

社会資本整備審議会 第3回道路分科会

平成16年4月26日(月)

【事務局】 それでは、ただいまから社会資本整備審議会第3回道路分科会を開催させていただきます。本日は、お忙しい中をご出席いただきましてまことにありがとうございました。

まず資料の確認でございますが、お手元に議事次第、それから委員名簿のほかに配布資料一覧とございまして、資料1が道路公団民営化関係の資料でございまして、1から8までございます。資料2が温暖化対策関係の資料ということでございます。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、開会に当たりまして道路局長から一言ごあいさつを申し上げます。

【事務局】 おはようございます。先生方、お忙しいところを大変恐縮でございます。

一昨年の8月だったと思いますが、ご提言をいただきまして、その中でも特に大きな問題として幾つか取り組まなければいけないということにはもちろんなっておったわけですが、1つは、今までの道路を進めてまいりました有料道路制度、これは限界ではないか、考え直すべし、こういうご提言が1つございました。それから、環境に対して抜本的に取り組むべしと、こういうことでもございました。その2点につきましてその後のいろいろなことのご報告と、特に有料道路の改革と、こういう面で申し上げますと、道路関係の4公団を、その後でございましたが、ご提言いただいた後、民営化推進委員会というところで、12月の6日でございましたが、ご意見をいただいて、それをベースに昨年1年間いろいろ検討させていただきました。そして、昨年の暮れに政府与党でこんな方向で行くべしと、こういうのもお出しいただきましたところでございました。

たまたまでございますが、先週の23日、金曜日に衆議院の国土交通委員会のほうは、委員会は通していただき、今週中に本会議を通していただければ、来週といえますか、連休明けには参議院のほうに回していただける、こういうことになっているわけでございます。できるだけそうした方向でお願い申し上げたいと思っている、まさにその最中でございます。

実は国会の審議でもいろいろやりとりをしていただいているのでございますが、特に新しい制度でかなり今までやったこともない、世界中でも例がないような制度でもございま

す。運用という面で申し上げますと、いろいろこれから考えるべき課題があるな、国会のご審議を通じながらそんなこともつくづく感じているところでございます。また、参議院のご審議もこれからやっていただく、こういうことでございますので、こういう時期に先生方に、環境の問題も含めまして、いろいろ今まさにこうした点、ああした点を直すべきではないかというようなことも含めてご指導いただいて、ちゃんとした改革ができていくように、そんな思いもございまして、大変お忙しいさなか恐縮でございましたが、急遽お願いを申し上げたと、こういうことでございますので、委員長以下、ぜひよろしくお願い申し上げます。ありがとうございます。

【事務局】 それでは、ここで新しく委員にご就任していただきました方々をご紹介します。

まず、学習院大学教授の櫻井敬子委員でございます。

【櫻井委員】 櫻井でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 また、マリ・クリスティーヌ委員にもご就任をいただいておりますが、本日、所用でご欠席でございます。

それでは、分科会長、議事の進行につきましてよろしくお願い申し上げます。

【分科会長】 それでは議事に入らせていただきます。

本日は、道路関係四公団民営化関係 4 法案及び道路における地球温暖化対策の取組状況につきまして事務局よりご説明いただきます。趣旨は先ほど局長がお話になったとおりであります。説明の終了後に委員の皆様のいろんなご意見、ご質問をいただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いしたいと思います。

【説明員】 私のほうから法案の関係をご説明させていただきます。恐縮ですが、座ってさせていただきます。

最初に、今法案が置かれている状況、局長のごあいさつでも申し上げましたけれども、若干ご説明をさせていただきたいと存じます。

資料 1 - 1 というのがございます。「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」、これは昨年の 12 月 22 日、政府・与党協議会において申し合わせをいただいた内容でございます。一昨年の平成 14 年 12 月の道路関係四公団民営化推進委員会の意見書を基本的に尊重するという政府の方針に基づいて、1 年間かけて検討した結果、このような基本的枠組みをお決めいただいたところでございます。この基本的枠組み、それを実現するために法案化作業を進めてまいりました。結局、資料 1 - 2 をごらんいただきたいと思います。

いますが、関係４法案になりまして、会社法案、機構法案、それから道路関係法律の整備に関する法案と施行法案でございます。これを３月９日に閣議決定いたしまして、国会に提出をいたしました。３月３０日の衆議院本会議での趣旨説明、質疑を皮切りとして、以降、国土交通委員会でご審議をいただいたところでございます。４回の参考人質疑と２カ所での地方公聴会を含めまして５４時間を超える熱心なご議論をいただいたところでございます。先ほど局長が申しましたように、先週金曜日、２３日にこの国土交通委員会と与党の賛成多数で可決されたところでございます。

それでは、資料１－２によりまして４法案の概要をご説明させていただきたいと存じます。１枚おめくりいただきますと、まず高速道路株式会社法案でございます。会社の事業として高速道路の建設・管理・料金徴収を行う特殊会社として、ここにございます６社を設立いたします。そして、各社が事業範囲とする高速道路を設定してございます。

これにつきましては、下の民営化のイメージというのをごらんいただきたいと思います。日本道路公団につきましては、東日本、中日本、西日本の３社に地域分割をいたしまして、各地域内の高速道路をそれぞれの会社が事業範囲といたします。首都公団、阪神公団、本四公団につきましては、それぞれ現行のネットワークを事業範囲といたします。３社を設立をいたします。６ページに地域分割イメージという日本地図がございますのでちょっとごらんいただきたいと思います。道路公団系３社の東日本、中日本、西日本の事業範囲でございますが、法律上は東日本会社と中日本会社が併存しますが、東京都、神奈川県、長野県、富山県、この４都県で両社が併存しております。中日本と西日本は滋賀県、福井県で両社が併存する形になっていまして、詳細な区分は大臣が指定する、このような形で事業範囲を設定しているところでございます。

２ページにお戻りいただきまして（３）ですが、この会社はこういった有料道路事業のほかにサービスエリアなどの関連事業も実施をいたします。後ほど申し上げますが、この会社は道路事業から利益を上げるということは基本的に想定しておりませんで、このようなサービスエリアなどの事業で利益を上げて、そして上場を目指す、こういう基本的考え方に立ってございます。

（４）ですが、会社は道路の建設・管理を行いますが、これも後に申しますが、道路の保有、それから債務返済、これは機構という独立行政法人が行いますので、会社は機構から道路の貸し付けを受けて料金を徴収して、貸付料を機構に支払う、こういう形で営業を行います。したがって、そういったことについてまず会社は機構と協定を結ぶということ

にしております。

2番目の国との関係でございます。ここでの論点は、今回の民営化では会社の自主性尊重ということを大きな目標といたしております。その一方で、高速道路の建設・管理は、極めて公共性の高い事業であります。

それから、今後の建設資金につきましては、ここもいろいろな議論があったわけですが、会社の自主的な経営判断と市場規律によって建設に歯どめをかけるという観点から、会社が市場から自己調達をするということにいたしております。これは今回の民営化の大きなポイントの1つなんですが、したがって、このような資金調達を低利で円滑に行うためには、会社の信用力のある程度高めるということも必要で、これらのことを総合的に勘案しまして、必要な範囲で最小限の国の関与を行っております。

(1)ですが、いわゆる政府等の株式保有義務、これは3分の1以上といたしました。この会社は公団が道路資産以外のサービスエリアなどの資産を現物出資することによって設立され、公団が取得する株式は公団に出資している国と関係の自治体が承継しますので、当初は政府等が100%株主でスタートするわけです。やがて上場し売却を目指すということですが、国等が3分の1は持ち続ける、こういう意味でございます。この3分の1という比率はNTTと同じでございます。

(2)の代表取締役の選定あるいは社債、事業計画、解散とか合併、こういったことについては大臣認可が必要ということになります。

これらは特殊会社の中でも規制の緩いJR並みでございます。ここに書いてございせんが、道路事業という本来事業以外の関連事業につきましては、事前届け出制をとっております。しかも、サービスエリアなどは道路事業並みにその届け出も不要としてございまして、この点、JRでは、駅ビルも含めて大臣認可制でございましたので、この点ではJRよりも自主性を尊重した形にしております。

(3)が、高速道路の建設資金の調達につきまして、当分の間、政府が債務保証できるとしてございます。これは先ほど局長が申しましたが、今回の民営化、今までに例のない初めての仕組みでございまして、このシステムにつきまして市場の評価が安定するまでの一定の期間に限って政府保証を認めてございます。しかも、先ほど申しました市場規律が働かないということがないように、保証割合を必要最小限で運用していきたい、かように考えてございます。

3の合併ですが、本四会社は、将来、会社の経営安定性が確実になった時点で、道路公

団系の西日本との合併について必要な措置を講ずることとしてございます。

3 ページにまいりまして、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案でございます。

機構の業務ですが、高速道路を保有して、これを会社に貸し付け、会社からの貸付料収入で債務を早期に確実に返済する独立行政法人として設置をいたします。これは高速道路が国民共有の財産であるということと、料金収入を効率的に債務の返済に活用して、早期の確実な返済を図って、返済後は無料開放する、これを担保するために資産の保有と債務返済は独立行政法人である機構が行うこととしたわけであります。

下の資金の流れ図を最初にござんいただきたいと存じますが、この機構は、4 公団から資産とともに40兆円に上ります既存の債務をそのまま承継いたします。新規の建設につきましては、会社が市場から資金調達をして工事を行う。道路が完成した時点でその道路を機構に帰属させる。同時に、会社が負った債務も機構が引き受ける。これらの債務を機構は会社からの貸付料収入で返済をする。この貸付料というのは、結局、会社の料金収入から維持管理費を差し引いた残り全部を貸付料に充てて返済に回すと、そういう仕組みであります。会社の新規債務は、結局、機構が引き受けることになりますが、しかし、これを返す原資は会社の貸付料であるということでありまして、ビルド・トランスファー・リース・オペレートという極めて規律の働く仕組みとしてございます。

上の(2)ですが、機構はこの債務の返済を民営化から45年後までに完了させて解散する。ご存じのように、これまでネットワークの拡大のたびに返済期限が先送りになるという批判が強かったわけですが、今回、45年以内の返済、そして無料開放を法定いたしまして、ここも大きなポイントの1つであろうと思っています。このために、特に高速国道につきましては、民営化時の債務の総額を上回らない、増やさない。つまり、貸付料で元金が返済される範囲でのみ新規建設を行う、こういった運用をしていきたいと思っています。

(3)ですが、機構は、会社と今申し上げました新規債務の引受限度額ですとか、料金とか貸付料といった事柄について協定を結びまして、そういった協定事項とともに、債務の返済計画、いわゆる償還計画を記載した業務実施計画をつくって、大臣認可を受けるとしてございます。この際の協定とか債務返済計画の対象となる単位の考え方ですが、全国路線網または地域路線網、それからバイパス型の単独路線、こういうものごとに決めるということでありまして、ここで言う全国路線網は高速国道と、それと一体として機能す

るネットワーク型の一般有料。それから地域路線網というのは、首都、阪神、本四のそれぞれのネットワークでございます。それぞれごとに債務返済を行うということでありまして。

この結果、矢印の先に書いてございますが、高速国道とネットワークの一般有料、これは機構が債務返済を一体として行うことになりましたが、これは両者の債務の返済時期、料金徴収期間を合わせるという趣旨であって、相互に内部補助を行う趣旨ではございませんので、これを担保するために、それぞれの債務返済計画を提出させることとしてございます。

もう一つ、道路公団系の３社が管理する高速国道に係る債務、これも機構が債務返済を一体として行うことになりました。これはやはり料金徴収期間をそろえる、あるいはリスクに的確に対応するという趣旨でございますが、今度は、３つの会社ができるわけですので、会社の競争原理という点から、今後の建設に係る債務、これはその会社の貸付料で返済するということを基本にする。このことを明らかにするために、協定でも業務実施計画でも会社ごとに新規建設費、それから貸付料というのを明示することといたしております。この貸付料総額というのは、結局、新規分を含めた債務の返済額でありますので、債務返済における会社の経営責任というのが明らかになる、こういう仕組みにしております。

これらは４５年分の収支をあらかじめ想定して決めていくことになります。これは適時適切に見直すべきは当然なんです、法律ではおおむね５年ごとに検討を加える、こういうことにしております。具体的な償還のイメージを後ほどご説明させていただきたいと思っております。

(５)ですが、貸付料の額の基準としては、今申しましたように機構の債務返済に要する費用を４５年以内の貸付期間で償うように設定をいたします。

それから、国との関係ですが、従来の公団への出資とか災害復旧補助、これは今度は機構を介して行う。

それから、機構の借換資金について債務保証を可能としてございます。

４ページでございます。民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案ということで、この法律案の中では、現行有料道路制度の基本法であります道路整備特別措置法の抜本改正が主たる内容でございます。特別措置法では、公団が有料道路事業を行う手続きなどについて規定しているわけですが、この規定をすべて廃止しまして、かわりに会社が有料道路事業を行う場合の特別の措置について規定をいたします。

すなわち、(１)にあります、会社は機構と協定を締結したときは、その協定内容に沿

って工事の内容、料金などについて大臣に事業許可を申請して事業を実施できるという形にいたしまして、従来の国からの一方的な命令方式、施行命令、あるいは基本計画指示といった方式を廃止をいたしまして、会社の自主的経営判断に基づく申請方式に変えまして、会社の自主性を尊重する枠組みとしてございます。もっともこれは、これから新しく事業に着手する場合でありまして、既に建設中の路線につきましては、この後の法案でご説明しますが、経過措置として協議制をとってございます。

ちょっと（５）に飛んでいただきますが、料金の額の基準、これは会社が機構に支払う貸付料と会社の道路の維持管理費用、これを料金徴収期間に償うように設定ということでありまして、逆に言うと貸付料は料金から維持管理費を除いた額ということになるわけでして、料金設定において利潤を含んでおりません。

しかしながら、この貸付料を協定で決めまして、おおむね５年ごとに見直すと申しましたが、逆に言うと５年間は原則として固定されるわけですので、その間に会社の経営努力で管理費の節減ができれば、その分は会社の利益とするというようなことも検討していきたいと思っております。

話としてはそれですが、建設費についても同様に協定で決めた建設費を会社の努力で節減できれば、その一部は会社に還元するといったようなインセンティブ措置を検討したいと思っております。ただ、前提としては、逆に費用が増えた場合、それは会社のリスク、会社の負担とするということでありまして、経営努力による成果は会社の利益にするだけではなくて、協定の見直しによって利用者にも還元する、こういったことも考えながら検討していくべき課題と思っております。

（６）料金徴収期間、これは民営化から４５年を上回ってはいけないということで、４５年以内に料金徴収をやめて、その時点で道路は機構から今度は国等の道路管理者に帰属して無料開放されるということで、４５年以内の無料開放が法定されたということでございます。

最後、５ページの民営化関係法施行法案でございます。これは以上の３法案の施行に伴う経過措置と関係法律の整備について一まとめに規定した法案でございます。

最初に、新たな組織の設立と公団の解散に係る手続きでございますが、４に施行期日がございます。１８年３月３１日までの政令で定める日、具体的には１７年の秋以降を想定してございますが、その政令で定める日が施行日でありまして、その日に公団の権利・義務が機構と会社に承継されて、機構と会社が成立をし、公団は解散する、こういう一連の

流れについてまず規定がございます。

2番目が業務の引き継ぎに関する経過措置であります。

民営化の時点で、既に供用中の道路は、先ほど申しました、その道路を事業範囲とする会社が管理、料金徴収を行うということになります。そして、その時点で、建設中、調査中、これはつまり高速国道で言えば、9342の整備計画の未供用区間2,000キロのうち、新直轄で行うこととされた700キロを除いた1,300キロが対象になりますが、それについては暫定期間と称していますが、民営化から半年、6カ月以内は、やはりその道路を事業範囲とする会社において、暫定的に引き続き建設、調査を継続いたします。

そして(3)にあります、その間に国土交通大臣と会社と協議をして、会社が建設を行うべき道路を指定する、こういう手続きをとってございます。

まず、その道路を事業範囲とする会社と協議をしまして、その協議が調わないときには、ほかの会社、それ以外の会社とも協議ができるということで、複数会社との協議制と呼んでいます、このような仕組みにしております。

そして、いずれの会社とも協議が調わない場合には、会社から建設ができないという理由を提出していただきます。そして、その理由が正当であるか否かにつきまして、当社会資本整備審議会のご意見を伺う。大臣はそのご意見を尊重して建設ができない理由が正当であると認めるときには指定をできないということで、正当な理由がある場合の実質的な拒否権、こういう手続きを法定してございます。

建設を行うべきとして指定された道路、これにつきましては、既供用のものとあわせまして、先ほど申しました路線網単位で改めて協定を締結し、許可/認可を受けて、新しい枠組みでの事業がスタートしていく、こういうことになるわけであります。

3で、四公団法の廃止など5本の法律を廃止して、28本の関係法律の整備を行うこととし、その中に地方税法の改正もございまして、道路についての固定資産税の非課税措置も盛り込んでございます。

5番目、検討とありますが、民営化後、10年以内に関係法の施行状況を検討して必要な措置を実施するという、10年以内の見直しという規定も附則で盛り込んでいます。

【説明員】 引き続きまして、償還の概略試算についてご説明いたしますが、資料が1-7と1-8がございまして、これはそれぞれ国会に提出させていただいた資料をそのままこちらにお配りをさせていただいております。

議論としましては、先ほどスキームをご説明したときに、４５年以内に債務を完済して無料開放するというのがスキーム上法定をされておりますが、ほんとうにそれができるのかという議論がずっとございますもので、現時点で標準的なケースを想定すると、債務償還できますという概算の資料をお出ししたものでございます。

恐縮ですが、資料１－７の表紙を繰って１ページ目を見ていただきますと、そこにちょっと条件が書いてありますので、あまり細かくならないように簡単にご説明いたしますが、以下の条件で試算をしますと、大体４５年以内、このケースが４４年で債務を全部返済できますということでございますが、まず前提としまして、先ほどご説明しましたとおり、今回のスキームではそれぞれの会社がどこをやるかは一定の会社の自主性が担保されておりまして、相互乗り入れも可能なシステムになっておりますので、会社ごとの償還表を細かくつくるといのはかなり難しい話でありまして、一応現在の４公団全体の債務を全体でどう処理するかというだけの簡単な償還表を出させていただいておるのが１点でございます。

主な試算条件が以下のとおりと書いてございますが、細かくなりますので、細かいご説明はいたしません、現在持っている債務をまず償還するというのが前提。それから、将来の調達コストでございますが、これは後ほどご説明いたしますが、安全側と私どもは思っておりますが、４％を仮定をさせていただいております。

それから、１ページ目の真ん中以下でございますが、会社が今後幾ら建設投資をするかにつきましては、これも会社の自主性にゆだねられているところがございますが、現時点で各公団で位置づけられております整備計画であるとか基本計画がございまして、基本的にそれを引き継ぐと仮定しますと、１５年以降、１３．２兆円というのが現在のところの投資でございますので、これをベースにさせていただいております。

それから、管理費は１７年度までに３０％カットせよという、これはご命令でございますので、そのようにさせていただいております。

それから、ここは議論があるんですが、そろそろ維持更新の時代になりまして、例えば最近でも首都高でクラックが出たとか、コンクリートでアルカリ骨材反応があるとか、いろいろ言われておりますので、そういった大規模な維持更新に対する費用としまして、道路資産のコンマ２％と書いてございますが、大体毎年１，０００億ぐらいを２２年度以降見込ませていただいております。

それから、料金収入自体は、これはいろいろ議論がありまして、これは民営化推進委員

会でもずっとご議論いただいたところでございますが、後ほどちょっと見ていただきますが、大体中位の交通需要、これは相当交通需要をシビアに見た条件でございますが、その条件を使わせていただいて推計をさせていただいておりますが、高速自動車国道の料金を平均1割引きせよと、これもご命令でございますので、高速国道の料金は平均1割引きをして、さらに料金弾性値はコンマ3というような仮定ではじかせていただいております。

ちょっとどういう構造になっているかだけご説明しますが、同じ資料の2ページ目、3ページ目でございますが、ちょっと3ページを先に開いていただきますと、これは、ものすごいアバウトでございますが、会社のいわゆる帳簿と思っていただければよくて、一番上の17年度の欄を見ていただきますと、料金収入は毎年大体2.5兆円入りまして、将来ちょっと伸びております。これは現時点で2.6兆円ぐらい入っておりますが、さっきの高速国道の料金1割引きが影響しましてちょっと下がりますので2.5兆円ぐらいからスタートする。それから、支出の分として管理費が大体6.000億ぐらい。これは今8.000億ぐらいございますので3割削減いたした数値でございます。それから、消費税がかかります。これは発注分は割り戻しがありますので、平均して、まあ料金収入の3%程度を見ております。

そうしますと、先ほどのスキームで料金収入から管理費を引いたものがリース料になりますので、リース料として1.8兆円を毎年会社は6社合計で機構に納めるというスキームになります。この外に建設費、これは建設の投資のパターンはよくわかりませんので、当初1兆円で見込ませていただいておりますけれども、当初1兆円、それから新たな更新経費をさっき申し上げました1.000億程度を22年以降見させていただいておりますので、これが毎年の支出になりまして、これは本来建設費につきましては、建設が終わった段階で機構につけかえるというのがスキームであります。この資産ではいつ建設が終わるかわかりませんので、一応毎年毎年機構のほうにつけかえるということで、例えば17年度で見れば、1.0兆の債務と資産を毎年機構につけかえるということで計算をさせていただいているのが会社の帳簿でございます。

恐縮ですが、2ページのほうへ戻っていただきますと、真ん中辺にございますとおり、先ほど申しましたとおり会社からリース料が1.8兆円入ります。これに対しまして、毎年、もう四十数兆円の債務を持っておりますので、利息がかかりますので、その利払いを除きますと、収支差が1.1兆円、これがいわゆる本来ですと、元本返しに回る収支差が、今、償還準備金繰入と言っておりますが、収支差1.1兆円が元本繰入に入るわけですが、

そのほかに、さっき申し上げたとおり会社から建設に伴う債務を引き取ってしまいますので、それが1.0兆円ございますので、差し引きはコンマ1兆円しか残らない。それが元本返しに返るということでございまして、17年度と18年度の債務残高の差を見ていただきますと、43.8から43.7に減っておりますが、これは先ほどのいわゆるプラス分、コンマ1が有効に機能して、債務がコンマ1兆減るということでございます。

なお、このほかに国等からの出資金という欄が右から2番目にございますが、これは有利子債務を無利子債務に置きかえるという意味でありますので、内訳を見ていただきますと、出資金がコンマ1増えて、有利子債務はその分コンマ2減っているというバランスになっておりまして、このような試算で幾つか試算をさせていただいてケースを出させていただいておるところでございます。

議論が2～3点ありますので、議論だけご紹介いたしますと、これは国会でいただいた議論でございますが、1点目は非常に細かい話なのですが、利息の見方に関しまして、これは私どもの償還表はいわゆる料金というのは日銭で毎日入ってまいりますので、例えば掛け売りをやっていて、毎年年度末にしか金が入ってこないという業界と違って、毎日日銭が入ってまいります。そういうことで、私どもの償還表で金利を計算するときには、料金とか出資金については均等に入るということで計算をさせていただきますので、有利子債務について年度当初より年度真ん中のほうがかなり減った状況になります。ちょうど年度の真ん中の状態で一定の料金が入って有利子債務がちょっと減った状況で金利をはじかせていただいておりますということとございまして、この辺は、細かい話なんです、いわゆる金利を年度当初の状態で見ると、年度の真ん中の状態で見ると、年度の最後の状態で見ると、償還表の償還年数が2～3年違ってまいります。その辺で国会で幾つかちょっと差があるのではないかというご指摘をいただきましたが、日銭が入るという前提で計算をさせていただきますと、この提出させていただいているこの資料で合っておるという確認をいただいております、そこは条件を書かなかったのが悪いのですけれども、幾つか細かいところでご議論がございました。

2点目は、これはもう大局的な議論であります、金利を4%で見ているのが正しいのかどうかというご議論をいただきました。金利につきましては、後ろのほうの6ページを見ていただきますと、そこに金利を、ちょっと見にくくなっていて恐縮ですが、JHの表のほうを見ていただいたほうがいいかもしれません。JHの平均調達コストという金利を41年度からずっと並べてありますが、当然であります、昔、経済成長率が高いときは、

当然調達コストも高く、かわりに物価上昇も大きいし、実質経済成長率も大きい、自動車走行台キロの伸び率も高い、ずっとそういう状況で推移をしまいいりました。いつからとるかは議論の問題であります、比較的経済状況が安定をしておると言われております。ここ15年ぐらいの平均を見ますと、下を見ていただければわかりますとおり、大体3.7%ぐらいということで、私どもとしては今後の自動車交通の伸びをかなり低く見ております。経済成長率もかなり低く見ておりますので、そういった観点から最近の経済が安定している状況のデータを平均するのが正しいかなということで3.7%を安全側に見て4%という数字を出させていただいております。

これは当然ご議論がございまして、じゃ、金利7%、10%になったらどうなるのかというご議論は当然国会でもいただいておりますが、さっと試算をいたしますと、全くいじらないで7%以上の金利になると、この償還表は閉じないような方向に動き出します。いわゆる発散状況になりますので、私どもと説明としましては、そのときは当然交通量も伸びていると思いますので、償還表全体を組み直さなければいけない。そのときは適時適切にいろいろな条件を見直さなければいけないと思っておりますが、当然であります、もし金利だけ上昇して非常に厳しい状況になれば、これは当然建設計画を見直すといいますが、有料でやる分を減らして、公共でやる分を増やすというような段取りは必要なのではないかと思っております。

例えば、今、首都圏でやっております首都圏中央連絡道路みたいなものは、当然単独採算ではできませんので、例えば有料で投資しているのは3割か4割でありまして、残りは公共で直轄で先に事業してから、採算がとれる範囲で有料投資をするというパターンでもうやらせていただいておりますけれども、同じようなことで、有料投資額をだんだん減らすというようなことも、もし経済状況が想定と違えば必要になるかもしれません。もし狂乱物価になれば、料金は見直させていただく可能性もありますし、昔みたいに金利がものすごく上がるのであれば、いわゆる金利に対する補助というようなことも必要になるかもしれません。これはいろんなメニューがありまして、いろんな施策の中からその段階で選ぶことになると思いますけれども、現時点では、一応経済が安定しているという状況のもとにスタンダードなケースを出させていただいております。

あと、いろんなケースをやっておりますので、全部ご説明をいたしますが、1-8を見ていただきますと、その1ページであります、その表を見ていただければおわりの

とおり、金利が1%上がるだけで、大体5年から10年の範囲で償還期間は当然変動するということでございますので、これは安全側を定めておりますが、さっき何回も申し上げますとおり、適時適切に見直しをして適切な対応をとるということが必要なのかなというふうに考えている次第でございます。

ちょっとおわかりにくいところがあったかもしれません。以上、簡単ですが、説明にかえさせていただきます。

【分科会長】 それでは、今事務局から法案について、それから債務返済イメージについてご説明があったわけですがけれども、この内容についてご質問等ございましたらいただきたいと思います。委員の方々、どうぞ。

【〇〇委員】 ただいまのご説明で返済後は無料にすることがございましたし、それから、状況が変われば、有料と無料の区別というところも動かすかもしれないというようなことのご説明があったわけですがけれども、結局、ある道路は有料にして、ある道路は無料にするということに関して、基準をどこに置くかという議論というものは民営化委員会の中、あるいは民営化委員会に至る議論で行われたわけなんでしょうか。あるいは、民営化委員会は、もうそもそもそういう権限はなかったということなのか、その辺について伺いたいのが1点です。

もう一つは、関連するんですが、従来の料金設定の仕方というのは、国が持っていたわけですから、とにかくそれを償還してということなんですが、今度民間の企業が持つということになったときの料金設定の仕方は、基本的にはこの会社はどれだけの自由裁量権があるのか、もちろんサービスエリアの運営とか、そういったもので利益をもうけるというのが第一義的な利潤の原資だということはわかりましたが、それにしても、この料金設定のあり方というのは大きな問題だと思うんです。ここと利潤との関係というのはどういうことになっているのか。この設定とですね。それについてご説明いただきたいと思います。

【説明員】 無料化の問題でございますが、これは債務返済を先ほど申しましたが、基本的には全国路線網も高速自動車国道のネット、それから首都高、阪高、本四、それぞれのネットワーク単位で考えまして、債務が返済し終わったとき、完済できた時点で料金徴収をやめて本来の道路管理者に道路を戻して無料化するということでありまして、それを45年以内。おおむねすべてが45年に近いところで無料化されると、こういうイメージでありまして、途中の段階で道路によっては無料化したりするものが出てくる、こういうことはございません。民主党の案は、3年以内に原則として無料化で、中には有料の道路

もあるというご提案でございましたけれども、ここは債務が完済した時点ですべて無料化するということでございます。

【事務局】 私のほうからちょっとご説明申し上げますと、最初に大枠の議論をご紹介してないのでちょっとわかりづらいところがあるんだと思ひまして大変恐縮であります。3つの考え方がある、こう思っただけでもいいのかもしれませんが。民営化委員会の意見は、7人の委員が一昨年の12月にお出しいただいた意見は、一番のエッセンスのところは、特に高速自動車国道を問題にしているわけですが、私ども、高速自動車国道でお話し申し上げるほうが話がわかりやすいかもしれません。今からまだ供用していなくて整備計画が出ているのが20兆円あるんですね。これは2,000キロなんです。これを基本的にどうするかという議論の中では、意見書の意見は、これも含めてですが、完全な普通の民間会社をつくって、そして永久に有料にする。結果的には永久に有料にする、これがベースなんです。普通の民間会社をつくって永久に有料にする。そういう意味では、料金の中に適切な利潤を載っけて、あとは新しく建設するかどうかは会社が判断しなさいよと、税金も普通に払った上でですね。基本はこれなんです。

一方で、最近のご議論で申し上げますと、民主党が対案をお出しになられたわけですが、これは3年以内と、こうおっしゃっていますが、とにかく全部無料にするんだと、基本的には。この場合にも、一部課金を取るみたいなのはご提案をなさっているんですが、いずれにしても、しかしながらそれは短い期間ですし、料金という問題ではないと。基本的には無料だ。これはあらゆる道路のネットワークの中核ですから無料だと。

大きな2つの考え方の中で、私どもが従来進めてきているのは、道路全体に言えば、税金で整備・管理させていただく部分と、緊急ということで有料でやらせていただく、ここが私が冒頭申し上げました、それこそ地方制度調査会のご意見の中でも、今までのような有料道路制度というのは破綻してきているんじゃないのか。何でもかんでも、例えば高速国道と決めたら、これは全部有料と、こうしていたんですね。ここの部分は何か変えていかないと、このままでは走っていけなくなるのではないかと。あえて言えば真ん中になっちゃうんでしょうかね。とにかく有料で会社経営で普通にやっていけと。新規建設とか、これはやれる範囲だけやればいいのか。一方は、全部無料だと。税金で全部やっていけ、借金返しもというもの。それから、今までのラインの延長線上ではありますが、そういう意味では両方をコンバインするという意味では、有料と無料というものがあってもいいんじゃないか。だけど、45年後には無料にするんですよというのが私どもの、たま

たまそういう両極端が出てくると、真ん中辺みたいに見えますよね。そこで、どこが有料で、どこが無料かというのが、今、先生のお話の部分だと思うんです。

実はこの20兆円なるものの、去年の12月22日、1 - 1の中に書かせていただいているんですが、高速自動車国道で20兆円も、今、この4月1日以降に残っているといいますが、整備計画が出てくるのに供用していないのが2,000キロある。この2,000キロを丸々今までどおりにつくっていくと20兆円かかる。これはとても耐え切れないというか、有料道路という制度の中で、そこまで十分に返済しながら、新規建設を20兆もやるんだということが十分説明し得るか。我々自身がそれだけ持っていても大丈夫か、こういう議論になると、これは難しいですね。20兆円も、それこそ45年以内で無料にするわけですから、そういう意味で見れば難しい。

じゃ、どのぐらいコストカットなり何なりできていくのか。それから、必要な道路とは何か、この2つの議論があって、一方のどれだけコストカットできるのかという点で言いますと、2割はコストカットしますというので、16兆円にしますと、高速国道です。だけれども、それでもむだな道路もあるではないかという一方のご指摘と、もっとコストカットできないのか、有料道路事業として高速国道をそんなに対象にしているのかと、こういうご議論があって、その両面からいきますと、ほんとうに必要な道路は何か、こういう議論からいくと、まあB / Cなんかで1を超えなきゃいけませんよねと。それを計算していくと、今申し上げた2,000キロ、16兆円かかると言われている、まあ私どもが見込んでいる高速国道の残事業の中で、実は有料道路ではB / Cが1を超えない、こういう部分がありますと、何区間かですね。全体70区間、2,000キロで計算してみたんです。幾つかあります。7つか8つぐらいあります。

もう一つは、有料にした場合に、管理費を料金収入で賄い切れないという区間もあります、今の料金水準で。正直にそれを全部出して、これらは、私は多分全くだめということもないとは思いますが、管理費を料金収入で賄えない。一部でも賄えればいいではないか、こういう議論だってあると思うんですが、我々はそこは割り切った。そうすると、有料ではB / Cが1を超えない。それから管理費が料金収入で賄えない。少なくともこういうものは2,000キロの中で、高速自動車国道で未供用部分で整備計画が出ているけれども、残っている。この2,000キロの中でそういうものは必要性があるなら無料でやらざるを得ないんじゃないか。無料というか、税金でやらざるを得ないのではないか。で、必要性のほうはB / Cが1を超えているかどうか、こういう議論で推進委員会の中でご議論

いただいて、中村先生が基準を出されて、 B/C が1を超えているなら、それは必要性はあるとは言えるだろう。で、総合的に評価するという意味では、 B/C だけではなくて、ここは整理していただいているんですが、それでいくと、 B/C が1を超える。それから採算性はどうか、それから外部効果はどうか、この3つを要因にして総合評価しよう、こういうことにしたんです。

そうすると、今のご質問にお答えしようとする、実は、2,000キロ残っている高速自動車国道のその未供用区間全部、70区間で全部整理してみたら、明らかに有料になじまない、これが10区間ほどありますねと。これは B/C が有料の場合には1を超えない。管理費が料金収入では賄えない。そのほかに、全体としては直轄方式ということで税金でやっていきましょう。そのかわり最初から税でやるんで無料にしておきましょう、こういう部分を出しますよと。そうすると、2,000キロの中でそれがどういう対象にするかということが問題になって、今先生のおっしゃるそこはどういうふうに分けたかと、こういう議論で言うと、今申し上げた2つは明らかに、それはもうこの際無料にしましょう、税金でやりましょう、必要があるなら。必要性がなければやめればいいんですと。必要性があるから無料でやりましょう。

そのほかにも残るだろうと、その境界領域のものが。全部70区間をお出しして、なおかつもう一つは、多分地方公共団体がみずから税を負担してまで早くやるためには自分の意見も聞いてくれと、こういう部分があるものですから、そうすると、税負担もするから、無料にしてほしいというところがそのほかに、あるいは無料でも有料でもいいけれども、早くやってほしい、こういう区間がかなりある。それだとすると、今度は公共団体との話し合いも1つのベースではありますから、それであれば、多少予算上の問題がありますから、スピードがどうなるかという問題はありますが、無料区間ということで、そのほか。

言ってみれば、さっき申し上げた70区間を全部総合評価して出したものですから、そのままだと、会社で有料道路としてやってもらうのは難しそうかなというところにある部分は公共団体のほうからも無料にしてほしい。私どももネットワークの連続性からいっておかしくなければ、それはそれであり得るという議論の中で、実は昨年の暮れ、12月25日でしたけれども、2,000キロの未供用区間の中で約700キロは無料にしようというので国幹会議にお諮りしてご了解いただいた。

基本の分け方は、そういう意味では、ベースには、 B/C と採算性の料金収入の管理費、

こういう問題がありますが、そのほか進捗状況に応じて、それぞれの地方公共団体とよくよく相談しながら、総体的に総合評価の主としては低いところになるわけですが、基本的にはですね、というところは無料ででも頑張りたいという公共団体と私どもの話し合いのもとにそういう整理をさせていただいたということでもあります。

【分科会長】 よろしゅうございますか。

【〇〇委員】 わかりました。

【分科会長】 2つ目のご質問の……。

【〇〇委員】 基本的にわかりました。これはお答えいただく必要ないですけども、私の理解では、結局、今のご説明は、道路というのは必要ならば基本的に無料でも提供すべきだという大原則があって、しかし、まあそういった予算措置で必要なものもあるじゃないか。だから、今まで有料化でやって、これだけ建設してきたと。無料でやるべきだという大原則に、それは確かに触れることになるけれども、現実論からいったら、それでうまくやってきた。で、それがあまりに過大な出費になったという現実があるわけだから、それを抑えて、まあ現実的にやりましょうと、そういうことだというふうに解釈したんですけども、そうすると、やっぱり背後には、原則は込んでなきゃ無料でいいよというのがあるような気がしたわけですね。

1つだけですが、45年の後、原則無料ということなんですけど、そうすると、例えばロードプライシングなんかはいろいろ込んでいるところでやりましょうという案がいろいろありまして、高速道路じゃない別なところでも取りましょうよということがあるわけですが、その問題はまた別個議論するというふうに解釈してよろしいわけですね。だから、原則無料にしても、ロードプライシング的なものは適用するということは当然あり得るということでしょうね。

【事務局】 話を簡単にするためといいますか、わかりやすくするために、私なんかが申し上げていますのは、ロードプライシングというのは、東京で考えても首都高だけロードプライシングだといって料金を抑制し得る範囲で上げるとか下げるとかという議論は、多分なかなかご理解はいただけないと、どっちみちです。要するに、一般道路も含めて全体としての都市の中の道路交通のあり方、やりとりを考えざるを得ないだろう。

そういう意味では、有料道路の料金と別のものとして考えないと、多分話が整合性を持たないというか、整理ができていかないんじゃないかなというふうに思うものですから、ここはちょっと別の議論というふうに考えています、私ども自体。

【〇〇委員】 それはそれでまた別個会社をつくるなり機構をつくる必要が出てきますね。

【道路局長】 そうですね、これはもう少し多分、会社がどうのこうのという議論よりは、やっぱりもっと公的な、税金的な色彩が強いというふうな整理もできるんじゃないかと思っていますが、それはそれとしてロードプライシングにどう取り組むかというのはもう一つの問題として、それこそ先生方にまたいろいろご指導いただきながら考えていくべき問題じゃないかなと私自身は思っています。別のものというふうに分けざるを得ないだろうと。

【〇〇委員】 わかりました。

【分科会長】 大分時間が押しておりますので、もしどうしてもという方がおられましたらお願いします。ご説明も多少手短にお願いします。

【〇〇委員】 ちょっと質問なんですけれども、民営化の話って、ほんとうに単純な株式会社をつくってしまえば、それは話は簡単なんだけれども、何か民営化しているのかしてないのかよくわからないといえますか、関空もそうなんですけれども、結局、会社だけで1個しかないような会社であると、実質において民営化しているのかどうかということは常に問題になるわけなんですけれども、それでお話を今日私は初めて伺いましたが、法令もちょっと見せていただきましたけれども、まあなかなかわかりにくいなと思いながら見ておったんですけれども、1つ伺いたいのは、登場人物といえますか、主体もいろいろ出てくるんですが、高速道路株式会社というものと、それから監督官庁との関係ですね。これは例えば昔であれば、新幹線訴訟のときに、まあ公団ですね、鉄道公団と当時の運輸大臣との関係が外部的な関係か内部的な関係なのかという議論があって、それによって裁判にのっかるかのっからないかということが問題になりましたね。

今回のこの、例えば高速道路株式会社と大臣との関係と、まあ国交省との関係というのは、これはどちらでしょうかね。そこをどういうふうに理解したらいいのかというのがよくわからないし、それからもう一つは、じゃ、この道路をつくることについて疑義があるので、裁判で訴えましょうというふうに言ったときに、完全に民であれば、民事訴訟で差し止めできるわけですね。だけど、そうじゃないと。何かしら行政訴訟にかかってくるといことになると思いますと、どこをつかまえて行政訴訟にしたらいいのかなというところが今ひとつはっきりしていないので、もしご見解があればお伺いしたいなと思います。

それから、全体のスキームとの関係で言うと、何かいろいろ細かいんですけれども、例

えば今日お配りいただいた資料ですと、会社に対しては大臣の許可というのが入っていて、機構に対しては認可ということで使い分けられているんですけども、これは理論的にはどういう違いがあるのでしょうか。そんなところをお伺いしたいと思います。

【分科会長】 じゃ、その後のほうを簡単に、2番目のほうの認可と許可の関係を。

【説明員】 会社に対する許可というのは、道路整備特別措置法に基づいて有料道路事業を行うことについて、講学上の「特許」に当たる概念なんですけれども、本来国や地方公共団体が行うべき道路事業をその会社が行うことを認める、特別の権利設定をするという意味で許可を使っています。

独立行政法人のほうは、これは独立行政法人という主体であって、法律上、どういう業務を行うかということが規定されていますので、その業務内容が適切かどうかということについて債務返済計画などの業務実施計画を出してもらって、それをチェックして有効に成立させるために認可する。そういう言葉を使っているところでございます。

【分科会長】 一応そういうご説明で、いろいろ定義はあるかもしれませんが。

【〇〇委員】 前半の裁判に関連して。

【説明員】 それから、前半の国と会社の関係ですが、これは2面あって、1つは今申しました道路事業を行うことについて、道路整備特別措置法上、許可を与える主体になっています。そこで、料金を含めてチェックするということです。

もう一つは、会社法上の会社に対する監督がございまして、これは全くの民間会社ではないわけですね。商法上の株式会社ではございますが、当初は100%国等が出資ということで、そういう意味では株主としての関与もないわけではないんですが、会社法上、さっきも言いましたけれども、代表取締役の選任とか事業計画などについては、それが適正かどうかという認可を行う立場があります。これは、高速道路の建設管理という公共性の高い事業を行う会社であるということに着目して国土交通大臣が監督権を行使する、こういう立場がございます。

【〇〇委員】 そうすると、事業計画を裁判所で争うなんていうことはないというか、内部関係だということですか。

【事務局】 特別措置法に基づいて会社に出した許可について処分の相手方は会社ですけれども、その事業地内にある土地所有者の方々がその許可を争うこと自体は、今でも別の側面で、例えば小田急の高架訴訟ってありますけれども、あれ自身は東京都が、小田急電鉄が出した都市計画事業認可ですけれども、それ自身を周りの地権者の方が争えるとい

うことについて原告適格が認められていますので、今回についても同じだと思います。

【〇〇委員】 そこは変わらないんですね。

【事務局】 まあ、裁判所がどう判断するかですけれどね。一番広く解すれば、そういうことになると思いますけれども。

【分科会長】 これで、この法案の問題は切りがないと思うんですけれども、時間が押していますので、この辺にしたいと思いますけれども、よろしゅうございますか。

それでは、次の議題の道路における地球温暖化対策の取組状況につきまして、事務局からご説明いただきたいと思います。

【説明員】 地球温暖化対策の道路の取組状況について報告します。その後、ETCの今の状況、さらに圏央道のこの前の訴訟について担当課長からご説明させていただきます。座って説明させていただきます。

一番後ろにある資料2、「道路における地球温暖化対策の取組状況」という資料に基づいて簡単にご説明を申し上げます。

まず、地球温暖化対策大綱、これは平成14年3月19日に推進本部において決定された大綱に基づいて、現在いろいろな取り組みをされているということであります。

2004年、平成16年でございますが、1回目の見直しを行うというときに来ております。社会資本整備審議会に環境部会を、これは3月11日に設置していただきまして、そこで大綱のいろいろな施策の達成状況について今ご審議をいただいているところであります。3月11日と4月19日の2回開かれております。

道路に関する大綱上の課題等について2でまとめてございますが、大綱の前提になっている道路整備というものは、現在、大綱の中等は位置づけておりませんで、前提条件とされているということであります。これは後から図をもってご説明申し上げます。

過去の交通量の予測等に基づいて抑制効果を3,500万トンと見ておりますが、交通需要の予測の見直し等を踏まえて抑制の効果を再度計算する必要がある。現在それに取り組んでいる状況であります。

それから、現在の大綱に位置づけられた諸分野での達成状況を説明する必要があるでございます。前回4月19日の環境部会にご報告したところでありますが、道路の分野で約340万トンのCO₂削減を義務づけられておりますが、今のところ、約半分、47%の達成状況というような推計をしているところであります。それも後ほど資料でご説明を申し上げます。

表紙をめくっていただきますが、3月11日に環境部会を社会資本整備審議会の中につくっていただきました。計画部会と並ぶような環境部会ということで設置されております。環境部会におきましては、政府の地球温暖化対策推進大綱の評価、見直しが行われることを勘案しまして、当面、社会資本分野における温暖化対策について検討するというような位置づけでご審議が始まっているところであります。

次のページでございますが、部会のメンバーでございます。村上教授を部会長に、委員の方、それから臨時委員の方ということで構成をされております。

4ページでございますが、地球温暖化対策推進大綱を簡単にまとめてございます。分野別に申し上げますと、表の縦の流れでございますが、エネルギー起源による二酸化炭素の目標、これは1990年の各部門別から全体でプラスマイナス・ゼロと。1990年並みに抑えるということでもあります。

それで、分野を産業部門、民生部門、運輸部門と3つに分けてございます。民生部門の中では、家庭におけるいわゆる民生と、それから業務関連、サービス業務等2つの内容が盛り込まれて民生部門という構成になってございます。それぞれCO₂の削減目標、2010年の削減目標が表の中段で書いてございますが、産業分瀬ではマイナス7%、民生部門では2%、運輸部門では、1990年からプラス17%に抑える。大体1995年程度に抑えるというふうな目標を達成してございます。

そのほかに、非エネルギー起源のメタン等々もそれぞれ目標を設置されております。

それで、運輸部門の中で大体自動車の占める分がかなり多いということでもあります。運輸部門のうち約9割が自動車、その半分が自家用自動車と言われております。実際に運輸部門についてはどういう取り組みになっているかというのが5ページの図でございます。右のほうに棒グラフを掲げてございますが、2010年までにCO₂換算で4,600万トン削減しなければならないということになっています。それぞれ取り組むべきものが赤で書いている箱でございます。さらに前提となりますのが、道路のネットワークの整備ということで、これは大綱の外側、前提ということで位置づけられております。道路整備が行われなかった場合には、約3,500万トンCO₂が増えるということで、道路整備を計画的に進めるという前提のもとにこの大綱は構成されております。低公害車の開発・普及、交通流対策、モーダルシフト等々のそれぞれの取り組みの中で、道路関係が右側に小さな字で書き出していただいておりますが、ITSの推進、それからVICSの普及促進、それから自動車交通の需要調整、路上工事の縮減というようなもので340万トンの縮減目標

をいただいたところであります。

現在の達成状況でございますが、6ページでございます。それぞれシミュレーション、もしくは普及状況の係数から推測をした数字でございますが、VICS、ETC、自転車の利用、それから路上工事の縮減という項目でまとめてございますが、全体で先ほど申し上げた47%程度の達成状況ということでございます。特に路上工事の縮減につきましては、当初計画したよりも推進をしているということで、新たに縮減計画を取りまとめ中でございます。

以下、資料がございますが、とりあえず地球温暖化の取り組みとしては以上でございます。

【説明員】 続きまして、8ページ以降、関連しましてETCの関係でございます。ノンストップということで、環境対策上非常に有効であるということで導入を始めたものでございますが、8ページを見ていただければおわかりのとおり、セットアップ台数は急速に伸びておりまして、多分今日時点で300万台ぐらいいっているのではないかと考えておりますが、2年前には約20～30万台だったわけなので急速に普及していただいております。利用の実態でございますが、8ページの下を見ていただければおわかりのとおり、首都公団でも2割を超えるような状況になっております。アクアラインみたいにETCだけ特別の料金を設定している場合、さらに高いところがありまして、アクアラインは多い日ですと、40%ぐらいもうETC車になっている。それから、本四公団はETCを始めてまだ1年程度でございますが、本四公団も料金にETCと普通の場合で差がついておりますので、急速に普及をいたしまして、あっという間に他公団を追い越して17.6%という高い利用率になっているという状況でございます。

9ページでございますが、いわゆる道路側のETCの設置自体は、基本的に昨年度末で1,300カ所、すべての料金所に基本的に設置をいたしました。さらに今年度は、まだ専用レーンになってないじゃないかというご指摘が非常に多くて、特に最近ETCが多いもので、かえってETCレーンのほうが込んでいるという苦情もいただいておりますので、専用化、それからETCレーンを増やすという施策を重点的に今進めさせていただいております。

9ページの真ん中以降でございますが、ETC自体、環境問題とかノンストップという問題もございますが、先ほどもご質問いただきました料金施策の重要なツールというふうに認識をいたしております。例えばアクアラインですと、キャッシュですと3,000円で

すが、E T Cですと、実質2,000円というような社会実験をずっとやらせていただいておりますし、昨年度から今年度にかけて、全国で非常に多く社会実験を実施いたしますが、時間帯によって料金を変えるとかですね。例えば通勤時間帯に料金をE T Cで割引くというような施策をしますと、非常に交通量の増加が著しくて、あまり減収にならないようなケースも出ておりますので、そういったいわゆるこまめな料金設定をするためのツールということでE T Cを今後も活用させていただくのかなというふうな考え方でございます。特に民営化後は、会社の判断である程度弾力的な料金設定が可能になりますので、そういった面で多くの効果を期待をいたしております。

10ページでございますが、スマートインターと言っておりますが、今の料金所の格好といえますのは、料金徴収のためにああいう格好になっている場合が多くて、E T C専用のインターということでございますと、ものすごいコンパクトなインターにできるとか、もしくはS A・P Aのあの出入り口から入れるのではないかといい、非常にこまめないわゆるインターの設置が可能になって、管理費も安く、建設費も安く、こういったインターの追加ができますもので、基本的にはインターを倍増するつもりで、こういった、いわゆるこまめなE T C専用のスマートインターの設置ということで今後もこういったものを進めていく方向で今いろいろ検討し、今受け付け最中でございます。

以上でございます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。よろしいですか。どうぞ。

【説明員】 最後にお配りしました圏央道の事業認定取消訴訟の3枚物のペーパーをお渡ししましたが、これについて概要を説明させていただきたいと思います。

最初に3枚目の紙を見ていただきますと、図面がついておりますけれども、圏央道、首都圏中央連絡自動車道は、首都圏の東京から約40キロから60キロの範囲を環状でつながります全体300キロの自動車専用道路でございますけれども、そのうちのこの八王子～青梅間22.5キロ、ここのうち日の出インターチェンジ、あきる野インターチェンジというのがございますが、既に用地進捗率98%、工事進捗率96%、平成16年度中に供用予定という区間でございますけれども、ここの地権者の方たちから事業認定の取消訴訟というのが起こされていたわけでございますが、先週の4月22日に原告の主張を認める判決が下されたわけでございます。

2ページ目に戻っていただきますと、全体の流れが書いてございますけれども、事業が始まりましてからなかなか協力いただけない地権者の方たちがいらっしゃいましたので、

平成11年の8月に事業認定の申請をして、事業認定の告示をしたところ、平成12年の12月に事業認定を取り消す訴訟が原告から提出されました。

そして、土地収用法上の手続きとしましては、平成14年の9月30日に明渡裁決、これは東京都の収用委員会ですが、東京都の収用委員会で審理をした上で明渡裁決が申し渡されましたので、これについて同じ原告から収用裁決取消訴訟というのが平成14年11月に行われました。

この2つをあわせて併合審理をするという形で進められたわけですが、その間に平成15年6月27日、昨年の6月27日ですが、国といたしましては、東京都知事に代執行の請求をいたしまして、東京都としましても代執行の手続きに入るということで、15年の8月4日と13日に戒告を各地権者の方にお渡ししたわけですが、

これを受けた形で、一番右側になるんですけれども、明渡裁決が行われた時点で、この代執行を今裁判の途中であるので停止するようにという申し立てが原告団から出されました。これに対しまして、平成15年の10月3日ですが、東京地裁では代執行手続きを停止するようにというような決定がなされました。

とりあえずこういう決定停止に従いまして、代執行の手続きについて、その後の高裁、最高裁の判決を待ったわけですが、12月25日には高裁のほうから東京地裁の決定を取り消し、すなわち代執行の手続きというのは公共性、公益性があるので、これを進めていいというご判断をいただきましたので、代執行の手続きを再開しました。

これにつきましては、最高裁におきましても、平成16年の3月16日に高裁の決定を維持するという判断がなされたものでございます。その中で、先週でございますが、事業認定と収用裁決の取り消しの判決が出されたわけですが、

同日、前回と同じように執行停止の再申し立てというのを原告団のほうが出されたわけですが、本日、ちょうど今日の午前中でございますけれども、10時に東京地裁のほうでこの申し立ての却下の決定がなされました。

一番左のほうにいきますと、1軒残っているわけですが、この方たちに対する代執行の令書を4月1日に出したところでございますが、一番下でございますように、その地権者の方が5月9日までに引き渡しをしますというお約束をいただいておりますので、代執行の手続きについては、そういう中で現在見送っているところというようなことでございます。

1ページに戻っていただきますと、現在の状況を概略再整理してございますが、現在、

あきる野インターチェンジ付近の80メートル、これは1軒の地権者の部分、その区間を残して概成しているというような状況でございまして、残りが80メートル、そして用地進捗率、括弧して(100%)と書いてございますが、既に代執行の手続きに入っておりますので、土地の権限というものが国のほうに移っているというようなことでございます。一部地権者の協力が得られず事業進捗が図れない状況であるわけでありましたが、当初地権者名、全体600名のうちの6名の方ということですが、それから貸借人121名が事業に反対して、これまでに1,300回以上にも及ぶ交渉でもなかなか協力が得られなかった。そして、当初12年度には供用するという予定で事業を進めていたものでございますが、既に3年以上も開通がおくれているということで、地権者のうち4名の方は今年の2月までに自主撤去をしていただきました。残りの1名の方は、実は1月にその地権者の方が亡くなったということもございまして、その相続人4名となってございますけれども、相続人の方々がその権利を所有しておりますので、その方たちに再度明け渡すようお願いをしているわけでございますが、その方たちから5月9日に引き渡す旨の引渡書を提出していただいておりますので、現在それを見守っているところということでございます。

参考1、参考2に書いてございますけれども、この圏央道、先ほど地球温暖化の問題の中で道路のネットワークというものが非常に大きな役割を果たすということがございましたけれども、環境の問題、渋滞の問題等を考えた場合に、非常に重要な道路であるということで、沿線の都県知事さん、沿線の市町村長さん、あるいは議会の皆様方、自治会の皆様方から要望されておりますし、市民団体の方からも促進のアピールがある。八王子インターから日の出インターチェンジまでの間の開通がおくれた場合の損失を算定いたしますと、1日おくれるごとに約1億円の損失があるというような計算もなされているところでございます。

以上、簡単でございまして、説明といたします。

【分科会長】 ありがとうございます。説明はこれで全部ですね。

今、環境問題を中心に3件のご説明があったわけですが、委員の方でご質問等ありましたらどうぞ。よろしゅうございますか。

それでは、特にご質問はないようですので、本日の会議はこれで終わりたいと思います。

本日は長時間にわたりご貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。これで本日の議事は終了ということにさせていただきます。

どうもご苦労さまでございました。

【事務局】 どうもありがとうございました。以上をもちまして第3回の道路分科会を終了させていただきます。

資料につきましては、机の上に置いといていただければ後で郵送させていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

なお、この後、現地視察を予定しておりまして、現地視察にご参加の委員の皆様方にはこのままこの場にお残りをいただければと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

----- 了 -----