

平成14年6月7日

【事務局】 それでは、お待たせいたしました。社会資本整備審議会令第9条第1項により、定足数に達しておりますので、ただいまから第7回の基本政策部会を開催させていただきます。

いつものようにお手元に資料がお配りしてございますが、配付一覧のとおりでございますかどうかご確認をいただき、もしなければお申しつけくださいませ。

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いたします。

【部会長】 それでは、第7回の基本政策部会を始めます。

第2回の部会の後、5回にわたり、各委員の方々から、それぞれのテーマごとにご意見をいただき、ご提案をいただきました。それに基づいて活発な議論をかわしてきたと思います。それらの議論を通して、今後の道路行政改革を方向づける数多くの示唆に富むご意見をいただきました。本日は、これまでの議論を整理して、その論点について事務局にまとめていただきましたので、その論点の整理されたものについて説明をいただきました後、中間報告に記載する内容をイメージしながら、全般的な議論を行いたいと思います。

それでは、最初に事務局から説明をお願いいたします。

【説明員】 それでは、これまでの議論のまとめを論点整理という形でまとめさせていただいております。お手元の資料 - 1 と資料 - 2 を用いてご説明をさせていただきたいと思います。まず、資料 - 1 ということで、基本政策部会における議論のポイント、縦長 A 4 のものがございます。それから、その後に、参考資料の 1 - 1、参考資料の 1 - 2 として、これまでの提案の内容についてまとめたものを配らせていただいております。それから、参考資料の 1 - 3、これまでどおり基本政策部会に寄せられた意見をとりまとめたものでございます。今回は、後ろのほうのフリーアンサーの部分につきましても今回の項目ごとに整理した項目に合わせて分類をさせていただいております。参考資料の 1 - 1 から 1 - 3 までを少しよけていただいて、資料 - 2 ということで、A 3 の横長の総括表がございます。この資料 - 1 と資料 - 2 で説明をさせていただきます。

まず、資料の性格でございますが、資料 - 1 は、基本政策部会における議論のポイントということで、これまで5回にわたるテーマごとに、各委員からいただいたご提案、ご意

見を事務局でカテゴライズしてまとめたものでございます。分類については事務局で整理をさせていただきました。ご意見の取り上げ方や、分類の仕方、要約の仕方など、不十分な点が多々あるかと思えます。ご意見をいただきまして修正をいたしたいと思えます。資料 - 1、目次をはぐっていただきまして、2 ページを見ていただきますと、右上に凡例がございます。二重線で囲ってあるものが、1 回目の部会長の提案を含めまして、各委員のペーパーによる提案の事項でございます。その下に一重枠で囲ってありますが、その提案を受けてディスカッションをした際に各委員からいただいたご意見でございます。

一方、資料 - 2 でございますけれども、A 3 横長の資料 - 2 は、この資料 - 1 をさらに絞り込みまして、カテゴリー別に議論のポイントとなる項目を抜き書きしたものでございます。そうした上で、一番右側に要検討事項という欄を記載しております。これは、分類ごとに事務局におきまして、今後さらに議論を深めるべき事項、重要な項目なんです、これまでの5 回の部会で特に議論がなかった事項を整理させていただいたものでございます。これらの一部につきましては、今回、後ほど補足説明をさせていただきますし、今回説明しないものについては、次回、6 月 2 4 日の部会で説明をさせていただきたいと思っております。この項目につきましても、委員の皆様方のご意見をいただきまして、必要に応じて追加修正をしていきたいと考えております。

それでは、早速でございますが中身に入らせていただきます。

まず資料 - 1 でございます。2 ページ目でございますが、現状認識及び基本的方向性ということで二重枠に囲んだところでございます。最初の5 項目ほどは、1 回目の部会長のメモから抜き出したものでございまして、経済社会情勢が大きな転換期であって、戦後の道路行政を支えていたシステムや制度の改革が強く要請されているといったようなことでありますとか、既に道路行政は時代の変化におくれをとっておりますので、今、道路政策を切りかえるチャンスであるというようなこと、それから、量的拡大重視から峻別した新規投資と既存施設の有効活用へ政策を転換すべきだといったようなこと、その下には、

委員、それから、最後に 委員のご意見も入れています。例えば、緊急医療や災害の観点から、地域に応じた最低限の道路整備が必要というような提案でございます。

それから、大きな1 番として、道路行政システムの改革でございますが、評価システムの導入ということで、これは部会長の提案、それから 委員、 委員等の提案でございまして、成果を重視する評価システムへといったようなこと、B / C をツールとして導入すべきだとか、ユーザーサービスの指標化、パフォーマンスレポートを公開するといっ

たようなご提案でございます。

3ページのほうにまいりまして、この評価システムに関しましては、非常にたくさんの議論がなされたところでございます。例えば、3ページの上のほうですが、評価手法、それから評価基準、例えば、古典的な費用便益分析だけではなくて、多目的な基準で評価することが必要というような議論もなされました。

それから、下のほうでございますが、便益のところ、経済的なものだけではなくて、医療とか防災の視点、環境安全、そういった非市場的な価値についてもう少し測定をすべきだというようなこと。一方で、短期的には経済的な便益重視ということでもいいんじゃないかというご意見もございました。

それから、4ページでございますが、基本制度の改革ということで、基本制度の改革の中の1番、特定財源制度にかかわるご提案でございます。ここは委員のご提案がほとんどでございます、この二重枠の最後のところは委員の提案でございました。自動車関係諸税の本質は道路の利用料であって税ではないということでありまして、そうであるならば、受益と負担の関係をより一層近づける工夫が必要だといったようなことがご提案とされております。委員のほうからは、一番最後ですが、駅の自由通路とか踏切対策、バス停など、道路周辺領域へも貢献を進めるべきだというようなご提案でございました。

5ページでございます。有料道路制度、それから料金制度にかかわる議論もたくさんございました。二重枠で困ってある最初の3つぐらいが委員のご提案でございます、一体的な「経営体」が必要だというようなことでありまして、多様な料金体系の導入、プール制等についてのご提案でございます。その次に、部会長の、弾力的な料金政策への導入というのがございまして、後ろの3つほどは委員の話でございまして、ETCを活用した料金の弾力化といったような内容でございます。

それに対しましていろいろな議論が出されましたが、例えば、社会資本としては採算が問題なのではなく、使われないことが問題だといったようなご意見を含め、多くのご意見をいただきました。

それから、5ページの下のほうでございますが、効率化、透明化の徹底ということでございまして、その1番として、効率的な整備手法についての提案でございます。前半の2つが部会長代理、後半の2つが教授からの提案でございます。できたところから供用を図るといったようなことでありまして、地方道路についてはオーバースペックをや

めて柔軟な設計基準を適用すべきといったようなご提案、それから、農道、林道等の調整をして、効率的な道路整備を行うべきといったような提案でございます。

これにつきまして、またいろいろご議論がございまして、例えば、一度、2車線をつくってしまうと、将来4車線にするのはほとんど不可能なので、将来の需要をきちんと見定めることが必要だといったようなことでございますとか、今、日本が競争しているのは欧米じゃなくてアジアであって、アジアの社会資本の整備のスピードは驚異的であると。一方、日本の道路整備は非常に時間がかかっているということで、せめて10年程度まで計画から実行までの期間を短縮すべきだという、整備のスピードに関するようなご意見もいただいたところでございます。

6ページの真ん中でございますが、ユーザーの視点に立って、開かれた行政運営をやるべきだということで、前半が 委員、後半が 委員のご提案でございます。協働型道路パフォーマンスマネジメントを進めるべきだといったようなこと、それから、道路整備に当たって、市民参画型の道路計画プロセスの実現が重要だといったようなこと、それから、道路空間をイベント等への開放という形で積極的に活用すべきではないか、それから、沿道の市民、高齢者などの積極的な参加を歓迎するようなやり方をやっていくべきだということでございます。

これに対しましてご議論として、公と私の立場、これらのパートナーシップが重要だというようなことでもありますとか、うまく使おうから一緒につくろうということまでどうやってもっていけるか、これが非常に重要ではないかといったようなご意見をいただいたところでございます。

続きまして7ページでございますが、経済活力の増進・都市の再生という観点から、1番目といたしまして、円滑なモビリティの確保ということでございます。前半のほうは 委員からのご提案でございますし、最後のほうは 委員のご提案が入っております。

委員からは、人とか物の輸送効率を高めるという経済効果の高い事業を重点的、選択的に行うべき。渋滞解消、高コスト、高料金是正が急務であるというご提案でございます。それから、停車禁止を意味するレッドゾーンを設定して、渋滞を引き起こすような違法駐車は徹底的に排除すべきであるといったようなことでもありますとか、首都高については一定時間内出入り自由ということで有効利用を図るべきだといったようなこと、それから、

委員からは、車の移動性と人の快適性の両立を目指すべきだといったようなご提案でございます。

それから、都市の再生ということで、ほとんど委員の提案でございます。20世紀は急激な都市化の時代でございます、質的な対応とか公共空間の形成が極めて不十分だったということでございまして、今後、大都市圏、特に首都圏への集中投資をやるべきだということでございます。それから、その次は委員のご提案でございますが、必ずしも地方対大都市の問題ではなくて、首都圏の改善がなければ地方振興もあり得ないといったようなご意見もございました。それから、未整備の幹線道路の事業を時限を切って集中的に推進すべきでありますとか、密集市街地における生活道路については、市街地整備との連動をして促進をすべきとかいった、密集市街地の整備にかかわるようなご提案もいただいたところでございます。

8ページにまいりまして、情報化への対応でございます。ETCに絡みまして、ETC専用インターチェンジの話でありますとか、多様な料金政策といったようなことが議論されまして、情報化への対応というところに分類をさせていただいております。

9ページでございますが、大きな3番、生活の質の向上のところでございます。その1番といたしまして、歩行者・自転車の重視ということで、部会長の提案、委員、委員の提案をまとめております。例えば、歩行者や自転車の安全・快適な利用を優先した「生活環境ゾーン」の形成、これを積極的に進めるべきであるといったようなこと、それから、都市内では街路樹が成長し得る道路の整備、沿道のカフェ、そういった占用も柔軟に認めるべきではないか。それから、河川沿いや駅・線路沿いで公共空間の創造といったようなことでもありますとか、路面電車の復活といったようなことのご提案であります。

それから、9ページの下のほうですが、都市の品格と文化ということで、これは委員の提案でございますが、活気ある品格、文化、活気がある都市の公共空間の創造が必要で、場所によっては道路空間そのものが文化遺産ということを再認識すべきだというようなご提案でございます。

それから、10ページでございますが、大きな4番、地域づくり・国づくりの視点からのネットワークの構築でございます。地域ブロックを主体とした地域づくりということで、部会長の提案、それから部会長代理の提案でございますが、例えば、全国一律の均衡ある発展から地域ブロックを主体とした個性ある地域づくりの支援へといったようなことでございますとか、市町村合併を支援する地域連携道路の整備が重要だといったようなこと。それから、道路で隣接地域を結ぶことによりまして、医療とか福祉、教育・文化、いろいろな面でフルセット型の施設整備をやらなくてよくなるということで、生活の基礎サービ

スの格差の是正につながるといったようなご意見、ご提案でございます。

それから、10ページの下のほうでございますが、地域のモビリティの向上ということで、これは委員の提案がほとんどでございます。高いモビリティを確保することが、地方部の生活の必須条件であるというご認識のもとに、例えば、地方部では高速道路をもっと活用するように、その地方にふさわしい計画思想なり、地域の実情に応じた最適な構造を採用すべきだといったようなこと、それから、インター間隔を縮小したり、料金の弾力化で有効活用を図るべきといったようなご提案でございました。

それから、11ページでございますが、個性ある都市・地域の形成ということで、部会長代理のご提案でございます。地域生活圏というものを地域政策の基本に据えて、マルチモーダル・インターモーダルといった考え方も取り入れてやるべきだといったようなことでありますとか、周辺の土地利用計画、産業計画、宅地計画、いろいろな計画と道路計画は総合的・合理的な調整を図ることが必要だといったような内容でございます。また、情報を共有する、説明責任を果たす、その結果、責任を共有するという3段階で住民と行政が責任を分担すべきというようなご提案でございます。

これについてもたくさんご議論がございまして、例えば、地方分権というのは地方自己責任原則の徹底ということではないかといったようなことでありますとか、日本は非常に地域独裁主義が強いので、一度みんなが決めたけれども、一部の反対の人があるとなかなか進まないといったようなご意見。それから、日本では公の概念があまりにも希薄で、やはり公の範囲を拡大すべきではないかというようなご意見もございましたし、また、決めるということと、その財源の負担の責任、これは分離しないほうがいいというようなご議論もあったところでございます。

続きまして12ページ、環境の関係でございます。まず、地球温暖化の防止ということで、部会長代理からのご提案でございます。自家用乗用車の低燃費化が最も効果的ではないかというようなこと。それと、特に都市部を中心に、自動車交通量の抑制(TDM施策)に本格的に取り組むべきだといったようなこと。それから、ETCを使ったロードプライシング、そういったことも非常に重要なので、その普及のために、例えば道路特定財源を活用するということを考えてもいいんじゃないかというようなご意見、ご提案でございました。

それから、12ページの下のほうでございますが、沿道環境の改善ということで、沿道環境改善には、ディーゼル貨物車の低公害化が最も効果的ということで、そういったこと

にも、技術開発にも道路特定財源の充当ということを検討すべきではないかという、これも部会長代理のご提案でございます。

続きまして13ページ、最後のページでございます。大きな6番、安全・安心なくらしということの1番目といたしまして、安全な生活環境の確保というところで、委員からのご提案でございます。歩行空間のバリアフリー化、それから、今後は高齢者が運転するということが多くなるというところで、高齢者が安全に運転できる道路環境の整備が必要だといったようなご提案でございます。

それから、2番目といたしまして、災害や救急医療など、緊急時への備えということで、ネットワークの信頼性、代替性の確保、救援ルート、緊急輸送路の確保、こういった観点からの、いわば命を守る道路の整備が必要ということでございます。

それから、最後でございますが、として、維持管理の充実というところで、既に現在、道路施設の老朽化が進んでおりまして、更新時代の始まり、入り口に立っているということで、ライフサイクルコストに着目した整備が必要ではないかということで、委員のご提案でございます。

資料 - 1、大変駆け足でわかりにくかったと思いますが、以上、こういう形でまとめさせていただきます。

続きまして資料 - 2を説明させていただきます。今、資料 - 1で説明させていただいた内容を抜き書きして、部会における議論のポイントという形でピックアップいたしております。その右側に要検討事項というのがございます。要検討事項を中心に説明させていただきます。

まず、現状認識及び基本的方向性の中で2つ書かせていただいております。将来の投資余力の減少に対応した道路整備の考え方ということで、いつまで緊急にその道路整備を集中して続けるのかという時間軸の議論がなかったように思いましたので、そういう緊急に道路整備をやる、集中的にやる期間でありますとか、区間についてのご議論が必要かなということでございます。

それから2番目といたしまして、経済社会情勢が大きく転換している中で、例えば、車の使われ方とか使い方がどう変化していて、それが将来の交通量にどう影響してくるかということについて検討が必要だということで、これらは、今回、資料を用意しておりませんので、次回、説明をさせていただきたいと思っております。

それから、道路行政システムの改革ということで、評価システムの導入につきまして、

前回部会長から、現在、国土交通省でやっている評価システムの現状なり考え方を一度整理して説明するよという宿題をいただいておりますので、きょう、後ほど説明をさせていただきます。

それから、基本制度の改革のところでございますが、特定財源制度ということで、要検討事項でございますが、今後の道路政策を踏まえた財源の使途のあり方、公平な負担の実現という観点で課税のあり方、それから、新燃料の開発とか、そういった新しいタイプの自動車が出てきておりますので、そういったものに対する今後の課税のあり方、こういったものが要検討事項としてあるのではないかとということでございます。

それから、有料制度・料金制度、これはたくさんご意見をいただきましたが、例えば、弾力的な料金設定に当たりまして、その効果はどう考えていくか。それから、採算への影響をどう考えていくか。それから、有料道路制度の役割と今後の展開をどう考えていくかということで、一方で、ちょうど本日、多分、参議院を通過すると聞いておりますけれども、第三者機関の設置法案が今、成立することになっておりますが、その第三者機関ができますと、その検討状況も踏まえつつ、ここについては検討する必要があるのではないかとということでございます。

それから、効率化・透明化の徹底でございますが、ローカルルール等についてはいろいろなご意見をいただきました。そのほかに、議論として出てこなかった項目といたしまして、コスト縮減をどう進めていくか、道路整備に対しまして、民間の活力をどう活用するかという観点でのPFIの適用についてどう考えていくかということについて議論がなされておりましたので、この辺も今後議論が必要かということでございます。

それから、2ページのほうにまいりまして、大項目2番の経済活力の増進・都市の再生の観点のところでございます。要検討事項ということで、円滑なモビリティの確保のために都市の幹線道路の整備が非常に重要だということでございますが、全部、なかなか手をつけられないということで、例えば、環状道路など、重点投資すべきネットワークをどのように限定をしていって、集中的にやっていくかといったようなことが検討事項となるのではないかとということでございます。

それから2番目は、違法駐車、レッドゾーン等の関係で、今後、公安委員会等とより一層連携を強める必要があるということで、協力体制の確立についてどう進めていったらいいのかというのが要検討事項と考えております。

それから といまして、TDM施策でも一部議論がございましたが、都市における

公共交通の考え方、これにつきましては今回、資料を用意させていただきますので、後ほど説明をさせていただきます。

それから、都市の再生に絡みまして、都市で都市計画道路、非常に計画決定している道路は多くございまして、それをどういうふうに重点的に整備していくかということ。それから、その見直しの考え方、そういったものについて、今回、資料を用意しています。後ほど説明させていただきます。

それから、情報化への対応につきましても、今回、資料を用意させていただいておりますので、説明させていただきます。

それから、生活の質の向上につきましては、特段、要検討事項がないのかなということで空欄にしております。

地域づくり・国づくりということで、市町村合併を支援する道路でありますとか、生活圏を考えた道路というような話がありましたが、もう少し広く、地域ブロックとか、都市と都市の連携とか、そういった観点での話が少し抜けておったような感じですので、少し大きく書いてありますが、国土と道路の整備理念ということですが、これは次回、整理をして説明をさせていただきたいと思っております。

最後のページでございますが、環境の保全については、かなり議論がまとまっておりますので、特段、要検討事項としては思いつきませんでした。何かあればご意見いただければと思っております。

6番の安全・安心な暮らしにつきましても、大体、議論は尽きているのかなとは思いますが、一番最後に、特に今後、更新ということをどう考えていくかということが大きな課題になると考えておりますので、更新時代への対応の考え方、これは次回に資料を用意して説明させていただければと思っております。

大変駆け足でございますが、資料 - 1 と資料 - 2 につきまして、以上でございます。

よろしければ、続きまして資料 - 3 から 6 まで一気に説明をさせていただきたいと思っておりますが、よろしいですか。

【説明員】 資料 - 3 の評価の点につきまして、前回の宿題のご説明を申し上げたいと思っております。

まず、1 ページをお開きいただきたいと思います。実は、政策評価法が今年度から施行されてございまして、大体、大きくこういう区分でございまして、大きく分けまして、事業評価と呼んでおります個別の事業の評価、それともう一つは、予算とか制度とか施策を評価

するものと2つございまして、事業評価のほうが、事業の進むプロセスにあわせて新規採択時、それから、再評価、事後評価、研究開発評価の4つ。それから、施策のほうも3つに分かれております。

次のページにもう少し内容がわかるようになっておりますので、2ページをごらんいただきたいと思います。個別の事業の評価でございますけれども、3段階ございまして、まず、新規採択時に、よく言われております、費用便益分析、いわゆるB/Cというものを含めまして、客観的な評価指標を用いた評価を行っております。これについては、現在、道路事業については、維持修繕などの工事は除きまして、新設、改築についてはすべて実施をして公表しておるという状況になっております。

それから、事業の途中段階に再評価というのがございますけれども、これはすべての事業に必須というわけではありまして、5年間経過して未着工のもの、あるいは10年間経過して、まだ継続中のものに対して行われるものでございます。

それから、事後評価について、事業が完了後、おおむね1年後に行うのが通常でございますけれども、事業の効果の評価を行うというやり方になっております。

それから、施策評価につきましては、まず、事前評価というものがございます。これは当然、新しい予算、あるいは制度、法律など、新しい施策の実施、又は施策の改定を行う場合に、その必要性や有効性をチェックするというやり方でございます。それから、その施策が実施された後に、達成度を測定するというところで業績測定。それから、一番下にプログラム評価というのがありますけれども、その施策と結果との因果関係などを、特に重要な施策につきましては掘り下げた分析をすると、こういう体系になっております。

次の3ページに経緯を書かせていただきましたが、世界的にも政府の活動、これは公共事業に限りませんで、成果をきちんと把握していこうという動きが、平成5年ぐらいから、10年ぐらい前から出てきておりますし、アメリカのことも左上に少し入れましたが、G P R A という法律が制定されたのもこの時期であります。

まず、左側の日本政府の全体の動きのほうを施策と事業評価に分けてざっと見ていただきますが、日本はアメリカのこういう動き、全体の法設定という意味では少しおくれました、平成9年に大きな動きがありました。ただ、日本の場合は、事業評価のうちの再評価にウエイトが置かれていきます。これはご記憶だと思いますけれども、ちょうど平成9年4月に諫早湾干拓の締切があったり、北海道で時のアセスと言われたのが平成9年でございます、むしろ、当時の問題意識は、日本では時間のかかっている巨大プロジェクトが、

社会の情勢変化にかかわらず、一たん始めたら止まらなくなっているのではないかという問題意識で、再評価ということから日本は意識が始まったという傾向がございます。

翌年、平成10年に施策評価側のことを中央省庁等の改革基本法で位置づけるということで、両方の視点が出てまいりまして、13年に行政機関が行う政策の評価に関する法律が交付され、今年度施行されているという状況でございます。

道路につきましては比較的早い段階から取り組みはしてきたつもりでございます。ちょうどアメリカのG P R Aのエグゼクティブガイドなどについても、一番最初に道路局で翻訳した記憶がございます。ちょうどこの平成5年から始まりまして、第11次道路整備5カ年計画の中で、アウトカム指標を用いて業績目標を提示するというやり方を初めていたしました。ただ、この11次においては、業績測定、つまり事後の測定をしておりませんで、目標を掲げたレベルでございました。

それから、事業評価につきましても、「道路答申の評価に関する研究会」という、コストベネフィットを中心とした個別事業評価の方式について、有識者の研究会をつくりまして勉強をして、ここにありますように、平成8年に、道路につきましては新規採択時評価の試行を開始をいたしております。

それから、この基本政策部会にも関連の深いことでありますけれども、平成9年の道路審議会の建議、これは基本政策部会でご議論いただいた上で審議会の建議という形にまとめたものの中に、評価システムの導入というものも非常に大きな位置づけでお書きをいただきまして、いわば道路にとっては、次の平成10年が評価の元年というような年になっております。具体的には、事業評価システム係という専属の係を置きました上で、新しい12次5カ年計画でアウトカム指標を用いた業績目標を提示して、しかも、平成12年以降、毎年度、指標の業績測定、事後の測定を行っております。

それから、新規採択時評価、再評価も合わせまして、平成10年からはすべての事業で本格実施をして、事後評価についても平成11年から執行を開始して、昨年、平成13年に国の直轄事業については事後評価もすべてフルで行うようになり、かつ、ホームページに全箇所を掲載するというやり方をとってきたところでございます。

少し、具体の事例と、今後の課題をご説明をさせていただきますが、4ページに、まず事業評価のほうでございます。これは圏央道の一区間でありますけれども、右側のフローにありますように、費用便益費だけがクローズアップされる傾向がございますが、ここにありますように、貨幣換算できる定量的な測定ができるものと、そうでないものと2つに

分かれておりまして、まず前提条件として費用便益費の計算があるというわけです。この上のフローの四角の中にありますように、ここでは3.8というB/Cを計算しておりまして、これで必要条件がまず満たされておるといような理解であります。さらに下にありますように、必ずしも貨幣換算できないものがありますが、ここでは成田空港のアクセス改善など、効果や必要性を評価をしております。この定性的な評価の扱いについてももう少し工夫が必要ではないかというのが今後の課題になっております。これは後でご説明します。

次に5ページ、事業評価のうちの事後評価の例でございますけれども、秋田・宮城県境の国道の鬼首道路ということであります。これも、定量的にやれるものと、必ずしも貨幣換算までいかないものと分かれておりますが、事後になりますと、もう少し定量的にはわかりやすくなってくるかと思えます。まず、費用便益費についても、これを計算しまして、実績の交通量はここの峠で1,539台、あるいは交通事故の死傷者が開通の前後3年半ずつをとりまして、23人が0になったりという効果が出ておりまして、計算上、費用便益費は1.6ということでございます。

さらに、費用便益に乗らない効果が下の四角でありますけれども、冬季、12月から4月の5カ月間、この峠が通行止めになっておりましたのが通年通行になりましたし、県境を越えた消防の協定、あるいは、たまたま開通直後に宮城県北部の直下地震がありまして、旧道のほうが2カ月間通行規制になったにもかかわらず、新しい道路は3日後に通行可能になったというようなことがございますし、一番直近の雄勝町というところの観光客数が倍増したというようなことがございます。

こういうふうに、事後の評価につきましては通常1年後、といえますのは、交通事故とかいろいろな波及効果を見るのが直後が難しゅうございますので、1年後のこのような事後評価をしております。

これに対しまして、実は、渋滞解消についてはすぐに結果が出る場合がございます、最近では、渋滞だけにつきましては直後にIT技術などを活用して速やかに事後評価をして公表している例がございます。次の6ページ、7ページがその例でございますけれども、新潟のある橋の拡幅事業がございました。6ページのような拡幅を行って渋滞解消を図ったわけですが、次の7ページをごらんいただきますと、車に発信機を積んだような形で、車の位置のデータを刻々ととりますと、詳しくは説明しませんが、この左側のグラフにありますように、ちょうどその箇所が渋滞ポイントであったものがどのくらい解消された

かというのが極めてリアルにわかります。ここでは渋滞が71%解消したというのが数値的にはっきり出てまいりまして、これをコストベネフィットの考え方でやりますと、時間短縮効果のみにしても、B/Cが3.8と。6年で費用を上回る便益が出ているというような事業評価をいたして公表いたしております。

8ページでございます。個別の事業評価の今後の課題ですが、先ほど申し上げましたように、費用分析以外の部分をどう取り込むかというのが課題でございます。これは部会長に委員長をお願いしております公共事業評価システム研究会というのが今、検討中ございまして、上のポイントというところを書いてありますが、費用便益分析で捉えられない項目をどれだけ多角的に取り込めるか。そして、それを客観的に定量的に評価点を設定して明らかにできるかというような取り組みを今、研究中でございます。

少し説明しますと、というところにありますように、評価項目については事業効率、経済性というもの、この部分は費用便益分析で評価をされるわけでありましてけれども、それ以外の波及的な影響については、費用便益分析には取り込まれておりません。これらの体系を整理をして、下の に書いておりますように、それぞれの生活機会拡大とか、環境への影響のような各項目について評価指標を設定をして、右の ですけれども、評価点、その明確な基準化を行い、それぞれの項目の重み、ウエイトを設定をして、一番右下のほうですが、総合評価値というようなもの、単純なB/Cだけではなくて、合計で、例えば100点満点でいうと何点かというような評価ができないかというような研究がされております。

最後、あと2ページでございますけれども、今度は個別事業ではなくて施策評価のほうでございます。先ほど、現五計から業績測定まで取り組み始めたと申し上げましたけれども、9ページがその一部でございます。5カ年の目標ということで、この計画からは、一部、高速道路の供用延長などのアウトプット指標もありますけれども、かなりの部分、アウトカム指標に置きかえまして、9年末と5カ年の目標、14年末を書きまして、ちょうど3年目に当たります12年度末に業績測定をした例でございます。5年のうちの3年ですから、60%進捗しているというのが1つの目標でありますけれども、一番右にありますように、それぞれの目標に対する進捗が明瞭にわかるということでございます。

最後のページですが、この施策評価に関する今後の取り組みですけれども、ステップが3つございます。まず、アウトカムの明確化を今回、新しい長期計画のために行いたいと思っております。アウトカムを説明する主要な指標を今回、整理をしたいと思っております。

ます。これは予算配分にまで使われる前提で、的確かつ持続的に計測可能な指標を選択を  
したいと思っております、あわせて現況値の測定と合理的な目標値の設定を夏までの間  
に行いたいと思っております。

ステップ2としましては、これは5カ年の進捗の中での作業でございますけれども、毎  
年度、業績を測定するということを行った上で、今まではここまで行っておりませんでし  
たけれども、業績報告書というようなものを作成して、毎年度公表をするということに踏  
み込みたいと思っております。

それを行うための前提でありますけれども、ステップ3としまして、今まで、我々の各  
課の並びも道路種別に分かれておりますけれども、指標ごとのチームの責任体制といった  
ものを確立をして、その原因の分析などを明確に行って、施策や事業展開に反映をしてい  
けるような組織や体制、運営のルールなどを、こういうシステムに沿って構築をしていき  
たいということを課題に考えております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

その次、お願いします。

【説明員】 続きまして、資料 - 4 に基づいて公共交通に対する考え方をご説明したい  
と思います。

まず1ページをお開きいただきたいと思います。まず、都市における公共交通整備の経  
緯をご説明したいと思います。

明治以降、都市の幹線道路は路面電車の敷設空間というものの確保を非常に意識して計  
画・整備が進められてまいりました。大都市圏だけでなく、地方都市圏においても路面  
電車が都市交通の主役であったわけでございます。

その後、モータリゼーションの進展に伴いまして、昭和30年代以降、道路混雑の激化、  
道路空間の制約、利用者の減少等によりまして、急激に路面電車が廃止され、輸送量の多  
い路線については地下鉄に、また、少ない路線についてはバスに転換をしていったという  
歴史的な経緯がございます。

2ページをお開きいただきたいと思います。

さらに一層のモータリゼーションが進展する中で、道路の空間制約を受けない地下鉄は  
順調にその路線を延ばし、発展していったわけですが、道路混雑の影響を受けるバスにつ  
きましては、利用者の減少もあって、営業延長が縮小して現在に至っております。

また、その間、バスで輸送力の不足するような路線につきましては、道路空間を立体的に利用するモノレールでありますとか、新交通の整備が道路整備の一環として行われてきております。

次の3ページには、都市における交通手段分担の推移をまとめてございます。

今、申しましたようなモータリゼーションの進展に伴いまして、全国的には自動車の利用率、利用分担率というものが伸びているわけでございますが、右側でございます、東京都市圏、これは鉄道や地下鉄が整備をされている地域でございますし、また、地方都市圏におきましても、これは福岡市とか北九州市を含む北部九州都市圏でございますが、47年から平成5年までの間に、例えば、福岡市の地下鉄が整備されるといったような公共交通の整備が進みまして、鉄道の分担率というのが逆に増えているというような状況になっております。

一方で、バスにつきましては、先ほど申しましたような状況から、全国的にその分担率が落ちていると、こういう状況でございます。

次の4ページは、東京の都市構造と交通手段分担ということで示させていただいておりますが、日本の都市は一般的に商業業務系が、郊外に居住系の土地利用が展開をしているわけでございます。したがって、中心部に大量の通勤交通が流入するというのが特徴でございます。このような人の移動を支えているのがサービスのレベルの高い公共交通となっております、公共交通機関が都市交通の中で大きな役割を担っているというのが現状でございます。

それでは、このような公共交通機関の整備に対して、道路整備として、これまでどのような取り組みをしてきたかということでございますが、次のページをお開きいただきたいと思います。

まず、このページには軌道系の公共交通に対する取り組みが示してございますが、昭和49年あるいは50年には新モノレール、新交通に対する補助制度ができました。これによりまして、道路空間に高架形式で設置されるモノレールや、新交通の支柱でありますとか、けたの整備を道路整備の一環として助成をするということが可能になりましたし、平成9年には、路面電車の走行空間につきましても道路整備の一環として整備をしていくということになりました。

右下でございます、これは豊橋の例でございますが、ここは駅前広場の整備とあわせて、路面電車を延伸をして、公共交通の乗りかえの利便性等を高めたというような事例もござ

います。しかし、路面電車につきましては、導入空間の確保が障害になって、大きく進むというような状況になっていないというのが現状でございます。

また、都市鉄道の輸送力強化のための複線化でありますとか、複々線化といったようなものにつきましても、踏切を高架化や地下化によってなくしていくという連続立体交差事業とあわせて実施されておりますし、郊外鉄道と地下鉄の相互乗り入れみたいなものも多くも、この連続立体交差事業、道路事業で実施をしています事業と一体的に行っているというのが現実でございます。

また、公共交通支援のもう一つの大きなポイントとしては、交通結節点の整備でございます。7ページにまとめてございますが、駅前広場の整備でありますとか、自転車駐車場の整備を通じて、公共交通乗りかえの快適性や、あるいは容易性を高めていくというようなことが行われております。また、最近では、地下鉄などの駅の周辺において、道路の立体横断施設とコンコースを一体的に整備することで、駅の利便性や快適性を向上するというような取り組みも進められているわけでございます。

次に8ページでございますが、このような公共交通に関する考え方の議論をしていただく論点として、これまでの基本政策部会の中で委員の皆様方からいただいた意見を踏まえて、論点を2つまとめております。また、議論をしていただくときの参考といたしまして、対応案ということで事務局のほうで考え方をまとめさせていただいておりますので、議論の参考にしていただけたらと思います。

まず、論点1でございますが、鉄道等の公共交通機関との適切な役割分担を考慮した「インターモーダルな総合的な交通システム」の構築を目指すべきではないかという論点でございます。これに対しては、都市内の円滑なモビリティが確保されるよう、公共交通機関でありますとか、自動車などの各種交通手段が十分に機能を発揮して、移動の連続性が保証された交通体系を整備するということに積極的に取り組むべきではないのかというふうなまとめさせていただいております。

また、論点2でございますが、自動車利用抑制策として公共交通整備を促進すべきではないかという論点でございます。これにつきましては、それぞれの都市の都市活動や輸送の密度に応じて、環境制約の中で適切な交通手段分担が実現するように公共交通整備を実現すべきであって、自動車利用抑制という観点のみから公共交通整備を促進するという、そういうふうにするべきではないのではないかというふうな案を対応案としてまとめさせていただいております。

続きまして、資料 - 5 の都市計画道路の整備方針でございます。

まず、都市計画道路整備の現状をご説明したいと思います。1 ページでございますが、都市計画決定された幹線道路の整備は、これまで国道事業、地方道事業、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業等で推進されてきたわけでございますが、現状でいいますと、約 51%、半分強が整備済みで、現在のペースでまいりますと、すべてを完成するまでに 60 年以上かかるといったような膨大な事業が残っております。

それでは、これまで、どういうところで事業をやってきたかということでございますが、2 ページをお開きいただきたいと思っております。これまでの都市の状況を見ますと、モータリゼーションの進展によって市街地が拡大をして、拡大した市街地では自動車の利用が進むといったような、モータリゼーションの進展と市街地の拡大が相乗的に展開をしてきた状況ではないかと思っております。都市計画道路や市街地の整備が、そのような市街地の拡大に対応して事業が実施されてまいりました。このような整備は、新市街地を中心にして実施してきたために、結果として既成市街地の整備が遅れたり、あるいは、新市街地の整備を行うことで自動車の利便性が高まって、それが市街地の拡大を助長するといったような、そういうことが起こってきたのではないかと考えます。

右下に仙台市の事例がございますが、真ん中の黄色のところは、これは戦災復興で区画整備事業でございますが、整備をされておりますが、そのほかは郊外に広がります計画的な開発、新市街地の開発にあわせて道路を整備してきたということで、結果として、その間にドーナツ状に広がっておりますが、こういう既成市街地での都市計画道の整備がおくれているといったような状況が日本の各都市で見られる状況でございます。

また、次のページの面的整備事業の状況でございます。区画整理事業につきましても、これまでは市街地の拡大に対応して、良好な宅地供給のための新市街地整備といったようなものを中心に実施してまいっております。一方、市街地再開発事業につきましては、既成市街地の基盤整備、土地利用の高度化が再開発事業によって進められておりますが、実施地区については限定的になっているというのが現状でございます。

ここには金沢市の例がございますが、薄緑色あるいは青で書いてあります区画整理事業は、特に新市街地を中心にして展開をされているというのが見てとれると思っております。

次に 4 ページでございますが、その結果、都市計画道路といえますのは、市街地の形状でありますとか、あるいは交通条件に応じて合理的なネットワークを構成するように計画されているわけですが、今、申しましたような市街地の拡大に伴いまして、整備に必要な

事業量が急激に膨張して、それに対する事業費が十分に確保できなかったといったようなことから、圧倒的に整備がおくれております。効率的、効果的な整備を実施してきて、なお、ここにございます東京都の例でございすが、ミッシングリングが発生して、ネットワークとして機能が十分に果たせていないというのが現状ではないかと思ひます。

また、次の5ページでございすが、都市計画道路は、都市によつては戦前にさかのぼることができる、非常に長期の計画でございす。戦災復興でありますとか、昭和43年の新都市計画法の施行でありますとか、あるいは、それぞれの都市の大規模な事業計画等、それぞれの時点時点で道路網の見直しを行つて計画事業を進めてまいつておりますが、今、申しましたよふな、財政面での事業化が困難であつたり、あるいは既成市街地での事業の実施がなかなか難しいといったよふなことから、長期にわたつて未着手になつてゐる都市計画法も多く存在をしております。

左下は東京都の区部の都市計画道状況でございすが、薄青で示してあります道路、これは都市計画法30年以上たつても未着手の路線でございす。33%を占めてあります。こういうものについても、計画の見直しを実施してありますが、まだ長期にわたつて事業が実施できていないと、こういう状況になつてあります。

それでは、このよふな状況に対してどのよふな取り組みをしてきたかということでございす。6ページでございすが、今、申しましたよふに、全体の都市計画道路の進捗が遅いという中で、投資効果の早期発現を図るために国が支援する事業箇所を絞り込みを行ひまして、根幹的な道路網の形成だとか、あるいは、区画整理事業におきましては、既成市街地の整備を重視するという観点から、事業の重点化を実施してきてあります。

また、7ページでございすが、地権者の残留でありますとか、大会社などの要求に柔軟に対応することで円滑な事業進捗を進めていこうという模索を行つてあります。特に、既成市街地においては、狭小、あるいは不整形な宅地の発生や、商店街の改変が事業展開の隘路になつてゐるということが多くございす。区画整理の手法でありますとか、再開発の手法を活用して、幹線街路の沿道にふさわしい市街地を形成するといったよふなことを推進をしていくという取り組みを行つてあります。

下の例は、環状2号線の新橋と虎ノ門地区の例でございすが、ここにつきましては、およそ1.4キロぐらいの延長でございすが、この道路は全面買収方式の再開発事業で事業実施をしてゐるところでございす。立体道路制度を使いまして、道路の上空に再開発ビルを建てるということで、沿道の市街地整備をあわせて事業を推進していくよふな取

り組みを行っております。

また、都市計画道路は交通を円滑に流すというだけではなくて、沿道の土地利用の高度化の促進でありますとか、周辺の町づくりを進めるという、そういう効果もございます。8ページには、文京区の春日通りの例でございますが、こういう幹線街路を整備することによって、沿道の立ち上がりが非常に進んでいる。あわせて、いろいろな都市機能がそこに入ってくるというようなことから、今後、都市の再生というような観点からも、こういう効果の高い地域での事業の展開が望まれているのではないかと考えます。

次の9ページでございますが、それでは、このような都市計画道路の整備方針につきまして、これにつきまして、これまでの基本政策部会のご議論を踏まえて、論点として4つほど整理をさせていただきました。あわせて、議論の参考として対応案を示させていただきます。

まず、論点1としまして、今、申しましたような、急激な都市化の進展が終息に向かいつつある現在、都市計画道路の整備はどのように進めていくべきなのかという論点でございます。これにつきましての対応案でございますが、都市計画道路及び市街地整備の重点を、これまでの新市街地を中心にして都市の拡大に対応するという方向から方向を転換して、既成市街地にシフトしていくべきではないかということに対応案としてまとめさせていただきます。

次のページ、論点2でございます。しからは、時間も費用もかかる既成市街地における都市計画道路の整備をどのように進めていくのかということが論点2でございます。これにつきましての対応案といたしまして、都市計画道路のうち、自動車交通を円滑に流す機能を重視する道路を明らかにした上で、こういう道路を重点的に整備をしていくということにしたらどうだろうというのが1番です。このような道路につきましては、路上駐停車をなくし、あるいは駐車場の出入り口や各道路との小さな交差点を極力少なくすることによって、通過できる交通量を拡大をしていく。同時に、交通条件を考慮した構造形式を導入したり、あるいは工事の機関を短縮するというような努力を図って、交差点の立体化を促進をする。さらには、右左折レーンの設置とか、信号処理との柔軟な工夫を行うことによって、交差点の容量も拡大をしていくといったような取り組みを図ったらどうだろうか。

また、このような道路を実現するためには、道路自体を整備するというだけではなくて、道路上での駐停車等の制限を行う。さらには、停車や荷捌きの需要を処理したり、あるい

は、駐車場の出入り口を設ける区画道路なども一体的に整備をしていく。さらに、そのような整備を沿道の市街地の面的な整備だとか、あるいは沿道利用も含めて長期的に取り組んでいっているような、そういう取り組みを行う工夫をしていく必要があるのではないかとこのように考えます。

また、そのような道路のほかに、民間都市開発の誘発や、木造密集市街地の解消など、都市再生に資するような路線については、あわせて重点的に実施していくべきではないかとこのようにまとめさせていただいております。

次に、論点3といたしまして、既成市街地における市街地整備をどのように進めていくべきなのかということでございます。先ほど申しましたように、これから区画整理事業等についても、既成市街地を中心にして事業展開を図っていったらどうかということでございますが、そのような既成市街地の事業展開は費用も手間もかかるということから、これまでの行政の取り組みに加えて、民間の有する後整備のノウハウとマンパワーをより積極的に活用して対応すべきではないかと考えております。

特に、大都市の都心地区等の開発ポテンシャルの高い地区におきましては、規制緩和を効果的に活用して、大規模な民間都市開発を推進する。また、木造密集市街地や地方都市の衰退した中心市街地等、相対的に開発ポテンシャルの低い地区につきましては、行政が主体的な役割を担いながら、例えば、民間の建て替えでありますとか、土地利用の転換といったようなものとタイミングを合わせながら、効率的に市街地整備を推進するという、そういう取り組みが必要ではないかと考えます。

最後に論点4でございますが、都市計画道路のうち、重点投資の対象とならない路線や、事業化の必要性が薄い路線については、早期に見直しを行うべきではないかという論点でございます。これにつきましては、今後の都市を取り巻く状況の変化や、将来の都市像を踏まえながら、早期に見直しを実施していくという対応が必要ではないかというふうにまとめさせていただいております。

以上でございます。

【部会長】      ありがとうございます。

では、お願いいたします。

【説明員】      引き続きまして、道路の情報化の取り組みということでご説明をさせていただきます。資料 - 6 をごらんいただければと思います。

表紙をめくっていただきまして、まず、道路の情報化に向けての基本的な認識でござい

ますけれども、道路行政は国民の真の要望や生活実感に即して推進することが必要だろうと考えております。そういう意味で、情報化は国民と行政の密接なコミュニケーションを実現し、必要な施策の迅速な実施を可能にすると、そういう意味で不可欠な手段でありまして、道路行政の改革に大きく寄与するものと考えております。

以下、幾つかの点で、その改革の切り口を整理してございますが、1つ目が、新たな道路政策の可能性を広げるというところでございます。これは、道路交通サービスの高度化につながるものでございます。

2つ目が、官民の連携によりまして、新たなサービスが生まれ、それが結果として産業の創出につながるというものでございます。

3つ目が、アカウントビリティーの向上と道路行政の効率化・迅速化という観点でございます。こうした面からも道路行政を改革するものと考えてございます。

次のページをごらんください。今、申しました、新たな道路政策の可能性を広げるという例をここに示してございます。ITSなどを導入することによって、そうした可能性を拓けるだろうと思っております。1つ1つの説明は省略させていただきますが、例えば、今回、この部会でも議論になっております、ETCを活用することによって、さまざまなサービスとか料金施策が可能になるという切り口がございまして、また、下のほうでございまして、環境という面から見まして、ロードプライシングとか交通需要マネジメント、こういう政策の導入の可能性を広げるというものでございます。

次のページ、3ページ目でございますが、これは官民の連携によりまして、新たなサービスを創出し、産業を創出するという例でございます。

1つ目、官主体でデジタル地図を整備すると、それを受けて民間のほうでカーナビシステムが生まれ、それが利用者に受け入れられたということで、結果として1.8兆円の市場を形成したというものでございます。

また、今後の話としまして、官が有する道路交通情報の開放という動きでございまして、そうすることによって、民間による道路交通情報提供が可能になりまして、個人ニーズに応じた、質の高い情報提供が可能になるだろうと思っております。その結果、今後の市場として1兆円規模の市場が期待できるというものでございます。

光ファイバーの民間事業者の開放についても、こうした観点から、新たなサービスとか需要の創出の面で位置づけられるものと考えてございます。

次のページ、4ページ目でございます。アカウントビリティーの向上と道路行政の効率

化・迅速化という例でございます。先ほど、資料 - 3 で説明がありましたように、行政評価のシステムということで、精度の高い、きめの細かいデータに基づいてそうした評価システムが確立するというものでございます。

それから、2つ目の住民との双方向コミュニケーションということで、インターネットなどを活用することによって、住民の道路への要望、ヒヤリハット情報や標識に対する要望を把握し、それを道路管理へ迅速に対応するというもの。

あるいは、下のほうにありますように、情報の収集とか、管理・分析を効率化、あるいは迅速化することによりまして、道路行政全般の効率化に結びつけていこうと、こういう切り口もあると思います。

次のページ、5ページ以降は、この部会でも提案されておりますETCの例で、情報化の進展、展開について話をさせていただきます。ご案内のようにETCについての特徴でございますけれども、高額の決済もクレジットカードで処理できる、世界最先端のシステムということで、世界標準を先取りした形で導入してございます。このシステムの意味づけとしましては、道路政策、料金政策を根本から改革するシステムと位置づけております。

現状としましては、全国の685カ所の料金所でサービスを実施しておりまして、普及台数が31万台、利用台数が1日14万台、全交通量の2.4%に達してございます。

次でございます。6ページ目でございます。こうしたETCを活用することによって、利用者にとってメリットが実感できるサービスとか、多様な料金施策が可能になると考えてございます。

具体的には下の例にございますように、例えば、乗り継ぎ制を拡充するということが可能になります。それによりまして、高速道路の渋滞を迂回しまして、走行時間の短縮とか、あるいは、道路利用の効率化が図られるというものであります。ロードプライシングもその例でございますし、一番下に書いてございますように、短距離区間の利用者に対する割引というものも可能になってくるということでございます。このように、料金施策の実現にはETCの普及が必要になるわけでございます。

次のページでございますが、そういう面で、ETCの普及というのが1つの課題でございます。左のほうに書いてございますように、これまでETCの普及策ということで、これらのものを講じてきているわけでございますし、さらに新たな普及策を検討していきたいと思っておりますが、そういう意味で、ETCの普及が進むことによって、施策のいろいろな選択肢が拡大していくと。そして、多様な施策が実施して、それがさらに普及のイ

ンセンティブにつながっていくということで、このようにE T Cの普及と多様な施策が相まって、効果とか利用者のサービスが高度化していくと、こういう展開になるのかと考えております。

次のページ、8ページ目でございますが、さらにE T Cを活用することによって、施策の可能性が広がる例としまして、これも部会でもご指摘いただいていますように、スマートインターチェンジの例でございます。高速道路の利便性を向上させるとか、あるいは地域の発展を促進させるという意味で、インター間隔を短縮化することが課題でございます。そういう意味では、E T Cを活用するインターチェンジ、スマートインターチェンジにすることによりまして、構造がコンパクトになり、費用も軽減されるということで、その設置の可能性が広がるというものでございます。これにつきましては、5年以内に整備を図るべく検討を推進してまいりたいと思っております。

9ページ目でございます。E T C技術、無線通信技術でございますけれども、こういうものを応用することによって、さまざまなサービスが可能になってくるだろうと思っております。下のほうに参考に書いてございますように、E T C技術の応用による多目的サービスが可能になるような方向で、総務省の省令が改正済みでございます。それを受けて、官と民でいろいろなサービスが現在、研究開発がされているところでございます。その例がここに書いてございます。

次のページでございます。10ページ目でございますが、そうしたE T C技術を応用したサービスというのを今、官と民でそれぞれ開発しているわけでございますけれども、そこで官と民の連携が図られないとすれば、サービスごとに異なる車載器が必要になるということなど、ユーザーサービスに非常に問題が生じるだろうと考えております。そういう面では、こうしたE T C技術を応用した多目的なサービスを展開するに当たっては、官民が連携して、1つの車載器で多様なサービスが利用可能となる、こうした環境整備が重要だろうと考えてございます。

11ページ目でございます。以上、E T Cを例にしまして、情報化の進展というものを説明してまいりました。それを1枚にまとめたのが11ページの図でございます。まず、E T Cのシステムを導入しました。その普及、さらに多様な施策が、相まってそれを展開していく。さらに、そのE T C技術を使ってスマートインターみたいな新しい施策を展開する。さらに、E T Cの技術を使って、さまざまなサービスを官と民で連携を図りながら提供していく。そういうことによりまして、いろいろな面での効果が期待される。それが

一番右にありますように、利用者サービスの向上、あるいは、新たな市場の創出につながっていくというところでございます。

その際、左のほうでございますけれども、いろいろなシステムの展開する共通基盤としての整備、具体的には標準化とか統合化ということになるわけでございますけれども、そうすることによって、効率的な整備が進められるだろうと思っております。

12ページでございますが、最後になります。情報化の目標としましては、情報化そのものが自己目的化することなく、やはり利用者にとって利便性の向上、あるいはサービスの高度化につながるものでなくてはならないと思っております。それをさらに効率的に整備を進めていくということが重要でございます。さらに質の高いサービスをするという意味で、民間の方々の創意工夫と、そういうものが生かせるものでなければいけないと思っております。そのために、共通な基盤の構築、統合化、標準化という面につながってくるわけでございます。そうすることによって、民間の方にもオープンになるということでございます。そういうものを考慮した情報化が必要であると思っております。そうした情報化を支える次世代道路、「スマートウエイ」ということで、そうした整備を推進していきたいと、こういうふうに考えております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、説明していただくところは全部終わりましたので、これから議論に入りたいと思います。

まず、最初の論点のほうでございますが、委員の方々からいただいた大変多くの、そしてまた、実に多様なご意見をきれいな形で整理していただいたのではないかとこのように思います。また、その中で、委員のほうからあまり意見が出てこなかったような点で、まだ検討すべきようなところもこの中にはっきりと出していただきました。それから、また、今、4つ説明していただいたわけでございますが、その議論の中で出てきました課題の中で、大事な幾つかのものにつきまして、現状、あるいは国土交通省の取り組み等について、大変密度の濃い内容の説明を短時間でやっていただきました。

ここで、きょうやっていただいた作業に基づきまして、委員の方々からまた追加すべきご意見をいただきたいと思っております。特に、その場合、こういうふうな項目の整理でいいか。要するに、チャプターのような形になっておりますが、そういうふうな構成はこういうふうなのでいいのか。あるいは、その中での記述がご意見等と違っているものがないか。あ

るいは、これからさらに深めて検討すべき点、これだけでよろしいか。その辺を特にご配慮をいただきながらご意見をいただければと思います。あと45分ぐらい時間がございしますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【 委員】 資料1ですか、まとめていただいたところですけども、あまりにもきれいにばかり書いてある、何か、朝日新聞の社会面を埋めつくすような書き方になっているのが、私自身、ちょっとショックでした。

この部会が設立されたのは、相当な危機感を我々持って、最後に残った審議会の1つという形でやっているんだと思いますが、今の状況というのは、総理大臣の一言で、何十年間もここで議論された高速道路の建設が瞬時に止まってしまうという、そこまで来ているわけです。それに国民が別に異論を唱えようとしません。そのぐらい、今、我々の置かれている状況というのは厳しいわけで、どこにどのぐらい木を植えたらどうなるかとか、バリアフリーとか、そんなことを言っている場合じゃないと思うんです。私は、そういう意味ではもっとマクロ的な視点から、私はエコノミストですからそれが商売になるわけですけども、今、置かれている公共事業の厳しい状態。今、公共事業といったら、ほとんど英語でいうフォーレターウォーズでありまして、大変悪い印象しか国民に与えない。しかし、それが正しい評価なのか。どこで我々は間違えたのか。今はやるべきなのか、減らすべきなのかということについて、私は今、市場金利がいかに公共事業をサポートしているのか、これが歴史的チャンスではないか。

また、若干、国際競争力については、1行だけ触れられておりますけれども、やはり国内が結局、道路の渋滞で遠いものになって、海外のほうが近いものになってしまったりというような現状。単にそれは産業の競争力だけじゃなくて、観光という面からも、結局、道路の渋滞で時間をつぶすぐらいだったら、飛行機に乗って海外に行っちゃったほうがいいねという人たちが、この国に今、千万人単位にいるという、そういう現状、そういう危機感。そして、どうして国民がこういう意識を持ってしまったのかと。

私は、それに対して、旧態どおりの公共事業の現場を見ていると、これだけ生産性の向上に追われている民間は、もう腹が立ってしょうがないと。だから、あんなの見たくもないから早くやめてくれという人が、まあ、今、100人中何人いるんですかね。90人ぐらいはそんな感じになってしまっていると。

そういうことについて、私もいろいろと意見を申し上げたつもりなんですが、全部削除されているというのはどういうことなんですかね。やっぱり、それはいいんだと。マクロ

的な視点なんかどうでもいいから、今までどおりのきれいごと書いた審議会の文書にしましようという感じになっちゃっているのか、私は、ちょっとこれはショックでした。何を我々、間違えて、だからどこを正せばこれからもっと、今、ほんとうに必要な公共事業はたくさんあるはずなんですから、特に道路はそうだと思うんですけども、もっとそういうのを積極的に打って出るといような中間報告にしたほうがよかったんじゃないのかなという気がします。

【部会長】 ありがとうございます。

今、さん、大分ご不満のようですが、さんの言われたようなところを、私は随分盛り込んであるんじゃないかというふうに思いますが、例えば、どの辺のところをどういふふうにやればよいというようなご意見ですか。例えば、7ページあたりのところ、この辺のことを、ちょっとこのままだと平板的だというふうな意味だとよくわかるんですが。

【委員】 そうです。例えば、委員の言葉を借りれば、全くめりはりがないとかいう。すべての中の1項目の中の1つに、若干マクロに対する配慮も必要ですねという感じで終わっちゃっている気がするんですけども、そんなものでいいんですかね。

【部会長】 いや、ここはまだ報告書じゃないので、さんの言われたのも1つのご意見だし、ほかの委員の方が言われたのも1つの意見だということで、それをただずらっと並べているというふうな段階だと思っているんですが。

【委員】 貴重な資料作成ありがとうございます。

今、さんのご意見に対してですけれども、私のご提案の中にバリアフリーとか、歩行者空間、植栽ということをご提案させていただいたんですが、多分、国際競争力といってもいろいろな観点があると思うんです。産業競争力を強める、これも1つではないかなと思いますが、観光という面をとらえるならば、例えば、住んでいる人が満足している地域でない限りは人が来ないわけです。今後、若年労働力が減って行って、高齢者をいかに活用していくか、女性をより職場に回帰させていくかということを考えれば、私はそういう意味でバリアフリーということも非常に労働力を増やし、国際競争力を高める1つの手法になるのではないかなと感じております。

この資料 - 1 で感じたところを少しお話をしたいんですけども、この資料 - 1 の1ページ目のところで、目次立てで0、1、2、3、4、5、6ということでおつくりいただいておりますが、多分、まだこれは途中段階だからこういう順番になっていると思うんですけども、この項目で1番、道路行政システムの改革のところ、なぜこの位置にある

のか、私は、2以下の目標、それぞれ目標を達成するために、この1番の改革というのは、2以下の目的を達成するための手法、手段のような気がするんです。ですから、まず、2以下の重点目標を書いていただいて、それを達成するために道路行政システムの改革が必要だというふうな順序にさせていただいたほうがいいのではないかなと思います。

さらに、各委員のコメントを、今、ずっと並べていただいた段階ですので、若干、内容の吟味はしていただいていると思いますが、まだまだ不十分な点があるのではないかなと思います。個々に1つ1つあげつらっているときりがないんですけども、例えば4ページ目、特定財源制度のところ、(1)の下の5つ目の箇条書きのところなんですけれども、「必ずしも自動車交通量の減少につながるものではないため、道路特定財源を公共交通機関整備や環境対策に回すことは不適切」。しかし、きょうご説明いただいた、先ほどの公共交通機関の整備の中では、広島の新交通システムを導入することによって、自動車の分担率は減っていますよね。こうしたデータが出ていながら、こういうことを言い切るとするのは、少し思い切ったご発言過ぎるのではないかなと思いますし、もう一例を申し上げるとしますと、2ページ目の上から2つ目の箇条書きのところなんですけれども、ここに4行書いていただいている、「道路行政が時代の要請に十分対応できていないがために生じた利用者や国民と道路行政の間の意識のギャップ」、どういうことを意図しているのか、これ、わからないんです。ここをわかりやすくお書きいただくならば、道路行政の結果が国民が満足する段階にはなっていないということと、道路行政が目指してきたものと国民が目指すものとが乖離している、わかりやすく言えばそういうことではないか。もう少し言葉の精査をお願いできればと思う次第でございます。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

今の公共交通云々のところは、我々がそう考えているというのではなくて、この中の1人がそういうふうなことをおっしゃったと。はっきり言って、委員がこの前、そんなことをおっしゃったのをここに書いているということとして、我々の報告書にそういうふうを書くのかどうか、これはまた別の問題かと思います。大変多くの方はそうでないと思っておられるように私は思っていますが。

さっきからの さんのご意見、 さんのご意見、みんなそうなんです、この委員の中にはそういうふうにもっともっと大事な道路は整備すべきだというご意見、まあ、大事なものはやらなきゃいけないのは当然ですが、そういったのもあれば、生活環境の整備

を優先すればいいんだというお考えの方もおられる。あるいは、大都市をもっとちゃんとやらんといかんと言われる方もあれば、地方はまだそうではないと言う方もあるわけで、ご意見は大変多様であります。そういうふうなのを、ともかく、今までみんな出していただいて、この中に並べ上げた。この中からこの審議会としては、ほんとうにどういうふうにするべきなのかという方向を出すんだと、そういうような手続であるとお考えいただければと思います。したがって、ここでは、今までで出ていないのとか、そういうふうなのをどんどん出していただければいいと。

どうぞお願いいたします。

【 委員】            さんの怒りもわからないではないんですが、ここは今、列挙している段階ですよ。ただ、最終的に審議会として何か抽出して絞り込まなきゃいけないときに、こういうふうに列挙し、みんなの意見を尊重しすぎると、最終的にはぼやけたものになりがちです。きょうは論点整理となっていますが、どうやってまとめる気だろうと、非常に不安になります。

きょうも後ろにいろいろな方がいらっしゃいますけれども、つまり、国土交通省全体に関して、いろいろな世間の目、公共工事に対する世間の目、あるいは、もったいなくさい目、それらをその上でどう意識し、マスメディア的なインパクトを狙うのかどうか。そんなこととは関係なく地道にやっていくべきことを、だれからも、「すごいね」と言われなくてもやっていく気なのか。その辺をやはりどこかできちんと見据えないと、7月下旬の中間報告まで、     さんと     さんが、対立して終わるだけになりはしないか。この時代は生活空間に軍配を上げようとか、経済効率みたいなものを優先させようとか、どこかで決めなければいけないし、そうして削っていくときに、相当な覚悟と勇気を持って削っていかないと、まとまらないんじゃないかと思います。みんなの意見を、ほんとにそうですねというふうに言っていたんでは、駄目だと思います。

やっぱり最終的な落としどころをきちんととらまえないと、書かれてあることは、それなりに皆さんご専門の方だから、問いかければこういう答えが返ってくるという話が列挙されているわけですが、これをどうやって味付けしたり、どういうふうにパッケージングしていくのか。     先生が最後やってくださるんでしょうけど、その辺がこれから先、もっとも大切ですよ。まあ、部会長の手法でいいんじゃないかと思っておりますが。

【部会長】     いや、私は、歯切れのいいところの最後は     委員に大いに期待しているわけで、そういった意味で、今まで     委員は温存しておいたと思うんです。(笑)

【 委員 】 やはり、確かに委員の発言を上手に整理して、これはやはり事務局の乗りで、こういうふうに網羅的にまとめた中で、問題はここで言いますと、資料 - 1 の 0 の部分だと思っんです。現状認識はどう考えているか、どこに危機感を持っているかということと、何をするのかということところがやはり一番骨になる部分だと思っまして、それに応じて、例えば、どこまでも個々の各論を出していくことになると思っんですが、そこら辺は、次に中間報告の案が出してありますが、できれば、中間報告として何を訴えていくべきなのかとか、何を議論すべきなのか、あるいは、その方向の中で、当然ながら行政の方々がプロとして進めるべきこともあると思っますし、そこもまた選択や区別をするということが必要になると思っんです。

ですから、そこら辺で私の意見を申し上げたいと思っんですが、少し乱暴な言い方をしますと、私自身の思いとして言いますと、やはり、今、 さんがおっしゃっていた政治状況もあります。今のこの時代に政策的な議論をできる時間の範囲は大体どのぐらいなのかということで、私はやっぱり 10 年ぐらいじゃないかなというのが思っです。要するに、10 年ぐらい見越して、何をやるべきなのかということは議論できるだろうし、そのぐらいは言っておかないといけないんじゃないか。それと同時に、10 年後ぐらいの、少子高齢化の姿が目に見えてきますし、それから、今も、中国とか台湾とかの経済性がどこまで行くかわかりませんが、ひたひたと迫ってくると。その過渡期だと思っんです。ですから、私はやはり 10 年間は、1 つは政策というのは裏づけのお金がないとできないので、道路財源を現状の中で死守すると。そのための必要性を強く訴えて、何がまだできていないのかということをやはりきちんと言うということが必要なんじゃないかというのが私自身の感じで思っっております。

ただ、もちろん、そういう前提でつくったとして、その中で、何を重視するかというのは意見として、委員として違いもあると思っますし、当然ながら、ぜひこれは出したいんだというのがあっていいと思っんです。ただ、どんな視点での中間報告なのかというのは、今日できれば意見交換して、ある程度の、何となくこういう方向でつくっている中間報告なんだというのがあれば、その前提で、この議論はそう言っていなくとも、もともとふだんからやっていたし、ここにあるだろうという項目があれば、これはこの機会にぱっと言っておかないと、非常に危ないとか、必要性を言っておこうと、そういうことがあると思っますので、私は、やはり 10 年ぐらいののかなという思いがあるんですが、そこら辺を事務局のお考えなり、あるいは皆さんのお考えを伺いたいと思っます。

その中で、あまりにも道路白書のように網羅しておりますので、この中間報告の中でぜひこれを言いたいというのがもうちょっと出ればいい。3分の1ぐらいに絞れるのかなという感じです。印象としましてはそんな感じです。

【部会長】 例えば、特定財源制度の活用なんていう点について、何かご意見があったらぜひおっしゃっておいていただきたいんですが。

【委員】 やはり、国の審議会の役割が幾つかあると思ひまして、特に、地方分権だという時代の中ですから、国がみずから事業主体なんですね。で、取り組んでいくものは何なのか。これは国がみずから考えて言わなきゃだめですね。当然、それはやはり国道なり、公団で、まあ、公団の将来像がどうなるのかまだ不透明ですが、そういうものがあるんです。もう一つ、日本全体の道路状況を見て、地方公共団体がやる仕事のどの部分を応援しようというのか、それが戦後の高度成長期までは、日本全体が敗戦の中から復興していくということで、ある程度、地域全体をまんべんなくということできたかもしれない。人によって見方はあるとしても、その中でどこを国として応援するのかという、その2つの流れじゃないかなと。ただ、応援すべしと言っても、ない袖は振れませんから、やはり基本的な今のような財源があるかどうかという前提で考えるかどうかで、やはり大きく違うだろうと私は思ひまして、やはり、それは何となく続けるより、どれだけ必要性があるかという中で、財源を維持の必要性も当然訴えていくという、そこまでいかないと、多分、社会の納得が得られてこないんで、法律制度上、こういうのが守られているという時代ではもうないと思ひますので、やっぱりそれは考え方としては、場合によっては、この報告の中で、特定財源の意義は何なのか、今後10年間意義があるのかどうかということは、やはりはっきり言っておいたほうがいいんじゃないかというのは私は感じることで。

【部会長】 この財源の使い方に関して、皆さんそれぞれご意見があると思ひますし、これからどうまとめるかというのは大変難しい話だと思ひますが、私自身はこれの負担をした人たち、要するに、これは自動車のユーザーがもとであるわけですが、可能な限りそうした人たちに受益が還元されるのが基本の原則であるというふうに思ひています。

ただ、それには段階があつて、ともかくそういった意味で受益するというのは、例えば道路によって安く、あるいは速く、言うなれば一般化費用が少なくなるような形で受益するという形がまず第一番に来るべきだろうと思ひますが、それ以外には、それに付随して幾つかのものがある。この中にさっきから出ていましたように、例えば、連続立体交差の

ようなもので、あれによって踏切が閉まらないで、それによって自動車のほうも受益するということもあるでしょうし、あるいは、場合によっては、車が円滑に流れるために、今、大変大きな問題の違法駐車のようなもの、こういうふうなものをもっとなくして、円滑な交通をするというふうなことも道路ユーザーにとっての大きな受益ではあるでしょうし、金額としてはそれぞれ大きさが随分違うんでしょうけれども、そういった段階があると。

さらにそれを広げていけば、道路をほじくり返さなくなるとか、電柱が減って車が通りやすくなるとかいうものもあるでしょうし、駅前広場の整備なんていうのもありましたけど、ああいうふうな形で車のユーザーにとっても便利になるというのものもある。さらに、その先になると、公共交通なんていうので、これはまだいろいろなお意見があるかと思いますが、ドイツ流の考えなんかでいきますと、そういうふうなので多くの人が公共交通を利用することによって、道路がよりスムーズに流れるようになる、環境がよくなると。だから、そこに使うべきだということもあるでしょうし、ともかくいろいろなレベルがあって、一番近いところにその負担者である自動車があって、だんだんそれが広く必要なところの社会全体に及んでいくと。だけど、それはあくまでも負担者が直接、間接に受益する範囲内で考えるべきだと思っているんですが。

【 委員】 私も今、先生がおっしゃった意見に賛成でして、税のことは詳しくわかりませんが、ユーザーへの受益には、直接的な受益と間接的な受益があって、例えば、2車線しかない道路に、片側ずっと違法駐車があると、安心して運転することもできない。違法駐車とか渋滞対策、また、きちんと駅前広場を整備をして、交通が円滑に流れるようにすれば、自動車を運転する側、ユーザー側も便益をこうむるわけですし、ある程度、範囲を限定して、ここからここまでであれば、ユーザーへの間接的な受益が生じるということを経験した上で、柔軟な使途を議論していく段階に来ているのではないかなと私は思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございました。

さん、いかがでしょうか。さんのご意見とあまり変わらないのかもしれませんが、あまり抽象的なことではなくて、なるべく具体的な話でこの中へ盛り込んでいかなければいけない段階までもう来ていると思うんですが。

【 委員】 道路財源をフレキシブルに考えようという意見については、私は特に異論はないです。私も実際に、ニュージャージーに住んでいたときに、あそこにパスという

電車がありまして、そのパスという電車はほかの交通機関に比べてめちゃくちゃに安くて、30セントでした。ニューヨークの地下鉄が75セントのときに。なぜパスは30セントでニュージャージーからマンハッタンまで行けるのに、ニューヨークで75セントも取るのかというと、それをつくったことによってリンカーンタウンとホールタウンの交通量が減るので、その収益でパスをやればみんなが得するじゃないかということでうんと安くして、そっちに人を回して、2つのトンネルの交通量を減らす、渋滞を減らす。そうすると、そこにも便益が発生すると。

そういう発想でやっていたので、最近は随分パスの値段も上がっちゃって、世界貿易センターで駅がつぶれちゃったものですから、今度、少し高くなるんじゃないかと気にしていますけれども、そういうフレキシブルな発想はあってもいいと私は思います。

【部会長】 あといかがでしょうか。評価のところ、これはまだまだ整理しなければいけない点だろうと思うんですが、皆さんからたくさんのご意見もあったし、ぜひ中間報告の中でも大きなウエイトを持ってくるべきだと思うんですが。

さっき、事務局から要領よく説明していただいたので、よくわかったんですが、ただ何となく、さっきの話だと、例が出てくるのはもっぱら及第したのばかりが出てくるものですから、みんなが及第しているような印象を皆さんお持ちになってしまうことがあるので、やっぱりこんなを出すときは、落第生も出すことが必要だと思います。ただ、落第生を発表するというのは、これは大学の中でも大変勇気の要ることで難しいんですが、場合によってはそれもしなければいけないんじゃないかと思うんですが。私の余計な意見でございます。

【委員】 前に、先生との委員会でも私も同じことを言わせていただいたわけですが、やはりこれから何が変わるんだということを何か出さないと、このままずるずる行ったら、道路行政も高速道路も全部ストップしちゃうようなご時世であると。私はそういういでは非常に強い危機感を持っていて、そういう意味では、幾つか、やっぱりこれはまずかったねと、こういうやり方は今の民間の感情に対してマイナスであったとか、これは明らかに失敗であったとか、そういうのを幾つか出して、そこから我々はこういうことを学び、したがってこれからはこうするんであるという幾つかの例はぜひ出してほしいと思いますし、その反省、どこで間違えたのかということについても、もっと国民とオープンに議論するという姿勢があってもいいんじゃないかと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

きょう、国土交通省のほうから出していただいた中でも、例えば、道路、特に都市計画街路なんかの、非常に進捗がしないようなものは思い切って見直すというふうなものがありました。これは当然やられてしかるべきだと思うんですが、都市計画道路だけに限らず、いろいろなところでだめだと思われるものとか、あるいは、必要がないと地元の人と言われるようなものは、これはもうとりやめというふうなことも当然あり得るというふうなことは、この中ではっきり出していくべきではないかと思います。

【説明員】 これからのまとめ方について、少し中でも議論のあったことをご紹介をさせていただきますが、今回の部会は、まさに委員ペーパーで進めさせていただいたという、従来ない形でございます。従来でいうと、事務局が資料を出して、このぐらいのタイミングになると、もう目次案まで出ちゃうというやり方なのかもしれませんが、今回のこれは目次案のつもりではございませんで、まさに、まず論点を予見を入れずに整理をさせていただいたつもりです。

当然、委員からも再三再四、コンプリヘンシブにしないんだという意見もいただいておりますし、我々もまさにそうしたいというふうには議論をしています。

例えばですけれども、先ほど、委員から3分の1ぐらいにというご意見もありましたが、例えば、第1部、2部というのか、せっかくいろいろ、ある部分部分でいただいたご意見も貴重なものもあり、それぞれの現場で参考になるものもあるでしょうから、全体をある程度まとめる部分があって、さらにほんとうに第1部というのが提言というのか、分けてやるのも1つの案かなというような議論もしました。ですから、これを落とそうよというところにエネルギーを割くのも効率的じゃないような気がしますので、こういうものの中で、ここのあたりは要検討事項ないねと、あまり異論はないところだねというところは、これは事務的にいかようにもつくれるわけですから、そういうものを1つ、参考資料とまで言うのか、総論、各論なのかわかりませんが、少し分けてみたらどうだろうかということを議論しております。

当然、まさにこれがここの部会の魂の部分であるという部分をどうつくるのか。これは恐らく、我々も今の情勢を考えると、どこで何を間違えたかということをはっきりと、どこが変わるのかということをお願いねばならないと思っております。むしろ、ここからの議論の中で、落とすところというよりも、これを残せというところを少しでもきょう、ご議論いただければ、あるいはその方向をいただければ、次回に向けて準備ができると考えております。

【部会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。今の事務局のサジェスションもあるんですが。

【 委員】 テーブルの両端に座っているので、何か、私と 委員が逆の意見みたいになっていますけれども、私が申し上げたかったのは、まずマクロの環境、我々が置かれている環境、道路行政が置かれている環境、これを表に出すべきじゃないか。今回のまとめの中にその部分が何もありません。だから、そこを私は非常に不満に思っただけで、やはり、今、非常に厳しい環境にあると。しかし、マスコミで言われているように、公共事業は全部むだだったのかということ、実はそうではなかった。やっていたからこそ、今の経済が一応機能しているんだというぐらいのことは、まず最初の部分にあってもいいんじゃないか。金利水準を見ても、歴史的チャンスであるというようなことも最後のまとめの部分にあってもいいんじゃないかと。そういう部分がここから全部落ちているものですから、こんな各論ばかりいっぱい合わせても、打って出るものにならないんじゃないか。

そこでつくるものに関して、どういうふうにつくるかという点について、バリアフリーのものも当然入れるべきじゃないかという意見は私はそのとおりだと思います。私も1カ月、車いすと松葉杖でうろうろしましたが、ああ、やっぱりバリアフリー、何とかしなくちゃいかんと思わせられたところはたくさんありましたし、一番感じるのは駅です。一番バリアフリーでない。空港が一番バリアフリーで、その辺をどういうふう調整してもらえるのかなと思ったりもしたんですけれども。

したがって、やはり総論の部分、マクロの部分とミクロの部分、両方あれば、私はそんなに対立しているつもりではなかったなので、お願いします。

【部会長】 さんにたまにけがをしてもらうのも、社会のために非常にいいことだと。(笑)

【 委員】 次の段階で、従来と違った審議会の委員としても、事務局の方にちょっと汗をかいていただいて、していただかないと、やはり議論は進まないと思います。さっきの繰り返しになりますけど、0章の現状認識及び基本的方向性とありますが、方向性よりもっと基本政策ぐらい書いていないとまずいんじゃないかと思います。方向性があるって、さらに今回の中間報告の基本的な考え方は何だということだと思うんです。

それから、前回、欠席した会議で、事務局にご用意いただいて、マスコミでもかなり報道されていましたが、道路の構造を今後考えましよう、いろいろありましたけれども、あれも1つの方針だと思うんです。やはり、それは今後、限られた時期で、限られた財源

でいかに効果的にやっていこうかという、そういう発想だろうと思うんです。ですから、それはそれで大変重要なことで、1つの骨になると思いますし、同じ延長で言えば、確かに市街地の中の交通と安全性でいうと、立体交差とか、鉄道と道路の低高差というのはあるべきだと思いますが、すべてがすべてそれを要求するのでしょうか。例えば、一部の路面電車を復活するのもありますし、確かに新幹線は立体交差じゃないと困ると思いますけれども、貨物線専用の踏切が至るところにありますから、やはりそういうことで市街地の中の、あるいは簡単な立体交差をつくること、例えば、道路の交差の部分ですね。場合によっては規制するかどうかも含めて、非常に限られた用地で、少ない投資でいかに効果を出すか。多分、そういうのがあるんだろうと思います。

この部分が幾つかということと、その中で1つぜひ、これ、しつこく申し上げていますが、国の政策とか国の責任において何を推進したいのかということのを、やはりきちんと言うべきだろうと。それと、やはり分権時代ですから、単に国がこういう補助金制度があるとか、そういうことじゃなくて、国として推進すべきものと、ある程度、初期投資を一生懸命やる時代がいつまで続くかとなったら、これはやはり10年、15年というふうに変わっているんじゃないかと思うんです。それは日本という国の経済状況もありますし、人口構造とか、このままの形でいいますと、やはり、建設していく時代というのはいつまで続くのか。多分、これが一番の今、国民的な基本だと思うんです。ですから、徐々に維持管理型で、その中で部分改良ということに当然、移行していく時期だろうと思いますので、そうなりますと、今後、新しく建設していくものは一体何なのかという。やはり、それはきちんと打ち出して、それが10年、15年の間にすべてできるのかどうかわかりませんが、また、財源が少なくなれば、その中でさらに削減になるでしょうけれども、やはりその考え方をきちんと出していくということが一番求められて、その分さえ納得があれば、そんなに今のような道路が何となくイメージが悪くなるようなとか、道路に絡んでいろいろ議論が世の中に出てくるということは、多分、もっと減ってくるんじゃないかという感じがします。

それともう一つ、現状認識には歴史認識も重要ですので、どこまで書くかは別としまして、やはり戦災復興の中で地域住民が土地を出したり、協力した中で市街地をつくってきたとか、前々回か何かにはありましたが、戦後の日本の道路状況を海外から指摘されて始めたとかを含めて、やってきた時代の中での、達成したことはきちんと行って、問題点は問題点できちんと言う。そのバランスがとれて書けるということが重要だと思いますので、

総論部分の書き方というのは大変重要なんじゃないかなと私は思っております。

ただ、ここの中の政策については、かなり出ていると思いますので、それをどの程度、例えば本論の部分に書くか、あるいは別添みたいにするか、これは技術的な問題で、ある意味じゃどうにでもなる部分じゃないのかなという感じもしますので、やはり、この中間報告は一体何を言っているのかという、その部分じゃないのかなと。基本は10項目とか7項目とか、上手にまとめて、それを訴えているんだよと、その集約する過程がちょうど我々委員と事務局の皆さんで、大体ほぼこんなところじゃないのかと、上手にまとめてつくれば大変いいものになるんじゃないのかと思っておりますけれども、これは私の次回以降への意見です。

【部会長】     ありがとうございます。

きょうのは、私のさっきの言い方がやっぱりまずかったんでしょうけれども、チャプターのようなと言ったけど、決してチャプターのようなものではなくて、出された多様な意見を区分けしたというようなことで、今度、報告書になると、そういうようなチャプターのようなもので考えていかなければいけないんでしょうけれども、それはまた次の案の段階で考えるというふうにしたいと思います。

あと、何かご意見ございますでしょうか。

ともかく、やり方も新しいかもしれませんが、内容も、今まで出てきたご意見というのは、今までのものからすると思切ったご意見がたくさん出てきているのではないかと私は思っております。

何か、国土交通省のほうでご意見ございましたら。

【事務局】     最初、委員の方々のご意見をまとめたというふうにして言われましたように、委員から言われた骨太のほんとうの総論のところのマクロの視点のところ、ちょっと書けていませんで、非常に失礼申し上げました。あの中身自体、個別のところについてこういう批判があって、0にまでされそうなところにどういうふうな批判に対応するんだというところの、その中身についても、それぞれの中で運用するものじゃないと。それでも、最初のところ、全然書いていなくて、委員の方の言っていただいたことを全然書いていなくて失礼しました。

それから、今後、我々も正念場を迎えると思いますので、総論のところを踏まえて、これまでのご趣旨を踏まえて、役人的な言葉じゃなくて、総論のところをいかにまとめるかと。それから、変化が出るようにすると。ご指導をいただきながら整理させていただきた

いと思います。よろしくお願いします。

【 委員】 私は、さんとさんが対極の意見というより、世論もそうだと思うんです。さんの話をずっと聞いているうちに、何か、さんの意見って、もしかしたらすごく新しい意見なのかもしれないと思えるぐらいに、こういう意見の持ち主も、改めて今出てきていると思うんです。それは、生活の豊かさと経済の豊かさが、未だにせめぎ合っているということだと思うんです。

そうすると、世の中は生活寄りみたいなものを全面に出したほうが受け入れられやすいという事実があって、しかし、ずっとそればかりやっていると、どこかでダイナミズムに欠けるという意見がまた出てくる。これが半年前、1年前だと違うと思うのですが、今は、生活優先、生活の豊かさというようなものを見据えたもののほうが口当たりがいいし、多分、賛意を得ると思うんです。しかし、その一方で、日本にはダイナミズムがなくなってきているということに対して憂いを持っている人も出て来ているのだと思います。

まさにさんとさんというのは、さんの意見、さんの意見が、新しい場面で議論として再燃しているということのシンボリックな例です。ですから、ここでは、さらにその先を行った新しい潮流、新しい意見として、どちら側にアクセントを置かかというのを、最終的に詰め腹を切らなければいけないんじゃないかと思います。

基軸には、道路局なのか道路なのかわかりませんが、変わったという、あるいは変わろうとしているんだということが強烈にうたわれていないと、だれもふり向かないと思います。かつてさんのものから始まって、さんのものについて、さてこの次、どこによるかを見つけて変わろうとしているのかということがないという意味がないと思います。世間全般には受けないかもしれないけれども、あえて勇気を奮って提案していくという方法でやるかどうか。あまり人がよく整理していると、やっぱり薄まっちゃうんで、国土の創世を目指すためには、敵をつくってもしようがない。批判があってもやっていくんだというようなことがない限り難しいんじゃないかなと。その辺は大いに事務局にも期待するところです。

【部会長】 ありがとうございます。

私もさんの意見と違わないと思うんですが、ほんとうの基本で言いますと、この国が豊かで、そしてそれが安定的な持続可能というか、そういうふうな国にしなければいけない。そのためには効率もよくなければいけない、競争ももちろんちゃんとできなければいけない、環境もよくなければいけない、安全でなければいけないと。もう一つは、やっ

ぱり我々の国というのは、自分たちだけ豊かとか何とかでなく、誇りの持てるような国でなければいけないと思っているわけです。それは、もっと美しい国でなければいけないと思うし、格差のない国でなければいけないと思うんです。まあ、幾つかの要素があると思うんですが、そういうふうな究極の目標があって、そのために我々、道路のほうとしては何をすべきなのかということ、それを考える。ともかくそのベースからここでもう1回考え直したいと。それが基本の立場ではないかと思うんです。だから、そこでは、わかりきったような何とかを決めてかかるのではなくて、何キ口つくらんといかんとか、何をやらんといかんとかではなくて、そういうような目的のためには、道路サイドとしては何ができるのか、何をやらなければいけないのかと、そういうふうな立場で私はずっと考えたいと思っているんですが、そういうふうにもうまくまとまれるかどうかわかりませんが、ともかく事務局の方に一生懸命知恵を出していただいて、委員の方々に幾つかサジェスション、ご批判をいただいて何とかいいものにしたいなというふうには思っているんですが、

あと、何かご意見ございましたら。

よろしいでしょうか。それでは、きょうはこんなところで終わります。ありがとうございました。

次回の予定、その他、お願いいたします。

【事務局】 どうもありがとうございました。

次回、第8回になりますけれども、日程のご案内ですが、6月24日の月曜日、1時から3時までということで、またお願いをしたいと思います。場所は、またもとに戻りまして、この建物の4階の特別会議室でと思っております。また文書で改めてご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。

なお、その後の日程だけお伝えさせていただきますと、第9回が7月2日、火曜日の10時から12時。第10回が7月19日、金曜日の3時から5時と、多少詰まった日程でございますが、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

【部会長】 長時間どうもありがとうございました。

了