフラ整備というものの関連を考えてみたい。

4つ目に地域においても、マルチモーダル、インターモーダルという概念は出てくるだろうと。特に交通整備が進んでいない地域における交通結節点対策というものは、これからの地域再編の重要なポイントになるという点で、これから4つお話を申し上げてみようと思っております。

1つ目ですが、地方分権・市町村合併に対する各自治体のアンケート調査の中から、ここで注目してみたいのは、上から3つ目の社会資本整備について。市町村単独では行いきくい行政項目を答えてくれといった答えの3番目に社会資本整備というのが出てまいります。1番目の福祉対策と、4番目の保健・医療対策、この種のものは比較的想像にかたくないところですが、社会資本整備も市町村単独ではできない。これは当然のことですけれども、かなり自治体が意識の高い、そして自治体が追いついていないということの証明になるのかという点で拾ってみました。

もう一つ、市町村合併の流れが地方分権を支える考え方であること。私は合併推進論者でございますけれども、では、地方分権を進めるために市町村合併というものの流れを考えたときに、道路の持つ役割というのはどの辺にあるのか。これは1つ例でお示しすると、この図で言うならば、ここに山があります、ここにトンネル整備があります。これは既に国土交通省が施策として採用しておりますけれども、地域連携道路というものを考える場合のわかりやすい図示をしているんですが、あの山があるためにあの地域とこの地域、あの村とこの町がつながらない。この川があるためにどうしても意識がつかないといった問題解決のための社会資本整備というものがあってもいいんじゃないか。これらの考え方は、逆に言うと、市町村合併を進めるためのアメとムチの中のアメ材料にもなるわけがありますし、もう一つ言えば、なかなか理解が進まない地域住民の合併への意識を高め、合併の足並みをそろえるための非常にわかりやすい教材にもなっている。トンネルを掘って教材にするのはぜいたく過ぎると言われるかもしれませんが、それは実用的教材である。そして、将来性のある使い勝手のよい教材であるとすれば、この種の考え方があってもいいんじゃないか。この図の中には、トンネルと橋とその他のものが概括的に書いてありますけれども、地域連携を進める社会資本というものをこれから見つけ出していくという考え方があってもいいという意味で紹介したわけです。

地方自治体同士の分権・合併の概念というのは、もう一つの考え方から攻めましたときに言えるのが、今までよく言われる経済中心から生活中心という、経済論で言った話と同じテーブルに乗るんでしょうけれども、生活圏という発想はいろいろなところで語られて

はありますけれども、一体生活圏って何なのか、なかなかわかったようでわからない概念でございます。

ここでご紹介しているのは、右側の北九州市と福岡市のちょうど真ん中に若宮町というのがございます。ゴルフ場くらいしか産業のない小さな町です。これがちょうど中間点であるんですけども、この若宮町というところが、一体どういう私的トリップをして移動しているのかというのを図にしたものでありますが、これはちょっと見にくいですけども、下が古くて上が新しい棒グラフです。上の新しい棒グラフの中で減っているのが、例えば福岡や北九州の都市圏へのほうが自分たちの生活の場として広がり地元が減っていると。地元の商店街へ行くよりも周辺の大都市圏に行っているという、私的トリップの増量をそこで見ようとしているわけですが、これはあくまでも1つの例であります。結果的に若宮町というのは、都市圏としては福岡都市圏に組み込まれておりまして、北九州市とは比較的縁が薄いんですけども、図で見るとどっちなんだろう。実際のところ福岡都市圏であるならば、両方に行く便利さよりは、この地域は福岡都市圏という生活圏の中に組み入れてしかるべきであろう。それならば、福岡都市圏への生活圏構成のための社会インフラは何が必要なのか考えたほうがいい。中途半端に住民の意思に任せて両方の都市圏を使わせるという欲張った考え方で生活圏を考えていきますと、極めて多重的になってしまいますし、そのことによって生活インフラの整備はますます拡大していく。ある意味で、方向を定めて都市圏編成というものを行政も手伝いながらつくっていくという考え方が多分必要ではなかろうかということでご紹介しております。

それらを含めて暮らしというものがどういうふう形成されていくのかということいろいろと考えてみますと、生活行動の範囲と地域圏の関係というのはこんなふうになるのかなという1つの例示でございますが、町というものを飛び出していく圏域があって、その外側に地方圏域があって、最終的には海外まで行くんでしょけれども、ここでは当面町と地域・圏域ぐらいのところをまとめたほうがわかりやすいでしょう。このアメーバのような形は人によってまちまちでございますが、ある人は上に伸びていく、ある人は右側に伸びていく、町という行政圏を飛び出して自分の生活圏というものをつくっている個性というのは百人百様になってまいります。そのときにどれを1つの最大公約数にしなから、その地域の生活圏というものを概念化するのかというのは個人ではできない仕事でありますから、生活圏というものをその地域の中へはめ込む生活圏構想のつくり方のお手伝い、あるいはつくり方の社会資本整備の実際的措置といったものをやはりこれから行政は考えていかなきゃいけない。個人個人は自由な生活をしております。日常的生活圏も非常日常的生活圏もあるわけですが、それらすべてを含めて行政は住民の主体性のもとに、その地域の使い方の最もふさわしいものを最大公約数的に生活圏としてとりまとめていくという視点がないと、いつまでたっても地域特性というのは出てこないのではないかとということを言いたかったわけです。

これは地域の個性化と道路インフラの関係ですが、これはちょっとごちゃごちゃとして

おりますから、全部読み取っていただかなくて結構ですけれども、中心市街地というものを1つとっても、今全国で500近い中心市街地活性化の計画が立ち上がっております。どこも成功しておりません。みんな計画はつくったけれども、どうやっていいかわからない。それはそうなんですね。何で中心市街地が空洞化したかと言えば、20年、あるいは30年がかりで人々が外へ出て行ってしまったためです。大きい理由は土地と交通なんですね。2つの理由の中の特に交通。車による外側移動、外周圏への生活圈、あるいは通勤圏、あるいは職域の拡大というものは覆いがたい空洞化の要因になっておりますが、こうした感じをどこで取り戻すのか。つまり、これも1つの生活圈構想の中で、あなたの買い物という生活圈はこのほうがいいんじゃないですかという提案をしていくなれば、人々が車で外へ行こう、外へ行こうという自由な生活圈に対して、ちょっと待てという発想がどのような方法で言えるのか。これもこれからの道路行政の中で必要な提案になってくるんじゃないか。伸びていだけ伸ばして、車で生活圈を自由に広げてください。結果的に空洞化が起きました。これをまた都市と手を結んで再活性化していこうと。これは欲張り過ぎますし、できない相談を無理やりやっているような矛盾があるんじゃないかと、どちらかではないかと。こんなことをここでは言いたかったわけです。

同じような意味で、地域の中における生活圈というものを編成する上でのマルチモーダル・インターモーダルの関係ももう少し考えていかなければいけない。ここでごらんいただきたいのは、図の右側の赤い太い線ですが、横軸に移動距離、縦軸に所要時間をとってあります。おもしろいのは、5キロまでの移動のスピードですが、自転車が一番早いんですね。鉄道、自動車よりも早い。バスよりずっと早い。もちろん歩くよりは早い。5キロを超えますと、だんだん自動車が勝ってまいりまして、だんだん鉄道が勝ってまいります。長距離になればなるほど鉄道が有利なのは当たり前なんです。5キロ圏ぐらいまでは自動車に乗らないほうが早いよと。現交通道路行政は、自転車を考えないで自転車に勝つような自動車道路を5キロ圏の中まで組み入れようとしている傾向があります、そうでない場合もあるでしょうけれども。ここはひとつ役割分担してみてもどうなのか。5キロまでは車を早く走らせるような渋滞対策までは考えない。その分自転車の走る場所を考えるとというほうが都市内移動の合理性というのには得られるんじゃないか。

左の絵は名古屋にある自転車道整備のモデルとして評価される場所ですが、これはわずか500メートルしかないんです、写真で撮ると格好いいですが。これはモデルと言えるほどのものじゃありません。言ってみれば、ショールームみたいなものですね。しかし、この種の考え方が出てきてもいいし、これがどんどん伸びていく方向が欲しいという意味でちょっとご紹介しました。

同じような意味で、これは自転車の問題ですけれども、5キロから先はバスと自動車かという疑問に対して、いや、自転車はもっと伸びるかもしれないと、今のアシスト自転車などというのは坂道、長距離に強くなっております。これは下関の例であります。アシスト自転車を充電するために自転車駐輪場にバッテリー装置をつけた。これは環境省が奨

励している事業ですけれども、5キロに限定しない発想の1つの例としてご紹介しました。

これは駐輪場のことを言っているんですが、駐輪場といいますと、今自転車対策の中で大きな眼目になっております。100台、500台の大駐輪場をつくるのが自治体の役割ようになっております。しかし、自転車というのは、5キロ以内が原則だとすれば、便利な乗り物でなければならない。近いところにとめて用を足したい。そのために500台もとめる大きな駐輪場まで行くことはかえって不便なんです。私の言うところの駐輪場はパッチワーク型駐輪場なんです、10台、20台でもいいから都市のすき間に駐輪場を組み込むという考え方。そして、その地域に500台、1,000台の駐輪スペースがトータルとして確保できるという考え方のほうがいいのではないかと。公共事業の悪い癖として、大きなものを一括してつくるという考え方が、自転車行政のような細かいところでは絶対にそぐわない発想になってくるということを申し上げたかったわけでありまして。

これはインターモーダルのモデルで、私の大学の前のお話をご紹介することがわかりやすいと思って持ってきた絵ですが、高崎経済大学というのは、田舎の大学でありまして、バスは1時間に1本しかありません。ほとんどの学生は、歩くか、自転車でしか大学へ来る方法がない。まして、その周辺の高崎高校とか、高崎工業高校とかは九十数%自転車通学。極めて自転車多用地域であります。3,000人の学生のうち、千二、三百人がうちの大学の場合、自転車だけの通学手段をとっております。

そこで、自転車とバスをつなぐいわばインターモーダルな結節点ができないかということで、国土交通省の地方道・環境課とご相談申し上げて、群馬県の協力を得てできた構想でありまして、今まさに工事が始まる直前の話です。大学の前に300坪のガソリンスタンドの跡地が出ました。この土地を買えばよかったんですけど、売ってくれないということで借りまして、そこにバスの駅というどうも道路局としてはなじまないということもおもんばかりまして、道の広場という名前の広場をつくる。ここにバス停がありますが、夏は炎天下で、冬は空っ風の中で、学生たちは暑さでふらふらしながらあるいは寒さでふるえながら1時間に1本のバスを待っているのは、あまりに残酷すぎるということで、ここに日よけをつくったり、暖房施設のある休憩所をつくりまして、トイレもつくります。道の駅みたいなものです。そして、ここには学生が少し騒げるような地域プラザみたいなものをつくって、仮称でありますけれども、道の広場バスクルという名づけをしてみました。バスとサイクル(自転車)。ここに駐輪場がパッチワーク的に3つあります。駐輪場に自転車をとめてバスで町中へ行く、あるいは四方へ広がっていくという意味で言うならば、町の人たちの自転車の駅にもなるんじゃないかと。学生ももちろん使える。そのバスの後ろには、自転車をつなぐリヤカーをつけてもらうということも考えております。ある種のインターモーダルのモデル化の場所づくりをしたというご紹介をしました。これから全国的に展開してほしいなと思っている道路における結節点構想の1つでもございます。

きょうのお話の2つ目でありますけれども、地域計画と道路整備の整合性が果たされていないのではないか。そのことはどういう問題があるのかということをも3点例を挙げてお

話をしてみたいと思います。

これは東京湾アクアラインと周辺開発の絵をつけておりますが、前回東京湾アクアラインの使い方が極めて低いではないか、これは交通予測技術に誤りがあったんじゃないか、あるいは、甘過ぎたんじゃないかというご指摘がありました。それはそのとおりであるんですけども、もう一つ東京湾アクアラインの利用者が、そもそもからいくと当初の予想の半分。その最大の原因が何なのかということを私なりに分析したものであります。

これは東京湾アクアラインの周辺の開発計画であります。この中心はかずさアカデミアパークというものになっております。これはDNA研究所などかなり世界的な研究施設も入っておりますが、左のカラーの写真の真ん中の色が変わっている部分だけは開発が終わっておりますが、残念ながら全体でいうと半分にもいっていないという、いわば計画の目玉になるものが大幅に事業おくれをしているというのが1つの原因となります。

ちょっと絵を落としておりますが、もう一つはこの周辺にいわゆる張りつけ人口計画というものを持っております。ここでは約30カ所に15万人の新しい住宅団地をつくらうという計画があります。ところが、現実的につくられているのは、わずか9カ所しかない。30カ所のうち11カ所は計画倒れになるんじゃないと言われておまして、この地域の住宅開発が全く見込みどおりっていないということでございます。

じゃあ、そこまでいったのはなぜかということ、最大の原因は、周辺の道路がつながっていないということになるんですが、アクアラインの木更津側のおりた場所は本来圏央道と接続しなきゃいけないんですけど、圏央道は姿もないですね。現在、八王子周辺で圏央道問題が起きておりますが、ようやく供用開始になった十数キロだけで、あとは圏央道は全くまだ工事も進んでいない、着工もされていない状況の中で大幅な事業の遅れがつづいております。

そのほか例えば川崎縦貫とか富津・館山道路とか、周辺の地方道が全然そこへ集まってくるにないために、アクアラインの先へ言っても何もなし。住宅はとてつづれない。手塚治虫さんのテーマパークもちょっとうまくないなという感じは、東京湾アクアラインそのものの問題というよりは、周辺のさまざまな都市計画、道路計画、宅地計画、その他のものとの時間的整合性も含めた整合性のとれなさからきているのではないかとこのところも分析しますと、これからの道路というのは、つくれば何とかなる、道路が出来れば周辺開発は必ずうまくいくという前提が崩れているわけですから、それらの事業との進捗関係をきちっととることが大切ではないかということでもあります。

時間がないので急ぎますが、北環道というのは私がつくった名前です。北関東道のことを北環道、東京外環道の外側の北だから北環道と言っているんですが、北環道においては、1997年に300人交流会というのができました。まだ全然道路供用ができていないころに3県が300人のNPOを集めて、3年後の完成のときにどうやって使おうかということ事前に考え込んだ。その結果、部分開業でしかありませんが、北環道については、それぞれ3県ともに予想交通量を上回っております。予想外にここで多かったのは、

たままこういう状態で全く放置をされている道路用敷地が日本にどのくらいあるか、膨大な面積であります。これはもったいないだけではなくて、泣く泣く地元の人が協力して出してくれた旧地主に対しても極めて失礼であります。しかも、こういう空閑地が放っておかれるということは、一体この計画はいつまでやらないんだという意味で、情報公開を求められることとなりますが、そういった情報公開を私は見たことがない。この辺の話については、また後ほど時間があれば触れますが、もうちょっと死蔵地の活用、あるいは情報公開による住民への対策が必要ではないか。

そこで、情報公開をしきりと申し上げていきますけれども、ここで情報公開に対する説明を最後にしておきます。情報公開と下の段にあります。情報公開というのは公開すればいいというのではなくて、情報を共有する意味がある。これは当たり前の説です。説明責任を果たすために情報を共有しなければいけない。ですから、説明責任というのは一方的に説明すればおしまいというのではなくて、聞く側の国民、住民が「わかった」と言ってもらえるだけの情報量を先方にもお渡しして、行政側と住民側が共有することによって説明責任を成り立たせるための手段なんです。ですから、情報共有というのは手段なんです。目的は説明責任であります。

しかし、もう一つ先に、前回、道路局長がちょっと言われた言葉、私と局長と、どこまで同じ思いなのかわかりませんが、説明責任が果たせた後にもう一つ重要な項目を我々、忘れてはいないか。それは責任共有という概念であります。情報共有、説明責任、2つあわせた最後は責任共有、つまり責任の共有者は住民と行政であります。説明をして、理解してもらった。「よし、わかった」と言った以上、住民側もその社会資本整備事業に共通の責任を持つということでない、何のために情報を共有し、説明責任を果たしたか、その意味がなくなってしまう。責任共有という概念をぜひここで明らかにしておく。これからの道路行政というのは責任共有概念で押していかなければいけない。

例えばある地主にその土地の抛出を頼んだ。説明して、わかった。しかし売ってくれない。こういうことによる財政的負担、労務の負担、そして、結果的にいつまでもできない道路による多大な迷惑、こういう問題は責任共有という概念で押していかなければ解決しない。しかも、もう一つ言えることは、市民に責任共有を求めるわけですから、国策的にはやるんだけど、この市民に対する責任共有の主張者は、国ではなくて、私は地方自治体にここの部分を分権していけということを申し上げておきたい。地方自治体は欲しいという住民側の味方ではあるけれども、責任共有を果たさせるための住民側の味方としての意識が極めて希薄です。そうではなくて、ここの土地は我々が説得する、我々が買収の交渉をする、用意ができたからやってくれ。ここまでを地方自治体が行政責任として取り込んでこないと、いつまでたっても日本の社会資本整備事業というのは進捗がないという悪循環から脱し切れないんじゃないかということをここで申し上げておきます。

そこで、PPPというのは環境論で言う汚染者責任のPPPではなくて、新しい言葉なんです。最初のPはパブリックです。2つ目のPはプライベートです。3つ目のPはパ

ートナーシップです。パブリック、プライベート、パートナーシップ。イギリスのブレア首相はPFIからPPPへいわば政策の拡大転換を宣言しておりますが、財政的なイニシアチブをとるだけではなくて、あらゆる事業形成の中にこの責任共有を原則としたPPPを入れていけ、こういうことを言い出してありますが、このパブリックとプライベートの関係、日本では極めて理解が難しく、誤解の多い分野であります。官民ではなくて、公私です。公的立場と私的立場、これのパートナーシップをとっていくということでない、これからの公共事業というのは進まない。そのための原則論というのを双方でここで確認をしていくような考え方を次なる長期計画の中にぜひ入れておいてほしいと思います。

これ、きょう私は実は自分で撮った写真をここへ入れてあるんですが、どういう場所か、左下の写真をまず見てください。これは美しい国土づくりにかかわってお話し申し上げているんだけど、ここは崩落しているがけです。その上側に道路が出ていますが、このがけの向こう側を、左側から、がけの陰を走って、県道が走っております。しかし、こちら側の川から見ますと、このがけは崩落寸前で極めて危険であると同時に、ここに積み石がありますが、ここは毎年壊れています。私は毎日のように見ているところなんですが、これは河川の行政ですが、道路側から見ると見えません。道路はちゃんとしているんですが、裏側はこのようなお粗末さ。これをもうちょっと引いてみますと、この部分が今のアップの部分ですが、左側にごちゃごちゃとして家があって、橋があります。このコーナーに日本のまことに醜悪な風景が展開しているわけです。崩れたがけ、河川は危ない、ここに家があって、これ、多分不法建築じゃないかと思うような場所なんですが、ここに道路がある。河川行政、道路行政、住宅行政、三者が入り乱れて、美しくない日本の風景をつくり合っているわけです。こういうところに国土交通省の総合的な行政感覚を持ち込んだら一体どういう風景になるのか、具体的に3年後を期待したいなと思って、この写真を持ってきたんですけれども、後で細かいことはご質問のある部局にご説明申し上げます。

もう一つ、時間がないので飛びますが、残地というのをご存じですか。残地活用というのは、道路をつかえたところの跡に残る、例えばこれはこちら側にバイパスができました。よって、このガードレールから向こうは残地になってしまいました。要らないんです。この横断歩道橋は道路の向こう側をまたぐだけで要らない歩道橋になりました。ここをまたぐ必要がない。この道路は死んでいますから。ここに広大な空き地が出ました。この先にこういう三角があります。バイパスはこっちを回りますから、ここは要らなくなりました。つまり、道路の形状を変更したり、拡幅したり、あるいはつけかえをしますと、道路用地として買ってあった土地が、そのまま丸々残ります。これを放置したり、草ぼうぼうのこういう状態になっています。これは国有財産あるいは地方財産ですけれども、公共財産のむだ遣いなんです。どうするのか。

東北地方では、ここにグリーンベルトをつくったり、ビオトープをつくったり、チェーンの脱着所をつくらうという発想があるようですけれども、おおむね全国的にこれから道路改修が進むと、この種の余り土地が私有地にもならない、有効な公有地にもならないま

ま遊んでくる。これも道路行政に対する国民からの批判的になるむだ遣いである。このところは、私は新しいテーマとして初めてご指摘しますが、ぜひ行政的施策をきちっと織り込んで、有効活用してもらいたいと思います。

これは川の上を自転車が走っているんですが、これは空っ風で自転車が倒れるという群馬県内の風景です。ここに私はシェルターをつけてはどうかという提案をしておりますけれども、道路というのは歩行者、自転車に優しくしようとするならば、面積を確保するだけではなくて、縦型の、あるいは上に雨よけも考えるような総合的な行政が要するという例であります。

これは、この看板が向こう側から来る自転車を見えなくしています。これは自転車に乗った高校生から私のところに訴えてきた報告であります。この看板はだれのためか、大人のためで、おれたち関係のないお店だ。自転車の高校生はここで出会い頭の衝突をする。こういう高さの視点というのは大人にはなかったんです。子供たちの意見です。大事にしたいと思います。

これは電柱1本に見事にいろいろなものがくっついております。向こう側に「園児に注意」という看板はもう見えません。この電柱にお年寄りのための安全ボタンとか、身障者用の安全ボタン、ごちゃごちゃついていますが、車いすでは手が届かない。どっちのボタンが自分のものなのか、この看板が小さくて見えない。電柱1本でそれぞれが勝手に自分たちの行政責任を果たそうとするから、使う側から見たらまことに迷惑なものになっているという絵であります。

自転車の道路を拡幅しようという、今、国土交通省は大変ですが、これは自転車道路として指定されております。ここ、走れません。危なくて子供たちは車道を回ります。写真を撮るときに危なさがわかるようにこっちを走らせたんですけれども、こういう自転車道が全国に何万キロあろうが、ないほうが良いという例だと思います。

ということで、私的な感情も交えましたが、ばらっと申し上げたところ、私の現場レポートも含めて、道路のきめの細かいところで、どこまで国民の気持ちをつかんでいるのか、つかんでいないのかということをお願いしたかったわけでありました。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、先生、お願いいたします。

【委員】 でございます。お手元に資料の6と参考資料6-1というのがございます。これからパワーポイントを使いますが、まず、概要をこの資料6の1枚目のもので結論だけ先に申し上げて、それから、時間の範囲で内容の説明をします。

資料6を見ていただきますと、最初に4点ほど黒丸がついてございますが、これは具体論というよりは、基本的精神を少し転換する必要があるという意味のことを申し上げました。まず最初は、「台」で数える道路から、これは「人(ヒト)」というよりは「人(ニン)」で数える道路への転換が必要だということです。これは決して、私、車が意味がないとい

うことを申し上げているわけではなくて、車にしてもドライバーがいるし、バスの乗客もいるし、みんな実は人（ニン）なんです。それから、歩行者もいるし、自転車利用者もいるし、そういうふうに視点を変える必要がある。

2番目は、きょうお話するものの非常にメインの話なんですけど、私どもが欲しいのは、一般の道路が欲しいのではなくて、使える道路が欲しい。道路は使えるものでなければいけないということでございます。

3番目は、道路というのは、いろいろな機能をポテンシャルには持っているものなんですけど、そういった機能を最大限に引き出す工夫が必要だ、これが3点目。

それから、再三出ておりますけれども、道路はつくることが目的なのではなくて、それを使うことが目的なんですけど、スタート点は、つくってからマネジメントするのではなくて、まず、マネジメントが基本にあって、そこから必要が出てつくっていくんだ、こういう順番を逆にする必要ある、これが4点目でございます。

これが基本思想にございまして、きょうお話するのはAというところに書いてあるように、地方部の高速道路のパラダイムの転換をする必要がある。これは結論を申し上げますと、地方部というのは、我が国は潜在的には非常に大きな魅力を持っているし、外国人にとっても大変いいところのはずなんです。ところが、戦後ずっと国土の均衡発展ということで努力はしてきたけれども、決して地方がいい姿で伸びてきたとは必ずしも思いにくい。これから必要なことは地方部の魅力を高めることである。それに対して、地方部の高速道路が十分な貢献をしてきたかという、私にはそうとも思えない。ここで、これまで暗黙の前提に置いてきた高速道路のつくり方、それは構造的な意味のつくりもあるし、料金面等のソフトな面、こういったものを抜本的に見直す機会である。見直せばそれなりの貢献がし得る世界がある。これがAに関する結論でございます。

それから、Bに関しましては、これは道路パフォーマンスマネジメントという用語を私が出しておりますが、おそらく耳なれない言葉だと思います。簡単に言うと道路の管理です。しかし、道路の管理というコンセプトを道路パフォーマンスマネジメントという新しいコンセプトに塗りかえる時代であるということでございます。これは先ほども申し上げましたとおり、つくる、つくった後、管理するではなくて、地元のいろいろな道路のユーザー、あるいは種々の関係部局あるいはNPO等々、市民等々、こういった方々と共同しながらマネジメントをやる。そのマネジメントの中で道路に対する新たなニーズが出てくる。それを必要なものはつくる、こういう流れでございます。

時間の都合上、ひょっとするとBのところはごく簡単に済ますことになるかもしれませんが、A、Bの順でお話しします。それでは、前にスライドがありますので、それを使いながらお話しします。

まず、1番目のお話は、日本の道路整備の基本スキームを若干復習します。ごく簡単です。ポイントは、ここにありますように3個ありまして、戦後の日本の道路のポイントは、国主導である。誤解を恐れず言うとそういうことです。2番目は、道路特定財源による一

般道路整備、そして、3番目は、全国一律料金有料制とプール制で高速道路を整備してきた、この3本柱になっております。

これは1965年に、よく知られているようにアメリカからワトキンスという団長をヘッドとする調査団を呼んで、日本の道路の整備のあり方を答申していただいたものです。

そこでは有名な「日本の道路は信じがたいほどに悪い」という言葉でスタートする極めて革新的なレポートなわけです。その中で書いてあることを要約しますと、非常に値段のかかる、コストのかかる高速道路を早急に整備する唯一の方法として有料道路制が提案されておりますし、また、ガソリン税や自動車物品税を使って道路整備の目的税にすることが提案されているわけです。これがスタート点になって、我が国の道路整備が行われてきたわけです。

さて、今のが復習だったんですが、2番の話題で、地方部における高速道路の利用上の問題点をさらっておきます。この図はアメリカ、ドイツ、イギリス、フランス、日本につきまして、車を利用する際にどの程度のパーセントが高速道路を使っているかというものです。見ますと日本は約11%、それに対してほかの国は二、三十%、あるいはもうちょっとになっている、こういう差がついております。

これにはいろいろな理由がありまして、例えばこの図は各県ごとに今の数字を挙げたものでありまして、ネットワークがまだ未整備のところは、当然のことながら使おうにも使えませんから、低くなっている。それから、大都市につきましては、一般道が非常に込んでおりますので高速道路の利用率が高くなる、また同時にネットワークもそれなりにある、そういう状況が見えます。ただ、大事なのは、高速道路があるけれども、地方部で使っているかどうかという問題です。そこを見てください。

この図は、私どもで岩手県の東北自動車道沿道の市町村について調べたものと、ほぼ人口密度や地形の構造等が似ているドイツのレーゲンスブルクというあたりのところで同じようなことを調べたものです。横軸がトリップ長といいまして、出てから目的地までの距離、縦軸がそういう旅行を行う際に何%ぐらいが高速道路を使うかというものであります。ごらんのとおり日本の例では、20~30キロ、40~50キロぐらいまでのところで見ると、高速道路はほとんど使われていない。50~60キロになって初めて二、三割の人が高速道路を使うようになる。つまり、日本の高速道路は少なくとも地方部で見ると、短距離にはあまり使われていない。中距離以上の利用になっているということでありまして。

それに対してドイツは、ごらんのとおり10~20キロくらいからもう二、三割の人が使うし、30~40キロになると、もう五、六割の人が高速道路を使う。つまり高速道路によって日常生活的な活動が支えられている。これがドイツの地方部の姿なわけです。

では、これはどういうところが理由になっているかということ、大局的に言って次の3つになるかと思えます。1つは、我が国の高速道路が有料である。ドイツは無料です。貨物についてはちょっと様子が違いましたが、少なくとも旅客については無料です。しかも、有料の中で我が国の高速道路はやや高目であるという事実。それから、2点目は、高速道

路のルートが種々の理由から都市を迂回しがちなルートになっている。したがって、都市からアプローチしようとする、アクセシビリティが悪い。3点目は、高速道路のインターチェンジの間隔が相対的に長いものになっている。したがって、距離の短い利用をしようすると、インターに行くだけで大変で、使い勝手が悪い。アクセシビリティが悪いということです。まとめますと、アクセシビリティの悪さと料金抵抗であります。

今のインターチェンジのところを事実として見ていただきますと、一番下のグラフが日本のこれは東北道のインターチェンジのポツポツです。その上のほうは、ほかの国のインターチェンジでありまして、密度が全然違うのがわかると思います。

これは見にくくて申しわけないんですが、お手元の資料でござんになっていただきたいと思います。横軸が人口密度、縦軸がインターチェンジの間隔をとっておりまして、日本はちょうどこの位置にございます。上のグループが有料のグループ、下のグループが無料の高速道路のグループでありまして、有料と無料の国ではかくも大きなインターチェンジの間隔差がございます。これは何かというと、有料の場合には、料金所を設ける都合から、インターチェンジの構造が非常に大きなものになって、用地費もかかるし、大変である。したがって、インターチェンジが少なくなる、こういう理由でございます。

それでは、レジュメの中の3点目に行きまして、なぜ地方部の高速道路を活用すること、もっとちゃんと使うようにすること、これが必要かというのを整理しました。3点ございます。

1点は、広域モビリティ型の社会に日本の地方部を転換していくべきであると私は考えるからです。それは幾つかポイントがございまして、高いモビリティが地方部での生活の必須の条件だと思えます。つまりどこに行くのも比較的行きやすい、いつでも行ける、簡単に行ける、楽に行ける、安全に行ける、こういうこととございます。そうやって高いモビリティを確保するようになれば、生活の充実度が高まる。この辺は後で説明します。例えば先ほど申し上げたようなドイツのような国、あるいはアメリカの地方部という国は、高速道路を利用することによってどこかへ行く頻度、例えば会社から帰ってきて、食事をして、その後、コンサートに行くということが100キロオーダーですと行けたりするわけです。そういう社会にならないと、地方がそんなに元気になるポテンシャルがない。そこでございます。同時にまた、自由時間も、同じ距離に行くにしてもモビリティが高ければ自由時間、余暇時間が増える、そういうこととあります。

そういうふうにして広い生活圏が実現できるようになれば、広域連携型の地域行政も可能になるわけとございます。したがって、各行政機関がそれぞれに個々にいろいろな施設を独立して持つ必要はないわけで、質の高い施設をより集約的につくっていくことができる、連携してつくることができるわけです。同時にまた、先ほど申し上げたようなコンサート等々の民間施設にしても、高いモビリティと広い生活圏によって集客力が維持できますので、質の高いサービスができるようになる。これが地方部の広域モビリティ社会のポイントであります。これを実現するためには、地方部の高速道路が上手に使われる

ようにしなければいけないということでもあります。

2点目は、交通安全性が高まる可能性が高いということでもあります。

3点目は、このようにすると、環境負荷も軽減する可能性が高いということでもあります。

この生活充実度ですが、私どもが幾つかの地方都市において調べた結果の一部を紹介するんですが、人々の生活充実度というのは、人々がどのくらい外出をするのだろうかというモビリティの高さと、それがみずから進んでやるものなのか、あるいは通院、通学というやむを得ずやるようなものなのか、これによって随分変わってくるというものであります。

それをいろいろな方に対して生活がどのくらい充実しているか。特にこの場合には高齢者でしたので、若いときに考えていたときよりも、年とってからは幸せな気がするというたぐいの質問をいろいろ用意して調べますと、明らかにモビリティの高さと、みずから進んで外に行くことができるということが、高齢の方の生活充実に寄与が大きいという結果が出ております。

同時にまた、詳しいところはお手元のレジュメで見てほしいんですが、これは安全性ですが、高速道路と一般道ではやはり出会い頭的な事故等の可能性が大幅に違いますので、高速道路の利用率が高まると安全性も高まるというシミュレーションの結果がございます。

同時にまた、CO₂やNO_xやPMといった環境汚染指標も高速道路の利用によって渋滞が減って改善されるという結果になります。

それでは、次に、4番のところでは高速道路のパラダイム転換が必要だということをこれから申し上げるんですが、ここまでのパラダイムはどんなものであったのかというのを若干まとめておきます。高速道路は大ざっぱに言えば主要幹線道路の一部と考えてもいいんですが、地方部においては主要幹線道路というのは、地方生活圏相互を連絡するというふうに機能が定義されております。では、その地方生活圏というのはどういうものかということ、15万人程度以上の中心部の人口を持っていて、半径二、三十キロの圏域、そういう町を言っているということになります。その下に二次生活圏や一次生活圏、基礎集落圏というものがある。これが国土の考え方です。

したがって、そういうふうに考えると、インターチェンジの目安としては大体次のように決められております。地方部や山間部では20キロから25キロ、小都市の点在する平野部では15キロから25キロ、こんなことから我が国では沖縄自動車道を除きますと、どこもおおむね二、三キロを平均とするインターチェンジ間隔になっているわけがあります。これが非常に大き過ぎるわけがあります。

どうも、ここまでをまとめますと、我が国の高速道路は地方部においても、40キロから60キロ以上の長距離利用者を対象とした計画コンセプトになっているようである。つまり、短距離の生活利用者は高速道路の利用に主たる目的にしていけないということでもあります。おそらくは東名・名神時代の整備コンセプトがそのまま援用とされていると考えられるんですが、東名・名神の思想というのをいろいろ想定しますと、長距離利用を重視す

ること、それから、短距離利用を積極的にという意味じゃないですが、消極的に排除することによって高速度を維持する、渋滞を緩和するわけです。それから、そういうふうにして短距離と長距離の機能を分離するという思想になっております。その結果としてどういことが生じてくるかという、一般幹線道路と高速道路を両方持たなければいけないということになります。つまり、一般幹線道路が中距離以下の短い距離を担当し、長距離を高速道路が担当する。したがって、両者の「and 思想」というのがここまでの発想であります。

いろいろ考えていってみますと、このまま東名・名神型の高速道路のつくり方を地方部についても延ばしていくというのでは、どうもいい地方部の姿ができないのではないかと考えられます。大事なことは、ここにドイツやアメリカと書いてありますが、地方部の高速道路の思想をもう少し変えて、場合によっては無料あるいは場所によっては有料、こういう柔軟性を持たすのと同時に、一般幹線道路とも、従来のような and でつくるのではなくて、or で行く。Aという都市とBという都市は高速道路で行く。Bという都市とCという都市は一般幹線道路で行くという「or 思想」に転換することが必要ではないかと考えております。

まとめますと、地方部の高速道路整備は必要である。しかし、その整備スキームは有料プール制というスキームからの脱皮が必須であって、整備のコンセプトも転換が必要である。第1は、Mixed Use、すなわち短距離もまぜた生活圏の利用者にも貢献できるものであるべきである。2番目は、めり張りのきいた整備が必要であるということであります。

実際、ワトキンス・レポートももう一回丁寧に読んでみますと、ずっと有料制だけでやりなさいということが書いてあるわけではなくて、あくまで補助的手段として有料制がいいということが書いてあったり、あるいはそれはなぜかということ、税金によって高速道路の高い工費と料金収入とのギャップを埋めるべきということが書いてあったり、いろいろします。

それから、高速道路自身のつくりにつきましても、主要都市にもっと近づけて輸送サービスを使いやすいようなものにする努力をすべきだということが書いてありまして、やはりいま一度ワトキンスに戻る必要があるのではないかと。少しアナクロですが、そんな気もするわけです。

そんなことでこれからどうするか、5番目の地方部の高速道路をどうするかというところに入ります。まず、1つは、規格・規模・ネットワークのつくり方、つまりエンジニアリング部分の仕事をもっと柔軟に考えて、その場その場に合った適切なものにする必要があるということが1点目です。

2点目は、インターチェンジの間隔を縮小する努力をすべきである。それにはETC、これも我が国でここまで皆さんがごらんになったようなETCではない本線型のETCを活用すべきであるというこれが2点目。

3点目は、料金政策をこれまでの一律料金、全体プール制というのを部分的に解除し、

発想を転換していく必要があるという3点であります。

まず、1点目の規格ですが、例えばカーブの急さであるとか、勾配の急さであるとか、あるいはレーンの数も柔軟に行う必要がある。特にレーンの数につきましては、例えば3車線道路というものを考えて、必ず片側は追い越しができるようにするとか、いろいろ柔軟な発想が必要ではないかと思われま。

次に、ETCを用いてインターチェンジを増やしていくという話を少しさせていただきます。我が国のETCは料金所のゲート、ブースのかわりにETCがついているというのが普通なんですが、そうでは無いETCも世の中にはある。典型的なのがここにありますが、MLFFと書いてありますが、マルチレーン・フリー・フローというもので、何レーンあっても、またどんなスピードで走っていても、自動的にカウントできるというスキームであります。

例がございまして、カナダのトロントという町がございまして。カナダの非常に大きな町ですが、それを外周する大きな高速道路が数年前にできました。これは大体60キロある高速道路ですけれども、トロントの町を外側を迂回する。日本で言うとか感的に言えば、外環よりも外で、圏央道ぐらいの人口密度のイメージでしょうか。そこにインターチェンジが何十となくあります。二、三キロに1回インターチェンジがあります。これは普通の有料道路の感覚では、我が国の感覚では考えられない状況であります。これをどうやっているか。ETCを使うんですが、これはランプにつけた例ですが、こういうふうにガントリーをつけて、この上についているプローブで車を自動的にディテクトするというものであります。

それを拡大しますとこんなふうになっていまして、ETCの例の車載機を判定する装置とこのビデオがついていて、ビデオでナンバープレートをチェックする方式になっております。これは本線上にもついていますので、日本のような距離型の積算料金制ではなくて、区間料金のようにすれば非常に簡単に採用することができるわけでありまして。こんなふうになればインターチェンジの間隔も非常に短いものにできて、アクセスビリティの高い使いやすい道路になろうかと思えます。

最後、料金の問題でございまして。従来は皆さんご存じのとおり一律料金制で全体で採算をとるように料金水準を決める。そうなるように建設計画を決める。こういうふうになっているわけですが、大ざっぱに申し上げまして、例えば都市の混雑しているような区間では、今よりも高くても料金を払って乗っていただく面はありますし、逆にまた、ここまで申し上げてきたような地方部につきましては、むしろ料金を安くするか、あるいは地元車に限り短距離利用に限りうんと安くするか、あるいはただにするか、あるいは夜間はただにするかといういろいろな工夫をすることによって、たくさんの人に使っていただける道路になる。採算が合うということだけが道路の目的ではなくて、たくさんの人が使って、満足していただくというのが道路の目的であるというのを忘れてはいけないと思っております。

以上で前半の話が終わりましたが、後半はまた今度の機会ということで、先生、よろしいでしょうか。

【部会長】 だけど、せっかくやっていただいたので、またゆっくり次回でもいいけれども、きょうざっとでもやっていただけませんか。

【委員】 そうですか。じゃ、ポイントだけ。それでは、Bのほうで道路パフォーマンスマネジメントの導入でございます。参考資料というのが冊子がございますが、その6-1というのをおあけください。これはあるところでしゃべったメモなんですけど、その2ページ目をあけていただきますと、幾つかのキーワードがございます。まず、このところに「道路のもつ交通機能の最大活用」というのがございますが、例えば街路というものは普通は信号機がついております。信号機の制御によって道路がどのような性能を発揮できるかというのは大幅に変わります。道路が技術上、つまりエンジニアリング上100点の機能でつくられたとしても、信号の制御が十分でないと50点の点しか出ません。道路を管理されている方々は、そのあたりに非常に無関心であったと言わざるを得ないと私は思っています。その辺に着目して、つくった道路が十分な機能を活用しているのか、発揮しているのかのチェックをする必要がある。これがまず最大活用です。

次の多能化は、道路というのは決して舗装の上を車がころころ転がるだけではなくて、その下には共同溝があって、電線もあり、通信線もあるし、あるいはその下に地下鉄も走っている。あるいは両側には、先ほど先生からもありましたが、看板があったり、あるいは家が建っている。そのあたりをすべてが道路の空間を利用しているものである。そのグランドプランというのを持たないといけない。つまり何か要求があると専用の許可を出すというスタンスではなくて、グランドプランを立てるんだ、こういうことが必要である、これが次であります。

沿道の総合マネジメント、この辺も先ほど先生がたくさんおっしゃられましたので特にコメントしません。

それから、沿道参加型の道路マネジメント、これも民あるいは市民の方々との協同、これは先生おっしゃりましたので、これもスキップさせていただきます。

最後に、この資料の参考資料6-6というのがございます。6-6、この道路パフォーマンスマネジメントという概念を導入して進めるべきだということを私が書いた原稿ですが、その中に最初のページの下のほうに「顧客サービスと直結した道路パフォーマンスマネジメント」というのを書きましたが、従来の道路管理というのはエンジニアの中だけの管理であって、決してそこで使っているユーザーが、顧客がどのくらい満足してくれるのか、自分のやっている仕事は顧客の満足にどのくらいつながるのかという意識が希薄であったと私は思っております。その細かい話を書いてありますが、内容はスキップします。

次のページへ行きますと、「顧客の納得と支援に基づいた道路パフォーマンスマネジメント」とありますが、実は英国でルートマネジメントストラテジーズという概念がもう既に導入されておりまして、実は私のこれはオリジナルかと思ったんですが、先客がいます、

二番せんじみたいになってもいけないんですが、要するにユーザーや地元の人と道路管理者が一緒になって、セクションごとに、例えば国道1号線の東京 - 品川間はこういう目標を立ててやっていこうとか、そういうストラテジー、すなわち戦略、作戦を立てていく、こういうような作業が行われております。そういう種類のことがぜひ必要であると思っています。同時にまた、こういうたぐいは一刻も早く進めることが大事であって、ぜひどこかの工事事務所等々を題材にして、地元の方々と一体となった社会実験をやってはどうかというのを提案させていただく次第であります。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。大変貴重なお話、ご提案をお二人の委員からいただきました。この後、この2人の委員からの話を中心にしていろいろご意見をいただければと思います。

いかがでしょうか。

【委員】 いろいろなことをたくさんに一遍に聞いてしまったので、頭が混乱しているところがありますけれども、さっきまで午前中は外郭環状道路の有識者委員会というのをやっておりまして、いかにして休工してきた道路がいかに問題かという先生のご指摘のところでもたまたそのことを思い出しました。それは感想なんです、先生のお話の中で、地方の高速道路をもっと活用しろというお話がありました。私は、高速道路じゃなければいけないのか、普通の道路だったらアクセスもいっぱいできて、金も取らなくていいじゃないか、普通の道路で十分なところがたくさんあるのに、何で高速道路をつくらなきゃいけないのかという基本的な疑問があります。

それから、道路は採算だけが目的じゃないよねということなんですけれども、では、採算だけが目的でない、みんなにたくさん使ってもらうのが目的であるということになりますと、当然のことながらこれは経済学の言葉で言うと、限界費用に基づいてプライシングをやらばいいという話になるわけですがけれども、赤字の部分が出てくる、それをどうやって負担するのかという合理的な考え方を考えなければいけないという話になるかと思えます。その点はどうしたらいいのかと頭の悩むところであるなという感想を持ちました。

以上です。

【部会長】 今の先生からの話、先生からお答えいただくのがいいですね。

【委員】 多分先生からコメントをいただけるんじゃないかと思っていたんですが、大事な点は、決して採算をとらないほうがいいと言っているわけじゃなくて、とれるようにスキームをつくらなきゃいけないのは当然なんですけれども、それを従来のやり方のみで話が合うようにするだけではないだろうということを言っているつもりであります。

それから、高速道路のみで地方部を何とかしようと言っているわけではなくて、まず第一は、現在ある高速道路を最大活用できるようにスキームチェンジと使い方のチェンジが必要である。それから、これから何か計画ないし構想を立てるものがある場合については、

それがほんとうにそこでやるのがアクセスコントロール型の高速道路タイプがいいのか、それともそうじゃないほうがいいのかというのが、個々に是々非々で技術的な、あるいは経済社会的な影響を検討して決めるべきことで、ア prioriにどっちがいいと言っているつもりはあんまりございません。

【部会長】 あと、いかがでしょうか。先生、ご質問だけでなく、先生の提案もぜひよろしく願います。

【委員】 またいつか提案を……。

【部会長】 それはまた別の分野についてだから、きょうのところについて、この委員会は決して質問して答えてもらう委員会ではなくて、いろいろ皆さんにご提案をいただくつもりなので、すぐ先生はあれとして、どなたか、ほかの方、願います。

【委員】 1つ教えてほしい質問と私の考えです。先生のきょうご用意されたパワーポイントで言いますと、ちょうど最初のほうの6ページぐらいのところに「我が国の自動車専用道路の分担率が低い理由 - 地域格差」とございまして、こういう形の表を私、初めて見たんですが、いろいろ考えるところがありました。多分私自身もどうなっているのか、わからない点がありますが、おそらく国民的にはどう違うのかとか、それとまた外国はどうなのかというのがあると思いますので1つ申し上げますと、いわゆる自動車を中心とした高速道路というか、自動車を主とした道路について、日本の場合、3タイプだと思うんです。都市の高速道路。これはむしろ管理区分ではないかと思えます。つまり首都高とか阪高とか福岡とかあるわけでありまして、これは有料で、個々の公団の組織ですから、その中での独立採算といってもある程度エリアが限定されている。それから、ルートも福岡はまだつくっていたり、東京でも幾つかできていないところがあるわけですが、大体何をやるかがわかっているということでありまして、それ自体の有料制についても世の批判は大分あると思うんですが、要は何をしていて、どうなっているのかが比較的明確な場所だと思えます。それから、全国のいわゆる道路公団がやっている高速道路について、今、いろいろ、特に地方部についていろいろ議論がある。それから、実は首都圏に暮らしていると、それが少なく、比較的何となく変だとみんな思っているのが、高規格道路でありまして、例えば東京で言いますと東京の国道16号のバイパスが、神奈川県のおよそ相模原市から横浜へ来る区間というのはたしか無料でした、保土ヶ谷バイパスです。それが横浜横須賀道路へ入ってきますと有料区間になるわけでありまして、つまり海外の場合、先生、教えてほしいのは、トロントとかここでありましたが、日本のような形の、つまり一種の無料で比較的高速タイプというものがあるのか。むしろ日本の場合、いろいろな管理区分とか財源とか、今言ったもろもろで分かれているわけです。実態としてもうちょっとすっきりしているのかどうか。今言った特にわりと地域高規格とか、例えば日本で保土ヶ谷バイパスのタイプはわりと実はインターの数が相当多くて、それから、おそらくインターチェンジの問題は人員の管理とか、お金を取ることもありますが、そのための人のかけ方とか、いろいろなことが多分絡んでいるのかという気もしないわけでもな

いんですけれども、そこら辺、いかがなんでしょうか。教えていただけませんか。

【 委員】 いろいろなタイプの国があるようなんですけれども、例えばフランスなんかは、リージョンごとに高速道路の会社がそれぞれ別のものあって、ある部分は完全な民間だし、ある部分は公営企業に近いような扱いになっていて、それぞれが個々に財務上の管理になっている、こういうシステムです。だから、基本的に有料。だけど、アメリカなんかは基本的には無料です。ただ、1950年代ぐらいまでにつくられたターンパイクが何本か東海岸側に多いです。ニュージャージーターンパイクとか、マイアミあたりとか、それについては有料だ。ただ、その後、方針転換をして、やはり地元でちゃんと使ってもらって、生活に密着したようなフリーウエーとしてつくるには、やはりそうじゃなくて、有料制ではないほうがいいということから、その以後は無料で作っているようです。ケース・バイ・ケースじゃないかと思います。

あまり答えになってないかもしれない。

【部会長】 日本の場合、管理区分というのが非常に強く前面に出ているのは、これは間違いないことなんでしょうけれども、どうしても統計をとると、そういうふうな管理区分ごとの統計しかないものだから、そうなるんでしょうけれども、例えばさっきもありましたドイツの高速道路、アウトバーンなんていうのはドイツの場合の一般国道、一般国道でも機能から見るとアウトバーンと変わらないのがいっぱいあるわけで、今の保土ヶ谷バイパスのような。だから、ほんとうは機能ごとの比較をすべきなんでしょうね。よくドイツのアウトバーンは今、1万2,000キロか、日本は7,000キロとか言っていますけれども、それは道路公団の道路とドイツで言うアウトバーンの道路とが1万2,000と7,000だということで、機能から言うと、もっと全然大きな違いが多分あるんでしょう。

先生、そんな実感じゃないですか。

【 委員】 高速道路というのを、日本の高速道路とイメージするか、アウトバーンとイメージするかで全然違って、アウトバーンだったら、どこに行くでも必ず使うというものがアウトバーンだし、日本は、私の場合だと、アウトドアでうんと遠くに行くときに使うものであって、通勤で使うんじゃないよねという世界を、印象を持っています。だから、別物と言ってもいいぐらい。ただし、道路工学的なつくりは似ている。これからつくるもの、あるいは今、我々が持っているものというのをどう使うというのが、みんな一番とっていいのかということを考えるべきということをぜひ訴えたいと思います。

【 委員】 そこで私の意見を加えさせていただきますと、1つは、現在つくってきたストックをいかに上手に活用するかという観点で言いますと、今、地方の道路というのが、例えば地方にある拠点都市の大都市まで入っているのかどうかわかりませんが、私自身、あちこち出張している経験でも、例えば今、住んでいる札幌とか仙台もそうですし、高速道路のインターの位置とかを含めて、それから、肝心の空港になかなかつながっていないとか、千歳空港もつながっておりませんし、どう見てもちょっと変だというのが結構目につきます。

ですから、むしろそういう部分の改善とか、それともう一つは、僕はすいている道路があって全然構わないと思うんですが、問題は、むしろそれを一体だれの費用でイニシャルコストを最初つくるかということと、維持・管理ができるかという、そこに尽きるんじゃないか。ですから、今、そこら辺の話が、日本全体で大分混乱してしまっていて、当然ながらある時期に日本全体の地域の発展なり、場合によっては防衛政策とか、そういうことである場所に道路をつくったとしても、それが維持・管理が地域でできるかどうかを含めて、あるいは国がどこまで面倒を最後見るのかとか、そこら辺をきちんと考える中で自然に結論が出てくるんじゃないのかなという感じがしているんです。

これは6回目の議論とも絡む話ですけれども、限られた時間ですけれども、もうちょっと上手に、私も事務局にぜひお願いしたいのは、単純にただ今、世の中で言われている道路の批判は、確かに当たっている部分は相当多いわけですが、一方で、客観的にどうも事実と違う。それを判断する材料がなくて、ただ、感覚的には都会の住民は不満を持っている。これは全く歴然たる事実です。要するに首都では道路は込んでいる。一方で、地方ですいているというのがあるわけですが、別にそれで構わない場所があるわけで、もうちょっと一工夫できないのかなというのが、これはお願いということで、少し6回目までに考えていただければなど。

逆に言いますと、なぜ、いつの時代に、例えば保土ヶ谷バイパスと横浜横須賀道路みたいな話ができたのかわかりませんが、今後はああいう区間もそのまま維持するのかどうか。これはもともと国道16号の東京の全体の環状線、今の外環圏央道が出る前の国策として首都全体の重要な道路ということで、首都圏整備計画でやった一番メインの道路でありまして、ほぼできてきたわけですが、じゃ、管理規模がこんなになって、これ、どう見ても変なわけですので、もうちょっとできてきたストックを上手にどう管理していくかということもやるだけでも随分国民な印象が違わないかという感じがいたしますので、そういうところを、今できているストックをいかに上手に、それは今、さんおっしゃっている、いかに使われるかという部分と同じ、私も共感する部分があるんですが、私は前回、大都市部の比較という話を報告しましたので、やはり共通する検討する課題はあるなという感じはきょう、いたしました。

【部会長】 ありがとうございます。

私は、先生のさっきの話というのは、大半のところ共感する部分がはっきり言って多いと言っていいと思います。特に例えば高速道路の暫定2車線、あれは前から僕は言っている話なんです、高速道路は本来4車以上であるべきだ。だけど、交通量もないし、お金もないから、最初は2車で作って、そのうち4車で作るという話ですが、将来、モータリゼーションがどんどん進んでいるようなときなら、そういうふうに段階的に増えていくというのも大いにあり得るんでしょうけれども、今のような成熟したところで、そんなのは滅多にない。今、2車でいいのは将来とも2車だ。4車が必要になりそうなのは、今もう既に必要だということで、ああいうふうなむだなことはする必要はないと思っている。

それよりも、高速道路は何も4車でなければいけない理由はないわけで、それよりも安全にスムーズに走ればいいわけで、たとえ2車であっても安全にスムーズに走れるような設計、構造を考えればよろしいと思っているんですけども、先生にもそういうことが出ていたので、私、我が意を得たりという感じだったんです。

あと、それ以外の、先生のご意見等もいかがでしょうか。

【委員】 きょうは地域の魅力がテーマということなので私が考えていたのは、その魅力というのが、国全体の道路網としての魅力や優位性ということではなくて、それがそれぞれの地域の魅力ということになると、だれがその魅力のありようを決定するのかというのが重要なポイントになるということです。道路行政というのは、中央の国交省がランドデザインを行うという役割がありながらも、地域の魅力というところに立ち入るとすると、地域の魅力のあり方に関する意思決定権者の問題が、言い換えれば分権の問題が議論として欠かせないと思います。その話がきょうあまり出なかったのが気になる点の1つです。

あと、もう一つは、地域の魅力のあり方に関する決定権というのが地域自体に属するというのであれば、つまり魅力自体の設計権が地域という主体者に属するとするのであれば、その実現のための財源の話が問題になります。きょうも先ほどの先生のご指摘にもありましたけれども、都会で渋滞している道がいっぱいあるのに、何で地方で使われない道路がどんどん作られていくのかということともあわせて、どこにどういう道路を引くかということと、その財源をどうだれが負担すべきかという議論に踏み込んでいかないと、地域の道路の魅力というテーマは完結しない。きょう私が皆さんのお話を伺っていて、

先生のお話も、先生のお話も、大変参考になりましたし、内容についてはほとんど異論はありません。ただし、その前提として、だれがどういう道路をどういう思想でつくと決めるのか。その場合の財源を誰がどう負担するのか。この問題がクリアされた上でこそ、きょうのお二人の委員の御意見が一層生きてくるものと思います。この部会ではこの議論について逃げないで取り組むべきではないでしょうか。

【部会長代理】 さっきの画面の中で、言葉は出して触れなかったんですけども、生活インフラの総点検という言葉は出していたんですけども、これはある社会資本をどう使うかということで、P Iというのは確かに今までも行われていたんですが、これは前々回の社会資本整備審議会の本審でも申し上げましたけれども、国民がほんとうにユーザーとしてどういう道路を求めているのか、どういう道路を嫌っているのか、道路のつくり方や直し方や拡大の仕方のどの辺に合意して、どの辺を拒否しているのか、これがわかったようで実際のところわかっていないというお話を申し上げて、社会資本整備の中の特に生活回りにかかわる生活インフラの総点検、つまりインフラコンセンサスみたいなものやってみて、もう一回耳を研ぎ澄ませてみてはどうかということをご提案申し上げたんですが、PPPという話の底に流れるのは、実はそのことでありまして、もう一回素直な耳で国民が国に求めているもの、行政に求めているものを総洗いしてみる意味が私はある

だろう。そのはしりとして、さっきの電柱の話や自転車の走るところがないとか、橋の風とかというユーザーサイドのきめの細かい出てきそうな要求を私が先行的に捨ててみたんですけれども、そういうことが行われるということが前提にぜひ欲しいなど。これは皆さんのご指摘と全部一致はしていませんけれども、そんなことを申し上げたかったことは事実です。

【部会長】 道路局サイドで何かご意見がございましたら、どなたでも結構ですので。

さっきの 先生の話と関連して、私のこれは意見なんです、私は双子の赤字というのか、採算は悪い、それで使われない。それが最悪のケースで、採算がよくて使われるというのは、これはどこでも一番いいに決まっている。だけど、採算が悪くて使われないのはいけないので、採算が悪くても使われる。これが私は社会資本の原則である。採算が問題なのではなくて、使われないことが問題だ。私は学生に講義していて、社会資本の話をするときいつも社会資本の例として挙げるのは、これは道路でも港湾でも何でもなくて公衆便所なんです。公衆便所はだれもがみんな使える。だけど、あれをだれか金を出してつくるのかというと、だれもつくらない。だから、社会全体であれをつくるんだ。だけど、あれの採算性なんていうのはまず議論されることはない、場所によっては有料でやるところもあるでしょうけれども。だけど、あれで採算が悪いからといって、だれも文句は言わない。だけど、あれを例えば人のいない山奥につくったとしたら、これはたちまちにして、むだだ、ばかなことをやるということで非難を受ける。すなわち採算性が問題になるんじゃない、使われないことが問題なんだ。使われるように我々としては最大限の努力すべきだというふうに思っているわけで、そういった意味で 先生の話というのは、大体そういうふうな趣旨だったのではないかというので、私も意を強くしている次第です。

【事務局】 先生に啓発されてというか、触発されて言うような感じになるかもしれませんが、 先生がご報告いただいたようなことは、ちょうど我々も反省点として思っていることが多くて、ちょうど長期に向けて議論をしなければならない点を幾つか指摘いただいて、正直、耳の痛い部分もございましたが、避けて通ることなく議論を深める必要があると思っておりますが、ただ、先生のご報告になった部分で私は幾つか議論を整理した上で認識しないと議論が混乱するなと思っているのがありまして、例えば高速道路で言うと、有料制をしいているがゆえに起こってきている問題、例えばインターチェンジの間隔なんかはまさしくそれなんです、インターチェンジの間隔論なのか、有料制なのかという話、あるいはネットワークの完成度みたいなもののレベルがどこまでであるがゆえに、専用道路の分担率がどうなっているかというような部分もあって、 先生からドイツの1万2,000キロと我が国の7,000キロというお話がありました。したがって、何ページ目かの分担率の高さというのものすごく響いているでしょう。

それから、国土の成り立ちというか、こんなに細長いところに、人口分布が3,000万もの集積があるという特異な形態です。あるいは東海道メガノポリスみたいなところにほとんど集中しているということと、ものすごく分散型である国土を持っているところとい

うものとの違いから来るいろいろな要因もあるということだとか。

それから、先生のご議論の中からは、例えば阪神・淡路が起こったときの私は最大の反省の1つが、あの須磨の断面とか神戸の断面にすべてのインフラを、交通インフラで言うと投入してしまっていることで、我が国が国土のリダンダンシーというか、フレキシビリティというか、そういう意味で道路の提案もしてこなかった。つまり、需要を追いかけることが善であったということ、我々は、我々側もそうだったし、批判側もそれで主張しているという部分を、これから道路の計画の中でどうやって回復していくかということになると、どう考えたらいいんだろうかなということも思わせていただきまして、幾つ具体的にご提案いただいている高速道路のつくり方等々につきましても、我々が今度、長期でちょうどこういう議論を参考にさせていただきながら打ち出したいなと思っているところなんです。今申し上げたようなことについてはまた今後具体的に議論を深める中で、先生のご指導を得たいなと思っているところでございますので、よろしくお願い申し上げます。

それから、先生からご提案いただいたところは、ちょうど先生、生活からと言われましたね。私はこの議論が始まる実は2年ぐらい前に、我々、いいかげんな言葉の使い方をすると、ジャパニーズドリームというか、我々の暮らしが今後どうなっていくのかを見据えた上で、もう一度インフラに振り返ってこない、インフラのほうから見ていたんじゃないかというのを思っていたことがありまして、もっとわかりやすい言い方で言うと、道路にしても、住宅にしても、数を追いかける、戸数を追いかけるということが必ず善だった、あるいは広さを追いかけることが善だったというのがものすごくわかりやすいんですが、じゃ、それに質をつけたら、もうそれは人、一人一人によって価値観が全く異なるわけで、じゃ、それはどういう暮らしを実現しようとするのを応援するインフラなのかというのを持ってこない、解が出ないんです。ということをやったんですが、道路局長として答えを言うということになると、メニューの多様さというか、ということ先ほどのお話ですけれども、だれがそれを決定して提供メニューに載せるのかということであろうと思っていて、そういう意味でも少し第1回の委員会のときに地方と国、あるいは個人と公、公と私との関係論をもう少し整理する必要があるという認識を述べましたが、そんなことで考えてみたいなと思っています。

ありがとうございました。

【部会長】 いかがでしょう。先生の話は大変参考になったんですが、特に私、4のところの道路整備とプロセスの評価、この種の問題というのが、こうした審議会でもとにも俎上にのったのは初めてではないかと思うんです。ぜひこの問題というのも今回の答申の中では、私としてはちゃんと取り上げたいと思います。

【委員】 後ほど多分会長からお話があるとは思いますが、逆に伺いたいのは、問題は、6回目が既に日にちも決まっています、すべからく改革するということは、つまり中間まとめの一つの方向性をそのとき議論するようになりますが、これは各委員が分

担して何か書くのか、事務局で少しご用意するのか、あるいは会長が執筆されるのか、そこら辺は何かお考えがあるのか。

それと、実は我々の発表、おそらく次回も 先生、先生、発表がございませうが、これはむしろ事務局から出したものを、我々でむしろそれをたたき台で議論したほうがいいのか。道路財源の問題、それから、初期投資でだれがつくるのか。国がつくと補助金ということがあると思うんですが、だれが管理していくのかという問題、それに対してきちんとしたこういうのが要るんですよと哲学をつくれれば、自然に国民は道路財源を維持して、むしろ今度こういうのをやってほしい、自然にそういう流れになるはずなんです。そこがないと細部は何でも通れないと思ひまして、つまり、そういうきちんとしたものがあれば当然ながら、既存のストックの改良もできるし、いろいろなことが可能なわけですが、むしろそういうことは必要ないというか、別のことを日本全体でやるべきだということになれば、当然やりたくてもそれはできなくなるわけでありまして、そういうような財源の問題のことをだれが提案するか、踏み込むかとか、そこら辺も会長に伺ひたいです。どういたしまししょうか。

【部会長】 第6回までは委員の方々になるべく自由にご意見をいただこうと考えているわけですから。それに付随して事務局、すなわち道路局のほうからいろいろな資料や何かも出してもらおう。その6回に当たって各委員の意見が出てきたのを、第7回論点整理と書いていますが、ここで事務局の方が中心になっていただいて、今までの意見、随分いっぱい多岐にわたっていますから、整理して、系統立てなければいけない。それから、使える意見もありますが、ちょっとだめなものもあるかもしれないというわけで、その辺はちゃんとやる。

それを第7回にやりまして、その先がここでの仕事のほんとうの仕事になるわけで、事務局と一緒に答申案を作成していくというくらいの段取りになるのかと思いますが、どうですか、そんなところでそちらのお考えは。

【説明員】 第6回については項目も大変多うございませうし、かなり専門的な分野もありますので、お一人では大変かと思いますが、少なくとも今までご登場願っていない先生にはぜひ、有料道路制度でありますとか特定財源制度の關係を中心にいたしましてご意見をいただければ大変ありがたいなと思ひています。

あとそのほか、もしできれば 先生に市民参加とか、先ほど不十分になりましたユーザーニーズというか、そういう観点のご意見もいただいたらいいんじゃないかと思ひます。あと、専門的になりますので事務局としても必要な資料は提出をさせていただきたいと思ひております。

【委員】 今のは喜んでやらせていただきますけれども、それ以外にキーワードでこういうところも考えたほうがいいんじゃないかなということで、ひょっとすると 先生のところに出ているかもしれないんですが、申し上げると、道路とその周辺とのリンクの問題、例えば立体道路制度というのは大変前向きにつくられた制度ではあるけれど

も、自動車専用道でないとなかなかうまく使えない。その根拠がどれほどのものかというところ、そうとも思えない面もある。例えば自由通路なんていうのを道路にできるようにすれば随分話が変わってくるとか、あるいは踏み切りというものは道路と鉄道の接点なわけですが、その接点というのを道路がどう考えていくのか。あの安全の問題や渋滞の問題を道路がどう前向きに考えていくかによって、世の中は相当に変わるというたぐいのことも、どこかで一回ぐらい話題にはいかがかなと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

何かほかにありますか。少なくともこの6回終わるところまでは、今までのタブーみたいなものは全く無関係に皆さんにご意見を言っていただきます。

【委員】 1点、私のときの発表と2回目と絡むんですが、5回目ないし6回目のときに可能な範囲でデータとかご説明をお願いしたいんですが、現状の都市計画道路、私としては国の地方分権以前のものについては、最後の面倒というか、後始末をちゃんと国でしてほしいとお話ししましたが、現状の今の最近の10年ぐらいでも結構なんですが、トレンドで、とにかく都市計画道路の整備、ほんとうに完成するには100年かかるのか、200年かかるのか、例えば東京の区部とか大阪等、全国含めて、客観的に割り返せば出ますので、そこら辺が、現状のそういうものがどのくらいあるのかという話と、逆に言えば、それは全部整備すべき道路ではないかもしれませんが、それだけの延長のものをどうするかで、国としては少なくとも方向性は出して、分権ですからある程度それは当然、都道府県、市町村、全部一緒の話でしょうけれども、こういうのをこの時期に人口が少なくとも当面下がっていくというのがわかっている時代の中ですから、決着つけるべき時代なのではないのかな、政策論としてですね。物としてというのはなかなかそういかないと思うんですが、ですから、その議論の素材になるような、つまり純粋な単純なデータで結構ですので、こんなところがまだたくさん残っているよとか、1年間にほんのわずかしかやっていないでも結構ですので、少しそこら辺を考えていただければなと思います。

【部会長】 大丈夫ですか。

【説明員】 わかりました。

【部会長】 全部でなくてもどこかの例示的なものであってもいいんでしょう。

あと、いかがでしょうか。何かご意見がある方。

【委員】 今、6回、7回についての議論の内容についての提案が出ているようなので、私も1点申し上げたいと思います。本分科会の第1回の冒頭で、この基本部会のアウトプットとして、コンプリヘンシブなものではなくとも、流れを変え得る象徴的なもの、シンボリックでインパクトの強い政策や提言を出せると良いということを申し上げたと思います。第6回、第7回の議論についても全く同様に感じておりまして、道路行政の進め方や改革のあり方に関しても、なるべく提言がシンボリックなものに収斂していくような論点整理がなされるのが望ましいと思います。それは料金の話だったり、制度だったりなのかもわからないし、あるいはとにかく国家的に全力を挙げて外環を強引に通すとい

うような具体的なプロジェクトの話でもいいし、どういうものでも構わないから今までで
きなかつ国民に判り易い大きな変化に結びつくようなことができるような
アウトプットに収斂していく会議になると良いなと感じております。

【部会長】 あと、いかがでしょうか。少し数分時間がありますが、もしよかったら後
ろの方、何かご提案でもあれば承っておきますが、よろしいでしょうか。

あと、道路局の皆さん、何かご意見がございましたらこの際。よろしいですか。

専門官、よろしいですか。

それでは、きょうは 先生と 先生から大変密度の高いお話を伺いました。次回は
13日になりますが、お二人の方にお話を伺う。それから、さらに外部の方からヒアリン
グをするということで、4人のお話を聞くこととなります。よろしく申し上げます。それ
では、きょうは長時間、どうもありがとうございました。

- - 了 - -