

社会資本整備審議会道路分科会 第8回基本政策部会

平成14年6月24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項による定足数に達しておりますので、ただいまから道路分科会第8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あるかどうかについてご確認をいただきまして、もしなければお申し出くださいませ。

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、遅くなりまして申しわけありません。

本日は、部会としての中間報告の基本的な方向、骨格に関する議論を行いたいと思います。これまでの議論を踏まえて、中間報告(案)の骨子を取りまとめましたので、事務局より説明していただいた後、議論を進めたいと思います。

それでは、事務局から願いいいたします。

【説明員】 それでは、資料-1によりまして中間報告の骨子(案)のご説明を申し上げます。

お手元に資料-1ということで、「目次」、A3の1枚と、その下に「第部 現状認識及び基本的方向」というホチキスどめ、さらに「第部 道路行政の改革のための具体的展開」というホチキスどめ、この3つ合わせて資料-1ということでございます。

まず、「目次」をごらんいただきたいと思います。今、申し上げましたように、全体を部と部に分けて整理することを考えております。当部会の議論でもコンプリヘンシブにならないようにとのご意見を再三いただいておりますので、一部で道路政策の変革の基本的方向を幾つか重点を絞って、強いメッセージとして打ち出させていただくということを考えてはどうかということでございます。

一方、部のほうでございますが、これまで委員の皆様方からたくさんのいいご提案をいただいておりますので、それらを今後の道路行政に活用させていただくために、体系的に整理するというので、部、部構成にしてはいかがかという提案でございます。

部の構成でございますが、第1章で経済社会全般について、特に社会資本整備とのかかわりの深い項目を中心に整理し、第2章は若干重複する部分もございりますが、道路整備

についての現状認識をまとめております。第3章でございますが、当部会でも、これまで何が間違ったのか、きちんと反省すべきだという意見がありますので、第3章で反省点を4つにまとめております。その上で第4章が改革の基本的方向ということになっております。第4章の基本的方向の「(3)提言」となっておりますが、この提言の部分は今日時点では空欄になっております。本日、その提言の方向性についていろいろなご議論をいただきまして、次回以降、事務局で(案)を作成したいと考えております。

部の構成は、大きく「道路行政のシステムの改革」という手法だとか、行政の進め方に関するものと、「5つの政策目標」ということで目標に関するものに分けてまとめております。

それでは、早速 部から中身に入らせていただきます。

まず、 部を見ていただきまして、「現状認識及び基本的方向」ということで、第1章が「経済社会についての現状認識」でございます。ここでは戦後の経済社会の変化を幾つかのキーワードで整理させていただいております。まず「量的不足の緩和」ということで、これは社会資本だけではなくて、民間の生産資本も念頭に記述していますが、戦後、「ゼロ」から出発して、「欧米へのキャッチアップ」を目標に、すべての分野で「量的不足の解消」を至上命題とし着実に整備なり生産を実施してきた。その結果、高度成長を実現して、量的不足は一定レベルまで解消した。

それから、2度のオイルショックとかバブル経済の崩壊を経まして、成長神話に終止符が打たれまして、これまでの画一的な量的整備を主眼としたシステムは、現在の経済社会状況とかユーザーニーズに的確に対応できなくなっているというのが1つ目のキーワードでございます。

2つ目のキーワードといたしまして、「成熟型社会への移行」とまとめさせていただきました。右肩上がりの成長が終焉するとともに、国民意識の多様化・高度化が進行しております。このような成熟型社会におきましては、地域や個人の多様性・自主性の尊重と自己責任ということで、行政と国民の新たな関係の構築が求められております。

3つ目のキーワードが「人口の減少」でございます。本格的な人口減少局面。都市においても、郊外への外延的拡大が終焉するということでございます。

次に、2ページに参ります。

4つ目のキーワードが「環境との調和」ということで、地球環境問題等の深刻化で、経済と環境の調和ということが必要不可欠になっておりますし、国民意識は自然環境とか景

観といったものを大事にする、そういった傾向でございます。

5つ目のキーワードでございますが、高度情報化とグローバル化をまとめさせていただきました。IT化の進展に伴いまして、既存のいろいろな集積からの分散が進むということ。それから、アジアとの交流・競争を中心にグローバル化が一層加速されて、そういったIT化とかグローバル化が国民の暮らしとか国土構造にも大きな影響を与えるということでございます。

以上の変化を踏まえまして、経済社会の方向性といたしまして、「持続可能な経済社会の構築に向けて」ということでまとめております。経済が非常に停滞して、社会全体に閉塞感がございますが、人材とか技術とか金融資産とか、さまざまな資源、ポテンシャルがありますので、安定成長による持続可能な成熟型社会を実現させるということで、これらポテンシャルを最大限に発揮させるような経済社会システムを構築していくことが必要だということでございます。

ただ、一方で人口減少とか財政の悪化ということで、残された時間は少ないということでございますので、最も成果の出る投資でありますとか、施策を峻別するような経済社会システムへの改革が急務だと考えております。その際ということで、官だけでやるのではなくて、民とのパートナーシップとか、自己責任原則によりまして、効率的かつ透明性のある社会の構築のための環境を早急に整備する必要があるのではないかということでございます。

3ページからが第2章で、「道路整備についての現状認識」でございます。1番目として、「経済社会の発展を支えた道路整備」ということで、経済成長に対応いたしまして交通インフラの整備、特に道路整備を最優先課題としてきたということで、その道路整備を効率的に進めるために、道路特定財源制度でありますとか、有料道路制度、全国一律の構造基準と、このような最も効率よく整備できるシステムを導入して進めてきた結果として、経済成長とか国民生活の向上に道路整備は大きく貢献したのではないかと総体としてはプラスの評価をまず最初に書いております。

2番目といたしまして、「量的ストックの形成」ということで、着実な整備の結果、例えば縦貫高速道路が概成しているとか、国道については約9割が大型車のすれ違いができる程度まで改良されているということ等、一定の量的なストックが形成されてきたのではないかと。これまでの画一的な整備システムでは、国民のより高度な機能に対する要請、それから経済状況の変化でありますとか、社会システムの変化、そういったものに的確に対応

できないということで、成熟型社会においては必ずしも最適なシステムとは言えなくなってきたのではないかと考えています。

それから、3つ目で、量的なストックはある程度形成されたにしても、課題がまだたくさん残されているということで、交通渋滞、沿道環境、交通事故の問題、それからネットワークの未整備といったようなことで、地域に応じて解決すべき課題が依然存在しているという認識をここで書いております。

4ページに参りまして、「特に」ということで2つほど例示を挙げておりますが、一つは、環状道路の未整備区間、ミッシングリンクと書いてありますが、この解消は早急に解決すべき課題ではないかと考えています。もう一つは、国土や地域の信頼性の向上のためのネットワークの整備でございまして、特に整備が進んだ地域と未整備地域の差異が顕在化してございまして、さまざまな活動への参画の機会均等が求められている。逆に言えば、未整備地域のハンディがより鮮明になってきているということかなと思っております。

4つ目といたしまして、「道路を取り巻く諸環境の変化」ということで、先ほどの第1章と重複する部分もあるわけでございまして、主なキーワードといたしまして「財政制約」、それから2つ目に「更新時代」ということで、大規模な更新時代が到来して、新規投資が制約を受けるといったようなことが考えられるわけでございまして、これは後ほど資料5で説明をさせていただきたいと思っております。

その次、3つ目が「交通量の減少」でございまして、自動車交通量についても、20～30年後に現在の1～2割増をピークに減少に転ずると予測をいたしております。これも後ほど資料2で説明をさせていただきます。それから「都市化の収束・過疎化の進展」でございまして、都市の外延的拡大が終焉したとか、人口減少に伴いまして、特に中山間地域の大幅な人口減少が予測されてございまして、地域社会を支えるような基礎的サービスの存続が困難になり、さらには国土保全に対しても大きな脅威となる恐れがあるのではないかと考えています。

6つ目のキーワードは「環境との調和」ということで、環境とか景観との調和が非常に大事になってきているということでございます。

7つ目のキーワードで、「国際競争力の低下」ということで、アジア諸国の国際競争力が驚異的に向上してございまして、一方、我が国は生産性向上というものを意識したインフラ整備に必ずしも重点を置いてこなかったということで、今後は生産性の向上でありますとか、国際競争力の回復を図るインフラ整備に重点を置く必要があるのではないかとこの

とでございます。

このあたりまでが前段のようなところで、これ以降、本題に入っていくわけですが、第3章が道路行政についての4つの反省でございます。まず、反省の1つ目でございますが、「投資分野に対する国民の期待との乖離」ということでございます。一定の量的なストックが形成されつつあるということで、道路の整備効果が以前に比べれば相対的に低下しているということ。

それからもう一つは、道路に求められるサービスの内容が大変多様化してきておりまして、国民の期待と整備効果との間に大きなギャップが生じてきているのではないかとということでございます。例えばということで、例えば環状道路の整備については、社会的合意形成の遅れなどもあるんですが、整備が遅々として進んでおらず、投資すべきところに十分投資してこなかったということに対する大きな批判があると認識しております。

もう一つの批判は、これまでの道路整備が主に渋滞解消など自動車交通への対応に重点を置いてきたということで、歩行者や自転車を優先して、生活空間というとらえ方が必要だということ声も大変強いということでございます。それが1つ目の反省点でございます。

6ページに参りまして、2つ目の反省点でございますが、「有料道路制度の限界」ということでまとめました。そもそも有料道路制度は資金不足の時代に資金不足を補う補助的手段として発足したわけですが、急増するモータリゼーションに対応するため借金を用いた集中投資ということで、整備促進を図る手法として拡大をしてきて、それなりに大きな役割を果たしたわけですが、道路の絶対量が不足して、また、右肩上がりのときには予測どおりといいますか、それ以上の利用がなされまして、有料道路事業が成立したわけですが、現在のように、一般道路の整備が進んで、有料道路のメリットが低下している。それから交通量の伸びも鈍化するということからすると、今後、有料道路制度による道路整備は限定的に運用すべきではないかということでございます。特にということで、本四、それからアクアラインに関する採算見通しの失敗、いろいろな理由があるわけですが、結果的には失敗ということについては猛省しなければならないとまとめています。

今後、同じ過ちを犯さぬようにということで、有料道路事業をやる場合には厳格な採算性検討を行うことが重要だということ。それから本四などの有利子負債については将来の国民負担を軽減するため、一刻も早く処理することが必要だというのが2点目の反省点でございます。

3点目は、道路事業だけではなく、道路事業を含む「公共事業の効率性に対する不信感」ということで、マスコミをにぎわします談合問題とか、不祥事がたびたび発生しておるということで、まず国民の間に不信感があるんじゃないか。

それから、高い事業コストでありますとか、実施期間が大幅に遅延するといった時間管理の甘さ、不透明な発注システム、それから、7ページに参りまして、変化に即応して見直しがされないという柔軟性の欠如、こういった効率性に対する多くの疑問が投げかけられておりますが、事業者側として説明責任を十分に果たしているとはいいがたいのではないかとごさいます。これらの公共事業全般に対する批判とか不信感でありますけれども、道路は最も身近なインフラでありますし、公共事業の代表という見方もされますので、道路行政が率先して、これらの批判や不信感に真摯に耳を傾け、率直に反省しなければならぬということ、3つ目の反省点でございます。

それから、4つ目の反省点でございますが、有効活用の観点の軽視ということ、どちらかというと、これまではつくることに重点を置き過ぎまして、でき上がった道路を使うという観点を軽視してきたのではないかと。それが違法路上駐車の問題とか、路上工事の問題に象徴的にあらわれていると思っております。違法路上駐車の集中的な排除というのは、新規投資なしに道路交通の効率化を図れる可能性もありますので、今後は既存道路の使われ方を検証いたしまして、有効活用を十分に図った上で真に必要な新規投資をむだなくスピーディーに行うという考えが必要ではないかというのが4つ目の反省点でございます。

それら反省点を踏まえまして、第4章で基本的な方向でございますが、基本的方向の一番最初に、「道路行政の使命」と書かせていただきました。豊かな暮らしとこれを支える活力ある経済社会の実現。それから美しく安全で持続可能な誇りの持てる国づくりというのを究極の目標といたしまして、そのためのハード・ソフトのインフラ整備が必要ではないかということございまして、8ページでございますが、道路もそのインフラの最も基礎的なインフラとして機能を最大限に発揮させるということが道路行政の使命だということをもとめ整理しました。

その次に、「改革の基本的方向」ということで、改革の具体的な中身はその後の提言にまとめることになるかと思うんですが、そうした改革に共通する理念的なものをここではキャッチフレーズ的に少しまとめさせていただきました。5つにまとめております。1つは、「道路ユーザーを満足させる道路行政への転換」ということで、人間とか地域の尊厳、多

様性、自主性を重視いたしまして、「台」で数える道路行政から「人」を満足させる道路行政への転換ということで、サービスを提供することによって何が実現されるかということで、道路の機能・役割をユーザー満足度の観点からサービス体系として再構築するということが必要ではないかということでございます。ただ、何でもかんでもユーザーの言うとおりにすればいいということではありませんので、個人とか地域が潜在的、本来的に持つ公の意識を引き出すために、情報公開と説明責任を果たすということ、その上で公の意識による参画と責任の共有というような考え方が必要ではないかというのが1点目でございます。

2つ目は、「成果重視で『取り戻す10年』の実現」ということで、さまざまな制約のもと、残された時間は少ないと考えておりますが、いろいろな技術力、人材、資源を生かしまして、今が真に必要な道路整備を行う絶好かつ最後の機会ということで書いています。その際、何でもいいということではもちろん無いわけございまして、道路が提供するサービスにより、実現される成果、アウトカムを重視した道路行政に転換するということでございます。当然、アウトカムにつきましては、政策目標を明確にした上で評価するシステムを組み入れてやっていくことが必要ございまして、そのようなシステムを整えた上で、効率的かつ集中的な投資によりまして「取り戻す10年」を実現すべきだというのが2つ目としてまとめてみました。

9ページでございますが、3つ目が「地域・都市構造の強化の支援」ということで、人口が減る中でも生活に必要なサービスを維持するということを考えますと、既存の行政区域を越えました都市圏とか、生活圏の構築が必要不可欠でございます。また、各地域がアジアと交流して、競争をするという自立した経済ブロックを形成するためにはネットワークが必要でございます。また、美しい景観とか環境の創造、大規模災害への備えとか、そういう美しさと強さを兼ね備えた国土構造の形成を図ることが必要だということでまとめています。また、若干ミクロでございますが、道路と沿道の地域、これは相互に影響を及ぼし合っておりますので、沿道地域と一体となって道路の使い方でありまして、沿道景観の形成を図る必要があるということでございます。

4つ目が「既存ストックの有効活用と峻別した新規投資」ということで、これまでも再三出ておりますが、既存ストックが有効に活用されているかどうかを十分に検証して、既存ストックの改良あるいはその使い方の工夫で対応できるかどうか検討することが必要で、その上で、新規投資については成果の高い事業を峻別して、集中的に実施するということ

が必要ではないかということでございます。

それから、5つ目でございますが、「新たなパートナーシップの確立と連携の強化」ということで、官と民、国と地方、そういった相互の関係においてでございますが、規制緩和とか、地方分権といったような潮流を踏まえた新たなパートナーシップを確立して、協調関係を築くことが必要だということ。2つ目といたしまして、都市計画など他の計画との調整、それから農道、林道、臨港道路などとの調整、さらには鉄道、空港・港湾、バス、地下鉄など他の交通機関との連携といったような総合的な取り組みを強化する必要があるとまとめさせていただきました。

そういう基本的な方向を踏まえまして、少し具体的にパンチのある提言をその次にまとめたいと思っております。

これが第 部でございます。

第 部はかなりコンプリヘンシブになっておりますので、目次をざっと見ていただければと思いますが、大きく道路行政システムの改革というところでは、「評価システムによる峻別」というのを1つ、柱を立てたいと思っております。

2つ目に、「集中的重点整備の実施」ということで、集中投資期間の設定でありますとか、重点整備事業の峻別、道路特定財源制度の活用といったことをまとめてはどうかと考えております。

3つ目は「有料道路制度の見直し」ということで民営化、有料道路制度の限定的運用、それから3つ目が弾力的な料金施策の導入、それから負債の早期処理といったものを「有料道路制度の見直し」として1本、まとめてはどうかと思っております。

4つ目でございますが、「既存ストックの有効活用」ということで、弾力的な料金施策の導入は再掲でございますが、そのほかに違法駐停車の徹底排除でありますとか、路上工事の合理化、道路の情報化というものをまとめて「既存ストックの有効活用」というまとめをしております。

5番目がコスト縮減と技術開発をあわせて書いておりますが、都市、地方それぞれ地域特性に応じた柔軟な道路構造ということで、ローカルルールを導入でありますとか、時間管理手法の導入、それから技術開発も、コスト縮減とか、ITSを活用した利用の面、それから維持管理・更新の技術などを積極的に推進するということでございます。

6つ目でございますが、「ユーザーの視点に立った開かれた行政運営」ということで、既存の道路管理手法に導入するというのが1つ目、2つ目が新たな道路計画における市民

参画型プロセスの導入、3つ目としてPFIの施行、4つ目、情報公開の徹底でございます。これがシステムの改革、6つにまとめております。

それから、政策目標のほうでございますが、これもざっと目次を見ていただければと思いますが、「経済活力の増進・都市の再生」を一つ目の政策目標にしております。円滑なモビリティの確保でありますとか、公共交通機関との役割分担でありますとか、都市の再生、情報化でございます。

それから、2つ目の政策目標が「生活の質の向上」でございますが、既成市街地とか密集市街地の解消に資するような道路の重点整備、道路と一体となった道路政策の推進、歩行者・自転車の重視、バリアフリー、無電柱化などでございます。

3つ目の政策目標が「地域づくり・国づくり」でございますが、連携を重視した地域ブロック・地域生活圏形成の支援、地域のモビリティの向上といったような内容でございます。

4つ目が「環境の保全・創造」でございますが、地球温暖化の防止、沿道環境の改善、自然環境の保全・回復ということでございます。

最後、5つ目の「安全・安心な暮らし」でございますが、安全な生活環境の確保、災害とか救急医療など緊急時への備え、更新時代への対応ということでございます。

だいたいはしりましたが、資料1、中間報告の骨子(案)についての説明は以上でございます。

なお、中間報告のスタイルのこともご相談させていただきたいと思いますが、最終的に表題をつける必要があると思っています。何か単なる中間報告ではなくて、「道路政策変革への提言」とか、そういうタイトルについても委員の皆様で議論の上、決めていただきたいというのが1点目でございます。

もう1点ございまして、文章のスタイルでございます。きょうの時点は、一部見ていただきましたように、箇条書きになっておりますけれども、最終的には、である調でまとめるのがこのような審議会の報告としては普通かなと思っています。そのような方向で次回以降、文書化して、またお目通しいただくというふうにしたいと思いますが、その辺についてもご意見いただければと思っています。

資料1は以上でございます。

【部会長】 ありがとうございました。

【説明員】 続きまして、資料-2、よろしいでしょうか。

【部会長】 お願いします。

【説明員】 それでは、資料 - 2 で、交通需要推計の内容、かなり新聞等で大きく報道されたものについて、ご説明させていただきます。

資料 - 2 の表紙をはぐっていただきますと目次がございます。目次をちょっと眺めていただきますと、まず最初に、過去の交通需要推計のレビューをした上で、今回の新たな推計の説明をしております。

それから、一番最後に、参考といたしまして国際比較の資料、それから、これも一番最後に参考といたしまして、経済社会構造が基本的に変わらない場合の推計ということで、GDP が予想を下回った場合に交通事情へどういう影響が出るかというのを感度分析したものを付けております。

それでは、早速中身でございますが、3 ページをお開きいただきたいと思います。交通需要推計の手順と使い道ということで、全国の交通需要推計、きょう、お示しするのは一番上の「全国の交通需要推計」でございます。今後、OD 表をつくったり、具体の路線ごとの交通需要推計を各地方整備局でありますとか、各公団でやることになります。それによって初めて個別の路線の区間ごとの交通量が出るということになります。それを道路計画とか管理のさまざまな分野の基礎的なデータとして用いるわけで、下に囲ってあるような主に4 つぐらい使い道があると思っております。

過去のレビューでございますが、4 ページを見ていただきますと、過去の推計値と実績を入れております。この点々で6 次とか、7 次とかというのは、第6 次の道路整備五箇年計画のときに推計した予測値という意味でございます。これまでも五箇年計画をつくるごと、5 年ごとに推計をいたしております。上に外れたものも、下に外れたものもございませうが、大きく外れているのは、経済の激変があったときでございます。このような状況だということでございます。

直近の5 年前の推計との比較を詳細に見たのが5 ページでございます。5 年前に推計した2000年の値と実際の2000年の実績の差をあらわしております。一番下に表になっておりますけれども、全車でいいますと誤差がマイナス1.5%ということで、実績が1.5%下回っているということでございまして、そういう意味では推計としては過大推計ということでございます。内訳を見ますと、乗用車のほうは逆に1.1%上に行っておりますが、貨物車が特にマイナスが大きくて、マイナス6.5%ということで、トータルではマイナス1.5%ということでございます。特に大きく外れております貨物車について、7ペー

ジでさらに詳細な要因分析をしております。7ページを見ていただきますと、左のほうに「貨物推計における分析」とありまして、将来のGDPから始まりまして、最終的に貨物の走行台キロが誤差マイナス6.5%ということでございます。いろんな指標を使っておりますので、いろんな指標でプラス・マイナスがあるわけでございますが、一番きいているのがGDPの予測、これは経済企画庁が平成8年に将来のGDPを推計したものを、当時、5年前に使っていたわけでございますけれども、そのGDPの予測がマイナス8.3%ということになっておりまして、その他の要因もございまして、結果的にはこれが一番きいておりまして、貨物走行、貨物の交通量のマイナス6.5%になっているということでございます。これらの乖離の要因分析については、新しい今回の推計ではすべて修正をして反映させているということでございます。

8ページでございますが、8ページからが今回の新たな推計でございます。まず、交通需要の推計の基本はGDPと人口でございまして、まずGDPの設定の方法でございます。2010年までは、今年の1月に内閣府が策定をいたしまして、閣議決定しました「構造改革と経済財政の中期展望」という中で、構造改革をやることによりまして労働力とか資金の再配分がうまくいって、マイナス成長を脱して1.9%成長が達成できるというシナリオになっておりまして、この値を使っております。2011年以降は、国土交通省の国土計画局において、この内閣府のつくった中期展望の考え方を踏まえて敷衍いたしまして、2025年までの経済見通しを出しております。2026年以降は、さらにその推計をもとにして道路局においてトレンドで伸ばしているものでございまして、9ページにございますようなGDPを想定しているわけでございます。

続きまして、10ページ、人口のほうでございますが、これはよくご案内のとおりですが、厚生労働省の人口問題研究所の最新の中位推計を使っております。したがって、2006年をピークに人口は減少いたしまして、2050年には今より2割ほど減少する1億59万人という推計を用いております。

11ページですが、GDPと人口はこのような値を使っておりますが、そのほかに交通量に影響を与えるものとして、自動車の保有台数がかなりきいてきます。自動車保有台数は道路局のほうで独自に推計したものでございます。自動車保有台数の推計の前段といたしまして、免許保有人口を推計しておりまして、11ページに見られますように、年齢階層別に推計をしております。左のグラフにありますように、特に高齢者、それから女性の免許保有率が上がるという予測でございます。

その結果、12ページに、自動車の保有台数の見通しですが、乗用車につきましては、今ほど申し上げました免許保有人口の増加に伴いまして、今よりは3割ぐらい増加いたしまして、2030年でございますが、6,830万台まで行きます、その後、人口減少の影響で下がり始めるという予測でございます。それから貨物車につきましては、ここ10年、既に減少傾向でございまして、この傾向がさらに続くと考えております。

このようなGDPと人口と自動車保有台数、それからいろいろな指標をもとにしまして、自動車交通需要の推計をいたしました結果が13ページでございます。自動車の交通需要でございますが、単位は走行台キロということで、年間の走行台キロを単位といたしております。台数に走行距離を掛けたものということで、道路との関係で見るときには、その需要と供給を的確に表現する単位だと考えております。

この中で、乗用車・貨物車・全車でございますが、2点鎖線に入れておりますのが5年前の推計値を参考までに入れております。ちなみに、5年前の推計のときには、2020年までしか予測しておりませんで、2020年以降の数字が必要な場合には、横ばいという扱いをしておりました。そういった意味で、前回と比較いたしますと、全車でいいますと2030年のピーク時点でいきますと約5%減少するという予測になっております。それから、2050年では前回がずっと横ばいと仮定いたしますと、前回に比べまして約10%の減少というような予測になっています。乗用車は前回とそう変わりませんが、貨物車はマイナスということでありまして、今回、初めて2050年までを出して、なおかつピークが途中で来て、その後は減少するという、減少する予測を初めて行ったものでございます。

中身の詳しい説明は、14ページ以降ありますが、後ほど見ていただければということで省略させていただきますが、18ページをお開きいただきたいと思います。貨物の交通量が減ることについての説明を補足させていただきたいと思います。18ページの左側でございますが、GDP当たりの貨物車の走行台キロをとりますと、実際には産業別とか、品目別、細かくやっているんですが、マクロで見たグラフにしてみましたでございます。一貫して単位GDP当たりの走行台キロが減少しております。これはいろいろな要因が考えられるわけでございますけれども、例えば産業構造が物の動きを伴わないようなサービス化、ソフト化しているといったようなこととか、高付加価値化をしているというようなこと。また、産業の生産拠点がアジアに流出しているという空洞化の影響もあるかもしれません。そういった産業面の影響が一つと、もう一つ、運ぶ車のトラックのほうで

ございまして、自家用から営業用に今、貨物車はシフトしてございまして、そういったことが積載効率の上昇につながっております。そういったことで、GDP、産業の変化と車、貨物車の積載効率と申しますか、輸送効率の変化が相まって貨物車の交通量が減るという予測になっているところでございまして。

あと、これも最後、参考でございまして、21ページに先進国との比較をいたしております。21ページで欧米先進国との比較をしておりますが、アメリカにつきましては人口も増えるし、国土も広いということで比較対象にならないかと思っておりますが、イギリスとかドイツと比較いたしますと、23ページでございまして、1人当たりの走行台キロの伸びを比較しております。イギリスとかドイツの推計値がございまして、あわせて入れております。現在でも低いですが、将来の値もイギリス、ドイツに比べても低い状態ということで、日本は鉄道など公共交通が相対的に発達しているということがあらわれているのかなと思っております。

それからもう一つの参考でございまして、一番最後、25ページでございまして。先ほど交通量の予測につきましては、人口とGDPが一番基本だと申し上げましたが、予測の精度ということで申し上げますと、人口はあまりぶれないのに比べまして、GDPはかなりぶれますので、それが一番問題でございまして、GDPが低く推移した場合の感度分析をしております。先ほどと同様に、構造改革と経済財政の中期展望の中に、構造改革が仮に実行されない場合には、成長率は0.5%程度にとどまるというような記述がございまして、その考え方を採用しております。表にありますように、GDPの成長率0.5%というようなことでいきますと、左下にありますように、先ほど説明したGDPに対しまして、2020年で大体15%ぐらい減の数値。それから、2050年では3割ぐらい減の数値の場合の試算をしております。その場合の交通需要でございまして、右下に表がございまして。標準ケースに比べまして、2030年のピークで9%ぐらい減少するという数値でございまして。2050年に至っては14%ぐらいの減少というような感度分析も行っているところです。

交通量は以上でございまして。

それから、続けてさせていただきますが、資料-3の国土・地域を強化し、支援するためのモビリティの確保ということでございまして。表紙をめくっていただきまして、1ページをごらんいただければと思っております。基礎的なサービスの実態ということで、代表として社会教育施設が左側にあります。それから病院の診療科目が右側にあります。図書館とか

体育館とか、8種類の社会教育施設につきましては、一つの市町村で見ると半分以下しか満たされない。ところが、ある市町村を中心にして、1時間というエリアで考えると、ほとんどの市町村が8種類を一応そろえることができるということでございます。右が病院の診療科目でございます、厚生省の分類によりますと、病院の診療科目は32あるそうでございます、一つの市町村でいうと10種類以下の診療科目しかそろわないのが1時間というエリアで考えるとほぼ30種類の診療科目がそろって受けることができるということでございます。

2ページを見ていただきますと、人口の将来予測がどういう地域で特に生じるかということでございます。先ほど2050年には大体2割減と申し上げましたが、三大都市圏とか、いろいろな地域の特性別に見ておりまして、ケース1とケース2で社会移動を90年代前半のケースか80年代後半のケースかで多少違ってはおりますけれども、一番右側の点線で囲ってあるところ、中枢・中核都市から1時間圏の外、いわゆる中山間地と言われる地域が多いと思いますが、そこはどちらのケースでも4割ないし6割という大幅な人口減少ということございまして、生活に必要なサービスの維持が困難になりますし、国土保全の面からも問題が生じると考えられるわけでございます。

次に、もう少し広く、3ページでございますが、経済的な自立ということで考えますと、東京だけで世界と競争するのではなくて、それぞれの地域がそれぞれの個性とか、強みを発揮してアジアと競争するということが求められるわけでございます。そのためには一つ一つの都市では無理でございますので、地域ブロックぐらいが単位になるかと思われま。3ページは東北とか九州が欧州の中規模国と同様の規模ということを示しております。4ページも同様でございます。

それから、5ページでございますが、これは全国の主要な都市圏の結びつきを自動車の交通の動き、矢印であらわしたものでございます。三大都市圏はもちろんでございますけれども、仙台とか、福岡といったブロックの中核都市を中心としてまとまりがあるという実際の動きを見てもわかるかと思えます。

それから、次の6ページでございますが、そういった地域ブロック相互の連絡でございます。阪神・淡路大震災のときに、中国自動車道が通行止めになりまして、東西の連絡が断絶したということで、経済社会、いろいろな広範囲な影響が出たわけでございます。7ページのその影響の一部を紹介させていただいておりますが、そういう国土の縦貫軸という形で見ても、1ルートしか存在しないような地域がまだ残されているということござ

います。

最後のまとめでございますが、一番最後、9ページでございます。こういった状況を踏まえまして、対応の方向性ということでございます。3つの方向性を書かせていただいています。まず、一番左でございますが、人口減少下にあっても、生活の関連サービスを維持するという観点からいいますと、時間距離で1時間から1時間半、人口規模で30万から50万という、複数市町村からなる生活圏域の構築が必要ではないかというのが一番左でございます。

真ん中でございますが、国際交流を行うような自立的な経済圏を形成するということがいえますと、人口600万人とか1,000万人ぐらいのブロック圏域の形成が必要ではないかということでございます。それから一番右は大規模災害への備えといったような観点からいたしますと、リダンダンシーの高い国土、そのためのネットワークといったものが必要ではないかということで、これらのいろいろな広域的な既存の行政区域を越える広域的な圏域の支援ということのために、道路をはじめとするモビリティの向上が必要だということでございます。

以上が資料 - 3でございます。

続きまして、資料 - 4でございますが、資料 - 4ということで、「集中整備期間の具体事例」ということで、幾つか事例を紹介させていただきたいと思えます。まず1ページ、事例1でございます。「首都圏の環状高速道路の整備方針」ということでございます。下に首都圏の環状高速道路ということで、一番外側は首都圏中央連絡自動車道、真ん中が東京外郭環状道路、さらに内側に、首都高速中央環状線、この3つを称しております。赤い実線の部分が当面の重点整備区間でございます。左上に表がありますけれども、この環状道路につきまして、過去5年間、約1.2兆円の事業費を投資しております。この重点整備区間をやるのに、残り2.8兆円が必要だという試算でございます。これを約2010年ごろまでに整備をしようということで、これから約8年でございます。今のペースを5割増しぐらいにすれば大体達成できるということでございまして、もちろん用地買収とか、相手のある話もあるわけですが、予算的には、使えるだけ投資をして、早期にこの重点整備区間を完成させたい。それ以外の区間についても、引き続き重点整備効果の高い区間から重点的に整備をしたいということでございます。

その結果、整備がされたときの効果でございますが、2ページにまとめています。真ん中の当面の重点整備区間ができたときには、経済効果だけで年間約2兆円が生じると見込

んでおります。また、3ページに見られますように、単に交通の処理というだけではなくて、首都圏の構造を多核多圏域型にするという非常に特色のある都市を相互に連携して交流を深めて、大都市圏の構造を強いものにしていくというような効果ももちろんあるわけでございます。それが1つ目の例でございます。

2つ目の事例が4ページからでございますが、事例2ということで、日本海沿岸東北自動車道の例を、地方の高速道路の例として掲げております。新潟から青森まで行く路線でございますが、秋田の大館の先で縦貫とくっつきますので、そこまでの延長が377キロあります。この内訳を見ますと、既に供用している、14年度末で供用予定も含めましてですが、38%が供用中、36%が事業中、26%が手つかずというようなまだらな状況になっております。この路線に対しまして、これは道路公団の高速道路事業のほかに、一般国道の高規格化の事業も組み合わせてやっております、過去5カ年に約3,000億円投資しております。残りを完成させるのに約1兆円でございます、大体5カ年、3回分ということですので、今後、コスト縮減とか、ローカルルールを導入とかいったようなことでできるだけ早く完成させるということで、こういうまだらのものをつなぐということはやはり必要なのではないかと。まだらのまま残しておいたのでは、これまでできたものの整備効果も十分発揮されないことになるということでございます。

5ページが、これができた場合ということで、東北地方に縦のライン、リダンダンシーの確保という意味では、もう1本、日本海側に軸ができるということにもなりますし、東北から京阪神に行く場合には、日本海経由のほうが早いということにもなるわけでございます。また、その整備効果でございますが、6ページに、秋田県・山形県の自動車専用道路の交通分担率を挙げています。現在は全国に比べると極めて低い状況でございますが、このような日本海沿岸高速道路ができることによりまして、既存の高速道路の利用もネットワーク効果で高まりまして、分担率がかなり上がるという予測でありますし、三次救急医療機関へのアクセスも改善するというところでございます。

それから、最後、事例の3番目でございます。今まで高速道路、大都市の環状道路と地方の高速道路を申し上げましたが、地方の県道とか、県が管理する国道、県道のものでございます。7ページは高知県知事から、基本政策部会へ意見が提出されたものを抜粋をさせていただきます。その中で「1.5車線への思いと知恵」ということで書かれておりますので、見ていただければと思います。具体的に高知県はどういうことを考えているかということで、8ページからでありますけれども、最低限の道路ネットワークの整備が急

務ということで、高知県は私どもから見ましても、全国でも下から数えて何番目という道路整備が大変おこなわれている県だと思っておりますし、それから台風とか豪雨、梅雨等で大変雨の多い、災害の多い県で、道路整備は多分大変苦労されていると思っております。

9ページに、高知県の災害による通行止めの場所だとか、どのようなロスが起きているか、さらに救急輸送の実態が全国平均とか、高知県平均に比べまして、例えば左のほう幡多中央地域は、搬送時間が117分かかっているというような状況もあるわけでございます。こういった状況の中で、10ページでございますが、高知県は、とにかく必要最小限の道路ネットワークをいかにして早くつくるかということでさまざまな工夫と提案をしております。工夫と提案の中身が3つほど左上でございますが、1つ目は、道路の性格により、整備の優先順位をつける。2つ目、その優先順位の中で1.5車線の整備を積極的に導入するということ。3つ目は、道路特定財源の有効活用、これは国に余っているのなら地方に回したらいいんじゃないかということでございます。その結果、優先順位として、幹線道路・補助幹線道路は未改良5メートル未満のものを優先してやりましょうと。その他の幹線とか補助幹線にランクされないような地方道、1,320キロくらいあるわけですが、これは通学路とか、避難路とか、いろいろなものを考慮して、約半分ぐらいはどうしても整備が必要だということで、その整備も1.5車線の整備にすることで、左下は従来の考え方という84年かかるということなんですが、このような優先順位と1.5車線の導入によりまして、何とか27年、当然道路特定財源の有効活用によりまして、今の投資水準240億円を320億円と上げてという話ですが、27年で最低限必要な道路ネットワークを何とか進めていきたいというような提案でございます。このような優先順位の考え方とか、ローカルルールを導入という考え方は高知県だけではございませんで、三重県とか、岩手県でも積極的に取り組みがなされておりますし、ほかの県でも検討が始まっていると認識しております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

【説明員】 済みません。あと5分程度いただいて、資料-5を説明させていただきたいんですが。

【部会長】 はい。

【説明員】 資料-5で「更新時代に対応した道路政策の考え方」について説明させていただきます。1ページから7ページが日本の現状を、8ページから13ページで、それ

に対応した道路施策を説明いたします。

それでは、1ページをお開きください。このように日本の道路構造物は高度成長期に大量に建設され、全体に占める割合は橋梁で40%、トンネルで25%です。これらの経年数は現在約35年ですけれども、20年後は当然ながら経年数55年となります。その結果、2ページでございますが、建設後50年以上の橋梁は10年後に現在の4倍、20年後には17倍になります。この傾向はトンネルも同様です。

3ページをごらんください。10年後の構造物の高齢化ですが、これはこの結果、1980年代のアメリカ以上の高齢化となるということが予測されております。4ページをごらんください。「1980年代の『荒廃するアメリカ』」ですが、まさに日本の10年後の危機を知らせています。アメリカでは、1930年代のニューディール政策により大量に建設された道路構造物の老朽化に対応できず、道路ストックが荒廃しました。何らかの欠陥が存在する橋梁が全橋梁の約45%にも達したことは象徴的な数字となっております。

5ページをごらんください。アメリカですが、停滞する経済の中で税率を引き上げ、道路投資額を拡充しております。その結果、欠陥の橋梁も、徐々にですが、割合としては減ってきているという状況です。

7ページにこういった1980年のアメリカを題材としまして、その教訓をまとめてみました。結論を申し上げますと、道路構造物の更新時代の平準が必要であり、老朽化した道路構造物が増加するまでの今後10年間に、日本は準備をする必要があるということでございます。7ページにその他考慮すべきこととしまして、鋼橋の疲労損傷に大きな影響をもたらす重量違反車両について示しております。全交通量の1%にすぎませんが、与える影響は全体の3割を占めております。これらは道路構造物の更新時期を早めるものとして考えられます。

以上の課題を8ページにまとめております。「更新時代の課題」としては3つ考えられます。一つは、更新費用の増大と集中、これは直轄国道の橋の例ですが、最大で年間約6,000億円の更新費用が必要となるということです。また、2つ目は、社会的影響の大きい補修・更新工事です。写真は11万台の交通量を4日間もとめて行った阪神高速の橋梁のかけかえ工事です。3つ目の課題は、更新時期を早める重量違反車両です。いずれにしろ、これらの課題につきましては、道路の計画、設計、建設、保全、その他管理のあらゆる段階で道路行政全体で対応する必要があるものと思っております。

9ページには、それらの対応としまして、補修・更新費用の平準化・最小化のための施

策、社会的影響の少ない計画・工法の採用、それから特殊車両許可制度の厳格な運用、指導取り締まりの強化、重量違反車両の適正な管理が必要と思っております。

10ページに橋梁の例を挙げておりますが、補修・更新費用の平準化・最小化の方法を示しています。現在、種々の要因でかけかえられている橋梁を定量的に変状を把握し、損傷を予測して予防的に補修するなど管理を高度化することにより橋の延命化を図ります。また、新設橋梁については、初めから長寿妙化を図ります。その結果の試算例が11ページです。結果として、維持管理費は1.3倍に上がりますが、維持管理費と更新費の合計の最大年間事業費は約6割となります。また、12ページには、これは平成7年の阪神・淡路大震災の復旧で工期の短縮を図るために採用された技術を載せております。更新時代には、交通規制日数の縮減を可能とするような補修・更新技術の開発が欠かせないものと思っております。

最後の13ページでございますが、計画的に道路ネットワークの整備を行うことにより、補修・更新工事の代替ルートが確保されるといった首都高の例を載せております。

以上、簡単ではございますが、更新時代に対応した道路施策の考え方について説明させていただきました。

【部会長】 ありがとうございました。

それでは、まず資料-1の中間報告の骨子をござんいただきまして、取りまとめへ向け構成、内容、その他すべてにつきまして、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。

いかがでしょうか。

【委員】 時間も限られていますので、幾つか端的に申し上げます。きょう、資料-1ということで、骨子が出てきまして、全体のストーリーは、私もこれで結構だと思っておりますが、一つは、前回の委員会で、我々のほうで毎回報告してきたものをかなり丁寧にフォローしてまとめていただいている、それはそれで大変重要な成果なんです、当然ながら、それとこの審議会の報告として出すものというのは、当然、行政としての判断なりも当然あって、それで我々とまた議論する中でまとめていくという作業になると思っております、当然その中で、委員の中でも少し考え方が違うものもあれば、またこの中で、委員で提言して、必ずしもそれが入っているのかどうかちょっとわからないんですが、弱くなっているものもあると思っております。そこら辺の考え方はどうされるのか。

一つは、これまでせっかく報告してまとめたものの取り扱いということでございます。

それが1点。

それから、じゃあ、まず……。

【部会長】 どうすればいいのか。どうすればいいとお考えになるのかをまずおっしゃってください。

【委員】 わかりました。まずこのストーリーの骨子の中で、当然ながら委員の立場で幾つかこういった点を強調してほしいとか、そういうのを申し上げたいと思います。ただ、もう一方で、それぞれせつかくあそこまで出てきたものをそのまま眠らせるのはもったいないと思いますので、別添の参考資料にするかどうかは別として、少し何らかの附属の報告書のような形で残すか、別扱いで結構なんですけれども、こういうことを踏まえて、なおかつこういう形になったというものもあろうかと思うんです。それによって、少しこの中でどこまで何をというのは、個々人の委員の思いとか、それも少し違って来るかなという気もしまして、そこら辺はいかがでしょうか。

【説明員】 各委員からご提案いただいたものを第2部ということでまとめさせていただきませんが、その第2部の参考資料的に、例えば委員からいろいろな貴重な写真とか図表とか提供いただいたものを最終的には参考資料的にまとめさせていただきたいなと思います。その辺はどういう資料は入れていいとか、悪いとか、個別にまたご相談をさせていただくことになろうかと思っております。

【委員】 わかりました。私に限らず、毎回、各委員は随分熱心にご用意いただいていたので、何らか残ることを。それは多分、各委員も協力してくれると思いますので、お願いしたら。

一つ、私としての今回のまとめでの意見を申し上げたいんですけれども、私の報告の中で申し上げましたが、一つは、もともと今回、1回目の部会長から出されたペーパーをベースにということで進んでおりまして、それは今回、反映していると思います。その中で一つ、特に都市部については私のほうから報告したこともございますので、少し申し上げたいんですが、やはり一つ、こういう時代の中である程度の量的ストックと云々と考える以前に、これは国の審議会の報告ですので、国の政策として一体どうしていくのかという部分がもうちょっとあっていいんじゃないかと思うんです。というのは、当然、道路公団の改革を含めて、これはまさに国策ですが、それとは別で、国の国土需要というか、国としてみずからどういうものを国として推進するかということと、それ以外のいろいろな道路についてのどういうものを支援していくのかという、それがもうちょっと各部にトーン

が、まだ文章になっていませんからあれなんです、つまり、地方分権の時代ですから、国としては一体何を支援するのかというところの考え方がもうちょっと全体に出てもいいのかなという気がいたします。

それと、その関係の中で、ちょっとそれも関係ありますが、過去、国が進めてきたものについて、幾つか決着をつけるべき時代でありまして、それは幾つか出ているわけです。私自身が申し上げたのは、一つは、今でも戦前に内閣総理大臣の名前で決定した道路もありますし、昭和43年までは建設大臣の名前で決定した道路がある。これについては、確かに事業主体は国道以外さまざまだと思いますけれども、どうするべきかというのは、もうきちんと国として言うべき時代、つまり、この10年間でそういうやつも促進するのか、しないのか。しない中で、地域のまちづくりをどうするかを明確に迫ったほうがいいと思うんです。それに伴って、どこまで支援策の財源を伴うかどうかは別としまして、それは明確にもうちょっと出してほしいなという気がいたします。つまり、国は自ら作り上げた道路ですから、それについてどうするかは国の政策において決めていくべき時代で、それは右肩上がりの時代は終わっていますから、決着をつける。そういう決着をつけるということをぜひ出してほしい。つまりつくるのか、廃止するのか。つまり、ない前提で地域のまちづくりとか、道路構造を考えるかということが1点です。

もう1点は、全体のトーンの中で、道路財源というのは、まず基本的には10年を見越して、維持すべきものなのか、維持すべきものというか、別の形で、今、いろんな形で議論があると思いますが、私自身は維持すべきものだと思っています。それをもうちょっと明確に、なぜ維持すべきなのかとか。そのある程度役目を終わった後でもう1回、再度見直す時期が来るかもしれませんが、この政策、この中間報告で議論している時代と政策の中ではきちんと維持すべきものであるというのはもっと堂々ときちんと言うべきだと思います。その中でいろんな有料道路制の見直しとか含めて、全体の話がぴしっとしていないと、その後の話がついてこないんじゃないのかなと。多分、皆さん方はそういうご意思が持っていると思いますけれども、それは我々のこの委員の中で、基本的方向が一致していれば、それは堂々と出したほうがいいのかなという感じがいたします。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

あと、どうぞ。

【委員】 時間もあまりないので、箇条書きで細かい話が多いんですけど

も、7点ほど申し上げます。

第1点目は、資料の第1部の4ページのところにありまして、都市の外延的拡大が終焉という理解がなされていて、考えようによっては、これはやや楽観的な見方なんじゃないかなと私は思っています。確かに人口圧力に基づく外延化というのは楽な方向になっていくのは目に見えていると思うんですが、地方都市の中心市街地がへたっていく中で、その周辺の幹線道路沿いに外延化していくというのは、黙っていればまだまだ進む話だし、今も進んでいます。こここのところの理解としては、特に道路交通を所管する行政としては、外延化がストップするというのはやや楽観的に過ぎると思います。そこに対して、道路交通が何らかの責任ある態度をとっていくというのが大事だと思います。私自身は、地方都市の半分くらいは中心市街地を、3分の1くらいは助けられるかもしれないけれども、そうじゃないところも相当あるわけで、とするならば、無秩序な外延化を抑えつつ、秩序ある、きちんとした道路沿道型の地方都市構造をつくっていく、こういうことが重要な視点だと思っています。これが1点目です。

2点目は、同じ資料の7ページ目にあるんですが、有効活用の観点の軽視ということで、いいことが書いてあるんですけども、違法路上駐車、路上工事などによりということを書いてあるんですが、やっぱりぜひ入れてほしいのは、上手な道路交通の運用にも神経を使っていかなきゃいけないというのはぜひ入れていただきたいという要望でございます。

3点目は、同じ資料の中の8ページ目の中に道路ユーザーというのをに入れていただいて、これも私はありがたいと思っているんですけども、やはりこの道路ユーザーというのはだれのことを言っているのかというのを文言を入れていただけないかなと思います。ある人が読むと、これはトラック業者のことを言っているようにも見えるし、ある人が読むとマイカードライバーにも見えるし、ただ、私が思っているのは、道路ユーザーというのは、極めて広い人たちであって、沿道の住民だって道路ユーザーである。そういうような観点をぜひ入れていただきたい。したがって、その中で、道路ユーザーを満足させる道路行政の転換というのは、要するにみんなのための道路をみんなが面倒を見るマネジメント、そういうようなところを入れていただきたいという意味でございます。

次、4点目は、2つ目の 部が書いてあるほうの資料でありまして、その3ページに、第 部、道路行政の改革のための具体的施策で、3ページの頭のほう、上から4つ目、(e)に、公共交通との適切な役割分担を考慮した総合的な交通システムの構築というのがあるんですが、私はここでもうちょっと踏み込まなきゃいけないと思っています。やっぱりこ

この書きぶりは公共交通機関というのは道路ではないのであって、そこと道路が連携するという姿勢が見えてしまうんですが、公共交通のかなりのパーセンテージは道路交通なんです。すなわち公共交通のうちのある部分は、道路行政が責任を持ってやるべきものであるという踏み込んだ姿勢が要るのではないかと思います。同じような表現がほかのところにも、自転車と歩行者にも地域によっては重視したやり方が大事だと書いてあるところがありましたけれども、そこにバス等の公共交通のへより踏み込んだ道路行政としての取り組みが必要だとか、そういうのをぜひ一言入れていただけないかという、これも要望でございます。

その次、5点目でございますけれども、需要予測で確かに、きょう、ご説明いただきましたので……。先生、これは後ろのほうは言っているんですか。資料 - 1 だけにしておきましょうか。

【 部会長 】 いいです。やってください、どうぞ。

【 委員 】 では、言ってしまう。需要予測なんですけれども、ごもつともであるという面と、同時に、需要予測というのをどういうふうに、何のためのものであるかというのは整理が要ると思います。私は2つ要ると思いますが、投資することの経済的な有効性あるいは財務的な健全性を判断する上で、やや慎重に扱うべき需要予測と、内輪に見積もる、安全側を見るというんです。それと同時に、例えば環境負荷を見積もるようなときには、むしろ安全側で見るとしたら、少しこれはむしろ楽観的に過ぎる面があるかもしれないですね。道路交通の台キロがこのくらいしか伸びないというのは、例えばCO₂の京都議定書を守っていく上では、より楽なシナリオになるんですが、ほんとうにそれでいいのか。その両方から迫っていく幅のある話だということを意識したほうがいいのではないかとというのが5点目です。

6点目、貨物の需要予測なんですけど、確かにGDPに対して台キロが相対的に減っているのは確かになんですけれども、先ほどプロットされている年代というのは、第三次産業が増えていく時代と一致しているわけで、あのGDPに対して台キロが増えない理由は、三次産業が増えているからです。物の移動を伴わないものが増えてきた。だけど、三次産業比率は今、67～68%じゃないかと思いますが、それがもっと増えるのかということ、どうなんでしょう。皆さんほんとうにそう思ってお書きになっているのかどうか。貨物交通量の伸びに対してはやや楽観的過ぎないかという印象を持っております。

同じく運賃、貨物の価値が非常に価格破壊によって下がっています。例えばユニクロの

製品なんかは3分の1くらいですね。とすると、運賃や料金の負担力はぐっと下がっているわけです。そういう中で、貨物に対する道路のサービスというのが高速道路なんかについてはどういうものであるべきかというのは、かつての価格体系とは変わってきてしかるべきという理解が要るかと思います。

以上で結構です。長々と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。また後で、あればお願いします。

あと、いかがでしょうか。どうぞ。

【 委員】 このまとめの基本的方向の大枠については、まったく異論ありません。ただし、2点だけ気になった点があります。一つは「公益」の扱いについてです。社会的合意形成のあり方についてというパートで少し触れられていたと思いますけれども、どこに道を通すか、どこの道を拡幅するかというような道路行政を行っていく上で、公益という観点をもっと強く打ち出すべきではないか、というポイントです。

公益を強く打ち出そうとすると、現実としては「私」ということを制限しなければならなくなるので言いにくいことも解りますが、日本人として民度を上げるためには、「私」ということをきちんと確保しながらも、公益ということは今以上に重視すべきです。できれば、このペーパーの中で新しい仕組みをつくる。こういう形で手を打つということまで含めて打ち出していただけたら更に良くなると思いました。

答申案の中では、PIを通じて公益を実現していくというふうに書いていましたけれども、私は、現実的にはパブリックインボルブメントをやればやるほど私益が錯綜して入り込んでしまって、公益から外れていってしまうんじゃないかという懸念を持っています。

2番目、もう1点は財源の話です。財源について明確な方針が出ていないと思います。何となく今までどおり道路特定財源を上手に使いましょうというのは言外に漂わせていますけれども、これからずっと道路特定財源を今までと同じようにやっていっていいのかどうか、場合によっては、今の道路特定財源のベースになっている税金の税率を見直すとか、見直さないとか、あるいは財源を例えば地方と中央でどう分け合うのかとか。更に言うと、財源のスケール自体をもっと増やすとか、増やさないとか。それぞれ冒頭のメインメッセージのところ、ストックは大体確保されて、量に走るのはこれからやめましょうということを書いてはいますけれども、財源の総額の話には触れていない。更新時代に入るという話も、新しくは造らないけれども、更新のためにお金をドカーンとつぎ込むようになるのかなと読めなくもない。財源の総額、もっといっぱい使うのか、あるいは縮小するのか、

そしてその財源はどこからどういう形で取るのか、ということについて全く触れていないのが大変気になります。このイシューについては十分な議論がなされなかったのもありますけれども、何となくそこに例えば部会長の思いか何かでも、メインメッセージのところ
に方向性だけでも入れて触れていただきたいと思います。

これが申し上げたい2点です。

【部会長】 ありがとうございます。

更新について、どうなんですか。僕らはその議論を長いことやってきたから、あまりそうも思わないんだけど、この中では唐突な感じがしますかね。特にこの間あたり、首都高の問題や何かが表面化しているということもあるんだろうと思うんです。だけど、これはもうほうっておく話ではないですね。

【 委員】 補修や更新に関して、私は重点的に選択していくべきだという意識が必要だと思います。例えば今現在日本に橋が1万9,000本もあって、それを全部右から左に、全て補修していく必要が本当にあるのか。どういう橋に対してどのような基準で補修していくのかというのを議論していないから、私が過剰に心配しているのかもわからないんですけれども。道路行政全般に対して、適切なアウトカムだったりとか、B/Cだったりとかという議論を行って来ましたから、今あるものはそのまま維持・継続するというのではなくて、補修についてもB/Cの観点を厳正に適用していくというようにすべきだと思います。

【部会長】 ちょっと今出てきた議論も荒っぽい感じがしないでもないんだけど、だけど、これから先の道路を考えると、どうも我々は今、新設の道路ばかり気をとられてしまっていて、これだけのストックをどういうふうの後やっていくのか、それは大変な問題ですね。

どうぞ、あとご意見があれば、どの点でも結構です。どうぞ。

【 委員】 書いた人はすごく苦労なさったんだろうと思うんですが、時に理想論が並べ立てられていて、突然反省して、そしてまた、ちょっと脅しをきかせて、行間をじっくり読まないとなかなか本音が見えないというようなものに思えます。例えばこの1の(2)の「持続可能な経済社会の構築に向けて」というところなんです、例えば2つ目の「・」印の「日本は人材、技術などの面で世界に誇りうる良質な資源を有する云々」と、「安定した社会状況などを勘案すれば云々」とあるんですが、ほんとうにそうかなというように、ほんとうに人材と技術が今、世界に誇り得る良質な資源ということがあるのかな

と思うと、その後で、このポテンシャルをあるかなきかの「我が国が有するポテンシャルを最大限に発揮させる……構築することが必要」だと。でも、またその次に、「しかし」と言って、結局時間はないと言ってみたり、最終的には、「より効率的かつ透明性のある……構築のために……早急に整備することが必要」だと、一体何が言いたいのかなと。理想として、文脈で見ると、「現状認識」がある。さらに「持続可能な経済社会の構築に向けて」と、これは一種の理想論で、現状はこうだけれども、こういうふうに向けてこうしようと思うと。

2番目に「道路整備についての現状認識」があって、なかなか大変なんだというようなことがある。ここの中に更新なんていうのも、もうちょっと入れていってもいいのかなとも思いましたが、その後、「反省」なんですけれども、この反省もだれがどう悪いと言っているのかよくわからなくて、漠然と反省しているような感じがします。例えば(1)の中の3つ目の生産性の向上、国際競争力の回復に資する環状道路等の整備については、社会的合意形成のおくれによって進まなかったと、これはちょっと人ごとのようです。どういう社会的合意形成があって、なぜおくれで、その結果どうだったのかというところが解りにくい。こういう文章の中で、反省という言葉はめったに見ない新鮮な響きなのに、ちょっと中途半端に、人ごとのように聞こえるところが残念です。どうせ反省するなら、本気で反省したほうが後々実現性に向けてはいいと思います。これだけ反省して、問題意識も持っているのだということをしっかり示したほうがいいんじゃないか。採算の見通しの失敗についても猛省しなきゃいけないけれども、オイルショックとか、バブルの崩壊など予測し得ない経済状況の激変もあった。そこをきちんと捉えられなくて済みませんみたいに済ませているのがちょっと何か……。書き方の問題なのか、あるいはほんとうは反省したくないのにしているのか、したいんだろうけれども、どういうふうに反省していいかわからないという感じに見えるのが惜しいなと思います。

一番最後の第 部のほうなんです、2つ目の「5つの政策目標の実現」というところで、これはプライオリティーはないんですね。何となく列挙。ここはみんながプライオリティーを感じるような箇所ですよ。道路局の人の好みで並べているように見えるので、これがプライオリティーではないのならば、違う書き方というか、明らかに1は力が入って、5は言わないとまずいかなみたいな調子に聞こえるので、この辺のアクセントのつけ方を考えた方がいいと思います。全体に、もう少し強く言うところは強くや言ったほうが、こちら側の態度としてちゃんと受け取ってもらえるんじゃないかなと思います。反省のと

ころも、足りないとか足りるとかではなくて、仕方が、したことがないから、きつとなれていないのかもしれないんですが、ちょっと言葉足らずで、どうせ反省するならもっとはっきり反省したほうがいい。効果のことを考えますとそういうふうに感じました。

【部会長】 どうぞ。

【 委員】 事務局から発言がないものですから、先に発言します。もう1回、ちょっと補足で、2巡目もお話しできるような時間がまだあるようですので、お許してください。

さっきの話と若干ダブっておりますが、第 部のほうです。今ちょうど反省の話もありましたので、やはりその中では、繰り返しになりますが、都市計画道路は長期につくるか、つくらないかわからない。これは外環道路もそうですが、やはりこういうことも反省の中に大きく入れておかなきゃならないと私は思いますので、そこら辺はぜひ少し考えてほしいと思います。

それからもう1点は、資料第1部のほうですが、最後のページになります。私自身がお話ししたことと大分関係するところがございまして、こういう形で書いていただいたのは大変ありがたいんですが、一つ、もう言っていいと思うんですけども、先進国の重要産業は観光産業であります。その中で道路が果たす役割は大変大きいと思いますので、そのことをもう1回きちんと考えて、どこかでそういう表現はあっていいんじゃないのかなという感じがしますので、もちろん景観が美しい道路は、私は大賛成ですが、それはそれで、実はただ美しくすること以上に、経済的なそういう背景があるというのは実際だろうと思いますので、少しそういうこともちょっとかなと。

それともう一つ、これはぜひ考えてほしいのは、9ページのパートナーシップでございしますが、ここで書かれている他の分野というのは、皆さんどうしても道路局から考えてしまうのでしょうけれども、一つは、国土交通省の中の話と国土交通省以外の話は明確に違いますので、国土交通省の中のいろいろな関係のことは外でパートナーシップが確立しないといろいろできないかのような書き方はできればやめていただいて、むしろ港湾とか、空港の道路をきちんとやっていく、連携をとっているいろいろやるとか、これは国土交通省の中になっていますので、農道、林道の扱いについては若干微妙だと思いますが、少なくとも省の中と外については明確に分けていただいてほしいと思います。

それと同時に、ここに都市計画審議会を含めて、皆さんご出席なさっていますので、都市計画はむしろ皆さんの省の中の身内の話ですので、もう少し書き方を工夫していただいとってほしいと。つまり、過去は国道、県道クラスで必ずしも都市計画決定しない道路

が多かったのは事実ですが、最近ではほとんど決定しておりますし、それは単に局としていろいろ分担されているということでありまして、都道府県、市町村でも課で分かれているところもあれば、一緒に、ほとんど事実上同じ方々が同じようにやっているわけですので、むしろそこら辺はあまり他人行儀に考えないで、上手にいろいろ盛り込んでほしいと思っております。

それからもう一つは、税制についてなんです、一つは、公共事業、特に道路事業、都市計画事業もそうですが、例の工事の問題があります。例えば5,000万円工事が今最大になっていますが、都市部とか市街地で事業をやっていく場合に、これは例えば、仮にある政策目的に合ったものをある一定時期だけ7,000万とか8,000万とか、むしろそういう議論が成り立つのかどうか。阪神・淡路大震災のときには、ある一定のものについては、一定期間ある特別の控除が認められていたことがあったと思いますけれども、むしろお金を一時取らないということがこういう公共事業の推進に寄与するのがありますし、それから現実の都市の部分の地価を考えるとそういうこともありますから、ここに書いたからどうなるものではないかもしれませんが、どこかで書かないと、またどこからも取り上げられないということもあると思いますので、国が一時期、お金をとらないことによる都市基盤整備の推進についても少しご検討いただくとありがたいなと思っております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

今、先生の言われた中で他省庁との話がありましたね。農道とか、港湾委員会とか、これに関してはあまり具体的にというか、具体的には書きにくいのはよくわかるんですが、すらっと書いてあるんだけれども、この辺はどうお考えですか。

【委員】 まず、お時間をいただきましたので、私のほんとうの個人的な思いを申し上げますと、私は毎週のように空港を使っていますので言いますと、羽田空港、成田空港の道路は最悪だと思っています。これは空港計画の中での道路かもしれませんが、例えば一車線でぐるぐる回るような設計になっているんです。私はこんな、これだけ使っている空港で、これは世界でも一番ひどいレベルの道路だと思っています。これは同じ省ですから、何とかしてほしいというのがほんとうの思いです。今、羽田空港をつくりながら、ほんとうにひどい状況だろうと思っています。

それから、過去、横浜ですと、いずれ港湾機能が別のところへ移ってしまえば関係ない

んですが、あそこは皆さんご存じのコンテナ道路ということで、土地の一番メインのストリートを今でもコンテナが縦横に走ってしまっていて、これは港湾行政と道路行政がうまくリンクしていないということでありまして、やっぱりこういう問題はほか各地にあるかどうか分かりませんが、私が見聞きしている範囲で、そういうこと自体が道路のつくり方に対する支持というか、共感が減ってくる部分の一つに。ただ、一方で言いますと、最近、あそこは日本大通りという幕末から明治につくった一番日本で古い並木道が非常に歩道が広がってしまっていて、これは大変すばらしい事業だと私は思っていますが、一方で同じ場所ですういう現象がまだある。

それから、農道、林道は、一つは、地域の道路計画をどう考えるか。これは地域のやる人が一緒ですから、これはむしろ道路局が音頭をとって上手に地域の道路のネットワークと、あとは結局同じ道路特定財源から来ているお金の配分だと思いますので、そこら辺の知恵だと思うんです。それがなくなれば、一方でさんざん言われていました、一方で広域農道等である非常に大きな道路と、一方でこっちの道路が2つあるとか、片方ができていないとか、非常にやゆされた部分については、これは明確にきちんと解消する前提で、例えば高知県の知事さんからあるような地域のこういう部分の道路はやりますよと。ただ一方で、さんざん批判された能登の云々とか、ああいうものは明確に今後はなくなりますよというのをメッセージで出していかないと、それが出ると両輪で地域のこういう道路はちゃんとやりますよと、そういうことじゃないかなと思うんですが、ちょっと勝手なことを言って恐縮です。

【部会長】 ありがとうございます。

どうも今の農道とか林道とか、あるいは駐車を排除すると道路1車線はつくらなくても、その効果があるんだということによく言われるんですが、それに対する、こういうふうな中でどういうふうに言うていくかですね。行政の内部でそれをというのは、私は今までの日本の風土からすると非常に難しいし、現実に機能しないと思っているんです。だけど、それがために、我々その外にいる人間がやっているこういうふうな審議会というのがあるわけで、審議会としてこういうふうにすることも考えなければいけないということ私をもっと言うてもいいんじゃないかと。それなりの協議会があるとか何とかあるんでしょうけれども、それが機能していないからそういう問題になるわけで、むだな道路があるとかいうのをよく言われる。そのとおりのがあると思うんだけど、そのときの道路というのは、いろんなところでつくる道路が別々につくられるためにむだだということも多いわ

けだし、駐車の問題だってそうなので、そういうふうなのにもっと実際に機能するような組織とか、場合によっては制度とかというのをもっと真剣に考えるべきだなんていうのが、これが審議会の言うべき大事なことではないかなと思うんです。

【 委員】 同感でございます。再三言ってきたので、同感でございますとしか言いようがないんですが、やはり単に協力してくださいじゃだめで、何らかの組織と制度をつくってチェックしていくというのを相互にやっていただくような機関をつくってもらいたいわけで、そのために私が申し上げて、言葉が残っているようですけども、要するにパフォーマンスマネジメントというのはそういう意味であって、道路もつくるということのみに、あるいはつくったもののハードとしての機能だけに着目するんじゃなくて、自分のつくったものがどれだけのパフォーマンスを発揮しているのかというをきちんとチェックしていく。それからまた、交通運輸の側からも、より交通運輸をしやすいものにつくっていただけるように意見を言っていただく。相互に言い合う。これは当然だと思うんです。そういうのはぜひ私としては提案していただけたらありがたいと思います。以上です。

【部会長】 道路のことを議論すると、みんながみんな国土交通省の守備範囲はここのままで、何とか省の守備範囲はここのままで何とかなんて知らないものだから、普通の人が話をすると、これはここでの守備範囲以外のことが圧倒的にたくさん問題になってくるんです。それにここの審議会が口出すというのもちょっとやりにくいといったらやりにくいんだけど、そんなことを言っているとどこもやらなくなって、国民みんなが損するわけだから、やっぱりこういうようなところがやらんといかんのかなと。僕らはただ口出すだけで、やったらと言うだけで、実際にやる担当者はものすごく大変だということは理解するんですが、だけど、それもやらざるを得ないのかな、その時期なんだと思うんです。

どうぞ。

【 委員】 全く同感です。ちょっとこれは乱暴な意見なのかもわかりませんが、どうして農道や林道は国土交通省の管轄にできないんでしょうか。それを答申書で提案するのは乱暴過ぎるのでしょうか。私は、駐車違反の話と道をどう造るかというのは当然警察との間で協議すべき話だと思います。道路問題を解決するために、全体としてどうすべきかということについて、組織と制度のあり方のところまで、今回、我々が提案するのも大変に良いことだと思います。根本的に考えると、農道や林道はトラクターしか通っちゃいけないわけでもないし、農家だけの私道でもないわけですから、すごく素人っぽい意見かもわかりませんが、管轄が省として違うということ自体が抜本的におか

しいような気がしております。

【 委員】 ちょっと短い発言をいいですか。

【部会長】 どうぞ。

【 委員】 部会長、それから皆様、賛成なんですけど、強いて、強いてと言ったら言い方がおかしいですね。私が消極的にも、むしろ事務局が困ることを言って、後でいい報告書になるのが委員の役目だと思うんですが、地域の道路の運営だと思うんですが、やはりそれは異なる管理主体が協議会をつくるとか、そういうことをきちんとやっていくということが当面実現可能性が非常にあって、ただ、そこら辺は、国が圧倒的に重要な道路を持っているということは、国が主体なのか、むしろ地域がつくってくださいと。それには必ず地方整備局とか、こういう建設事務所も協力して入りますと。どっちかのスタッフで違うかと思うんですけども、例えば高知県知事の方はこういうことであれば、高知県内の道路管理者はすべて、しかも今言った農道なんかはほとんど県庁でできる部分が相当あると思います。実際は、たしか三重県ですと、たしか建設行政と農政をくっつけちゃったと思うんです、組織として部で一緒になっていると思います。ですから、そこら辺は少しそういうことも提案してもいいのかなという気もしますが、そこら辺は部会長が音頭を振って、多分我々はみんな……。

【部会長】 何でも部会長に持ってこられても……。

【事務局】 農道の所管を国土交通省にするかどうかまでは別としましては、おっしゃっていただいたようなことは、いろいろご提携いただければありがたいと思います。警察にしましても、この間もつい先日ですけれども、課長レベル数人ずつで会議を持っていて、いろんな社会情勢が変わっていますので、警察庁のほうでも意識が相当変わっていて、特に駐車をはじめとした交通問題についてのうちとの連携は必要だと認識していただいていますし、農道のことについても地域計画で、おっしゃいますように都道府県レベルでもやっていますので、その財源等については、経理的なものもあって、両方にあるときもあるんですけども、その1本の道路をどちらがどういう形でつくっていくのか、あるいは一緒につくるのかということを現にやりかけていますので、そういうものをより推進するという意味で、いろいろな地域計画を含めて書いていただいたほうがいいかと思えます。

【部会長】 ぜひお願いします。

あと、いかがでしょうか。

もう一つ、部会長が余計なことばかり聞いてあれなんだけれども、この中に書いていないことで、僕はちょっと気になっていることがあるんです。ちょっとどころじゃない、随分気になっていること。これは、私の車は公称リッター三十キロ、そうは走らないけど、二十三、四キロは十分走るんです。世の中はみんなそっちの方向、一生懸命開発調査をやっているんです。これはガソリンだけでなく、ディーゼル車だって同じような方向だと思う。これは環境のために必要だと。我々のモビリティをサステイナブルにするためにも必要だと。これはみんな納得する。だけど、そうしたとき、揮発油税だ、何とかだというのを今のままで、そこだけは推移するのか、道路財源というのは。これもやっぱり今回のところで、そこまでちょっと言い出すところまではっきりした根拠もないと思うんだけど、私は道路関係者はちゃんと念頭に置いておくべきことだと思うんです。揮発油税、この財源の後を議論するときというのは、それが常に、別にどこか使途の問題でなくて、入ってくるものそのものが安定的かどうかというのは、これはあまり責任持って言えないと。

どうですか、 委員。

【 委員】 同じような趣旨のことを前々回ですか、ちょっと申し上げたかと思うんですけれども、多分行く行くはそれを真剣に考えなきゃいけない時期だと思います。ただ、現時点でいうと、先生がお乗りになっているような低燃費車はまだ相対的に少ないので、今はある種の優遇税制と理解しておくという整理を今しておいたほうがいいと思いますけれども、かといって道路に負担をかけていないわけではまたないですから、環境への負荷小さいけれども、道路への負荷は同じ、軽い分だけいいかもしれませんが、それは整理が要ると思います。

【部会長】 それと、ライフタイムの消費エネルギーでいうと必ずしも少ないとは言えないわけだから、これから先、よくわからないというのはそこなんです。

あと、いかがでしょうか。何かご意見があれば。何かございましたら、どうぞ。

だいぶ大量のものをこういうふうにまとめていただいて、しかも皆さんのおっしゃったことではもうほとんどのことを取り入れていただいたのでないかと思うのですが、もしまだ何かございましたら、ご意見を寄せていただければと思います。

それで、この先なんです、次回の部会は7月2日の予定で、本日の議論を踏まえて中間報告案についてさらに議論をしていきたいと思っています。ただ、きょうは25日ですが、7月2日だから、もう1週間ぐらいしか時間がないわけで、その間にこの先を整理してまとめてというのはえらい作業工程上苦しいんですね。そんなもので、どこまでできるかわ

かりませんが、事務局の方には申しわけないですけれども、最大限努力していただいて、できるところまで私どものこの会に出していただいて議論するというふうにしたいと思えます。文章になってくるので、文章上のいろいろなことなんかもあれだし、それから特に さんをお願いしたいのは、さっきいいキャッチコピーというんですか、そういうふうなものでもってやると。この間、何でしたっけ。見ていたら、あれはイギリスか、「タイム・ツー・ディサイド」とあったね。「決断のとき」というのが副題についていたけれども、「決断のとき」というのも、それじゃまねみただけけれども、我々の皆さんの気持ちとこれがなるべくよく伝わるような言葉を皆さんでぜひお考えいただきたいと思えます。

それから、その次は7月19日に第10回部会を開いて、それで最終的な取りまとめにしたいと思えます。しがって、これから少し忙しいんですが、事務局のほうから皆さんのところへまたご意見伺い等が行くかもしれませんが、どうぞよろしく願いいたします。

そうしますと、あとは事務局のほうで何かございますでしょうか。

【事務局】 結構でございます。ありがとうございました。今、部会長におっしゃっていただきましたように、次回のご連絡でございますが、7月2日、火曜日の10時から、この建物の10階のほうで場所を変えて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】 それでは、きょうはこんなところで終えたいと思えます。どうもありがとうございました。

了