

道路分科会基本政策部会 意見メモ

0. はじめに

- ・ 強靱化を中心に、高速道路政策はじめ社会資本政策全般に勢いが出てきていますが、さらに加速化することが重要である。このために、普段考えていることを述べたい。
- ・ 結論を先に述べると、大事なことは、「国民からの共感・支持の獲得であり、そのためにすべての資源、ノウハウを投入すべき」ということ。
- ・ 具体的には、
 - ハード政策の必要性に説得力を持たせるための、現有ストックの最大活用の工夫（道路を使い倒す）、その基盤となるソフト政策への注力（データ連携と統合、市民参画協働型の事業展開、より直截的なアピールの工夫（人や地域の幸せ、環境価値などの訴求）、ICT活用による効率化(MaaS、CASE・・・)、地域づくりと道路政策の直結性(道路法の目的議論)
 - 大きな法制度枠組みへの切り込みとして、高速道路制度(ネットワーク議論、高速道路と幹線道路の並行区間における管理区分の再考など)、永久有料・プライシングを含む料金政策、高速道路と並行する幹線道路の質的改良・管理方式、
 - 評価方法や枠組みの改変（事業評価・再評価の桎梏からの解放と人・金の有効活用（玉探し、政策・戦略策定）、B/Cの位置づけ変更（絶対的なものから多数ある評価指標の一部に）
 - 道路政策のストック効果と道路投資(社会資本)投資の効果性の十分性（やれば確実に生活・経済・地域がよくなることを明確にする）を政治家・国民に納得していただく。
- ・ また、時間軸で見ると、中長期的視点から考えるべきものと、足元の施策との連続性が必ずしも強くない印象もあるので、連続性の重要性も指摘しておきたい。
- ・ 以上を考慮しつつ、高速道路政策、一般道政策、モビリティ政策、評価のあり方について述べる。

1. 高速道路政策

- ・ 無料区間（新直轄、地域高規格）の再考
 - 並行幹線道路（直轄区間）の質的変容、維持管理資源（費用、人員、ノウハウ）の確保、などを考えた場合の、サービスレベル維持のためのより良い体制と料金政策の検討
 - 新直轄区間と並行直轄区間の関係性の検討
 - ◇ 両方を直轄区間として人的・費用的に維持できるのか、在来直轄区間を県道以下に格下げしてよいのか、料金負担のあり方などを総合的に検討すべき時期にあるのではないか。
- ・ 暫定区間の4車線化の加速化方策

- 低金利を活かした財政投融资による付加車線整備の加速化など整備に拍車がかかっているが、さらなる加速化が重要。早期の整備のための負担のお願いなども今後の課題。
- ・ 中長期的な高速道政策の体系的検討
 - 高機能高速道路の構想
 - ◇ 自動運転対応の進化系高速道路（3車線化された新東名と同等の機能、もしくはその上も視野に）のネットワーク構想の検討
 - ◇ 少なくとも本州を縦貫させること
 - 料金政策・料金体系の抜本的検討
 - ◇ より良いサービス提供のための負担をお願いせざるを得ない局面もあるので、そのための本格的プライシング議論の開始
 - ◇ この際に、揮発油税や軽油引取税の再目的化も視野に入れるべきではないか
 - ◇ やはりどう考えても、全国一律の高速道路料金、（一般財源になってしまったが）揮発油税、軽油引取税はおかしい。
 - ◇ 整備費用、維持管理費用、特急料金、費用負担力、外部不経済、既存ストックの最大活用といった視点からの総合的、本格的議論の開始

2. 一般道政策

- ・ 重要物流道路を中心とする広域道路網計画の策定がスタートしたところであるが、これに関して
 - ハードの道路網計画だけでなく、既存ストックの最大活用のためにもオペレーション（規制、案内・情報提供）、社会的受容性、非幹線道路との連携も含んだ運用の計画化・政策化も強く求められる。
 - 非幹線道路に関しては、幼児・児童・高齢者の安全性確保と安心感の達成などからみて重要である。また、観光地域づくり、観光地機内の道路整備という大課題でもある。高速道路や広域幹線道路の整備効果を高め、さらなる活用を促進するためにも、ラスト／ファーストマイルを担う非幹線道路、生活道路の広域道路計画における位置づけを明示することを強く望みたい。
- ・ 市街地内では、自転車や新しいモビリティの走行空間確保、無電柱化の推進、幼児・児童・高齢者にとって安全な道づくり、賑わい空間の確保、マイクロなモーダルハブなどの整備などの課題が目白押しであり、総合的統一的議論がこれまでになく求められている。
 - これらに関しては道路空間の再配分という枠組みで議論されることも多かったが、道路空間の再配分は横断面構成の変更として語られることが殆どであり、民地側の土地利用変化、シェアシステムのポートや必要機能の空間配置論などを考慮した縦断変化をパースで表現するような議論はほとんどない。居心地の良い、安全・安心、賑わいの空間整備には、民地、歩道、路側帯とつながる路側マネジメント（Curbside Management）が不可欠である。
 - これらの議論を面的に具体的に展開する場（プラットフォーム）の早急な構築が必要であり、問題意識と視野を大きくとった議論が求められる（現下の議論は視野狭窄の印象が強い）。
 - 特に、市街地内の道路デザイン、ネットワークとしての整備運用論、評価の在り方について、

相互の関連性を明示的に認識した、広範かつ具体的議論が求められる。

3. 新しいモビリティサービス議論に関連して

- ・ スマートシティ、新しいモビリティサービスありかた、多様な新しいモビリティ（低速型、自動運転）、交通結節点の整備などに議論が賑やかであるが、道路政策議論としては出遅れている印象が強い。
- ・ これらはいずれも、道路の在り方、都市・地域・国のあり方を大きく変える可能性を持ったものであり、また、Society5.0 への戦術的展開などの国としての重要技術政策の一翼を担うものである。
- ・ 国際的には、民間では Google のトロント Sidewalk プロジェクト、公共では雄安新区、Columbus、London、New York、Seattle、Boston、はじめ多数の都市で戦略的に交通まちづくり、新しいモビリティサービスを中止に据えた、あるいはエネルギー、健康・医療、安全、社会的包摂性、産業論などと一体化した都市戦略論が活発に展開されていることを考えられると、その印象は一層強まる。

4. ストック効果の見せ方と計画評価のあり方について

- ・ 長期間のストック効果の実証
 - 社会資本投資の必要性議論（ここ20年の日本の失敗）はずいぶん浸透してきているように思えるが、道路投資の効果（人の幸福感、地域の活性化、強靱性、経済・環境）の実証（道路を作ればよくなる）についてのアピール、つまり、投資効果の十分性の実証、実感がまだまだであり、弾みがついていかない。
- ・ ストック効果が強調され始め徐々に好例も蓄積しつつあるが、総じて短期的な効果計測が多く、また定量的ではあるが記述的效果表現に留まっている例が多いように感じられる。
- ・ 効果計測期間に関していうと、2018年は東名全線供用50年、備讃瀬戸大橋共用30年であり、長期のストック効果の計測も試みられていて、評価できる。この運動を加速すべきである。
 - しかし、両者の評価では狭義の経済効果に焦点が当てられているが、数十年という期間と高速道路という高機能なインフラの存在と、産業配置、市場形成、人口配置、産業スタイルやライフスタイルなどの、いわば大きな国土構造にも効果を与える。大きな視野と議論が必要ではないか。
 - アメリカで「荒廃するアメリカ」と並んで交通資本投資の回復に影響があった「Look Ahead」の多彩な人材と視点による広範な効果検討とその広報活動は見習うべき。
- ・ 評価項目についても、経済効果に重点が置かれすぎているように思われる。
 - これを拡大するために、ゆとり、にぎわい、復興、健康、安全・安心、などの関心分野における評価方法のあり方の検討とエビデンスの収集が重要であろう。

- ・ 評価項目の限定性とも関連するが、中長期の評価方法も定量的方法が中心であり、改善が必要ではないか。
 - 交通量の伸び、企業立地件数、経済規模の拡大だけでは感動が薄い。
 - 物語（Narrative）的な証言（私は高速道路で命が助かった、進出の最後の決め手は高速道路、生活が一変した、・・・）などの収集と共有も重要ではないか。
 - 定量的計測も方法論的には記述的であり、with/without が明確ではない。中途半端な印象である。
- ・ 計画段階評価・事業再評価も重要であるが、評価そのものが果たしている効果に比べて、費用のほうが大きく、また偏った評価結果をもたらしているという印象が強い。
 - 一つは、繰り返される再評価であり、もう一つは少し強調して言うと不必要な丁寧すぎる計画段階評価である。繰り返される再評価は評価システム自体の社会的信頼を失いかねないし、投入される人的経費的・時間的資源を他に向けられれば道路政策の質の向上も期待できよう。
 - B/Cへの過度な依存も課題であろう。専門家（役所、政治家、・・・）だけでなく、開かれたオープンな政策形成と議論の場のためにも、ストック効果のところでも述べたとおり、過度に専門的すぎない多様な多数の評価の視点による議論と情報適用のオープン化が望まれる。

以上