

# これからの道路政策への提案

## コーディネーター

屋井 鉄雄 東京工業大学大学院教授

## パネリスト

御堀 直嗣 モータージャーナリスト  
(日本カー・オブ・ザ・イヤー選考委員)

柏木 理佳 生活経済ジャーナリスト  
(嘉悦大学准教授)

太田 和博 専修大学商学部教授

清水 哲夫 東京大学大学院准教授

寺部慎太郎 東京理科大学准教授

## 1. 概要

会議 2 日目 (10 月 30 日) の 12:40 より 14:10 過ぎまで、以下の論点についてディベートを実施した。

- 我が国の社会資本の位置づけ (国際的な比較の観点等を踏まえて)
- 社会の将来像と道路の果たすべき役割
  - ・政策において重視すべきこと
  - ・進め方についての提案

## 2. 各パネリスト等の発言要旨

### ・御堀：‘生きた道路に’

多くの方には、はじめましてということになると思います。私は、道路を専門に仕事をしているわけでありませんが、車をいろいろな形で紹介するという立場で仕事をしています。その視点から道路をどう見ているのか少しお話しできればと。

道路を新しくどう造っていくかは政策的な部分もあり難しいところもあると思います。一方で、できた後に「生きた道路」にしていくという視点があってもいいんじゃないかと思います。

私がここに呼んでいただいたもう一つのポイントは、多分次世代カーについての情報提供をということだと思います。

東京モーターショーに3日間詰めていましたが、来年、再来年には量産になるような、現実的な次世代車の姿が展示されているのが、今回のショーだと思います。



電気自動車なんか一体いつ実用になるんだ、最先端の電池の技術を使っても 150 km ぐらいしか走らないんじゃない実用にならないんじゃないのと、多くの皆さんが思っておられると思います。基本的には、バッテリーの性能を飛躍的にここ数年のうちによくしていくというのは無理だと思います。

では、そのような EV が普及するのか。作り手の予測とは関係なく、消費者が行動を起こすことで急速に普及する可能性があるんじゃないかと思うんです。例えば、今年ハイブリッドカーが爆発的に売れて生産が追いつかなくなったように。

6 万軒近くあったガソリンスタンドが、今 4 万軒とか 4 万 5,000 軒に減っている。しかし、EV なら、家で夜充電しておけば、車を使われる大多数の人の一日の走行距離 40 ~ 50 キロは走れます。遠いガソリンスタンドに入れて乗るよりも、EV のほうが楽だなと消費者が思うと、途端に、EV が普及するという話になるんだと思うんです。

その際、EV は 150 キロしか走れないので、燃費よく走りたい、渋滞が多い道は、EV でも困るわけです。ここでも、最初に申し上げた、既存の道路を車が流れやすい生きた道路にしていく事が重要になります。そういう視点で道路整備とか交通行政が総合的に行われると、EV にとっても、既存のガソリン車にとってもいいと思います。

### ・柏木：‘政策が海外と比べて見えにくい’

私は海外に 10 年間住んでおりました、日本の道路の政策が海外と比べて、一般の人に目に見えにくいということを感じます。渋滞対策や歩道・自転車専用道の充

実という面がそう思った点であります。

97年に住んでいたのですけれども、シンガポールには自動車を購入するのに証明書を発行しなければいけないという制度があります。そういった供給を抑制する対策のほかに、利用量を抑制する対策があり、朝、渋滞が多いエリアを通ると、そこを通るだけで3ドルお金が掛かります。日本でも、今後考えられるのかなと思います。

それから、アメリカは、障害を持つ個人が、健常者と同じように利用できるように運用されなければならないという法律がありますので、歩道が非常に歩きやすい。関連して、自転車の専用道路がドイツやオランダに比べますと、日本は10分の1しかありません。「環境のために自転車に乗りましょう」と言いまして、歩道はガタガタですし、専用道路はないという状態ですので、海外に比べると遅れていると思いました。

それから、発展しています新興国に、商品の開発ですとか、政策として提案できればという点を述べさせていただきます。

中国は2050年までに、今の車の半分を電気自動車にする、小さいメーカーが、今大手と入れ替わるという状態になってきています。日本は環境対策の家電製品の普及率が99%ありますけれども、中国はまだ1%しかありません。しかし、自動車に対しては、CO<sub>2</sub>の排出量が多いので、ここまで対策をとってこうと目標を定めています。それだけ環境対策に対して非常に予算をつけています。例えば、高速道路の公害チェックの監視カメラですとか、カーナビですとか、あるいは、やっとならば地方にまで浸透していったような（乳製品等の）宅配ですとか、道路の普及とともに関連技術や政策を提供しながら、消費に落としていくようなチャンスもあるのかなと思いました。

#### ・太田：‘利用者との意識ギャップ’

この10年、いろいろありました。道路行政の信頼を回復しながら、目標をちゃんと定めて次へ行きましょうというのが私の趣旨であります。恐らく、一番問題だったのは、利用者との意識のギャップだったんだらうと思います。

国の方々にしろ地方の方々にしろ、使命感をもって、制度のもとで正しく一生懸命やっていた。ところが、利用者側から見ると、混雑されている所は放置されていて、空いている所の方が用地取得とか簡単ですから、その気はなかったにしても、どうしても執行しやすいところからやるというように見えたりと、個々の利用者から見ると、実は受益と負担の関係が合っていないんじゃないかというような意識がかなり強かったんだらうと思って



おります。

ではどうするかなんですが、今後は、道路利用者の希望をくみ取っていく仕組みを、特に地方で充実していけばいいかなと思います。また、地方地方でニーズが違いますので、いろいろ創意工夫をしてもらうような構造になっていくことがどうしても必要なだろうなと思っています。地方整備局というのは、極めて地域寄りだというふうには私に思っているんですけど、皆さんも、うまく連携がとれてきたという意識が非常に強かったと思います。しかし、今後は、もう少し国民の方とか利用者側から見えるような、納税者側から見えるような形での、国と地方のパートナーシップの組み替えが必要なだろうというふうに思っています。

#### ・清水：‘道路にはリソースがかなりある’

私は研究の半分ぐらいはITSをやっているんですけど、都会だけの道路ではなくて、日本全体を見る、特に地域を見る仕事が増えています。

地方ではどうやって道路を活用していくかという議論が華々しいのですが、車を積極的に使って観光してほしいという仕事をしたことがあります。海外の人に日本に来て運転してもらうとかなり怖がる。それでもどのぐらい回ってくれるのかなと思って、GPSをつけて、行動を追ってみると、思ったよりたくさん回ってくれるんです。バスでみんな連れてきて、みんなが行きそうなところだけ回るといっても、圧倒的に満足度の高い観光になる。このとき、どこでとまったかがわかるんです。道路の途中でかなりとめて、景色を見ている可能性があるわけです。道路にはリソースがかなりあるんだなということを実感したわけです。

講義なんかで、例えば「ある地域の計画を立てましょう」という演習をすることがあるのですが、その際、いいところを先に見せる。それから悪いものを解く。先に悪いものを見せるよりその方が圧倒的に学生の発想が広がるわけです。

日本の道路行政で特に言いたいのは、コンサルタント

の方々には結構業務で世界に行っているいろいろ見るんですけども、役所の方が余り行かないんです。いろいろな意思決定をする中で、海外との比較を体で感じての決断ができない。そうすると非常にローカルになっていく。そういうことが、非常にマイナスだなと感じることが多々あります。

例えば、海外でCO<sub>2</sub>の削減に貢献して、日本の削減にカウントできるという制度も出てくるので、いろいろと世界にも貢献しつつ、いいところをまた日本にフィードバックするような仕組みを、道路行政の中で考えていただければと思います。

#### ・寺部：‘原点回帰’

「我が国の社会資本の位置づけ」、端的に言って、道路の整備が十分かどうかということが問われているんだと思います。何をもちょう分か、何の視点で十分か。

よく出てくるのが、例えば「我が国はまだ高規格道路の割合が少ない。だから、量として不十分だ」という論点。一方で、可住地面積で割ったりすると、意外に日本のほうが道路の量として十分だと言ってしまう。こんなふうに分かると、見方によって2つに分かれることは避けられない。

一方で、もう量の比較じゃない、質の比較になっているとは思っています。景観とかそういう意味ではなくて、交通を流す機能としての質が我が国はどうかというのは比較可能で、そういうところは、諸外国に比べてかなり負けているなと思います。

もう一つの論点は、「都市の論理」と「地方の論理」。私は、前は高知工科大学にいました。3けた国道が、とんでもない山道で、1車線ぐらいしかないところがちょっと前の豪雨でがけ崩れで通れなかった。Uターンできなかったの、バックしながら、がけに落ちないかヒヤヒヤの思いをしました。でも、そんな事、東京にいると全く気づかないんです。よって立つ価値観が違うので、これもどっちが正しいというのは多分ないと思います。

だけど、我々は日本という国を、前に進んでいって、より満足度の高いようにしなくちゃいけない。どっちが正しいとか、有利だということよりは、きちんとお互いの違いを認め合った上で、どうするかというところを技術的に議論してその都度最適な道をとらないといけないんじゃないかなという気がします。

少しディベートっぽいことを言いたいのですが、学生に今朝聞いたんです。「日本は今、中国に負けようとしている。ハブは仁川や北京に行ってしまう。それでいいと思うか」と。皆さんはどう思いますか。日本はやっぱ

りこれからもアジアのリーダーでいてほしいと思う人、4割。中国に負けてもしようがないと思っている、それが4割。そういう比較自体が意味がない、2割です。つまり、「海外がすごい。追いつけ、追い越せ。国力を上げよう」ということ自体が説得力を持たないという人が一定以上いるというのを認識しなくちゃいけない。

最後に「政策において重視すべきこと」なんですが、僕は「原点回帰」ということを申し上げたい。道路は、御堀さんが仰ったように、車を流すことが大事だったんですけども、やっているうちに、「景観も安全性も環境もよくなりますよ」といっぱい言い過ぎたんです。では、どうやってやるかなんですが、それが道路行政マネジメントだと思います。政策の目標を立てて、それに向かってやって、チェックをして次に生かすというそのスタイルを進めてほしいと思います。

#### ・屋井：‘二つのところ（結び）’

寺部先生はこれがディベートだということで、心にあることないこと話していただきました。反論はありませんか。(笑)

明らかになってしまったのは、裁量権に対する包囲網。そんな今、やるべきことは、もう一度形づくりをきっちりとしていくことだと思っています。裁量権がなくなるわけじゃなくて、適正にしていく、その基になる法制度というものをきっちり作っていくことです。

私は、「ころ」という大和言葉が大好きで、PIとかの場でよく使う。「心」がつく言葉の中で、今日の議論にかかわるのは「ころざし」です。もともと「心を指し示す」ということですが、道路行政、国土交通行政、社会資本の整備というところで、きっちりとその「心を指し示しているか」というと、冒頭の太田先生に戻っちゃうけれども、これはちょっと厳しいね、指し示せるだけの形、体制、体系づくり、こういうものが必要だねというのが1点です。

もう一つは、「ころみる」。漢字で書くと「ごんべん」でアクションじゃないですね。もともとは「心」を「見る」んです。これは我々エンジニアが「みんなわかっているはずだ。言われなくたって、これがいい方向だ。」とやってきたことに、いろんなところで疑問が投げかけられている。だから、人の心はどう見ていくかのプロセスのところが必要です。

この「志す」、「試みる」を道路行政、道路政策を考えていく上で、まずベースとして考えるべきだなというふうに思います。

（文責：道路局企画課道路経済調査室課長補佐）  
濱田 禎