

#### 第4回国土開発幹線自動車道建設会議

平成21年4月27日（月）

【花岡総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第4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。私は国土交通省道路局総務課長の花岡でございます。

本日は皆様、大変お忙しい中をご出席賜りまして、まことにありがとうございます。

それでは、まず最初に、議事に入らせていただきます前に、委員のご紹介をということでございます。本来ならば、この場でお一人お一人ご紹介させていただくところでございますが、お時間の都合等もございますので、お手元に、配席図の下に議事次第、そのもう1枚下に委員の名簿がございます。この名簿をもちましてご紹介にかえさせていただきたいと存じます。

なお、本日の会議でございますけれども、定足数を満たしておりますことをまず最初にご報告させていただきます。

次に、お手元の資料の確認をお願いしたいと存じます。まず、お手元の右側、先ほども申し上げました配席図がございます。その下に議事次第、その下に委員名簿ということでございます。さらにその下でございますけれども、申しわけございません、正誤表1枚を挟みまして、その次に配付資料の目次がございます。その下に資料1といたしまして、説明資料、さらにその下に資料1の参考資料がございます。参考資料9だけ別とじになっておりまして恐縮でございます。次に、資料2といたしまして、本会議の所掌事務等という紙がございます。さらに、その下でございますけれども、本日、ご欠席されておられます森地委員、桜井委員、両委員からご意見を書面でいただいておりますので、配付させていただいております。

また、お手元の左側でございます青色のファイルでございます。この中に議案書を用意させていただいておりますので、よろしく願いいたします。資料の不足等ございましたら、事務局のほうに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でしょうか。

次に、マイクの使用法でございます。お手元のメモにも書いてございますけれども、お手元に1枚、小さい紙をお配りしてございますが、ご発言されます場合には、この緑色

のボタンを押してご発言いただき、ご発言終了後、ボタンを再度押してオフにしてくださいと存じます。

なお、今日は傍聴の方が大変大勢お見えになっております。その関係上、別室に傍聴席を用意しております。会場内にカメラを設置し、その別室で映像と音声により傍聴できるようになっております。ご了解いただきたいと存じます。

それでは、以降の議事進行につきましては、杉山会長にお願いしたいと存じます。杉山先生、よろしくお願いいいたします。

【杉山会長】 杉山でございます。僭越ながら進行係を務めさせていただきます。

委員の皆様方には、大変ご多忙な折、しかも急なお願いにもかかわらず、ご参集いただきまして、まことにありがとうございます。厚く御礼申し上げます。

本日の第4回国土開発幹線自動車道建設会議におきましては、新たな整備計画を策定する区間や今後の高速道路のあり方等についてご議論いただくことになっております。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、十分議論を尽くしてくださいませよう、お願い申し上げます。

失礼ですが、座って進行させていただきます。

それでは、議事に入らせていただく前に、金子一義国土交通大臣よりごあいさつをちょうだいしたいと存じます。

【金子国土交通大臣】 第4回の国幹会議開催に当たりまして、一言皆様方に御礼とごあいさつを申し上げさせていただきます。

道路関係4団体、民営化されてから3年半余がたちましたけれども、この間、約40兆円の債務を確実に返済しつつ、真に必要な道路だけを効率的に建設するという民営化時の方針に従いまして、着実に取り組んでまいりました。

今回の会議では、新たな整備計画の策定などについてお諮りし、委員各位のご意見を承りたいと考えております。

高速道路につきましては、地域のご期待も大変に強いものがございます。委員の皆様方に自由闊達なご審議、ご討議をよろしくお願いい申し上げまして、私のごあいさつとかえさせていただきます。どうぞよろしくお願いいいたします。(拍手)

(報道カメラ退室)

【杉山会長】 大臣、どうもありがとうございます。

それでは、早速議事に入らせていただきます。

まず、議事次第の3、議案第1号から第5号につきまして、一括して事務局よりご説明をちょうだいいたします。なお、委員の皆様方には、事前に資料をご説明してあるということでございますので、ご意見をちょうだいする時間を多くとりたいと存じます。したがって、資料説明はポイントのみを簡潔にお願いしたいと存じます。

【金井道路局長】 道路局長でございます。資料1の、まず1の「これまでの経緯等と今後の高速道路のあり方について」の部分をごく簡単にご説明申し上げます。これは、今会長からありました審議事項ではございませんが、審議事項の前提としてご説明させていただくものでございます。

【杉山会長】 どうぞご着席になって。

【金井道路局長】 まず1ページでございます。これまでの経緯でございますが、平成11年に9,342キロの整備計画が決まりました。その後、民営化の議論がございましたもので、平成15年と18年の国幹会議におきましては、特に民営化に関する決定した事項を具体化ということで、例えば有料道路の残事業費を10.5兆円に半減したとか、いわゆる採算が悪いところを新直轄の整備方針に移した。それから、抜本的見直し区間、1ページの下の方に5カ所書いてございますが、それについて設定したということが主要な内容でございます。その後、19年の国幹会議におきましては、今日ご審議いただきます外環の基本計画のご審議をいただいたところでございます。

次に、2ページでございます。現在の高速道路の債務の償還状況でございます。2ページ目の真ん中以降でございますが、民営化におきまして、いわゆる高速道路の債務は45年以内に償還することが定められておるわけでございますが、現在の償還の状況でございますが、その2ページの下から3分の1ほどだと思っておりますが、償還計画上の約26.9兆円——これはいわゆる旧道路公団、いわゆる全国路線と言われているものの数字でございます。首都高とか阪高とか本四とかは入ってございませんが、計画上の約26.9兆円に対して、26.6兆円ということで、これは交通量がほぼ順調である、それから金利が予想より低かったということも含めて現在順調に償還しているところでございます。

ただし、昨今、例えば昨年11月に新たな交通需要推計によりまして、交通量を大幅に見直させていただきました。その図面が3ページについておりまして、平成42年で見ますと、交通量の予測を約13%ほど下げているということでございます。

このようなことに合わせまして、現在の債務がほんとうに45年で償還可能なのかどうか。これは今、会社と機構のほうで詳細な検討中でございますが、概略の試算でございま

すが、そこに書いてあるとおりでございます。例えば、新たな交通需要推計を使って、全国路線網を対象にして、金利でございますが、予測が現時点で若干低かったということは反映させて、ただ、将来金利の4%は従来どおりの設定でございます。それから、「建設コスト・管理コスト」は、最近の出来高を見ますと、当初の計画よりおそらく3%ほど全体として落ちておりますので、その辺を反映させるという計算をしますと、その2ページの下のほうにございますとおり大体……、大体ではございません、民営化、45年での償還が可能というような試算結果になっておりまして、現在の計画については、45年で償還できるものと見込んでおります。

その辺のグラフを4ページの下のほうに書かせていただいております、平成62年までの償還が可能であるという計算かなと考えております。

一方、5ページに参りまして、今回、後ほど新しい路線を説明させていただきますが、そのような路線が入った場合にどうなるかということでございます。5ページの上のほうから参りまして、まず今回の対象とさせていただいている路線は、三大都市圏の環状道路、それからいわゆるミッシングリンクと言われているものを対象としまして、いわゆるB/C、費用便益比評価といたしまして、三便益——よく最近、大分議論いただきましたが、走行時間短縮などの三便益を対象としたB/Cを確認させていただいて、当然でございますが1を上回ることを確認させていただいております。それから、関係する地方公共団体の意見を聞いて、さらに環境影響評価、もしくは都市計画決定等の手続きが終わった区間ということで4区間を抽出させていただきました。これは後ほどご説明いたします。

2番目の2)も、その4区間、それから4車線化が入っておりますが、整備手法の考え方でございますが、先ほども申しましたとおり、現在償還計画の対象としております路線で、償還は余裕がないもの、ほぼ目いっぱいであると考えております。したがって、今後、新しい路線を建設するといえますと、これは民営化のときにもいろいろご議論いただいたんですけれども、会社の自主性を尊重する、それから採算を確保するという面から合併施行の方式、いわゆる直轄で一定部分を施行して、その後、有料の会社のほうに渡して施行して、いわゆる一定の料金のもとで適切な償還を図ることによるのが一番いいのではないかとということでスキームを用意させていただいているところでございます。

例えば6ページを見ていただきまして、ちょっとポンチ絵でございますけれども、「合併施行のイメージ図」がございます。ある程度のところまで、例えばその土工の半分ぐらいまで直轄で施行して、残りの施行と管理のところを会社がやるというようなイメージで、

会社の負担を減らしつつ、適切な料金を確保しつつ、45年以内の償還を可能にするというスキームはどうかというところで提示させていただいておるところでございます。そこにもございますとおり、4車線化についても後ほど説明させていただきますけれども、これについても既供用の2車線分が有料道路であることから、片側の2車線が有料、片側が無料というわけにはいきませんので、これについても全体を有料道路として管理することを基本としつつ、直轄により一定の合併施行を行ったかどうかというスキームを提示させていただいているところでございます。

それから、7ページでございます。だれが有料道路の主体になるかについては、民営化のときにもご議論がございますので、会社の自主的判断で実施するというところでございまして、どの会社が参画するか、それから限度額を幾ら、有料の限度額、有料の投資額を幾らにするということにつきましては、会社の自主的判断で、会社の自主性を尊重して決定するプロセスをこれから導入したいというところでございます。なお、一番最後でございますとおり、4車線化につきましては、現在既に管理者が決まっているわけでございますので、今の2車線分を管理している者が、そのまま4車線分の管理者になるのかなと考えているところでございます。

それから、8ページ以降でございますが、これは後ほどご議論いただく今後のあり方でございますが、ちょっと二、三点だけ補足で説明させていただきますと、ミッシングリンクが重要であるというご意見とともに、やはり最近、これから人口減少時代になる、そのときのネットワークとしてどこまでやるのかというご議論をたくさんいただいております。それから、費用便益については、最近も十分ご議論いただいておりますとおり、厳格な評価が重要でございますが、その他、多面的な効果をどう評価するのかというご議論をたくさんいただいております。

それから、コスト縮減でございますが、例えばちょっと10ページにポンチ絵をかいてございますが、例えばインターチェンジみたいなもの、最近コスト縮減で、随分形を縮小いたしまして、コスト縮減を図ってまいりました。

それから、最近、現道活用という言葉がたくさん出てまいりますが、ちょっと11ページを見ていただきますと、これは高速自動車国道ではなくて、一般国道の自動車専用道路の三遠南信自動車道という浜松から飯田へ行く道路がございまして、例えばこのような工夫をしているという例でございます。この道路、途中、現道の交通不能区間がたくさんございます。例えば「青崩峠」と真ん中に書いてございますが、これは昔、武田信玄が浜松

に出るときに使った峠でございますが、この部分は峠でどうしようもありませんので、トンネルを掘ると。ただ、両側は、それぞれ静岡県であるとか長野県が施行したかなり使えるようなバイパスもございます。ですから、そういったバイパスが整備されていて、そこそこ使えるところは現道をしばらく使わせていただく。その他、通行不能でどうしようもない区間はトンネルを抜かせていただいて、早く走れるようにするというので、この場合ですと、上に書いてございますとおり全体の大体4割の投資で、時間短縮効果は7割達成できるということでございますので、なるべくなら今後の高速自動車国道の整備についても地元と調整させていただいて、このような計画をつくることも1つの案ではないかと私どもとしては考えております。

あと、8ページに戻っていただいて、その他環境でございますとか、P Iでございますとか、会社の自主性——これはさっき申し上げました。それから、2回前の国幹会議で設定されました抜本見直し区間、例えば新名神等の議論をどうするのかということもまだ議論として多く残されておまして、これらについて、厳格な評価をしながら、どのように進めたらいいのかということについてご意見を賜れば幸いであるということで資料を用意させていただきました。

次、12ページからは審議官のほうから説明を申し上げます。

**【廣瀬大臣官房審議官】** 道路局担当の審議官の廣瀬でございます。私のほうから本会議にご審議をお願いする事項につきまして、ご説明させていただきたいと思っております。失礼して着座させていただきます。

12ページでございますけれども、今回ご審議いただく事項、大きく分けまして3つございます。1つは、新たに整備計画を策定すること。それから、2つ目が暫定2車線区間と4車線区間に関する事。そして、3つ目が市町村合併等に伴う市町村名の変更。これは非常に形式的なものでございます。以上の3つでございます。

12ページが、「新たに整備計画を策定する区間について」でございます。(1)に、対象区間の考え方。先ほど局長のほうからもご説明いたしましたけれども、既に基本計画が定められている区間のうち、1)にございますように三大都市圏環状道路、主要都市間を結ぶ規格の高い道路など国土ミッシングリンクの結合に資する道路であること。それから、2)に、いわゆるB/Cが1を上回っていること。そして3つ目に、整備計画を策定する場合の前提である環境影響評価、都市計画の手続が完了していること。こういったことをもとに選定しております。また、選定の過程におきましては、地方公共団体からいろいろ

ご意見も賜っておるところでございます。その結果、下の四角でございますように、4路線71キロを今回、ご審議の対象区間案として出させていただきます。

1枚、資料をおめくりいただければと思います。次のページに、その4路線の概要を書かせていただいております。なお、冒頭ありましたように、いわゆる正誤表がございまして、東京外環の「将来交通量」という欄、「85,900台」のところを「88,900台」、それから「100,000台」のところを「100,800台」でございます。訂正をお願いいたします。なお、これらの道路に関しまして、現状、課題等につきまして、資料1の参考資料のほうの5ページに、もう少し詳しく現状、課題等を書いてございますので、参考までに見ていただければと思います。

個別に説明させていただきます。資料の14ページをお願いいたします。

東京外かく環状道路（関越～東名）の概要でございます。上に図面がかいてございますが、詳細な全国における位置図に関しましては、参考資料9、別紙になっております18ページに載せてございますので、ご参考に見ていただければと思います。

この14ページの図でございますけれども、紺の実線が供用中、点線が事業中、そして赤の区間が今回ご審議をお願いする区間でございます。東京外環、下の「整備効果」にも書いてございますように、首都圏の3環状道路を形成いたしまして、都心に集中する交通を分散導入、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせる。こうしたことを通しまして、都心の慢性的な渋滞、あるいは沿道環境の悪化等を大幅に改善するものでございます。

整備計画に記載します事項といたしまして、真ん中のところの「概要」でございます。延長が約16キロ、車線数といたしまして6車線、それから事業費といたしまして、概算の事業費でございますが1兆2,820億円ということで、新技術の導入、あるいは大規模調達の活用等によりましてコスト縮減を図っているところでございます。それから、B/Cは2.9ということで見込んでおります。まだ記載はしておりませんが、設計速度は80キロということで、構造は大深度の地下構造を基本としております。またインターチェンジは、目白通り、青梅街道、東八道路の3カ所を予定しております。

なお、本道路に関しましては、地元の方々から、地下水やインターチェンジの設置等につきまして、さまざまなご意見、ご要望が出されているところでございます。これまで地元で400回以上に及ぶ話し合いを重ねてまいりました。また、先般もこういったご意見に対する対応の方針を示させていただいたところでございますが、引き続き地域の方々のご理解が得られるよう、こういった話し合いを進めてまいりたいと考えております。

次に、15ページ、東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）の概要でございます。下の整備効果にも書いてございますように、本路線は、鹿島港、茨城港といった重要港湾、さらには成田空港、茨城空港といった国際拠点へのアクセス強化が図られ、国際競争力が強化されるものでございます。また、並行する国道51号が大変大型車の混雑が多いということで、こういったものからの転換を図ることで、生活道路からの通過交通の削減、あるいは安全性の向上を図ってまいりたいと思っております。

概要でございます。真ん中のところでございます。延長が約31キロ。車線数といたしまして、当面2車線で整備してまいりたいと考えております。概算事業費は710億円、これは暫定2車線としての事業費でございます。B/Cが1.5と試算しております。同じく、書いておりませんが設計速度は80キロで、構造はほとんど盛り土等土工でございます。インターチェンジは2カ所を予定しているところでございます。

次に、16ページのほうをお願いいたします。名古屋環状2号線（名古屋西～飛鳥）の概要でございます。名古屋環状2号線のうち、残された赤の区間でございます。整備効果のところにも書いてございますように、東海環状自動車道とともに名古屋圏の環状道路を形成いたします。これによりまして、交通を適切に分散導入し、都心部に起終点を持たない交通をバイパスさせます。さらに、名古屋環状2号線の南にございます名古屋港は、特定重要港湾、スーパー中枢港湾としての指定もされております。また、さらに中部国際空港へのアクセス強化が図られ、国際競争力が強化されるというものでございます。

概要でございますが、延長が約12キロ、4車線での整備となっております。事業費が1,350億円、B/Cは1.9と試算しております。設計速度は、都市高速ということもございまして60キロ。構造は、全区間高架構造となっております。また、インターチェンジでございますが、名古屋高速との接続も含め5カ所を予定しております。

次に、17ページをお願いいたします。日本海沿岸東北自動車道（酒田みなと～遊佐）でございます。ちょっと図面が、右側が北になっております。秋田側でございます。左側が山形側でございます。この図面で、緑となっておりますのが、まだ未事業化区間でございます。それ以外はこれまでと同じような表示になっております。日本海側を貫く背骨でございまして、特定重要港湾である新潟港とか、重要港湾である酒田港・秋田港へのアクセス強化、そしてアジアの玄関といえますか、アジアとの物流を支援してまいるものでございます。また、並行する国道が7号、幹線道路が1本のみということで、いわゆるリダンダンシーの確保、さらには生活道路からの通過交通の削減による安全性の向上といった

ものが期待されているところでございます。

概要でございますが、延長といたしましては12キロ。ここも当面、暫定2車線での整備を考えております。概算事業費310億円も2車線分の事業費。B/Cは1.8を見込んでおります。設計速度は80キロで、構造は土工が中心となっております。インターチェンジは新たに3カ所を予定しております。なお、整備計画に定める事項といたしまして、ほかに、いわゆる経過する市町村名等がございますが、これは議案書のほうに詳細に掲載してございますので、説明は省略させていただきます。

18ページをお願いいたします。参考といたしまして、「各路線の整備手法の検討」を示させていただきます。先ほど局長のほうから、有料と直轄の合併施行を提示させていただきました。今回の4路線につきましても、この合併施行の検討をさせていただきます。整備計画の付議事項ではないため、参考という位置づけにさせていただきます。

四角の中に書いてございますように、非常に採算は厳しいわけでございますけれども、①『合併施行方式』により、当該区間の事業促進が可能な区間」、つまり、有料事業費がある程度見込まれる区間。もう一つは、「周辺の有料ネットワークとの連続性を確保する必要がある区間」、こういったものを合併施行で検討していつはどうかということで提案させていただきます。また、今回の4区間につきましては、こうした整備手法を含めまして、都道府県にもいろいろとご意見を伺っております。正式には、法律に基づきまして、この国幹会議での審議を経た後、意見の照会をしたいと思っております。さらに、機構とか会社の自主性ということもございまして、そういった意向も確認してまいりたいと思っております。

下のほうに、今のいわゆる有料道路としての事業促進の観点、それからネットワークの連続性という観点での整理した表がつけてございます。見ていただくとわかりますように、東京外環、東関東道水戸線、それから名古屋2環につきましては、有料道路事業といたしまして、「有料投資可能額」という上の欄でございますけれども、大体1割から3割、あるいは4割程度出ているところでございます。また、この3路線につきましては、下の欄でございますが、周辺の高速ネットワークも有料となっております。こうしたことから、その表の上のところに小さい字で書いてございますけれども、東京外環、さらには東関東自動車道、そして名古屋環状2号線の3路線につきましては合併施行方式を、それから日本海沿岸東北自動車道につきましては直轄方式といったことを基本に、今後検討してまいり

たいと考えているところでございます。

以上が、新たに整備する整備計画を策定する区間でございます。

19ページをお願いいたします。暫定2車線区間の4車線化に伴う整備計画の変更でございます。暫定2車線区間につきましては、渋滞はもとより事故が起こりますと正面衝突が多い、あるいはそのために通行どめ時間が長期化するといったような課題がございます。こうしたことから、1)に書いてございますように、今回は、暫定2車線が今全国で1,600キロございますけれども、交通量が多く、渋滞や事故が多発していること、またB/Cが1を上回っているといったことを基準に選定させていただいております。下の四角にございますように、1,600キロのうち6路線190キロを今回選ばせていただいております。すべて有料区間でございます。

20ページのほうをお願いいたします。4車線化を行う対象区間の概要を示しております。また、参考資料の6ページのほうに、当該区間の現状等につきまして、もう少し詳細なデータを整理しておりますので、参考に見ていただければと思います。

22ページへちょっと飛んでいただきまして、個別路線のことをご説明いたします。22ページに、この6路線のうちの開越自動車道上越線（信濃町～上越ジャンクション）の資料が載せてございます。ちょうど長野県境付近から新潟県内の北陸自動車道までに至る赤で示している区間が今回の4車線化の対象としております。また、下のほうには、先ほど申しあげました交通量がどのぐらいか、あるいは事故がどのぐらいかといったようなデータを載せさせていただいております。一番下の四角は事故発生状況ということで、暫定2車線で開通してから平成19年までの事故の状況はどのぐらい起こっているのかといったものを示したものでございます。

開越自動車道上越線の整備計画に記載する事項といたしまして、概要のところでございます。延長38キロでございます。概算事業費としましては1,950億円。これは既投資額を含む全体の事業費でございます。「追加事業費」と書いてございますのが、4車線化のための事業費510億円でございます。先ほど局長のほうからもご説明しましたように有料区間でございます。ただ、とはいえ有料だけではできないということで、直轄事業との合併施行ということにならざるを得ないと考えております。このため、510億円のうち、約465億円を直轄事業として見込んでおるところでございます。B/Cといたしましては、事業全体のB/Cが1.5、それから残事業、いわゆる4車線化の追加投資額に関しますB/Cが1.1ということになっております。

以下、23ページ以降も、それぞれの路線についての同じようなデータが整理されておりますけれども、20ページのほうに戻っていただきまして、一覧表のほうでご説明させていただければと思います。

ポイントだけ簡単に読み上げさせていただきます。関越道上越線は今申し上げたとおりでございます。東関東道の館山線につきましては、木更津南ジャンクションから富津竹岡間、21キロでございます。4車線化のための追加事業費は280億円。それからB/Cにつきましては3.3ということになっております。

次に、東海北陸道の白鳥から飛騨清見の間につきましては41キロ。追加事業費といたしましては、890億円。B/Cといたしましては1.5を見込んでおります。

1枚はねていただきまして、21ページのほうでございます。4路線目、近畿道紀勢線の御坊から南紀田辺までの間、27キロでございます。追加事業費750億円。B/Cを1.3と見込んでおります。

5路線目、四国横断道の鳴門から高松市境、52キロ。追加事業費680億円、B/C 2.0でございます。

6路線目、九州横断道長崎大分の長崎から長崎多良見間、11キロ。追加事業費400億円、B/Cを1.4と見込んでおります。

なお、本議題に関しましては、車線数の変更、それから事業費の変更が整備計画変更の対象になるわけでございますが、先ほど申し上げましたように、合併施行を前提としております。これまで有料でやっておりましたために、基本計画には、建設の主体が高速道路会社だけを記載しております。このため、基本計画の変更も伴うわけでございます。このため、基本計画、建設主体の変更、つまり国を追加するわけでございますが、これを第2号議案、それから整備計画の変更、車線数の変更、事業費の変更等でございますが、これを第3号議案とさせていただいております。

次に、28ページのほうにお願いいたします。3番目の事項は、市町村合併等に伴う整備計画等の変更ということで、非常に形式的な変更でございます。2つございます。

「市町村合併によって市町村名が変更されたため、基本計画及び整備計画の記載事項中の市町村名を変更するもの」ということで、それぞれ基本計画、整備計画、路線数、区間数を書いてございます。2つ目といたしまして、「インターチェンジに接続する道路の名称が変更されたため、整備計画の記載事項中の接続道路名」の変更を行うものでございます。議案4号が基本計画の変更、議案5号が整備計画の変更でございます。

以上、ポイントの説明でございましたけれども、ご審議のほど、よろしくお願いたします。

【杉山会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に関しまして、委員の皆様方からご意見、ご質問等がございましたら、大変恐縮でございますが、挙手をしていただいた上、ご発言をお願いしたいと存じます。

なお、なるべく多くの皆様方からのご意見をちょうだいしたいということから、お一人、二、三分で簡潔にお話しいただければ大変ありがたいと思っております。どうぞ、泉委員。

【泉委員】 参議院の泉でございます。ご提案いただきました事案については、正直に言って、了解する以外に方法がない、このように思っておりますが、4つほどお尋ねしたいと思います。

まず、最初に、9,342キロを超えて、新しく4区間71キロを採択することは大変いいことだと思います。しかし、9,342キロの枠内にあるにもかかわらず、採択されていない路線があるというのはどういうことなのか。

また、4車線化、6区間190キロ。これはもっと長い区間があるわけですが、190キロを採択する。暫定2車線が1,600キロある中で、190キロを採択する。ほかの区間とどういう差があるのかというのが私どもに説明が全くない、わからないわけでありませぬ。関連するデータを委員に示して、議論いただき、そしてこの4車線、あるいは6車線が妥当であるということ本来きっちりと委員の中で議論していただくのが妥当ではないかと思っておりますが、こういうやり方がほんとうにこれからも続くのかどうか。

2つ目は、第2回で議論されました抜本見直しについてであります。北海道2区間103キロ、中国横断1区間5キロのうち、北海道の40キロを除いて着工しないということにしてありますが、このことの扱いはどうなるのか。また、第二名神35キロは凍結されて5年が過ぎています。これでいいのかどうか。このことについても具体的な説明がない。前回の議論のときに、周辺の道路の開通状況を見た上で、状況を判断してということではありますが、このまま、またさらに2年、3年と続くのかどうか。この路線に限りませぬけれども、「国土の普遍的開発」というのが本法律の目的にあるわけでありまして、B/Cとかいろんなことを言われますが、全国のネットワークを進める上において、今回の選択の4つと6つというのが正しいかどうかというのは、甚だ疑問があると私は思っております。

それから、整備計画の決定が進まない理由に、都市計画の決定のおくれ、あるいは環境影響評価の未実施などが挙げられておりますけれども、聞くところによりますと、これは国土交通省、あるいは整備局が暗にブレーキをかけておるといようなことが伝わってまいります。そうしたことがあったのかどうか。このことをお答えいただきたいと思います。

それから、最後でございますが、第3回の会議録でも指摘されておりますように、国幹会議が形骸化しているのではないかと、もっと実質的な議論をする場に努力すべきではないかと思っております。そのためには、情報を提供していただく。そして、当局と私ども委員との間の情報の共有化があって初めてきちんとした議論ができるのではないかと私は思うわけです。

そういう意味では、最後の問題については、国土交通大臣にぜひ今後の取り組みについて、何度も指摘されておきながら改善がなされていないことについて、お答えいただきたいと思っております。以上です。

【杉山会長】 ありがとうございます。1つ1つお答えいただけますか、それとも一通り皆様方にご意見をちょうだいしてから。

【金井道路局長】 少しまとめていただければ。

【杉山会長】 そうですか。それではどうぞ、鉢呂委員。

【鉢呂委員】 委員の鉢呂です。

まず最初に、会長と大臣に。今回、先週の金曜日にこの会議があるという形で、非常に急な会議であります。会長のほうからもそういう発言が冒頭、「急なお願いで」と発言がありました。民間の委員の皆さん、国会議員の委員側の皆さんも欠席が多く、欠席の中で意見を書面でという形であります。

今日は、国幹会議の議決事項であります区間の提案がされておりますが、まず最初に、高速道路行政、あるいは今後の高速道路のあり方について、冒頭提示はされておりますが、これを十分に今日はご審議いただいて、今、泉委員からもお話があったとおり、この国幹会議が形骸化し、隠れみの的になっておる。この形を、実質の審議に、こんなに大げさに国土交通省挙げて職員が張りつくというような形でなくて、やっぱり実質の審議をすべきだと。こういう面では、この区間の指定、承認等については、次回、早急に開催するというふうにしていきたいと思っております。

その上に立って、高速道路のあり方については、この間、民営化された以降、国会でも、また国民の皆様にも大変大きな議論がありました。道路行政や道路財源について、抜本的

な改革が必要であるという考え方、私もそのように考えております。道路その他の社会資本の整備について、むしろ中央集権の配分から地方分権のあり方をもっと進めるべきだ。今回も併用方式ということでありましてけれども、直轄になればなるほど、地方自治体の負担が4分の1伴うわけですから、ますます地方分権、地方の自治体の意見を聞くという形が必要ではないか。

そして、2つ目に、道路の財源についても多くこの間、議論がありました。私はこの道路特定財源を一般財源化する、また揮発油税の暫定税率については廃止にすることには私は賛成なんですけれども、そうであれば、そのことによって、今回の区間の指定についても大幅に変わるわけでありまして。そして、高速道路自体の政策についても、抜本的な見直しが必要だ。

例えば、私どもは、高速道路については料金無料化を言っております。国土交通省も、研究所の試算では、無料化のほうが大変、社会資本の利用について大きな成果が上がる、生活コスト、費用の活動コストを引き下げる、あるいは地域の活性化に資する、あるいは現在も一般道は渋滞、高速道路はがらがらといった現状を大転換することができる。無料化についても、経済効果がどうなのか、この場でも議論すべきではないか。

そして、今後の高速道路の整備についても、私は必要性は十分あるし、しかしその検証は十分行う必要があるし、無料化にした場合は、B/Cでも、さらに交通量が増加する、プラスの効果をどう見ることができるのか、十分検討する必要があると思っています。対象路線の考え方で若干お話いたしますが、今回、三便益以外の多面的効果——企業立地や物流支援、あるいは医療関係のアクセス道路になるといった多面的な効果が見込まれるということの検討が国土交通省からも出ておりますが、私はその評価はあってしかるべきだ、3つの便益以外の多面的効果の必要性は認めてもいいだろうと。それから、環境アセスですとか都市計画の手続の終わったものが今回、出されておるようですが、費用対効果の効果が高いところほど、こういった事前の環境アセス等の形を急ぐべきではないかとも思います。

今後の高速道路のあり方について、併用方式だ、直轄と有料道路方式組み合わせの合併の施行方式だ、こういう観点ですが、私はこれも、料金を無料化した場合に、どうあるべきか。むしろ一般財源から手当とする、直轄方式できちんと手当をすることのほうがむしろいいのではないかと。今回、2車線を4車線化する。これもいずれも暫定について、いわゆる併用合併方式を取り入れるということですが、この4車線化について6区間だけを取

り上げた。先ほど説明がありました1,700キロ程度、2車線のところがあるにもかかわらず、この6つだけ取り上げたことの説明が必ずしも明確でない。

それから、もう一つは、聞きますと、この6区間について3,200億円以上の費用が平成21年度補正予算、今回の緊急経済対策で取り上げるということですが、中身は、既に用地等の買収をやっておる機構の借金分をこの予算で買い取るという形で、果たしてこれが経済効果になるのかどうか。こういった面はもっと計画的に、買い取りをするのであれば他の2車線、1,700キロもどのような形でやっていくのかといったきちんとした基準を示すべきだと思ひまして、若干私の考えを述べさせていただきたいと思ひます。

【杉山会長】 ありがとうございます。あらかじめ伺ったところによりますと、保利委員がどうしても所用のため、19時30分までしかお時間がないということでございますので、お手を挙げた先生方には申しわけございませんが、保利委員のご意見を先に取り上げさせていただきます。ご意見があればどうぞ。

【保利委員】 私からですか。今日、私は初めてこの会に出させていただきます。いろいろご説明いただきました。が、正直言ってよくわからないところもあります。

しかし、私は立場上、随分この補正予算等の問題について検討しておりますときに、一番多かった陳情というのは、やっぱり道路の関係でございます。特に第二名神については、凍結されているということであるが、道路の混雑の状況、それから全体の姿からいって、ここはどうしてもやっていただきたいというご要請が非常に強くありました。ほかのところもたくさんありましたけれども、私が非常に印象深く思ったのはそのことであります。

そのことは、大阪の知事さんからもご要請が来ております。そういった意味で、凍結されているところをひとつやっていただきたいというご要請がありましたので、そのことについては強く私からもご要請申し上げておきたいと思ひます。このことが、この会議の主題に沿うのかどうかはわかりませんが、自分の立場で受けましたご要請についてお話しするのは当然だと思ひて、お話しさせていただきました。

もう一つの観点であります。つながっていない道路を早くつなげようということは大事な考え方だと思ひます。それで、これはここで申し上げることが適当なのかどうかはわかりませんが、国土政策上、それからもう一つは国家の防衛ということから考えて、一たん緩急があるときは、人だとか、あるいは物だとかがどんどん動く。その動かせる体制というのは道路において、鉄道もありますけれども、鉄道より道路のほうが機動性が高いですから、道路をそういった観点から、つまり国家防衛上の観点からつくる必要は私はある

と思いますので、そういう意味で、つながっていないところは早くつなげるという必要があるのではないかと思っております。

最後に、もう一つありますが、これは道路に対する考え方。私は昭和62年に第四次全国総合整備計画ができたときに、この四全総の道路に対する理念というのは、国土の均衡ある発展というのが1つの中心的なテーマになっており、それに基づいて四全総ができたとは私は理解しております。その国土の均衡ある発展というのは、今の道路行政上、どういうふうに使われているのか。そこら辺についてのお話を伺わせていただければありがたいと思います。よろしく願いいたします。以上でございます。

【杉山会長】 ありがとうございます。先ほどお手を挙げられた輿石先生、それから小沢先生の順にご発言いただき、そこで一たん、質疑の時間にさせていただきたいと思えます。輿石先生、お願いします。

【輿石委員】 輿石ですけれども、ダブる話は割愛させていただきたいと思っておりますが、今まで泉、鉢呂、保利、3委員から同じことが言われたと思えます。

まず、今日の国幹会議の設定の仕方。国会は今日から、保利政調会長も言われたように補正予算がスタートするという真ただ中でのセットの仕方、これでいいのか。この持ち方について疑問を持たざるを得ません。そして、泉委員が言われるように、「了解せざるを得ないけれども」と、そういう環境の中で、委員同士の議論ができないという会議の持ち方は再考を願いたいということでもあります。

もう一つ出てきた言葉の中に、私は道路はつながなければいけない、国土の均衡ある発展をという国家的な視野での選定なのと言われると、今回ののは、基本計画から整備計画へ格上げする、その手続を踏むためにこの会議がある。環境アセスメントという行政手続の進みぐあいで選定されていくという、この中身でいいのか。こういう問題がある。

最後に、地域の声を、都道府県の声も聞いてまいりましたと言うけれども、今回、4つの地域の中で、名古屋環状線のほうは、元気な名古屋がまた元気になるというくらいで、地元も歓迎しているという声がある。東京外環道路については、賛成の声だけでなく、慎重にやってほしいという声も相当大きいはずであります。この問題についてどう答えてきたのか。こういう問題もあるでしょう。したがって、国幹会議の形骸化が言われて久しいこの会議の持ち方自体を工夫しながら、我々が地域の声をきちっととらえて、議論ができるように。

先ほど道路局長ですか、昔、武田信玄が浜松へ向かう道がどうのこうの。我々山梨にも

中部横断道路というのがある。「君は太平洋を見たか、僕は日本海を見たい」。もう40年来の夢だ。それはみんな、地域からしてみれば地域の、「早くつくってくれ」という声と、「慎重にやってくれ」という声がある。これをどういうふうに合意形成をとっていくのかというのが最大の使命ではないかと最後に申し上げて、これからの会議の持ち方をご検討いただきたいと思う。以上です。

【杉山会長】 ありがとうございます。小沢先生。

【小沢委員】 小沢鋭仁でございます。大分先生方と重複している話が多いので、私もそこをできるだけ省きながら意見を申し上げたいと思います。

まず、国幹会議の持ち方でいろんな意見が出ておりますが、これに関しましては、私が所属しております民主党というのは、そもそも国幹会議の廃止論なものですから、委員の皆さん方には大変申しわけありませんが、そういう意味では、一番最初のよって立つところが違うという話もあろうと思います。

しかし、そういう中でも、今回は我々の意見だけが通るわけではありませんので、しっかり出させていただいて、我々の意見も申し上げようということを出てきておるわけですが、まず第1点は、いわゆるデータの開示が、先ほども話がありましたように本日であります。具体的なB/Cをはじめとするデータの開示が、本日、データの開示をしていただいて、さあ、決めろと言われても、先ほど泉委員のお話がありましたように、承認せざるを得ないのかなという話になってしまうわけでありまして、そういった意味では、まずそういった基本的な情報、データの開示のあり方を含めて国幹会議の運営を考えていただかなければいけない。正直言って、なかなか判断のしようが難しいということになります。

つきましては、これは私の立場として申し上げておきたいんですが、先ほど、議案と同時に、これまでの経過の説明と今後の高速道路のあり方についてというお話を賜りました。特に今後の高速道路のあり方についてという部分に関しては、ご説明は承りましたけれども、議案でもありませんので、そこは必ずしも承認したという話にならないように、ぜひしておいていただきたいと思います。

今後、おそらく国会の場でも、いろんな議論をしていかなければならないと思っております。特に私などは、今後の高速道路のあり方についての中で言えば、コスト削減については大いにやってほしい。例えば私どもの道路対策本部で、イギリスに調査に行かせましたけれども、単位あたりの、いわゆる高速道路の建設コストがイギリスの約5倍である。

もちろん自然環境が違いますので、一概に全く同じように考えるというふうな単純な思考はしておりませんが、できるだけ必要な道路をできるだけ安くつくっていくという話も、これまた大事な観点になるんだと思うものですから、そういった議論をしっかりと今後、国会等の場でやらせていただきたいと思っておりますので、繰り返しになりますが、今後の高速道路のあり方について等々の説明に関しては、聞かせていただいたということで、ぜひ金子大臣にも、「民主党の委員の皆さんも参加して決めていただいたことですから」と、よくこれまで国会の場では大臣の答弁にあったわけではありますが、そういったことがないように一言申し上げておきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【杉山会長】 ありがとうございます。いろいろご意見を出されまして、一たんここで質疑という形にさせていただきたいと存じます。

たくさんご意見を出されましたけれども、まず、高速道路の今後のあり方について、いろいろな問題点があるのではないかとご指摘につきまして、まとめてお答えいただければと思います。また、抜本的見直し区間を凍結、あるいは凍結解除をめぐってどのような状況なのか。場合によりますと、これは今日の議題とは直接かわりないかもしれませんが、お答えできることであればお願いしたいと思います。

そして、ほとんどの先生方から出されました本国幹会議が形骸化しているのではないかと、これについて今後、どう扱うのか。これはぜひ大臣にお答えいただきたいという声だったものですから、その件につきましては、金子大臣よりお願いしたいと存じます。

それでは、まず局長のほうからお願いします。

【金井道路局長】 恐縮でございます。

【杉山会長】 どうぞ、おかけになったまま。

【金井道路局長】 まず、泉先生からもご指摘いただきましたけれども、未事業化区間の、いわゆる手続といいますか、アセスメントみたいなものがなかなか遅くて、事務的にブレーキを踏んで、なかなか実現に至っていないのではないかとご指摘をたくさん先生からいただきました。

また、後ほど大臣からもお答えをさせていただきますが、私どもとしては、今後、地方部の路線について、非常に効果を重視するという意味からは、やはり非常に厳格な評価をする必要がある。また、そのためには、先ほど申し上げたような現道の活用みたいなものもチェックする必要があるということで、ぜひこれから具体的なルート、それから現道の活用みたいなことについて、地元と相談を始めさせていただければと考えております。よ

ろしくお願い申し上げたいと思います。

それから、あわせて抜本見直し区間についてもまた大臣から申し上げたいと思っておりますが、特に第二名神につきましては、2回前の国幹会議でご議論いただいたときの条件が、第二京阪とアクセス道路が開通したときの交通の状況を見てということでございまして、第二京阪もそろそろ開通が近づいております。したがって、先ほどの新しい路線もそうでございますが、こういった抜本見直し区間について、新しい交通需要予測を使いまして、きちっとした評価をちょっとやり直しまして、再検証して、お示しする必要があるのかなと考えておりまして、その辺の作業を急がせていただければと考えております。

それから、情報その他、形骸化している、非常に提供が遅いということで、たくさんおしかりをいただいております。今回も非常に急なことになりまして、大変恐縮でございます。ご指摘賜りましたので、常日ごろからデータベースといいますか、わかりやすい基本的なデータをまとめて、公表して、いろいろな場面でいろいろな方々からご議論いただけるように十分努力したいと考えておりますので、ぜひまたいろいろご指導、ご鞭撻いただければと考えておるところでございます。

それから、財源、それから無料化の関係でいろいろご指摘をいただきました。特に無料化の関係、特に道路行政において有料道路と無料道路の比率といいますか、どこまで有料でやるのかというのは今までも非常に大きな課題でございまして、ぜひ今後ともいろいろご指導いただいて、どういうやり方をしたらいいのか、ご指導いただければと思っております。当然利用者の便益を考えた場合、無料に近いほうがいいし、事業促進する、また管理費を節減するという観点から見ると、若干の有料分が要るしということで、その辺は利用台数であるとか利用の実態であるとか、その辺を踏まえて検討してきたつもりでございますけれども、今後の高速道路を考えると一番の大きな焦点であると考えておりますので、またご指導いただければと考えておるところでございます。

それから、多面的な効果についてもいろいろご指摘いただきました。現在三便益という非常に経済的にかっちりした分だけで評価させていただいておりますが、よく言われますとおり、防災効果であるとか企業立地であるとか命の道であるとか、いろんな効果を検討していないのはおかしいというご指摘をたくさんいただいております。そのようなことはいろいろ自治体からも提案いただいておりますので、またそういった経済の分野の方、専門家のご指導もいただいて、ぜひ定量化できるものは早く定量化できるように一生懸命努めていきたいと考えております。

それから、政調会長からも、つながっていない道路をどうするのかというご指摘を強くいただきました。これは先ほどのミッシングリンクの話でございますので、つながった場合の経済効果とあわせて、どこまで高速道路でつなげるのが一番効率的なのか、どこまで現道活用できるのか、そんなことをぜひ地元と相談させていただいて、きちっとした案をつくっていかねばいけなかなと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それから、四全総につきましては、当然均衡ある発展ということで、1時間圏ということでネットワークを提案していただいたわけでございます。これについても今申し上げましたミッシングリンクの話と全く同じで、どこまで高速道路、どこまでバイパス、そんなものでつなげて全国的にどのようなアクセスを確保するのが一番望ましいのか。これも非常に重要な議論でございますが、すぐ結論が出る話でもないんですが、いろいろな方からぜひご意見を賜って、どのような答えが最適であるのか、ぜひご議論いただければと考えてございます。

また、輿石先生はじめ地域の声を受けて、アセスメントその他、行政手続でとめないで、きちっとどうするか考えろというご指導をいただいております。まことにそのとおりでございまして、さっき申し上げましたとおり、地域と、どういうやり方をすればいいか、きちっと議論する場を設けて、今後の進め方をきちっと議論させていただいて、アセスメント、環境調査その他着手できるものは着手するというスタンスで臨ませていただければと思います。

それから、最後、コストについていろいろご指導いただきました。日本の高速道路のコストが高いということで、よくアクアラインとグレートベルト、そんなものを比較したご議論をいただいているわけでございますけれども、地震とか、それから地盤の軟弱条件が非常に厳しいということで、コストが非常に厳しい条件にあるということをご理解賜りたいと思いますが、昨今、最初の説明でも申し上げましたとおり、昔はよく小さく生んで大きく育てているんじゃないかという議論がございましたが、最近は、仕上がりは当初の計画より確実に、むしろ大幅にコストを削減した計画で完成させるというのが一般的になっておまして、今後とも、特に技術力であるとか、いろんな計画の工夫、例えばこれは高速道路ではございませんが、有名になった話として、1.5車線というようなこともございますが、いろいろ地域の提案もいただいて、新技術も使って、できるだけコストを削減して、その結果をきちっと情報開示に努めたいと考えます。ぜひよろしくお願いいたします。若干抜けがあると思いますが、恐縮でございます、以上でございます。

【杉山会長】 ありがとうございます。それでは、国幹会議のあり方につきまして、大臣のほうからお願いしたいと存じます。

【金子国土交通大臣】 ありがとうございます。形骸化されているのではないかというご意見、委員の先生方からそれぞれいただきました。

どういうふうにしてこの国幹会議で実質的な議論ができるようになるのか。これはお預かりして検討させていただきたいと思っております。

高速道路無料化という議論、ご意見も出ました。今度の国会で大分議論してまいりまして、道路財源一般化とあわせて、無料化ではないという国会での審議を経てまいったわけでありますので、どこまでを形骸化、あるいは実質的な審議がどうやればできるのかということは委員各位それぞれご意見をお持ちであると思っておりますので、これについては杉山座長ともども検討、預からせていただきたいと思います。

未着工区間について、新名神の話についてもございました。道路財源一般化に際して、無駄な道路はつくらない、事業評価をきちっと厳格に行っていくという観点から、前回の国幹審で第二名阪が開通してから新名神については検討するということが、この国幹審の委員の皆様方からのある意味意見として出されました。それを見ながら、交通状況を見ていきたい。その間に整備効果、あるいはコストの削減方法等、地元とともに検討していきたいと思っております。私のほうからは以上です。

【杉山会長】 ありがとうございます。では山本先生、それから細田先生、上村さん、この順序でお願いいたします。

【山本委員】 山本でございます。

B/Cについて、あえて言わせてもらいますが、視野が狭過ぎる。これは絶対に早く直してもらわなきゃいけません、検討すると書いてあるのが幸いです。しかし、ただただ検討されたら我々、身がもちません。だから、いつまでにするかということをきちっと答えていただきたいと思います。

それから、国幹会議の持ち方の中で、今日の持ち方は、私に言わせれば大学受験の合格発表方式だと思っております。4人が合格したのを、この中で、それはだめだと言えるのは1人もおりませんよ。ですから、こうした会議を持つならば、むしろどんな人材が欲しいか、あるいは採点基準がどうか、こういったことを議論しなければ絶対無理です。

道路整備の特徴として、まず予定路線発表をします。そうすると、そこには必ず道路ができるだろうというように期待感がございます。期待があれば必ず努力いたします。努力

したあげくに、今度合格発表となったほうはまだいいですよ。不合格発表されたほうはどうなるんですか。特に平成15年の北海道や新名神なんていうところ、あるいは今年の直轄の18事業路線、あるいはそのまま置いてきぼりで何もしないところなんかは、凍結をやられたら、不合格発表ですよ。まだ整備されていないし、何も着工もされていないのに、その上で、「あんたところ、やりません」と言われるのですから、期待をかけておいて、努力させておいて、「しません」なんて言って未整備にするわけですから、こんな過酷なことではないですよ。こういうやり方はやめておいたほうがいい。やっぱり人の心の逆なで方式というのが今回の国幹会議の、あるいは未整備区間の人たちにとっては切実な思いだろうと思います。

それから、道路以外に他の交通機関があるということが全部B/Cが高くなる方式です。新幹線がある、地下鉄がある、民鉄がある、JRがある等々、全部あるところが全部道路整備のB/Cが上がるようになっています。こんな選択制、交通機関のほかへの対応があるところで、あえてつくる必要があるのか。こんな議論がB/Cの中に入っていないことのほうがおかしいですよ。ですから、このことをしっかり我々は説明責任として回答してもらわなきゃなりません。

そして、道路局長に聞きますが、外環とこの潮来の整備の費用をあらあら勘定すると40倍です。40倍ということはどういうことかということ、杉並区で4億円のマンションを買って、そのサイズと機能が潮来では1,000万ということ。これは民間の採算から比べると異常な話。ですから、それからすると、我々はちょっと何かおかしいことになっているんじゃないかというこのB/C、また繰り返しますけれども、この事業費というものも、Cのほうも大きく見直さなきゃならんんじゃないかというように思います。

特に私が不思議だなと思っていることは、整備コストの面だけでなく、リードタイムです。民間のマンション業者の建設で考えれば、着工して売れ切るまで、分譲が終わるまで何時間かかるか、あるいは何年で済むかというのがリードタイムです。これが採算性の一番の基本ですよ。この基本を忘れて、適当にやって、長くだらだらやって、反対運動までやって、それで採算性というのは絶対おかしい。

だから、こんなことにこたえられる国幹会議じゃなきゃだめだというように思いますので、そうやってください。以上です。

【杉山会長】       では細田先生。

【細田委員】       まずこの4区間を見ますと、大都市圏が非常に多いですね。地方は、自

分のところの道路の開通が生命、安全、経済、観光、あるいは流通、企業立地、まあ、いろんな面で、ぜひともという声は強いわけです。

特にミッシングリンクのお話がありましたけれども、30キロ以上の距離があって、かつ、これをつなげば一応完結すると言われるものが全国でも7カ所あって、それが私の地元で言うと、浜田―益田―萩間という山陰道の一部ですし、あと中部九州、南九州、あるいは和歌山、紀伊半島とか、北海道、東北の日本海側とかがあるわけですが、やっぱりここはしっかりと一貫したものをつくっていかなくちゃいけない。ミッシングリンクという言い方はいいし、さっきも何とか考えていきたいというような話もありましたけど、これは完結させることがまさに住民の要望であり、経済効果を最大にすることである。むしろ完結させないことが無駄な投資につながっている。これが第1の申し上げたいことでございます。

それから、国幹会議はもっと幅広く機動的に開催すべきだと私も思いますが、今B/Cで落第したところが何カ所か出ておりますが、見るとやっぱりあれですね。トンネルがどうしてもあるとか、それからちょっと、やや今の案だとぜひいたくから減らせば何とかなるんじゃないかというところもあるようでございますが、見直しができるどころ、できないところがあるとは思いますが、ぜひ前向きに、さっきのベネフィットの見直しも含めて考えていただきたいと思えます。

それから、無料化についてです。これは民主党さんのご議論、国会でも有名になったので、今日はお聞きの皆さんもおられるので申しますと、全部ただにしたら経済的効果が2兆数千億になるという調査結果があると。今回、土日祭日やっておりますが、1,000円にすると、2年間で5,000億ほどの負担が必要だということで、予算措置もとったわけです。それを7日間にして、ただにすると、どのぐらいになるかという、2兆だというんですが、その2兆が、建設費と結局、今までの償還に当てられなければ、丸々予算措置として必要なことになる。これを何か、天下りだ、いろんな経費のカットで賄えると言っておりますけれども、私は客観的に見て、それは賄えないと思えますし、2兆7,000億の便益とか言うておりますが、これはみんなの時間が節約されて助かるとか、そして流通も時間が早くなるから助かるとか言うていまして、消費税で還元するのかどうかは別として、これは予算としては還元されないんですね。

したがって、確かにただにすれば効果があるかもしれないが、その分、完全に年々2兆円の穴があくということをもっと深く議論していかないと、議論としてよくない議論なん

じゃないかということと、それから1,000円にただけでも随分いろんな効果が出ておりますから、これを検証して、どういう効果があったか。平日でもかなり割引しておりますから、どういう効果があったか、そしてそれは収入と経済効果は分けて、長期的に建設や修理に使えるだけの計画が立てられるのかどうかということを真剣に考えていく必要があると私は考えております。

私は過疎地、地方の立場で言うと、やっぱり道路というのは非常に生活上も大事なところでございますから、さらに建設的な議論をすべきである。そして、コストも実はそれほど絶対値で言うと高くない。これは山本委員が言われたとおりなんでございますから、私はそのことをさらに検討していただきたいと思います。以上です。

【杉山会長】       ありがとうございます。どうぞ、上村委員。

【上村委員】       今回の整備計画の策定は、政府が今出されておられます経済危機対策で示されている国土のミッシングリンクの解消を受けて、早く実現させることにおいては重要な一歩であると認識いたしておりますけれども、先ほどから意見が出ておりますように、非常に地域バランスを欠いていると思います。

参考9の日本地図が出ている地図を見ましても、関東ですとか東京外環、名古屋の2環が中心で、かなり地域に偏りがあります。先ほどから出ておりますように、本来ならばもっと早く整備を進めるべき整備計画内の9,342kmの中の区間が後回しになって、それからはずれたところのほうが先に進むという、いわば後から追い越してきた車が、追い越し車線から入ってきてぱっと抜いていくような気持ちというか、感覚がしてなりません。特に関西の者からいたしますと、どうしてそういうふうに関西に先に追い越されるのかなと、「追い越し禁止」と言いたいぐらいでございます。

そういう意味では、新名神——さっきから第二名神とか新名神とか、言葉がいろいろですけど、これは「新名神」と名付けられましたので統一したいと思います。大津から城陽、八幡から高槻の路線に関しては、後から報告があるんでございましょうけれども、まだ着工の判断ができておらず抜本的区間に入ったままというのは大変残念に思っております。ぜひ一日も早く——これは単に地元関西の災害時でありますとか物流の効率化とかといった問題だけでなく、日本全体の国土軸として重要な道路でございますので、早く判断をお願いいたします。先ほど大臣のほうからも、第二京阪が完成、開通を待って、速やかにご判断いただけるということでございますので、ぜひ次の国幹会議も早く開いていただきまして、新名神の着工を進めていただきたいと思います。

それから、もうあと2つのことを申し上げたいと思います。先ほどから出ておりますB/Cですけれども、私も今の三便益だけでB/Cの計算をするというのは、いかがなものかと思います。あくまで判断するときのB/Cは一部であるという考え方の中で、この三便益だけでいいという考え方もあるように聞いておりますが、やはりもう少し多面的な効果、企業立地とか、緊急時の医療アクセスでありますとか、物流支援ですとか、生活環境の改善であるとか、そういったものも数値として入れ込んでいく方式、諸外国でそういうふうに行っているところがあると思います。ですから、ぜひ数値化する、見える化するということの方向をもっと強く検討いただきたいとお願いいたします。

どうしても、数字が出てきたというところのB/Cの数字がひとり歩きしていきますから、多面的な数値を入れ込まなければ、どうしてもB/Cとしての数値が1以下になってきますと、何か無駄な道路というような言葉やイメージがひとり歩きしていく。それが大変怖いことではないかと思えます。

それから、最後に、この国幹審では都市高速のお話があまり出ないんですけれども、ミッシングリンクということでいきますと、首都高ですとか、あるいは阪神高速などの道路も合わせて考えるべきです。やはりこういったところと高規格の道路とがきちっとネットワークされていないミッシングリンクのままということは、結局のところ使いにくいものになって、有効に使われないということがございますので、この都市高速のお話も国幹審の中で一緒に議論していければと願っております。以上でございます。

**【杉山会長】** では金子委員お願いします。

**【金子委員】** 今日は、このような会議を開いていただいて、実は地方自治体といたしましては、大変、ようやく国が動き出したかなという感じを受けております。

と申しますのは、3年半前に民営化されまして、ある一定の路線がそれぞれ仕分けはできました。ところが、取り残された地域はどうなるのかなということをみんな心配しております。このままいくと、さっき山本委員からもお話がありましたように、期待を持っておったところが期待できなくなってしまったと。このままいくと、そうすると基本計画に入った路線は、今後、整備計画にはほとんど不可能に近いのかなと。そうすると、今まで我々がやってきた地元からの要望はどういうふうになるんだという心配をほとんどの地方自治体はしたと思うんです。

そういう中で、今回、こういう形で国幹審を開いていただいて、新たな事業計画が提案されたということで、私は非常に喜んでおります。いよいよこれから国も積極的に残され

た道路についていろいろと検討を始めたんだと、地元はそのように多くの方々が思い  
いらっしゃるんじゃないかと思っております。

実は、私は今回、この会に出席するに当たりまして、随分多くの知事さん方から、ぜひ  
積極的に整備を進めてくれという声をたくさん聞きました。今日は、先生方もお見えにな  
っておりますが、先生方の地元の方からもたくさん、知事からも電話がありまして、ぜひ  
今後、国幹審の中で、高速の整備については積極的にやっていただきたいという話がござ  
いましたので、それは一応参考までにお話しさせていただきます。

その中で、直轄事業にした場合に、今各県でいろんな声が出てきております。まず、こ  
の直轄事業でやることについて、特に暫定2車線の4車線化に伴う整備計画については、  
地元の負担が伴うこととなりますので、当然地元の知事さんの意見を聞いたかどうか、確  
認させていただきたいと思えます。

それで、直轄事業について、いろいろな意見があるんですが、私も随分、知事になっ  
てから直轄事業にかかわってまいりましたけども、大体地元の意見を聞きながら国は進めて  
きているんですよ。正直言って、長崎県の場合は地方を無視してやったというのはありま  
せん。直轄事業というのは、いろいろな事業がありますから、その中で、必ず直轄事業を  
やる場合は地元といろいろな打ち合わせをして、優先度を決めてまいります。優先を決め  
た中で、県の負担がどれぐらいになるという前提の中で検討しては事業計画を進めてきて  
おりますから、決して地方を無視して直轄事業を進めたというのは私のこの十数年間の間  
には一度もございませんでした。したがって、そういった意見が出て、随分誤解を受けて  
いるようですが、今までの国の事業というのは、必ず地元についての十分な打ち合わせを  
した結果、ちゃんと道路整備を進めていただいているのを参考までにお話ししておきたい  
と思えます。

それから、請求書の話があるんです。負担金の問題について、請求書の話があるんです  
が、確かに国の事業、直轄については一本で参っています。中身についてのお話はやって  
おりません。県が主体である補助事業の場合、県が当然、補助事業を要求するときには、  
細かな詰めを国とやりますから、当然この道路の場合は、人件費が幾ら、直轄事業が幾ら、  
事務費が幾ら、買収が幾らという話は随分国と詰めた結果、そういった形ができ上がって  
おります。ただ、補助事業でも、県の負担が幾ら、それから市町村の負担が幾らという事  
業があるんですよ。そのとき、実は市町村に県が国に説明したように説明したかという  
と、していないんです。これは自分たちのことを言うのは恥ずかしいんですが、正直言って、

国と同じように市町村に請求するときも一本で、スキームの負担割合で請求いたしております。それから、県がやる県単独事業の場合も、細かな明細は市町村に出しておりません。国と同じようなスキームの中で、要するに「負担が一本ですよ」という形でやっておりますので、これは確かに我々地方も反省しなきゃいかん。確かに中身の明細について、市町村に十分説明してからこれからはやっていかなきゃという反省をしておりますが、おそらく各県みんな同じだろうと思うんです。だから、国がやっていることに対してはいろいろ話しているけど、県がやったことについても、やっぱり我々は反省しながら今後の事業を進めていかなきゃならんと思っていますので、この点は今日の会議とは直接関係ありませんが、そういったことで一応参考までにお話しさせていただきます。

いずれにしましても、我々といたしましては、積極的に今の基本計画の中で、今度の整備計画に入っていないところの地域もぜひ議論していただきたい。改めて国幹審を開いて、そして十分な議論をした上で、積極的に進めていただくことをお願いしたいと思います。

それから、もう一つは、有料道路と合併施行方式というのは、一般道路、自動車専用道路は従来、これでやっているんですよ。だから何も違和感はない。だから、当然、今までこの区間をやるところまでは有料であって、その間が無料というわけにはいきませんから、やっぱりこの方式を取り入れて、管理面を会社をお願いするというのが自然な姿じゃないかなと私は思う。また、同時に、直轄事業を取り入れてくれたおかげで事業が進むことになりますから、よりどんどん事業が早く進んで、早く完成する。会社でやっては、なかなかこれは、いつまでたっても事業はできないと思うんです。絶えずそろばんをはじいてやっていったら、いつになるかわからない。そういう意味では、思い切って直轄を入れて、あとの管理面について会社をお願いするという方式は、これからも積極的に取り組んでいただきたいと思っております。以上です。

【杉山会長】      ありがとうございます。それでは、挙手がありました早坂委員、それから羽田委員の順でお願いいたします。

【早坂委員】      早坂でございます。ありがとうございます。

委員のなかでマスコミ代表は私だけなので、とりあえず言論界のほうから一言言わせていただければと思います。

本日ご出席の委員の皆さんの共通認識だと思いますけれども、今日の会議の開催は、あまりにもショートノーティスでした。どう考えましてもおかしいです。会場にこれだけのギャラリーを集めて、日本中の皆さんが関心をお持ちの道路にかかわる、整備計画にかか

わる議論をする場なのに、出席の打診があったのは1週間前にも満ちませんでした。金子大臣もおっしゃっていましたが、こういう会議の招集方法は早急に改めていただきたいと思います。

しかしながら、今日中に予算書を出さなきゃいけないというスケジュールもありますし、なおかつ、実は我々が19年12月の国幹会議で、この整備計画の前提となる基本計画を了承しているという責任もありますので、今日の整備議案第1号について述べさせていただければと思います。

1号議案には幾つかあるんですけども、例えば外環道路です。これは私のようなところにも地域住民の方からたくさんの反対意見が寄せられています。ご自分の住んでいらっしゃるところを動かなきゃいけない方々は当然ですけども、ほかにも環境問題——排ガスですとか、騒音ですとか、地下水脈が途切れるのではないかと、そういった環境に関わる懸念もあります。ほんとうにこの道路を整備すれば、CO<sub>2</sub>の排出量が減るのか、国際的な約束が果たせるのかという疑念もあります。

もっと言いますと、高齢化の進展で車に対するニーズが変わってきています。車の保有台数は年々減っています。もちろん、地方の方にとってのクルマは生活の足で1人1台くらいは必要なんですけれども、これだけの不況ですと、大都市圏の場合に限ってですけども、一世帯に1台ではなくて、カープールというように1台の車を複数で共有する動きも出ています。そうしたニーズに対応して車メーカーも、今までとは違うクルマの開発を考え始めているようです。少しずつ車に対するニーズが変わっていく中で、道路のネットワークを整備して、どれだけの効果が得られるのか。

あるいは、外環道路の今回の建設費用は1メートル1億円というふうに言われていますけれども、今日のご説明を聞きますと1億円に満たない数字になっておりますが、それでも数千万円かかるようです。その費用対効果をどのように説明できるのか。経済部出身の現役記者であります私としては大きな疑念がございます。

なおかつ、これだけの不況ですから、道路整備でメリットをこうむるとされる物流業者さんですとか、それから周辺の商業地域の皆さんの応援の声も少ないです。

こういう反対の意見というのは、実はあつてしかるべきだと思うんです。日本はこれだけオープンで民主主義の国家ですから、国の予算を使う道路整備計画に反対意見が全く出なくて、「どんどん行け」、「はい、皆さんありがとうございます」では非常におかしいと思います。これがあるべき姿なんです。

会議の冒頭で廣瀬審議官がおっしゃいましたけれども、引き続き道路整備について関係する皆さんの意見をきめ細かく聞いていくことが必要だと思います。もちろん地域P Iもたくさんされたでしょう、数年もかけて。それでも、なおかつこれだけの反対意見がある、異論がある。それはやはりまだ皆さんが道路整備に対するメリット、デメリットをまだきちんと理解していないからなんです。それを忌憚なく意見交換していく。それこそが国幹会議のあるべき姿だと思います。それを議論できるようにしていただきたいと切に思います。とりあえず以上です。

【杉山会長】 では、羽田委員、お願いいたします。

【羽田委員】 ありがとうございます。羽田ですけれども、先ほどから言われているように、今回、東京外環をはじめ都市中心であるということを残念に思っております。

前回のときも、外環だけで集めるな、なるべく多くの議論をさせてほしいという意見が大半だったと思いますけども、今回もそういうことになってしまったというのが残念だなと思っております。

外環なんかは、せつかくP I方式をとって、地域住民の皆さんの意見を聞くという場を設けているわけですが、先ほどから言われているように、まだ反対が多い。賛成の声も私のところにはたくさん届いておりますが、どちらが多いかといえば、容認・賛成の方のほう私のところには声が多いなと感じております。ただ、環境問題については大変皆さん心配されておまして、これからもP I方式、住民との意見交換をしっかりと持って進めてほしいという要望が多いということ、また、東名以南ですね。道路がつながらなければ最大の効果は出ないわけで、以南についてもしっかりと議論してほしいという声が多く私のところには寄せられております。

また、新名神のお話もございました。私のところにも大阪府知事、副知事が来られて、府知事からのメッセージを渡されましたけれども、やはり地域住民の皆さんの大変大きな支持があるということでございますので、そのこともしっかりとお伝えさせていただきたいと思っております。

また、やっとならば地方の道路、そろそろかなというふうには地域、地方の皆さんは思っていたわけでありまして、道路公団の民営化による道路の見直し、また凍結という中で、なかなかそれ以上、地方は凍結のままでずっと来ておまして、基本計画がおりても、環境アセスにも入れないような道路が全国にはある。また、整備計画になっているにもかかわらず、進まないというような状況が地方にはあります。地方は、先ほど細田委員が言われたよう

に、大変大きな、いろいろな効果がある。また、最近では医療の面ですね。医療の崩壊によって医療過疎が起きていて、「命の道路」というふうに言われておりまして、つなぐことによって命が助かるというような場所もございます。

私の地元は長野県、そして中部横断自動車道が地元でございます。新直轄方式でございますが、まだ環境アセスに入れていない状況……、これは全国にもあると思いますけれども。私も地元を走っていると、高速道路を救急車が結構頻繁に走っているんです。そういう意味では、やはりしっかりとつなぐことによって助かる命がたくさんあるんじゃないかなと地方なんかは特に思います。大都市だといろいろな公共交通機関があるわけでありませうけども、地方に行けば車だけが命というか、車だけしかないというのが現状で、また今、バスとかの路線も廃止されたり、また鉄道なんかも廃止の危機に追い込まれているという中で、ますます地方は道路、車のユースは変わっていかないんだなと思っておりまして、そういう意味では、負担を多くしている地方が置き去りになったまま、このままここでストップされてしまうという大変大きな不安を地方の地域は持っているということをおっしゃっていただきたい。

また、B/Cのお話ですけども、三便益だけではなくて、いろいろな多面的機能があるんだと思っておりまして、そういうものを加味した上で、地方もしっかりと考えていただきたいなと思っております。以上です。

【杉山会長】      ありがとうございます。どうぞ。

【楓委員】      ありがとうございます。JTBパブリッシング、楓でございます。

今、羽田先生から地方のお話が出ました。実はインバウンドを含めて観光という面で少しお話をさせていただきたいと思っております。

国内観光の推進において、高速道路のネットワークの整備というのは、非常に重要だと考えております。今話題になっておりますけれども、ミシュランに載っているような既に評価の定まった観光地へ皆さんがいらっしゃるだけではなくて、日本の隅々、実は我国は、この隅々のところにすごく魅力的なコンテンツがあったり人との出会いがあるのですが、この隅々まで国内、外国の方にどんどん訪れていただいて、地域文化と接する機会を積極的に作る。これが交流文化を促進し、交流人口が増え、ひいては地域の活性化につながることになるかと思っております。

その上でも、先ほどから議論になっておりますミッシングリンクは非常に大きな障害になっていると考えています。先ほど局長から、つながった場合の経済効果などをいろいろ

と地元の方と相談しながら対応していきたいというお話がありましたけれども、「じゃあ、実際につながったらどれだけ経済効果があるかね」というお話ではなくて、その前に、経済効果を創出するための知恵を地域の皆さんとともに出すための支援を国も積極的に進めて頂きたいと思います。そして総合的に判断し、ミッシングリンクをなくしていくことを進めていっていただきたいと思っております。以上でございます。

【杉山会長】 それでは、どうぞ、橋本先生。

【橋本委員】 慶応大学の橋本でございます。法律学ということでちょっと簡単に私の意見を述べさせていただきたいと思うんですけども、高速道路は、道路法の規定を見る限り、法体系上は道路法上の国道になるんだらうと思われるわけです。もしそれが正しいとすれば、少なくとも法体系上は高速道路は国の営造物なんですから、究極のところはやっぱこれは国が、あるいは道路局がというんでしょうか、責任をしっかりと負うべきものだ、現状ではそうなっているんだらうと思うんです。

他方で、高速道路会社、あるいは今日いろいろご説明があった、例えば合併施行方式による、で、直轄があるということになれば、それはそれでまた地方の負担金なんかも出てくるということで、そういう問題がすごくかぶさったときに、非常に本質的なところがわかりにくくなるということがあるんだらうと思うんです。もちろん、整備手法について知恵を出してこられているということはよく理解できるんですけども、結果として、かなりわかりにくい状態がある。おそらく、高速自動車国道法ができたのは昭和32年ですよ。それからもう50年以上たっているわけですから、有料道路に関する法体系を、道路法のレベルで、ちょっと法律を見れば問題がわかるという形にすっきり整理されるということが、結局は私のような国民にとって道路の諸問題をわかりやすくすることになるんだらうと思うんです。

だから、整備の手法をさまざま工夫していくというのが積み上げられた結果、そろそろもう何か限界に来ていて、議論がわかりにくい、こういうことになっているんだらうと私は考えているところですので、こういった議論も少しやっていただければと思っております。以上です。

【杉山会長】 どうぞ、山本先生。

【山本委員】 さっきから新名神の話が出ていますけど、国幹会議が2年に1回ということになれば、第二京阪が完成することは平成21年末で、完全にわかっているわけですし、それを徒過してしまうということになって、いわばタイムリーじゃない。だったら、

今、これは条件つきで認めてやってもいいんじゃないかというようにも思います。

それから、細田先生のおっしゃったような山口、島根みたいなところ、県の境というのは、どこのどの地域を見ましても全部整備がおこなわれているんですね。多分おそらく長崎以外は、ほかの知事さんが、依存性が高いんじゃないか。あっちがやるんじゃないか、こっちがやるんじゃないかということでおこなうことが宿命化されているような気がします。そうすると、こっちが先にやってやるということがなければ、ミッシングリンク、いつまでもできないということになりますから、やっぱりそこを早期整備するということ。

それから、何度も言うんですが、凍結されているところに凍結解除の指針を与えなければ、ほんとうにこれは残念が残ってなりませんよ。以上です。

【杉山会長】 ありがとうございます。いろいろご意見をちょうだいしたんですが、大きくまとめさせていただきますと、ミッシングリンクの話。これは新名神の話も含めまして、むしろミッシングリンクを解消しないほうが社会的コストが高くなるんじゃないかというご指摘だったようにも思います。

それから、B/C。Bのはかり方、またCのはかり方、これが今までのように、特にBは三便益でいいのかというご指摘が多くの方々から出されたと思います。また、それと関連しまして、B/C基準では不合格になったような地方への配慮をどうすべきか。また、有料道路の法体系をこの際、整備すべきではないか。こんなようなご意見だったと思います。

漏れているところがあれば失礼いたしますけれども、それらを含めまして、事務局のほうからお答えいただければと思います。お答えの前に、ちょっとお待ちください。

【泉委員】 先ほど大臣からもお答えいただきましたけれども、ほんとうに国幹会議のあり方は、第3回的时候も二階先生からも発言がっております。そしてまた、鉢呂先生からも、全体像を示した中で議論をさせてほしいということをおっしゃっていますし、国土の均衡ある発展については、小沢先生、二階先生からもそういうご発言がっております。それを今回、どういうふうに反映されたか。具体的にその姿がわからないということが私が最初に申し上げたことなんです。

今、会長にまとめていただいたように、必要な道路をつくるということは我々のたつての願いでありまして、先ほど細田先生がおっしゃった、いわゆる山陰、あるいは紀伊半島、その他方々の道路がいつになるのかがわからないままいくというのは非常に国民に対して我々は使命を果たしていないというふうに思うんです。

B/Cの話は今会長にまとめていただきましたが、保利先生がおっしゃった緊急事態にどう対処するかというような話はB/Cに載らない、全然別個の話で議論すべきであって、森地先生のペーパーにもそういうことが書いてあるわけですから、もっと違う視点から道路の必要性、緊急性等を判断していただくようにぜひお願いしたいと思います。

【杉山会長】 それではただ今の泉先生のご発言を含めまして、ご回答いただければと思います。

【金井道路局長】 ちょっと順に申し上げます。恐縮です。

最初に、山本先生から、特にB/Cの関係でご指摘いただきました。B/Cについては、特に今たくさん、いわゆる多面的な効果を見るべきではないかというご指摘をいただいております、ごもっともでございます。それにつきまして、今専門家の意見を聞いておりました、基本的なところを整理しないといけないかなと思っております、すべて定量化するのか、それともいろいろ定性的な部分も含めて総合的な評価をするのか。その根本的な哲学のところはまだ少し整理し切れていないのかなという反省を私どものほうでも持っております、専門の先生とともに議論させていただいて、1年と言わず、早目に結論を出すように頑張りたいと考えております。

また、アセスメントであるとか、いわゆるその辺が事務的にとまっている。これはさっきもご指摘いただいて、大臣からお答え申し上げたとおりでございますが、ぜひ具体的なルートであるとか効果であるとか現道活用、その辺のあり方をぜひ事務的にも現地と相談させていただいて、いろいろな代替案をこういう場所でご議論いただけるように、うちのほうでもぜひ努力させていただければと考えておるところでございます。

それから、特に外環のコストが大きいではないかということをご指摘いただきました。外環については、比較的成本が大きいわりにはB/Cが確保されているのは、環七とか環八とか、いろいろ地方部の道路の相当な混雑解消効果があるということで、そういう面で非常に広い効果があるということでございますけれども、その辺のコストの計算であるとか、どこまで効果が出るのかということについては、引き続き厳密にチェック……、現況の検証も含めていろいろ検討させていただければと考えておるところでございます。

それから、ミッシングリンクについて、先ほどから何回も細田幹事長を含め、いろいろご指摘いただきました。先ほども申し上げましたとおり、ぜひ地元と話をさせていただいて、幅広く議論したいと考えておりますし、こういう国幹会議みたいな場についても、ぜひ、ご指摘いただいたとおり機動的に開催させていただいて、多くの代替案の中からどう

するのかという議論ができるように努めたいと考えておりますので、よろしくご指導いただければと考えております。

それから、料金施策の効果について、きちっと検証すべきだというご指摘をいただきました。今の、いわゆる料金施策、一応2年の期限でやっておりますけれども、半年、1年単位できちっと区切って、いろいろどういう部分でどういう効果が出て、地域にどういう効果が出たかということをきちっと検証させていただければと考えておまして、またこういう場で報告させていただければと考えております。

それから新名神について、たびたびご指摘いただきました。特に新名神については、第二京阪供用後の交通状況を見て検証することになっておりますので、もう開通間近でございます。すぐに検証できるような体制にしたいと思っておりますし、あわせて、新しい交通量データに基づいて検証、分析しまして、またこういった場でご報告させていただけるよう、早急に、おくれないように準備を進めさせていただければと考えております。

それから、都市高速とかほかのネットワークの話についてもいろいろ議論すべきだというご指摘をいただきました。これはごもっともでございますし、関連するネットワークというのは当然あるわけでございますので、全体のネットワークがどうなっているのか、その中で高速自動車国道がどうなっているのか、議論できるような資料とか検討をさせていただければと考えてございます。

それから、金子知事から、自治体の意見を聞いたかというご指摘をいただきました。今回の会議に先立って、直前になって恐縮だったんですが、自治体の意見は聞かせていただいております。この会議が終わった後、また正式に各自治体のご意見をきちっと聞くようにさせていただければと思っておりますし、その中で、例えば有料なのか無料なのかといったことについてもきちっと議論させていただければと思っております。

それから、早坂委員はじめ外環についていろいろご意見を賜りました。反対につきまして、非常に私どものほうにもたくさんご意見は賜っております。大深度地下の構造にしたということで、本体のほうの、いわゆる地上部への影響は非常に少なくなっていると考えておりますが、まだ外環の2と1……、地上部の計画が残っているのは確かでございますし、それから地下水脈であるとか大気であるとか、いろいろご心配いただいていることも事実でございます。ご心配はきちっと誠心誠意対応させていただいて、できるだけご納得いただけるように私どものほうでもいろいろ努力させていただければと思っております。

また、羽田先生はじめいろいろ、いわゆるアセスメント……、先ほどの繰り返しになり

ますが、必要な区間をどうするのかというご指摘をたくさんいただきましたので、いろいろ効果も含めて地域ときちっと議論させていただくということをぜひスタートさせていただければと思います。何か置き去り感であるとか、そういったことがないように、きちっと地元のほうで議論する体制をつくらせていただければと思います。

それから、特に観光関係のご意見を賜りましたが、ご指摘、ごもっともでございまして、今回の料金施策も地元でいろいろご支援いただいたというか、例えばキャンペーンみたいなものやっていたところは随分お客が増えているし、そうじゃないところはそんなにお客が増えていないというデータもあるようでございます。地元の努力、それからどういった地域でどういう効果が出るのかということについては、道路のありなしであるとか料金施策であるとか、そういったものについて、どう変わるのかということをごきちっと分析させていただければと考えております。

それから、道路法の体系について橋本先生からいろいろご指摘いただきました。まことにごもっともでございまして、道路法の体系と有料道路の体系、それからよくご指摘いただきます高規格とか地域高規格といったものの体系が入り組んでいて、観点がわかりにくいというご指摘をたびたびいただいております。この辺についてはぜひまたご指導もいただきまして、わかりやすい体系を心がけていくのかなと考えております。私のほうからは以上でございます。

**【杉山会長】** それでは、山崎先生からご発言があるようですので。

**【山崎委員】** 今日はどうも皆さん、ご苦労さまでございます。

それぞれの意見を皆さん、お出しいただきましたが、最後に私がお聞きしたいのは、我々地方出身で、田舎出身の者でございますけれども、我々地方出身の者は、均衡ある国土の発展、一極集中是正、地方都市の格差の是正、こういうことで政治行政に携わってきたわけではありますが、現況を見てまいりますと、一極集中是正とか、国土の均衡ある発展とか、地方と都市の格差是正とかというものの言葉、文言はありますけれども、もう死語になっているようなことも考えられるわけです。

確かに国土交通大臣にご努力をいただいておりますし、大臣そのものも岐阜県出身でありますから、よく実情もおわかりだろうと思いますが、こういう点に留意いただきまして、今後、国幹会議にはぜひそういった姿勢が出されるような方向で再度ご検討いただきたいということをまずひとつ。

もう一つは、それぞれ皆さんおっしゃいましたけども、会長、どうですか。国幹会議の

間隔、間が非常にあるわけです。3回と4回の間が入らないわけですよ。

【杉山会長】 そうですね、1年以上……。

【山崎委員】 したがいまして、これだけ道路の必要性、重要性——これは地域経済はもとよりでありますけど、国民生活には不可欠なものでありますし、国民もそのように理解しておりますし、道路財源の問題についても、非常に国民の皆さんはこういう点で、我々国会が出した結果については十分理解を深めてきているのも事実であります。

したがいまして、この会議も、毎年つちゅうわけにはいかんかもわかりませんが、できるだけ間隔を詰めて、それぞれ国民の意見をお聞きいただくというような方向で運営いただきたい、こんなことを思っておるわけでございますので、どうぞひとつご配慮賜りますよう、お願い申し上げます。

【杉山会長】 その点に関しましては私も同感でございますので、また大臣とご相談させていただいて、次に向けたいと思います。

それでは、今の山崎先生のご発言を含めまして、今まで出されましたご議論を大臣のほうからお話しただければと思います。

【金子国土交通大臣】 ほんとうにありがとうございました。委員の皆様方からそれぞれ多方面にわたりましてご議論、ご意見を出されました。また、高速道路のあるべき姿というところまで踏み込んで今日、ご意見を出していただきました。

私としては、先ほど、この委員会のあり方をどうするんだという冒頭のご意見もありましたが、今日、委員各位からお出しいただきましたご意見に答えるべく資料を準備させていただきました。さらにご議論を重ねていただくということ、今日はショートノーティスでデータがない、判断もできないというご意見もありました。そういう意味で、もう少しきちんにご判断もいただけるようなデータ、あるいはご意見に対する説明がきちっとできるものを準備いたしまして、この国幹審、来年なんて言わずに、できるだけ早く開かせていただけるように、杉山会長とまたご相談しながら進めさせていただければと私は思っております。ありがとうございました。

【杉山会長】 それでは、一わたり委員の方々からご意見をちょうだいしましたので、議案についての議決を行わせていただきたいと存じます。

これまで委員の皆様方と一緒に審議してまいりました。その結果を踏まえまして、議案の第1号から第5号、原案のとおり決定することについて、ご異存はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【杉山会長】 ありがとうございます。それでは、ご異議がないようなので、議案につきましては、原案のとおり決定させていただきたいと存じます。

本日は、大変いろいろなご意見をちょうだいいたしました。特に私自身も、国幹会議が形骸化しているのではないかというご指摘につきましては、そのとおりだと思わざるを得ません。また、今回は、まことにショートノーティスだったものですから、委員の皆様方にはご迷惑をおかけしたと存じます。次からはできる限り早い段階で資料を委員の皆様方にご提示申し上げて、より実質的な審議ができますよう、お願いしたいと存じます。

また、B/Cの話でございますけれども、ベネフィットの計測の方法ですね。今の段階では三便益しか上がっておりません。実は、客観的に把握できるのはこの三便益だということで、ほかの便益があることは重々わかっているんですけれども、どうも主観が入ってまいりますと、かえって議論が混乱するのではないかということで三便益にとどめておりますが、この形でいいのかということに関しましては、また抜本的に検討していかなければいけないと思います。

それでは、最後の議事でございます。報告事項に移らせていただきます。事務局より説明をちょうだいしたいと思います。

【廣瀬大臣官房審議官】 それでは、報告事項、時間の関係もございますので、ごく簡単にご紹介させていただきます。

説明資料の29ページをお願いいたします。2点、報告させていただきます。

1つ目、「高規格幹線道路の点検結果」でございます。先ほど、冒頭に局長のほうからもご説明いたしましたように、新たな交通需要推計が出てまいりました。これをもとに、現在事業中の高規格幹線道路に関し、B/Cについて点検を実施いたしまして、3月31日に公表させていただきました。その詳細な内容は、参考資料の11ページ、参考6に載せてございますので、ご参考にしていただければと思います。

それから、2点目の報告事項でございます。「高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きの見直しについて」ということで、この国幹会議とも多少関係がございますが、まず訂正をお願いいたします。(1)、「手続きの見直しの考え方(H21.3.28公表)」となっておりますが、これは「H20.3.28公表」でございます。高速自動車国道につきましては、この国幹会議の場でいろいろとご審議いただいておりますが、一般国道の自動車専用道路であるとか、あるいは高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用

道路等につきましては、透明性を確保するため、いろいろな見直しをすべきはないかということを平成20年3月に公表させていただきました。

そして、(2)のところに書いてございますように、①から③のように一般国道の自動車専用道路の基本計画、整備計画は社会資本整備審議会で審議を行い、大臣が決定する。計画の決定に当たっては、道路分科会の議を経る。計画の決定に当たっては、都道府県の意見を聴取するというような見直しを行ったところでございます。

そして、必要に応じ、この国幹会議にも報告することが決まりましたので、(3)のところに、平成21年3月9日に社会資本整備審議会道路分科会での議を経て、11路線の整備計画等を決定させていただきました。詳細内容を参考資料の16ページ、参考7に記載させていただいておりますので、ご報告させていただきます。以上でございます。

【杉山会長】 ありがとうございます。ただいまのご説明は、審議事項ではございませんが、もしご質問があれば承りたいと存じますが、いかがでしょうか。

(「なし」の声あり)

【杉山会長】 ありがとうございます。

それでは、本日の議題は以上でございますので、第4回の国幹会議を終了させていただきますと存じます。

大変お忙しい中、ご出席賜り、また熱心にご議論いただきましたこと、厚く御礼申し上げます。どうもありがとうございました。

【花岡総務課長】 ありがとうございます。

最後に、事務局から一言だけ申し上げさせていただきます。

本日、会議にお配りいたしました資料につきましては、非常に大部でございます。もしよろしければ、お席のほうにそのまま置いておいていただければ、後ほど事務局のほうから郵送なりさせていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

— 了 —