

社会資本整備審議会第4回道路分科会及び第12回基本政策部会合同会議

平成17年4月8日

【道路局総務課長】 それでは、委員の皆様方には、本日はお忙しい中、この会合にお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。一部おくれていらっしゃる先生がいらっしゃいますけれども、定刻ですので会議を始めたいと存じます。

開会に先立ちまして、お手元の資料のご確認をお願いいたします。議事次第、座席図、委員の名簿、それから、配付資料一覧ということで、以下に横長の資料1から5までと参考資料を配付させていただいてございます。よろしいでしょうか。

それでは、ただいまから社会資本整備審議会第4回道路分科会及び第12回基本政策部会合同会議を開催させていただきます。

私は事務局の国土交通省道路局総務課長の林部でございます。本日、議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

初めに、道路局を代表いたしまして、谷口道路局長からごあいさつ申し上げます。

【道路局長】 皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました、昨年の7月から道路局長を務めさせていただいております谷口でございます。年度当初、いろいろご多忙のところ、合同会議にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

社会資本審議会の道路分科会は、ちょうど1年前に開催させていただいて、1年ぶりということでございますが、昨年、16年はたび重なる台風がございました。また、10月23日には新潟県で中越地震がございましたし、昨年の暮れにはスマトラ沖で地震がございました。また、久しぶりの雪というようなことでございましたが、大過なく新年度を迎えさせていただいたということでございます。

17年度予算も、国会の中ではかなり厳しいご意見がございましたが、道路特定財源の大きな枠組みにつきましては揺らぐことなく、きっちりとした予算ができたのではないかと思います。選択と集中という精神で、適正な効率的な事業進行に努めさせていただきたいと思っております。

17年度予算も始まったばかりでございますが、18年度の概算要求というようなことも、動きが少し急になっておるのではないかと考えております。昨年に続きまして、国と地方との関係という意味の、いわゆる三位一体の関係もございまして、環境税の動きもご

ざいます。また、かねてから懸案の道路関係四公団の民営化につきましては、昨年の通常国会におきまして法律を通していただきまして、ことしの10月1日に4つの公団が6つの新しい民営化会社並びに1つの独法機構に生まれ変わるということをございまして、道路事業が始まって以来の初めての経験ということをございしますが、いろんな声があるかと思えますけれども、ぜひこの10月1日に新しい民営化会社に発足するというようなことが大きな仕事でございますので、いろんな面でご指導、ご協力をいただければと思う次第でございます。

本日用意させていただいた資料は、1年ぶりということで、少し盛りだくさんだと思いますが、できるだけ簡潔にご説明させていただきまして、忌憚のない意見をいただきまして、今後の道路行政の推進に役立てたいと思っておりますので、よろしくご審議のほどをお願いいたしまして、冒頭のごあいさつにかえさせていただきたいと思えます。よろしくお願ひします。

【道路局総務課長】 続きまして、道路分科会の新委員の紹介をいたします。

このたび、道路分科会長、委員が退任され、新たに委員。

【委員】 大学の と申します。よろしくお願ひいたします。

【道路局総務課長】 それから、委員。

【委員】 でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【道路局総務課長】 委員。

【委員】 でございます。よろしくお願ひいたします。

【道路局総務課長】 地委員。

【委員】 でございます。よろしくお願ひいたします。

【道路局総務課長】 委員。

【委員】 でございます。よろしくお願ひします。

【道路局総務課長】 以上の方々にご就任いただいたところでございます。

なお、本日は委員、委員、委員、委員につきましては、ご欠席とのご連絡をいただいております。それから、委員がちょっとおくれていらっしゃるようございまして、現在の出席委員は総員19名中14名でございますので、法令の定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

続きまして、事務局幹部の紹介を申し上げます。

ただいまごあいさつ申し上げました谷口局長でございます。

【道路局長】 よろしくお願ひします。

【道路局総務課長】 増田道路局次長でございます。

【道路局次長】 増田でございます。よろしくお願ひいたします。

【道路局総務課長】 日原路政課長でございます。

【路政課長】 日原でございます。よろしくお願ひいたします。

【道路局総務課長】 江畑道路交通管理課長でございます。

【道路交通管理課長】 江畑でございます。よろしくお願ひいたします。

【道路局総務課長】 金井企画課長でございます。

【企画課長】 金井でございます。よろしくお願ひいたします。

【道路局総務課長】 菊川高速国道課長でございます。

【高速国道課長】 よろしくお願ひいたします。

【道路局総務課長】 鈴木国道・防災課長でございます。

【国道・防災課長】 鈴木でございます。

【道路局総務課長】 祢屋地方道・環境課長でございます。

木村有料道路課長でございます。

【有料道路課長】 よろしくお願ひいたします。

【道路局総務課長】 斉藤技術審議官でございます。

【官房技術審議官】 よろしくお願ひいたします。

【道路局総務課長】 松谷街路課長でございます。

【街路課長】 松谷でございます。よろしくお願ひいたします。

【道路局総務課長】 吉崎道路環境調査室長でございます。

【道路環境調査室長】 よろしくお願ひいたします。

【道路局総務課長】 以上でございます。

それでは、初めに、前道路分科会長の 委員が退任されたため、社会資本整備審議会令6条3項によりまして、委員の皆様の中から分科会長を互選していただくこととなりますが、どなたかご推薦をお願い申し上げます。

先生、お願ひいたします。

【 委員】 私といたしましては、会長には であり、かつ、 である 委員にお願ひしてはいかがかと、ご推薦申し上げます。

【道路局総務課長】 ほかにご推薦の方はおられますでしょうか。

それでは、ご異議がないようでございますので、委員に会長をお引き受けいただきたくと存じます。委員には、会長席にお移りいただきたくと存じます。

(委員、分科会長席へ移動)

【道路局総務課長】 それでは、ただいま選任されました会長にごあいさつをいただきまして、以降の議事をお願い申し上げたくと存じます。

【分科会長】 ただいま委員の皆様からご推薦いただきましたでございます。座ったままで大変失礼いたしますが、大変光栄に存じますと同時に、正直なところ、大変なお役を仰せつかったというのが実感でございます。ぜひ皆様方のご協力をいただきまして、この分科会の使命達成に努力をしたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、これより議事を進めさせていただきたくと存じます。

初めに、基本政策部会の委員につきましては、現在、委員、委員、委員、委員、委員、委員、委員、委員をお願いしているところでございますが、社会資本整備審議会令第7条第2項によりまして、基本政策部会の委員としまして、委員、委員を新たに指名させていただきたくと思っておりますが、よろしくお願い申し上げます。関係委員の方々には大変ご苦勞でございますが、ぜひどうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、続きまして、前基本政策部会長の委員が退任をされているために、社会資本整備審議会令第7条第4項の規定によりまして、部会委員の皆様の中から部会長を互選していただくということになりますが、大変勝手ですが、私といたしましては、部会長には、現在会長でもございますし、我が国の社会資本交通政策の権威であられる大学院大学教授の委員をお願いしてはいかがかと存じますが、そういう点で私から委員を部会長にご推薦したいと思っておりますが、このご提案、いかがでございましょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ご異議がないようでございますので、森地委員に部会長をお引き受けいただきたくと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、早速で恐縮ですが、新部会長より一言ごあいさつお願い申し上げます。

【基本政策部会長】 就任早々で大役をご指名いただきまして、大変恐縮しております。先ほど局長から話がございましたように、大変課題の多いときであり、また、議論

が多様化しているときでもございます。皆様のご協力を得て、お役に立つ役を全うしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 どうも大変ありがとうございました。

では、ここで事務局から新しい基本政策部会の名簿を配付願いたいと思います。

今、配付中でございますが、続きまして、本日は、最近の道路行政に関する状況につきまして、事務局より説明がございまして、説明終了後に委員の皆様いろいろなご意見やご質問をいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、事務局、よろしくお願いいたします。

【道路局総務課長】 それでは、最初に、資料1、平成17年度道路関係予算のポイントという資料をごらんいただきたいと存じます。

この資料は、1番目が予算、政策の前提となります道路整備の現状がございまして、2番目に17年度予算の計数、それから、3から6までが施策の四本柱でございまして、それぞれのポイントのご紹介、7が施策横断的な道路行政の改革という構成になってございます。

1ページでございますが、道路整備の現状ということでございまして、いわゆる「開かずの踏切」が全国になお500カ所存在する。渋滞による損失、年間38.1億人時間という状況でございます。それから、無電柱化率とか空港・港湾への道路アクセス率、こういった比率も、ここにございますような欧米諸国と比べますと、なお格段に劣っているという状況でございます。それから、道路災害、15年度、5,700回発生いたしまして、総通行止め時間が約28万時間でございます。それから、左の下に交通事故のグラフがございまして、死者数は近年減少してございますが、死傷事故件数は増加傾向で、過去最多になっているということで、なお道路整備不十分というデータを示してございます。

2ページが、17年度の道路関係予算の計数でございます。道路整備特別会計は3兆997億と、前年度比0.97倍でございます。このうち、地方道路整備臨時交付金につきましては、これは揮発油税収の4分の1を道路特会に直入するものでございますので、税収の伸びを反映して、1.05倍。その下の道路整備等につきましては、一般会計から道路特会に繰り入れられる額でございますので、0.94に抑制されてございます。そのほかに、道路特定財源の用途の多様化ということで、一般会計計上の道路関係予算がございまして、5,772億、これは大きく3つの範疇に分けられるんですが、1つは、本四の債務処理、平成15年度に本四公団の債務の1.34兆円を国に承継しましたが、その返済額でござい

ます。それから、E T C普及促進とか自律的移動支援といった、道路に関連します非公共のソフト施策の予算、それから、まちづくり交付金など、地方公共団体に使い勝手のよい交付金の道路整備相当分、これらが一般会計計上の道路関係予算でございます。トータルが3兆6,769億円でございます。なお、道路特定財源収入は、ここに書いてございませんが、3兆5,633億でございます。特定財源はすべてこういった道路関係予算に充当されているという状況でございます。

以下が施策別の予算のポイントでございます。

3ページは円滑な移動ということですが、ポイントの1つは高速道路の有効利用ということでありまして、より「使える」ハイウェイ施策への転換と称してございますが、料金の問題、それから、スマートIC、あるいはミッシングリンクの解消といった施策に取り組むこととしてございます。これは後ほど、また別途説明をさせていただきます。もう1つが、踏切道の改良推進ということございまして、連続立体交差事業などの抜本対策を推進いたしますが、これは時間がかかりますので、別途、速効対策も実施してございます。踏切の拡幅といったハード施策に加えまして、ソフト施策として、踏切の遮断時間を短縮する踏切システムの高度化も、道路行政として支援をすることとしてございます。

4ページが安全で安心できる暮らしの確保でございますが、暮らしのみちゾーンとかバリアフリー重点整備地区といった身近なニーズに応えるために、全国の見本となる「スーパーモデル地区」、全国で19地区を選定してございますが、これを3年以内に構築することとしてございます。それから、防災対策として、緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム、これを新たに策定いたしまして、これに基づいて橋梁の耐震補強を重点的に実施いたしまして、3カ年で完了させることとしてございます。

5ページが、地域再生・都市再生でございます。地域再生につきましては、道整備交付金の創設がございます。今国会で地域再生法が成立いたしまして、それに基づいて地域再生交付金が創設されましたが、そのうちの1つがこの道整備交付金でございます。この図にございますように、道路局の市町村道事業、それから、農林省の農道事業、林野庁の林道事業、こういったものをパッケージ化した整備計画に対して、この関係省庁が連携して支援をするという交付金でございます。各種事業への融通が可能な、使い勝手のよい交付金を創設することとしてございます。それから、都市再生では、三大都市圏の環状道路などにつきましては、引き続き重点的な整備を図ってまいりたいと考えてございます。

それから、6ページが地球環境と美しい景観の保全と創造ということございまして、

環境問題につきましては、渋滞を解消して交通の円滑化を図ることによって、速度を向上させることによってCO₂などの排出量の削減を図ることが基本でございまして、今申し上げました環状道路ですとか連立事業などの交通容量の拡大といったハード施策に加えて、交通円滑化を促進する情報システムづくり、道路行政としてもこれを支援することとしてございます。この情報システムとして3つございまして、バス利用を促進するための高速バスロケーションシステム、それから、先ほど申しました踏切システムの高度化、違法駐車等をなくすための駐車場システムの高度化、こういったシステムづくりを支援することとしてございます。それから、景観と防災といった観点から、無電柱化を引き続き推進いたします。ヒートアイランド対策として、路面温度を低下させる保水性舗装などの普及を図ることとしてございます。

7ページが道路行政の改革ということでございまして、(1)の成果志向の道路行政マネジメントの実践、これは先生方にご指導いただきまして、15年度に初めて成果目標を公表し、昨年6月にその達成度報告を公表いたしました。そこでの評価分析を今回の17年度予算に初めて反映させたということで、このマネジメントのサイクルがちょうど一巡したという段階でございます。(2)は地方の主体性・裁量性を向上するための補助金改革でありまして、基本的にこれまでのような採択基準の事前審査は行わず、事後にその事業効果を審査して、以降の予算に反映させるという責任裁量型のシステムに転換することとしてございます。(3)につきましては、別途、もう一度ご説明をさせていただきます。それから、(4)は道路工事の問合せ番号の設定など、ユーザーとの接点強化に取り組むということとしてございます。

資料1の説明は以上でございます。

【地方道・環境課長】 続きまして、資料2をもちまして、三位一体の改革を含む補助金改革についてご説明させていただきます。

1ページ目をお開きいただきまして、三位一体の改革でございしますが、経緯から申し上げますと、6月4日、いわゆる「骨太の方針」が閣議決定されました。その中で、18年度までに3兆円規模の国庫補助負担金の改革と、それから、税源移譲を目指すということで、具体案を地方公共団体に対して取りまとめるように要請するということが決まったわけでございます。

これを受けまして、8月24日に、知事会等を中心にいたしまして、地方六団体より補助金改革案を政府に提出されているところでございます。基本的には、災害復旧とか、そ

ういったものを除きまして、補助金については税源移譲するというふうな方向でございますが、特に道路部分につきましては、そこに書いておりますように、地方道路整備臨時交付金、それから国庫補助負担金について、3兆円の別枠として、廃止、地方譲与税化することについて検討するというふうなことになっております。

そういった地方六団体からの改革案を踏まえまして、11月26日、政府・与党が三位一体の改革の「全体像」を決定しております。2ページで詳しく書いてありますが、おおむね3兆円規模の補助金の改革、税源移譲ということでございますが、地方六団体の改革案に記載されているような道路関係の内容については入っていないというふうな状況でございます。それを踏まえて、12月24日に平成17年度の政府予算案が決定しております。

2ページ目に、全体像の要旨を記載させていただいております。国庫補助負担金改革でございますが、義務教育等を含めまして、2兆8,380億円程度ということでございます。このうち、1兆7,700億円が税源移譲、そのほかについては、スリム化、交付金化等ということでございます。そういった内容も含めまして、税源移譲ということで、平成16年度分を含めて、2兆4,160億円程度というふうなことになっております。

3ページでございますが、それを踏まえた17年度予算でございます。まず国庫補助負担金改革でございますが、政府全体で約3兆円のうち、1兆7,681億円程度を17年度予算に反映しているということでございます。備考のところに道路関係を書いてありますが、スリム化の改革ということで800億円余、それから、先ほど総務課長からご説明しました道整備交付金の創設、それから、まちづくり交付金の拡充ということで、補助金の交付金化の改革を進めるというふうな内容に道路関係はなっております。

それから、18年度でございますが、3兆円程度の三位一体の改革の全体像の達成に向けて、今後、18年度予算に向けて議論されていくということになると思われま。以上でございます。

それから、4ページ以降、地方の自由裁量を拡大するという方向で、道路関係補助金の改革を推進しております。そういった事例をご説明させていただきたいと思ひます。

まず1点目は、地方道路整備臨時交付金でございます。これは左下の図にありますように、そもそもこの交付金は、ある一定の政策目標を達成するために、いろいろな事業についてパッケージ的に組み合わせていただいて、一括して採択するというふうなものでございます。これまでの運用の仕方といたしましては、それぞれの要素ごとの個別の事業の内

容につきましても事前審査いたしまして、個別事業ごとに、その図に書いておりますように、幾ら幾らというふうな配分をしておったわけでございますが、右にございますように、パッケージ全体について配分を行って、その中の個々の事業についての配分は地方にお任せするというふうなことで、最終的にパッケージの内容の達成度を事後評価して、今後の補助金の配分に生かすというふうな方向に改革させていただいております。

それから、5ページでございますが、事業の内容につきましても、地方の実情に応じた最適な道路整備が行われるようにというふうなことで改革を進めております。左側の青い部分でございますが、以前でありますと、補助金を受けるには、かなり立派な道路、2車線以上の道路でないとなかなか補助金が受けられないというようなことがございましたけれども、それぞれの地域に応じて、例えば、山地部では1車線の改良とか、待避所の設置とか、そういったものを組み合わせた1.5車線的な道路整備についても、15年度より導入いたしまして、積極的に支援しているということでございます。下のほうに書いておりますが、例えば、京都府の例でございますと、工期で3分の1に短縮、それから、事業費では4割程度に縮減できるというふうな効果も上がっております。

それから、右側の歩道の件でございますが、歩道につきましては、ややもすれば一律に道路構造令の望ましい幅員を取るというふうな傾向があったわけでございますが、各道路管理者が、歩道が必要かどうか、それから、幅員についてはどれぐらいが適切かということ判断して設置するというのを徹底しております。そういった形で、地域に応じた適切な幅員、形状になるようになっておるということでございます。

それから、道路構造令につきましても、乗用車専用道路の導入、それから、高規格幹線道路につきましては、これまで4車線以上ということでございますが、分離2車線構造も導入するというふうなことで、地域の実情に応じた効率的な道路整備が行われるように改善を図っているところでございます。

以上でございます。

【道路環境調査室長】　　続きまして、資料3をもちまして、道路環境を取り巻く話題についてご説明させていただきます。道路環境の分野は非常に多岐にわたっておりますけれども、本日は、表紙に書いておりますとおり、温暖化対策に絞ってご説明をさせていただきますと存じます。

1枚めくっていただきますと、これは復習になりますけれども、議定書の発効に関する状況ということでございます。97年に京都議定書が採択されまして、各国でさまざまな

検討が行われましたけれども、昨年11月にロシアが批准したことをもちまして、議定書の発効要件が成立し、下から2つ目に書いておりますが、ことしの2月16日に京都議定書が発効しております。それを受けまして、現在、政府のほうで目標達成計画、この案につきましては、3月29日に策定されまして、現在、パブリックコメントを展開中でございます。お手元に冊子で現在の案を配付させていただいておりますけれども、パブリックコメントを経て、ことしの5月には政府の計画として公式に決定する予定でございます。

1ページはねていただきますと、しからは京都議定書の概要というのはどういうものであるかということですが、対象ガス、温室効果ガスはここに書かれているようなものでございますけれども、その大半は二酸化炭素の抑制でございます。基準年を1990年といたしまして、約束期間というちょっとこなれない言葉でございますけれども、2008年から2012年の5年間の平均値、その平均値を1990年に比べてどれだけ減らすかということでございます。日本の場合には、1990年に比べて6%減というのがノルマになっているところでございます。

1ページはねていただきまして、現在の日本全体のCO₂の排出状況でございます。表が3つございますけれども、一番上の表はすべての国内のCO₂ということでございますけれども、これは2001年データでございますが、全国で12億1,400万トン排出されている。その中の運輸部門でございますけれども、22%、これが運輸部門で排出されております。さらに、その運輸部門を各機関別に整理してみますと、88%ということでございますので、その大半が自動車から排出されるCO₂でございます。さらに、その自動車から排出されるものを少しまた整理してみますと、55.6%ということですから、過半が自家用自動車からの排出によるという状況でございます。

1枚はねていただきまして、現在パブリックコメントに付されております京都議定書目標達成計画の概要を示した図でございます。一番左に緑の棒グラフがございまして、真ん中のあたりに基準年比と書いております。ちょうどこの横に黒い線が入っているラインが1990年の日本の排出量だといえますと、2002年現在では、残念ながら、90年に比べまして7.6ポイント増という状況でございます。目標値としては、先ほどご説明しましたとおり、右のグラフの赤い部分まで落とさなければならない、マイナス6%下げなければならないということでございますが、これにつきましては、そもそもCO₂等温室効果ガスの排出を6.5ポイント落とし、森林を保全することによりまして3.9%程度を吸収し、それから国際協力等で海外にさまざまな援助をして、そこでCO₂を減らした部

分の一部を日本で減らしたとみなすことができる、これが京都メカニズムと称しておりますけれども、その部分で1.6%程度を下げるというのが現在の目標達成計画のおおよその粗筋でございます。

この中で、運輸部門についてどうなっているかというのを5ページに簡単に、ちょっと見にくいグラフで恐縮でございますけれども、運輸部門について見ますと、1990年の排出量が2億1,700万トン、それが97年にピークを迎えまして、97年以降は横ばいしないしは若干低下傾向ということで、2002年まで推移してきております。この数字が今後どう推移するかということでございますけれども、右上のほうに伸びていって、C = B A Uというふうに書かせていただいております。「ビジネス・アズ・ユージュアル」ということですので、どういうふうに訳しますか、自然体とでもいいますか、特段、排出抑制のための努力とか枠組みとか、そういったことを一切行わなかった場合にどの程度になるか、これがCのポイントでございます。それに対して、既に大綱等でさまざまなアクションが規定されておりますので、それをこれまでどおりに着実に進めていった場合には、今のところ、Dのところまでは落ちるのではないかと。しかし、運輸部門のノルマは、2010年で2億5,000万トンまでに抑えるということになっておりますので、従来の対策を展開しただけではDにとどまるので、Eのポイントに到達できないということで、新たに追加対策を設定したということでございます。

この中で、道路整備をいたしますと、通常、交通の流れがよくなって、燃費が改善されたりして、CO₂の抑制には非常に効くことになるわけでございますけれども、そういった効果はどの部分に出ているかといいますと、今回の達成計画では、このB A U、Cのポイントですが、その前提条件として道路整備が位置づけられております。すなわち、順調に現在までのトレンドで道路整備をすることを前提に、まずB A U、ここで言いますとCのポイントがまず出てきまして、それに、その達成計画の中でメニューが幾つかございますけれども、それを進めることによって、DあるいはEまで落とすということでございます。したがって、道路整備によるCO₂抑制効果が、これまで想定しているよりももっと効率よく抑制できるといたしますと、このCのポイントが結果的にもう少し下のほうに下がってくることになりましょうし、あるいは、道路整備が順調に進まないということになりますと、各種対策を講じるスタートポイントといいますか、前提条件としてのCがまた上に上がってしまうということでございますので、ノルマたる2億5,000万トンに抑制する上で、道路整備の持っている任務といいますか、それは非常に大きいものだと

うふうに考えております。

1枚めくっていただきまして、運輸部門のCO₂、これは97年から横ばい、若干減少傾向というふうに申し上げました。上のほうの右に表がございますけれども、何が減って何が増えているのかということでございます。自動車のガソリンの関係につきましては、97年から2002年に1,150万トンほど増えている一方で、軽油のほうは1,530万ほど減っているということでございまして、運輸部門全体では約700万トン減ということでございます。しからば、その軽油というのは、ほとんどトラックとか、そういうところで大層が消費されておりますけれども、物流は大きく冷え込んでいるのかと言いますと、下のほうに出ておりますけれども、例えば、トンキロベースでございまして、97年に比べて、2002年はむしろ若干増えている。つまり、物流としては別に冷え込んでいるわけではないけれども、その物流の効率化といいますか、非常に効率化が進むことによって、軽油の消費量としては落ちてきているのではないかといったような気がしております。この表の一番下に、ピンク色の部分でございますけれども、1台の車が1キロ走るときにどのぐらいのCO₂を発生しているのかというのを全体でございまして、1997年には0.316という数字でございますけれども、2002年には、これが0.293というふうに落ちている。落ちているというのは効率化しているということだと思いますけれども、この辺がどういう要因によってこういう効果が出てきているのかということにつきましては、今後詳細に分析してまいりたいと考えております。

次に、7ページでございます。道路上のCO₂の排出状況でございますけれども、右上のほうにグラフがございます。これは、横軸が走行速度、縦軸がCO₂の排出量というふうにございまして、30キロを下回ったあたりから急にCO₂の排出量が上に伸びていってしまう。要するに、速度が落ちるとCO₂がたくさん出るというグラフでございます。この30キロ以下の道路というのがどういうところに日本の中で分布しているかというのをざっくりと眺めていただきまして、左の日本地図のようになりまして、三大都市圏及び各ブロックの中心都市を中心といたしまして、いわば効率の悪い道路が残されているというのをございまして、

1ページはねていただきまして、これを特に首都圏でございまして、30キロ以下の道路がどういうふうに分布しているか、で、そこからどれだけCO₂が排出されるかというのをビジュアル化、一種のイメージ図でございますけれども、それであらわしております。東京を中心とした放射方向の道路が、大半が30キロ以下でございまして、こ

ういったところを中心に相当量のCO₂が排出されるというのをごらんいただけるかと思
います。

一方で、対策効果がどのようにあらわれるかということでございます。これも今後多くの
事例につきまして精査していきたいと思っておりますが、例えば9ページをごらんいた
だきますと、これは環状七号と湾岸道路、国道356号が交差する地点でございます。以
前平面交差であったものを立体化したわけでございますけれども、それによりまして、湾
岸道路、それから環七の双方の交通流が相当改善されました。これを、私ども、いろいろ
走行速度の変化等々で試算してみますと、若干の需要増分もあるんですけれども、そうい
ったことをキャンセルしてなお、年間約2,200トン程度の抑制に寄与しているというふ
うに私どものほうとしては試算しております。

また、10ページをごらんいただきますと、高速道路を整備して、そこをたくさんの車
に利用していただければ、今現在混雑している一般道のほうが若干余裕が出てきて、全体と
して交通流が順調になるというふうに考えております。私どもの試算によれば、現在、日
本の高速道路の利用率というのが全国で約13%程度ということでございますけれども、
仮にこれが、いろんな施策を講じることによって30%まで上げることができれば、それ
による分担関係ががらりと変わりますので、私どもの計算では、年間1,100万トン程度
のCO₂抑制効果があるのではないかとこのように考えております。したがって、右
のグラフにございますとおり、アメリカ、あるいはドイツ並みの利用率を、さまざまな施
策を講じて展開していきたいというふうに考えております。

11ページは、そのような考え方を今現在ざっくりと体系化すると、CO₂抑制の施策
はどういう関係になるのかというのを図にあらわしております。大きく分けると、交通
流対策、車の流れをよくする対策と、やはり自動車の単体の燃費の改善というのも非常に
大きく効きますので、この2つに分けられるとして、交通流対策は、燃費の改善と効率的
な道路の利用と、こういう2つの体系に分けられるのではないかと。そもそも、スピードを
上げ、あるいは先ほどの環七と357の交差点のようなボトルネックを解消したりする事
業、あるいは公共交通機関を大いに利用していただいたり、あるいはTDMということで、
自動車交通需要そのものをマネージして落としていくような努力、あるいは道路の使い方
と申しますのは、例えば、246号なんかで顕著ですけれども、常に路上に放置されてお
ります違法駐車が交通流を大変阻害しておりますので、そういったところも改善していく
ことによって、交通流の改善は大いに進むものではないかというようなこととございませ

こういった体系を、特にこういったところに軸足を置きながら、具体的な対策をどのように講じていくべきかということについて、12ページでございますが、専らそういった戦略的な検討をしていただくための温暖化防止のための道路政策会議というものを、別途、私ども立ち上げたいというふうに考えております。メンバーにつきましては、今、最終調整中でございますけれども、ここに書いてありますとおり、筑波大学の石田先生にご指導いただきながら検討いただこうと思っております。審議内容については、ここに書いてありますとおり、こういった要因で近年の抑制効果が出てきているか、あるいは、こういったところでむだな排出がまだ残っているか、したがって、戦略的にそれを抑制していくためには、軸足をどこに置き、こういった具体的な対策を講じていくべきか、こういったところをご審議いただきまして、ことしの夏までにはその方向を打ち出していきたいというふうに考えております。もちろん、そこで取りまとまりました結果につきましては、この分科会でもまたご報告させていただきたいと存じます。

説明は以上でございます。

【路政課長】 それでは、引き続きまして、資料4に基づきまして、道路関係四公団の民営化についてご説明いたしたいと思えます。

おめくりいただきますと、概要というのがございます。左側には経緯が載っておりますが、まず平成13年に特殊法人等の整理合理化計画の中で民営化という基本的な方向がまとまりまして、その翌年、14年12月6日に民営化推進委員会から総理に意見書が提出されたところでございます。また、その翌年の15年12月に政府・与党におきまして基本的な枠組みが決まりました。以後、昨年法律が通ったということでございます。

中身といたしましては、先ほどの局長からの挨拶にもございましたけれども、現在4つの公団によって分担しております高速道路の整備・管理につきまして、6つの会社、これは高速道路の建設とか管理運営等を行う会社、それと高速道路の資産を保有し債務を返済するという機構とに分かれるということでございます。その会社と機構の関係が右下の図にございますが、今申しましたように、機構は、資産を保有することと、債務を返済することとでございます。そのために、会社のほうに道路資産を貸し付けまして、その貸付料をもって債務を返済するという形になってまいります。会社のほうは、建設を行った場合には、そのでき上がった資産そのものを機構にお渡しし、あわせて、それに伴って必要になった債務についても引き継ぐというような形で行われるということになってございます。この両者の関係は協定によるということになってございます。

2ページ目でございますが、現在の道路公団を3つに分割いたしますので、その分割ラインがどこに入るかということで、図をごらんいただければと思います。

それから、3ページ目をごらんいただきますと、今のどういう状況にあるかということでございます。現在、政省令につきましてパブリックコメントを行っている最中でございます。基本的には、一番下の四角に書いてございますように、ことしの10月1日に発足させるということで諸準備を進めているということでございます。今後の手続としましては、5月中旬以降に、まずパブリックコメントを受けまして、政省令を公布いたします。それから、委員会等の立ち上げということで、まずそれぞれの会社なり機構をつくる設立委員会というものがございます。それから、機構につきましては、独立行政法人評価委員会分科会というところで機構の中期計画等をご審議いただくことになりまして、それから、各公団のっております資産をそれぞれ機構・会社のほうに承継する形になりますので、その承継に当たりましては、その資産評価が適切かどうかということで、資産評価委員会というものを設立いたします。そういったもろもろの手続を経まして、設立委員会等を開催・審議いただき、10月1日に間に合うように、おそらくその直前になると思いますが、会社の創立総会、あるいは第1回取締役会というものを開催するというところでございます。ここには書いてございませんが、大体7月ぐらいには、10月の3カ月前でございますが、それぞれの組織に合わせた組織体制というんでしょうか、公団の中でも事実上新しい組織になるような体制を組みまして、それぞれの中で、プレというんでしょうか、準備期間を3カ月ぐらい置きまして、10月1日から発足したいということにいたしているところでございます。

最後、4ページ目には、先般、それぞれの組織のトップが内定いたしましたということで記者発表させていただきまして、それぞれ民間の経営者の方、豊富な経験をお持ちの方の中から、それぞれ大臣のほうでこれらの方をお願いしたというようなことでございます。

以上でございます。

【企画課長】引き続きまして、資料5、より「使える」ハイウェイ政策の推進についてという資料を簡単にご説明いたします。企画課長の金井でございます。

これにつきましては、2ページと振ってあるところがございますが、家田先生に座長をお願いいたしまして、いろいろご議論をいただいてまとめたものでございますが、その内容というよりは、本日はその結果がどう現在の施策に生かされているかということを中心に、簡単にご説明をしたいと思います。

今、直前にご説明しましたとおり、道路関係四公団民営化の議論も進んで、もうすぐ設立という状況でございますが、民営化の議論ということで、当然、採算が重視されるということでもあります。一方、道路は、当たり前であります。社会資本でございます。どう使っていただくかという別の観点も非常に重要でありまして、そこをどう両立させていくかという議論の一つであるというふうにご理解いただければと思っております。

1ページ目は当初のご議論いただいた理念の問題でございます。当然、高速道路、高速自動車国道で見れば、まだ7,000キロを超えたところがございますので、多くミッシングリンクがあって、つながっていないところもある。まだ昔の全総の1時間圏・30分圏という理念は、とても達成はされていない。

それから、我が国の特徴として、にございますとおり、IC間隔が長いということがございます。これは、地形的な制約ももちろんございます。ただ、もちろん、インターチェンジ、今1つつくるのに、当然、普通30億、40億かかる世界でございます。それから、もう1つ、料金徴収がかなり経費がかかっている。道路関係四公団で見れば、2,000億のオーダーで料金徴収経費がかかっているわけでございます。そういったものの節減の観点から、インターチェンジは、我が国で見れば、10キロぐらいが普通というところがございますが、諸外国の無料の例などで見れば、当然、はるかに短くて、はるかに活用されている。こういった点も考えるべきであるということであると思っております。

それから、3番目でございますが、料金が高いというのはずっとご指摘いただいております。これも、我が国の地形であるとか、地震があるとか、そういったことが大きく影響していると思っておりますが、もう1つは、有料制度自体がかなり借金を中心に運用されてきたという経緯もございます。フランスとかヨーロッパの有料道路、民営化という看板になっておりますが、よく調べてみると、半分ぐらい公共の金が入っている場合もあるわけございまして、この辺は、どこまで借金でやって、どこまで公共の金を入れるかということも微妙に関係してくるのかなというふうにご考えてございます。

こういった問題意識をもとに、いろいろな施策をご議論いただきまして、提言いただいたものを3ページにまとめてございます。当然、ネットワークをつくるということと同時に、どうやったら使っていただけるかということをご議論いただいたわけございまして、下にございますとおり、詳細には説明いたしません。いわゆる自動車専用道路ネットをきちっと使っていただくことによって、生活道路も復活できる。それから、先ほど説明が

ありましたとおり、環境の面、特にCO₂の面で大幅に有利になる。それから、10年前の阪神淡路大震災のときには、リダンダンシーという言葉が大変議論されたのでございますが、最近また一部議論されなくなっている面もございますが、やはり緊急時のネットワークということ、それから、もちろん渋滞ということ、それから、これから人口が減っていくような社会においてどういったネットワークが貢献できるのかということも含めて議論すべきであるというご提言をいただいております。

4ページ以降に、その結果としてどういうことをやっているかというご紹介をさせていただきます。4ページ目のミッシングリンクの解消、これは一度にはできませんが、ご承知のとおり、今回の民営化にあわせて、直轄高速という制度も入れております。これは、やはり採算が著しく悪いところは、公共事業も使って早くネットを構成するということであると思っております。それから、真ん中にございますとおり、追加ICと書いてございますが、特にスマートICということで、ETC専用でインターチェンジをつくったらどうか。そうすれば、例えば、パーキングエリアから簡単にいられるようなこともできるし、本線でインターチェンジをつくるときでも、あのぐるぐる巻きをしないで、直結の形でインターチェンジをつくる。こうすると非常にコストも安くなるということで、ご提言をいただいております。これは、今、全国14カ所で実験をしております。こういったことも1つの答えかなと思っております。

それから、次の弾力的な料金でございますが、5ページ以降に幾つか施策を並べてございます。ページが振っていないかもしれませんが、5ページと7ページの中の色刷りのページがございますが、高速自動車国道の料金割引の概要ということで、4月以降、高速自動車国道についてはマイレージの割引、それから、特に大口利用者については、今まで別納と言っておりましたが、使えば有利になるような大口の多頻度割引、それにあわせて、下のほうに書いてございますとおり、通勤割引ということで、時間帯によっては5割引をしましょう。もしくは、大都市圏割引と言っておりますが、これも大都市の早朝夜間、いわゆる利用されていない時間帯は、やはり5割引をしましょう。それから、深夜割引と書いてございますが、特に高速道路の長距離の物流みたいなものを考えて、深夜時間帯を3割引にしましょうというようなこともスタートさせていただいております。

1ページ戻っていただきまして、例えば、違うところで、首都高、阪高みたいなところだと、今、社会実験という形をとらせていただいておりますが、時間帯であるとか、曜日であるとか、例えば土日は安くするとか、相当複雑な料金体系を今セットさせていただ

いておりまして、例えば4月から深夜タクシーで首都高をご利用いただくとわかりますが、ちゃんと声で「料金は560円です」というようなことも言えるようになっております。したがって、深夜ですと、タクシーをご利用いただいて、首都高は700円ではなくて560円というようなことで、随分こういった弾力的な料金を実感していただくようなシステムも幾つか導入させていただいております。

飛びまして7ページでございますが、そういうことで、将来的には、例えば、今、首都高、阪高は700円の均一料金ですけれども、利用した距離に応じて料金をいただくというようなことも考えております。これは、実は都市圏においては随分重要なことだと思っております、例えば東京の中を5キロくらい走るときに、首都高が使えるのに、やはり700円という抵抗があって使わないという例は、現実には随分あります。こういったものをうまく割引して利用していただくことによって、利用者のほうももちろん助かるし、たくさん使っていただければ増収になる場合もございますので、そういった一石二鳥も踏まえて、こういった対距離料金というようなことも二、三年後には導入するように、今検討させていただいております。

それから、並行して、そのためにはETCがぜひとも必要でありまして、8ページでございますとおり、ETCにつきましては、車載器の助成であるとか、いろいろな施策を重ねてまいりまして、ようやく3分の1を超えます。もうすぐ首都高では4割を超えるぐらいに、一応使っていただけるような状態になりました。今後とも、例えば車載器のリース制度を入れるとか、幾つかの施策を打って、ETCが確実に利用されるように、私どもとしても努力をしてまいりたいということを考えております。

そのETCの効果の一例であります、9ページ目の下の左側のグラフを見ていただきたいのですが、青い線でございますが、これは首都高の料金所の渋滞量でございますが、ここ2年間ぐらいでETCの利用率が5%ぐらいから30%ぐらいになったのに従いまして、料金所の渋滞は何分の1かに減っております。こういったことでも、環境の施策の一環としても、ETCの普及を図らせていただければなというふうに考えております。

あと、11ページ、ETCのトラブルの関係を、高速課長から補足で説明いたします。

【高速国道課長】 11ページ、簡単にご紹介いたします。

4月1日に発生いたしましたETCのトラブルの関係でございます、これは、3月31日をもちまして、別納の制度を廃止いたしまして、新しい大口多頻度割引に切り替えたということに伴いまして、2種類のトラブルが同時に発生いたしました。1つが、廃止さ

れたE T C別納カードを誤って利用されて、料金所のところでバーに接触をされるというトラブルが多く発生したということでございます。もう1つは、システム障害でございまして、廃止されましたE T C別納カードのカードリストを各料金所に電送する際に、容量を超えた送り方をしまして、一部の料金所でサーバーがトラブルになったということでございます。

いずれも、十分な準備をしっかりとやって、かつ、一般の方まで含めてしっかりした周知活動をやっておれば防げたという事象でございまして、我々、国民の皆さん方に大変ご迷惑をかけたということで、大変反省をいたしておりますし、こういったことが起こらないように、道路公団のほうにも指導を徹底しているという状況でございます。

以上でございます。

【 分科会長 】 一括で、多岐にわたりましたけれど、説明、ありがとうございます。

本日は、残念ながら、時間も限られておりますので、ただいま説明のありました内容のうち、3つ目にごございました環境に関する話と、それから、5つ目にごございました「使える」ハイウェイについての件につきましてご審議いただければ幸いです。

それでは、委員の皆様、ご質問、ご意見等、よろしく願いいたします。どなたかどうぞ。

【 委員 】 でございますけれども、これから講義があるので、一言だけコメントして出させていたどうかと思うんですが、1つは、今最後にご紹介があった、より「使える」ハイウェイですけれども、E T Cがついている車について早朝や深夜の割引、これは結構な話なのだけれど、夜タクシーを使うときに、一体この車はE T Cがついているのかついていないかわからないんですよ。たまたまついていると割り引いてくれて得をする、そうでないとそうでもないということがたしかあったと思うんですが、その辺、この道路行政の中のいろんなこういう前向きの施策と、それから、タクシーというのは自動車行政というんですか、運輸行政、そこのところとのもう少しリンケージをとったほうがいいかなというのが1つでございます。

もう1つは、きょう話題に入っていないんですが、やっぱり人口減少がこれから進んでいく中で、地方部のモビリティと道路というのをどういうふうにやっていったらいいのか、ここら辺がもうひとつ議論が要るのではないかと考えています。

以上でございます。

【 分科会長】 ご意見ありがとうございました。

【企画課長】 最初の問題だけお答えします。

自動車交通局と連携をしまして、この車はETCついてるよというステッカーを準備いたしました。で、タクシー業界に配布したんですが、ご承知のとおり、先日までETCの車載器に割引料金が表示できなくて、特に深夜ですと、酔っぱらいの客が多くて、幾らだと大変もめるケースが多くて、タクシー協会ではちょっと嫌がって、まだあまり張れておりませんが、ようやく表示されるようになりましたので、これからきちっとカードを見やすいところに張っていただくように、いろいろな業界とも連携してやりたいと思っております。

【 分科会長】 先生、どうもありがとうございました。

【 分科会長】 では、ほかの委員の方、お願いいたします。

【 委員】 先ほどの道路のパッケージで工事をするという農道と国道とのお話の中で、上下水道とか電信柱とか、そういうときの工事も含めてあると思うのですが、そういうパッケージも一緒にそこで参加してやれないものなのかなと思いました。と言いますのは、同じ時期に全部やってしまえば、一番公益的にいいのではないかなという感じがします。いつも車に乗っているものですから、渋滞のときには、何の工事かと、いつも違う工事というふうな状況なんです。

あと、もう1つは、駐車場というのも、これは県道に隣接している駐車場とか市道とか、私は今葉山町に住んでいますけれども、町営の駐車場があるわけなんです。で、道路に隣接しているんですけれども、夕方5時に全部閉めてしまうわけなんです。駐車場が足りない状況の中で、やはりこういうことも含めて、もしETCでそういう駐車場も使うことができると思います。これは、全国的にそうやって自治体が経営している駐車場というのは、非常に利用者の視点を考えていないで、むしろ管理する側の視点に立っているような感じがします。

あと、もう1つは、雪のときとか台風のときに、例えば、ついこの間も雪が降ったとき、横横道路が閉鎖されちゃうわけなんです。新潟とか青森とか、北のほうに住んでいる方だったら、これぐらいの雪だったら道路を閉めないような状況でも都心ですと、どうしても閉めてしまう。そうすると、私たちも仕事に出かけなければいけないときに、朝、確認して、電車にするか車にするかを決めなければいけない。そういうときには、例えば道路のそういう速度制限を30キロにしてくれても構わないから載せるとか、そういう形で

何か上手な活用の仕方があるのではないかと思うんですね。

もう1つは、看板だと思うんですけども、今、愛知万博のお仕事をしています、私、車でたまに名古屋に行くんです。そうしますと、高速道路のローマ字がないので、どこでおりればいいのかとか、または、ついこの間も、たまたま長久手で高速道路をおりたんです。長久手までは英語で看板があるわけなんです。なぜかという、国際博ですから、皆さん一緒に非常に気をつけてローマ字で書かれたりしているわけですけども、そこから道を間違えて、名古屋の市内に入ろうとしましたらば、春日井まで行ってしまって、そこからまた名古屋に戻るわけですから。それはいいんですけども、ただ、ローマ字で表記されていないので読めない。それと、もう1つは、シティセンターはどこなのかということの看板が全くないわけですから、どこがそのまちの中心部で、車がどっちの方向へ向かって走ればいいのかということの指示がないわけなんです。ですから、そういう意味では、道路を利用している者に対する、もう少し配慮というのがあっていいと思います。そこに地元ではない方も来られるわけですし、地元の方でもわからないこともあるわけですから、そういうことの看板というものに対する予算をもっと考えてはいいのではないかと思います。

【分科会長】 多岐にわたるご意見をいただきましたが、何か国交省側からコメントはございますか。

【路政課長】 最初の道路工事のパッケージというお話がございました。

これは、道路工事を行うときには、それぞれ道路管理者が工事をする但也有りますが、大半は、お話があったように、電気だとか、ガスとか、水道とかの占用事業者でございますので、同じような場所で工事が予定されているときは、利用者調整協議会というものを設けまして、時期をそろえてまとめてやるようにはしておるんですけども、実際問題としては、かなりその部分でお互いタイミングが合わないこともございまして、ご迷惑をおかけしているのかなと。

ただ、年末、年度末にかけましては工事を減らそうということで、既に都内では3割ぐらい工事を減らしているというような状況にございます。また引き続き努力していきたいというふうに思っております。

【地方道・環境課長】 あと、駐車場のお話ございましたけれども、まず駐車場について、うまく効率的に使われるように、もう少し案内をうまくやるような方法はできないかというふうなことで今検討しております。

それから、あと、課金につきましても、E T Cを活用して無人で料金を決済できるシステムも現在検討しておりまして、できるだけ、そういった意味で、利便性を高めるようなことは進めていきたいというふうに思っております。

【企画課長】 あと幾つか追加でご説明いたします。

雪の問題ですが、大変難しい問題でして、雪国の高速道路みたいなところでも、どういう水準になったら止めるかということについて、警察のほうといつも議論がありまして、私どもの立場としましては、なるべく走っていただくと、そこそこ溶けるところもございますので、そのようお願いをしているところがございますが、そうは言っても、例えばトンネルからの出口で急に雪があると、急に滑って事故が起こるとか、そういう交通の管理上の問題もございますので、我々としてはなるべくお使いいただけるように、またいろいろ協議もし、努力をしたいというふうに考えております。

ローマ字表記の話は、万博は全体にご指摘いただいたようで、我々のほうも、あと、自治体のほうも、今、一生懸命追加でやっておるようでございますが、引き続き標識全般、いかに見やすくするか。特に、例えば、シティセンターというご指摘をいただきましたが、特にまち並みのどこへ行くのに、どうやったらわかりやすい表示ができるかということも含め、それから、ローマ字表記も含めて、今いろいろ検討させていただいておりまして、またご意見いただいて対応したいと思っております。

【分科会長】 どうぞ、委員。

【委員】 せっかくの機会ですので、民営化の問題でもよろしゅうございますか。今、議長のほうで区切られましたけれども、民営化についてお聞きしたいんですけども。10月1日に向けて、今、非常に準備なさっているところだということなんですけど、お聞きしたいのは、今度、5月から立ち上げなさいます設立委員会というのの位置づけというか、(会社、機構)というふうに3ページには書いてあるんですけども、設立の委員会と会社、機構との関係性であるとか、位置づけであるとか、この委員会がまた10月1日以降も継続していく委員会であるのかどうかというふうな、そのことについて1点目、お聞きしたいと思います。

それから、2点目は、民営会社のほぼ資産評価とか、そういうのもこの委員会のほうでやっていかれるんでしょうけれども、もう予算のほうで、本年度の予算で4,829億でしたか、先ほど本四債務処理というのがもう計上されているというのは、大体この各民営会社のフレッシュスタートの財務諸表が決まってきたのかなと。でないと、この具体的な4,

829 というような数字が出てこないと思いますので、その新しい民間会社の資産であるとか、財務諸表の枠組みづくりの進捗状況をお聞かせいただければというふうに思います。

以上でございます。

【路政課長】 それでは、お答えいたします。

まず設立委員会でございますけれども、これは、普通、会社をつくるときにも発起人会みたいのがございますので、あれと同じようなものだというふうに思っただけならば、定款を定めたりというようなことをするというのが務めでございますので、当然、発足以降は設立委員会等はなくなるということになってまいります。

それから、2つ目の資産評価、BSの関係でございますけれども、粗っぽいものはこれまで過去2回、民間企業並み財務諸表という形で、それぞれ各公団においてつくっていただいているんですけれども、今度正式に新規発足になりますので、鑑定評価を行ったりするものもかなりございますし、それから、今、これまで作業を進めた中では、それぞれ公団が今まで持っていたものを機構と会社の2つに分けなければいけないものですから、どういったものを機構のほうに持っていくのか、どういったものを会社に持っていくのかという、そういう考え方の整理をしております、大体それがまとまっておりますので、今、それにあわせて一生懸命鑑定評価をやっている最中でございます。今年度というんでしょうか、16年度の決算がことしの5月、6月ぐらいに出てまいりますので、そのときにはある程度数字も、完全なものはもうちょっと遅れるかもしれませんが、概略の数字は出せるようにはしていきたいなというふうに思っておりますが、そんな感じでございます。

【委員】 4,829億円というのは。

【路政課長】 すみません。これは、本四の債務、1兆3,400億円を平成15年に切り離しましたので、その切り離した債務が一般会計の中に、要するに、国の借金として残っております、それを平成17年の中でどれだけ返すのかということですから、今、公団に残っている借金の額とは別でございます。別物というようにお考え頂ければと思います。

【企画課長】 若干補足させていただきます。

非常に複雑なスキームでわかりにくいんですけれども、今、約40兆ぐらいの借金が現にございます。で、新たな建設を加えて、それをどう償還していくかという役割は、独立行政法人である機構のほうで担いますので、道路本体については、その償還は機構のほう

で全部面倒を見ます。したがって、その場合に、その償還計画は今の公団方式と似たような形になりますので、いわゆる会社方式で減価償却をするような償還ではなくて、今までと同じような公団方式に近いような償還計画を立てて、それで全体の今の40兆の借金と今後の建設計画を合わせて償還できるかどうかということを機構のほうで最終的に判断することになると思っております。

具体的な中身は機構と会社の協議で決まるわけですが、我々のほうで、今、事前に公団のほうと、どういう償還計画になるかなということを調整をさせていただいておりました、今までお約束している、例えば、新直轄とあわせて9342をできるだけつくるとか、首都高、阪高の必要の路線をやるということは、その償還計画の中でぜひ達成したいというふうに考えておりました、具体的な内容を今後協定の中で詰めていくのかなと思っております。

【分科会長】 あと時間も限られておりますけれど、きょうご意見いただきましたCO₂対策と、それから、今あるハイウェイをより効率的に使うというのは、かなりリンクをしているんですけれど、その辺を含めまして、何かご意見ございますか。

【委員】 きょう環境を取り巻く話題で、いろいろ道路との関係で、結局、ボトルネックになっているようなところの道路をきちんとネットワークを組んでいかないとだめだというふうなこととか、それから、ハイウェイについて、こういった形でより使えるように改善していくという政策は、私はどんどんアピールして、どんどん積極的に進めていきたいと思っております。

そもそもこの一、二年の道路四公団の民営化の議論の中で、ときに道路のつくり方とか運営のシステムの問題と、道路の非常に大切な本質的な道路の役割とか機能の問題とが、ときにですけれども、混同されて議論するような場面もあったと思っております。これは、私なんかずっと東京で仕事をしていて、痛い目に遭った思い出があるんですけれども、30年ぐらい前に一挙に車が増えた時代に、道路をつくと公害が増えるというふうな非常に飛躍した議論がありまして、外環の凍結や何かにつながったというぐらいの力を持った時代があったわけなんですけれども、一方では、大都市でも、地方でも、地域や地元からは、この道路を早くつくってほしいという非常に強力な声も常にあるわけですし、その辺の理解のギャップというのを埋めていくということは、道路行政の側からも非常に大切なことだと思っております。

国土の道路のネットワークの問題もそうですし、また、それぞれの、大都市であろうと、

地方都市であろうと、都市の中での都市内の道路の機能とか役割というのは非常に大切でして、そもそもが都市の骨格構造をそれぞれの都市でつくっているのが道路であるし、また、きょう説明があったこと以外にも、防災という面から言っても、延焼遮断帯ですとか、避難路ですとか、救助活動だとか、復旧復興活動ですとか、いろんな意味で道路の多面的な機能というのはあるわけですし、そういった意味から言うと、きょうご説明があったような政策を進めていくのはもちろんですけれども、国民に対して道路の機能とか役割について本質的な問題について遠慮しないでどんどん説明していただきたいと思います。

【 分科会長】 大変力強いご意見をいただきまして、ありがとうございました。

ほかの委員の方、何かございますか。

【 委員】 意見というよりは、お願いなんですけれども、これからの道路行政の色々な方針についてご説明をいただきました。例えば、ミッシングリンクの解消だとか、ETCの推進だとか、あるいは、柔軟な企画の承認だとか、これらの方針は全部すごく良いことだと思うんですけれども、本日も説明いただいたこれからの道路行政の二つの大きなテーマ、つまり環境に対するCO₂削減の効果というテーマと、あと、渋滞解消による経済効果というもう一つの大きいテーマについて、それぞれの施策毎の効果を定量的に比較できるような指標を作っていただきたいと思うのです。つまりCO₂削減効果と渋滞解消による経済効果に対して、どの施策にどれくらいの費用を投入すれば、どれくらいの効果が得られるのかという定量化です。例えば、ミッシングリンクという施策に1億円投入すると、どれくらいCO₂の削減に対して効果があり、それと同時に、同じミッシングリンクの解消というのが渋滞解消による経済効果を生むのかという、具体的な数値を示していただいて、それぞれの施策の費用対効果を論じられると良いと思うのです。強引に数値化しようとする、もしかしたらあまりにも乱暴な計算になってしまうのかもわかりませんが、それぞれの施策に関する単位投入資源あたりの効果というのが一覧表で見られるようになると、全体としての予算の按分を考え易くなると思います。もちろん、安全性だったりとか、防災や美観などといったいろんな他の効果もあるとは思いますが、特にこの2つの効果を軸にしてこれから考えていく場合に、このテーマについては統一した定量的指標が是非欲しいと思いました。

【企画課長】 全くご指摘のとおりでありまして、実は、先ほどもうちの中でそれに近いような議論をしていたのでありますが、安全、防災、環境、それぞれ今まで非常に定量化しにくいということで、訴えはしていたんですが、なかなかご理解いただけない面があ

りました。例えば、先ほどもご指摘いただきましたが、道路をつくと車が増えて環境が悪くなるじゃないかというような話で、ではほんとうに道路を整備すると何%車が増えるかという数字は現にないのが実情でありますし、人によってかなり感触が違います。ただし、その辺はぜひこういった場でもご議論いただいて、ざくっとした仮定が必要だと思えますけれども、仮定を置いてちょっと定量化をしてみて、世の中にどのくらい訴えられるか、ぜひやってみたいと思っておりますので、ご指導のほどもよろしくお願い申し上げたいと思います。

【 分科会長】 私からもぜひそれはお願いしたい点でございまして、特に今CO₂の削減というのが、合理的かどうかという論議は別にしまして、国際約束でこれはやらなければいけないんですけど、自動車産業に所属しているので、ちょっと言いにくいんですけど、単体のほうは燃費が幾らよくなりましたというのはすぐできるんですけど、いわゆる交通流対策、これは大変はかりにくいし。ただ、最後に石油というか、ガソリンを幾ら使ったかというのは出ますから、最終的などんぶり勘定は出るんですけど、途中の方策で、特に渋滞解消でCO₂がどのくらい削減できるか。特に、どこの地域でもいいんですけど、例えば首都圏で言えば、せっかくここまでできているんだけど、あといろんなことがあってできない高速道路とか等々ありまして、これができると何万トンか何億トンかCO₂が減りますよというのは割と説得力がある計算ができると思えますので、そういう計算をしていただいて、ひとつアプローチと。これは、CO₂を減らすということと、それから経済効果が出るのと、それからあとは、ユーザーの利便性が増すという3つ、三位一体なんですけれど、あとの2つを言ってもなかなかわかりにくいんですが、ちょうどこの渋滞とCO₂の関係というのは、我々のほうも何とか計算をしようとトライをしているんですが、ぜひ国交省さんのほうでご指導いただいてやればよいと思えますし、それから、もう1つ大事なのは、ユーザーの皆さんにPRするというのが大事でございまして、車の使い方自体でCO₂の排出量というのは随分減りますので、そういうことも我々はやっていこうと思っておりますので、そういうのとも相まって、少し数字化して、それで、ここの、例えば高速道路の整備の欠けているミッシングリンク、そこを少しお金をかけて、それだけでジャスティファイするのは難しいけれど、全体の効果はありますよというような、今波頭先生のおっしゃったような検討をいただければ、その先が進むのではないかと、私もそう思っております。

【 委員】 今に関連して、1つだけ、主として地方都市の都心部の自動車の乗り

入れ規制の話は、もうほとんど日本だけと言っていいぐらいで、諸外国はもうやってしまったわけです。公共交通の利用率から言うと、日本は割合優等生なんですが、それでも、そういうことを難しいからとずっとやっていないのは、ヨーロッパの人たちから見ると、明らかにさぼっているというふうに見られて、シンボリックな問題になりはしないかというのを心配します。もちろん、警察の問題だとか、市民の話とか、商店街とか、難しいことはたくさんあるんですが、難しいのはどこの国も同じで、それを解決してきたのに、この国はその理由でできませんというのは、なかなか国際的には説明がつかない。したがって、どこかで踏ん切りをつけて歩み出す必要があるんだろうと思います。急に全国でということは難しいでしょうけれども、そんなことを感じています。

以上でございます。

【 分科会長】 時間も大分押してまいりましたので、あとございましたら、もう1つか2つお願い申し上げたいと思います。

【 委員】 関連して一つでございます。現在、料金割引の社会実験をしておられるのは、非常に重要なことで、ここから有益な知見が得られると思います。次に料金引き上げの実験をなさってはいかがでしょうか。例えば、箱崎の周りで込み合っているというのなら、その特定の地区、特定の時間について料金を引き上げることができれば、随分混雑の緩和に役に立つだろうと考えられます。もちろん、社会実験をするのに、引き上げるほうは非常に難しいということもよくわかるんですけれども、当然、引き上げるからには、どこかほかで割り引くよという政策のセットにすることによって、平均的にはほとんどにすることはできます。今の実験が終わったら、次に是非やっていただきたいと思います。まさにCO₂削減という非常に大義名分があるわけですから、混雑緩和のための料金引き上げ実験をしていただきたいというふうに思います。

【 分科会長】 ありがとうございます。お待たせしました、どうぞ。

【 委員】 私からも、この環境問題では、運輸部門、特に自動車がCO₂の負荷が高い訳ですが、地方都市部の例が非常に良いと思いますが、都市内をやるときに、今、森地先生が言われたようにすると、商店街の人たちが反対するとか、いろんなことがあるので、道路の行政だけでなかなかしにくいのを、もっといろんな住宅や都市の行政権能や、ほかの省庁が持っている権能を立体的に総合的に使えるような工夫をしていただくと非常にいいのではないかというふうに思います。

以上です。

【 分科会長】 ありがとうございます。ほかに。

【 委員】 では、短く申し上げます。

本日、主に環境としていろいろご報告いただきましたが、基本政策部会でいろいろ審議会の答申づくりを議論しましたので、全体的な状況をその後フォローアップといいますが、ぜひ適当な機会に一度いろいろご説明とか、いろいろ教えていただけるとありがたいなというのが1点です。

それから、たしか約1年前だと思いますが、たしか現地視察を開いていただいて、私は残念ながら出られなかったんですが、参加された委員にとっては大変好評だったというふうに聞いておりますので、当分、基本政策部会等を含めて、あまり審議する議論がないようでしたら、日帰りでそういうこともできるかどうかを含めて、また少し今後ご検討いただくと今後の次の我々の審議のときにいろいろ勉強になりますので、そういうこともご検討いただけるとありがたいと思っております。

以上です。

【 分科会長】 ありがとうございます。おあとはよろしゅうございますか。

【 委員】 今さっき波頭さんが言われたこととの関係ですが、1つは、どういう場所のどういうルートかによって、そういう計算の結果はすごく違いますので、こういうところで細かいやつを全部出すというのはあまり意味がないんですが、えてして代表的な数字が一本出てきて、あと使い方がよくわからないという感じになりますので、基本的にローカルな特定のところについてすべて少しずつ計算をしていくというふうなことをやっていただかないと、がちが明かないという気がいたします。

もう1つは、特に混雑関係ですと、時間帯によって混雑はすごく違いますので、時間帯別の情報が必要ですね。こういうものは地道に積み重ねないと、実はあまり信頼を置くことはできないということがもう1つ。

もう1つは、こういうものの影響に関しても、短期的に今の交通量ならどうなりますかという計算をすることが多いんですが、これ、都市全体で整備されると全体の交通量が増えるという議論は当然ありますね。こういうことまで全部きっちりというのはなかなか難しいので、どういうふうに私はすべきかと思いますと、基本的に数字を1つで出すというのは無理だと。不確実性が大き過ぎる。で、それなりの数字は出すんですが、シナリオ別の感度分析を十分にさせていただきたいということですね。で、反対派の人々が、こういうシナリオだとうなるだろうというふうに批判されるというのは、そういうシナリオなら

ばこういう数字になります、でも、もうちょっと楽観的なシナリオもあるでしょうとかいうふうな感じのやつを考えていただくと、意外にそんなに面倒くさくなく、割と説得力のあることができる。欧米諸国のいろんな政策評価の事例を見ても、この感度分析というのは非常に重要なステップで、どういう問題についても100%確実な数字というのは出せないんですね。特に環境とか安全とかというやつについては、一けたぐらいぶれても不思議でないというぐらいの信頼性ですから、非常に楽観的な数字だとどれぐらい、悲観的にはどれぐらいというのを出さないと意味がないという気がいたします。

以上でございます。

【 分科会長】 ありがとうございます。

貴重なご意見をたくさんいただきましたけれど、与えられた時間がもうそろそろ終わりになりましたので、以上をもちまして、きょうの議事というか、論議は終了させていただきます。ご協力ありがとうございました。

【道路局総務課長】 本日はご熱心にご討議いただきまして、まことにありがとうございました。以上をもちまして、社会資本整備審議会第4回道路分科会及び第12回基本政策部会合同会議を終了いたします。

了