

日弁連人権擁護大会プレシンポジウム

「くるま社会を考える」

～「道路整備中期計画書」は、住み続けたいまちづくりの未来を示せるか～
に関する報告書

2007年12月

2007年12月12日

日弁連人権擁護大会プレシンポジウム

「くるま社会を考える」

～「道路整備中期計画書」は、住み続けたいまちづくりの未来を示せるか～
に関する報告書

開催日時：2007年10月15日（月）午後6時30分～8時30分

主催：日本弁護士連合会、東京弁護士会、第一東京弁護士会、第二東京弁護士会

会場：弁護士会館 10階 1003号室（東京都千代田区霞が関1丁目1番3号）

パネリスト：太田勝敏氏（東洋大学大学院国際地域学研究課教授・東京大学名誉教授）

福井健策氏（第二東京弁護士会 公害対策・環境保全委員会委員）

上岡直見氏（環境自治体会議政策研究所主任研究員）

総合司会：遠藤幸子氏（第一東京弁護士会 環境保全対策委員会委員）

パネル司会：石黒徹氏（第二東京弁護士会 公害対策・環境保全委員会委員）

シンポジウム内容：別紙の通り

（シンポジウム概要）

深刻さを増す地球温暖化問題、過去20年間で実に倍増した交通事故、中心市街地の空洞化とコミュニティ危機、公共交通機関の衰退による高齢者や障害者の移動の困難、緑地・水辺空間の喪失。現代の都市が直面している問題を考えるとき「くるま社会」＝モータリゼーションの問題を避けては通れない。

現在、国交省は、政府・与党の「道路特定財源の見直しに関する基本指針」に基づき、今後のわが国の道路整備の姿を示す「道路整備中期計画」の作成を進めている。

一方、環境省は、2007年3月発表の、「地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会報告書」の中で、道路整備が都市機能を拡散させる原因となっていることや、さらなる自動車交通の誘発を呼んでいると、これまでの道路整備について、方向転換の必要性を指摘している。

また、LRTなどの公共交通の整備や、自転車道の整備など、自動車以外の

交通手段の充実を求める市民の声も高まっている。

従来型のくるま社会を維持するか、あるいは、住み続けたいまちづくりのビジョンを力づよく示すことができるのか。この道路整備中期計画が、私たちの社会のゆくえに重大な影響を与えることは明らかである。

本シンポジウムでは、各界を代表する論者を招き、現在の議論の問題点と、目指すべき方向性について徹底討論する。

報告書作成・問合せ先：第二東京弁護士会 公害対策・環境保全委員会
担当 同会人権課 03-3581-2257 <http://niben.jp/>

(別紙)

(総合司会・遠藤) まず皆さんの配付資料を確認させていただきたいと思います。冊子になっている日弁連人権擁護大会プレシンポジウム「くるま社会を考える」という冊子1つ【資料1】と、あと1枚ものの紙「これからの道路整備」と書いた紙【資料2】がお手元に行っていると思いますが、足りない方いらっしゃいませんか。それから、この冊子の方なんです、一番最後のページにですね、質問書というのが書いてございまして、御質問を紙に書いていただくということを考えておりましたのですが、これについてはちょっと訂正させていただきまして、皆さんに口頭で御質問をいただきたいと思っております。この紙は、御意見などありましたらお書きいただいて、お出しただければと思います。

それからその前のページのアンケートというところに、ぜひ、いろいろアンケートをお答えいただいて、お帰りにはここを外して、受付の方に置いて行っていただきたいと思えます。御協力のほどよろしく願いいたします。

では、まず日弁連副会長の氏家から皆様に御挨拶をさせていただきます。

(氏家) 皆さんこんばんは。日本弁護士連合会副会長をしております氏家和男でございます。

本日のシンポジウムは日弁連と東京三会の共催ということになっております。私は日弁連で公害対策・環境保全の委員会を担当している関係で最初に御挨拶を申し上げさせていただきます。

まず皆さまには、この夕方のような時間帯にあるにもかかわらず、このテーマに御感心をお持ちいただきまして、お集まりをいただきましたことについて、まずもって御礼を申し上げます。ありがとうございます。

さて、地球温暖化の問題、日を追うごとに深刻さを増しているように思います。毎日の新聞あるいはテレビで、この問題が取り上げられない日はないというふうに言ってもよいのではないかとこのように思います。先週はご案内のとおり、地球温暖化防止のための基盤をつくったということで、国連のIPCCとそれからアメリカの前副大統領、ゴア氏に対して、ノーベル平和賞が受賞されるということが決定されているようでございます。地球温暖化の問題が人類の平和にとって欠かせないものであるというようなメッセージであろうかと思いますが、それだけ地球温暖化の問題が、憂慮すべき段階に至っていると、こういうことではないかというふうに思います。

地球温暖化の問題は、大気中におけるCO2などの温室効果ガスなどの増加が原因とされているわけでありましてけれども、その発生に大きく寄与しているのが車であり、車社会の現実であろうかと思えます。

本日はその国土交通省が今、策定をしている道路整備中期計画ですか、これに焦点を当て、これまでのような「くるま社会」を維持するのがあるいはこれに代わる新しいまちづくりのビジョンを示せるのかということに焦点を当てて企画したシンポジウムであるということでございます。

この問題は日弁連も、実は11月1日・2日にかけてシンポジウムとそれから大会を予定しているわけでございますが、そのシンポジウムの中で、持続可能な都市を目指してということで、都市市政の問題を取り上げるようになっておりますか、この本日のプレシ

ンポジウムはその企画につながるプレシンポジウムということでございます。

本日はこの問題に当たりまして、専門家の3人の先生方に御登場いただいて、多角的な方面からこの問題を議論していただきまして、あるべき姿、これからどうあるべきかということについての貴重な御示唆をいただけるものと期待をいたしておるところでございます。

どうか最後まで御参加をいただきまして、実り多きシンポジウムにしていただき、そしてまた来るべき人権大会の成功への弾みにしていただきますことを御祈念申し上げます。御挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

(遠藤) ありがとうございます。きょうは非常に道路にお詳しい先生方にお集まりいただきました。このあとは石黒会員に司会を任せて、中身の深いシンポジウムにしたいと思います。ではよろしく申し上げます。

(パネル司会・石黒) 司会の石黒でございます。パネルディスカッションに入ります前に、本日、実は式次第といたしましては、最初に国土交通省の道路局の御担当の方においていただき、基調報告、この道路整備中期計画についての御報告をいただき、それを受けて、このパネルディスカッションに入りたいというふうに企画しておりましたが、残念ながら、国会の方の関係で、きょう御出席いただけないということになりまして、パネルディスカッションから始めさせていただくということに相成りました。

国会では前首相が、所信表明演説のあと代表質問の前に突然内閣を放り出すという不思議なことが起きたわけですか、今回、また国会絡みでということで、私なんかちょっと個人的には、やや不思議な感じが残っておりますが、国土交通省の御担当の方の経緯につきまして、パネルが始まる前に、福井さんから経緯を簡単に御説明いただきたいと思っております。

(福井) 委員の福井でございます。それでは、私の方から簡単に経緯を説明させていただきますと思います。

当然ながらこのような道路整備の計画についてのシンポジウムを行なう以上は、実際の政策論議に議論が反映されることが望ましいわけでありまして。そのような観点、あるいは生の政策立案の過程を伺うためにも、国土交通省の担当者の方に、ぜひ基調報告をいただきたいと、依頼を当委員会から差し上げましたのが、8月10日のことでした。往々にして、直ぐにはお返事いただけないもので、約1カ月半後、9月26日の段階で、道路局企画課の担当者の方から、現在、スケジュールを調整しながら人選を進めているところであると、基本的に出席の方向の御返事をいただきました。

もっとも国会会期中ということなので、緊急事態が生じた場合には、欠席もあり得るわけであるがと、こういうお話は何っていたようではございますけれども、さらに10月5日には、出席の段取りについての確認の連絡等も入っており、出席予定ということで私どもも準備をさせていただいております。

ところで、この道路整備計画は、年内をめどに立案されることになっておりますので、かなり残りの時間わずかですが、現在、まだ中期計画の素案が公表されていないという状況です。素案が公表されるのは、どうやら10月末ごろで、それから実際の立案まで最大で2カ月の期間しか残されていないわけです【注：結局素案の公表は11月下旬となった】。そこで、中期整備計画の全容はまだわかってはおりませんが、現在までの議論に対

して、当委員会の方で問題点と考えるところを指摘すべく意見書を提出する方針となり、先日、国土交通省に御連絡をいたしました。

そして意見書案を事前資料として送付いたしましたところ、その10分後、国土交通省から、シンポジウムへの参加はできなくなりましたという御連絡をいただいたとのことです。理由は国会対応ということでした。もちろん、この時期からの急遽の不参加では現場が混乱してしまいます。そこで、最後にご参加の予定を確認してからの2日間に、何か急に国会の方で動きがあったんでしょかと、問い合わせてみたのですが、これという説明はいただいております。

この中期計画は広く国民に過程を公開しながら、透明性を確保して、国民の声を反映して立案したいということが当初から公表されている方針ですので、立案担当者にはぜひとも御参加いただきたかったという意味で、大変遺憾に思っております。

しかしながら、これから本当の中期計画の素案が公表されるタイミングにあって、本日の議論ができる限り反映されることを期待いたしております。

以上、簡単ですが、経過の御報告とさせていただきます。

(石黒) 福井さん、どうもありがとうございました。

それでは、パネルディスカッションに入りたいと思います。本日はこの横幕にございますように、車社会を考えるという大きなテーマのもとで、今、お話がございました道路整備中期計画は「住み続けたいまちづくりの未来を示せるか」という議題でパネリストの皆さんに議論をいただきます。

基調報告を担当局からいただけなくなったというふうに今、御紹介したとおりでございますので、その代わりということで、私の方からある程度、この議論のバックグラウンドについて御説明を差し上げたいと思います。

キーワードは2つございまして、1つは道路整備中期計画、2つ目がまちづくりということです。最初のキーワード、道路整備中期計画でございますが、これについては、まず道路特定財源制度というものが前提になっておりまして、そこから御説明する必要がございます。

道路特定財源制度と言いますのは、いわゆるガソリン税ですとか、石油・ガス税などの一定の特定された税金からの収入を、一般財源と区別して特定財源という一括りにいたしまして、その財源はすべて道路整備等の道路関係に使わなくてはならないという特例的な制度であります。使わなくてはならないというのは、文字通りほかに使ってはいけないという趣旨です。これが導入されましたのは、昭和28年、戦後復興のころで、経済復興期にその経済成長を力強く支えなくてはならない。そのためには、道路網を整備しなくてはならない、そのためには安定的な財源を確保したいと、こういう趣旨で田中角栄さんほかの議員立法でつくった制度であります。

特定財源のもとになっている税金は、自動車利用者が自動車を保有したり、あるいは自動車を運転して、燃料を使ったりということに対応して発生いたします。つまり道路の利益、道路整備の利益を受ける自動車利用者、道路整備に必要な財源をガソリン税その他の形で払ってもらうという受益者負担に基づく、合理的な制度であるというふうな説明、主張がなされてきております。

しかしながら、他方で税収というのは、本来はみんな一般財源という1つのプールに入

れまして、その中で何に使うのが最も国民のためになるのか、福祉に使うのか産業振興に使うのか、インド洋の給油活動に使うのか、年金に使うのかといった、国民にとって必要なさまざまな行政課題の中から、その時々に必要な、もっとも重要なものに最適な配分をしていくというのが原則になっております。

道路整備がその時点において、非常に重要であれば、何も特定財源として囲い込まなくても一般財源から配分すればよいのではないかと、あるいはそれだけの重要性がなくなれば、他の重要課題に配分するのが最適、合理的ではないかというような議論もあるところというふうに理解しております。

道路特定財源制度は、今、申し上げましたように、道路整備関係だけに使わなくてはいけないという法律の命令とセットになっているところから、税金の最適配分の原則に反する硬直的な制度であるという批判とか、これは戦後復興期に大変、大きな貢献をしたけれども、既に使命を終えたのではないかと、いろいろな議論が出てきておりました。そして平成19年度には、見通しといたしまして、この特定財源の税収が歳出を大幅に上回るのではないかと見通しが出てきました。しかし余ってしまう、余ってしまうだけでも、道路関係にしか使ってはいけないということで、どうも都合が悪いというような話もあって、小泉内閣時代でございますが、平成17年の12月、政府与党基本方針において、特定財源制度は一般財源化を図るという基本方針が出たところであります。

この方針は、1年後、小泉内閣を安倍内閣が引き継いだわけですが、基本的に一般財源化を前提とした特定財源の見直しをするという基本的なところを引き継いで、去年の12月の閣議決定に至っております。

ただちょっと私なんかの方では、理解がうまくできないところもございまして、特定財源の見直しに当たっては、その道路歳出予算を上回る税収、つまり道路に使う金額の余りが出たら一般財源とするというような、そういう表現になっておりまして、必ずしもその意味合いはよくわからないなという感じを持っておりますが、いずれにいたしましても、そういう見直しをしていく中で、ではどうするんだというところで、真に必要な道路整備は、計画的に進めることとし、平成19年中、本年中ですね、この12月、あと3カ月ですが、19年中に今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成するという閣議決定で言っております。

真に必要な道路整備は、計画的に進める、その具体的な道路整備の姿を示した中期計画を今年中につくるということでございます。やっとそのきょうの最初のキーワードである中期計画がここで出てくるわけでございますけれども、この閣議決定の「19年中に中期計画を作成する」という方針に基づいて、現在、国土交通省がこの中期計画の策定作業を進めていらっしゃいます。

本年の8月24日には、中期計画の「骨子案」というものが国土交通省から発表されております。今の構想では中期計画は、今後約10年間の道路整備に関する計画ということになるようです。これまでは、大体5年ごとに計画を策定するというのをずっと続けてきたところでございますけれども、今回は中期的な計画、約10年というようなお考えで進めておられるようです。

この10月中には、中期計画の「素案」というのが、発表されるという見込になっておりまして、さらに今年中に最終的な中期計画が作成されると、こういう流れというふう

に理解しております。

こういう形で、特定財源制度というのをどうするかということの中から、特定財源は一般財源化しましょうと、しかし真に必要な道路は引き続き、ちゃんとした計画のもとで進めていきましょう、整備を進めていきましょうと、こういう流れで道路整備中期計画が出てきておるといふことでございます。

先般の福田総理の就任時の記者会見を聞いておられますと、特定財源制度の一般財源化について、何か微妙な、ちょっとその軌道修正と聞こえなくもないような発言をしておられるのかなという感じをもちました。そちらはそちらでちょっと何となくという中で、整備計画はどんどん粛々と進んでいると、こんなような印象をもちます。

他方で、今、市民生活の基盤となる「まち」、生活の基盤となる地元社会、この「まち」の崩壊あるいは空洞化のということが言われております。コミュニティの喪失というような言い方もされております。市民が住みやすい、住み続けたいと思うような「まち」をどうやって再構築するのか、この「まち」づくりというものが重要な社会的テーマとして議論されているところです。

「まち」というものを考えるときには、「まち」の中を走っている道路、その道路を走る車、あるいは「まち」と「まち」をつなぐ道路、そこを走る車、このあり方抜きにまちづくりの議論はできないというふうに思います。この「まち」づくりというのが、本日の2つ目のキーワードであります。10年のスパンの道路整備中期計画ですので、今後10年間の道路の枠組みがこれによって、固定されるということは当然かと思えますけれども、決してそれだけにはとどまりません。道路というのは一度つくったら10年でなくなるわけではありません。その影響は重大なだけでなく、長期に及ぶということでもあります。それだけ大事なものが、今、重要なテーマとなっている、住み続けたい「まち」づくりとの関係で、きちんとした配慮を払いつつ策定されるのかどうかによって、市民生活には大きな違いを生むのではないかというふうに思っております。

将来の国民、我々の子供、孫たちの生活あるいは社会全体に対してこの中期道路整備計画というのは重大な影響を及ぼすものだと思います。本日はこの第2のキーワードである「まち」づくりという切り口から、この道路整備中期計画、あるいはその基礎にあるべき道路政策、交通政策の評価をあぶり出せればというふうに思っております。

では、パネルディスカッションに入ってまいりたいと思います。まず冒頭に、きょう、お三方のパネリストにおいでいただいておりますが、お一人ずつに自己紹介を兼ねまして、この問題についての基本的なお考えをお伺いしていくようにしたいと思います。

初めに、太田さんをお願いしたいと思いますけれども、今この中期計画ということですね、今後10年間にどんな道路を整備するのかと、当然その前提としてしっかりとした政策があってこそ初めて、ちゃんとした計画がつかれるのではないかなというふうに思うわけですが、道路政策、あるいは道路を含む交通全体の政策、あるいは交通政策がまた他のさまざまな福祉、環境、まちづくりといったような、あるいは少子高齢化対策といったようなさまざまな政策との間でどういう関係をもって進められていくべきなのか。あるいは最近のESTというような考え方もあるようですが、そのあたりの今後の道路政策はどうあるべきかというあたりを、もしできましたら、それに関しての太田先生のお考えを交えつつ、自己紹介を15分程度でお願いできれば幸いです。よろしくお願

いたします。

(太田) 東洋大学の太田でございます。

私の専門は都市交通計画ということで、交通計画、ちょっと馴染みにくい言葉かも知れませんが、道路あるいは公共交通、徒歩、自転車そういったさまざまな交通手段、交通には人の動きと、ものの動きがあるわけですが、都市ということを中心に、どういうふうに組み合わせていくかと、それが大きな私の研究テーマということになってございます。

きょうはお招きいただきまして、少し道路整備、しかも国の中期計画ということで、意見をということだったんですが、どうも中期計画自体がはっきりしていないという段階ですね、非常に意見を申し上げにくいんですが、私としては交通政策の中で、これからどうするどう考えていったらいいのか、基本的なものをもう一度おさらいして、その中からこれからの道路整備にこういうことが課題になるんじゃないか、こういうふうに進めるべきではないかということを中心にお話したいと思います。

1枚のメモ【資料2】をあとから配りましたけれども、その中で、一応考えつくことを並べてみたという段階なので、ロジカルでないところがあるかも知れませんが、私の問題意識ということでお聞きいただければというふうに思います。

そこに道路整備の現状、それからこれからの交通、それから道路整備計画のあり方ということで、この3番あたりが中期計画の中で進めるとすれば、やっぱりこういうことを議論してほしいという形で書いてございます。

現状につきましては、これは繰り返すことはないと思いますが、交通渋滞の問題とか、交通事故、交通公害ということで、やはり20世紀の都市における、あるいは都市ということに限らずでいいんですが、陸上交通の問題ですね、それにつきまして、自動車をもたらすその利便性ということでは皆さん評価して、普及してきているわけですが、そのネガティブ、マイナスの側面ですね、この大きさに改めて気づいてそれに対応を図り始めた、だけれども解決がつかないまま21世紀を迎えている。

それで日本はそういう状況ですが、今、中国の自動車、モータリゼーションとかあるいはベトナムのオートバイを通したモータリゼーションというようなグローバルな視点で大変な自動車利用の増大が起こっている。それにとまなう課題が国内で済めばいいんですが、先ほどちょっと御紹介ありましたように、地球温暖化の問題というような、世界レベルあるいは人類というような視点で議論せざるを得ない、そういう課題が一方で生まれてきているということですね。

それから、ローカルな問題をとってみましても、公共交通がどんどん衰退をしていくと、それに伴うアクセス格差と書いておきましたが、高齢者の問題、皆さん、元気で車運転できるからいいと思っても、これは間違いですよね。もうちょっとして80になったら、90になったら長生きしますからね、そこできちんと生活していくためには、あるところでやはり車の運転というのは、非常に危険なものになるわけですね。そのときに、代替するような交通手段があるんだろうかという議論ですね。そういったアクセス格差がそのまま社会参加の格差になるということで、これが健康問題にもなりますし、若い人でもそういうアクセス手段がなければ、やはりワーキングプア的な話になってくるわけですね。

それまでに代替交通手段がないという状況がさまざまなアクセスの格差を通して、社

会全体のいろいろな問題を生んでいるということが1つ大きい、新たな課題といってもいいかと思います。

それから都市のスプロールと中心市街地衰退の問題ですね、これはまちづくりの展開非常に重要な点でして、私どもの先輩たちが営々と築いてきたローカルな文化的な価値、あるいはそこに社会資本ストック、これは集中しているわけですね。それが無駄になってくる、そして新しい、いい社会的なストックが郊外にできてきてればいいんですが、実はいろいろなショッピングセンターその他のつくり方、あるいはその場所というのは、数年間もうかれればいいやという、“焼き畑商業”と言ってしかられたことがあるんですが、本当の焼き畑農業はきちんと10年、20年という単位でその土地の、エコロジカルなバランスをもって戻ってきて、もう一度やるんですよと、そういうかたちだったらいいんですが、打ち捨てられた負けたショッピングセンターといいますかね、それがまた荒廃地をつくり出し、そのまま放置されてたら中心商業地の中の伝統的な地域のデパートがつぶれたままといった状況があります。それが大きな廃墟となりながら、いろいろな犯罪の問題とかですね、また新しい問題を引き起こしている。これはやっぱりおかしいんじゃないか。まちづくりという点からは、皆さんが集まる、そういう価値のある場所、それをきちんと守っていくと、それは非常に大きな問題で、こういった問題も実はモータリゼーションともなって発生した。それが十分都市計画の方で考えてこなかったと、あるいはみんなが考えてこなかったということだと思いますが、そういう問題が非常に顕著になってきているということですね。それが温暖化ということでもさらに新しい問題が起きている。

いずれにしても、これだけ自動車が発達してきますと、いろいろな問題が広域化する、あるいは長期的な問題になってくる、あるいはそのもたらす課題が交通の中、自動車利用者だけに止まらず、そのほかに生活全体に広がってくるということですね。それだけ皆さん車使うようになったということなんですが、交通問題から社会問題へと書きましたのは、そういう意味です。

それから、今後ですが、これからそれじゃだまっていて、人口が減っていけば自然に解決してしまうのかという問題ですね、どうもそうでもないらしい。少子高齢化ということでは、そういうアクセス格差によりさまざまな社会参加の機会が失われるということで、特に高齢化との関係問題が大きい。また、いろいろな今、おもしろい統計が出てくるんですが、自動車ばかり使っていると、やっぱり健康上、運転している時間が長いと、公共機関や徒歩、自転車利用者と比べて運動する時間が減るということもありまして、肥満度が上がってくるというようなデータが出てきていまして、ヨーロッパ・アメリカでは、例のメタボリックシンドロームという形で、その運動しないということを通して、やはり健康上の問題を生みやすいことが指摘されています。それが実は、今度は介護費用とかですね、そちらの方の増大ということにつながってきているんじゃないか。これはヨーロッパではかなり重要な問題として、やはり車以外の交通手段を考えるひとつのきっかけにもなってきているということですね。そんなこともひとつございます。

それからグローバル化と書いておきました。これはやはり国際的な競争が始まるというのは、やはり経済競争力をきちんとつけていくと、これは非常に重要な点ですね。それはいろいろなインプリケーションといいますか関連性をもって、都市交通あるいは交通の問題にもかかわってくる。

それからIT社会で、新しい情報技術を使った新しい社会ができつつあります。これはある意味では、交通を減らしてくれるかも知れない、通信で済むかも知れませんが、私ども通常の考え方ではIT社会でやはりもっと質のいい交通が求められる。対面のコミュニケーションもありますが、やはりその臨場感といいいますか、その場にいる、その場で体験するということはますます重要になってくるということで、その代わりにくだらない交通は減らしていくということですね。トータルとして、やはり交通はふえていくのではないかというのが、私なんかそう考えています。そういう技術革新という大きな背景があって、それがあつた種の交通に対しても、当然いろいろな影響、より多く動くとか、情報がありますからね、そういう問題になってくるということです。

ただそれは、新たな課題とともに、新たな可能性をも同時に持っている。だからそういう技術をどう使うかということですね、そういう形で見ると必要があるんじゃないか。そこに特に、技術としてITSとFCVという書きましたが、インテリジェンス・トランスポートシステムですかね、高度道路交通システムという意図的な誤訳であります。インテリジェントの交通ですから、情報を使って交通全体を良くしようと、別に道路を良くしようということではないんですね、もとの意味はですね。ですから人も交通も、公共交通も飛行機も船も、何でもいいんですが、そういう交通の仕組みをもう少し、インテリジェント、スマートにしていこうということですから、課題はそれをどう使うかという議論ですね。

それからFCV燃料電池車というようなことちょっと上げておきましたが、これは現在の環境問題がもしこういった技術革新が早く進めば、いろいろな意味で、問題が非常に解きやすくなるということです。ただ現状では燃料電池車等は20年30年40年50年で少し普及するかというような、かなりやっぱり現実的な普及ということで、かなり時間がかかりそうだという状況ですから、その間どうするかといった問題があるということです。

ちょっと長過ぎましたね、少し急ぎますが、これ多分、交通ということで、やはりもうグローバルスタンダードとしての考え方は、持続可能性というようなことを、皆さん視野にして、世界的には議論している。もともと持続可能な開発ということがきたんですが、交通の面でいきましたも、持続可能な交通ということは、環境上問題のない交通ということですね。それからもう一つ、経済的にも持続可能な交通ということは、経済性ということになりますと、効率性ということで、公共交通にしても、何にしても、必要なサービスであっても、当然、できるだけ効率的にしなきゃいけないという議論ですね。

それから、社会的な持続可能性、これは先ほど言いました、社会格差を拡大するようなことがあると大変だということで、この辺が実はシビルミニマムとしての交通サービスをすべての人に確保するという交通権の話につながる話です。これが侵されることによって、都市の暴動が起こるとかですね、社会的に不安定になるということは、アメリカの例のロサンゼルスでの下町での都市暴動の話、あるいは日本でも明治時代にちょっと東京で路面電車の値上げのときに、暴動が起こったというようなことがございます。

今でも実は、最近燃料の価格が上がったということで、交通機関が高くなったということで、途上国の一部では、暴動が起こっているわけですね。ということは、交通はそれだけ日常に必要なサービスを提供していますから、そのサービスが非常に値上がりすると

か、そういうことがあると、すべての市民に対して影響を及ぼすということですね。その辺がですから十分考えていかなきゃいけないということです。

そうなりますと、将来これからの交通は少なくとも持続可能性というのは、新しい制約条件としてですね、環境性をちゃんと考えます、経済的な効率性を考えます、社会的な公平性、先ほど言ったモビリティ格差がないようにしましょう、こういったことは制約条件なんですね。それを克服した上で、どんな社会をつくりたいんですかと、それによって目標は決まってくるということで、これはそれぞれの都市の問題であれば、その住んでいる方たちが、決めるべき話なわけですね。

ですから、そういった議論をきちんとした上で、それを支えるためにどういう交通が必要なんだろうという議論をするのが計画論からいけばそういう形になるということです。

それから、道路整備のあり方ということで幾つか気がついたことを上げておきましたが、目標の達成ということで、今、言った持続可能性とかそういうことを考えて、皆さんじゃどういうまちをつくりたいんですかと、その中で、物理的な都市計画でのまちづくりと、それを支える交通がどういふふうに一体化していったらいいんだろうかと、そういう議論しなきゃいけないということです。

それから、そういう場合にはやっぱり環境政策、社会政策とも一体的に考えなきゃいけない、社会政策、ちょっと唐突のように思いますが、先ほどモビリティ格差が生むさまざまな問題ということを考えますと、そういった視点も視野に入れて議論しなきゃいけない。別々にセクター別というか、交通は交通だけで考えればいいよという時代は終わつつあるということです。

それから、長期的視点ということでは、特に温暖化はもう2050年というような議論をしていますから、そこで60%、80%CO2を減らすということで石油系燃料の使い方について大幅な見直しが必要ということです。ということは、車と道路をつくる場合にもその辺のことを考えた上で、この10年を考えなきゃいけないということです。

それから、道路整備の内容自身がやはり新設からむしろ活用、それをどういふふうにもうまく使うか、ストックをどう使うかという時代に移っていますから、それに合わせた形での整備案、提案になっているということです。

それからその場合のやはりポイントとして、非常に気になっているのは、道路機能に応じて、幹線道路と生活道路と大きく、2つあって、幹線道路はある場所と場所をつなぐということで、それがある程度できつつあるんじゃないかという議論と、だけれども生活の身の回りの道路ですね、交通事故を見てください。そこで通学路でちゃんと通学路を歩いている子供たちが事故になってしまうということは、物理的にも交通規制も非常におかしい。速度規制もおかしいということもございますし、やはり総合的に道路を機能別にきちんと分ける、あるいは速度を落とさせる形で生活道路をきちんとつくらなきゃいかんわけですね。これは実は膨大な事業量です。まじめにやろうとすればですね。

それから、都市計画道路ということを考えていただくと、どちらかといいますと、生活幹線を都市計画決定しているわけですがけれども、防災上のような補助幹線的なものもたくさん入っています。こういうものをきちんとしないと、やはり大変な問題を抱えたまま行ってしまうということです。これはですから、まちづくりと一体的にやらざるを得ない

という面があります。

それから、計画プロセスを整備する。ちょっと書いておきましたが、これは参加の問題ですね。地方分権ということで、やはり意思決定プロセスの中に特に生活道路の問題というのは、量的にすぐ図れるような話じゃありませんから、住んでいる方の意見なりを入れる仕組みが必要です。それから特にこれは交通警察と道路整備が一体的にやらないと、せっかく道路はつくったけれども、その使い方についてうまくいかないとかですね、この辺が実は今、分断されておりまして、そういったものを一体的に考える、意思決定のプロセス、あるいは仕組みが必要だということですね。それは、ちょっと下に書いてあります、交通マスタープランとその実施機関というのは決定的にない。これはヨーロッパ、アメリカでは、この辺についてさまざまな工夫をしていますということですね。

最近の新しい法律で、地域公共交通活性化再生法ですかね、その中で協議会というのをつくらうということで、一応、建設関係も入るということになってはいますが、道路整備そのものは入っていないということなので、私はやはりこの辺にむしろ公共交通というを外しても、交通、まちづくり的なそういう形で、この機能を広げて、警察それから旧運輸省関係、それから旧建設が入った形で、できるだけ下へ下ろすという種類のことが考えないといけないことかなというふうに思っております。

それにしても財源の問題がございませぬ。だからそういう地方にまで財源が下ろせるような意思決定するとき、それを実施する仕組みの中に財源が入ってくるということになりますと、やはり地方での交通整備の財源というものを別途、確保すべきです。フランスの例が、事業所交通税というようなことでやって、それをベースに皆さんごらんになっているライトレール、ストラスプールで新しいのをつくったとかですね、ああいうそういうものをベースにしているわけですね。それから公共交通に対する支援、道路をつくるのがいいのか、公共交通を支援するのがいいのか、それから地方が自分たち持っている財源の中で決められるという仕組みなんです。

日本では交通全体を見る担当箇所がありません。要するに交通事業は今まで民間にやらせているということで、大都市以外は特別なセクションを持っていないという状態です。自転車の問題とかですね、新しい問題が出たときに、それぞれ場当たりの対応のセクションをつくっていて、交通全体、特に自動車交通政策課なんていうのはない。ですからそういった仕組みも合わせてやっていかないと、中長期、特に、CO2の問題なんか考えますと行き詰まってしまうんじゃないかということです。

あと、いろいろな財源では新しい、原因者負担そういうことをきちんとした上で、受益に応じた負担ということになりますから、現在のドライバーからの受益者負担ということできてはいますが、十分まだ負担していない部分が、非常に大きくあるんじゃないかと、費用対効果、どこからお金を持ってきてどう使うかというベースですね、少なくとも、そういう社会的な外部コスト、十分負担していないということははっきりしていますので、この部分を負担していただきたいということがあると思います。

問題はそれを幾らかと算定するのは科学的には非常に難しいのが現状なんですね。だけれどもそれは大雑把でもいいから、やはりそういった費用を入れていかなきゃいけない。ひとつにはCO2については、炭素税という議論になるでしょうし、そして今度それを算定して適用する技術が少しずつ、技術というのは、物理的にどの車がどこを走って、どれだ

け迷惑になっているかということに関連したITSの技術ですね、これは今進んでいますからそういうものを活用する可能性が十分あるということです。

一応、すみません、ちょっと時間がオーバーして申しわけございません。

(石黒) 太田先生、ありがとうございました。今、最後のところで、社会的外部コストという概念に言及されましたが、これは受益者ないし原因者が負担していないコストって、そういう理解でよろしゅうございますか。

(太田) そうですね、現在のそうですね、市場メカニズムと申しますか、支払と受益との関係の中で、負担しないものがあるということですね。

(石黒) ありがとうございました。それでは、次に、上岡先生に自己紹介を兼ねて、基本的なお考えを頂戴いたしたいと思います。

この中期道路整備計画は、「真に必要な道路」というものを、計画的に進めましょうということでございます。真に必要なということですから、必要性が余り高くないもの、不用品のもの、あるいは止めた方がいいものを、引き剥がして残ったものが真に必要な道路ということになるかと思いますが、具体的にそれはどうやって判断すればいいのかというのが問題になるかと思いますが、このあたりについて、モビリティとか、あるいは車の社会的コストというあたりについて、もしよろしければ触れつつ、基本的な上岡先生のお考えと自己紹介をいただければというふうに存じます。お願いいたします。

(上岡) 皆さんこんにちは、上岡です。

私の仕事は、環境自治体会議というところで、自治体の単位の環境政策の調査、研究、お手伝いをしております。それから私は必ずしも、道路政策や、道路の専門家というわけではありませんで、道路の専門家はほかにたくさんいらっしゃいますが、市民側の視点からですね、道路についていろいろ研究しているという方は少ないのでしょうか、私の方にいろいろ御依頼があるということだと思えます。

それで、今のお話ですね、いろいろな問題があるんですが、まず真に必要な道路ということで、これはそのとおりなんですけれども、では、それは一体だれがどうやって決めているのか、決めるのかということが次の議論になるはずであります。

それは結局政策ということになると思いますが、一般に政策の3要素と言われていて、人と制度と金だということに言われているわけです。人というのは、主体ですね、その政策を決める主体がだれになっているのかということ、それから2番目は、制度、これは法律であったり条例であったりということです。当然、この税金を、特定にしる一般にしる税金を配分するわけですから、それは制度に基づいて配分しなきゃいけないわけです。その担当者が自分の裁量で勝手に配分してはいけない、その制度の問題、それからその金自体をどこから出してくるのかと、そういう問題があると思います。つまりところはですね、政策というのは、この金の動きをどうやってだれが決めて、どうやって管理しているんだということに、帰着するではないかというふうに思います。その観点で、これも話し出すときりがありませんが、ちょっと一応ですね、とりあえず時間の範囲内で、可能なところをお話したいと思えます。

その前に、大前提ですが、そもそも先ほど太田先生もおっしゃったことと同じことなんです、別の見方で言うんですけどね、レジュメ【資料1】の1ページ目ですけれども、1番にありますけれども、道路という物体が必要なのではなくて、最終的な必要なものでは

すね、モビリティだということだと思います。自分が行きたいところに行けるということです。

先ほど太田先生もですね、その使い方を考える時代に移ってきたとおっしゃいましたが、まさにそのとおりだと思います。それが大前提ですが、その先ほどの真に必要な道路というの、それはいいんですけども、じゃそれをだれがどうやって評価して決めているのかという問題になります。これがところですね、ちょっと現状批判的に言いますと、ある研究者の研究を引用いたしますと、そこにあるとおり、道路特定財源がどの地域にどの程度支給されているか、そして何を基準にして配分されているかわかっていないということなんですね。これが現状で、道路特定財源のそもそもの創設の意義というのはあったと思うんですけども、その後長年の間にですね、手続が独り歩きしているというかですね、だれもよくわかっていない、集団的な無責任体制みたいになっているというのがどうも実態ではないかと思います。

そして、道路特定財源ですが、よく新聞等でですね、道路特定財源、3兆6,000億と言いますが、これはですね、正確にいうと国の特定財源の国費分だけのことで、道路に関わるお金のバランスというのはですね、もっと大きなものがありまして、それがレジメ【資料1】の1ページの図1です。これはものすごく大きなお金になっておりますが、何を入れているかということですね、実は高速道路の有料道路事業の債務返済費、これが道路関係のお金の中で一番大きいものなんですね。4兆7,000億円、これ借金を返しているお金です。しかし有料道路事業の料金収入というのは、2兆3,000億ないし、4,000億程度しかありません。当然、これでは足りないので、残りは借金で借金を返しているということであるということです。

まずですね、特定財源をどうするかという話以前にですね、これどうするのかという、ちょっと全体の大枠も考えなければいけないのではないだろうかというふうに思います。

それで御存じのとおりですね、昨年、道路関係4公団が民営化された途端にですね、道路、どうも採算性の話がどこかへ消えてしまったんですが、民営化したからといって借金が消えるわけではないので、それはどうなっちゃったんだという話なんですが、それは【資料1】2ページ目をちょっとごらんいただきたいと思います。これちょっと常識で考えていただきたいんですが、収入2兆3,000億に対してですね、毎年、借金を4兆7,000億返しております。それで、債務返済機構の計画によりますと、2052年までにですね、完済するとしておりますけれども、これどうでしょうか、ちょっと実現性としては、不明な点があるんじゃないかと思います。

この図の2番なんですが、これは民営化後の高速道路事業の仕組みということでは、大きく言いますと、道路会社と債務返済機構という2つの枠に分かれました。しかしですね、その2つを合わせた状態でですね、点線の枠で見ますと、これまでと結局変わっていないということです。ちょっとそういう点も問題があります。

それから、高速道路はですね、ともかく一般道というのをですね、財源、お金の流れというのは、非常に複雑怪奇です。言葉の印象と違いましてですね、地方道でも国庫補助が、ありますし、国道でも地方負担があると、非常に入り組んでおります。しかも、もう一つ注意すべきことはですね、道路の借金と申しますと、高速道路のことがとかく注目されますけれども、実は一般道でも債務が発生しています。これは地方公共団体の債務にな

ります。それは道路整備の際に、地方債を発行しているからです。ですから、一見、一般道というのは、借金と関係ないように思われますけれども、実はそれは自治体の債務として残っているということになります。

それから、この名前にあるとおりですね、道路整備中期計画ということですよ。計画ということはですね、すなわち将来に対して立てるものであるわけですよ。だから何らかの方法でですね、将来のことを予測しなければいけないわけですよ。将来のことですから、だれがどのような方法を用いたとしても、絶対これは当たるということはないのであって、非常難しい問題であることは確かなんです。ただ、今、現状どうかというと、1つの例ですが、図4というのですね、【資料1】3ページをごらんいただきたいんですけども、これは外環道のつい最近開通しました埼玉区間というところですけども、これの予測と実績がどのように当たっているかというか、当たらないというかですね、そういう図なんですけれども、前面の白い棒が2000年の時点で予測されていた、これはアセスメントの交通量のベースなんですけれども、それに対して、その後ろ側の黒い棒、これが実績ということで、当たっているところもありますよ、概ね予測よりも大きな交通量が実際には出現しているということですよ。極端なところは2倍強になっております。

基本的に交通量の予測というのは、交通量を予測する。それに伴って、平均走行速度等を予測するんですけども、これが費用便益分析とか環境影響評価の基本となる数字になるんですけども、その予測というのは、非常に難しいことであるということですよ。

以前からよく指摘されておりますのは、誘発交通という問題があります。つまり経験的によく言われてきましたけれども、道路を整備するとですね、その瞬間は渋滞が解消されて、よくなるんですけども、またさらにそのことが、自動車交通量と呼び込んでいく、あるいは新しい需要が発生するということはあるのではないかとということが長年指摘されておりました。

ただ誘発交通といっても、幾つか原因がありまして、それが図の5です。例えば新しい道路ができると、既存の道路から移ってくるものがあったり、あるいはその道路ができたことによって、周辺の社会経済状況が変わって新たにできてくる交通需要と、いろいろあるわけで、その辺のどれがどのくらいというのを分析して、評価する必要があるということを示しています。

それから、いわゆる道路を整備するほど、交通量がふえてしまうということを経験的に調べたものが図の6です。これは環境省のこの資料のあとの方にありますけれども、地球温暖化とまちづくりで出された資料ですけども、横軸が旅行速度、縦軸が年間1台当たり走行距離、これを各自治体、いろいろな自治体についてとってみますと、旅行速度が向上することはですね、つまり道路整備の水準が高い、道路交通のサービスレベルが高いということですよ。そうしますと、それがますます自動車の走行を誘発するというので、こういう統計的にはかなり強い相関関係が、結果として観察されたということですよ。

道路を閉鎖すればどうかというと、そういう因果関係がどうかは、これだけからは断定できませんけれども、少なくとも、過去こういう現象は観察されているということになります。

そのほか、きりがいいんですけど、1巡目の問題提起ということで、このようなことを提案させていただきました。

要するにもう一回まとめますとですね、政策というのはやっぱりお金の流れにやっぱり帰着するだろうと、お金の流れをだれがどういう基準で決めて管理しているんだろうかということについて、現状ではこれが全然わかっていない不透明であるということです。だれがどういう基準で決めてあるかさっぱりわからないということなので、この辺から議論していかないと、その中期計画だといっても、これは評価以前の問題なんではないかと、厳しくいえばそういうことであろうというふうに思うわけでありませう。

(石黒) 上岡先生どうもありがとうございました。

最後にまとめていただきました、お金をどういうふうにするのかというところがキーになる、政策の3要素、人・制度・金というお話でしたが、これ道路に関して言いますと、道路特定財源制度だからわからなくなっているのか。その特定財源ということは別にそもそもわからないということなのかそのあたりはいかがなんでしょうか。

(上岡) むしろ特定財源は話が簡単で、自動車関係の諸税を道路に使うということで、これは国全体のバランスとしてはそれである意味では、特定財源は極めて明解なんです、それを、例えば効果の最も高い、優先度の高いところから順番に配分するとかですね、一番、社会的費用のマイナスのおおきいところを解消するために、優先度をつけて配分するとかいう話になると、どうもそういうことはさっぱり行なわれていなくて、だれがどうやって優先度を決めて配分しているのかということについての透明でないということは、これはちょっと特定財源だから一般だからという問題ではなくて、別の問題じゃないかと思ひます。

(石黒) なるほど、一般財源とは区別されているという意味でははっきりしているけれども、実際にじゃどうやって決めてあるか、優先度をどういうふうにしているか、「真に必要」というのをどうやって判断しているかがよくわからないというお話でよろしいでしょうか。わかりました。

あと一つ、ちょっと御説明ありました、図の中でですね、この【資料1】3ページの図4ですけれども、これは予測2000年、実績1999年と書いてありますが、これは1900年代の初めの方に2000年を予測したところを1年前の1999年でもうこんなになっちゃっている、そういう見方でよろしいですか。

(上岡) ああそうです、予測(2000)というのは、これよりも何年前かな、事業時点ですから、7、8年ぐらい前に2000年にこうなるであろうということを目測した数字というです。本当は2000年のデータがあるといいんですが、その近傍ということで、99年というのはちょうど道路交通センサスがあった年なので、統計があるということです。

(石黒) しかも1年前にこんなに超えちゃっているって、そういうことですね。

(上岡) そう言ってもいいと思ひます。

(石黒) わかりました。どうもありがとうございました。

それでは、次に、福井さんにその8月24日に国土交通省から発表されました中期計画の骨子案をじっくり読んでいただきました。それについての福井さんの評価、コメントと合わせて、自己紹介をお願いしたいと思います。福井さんよろしくお願ひいたします。

(福井) 再び委員の福井でございます。よろしくお願ひいたします。

専門家3人という過分なお言葉をいただいたんですけれども、私は本日は素人の代表と

してここに座っているつもりです。第一人者の先生方お二方を招いておりますので、鬼に金棒でして、私は素人感覚で、おかしいと思うことをどんどんぶつけて、教えていただきたいと、こういうつもりであります。さて中期計画の評価でございますが、個人の意見というよりは、既に第二東京弁護士会の中で議論をいたしまして、意見書を出す方針になっておりますので、この意見書案の説明というような形でお話をさせていただきたいと思えます。

中期計画ですが、【資料1】の右下通し番号の13ページから「骨子案」が公表されております。この内容に入る前に、我々弁護士会がさまざまな環境、人権、まちづくり、こういう問題について、普段どんなことに頭を悩ませ、どういうことと取り組もうとしているか、少し御説明させていただきます。

まず、環境問題で、最近新聞紙面等をにぎわしているのは、圧倒的に地球温暖化問題です。これは冒頭の日弁連副会長の話にもありましたけれども温暖化問題は深刻さをましており、気のせいかな今年の夏はもう肌で実感できたような気がしてしまうという緊迫ぶりです。日本は90年比で温室効果ガスの排出を6%縮減することが京都議定書の目標でしたが、現在は逆に8%増加と、14%の差になっているという状況です。

この温暖化問題、ずいぶん現実味を帯びて語られるようになりましたが、ある意味ではさらに肉薄している眼前の課題があります。それは古くて新しい課題、交通事故の問題です。いうまでもなく、交通事故での死傷者の数は6,000人から7,000人という数字が年間報告されています。私はこの数字は過少に計上されていると思えますけれども、死亡者だけでもこれだけの人数が出てきます。それは減少しているというふうには一般には報道されるんですね。が、交通事故の件数を見るとむしろ増加しているんです。20年間で1.5倍にまでふえてきています。今この瞬間、過去最高レベルの数の交通事故が年々起こっている。そして負傷者の数も過去最高レベルです。

負傷者や事故件数がふえているのに、死亡者がへっているというのは、これは決して道路が安全な場所になったことは意味しないんです。事故の数はふえているのに死亡する人が減っているというのは、恐らくは医療技術が進歩したのと、それから自動車単体が安全になったんです。ほかに考えられるのは、人間がすごく頑丈になったか、車が前より柔らかくなったかという、これだけなんです。どちらもあり得ないので、シートベルト着用とかエアバックの普及で自動車単体の対策が進んで、乗っている人間が死にくくなったというのと、医療技術の進歩だと思えます。道路はこれっぽっちも安全な場所になっていない。

人権問題で言うなら、これも大きな人権問題です。そのほかに大気汚染の問題があります。東京大気汚染訴訟、この間和解が成立しましたが、まだまだ問題は残っている。騒音、振動の問題もあります。また、新しい問題も生まれてきました。太田先生のお話にもありましたけれども、モータリゼーションが進展いたしますと、生活が便利になりますので、郊外の大型店に買い物に行くことが可能になります。いわゆるシャッター通り、中心市街地の空洞化というものが進んでいると指摘されます。つまりまち並みが喪失されている。これも我々の生活に直結する問題です。

それから、自動車がどんどん普及いたしますと、もちろん利便性も増すわけですが、同時に、バスや地方の鉄道で赤字路線がふえてまいります。この赤字路線の問題は非常に深

刻と言われていて、公共交通機関がかなり廃線に追い込まれています。公共交通機関が廃線に追い込まれても自動車で移動できるならばいいんですが、移動できない三種類の人々、本当はもっといるでしょうけれども、三種類の人々を上げることができます。その1つは児童たちです。18歳未満の児童たちは自動車を運転することが基本的にできません。よって公共交通機関が頼りです。そして高齢者。高齢者の運転は危ないということが、社会的にも問題視される中、ますます高齢者は公共交通機関に頼らざるをえなくなっていく。そして3つ目は、障害者の方々です。移動が十分にできない。これらの人々がいわゆる「交通弱者」です。こうした交通弱者が廃線化によって、移動が困難になりつつあります。さらに加えると、道路開発による水辺や緑地の喪失、これによる生態系への影響、こうしたことが私たちが弁護士会として取り組まなければならない、環境や人権やまちづくりの問題ということができます。

今、上げたものすべての背景に横たわっているのが、過度な車社会の問題ということができます。

こうした過度な車社会の問題は、さまざまところで昨今、指摘されるようになっており、例えば環境省が今年度発表した「地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会」の報告書でも、先ほど上岡先生の話にも出ました誘発交通の問題も指摘した上で、自動車の交通需要を抑制していかなければいけないという、交通政策の転換が提言されています。

さらに、今年8月の東京大気汚染訴訟の和解でも、国や都に対して、自動車交通の抑制策、公共交通への利用転換、あるいは自転車の利用促進、こういうことを対策として課する内容になっています。

こうした中、道路整備中期計画がまちづくりの未来図を示せるかというのは、非常に重要な問題だと考え、私どもは中期計画の内容を注視してまいったわけです。

しかし皆さん、現在、10月のもう中旬です。この段階で公表されているのは骨子案として、素案はこのあと出るとされています。年度内に作成するという中期計画についてまだ素案が出ていないということが、この計画の最大の問題点だと思うんですね。この骨子案をごらんいただいても、先ほど太田先生がおっしゃったように、コメントのしようがないんです。ある程度、抽象的な方針めいたものは出ております。例えていうと、【資料1】通し番号の14ページ、計画の「基本的な事項」というものがあります。これによると、対象とする計画としては、国が負担や補助する部分を整理したい、今後10年間についての整備計画を立てたい、この程度は出てきます。そして「基本的な視点」というのが、この【資料1】14ページの下段に出てくるんですが、例えば選択と集中でメリハリをつけたい。厳格に事業評価をしたい。コスト縮減をしたい。既存道路を効率的に利用したい。透明性、公正性を確保したい。多様な主体と連携したい。こういったことは出ています。いずれも異論は恐らく言いづらいただろうと思いますけれども、こうしたことが述べられている。

それから、次の【資料1】15ページの上段に、「主な政策課題」というのが出てきます。いわゆる、4本の柱を立てまして、すなわち目標は国際競争力の確保、地域の自立と活力の強化、安全・安心の確保、それから環境の保全・豊かな生活環境の創造と、これもまた恐らく異論は余り出ないであろう政策目標が掲げられています。

じゃあ具体的な政策メニューは何かというと、そのために基幹ネットワークを整備する、

あるいは生活幹線道路ネットワークを形成する。渋滞解消する。開かずの踏み切りを解消する。耐震、防災、防雪対策を行なう。安心な市街地を形成する。交通事故対策を行なう。通学路の歩道の整備、踏み切りの安全対策。日常管理や修繕・更新を行なう。それから温暖化対策、大気汚染や騒音の対策、バリアフリー化、無電柱化を行なう。こうしたことが述べられています。骨子案を最後まで読んでも、概ねこれ以上のものは出てこない、これが現状です。

いずれも、どの程度やったかを度外視すれば、多かれ少なかれこれまでも掲げてきたメニューだと思うんですよね。これを挙げたから、今後10年間の道路整備の姿が見えたかと言われると、ちょっと見えたと思う人は余りいないのではないかという気がするんです。

この抽象性が問題ではないかと思うのですね。

本来はこのあと素案が出るのを待ち、それに対して意見を述べるのが正しいのでしょうけれども、恐らくこれで10月末に素案が出て、パブリックコメントの募集期間がせいぜい1カ月。弁護士会というのは1カ月の間に検討を尽くして意見書を出せるという体制にはなかなかないのですね。ある程度、予想がついていることだったら出せませうけれども、今回、素案が出て、1カ月のパブコメ期間中に意見出すというのは、ちょっと難しいんです。ですから、我々はその前に意見書を出すことにしました。

この抽象的な骨子案、一生懸命読んでいくと、それなりに見えて来るものがあります。そのことに対する私たちの評価ですが、第一に、先ほどの【資料1】15ページの上段にある政策メニューですが、国際競争力の強化とか安心・安全とか、あるいは地域の自立、こういった中長期的な政策目標から、ほぼ検証も実証もなく、幹線道路ネットワークを整備するんだとか、道路の利便性を促進するんだというような、政策メニューが出てくるんですね、ここがひっかかりました。

本来でいえば、国際競争力の確保のために最適な手段が道路整備なのか、どういう道路整備なのか、あるいは安全・安心のめに道路整備が最適な手段なのか、それはどういう道路整備なのか、精査するのが中期計画の眼目だろうと、私たちは思い込んでいたのですね。ところが、現状では、国際競争力の確保のために幹線道路の整備だと、ほぼストレートに出てきます。これで真に必要な道路を検討したことになるのかというと、大きな疑問を感じざるわけです。

例えば国際競争力の強化であれば、道路整備には先ほど上岡さんのお話にもあった、さまざまな社会的デメリット、つまり社会的コストがかかると思うんですけれども、そうした社会的コストに対して、一体どんな競争力がどれだけ強化されるのか、そういう費用対効果、あるいはほかにもっといい選択肢はないのか、代替手段の検討がされてもしかるべきだと思いますが、そういう検討が見られません。

それから、第2に環境対策ということが挙げられるわけでありまして。その中で若干公共交通の改善なども述べられているんですが、抜本的な対策として強調されるのは渋滞解消なんですね。渋滞解消をどうやってやるかということ、環状道路を整備したり、あるいはバイパスを整備したりすることで渋滞を解消する。自動車はスピードが少し上がった方がいわゆる温暖化ガスの排出が少ないと言われています。それで渋滞解消することで温暖化対策になるという理屈らしいですけれども、先ほど来、話が出ている、誘発交通、要するに道路をふやせばもっと交通がふえるかも知れないじゃないかという問題には、一言も答え

ていない。そもそも、わが国は温暖化対策として道路をふやすことにしましたって、国際社会で日本が説明するのかと想像すると、どうなんだろうと思うわけですね。やはり抜本的な対策とは、不要不急な自動車交通の抑制ではないかと思いますが、そういう視点は見られません。

第3に、同じことは交通事故対策にも言えます。若干の対処療法的メニューが記載されておりまして、それ自体には異論はないのですが、一般に交通事故件数は交通量に比例するというデータが出ています。そのことから考えれば、不要不急な自動車交通の抑制こそ抜本対策のはずなのに、その言葉は一言も出てこない。

それ以前に、この骨子案のどこをどう読んでも交通需要の抑制という言葉は1回も出てこないんです。長い別冊がついていますが、見た限り1回も「交通需要抑制」「TDM」という言葉は出てきませんでした。

それから、「コンパクトシティ」。いわゆる集約型の都市をつくって、自動車に頼らなくてもすむようにしようということは、最近ではまちづくりの1つの合言葉になっていると思いますが、一度も出てきませんでした。かろうじて「公共交通」という言葉が1回か2回、小さい文字で登場した程度なんですね。

これで一体、自動車交通の社会的負荷ということを踏まえて、道路整備の必要性や許容性を厳格に検証していると言えるのか、あるいは道路整備というのは、交通の中では一選択肢に過ぎないんだという視点がここに存在しているかということ、そんなふうにはどうも見えづらい。道路拡張政策に免罪符的なお墨付きを与えるための「中期計画」に、このままではなってしまうんじゃないかと思えるわけです。

これを、「道路特定財源の見直しについての具体策」が述べたゼロベースでの見直しというのか、どうもそうは言わないだろうと思うんですね。「見直しゼロ」とはひょっとしたら言うかも知れませんが、ゼロベースでの見直しとは言わないのではないかと。

さて、こんなふうに中期計画に対する問題点を感じますが、では過去、日弁連や弁護士会はこうした道路政策、交通政策の問題にどう向き合ってきたかということ、たびたび交通容量拡大に対しては警鐘を鳴らしてまいりました。例えば、日弁連では2000年に意見書を公表いたしまして、道路政策の大幅な転換、自動車交通総体の抑制が必要であるという提言を行なっています。近畿弁護士連合会も同じような提言を行なっておりますし、第二東京弁護士会でも2006年、同じような視点からの意見書を公表しております。そのほか各弁護士会がさまざまな取り組みをしてきたところです。

残念ながら、現在の中期計画の骨子案を見ると、こうした日弁連などの呼びかけは、黙殺と言えれば言い過ぎかも知れませんが、十分取り入れるところとはなっていないと言わざるを得ません。しかし黙殺されるから意見を言わないとなってしまうえば、意見を言う人はいなくなってしまうから、弁護士会は述べ続けたいと思います。以下は第二東京弁護士会の意見に過ぎませんが、現在、このようなことを内部で議論しております。配付資料で申しますと、【資料1】の通し番号の34ページからで、おおむね今、申し上げたようなことが載っておりますので、意見の要旨のところだけ御紹介させていただきますと、37ページのアンダーラインの部分です。

次の3点を提案することを考えています。第1、過度な車社会の弊害を直視して、このような社会的な費用をその道路整備の社会的メリットが相当程度上回る場合にだけ道路建

設は正当化されるはずではないのか。こうした前提に立って、すべての施策について事前検証、まさに骨子案がみずから掲げている厳格な事前検証ということを行なっていただきたい、社会的費用の検証であります。

2番目です。戦後、経済復興期の比較的単純な交通容量拡大策からの転換を打ち出すべきである。そして自動車に依存しない集約型都市構想（コンパクトシティ）、モーダルシフト、公共交通の助成拡充、そして歩行者の安全対策も含めた自転車の促進策、こういう既にもう議論がし尽くされたといっても過言ではないメニュー、環境、人権、まちづくりへの負荷のより少ない、代替的政策を検討し、選択する努力は尽くしていただきたい。

道路はもちろん必要で、有用なものもたくさんあると思います。そういう必要な道路はつくるとしても、そのときに他の代替的手段を検討し、選択する努力も尽くして欲しい。自動車交通抑制政策、TDMへの転換です。

そして、最後の提言として、現在、この道路整備の中期計画は、国土交通省の道路局が中心となって策定しています。しかしながらこの問題は大変重要です。よって、どうしても特定業界との結びつきという課題が指摘されがちな特定部局ではなく、同省他局、あるいは環境省、警察庁など幅広い関係部局も全面的に参加する形での省庁横断的な検討をぜひお願いしたい。

この3点を要望として行いたいと、このように考えおります。本日も、皆さんからの御意見を伺えればと思っております。

少し長くなりまして失礼いたしました。

（石黒） 福井さん、どうもありがとうございました。

素案が出るのが遅過ぎるという冒頭のコメントがございましたけれども、今、骨子「案」というのが8月24日に出て、「案」は出たけれど、案のまま骨子というのは別に出ないのですね。それで次が「素案」になって、2カ月で中期計画になってしまうと、こういう流れの中で、一ついつのまにか見失ってしまったように思えるのが、6月14日に社会資本整備審議会道路分科会が出した「建議」というのがあるんですが、ちょっと時間は余り余裕はございませんが、福井さん、もしコメントございましたら、一言これについてお願いいたします。

（福井） この建議も長いものですが、皆さんにお配りした当会の意見書案の末尾の脚注で、リンクを御紹介しておりますので、時間のおありの方はごらんいただければと思います。

脚注2番のリンクがそうだと思いますが、基本的には骨子案と同じような問題も抱えているとは考えます。しかしながら、何点か前向きな視点や提案がこの社会資本整備審議会の建議では見られませんでした、代表例を申し上げますと、そこでは交通需要の管理抑制（TDM）、公共交通へのシフト、そしてコンパクトシティ、こういうことは繰り返し視点として強調されていたんです。国土交通省みずからが諮問したであろう審議会の建議の中では、それは繰り返し強調されていました。しかし、骨子案だと一言も出てこないんですね。非常に不思議な問題がありました。当初国土交通省が公表していた検討のプロセスが同省ウェブ上に上がっていたんですが、その中では社会資本整備審議会の建議を踏まえて、中期計画を策定するという表が間違いなく載っていたるんですね。プリントアウトが手元に残っております。

現在、国土交通省のウェブページを見ていただくと、社会資本整備審議会の建議という言葉は削除されております。削除したということは、どうもどこかの段階で、この建議は踏まえないということになったらしい。その経緯は不明です。

(石黒) そうですね、タイミングもプロセス上の重要な要素だと思いますが、今のようなプロセスの問題、建議がどこかで消えてしまったのか、というようなこともあろうかと思えます。

お三方のパネリストの皆さんに自己紹介を兼ねて、基本的な御意見を伺いました。いずれも大変重要な御指摘をいただきたいと思います。ここから、幾つかの個別の論点に入ってまいりたいと思います。

1つ目はですね、自動車中心の交通システム、これの利害得失ということについて御議論をいただきたいと思えます。2005年までの10年間で151兆円の道路投資がなされたというふうに言われておりますし、車に対する過度の依存の弊害ということは、もう既にこのパネルの中でも再三御指摘がありました。しかし他方で、車というのは、大変便利なものですし、車がなければ生活ができない地方都市も多数あるという現実がございます。あるいは国土交通省が、国民から広く意見を聞くという中で、全国の市長からアンケートをとっておりますが、富山市等を除く、ほとんどの市長は道路をつくってくれという形での意見を出しているように見受けられます。やはり道路は必要なんじゃないか、車は必要なんじゃないかと、明らかに地方はそういうふう主張しておるようにも見えるわけでありませうけれども、改めて車中心の交通システムの利害得失ということについて、お三方に伺ってまいりたいと思えます。

最初に太田先生、「まち」づくりと交通政策という中で、この車中心の交通システムが何がよくて、何が悪いのかというあたりについて、恐縮です4分ほどでお話いただけますでしょうか。

(太田) 最初にお話ししたとおり、自動車交通によるさまざまな問題、特に車の外の選択肢がなくなるということでの社会問題と環境問題が特に重大だと思います。車によるモビリティは大きな利点ですが、同時に問題も大きく、適切なバランスが重要だと思います。

(石黒) それでは、続けまして、上岡先生に住みやすい「まち」ということを考えたときに、車がそういう住みやすい「まち」に及ぼす影響というところをできましたらば、触れていただきつつ、自動車中心の交通システムについての利害得失ということをお話いただければと思います。

(上岡) これも非常に難しい問題なんですか、まず住みやすいということなんですが、じゃ何が住みやすいのかというのを、行政の方がこれとこれがこうですと、決めつけることはできないと思うんですね。何が住みやすいのかというのは、各人によって違いますし、年齢とかですね、家族構成とかいうことによって、いろいろ違ってくるので、余り統一的な規定というのはできないとは思いますが、一方ですね、やはり基本的な、ちょっと教条的になりますけれども、基本的な人権を行使するために必要な交通というのは、ある程度共通的なものがあるのではないかとということで、さっき太田先生がシビルミニマムとおっしゃいましたけれども、ある程度ですね、そういう基準というのはあるのではないかと、それがいろいろな経済的条件とか、社会的条件とか、障害の有無とかそういうことで、完全に平等とはいかなくても、ある程度のレベルをだれでも享受することができるという

基準というのを設けて、それを目標にして、交通のあり方というのを考えていくという中で、単にその中で車がですね、駄目ですよということには、結果にはならないかも知れないですけども、その交通のシビルミニマム的なことを考えていけば、結果としては恐らく、今のようないかなる車ということではなくて、もっと代替的な交通手段というのが、整備すべきであるという結論になるのが当然はないだろうかというふうに思います。

ちょっと図で用意すればよかったんですが、最近は格差社会と言われていて、一般に経済的な収入とかそういう所得とかそういうことを言っていると思いますが、それですね、ジニ係数という評価があってですね、それは最近交通計画の方で、アクセシビリティの不公平度を表すのにですね、その地域別にアクセシビリティジニ係数というようなですね、その計算をしてみようと、そういうような研究があります。それで私もちょっとやってみたのですが、公共交通のですね、よく整備されている地域と、整備されていない地域とですね、比べてみますと、そのアクセシビリティジニ係数というのはですね、その公共交通のよく整備されているところは小さい、すなわち公平性が高いという、ある程度数表的な数量的な指標が求められるということもあります。そういうのを使ってですね、ある程度、どこに住んでいてもですね、あるいは社会的・経済的条件によらず一定の社会参加に必要なアクセシビリティというのが得られるような政策を考えていくということがまず基本になって、その中で、やっぱり道路政策というのが一つのパーツだということではないだろうかと思います。

(石黒) ありがとうございます。公共交通の整備度が高いところはアクセシビリティジニ係数が格差の少なさを表しているとする、例えば東京なんかはそういうことになるんでしょうか。

(上岡) 東京では、ちょっとやっております、まだわかりません。でも東京といってもですね、人口密集地もあれば、青梅だとか奥多摩だとか、そういうところもあるので、相当違いは東京でもあると思います。たまたまやってみたのは、データが揃っていたということで、福井都市圏でやったんですけども、そういう結果が出ました。まだ乱暴な分析なので、そういう傾向があるだろうという程度のところです。

(石黒) ありがとうございます。それでは、引き続きまして、自動車中心交通システムということですが、福井さん、地域活性化と道路建設についてお考えを伺えますでしょうか。

(福井) これも私の場合には、ごく素人的な感想になるんですけども、さまざまな地域から道路整備中期計画に対して、地域の活性化のためにもっと道路はほしいという要望が寄せられた由です。それはわかるんですね。各地域にとって切実に必要で、みんなから待望されている道路というのは、たくさんあると思うんです。ただ例えば、中期計画に向けて東京都の石原知事の出した意見には、首都東京の道路整備は真に必要なものばかりだと、つまり余計な道路計画などはないという趣旨のことが書かれています。そう言われてしまうと、この財政厳しき折に、自分たちの税金を任せていいのかなと思ってしまいます。また、私も含めて、恐らく多くの東京の住民は田舎をお持ちだと思います。いわゆる「地方」と切り離されて都市生活者がいるわけではない。私の妻の実家は、人口3,000人を切る九州の離島です。ですから地域の現状の深刻さは、よくわかっているつもりです。にも関わらず、地域の活性化のために道路しかないのかということとは、改めて問いかけた

い。

道路に一体1メートル幾らかかるか。これはまさにケースバイケースで、両先生がお詳しいと思うんですけども、高額の例で言えば、今つくられている外環道の市川市の部分とか、中央環状の新宿線などは1メートルつくるのに1億円かかるというふうに言われているようです。一般的な平均値でいえば、恐らくは1メートルでせいぜい数百万円かなというふうに想像するわけですが、そうだととしても決して低い金額ではありません。

限られたリソースを使って、地域の活性化ということを考えるときに、いろいろなメニューがあります。本当にその地域の実情にとって、更に新たな道路をつくるのが最優先事項なのかというのは、もう一回考えてもいいんじゃないか。

例えていうと、文化事業、さまざまな文化イベントというのは、地域を活性化する上での効果が非常に大きいでしょう。

いわゆる過疎化や少子化の中で廃校になった学校が、今、各地に現れています。私の大学時代の友人が、鳥取県の鹿野町というところで、廃校になった小学校を借り受けて、地域の文化センターをつくったんですね。文化施設化するためには、学校の体育館を改装して多目的ホールに変えて、教室にいろいろな設備を引いて、稽古場とか事務室とかに改造するんですけども、そのためにかけた初期費用を、きょう来る前に電話で聞きました。1,000万円かからなかったそうです。つまり1,000万円のお金があれば、廃校1つ地域の文化センターに変えることができるんですね。できると言い切りました、彼は。かつて「箱もの行政」というふうに批判をされた立派な文化ホールではないかも知れない、でもそれなりに素敵な地域の文化センターを1,000万円で作れる。年間の維持費にどれぐらいかかるんだと聞いたら、年間30ステージ以上のコンサートとか舞台の公演を行い、映画の上映会をやり、地域の学校に出張してワークショップを行なって、事業費・人件費込みで2,000万円の経費補助があれば十分できるそうです。

イベントでもっと大規模なものを言うなら、東京マラソンでもいいし、浅草三社祭でもいいんです。私も毎年神輿を担いでいますけれども、郷土のお祭とか、本当に原価は余りかかっていないんですよ。放っておくと、私みたいなお祭ばかりのオヤジがたくさん集まってきて、一日中担いでますから。こうしたイベントの経済効果は馬鹿にできない。東京マラソンの経済効果は、あの石原都知事も認めざるを得なかった。

地域の活性化ということを考えるとき、いろいろなメニューがあり得るのではないかなと思うんです。観光振興ということを考えたって、アクセスのために道路を整備することも重要かもしれない。でも一方において、各地の古寺旧跡を歩いて巡るときに、真横を車がばんばん通り過ぎるのがつらいなという観光客もいるはずなんですね。まち並ということを考えたときに、観光振興のメニューはほかにもあるんじゃないか。地域の活性化ということを、いろいろな選択肢の中から考えることができるのではないかなというふうに思います。

(石黒) どうもありがとうございました。それでは、次の論点、公共交通について議論いただきたいと思います。徒歩、自転車もそうありますが、公共交通へのシフトということを実際に考えるべきだという議論がございまして、今回の中期計画の骨子案でも触れられております。ただ骨子案では公共交通のシステム改善と運用改善、それから公共交通機関の利用を促す広報活動を実施すると、このぐらいの位置づけになっておりまして、皆

さん公共交通を使いましょうという広報をやるということで、その程度の触れ方のようにあります。

上岡先生、戦略的モダルシフトは公共交通を利用しましょうという広報活動で、掛け声だけで公共交通が支えられるのでしょうか。

(上岡) 戦略的って大げさなこと言っていますけれども、要するにですね、簡単に言えば、そんな掛け声だけです、公共交通の利用が促進されるとは思えないので、基本的にですね、公共交通のサービスレベルを上げないでですね、幾ら使いましょうって言ったって、それは無理でしょうということです。

最近ですね、非常に注目される事例がですね出ております。それは富山ライトレールなんですね。これはもう画期的に一挙にですね、サービスレベル、つまり運転本数をふやしたりですね、それから、始発と終電の時刻を広げるといような画期的なサービスレベルの向上をやったところですね、平日でお客さんが2.2倍、休日では5倍というような、非常に結果が出て、これはある意味では、当たり前のことを実施をしたのであって、やっぱりサービスレベルを上げない限りですね、公共交通の利用促進というのはできないだろうということです。

サービスレベルを上げるという、具体的にいうと料金を下げるというのもサービスレベルを上げるということの1つです。そういう解釈になります。ただその場合に、当然、費用がかかります。その費用をだれが負担するのかということで、富山の場合はですね、公共交通というのは、都市の1つのインフラの1つだということで、それ単独で採算をとるのではないというですね、考え方を取り入れて、ある程度公的なインフラ部分は公的にもつということをやったわけです。その結果、非常にお客さんがふえたので、上の方の運行部分も非常に採算がいいということが結果としてもたらされたということです。これが今後の公共交通のサービスレベル向上にとっては基本的なことだと思います。

(石黒) どうもありがとうございました。今、上岡先生のお話の中でも、採算性というお話出ましたけれども、福井さん、この公共交通と財源の問題、地方の赤字路線がどんどん廃止されたりとか、そういった現象が見られるわけですが、これについては、福井さんどんなふうにお考えになっていらっしゃるのでしょうか。

(福井) これはむしろ私の方でぜひ、教えていただきたいと思うんですけども、来る前に若干調べてみたところ、例えば路線バスですと、廃線がどんどん続いていて、過去5年間で700路線以上が廃線化された。もちろん廃線の主たる理由は赤字だろうと思うんですけども、例えば国交省がこうした路線バスを維持するための補助金として年間どのくらい使っているかというところ74億円という数字が見られました。道路特定財源と比較すると、三桁違う数字ですね。もちろんこんなの単純に比較してもしょうがないというのは承知していますが、随分少ないなという印象を持ちました。

ここで伺ってみたいのは、道路というのは採算性を度外視はしてないんでしょうが、赤字だからつくらないというふうには一般道は余り言っていない。というよりは、収入がないので、当然、見た目の数字は赤字なんですけれども、それに対して、公共交通だと、余り公的助成を十分しているように見えない。これはどう違うから、そうなっているのか、ぜひ教えていただきたいと思ってきょうは来ました。

(石黒) いま私自身、赤字路線の廃止というふうに申し上げたわけですが、赤字という

のは、足し算引き算をして、マイナスになったときに赤字と呼ばれるわけですが、じゃ何を足して何を引いてこの計算をするのかという問題が出てくるかと思うんですが、そういったあたりのことも含めまして、今の福井さんの質問に対して、太田先生いかがでしょうか。

(太田) 公共交通サービスをどう考えるかという話ですよ。公共交通サービスを日本は御存じのように、自立採算ベースでということ、これはモータリゼーション以前の政策をそのまま堅持しているということです。それが堅持できたというのは、むしろ公共交通をやっている事業者さんが非常に頑張っただけで、車が普及したヨーロッパ・アメリカで公共交通をコマーシャルベースでやっているところはありません。それは無理です。公共交通ということで皆さんがヨーロッパ・アメリカへ行って、1日券が非常に安くて非常に便利だねと、あんな便利ライトレールがどうして日本でできないのかというふうに思われますが、それは別にコマーシャルベースでやっているわけではないんですね。

それが先ほど言った私の社会的持続可能性、交通権としてすべての人がその社会に在る限り、交通が社会参加の前提であるということになると、ミニマムの公共交通というのは、社会的にサービスすべきだということです。皆さんがデパートに行ったり、駅へ行って、エスカレーター乗ったり、エレベーター乗ったりします。あれ交通手段なんですね、あそこでお金とってないんですね、お金とれたとしてもお金とらないと思います。それはむしろも一体として、その建物が機能するということに対して、そのときに移動はどうしても必要不可欠、それに対して、みんなで負担しましょう。実は大変なお金かかっているわけですが、誰でもがただで使えます。エスカレーター、エレベーターの建設費用は鉄道なんかと同じといいますか、新交通システムと大体1メートル当たり同じでしたよね。容量的には非常に小さいんですが、その代わりお金かけているわけですね。だけれども無料、建物全体、駅全体としてはその機能を維持するために必要だということです。

モータリゼーションが進んだヨーロッパの国は、都市を支えるために、結局交通は、やはり公共サービスとしてある程度提供しなければいけないと、だけれどもお金はかかり過ぎるので、その部分については、運営費用の一部をできるだけ払っていただきたいということです。基本的には、ですからインフラ部分については、公共でつくと、その使い方について、できるだけ効率的に使ってもらうように、入札制で大体、運行会社を選ぶということが多いんですか、一定のサービスをきちんとしてくれと、朝は何時から何時まで一応してほしいということで、そのために契約で幾らでやってくれますかということですね、そしてそのときに運賃としては、社会政策上ある程度以上、何ということですか、高くはとれませんということで、運賃を押さえるということですね。その赤字分をできるだけ少なくする。あるいは公共支出差額分を一番少なくして、サービスをしてくれる会社はどこですかという形の入札が多いわけですよ。ですからその辺のベースを、車、皆さん使うようになって、公共交通を使わないのに、独立採算性でやれというのが今の日本の段階です。また、バスの規制緩和という形で、儲からないところはどんどん撤退していいよということで、先ほど数値が出てきているわけですよ、だったら撤退するの当たり前ですよ。それをですから、コミュニティなり社会がほしいと思ったら、その分をじゃだ

れが負担するのか、それがどうしてほしいのかというのが、ある種の共通の認識がヨーロッパでは、30年前、あるいは40年前からかどうしても公共交通のサービスはやっぱり必要ですねと、段々、学習しながら、今の負担の方式になってきているわけですね。

ただ気をつけなきゃいけないのは、その場合に公営交通でやっていたり、あるいは民間にしても、効率的にきちんとやらないと、どうしてもコストがどんどん大きくなってしまふということで、今、国としてうまくやっている方はイギリスが運営費用の7割ぐらい、70%ぐらいは運賃で回収できていると、だけれども運営費用の30%は赤なんですね。ですからそれは当然、公共、みんなで負担しようという合意ができているということです。それからフランスなんかは50%いってないんじゃないでしょうかね、運賃収入がカバーする部分ですね。ということはそれ以外の事業所交通税ということで、そこにある企業が払ったり、それから一般財源から支払ったり、いろいろな形で補助しているわけですね。イタリアはまたすさまじかったと思います。運賃収入は20%ぐらいしかカバーできていないですね、ということはそのあとはそれ以外の収入でやっている。そういうことをしない限りは、基本的な公共交通サービスはできない。ですからそれを商業ベースでこれまでやってこれたというのはある意味でラッキーだった。その意味は、それだけ需要も多く、また事業者さんも頑張っていたという一面があるということですね。

だけれどもこのままでは事業者さんとしてはできませんということが今の撤退になっているわけですね。ですから、その辺の考え方を大きく、今、変えなきゃいけないということではないかというのが私の意見です。

(石黒) ありがとうございます。

ちょっと時間が厳しくなっておりますが、今のご説明との関連で、交通権について、ごく短くコメントいただけますでしょうか。

(太田) 交通権ということではですね、先ほどちょっと社会格差ということで、その地域に住んでいる人にとって、交通は社会に参加する一番ベースということで、交通権という言い方ですね。それが合意ができているので、それはやっぱり公共で確保しなきゃいけない、それで財政的な補助があるし、あるいはそういうことを地方自治体の責任ということまで認めたのが、フランスの一応、法律、建前になっています。フランスの自治体はそれを市民に対する1つの基本的人権といいますかそのレベルの問題ということで、その責任を課せられているわけですね。ただその場合には、それを実現するためには、やはりそれなりの財源を手当をしなきゃいけないということで、先ほど言いました、企業に対する企業交通税みたいなものを、これは支払給与額に比例して、0.75%か1.75%ぐらいでしたかね、そういう範囲で企業からとることが可能、それを交通に使う、これは道路に使ってももちろんいいわけですね。その選択はむしろ、交通マスタープランをそれぞれの自治体でつくりなさいという形でやっている。そういうやっぱり仕組みがバックにあるということですね。だから基本的な計画をきちんとつくり、市民の負担の中で、それから公共的なそういう新しい権利としての事業所税というようなことをベースに、当然、その中央政府からもある程度の補助金があるという合意ができているということですね。そういう仕組みをやったりきちんとしないと、こういった問題に根本的な対応はできませんというのが私の考えです。

(石黒) ありがとうございます。

上岡先生、今の福井さんの一般道はもともと赤字じゃないかと、公共交通はどうして独立採算が求められるんだというところにつきまして、もしコメントございましたら、ごく短く恐縮ですがお願いいたします。

(上岡) そうですね、結局、赤字、黒字という発想ではなくて、費用と便益という枠組にしないといけないと思うんですね。一般道路だってですね、費用、つくる費用、当然かかっているわけだし、便益というのものもあるわけです。それでその便益というものを認めているから一般の財源でつくっているということだと思えます。それと全く同じに、公共交通というのでも費用と、それがもたらす地域にもたらす便益というものを、そういう枠組みで考えれば、かなりのところは公共交通もできるのではないかというふうに思います。

(石黒) ありがとうございます。費用に対する見返りとしての便益というのを、どこまで足し算の方に入れていくかということによって違ってくるとこういう御指摘かと思えます。

次に移りたいと思います。時間が、もともとの計画では8時10分まで、このディスカッションをいたしまして、そのあとフロアーから御質問、御意見をいただこうと思っておりました、それで、他方、論点といたしましてはやはり環境のことについて、今から御意見を伺いたいと思いますが、そのあと総括的に皆さんの御意見を伺うというセッションを最後に考えておったんですけれども、ちょっと時間が押しておりますので、環境と交通システムという中でですね、それに加えて、きょうのクロージングコメントと言いますか、大変短い時間で恐縮ではございますけれども、取りまとめをしていただくという形をお願いしたいと思います。

最初に、福井さんに、先ほど中期計画の骨子案、細かく御説明いただきましたが、骨子案は環境に対してどういうスタンスをとっているのでしょうか。

(福井) そうですね、【資料1】の通し番号でいうと25ページの下段に、まず温暖化対策についての具体例が記載されていますね。自転車利用環境の整備と、公共交通の利用促進と、広報はちょっと置いておいて、環境にやさしい自動車の開発・普及ですね。それから環状道路整備、渋滞対策、これはおそらく同じことだと思います。で、道路緑化と、あと新エネルギー施設。そうすると、自転車環境整備と公共交通以外は、道路整備による渋滞解消と、自動車単体に注目した対策が目立つように思います。

次の【資料1】の26ページを見ますと、大気汚染の対策と騒音の対策ですね。よくごらんいただくと若干対策案が出ていますが、いずれもバイパス整備という言葉が目につきます。これはうるさい道路を避けて、バイパスをつくってそっちに自動車を流そうという対策になりますね。どういうスタンスという、これがスタンスということになります。

(石黒) ありがとうございます。一応、クロージングコメントを。

(福井) これからの10年間、私たち自身の将来、それから子供たちの次の社会、これを決定づける今後の10年間の道路の姿を、本当に真剣に計画立案していただきたい、考えていきたいというふうに思います。ありがとうございます。

(石黒) それでは、環境ということで、太田先生にTDMの考え方が、もう既に出ていますけれども、もしよろしければ、何か追加のコメントをいただきつつ、全体取りまとめをいただきたく思います。よろしくお願いいたします。後ろの方、聞こえていますよね、太田先生のマイクの具合がちょっと悪いのではないかという御指摘ありましたけれども、よろしいですか。はいではよろしくお願いいたします。

(太田) それではちょっと大きな声で、環境対策TDMということですが、TDMというのは、もともとはですね交通需要マネジメント、需要サイドをある種の誘導する、あるいは変えていただくということで、政策目標を達成するということですね。要するに、これは従来型の道路をつくるとか、そういう供給サイドの対策だけでは限界があるということで、需要サイドについてももう一度考えてみましょう。ということは、利用者ですね、車を使っている方に同じ車使うにも、環境上問題の少ない使い方、もちろん相乗りで使ってもらうとか、そういうこと含めてですね、あるいはアイドリング・ストップですか、そういうようなこともあります。同じ車を運転するとしても、実は環境負荷をぐっと減らせる走り方もあるんだと、使い方をずいぶん変える、あるいはむしろ同じ行くんだったら、別に車じゃなくてもいいでしょうと。ほかの交通手段に変えていただく。そういうソフトな対策ということで、これは非常にそれなりの効果を上げているということで、ごく最近、日本ではモビリティマネジメントという言い方で、特に国交省、環境省一緒にいろいろなところで実験をやっております。これはもう少し、コミュニケーションを通して、それぞれが自発的にですね、やっぱりこういうことをやればいいんだと、環境にもいいし、ガソリン燃費の方も減って、自分も経済的にメリットがあるなど、そういうことを気づかせる。気づかせることを通して自発的に車利用を減らすということ、問題を減らすということですね。これはそれなりに有効です。これはかなり大がかりにやっているところがオーストラリアの都市であるとか、ロンドンあたりも、何万世帯という世帯単位にそういうことを個別にそれぞれの家庭の状況に応じて、アドバイスをしながら気づかせるというやり方ですね。手間暇かかります。でもそれなりの効果がある。これはちゃんときちんとした代替案はあること知っていただく、車に乗っている人が何も考えずにですね、パッと車に乗っちゃうんじゃないかと、ちょっと考えていただいて、今、そんな車に乗って行く必要があるのか、今度そういえば同じようなところに休みの日に行くねと、じゃそのときに一緒にできないかとか、奥さんがそっちへ行くと行っていたら、その辺奥さんに頼んでみるとかですね、ちょっとしたことで無駄な車の動き、特に短距離の移動ですね、そういうものは確かに自転車でもいいということいっぱいあります。そういうことを気づかせるということはそれなりに効果があるということです。

ただそういう議論があったとしても、やはり私どもの方はもうちょっと長期の問題ということも非常に重要ですから、2050年でCO2を60%、80%減らすにはどうしたらいいかというようなことを考えてみますと、やはり何というんですかね、適正な負担ということで、社会的費用というものを、それぞれ気づいていただいて、その費用を徴収するような仕組みに、段々、移っていかなきゃいけない。ということは申し上げたいのは、ロードプライシングのことなんですけれども、少なくとも1台1台がどこを走り、それがガソリンエンジンなのかディーゼルエンジンなのか、それがどういう場所、まちの真ん中で走っているとやっぱり影響が悪いですし、田舎で走っているとそれほど影響はないかも知れない。それぞれ走っている場所とか時間帯、走り方で、やはり社会的費用は違うと、それに応じて道路料金を払っていただくということですね。

当然、今の石油系の燃料はどんどん高くなっていますから、もう10年単位で、ガソリンなりディーゼルを使うことが非常に値段が高いという形になっていく可能性はあります。それにさらに環境問題、その他を考えて、燃料税をベースにした財源制度を見直す必

要があります。道路財源は主に石油系燃料ですが、燃料をあまり使わない、あるいはガソリンを使わない自動車がいっぱい出てきたら、制度が成り立たないですよ、ということはこの10年、20年という単位で考えますと、そこをそろそろ変えていかなきゃいかんということは皆さん、もうわかっているわけですね。そしてそのための技術、車載器であるとかですね、ITSの技術がいろいろ出てきまして、既にヨーロッパではトラック、大型トラックに対する高速道路利用については、ドイツなんかで、そういう走行距離ベースの課金ということを始めしています。

こういったことはイギリスあたりはあと10年ぐらいで全国の一般道の利用についてもやりたいと、アメリカも実は財源の問題に困ってしまっていて、オレゴン州で現在、パイアズユードライブかな、というかたちで税金を、ガソリン税ではなくて、走行距離によって支払うということ、ガソリンスタンドでその実はガソリンの燃料ということではなくて、走行距離で払うと、だから燃費のいい車ということで、段々、よくなってくれば、とにかくガソリン税の税収がいっちゃんいますからね、道路整備するというのだったら、維持管理さえできなくなるということは、そういう意味で、そういう長期的な中で、新しい財源の仕組みを考えていかなければいけない、そこに環境問題への影響、それから交通事故への影響というのは、社会的費用を加算することは、非常にある意味では技術的にはやさしいです。

既に、ロードプライシングを都市レベルでやっているのは、ロンドン、それからシンガポールというのございますが、ストックホルムが試行後1年間ちょっと休んでいたんですが、また政権が変わっても8月1日から正式導入ということで、始めています。ですから、ロードプライシングという動きを無視できないと思います。これは道路特会との関係があるので、国交省としてはまだ正面から議論したくないということがあるかと思いますが、当然、そういう技術開発、そのほうがより公正な社会的な費用を負担するという意味では、技術的には十分可能性のある、そういうふうなことということです。だからその辺は国民的な議論をそろそろ始めなければいかんかなということ。私どもはそういう技術の一方では進歩もあって、あとそれをどう適応するか、それから道路整備ということになりますと、先ほどから言っていますように、道路を使うのは、車だけではなくて、自分たちの周りの道路は、生活道路は少なくとも生活する側が判断する仕組みに、そういう地方分権に合わせた財源と、意思決定の仕組み、それを進めることが非常に重要だろうと思います。（石黒） ありがとうございます。

今、御質問の中で、私何気なくTDMということを書いてしまったんですが、道路関係の資料を見ていると、非常にローマ字の頭文字を使ったような言葉が多くて、非常にわかりにくいんですが、トランスポーテーション・ダイヤモンド・マネージメントというものの頭文字で、道路の需要の側からそこをマネージしていくという概念です。

それでは、上岡先生、環境ということでございますけれども、今、やはり世間的には温暖化対策ということが非常に強い関心を持たれておりますけれども、CO2だけ考えればいいのかというような指摘も一部では聞かれます。この辺の温暖化対策と交通というところについて、コメントをいただきつつ、全体、きょうの上岡先生のお話をおまとめいただければと思います。よろしく願いいたします。

（上岡） 二酸化炭素を主に、温暖化で主に二酸化炭素ですが、それとの関係でいえば、

二酸化炭素を削減する対策というのは、概ね大気汚染とかですね、ひいては交通事故の防止にも大体、連動して有効だということなので、その代表指標として、二酸化炭素を減らすような対策をとるといえるのは、これはこれで有効なのではないかと思えます。

クロージングコメントは大変なんですけど、一番最初にお話していただいた政策ということに戻って言えば、本来、日本は教条的になりますけれども、三権分立ということで、司法・行政・立法あるわけですけども、今の道路政策というのは、全部ほとんど行政の中だけで決めて、右から左へもう巨大なお金が流れていて、国会にしろですね、地方議会にしろ、ほとんど議論することがない、特に地方議会なんかはですね、ほとんど議論していないんですよ。道路政策について、地方事業だけでも4兆7,000億とかあるわけですから、それについてもっと地方でですね、まさにまちづくりと絡めた議論を地方議会ですてほしいというふうに思えます。

それから司法についてはですね、これはもちろん、紛争が起こって裁判だとかですね、被害者が出て、損害賠償だとか、そういう側面あるんですけども、それではちょっと余りにもですね、予防原則ということからすれば後ろ向きなので、もっと早い段階の道路の構想段階、計画段階からのいろいろな司法的にかかわりというのもですね、持つようにしていかなければいけないのではないだろうかというふうに思えます。

(石黒) どうもありがとうございました。大変、充実したコメントを頂戴いたしまして、時間が足りないことだけが非常に残念でありまして、その意味では、隔靴搔痒の感もございまして、非常に重要な御指摘、御説明いただきまして大変勉強になりました。パネリストの先生方どうもありがとうございました。

やはり例えば、東京の地下鉄とかJRとか、いろいろ走っているわけですけども、この公共交通を止めてしまえば東京がどうなるのかということを見ると、およそすべて道路が渋滞してパンクしてしまうという恐ろしいことが起きるかと思えます。つまり道路のことだけを考えていたのでは、道路のことだけさえも解決しないということで、道路政策はやはり交通政策全体の中で考えないと成り立たない。

また交通政策は、それ単独で考えればいいのかということと人間の社会生活の中の交通ということですから、社会全体という観点から環境・健康・文化・安全、福祉その他いろいろなものを包み込むと、こういったものを包み込むものとして、1つの切り口が住みやすい「まち」、住み続けたい「まち」ということになってくるのではないかと思います。中期計画はこの課題にぜひ正面から応えて取り組んでいただきたいと思っております。

それから既に御指摘いただきましたけれども、道路は自動車利用者の皆さんだけのためにあるのではなくて、市民全員のためにあるんだという当たり前のことを前提として、そういった前提をもつことによって、真に必要な道路が何なのかということが浮かび上がってくるのではないかと思います。

それでは、市民全員にとって、真に必要な道路が何かということを追いかけていくと、やはり住み続けたい「まち」づくりという視点に行き当たると思えますし、そこで総合的な横断的な政策の観点ということが必要になってくるんだらうというふうな感想を持ちました。

きょうは聴衆の皆さんもたくさんお集まりいただきまして、御熱心にお聞きいただきましてどうもありがとうございました。一応、パネルの方はこれで終わらせていただきま

して、御質問・御意見を頂戴したいと思いますが、冒頭で、御案内ございましてように、配付資料の一番後ろのところに、アンケートと、それからそれに合わせて、御質問を賜るような形になっているスペースがございます。きょうはこれ書き入れていただく時間ございませんでしたので、今、フロアーで直接口頭で御質問についてはいただきまして、御指名の方にお答えいただくということで、こちらの方はアンケート部分と、それから御意見がございましたら、御意見をお書きいただくということで、御質問については今、口頭でお願いしたいと思います。

それでは、何か御質問のある方、どうぞ挙手をなさっていただければと思います。

(質問者) 大塚と申します。よろしく願いいたします。

きょうのシンポジウム大変勉強になりまして、お話を聞きながらちょっと1点、報道からの話なのですがすけれども、ちょっと疑問に思ったんで、お伺いさせていただきます。実は、北海道の話なのですがすけれども、最近、北海道に外国人観光客が多数お見えになるというお話があるそうで、その中で、台湾人の人に道の政策で、その台湾の免許を持っていれば、運転を可能にさせるというお話があるそうなんです。これ聞いたときに、事故ったらどうするのかとですね、犯罪者引き渡し条約というのは、実は日本と台湾の間には、そういう条約がないそうでして、これを踏まえてですね、今回は北海道なんですけれども、観光の面と経済それから環境、車を借りた場合、全員が交通事故を起こすわけではないというのはもちろんわかってはいるんですが、人権との釣り合いの取りかたというんですかね、あるいは皆さん、ちょっとどなたかというわけではないんですけれども、この政策についてどのように思われるかちょっとお伺いしたいんですが。

(石黒) どなたか感想ございますでしょうか。これはもう既にそういう政策が導入されているということですか。

(質問者) 導入、具体的には聞いているんですが。

(石黒) 台湾人だけ。

(質問者) ええ台湾人だけといふうに聞いていますけれども。

(石黒) ちょっと法制度的には考えにくいような、素人考えですけれども、気がいたしますけれども。

(聴衆) 告白すると、自分は運転しないので、日本の免許について、余り詳しくはないんですけれども、これ国際免許の関連ですよね。台湾国家承認されて、国交がないので、本来与えにくいものを与えるようにしたとか、そういう話ですか、どうなんでしょう。

(石黒) もし何か知識のおありの方がいらっしゃいましたらば。

(聴衆) 正確な知識ではないんですけれども、この6月に制定公布された道路交通法、まだ未施行なんです、国家外の台湾のような行政庁の発行する免許について、国家同様の国際免許を与えるというような法改正がこの6月にされたというふうに承っておりますが、まだ施行されていなくて、執行がこの9月にされたか、来年6月以降になるかちょっと今、知識不確かですけれども、6月制定公布の改正道路交通法で最初の広報がこの9月6日にありました。それ以後の公布が来年6月、再来年6月に予定されているというふうに聞いておりますが、その中に国家承認されている以外に行政庁が発行する運転免許の効力が拡大されるという内容が入っていたかと思えますから、今の御質問はそれを受けた、そういった施行を前提とした内容ではないかというふうに思いますので、ちょっとま

た正確なことお調べいただければと思います。

(石黒) どうもありがとうございました。そうすると台湾の方だけを特に優遇するとか、その事故の心配が特に高いような制度を入れるということではなくて、国家承認されている国と同等の扱いをされていない地域についてもできるようにすると、こういうことのようにですね。どうもありがとうございました。

ほかに御質問ございますでしょうか。

(質問者) 片岡と申しますが、よろしく願いいたします。

この意見として、今回、出される中でですね、要望として、できればと思うんですが、意見で下に線が入っているところで、公共交通の助成と拡充、それから歩行者の安全対策を含めた自転車促進策などというようなところに、基本的に今まで何十年にわたって日本、道路つくってきたんですが、自動車で走る道が主体であると、それがここでも今年、会議が開かれたように、歩行者の歩道をしっかりとつくりましょうとか、例の前の道路交通法の改正のときにも話が出ましたように、歩行者と自転車を分けましょうというようなための意見が出てきて、それがこの弁護士会としても出したいと思うんですね。そういうことからすると現在も、新しくこれからつくる道路については、道路構造令の改正はあるんですけども、既存の道路に対して、何とか再配分するとか、再整備すると、これは一方通行等も含めて、ここは自動車が走る場所だ、ここは自転車が走る場所だ、ここが歩行者が走れる場所だということに、道路特定財源をもうしばらくもっていくというぐらいの思い切った提言ができないものかということをお調べいただけたらありがたいなというのが意見でございます。

(石黒) どうもありがとうございました。御質問というよりは御意見を頂戴したということで、承って検討させていただくということによろしいでしょうか。どうもありがとうございました。もしコメントがあれば、よろしく願います。

(太田) おっしゃることは我々の中では、道路空間の再配分という言い方ですね、新しい交通の流れも変わってきていますし、道路整備も進んでいますから、その道路の機能が昔のまま幹線道路のままでいいんだろうかというところがいっぱいあるわけですね。ただひとつはそういう場所をきちんともう一度、道路の機能を見直して、それにふさわしい空間構成したらどうかということで、基本的にはちょっと広めの一車線でそこには違法駐車ばかりあるというところでは、違法駐車のために道路つくったんじゃないから、その部分を自転車にしたり、バス専用にしたりとかですね、そういうことをしたらどうかという1つの考え方ですね。

問題はそれをだれが決めるかということと、どういうプロセスで決めるかというルールがはっきりしないということですね。今度、道路管理者と交通管理者の問題が出てきますから、やはりそのときにぜひそれを地域でそれを考える、そういうことをやってほしい。その話と関連して、私がよく例を出すのは、いろいろな地方都市で、国道整備、バイパスということで、駅前のところを国道を走っているところですね。バイパスをつくと、バイパスは何のためにつくったかということは、通過交通をそちらに流して、駅前の旧国道ですね、これは生活道路として地域に使うってほしいということだったんですね。ところが、これは国道だからということで、歩行者あるいは車いすの人のわざわざエレベーターで上げたり下げたりして、金をかけて立体的な施設をつくり、しかも時間がいっぱいかかるよ

うにして渡している。そういうことじゃなくて、そういうところはむしろ地表をそのまま歩いて渡れるように、あるいは横断歩道で車線を、やっぱり往復2車線分は確保しますけれども、違法駐車しているところその他は、その部分は突き出し型の交差点で平らで渡せば一番。それで商店街の真ん中に行けるわけですよね。それをわざわざ高くしたり低くしたり、金かけてやっているから、だれも行かないということになってしまう。何かそういうまちづくりと一体の中で、新しい機能を見直しながら、その機能に合った形でやる、そういう仕組みと合わせてやっていけたら、生活道路整備に非常に大きなポイントだろうと思います。

(石黒) 上岡先生。

(上岡) これまでの御質問、御指摘と、太田先生のお話で十分かと思うんですが。ちなみに、ちょっとデータの紹介しますと、例えば道路というのは、自動車走っていますけれども自動車走るのが目的ではなくて、人が動くのが目的ということで、人キロメートルという、1人1キロメートルという単位で評価するとですね、実は歩行者と自転車と合わせますとですね、これは歩行者自転車の統計というのは余りないのですが、何とか無理に推定して、合わせますと、その歩行者プラス自転車の人キロというのはですね、国内の高速道路の人キロと同等ぐらいあるんですね。だからその割合で仮に冗談みたいに話をしても、その割合でお金を配分するとすれば、歩行者・自転車道の整備にも何兆円、数兆円ぐらい使ってくれてもおかしくない、そのくらいのボリュームは基本的な構造としてあるんだということです。

(石黒) ありがとうございます。もう1問を最後とさせていただきます。

(質問者) 全国交通事故遺族の会というところから参加させていただきました佐藤と申します。

太田先生がちょっとお話にされたときに、スピードの件でちょっとお話されたと思うんですけども、そのスピードの見直しをすることは膨大なお金がかかるというふうに言われていたと思う、膨大な費用がかかるという言葉が出たんですけども、先ほどの歩道・車道を明確に区切るというところでもそうなんですけれども、去年の川口の事件もありましたように、またこの前、秋田の方で通学途中の子供が亡くなるような、そういう事件がありましたけれども、あの道路は時速60キロで済まされているという制限速度に関して、当会として今の生活道路の速度の見直しということを考えようじゃないかという運動を起こそうとしているんですけども、そういった意味で、先ほど言われた、ちょっと聞くと、スウェーデンの方ではゾーン30とかいうのがあって、時速30キロ以上出すと学校や公園の近くでは、警報がなるようなものを一定あるんですけども、太田先生が言っていた、先ほど言っていた、お金がかかるというのは、どういった意味でかかっているのか、またその賢い車の使い方というモビリティというのがあると思うんですけども、それと同時に、賢い運転の仕方というものも、当然、必要になってくるんじゃないかと思うんですね。スピードというのは、本当に何もエアバックをつけるとか、シートベルトをすとか、そういうものでもなくても、安全運転、人の方で幾らでもできるもんなんだけれども、それができないという状況で、そういったものに対して、どう取り組んでいけばいいのか、我々も考えているところなんですけれども、やればすぐできるところなんだけれども、できないところにその問題があるように感じるんですけども、お金がかかってしまうと言

われてしまった部分には、どういう意味があったのかなと、ちょっとお願いします。

(太田) お金がかかるといったのは生活道路をきちんと整備する費用です。また、私が申し上げたいのは、速度規制というのは、非常に重要な話で、それが今の実は速度規制というのは、警察が担当なんです、交通警察と物理的な道路整備とか違う役所がやっているということで、ちょっと整合がとれていないという話と、そもそもその市街地の中を法定速度で走っているとはとんでもないことだということで、私としましては、法定速度というのは60キロという意味ですよ。規制していないということですね。やはりもう市街地の中は、30キロなら30キロがベースであって、要するに市街地の中に生活道路とそれからやはり幹線、市街地の中の幹線道路ありますね、だから走ることが重要な機能はもうちょっと50キロでもいいと思いますけれども、そこの中の生活の場、やっぱり通り抜けの部分が多いとかですね、それから通学路になっているようなところですね、こういうところはもう一律に30キロベースでそこで特に問題があるところは20キロにしましょうとか、あるいは非常に空間性能がよければ、多少上げてもいいかと思いますが、むしろベースをそちらに落として、それを面的に早く全市街地にですね、交通規制の網をきちんとかけるということと、それに合わせた、やはり規制だけではやっぱり守られませんからね、それが守れるような道路整備、ということは高速が出やすいようであれば、逆に幅を狭めるとかですね、先ほどの道路空間の再分配ということもございますから、そういうむしろ歩道を広げたり、本当に木陰をつくっていただいた方がよっぽどいいわけですよ。そういうことができないかと、ですから今、現在、警察庁の方で、最高速度の見直しということ、私、委員会で座長やっています。今、検討中なんです、私が重要と思っている課題です。

(了)