

衆議院

国土交通委員会議録第九号

平成十六年四月二日(金曜日)

午前十時三分開議

出席委員

委員長 赤羽 一嘉君

理事 今村 雅弘君

理事 橋 康太郎君

理事 大谷 信盛君

理事 玉置 一弥君

理事 石田 真敏君

理事 江崎 鐵磨君

理事 梶山 弘志君

理事 櫻田 義孝君

理事 高木 毅君

理事 中馬 弘毅君

理事 二階 俊博君

理事 古屋 圭司君

理事 増田 敏男君

理事 村田 吉隆君

理事 渡辺 博道君

理事 中川 治君

理事 古本伸一郎君

理事 山岡 賢次君

理事 佐藤 茂樹君

補欠委員 衛藤征士郎君

補欠委員 望月 義夫君

補欠委員 奥村 展三君

補欠委員 高木 陽介君

補欠委員 岩崎 忠夫君

補欠委員 江藤 拓君

補欠委員 河本 三郎君

補欠委員 島村 宜伸君

補欠委員 谷 公一君

補欠委員 中野 正志君

補欠委員 原田 令嗣君

補欠委員 保坂 武君

補欠委員 松野 博一君

補欠委員 森田 一君

補欠委員 岡本 充功君

補欠委員 伴野 豊君

補欠委員 三日月大造君

補欠委員 若井 康彦君

補欠委員 穀田 恵二君

補欠委員 石原 伸晃君

補欠委員 林 幹雄君

補欠委員 佐藤 茂樹君

補欠委員 佐藤 信秋君

補欠委員 近藤 剛君

補欠委員 飯田 祐弘君

野田 毅君

石田 真敏君

島村 宜伸君

二階 俊博君

谷 公一君

原田 令嗣君

令嗣君

公一君

島村 宜伸君

二階 俊博君

四月二日

安全・円滑・快適に移動するための法整備に
関する意見書(宮崎県議会(第二五二八号))

航空保安対策の充実に関する意見書(名古屋
市議会(第二五二九号))

総合交通体系の確立と移動の権利の保障のため
の法整備に関する意見書(北海道夕張市議会
(第二五三〇号))

地方鉄道の維持・確保に関する意見書(北海道
江差町議会(第二五三一号))

マンシオン対策の充実強化に関する意見書(北
海道北広島市議会(第二五三二号))

マンシオン対策の充実強化に関する意見書(福
島県議会(第二五三三号))

マンシオン対策の充実強化に関する意見書(埼
玉県和光市議会(第二五三四号))

マンシオン対策の充実強化に関する意見書(埼
玉県三郷市議会(第二五三五号))

マンシオン対策の充実強化に関する意見書(名
古屋市議会(第二五三六号))

マンシオン対策の充実強化に関する意見書(大
阪府茨木市議会(第二五三七号))

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

高速道路株式会社法案(内閣提出第一二二二号)

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構
法案(内閣提出第一二二三号)

日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の
整備等に関する法律案(内閣提出第一二四号)

日本道路公団等民営化関係施設法案(内閣提
出第一二五号)

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

中馬弘毅君。

○中馬委員 おはようございます。

多くの国民が期待して、また見守っている、い
わゆる道路公団の民営化法案、これに對しまして
野党が、野党というか民主党が欠席されているよ
うでございますが、非常に残念なことだと思いま
す。対決法案でもないのにこれに欠席されるとい
うことは非常に残念でございますけれども、しか
し、共産党は出ていますから評価いたします。

ともかく、私も、これにつきまわりの質疑
を続けていこうと思えます。(発言する者あり)ま
あ静かに、静かに。

洋の東西を問わずに、国営企業というものは、
時間がたつてまいりますと、組織が肥大化して、
また、活力を失い、弾力性を失って、非常に非効
率なものの見本になってくる。これは一つの成り
行きでもございましょう。まして日本のように、
社会構造が大きく変化し、産業構造その他も数
十年のうちに大変革を遂げ、また地域的にも、過疎
過密の問題や人口の年齢構成、所得の上昇等が急
激に変化した国におきましては、早急なうちに柔
軟な対応が求められるのは当然でございます。

しかし、それがおくれおくれしたことは御承知の
とおりでございます。対応がおくれ問題になつ
た事業や組織は枚挙にいとまがないわけございま
すけれども、十数年前に国鉄、電電公社等のい
わゆる三公社が民営化されまして、効率がよくな
り、コストもなくなつて、またサービスもよくな
つた、このことは国民が評価をいたしておられます。
これに続きまして、もっと早く道路公団や住宅公
団、空港公団等も民営化するべしとの声も高まつて
おりました。

しかし、これらの民営化を含めまして、小泉さ
んは、改革、改革と正面からこれを叫んだため
に、時代の要請を受け入れた形で、国民の非常に

委員の異動

四月一日

辞任

能勢 和子君

補欠選任

江藤 拓君

第一類第十号

国土交通委員会議録第九号

平成十六年四月二日

期待も含めて総理になられたわけでもございましょう。我々与党としまして、この国民の要請に対応しなければなりません。

小泉内閣は、平成十三年十二月十九日に特殊法人等の整理合理化計画を閣議決定いたしました。そして、公団にかわる新たな組織は民営化を前提とするということが決定いたしました。

この流れの中で検討が行われた今般の道路公団の民営化法案でございますが、これをそうして取りまとめられたわけでございますけれども、石原大臣は行革本部の責任者でもあったことでもございまして、そもそも民営化の目的は何なのか、大臣としての御所見をお伺いしたいと思います。

○石原国務大臣 ただいま中馬委員が、特殊法人改革に絡んで、歴史的な流れ、また、小泉総理のリーダーシップのもとに行われた特殊法人改革の中で、この民営化の目的についての御質問があったと思います。

私は、これはやはり一番大切なことは、何度も何度も申し上げておりますけれども、四十兆円に上る債務の確実な返済をどうやって図っていくのか。そして、真に必要な道路につきまして、今度は民間会社でございまして、民間会社の自主性を尊重しつつ、できる限り少ない国民の皆様方の負担で真に必要な道路を整備していく。

そしてまた、民間会社であることで民間のノウハウというものを十分に発揮していただいて、利用者の国民の皆様方が喜んでいただける弾力的な料金設定や、あるいは、サービスが悪いと言われる、御批判がついて回るサービスエリアやパーキングエリア、関連情報を活用した多様なサービス、こういうことを実現するための手段として民営化というものをとらせていただいたと御理解をいただきたいと思います。

今般の公団民営化においては、民間企業の経営センス、会社の自主性、市場規律が生かされる仕組みを構築することとしております。

そのほか、高速道路全般につきまして、厳格な事業評価あるいはコスト縮減などの措置とあわせ

まして、全体として、ただいま申しました三つの目的を実現するため、これまでになく新しい枠組みとして整備をするというものでございまして、

今般の改革は、総理の言葉をおかりいたしますと「戦後有料道路制度の初の本格的改革」、こういうものに位置づけさせていただいているところでございまして。

○中馬委員 さきの特殊法人等整理合理化計画の閣議決定を受けてまして、平成十四年の六月に、道路関係四公団民営化推進委員会、いわゆる七人委員会が発足したわけでありまして。その後、同委員会は、紆余曲折ありましたが、平成十四年の十二月に、総理に意見書を提出いたしております。

この意見書には私は個人的にはかなりの異論がございました。道路は、国家統一といひましか、国家を統治して、また運営する基本的な手段なんですね。一民間会社の所有物にして、しかも株式会社というところは、これは出資者に配当しなければいけないわけでございますが、出資者に対する配当、いわゆるもうけの種にしたいのかどうかということに対して私は疑問を持ったようなことでございまして。

また、道路は、これがつながってこそ初めて一つの機能を発揮するわけでして、途中で凍結したり、分断、ちよん切つていいということではありません。そういうことに對しまして私も疑問を持ったようなことでございまして。

また、国民の必要性といったものと採算性とは別のもので、これは別の議論をしなければいけないのに、何か混同されているようなところがこの意見書の中にありました。

そういったことで、私も当時は国土交通省内部の人間でございましたが、その中でも異論を唱えたようなことでございました。

政府は意見書を基本的に尊重して成案を取りまとめた、このように承知いたしておりますが、マスコミ等は、意見書が正義であつて、これを修正

することは何か不純な意図だといったような論調に持つていきがちでございますが、そういった国民の誤解を解くためにも、政府に説明責任があると思います。意見どおりでない点もあるわけでございますから、そのことの、どうしてそうしたかといった理由につきましても、明確にひとつこの場で説明をしておいていただきたいと思います。

○佐藤政府参考人 先生御指摘の民営化委員会の意見書の中で、基本的にそのまま実行させていただくことにした部分とそうでない部分、ちよつとおおむねを仕分けして御報告させていただきたいと思ひます。

七点ほど申し上げたいと思ひますが、まず一つは、整備計画区間のうちで未供用区間につきましては、先ほど大臣も申し上げましたように、厳格に事業評価を実行した上で行う。この事業評価につきましては、中村委員が民営化委員会の中で、このような考え方とどうかという基準をお示しになりました。具体的な適用は、私どもがさらに関係の学識経験者の先生方の御指導をいただきながら実行したわけでございますが、こうした費用便益分析等を厳しく実行いたしまして抜本的な見直し区間を設定した、これが一点目でございます。

二点目は、コストの縮減を実行するということがいたしました。有料道路の対象とする事業費をほぼ半減いたしました。

それから三点目に、債務は民営化時点の債務総額を上回らない。民営化後四十五年以内に完済する。

さらに四点目、競争原理を導入するために日本道路公団を三分割する。

五点目に、一方面的命令の枠組みを廃止しまして、会社の自主性を最大限に尊重する。

かつ、将来株式上場を目指す。

こういう形で、意見書のほとんどを、今回御審議いただいたとおり法案に考え方としては盛り込ませていただく、こういうことにしたわけでございまして。

しかしながら、大きくは二点、一つは、会社によりまして道路資産を保有するという点と、料金に適切な範囲であれば利潤を上乗せしていいんじゃないか、こういう意見書の御意見があったわけでございますが、この二点につきましては採用をさせていただくわけにはいかぬのではないかと、この理由につきましては、最初に、会社による道路資産の保有、こういう考え方につきましては、そうはいかぬだろう、民営化会社が私有するという形では国民の御理解が得られないのではないか。そういう意味では、機構という独立行政法人をつくって、そこが所有して、そして債務の返済を機構で行う、こうした考え方をとらせていただいたということでございます。

完全な私有化、あるいは、私有化するということは永久有料、こういう形につながるわけでございますが、これは地方公共団体、各四十七の知事さんの御意見も伺いましたけれども、全く支持する御意見はない、こういうことでございました。

それから、世界的に見ましても、民営化先進国という意味ではイタリアとかフランスとか、民営会社が高速道路の運営をしておるわけでございまして、これも完全私有化、永久有料、こういう形で行つておるわけではなくて、フランスの場合には、完成しましたら資産は国が保有する、そして一定期間の後に有料制自体を、現在から申し上げればおおむね三十年後くらいですが、いずれも、イタリアもフランスも二〇三〇年あるいは二〇三八年に無料化する、無料化するといひますか国に返すということを決めているわけでございまして、イタリアの方は、将来、二〇三〇年だと思ひますが、国に返すというようなことをお決めになつておられる。

いずれにしても、民間会社が完全に私有して永久に有料にするという国は私どもは存じ上げていない、こういう形でございますが、国民的にもなかなか理解が得られない、これが明快なものであろうということで、私有はとることができな

い、こういうふうにしたわけでありませう。それからもう一点、料金へ利潤を上乗せしているのではない、こういうことにつきましては、料金そのものにあらかじめ利潤を見込むということは無理である。

料金に利潤を見込むとなると、例えば首都高速道路は、現在東京圏が七百円でございませうが、ここには当然のことながら利潤を見込んでおられないわけでございます。ここに利潤を見込むとなれば、例えば三％を見込むなら二十円乗っけてもいいのか、こういう御議論になるわけでございまして、そこはやはり、国民がなるほどというふうにならざるを得ないことではないか、というふうには納得していただけたらというふうには思っています。むしろ、少しでも余裕が生み出し得るのであれば、利用者の負担をできるだけ抑えて債務の早期返済に回すとか、こういったことがむしろ国民的には理解が得られる、こういう問題ではなからうかということでございます。この二点につきましては今回の法案ではそれぞれ盛り込むこととしなかつた、こういうことでございませう。

○中馬委員 今局長の説明にもありましたように、今回の法案では、会社は建設や管理を、そして、道路の資産あるいは債務の保有といひましようか、これは機構へということ、いわゆる上下分離されましたことは評価をいたしたいと思ひます。しかし、会社は株式会社であり、出資者に配当する、利益を出して配当しなければならぬ。それでなかつたら株式会社でないわけですから。しかし、有料道路はそもそも、今もお話がありましたように、当時未整備である道路という事業を、金がないので国が借金して道路を建設して、利用者から料金を取って借金を返す、こういうスキームで始めているわけでございます。その料金収入はまず債務の返済に充てられるべきであつて、今のお話のように、会社が料金から利益を上げてそれを配当するなんというところは、これは利用者に対する裏切り行為でありますから、これは好ましくないことは申すまでもございませう。そうすると、新会社は道路事業以外の事業から

利潤を出さざるを得ない、出すのは当然だ、こういうことになつてくるわけでございますが、道路事業以外から利潤を追求するといふ点におきまして、民営化する会社、これは自由な事業展開を認めるべきでありましようし、その点についてはこの法案ではどうなつてゐるか、ひとつ御説明願ひたいと思ひます。

○佐藤政府参考人 公団民営化の目的の一つは、民間ノウハウの發揮によりまして、多様で弾力的な料金設定であるとか、サービスエリアやパーキングエリアあるいは関連情報を活用して多様なサービスの提供を行つていただく、こういうことだと思つております。

このためには、公共性の高い高速道路の管理に支障のない範囲で、届け出をするだけで会社が自由に関連事業を展開することを可能、こういうふうな法案にさせていただいておられます。

さらに、主要な収益源、これは、サービスエリア、パーキングエリア事業、これがベースかと思ひますが、これは本来業務として、届け出も不要である。JRの場合には、駅でどういふような事業を行うか、こうした点については認可が必要、こういうことにもなつておるわけでございませう。サービスエリア、パーキングエリアについて、届け出さえも不要、今度民営化する会社が行すればよろしい、こういうことでございまして、この自由な事業展開、これはかなり大幅に自由さを認めさせていただいてゐるといひます。か、大幅に自由にやつていただく、こういう形になつておるわけでございませう。

このように、道路事業以外はさらに自由な事業展開が可能というところで、民間会社としての経営センスあるいは創意工夫次第で会社の収益基盤を築いていただいて、利用者にとつてもより高度なサービスの提供が受けられる、こういうことが可能であらうといふふうに考えております。

なお、本体の有料道路事業、これにつきましては、先ほど申し上げましたように、あらかじめ料金に利潤を認めるものではない、もちろんそうい

うことでありますが、建設を行う場合に、あらかじめ想定した建設費よりも、これは機構と会社の間で協定を結ぶわけでございませうが、それよりもさらに会社が節減努力をしていただければ、その分の、節約コストの応分の、何と申しますか、経営努力の見返りに入るような仕組みであるとか、あるいはまた、毎年の、道路の資産を借りて、料金収入から管理費を引いて貸付料を機構に会社は払う、こういう形になるわけでございませうが、その場合に、管理費を節約する努力をしていただければ、その分が経営努力として経営の業績に反映し得る、こうした仕組みも一方で組み込んでいこう、こういうこととしておるところでございませう。

○中馬委員 今の件でちよつと指摘しておきますが、あえて高い発注をして、利益が出て、それをまた給与やあるいは配当に回すというのでは、やはりこれは少し問題が出てくるわけでございませうから、そのところは、原則はやはり料金から出た利益といふものは一日も早い返済の方に回すべきだ、そのように私は思ひますが、どうですか。

○佐藤政府参考人 御指摘の点はごつともな点だとも思つております。したがひまして、ただいま申し上げました、それだけの経営努力、企業努力を行つていただくか、これにつきまして、特に、一つの問題として、収入から管理費を差し引いてといひますが、そしてあらかじめ、あらかじめでございますが、毎年度の貸付料を想定する。この中で、そうはいつてもという問題はあろうかと思ひます。管理費が非常に厳しく常にマイナスになるというところで続いても、これもまた経営上問題であらうかと。

ただし、それは、通常の努力を行つていた、たいてい範囲で、あるいはかなり厳しい努力を行つていた、たいてい範囲で手元に多少の留保が残るというところは、ある程度は、経営上の努力をお願いする、インセンティブを与える、こういう点からいくと、ある範囲、リーズナブルな点はあるかと。

ただし、これも、長い時間の経営でございませうので、四十五年以内の経営を前提にしながら考えていただくといふことでございませうので、常にそこは機構と会社と、いかなる形が望ましいか、国民的に見ていかかといふ点をチェックする必要があるだろうといふことで、例えば五年ぐらいで大体、それまでの交通全体の実績であるとか経済の状況であるとか、あるいはまた、それから以降の経済や交通の見込みであるとかといふような数値が、あるいは人口なんかも国勢調査は五年ごと、こういうこともございませうので、そうした諸数値を五年たちましたらチェックして、お互いに何か問題が生ずるようであれば提案し合うといふことも可能である、そんなふうな組み立てさせていただいてゐるということでございませう。

○中馬委員 努力が報われるといふことは、もちろんこうした事業経営にとつて必要なことではありますけれども、しかし、何度も言ひますように、若干あいまいなことも今おつしやいましたけれども、そういう点からあの四十兆といふ大きな債務を膨らましてしまつたわけですから、今回のスキームの中におきましては、道路事業から上がった利益ないしはその収益といふものは、やはり借金を返すという原則を守つてもらわなければいけないと思ひます。

そして、先ほど言ひましたように、大きないろいろな事業展開ができるわけですから、その中から利益を上げて、それを自分たちの給料にするなり、あるいはまた配当するなり、それは結構でございますけれども、しかし、道路事業、国民から預かつたお金を自分たちの懐に入れるといふようなことだけは絶対にしないようにしてください。

ところで、道路公団の近藤総裁、民間からこうして総裁になつていただきました。まだ新会社は発足されておりませんが、やはり、今までの民間としての経験や、あるいは、こうした民営化を目指した法案づくりにあつた経験や、こうした民営化を指しますから、今申し上げました道路事業以外の

事業展開、私は、J Rじゃありませんが、これだけ幅広い構造をした分野で活動できる会社でございませうから、今後、いろいろな事業展開が考えられると思ひますね。

そうしたことで、どんなことを具体的に考えるものか。今のお立場で、現在自分が直接タッチする立場じゃありませんけれども、どうぞそこを、民間会社としてのいろいろな提案や御示唆を賜ればと思ひます。

○近藤参考人 中馬委員にお答えをいたします。委員おっしゃいましたとおり、我々といひましては、サービスエリアあるいはパーキングエリアの営業施設の展開を含めまして、関連事業を、主なる新会社にとりましての収益源だ、そのように認識をしていこうと思ひます。したがって、我々、今度の法案におきまして最大限の自由裁量権をその分野でいひたいと思ひますので、極めて積極的に展開をしていきたいと思ひ、意欲的に今いろいろな検討を公団内でさせていひたいと思ひます。

公団内にはいろいろなプロジェクトチームを今立ち上げておりますが、その中の一つが、新規分野、どういう収益源を求めようかと思ひます。それを検討するといひます。そこにおきましてはいろいろなアイデアが出てきておりまして、これからのいろいろなアイデアが出てくるものと期待をしていひたいと思ひます。

私といひましては、三つの分野を中心としてこれから新しい関連事業を展開していききたい、そのように考えていひたいと思ひます。

まず第一が、先ほどから御指摘をいひますように、サービスエリアあるいはパーキングエリアの商業施設、それをさらに展開するといひたいと思ひます。

現在のところ、営業いたしておりますパーキングエリアあるいはサービスエリアは約五百三十ほど全国でございませうが、これをさらにふやすことも必要だと思ひます。地方にできるだけ参りまして、地域の皆様方の声も私自身聞

くようにしておりますが、サービスエリアあるいはパーキングエリアを増設してほしい、そのような御要望も各地にあるわけだと思ひます。そのようになにも積極的に我々はこたえていひたい、そのように存じておりますが、それに加へまして、現存の施設におきまして、現在のところは必要最低限のサービスということなんだろうと思ひますが、それを、相当いろいろなアイデアも取り入れましてサービスも向上させたといひたいと思ひますと、収益も相当今まで以上に上がってくるのではないかと、そのように考えていひたいと思ひます。

ちなみに、現在のところ、五百三十カ所のパーキングエリアあるいはサービスエリアにおきまして商業施設から得ております売上高、これが全体で三千五百億円ほどに上るわけだと思ひますが、これはかなり拡大の余地があるのではないかと、個人的にはそのように感じていひたいと思ひます。加へまして、もう一つの分野といひまして、インターチェンジ周辺の開発ということが一つこれから出ていひたいと思ひます。

現在までのところ、インターチェンジ周辺の事業、公団といひましては、ほとんど事実上手つかずの状況でございませう。これからは民間会社といひまして、地域の経済、地域の皆様方と御一緒にいひたいと思ひます。可能性を追求してまいりたい。それによりまして、サービスエリアあるいはパーキングエリアの展開とあわせて、地域経済の活性化に我々は大きな役割を果たしていけるのではないかと、そのような期待も持ていひたいと思ひます。

三つの分野といひましては、全国に高速道路、これからのまた展開をしていひたいと思ひますが、その全国の高速道路ネットワークそのものを活用して関連事業の可能性はないかといひたいと思ひます。

現在、高速道路とともに、例えば、業務用に我々が必要としております光ファイバーの敷設を

していひたいと思ひます。一部は通信会社に貸与したりしておりますが、ほとんどは自家用でございませう。これをさらに強化拡大していひたいと思ひます。新たな通信事業への参入の可能性もないのかといひたいと思ひます。

また、高架下の空間がございませう。これを商業的にどのように活用していけるのかといひたいと思ひます。検討の余地が大いにあるだろう、そのように存じていひたいと思ひます。

今更なる申し上げましたが、これは単に例示でございまして、これから我々は社内いろいろな議論をさせていひたいと思ひます。また地域社会の皆様方に話し合ひもさせていひたいと思ひます。いろいろな可能性を追求してまいりたい、そのように存じていひたいと思ひます。

○中馬委員 大変具体的に一つの今後の方向を御示唆賜りました。

私も、素人ながら、いろいろな場面を見ておいて感じるんですが、あれほどのネットワークを広げるわけだと思ひますし、これから残ったところをやつていひたいと思ひますと、若干、地方の方といひまして、過疎地的なところを通ること十分にあると思ひます。そのときに、今度の新会社がそのところを開発して、そこでまた新たな事業を起す、あるいはまた一つのリゾート地にしていくといひたいと思ひます。昔、私鉄が沿線を開発しながら、その利益を上げながらまた次の利便性を確保していったと同じようなことも考えられるのではないかと、このように考えていひたいと思ひます。

そのような、ひとつ日本の新たな国土開発にも資するような形で、そしてまた地域の方々との相談の上、これは決して民業を圧迫してはいひたいと思ひますが、しかし、そうした町の中にまたもう一つホテルをつくるんじゃないかと、そうしたところの地域の方々を連携しながらのホテル事業といひたいと思ひます。十分考えられるわけだと思ひます。ひとつそういう意味で、大いなる新たな事業展

開を国土に広げていひたいと思ひます。そのように願うものでございませう。

次の問題に移りますが、ファミリー企業の問題です。

もうファミリー企業が、内輪で大変な利益のやりとりをしたり、あるいは天下りをしたりといひたいと思ひます。世論の批判を大きく浴びていひたいと思ひます。前大臣はかなり思い切つてこの改革のことを叫んでおられましたが、私も、新会社へ今更なるわけだと思ひまして、新会社に参りましたから私は知らないといひたいと思ひますが、やはりこれは指導監督の権限は国土交通省にあります。

石原大臣はこのファミリー企業のあり方を今後どう改めていくつもりなのか、新会社をどのように指導していくか、そのことについての御所見を賜りたいと思ひます。

○石原国務大臣 たゞいま中馬委員が御指摘されましたように、ファミリー企業、維持管理業務の大半を受注したり、利益を内部留保として蓄積したなど、批判が多くあることは十分承知しておりますし、これを改善していくといひたいと思ひます。今回の改革の中で重要課題の一つであると認識をしていひたいと思ひます。

昨年の三月に、道路関係四公団民営化に関し直ちに取組む事項の中で、公団と発注先の関係の透明化、コストの縮減、利用者還元の実現を図る観点からさまざまな方策を講じていひたいと思ひます。そのうち、前大臣も熱心に御指導いただいた公団のいわゆる天下りのOB社長に対しては、各公団から退任を要請してまいりました。その結果、現時点において、ファミリー企業の公団OB社長の数は九十七人から四十三人、五六%減。公団OB役員については四百七十四人から二百二十九人と、五二%減。まだまだ完全ではございませうが、この点をさらに推し進めていひたいと思ひます。ファミリー企業の抜本的見直しに取り組まなければならないといひたいと思ひます。

ないと思っております。

今御答弁をされました、参考人でございます近藤総裁のもとでも、業務改革本部を設置して改革に取り組んでいられますが、入札契約方式の見直しなど、改革のまだ道半ばにある問題もございまして、協力をいたしまして、公団の取り組みというものがより促進されるよう指導をしていきたいと考えております。

○中馬委員 やはりこれは組織でございましてから、また、それぞれ現役の方々の首にもかかわってくることでございまして、そう簡単ではないと思いますけれども、思い切ってこれを半減するなり、あるいはまた、なくしていくことも含めてやっていただきたい。強く要望しておきます。

次に、高速道路に寄せられる地方の期待というのは非常に多々ございまして。有料道路は、本来、料金で借金を償還する、償還が済めばその道路は無料開放というのが原則であったわけでございまして、料金プール制にしましたために、高速道路建設を続ける以上いつまでも高速道路は無料にならない、こういうことになってしまっております。

しかし、今回は、四十五年で債務が完済する、そしてその後は、その後といましようか、債務とは別に、道路は償還が終わった時点で無料開放にすると法案に明記をされておりますが、しかし、これが絵にかいたもちにならないために、その建設に歯どめが用意されているのかどうか、その点について御所見をお願いしたいと思います。

○佐藤政府参考人 建設の歯どめがしっかりとあるかどうか、こういう御質問でございました。

今回の民営化のスキームにおきましては、先ほど申し上げましたが、路線ごとに厳格な評価を実施する、これを国民の皆様すべてにデータを公開してごらんいただく、これが一つでございます。それから、有料道路事業費を大幅に削減する、こういうことで、既に高速自動車国道で整備計画が出ております中で未供用の部分、これが約二十キロで、二十兆円ございました、十五年度以降の

残り。これを、いろいろな、コスト削減あるいはまた新しい直轄方式というような形で工夫をすることによりまして、十・五兆円を最大の目安、限度とする、こういうことでございまして、これは逆に申し上げますと、実は一年前には、これから投資、高速自動車国道を有料道路で二十兆円までは投資しよう、言ってみればこう考えておりましたものを、十・五兆円までとすると国民の皆様に対して明確にお約束した、こういう形でございまして、いろいろな工夫をしながらこれをしっかりと守っていく、こういうことが大事なことでございまして。

それからさらに、高速国道に係ります有利子の債務、これを民営化時点からは非拡大。これは、よく言われます、プライマリーバランスをとる、こういうことで、民営化した時点ではこれ以上の有利子債務をふやさないということで、高速自動車国道につきましましてはそれのためのいろいろな手段はまた講ずる必要はあるかと思いますが、そうした決意をしっかりと決めていただいている、こういうことでもあるわけでございまして。

それから、建設に関しまして、会社と国の対等な立場で協議手続を入れる。これは、会社は、現在建設中のもものも含めて、自主的な言ってみれば拒否権の付与、こうしたふうにも言えるわけでございまして。

さらに、新規着手に係りましては、従来一方向的に国土交通大臣が命令する、こういう形であったわけでございまして、この枠組みは廃止させていただきます。

あるいはまた、財投資金の投入をやめて、会社の自己資金調達、こういう形で市場規律の導入もしていただく、こういうことでございまして、真に必要な道路を効率的に整備する。同時に、こうした建設に関して、総枠、いろいろな枠の中で歯どめを厳格にかけるといふことを今回の枠組みの中で入れさせていただいている、こういうことでございまして。

○中馬委員 いろいろと政治的な圧力も含めて、

今までは建設を余儀なくされていた面がなきにしもあらずでございますが、これからは、九千三百四十二、これを、国民に約束したことは守っていくということまでは一応担保はされているわけでございまして、それ以上には何か野方図な建設が行われないように、これはひとつ厳密に管理監督をお願いしておきます。

ただ、大臣にちよつと覚悟のほどをお願いしておきますが、四十五年で償還ということにいたしております。しかし、ここに織り込まれておりますのは、試算によりまして、金利は、今、実質はもう少し下がっておりますが、四％まで見ておるようです、それから交通量にしまして、今までは交通量を右肩上がりでやって、それが結果的に全部失敗したようなことがございまして、今、今度は横ばいにしていくようにございまして。

しかし、横ばいにしておりまして、若干は人口が減ってきますから、これからは大きな伸びはありませぬけれども、しかし、経済が少し活況を呈し始めております。

こうしたことも考えるならば、決して四十五年というのは無理な数字じゃなくて、もう少し場合によっては早く達成されてしかるべきだ、このように思っておりますが、大臣、現在において、必ず完済してみせる、その覚悟のほどをひとつ御披露ください。

○石原国務大臣 ただいまの点は、冒頭の質問で中馬委員がおっしゃられました、民営化の目的の実は最大のポイントではないかと認識をしているところでございまして。

債務の返済期限を民営化後四十五年以内と、今回御提出させていただいております法律に書いてあります。そのことによりまして、先ほど委員が意見の御開陳の中でお示しされた、いわゆる「ブル」制の名のもとに償還期間がどんどんどんどん先送りされていくということには歯どめをつけまして、先送りはもう認めない。

さらに、先ほど政府参考人の道路局長から答弁させましたように、国からの一方向的命令の枠組み

を廃止する。近藤総裁おいででございますが、近藤総裁は民間出身でございます。民間出身の社長の自主性を尊重できるような仕組みを導入させていただいております。こういうことを実は法律でかつちりと書かせていただきました。

これにあわせて、高速国道については厳格な事業評価を行うとともに、コスト削減を大幅に行っております。

また、新しい会社が道路をつくるときは、建設資金を市中のマーケットから調達することで、市場規律も導入させていただいております。

さらには、高速国道の債務総額についても民営化時を上回らないと、上限も法定化させていただいております。会社が新たに建設する高速道路の債務は会社の料金収入からの返済を基本としている。

アクアライン等々で、これだけかかってしまいました、またこれだけ下さいというようなことの反省に立ちまして、リース料をしっかりと決めるということをやらせていただいております。そういうことの積み重ねによりまして、ただいま委員が御指摘されましたような四十五年以内の確実な返済、できれば一年でも二年でも早く返すというように仕組ませていただいたことでございまして。

詳細な内容なんですけれども、これは、機構、新会社発足後に、機構の業務実施計画の中で示される収支予算の明細で明らかになるということには言うまでもございませぬが、その業務実施計画は、実は国土交通大臣の認可を経て確定することになっておりますので、具体的な細かいものはまだお示しはできないんですけれども、償還が可能であることを示すための資料、委員の御指摘も、決意はわかったけれども、本当にそれを証拠で示せというものを含めての御質問だと思っております。この委員会の審議の中でさまざま、今委員は金利四％の話をされましたけれども、条件を設定して資料を提出させていただくべく準備中でございますので、その資料をもって今の決意のほど

の裏づけをしていただければと存する次第でございます。

○中馬委員 林副大臣にちよつとお尋ねします。副大臣室にいらつしやると、北は北海道から沖縄まで、道路をつくつてくれという陳情が毎日のように来るんじゃないかと思ひます。

確かに、国民に約束しました高速自動車道の整備計画九千三百四十二キロメートル、もう七千整備しましたから、あと二千でございますが、これはやはり国民に約束したものでございまして、そうした要望も強いことでございます。冒頭に申し上げました必要性の面でも、これは大小はともかくとして、四車線でもなくとも二車線でもいいからというその必要性は、私ども、痛いほど聞かされております。

こういったことも含めて、今回の法案でその約束がどのような形で実現されていくのか、担保されるかといったことを、ひとつ経験から踏まえて御答弁願ひたいと思ひます。

○林副大臣 九三・四二の整備区間に關しましての先生の御指摘はごもつともございまして、今般の改革におきましては、まず九三・四二ありきということではございませんで、九三・四二の整備計画を前提とするということではなくて、残りの未供用の二千キロに關しましては、費用対効果あるいは採算性としてその他の外部効果からの評価基準、いわゆる中村基準に基づきまして、厳格かつ客観的な事業評価を行ったところでございまして、結果、すべての区間でB・P・I・Cが一を上回るといふ効果が得られたわけでありまして、整備の必要性が確認されたところでございまして、

ただし、五区間百四十三キロにつきましては抜本的見直し区間ということにしたわけでありまして、これらの五区間につきましては、事業を一時中断いたしまして、規格、構造を含めた抜本的な見直しをするということにしているところでございます。

いずれにいたしましても、評価の結果を踏まえて、真に必要な道路は着実に整備を進めていくと

いう考えでございます。

○中馬委員 九三・四二、いわゆる整備計画とは違ひまして、違ひましていいましようか、その上の段階として法定予定路線の一万一千五百二十キロが示されているわけですが、これはあくまでも予定でございますし、時代が大きく変わつてきている中で、その必要性等も若干変わつてきていると思ひます。

しかし、そうした国会で審議された一つの数字もあるわけでございますから、これについての整理につきましては、現段階では大臣はどのようにお考えなのか、御見解をお願いしたいと思ひます。

○石原国務大臣 ただいま委員が御指摘になりました、いわゆる一五二〇と言われるものでございまして、今の段階では、いつ、だが、どのようなルートで、どんな手法で整備するのかということはまだ未定でございます。

今後整備を進めるといたしましても、現行の検討過程を前提とすることなく、規格等々あるいは路線等々、不断の見直しを行つて、つくるべきものは国民の皆さん方の最小限のコストでつくつていくということが肝要だと思つております。

その中で、整備区間の外の間にも、東京で見ますと、環状道路が非常に整備が悪い中で、東京外郭環状道路の関越―東名みたいなものも含まれていて、全国探しますと重要なものが相当あります。そういう事実もしつかりと認識していかなければならぬと思ひます。

いずれにいたしましても、整備計画以外の区間のいわゆる二千八百八十キロについては、この残存区間の二千キロの中で厳格な評価基準をつくつて、それに合わせて、有料道路方式でいくんだ、あるいは新直轄でいくんだということを決めたのと同じように、厳格な評価を実施して、その後、事業の着手はその結果次第で考えていかなければならないと思つています。

それと、先ほどちよつと私、舌足らずで誤解を

招いたかと思うんですが、四十五年以内に返すというのを法定化しているというお話をさせていだきました。そのことは書かれておりますが、債務の上限については、昨年の政府・与党の申し合せの趣旨をしつかりとこの運用の中で盛り込むという形でしつかりと縛つていきたい、こんなふうに考えております。

○中馬委員 今回の法律で、道路四公団は民間会社、株式会社となるわけでございます。そうしますと、料金につきましても、顧客のニーズや需要供給に應じて自由に設定すべきだと私は思ひます。

何でも引き下げるべしだとか、あるいは無料にすべしといったような声もございまして、私、これを無原則にやるべきではないと思つております。

渋滞区間とか期間や時間によつては値上げしてもしかるべしでございます。逆に、渋滞するということとはそれだけの需要があることとございまして、それも、一本しかないならともかく、下の一般道があるにもかかわらずそこに押し寄せるということとは、七百円出しても乗りたいということとございまして、これは千円であっても当然乗ると私は思ひます。乗らない人は下に行くでしょう。

そうしますと逆にスピードが速くなるわけですし、渋滞が解消される。高速道路という、まさに高速道路の機能も発揮されるわけでございますから、むしろそういうところでは、時間帯によつて、あるいは期間によつて、区間によつて値段を上げて当然だと思ひますね。一律七百円である必要は全くないと私は思ひます。

そういうことで、これは自由に、そうした市場原理に基づいたいろいろな料金設定も含めた機能を発揮していただきたい、このように願ひものでございまして、

こういったことにつきまして、自由といひましようか、そのような運用の仕方について大臣はどのようにお考えでございませうか。

○石原国務大臣 委員の御指摘のとおり、多様な弾力的な料金設定は、利用者へのきめ細かいサービス向上を図る上で重要であると私も認識しております。また、一般道路の渋滞対策や沿道環境対策の政策的要請にこたえるために弾力的な料金施策に取り組むことが重要であるということは、委員のおっしゃる通りだと思ひます。

そんな中で、去年からなんですけれども、有料道路の料金に係る社会実験、これは引き下げることに中心なんですけれども、いろいろ行かせていただいております。

例えば、新潟県の日本海東北自動車道等の社会実験では料金を半分にしました。それによりまして有料道路の交通量が一・七倍になり、並行して走っております国道七号バイパスの渋滞の長さがピークで四割、二キロ程度減少しました。

委員御指摘のとおり、上げたり下げたりいろいろなことをやることによっていろいろな効果が出る。その効果に見合った、利用者が一番望まれるものを試してやつて、それを弾力的料金の中で実施していくということが必要だと思ひますし、ETCの普及によりまして弾力的な料金設定がしやすくなりますので、ETCの普及にも努めていかなければならない。そういうことの中で料金の弾力化にこれからも努めてまいりたいと考えております。

○中馬委員 今大臣もおっしゃいましたように、それをきめ細かくできるのがETCだと思ひますね。これは入り口と出口に両方ゲートが要りましようけれども、そうすることによつて、時間帯であったり、あるいは利用者の、それが大量の車を持つてくる業者であったり、あるいはまた環境の問題にまでこれによつて配慮できると私は思ひます。

例の四十三号線の公害問題もありますけれども、こういったところでは、これを別のところに車を回すためにそこを高くしてこちらを安くすとか、そういう方法が区間によつて、時間によつてできるのがETCでございまして、

この普及がもう一つ進んでいないようでございますが、その普及状況その他も含めて、今後の方針について、局長でいいですから、お答えください。

○佐藤政府参考人 先生御指摘のように、料金所における渋滞あるいは環境の問題につきまして、ETCを活用することによってその解消を図るということがまた大変大きな問題であろうという御指摘でございました。おっしゃるとおりでございます。

高速道路におきます渋滞の約三割は料金所で発生しております。また、ETCを活用してスムーズな交通が可能になりますと、料金所におきますその周辺の排気ガスの関係も二、三割は削減できるであろう、こういうようなことも計算をさせていただいているところであります。したがって、そうした面からもETCの普及促進は大きな問題だと思っております。

二点申し上げたいと思いますが、現状でございます。十五年度末、三月三十一日、おとといの見込み、こういうことで出させていたいておりますのが、セットアップ台数が二百七十万台になった、こういうことでございます。

そして、ETCの利用率が、十五年度目標としておりましたのは、道路関係四公団をお使いいただく全体の交通の一五％はETCで御利用いただくということを目指しておりましたが、これが達成できた、こういう状況でございます。

次に、十六年度でございますが、年内に、今申し上げました一五％の利用率というものを倍増して三〇％を達成したい、こういうふうな考えております。

そういう意味で、ETCのレーンの専用運用の問題、あるいはまた、社会実験とあわせて車載器の購入支援、こうしたことを進めながらいろいろな形で普及策を講じてまいりたい、そんなふうな思っております。

そういう意味では、その一環として幾つか考えられるわけでございますが、ETCを活用いたし

ました多様な料金設定、例えばこの三月の十八日まで実行させていただいた長距離の割引であるとか首都高速の夜間割引の実験などもやらせていただいているわけでございますし、あるいはまた、首都高速、阪神高速につきましては、環境ロードプライシングといったことで湾岸線へ大型車を誘導する、こうしたこともETCを用いて実験をやらせていただいているところでございます。さらに、十六年度につきましては、スマートインターというところで、ETCを活用したサービスエリアやパーキングエリア、ETCの場合にはインター化して、取りつけ道路などを用いながらETC専用のインター、こうしたことも間もなく全国から公募させていただいて、そして、御提案いただいたところにはできるだけ早くETC専用インターという形での実験もやっていこう、こういうふうな十六年度も用意しているところでございます。

そういう意味では、そうしたETC普及促進策、さまざまに御指導いただきながら、さらにいろいろなことを実行してまいりたいと思っております。

○中馬委員 今回の道路公団等の民営化を含めて、日本の道路行政を大きく転換していくいいきっかけになってほしい、そのような願いを私は持っています。

日本の高速道路その他はかなり機能一点張りでございます。まして、本当に町の中では遮音壁ですと蛇のようにくねくねとやっている。せつかく田園地方に入ってもそのような状況でございますし、ガードレールが少し目立ち過ぎたりもいたしております。

イギリスに行きましたら、御承知のとおり、町の中であつても、両側はずばらしい森や林の中を抜けていくような形で、いわゆる防音壁といったものはしてありませんし、またドイツ等でも同じでございます。今やっております中国でも、周りに大体、今苗木の段階でございますけれども、五列なり七列の周りにずっと植栽をして、そ

の真ん中に高速道路を走らせているようなことでございまして、これが十年、二十年たちますと、イギリスやドイツ等と同じような形の高速道路になるなと思ひながら私は走っております。

ともかく、そうしたような美しい日本の田園風景の中に溶け込んだような高速道路であつてほしいと願ひますし、また、田んぼのあぜ道までも舗装してしまつたような日本の姿でございますが、それこそヨーロッパやイギリス、イギリスはそれがはつきりいたしております。少し郊外に出ますと、フットパスという形でずっと散歩道が牧場を横切つて、あるいはまた家の裏庭のところを横切つて、そうしたところはちゃんと地図にも明示されて、ところどころフットパスと書いて、歩けるようになっていきます。もちろんこれは地道でもございます。

そのほか、いろいろとよその国を見て回りますと、日本の道路行政が余りにも機能一点張り、走らせればそれでいいんだといったようなことになつていくことを悲しく思うんですが、最近少しそのところが変わつてまいりまして、いわゆる一般国道でも、道の駅をつくつて、地域の方々と一緒にそこで展示をしたり、あるいはまたその産物をちよつと車をとめてそこで買つてもらつとか、そうした村の人、町の人との共生も考え始めておりますし、私はそれは評価してまいりたいと思ひます。

今後の道路行政も、これまでのような産業優先、機能一点張りではなくて、そうした住民の方々、それぞれの地域開発にも資するような形でこれをやっていただきたい。そのきっかけに今回この道路公団の民営化がなつてほしいということも願ひ上げながら、私の質問を終わらせていただきます。

最後に、大臣のそういう意味での御所見を、今後の道路行政のあり方をどうしていくおつもりなのか御所見を承りまして、終わりたいと思ひます。

○石原国務大臣 ただいま委員が、海外の例等、

あるいは最近の日本の道路の変化について御指摘されましたとおりでございます。環状道路や幹線道路の整備というものはまだまだ、東京、大阪、名古屋だけではなく、不十分なところがたくさんございます。そういうものは骨格として整備していく一方、生活の質の向上や良好な景観の形成、こういう施策もこれからはさらに進めていかねければならないと思ひます。

具体的には、「くらしのみちゾーン」、無電柱化、ガードレールのガイドラインも、白だけじゃなくて自然のものを使うとか、あるいは委員の御地元の大阪の御堂筋で行われているような緑陰道路ですか、こういうものの施策を、地域ごとにかつと特性とニーズが違ふと思うんですね、きめ細かく推進していきたいと考えております。

○中馬委員 どうもありがとうございます。

○赤羽委員長 河本三郎君。

○河本委員 自民党の河本三郎であります。

ただいま中馬先生の方から、道路行政、大所高所から御質問をいただきましたが、私の方は、兵庫県の的を絞つて御質問をさせていただきます。

大臣、おかげさまで、兵庫県の方も、南の方からは、国道二号線の四車線化、山陽自動車道そして中国自動車道、こういう東西の大動脈は随分整備をされてきたわけでありまして、うちらの兵庫県は南北にも随分長いということもありまして、人間でいうたら頸動脈の整備、南北道の整備がまだまだ不十分であると言わざるを得ません。

そんな中で、今回の民営化によつて九三二がきちつと整備されていくのかどうか、その辺の大臣のお考えをぜひ聞かせていただきたいと思ひます。

○石原国務大臣 ただいま河本委員は御地元の兵庫県の例を出されましたが、先ほど、御同僚の中馬委員との議論の中でも、大都会でも、放射線の道路は整備されていますけれども、環状道路の整備というものはどこもままならない、こういう現

実が高速道路に限らずあると思っております。

高速自動車国道の整備の必要性については、基本的には、BバイC、いわゆる費用対効果、そしてそれだけではない、採算性のみならず、高度な医療機関までの到達時間の短縮などの外部効果、こういうものを総合的に評価することが私は重要なのではないかと思っております。採算性だけでは割り切れないということは、御同僚の中馬委員の意見の御開陳の中でも明確に示されていたような気がいたします。この評価を踏まえまして、むだな道路はつくりたくない、地域にとって本当に必要な道路を効率よく整備していくべきだと考えております。

御質問のいわゆる九千三百四十二キロのうち、未供用の二千キロにつきましては、これも委員御承知のことだと思っておりますが、費用対効果、採算性、その他の外部効果から構成される評価基準に基づき厳格かつ客観的な事業評価、七十路線でございますが、残っております全部に成績をつけさせていただきます。

その結果、管理費が出て有料でやっているものは有料道路方式、そうはいっても、もう管理費も出ない、しかし必要である、こういう道路もあるわけですから、そういうものは新直轄方式、二つの手法に分類をさせていただいたわけでございます。

また、今回、構造、規格を含めた大幅な見直しを行ういわゆる抜本的見直し区間というものを五区間百四十三キロ設定したわけです。この区間については、事業を一時中断いたしまして、必要な調査を実施する、その結果でなければつくりたくないということを明確にさせていただいております。

現行の整備区間については、会社の自主性というものを最大限尊重して、国と会社が協議する仕組みを導入しております。仮に、いずれの会社も建設を行わない区間が生じた場合にはどうするかという問題を委員は念頭に置いて九三四二の行く末を御質問されていると思うんですけれども、国は、そういう状態になりましたら、構造、規格

の見直しなどを行って、さらなる効率化に向けた努力を行い、その上で、やはり地方公共団体の意見というものも十分に聞かせていただき、新直轄方式による整備も含めて今後の整備のあり方について検討することになる、こういうくくりでこれからの整備に当たらせていただきたいと考えております。

〔委員長退席、高木陽委員長代理着席〕
○河本委員 にもかくにも、東西道と南北道がうまく交流することによって国民生活の向上に大きく貢献をする。初めて血液が流れるような、ネットワークをつくることによって地域経済も活性化することです。

そういうことで、大臣の御決意をお聞かせいただきましたが、昭和六十二年、四全総の折に、多極分散型の社会を構成するために、地方拠点都市とその周辺の田舎とを約一時間ぐらいで結ぶ、そういう構想があったと記憶をいたしております。それが当時の運輸省の省是でもあったと私は思うのでありますけれども、この民営化の法案を見ていると、そういう均衡のとれた国土の発展という決意が伝わってきません。こういうことで、運輸省、国土交通省は路線変更されたのか、その辺をぜひ大臣、大臣には最後の質問であります、ちよつと聞かせてください。

○石原国務大臣 たいだいまの点は、この法案ではございませんが、まちづくり交付金の中でもいろいろ御議論があった点だと思っております。

今後の国土政策、都市政策というのは、やはり知恵と創意工夫による地域間の競争、あるいは各地域が主体的に取り組んでいくということが私は重要であると思っております。このため、真に必要な社会資本については、国と地方が役割分担して整備をしていくというのがこれからの社会資本の整備の基本にあるのだと認識しております。

そんな中で、高速道路網についてでございますけれども、未供用の二千キロを対象に、先ほどもお話しさせていただきましたように、費用対便益あるいは採算性、外部効果といったような評価基

準に基づいて、必要な道路と必要じゃない道路の区分、成績表をつくったわけでございます。厳格かつ客観的な評価を行うということは、これからのすべての公共事業に対してこういう手法がとられていくべきだと思います。

その際、忘れてならないのは、委員が御指摘のとおり、進んでいる地域と進んでいない地域があるし、採算性だけでは割り切れない、いわゆる外部効果の評価項目というものをどういうふうに見ていくかという点が重要なのではないかと思っております。

委員御指摘のとおり、南北と東西が有機的に交わってこそ本来の意味を持つという御指摘ももつともでございます。拠点都市間の連絡、連携など、地域社会の自立と定住に寄与する効果というものも重要なファクターでございますし、高速道路だけではなく、その整備とあわせて進められる近隣の工業団地とか、あるいは、先ほど近藤総裁も商業施設の建設等々に御言及されていましたけれども、地域振興計画の実現による地域経済全体に対する影響など、これはきつと、私もど

がこうしろあしろと言っているのではなくて、兵庫県のことをやるなら河本委員というように、一番御地元のわかつていらっしゃる方々の知恵と創意工夫を日本全国で競争することによって地域を活性化、こういうものをしっかりと支援していく観点も織り込ませていただいて、当たらせていただきますと考えております。

○河本委員 大臣もおっしゃられたように、費用と効果で、そういう物差しで道路をつくるかつくらへんのかというのを決めるのは、だれでもできるんですよ。そこが政治判断の大変難しいところだと思ひますし、その地域の特性を引き出すためにも、ぜひこれからの道路行政にさらなる御尽力をいただきたいと思ひます。

それで、大臣、休んでください。佐藤局長、本丸に入っていきますよ。

おかげさまで、去年の三月に山陽自動車道龍野西から播磨ジャンクション、播磨自動車道が開通

して、これは、ハイテク道路ということもあつて随分注目を集めた道路であります。姫路鳥取線の一環で十一キロほど供用開始になったのでありますけれども、それから先の、北進する、北上する計画についてお尋ねをしたいと思ひます。

中国自動車道の佐用から大原間については、年末の十二月二十五日の国幹会議で、どういう仕切りで整理をされたのか、その点をお聞かせいただきたいと思ひます。

○佐藤政府参考人 先生御指摘の中国横断自動車道姫路鳥取線、これは姫路市を起点として鳥取市に至ります高速自動車国道でございますが、昨年十二月二十五日に国幹会議を開いていただきました、御指摘の佐用ジャンクションから大原の間、延長十九キロでございますが、これにつきまして、新直轄方式ということで、国と地方で努力し合つて、財源を出し合つて整備を進める、こういう直轄方式に切りかえていただいたところでございます。

こは、佐用ジャンクション―大原を含めて、昨年の十二月二十五日、国幹会議におきまして、いわゆる中村基準、費用対便益、採算性あるいはその他の外部効果、この三つを総合的に評価させていただきまして、なおかつ、関係の地方公共団体の御意見も伺つたところでございます。

佐用から大原の間は、短い区間といひますか、十九キロでございますが、兵庫県と岡山県と両県の知事さんにも十分なお話を伺ひまして、国の直轄でやるべし、こういう御要望もいただいた上直轄方式に切りかえさせていただいた、こういうことでございます。

○河本委員 佐藤局長、この法案を提出するまでに随分御苦労があつたと思ひます。高いハードルを乗り越えてきようにこぎつけたと思うんですけれども、きようは、佐藤さん、思ひのたけをぶつけてほしいんです。僕は、でき得る限り本音で答えていただきたいと思ひます。

それで、今、新直轄と言われたけれども、どんなことですか、これは。つまり、県が四分の一、

で、二十年代前半にはというような目標を立てているところがございます。

さらに、河原から鳥取の部分が、ここが実はなかなか用地が進まない、こういう状況ではございません。まして、現在用地の取得率が三二％でございます。したがいまして、ここをできるだけ早く、河原まで供用した後しばらくかかるのでは困るのので、できるだけそこに近づけるように大いに努力をしているところでございます。

○河本委員 局長、確認なんですけれども、今、費用分担が四分の一、四分の三ということで御説明をいただきましたけれども、つまり、この新直轄でやったら佐用から鳥取まではただで行けるのですか。

○佐藤政府参考人 昨年の十二月二十五日に、佐用から鳥取までは直轄方式、こういうことで切りかえさせていただきました。そういう意味では、国と地方で財源手当てをしながらやっていく、こういうことでございますので、完成後は無料の道路として供用させていただく、こういうふうに考えておるところでございます。

○河本委員 局長、ありがとうございます。

それで、テクノから、新宮から今度は山崎ジャンクションへつなげないかぬという大事業が残っております。これのめどをちよつと知らせてくだ

さい。

○佐藤政府参考人 先生御指摘のように、播磨ジャンクシオンから新宮までが十五年の三月二十九日に供用させていただいた。あと、山崎ジャンクシオンまで十二キロ残っておるわけでございます。ここは、既に整備計画区間に指定させていただいた

だいて、残りますのは、言ってみれば施行命令を出すべく調査を進めている、こういう状況ではあるということでございます。

全体といたしまして、二千キロの未供用区間のうち二百キロ余りがまだ調査中、こういう部分がございしますので、全国的に今大いに調査を進めておるところでございます、そういう意味では、できるだけ早く調査を終えて、今までのタイプで

申し上げれば、今の制度のもとで申し上げれば、公団に対して施行命令を出す、こういう形で考えていきたい。

ただし、会社が発足いたしますと、会社との協議、こういう形にもなりますので、その具体のスケジュールはまだ固まっているわけではございませんが、いずれにしましても、早く調査の段階から事業の段階にということで力を尽くしているところでございます。

(高木(陽)委員長代理退席、委員長着席)

○河本委員 委員の皆さんにもぜひ私のふるさとのことを知っていただきたいのでありますけれども、播磨ジャンクションには世界一の大放射光施設がございます。これは、我々の財産でありまして、ここでは今ナノテクの分野で随分研究開発が進んでおりますし、国是であります科学技術の振興という面からも、予算も随分ついております。これをもっとと生かすためにも、この姫路鳥取線の動きに、兵庫県であります、委員長も含め、ぜひ注目をしていただきたいと思えます。

それで、局長、高速道路にはトンネルがたくさんあります。そういうトンネル内で電話が不通になります。こういうことに關して、どういう対策を講じるおつもりなのか。防災対策という面からも、トンネル内で携帯電話が不通になるということになると、これは重大事故にもつながります。全線、トンネル内でも通話できるように早く整備をしてください。

○佐藤政府参考人 携帯電話が高速道路のトンネルでつながらない、これは両方にとって、高速道路の利用者といいますか、高速道路サービスする、あるいは高速道路を利用していただくという利用者の観点からも、あるいはまた、携帯電話サービスの受けられる利用者といえますか、サービスの提供、提供を受ける両方でございますが、そういう面から、両方ともうまくない問題である、解消すべき問題である、こういうことだと思えます。

実は、十年ほど前から、その部分はかなりい

ろいろな問題があるではないかという御指摘があらまして、そこで、平成六年度から、国土交通省と総務省と、当時は郵政省と建設省でございましたが、連携を図りながら、トンネル部の携帯電話の不感地対策を実施してきている、こういう実態でございます。

具体的には、道路管理者の方では、みずから、トンネル内に光ファイバー、これを大体整備してありますので、これを不感地対策として利用していただくように、トンネルの中の光ファイバーを提供して、あるいは民間の事業者と一体的に整備する、こういう形で進める。

そして、移動通信サービスを行う民間事業者の側では、国から一部補助を受けながら、その前後に中継基地を置いて、中継基地を置きませんとトンネルの中に電波の提供ができませんので、そういう意味では、中継基地を総務省あるいは携帯の事業者が行って、トンネルの中のサービスの用ケープルは道路管理者とそれから携帯のサービス提供者が一部分負担し合いながら整備する、こういう形でやっておるわけでございます。

高速国道につきましては、十五年四月一日現在でございますが、トンネルの区間が全体で六百八十六キロある。このうち三百七十九キロ、五五%につきましては通話が可能なようにやってきたということでございます。対策実施済みのトンネルが二百四十一キロ、そして、対策実施するまでもなく中小のトンネルでそのまま携帯が使える、これが百三十八キロある、こういうことでございまして、五割強にようやくなったということではございます。

残りますのが三百七キロでございますが、このうち九十六キロは、そもそもその周辺に携帯電話が使えないという不感地帯を走っている部分でございます。ですので、携帯電話サービスの不感地対策をできるだけ進めていただく必要がある。そして、残ります二百十一キロは携帯のサービス地域でございますので、引き続き、総務省あるいはまた携帯電話サービス事業者と力を合わせて、携帯

電話が通じるように対策を進めてまいりたいと思っております。

○河本委員 終わります。

○赤羽委員長 望月義夫君。

○望月委員 同じく自民党の望月義夫でございます。

午前中最後の質問でございますので、ぴしっと決まるかどうかわかりませんが、頑張りたいたいと思っておりますので、ひとつよろしく願いたいと思います。

特に、今日は、常日ごろ一緒に勉強させていただいたり、そしてまた御指導いただいている石原大臣に質問させていただきますので、大変光栄に思っておりますので、よろしく願いたいと思います。

さて、私が一番最初当選したのはちよと平成八年でございます。まあ、もうそんなにたつかなという感じがするんですけど、そのときに、私がたしか予算委員会に総理大臣に一番最初に質問したのがやはりこの道路行政でございます。特に、私の選挙区といえますか地元といえますか、私は清水なんですけれども、選挙区の中に庵原郡というところがありまして、由比、蒲原、富士川町、これは駿河湾の一番奥まったところとして、狭い土地といたしまして、海と山に挟まれた非常に狭い土地といたしまして、まさにそこに、我が国の交通の重大な拠点である国道一号线バイパス、それからJR、そしてまた新幹線、そういったものが本当に目の前に重なり合っているわけなんです。

それで、そのころちょうど、今思い出しますと、トラックがバイパスからスピード違反で、スピード違反とか事故が起きてまして、ひっくり返った。それで、そのバイパスから落ちまして、JRから国道からすべてがストップして、東京一名古屋の道路網が三日間は完全にストップしてしまつた。そういうことがございまして、こうでございまして、我が国の道路行政はしつかりできているのかどうかというように感じ

じまして、そういう質問をさせていただきまして、

まさに、そういったことを考えますと、今我々は、東海大地震とかいろいろな地震が間もなくやってくるであろうというような予測が非常にされておりますけれども、第二東名、あるいはまた我々が念願としております中部横断道、そういった道路については何ともしもつくっていかなくてはならないと改めて考えているわけでありまして、そういったことを踏まえまして、この道路公団の民営化問題について御質問させていただきたいと思ひます。

そもそも、そもそも論、先ほど中馬先生御質問ありまして大変申しわけないんですけど、道路公団の民営化法案、公団の民営化とは一体どうなんだろうというようなことをちよと大臣に聞きしたいと思ひます。

特に、では、どうしてこの道路公団の民営化で、道路公団でなぜだめだったんだろう。道路公団の改革ができないのか、それがなぜ改革で済まなかったんだ。

国民の側から見れば、週刊誌に、道路公団がちよとおかしいんじゃないか、しつかりやらないからじゃないかというようなことをよく書かれますけれども、我々はそんなことを思ひません。しつかりやっているとはいへないか。

特に、先人が有料道路方式というのをつくつて、戦後、金がないときに道路をつくるんだ、これが税金だけではどうしても賄えない。利用者が金を払って、十年後にできるのを今つくると、そういうようなことで一生懸命やっていくんだと、それで日本の国が、本当に我々の生活の基盤となる、産業の基盤となるインフラ整備、それが道路である、それをつくつてきたのに、これがおかしいということで、今度はこれを変えるということになりますと、一体道路公団ではだめだったのか、今までの道路公団ではだめだったのかどうかということについて、なぜ民営化なのか、これをぜひひとつ大臣にお伺いし

たいと思います。

○石原國務大臣 ただいま望月委員が御指摘されたように、昭和三十一年に道路公団ができた当時は、やはり国力等々考え合わせると、モータリゼーションの発展というものを予測して、高速自動車国道を整備しなさいといけなく、お金がない。それならば、じゃ、利用者からお金を取ろうということで公団が発足して、昭和三十年代の後半に名神高速が開通する。言ってみれば、昭和三十年代はこの道路公団、きつと時代の申し子のように、行政のアウトソーシングとして、しかも道路は無料が原則の中で有料道路というものを掲げて、画期的な方式だったと思うんです。

しかし、国民の多くの皆さん方も疑問に思っているのは、料金は基本的には返し終わったら無料になると言われているのに、建設費を償還期限を区切っているはずなのに順次先送りしたり、採算もとれないような、有料道路でありましてから採算ということがその当時は重要なファクターなんですね。それと、プールを拡大することによってどんどんつくっていった。特に、委員がお住まいの静岡県等々は東名高速が走っておりまして、既存路線の利用者の負担による道路建設に歯どめがないというところに大きな不信感の根があるような気がいたします。

その一方で、本道に道を走れば素晴らしい道だと思えますけれども、最高の技術に最高にお金をかけて最高のものをつくっている。すなわち、悪く言いますと高コスト体質。すなわち、道路の建設や管理のコストを公団という組織自体が、じゃ、節約して料金を引き下げることにしようといったような意識に欠けていた。

あるいは、これも先ほど中馬委員の議論の中にございました、いわゆるファミリー企業との関係が不明朗で不透明であるといったような批判、指摘というものがなされ、これを何とかしなければならぬ。

公団の組織を維持したままでは、きつと今言ったような全部ではない問題の解決策で十分な成果

を上げられなかったということは、これは事実なんだと思います。

このために、民間にできることは民間にという構造改革の大方針のもとに、道路公団改革を政府の官僚ビジネスと言われている特殊法人改革の最重要課題と位置づけ、民営化という荒療治を行うことによりまして、積年の課題を見直そう、こういうところに今回の改革の意義があるんだと思っております。

具体的に何をやるかという、やはり、債務の返済期限を民営化後四十五年と、今度は先延ばししませんと明確にしましたし、民間会社ですら、つくれという政治圧力がかったとしても、実質的な拒否権を付与して会社の自主性を最大尊重する仕組みをつくったり、会社はプールではなくて自分の力でマーケットからお金を借りる、自己調達によって市場規律を保つなどの厳格な歯どめを設ける。

さらには、これも総理がいつもおっしゃっておりますけれども、有料道路事業費を、二十兆円かかると言われていたものを、直轄はありますけれども、半分の十兆五千億にする。あるいは、ファミリー企業については、今役員、社長と半分に減らしていただきますけれども、これもさらなる改革を求めるなど、抜本的な今回の改革のスキームによりまして、すなわち公団民営化という組織の大改革を通じて、私は、初めて積年の問題に対する解決策が出せる、また出さなければならぬんだと理解をしておりますのでございます。

○望月委員 大臣の強い信念と申しますか、大変重く受けとめさせていただきます。

ただ、私はやはり、今質問の中で誤解されると困るんですけれども、道路公団のためにやるのではない。我々は常に国民の側に向いて、いかにコストを安く、むだな税金を使わない、今こういうふうに中小零細企業が大変困っている時期でございますから、そういったときに、やはりむだな税金は使わない、そういった基本的なスタンスで、道路公団がどうのこうのということでは、私は大きく

く言えば問題じゃない、このように思っていることをぜひひとつ御認識いただきたいと思えます。

その中で、先ほどから若干お話が出ておりますけれども、道路公団改革の中で、やはりこの四十兆円の債務を抱えているということは見方によっては大問題であり、大きな責任もある。これはこれからの問題として、とくく我々は週刊誌等でいろいろな情報を得るわけでございますけれども、それだけの債務を抱えながら、事ファミリー企業と言われるところを見ると、これはもう非常に黒字で、大変もうかっている。

国民の側からすれば、道路公団は真っ赤の赤字じゃないかという言われ方もするし、こちら辺について私が心配するのは、これは民営化という形になったら、こういった問題についてはしっかりと透明性を持って、今まで以上に、今までもそれは一生懸命やっていったということになった透明性については大丈夫だ、そういうことなのかどうか。

また、特にいろいろ天下りの問題が出ております。公団からファミリー企業に天下り、これが今度民営化になったらどどんと歯どめがなくなってしまう、そういうことがないような形というのは大切だと思っておりますけれども、その点についてどのように考えているか、お伺いをしたいと思います。

○佐藤政府参考人 これまでのファミリー企業と公団との関係ということで、改善をいろいろやってきていた点につきましては、先ほど大臣からも御答弁いただきました。

多少、もう一度確認いたしますと、ファミリー企業における公団のOB社長、これは九十七人から四十三人に現在減っておるわけでございますし、OBの役員も四百七十四人から二百二十九人。

さらには、先ほど来のお話の、公団は経営が厳しいけれども、ファミリー企業が非常に利潤を上げていっているんじゃないか、こういう御指摘に

て、剰余金という問題がございまして、剰余金につきましても、それぞれファミリー企業と言われる企業、御相談いただいて、身障者ドライバーのETC装着促進のための助成費、こうした形で十億円拠出していただいている、そんなことも取り組んでいただいているところではございます。

これからどうするか。先生御指摘は、公団が民営化してファミリー企業なるものとのどんな形になるのか。今まで以上に、今まではもつとくちりと透明に、なおかつ民間の経営センスでしっかりとした企業群という形になるのか、こういう御指摘であらうかと思えます。

そういう意味では、公団が民営会社になった場合に、これはそれぞれの民営会社が社長のもとでいろいろな経営理念を発揮していただきながらファミリー企業との関係もお考えいただき、こういうことだとは思いますが、あらかじめいろいろ、現在の公団とファミリー企業との関係、この辺を見せていただきますと、恐らく三つぐらい大きな区分ができるのかな。

一つは、いわゆるファミリー企業が実施している業務について、公団が新しく会社になった場合にそれをみずから業務として内部化するもの、これが一つあるかと思えます。内部化して少しでも経営効率を高めるということで、従来のファミリー企業が行っている効率よりは一層高める、これが一つの方法だろうと思えます。

もう一つは、いわゆる内部化まではしなくても、関連の明確な子会社として、多くの大きな企業が効率的経営をしておりますように、いわゆるアウトソーシング的に効率のいい業務の連携を図って、そして企業群全体としてより効率のいい経営を目指していただく。

三つ目は、これもまた大事なことでございますが、徹底的な競争を部外いろいろな企業に願います。従来、ややもすると、ファミリー企業への発注が非常に多くて問題ではないか、あるいは随機的にやっている問題ではないか、こういう御指摘もいただいておりますのでありますので、

むしろ一般の企業の、一般競争でしっかりと大いに競争していただくという分野も出していただく、こういうことだろう。

以上のような三つの観点から、従来の今のままの公団とファミリー企業の関係というものを見直していただいて、より一層効率的な経営をやつていただく、こういう方向かと期待しているところでございます。

○望月委員 民営化されて積極的にそういう経営の改善とか透明性を高めてしっかりとやっていく、そういうことの意味は感じられました。

また、これ、私自身がちよつと矛盾するような質問をして大変申しわけないんですけども、これが民営化されるということになって、あの財産を公団が引き継いで、先ほど総裁が、一生懸命やつていきます、いろいろな事業を展開していきます。これは、垣根をなくすということとは非常にいいことなんですけれども、またその逆の立場でいいんです、先ほど、地元の皆さんとよく相談をしてということを開いたの若干ちよつと安心してたんですけども、これは民営化されますと物すごい大きな会社なんです。

非常に力のある、我が国の中でも、この会社はどの程度の力かといったら、本当に筆頭の位になるくらいの力を持った、だつて、高速道路は町の中からどこから、もう一番の一等地に道路ができているわけですよ。インターチェンジだといつたつて、それは周りにいろいろなものができますけれども、のどから手が出るくらいにすばらしいところを持つていられるわけですよ。

そういうところで、どんどん販売を始めた場合、これは地元の、官が民を圧迫しないようにというふうなことでいろいろ話があるけれども、大体、今JRの関係でも、ホテルとか駅前のああいふ問題で非常に問題になっているんですよ。全く、民間がつぶれてしまふ、いいかげんにしてもらいたいというふうな状況が出ております。ですから、こういった問題で、そういう長い間

頑張ってきた中小零細企業の皆さんがそういったところに張りついて努力をしているわけですよ。そういったところで、やはり、小さい話ですけども、例えばこれで本屋さんとか、クリーニング屋さんとか、そういう皆さんが、これは分野調整法というのか分野確保法というのですか、たしかあつたと思うんですけども、独占的とは言いませんけれども、そこら辺についてはぜひひとつ調整というものをしっかりとやっていただきたい。

これは、基本的には自由化の波の中で、最近やもすると、力のある者にやられれば市場主義だからしょうがないじゃないか、そういうことがこの民営化によつて一番最初にそれが出てきて、もつかればいいんだというふうな形になると、これは非常に問題がありますので、出だしについては、ぜひひとつ、地元のそういうふうな小さい中小企業を守るような形というんですか、中小企業いじめにならないような形というのを考えるわけですけども、その点についてはどのようにお考えですか。

○佐藤政府参考人 現在のサービスエリア、パーキングエリア、これの大部分は、いわゆる旧道路施設協会といいますが、財団法人が現在、ハイウェイ交流センターと高速道路サービス機構と二つに分かれておりますが、建物をつくつて、テナントを募集して、テナントがそれぞれの販売をしていただいているというのか、事業をやつていただいている、こういうことではあります。

これから先、こういうことでありますが、民営化された場合に、基本的に、それぞれの契約関係のあるものは、まず、一たんは保全された上で、それから先でそれぞれのサービスエリア、パーキングエリアの運営のあり方について、一つ一つまた、そういうテナントの皆様と会社の方とも御相談しながらやっていっていただく。

それぞれの契約関係、個別にいろいろな形態があるかと思ひます。いろいろな事情があるかと思ひますので、一律に申し上げることはできないと思ひますが、そういう中で、先生の御指摘は、

逆に言うと、地元の中にあるいはまた地元の産業がその中に少しでも入つていけるかのような、そういうオープンさも必要じゃないか、そういう御指摘かと思ひます。

現状では、そういう形で今展開しておりますそれぞれのテナントが決まつておるといふ状況であるということでありまして、これからさらに、地元ができるだけ活用できるようなという面のお話でむしろ主にならうかと思ひます。

そういう意味では、実は、今回、法律の中では、連結施設について、適正な申し出であればサービスエリアを、それぞれ地元の皆様あるいは公共団体と一緒にやつて、こういうこともあろうかと思ひますが、接続可能である。これは一定の条件のもとにならうかと思ひますが、逆に言えば、そういう面が、そういう活躍の場が開かれ得る、こういう問題が一つだというふうな積極的にお考えいただくこともできようかと思ひます。

それから、先ほど申し上げました、それぞれ既にテナントが入つていられるわけではございますが、地元との関係、こういう面で申し上げますと、一方、例えば、道の駅の例のように、大部分がテナントといいますが、建物も含めて、地元の公共団体、それから農協とか、地元の生産者団体と一緒にやつて、大変好評をいただいている例が多い、こういう面もございまして。そういう意味では、サービスエリア、パーキングエリアのあり方について、むしろ今までもちよつと薄い部分もありまして、地元と一体となつて、活躍の場というものが逆に開き得るという面も強くあろうか。

そういう面、新しくサービスエリア、パーキングエリアをおつくりいただく、積極的に地元が参加していただくという面と、今ある中でもそうした事業展開をやり得るということが、実は、むしろ前向きに期待し得るということでございますので、それぞれの場所場所の努力をぜひやつていただきたいと思つていられるところでございまして。

○望月委員 今、道の駅の話が出ましたが、これは大変いい、これは国土交通省、非常にヒット

だったんではないかと思ひますので、これをぜひひとつ、そういうような形で広げていっていただくような形をつくつていただきたいと思ひます。

それで、高速道路なんですけれども、やはり、よく何回もこの委員会が話が出るんですけども、三千百の市町村があつて、通過しているところは九百十六市町村、そのうち三百六十三の市町村は通過しているのみでインターチェンジがない。

これは、よく我々が最近言葉に聞くのは、デジタルデバインド、使える者と使えない者の格差、これは非常に大きいと思うんです。高速道路があるところとなないところ、私たち国民は、ひとしく、やはり国から、そういった意味では恩恵をこうむりたい、それで一生懸命待っているわけですよ。

それからまた、高速道路が通つていられるにもかかわらず何にもインターチェンジがない、そんな市町村があるということについて、これはやはり一日も早く、少なくともそこそこところへ高速道路が通るなら、インターチェンジがどういう形になる、これは高いとか安いとかいろいろありますけれども、それくらいのことは考えてもいいんじゃないかなというふうな我々は思つていられるわけでございます。この少なくとも三百六十三の今ある市町村についてどのように考えているかお伺ひしたいと思ひます。

○佐藤政府参考人 先生御指摘のように、高速自動車国道が通過する市町村、これが広域合併前で、今の数字で申し上げますと、九百十六市町村でございます。四割に当たる三百六十三の市町村にはインターチェンジがない。インターチェンジが設置されているのは、重複がありますのでトータルで申し上げますと、九百十六市町村のうち、逆に申し上げますと一つ以上のインターチェンジが設置されている市町村が五百五十三ある、こういう状態であるということではございまして。ちなみに申し上げますと、高速自動車国道の平

均のインターチェンジ間隔は、日本の場合約十キロでございませう。したがって、これは長い短い、こうなるわけでございませうが、欧米諸国は大体四、五キロでございませうので、欧米諸国に比べますとインターチェンジの間隔が長いかな、こういうことであらうかと思ひます。

その点を国土交通大臣からも御指摘いただきました。大臣からは、インターチェンジの増増という形で欧米並みに近づけるという努力を大いにすべし、こういう御指摘、御指導をいただいているところでありまして、したがって、いろいろな工夫をしながら追加インターチェンジを整備していこう。

特に、インターチェンジの場合、料金所の設置が、設置そのものもさることながら、管理費がかなりかかる。一つの料金所でございませうと、出入りが少なくても、料金所の要員の交代等も考慮いたしますと、結局十人以上の人々、雇用者が勤務せねばいかぬ。逆に言いますと、それだけの人件費がかかる。管理費、人件費がかかる。

こういうことでございませうので、そういう意味で、ETC専用のスマートインター、これはサービスエリア、パーキングエリアを活用しながら、あるいはまた新しく追加インターを設置するにいたしまして、ETCの専用であれば、管理費という面からも、あるいはまた、あえて申し上げれば渋滞なんかを生じない、こういう面からも有利なことかということで、スマートインターを活用していこうというふうに考えているところでございませう。

十六年度、今年度でございませうが、間もなくでございませうが、公募という形で十六年度の社会実験をやらせていただいて、そして、こうしたスマートインターチェンジなんかの活用によって大いに倍増というような形に持っていきたいなというふうに考えているところでございませう。

○望月委員 多分、時間の関係上、これが最後の質問になるのではないかなと思つていますけれども、私の出身地でございませう静岡県、東京、大

阪、名古屋の間にあつて、黙つていても、何でもいつでもできるから、あそこところは努力しない県だとよく言われるんです。それは、そういう恩恵を受けているということで大変ありがたいことで、これはもう守旧派と言われることになるかもしれないけれども、先ほどの二千余りの高速道路の通っていない市町村、これはやはり、採算性の見方というのはいろいろな見方がありますけれども、ぜひひとつ一日も早く国民が望んでいるこの高速道路というものを知恵を絞つてつくつていただきたいなというふうに要望をしていきたいと思つております。

ですから、それはもう市場原理で、採算の合わないものはしないよという、力のある者がそうでない者に比べてどんどんよくなつていってしまうというふうな、そういう風潮というのはやはりいかなるものか。我々は、常に、採算とかそういう矛盾はいろいろ考えますけれども、ぜひひとつ、国民の、住んでいる人たちの気持ちというものを大切に、大事にしていだきたいなというふうに思ひます。

これは一つの例ですけれども、中国は、この十四、五年で約二万七千キロぐらいの道路を進められているわけでありまして、二〇〇二年には五千七百キロの道路を一年間でつくつていられるんです。五千七百キロ、これは、日本が七千キロつくるのに四十七年間かかっているわけですよ。一体何だ、世界で一番だ、二番だと言われる国が、四十七年間で、それは、日本の国というのはもちろん災害の多い国で、地震もあれば台風とか風水害もあるから、内容については非常に厳しい規格のもとでつくつていくというようなことがありますけれども、いかんせん世界の先進国である日本が、中国とこれら勝負していくというのか、対等にやつていくというときに、これは、中国は怖いなんて言っている以前に、これは、中国は高速道路をつくることによって、ハブ空港あるいはまたハブ港、空から海から、全く我々が、ぜひひとつ大臣も、御認識あると思ひますけれども、行つてみ

て、本当なのかと思うような速いペースでそういったものが進んでいるわけでありまして、そういう意味では、この高速道路、これから千キロ、二千キロどうするんだなといううちまじまじ考えたわけではないで、何としてもやるんだ、そういう気持ちの中で、やはりいろいろな知恵が生まれてくるのではないかなというふうに私は思ひます。

それから、私は、一つだけ言つておきたいのは、私もある発言で抵抗勢力だということなことを言われたことがあるんですよ。それは、望月さんどうですかとテレビとかのあれが来たときに、第二東名どうしますかと、いや、ぜひひとつ第一東名を、私も夜遅くなつて新幹線間に合わない高速道路で帰るんですけども、もう二つの車線がトラックがいっぱいで、あれ追い抜いても少し早く帰りたいなんていつたら、これは命がけです。それを、お金を高速道路ということと料金を払つて行くということになりますと、あれ、もう命がけで金払うなんて、ばかばかしい、何でもこれはただにならないんだ、そう思つたんです。だから、大臣にもぜひひとつ、金払つて、夜走つて、乗つて、自分で運転して行つてもらいたいと言つたら、あいつ抵抗勢力じゃないかと言われたことがありますが、そうじゃない。

そしてまた、大臣の今までの発言から、間違つたとらえ方で、道路つくりませんよなんて、そうではない。必要なものはどんどんつくる、私は、この大臣の意気込みを聞きまして、大変すばらしい。ぜひひとつ、むだなものは省き、つくるものはつくる、そういうようなことでやつていただきたいと思ひますけれども、大臣の御所見をお伺いしたいと思ひます。

○石原国務大臣 ただいま望月委員がおっしゃられたように、いかに知恵を絞るかということだと思ひます。限られた予算の中で、また、先ほど申しましたように、委員のところの東名高速は、ただになると思つていた方がたくさんいらっしゃると思いますが、プール制の名のもとに償還期限が

どんどん遅くなつて、その一方で、利用者にとつては命がけで高速道路に乗るみたいな状態になっている。

こんな中で、やはり、先ほども申していますけれども、費用対効果、採算性、その他の外部効果等々の評価基準をつくつて、評価基準の高いものから選択と集中でつくつていく。真に必要な道路については、もちろん採算性だけではなくて、採算性のとれる道路というのはこれから少ないわけですから、外部効果も十分勘案して、コスト削減、知恵を絞るということとは、多分委員はコストをいかに絞るかということをお話されていられると思ひますし、中国の例を出されたのは、やはり、だからだんだん五十年、百年かけて整備してもしようがないよという意味だと思ひます。スピードアップに努めてまいりたいと思ひます。

○望月委員 どうもありがとうございます。

○赤羽委員長 この際、休憩いたします。

午後零時四分休憩

〔休憩後は会議を開くに至らなかった〕

国土交通委員会議録第六号中正誤

ページ 段 行 誤

三 四 六 職住 屋上 正

平成十六年四月十三日印刷

平成十六年四月十四日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

B