

いうことを、ないわけですから、いろんなところで加速すべきである、活発にすべきであるということぐらいしか実はお答えができないような状況でございます。逃げておりますけれども、お許しいただければなというふうに思います。

ありがとうございます。
室井邦彦君 また機会がありましたら、ごゆくりとまたお願いします。

上岡先生にお尋ねをさせていただきます。
先生は論文の中でこのようにおっしゃっております。道路容量が不足しているという主張が至るところでなされていると。東名高速道路もその典型であり、第二東名高速道路が必要だと言われる。しかし、どの区間にどのような自動車が行っているかを分析すれば、第二東名が必要という短絡的な結論は導かれないうと。また、都市環状道路、例えば首都圏なら外郭環状線や圏央道の必要性を主張する議論は多い。しかし、それらの多くには誤解と歪曲が含まれている。このように論説をされております。

そこで、現在、東京圏、大阪圏等、大都市圏を始めとする新しい高速道路の建設計画がございます。その高速道路整備について先生はどのように評価というかお考えなのか、ちょっと御所見をお聞きをしたいと思います。

参考人（上岡直見君） これは、先ほども申し

ましたけれども、その財源とかそういう政策的リソースが制限なく幾らでもあれば造るにこしたことはないと思いますけれども、やはりその制約がある中でどういふことを優先しなければいけないかということを考えていったときに、先ほどの資料の六ページ目の下の図等を御覧いただきたいと思うんですが、これまで相当な、累積で見れば莫大な投資をしてきたにもかかわらず、道路のサービスレベルというのが余り、例えば平均走行速度で見た場合それほど改善されていないということになりますと、じゃ、今後これをどれだけ入れていけばサービス改善につながるかということの見通しはもう少し慎重に考える必要があるのではないかとこのように思います。

それから、先ほどのほかの方の御質問にもありましたけれども、いろんな交通手段の適切な分担ですね。これまでとかく道路は道路、鉄道は鉄道、航空は航空と縦割りの中で行われてきて、それぞれもつと総合的に調整すれば社会的な資源を効率的に使える場面があると思われるにもかかわらず、それぞれでいるんなゆがみをそのまま持つて政策が続けられてきたというところがあると思います。それで、今先生の御質問で気付きましたが、ちょっと離れるかもしれませんが、交通政策基本法ということとせつかく法律ができて、これは恐らく交通関係の法律で初めて縦割りではなくて

いろんな交通手段の役割分担を考えようと、そういう条文が入ったと思います。これはせつかくそういうものもできましたところで、もう少し総合的な観点で考えていくべきであるかと。個別の、ここが混んでいるからこれを造れということの繰り返しでなく、もう少し慎重な検討が必要ではないかというふうに思うわけであります。

室井邦彦君 ありがとうございます。終わります。

田中茂君 みんなの党の田中茂といいます。

今日は、三人の先生、お忙しい中御臨席賜りましてありがとうございます。

私は、皆さんいろいろお話しされていて、そもそもこの問題は筐子トンネルの老朽化に始まっているわけなんです、そこで災害対策をする、そういう意味で、大規模更新、大規模修繕、これはお金が掛かることはもうよく分かっておりますので、皆さんの、お三人の考えもよく理解させていただきます。ありがとうございました。

そこで、石田先生と上岡先生にちょっとお聞きしたいんですが、できれば根本先生にもそうなんです、先ほどのスマートインターチェンジの話なんですが、スマートインターチェンジの利点と、先ほど先生は、思ったより少しお金が掛かると。インターチェンジ、今さっき言いましたように老朽化が問題なのに、今ここでスマートイ

ンターチェンジをやる必然性があるのかと、そもそもがですね。我々は今、老朽化に更になります。修繕、更新が掛かると思っていますが、そういうことよりもスマートインターチェンジを優先される理由は何なのか、それをお聞かせいただきたいのが一つ。

このスマートインターチェンジそのものが果たして将来的に価値があるものになるのか。それはなぜかという点、都市再生、この間コンパクトシティという発想をやりましたが、コンパクトシティをやりながら、そもそもコンパクトシティというのとはなるべく低炭素で車を減らすべきではないかと、そういう話もあって、そういう中で何か矛盾があるんじゃないかと、地域再生の推進と。その辺のお考えをできればお聞かせいただければと思います。

参考人(石田東生君) どちらを優先すべきということは申し上げたつもりはないんですけども、誤解を与えたようでしたらおわびしたいと思います。

老朽化は非常に大切でございます。それを更新をする、健全に次世代に引き継ぐということで今回の更新費用についての法律改正ができたわけでございます。それとスマートインターチェンジのために必要なお金というのは今の形の上では別会計になっていると思いますので、そういうことに

はならないかと思えます。

スマートインターチェンジでございますけれども、先ほども申しましたように、やはりインターチェンジの間隔が長くて、いい資産であるところの高速道路が使いつらくなっているという、これは誠にもったいないことではございまして、推進すべきというふうに考えております。

そうすると、スマートインターチェンジの周辺にまた新たな土地利用が起こってコンパクトシティに反するんじゃないかという御懸念でございますけれども、私はコンパクトシティという点に関して、必ず機能的なコンパクトシティという言い方を私自身はさせていただいております。物理的に移転を伴う、本当に中心部に集約するということをできればよろしいんでしょうけれども、本当にそれだけの財政負担ができるかどうかという点と地球温暖化問題とか都市経営の問題を解決するための時間の切迫性という点を考えた場合に、物理的に移転をしてもらうということとはなかなか難しいんじゃないのと、理想論としてはそうなんですけれども。

そこで、スマートシティみたいな言い方をしますけれども、ICTとか新しい交通の在り方とかということで、人にも環境にも都市経営的にも優しい、できるだけ今の形でそういう新しい都市の在り方、交通の在り方というのを追求するとい

うことを機能的なコンパクトシティと申し上げておりまして、そういう観点からすると、高速道路は環境にも、あるいは燃費も良ございまして、コンパクトシティということには反することには必ずしもならないのではないのかなというふうに理解しております。

ありがとうございます。

田中茂君 ありがとうございます。

参考人(上岡直見君) スマートインターについてということでもよろしいでしょうか。

インターチェンジというのは、幾つか見方によって側面があると思いますが、一つは物理的な自動車が入り出すということと、もう一つはお金を取る場所という、いろんな意味があるかと思えますけれども、物理的な面で、例えばこれは防災等にも役に立つというような見方もあると思いますが、そうであれば、これはもう防災は非常時です。物理的に突破できる構造にしておけばいいのであって、これは別に特にインターチェンジということの本質的な問題ではないというふうに思います。

一方、利用する側から見ると、現在使っている人に対しては、横から車が入ってくるということはある意味では効用の低下になるという面もありますし、もう一つは、インターチェンジということとは、何がインターチェンジしているかという点

一般道とのアクセスですね。それがあからんターチェンジがあるわけでありまして、そういうことになりまして、スマートインターチェンジを造るのはいいですけども、そこまでのアクセスはどうしているんですかという疑問もあって、これは一概にスマートインターは要らないというふうには思っておりませんが、ただその辺の人が便利になるからということでもここにも穴を空けてくれということではちょっと評価が甘いのであって、もう少し慎重な評価が必要だということふうに思います。

田中茂君 ありがとうございます。

参考人（根本敏則君） 更新事業が重要か新設事業が重要かということでは、それは費用対効果の高い新設もあるだろうし、費用対効果の高い更新もある、そうじゃないものもあるということとで、一概に更新か新設かということは判定は難しいと思います。

その新設の中で、スマートIC、スマートインターチェンジの新設というのは私は特に費用対効果が高いというふうに思っていますし、特に日本はまだ高速道路の分担率というのは低いんですね。なるべく高速道路を使ってもらった方が日本道路全体の維持管理・更新費用も安くなる。大型車はなるべく高速道路を使って長距離を乗ってくださいというふうなことを促すためにも、インター

チェンジの間の距離を短くして乗りやすくしてあげるということが日本の老朽化を防ぐという意味でも重要だということをお願いしたいと思います。

田中茂君 ありがとうございます。

根本先生にもう一つちょっとお聞きしたいんですが、根本先生が、資料によりまして、国土学のアナリストの大石先生との対談で、司会者の方が、国民に対して、四十五年償還をぎりぎり延ばすより、維持管理・更新有料というものを明確に出す時期に来ているのではないかとというようなニュアンスで話をされたと思うんですが、その場合、根本先生のお考えとしてお聞きしたいんですが、どのような働きかけをして、どのように国民に納得してもらうことがよいと思われるのか、お聞かせいただけますか。

参考人（根本敏則君） 先ほども答弁したところで、やはり更新というものは非常に重要であると、金額的にも無視できないぐらいあるんだということが今回分かったわけですね。十五年取らなければいけない。ということは、維持管理有料ということで、維持管理費は少なくともずっと払い続けてもらわないとやはり難しいですよねというよりは、少し上乗せが必要になってきているといった中で、もうこれは税金では賄い切れないだろうというところがよりはっきりしたと思うんです。ですから、このタイミングというのは、

こういう議論を始めて国民的な合意を形成するかどうかいいチャンスじゃないかなというふうに思った次第です。

田中茂君 ありがとうございます。

ちょうど時間が来ましたので、私の質問はこれで終わりにします。どうもありがとうございます。

辰巳孝太郎君 日本共産党の辰巳孝太郎でございます。

笹子トンネルの事故以来、大規模更新、修繕が必要だということになってきましたが、今回の、最後の警告ということ、社会資本整備審議会でも非常に辛辣な言葉で、今こそかじ切らないと、もう最後の警告だということを受止めなければならぬと思っております。

お三方全てが、維持更新、大規模修繕、更新については重要だということはこれは違いはないと思っておりますけれども、それを今回、十五年償還延ばしてということなんです、私はやはり、それは国民ももちろん理解をします。同時に、やはり民営化されたときの経過からしても、多くの国民はこれ以上不必要な道路は造ってほしくないという流れがあつて、それも今も続いているということでは確かだと思っております。民営化の過程で必要な道路は造らないということでは看板には掲げられていたと思っておりますが、しかし一方で、例え