

## 社会資本整備審議会第2回道路分科会

平成14年8月2日(金)

【事務局】 お待たせいたしました。まだ 先生がお見えではございませんが、審議会令の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第2回道路分科会を開催させていただきます。

本日の分科会には月原国土交通副大臣が11時前後に入室される予定でございますので、ご承知おきいただきたいと思います。

それでは、まず本日の資料の確認でございますが、議事次第、座席図、委員名簿のほか、お手元の配付資料一覧のとおり、お配りしてあるかと思っておりますので、ご確認いただければと思います。非常に膨大な資料でございますので、よろしく願いいたします。

よろしいでしょうか。では、会長、本日の議事につきまして、よろしく願いをいたします。

【分科会長】 おはようございます。それでは、早速議事に入らせていただきます。本年3月5日に、国土交通大臣から「持続可能な経済・社会の構築、安全で安心できる暮らしの実現など新しい課題に対応した道路政策のあり方」という諮問を受けております。これにつきまして、基本政策部会において、非常にご熱心にご審議いただいております。このほど、基本政策部会におきまして、中間報告がまとまったということでございますので、当分科会にご報告をいただき、検討させていただきたいと思っております。

それでは、『今、転換のとき～よりよい暮らし・経済・環境のために～』というテーマの中間報告につきまして、基本政策部会長から、審議経過及び中間報告について、ご説明いただければと思います。部会長、よろしく願いいたします。

【部会長】 今、分科会長から、お話がございましたように、今年の3月初めに諮問を受けて、この分科会の中に基本政策部会がつけられました。私が部会長ということで、そこでの意見を取りまとめるようにということでございました。10回にわたりまして会議を持ってまいりました。委員の方々に大変ご熱心に参加していただきました。ただ会議に出るだけでなく、その前のさまざまな準備もやっていただいたわけでございます。そして、先日7月19日、第10回基本政策部会におきまして、お手元に今、置かれておりますような中間報告を取りまとめたので、本日この分科会において、ご検討をお願いし

たいと思います。詳細につきましては、事務局のほうから説明をしていただきます。

【説明員】 それでは、資料に基づきましてご説明をさせていただきます。まず、資料2でございますが、ただいま部会長からございました10回の検討経緯をまとめたものでございます。続きまして資料3、それと資料3の下にA4横長の1枚紙がございます。資料3につきましては、基本政策部会でおまとめいただいた後、分科会の委員の皆様方に個別にご説明をさせていただきます、本日までに事前にご意見としていただいたものを、資料3では見え消しで入れさせていただきます。その見え消しの部分だけを取り出して整理したものが、A4横長の一覧表でございます。

それでは資料3に基づきまして、ご説明をさせていただきます。まず、タイトルにつきましては、『今、転換のとき～よりよい暮らし・経済・環境のために～』というタイトルでございます。表紙をめくっていただきますと、部会長の名前で、「はじめに」という前書きがございます。この部会報告の性格なり、審議の経過を述べておるものでございます。

真ん中より少し下のほうでございますが、「議論を始めるにあたり～」というところをちょっと見ていただきますと、「従来の審議会にありがちとされる密室性を排除し、議事を完全公開するなどオープンな形で会議を運営」されたということと、「また、行政側からの提案を追認するような形ではなく、委員から提出された提案ペーパーを中心として議論」が進められたということでございます。したがって、「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ものであり、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」という性格でございます。

「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、道路行政転換への具体的な行動を起こすことを強く期待する」というのが、前書きでございます。

前書きをめくっていただきますと、基本政策部会のメンバーの一覧でございます。メンバーの次に目次がございますので、目次で全体の構成のご説明をさせていただきます。

全体が第 部と第 部に分かれております。第 部が「現状認識及び基本的方向」ということで、いわば総論になっております。部の中が4章になっておまして、「第1章 経済社会についての現状認識」、「第2章 道路整備の現状と諸環境の変化」、「第3章 道路行政についての反省と課題」、「第4章 道路行政の改革の基本的方向」ということでございます。続きまして、第 部のほうでございますが、「道路行政改革のための具体的提言」ということで、ここは各論の部分でございます。第 部の最初が「第5章 3つの政策目

標の実現」ということで、5 - 1、5 - 2、5 - 3がございませう。続きまして、「第6章 行政システムの改革」ということで、内容的には6つございませう。6 - 1から6 - 6まで、システムの改革の提言をいただいたものでございませう。

次の1ページから、順次内容のご説明を簡単にさせていただきたいと思ひませう。

資料3の1ページでございませうが、「第部 現状認識及び基本的方向」ということで、「第1章 経済社会についての現状認識」から始めておひませう。1 - 1といたしまして、「欧米へのキャッチアップから成熟型社会へ」ということで、これはインフラ整備だけに限りませうけれども、量的な不足が一定レベルまで解消をされてきたということ。2番といたしまして、成熟型社会への移行が進んでいるということとございませう。

2ページにまいりまして、「少子高齢社会の到来」、「経済と環境の調和」、「高度情報化・グローバル化の進展」といったような形で、インフラとかかわりの深い経済社会全般についての、現状認識を述べさせていただいております。

それから、3ページでございませうが、「1 - 2 持続可能な経済社会の構築に向けて」ということでございませう。これが第1章とございませう。

第2章、4ページからとございませうが、道路整備の現状と諸環境の変化ということと、まず最初に道路整備についての現状認識とございませう。まず、「経済社会の発展を支えた道路整備システム」ということで、真ん中あたりとございませうが、欧米先進諸国が馬車交通の時代を経て、近代的な道路整備を進めてきたのとは対照的に、我が国は戦後国道さえ舗装されていない状態から出発しまして、早急かつ効率的に量的整備を進めるという至上命題のもとに、道路整備を進めてきたわけとございまして、そのためということと、道路特定財源制度、有料道路制度、全国一律の構造基準と、最も効率よく整備できるシステムを導入して、道路整備は大きく貢献してきたというのが、過去の整理とございませう。

その結果といたしまして、(2)とございませうが、一定の量的なストックが形成されたということとございまして、国土を縦貫する高速道路がおおむね完成するとか、国土の約90%が大型車のすれ違いができるようなところまで改良されているといったように、一定の量的なストックは形成されたということとございませう。

5ページとございませうが、「言い換えれば~」ということと、これまでの画一的な量的整備システムというのが、国民の高度な質的な機能に対する要請とか、社会の変化に必ずしも十分的確に対応できなくなっているのではないかとございませう。

3番とございませうが、一定の量的なストックが形成されたとはいえ、残された課題も大変

多いわけでありまして、交通渋滞の問題、それから交通事故の問題、沿道環境の問題、また地方にあっては、ネットワークの未整備や救急医療等への対応のおくれ、そういった面でのさまざまな課題が残されているところでございます。

真ん中あたりに「特に～」ということで、「環状道路等ネットワークの欠落区間(ミッシングリンク)の解消」といったものも早急に解決すべき課題だということでございます。また、戦後の道路行政は単純な車の走行空間の確保から、多用途の交通空間の整備へと進んできたわけですが、美しい国土とか、個性ある地域ということを考えて場合には、多機能な社会共有空間としての道路の役割も重要ではないかということでございます。

2 - 2 といったしまして、「道路を取り巻く諸環境の変化」でございますが、(1) といったしまして、産業の空洞化による競争力の低下を挙げております。5 ページの下のほうでございますが、特に東アジア諸国におきますインフラの整備は目覚ましいものがございますが、6 ページのほうにまいります。近年急速に産業の国際競争力を向上させているところでございます。一方、我が国は産業の空洞化、国際競争力の大幅な低下ということございまして、今後はそういった生産性の向上でありますとか、国際競争力の回復に寄与するようなインフラ整備に重点を置いていく必要があるのではないかということでございます。

2 番目が「地球環境・沿道環境との調和の重視」でございます。地球温暖化問題につきましては、我が国のCO<sub>2</sub>排出量のうち、運輸部門が約2割を占めておりまして、そのほとんどが自動車でございます。そういった面からも、道路行政として看過することのできない課題でございます。また沿道の環境についても、引き続き厳しい状況でございます。今後の道路整備に当たりまして、沿道環境との調和も十分に図っていくことが、必要でございます。

それから3番目でございますが、「急激な都市化の収束と山間地域の大幅な人口減少」ということで、急激な都市化がほぼ収束いたしまして、郊外への外延的拡大が終えんしつつあるということでございます。また、7 ページでございますが、一方で既成の中心市街地の空洞化という問題も生じているところでございます。

それから地方部におきましては、大幅な人口減少によりまして、例えば国土保全という面から見ても、十分対応できない大きな脅威となるというおそれも生じているところでございます。

4 番のところでございますが、ここはご意見をいただいて、見え消しになっております。

ご意見の趣旨は、より正確に書くという趣旨の修文でございます。経済成長の低迷と、人口が2006年をピークに減少に転ずるといことがございます。ただし、高齢者とか女性を中心として、免許保有とか自動車保有はまだしばらくは増大すると予測されておりますので、交通量につきましては、2030年前後に、現在よりも一、二割増え、ピークに達した後、減少に転じますが、2050年の水準は、現在の1割増程度の水準だという予測をいたしましております。

5番でございますが、「財政制約と更新投資の増大」ということで、ご存じのように長期債務残高は、国、地方を合わせて650兆円ございます。また高齢社会の進展によりまして、今後の社会保障関係費の増大ということが想定されるわけでございまして、財政制約が一層強まるのではないかとということでございます。

また一方、8ページでございますが、高度成長期につくりました道路の構造物が約50年たってまいりまして、老朽化が進むということで、今後大規模な更新時代に入ってくるということでございます。そういった意味で、財政制約とか、更新投資の増大ということは、両方合わせまして、新規投資を制約する要因ともなるわけでございまして、今後はストックの有効活用を十分に検討した上で、適切に更新・改良が必要ではないかとということでございます。

このような、道路整備についての現状認識を踏まえまして、第3章では4つの反省をいたしております。3-1で、1つ目の反省でございますが、「投資すべきところに十分に投資しているのか」ということでございます。3つ目ぐらいの段落でございますが、「すなわち投資すべきところに十分に投資しているのか、投資しやすいところに投資しているのではないかと疑問である」ということで、幾つか例示を書かせていただいておりますが、一番最初に「例えば～」ということで、東京外かく環状道路など、生産性の向上とか、国際競争力の回復といった面から見て非常に重要な道路ですが、社会的合意形成の、これは「遅れ」を「努力不足」と直しておりますが、進んでおらず、大きな批判を浴びているということでございます。ここの修文の理由は、「社会的合意形成の遅れ」というのが、第三者的に言っているように聞こえるので、主体的に努力不足という言葉のほうがいいのではないかと趣旨でございます。1つ目の反省が、そういう投資すべきところに十分に投資しているのかということでございます。

10ページでございますが、2つ目の反省でございます。「料金収入に過度に依存した有料道路制度の限界」ということでございます。最初の段落でございますが、そもそも有料

道路制度は、資金不足の時代に限られた公共事業費を補う補助的な手段として、発足したわけでございます。「しかし～」ということで、2つ目の段落でございますが、一般道路の整備もある程度進んできましたので、有料道路の料金に見合うメリットが低下しているということ。それから先ほどございましたように、自動車交通量の伸びもそんなに急激に増えない、鈍化してきたといったようなことから、現行の有料道路事業の仕組みのもとで採算がとれる地域とか区間は大変少なくなってきておるということございまして、今後の有料道路制度による道路整備は、採算性を厳しくチェックし、限定的に運用すべきであるということでございます。

「特に～」ということで、いろいろと批判されております本州四国連絡道路、それから東京湾アクアラインについてでございますが、利用交通量が当初の計画を大きく下回ったということで、採算見通しが失敗したということと、将来の料金収入を期待して、財投資金といいますか、利子のついた金で整備をしたという整備手法の問題と合わせまして、猛省しなければならない、反省をいたしておるところでございます。

それから、3つ目の反省点でございますが「3 - 3 公共事業の効率性に対する批判や不信感」ということでございます。これは道路事業だけの問題では、もちろんございませんが、公共事業全般につきまして、国民の間に大きな不信感があるということでございます。それから高いコストの問題、それから実施期間が非常におくれるといったような時間管理の甘さの問題、それから発注システムの問題、それから見直しがなかなかされないという柔軟性の欠如の問題、そういう意味で大変多くの疑問が投げかけられておりますが、それに対する説明責任を、十分に果たしているとは言えないのではないかということでございます。道路事業だけではございませんが、公共事業の代表というようにすぐみなされるわけございまして、道路行政が率先してこれらの批判や不信感に耳を傾けて率直に反省するということでございます。

4つ目の反省が11ページ、「3 - 4 「使う」観点の軽視」でございます。これまで、ややもすればどうしても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有効に使うという観点を軽視してきたのではないかと反省でございます。路上駐停車の問題、路上工事の問題、それから信号制御の問題等々でございます。11ページまでが、4つの反省でございます。

第4章でございますが、そのような反省を受けまして、今後の改革の基本的な方向ということで、「4 - 1 道路行政の使命」、「4 - 2 3つの政策目標」、「4 - 3 行政シス

テムの改革」という構成になっております。まず、道路行政の使命、12ページの一番上でございますけれども、究極の目標ということで、2つ書いております。「豊かな暮らしとこれを支える活力ある経済社会を実現」するということと、もう一つは「美しく安全で持続可能な誇りの持てる国づくり」と、この2つの究極の目的を果たすためのハード、ソフトのインフラをつくっていくということでございます。特に、道路は最も基礎的なインフラとして、道路の持つ機能、これを最大限に発揮させることが道路行政の使命だということでございます。

その使命を受けまして、3つの政策目標を掲げております。3つの政策目標につきまして、からでございます。が「安全で安心できる質の高い暮らしの実現」、 「都市の再生と地域の連携による経済活力の回復」、 「環境の保全・創造」でございます。

4-3、それらの使命・政策目標を達成するために、行政の進め方としての改革でございます。基本的な視点として、3つ掲げております。まず、1点目、12ページの一番下でございますが、道路ユーザーが満足する道路行政への転換ということでございます。少しキャッチフレーズ的でございますが、13ページ、「台」で数える道路行政から、人が満足する道路行政へ転換するということでありまして、道路が提供できるサービスは何かということを中心に意識して進めていくというように、道路の機能、役割というものをユーザーの満足度といった観点から、サービス体系として再構築するという視点でございます。

2つ目の視点が、「成果重視で新たな発展を目指す10年の実現」ということでございます。財政制約とかいろんな制約を考えますと、我々に残された時間は少ないということで、成熟型社会において、最低限必要な道路整備を早急に行わなければならないということでございます。「また～」ということで、マクロ経済の面でも現在の我が国のバランスシート不況を克服するといった観点、また超低金利で将来世代の負担も少なく済むという観点から、必要な公共事業を行う歴史的なチャンスであるという見方もあるということでございます。その際、何をやってもいいということでは、もちろんないわけでございますので、アウトカムを重視した上で、きちんと評価をして、必要な事業を峻別してやっていくということでございます。

3つ目の視点でございますが、地域、都市構造の強化の支援ということでございます。人口減少下にあっては、市町村それぞれの行政区域内ですべての公共施設を整備するということは大変効率が悪いわけでございますので、必要なサービスを維持するために、広域で考えていく必要があるということでございまして、都市圏、生活圏といったものを支援

していくというものでございます。また、成長著しいアジアと交流、競争をしていくためには、自立した地域のブロック圏を形成していく必要があるのではないかということでございます。さらに美しく、品格のある景観とか、環境の創造、大規模災害への備えといったようなことで、美しさと強さを兼ね備えた国土構造の形成を図っていく必要があるという内容でございます。

続きまして、3つの視点を踏まえまして、具体的な改革の方向を3つにまとめさせていただいております。14ページの真ん中でございますが、1つ目の改革の方向ということで、(評価システムによる峻別と集中的重点整備)でございます。ユーザーのニーズを的確に把握して、最も成果のある施策を峻別して、集中的に実施していくということでございます。そのためにアウトカム指標をもとにした、評価システムを確立していくということでございますし、重点整備事業を集中的にやる際には、道路特定財源制度を活用しつつやっていくということでございます。

2つ目の方向でございますが、(既存ストックの有効活用・効率化)ということでございます。まず、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いたしまして、既存ストックを場合によっては改良して使う。それから使い方の工夫をしていくという、ハード、ソフト両面での活用を図っていくということでございます。「特に～」ということでございますが、有料道路の料金についての割高感が高まってきておりますので、多様で、弾力的な料金施策といったものも、導入していく必要があるという方向性をいただいております。

それから、15ページのほうにまいりまして、方向の3つ目でございますが、(「公」の意識に基づく新たなパートナーシップの確立)ということでございます。個人とか地域が本来持っている「公」の意識を引き出しまして、一方、行政は情報公開によって、情報を共有して、説明責任を果たすということによりまして、地域とか、住民の皆さんの参画をいただくとともに、責任の共有を図っていくということを推進すべきだということでございます。そのほかに、真ん中あたりでございますが、官と民、国と地方、それから異なる行政分野間、いろんな分野で新たなパートナーシップを確立して、協調関係を築いていくことが必要だという方向性でございます。

第 部、総論は以上でございます。

続きまして、第 部、各論のほうについてもご説明をさせていただきます。

まず第5章でございます。3つの政策目標のうちの1つ目、「5 - 1 安全で安心できる

質の高い暮らしの実現」でございます。まず一番基礎的なものということで、「安全な生活環境の確保」というのが第1でございます。2つ目が、「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」ということでございます。それから3つ目、「災害や救急医療等緊急時への備え」と、そのためのネットワークの構築ということでございます。

17ページにまいりまして、4番といたしまして、密集市街地の解消ということで、防災性の向上といったことも考えて、良好な市街地の形成に資するような都市計画道路の整備でございます。5番目が、安全・安心というよりは、もう少し快適というような質の面での向上ございまして、例えば町中におきまして、トランジット・モールを進めるでありますとか、オープンカフェとか、ストリートパフォーマンスとか、そういった公共空間としての新しい活用を進めるべきだということでございます。

それから6番でございますが、「更新時代への対応」ということで、高度成長期に多数建設された構造物の寿命を、例えば長寿命化させるといったことをやりまして、維持管理にかかわるコストの縮減を図っていくということでございます。

政策目標の2つ目でございますが、「都市の再生と地域の連携による経済活力の回復」でございます。まず最初でございますが、道路の機能分化、それから既存道路の有効活用等によりまして、とにかく渋滞を解消していくということでございます。ネットワークという面では、例えば環状道路など、ネットワークの未整備といったものの整備を進めていくということがございますし、既存道路につきましては、路上駐停車などを徹底的に取り締まりまして、とにかく渋滞を解消していくという施策がまず1番でございます。

2つ目でございますが、民間活動の誘発など、都市の再生に資するような道路の重点整備ということでございます。それから3つ目、これも都市部でございますが、単に道路をつくったり有効活用していくというだけではなくて、他の交通機関とも十分連携をしていくということでございますし、赤書きでつけ加えておりますのは、TDM施策をあわせてやっていく必要があるということで、抜けておりましたので、「道路公通需要マネジメント施策の展開」ということも含めまして、総合的な交通システムの構築をやっていくということでございます。

それから、19ページにまいりまして、4つ目でございます。3番までが、どちらかというと都市部の話でございましたが、4番、5番はどちらかというと地方部の話でございます。4番といたしまして、連携を重視した地域ブロック圏・地域生活圏形成を支援していこうということでございます。5番が、地方のモビリティの向上ということでござい

まして、広域的な生活をするため、また物流の効率化、交通安全の向上、環境負荷の軽減といった意味からも、モビリティの向上を図るような柔軟な構造基準によるネットワークの整備ということが書いてございます。

20ページのほうでございますが、物流の効率化・情報化への対応でございます。

政策目標の3番目でございますが、「環境の保全・創造」ということで、地球温暖化の問題、それから沿道環境の改善の問題、自然環境の保全・創造の問題、この3つが環境の保全・創造ということで、政策目標としてまとめております。5章は以上でございます。

最後、6章でございます。「行政システムの改革」ということで、先ほどの第 部と若干ダブリますけれども、6-1ということで、まず評価システムによる峻別ということで、峻別のための評価システムを行政運営に組み込んでいくと、ビルトインしていくということが書いてございます。評価システムとして事業評価もございまして、施策評価もございまして、両方合わせてということでございます。2つ目が「6-2 集中的重点整備の実施」ということでございます。1つ目として集中投資期間の設定ということで、今後いわゆるベビーブーム世代が年金受給者になるということ、それから道路公造物の老朽化が10年後ぐらいから集中的に進むということで、今後10年ないし15年をめぐり、必要なネットワークをやっていくということでありますと、この期間は集中投資期間としてやっていくべきではないかということでございます。その際に、22ページでございますが、3つの政策目標の実現に資する事業を効率的、集中的にやっていくということで、例示といたしまして、都市圏の環状道路、さらにその都市圏の環状道路のというだけではわかりにくいので、「首都圏の3環状道路を始めとする」という例示を入れさせていただきたいということでございます。

その3つ目でございますが、「6-3 有料道路制度の見直し」でございます。ここにつきましては、一方で道路関係4公団の民営化推進委員会が今スタートしておりますので、それとの関係を若干触れております。7行書いてございますが、その下のほう、「有料道路制度の見直しについても、この委員会、つまり民営化委員会のほうでございますが、ここにおける結論を踏まえつつ、以下の点について、早急に結論を得るべきである」と、一応断り書きを入れさせていただきます。

その上で、1点目でございますが、有料道路制度については、先ほどもございましたけれども、限定的に運用していくというのが1点目でございます。それから2点目、「多様で弾力的な料金施策の導入」ということで、かなりページを割いて書いております。内容的

には3つございまして、まず、1つ目がどちらかといえば、都市部の混雑している区間についてでございます。環境改善とか、渋滞対策、交通安全といった面から、例えば時間帯別に料金を変化させるとか、そういったことで、交通需要の平準化を図ったり、環境改善に役立てたりということでございます。

2つ目が、どちらかというあまり利用されていない地方の有料道路でございますが、「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、せっかくつくったものが利用されないというのは、社会資本としては非常にもったいないということで、有効活用するため、一般道路から交通を転換させて有効活用させるような値下げや割引の導入といったことも検討すべきであるという提言でございます。

3つ目でございますが、「E T Cの更なる活用」ということで、そういった多様な料金施策を導入しよういたしますと、現在のシステムではなかなか難しいわけございまして、E T Cの普及を図って、E T Cを活用して、そういう多様な料金施策を展開をしていくべきであるという内容でございます。

24ページでございますが、改革の方向の「6 - 4 既存ストックの有効活用」ということでございます。先ほどの「6 - 3 (2) 弾力的な料金施策」も関連するというところで、1番に再掲させていただいております。2番目が道路の使い方の見直しということで、先ほど来ございましたが、路上駐停車の問題、信号制御の問題、路上工事の問題等々でございます。それから25ページ、6 - 5でございますが、「コスト縮減・技術開発」ということで、その1番目といたしまして、「地域に応じた柔軟な道路構造」ということで、ローカルルールを採用を推進すべきだという内容でございます。そのほかに時間管理手法の導入でございますとか、技術開発の積極的な推進といった内容が6 - 5でございます。最後でございますが、「6 - 6 ユーザーの視点に立った開かれた行政運営」ということございまして、1点目が既存の道路の管理をする際にも、沿道の皆さんと一緒に、道路の管理計画を策定をし、実施をし、モニタリングをすると。そういったものは「道路パフォーマンスマネジメント」と、ここでは呼んでおりますが、その推進が1番目でございます。

2番目は、市民参画型道路計画プロセスの導入ということで、新しくつくる場合にも、市民参画型でやっていこうということでございます。なお、ここで赤書きが入っておりますのは、「市民参画型道路計画プロセス」というのが、必ずしもまだ定着している言葉ではありませんで、通常はP I (パブリックインボルブメント) と言われておりますので、誤解

のないように注を加えたらどうかということでございます。

駆け足でご説明させていただきましたが、以上でございます、一番最後の27ページでございますが、これまでの10回の検討経緯を、簡単に参考でつけさせていただきます。

説明は以上でございます。なお、ご審議に当たりまして、今この見え消しで入れさせていただきます分につきましても、これでよろしいかどうか、ご意見をいただければと思っております。以上でございます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。部会長、何か追加でコメントは。

【部会長】 特別にございません。

【分科会長】 そうですか。今、すべてについて、ご説明をいただいたわけですが、基本政策部会の委員の皆さんにつきましては、この短い4カ月半ぐらいの間に10回もの部会を催していただきまして、大変精力的にご審議いただきました。こういう立派な中間報告を取りまとめてくださりまして、ほんとうにありがとうございました。

それでは、この中間報告につきまして、先ほどご説明がありましたような、事前にいただいたご意見等は見え消しで既に入っているわけでございますけれども、それ以外に、本日おいでになった委員の方から、ご意見、ご質問等がありましたらいただきたいと思いますが、いかがでございますでしょうか。先生、どうぞ。

【委員】 私も、ご説明をいただいたんですが、いただいたのがきのうでありまして、またいただいたものに対する私のコメントがどちらかというと意見の問題なので、この意見の一覧にあらわれているような文章の修正ということじゃないものですから、おそらくここに載っていないんだと思います。そういう意味で、2点ですけれども、ご質問と意見を述べさせていただきます。

10ページの「3-2 料金収入に過度に依存した有料道路制度の限界」という点であります。第1は、2つ目のパラグラフの最後のほうで、「現行の有料道路制度による道路整備は採算性を厳しくチェックし、限定的に運用すべきである」という書き方がなされているわけでありまして。少なくとも今までは、路線の選択基準というのは6項目あって、6項目のうち、かなりの部分は例えば都市をつなぐとか、空港や港湾をつなぐというような需要量の多いところをつなぐという意味では、効率の基準であったわけですが、その中に1点だけ、全国のどこからも高速道路に1時間でアクセスさせるという、ある意味では市場や交流への機会均等の基準が1つ入っていた。この機会均等の基準は、明らかに採

算性の基準とは違う問題であるわけで、ここに書かれたことからしますと、従来のそういうような路線採択の基準というのは、全く廃止されるのかどうか。そういうお考えで、ここに書かれているのか伺いたいわけです。ただ、ここにお書きになっているのは、有料道路制度と書かれていますので、有料制度以外の形で、そういう要請も満たすんだということであれば、そういうふうには読めないこともないんですけども、どうもそこまで、ここから読むというのは、ちょっと難しいだろうと思います。その点が1つです。

それからもう一つは、「料金収入に過度に依存した有料道路制度」というのは、下のほうに猛省をしろと、随分すごい言葉が書いてありますが、実を言いますと、私も前の道路審議会のときに、最後のほうで久米会長に委任されまして、ピンチヒッターで審議会の会長をしておりまして、その前に有料道路部会の部会長をしておりまして、今までの料金収入に過度に依存した制度に一たん参画したので、おまえ、一生懸命猛省しろと言われていたと思うんですけども、やはりちょっと説明責任があると思うんです。私どもの立場の説明責任としますと、有料道路制度というのは受益者負担で、料金中心にやると。ただし、全国へ高速交通のネットワークを張りめぐらせるためには、地方の赤字路線もやらなきゃならない。そのときに、プール制に過度に依存できないから、13道でしたか、北海道、九州、四国、あるいは東北地方の13のいわゆる過疎的な道路については、特に国の支援を厚くするという制度があって、それでその両方でやってきたはずなんです。それによる国庫の支援というのが今度の内閣によって全部切られたという。むしろ問題はそこのほうにあるんで、そういうふうにつくった地方の道路に対する国の支援を約束していながらやめたということがむしろ問題なんじゃないかと思うんです。これは私の意見ですから、出てこなくても構わないんですが。

要するにここの部分は、料金収入に過度に依存したというのが批判的な形ならば、じゃあ、料金収入に依存しないとなると、国費を投入するということしかない。国や自治体の投資をもっと行えという意味なの？ そういうふうには理解してよろしいのかどうか。その点を伺いたいと思います。あわせて、どうも「採算性を厳しくチェックし」というのは、むしろ料金収入をもっと重視しろという話であります。あるいは、ここのタイトルになっています、料金収入を過度に依存した整備手法を適用したことを猛省しなければならないというのは、本州四国道路と、東京湾アクアラインの話であります。それがなぜ、このタイトルになってしまっているのか。若干私は、そこのところを文章上のことがあって、疑問を持ちました。ちょっと意見にわたることですので、特に修正の文章をこうしてくださ

いというのではなくて、取り扱いは部会長や、分科会長にお願いいたしたいと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。今の点は、この中間報告の中の一番大事なポイントだと思いますので、部会長、今の 委員のご質問に対して、ご説明いただけますか。

【部会長】 受益者負担による有料道路制度、あるいはそのプール制について、この中で否定しているものでは全くございません。ただ、その名のもとに大変大きな借り入れがされてきて、それに対する歯止めが利いていなかったということに対して、我々は反省しなければいけないということを言っているわけで、極めて常識的なことを言っているにすぎないと、私は思っております。

【説明員】 少し、 委員のご質問に回答させていただきたいと思います。基本政策部会において、今後の有料道路制度の適用について、例えば具体的な試算を行ったりとか、シミュレーションを行ったわけでもありませんので、個別に路線で詰めた議論をしているわけではございません。ただ、今後の地方の高速道路を建設する場合に、例えば東名など、これまでの縦貫路線と同じ設計思想で進めるということは問題ではないかと。地域の実情に応じた規格・構造の採用でありますとか、有料道路の採算性を厳しくチェックして限定的にやるべきだとか、弾力的な料金施策の導入とか、そういった意味でのたくさんのご議論がございまして、このようなご提言になっておるわけでございます。したがって、この提言をいただいて、今後具体的に検討するのは国土交通省でやることになるかと思っておりますけれども、現在、事業中の箇所の問題はさておきまして、少なくとも今後、新たに整備に着手するような高規格幹線道路については、大都市周辺の環状道路などを除きまして、有料道路として整備するところは、ほとんどないのではないかと考えております。また、そういう地方の高速道路で、有料道路として整備したがために、料金抵抗の面からあまり利用されないということよりも、必要な道路であるならば、公共事業で無料の道路として整備したほうが社会資本としての本来の役割を果たすのではないかと、そのような考え方でございまして、有料道路制度を限定的にするということでもって、道路をつくらないということでもありませんし、必要であれば有料道路としてよりも無料の道路としてやっていく。もちろんその際にすべて4車線でやるということとじゃなくて、先ほどローカルルールでございましたように、追い越し区間つきの2車線といったような規格・構造を柔軟にして効率的にやっていくという趣旨かと考えております。

【分科会長】 委員、いかがでしょうか。文言には、そのようにあらわれておりませんが、趣旨はそういうことだという。

【委員】 この文章の中で、それを書いていただいたほうが、私はよかったと思っております。有料道路制度としてはやらないけれども、道路の政策としてはこういうふうにするんだという、そのところが抜けておりますので、今の有料道路制度のことしか、我々読むほうはわかっておりませんから、国土交通省がどういうお考えでこれからおやりになるかというのは、これからの話ですので、そこまで我々にここで読みとれというのは非常に難しいと思います。それはそれで結構です。

もう一つのほうの質問の採算性、本州四国やアクアラインの問題が、何でこのタイトルに来ているのか、そのところはいかがでしょう。

【分科会長】 これがアクアラインと四国だけの問題かどうかも含めて、もしご説明していただければ。

【説明員】 タイトルで、「料金収入に過度に依存した」ということで、つけております。これは、全体に共通するところもあるんですが、基本政策部会のご議論の中で、タイトルに書くときには、それぞれの項目の中で、一番わかりやすいというか、一番象徴的なものをタイトル、見出しに載せたほうが、皆さん読んでくれるんじゃないかというご意見も一部ございました。

それと、「料金収入に過度に依存した」という意味が、ちょっとわかりにくいということでございますけれども、将来の料金収入を当てにして、税金ではなくて財投などの有利子資金に偏った整備手法という意味も含めまして、そういう有利子資金を使ったがために、高い料金になり過ぎたという意味合いでもって、料金収入に過度に依存した有料道路制度は限界ではないかという趣旨のつもりでございますが、ちょっとこのタイトルだけでは、よくわからないというご意見ですね。

【部会長】 よろしいでしょうか。今、先生がおっしゃっているのは、どういうことか、私はよく理解できないんですが、この「過度に依存した有料道路制度」というのは、ほかのもそうだというのか、本四とアクアラインだけだというのか、どっちなんですか。

【委員】 少なくとも、ここに書いてあるのが、そうだと。本四とアクアラインのところで書かれている。それから、もう一つ自分の意見としては、過度に依存したとは、私はなっていないと思うんです。ですから、それは意見にわたるところだということで、それはお取り扱いはどうでも結構です。ただ、ここを読んだ限りでは、特に本四の場合に

はと書かれていて、それで料金収入に過度に依存した方法を猛省しろとあって。

【部会長】 だけど、例えば本四なんていうのは、今、料金収入だけではどうしようもないということは、これは明らかなんじゃないんですか。

【 委員】 でも、上のほうの高速自動車国道につきましては、ルールができていますと私は思っているわけなんです。ルールができていたのを、今の内閣になって、今までの13道についても補助金をやめてしまったところに、問題があるんだと思っているんです。

【部会長】 私に言わせれば、こういうふうなところというのは、もっとはっきり言うのと、先生なんかが会長をやっておられるときに、こういうふうなことをもっとちゃんとやるべきだったと思いますね。

【 委員】 そのとおりです。そのとおりですし、私どものほうから言わせていただくと、基本政策部会とか、そういうところでおやりになって、有料道路部会で全部引き受けてやってきたわけですよ。要するにいろいろと答申をされて、その答申の最後のところは有料道路部会で全部料金問題として、みんなから批判されながらやったということがあられるわけですから、ここでこう書かれると、あとの有料道路部会が困ってしまうという。どうやって、あとの有料道路部会がまとめていくのか、かなり問題になると思いますけど。

私は、別に、ここで特に異論を吐いているつもりもないので、要するに、読んだときに、何でここに書いてあるのが、一番上に出てきたのかなという疑問なんですよね。ただ、前のほうの採算性の問題につきましては、お答えがございましたように、今の有料制度道路という形にとらわれない形で、その政策は遂行するんだということであれば、それはそれで結構です。

【分科会長】 最後に 先生がおっしゃった点については、ご了解いただけると。文言にはありませんけれども、これを実際に説明するなり、実行するなりのときには、その趣旨を生かしてやるということで、ご了解いただけたと思います。

それから、猛省の点については、時代も変わってきたので。

【 委員】 猛省はしております。

【分科会長】 そうですか。ある時点でよかったことも、時が変われば、ちょっと反省しなければいかなんということもあるかと思いますが、全般的にここで過去のやり方について反省のトーンであるということは、先生もよろしいというご理解で。

【 委員】 そのところは、部会長や分科会長にお任せします。

【分科会長】 そうですか。ありがとうございました。

それでは、今の先生のご意見もできるだけ、会として生かすようにしたいと思います、文言については、一応これでよろしいと理解させていただきたいと思います。ほかに何かご意見等ございますが。 先生。

【 委員】 よろしいですか。私、これを読ませていただいて、いろんなことがきれいにまとまっているということを感じました。ただ、ちょっと、これは私の意見として言わせていただきたいんですが、16ページの5 - 1(2)ですが、ここで言っているのは、住宅地などの生活道路では、「沿道と協働した緑化、無電柱化を行い」と読めるんです。私は、無電柱化というのは、最初のほうに書いてある美しい国土を形成するという意味では、もっと積極的に都市内の幹線道路や何かは原則無電柱化するという、もう少し広い意味で、本来スタンダードとして都市内ではやるほうがいいんじゃないかという意見を持っているので、ここは住宅地などの生活道路だけを無電柱化するというのは、限定的すぎるかなと、私は感じました。

もう一つ、これも私の意見でございますが、23ページの(ETCの更なる活用)というところですが、私はいつも申し上げているので、またかと言われるかもしれませんが、私もETCをやるならば、徹底的に普及させるべきであって、今のようにそれぞれの利用者が選択的にこれを取りつけるかつかないかというようなことをやっている、移行期間というのが長くなり過ぎてしまって、それが道路行政上、あるいは難しくなるので、わりと強制的に全国の車にETCを載っけてしまうということをやると、いろんな道路行政なり、地球環境対策がとりやすいので、「普及促進策を合わせ」というだけではなくて、もう少し積極的に、ETC普及を行政として考えるべきではないかと思っております。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。今の電柱とETCについて、 先生、何か。

【部会長】 おっしゃるとおりだと思うんです。どこか、うまく書き込んで直せるところを見つけないかと思いますが、なるべくその旨を。

【分科会長】 事務局、何かご意見ありますか。

【説明員】 無電柱化の件に関しましては、ご指摘をいただいた16ページのほかに、実は18ページにも表現がございます。18ページの(2)の中で、ここは生活道路という限定した書き方ではなくて、都市内の道路全体といたしまして、電線類の地中化というのが入っていますので、今のご趣旨の幹線道路すべてというふうには、ちょっと読みにくいかもしれませんが、生活道路に限らないということは、ここでも書いてあるということ

ご理解いただければと思います。

【分科会長】　　じゃあ、電柱はそういうことでよろしゅうございますか。

【　委員】　　私は意見ですから、それでいいんですけども、私が言いたいのは、もう少し美しい国土をつくる時の道路空間のあり方という意味では、私は無電柱化というのは、かなり大きなポイントで、さらに提案すれば、建物にアタッチされてしまう看板とか、そういうのもほんとうは、ここでいえば、官民の共同でというのなら、看板のあり方とか、そこら辺まで言及する意味でも、無電柱化は常識だというか、原則だといううたい方ができたらなと思っております。

【分科会長】　　これは道路分科会ということもあって、ウエートの置き方が、多少先生のおっしゃるところまでいかないかもしれませんが、趣旨としては、先生も事務局も賛同だということですので、ご理解いただければと思います。

ETCにつきましては、ここでも何度も言っておりますが、先生のおっしゃるとおりだと思います。私の経験といいますか、アメリカでETCをやった経過を、この前少し調べたんです。それによりますと、ニューヨークのマンハッタン島は全部ETCを使うようにしたんですけども、やはり始めてから何とか落ちつくまで2年ぐらいかかったと言っております。2年たって、すべてがETCになったかということ、どうしても嫌だという人もいて、ゲートも、あそこはイージー何とかというんですけども、ETCゾーンと、そうでないゾーンというのをはっきり区分けしてやっていると。今、日本の場合は一般のところ、ETCがたまに入るものですから、いろいろトラブルも起きるんですけど、これは過渡的な問題ではないかと思えます。方向としては、先生のおっしゃるとおりでETCでここにありますように、いろんなことを解決していかなくちゃいけない。特にロードプライシングなんかは、ETCがなければできないと思えますので、方向だと思えますが、1、2、3で全部行くかということ、お使いになる方はいろんなご意見があるものですから、なかなか普及というか、展開は難しいんだろうと思えますが、できるだけ早く行きたいというのが、この案の趣旨でもあると思えます。今、過渡期だということをご理解いただければと思います。

【　委員】　　私がなぜそんな強制的にでも、なるべく多くしたらいいかというのは、もう少ししますと、日本の車が海外に輸出されていくときに、そういうユニットがずっとついていきますと、東南アジアの各国というのは、例えば向こうで走っているタクシーは日本のタクシーが自分のメーターをつけたまま、あっちでも使われているということで

いきますと、こういういろんなことに使える、ロードプライシングや何かに使える自動車  
がかなりアジアの国に輸出されていくことになりますので、国際的にも日本のそういうも  
のが普遍されていくという国際競争の中での日本の勝ち方の1つではないかということま  
で考えれば、国内で早くつけたほうがいいのではないかというのが、私の思っていること  
の1つでございます。これは意見でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。私も個人的に自動車屋としては、ほんとうに  
心から賛成でございます。一刻も早く、そうなって欲しいと思っております。今、貴重な  
ご意見としていただきました。先生は何か、ご意見ございますか。

【委員】 こういう審議会の答申のようなもので、反省とか、猛省とかいう言葉が  
出てくるというのは、あまり例がないのではないかと思います。ただ、こういう時代で  
すから、いずれにしても基本的な政策転換をしっかりとやっていくというメッセージを、こ  
の言葉は非常によくあらわしていると思ひまして、私はそれは大変結構なことではないか  
と思います。非常に率直な言葉で表現されていると思ひます。

全体的に、政策転換をしていくよというメッセージを示しつつ、いろいろなことがかな  
り沢山盛り込まれていると思ひます。公共事業一般の批判のところでの、道路も含めて効  
率性という話がございましたけれども、やはり国民も安上がりにつくれるのであれば、一  
番よろしいわけで、その上で、ここを直してほしいとか、あれがつながっていないのを早  
く整備してほしいという思ひは、かなり共通しているわけです。したがって、いかに効率  
よくするか、従来の道路のつくり方でよかったのかということところが、これもいろいろなと  
ころに散りばめてありますけれども、例えば25ページの6-5のコスト縮減であります  
とか、先ほどローカルルールというお話が事務局からもございましたけれども、分権のほ  
うでもローカルオプティマムとか言われ出しておりますから、あまり立派なものをつくり  
過ぎないでも、とにかく少し基準を緩めてもつくっていったらどうかという意識が大事で  
す。さらに、整備効果、早期発現、時間管理手法とかございますけれども。

それから都市計画道路では、ずっと都市計画制限だけかかっている、いつまでたっても  
建設の順番が来ないというのも、もうそろそろどうにかすべきですね。これもどこかでは  
入っておりますけれども、どちらにするかということで、廃止も含めて、そろそろ決断  
をしていかなければいけない時期だと思ひます。そういったもろもろのことを、つくるの  
であれば、どのぐらいのコストがかかっていくかということを示しながら進めていくとい  
うことが、非常に大事でないかと思ひます。

それはそれで、この中には散りばめられている。更新の時代に維持管理のコストの総合的な縮減という言葉も、たしかどこかにあったと思いますので、ぜひそういう方向で進めていただきたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。基本的には、この内容の方向で、問題ないというご意見だと思ってよろしゅうございますか。

【 委員】 はい。

【分科会長】 ありがとうございます。 委員。

【 委員】 標題に、『今、転換のとき』とありますけれども、何を転換するかといえば、今、道路政策の基本的な、必要な視点というのは、国家として都市部の道路の渋滞をいかに解消していくか、それから国土の中での道路のネットワークをいかに形成していくかということに対して、国家として強い意思を示していくということが、必要だと思います。そういう意味では、部会のほうで大変充実したご議論をしていただいて、整備の考え方ですとか、手法に対して、非常にたくみに表現をしていただいたのではないかと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。我々、 委員からもいろいろのご意見を伺って、それも織り込んでございますが、今のような全般的にお褒めの言葉をいただいて、ありがとうございました。

以上で、ご意見は大体皆さんからお伺いしたわけでございますので、これ以上のご意見がなければ、この修正案のとおり、分科会の決定といたしたいと思いますのですが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、きょうご説明いただきました案を、社会資本整備審議会道路分科会の中間答申ということで、決定いたしたいと思います。

先生、どうもありがとうございました。委員の方、ありがとうございました。

答申の段取りについて、事務局から、何かございますか。

【事務局】 副大臣が間もなく入室いたしますので、しばらくお待ちいただきたいと思います。

【分科会長】 そうですか。それではしばらくお待ちください。

【説明員】 ただいまお配りさせていただいておりますのは、先ほど決定をしていただいた分、見え消しをきれいにして修正をしたものを、配らせていただいております。

【分科会長】 じゃあ、よろしいですか。

【事務局】 お願いいたします。

【分科会長】 副大臣、どうも、きょうはお忙しいところをありがとうございました。平成14年3月5日付の国道総第1061号によりまして、当審議会に諮問された「持続可能な経済・社会の構築、安全で安心できる暮らしの実現など新しい課題に対応した道路政策のあり方について」は、社会資本整備審議会運営規則第8第2項の規定によりまして、当審議会道路分科会の結論をもって、当審議会の答申とすることが適当と認めますので、別添のとおり答申いたします。

(答申案提出)

【副大臣】 どうもありがとうございました。長い間、大変ありがとうございました。

【分科会長】 では、副大臣、何か一言、ごあいさついただけますでしょうか。

【副大臣】 皆さん、おはようございます。ただいま、この答申をいただきました。社会資本整備審議会第2回道路分科会において、それまでに塙会長、そして部会長に大変お世話になって、このような立派な答申をいただいて、心から感謝します。

日ごろ、大変道路行政についてもお世話になっておりまして、心から感謝いたします。

私たちがいただいた、この「持続可能な経済・社会の構築、安全で安心できる暮らしの実現など新しい課題に対応した道路政策のあり方」というものの中から、『今、転換のとき～よりよい暮らし・経済・環境のために～』という政策目標も掲げていただきまして、大変濃密な議論の展開の結果、こういうものをいただきました。私たちは、これを実現するために、道路行政システム等の改革等について、皆さんの思いを道路行政に生かしたいと考えております。また、道路行政そのものが、日本の国における公共事業の先導的な役割を果たしているだけに、今、転換のとき、公共事業そのものの先導という意味も含めまして、皆さんのお話を頭に置いて真剣に進めていきたいと思っております。

きょうは、本来ならば扇大臣がごあいさつを申し上げるところですが、閣議の後、まさにこのような問題についての検討会が、内閣で今行われておりましたので、私がかかわって受け取ることにしました。扇大臣に十分お伝えしたいと考えております。

ご承知のように予算要求も非常に近づいております。今申し上げたように大臣も、今閣僚懇談会で大変な議論を展開しております。また、我々それぞれの政党も、真剣にこの問題を取り上げておりますので、どうか、これからも注目していただくとともに、ご指導をお願いしたいと思います。

答申をいただいたことを改めて感謝いたしますとともに、今後とも、改めてご指導していただくことをお願いして、ごあいさついたします。ありがとうございました。

【分科会長】 副大臣、どうもありがとうございました。それでは、以上を持ちまして、社会資本整備審議会第2回道路分科会を終了いたします。ありがとうございました。

了