

道路事業の評価手法に関する国会での議論

参考資料3

※国会会議録検索システムにH20.6.10現在で公表されている議事録から抜粋
 ※キーワードは、国土交通省道路局で設定し、質疑及び答弁内容をもとに分類

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
1	A	さらにその上でお尋ねをいたしますが、個別路線の費用便益分析というものを事業開始前に国土交通省はおやりになられることになっていますが、今お手元に配付させていただいております資料をごらんいただきますと、まず、一般国道四十二号那智勝浦道路という道路について、事業評価の表がついております。これは大変立派な道路です。私が言うのは、この道路は無駄だということをおっしゃらないんです。丸で困っておりますね、千二百四十億円かけて、便益が、丸で困っております、千八百五十億円、走行時間短縮便益が千六百七十七億円、こういう道路です。では、国土交通大臣、お答えをいただきたいと思いますが、千二百四十億円の事業費をかけて、この事業は費用便益分析でいうと平均走行時間は何分短縮をされるのでしょうか。	例えば那智勝浦道路につきましては、新たな道路を通過する車両、これは一日当たり一万五千台でございます、その走行時間が二十六分短縮され、そしてまた、現道、前の通り、道を通る車両は一日当たり五千五百台でございます、混雑の解消により十分短縮されます。これらの時間価値、例えば乗用車の場合は、これは六十二円八十六銭、一分間という数式がありますが、掛け合わせますと、これはまた四十年間という便益を算出いたしますと、一千六百億円となります。短くなる時間を聞かれましたが、それは、上を走る人は二十六分、それから下を行く人は混雑があれして十分短縮される、こういうことです。	道路網の範囲 公表様式
		いやいや、国土交通省は、ちょっと、ごまかしちゃだめですよ。この事業評価のバックデータとしてついている費用便益分析の条件というのを私は聞いていますよ。この費用便益分析の条件に、平均走行時間ということで、何分短縮されますと。この何分短縮されるんですかということをお聞きしていますよ。	これはまた、私謝ってばかりですが、〇〇さんに言われて、この資料というのは、実際は紀伊半島全体のものやっています。ですから、これは、ここが違うんです。AマイナスBは〇・二というのを丸が振ってありますが、そうじゃなしに、この道路についてのB/Cは二十本とか十本とか、その周辺の道路だけなんです。これは、四百本以上の道路をとったものがこれなんです。したがって、これを新たに出したということ自体が誤りだったと私は思っています。	道路網の範囲 公表様式
		いや、誤りってどういうことですか。この政府の資料、これは私が勝手につくったんじゃないんですよ。それを、これは誤りだというのであれば、これ以上議論できないですよ。これをもとに議論していくんじゃないんですか。これは、国土交通省が発表しているデータですよ。それを、いや、私はそれは違うと思いますとここにきて言われても、私も困りますよ。	これは、紀伊半島全体の道路を、ほとんど影響を受けていないものまで入れたものでございますが、この〇・二の後にずっと指数が並ぶんですね、これは、それを〇・二で切ったものを出したということが誤解になる。 例えば、先ほど言われたものは、〇・〇というものまで出していますね。(〇〇委員「十津川道路ですか」と呼ぶ)十津川道路。〇・〇であったら、どうにもなりません。これは、先ほど言いましたように、十津川の場合は、道路を三分に分けて、その部分がどうなるかということとはとっているわけです。しかしながら、近畿地方の場合は紀伊半島全体の道路についてどういう影響があるかというような数式があるためにこんなものを出したわけですが、でも、ずっと極限までゼロということはないわけで、その後ずっとやればそれは数字が出てくるんですが、そういう資料をお渡ししたということをおわびを私は申し上げたわけですよ。 ですから、するのであれば、十津川のそれについてやったそのB/Cのものを出すべきであるのに、そんなものを渡したらこれは混乱するんじゃないかということをおわび申し上げたわけでございます。	道路網の範囲 公表様式
		国土交通大臣が、この委員会でもあるいは参議院でも、B/C評価を厳正にやるのだというふうにおっしゃっていらしゃるわけでございます、厳密にやるのだと。ところが今は、いや、こんな資料を国土交通省が出したことが間違いなのだということをおっしゃられる。それでは、B/C評価というのは、今までやられたものはすべてやり直していただかないといけないわけですよ。正しい資料に基づいて私たちは議論をしなければならぬと思います。では、那智勝浦道路の本当のB/Cは幾つなのかということをお教えいただかないと、議論が進みませんけれども。	どうも失礼しました。〇〇議員から提出をいただきましたこの資料の……(〇〇委員「これは国土交通省の資料ですか」と呼ぶ)ですから、提出いただいたその中に書かれておりますが、B/Cは、事業全体、一・五と書かれてあります。それが正解です。 それで、これを出す根拠を言われるわけですが、これについては、説明をすれば物すごく長くなるかもわかりませんが、きちりしてあります。当たり前の話です。厳格にとってあります。それに基づいた最後の結論が、今の一・五というものが出てきているということでございます。したがって、それを出すには物すごい計算がされているわけでありまして、これをお渡しすべきであるのに、先ほど示されたものをお出ししたために、それは誤解が生まれるのも当然だと私は思いますので、それをおわびを申し上げます。	道路網の範囲 公表様式
		いや、私が申し上げているのは、そういうことではないんですよ。だって、国土交通省さんがインターネットで、ウェブサイトで公開している事業評価の分析条件というところにこの数字が載っているわけですよ。 では、資料の六ページを見ていただくと、これは那智勝浦道路のすぐそばにある十津川道路という地域高規格道路です。これは、先ほど大臣がおっしゃられた整備なしと整備ありでは、A引くBがすべてゼロです。すべてゼロになっています。 ここで注目すべきは、一番の総トリップ数というところなんです。那智勝浦道路は、三百三十四万四千六百六十三トリップ、広くとっているわけですね。十津川道路は、さらに広くとっているんですよ、一千六百五十五万四千四百八十七トリップ。めちゃめちゃ広範囲にトリップをとって計算をしています。トリップというのは、要するに車で一回移動するということですよ。 要するに、費用対効果の分析が非常に恣意的なんです。厳格なB/Cをするというふうにおっしゃっていらしゃるけれども、B/Cそのものには、どのような範囲でその条件をとるか、総トリップをとるかということは一切決められていませんから、厳格ではないんですよ。要するに、費用対効果が一以上になるように計算をすればいいんですよ。トリップ数をとればいいんですよ。そういうことだと思いますよ。 いや、それは、道路局長、ここは国土交通大臣にきちんとお答えいただけますから。国土交通行政に責任を持っていますからね。	便益を算出する場合には、道路網の範囲につきましては、対象とする道路整備のプロジェクトの有無により、交通量に相当の差があるような道路をすべて含むように道路網を設定することを規定しております。これは、個別事業ごとに道路整備による影響の範囲が異なるためでございます。 したがって、非常に、その地勢によって、物すごく広くとっているところとそうでないところがあるようでございますが、このような十津川のような道路を見る場合には、直接影響を受けているのはせいぜい十本ぐらいの道路だろうと私は思うんですね。 したがって、それをとったものをお届けすべきであったというふうにおっしゃるわけですが、近畿地方を全部とって、十津川へ行っていない人はたくさんおられますから、そういう意味で、申しわけありませんということをおっしゃっているわけですよ。	道路網の範囲 公表様式
		大臣、それでは議論が前に進まないですよ。これは国土交通省がつくられた資料ですから、それでは今大臣が御答弁されたような形で費用対効果を分析し直していただかないといけないわけですよ。分析し直していただかないといけない。	その数字が出てきた根拠になる係数とか、それは早急にお出しをいたします。	道路網の範囲 公表様式
		費用対効果は事業採択に当たって一を超えなければならないというのは、これはもう大臣も御方針として掲げられているわけでございます。そういう意味では、このB/Cがどうなっているのかということについて今のような御答弁では、私は、はいそうですかと言うわけにはいかないわけですよ。国土交通省が今まで、いや、これは一を超えています、だから事業を推進するんですよと言っていたものが、前提が崩れた。 私は、何もこの道路が無駄だと言っているんじゃないですよ。国土交通省道路局は技術屋さんの集まりで、技術屋さんは最新の技術でいいものをつくりたいと思うんですよ、お金があれば。しかし、千二百四十億かけてつくらずとも、半分の値段で普通の道路をつくって、残りの半分は地域で自由に使ってください、千二百四十億のうち、六百億で那智勝浦道路を、バイパスを整備しました。六百億は地域で、どうぞ地域再生、地方分権のために使ってくださいというふうなことをしていくのが実は政府の責任なのではないですかということをおっしゃりたいがために、このB/Cのことをまず取り上げられているわけですよ。 そこに至る結論にはちょっとまだいろいろ段階があるので、きょうはもう時間がありませんのでお聞きできないわけですが、このB/Cについてもう一つだけ聞かせてください。 もう一つ不思議なことがあります。財務大臣。このB/Cは、十ページを見ていただくと、乗用車は、時間価値原単位で、単位が円パー分・台となっています。要するに、時間短縮効果が一分につき六十二円八十六銭ですよと、これは書いてあります、丸囲みしてあります。 じゃ、一時間にすると乗用車一台は幾らになりますか、国土交通大臣。	六十倍した数値でございます。六十二円八十六銭に六十倍をしたそれ、そういうことでございます。	人の時間価値 (業務目的)
		三千八百円余りでよろしいでしょうか。	三千七百七十一円六十銭ですか、そんなものだと思います。	人の時間価値 (業務目的)
		乗用車一台につき一時間三千七百七十一円六十銭の時間短縮効果があるということでB/Cを見積もると。 一時間、これは時給ですわな、時給、時間が一時間短縮されると三千七百円もうかりますよと言っているわけですから。時給三千七百円の人が日本全国に果たして何人いるんですか。余りにもこの時間原単位も過大に見積もっているのではないかとおっしゃると思いますが、国土交通大臣、どうですか。	ドライバーの機会費用、それから同乗者の機会費用、それから業務あるいは非業務、あるいは平均乗車人数等を勘案してこの金額は出されているものでございまして、それを一律にやっているわけでございます。一人ではありません。 したがって、その人が業務、非業務、それから同乗者、その人の業務、非業務というものを全部入っているわけでございます。	人の時間価値 (業務目的)
		乗用車一台につき何人乗っていると仮定しているんですか。	推定では、同乗者の機会……(〇〇委員「何人乗っているんですか」と呼ぶ)平均乗車人数は、一台にあって、業務の場合は一・二、それから非業務の場合は一・三二ということでございます。	人の時間価値 (業務目的)
		どちらにせよ、総理、時給三千円なんですよ、時給三千円。時給三千円で計算して、時間短縮便益が一億ありますとか五百億ありますとかいう計算をしているわけでございます、私は、今、与党の先生方が、いや、そんなことは別にこんなところでやるなということ……(発言する者あり)いや、遠藤先生がおっしゃいましたよ、おっしゃっていますけれども、こういう細かいところを注意しておかないから、道路局の人たちは、何とかしてお金を使わなきゃいけないからということでお無駄遣いをしてしまっているという現状があるんじゃないかという問題提起をしているんですよ。 最後に、きょうはちょっと中途半端になってしまっただ大変残念なんですけれども、費用対効果には大変な問題がある。その費用対効果の問題については、緊急、国土交通大臣は資料をお出しいただけるということでしたから、その資料をお出しいただいた上でまた議論をさせていただきたいというふうに思いますし、一人三千円、大臣、私の言うことを聞いてください、三千円の時給について、その根拠も計算式をお示しいただきたいというふうに思います。		人の時間価値 (業務目的)

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
1	B	<p>ここで、国交省が出しております平成十五年四月一日施行の、これはお手元の資料の1に載せておりますが、国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領というのがございます。また、同じく再評価実施要領というものはお手元の資料2に記しております。ここに、中期計画に載せてある厳格な事業評価、新規採択時そして再評価時、そして、その実施要領には費用対効果分析と書かれています。再評価も同様であります。お尋ねいたします。</p> <p>この厳格な事業評価、すなわち国交省が定める実施要領に書いてあるこの費用対効果分析とは何を指すのでしょうか。大臣、お答えください。</p>	それはBバイCと言われるものです。コストとベネフィット、それを公式で示したものでございます。	高規格の点検
		<p>費用対効果分析と実施要領に示してあるのは、大臣が今端的にお答えいただきました、BバイC、すなわち費用と便益、これの対比であります。</p> <p>お手元の資料3をごらんいただきたいと思いますが、平成十五年の八月に、国土交通省から、費用便益分析マニュアルというのが出ております。なかなかわかりにくい言葉だと思っておりますが、費用は、道路をつくる費用ですね。これは、土地収用代や、あるいは人件費、まさに工事費ですね、さまざまな費用をすべて合算しています。これはイメージはわかりますが、便益と言われるとなかなかわかりにくいんですね。</p> <p>ここには便益というのがどういふものかということで、これも中期計画の中に書いてあります。走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益、三つの便益の合計を社会的便益としたと書いてありますが、これも、わかりやすく言えば、道路ができた、道路ができて車がスムーズに流れるようになった、だから時間の短縮ができた、経済効果が上がるだろうということでこれをお金に換算した。</p> <p>あるいは、走行経費。渋滞で車がのろのろ走ると、これはオイルも使うわ、あるいはガソリンも使うわ、車の摩耗が発生する、さまざまな経費がそこで膨れ上がるから、これも、道路ができればスムーズに流れることによってこれが減少する。つまり、お金に換算する、何らかのプラスがあった、これを足したものの。</p> <p>交通事故も同様でしょうね。恐らく、車がスムーズに走る中で、安全対策が図られる中で、事故の減少によって社会的損失が減ったということでお金に換算する。すなわち、効果があったという、これを換算した。便益でございますが、この便益をB、ベネフィット、そして費用をC、コストとして、BバイC、便益を費用で割ったもの、これが費用便益と呼ばれるものです。</p>	そのとおりでございます。	高規格の点検
		<p>お手元の資料の3、費用便益分析マニュアル、実施要領に示す費用対効果の分析の具体的なマニュアルとしてここでお示しをしましたが、明確に書いております。改めてで申しわけございませんが、4を見ていただくと、費用便益分析というのは、新規事業採択時評価及び再評価に当たり、事業の妥当性を評価し、効果的な事業執行を促すことを企図するものであると、費用便益分析の趣旨が明確に示されております。</p> <p>このように中期計画の中では、費用対効果、このことを厳格に、これをチェックしながら進めていくんだということが書かれており、費用対効果とは費用便益なんだと書かれており、それは新規事業や事業の再評価でこそしっかりと計算して進めていくんだ、こう説明をされていることだと思います。さて、大臣、今の私の説明でよろしいですか。これはイエスかノーで結構です。</p>		高規格の点検
		<p>その上で、中期計画は、費用便益分析ということでBバイCを計算しておられるわけですね。かかった費用と得られる効果、それをお金に換算して、かけたお金と、そしてかかった費用と得られる効果、それを比較したときに、かけたお金分以下だったらこれはやる意味がないということで、BバイCが一より下回る場合は見直すんだ、計画そのものもやっちゃんかぬということだと思います。これは実施要領にも明確に書いてある。BバイCが一を上回るものが、これが実施に進められていくということだと思います。BバイC、費用便益、この分析の結果が中期計画の中にも明確に示されているわけでありまして。</p> <p>さて、この費用便益分析という計算にいろいろなファクターがあると先ほど大臣もおっしゃっていただきましたが、当然ながら、どのような便益か、例えば交通量だとかいろいろなデータがあると思うんですが、どのような利益が出るかということについては、一番端的に出るのは車の交通量。先ほどもお話がありましたね、交通需要推計というものが非常に大きな要因であるということが考えられるわけでありまして。</p> <p>そこでお尋ねをしたいんですが、需要推計というのは費用便益分析に影響を大きく及ぼすものでありますか。これも端的にお答えいただけますか。</p>	非常に大きな要素でございます。	高規格の点検
		<p>非常に大きな要素、極めて大きな要素であると私も理解しております。</p> <p>お手元の資料に、5をごらんいただきますと、これは将来交通量予測のあり方検討委員会報告書、平成十六年三月のものでありますが、道路計画における交通需要推計の主な目的として、評価システムでの活用というのが4に示されております。BバイC等と書いてありますが、つまり、道路をつくるためと言ったらちょっと語弊がありますが、道路をつくっていく上においては、費用便益が非常に重要である、これが一を超えなければつくっちゃならぬわけですね。そして、この費用便益を出す上においては、この交通需要推計というのが極めて大きなファクターとなると今大臣からも御答弁をいただきました。</p> <p>そして、この需要推計というものは何に基づいて算定されるのかということ、じゃ、大臣、少し御答弁いただけますか。</p>	<p>まずは交通センサスが大事だと思います。これは、全国三万七千カ所通過する車の種類とか台数とかいうものをとるものでございまして、交通センサスはそれが一つ。それからもう一つは、全国を六千に細かく分けて、そして、どこからどこへ、起終点、起点はどこか、終点はどこかというようなものを通過した車両にお尋ねいたしまして、ですから、これは六千掛ける六千ということで、すから大変な数値が出てくるわけですが、そういうものをもって交通センサスということで、通りました道路の断面を通過する車両の数というのが推計されてくるわけでございます。このセンサスというのが大事でございます。</p> <p>しかしながら、これがそのままこのBバイCに使われるわけではなく、将来交通予想推計というものを基礎にして、それから、例えばGDPはどうなのか、人口はどうなのか、都市部における生活様式とか、あるいは車両に対する嗜好が大型から小型に変わるとか、いろいろな面を含めて、それから三年ぐらいの目をかけて将来推計がつけられるということでございます。</p>	高規格の点検
		<p>この需要推計というのは、交通センサスと称される、いわゆる交通情勢調査で決されるということの御答弁をいただきました。そして、もちろん、この需要推計に基づいてBバイCだけすべてが決まるのではないという御答弁でございましたが、お手元に配った資料6、パネルを用意しておりますが、ごらんいただいたらわかるように、道路がつけられる。私はこれは「整備」と書きましたが、道路整備というのが、先ほど大臣の答弁にもありました、これは大きなファクターだとお話しになりましたが、需要推計によって決定されるわけでありまして。道路の中期計画(素案)において、高規格幹線道路の場合も、平成十一年度の全国道路街路交通情勢調査、センサスに基づいて需要推計が十四年十一月に公表されて、そしてそれは、先ほど私がお示しをしたマニュアルに基づいてBバイCが決定され道路整備に進む、この中期計画にもそのように書いてありますね。</p> <p>さて、この流れ、もちろん、これは端的に模式化したものでありますから、細かいもの、ほかの要因もあるというのとはわかっております。しかし、需要推計が非常に重要なものだという先ほどの答弁を受けて、このように私は今整理をしたわけでありまして、この整理をさせていただく中で、大まかなこの流れ、交通センサスから需要推計が得られ、BバイCそして道路整備に流れていく、大臣、これはよろしいですか。</p>	それは結構です。そのとおりです。	高規格の点検
		<p>そこでお尋ねをしますが、大臣、すなわち、この需要推計が非常に重要であり、その需要推計を導き出す交通センサスが重要であるということになるんですが、先週の〇〇議員の質問に対して大臣の御答弁は、このセンサスについて、〇〇議員から、これは平成十一年センサスなんです、平成十七年にもセンサス調査をやっているではないか、なぜそれを使わないんだという質問をされました。そして、先ほどにもお話ありましたが、大臣答弁では、二十年の秋ごろになるんだ、ちょっと時間がかかるというお話でありましたが、その時々一番新しい道路交通需要推計というものを置いてやっていく、こう答弁をされています。</p> <p>確認なんですが、現時点において道路の中期計画、これを我々は今審議、議論しているわけですが、現時点において最新のものは、すなわちこの十一年センサスに基づく十四年の需要推計であるということよろしいのでしょうか。御答弁いただけますか。</p>	そのとおりでございます。	高規格の点検
		<p>お手元の資料の7をごらんいただきたいんですが、これはパネルを用意しております。これが今回の中期計画の中で用いられた、走行台キロという単位を使うんですが、全国将来交通需要、平成十四年の十一月に公表されたものであります。</p> <p>実線であるのは、お手元の資料はカラーでなくて申しわけありませんが、このパネルにありますように、赤の実線である部分というのがちょうど実績値でございます。現実には、数値でいうと、この全車というのが乗用車、貨物車を合わせたものであります。七千七百六十億台キロでありますか、これは二〇〇〇年、平成十二年の実績値でございます。これをもとに今回の中期計画というのはつくられてきたということになります。</p> <p>これを見ますと、それまでの五カ年計画、先ほど私もお尋ねしましたね、計画値より上回る実績もあれば、九割に近い、あるいは九六%なんという数字もありましたが、計画に基づいてどんどん実績として道路をつくってきた。この平成十四年においては、そのときの現五カ年計画というものの推計は点線矢印なんです。つまり、かなり高いところの推計をしていたのを、平成十四年では下方修正したということです。</p> <p>これを見ますと、全車は二〇二〇年がピークですね。貨物が若干減っていくので、乗用車のピークが二〇三〇年ですが、全車の、全国で車が走る量ということになるんでしょうか、これは二〇二〇年がピークになっております。</p> <p>この推計をもとに中期計画、BバイCまで先ほど私は流れを説明しました。センサスが、需要推計があり、BバイCがあつて、そして整備がある。この推計をもとにこの中期計画、高規格幹線道路の計画はなされたということよろしいですか。</p>	その資料で判断をしております。	高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		<p>これは、二〇〇〇年、すなわち平成十二年で実績、とまっているんですね。この実績については国土交通省は把握しておられますか、大臣。実績値ですね、全車、乗用車、貨物車とありますが、走行台キロの実績値、この中期計画では二〇〇〇年の実績値までしか入っていないんですよ。それで計画をつくっているんです。実績、少なくとも直近までの実績というのは、国土交通省、把握されていますか。では、局長で結構です。端的にお願いします。</p>	<p>お答え申し上げます。最新値で追っておりますので、十八年度まで、ちょっと今手元に出てきませんが、持っていると思います。</p>	高規格の点検
		<p>平成十二年までの実績しか入っていない推計をもとに中期計画がつけられました。しかし、実績は平成十八年までちゃんと追っかけておられますよね。そして、それはこの中期計画の中では実は反映されていないんですね。国土交通省の中で、私、調べました、こういう需要推計の中に実績がプロットされているものはないかと。これは公表されていませんね。この点だけ端的に、公表されているかされていないかだけ、局長。</p>	<p>お答え申し上げます。数値についてはホームページで……(〇〇委員「数値じゃないですよ、こういう表、グラフ」と呼ぶ)グラフは公表しておりません。ただ、報告書についてはオープンでございます。</p>	高規格の点検
		<p>さまざまなグラフはあるんですけども、ないんですよ、実績が入っているのは。私もこれは探しました。自動車輸送統計年報というのがあるんですね。平成十二年から、私、全部これをひもときました。その中に細かな台キロの数値が載っています。貨物の台キロあるいは乗用車の台キロで全車を出していくんですけども、これは、カウントがダブルカウントになっているところがあったりして、なかなか素人目には難しいですね、私もこれは再三間違えました。お手元の資料には8でこの表紙をつけております。平成十八年度分です。9に貨物の数値を載せています。9をごらんいただきますと、走行キロとして、二四一八四九一七〇、丸めまして二千四百二十億台キロですか、の実績の数値がこの自動車輸送統計年報から出せるんですね。十二年から十八年まで私全部これを拾いましたよ。拾って、プロットしました。10の資料をごらんください。パネルを用意しております。平成十八年の実績を見れば、このように明らかに推計値から落ちてきているんですよ。これは十八年のデータとして、国交省は把握されているんです。把握されているにもかかわらず、このことは公表されずに、オープンにはされずに、逆に言えば、最も大事な審議に資するべきデータであるはずなのに、予算委員会では一度も出てこなかった。ごらんください。横ばいから、過去三年間はこれはずっと右肩下がりにあります。トレンドは下がっています。この乖離は、全車で五・八%の乖離があります。明らかに推計値と離れてしまっている。二〇〇六年の数値、私が先ほど示しました十八年の統計年報から入れました。実数です。明らかに推計値から乖離しているではありませんか。大臣、これはどのようにお考えになりますか。</p>	<p>自動車の走行台数、台キロと、それから今Bバイクをそこに載せている部分は、高速自動車国道についてやっているわけです。では、高速自動車国道の走行台キロはどうなっているかということと比較しなきゃならないと思います。十一年から十七年、交通センサをやったこの二つの時間の間では、高速道路を走った車は五%ふえております。五%ふえております。では、どうしてそうなるのか。これは、地方における道路とかそういうものが伸びました。したがって、高速道路をどうするかという議論のときに、高速道路の走行台数がどうなるのかということが非常に大事でありまして、その意味で、私は矛盾はしていないというふうに思います。</p>	高規格の点検
		<p>私が申し上げているのは、需要推計というのは極めて重要な要素であるという御答弁をいただく中で、いや、高速道路はまた別なんだというのは、これは全く矛盾した御答弁であるとか私は思えないんですよ。いいですか。実績は明らかに乖離しています。そして、この推計値から離れてしまっている現状を踏まえてお尋ねしますが、国交省はこうした状況の中で新たな推計というのはなされていないんでしょうか。大臣は、平成十一年センサが最新のものだ、このようにおっしゃいましたね。すなわち、先ほど出しましたパネル、平成十四年のあの推計が最新のものだ、このように大臣は御答弁をいただいております。これが最新のものなんだと。しかし、実績は乖離しています。では、その実績乖離に対して、何ら推計をやり直すということはされていないんでしょうか。大臣、いかがですか。</p>	<p>道路の中期計画というのは、いわゆる納税者、すなわちドライバーの方に税をお願いするに当たって、十九年末に、将来こういう道路をつくりますという、いわゆる受益と負担をあらわすものをつくるに当たって、これはその段階で最新のものとさせていただきます。しかしながら、今後道路をつくっていくときには、つくっていくためには、最新の資料をもってBバイクもとりますし、そういうことによって起こるということでございます。(〇〇委員「質問に答えてください」と呼ぶ)質問に答えています。質問に対して答えています。我々は、道路を今から整備するためには、それでファイナルではありません。これからつくるときに、つくるときに、先ほどお示しいただいたあなたの資料から見てわかりますように、準備する段階でBバイクをとります。それから、もう一度国幹会議にかけられる場合にも、その直前にはBバイクをとっております。それから、着工して五年たったらまたBバイクをとっております。そのように、我々としては最新のデータをもってそれをつくっているわけでありまして、それはその時点における最新のデータでございます。</p>	高規格の点検
		<p>全然答えになっていないですよ、大臣。Bバイクはそのときでやっても、交通需要推計はセンサのデータに基づいた需要推計を使っているんですよ。これは、だから、平成十一年のセンサに基づいた需要推計がずっと今日まで生きています。私がお尋ねしたのは、今、今日実績が乖離しているにもかかわらず、推計はし直してないんですよとかお尋ねしたんですよ。それに対して何一つお答えいただけない。お示ししない資料の11をごらんください。これは平成十九年三月、昨年三月です。私先ほど示した実績をプロットして新たな推計を行っているという資料です。平成十八年度将来交通需要推計に関する検討業務、国土交通省が財団法人計量計画研究所に外部委託をして発注したものであります。ここにその報告書がございます。この報告書の中に、実績との乖離を十分評価しながら、再度、これはかなり無理なV字回復ですよ。先ほどでも下方修正して、そして実績を入れたら明らかに下がっている。三年、トレンドで下がっているんですよ。にもかかわらず、これはまたV字回復で無理な上方修正した推計値、あるじゃないですか。大臣、推計値はありますよ。先ほど最新のもの、最新のものと言うが、最新のものは平成十一年センサに基づく十四年のものなんです。今、十九年三月に国交省はこのデータを把握しているじゃないですか。推計をしているにもかかわらず、中期計画ではなぜそれをふたして、このような平成十四年の推計のままです。おかしいじゃないですか。</p>	<p>御指摘の試算値につきましては、道路交通センサによる交通量、将来人口の推計値など一部のデータのみを単に新数値に置きかえたのみでありまして、まだ途中段階のものでございます。新たな将来交通需要の推計に当たりましては、データを最新値にするだけでなく、女性や高齢者の運転機会の増大や、軽自動車の保有率あるいは利用頻度の増大、貨物における長距離トリップの増大等、各種指標の動向を整理するとともに、将来の傾向を予測した上で、適切なモデルを構築することが必要であると考えております。また、特に、大都市圏では下がっておりますが、地方では上がっているということが事実でございます。そこに書かれているのは、人口あるいは交通量実績、GDP速報値、そういうもののみで出されているわけで、我々は隠しておりません。それはオープンにいたしております。</p>	高規格の点検
		<p>いや、オープンじゃないですよ。これはなかなか出なかつたんですから、大変だったんですが、まあそれはいいですよ。大臣、今お話ありました、一部だとおっしゃいますが、これは、先ほど私示しました将来交通量予測のあり方検討委員会の報告書、十六年三月、ここには、交通需要、これに関連する人口、GDP推計値、こうしたものの実績値に乖離が生じた場合ということで、こう記されています。大規模な交通行動データが更新されていない場合においても、これはつまり交通センサが行われていないという前提です。その場合においても、全国の将来交通需要推計値が実績値(陸運統計等)、これはまさに私が拾ったものですよ、これと乖離した場合には、将来交通需要推計値の見直しの検討に着手すべき、こう書いてあるんですよ。本来ならば、十九年三月に、この報告書が上がって、実績と乖離をしている状況の中で、これは検討に着手しなければならない。少なくとも、十九年の十一月に十四年のデータを使っているのと出せるような状況ではなかつたはずなんです。いかがですか。</p>	<p>我々は完成した最新のデータでそれをつくっております。したがって、それが拘束するものではなく、今後具体的に、着工する場合には、新たな、今おっしゃるその時点、まだ今でも、ことしの秋ごろには出るというふうに思いますが、将来交通予測が出たときには、それをういてBバイクを行うわけでございますから、それはそのつくるとき最新のデータで行っているものでございます。</p>	高規格の点検
		<p>大臣、一部を直しただけとか、先ほどおっしゃいましたね、このデータについては、これは、契約書を見れば、九千八百四十九万円、一億円もかけてつくっているんですよ。この財団法人計量計画研究所は、これは天下りの巣窟となっているのかもしれない。これは長妻議員などが指摘をされた部分でもありますが、この財団法人、ここで作ったこの報告書、その業務請負の仕様書を見ますと、このように書いてありますよ。「次期社会資本整備重点計画の議論に活用するための将来交通需要予測を行う」と。先ほど私は確認をしました。中期計画はまさに社会資本整備重点計画に即したものであるという御答弁をいただきました。その中期計画の議論をする中で、これは活用するためにあるんですよ。このことは業務請負仕様書に明確に書かれている。これを無視することはできないじゃないですか。なぜそれでこの中期計画が最新のものだ、最新のものだと言い張って逃げられるんですか。その説明がない限り、これは質問できませんよ。これ以上、この予算委員会の質問の前提が崩れるわけですから。それを明確に出してください。</p>	<p>本年の秋、最終報告が出るようになっておりまして、その今かざされているのは途中経過でございます、途中報告なのでございます。</p>	高規格の点検
		<p>今示した報告書の推計値、これは緑のラインですよ、V字回復に無理くりつくっていますが、緑のライン。そして、この中期計画の使用した推計値はこのオレンジのラインですよ。二〇三〇年の数値で、これは既に八・七%も乖離しているんですよ。中期計画の中には、明確に、厳格な事業評価の前提として、平成十四年のセンサの値から二〇三〇年の交通需要を計算してと書いてあります。しかし、現実には、八・七%、二〇五〇年であれば一五・六%も乖離する推計が出ています。そして、その推計値は、単に途中の話ではなくて、この業務請負仕様書に書いてあるように、社会資本整備重点計画の議論に活用するための将来需要予測だと書いてあるんですよ。それを無視するのはおかしいじゃないですか。どういことですか、これは。説明してください。でなければ、これはもうこれ以上、議論の前提が崩れます。</p>	<p>毎年度、個別事業の採択に際して行う費用対便益分析というのはあるわけです。それは、有料道路の採算性の確認などに当たりまして、将来交通需要推計は欠かせないものでございます。したがって、完成した交通需要推計、現在、一番最新のものは、我々が用いました十四年十一月のものでございます。したがって、これから、ことしの二十年の秋ごろということですか、十月か十一月かには次の最新の将来交通推計があらわれるわけでございまして、できる限りそういう最新のものをういていただきます。それは間違いなくそうです。他方、我々の中期計画の素案には、高速道路だけのことを言っているわけではありません、渋滞対策、通学路の整備など、政策課題ごとに具体的な目標を掲げて、要対策箇所の中から重点的に対策する箇所数を整理しているということが重要であります。これは、現状の課題の大きさなど、事業効果等の観点から整理しているものでありまして、将来交通需要推計の結果によって要対策箇所から対策する箇所数が左右されることは想定していると考えているところでございます。なお、将来交通推計につきましては、平成十一年の道路交通センサや平成十四年の将来人口推計を活用して得られた将来交通量が、現在のところ最新のデータであります。これに直近の実績の動向を勘案しつつ、必要に応じて感度分析を実施するなどして使用しているものでございます。いずれにせよ、個別事業の採択に關しましては、その時点で活用可能な最新データに基づいて客観的かつ厳格な事業を行うこととし、経済社会情勢や国民のニーズの変化に的確に対応してまいりたい、このように考えているところでございます。</p>	高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		これは本当に答弁になっていませんよ、大臣。私がおっしゃっているのは、業務請負仕様書の中に明確に、社会資本整備重点計画の議論に活用するための予測なんだと。だから、このことはこのデータをもとに議論しなきゃならないんですよ。中期計画は社会資本整備重点計画だと先ほどおっしゃったじゃないですか。即しているんですよ。だから、このデータが前提でないと中期計画は議論できないんです。そのことについてお答えいただけないですか。二十年の秋というのは、これはもう計画、この予算委員会の審議は終わっているじゃないですか。単に先延ばしの話ですよ。この業務請負仕様書に書いてあることをなぜ無視されるのか。その明確な答弁をいただきたい。	直近のものも三年かかっているんです。平成十一年九月から十一月のセンサスに基づいて、三年後の平成十四年十一月に将来交通需要推計が行われた。平成十七年の九月から十一月に行われた分については、平成二十年の秋、すなわちこの秋に出ても遅くないわけであって、その分析は非常に詳細ですよ。本当に、我々はわかりません、専門家の、非常に学問的なものを通じて行われているわけでごさいます、最新のものはそれでありましたから、御了解をいただきたいと思ひます。	高規格の点検
		違うじゃないですか。平成十四年が最新のものです、二十年秋に出るといふ答弁は何度も聞きましたよ。しかし、その中間の段階で、まさに社会資本整備重点計画の議論に資するための検討報告書が出ていますよ。なぜそれを無視するんですかとお聞きしているんですよ。この業務請負仕様書に示されて、一億円をかけているじゃないですか。それを無視するんですか。大臣、明確にお答えください。答えになっていません。	我々は、BバイC一〇以上であれば着工してもいいということになってはいますけれども、我々は、そういうのもアローアンスを見て、それを見ていただいたらわかりますよ、一・二以上でやっていますよ。したがって、我々としては、誠心誠意それはつくったと思ひます。そして、それは今示されておりますけれども、完成品ではないわけであって、完成品をもとにそれはやらなければならないというふうと思ひます。	高規格の点検
		今のBバイCの議論、全然違いますよ。私が言っているのはあくまで推計の話なんですからね。話をごまかさないと。推計値が実績と乖離している中で、その実績乖離を踏まえた検討結果が出ているんです。そして、その検討結果というのは社会資本整備重点計画の議論に資するべきものだという業務請負仕様書が定められているんです。なぜそれを破るんですか。大臣、あなたが今やろうとしていることは、まさに税金をかけて行った事業、その結果を隠ぺいしようとするんですよ。そうじゃないですか。大臣、なぜこれを無視するのか。二十年秋に出るから待てという話では、これは通りませんよ。今予算委員会で審議しているのはこの計画の話なんです。そうじゃないですか。	この百三十ページから百三十六ページにかけて、細かくBバイCしています。全部あらわしています。それだけではありません。偏差値も書いてあります。それで、一・二以上のものについてこれをやる、そういうことをごさいます、それはやはりそういうことをごさいます。十年前と言うけれども、それが一番最新なんです。それは……(発言する者あり)違います。それで、最新のデータがそれなんです。最新のデータがそれなんです。そういうことをごさいます。それから、今の百三十から百三十六ページのものについては、先ほど言いましたように、それと同種の高速道路におきましては、十一年と十七年の間では、通行量、いわゆる台数ですけれども、五%ふえていますよ。それと違ふんです。それは全体をやっていますけれども、高速道路をどうするかという議論の中で、高速道路の需要はふえている、そういう事例もあるわけでごさいますから、これは御理解をいただかなければならないと思ひます。(発言する者あり)その資料は途中経過ですよ。私はそう思ひます。ですから、我々は最新のデータでそれをつくっているわけでごさいます、しかも、それだけじゃないんですよ、その冊子の中には、渋滞対策とかいろいろ、十六の項目にわたって、今講じなければならぬ国民のニーズ、それをしているわけですよ。高速道路については最新の資料でそのようにしているということは、御理解をいただきたいと思ひます。	高規格の点検
		大臣、あなたが言っている最新というのは平成十四年十一月の公表データのことなんです。だけれども、ここでは十九年三月にちゃんとこの検討委員会の中の報告書が出ています。しかも、その検討委員会の報告書、これについては、乖離が起きた場合には、これは見直しの検討に着手すべきと明確に書いてあるんですよ。なぜそれを無視するんですか。そして、その前提でこの中期計画を予算委員会の中で通そうとしているじゃないですか。そんなでたらめが国民に通っているんですよ。	最新のものとはいいまされけれども、時間がたっています。したがって、一・二以上で、BバイC……(発言する者あり)いや、一・二以上ですよ、アローアンスを見えていますよ。そういうことで、しかもそれは……(発言する者あり)将来予測は大事です。ですから、それをつくってあるわけですよ。その結果出てきたものが一・二以上の評価というものでやっているということ、ぜひ御理解いただきたいと思ひます。	高規格の点検
		いいですか、一・二とか一・〇の話をしていないじゃないですか。その前に、需要推計というのは最も重要なファクターである。しかも、これは八・七%、二〇三〇年の数値を前提にしているんですよ、この中期計画は。既にこの推計ですら、私はこれをかなりおかしいと思ひますよ、V字回復させているんですよ。トレンドは下がっています。本来ならもっと厳しい。ほかにデータはありますよ。原油価格、ガソリン価格が上がれば走行キロは減っていきます。さまざまな減る要因がある中で、感度分析はきょうはしません、次回に持ち越しますが、間違いなく減る要因がある中で、八・七%、二〇三〇年の数値を前提にしている中で、これは乖離しているんですよ。その乖離については、新たに検討し直すべきと明確に報告書に書いてある。それをなぜ無視されるんですかとお聞きしているんですよ。答えになっていませんよ。最新は十四年十一月はもう結構ですよ。それを見直しとここに、国交省は把握しているじゃないですか。	いろいろなファクターがあつて、今、分析中であつて、正確なものを出しますということをおっしゃっているわけ、途中経過のものを出されても困るわけですよ。したがって、アローアンスを見て一・二というものをしているということが一つ。それから、中期計画は十九年末に出しますという約束をしているわけですよ。その時点で、これは末にすぐやったわけではなく、十九年の初めからずっとやってきているんですよ。相当な膨大な作業を重ねてそれはやっているわけでごさいます。したがって、これは御理解いただかなければならない。それから、これは高速道路についてやっているわけですよ。したがって、それ以外の渋滞対策とか、あるいは子供たちの通学路の問題とか、あるいは道路に対して土砂崩れがするとか、そういうものは急がれているわけですよ。高次の拠点病院まで行くためにはどうかとか、そういう問題も重要でありまして、詳細なデータを用いてそこに記述してあります。したがって、御了解をいただきたいと思ひます。	高規格の点検
		大臣、私が聞いていることに何一つ明確にお答えいただけていません。総理、今私は一時間の時間をかけて、この道路整備というものは、BバイC、費用便益の分析によって決定される、そして、この費用便益に最も大きな影響を与えるのは需要推計だということもきちっと丁寧に確認してきました。そして、中期計画は今日まであるこの社会資本整備重点計画に即したものであるという確認もした上で、社会資本整備重点計画の議論に資するべきものという、一億円かけてつくった報告書の中で、需要推計がもう乖離、変わっているんですよ。変わっているにもかかわらず、それを一切使わないでこの計画を議論していることはおかしいじゃないですかと申し上げているんですよ。総理、なぜこの計画、この報告書に基づく推計で、新たにこれを検討し直すべきと規定されているわけですから、なぜそれをしないかということに対して、私は冬柴大臣に再三尋ねていますが、お答えいただけてません。総理の見識、見解をお尋ねします。このように、既に国土交通省が把握している需要推計は下振れしているんですよ。二〇三〇年の値をもとに計画した中期計画の前提が八・七%も乖離してしまっている。この状況で、中期計画の議論はもはや意味をなさない。二十年の秋といえば、これはもう通ってしまった後かもしれないわけですよ。今まさに議論すべき段階において、この事実が明らかであるにもかかわらず、冬柴大臣は一向にそのことに対してはまともに答弁をされない。総理、お尋ねします。総理の見識、見識、これに基づいて、今まさにすぐ検討し直すべきではないですか。いかがですか、総理。	先ほど来国土交通大臣から説明しておりますのは、それは最新の持っている資料を使っているということでありまされけれども、一方で、走行キロが減少している、こういうふうな傾向もある、こういう至近時点の情報もある、こういうことですね。国土交通省はいろいろなデータを持ってこの必要量を算出している、こういうふうなことです。もとより、もちろんデータは新しい方がいいに決まっていますよ。ですから、そういうふうなことも配慮は当然しているんだらうと思ひますけれども、しかし、今あるデータ、すなわちセンサスも、平成十一年、まあ確かに古いといへば古いですが、古いといへば古いけれども、しかし、それが最新のセンサスだということで、これはもう新しいものが出るという話もあるわけでごさいますから、そういうセンサスが出たら最新のデータに切りかえるということは当然可能なわけですよ。ですから、今そういうものがないというのであれば、十一年のセンサスを使うというのも合理性はあるんだらうというふうには思ひます。それから、もう一つ申し上げれば、個々の事業の実施に際しては、さらに最新のデータを使用しなければいけないというふうにも思ひます。具体的なことについては、これは御納得いただけないというのであれば、さらに国土交通省の方から十分な説明をさせるしかない、そういうふうにするべきだということに思ひます。	高規格の点検
		今、総理は、新しいものがあるという御答弁をいただきました。新しいものがあるということであれば、まさに平成十九年三月、昨年の三月時点で国土交通省はこの検討委員会の報告書で挙げた需要推計に乖離してしまっている、この実績値を見て、乖離してしまっている需要推計をもとに中期計画をつくり直すべきなんですよ。このことは早急に着手されなければならないと業務仕様書でも確認されているわけですよ。総理、政府見解を出してください。国土交通省が行った十九年三月の値を用いるということに対する明確な政府見解を出してください。これを使う必要がないというのであれば、一億円もかけたその検討は一体何なんですか。まさに業務仕様書です。確認されているわけですよ。	道路の中期計画自体は小泉内閣のときからいろいろ議論がありました。そして、暫定税率というものを維持するためには、納税者に理解をいただくために、その姿を示さなければならぬ。ぜひ、真に必要な道路という抽象的な表現ではなく、それを具体的な中期の計画として示すということ、これは早くからその作業に入っているわけでごさいます、そのとき用いるのは、権威ある、だれが見てもファイナルな資料を用いざるを得ないわけですよ。しかしながら、それはでき上がったもので、そのまま使うというわけじゃない、個別的に道路の整備をする場合には、あるいは準備にかかるとき、あるいは整備にかかるときには、またそのときの最新のデータで見直しをいたしますということをおっしゃっているわけでありまして、これは私はここで申し上げているわけでごさいます、それと矛盾はいたしません。したがって、それをつくり直すというふうなことはあり得ないと思ひます。	高規格の点検
		私は政府見解を求めています。総理、私は総理に政府見解を求めています。内閣としての政府見解、総理から御答弁をいただきましたが、御答弁いただけますか、政府見解。今の前提に基づいて、しっかりとこれはやり直すべきなんですよ。総理、政府見解。	この資料そのものがどういふふうに使われるべきかとこいつたようなことも、正直言って私自身はわからない。そこは技術的なことですから、国土交通省によく聞いていただきたいと思ひます。しかし、そういうような要素、ほかにもいろいろな要素はありますから、そういうものを総合して計画はつくられるべきものなんですよ。申し上げますよ。例えば、ここでもってこういうふうな全車で急激に減っていますね。では、最新のものがいいといつて急激に減るような傾向をそのまま使ったら、このまま下がっちゃいますよ。そういうことなんですよ。統計というのは、一年で使うことが必要なときと数年間を見るべきものといろいろあるんですよ。私も昔、そういうことを若いころやったことがあるんですよ。ですからよくわかっておりますけれども、それは、やはりあとはいろいろな人間の判断というものがあるんですよ。判断が大事なんですよ。その判断は、いろいろな要素を加味して判断するんですよ。ですから、一つをとって物事が決まるということはないと私は思っております。	高規格の点検
		私は、だからこそ、ここに書いてあるように、業務請負仕様書に書いてあるように、これは今検討に着手すべきなんですよ。これを前提に本来ならば中期計画の検討をしなきゃならないんですよ。十九年三月の段階でやらないかぬのですよ。それをやらずに、今日、十四年十一月の公表データでやってきたことに欺瞞があると申し上げているんですよ。消えた年金のときもそうでした。すべて覆い隠して、結果、大騒ぎになったときに、いや、これは申しわけない。それではいかぬから、この予算委員会がしっかりした議論になるように私は申し上げているわけですよ。		高規格の点検
1	C	大臣、これは御存じでしたか。(資料を示す)いつお聞きになりましたか。	最終報告はこの秋にいただく、そういうことであるというふう聞いております。	高規格の点検
		ということは、役所の方で将来交通需要推計に関する検討業務ということで依頼をし、その結果というのは大臣のところへ上がってなかったという理解でよろしいんですか。	大事なことはありますけれども、事務方に答弁をさせてほしいと思ひます。一々細かいことを私に、何日にどういふものが出たかというのは、これは膨大な仕事でごさいます、それは、そういうところに委託をして、秋に最終報告が出るということは聞いています。しかし、その途中経過がどういふふうに出たかどうか、そういうことはわかりません。	高規格の点検
		大臣御自身は、一部かもしれませんが、こういう調査が出たという結果の報告は、では、今の段階では、この予算委員会のこの時点までは受けていなかったということよろしいですか。	それはそのとおりでございます。	高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		<p>〇〇議員の方からお聞きをさせていただきましたが、今、政府の方は、言うなればこれから十年間、〇〇委員からも申し上げましたが、国民一人当たり五十万の請求書を既に国民に出しておられる。その請求書のもとになるデータというものはできるだけ新しい方がいいことは当たり前だということは、先ほど総理もおっしゃいました。</p> <p>私から見ても、この時点で、計画を立てなければいけない時点で、こういう形で検討を指示された、だれかまともな感覚の方がおられた。でも、結果が出てきて、大匠まで上がらずに、先ほど〇〇議員からもお示しをしたように、それまでの推計とは明らかに違う数値が出てきて、なおかつ、さらに詳細な検討が必要だということまで指摘をされているというデータが出てきた。にもかかわらず、そのことに全く関係なく、これから十年の、いわば一人五十万円の請求書を国民に出しているということでは、本当にいいんでしょうか。</p> <p>この秋に正確な数値が出るのであれば、暫定税率はもともとこの三月三十一日をもって終わるはずだったんですから、秋まで待つ、その数字をもとに何が必要で、どのぐらい必要でというのをきっちり積み上げていただいて、もう一度国民に請求書を出し直すのが筋じゃないでしょうか。</p>	<p>起案をするときに最新のデータを使わなきゃならないということは、だれもが考えることでございます。しかしながら、それに基づいて、一〇〇、ぎりぎりのものをつくるということを言っているわけではなく、そこに、見ていただいたらわかりますけれども、一〇二以上のものということでございますから、若干のそういう問題があっても、それについては、それに十分対応はできるわけでございます。</p> <p>しかしながら、中途の資料を用いて、十九年の三月ですか、そこから十二月に向けて全部をつくり直すということは、かえってその方が混乱するんじゃないでしょうか。きっちりした推計というものに基づいて、センサスじゃなしに、推計に基づいてやるわけでありまして、十四年十一月現在の最終の、最新ののものを使ったわけでございます。</p>	高規格の点検
		<p>ここまでの議論を聞かせていただいても、大臣も、きちっとお役所がグリップできているのかどうか。大変失礼な申し上げようではないかという事は承知で申しますが、これだけ大事な、しかも、今までと傾向が変わっているのではないかとということが明らかに指摘をされている報告が、ここまで御存じないまま大臣はこの間ずっと中期計画の説明をさせられていたわけですよ。</p> <p>そして、今のお話の中でも、大臣御自身も、これまでこの委員会でも、中期計画は通学路だと、いろいろおっしゃったけれども、きょうは高速道路の話になってしまった。この交通量というのは、中期計画の中でも大きなウエートを占めている渋滞対策にしても、交通量が割変われば渋滞箇所というのも全然変わってくるわけですよ。根本的にいろいろなものが変わってくる。</p> <p>そして、暫定税率が切れることは、もう何年も前からことしになっていたはずなんです。それを、交通量調査をして、わざわざ暫定税率を、今の与党のスケジュールでいえば、決めた後の秋に新しいデータを全部出しましょうと。そういうやり方で国民の皆さんが本当に納得すると思われませんか。</p> <p>大臣の御答弁、そして総理にも御所見を伺いたいと思います。</p>	<p>中期計画は、あくまで目標をきちっと定めているわけでございまして、具体的にそれを進めるということについては、毎年の予算の査定もありません。そういうことを前提に、その目標としていいかどうか、そういう問題を査定したのがそれです。そのときの最新のデータがそれでありまして、それがすべてではありません。</p> <p>今言われましたけれども、国民の広いニーズは、先ほど言いましたように、十六の項目、渋滞対策とか通学路とか、そういうものは非常に大きなウエートを占めています。そして、そこで、我々がBパイクを示したものは、いいですか、その部分については交通量はふえているんですよ。五%ふえています。そういうことを加味していただきたいと思えます。一〇二という、〇二を、アローアンスを置いたということも含んで考えていただきたいと思えます。</p>	高規格の点検
		<p>通学路の話がされましたが、国民のニーズは大きいとおっしゃいましたけれども、中期計画の中で、金額ベースで通学路の占める割合は限られています。やりくりをすれば暫定税率なしでもできるかもしれない。限られた税金を使うということは、そういうことでなければいけないはずなんです。</p> <p>少し視点を変えて、大臣にもう一つお聞きをします。もう一度、この検討業務、この報告がきょうまで上がってこなかった、大臣が直接ごらんになる機会がなかった、こういう役所の中の統治のあり方でいいと思われませんか。</p>	<p>それはもちろん何もかも私ができることが好ましいことですが、最終報告でないもの、そういうものを逐一私が知らなければならぬかどうか。それは、時間は限りがありますし、これ以外の仕事はたくさんあります。そういう意味で、私は、それは道路局が悪いとは思いません。しかしながら、ファイナルのものが出来たときにはそれをきちっと使うということでありまして、御了解いただきたいと思えます。</p>	高規格の点検
		<p>大臣、一番上におられる方が、予定どおり進んでいるということの報告は割愛をされていても問題は無いと思えます。しかし、これは今までの流れとはどうやら違うらしいという結論と言ってもいい報告が上がってきているわけですよ。これが大臣のところには上がらずに、そのまま、今までの流れのままの計画書で、なおかつ、国民に対して一人五十万円の請求書につながるという計画をそのまま通すということでは、これはとても政治主導と言えないということになります。</p> <p>ぜひ、大臣、これが上がってこなかった点は、何でそういうことになったのか、省内できちっとお調べになるべきだと思いますが、そういうお気持ちはありませんか。</p>	<p>当然それは調べます。しかしながら、ファイナルでないということは事実でございます。そこはお認めいただきたいと思えます。</p>	高規格の点検
		<p>五十九兆円の内容なんです。ファイナルでない、ファイナルでない、そして、あと半年たてば出てくるのに、わざわざ五年も六年も前の数字を使う。しかも、五年、六年前の数字と秋に出てきそうなファイナル、最新の調査とはどうもずれがある可能性が高いという報告書が一億円かけて出てきているわけですよ。その状況の中で、国民に対してこの請求書のままでいいと本当に、大臣、政治家としてお考えなのかどうか。</p> <p>役所の中で調べるとおっしゃいました。ぜひお調べをいただきたい、この委員会に御報告をいただきたい。委員長にもお願い申し上げます。そして、総理、こういう形でこんな大事なものがきちっと政治家のところはどうやら上がってこないのではないかと思われる中で、引き続き政府として国民にこの請求書を出しになるというので一向に問題ないんだという御見解なのかどうか、承りたいと思えます。</p>	<p>今、委員がちよっとお触れになった、こういう変化のとき、こういうふうにおっしゃった。私も同感です。人口が減少するということはどういう影響があるかということは、我々政治家として、そして大事なことを決めていく立場として十分考えていかなければいけないと思えますよ。</p> <p>そのことは配慮しているということも申し上げた上で申し上げますけれども、そういう意味では、今までの走行キロの上昇、それからこの数年の……(発言する者あり)減少、減少になっていないグラフなんですよ。これはほとんど横ばいに近くなっているんですよ。随分変化がありますよ。</p> <p>だから、そういう変化を国土交通省だってやはり理解した上で、そういうものを計画には織り込んでいるんだらうというふうに思えます。ですから、それを後どういうふうに織り込んでいくかということ、これはいろいろな裁量もあります、判断があります、見直しもある。もちろん、慎重にやらなければいけないということもあります。ですから、何も根拠もなしに今までやってきたんじゃないということ、国土交通省の説明でおわかりだと思います。</p> <p>そしてまた、もうじき、今年中というふうに言われていますけれども、センサスも出るということあります。ですから、そういうセンサスも踏まえて今後のことを考えていくというのは、これは妥当な考え方だというふうに思えます。</p>	高規格の点検
		<p>今、総理は最新のものを織り込んでいるとおっしゃいましたけれども、国交省は中期計画でこれを織り込んでいるという答弁は、我々は聞いたことがありません。十四年の、これを織り込む前の古いデータで基本的につくっている。</p> <p>では、これを織り込んでいるんですか。</p>	<p>一〇二というのは、そういうことじゃないですか。アローアンスですよ。(発言する者あり)ですから、一〇〇ですよ、一〇〇。だから、中期計画は、Bパイク一〇二以上であるということ明確に書いてありますよ。(発言する者あり)</p> <p>そこに出されているのは、委託調査の中間報告なのでございます。したがって、そういうものを織り込んで国土交通省として考えて、そして一〇二という高いハードルを掲げているわけでございますから、それは、今後十月にならなければ、さっきからる申し上げますけれども、交通センサスが来た後、それを分析し、処理するのに三年かかるわけでございます。</p> <p>したがって、その中間報告がそれでございますから、中間報告の結果も踏まえて、そして国土交通省としてBパイク一〇二というものを設定しているわけでございますから、そういうものも含まれているというふうには私は思っています。</p>	高規格の点検
		<p>大臣、これと同じことを、五年前というんでしょうか、前回はやっていますよね。やっているんですよ。そのまま、それに基づいて動いているんですよ。今回は、これが変わって、なぜかこれが出てこなくて、前のでやっているんですよ。</p> <p>大臣、その状況をそもそも把握できていないんじゃないですか。</p>	<p>調査の時期でございますが、十七年の調査をやっております。その前は、六年前に、十一年に調査をやっております。</p> <p>十七年にセンサスを移しましたのは、国勢調査の年次が一年ずれておりましたので、それからもう一つは、国土交通省のいろいろな調査がその年度に固まっておりますので、全体の統計データを最もとりやすい平成十七年度に実査を移したというのが実態でございます。</p>	高規格の点検
		<p>いよいよ大臣がお答えできなくなったということが非常に残念であります。これだけ大事な国民に対する請求が、結局、局長以下のところで決まっているのではないかと云々ざるを得ないと思うんですよ。</p> <p>今、いつの時期に合わせるかといろいろありましたが、出口からもう一度申し上げたいと思えます。</p> <p>今回、政府は、十年間一人五十万円の請求書をいわば国民に送られたんですよ。そのときのデータを当然国民が理解できるものにするべきなんであって、今までどおり秋に出るからといって、内容は、見積もりは後からです、請求書は出します、お金ももうその時点から取ります、こんなことが国民に対して通るわけじゃないじゃないですか。大臣、本当にそれでいいんですか。</p>	<p>〇〇委員は、国民一人当たりとすぐに言われるんですけども、我々は、ドライバーの方にお願しているんです。その方に税負担をお願いしているわけであって、国民全部、お年寄りの方とか子供さん一人当たり五十万というようことは言っておりません。</p> <p>それから、それに対して、税を負担していただくからには、それに対する裏づけ、見返り、この受益というものを明らかにしなきゃならないじゃないですか。それを平成十九年の暮れまでにし出すと約束しているわけ、その作業は膨大です。したがって、そのときの最終の、権威ある、だれが見ても納得できる資料、それをもってこの中期計画というものを起案しているわけでありまして、私は、ドライバーの方はそれで納得していただけだと思います。</p> <p>しかしながら、それがオールマイティーじゃなしに、そこで一〇二以上が出たからそれをつくるというのではなく、今後つくっていく場合には、個々具体的に、最新の、すなわち、ことしの秋にでも出でしよう、そういうものを、将来推計をもとにして、そしてそれは財務省の評価も受けて、いわゆる国幹会議の議も経て初めてつくっていくわけでございます。</p> <p>したがって、それは一つの段階における、そのときの最新の資料を用いてやっているということでありまして、それは御理解いただきたいと思えます。</p>	高規格の点検
		<p>大臣、本当にこれでいいんですか。</p> <p>中期計画が今回の暫定税率十年延長の見積書だという位置づけだという理解でよろしいですよ。そして、この中期計画が最新のデータに基づくべきだと総理も大臣もおっしゃっているけれども、最新のデータ、役所はもっといろいろなものを把握しているのに、ファイナルじゃないからという理由をもって、大臣にはこの存在すら、恐らく大臣は、この予算委員会直近になってお知りになったのではないかと。</p> <p>本当にこんなことで、税を決めるのは国会の、政治の大事な役割ですよ。この根っことなる部分を、これだけ重要なことを、方向が違っているということをお知らせするに報告がきちっと上がっていない。全部を把握しろなんて言っていないんです。これは大事じゃないんですか。最も根幹にかかわるデータの一つですよ、今までの例からしても、大臣。</p>	<p>これは書いてきていますけれども、あくまで中間報告、私の考えどおりですよ。それはあくまで中間報告。需要推計は、中期計画の一つの参考データ。もろもろの偏差や不確定要素を織り込んでBパイク一〇二としている。私、それはずっと言ってきた。これは私に書いてきていたけれども、そのとおりでありまして、私の認識もそうでございます。</p> <p>したがって、中期計画というのは、そのときの最新のデータに基づいて誠心誠意つくってまいりますよ、見ていただいたらわかりますけれども。しかしそれは、それによって全部つくるとかつからないとかいうことでないということ、は、再々申し上げておきます。</p> <p>そのときには、先ほどの方の出された資料にも書いてありますように、まず、整備に着手するかどうかといったら、調査期間というのが二、三年かかるんですよ。それについても、財務省にお願いするときはBパイクが要求されるわけですよ。そして、その結果つくるといふことになれば、今度は本格的なBパイクをやって、それと変わるかもわかりません。でも、その段階においては最新のデータでつくったものでありますから、それ以上にこれをつくりかえるとか、そういうことはあり得ないことでございます。</p>	高規格の点検
		<p>十二時を回りましたので午前中はこれで最後にしたいと思います。総理も、そして冬柴大臣も、答弁でおっしゃったことは、最新のデータを使って、最新の状況を織り込んでと極めて常識的なことをおっしゃいましたが、個々に伺っていったら、出てくるデータと数字はそうならないということをお聞きさせていただいているということをお知らせして、午前中の私の質問を終わりたいと思えます。</p>		高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
2	D	<p>昨日、私どもの同僚の〇〇委員の方から、今回の中期計画、平成十一年度のセンサ調査、それに基づいてつくられた推計、平成十四年、これが大前提になってこの中期計画がまとめられたわけだけれども、実は、平成十七年度センサ調査の推計が、去年三月にその報告書がまとまっているんだ。しかも、その報告の内容では、いろいろな需要量がこれから将来減っていく、減少に転じていく、あるいはもう既に減少している、そのずれが、乖離が出ているにもかかわらず、なぜその新しいデータに基づいてしっかりと中期計画をつくらなかったのか、あるいはこれからくり直すべきだ、そのことについての政府見解を求めさせていただきたくせども、大臣、まず、その点についてお伺いをいたしたいと思います。</p>	<p>〇〇議員に対して、このような機会を与えていただきましたことに、まずお礼を申し上げます。お話しのように、昨日の〇〇議員、〇〇議員の御指摘や理事会での要求がありましたので、ここで交通需要推計について全体をまとめてお答えをさせていただきます。</p> <p>中期計画の作成作業においては、混雑や事故の発生状況など、多くの最新データを用いているところではありますが、交通需要推計に関する確定的かつ最新のものは、平成十一年度道路交通センサに基づき、平成十四年に作成されたものであります。</p> <p>平成十七年の道路交通センサを用いた最新の交通需要推計については、女性、高齢者の行動分析や全国を六千ゾーンに分割した分析など、従来以上に高度な分析、膨大なデータを要するものであり、現在、鋭意取りまとめ作業を進めているところであります。</p> <p>昨日の予算委員会でも御指摘のありました平成十八年度発注の業務成果は、従来のモデルをもとにした推計値であり、モデルとして有用なものとするためには、都心居住の動向や産業構造の転換などの社会経済動向等についてさらに地域別の詳細な分析が必要と考えられ、その意味で途中段階のものとして位置づけられるために、今回の計画作成作業に使用することは現段階では適当ではありません。なお、平成十七年の道路交通センサをもとにした交通需要推計値が、途中段階とはいえ減少傾向にあるとの成果を踏まえ、高規格幹線道路整備のあり方の根幹となる費用対便益の計算においては通常一〇を用いるところを、交通需要の変動に備えるため、基準を一・二に引き上げて検証を行ったところであります。</p> <p>さらに、中期計画の内容には、幹線道路ネットワーク以外に、渋滞対策、交通安全対策などの政策課題がありますが、それらに関しては、交通需要推計が下方修正されたとしても、決定的な影響を及ぼすものではないとも考えております。</p> <p>一方、個別事業の採択に際しては、その時点で活用可能な最新データに基づいて客観的かつ厳格な事業評価を行うこととしているところであります。</p> <p>以上でございます。</p>	高規格の点検
		<p>大臣、今の答弁、今の政府見解ですか、昨日の答弁とほとんど変わってないですよ、内容が。今るる申されましたけれども、間違いなくこれから交通量含めて減っていくということで、もう予測が随分違ってきているわけですよ。その傾向というのがもうきちっと出ているわけじゃないですか。ですから、そのことをしっかりと踏まえて、きちんともう一度くり直すんですか、新しいデータでしっかりとやり直すんですか、そのことについて明確に答弁をいただきたいと思います。</p>	<p>くり直すというものの範囲の問題がありますけれども、私どもは、十九年十一月に明らかにしました道路の中期計画、その時点では最新のデータを用いてつくられたものでございますので、それ自体をくり直すということはありません。</p> <p>しかしながら、今後、その中から新たな事業を起こすときには、最新のデータに基づく費用対効果等、そのほかにもありますけれども、検討を加え、そして財務省の評価をいただき、そして、物によっては国幹会議の議を経て決めていくわけでございますから、これはそのときの資料として有用であり、それを全部くり直すということはないというふうにも思うところでございます。</p>	高規格の点検
		<p>大臣、関連してもう一度お伺いいたしますけれども、昨日、〇〇委員の方から、去年の三月にこの報告ができていたにもかかわらず、大臣は昨日の委員会まで全く知らなかった、要は、その報告が上がってなかったと。このことについて、省内しっかりと調べてみるということをおっしゃいましたけれども、省内で聞かれましたか。</p>	<p>もちろん聞きました。</p> <p>しかしながら、先ほど統一見解で述べたとおり、それは、もちろんその時点における一つの資料でありますけれども、将来交通予測というものをとらえるわけにはいかないということでございます。</p> <p>ただ、減少傾向にあるというその部分については十分受けとめ、そして、それに基づき、先ほど申しましたけれども、Bパイクは普通の事業では一〇以上を採用しますけれども、今回はこの二割増しの一・二以上というふうにさせていただいたのも、そういうものを配慮したものである、そのように答弁を得ました。</p>	高規格の点検
		<p>大臣、今、十分受けとめてということをおっしゃったけれども、五十九兆円のこの中期計画の、当初六十五兆円が五十九兆円になったものが、大前提が全く傾向が変わってきているということ、これは大きな問題だと私は思いますよ。</p> <p>そもそも、平成二十年度からの、これが当初五カ年だったのか、あるいは、今回は十年ということでも中期計画として出てきていますけれども、これをつくらなきゃいけないということは、どうの昔からわかっている話なんですか。だったら、それに間に合わせるように、この推計値を出すために、では平成十六年に、この十七年ではなくて、それまでこの調査は五年ごとに大体行ってきている、四年のときもあります、なぜ、そういう計画的にやらなかったんですか。十七年にやって、三年かかります、間に合います。それは全く理由にならないですよ。</p> <p>こういう大きなこれからの十年計画、中期計画というものを考えるのであれば、最新のデータを反映させてこの中期計画をつくっていくというのが当たり前の話なんですよ。そういうことを、当時は冬柴さんが大臣ではなかったかもしれませんが、国土交通省内で検討されたんでしょうか。調査を、しっかりと新しい推計を出して、それに基づいて中期計画をつくらうというふうなことが一度でも検討されたことはあるんでしょうか。</p>	<p>新たな将来交通需要推計につきましては、各種の社会経済指標、GDPの動きとか予想とかそういうものもありますし、交通状況のデータの更新、それらを踏まえたモデルの構築など、極めて膨大なデータが必要であります。中期計画に間に合わせることは物理的に不可能でございました。</p> <p>しかしながら、将来の交通量が減少傾向にあることは承知いたしましたので、したがって、先ほど申し上げましたように、一〇を用いるところを一・二に引き上げて必要性の検証を行えるように、このように行ったところでございます。したがって、それが我々としてはできる最高のことであつたというふうにも思います。</p>	高規格の点検
		<p>物理的に不可能だったんじゃないんですよ。最初から役所は全くそれに手をつけようとしなかった。それで、実は途中、去年の三月段階で、大きな、これはおかしいぞ、減少傾向になってきたぞと。しかし、それを表に出して、大臣に上げて、そして世に公表してこれが国民の皆さんが知るところになると、当然ながら、これはどういうことだという批判が渦巻くでしょう。そういうことがわかっているから隠していたんじゃないですか。</p> <p>そして、もっと言えば、五年が十年ですよ。今度、十年間というこの長期計画。中期計画であるけれども、これは長いんです、今までよりも。この計画をつくるに当たって、何で前の五年計画と同じデータでそれだけの大事な計画をつくるのか。私は、国土交通省、その認識自身が物すごく甘いと思えますよ。</p> <p>そして、もっと言えば、大臣が国土交通大臣に就任されて、当然これは一つの大きなテーマですよ。それで、いろいろとお話を伺ったんだと思えます。その時々々の状況を。しかし、こんな古いデータに基づいてやっていて大丈夫なのか、そういう疑問を感じられませんでしたか、一度も。</p>	<p>一九九九年の交通センサで古くはないかということ、経済財政諮問会議の委員からもお話がありまして、私は、それについて庁内でも十分検討をさせていただきました。</p> <p>それによって最新の、これをつくるとき最新の、センサが最終ではないわけですよ、オフィシャルじゃないんです、交通センサというのは物すごい手間をかけていろいろなことをやるわけですけれども、それを集計したものが一つの資料として、そして、三年ぐらいかかるんですけれども、これに対して、例えば女性や高齢者の行動分析、これは、免許取得人数が大分ふえているわけですが、そういうものや、全国を六千のゾーンに細かく分けて、そしてそれに対する分析とか、こういうものがあるわけでございますので、それは現在取りまとめの作業をしているところなので使えない、一番最終、最新のものが十四年なんですということでは私はずいぶん早いです。</p> <p>今申し上げましたけれども、なぜそれ以外に大きな問題があるかといいますと、女性や高齢者の運転の機会の増大、女性や高齢者の免許保有者は高まっているとともに、その一人当たりのトリップ数も増大している。今後もしばらくはその傾向が続く。</p> <p>それから、都心居住の傾向があります。最近、東京都都区部で特徴的な傾向として、中心部への人口増大が見られるところであります。このことから、地域をより詳細に分けたモデルが必要である。</p> <p>それから、軽乗用車の保有率、利用頻度が増大しています。軽乗用車の保有台数は全乗用車の二五%を占めるに至っているとともに、その使用形態は普通自動車と同様になる傾向を示しています。このために、軽自動車の走行キロ台数は今後一層高まると想定します。</p> <p>最後に、貨物における長距離トリップの増大があります。貨物における長距離交通が増大傾向を示している一方、短距離交通は減少傾向が見られます。このことから、距離帯別に分割したモデルを検討しなければならぬ等、相当膨大であり、かつ複雑な作業が残されているわけでありまして、したがって、ことしの秋ごろには将来交通推計が出ますが、それまでは十四年十一月の将来推計が最新のものであり、それが権威のあるものであるということでございます。</p>	高規格の点検
		<p>大臣、私が聞いているのは、センサ調査が終わって、それから三年間、どれくらい、こういう作業があるんです、こういう作業があるんですという、その説明を聞いているわけじゃないんですよ。</p> <p>何で三年かかるのかということじゃなくて、センサ調査自体を一年早く行つとか、あるいはこの中期計画をつくるに当たって、新しいデータをもとにしてしっかりとつくらうという意思があるのであれば、今までだったら三年かかるところを、では二年で何とか推計をまとめられないか、そういうことを検討されていないんですか、全くそういうことは省内で検討されなかったんですかと、そのことを聞いているんですよ。</p> <p>これだけ時間がかかるから、秋まで待て、間に合わなかった、だから、今あるのは、平成十四年の推計が、十一年調査をもとにした将来推計が一番新しいんだと。そんなことを聞いているんじゃないんですよ。この重要性ですよ。</p> <p>これから十年間の中期計画をつくらうというときに、これだけいろいろな、将来、少子高齢化の社会になって人口だって減少していく。あるいは、GDPの予測だって平成十四年のを使っているじゃないですか。それだって最新のものに置きかえていく。さまざまなデータとともに、このセンサというものがその中心にあるわけですから、やはり、すべてを新しいデータでしっかりとつくらうというのが本来の当たり前の姿勢だと私は思いますけれども、その点についてお答えいただきたいんです。る何で時間がかかっているとか、それはいいです。</p>	<p>手順に従って粛々と進めてきたものと思えます。しかし、それが間に合わなかったということでございますから最新のものを採用したわけでありまして、</p> <p>ただ、この中期道路計画全体を見ていただいたらわかりますけれども、それが直接影響を及ぼすというのは、やはりネットワークの部分だろうと思えます。しかし、それ以外の部分については非常に大きなアローアンスを見てあります。その交通量がふえるとか減るとかいうことは関係なしに、例えば、もういつも言いますけれども、通学路の問題を改善するとか、あるいは、渋滞は確かに若干は変わるかもわかりませんが、渋滞箇所についても大きなアローアンスがとつてあります。したがって、中期計画自体は、それだけを基礎につくられているものではございません。</p> <p>したがって、では、長距離のネットワークはどうかということについては、重ねて申しますが、Bパイクを一・二以上にするということが十分手当てはされていると思えます。</p>	高規格の点検
		<p>Bパイク、Cパイク、きのうからそれをおっしゃるんですね、一・二にしているから大丈夫だと。しかしながら、きのう〇〇委員も指摘したように、これはまたこれからも具体的に一つ一つ私どもも精査し、指摘していきますけれども、一・二を切っているものだってあるわけですよ。もっと言えば、では、なぜこれが一・二だったら大丈夫なのかということだって、その根拠というのがありますか。</p>	<p>Bパイクのあれは、要するにコストと通行量、予想通行量でございますから、予想通行量が落ちた場合には当然に、一・二であつたものが一・一とか落ちる可能性があります、私どもはそれを見て一・一以上になるということをおっしゃっているわけでございます、我々はそういうふうな考えで十分に見ております。</p> <p>それから、一・〇を切っている部分があるじゃないかとおっしゃいました。それは、例えば完成二車線とか、あるいは現道でつなぐとか、現道というのは、要するに今ある道路ですよ、そういうものも、全体から見れば三〇%がそういう手当てをしながらやっていたということでもあります。したがって、二千キロを道路公団が二十兆でつくるとか言っていた部分についても、その大宗は十・五兆円にする、あるいは、それ以外に新直轄というものをに入れて、それに三兆円というような、非常に切り詰めたやり方をしているわけです。</p> <p>したがって、私どもの思想は、今途切れ途切れになっている幹線の自動車道というものを、そういう工夫をしながら、とにかく一線線に、通れるように、そういう姿を見られるように努力している、そういうことなのでございます。</p>	高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		大臣、今の説明、恐らく全くわからないと思いますよ。ちょっと視点を変えて、きのう宮田政府参考人が、先ほど私が指摘したセンサスを、本来だったら十六年にやって、十九年にはもうこの推計がきちっと終わっているというのが、今までの手順でいけばそうだったんですが、それを十七年に移したのは国勢調査の年次がずれていたというように、なことをこの委員会の場でおっしゃっているんですけれども、過去の調査、センサス調査、別に国勢調査と全部ずれていますよ。ですから、これはちょっと訂正をしていただかないと、国勢調査に合わせてやるんですか、これからずっと、それ、きちっと訂正してください。	お答え申し上げます。昨日の答弁で、私、二つの要素を申し上げました。一つは、ずっと国勢調査とベース年がずれておりましたので、できるだけ基本のデータは合わせた方がいいという考え方が一つでございます。もう一つ申し上げました。社会資本整備重点計画、これはいろいろな調査をそれに合わせてやっております。それが十七年度で、サイクルがございますので、その実施年度を一致させるということが全体の調査のベースを合わせるということで効果的だと。その二点の理由でございます。	高規格の点検
		私、今の答弁を聞いても、やはりこれは、もう言いわけ以外の何物でもないですよ。だって、今まで全部合わせていないじゃないですか、全く。だったら、それを何で、この五年前でやるとかその前とか、全部国勢調査と合わせればいいじゃないですか。私、もっと言えば、国勢調査と合わせると、この作業が、大がかりな調査が同時期に行われると、いったら、これは大変なことだと思いますよ、逆に。だからそういう、もう取ってつけたような、後から言いわけ言いわけというような答弁をこの予算委員会ではないように指摘しておきたいと思っております。そして、この件についてもう一点お伺いをいたしたいんですけれども、実は、このセンサス調査及び推計をつくっていくに当たっては、このあり方というものについても、これまで国土交通省の中でも、やはりそれだけ重大な調査であり、あるいは将来の道路にどれだけお金を使っていくんだというような、このことを決める一番の要因になっていくものですから、そのいろいろな検討が行われてきました。そして、これはたしか平成十六年ですか、将来交通量予測のあり方検討委員会の報告書というのでも出ております。この中でも、例えば、道路交通センサス調査などの大規模な交通行動データが更新されない場合にも、将来の交通需要に大きな影響を及ぼすデータ、特に人口やGDPといった将来交通需要推計の主要な変数の将来値が見直されたときにはこの交通需要推計を見直すべきだという指摘をされているんですよ。今、GDPにしても、あるいは人口の予測にしても、これは平成十四年度の結果に基づいてつくられていますよね。もちろん、経済予測というのは毎年政府の方でも出されておりますし、人口の推移にしても、これは平成十八年の十二月でしたか、たしか最新の結果が出ていますよね。これだって、二〇五〇年であれば五百万ぐらいこの十四年度の調査のときよりも人口が減っていくというような、そういう結果が出ているんですよ。そういったデータを反映させて今回の中期計画というものはつくられたんですか。それをお伺いしたいと思っております。	お答え申し上げます。大臣から何度か御説明しておりますが、平成十一年のセンサスに基づいて、平成十四年度、その将来推計結果で中期計画は組み立てております。前半の御指摘でございますが、十六年の調査報告書で、いろいろな数値があって、そこを乖離した場合はいろいろ検討を始めるようにということでございました。いろいろな指標の中で、走行台キロの実績値がその指摘の範囲を超えた、それが十七年度でございました。ちょうどセンサスを始めた年でございますので、それに合わせて見直しを今している、センサスと合わせて見直しをしているというのが実態でございます。	高規格の点検
		要するに、この中期計画には反映されていないということではないですか。それでいいですか。やはり、こういうことがおかしい。できることというのはあるじゃないですか。例えば、センサスが十七年から推計が二十年秋、ことし秋になるから、それはもう間に合わないんだと。でも、逆にそのことは、本来であれば、それに基づいて見直さないとけない。しかしながら、大臣がおっしゃるように、今新しいのが十四年度、十四年度の推計だといったって、それ自体を修正していくことはできるでしょう、ほかのさまざまなデータで。しかし、それを十七年のセンサス調査に合わせて見直す、何で今回の中期計画に反映をさせていくために使わないんですか。やはりデータというものは、より新しい方がいいわけですよ。その点だって私はおかしいと思っております。ですから、大臣、これは秋に出てくるというけれども、これをもっと急がせる。あるいは、既に平成十九年、去年の三月に報告書が出ているわけですから、それは、今まだ途中段階といっても、しっかりと傾向は出ていますよ。きのう、〇〇委員、指摘しましたよ。ですから、やはりこの中期計画を、そういったことに基づいて大胆にきちっと見直す、その結果に基づいて見直すということを明言していただけますか。	中期計画は、五十九兆円のいわゆる天井というものを、それを超えないということがあるわけですから、それ以下である場合は当然あるわけですね。しかも、毎年毎年財務省の査定を受けていくわけでございますから、それを受けるときには、ことし秋以降は新しい交通需要推計に基づいて、権威のあるものに基づいて計算をするわけでございますから、私どもは、その計画自身を見直す、そういうことは必要ない。今後、そこに盛り込まれたものを現実にする際に、これは二回BバイCをとる機会がありますよ。一つは、調査に着手するところ。そこに書かれているけれども、具体的にこれをやるということになります。調査をする段階でBバイCをとって、財務省に調査費というものを査定していただきます。そして、それがそれでいいということになれば、今度は整備決定をいたします。その際にもまた、その時点で最新の交通需要推計に基づいてBバイCをとって、そして、それは国幹会議の議に供して査定していただくわけですね。そして、その上で財務省からも査定をいただくわけですね。そういうものの積み上げが、しかも五十九兆の以内ということでございますので、それは、十九年末における我々の一つの意思表示、目標として示しているものでありまして、それがそのまま全部できるというものではありませんので、私、それをつくりかえるという必要はないというふうに思います。	高規格の点検
		大臣、五十九兆が、結果として五十七になるのか五十六になるのか五十になるのか、それは、結果はわかりませんよ。しかし、今我々がここで議論していることは、この三月で切れる暫定税率、新たにまた増税を十年間で二十六兆円続けるのかどうかという大きな問題だということですよ。そうしたら、その前提となるこの計画自体がどれだけ本当に実態に合ったものなのか。これから、どういう予測のもとに、やはり、道路であれ、それ以外の事業であれ、もともとこれは、いや、五十九も要らないな、四十ぐらいでできるじゃないか、あるいは四十五兆ぐらいでできるじゃないか、だったら今までどおり、余計に御負担をお願いしていた分については、なくしたって、あるいは減らしたっていいじゃないか。やはり、そういう計画じゃなければ、これは、何かとりあえずいただくものはいたしておくんでは、それで、後で、その時々でチェックをしながら、まあ五十九兆円の枠の中におさめますというやり方では、御負担いただく国民の皆さんは納得しないと思っておりますよ。やはり、その発想というものが、全く考え方が間違っているんじゃないかと私は思います。一つ一つの事業が幾らになっていくかというのは、確かに、一つ一つ事業をやって、どこの箇所、それがどれぐらいしっかりと効率がよくできるのか、その積み上げはこれからの話でしょう。しかし、この五十九兆円というものの根拠にかかわる、五十九兆という数字を出しているわけでしょう。ひょっとしたらその根拠が崩れているんじゃないですか、このセンサス調査なりあるいは前提となる調査の推計が古いということであれば、早急にやり直して出し直してもらわなければ本当の議論というのはいけませんよということをお私に申し上げているわけですね。大臣、ぜひこれは、今、省内で聞かれたと言っていますけれども、十九年三月に出てきている今の数値をもとにして早急に見直してくださいよ。ぜひそういう御指示をしてくださいよ。あるいは大臣がやるんですよ、これ。いかがですか。	先ほど、〇〇議員の御了解を得ながら私どものこの問題に対する最終的な考え方を示したところでございまして、これについては、一・二というところで十分配慮されているということでございます。今後、この年末に出たものをもとにしてそれを示していくということをお御了解をいただきたい、こう思います。	高規格の点検
		私は全く理解できませんけれども、この問題は引き続き、また次の機会にも質問をしていきたいと思っております。		高規格の点検
3	A	議事録非公表		
4	E	さて、予算委員会の議論を聞いていて大変気になった点があります。実は、きのうのこの委員会のことにも関連するんですが、政府は、無駄な道路と無駄ではない道路をどう判定しているかという点が大変気になりました。国土交通省にお聞きいたしますけれども、十年間で五十九兆円の中期計画がありますが、確かに、今の時点では事業主体や事業内容が未定であるがために、BバイC、費用対効果分析が評価できないのはわかりますけれども、当然、この平成二十年度予算、二〇〇八年度の新規改築事業については厳格な事業評価を行うべきではないかと思っておりますけれども、その点についてお伺いしたいと思います。またさらに、今後十年間暫定税率を維持して、この五十九兆を見直しをしながらでもつくっていくとすれば、毎年毎年その新規改築事業についてはBバイCをしっかりと行って、BバイCが一以下の事業は絶対に行わないということを考えていらっしゃるという認識でよろしいか。その二点、御意見をお聞かせいただきたいと思っております。	基本的に議員のお考えのとおりでございまして、実際に事業着手するに当たっては、その時点における最新のデータに基づいて新規事業採択基準評価を行うということにしております。また、BバイCですね、一以下の事業は行わないのかということでございますが、そのとおりでございます。	今後の道路整備のあり方
		しっかりと各年度でこのBバイCの評価を新規改築事業には行っていただいて、まさに、無駄な道路はつくっていないということとしっかりと国民の方々に示していただきたいと思いますというふうに思います。		今後の道路整備のあり方
5	B	議事録非公表		
5	F	議事録非公表		
5	G	議事録非公表		

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
6	H	<p>最近テレビで、熱中人という番組だったと思うんですが、廃村、人が暮らさなくなった村を訪ねることを趣味にしているという、そういう人の旅を見る機会がありました。廃村というのは、木々の間に、雑草に囲まれて、そこに暮らした人たちの痕跡が残っておりまして、だれもふるさを捨てたくて捨てた人はいないだろうな、そんなことを思って心が大変痛みました。ここにつながる道路があったならばこの人たちは自分のふるさを捨てたのだろうか、こう思いますと、道路さえつながってればふるさを捨てる必要のなかった人たちもたくさんいらっしゃるんだろと私は思います。</p> <p>今、議論を聞いておると、コスト・ベネフィットですか、経済性が道路をつくるつくりにくい物差しに使われているように思えて仕方がない。やはり、そうではなくて、暮らしを守るために必要な道路をつくるのであって、人の暮らしと命はコストだとか経済性の話じゃないよ、私はそう思うんです。</p> <p>そのことを、大臣、きちっと、C分のBが一・二を超えなきゃつくりにくいとか、そんな話じゃない。そういう道路建設の選択肢もなくちゃいけないんだということだけは今回明確に御答弁をいただきたい、こう思うわけでありませう。</p>	<p>事業採択に当たりましては、道路事業・街路事業に係る総合評価要綱、これは平成十七年二月にマニュアルとして制定しておりますが、費用便益分析に加えまして、高次医療施設へのアクセスの向上、すれ違いができない区間の解消、あるいは地域の観光や産業の促進など、地域の生活や社会に与える道路整備の多様な効果についても評価して、総合的に判断を行うこととしております。</p> <p>ただ、コストを超える便益がないという場合には、その段階で、いろいろなところからたくさん要望がある中で、これをつくるかどうかという判断は、まずそこはクリアしていただきたい。しかし、それだけではなく、道路事業・街路事業に係る総合評価要綱に盛り込まれた今申し上げたようなもの、数字ではあらわせない、そのような社会的、文化的なものも十分配慮されるということは申し上げておかなければならないと思います。</p> <p>私どもの百三十から百三十七ページに書かれているBパイクのところについても、その……(発言する者あり)今申し上げたような部分について、百三十から百三十七ページだったと思いますが、Bパイク、いろいろやっておりますが、その右側には、十六項目の社会的な問題、そういうものについての偏差値というものも考慮して評価しておるところでございます。</p> <p>ただ、一〇を超えるということは、これは当然の話だと思うんです。コストを超える便益というものがまずクリアできるということが大事でありますけれども、その中において、そういうところがたくさんあった場合にどう評価するかという場合にこのような考慮をする、そのようなマニュアルがあるということは申し上げられると思います。</p>	客観的評価指標、総合評価指標の見直し
7	I	<p>ここで問題なのは、当然区を回っていく道路財源もあります。もちろん、別に国庫から出される税金もあるわけですから、トータルで見ると、税金が、これは道路財源の問題だけではありませんで、地域において、国も、これだけの規模になりますと、当然道路財源は入っているわけですから、こういった事業でどこか不備のあるようなものというのが、はっきり言えば平成十年から十七年の間というのは、この計画からは抜けるような状態になっていたのも事実でもあります。後で追加すればいいじゃないんです。後で追加したら、追加で三十五億円かかったんです。これ、額がふえなければ、ある面、わからないでもないし問題はないんだと思いますが、これ全部、区民であったり国民の税金という意味においては、こういったことを放置し、そしてこういったことは、道路だけではなく、ダムのとことかにはよくありますが、当初の計画よりも予算が、年数がたてばたつほど上がっていくという現実もあると思います。そういったところに関して、最近はそのアセスとかも言われるようにはなりましたが、外部監査まで署名が集まってやられるようなものに道路財源が使われていく、国から税金が流れているというものを調べるという構造、システム、制度というものの、仕組みというものは、国交省の方は何かお持ち合わせなんでしょうか。</p>	<p>お答え申し上げます。上野広小路地下駐車場につきましては、事業着手時の平成十年度に台東区独自で費用便益分析及び採算計算を実施していると聞いております。採算計算につきましては、供用後二十年目で単年度黒字に転換し、供用後四十一年目で累積損失が解消されるというふうな結果と聞いております。</p>	評価対象
		<p>補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律というのがありますが、この第一条には、当然「補助金等に係る予算の執行並びに補助金等の交付の決定の適正化を図ることを目的とする。」ということもあります。これ、本当に適正なんですか。こういう事例がほかにもあるとか、外部監査請求が起きるような、それを実行するような事例というのは国交省では把握をされているんでしょうか。そういったものに対しては何か指導とか、そういったことはおこなわれるんでしょうか。この点、ぜひ大臣、お聞きさせていただきたいと思っております。また、額賀大臣におきまして、せっかくいらっしゃいますので、大臣、お疲れをいらっしゃるでしょうか。では、改めて質問させていただきます。</p>	<p>国の補助金の交付決定をするに当たりましては、法律の規定によって、設計の内容を含めて、申請書類の審査等を行うこととされております。これらの規定に基づきまして適正に処理しているところでございます。市町村が事業主体となっている場合の補助金の交付決定に係る審査は、地方分権の観点から法定受託事務とされ、都道府県、この場合であれば東京都が行っているものがございます。また、この東京都台東区が事業主体である上野広小路地下駐車場につきましては、商店街等への工事による騒音の影響に配慮した工法への変更、それから、地下水位上昇に伴う地下鉄銀座線防護工の増額などの事由によって、当初計画から事業費の増額が生じたというふうな説明を受けております。出入り口がない駐車場というのではないわけでありまして、当初からの設計図にはきちっと書いてあります。ただ、周辺の人ともめまして、その中で施行する場合には、そこを明記するということは、いたずらにもめている周辺の人を刺激するので、そのようにされたんだらうと思っております。したがって、それが解決した後に、当初予定どおりに出入り口のついた駐車場ができてきたらいいわけではございません。ですから、増額はなしに、本来あるべき姿と違っていた。ただ、一番最初の我々の申請は、東京都が審査をされて、そして我々の方で決定をしているわけですが、その後の施行命令とかそういうものについて我々が一々審査をするということにはなっていません。東京都が台東区及びメトロと一緒にやっていられる事業でございます。我々は、その審査をええところかげんにしていいというそんなことでは全然ないわけでございます。当初申請があったときは、もちろん出入り口もきちっとついていたわけでございます。ただ、それが、そういう事情で、途中、施行命令のときにはそうではなかったということでございますので、ちょっとその事情が違うんじゃないかと思っております。</p>	評価対象
		<p>確かに、最初の計画の中にあるのが途中で消える、そしてまた復活するという工程になりますけれども、周囲の人とは確かにめめなくともいいかもしれませんが、これは税金が入っているわけですから、周囲の人ともめめなくとも、納税者、ほかの、一生懸命働いて納めていらっしゃる納税者の方々ともめめなくとも、やはり増額ですよ、はっきり言って。というのも、これは、一番最初、これは陳情では出ているんですが、期間が切れているものですから、当初の計画という契約書みたいなものがどうも台東区の方ではもうない、保存期間がない。これは、先週、国土交通委員会の方で、契約書の保存期間の話、大臣からも非常に前向きな御答弁をいただきましたが、これにつながってくるんです。</p> <p>なぜこの話をするかといえば、では、最初から、PC設計、こういったコンサルさんみたいなものも入れていらっしゃっているのに、周辺のもめごとがあるからと途中で消えてしまうような計画、後から、平成十四年なんですから、三年後になってまた予算をつけていく、追加でされるということが果たしていいのか。また、これだけの難しい工法をする必要があったのかという問題も、正直言って私には疑問に思えます。</p> <p>その根拠というのは何かといえば、資料の二枚目をごらんいただきたいんですが、これは外部監査の報告書でいうと四ページ目右側の四角の中にあります真ん中あたりですね、「反省とお詫び」の発言をしている。因みに、現在、平成十九年ですけれども、「計画されている御徒町駅周辺地区計画における三百二十台の立体駐車場は建設費が五億円程度とされていることと比較しても、あまりに費用対効果を見逃した「税金の無駄づかい」との誇りは免れない。」ということが書いてあります。</p> <p>これは民間の百貨店さんというふう聞いておりますけれども、地上につくれば五億で、そこから徒歩五分かもう少しでしょうか、私はNTTにいたときにこのすぐそばで働いていて、これも担当エリアでございますので非常になじみがあるところではあります。そう遠くないところに、三百二十台で地上でつくれば五億でできて、地下につくれば、この、区がつくっている、道路特定財源を使ってつくるものは三百億。もっといきますね。東京都からいただきました試算、これは民主党の政調の方からいただいている資料でございますが、十ページにありますが、大体三百億を超すんですよ。こういう負担内訳も添付させていただいております。</p> <p>これ、費用対効果をちゃんと考えていたんでしょうか。やはり道路財源というものは、そういったことも考えて出していく限りは、幾らなくても、やはり地方の方が、そして多くで、本当に緊急や必要とする道路財源というものは有効に使われないのではないかと。民間との共同ということ、この十年もずっと言われていることでもあります。地域のコミュニティーづくりや、地域協議会をつくらうという運動も、この数年ずっと盛んでもあります。当然このあたりから、この最初計画されたころにももちろんそういう機運は全国的にあった背景だとは承知しておりますけれども、そういった中で、こういうコンサルさんを入れておきながら、比較というものがきちんとされない。</p> <p>そして、東京都が確かに主体という責任をとるところかもしれませんが、やはり国土交通省としては、もっともって重点を入れたいところもあったかと思っております。それが、実際には、こういういろいろなところに分配されて、結局のところ、本来回すべきもの、もっと大きな意味での、交通渋滞の解消であったりということに回せなくなってしまうんじゃないかという推測も可能でもあります。つまり、費用対効果や比較というものが抜け落ち、また、外部監査を受けるものが東京都ですべて情報がとまってしまうというふうにもとれる答弁でもありました。国交省に、やはり、そういった地域で、出した税金の、末端でこんな監査が起るようなものが起きたら、ちゃんと情報が集まり、そこを検証することも重要だと思いますので、その点に関してお知らせください。</p>	<p>先ほども局長からも言いましたけれども、この上野広小路駐車場についての費用便益分析は、事業着手時の平成十年、台東区において独自に行っておりまして、その結果は、二・四四倍と非常に高い結果が出されております。そして、採算計算につきましては、供用後二十年目で単独黒字、そして四十一年目で累積損失は解消する、そういう計画で進められたものでございます。</p>	評価対象
8	A	<p>それでは、次の論点に移らせていただきますが、大臣、費用便益分析、いわゆるBパイクについて質問をいたしたいというふうに思います。</p> <p>道路事業を進めていく場合に、Bパイクがーを超えていることが必要な条件であるということは、本委員会でも、あるいは予算委員会でも繰り返し御答弁をされていらっしゃることでございます。平成十五年の八月に国土交通省の費用便益分析マニュアルというものが発表されて、これに基づいてBパイクが計算をされるということでございますけれども、私は、これは予算委員会でも申し上げましたが、実はここにさまざまな道路事業の問題が集約をされているのではないかと。すなわち、厳格な事業評価とはとても言えない代物ではないかというふうな考えをしております。</p> <p>もちろん、道路整備は必要であって、人が一人でも通れば、車が一台でも通れば、その人にとっては便利な道路であるということになるわけで、道路整備の必要性については論をまたない。しかし、その便益に見合った、効果に見合った事業費用、コストで道路整備を進めていくことが本来は健全な姿であろうというふうに思いますが、どちらかというと、現在の国交省主導の道路整備</p>	<p>そのとおりでございます。</p>	人の時間価値、車両の時間価値

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		<p>は、まずコストがあつて、事業費があつて、その事業費を上回らせるための効果を何とか計算して算出しているというのが実態ではないのかなというふうに考えております。</p> <p>そこで、まず、冬柴大臣に確認をさせていただきますが、二月十五日の予算委員会で、私が便益の約九〇%を占める時間短縮便益の計算のもととなる時間価値原単位の議論をさせていただいたときに、議事録によれば、きょうはこういう御批判をいただいておりますので、平成十五年といえ、ことはもう二十年になりますから、見直しのときに〇〇さんの御意見をお伝えして、こういう厳しい意見があつたよ、こういうことも資料として十分考えてほしいと申し上げてお諮りすることになると思いますと御答弁をいただいております。</p> <p>この答弁を改めて確認していただきたいんですが、その趣旨は、ことし費用便益分析マニュアルの見直しを行う、そして、時間価値原単位について、実態に即した、国民の目線から見、ああなるほどなと思えるような改定をしていく方針であるということによろしいでしょうかということでございます。</p>		
		<p>大変重い御答弁をいただいたというふうに思います。</p> <p>今、費用便益分析マニュアルを本年度新たなものを作成するという、時間価値原単位を含めて、国民の目線から見るとなるといふものをつくっていくのだということを確認させていただきました。</p> <p>それでは、大臣、資料の11、12、13、14をごらんいただきたいと思つてます。ちょっと字がちっちゃい上に、国交省からファクスでもらっているものから、ちょっと字がにじんじゃって見にくいかもしれないんですが、これは、大臣、いわゆる高規格幹線道路で平成十七年、十八年、十九年に供用開始をされた五十三路線の将来交通量推計と供用後の現在の実績とを比較した一覧表でございます。国交省に作成をしていただきました。大臣、この十七年、十八年、十九年の供用開始をされた路線のうち、実績が推計を上回っている、見込みよりも今の方が交通量は多いよという路線が幾つあるでしょうか。</p>	<p>補佐する立場で、事実関係だけです、よろしいですか。</p> <p>平成十七年度が十三区間中一、十八年度が二十五区間中三区間、十九年度が十四区間中二区間です。(〇〇委員「もう一回言つて」と呼ぶ)将来交通量の推計は約二十年後の交通量を推計したものであり、供用した直後の交通量と比べると、約二十年後には隣接する区間もつながっていると想定されますが、現時点ではまだつながっていないなど、対象としてのネットワークの条件が異なっていること、区間によっては暫定二車線で供用しており車線数が異なっていることなど、前提条件が違つております。</p> <p>その上で、先ほどの数字でございますが、平成十七年度が十三区間中一、平成十八年度が二十五区間中三区間、十九年度が十四区間中二区間です。</p>	道路網の範囲
		<p>将来交通量の推計値と供用後の実績を見比べたときに、供用後の実績が上回っているのは五十三路線のうち六である。今、平井副大臣は、いや、これは将来ネットワークが繋がったときのことなんだ、将来交通量というのはいふ補足の説明がございました。</p> <p>それでは、ネットワークが繋がったときというのは、その言葉の定義を教えてください。</p>	<p>これは、全部つくるか、できるかどうかはわかりません。でも、我々の中期計画の中で示したように、そのようなものが順調につくられた場合に、それはネットワークとして繋がったということが言えると思つてます。</p> <p>ただ、いろいろネットワークはその目的によって、道路だけの場合もあれば、あるいは港湾、空港と工場あるいは消費地とのネットワークもございますので、一概には言えないと思つてますけれども、道路についてはそういうふうに言えると思つてます。</p>	道路網の範囲
		<p>平井副大臣、補足で御説明をいただきたいんですが、今、国土交通大臣ははっきりとおっしゃらなかったんですが、一万四千キロと地域高規格道路六千数百キロ、すべてが建設されたときの推計交通量ではないんですか。</p>	<p>今この供用後の実績が出てくるものに関して、我々三つに大きく分類をさせていただいております、これは問題ない区間ですけれども達しているところ、達していないところに関して、供用後の実績交通量及び並行する現道の合計断面交通が新しい道路の将来交通量を超えている、これは現道からの交通量転換が不十分な路線ということですね。もう一つは、環状道路なんかで、高速からまだ行っていないというようなことが……</p>	道路網の範囲
		<p>いやいや、副大臣、私が聞いたのは、ネットワークがすべて繋がったときに想定されるのが将来交通量であるということ、平井副大臣が御説明になられたので、ネットワークがすべて繋がったときというのは、どのようなネットワークなのかということをお聞きしております。</p> <p>したがって、私がきのう国土交通省から説明を受けたところでは、一万四千キロプラス地域高規格の六千八百幾つすべて繋がったときがネットワークが繋がったという言葉の意味でございますというふうにお聞きしております。それを確認したいということなんです。</p>	<p>申しわけありませんでした。</p> <p>仮に、推計した将来交通量は、平成三十二年もしくは平成四十二年に想定されるネットワークの全体が繋がった場合ということであり、(〇〇委員「今、何と言つた」と呼ぶ)仮に、平成三十二年もしくは平成四十二年に想定されるネットワーク全体が繋がった場合の交通量推計ということなんです。</p>	道路網の範囲
		<p>いや、だから、私は時期のことを平井副大臣、聞いているのではないんです。いつつながるんですかということをお聞きしているんじゃないんです。ネットワークとは何を指しているんですかということをお聞きしているんです。</p>	<p>大変恐縮でございます。</p> <p>ネットワークが全部繋がったということは、なかなかできないかもわかりませんが、ここで言っている、予測をするのは、一万四千キロとそれから六千九百五十、これが全部で上がる、そういう場合にはこういう数字が出るだろうと。</p> <p>しかしながら、それまでは、二年先、三年先ではまだできていないわけですが、実際は、したがって、この予測値を達成しているのは割合としては非常に少ない、六区間しかないというようなことになります。</p>	道路網の範囲
		<p>ネットワークが繋がったときというのは、一万四千キロプラス地域高規格の六千九百五十キロが、どういう形にせよ、現道を使つたり二車線にしたり、いろいろなことはあるにせよ、それが繋がったときというのがネットワークが繋がったときという言葉の意味であるということを確認させていただきます。</p> <p>私は、大臣、その上で、国土交通省というのは夢を見ているのかなと思つてます。夢を見ることは大事ですよ。将来に夢を見ることは大事だけれども、しかし、平成十四年の社会資本整備審議会の答申においては、我が国の道路整備の水準は一定の量に達していると。これは私が言っているんじゃないんです、社会資本整備審議会の答申がそのように、一定の水準に達しているというふうには言っている。</p> <p>では、これから質の問題に入っていくんだ。これは、国土交通省道路局も、私どもも全く同じ認識ですよ。質をどう高めていくのか、生活道路をどう便利につくっていくのかというようなことをしていかなければならないというふうにお聞きしておりますけれども、高規格と地域高規格を全部つなげたネットワークを推計交通量の基礎に置いているというのは、私は、もうちょっと現実味のある想定を置かれた方がいいのではないかなというふうに思つてますね。</p> <p>なぜかならば、平成十七年、十八年、十九年の供用後の実績を見ても、推計交通量を大幅に下回っているわけですよ。今後、少子高齢化が進む、あるいはそういう社会経済情勢の中で、予算委員会などで我が党の〇〇委員が再三にわたつて御指摘をさせていただいております、将来交通量の推計のデータが平成十一年の道路交通センサスに基づく古いデータである、平成十七年のセンサスに基づく最新のデータはことし十月に完成をするということでございますけれども、それで計算すると、推計交通量がかなり下回る可能性もあるのではないかなということが指摘をされているわけでございます。</p> <p>結局、大臣、BパイCというのは、費用便益分析の便益というのは、交通量掛ける短縮時間掛ける時間価値原単位、この三つを掛けしているので、交通量を多く見積もると答えは大きくなるわけですよ、これは当然の掛け算ですから。</p> <p>交通量については、ことしの十月に平成十七年交通センサスに基づく最新のものが上がると、それに基づいてもう一回計算をするということにならうかと思つてますし、費用便益分析マニュアルについても、平成二十年の秋までに見直す。最新のデータが出たら秋に便益分析マニュアルを間に合わせないと、これはまた意味がなくなつてしまうので、時期について、繰り返してついででございますけれども、大臣に、秋までに時間価値原単位についても間に合わせるよ、それは心配するなということをお聞きしたいというふうに思つてます。</p>	<p>私は前から申し上げているように、これは秋ということをお聞きしておりますが、もっと詳しく言えば、便益計算は交通量予測データを基本としているため、新たな交通需要推計が出る平成二十年秋に合わせて見直しをしなければならない、こういうことを申し上げてお聞きしておりますし、私も今もそのように思つております。</p>	評価手法の見直し
		<p>それでは、大臣がそこまで御決意をお持ちいただいているということに私は心からの敬意を表させていただきますというふうにお聞きしております。</p> <p>そこで大臣に、時間価値原単位あるいは費用便益分析マニュアルのどこが問題なのかということについて、私の考えを御説明、あるいは議論をさせていただきたいというふうに思つてます。</p> <p>まず初めに、本委員会に御出席の委員の先生方にも、ぜひこの費用便益分析マニュアルとは何なのかということについて基本的なところを御説明いただきたいというふうに思つてます。</p>	<p>道路事業におきましては、平成十年度から事業評価制度を導入しております。その中で、費用便益分析を実施し、投資効果の確認を行つてきています。</p> <p>費用便益分析は、現状は、平成十五年八月に策定いたしました費用便益分析マニュアルに基づいて算出をしております、具体的には、対象とする道路整備が行われる場合の社会的な便益がその費用を上回ることを確認していただいております。すなわち、一・〇を超えるということでございます。</p> <p>便益につきましては、道路整備の多様な効果のうち、現時点で十分な精度で計測、貨幣換算が可能である、車両の走行時間の短縮、車両の走行経費の減少、そして交通事故の減少という三項目について算出をいたしているところでございます。</p>	評価手法の見直し
		<p>車両の走行時間の短縮便益、そして走行費用の減少便益、そして交通事故減少便益、この三つが便益にはあるんだということの御説明でございましたけれども、便益の大部分、九〇%以上は走行時間短縮便益であるという理解で、大臣、よろしいでしょうか。</p>	<p>大宗はそうだと思います。しかし、交通事故というのも大きいですよ。</p> <p>交通事故で一人亡くなった場合、今の計算でいいんだらうか、私はそんなことを思うわけでございます。日本の交通事故減少による便益は、先進国の中でも最も少ないんじゃないでしょうか。人間の命をそんなに軽くしてはいけませんね。私は、そういう意味で、高くなる部分もあるし、低くなる場合もあるし、私は、オーストラリアは、たしか日本の五倍以上、人の命を高く見積もっているように聞いておりますので、そういう面もあると思つてます。</p>	人命価値
		<p>大臣、私も交通事故減少便益については、日本は自賠責の保険金額を見積もっている、その部分については見直すべきであろうというふうにも考えておりますが、ただ、現状の費用便益分析においては走行時間短縮便益が便益の大体九割を占めているという実態について、大臣の方で御確認をいただきたいのでございます。</p>	<p>そのとおりでございます。</p>	人命価値

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		<p>大臣、ここで資料の3と6をごらんいただきたいんですけども、これは先日予算委員会でも議論させていただきました。和歌山県の高規格幹線道路、那智勝浦道路と、奈良県の地域高規格道路、十津川道路の費用便益分析の条件の表でございます。</p> <p>3と6の下の段の表の四番目、丸が打ってあると思いますけれども、「平均走行時間」という項目がございます。「整備なし」から「整備あり」を引いた走行時間の短縮の数字が出ております。那智勝浦道路は〇・二分、十二秒の短縮、十津川道路は短縮時間ゼロ。「整備なし」と「整備あり」で十二秒とゼロ。これでどうして、資料1、4にあるように、那智勝浦道路の走行時間短縮便益が千六百七十七億、十津川道路の走行時間短縮便益が二百七十二億になるのか。これは、委員の先生方も、不思議だな、十二秒の短縮で何で千六百億円も走行時間短縮便益が出るんだろう。十津川道路に至ってはゼロなのに、「整備あり」と「整備なし」と変わらないのに、何で走行時間短縮便益が二百七十二億にもなるんだろう、どうしてなんだろうとみんな思っていると思いますので、御説明をいただきたいと思っております。</p>	<p>費用便益分析結果のバックデータとして公表している様式には、平均走行時間が〇・〇分、あるいは〇・二分、短縮時間が示されておりまして、私もこれを見てびっくりしたんですね。これはおかしいじゃないかということも申しました。この数値は、交通量推計の対象とした道路網全体の平均的な状態を表現したものでございまして、時間短縮効果が極めて小さいような誤解を招く表現となっていたことから、評価結果の公表様式については既に見直し作業に着手いたしました。</p> <p>そして、特に御指摘の対象となった那智勝浦道路と十津川道路につきましては、見直しを行った結果をホームページで公表をいたしております。その他の事業についても年度末までに速やかに見直す予定としております。</p> <p>これは私もびっくりしまして、何でこんなものを、私ども、論点がまた一つふえているんじゃないかということで申し上げたわけですけれども、関西地域は非常に広いエリア、例えば紀伊半島全体の道路を全部拾って一つのマニュアル化されているみたいでして、その中で、どこをするにしても、まずそれをとるといふことで、最終的には、もちろん那智勝浦道路についてはその周辺の並行する道路もあるわけですから、それがどうなるかといふようなこともとっているわけです。そういうことがあるにかかわらず、〇・〇といふようなものをお渡ししたといふことが混乱を招いて、これは私からお呼び申し上げなきゃならないと思います。</p> <p>それで、様式の修正をいたしまして、インターネットに流しているといふんですけども、ちょっとこれは、もう少し先生に直接説明させていただいた方がいいかもわかりません。</p>	道路網の範囲 公表様式
		<p>いや、大臣、この費用便益分析というのは、先ほども申し上げたとおり、走行時間短縮便益を計算するのは、交通量掛ける短縮時間掛ける時間価値である。この三つを掛け合わせるわけですね。</p> <p>そうすると、交通量、要するに交通がいっぱいある範囲を広くとれば、それだけ便益は、掛け算の一つが大きくなるわけですから、答えは大きくなる。しかし、その分、短縮される時間は、すべての平均の短縮時間でですから短縮時間は少なくなるわけですが、結局、交通量と短縮時間を極大化するように数値をとることができるのではないかというふうには私は想定をするんです。</p> <p>しかし、この費用便益分析マニュアルには、道路網の範囲については誤差の範囲内の道路については計算のうちに入れてはいけませんよと書いてあります。誤差の範囲内の道路については計算のうちに入れてはいけませんよと。</p> <p>大臣、これを見てください、これは十津川道路の計算シートです。国土交通省さんにいただいたんですけども、これは道路の数です。千六百の道路が全部こう出ているわけですよ。最初の七本だけ、要するに十津川道路の付近の七本だけが影響があるわけですよ。だけれども、あとは全部ゼロが並んでいる。しかし、これらのすべての道路がなければ、ここの交通量が出てこないんですよ。何かよくわからないんですけども、私も、本当によくわからないんですけども、では、この数値が出ている七つの道路だけで道路網を計算することが、費用便益分析マニュアルに即した計算の方法ではないのだろうかと思っております。大臣、どう思いますか。わからないですけどもね。</p>	<p>まず、整備なしの場合、走行時間費用はどうなるか、あるいは整備した場合に、十津川道路でもそうでございますけれども、その場合に走行時間費用はどうなるのか。この前者から後者を引いた場合にどれだけの便益が残るか、これは年間の億円で出てくるわけでございますけれども、そういうものが出てくる。今回の十津川道路につきましては、一年に二十一億円。十年ということになりますと二百十億円といふものの走行時間短縮便益があるというのが、この様式を見直して、先生に配ったものと違う、修正した交通状況の変化の結論のようでございます。したがって、これは、ちょっとその内容は、交通量がどうなるかと、あるいは、全部、一日当たりの交通量がどうなるかといふのはここに出ていますけれども、先生のお持ちのように、物すごく、紀伊半島全部の道路をやったものではないというふうに思います。</p>	道路網の範囲 公表様式
		<p>いずれにせよ、大臣からせつかくの御説明をいただいたわけですが、この交通網のとおり方、道路網のとおり方については、もうちょっと厳格な決め方をして便益を算出する方法をしっかりと特定していかないと、この十津川道路は千六百万トリップ、那智勝浦道路は三百万トリップといふふうには、便益の計算の仕方を、トリップ数を大きくしたり、あるいはちっちゃくしたりという、何かそこにトリックがあるんじゃないかなと。私はわかりませんが、プロじゃないので。何かそこにトリックがあるんじゃないかなというのを思ってしまうものですから、もうちょっと限定した範囲で便益を算出するといふような手法にさせていただけたらなと。これは要望です。</p>	<p>費用便益分析マニュアルを今度改定するときに、今のような無駄なものを、省けるようなものは考えなきゃいけないと思います。</p> <p>今のところは、対象とする道路整備のプロジェクトの有無により交通量に相当の差があるような道路をすべて含むように道路網を設定するといふことがあるものから、そういう規定があるものから、そんな、ゼロ、ゼロ、ゼロといふものが並ぶところまで全部入れていると。しかし一方、もっとよく読めば、分析作業量が非常に大きくなってしまいますね。ですから、そうならないように、誤差の範囲程度と考えられる分については道路網の範囲に含めないことも許容すると。そして、作業上、一定程度の範囲を狭くすることの許容規定もありまして、広く設定したことをもってマニュアル違反には当たらないらしいんです。</p> <p>しかし、先ほど言ったように、近畿地方はもう全部やることになっていますからそうなりますし、ほかのところでは、許容といふことで関係するものがある程度狭くってやっているといふことがあるようでございます。</p> <p>いずれにしても、見直すときはこのような点をはっきりするように見直しをいただくようにしたいと思います。</p> <p>ただ、幾ら広くしても結論は同じらしいですよ。ここが私もわかりません。わかりませんが、違ったら大ごとでございます、違わないといふことでございます。</p>	道路網の範囲 公表様式
		<p>それでは、次の論点に移らせていただきますが、大臣、資料7をごらんいただきたいと思っております。中ほどに丸で囲んであるんですけども、先ほど御説明のように、この資料は国交省が道路事業評価手法検討委員会に出した参考資料からとったものですが、走行時間短縮便益は、道路整備前の走行時間の価値から、道路整備後の走行時間の価値を引いたものであると。走行時間の価値は、丸で囲んでありますけれども、時間価値原単位掛ける走行時間掛ける交通量であらわされると。ここで私は、時間価値原単位を議論の対象にしたいというふうに思います。</p> <p>資料8を見ていただきたいと思っております。便益のほぼ半分を占める乗用車の一台一分当たりの時間価値原単位は六十二円八十六銭、一時間当たり三千七百七十一円六十銭でございます。この六十二円八十六銭の中身を示したものが資料9の上段でございます。</p> <p>上段の表は自家用車の表でございますけれども、業務で使用する自家用自動車のドライバーと同乗者の時間当たりの機会費用が、一分一人当たり四十六円七十銭、一時間当たり二千八百二十円となっております。この二千八百二十円の数字の根拠を、大臣、教えてください。</p>	<p>大臣もお疲れなので、ちょっと私の方から。</p> <p>人の価値の算出においては、車に乗っている目的が業務なのか通勤や買い物などの業務以外のものなのかに依り、それぞれの時間当たりの価値を算出しています。このうち業務目的の自家用乗用車のドライバー及び同乗者の時間価値は、福利厚生費等を含む労働者の平均的な人件費を平均労働時間で割った場合の時間当たりの費用で、一時間当たり二千八百二十円でございます。</p> <p>また、非業務の場合のドライバーの時間価値は、福利厚生費等を除いた労働者の平均的な人件費を平均労働時間で割ったものと設定しています。一時間当たり二千二百八十七円でございます。また、非業務の同乗者についても、福利厚生費等を除いた労働者の平均的な人件費を平均労働時間で割ったものとしていますが、就業機会のない十四歳以下の同乗者については、時間当たりの機会費用をゼロとして補正しています。それで、一時間当たり千九百五十五円ということになります。</p>	人の時間価値 (業務目的)
		<p>今、平井副大臣から、労働者の平均賃金であるというお話がございました。労働者というのは、正規雇用、非正規雇用あるいはパート、アルバイト、派遣、いろいろな形態がありますが、ここで言う労働者とはどういう労働者でございましょうか。</p>	<p>平均賃金の算出につきましては、厚生労働省の毎月勤労統計調査における常用労働者の賃金を用いております。この常用労働者とは、一般の労働者だけではなく、一カ月を超える雇用契約をしているパートタイム労働者も含んだものとなっております。平均賃金の算出は、道路事業評価手法検討委員会の審議を経た上で決められたものでございまして、恣意的なものではないということをお知らせいたします。</p>	人の時間価値 (業務目的)
		<p>大臣、評価手法検討委員会の議を経たものであるということですが、これは事務局案がそのまま委員会で承認をされているわけで、事務局案をつくったのはだれだか御存じですか。</p>	<p>国土交通省でございます。職員です。</p>	その他
		<p>いや、この数字をつくったのは、どこに発注しましたかということをお聞かせ願います。</p>	<p>株式会社三菱総合研究所に委託しております。</p>	その他
		<p>三菱総合研究所がつくった数字を国土交通省がまとめて委員会に出して、それがそのまま認められている。常用労働者というのは、期間の定めのない労働者であって、厚生労働省的には期間の定めのない労働者でパートの人といふのはどういふふうにか、ちょっと私は今即座に知見がないんですけども、いずれにせよ、この自家用ドライバーを常用労働者、すべての日本のドライバーが常用労働者であると仮定している。高齢者とかあるいは学生とか、そういう属性については全く考慮をしない。日本のすべてのドライバーは常用労働者であるとして時間価値原単位を見積もるといふことでよろしいでしょうか。</p>	<p>ですから、それは業務と非業務には分けていますけれども、その程度の分類でございまして、これは各国の比較法も考えなきゃいけないとは思いますが、そのような扱いになっていないと思います。</p>	人の時間価値 (業務目的)
		<p>それでは、大臣、非業務時間の人の機会費用の算出方法についてわかりやすく御説明をいただけますか。</p>	<p>余暇の価値が労働の価値に等しくなるという機会費用の考え方については、例えば、それぞれの個人にとって余暇の価値が労働の価値より高いとすると、みんな働かなくなるので、世の中全体で見ると、賃金率が高くなってきます。逆に、余暇の価値が労働の価値より低い場合、なるべくみんな働いて賃金を得ようとするので、労働が過剰になって、賃金率が下がってきます。結果的に長期的には余暇の価値と労働の価値は等しくなると考えられますので、ここでは余暇の価値を賃金率で代替しているものであります。</p>	人の時間価値 (非業務)
		<p>副大臣、説明して自分でわかりますか。わかりやすく説明してください。どういふことですか。余暇の価値が労働の価値と等しくなるというのはいふことですか。</p>	<p>専門家に検討していただいた結果の結論でございますので、その内容、計算式とか、これは非常にいろいろな専門的な知識も入って、そして、業務、非業務で二つに分けるというも粗っぽいように我々は思いますけれども、こういうものについて、いろいろな比較法とかそういうものもあるんでしょう、外国の問題も。</p> <p>そういう場合にこれをどう考えるか、非業務といふものをどう価値を考えるのかということ、それぞれ学説とかあるいは研究者の成果があると思います。したがって、そういうものを取り入れてここにいるわけがございまして、それを言葉で素人が説明せよといふと、言っている本人もわからぬぐらい難しい説明をしなきゃいけないわけです。</p> <p>しかしながら、我々は、この問題について、業務、非業務の機会費用といふものはこういうふう計算することはいいんだといふような、権威ある人たちの御意見を伺いながら、もちろん資料は三菱総研から出していただいて、そういう人たちの考えを取り入れて、そしてやっているということもございまして、やっている者がわからぬでどうするんだと批判を受けるかもわかりませんが、この説明は私にいうよりは、事務局でもっと専門家もおりますので、そういう者にさせた方がいいと思っておりますが、結論は、これを採用したといふのは、いろいろな意見を聞きながらしたんですよということをお知らせいたします。</p>	人の時間価値 (非業務)

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		<p>いや、だから、僕は大臣のことも御批判申し上げていないし、平井副大臣のことも批判していないし、結局、冒頭に私が申し上げたとおり、事業費用に見合う便益を算出するために、便益がより高くなるような手法を我々素人にはわからないところでしているのではないのでしょうかということを問題提起しているわけです。</p> <p>だからこそ、余暇の価値は労働の価値と等しくなるときの私も教わりましたよ、後ろのその女の子に。彼女は鹿児島出身で、めっちゃめっちゃ優秀なんです。それで私に、いや先生、完全競争状態では余暇の価値は労働の価値に等しくなるんです、こうおっしゃるから、わからぬかと思いがらいらしていただんですが。</p> <p>実はここに、その三菱総研がつくった紙にその答えが書いてありまして、どうということかという、人は余暇ができると、余った時間があると、勉強、余暇、労働の三通りの選択肢があり、この中で労働が最も収益性が高いと考えられる。そこで機会費用は労働への対価である賃金率に基づき計測されると。要するに、道路ができて時間が短縮されると、短縮された分、人は余暇の時間で休んでも働いたということを仮定するわけですね。(発言する者あり)いやいや、人によって違って、そもそも働く人なんかいないでしょう、高木先生。</p> <p>要するに、完全競争状態であればそうかもしれないんですが、現実の世の中というのは、仕事をしていない時間は仕事をしていない時間であって、それはやはり仕事をしていない時間としての価値の見積もり方というものをしていかなければいけないのではないのでしょうか。</p> <p>それは、イギリスなどは、余暇の時間は、余った時間の使い方については全然時間価値が違うようですから、これなども参考にしていってべきであろうというふうに思いますが、これはぜひ意見として聞いておいていただきたい。(発言する者あり)いや、だから、私は、現実の実態に合った便益の見積もりをしなければならぬということを申し上げているんです。</p> <p>大臣、実は、この業務、非業務とか、あるいは正規雇用、非正規雇用とか、あるいは高齢者とか、女性とか男性とか、学生とか、そういうドライバーの属性については、平成十七年の道路交通センサスの面接調査票にはしっかりとそのドライバーの属性について回答する項目がございます、職業、あるいは職業を持っていても就業形態、正社員だとかパートだとかアルバイトだとか自営業だとか、もちろん年齢もわかります。そういう意味では、ドライバーの属性に応じた便益の算出の仕方というものをこの道路交通センサスの個人質問票は想定しているんだらうというふうに私は思います。</p> <p>そこで、人の機会費用、業務、非業務についてももっと実態に近い形で考えるよということを、大臣の方から御見解をお示しいただきたいと思えます。</p>	<p>B/Cだけでもなかなかわからないのに、そのB/Cの中のまた構成要素を分析して、その中のまた業務、非業務を分析し、非業務の中の余暇をどう評価するか、ここまでだれも余り考えなかったと思うんですね。済みません。我々はそんなことを言っておりませんよ、本当に。</p> <p>ですから、それによって道路をつくるかつくらないかの瀬戸際になる可能性があるわけですから、私は、今回、十年、十五年と来たものをもう一度見直そうと思っているわけですから、きょう〇〇議員がここで展開された議論はそのままお伝えをして、こういう要素、こういう疑問にも答えられるようなものをきちっとつくってほしいということを申し上げて、秋までにその結論を得たいというふうに思います。</p>	人の時間価値(非業務)
		<p>だから、便益を出すために高いお金という見積もりをふやすようなことをしていたら、結局、道路事業が意味をなさなくなってしまうのではないかと、意味ある道路事業にしていくということが必要だろうという問題意識でございますね。</p> <p>大臣に今まとめられちゃったんですけれども、もう一つあるんです。安心してもらっちゃ困るんですけど、</p> <p>大臣、実はここが一番大きなところなんです。一番大きなところは、実は資料の10、十ページを見ていただくとわかるんですが、上の段が乗用車で、自家用乗用車というのがあって、自家用乗用車に人の時間価値、車両の機会費用とございます。右にずっと見ていくと、自家用乗用車に関して車両の機会費用は、平成十一年の価格については棒線、要するに価格を見積もっていないということになっています。</p> <p>平成十五年価格だと十二円五十一銭を見積もるということになっています。平成十一年には見積もってなかったのに、平成十五年には十二円五十一銭を見積もる。これは、時間に直すと、十二円五十一銭の六十倍ですから七億円ぐらいになるんじゃないか。</p> <p>これは、車両の機会費用とは一体何ぞや、そしてまた、それが分当たり十二円五十一銭、時間にすると七億円というのは一体何だろうということを教えていただきたいと思えます。</p>	<p>車両の機会費用というのは、車両のレンタル価格に基づいて設定をいたしております。具体的には、代表的なその種のレンタカー事業者のデータによりまして平均的な単位時間当たりのレンタカー料金を算出したしまして、それから走行経費分、燃料費以外を控除することによって設定をいたしているわけでございます。</p> <p>平成十一年時点においては、営業用自動車や貨物自動車についての機会費用は考慮していただいておりますが、乗用車についてはそのようになっていなかったんですが、十五年は、営業用自動車、貨物自動車との平仄を整えるために、十五年から費用便益分析マニュアルに追加をいたしたわけでございます。</p> <p>もちろん、これも、もうこれ以上言うことはないんですけども、委員会の御審議を経て、それはそれですべきだろうということでごなされたわけでございます。そういうことです。</p>	車両の時間価値
		<p>車両の機会費用とは、走行時間が短縮をされて、短縮された時間に車両をレンタルに出すことを仮定する、わかりやすく言えばそういうことでよろしいでしょうか。</p>	<p>貴説のとおりでございます。</p>	車両の時間価値
		<p>大臣、これはおかしいと思いませんか。どこの世界に、いや、いい道路ができたねといって車を運転して、五分予定より早く家に着きました。ああ、五分余ったから、おれの車をレンタカーに出して、ちょっと小遣いを稼ごうというようなことをするドライバーが、日本全国に何人いますかね。</p> <p>これは、三菱総研がおもしろいことを書いていますよ。家計や企業が他の主体に自家用乗用車を貸し出すことは多くは見られないが、多くは見られないと、いかにもあるように書いてあるんですけども、あり得ない想定じゃないですか、大臣。</p>	<p>これは思考の問題でして、それは、現実に貸すなんて人はいないでしょう。それはないでしょう。しかしながら、今まで渋滞でいららしておったところが、道路が開通したことによって一時間早く帰れた。これは、働く人は利益を得るでしょうし、そこにおいてはやはり自動車便益を生み出している。ほかにも使えるわけで、可能性の問題ですよ。それをどう見るか。</p> <p>そこで、いろいろ考えた末、もしレンタカーを借りた場合にはこれぐらい私わなきゃいけない。もしということの一つの基準にしようじゃないかというのがこの数値でございまして、これは、そういうことを本当にするかせぬかという問題とは全然次元が違うのではないかと思います。</p>	車両の時間価値
		<p>費用便益分析は、経済学的にやるということはどこにも書いていないですからね。費用便益分析は、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である移動時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の項目について分析をするのだということが費用便益分析マニュアルに出ておりまして、経済的な効果を限界性向のものにはかかるのだということは、そんなことはどこにも書いていないです。大臣、便益というものをしっかりとタックスペイヤーに説明しなきゃいかぬのだということ、大臣は繰り返して繰り返してさまざまな委員会で御答弁をされていらっしゃるわけでございます。</p> <p>平成十一年には入っていないなかったレンタカー代が、平成十五年には十二円五十一銭として入った。これは、もう一度、大臣見てください。この十ページを見ていただくと、人の時間価値ですね。乗用車のところを見ていただくと、乗用車、自家用乗用車、人の時間価値と。右に行くと、業務目的、非業務目的として。一番右を見ると、平成十一年価格と平成十五年価格の差がずっと出ているんですね。</p> <p>やはり景気が悪いので、賃金が下がっているんですよ。賃金が下がって、ずっとマイナスになっているんです。平均賃金が、平均賃金がマイナスになって、結局、便益がなかなか見積もれないから、車両の機会費用を無理やり入れた、十二円五十一銭を入れたというのが、私は正しい見方ではないかなと。</p> <p>車両の機会費用を便益に見積もっている国は日本だけです。ほかの国はそんなことはしておりません。なぜかなら、レンタカーとして貸すなどというのはあり得ない想定だから。なぜあり得ないのか。</p> <p>大臣、道路運送法の八十条、「自家用自動車は、冬柴大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡してはならない。ただし、」以下ありますけれども、大臣、計算しているだけだとおっしゃるが、違法な状況を仮定して計算するということを、国土交通省の書類の上において行うということが是認されるんですか。大臣、それを是認しますか。</p>	<p>違法なことは私は是認はいたしません。絶対しません。しかし、これは思考の問題じゃないでしょうか。現実にどう人が動くかということじゃなしに、こういうふうにする場合にはこういうふうに見えるんじゃないかということじゃないでしょうか。現実にそれを、アクションを起こすということと、頭で考えるということとは違うわけでありまして、そこに価値を見出す。どう見出すのか。</p> <p>例えば、これは自分の乗用車を貸すとあなたはおっしゃいますけれども、もしそのことがなければ、借りたということだってあるわけですよ。その場合には、レンタカーを借りた場合には、それだけのものを私わなきゃいけないじゃないですか。もし、渋滞で一時間損したという場合に、その損をどういうふうに計算するかと云ったら、レンタカーを借りてやってた場合は、この一時間損した、こういうことだってできるわけでしょう。</p> <p>ですから、これはやはり頭の、思考形式の問題であって、そこへ書いたから違法とか、そういう問題ではないと思えます。それが違法なことを書いてあるということではないと思えます。</p>	車両の時間価値
		<p>私が違法であるということを決めつけているわけではなくて、私はすべて国土交通省の資料で議論していますからね。先ほど確認しましたよね、短縮時間に車両をレンタルに出すということを仮定するんですね。イエスというふうにお答えになられたわけでありまして。そういう国土交通省のクレジットの入った書類に、違法なことをすることを仮定したものを記載する、あるいはそれでなくても計算をするということが、果たして正しい計算なのか、厳格な事業評価なのかということ。厳格という言葉を広辞苑で引くと、「きびしくたしだいこと。」というふうに出ております。それが厳しく正しい事業評価なのでしょかということです。</p>	<p>やはりそういう専門の委員会、三菱総研にも資料をつくっていただいたりして、そういうものの整理は国土交通省の職員がしたにしても、やはりいろいろな、例えば経済学をこへ取り入れたというふうなことは全く書いていないということもおっしゃいます、そこに入っている委員は経済学者ですよ。ですから、その人たちが自分の頭の中で考えることは、経済学の原則に従って思考しているわけですよ。</p> <p>したがって、その結果が出てきて、これで妥当だ、こういうふうにおっしゃったことを我々は採用しているわけであって、決して、過大見積もりにするために水増しをしたということはありません。</p> <p>例えば、ここで、営業用乗用車の場合、十五年は物すごく上がっているじゃないですか。二四五三%上がっていますよ。そうでしょう。ほかはみんなマイナスだけれども、それから、営業用乗り合いバス、これも三〇・一%上がっています。ほかも、もう言いませんけれども上がっているところはたくさんありまして、まあ、下がっているからどうかこうとかじゃなしに、上がったり下がったりしていますよ、これ。例えば、一番下の営業用貨物車は、十一年より十五年は約九八・八%マイナスになっていますからね。</p> <p>故意に上げているということはない、私はそう思います。</p>	車両の時間価値
		<p>いや、故意に上げているのではないかと私を申し上げているわけで、だって、断定する材料を持っていませんからね。</p> <p>私が申し上げているのは、人に、短縮された時間に車をレンタルします、そしてそれを反復継続的に行うのだということを仮定した上で車両の機会費用を見積もる、これは道路運送法に反している。反した考え方である、そういう考え方で作成された事業評価が厳格な事業評価というふうに見えるのですか、厳しく正しい事業評価と言えるのでしょうかということを申し上げているわけで、私は、大臣は、今まで議論をさせていたで、それは厳格とは言えないとおっしゃっていただけというふうにおっしゃるんですけどもね。</p>	<p>〇〇議員、私は尊敬する人ですから、あれですけども、私は、これは思考の問題だと思いますよ。</p> <p>そのとおりやったら、乗用車を運送車両に供したら、これはだめですよ。罰則ありますよ。道路運送車両法が何か忘れたけれども、それに違反しますよ。ですけども、仮に余った時間に貸したとすればどれだけの便益がそこにあつたか、そういう思考をしているわけでありまして、現実にするというわけじゃありませんので、それは、幾ら厳格にしても、違法、不当とかいう問題じゃないと思えますよ。私は正直、弁解しているわけじゃなしに。そういうふうに使うことが我々の国土交通省の文書として違法だとか、そういう問題ではないんじゃないかということをおっしゃっているわけでありまして。</p>	車両の時間価値

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		<p>大臣、文書が違法だということを申し上げているのではなく、仮定の置き方が違法状態を仮定している。道路運送法違反は罰金百万円以下なんです。業として、あるいは利益を目的として人に車を貸す場合には、百万円以下の罰金に処するということになっております。</p> <p>今までの議論の中で、明らかにレンタルすることを仮定している、レンタカーすることを仮定しているというふうにおっしゃっているわけですから、すべてのドライバーが違法なことをするということを仮定して計算された事業評価は厳格な事業評価とは言えないのではないですかということを申し上げております。</p>	<p>一つ観点が違うんじゃないかなという思いがいたします。我々、この現在の評価手法というものは、有識者の審議結果を踏まえて作成したものでございまして、現時点では最良のものとして認識をいたしております。</p> <p>有識者というのはどんな人かといいますと、もう細かくは言いませんが、何々大学大学院の教授、何々大学商学部の教授、教授、教授、教授、学長、准教授、こういう人たちにお入りいただいて、この人たちのいろいろな知見に基づいて、これはどうだろうということをお諮りしたわけでございまして、その資料は提供したかどうかは別として、この方々が自分の名誉とそれから学識にかけて結論を出していただいたと、私、信じていますよ。</p> <p>したがって、今回いろいろとこういう御指摘をいただいたものですから、ちょうどこれからこの見直しに着手いたしますので、この議論をして〇〇議員の御意見、これは率直にお伝えして、そして、そういうものを含めて意見をいただきたいというふうに申し上げたいと思います。</p>	車両の時間価値
		<p>大臣、私は議事録を全部読みました。その学者の先生方は、平成十一年に入っていないなかったレンタル料金がいきなり平成十五年価格では入ってきたことに関して、全く議論していません。全く議論していません。なぜ入ったのかということも議論されていません。</p> <p>イギリスなどでは、あるいは諸外国では、車両の機会費用などという考え方そのものがないわけですが、乗用車については、営業車両についてはありますよ。乗用車については、そもそもそのようなことは想定され得ないというのが常識的な考え方であって、したがって、私は、この車両の機会費用を乗用車について見積もるとするのはおかしいことですよということを繰り返し申し上げているわけですね。</p> <p>大臣も、大臣のお立場では、いや、それは思考の問題だということにおっしゃられるかもしれませんが、しかし、より厳密な、厳格な事業評価に近づけていくためには、そういうあり得ない想定をすることが正しいことだと、私はとても思えない。</p> <p>だから、車両の機会費用については、平成十一年モデル、要するに、乗用車については、あるいは諸外国と同じように車両の機会費用については見積もらないというふうなことを御議論いただくのが正しいことかなというふうに思うんですけども、大臣、いかがですか。</p>	<p>大分この問題でいろいろ議論させてもらいましたけれども、余り素人がいろいろなことを言ったら、間違ったら、こういう場ですからいけませんけれども、例えば、家に一台しか自動車がなかったら、それに乗っていた家族が渋滞に巻き込まれて帰ってこなかった。ある時間、二時間でもいいですよ。その間、急にどこかへ自動車で行かなければならぬ事態が家庭に残された人に生じた。この場合、どうするんでしょう。</p> <p>だれかに頼むか、自分でやるというたら、もしレンタカーが借りられるのであればレンタカーを借りて行くじゃないですか。そういうことは考えられると思いますよ。そうすると、この渋滞によって失われた利益というのはレンタカーを借りた値段に相当すると考える方法もあるんじゃないでしょうか。そういうことをいろいろ考えると、乗用車だから、いわゆる機会費用というものはないんだということはい切れないのではないかなというふうに私は思いますよ。</p> <p>ですから、専門家も、いろいろな御意見を述べられた中で、これを理由ありとして採用いただいたらどう思います。</p> <p>それから、議事録をお読みいただいた、大変私は尊敬いたしますが、委員会というのは時間も限られています。したがって、その先生方には事前に資料とかそういうものはお届けをして、そして、中には説明を求められれば説明を丁寧に担当者がして、そしてある程度の知識を持って参画されるというのが普通です。</p> <p>したがって、その場で本当は議論をしていただいて、それが議事録に残らなければおかしいですよ。けれども、そういうことも常でありますので、だから、これが載っていないから全く議論されていなかったということは、配慮もされていなかったということはどうかなと私は思います。しかしながら、きょうの議論をお伝えして、今回、ここの秋に見直すときには、そういうものも含めて意見をちょうだいということ御理解をいただきたいと思います。</p>	車両の時間価値
		<p>めちやめちやしくて申しわけないんですけども、要するに、私が繰り返し申し上げているとおり、こういう道路をつくりたい、整備したい、事業費はこれだけかかります、その事業費に合わせた便益を計算しなければならぬ、だからこういう無理をされるのではないかな。そもそも、まず最初に、便益に見合う事業費でなければならぬわけですね。こういう事業をしたらこれだけ便益があつて、それがしっかり事業として成り立つ。さっきの駐車場整備推進機構の話じゃないですけども、結局、お金を使うための計算になっているのではないかなということですね。したがって、大臣、車両の機会費用などという考え方は諸外国ではないわけですからね、これだけはしっかり認識しておいてください。よその国では、乗用車については、乗用車について車両の機会費用という考え方はないと私は認識しています。もしほかの国であるんだと教えていただきたいと思っております。私が申し上げているのは、Bバイク、Bバイクと、Bバイクが一を超えていることが事業の必要条件なのだとということなんですと議論が進んでいる。しかし、そもそも、B、国民の皆さんにとって、大臣が最も説明をしなければならぬというベネフィット、便益の部分について、その計算が厳格でなければならぬ、厳密でなければならぬということ、これはもうすべての委員の先生方がそのとおりだということにおっしゃられると思いますよ。きょう議論をさせていただきましたけれども、普通に国民の目線から考えて、業務時間中は賃金でいいでしょう。しかし、それは、正社員もいればパートさん、アルバイトもいるし、ドライバーには高齢者もいるし、学生もいる。そういう属性をしっかりと勘案すべきである。非業務時間については、非業務時間の計算の仕方というものもしっかり考えなければいけませんよ。なぜかならば、短縮された時間も働くのだ、仕事をするのだという計算では、国民の皆さんも、何じゃそれはというふうに思われるでしょう。それで、車両のレンタル代についても同様の考えを私は持っているわけでございます。</p> <p>いずれにせよ、秋までにいろいろ議論が進む中で、ぜひまた評価検討委員会の議論というものも楽しみに見させていただきたいというふうに思いますけれども、大臣が、あるいは総理もそうですが、厳格な評価、厳格な事業評価と繰り返しおっしゃっていることの一番の基礎がこの時間価値原単位にある、ベネフィットの算出の大本となるこの時間価値原単位にあるということをやきょう御理解いただけたのではないかなというふうに思います。</p> <p>また、私は、そういう意味で、この中期計画の一万四千キロ、百八十七区間について、厳格な事業評価をやった、一・二をすべて超えているというふうには大臣がおっしゃっていらっしゃるわけですが、試しに違う時間価値原単位を使って計算したら、これはもう全然結果は違ってくるわけですね、全然結果は違ってくる。そういうことについて、国土交通大臣として、もう一度試しに計算してみようということはお考えにならないかということをお聞かせいただきたいと思っております。</p>	<p>再々申し上げているとおり、これから、例えば来年整備に着手するという場合には、この秋に出る将来交通需要予測等最新のものを使い、そしてまた、今〇〇議員にお約束をした、Bバイクについての、これをその区間について新しい基準で計算をし直して、そしてそれが着手していいのかなどうかという、これは精査をきちっとするという、再々申し上げているとおりでございます。</p> <p>私は、Bバイク、もちろんBバイクで一を超えなければ、これはかけた費用よりもベネフィットが少ない、そんなものをつくらないと思います。しかし、ここには、百三十七ページに、ちょっと老眼鏡をかけても見えないぐらいの小さい字で、一から十六の指数が書いてありますね。これは全部外部効果として、Bバイクと違う、そういうような貨幣価値に算定できない利益というものが十六あるんです。そして偏差値をつけて、そしてそれをこの道路に入れてあります。</p> <p>したがって、一を超えなければ、これはもう全然だめですけども、超えた場合にどれを採用するかというときには、こういう非常な努力をしているということは御理解をいただきたいと思っております。これはぜひ検証していただきたいというふうに思います。</p>	人の時間価値(非業務)(業務目的)車両の時間価値
8	J	<p>それでは、最後にちょっと質問させていただきますが、質問というかお願いになるかもしれませんが、先ほど最初に述べたとおり、どうも道路事業はすべて悪という位置づけに今日本の国内でなってきたというのは非常に残念なんです、それが本当に地方で悪と位置づけられているかということとは全く別なんです。地方においては、まさに道路がなかったら生活がままならない、先ほど言った工場誘致もできない、食住の環境もつくれないうことで、一番いい、必要な経済活性化はインフラ整備事業。まさに国の社会資本整備が道路事業であるという位置づけがここになされてきたわけですが、どうも今、先ほどもBバイク方式ということが出ましたが、そのBバイク方式の分母と分子は何だ。単にコストでお金だけの計算なのか、それとも、先ほど言ったように、いろいろな経済効果も生む、それプラス、そこに住む住人や利用する方々の気持ちや利便性の向上、そして安心感、医療用道路としても必要なわけですから、そういうものを加味して道路というのは評価されるべきだと私は思うんですね。</p> <p>余りにも計算、計算、そして、もうからないものはやらない、これではまさに国家国策とは言えないのであって、まさにこれから必要なのは、本当に、利用する方々の、そこに住む方々の安心、安全のみならず、これから国が政策としてやっていくという二地域居住、都会よりも田舎、その田舎の中で自然との共生を学ぶためにも必要な道路であるとすれば、それは優先的につくっていく。それは全部国民の財産である、国家の財産であるという意識をもう一度我々は持つ必要があると思うんですね。</p> <p>ただ単に、今予算がないからやらないということではなくて、ここから五年、十年先、今までは五カ年計画でやってこられましたけれども、先ほど十年という期間を決めたのであれば、十カ年計画でもいいと思うんですね。今度は十カ年計画できちんとした国土整備をやっていくんだ。これは、もう大臣にはいろいろとしっかりした決意を述べていただいておりますので、ぜひ今度は省内も含めて心をついてやっていただきたいと思っておりますので、その決意のほどを、平井副大臣と金子政務官、谷政務官には、一言でいいので、ぜひ皆さんの意気込みをお聞かせいただければと思うので、よろしく願います。</p>	<p>私も、副大臣に就任して以来、もう毎日のように陳情を受けておりますが、皆さん方のやはりいろいろな道路に対する思いの重く受けとめています。</p> <p>ざりとて、無駄な道路をつくらないといいますが、やはり財源が限られた中で我々は知恵を出していかなくちゃいけないということで、Bバイクによる精査というのは当然しなくちゃいけないと思います。ただし、地域の皆様方の御期待にこたえられるように、いろいろと今後工夫して、総合的にいろいろなものを判断させていただきたいと思っております。</p> <p>委員もおっしゃっていましたが、本当に道路をつくらなければつからないで、その地域の将来を掴み取ってしまうようなケースもありますので、そういうことがないように全力で頑張りたいと思っております。</p> <p>副大臣が言われたことと一緒にございまして。冬柴大臣のもと、一生懸命頑張ってまいりたいと思っております。</p>	今後の道路整備のあり方
		<p>お答えいたします。</p> <p>委員言われるように、Bバイクだけではなくて、地域の実情に応じた、医療機関への搬送とか、命の問題であるとか、安全、安心の問題であるとか、あるいは地域活性化の問題、そういったことも十分加味して事業を進めなければならぬという考え、私も全くそのとおりでございますし、思いも十分痛いほどよくわかります。</p>	<p>お答えいたします。</p> <p>委員言われるように、Bバイクだけではなくて、地域の実情に応じた、医療機関への搬送とか、命の問題であるとか、安全、安心の問題であるとか、あるいは地域活性化の問題、そういったことも十分加味して事業を進めなければならぬという考え、私も全くそのとおりでございますし、思いも十分痛いほどよくわかります。</p>	今後の道路整備のあり方
8	K	<p>この体制自体ちょっと首をかき上げざるを得ない体制になっておりますが、まず質問したいのは、これは国の駐車場事業ですね、いわゆる公共事業として、あるいは道路整備事業として国がやっているわけでございます。ですから、まずこういう事業をやるに当たって、当然、本当にこの駐車場が十四カ所すべて必要なのか、こういう検討を国土交通省がされないといけないというふうに思います。つまり、本当に必要だったのか。</p> <p>例えば必要性の事前評価の方式としては、高速道路なんかは非常に象徴的ですが、費用対効果分析というものも義務づけられている。ただ、国土交通省の役員の皆さんに聞くと、この駐車場事業についてはなぜか事前評価は一切なされていない。つまり、必要かどうかという検討もなされずに道路特定財源で建設をして、その後管理を任せ、随意契約でどんどん道路特定財源の補助事業というか、委託事業というものをやらせているわけでございますが、なぜ事前評価をしなかったのか、その理由をお聞きしたいと思います。</p>	<p>お答え申し上げます。</p> <p>委員御指摘のように、事前の費用対効果、分析マニュアルに沿ってのものはやってございませんが、事前に周辺道路の路上駐車台数、交通混雑の状況、周辺の民間駐車場の容量、不足分の台数等を検討し、評価し、整備の必要性を判断してございます。</p> <p>具体的に一つだけ例を申し上げますと、四日市におきまして六千二百七十台、周辺に民間を含めて駐車スペースがございました。その一方で、路上駐車は八百台存在をさせていただきました。このために、四日市市、地元商工会議所、三重県、三重県警、当時の建設省など、関係者によって平成四年に計画策定委員会を設置いたしまして、先ほどのような調査をして、検討して、整備地区の駐車場の整備目標量というのを定めて、それに沿って整備をさせていただきます。</p>	評価対象

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		<p>今まで国土交通省に聞いていたら全くそういう話がなかった、初耳なんです、今までは、さっき四日市の例を挙げられましたが、地域から要望が上がってきたからそれを検討して行った、そういう話だったんですね。今の話を聞いても、それが本当に事前評価に値するのか。路駐の台数とかそういうのを調べられた、あるいは周りの民間の駐車場の容量を調べた。しかし、それはどのぐらいのコストで駐車場をつくって、それによって路駐がどのぐらい解消するとか、あるいはいわゆる渋滞緩和がどの程度なされるか、そういうこともやはりあわせて検討して、しかもそれは資料として残っているんですか、残っていないと意味がないんですよ。</p> <p>次の質問で申し上げたいのは、駐車場の事前評価というのはできないと皆さんおっしゃってられるわけですよ。これは定量的な評価が非常に難しいと。でも、これは資料の四にありますが、道路の定量的な費用対効果の分析でも、これも私も専門家じゃないので詳しくないんですが、真ん中のあたりに、便益の算定というものをやっておられる。この二の便益の算定の下の箱のところ「便益の算定」と書いてありまして、走行時間の短縮便益とか走行経費の減少便益、これは駐車場対策の目的というものが渋滞対策であり路駐の対策であるということからいけば、素人的な判断ですが、これも十分定量的な分析ができる。もちろん、それはいろいろな一定の条件をつけなくてはいけません、それはできると思うんですよ。少なくとも、やはりこういう公共事業をやるときには、定量的じゃなくても、定性的な、きちっと今の状況と、そして駐車場をつくるためにどのぐらいの費用がかかる、そしてその駐車場をつくったことによってどのぐらい渋滞対策あるいは路駐対策に効果があるのか、これをやはり分析しないと意味がないというふうに思いますが、いかがですか。</p>	<p>お答え申し上げます。 結論は委員おっしゃるとおりだろうと思います。 ただ、ほかの事業と比べて非常に難しいのは、委員がおっしゃったように、非常に大きな仮定を置いていくということだろうと思います。路上駐車が駐車場ができればなくなるという、そこをどう仮定するか、要は取り締まりとかそういうものもあるだろうと思います。そこをいろいろ検討したいと思いますが、いずれにしろ、委員御指摘のように、評価システム全体のあり方を今後検討いたしますので、この駐車場の事業評価について取り扱いを検討してまいりたいと考えております。</p>	評価対象
		<p>ぜひそれはやっていただきたいと思います。大臣が本部長をやっておられる本部においても、そういった検討もやはりやっていく必要があるというふうに思います。</p> <p>そして、これは私も細かいことを言いたいわけじゃないんです。これは十四カ所駐車場をつくっておられますよね。そして、これは多分検討され始めたのが、平成三年と四年ぐらいからやって、実際、最初の駐車場が供用されたのが、これは資料の六にございますが、平成九年の三月です。そして、そこから十四カ所、ずっと矢継ぎ早につくって、平成十五年の十月までに全部十四カ所がそろったということですが、事前評価をきちっとされていない、しかもその形跡が全く残っていないということは、これは論理的に言えば事後評価もできないんです。事前評価があって、そこでこういう効果を、便益を想定していた、これがないと、事後評価で本当にそれが正しかったのかどうかという検証もできない。これは非常に公共事業としてはおかしな話ですよ。もう一点は、十四カ所つくって、これは普通に考えるんだとすれば、まず一カ所目をつくって、それで実際にどのぐらいの便益効果があったかと事後評価をして、そして、いや、まだ改善の部分があるとか、あるいは思ったほどの効果が出なかったとか、そういったことがあれば、次にまた駐車場をいろいろなところにつくっているわけですから、そこにまた生かして、より効率的な事業を進めていく、そういったことが大事だというふうに思うんです。全くそれが行われていないというのは極めて問題だと思いますが、大臣、これについてどのようにお考えですか。大臣、大臣に。</p>	<p>先に、ちょっと過去の経緯だけ御説明をさせていただきたいと思います。 道路管理者の方は、先ほど申し上げましたような費用対効果分析はやっていませんが、周辺の調査をして必要性を確認しております。 駐車場整備機構の方の収支採算計算であります、平成八年に五カ所の駐車場、青森、赤坂、名古屋、四日市、大阪市、その採算計算をやりまして、開業五年目で単年度黒字となって、累積損益が黒字となるのは開業後十四年目という結果を出しております。 平成九年度に、これまでの五カ所の駐車場にさらに五カ所、例えば水戸、はりまや等々を追加して、十カ所での駐車場の収支計算を行ってきております。 そういうふうに、追加するときに随時、金利とか本部経費というのをトータルで見えておりますので、一カ所一カ所というわけではありませんが、追加するときに全体の収支計算は行ってきているというふうに聞いております。 経過を報告いたしました。</p>	評価対象
			<p>十四カ所をなぜ公費でつくったのかという点についてでございますが、資料三で図面を出していただきました。これによりますと、地下駐車場と書いてありますが、全国十四カ所、これは法人じゃないに場所のことだと思うんですね。これに対して道路特定財源から五百十二億、地方自治体からは四百九十億が出ているということでございます。これは地下駐車場と書いてあるけれども、これは、都心の部分で平面的に、立体的にしましても駐車場にする場所が少ない、いろいろ立て込んでいまして、繁華している。そういうところで土地を求められない。しかしながら、そこへ来た人たちが駐車場がないということなら当然に路上駐車を、これは非常に事故にもつながるし、非常に危ない。土地の美観もある。ですから、ここで大きな土地は求められないけれども、そこに大きな道路という土地がある、その下に空間をつくれればそこを利用することができるということから、地方公共団体が道路の管理者たる国、国道であれば国に対して、せつかく道路があるので、その下を駐車場に使うという目的があるんでしょうけれども、ぜひそこを整備してほしいということで、自分のところもお金を出す、だから国もお金を出して整備してもらいたいということでこれを出しているのが、この十四カ所なんですよ。</p> <p>そして、それをどうするか、ここが僕はやはり今後検討したい課題なんですよ。これを財団法人という特定のところに全部任せてしまっているというところが、僕はこれはいろいろ考えなきゃならない問題だろうと思うんです。</p> <p>そういうことで、中には、調査されて、がらがらだという御批判を受けているところもあるんですけども、全体的には混雑回避のために、おおむね二千五百台そのスペースをつくって、年間二百万台の自動車が収容されているということは客観的事実でありまして、それはそのような繁華な部分において十分に役割を果たしてきたというふうに私は思うわけであります。</p>	評価対象
		<p>大臣、そこはちょっと論点が違うんですよ。御趣旨はよくわかるんですよ。そういう政策目的で駐車場を整備してきた、大臣はそれは必要だったことだというふうに言われているんですが、そういう政策目的はたくさん世の中にあって、それを実現するためにその事前評価をして、本当に効果があるのかどうか、それが大事なんですよ。そこをやっていないということが問題だということをおっしゃっているわけでございます。</p> <p>先ほど局長が、その収支分析をやった、それは大いに結構なことなんです、収益が上がっているからといって、この駐車場事業の政策目的が達成されたかどうかというのは全然別の議論なんですよ。はっきり言いますが、赤字だっていいのかもしれないんですよ、渋滞対策と路駐対策というものが改善されるのであれば、だから、それはもう全然関係ないんですよ、おっしゃっていることは。</p> <p>だから、私が申し上げているのはそういうことで、そこをきちっとやっていない、やってこなかった。これは国土交通省の責任もありますが、やはり財政当局としてこれを何らその評価を求めずに査定で容認してしまったというのは、これもまた大きな問題じゃないかというふうに思うんですが、財務省、来られていると思いますが、いかがですか。</p>	<p>駐車場整備事業は、利用者から料金を徴収して採算をとるということを前提としているわけではございませんで、先ほど来出ておりますが、路上駐車を減少させることによって交通渋滞の緩和及び安全な交通を確保することを目的として、公共事業として駐車場をつくっているわけです。したがって、厳密な意味での収支見通しに関する資料は要求しておりませんが、これも道路局長が先ほどからお答えしていますように、その整備の必要性そのものは、路上駐車の状況でありますとか交通混雑の状況、それから交通安全上の必要性というようなものを確認した上で、予算協議をさせていただいております。</p>	評価対象
		<p>それでは私の感覚ではやはり極めて甘い査定と言わざるを得ないと思います。ただ、そういう定性的な路駐の状況とかそういうものを調査された。大体、その資料は残っているんですね、その当時の資料というものは。その資料が残っているのであれば、まあそれはいろいろな状況変化があると思いますが、この駐車場をつくったことによって現在どうなっているか、やはりそういう検証をぜひ本部の方でやっていただきたい。</p> <p>大臣は先ほど、必要性の部分はもう疑いがない、僕は自信があるとおっしゃって、むしろどう管理の仕方があるかどうかというのを検討するとおっしゃいましたが、この必要性も、一緒に事後評価というものを、非常にさまざまな形にならざるを得ないですけども、それもやはり検証すべきだと思いますが、いかがでしょうか。</p>	<p>今後、むしろ、B/Cだけじゃなしに、固有の評価システムというものを、やはり全体のあり方を検討して、そして取り扱いというものを行っていきたいと私は思います。</p> <p>先ほど財務省の方もお話がありましたように、行政目的としては、都心の渋滞、交通事故とか、あるいはそこを何とかしてほしいという地方自治体の御意見をいれて地下空間をつくったということですから、これは電線の地中化と同じように、道路という敷地を活用したものでありまして、その九百万ものものが、原価を考えると、それに合うかどうかといったらもう絶対合わないと思いますね、こういうものは。ですから、そこは立て分けてほしいというふうに思います。あと、いろいろありますけれども。</p>	評価対象
9	L	<p>予定どおり着実に計画どおりの工事が進んでいるという意味だと思いますけれども、まさに予定どおり着実に進んでいるのを見て、私だけではなかったと思うんですが、昨日現地に行って、本当に大丈夫かなという思いを正直言って強く持ちました。</p> <p>これは地元の県議会等でも取り上げられたこともあるというふうに承知をいたしておりますが、今副大臣おっしゃったように、現在も航空自衛隊の着陸空港として利用されている。今後も民間旅客との共用ということもあるので、ひょっとしたら、計画が大幅に外れても最後は自衛隊用で何とかなるというようなものがあるのかなという印象も受けたわけでございます。</p> <p>この茨城空港の将来性に関して、私自身が感じたところを簡単に申しますと、首都圏でまた新たな空港ができるということでございます、先ほどお隣の玄葉先生ともお話ししておったんですが、福島にも空港があるということございまして、それと秋田には第二空港というのがあって、これは東京へのルートも大変厳しい状況にあるということございまして、私、まず一つ思うのは、一個一個の空港を考えると、当然のことですが時系列的なつながりがあるわけで、福島に空港をつくったときと同じような、首都圏で今からつくるといって、本当に事業性が大丈夫なのかということを感じていかなきゃいけないと思うんです。</p> <p>それと、お配りした資料をごらんいただきたいと思うんです。二ページの下の方で、「充実した道路アクセス網。」という地図がございまして、そこに東関東自動車道水戸線という、これも計画でございまして、これは見てのとおり飛行機のマークが三つついておるわけですから、その地域から成田空港へのアクセスも極めてよくなるというふうに予想ができるわけでございます。</p>	<p>公共事業につきましては、時代の変化に対応して、事業の途中段階で事業の必要性等を確認しながら進めることが非常に重要だと我々も考えております。</p> <p>国土交通省所管の公共事業においては、実施中の事業についても、再評価の実施時期に関する基準を定め、おおむね五年ごとに再評価を実施しております。再評価の結果を踏まえ、必要に応じて見直しを行うほか、事業の継続が適当と見られない場合には事業も中止しております。これは、行政評価法が平成十四年度に施行される前の平成十年から、国交省は積極的に取り組んでいるわけでありまして、また、評価の客観性、透明性を確保することも重要であり、評価に当たっては、行政、経済、土木及び環境分野等の学識経験者等から成る事業評価監視委員会によって十分な審議を受けるとともに、評価結果はすべて公表させていただいております。</p>	事業評価(全般)

番号	質疑者 質疑	答弁	キーワード
	<p>そういう意味では、これも視察してまいりましたが、道路の建築も順調に進み、そして空港の建設も順調に進んでいるわけですが、本当にこれは大丈夫か。地方空港、地域あるいは自治体のお荷物になるということがよく言われております。余分な取り越し苦労であればいいですが、そういった印象を強く持ちました。</p> <p>そして、福島空港の場合、聞いたところによりますと東京へのルートはないということです。同じように、今回のこの茨城も、非常に近い場所にあるものですから、ドル箱と言ってもいい東京ルートはつくれないわけですが、海外からの引き合いがあるということですが、開港予定の二年前であるにもかかわらず、一体どう飛行機会社がここに飛行機を乗り入れるかということは今のところ一切決まっていないという話をきのう伺ったわけですが、</p> <p>そういう意味で、国際線、国内線、あるいは成田空港や羽田空港との競合、大変厳しいものがあるのではないかなというふうに、率直に言って印象を受けました。</p> <p>それで、国交副大臣にお伺いします。公共事業一般論として伺いたいんですが、公共事業の事業性あるいは予想収益性というものを、よく言われる、一たん計画をしたら何年たとうがその計画どおりやるとい時代ではないと思うわけですが、我々のような素人が見に行くと、本当に大丈夫かなというふうに不安を持つということは、ニーズはあるとおっしゃいますけれども、地域の多くの皆さんも、どういところで言ったらいいかわからないから言わないだけで、実際には不安がっている人が大変多いんじゃないかなというふうな印象を受けるわけですが、国土交通副大臣にお伺いします。</p> <p>今、一たん計画したものをレビューしていく、再評価していく仕組みというのは公共事業の場合どのようにしているのでしょうか。</p>		
	<p>今お話ありました、場合によっては事業の中止も行うということですが、おっしゃった平成十年からの実績として、何件か何件が実際事業の中止という決定になったかという数字、データを教えていただきたいと思います。</p>	<p>お答え申し上げます。 平成十年度から平成十八年度までに再評価を一万四千六百九十四件実施しております。そのうち中止した事業は三百六十八件、総事業費といたしましては約七兆円ということになっております。</p>	<p>事業評価(全般)</p>
	<p>そういう仕組みがあるということで、これはもともと総務省の方のいわゆる政策評価メカニズムの中で、公共事業に関しては、実施計画に基づいて国土交通省がそのようにやっておるということでございます。</p> <p>私は、今回この茨城空港なるものを見まして、改めて現場の持っている情報量に圧倒されるわけです。そういうものを見て、今の計画から実施の問題点というのは、一たん決めると、地元の中にだんだん醸成されてくる既成事実とか空気とか、とめることがなかなか難しいのではないかなという感じを持つんですね。もちろん、それは首長さん、あるいはその地域の議会が判断すればいいことかもしれませんが、現にこの空港も三分の二は国が補助金を出しているということであれば、やはり国の制度として、もう少ししっかりとしたレビューを定期的に行う制度につくりかえた方がいいんじゃないかなという印象を私は持っております。</p> <p>それで、副大臣、先ほど五年一度というふうにおっしゃいました。これは前回の私の質問でも、これだけ不確実性が高まっている時代に十年もさらに延長して増税路線を固定化するということの矛盾あるいは不合理性ということを私は指摘いたしました。同様に、五年一度のレビューでは、これはほとんど意味がないのではないかなというふうな印象を私自身は持っております。</p> <p>副大臣、お伺いしますが、これだけ公共事業の無駄、そういうことが指摘され、あるいは今申しました、なかなか現地においては、一たん動き始めるととめることがだれの力によってもできないということであれば、それを客観的な検証をもう少し厳しく、あるいは定期的に導入することによって、どんな時点からも引き返せる、そういう仕組みをつくるべきだと私は思います。</p> <p>これまで使ったお金とこれから使うお金というのは全く意味が違いますね。だから、そういう意味では、やはりこれは、これからどういうステージが、八合目まで来ているとしても、だめなものだめということで冷静な判断ができるように制度を変えていくべきだ、具体的には五年を例えれば毎年行うとか、そういうような制度を検討するべきだというふうには私は思います。副大臣、御答弁いただけますか。</p>	<p>私も委員と同じような問題意識は持っているつもりであります。</p> <p>先ほど、事業を中止にして総事業費が七兆円という話もあったと思いますが、それは、これから使うお金はほとんどその中に入っているわけで、ある意味では先の無駄をストップさせるという問題意識かと思えます。</p> <p>新規事業の着手に関しては、より厳格にやるということもさることながら、やはり再評価というものも必要だと思います。再評価については、基本的に五年ごとに実施をしている。これは、例えば平成十八年度で七百五十件の再評価をしておりますが、これを一年ごとに実施するとすると、実は大変多数の評価件数になってしまうことはあります。しかしながら、社会情勢、経済情勢の急激な変化等によって再評価しなきゃいかぬというようなものはそういうことに関係なくやらせていただいているということでありまして、これは平成十八年度だけでも五十件あるわけですね。そういうことでありますから、大きな状況の変化のない場合においても、一年ごとに再評価を実施するというの、委員の御指摘ではありますが、現実的ではないのかなというふうには考えます。</p>	<p>事業評価(全般)</p>
	<p>昨日も現地の方々いろいろなお世話になりましたけれども、そういった方々は与えられた任務を一生懸命こなされているということで、本当に心から敬意を表したいと思うんですが、そういう方々は、全体像として物事を見るというよりは、やはり自分の使命をちゃんと全うしなきゃいけないということですから、何も責められるものではないと思うんですがね。</p> <p>先ほど言った、片方で成田空港への道路の建築も進んでいる。そうすると、かなりアクセスが改善される、言ってみれば自分で自分の首を絞めるようなアクセス道もつくっているわけですね。成田空港へのルートが非常によくなくなるから、だから、空港開通前からマーケットを狭めているような建築も片っ方で行われているような矛盾も感じるわけですが、今おっしゃったすべての公共事業が毎年というのは現実的じゃないとしても、こういった額のかいもの、これは空港だけで二百五十億ということですが、そして地域経済に与える影響の大きいものに関してはやはり頻度を上げて検証を行うべきだということ、改めて私の意見として申し上げます。</p>	<p>例えば、この空港の件ですけれども、関東地方整備局事業評価監視委員会の委員の名簿というのはもう既にチェックなさっていると思いますが、それぞれ妥当な学識経験者を選んでいるというふうに考えております。</p> <p>この地域住民の方々の意向というものをそういう中でもっと反映させたらどうだという問題意識かと思っておりますが、この学識経験者等から成る事業評価監視委員会の審議は、その審議の公開または議事録の公表等、審議過程の透明性を確保しなきゃいかぬと我々は考えておりまして、事業実施に当たっては、日ごろより住民の方々の意向の把握にさらに努力しなきゃいけないというふうには思います。</p> <p>それで、先ほどの空港の問題とかいろいろありますが、その地域のどのエリアでいろいろな物事を見るかという、ついついやはり地域はその空港に目が行ってしまっていて、全体の中における位置づけというものが見えづらくってしまうという御指摘だと思うんですが、確かに、部分最適化と全体最適化、それは常に我々やはり重く考えなきゃいけないことだと思っておりますし、新規採択の折にはその点も十分に審議していただいた上で、今は公共事業が簡単に採択される時代じゃありませんので、そのあたりは厳格にやらせていただいていると考えております。</p>	<p>事業評価(全般)</p>
	<p>それともう一点、副大臣、ではだれがそういうレビューを行うかということですが、第三者も入れてという話も先ほどございましたが、我々注意しなきゃいけないのは、これは道路も一緒ですが、道路が必要なのか、道路工事が必要なのかという問題がありますね。だから、これは空港建築も何でも同じだと思うんですけども、利害関係者じゃない方、それを将来できた後に利用するいわゆる一般市民、そういう方々を中心とした評価システムというものをつくっていかないと、お手盛りになってしまうのではないかなというふうに思います。特に、声なき声、こんな要らないんじゃないのと思っている方々にいろいろ反論の場をしっかりとつくっていき、それを一年ごとに、やはり環境もよく変わると思うんですよ、このアクセス道路が成田に延びた、こういうこともあるわけだから、そういう事あるごとにやはり何度も何度も確認する。</p> <p>つまり、これから使うお金の大きな将来の損失を考えたら、あるいは、その県、自治体における、ひょっとしたら将来大きな財政的なお荷物になることを考えたら、頻度を上げてそのぐらいのことをやる手間は、一けたも二けたも小さい話ですよ。後になって、みんなが、ああ、しまった、こんなもののお荷物だと言ったってだれも責任とらないようなことにならないよりは、やはり予防するようなメカニズムを、ちょっと手間がかかるような仕組みをしっかりとつくるべきだと私は思います。今申し上げた点、第三者ということを徹底するべきだ、利害関係者を入れちゃいけないと思うんですけども、その点いかがでしょうか。</p>		<p>事業評価(全般)</p>
	<p>学識経験者というのは、やはり常に注意が必要だと思いますね。政府のお気に召すような結論に誘導していくような役割を果たす場合もひょっとしたらあるわけですから、やはりそれは本当に広く住民の意見を聞く。それから、おっしゃったとおり、その地域の方々じゃない方々も含めた仕組みが必要ではないかなという印象を持ちます。</p> <p>ちなみに、ちょっとこの間も予算委員会で引き合いに出されたこの本の中にも紹介されておりますが、イギリスなんかでも、実際の計画が、一九九〇年代の道路をつくる計画の、実に四百あった道路計画のうち、それを厳しく見直した結果、三十七プロジェクトしか残らなかったというようなことも書いてあるんですね。そのときのイギリスの考え方としては、やはり、従来の、行政の側が必要な道路を予測し供給する政策を改めて、評価方法を大きく見直していった。そして、そのときの考慮点というのは、やはり財政の問題とそれから環境の問題です。こういったことがイギリスでは一九九〇年代に行われていた。十年、二十年、まあ大体日本はそういう感じですけども、十年、二十年おくれで今日日本にもそういうときがやってきた。このときに、今までの延長線上でもう一回、暫定税率十年延長ということではなくて、全くこれまでの延長線上ではない、もう今危機的な財政状況と環境への意識の高まりの中から、イギリスの例で言えば十分の一ですよ、地元がつくってほしいと言っている道路を十本に一本つくとか、そのぐらいの基本姿勢で物事を見えないと後でみんな苦労するんじゃないかな、私はそのように思うわけですが。</p>		<p>事業評価(全般)</p>
	<p>この茨城空港のパンフレット、すてきなパンフレットをいただいてまいりまして、これがなかなかおもしろいんですけども、これは、要するに、空港まではすぐ速く行けるようになるんですよ。ただ、心配なのは、空港に行ったはいいいけれども、飛行機が来るかという問題ですね。空港までは速く行ける。しかし、そこから先、飛べるかどうかという問題がやはりあるわけで、先ほど言った、開港二年前でこの飛行機会社もここに来ることにはなっていない。これから日本の航空会社にもいろいろとお願いをして、何とか格好がつくような形で平成二十三年の春にスタートさせるんでしようけれども、本当に心配ですよ。まあ、ずっと見ていきましょう。私が杞憂に終わればいいですけどもね。</p> <p>ただ、地方空港お荷物という話はよく聞きますから。しかも、時系列的に、秋田の第二、福島、そして今から開港させるというのが本当に首都圏で必要なのかどうかということも含めて、そういった懸念を私は持ちました。正直言って、これは私だけじゃありません、行った人みんなの共通認識なんです。だとすれば、やはりどこかで立ちどまることも必要なんじゃないかな、そういう印象を強く持ましたので、そのことを最後に一言申しまして、このテーマに関しては終わりにさせていただきます。</p>		<p>事業評価(全般)</p>

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
9	M	私は、例えば、四全総のときの一万四千キロ、法定路線の一万一千五百二十キロ、それで整備区間の九千三百四十二キロ、こういうことについても別に聖域ではないと思っています、はっきり言って、BバイCだけではなくて、いろいろな意味で、地域にとって、ではこの線を引いたら非常に、これは必要になってくるんです、大事だね、住民にとって非常にプラスになりますね、そういうものもあると思うんですね。ですから私は、はっきり言って、BバイCもちろん、便益とコストの問題はありますけれども、それとプラス、やはり地域の要望であるとかその必要性、地域にとっての真の必要性、こういうことも踏まえてつくっていかなくちゃいけないんじゃないかと私は思っています。こういうことも踏まえて、ぜひ大臣に頑張ってくださいと思います。		事業評価(全般)
9	N	もう一つは例のBバイCというものですが、いろいろ私も分析をいただきましたけれども、これがやはり非常にそういう意味ではわかりづらい、国民にはちょっと見えにくいところがありまして、何か政府がまた勝手なことをやっているんじゃないのか、そういう不信感というのは、今、これだけじゃなくいろいろな国民不信をいただいている中で、やはりもうちょっとわかりやすくその辺をやらなきゃいけない。 そして、BバイCの中身では、いわゆる時間の問題ですとか経費の問題とか、三観点ですか、今いろいろやっていると思いますけれども、これについては、これから一年一年経ていくと、もうちょっとわかりやすいのはいないのかという議論がやはりそこには出てくると思いますし、先ほどの消費税の問題が出てきたときに、よし、五十九兆はわかったと。だけれども、では今度消費税を、例えば5%上げるのか、あるいはもうちょっと上げるのかといった議論のときに、五十九兆というものがどうしても国民の頭の中にこびりついて、その辺についてはやはり議論が出てきてしまうんじゃないかと思えます。 ですから、我々としては、秋以降になりますけれども、今ずっとこういう話をしながら、やはり消費税との絡みというのは出てくるものですから、それについては、例えばBバイCをこれから見直せる余地があるのかどうか。道路も、今の三課題だけでは若干ちょっと時代にそぐわない点というものもあるのかなど。あれはたしか平成十五年ですか、BバイCが出てきたのは。ですから、そういうものも見直せる基準があるのかどうか。 その辺についてお答えをいただきたいと思えます。	お答え申し上げます。 委員御指摘のように、事業評価、いわゆるBバイC等でございますが、これは、個別事業で、新規に事業に着手する際、あるいは事業が長期に及びまして再評価をする際、それから事業が完了したときにやっております。 道路におきましては、基本的には、先生御指摘のように、走行時間短縮、走行経費減少、それから交通事故減少、三つの便益で費用便益分析をやっておりますが、おっしゃるとおり、非常に経済学的な要素が入っておりますので、なかなかわかりづらいということもございます。国民へのわかりやすさ、ホームページ等でわかりやすくやるということが課題だろうと思っております。 いろいろな御議論がありましたので、今すぐ改善いたしましたのは、評価結果の一部であります走行時間短縮便益の根拠をわかりやすく公表するように、少し様式も変えて出し直してございます。 さらに根本的な議論として、もう一つ御指摘ありました、本当に三つの便益だけでいいのか。昨今、CO2削減ということが叫ばれておりますので、そういう便益も金銭換算できるのであればやった方がいいのではないかという御指摘もありますので、引き続きさまざまな視点から検討を進めまして、有識者の御意見も伺いながら、ことしの秋までに、マニュアルの改定を含めて事業評価手法の見直しを行ってまいりたいと考えてございます。	環境 CO2
9	O	ちょっと道路の話ばかりが続きますが、ここで、私、ここからは素朴な疑問を、私が個人的に思っています素朴な疑問をぶつけていきたいと思っております。 まず、なぜ道路にまつわる話が世間でうさん臭くられているのか。対象となる道路が必要か否かの判断基準が論理的に決まっているのではなくて、政治家のいわゆる声の大きさや政治力で決まっているのではないかと。世間の人は、必要性というよりも、おまへの政治力がないからだと、特に私は地元でよく言われて肩身の狭い思いをしておりますが、政治家の力関係で決まるものだと思う方もおおいでのごようす、実際。 必要な道路という判断基準はできるだけ国民にわかりやすいようにすべきと思っておりますが、今後考えられるものにどのようなものがあるか、ひとつ聞かせていただきたいと思えます。	効率的に道路整備を進めていくためには、事業の必要性あるいは重点化の方針といったものをわかりやすく国民の皆様方に示し、理解をしていただくということが重要であるというふうにご考えております。 現在、事業を採択するに当たりましては、できるだけ客観性あるいは透明性を高めるという観点から費用便益分析を行っておりますが、この費用便益分析に加えまして、例えば地域の観光や産業の促進であったり、あるいは災害による孤立化の解消、空港、港湾への所要時間の短縮の程度、また沿道環境がどう改善されるか、こういった社会に与える道路整備の多様な効果についても総合的に評価をいたしまして、結果を公表させていただいているところでございます。 このような事業の必要性を判断し事業を採択するプロセスをより一層わかりやすくするためには、加えて、例えばCO2削減などの幅広い道路整備の効果をできるだけ定量的に表現する、また費用便益分析を含む事業評価の結果と根拠データの公表方法をさらに改善していく、また走行時間短縮などの便益算定の考え方、その根拠といったものをわかりやすく説明するといった取り組みがさらに必要だというふうにご認識いただいております。ことしの秋にも予定しております費用便益分析マニュアルを含めた事業評価手法の見直しに反映させていくということで検討しているところでございます。	環境 CO2
9	A	それでは、資料の一、二、三、四をごらんいただきたいと思えます。これは、平成十七年、十八年、十九年に供用開始をされた高規格幹線道路の推計交通量と現在交通量の対比を示したものでございます。 国土交通大臣、十七年、十八年、十九年の供用開始路線のうち、現在交通量が推計交通量を上回っている路線、区間を教えてください。もう何分の何で結構です。	もう〇〇議員は十分御存じだと思いますけれども、将来交通量の推計結果は約二十年後の交通量を推計したものでございます。供用した直後の交通量と比べるとというわけにはいかないと思えます。二十年後には隣接する区間もつながっていると想定されますが、現時点では、まだ始まったばかりですから、つながっていないということでもあります。 このように、ネットワークの条件が異なっているということが一つ。それから、区間によっては暫定二車線で供用しており、車線数が予測とは異なっているということなど、前提条件が全く異なっておって、単純に比較することはできません。 しかし、お尋ねですから、推計した将来の交通量に、これは二十年後ですけれども、現時点において供用後の交通量が達している区間の数を数えますと、十七年度では十三区間中一区間でございます。十八年度は二十五区間中三区間、平成十九年度は十四区間中二区間となります。	道路網の範囲
		五十二区間中六区間のみが、現在交通量が推計交通量を上回っている。しかし、それは、二十年後のネットワークが繋がった場合のことであるということでございます。 ネットワークが繋がるとはいかなる意味か、教えてください。	道路整備の便益は、評価対象とする道路プロジェクトの有無に影響されます。将来のネットワークを対象として、当該区間の有無の二通りを比較して算定するものでございます。 具体的には、公団民営化時にも第三者機関の検討を経て、評価方法や仮定条件を決めておりまして、今回も同様の方法によって便益の評価を行っているところでございます。 今回行ったこの点検につきまして、二〇三〇年には高規格幹線道路や地域高規格道路の計画路線が繋がったことを計算上仮定して試算しております。これらの道路をその時点ですべて整備することの意味するものではありません。費用対効果を算定するために設定した条件でございます。	道路網の範囲
		ネットワークが繋がるとは、高規格幹線道路一万四千キロプラス地域高規格道路六千九百五十キロメートルがすべてつながったことを仮定して推計交通量を出しているということでしょうか。	そのとおりでございます。	道路網の範囲
		先ほどから問題になっているBバイCでございますけれども、費用便益分析ですね。道路局はいい道路をつくりたがるので、コストがかさむ。コストがかさむと、効果を水増ししなければそのコストを上回る便益が出てこないわけでございますね。 まず、交通量推計の水増しが行われている。平成十一年の道路交通センサスに基づく推計交通量を使っている。さらには、高規格幹線道路と地域高規格道路がすべて計画どおり完成してネットワークが繋がっていることを前提としていると今御答弁がありました。 さらには、全国五千万台の自家用乗用車のドライバーと同乗者がすべて月収三十五万円の常用労働者として便益が見込まれているということでしょうか。	そのとおりです。	人の時間価値(業務目的)
		仕事以外に使用される自家用乗用車、全自家用乗用車交通量の七六・八%のドライバーと同乗者がすべて月収三十五万円の常用労働者として計算されている、これでよろしいでしょうか。	そのとおりです。 これは委員会に諮って、そして、それでいいということで決めたものでございます。	人の時間価値(業務目的)
		さらには、仕事以外に使用される自家用乗用車のドライバーと同乗者は、道路整備によって短縮された時間も、すべて同じように働くとして計算されているということでしょうか。	そういう点についても、興味ある学説によって、それでいいということでございます。	人の時間価値(非業務)
		道路整備によって短縮された時間は、すべて自家用乗用車をレンタルして貸し出すものとして計算されているということでしょうか。	貸し出すということではなしに、そういうことではなしに、高速道路を使って、そして、今まで渋滞中であれば一時間かかったところが十分で行けた、五十分短縮できた、その五十分をどう評価するか。そのときには、それに乗っている人は別です。それから、自動車については、レンタカーを借りた場合の相当額ということで、それはタクシーもあるんでしょうけれども、レンタカーを借りた場合の相当額をそれに充てるというふうにして計算されております。	車両の時間価値
		総理、こういうことで効果を計算しているということをお存じでしたか。	私はそういうような計算の仕方は承知しておりません。	車両の時間価値
		通常はあり得ない想定ですよ。全国の乗用車のドライバーはすべて常用労働者、月収三十五万円。私は、高齢者の方もいるし、女性もいるし、学生もいるし、いろいろな方がいらっしゃると思えます。それで、仕事をしていない時間もみんな働く、仕事をしていない時間もみんな働いて、さらに、余った時間はレンタカーとして貸し出すと想定しているんです。(発言する者あり)いや、国土交通省道路局の資料に、短縮時間に車両をレンタルに出したりと書いてあるんですよ。 それで、大学の先生方が決めた先ほど国土交通大臣はおっしゃいましたが、こういう便益を計算することを決めた委員会の委員長は、本委員会に参考人として〇〇筆頭から要請しておりますが、元土木学会の会長、さらに、中期計画の費用便益分析をやった、どの路線も一・二を上回るという計算をした国土技術研究センターの役員でもあるという方ですから、甚だこの便益の見積もり方は不公正である、厳格な評価とは言えないというふうには私には思いますが、総理、どうですか。これで厳格な評価と言えると思えますか。 いやいや、総理、普通の日常の感覚で、厳格な評価と言えると思えますか。	BバイCの計算をするときに、それだけじゃないでしょう。それだけでやっているんですか。(〇〇委員「いや、これが大部分なんですよ、九割」と呼ぶ)それだったら、国土交通省に聞いてください。(発言する者あり) もう一回申し上げますけれども、私は、それがもてその計算をされているとか、そういうようなことは承知しておりません。その個々のことについて申し上げる資格はないと思っております。 これは、有識者から成る道路事業評価手法検討委員会の審議を経て決められたものであって、例えば、非業務の機会費用の算出は所得近接法というようなもので計算したとか、ただ、今、委員長は森地茂先生でありまして、これは、政策研究大学院大学の教授をやっている方で、今言われたような属性はないですよ、森地先生は。	人の時間価値(非業務) 車両の時間価値

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		つまり、この中期計画、今までさんざん議論をしているわけです、これは計画として議論をしているわけであり、道路公団が民営化されて民間会社となった道路会社と、そして同時につくられた独立行政法人高速道路機構、こちらの二者が、二つの組織が協定を結んだ、これは事業を進めていくという協定を結んだわけですね。 その中で、この百三十八キロ、既に事業中なんです、この協定締結を受けた後、業務実施計画というの、これは国交大臣認可を必要といたします。そして、中期計画が議論されている中で、これは民間会社だから、ある意味協定を結んでつくっているんだらう、そういう位置づけにされているんだと思うんですが、一方で大臣は、事業認可を下されているんですね。 そこで、私は、問題意識としては、この高速道路会社が道路をつくっていくことに対しての国の関与、位置づけはどのようなものかということをお尋ねしたいと思っております。今計画でこれは出しています、これからの話。しかし一方で、道路会社はもう民営化された、だからもうつくっているんだ、これは民間が決めたことだから、民営化したんだからそれは当然だ、こうおっしゃるかもしれない。しかし一方で、事業計画は、これは大臣認可なんですか。国が関与していくわけですよ。これからやろうとする計画について、でも一方で、民営化された道路会社がつくっている。それは大臣認可している。私は、これは非常に矛盾が発生しているんじゃないかなと思うんです。 一方で、こういう計画をつくっているけれども、民営化した道路会社はつくっていく。それは大臣認可をしていく。これからの話をしようとしているにもかかわらず、道路会社は行っている。国の関与ということが非常にあいまいなものになっているんじゃないかと私は思うんですが、大臣、いかがでしょうか。	それは、道路公団民営化の作業の中でそのように取り決めて、それで、千九百九十九というのは、本来であれば、もう道路公団がどんどんつくっていくということであつたんですけれども、これを総点検して、今我々がやった作業と同じようなことをやらせて、そしてその中で、千七百七十七キロは、道路公団あるいはそれを承継する民営化会社がつく。 しかしながら、残りの八百二十二については、もう民営化会社にはつくらせないで、国の費用で、料金をいただかなくてもそこはつくっていく、こういう仕分けができたときに今のスキームができたということでございます。	高規格の点検
		こうした高速道路の民営化された仕組みについては、あなたも順調に返済が進んでいるというふうな言われ方をしていますが、しかし、中身を見ていきますと、前回も指摘をさせていただきましたが、料金収入計画というのはどうなっていますかと、これは前回、私、冬柴大臣にお尋ねしました。 すると、需要推計が当然影響を及ぼすと明確に答弁されています。需要推計が下がっていくという状況の中で、料金収入計画、これはどんどんどんどん変更せざるを得ない状況になるんですね。 つまり、金利のリスクがある、債務がこれからもふえていくリスクがある、さらには、需要推計が下がっていくことが直接影響する料金収入計画への影響を及ぼすリスクがある。この三つのリスクを抱えながら、今、この高速道路というのにつくられている。しかも、中期計画の中で、これから議論しているものでも、道路会社は民営化されたということとどんどんつくっているんですよ。 冬柴大臣、この高速道路民営化、結局は、最初に四十五年償還ということで返済スキームをつくっていますけれども、それ以降このようなリスクというのがふえているんですよ。こうした状況の中で、道路公団民営化後に、今、道路をさらにまたつくろうという素案がありますけれども、債務がふえていく、金利が上がる可能性も高い、さらには料金収入も落ちていく可能性の高いところで、国民負担になるというこの前提の道路計画、需要推計が狂ってしまったときには大幅に変わるというこの前提の道路計画、大臣、これは民間に任せたとはいえないんじゃないでしょうか。大臣、いかがですか。	二つの安全弁が契約の中に織り込まれております。それは、五年ごとの見直しというものもありです。それから、もしその予想よりも狂うようなことがあれば、先ほど額賀大臣もおっしゃいましたけれども、法律で弁済期限が、最終が決められているわけですね。 したがって、それ以降の道路整備計画を変更するとか料金を上げるとか、そういうこともあるかも知れません。あるいは金利も、申し上げますけれども、それはやはりヘッジをしまして、多くの安定した、国債の十年物と変わらないような形で調達もしたりして、いろいろな工夫を今やっているわけですね。 そして、センサスが不正確だとおっしゃいますけれども、十一年センサスですね、この中期計画で根拠にしたものでございます。それによると、平成十八年度の計画値は一億九千四百万台キロ一日ということですが、十八年度の実績値はその二%を上回っています、二%。 そういう意味で、ぜひ、こういう面でのいろいろな努力をしながらやっていますし、そういうふうな時代が変わった場合には見直しもする、そういうことが盛り込まれているということをお理解いただきたいと思います。	高規格の点検
		大臣、いいかげんことを言われたら困るんですよ。料金収入計画も、これはマイルージ割引表を見れば減っているんですよ、若干。つまり、このリスクは間違いなく顕在化する可能性が高いです。しかも、それはずっと先なんです。非常に問題だということをお尋ねしているんですよ。 今、理事の方からお話がありました。政府見解が今出たそうですが、ちょっと申しわけございません、話がまたもとに戻りますが、政府見解、どうかお答えいただけませんか。	一、道路事業においては、便益が費用を上回る、B/Cが一を超えることを採択の基準としているところ。 二、今般、中期計画に合わせて行った高規格幹線道路の未供用区間についての「点検」では、平成十七年の道路交通センサスをもとにした交通量予測値が減少傾向にあることを踏まえ、費用対便益の計算で通常一・〇を用いているところを、交通需要の変動に備えるため、一・二に引き上げて「検証」を行ったところ。 この場合、一・二を下回るものについては、恒久二車線化や一部現道の活用等により、費用対便益が一・二を上回ることが確認されない限り、整備は行わないということをお尋ねしてきた。 三、ただし、このことをもって高規格幹線道路を全て整備することを決定したわけではない。 四、個別事業の採択に際しては、本年秋に作業が完了する新しい需要推計結果のみならず、その時点で活用可能な最新データに基づいて客観的かつ厳格な事業評価を行い、費用対便益が一・〇を超える場合に限り整備するとの考え方に変わりはない。 以上でございます。	高規格の点検
		話がかわってはいませんか。話が、これは大臣、一・二はアローアンスだと言って、この予算委員会の議論、大臣、ずっとそれを言い続けられたんですよ。私、申し上げました、呪文のように繰り返されると。 そして、その上で私が、だから、このように中期計画の算定はおかしいんじゃないかと指摘したら、たちまち一・〇でもやる可能性があるとおっしゃっている。これはもう今までの前提を崩しているということにほかならないですよ、大臣。これじゃ、もうこの審議できませんよ。	アローアンスということは何回も申し上げました。それは、ここにも書いてありますけれども、「中期計画に合わせて行った高規格幹線道路の未供用区間についての「点検」」、点検、二千九百キロについては、「平成十七年の道路交通センサスをもとにした交通量予測値が減少傾向にある」、これはもう〇〇委員がずっと指摘されていることです。これを踏まえ、「費用対便益の計算で通常一・〇を用いているところを、交通需要の変動に備えるため、一・二」、すなわちアローアンスを〇・二見て、引き上げて検証を行いましたということをお尋ねしている。これはそのとおりです。	高規格の点検
		この政府見解、ここで、まずこの政府見解の二番目に「交通量予測値が減少傾向にあることを踏まえ」と、これは、私が指摘した部分についてここに書かれているわけですが、大臣は、そのことについては当日まで御存じなかったと答弁されています。そして、さらに大臣は、先ほども言いましたけれども、二十一日に武正委員が質疑をされたとき、明確に、この期間は一・二を切ればやりませんと。この期間というのは中期計画の十年間ですよ。はっきりとこのようにおっしゃっているんですよ。 それを、何度も繰り返し言いますが、新たにこうした水増し請求をしている事実が指摘されることが重なって、その後、四番、足りているんじゃないですか。最新データに基づいて費用対便益が一・〇を超える場合に限り整備するとの考え方に変わりはないと、変わっているんじゃないですか。変わっていますよ、大臣。一・二ではやらないとはっきりおっしゃっているんですよ、これ。 これ以上、大臣、答弁を変えて、幾らでも審議を続けるんだとしたら、これは全く予算委員会の意味をなさないですよ。前提を変えて、そして答弁も変えてとなれば、これは予算を出し直していただく以外ないんですよ。大臣、しっかり答えてください。	私の、いろいろ誤解を生むところがあれば、これは私はおわびして訂正いたしますけれども、ほか、例えば笹木委員からの質問、二月十五日ですけれども、そこで私はこういうふうに言っていますよ。 一・〇以上であれば、公共事業は、それはやってその価値があるということでございますし、しかしながら、今、一・二というものを目標に、新しい将来交通予測推計が出るまでは、それと整合するためにも一・二でこの中期計画は構築しております。細かい話になりますが、一、二、三の三の部分です。それにつきましては、四車線じゃないに二車線にして、なお一・〇以上ということになりますと、これを二になるまで、一・二になるまで現道も利用できるかどうかということをお尋ねします。そういうことで、皆様方にお諮りしてどうするかということを決めていくわけでございますが、その段階でそれが一・二以上になることを目標に我々は進めてまいります。しかしながら、一・〇を切れば、それはもちろんいかなる場合でも取りやめなければなりません。しかしながら、それが一・二じゃなければそれはできないということではございません。こういうふうにも言っています。 それから、〇〇さんも、これは二月二十一日でございますけれども、先ほども、この費用対便益分析というものは、すなわち効果、便益が費用を上回るというのは、これは事業の前提ということでもよろしゅうございますか。そのとおりでございます。それはそれでいいということをお尋ねするわけですね。 これもやはり〇〇さんは、費用よりも効果が上回る、これが一つの条件として規定され、費用を効果が上回れば道路の整備が行われるという、これが一つの流れ、道路整備のプロセスということであるかと思われませんが、済みません、きょう、改めての確認でございますが、大臣、このプロセスでよろしゅうございますか。そのとおりで結構でございます。こういうふうには言っています。 ですから、私の思想としてはこれで言い尽くされていると思うし、何回も言っています。中には、非常に興奮した議論の中で、言葉が十分でなかったことがあれば、私は、これに、きょう申し上げた政府見解、統一見解をお願いしたいと思いますし、これともし反するものがあるとするならば、謹んでおわびをして、ここで訂正をさせていただきたいと思っております。	高規格の点検
		いいですか。二十一日の答弁を私は申し上げているんですよ。いろいろ大臣が答弁される中で、右に左に、本当にこれ、言っていることがばらばらなんですよ。 そこで、あの段階で、テレビ入りの集中審議ですよ。集中審議のところ、武正委員が確認したら、一・二以上のもの、これは一・二になればやりますし、それを切るようなものがあれば着工いたしませんと明確にお答えになられているんですよ。 そして、その段階で、二十一日にそこまではっきり言われた、集中審議で確認をしている中で、はっきり言われた。その後、どんどんこのB/Cが下がる可能性があることが指摘されていくにつけ、政府見解四番、突然出てきているんじゃないですか。最新データに基づいて客観的な、厳格な事業評価を行いと言っていますが、これは我々が指摘してきたんですよ。それがなければ、大臣はずっと、当初の段階では、一・二でアローアンスがある、余裕があると言いつけてきたんですよ。そのことを我々が指摘してきたら、急に今度は一・〇。つくるためのこれは方便以外ないじゃないですか。 だから、大臣、これは前提が狂いますから、予算を出し直してください。大臣、これはもうこれ以上進められませんよ。	これは、この中期計画の時点、これを起した時点と、今後、道路を具体的に整備する時点と違いますが、これは何を何回も何回も言っているんですよ。 私は、ですから、中期計画のときには、それが、交通センサスが、残念ながら、平成十一年のものが最新でした。使えるものとしては、ですから……(発言する者あり)いや、そうですよ、そうじゃないですよ。交通予測の最新は、十一年のセンサスに基づくものでございます。 しかしながら、十七年にも我々はやっているわけですね、それには、若干下降する。これは、いいですか、ことしの秋に、例えば、もう何回も言っていますけれども、女性や老人が免許証を取る人がふえるとか、そういうようなもの、あるいは長距離のトラックの動向、あるいは都市化の動向というようなものが本当に大事なんですよ。 そして、もうそれは〇〇さんはよく御存じだと思いますけれども、将来交通予測というのは、全国一律にやるわけじゃないに、一本一本の道路について、基準点を明らかにして予測するじゃないですか。そういうものを今やっているんですよ。そういうことですから、この中期計画をつくったときはそれが最新だったんですよ、しかしながら、その後、出ている資料等で、それを含めてこのアローアンスを見て、一・二というものをしているんですよ、ということをお尋ねしているんじゃないですか。その一・二で検証したんですよ、ということ。 でも、今後整備をするときには、具体的には、その時点で最も新しい資料によって科学的に検証して、それで進めますということをお尋ねするんですよ、どうぞ。 さっきから言っておられますけれども、二月二十一日の武正さんの前段をずっと見ていただいたらわかるんですけれども、最新というのは、先ほども言いました十四年の十一月に発表した将来交通需要予測に基づいて発表したわけですよ、これは。ですから、それでつくるとかつくらぬと言っているわけじゃないんですよ、そこがちょっとかみ合いませんねということをお尋ねしています。 私は、だから、中期計画についていろいろな議論をしているんですよ。でも、ほかのところ、何回も何回も私はここで言っているじゃないですか。もう挙げれば切りがないほど、将来、道路をつくるときには最新の資料で、それでもう一度B/Cもやり、そしてやりますよ、ということはずっと言っていますよ。そのことは言っていますよ。	高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
			したがって、武正委員に対する私の答弁は、ずっと、これを示しながらも言っていますよ、中期計画というものを。特に百二十四ページの話だと思います。 私は、ここに、最新ではないからアローアンスを入れて、アローアンスという言葉は使っていませんけれども、一・二というハードルを上げて、そして評価をしたと言っているわけですよ、それ以降の、十年計画をやるというわけでしょう。 ここで一番、それは問題はありますけれども、これは現道を使ういろいろな経費が下がる、よって、いわゆるBバイCが、コストが下がれば、それは一・二になればやりますし、もしそれを切るようなものがあれば着工いたしません、ここに書かれてあるのはそういうこととさせていただきますというの、このことを言っているんですよ、これ。これを言っているんですよ、ここで。百二十四ページのことを言っているんですよ、そのときに。 ですから、百二十四ページに書かれているのはその趣旨です。しかしながら、将来着工するかどうかということは、最新のものでやり直してやりますということを言っているんですよ。(発言する者あり)いや、さっきも読んだじゃないですか。言っていますよ、一・〇でやりますと言っています。	高規格の点検
		私が申し上げているのは、二十一日の段階での武正議員の質問に対して、大臣は、私も一・二を切ればやりませんとおっしゃった。それが、この政府見解、先ほどの見解が右に左にと揺れるので求めたら、また新たにこれが、便益が費用を上回るというところで整理をされて出してこられたけれども、これは二十一日の答弁と違うんですよ。 そして、それよりも以前の答弁を引き合いに出されてまた御反論もありましたが、審議、議論というのは、時を重ねて収れんして行って、やっとそこで、最終的にどちらなのかということを決めていく。それなのにもかかわらず、大臣は、結局、右に左にと答弁が揺れていく中では、これは我々、議論のやりようがないんですよ。 だから、この四番、今改めて出されたけれども、これは出し直していただかねばなりません。そして、その上で、採決までこれはしっかり精査して、もう一度議論しなければなりませんよ。古い話を持ち出されてもしょうがないんですよ、二十一日の段階まで審議した結果を踏まえてですから。それを変えてしまっても何もしない、前提が変わりますから。 委員長、これは新たに直し直してください。そして、採決まで、この場を、もう一度審議の場をつくってください。	二月二十一日の審議の中で、武正委員に対する私のそこを読まれたすぐ後で、ここに書かれてあるものはそういうこととさせていただきます、こういうことを言っている。それから、その前には、最新のことは、先ほども言いました十四年の十一月に発表した将来交通需要推計に基づいて評価したわけですよ、これは。ですから、これをつくるとかつくらぬと言っているわけじゃないんです。道路をつくるとかつくらぬということじゃなしに、評価をしたんだということを言っているわけですよ。ここで書かれていることは、あなたもずっとそのことで前提に言っているじゃないですか、百四十九ページ。そういうことを言っているわけですよ。 そういうことで、私がここで言っているのは、この中期計画のことを申し上げているわけでありまして、これから将来の問題は新しい資料でやりますということを言っているわけとさせていただきます。	高規格の点検
		私の質疑に対しての答弁を求めているわけではなくて、私の質疑の後に武正委員が質問したことに対しての答弁は、これは政府見解ですよ。まさに大臣は、「私もは、」として、国交大臣として、責任所管の立場としておっしゃった言葉なんです。それを、後で、この段階においてまた新たな見解を出すというのは、これは全くふれた話でしかありません。 改めてこの問題については理事会で協議していただいて、審議をし直すことを申し上げて、私の質疑を終わります。お願いいたします。		高規格の点検
9	G	そこで、中期計画の問題に入りたいと思いますが、この前の集中のときに、冬柴大臣がBバイCについて二つの発言をされているんですね。 まず、〇〇議員に対する答弁の中では、BバイCが一を切ったらやりません、着手しません、こう言われました。その後、武正委員に対しては、私も一・二を切ればやりませんという答弁をされているんですね。これはどっちが本当なんでしょうか。大分意味が違うと思いますが、いかがでしょうか。	道路整備を開始するときに、科学的な方法で、そのときの最新の資料を用いて、それに投下する資源、コスト、これはこの道路特定財源から、受益者負担ということで払っていただいているお金ですから、それが受ける便益を超えなければそれはやるべきではないということと申し上げているわけとさせていただきます。 したがって、コストを超える便益がなければということ、一を超えなければということとございまして、そういうものがたくさんあった場合に、いろいろな社会的な選択肢はありますよ、それ以外の、貨幣に換算はできないけれども、百三十七ページに書いてあります、小さい字ですけども、十六の項目に分けて書いてあります。そういうものを偏差値で順位立てをして、そして選んでいくということですけども、いずれにしても、投下したコストを超える便益というものが見込まれないという場合には見送らざるを得ないということは、我々は今まででもやってきましたし、これからもやっていく、こういうこととさせていただきます。	高規格の点検
		いや、今大臣が言われたこの重みづけの偏差値というもので、十六の指標が書いてありますね。こういうものも含めてBバイCが一とか一・二とかいう議論をされているんじゃないんですか。	百三十七ページのところで、その前からずっとありますけれども、これは最終ページ、BバイCはこの前のページに書かれています。これで一を超えるもの。一を切るものはありません。しかし、これが一を超え一・二を切るようなものについては、先ほど言いましたように、現道を利用するとかいう形で修正をして、そしてその結果やはり一・二を超えるというようなもの、こういうものについてやっていくということと立てているわけとさせていただきます。 この場合も、ここに一・一というものがありますが、そういうものについて、これをどうするかということ、それは問題ですけども、一を超える、そして、その後ろには、重みづけ、いわゆる外部効果というものでですけども、十六の指標があって、それをつくることによって病院へ行く時間が短くなるとか高速道路へ近くなるとか、いろいろな指標がここに書いてありますが、そういうものもしながら選択するということがあって、BバイCは左側のページで出てあります。	高規格の点検
		私の質問に対しても、BバイCが一・二を切るものについては既存の道路などを使いながら、つまり一以上一・二の、グループ三ですね、これについては既存の道路などを使いながら一・二を超えるという説明をされたんじゃないんですか。 ですから、すべては一・二を超える場合にやるという前提で言っておられるんじゃないんですか。一・二以下でもやるということがあるということですか。どちらなんですか。今までの答弁の中で、矛盾していますよ。	一・二を超えるようにできなければ、これはもうつくれないというふうに思います。 ですから、一・二を超えるということは、その地元の方とも相談して、現道を利用させていただくかというような問題をクリアできなければできないということと結構です。	高規格の点検
		今、冬柴大臣は、一・二を超えるようなものでないといけないというふうにおっしゃいました。総理、考え方は同じでいいですね。確認です。	BバイC一・二ということこの中期計画は作成されている、それは道路の必要度を示しているものだ、こういうふうと考えております。	高規格の点検
		質問に答えていただけていないんですが、一・二を超えたものに限って道路はつくる、そういう冬柴大臣の答弁、総理もそれを認められますね。いかがですか。	通常一・〇らしいんですけども、今回は余裕を見て一・二にしているということとあります。	高規格の点検
		ですから、質問に答えていただきたいんですが、一・二を超えた場合に限ってつくるんだということによろしいですね。	この中期計画では、一・二を超えているものであると理解しております。	高規格の点検
		中期計画の話をしているんじゃないかと、政府の方針を聞いているんです。一・二を超えた場合にのみ着手するということではないんですか。先ほど冬柴大臣、そうはっきり言われましたよ。総理がそれを認められないと閣内不一致になりますよ。どうですか。総理の御見解を聞かせてください。ぜひお願いします。	今回の中期計画の作成に際して行った高規格幹線道路の点検では、通常は費用対効果が一より大きい場合に整備の必要性があると判断するところとさせていただきますが、より厳格化して、一・二以上を基準としておるとということとあります。いいですか。	高規格の点検
		基準としているという意味は、一・二を超えた場合に、一・二を超えない場合はつくりたくない、そういう意味ですよ。確認です、これは。	百三十から百三十七に書かれているものは、一・二を超えるということを目前に、それが必要かどうかということ、そしてまた、一・二に足りない部分でも一を超えている部分については、現道を利用するなど、その可能性がある部分をそこへ書き上げました。したがって、それでした部分についてはすべて有益なものと考えられます。 次に、今度整備する段階で、最新の、だから今使っているBバイCの基礎になったものとは違う最新の指標ではかった場合、それは整備するかどうかということ、私が誤解を与えていたら訂正させていただきますが、一・〇を超えた部分については、その必要があれば着手をするということとさせていただきます。もし誤解を与えたとしたら、おわびをして、訂正をさせていただきます。 これから二年、三年先には、ことしじゅうには新しい交通予測もできますし、そしてまた、BバイCについてのマニュアルもつくろうということとさせていただきますので、そういうものに基づいて厳格な評価をさせていただいて、現に着手する資格があるかどうかは、一・〇を超えたかどうか、そして、その後ろの十六の指標を用いてするということとさせていただきます。	高規格の点検
		これは先ほどの冬柴大臣の答弁とも違いますし、この予算委員会で、何度か私も一・二のことを聞いているんですよ。それが突然何か、一・〇になるんですか。何かこれは、では今までの質疑は一体何だったんですか。私自身も大臣と議論して、そして大臣は、いや、今ある道、一・〇から一・二のものも今ある道などを有効活用して一・二を超えます、そういう説明をされていたんじゃないんですか。突然、何で一・〇になっちゃうんですか。これは余りにもちょっと、基本的な、根本的な議論ですよ。いかがですか。	もちろん、これは非常に希少な事例でございまして、新しい評価で客観的に見て一・〇を超えるということが、コストをベネフィットが上回るということは、これは一・〇を切ったら全然問題になりませんけれども、一・〇を超えて、そして社会的な外部評価等も見て、そういうものが必要な場合は、それは着手することもできる。しかし、それは、そこを見ていただければわかりますけれども、大変希少な事例でございまして。私どもの評価は、一・二以上でその中期計画は組み立てられておりますので、御了解をいただきたいと思っております。	高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		一・二以上で組み立てられているのに、どうして一・〇でやるんですか。理解不能ですよ。	今の基準が、今の、それはもう民主党の委員の方々も、再三このB・P・Cについては、きょうもあるかわかりませんが、議論してきたところでございます。したがって、その、平成十一年のセンサスに基づいて十四年に行われた将来交通予測に基づいて、この中期計画はされているわけです。したがって、その中で、十七年にまたセンサスをしてあって、二十年には将来交通予測が出るわけです。したがって、その最新のものというものは、その時点では十四年のものが最新のものとございますけれども、その後、民主党の先生方もいろいろ指摘されていますけれども、この交通予測が、確定はしていないけれども、下降線をたどっているんじゃないかということ、これは我々も認めて、そして……(発言する者あり)ちょっと静かにしてくださいよ、こっちがしゃべっているのに。そういうことを含んで一・二というアローアンスを見たということは、再三私は言ってきたわけです。しかしながら、現実に着手する場合には、厳格な評価をもってやりますということを再々申し上げている。そして、それについては財務省の評価もいただきながら、予算の範囲でそれを整備を進めてまいりますということは申し上げてきたところでございます。	高規格の点検
		これは、この委員会で何度か発言された国土交通大臣の答弁と違いますから、政府としての統一見解を出していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。		高規格の点検
		○逢沢委員長 速記をとめてください。 〔速記中止〕 ○逢沢委員長 速記を起こしてください。 ○〇君、もう一度質問をしてください。そして、その後、冬柴大臣から再度答弁を求めます。		高規格の点検
		いや、先ほど答弁されたじゃないですか。ですから、政府としてのきちんとした、従来の答弁と食い違っているのなら、それはきちんとその説明も必要ですよ。だから、政府としての統一見解を示してください。答弁だけで取り消せるような問題じゃないですよ。		高規格の点検
		○逢沢委員長 速記をとめてください。 〔速記中止〕 ○逢沢委員長 速記を起こしてください。 国土交通大臣冬柴鐵三君。	先ほども申し上げましたけれども、この中期計画をつくるときの最新のデータというのは、平成十一年の交通センサス、そしてそれに基づいて行われた平成十四年の将来交通需要予測というものが最新のものです。それをもとにしてつくることが原則の一であります。ところが、これはつくりましたのは昨年、平成十九年でございまして。その間に、平成十七年に交通センサスというものをやっております。それによりまして、将来の交通予測というものはきちっと出ていないんですけれども、数値としては減りつつあるというような部分が認められますので、これは二十年、ことしの秋には、十七年のセンサスに基づいて、そして、いろいろな問題をそこに、もうここでは言いませんけれども、入れて、交通予測というものを路線ごとに出すんです。そういう作業をするんですけれども、するときに、普通は一・〇でコストとベネフィットが見合えば着工していいというものなんですけれども、この中期計画では、そういう十七年のものも勘案して、そこにアローアンスとして一・二というものを基準に評価をしようということをやったわけです。しかし、将来着工するという場合には、この二十年の秋に出る将来交通需要予測があるわけですから、そういう最新の資料に基づきまして、そして、これを着工するかどうか判断します。そのときには、限界ですけれども、限界ですよ、しかし、一・〇を超えたらそれは着工が許されるということなんです。その場合には、後ろに書かれている、数字だけではなしに、貨幣には換算できないけれども、多くの、十六の項目がそこにあります、そういうものも勘案しながらやるけれども、一・〇を切ればこれはもう着工はできない、それははっきり言っているわけでございまして。ですから、私が言っていることは間違っていないと思うけれども、しかし、誤解を生じたいけませんので、ここで明確に申し上げたわけでございまして。	高規格の点検
		委員長、私自身も、この一・〇、一・二の話は質疑の中でやっているわけですね。一・二という話は聞きました、一・二を割ればやりませんと。しかし、一・〇などという話は今初めてですよ、そんなの。今までの答弁と全然違うじゃありませんか。一・二を切ればやりませんという答弁が今までですよ。ですからそこを、一・二を切ればやりませんという答弁との整合性を聞いているわけですよ。新しいデータが出てきたら、そのことを、アローアンスを見て一・二なんという説明は聞いていませんよ、一・二を切ればやりませんと聞いていますから。納得できませんよ。		高規格の点検
		○逢沢委員長 速記をとめてください。 〔速記中止〕 ○逢沢委員長 速記を起こしてください。 ○〇君。		高規格の点検
		政府の見解がはっきりしないですよ。申しわけないけれども、私は冬柴大臣の今までの答弁を見ていて、非常に振れますよね。特に私が不信感を持っている理由を言いたいですか。冬柴さんが幹事長のとき、私も幹事長でしたよね。イラクの大量破壊兵器の存在について、冬柴さんはテレビで何回も言われましたよ。VXガスは三・九トン以上で、三億人を死に至らしめるとか、スプーン一杯で二百万人の殺傷能力がある炭疽菌を一万リットル保有している疑惑があるとか、そういったことを言って、イラクが大量破壊兵器を持っている、そういった印象を非常に与えたにもかかわらず、その大量破壊兵器はないことがわかった。そのことに対して、あなたは政治家として責任をとりましたか。そういう人の答弁を私は信じられないんですよ。だから申し上げているんですよ。政府としてきちんと見解を出さないよ。大臣の答弁じゃだめです。政府としての見解をきちんと出してください。	えらい古い話が出ましたけれども、私は、国連のエルバラダイという人だったと思うけれども、IAEAの調査団が入った報告書、たしかあれは四月の二日か三日だったと思うけれども、第一次報告書にきちっと書いていますよ、そのように、炭疽菌が一万リットル行方不明だ、そう言っていますよ。だから私は、あなたとの討論会でも言っているんですよ。だから、それを取り上げられるんだったら、私も名誉から、そういう人間だったら信用しないよとまで言われたら、私もそれは言わなきゃいけないけれども、エルバラダイの報告書に書いてあったでしょう。私はそれを根拠に言っているだけの話であって、私はイラクへ行って調べたわけでもないんですよ。そういうことですよ。	高規格の点検
		エルバラダイの報告は、なお調査が必要だ、結論はまだ出せない、それは数年じゃない、数カ月だということも言っているんですよ。だから、今はまだ武力行使をするには早過ぎるということも言っていたわけです。自分に都合のいいところばかり取り出して、そして、国民に対して誤った印象を与えて、そのことに対して、本当に良心の呵責を感じないですか、政治家として。そういう冬柴大臣だから、私はあなたの答弁を真に受けるわけにいかないんですよ。ここはぜひ政府としての統一見解を速やかに出していただきたい。委員長、政府としての統一見解を速やかに出していただきたいと思っております。		高規格の点検
9	C	今の御答弁でも、今回の中期計画は、日本の中の必要な道路を見きわめてそれに必要な経費を積み上げたものではなく、ことしの事業をさらに十年間やり続けるということが明らかになっているように思っておりますが、その中身についてお聞きをしていきたいと思っております。道路をどこからどうやってつくるのかをどう決めているのかということを少し議論させていただきたいと思っております。今回の中期計画の後ろにも、点検対象区間というのが百八十六路線載っております、七でしたか。その載っている路線で、実は、今回点検をしたのに既に着手したものがいっぱいあるということに私はびっくりいたしました。実は、私が数えたんですけれども、百十一は既に着手しているんですが、そのことも驚くんですが、どれを着手してどれを着手しないかというのをどういうふうに決められたんですか。B・P・Cそのものも非常に問題があると我々は指摘をしておりますが、一応ここにB・P・Cが出ています。外部効果も出ています。着手したものと着手していないものと、私は全部数字を並べてみました。B・P・Cの順番でもなく外部効果の順番でもなく着手は決まっています。どういう順番で決まっているんですか。	お答え申し上げます。具体的にどの区間から事業に着手するのかというのは、費用対便益、それから外部効果を総合的に見る、そういうのにあわせて、ネットワークを効率的につなぐ観点から順次展開していくのがいいのか、あるいは渋滞や事前通行規制区間の解消など防災面等の緊急に対策が必要となっているのか、あるいは地元の都市計画決定等そういう準備が整っているか、そういった観点から総合的に判断しております。	総合評価
		道路局長、いいかげんなことを言うてはいけないと思いますよ。今おっしゃった後半の総合的な理由は、全部、外部効果の評価の中に入っているんじゃないんですか。それとも、そういうものは入っていないんですか、外部効果は。だとしたら、外部効果の評価の重みとは何ですか。結局、道路局長が決めていると言っているのに等しいじゃないですか、それじゃ。	お答え申し上げます。私、幾つか申し上げました。例えば、地元の都市計画の状況でございますとか、そういうものも、地元のいろいろな準備の状況がどうかと思っております。さらに申し上げますと、幾つか事例を申し上げますと、今……(松本(剛)委員「今おっしゃったことが外部効果に入っているのかどうかだけ。時間が限られているんですから」と呼ぶ)外部効果も勘案しながら、現在着手しているもの、そういうものは考えておまして、例えば渋滞とか事前通行規制の解消とか、そういうものは、つなげるということでも外部効果には入ってございまして。	総合評価
		内容としては、費用対便益分析、もしくは外部効果も、地域経済、地域社会、住民生活、全部入っているんですよ。それ以外の要素があるんですかと聞いているんですよ。	繰り返しになりますが、地元の状況、都市計画決定の状況とか、あるいは用地が買えるかどうか、その事業準備というのは極めて大きな要素だと考えます。	総合評価
		費用対便益とか外部効果で決めているのではないという理解でよろしいですね。客観的基準はない、それでよろしいですね。	お答え申し上げます。先ほどから申し上げていますように、費用対便益、外部効果、それから、そういった事情まで総合的に判断してございまして。	総合評価

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		それから、だから、用地買収だけですか。具体的に出てきたのは今それだけですから。	繰り返しになりますが、例えば環境アセスをやって、都市計画決定がどういう状況にあるのかという点も大きな要素だと思います。	総合評価
		局長、この外部効果の計算、御存じですよね。今おっしゃったようなこと、入っていますよね。入っていませんか。入っていますよね。	地元の熱意ということで、入っておったかと思えます。	総合評価
		ですから、もう一度申し上げますが、今既に着手したところと着手していないところと、ここに書いてある外部評価の評点と費用対便益の評点と、合わないんですよ、着手の順番が。どうい順番で基準をお決めになっているんですか。客観的基準はないんですか。あるかないか、お答えください。	何回も同じ答弁で申しわけありませんが、いろいろな要素があります。BバイC、それから外部効果、それからそのほかのものも総合的に判断をしております、客観的に筋道を立ててということでありましたら、いろいろなものを総合的にやっているということでございます。	総合評価
		そのほかのものというのは、具体的に何なんですかとお聞きをしています。用地買収の話は今お聞きをしました。客観的なものがあるのであれば、ここに載せるべきではないですか。道路の評価をきちっとして、どれが必要なのかを議論しようと言っている。ところが、ここにもたらされた情報と違うものがある、それで決まっているんですよと今おっしゃったわけですよ。だったら、これでは道路の評価ができないじゃないですか。この中期計画ではきちっと道路の評価ができないということをおっしゃったに等しいですよ。	一万四千キロ、点検していないもの二千九百キロについて点検をいたしました。事業をやるかどうかというのは次の段階でございます。個別の厳格な事業評価、それから先ほどから申し上げておりますようないろいろな地元の状況、そういうものを勘案して、やっとなら着手できる。一万四千キロ、二千九百キロの点検というのは、こういう状況、計画をつくるときの全般の評価でございます。	総合評価
		これは、やっとならおっしゃいますけれども、この百八十七区間のうち百十一区間は既に事業着手されていますよね。既に着手されているんですよ。既に着手されているけれども、ここに書いてあるのは、そういうことは書いていない評価だけが書いてあるということですか。では、国会に出したこの中期計画というのは、事業の着手を直接決めることとは必ずしも一致しないものをお示ししている、こういう理解でいいですか。	供用しているものは含めませんでした。場合によっては、事業着手しているものを含めるかどうかというのは議論があるところだと思いますが、全般的にいろいろな点検をやる必要があると思いましたが、事業に着手しているものも含めて、全体の点検を改めてやったということでございます。	総合評価
		九三四二の当時の施行命令が出ている計画を、点検を全国的にやりました。それ以降点検の対象になっていなかったものを今回点検をされているわけですよね、全体として。しかし、実はその中には、今回もうつくっちゃったから、前回は点検されず、今回は点検されないものもあるんですよ。ですから、今回のこの区間は、部分的に供用されているものが入っているわけですよ。しかし、今、もう一度申し上げますけれども、そうしたら、何を基準にその部分を着手したのかと。いったときに、私たちは、これを材料にしたら、費用対便益の分析と外部効果、これは私もいろいろ決め方を聞かせていただきました。ある程度定性的なものも入っているなと思えました。これについてもいろいろな、悪く言えば作文のしようもあるかもしれません。先日も、この公聴会で公述の方が、役所というものは、うそではないけれども本当でもない数字をつくるのが仕事だ、こう言いました。しかし、そのことを必ずしも私はそのまま聞くつもりもありませんが、少なくとも、この数字のとおりでは、どれを着手したのか判断できないんですよ。ですから、率直に、今、ほかの要素もあって総合的にとらえるのであれば、ほかの要素というのは何なんですかと聞いているんですよ。先ほど、用地買収しか出てこないじゃないですか。これだけの道路をつくらうというのに、土地が買えたらやりますという話じゃないですよ。個々でも家を買うのであれば、地元の熱意は外部効果に含んでいるというお話でしたから……(発言する者あり)理事は静かにしていただけますか。ですから、そのほかの要素、何を基準に決めているのかをぜひ知りたい。お願いします。	お答え申し上げます。二千九百キロの点検をした中で、事業が始まったものがございます。こういう、BバイCにあわせて、外部効果も含めて点検をしたのは、民営化の千九百九十キロ、九三四二の残る事業区間の千九百九十九キロ、その点検のときに初めてでございます。したがって、今事業を着手しているものについては、こういう評価で始めたものではございません。今回が初めてでございます。したがって、従来の事業評価、外部効果を除いた事業評価にあわせて、先ほどから申し上げているような状況を加味して、着手に至ったものということでございます。	総合評価
		従来の事業評価は、局長、費用対便益分析しか我々も承知をしていませんが、これはその順番ではありません、着手の順番は。ですから、何を基準に、いや、そういう客観的な基準はないんだというんだと、ないとおっしゃってください。	例えば、交通量が多い、そういう都市部は、相対的にBバイCが高くなる傾向になると思います。片方、交通量が少ない地方部の方はBバイCが低くなる傾向にはなるかと思えます。一般論であります。そうになったときに、全般的にBバイCの高さだけで事業着手を決めるのではなくて、いろいろな項目を考えながら、いろいろな事情を考えながら事業をどうしていくか。先ほど申し上げましたネットワークのつながりとかそういうものも、先ほど外部評価の中に含まれているとおっしゃいましたが、その時点では、そういう外部評価は定性的に、網羅的にやっておったわけではございませんで、そういうものも勘案しながら、その当時、事業着手に至ったということでございます。	総合評価
		国民から、ガソリンから税金を取って道路をつくらうという話ですね。今おっしゃったように、総合的に判断をされるのは道路局長ですね。国民に説明をするべきだと思いますし、それをどう客観的に決めたのかということの説明の義務がありますが、今は総合的に判断をします。それであれば、もうあとは国交省に任せると言っているのに等しいんですよ。そういうことではないですか。もう先へ行きましょう、もうそれ以上の答えはないと思いますから。しかし、これだけの税金の必要な道路云々という話を、必要性を客観的に説明できず、それは国交省の一存で決めるんだという結論であれば、国民の皆さんが、本当に納得するかどうかというのは決めていただきたいと思えます。それで、今回の、九三四二と一万一千五百二十キロと一万四千キロという数字がありますけれども、この中で、九三四二のことが非常に道路公団民営化のときにクローズアップされました。一般道路の二千四百八十も、これは半分ぐらいできていました。さらに、九千三百四十二からもと道路公団でつくる予定だった一万一千五百二十との間の、この分についても、実はそれまでも並行する高速自動車道ということできり始めていて、その後も新しく事業化したものも着々とあるわけですね。一般的には、民営化のときに九千三百四十二キロをいろいろ悩みながらも新直轄と有料道路方式に分けて、そしてそこで終わっているのかと思ったら、全くそんなことに関係なく、もう間もなく一万四千キロで、取っかかりがないものというのはもう残っていないんじゃないですか。少しずつ、みんなつまみ食いされているんじゃないですか、各路線。いかがですか。	お答え申し上げます。これも大臣が何回も御答弁申し上げておりますが、高速道路、高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路としては、九百七十キロが事業中でございます。これは、渋滞対策とかあるは防災対策とか課題が非常に緊急性を要するというので、一般国道のバイパスを、二重投資を避ける意味で自動車専用道路として整備しているものでございます。	総合評価
		今、局長、九百七十キロとおっしゃいましたか。間違っていますよね。まだ延びているんですよ。	申しわけありません。間違えました。段を間違えて読みました。三百三十一キロでございます。済みません。	総合評価
		事業中まで含めた総延長は着々と毎年延びているんですよ。これは国幹会議も通らずにどんどん延ばしていきける。そして、先日も、この予算委員会の一番最初だったと思えますが、自民党の谷垣政調会長がお示しになられた全国のネットワークの図、こういうところができているんだから、つながりがないと聞かないかといったその取っかかりの部分というものの中には、この並行道路、いっぱいあるんですね。局長、今おっしゃいましたけれども、並行道路をつくるときは、その地域の渋滞の事情でつくるんだと聞いておつくりになって、できてしまったら、ここをつくったんだから、つながりがないと聞かないか。こういうのをずるずると聞かないじゃないですか。	そうじゃないに、高速道路の計画はあるんですよ。これは法律で定められているんですよ。しかしながら、なかなかその順番が回ってこないけれども、そこは大渋滞、事故が起こることから、地方負担が多くなってもいいからその部分についてバイパスをつくってほしい、そういうことで、一般国道という形でバイパスをつくっているわけですよ。バイパスですから、そんなに長くならないわけですけども、しかし、それをつくる場合に、将来そこは高速自動車国道が予定されている場所であるから、将来それが着工されるときに二重になってはいけないから、今回バイパスとはいえ、国道となる場合の構造をきちっとつくとおつくりということをつくっているわけでございます。そういうことなんですよ。ですから、どんどんどんどんつくっていくとか、そういうことじゃないに、地方の切なる願いというものがそこあって、そして、費用が、負担が大きくなっていいからそこを先にやってほしいということをつくっているのがそれなのであります。	総合評価
		大臣、恐縮ですけども、そこをつくるときは、その渋滞を解消するバイパスが要するからとおつくりになって、でも、全体を示したら、そこはできているんだから、つながりがないと聞かないかという、今度それが取っかかりの材料になっているんですよ、現実には。ですから、その部分を、しかしそれは全体としてはつくる対象になっていなかったからこそ、そこを逆に言えば並行する道路をつくったわけですから。並行道路をつくっているのは全部、国幹会議を通過していない部分ですからね。(冬柴國務大臣「後から」と呼ぶ)後から通すんですよ。だから、後からじゃだめじゃないですか、つくってから後から通すんだと。では、大臣、聞き方を変えましょう。必要なものは、これからは国幹会議も活性化をしてちゃんとやると言いました。そんなに難しいことじゃないと思えますから、早急にこの国会に、国幹会議にかけられる対象と会議のあり方を変える法律をお出しになりますか。	国幹会議は、第三回が開かれたわけで、議員の方も入っていらつしやいます、大変重い、そんなにいつも開けるものではありません。しかし、道路整備につきましては、社会資本整備審議会というものがあつて、国幹会議は、もっと重いものはその中から外してそこへ決めたわけでございますから、我々としては社会資本整備審議会に諮るような形をとりたいということをおつくりいたしました。そしてそれは、手続は、その会長に申し入れをし、そしてその議を経てそれが承認されれば、今後はそこの中でやっていくということになるわけでございます。したがって、法律改正は必要ではございません。そして、もしその中でもっと重いものにつきましては、私は、国幹会議にもその社整審の結果を報告するというようなこともやりたいということもここで申し上げたとおりでございます。今まで、おつしやるように、国土交通省の判断で、行政の判断でやると。それはそれだけじゃないに、地方の知事とか、それはやはり都市計画決定もやってもらわなければいけないし、環境のアセスメントもやってもらわれないかぬのですよ。そういうものを経た上これをやるということでも、やはりそういう第三者機関というものが入っていただいた方がより明確になるんじゃないかということで、私はそういうふうにしてほしいということも思っていますから、これは、もうしかるべく、本当に早い機会にしたいと思っております。決めたこととっております。	総合評価

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		<p>大臣、九三四二、小泉元総理の白紙発言も、その後閣議決定も法律改正もしなかったら、我々からしたら何もなかったことになってしまっているわけですから、ぜひ何らかの決定をきちっとしていただきたいと思えます。</p> <p>それでは、この件に関しては総理にもお願いをしておきましたけれども、私どもは、いろいろな要素があるのではないかと。道路は政治だ、政治は道路だとおっしゃった伝説的な方がおられますが、その場合の政治というのは、いわゆる国民の政治なのか、政治力と言われるものなのか、いろいろな議論があると思えますが、お手元には、一つの意見として資料を配らせていただきました。</p> <p>資料の一一二と書いてある部分ですけれども、これは、高速道路調査会という国土交通省所管の財団法人で、経団連の会長が会長をされている大塚由緒ある団体の研究論文であります。この論文はこの後また賞もたらされておりますけれども、めぐっていただいて、右下の三十一ページというのを見ていただいたらわかると思えます。道路の建設額と政治的要因というのは関連がある、自民党の得票率が一％高くなると道路建設額は二・二億円増加する、これは国土交通省の外郭団体の研究の結果であって、その後表彰もされている結果なんです。</p> <p>総理、いかが思われますか。総理、道路の決定のあり方というのを、政治力というのがこういう形でもし反映されているんだとすれば、必要な道路をつくらうじゃないかというこの議論とはかけ離れたことになると思いますが、いかがですか。</p>	<p>この論文は今お示しいたいて、よくわかりません。担当大臣から申し上げていますように、より透明性の高い説明責任の果たせるプロセスを検討していくということでありまして、いずれにしても、道路投資は、地域、国民生活の必要に根差して行われるということであると考えておりますので、地元自治体のお考え、客観的な評価等を踏まえて適切に判断していくべき筋合いのものだと思っております。</p>	総合評価
		<p>この研究は、表彰を受けただけであって、ヒアリングから数字から、非常に客観的に統計的な整理をした結果、こういう結果が出たということでありまして。</p> <p>先ほど、あえて先に国交省にお聞きをしたのも、ここまでの、では例えば百八十七区間でも、どういう基準で決めているのかというのをすばっとしたお答えがいただけるのであれば、こういうものが入る余地はないということは我々も理解できますが、総合的に、総合的に、総合的にということではいかなければ、こういう客観的なものが説得力を持ってしまわないか。総理も今おっしゃったように、根本的に道路の決定の仕方というのを透明に変えていただきたいというふうに思っています。</p>		総合評価
10	P	<p>きのう、政府から統一見解のようなものが出てきました。それが資料の五です。これ、単純に読まれて、皆さん何のこともおわかりになりますか。つまり、国交大臣は何をおっしゃっていたかという、一番新しいセンサスでは需要量が減るんだ、減るけれども、自分たちは一・二のアローアンス、つまり、一以上、〇・二のアローアンスがあるから大丈夫ですということをおっしゃってきたわけですが、しかし、きのうの予算委員会では、この四、これは多分お役所の人がつけたんでしょね、「個別事業の採択に際しては、本年秋に作業が完了する新しい需要推計」、センサスです、その「結果のみならず、その時点で活用可能な最新データに基づいて客観的かつ厳格な事業評価を行い、費用対便益が一・〇を超える」と、一・〇に戻ってしまっているんですよ。</p> <p>地方の教育や福祉や医療、さっきお見せしたとおりです、これほど疲弊させながら、どうしてこういうことができますか。四十兆兆という道路公団の赤字をまさに飛ばして、そして二十兆円新たに借金しているんですよ。これこそ後世へのツケじゃないですか。</p> <p>きょう、副大臣にも来ていただきましたが、幾つか基本的なことを伺いたいと思えます。国交省が平成十八年に行った将来交通需要推計に関する検討業務について、いつこれが中間報告になりましたか、そして、なぜ十七年道路センサスをもとに中期計画を立てなかったのか。明確にお答えください。</p>	<p>お答えいたします。</p> <p>平成十八年度の将来交通需要推計に関する検討業務におきましては、平成十七年の道路交通センサスで実施いたしました自動車の起終点調査から全国の現況のOD表を作成したり、あるいは交通需要に関する動向の整理、さらに将来交通需要推計の試算をいたしました。また、路線別交通量の新たな算定方法についての検討も行いました。こういった新たな将来交通需要推計を行うに当たって、必要なデータの作成作業及び各種検討を実施したものでございます。</p> <p>平成十七年の道路交通センサスをもとにした将来交通需要推計の取りまとめにつきましては、センサスを実施した時点、これは平成十七年でございまして、この時点におきましても、約三年の期間を要するというふうにご想定いただいております、本業務は中間作業との位置づけをもちまして発注したというところでございます。</p>	高規格の点検
		<p>いや、全く答えになっていないんですよ。ごらんになってください、推計値は落ちていきますよ。そして、つれば、まさにそこにはメンテナンス費用もかかるんですよ。</p> <p>平成十九年度道路整備の財源の内訳、さっき、私たちは地方に向かう財源をどこから工面するんだと、今ぎりぎりやっていますよ。しかし、皆さん、この道路予算、幾らでしたか、十九年度。そして、二十年度、幾らですか。教えてください。</p>	<p>十九年度で申し上げますと、事業費が五兆八千二百六十億円で、国費が二兆八千九百三十、そして地方費が、これは地方の補助対象になっているものが一兆六千八百九十、そして、あとが借入金等で一兆二千四百四十ということになります。これはおおむね、十九年度の予算を勘案すれば、国費が約五割、地方負担が約三割ということになると思っています。</p> <p>二十年度は、今、私、手元に持っておりません。</p>	高規格の点検
		<p>こんな大ざっぱな、国費というのは、これはほとんど道路特定財源なんですよ。そして、地方負担もあるじゃないですか。地方負担できますか。しかも、平成二十年度の道路予算、この財源、総額幾らか。おわかりでしょう。七兆七千億じゃないですか。今副大臣がおっしゃった五兆八千億から七兆七千億もふえているんですよ。そして、その中のまさに地方分は幾らです。三兆八千億じゃないですか。こんなこと負担できますか。</p> <p>私は、片方であれもこれももうやるなんというときにはないということ皆さんと共有したいんですよ。それは、つくれるんだっただけいいですよ。しかし、片方でこんなに下がっていて、なぜ今年度の予算が七兆七千億もふえているんですか。そして、新たな道路をつくるのに政府保証までしているじゃないですか。</p> <p>教えてください。役所で結構ですよ。</p>	<p>お答えいたします。</p> <p>先ほどの平成十九年度五・八兆円に対して、今七・七兆円とおっしゃいましたけれども、これは地方の単独事業も含めた数字でございまして、五・八兆円といいますのは、これは国の直轄事業あるいは補助事業それから有料道路事業をやっている部分というものを加えたものでございまして、地方単独事業が入っておりませんので、それを除きますと、平成二十年度は、十九年度の五・八兆円に対しまして、五・六兆円程度ということになります。</p>	高規格の点検
		<p>さっき、地方の建設業というお話がありましたけれども、どうですか、皆さんの周りでも地方の建設業はどんどんつぶれていませんか。流通業もつぶれていますよ。直轄の方はふえているんですよ。そして、地方の単独、まさにみずからの生活道路や、あるいは地場の建設業の皆さんがやれるような工事はどんどんなくなっているんですよ。そして、本社主義で、全部中央に吸い寄せられて、大きな会社だけが栄え、そしてそのツケは全部地方が払う。これをやめようと言っているわけですよ。</p> <p>きのう出た、資料の五ですね。これは一・二以下はやらないということではないんですよ。総理まで答弁している、BパイCが一・二以下はやりませんと。新たな推計がこうやって出てきている、だから〇・二のアローアンスを持つということが国交省の統一見解じゃないですか。</p> <p>一・〇もやるんですか、一・二以上しかやらないんですか。教えてください。</p>	<p>私も、ずっと昨日、予算委員会でこの話を聞いておまして、それぞれ、中期計画の話なのか、実際の事業採択の話なのか、その前提が違つかみ合わなかった部分がかもしかしたらあるのかなというふうに感じました。</p> <p>この中期計画は、大臣よくおっしゃっていますけれども、アローアンスを見て一・二というふうにした、第三グループにしても、現道を使ったりして一・二を超えるような事業計画にしていこうという話があるんですけど、その後、実際予算をつけて採択するというようなことになったときには、最新のデータに基づいて、財務省にも査定をしていただいて事業をやらうということになるんだと思いますが、そのときでも一・〇を切るものに関してはやらないということだと思っております。</p>	高規格の点検
		<p>それは意味不明なんですよ。中期計画の中にそれぞれの事業があるわけでしょう。中期計画の外側に事業があって、何か別個の、中期計画以外の事業をして、それが事業採択になるときは、いや、一・二じゃなくて一・〇だということだったら、今の副大臣の答弁でいいですよ。中期計画で計画をしたもの、それでお金を国民の皆さんから取るわけですから、まさに費用対便益が一・二を実際の採択のときも超えないというのは大事なことでないですか。明確に教えてください。</p>	<p>この中期計画というのは、道路の総点検なんですよ。それで、交通需要の変動に備えるために一・二に上げていて、一・二で総点検をする、事業採択は別だという御理解をいただきたいと思っております。</p>	高規格の点検
		<p>では、総点検をなぜ平成十一年の資料でやるんですか。矛盾しているじゃないですか。総点検をやるんだしたら、一番新しい資料でやるべきでしょう。平成十一年の資料でやっておいて、そして、総点検だ、だから一・二だと。これはどんどんどんどん乖離していきますよ。乖離した分は国民に税として負担が行くし、今私が申し上げたような地方の自由な財源の分まで固定化するから言っているんですよ。</p> <p>明確な答えを、まあ副大臣ですからね、きょう全部詰めてあれをするというのは気の毒かも知れぬけれども、ぜひ、役所の論理を守るんじゃないで、だって、こんなに減っているじゃないですか。財政も硬直化した、さっきお見せしたでしょう、地方の公債比率。だから、やろうと思ってもできなくなるんですよ。</p> <p>より厳しい基準を持ってやるんだということを、あなたもいろいろなところで御一緒しましたよ、大臣が言えないことは言わぬだろうけれども、決断してくださいよ。</p>	<p>大臣を補佐する立場の私に大臣を超える発言というのはなかなか厳しいリクエストであります。私の理解は、十七年度のセンサス、交通需要推計となるのは大体今までずっと三年間かかっているんですよ、十五年の改訂版のときもそうでした、ですからこの二十年の秋に出ることになろうかと思っております。</p> <p>ですから、そういうものもやはり最終的な事業の採択のときには使うべきだというふうにご考えております。</p>	高規格の点検
		<p>いや、だから、なぜ十六年が十七年になったんですかと聞いてきたんですよ。間に合ったじゃないですか、今回の。</p> <p>十年前から、暫定税率をこれで切らすということは決まっていたんですよ。だけれども、皆さんはわざわざ、十六年にやるものを、稟議書も出さない、だれがそれを決断したのか教えてくださいと言っても、それも出ない。だれに責任があるかわからないけれども十七年にして、そして、もう結果は出ているにもかかわらず、三年かかるからまだ中間報告ですと。この一月に私たちに中間報告と言っていないで、その中間報告でやると大幅な乖離が出るから、だから、いつの間にか、中間報告をやったんじゃないですか。</p> <p>十六年にやらなきゃいけないものを十七年にやって、こういうことで国の財政が、そして国民の暮らしが壊されてきたんですよ。そのことを皆さん、共有しましょうよ。</p> <p>あれもこれもできません。私たちがあの予算の中をずっと精査したら、なぜ駐車場に九百九十五億も要りますか、地下駐車場に。一つ一つを精査して、何も野党だから反対しているわけじゃないんですよ、国民からこれだけの税を取るためには説明責任が必要だし、大きな橋や道路をつくって、そして国際競争力がまさにつくんだっただけいい。しかし、逆だから言っているんですよ。</p> <p>総務大臣、地方自治の観点から、私は、このことはまた予算委員会でもこの委員会でもしっかりと追及をしていきたいと思っております。次は国交大臣にも聞かぬといかぬなど、でも、あなたも心の中では思っているでしょう、僕が言っているのと同じだと。思っている。顔にそう書いてありますよ。だから、本当に、あれもこれもできないという状況の中で、私たちは、地方自治そのものも変えていきたいと思っております。</p>		高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
10	Q	<p>生活関連道路の中で、先ほど申し上げたように、救急搬送の問題というのは私は大変大きな課題だと思っております。</p> <p>お配りをさせていただきます資料に、三枚の資料をきょう提出をさせていただきました。きょう、たまたまこの委員会に入る前に、八時半ぐらいからですか、テレビ朝日の番組で、ちょうど大阪ですか、救急医療が大変崩壊をしているという、テレビ朝日だったと思いますけれども……(発言する者あり)富田林ですか。ちょうど特集がありました。私も、それを見てからこちらに来たんです。実際、全国都道府県の救急車の収容所要時間の状況、これはあくまでも平均であります。ただし、全国を見ますと、当然高齢化によって病人がふえているという状況がありますので、実際に時間自体がふえていくのは仕方ない面があると思います。しかしながら、平成五年から十八年までで二十三・一分から三十二分に、この救急搬送時間というものが長くなってあります。大臣、二枚目をちょっとごらんいただきたいんですけども、ちょうど私の隣の席、今いけません逢坂さんは函館です。私は帯広という地域です。私の選挙区自体は一万平方キロメートルあるので、大体岐阜県と同じ広さです。二次医療圏と三次医療圏が同じところでありますので、当然高速道路があった方が大変助かります。高速道路があった方が病院への搬送時間も短縮できますので大変助かりますけれども、ただ、実際、まさに国の予算をどう行っていくかというのは、私は、当然、地域住民の要望にこたえるのが一番正しいことだ。それは大臣も当然同じ思いでこの国土交通行政を預かられていると思います。</p> <p>最初から読みますけれども、「道内の都市部で医師不足を背景に救急医療体制が危機にひんしている。」「医師不足というものが今、大変深刻に深刻だと言われているんですけども、都市部でも、また地方でも、医師不足というのが大変深刻になってあります。</p> <p>私の地域、岐阜県と同じ広さの地域で救急医療体制が守られないとなると、もし札幌まで行くとすると大体四時間、冬場だともうちょっとかかるかもしれません。当然この救急医療体制を、少なくとも時間を短く短くしていくのが、我々、この国会の中で、どういう予算配分をして国民の安心と安全を守っていくかということが求められていると思います。この三ページに北海道の救急医療体制図というものを提示いたしておりますけれども、十勝、函館からも大変時間がかかるわけでございます。</p> <p>そこでお尋ねでありますけれども、この中期計画、いろいろな優先順位があるわけでありまして、生活幹線道路ネットワークの中で、どういう考えでもってこれから箇所づけ等を行っていく</p>	<p>○宮田政府参考人 お答え申し上げます。</p> <p>中期計画(素案)で示させていただきましたが、要対策箇所というのは具体的に抽出をしております。そこの中から重点対策箇所数というのを絞り込みまして、そこを中期計画(素案)の事業対象にしてございます。</p> <p>何回もこれは国会の中で御答弁申し上げておりますが、どこを具体的にやるかというのは、毎年度毎年度のいろいろな地域の準備でございますとか、そういうものの状況、それから、そういうものが整って事業に入る前は、個別の厳格な事業評価をやって決めるということでございますので、個別の箇所をどういうふうに行っていくかというのは、毎年度毎年度の予算審議の中で提出をさせていただくということだろうと思っております。</p> <p>考え方は、当然、提出をいたしました要対策箇所の中で、地域のいろいろな状況を見ながら、そういう課題を踏まえながら、毎年度具体的にやっていくということだろうと思っております。</p>	今後の道路整備のあり方
		これはちょうど、収容所要時間の状況というのは平成五年から十八年までですけども、一応、五年から十八年まで、道路の予算というものはどれくらい使用されてきたでしょうか。	お答え申し上げます。 平成五年度から平成十八年度までの道路予算の総額でございますが、事業費ベースで百六兆四千億円でございます。	今後の道路整備のあり方
		<p>大変高額な予算が投入をされてきました。しかしながら、実際、いろいろな状況があるにしても、この救急搬送の問題、救急医療の問題が危機的な状況にあるというのは、もう御案内のとおりでございます。</p> <p>先ほど来の議論の中にも、国民の理解が得られれば、一般財源の中でいろいろな整備を、受益と負担の関係をかんがみながらやっていくという議論がございました。ここで、北海道では札幌まで高速道路の整備網が進めば、当然医療のアクセスもぐんとよくなるわけではありますけれども、先ほど申し上げましたように、この地域ですら大変厳しい状況になってあります。</p> <p>医療が先か道路が先かということで、当然最後はそれは地域の住民の方々が決めることであるわけですが、国土交通省から道路の中期計画(素案)のポイントという資料をいただきましたけれども、この「地域の自立と活力の強化」「生活幹線道路ネットワークの形成」という中で、少なくともこの見出しの中には、救急搬送の問題というものが、小見出しにも取り上げられておりません。この青い冊子の中では当然取り上げられておりますけれども、ポイントですらこれは小さい中に書かれていないんですね。</p> <p>ということは、ちょっと優先順位が少し低く、軽く見られているのではないかと懸念も持っています。十分に救急搬送の問題という視点でとらえて国道づくりというものをやっていただきたいと思っております。</p> <p>そこで、救急医療体制について少しお尋ねをしたいのでありますけれども、実はドクターヘリというのが、これは公明党の先生方が随分努力をされて、このドクターヘリの整備というものをやってこられたと思います。北海道も大変広い地域でありますので、ドクターヘリの整備というものがこれからも必要だと思っておりますけれども、資料を取り寄せてこのドクターヘリというものを、年間でもまだ十三億ぐらいしか予算が組まれておりません。大体十三カ所ということで、私自身は、これは大変まだまだ少ないのではないかと感じております。</p> <p>一方で、道路特定財源の中から、先ほど出ていました、まちづくり交付金でいろいろなところの整備が行われてきている等の報道がありました。また、ミュージカルなんというものもありました。また、いろいろほかの無駄なものに使われている等の報道もありました。</p> <p>これは、国民の安心、安全を守るという観点で、当然この道路整備というものを命の道路をつくるんだということである議論をされているわけでありまして、ただ一方で、本当に国民の安心、安全を考えると、どう医療圏をカバーしていくかという方が優先されるのではないかと私は思いますけれども、大臣はどのようにお考えでしょうか。</p>	<p>ドクターヘリについて論及をいただきました。</p> <p>重大事故の発生しやすい高速道路上で人命救助を図る際に、交通事故等の発生場所や道路状況によっては、ドクターヘリを活用することが医療機関への搬送時間を大幅に短縮できるなどの点で効果的である、これはもう疑いのないところでございます。</p> <p>高速道路本線上のドクターヘリの離着陸につきましては、警察庁、消防庁、そして厚生労働省、国土交通省、この関係四省庁におきまして検討を行いつつ、平成十七年八月、幅員の広さや交通規制の実施等、一定の条件のもとに、高速道路本線上への離着陸は可能であることの取りまとめをしたところでございます。</p> <p>国土交通省としては、今後とも高速道路上での事故の際のドクターヘリの離着陸が迅速かつ円滑に行われるよう、引き続き関係省庁との連携強化を図りまして、ドクターヘリの積極的な活用に努めてまいりたいと思っております。</p> <p>なお、道路特定財源制度の利用の問題でございますが、受益者負担という考え方にかんがみまして、道路整備のための財源を負担していただいている制度でありまして、今後その用途については、制度の趣旨を踏まえながら、納税者である自動車利用者の理解の得られるものとするのが不可欠であるというふうに思っています。</p> <p>なお、まちづくりについても論及されましたけれども、まちづくり交付金の中で、まちづくりの中でも不可避的に道路の整備ということが非常に広く行われるわけですが、そういうものがその周辺道路の渋滞解消あるいは交通の便にも資するわけでありまして、我々、まちづくり交付金からそのようなまちづくりをする場合に、そのすべてをこちらのものを利用するものではありません。</p> <p>道路特定財源からの支出の部分の相当額というのは、そのうち道路整備に費やされるものが主たるものでございまして、ドクターヘリの場合、もう少し熟してきたら十分そのような考え方も御理解賜れるのではないかと考えておりますが、まだ緒についたばかりでございますので、これからの検討課題、また理解が得られるように、我々も国民とともに進んでいかなきゃならない課題ではないかというふうに思っています。</p>	今後の道路整備のあり方
		医療圏をどう確立していくかというのは、それぞれ今お話にありましたように、厚生労働省やほかの省庁と連携をして、ドクターヘリが高速道路上に着陸できるということを確認したということでしょうか。	道路整備を行うことは、ベネフィットの面から見て交通事故が減少するんですね。今まで地道で走っていた道路、これは人もみんな一緒にそこを通行しているわけですけども、その近くに高速道路ができて多くの車がその高速道路を走るということになりますと、人や自転車あるいは自動車と混然一体となって使っていた一般道というものの混雑が緩和されるわけですね。そういう意味で、道路を敷設することが、人命、特にそういうものが、交通事故が減少するという大きなベネフィットがあるわけでございます。 <p>したがって、我々は、人命と道路というものの関連は非常に大きいと思います。現に昨年は、半世紀ぶりに交通事故死者が六千人を切った。それにしても五千七百四十四人の方のとうとう命が交通事故で失われているわけです。これは、半減したとはいえ、我々としてはこれのゼロを目指す闘いをしていかなきゃいけない。その際に、道路がきちっと整備される、あるいは通学路が、歩道の区別がないような、歩道がないような道路を子供たちが通っている、そういうところの歩道を整備する、あるいはガードレールをつけるというようなことが交通事故を非常に減らすわけですね。</p> <p>そういう意味で私は、ドクターヘリというものの人命救助の役割というものを考えたときに、これから我々もそういう面をタックスペイヤーに御了解いただくような、そういう活動というか、そういうことをしていかなきゃならないのではないかと、こう思うように思っています。</p>	今後の道路整備のあり方
	F	<p>民主党の〇〇でございます。</p> <p>まず冒頭、きょうのこの委員会、イージス艦・沖縄問題等集中審議でございますが、この後、締めくくり総括質疑として採決ということが委員長職権で立てられたことは、極めて遺憾でございます。</p> <p>その理由として、まず、昨日、道路問題の集中審議を行った折、私が、ちょうどこの一週間前、二十一日、この席で、国土交通大臣、そしてその前は総理とのやりとりでございました、テレビ入りで全国の皆さんが見ておられる中で、いわゆるB/A/C、便益を費用で割ったもの、これが一・二を切った場合には、この中期計画、十年間で五十九兆円を使うというこの道路整備中期計画の中は道路はつからないんだ、これを総理ともう十回ぐらいやりとりをしました。総理は、それ以降は一・〇を切っても、政治判断でつけないわけにいかないじゃないですか、こういうようなやりとりはありましたが、中期計画中とは十回ぐらい言われましたし、それを受けて国土交通大臣も、私どもはこの期間は一・二を切ればやりません、このように言ったわけですが、きのう、私どもも到底承服しかねる政府見解なるものを読み上げられましたので、二十一日はテレビで皆さんがそのことを聞いておられますので、ぜひこのテレビの前で、私どもは承服しかねますが、その政府見解とやらをお読みいただきたいと思っております。</p>	<p>今求められている点について私の考えを率直に、政府見解でございますが、読み上げさせていただきます。</p> <p>一、道路事業においては、便益が費用を上回る、B/Cが一を超えることを採択の基準としているところ。</p> <p>二、今般、中期計画に合わせまして行った高規格幹線道路の未供用区間についての「点検」では、平成十七年の道路交通センサスをもとにした交通量予測値が減少傾向にあることを踏まえ、費用対便益の計算で通常一・〇を用いているところを、交通需要の変動に備えるため、一・二に引き上げて「検証」を行ったところ。</p> <p>この場合、一・二を下回るものについては、恒久二車線化や一部現道の活用等により、費用対便益が一・二を上回ることが確認されない限り、整備は行わないという考えを申し上げてきた。</p> <p>三、ただし、このことをもって高規格幹線道路を全て整備することを決定したわけではない。</p> <p>四、個別事業の採択に際しては、本年秋に作業が完了する新しい需要推計結果のみならず、その時点で活用可能な最新データに基づいて客観的かつ厳格な事業評価を行い、便益が費用を上回る場合に限り整備するとの考え方に変わりない。</p> <p>以上でございます。</p>	高規格の点検
		私どもは、一・二を切ればこの期間はやりませんと、この間、二十一日に国土交通大臣は言ったわけでございます。それが今のように、これまでは一・二を上回ることが確認されない限り整備は行わないということをお願いしてきた、それが二番目までであります。しかし三番目、しかしこの限りではない。そして四番目、一・〇を、要は、便益が費用を上回るということは、一・〇を超える場合、整備するとの考えは変わりはないということがここで出てきてしまうと、これまでこの委員会ですべて議論してきた、国土交通省の、一・二以上のものですか中期計画はつからないんだという答弁が、やりとりがその根拠から崩れてしまうわけですよ。 <p>ですから、私どもは昨日、〇〇議員が委員長に理事会協議を求め、徹底審議を求めたわけですよ。というのは、前提が崩れてしまったわけですから。もう一度しっかりと、この一・〇以上でもつくるという、こうした新たな、私どもも到底承服しかねる政府見解をもとに徹底審議を求めたにもかかわらず、委員長は職権で、本日五時でこの委員会の審議を打ち切り、締め総、そして採決としてしまったわけでございます。</p> <p>総理、どうですか。この後ちょっとイージス艦と沖縄にすぐ移りたいんですけども、総理、この五時でもう打ち切っちゃって本当にいいんですか。総理は十分な時間をとっているからいいじゃないかということをきのう言っているようですけども、私はまだまだ、特に、総理が言ったように、一・二を切ったから十年間はやらぬんですけども総理は十回も言いましたよ。それが、一・〇を超えてもこの十年間つくることあるんだというふうな、きのうそういう政府見解を出してきたわけですから、もう一度それをもとに徹底的に審議をすべきだと思いますが、総理、いかがですか、御所見を伺いたいと思っております。総理ですよ、総理、総理に聞いたんですから。</p>	<p>二月十五日に、私は、御党の笹木委員とのやりとりの中でこのように答弁しています。</p> <p>一・〇以上であれば、公共事業は、それはやってその価値があるということでございますし、しかしながら、今、一・二というものを目標に、新しい将来交通予想推計が出るまでは、それと整合するためにも一・二でこの中期計画は構築をしております。ちょっと中途飛ばしまして、一・〇を切れば、それはもちろんいかなる場合でも取りやめなければなりません。しかしながら、それが一・二じゃなければそれはできないというものでございませぬ。</p> <p>このように申しておることも御注意願いたいと思っております。</p>	高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
			この問題は、何度も何度も御説明申し上げているとおりでございまして、それ以上のことはないんです。ひとつ、それを中心に御理解いただき、また御審議を進めていただきたいと思います。あと、国会のことは国会で決めていただかなければいけないと思っております。	高規格の点検
		総理が、十分な時間もうやっとなじやないか、だから審議打ち切り、採決、構わないじゃないかという趣旨でこの述べておられるから、私は聞いたのでございます。改めて、徹底した審議が必要であることを、もう委員長職権で立てておりますが、私ども民主党は求めてまいります。		高規格の点検
10	R	では大臣、きょうは資料をお配りしています。委員の皆さんもごらんいただきたいと思いますが、資料の四をごらんいただきたいと思っております。 大臣、今、道路をつくる、つくるとおっしゃいましたね。平成十五年に小泉さんがシーリングをかけたおかげで、道路予算が余っているんです。本四架橋の借金償還に一体幾ら使ったんですか。一兆五千億円使っていますよ。本四架橋は料金プール方式じゃないんですか。東名、名神で、有料道路で償還がとつきの昔に終わっている東名高速から料金を取って、その分のお金でつくっていくんじゃないんですか。税金一兆五千億円入っているじゃないですか。もっとありますよ。一般財源化で、この平成十八年、十九年とさらに広がってきています。二十年度では二千億円です。大臣、ほかに使っているじゃないですか。使っているんだしたら、下げてくださいよ。 使っている中で大変気になるのがあります。地下鉄というのがあります。大臣、資料の五です。これは既に一千二百億円使っています。東京メトロ十三号、京都市営地下鉄です。ちょっと行ったり来たりして恐縮ですが、資料の三をごらんいただきたいと思うんです。道路特財は毎年何に使えるかというふうに書いてあるんです。この法律は、「道路の交通の安全の確保」云々かんぬんで、要するに道路に使えと書いています。道路の定義、「高速自動車国道」、「一般国道」、「都道府県道又は市町村道」というふうに書いてあります。大臣、地下鉄は道路なんですか。	今、この地下鉄の絵を見せていただいたわけでございますけれども、大体、地下鉄というのは、国道とか、大きな地下を走っております。(発言する者あり)大きな道路の、大きな主要道路の地下を走っているわけでありまして。地下鉄をつくることによって渋滞の緩和に役立っているわけで、したがってそういうお金の使い方がされている。それから、その上の道路の交通渋滞もなくなるし、そういう多面的な価値があるわけでありまして。	評価対象
		これは東京メトロのパンフレットなんです、十三号線、これ、建設の目的の第一は、この路線が開通すると地下鉄の有楽町線と半蔵門線がネットワークで結ばれるということが第一の目的じゃないですか。どこに、その道路の渋滞対策という話が第一番目に来ているんですか。第二番目に、埼玉県南西部と神奈川県横浜方面につながる。鉄道のネットワークしか書いてないじゃないですか。(発言する者あり) それで、最後に書いていますよ、明治通りの渋滞緩和と書いていますよ。ところが、明治通りに、では大臣、今と党席からも大変やじっていたいただいているので、ずばりお尋ねします。明治通りをドライブなさっておられたドライバーの方が一体何%地下鉄に乗りかえるんですか、どう効果を見込んでいるんですか。	定量的に私が計算したことがあるわけではないけれども、それは基本的に、鉄道に乗ったり地下鉄に乗ったりすることによって車を使わないことが起こり得ることは、当然あり得ることですね。したがって、車で行くところを地下鉄で行った方が時間とおりに行けるし、時間も決まった時間内に移動ができるとか、さまざまな効果があるわけでございます。そしてまた、地上の交通の量も減って、交通の緩和ができるということがあると思っております。 例えば、沖縄のゆいレールの場合、開業三カ月後に実施した調査の結果ですと、モノレール利用者の一七%が自家用車からの転換と推測されているという調査があるそうです。	評価対象
		大臣、向こう十年間、暫定税率を維持して三十兆円の増税をしようかという大臣なんですよ。その増税財源を使って地下鉄をつくっているんです。その地下鉄をつくった理由は何ですかとお尋ねになれば、渋滞対策ですとおっしゃったんです。 何となれば、では、この明治通りの十三号線の地下鉄工事を行ったことによる渋滞緩和の状況を事前に見込んでおくべきですね。見込んでおいたからこそ、これだけの金額を投入して工事しているんじゃないんですか。 それとも、平成十五年に小泉さんがシーリングをかけ、道路の予算が余ってしまい、使い道がなくなったので仕方なく探したところ、たまたま工事中がこのメトロ十三号線だったなんという話じゃないでしょうね。 十三号線の地下鉄開通に伴う、ドライバーが地下鉄に乗りかえるその効果を教えてください。	これはもともと道路特定財源でございますから、納税者の理解を得る範囲内で、用途の拡大とか、それから一般財源化を図らせていただいているわけでございます。 その中で、先ほど言ったように、それは、今まで車で通勤していた人が地下鉄で通ったり、あるいは買い物に行く人が、車を使っていた人が地下鉄で行けば、それだけ交通量が緩和されるのは当たり前じゃないですか。当然、そういう用途の拡大でいろいろ関連のするところに投資をしていて、その地域住民の期待にこたえていくことになるわけです。	評価対象
		再度お尋ねします。 明治通り、東京メトロ十三号線に全国のドライバーの皆さんのガソリン税と自動車重量税をこれだけの金額を突っ込んでどれだけの効果があったのか、あるいは効果が今後見込めるのか、事前にどれだけ見込んでこの計画にお金を投入したか、教えてください。	定量的な計算はしているわけではありませんが、東京メトロ副都心線は、池袋―新宿を結ぶ地下鉄新線八・九キロメートルであり、現在、当然あなたがおっしゃるように、道路特定財源を投入して整備を進めているわけです。 これが整備されることで、自動車交通から公共交通への転換により、明治通りなどの交通渋滞の緩和が期待されると同時に、JRや東武東上線、その他私鉄等の乗り継ぎ利便性の向上により、副都心沿線だけではなく、幅広いエリアにその商圏が広がるとか、地域住民の利益が広がって、恩恵を受けることになるわけでございます。(発言する者あり) 〇〇先生、道路に地下鉄をつくるときに、道路特定財源というのは、道路に接するトンネルを掘る、そういうところにお金を出してきたんですね。これは、モノレール事業については四十九年度から、それから、新交通システム事業については昭和五十年から実施しているわけでありまして、つまり、道路と接しているわけですから、トンネルを掘ったりしているわけですから、その地上の道路も整備につながっていくということになるわけでありまして。(発言する者あり)	評価対象
		私は、大臣が一般財源に回していくというのも一つの考え方とおっしゃったから聞いているんです。 この論理は、どう考えましても、一般財源に回るぐらいならば、道路をつくらなくとも暫定税率をとっていく根拠がなくなってしまうんじゃないですか。ドライバーは、暫定税率は道路をつくってくれるという前提で払っているんですよ。ところが、今もう既にこんなことに使っているんですよ、皆さん。こういう地下鉄工事に使っているということに、では、財務省はこのことについてきちっと査定をしたんでしょうか。この地下鉄工事に一千億円を超えるお金を使うということについて財務省は査定をしていますか。わかりやすい質問です。	政治は、何を目的にお金を使うのか、どういう政策効果を考えるのか。我々は、道路をつくることによって生活環境が便利になる、産業も興る、あるいはまたこういう都市部の皆さん方は、通勤だとか通学だとか自動車だけではなく、なかなかうまくいかない、そこで電車を使ったり地下鉄を使ったりする。そして、道路に面したときに道路特定財源の一部もそういうところに活用させていただいて、そして住民の皆さん方が結果的に便利になり、そしてまた効果があれば、これは政治の政策効果を発揮したことになるわけでありまして。 政策評価は、そういうところから我々が判断をしてお金をつぎ込んでいくわけでございます。	評価対象
		大臣、もう私は単純明瞭に聞いています。ドライバーのガソリン税、自動車重量税を使って地下鉄工事に回した、これに当たり、財務省として査定されておられますかと聞いているんです。	お金を出す場合は、そのお金がどれくらいかかるのか、どういう効果を生むのか、当然それは合理的に、あるいはまたコストダウンを下げる、そういうことについての査定は、当然、我々は単年度主義で予算の査定をするわけでありまして、あるわけでございます。	評価対象
		今、大臣は大事なことをおっしゃいましたよ。今、大事なことをおっしゃいましたので、効果を事前に査定しているとおっしゃいました。ぜひ、明治通りの渋滞対策、どれだけ効果が上がるのか、事前の予測値を教えてください。	毎年度、単年度主義の予算編成でございますから、予算編成をするときには、幾ら歳出をする、特定財源が使われていくときに、例えば地下鉄にお金を出すというときには、では、どの程度その費用がかかるのか、もっと安くならないのか、もっと合理化できないのか、そういう査定は当然するということであって、これは定量的に査定をしていると言っているわけではございません。	評価対象
		大臣、私は土木工学の専門じゃないですから、これは国民感情も含めて今お尋ねしているんですよ。これ、道路の下に地下鉄を掘って、何が道路なんですか。これはなかなか理解が得られませんよ。 百歩譲って、それを道路だという定義にしたとしましょう。道路特財を使うことができる道路だという定義に変えたとしましょう、地下鉄工事を。その場合に、渋滞対策に物すごくないんだとおっしゃるのであれば、その効果を教えてくださいと聞いているだけなんです。その効果もわからずして、一千億円を超えるお金を地下鉄工事に回したんですか。効果を事前にどれだけ見込んだのかと聞いているだけなんです。査定はないんでしょう、大臣。査定はないんですよ。査定の有無だけ教えてください。 あわせて、大臣、ちょっと聞いてください。大臣、質問を聞いてください、いいですか。質問します。 この効果、渋滞のどれだけ対策になるかというこの効果の話が一つ。あわせて、これは道路なんですよ、道路だから道路特財を使ったんですよ。道路なのであれば、これのB/Cを教えてください。私は大臣に、この東京メトロ十三号線の効果をお尋ねしているんですよ。これの最大のうまみは、半蔵門線と丸の内線のネットワークじゃないですか。渋滞対策じゃないんですよ。 この工事の効果をお尋ねしていますと同時に、B/Cを聞かせてくださいよ。だって道路なんですよ。B/Cを教えてください。	例えば、都営地下鉄大江戸線の部分開業、平成九年十二月後の例を言えば、地下鉄敷設道路、これは目白通りですね、において、約一割の自動車交通量の減少が見られたと言われております。 だから、今回、道路特定財源を導入することにおいても同様な効果が期待されて、我々も使わせていただいているということでございます。	評価対象
			地下鉄をネットワークすれば、当然その交通量が少なくなっていくのは、先ほどの地下鉄大江戸線と目白通りと同じような関係が生じることは推測されます。	評価対象

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		これは、全国のドライバーが納めたガソリン税と自動車重量税が入っているんですよ。したがって、どれだけドライバーが渋滞対策になったか、おかげでスムーズに運転できるようになったか、それで初めて血税を納めたかがあるというものじゃないんですか。それを聞いているんですよ。だって、大臣、もともとバスが何かに乗っていた人が地下鉄に乗りかえたらこれは関係ないんですから。ドライバーのガソリン税と重量税を使ってこの地下鉄はつくったんでしょ。だったら、渋滞対策になると同時に、ドライバーが一体何%の割合でこのメトロ十三号に乗りかえると見込んでおられるかという数字がないままに、血税の一千億円を投入しちゃいけないんですよ。大臣、苦しいですよ、この話は苦しいです。 これは大臣……(発言する者あり)いや、今、地下鉄利用者が聞いたら怒ると言いましたが、怒るのは自動車のドライバーですよ。怒るのはドライバーです。てっきり道路をつくってもらえると信じて納めたガソリン税が、東京のど真ん中の明治通りの地下鉄に化けていたという話じゃないですか。与党の先生方は、こぞって命の道路ができなくなるとおっしゃっているじゃないですか。宮崎県の知事さんも、何でここだけ道路ができないんだとおっしゃっているじゃないですか。地下鉄をつくっている暇があるのなら、本物の道路をつくるべきじゃないんですか。お答えください。	基本的には、この道路特定財源というのは、おっしゃる通りに、必要な道路をつくってきた基本的な財源になっているわけでございます。 しかし、都会においては、この一千数百万の方々が生きている東京の場合、考えてみれば、道路渋滞がすれば、当然これは環境問題にも響いてくるわけでございます。地域住民の皆さん方も不便を来すわけでございます。そして、主要な道路との兼ね合いで、地下鉄をつくることによって渋滞対策にもなり、そして地上の道路も整備していくことができる。そういうことを考えれば、それは政治的な目標としては正しいことであると私は思っております。	評価対象
		大臣、僕は、今の答弁はある意味わかりやすかったです。東京都民が、あるいは東京に観光においでになった地方の方が将来この十三号線に乗るかもしれない。そして、快適な、確かにそうです。地下鉄は便利です、そしてクリーンです、その地下鉄に乗っていただきたいと本当にそう大臣が思っているのなら、まさに一般財源でやればいいじゃないですか。あまねく国民が普遍的に享受できるという地下鉄だと思っておられるならば、まさに一般財源でやればいいじゃないですか。 それで大臣、この議論は尽きないと思います。これは、大臣、さっきお尋ねしましたとおり、この一千億円を使うに当たってBバイC計算をなされたかどうか、そのところを教えてください。(発言する者あり)	余りにも周りの声が大きくて声が聞こえません。私は大きくしゃべるから、聞こえるでしょう。この地下鉄利用のBバイCはしてあります。十三号線、三・九という数字が出ておるようであります。おのずと、その地域住民の皆さん方の利便性とか経済効果とか、そういうことがこの地下鉄をつくることによって出ているわけでありまして、いかに正しい選択であったかということだと思います。	評価対象
		地下鉄利用のBバイCというのはどういう意味ですか。	ですから、これは車の利用者ではなくて、地下鉄をつくることによって、地下鉄を利用する人たちにとってのBバイCでございます。	評価対象
		再度申し上げます。 これは、ガソリン税と重量税を使って地下鉄をつくっていいとそちらが解釈する最大の正義は、交通渋滞がなくなるからじゃないんですか。したがって、これまで運転していた人が地下鉄に乗りかえなきゃいけないんじゃないんですか。もとより、この明治通りを通して通勤するという方が、車で運転していた人がどれだけいて、そして地下鉄通勤に乗りかえて、そういったものを総合的に判断して、初めてガソリン税と重量税を使っていい工事になるんじゃないんですか。 私は地下鉄の中の混雑緩和を聞いているんじゃないんです。その上の道路のことを聞いているんです。	渋滞対策は環境問題にもつながっていくわけですよ。これはもう〇〇先生もよく御存じのとおりであります。 しかもなおかつ、渋滞対策もそうなんだけれども、当然、この明治通りには、都内の渋滞ポイントワースト三十のうちの三カ所がこれによって解消されたというふう聞いています。	評価対象
		いやいや、官僚の皆さんがそうやってメモを入れられたのはそれはわかりますけれども、大臣、実は資料をつけておいたんですよ。 資料の八の二をごらんください。(発言する者あり)いや、そう来ると思って用意していますから。八の二をごらんください。東京都の渋滞箇所ベスト三十はほかにいっぱいあるじゃないですか。ということは、大臣、残りの箇所はなぜやらなくて、ここだけ特財を使ったんですか。理屈がないですよ。なぜ、このメトロ十三号だけ道路特財を使ったんですか。もっと言えば、優先順位を考えれば、一番渋滞しているのは明治通りじゃないじゃないですか。では、ここに使ってあげてくださいよ。	明治通りの渋滞緩和が期待されるというのは、先ほど言った東京メトロ副都心ですよ、新宿―池袋線ですか。おっしゃる通りに、三カ所は、明治通りではないところ、二十三区内という意味なんですけれども、私は、だから渋滞対策をこれからやっていくというところが大事なことですから、今度、一般財源化をしていく過程でこの渋滞対策も、きちっとやっていくという項目に立てているじゃないですか。	評価対象
		渋滞対策というのは、右折レーンをつくったり、オーバーパスをやったりアンダーパスをやったり、道路の工事をやるのが第一義的に渋滞対策だと全国のドライバーは信じていますよ。気づいたら地下鉄に化けていたなんという話はありませんよ、大臣。 ということは、大臣、今後ともこの路線について、本当に渋滞しているのはこの三十カ所なんです。それぞれの本当の右折レーンをつくったりオーバーパスをしてあげたりすることが、地下鉄に化けなければできたかもしれないじゃないですか。本来の渋滞対策ができたかもしれないじゃないですか。そういう意味で、実は、この渋滞がどれだけ緩和されるかということと事前に予測した上で、この工事に着手、財務省は査定をし、わかったと言って計画を前に進めるべきであったんです。再度聞きますよ。この計画について査定はしましたか、財務省は。その査定というのは、金額、もちろんです。そして、渋滞対策はどれだけ緩和されるか、その道路のBバイCも含め、検証された上でゴーサインを出していますか。やっていないんですよ。	道路の定量的なBバイCをしたということはないわけではございませんけれども、先ほど言ったように、毎年度毎年度予算編成をするわけですから、そうすると、お金がどういふふうに使われていくのか、もっとコスト縮減はできないのか、効率的に使うためにはどうするのか、そういうことは当然査定されていくわけですよ。	評価対象
		委員長、再度これは整理しておきたいと思いますが、全国の納税者の皆さんの理解が得られる範囲で一般財源化していく、あるいは使途拡大をしていく、これは累次にわたり政府は答えておられますよ。答えておられますね。 さっきチャートでおつけしましたが、本四架橋の借金の償還に化けてしまったり、いろいろなお金に流用されていますよ、現実問題。足元のまさにこういう渋滞対策ということで、地下鉄工事、これは使った。これは、もう使っちゃったことは過去形ですけども、今後ともこういうふうと同じようなやり方でやっていくんですか。やっていくんですか。 ということは、その際には、渋滞対策がどれだけ効果が見込めるかということを見込んだ上でその路線に着手しないと、これはドライバーとしてはたまったものじゃないと思うんです。 今後、地下鉄のこういうことに使う場合にはちゃんと査定を入れますか。今はやっていないんですよ。	少し補足の説明をさせていただきたいと思いますが、この地下鉄の渋滞対策を考えましたのは、一つは、明治通りの幅幅が非常に無理があるということが一つ要件としてあったようであります。それでまた、この地下鉄の整備をすることによって、副都心沿線だけではなく、かなり広いエリアで効果が見られるということでございますので、交通渋滞を解消するという政策目的は、方向性としては間違いがないと思っております。	評価対象
		今の話は大事ですよ。もしそうならば、地下道をつくれればよかったじゃないですか。なぜ地下鉄なんですか。これは、地下鉄は渋滞緩和になると言うなら、その数字は出してもらいたいですよ。その数字は出してもらいたいですよ。 これを引き続き、委員長、この委員会にその根拠は出してもらいたいですよ。お願いします。		評価対象
11	S	あなたは、二月二十一日の衆議院の予算委員会で、この十年間については、BバイCが一・二を切るようならば道路建設をやらないと明言しました。ところが、二十七日になって政府統一見解とやらを出して、一・〇以上であればよいと弁明をいたしました。 高規格道路を整備する基準は一・〇なのか一・二なのか、明快にお答えをいただきたいと思えます。	道路中期計画を平成十九年の末までに作らなければならない。そのときの最新のもので作ったわけではございますが、その最新というのは、平成十一年の道路センサスに基づいて十四年のいわゆる将来交通需要推計というのが基礎になっております。それがその時点では、十九年時点では最新の資料でございます、完成された。ところが、十七年にまた交通センサスをやって、十八年の三月にそれに基づいてある程度の推計が出たんですね。出ているんです。しかしながら、それに基づいて二十年、今年ですね、今年には将来交通推計というものが、正確のものが出るわけですよ。そういう流れの中で、いいですか、そういう流れの中で、私はこの道路センサスが一九九九年、平成十一年のものをうっている……(発言する者あり)うっているものですよ、いいですね、うっているものですよ、ですから、アローアンスを見て一・二で、そういうもので成就するかどうかということを決めたわけですよ。 しかしながら、これですべてを造るとか造らないとかいうことを判断するわけではなく、現実に整備をするときには、そのときの最新の資料でもう一度BバイCを取ります。そして、それはいわゆる投資を超えて便益が見られなければ造らないということなのでございまして、それは統一見解できっちり申し上げたとおりでございます。御指摘の点は、私の言葉でそのようなことがあったということですけども、それはその道路の中期計画百二十四ページを説明したくんだりそう言っているわけでありまして、ほかのところでは投資よりも便益が超えなければ造らないということは再々申し上げております。	高規格の点検
		大臣、そうするとBバイCが一・〇以上あれば道路は造るということですね。いいですね、それで。	それはそうです、一・〇以上であればですね。ただし、これはいろいろとそれまでに手続がたくさんあります。例えば国幹会議に諮らなきゃならないということもございまして、いろいろありますが、BバイCを取ればそういうことでございます。	高規格の点検
		今、資料をお配りしておりますが、(資料提示)これは御存じのように、東京湾アクアラインと本州四国連絡橋のBバイCであります。よく見ていただきますと一・九と一・七。でも、この道路は両方とも赤字なんですよ。BバイCが一・九、一・七でも採算取れていないんですよ。だから、BバイCが一・〇以上、意味がないんじゃないですか。いいですか、まだちょっと待ってね。 このアクアライン見ていただきますと、アクアラインも本四架橋も、まず交通量の計画値と実績値がもう全然違う。それから、事業費も当初よりも、アクアラインで三千億円、本四架橋でおおよそ一兆円膨らんでおります。これ、いいかげんな見積りじゃないですか。だからこういう結果になったんじゃないんですか。BバイCが一・〇以上、一・二以上であっても、実は採算が取れない道路はたくさんあるんですよ。もっと整理をすべきじゃあませんか。 中期計画ももっともときちんと積算をしてやらなきゃいけませんよ。自民党の幹部の方が、公共事業をこれから十年間三%削減すれば四十九兆円前後でいいよと、こういう発言もありますよ。BバイCだけで決めていいんですか、どうですか。	本四架橋とかあるいはアクアラインのときには、BバイCを取るという、そういうような手続はありませんでした。したがって、それは後にですよ、後にやったものでございますから、詳細な計算とか数値を明らかにせよということであれば、今、事務方が来ておりますのでそれは言わせたらいと思います。そういうことでございます。	高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		<p>実はそういうことなんです。これは供用開始後、国土交通省かどこか分かりませんが、これBバイCをやってみたんです。そうしたらこういう結果だったんですね。当時はBバイCを計算する方法はなかったんです、しなかったんです。その後、こういうBバイCというのを考えて、これでやってみよう、やった結果、こういうことなんです。一・九と一・七。しかしこれでも、こんなに高いBバイCでも、実は採算が取れない道路なんです。冬柴大臣、今言いましたね。じゃ、全国の高速道路のBバイCを今から全部やり直したらどうですか。いかがです。</p>	<p>採算が取れるかということとBバイCとは別だと思えます。BバイCというのは、もちろんCはコストですから、そのベネフィットがそれを超えるかどうかという一つのメルクマールで取っているわけでございます。</p> <p>で、この整備をやるかどうかということは、その地域の方々の御意見もありますし、そしてまた、それよりも都市計画決定あるいは環境調査等の手続も踏み、そしてこのような幹線道路につきましては、先ほどもちょっと言いましたけれども国幹会議に諮るとか、それから何よりもその年の財務省の査定というのを受けております。したがって、いろんなところを経由してやっているとありますが、この本四架橋とかアクアラインはそれぞれ法律もそのときに作ってそれに基づいてやられたはずでございます。私どもは、そういう法律に基づいて造ったものかどうかは別として、こういうふうにしてBバイCをきっちり取っていかうということをやっているわけでございます。</p> <p>今全部やってみたらどうかということをおっしゃるけれども、この道路公団民営化のときに九千三百四十二キロをやっていたときに、そのうちの七千三百四十三キロはもう既に供用していたから、残りの千九百九十九についてはBバイC全部やり直しましたよ、ということでございます。</p>	高規格の点検
		<p>そのBバイCを出す場合の一番大きな要因というのはC、工事費が幾ら掛かるかです。Bというのは幾つかありますね。時間短縮、いわゆるここからあそこまで行くまでの時間が短縮どのくらいできるのか、あるいは走行費用、いわゆるガソリン代をどれだけ掛からないようにするか、それからバイパス道路を造れば交通緩和をする、事故も減る、こういうことですね。</p> <p>これは定量的じゃないんです。恣意的にできるんです。Bは、Cはお金ですからきちっと積算しますが、Bは恣意的なんです。大臣。そのことを言っておるんです。</p> <p>大田大臣にお聞きします。大田大臣、大田大臣、いや、冬柴さんじゃない、大田さん、大田さん。高速道路ができればGDPは上がり、雇用が増え、環境が良くなる、こういう質問が衆議院でございました。大臣に質問がございました。お答えいただけますか。高速道路を造ればGDPが上がり、雇用が増え、環境が良くなる、こういうふうな質問されましたよね。いかがですか、どうぞお答えください。</p>	<p>その御質問は、山本有二先生からございました。そのときは有効求人倍率と高速道路の相関関係について御質問がございました。これは、確かに相関関係がございます。高速道路の供用率と有効求人倍率には相関関係がございます。しかし、そこに因果関係があるかどうかを証明する材料は持ち合わせておりませんというお答えをいたしました。</p> <p>一般論として、高速道路の供用率は雇用プラスになるという相関は見られますけれども、明確な因果関係を証明するだけの材料はないということをご改めにお答えいたします。</p>	高規格の点検
		<p>そうなんです。実は、大田大臣、アメリカの高速道路、いわゆるフリーウエーは、インターチェンジといいますが、車の乗り降りできるのがおおそ三キロごとにあるんですね。大体三キロ、二マイルぐらいですかね、二マイルちょっとぐらいにインターチェンジがあるんですね。そうしますと、しかも無料で、確かに皆さんよく高速道路を使われて、便利で、その近くには必ず商店があり、大きなモールがあり、そういう効果はあるんです。日本の高速道路は、インターチェンジは何キロ置きですか、十五、六キロでしょう、十キロ置きでしょう。そんなに効果があるわけじゃないんですよ、アメリカほど。</p> <p>それで、冬柴大臣ね、BバイCだけで、その数値だけで高速道路、高規格道路を造るということは私は余り賛成できない。この中期計画を見てもずさんですよ。だって、交通量の調査なんて九年前の調査じゃないですか。最新の調査を使ってないじゃないですか。それをいろいろ言い訳しておるじゃないですか。でしょう。だったら、きちっと値が出るまで待ってやったらどうですか。計画なんていつでもできるじゃないですか。一年、二年待たないじゃないですか。どうして中期計画をこんなに慌てて出さなきゃいけませんか。</p>	<p>十九年末までにこの道路整備の姿が見えるようにしなければタックスペイヤーに二十年度からお願いできないんですよ。</p> <p>そういうことで、十九年末、十九年度と違いますよ、十九年末までにということが政府・与党で申合せが付いたわけですね。したがって、これに基づいて我々は作ったわけですね。そのときの最新の道路センサスは平成十一年、古いですけども、十一年でございます。しかしながら、これについてそこで全部やったわけですね。</p> <p>それから、先ほどベネフィットの方は何か恣意的だということをおっしゃいましたけれども、これについては、道路事業評価手法検討委員会という学者とか経済学、工学部、専門的な支援を取り入れて作成されたものでございまして、これは、道路の民営化のときにもこれはそのまま使っていたりしているわけですね。私どもはそういう権威のあるものに依拠してやっているわけですね、それが何も根拠がないというものではありませんので、その点についてはそのように申し上げたいと思います。</p>	高規格の点検
12	T	<p>次は、費用対効果分析の話に戻ります。</p> <p>この問題につきましては、衆議院で〇〇議員がこれは本当に私はすばらしい議論をされたと思っております。まず、パネルをちょっと一枚用意していただきたいんですが、お手元の資料一を見ていただきたいと思っております。(資料提示)</p> <p>まず、簡単に費用便益分析の概略についてお話をさせていただきますけれども、高速道路を造れば通行時間が速くなる、あるいは速くなればガソリンの節約もできると、こういった便益がございまして、ここに三つの便益というのがございまして、今、費用便益分析マニュアルによりまして、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益というこの三つを見ております。</p> <p>この中で、走行時間短縮便益については総便益の九割を占めます。あわせて、交通流と言っていますけれども、交通流の推計をやっても最も重要なのは、これは四十年間の分析期間を設けますから、その中で交通量がどうなるんだろうかということ推計します。そして、それが、そういう分析を通じまして、一方で費用の算定をやって、道路維持管理に要する費用を算定して、この総便益と総費用を比較をします。この場合に、DCFを、ディスカウント・キャッシュ・フローというその手法を用いて現在価値に転換をしながら費用便益の分析をやっているということでございます。</p> <p>そして、一番下に、最も便益の算定で大きな割合を占める走行時間短縮便益算定ですが、この中でちょっと覚えておいていただきたいのは、時間価値原単位ということと交通量ということとございまして、この道路整備によって短縮された走行時間が、これはまあ実際の効果ということになります。それを価値換算に置き換えるのに時間価値原単位と交通量という二つの要素を用いているということでございます。</p> <p>そこで、衆議院の予算委員会でも〇〇議員が指摘したのはこの交通量の問題でございました。もう一枚パネルを出してください。(資料提示)</p> <p>この交通量の問題につきましては、中期計画においては、平成十一年センサスで平成十四年における将来の交通量予測をやったわけですが、このデータを用いている。ところが、平成十七年にセンサスを用いています、というか、出ています。この新しいセンサスに基づきますと、この図を見れば分かりますように、実績値が下がっています。実はこれ、将来の交通量推計をやるときには出発点のどの値かということが非常に大きな影響になります。当然スタート地点が下がりますと将来の推計値もそれに合わせて下がってまいります。</p> <p>そこで、〇〇議員が指摘したのは、なぜ新しいセンサスを使わなかったのか。その背景にあるのは、この図にありますように、十四年推計値と新しいセンサスに基づいた推計値の間の中にはかなりの大きな交通量の開きがあります。いわゆる交通量が下がってくるということです。交通量が下がるということは、便益がそれだけ下がってくるということとございまして、これはおかしいではないかということをお〇〇議員は繰り返し繰り返しこれは主張されたわけでありまして、</p> <p>そして、この便益が変わってくることによって、例えば道路の整備水準、片道三車線が二車線になる、二車線が一車線になる、一車線が現道を使うような、そういった設計変更がやられることになります。このことによって、整備水準が下がることによって総事業費のコスト削減がされるということなんです。その意味において、どういう前提でこの便益を計算するというのは、即コスト削減に結び付くという大変重要な要素なんです。</p> <p>ところが、国交省は、あるいは国土交通大臣は、新しいデータが出たときには新規地区の採択に当たってはその時点のところでそのデータを利用するという答弁をしておりますが、この答弁は今も変わりないのでしょうか。</p>	<p>今も変わりません。</p> <p>平成十一年の次には平成十七年に交通センサスというものはやっております。</p> <p>我々が知りたいのは将来交通予測でありまして、交通需要予測でありまして、十一年の分については十四年に出ております。三年後です。十七年の分につきましては現在やっております二十年に出ます。したがって、そういうこととさせていただきます。</p>	高規格の点検
		<p>変わらないということ、新規地区の採択についてだけやるということですね。</p> <p>ところが、今高規格幹線道路に限ってお話をさせていただきますが、今未供用の区間というのは、今回の中期計画で評価されたもの、あるいは民営化時点で評価されたものを含めまして、私の把握しているところによりますと、資料の五ページを見ていただきたいと思いますけれども、四千七百二十キロメートルあります。この四千七百二十キロメートルの区間は、繰り返しになります。古いデータで評価された区間です、この四千七百二十キロメートルはですね。今、これ工事が走っています。これは、私は、早い時期にセンサスに基づく交通量の確定をして、OD調査を、OD分析をして、すべての区間において即評価をやり直すべきだと思います。その結果何が出てくるかといいますが、先ほど冒頭言いましたように、今走っている区間の整備水準が変わる可能性があるんです。今この走っている一区間は、平均当たり私の計算によると、一区間一千三百億の総事業費があります。それを一割削減しただけで百三十億のお金が出てまいります。これは大変重要な要素なんです。</p> <p>ところが、今の再評価は、着工したら十年後とか、そういった形ではやりません。そうじゃなくて、今のこの四千七百二十キロ、全部でこれは二百五十区間ぐらいあると思いますが、これをすべて新しいやつでこれ評価すべきです。することによって、繰り返しはありますが、今四車線やっているやつが二車線になるかもしれない、二車線やっているやつが通常の道路を造るような整備水準の見直しにつながるかもしれないんです。それによって出てくるコスト削減というのは本当、大事です。</p> <p>だから、これは〇〇議員が繰り返し繰り返し言った。早くやっただけというのはいわゆるこのことなんです。これを、こういうことが分かっているながら新規地区しかやらないとか、これはおかしいですよ。それをすることが、実はこの中期計画の見直しにつながるんです。五十兆兆の見直しにもつながります。</p> <p>国土交通大臣、どうですか。</p>	<p>その中期計画は、平成十九年の十一月十三日に公にいたしました。それは、政府・与党の申合せによりまして平成十九年の末までに、十九年度じやなしに十九年の暦年、十九年の末までにいわゆるタックスペイヤーである自動車ユーザーに対してこの暫定税率を御負担いただく。そのための受益の部分、それは負担の方ですから、受益の部分、その姿をお示しをするということがこれはもう安倍内閣のときからの約束でした。したがって、それは、そのときの平成十九年十一月までに作るわけですから、それはもう四月以前から着手して作りかけているわけですね。そのときの最新のデータは先ほどの平成十一年のものなんです。しかしながら、私は、これからやる部分については最新、いいですか、整備を着手する部分については最新のデータに基づいてBバイCも取ります。そして、それが手続となります。</p> <p>それから、今現在着工中のことをおっしゃっていただきました。これについても必要だと思えます。私は、新しいものが出たときに、これについては私どもは着工後五年以内にはきちっともう一度新しいものでやり変えることにいたしておりますから、したがって、現在百十七区間で七百か所をやっています。したがって、それはいろいろ順番が、一挙にできないですよ。しかしながら、我々としては、そういう疑問のあるところはやっていきますよ。私は、そういうことでこたえていくべきであろうと、こう思います。</p>	高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		<p>これはコスト削減が掛かっているんですよ、繰り返しますけれども、今十キロメートルの区間の高速道路があって、高規格道路があって、二キロメートル供用したとします。まだ八キロメートル残っています。この八キロメートルの整備水準が例えば片道二車線でもいいかどうかという、その検証をするかどうかというの、例えばこの中期計画に基づいたBバイCが極端に高いやつは、これは多分大丈夫でしょうと簡単にそれで割り切るわけにはいきません、後で何かの問題指摘させていただきませうけれども、しかも、まず、ほぼ全部これ整備水準をずつと、じゃなくて、BバイCをやり直すことによって果たして本当にこれで大丈夫かどうかというのを検証するこれ責務があると思えますよ。</p> <p>それは、繰り返しますけれども、それは何のためにやるかといえばコスト削減ですよ。コスト削減をやるためには絶対時間を無駄にしちゃいけません。そのことは多分現場の皆さんが一番分かっているでしょう。それを一気にやれませうじゃなくて、やらなくちゃ駄目ですよ、そんなものは、ミュージカルに委託して、何か委託している暇あったら、このコスト削減のために全精力傾けてやってくださいよ。</p>	<p>このBバイCは一以上、これも専門的になりますけれども、そういう御指摘もありまして、我々としては一・二で取っております。御案内のとおりです。</p> <p>それで、その一・二というのは百二十四ページに書いてあります。百二十四ページに書いてありますけれども、BバイCを第一、第二は一・二を超えるということ前提にして取っております。三分類につきましては一から一・二以内のものでございます。散見されます。それについては現道を利用するとか、あるいはこれ以上の構造変更ができるかどうか、そういうものを取るということでそこに書かれているわけございまして、我々は、今からこの十年の間にその一・二を、一・二で測ったものをもう一度切るからやり直せということにはならないと思えます。</p>	高規格の点検
		<p>今、冬柴大臣が言われたのは私の資料の二ページ目にあります。</p> <p>これ、ちょっと二ページ目を開いていただきたいと思います。これは中期計画にあった点検手順の流れでありまして、まず一番目で、事業としての必要性の検証で、これは社会的便益と費用をやって一以上であればこれはやっていいと判断する。今大臣の言われた一・二というのは、整備水準の進め方の評価なんです。一・〇超えていても一・二を下回っている場合には、例えば現況四車線だけれども二車線に落とします、あるいは二車線だったけれども既存の道路をやり直すという分析をやっているんです。</p> <p>ところが、繰り返しますけれども、この頭の現計画の社会的便益は古いデータでやっているんです。平成十一年のものと十四年のデータでやっているんです。私が言っているのは、この手法をもし使うのであれば、〇〇議員が指摘されたあのデータに基づいて全区間やる必要があるんです。というのは、今こうやっていってグループ一、グループ二、グループ三と分類された分類が古いデータに基づいているからです。</p> <p>ということは、繰り返しますけれども、グループ二にあるものが新しいデータに基づけばグループ三に行く可能性があるということなんです。それは、それだけの可能性があることは分かっていますから、これは全部の区間を検証しなくちゃなりません。これだけ言ってもやりませうか。</p>	<p>ですから、新規着工分については厳密に新しいものでやります。それから五年たてば、着工五年たてば、これはやります。しかしながら、今のよう議論もありませんから、私としては、新しいものができた部分についてできるだけやっていった方がいいと、私はそう思います。</p> <p>ただ、もう一つ聞いてください、そこに出ている百八十七例の中で一番BバイCが悪かったのは、上から六番目の中川それから幌延という北海道でございます。それは、これでも一・一が確保できるんですね。</p> <p>ですから、この一番悪い部分でもそういうものが十分取れるということ、ですから一・二を取ってあげれば、それは一・〇九が確保できるということを意味するわけでございまして、私は、これはそれだけのアローアンスを取ってこの的確性というものをしているから、そんなに全部がやり直さなきゃならないとか、そういうものにはならないということを申し上げているわけでございます。</p>	高規格の点検
		<p>いずれそういう、なるかもしれない、大丈夫だろうという予測じゃなくて、せつかくこれだけいろんなデータに基づいて、また衆議院でもあれだけの議論してやっているわけですから、これは、基本は全地区やり直す、全区間をやり直すということだと思いますよ。これで、少なくとも先ほど言った再評価の基準に従ってやればいいという問題じゃない。区間が残っている、残事業費が残っている区間においては、とにかく集中してこれを全部再評価やる、評価をし直すということを是非やってください。</p> <p>その点、イエスかノーかというのをちょっと答えてください。</p>	<p>やります、はい。</p>	高規格の点検
		<p>いや、これで本当、〇〇議員を始めとして、〇〇議員が衆議院であれだけの時間を掛けてやって、あれ本当にいい議論なんですから、それを役立てるといことは本当に大事だと思います。</p> <p>それで、その検証をする場合に二つ注文をちょっと付けさせていただきます。資料、次のやつを下さい。(資料提示)</p> <p>まず、これも衆議院で議論されたことでありますが、交通量を予測するときに、二〇三〇年を基準年にしてますが、その二〇年一三〇年に予測された交通量を一定とするという予測しています。これは、こういう一定ですというの、交通量が右肩上がりのときにはいいかもしれませんが、下がっていくときにこれをやるというのは過大評価になってしまうことはもう明々白々ですね。これがまず一点目です。</p> <p>それから二点目。次のパネル出してください。(資料提示)</p> <p>今までは交通量の推測の話でしたけれども、今度は交通量掛けるところの時間原単位であります。この時間原単位は何かといいますと、高速道路に乗って三十分時間短縮できましたとなりまして、我々が三十分時間が余裕ができますと、仕事をすることができます。あるいはお茶を飲むかもしれません、あるいは昼寝するかもしれません。そういったもので、各個人に便益が発生します。それをお金に換算します。これがここでいうところの人の時間価値でございます。ドライバー、同乗者等々が揭示をされておりますが、今日は時間がありませんからこれについての議論はやめます。</p> <p>問題は、車両の機会費用なんです。車両の機会費用というのは一体何か。先ほど言ったように、三十分早く着けば、自動車がまずその分時間ができるわけですね。車に機会費用というのは一体何なんだろうということではいろいろ聞いてみたら、これはレンタカーだということなんです。つまり、しかもレンタカーの費用は市場のレンタカーの費用をそのまま用いています。ということは、この想定では、三十分時間が空いたらその車は必ずレンタカーに行くという大変分りやすい前提なんです。分りやすいって、分りやすいじゃなくて、あり得ない前提です。</p> <p>これは、しかもこの改正は十五年にやっています。勤ぐりますと、十一年と十五年の改正のときに、人の時間価値がいろいろ要素でこれ下がっちゃった。それを補てんするためにわざわざ入れたんじゃないかなという感じが濃厚ですね。この車両の機会費用というのは、しかも自家用車については全体の一割以上を占めます。これを見たときと見ないときでは、便益が一割違うんです。大変な課題になりますよ、これ。</p> <p>以上の二点は、これどうされますか。</p>	<p>この点につきましては、いろんな学説もあるようでございまして、私は分かりませんが、学説があります。それから、各国の比較というのがあります。各国の実情もあります。</p> <p>我々が、今、十五年で、委員が御指摘いただきましたその標準は道路事業評価手法検討委員会、これはもちろん学者の方々にたくさん入っていただいて検討していただいたものでございますが、そこで作っていただき、検討を経た上で決められたものでございます。それで、レンタカーを取るのかタクシー取るのか、どう取るのか知りませんが、それは実務上簡便な近似値としてそれを取られたというふうになっております。</p> <p>しかしながら、最初、十年はこういうものはありませんでした。十五年に作りました。そして、今、二十年です。そして今、十七年の、先ほど申しましたけれども、交通センサスというものも整理を今一生懸命やっているところでございまして、この秋までにこれのもう一度時間原単位等を、要するにベネフィット、利便の方ですね、これについて検討し直していただこうと思っております。そして、そのときには、今日の議論ももちろん含みますけれども、衆議院で相当程度の議論を展開をいただきます、私も大変これは説得力があるものだと思う部分もあります。</p> <p>したがって、それを、そういう議事録もお添えて、そして学者の先生方にこういう御意見もあると、この時点で検討してほしいということをお願いして、そして結論を出したいというふうになっております。</p>	高規格の点検 車両の時間価値
		<p>是非真摯な議論をお願いしたいと思いますし、この部分については究極的には整備水準、そしてまた高規格道路に関していえば、の事業費に全部影響していきます。これは、財務省もこれについては高い関心を持って見る必要があると思えますよ。</p> <p>少なくとも、ちょっとくどいようだけれども、車の機会費用というのは、言うたら、そこに止まっている車が全部今価値を生み出していることですよ。これは幾ら何でも考え難い。</p> <p>それから、レンタカーの費用というのは、レンタカーというのは二十四時間、四六時中全部貸しているわけじゃないです。休んでいるときもあれば貸しているときもある。しかし、貸している時間は短いだけれども、営業を、全台分の営業を継続するために、必要なコストを稼ぐために、その時間に、貸した時間にとりだけの収量があるかを見込めるかその単価を設定します。だから、この単価をたまたま空いた三十分のところにすばんと掛けてしまうのは、これは大学の先生もちょっとおかしいんじゃないかと。自見先生が最近御用学者が増えていたと言いましたが、そういう御用学者は本当はこの委員会に呼んで本当に真意をたずねる必要があると思っております。</p> <p>そういったことも含めて、先ほど言った二〇三〇年に降に交通量を固定するということと、少なくともこの機会費用の考え方についてはぎゅぎゅ見直して、国会でも、ああ、こういう見直しをしたんだということが分かるようにしていただきたいと思います。どうぞ、大臣。</p>	<p>そのような見直し是非して、みんなが納得できるようなものにしたいと思えます。</p> <p>なお、ここまで言うたらもういいんですけど、平成十年の中には貨物自動車とかそういうものにはあったんですけど、しかし、乗用車にはありませんでした。それが十五年に入った、そのときにそういうものが入ったということでございまして、これには、学者の先生方の私は弁護をすることはないか分りませうけれども、相当これは学識のある方が諸外国の例も入れながら検討していただいたものであります。</p> <p>諸外国の例で日本にないのに、環境の問題入っていませんよ。それから人の命が物すごく安いですよ、日本の場合。それはニュージーランドなんか二億五千万ぐらい見えていますよ。そういうものがベネフィットになるわけですね。したがって、我々は、その分だけじゃなしに、そこから抜けているなど私は思うところもありますけれども、そういうものをきっちり学者の良心に従って議論をさせていただいて、そして日本国民のためにすばらしい案を作ってくださいと、こういうふうになっております。</p>	高規格の点検 車両の時間価値 人命価値
		<p>そこで、ちょっと総理、別な観点から御質問いたしますが、こういった事業採択に当たっての、特に事業採択に当たっての費用効果分析というのは、私は一種のリスク評価だと思えます。</p> <p>それで、食品安全問題の中では随分議論になりましたけれども、リスク評価とリスク管理の主体は別であるべきだと議論がされて、その結果として、食品問題に関して言えば食品安全委員会ができて、そこで評価を行っている。</p> <p>国土交通省の中でこういったBバイC、採択に当たってのBバイCをやるといことは、リスク管理とリスク評価をセットでやっていることとなります。私も技術屋ですから、技術屋は何としても事業をやりたいですよ、それが正義だから。だけど、その正義が時としておかしな方向に走りませう。</p> <p>私は、今のBバイCの法則は、多分国交省は一生懸命やっていると思えますが、私の感覚では、やるための理由付けに使われている可能性もまだ残っているんじゃないかというふうに思えます。そのリスクを遮断するためには、このBバイCの、少なくとも採択に当たってのBバイCの評価というのは国交省から完全に切り離す、そして国交省とは関係のない専門家の方々の意見によってそれを評価してもらおう。あるいは場合によつたら事業評価もその方がいいかもしれません。</p> <p>そういう考え、総理、どうでしょうか。</p>	<p>道路事業の事業評価、これは透明性とかそれから客観性、これは極めて大事だと思いますよ。国土交通省も道路の評価については第三者の有識者というものを導入して、そして評価をしてもらっているということがあります。しかし、先ほど御用学者とかなんとかいう話もありましたから、その辺はしっかりと有識者という、そういう立場であってほしいわけでありませうけれども、そういうようなことを導入して、なるべく客観性、透明性というものを維持しながらやってきたというふうに思っております。</p> <p>しかし、と同時に、そういうことをしながら、かつ説明責任を十分果たしていくということも求められていると思えます。そういった場合に、今のリスク評価というふうなことで外部にやった方がいいという考え方、それはそれでお考えは分ります。ですから、しかし、事業そのものは国土交通省でやっているということでありませうので、その辺どういうやり方が合理的なのかということをよく考えてやった方がいいと。やはり事業の効率性とかいったようなものもございませうから、十分よく考えて結論を出すべきものだと思っております。</p>	今後の事業評価
		<p>総理、費用対効果分析というのは、考え方は単純なんですけど、いろんなシミュレーションをやったり大変なんです、これ。これを理解するというのは本当に大変です。</p> <p>そこで、国交省に任せるということは、専門家グループですからやるんではないか、やるんではないか、それをぎゅぎゅチェックするというのは本当に大変ですよ。だから、私は、そういうところの部分についてはやっぱり離しておいて、取りあえずはまず離すべきだということを言っております。是非このことは御検討をいただきたいと思えます。</p>		今後の事業評価
13	U	<p>お伺いをします。昨年、私が資料要求をさせていただいて出てきた数字の中で驚くべきものがありましたので、お答えください。</p> <p>平成十四年度から現在まで、完了した、また実施中の事業のうち、まず百億円以上の事業が幾つあったかお答えください。</p>	<p>お答え申し上げます。</p> <p>事業費が百億円以上で国直轄事業及び補助事業、これがトータルでいいますと千七百七十六事業でございます。</p>	事業費の増加

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		そのうち、当初の見積もられた事業費より総事業費が下回ったものの数と割合はどれだけかお答えください。	お答え申し上げます。 当初事業費より下回った事業費、最終又は現時点の事業費が下回った事業が百二十事業、一〇・二%でございます。	事業費の増加
		当初事業費と総事業費がほぼ同じだった数とパーセンテージをお答えください。	お答え申し上げます。三百六十七事業、三一・二%でございます。	事業費の増加
		それでは問題の、当初事業費より総事業費が上回ったものの数と割合をお答えください。	五百九十七事業、五〇・八%でございます。	事業費の増加
		五〇・八%が当初事業よりも上回りました。 この数字に関連して、二月八日、衆議院の予算委員会で冬柴大臣はこう答えておられます、我が党の長妻代議士の質問に対して。下がった分は四一・八%、我々としてはいろいろと見直して減少させているものも、先ほど言いましたように四一・四%あるわけですよ。 実は、下がったとか減少したものの、先ほどおっしゃられた、大臣ですね、数字でいうと、ほぼ当初事業費と同じものが実は三一・二%だったんです。実は、下がったものは、今明快に答えていただきましたが、一〇・二%しかないんです。ところが、大臣は衆議院の答弁の中で、下がった分は四一・八、減少させているものも四一・四、これは数字を間違えられたんだと思いますが、これはどう考えても間違った答弁だと思いますので、修正をしていただきたいと思っております。	長妻さんは三回質問主意書を出されまして、百億円以上で一・五倍以上上がったものを示せということで、たくさんある中から職員が拾い出して、その要件に合致するものを提供をずっと続けてきたわけで、それをパネルに書かれまして、ほとんどが上がっているような言い方されました。これは議事録読んでみたら分かります。私は、それは違うんじゃないですかと。上がった分だけ出せと言うから上がった分を出して、それが、大半が上がるというような印象を与えるような言い方は違うんじゃないですかと言った後に、このように私は述べております。 したがって、母数が違うんですよ、母数が。確かに二倍より大きくなったもの、いや、当初より大きくなったものは八・三%ありますが、当初事業費より以下となっている事業が四割あります。もう少し詳しく言えば四一・四%あるんです。したがって、増えた分だけ挙げろと言われてから挙げて、それがそうなるわけでございますと、こういうことを言ったわけです。 したがって、その直後に今指摘されましたように、もちろん、下がった分は四一・八と、これ間違ってますね。それから、減少させているものもという言葉で、減少ですから、以下をもって下がってないので四一・四あると、こう言ったのは、これは誤解を招くと思っております。 したがって、これは併せて読めば私の言いようは分かると思うんですが、その点は訂正をさせていただきます。	事業費の増加
		今大臣が訂正をされたので、私はこのことについては細かく申し上げません。 しかしながら、実態は、重要なのはここなんです。実は、当初事業費より下回ったのはたった一〇・二%しかないということですよ。八割以上が、当初事業費より上回るか、それと同じ額だということです。よくこの委員会の答弁の中で効率化をすとかコストを下げるとか言ってるけど、実態としては全く下がってないということがこれで明らかになっています。 それでは、先ほど言われました五百九十七事業、上回った分でございますが、当初の事業費の合計は幾らですか。	お答え申し上げます。当初事業費の合計でございますが、十九兆五千三百億円でございます。	事業費の増加
		それが現時点では幾らになっていますか。	お答え申し上げます。最終又は現在の事業費の合計は、二十八兆一千七百億円でございます。	事業費の増加
		驚くべき数字ですよ。この五年分だけでも八兆六千四百億円も増えているんです。他方、下回っている金額は幾らですか、先ほどの一〇%のうちの。	お答え申し上げます。当初事業費より下回ったものでございますが、トータルで八千七百億円でございます。	事業費の増加
		八兆六千四百億増えて下回ったのは八千億、差引き約八兆当初見積りより事業費は増えているんです。これをどんぶり勘定と言わず何と言うんでしょうか。冬柴大臣、お答えください。	道路事業を進めていく上においては、ほぼ十年の歳月が掛かります。その中で、地元協議に伴う計画の変更見直し、用地補償費の増加、現地の地盤状況などによるトンネル等の工法の変更など、当初予測できない要因でやむを得ず事業費が増加する場合があります。しかしながら、いずれにいたしましても、道路事業を進めるに当たっては、事業開始段階から完了後まで評価を徹底するとともにコスト削減を図っていかねばならない、このような観点で、途中経過でも評価をやり直したりして、中止をしたり、あるいは工事自体を見直したりしたものも起こるようになりました。平成十年から、そういうような、途中経過でも評価とか、そういうものによって見直しや中止をする部分も出てきて、確かに、今挙げられたように、余りにも増額が大きいという点については、御批判は甘受しなきゃならないと思っております。 しかし、今、冒頭にも述べたような事情でやむを得ず膨らんでいく部分があったわけですが、今後は、事業途中でも評価をして、そしてそれについていろいろ見直しをする、そういうようなことを、事によれば中止をする、そういうこともこれからはやっていかねばならないと、このように思っております。	事業費の増加
		大臣が今せつかく言われた再評価の数ですが、実は平成十年度からやって、二千七百八十二件のうち見直しはたった四十一件、中止はわずか二十九件。しかし、これは、ダムが実は事業が中止になって、それにくっついて道路がなくなったりするような見直しとか中止ばかりなんです。道路本体をやめましようというのはほとんどない。こんなので見直しはちゃんとしていると言えるんですか、大臣。	ダムのためにやめたのはそのうち二件でございます。	事業費の増加
		実は私は、先ほど言われた用地買収とか移転の問題も幾つか新しい事業で見ました。例えば用地補償費が何で増えたか。工場、病院、大型商業施設の買収の費用の増、商業施設に伴う移転費用の増。だって商業施設、ここに書いてあるのは、自動車販売店、ガソリンスタンド、パチンコ店等、こんなの、だって計画のときにその施設があることは分かっているんじゃないですか。こんなの分かっているから逆に言うと事業をして見積りをするんですよ。 なぜ、こういういいかげん見積りで事業が始まっているのか、大臣、どのような認識ですか。	お答え申し上げます。 先ほど大臣答弁申し上げましたように、いろんな要素があると思っております。商業施設とかそういう御指摘もありますが、いろんな、用途が変わる、あるいは地価が上がる、それに伴って物件の評価が上がっていくと、そういうことでございます。	事業費の増加
		いいかげんにしなさいよ。地価が上がると言いますけれども、私、事業を全部見ました。例えば北海道の夕張とかだっただけ地価が上がっているんですか、本当に今。要は、一個一個見ていくと、あなたたちの説明は全く整合性がないことがたくさんあるんだ。本当に、事実上うそなんだ。それで、額賀大臣、お伺いします。一度衆議院でやった議論ですが、五十九兆円の中期計画、財務省は査定をされたんでしょうか。	これはこれまでも御説明をいたしましたけれども、中期計画につきましては、国交省において素案の作成段階において国民からのヒアリングをしたりして、残された課題を抽出して一定の考え方をつくられて、つまり十六の政策課題と整備目標をつくられたということ聞いております。そして、そこに直近の標準的な単価を用いて、現行五年計画から約一割を削減した事業費六十五兆円が算出されたというのが当初の考え方であったということでございます。 財務省としては、そういう政策課題と整備目標については認めまして、その上に乗って徹底したコスト削減をしてほしいということ、それから一方で、まちづくり交付金等の仕組みもありますから、そういうことを活用してみてもいいかというかと、あるいは高速料金の引下げ等によって渋滞対策に役立ててほしいと。そういうことで徹底的に議論して、厳しい効率化そして合理化を図ってほしいということ、最大限五十九兆円を上回らないという形にして財務省の意見も十分反映してもらったというふう考えております。	事業費の増加
		査定をされたかどうかお答えください。	ですから、五十九兆円の上回らない範囲でそういうコスト削減を図るといって、それから十六の政策課題と、それまでの単価等について一定の算定をつくってきたわけでありまして、それぞれについて更なる合理化を図っていくようお願いをし、議論をしたということでございます。	事業費の増加
		お願いをして議論をしたのは分かりましたし、先ほど大臣のお話を伺っていると、聞いておりますとか、ということでございますとかいって、何か国土交通省の伝聞を聞いているようですが、お願いをしたのは分かりませんが、査定を財務省はされたのかとお伺いしています。	一つ一つの道路、この橋をどうする、この道路をどうするということについて査定をしているわけではありませんが、全体的な計画について、コスト削減を図るといって、そして合理化を図るといって、そういうことを徹底してやってほしいということ議論をしたということでありまして。	事業費の増加
		議論をして査定はしていない。 じゃ、平成十四年度以降、先ほどのお話ですが、実際八兆円増えています。個別の事業は新規採択時にBバイCの評価をされていますが、その後財務省は査定をされていますか。——いやいや、財務省、財務省。今申し上げた、ちょっと、これ、時間がもったいないな。	それは、膨れ上がった分というのは、先ほど冬柴国交大臣がお話し申し上げたように、長年の間に用地買収とか様々なことで膨れ上がったと聞いておりますが、その一つ一つの課題についてきちっと精査をしているわけではありません。	事業費の増加
		精査をしているわけではございません。 事務方お答えください、財務省。この個別の事業、新規採択時にはBバイCで評価をされますが、その後の事業の査定はどのようにしているかお答えください。	道路関係の公共事業に関しましては、毎年、実施計画というものの協議を受けております。そうした毎年の実施計画の中で継続事業について精査させていただきまして、議論させていただいた上で承らせていただいているという手続を取っております。	事業費の増加
		うそを言っちゃいけませんよ。毎年毎年一つ一つの事業なんか評価していないでしょう。もう一回お答えください。	毎年、実施計画の協議を受けておまして、その中で一つ一つの事業を説明を受けております。その説明を受けまして、その事業を実施計画に上乗せ承るかどうか、事業費全体として見させていただいているところでございます。	事業費の増加
		説明を受けているんですね。査定はしていませんね。	説明を受けた上で承認させていただいているものでございます。	事業費の増加
		だから、査定はしているのかしていないのか。大臣は先ほどしていないとおっしゃったけど、しているのかしていないのかお答えください。	協議を受けまして、その協議を踏まえまして、内容をお伺いいたしまして、その上で承認しているわけですから、承認手続を査定と呼ぶならば査定でございますし、そういう形で協議を受けて承認させていただくという手続を取っているということでございます。	事業費の増加

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		じゃ、今の大臣とあなたの答弁、違うよ。ちょっと、理事。今の違うよ。	査定という定義、概念でありますけれども、私が言ったのは、もう先ほど来申し上げているのは、いろんな計画ができて、整備目標ができているときに、合理化とかコスト削減を図るとか、それから効率化を図るとか、そういうことを議論をして、その計画を認知をし、そしてそれは単年度主義でありますから、予算編成のときもそういうことをしていると、そういうことが査定であれば査定であります。 あと、査定というのは、一つ一つを個別に、この道路延長はどうなの、そして幾ら毎年毎年、長期延長のときどうなの、そういうことをきっちりやっているというふうに厳しく見たときは、それが査定という概念に当たるのかどうかということが問題意識としてあったから答えたことでありまして、広い意味での査定という意味では、そういう長期計画においても単年度においても、コスト削減を図りなさい、合理化を図りなさい、効率化を図りなさいということであれば、それは査定をしているということになります。	事業費の増加
		ごめんなさい。例えば、今大臣の言われたことを査定だと百歩譲ったとして、じゃこの八兆円膨れ上がっていることを財務省は全部認めてきたということですね。放置したということですね。それでいいんですね、額賀大臣。	放置をしてきたということよりも、毎年計画が立てられて、毎年そういう要求があって、それで議論をした上で承認をしてきたということでもあります。	事業費の増加
		じゃ、八兆円上回ったことに対する責任は財務省も国土交通省も両方あるということですね。財務省、事務方、本当にそれでいいの。毎年毎年個別の事業をやっていますか。これ、答弁違っていたら大変になるよ。	コスト等の関係で上回ったことは事実で、それを前提に毎年毎年協議を受けておまして、それで承認を受けたのは事実でございます。それに対しまして私どもは、毎年毎年、これから当初計画における事業の適正さを確保する努力を続けるといったことで見直し等の評価をやっていかなければならないと思っております。	事業費の増加
		いや、個別の事業はどうなんだと聞いているんです。	毎年毎年の実施計画の手続から申し上げますと、個別の事業につきまして協議を受けまして、その上で説明を受けまして承認しているということでございますので、そういった個別の事業については十分協議しているということでございます。	事業費の増加
		協議と、じゃ、査定の違いを述べてください。	査定ということは、要求を受けまして、協議を受けまして十分調整するというのが査定ということだと考えますれば、そういった形で調整はさせていただいているということでございます。	事業費の増加
		そうすると、この委員会、国会で衆参共に言われている、額賀大臣が言われている、毎年度毎年度必要な道路予算についてきちっと精査をしてとか、冬柴大臣が言われている、きちっとその年の道路歳出については査定をされるわけですという話は、八兆円膨れ上がるようなことを前提に査定をしたら、こんな五十九兆円、信用できないじゃないですか。大臣、どうですか。	新規事業につきましても途中事業につきましても、財務と相談をし、先ほど、それを査定と言われるのであれば査定をいただいております。 その結果、他の事業をあきらめなさいいけないとか、シーリング掛かるんですよ。ですから、総額で五十九兆を超えないというのは、上回らないというのは、そういうところへ効いてくるんですよ。全然それ、八兆円増えたから五十九兆がまた六十兆になるという、そんなことじゃないわけですよ。それは毎年毎年、我々がこの道路を整備させていってほしい、ここをさせてほしい、それで増額はやむを得ないと思っておりますということを説明して、これは納得いただければそれで認めていただくし、それは駄目だと言われればそこはあきらめなさいならないわけですよ。	事業費の増加
		駄目だとなんて言われてないんですよ。	いやいや、駄目だというやつもありますよ。	事業費の増加
		言われてないんですよ。	いや、しかし、言われなくてもですよ、そのとき我々が造りたいということで申告している部分についてあきらめるとか、それを削除するとかいうところで、そういうところで毎年シーリング掛かるわけですから、少なくとも一割は削られるわけですから。そうでしょう。三割削られるわけですから。そういう意味で、そこは財務省とよく協議をして、それは厳しい査定ですよ、我々見たら。そういうことで、我々としてはここをやりたいということでも通らない部分はたくさんあるわけですよ。 そして、その上で、十年間で五十九兆を上回らないというのはもうきっちり決まっているわけでございます。そういう意味で私どもは厳格な査定をさせていただいてここへ来ています。財務省が納得できない、してもらえないようなことで歳出をお願いすることはできないわけでありまして。	事業費の増加
		厳しい査定が八兆円上回るというのは私は納得全くできないんですが、昨日財務省に聞いたら、事後評価制度があるので、何もなければ十年後の再評価で判断するから、それまでは新規にBバイCを含めて評価したものは十年間基本的にはチェックしないと財務省は答えていますが、それと今の答弁の違いを明確に説明してください。	道路予算につきましては、予算額は、全体は、予算編成の過程で財源事情等を見まして相当削減させていただいていただいております。補正後予算額で見ますと、ピーク時に対して四割の削減になっております。 そうした中で、毎年毎年個別の事業について実施計画、予算が成立した後の実施計画で査定させていただいているわけですが、その中で、国土交通省の方では五年後それから十年後についていろいろ事業実施計画について見直しをさせていただいていただいております。その見直しを踏まえて私どもも協議させていただいているわけでございます。 国土交通省においては、五年未着工の事業、十年継続の事業、再評価後五年経過した事業について再評価を行うこととされておりますので、それを踏まえて対応させていただいております。	事業費の増加
		どこに財務省の主体的な判断があるんですか、今の話だと。全部、国土交通省の実施計画に対して協議をして説明を受けて承認をする、五年後、十年後の事後評価について説明を受けて協議をします。どこに財務省は厳しく査定する評価があるんですか。もう一回お答えください。	五年後の未着工の事業、十年後の継続の事業、再評価後五年を経過した事業について再評価されるときに、その再評価の中身について十分お伺いいたしまして、それについて十分調整させていただいております。	事業費の増加
		そうしたら、さっき毎年毎年やっているという話と今の五年後と話が違うじゃないか。やっていないんだよね、十年間は、財務省は。個別の査定はやっていないんだよね。やっていないって答えなさいよ。	再評価については今申し上げたとおりですが、予算が成立いたしますと、毎年毎年事業の実施計画ということも協議を受けております。その毎年毎年の事業の実施計画、予算が成立いたしますと、その予算全体額についてそれぞれ具体的な事業をそれぞれ承認ということで協議させていただきまして、その協議の中で、個別の事業について、それはこういう形でどういうふうになっていくのか、どういう単価で、どれだけ事業費を付けていくのかという、毎年毎年そこは見させていただいているということでございます。 事業全体についての評価については、先ほど申し上げましたような形で再評価を定期的に行われているのを踏まえて検討させていただいているということでございます。 毎年の予算とそれぞれの全体のお話と両方あると思っております。	事業費の増加
		さっきから僕は今回個別の事業だって質問したんですか。だれが全体の話聞いたんだ。予算でシーリングが掛かるのは分かりますよ。でも、それは個別の事業に振り分けられたときにシーリングが掛かってそれぞれが少なくなっているかもしれないけど、事業年度が長くなって結局毎年毎年膨れ上がって、トータル八兆円増えているんじゃないですか。 だから、個別の事業についてどうだと聞いているのに全体のことしか言わない。ごまかすから今みたいな答弁になるんじゃないですか。個別の事業については、だから十年やっていないとお答えください、査定は。	申し上げましたように、毎年予算が成立いたしますと、それについて実施計画を協議させていただきます。その協議の中におきましては、個別の事業について御協議いただいておりますわけですから、その個別の協議を実施するかどうかについて調整させていただいた上で承認させていただいております。毎年の予算の執行に対しましては個別の協議をやらせていただいております。	事業費の増加
		毎年の予算の執行では個別に例えばシーリングが掛かると。でも、事業に対しては見ていないから、それはどンドンどンドン続いていくと。合成の誤謬なんですよ。トータルしたら八兆円膨らんでいるんだ。そのことについて、じゃ、財務大臣どう思われますか。	例えば、一つの道路建設においても、あるいはまた橋を架けるにしても、恐らく〇〇委員も地元のこと等を考えれば、道路の用地買収だとかそういうものはなかなかこれは容易じゃないことがたくさんありますよ。その過程で相場が上がっていったりとかそういうことも考えられますし、それで一定の方向付け、この道路は必要だ、この橋は必要だという、地域づくりのためには完成させていかなければならないという中で、そのコストアップもあるわけでございますから、そのときは毎年度毎年度もう建設省、国土省の要求があって、それをきっちり協議をして、その上で何かもうちょっと効率化できないのかとか、そういう厳しい協議が私は続いた中でコストアップがあったということもあつたんだと思うんです。 ただ、これは委員が御承知のとおり、道路財源というのはもう国の場合は四・八兆から二・九兆円ぐらいに減っているし、この五か年だって三十八兆円から三十三兆円台に物すごく減っているわけですよ。そういう中で、やっぱり必要最低限のものがこの道路を完成させるために要求されていく場合は、これは増やさざるを得ない場合もあつたんだらうというふうにも思っておりますが、できるだけこれは合理化、削減を図っていかねばならないということが前提だと思います。	事業費の増加
		私は全く納得できない。今の話で、聞けば聞くほど決めた道路はやり続けるとしか聞けないんですよ。何も、査定したって、それは年度では、トータル予算では査定するかもしれないが、事業の見直しはほとんど行われないと財務省も認めた。ということは、それは時間は掛かるかもしれないけど、延々と続いてトータル八兆円増えるということじゃないですか。この五十九兆円の価格でそこに対してどうやってチェックをされるのかというのは、今は全く説明になっていませんよ。 ちなみに聞きます。お手元にお配りしている資料のこれは実は膨張率の大きい十事業のうちの一つですけど、沖繩に豊見城東道路というのがあります。これは何と最初の当初予算三百億円、道路特定財源二百八十五億使っています。これが何と当初の四・二四倍、千二百七十二億円に膨れ上がっています。 下から三番目の豊見城東道路というのは三百億円で、道路特定財源二百八十五億円使っています。それが現状のところ千二百八億円で四・二四倍に膨張しているような事業でございます。これの二〇〇〇年の再評価のときの、十年たったときのBバイCは幾らですか。	当該道路の二〇〇〇年、平成十二年の事業再評価、BバイCは一・八でございます。	事業費の増加
		二〇〇五年のBバイCは幾らですか。	二〇〇五年、平成十七年、事業費が千二百七十二億円で再評価、BバイCは一・一でございます。	事業費の増加
		大臣、これ、秋に新たな交通センサスが出てきて需要が落ちていたら、一・一以下になる可能性って高いですよ。どう思われます。	一・一ですか、一・〇……	事業費の増加

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		今が一一一です。	だから、一〇〇を切ったらどうすると言われるんでしょう。私どもは、その場合には道路構造を見直す。例えば、暫定二車線でやっているものはもう確定二車線にするとか、BバイCが、要するに便益が投資額を上回らない限りこれを続けることはできません。	事業費の増加
		今の一一一というのは、まさに今の大臣おっしゃられた見直しの規定に当てはまる数字ですよ。	それは百二十四ページのことを言っておられると思うんですけども、そうでしょう。それは、その時点において、その時点においてですよ、これからそれ全部それで造ることじゃないに、それで査定をして、そして一一二という、要するに普通は一〇〇でやるわけですけども、それを評価のときには一一二と。なぜならば、そういう将来通行量が減る可能性があるとか、いろんな状況があるがゆえに、我々はそのアローアンスを〇・二見まして、二〇%ですよ、見まして、そして査定してやったのが百八十七のそれでございます。	事業費の増加
		私は一一二まで回復してくれと言っているわけではないです。今一一一の状態、一一八から一一一の状態に落ちている状況は大臣が言われたグループ三に入りますから、構造の見直し等に該当するところですよと申し上げている。	ごめんなさい。正確に言っておられると思います。私の気持ちもそのとおりでございます。	事業費の増加
		これ、四倍に膨れ上がって一一八から一一一に落ちているんです。交通センサス、古い需要を使ってこれは作っていますから、今年の秋に需要が落ちたら一一一からまた下がる可能性があります。	当該道路は今年度の二十二日に暫定二車線で供用します。その後、五年以内に事業評価を実施します。現在作業中の平成十七年のセンサスに基づく推計交通量の評価を行い、十分な整備効果が得られるかを検証したいと、こう考えております。	事業費の増加
		この道路は四車線化の予定はまだ残っているかどうか教えてください。	ちなみに、交通量が下がるか上がるかということで、平成十一年と十七年の当該道路の交通量で……	事業費の増加
		そんなこと聞いてない、聞いてない。予定が残っているかどうか聞いています。	はい。申し上げますと、平成十七年のセンサスは交通量増加を当該道路でございます。	事業費の増加
		大臣、おかしいでしょう。一一八から一一一に落ちたんですよ。まだ四車線化残っているんですよ。今、暫定二車線なんです。大臣、まだ残っているんですよ。これ、あなたの言っていることと全く逆のことを言ったわけ。大臣は四車線化を暫定二車線とかにしてコストを減らして一〇〇から一一二に上げたいと言ったんだけど、四車線化まだ残っているんですよ。こういう事業、どう思われます。	〔〇〇君「違う、違う。予定が四車線化」と述べ〕 当然、BバイC、再評価のときに点検をして、そこがBバイCが一〇〇ということになれば完成四車線、そういうことを見直すということになります。	事業費の増加
		今まさに大臣はおっしゃった、御指摘があったからちゃんと見直しますよと。御指摘がなきゃやらないんだ。	この豊見城の自動車道というのは四車線で計画されているわけですよ。現時点はそんなんです。	事業費の増加
		財務大臣、こういうことがたくさん起こっている。四倍に膨れ上がった。それは、毎年シーリングしているかもしれないと言うが、四倍に膨れ上がっているんですよ。BバイC見たら、一一八から一一一に落ちている。需要予測も下回るかもしれない。ところが、四車線化はまだ維持されているんだ。僕は、この豊見城の方々に何の恨みもない、この道路やめたくも別に思っているわけではない。しかし、こういうことを前提として、何のチェックも働かないで事業費だけは膨張していくことが本当に財務大臣として許されると思っているのかと。さっきの話言っても、要は何のチェックも働かないわけですよ。どう思われます、大臣。	したがって、これがもう一度道路の通行量等を調査もいたします。その結果です、またこの秋には新しい交通センサスに基づく将来交通需要予測も出ます。また、BバイCについても私は見直しをせよと言っています。したがって、そういう最新のデータを用いて一週やってもらいますよ、この部分について、御指摘があるわけですから。その結果、一〇〇を切るようであれば、私はこの四車線というものを、今は暫定でございますが、完成二車線に見直すことも十分あり得るけれども、現時点では四車線の計画でやっているわけですから、そういうことを正確に申し上げているんだらうと思います。	事業費の増加
		現実に今一一八から一一一に落ちているんですよ。この一番重要な一一二、一一一、一〇〇、今議論になっているBバイCのこの中期計画、皆さんがバイブルのように使っている中期計画、これ外注しているんですよ。どこに外注して、どの部分を外注しているか、教えてください。	この豊見城の道路について知見がないんですけれども、普通、一般的には、道路を新しく造るとか道路を拡幅する計画を作るときは、地域計画とかあるいは広域的な計画がありまして、あるいは、ここに将来はこういう工業団地を造るとか、これは港に続いていくんだとか、それから那覇空港に続いていくんだとか、何かそういう計画の下にそういうものが造られていくことであって、今交通量が少なくて将来伸びる可能性もある、そういうものがBバイCでどうふうふうに算定されているのか私は詳しく知らなくても、やっぱりそういう全体の総合的な評価の上に立って厳しく査定されなければならないということには同意をいたします。	事業費の増加
		随意契約かどうか、教えてください。	お答え申し上げます。	事業費の増加
		これは、国土技術研究センターへ国交省からの天下りの状況をお教えてください。	高規格幹線道路の点検作業の相手先でございますが、財団法人国土技術研究センターでございます。	事業費の増加
		ここはちゃんと仕事はされているみたいですから、百二十六人中の十八人が天下り職員です。しかし、天下りの職員がいるところに中期計画外注して、ちゃんと評価しないと。毎年毎年ここは随意契約で受注しているんですよ。こんなのちゃんとした評価してもらえないんでしょうか、本当に。額賀大臣、どう思われます。	随意契約でございます。	事業費の増加
		本質的じゃないですか。八兆円も膨れ上がっているんですよ。	平成二十年三月十八日現在で、国土交通省から当該財団法人への再就職者数は、役員で六人、職員で十二人でございます。	事業費の増加
		大臣、どうですか、これ。外注して、毎年随意契約先、発注しているところに評価をお願いをして、これが金科玉条のごとく、ちゃんとやっていますと。どう思われますか、大臣。	私は、どちらかという人は信頼する方でございます。	事業費の増加
			技術屋さんというのは、やっぱり、昨日〇〇委員も言っていましたけれども、本物追求に言ってみれば打ち込んでいく方が多いと思うんですよ。ただ、打ち込み過ぎて常識外まで行ってしまいう場合もあるんですね。物すごくコストアップになってしまう場合が、これは多くの分野でそういうことはあるわけでありまして。しかし、今までのこの国会の議論を聞いておまして、道路特会関係のその本質的な部分ではなくてね……	事業費の増加
			いや、本質で、いや、道路を造るとか、そういうことじゃなくて、側の部分で無駄がちょっと多過ぎるとか、余計なところに銭を使い過ぎていたりとか、そういうことは物すごく感じるところがありますよ。	事業費の増加
			したがって、これは我々も、随意契約とかそういうものは透明性を持って競争性を図って、そして国民の皆さん方の納得が得られるような形にしなければならぬと、そういう意味では監視を強めていかなければならないというふうには思っております。	事業費の増加
			私も額賀大臣と同じような感じなんです。	事業費の増加
			しかし、今回行ったその点検作業というのは、公団民営化のときに行いましたね、千九百九十九キロについて。全く同じ手法を用いたんです。それについては、それでいいという、そういう学者の先生方の御意見も拝しながらこれやったわけございまして、それを天下りがおる団体だから不正確になるとかどうとかいうことではなしに、私は、公団民営化時と同じ評価手法でこの業務でも成果を活用しながら、客観的かつ厳格に行われたものと私は考えております。	事業費の増加
			したがって、この契約が随意契約であるということについては、私も国民の皆さん方に納得してもらおうということが難しいと。そういう意味で、昨年十二月二十六日に随意契約というのはやめるということを決めたわけございまして、ただ、この公募手続とか、いわゆる企画競争というものにつきましても、本質は随意ですよ。六千掛ける六千ですから、実に三千六百万通りのものを出してね、交通需要、そして、それを即一つ一つの道路、整備する道路についての、断面でどうふうに通るかという予測をするという大変な作業なんです。私どもは、その資料とかそれも私も全部見せてもらっているけれども、物すごい作業です。これについて今年の秋に出しますから、それに基づいて問題の部分についてはきちっと査定をさせていただきたいというふうには思っております。	事業費の増加

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		それなら秋にもう一回それで作り直せばいいじゃないですか。違いますか。国民の税金をこれだけ使って、そして国民から今、もう暫定税率は廃止だと、一般財源化しろという議論をしているのに、皆さんのお話を伺っていると、何が何で何で何でどうも造るというふうには聞かれない。 そんな需要が秋に出るのが分かっているんだとしたら、秋に作り直せばいいじゃないですか、もう一回評価をして。	いや、そこどころがどうも、私は、野党の方、今回これについては猛烈な勉強をされて、我々も本当にいろんな勉強をさせていただきましてけれども、その作り直すという点については私はがえんずることできません。 これは、十九年末に納税者に対してこういうものが姿を示すということで作らななきゃならなかったわけですよ、十九年の末までに。これは数次の政府・与党の申合せとか、あるいは行政改革法とかそういうものの法律の中でまで約束したものですから、十九年の十一月十三日に我々はようやく出せたわけです。ですから、その作るについて一番最新の資料は何かといえば、十一年のセンサスで十四年の将来交通予測、今さっき言いましたように三千六百万通りにも及ぶOD、いわゆる起終点をきちっとした交通というものを予測して、そして出したものが最新だったんです、十九年のそれ出すときには、ですから、それを作っているわけです。 したがって、今後は、その中でこれから整備をする場合には、最新の、新しい、例えば今年にできるのであれば今年以降に整備に着手する分についてはその新しいのもう一度やり直しますと、それにとらわれることなくやり直します。そして、BバイCが一を超えなければ着工はできません。そしてまた、財務省にもそれは評価をいただきます。 私どもはそういうことでやっているわけですから、それ自身を、過去に出したものを半年延ばしたらどうか、そういう思想はありません。それはそれなんです。したがって、そういうことで御了解いただきたいと思います。	事業費の増加
14	T	まず、費用対効果分析につきまして政府見解が出されています。二月二十八日の予算委員会、衆議院の予算委員会でも出された政府見解、もう一度朗読していただけますか。	二月二十八日政府統一見解、読み上げさせていただきます。 一、道路事業においては、便益が費用を上回る、BバイCが一を超えることを採択の基準としているところ。 二、今般、中期計画に合わせて行った高規格幹線道路の未供用区間についての「点検」では、平成十七年の交通センサスを基にした交通量予測値が減少傾向にあることを踏まえ、費用対便益の計算で通常一・〇を用いるところを、交通需要の変動に備えるため、一・二に引き上げて「検証」を行ったところ。この場合、一・二を下回るものについては、恒久二車線化や一部現道の活用等により、費用対便益が一・二を上回ることが確認されない限り、整備は行わないということを示し上げてきた。 三、ただし、このことをもって高規格幹線道路をすべて整備することを決定したわけではない。 四、個別事業の採択に際しては、本年秋に作業が完了する新しい需要推計結果のみならず、その時点で活用可能な最新データに基づいて客観的かつ厳格な事業評価を行い、便益が費用を上回る場合に限り整備するとの考え方に変わりない。 以上でございます。	高規格の点検
		今の政府見解の中の四項目は、平成十七年センサスに基づいた新しいデータに基づく再評価、評価につきましては、新規採択しかやらないということの見解でした。 先般の集中審議ではこの見解を変えたというふうに理解しておりますが、そういう理解でよろしいでしょうか。	先般の〇〇委員の質問に答えまして、事業中のものについても新しいデータに基づきましてBバイCをきちっと取り直しますということを申し上げましたので、その意味では、変更したというよりは、その後、それを付け加えたと申しますか、そういうことであろうと思います。	高規格の点検
		お手元に資料が配付されていると思いますが、まだ配付されていませんか。資料のページ目には、高規格幹線道路の点検ということで、今、未供用区間が四千七百二十二キロメートルございます。そして、民営化時に評価を行った区間の延長がそのうち一千八百二十二キロメートル、そしてこの中期計画で、素案で評価を行った区間が二千九百キロメートルございます。この区間すべて対象だというふうに理解してよろしいですね。	はい、対象として点検をやります。	高規格の点検
		もう一点、政府見解についてお伺いします。 一・二の解釈なんですが、先ほどの政府見解の二項目では、平成十七年の道路交通センサスを基にした交通量予測値が減少傾向にあることを踏まえ、一・〇を用いているところを一・二を用いたんだと書いてありますが、道路の中期計画の素案では、未事業化区間で、一部ルートやCの位置が確定していないなど、事業費の不確実性等ということで、表現がちよっと違ってありますが、どちらが正しいんでしょうか、これは。	お答え申し上げます。 御指摘のように、中期計画素案の冊子では、事業費の不確実性等を加味して記載しておりますが、この「等」は交通量の変動のことを意味しております。一方、政府見解では、それまでの国会での議論の経過を踏まえて、考慮する要因として交通量予測が減少傾向にあることと明記したのですが、いずれにしても、考慮する要因として交通量と事業量を加味しているという考え方には変わりございません。	高規格の点検
		政府見解は、これは「等」を、抜けてしまっているんですね、細かい話になるかもしれませんが、交通量予測の減少が見込まれるということは、これはBの話なんです。事業費の変動が見込まれるというのはCの話なんです。こちらの方は代表としてCの話をしているんです。政府見解はBの話をしている。これはきっちりやっぱ修正が必要じゃないかと思いますが、政府見解として出された以上は、どうでしょうか、道路局長、見解をお願いします。	今お答えしたとおりでございますが、「等」と申し上げますのは交通量の変動を含んでおります。ただ、素案作成段階では、点検結果、これが整備の進め方をグループ分けしたということで、コスト縮減、どういふふうにかコスト縮減をするかということに強く意識をいたしました。そういう整理から、事業費の不確実性を先に出して、交通量の方を「等」と表現したものでございます。	高規格の点検
		いずれ、政府見解ですからね、こういったところには細心の注意が必要だと思いますよ。この一・二の数字というのはこの今回の調査では結構私は重いと思っています。この位置付けはしっかり確定しておかないと、こっちでこういう言い方をすると、こっちでこういう言い方をすると、これはやめた方がいいと思いますね。 それから、もう一つ確認をいたしますが、新しいデータに基づく評価、これをやっていたわけですが、まず一点確認、これからそれをやるに先立って、二〇三〇年以降の予測交通量を固定しながら今回のこの中期計画では評価をやっていたんですが、これについては見直すということ、再度ということよろしいですね。	お答え申し上げます。 本年秋に作業が完了する新しい交通需要推計の結果を用いまして高規格幹線道路の評価を行う際には、将来交通量は一定とはせず、交通需要推計の変動を加味した交通量で行うことといたします。	高規格の点検
		さらにもう一点、これも二十八日に議論になりましたけれども、いわゆる単価を設定する際の機会費用、かなり高い数字になっておりますけれども、これも是非、有識者でも何でもいいますが、できれば御用学者を使わない形で評価をしていただくということで、検討していただくということよろしいですね。	御指摘の時間評価原単位、これも含めまして、事業評価手法につきましては本年秋までに見直し、そういうことを予定しておりますが、見直しの過程で有識者等の意見を聴きながら検討を進めまして、御指摘のように、その結果を反映した新しい費用便益マニュアルで評価を行いたいと考えております。	・車両の時間 価値
		今回は検討にもう一点要望を申し上げたいと思いますけれども、おととい、〇〇委員が事業費変動の話を盛んにされておりました。当初計画の事業費が、終わってみれば二倍、三倍になっている。これを評価時点にどのように盛り込むか。これ一・二という数字ではちょっと小さ過ぎるんじゃないかと思うんですが、これについても是非これは検討すべきだと思いますが、道路局長、どうでしょうか。	今でございます評価マニュアルでもそういう評価、プラスマイナス〇%をするようにということが書いてございます。 若干触れさせていただきますと、昨日、〇〇委員の事業費の変動ということでお話ございましたが、三十年以上前の事業でございますとか相当古いデータが入っております、平成十年度以降、これは評価を始めた以降でございますが、最近十年間に事業化したものに限ってそういうものを計算いたしますと、平均の事業の増加率というのは一割未満ということでございます。いろんな評価とかあるいはプログラムを組んでやっているということで、変動率として一〇%以内ということでございます。 いずれにしても、こういうものを踏まえて秋に向けての事業評価、検討してまいりたいと考えてございます。	・事業費の増加
		是非そういったデータも含めて公表して、検討経過を明らかにしながらやっていただきたいと思っております。 それから、あといずれ、こういった、今、私三項目の項目に対して申し上げましたけれども、それ以外にも修正することがあれば修正したらいいと思いますが、なぜ修正をしたのか、その経過もきちっと分かるように公表してもらおうということよろしいでしょうか。	秋に評価を行う際にはこれまでとの変更点、そういうものを含めまして、できる限り分かりやすい説明というのにも努めてまいりたいと考えております。	その他
		最後にもう一つ。 政府見解に私は修正若しくは必ず追加をしていただきたいと思っております。今ここで新しい政府見解を求めるというのは時間的にちょっと問題があると思っておりますから今は求めませんが、できれば今日中にどこかの時間帯で、政府見解ということで今言ったようなことについて、特に未供用区間についての再評価をやるということを入れた政府見解を出していただきたいと思っております。 大臣、どうでしょうか。	新たな政府見解をまとめるかどうかということにつきまして、できれば委員長の御判断で理事会にお諮りをいただいて、与党の御意見も伺いながらさせていただきたい、そのように思います。	高規格の点検
		是非委員長、よろしく願います。	ただいまの件につきましては、理事会で協議をしたいと思っております。	

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
15	V	さらには今日はもう全部は議論し尽くせませんのでこれから十分議論をしたいと思いますが、その59兆円というのがいかに合理的であるか、あるいはそれぞれ建設を予定している道路がいかに合理的であるかということを根拠付けるのにさっきおっしゃった中期計画、そしてさらに裏付けの費用便益分析というのがあるのですが、中期計画はさっき大臣がああやってさらっとおっしゃいましたけど衆議院でも問題になりましたが、1999年の需要データを使っていて最新の需要データを使っていないと、最新の需要データを使うと2050年には国交省の中期計画の20%以上交通需要が少ないのですよ。8年前のデータでつくっている。しかも費用便益分析、これもこの費用便益分析マニュアルを今勉強させていただいています、これ自体が悪いとは言いません、ちゃんと計算しようという国交省のご努力は認めますけど中のいろいろ考え方というのは良く検討を要する点があります。例えば減価償却期間40年と書いてあります。ただ税法上の道路に関する減価償却期間は45年から75年、それより短い。舗装道路でしかも決まっているのは橋梁とかトンネルの部分で舗装の部分は路盤も路床も含めて全然規定がないのですよ、目視でそろそろ張り替えだと思ったらすぐ張り替えなのです。それはいろいろ考え方があるでしょうからこれからちゃんと勉強させていただきませうけれども、例えば割引率4%というふうに覚えていて、4%、向こう50年間、向こう50年間4%というのはこれが適切かどうかは分かりませんが、50年間の財務を財政にある程度影響を与えるこの道路の計画に4%という金利を前提にして計算をしているのでしたら財務省のさまざまな財政計算もやはり4%を使わないと駄目ですね。4%で国の国債管理政策の計画を立てたらこれは破綻しますね。国交省に1つお伺いしますが、現在価値に割り戻すために4%を使うと書いてありますが、そうすると59兆円というのは将来価値で59兆円ですか、現在価値で59兆円ですか、どっちですか。	特に10年間59兆円につきましては割引率という概念は特に入れていませんので現在価値だということかと思いますが、59兆円の事業量につきましては。	社会的割引率 評価期間
		現在価値で59兆円ということは10年間しかし割引引かないと簡単に言えますけど、それは10年先はやはり割引引かないといけなくて、割引引いた金額が59兆円ということは59兆掛ける1.04の10年分に膨らむのですよ10年後には、現在価値が将来価値かというのはいま一回省内でよく議論してもらいたいと思いますけども、そういう説明が極めて不十分。不十分という論理破綻をきたしているのですね、いろいろまじめに勉強させていただくと、道路は必要ですよ、私たちも必要な道路はつくれば良いと思ってる。しかし今回のこの道路の問題を今の政府のお考え通りに道路特定財源を10年使っていくですよと、そして中期計画に基づいてやっていいですよと、費用便益分析は今の費用便益分析マニュアル通りやっていいですよということをやりますと10年後にはもっと財政状況が悪くなる懸念しているから申し上げているのです。だからそれと同時に各省がバラバラのそういう社会的割引率や金利を使っていたら財政当局である外務省は国の財政を制御できません。今日は内閣府にもお伺いしていますが、例えば内閣府の政府経済見直しは金利は何%を使っていますか。	内閣府の政府経済見直しでございますが、平成20年度実質の金利はだいたいおおむね横ばいということで。全体水準については金利の水準を想定しているという印象を与えたり、またひいては各種金利…	社会的割引率
		もうお伺いしませんが、つまり内閣府は内閣府で勝手な金利水準を置いている、国交省は国交省で勝手な社会的割引率を置いている、財務省は財務省である一定の金利水準を想定している。そして今日は直接関係がないのでお招きしておりませぬけれども厚生労働省、年金数理計算、これも金利がものすごく大きな影響をするのはもうご承知の通りでありまして、今日ご同席いただいている委員の皆様には問題意識を共有していただけたらと思っておりますが、本当に財政再建しようということで与野党が政治の責任でこれをやるとなったら国の財政にかかろりのある長期計画に関しては統一性の取れた、整合性の取れた前提で計算をする必要があると思っておりますのでぜひこの財政金融委員会の下に財政小委員会というものをおつくりいただいて政治家の手で財政計算を管理監督することに取り組んでいきたいと思っておりますのでそのようなご検討を委員長にお願いをしたいと思います。	ただ今の件につきましては後刻理事会において協議したいと思っております。	社会的割引率
16	V	次に、費用便益分析についてうかがいます。費用便益分析の前提には様々な問題があります。耐用年数や計算原価の根拠、物価変動率を加味していないことなど、疑問は多岐にわたりますが、1点だけお聞きしておきます。費用便益算定時の社会的割引率を4%と設定していますが、3月31日の財政金融委員会、国交省は59兆円を割引率を勘案しない、現在価値と答弁しました。費用便益分析では割引率を勘案し、総支出59兆円に対しては割引率を勘案しないのはなぜでしょう。仮に割引率を勘案すると、10年後には、計算上、87兆円に膨らむことになり、国交大臣に事実関係を確認するとともに、総理の所見をお聞きいたします。道路建設に建設国債等の借入れ金が投入されることを考えますと、財務省の国債管理政策上の想定金利と整合的であればなりません。財務省は、今後10年間の金利をどの程度と想定していますか、財務大臣にお聞きいたします。国交省が、プロジェクトライフの期間設定が困難としているのも驚きです。要するに、費用便益分析は行いが、建設期間、社会資本寿命等を定めることが困難なので、まったく当てにならないと言っているのと同等であります。どういう意味でしょうか、国交大臣にお聞きいたします。私は、すべてを費用便益分析で裏付けることを主張しているのではありません。むしろ、過疎地の道路や、生活道路等、費用便益的には割に合わないものもあります。そういう道路は、費用便益分析とは別に、政策判断でつくるべきと考えますが、それは、地方自治体の判断にゆだねるべきでしょう。申し上げたいのは、恣意的な費用便益分析で、不要不急の高規格道路の建設を正当化するのはやめるべきだということです。総理の所見をお聞きいたします。	59兆円と割引率の関係についておたずねがございました。個別事業の費用便益分析においては、評価期間40年以上と長期に渡り、発生時期となる費用と便益を比較する必要があることから、基準年の現在価値に置き換えて分析を行っていますが、今回の中期計画素案においては、計画期間が5から10年程度の他の計画と同様に割引率を用いておりません。道路事業の費用便益分析についておたずねがございました。高規格幹線道路を初めとする道路事業の評価にあたって、客観性を向上させていくことは重要な課題と認識しております。費用便益分析を含む道路需要の評価手法については、今国会でも様々なご意見をいただいております。本年の秋の最新データに基づく交通需要推計に合わせて、経済学や工学等の専門家である第三者の見直しも取り入れて、事業評価手法の見直しを行い、改めて、高規格道路の点検を行ってまいります。	社会的割引率 評価期間
17	W	では、続きまして費用便益の分析についてお尋ねいたします。配付しました資料ですが、このマニュアルの一部、「維持修繕費の原単価」という資料です。ここにおいて、一般国道の直轄の原単位と、ほか一般国道(補助)、あるいは都道府県道の主要地方道、一般それぞれ道の単位が、けた数が違う。この理由はなぜでしょうか。	お答え申し上げます。今委員ご指摘の道路維持管理費の算出に当たりましては、既存の路線での実績を参考にいたしまして、交通量、構造物比率、雪氷対策の必要性等を考慮して設定することとさせていただきます。まさにこのようにマニュアルに道路種別ごとの年間維持管理費の全国平均値を示しております。どうして違うのかというご質問でございますが、今実態に即してここを定めるということ、あるいは別表で示しているということとありますが、委員のご地元の新潟県の実例で申し上げますと、直轄国道と補助国道の道路の幅員でございますが、直轄国道は平均18メートル、それから補助国道は10メートルという実態でございます。それから、交通量の平均でございますが、直轄国道のほうは1日当たり2万1,000台、補助国道のほうは6,500台と。交通量、それから道路面積が広いというのが1つございます。もう1つは、パトロール、あるいは清掃、除雪の頻度でございます。どう道路の施設を点検するかが、県と直轄を比べますと大体4倍ぐらい頻度が高い。具体的に申し上げますと、パトロールは直轄国道は日に1回でございますが、県のほうでは平均しまして1日に直しまして0.1回から0.3回というのが実態でございます。それから、舗装修繕のほうも、打ち替えてございますが、その頻度が直轄は平均7年ごと、それから補助国道等につきましては15年から20年と、随々長く申しわけありません。そういう実態を踏まえて出しているということでございます。	維持修繕費の 原単位
		これは、平成10年に決められたものが平成15年に改定された。その際の改定案だと伺っているんですが、平成10年から15年という、デフレ期なんですね。しかし、一般国道の直轄の欄、上から2つ目に、改定案。27という数字と、その下に31%という変化率が出ています。つまり、31%上げた。デフレ期なのに何で上げたんでしょうか。	現行というのが平成10年でございます。それから改定案というのが平成15年ということでございますが、平成10年当時の資料というのが残っておりませんので推測も含めてでございますが、主に直轄国道で整備が本格化してまいりました低騒音舗装。雨が降ったらすぐ浸透する。それから車が走りまると……。はい。そういう舗装が増えたということでございます。	維持修繕費の 原単位
		そのご答弁は納得できません。平成10年から15年にかけてのみ増えたということも理解できません。これはちょっとおかしいと思いますので、また後刻委員会で取り上げさせていただきます。		維持修繕費の 原単位
18	A	それでは、ちょっと質問の見方を変えさせていただきます。平成20年4月11日、つい先だっただの政府与党決定の中で、新たな整備計画や20年度道路予算の執行にも厳格に反映する。20年度予算における一般財源としての活用は、各党から現実的な提案があれば協議に応じる。さらには、道路関連公益法人や道路整備特別会計関連支出の無駄を徹底的に排除する。道路の中期計画は5年とし、最新の需要推計などを基礎に新たな整備計画を策定すると。「最新の需要推計などを基礎」に「など」が付いていますから、この最新の需要推計ならびに最新の費用便益分析マニュアルということであろうと思っておりますが、これまで一度中期計画を作り直すということは、政府与党決定として、方針として示されているわけですか。そうすると、この権田南一宇佐間についても最新の需要推計、最新の費用便益分析マニュアルでB/C評価をもう一度やって、中期計画の中に盛り込まれていくという理解でよろしいでしょうか。	そのとおりでございます。	
		ありがとうございます。では、またその結果をいろいろ見せていただいて、教えていただいて、今年の秋にもう一度この問題について議論させていただきたいと思っております。この最新の費用便益分析マニュアルを策定するために、既にコンサルに業務を発注されているようでございます。平成20年版の費用便益分析マニュアル、3月21日に企画競争実施の工事がなされた。3月31日が提案書の提示期限ということでございます。同じ時期に道路事業評価システムについての企画競争も公示されているようでございます。この2つの企画競争についての公示、それぞれ何社企画競争に応募してきたのか。そして、それぞれの社名も教えていただきたいと思います。	まず道路事業評価システムに関する調査検討業務に、公募資料を取りに来た社は7社でございます。道路整備による効果の推計に関する調査研究に関しましては、公募資料を取りに来られた社は8社でございます。平成20年度、道路事業評価システムに関する調査検討業務は、道路事業の評価システムの改善に向けた検討等を実施する業務であり、企画提案書の応募があったのは日本総合研究所の1社でございます。また、道路整備による効果の推計に関する調査研究は、費用便益分析に用いる時間価値原単位、走行経費原単位の改訂の検討等を実施する業務であり、企画提案書の応募があったのは三菱総合研究所の1社でございます。	その他

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		それぞれ企画競争で公募したけれども、1社ずつの応募であったと。さらに今お聞きしますと、時間価値原単位、私は予算委員会ですと大臣と議論させていただいたものについては、平成15年版の費用便益分析マニュアルを策定した三菱総研、同じ社であったと。さらに道路事業評価システム、もう一つ日本総合研究所、こちらも1社が応募した。日本総合研究所には国土交通省に在籍した方がいらっしゃいますね。	平成18年度4月現在で、国土交通省出身の役職員はないと聞いております。	その他
		国土交通省に在籍したことがある方がいらっしゃいますね、と聞いています。	国土交通省出身の役職員はいないと。その「在籍した」方がいらっしゃる、ちょっと意味が私、よくわかりませんが、どのように。詳しくご説明願いたい。	その他
		入省は国土建設省、その後、経済企画庁に移られた方が1人いらっしゃるようです。要するに大臣、何を言わんとしているかという、土木学会なんですよ。全体を仕切るのがですね。要するに、土木学会のさまざまな委員会のつながりの中で、国土交通省の道路局の方々も土木学会のさまざまな委員会の委員長をされていたり、あるいは委員であられたりするわけですが、その土木学会のつながりの中でさまざまな、それこそ長期派遣等が行われ、そしてまたそれが仕事にもつながっていくという仕組みなのかなと思います。そういう細かいところを大臣には目配りしていただきたいと思います。私は大臣、誤解のないように言っておきますが、土木学会がいけないとか悪いと言ってるんじゃないですよ。土木学会は土木学会として、道路について一生懸命研究をしていらっしゃる。その研究を究めていらっしゃる。それはそれで大変素晴らしいこと。しかし、ある意味で言えばマニアですからね。マニア。要するに、道路は整備すればするほどよいのだという方たちなんですね。それはお金に糸目は付けないということにつながるわけ。しかしこれは税金を使ってやっていることですから、だからこそコスト意識とか、あるいは規律というものが必要になってくる。そういうものをどうしっかり規制していくか。国土交通省改革の中で、大変重要になりますと、私は思います。		その他
19	X	議事録非公表		
20	Y	そこで、高速道路建設の事業評価手法、社会的便益の問題についてです。私は四年前も、道路公団民営化の質疑の際にも、この社会的便益について言えば、例えば自然や、それから景観やまちづくりにもたらすマイナス影響などについても評価するのかと質問しました。そうしたら、当時の道路局長は、マイナス効果について、「費用便益の中の計算には、残念ながら、定量的、明示的には入れることが現時点ではまだできておりません。」という答弁がありました。そこで私は、初めにプラス効果だけで事業の継続を判断し建設を進める、そういうことをやっていたらそういう結果になるのは当たり前だ。これではやはり自然や景観や環境は守れぬのとちゃうかと。それで、壊れたものはもとに戻らぬからということで批判をしました。あれから四年もたっているんですが、改めて、マイナス要因も費用対便益評価にきっちり取り入れるべきだと思うんですが、いかがでしょうか。	お答え申し上げます。 御指摘のとおり、マイナス要因を含めて事業評価をすべきだ、それが基本だというふうにご考えておりますが、景観でありますとか今おっしゃいました貨幣換算が極めて難しい項目、そういうものにつきましては、BバイC等を含めて総合的な評価の中で定性的、定量的な評価を行うこととしてございます。実際に過去の事例でも、マイナス要因を総合評価の中で評価をした事例がございます。 いずれにいたしましても、BバイCを含む事業評価手法につきましては継続的に見直しを図ってまいり、こういうことが重要だと考えております。	CO2
		私は、政府自身が、透明性の向上という、いろいろな評価の際に言っている基準として、マイナス要因の考慮として、それはきっちりやっていたらいいと考えています。		CO2
20	Z	その際に、二つ目の基本方針に「また、必要と判断される道路は」とあります。よく国会の審議の中でも、真に必要な道路、真に必要な道路とありますが、必要と判断されるのはだれなんですか。	いろいろな場面があるかと思いますが。 一つは、もう一度新しい計画をつくるということもありましょうし、また、中期の計画のチェック以外に、もう一つは、毎年度毎年度、個別具体的にその事業を遂行すべきかどうか、これはずっとやっておるわけですが、そういうものの経過を経てまいったものが必要とされる道路だというふうにご考えます。	その他
		いや、だれが判断されるんですか。	先ほど答弁の中で申し上げたつもりですが、さまざまな場面でいろいろな議論があるだろうと思います。地方公共団体の首長さんがそういう観点で必要だとおっしゃる、あるいはそれは地方単独事業ということで行われるのかもしれませんが、例えば直轄事業あるいは補助事業ということになりますれば、昔からやっていますように、事業評価を経て新規事業採択ということになるかと思っております。	その他
		いや、答弁書には、「道路事業の実施に当たって、その必要性については、一般に、道路事業を実施する者等が、」とあるんですけども、この「等」というものが局長の言われたさまざまな主体、人がということなんですか。ここには納税者、国民、住民というものは入っていますか。	事業を執行する者という意味で等を入れておりますので、そういう意味でいえば、事業執行のものではない方を含んでおりません。	その他
		この際、どこに道路をつくるかということを決めていく、また判断していく過程に、もう少し、より多くの方の意見や知見が入ってくるような、そういう仕組みをつくる必要があると私は思うんですが、大臣、いかがお考えですか。 その事業を執行する者だけが必要だと思うからやるんだと、もちろんBバイCとかいろいろな過程はあるのかもしれませんが、ちょっと強引過ぎやしませんか。	それは、国幹審議会等でいろいろな手続を経て、国土開発幹線自動車道建設法という法律をつくって、その道路の名前、起終点も決め、そしてそれを一般に法律改正までしているわけですから、そういう手続を踏んで決められておりますし、その過程においていろいろな手続があったらと思うんです。 今度はそれを、現実には道路整備を始めるという場合には、これはBバイC等いろいろな手続を踏み、もちろん環境評価とか都市計画決定とかいろいろな手続があります。この主体は、ある場合は県知事であったり、いろいろな人があります。そして最後は、今は国幹会議に諮りまして、議を経て国土交通大臣が決めます。そういうことです。	その他
		今の仕組みはわかっています。 しかし、新たに道路のつくり方や行政を変えていくんでしょう。そうしたら、道路事業を行うこと、もしくは必要な道路は何かというものを決めていく過程も、当然変えていく必要があるんじゃないんですかと私は聞いているんです。そのことに思いが至らない、理解ができないということには大きな不安を感じます。		その他