

第3回国土開発幹線自動車道建設会議

2007年12月25日（火）

【荒川総務課長】 大変長らくお待たせいたしました。

定刻を過ぎておりますので、ただいまから第3回の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、国土交通省道路局総務課長の荒川でございます。本日は、年末の大変お忙しい中、ご出席賜りまして、まことにありがとうございます。

まず最初に、議事に入らせていただきます前に、委員のご紹介をさせていただきたいと存じます。前回の会合後、現在に至るまでの間に、委員に大幅な異動がございました。本来ならば、この場でお一人お一人をご紹介させていただくべきところでございますが、時間の都合もございますので、お手元中央の議事次第の下に配付しております委員の名簿をもって、ご紹介にかえさせていただければと存じます。名簿のお名前の横に新と書いてある方が、新たに委員にご就任いただいた方々でございます。

また、本日の会議でございますけれども、定足数の3分の1を満たしておりますことをご報告申し上げたいと思います。

次に、お手元の資料の確認をお願いしたいと存じます。お手元の中央に、先ほど申しましたように、議事次第がございまして、その下に委員の名簿、その次に配付資料の目次がありまして、資料1といたしまして、本会議の説明資料がございまして、その下に、資料1の参考資料。その次に、資料2といたしまして、本会議の所掌事務等となっております。また、お手元の右側に、薄黄色の参考と書かれた資料が乗った青色の議案書を用意させていただいております。資料の過不足はございませんでしょうか。よろしゅうございませうか。

次に、マイクの使用方法についてお願いがあります。お手数ですけれども、ご発言の際にはお手元のマイクの緑色のスイッチを押していただきまして、発言後にお切りいただければと存じます。どうぞよろしく申し上げます。

それでは、以降の議事進行につきましては、本会議の藤井前会長が昨年12月で委員を退任されましたため、現在、会長が空席となっておりますので、会長選出までの間、道路局長が行わせていただきます。

【宮田道路局長】 道路局長の宮田でございます。お忙しいところお集まりいただきま

して、大変ありがとうございます。

それでは、会長選任までの間、私が進行役を務めさせていただきます。本会議の会長は、法律の規定に基づきまして、委員の方々から互選していただくことになっております。いかがでございましょうか。

【山本委員】 会長につきましては、現下の諸般の情勢を勘案いたしましたときに、学識経験者の中からお選びいただくことがよろしいかと思っております。さらに、学識経験者の方の中で、道路行政に深い見識をお持ちである方がベターではないかと考えるところでございますので、どうぞよろしくご審議をお願いいたします。

【宮田道路局長】 どうぞ。

【森地委員】 それでは、私のほうからご提案させていただきたいと思えます。交通経済学の権威であり、今、山本先生からお話しの、道路の枠組みや制度に大変お詳しい杉山先生をお願いしてはいかがでしょうかと思えます。

【宮田道路局長】 ただいま森地先生から杉山委員のご推挙がございましたが、ご意見でございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【宮田道路局長】 それでは、ご異議がないようですので、杉山委員に会長をお引き受けいただきたいと存じます。

それでは、杉山委員に会長席にお着きいただき、ごあいさつをお願い申し上げます。また、これ以降の議事運営は会長にお願いしたいと存じますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【杉山会長】 ただいま、皆様のご推挙によりまして、会長に選任されました杉山でございます。国土開発幹線自動車道建設会議の会長を引き受けさせていただくに当たりまして、その責任の重さを大変痛感しているところでございます。委員の皆様方のご協力をちようだいいたしまして、微力ではございますが、円滑な議事の進行に努めさせていただきたいと存じます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

国土開発幹線自動車道は国土の骨格を形成する重要な社会基盤でございますし、また、地域の発展を支え、豊かで活力のある経済社会の実現を目指す上で、その整備を着実に進めることは、大変重要であると考えております。本日は、東京外かく環状道路の関越・東名間の基本計画の策定に関する事項が議題となっております。委員の皆様方におかれましては、お諮り申し上げます議題につきまして、十分にご議論を尽くしていただくようお願い

い申し上げたいと存じます。

簡単ではございますが、私のあいさつにかえさせていただきます。(拍手)

それではここで、国土交通大臣から、ごあいさつをちょうだいしたいと存じます。よろしくお願ひ申し上げます。(拍手)

【冬柴国土交通大臣】 国土交通大臣の冬柴鐵三でございます。本日は、国土開発幹線自動車道建設会議を開催いたしましたところ、年末も押し迫りましたこの日に、皆様方にまげてご出席をいただきました。心から厚く御礼申し上げます。ほんとうにありがとうございました。また、平素は道路行政につきまして、それぞれにご指導を賜り、また、深いご理解を賜っていることにつきましても、重ねて厚く御礼申し上げます。ありがとうございます。

さて、この国幹会議と略させていただきますが、国幹会議においては、過去におきまして、大変重要な道路行政についての節目節目で決定をちょうだいいたしているわけでございます。平成17年10月には、日本道路公団をはじめ、道路4公団を6つの高速道路株式会社へ民営化するという決断をいただきまして、現在に至っているわけでございます。また、昨年2月には、高速道路の整備につきまして、高速道路株式会社が整備する区間と、国が整備をいたします新直轄区間との区別を明確にいただきまして、爾来、国と道路株式会社との間で、緊密な連携のもとに、今日まで粛々と高速道路の建設が進められている次第でございます。

きょうの議題は、杉山会長から申されましたように、東京外かく環状道路の中で、関越自動車道と東名高速道路との間をどのようにするか、このような大変大事な基本計画の策定などをご審議いただくことをお願いしている次第でございます。東京外かく環状道路は、もうご案内のとおりでございますけれども、首都圏の高速自動車道の中でも中央環状線、圏央道と並ぶ、首都東京の3つの大きな環状道路でございます。ただ、これが完成いたしますと、現在、都心部で慢性的に生じている交通渋滞を解消する決め手と申しますか、それが、きょうご審議いただく部分であろうと思っているわけでございます。

また、国際標準と申しますか、首都が備えるべき社会基盤の整備という意味でも、これは喫緊の課題とされているわけでありまして、そのような大事な部分でございますので、杉山会長をはじめ、委員皆様方のご審議によりまして、よろしくお願ひ申し上げたいと思ひます。一言ごあいさつを申し上げます。ありがとうございます。(拍手)

(報道カメラ退席)

【杉山会長】 冬柴大臣、どうもありがとうございました。

それでは、早速でございますが、議事に入らせていただきたいと存じます。まず、議案第1号、第2号、第3号及び第4号につきまして、一括して事務局よりご説明をお願いいたします。

【菊川大臣官房審議官】 事務局の菊川と申します。議案につきまして、説明させていただきます。

それでは、配付資料のうち、薄黄色の資料で、参考と右肩に書かれた資料をごらんください。議案書に乗っているものでございます。本日の会議の審議事項と議案書の関係についてでございます。本日の会議でご審議いただく議案は、分厚い青色の議案書と書かれたキングファイルにつづっております、議案第1号から4号でございます。

本来なら、この議案を朗読して説明しなければなりません、大変貴重な時間を費やすこととなりますので、薄黄色の資料の2行目に書いておりますように、内容によって2つにくくりまして、審議事項の1と2に分けて、説明資料を使って説明をさせていただきたいと存じます。

審議事項1といたしましては、東京外かく環状道路に關します基本計画の策定等でございます。その後、審議事項2として、これ以外の市町村合併による市町村名の変更などを理由として行います政令改正などを一まとめにして説明いたします。なお、議案書の議案第1号から第4号の内容につきましては、下の箱に記載しておりますが、それぞれ法律の規定により、このような構成とさせていただきます。

それでは、お手元の、右肩に資料1と大きく書いてあります、第3回国幹会議の説明資料を用いて説明いたします。

1ページをお願いいたします。審議事項1は、東京外かく環状道路、以下、東京外環と略させていただきますけれども、その基本計画の策定などについてでございます。このページでは、東京外環の概要と関越・東名間のこれまでの経緯についてまとめております。東京の中心から15キロの地域を環状に結ぶ延長約85キロメートルの幹線道路でございます。首都圏の道路網体系の確立にとって必要不可欠な道路でございます。東京外環85キロのうち、東京都の大泉から埼玉県の大宮南までの間33キロは、既に供用中で、大宮南から千葉県の高谷間16キロにつきましては、平成27年度の供用を目標に事業中であり、今回の基本計画の対象となります。関越・東名間の16キロにつきましては、(2)、下のほうにありますように、昭和45年から30年間の空白期間がありましたが、平成1

3年4月に高架の計画を地下にした計画のたたき台を公表して以来、地元との話し合いを続けまして、本年4月に都市計画変更をいたしております。これによりまして、外環の当該区間の経過地や車線数などにつきましては、都市計画上は既に決定しているところであります。一方、国の高速自動車国道としての位置づけは、予定路線のままとなっております。したがって、今回、この区間の基本計画を策定するものです。

2ページをお開きください。東京外環の効果を載せております。圏央道や中央環状線とともに、首都圏の3環状を形成いたします。本日、基本計画を策定する区間は、この赤色で示している区間でございます。環状道路の効果といたしましては、一般的には下の箱に書いておりますようなものがございまして、東京外環につきましては、首都圏の都心方向に集中する交通を分散導入しまして、都心に用のない通過交通をバイパスさせる効果があるものと考えております。東京23区の交通のうち、14%は東京を通過するだけの交通となっております。環状道路を整備して通過交通を迂回させることで、都心に流入する交通量そのものが減少すると考えられまして、環八とか、あるいは首都高の慢性的な渋滞をはじめとした、都心部の渋滞や沿道環境を大幅に改善する効果があるものと考えております。

3ページをごらんください。このような東京外環に関しまして、本日ご審議いただく内容は、関越から東名に至る区間につきましては、国土開発幹線自動車道建設法、以下、国幹道法と略させていただきますが、国幹道法に基づく基本計画の策定と、高速自動車国道法、以下、高速法と略させていただきますが、高速法に基づく路線指定政令の改正の2つでございます。基本計画と路線指定の関係につきましては、下のフローに記載してございますが、国幹道法は計画を定める法律、高速法は整備、管理を定める法律としての性格がございまして、国幹道法に基づく基本計画を策定した後は、当該区間につきましては、高速自動車国道として、その取り扱いが行われることとなります。したがって、高速法に基づく最初の手続きであります路線の指定を、あわせて行う必要がありますので、今回、ご審議をいただくものでございます。

4ページをお開きください。基本計画の案を載せてございます。東京外環の関越・東名間につきましては、関越道から中央道に至る区間を関越自動車道、中央道から東名に至る区間を中央自動車道として基本計画を策定するものでございます。基本計画に定める事項として、建設線の区間、主たる経過地、標準車線数、設計速度、連結地、建設主体となっております。それぞれ①と②に記載された事項のとおり、基本計画を定めていただきました。

いと考えております。

5 ページをお開きください。東京外環、関越・東名間についての路線指定の政令の改正案を載せてございます。高速法の路線としましても、関越自動車道と中央自動車道の2本について、基本計画の内容を反映させるものでございます。関越道から中央道に至る区間につきましては、右の図の①に当たる区間となりますが、現行の関越自動車道の起点が練馬区となっておりますが、南に伸びますので、起点を練馬区から三鷹市に変更し、重要な経過地に、赤字で示しましたように、通過する地区名であります練馬区、杉並区等を加えるものでございます。なお、中央道から東名に至る区間、すなわち右の図の②に当たる区間につきましては、中央道の起点が杉並区である一方、外環と中央道が交差する箇所が三鷹市となりますので、図にあるように、南に伸びる期間は、本線から分岐した枝線として扱って、起点、重要な経過地は既に三鷹市、世田谷区等が記載されておりますので、変更は要しないものでございます。

次に、審議事項2についてご説明を申し上げます。

6 ページをごらんいただきたいと存じます。審議事項2は、市町村合併による市町村名の変更等を理由とする政令等の表記上の改正、変更についてでございます。1つ目は、高速法で定める路線指定政令の改正でございます。市町村合併によって、市町村名が変更になった市町村がございますが、これを事由として、起点、終点等の中で記載されている市町村名を変更するもので、北海道横断自動車道など、計26線がございます。2つ目は、基本計画及び整備計画の変更でございます。そのうちの1点目は、先ほどの説明と同様に、市町村合併によって市町村名が変更となったことを事由として、基本計画の「建設線の区間」や整備計画の「経過する市町村名」などの中で記載されている市町村名を変更するものでございます。基本計画で32区間、整備計画で45区間がございます。2点目は、インターチェンジに接続するアクセス道路の名称が変更されたことを事由といたしまして、整備計画の中に記載された連結する道路の名称を変更するもので、北海道横断自動車道などで2区間がございます。最後に、新直轄方式が導入されて、料金所が不要となるというインターチェンジ形式の変更がなされたことを事由といたしまして、基本計画中の「道路等との主たる連結地」と、整備計画中の「経過する市町村名」「連結位置及び連結予定施設」を変更するものでございます。対象は中国横断自動車道の佐用町から美作市に至る区間でございます。

以上で、本日ご審議いただく事項の説明を終わらせていただきます。

【杉山会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの説明に関しまして、委員の皆様方からご意見、ご質問等ございましたら、よろしくお願ひしたいと存じます。

なお、ご意見、ご質問に関しましては、回答は一括して事務局のほうからお答えいただくようお願い申し上げます。

いかがでしょうか。どうぞ、森地委員。

【森地委員】 これは質問ではなくて意見として申し上げたいと思いますが、東京外かく環状道路は、首都圏の幹線の骨格道路でございます。ご説明はよくわかりましたが、いろんな調整があろうかと思ひます。早くそういう調整を終えていただいて、次のステップに進んでいただければと思ひます。

以上でございます。

【杉山会長】 ありがとうございます。

ただいま森地委員のほうからご意見をちょうだいいたしました。これにつきましては、事務局のほうから何かコメントはございますでしょうか。

【宮田道路局長】 道路局のほうも大変重要な路線だと認識をしております。いろんな地元との調整、あるいは関係する機関との調整がございまして、できるだけ早く前に進むように努力をしまひたいと考えております。

【杉山会長】 ありがとうございます。

ほかにご意見、ご質問等ございましたら、お出しいただければと存じます。どうぞ。

【羽田委員】 参議院の羽田雄一郎ですけれども、この東京外かく環状の東名のジャンクションの部分で換気所ができるということで、住民の皆さんも大変ご心配をされておりますが、やはり今、大変すばらしい換気のものでできているということも伺っておりますので、しっかりと住民の皆さんに説明をしていただいて、ご理解を得るような努力をしていただければなということと、その直前で車が出てくるようございまして、東名高速の部分に車が集中するということも懸念をされておまして、その先の、そこから以南のほうの状況というのがこれからだというふうに思ひますが、そういう住民の皆さんの安心というか、この先、ここでとまってしまひうではないかというような心配も大変されているようなので、そこら辺も確認をしておきたいなというふうに思ひます。

【藤井委員】 同じく参議院の藤井でございますが、私は、地元は岐阜県でございます。羽田さんは長野県ですが、私のところも、実は東名高速、名神、名阪、そして東海環状道

路東周り、今度は西周りがありますけれども、あと、東海北陸自動車道、これが東海と北陸を直結するというので、来年の7月に全通するわけであります。この東京外かく環状道路は、まさに首都圏の骨格をなす幹線道路であることは承知いたしておりますが、私は、なぜ地元のことを申し上げたかといいますと、要するに、こうした高速道路のネットワークというのは、単に東京の渋滞であるとか、もちろん環境問題も加味しなきゃなりません。しかし、私ども地方におる者、高速道路のネットワークが完成することによって効果があられてくるので、単に東京だけの渋滞であるとか、そういった問題にとどまらず、私ども、ネットワークとしての岐阜県、北陸を含めて、こうしたネットワークが形成されるということが非常に大事なことで、これはむしろ私の持論でありますけれども、こうした基幹となる高速道路というのは、私は国家戦略の基本になるものであると思っています。これは、単に交通の便がよくなるというのではなくて、防災、さまざまな観点からこうした高速道路ネットワークというのを、もちろん地元の地権者であるとか環境問題ということは、ぜひご努力をお願いいたしたいわけですが、基本的にはそういう考え方で進めてもらいたい。特に、私ども地方におる者としては、そういった観点から、ぜひこの整備を進めていくことが全国的ないろんな意味での効果をあらわすのではないかと、こういうふうに思っております。

【杉山会長】 ありがとうございました。

ただいま、羽田先生、藤井先生からご意見をちょうだいいたしました。ただいまのご意見につきまして、事務局のほうからコメントがあればお願いしたいと存じます。

【宮田道路局長】 羽田先生から2点ご意見をちょうだいいたしました。1点目は、事業を進める際のいろんな環境対策配慮ということでございます。しっかりやってまいりたい、当然であります。

それから、その先線であります。このネットワーク、湾岸線までつながることが必要だという認識は全く一緒でございます。まだ路線の基本的な線というのが定まっておられませんので、一生懸命また地元自治体、あるいは関係者の方々と話を進めて作戦の調査、計画が進むように努力をしてまいりたいというふうに考えております。

藤井委員のご指摘は、全くもつともでございます。我々もそういうふうに全体のネットワークが全体に及ぼす機能というものを十分認識しながら進めてまいりたいというふうに考えております。

【杉山会長】 ありがとうございました。

ほかにご意見、ご質問、いかがでございましょうか。どうぞ。

【山本委員】 すばらしい計画で、審議事項1、2、全く異論ございません。また、効果も相当期待されるところでございますが、着工時期の目標、供用時期の目標、そしてアバウトに総工費としてどれぐらいかかるものか、参考までに教えていただければ。

【杉山会長】 それでは、山本先生のご質問につきまして、事務局のほうからよろしくお願いたします。

【菊川大臣官房審議官】 お答えいたします。

今回、基本計画をお決めいただくということでございますが、まだこれから、次に整備計画といった手順がございます。それに向けて、いろんな事業手法でありますとか、どういう施行主体でといった詰めをしていく必要がありますので、現段階でいつ着工というのはなかなか申し上げられませんが、やはり大事な道路でございますので、できるだけ早くということで検討を進めてまいりたいというふうに思います。

建設を着手しますと、おおむね10年ぐらいで供用というのが通常の例でございます。

【杉山会長】 事業費のほうは。

【菊川大臣官房審議官】 総工費は、またこれからいろんな精査をいたしましてコスト削減をやっていこうということを考えておりますけれども、現在のところ、1.6兆円というオーダーで考えております。

【杉山会長】 よろしゅうございましょうか。ほかはいかがでしょう。どうぞ。

【鉢呂委員】 民主党の鉢呂と申します。

今回、これだけの人々が集まって、一東京外かく環状道路の基本計画の策定という形がありますが、大臣にお聞きいたしたいのですが、まだ1,000kmほどの予定路線にとどまっている区間があるというふうにここに書いてあるんですが、この区間だけ、なぜ今回、基本計画の策定という形に取り込んだのか、また、そうであれば、この予定路線というものは今後どのような形で基本計画に至っていくのか、また、その後、基本計画から整備計画が必要であります。これについてもどういった、まだこれも9,342kmには相当数、整備計画自体も残っているわけですが、どういった全体像で整備を図っていくのか、大臣として方向づけをお聞きいたしたいと思っております。

【杉山会長】 それでは、大臣というご指定でございますので、よろしくお願申し上げます。

【冬柴国土交通大臣】 ありがとうございます。

この資料1の1ページ目の下のほうに書かれてありますが、関越―東名16kmの経緯につきましては、昭和45年10月、凍結宣言をされ、30年間は空白になっておりました。しかしながら、先ほど来のお話がありましたように、都心を起終点とする放射状の道路が先に整備されまして、それをつなぐ環状道路の整備がおくれたがゆえに、都心に用事のない自動車が都心に流入するということがずっと行われまして、慢性的な都心の交通渋滞というものが起こっているわけでございます。この道路で言えば、東名、中央自動車道、あるいは関越自動車道というようなところから都心に入ってくるわけですね。したがって、これは早急に整備をしなければならぬわけですが、予定路線でありますので、きょうの基本計画にのせ、そしてまた、それを整備計画にのせて着工に入る、こういう順序になると思うんです。したがって、この部分は東京都の真ん中の都心部の渋滞を解消する意味におきましても、また、首都圏、首都・東京の基本的なものを整備するという意味からも非常に急がれているというふうに私は思っております。

それから、あと、東京外かく環状道路以外の予定路線の状況といたしましては、概略ルート等を検討中でありまして、基本計画で策定すべき事項等が未整備であるために必要な条件が整っていないことから、今回の国幹会議で基本計画を策定するのは、本件、すなわち東京外かく環状道路の関越―東名のみとなっているわけでございます。しかしながら、この3つの環状道路については、なるべく早く供用できるような準備を着々と進めていかなければならない、このように思っているところでございます。

それから、現在までの1万4,000kmについて、9342についてもまだできていないというお話でございます。そのとおりでございます。例えば鳥取県はまだ37%です。そして、和歌山県は40%、宮崎県は41%しか整備できていないわけでございます。全体から見れば、この1万4,000kmの65%が整備されておりますけれども、県によって、そのようにまだ整備が全く進んでいないところがございます。そういう意味で、高知も、この1万4,000kmにもっていないということで、地域の高規格道路として整備をしなければならぬ部分もあるわけでございます。

そういうことで、この道路整備は、地方によって、我々は毎日、毎日、道路整備についての要請を受けているのが現状でございます。そういうものが整っていないがゆえに地方と中央との格差が広がっているんだということを言われる方もございますし、道路というのは、まだまだ整備されなければならぬというのが私どもの考え方でございまして、その内訳は、この11月に発表いたしました道路の中期計画の中に詳細に書かれてあります。

187の路線につきまして、B/Cにつきましてきちっと計算をして、そして4車線でやるところと、2車線にしてでも早く整備しなきゃならないというところ、あるいは2車線だけではなしに、現道でも使えるところは使うということで、とにかく整備を進めようというのが中期計画の中に盛り込まれた思想でございます。いろいろと角度をつけて考えておりますので、ぜひ中期計画をご笑覧いただき、ご理解を賜りたいというふうに思っております。

【杉山会長】 鉢呂先生、よろしゅうございますか。

【鉢呂委員】 今回、この一区間のみという形であります。先ほども委員からご意見がございましたように、全国ネットワークという形ありますから、やはり全体像というものをきちんと見据えて、この種の計画は承認をしていくという形をとるべきであるというふうに思うわけでありまして、そういった面で、もちろん財源、予算との関係も出てくると思いますが、そういったものを見据えて、基本計画、整備計画というふうに段階を追って、この承認もしていかなければならないたぐいのものでありますから、そういったものを想定に入れて、ぜひやっていただきたいというふうに思うわけでございます。

【杉山会長】 貴重な意見、どうもありがとうございました。

【冬柴国土交通大臣】 ありがとうございました。

【杉山会長】 ほかにいかがでございますでしょうか。もしよろしければ、ここで議案の決議をお諮り申し上げたいと存じます。議案第1号、第2号、第3号及び第4号につきまして、一括してお諮り申し上げます。議案につきまして、原案どおり決定したいと存じますが、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【杉山会長】 どうもありがとうございました。

それでは、原案どおり決定ということにさせていただきます。まことにありがとうございました。

なお、いろいろ出ましたご意見につきましては、どうぞ道路局のほうで受けとめていただければと存じます。

本日の議題は以上でございます。年末の大変お忙しい折……。二階先生。

【二階委員】 きょうの会議はこれで結構なんですけど、前々から、この国幹審と言われていたような時代から、この会議は大変重要視されているわりに、この会合を開く間隔が長過ぎるんです。時代の流れについていけないほど長過ぎる。今、各委員がおっしゃった

ようなことを、どうなんだといったとき、4年のうちに答えるんだ、5年のうちに答えるんだというのが、大体今までの例なんです。国会議員の任期とか何だとか考えても、この委員に出てきていても、言ったことが実現できるかどうかを確かめるすべもないんだね。

ごくつまらんことでも、ここの会議にかけなきゃいかんようなことに前はなっていたんですよ。それがだんだんと、そういうことを省略して、国土交通大臣の判断でできるようにするとか、そういう事務的なこととといいますか、技術的なことでご判断できるのは、国土交通省にお任せして、大事なところ、予算の問題なんかは、みんな、だれも発言しないですけれども、これだけのメンバーが出てきている中で、今後の道路予算をどうするんだということが、ほんとうは議論されなきゃおかしいんですよ。そのことを別に置いておいて、ここで幾ら審議したって、道路は進みませんよね。

そういうことに関しても、次回、いつごろやる気があるのかというぐらいのことの、委員長のご判断、あるいはまた、大臣の方針をお示し願いたいのと、ネットワークという、先ほど藤井先生を代表とされるように、ずっとご意見を伺っていて、我々も全く同感なんです。それは言いかえれば、みんな国土の均衡ある発展ということを底流に考えているわけですよ。しかし、いつの間にか、国土の均衡ある発展は死語だというようなことを平気で言われるようなことになったわけです。その国土の均衡ある発展というのは、今、一体死語になっているのか、生きているのか、これは大臣のご見解を承っておきたいと思えます。

【杉山会長】 それでは、大臣のほうからよろしくお願い申し上げます。

【冬柴国土交通大臣】 生きております。私は大臣になりまして、まだ1年2カ月余りですけれども、地方へ行きますと、ほんとうに道路整備がおくれているなど。県境ごとに切れていますよ、ものすごく。県庁周辺はみんな熱心にやるんですけれども、そこから離れていくと、どんどん道路がなくなっていくんです。ですから、1万4,000キロの道路、きちっと場所も特定されている、起終点も特定されているわけですが、ぶつぶつに切れているというのが現状です。私は、これはものすごく早く整備しなきゃならない。私どもの中期計画は10年というふうになっていますが、ほぼそれでめどをつけようと。できないまでも、姿が見えるようにしなきゃだめだと、私は内部でも申し上げているわけです。

次の国幹会議ですけれども、これは、どうぞきちっとやってください。

【杉山会長】 局長、お願いします。

【宮田道路局長】 全く国幹会議の開く間隔、ご指摘のように長うございます。時代の流れに合うように、間隔を縮めてやりたいと思います。

中期計画、今、つくっております、今から国会のいろいろなご審議をいただいて、いろいろな法律が成立した、そういう段階では、中期計画の閣議決定をいただくことになるだろうと思います。それを踏まえて、準備が整ったものについては、次期の国幹会議に、先ほどご指摘ありましたような予定路線から基本計画に、あるいは基本計画から整備計画にというご審議を賜る会議を、できるだけ早く開きたいと思います。

【杉山会長】 どうぞ。

【小沢委員】 今の二階先生と大臣のやりとりは極めて重要なお話でありまして、少なくとも私の理解は、国土の均衡ある発展というのは、総合計画から落ちてきていると私も認識しておりました。ですから、大臣が、それは依然として生きているということであると、これはかなり基本的な政治の課題になるわけでありまして、どこに生きているのか、これまでの経緯からして、そこをもしお答えいただけるのであれば、お答えいただきたいなと思います。

【杉山会長】 どうぞ。森地先生。

【森地委員】 先日大臣にご報告しました国土形成計画（案）作成の計画部会長をやっておりますので、大変失礼でございますが、発言させていただきます。

国土の均衡ある発展について、ばらまきであるという批判をされる人がいて、意味もなく投資をしているのではないかと短絡的に言う人たちが多くなりました。今度の国土形成計画の中に、違う意味合いで、各広域地方圏は独自の発展をしている。それから、人口が減少する中で都市的なサービスを維持しようとするれば、より広域の生活圏で、より高いサービスを受けられるようにしないと住めないではないかということで、そういう意味の、新たな均衡ある発展なんだと作文の中に書いてございます。

広域のほうは、アジアの中で日本が生きていくために、どうやって独自の競争力を持ち得るのか。それぞれ特色ある発展をすることが、日本全体が、よりうたれ強い、こういう格好になるんだということでございますし、生活圏のほうも、先ほど申し上げたとおりでございます。

したがって、この道路のネットワークは、2つの意味で、その地域をどう発展させるかというキーになる手段と理解しています。大変失礼いたしました。

【冬柴国土交通大臣】 いえいえ、そのとおりだと思います。

もう1つ、私からつけ加えさせていただきます。名古屋周辺に大きな環状道路をつくりました。これは東側だけできたんです。西側はまだ全然できていないんです。東側には17の工場団地が張りつきました。私は、道路と地域の活性化、また、再生というものは、非常に大きな関連性があると思います。そういう言葉が、国土総合開発法から国土形成計画へ思想が変わったにしても、その中に脈々と流れる流れは、辺境の地だから道路は要らないということは、絶対許されないと私は思っております。そういうものが地域を活性化し、そしてまた、観光資源なども生きてくる場合もありますし、私はそういうふうと考えております。

以上です。

【小沢委員】 今のご説明は、各地域の特色を生かしたとか、特色に合わせた整備という話であって、かつてのいわゆる国土の不均衡を是正していくという話とは、コンセプトが違うと思っています。そののところをはっきりさせていただかないと、ほんとうに国土の均衡ある発展でいいんだということになれば、私はそれで賛成なんです。今の総合計画のコンセプトとは、私は違っていると思ってるし、二階先生もおそらくそういう発言だったと思うんですが、大変重要な点でありますので、私なりにご指摘だけ申し上げておきたいと思います。

【杉山会長】 私から申し上げるのは、ちょっと越権かもしれませんが、国幹道1万1,520キロというのは、かつての7,600キロの時代は、全国どこに住んでいても最寄りのインターチェンジまで2時間でアクセスできる。2時間が、時間がかかり過ぎるんじゃないかということで、1時間というように短縮されたわけでございます。その観点からいたしますと、居住地域にかかわらず、国幹道が使えるという点から判断いたします。空白地域をできる限り早く克服するんだというフィロソフィーではないかなと理解しております。1万1,520キロというのは、国際水準、あるいは鉄道の、JRのネットワークを見ましても、決して多過ぎるというものではございませんで、むしろ、これをできる限り速やかに建設することが、おそらく多くの国民の皆様のご期待ではないだろうかと思っております。

したがって、この国幹会議をどのような形で今後開くのかということは、事務局とご相談しなければなりませんけれども、重要な事項が出ましたら、できるだけ速やかにお集まりいただきまして、委員の先生方のご判断をちょうだいすることがよろしいのではな

いだろうかなと思います。

どうぞ、二階先生。

【二階委員】 せっかく大臣の勇気ある発言があったわけでありますから、これをいいかげんにしないで、きょうの会議で大臣がこういうご発言をした、委員の大部分はこれに賛同したということ、道路局長、事務局として考えて、どんな形でもいいですから、これをちゃんと記録に残さなければ、何のために会議やったかわかりませんよ。この環状道路のことについて、みんな意見を持っているんですよ。持っているんですが、当局がここまで一生懸命やってこられたことだし、諸般の事情を考えて、みんなだまって賛成しているわけです。しかし、きょうはこれで、みんな満足して帰るわけではないんです。

つまり、日本国中の人たちが、この会議をずっと見守っていますよ。しかし、そのときに、東京都周辺のこの道路だけを承認したということになれば——それはそれでいいんです、議題なんです。しかし、ちょっと失望を禁じ得ないというところでしょうね。ですから、道路局長は、今の大臣のせっかくの勇気ある発言、しかも民主党の皆さんも、これに対して賛同の声を上げていただいているわけですから、ここできちっとした決をとるなり、きちっとした対応をしていただきたい。お願いします。

【杉山会長】 ありがとうございます。

貴重なご意見として承らせていただければと存じます。それでは、本日の議題につきましては……。

【二階委員】 そんな簡単なものじゃないよ。大臣にそれを言っているんだから、大臣の答弁を聞いてくださいよ。

【杉山会長】 大臣、お願いいたします。

【冬柴国土交通大臣】 ありがとうございます。

私どもの道路に関する考え方というのは、中期計画の中に余すところなく書かれています。その中には、187の道路が起終点、そしてまた、B/Cもとってありますし、それ以外にも、16項目にわたる、つくることの必要性についても論及されております。120万キロメートルに及ぶ日本の道路を、毛細血管のように図面にも落としてありまして、どこが狭いのか、どこの通学路が歩車道の区別がないのか。今も、きょうも事故が起こっています。私は、それは4万4,000キロに上る、40人以上の学童が使っている道路ですら歩車道の区別がない。そういうものをきちっとやらなければならない。

私は、この車専用の道路だけではなしに、そういうところもやらなければならないし、

また、東京は開かずの踏切を落としますと、もう真っ赤になるほど開かずの踏切があります。そういうものについても、私は道路整備の一環として、これはやっていかなきゃならない。それが、私は均衡ある発展だろうと思いますよ。私は日本の国内、37万7,000平方キロという小さな島国ですけれども、そういうところを隅から隅まで、やはり——同等にやれという趣旨じゃないですよ。ですから、私は、車が通る可能性の少ないところは2車線でいいじゃないかと。また、今ある道路も、現道も利用したらいいじゃないか。しかし、道路はつながらなきゃだめだという趣旨でございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【杉山会長】 二階先生、よろしゅうございますか。

【二階委員】 よろしいわけではないけど……。

【杉山会長】 本日は、国幹道を含みます道路行政全般につきまして、大変貴重なご意見をちょうだいいたしました。これはまた道路局を中心に、真剣に対応していただかなければならない問題だと思います。本日は、年末の大変ご多忙な折、活発なご意見を賜りまして、まことにありがとうございました。

それでは、本日の第3回の国幹会議は、これにて閉会することとさせていただきます。

【荒川総務課長】 お手元の資料でございますけれども、大部でございますので、お席に置いていただければ後ほど事務局から送付させていただきます。よろしくお願ひしたいと思ひます。

— 了 —