

第2回国土開発幹線自動車道建設会議

平成18年2月7日(火)

【増田道路局次長】 定刻になりました。会議の定足数に達しておりますので、ただいまから、第2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。

本日司会を務めさせていただきます、私は国土交通省道路局次長の増田と申します。よろしく願いいたします。

委員の皆様には、ご多忙の折ご参集いただきまして、まことにありがとうございます。この国土開発幹線自動車道建設会議は、平成13年1月6日に新しく発足いたしまして、平成15年12月25日に第1回が開催されまして、本日は第2回目の開催となります。

今回は、委員の皆様のうち、小沢委員、久間委員、武部委員、中川委員、鉢呂委員、山崎委員、魚住委員、輿石委員に新たにご就任いただいております。本来ならば、委員の皆様方お一人お一人をご紹介させていただくところでございますが、時間の関係もございませぬので、お手元の資料1の委員名簿をもちまして紹介にかえさせていただきたいと思っております。

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。一番上に議事次第がございます。はねていただきまして、配付資料の目次がございますが、その裏、資料1、先ほど申し上げました委員名簿でございます。資料2、これは国土開発幹線自動車道建設会議の所掌事務を書いたものでございます。それから、資料3、これは今回の議案の関係でございます。第2回国土開発幹線自動車道建設会議の議案の説明資料でございます。その次の束が、この議案関係の参考資料でございます。最後に1枚地図がついております。これは、今回の議案を地図に落としたものでございます。それから、分厚いファイル、前にファイルがございます。これが、今回の議案でございます。資料の不足がございましたら、お申し付けいただきたいと思います。よろしゅうございますか。

なお、本日は傍聴人が多数に上ることが予想されておりますので、隣の部屋もう傍聴席として使用いたすということで準備をさせていただいております。そのため、会場内にカメラを設置し、隣の部屋でもモニターによりまして傍聴できるようになっておりますので、委員の皆様方にはその旨あらかじめご了承いただきたいと思います。存じます。

それでは、これ以降の議事運営につきましては、藤井会長をお願いいたしたいと思いま

す。藤井先生、ごあいさつを兼ねまして、よろしくお願ひ申し上げます。

【藤井会長】 ただいまご紹介をいただきました藤井でございます。

委員の皆様には、ご多忙の折ご参集いただきまして、まことにありがとうございます。

昨年10月1日に道路関係四公団が民営化されて以来、早くも4カ月が経過いたしました。この4月からは、締結される予定の協定に基づき、民営化会社が本格的に創意工夫を生かされて、建設・管理が行われることになっております。本日は、このための前提条件となる会社が整備する区間、また、コスト削減の計画への反映などについてご議論をいただき、お決めいただくことになっております。民営化の根幹を成す事項ですので、委員の皆様におかれましては、本日もお諮りする基本計画及び整備計画の一部変更につきまして、十分にご議論をいただきたく存じます。私としましても、円滑な議事の進行に最善を尽くしてまいり所存でございますが、委員の皆様方のご協力をどうぞよろしくお願ひいたします。

さて、本来であれば、ここで北側国土交通大臣にごあいさつをいただくところでございますけれども、大臣が国会の都合により到着がおくられるという連絡が入っておりますので、ごあいさつは到着次第お願ひすることとして、議事に入らせていただきます。

なお、本日は、東日本、中日本、西日本、各高速道路株式会社の会長及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の理事長にもご参加いただいております。

(報道カメラ退席)

【藤井会長】 よろしいでしょうか。それでは、議事に入ります。

議案第1号及び第2号につき、一括して事務局より説明をお願いいたします。

【谷口道路局長】 道路局長の谷口でございますが、私のほうから資料3に基づきまして、概要を説明させていただきたいと思ひます。座ってお願ひします。

資料3、右肩にございますが、「第2回国土開発幹線自動車道建設会議説明資料」とございます。4項目になっておりますが、説明事項が2つ、審議事項、真ん中にございます。4つ目が報告事項ということでございます。

次、表紙をはねていただきますと、「概要」と書いたものがございますが、この1枚で、私のほうから概要をご説明させていただきたいと思ひ次第でございます。

まず、民営化の流れ、大まかなスケジュールでございますが、先ほど会長のごあいさつの中にもございましたが、平成13年12月に道路関係四公団の民営化方針が打ち出されて以降、平成16年6月に関係四法が成立し、これを受けて、平成17年、昨年でございます。

ますが、10月1日に6つの高速道路株式会社と独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が発足いたしました。まずは国が定める暫定的な協定に基づき、新たな高速道路事業がスタートしたところでございます。この間、平成15年12月には第1回国幹会議が開催され、新直轄方式に切り替わる間、699kmを選定していただいております。

今回の国幹会議は、道路関係公団改革の総仕上げに向けた重要な場と考えております。本日ご審議いただく会社整備区間の原案やコスト削減等に基づき、会社との正式協議を経て、国土交通大臣は、会社が整備を行う区間を指定いたします。さらに、この指定に基づき、本年3月末までに会社と機構との間で新協定が締結され、会社の自主性を尊重した本格的な高速道路事業が開始されることになるわけでございます。このため、以下4点にご審議、ご議論いただく点をご説明させていただきます。

1点目でございますが、会社の自主性を尊重した会社整備区間の確定でございます。現在、暫定的に会社が事業を行っております1,276kmの中から、債務の確実な返済を考慮し、会社の意見も踏まえつつ、会社が整備することとなる区間の原案を策定いたしました。対象延長は1,153kmとなっております。

2点目は、新直轄区間の確定でございます。平成15年の法律改正により、国と地方の負担による新直轄方式が導入されました。先ほど触れました第1回国幹会議の議を経て、699kmの区間を新直轄方式に切り替えたところであります。このたび地方公共団体のご意見もお聞きした上で、暫定的に会社が整備している区間の中から、さらに新直轄方式に切り替わる区間123kmの案を策定したところであります。「新直轄方式による整備の目安3兆円」の対象は、延べ822kmとなっております。

3点目は、更なるコストの削減でございます。確実な債務返済を図り、効率的な事業執行を行う観点から、平成15年12月の政府・与党申し合わせにおいて、従来の4兆円のコスト削減に加え、さらに2.5兆円のコスト削減を行うこととされております。この2年あまりの間、会社と国において検討しておりましたコスト削減策が取りまとめられましたので、これについてご審議いただきたいと思います。

4点目は、「抜本的見直し区間」についてでございます。5区間143kmにつきましては、現行計画のままでは整備を進めないとして、文字どおり抜本的見直し検討をしてまいり、今般取りまとめさせていただきました。今般の見直しの概要を申し上げます、お手元の資料のとおりでございますが、新直轄区間につきましては、約2割のコスト削減を図るとともに、当面、並行する一般道路が隘路となっている2区間40kmのみに着工し、そ

の他68kmは当面着工しないとさせていただいております。

第二名神につきましては、35%を超えるコスト削減を図る一方で、その着工につきましては、主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て改めて判断することとさせていただいております。

本日は、これらの審議事項及び報告事項につきまして、皆様のご意見をちょうだいできればと考えているところでございます。

それでは、詳細につきましては、審議官の金井のほうから説明をさせていただきたいと思っております。

【金井大臣官房審議官】 審議官の金井でございます。引き続き説明をさせていただきます。

今、局長がご説明を申し上げました「概要」をはねていただきまして、1ページ目からでございますが、1ページ目は、今、局長の趣旨のとおりでございますので、省略をさせていただきたいと思っております。残された課題4つを片づけるということが、今回の趣旨でございます。

2ページ目は、今の高速自動車国道の延長の整理でございますので、これも説明は省略させていただきますまして、3ページに行かせていただければと思っております。高速自動車国道の整備について、通常の流れを示しておりますが、高速自動車国道については、予定路線が決まった後、まず基本計画というものを定めさせていただきます。基本計画は、そこに書いてございますとおり、おおむねの区間であるとか、主な経過地であるとか、だれが建設するとか、そういうことを決めさせていただいております。その後、アセスメントであるとか、都市計画決定を経て、整備計画を定めさせていただきますまして、整備計画が決まりますと着工に移るといようなプロセスで今までやらせていただいております、したがいまして、整備計画には、工事に要する費用の概算額といった詳細まで書き込まれておるところでございます。

それで、イメージをつかんでいただくために、お手元にこの大きいファイルを置いておりました、「議案書」と書いた大きいファイルがございます。それから、その中に見本としまして、「北海道横断自動車道小樽～札幌西間の基本計画（例）」と書いた資料がございます、この例でちょっとごらんいただければと思っております。

まず例と書いております上の基本計画でございますが、従来の基本計画は、建設主体すべて日本道路公団と書いてございました。したがいまして、今回、10月に新会社が設立

されたことにかんがみ、新しい事業主体、東日本、中日本、西日本の会社に事業主体を書き替えさせていただくというのが主な内容でございます。これは非常に形式的な話でございます。ただし、先ほど局長からご説明しましたとおり、新たに新直轄に加わる区間、これは後ほどご説明いたしますが、7区間をご審議いただこうと思っております。そのご審議をご了承いただければ、さらに新直轄に移行する区間については、事業主体を国と書き替えるというような手続があるというところで、7区間ほど、後ほどその対象をご説明させていただければと思っております。

それから、2枚目、これは整備計画の例でございますが、これは、例えば東九州自動車道の例でございます。一番最後に、工事に要する費用の概算額というのが書いてございます。これについても、後ほどフローチャートでご説明しますが、前回の国幹会議でまだ処理していないコスト縮減が約2.5兆円ほどございます。今回、それが額が確定いたしましたもので、それを路線ごとに張りつけさせていただいて、路線ごとの新たな事業費を確定するというようなプロセスが残っております。

このような内容を決めさせていただくのが議案書の内容でございます。議案のファイルの中を見ていただきますと、議案書自体は、どう変更するという内容、それから、参考資料に、変更した結果の書きぶりを添付しておりますが、これでご説明するのはあまりに膨大なもので、先ほどの資料に戻っていただいて、この概要と考え方についてご説明をさせていただければと思っております。

先ほどの資料に戻っていただいて、4ページは飛ばしていただいて、5ページでございます。これもまだ非常におわかりいただきにくいのですが、基本計画につきましては、さっきご説明した、大体概要を決めるものでございますが、全部で今183区間ございます。これについて、175区間につきましては、さっき申し上げましたとおり、日本道路公団と書いてある会社の事業主体を変更するという形式的なものでございますが、新たに新直轄に切り替わる区間を、今7区間を予定の議案としてご審議いただければと思っております。これをご了承いただければ、この7区間は新直轄方式に切り替えるということで、基本計画に位置づけさせていただければと思っております。

それから、表3でございますが、整備計画全体で264区間ございますが、これについては、コスト縮減をすべて位置づけさせていただきますので、事業中区間はもちろんでございますが、供用済みの区間も、例えば、インターチェンジを少し直すとか、4車線化を図るとか、幾つかの事業がございますので、そういう改築事業と言っているものが位置づ

けられているものは、供用済みであっても事業費を改定させていただくということで、ほとんどの区間について、先ほど申し上げました事業費を直させていただければ、その結果、2.5兆円のコスト縮減を達成できればというふうに考えておるところでございます。

続きまして、6ページ、7ページに参ります。今回、先ほど申し上げました、まず新直轄へ切り替える区間、先ほど7区間と申し上げましたが、それをどのように選定したかということでございますが、先ほど局長からご説明申し上げましたとおり、新直轄の切り出し、全体枠は、15年の政府・与党で決めていただいたとおり、大体3兆円ぐらいを予定いたしております。前回、この場で決めさせていただいたのが2.4兆円でございますので、残り0.6兆円強を目安に、新直轄の区間を選定するというプロセスが残っておりますが、前回と違いますのは、まず会社でやる区間については、会社の自主性を尊重しろというご指示を政府・与党、そのほかでいただいておりますので、まず会社には、どこの整備を希望されるのかということをお問い合わせいたしまして、各会社から意見をいただいております。それから、新直轄に切り出す場合には、4分の1の裏負担が伴いますので、地財措置は適切に講じさせていただきますが、各自治体の意見を聞く必要があるということで、その②に書いてございますが、関係地方公共団体の意見も聴取したということございまして、②とさっきの③、会社の意見ということをベースに、さらに、その②、いろいろ書いてございますが、いろいろ条件を考えまして、新直轄に切り出す区間を選定させていただいたらどうかというのが案でございます。

その文章、非常にごらんになりにくいもので、7ページのフローチャートで説明をさせていただければと思っております。7ページのフローチャート、まずそこにございまして、今、会社が暫定協定で整備をしている区間が1,276kmでございます。この外に、前回新直轄に切り出させていただいた699kmがございまして、今回はこの1,276kmから、0.6兆から0.7兆のオーダーで新直轄へさらに移行をしまして、会社の部分の償還をさらに確実にするという手続が残っております。

そのフローチャートでございますが、上からいきますと、まず投資限度額が高いところは会社の整備区間にするのが妥当であろうということで、投資限度額2割以上のところを会社の整備区間としたらどうか。それから、STEP2で、もうほとんど工事が終わっていて、もう近々供用するということは、今のまま工事を続行するのが妥当でございますので、これも会社の区間に入れたらどうか。それから、STEP3で、横に並行路線があって、一方を有料、一方を無料にすると、交通量でアンバランスが生じるなというところ

がございます。例えば、そこで外かんの三郷南～高谷と書いてございますが、これは横に首都高が走っておりますので、片方を無料にすると、なかなかバランスを失するというところで、こういった路線も対象になるかなと思っております。それから、STEP4で、もう前後がほとんど有料道路で供用されていて、あと、ほとんど1インターしか残っていないというところをわざわざ無料にする必要もないであろうということで、こういった条件でおおむね考えさせていただいて、さらに、その右の欄に「会社が整備する意向を有しているか」と書いてございますが、会社のほうにお聞きして、会社が整備をする意向があると確認されていた場合は、基本的に、下にいきまして、会社の整備の路線の候補路線として挙げさせていただいております。

これだけではぴったり数字が合うわけではないということもございますので、STEP5というのを用意しております、このほかに、かなり前後を会社が整備してきていて、有料区間の連続性その他から、かつ、会社が整備する意向を持っているという区間につきましては、さらに償還できる範囲で入れるということで、例えば、近畿自動車道の敦賀線が、前後がもうかなり会社が整備しておりますので、こういう区間だと思っておりますが、これは全体が償還できる範囲で入れるということで、大体全体7.5兆の規模で会社の整備をしていただいたらどうかというようなフローチャートになっております。

まず、ここで会社の意向でございますが、場所が変わって恐縮でございますが、参考資料のほうに、会社からいただいた意向の一覧を載せております。場所がちょうど真ん中辺でございます、参考3-3というところが、東日本高速株式会社の意見、それから、参考3-5というところから、中日本株式会社の意見、参考3-7というところから、西日本株式会社の意見ということになっております。これにつきましては、それぞれの区間をやりたいということを明記していただいておりますので、これを参考に、先ほどのフローチャートも参考に、この会社のご意見とそごがないように区間を仮に決めさせて、案をつくらせていただいたというのが内容でございます。

なお、会社のほうからは、附帯意見でそのほかの意見もいただいております、全部紹介するとお時間ありませんが、例えば、東日本でありますと、その文書に書いてございますが、計画管理費その他について協定までに精査が必要であるとか、中日本でありますと、3-5でございますが、例えば、受けになる圏央道ができないと採算性が悪いのであるとか、暫定2社が非常に心配なのでなるべく4車線化を図るべきであるというようなご意見もいただいております。それから、3-7が西日本でございますが、や

はり管理費など適切な事業運営が可能となる協定の締結が必要、それから、地元自治体の確実な協力が必要と、このような意見もいただいております、このような意見については、反映させるものは反映するし、今後の検討課題としては、また一生懸命検討させていただければというふうに考えておるところでございます。

先ほどの資料の7ページに戻っていただきまして、そのようなことで、会社の意向とそごが生じないように、かつ、45年以内の償還ということが確実にとれるように会社の整備区間を指定させていただきました。その他の区間については、左側のフローチャートに戻っていただきまして、新直轄に基本的に切り替えということになりますが、これについては、先ほど申し上げましたとおり、自治体の意見を聴取いたしました。これについては、もう先日ホームページその他で公表させていただいております、新直轄区間についても、自治体の意見とそごがないような形で決めさせていただいております。

その結果が、8ページ、9ページ、10ページ、11ページでございます。したがって、もう一度繰り返しますが、8ページ、9ページ、10ページにつきましては、会社のご意向、それから、先ほどのフローチャートとそごがないように決めさせていただいております、会社の意見と食い違いはないようにセットさせていただいております。それから、新直轄、11ページにつきましては、これも自治体のご意向とそごがないような形で、123km、約0.7兆円を指定させていただいております、このように指定をしたらいかがかということが私どもの原案でございます。

以上が路線の指定でございますが、ちょっと説明を飛ばしておりますが、12ページ以降に、関連して、事業費の削減についてご説明いたします。参考資料のほうにまた戻っていただいて、参考4-1という1枚紙がございます。今までのコスト削減の流れをまとめたものでございます。コスト削減、最初は旧道路公団が、平成15年度以降、20兆円でいわゆる9342整備計画の事業を進めるというところから始まっております。これについて、まずコスト削減をすべしというご指示をいただきまして、15年12月の第1回国幹会議で4兆円を削減させていただきまして、その結果、16兆円という数字が残っておりますが、このうち、まず左側に行っていただきまして、15年、16年、17年でほぼ契約ベース3兆円の執行がありますので、約3兆円がなくなっている。それから、15年12月の政府・与党で、さらに2.5兆円削減すべきだというご指示をいただいております、これは残念ながら、前回の国幹会議でまだ盛り込むことが、準備の関係でできませんでした。したがって、先ほどご説明いたしましたとおり、この2.5兆円を整備計画に位

置づけるという大きな課題をしょっております。それから、右側は新直轄でございます、3兆円の枠ということで、当初から定められております。前回、2.4兆円を指定させていただきました。今回、先ほどの123km、0.7兆円を指定させていただきますので、約3.1兆円で0.1多いではないかというご指摘もいただいておりますが、これは前回の2.4兆円を更なるコスト縮減で大幅にコスト縮減しておりますので、足しても確実に当初目標の3兆円を下回る金額でセットできるように努力をしておるところでございます。

以上がコスト縮減の流れでございますが、その結果が、先ほどの資料3のほうに戻っていただいて、12ページでございます。上の表、事業費削減による工事費の概算でございますが、現在、更なるコスト縮減2.5兆円を引いた結果、18以降の残事業費7.4兆円でセットされました。したがって、当初7.5を想定しておりましたが、0.1削減しまして、7.4兆円が今後の会社の契約ベースの執行額ということになろうかと思っております。

それから、新直轄についても、12ページの下の方の表で、一番左に2.4兆円という数字と、2段目の0.7兆円という数字、足して3.1兆円でございますが、更なるコスト縮減、その他の手続によって、18以降の執行が2.5兆円、今までの執行分を含めて3.0という数字で、当初の政府・与党でご指示いただいた数字に収まっております。

コスト縮減については以上でございますが、13ページに、どうやってコスト縮減したんだという主なメニューを追加させていただいております。主な見直しは、設計速度を、例えば、会社整備区間であれば、後ほどご説明しますが、第二名神で設計速度を120kmを暫定的に100kmに落としているとか、ETCが普及しましたので、本線料金所を大幅に縮小できる、こういったメニューを中心に考えさせていただいております。

新直轄区間、下につきましても、設計速度を100kmから80kmに落としたり、その他、例えば、パーキングエリア、そういったところをいろいろ削減をしたりということで、無理とは申しませんが、相当の努力をいたしまして削減をしたものでございます。

その削減が路線別に反映いたしましたのが、14ページ、15ページでございます、大体このようなことで路線別に割りつけて、当初予定をしております2.5兆円の削減を達成いたしております。

なお、蛇足でございますが、17ページは、改築事業と書いてございますが、今後の投資額の中には、一部既供用、もう供用しているけれども、まだインターを直さなければいけないとか、4車線化をしなければいけないということで、5千億強の金が入っておりますので、足し算が合いませんので、これを参考的に――16ページでございます、失礼い

たしました。約5,700億ほどの金を入れてございます。

それから、17ページでございます。新直轄、新たに切り替わる区間につきましても、これは前回の区間と足し合わせまして、今後の執行額が2.5兆円でございますが、既存の27区間、それから追加の7区間を含めまして、今後の投資額2.5兆円ということで、更なるコスト削減を入れた額で、ここで登録をさせていただいておるところでございます。

それから、18ページでございますが、1カ所、これは西日本会社、阪神高速会社からの強いご依頼もございまして、西名阪と阪神高速道路が守口のところで接続をしていない形になっておりますが、地元の調整もできましたので、守口ジャンクションということで整備計画の中に入れさせていただいております。

議案の関係はおおむね以上でございますが、20ページをお開きいただきまして、いわゆる「抜本の見直し区間」の取り扱いについて、簡単にご説明をしたいと思います。

まず、最初に21ページをごらんいただきたいのですが、21ページが、「抜本の見直し区間」に関します15年12月の政府・与党申し合わせでございまして、(1)と(2)がございます。

(1)のほうは、北海道2路線、それから、中国横断自動車道の米子のところにつきまして、これは明らかに、もともと新直轄に組み入れた路線でございまして、有料道路ではございませんが、やはり現道整備との関係で、a)にございまして、当面一般国道を活用した整備が可能ではないか。整備手順を検討せよ。さらに、構造・規格の大幅な見直しをしたらどうかというようなご示唆をいただいております。

それから、(2)が、いわゆる第二名神でございますが、第二名神の35km区間について、そこがございますとおり、同等機能を持つ複数の道路が完成したため、これは京滋バイパスという、いわゆる現在の名神のバイパスのような道路ができておりますので、それを踏まえて、さらに道路を追加する必要性を見きわめるということで、構造・規格の大幅な見直しを行い、抜本的なコスト削減を図り、整備手順についても検討するという宿題をいただいております。

これにつきまして、まず図面をごらんいただければと思いますが、第二名神につきましては、参考5-2というA3判の図面がございます。これをざっとごらんいただければと思います。第二名神高速道路につきましては、名古屋のほうから入ってまいりまして、真ん中辺にございますが、亀山、大津、それから高槻で神戸ジャンクションのほうへ至る、いわゆる赤と茶色の点線になっている道路でございます。この区間につきまして、一番真

ん中にございます、名神が一部区間につきまして、大山崎から勢多東までの区間、京滋バイパスというバイパスができております。これは、この区間の名神が4車線から6車線になかなか拡幅できない事情にありますもので、暫定的に国道1号のバイパスという手法をとらせていただきまして、実質名神のバイパスをつくらせていただいたというところがございます。この区間につきまして、京滋バイパスがあるので、当面、この区間の整備手法をどうするのかということについて検討せよというようなご指示であると思っております。この区間につきましては、当然、断面で、現在も名神で大山崎のところではほぼ毎日1回、年間で400回近い渋滞が起こっておりまして、非常に渋滞の名所になっております。それから、さらにこの第二名神高速道路の亀山から大津まで、赤で書いてあるところは、今トンネルが掘れまして、大体平成20年には取りついてくる状況でございます。それから、大阪の下に門真ジャンクションと書いてございますが、門真のほうから下のほうへルートが上がってきておりまして、第二京阪道路と。これは6車線の自動車専用道路でございますが、これが、今のところ、平成21年には取りついてくるという状況でございます。今でも大山崎のところでは非常に渋滞がひどい上に、こういった道路が前後から取りついてまいりますと、非常に大きな渋滞が生じるのではないかと、私どもとしては危惧を抱いております。今回のご提案でございますが、こういった第二名神高速道路の亀山から大津までが20年に取りついてきて、第二京阪道路が21年に開通も予定されておりますので、そのころの交通状況を見きわめた上で、改めて建設をするかどうか判断したらどうかというのが私どものご提案でございます。

そのようなことで、実質交通状況を確認しながら着工して、一方、着工したら、非常に渋滞が激しいところがございますので、速やかに事業をしなければいけないと思っておりますので、そういった手立てについても、会社のほうにお願いしつつ、当面、二、三年、ネットワークの状況を見守るというようなことでどうかというのが、私どものご提案でございます。

そこについて、本編の20ページに戻っていただきまして、20ページの(2)の第二名神のところの②でございますが、読み上げますと、主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない。これを前提として、会社が整備する区間とするということで、償還表には計上させていただきますが、そのような付帯条項をつけたらというようなことでございます。

(1)の北海道についても、ほぼ同じ措置をとろうと思っております、全部説明する

と時間がかかりますので、足寄～北見のところでご説明をさせていただければと思います。図面で見ますと、先ほどの参考資料の参考5-4でございます。5-4に、足寄から北見までの図面が入っておりまして、右のほうが北見でございます。左のほうが足寄でございますが、この区間につきましても、当面、現道が輻輳しております。大き目のブルーの点線をつけておりますが、この区間が現道が非常に迂回しておりまして、場合によっては規制速度が40kmになっておりますので、全体79kmのうちの、この区間28kmについて着工する。残りの区間については、当面、現道のほうの様子を見ながら、まず現道整備をして、交通の状況を見きわめたらどうかということでございまして、先ほどの本編の20ページの②でございますが、当面、並行する一般道路が道路構造等から隘路となっている区間など、緊急に整備すべき次の2区間について着工し、その他の区間は、当面着工しない、このような案でどうだろうかというのが私どもの原案でございます。

以上、私どもの原案でございますが、20ページの一番下に書いてございます。これらの区間の取り扱いにつきましては、交通状況のご報告もございまして、次回以降の国幹会議で報告をさせていただいた上で、最終的な取り扱いをご指示いただくような格好でどうかというふうに考えております。

(大臣到着)

【藤井会長】 ありがとうございます。

ただいま、北側国土交通大臣が到着されましたので、ご到着早々で恐縮ですけれども、一言ごあいさつをお願いいたしたいと思いますが、カメラ撮りがあるようですので、カメラの準備ができ次第、お願いいたします。

(報道カメラ準備)

【藤井会長】 それでは、恐縮ですが、大臣、よろしくお願いいたします。

【北側国土交通大臣】 皆さん、こんばんは。ご紹介いただきました国土交通大臣の北側でございます。きょうは予算委員会が衆議院のほうでございまして、今終わりをしまして、こちらのほうに直行させていただきました。おくれましたことをまずおわび申し上げたいというふうに思います。

大変お忙しい中、この第2回の国幹会議にご参加、ご出席を賜り、まず御礼を申し上げます。

昨年10月1日に、皆様のご支援もございまして、道路各会社が民営化スタートになりました。この民営化の目的というのは、もう言うまでもございませんが、旧道路公団が

有しておりました債務の償還を確実にやっていくこと、これがもう何よりも最大の課題でございます。また、今後、必要な道路につきましては、コスト削減をしっかりとやりつつ、着実に整備もしてまいりたいというふうに考えております。

きょうは、こうした民営化会社の目的をこれから進めるに当たりまして、その前提となります会社の整備区間、また、新直轄の区間について確定をさせていただきたい。また、今後建設を進めていくに当たりましても、コスト削減を2兆5,000億円してまいります。その削減についての具体化についてご了承いただきたい。さらには、抜本的な見直し区間につきまして、ご報告をさせていただき、ご議論を賜りたいということでございます。

昨年10月1日に民営化されたわけでございますが、いわば本格的に民営化会社といたしまして高速道路事業にスタートを切っていくのは、私はこれからであるというふうに思っております。その前提となる非常に大事なご議論をきょうちょうだいしたいと考えているところでございます。

きょう、ほんとうにお忙しい中、各先生方にご参加賜ったこと、厚く御礼申し上げます。ごあいさつにかえさせていただきます。大変にありがとうございます。

【藤井会長】 どうもありがとうございました。

(報道カメラ退席)

【藤井会長】 それでは、ただいま大臣のごあいさつをちょうだいする前に、事務局より議案についての説明がございました。最後のところで若干そがれたこともありますので、それを含めまして、説明に関してご意見、ご質問等がございましたら、どなたからでもよろしく願いいたします。なお、質問に対する事務局の回答は、関連事項をまとめてお答え願いたいと思います。

いかがでしょうか。では、恐縮ですけれども、手をお挙げになった小沢委員。

【小沢委員】 意見を申し上げて、1点質問もさせていただきたいと思います。

きょうの協議事項の1から3に関しましては、ある意味では、今までの国幹会議で内容が決まっていることの技術的な配分という話だと思っております。そこは問題ないと思うわけですが、大臣からお話がありました抜本の見直し区間のところでありますけれども、ここはきょうはご報告という話になっていて、先ほどのご説明でも、次回以降の国幹会議で報告するという話になっているわけですね。

それで、大臣のお話にもありましたが、必要な道路はつくと、こういう話は、裏返しで言うと、必要でない、むだな道路はつからないという話がやっぱり大事であって、そう

いった基本方針をしっかりと貫いていただくことが大事なだろうというふうに思います。そういう観点で、今回の抜本の見直し区間の話が、ある意味では、若干積み残し、先送りになっているのではないかなという感がいたします。そんな私のそういったところも、きちっと基本方針を貫いていただきたいという意見を申し上げ、そして、これは次回のこの国幹会議の中では、整備計画の変更か何かになるのでしょうか、どういう取り扱いになるのかも含めて、ご説明をいただければと思います。

【藤井会長】 ほかにご意見を伺う前に、それでは、その点でお答えをいただけますか。

【金井大臣官房審議官】 小沢委員のご質問でございますが、先ほどちょっと急ぎましたが、ご説明をさせていただきましたとおり、特に第二名神につきましては、現地のネットワークの完成後の交通状況をきちっと判断して、分析をしまして、わかりやすい形で次回、また次々回になるかもわかりませんが、この場できちんと報告をさせていただければと思っておりますし、分析をきちっとやろうと思っております。

なお、整備計画については、当面変更は予定いたしておりませんが、整備計画の中に必要な事項を書き込むこともできますので、今のような方針について書き込むことについて、また大臣ともご相談をしまして、検討させていただければと思っておりますし、第二名神につきましては、会社の協定の中でどのように書き下すかということについても、検討させていただければと思っております。

以上でございます。

【藤井会長】 小沢委員、よろしいでしょうか。

【小沢委員】 はい。

【藤井会長】 それでは、井出委員どうぞ。すみません、井田委員がちょっと先にお手をお挙げでしたね。恐縮です。

【井田委員】 新直轄の7区間が加わりまして、これで目安の3兆円にほぼ達したということは、今後新たに採算性の低い道路について、税金を投入してつくることはないと考えてよろしいのでしょうか。

【藤井会長】 それでは、関連のご質問かもしれませんので、こちらで手をお挙げいただいたのは……

【北城委員】 ようございます。

【藤井会長】 そうですか。では、その点だけ先にお答えをちょうだいしてから。

【武部委員】 ちょっといいですか。

【藤井会長】 はい、どうぞ。

【武部委員】 関連するかもしれませんから。

私の出身地は、選挙区で言えば、知床半島の突端から稚内、利尻、礼文島も含むんですが、端から端まで640キロなんですね。ですから、私どもが皆様方に理解いただきたいのは、必要のない道路とかということはありません。しかし、問題は、効率だとか、財政的な問題だとか、そういったことを考えると、いかにしてコストの安い道路を早くつくるかということが大事だと、私はこう思うんですね。大都市のことは、私、よくわかりません。よくわかりませんが、よく必要のない道路、必要のない道路と言うけど、我々のようなところは道路は必要なんですよ。だけど、高速道路など見ていると、こんなに立派な道路をつくる必要があるのかなという感じと、もう1つは、北海道みたいなところは、景観がすばらしいですからね。やはり走ってもらうには、すばらしい景観を見てもらいたいとか、多少のコストはかかっても快適な道路、そういったものを考えてもらいたいと思ひまして、そういうことを委員の皆様方に理解をしていただきたいということで、一言意見を申し上げました。

必要のない道路ということも、何もかも一つにくくってお話をするというのはどうかなと、必要な道路であっても、金がかかり過ぎて、税金をそんなに投入できないと。それなら、安い道路をつくってくれと。早く走れるようにしてくれと。はっきり言って、北海道の道路だったら、今の国道だって80キロで走れるようなところはあるんですよ。だけど、そうはいかないと。だから、そういうようなことも、ひとつ委員の皆様方に、私はほんとうの過疎地であり、道路を最も必要としている地域で生活している、しかも、私は、自分では改革論者だと思っておりますのでね。コスト削減ということ、早くつくるということ、そういうことにぜひ国交省は力を入れてもらいたいと思ひます。

【藤井会長】 ありがとうございます。

ご関連のご質問、どうぞ。

【鉢呂委員】 委員の鉢呂と申します。

ご質問もあるのですが、6ページの今ほど説明されました、会社が整備区間として1,153kmを取ったんですが、この投資限度額比率というのが、20%以上が比較的良好という言い方をしているんですが、この文書によれば、当該区間の料金収入によって管理費を支払った上で、建設費に何%しむけられるか、賄えるかと。そうすると、20%を限度としていますが、残りの80%は支払うことができないということになるんだろうと。

これは45年間でそういう形になって、ということは、言ってみれば、投資した額に見合
って料金収入では賄えない、80%については、そういう意味であるのかどうか。それが
なぜ良好と言えるのかどうか。

それから、このe)で、しかし、151kmについては、各会社が有料道路の連続性等
で整備をする意向を有しておると。この意味が抽象的で非常にわかりにくい、このあいま
いな151kmではないのか。これはどういうことで、これはやっても採算が合うことにな
るのかどうか。

そして、参考資料の一番最後に、それらを含めて45年で債務を全部返していけると、
その試算をしておるわけですが、4%のコストを、将来、平成21年以降は、4%
は金利のことを言っているのかもわかりませんが、そのことを踏まえて、ほんとうに45
年間でこの債務が全部返済見通しなのか。第二名神については、抜本の見直し区間とい
うものは、その45年以内に債務返済ができるという中にこれを入れ込むということは、ど
ういった条件があったときにこれを入れ込むことができるのか。

さらに、私も北海道ですけれども、先ほど北海道の何キロかは着工するんですが、当面
着工しないというような言い方をしていますが、第二名神の場合は、いろんな交通状況を
勘案してというふうに言っていますが、この北海道の2区間については、どういった条件
のときに着工することになるのか。当面着工しないというだけではありますが、この関係に
ついて少しくご答弁をいただきたいというふうに思います。

【藤井会長】 それでは、今の井田委員、鉢呂委員からのご質問、それから、武部委員
のご意見も踏まえて、お答えをいただきます。

【金井大臣官房審議官】 まず、井田委員のご質問でございますが、今回ご審議いた
いておりますので、一番最初に局長が申し上げましたとおり、前回の積み残しをきれいに
解消して、9342の整備手法を確立するということであると思っておりますので、新直
轄は、例えば、約3兆を目安とする、会社整備は今後7.5兆を目安とするというような枠
内で、どこを整備するか、整備主体をどうするかということをきちんと決めさせていただ
いたものと理解をいたしておまして、将来9342の外の議論は、この中には含まれて
おりませんので、先ほど武部幹事長からご指摘もありましたとおり、そのほかの整備につ
いて、例えば、高速道路がいいのか、規格の高い道路がいいのか、どういう道路であれば
一番B/Cが高いのかということも含めて、それは将来の課題としてまた検討させていた
だければと思っております。今回はあくまで9342の中の議論として、私どもとして整

理をさせていただいたというふうな理解をさせていただいております。

それから、鉢呂先生からのご指摘でございますが、まず投資限度額20%の議論でございますが、これは、一番重要なのは、管理費をきちっと償還した上で、なおかつ、建設費について20%出るということで、場合によっては、管理費について、これも当然事業費が国と地方双方にかかるわけでございますので、まず管理費を完全に有料道路として償還できるということが重要でございます。その上で、さらに建設についても20%まで見れるということでございます。したがって、管理費がまず償還できるということが非常に大きな意味を持っていると、私どもはそのように理解をいたしております。

なお、当然でございますが、今、料金水準、利用の観点から非常に低く抑えられておりますので、料金によっては、もちろんもっと高い限度額を出すことが可能だと思いますが、高速道路の公共性、その他を踏まえて、現行の料金をアッパーとして、さらに弾力的な料金を踏まえると、現行としては、この辺の限度額が実際にはリミットかなというふうに考えておるところでございます。

それから、償還についてでございますが、先ほど説明は省略させていただきましたが、資料3の最後に、償還についてざっと計算結果を添付させていただいております。それから、参考資料の一番最後、参考6-1から4までというところに、償還表を入れさせていただいております。これは会社分でございますので、先ほどの7.4兆円の今後の投資を前提として、45年で償還できるかどうかということを検証したものでございまして、見ていただければご理解いただけますとおり、管理費については、前回の政府・与党で決められたような3割縮減を基本として、相当抜本的な見直しをした上で、7.4兆円の投資に対して、45年で償還できるという償還表を添付させていただいております。詳細は省略させていただきますが、これについては民営化法案の国会審議のときにもいろいろご議論をいただいて、例えば、金利が変われば、変わることはございます。そういったときにはどういった対応するのかというようなご質問をいただいておりますが、もし金利が仮に高くなって、償還がきつくなってきた場合は、当然、建設計画は見直すこともあるだろうし、管理費についてはさらに抜本的な見直しをお願いすることもあるだろうし、いろんな手法をとって、私どもとしては全力で45年償還するように努力をしますというようなお答えをさせていただいております。当然、不確定要素はございますが、今後いろいろなことを踏まえて、いろいろな対策をしていければというふうに考えておるところでございます。

それから、北海道の抜本見直し区間の着工でございますが、そこに、先ほどご説明しま

したとおり、まず当面着工しない区間については、現道対策をさせていただきますので、今規制速度40km～50kmのところもございしますが、規制速度を上げて、スムーズに走れるように対策を講じた上で、そのときの状況を見て、再度判断をさせていただくのかなど、現状ではこのように理解をいたしております。

【藤井会長】 井田委員、鉢呂委員、一応よろしいでしょうか。恐縮ですが、ほかに発言をお求めの方がいらっしゃいますので。

では、北城委員。

【北城委員】 一応確認なんですけれども、1つは、先ほど出た45年の返済に関して、これは保有・債務返済機構のほうで計算をして、この事業計画並びに道路の利用状況を踏まえて、機構としてこれで大丈夫であるというふうにご判断されたのかどうか確認をさせていただきたいのが1点と、2点目は、九州の東側で、今回の計画で北九州から大分に至る区間というのは、これは連続して高速道路として高速の利用が可能に、これで今回の計画でなるのかどうかというのが2点目。

3点目は、これは質問なんですけど、首都圏の高速道路の渋滞を考えると、第二東名とかができただけの場合に、外環状の大泉から横浜に至る区間の高速道路が整備されないと、多くの道路、交通量が都内に入ってくるのではないかということなので、これは今回の話とは別かもしれませんが、この外環状の整備についてはどのように考えていらっしゃるのか、これは質問です。

【藤井会長】 北城委員、最初のご質問は、機構のほうへ。

【北城委員】 機構のほうに質問させていただきたいと思います。

【藤井会長】 では、よろしくをお願いします。

【勢山機構理事長】 機構の理事長の勢山でございます。お答えいたします。

大臣からもお話がございましたが、最も大事なものは、45年以内で確実な償還ができるかという点でございますので、この人口減少社会を迎えている中であって、経済成長率がどんなふうな水準になるのか。あるいは、そういう中での交通需要がどうだろうか。あるいは、今後の金利の上昇リスクというのをどの程度見込んでおけばいいんだろうかといったようなことを、最近の知見も含めまして、慎重に検討いたしました。

それから、道路は、やはり次の世代にしっかりした道路を残さなければいけませんので、必要な更新投資といったようなものも必要でございまして、それにつきましても、適切だと思われる費用を織り込みまして、45年の償還の可能性というものを見まして、相当な

安全度とまでは言えないかもしれませんが、安全側に立って45年の償還は確実だろうということで検討させていただいて。なお、今後、協定に向けましては、さらに個別の道路料金の収入の大きさであるとか、あるいは、管理コストであるとか、なお会社のほうとさらに協議をしながら詰めるべきところはありますけれども、大枠としては大丈夫だろうということでお返事を申し上げているところでございます。

以上です。

【藤井会長】 それでは、その他の東九州、それから、外環その他についてご説明を。

【金井大臣官房審議官】 北九州～大分間につきましては、現在、暫定的に国道のバイパスも使ってルートがつながっているという状況でございますが、今回の9,342kmの中身の指定により、自動車専用道路で北九州から大分まで行ける計画となっております。それが1点でございます。

それから、2点目、東京外かく環状道路についてのお尋ねと理解いたしておりますが、まず関越から東名までの区間につきましては、現在、東京都さんのほうと私どもでPIと言っておりますが、地元の方々と計画の抜本的な議論をさせていただいて、ご理解をいただくというプロセスを進めさせていただいております。かなりご理解をいただいております。私どもの勝手な思いかもしれませんが、状況になっておるかなと思っております。できるだけ早くこの国幹会議の場でもご議論いただけるような状況をつくって、将来の見通しをつけていきたいなと思っております。

それから、最後、東名から湾岸までの区間につきましては、外環の構想と、あと、川崎縦貫2期という川崎市側の構想が2本並行してございまして、これらを調整して、一本化して、どういうルートでどういう整備をしたらいいかということについても、今、地元で調整をさせていただいております。いずれにせよ、東京外かく環状道路のネットが完成しませんと、ネットワークとして不完全でございますので、一刻も早く地元との調整ができるように最大限努力をしているところでございます。

以上でございます。

【谷口道路局長】 少し補足させていただきますと、東京外かく環状道路はそういう状況でございますが、当面、その外側の首都圏中央連絡道路、圏央道と略して呼ばせていただいておりますが、その受けとして、西側区間にかなり重点的に私どもと会社のほうと合併事業というような形で取り組ませていただいておりますので、とりあえず圏央道で受けるということで、その中につきましては、今、審議官からご説明させていただいたとおり

で、着々と東京都と連携を高めながら、都市間連携に向けて取り組ませていただいているということでございます。

【久間委員】 大体この計画でいいわけですが、この参考の5-2に、近畿自動車道名古屋神戸線、この大津～城陽・八幡～高槻間の図がありますけれども、先般、関西の経済界の皆さん、あるいは、西日本自動車の皆さん、それで、大阪並びに京都の知事さんたちが来られまして、この地図を見せながらおっしゃったのは、西のほうから来ますと、高槻まではこの事業をやっているわけですね。そうすると、それから全部北に上がって行って、先ほど話が出ました大山崎で、ここが混雑すると。一方、こっちの亀山から来た自動車道も、大津まで来ると、ここから北に上がって、それが京滋バイパスを通ろうと、今までの名神を通ろうと、やっぱり大山崎のところに来る。したがって、これは、両方を横につないでもらわないと、日本の北から南までつなぐという横の大事な道路だと。だから、こういうやつについて、事業費を削減するのはいいけれども、これをまずやるということを決めてもらわないことには、混雑を抱える地元としては困るんだということ、経済界と行政の両方から言われたんですよ。

今度のやつは入っていますけれども、状況を見た上でと言いますけれども、今のやり方を見ていると、ほんとうにこれは必要だなと思ったときに、それから用地買収を始めると、そこから文化財の調査をやってみたり、用地買収でもものすごくかかって、必要になってきたときにはばたばたになってしまって、なかなか進まないという状況になるわけですね。先ほどから出ている、東京の外環にしても、昔からもっと計画をしておけば、早くから手を打っておけばいいのを、狭い道路でそんなことを計算しているからなるわけで、そういうふうには皆さん方が必要だと言っているやつについては、やっぱり用地取得を先行させるぐらいのことをしておかないと、もうやろうと思ったときには手おくれになってしまうんですよ。

そして、今、コスト削減をこれだけされたというのは非常に立派ですよ。確かに立派ですけれども、今はなぜかという、用地費も下がっているんですよ。こういう下がっているときにこそ、やっぱりちゃんと取得していくような、そういう段取りをしておかないとだめなんじゃないか。特にそういうときには、例えば、そういう必要な地方自治体が先行取得するのなら先行取得するのを認めてやって、そして、どっちみち必要なのは、これを見ればわかるわけですから、それを、今は着工しないというこの方針でいいですけども、着工するときになって、慌てて事業費が、せっかくコスト削減したのが上がるような、そ

うということのないように、おそらく今の値段でこれは事業費をはじいているからだと思いますけれども、これがあと10先になったら大変なことになりますので、その辺を、今、経済がだんだん上向いてきて、東京なんかでも土地が上がり始めたですよ。そうすると、外環にしても、これから上がってくると思う。今までの安いときにやっぱり手を打つべきなので、そういう点を十分考えながら、今度のこの国幹審はこれで結構ですけれども、やはりそこところは十分配慮していただきたいと、そういう意見を申し上げておきます。

【藤井会長】 では、今の関連ですか。

【上村委員】 はい。

【藤井会長】 上村さん、どうぞ。

【上村委員】 今のご意見に関連してなんですけれども、この第二名神を、関西であるとか、近畿の地元だけの都合、エゴで言っているというような、そういうことではなしに、ぜひ日本全体の、今おっしゃいましたように、近畿と中部圏、そして首都圏、そして西には中国・四国を結ぶ、そういう大動脈であるという、そういう認識が大事だと思います。それから、また、これから地震だとか、いろんな大災害のときに、やっぱり信頼性の高い代替ルートとして機能しなくてはいけないと思いますし、こちらの関東のほうで見えていますと、京滋バイパスがあるからもういいじゃないかというご議論ですけれども、実際、京滋バイパスというのは、やっぱり規格が低い道路ですし、スピードはそんなに出せない、80kmの制限がございますし、今のままではほんとうにパンク、大渋滞をしている現実でございますので、着工の判断を先に延ばすということですが、ぜひ地元府県の方々にも、ほんとうに効率よくできるようにご協力いただいて、一日も早い整備の促進をお願いしたいと思いますし、また、見直しの基準を、ぜひB/Cのみだけで図るのではなくて、やはり道路の持つ日本の社会的使命というような、そういう点もぜひ見直し基準の中に入れていただきたいと思います。

【魚住委員】 関連していいですか。

【藤井会長】 関連でしょうか。どうぞ。

【魚住委員】 原案には賛成ですが、今、久間先生からもお話がありましたように、日ごろの道路行政の中で、例えばの話ですけれども、今、国際コンテナがどこかの港に着いたとする。そうすると、フルコンテナがエンドユーザーのところに届くまでに、何回ぐらい荷を組み替えて小分けしなきゃならんかということ、そういう視点で道路というものをみたことがない人が、コスト削減をすればいいとか、つまらない道路をつくったとか、

実態経済がわからない人たちが、ただ単に財政の論理だけで物事を申し上げておるとするのは、これはまことにもって国の衰退につながるのだと私はいつも思っておるんです。

ですから、財政の論理は財政の論理として、数字合わせですから、きちんとした形はできると思いますが、道路行政に携わる者としては、ぜひとも、道路というのは国民生活の基本的な動脈であると、こういう考え方に基づいて、もっときちんとした意見を述べて、これは大臣にもお願いしておきたいと思うんですけども、何とか諮問会議とか何とかで何か言われると、こういうような陳腐な案しか出てこないということ自体に、日ごろから本質をとらえた物事の取り組みが行われておるかどうかという疑念を国民に与えるような形になってくる。これじゃいかん。やっぱり正しいものはだれがやったって正しいだと、きちんとして必要なものは必要なだと、こういうことが行われるようにぜひしていただきたいと思うんです。

この案を見ても、先ほどご意見が出た中で、例えば、東京外環だって、もう着工してから45年ですよ。45年。45年たったのに、まだちゃんとしたリングができ上がっていない。こんなことから考えていっても、これ、何やってるんだという話に、国民が感じるのは当たり前ですから、そういうような形になれば、当然、もう道路は要らない。さっきPIの話があったんですけども、PIのメンバーや何かの、これを精査してみると、大体反対するような人たちを何人か入れてある。だから、もう予算の関係もあると思うけれども、日本国中あちらこちらで、いわゆる自治体がPIというのをやっておる。そのPIの中のほとんどのメンバーを見てみると、予算の都合によって行われている面なんていうのがたくさんある。こういうようなことから考えていっても、やはり役所がきちんとして、日本の国家の動脈として、高速道路であれ、県道であれ、地方道であれ、林道であれ、必要だという形のをきちんとやっていかないと、例えば、グローバルスタンダードという言葉が横行しとるけれども、グローバルスタンダードって何ですか。アメリカから荷物を持ってきたときに、コンテナを小分けしてエンドユーザーのところへ持っていかなきゃならんのがグローバルスタンダードですか。これが改革ですか。冗談じゃないですよ。国民負担がそういうことで、ますますもってけちるところをけちってやるから、国民負担がどんどん増えていく。これが実態ですよ。

だから、いわゆる物事には序列があって、考えていかなきゃならん序列があるんだということをしっかり考えて、自分たちはこれだけのものをつくれれば、ちゃんとした国民負担というものが公平になるんだ。こういう論理で皆さん方がやっていかれると、妙な形で、

いびつな形で、それはもう高速道路、これは努力された跡はわかりますよ。じゃあ、今まで何だったかという、こういう話になるじゃないですか。だから、スピードだって、別に100kmのものを80kmに落とす必要ないじゃないですか。それよりも、むしろ100kmのものであれば、200kmにすればいいじゃないですか。と、もっと早く着くじゃないですか。そういう理屈だって成り立つわけですから、何も、ただ単にいろいろ言われたから、手が縮こまって、それでどうにもならんというような話にならんようにだけはぜひしてもらいたい。そのことを申し上げておきたいと思います。

【藤井会長】 ありがとうございます。

(「関連」の声あり)

【藤井会長】 関連ですか。すみません、一番最初に楓委員が手を挙げておられて、お待ちいただきましたので、ちょっと女性のほうを先にお願ひします。

【楓委員】 質問でございます。

今回、いろいろな資料を拝見いたしておりまして、これらの新直轄も、それから、道路会社がおつくりになる道路も、供用の時期に関して一切明示されていないということでございます。もしかしたらこれは大変重大な、非常に難しいことなのかもしれませんけれども、やはり地元の地域の方たちがグランドデザインを考える場合、いつ供用されるのかというのは非常に大きな点だと思います。それから、もう1点は、大変僭越ではございますけれども、一般の民間会社が一つの事業を興されるときに、一つの事業のフィニッシュというか、めどがきちっと開示されないというのも非常に不思議なことではないかと思ひます。今後、この供用の開始される時期の開示に関して、どのようにお考えになっていらっしゃるのか、お聞かせいただけますでしょうか。

【藤井会長】 どうぞお願いします。

【谷口道路局長】 では、とりあえず、これまでのところでご答弁をさせていただければと思ひます。

第二名神につきまして、多くの委員から貴重なご意見をいただきました。私どもも、第二東名とあわせて三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える、まさしく21世紀という新しい世紀の骨格を成す大動脈という認識は持っております。東名、名神全体の貨物輸送は、今、魚住委員のほうから、大きい国際物流ということで変革してきておるといふ話でしたが、自動車全輸送量の約11%を背負うということで、年間90兆円ということになっておりますし、このうち、名神高速道路の天津～高槻間を通過する貨物

輸送は年間25兆円ということでございますので、この国の新しい世紀の大動脈が、もし地震等で被害を受けた場合には、大きな影響を及ぼすというような認識は持っております。

ただ、私どもがこうした主要な周辺ネットワークの供用部における交通状況等を見てというようなことを触れさせていただいておりますのは、現況で断面で17万2,000台という日の交通量がございますが、平成32年の将来時点で20万台というような日でございますが、そういう予測が交通状況の変化に応じて検証してみる必要があるのではないかとということで先ほどご説明させていただいたので、そういうことを見きわめるというようなことで触れさせていただいております。

また、用地の問題は、そのとおりでございますが、できましたら西日本の石田会長から補足していただければと思っておりますが、先ほどの3-7にございますように、会社からも用地取得及び文化財調査は、全体工程に及ぼす影響が大きく、地元自治体などの確実な協力を得られることが不可欠であるということでございます。非常に関西は難しい土地柄だということであろうかと思っておりますので、そういうような面につきましても、地元のほうと、きょうご承認いただければ、そうした方向で鋭意協議を進めさせていただければと思っております。

また、楓委員のほうから、供用時期についてのご質問がございました。まさしくそういうことであろうと思っております。ただ、もう少し会社との正式な協議を経て、3月末に会社と機構の協定という中に、償還表というようなものを出させていただこうと思っております。きょうご審議、承認いただきましたら、その償還表の中で、着手の時期、また供用、完成の時期というようなことを明示させていただきたいと思っております。

新直轄につきましては、現在も予算審議中でございますが、予算とかかわるというようなことで、非常に出し方が難しいわけでございますが、我々も、5カ年計画のときに、県との要望等も踏まえて、そういうふうな出し方をさせていただいていることもございますので、今後、特定財源の見直しの議論がございますので、10年後の絵姿を予算の審議、国会軽視ということにならないように注意しながら、そういうようなもの問いかけをさせていただければと思っておりますので、新直轄でちょっと有料方式、有料区間につきましては差があるということをご認識いただければと思っておりますが、我々の気持ちとしては、できるだけわかりやすく国民に供用の時期を明示させていただければと考えておるところでございます。

【藤井会長】 それでは、金子委員。

【金子委員】 前回の国幹審でもお尋ねしたんですが、この直轄でそれぞれ3兆円というのが、これで確定したわけなんですね。そうすると、15年間でやるということは、毎年2,000億の財源を必要とするわけなんで、今回はこの財源どうするのかと言ったら、道路特定財源の中でちゃんとやりますということのお答えをいただいたんですが、ただ、私たちが心配しておりますのは、従来から地域高規格道路とか、高規格道路があるわけなんですね。当然、この直轄の分は、もともと有料でやるという前提の中でそれぞれの計画がなされているわけですから、新たに3兆円の財源を必要とするということになりますと、ほかの事業に影響があるんじゃないかという心配をしておるわけなんですね。この辺について、ぜひ、どういうふうなお考えを持っているのか、お尋ねしたいと思うんですよ。

【藤井会長】 関連のご質問はございますか。

【金子委員】 そのお答えによって、私もちょっとまた。

【藤井会長】 それでは、まずお答えを。

【谷口道路局長】 道路特定財源の見直しにつきましては、基本方針を昨年12月の頭に策定していただきました。それに従って、今後どのような議論をしていくかということにかかわるかと思いますが、とりあえず国税三税につきましては、暫定税率で維持という中にありまして、シーリングというような形があるわけでございますので、本四の債務処理が平成18年度で4,522億円計上させていただいておりますが、完済という形になりますので、そうしたものを含めて、どう考えていくかということに深くかかわってくるのではないかと考えております。

いずれにしても、約束をしております新直轄3兆円につきましては、既存の枠組みの中できちっとやっていくということでございまして、地域高規格なり、ほかの高規格幹線道路、一般国道の専用道でやっている部分もございまして、そうしたものを、先ほど武部委員からも指摘いただきましたが、整備のスピードというようなことはアップしていくというような必要があるということになれば、もう少し道路特定財源のほうの活用を図っていく必要があるかも知れませんが、今までの議論の中では、そうしたことを踏まえて、きちっと整備していけるのではないかとということで、整理がなされたものと理解させていただいております。

【藤井会長】 恐縮ですが、簡単をお願いします。

【金子委員】 ただ、予算の推移を見ますと、実際はもう減ってきているわけなんですね。地域高規格道路とか高規格道路ですね。そうしますと、特に高規格関係というの

は、国幹審の一つの中で議論されているんですが、正直言って、予算を毎年減額されていますので、予定どおり完成するというのはほとんどないように私たちは思えるんですね。しかも、私たちがもう決めてから20年近くたって、まだ完成時期がはっきりできないものがたくさんあるわけなんですから、やっぱりこの際、そういったオーバーフローの問題があるのであれば、特に地域高規格道路とか高規格道路に重点的に予算配分するということを少し考えていただかないと、いつまでたっても道路ができないのでは、地域のランドデザインもできないし、これから地方分権が進んでいく中で、道州制という話も出てまいりますので、やっぱりできるだけ格差がないような、そういう道路整備をしていただきたいと思いますので、財源確保をはっきりしてからじゃないと、この3兆円というのも、我々も、正直言って、認めるわけにはいかないという感じもするんですね。要するに、既存の事業に影響がないという前提じゃないと、既存の事業はちょっと待ってくれ、これが優先だということでは、私たちもちょっとこれは納得いかないというような、この辺をやっぱりしっかりしていただきたいと思います。

【久間委員】 それは言えるんでしょう。このために既存のものに影響するんじゃなくて、現在のシステムじゃなくて、既存のやつは既存でやりながら、今言ったような余裕といますか、本四架橋の分なんかがちやんと出てくるから、そういうのできちっと充てていけるから大丈夫だという計算でしょう。

【谷口道路局長】 これまで重点的にやる区間を限定するというようなこともやらせていただいておりますし、コスト縮減というようなこともやらせていただいております。その中で、厳しい予算の中ではございますが、高規格幹線道路、地域高規格道路につきましては、むしろマイナスというような全体厳しい中であっても、増加というようなことで対応させていただいております。

今、金子委員のご指摘のような、整備のスピードアップというものがこれまで以上にとというようなことにありましたら、先ほど触れさせていただきましたような大きな議論を、この特定財源見直しの部分なんかにも出てくるかと思っておりますので、そうした議論もさせていただければと思っておる次第でございます。

【金子委員】 よろしくお願ひします。

【北澤委員】 いいですか。

【藤井会長】 それでは、どうぞ。

【北澤委員】 私は、この資料を見て、前回は私は出ましたから、おおむねこんなもの

かなと思っておったんですが、今、皆さん方のご議論を聞いておりまして、少し懸念が生まれましたので、意見を申し上げたり、質問もしたいと思いますが、雰囲気は前回とがらっと変わっています。しかし、これは、小泉内閣が道路公団の民営化を達成して、その線に沿って前回は議論したんです。きょうは、きっと国土交通省や会社の皆さんはびっくりしていると思う。この案だって、この第二名神はかなり抑制的な報告をしていますよね。こういうことを聞きますと、この20ページの2の②、「交通状況等を見て」と書いてありますね。これは、前回の議論から推測すれば、これでいいかと思いますが、今の各委員さん方のご意見を聞いていますと、経営状況だとか、世論だとか、財政の状況とか、そういうことをすべて勘案して、全く違う意見、状況が出てくるのかと。私は、純粋に交通状況が一番の主眼で、それ以外のものはほとんどないんだろうと思ってこれを読んでいたんですが、どういうふうに受けとめておられるかということ。私は、前回の議論と今回の議論のあまりの違いにびっくりして発言をさせていただいておるんです。

それから、もう1つは単純な質問ですが、仮にこの第二名神の2区間を建設をしないということになれば、当然、それは通行料の収入はなくなるわけですね。そのことと45年間の返済、しかし、逆に言えば、しないから、投資が全くなくなるから、さらにまた状況はよくなると。この2つの状況を見たときに、今、純粋に状況を見て判断すると提案されておるのか、いや、そうじゃなくて、もうつくることはつくるんだよということなのか。答えにくいことかもしれませんが、お願いいたします。

【藤井会長】 それでは、石田会長から。

【石田西日本会長】 今ご紹介がありました西日本高速道路の会長の石田でございます。

今、第二名神についての議論が相当に出ています。久間委員のほうからも、ほんとうに大山崎は大丈夫かというようなご指摘がありました。また、上村委員のほうからも、要は、これは一関西に偏った問題ではなくて、日本全体の大動脈の物流の問題であるという、非常に重要な指摘がありました。その両方を我々は検討いたしまして、国土交通省から示された内容、つまり、周辺の道路状況を見守るということについて、私どももそういう形で取り組んでいきたいと思っています。

その前提は、まずコストダウンのところでございますけれども、1兆600億円を、何と3,800億円のコストダウンでもって、6,800億円でやるということで、平均的には25%のコストダウンについて、ここは36%のコストダウンを実行できるということで、規格・構造の見直しを行いました。したがって、便益の分母のほうの交通量等々、こ

れが少々触れても、ここのB/Cという便益対コストの問題というのは、クリアができるであろうというふうに思っております。

ただ、さはさりながら、交通量というのは私が簡単に言えるような問題でもないわけで、ここはやっぱり周辺の道路、これは第二京阪ばかりではなくて、先ほどご指摘がありました甲賀土山から大津に至る、既に着工しておる第二名神のところ、ここでの交通量が増えたときに、ほんとうに大山崎は大丈夫かと、あるいは、草津のあたりは大丈夫かというところをきっちり見た上でやっていかないと、大きな経済的な発展の足を引っ張ることになりかねないと思っております。

ただ、ここのところは、状況を見守るという状況の中で、数年後、つまり、平成20年に甲賀土山から大津が開通します。平成21年に第二京阪が開通の予定ですが、そこらを、できれば私の期待としては、待つことなく、毎年毎年、やはりこのあたりの交通の情勢を見きわめる。国幹会議も年に1回というふうなことになるんじゃないかという、さっきのお話の紹介が一部ありました。そういったことがどうなるかということを見きわめながら、数年後にその時点で見るということではなくて、毎年毎年チェックといいますか、フォローをしていきながら、正規にはやっぱり数年後の関連の道路の開通というところを、状況の中で交通事情を見た上で挺進をしていくということが非常に重要なことであろうというふうに思います。

そういう条件の中で、我々、ほんとうに、既に地方自治体と、12月の初めから、土地の取得について、いろんな議論を重ねていっております。要は、土地の収用権を持っている自治体、これのパワーがなくて、我々は十分に定められた期間の間に道路の獲得は難しい、建設は難しいと思っております。したがって、我々としては、既にして、これは自治体との間で協議を継続していきながら、勉強を重ねてまいりたいというふうに思っております。同時に勉強を重ねつつ、我々は次の意思決定、つまり、これを行うか行わないかということの意思決定が出た場合には、即座に我々は早期にこれが開通できるような準備の活動をおさおさ怠りなくやっていっておきたいというふうに思っております。そういう考え方でございます。

【藤井会長】 ありがとうございます。

【谷口道路局長】 会長、ちょっと時間はオーバーしているんですが、北澤委員の……

【北澤委員】 いや、質問に答えてもらわないと。

【谷口道路局長】 北澤委員のご質問に少し答えになるかどうかわかりませんが、厳し

いご意見をいただきました。ただ、我々としては、先ほど大臣のあいさつにもございましたが、今回は9342という整備計画を前提として、未供用の約2,000kmと、20兆円からスタートして、コスト縮減、更なるコスト縮減、また、それまでの執行額、また、新直轄3兆円という枠組みの中で、3月末までに会社と機構が協定を交わすというようなことで、大きな枠組みを超えた議論じゃなくて、その議論を前提としてやらせていただいたということでございますので、きょう各委員から多くいただきましたご意見は、それを超えての議論をもう少しやるような時期に来たのではないかというようなご指摘の向きではないかというような感じもございますので、できましたら、この原案のとおり、とりあえず宿題は抜本的なコスト縮減と整備手順ということに第二名神はなっておりますので、コスト縮減のほうは36%という大幅な抜本的なコスト縮減をやらせていただきましたので、整備手順は、そうした関連する周辺ネットワークの交通状況というようなことでご報告をさせていただいたつもりでございます。

【北澤委員】 ということは、今、私が懸念を表明したようなことについては、ちょっと言葉が悪いかもしれませんが、きょうのところはまあ聞き流しておく、こういうことか。

【谷口道路局長】 そういうことを踏まえて、次回以降の国幹会議でもご審議いただければということでございますので、それまでも我々もいろんな形で検討を進めさせていただければと思う次第でございます。

【藤井会長】 恐縮ですけれども、先ほどから奥田委員からご発言が求められておりますので、恐縮なんです、簡単にひとつお願い申します。

【奥田委員】 簡単に申し上げますけれども、この国幹会議の雰囲気を見ておると、私が一番失望したのは、新しく新会社を民営化して立ち上げて、その方たちがみんな出てみえて、その方たちが会社の運営について全責任を持っていると。こういうことはみんなの頭の中から欠落しているんじゃないかと。やっぱりその新会社の役員というのは、これは民間会社でありますから、民間会社として全責任を持って経営に当たるということですから、いろいろ細かい議論はあると思いますけれども、各民間会社が国交省と協調、あるいは交渉しながら、これから仕事をしていくと。こういうことを認識することが一番大事なので、今ごろになってあそこをどうするこうするなんて、これは、私は、非常におくれた議論であって、民間会社の人の経営にちゃんと任せていけばいいんじゃないかと、そういうふうに思っていますけれども。

【藤井会長】 ありがとうございます。

【陣内委員】 関連して一言。

この高速自動車道の建設というのは、やっぱりネットワークが完成してはじめて民間においても経営が成り立つような、こういう仕組みだと思います。したがって、今、奥田委員おっしゃいましたように、民間ですから、この環境の恵まれているときにしっかりと進めていただきたいと、そのことを一言お願いしたいと思います。

【藤井会長】 さまざまなご意見、ご質問が出ましたので、ご当局におかれてはしっかり把握をしていただきたいと思います。

つきましては、議案第1号及び第2号につきましてお諮りをいたしたいと思います。議案第1号及び第2号について、原案のとおり決定いたしたいと存じますが、ご異議ございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【藤井会長】 ご異議がないようでございますので、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。

本日の議題は以上でございます。

本日は、大変ご多忙の折ご出席を賜り、まことにありがとうございました。これにて閉会することといたします。

【増田道路局次長】 ありがとうございました。

なお、資料が大部でございますので、委員の先生方、その場に置いていただければ、後ほど郵送させていただきますので、資料はそのまま置いていただいて結構ですので、よろしくお願いたします。

— 了 —