

第百八十六回国
会

参議院国土交通委員会會議録第十四号

平成二十六年五月二十日(火曜日)
午前十二時二分開会

委員

魚住裕一郎君

環境経済研究所 上岡 直見君
代表

委員の異動

五月十四日

辞任

大野 泰正君

北村 経夫君

酒井 庸行君

豊田 俊郎君

河野 義博君

補欠選任

森 まさこ君

世耕 弘成君

長峯 誠君

宮沢 洋一君

山口那津男君

五月十五日

辞任

江島 潔君

世耕 弘成君

長峯 誠君

森屋 宏君

野田 国義君

山口那津男君

補欠選任

大野 泰正君

北村 経夫君

酒井 庸行君

豊田 俊郎君

江島 五月君

河野 義博君

五月十六日

辞任

宮沢 洋一君

森 まさこ君

江島 五月君

田中 直紀君

補欠選任

森屋 宏君

江島 潔君

野田 国義君

五月二十日

辞任

田中 直紀君

補欠選任

浜野 喜史君

補欠選任

森屋 宏君

江島 潔君

野田 国義君

委員長
理事

藤本 祐司君

赤池 誠章君

渡辺 猛之君

田城 郁君

広田 一君

参考人

一橋大学大学院
商学研究科教授
筑波大学社会工
学域教授

石田 東生君

事務局側

常任委員会専門
員

田中 利幸君

大臣政務官

国土交通大臣政
務官

中原 八一君

副大臣

国土交通副大臣

野上浩太郎君

国務大臣

国土交通大臣

太田 昭宏君

○委員長(藤本祐司君) 道路法等の一部を改正する法律案を議題とし、参考人の方々から御意見を伺います。

この際、参考人の方々に御挨拶を申し上げます。

本日は、大変お忙しい中、本委員会に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

参考人の皆様方から忌憚のない御意見を拝聴いたしまして、今後の審査の参考にしたいと存じますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日の議事の進め方について申し上げます。

まず、根本参考人、石田参考人、上岡参考人の順序でお一人十五分ずつ御意見を述べさせていただきます、その後、各委員の質疑にお答えいただきますと思います。

なお、意見の陳述、質疑及び答弁のいずれも着席のままで結構でございますが、御発言の際は、その都度、委員長の許可を得ることとなっております。よろしく願います。

それでは、まず根本参考人をお願いいたします。根本参考人。

○参考人(根本敏則君) 御紹介ありがとうございます。根本でございます。

私は、今回の法律のポイントは高速道路の更新費用の財源調達問題だというふうに考えました。

この問題を考えるに当たり、問いを三つ作ってその答えを考えてみました。まず、高速道路の費用は税で賄うべきか料金で賄うべきか、高速道路の費用にはどのようなものが含まれるか、それから、地方部の非混雑道路を無料化すべきなのか、その場合には更新費用はどういうふうに調達できるんだらうかということでございます。

さて、問い一でございますけれども、道路を高速道路、国道、県道、市道と仮に分けて考えてみたときに、車を通わせるトラフィック機能を主に担う高速道路、それから沿道からの出入りを保障するアクセス機能、こういうものがございまして、トラフィック機能を担う高速道路の

受益者は道路利用者であり、アクセス機能を担う市道の受益者は沿道居住者あるいは土地の所有者と考えることができます。

さて、そのトラフィック機能を担う道路については自動車関係税を充てるのが適切というふうに思うわけですが、自動車関係税のうち燃料税は道路利用量と関係しますが、高速道路を利用しない道路利用者もいます。あるいは、燃料を消費しない次世代自動車などが出現してきております。また、自動車保有税も、これは自動車関係税でございますけれども、これは道路利用量とは直接連動していません。そういうわけで、料金がより適切というふうに考えるわけであります。消費税、所得税などの税は道路利用とは全く無関係で、不適切と思うわけであります。

また、料金がより好ましいと思う理由の一つに、最近の情報通信技術の発達がございます。日本ですべて使われているETC、これは道路と車が短い距離で通信しますので、専用狭域通信といえますけれども、GPSを使えば走行距離が分かるようになってきました。また、ナンバープレートがカメラで認識してその車を同定するというのもできるようなになってまいりました。ということで、昔に比べて非常に安価に料金が徴収できるようになってきたというふうに思います。また、後ほど述べますけれども、混雑に応じて料金を変えるということも世界的にいろいろ導入されるようになってきました。これはとても税ではなかなか対応できないことなので、ここでも料金のより優位性というものが認められるわけです。

ということで、結論的に、高速道路は道路利用者にとった距離に応じて徴収する料金の形で負担を求めるのが公平ではないのかというふうに思うわけです。また、効率的ということも言えます。それは、料金の取れるところだけしか道路が造れない、料金が取れる範囲で道路が造れるということ、効率的とも考えられます。

参考までに、欧州において高速道路大型車対距離課金を導入する国が増えているということを参

考資料として付けております。三ページ目、四ページ目をちょっと参照いただきたいと思うんですが、ヨーロッパでは、欧州連合ができてきたして国境を越える長距離移動が活発になってきた。自国の道路を外国の大型車が通行するようになり、道路損傷などを起こすその外国の大型車にも負担をしろというものが強まってきた。

従来、ドイツとか北欧の国々は、ビニエットといまして、ステッカーを貼ってあればその車は一年間、例えば十五万円ぐらい、大型車がそのステッカーを買わなければいけないですけれども、買つてあればもう高速道路は使いたい放題ということだったんですけれども、これは非常に安いわけですね。走行量に応じてやっぱり料金を取るべきではないのかということで、ドイツでGPSを使った大型車対距離課金が導入されました。高速道路で取りましたら今度は国道の方が混みましたので、ドイツは国道も有料道路に組み入れることになりました。フランスは、日本のような高速有料道路はあったんですけれども、ドイツ、隣の国で有料が、ネットワークが広がるにつれて大型車がフランスを走るようになりました、フランスでも国道で有料制をしようという今計画しているところがあります。

あるいは、アメリカについても、元の方に戻りますけれども、オバマ政権は新しい法律を今準備しているところでございますけれども、ガソリン税を道路特定財源にして、それで州際高速道路の費用として充当しようという、そういう六年間の法律を今審議しているところでございます。その中で、州際高速道路、原則有料道路禁止というそういう条項があったんですけれども、その撤廃を提案中です。この十年ぐらい、州際高速道路の線増、レーンを増やすときに、そのレーンを増やすのに併せて有料制というのは次々と導入されてきてはいたんですけれども、それはあくまでも例外措置です。その例外を改めて、もう原則的に有料をまず禁止するというのをやめようというふうなことを

提案中です。これはまだ議会で通っているわけではなくて、今議論をしているところですからけれども、ガソリン税がもう当てにならない財源であると、ガソリン税に代わる新しい財源として有料制を導入しようとしています。

ということで、まさに世界の動きは税金から料金だというふうに思っています。

二番目の、高速道路の費用に含まれるものは何かということになりますけれども、インフラ費用、外部費用と二つに分かれます。インフラ費用は建設費用、維持管理費用ですけれども、今回、更新費用というものが重要だということが分かってまいりました。考えてみれば、高速道路は耐用年数の異なる様々な設備、施設から成り立っているわけがあります。しかも、ほかの国道などに比べてトンネルや橋などの構造物の比率が高いわけで、その意味でも更新ということが非常に大きな道路であります。そのほかに、外部費用として環境費用、混雑費用などを考えることができます。これは、道路管理者が生じる費用ではなく第三者に生じる費用ですけれども、道路管理者にそれを負担させる、あるいは気付けさせるということにより量を制約する、より最適な量に減らすことができるというふうなこともあるわけです。

さて、有料道路が誕生したときには償還期間は三十年でした。三十年ということでは、余り更新のことを考える必要はなかったかもしれませんが、しかし、その後、プール制の導入により、現在ではもう五十年たつてまだ料金を徴収している路線ももちろんありますし、公団民営化に際して、今後三十六年間、すなわち平成六十二年度まで料金を徴収することになったわけで、この償還期間の間に更新ということをしなないということはどう避けられない、更新は避けられないということになったと思います。

そして、笹子トンネル事故以降いろいろ精査していく中で、必要な更新の規模、それからその費用、そういうものが明らかに変わったわけで、それを償還計画に組み込むというのは当然のことでは

当該高速道路の更新が必要になったときには、別途財源を調達する必要があります。地方部にもあっても、税による更新というのは受益者負担の観点からは正当化は難しいと思います。また、地方の財政事情から見て、現実的に税で更新をしていくというのもまたこれは困難であります。したがって、結論的には、利用者が更新費用を含めて、節度を持ったプール制の下、一定程度料金として負担すべきではないかというふうに考えるわけであります。

ただ、人口が急激に減少している地域で、地域の高速道路ネットワーク全体の容量を縮減するということが必要になっている地域、その場合はひよつとしたら更新が必要ないかもしれません。その場合には、またちよつとこれは別途議論が必要

フランスでは、有料道路は大型車も普通車も払います。しかし、今検討されている新しいエコタックスという税金では、国道は、乗用車はただですけれども、大型車に負担してもらおうということで、大型車にだけ負担してもらう道路というのがも考えているんですね。もちろんそういうのも技術的に容易にできるようになっていますので、そういうふうな、特に道路損傷の原因者である大型車に負担を求めるといっているので路線を決めるということも非常に有効ではないかと思っております。

以上でございます。

○委員長(藤本祐司君) 根本参考人、ありがとうございました。

しかし、活用に入ったからといって、これは整備とか建設を全くやらないということの意味するものではないというふうにも思います。やっぱり道路の資産をネットワークとして見た場合には、道路ネットワークの利用価値を更上げるための、ミッシングリンクとこのをどう整備していくかとか、安全、安心のための代替的経路、リダンダンシーの確保とかと申し上げますけれども、そういうことをどうするかとか、あるいは自動車だけ

今回各社における検討は、私自身も首都高の委員会に参画させていただきましたけれども、非常に豊富なデータと現在最高の知見に基づいて、かつ現場等も十二分に視察し、評価を踏まえた上でのものだと思いますので、結構信頼性は高いんじゃないかなというふうに考えております。償却期間中に次々と更新の必要性が出てくるというのは考えにくいんじゃないかなというふうに思っております。しかし、未来永劫大丈夫かという点、それはそんなはずがあるわけではなくて、いずれ維持更新のための有料制、永久有料ということも考えなくちゃならないのかなというふうに思います。

特に大都市域におきましては都市再生事業との連動性を高めて、都市のためにも良くなり、かつ費用も安くするという、そういう検討が今後必要にならうと思います。

二番目が、道路上部空間の活用でございます。

立体道路制度というのができてもう三十年以上経過してございまして、適用件数というのはなかなか多くなっております。一年当たり直しますと一件強という、そういうものでございます。いろいろ理由はあるんでしょうけれども、一つには、立体道路制度が適用されるのが道路の新設あるいは大規模な改築のときに限定されていたということがあろうかと思えます。今回の改正によつて、この新設、改築時の限定が解除されるということは、立体道路制度、これ都市のためにとても非常に重要なものでございまして、高く評価できると思えます。

ただ、今回の改正は、首都高速道路の築地川区間を非常に色濃く想定したものであるというふうに理解しておりますけれども、民間のデベロッパーの方なんかと話をしておりますと、あそこは地形、区画の形が余り良くないとか、アクセス道路も余り整備されていないとかということで、あの道路空間だけで考えると余り魅力的じゃないんだかなというふうなことをよく伺います。ですから、先ほども申しましたように、区画の大街区化とか、あるいは今、東京の八重洲口というのは、八重洲口も新しくなりましたし、あるいは再開発事業なんかも進捗しておりますので、そのこととの連動性なんかも含めて広い視野で考えるべきだろうというふうに考えております。

次が高架下空間の活用でございます。これも非常に貴重な空間でありまして、これを促進するというところで、かつ入札制によつて、いい利用の仕方を応募するというところで、評価したいと思えます。

ただ、今の道路局長通達というのを拝見いたしますと、高架下の利用については、都市計画や土地利用計画との整合性、公共的、公益的利益の優

先という非常に大事なことが述べられておりまして、お金さえ払えば何に使ってもいいんだということにはしてはならないと思えます。この精神は承継されるべきであると考えております。

次が、スマートインターチェンジへの財政支援でございます。

欧米に比べると、日本の高速道路のインターチェンジの間隔は二倍から三倍程度長いというふうに言われております。これは有料の高速道路でございまして、料金収受のためのコストとの見合いで決まっております。スマートインターチェンジの広範な普及によつて料金収受が非常になつてございまして、そうすると、スマートインターチェンジを更に設けることによつて、これも高速道路の使い勝手が良くなる。これは活用につながるというところで非常にいいものでございまして、従来、利便増進事業で財政的支援が行われておりましたけれども、これがなくなるというところで、これも必要な支援だと思えます。

ただ、ここでもちよつと細くなつてしまふけれども、スマートインターチェンジの整備の形というのを少し考えてみなくちゃならないだろうというふうに思います。

大きく言うと、サービスエリア、パーキングエリアから出るものと、本線の直結型というものがございまして、SA・PA接続型は、整備費用はそれほど掛からないんですけども、アクセス道路の整備が負担となつていふというふうな何つております。本線直結型は、従来、スマートインターチェンジを整備しておりましたときには、ダイヤモンド型と申しまして、立体交差をする幹線道路に高速道路からすつと降りていってすつと延びていくと。そうすると、ランプのダイヤの形に、ひし形になりますのでダイヤモンド型というんですけれども、実際、現在のこの形は非常に少のうございまして、それはどうしてかという、ETCを装着していない車とか誤進入があつた場合にまた復帰しないとならないうこと、普通の高速道路のインターチェンジの形に非常に近いもの

がございまして、当初は大体従来のインターチェンジの三分の一ぐらいでできるんじゃないかなみたいなことを言つておつたんですけれども、ダイヤモンド型は実は少なく、安いことは安いですけれども、思ったほど安くはないというふうなことでございまして、この辺の技術的な工夫も含めて更に政策の展開が要請されるところでございまして。

三番目になります。

今回の改正に関連して、今後の道路政策に望みたいこととございまして。

高速道路料金を含む負担の在り方についての検討の加速を是非お願いしたいと思います。

今回、必要な料金徴収期間、更新分については償還が終わつた後利用者の皆さんにお願いするというところでございまして。このことの意味を考えますと、四十五年間を固定化して考えなくていいという、そういう意思決定だと思えます。そういう観点からすると、高速道路の料金制度を検討を更に加速するいい機会としても捉えられるんじゃないのかなというふうに思います。

これをもうちよつと前に進めて申し上げますと、建設する時代はその借金を返し終えればいいという償還主義だつたわけでございましてけれども、これからは、高速道路という資産、一般道とのネットワークということ考えた場合にも非常に貴重な資産です。それをどううまく活用するかという、そういう政策主義とでもいうべきものを、料金を考えるということから更に進めてはどうだろうというふうに思っております。

いろんな料金の実験が行われておりますし、環境ロードプライシング等についてはもう実践でございまして。こういうことを更に進めて、いろんな負担も含めた形で検討を進めるべきであると。先ほど根本先生もおっしゃいましたけれども、技術的な進歩によつて全国でロードプライシングということが技術的には可能になつてきております。そのための検討を進めるべきであらうかと思えます。

燃料税から一部思い切つて転換してはどうだろうかというふうにも思えます。燃料税は、利用に応じて負担する公平、あるいは徴収費用が安価であるとか、あるいは道路特定財源時代には利用が増えるとかそれが道路財源になるという、いろんな意味で良かったんでありますけれども、低燃費車が増加をしてきたりとか、あるいは自動車の社会的費用がこれまでこのように大きな問題となつてきた中で、全国一律の燃料税というのは何かどうもそぐわないような気がいたします。地域の実情に応じたプライシングということを考えるべきであらうと思えます。

最後になりました。高架下の活用あるいはスマートインターの支援ということでございますけれども、それに関連して、道路のオープン化に向けての議論を更に加速すべきであらうというふうに思います。

私が思いますのは、道路のオープン化というのは、占用のオープン化、空間のオープン化、事業のオープン化ということとございまして、特に事業のオープン化に関しましてはメンテナンスの問題がございまして、これにつきましては特に市町村道でいろいろ問題もあるかと思えます。このことについて、メンテナンスを包括的に一括的に地域の建設会社等にお願ひするとうふうな、こういうことも考えてみてはどうかというふうなうに思います。ただ、このときに、勝手気ままにやるんではなくて、議論もオープン化をして、地域のためにそこでの公益性ということをきちんと考えた上で進めていくべきだろうというふうに考えてございまして。

以上でございます。ありがとうございます。

○委員長(藤本祐司君) 石田参考人、どうもありがとうございます。

次に、上岡参考人をお願いいたします。上岡参考人。

○参考人(上岡直見君) 上岡でございます。本日は五点多く申し上げたいと思ひます。まず一点目でございますけど、横の方の資料で

すけれども、二ページ目を御覧いただきますと、これはもう何遍も出てくる資料ですのでこれ自体は説明いたしませんけれども、今後メンテナンスの負担が非常に大きくなっていくことを示したものでございます。

それで、ちょうど先月の四月十四日ですが、社整備道路分科会で、大変強い表現で、最後の警告ということで、今すぐ本格的なメンテナンスにかじを切れという提言が出ております。これは確かにそのとおりなんですけれども、じゃ、メンテナンスにかじを切れというのはいいんですけれども、財源とかいろんなリソースが幾らでもあればいいんですけど、そうではないわけですから、やはりその優先度というものを考える必要があると。極端なことを言えば、今後は、第一点目ですけれども、維持、防災をまず第一とする、その後余ったら新設するというくらいの方の方向転換をしてもいいのではないかと今思うわけであり

ます。

二点目でありまして、三ページ目を御覧いただきますと、上のグラフですけれども、これは一般道と有料道路事業との予算概要の最近の変化です。これを見ますと、有料道路事業の方が非常にその額が、事業費が大きいということが分かりますが、交通量との比較で見ると、これはかなり、いささか有料道路事業偏重ではないかというふうに思うわけでありまして、道路というのはやはり、有料道路といいますが、一般的に言われる高速道路ですが、これだけでは道路ネットワークというのには成り立たないわけで、一般道のことを考えなければいけないわけであり

ます。

そうしますと、地方道等の特に実情を見てみますと、もう本当にがたがたのところが多々あります。また、後に出てきますけど、防災面を考えた場合、幾ら高速道路だけ立派にあっても、一般道とのアクセスのネットワークで成り立っているわけでありまして。そういうことから考えましても、今後は、繰り返しになりますが、維持、防災を先とする、新設は従とするというくらいの方

向転換がはつきりなされるべきではないかと思

ます。

三ページ目の下ですけれども、これはたまたま東日本のデータですけれども、当然のことですけれども、管理費用はそれほど変わっておりません、経年で。ただ、料金収入ですね、これが減っておりまして。これは、無料化の補填とか東日本の被災者の方の無料化補填とか、そういうものを含めても減っているということです。

一方、首都高、阪神、それからNEXCO、合計、今後十年から十五年で概算で四十兆円ぐらいの維持費用が必要ではないかというふうに試算されているという、ちょっと数字載せておりませんけれども、そういうふうになっております。そうしますと、これは当然賄えない、賄うのは非常に難しいということになります。先ほど根本先生のお話にもありましたように、それをどこから出すかということになりますけれども、そうしますと、考えてみますと、これは当然もう新設というような余裕は乏しいのではないかと今思うわけであり

ます。

四ページ目ですが、これは二点目ですけれども、道路はストック効果とともに経済的に見てフロー効果もあるというふうに考えられるわけでありまして、GDPとか雇用に関するフロー効果ですね。これはいろんな評価があると思われ、新設事業であつても、あるいは補修事業であつても、それほどのフロー効果というのは変わらないというところから考えられます。そういうことから、これまでとは全く新設偏重という方向性があつたと思われ、別に経済にマイナスの影響があるというところではないというところであります。

それからもう一点は、五ページ目ですけれども、これは将来交通需要という観点から見ますと、これは局所的にはいろいろばらつきがあるかもしれませんが、全国的に見ますと、この将来の生成交通量というのを推定する手法はいろ

いろあるんですけれども、単純に言いますと、一人当たり発生トリップ数掛ける将来人口ということとで、大まかに言えばですね。その上の表は、一人当たり発生トリップ数ですが、これはもうそれほど大きく動かないと思われ、その掛ける将来人口の方ですね、これが、いいことかどうかは分かりませんが、人口は今後大きく減る傾向であろうということになると、将来交通量は減ってくるということはどうも当然であろうと思われ

ます。

それから、六ページ目ですけれども、これは経年で走行台キロで見た、上のグラフですが、走行台キロで見たグラフで、二〇〇〇年あるいは二〇〇一、二〇〇二からもう減少傾向が始まっております。これがまたV字回復をするというようなことはまず考えられないであろうと思うわけであり

ます。一方、下のグラフですが、これは、ある意味では整備効果を示す一つの指標で、整備効果はいろんな評価法があると思われ、整備効果は平均で見ると自動車の平均走行速度という面で見ると余り大きな変化がないということから考えると、全国的な整備レベルを上げるということにもうそれほど大きな社会的価値は見出せないのではないかと思うわけであり

ます。

七ページ目、上の写真でありますけれども、これは国道の三桁路線ですけれども、広島県の例なんですけれども、この上の高架道路は、これは高速道路ではありません、下の平面道路のバイパス道路ですけれども、これに三キロ百十億円という事業費が掛かっているという例であります。それに見合つた社会的便益があるのかという点で考えますと、計算上は出ていないという点で、ただ、平成二十二年センサスで一日六千三百台というのが費用便益評価上の計画交通量八千八百台というふうなことで、言い方は悪いかもしれませんが、ちょっと水増しの評価をされていると

思われます。

一方では、そんなに将来交通量が増えるとは思われないというふうなことで、乱暴に言わせていただければ、全国でこういう無駄な道路事業があ

るといふ一方でその整備費が足りないというのは、これはちょっと政策的なバランスを欠いているのではないかと今思うわけであり

ます。

四番目、防災との関連でありますけれども、七ページ目の写真を見ていただきたいと思われ、これは落橋防止装置というんですが、ほかの道路あるいは河川、それから鉄道なんかをまたいでいるところの橋が落ちてしまうのを防ぐ装置ですね。単純な話ですけれども、こういう鎖でやっていたり、ワイヤーでやっていたり、いろんな緩衝装置でやっていたりというのがあり

ます。

これは、実は阪神大震災のときに落橋が多くて非常に苦労したという点からこの整備が進められてきたものであります。ただ、まだまだこれ道路の新設等に比べたらはるかに少ない費用でできるものにもかかわらず、まだまだ整備率は完全ではないというところがあります。しかも、阪神から造つて相当、二十年ほどたつてい

るので、落橋防止自体が大分傷んで、ボルトの引き抜き力が不足しているところが見付かりました。防

災との関連で考えましても、これはやはり新設よりも維持、防災を主とするというふうな根本的な方向転換が必要ではないかと思うわけであり

ます。

道路も、例えば防災の観点から考えますと、東日本大震災でも見られたとおり、道路のひび割れ等、こういうものはなかなか構造的に防ぐことができないものであります。それから、高架構造です。これは当然耐震設計がしてありますので、一挙に崩壊するとか倒壊するということはないと思われ、ただ、強い震動を受けた場合はよほど点検しないと再開できません。一方、平面道路の場合は、ひび割れ等生じて、鉄板敷きあるいは砂利充填とかそういう比較の簡単な対策によりすぐ再開することができるといふこと

で、これは東日本のときにもくしの歯作戦といふことで一般道路の簡易的な迅速な再開といふこと

がかなり有効であったということが示されており
ます。

こういう総合的な防災の観点からも考えて、ど
ういうことを優先すべきかという点について再考
が必要ではないかというふうに思うわけでありま
す。

それから八ページ目ですが、これは、先ほど根
本先生、それから石田先生からも言及がありまし
たとおり、自動車の外部費用という問題について
です。これ引用が抜けてしまいました。これ、
神戸商科大学の児山先生という方の著書をコピー
させていただいております。

以前、高速道路の無料化という名称で議論がさ
れましたけれども、そもそも無料の道路などとい
うものは世の中にならぬわけでありまして、ただ料
金所でお金を集めているか集めていないかという
ことの違いだけであるわけでありまして。道路は必
ず費用が掛かっております。

一方で、先ほど御指摘ありましたとおり、自動
車の外部費用というものが現在はまだ負担されて
いないということでありまして。これの適切な反映
ということ、これは高速道路でも一般道路でもあ
るわけでありまして、そういう適切な反映とい
うことも、今後、道路政策の、環境面も非常
に深刻なことが指摘されている中で、これをどう
やって反映させていくかということになると思
います。もちろん、集めただけではなくて、それを
どう配分するかという問題になるわけですが、
も、現在は、自動車ユーザーはまだ道路の費用を
完全に負担していないという現状があるかと思
います。

まとめでありますけれども、本改正法案のもち
ろんメンテナンスという点についてはこれは当然
異論のないところであろうかと思っております。こ
も、ただ、道路法でできたのが昭和二十七年とい
うことです。もう相当ですね。当時はもう本
に確かに、国道といえども砂利水たまりとい
うような状態であったわけで、確かにそういう道路
整備は重要であったわけですが、ただ、現

在に至って、五十年たつて、その性格といいま
す。か道路法の継ぎ足し継ぎ足しということでは
ちよつともう間に合わない、基本的な道路政策の
転換ということがやはり考えなければいけないの
ではないかというふうに思うわけでありまして。

それから、細かい話ですが、道路の立体構造の
高架下空間の活用等、これはできるところはして
もいいかもしれません。ただこれ金額的にどの
くらい大きなものになるのか、そんなに大きなも
のにならないのではないかと。それから、それか
らもう一つは、例えばコンビニ等というような例
がされておりますけれども、こういう民間事業に
貸し出しますと、状況が悪くなれば当然撤退し
てしまうわけでありまして、その財源の永続性とい
う点から、その辺はどう考えられているのかとい
うことに疑問があるわけでありまして。

時間の関係でもう終わりますが、もう一回まと
めますと、今後の道路政策は維持、防災を第一と
して、その後、もし余ったたら新設というくらい
の基本的な方向転換が必要ではないかというふう
に思うわけでありまして。

以上でございます。

○委員長(藤本祐司君) 上岡参考人、ありがと
うございました。

以上で参考人からの意見の聴取は終わしまし
た。

これより参考人に対する質疑に入ります。
なお、大変恐縮でございますが、各委員の質疑
時間が限られておりますので、参考人の皆様方
におかれましては簡潔に御答弁をお願い申し上げ
ます。

質疑のある方は順次御発言願います。
○森屋宏君 おはようございます。自由民主党、
森屋宏でございます。

それでは、座ったまま質問をさせていただきます。
三名の先生方には、大変本日は御参加ありがと
うございました。ただいま先生方のお話、それか
ら、事前にいただきました、今まで先生方がいら

んな場面で書いていらつしやる、発言をされてい
るペーパーも見せていただきました。総じて皆
様方、高速道路、特に特定の、利用する人たちが
受益に依じた負担をしていくんだという議論につ
いては、総じて皆様方同じ御意見をお持ちである
というふうに理解をいたしました。

あわせて、これから、それを今回の法案にある
ような十五年で済ますのか、あるいは先ほど先生
方の方からありました永久的にいたしていくのか
かというふうな議論は、これは政治的な判断とい
うことになるかと思っておりますので、明後日法案審
査が、この審議がこの委員会でございますので、
その中で私の意見も述べていきたいというふう
に思っております。

そこで、今回の先生方のお話にもございました
ように、基本的に、社会資本整備審議会道路分科
会答申にもございましたように、道路全体の整備
重視から利用重視へということでステージが変
わっていくんだというふうなことでありますけれ
ども、私は、道路というものは、高速道路、それ
から国道、それから都道府県道、市町村道とそれ
ぞれあるわけでありまして、これから地域の中
でそれそれぞれ、先ほど石田先生のお話もござ
いましたけれども、役割をどういうふうに果たし
ていくのか、あるいは役割分担をどうしていくの
か、あるいはお互いに時間帯によって使い分けを
するということもあろうかなというふう
に思います。

私たちは政治家ですから地元要望というものを
受けていくわけですが、時々、高速道路も
整備をされていて、そこに並行して国道がある、
そうしますと、時間帯によりましては、朝夕の
ラッシュ時間帯に国道が渋滞をするというふう
なことになるかと、バイパスを造ってほしいとい
うふうな議論はとなくありがちな話であります。

単純に考えると、その時間帯だけ高速道路を無
料とは言わなくても安くして、国道のバイパ
スを造るぐらいの費用を考えるのであるならば、
それは料金ということではなくて税という形の中

でそこを高速道路に投入して、利用者をそこに政
策的に誘導するというやり方の方がむしろ現実
的であるし、すぐできるわけですから。先ほどの
話のように機械的な装置も大分進んでまいりま
したので、そういうことはできるわけでありま
す。そういうやり方の方がいいんじゃないかとい
う部分があるわけですが、しかしながら、
現実的にはなかなかそういう議論が地域の中で
行なうことがなかなか難しい。特に高速道路につ
きましては、民営化されて以来、同じテールの上
でそうした議論をすることがなかなか難しいとい
う場面がございます。

そこで、今日はお三人の先生方に、地域の中
で、交通政策という一つのテーマの中で、それ
れ高速道路、都道府県道、市町村道、あるいは
道、この使い分けを、一つの地域の中で交通政
策としてどういうふうな使い方をしていくんだ、あ
るいは役割分担をしていくんだという、既存で現
实的にはなかなか難しい枠組みなんですけれど
も、これについてどういうふうにしていくことが
いいのか。あるいは、先ほどからお話には海外
事例なんかもございましたので、何かその辺の考
え方がございましたら、お一人ずつお話を伺いた
いというふうに思います。

○委員長(藤本祐司君) それでは、根本参考人、
石田参考人、上岡参考人の順で御答えいただけ
ばと思います。

○参考人(根本敏則君) 御指摘のように、道路は
階層構造になっておりますので、それぞれの道路に
どんな役割を担ってもらわなければならないことをき
ちんと決めていかなきゃいけないと思っております。
そのときには、その道路を使っている人がどこに
お住まいの人なのか、どれぐらいの長さのトリッ
プをしているのかということがまず基本ですよ
ね。

そういった中で、私は今日のプレゼンの中で単
純に、道路利用者から取るのか、その地域の人
たち、沿道の人たちで取るのかというように話を
しましたけれども、やはりその使っている方、使

方に応じて、それこそ本来そこは県が管理すべきだ、市が管理すべきだという管理者も決めて、それで財源を決めていくという、そういう本当は順番で考えていくべきじゃないかなというふうに思います。

○参考人(石田東生君) 今議員がおっしゃったまさにそのとおりだと思います。

私、大学で交通計画を教えておりますけれども、道路の段階構成論というのを教えております。幹線道路、高速道路、区画道路といった段階的に構成するんだよというんですけれども、日本の地域の中でこういうのが実現しているのは実はニュータウンしかございません、筑波もそうなんですけれども。先生方の地元の市町村の市街地で、ここが幹線道路でここはというのはなかなか分りにくい状況にあるかと思えます。

そういう観点から、私、今本場に必要だと思っておりますのは、道路の利用という観点からのネットワーク論でございます。そのためには、高速道路の料金どうするんだという問題とか、交通規制の在り方どうするんだとか、あるいはコミュニティの皆さんとどういう話し合いをして道路の性格付けをするんだらうかというふうな議論が是非とも必要でございます。先ほど時間不足で説明をすつ飛ばしましたけれども、議論のオープン化というのはまさにそのことのために必要じゃないかなというふうに思っている次第でございます。

○参考人(上岡直見君) 道路の階層的な利用ということについては、根本先生、石田先生御指摘のとおりだと思いますが、やはり議論のオープン化といいますが、今、森屋先生おっしゃいましたように、なかなか地域ではそういう議論が起きないというところをおっしゃいましたが、やはりこれは情報提供の不足といえますか、もっと積極的に情報提供をします。一般のユーザーは、一般道はあたたかたで使っているように思いますが、それども、実際はそうではないので、払っているわけでありまして、そういうような費用の負担とかそう

いう面につきましてもっと積極的な情報提供というものが必要ではないかというふうに思います。

○森屋宏君 ありがとうございます。

私は、実は地元で県議会議員を長くさせていただいていました。高速とか国道については国にお願いをしましょう、都道府県に都道府県道についてはお願いをしましょう、市町村道については市町村、それぞれが本場に縦割りの中で、もつと既存の施設を利用価値を高めてもつといい効果的な使い方というのはあるんだらうというふうに常に思っていましたけれども、なかなかそれが今できないというのが現状でございます。是非、先生方には、これからそうした分野に注目していただければ、是非いろいろな研究成果をお出しをいただければ、私どもに御示唆をいただければというふうに思います。

本日はありがとうございます。

○田城郁君 こんにちは。民主党・新緑風会の田城郁と申します。よろしくお願いいたします。

今日は、三人の先生方、大変お忙しい中お越しいただきまして本場にありがとうございます。端的にお伺いをいたします。

まず、石田先生がおっしゃられました償還主義から政策主義へ、あるいはその中で永久有料化も必要ではないかと、このような御発言、あるいは活用にもなっておりますけれども、この点、永久有料化について、ほかの根本先生あるいは上岡先生についてはどのような考えをお持ちか、まずお二人の方にお聞きします。

石田先生には、人口減少が起きて、何というか、人がいなくなる地域もあるというふうな中で、やがて必要なくなる道路もあるんじゃないかという議論もある中で、一方で私は、例えば日本の新たな産業育成として観光の国際化、去年、一千万人の外国人の観光客を達成しましたけれども、これを二千万人、あるいは最終的には三千万人まで引き上げるといふ場合には、もちろん鉄道なども利用していただくということは前提ですが、当然バスや、あるいは場合によれば、リピーター

を、大都市圏あるいは有名観光地だけではなく日本原風景を見てもらうという場合には、レンタカーなどで細かく日本の隅々を見てもらうなどというところを考えると、人がいなくなっても道路は必要だというふうな議論もあるのかとは思いますが、その点についてどうお考えか。

そんなところで、お三方にそれぞれお聞きいたします。よろしくお願いします。

○委員長(藤本祐司君) それでは、最初の質問につきまして根本参考人、上岡参考人の順番でお願いします。

○参考人(根本敏則君) 以前より、永久有料というのを維持管理に限定して導入すべきではないかという意見がございました。私はそういう意見に賛成しておりましたけれども、今回、更新ということも非常に重要な費用項目としてあるんだということ、ますます永久に取った方がいいんじゃないかという、そういう思いを強くしているわけなんですけれども、その理由は、繰り返しになりますけれども、受益者負担という観点からいってやっぱり利用者に負担してもらわなければならないことと、あと、一万キロ超の高速道路を税金で負担、果たしてできるのか、維持管理しているのか、更新していきけるのかということを考えれば、当然そこはやっぱり利用者にお任せざるを得ないという、そういうことでございます。

○参考人(上岡直見君) これは、先ほど申し上げましたとおり、日本ではいろいろないきさつで有料道路、一般道路という区分ができてしまいましたが、それども、そもそも無料道路というふうなものがあり得ないわけでありまして、どのような道路でも建設費は掛かるし、一旦造ればその後の維持費は掛かるということで、名前を付ければ永久有料化という言葉がありましても、永久有料化にならざるを得ないと思えます。どこでもお金が降ってくるわけではないのですから、実態としては永久有料化、どういう割合でどういう掛け方をするかという話は別として、これは当然永久有料化にならざるを得ないというふうに思います。

○委員長(藤本祐司君) 続きまして、二問目の石田参考人、お願いします。

○参考人(石田東生君) 人口減少という本場に喫緊の課題をどう考えるかという重い質問をいただいたんだというふうに受け止めております。

そのときにまず考えるべきことは、人口減少で消滅してしまう集落というのを座して待つとかどうかでございます。そのためには、先ほどから申しておりますように、やるべきことをやらないと駄目だろうと。そのための一つがミッシングリンクの問題であつたり、シビルミナムとしての道路サービス、交通サービスをどこまでやるべきかということについて十分な検討をするということでございます。

これは地域、地方の問題だけではなくて、実は東京問題にも絡んでいると思えます。先進国の中で東京への一極集中度合いがこれだけすごいのは日本だけでございますし、なお恐ろしいことに、直下型地震が予想されている中でその集中度合いがますます加速化しつつあるということでございます。そのために地方が頑張れるような環境づくりが必要だろというふうに思います。

そのときに、人がいなくなっても道路は造るべきかという問題でございますけれども、さすがに人がいなくなつて誰も行かないところに道路を造るといふのはいかがなものかとも思いますけれども、そのときの、例えば観光のため、いい自然を見てもらうと。でも、そこにはやはり人間の営みがあつて、生き生きとした風景とかきちんとした一次産業が展開されていて、それが観光等と結び付いた六次産業になっているとか、伝統工芸がきちんとあるとか、そういうことは非常に重要だと思えますけれども、正直言いまして、誰もいなくなつてしまつと自然にお任せするのがいいのかなとも思います。

とにかく、そういうふうな事態にならないように、できることは精いっぱいやるというのが今私なんかと思う大事なことでないかなというふうに思います。

以上でございます。

○田城郁君 極論を言ったつもりで、ないところにも必要だと私も言うつもりはないんですが、です。それから、そうならないために地方にも、何といいますか、新規の道路を云々ということになると結構反対論とかもあるとは思いますが、私は、地方をそうしないためには、必要などころにはやはりしっかりと整備をして、背骨、あばら骨をしつかりと構築していくという考え方が私は必要なのではないかと、そのように思っているんですけれども。

ちょっと時間がなくなつて半端になりますが、鉄道とか道路とか、あるいはサイクリングも含めて自転車とか、そういうものの総合的な関連性とか、そういうものとしてどういうふうなマイカーなり自動車移動というものを位置付けるのかということについて、ちょっと短くて三人の方というふうにはなりませんので、石田先生、引き続きお願いいたします。

○参考人(石田東生君) やっぱりこれからの交通の在り方、特に地域の魅力付けとかあるいは活性化ということからすると、選択肢があること、いろんな方がおられますので、その人その人に合った交通手段が利用可能な形で残されている、利用できるということが大事だと思います。そのためにはある程度の公的な負担も必要かと思ひます。これは、特に最近では地域の公共交通を維持するための地域公共交通の活性化等の議論もございましたし、そういう方向であろうかと思ひます。そのときにちよつとお考えいただきたいのは、先ほども申しましたけれども、いろんな交通手段をどういう形で道路ネットワークをお使いいただけるかということでございます。これは余り議論にならないんですけども、昔から、考えるときに、とにかく大型自動車が行き、対面交通できるようなそういう最低限の道路を造りたいということ、それがそのまま残っている。四十年ぐらい前にそういう整備がされた幹線道路が今そのまま残っておりまして、特に地方へ行きますとトン

ネル部等で歩道もないというふうなトンネルがございまして、危なくて仕方ない。一般道なのに自動車専用道と化しているというようなこともございまして、これから、今、サイクリングツーリズムとか歩くこととかということで、そういう多様な使い方を實現するための道路の質的な整備、これまでのBパイクに代表されるような、交通量だけでは混雑しているから造るんだということだけではなくて、そういう質的な整備というのが今後ますます重要になってくようかと思ひます。そういうことが過疎の問題にも貢献するのではないかなというふうな考えです。

○田城郁君 ありがとうございます。終わります。

○委員長(藤本祐司君) 委員の異動について御報告いたします。

本日、田中直紀君が委員を辞任され、その補欠として浜野喜史君が選任されました。

○魚住裕一郎君 公明党の魚住裕一郎でございます。

今日は、三人の先生方、本当に貴重な御意見をいただきましたありがとうございます。

まず根本先生からお聞かせいただきましたと思いますが、高速道路料金、これを、この制度を恒久化するといった場合いろいろ問題点があると思ひますが、まず一番の大きな問題点、やっぱり国民の理解をどう得ていくのかということになるうかと思ひますが、そのほかいろいろ問題点がありましたら、その克服すべき問題点、何点か簡潔に御教示いただきたいと思ひます。

○参考人(根本敏則君) ありがとうございます。そうですね、国民の理解を得ていくことが非常に重要であるということは御指摘のとおりだと思いますが、無料化の実験が大規模に行われたときに、無料化というものが必ずしも効果的な施策ではないということも明らかにしたんじゃないか

と思ひます。世論の評価としては、決して無料化というのがいいことではないというか、非常に混雑を招いたりとか、そういうこともあったということでも少し勉強したと思ひます。

ですから、将来、平成六十二年度に例えば無料化すると言ったときに、そのときの国民は無料化することに賛成するでしょうか。やっぱりそのとき、利用者負担をやった方がいいんじゃないだろうかというふうな言ってもらえるんじゃないかと私は思っているところであります。

そのためには、諸外国の制度等もいろいろ勉強しながら、上手に料金を取るといふ仕組みとものをうまく説明していくことじゃないかなと思ひます。

以上です。

○魚住裕一郎君 ありがとうございます。

私もトラック業者からえらい怒られたことがございまして、こんなに混雑させてどないするんやと言つて怒られた次第でございます。

次に、石田先生にお聞きしたいんですが、先ほど、道路の階層的な構造といひますが、のお話がございました。

前にもちよつとこの場で質問させてもらったんですが、今年の二月に大雪が降りまして、中央高速で大月まで行つて、その先がシャットアウトになりまして、二十号の方にずっと車が流れていったんです。で、情報があまく行かなくて、またその二十号線が大渋滞して数日間止められたと。それで一方、その地域では、国道とか県道とか市道とかばらばらで管理しているものだから、今度は救急車が通れなくなつて透視患者がえらい目に遭つたとか、そんなニュースがあつたりしたわけでございますが、これを何とか、道路のこの区分の見直し等といひものは考えられないのか、

ちよつと先生の御所見をいただきたいと思ひます。

○参考人(石田東生君) 今の道路法上の道路区分といひのは、高速自動車国道と、もうお分かりだと思ひますけど、国道と都道府県道と市町村道と

いうことで、管理の体制ごとに画然とした区分がございまして。ただ、そういう緊急時の場合とか、あるいは一般の国民から見ると、別に道路に国道と書いてあるわけでもございせんし、道路は道路でございます。

本當の意味でネットワークとして面的に有効に活用する、あるいは緊急時の代替性、リダンダンシー等を追求するといふ観点からは、本當に道路管理者間の緊密なコミュニケーションが必要かと思つておまして、そのことが本當に十分に實現できているかといふと、そういうこともないような場面もあるんじゃないかなというふうな思つておまして、そのための何か仕掛けと云うことを、活用の時代に入つて、いい資産を引き継いでいるわけですから、それが本當にいろんな場面面で効果を發揮できるように仕組むといひの考えが、手前みそになりますけれども、議論のオープン化といひことでございまして、實際、欧米では、例えば異常時のことを考えた上でいろんなコミュニケーションを連携をしてやっていると云うようなこともございまして、そういうことを参考にしつと、うまい使い方、ソフトを考えると云うことが非常に重要だと思つております。

○魚住裕一郎君 ありがとうございます。

次に、上岡先生に質問をさせていただきます。思ひますが、維持、防災を主、新設を従、分かってございまして、例えば、二〇一一年九月だと思ひますが、台風が来まして、紀伊半島で和歌山とか三重県で大変な洪水があつて、四十二号もぶつづつになつて、やっぱりミッシングリングきちつと対応しなきゃいけないといひような、本當にそれ今、工事進んでいるんですが、これは新設です。

それから、静岡県内、新東名がありますけれども、地域に大きな発展をもたらすわけでございますが、いや、東海地震、南海トラフに対応だといひば、山側に行つていますので、だからこの防災の幅が大変広くて、新設も全て防災に対応してき

ちやうというような、そんなような感じにもなるわけでございますが、先生のおっしゃる意味も分かるような気もするんだけれども、もう少し、どの辺までのことを先生はおっしゃっておいでになるのか、御教示いただきたいと思ひます。

○参考人(上岡直見君) おっしゃるとおり、防災ということになりますと、何でも防災ということはあるんですが、やはりその辺はもっと評価基準をオープンな形で、みんな議論しながら、政策担当の方も国民も、幾らでも財源とかあれば何でもやるにこしたことはないと思いますが、そうではないわけで、道路だけではなくて、建物、堤防云々、そのほか全部やらなければいけないことがありますので、その辺はきちつと評価して。ただ、私も幾つか全国を見学してみたところ、やはりこれはちよつと防災と言ふには根拠が乏しいのではないかと、もう少し、こんなことするんだつたらほかのことに回してもいいのではないかと、そういうようなこともかなり散見しますので、その辺の評価基準をきちつとするというところで、もう少し議論を深めた方がよいというふうに思ひます。

○魚住裕一郎君 時間ありますが、これで終わります。ありがとうございます。

○室井邦彦君 日本維新の会・結いの党の室井でございます。

今日は、先生方にはお忙しい中、お時間いただきましてありがとうございます。

早速、根本先生の方から御質問をさせていただきます。

先生は論説においてこのように語っておられます。現存する全ての生活道路を維持管理し更新するのは難しいと。国道を都道府県道へ、都道府県道は市町村道に格下げをして、一部の市町村道を廃道にする、そして、あるいはまた私道化することを検討すべきではないだろうか、このようにおっしゃっておられます。

そこで、高速道路ネットワークについてはどのように考えておられるのか。また、少子高齢化時代におけるその活用方法等、併せて御所見をお聞

代におけるその活用方法等、併せて御所見をお聞

きしたいと思ひます。

○参考人(根本敏則君) 高速道路は、私はあくまで利用者負担してもらつて維持管理、更新できる、そういう交通機能を、トラフィック機能を担う道路というふうな考えでいますので、安全、安心とか、そういうものはできれば国道とか県道、市町村道で担つていくべきではないのかと。

国道で歩道のないような道路、非常に安全、安心が確保されていないようなところで高速道路を造るとするのはちよつと待つてほしいと。まず国道で安全、安心を確保すべきじゃないかと。何か災害があつたときに通じるということが大事なことだと思ふんで、そのためにはそこまでの高速性はないだろう。まず国道をやる。そして、やっぱり高速道路の方は、利用者負担で何とか持ちこたえられる、それだけの交通量がやっぱり維持できる、利用者負担で賄えるというところを主体に考えていきたい。

それから、国道、県道、市道の役割分担ですが、これも、国道でも、何か生活道路的な国道もできちゃつたんじゃないかと思ふんですね。それは、やっぱり国に負担してもらいたいから、そういう負担の問題からそういうふうなことが起きてきたと。やつぱりその道路の性格付けをする中で、管理者を決め、そして管理者を決めてその負担をどういうふうな税金でやつていくか、あるいは料金でやつていくかを決めていくべきだと思ふんですね。ですから、そういう意味でも、国道が県道に移る、県道が市町村道に移るとするのは人口減少時代ではどうしても避けられないと思ひます。

○室井邦彦君 ありがとうございます。

石田先生にお聞きをしたいと思ひます。

利用重視に転換するとなると、負担とサービスの関係は具体的に数字で示さなくてはならなくなる。そして、本四連絡橋の場合、フェリー、高速バス、JR、それぞれの関係性において料金の落ち着く水準を考えていくべきであると。そして、またさらに、高速道路料金値下げがフェリー存続に影響することについて、客観的なデータを基に問題を明確化しモニターする、そういう総合交通体系的な仕組みを構築することが重要だということとで石田先生おっしゃつておられます。

そこで、お聞きいたします。地域との連携を重視した視点に立つてどのような仕組みを構築をしていくべきとお考えなのか、御所見をお聞かせください。

○参考人(石田東生君) これも非常に短時間ではお答えしにくい問題でございますけれども、重要な問題だと思ひます。

基本的にはマーケットにお任せするということがなと思ひますけれども、そのときに一つ大事なことは、これは移動権とか交通権の議論にも重なる部分が出てきますけれども、本当に地域の存続にとつて、あるいはそこで暮らす人たちの文化的で創造的な生活にとつて、どういう交通サービスが必要かということの議論があるようで実はないんではないかというふうに思ひます。そういうナショナルミニマムとかシビルミニマムの議論が交通の分野で行われているのは、唯一インターチェンジを、一万四千キロの下では一時間圏内に必ず到達できるインターチェンジがあるようにしようというぐらいじゃないと思ひます。

そういう非常に議論が遅れている状況でございます。道のりは遠いんですけども、マーケットを考えながら、あるいはナショナルミニマム、シビルミニマムを考えながら、負担の在り方をどう考えていくかということの具体策を検討するということ、を、ないわけですから、いろんなところで加速すべきである、活発にすべきであるということぐらいしか実はお答えができないような状況でございます。逃げておりますけれども、お許しただければというふうに思ひます。

○室井邦彦君 また機会がありましたら、ごゆつくりとまたお願いします。

上岡先生にお尋ねをさせていただきます。

先生は論文の中でこのようにおっしゃつておられます。道路容量が不足しているという主張が至るところでなされていると。東名高速道路もその典型であり、第二東名高速道路が必要だと言われている。しかし、どの区間にどのような自動車が行っているかを分析すれば、第二東名が必要という短絡的な結論は導かれな。また、都市環状道路、例えば首都圏なら外郭環状線や圏央道の必要性を主張する議論は多い。しかし、それらの多くには誤解と歪曲が含まれている。このように論説をされております。

そこで、現在、東京圏、大阪圏等、大都市圏を始めとする新しい高速道路の建設計画がございす。その高速道路整備について先生はどのように評価というかお考えなのか、ちよつと御所見をお聞かせしたいと思ひます。

○参考人(上岡直見君) これは、先ほども申しましたけれども、その財源とかそういう政策的リソースが制限なく幾らでもあれば造るにこしたことはないと思ひますけれども、やはりその制約がある中でどういうことを優先しなければいけないかということを考えていったときに、先ほどの資料の六ページ目の下の図等を御覧いただきたいと思ふんですが、これまで相当な、累積で見れば莫大な投資をしてきたにもかかわらず、道路のサービスレベルというのが余り、例えば平均走行速度で見した場合それほど改善されていないということになりますと、じゃ、今後これをどれだけ入れていけばサービス改善につながるかということの見通しはもう少し慎重に考える必要があるのではないかとこのように思ひます。

それから、先ほどのほかの方の御質問にもありましたけれども、いろんな交通手段の適切な分担ですね。これまでとかく道路は道路、鉄道は鉄道、航空は航空と縦割りの中で行われてきて、それぞれもつと総合的に調整すれば社会的な資源を効率的に使える場面があると思はれるにもかかわらず、それぞれでいろんなゆがみをそのまま持つて政策が続けられてきたというところがあると思

います。

それで、今先生の御質問で気付きましたが、ちよつと離れるかもしれませんが、交通政策基本法ということでせっかく法律ができて、これは恐らく交通関係の法律で初めて縦割りではなくていろんな交通手段の役割分担を考えようと、そういう条文が入ったと思います。これはせつかくそういうものでもできましたところで、もう少し総合的な観点で考えていくべきであろうと。個別の、ここが混んでいるからこれを造れということの繰り返しでなく、もう少し慎重な検討が必要ではないかというふうに思うわけであります。

○室井邦彦君 ありがとうございます。終わります。

○田中茂君 みんなの党の田中茂といいます。

今日は、三人の先生、お忙しい中御臨席賜りましてありがとうございます。

私は、皆さんいろいろお話しされていて、そもそこの問題は笹子トンネルの老朽化に始まっているわけなんです、そこで災害対策をする、そういう意味で、大規模更新、大規模修繕、これはお金が掛かることはもうよく分かっておりますので、皆さんの、お三人の考えもよく理解させていただきます。

そこで、石田先生と上岡先生にちよつとお聞きしたいんですが、できれば根本先生にもそうなんです、先ほどのスマートインターチェンジの話なんです、スマートインターチェンジの利点という、先ほど先生は、思ったより少しお金が掛かると。インターチェンジ、今さっき言いましたように老朽化が問題なのに、今ここでスマートインターチェンジをやる必然性があるのかと、そもそもがですね。我々は今、老朽化に更にますます修繕、更新が掛かると思うんですが、そういうことよりもスマートインターチェンジを優先される理由は何なのか、それをお聞かせいただきたいのが一つ。

このスマートインターチェンジそのものが果たして将来的に価値があるものになるのか。それは

なぜかという、都市再生、この間コンパクトシティという発想をやりましたが、コンパクトシティをやりながら、そもそもコンパクトシティというのはなるべく低炭素で車を減らすべきではないかと、そういう話もあって、そういう中で何か矛盾があるんじゃないかと、地域再生の推進と。その辺のお考えをできればお聞かせいただければと思います。

○参考人(石田東生君) どっちを優先すべきということは申し上げたつもりはないんですけども、誤解を与えたようでしたらおわびしたいと思います。

老朽化は非常に大切でございます。それを更新をする、健全に次世代に引き継ぐということで今回の更新費用についての法律改正ができたわけでございます。それとスマートインターチェンジのために必要なお金というのは今の形の上では別会計になっていると思いますので、そういうことにはならないかと思っています。

スマートインターチェンジでございますけれども、先ほど申しましたように、やはりインターチェンジの間隔が長くて、いい資産であるところの高速道路が使いつらくなっているという、これは誠にもつたないことでございまして、推進すべきというふうに考えております。

そうすると、スマートインターチェンジの周辺にまた新たな土地利用が起こってコンパクトシティに反するんじゃないかという御懸念でございますけれども、私はコンパクトシティということに関して、必ず機能的なコンパクトシティという言い方を私自身はさせていただいております。物理的に移転を伴う、本当に中心部に集約するということをできればよろしいんじゃないかと、本当にそれだけの財政負担ができるかどうかということと地球温暖化問題とか都市経営の問題を解決するための時間の切迫性ということとを考えた場合に、物理的に移転をしようというとはなかなか難しいんじゃないのと、理論論としてはそうなんですけれども。

そこで、スマートシティみたいな言い方をしますけれども、ICTとか新しい交通の在り方とかということで、人にも環境にも都市経営的にも優しい、できるだけ今の形でそういう新しい都市の在り方、交通の在り方というのを追求するというのを機能的なコンパクトシティと申し上げておまして、そういう観点からすると、高速度道路は環境にも、あるいは燃費も良うございまして、コンパクトシティということには反することには必ずしもならないんじゃないのかなというふうに理解しております。

○田中茂君 ありがとうございます。

○参考人(上岡直見君) スマートインターについてということでよろしいでしょうか。

インターチェンジというのは、幾つか見方によつて側面があると思いますが、一つは物理的な自動車が入り出すということ、もう一つはお金を取る場所という、いろんな意味があるかと思えますけれども、物理的な面で、例えばこれは防災等にも役に立つというような見方もあると思いますが、そうであれば、これはもう防災は非常時ですから物理的に突破できる構造にしておけばいいのであって、これは別に特にインターチェンジということの本質的な問題ではないというふうに思います。

一方、利用する側から見ると、現在使っている人に対しては、横から車が入ってくるということはある意味では効用の低下になるという面もありますし、もう一つは、インターチェンジということは、何がインターチェンジしているかという、一般道とのアクセスですね。それがあからインターチェンジがあるわけでありまして、そういうことになりましたと、スマートインターチェンジを造るのはいいですけれども、そこまでのアクセスはどうしているんですかという疑問もあつて、これは一概にスマートインターは要らないというふうには思っておりませんけれども、ただその辺の人が便利になるからということでここにも

穴を空けてくれということではちよつと評価が甘いのであつて、もう少し慎重な評価が必要だというふうに思います。

○田中茂君 ありがとうございます。

○参考人(根本敏則君) 更新事業が重要な新設事業が重要なことではない、例えば、それは費用対効果の高い新設もあるだろうし、費用対効果の高い更新もある、そうじゃないものもあるということで、一概に更新か新設かということは判定は難しいと思います。

その新設の中で、スマートIC、スマートインターチェンジの新設というのは私は特に費用対効果が低いというふうに思っていますし、特に日本はまだ高速度道路の分担率というのは低いんですね。なるべく高速度道路を使つてもらつた方が日本道路全体の維持管理・更新費用も安くなると。大型車はなるべく高速度道路を使つて長距離を走つてくださいというふうなことを促すためにも、インターチェンジの間の距離を短くして乗りやすくしてあげることが日本の老朽化を防ぐという意味でも重要だということを申し上げたいと思います。

○田中茂君 ありがとうございます。

根本先生にもう一つちよつとお聞きしたいんですが、根本先生が、資料によりまして、国土学のアナリストの大石先生との対談で、司会者の方が、国民に対して、四十五年償還をぎりぎり延ばすより、維持管理・更新有料というものを明確に出す時期に来ているのではないかとというようなニュアンスで話をされたと思うんですが、その場合、根本先生のお考えとしてお聞きしたいんですが、どのような働きかけをして、どのように国民に納得してもらふことがよいと思われるのか、お聞かせいただけますか。

○参考人(根本敏則君) 先ほどお答弁したところでございますが、やはり更新というのは非常に重要であると、金額的にも無視できないぐらいあるんだということが今回分かつたわけですね。十五年取らなければいけない。ということは、維持管

理有料ということで、維持管理費は少なくともずつと払い続けてもらわないとやはり難しいですよねというよりは、少し上乗せが必要になってきているといった中で、もうこれは税金では賄い切れないだろうということがよりはっきりしたと思うんです。ですから、このタイミングというのは、こういう議論を始めて国民的な合意を形成するちょうどいいチャンスじゃないかなというふう

はなかなか、本当にこれが必要なのか不必要なのか、オーブンに議論されているのか、国の政策決定の過程として今の国のこの制度が本当にこれで完璧なのか、いいのかというところを三人の参考人に評価をお願いしたいと思っています。

しというのは、これまだまだ課題が済んでいないのではないかというふうに思うわけでありまして。

ませんし、企業の立地、地域の活性化ということも入ってございませぬ。この辺についてどういう方式で判断すればいいのかということについても、我々大学にいる人間としても研究を進めていかなくちゃならないというふうに思っておりますし、先生方も更に活発に議論していただければというふうに思います。

○田中茂君 ありがとうございます。

○委員長(藤本祐司君) それでは、順番を、上岡参考人から、そして根本参考人、石田参考人の順番でお答えいただきたいと思っています。

○参考人(根本敏則君) 私は発表の中でも申し上げたんですが、新直轄道路はやはり見直す必要が出てくるのではないのかというふうに思っているところであります。

○辰巳孝太郎君 ありがとうございます。以上です。

○田中茂君 ありがとうございます。

○参考人(上岡直見君) 何回か出ておりますけど、あの笹子トンネル事故で注目されたのは確かなんですけど、私もいろんなところちよつと見学してみますと、県道の三桁クラスのものになりますと、橋梁の上に大きな穴が空いていたり、これどうなるんだというようなところが随分あるんですね。

費用、人員、あるいは更新の時期に來たときに更新の費用が出せるのか、国費で、そういうようなことを考えてみたときに、あとNEXCOの方の経営の問題、これはこれから延びていくに従って、やっぱり真剣にこれをどういうふうにするかというのを、やっぱり真剣にこれをつくっていくのかということを考えなきゃいけないと思っております。その意味で、大型車だけでも料金を取るとか、何かの工夫をしていくというようなことが大事じゃないかと思っております。

○吉田忠智君 社会民主党・護憲連合の吉田忠智でございます。

○辰巳孝太郎君 日本共産党の辰巳孝太郎でございます。

一方、高速道路を造つていたり、あるいはいろんな改築事業、こんなことをするんだしたら、ちよつとやはりその地域の方にも、こんな心配なところを少し直してくれというような、言いたいところが随分あったわけでありまして。

○参考人(石田東生君) 不必要な道路というふうにおっしゃいましたけれども、なかなか、何が不必要でこれが必要だというのは難しい議論になるうかと思えます。

最後ですから総括的な質問になろうかと思いますが、一点目が、道路公団から高速道路会社に分割・民営化をされました。それで、この間、今の分割・民営化の現状についてどのように評価をされておられるか、今後の高速道路の運営管理はどうあるべきかということについて、まず一点目、お聞かせいただきたいと思っています。

笹子トンネルの事故以来、大規模更新、修繕が必要だということになってきましたが、今回の、最後の警告ということで、社会資本整備審議会でも非常に辛辣な言葉で、今こそかじ切らないと、もう最後の警告だということを真摯に受け止めなければならぬと思うんですね。

あと、先ほどの私の資料の七ページの写真、橋の写真をご覧いただきたいと思うんですが、これは現況交通量が六千三百台に対して将来交通量は八千八百台というような評価をしている。例えばこういうようなところに限つても、確かに費用便益分析をもう少し重視しようという方向で方向転換があったことはいいんですけれども、例えばそういう場合にも、こういう数字の算定根拠とか、誰がどうやってそれを決めているんだというような政策決定の、その意思決定の過程の明確化というふうなことです。これはまだまだ十分ではないというふうに思います。

高速道路で申し上げますと、現在もう既にインターチェンジの一時閉鎖域内にお住まいの方は九五％に達しております、残り五％の方が必要だというふうにおっしゃっております。九五％の方にとつては、もうあるから要らないよということとで不必要だというふうにおっしゃり、残された方は、命の道なんだから切実な問題なんだということをおっしゃいます。

それから二点目、先ほど上岡先生が一番最後に、基本的な道路政策の転換が必要であるということをおっしゃいました。私もそう思います。小手先の部分改正や改善ではもう済まないような状況になっていると思えます。維持補修費の財源をどうするか、高速道路、国道、県道、市町村道等の役割分担をどうしていくのか。あるいは、この間、無駄とも言われた農道や林道などもかなり大きな、大型の道路が造られております。そういうものをしっかりと踏まえながら、これからの道路政策をやつぱり総合的に見直しをしていく。全体のインフラの見直しも国土交通省としては今後検討していくと、今検討している状況でありますけれども、根本的な道路政策の見直しについてどのようなお考えか。これは上岡先生から先ほどありましたけれども、更に上岡先生もそのことについての御意見もいただきたいと思っています。

お三方全てが、維持更新、大規模修繕、更新については重要だということは違ひはないと思うんですけれども、それを今回、十五年償還延ばしてということなんですが、私はやはり、それは国民ももちろん理解をします。同時に、やはり民営化されたときの経過からしても、多くの国民はこれ以上不必要な道路は造つてほしくないという流れがあつて、それもう今も続いているということとは確かだと思ふんですね。民営化の過程で不必要な道路は造らないというところは看板に掲げられていたと思うんですが、しかし一方で、例えば新直轄の方式であるとか合併方式であるとか、税金で道路を造っていくという方向にもかじを切つたということがあつたと思うんですね。

その辺の道路政策の在り方というものの、先ほど新直轄のお話ありましたが、ちよつと調べましたら、二千二百億ですか、一二年間で使つていくと、結局、高速道路のいろんな過大推計であつたり経営の非効率ということが指摘された中で、新直轄というようになまた枠外のものができてしまつたりというようなことで、この辺の抜本的な見直し

社会資本というのは効果の波及範囲が非常に限定されておりますので、こういう国民の間で意見が分かれるような場面が多々出てくる問題でございします。そのときに、客観性、科学的に必要、不必要の判断をするのが費用対効果分析等でございますけれども、この方法が、私が思いますには、非常に限定的に計算をされるがゆえに過度に絞り過ぎていけるような嫌いがあるうかと思えます。

例え、今申し上げました命を救うという効果は現在の費用対効果分析の効果には入ってござい

私が三人全ての参考人にお聞きしたいのは、やはり道路を計画を作る、建設の命令を出していく、これは政治の仕事、最終的には政治の決定になるわけなんです、やはりそこそこが国民

私がお三人全ての参考人にお聞きしたいのは、やはり道路を計画を作る、建設の命令を出していく、これは政治の仕事、最終的には政治の決定になるわけなんです、やはりそこそこが国民

私がお三人全ての参考人にお聞きしたいのは、やはり道路を計画を作る、建設の命令を出していく、これは政治の仕事、最終的には政治の決定になるわけなんです、やはりそこそこが国民

私がお三人全ての参考人にお聞きしたいのは、やはり道路を計画を作る、建設の命令を出していく、これは政治の仕事、最終的には政治の決定になるわけなんです、やはりそこそこが国民

では、お願いします。

○委員長(藤本祐司君) それでは、根本参考人、

石田参考人、上岡参考人の順でお答えください。

○参考人(根本敏則君) 最初の民営化の評価というところで、これは、それぞれの会社がいろいろ創意工夫しながら競争する面が出てきています。SA、PAなど非常ににぎわいを見せているところであり、またこれは、皆さんもお思いでしょうけれども、競争として十分なのか、もともとJR各会社がやっていたような競争みたいなものがあつてしかるべきではないのか。ホテルを経営したりとか、JRは非常に広くやっていますけれども、もちろん運賃なども動かしてですね。

そういう意味でいうと、今回の民営化は少しそれに比べると中途半端だった。特に資産を、今回の老朽化の問題でいうと、資産は国が持つて、そしてそれを貸すという形ですから、民営会社としては、やっぱり資産も持たせて、それをちゃんと上手に維持管理、更新していく責任もあるぞといった中で経営を考えるというふうにしていく方がいいんじゃないかなというふうな意味では、そういう意味でちょっと、何とかな、いい面もあるし悪い面もあるしということかと思ひます。

以上です。

○参考人(石田東生君) 二つの御質問でございました。民営化をどう考えるかということでございますけれども、やはりいろんな新しい工夫、試み、活性化が現れてきております。これはSA、PAだけではなくて、料金の在り方についても高速道路会社でいろんな工夫をされておられて、そういういい面はあるかと思ひます。

ただ、私ちょっと思ひますのは、分割をするということをやつたり貴重な人的資産とか技術が分散化されてしまつていく傾向もござひます。インフラの海外輸出ということもありますので、何かそういうことに関しては結集できるような仕組み

というのがあることが必要なのかなというふうにも思ひます。

二番目に、道路政策あるいは道路法というものをどう考えるかと、部分的手直しでは駄目なんじゃないかということでございますけれども、そういうふうな面も多々あります。ただ、いきなり全面ということではなくて、今回のような部分改正で対応できることも多々あるんじゃないのかなというふうに思ひます。

そういう観点から、是非こういう議論をしていただきたいなということでございますけれども、道路法の目的、ここ変わると多分全面改正になるのかなと思ひますけれども、やっぱり地域の活性化とか地域への貢献という観点で今の道路法の目的の第一条には書かれておりません。何のための道路かという、やっぱり地域貢献、人の暮らし、産業を良くするということが大事でございますし、先ほど申しましたように、道路管理者が画然と区分され過ぎて、もうちょっと情報交換をする、いろんな人と話し合いをする、その協議の場をやつたり法定してもいいのかなというふうにも思ひますし、都市開発との連携性を更に強めていいなというふうにも思ひますし、そういう改正はまた先生方のお力によつて是非議論を推進していただければと思ひます。

○参考人(上岡直見君) まず民営化の評価ということだと思ひますが、せつかく民営化したわけでありますけれども、先ほど出ました新直轄とか合併方式というふうなことで、ちょっと都合の悪いところは除いてということでは、これは一体何のためにしたのかという疑問があるところであります。

それから、交通政策の方ですけれども、道路政策と言つてしまつと道路の話になつてしまつわけでありまして、目的は道路を造ることではなくて、国民の、あるいは自治体の観点でいえば、住民の生活の質を維持する。これもいろいろあると思ひますけれども、レベルがあつて、どうしても生活に必要な交通と、それから生活の質を上げ

ていく、あるいは文化的な側面とか、いろんなレベルがあると思ひますが、住民の生活に必要な交通をどうやって造つていくかということでは、やっぱり道路政策と言つてしまつとどうしても縦割りの印象ができてしまふんですけれども、そうではなくて、これはむしろ、一つのキーワードとしてはやっぱり自治体があると思ひますけれども、最初に森屋先生がおつちやつたように、自治体から見ると、国道は国だと、県道は県だと、公共交通はバス会社がやつていふんだというふうな、自治体がまだまだ住民の交通について人任せの面があるんじゃないかと思ひます。

そこで、本改正法とは違ひますが、交通政策基本法というふうなものでもできた段階で、私の考えとしては、やはり自治体もつと住民の生活に必要な、あるいは住民のQOLを上げていく交通というのはどうあるべきかということについて、もつと関心を持つて関わつていくということが、これは議員の先生方とともに我々の方の課題でもあると思ひますけれども、そういう道路という、もちろん責任の分担ははっきりしなければいけないですけれども、政策という面からいくと、道路、鉄道、バスと縦割りにしないで、交通というもつと包括的な考え方をしていく必要があるというふうにも思ひます。

○吉田忠智君 根本先生、道路政策の、根本的な見直しについて、済みません。

○参考人(根本敏則君) ちょっと私には難しい質問なんですけれども、今回の老朽化との絡みでこういう法律が出てきたということとの関連でいへば、いろいろな施設に共通する問題として老朽化問題がありますし、それを国の責任、都道府県の責任、市町村の責任ということもそこで明らかにしなきゃいけない。しかも、施設の間にはいろいろな、交通の場合なんかそうですけれども、代替関係があるということですよ。それから、ハードでやるのかソフトでやるのかということにもやつたり代替、補完関係がありますよ。そういうと、道路法の、今、取りあへず十五

年、高速道路については延ばそうというのは、それはそれでもちろん法律としては必要だし大事だと思ひますけれども、相当我々、今大きな問題に直面しているというか、ほかのいろんな問題に共通して取り組まなきゃいけない問題なわけだと思ひますよ。

ですから、そういうことを国会議員の先生方、どういう場で議論されるのか分かりませんが、それぞれ委員会のそういう意見を積み上げていく中で、やつぱり大きな、何というか、国、地方の役割分担、民間の力の借り方というのを大きな方針を決めていっていただきたいというふうにも思ひます。

○吉田忠智君 どうもありがとうございました。終わります。

○委員長(藤本祐司君) 以上で参考人に対する質疑は終了いたしました。

参考人の方々に於いての御挨拶を申し上げます。

皆様方には、長時間にわたり御出席いただきまして、大変有益な御意見をお述べいただきましたことを感謝いたします。ありがとうございます。今後、皆様方の御意見を委員会の審議の中で十分に活用してまいりたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひします。

委員会を代表いたしまして厚く御礼を申し上げます。(拍手)

本日はこれにて散会いたします。
午前十一時五十五分散会

五月十六日本委員会に左の案件が付託された。

一、道路法等の一部を改正する法律案

道路法等の一部を改正する法律案

道路法等の一部を改正する法律案

(道路法の一部改正)

第一条 道路法(昭和二十七年法律第百八十号)の一部を次のように改正する。

目次中「第百七条」を「第百九条」に改める。
第三十三條第二項中第二号を第三号とし、第一号を第二号とし、同号の前に次の一号を加える。

一 前条第一項第五号から第七号までに掲げる工作物、物件又は施設のうち、高架の道路の路面下に設けられる工作物又は施設で、当該高架の道路の路面下の区域をその合理的な利用の観点から継続して使用するにふさわしいと認められるもの
第三十九條の次に次の六条を加える。

(入札対象施設等の入札占用指針)

第三十九條の二 道路管理者は、第三十二條第一項又は第三項の規定による許可の申請を行うことができる者が占用料の額についての入札により決定することが、道路占有者の公平な選定を図るとともに、道路管理者の収入の増加を図る上で有効であると認められる工作物、物件又は施設(以下「入札対象施設等」という。)について、道路の占用及び入札の実施に関する指針(以下「入札占用指針」という。)を定めることができる。

2 入札占用指針には、次に掲げる事項を定めなければならない。

一 入札占用指針の対象とする入札対象施設等の種類

二 当該入札対象施設等のための道路の占有の場所

三 当該入札対象施設等のための道路の占有の開始の時期

四 道路の機能又は道路交通環境の維持を図るための清掃その他の措置であつて当該入札対象施設等の設置に伴い必要となるもの

五 第三十九條の五第一項の規定による認定の有効期間

六 占用料の額の最低額

七 前各号に掲げるもののほか、入札の実施に関する事項その他必要な事項
3 前項第二号の場所は、第三十二條第一項又

は第三項の規定による許可の申請を行うことができる者を入札により決定することが道路の管理上適切でない場所として国土交通省令で定める場所については定められないものとする。

4 第二項第五号の有効期間は、二十年を超えないものとする。

5 第二項第六号の占用料の額の最低額は、道路管理者である地方公共団体の条例(指定区間内の国道にあつては、政令)で定める額を下回つてはならないものとする。

6 道路管理者(市町村である道路管理者を除く。)は、入札占用指針を定め、又はこれを変更しようとする場合においては、あらかじめ、当該入札占用指針に定めようとする第二項第二号の場所の存する市町村を統括する市町村長の意見を聴かなければならない。

7 道路管理者は、入札占用指針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公示しなければならない。

(入札占用計画の提出)

第三十九條の三 入札対象施設等を設置するため道路を占用しようとする者は、入札対象施設等のための道路の占用に関する計画(以下「入札占用計画」という。)を作成し、その入札占用計画が適当である旨の認定を受けるための入札(以下「占用入札」という。)に参加するため、これを道路管理者に提出することができる。

2 入札占用計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 第三十二條第二項各号に掲げる事項

二 道路の機能又は道路交通環境の維持を図るための清掃その他の措置であつて当該入札対象施設等の設置に伴い講ずるもの

三 その他国土交通省令で定める事項

3 入札占用計画の提出は、道路管理者が公示する一月を下らない期間内に行わなければならない。

(占用入札)

第三十九條の四 道路管理者は、入札占用計画を提出した者のうち、次の各号のいずれにも該当すると認めるものに対しては占用入札に参加することができる旨を、次の各号のいずれかに該当しないと認めるものに対しては占用入札に参加することができない旨を、それぞれ通知しなければならない。

一 当該入札占用計画が入札占用指針に照らし適切なものであること。

二 当該入札対象施設等のための道路の占有が第三十二條第二項第二号から第七号までに掲げる事項について第三十三條第一項の政令で定める基準に適合するものであること。

三 当該入札対象施設等のための道路の占有が道路の交通に著しい支障を及ぼすおそれがあるものではないこと。

四 その者が不正又は不誠実な行為をするおそれがあるものではないこと。

2 道路管理者は、前項の規定により占用入札に参加することができる旨を通知しようとする場合において、当該通知の相手方が提出した入札占用計画に従つて入札対象施設等を設置する行為が道路交通法第七十七條第一項の規定の適用を受けるものであるときは、あらかじめ当該入札占用計画に記載された道路の占有の場所を管轄する警察署長に協議しなければならない。

3 道路管理者は、第一項の規定により占用入札に参加することができる旨の通知を受けた者を参加者として、入札占用指針の定めるところにより、占用入札を実施しなければならない。

4 道路管理者は、前項の規定により実施した占用入札において最も高い占用料の額(入札占用指針に定められた占用料の額の最低額以上の額に限る。以下この項において同じ。)をもつて申し出た参加者を落札者として決定す

るものとする。ただし、効率的な道路の管理の観点から占用料の額その他の条件が当該道路管理者にとつて最も有利な入札占用計画の提出をした参加者を落札者として決定することが適切であると認められる場合においては、政令で定めるところにより、最も高い占用料の額をもつて申し出た参加者以外の者を落札者として決定することができる。

5 道路管理者は、前項の規定により落札者を決定したときは、その者にその旨を通知しなければならない。

(入札占用計画の認定)

第三十九條の五 道路管理者は、前条第五項の規定により通知した落札者が提出した入札占用計画について、道路の場所を指定して、当該入札占用計画が適当である旨の認定をするものとする。

2 道路管理者は、前項の規定による認定をしたときは、当該認定をした日及び認定の有効期間並びに同項の規定により指定した道路の場所を公示しなければならない。

(入札占用計画の変更等)

第三十九條の六 前条第一項の規定による認定を受けた者(次条において「認定計画提出者」という。)は、当該認定を受けた入札占用計画を変更しようとする場合においては、道路管理者の認定を受けなければならない。

2 道路管理者は、前項の規定による変更の認定をしようとする場合において、変更後の入札占用計画に従つて入札対象施設等を設置する行為が道路交通法第七十七條第一項の規定の適用を受けるものであるときは、あらかじめ当該入札占用計画に記載された道路の占有の場所を管轄する警察署長に協議しなければならない。

3 道路管理者は、第一項の規定による変更の認定の申請があつた場合において、その申請に係る変更後の入札占用計画が第三十九條の四第一項第一号から第三号までのいずれにも

該当すると認めるときは、第一項の規定による認定をするものとする。

4 前条第二項の規定は、第一項の規定による変更の認定をした場合について準用する。

(占用入札を行った場合における道路の占用の許可)

第三十九条の七 認定計画提出者は、第三十九条の五第一項の規定による認定を受けた入札占用計画(前条第一項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの。次項において「認定入札占用計画」という。)に従つて入札対象施設等を設置しなければならぬ。

2 道路管理者は、認定計画提出者から認定入札占用計画に基づき第三十二条第一項又は第三項の規定による許可の申請があつた場合において、これらの規定による許可を与えなければならぬ。

3 前項の規定による許可に係る第三十二条第二項及び第八十七条第一項の規定の適用については、第三十二条第二項中「申請書」とあるのは「申請書に、第三十九条の三第二項第二号の措置を記載した書面を添付して」と、第八十七条第一項中「円滑な交通を確保する」とあるのは「円滑な交通を確保し、又は道路の機能若しくは道路交通環境の維持を図る」とする。

4 道路管理者が第二項の規定により第三十二条第一項又は第三項の規定による許可を与えた場合においては、当該許可に係る占用料の額は、第三十九条第二項の規定にかかわらず、占用入札において認定計画提出者が申し出た額(当該申し出た額が同項の条例(指定区域内の国道にあつては、同項の政令)で定める額を下回る場合にあつては、当該条例又は当該政令で定める額)とする。この場合において、同条第一項ただし書の規定は、適用しない。

5 第三十九条の五第一項の規定による認定が

された場合においては、認定計画提出者以外の者は、同項の道路の場所については、第三十二条第一項又は第三項の規定による許可の申請をすることができない。

第四十七条の七中「道路の新設又は改築を行う場合において、当該を削る。

第七十一条第一項中「この法律又は」を「この法律若しくは」に、「若しくは承認」を「承認若しくは認定」に改め、同項第三号中「又は承認」を「承認又は認定」に改め、同条第二項中「左の各号の一に」を「次の各号のいずれかに」に、「基く命令」を「基づく命令」に、「又は承認」を「承認又は認定」に改め、同項第三号中「の外」を「のほか」に、「基く」を「基づく」に改める。

第七十七条中「代つてを」代わつてに改め、同条を第百九条とする。

第百六条を第百八条とする。

第百五条中「前六条」を「第百条から前条まで」に改め、同条を第百七条とする。

第百四条を第百六条とし、第百条から第百三条までを二条ずつ繰り下げ、第九十九条を第百一条とし、第八章中同条の前に次の二条を加える。

第九十九条 国又は地方公共団体の職員が、第三十九条の五第一項の規定による認定に関し、その職務に反し、当該認定を受けようとする者に談話を唆すこと、当該認定を受けようとする者に当該認定に係る占用入札に関する秘密を教示すること又はその他の方法により、当該占用入札の公正を害すべき行為を行つたときは、五年以下の懲役又は二百五十万円以下の罰金に処する。

第百条 偽計又は威力を用いて、占用入札の公正を害すべき行為をした者は、三年以下の懲役若しくは二百五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

2 占用入札につき、公正な価額を害し又は不正な利益を得る目的で、談合した者も、前項

と同様とする。

(道路整備特別措置法の一部改正)

第二条 道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第五十九条」を「第六十条」に改める。

第五条第一項第一号及び第三号中「第八条第一項第二十一号」を「第八条第一項第二十五号」に改める。

第八条第一項中第三十三号を第三十七号とし、第十六号から第三十二号までを四号ずつ繰り下げ、第十五号の次に次の四号を加える。

十六 道路法第三十九条の二第二項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により入札占用指針を定め、及び同法第三十九条の二第六項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により意見聴くこと。

十七 道路法第三十九条の四第一項又は第五項(同法第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。)の規定により通知し、同法第三十九条の四第二項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により協議し、同法第三十九条の四第三項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により、及び同法第三十九条の四第四項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により落札者

を決定すること。

十八 道路法第三十九条の五第一項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により道路の場所を指定し、及び入札占用計画が適当である旨の認定をすること。

十九 道路法第三十九条の六第一項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により変更の認定をし、及び同法第三十九条の六第二項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規

定により協議すること。

第八条第二項中「第十五号、第二十三号又は第三十一号」を「第十六号まで、第二十七号又は第三十五号」に、「同項第二十三号」を「同項第十六号に掲げる権限にあつては道路法第三十九条の二第二項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により入札占用指針(当該道路の占用に関するものに限る。)を定めることに限り、前項第二十七号」に、「道路法」を「同法」に改め、同条第三項中「第十五号、第二十三号若しくは第二十七号」を「第十六号まで、第二十七号若しくは第三十一号」に、「同項第二十三号」を「同項第十六号に掲げる権限にあつては道路法第三十九条の二第二項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により入札占用指針を定めることに限り、第一項第二十七号」に、「道路法」を「同法」に、「第一項第三十一号」を「第一項第三十五号」に改め、同項ただし書中「又は第十五号」を「第十六号まで」に改め、同条第四項中「第十六号まで、第十八号から第二十三号まで、第二十五号から第二十七号まで又は第二十九号から第三十二号まで」を「第二十号まで、第二十二号から第二十七号まで、第二十九号から第三十一号まで又は第三十三号から第三十六号まで」に、「第九号から第三十二号まで」を「第九号から第三十六号まで」に改め、同条第五項中「第二十二号、第二十七号、第二十八号及び第三十二号」を「第十八号、第十九号、第二十六号、第三十一号、第三十二号及び第三十六号」に、「又は承認」を「承認又は認定」に改め、同条第六項中「第二十七号又は第二十八号」を「第十八号、第十九号、第三十一号又は第三十二号」に、「又は承認」を「承認又は認定」に改め、同条第八項を同条第十項とし、同条第七項中「第一項第十九号又は第二十九号」を「第一項第二十三号又は第三十三号」に改め、同項を同条第九項とし、同条第六項の次に次の二項を加える。

7 機構は、第一項の規定により高速道路の道路管理者に代わつてその権限を行う場合において、その権限が同項第十四号又は第十六号から第十九号までに掲げるものであるときは、当該権限に係る事務の円滑かつ効率的な実施を確保するため、道路の占用の許可に係る申請書の記載事項の確認、占用入札のための調査その他の国土交通省令で定める事務を会社に委託しなければならない。

8 機構は、前項の規定により事務を委託する場合においては、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

第九条第一項第十一号中「前条第一項第二十号を」前条第二十四号に改める。

第十七条第一項第三十号を第三十四号とし、第十二号から第二十九号までを四号ずつ繰り下げ、第十一号の次に次の四号を加える。

十二 道路法第三十九条の二第一項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により入札占用指針を定め、及び同法第三十九条の二第六項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により意見を聴くこと。

十三 道路法第三十九条の四第一項又は第五項(同法第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。)の規定により通知し、同法第三十九条の四第二項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により協議し、同法第三十九条の四第三項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により占用入札を実施し、及び同法第三十九条の四第四項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により落札者を決定すること。

十四 道路法第三十九条の五第一項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により道路の場所を指定し、及び入札占用計画が適当である旨の認定をす

ること。

十五 道路法第三十九条の六第一項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により変更の認定をし、及び同法第三十九条の六第二項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により協議すること。

第十七条第二項中「第十九号、第二十三号又は第二十七号を」第十二号、第二十三号、第二十七号又は第三十一号に、「同項第十九号を」同項第十二号に掲げる権限にあつては道路法第三十九条の二第一項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により入札占用指針を定めることに限り、前項第二十三号に、「道路法を」同法に改め、同項ただし書中「又は第十号を」、第十号又は第十二号に改める。

第二十三条第三項中「会社の成立の日から起算して四十五年を超えてはを平成二十七年九月三十日以前でなければ」に改める。

第三十三条中「第三十九条の下に」「第三十九条の二第五項及び第三十九条の七第四項を加え」「同条第一項を」同法第三十九条第一項に、「とするを」と、同法第三十九条の二第五項中「道路管理者である地方公共団体の条例(指定区間の国道にあつては、政令)」とあるのは「政令」と、同法第三十九条の七第四項中「道路管理者」とあるのは「機構等」と、「同項の条例(指定区間の国道にあつては、同項の政令)」とあるのは「同項の政令」と、「当該条例又は当該政令」とあるのは「当該政令」とするに改める。

第三十五条中「第八条第一項第十九号を」第八条第一項第二十三号に、「第十七条第一項第十五号を」第十七条第一項第十九号に改める。

第三十六条中「第八条第一項第二十二号又は第十七条第一項第十八号を」第八条第一項第二十六号又は第十七条第一項第二十二号に改める。

第四十二条第三項中「第八条第一項第十九号若しくは第十七条第一項第十五号を」第八条第一項第二十三号若しくは第十七条第一項第十九号に改める。

第五十四条第一項中「第八条第一項第三十号又は第十七条第一項第二十六号を」第八条第一項第三十四号又は第十七条第一項第三十号に改め、同条第四項中「第百七条を」第百九条に改める。

第五十九条中「第五十七条を」第五十八条に改め、同条を第六十条とする。

第五十八条を第五十九条とし、第五十七条を第五十八条とし、第五章中同条の前に次の一条を加える。

第五十七条 機構又は地方道路公社が第八条第一項第十八号又は第十七条第一項第十四号の規定により道路管理者に代わつてその権限を行おうとする場合において、当該機構又は地方道路公社の役員又は職員が、道路法第三十九条の五第一項の規定に関し、その職務に反し、当該認定を受けようとする者に談話を唆すこと、当該認定を受けようとする者に当該認定に係る同法第三十九条の三第一項に規定する占用入札に関する秘密を教示すること又はその他の方法により、当該占用入札の公正を害すべき行為を行つたときは、五年以下の懲役又は二百五十万円以下の罰金に処する。

(都市計画法の一部改正)
第三条 都市計画法(昭和四十三年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第十二条の十一の見出し中「整備を一体的に」を「建築又は建設を」に改め、同条中「都市計画施設である道路(を」道路都市計画において定められた計画道路を含み、」に改め、「の整備と併せて当該都市計画施設である道路を削り、」

「整備を一体的に」を「建築又は建設を」に、「当該都市計画施設である」を、「当該」に、「(当該都市計画施設である道路の整備に必要な建築物等の建築又は建設の限界であつて、」を

「であつて」に、「定めたものをいう。」を「定めらるるもの」に改める。

第二十三条第七項中「都市計画施設である道路を管理することとなるを」道路の管理者又は管理者となるべきに改める。

第五十三条第一項第五号中「都市計画施設である」を削り、「道路の」を「道路(都市計画施設であるものに限る。)」に改める。

(都市再生特別措置法の一部改正)

第四条 都市再生特別措置法(平成十四年法律第二十二号)の一部を次のように改正する。

第三十六条第三項中「含む」の下に「。次条第一項において同じ」を加える。

第三十六条の二第一項中「都市計画施設都市計画法第四條第六項に規定する都市計画施設をいう。以下この条において同じ。」である「及び」都市計画施設である」を削り、同条第二項中「都市計画施設である」を削る。

(独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部改正)
第五条 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(平成十六年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第十二条第一項中第十号を第十一号とし、第六号から第九号までを一号ずつ繰り下げ、第五号の次に次の一号を加える。

六 国から交付された補助金を財源として、会社に対し、高速道路のうち当該高速道路と道路(高速道路を除く。)とを連結する部分で国土交通省令で定めるものの整備に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けること。

第十三条第一項第二号中「の内容(を」(特定更新等工事(橋、トンネルその他の高速道路を構成する施設又は工作物で、損傷、腐食その他の劣化により高速道路の構造に支障を及ぼすおそれ大きいものとして国土交通省令で定めるものに係る当該施設若しくは工作物の更新に係る工事又はこれと同等の効果有すると認めら

れる工事をいう。以下同じ。）を除き、に、「限る。」を「限る。」の内容に改め、同項中第八号を第九号とし、第七号を第八号とし、第六号を第七号とし、同項第五号中「及び第六号」を「第六号及び第七号」に改め、同号を同項第六号とし、同項第四号を同項第五号とし、同項第三号中「前号」を「前二号」に改め、同号を同項第四号とし、同項第二号の次に次の一号を加える。

三 特定更新等工事の内容

第十三条第四項中「第一項第六号」を「第一項第七号」に、「同項第七号」を「同項第八号」に改める。

第十四条第一項第二号中「の内容（を）」を「（特定更新等工事を除き、）に」、「限る。」を「限る。」の内容に改め、同項中第八号を第九号とし、第七号を第八号とし、第六号を第七号とし、同項第五号中「及び第六号」を「第六号及び第七号」に改め、同号を同項第六号とし、同項第四号を同項第五号とし、同項第三号中「前号」を「前二号」に改め、同号を同項第四号とし、同項第二号の次に次の一号を加える。

三 特定更新等工事の内容

第十四条第二項中「第六号」を「第七号」に改め、同条第四項中第三号を第四号とし、第二号を第三号とし、第一号の次に次の一号を加える。

二 特定更新等工事により、当該高速道路に係る道路資産の貸付期間の満了の日においてもその構造が通常有すべき安全性を有していることとなると見込まれるものであること。

第二十五条第一項中「第十二条第一項第五号」の下に「及び第六号」を加え、同条第二項中「第十二条第一項第六号」を「第十二条第一項第七号」に改める。

第二十六条第一項中「第十二条第一項第八号」を「第十二条第一項第九号」に改める。

第二十七条第一項第一号中「第三号、第四号

及び第七号」を「第四号、第五号及び第八号」に改める。

第三十一条第一項中「この法律の施行の日から起算して四十五年を経過する日」を「平成七十七年九月三十日」に改める。

附則

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、第一条（道路法第四十七条の七の改正規定を除く。）及び第二条（道路整備特別措置法第二十三条第三項の改正規定を除く。）の規定並びに附則第五条及び第六条の規定は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（罰則に関する経過措置）

第二条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（政令への委任）

第三条 前条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む）は、政令で定める。

（検討）

第四条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、第一条の規定による改正後の道路法及び第二条の規定による改正後の道路整備特別措置法の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

（道路の修繕に関する法律の一部改正）

第五条 道路の修繕に関する法律（昭和二十三年法律第二百八十二号）の一部を次のように改正する。

第二条第二項中「第百七条」を「第百九条」に改める。

（高速自動車国道法の一部改正）

第六条 高速自動車国道法（昭和三十三年法律第七十九号）の一部を次のように改正する。

第二十五条第一項中「第三十九条第二項」の下

に、「第三十九条の二第五項」を加え、「第百七条」を「第百九条」に、「代つて」を「代わつて」に改める。
（道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律の一部改正）
第七条 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律（昭和三十三年法律第三十四号）の一部を次のように改正する。

第五条第四項第一号及び第十項第二号中「第十三条第一項第七号」を「第十三条第一項第八号」に改める。