

平成14年7月2日

【事務局】 お待たせいたしました。まだお見えになっていない先生がいらっしゃいますけれども、始めさせていただきたいと思います。

社会資本整備審議会令第9条第1条第1項による定足数に達しておりますので、ただいまから社会資本整備審議会 道路分科会 第9回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、もし足りなければお申し出いただきたいと思います。

それでは部会長、本日の議事につきまして、どうぞよろしく願いいたします。

【部会長】 それでは部会を始めます。きょうは、前回途中まで出ていました中間報告の案につきまして、議論を行いたいと思います。これまでの議論を踏まえて、中間報告の案として取りまとめられておりますので、まず事務局から説明をしていただいて、その後議論をしたいと思います。どうぞお願いいたします。

【事務局】 それでは、お手元に資料といたしまして、表紙がついた提言という形のものでございます。それから、その下に「政策目標について」という1枚紙がございます。前回と違っておりますのは、まず表紙をつくりましたということと、1枚表紙をめくっていただきますと、はじめにということで、部会長の名前でまえがきを書かせていただきました。このタイトル「明日のための道路への提言」というのは、事務局としてもこれがいいとは思っておりませんが、ぜひ委員の皆様方でタイトルを決めていただく必要がありますよという意思表示のつもりで、仮置きをさせていただいたものでございます。ぜひ後ほどご意見をいただければと思っております。

それから、内容でございますが、目次を見ていただきますと、はじめにの次のところに目次がございます。第 部と第 部ということで、大きく2部構成になっておりまして、前回、第 部は箇条書きのものをお示しさせていただきました。それから、第 部は前回は項目だけでしたが、今回は文章化させていただきました。前回から1週間ほどしかなかったものですから、大急ぎでつくりましたので、まだまだ日本語としても、論理としても不十分な点が多々あるかと思っております。ご意見をいただいて修正をしていきたいと思っております。

それから、目次構成の 部の目次をちょっとごらんいただきたいと思いますが、 部の第2章、5つの政策目標の実現ということで5つ並んでおります。ここの並びは前回と変わっております。前回 委員のほうから、安全で安心というのが一番最後にきています、安全、安心というのは最後につけ足して書くようなものではないのではないかということで、項目の順番についてもよく考える必要があるというご意見をいただきました。そういうご意見がございましたので、政策目標の並びの順番ということで、1枚紙を資料としてつけさせていただきます。案-1と案-2がございますが、今回の本文のほうは案-1の順番で記述をさせていただいております。これも、委員の皆様方でお決めいただければというふうに思っております。

この5つの政策目標については、特段、政策の優先順位があるとは思っておりませんが、やはりこの並びというのは、与える印象も違いますし、それから、この部会の委員の皆様方のやはり思想を反映するようなことにもなるのかなと思いますので、順番はそれなりに重要なことだと思っております。

案-1は、世間の関心が高いもの、まず経済活力ということと、環境というものを最初に並べまして、3番以降は身近なものから順番に並べたということがございます。

案-2のほうは、身近なものからということで、安全で安心できるくらしの実現から順番に並べたということがございます。これも後ほど決めていただきたいと思っております。

前置きはその程度にいたしまして、中身について、約30分ほど時間をいただきましてご説明をさせていただければと思っております。

第 部の方でございますが、前回、第3章までは箇条書きで出してご意見をいただきまして、それで修正しております。そんなに大きく変わっているところはありません。

第4章は、前回ご意見をいただきましたが、今度、再整理をさせていただきました。

それから、第 部のほうが、前は項目だけでしたので、今回は、第 部のほうをざっとご説明させていただいて、最後に第 部の第4章のほうの説明をさせていただければと思っております。

それでは、15ページをお開きいただきたいと思います。

第 部、道路行政の改革のための具体的提言ということで、その第1章が道路行政システムの改革ということで、改革の中身を6点にまとめさせていただきました。

まず1点目でございますが、評価システムによる峻別ということでございます。

(1)でございますが、峻別のための評価システムの導入ということで、事業の効果を反映する指標（アウトカム指標）による評価システムの行政運営へのビルトインを図る。それによりまして施策・事業を峻別し、効率的、効果的な事業執行に努めるということでございます。

(2)が個別の事業評価に関してでございますが、「また」以下のところでございますが、現在の費用便益分析ではとらえられない環境とか住民生活などの評価項目を多元的に取り込み、総合的な評価を定量的に実施する手法を実現しなさいということでございます。

(3)が施策評価の充実ということでございまして、アウトカム指標に基づく運営を行う方式に転換し、毎年度、業績の分析・評価を行うということと、その結果を予算編成等に適正に反映させるシステムを構築するということでございます。

2つ目の改革でございますが、集中的重点整備の実施ということで、まず(1)ということで、集中投資期間の設定でございます。労働人口の中核が、あと10年か15年ぐらいで年金受給者になるといったようなこと、それから、構造物の老朽化があと10年ごろから集中的に進むということ等を考慮いたしまして、2010年代初頭までに成熟型社会において最低限必要な道路整備に目途をつけなければならないということで、16ページのほうでございますが、今後、10年ないし15年を目途とした集中投資期間ということで、集中的な投資を実施すべきであるということでございます。

2番目が、その際、重点整備事業ということで、何でもやればいいということではありませんということで、例えばでございますが、都市圏の環状道路、連続立体交差事業など渋滞解消に資する事業、それから、生活の安全・安心を確保する基礎的なネットワーク、それから、結節点など総合的な交通体系の確立を図る事業、それから、民間建築活動の誘発効果の高いもの、そういったものを峻別して重点的に整備を進めるということを書いてございます。

それから、そういった集中投資をやるに当たりまして、財源の確保というのが重要だということで、道路特定財源の活用について、必要な道路整備を重点的に実施するために、そのあり方については、納税者の納得が得られるような見直しを行いつつ、これを活用することが必要だということをごここに書かせていただいております。

それから、3点目でございますが、有料道路制度の見直しでございます。ここは一番最初に、道路関係四公団の民営化委員会との関係を書いてございます。4行目の最後ぐらいからでございますが、民営化委員会の結論を踏まえ、必要な施策を具体化することが必要

だといったようなことでありますとか、有料制度の見直しについても、委員会での結論を踏まえつつ、以下の点について早急に結論を得るべきであるということを書かせていただいております。そういう前提のもとでの(1)から(2)ということでございます。

16ページが一番下でございますが、有料道路制度の限定的運用ということで、現行の有料道路制度の適用については、17ページのほうにまいりまして、目的、それから利用者の理解ということで限定すべきであると。なお書きといたしまして、今後の有料道路事業については、公的負担のあり方の検討、それから、またPFIの積極的な活用といったことを考える必要があるということを書いてございます。

それから、(2)は料金のことでございますが、多様で弾力的な料金施策の導入ということでございます。括弧書きで書いてございますように、3つのことを書いてございます。1つ目の括弧書きでございますが、環境改善、渋滞対策、交通安全等の観点からの料金施策ということで、環境ロードプライシングのような施策の拡大でありますとか、大都市圏等の混雑している有料道路において、時間帯別料金で交通需要の平準化を図り渋滞を緩和するといったようなことが1つ目でございます。

2つ目が、道路ストックの有効活用のための値下げや割引制度ということで、道路のストックを最大限活用する必要があつて、そのために値下げとか割引等の導入により、一般道路からの転換を促進するということを書いてございます。

3つ目が、ETCのさらなる活用ということで、短区間割引とか、乗り継ぎ割引というときには、ETCを活用した多様な料金施策が必要だということと、18ページ、「また」以下でございますが、ハイウェイカードでありますとか回数券を廃止して、ETCによるものに早期に集約していく必要があるということを書いてあります。

3つ目が、有利子負債の早期処理ということで、これも民営化推進委員会の検討結果を踏まえてということで、抜本的な債務処理を早期に行うべきであるというふうにまとめております。

以上が有料でございます。

4つ目が、既存ストックの有効活用ということで、1つ目の多様で弾力的な料金施策は、これは再掲でございます。中身は一緒でございます。

2つ目でございますが、道路の使い方の見直しということで、違法路上駐停車の集中的な排除ということで、「そのため」ということで、交差点、主要幹線道路など、駐停車禁止区域を意味するレッドゾーンに指定し、徹底的な取り締まりを実施するということを書か

せていただきました。

それから、19ページのほうにまいりまして、信号制御についても、円滑な交通の確保だけでなく、例えば環境負荷の軽減といったことも含めて有効な運用を図る。そういったことをやるに当たりまして、体制のほうでございますが、道路管理者、公安委員会、沿道関係者が連絡調整・連携強化を図る常設的な場を設け、効率的な道路の使い方を実現すべきであるということを書かせていただいています。

それから、有効活用の中で、3番目ですが、路上工事の徹底合理化、路上工事に伴う交通規制日数の縮減を図っていくといったようなことでありますとか、路上工事情報提供の充実の2つのことを書かせていただいております。

それから、道路の情報化の推進ということで、ITを活用した道路管理の効率化ということで、道路の情報化を積極的に推進するんだというようなことが4点目の既存ストックの有効利用でございます。

それから、転換の5つ目でございますが、コスト縮減と技術開発ということで、一番最初に、地域に応じた柔軟な道路構造、例えば高速道路についても、追越区間つきの2車線構造の導入など、地域に応じたローカルルールの採用の推進を書いております。

それから、20ページにまいりまして、2つ目でございますが、整備効果早期発現のための時間管理手法ということで、時間管理概念を導入いたしまして、供用目標など5年後の姿を提示した上で毎年チェックしていくということで、事業の進捗管理の徹底ということを書かせていただいております。

それから、3つ目として技術開発ということで、これまでのつくるほうの技術よりも、むしろコスト縮減の技術でありますとか、道路の利用に関する技術、それから更新時代に対応するための長寿命化技術、そういった技術の開発を進めるということを書いております。

それから、改革の6点目でございますが、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、4つのことを書いております。

1つ目が、既存道路管理手法ということで、「道路パフォーマンスマネジメント」の実施をうたっております。なお、このような新しい言葉、「道路パフォーマンスマネジメント」とは何だという注書きみたいなものを別途つけたいと思っておりますが、今回は間に合っておりません。

2つ目が市民参画型道路計画プロセスの導入、3つ目がPFIの活用、4つ目として情

報公開の徹底ということで、6つの改革の中身でございます。

21ページからが第 部の第2章ということで、5つの政策目標の実現でございます、先ほど申し上げました案 - 1 の並びでここは記述をさせていただいています。

まず1つ目が、経済活力の増進・都市の再生ということでございます。

円滑なモビリティの確保ということで、前文がいっぱい書いてありますが、「このため」ということで、1つは自動車専用道路、幹線道路、生活道路の機能分化の徹底をやるということ、それから、その2行ぐらい下でございますが、違法駐停車の排除といったようなこと、さらにその下でございますが、利用高度化のための料金施策の導入ということ、さらには、「また」以下でございますが、公共交通との適切な役割分担による交通の円滑化ということ、この円滑なモビリティの確保という中に記述をさせていただいております。

2つ目でございますが、次のページ、22ページでございます。都市の再生ということでございまして、3行目ぐらいからでございますけれども、民間の建築活動を誘発する効果の高い地区における道路の整備、それから、都市拠点の形成でありますとか、中心市街地の活性化、木造密集市街地の解消に資するような道路の整備を重点的にやるということを書いております。

「あわせて」ということで、都市計画道路についての見直しのことを書いてありますが、都市を取り巻く状況の変化や、目指すべき将来の都市像に的確に対応するよう、必要な見直しを早期に実施する必要があるというふうに書かせていただいております。3番目が、物流の効率化、4番目が情報化への対応でございます。

政策目標の2つ目でございますが、環境の保全・創造でございます。

地球温暖化の防止ということで、環状道路、バイパス、それから交差点立体化などのボトルネック対策、路上工事の縮減といったものを積極的に推進するということと、もう一つ、交通需要マネジメントということで、多様な料金施策による交通需要の調整・抑制ということをここでうたっております。

23ページのほうにまいりまして、2番目の沿道環境の改善でございます。沿道環境の観点から、NOx とかPMの問題でございまして、低公害車の開発といった技術開発に積極的に取り組むということと、環境ロードプライシングなどを使った交通需要の調整・抑制策の推進という2つのことを書かせていただいております。

それから、自然環境の保全・回復のところは、豊かな緑を持った良質な道路空間の創出ということと、自然環境や多様な生態系に配慮した道路整備の推進という、ここも2つの

ことを書かせていただいています。

それから、政策目標の3つ目でございます。安全で安心できるくらしの実現ということで、その1つ目として、安全な生活環境の確保ということでございます。3行目ぐらいからですが、幹線道路での事故危険箇所での集中的な対策ということと、徒歩圏における歩行者等の安全対策を、これも集中的かつ総合的に推進ということと、また、冬期の交通障害の対策ということを3つぐらい書かせていただいています。

2つ目が、災害とか救急医療等緊急時への備えということでございまして、孤立地域の解消とか、救急医療施設へのアクセスの確保、さらには大規模災害時における緊急救援ルート、そういったものについての信頼性、安定性の向上を図って、リダンダンシーの高いネットワークの構築ということをまとめております。

24ページのほうにまいりまして、更新時代への対応ということで、これも5行目ぐらいからですが、道路資産の効率的、計画的な維持管理を図るアセットマネジメントシステムということで、これも注書きを加えたいと思っております。

それから、政策目標の4つ目でございますが、生活の質の向上ということでございます。

1つ目が、生活道路からの通過交通の排除、それから密集市街地の解消ということでございます。2つ目が、沿道と一体となった道路政策の推進ということで、先ほどの道路パフォーマンスマネジメントの再掲でございます。3つ目でございますが、歩行者・自転車を重視し、生活環境の改善に資する道路整備の推進ということで、生活道路については、車よりも歩行者、自転車の利用を優先するといったようなことでありますとか、沿道と協働して、より質の高い生活環境の創出ということで、面的なゾーン対策の推進ということを書かせていただいております。

また25ページのほうにまいりまして、3行目のところでございますが、道の広場など「たまり」空間の確保にも配慮した歩行空間のバリアフリー化ということを書かせていただきました。

4点目でございますが、沿道空間との協働によるまちの賑わいの創出や美しいまちなみの形成ということで、オープンカフェとか、ストリートパフォーマンスとか、ランジット・モールとか、そういったことを入れさせていただいております。

それから、政策目標の5つ目でございますが、個性ある地域づくりということで、1つ目が、地域ブロック圏・地域生活圏形成の支援ということで、自立した地方圏の形成ということで、市町村間での役割分担に資するような道路整備ということを最初に書いてござ

います。

それから2つ目、「また」以下でございますが、個々人の移動が多様化いたしますということと、したがって、高齢者等が利用しやすいマルチモーダルな交通体系の構築が必要だということを書かせていただいています。

3つ目として、道路計画だけでなく、土地利用とか、他の計画との総合的・合理的調整というようなことをまとめております。

それから、最後、26ページでございますが、地域のモビリティの向上ということでございまして、広域的な生活圏の確保とか、地域行政の広域連携の支援、物流の効率化、交通安全の向上、環境負荷の軽減といったような観点から、地域の実情に応じた最適な構造でそういう幹線的なネットワークの充実を図っていくということでございまして、インター隔の縮小でありますとか、弾力的な料金施策の導入ということで、地域のモビリティの向上を図っていくという内容でございます。

以上、部でございます。

ちょっと戻っていただきまして、第部の3章までは、これも後で見ていただいて、ぜひご意見をいただきたいと思うんですが、ちょっと時間の関係もありますので省略させていただいて、10ページでございます。第部の第4章ということで、ここが提言のコアになる部分でございます。

第4章、道路行政の改革の基本的な方向ということで、まず最初に、4-1といたしまして、道路行政の使命と政策目標の明確化というふうに書かせていただきました。

まず、使命につきましては、これは前回書いたものと基本的に変わっておりません。豊かな暮らしと、これを支える活力ある経済社会を実現し、美しく安全で持続可能な誇りの持てる国づくりという究極の目的を果たすということでございます。

特にということで、11ページでございますが、そういう観点から道路の持つ機能を最大限に発揮させることが道路行政としての使命だということでございます。

その次に、前回は入っていませんでしたが、第部のほうとの整合性を保つために、ここに使命を受けた5つの政策目標という形で、先ほどの5つの政策目標を並べさせていただきました。

使命と政策目標を受けまして、4-2、行政システムの改革ということでございますが、ここも、中身は(1)で基本的な視点というものと、それから、その次の次のページ、13ページでございますが、(2)で改革の方向という、視点と方向という形でまとめさせていただ

きました。

視点の中身ということで、その中に、前回これは入っていたものでございますけれども、道路ユーザーが満足する道路行政への転換というものをうたっております。基本的に前回に少し言葉を足したものでございます。

それから、その次のページ、12ページでございますが、視点の2つ目ということで、成果重視で「取り戻す10年」の実現ということでございます。これも、前回入っていたものを少し修正をいたしておりますが、例えば一番最初の段落でございますが、ここはほとんど変わっておりませんが、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と、何でもいいということではなくて、アウトカムを重視した道路行政に転換するといったようなこと、それから3つ目といたしまして、アウトカム指標に基づく成果を重視した評価システムを導入して、生産力の向上でありますとか、国際競争力の回復、生活の質の向上を目指す「取り戻す10年」を実現すべきだということでございます。

それから、なお書きで書かせていただいておりますが、現在の我が国経済の低迷の原因、バランスシート不況だということで、超低金利の現在は、将来世代の負担も少なく済むという観点から見ても、公共事業を行う歴史的なチャンス、そういう見方もあるのでないかということを書かせていただきました。これは追加をさせていただきました。

それから、視点の3つ目でございますが、12ページの下のほうでございます。

地域・都市構造の強化の支援ということで、都市圏・生活圏の構築、それから、「また」以下でございますが、自立した地域ブロック圏を形成して、アジアとの交流、競争、共存し得るようなもの、「さらに」ということで、13ページでございますが、美しい景観とか環境の創造とか、大規模災害への備えといったことで、4行目でございますが、美しさと強さを兼ね備えた国土構造の形成ということで、ここも前回お示したものを少し文章を修正いたしております。

こういった視点を踏まえまして、改革の方向を3つにまとめさせていただきました。この3つの改革の方向につきましては、先ほどご説明させていただきました第 部のほうの第1章の6つの改革の方向と一応対応をさせていただいております。例えば評価システムによる峻別と集中的重点整備というのは、 部の第1章、15ページでいう1-1、評価システムによる峻別と、1-2、集中的重点整備の実施を合わせまして、ここでは峻別と集中ということとまとめて、改革の方向として示させていただいております。

それから、2つ目の改革の方向でございますが、既存ストックの有効活用ということと

効率化ということをまとめております。これも第 部の第 1 章の 1 - 3、有料制度の見直し、それから 1 - 4、既存ストックの有効活用、1 - 5、コスト縮減・技術開発、こういったものをまとめまして、既存ストックの有効活用・効率化ということで、改革の方向としてまとめております。

それから、14 ページのほうにいきまして、開かれた行政の実現ということで、これも第 部の 1 - 6 と対応しているものということで、一応第 部のほうとのつながりも考慮いたしまして、改革の方向としてこの 3 つのまとめ方、これがいいかどうかということも含めまして、ご意見をいただければと思っております。

説明は以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

どうですかね、「はじめに」というところも短いので、ざっと読んでもらって、皆さんに手直ししていただいたほうがいいかもしれない。

【事務局】 では、「はじめに」をちょっと読ませていただきます。

今後の道路政策や行政手法について、柔軟かつ大胆な発想をもって、そのあり方を幅広く検討するため、平成 14 年 3 月 5 日、道路分科会基本政策部会を発足し、以降、月 2 回のペースで部会を開催し、計 10 回、精力的に議論を重ねてきた。

現在の日本は、新たな世紀を迎え、取り巻く環境が大きく変化してきており、戦後の経済社会システムそのものの変革が求められている。

特に、道路は、生活道路から高速道路まで一体となってということで、時代のニーズに的確に対応できるシステムの構築が強く求められている。

道路行政の改革の方向を議論するに当たり、本部会における議論の進め方から改革すべきと考えた。従来の審議会につきまといがちな密室性を排除し、オープンな形で運営することとした。

また行政側からの提案を追認するような形ではなく、各界、各地域からの幅広い意見を取り入れつつ、部会メンバーの主体的な提案を中心として議論を進めることとした。

このため、テーマごとに委員から提案ペーパーを提出するとともに、議事を完全公開し、ホームページにおいて資料・議事概要を即日公開してきた。

本中間報告は、このように透明性を持ったプロセスを経て、委員からの多様な提案・意見を中心にまとめられた、道路行政の改革の基本的な方向を示したいとする提言である。

行政がこの提言を真摯に受けとめ、道路行政の改革の実現のために十分に検討を深め、

具体的な行動を起こし新たな施策の展開を進めることを強く期待する。

平成14年7月ということでございます。

なお、この後に、例えば部会のメンバー一覧表を入れるということも当然あり得ると思っております。

【部会長】 ありがとうございます。それでは、今説明いただいた点につきまして、ご意見をお願いいたします。

【部会長代理】 ちょっと体調を崩して2回ほどお休みをいただいて、その間、閉じこもりながら、つらつらと考えた。ちょっとまとめの直前で間に合うかどうか、ぎりぎりのことで、2点申し上げたいと思うんですが、1点は、今の議論にもかかわりますし、10ページの使命というところとかかわるのでありますが、この審議会の基本政策部会そのものが、先生のメモを前提に始まって、そのことについては100%異論のない立場ですし、それで結構なんです。もう一つ、その前に、今、私どもが道路を考えるときの基本的な大前提の変更というものは一体何なのかということの議論は若干なかったと思うんです。そのことをどこに入れるかということについては、事務局にお任せをいたしますけれども、私が、ここのところでちょっとまとめてみた概念は、戦後の道路政治のほとんど50年ぐらいは、単純な車走行空間の整備にほぼ終始してきたわけですが、最近の数年、若干変わって、多用途移動空間という概念が入ってきて、マルチなモビリティだとか、歩行者まで含めた移動のための道路空間としての、多用途性というものの議論が新しく入ってきたわけです。しかし、それだけでは終わらずに、今回の5つの政策目標の中にも幾つか出てきておりますが、もう一つ、多機能な社会空間としての道路の役割というものを色濃く認識しなければ済まなくなっている。

それは、都市再生にしても、地域活性化にしても、用途とか、国土とか、風景とか、景觀とか、個性とか、そういうところまで入ってきますと、単なる多用途移動空間だけの概念でももう足りない。そこで、多機能な社会空間を前提に置いたときに、5つの政策目標は、順序は別にしても、かなりわかりやすくなっていくという、その意味で、大前提としての概念設定に、この種の単純走行空間から多用途移動空間に移り、さらにそれは多機能な社会的空間へ概念を発展させているんだという大前提を、どこかで、何かの形で入れておいていただくと、大きな構えが決まるのではないかと。

たまたま、私、今、ある新聞社から取材を受けておりますけれども、その記者は、平成6年、平成9年、平成10年、平成12年の建設省時代、国土交通省が一部入っております。

すが、各種の審議会答申、レポート、委員会報告、さまざまなものを読んだ上で私のところに取材に来られましたけれども、その意味でいうと、今回の答申というのは、おそらく21世紀の道路行政を論じる上で、今後何度も読み返され、再評価を受けていく、多分、そういう役割を歴史的に受けるんだらうと思うんです。その役割にこたえるためにも、大前提、大概念を1つ入れておいたほうがいいのではないかというのが1点でございます。

もう1点は、多機能社会空間というのは、言葉が長いので、私は、「ソーシャルスペース」という言葉はどうかなと思っているんですが、「ソーシャルスペース」としての道路を考えていくことをお許しいただけるならば、この5つの政策目標におのずと順序立てが必要になってくるのでありますが、新しい概念と、今までやってきたことの補足的な政策と、それから、今までやってきた政策への反省と、3つに分かれるんだらうと思うんです。

この5つの政策目標というのは、さっき 先生にもちょっと申し上げたんですが、先生が計画部会長をおやりになった五全総、新しい国土のグランドデザインは、多自然居住、大都市のリノベーション、地域連携交流、広域的国際交流と、4つの全然違う概念がきれいいにはまっているわけですが、それに引きかえ、この5つの政策目標を今言えと言っても、ちょっとメモから目を離すと言えないような、ごちゃごちゃしている。新しい時代を画するような答申でありますから、ぜひグランドデザインに匹敵する、4大戦略を向こうに回すような、うまい、重複のないテーマ設定を、わかりやすく意味のある順序に立て直すということは、さっき さんは順序にこだわらないと言われましたけれども、これから、この答申が社会に出てひとり歩きしていく上では、非常に重要なことなんです。国民はこうした順序立ては重要度に置き換えて読み取るわけですから、よくここのところは考えなければいけない。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【 委員】 幾つか申し上げたいと思います。

まず、これまでいろいろ私、発現したことについては、随分配慮していただいていると思いますので、その点、お礼を申し上げます。

それで、今、ちょうど部会長代理から、はじめにのほうにかかわる話がありましたが、ちょっと触発されて1点、はじめにについては、やはりこれくらいの大きさの字のほうを読みやすいとは思いますが、できれば、冒頭数行くらい、なぜ今これを始めたのかということの、つまり、戦後の道路行政の中の成果と、一方で問題点、それをある程度この時

期にきちんと総括をして取り組む。多分そういう時代で始めているわけですので、少しそういうのがあったほうが最初はいいのかなという感じが私としてはいたしました。

それで続いて、したがって、こうやって我々はやってきましたよというので、こういうことだろうと私は思います。

それから、政策目標の順序については大変重要なんですよというご指摘がありましたので、私も案 - 1、案 - 2 を見ていたんですが、私の委員としての意見を申し上げますと、1つ、この中については、まず、安全で安心なくらしですね。最後はちょっと長い気もしますが、このくらしの生活の質は、多分順序もセットでして、おそらく案 - 1、案 - 2 も並んでいまして、今後もこれは2つ並んでくると思います。ですから、冒頭でどっちをとるかということがありますが、私としては、経済活力の増進というのは、多少高度成長期のイメージもありますし、むしろ、今この中でもありましたように、回復していくということ自体が求められていますので、むしろ書くのであれば、私は、都市の再生と経済活力の回復ぐらいが、今の時代に合っている話だろうと私は思います。さらにもっと短くすれば、多分、都市の再生だけでいいと思いますけれども、私なりの感じでは、順序としては、2大柱が、都市の再生とくらしではないかと思うんですね。

ですから、案 - 1、案 - 2 と少し違うんですが、例えば1番目に都市の再生を置いて、続いてくらし、生活の質、あとは案 - 2 に近くなっていますが、環境が入ってきて、最後に個性のあるというぐらい、この5つのやり方の方針でいこうという前提であれば、そういう並べ方もあるのかなと、私自身はそういうほうが、ストーリーとしても、また課題としてもいいんじゃないかなと私は思っております。

あと細かい点は、若干の字句のことは、また別の機会で事務局に申し上げたいと思いますので、大きなことについては1点です。

それからもう一つ、タイトルについても、これはこの会でというお話もありましたので、私なりの個人の意見を申し上げておきまして、またきょうの中である程度議論が煮詰まるかどうかわかりませんが、私自身は「再構築」という言葉が、私としては好きというか、この時代、合っているんじゃないかな。ですから、作り直して、きちんともう一回始めましょうというニュアンスですと、やはりリストラクチャリングですね。

だから、例えばですが、きょう提案されているものを見ながらということではいいまして、例えば「明日に向けての道路政策の再構築」とか、ちょっと長くなりますが、要するに道路政策は作り直すんだということがタイトルに入ってきたほうがいいのかと、そうい

う趣旨の表現としてとられる言葉ですね。再構築という言葉自体にはこだわりませんが、もっといい言葉があればそれでもいいと思いますけれども、そんなような気がいたします。

以上、3点でございます。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【 委員】 報告書のつくりに関する意見を2つと、それから、マイナーなことを3つほど、都合5点申し上げます。

1点目は、第 部のつくりなんですけど、第 部の1章が、要するに行政システムの改革、つまり、ハウが書いてあって、第2章が政策目標の実現、おそらくこのタイトルは、実現というだけじゃなくて、実現のための道路施策とか言ったほうがいいんじゃないかとは思いますが、ホワットが書いてあるわけですね。

それに対応して、第 部の第4章では、政策目標の明確化があって、その次に行政システムの改革、つまり、ホワットがあってハウになっているんですけど、それが第 部に行くとは逆転するんですよ。読みやすさからすると、第 部でのフワット、ハウという順と、後ろもそれに対応していたほうがいいんじゃないか。つまり、 部の1章と2章が逆でもいいんじゃないか、逆のほうが私はいいいんじゃないかと思いますが、ご検討いただければいいと思います。

その上で、2点目ですけども、第 部の2章は、要するに何をすべきかということが書いてあるんですけども、その中には、かなりは従来も着手してきた、あるいは一生懸命やってきた。それをさらに促進すべきというような内容と、それから、従来は必ずしも着目されてこなかったけれども、ここに新たに手を入れていくんだと。新規と促進とありますよね。そこのところを分けながら書いたほうがいいのではないかと。現在の書きぶりだと、2章の目標ごとにはなっているんですけども、比較的平板に見えて、新たに言っているところがクローズアップされにくいという印象を持ちました。

例えば私なんかにすると、これ、マトリックスにしちゃって、新規と従来のをさらに進めるものを分けて書いたらいいんじゃないかと思いますが、そこもご検討いただければありがたいと思います。

3点目は、マイナーでございます。17ページを見ていただきますと、下から2番目の括弧書きで、道路ストックの有効活用のための値下げや割引制度、この内容自身は、私自身も申し上げていることなのでいいんですけど、この文章の中で、非混雑区間においては、一般道路から交通を転換させというのが、何のために一般道路から交通を転換させるのか

というのを一言入れたいなと思います。私の理解では、やっぱり安全、安心な生活道路空間の確立と、それから地域の人々のモビリティを向上させるためにというようなのが、この一般道路から交通を転換させの目的じゃないかと思うんですが、そこら辺を少しお書きいただけないかなと思います。

それから4点目、これもマイナーですが、20ページで、1-6、ユーザーの視点に立った開かれた行政運営の(1)で、「道路ユーザーの参加による既存道路管理手法の導入で、道路パフォーマンスマネジメント」をお入れいただいているんですが、ここの目的意識というのが、ここの文脈から見ると、要するに一緒にやるということが目的になっているんですが、一緒にやるのは手段であって、何のためにやるかということ、既存の道路の課題を発見して、その改善と、それから整備のニーズをより明確化するというのが、やる目的、そのこのところを何か文言で入れていただけないかなと思います。これが4点目です。

それから、最後、マイナー中のマイナーですが、部で1章から4章まであって、部で、また1章、2章となるよりは、多分、部は5章、6章という名前にしたほうが何かと都合がいいんじゃないかなと思います。細かい話で恐縮です。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 前回欠席をさせていただきましたけれども、事務局の方々の精力的な執筆活動によって非常に読みやすくなっているのではないかなという印象を持っております。

細かいマイナーチェンジの点はたくさん、重箱の隅をつつくような点はたくさんございますので、それはまた後ほど別の機会に、メモにでもして申し上げたいと思いますが、大きな点を何点か。

まず初めに、今まで先生方も何人かご意見が出たと思いますけれども、私は、この全体像を読まなくても、このはじめにだけを読むと、今までの道路政策とは何が違うのかというキーワードが交じっていないといけない。先生がおっしゃったように、都市再生とこれからのくらしというところに注力したのであれば、ぜひそうしたキーワードを散りばめていただきたいと思います。

そうした観点で見ると、ここの7行目、特に道路とはということから、システムの構築が強く求められているというところを読めば、概念的にはわかるんですけども、何がどう変わっていくかということが、いまいちこちらにアピールされないと思います。

今回、この基本政策部会の進め方を、特徴をあらわすとするならば、密室性の排除と、

そして委員ペーパーである。この2つが特徴だと思うんですけども、それを明確な形で、今回の特徴としてはこれに留意したと。そういう書きぶりとするならば、密室性を排除し、オープンな形で運営をし、かつその具体的なペーパーが出たということで、またその後に議事を完全公開して、ホームページにおいて資料を即日公開というふうに、密室性オープンということが、また次にきているんですね。

明確に特徴は、密室性の排除と委員ペーパーであるということを書いたのであれば、余分な文脈はとっていただいたほうがいいのではないかなと思います。

第2章の5つの政策目標の実現、この順番に関しては、私はこれでいいのではないかなと思います。2ページ目でございますけれども、人口の減少のところで、3行目、少子高齢化というふうに「化」が入っておりますが、これは既にもう高齢社会でございますので、これはおとりいただきたい。

次に(4)環境との調和ということでございますが、これは、文脈から言いますと、経済と環境との調和でなければならないのではないかなと思います。

4ページ目、残された課題への対応というところで、ここは非常に具体例を挙げていただいている、こういうことが課題なんだということがわかりやすくはなっていると思いますけれども、あまりにもたくさんの課題が盛り込まれていて、じゃ、端的に言えば何と何が大きな課題なのかということが少し見えにくい。もう少し最初に、課題は何と何だというふうにおっしゃっていただいてから具体的例をお出しいただいたほうがいいのではないかなと思います。

あとはずっとマイナーチェンジがありますけれども、大きなところでは、11ページですが、行政システムの改革の(1)基本的視点のところで、道路は自動車のためだけのものではないということで、日本に居住する人々は、歩行者から沿道空間利用者など何らかの形で道路と関係しておりということで、ここにいろいろユーザーの分類を書いているわけでございますけれども、私は、重要な点は、産業活動を支える道路と、そして生活者としての道路というふうに、この2つでとらえたほうがいいのではないかと、ここにいろいろな分類を書くことが果たしてどういう意味があるのだろうかということを、少し質問として伺いたいと思います。

22ページでございますけれども、大きなテーマとして環境の保全・創造というタイトルを書いている、23ページには自然環境の保全・回復というふうに書いていただいているんですね。保全・創造、保全・回復というふうに、ちょっと違ったタイトル

を書いているんですけども、ここでぜひ求められることは、道路の整備によって、どれだけ自然環境の創造に寄与し得るかとか、回復に寄与し得るかという、その具体的なところをもう少し入れたほうがいいのではないかと。このタイトルと中身の整合性というか、道路整備によってどれだけ環境が向上するのかとか、自然環境の創造につながるのかというところが少し抜けているのではないかなと思います。

最後、26ページ、IC整備コストで、インターチェンジのことだと思いますけれども、いきなりICと出てくるとわかりにくいと思いますので、ぜひそこはインターチェンジというふうにお書きいただければと思います。

以上ですが、マイナーチェンジに関しては、後でメモにしてお出ししたいと思います。

【 部会長 】 ありがとうございます。どうぞ。

【 委員 】 前回、また欠席してしまいまして、このプロセスにちょっと参加できなかったのは大変申しわけなかったと思いますが、実はあのとき、私は中国をいろいろ見て回ってまして、ここに書いてある中国の話、まさにそのとおりだなと思って帰ってきたところでありました。

この文章を読ませていただきますと、やはり皆さん、あまりマクロが強くなるのは遠慮されているのかなという印象を強く受けました。ちょっとバランスシート不況という言葉が申しわけないように出ているわけですけども。私はエコノミストで、道路行政のプロではないものですから、ちょっとそこが気になっていましてですね。

こういう戦後からの話でレポートを始めるというのが普通のこの種のレポートの書き方なんでしょうけれども、これだけ事態が厳しい、首相の一声で何もかもとまっちゃうぐらい、公共事業、特に道路行政に対して厳しい環境の中で、こういう書き方でやって、果たして今の苦境を乗り越えられるのかなという危機感を持っております。

例えば今の から1で始まるのではなくて、例えば7ページの6から全部のレポートを始めたらどうなるか。「中国においては」というところから始めて、ここに今、2万キロと書いてありますけれども、日本は30年間やって6,800キロなんですね。向こうは、ほぼ10年で1万6,000キロから2万キロで、しかも、これは車線数で調整したら、この比ではないわけですよ。向こうは片道3車線、5車線がいっぱいありますから。日本は2車線でも一応1キロとカウントしているわけで、そういうことからくる競争力 競争力の向上というふうに書いてあるわけですけども、これは、今、日本の産業空洞化のまさに原因になっているわけで、今、中国に投資している日本の会社は、想像を絶する規模

であります。ほとんどだれも日本なんかには投資しない。あんなコストの高いところでやってどうするんだ、みんな中国に持っていきこうという勢いになっているわけです。そうすると、これがまず我々の1つ考えなくちゃならない大きなポイントじゃないか。

つまり、ここの政策目標の中に、経済活力の増進というのがありますけれども、どんどん企業が海外に出てしまった後の日本には何が残るのかと考えれば、やはりこういう問題意識をもっと前のほうに持って行って、こういう相手と今、競争しているんですよというところが強く出てもいいんじゃないかなという気がします。

もう一つ、これが海外の今の要因である。とんでもない空洞化が起きている。国内で投資していない企業も、海外ではめちゃくちゃに投資しているところはたくさんあるわけで、そういう中であって、もう一つは国内のバランスシート不況ですね。これまで一生懸命お金を借りて国内に投資していた企業が、全くそれをやらなくなってしまったということ、この2つの問題、海外のインフラ整備で一気に日本の国際競争力が相対的に落ちているという部分と、国内のバランスシート不況の問題、この2つを道路整備と、まあ、正しい道路整備と言うべきかもしれませんが、は両方とも対応することになるんですね。つまり、国内で資金需要がない。家計部門が貯金しているのに企業部門が借りない。それをしょうがなく政府が借りて使っているから、まだ今の日本経済はもっているわけですが、それを積極的に道路整備に使うことによって、国内の流通コストを下げる、国内の経済効率を上げると。これは中国に対しての対応にもなるわけであります。だから、そういう大きなところから少し話をされてもいいんじゃないかと。非常に申しわけないように書いてあるので、ちょっとそれでは馬力不足なんじゃないのかなという感じがします。

したがって、最低限でも、7ページの(6)、これが空洞化の原因なんだと。これが今、経済が低迷している1つの大きな原因なんだという一言は最低限入れていただきたいと思えますし、できたら、これは一番最初からここで始めちゃうとかいうくらいの危機感を表明してもいいんじゃないかという感じがします。

この問題と、3ページ目の一番上に、「本日、経済・社会構造の改革の遅れから、経済が長期的に停滞している」という文章がありますが、マスコミ的に言えば、非常に無難な文章だというふうに思われて書かれたのかもしれませんが、エコノミストから言えば、こんなでたらめな話はないわけで、もしもほんとうにこういう事態が改革の遅れから問題が発生しているのであれば、絶対にインフレになっているはずであります。つまり、供給能力が需要についていけないというので、インフレになっているはずですね。デフレになって

いるはずがない。ましてや、もっと金利は高くなっているはずであります。つまり、資金供給力がないのに資金需要があると。ところが、今の日本は、全くの、人類史上最低の金利ですから、こういう状況じゃないんですね。

そういうマーケットの指標を無視した経済分析が蔓延しているので、残念ながら日本経済はなかなかうまくいってないわけですがけれども、皆さんまでがこれを書かなくてもいいんじゃないかという気がします。皆さんはこれの被害者なんですから、こういう受けとめ方で、ここから入ると、もうじり貧しかないんですね。そうではなくて、我々は打って出るんだということであれば、実際の問題は2つである。90年代の資産価格が暴落して、負債だけが残ってしまった企業が借金返済ばかりやっているというバランスシート不況と、それから、中国というとんでもない競争相手が横にあらわれてしまった。中国の前からマレーシアも、ああいう国々もみんな社会資本整備をやっていたわけですがけれども、中国はそれを何倍のスピードでやっていますから、その2つが問題なんだ。その2つに対して、我々は何ができるかという視点で見れば、私は道路整備、これが流通コストを下げ、国内に投資した企業の競争力を上げるという意味では産業空洞化にも対応できるし、また、家計が貯金して企業が借りないという、このマクロのまさにバランスシート不況の問題にも直に対応できるという意味では、もう少しそういう視点を入れて、そうでない視点は、できたら排除していただきたいなと思います。

細かい点ですがけれども、違法駐車があってという点、これは、私がかかなり指摘させていただいた点ですがけれども、私が言いたかったのは、当然、違法駐車は取り締まるべきですがけれども、違法駐車があっても十分交通量が確保できる道路の設計、これを私はもっと強く求めたつもりなんですね。つまり、違法駐車を排除する。これは、じゃ、公安の問題だ、警察力の問題だ、うちの問題じゃありませんということではなくて、現実的に、残念ながらこの国の警察力は違法駐車を全部排除できるようなものにはなっていない。ということであれば、違法駐車があっても、ほんとうに重要な通りはちゃんと交通量が確保できるという配慮をぜひしていただきたいなという気がします。

それは、前にもお話ししましたように、ちょっと花壇の部分の削るとか、真ん中にある部分をちょっと削れば十分できる箇所が日本中にいっぱいあるんですね。そういうことをちょっとやるだけで、違法駐車があってもちゃんと片道2車線確保できるということになれば、そうすると、そういう道路は皆さん、おそらく感謝してもらえますから、そういうことを書いていただきたかったという気がします。

最後に、おそらくこれは さんの専門部門になると思いますが、集中、集中と言いな
がら、これ26ページもありまして、べきであるという表現だけでも、おそらく100か
100以上あると思うんですね。そうすると、読んでいるうちに、集中、集中、集中と最
後まで集中、集中なんですけれども、ほんとうに何が集中だったのかなという印象になっ
てしまうので、ここはもう少し表現を考えて、とにかくこれが一番重要なんだというのが
わかるような書き方にしたほうがいいんじゃないかという気がします。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【 委員】 私が考える道路行政の論点を話させていただく前に、今の さんの国の
財政政策と道路行政に関するご意見に対して、別の考え方もあるというのを示しておこう
と思います。

まず、今の不況がバランスシート不況かどうかということについても別の見方がありま
す。規制緩和が遅れたことで日本の産業構造が成熟化してしまって新陳代謝が進んでいな
いために、経済の活力と競争力が損なわれたという考え方。つまりバランスシート不況と
いうよりも産業構造上の問題だという捉え方です。またこの不況に対して、どうやって不
況を脱すればいいかという方針についても、別の見方もあります。今のご意見
のような積極財政拡大というやり方も一つの考え方ですが、90年代に入って日本はずう
っと財政の積極拡大を軸にやって来て、今だに不良債権問題は解決しないし、不況も続い
ている。こうした状況を鑑て、大胆な規制緩和と構造改革なくしては経済の再活性化はあ
り得ないという考え方もあり、最近ではこの方がむしろ有力だと思います。ケインズ型の
財政拡大は非効率な経済システムと古い産業構造を延命させるだけで、不況の本質的解決
にはならないとするものです。私は、自分のポジションとしては財政拡大ではなく、規制
緩和と構造改革を取る小泉改革の方向を支持しています。

この話は、もうここで長くはしません。2回目か3回目の分科会のときに同じことを開
陳したと思いますし、巷間もいろいろなところで さんを代表とすることと、逆の意
見があるというのは、事務局の方々もよくご承知だと思いますので、ここではこれ以上詳
しく話しませんが、全く別の見方があるということだけはご理解頂きたいと思います。

あともう1点、空洞化の話についても私は違う見方をしています。私も産業の空洞化問
題は日本の危機だと思っているんですけれども、ただし、今、 さんが言われたような
理由で空洞化しているのではないと理解しています。逆にいうと、日本は道路をよくした
からと言って空洞化が止まるわけではない。また逆にいうと、中国に出ていっている日本

の企業というのは、中国の道路がいいから出ていっているわけではなくて、高い成長率を示す需要の存在と、低廉・良質の労働力によって中国に進出し、その結果空洞化が起きている。したがって日本産業の空洞化を止めようと思ったら、多分、これは道路委員会とか道路行政の話ではなくなると思います。

あと、これからがこのペーパーに対する意見ですけれども、申し上げたい点が二つあります。まず1点目は、ほかのどなたもおっしゃっていたと思うんですけれども、5つの項目の意味的な重なりが気になります。

ダブリや重なりがかなりある。そのためにシュアにまとまっている感じがしない。経済活力、環境、そして安心・安全、これらは3つが意味的に独立して、重ならないで整理できていると思いますが、都市の再生だとか、個性ある地域だとか、生活の質だとか、暮らしという言葉だとかという項目についてはもう少し整理し直して分けないと、位相がずれていたり、視点の角度が随分錯綜しているように感じます。このあたりをもう少し整理し直していただくと、すっきりすると思います。

あともう一つが、これは内容自体の話です。例えば14ページのところで、道路という極めて「公」的なインフラを最大限に活用し、道路ユーザーという「私」の生活を豊かにするため、個人や地域が本来潜在的に持つ「公」の意識を引き出すことが必要である云々。そして、「公」の意識をもっと強く求めましょう。場合によっては私的なものが制限されることもありますよ、ということをはっきり書いてくれているのは良いと思うんですけれど、この論点をより強く打ち出そうとするならば、タイトルとして採用して頂きたい。章だったり、少なくとも節のタイトルとして、「公」の強化、あるいは「私」の制限という表現をストレートに打ち出した方が、ペーパー全体の中での重要度とメッセージ性が高まる。こういうペーパーの中で、文章としては入っていても、章や節のタイトルにならないとどうしても訴求力が強まらない。

日本の今の道路行政に関しては、私はB/Cの意識と並んで「公」の意識の欠如が一番大きい問題だと思っています。公を強化して私を制限しろというのはなかなか言い出しにくいことではありますけれども、やっぱりこういう意識を世の中に打ち出していくことは非常に重要です。お役所だけではなくて、国民全体が公的利益の意識を持たないと、ほんとうに効率的で、あるいは安全で、あるいは経済的なパブリックインフラというのはでき上がらない。もうちょっと強く出すために、タイトルとしても打っていただけるといいなと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【 委員】 さんといろいろ議論をしたいんですけども、そういう時間はないので、1つだけ申し上げておけば、 unnecessaryな道路にいくら投資しても、 さんがおっしゃるような結果にはつながらない。 unnecessaryな道路に投資をしないような改革をしなきゃいけないという、その点だけはおわかりいただきたいなと思います。

まず、書き方の話と内容の話についてお話をしたいんですが、多分、多くの方と同じ考えで、書き方については、ここは さんとも さんとも私は同じなんですけど、危機感があらわれた書き方になっていないということですね。もっと危機感を示すようなタイトルであり、危機感を示すような書き方である。要するに、これは私たちも提案しなきゃいけないのかもしれませんが、明日ための道路の話でなくて、きょうやらなきゃいけないことがこれだということを示すようなタイトルでなければいけない。要するに道路政策の方向転換がなされたということが明確に示されるようなタイトルをぜひつけていただきたいということなんです。

そしてその書き方についても、政策の転換がなされるんだということが明確に示されるような書き方でないといけません。実はよく読んでみますと、道路政策のことを一生懸命これまで勉強してきた者からすると、あっ、このところでそのことを書いているんだなというのはわかるんです。だけど、多分、普通の人にはわからないと思います。私はむしろ、第1回目に 先生がお出しになった、あれを少し手直したものを、まえがきというか、冒頭にボンと持ってきたほうがいいだろう。それで、あっ、ここで道路政策を変えようとしているんだということが明確に示されるんだと思うんです。そういう点で、もう少し迫力のある書き方ですね。

ということは、もう一つは、重点をどこに置くかという話ですね。これも私、 さんがおっしゃったように、全部同じように集中とばかり書いてあって、 さんもおっしゃったんですが、ウエートがどこにあるのかがよくわからないという話になっている。ですから、5つの政策目標の実現というところの中の、これは5つ並べる必要は全然ないと思うんです。小さく、これはこれまでずっと伝統的にやってきたように、この部分は必要だという話は後で書けばいい。むしろ何を、どこに重点を置いているかということがわかるような書き方をすべきだと思います。つまり、安全で安心できるくらしの実現なんていうのは当たり前の話で、これをほかのものと並べてしまうと、今何に重点を置いて政策

をやらなければいけないかということがぼやけてしまうと思うんです。

それから、内容の話なんですけれども、結局のところ、よく読むと、この話は入っているんだけど、やっぱりもっと明確に書いてほしいな。プール制の見直しの話です、第1点は。

2番目は、地方分権と地域のかかわり、特に地域の負担ということについて、もっと明確に書いていただきたい。3番目は民営化の話、これは民営化委員会との関係があるかと思えます。あるかと思えますけれども、民営化委員会が、民営化についてだけ議論する場所ではないはずで、もちろん先生がいろいろと意見をおっしゃってくださると思えますけれども、私たちのこの委員会は、先生のお考えで、今までの審議会、委員会とは違うやり方でやっていこうということで始めたはずで、その違うやり方ということの中には、縄張りにこだわらないということもあるはずだと思います。私もほかのいろいろな委員会をやっていて、特に行改委のときに、規制緩和の小委員会やっておりました。この項目は規制緩和の項目ではないから、ここでは取り扱わないというような、ばかげた話が随分ありました。そういうことはもうやめたいと思います。

ですから、ここでもって民営化についての具体的な提言を私はやっていいと思います。それは単に希望として出しているだけなんですけれども、やるべきだと私は考えております。

大きな話としては以上です。

【部会長】 ありがとうございます。皆さんの実に多様な意見をうまいこと書き込んでくれたというふうに思ったんですが、きょう聞くと、よけいまた混乱して、どういうふうに入れればいいのか、一層難しくなった感じなんです。

さん、どうぞ。何回でもご発言ください。

【委員】 何回か名前が挙がりまして、ちょっとつけ加えたいことがあるんですけど、私とさんの意見が違うのは、これは当たり前なんです。なぜかという、さんの見ている視点は、ミクロの、企業経営をどうするかとか、そういう話で見ている。私はマクロです。エコノミストというのは何を研究している人たちかと言えれば合成の誤謬を研究している人たちなんです。つまり、ミクロでみんな正しいことをやってもマクロで逆の結果が出てしまうということが、何十年に一回かあるわけで、普通はそういうことにはなりませんから、みんなビジネスを勉強して、お金持ちになればいいわけなんですけれども、たまにその逆のことが起きる。つまり、ミクロでみんな正しいことを

やって、構造改革をやって、規制緩和をやって、リストラやって、しかし、経済が大恐慌になってしまうということがたまにあるんですね。そのたまに起きることが今起きているというのが私の認識で、そうすると、ミクロとマクロの話が全く逆になっちゃうというのは、私は決して不思議なことではないし、むしろこういうときにそれをはっきりさせるほうが正解じゃないかという気がします。

例えば今起きていること、上場企業は日本に3,500社ありますけれども、そのうちの2,000社がゼロ金利で借金返済をやっている。こんなことは普通の経済では起きるはずがないんですね。どこの経済学書に、ゼロ金利で企業は借金返済をやるべきだと書いてあるか。しかし、実際みんなそうやっているわけで、そういうことが今の日本の非常な特殊な状態、これは私はバランスシート不況というふうに呼んでいるわけですが、こういうときに、じゃ、何をやらなくちゃいけないかという視点があってもいいんじゃないかなという気がします。

それから、　　さんは小泉改革と言われましたけれども、私は小泉改革に反対しているわけじゃないんですね。ただし、それだけでは問題は解決しないんじゃないか。といいますのは、今、例えば改革をやって、それに反応できる人たちというのは、基本的にバランスシートがきれいな企業は反応できるわけですが、借金返済に必死になっている企業は、生きるだけで精いっぱい、そんな発想にならないですね。そういう中では、私は、しっかりした改革も重要ですけども、それなりのマクロに対する配慮も必要んじゃないか。

ここで、私は、矛盾しないと思うのは、例えば公共事業に限らず、政府支出が30兆円なければ経済が安定しないという状況だったときに、つまり、家計が貯金して企業が借れない部分が30兆円あったとしたら、30兆円をやらなくちゃいけないというのはマクロ経済政策ですが、その30兆円を何に使うかというのは構造改革の話になるわけですね。

だから、例えば皆さんに、ある予算が与えられたとしても、それを有効に使う、国民が喜んでもらうものに使うというのは構造改革の話であって、しかし、このくらいはどうしても使わないと経済が安定しないというのはマクロ経済政策である。だから、むしろその金額が35兆円だったら、35兆円分構造改革をやれというふうに考えればいいわけで、財政が35兆出たら、30兆円を超えちゃったから構造改革が後退しているんだと、こういう受けとめ方に、今のマスコミ、そして小泉さん自身がそうになっているというのは、これはとんでもない間違いだと思うんですね。35兆円国が金を使わなければ経済が安定し

ないんだったら、35兆円分の構造改革をやれと言われていたというふうに考えればいいわけで、したがって、私は役に立たない道路をつくれと言っているわけではなくて、その与えられた金をもっと有効に使って国民の支持を得られるようにすべきじゃないかという部分は絶対そのとおりだと思うんですね。

しかし、今は、マクロで見れば、トータルでかなりの金を使わないと、この国は安定しない。下手すると大恐慌に向かっちゃうという事態でもあると。そういう意味で、私は、さんと、またさん以外のこの委員の方とそんなに意見が違うとは思いませんが、たまたま今のマクロの環境が非常に特殊なものであるということを指摘させていただきたい。

あと1点だけ、1ページ目の最初の文章、「戦後、日本物、資金、技術、インフラなど何もない」という書き方がありますが、技術がなかったというのは、ちょっとひどいなと思います。日本は、アジアで唯一、航空母艦から戦艦から飛行機まで全部つくっていたわけで、技術がなかったわけじゃない。技術はあったわけです。だから、あれだけ早い回復ができたわけで、この技術という部分だけはちょっと外してほしいなという気がします。

【部会長】 きょうの意見、どういうふうに取り入れていくのか、これ、ちょっとこの場ではできないので、少し時間をいただいて、また私も一緒に事務局と検討したいんですが、幾つかの点は、きょう、できればしっかりしておきたいんです。

例えば全体の表題、「明日のための道路への提言」と書いていますが、もっと私どもの言いたいことが出るようなものはないのかということですが、何かいいのがございますか。

【事務局】 一応参考までに、前回、前々回、印刷物になっておりますが、前回は、「道路政策変革への提言」というタイトルで、そのサブタイトルといたしまして、「より高い社会的価値を目指して」というようなサブタイトルがついています。

それから、前々回でございますが、「ゆとり社会のための道づくり」というタイトル、これは前々回ですから、もう10年前でございます。そのサブタイトルとして「豊かな生活、活力ある地域、やさしい環境を目指して」ということで、ちょっと前回のものも、前々回のものも、今、皆様のご議論を聞いていると、全然合わないのかなという感じがいたします。

そういった意味で、例えばキャッチコピー的にいうと、ここで峻別と集中というのを言っていますで、例えばこれはほんとうにキャッチコピー的で恐縮なんですけど、例えば「峻別と集中、今決断のとき」とか、ちょっとあれですが。とか、現在の危機感があらわれる

ような、何かいいタイトルを、例えばタイトルにするのか、タイトルは普通にしておいて、サブタイトルとしてつけるのかとかいうのがありますけれども、普通のタイトルでいうと、前回みたいな「道路政策変革への提言」とか、先生の言葉をかりれば、「道路行政の再構築」とか、「道路政策の再構築」とか、再構築とか、転換とか、変革とかという言葉を使ってというようなこともあるかと思いますが、知恵がないものですから、ぜひ委員の皆様方の知恵をおかしいただければと思います。

【部会長】 どうも何やっても、今までのとあんまり違わんような感じなんですけど、今回は、私は、少なくとも先生に言っていただいたように、かなり思い切った形でかじは切っているというふうに思っているので、そういったのが何がしかもつと出るのが欲しいなと。

ちなみにイギリスで2年か3年前、ブレア政権で出したのは、「ア・ニューディール・オア・ベター・エンバイロメント」だったですか、「ベターソサイエティー」だったか、何かそういうような、「よりよい社会のためのニューディール」とか、そんな題だったですね。

それから、EUがこの間出したのは、「タイム・トゥ・ディサイド」、今決断のときというふうな題であったと思うんですが、彼らのもかなり思い切っにかじは切っていると思うんですが、私どものは、それ以上に大きく急角度で切っているような気がするんですが、そういうふうなのがもうちょっと出たほうがいいのか、あんまり出さないほうが、余分なコンフリクトを生まないためにもいいのか、どちらかなんですが。

どうぞ皆さんのご意見をいただきたい。

【部会長代理】 タイトルを考えるに当たってもそうですし、全体の手直しも事務局が大混乱をしているから、ちょっと救いを出すようなことになるかもしれないけれども、この5カ年計画でも、7カ年計画でもいいんだけど、これは道路政策であって、経済政策ではないんですね。結果として経済的再生策がついてくるということのほうが私はいいと思います。経済政策論ではなくて、社会資本整備としての道路政策論であって、6兆円の道路特定財源が、結果的に景気浮揚にどう効くかということは出てくるわけですが、それを前面に押し出した道路政策だとすれば、中長期プランに耐えるようなものには私はならないと思う。

マクロ的な経済は、それをどう生かしていくのかと視点をまさにマクロ的で見たい。さんが言われているような総合的な経済政策とは必ずしも目標が一致していないところがあるんだと思うんです。

例えば今の経済政策が思わしくなくても、道路政策上やらなきゃならないこともあるわけで、そのことをトータルとして道路に加えながら、国の経済全体がどうなっていくのかということは、全体論としては正解かも知れないが、あくまでも道路は道路政策としてのコマーシャルでなければ、明確な切り口は出てこないだろうと思う。

その意味で、そういう全体状況を認識した上で、今、我々は、道路サイドからどこに焦点を当てていくのかということになると、残念ながら私は経済政策に焦点を当てるよりは、道路政策の質的転換であって、それは量から質、あるいはモビリティからソーシャルワークへの転換というようなことが、多分重要なテーマになっているんだろうと思うんです。

ですから、先生のメモの中の何番目かに出てきた言葉で、さっき先生も言われたけれども、どこを大転換するんだということの共通の認識をどこに置くのか、それが具体的に見出しなり、タイトルに上がってくればいいわけで、私は、「量的拡大から質的転換」でいいと思うんですが、その言葉をそのまま出したのでは、あまりにかたくておもしろくないので、それを少し加工する工夫が要るのではないかと。政策とか、新しいとか、新時代とかというような言葉は、過去の同種のものにみんな出てくるわけですから、そういう言葉はやめてやってみるといような工夫は可能だろうと思うんですね。

【部会長】 何か。僕もあんまりいい案はないんですが、とにかく今、世の中、どっちかという情緒的な議論のほうが得意な時期なので、我々としては、可能な限り、論理的な話にしたいという気持ちはあるんですが、そういうようないい題は出てこない。

思いつくのは、さっきのとあまり変わらないような題ばかりで、私、例えば、今おっしゃったような欠点をみんな持っているし、前と同じようなんだけど、新たな、あるいは「新しい道路政策への転換」と、まあ、さっきの変革が転換になっただけで、あんまり変わらないかなというふうな感じ、それで棒を引っ張って、さっき5つは多過ぎるという話だったんですが、5つの中から、生活と経済と環境とそれぞれ3つ、この3つは間違いなく独立にとらえていいんでしょうけれども、独立というと語弊があるのかな。「よりよい生活、経済、環境へ向けて」というふうな副題みたいなものを、これはイギリスのまねみたいで、あんまりよくないですかね。さん、どうぞ。

【委員】 先ほど事務局の方が、この前のものと、その前の前のものとタイトルを2つ教えて下さいましたが、私も全然変わり映えがしないなと感じました。結局、変革という言葉は、いろいろなところで使い古されているので、逆に多くの言葉を並べたてるのではなくて、例えば「道路政策転換」と、大きい活字で6文字強く打って、後ろにビックリ

マーク、そういう表紙にすると少しはインパクトは出せると思います。明日へのどうか、これまでのとか、豊かだ、新しいだとか、文字と言葉をどんどん費すから、かえって緩んでくるので、「転換」だけでもいいし、それではあまりにも何が何だかわからないというのだったら、「道路政策転換」と強いゴシックで、級数の大きい、それもたった6文字だけに、ビックリマークを1つか2つつけて出せば、役所の作ったペーパーとしては結構話題になると思います。

【部会長】 さん、何かグッドアイデアありますか。

【 委員】 さんがこういうときにいないのが、ちょっと残念ですね。

【部会長】 うん。 さんの役割なんだけど、またお願いしましょうや。で、ともかくきょうはそんな意見だけいただいておいて、あんまりきょう、こういうふうな議論をここで矮小化するつもりはないんだけど、だけど、やっぱり全体の題だから、かなり大事だと思うんですが、何かありますか。

なければ、きょうのような意見をいただいて、 さんにも言っていて、それで次回に案を最終的に出すというふうにしたいと思います。

あと中身につきまして、どうぞご意見ください。

【 委員】 少し大きいテーマが仕切りができましたので、ちょっと細かいことで申し上げます。

さんが3回ぐらい、都市の道路、明治通りの話がありましたので、ちょっと私の意見を申し上げますと、確かに個々に見るとそういうふうに見えるのは事実だと思いますが、日本の道路の都市の中での問題点は、今の生活と歩道の空間、歩道が非常に狭い、それから、街路樹が大きく成長できない。そういうことがあるんですが、根本には都市計画道路の幅が狭いということがありまして、そこをきちんとっておかないと、ただ、現状の中で、実質車線がという議論は、やはり私はおかしいと思っています。一応大きな議論をしてないと言いつらいので、言わなかったんですが。

例で申し上げますと、実は明治通りは環状5号線でありまして、これは昭和初期に、今の昭和通りと、それから、靖国通りはもとの大正通りです。それから、環状線は明治通りですね。明治、大正、昭和と3本を関東大地震の関連で作りまして、それ以降。東京の都市はさぼっていると。ですから、環状4号線、つまり、外苑西通り、外苑東通りの環状3号線、それから山手通りの環状5号線は未完成なんですね。ですから、すべて、皆さん知っているように、東西方向は靖国通りに集中して、山手線に近いほうは明治通りに集中

するという、そこが根本の欠陥になりまして、そこで現況の天現寺とか、あの一帯がようやくできてきたわけですが、そこだけで議論してほしくない。

それから、日本の都市の全体で言いますと、かなり郊外バイパス等が整備されてきてまして、市街地で渋滞が起きる場所は非常に限られています。やはり一番の問題点は、特に東京や大阪の中で、非常に市街地で渋滞している場所がありまして、それから、湾岸道路も常に、私は羽田方向をしょっちゅう使っていますからわかるんですが、毎日のように渋滞ランプが出るわけですね。これは、経済の動脈が既に麻痺しているわけで、要するに動脈硬化を起こしているわけです。

ですから、そういうところの異常な実態をまずきちんと解決していく。そこら辺が先決だと思いますので、やはり全体から見ると、今回書かれているトーンの中で、都市の再生ということで、いろいろな木造密集市街地等、木造密集市街地というのは、東京の中に至るところにあるわけです。大阪にもあるわけです。ですから、ようやくそれに初めて、これはおそらく都市計画中央審議会、それから、道路審議会を含めて、過去の中で今まで触れなかったことを、今回ようやく出てきたということで、これは私は大変重要なことだろうと思いますし、この答申自体が、多分、これ自体が10年度、20年後、再評価されて、そのとき、委員は何をしていたんだということが問われますので、私としては、1つのキーワードとしても、むしろ経済活性化、それから、今の不況脱出は当たり前のことなんです。これは経済を取り上げる審議会ではありませんので、私は、この道路分科会の中で一番ふさわしい打ち出し方は、都市の再生ということを中心に道路について言ったと。

それは、私自身思いますに、今の日本の国際競争力の低下を含めてネックになっていることは間違いないわけでありまして、しかも、これは、決して東京のみを取り上げているんじゃないで、地方都市も含めて共通の課題として残っているわけですから、私としては、むしろ経済という言葉で、少なくとも高度成長期のイメージを思い出させるようなスローガンではなくて、人が暮らしている中でのその都市というのを取り上げたということは、私としては、ぜひこれは、5つになるか、4つになるか、3つになるかわかりませんが、これは言葉としてぜひ出してほしいと私は思っております。

それから、一番問題点は、私は、これは国として入れるべきだと思うんですけども、都市計画道路の未完成、赤線に入れるべきなんですね。これは重要事項でありまして、土地の売買についても値段が違いますし、実は権利制限がかかっている土地ですから、至るところに実はそういうのがあると。じゃ、ほんとうにするのか、やめようかということに

初めてなるわけで、今、そういう簡単な情報すら、実は容易に手に入るものではない。

ですから、情報開示の部分もありましたが、やっぱりそういうことの今の、別にこれに限らず、一般の道路もそうですし、河川もそうですが、少なくとも行政として、大阪市の計画はどうなっているのか、よく見えてないわけで、見えていれば、それをやるべきなのにやらないじゃないかと、そういう議論が出てくるわけでありまして、やはりそこからなのかなと。それで明確に見える形で渋滞箇所を解消すれば、いいことをやってくれるなどと思うし、まだこれはやってくれない、あるいはこんなものはもういいじゃないかということになると思いますので、私としては、むしろそういうふうになってほしいと思っています。

【部会長】 ありがとうございます。今の 先生の意見なんかはその典型だと思うんですが、今回のこれというのはどうしても都市の話に非常に重きを置いて書いているんです。

今の日本の道路というのは、都市により多くの問題があるということはそのとおりだと思うんですが、だけど、それなら地方の道路はいいのかというと、私は、必ずしもそうとは思っていない。地方に大変問題の多いところはたくさんあるわけで、それがこの前、宮古の市長さんなんかは、その1つの例を話しておられましたけど、そういうふうなのに対して、今回の提言の中で抜けてないのかというふうな、あれがいつも私の頭の中は抜けないんですがね。よろしいでしょうか、こういうふうなので。

例えば地方の道路に関して、もっと料金は弾力的にやれとか、インターを短くしろとか、そういったことは書かれているんですが、それ以外の点でどうでしょう。 先生、どうぞ。

【 委員】 24ページあたりに「生活の質の向上」というのがあって、それがわりかし骨子なんですね。それをもう少し地方圏での、先ほど、モビリティから質の展開というご意見も出たんですが、モビリティは極めて重要であって、なにも長距離にばんばん飛ばすのだけがモビリティじゃなく、生活モビリティというのはまだまだ重要だと思います。そこのところを、「生活の質の向上」の中で、もう少し地方圏というのをうたってもいいんじゃないかとは思いますが。

それと同時に、先ほど、 先生のお話があった中に関連してちょっとコメントさせていただきますが、21ページに「円滑なモビリティの確保」があって、ここは比較的、都市のことが書いてあるんですが、一番最後のパラグラフで、「また、都市部においては公共

交通機関の整備が進んでいることから、自動車交通と公共交通の適切な役割分担により円滑化を進める」という表現があるんですが、これが大都市圏に限定された話だと私は認識しております。日本の中都市圏、小都市圏で公共交通の整備が進んでいることからという理解はちょっと違うんじゃないかと思います。

したがって、大都市圏では、かくかくしかじか連携をします……、これでいいんですけども、中都市圏では、公共交通、とりわけ中都市圏ではもう道路空間を使った公共交通しかあり得ない—あり得ないとは言い過ぎですが、中心にならざるを得ない。そこに、道路として積極的に貢献するというのもやはりうたうべきだと思うし、さらに言えば、今度は、小都市圏ないしは地方圏というのは、公共交通に多くを期待することはできませんから、道路交通として地方圏のモビリティを確保するように貢献していくというのも趨勢なのかなと思っています。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【 委員】 絶対に採用されないと思いつながらなんですが……。(笑)タイトルは私がつけるとすれば、「国土の均衡ある発展」というのをかぎ括弧づけにして、「国土の均衡ある発展からの脱却」、そういうタイトルを。要するに何が言いたいかということ、変革だとか、新しいとかというのはそれはいいんですけども、どういうふうに変革するのということがわかるようなタイトルのほうがいいなということなんです。ですから、この政策目標の5つの「安全で安心できる暮らし」これはいいんですけど、つまらないです、すごく。要するに中身は何、どういうふうにして「安全で安心できる暮らし」を実現するかという中身を書くということ、そういう形にしたほうが、読むほうにとっても、あっ、こんなことをやるんだということがわかるだろうと思います。

「環境の保全・創造」という話は、これは当たり前の話ですけども、自動車交通に対する環境コストを自動車交通にちゃんと負担してもらおうという、その中身を書くということ考えたほうがいいだろうということです。そうすると、中身のことを書くと当然、どうしたって全部の中身を書くようなタイトルなんていうのは考えられないわけで、何に重点を置いているかということを示す。そのときに、先生が、こんなこともあんなことも、これは書き込まなきゃいけないんじゃないかというご心配があったわけですが、それは書き込まれているので。しかし、重点はどこにあるの、一番変えなきゃいけないところはどこにあるのかということがわかるような、タイトルはそれでいいのではないかと思

います。

それから、地方の道路の話、これも、道路というのは地方では非常に重要な社会資本であるわけですが、その点についてのことを細かく書く必要はないだろう。それは地方分権化の中で自治体の役割ですよ。自治体に、その権限として全部任せてしまう、そこでやりなさい。それが結局、個性ある地域づくりということにもかかわってくる話だと思います。

ですから、資金をどれだけ配分するかという話と、細かく、何をここでどういうことをやりなさいという話とは別問題であって、私、宮古の話は聞いていないんですけども、そういうところがどうしても危険であるならば、それは自治体がちゃんと、きっちりとやればいい話なんですね。それに対して資金がなければ、地域間の再分配を地方分権の中で財政的な再分配をやればいい話で、その、あまり細かいところの議論までを基本政策部会というところでやる必要があるのかどうか。書いてある内容の中に、かなり細かい話がある。私たちが考えるべきことは、要するに舵を90度変えたんだよと、そのところが一番重要な話だと思います。

【部会長】 じゃ、 さん、 さん。

【 委員】 先ほど、副会長のほうから、これは経済政策ではないというお話があったわけですが、しかし、今、我々が置かれている環境というのは、大きな経済の問題の中でこれが議論されているんじゃないかという気がします。それに対して何も言わずに、道路はこうだから道路、道路と言うわけにもいかないんじゃないか。これを全部、経済政策の文章にしるとは言いませんけれども、やはりそういう言及で、つまり向こうはそれでこちらに、言ってみれば攻撃をかけてきている部分があるわけですから、それに対して、経済的にもこういうことは重要なのではないか、こういう国際的視野が必要なのではないかとか、こういうマクロ的視野が必要なのではないかという部分がないと、何だよ、最初から最後まで道路しか見てない、極めて視野の狭い文章だなと。今、日本経済がこんな状況にあるのに、まだこんなことを書いているのかと言われるようなことにもなりかねないんじゃないかという気がします。

したがって、私は、まあ、エコノミストであるということもありますけれども、経済政策の中でもこれは非常に重要なポイントであるという指摘はなければいけないと思います。

あと、どういうタイトルがいいのかという議論ですが、何しろこれだけたくさん意見があるわけですから、何に、特にそれを集中するというのは難しいという気がします

けれども、ただ、皆さんの意見を聞いていると、とにかく渋滞は敵だということに尽きるんじゃないんですかね。

だから、都市であろうと地方であろうと、とにかく渋滞が起きていることに問題があるわけですから、渋滞解消と。渋滞などの環境問題でもないわけで、そういう意味では、とにかくここに絞ったプレゼンテーションにすれば、とにかく渋滞を解消しますということであれば、これは国民的支持を得られやすいんじゃないんですかね。明日の道路行政とか、それを言うよりも、とにかく渋滞、皆さんアイデアを出してください、国民の方もアイデアを出してください、我々も積極的に渋滞を解消していきましょうと。それが流通をよくし、または経済政策にもプラスになる。環境も、渋滞が解消されれば楽になるわけですから。ちょっとその辺に絞って見たらどうかという気がします。

【部会長】 どうぞ、 さん。

【 委員】 地方の問題でございますけれども、私がプレゼンテーションをさせていただいた23ページ以降、幾つか、地方のことを考えなければいけない視点というのを入らせていただいていると思うんです。例えば雪国のこととか、災害のときの孤立のこととか、25ページ以降にも「必要な基礎サービス格差を是正」というふうに読めばわかるんですけれども、もし、 先生がおっしゃったような、地方への配慮ということをもう少し強調しておくならば、「安全で安心できるくらしの実現」の23ページのタイトルの次に、こうした地方への配慮ということも必要だということをご押ししていただいたほうがいいのではないかなと思います。これについては事務局の方にお任せしたいと思います。

しつこいようですが、タイトルなんですけれども、過去、国土交通省さんがお出しになったいろいろなパンフレット、冊子を拝見していると、中身を読めば、すごくいいことが書いてあるんですけれども、表紙のデザイン、かつタイトルが、読んでみようかなと思わせるものがすごく少ない。これを男性に例えれば、つき合ってみて3年たてばいいやつだとわかるんだけど、最初、外見を見てつき合おうとは思わない。これは非常に悲しいことなんです。漢文の返り点、レ点がいるような漢字がつつらとあったり、見るからにもういいわというようなものが非常に多いので、例えば道を変える、道づくりを変えるというふうに決意表明と、サブタイトルに「集結と集中」ですか、そうした、何が変わったのかということがぜひわかるように、かつ読んでみようかなというような思わせぶりというんですか、そういうものが伝わるような表紙とタイトルのご配慮をお願いしたいと思います。

以上でございます。

【部会長】 わかりました。なるべく一目ぼれさせるような内容を。(笑)

日本は都市人口がどんどん増えた、しかも都市に問題が非常にたくさんある、それはそのとおりなんです、だからといって、いわゆる行政的な都市じゃないですよ。ほんとうの都市じゃないところに住んでいる人口というのはまだ6,000万人か7,000万人いるんですよ。そういうふうな人たちへの配慮というのはやっぱりちゃんとしておくべきであって、我々、ここで議論している人間も、聞いている人間も大概、東京の人間であって、それでほんとうにいいんだろうかと。

だから、例えば地方にむだな道路をつくれればいいなんていうことは全くあり得ない、それはこの中ではっきり言っておく、そんなものはやめてもらうんだと。だからといって、道路よりもヘリコプターのほうが安いからヘリコプターでいいなんていうのも、これも私はかなり暴論だと思っているんです。ヘリコプターというのは、使った人はみんなわかるんですが、運行できるのが非常に限られているわけですね。雨が降ったらだめ、どこにでもおりられない何かだと。道路とは全く性質の違う交通具である。それでもって、ただつくるのが、施設が安いからといってすべてやってしまうなんていう議論がまかり通るのに対して何も言っていないんじゃない、これはまずいと思っています。それを今、さんがおっしゃっていた23ページあたりのところで言っているんですが、なるべく私は強調したいという気持ちがするんです。

【委員】 すみません。今、部会長がなるべく強調したいとおっしゃったすぐ後で、逆の意見になるんですけれども、この部会の答申の最大の目的はやはり道路行政の大転換ということになると思います。この点を効果的に打ち出すためには、先ほど、先生が「均衡ある発展との決別、あるいは脱却」と提示されたように、それぐらいすごく強いメッセージを打ち出して初めて、この20年、30年ずうっと一直線で進んできた舵を大きく切ることができるのだと思います。

今、部会長がおっしゃった地方に対する配慮について言うと、これは、地方のことを配慮しましょうとわざわざ書かなくてもかまわないんじゃないかと思います。地方にも配慮しましょうと書かなくとも、地方向けの予算が突然全部なくなるわけじゃないし、道かわりにヘリコプターが飛ぶようになるわけでもないと思いますから。書いてしまうと、大転換の焦点がボケてしまうという副作用が大きくなるだけのような気がします。

また、大転換の決意をより明確に示そうとするためには、例えば「渋滞の徹底的な解消」

というような具体的目標にポイントを置くのが良いかもしれないし、あるいは、理念的に均衡ある発展からの脱却とか打ち出して、すごくセンセーショナルに宣言するのが良いかもしれません。いずれにせよ、それぐらい強く打ち出していくというほうが、変革の決意を強く示すことができると思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【 委員】 メッセージに関しては全く同感です。 さんがおっしゃっている、

さんもさっきおっしゃったんじゃないかと思いますが、各項目のタイトルは、その内容の中のキャッチーな内容でやったほうがいいんじゃないか。そういう意味で、地方圏のことはそれなりに中のものをタイトルでは入れたほうがいいと思うんだけど、全体のタイトルについては、僕は、 先生とちょっと意見が違うかもしれませんが、確かにいろいろな変革をこの中で議論したし、それはファットのレベルでもやったしハウのレベルでもやったけれども、ファットの中でどこが重きがあるかなというのは、多分、委員の中でかなりベクトルが違うんですね。均衡発展からもう少し重点的に、場所的な、重点的なところに重きを心の中で思っている方もいるし、いや、台数で数えるところから人というところに着目するという方もいるし。それから、モビリティ、動きの問題が、今度はパブリックスペースのようなところに重点。それから、もっと質的なところ、いろいろですね。

だけど、共通して、おそらく皆さんが容認できるところは、行政システムの開発、つまりハウのところについては共通して、こういうふうに変えていくということで多分、納得されていると思います。そうすると、私、先ほど申し上げたように、最後の最後にファットが行くんじゃなくて、最後の最後にハウがあったほうがいいと思うんですが、ファットをこういうふうにするためにハウの行政のシステムをこう変えるんだ、そのこう変えるんだというのが最終的なこのレポートの出力である。こういう仕組みに変えれば、おのずからいい道路が、必要なもの、それから要らないものが峻別されて、いいものができてくる。能率的にできてくるということだと思います。

そうすると、道路行政の基本スタンスが革命的に変革するんだという、何をやって都市に重点を置くかというようなところを変えたりするのではなしに、また、均衡発展型からの脱却ということを大事にするのではなく、要するにファットじゃなくて、ハウのところタイトルのところを工夫していただいて、 先生がおっしゃるように、パンチのある表現にさせていただくのがいいんじゃないかと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。これで最後にさせていただきます。

【部会長代理】 さんと さんから反論があったんですけど、久しぶりに出てきたので、慌ててしゃべっていて、ご理解いただいていないような感じがあって、それを反論してもしようがないですから、大事なことを確認しておきたいんですが、経済政策を無視しろというような狭量観ではなくて、かつて、地方の道路で、命のためにつくる道路に経済効果があるかって、それはつくることの経済効果はあるかもしれないけど、産業性はないわけです。ですから、そういういろいろなことの要素を含めた中で、道路行政全体が成立していて、結果として、ミクロな経済政策に役立つことがあるかもしれないけれども、それだけを前面に出して道路の中長期計画を立てるということは、私は逆に、そのほうが狭量じゃないかと思います。結果的に、経済政策上、何の効果もなくていいというふうに考えるわけではないのですが、経済政策を無視したような道路政策も同時に成立していて、道路行政全体があるんだというふうに考えていただいたほうが私はいいと思うんです。

それから、モビリティを無視ではなくて、モビリティだけを重視するという道路政策からスペース政策に発展してくるんだという意味で言うならば、モビリティは当然のこととして、私は重要な政策だろうと思うわけですから、そのところは誤解されてはちょっと困るなど。道路の最大の役割はモビリティなんですけれども、それにスペースとしての役割を加えるという意味で、ソーシャル・スペースというのを申し上げていたんです。

もう一つは、安全性の問題で言うならば、9,000人の人命なり、数十万人のけが人という交通問題は古くて新しいテーマなんですけど、そういう意味で言うならば、新しい道路行政というのは、そこにポイントを切り込んでいくということで、私はこの先5年間なり、10年間に向けての十分に対応力はあると思うんです。その意味では、国民が道路に対して恐れていること、あるいは道路に対して改善を求めていることをぴたっと出すならば、渋滞と事故と環境破壊、この3つでしょう。これにいろいろなツールが加わったり、制度が改善されたり、財政が参画していくという総合的な姿が今の道路行政ではないかと思うんです。その意味では、渋滞・事故・環境というキャッチコピーは成立するのだからと思うんです。

【部会長】 ありがとうございます。あと、道路局のほうで何か、ご意見がございましたら、どうぞ。よろしいでしょうか、きょうは。何かございますか。

【事務局】 いろいろありがとうございました。 さんを中心におっしゃっていただいたように、我々はいっぱいつくってきた、戦後ゼロからスタートしてつくってきたとい

うことと、その作り方の反省みたいなものが随分強く書かれていて、道路整備の意義だとか、重点化も図るときっちり言っているわけだから、もう少し自信を持って書くべき部分をもっと持ったほうがいいなという感じは持ちました。

きょう、お聞きいたしましたいろいろなご意見を踏まえて、少し、そういう観点からも、文章というか、書きぶりを見直させていただきたいと思いますが、ご意見を聞いていると、おそらく 君はこれを提出した後、みずから命を絶たなければならないくらいのことになりそうで、大変なことです。少しづつは、最終段階では、先生方に妥協していただかなければならないかもわかりませんが、できるだけ意に沿うように書き直していきたいと思えます。ありがとうございました。

【 部会長】 さん、何かございますか。

【事務局】 きょうで大体、方向が見えて、きょうはひょっとしたら2時間もかからずにすんなりといくんじゃないかと思ったら大間違いでございまして、これから19日まで2週間足らずしかございませんので、精力的に事務局もやりますが、委員の先生方にもまたご意見をいただきたいと思えます。

特に細かい点で言い足りなかったことがたくさんおありだと思えますので、そういった意見についてはできるだけ早く、遅くとも今週中にはいただきますように、ぜひよろしくお願いをしたいと思います。

それから、全体としてメリハリをきかせろという、タイトルの工夫も含めて、その辺については、なかなかその辺の能力がないものですから、まあ、事務局で案はつくりますけれども、事前にそういうセンスのある方に個別にご相談に行くということもさせていただきたいと思えます。

【部会長】 ありがとうございます。

多分、きょうでご意見を出していただく機会は最後だと思いますが、傍聴の方で、何か特にご意見、ございましたら、1つくらい。もちろん、ホームページや何かで出していたいただいてもいいんですが、もし何かございましたら、参考にさせていただきたいと思えますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。また何かございましたら、ぜひ出していたければと思えます。

それでは、きょうも活発なご議論、ありがとうございました。今の さんの話にもありましたように、これ以外のご意見がございましたら、事務局のほうへ出していただくということをお願いします。それから、場合によっては、事務局のほうから各委員のところ

へまたいろいろな問い合わせ、お願い等が行くかもしれませんが、そのときはよろしくお
願いします。

きょうのものをまた頑張ってください、19日の第10回の部会で最終的に取りまと
めを行いたいと思います。

それでは、きょうはこの辺で終えたいと思います。どうもありがとうございました。

— 了 —