

平成14年5月13日

【事務局】 それでは、社会資本整備審議会令第9条第1項に対します定足数に達しておりますので、社会資本整備審議会道路分科会の第5回の基本政策部会を開催させていただきます。

お手元に本日の資料をお配りしてございますが、配付資料一覧のとおりお配りしてあるかどうかにつきましてご確認をいただいた上、もし足りなければお申し出くださいませ。よろしくお願いいたします。

それから、本日は今後の道路行政のあり方等につきましてご意見をちょうだいするために、宮古市長の熊坂義裕様、それから愛媛大学教授の柏谷増男様にお越しいただいております。よろしくお願いいたします。

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】 それでは始めます。

前は「地域の魅力を育てる」というテーマでさんとさんにペーパーを出していただきまして、それをもとにして議論しました。今日は、まず最初に前回のおさらいという意味で、まず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てもらいましたので、それを説明していただきます。

【事務局】 それでは、資料1がお手元にあるかと思えます。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、「地域の魅力を育てる」というテーマで部会長代理から提案をいただきました。国土の基本政策は都市再生と地域再編が2つの柱だということで、このうち地域再編のほうについてご提言をいただきました。地域再編の方向性の中では、地域生活圏を考える必要があって、地域計画と道路整備の整合性でありますとか、道路整備とそのプロセスの問題についてご意見をいただきました。さらに4番目といたしまして、情報公開と責任ということで、情報の共有と説明責任を果たすということ、その結果、責任を共有するという3段階を経ることで公と私のパートナーシップが確立できるのだというご意見でございました。最後に美しい国土づくりのためにということで、現場感覚でインフラのきめ細かい総点検も急務ではないかというご意見でございました。

続きまして、次のページでございますが、委員から提案をいただきました。まず最初に「台から人へ」とか、「使える道路へ」とか、機能を最大限に引き出す工夫、マネジメントが基本という基本的認識を示された後、大きく2つのご提言をいただいております。一つは、地方部の高速道路のパラダイム転換ということで、高速道路の利用上の問題といたしまして、特に地方部の高速道路について高い料金、町を迂回しがちなルート、長いインター間隔がその原因だということでございます。地方部の高速道路を活用する必要性と

いたしましては、安全性の向上、環境負荷の軽減等が見込めるということでございます。これらの原因は、東名・名神の計画思想をそのまま地方にまで持ち込んだのが原因ではないかということで、今後の地方部の高速道路のあり方につきましては3つございます。1つ目は構造基準の緩和など最適な構造の採用。2つ目といたしまして、ETC専用インターなどを追加することでインター間隔を縮小すべきだといったこと。3つ目が料金でございまして、新聞にも大きく取り上げられましたが、ETCなどを活用した料金の弾力化ということで、混雑区間につきましては、ピークシフト誘導料金的な利用の高度化、非混雑区間につきましては、現道からの転換料金といったことで利用拡大を図るべきであるという内容でございます。

大きな2つ目が、Bに書いてございます「道路パフォーマンスマネジメントの導入」ということでございまして、道路の機能と空間の総合管理のために、沿道参加型のマネジメントを重視するというので、直ちに、そのための社会実験を全国でスタートすべきというご意見でございました。

お二方の提案を踏まえまして、その後、議論に入ったわけですが、次の3ページ、主な意見を整理させていただいております。既存道路の有効利用ということでは、採算が悪くて、なおかつ使われないというのが双子の赤字ということで問題があるということでございます。既存の高速道路を十分に活用すべきという議論、それから、これからつくる高速道路は、採算性も含め十分に検討することが必要だという議論がございました。それから、個性ある地域の形成というところでも、高速道路につきましては、将来的に四車線というのは、将来の成熟社会、人口が減るということを考えるとなかなか無理があるのではないかとということ。それから、生活インフラの総点検ということで、素直な耳で総点検を試みる必要があるのではないかとといったようなこと。それから、我が国の自然条件・社会条件の違い、リダンダンシーの確保などは今でも非常に重要な課題であって、需要追随ではなくて、暮らしに対応したインフラという観点から考えることが必要であるというご議論がなされたところでございます。

非常に簡単ですが、前回のおさらいは以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。いかがですか。これで先生方の意見のポイントだけですが、入っていますでしょうか、あるいはほかのご発言……。

3番の個性ある地域のところの高速道路の暫定二車線というのは、「将来の成熟社会」と書いていますが、「将来の」というよりも「車の成熟社会に入りつつある」と、そういう意味でございまして。

それでは、前回のおさらいはこの辺にしまして、もう一つ、今後のスケジュールを事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】 資料-2は毎回同じような様式で整理させていただいております。今回が第5回ということでございまして、次回が第6回、5月22日ということで、「進め方を改革する」というテーマでございまして、第7回以降につきましては、別途、日程調整の日程

表を配らせていただいておりますので、それに従いまして今調整中ということでございます。

簡単ですが、スケジュールは以上です。

【部会長】 ありがとうございます。こういうことでよろしいでしょうか。

それでは、本日の主たるテーマであります「安全を守る」「環境を保つ」ということにつきまして、まず最初に 委員からご意見をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【委員】 でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

私は、少子高齢化と地域環境をどうつくっていくかということが専門テーマでございますので、本日は、人口減少が進み、高齢者が増えていく時代に求められる安全な道路・交通環境の創造についてお話をさせていただきたいと思っております。

こちらは本日お話をさせていただく内容でございます。まず初めに、我が国の道路の現状についてどのようなことが言えるか、私の個人的な認識をお話しさせていただき、次に皆様、よくお聞きになっているとは存じますが、日本の少子高齢化の状況について一言おさらいをさせていただきます。さらに、今後の道路に求められる基本政策とその各論についてお話をさせていただきます。途中、図表等がパワーポイントの中ではやや小さくなっておりますので、お手元にお配りしております資料3もあわせてごらんいただければ幸いに存じます。

まず、1番目の道路についての現状認識でございますが、都市部の幹線道路整備、沿道の景観など、幾つかの課題を残しているとは存じますが、今日、ここに出示をしましたように道路の量的ストックはある程度まで満たされてきていると思っております。しかしながら、今後、2006年をピークに人口減少が始まること、さらに急速な勢いで少子高齢化が進展することを考えれば、判断力や反射神経に衰えが見え始める65歳以上の高齢者も安全に道路が利用できるような安全性の確保が必要です。また、2020年には、高齢者の中でも75歳以上の後期高齢者が65歳から74歳の前期高齢者を上回ります。当然、女性の単身高齢者も増加してまいります。つまり、車を運転しない、歩くことを中心とした高齢者の安全性も視野に入れなければいけません。車中心から歩行者中心にということです。

我が国の高齢社会には2つの異質な問題が存在します。つまり、高齢者の数自体が多いのは、私たちが住む東京圏など大都市圏でございます。こちらは高密度社会の中での高齢化を経験します。またもう一つでは、急速に人口が減る過疎地の高齢者の安全をどう確保するかということです。つまり、道路は国民生活を支える最も基本的かつ根幹的なインフラでございますけれども、今日のような財政的制約や公共事業への批判が強まる中、新規投資については選別的に行い、現在ある既存ストックについて高齢者の安全性を確保するような質的向上が図れるかどうか、こういうことが必要ではないかと存じております。

こちらが厚生労働省の国立社会保障・人口問題研究所による日本の人口減少・少子高齢化でございます。中位推計によりますと、2000年から2050年の50年間の変化で、

総人口は1億2,693万人からおよそ1億60万人、これはスウェーデン3カ国分の人口減少に匹敵します。また、50年後には老年人口、65歳以上の人口でございますが、およそ現在の2,200万人から3,586万人に急速に増加します。これを比率で見ますと、高齢化率は35.7%、すなわち働き盛り2.8人で1人の65歳以上の高齢者を支えるということです。総務省の統計では、現在、島根、秋田、高知といったところは、既に高齢化率が25%、4人に1人が高齢者になっております。東京、千葉、神奈川、埼玉の東京圏かつ大阪圏の高齢者を合わせますと、65歳以上の人口の3分の1を東京圏、大阪圏で占めているという状況でございます。

このような中で道路に求められる基本政策とはどのようなことでしょうか。

まず1つ目は、高齢者を含むすべての人が安全に歩ける道路環境をいかにつくっていくかということです。これは、よく言われますが、コンパクトなまちづくり、歩いて暮らせるまちづくりでございます。市街地の駅や商店街、病院、福祉施設を中心に、こうした拠点施設を結ぶ道路において、幅の広い歩道を確保していくということ、車いすが2台すれ違えるようなゆったりとした幅の広い道路を確保していくということ。さらに歩行空間のバリアフリー化でございます。これは単に安全に歩けるということだけではなく休めるたまりの空間も必要だと思えます。当然のことながら、電線の地中化なども行っていかなければいけません。

次に、既設歩道の段差・傾斜・勾配の改善でございます。現在の歩道の中にも、車いすを走行させていますと、自然と車道のほうに流れていってしまうという道路がございますので、こういうところは改善を施していかなければいけない。

さらに、車だけではなく、ほかの交通モードとの結節をどういうふうにとっていくかということです。マイカーで鉄道の駅まで乗りつけて、そこで公共交通機関に乗りかえて公共交通機関を利用するという。交通広場をきちんと整備して、鉄道など公共交通機関に乗りかえがスムーズに行える、こうしたことについても配慮が必要でございます。

また、寒冷地では、冬場、凍結をしたり、雪が積もった状態で高齢者が安全に歩くことができない。こうした寒冷地での高齢者の安全についても配慮していかなければいけません。

こちらはお手元でご確認をいただきたいのでございますけれども、でこぼこの歩道をきちんと改善して段差の切り下げをきちんと行って、車道から歩道に車いすでも渡れるようにした歩道の例でございます。先ほど、たまり空間と申し上げましたけれども、単に歩けるということだけではなく、だれもがいつでも気軽に休息できること、さまざまな情報発信ができること、また、さまざまな交通モードの結節をつくっていく。こうした機能を有していくことが必要ではないかなと思えます。ちょっとごらんいただきにくいんですけど、下の写真が江戸川区のバス駐車場の例で、きちんと高齢者が休んだ状態、腰かけた状態でバスを待てるようになっているのがごらんいただけると思えます。

2点目は、歩行者や自転車の利用を優先した生活環境ゾーンの形成でございます。現在、

住宅地の中に不要な通過交通が入ってきて歩行者が安全に歩くことができないような道路がございます。当然のことながら、ゾーンの外周を形成する幹線道路をきちんと整備して、不要な通過交通を住宅の中に入れない、住宅地内の通過交通を抑制していくということが必要です。また、見通しをよくし、歩行者が安全に歩けるように交差点の改良も行っていかなければいけません。さらに、歩車共存道路、最高速度の区域規制を行い、またハンプを設置することによって、車の走行速度を減少させ、歩行者がきちんと歩けるような配慮が必要です。住民参加によって我が町の交通安全について総点検をしていく、自分の地域の交通安全の問題について住民が認識する上では、どこが危ないのか、ひやり地図を住民が作成するといったプロセスも必要ではないかと思えます。こうした安心して歩ける歩行空間については、平成13年の道路構造令の改正で既に着手されていますけれども、今後、これについてもまた重点的に、継続的に取り組んでいただきたいと思います。

これが一小学校区を中心としまして生活環境ゾーンのイメージ図でございます。少し小さくて恐縮でございますが、ゾーンの入り口には走行制限の標識をきちんと設ける。クラックをつくって、車の通行部分をジグザグに蛇行させてスピードが出せないようにする。道路に凸部をつくって車のはねるような状態に、スピードが出せないような配慮とか、右側にはたまりスペースを設ける。無電柱化・緑化によって沿道の景観を向上させるような例も掲載させていただいております。

3番目が、安心して社会経済活動を営める道路インフラの確保でございます。これには4つぐらいの問題が含まれるだろうと認識いたします。1つ目は、我が国の地理的な特色、自然的な特色によって脆弱な国土で災害が頻発しているということです。2番目には、我が国は諸外国に比べ交通安全性が非常に低い。3番目には、最初にお話をしましたとおり、人口減少が進むと、地域にいて、その地域で医療・福祉、教育、消費といった基礎サービスが整わないような地域も出てくるということです。さらに、高度成長期以前につくられました道路施設が老朽化してメンテナンスの時代を迎えているということです。こうした現状を考えますと、道路の延長だけではなく、道路整備が国民生活にもたらすサービス向上とはいかなるものか。コストの最適化と最大の効果がもたらされるような道路整備はいかにあるべきかということ視野に置いていかなければいけないのではないかなと思えます。

これは1番の脆弱な国土の我が国という例図でございますけれども、図表が小さいのですが、全国で管理延長17万9,000キロある中で、豪雨等によって事前通行規制が生じる区間というのが約1万9,000キロ、これが10%でございます。左から2列目でございますけれども、28万時間ぐらい通行規制が行われている、非常に時間的な損失が大きいという例でございます。

こうした脆弱な我が国の現状を受けて何が必要かということが、ここにお示しさせていただきました項目でございます。まず1点目は、災害から地域・生命を守る道路が必要ということ。現在、障害者の中で65歳以上の高齢者が6割を占めます。何か有事のとき、

非常時には高齢者は災害弱者となってしまう可能性もございます。そうしたときに、一つの道路が分断されたときにも安全に避難できる代替性を確保していかなければいけません。また、阪神・淡路大震災のときにもございましたけれども、幹線道路沿いの建物がつぶれてしまった、もしくは燃えてしまったということで緊急車両が走れない、こうしたことがあってはいけませんので、幹線道路沿いの建物の不燃化や耐震化、つまり、道路と都市計画、住宅のセットで考えていく必要があるのではないかと思います。マクロ的な情報は今日、たくさん存在しますけれども、高齢者にとって必要な情報というのは、自分が避難すべきところはどこなのか、非常にミクロな自分の行動を規定するような情報でございます。そうしたときに、交通量や災害、気象情報、そうしたものがリアルタイムにとれるようなスマートWay等も必要ではないかなと思います。

2番目が、諸外国に比べ低い交通安全性でございます。これは皆さん、ふだんよく目にされている数字だと存じますけれども、近年減少しているとはいえ、事故死者数が8,747人、死傷者数が最悪を更新しておりまして、118万人でございます。これは先進諸国の中で、国際的に見ましても事故発生率が非常に高く、特に歩行者や自転車、歩いている人たちの事故発生率が高い。とりわけ、今後、高齢者の自動車運転中の事故が急増するという見方でございます。

これは事故の伸び率をお示ししている図表なのでございますが、まず、お手元の資料でブルーで伸びているところがあるんですけども、65歳以上で自動車事故が非常に増加しているということがお読み取りいただけますし、右側に目を移していただきますと、年代が進むにつれて反応時間が低下するという高齢者の身体特性がお読み取りいただけると思います。その下のところでは、平成32年の高齢者の比率をもとに免許保有者数を試算しますと、赤印のところでは免許保有率が、平成12年の33%が70%ぐらいに伸びる、高齢者で運転をする人が増えていくということがおわかりいただけると思います。その伸びに乗じて、運転中死亡者数が増えると仮定しますと、高齢者の運転中の死亡者数、平成32年に2,402人になってしまうということです。

これも時間の関係で詳しくご説明することは省略させていただきたいと思いますが、高齢者の死者事故数は赤線のところでお示したように増加傾向にある。死傷者数の36%が65歳以上の高齢者であり、これが国際的に見ても高いということ。また、左下のところに、65歳以上の歩行者数のところが非常に多いということ。歩行中死者数の約6割、自転車乗車中死者数の約5割が高齢者。高齢者が非常に交通事故の犠牲になっているということがおわかりいただけると思います。

こうした中で、まず道路に求められることは、高齢者が安全に運転できる道路ではないか。混雑度に比例して事故率が高くなっていくというのは自明のデータでございますので、道路ネットワークを整備してまず混雑解消する。交通の需要を抑制していくような取り組みが必要だと思いますし、単に安全な道路をつくるだけではなく、道路管理者と交通管理者が連携して、違法駐車や速度違反の取り締まり、つまりハードとソフトの一体化をして

いかなければいけないということです。また、データベースから抽出しました事故の多発地点、全国に3,200カ所ございますけれども、その周辺において、交差点の改良や歩道の整備、道路照明の設置など事故の削減策を重点的に行っていく必要がある。警察のほうで、どのような事故がどういうときに起こったかというデータがありますので、こうしたものをきちんと分析し、それを対策に生かし、対策をした後、どのような効果があったということも検証していかなければいけない。

次は、過疎地域など基礎的サービス、医療施設のアクセスに地域格差があるということです。これは1時間以内に到達可能な高次医療の施設数がどれくらいあるかということをお示したものでございますけれども、1カ所しかないのがピンクでございます、4カ所以上あるのがブルー。地域によっては、1カ所しかないという地域が多いと認識いただけると思います。

こうしたときに、基礎的なサービス基盤が整わない地域についてはどのようにすればいいか、道路で隣接地域を結び、暮らしの質を高めていく必要があると思います。最初にお話をしましたように、過疎地では基礎的なサービスが整わないところがある。こうしたところに、きちんと道路をつくって、広域の地域間で、隣接の地域間で施設の相互利用を押し進める。そうすることによって、1つの都市にすべての施設があるというフルセット型の施設は不必要になると思います。また、これは非常に誤解を受けやすいということだと思いますけれども、都市的生活と農の体験ということですね。人間は都市的な生活を享受したいと思っておりますけれども、都市的な生活に寄っていくと、貴重な自然や有効な農地が荒れていく、そこを管理する人がいないということになってしまいます。つまり、都市に住んでいながらも通勤型農林業をして、雇用確保と農地・森林の保存をしていく必要もあるのではないかと。これは日本の隅々まで道路を張りめぐらせろということではなく、これについてもやはり選別して行っていく必要があると思います。

次は、老朽化が進む道路施設のところでございます。これは、今後、老朽化した道路施設が加速度的に増加するという図表でございます。全面的に全施設量の40%を占めているものが、高度成長期に大量に建設された道路でございます。こうしたところが既に更新時期を迎えている、更新時代が始まっているということでございます。

これについては、適切な時期に維持管理を行っていく必要があるだろうということです。アメリカ合衆国でも実際行われておりますように、適宜、メンテナンスを行ってきた結果、必要な時期に必要な投資を行って維持管理を行ってきた結果、それがトータルとしてのコストを安くしているというデータも得られているようでございます。

アメリカ合衆国の例でございますけれども、I S T E Aによって道路整備の財源が確保、補強された結果、左側がかけられてから約70年の橋、それがきちんと補修されて道路施設が再生された。また、これはある一定期間使えるようになったということでございます。こうした補修についても計画的に行っていかなければいけないという必要性を感じております。

国民の要求レベルの高まりに応える道路でございます。こうした更新の時期を迎えている道路について、更新時代が始まっている道路についてどのようなことをしていけばいいか。新規建設をこれまで重視してまいりましたが、点検・維持・補修体制を強化する。これはマクロな視点とともに個別道路へのミクロな目配り。何を言いたいかといいますと、道路の瑕疵検出の中で非常に大きくなっているのが、穴ぼことか、段差が増えているという小さなところに国民の目が行っております。こうした個別の道路の状況がどうなっているのか、コンディションがどうなっているのかというミクロな目配りが必要でございますし、きちんと社会インフラのライフサイクルをマネジメントする。建設をするときから、こうしたマネジメントしやすいような社会インフラをつくっていく必要があるのではないかなと存じます。

これで最後でございます。以上、駆け足でお話をさせていただきましたけれども、安全な道路・交通環境の創造によって、私は、人口減少社会の交流が促進されると思いますし、今後増えてくる高齢者の中でも、ほとんどが元気で意欲的で活力ある高齢者でございます。そうした高齢者に社会参加を推し進め、モビリティを高めることによって余暇、消費等も推し進める。結果として経済成長に寄与するような福祉的な効果が出てくるのではないかなと思います。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。安心・安全にかかわる広範な問題につきまして大変よく整理していただいて、明快にお話ししていただいたと思います。時間がなくて申しわけないです、また後ほどディスカッションのときにでもお話ししていただければと思います。

その次にもう1人、部会長代理からお話をお願いいたします。

【部会長代理】 前回に引き続きですので、あまり時間をとらないように気をつけますが、さっきのまとめでおさらいしていただいたとおり、前回、国土編成のグランドデザインという大きなテーブルの上に乗せて、道路行政の位置づけをしてみたことと同様に、我々、これから、ある行政項目を考えると、その直接的な行政項目のルートから直接入らずに、一度、大きなテーブルに乗せかえながら、その中でその行政項目はいかなる役割を、いかなる省で果たすべきかという考慮のやり方がこれから必要だろうという例示で前回申し上げました。このページは前回のおさらいです。

次のページをお願いします。今回は、道路行政で環境対策をどうできるかとなげないで、環境政策という大きなテーブルの上に乗せかえたときに、道路はそのために何ができるのかと考え直すことが私の言わんとする行政の対応の入り口の変更ということにつながるという意味で紙をつくってみました。環境政策の上に乗せた道路行政というのを具体的に追求していきますと、上の2つの枝分かれ、これは1つの分類で、またほかにもご意見があるかと思いますが、自然、地球環境という分野と社会・生活環境という分野から道路行政は環境政策に寄与すべきである、あるいはできるはずであると考えてみたときに、自

然・地球環境というのは、どちらかという、人類の存続にかかわる問題を考える。社会・生活環境というのは人間の尊厳にかかわるところを考えていく。いずれにしても、極めて大きな視野に立った対策でなければならなくなる。そういうものを道路行政が本気で取り組むとすれば、今、国民が道路行政に感じている実感で果たして大丈夫かというのが、右側の点線の中に入れた3つの問題であります。果たして、道路行政担当者は、環境問題に今言ったようなスタンスで本気で取り組んでいるのかという疑問は私は国民の中に紛れもなくあると思います。そこをどう考えていただくのか、新しい計画の骨子になるかと思えます。

2つ目は、自動車交通量の削減について本気でやっているかどうか極めて疑わしいというのが私の感想であります。車をどう減らすかということについては、さまざまな意見はあると思いますが、何とかして車の絶対量を減らしていく方向は必要な施策として私は採用すべき時代に来ているということも私の認識ではありますが、大きく見れば、社会的な共通認識であるかと思えます。

もう一つは、霞が関からの脱却ができていない。これはいろいろなところで言われる縦型行政の弊害とか、省や局の対立ということもございますが、もっと言えば、グローバルな視点から道路行政の環境対策を考えているか。京都議定書だけがグローバルな視点じゃないんです。もっと大きな地球環境あるいは宇宙環境というところから道路行政が環境的視点に立たなければいけないというところで、果たして霞が関は追いついているのかどうか。これは道路に限らず、すべての行政項目に共通の前提となるべき視点の置きかえということとで指摘をしておきたいと思えます。

次は、今回、道路行政に3つの提言という形でまとめてみました。1つ目は、国民と行政共々の意識改革。2つ目は、新しい取り組みにどう挑戦するかという挑戦のあり方、3つ目は、そのために行政機関が協働しなければならない。この協働はコラボレーションの日本訳と考えていただければいいと思えます。

その意識改革の骨子については、前回申し上げたことのまたおさらいですが、国民と行政をつなぐ間に情報の共有があって説明責任を果たした以上、責任共有を行うべきだと申し上げました。今日のこれからのお話は、3番目の責任共有がすべての考え方のキーワードになっているというご理解をいただければいいと思えます。

そこで、国民と行政の意識改革についてでございますが、責任の共有に向けた国民側の意識改革と行政側の意識改革という2つの項目に分けたほうがわかりいいかと思えますが、国民について言うならば、特に道路にかかわる環境については、被害者・加害者が同一人物の中に共存しているという関係。これは環境問題一般の認識でございますが、これをいわば交通利用者、自動車利用者にとっていただかなければならないというのが基本にあるかと思えます。

それから、行政の意識改革というのは、もちろんさまざま申し上げてきているところでありますけれども、環境問題に対する国民の意識改革についての行政の役割を考えると

に、目下のところ、残念ながら、日本においては3つ前提があるんですが、国民と行政はイコールパートナーになっていない、国民は、まだまだ環境に対する意識は足りないわけです。そこで、行政の意識改革の中の最初のところで、行政はイコールパートナーとしての国民を育てるべく、当面は、いわばフォローアップのための前走者という役割を果たして、国民のレベルを上げながらイコールパートナーとして育て上げて、そして、ともに意識改革を進めていく、こういう役割を行政は担っていると。つまり、当面においては、行政は二重構造の役割を持っているんだという認識を道路行政者は特に持っていただきたいという提案でございます。

そういう意識改革が前提になりながら、今のところは若干抽象論でございましたけれども、新しい取り組みにどう挑戦するかということになってまいりますが、ここで3つ挙げておきたいと思います。自動車の低公害化あるいは低燃費化といった環境対策にどのような技術開発を必要とするか。ここについては道路局を中心とした国土交通省、旧運輸省について一部あるかと思えますけれども、実態としてはまだまだ未開発分野でございます。特に技術開発の中の燃費の問題、あるいは低公害化の問題など、移動部としての車の技術に対する開発というのは一歩足りない。このところに、もう少し効果をあらわしめるために、私は思い切って道路特定財源をこの種の投下として行ってもいいんじゃないか、経済産業省とのプロジェクトがあってもいいんじゃないかと思うんですが、なぜそうなるかということについては、低公害化・低燃費化については、データ的にお話ししたほうが良いと思いますので、事務局から、短い時間でデータだけ説明してもらいます。

【事務局】 それでは、データについて少し説明させていただきます。

お手元に参考資料4 - 1がございますが、データを取りまとめた資料でございます。6ページに、沿道環境に関する要因分析をしております。NOx、PMそれぞれが自動車工場等からどういう割合で出ているか。かつ、自動車の中でガソリン車、ディーゼル車の占める割合がどのようになっているのかということを示しております。沿道環境、主としてNOx、PMについて言えば、貨物車を中心とするディーゼル車が主たる要因であるということがわかりただけようかと思えます。

7ページでございますが、単体のPMとかNOxの排出ガス規制値が今後どのように推移していくかという基準値が既にオープンになってございます。PMにつきましては、実は平成5年まで無規制であったということでございます。この基準がだんだん強化されて、平成17年から売り出される車につきましては、平成5年に比べますと97%減、ほとんどゼロに近いという状態になるわけでございます。NOxも同じような非常に厳しい基準が適用される。沿道環境、短時間で解決するということになりますと、時間の概念を導入しますと、単体対策が最も効果的で、できるだけ新しい車に置きかわることがポイントなんだろうと思えます。

以上でございます。

【部会長代理】 単体対策がもし進めば、車減らしは要らないんじゃないかと、この議

論は自己矛盾でありまして、車の絶対量を減らすことは、例えば渋滞問題に対する解決としては必要条件でございますから、単体対策が進むことによって解決しない問題もございます。その意味では、この種の技術的なブレークスルーをどこまで進めるかということと同時に、車に対する減らし運動というものをどのように位置づけるべきかということが新しい挑戦の第2の項目になるわけです。

そこで申し上げたいのは、今日の1つの柱なんですけど、TDM概念というものについて、今まで我々はさまざま勉強もしてきましたし、行政も取り組んできたと思いますけれども、今もってこのTDMという概念の説明や実行への動きは研究室、実験室の段階を出ていない。何でこれが実用化しないのか、非常に私的制限が加わる難しいテーマでございまして、後ほど説明いたしますけれども、平成9年から私が本気で取り組んだ1つの例として、東京TDM検討会というのをつくってやってきているんですが、そこでも何度か出ているのは、そもそもTDMは何なのか。ここにおいでの方皆さん何人が、例えば1分間で国民にTDMの本質を具体的に説明しろと言ったら相当困るんじゃないかと思う。

ごたごたと時間をかければだれでも言えるんでしょうけれども、要するに説明責任というのは、TDMを10分かけて国民に説明しても説明責任にならない。一言でわかるような言葉できちっと国民運動化していくということがないと、これからの説明責任は時間がないですから、そこで責任の共有ができるような名称の変更を本気で考えてはどうか。例えば「車減らし運動」と言ったときにいろいろ弊害はあるかもしれません。しかし、相当にわかりやすくなりますね。このようなやり方で国民運動的に展開していく必要があるんじゃないか。その流れでいきますと、ETCの問題も非常にわかりにくい。

前回もお話をしましたし、今も出ておりましたが、ETCの能力というのは、料金所の自動收受能力なんていうのは全体の20分の1ぐらい、はるかにすぐれた頭脳を持って世界に冠たるシステム開発が行われながら、今、国民に3万円の道具を買ってください、それはタッチしないでノンタッチ型で料金が收受できます。これだけで宣伝して、3万円はだれも出さないのは当たり前なんです。ETCというものをもっと本質的に使うための説明を方法を変えてやっていかなければいけない、これは私の持論であります。

そこで、局長にお願いして、昨年、ETCの愛称検討委員会をつくってもらいました。3回の会議で、「ETC」という言葉の表示を変えないまま「イーテック」という読みかえをして、それを広めようという決定をした記憶がございます。しかし、その後、だれも使っておりません。道路公団が乗り切れないのは問題でありますけど、と同時に、旧建設省道路局自体も「ETC」を「イーテック」と決めた以上、国民にわかりやすい1つの能力を持った、そしてもっとすぐれた能力を持った道具であるということの普及・啓発をなぜしないのか、極めて私は個人的にも一般的にも疑問なんです、もったいない。ETCの最大の能力は、次にも出てまいりますけれども、自動車交通量の抑制に極めて効き目ある決定的なツールであるということが本来の能力なんですけど、だれがそのことを国民に説明しているのか。私はほとんど努力ゼロではないかと思っております。

交通需要の抑制の手法をここに書いてありますが、後で読んでいただければわかると思いますけれども、例えば環境ロードプライシングを今実験的に湾岸でやっておりますが、一向に数が増えない。これでいつまで実験を続けるんだという反省まで出てきておりますが、それはそうでありましょう。100万台、300万台しかETCがない中で、これでETCの能力を説明しようといったって土台無理なんです。7,000万台の車全部につけなければいけない。それには1台3万円ではとても賄い切れない。7,000万台を一気に発注すれば1台1万円になるだろう。単純計算すれば7,000億円であろう。その7,000億円の財源をどこから出してくるのか。これは車減らし運動を本気でやるならば、相当具体的な運動目標になるはずであります。それならば、7,000億円を道路特定財源から出したっていいじゃないかという議論だって当然あるわけです。私はそういうことを主張しておりますが、それが認められるかどうかではなくて、そういうことができるかどうかというアプローチをしてみるという、前回も申し上げましたけれども、ETC普及のため、TDM社会運動実現のためのプロセスが大事なんです。どういう考え方で挑戦してみるかというプロセスを重視しないと、答えを先に読み取って、だから、やめるということは、これからの行政の運動の中ではだめなんです。やってみるという社会実験は、そこまで展開しなければ社会から私は認められないのではないかとこのことをここで申し上げておきたい。

これはロードプライシングの一例として、ロンドンのエリア全体に対する課金制度の例を持ってきております。これは1日900円取ろうと、これで来年から実施しようというところまでロンドンが進んでおります。世界先進国の主要都市が、このロードプライシングに対して本気で取り組んでいるという実例としてご理解いただければいいと思います。

ここは先ほどちょっと申し上げました東京都のTDM検討委員会の報告書の中にもこの手の話が出ておりますが、小型車で500円、大型車1,000円を環六の中側ないしは環七の中側に入るときに取ろうという課金システムであります。これをもし東京都がやるとすれば、ETCがなければ、おそらく物理的にゲートチェックをしなければなりませんから無理でしょう。それから、これを東京都の条例でやるとなると、地域、地域の差別が出てまいりますから、この種のを条例で認めてしまいますと、後の示しがつかない。これは法律規制がいいと私は思いますけれども、そういう例を前提にしながらぜひお考えいただきたいという例示でございます。

自転車は再三申し上げておりますが、ロードプライシング、特にコウドンでやった場合に中に入れません、あるいは入ったときにはお金を取る。それなら外側にとめておけるということで、今度はパーク&ライドのライドに幾つかの展開が出てまいります。パーク&レールライド、パーク&バスライド、パーク&サイクルライド、パーク&ウォーク、さまざまな交通の乗りかえ手法が出てまいります。この種のもも政策的にきちっと国民に明示して、国民に選んでもらう。どのときにどのような手法がいいのかという、いわばメニューアップもそろそろ必要ではないかという意味でございます。

これは宇都宮市の時差通勤の対策について例をとっておりますが、これなどは何にもお金がかからない、企業の協力さえ得られれば、TDMのある種の目的が達成できるという意味で地方自治体がいろいろ取り入れ始めておりますが、地方自治体に一步先行されている感じも否めません。

これは丸の内地区の物流のTDMの実証実験の例であります。これは運送業者が自主的に集まって共同配送をやっというところから出たもの。路上の荷さばきで渋滞が起きないように一定のポケットパークをつくらうと。いろいろ小さな話ですけれども、自治体に限らず、企業側でもこの種の努力は進んでいるという例でございます。

そこで、こうした先行する地方自治体や企業や民間の運動と行政がタイアップする、あるいは追いついていくための行政機関の協働という概念について最後にちょっと申し上げておきたいと思ひます。行政といってもいろいろありますが、私がここで特に申し上げたいのは、2番目に書いてあります地方公共団体と国の協働というテーマでございます。地方公共団体は、現実に生活者を抱えている、そして多くの道路を抱えているわけですから、地方公共団体との協働がなければ、今申し上げてきたようなTDMなどの対策は実際のところ不可能であります。しかし、国が地方公共団体を引き上げる、あるいは予算的な措置をする、アイデアを貸すというタイアップがなければ、地方公共団体は、地方分権のいわば分権を担う中で非常に大きな重荷を負っているわけありますから、どうしても国との協働というものが、特に道路における環境政策実施のためには必要な時代になっているというご認識を持っていただければいいのかなと思ひます。

東京都の取り組みを最後に説明して私の説明を終わりますけれども、環境政策を考える上では、必ずしも市場経済だけで賄えないところを環境経済的な論点で考えると。けさのある新聞でレスター・ブラウンのコメントが載っておりましたけれども、彼はエコエコノミーということを出してあります。その前に彼はエコバランスと言っています。エコバランスというのはエコロジーとエコノミーのバランス論、エコエコノミーというのは、エコロジカルを前提とした経済論を打ち立てると、こういう話になってまいりました。この辺の視点が道路の行政における環境政策という視点に立った見方としての転向点ではないかということをもとめとしてお話を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございました。

もう一つ、資料3 - 1がありますが、これはよろしいですか。

【事務局】 ええ。時間もございませぬので、お手元にお配りさせていただきましたので、説明は省略させていただきます。

【部会長】 さん、どうもありがとうございました。お忙しいところ、新しい視点から意見を出していただきました。

それでは、ここまでのところで質問なりございませぬか。もしございませぬようでしたら、

地方からお二人来ていただいておりますので、そのご意見を聞いてから、全体をひっくり返して議論したいと思います。ここで今まで4回にわたって議論してきましたが、私だけではないと思うんですが、都市、特に大都市、東京に偏重したような見方ばかり我々はしているのではないかという意識が常にございます。また、そういう意見もいろいろなところから出てくるところでございます。そんなわけで、特に今日は地方の事情、そしてご意見を伺おうということで来ていただいたわけでございます。今日来ていただいたお二人の略歴はお手元に書いてございますが、時間もないので、それをお読みいただければと思います。

【参考人】 今日、このような形で意見を発表させていただく場を与えていただきましたこと、大変光栄に思っております。

まず、岩手県宮古市でございますけれども、今日、5時間半かけて参りました。人口5万人以上の町で、現在東京から一番遠い町でございます。かつては能代市でございましたが、空港ができましたので、宮古市にお鉢が回ってまいりました。そういう意味で、一番田舎といえますか、地方の代表ということで今日お話をさせていただきたいと思います。

先ほど 先生が少し都会に偏った論理じゃないかなというお話をされましたけれども、私も、いろいろな新聞報道等を見て、そのように思っておりました。私ども地方からすれば驚くような話が出たりしているというのは私の実感でございます。というのは、これは市長個人という意見ではなくて、私、今日ここに来ましたのは市民の代表としてここに参加させていただきました。そのために、いろいろな市民のアンケート等も後ほどご説明したいと思いますけれども、私は、あくまで市民の代表、市民の声を今日お伝えしたいと思っております。

いつの時代もそうですけれども、世論の支持を得られないものは必ず消滅する、あるいは修正を迫られるものだと思っております。その世論というのはいろいろあると思います。都会の世論もありますし、田舎の世論もありますし、また世界における日本の世論もあります。いろいろあると思います。その世論の中で昨今、一番言われておりますのは、子供たちに、このような厳しい財政の中で、借金を残してまで社会資本を整備していいのかということがございますけれども、一方で、じゃ、子供たちのために社会資本を整備しなかったら国はどうなるかということが私は欠けてきているのではないかなと思っております。私どもがこれから地域に、特に宮古市にいつまでも住んでいくためには、どうしても最大限の社会資本整備というものは必要だと思っております。いろいろな議論の中で、例えば都会の先生方が「それだったら東京に引っ越してきたら」とほんとうに乱暴な意見も、そういうことを言われてしまうと意見を言う価値がなくなってしまうんですけれども、私どもは地方で生まれて地方で一生暮らしたいと思っております。その中で市民がどういったことを望んでいるかということをお伝えしたいと思っております。

実は私は市長になる前に内科の開業医でございました。大学病院から赴任いたしまして、地元の県立宮古病院に赴任いたしました。内科の責任者として赴任したわけで、それから

開業したわけです。それで、いつも思いますのは、とにかく救急のときに道路事情というのを常に頭に浮かべます。救急連絡がある。どのぐらいかかって患者さんが来るか。宮古市に行きますと、端から端まで行って迎えて帰ってくるまで大体2時間ぐらいかかる場合があるわけです。その間にどういう状況かと。もちろん、私は市長としまして、高規格救急車を配備し、救急救命士をそろえ、そして無線設備をそろえ、そういう状態にいつでも対応できるように市民すべての弱者情報、5万5,000人のうち2,300人の弱者がいっぱいいます。介護保険情報も含めて、あるいは身体障害者、口の聞けない方、すべての情報を総合指令システムに載せておりまして、すぐに対応できるような状況でやっております。しかし、そういうことをやっても、結局、最後は道路をどのぐらいかかって来るのかということにかかると考えております。

私は内科の医者ですから、道路ということに関しまして、今まで開業しているときは、道路が遠いな、なかなか患者さんが来ないなということを考えてきたけれども、市長になってから、特に私は福祉を優先ということで当選したわけですがけれども、福祉をやるにしても地方分権をやるにしても何をやるにしても道路がないとできないんですね。そのことを強く感じました。私どもとすれば、最低限の道路のストックだけは絶対にやってもらいたい。道路のストック整備が十分だということは、それはある程度のところはそうかもしれませんけれども、私は宮古に住んでいて、とてもそのようには思いません。道路はまだまだでございまして、命を守る道路、最低限、そこだけでもやっていただければ、私どもは地域の努力の中で勝負をしていきたいと思っています。

先生が17ページで報告されました、私どもは三次医療のところまで1時間以内、そこにも入っていない、1時間以上かかる空白地帯でございまして。私も盛岡まで救急車に乗って何回も往復しましたけれども、もし自分の責任で、目の前の患者さんを見取ることになったらどうしようという非常に緊張感の中で仕事をしております。私は、そういう最低限の医療、あるいは三陸は津波常襲地帯でございましてので防災、そういったものを常にBバイC、BバイCというのはわかりますけれども、そのBの中になぜ経済しか入っていないのか、Bの中には命も、そして防災も、すべて私は入ってくるのではないかと考えています。そういう観点でやっていただきたいなと思っております。地方もそんなに欲張りには言いません。当然、国の財政はわかっています。でも、最低限だけやっていただきたい。その最低限の論議、私がこれからご説明申し上げたいBのところの中に医療とか、防災とか、そういう概念もぜひとも入れていただきたいと思っています。

そのことにつきまして、医療に関しましてNHKが特集をした番組がございまして、私の一部、少し手直しして短くしてきたものをこれから放映させていただきます。テレビのほうは5分30秒でございまして、見ていただきたいと思っております。

(ビデオ放映)

ということで、皆さんのところにお配りをいたしました宮古市の「市民とともに進める宮古のまちづくり」というところをお開きいただきたいんですけども、私どもは、まず

8割が宮古に一生住んでいたいということです。これは5,000人のアンケートでございます。その中で道路の必要度につきまして、8割以上の方が道路整備を早くしていただきたいということです。安心して暮らせるまちづくりは、今、テレビでもお触れになりましたけれども、やはり救急医療ですが、その最低限のところは道路がないとできませんので、これを何とか1日も早くということになります。また、災害に関しまして、私も低気圧で災害を受けて、そのときに道路の必要性を痛感したわけなんですけれども、その思いを朝日新聞の「声」欄のところに投書いたしまして、載せていただきました。道路は、もちろん産業の活性化あるいは宮古のこれからのまちづくりをする上で、戦略を練る上で絶対になければならないと思っております、宮古市はこのように思っているんですが、これを見ると、白い三次医療のところまで1時間以上のところもたくさんあるようでございますので、こういう最低限の命の格差があってはならないと私は思っておりますので、このところを今日訴えたいなと思っております。

それから、新聞記事は、県立大学の元田教授が、国道106号で事故が起きると大変だ。私も、出血が多量で、当直をしていて辛い思いをしたこともございまして、これからもそういうB/Cの中でBのところには医療、命あるいは緊急の災害、そういったものも入れていただきたいと思っております。まず、交通量がなくても必要なものは絶対につくっていただきたい、そして、真っ直ぐにつくっていただきたいということで、私の発表を終わらせていただきます。

ご清聴、ありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございます。地方の切実な実情のお話、よくわかりました。

それでは、先生のほうからもお願いいたします。

【参考人】 資料5ということで、メモを出させていただいております。最初に、私も地方の道路整備が非効率ではないかというご批判は重々承っております。2に書いておりますように、基本指標として費用便益比を地方が認めて、その上で地方の特殊性をご理解願いたいという話をしていくべきだろうと思っております。ところが、まだまだ地方の場合には、首長さんから、あるいは現場の土木技術者に至るまで、費用便益分析に対する理解が至らない状況がございまして、そういう中で、国のほうでも少し考えていただければ、地方の費用便益分析に対する取り組みがもう少しまともになるんじゃないかなということもございまして、そのあたりもひとつお考えいただければありがたいと思います。

これは釈迦に説法でございますが、費用便益分析は大きく分けまして、通行車両1台当たりの便益額と利用交通量の積で決まるわけですから、こういうところに判定基準があれば、ここから上はだ、ここから下はぐあいが悪いよということになるんだろうと思います。地方の側からすれば、1台当たりの便益額がかなり大きければ、利用交通量が少なくとも考えていただきたい。これはもっとも一定の基準がありまして、便益額が大きければ交通量が非常に少なくてもいいというわけではございませんが、こういう一定の指針があるということとはわかりますが、その上で1台当たりの便益額が大きいときには、それなり

の考慮をしていただきたいと思います。

そういう事例を多少申し上げさせていただきます。これは私の住んでいる松山市、人口は約50万近くでございますが、そこから40キロから60キロくらい離れたところに上浮穴郡という標高1,500メートルぐらいの山々に囲まれた地域があります。この人たちの日常に対して私どもが1週間連続の生活行動調査をやりました。対象を役場の方を通じて行っておりますので、高齢者のみの世帯というのは含んでおりません。それで、1世帯2人の方をお願いしたわけでありまして。なお、ここの距離は久万町であれば40キロ弱ですが、途中に三坂峠という714メートルの非常に厳しい峠がありまして、現在、国土交通省さんで長大トンネルの高規格道路をやっていただいておりますが、これが大変、交通の難所になっております。したがって、40キロ弱の久万町でも約1時間かかる。70分、80分あるいは90分とかかるところでございます。

このあたりで調査いたしますと、私どもが1週間調査した中で郡内119世帯のうち、112世帯は、少なくとも週に一度以上、松山都市圏に世帯構成員のうちの1人は行っている。これは業務は全く除いております。私的な交通だけです。そういうことから考えますと、片道90分かかるといふ山奥であっても、都市のサービスとか、財というものが生活には不可欠になっているんだと。これは任意ベースで調べているわけですが、松山市に出かけている割合を見ますと、一番遠いところで83.3%も出てきている。あるいは平日もかなりの人が仕事が終わってから来ているという例があります。

1つの端的な例を申し上げますと、結構若い女性で美容院へ行くという単独目的で、この1時間の山道を通っておられる方がおられます。これは村に全く美容院がないかといったらそうではないんですが、松山のような田舎でも、カリスマとまではいきませんが、何名か有名美容師がいらっちゃって、その有名美容師のところに行かないと、居住者の皆様が気が済まない。村のおばちゃん美容師ではよくないということで、若い女性が仕事が終わってから美容院へ行きますと、夜中の10時とか12時に、さっきの三坂峠を軽自動車に戻ってくるわけですね。大変怖い。私は、自分の娘がそれをするんだったら絶対禁止したいと思うぐらいなんです、そういう交通があります。

村に美容院があるんだから、そこへ行きなさいと言うわけにはいかないだろうと私は思います。それだけ今、この地域に住んでいる人たちも、高度なサービスを求めているというわけです。特にインターネットが普及しまして、山奥の村では、夜することがないものだから、皆さん、インターネットをものすごくよく見ておられます。情報年増といいますが、情報ばかりたくさん持っていますが、夜、窓をあけると真っ暗闇ということで、情報的な環境と実際の交通で保障される実態に接しられるものの環境とのギャップが大変大きいということが挙げられます。

一方、これはいわゆるへき地と言われる非常に遠いところの人たちが、県庁所在地に対してどれぐらいの頻度で来ているかということで、これは昨年12月に調査したわけですが、これは12月1カ月間の休日に対してどういう行動をされているかというのを調べた

わけですが、愛媛県側でいきますと、大洲では7.5%の人が松山にきています。距離がだんだん遠くなると下がってくるんですが、やはり5%ぐらいの人が松山に通ってくる。ここから松山まで150キロぐらいありますが、高速がごく一部使えるわけですが、150キロの道のりをやはりかけて来られている。高知の場合も5%の方が来られる。こういうふうに5%ぐらいの人は、非常に距離が遠くてもやっぱり来るということは、それだけ高度な都市サービスを求める人たちがいるということで、こういうふうな交通特性を少しご理解願えればとは思っております。

それから、レジュメのほうには降雨災害のことが書いてありますが、これは先生のほうからご説明願ったところでもあります。ただ一言、四国の実情で申し上げさせていただきますと、32号とか33号という2けたの国道が閉鎖になっている。通行どめが、平成5年の場合ですと、32号は連続30日、33号は連続10日、通行がとまったという例があります。32号は災害が現実にあります。33号は災害がなくて連続10日間とまったということがあります。この辺、事情としてご理解願えればと思います。

あとは、レジュメを読んでいただきますと、効率的な地方道路整備のための制度的改善ということで、地域に応じたような柔軟な設計基準を使わせてくれないかということでもあります。これは四国地方整備局のほうがつくってくださっているパンフレットであります。よく山村に行って400番台の道路を見ると、ものすごく立派な道路ができています。それに比べて、大都会の中の1けた、2けたの国道が整備水準が悪いじゃないかというご意見をいただくわけなんです。地域としましては、ある特定区間の改良を行いたい。しかし、そのわずかな改良を行おうとしても、結局、今の基準でいきますと、最低限2車線道路が必要になってくる。そうすると、路線変更もやらなければいけなくなる、大規模構造物が必要な場合も出てくるということで、コストがどんどん上がっていくわけです。これに対しまして、残念ながら、地方のほうでは、どうせ国の金でやっていただけるんだから、立派なものができたほうがいいじゃないかという甘えもありまして、結果として、都会の方がごらんになると、大変むだじゃないかという道路ができていところがあるかと思えます。

四国の整備局の計算の事例でも、実は経費を3分の1に下げるという事例がありまして、私も初めはうそじゃないかなと思ったんですが、それは路線変更を伴わなければ、局部的な改良だけをやっていったスペックを落としてきて、結局、改良だけやれば、実際の改良区間は短くて済む。それが2車線道路で国の基準でずっとやると、路線を新しく振っていかねばならないからコストが上がるということがあります。このあたりは地方でコストを下げるために、国のほうでもスペックを柔軟に扱わせていただければと思う次第であります。

もう一つの問題点は、交通量が少ないのに何本も道路が走っていると皆さんからおしかりを受けるものがありまして、これは農道、林道と、道路法の道路との問題であります。これは私も再評価委員会などで見ておりますと、農道とか林道の費用便益分析にはかなり

首をかしげるところがあるわけなんです、結局、こっちのほうが基準が緩いですから、地方の自治体から見れば、農道だろうが、道路法の道路だろうが、とにかく早く道路ができた方がいいと思いますから、基準の緩い農道、林道に飛びついてしまう。そして、それととりあえずつくってもらうわけですね。しかしながら、法的に、一般車両は農道を通らないような格好になっていますから、国のほうで、国土交通省さんのほうでは、計算上は道路が必要だという形のものが出てきます。しかし、現実に行ってみると、広域農道を車がどんどん、すいすい走っているということがありまして、実際に道路法による道路に、当初、計算上の台数が乗らないという形で、結果的に地方に要らない道路が多いんじゃないかという批判もいただいているんじゃないかと思います。

このあたりにつきましては、最終的には地方分権でそういう調整ができるような形で道路整備ができればいいわけですが、何らかの形で、国のほうで農道、林道と道路法の道路に関する調整をしていただければ、効率的な道路整備ができるのではないかなと思っています。

以上で終わらせていただきます。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、今日の4人のお話をひっくるめましていろいろご議論をいただきたいと思います。いかがでしょうか、どんどんご意見をお出しいただければと思います。

【委員】 どれも大変、要所を突いた議論だと思います。特に私、非常に感銘をいたしましたのは「命を守る道路」というキーワードでしょうか、 さんのご発言は大変感銘を受けるところでございます、こういうのを便益に入れるか、便益と費用というのは、これは量ではかる概念だと思うんですが、ある領域については、費用便益分析以前の問題という理解をやはりせざるを得ないのではないかというのは常日ごろ思っていることなんです、「命を守る道路」というキーワードはちょっと思いつかなかったところでございます、目からうろこが落ちた思いがいたします。ありがとうございました。

【委員】 先生にちょっと伺いたいんですが、大変勉強になりました。特にレジュメで読んでまとめていただいたこと、私も日ごろ感じていたことございまして、1つ伺いたいんですが、それによって具体的に、例えば設計基準を変えた場合に、道路投資をこれだけの費用で、むしろこれだけのものが利便性が高まるんじゃないかとか、具体的な検討作業みたいなものを地元でされているのかどうか、その辺をちょっと伺いたいんですが、いかがでしょう。

【参考人】 この点につきましては、私の知るところでは、四国地方整備局のほうで、そういうデータを集められていると思いますし、高知県のほうの事例が幾つかあるように聞いております。

【委員】 わかりました。実は、私も今日の さんのお話を聞いて、宮古の道路はどう見ても必要な道路だと思いますが、それぞれの地域でこういうことを含めて必要性とか、費用のこと、どのレベルでどこまでやるかわかりませんが、出していくことが、道

路整備に対する国民的な理解なり、あるいは全体のいろいろな費用の中でどれだけ配分すべきなのかということの理解を求めめるためには大変重要な指摘ではないかと思うんですね。ものによっては、むしろある程度は高規格でやるべき場所も当然あるでしょうし、だれがどういうときにどういうデータに基づいて政策判断をしてきたかということを残していくことが僕は重要ではないのか。どららが正しい選択であるかは多分ないと思うんですね。ただ、今求められていることは、どういうプロセスでどのような判断根拠をしたのかということが明確であれば、逆にまたその前提が変われば、一定の時期にまたそれを変えればいいわけですから、そういう保障があれば、おそらく国民的に批判があるというのは、別に、この部分についての議論が少し弱かったんじゃないのかなと私自身は率直に思っております、このレジュメの部分は大変ありがたく思いました。

それで1つ伺いたいのは、私、松山には地方都市のいろいろなまちづくりで1回行ったことがあるんですが、感じたのは空港と市内のアクセスが大変悪くて、その辺については、各地で県庁所在地なり拠点になっている都市と空港と市街が渋滞しているとか、意外と経験しているんですけども、松山は空港と今の道路の問題はどうか。

【参考人】 これは3年か4年前ぐらいに空港に行く新しい道路ができて、県も非常に頑張りましたし、また国のほうも大変援助していただきまして、今はJRの駅から約10分もあれば大体行けます。4車線の全く新規の空港に直結する道路ができましたので、今度来られたときは快適に市内に来れると思います。

【委員】 私のは7年ぐらい前の話でしたので。どうもありがとうございました。

【部会長】 いかがでしょうか。

【委員】 今、「生命を守る道路」というのと、「世論の支持を得られる道路」という言葉が市長の言葉の中にあって、なるほど、これが今、道路局が直面している問題だろうなと思いました。世の中は数年前、もっと前ぐらいでしょうか。「自己責任」という言葉が飛び交うようになって、そこに住むには住むなりの何か理由があり、そこにそうしているためのリスクも負わなければいけないという議論がありますね。その時「命」ということについてどういう位置に置くかというのが、いろいろなところで問題になっていると思うんですね。

さんの話もとてもよくまとまっていて感心したんですが、年齢ということと道路の関係というのについて若干違う角度もあるかなと思いながら聞いていました。高齢者の側も、事故などに対する認識は薄いと言わざるを得ない面もあって道路の側だけの問題ではないと思うのです。市長さんがおっしゃった、だれでもが命というものに対して同じ重さを持って迎えられるべきだということについては、国道で30歳の人亡くなった映像を見ると、やっぱりショックを感じざるを得ない。

美容院も、その美容院に行くことに命がけみたいな女の子にとっては大事かもしれないし、高齢者もひとしく現役で生涯を乗り切るというのも、それも1つの国のありようかもしれないけれども、ここでプライオリティというものをどういうふうにつけていくかと

ということを見据えていかなければいけないというのを改めて感じました。

それと、高次医療施設までの市町村からの距離というマップというのが道路局にはないんですか。時間、距離のマップはあるんですか、搬送の。それは命を守るということとプライオリティの間で、そういう観点から - - ありますか？

【部会長】 さっきの さんのあれの中で。

【 委員】 ああいうもののもっと細かいものもあるんですか。

【部会長】 そういうものもある。

【 委員】 そうですか。そういうのを指し示しながら、一番急迫性をもってとらえなければいけない地域みたいなものから順序に整備していくということも可能性としてはあるではないか。最も困難だという地域から着手しているということも世の人に見せていく必要があるのではないかということも感じました。

【部会長】 ありがとうございました。

この前から投資が必要な道路と、その優先度が低いものと峻別すべきであるという意見がずっと出てきている。そのとき、峻別すべきであると、これはみんな納得するんですが、それをどうやって峻別するのかというと、これは大変難しい話であると。それを先生は、この中で費用便益とおっしゃってられるんだろうと思うんですが、ただ、私の認識というのは、費用便益分析というのは、古典的な意味での費用便益分析ですが、これはどちらかというと、発展途上地域には非常に有効な手法であると。発展途上というのは、経済的に発展途上というところもあれば、モータリゼーションで発展途上という意味でもいいんですが、そういったのが有効だと。だけど、現在の我が国のように、経済的にも社会的にも、あるいはモータリゼーションのほうでも、ある程度のレベルに達した、いわゆる成熟した国、地域では、従来流の費用便益分析をやったって、例えば四国で従来流の費用便益分析をやったってある基準をといたら、四国の道路は全部要らないということになる。たちまちにして、宮古の市長さんがおっしゃったような非常に苦しいことになってしまうということは、もっと古典的な費用便益分析だけでなく、多目的を持った基準で考えるべきだと、これはそのとおり。

そのとき私の理解だと、たまたまそうだったんですが、愛媛県というのは、それに対していろいろな多目的な評価をやってこられた県であると。先生もその中のメンバーだったのではないかと思います。もう一つ、それを盛んにやっているところというのは岩手県であると。これは宮古の市長はどれぐらい関与されているかはわかりませんが、ともかく、どちらもそういう意味では多目的な基準でもって評価するということでは先進的な県であると思うんですが、その辺で何か参考になるようなお話があれば、ぜひ教えていただきたいと思うんですが。大変難しいのは、片一方は費用便益というマネタリーというか、お金でもってはかれる、経済的にはかれるような話。片一方は、もっと環境であるとか、安全であるとかいうとそうはいかない話だと。それをみんな一緒にして、その上で評価するというわけですから、これは一般の人が考えられるほど単純な話ではないと。

【参考人】 先生から、愛媛県はよくやっているのではないかとお褒めいただいて……。

【部会長】 いや、よくやっているというか、やられたと。

【参考人】 ところが、まことに申しわけございませんことに、そういうふうな指標値をつくるのは全国的に見て早かったとは思いますが、現実に指標値が表に出ていないわけでありまして。こういうことにつきましては、皆様方、ご存じのように、点数のつけ方をどういうふうにしていったらいいかとたくさんの議論があるわけですが、私どもも委員会の中では、点数のつけ方もある程度機械的であってもいいじゃないか。つまり、これは公表されることによって何点の道路が採択され、何点の道路が採択されなかったかということが明確になれば、公共事業がより透明化されていくのではないかと大変期待したわけです。

なお、県のときには、費用便益分析は全体の十何項目の中の1項目にすぎない。あまり費用便益分析を表には出しておりません。透明度を増すためにこれをやっているんだという意識でございましたが、現実社会の中に出すということになると、いろいろ差し障りが多いということで、現在、国への補助申請なんかをするときの内部的な仕様値の計算等には用いられているようでございますが、残念ながら、公表されて公共事業の透明度を高めていくという本来のものにはまだ至っておりません。

【参考人】 ただいま、先生から岩手県のお話が出ましたけれども、おそらく、岩手県の行政評価の評価でないかと思うんですが、行政評価、それから岩手県は情報公開もたしか2位だと思いましたがけれども、その行政評価の中で、施策をやっていく上で、その指標を何を求めるかということだと思うんですね。いろいろな指標があるかと思うんですけれども、岩手の場合は、市民参加というか、NPM（ニュー・パブリック・マネジメント）もかなり入れてきておりますので、それも大事ですけれども、それプラス、今度、満足度ですね。市民の満足度を数値化するというのは非常に難しいわけですが、その満足度のところに、先ほど私がお話をさせていただきました「命」とかですね。あるいは都会のパーマ屋さんに行くということも、もしかしたら、これは重要なことなのかもしれません。そういうことも含めた道路整備ということがこれから求められていくんだと思うんです。ですから、行政評価の施策をやっていく上での評価が市民参加で進んできているというのが岩手なのかなと思っております。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ、ご意見を。

【委員】 先生にご質問させていただきたいんですけれども、レジュメの4番のところ、国の基準で行っていて、地方はそれを非常にありがたかって受け取っているのが現状だということだったんですが、柔軟に設計基準を変更していく、地方の実情に合わせて変えていくには、今の仕組みを何をどのようにすれば、この柔軟な設計基準が実現していくんでしょうか。

【参考人】 国の道路構造等に関する設計基準をもっと弾力的にやらせていただければ

と思っております。具体的に、これは全国的におそらくいろいろな声があるんだろうと思いますが、1.5車線道路と呼ばれているようなものであるとか、あるいは先生から聞いたような気もするんですが、乗用車仕様で地方の道路をつくっておいて、そして大型車が通るときは多少徐行すればちゃんと通れるんだからいいじゃないかというような道路も考えられるんじゃないかなと。そういう意味で、設計基準を地域で少し柔軟に取り扱わせていただければと思っています。

【部会長代理】 今日おいでいただいたお二人の意見は、それはまことにごもつともで、私は十分理解した上で、あえて誤解を恐れずに申し上げるんですが、道路財源を守っていくということの地元要求は当然のことながらあってしかるべきでしょうし、道路財源からよそへ行くよりは道路本来へという要求もわかるんです。例えば「命を守る」ということも十分わかりますし、パーマ屋に行くということの意味合いも重要な人間活動として認めるわけですが、その手のスポットを全国に当てれば、おそらく例外なく、その種の問題点というのは全国に山のようにあるわけですね。私は、道路財源を崩せという論理じゃなくて、守るという論理から言っても、その視点からだけ光を当ててしまうと、おそらく道路財源は足りないぐらいの要求度になってくるだろうと思うんです。

1つ1つの事例についての理解をした上で申し上げれば、行政側の聞く耳としての1つのチェックなんですけど、じゃ、道路があればすべて解決するのかという考え方もやっぱり必要で、インターモーダルとかマルチモーダルというのは、道路代替のモビリティをどう確保するかということも同時進行で考えなければいけないのではないかと。例えばドイツは、緊急交通事故対策としてヘリコプターの導入で、発生後30分以内の死亡者を半分以上にしたのか、もうちょっと減ったかもしれなません。というふうに、ヘリコプターという導入で道路輸送から切りかえることによって1つ成功しているケースもありますね。

それから、例えば美容院に行く場合も、多分、そこには定期バスがないと思いますけれども、例えば週2回か3回、松山便のバスをもし出す。これは先生のおっしゃっている事例に合うかどうかはわかりませんが、例えばバスで夜の松山行きのバスがもし出たとして、だったら、自分で運転するよりいいから、9時発のバスに乗って、美容院で2時間やって12時に帰ってきても、運転しないだけ楽だということがもしあったとすれば、それも受け入れられるかもしれない。つまり、その不定期のバスの運行費用、ヘリコプターの導入費用、あるいはヘリコプターの運行費用。

2つの例で言っているんですが、道路がなくても代替できる、確保できる結果としての代替措置があるならば、それらも私は道路財源で措置するという拡大した道路財源の使い方、すべてを道路だけに頼っていくということでは絶対量として無理ならば、そういう知恵というか、発想の転換というか、そういうものも私はあってしかるべきではないかかと。それがかなわないところはここだと。かなうならここで、かなう方法はこうだというふうな二次、三次の代案を地域の特性に応じて、あるいはあるべき理想的な姿に向かって検討していくということも、全国一般論で申し上げるとあっていいのかなと。もちろん、そう

でなければならない道路というものも必要だと。このお二人の主張をわかりつつ、それを一般化し、全国化した場合に、それだけの視点では少し足りない新しい考え方があるのではないかということをお願いしたかったんですが、ご意見があれば伺いますが、私は反論ではなくて感想として申し上げたわけです。

【参考人】 お話は私も理解しているつもりでございます。宮古の場合ですと、車がないと生活ができないんですね、地方だとどこでもそうだと思うんですけども、大体、交通機関というのはほとんどが無理でございます。盛岡、宮古ですと、列車は1日4往復ですね。それから106号のバスというのがあるんですけども、1時間に1本あるいは1時間半に1本でございますのでかなり……。もちろん、冬は雪が降って、峠ですから非常に危険ですので、バスか、または3時間に1本でも列車を利用するということになります。そういう現状でございます。地方は代替交通のことを、それは理想なんでしょうけれども、まず現実是不可能という状況です。

【参考人】 すべてのところを、住民の要求を満たすように道路を整備しなさいというのはやはり問題があるかと思えます。ですから、これは地域ごとに、ある種の地域のマスタープランをつくって、その中のこの道路は確保すべきであり、それはそうでないという形で考えていくべきだろうと思えます。私も、一定の沿線人口というものを考えないといかんだろうとは思っておりますので、すべてというふうには思っておりません。

それからもう1点、バスとの問題でいきますと、今日申し上げたかったことは、地方の交通需要もかなり高度化しており、また多様化している。こういうふうな交通需要に対応し得るのは、フレキシブルな自動車交通でないとなかなか難しいんじゃないかと思えます。バス交通を仮に導入いたしましても、頻度が少なければ、人々は利用しないとか、いろいろな問題があって難しいかなと思えます。

私が今日申し上げたかったことは、繰り返しますが、皆さんが思っている以上に、地方の山村とかへき地の人々も、やはり高度なサービスや財を求めておられまして、そういうことに対する交通、施設としては、やはり私はフレキシビリティの高い自動車交通ということになるんじゃないかなと思えます。ちょっと違う意見で失礼いたします。

【部会長】 私はもう一つ、 先生の話で大変そのとおりだと思うことは、全部が全部同じスペックでやらなくたって、部分的にちょっとした手直しとか、改良とか、何とかをすると、目的に合うものがあるのではないか。そうすることによって、いわゆる費用対効果であっても大変大きなものが出せるということ、そのとおりだと思うんです。ただ、これは さんの話にも、あるいは さんの話にも出たんだろうと思えますが、そうしたとき、道路行政だけでやれないことがたくさんある。交通管理行政の理解を得なければいけない。その辺はどうですか。先生はどうお考えですか、どうやればいいと思われませんか。

【参考人】 今のところ、そこまでまだ考えてはないわけなんですけど、そういう問題につきましても、地域に、できればお任せ願えればですね。というのは、こういう農山村...

…。

【部会長】 任せば任すほど、そっちのほうが強くなりませんか。

【参考人】 地域エゴがという意味ですか。

【部会長】 地域住民とか、警察とか、そういったところの考えが強くなってきませんか。

【参考人】 通過交通はそんなに多くないところでありますから、地域の住民が使うトラック等の問題につきましては、地域でそういうある種の協議会等をつくっていけばうまくいくのなとは思いましたが、確かに先生がおっしゃるような、地域に任じた場合には、どんどん地域エゴがまかり通るといふ懸念はあろうかとは思いますが。

【委員】 先ほど「命を守る道路」に感銘を受けた後で、また別のことを言うのは少しベクトルがずれるかもしれないんですが、委員からの高齢社会の中での道路のあり方、これも重要な話で、ただ、その中で、今日、委員は、どちらかという、都市部の中で高齢者が弱者であって歩行者である領域があって、そこでいい世界をつくる。これは大事ですよ。ただ、同時に、今、先生からもお話がありましたように、自動車というのは実によくできた発明物でありまして、地方部では、これ以上の便利なものがないのは明らかであるんですね。同時に、また身体障害者の方でも運転できる車が開発されたり、あるいはアメリカでもヨーロッパでもいいんですが、旅行すると、非常に高齢な夫婦が実にのんびりと運転しながら生活をエンジョイしている。非常に高齢の人がやっていますよね。

高齢者という世界を都市部での歩きの世界だけに見るのではなくて、より地方部での生活エンジョイ型のような見方も要るのではないかと。つい数日前に、NHKの衛星でアルプスの冬期間のラリーの話があって、これは高齢の方がクラシックカーをそれぞれ自分で整備したりしてやるんですね。ああいうのは命の話をした後には実に申し上げにくいんですけども、生活のレベルといいますか、ゆとりというのを実に感じる世界ですよ。

日本が世界に誇るべきは地方部のよさであるわけで、大都市そのものは、こんなことを言っちゃ何ですが、さほどすばらしい都市ではないですよ。地方部のよさを捨てないようにして、そこでは自動車というのは、何だかんだいって一番便利なもので、しかも、CO₂の排気量だって、もう少し長い目で見れば、燃料電池等々、あるいはハイブリッド、今の低公害の高圧縮比のガソリンエンジンなんかを見ると、そこからの脱却ということだけよりは、それをいかにいい使い方をして生活を楽しめるものにするか。ここを高齢化とぜひ結びつけて考えるべきではないかなと思った次第でございます。

以上です。

【部会長代理】 先生の議論に、あるいは反論になるかもしれませんが、車がいかに環境対応ができてきたとしても、どうしても侵さざるを得ない車の弊害の1つは道路の供給に対する車の過剰な走行に伴う渋滞、これはさっきも申し上げましたけれども、減らない。もう一つは、車による交通事故の犠牲者も減らない。もう一つが環境の問題で言えば、それは解決するかもしれない。車が侵したこの100年間の3つの過ちあるいはデメ

リットを今3つ申し上げましたけれども、そのうちの2つがどうしても残ってしまう。より減少させながら車社会の文明論というものを我々は損なわずに享受していきたい、この要求も果たさなきゃいけない。そうすると、車の使い方という問題がやはり大切になってくる。ヨーロッパのあの種の非常にのどかで理想的な車利用者も、それじゃ、生活の現場で買物や病院に行くときに何しているかという、私の知る限り、そういうときは自転車だったり歩いていたりという使い分けを賢くしている結果として自動車を使う権利というものを一方で合理的に確保している。これは個人それぞれの賢い選択の中から出てくる車の使い分けの実態も、そこには見えているんじゃないかと思うんですね。

その意味で、高齢者になったならないのこともあるでしょうし、我々の世代、あるいはもっと若い世代の車に対する考え方というものを、より合理的で、より環境的で、先ほど申し上げた意味で言えば、地球・自然環境に対する対応と社会・生活環境に対する対応の両方を実現される車社会というものは一体どういうものであるのかというところが、実はTDMという概念の底に流れているものだと思うので、ぜひそのところは外していただきたくない、この会議の結論につながるところでね、というふうに私は思います。もちろん、車がすばらしいもので、現代社会から車を抹殺して成り立たないという認識を前提としてのお話ですから、決定的に対立しているんじゃないんですけれども、私は車をちょっと我慢せい、特に都市内はちょっと車は引っ込めという流れを叫んでおかなければいけない時代になっているんじゃないかということをおぼろげに思っているものから、申し上げたわけです。

【部会長】 道路局の方、ご意見があれば、どうぞ遠慮なしにおっしゃってください。

【事務局】 構造基準の話が出ました。我々も公共事業改革の一環として、コスト縮減は省全体の中で道路局がリーダーシップを発揮して取り組まさせていただいておりますが、それだけじゃ、なかなかご批判にこたえられないということで、計画段階と申しますか、構造まで踏み込んで、コスト縮減という表現がいいかどうかはありますが、大きな意味のコスト縮減に取り組む必要があるかなと思っております。

先ほど部会長のお話にございましたが、例えば高速道路で高速自動車国道で言いますと、暫定2車線というところが交通量の少ないところが多いわけですが、暫定2車線という概念じゃなくて完成2車線、ところどころ追い越し車線を用いて部分的には3車線になるということで、中央分離帯に今のコーン状態じゃなくて、もう少しきっちりした中央分離帯の構造を設けることによって、多分、今は70キロぐらいの制限速度という形になっている区間が多いんだと思いますが、それを80キロなり100キロぐらいというスピードで担保できないかということで、これは公安委員会との関係がありますが、協議をさせていただいております。

もう一つは、都市内でいきますと、これは新聞等でも連休の間に扱われましたが、乗用車専用道路という形で、フランスのA8の16、真ん中の外郭環状の西側がそういう形で既にできておりますが、そういった形で都市内において乗用車、小型車専用道路という形

になると、用地買収をしないで立体交差等の形式がとれるんじゃないかということで、これは消防庁との協議が必要でございます。とりあえず、オーバブリッジのほうは煙の問題とか、そういう問題がないので、オーバブリッジのほうを先行してやらせていただくかなということで、具体的に検討を詰めさせていただいております。

地方部につきましては、先ほどご紹介がございましたが、これは地方道・環境課のほうで、いろいろ関係の県と、予算の対応も含めて検討を進めさせていただいております。

【部会長】 ありがとうございます。

私どもは、この委員の方、みんなそうだと思うんですが、なるべく少ない費用で高い国民生活のレベルを保ちたい、しかも、地域格差をなくして。それをするために道路はどうすればいいのか。そのとき、1つはさっきからお話のように、必要なものとそうでないものと峻別すべきだと。だけど、峻別すべきはよくわかるんだけど、どうやって峻別するのか、交通量は少ないけれども、一たん何かあったら大変なのを、お医者さんである市長の話を聞かないことには判断がつかないようでは困る。それをどういうふうにして、みんなが納得できる形で峻別できるようにしておくか。これが1つの大きな問題。これは我々の1つの悩みである。

もう一つは、これは さんが言われるように、TDMを適用して交通を減らせ。これは主として都市部の話だろうと思うんですが、地方ではそうはいかない。だけど、TDMをやって、ほんとうに車を離れてくれるのか。車以外の乗り物もあるのに車を使っている人というのは世の中にいっぱいいるわけで、それで成り立っているのが今の現状なんです。これをどうやって離させるのか。これもすべきであるというところまではだれもが納得するんでしょうけれども、私も納得するんだけど、さて、どうやってやればいいのかというと、これは現実の方法というのは、はっきり言ってほとんどない。それをどうするかというのが我々の大きな悩みなんだということをぜひ皆さんにご理解いただきたい。

それから、 さんに出していただいたデータで、我々、あまりよく理解していないことが出ているんですが、これは交通事故が減ったと多くの方は理解した。それは死者の数が大変な努力をして減っているということであって、交通事故は、 委員も書いておられるように、どんどん増えている。しかも、事故率は我が国は非常に高い。これはいろいろなところに理由はあるんでしょうけれども、狭い道路のわきに、先進国ではまず見受けられない電柱がいっぱい立っているなんていうことだってもちろんあるし、そういうことはいっぱいあるわけですね。こういうのをどうしていくのかというのも大変大きな問題ですよ。

少し時間はあるようですので、何かご意見はありますか。

【委員】 今日のスケジュール表を見ますと、当初より少し回数も増えたような気もいたしまして、それで、できればどこかの回で、こういう審議会の中で、従来は世の中では、比較的、事務局が用意して、委員がただオーケーしているという見方をされるのがありまして、今回は我々は随分いろいろ、こういう形で発表しているわけですが、逆に言

うと、行政の担い手である皆様方のほうが何を考えていて、それに対して我々がどんどん質問をして、ああ、そうなのとか、これは変ではないですかとか、そういうことをやる回もあってもいいような、あるいはそのための時間を少しとるとかですね。と申しますのは、特に財源の問題なり、先ほど出ていた農道とか、この辺も考えてどうなのとかを含めて、行政の立場としては、今、こういう課題があるのかとか、こんなことを考えているとか、ちょっとディスカッションなり議論をする時間がもしあると、議論としてはいろいろ幅が出て、その上で報告をまとめていくということもあっていいのかなという気もしますが、その辺は会長、どうですか。

【部会長】 今のところは、第8回以降、中間報告と書いていますね。中間報告というのを道路局のほうベースで、我々、それを一緒になってつくっていくという形で考えていますので、その中では局の考えというのはいろいろ出していただいて、ここで議論することになると思います。だから、第8回以降というのは、そういうふうな部分だと。今までのところは、専ら委員のほうの意見を出すだけであると。我々、委員のほうとしては、これは必ずしも道路行政そのものをみんながよく知っているわけではないのでわからないところあるし、言えないところも幾つもあるわけで、その辺のところもその時点で道路局のほうから出てくると理解しているんですが、そんなところでよろしいですか、事務局のほう、あるいは 先生、何かご意見があれば。何かご要望とかご意見ございましたら、おっしゃっていただければ参考にさせていただきますが、よろしいでしょうか。

それでは、今日の議論はこれで終わりたいと思います。遠いところから来ていただいた さん、それから さんにはほんとうにありがとうございました。大変貴重なご意見を聞かせていただきました。それから、 委員と 委員には、ほんとうにお忙しいところ、大変一生懸命準備していただいて、いい話を聞かせていただきました。ありがとうございました。

それでは、事務局のほう、お願いいたします。

【事務局】 ありがとうございました。

今回は5月22日(水曜日)1時から3時まででございます。場所はこの会議室を予定しておりましたが、かなり狭いというご指摘も何回かちょうだいしてございまして、再度また広く当たってみたいとは思っております。ただ、この建物の外に出ることになりますと、先生方に一度、ご迷惑をかけたことがあったものですから、場合によってはここかもしれないですが、別途、文書でご案内させていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

- - 了 - -