第１回　国土開発幹線自動車道建設会議議事録

平成１５年１２月２５日（木）

【佐藤道路局長】　　定刻になりました。会議の定足数に達しましたので、ただいまから第１回国土開発幹線自動車道建設会議を始めさせていただきます。私、国土交通省道路局長の佐藤でございます。会長が選出されるまでの間、暫時、私が司会を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

この国土開発幹線自動車道建設会議は、中央省庁等の改革によりまして、平成１３年１月６日に新たに発足したものでございます。ご列席の皆様方には、国土開発幹線自動車道建設会議委員にご就任いただきまして、また本日、早速ご参集いただきましたことを厚く御礼申し上げます。委員にご就任いただきました皆様方は、お手元の資料１の委員名簿のとおりでございます。各委員の皆様方におかれましては、当会議の運営につきまして、ご協力賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

次に、会長の互選に移らせていただきます。会長は、国土開発幹線自動車道建設法第１３条第３項の規定により、委員の方々から互選していただくこととなっております。いかがでございましょうか。

よろしくお願いします。

【陣内委員】　　会長につきましては、学識経験者の方の中で、道路行政に大変深い見識をお持ちである方をお願いしてはいかがでございましょうか。

【佐藤道路局長】　　いかがでございましょうか。

（「異議なし」の声あり）

【森地委員】　　僭越でございますが、提案をさせていただきたいと思います。公共経済学の権威であられ、道路の枠組みについても最も詳しい研究者である藤井先生にお願いしてはいかがかと存じます。

【佐藤道路局長】　　ただいま、森地委員から藤井委員を会長にというご提案がございましたが、委員の皆様のご意見はいかがでございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【佐藤道路局長】　　ありがとうございます。それでは、ご異議なしということでございますので、藤井委員に会長をお引き受け願うことといたします。

それでは、藤井委員に会長席におつきいただきたいと存じます。また、これ以降の議事運営は会長にお願いしたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

【藤井会長】　ただいま皆様のご推挙をいただきまして、会長に選任されました藤井でございます。省庁再編後初めての開催となります国土開発幹線自動車道建設会議の会長を務めさせていただくという、大変責任の重さを痛感しております。委員の皆様のご協力をいただきまして、円滑な議事の進行に全力を尽くす所存でございますので、よろしくお願いいたしたいと思います。

ご案内のように、この会議の審議の対象でございます国土開発幹線自動車道は、全国の国土の骨格を形成する重要な社会的なインフラでございます。地域の発展を支えて、２１世紀に向けて豊かで活力ある経済社会の実現を満たすという上で、その整備を着実に進めることが大変に重要であると考えております。

一方、去る１２月２２日に、政府・与党協議会において、道路関係４公団民営化の基本的な枠組みが決定されました。本日は、その枠組みに伴いまして必要となります基本計画及び整備計画の変更につきまして議題となっております。委員各位におかれましては、本日、お諮りする基本計画及び整備計画につきまして、率直なご意見を尽くしていただければと存じておりまして、そのことをお願い申し上げまして、ごあいさつにかえさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは以降、座ったままで進行させていただきます。

議事に入らせていただく前に、最初に、石原国土交通大臣にごあいさつを頂戴できることになっております。

【石原国土交通大臣】　本日は年末の大変お忙しい中、国土開発幹線自動車道建設会議の第１回会議開催に当たりまして、ただいま委員長にご就任いただきました藤井先生をはじめ、このたび委員にご就任いただいた諸先生方にお集まりいただきましたことを、まず所管大臣として心から感謝を申し上げたいと思います。マイクの関係で座ったほうがよく入りますので、座らせていただきます。

ただいまの藤井会長のお話にございましたように、この会議は、従来は国土開発幹線自動車道建設審議会という名のもとで、内閣総理大臣を会長とし、関係閣僚また学識経験者の方々を委員として、総理府に設置されておりました。それが、平成１３年１月の省庁再編に伴う審議会の見直しによりまして、専門的な審議を行う審議会として国土交通省のもとにこの国幹会議というものを設置させていただいたわけでございます。国幹会議は、高

速自動車国道整備に関して法律に定められた事項について、ご審議をいただくものでございまして、我が国の高速道路、私が言いますのも変でございますが、ちょうど私の生まれました年にこの高速道路、縦貫道の建設法が制定されまして、名神高速の栗東－尼崎間の７１キロが昭和３８年に開通したことを皮切りに、順次整備が行われてきたところでございます。

今後、整備を予定しておりますいわゆる横断系の道路というものは、東名等の縦貫系の道路に比べましても、利用交通量の見込みも少ないことから、採算性が不安視されております。また、昨今の景気の低迷や人口の減少局面を目前に控えまして、交通需要も従来のような増加一辺倒から減少局面を迎え、４公団を合わせまして４０兆円にのぼる債務というものの償還確実性を疑問視する声も高まってきたところでもございます。

これらの課題に対処するために、平成１３年１２月に、特殊法人等整理合理化計画を策定させていただきまして、その中で、道路公団等の民営化というものを決めさせていただいたところでもございます。さる１２月２２日に、政府・与党協議会におきまして、民営化に関する基本的な枠組み、いわゆるスキームを決定させていただきました。私が改めて申すまでもございませんが、民営化の原点は、先ほどお話しさせていただきました、いわゆるこの４０兆円の債務を確実に返していくこと、そして、真に必要な道路については、国民の皆さん方の負担をできる限り抑えて民営化会社の自主性を尊重してつくっていくということではないかと思っております。

そして、この案を取りまとめるに多大なご尽力をいただきました民営化推進委員会において提案されました中村英夫先生の中村基準に基づきまして、客観的かつ厳格な評価を実施し、これを公表するなど、高速道路事業の透明性向上にもこれまで努力をさせていただいたところでもございます。

この評価結果や地方公共団体の皆様方からも意見を聞かせていただき、国交省において新直轄方式で整備する区間やコスト削減等についての原案を作成いたしましたので、ぜひ今日は忌憚のないご意見を賜り、深いご審議をいただければと思っております。

また、この中で採算性の大変厳しい路線等を抜本見直し区間とさせていただきまして、この区間については、抜本的な見直しを行わない限りは着手することがないというふうに決めさせていただきました。今後、見直しを受けた区間については、整備計画の変更を決めましたら、次回以降の国幹会議でご審議いただくことになると思っております。これらの大胆な改革によりまして、むだな道路はつくらず、真に必要な道路をつくるということ

が実現できるのではないかと考えております。改めまして、今日、お忙しい中お集まりいただきました委員の皆様方に感謝を申し上げ、所管大臣としてのあいさつにかえさせていただきたいと思います。

【藤井会長】　石原大臣、どうもありがとうございました。

それでは、議事に入りたいと思います。まず、国土開発幹線自動車道建設会議令第６条の規定によりまして、当会議の運営についてお諮りいたします。お手元の資料３の国土開発幹線自動車道建設会議議事運営規則（案）につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

【榊道路局次長】　最初に、議事運営規則のご説明に先立ちまして、お手元の資料、資料２、３、４という順番の形でご説明をさせていただきたいと思っております。

資料２は、国土開発幹線自動車道建設会議の所掌事務ということになっております。先ほど、大臣から申し述べましたように、平成１３年の省庁再編時でございますが、審議事項のほうも基本計画に関する審議、整備計画に関する審議、路線指定及び予定路線に関する審議という形で、この法律上、付議すべき事項というのがきちんと定められておるところでございます。

続いて、資料３の議事運営規則をごらんいただけますでしょうか。

ごらんのように、規則は議事運営上、通例必要となる事務的な諸事項を定めているものでございます。この議事運営規則の内容につきましては、前身でございます国土開発幹線自動車道建設審議会の議事運営規則を基本にいたしまして、第８条、議事の公開というところにつきまして、取り扱いについて明確に記載をさせていただいております。そういう意味では、第８条だけが改正されておるという感じになっております。ちなみに、第８条を申し上げますと、第８条の第１項で、「会議又は議事録は速やかに公開するものとする。ただし、特別の理由があるときは、会議及び議事録を非公開とすることができる。」と定めまして、第２項では、「前項ただし書の場合においては、その理由を明示し、議事要旨を公開するものとする。」と定めております。

国土開発幹線自動車道建設会議の議事運営規則（案）につきましては、簡単ではございますが、以上のような説明でございます。

【藤井会長】　ただいま、事務局からご説明のあった議事運営規則の案について、何かご意見、ご質問はございませんでしょうか。

特段、ご発言がございませんようですので、議決をさせていただきたいと思います。

資料３について、案のとおりとしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【藤井会長】　それでは、そのようにさせていただきたいと思います。なお、本日の会議では、報道機関と地方公共団体の方々にも傍聴を認めておりますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、議案第１号及び第２号につきまして、一括として幹事の道路局長よりご説明を願います。

【佐藤道路局長】　恐れ入ります。それでは、座らせて説明させていただきます。

お手元の資料は、資料４と参考の１と資料の５となっておるわけですが、ごらんいただく便宜上もございますので、目の前にパワーポイントを用意してございます。主として、これによりましてご説明申し上げさせていただきまして、表等のたぐいは、このパワーポイントですとよく見えないものですから、必要に応じまして資料のほうをごらんいただけましたらと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

最初に、本日の説明内容、パワーポイントをごらんいただきますと、まず、高速自動車国道の整備の現状を若干、ご説明申し上げさせていただきまして、２番目の審議事項といたしましては、２－１、議案第１号といたしまして、基本計画の一部変更。２－２、議案第２号、整備計画の一部変更。お願い申し上げるべき審議事項はこの２つでございまして、３番目に今後の高速自動車国道の整備につきまして、報告事項を申し上げたいと思います。

最初に、この議案第１号につきまして、実は基本計画なものですから、整備計画とダブりますので、主として議案第２号の整備計画の変更についてお諮り申し上げさせていただきたいと思います。

そこで最初に、現在の計画の策定状況でございます。国土開発幹線自動車道予定路線延長１万１,５２０キロに対しまして、基本計画の策定延長、１万６０７キロ、９２％でございます。そして、整備計画の策定延長が９,３４２キロでございます。このうち供用している延長、この１２月２５日現在で申し上げますと７,２９７キロとなっておるわけでございます。したがいまして、現在、建設中の延長が２,０４５キロ、本日現在でこういう内訳であるということでございます。

これまで高速自動車国道の整備の経緯とグラフをごらんいただきました。予定路線１万１,５２０キロに対しまして、基本計画、整備計画、供用延長とこうした形で暫時積み重ねて、建設を重ねていただいているという状況でございます。

そこで、この残りが現在お願い申し上げようとしております２,０４５キロ、整備計画の未供用延長部分、建設中部分ということでございますが、この未供用分２,０００キロを整備した場合に、毎年２兆円を超える便益が期待されるということを最初にごらんいただいておきたいと思います。

そこで、現状でございますので、多少、諸外国と比較させてみていただきました。人口自動車保有台数、あるいはＧＤＰあたりという面からいろいろみてみますと、フランス、イタリア、ドイツ、韓国と比べてございますが、現況の日本。もう少しレベルが追いついていないかなという状態であるということが、このグラフからお読みいただけようかと思います。

また、中国は近年、大変な勢いで高速道路を整備しておりまして、１９８２年以来、２０年間で２万５,０００キロという大変な整備を進めております。アメリカ、フランス、ドイツ、それぞれ８万９,０００キロ、あるいは１万１,０００キロという形でございますので、日本のレベルは国際的には多少低い面が強いかなということであります。

そして、端的に比べますと、国全体というよりは地方単位、ブロック単位で比べるみたいなことがわかりやすいかなと思いまして、九州とオランダを比べてみております。同じな国土面積、人口、ＧＤＰということでございますが、現状で申し上げますと、３分の１ぐらいのネットワークという形であるということでございます。

そこで、高速自動車国道の整備の流れを整理させてみていただいております。先ほど申し上げました予定路線をある程度、調査が進みますと基本計画の決定に至りまして、基本計画の決定で環境影響評価等を行いながら、整備計画の決定に至る。このそれぞれの段階で国土開発幹線自動車道建設会議を経るということになるわけでございます。なお、この整備計画の決定時、これからは本日を皮切りに、有料道路のグループですが、日本道路公団による整備、あるいは将来、民営化会社ができましたら会社による整備というものと、そして新直轄方式による整備ということで、無料道路として新直轄方式で整備する、こういうふうに分かれるということが、本日を皮切りにこれから予定されるということであるわけでございます。

本日のお願いすべき審議事項ということになるわけですが、旭川・名寄線ほか２７区間の国土開発幹線自動車道建設線の基本計画の一部変更、さらには、議案第２号といたしましては、これらの整備計画の変更という形になるわけでございます。この議案第２号を主体としてご説明申し上げさせていただくということであるわけでございます。

そこで、整備計画をお願いします変更の内容と件数でございます。表をごらんいただきますと、現在、整備計画の区間数、総区間数では２６４区間あるわけですが、このうち事業中の区間が６８区間、供用済みの区間が１９６区間という形になっております。そして、本日お願い申し上げます整備計画の変更内容といたしまして、新直轄方式に切りかわる区間における整備主体の変更が２７区間、それから、コスト削減に伴います工事に要する費用の概算額の変更、２１０区間、ジャンクションまたはインターチェンジの追加等が合計で１０カ所、重複を除きました整備計画の変更区間数は２１２区間ということでございます。

そこで、新直轄方式に切りかえていただくようにお願い申し上げます区間の選定になるわけですが、評価の対象といたしまして、平成１６年度当初に供用見込みの区間を除いたということでございまして、評価の区間数は７０区間。実は、これは参考につけさせていただいておりますが、各区間の中村先生基準及び森地先生の委員会におきまして、いろいろご審議いただきました重みづけ等に基づきまして、それぞれの総合評価というものを実行しております。既に１１月２８日に、それを出させていただいておるわけですが、それの評価単位として７０区間、延長１,９９９キロ選ばさせていただいたということでございます。

そして、この場合に、まずはステップ１番ですが、社会的な便益が費用を上回るかということがまずしっかりとした評価をする。次に、便益が上回っていなければ計画を見直すというぐあいにいくわけですが、便益が費用を上回っているという状態でありましたら、次に、有料道路としての管理費を賄えるかどうか、料金収入マイナス管理費がプラスかどうかということでございます。これがマイナスの場合には、有料道路として整備いたしますと、料金収入では管理費が出ないということでございますので、毎年度、さらに管理費相当額、不足額を足さなければいけないということでございますので、有料道路方式による整備が困難な区間ということで、新しい直轄方式による整備ということが必要であろうということであります。これが出るということになりますと、次に、客観的な指標に基づく評価ということで、費用対便益と採算性とその他外部効果の３項目の評価をいたしまして、そして、これを総合評価した結果といたしまして、そうはいっても無料が望ましい区間、有料が望ましい区間ということで、整備手法を振り替えるということが必要だということかと思って、整理してきているわけであります。

そこで、この評価の結果ですが、この新直轄方式に切りかわる区間の具体的な選定の考

え方。まず、１つは有料道路に適さない区間のすべてということで、先ほど申し上げました料金収入で管理費が賄えない区間、あるいは有料Ｂ／Ｃが１を超えない区間。有料道路では交通量が少なくて、Ｂ／Ｃが１を超えない区間。それから、有料道路に比較的なじみにくいと考えられる区間の一部。評価結果のすべてがＣ以下ということでありますが、３番目には、その他の区間で強く新直轄方式による整備を要望されている区間というふうに仕分けを考えたわけであります。大変恐縮ですが、これのイメージを参考－１の一番最後のページをごらんいただければと思います。参考－５であります。ございますでしょうか。ここでイメージをごらんいただければと思います。先ほど申し上げましたような評価を厳密に行いまして、その総合評価の結果、１番、有料道路に適さない区間、これが赤でございます。そして、知事等のご意見が右の備考の手前に書いてございます。これはいずれも各知事、新直轄方式で進めてほしいというご要望でございました。

次に、２番目のグループとして有料道路になじみにくいと考えられる区間ということで、評価結果がすべてＣ以下ということでございました。この中で、ダイダイ色に塗りました部分を今回、新直轄方式としてお願い申し上げているわけですが、これにつきましては知事等の意見をごらんいただきますと、新直轄方式またはいずれかの方式でというご要望であるということでございます。また、中には第二東名、近畿自動車道　名古屋大阪線という形で書いてございます。あるいはまた、東海北陸自動車道、こうしたものは有料連続性という観点から無料になかなかなじまないというところもございまして、したがいまして、仕分けしてまいりますと、このダイダイ色が残るということでございました。

３番目、その他の区間ですが、これにつきましてはそれぞれ成績がいい、総合評価の高いところもあるわけですが、とにかく整備のあり方等をいろいろ考えまして、知事等のご意見、どうしても新直轄でやっていきたいというご要望も強いところもございますので、そういうところにつきましてはよくご相談申し上げた上で、新直轄方式ネットワーク上、おかしくないということを確認いたしました上で、新直轄方式というご提案をさせていただいたということでございます。これが２７区間、６９９キロということでございます。

そこで、恐縮ですが、このパワーポイントをごらんいただきながら、具体の区間をごらんいただきたいと思います。高速課長から一つ一つ説明を申し上げさせていただきます。

【横田高速国道課長】　それでは、新直轄方式に切りかわる区間（案）をご説明させていただきます。

まず、１番の北海道縦貫自動車道、北海道の士別市から名寄市の２４キロでございます。

２番目に北海道横断自動車道、足寄町から北見市の７９キロでございます。

３番目、同じく北海道の本別町から釧路市までの６５キロでございます。

次に４番目、東北横断自動車道、岩手県の遠野市から宮守村の９キロ。

５番目、同じく岩手県宮守村から同じく東和町までの２４キロでございます。

６番目、日本海沿岸東北自動車道、山形県の温海町から同じく鶴岡市の２６キロでございます。

７番目、秋田県本庄市から岩城町の２１キロでございます。

同じく８番目、秋田県大館市から小坂町の１４キロでございます。

９番目、東北中央自動車道、福島県の福島市から米沢市の２８キロでございます。

１０番目、同じく米沢市から米沢市の９キロでございます。

１１番目、中部横断自動車道、長野県八千穂村から佐久市の１５キロでございます。

同じく１２番目、佐久市から佐久市までの８キロでございます。

１３番目、近畿自動車道、和歌山県白浜町からすさみ町の２４キロでございます。

１４番目、同じく三重県尾鷲市から紀伊長島町の２１キロでございます。

１５番目、中国横断自動車道、兵庫県佐用町から岡山県大原町の１９キロでございます。

１６番目、同じく鳥取県智頭町から鳥取市の２４キロでございます。

同じく、米子市から米子市の５キロでございます。

１８番目、同じく広島県尾道市から三次市の５０キロでございます。

１９番目、同じく広島県三次市から島根県三刀屋町の６１キロでございます。

２０番目、四国横断自動車道、徳島県阿南市から小松島市の１０キロでございます。

同じく、高知県須崎市から窪川町の２２キロでございます。

同じく、２２番目、愛媛県宇和島市から宇和町の１６キロでございます。

九州に移りまして、２３番目、九州横断自動車道、熊本県御船町から矢部町の２３キロでございます。

それから２４番目、東九州自動車道、大分県蒲江町から宮崎県北川町の２６キロでございます。

２５番目、同じく宮崎県清武町から北郷町、１９キロでございます。

２６番目、同じく北郷町から日南市の９キロでございます。

２７番目、同じく鹿児島県志布志町から末吉町の４８キロでございます。

以上、２７区間６９９キロでございます。

【佐藤道路局長】　その結果でございますが、２７区間６９９キロ、事業費を全部合計いたしますと、平成１５年度以降の残事業費で２.３兆円が積み上がるという答えになっております。

一覧表は今、ごらんいただきましたし、念のためには表の３ということでつけさせていただいておりますが、資料の４の７ページでございます。新直轄方式に切りかわる区間一覧を概算事業費、延長とともにつけてございます。総事業費は２兆４,０００億円、平成１５年度以降残として２兆３,０００億円ということでございました。

次に、もう一つご審議事項、お願いすべき事項として事業費とコスト削減でございます。平成１５年度以降、残事業費、従来の計画上は、コスト縮減前は１９.７兆円でございました。これに対しまして、本年の３月、２割カット、約４兆円のコストの縮減とするということをお約束申し上げたところでございました。そこで、このコストの縮減後、１５.９兆円になるということを、今回、区間別、路線別に全部整理させていただいて、出させていただいたところでございます。資料４の９、１０ページに表６という形で細かく載せてございます。パワーポイントでは見づらいので、大変恐縮ですが、そちらをさっとごらんいただいた上で、事業費削減のメニュー、どういうふうにこうした削減を図ったかということのご報告をまず申し上げたいと思います。

代表的なメニュー、規格の変更、これが１つでございまして、縦断線形の見直しによりまして、盛土高さを縮小する、あるいは橋梁から盛土へ変更する、あるいはまた、インターチェンジやジャンクションのコンパクト化、６車線区間の４車線施工、あるいはまた、トンネル設備等の設計基準の見直し、こうした規格変更が１点でございます。

それから、具体の工法の見直しといたしまして、土取り場、土捨て場の事業調整、あるいはまた、トンネル・ボーリング・マシーン等の新技術の活用によります施工方法の見直しということを通じまして、約２割、４兆円のコスト縮減を図ったということで、路線別、区間別に張りつけさせていただいたということでございます。

具体の事例を少しごらんいただきますと、まず、インターチェンジのコンパクト化ということで、トランペット型のインターチェンジをダイヤモンド形式と、こうしたことによりまして、平均的には３５億円のインターチェンジ事業費が２５億円で済むようにする。あるいはまた、大断面の片側３車線トンネル、これを片側は２車線化、両側で４車線化ということを通じまして、キロ当たり１６０億円が７０億円ということで、５６％の短縮を図る。

さらには、具体の工夫としての一つ一つの工夫の一例ですが、大型の遮音壁等につきまして、直壁８メートル、張出５メートル、これと同じような遮音効果を持つというようなことで、規模縮小が可能な遮音壁タイプを考えました。例えば、メートル当たり８１万円でできるようになるということで、３６％の縮減を図った。こうしたことを通じまして、先ほど申し上げましたように約２割、４兆円のコストの縮減を図った。これを路線別、区間別にご報告申し上げているところであるわけでございます。

これが２つ目のご審議事項でございました。

３つ目、ジャンクションやインターチェンジの追加をお願い申し上げますということでございます。最初は、ジャンクションの追加のお願いということでございまして、４カ所でございます。日本海沿岸東北自動車道と仁賀保本荘道路のジャンクション、これは、高速と一般国道の自動車専用道路のジャンクション。

それから、日本海沿岸東北自動車道と本荘大曲道路、地域高規格道路とのジャンクション。

あと２点、中央自動車道西宮線と甲賀湖南道路、これは地域高規格道路でございますが、それと同じく、西宮線と阪神高速の京都南ジャンクション。本荘、大内、栗東東、京都南、この４カ所のジャンクションを今回、お諮り申し上げるということでございます。場所はそれぞれ秋田が２カ所、滋賀の栗東東が１カ所、京都の京都南が１カ所、合計４カ所でございます。

次に、地域の活性化を支援するという観点からの追加のインターチェンジでございます。これにつきましては６カ所お諮り申し上げるということでございます。

１つは、東関東自動車道の水戸線の酒々井。

２つ目は、中央自動車道富士吉田線の都留のインターのフルインター化でございます。

それから、近畿自動車道名古屋神戸線の甲南インターチェンジ。

それから、九州自動車道の筑豊。

同じく、九州自動車道の瀬高。

それと、九州横断自動車道長崎大分線の大分光吉のフルインター化でございますが、以上、６カ所の追加インターチェンジをお願い申し上げるということでございます。

場所はそれぞれこれでございまして、酒々井が千葉県、東関東自動車道の水戸線。それから、その左にまいりまして、都留が中央自動車道富士吉田線、都留はフルインター化でございます。それから、近畿自動車道名古屋神戸線、滋賀の甲南。甲南は第二名神高速道

路の追加インターチェンジという形になっております。それから、九州縦貫自動車道、福岡の筑豊、さらに福岡の瀬高。それから、大分光吉の九州横断自動車道長崎大分線、これはフルインター化ということで、以上、４つの政策的なジャンクションと６つの地域活性化のための追加インターチェンジの追加をお願い申し上げるという内容でございます。

今回、お諮りいたしますご審議事項、以上の３点でございまして、整備計画の新直轄への変更、２７区間６９９キロを事業費ベースで総額２.４兆円をお願い申し上げたいというのが１点。

それから、事業費のコスト縮減といたしまして、約４兆円のコスト縮減の路線別の張りつけ。

３つ目が、４つの政策ジャンクションの追加と６つの地域活性化のための追加インターチェンジのご審議をお願い申し上げるということでございます。

以上でございます。

【藤井会長】　ありがとうございました。ただいま、議案第１号と第２号について３点、新直轄方式に切りかわる区間とコスト削減、ジャンクション、インターチェンジの追加と３点ご説明がございました。これについてご意見、ご質問がございましたら、よろしくどうぞお願いいたします。

どうぞ。

【井田委員】　新直轄方式に切りかわる区間のお話ですが、２.３兆円規模ということでございますが、全体で３兆円規模と伺っております。道路公団の民営化法案の国会提出もこれからという今の時期に、今日１回の会議で、全体の七、八割の予算規模の区間を決めてしまうのは、私はいささか性急で、国民への説明責任が果たせるとは思えないのですが、いかがお考えでしょうか。

【藤井会長】　ご説明どうぞ。

【佐藤道路局長】　先ほど参考－５で、評価の結果とそれぞれ地方公共団体からのご要望、ご意見を整理させていただいてみております。この中で申し上げますと、結局、その他の区間の青いほうでございますが、評価の高いところでも、例えば、阿南－小松島、新直轄方式という形でご要望いただいているところでございます。これはよくよく県ともご相談申し上げて、お考えを伺いましたところ、評価は高いのはわかるけれども、この場合、徳島から小松島、小松島から阿南という形で、一度にかなり積極的な整備を進めてほしいという観点から、県としては、小松島から南につきましては県が負担してでもぜひ整備を

進めたいという観点から、その他、例えば具体の箇所でいきますと鳴門から小松島、阿南という形で有料という形で、役割を分担しながら少しでも整備を進めるために、県の意向も示したいというお話でございまして、そういう県とのやりとり。１つは評価でございますから評価はきちんとしました。そうすると、その評価の高いところでも全体の有料と新直轄と役割分担を考えると、この辺からぜひ新直轄でやって、両方で急いで整備したい、自分が負担してでもというご議論なものですから、私どももなるほどと、それであれば、審議会の先生方にも十分ご説明ができるんじゃないかなということで上げさせていただいている。結果、３兆円が２.３兆円ぐらいは出てきてはいる。ただこの３兆円も、ご指摘のように、会社がこれから民営化の法案も通していただかなければいけないわけですが、会社が発足し、会社がどこの事業をきちんとやるかという点についてよくよくご相談申し上げながら、会社と新直轄で施工すべき部分。これはまた、会社発足後、そういうやりとりもする必要があるということでもございますので、必ずしも３兆円が３兆円にきっちりおさまるかどうかは別でございますが、ショックアブソーバーといいますか、そういう調整をこれからやり得るという点から申し上げますと、現在、２.３兆円程度、７００キロ弱をご指定いただいても、その調整は今後十分できるんじゃないかと考えて、ご提案させていただいたところであります。

【藤井会長】　ちょっとまだ、井田委員。

【井田委員】　というお話ですが、３兆円というのはむこう１５年間にわたるというものだと伺っております。新会社の具体的な形が見えない中で、新会社も１０年たったところで見直しをする。３兆円という政府・与党合意も現時点での目安で、必要に応じて見直すということがうたわれております。その見直すというのは３兆円という税金投入、直接、全額税金投入がこれから増えてしまうということもあり得るのかもしれませんが、うまくいけば３兆円もかけずに税金投入の道路もできるかもしれない。向こう１５年間の３兆円の８割規模を今日１回の、この１時間半の会議で決めてしまうことで、国民の理解を広く得られるのだろうかと、私は疑問に思いますが、いかがでございましょうか。

【佐藤道路局長】　一方で、これはこれからいろいろなご審議をいただきながらということになろうかと思いますが、これまで積み重ねられてきました２２日までの政府・与党でご審議いただいた内容という観点から申し上げますと、２０兆円に及びます平成１５年度以降の負担事業費を、今、まさしくご報告申し上げていますように２割の事業費カットということで１６兆円。そして、この１６兆円に対しまして、目安でございますが、新直

轄方式で３兆円、さらにこれからいろいろな努力をして、さらに２．５兆円ぐらいはカットするという、有料道路の対象から外すという方向で２．５兆円。そうしまして、有料道路としての高速道路の対象分を１０．５兆円程度に圧縮していこう。これは政府・与党の申し合わせを先日いただいたばかりですが、私ども努めるべき方向性としてはそういう方向かなと思うわけでございます。

そういう意味で申し上げますと、会社、有料道路による建設負担も今、申し上げましたような１０．５兆円という規模を超えてはいかんという問題かと思います。そういう意味で申し上げれば、直轄事業という形で、現在、３兆円の目安のうちの２．３兆円ぐらいということで、決めていただくということは、妥当な線とご理解いただける範囲かなと思っているわけでございます。有料道路の制約もきわめて強いところもあるものですから。

【藤井会長】　国民のご理解をいただくためには、政府のほうでもなお一層ご努力をいただくということにしたいと思います。阿久津委員、どうぞ。

【阿久津委員】　先に、今の関連で申し上げたいと思うんですが、この会議に臨みます前に、過去の国幹審の議事録を拝見したんですが、１５年たたなくても５年前の議事録を拝見しても、日本の状況が随分変わっていると感じております。そんな中で、私は先ほどの井田委員のご指摘はごもっともだと思っておりますので、今後とも善処をぜひお願いしたい。特に、有料化と新直轄方式の分かれ方の部分ですが、時代時代によって評価も変わってくると思っておりますが、結果として、新会社がＢやＣの総合評価の区間を建設拒否した場合に、新直轄方式によるＤの区間のほうが早くできてしまう可能性がある。つまり、時間軸でいえばＡとＤから建設が進んでいってしまうという懸念があるんですが、そこのところはどのように是正されるんでしょうか。

【藤井会長】　道路局長、どうぞ。

【佐藤道路局長】　参考－５の表にまた戻るのかもしれませんが、ここに挙げさせていただいております７０区間ですが、それぞれ施行命令の出ていない部分ももちろんあるわけでございます。整備計画が出て、調査をして、施行命令が出まして、現地で具体的に用地買収を進めている、あるいは工事も進めさせていただいている区間であるわけであります。その中で、現時点でこのまま公団、あるいはこれから会社に移って有料道路方式でやるのか、途中段階ではございますが、新直轄に切りかえて、そして無料道路としての見直しをしながら、新直轄に切りかえてやらせていただくのか。いずれにしましても、現地は大部分は都市計画を決め、アセスも行い、用地買収を進めて、工事も入っている、これが

大前提の議論でございまして、新しく７０区間を手をつけるというものではなくて、オン・ゴーイングなわけでございます。その途中で新しい直轄方式に切りかえるとすれば、公団で有料道路を新しい直轄方式に切りかえるとすれば、どこの区間が妥当かという議論でございますので、この色のついていない部分は、逆に申し上げますと、公団で仕事を粛々と進めさせていただいている状態であるわけでございますので、色のついた新直轄に乗り移る、切りかえることによって、公団でやるよりも直轄でやるほうがより早く進むという進度の差というものは基本的にないものと理解しています。現にオン・ゴーイングなものですから、やっている最中ですし、場所によっては橋脚がどんどん建って、あるいは橋げたもかけて、間もなく供用という部分も入っておるわけでございますので。

【藤井会長】　よろしいでしょうか。では、次。どうぞ。

【岩國委員】　私は５つの運転免許を持って外国と日本を合わせて５０万キロぐらい運転してまいりました。そのうち３０万キロが高速道路です。そういう経験に基づいて、この高速道路の問題について、個人的にも非常に関心を持って今までも発言してまいりました。井田委員、阿久津委員が発言されたように、こういう２０人の人を招いておきながら、わずか正味４５分の質疑時間しか残されていないというのは、大変残念に思います。かれこれ２０兆円という大きなお金、プロジェクト、方針を大きく変えていこうというときに、２０人の人が集まってわずか４５分の質疑というのはあまりにも形式的です。そして、国民感情というものを逆なでする結果になるんじゃないかということを恐れているということをまず申し上げておきます。

それから、さきの総選挙におきましても、我々は高速道路の無料化ということを重点政策として掲げました。それは、無料化政策は単に我が国の経済を活性化させるということを目指したものだけではなく、やはり国の国土防衛、災害対策のために必要。たとえば９５年の阪神大震災のときに一番使われたのは、私が出雲市長をしておりましたときの国道９号という小さな細い国道でした。全部満杯になって、九州ナンバーと関西ナンバーの車だけで、横断することもできない。それでも出雲市民は一人も文句を言いませんでした。なぜそうなったかわかっておったからです。そういうお粗末な現状を放置するということはよくない。

国土防衛と災害対策、この２つの観点から、高速道路はもっと前倒し、重点的に進めなければならないと思います。先ほどのここにもありましたが、２,０００キロで２兆円の便益効果があるというのであれば、そんなのは１０年待つことなしにもっと早く前倒しで

やれば、便益効果を先取りするという効果だってあるはずじゃありませんか。そういう持論を申し上げた上で、この新直轄方式についての私の意見を申し上げますと、この新直轄方式、つまり有料ではできないという新しい方式を導入しようとしたこの時点で、政府が今まで進めておった９,３４２キロの整備計画は既に破綻しているということを政府自身が率直に認めるべきだと思うんです。その計画が破綻したからこそ、この新直轄方式が必要になったのではありませんか。そういう自己矛盾、論理矛盾のままにこれからどこを決めようかと審議を入ることについては、私は反対です。また、先ほどの路線の中でもＡかＤかという意見もございますが、利用度が高い、必要度が高いのがＡであるならば、税金を投入するのはＡから始めるべきではありませんか。利用度が低い、あるいはつくられても乗る人が少ないようなＤから始めていくのではなくて、Ａから始めるというのが、筋であると思います。

そういった点について、どういう考え方をしていらっしゃるか、お答えいただきたいと思います。

【藤井会長】　道路局長。

【佐藤道路局長】　そこも１つの考え方であろうと思いますが、トータルの道路の整備ということを考えましたときに、多くの便益が利用によって発生する場合、その多くの便益を一部分を利用者のご負担という形で、ご負担をお願いしながら、緊急の整備を進めていくということもまた必要なことかという考え方も成立するんだと思います。利用者の直接ご負担及び税によるご負担という形で２つの方式を考えたときに、合わせてこの整備を進めるべしということが、さきの国会でもお決めいただいたと理解しておりますし、その場合に税を入れるべきは、逆に言いますと、東名、名神という多くのご利用が見込めるところは便益も大きいものですから、利用者のご負担も一部お願いしてもということは、また肯定され得る議論かなと思っております。

【藤井会長】　岩國委員のご指摘も大変重要でございますので、今までの井田委員、あるいは阿久津委員のご指摘と同じように、議事録に正確に記録させていただきます。

【岩國委員】　関連しまして、その９,３４２キロの計画自体が既に破綻しているということを政府は認める用意がありますか。破綻しているからこそ、この新直轄方式をやっているんじゃありませんか。

【藤井会長】　どうぞ。

【佐藤道路局長】　民営化推進委員会でもいろいろご議論をいただきました。そして、

中村先生が先ほど申し上げました評価の基準に従いまして評価の基準をお出しになられて、社会的な便益が費用を上回るかどうかということをまず第一に、一番重要なチェックポイントである。しかる後に、３つの総合的な評価、費用便益、採算性と外部効果ということを行った上で、整備の取り組み方について、優先順位等を考えるべしと。その部分をまた森地先生にいろいろ教えていただきながら、先ほどごらんいただきました具体の数字は、参考の３、４に載せてあるわけですが、これは多分、世界で初めてだと思いますが、こうしたことまで厳密に評価させていただいて、しかも、交通量もきわめて厳しく見直しさせていただいた上で出させていただいているということであります。そして、そのデータを全部明らかにした上で、いろいろな建設的なご批判もいただきながら、ほんとうに必要かどうかという点もご議論いただいたと理解しております。そういう意味では、いずれもＢ／Ｃが１を上回る、ＢがＣを超える。

しかしながら、抜本的な見直しという区間も出させていただいているということはございます。これは結局より多くの、Ｂ／Ｃでいえば１よりも多く、そのルートも含めて、後ほどちょっとご説明申し上げようと思ったわけですが、より効果的、効率的な整備を進めるべしという大前提に立って、抜本的な見直しをする区間というものを今回出して、ご議論いただきながら整備のあり方を考えるということでございますので、民営化推進委員会からいただいた基準、こうした観点からの宿題、個々の整理はさせていただいた上で、しかしながら、抜本的な見直し区間を含めて考えていくんだというやり方でやらせていただくということを２２日、政府・与党で決めていただいたということであります。

【藤井会長】　ほかに。

【北城委員】　私も同じような感じを持っていまして、まず、有料でつくる価値のある部分を、まず、民営化の会社が基本的にどこを民営化の会社がつくるかということを決めていただいて上で、残りの中から優先順位を新直轄方式で決めていくべきではないかということで、まずは、民営化会社の方針は先に出すのが必要ではないかということが第１点です。

第２点は、道路はネットワークとして価値があるとともに、地元での利便性は非常に重要なテーマだと思いますので、全国各地の地元の利便性を中央の会議で一律的に決めるというのは非常に難しいと思います。基本は、地元が高速道路以外の国道その他の道路の整備等を踏まえて、どこに優先順位を持つのかということを考えた上で、基本的には全費用を地元が負担して優先順位を決めていただく。ただし、道路財源については地元へ税源を

移譲するという形の中で、地元で優先順位を決めていただくことが良いと思う。いろいろな数値をつくっても、全国の優先順位をこの審議会で１時間で決めるというのは無理だと思いますので、地元で優先順位を付けることについて、お考えがあれば、お聞かせいただきたいと思います。

【藤井会長】　道路局長、どうぞ。

【佐藤道路局長】　２点ございました。１つは民営化会社の判断を先にすべきでないかということでございました。これにつきましては、先ほどの中村先生の基準ということを踏まえて考えますと、ある範囲のものは新しく直轄方式でということが出てまいりますので、そこの部分は会社の判断を待つというよりはネットワーク論の中で、必要なものとして、なおかつしかしながら、国と地方で負担しながらでも整備すべし、この部分はある程度、民営化会社の判断を後にしていただくにしても、先に決め得る範囲があるのかなということだと思っております。

それから、地元の利害の問題は、ごらんいただきますと、全国のネットワークでございますので、地元の考えだけでお決めいただくというのは非常に難しいだろう。ただ、例えば、ここでも県境をまたがる区間につきましては、地元でよくご相談もしていただきながら、調整に時間や労力を要するというのも事実でございまして、そこは国としてこうすべしというよりは、できるだけ両隣接し合った県の実質的な意見調整にゆだねて、結果こうしたご要望が出てきているということも事実でございますので、そういう意味では、国が指導して押しつけるというよりは、自主性といいますか、それぞれの県の、地元のご意見は十分尊重しながらやらせていただいているということでございます。

【藤井会長】　ありがとうございます。

ちょっとお待ちください。松谷委員が先に……。

【松谷委員】　先ほどの事務局の説明で、本年の３月２５日に、総額約３．８兆円のコスト削減計画を策定したと。中身は、説明のとおり、事業費削減のメニューとして規格変更、あるいは工法の見直し等々があります。さらに、資料４の１３ページには、さらに今後２．５兆円を目指して事業費の削減を行いたいということが記載されている。事業費削減の方策例としては、１から４までの項目が列挙されておりますが、２．５兆円の事業費の削減は本日の国幹会議にはかけない、次回の国幹会議にと。ただ、これは非常に急ぐものであるでしょうから、なぜ本日の国幹会議にかけて、さらに２．５兆円の事業費削減までしなかったのかどうか、それが１つ。

それから、有料道路あるいは新直轄方式の高規格道路がそういう形で削減ができるとすれば、国幹会議の議題ではありませんけど、例えば西九州自動車道のような高規格道路、こういったものについても、そういう事業費削減の見通しをやっていく用意があるのかどうか、その辺について、ちょっとお伺いしたいんですが。

【佐藤道路局長】　２点ございました。

１点目、なぜ２．５兆円の……。これは報告事項で、次回以降でこういうことをやりますので、予告といいますか、またお願い申し上げますというつもりで書かせていただいておるのですが、本日、お書きいたしました４兆円のコストカットも、路線別に張りつけて出させていただいていますが、これも今年の３月２５日に、ですから約１０カ月近く前に、ここまではいけそうだという見込みを立てて、世の中にもお約束申し上げて、個別に張りつけて積み上げるには、かなり時間を要するというのは事実でございます。それを今回、お諮り申し上げた。３月に何とか２割カットというところを目標にやりますと申し上げた上で、今回、１０カ月近くたってから、全部積み上げた部分を整理させていただいた。２．５兆円もまさしくそういうたぐいの部分がかなりありまして、これからそれを目標にいろいろな努力をして、そして、次回以降の国幹会議でまたこうした路線別にきっちりと張りつけをしながら、ご説明申し上げるべき内容だと考えております。最大限の努力をして、そこに向けるんだと。個別には、少しずつ、こんなことができそうかなということを、ここには挙げさせていただいていますが、ほんとうのところはきちっと張りつけながら、やがてご説明申し上げますということをここでお約束していると、こういう姿形であるわけであります。

２つ目の他の高規格幹線道路といいますか、国道なり何なりも、同じようにコスト削減をすべきだろうと。これは、実は、隣に技監がおりますが、国土交通省あるいは政府全体として、管理費も含めて、維持管理のコスト等も含めて、これから５年間で１５％のコストカットというような目標を立てて、全部でやっておる議論でございますので、そういう意味では、例外なしにそれぞれコストカットの努力をしているということを、ご理解いただけましたらと思います。

【藤井会長】　ありがとうございました。

どうぞ。

【奥田委員】　経団連の奥田です。ちょっと議論が先に進んで申しわけございませんが、資料４の５ページの下の四角に、客観的な指標に基づく評価という欄があります。この上

の費用対便益とか採算性、ここらあたりはＢ／Ｃとかいろいろ言われていることで、比較的わかりやすいといえばわかりやすいんですが、その他、外部効果による評価というのは、具体的にはどういうものがあるのか、ちょっと教えていただきたいんですが。

【藤井会長】　どうしますか。道路局長からでよろしいですか。

では、森地委員から。

【森地委員】　先ほど事務局からご紹介がございましたように、中村基準のこういうフレームでということがございましたが、その中の個別の項目等を検討するワーキンググループの座長を務めておりました森地でございます。

その他外部効果といいますのは、例えば、その地域がこれからどういうふうになっていこうとするとかというのは、一番重要なものでございますが、それでは項目になりませんので、具体的には空港とどれぐらい近いか、港とつながっているか、そこの農産物がどれぐらい流れているか、観光開発にどういう影響があるかとか、そういう項目をたくさん挙げまして、それを重複がないように整理をして入れたものでございます。

後ほどまた、事務局から細かい資料をお届けしていただいたほうがいいかと思いますが、その項目について、我々６人の委員会の中で、これは経済学者と我々のような技術者が集まってやったものでございますが、その項目について、さらに地元の知事さん、あるいは市長さんたちに、どういう項目が重要かということのご意見をちょうだいして、さらに精査をしてつくり上げたものでございます。

少し余計なことかもわかりませんが、実は、この費用対効果とか採算性とか外部効果というのを費用便益、Ｂ／Ｃだけでやっているという国は極めてまれでございまして、それぞれの国がこれをどういう格好で総合評価をしたらいいのかということに大変悩みながら、いろいろな仕組みをつくっております。そういうことも横に眺めながら、日本としてはこういうやり方がいいのではないかということで整理したものでございます。

【藤井会長】　ありがとうございました。

ちょっと森地委員から今お話があった説明の資料その他をお届けすることはできますですね。

【佐藤道路局長】　はい。

【藤井会長】　わかりました。

【北澤委員】　民主党の参議院議員の北澤でございます。３つほどお尋ねをしたいと思います。

先ほど東名ができた３８年のことを言いましたが、私はちょうどそのころに建設会社へ入りまして、高速道路というのは日本の国の中では輝いていたんです。今日、この会議に出ますと、もう国の厄介者のような雰囲気の中で、どうするかということなのですが、ここのところを私はちょっと大臣に聞きたいんです。１つは、世の中に話半分に聞いとけという話がありますが、２０兆があっという間に１０兆になるんですね。それは努力もされたと思いますけれども、国の基幹にかかわるような道路が、あっという間に半値でできるという話はなかなか信じがたい話でして、ここのところが、小泉さんの改革だと言えばそうなのかもしれませんが、道路というものの値段が、価値がそれだけ下がったのかどうかということを、基本的なことをちょっと聞かせていただきたいと思います。

もう一つは、先ほど来お話が出ていますが、ほんとうは民営化法案ができた後、この処置に入らなきゃいけないのに、今年の５月にこの直轄方式が国土交通省のほうで先取りして、なかなか頭がいいなとは感心していたのですが、私は、どうも勘ぐると、どうせ民営化法案をつくってやっていくと、しっぽのほうは切らなきゃいかんのか。しっぽのほうを切らなきゃならなくなってきたときに、そこのところを救うのは何かといえば、新直轄しかないわけでして、それを先取りしたということですから、法案のほうと関連してここで議論すると話が長引くし混乱するので、そのところは置いておきますが、国土交通省とすれば、道路局長、９,３４２キロは、つくるためにいろいろなスキームを今つくっているんだと、こういうことですかどうか。あんまり勘ぐりみたいなことを言ってはいけないが、やっぱり国民の前で議論するときには、はっきりしたことを言ったほうがいいと思う。私は、そういう意味では、従来から、立ち至らなくなった道路公団を民営化するなんてのは愚策だと思っていまして、だめになったらつぶして、国がその責任をしりぬぐいをすればいいんであって、その辺の議論はまたするとして。

３番目は、コストの問題ですが、４兆円と２兆５,０００の削減は、すべて規格の変更と構造の変化だけですよ。要するに、普通はコスト削減というと、１００円でつくれるものを８０円や７０円でつくるようなことが本来のコスト削減だと思うんですね。形を変えて、１０トントラック買うのを５トントラックにすれば、安くなるのは当たり前の話でして、先ほどの議論と一緒になるのですが、そういうことしかないんだけれども、汎用品を使うなんていうことは一つの知恵かもしれませんけれども、もう一つは、説明資料の中にもちらっと書いてはありますが、契約方式の見直しということがあるのですが、私は、ほかの問題で公共工事の契約の何とかという法律ができたときにいろいろ調べてみて、その

後もちょっと追跡をしましたら、道路公団や、国土交通省が一番早く資料を出してくれましたけれども、農林水産省とか、文科省なんていうところは、院の調査室を通じて資料を請求しても、ほとんど出さないんだね。個人の私の名前で言うと、今度、出してくるんですけど、そういう中で、ほとんど九十七、八％の落札率ですよ。

今、地方は入札制度をいろいろ変えて、私のところの長野県というのは、四十何％なんていうのは、これはちょっと行き過ぎで今是正していますけれども、少なくとも７０％とか８０％の落札率がなければ、それはもう談合をやっているということの証以外の何者でもないんですよ。これだけ厳しいことをやって、国民に１０トントラックで物を運ぶのを５トントラックにして節減しているのに、契約で節約ができないのかどうか。今、民間の企業で建物を建てるというと、アルミサッシなんていうのは、設計単価の２５％でみんな工事を請け負わされていますよね。そういう実態は日本中にあるわけですけれども、そういう意味でのコスト意識というのは、全然検討されなかったのかどうか。

その３つをちょっと。

【藤井会長】　道路局長、お願いします。すみません、時間がないので、ちょっと簡単に。

【佐藤道路局長】　そうですね。では、簡潔に。

２０兆円が１０.５兆円という問題は、有料道路として投資すべき対象として、２０兆円がありました、これ、コストカットで４兆を切って１６兆にしましたと。そして、新しい直轄で目安３兆円。そうしますと、引き取ると１３兆。そしてさらに、２.５兆円というのは、これからいろいろな方式でもって有料道路としての事業費に組み込まない。コストカットがベースですが、組み込まないということで努力するということでございます。それが１つ目でございます。

２つ目、９，３４２をどうするかというご議論につきましては、今直ちにすべてができるというふうには申し上げることができないわけでございますが、もちろん抜本的な見直しをやりながら、必要な道路をほんとに早く進める、こういうことが答えかと思います。

３つ目の２.５兆円の中に契約による節約をきちんとやるべきであると、これはまさしくそういうことだと思っております。２.５兆円の中には、言ってみれば５,０００億円は入札契約制度でもって何とかしようという決意は持っておりますが、具体的には、これからいろいろな努力をしながら、この２.５兆円の節約をまたいろいろの対象から外すという意味でのコストカットと節約をやって、また次回以降、ご報告申し上げたいということ

でございます。

【藤井会長】　石原大臣、一言お願いできますか。

【石原国土交通大臣】　ただいま道路局長が話したとおりでございまして、コストの削減のところは、４兆円まではまず４兆円と約束して、中身を積み上げてきたという数字であります。２.５兆円、きょうお約束させていただきましたことは、まだ中身を積み上げておりません。ですから、ご質問の趣旨は、これがほんとうにできるのか、まやかしではないのか、マジックではないのかというご指摘でございますが、これをきょうここでお約束させていただく。ですから、２.５兆円が２兆円になれば、責任はしっかりととらせていただくというふうにご理解をいただきたいと思います。

【北澤委員】　それは聞いたことじゃない。僕の聞いたのは、またほかのところで聞きましょう。時間がなさそうだから。

【藤井会長】　それでは、金子委員……。

ごく簡単にお願いできますか。

【金子委員】　金子でございます。道路公団の問題が出ましてから、大変地域の皆さん方は不安がっています。それは果たして計画どおりに高速道路ができるかどうかといったことについて、大変な関心を持っております。

実は、私は知事になりましてから丸６年たちましたけれども、道路が整備されているといないでは、観光客の誘客についても、企業の工場を誘致してくるのも大変難しいですね。

したがって、地域に行けば地域に行くほど、高速道路の必要性というのはおわかりになると思います。東京の皆さん方というのは、なかなかそれが理解できないところが多々あるかもしれませんが、私は、高速道路ができた地域とできない地域では、現在随分差ができつつあるなと。地方分権が進む中で、当然、地方にこれから権限を任せて、いろいろと仕事をやってもらうということになれば、同じテーブルの中で競争させるということを考えていかなきゃいけない。そのためには、ぜひ早く方向づけを出していただきたいということをお願いしたい。

また、私たちがちょっと危惧を持っているのは、新直轄方式ということで、今回新しい方式を取り入れました。そうすると、先ほど松谷委員からもご質問がありましたように、今までの地方高規格道路、一般自動車道路の問題はどうなっていくのか。しわ寄せがくるんじゃないか。要するに、こちらの予算をシフトさせるために、我々の地方の一般高規格道路がどういうふうになっていくんだろうか。パイの中でのやりとりとなってくると大変

なことになってまいります。したがって、その問題が１つ。

それから、負担の問題でいくと、この方式はもう最高の直轄でやっていただけるというので、今の道路の我々の地域高規格道路と比べると随分優遇された中身なんですね。だから、その辺について、どういうふうにお考えになっているのかということをお聞きしたい。

それから、完成した後の管理を公共でやるのは結構です。ただ、確かに維持管理というのは随分金かかります。その維持管理というものをどのように考えて、こういった新直轄方式を取り入れたのかということについてもお尋ねしたい。

もう一つは、事業的にいろいろ難しいところもありますが、私はちょっと地図を見てみますと、既設の高速道路につながったところで、ほとんど今日の中身があるようでございますから、その点はある程度便利になるかと思っております。

いずれにしましても、私たち地元というのは、早く着工してもらいたいという気持ちが強いということだけ、お願いしておきたいと思います。

【藤井会長】　すみません。楓委員、ご一緒にご返答をお願いします。

【楓委員】　ジェイティービー月刊「旅」編集部の楓でございます。観光という観点で１点、インターチェンジに絡めてお願い、ご提案ということをさせていただきたいと思います。

今、観光立国というお話が広がっておりますけれども、高速道路を使って観光をされる方は、多くの方は高速道路を走っている間は寝ていらっしゃるんですね。やっとインターチェンジに降りたところでぱっと目が覚める。初めて自分が訪れようというその土地を目にするのは、大体インターチェンジを降りたところ、その場所なんです。その降りたところから、自分たちはこれからどんなところに行くんだろう、どんなすてきなところがあるんだろうという気持ちがどんどん盛り上がっていくわけです。

そういう意味では、インターチェンジ周辺の地域デザインというものは大変重要なことだと思います。その地域の情報発信の場所、そしてそれはデザイン的にも、国内・海外からのお客様が満足されるレベルのものである必要があります。道路建設だけではなく、日本を見ていただくための玄関口としてのインターチェンジ周辺の整備を、地元の方の知恵と、また予算も必要だと思いますけれども、あわせて推進できるような仕組みをお考えいただければと思います。

以上でございます。

【藤井会長】　ありがとうございます。

それでは、両委員のご質問あるいはご意見にまとめてお答えください。

【佐藤道路局長】　まず、予算的にしわ寄せがほかに寄ってくるんではないかというご質問がございました。できるだけそうしないように、そうならなくても済むように、予算の確保、全体の確保を含めまして、努力してまいりたいと思いますし、特定財源を堅持させていただいて、使わせていただくということの中で解決していきたいと思っております。

それから、ほかとの差、高速と一般国道との差というようなお話かと思います。今までの経緯もこれありということもありますので、多少の負担の割合の差が出る。国道なら３分の１、新直轄なら４分の１、それで補助率の嵩上げなんかもあるという状態ではございますが、一つ一つの進め方について、各県とよくご相談申し上げながら進めていく、ご理解を賜りながら進めていくということかと思っております。

維持管理の問題につきましては、なかなか厳しいところがございますが、これも総務省と一緒になって、これから実際に維持管理が必要になるときまでに解決していきたいと思っています。

インター周辺の景観、地域デザインという面では、来年度から観光、景観に関するいろいろな予算づけみたいなのも、また新しい芽も出てきたりもしておりますので、今のお話も踏まえて、国土交通省の中で担当部局とも一緒になって相談しながら、前向きの施策を考えていきたいと思っています。

【藤井会長】　ありがとうございました。

先ほどから短い時間でという中で、またこういうことを申し上げておしかりを受けるんですが、時間がちょっとなくなってまいりまして、委員の方の中には限られた時間で出席していただいている方もおられるものですし、また、もう一つ説明事項もございますものですから、この辺で、諸先生方のご意見、ちょっと打ち切らせていただいて、議案についてお諮りしたいと思いますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【藤井会長】　それでは、異議なしというお言葉をいただきましたので、議案第１号及び第２号について、お諮りをいたします。

原案のとおり決定することにご賛成の方は、恐縮ですが、挙手をお願いしたいと思います。

（賛成者挙手）

【藤井会長】　挙手多数と拝見しましたが、よろしいでしょうか。

それでは、賛成多数でございますので、議案第１号及び第２号につきましては、原案のとおり決定をさせていただきます。どうもありがとうございます。

本日の議題は以上でございますが、最後に道路局長から説明事項、報告事項があるとのことでございますので、お願いいたします。

【佐藤道路局長】　恐れ入ります、報告事項でございます。現在、ご審議いただき、お決めいただきました。この結果の平成１５年１２月２５日現在の表を載せさせていただきました。これから、本日お認めいただきました整備計画変更後、平成１６年当初事業中延長ということでまいりますと、来年の４月１日以降は１,９９９キロが整備計画の中で建設中区間として残り、そのうち、公団施行が１,３００キロ、新直轄方式施行が６９９キロという形になるというご決定を、今いただいたわけでございます。

次に、抜本的見直し区間というものを１２月２２日にお出しさせていただきましたので、これにつきまして、この中にも今回変更していただいたわけでございますが、明らかに有料道路に適さないと想定される区間といたしまして、収入が管理費を上回らない、あるいは有料の費用便益が１を下回る８区間の中で、現地に道路区域が定着されていない、要は、都市計画がない、あるいは用地買収がまだ進んでいないという区間を選びまして、ルート変更も含めて抜本的に見直しをし、これからの整備を考えていくということが３区間でございまして、ルート変更も含めて考える。

それから、近年、同等の機能を持つ、これは具体的には京滋バイパスが供用いたしまして、交通量全体が厳しい中で、役割分担等を考えながら、抜本的なコスト縮減を目指すべしという区間を２区間出させていただいたわけでございます。

ということで、今後、先ほど来もお話がございました２.５兆円、本日、２０兆円のうちの４兆円の事業費削減を個別にご報告させていただき、さらに目安３兆円ということで、２.３兆円分の新直轄方式をお決めいただきました。さらに、残事業について、今申し上げましたようなことも含めて、新たな契約方法であるとか、ご指摘がございました。あるいはまた、東名における付加車線の設置事業等の見直しであるとか、あるいはサービスエリア等の負担区分の見直し、そういう事業区分の見直し等も含めまして、さらに抜本的見直し区間における構造、規格の見直しなども含めまして、この２.５兆円の有料道路対象からの縮減に向かいまして、また、鋭意努力いたしまして、次回以降の国幹会議に成果をお諮りしていただいて、ご審議いただくということにいたしたいと思います。

よろしくお願い申し上げます。

【藤井会長】　それでは、この件につきまして、ご意見、ご質問……。

それではお一人、上村委員、どうぞ。

【上村委員】　今の抜本的見直し区間についてですけれども、そのこと自体はもう一度洗い直すということは大事でして、厳格な評価をするべきだとは思います。けれども、ただ、やはり道路というのはネットワークでございますから、変に真ん中のところだけがちょん切れてしまうというまま長い間放置されるというのは、国全体としての大きな便益から、ほんとうにいいのかなという気がいたします。

特に今、２番目のところの近畿自動車道の大津市、城陽市、八幡市、高槻市などは、やはり国の背骨の根幹の部分でございます。それはまた、関西地域のこれからのことを考えます中で、やはり規格、スペックを見直すことは非常に重要だと思いますけれども、国全体の道路のあり方を踏まえた、国家百年の大計に立って、いい見直しを、ぜひ次回、お願いしたいと思います。

【藤井会長】　どうもありがとうございます。

それでは、大変司会が不手際で恐縮です。時間がちょっと延長してしまいましたが、これにて閉会することにいたしたいと思います。

本日は大変お忙しいところご出席を賜り、まことにありがとうございました。

これにて閉会をさせていただきます。

－－　了　－－