

第8号 平成14年4月19日(金曜日)

会議録本文へ

平成十四年四月十九日(金曜日)

午前九時三分開議

出席委員

委員長 大島 章宏君

理事 逢沢 一郎君	理事 阪上 善秀君
理事 渡辺 具能君	理事 渡辺 博道君
理事 野田 佳彦君	理事 細野 豪志君
理事 河合 正智君	理事 工藤堅太郎君
岩崎 忠夫君	小此木八郎君
小野 晋也君	奥山 茂彦君
嘉数 知賢君	亀井 久興君
北村 直人君	古賀 正浩君
実川 幸夫君	田中 和徳君
谷川 和穂君	近岡理一郎君
西川 京子君	西川 公也君
松島みどり君	松野 博一君
三ッ林隆志君	宮澤 洋一君
望月 義夫君	石毛えい子君
金田 誠一君	榎崎 欣弥君
藤村 修君	前原 誠司君
山花 郁夫君	山元 勉君
横路 孝弘君	井上 義久君
太田 昭宏君	吉井 英勝君
北川れん子君	

.....

内閣総理大臣	小泉純一郎君
国務大臣	石原 伸晃君
内閣府副大臣	熊代 昭彦君
内閣府大臣政務官	奥山 茂彦君
内閣府大臣政務官	嘉数 知賢君
政府参考人	
(内閣官房道路関係四公団 民営化推進委員会設立準備 室長)	坂野 泰治君
政府参考人	
(国土交通省道路局長)	大石 久和君
参考人	
(創価大学経済学部教授)	岡野 行秀君
参考人	
(構想日本代表)	加藤 秀樹君
参考人	
(奈良女子大学大学院助教 授)	中山 徹君
内閣委員会専門員	新倉 紀一君

委員の異動

四月十八日

辞任

補欠選任

谷本 龍哉君 梶山 弘志君
同日

辞任 補欠選任
梶山 弘志君 谷本 龍哉君
同月十九日

辞任 補欠選任
小野 晋也君 小此木八郎君
嘉数 知賢君 松野 博一君
古賀 正浩君 北村 直人君
谷本 龍哉君 三ッ林隆志君
西川 公也君 西川 京子君
望月 義夫君 田中 和徳君
石毛えい子君 金田 誠一君
仙谷 由人君 前原 誠司君
太田 昭宏君 井上 義久君

同日
辞任 補欠選任
小此木八郎君 小野 晋也君
北村 直人君 古賀 正浩君
田中 和徳君 宮澤 洋一君
西川 京子君 西川 公也君
松野 博一君 嘉数 知賢君
三ッ林隆志君 松島みどり君
金田 誠一君 檜崎 欣弥君
前原 誠司君 仙谷 由人君
井上 義久君 太田 昭宏君

同日
辞任 補欠選任
松島みどり君 谷本 龍哉君
宮澤 洋一君 望月 義夫君
檜崎 欣弥君 石毛えい子君

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
道路関係四公団民営化推進委員会設置法案（内閣提出第一六号）

[このページのトップに戻る](#)

大畠委員長 これより会議を開きます。
内閣提出、道路関係四公団民営化推進委員会設置法案を議題といたします。
本案審査のため、本日、参考人として、創価大学経済学部教授岡野行秀君、構想日本代表加藤秀樹君、奈良女子大学大学院助教授中山徹君、以上三名の方々に御意見を賜ることにいたしております。
この際、参考人各位に一言ごあいさつを申し上げます。
本日は、御多用中のところ本委員会に御出席を賜りまして、まことにありがとうございました。参考人各位におかれましては、それぞれのお立場から忌憚のない御意見をいただきたいと考えております。どうぞよろしく願いいたします。
次に、議事の順序について申し上げます。

岡野参考人、加藤参考人、中山参考人の順に、お一人十五分程度御意見をお述べいただき、その後、委員の質疑に対してお答えをいただきたいと存じます。

なお、参考人の方々に申し上げますが、御発言の際にはその都度委員長の許可を得て御発言くださるようお願い申し上げます。また、参考人は委員に対し質疑をすることはできないこととなっておりますので、御了承願います。

それでは、岡野参考人をお願いいたします。

・・・(中略)・・・

大島委員長 加藤参考人、ありがとうございました。

次に、中山参考人をお願いいたします。

中山参考人 御紹介いただきました中山です。

私自身専門は都市計画をやっておりますので、きょうは、どちらかというところそういう社会資本整備、都市計画という点から、この道路関係四公団について意見を述べさせていただきます。

道路関係四公団の改革が必要だというのは、これは今さら私が意見を述べるまでもなく、国民的に見ても当然必要なことというふうに議論されているかと思えます。例えば本四公団では、公団の存続そのものがどうなるのか、また自治体の財政負担が一体どうなっていくのか、そういったことも含めて問題になっていきますし、道路公団については、言葉が適切かどうかはあれですけれども、このままほっておくと第二の国鉄のようになるのではないかと議論がされているわけで、こういった道路関係四公団の改革の必要性、これは議論の余地のないことだと思います。

ただ、こういう公団の改革というのを進める場合、何を最も中心的なところに据えるべきかということなんですが、私自身は、ただ単に組織形態とか採算性を見直しではなくて、道路関係四公団の背後にあります日本の公共事業政策、そこまで踏み込んだ見直しをしなければならぬのではないかなというふうに考えています。

では、日本の公共事業をめぐる大きな問題が一体どこにあるのかということなんですが、大きくきょうは二点ぐらいに整理しようかなと思っています。

まず一つ目は、今さら言うまでもないかもしれませんが、日本の公共事業費の多さです。

御存じのように、日本の公共事業費は他の欧米諸国と比べても各段に大きくなっています。公共事業についてはいろいろな指標のとり方がありますが、公共投資の総額で見ますと、欧米諸国、OECDの加盟国が行っている公共投資の総額とほぼ同じぐらいの公共投資を日本の国は毎年しているわけです。

また、最近はやや円安基調にはなっていますが、円高のときの状況で比べますと、例えば、東京都内で一年間で行っている公共事業費の総額というのは、大体ほかの国で見ますと、イギリスが一年間で行っている公共投資にほぼ等しくなるわけですね。私が住んでいるのは大阪ですけれども、大阪府下で一年間で行っている公共投資というのは、大体ほかの国で見ますと、オーストラリアが一年間で行っている公共投資にほぼ等しい額なんです。私が住んでいる大阪も東京も非常に狭いところなんですけれども、一体どこでそれだけの公共投資をやっているのかなと思いますけれども、単純に為替レートで比較するとそうなるってしまうんですね。

こういった公共投資の多さというのがいろいろな問題を引き起こしています。この間ずっと議論されている財政危機の問題もこの最たるものだと思います。

また、御承知のように、日本の国は、産業構造の中で建設業界の占める比重が非常に高くなっています。本来、日本の国のように発達した先進国においては、通常はこういった建設業界の占める比重が徐々に下がっていくものなんですけれども、日本の国の場合は、非常に建設投資に依存するような、非常に産業構造上はいびつな構造になっているのではないかなと思います。

また、公共事業の問題というのは、ただ単に事業費の多さだけではなくて、公共事業の内容の問題も含んでいると思います。

御承知のように日本では非常に多くの公共事業がされていますけれども、その一方では、こういう公共事業が要るのかというようなむだがあちらこちらで指摘されています。道路もその例外ではないと思います。どう考えてもなかなか説明のつきにくいような公共事業が日本の国土の各地で行われているのではないかなと思います。

その一方で、これだけ莫大な公共事業を日本の国は長年行っています。日本の公共事業が他の国と比べて格段に大きいというのはこの一、二年の出来事ではなくて、統計上で見ますと、大体この三十年ぐらい、日本の公共投資の多さというのは際立っています。

通常、三十年間もこれだけ他の欧米諸国に比べて膨大な公共事業をやっておれば、さぞかしすばらしい社会資本が整備されているのだらうというふうに考えがちなんですが、残念ながら、下水道や公園、また道路をとりまして、他の欧米諸国と比べて非常にすばらしい社会資本の状況になっているかという、肝心なところでは整備が進んでいない、そういう困ったことも起きているのではないかなと思います。要するに、非常に多額の公共事業費をかけてきているが、一方では非常にむだがかかると指摘される、他方では本当に必要なものがなかなかそろっていかない、日本の公共事業にはそういった大きな問題があると思うんです。

本来、道路関係四公団の改革を考える場合、この改革が、今述べましたように日本の公共事業の抱えている大きな本質的な問題、この問題にどこまで寄与できるかというのが、この道路関係四公団の改革にとってそれを評価する上では非常に重要な視点になると思うんです。

ところが、私自身が今回のこの改革を見ていますと、例えば法案の第二のところ、この名前自身が民営化推進委員会設置法となっておりますのでかなり限定された内容ではありますが、ただ、例えばこの第二条を見ましても、そういった公団にかわる民営化を前提とした新たな組織及びその採算性の確保に関する事項について調査し、というふうになっています。要するに、今議論の争点はその組織形態とか採算性ということにあるのではないかなと思います。

ただ、それが果たしていいのかどうかということなんですが、その前提となっている事業についてはどうなっているかという、昨年の十一月に「先行七法人の改革の方向性について」というのが発表されています。御承知だと思いますけれども、例えばその中では、国費は十四年以降投入しないと、採算性を見直す、償還期間を五十年を上限にするというような調整は図られています、その大もととなっている事業計画については、基本的には維持していこうという方向で進んでいるのではないかなと思います。

そうなりますと、今回の道路関係四公団のこの見直しというのが、事業内容については微調整にして、その事業内容を実施するために組織形態や財務内容を見直していこうというような、そういう改革になっているのではないかなという気がします。これは残念ながら、本来の特殊法人改革の趣旨、本来といいますが、多くの国民が求める特殊法人改革の趣旨から見ますと、逆立ちした議論になっているのではないかな、そう言わざるを得ません。

本来でしたら、特殊法人改革を通じて、国民の納めている税金の使い道、公共投資のあり方、もしくは基本的な社会資本整備のあり方、そういった点を議論しなければならないんですが、むしろ、事業内容については微調整に済ませて、そういった事業を実施するための組織形態の見直しという、そこにどうも議論が終始しているような感じがします。

そこで、私が懸念に感じますのは、事業内容を微調整にして果たして財務体質の改善が図れるのかということです。そこは民間に任せればそれが可能だ、要するに民間は採算性を重視するから民間に任せれば可能だというふうな議論になるかだと思います。

今回事前にいただいた資料を見ましても、国鉄の例が出ています。ただ、国鉄と道路はかなり違うと思います。国鉄の場合は、民営化後はほとんど新たな新線の計画というのは進めていません。また反対に不採算路線の廃止というのをやって、その結果、財務体質の改善を図っているわけです。

もちろん、その方法がよかったかどうかについては議論の余地があるかと思いますが、ただ、道路関係四公団に関しては、むしろ今後も新線建設を進めていくということ

が大きな方向性になっていきますので、国鉄でうまくいったから道路関係四公団でも民営化すればうまくいくというのでは、ちょっと話が合わないのではないかなと思います。

むしろ私が懸念いたしますのは、こういった採算性を厳密にして、それで民間が果たして道路計画を進めていくのか。むしろ、そういった計画を前提に民間に任せていくとなると、国費は投入しないものの、例えば、一体債務をだれが保証するのか、また、行政なりが無利子の融資をしないと済まない、いろいろな問題が起こってくると思います。私が考えますのは、今の事業計画を大枠のまま民間にゆだねていくとすれば、国鉄のような形というよりも、むしろ今全国で破綻が深刻になっています第三セクターの大きな二の舞になっていく危険性すら出てくるのではないかなと。

道路公団とかそういったことでしたら、このような国会の場でも、公の場で議論できますけれども、民間が進めていくとなると、なかなかそういったチェック機能も働きにくいと思います。当然、採算性を重視する民間が新たな新線建設を行政との関係抜きでどんどん進めていくということは考えられません。気がついたときには非常に深刻な問題が起こっている、そういったことが十分懸念されるのではないかなと思います。むしろ、道路関係四公団の見直し、それは、公共事業の見直しも含めて、本来の趣旨に立ち返って考えるべきではないかなと思います。

まず最初に考えなければならないのは、そもそも、道路計画を今後どうしていくのか、そこをもっと議論する必要があるのではないかなと思います。道路というのは、とりわけ国土の幹線になるような道路、これは国民にとって非常に重要な社会資本です。そういった社会資本を日本の国でどのような形で整備していくのか、それをもっと国会のような場で、国民の周知のもとで徹底的に議論していただきたい。

そもそも、日本の国土の幹線となる交通網を一体どうやって計画していくのか。その場合は、当然採算性だけでは議論ができないと思います。採算性にはなかなか及ばないけれども、国民生活の向上や国土の環境、均衡ある国土の発展ということを考えると必要な道路もあるはずで。また、五年ほど前に阪神・淡路大震災がありました。国土の安全性などを考えると、採算的にはなかなかとれないけれども必要な幹線道路というものもあるわけですから、採算性を第一義とするのではなくて、国民生活の向上や日本の国土の均衡ある発展、そういった視点から一体どういう道路計画がそもそも必要なのか、また、日本の今の財政状況の中で一体高速道路網計画をどう考えていったらいいのか、そういったことをやはり国が責任を持って、事業計画に立ち返って、国会などで中心になって徹底的な議論をしていただきたいというのがまず一点目です。

同時に、今の道路関係四公団にかわる組織形態の見直しも必要だと思います。

ただ、今の組織形態の見直しというのは、どちらかということ、民間に任せれば何とかあるのではないかな、民間は当然採算性を重視しますから、採算性に合わない事業は進めないから、民間にゆだねていくのがいいのではないかなということになるかなと思います。でも、別に民間がすべてだめだとは思いません、服や車や、そういったものは民間にゆだねていけばいいんですが、道路、とりわけ国土の幹線となるような道路というのは、やはり国にとっての基幹的な社会資本です。そういった社会資本については、基本的に、民間サイドで進めるのではなくて、やはり国が建設、維持管理にあくまでも責任をとるとというのが僕は最も重要な視点ではないかなと思います。

ただ、その視点からいいますと、今の道路関係四公団の組織形態は見直す必要があると思います。むしろ、国が責任を持ってそういうものの建設を、維持管理を進めていく、そのためには、今の公団の透明性、国民の意見の反映性、科学性、そういったものを一層高めていけるような、そういった組織形態の見直しが必要ではないかなと思います。

私も都市計画をやっていますから、いろいろな調査、資料集め等します。最近では自治体でも情報公開条例等が進んでおりまして、いろいろな資料が出るようになってきています。でも、そういったことと比べますと、残念ながら、公団など、もしくはそういった団体は非常にまだ透明性がおけていると思います。また、実際、国のいろいろな事業また自治体の事業では、その時々国会なり議会で議論されます。でも実際、では、公団の事業が、公共性はあるものの、国会や国や自治体と同じように国民や市民の意見が反映され

ているかという、なかなかそれは難しいかと思えます。

むしろ僕は、そういった社会資本、基本的な社会資本である以上、あくまでも国が責任を持って建設、維持管理を進めるべきですが、そこにもっと透明性を高める、国民の意見を反映させる、そういう形で組織形態の見直しを図っていくことが、公団などそういった組織の見直しにとっては今最も重要なことではないかなと思っています。

以上です。(拍手)

大島委員長 中山参考人、ありがとうございました。

以上で各参考人からの意見の開陳は終わりました。

大島委員長 これより参考人に対する質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。田中和徳君。

田中(和)委員 おはようございます。自由民主党の田中和徳でございます。

参考人の三先生におかれましては、御多忙の中をお出ましいただきまして、まことにありがとうございました。また、今は大変貴重なお話をいただきまして、大変勉強になった次第でございます。二十分という限られた時間内でございますけれども、質問させていただきますので、よろしく願いをしたいと思います。

道路関係の四団体については、参考人の各先生方よりもお話がございましたように、公団の債務や交通量の見通しなど事業の採算性に関する批判、あるいは工事発注やファミリー企業など事業の透明性に関する批判、あるいは高い料金やプール制に関する批判など、各方面より厳しい意見が寄せられております。このような状況に対応して道路関係四公団を改革していくことは、公共事業の規模が極めて大きいだけに、聖域なき構造改革を進める小泉内閣の目玉の政策にもなっております。

まず最初に、高速自動車国道のネットワークの整備の責任について、三先生にお伺いをいたします。

高速自動車国道は国の最も根幹的な公共の施設であることは言うまでもありません。岡野先生からもお話ありましたし、ただいま中山先生からもお話ありましたけれども、諸外国の例を見ても、必要なネットワークについての決定とかその整備は国が責任を負っている、こういうことがスタンダードではなكارうかと思えます。我が国においても、公団が民営化されるか否かにかかわらず、必要な高速自動車国道のネットワークの決定及びその整備は国の責任だと私も思いますが、各先生方のお考えをもう一度絞ってお聞かせいただきたいと思っております。

以上です。

・・・(中略)・・・

中山参考人 高速道路網の整備は国の責任かということですが、これはもう当然だと思います。問題は中身、責任の中身ですね。

今、国民が国に対して求めているのは、もちろん高速道路網の整備もあるかと思えますが、それ以外にも、高齢化対策をどう進めるのか、少子化対策をどう進めるのか、地域経済をどう発展させていくのか、また、財政の立て直しをどうするのか、環境の改善をどう進めていくのか、さまざまな要望が国民から出されてきているわけです。当然、そういった要望の中には対立する要望もありますし、もちろんお金もかかります。そういったさまざまな要望を限られた財源の中でどうトータルに実行していくのか、それをどう調整し実行していくのか、それが国に課せられた課題だと思うんですね。

ですから、高速道路網の整備ということに限定して言いますと、それは当然、その国の責任ですけれども、それらをさまざまな国民からの要望の中でどのような形で実行していくのか、そういったところを具体的な中身として検討していくのが国の責務ではないかなというふうに考えております。

田中(和)委員 ただいま三先生のお話を聞きまして、ニュアンスは違いますが、国の責任そのものは十分ネットワークづくりにある、こういうお話でありました。

．．．(中略)．．．

大島委員長 これにて田中君の質疑は終了いたしました。

次に、野田佳彦君。

野田(佳)委員 民主党の野田佳彦でございます。

三人の参考人の皆様方におかれましては、大変お忙しい中を当委員会にお運びいただきまして、まずは冒頭、心から感謝申し上げたいと思います。

．．．(中略)．．．

野田(佳)委員 私の持ち時間はあともう恐らく三、四分だというふうに思いますので、最後に三人の参考人に端的にお聞きしたいと思います。

いずれにしても、この改革の成否を握っているのは今回の委員会のメンバーをどうするかということだと思います。総理初め、改革意欲に富んだという抽象的なお答えを聞くのでありますけれども、それぞれの参考人は、どういう人が具体的にイメージとして選ばれるべきか、人選されるべきか、お考えでしょうか。お尋ねをしたいと思います。

大島委員長 それでは順番を変えて、いつも最後でございますので、中山参考人から今回はお願いします。

中山参考人 私自身、先ほど述べましたように、今回のこの民営化推進委員会を設置するということが果たして日本の道路計画という点から見た場合に望ましいのかといえますと、基本的には、先ほど申しましたように、民営化はなじまないというのが私の考えです。

ですから、そういう意味では、ここの趣旨では、民営化を前提とした新たな組織及びその採算性の確保について調査審議するということですが、それも含めて、むしろ道路のあり方全般を議論するような、そういう人選をされた方が望ましいのではないかなと考えます。

．．．(中略)．．．

次に、吉井英勝君。

吉井委員 日本共産党の吉井英勝でございます。

きょうは、三人の参考人の先生方には、大変お忙しいところ、ありがとうございます。

．．．(中略)．．．

吉井委員 ただ、同時に、抜本的改修の時期もやってくるわけで、そのことを見通して、やはり大変な巨額の負債と見直し自体が大変だという、そこが今問題になっているところだと思うんです。

次に、加藤参考人と中山参考人のお二人に伺っておきたいんですが、非常に私不思議に思いますのは、普通ですと見直しをもっと早い時期に考えていくんじゃないかと思うんですが、それが、必ずしも緊急の建設の必要性があるのかないのかということなども十分な検討がないままにどんどん進めて事業を続けてきたこと自体が、やはり今日、危機的な状況を招いているんじゃないかと思うんです。なぜここまで、早い時期に見直しをやらないで、再検討をやらなかったのかという、その原因はどこにあるというふうに考えていらっしゃるかを、加藤、中山両参考人から伺いたいと思います。

．．．(中略)．．．

中山参考人 今の点ですけれども、例えば日本には各種の公共事業に関する長期計画等がありますけれども、道路整備の長期計画も含めましてそういう長期計画が、例えばこう

いう国会の場とかもしくは自治体の場で、公開の場できちっと議論されているかという、残念ながらそういうことがほとんどされていないと思うんですね。ですから、こういった国の基幹的な社会資本整備にかかわる長期計画については、その計画そのものをきちっと国会なりの場で議論をする、またそれを国民とともに考えていく、そういうことがやはり必要ではないかなと思います。

また、たとえそういう長期計画を立てても、経済情勢の変化、財政的な変化もあります。そういう場合はそういう見直しがきちっと行われるようなチェックシステム、そういったものが日本に十分備わってきているかという、そういうのも不十分であったのではなかったかなと思います。

ですから、そういうことを考えますと、そういった公共事業の整備に地元自治体や国民の意見がきちっと反映されるようなシステムがあったのかどうか、そこが見直しがおくれた非常に大きな原因ではないかなと思います。

吉井委員 いずれにしても、巨額の負債、あるいは個々に見たときの赤字路線というのがあるのが現実の姿ではありますし、この点で、加藤参考人は、民営化というときには巨額の負債と赤字路線をどう扱うべきか、この点についてどのようにお考えかを伺っておきたいと思います。

．．．(中略)．．．

吉井委員 現実に巨額の負債があり、赤字路線もあるという中で、今お話ありましたように、民営化ということを考えても、ある程度採算のめどのとれるところは民営化するにしても、非常に難しいところについては結局国が面倒を見るという形をとらざるを得ない、そういうことですが、中山参考人にも同様に、現実に発生した巨額の負債と赤字路線をどう扱っていくべきかということについてのお考えを伺っておきたいと思います。

中山参考人 何らかの形で今の財務体質の見直し、もしくは赤字路線の見直しが要るのは当然なんですけれども、ただ、その場合、狭い視点と言うとちょっと語弊があるかもしれませんが、高速道路網だけの見直しに限定するのは余り望ましくないのではないかな。とりわけ、今の日本の地域経済、特に地方経済は非常に悲惨でして、諸外国と比べましても、例えば農林漁業では食べていけない、商店街ももう疲弊している、製造業の空洞化がどんどん進んでいっている。そういう中では、やむを得ず公共事業に頼る、もしくは最後の命綱として社会資本整備に頼る、そういう状況が起こっていると思うんですね。

ですから、不採算路線の見直し等は当然必要ですが、あくまでもその大前提として、高速道路や新幹線に頼らなくても地域経済の振興が図れるような、そういう地域経済全体の立て直しを考えていく必要があると思うんです。もし、そういうことをせずに、不採算路線の切り捨て、もしくはそういうことだけを議論しますと、当然地方としては納得できないということになると思うんです。

ですから、先ほども、国の責任とは何かというところで、トータルに見るのが国の責任だというお話をしましたけれども、あくまでも高速道路網の整備、もしくは今抱えている赤字路線の問題、それも、地域経済全体をどう再生していくのか、その中で位置づけて考えていく必要があるのであって、高速道路網だけで限定して議論をすると非常に難しい議論になるのではないかなと思います。

吉井委員 今のお話ともかかわるのですが、例えば、かつて工業団地づくりを地方にも随分やりまして、コンビナートの時代があればテクノポリスの時代もありました。私はこの前も委員会でお話したことがあるのですが、鹿児島空港をおりますと、タクシーで二十分ぐらい行ったところに工業団地造成をやっておったんですが、もう企業がみんな海外へ行く時代ですから全然さっぱり売れない。たまたま上野原遺跡が見つかって、一万年前の遺跡ですから、国から天下りで行った役人の方も大変喜んでおられるような状況です。

ですから、そういうふうな時代にあって、地域経済とか地域産業をどうするかとか、そこに人が住んで経済活動をする、その中での道路の必要性とか採算性ということ全体として考えた日本の国土の計画とか都市計画というものを考えていかないと、道路の問題は

なかなか難しいなということ最近思っているんですが、中山参考人の方からも、今もそうですが、冒頭にもお話しいただきましたが、どういう配慮なりどういう観点からの検討を深めることが道路というものを見たときに必要なのか、この点についてのお考えというものを伺っておきたいと思います。

中山参考人 冒頭でも述べましたように、道路計画というのは、今御質問にもあったように、ただ単に採算性だけでは当然議論ができるものではないと思います。

例えば、民間に任せますと当然採算性が優先するんですが、でも、採算がとれなくても必要な道路があるわけです。そうしたら、そういう道路は一体どうするのか。例えば、道路関係四公団の話でしますと、今の事業計画を前提に民間に任せて、そうしたら、採算性を重視したらもうこの新設はやめるとかということ民間企業が言い出した場合は一体どうするのかとか、いや、もう不採算部門は切り捨てるということ民間企業が言い出した場合は一体どうするのか、いろいろな問題が起こってくると思うのです。

ですから、道路計画を考える場合は、ただ単に採算性だけではなくて、やはり地域経済の発展、国民生活の向上、環境の改善、また財政的な問題、そういうのをトータルに含めて一体どう考えていくのかというのが非常に重要だと思うのです。

ただ、きょうの議論は高速道路網が中心になると思いますが、高速道路網の話で考えますと、全体計画そのものを長期的に見直していくことが重要だと思うのです。とりわけ、今後の日本の人口の推移がどうなるのか。例えば、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口予測なんかを見ましても、例えば、五十年後に日本の人口が一体どうなるのかを見ますと、恐らく、車を運転する年齢層だけを見ましても、今の三分の二から半分ぐらいに減るという予測をしていますね。ですから、そういうことを考えますと、高速道路網計画に限定しますと、かなり長期的な計画はやはり見直しをしていく必要があるのではないかなと思います。

いずれにせよ、採算性というよりも、道路計画というのは、あくまでももっと地域全体のこと、国民生活全体を考えて、その中で路線計画を慎重に検討していくべきではないかなと思います。

吉井委員 それで、現在の計画路線をどう扱うか、この問題を次に伺いたいと思うのです。

岡野参考人の場合はその決定にかかわってこられたということでお答えにくいかなと思うのですが、加藤参考人と中山参考人のお二人には、現在の高速道路網、この計画路線をどう扱うべきかということで、建設を続けていくのか、凍結を考えるのか、あるいは縮減を考えていくのか。国土幹線ということでどういう角度から今考えるべきか。この辺のことを伺いたいと思います。

・・・(中略)・・・

中山参考人 端的に述べますと、一たん凍結して、それからもう一度検討すべきではないかなと思います。

やはり、ずるずるこのまま進めていきますと、通常は、事態は悪化する一方だと思います。とりあえずきっぱりと一たんためて、その上できちっともう一度、あくまでも国土の幹線ですから、国会が中心となってそういうことを議論し、もう一度考え直すべきではないかなと思います。

吉井委員 時間が参りましたので、本日は、三人の参考人の皆さん、どうもありがとうございました。終わります。

大島委員長 これにて吉井君の質疑は終了いたしました。

次に、北川れん子さん。

北川委員 こんにちは。社民党・市民連合の北川れん子といたします。

きょうは、遠いところから三人の参考人には当委員会にお越しいただきまして、本当にありがとうございます。やはり、きっちりした意見をいろいろ言っていたいただいたということで、頭がだんだんすっきりしてまいりました。

実は、私は尼崎というところが立候補地だったんですが、先ほどの御意見の中にも、阪神高速はだめだね、本四はだめだねという、西の方に住む者にしてはちょっと寂しく、そしてまた悔しい感じがします。その悔しさというのは何かといえば、では、それを建設しようという計画が持ち上がったときに、反対の声というものがどれほど反映されたのかなという気がいたしまして、少し悔しい気がしているわけです。

中山参考人におかれましては、都市計画を御専攻だというふうに先ほど御紹介いただきました。敗戦からこちらはいわば戦災からの復興だったと思うんですが、特に七〇年代以降の都市計画を参考人はどういうふうに見詰めてこられて、そして何を感じていらっしゃるのか、その辺からまずお伺いしたいと思います。

中山参考人 非常に大きなテーマで、ちょっと短時間でお答えするのはなかなか難しいんですが、七〇年代、とりわけ一九六〇年代の高度経済成長期というのは、やはり、日本をどう大きくしていくかという時期だったと思うんです。そのときは、例えば尼崎もそうですが、大阪の大都市圏というのは、いかに効率的に人口や産業を受けとめていくか、これが都市計画の中心であったと思うんですね。

ところが、現状は、もう大分状況が変わってきています。これからの時代はどのような都市計画かということ、日本全体でももう人口が減ると思います。また、今後、かつてのような産業、高度経済成長があり得るかということ、あり得ないと思います。むしろ、そういう時代に、これからの都市計画は、かつての非常に厳しい環境、例えば尼崎なんかその典型だと思いますが、過去のそういった高度経済成長のときにつくられた環境の悪化、それを今後の時代にどう回復していくのか。また、これから人口や産業が仮に減っていくとしても、そういう中で国民生活や地域経済の安定をどう図っていくのか。そういった七〇年代型のような常に開発、大きくなっていく時代から、場合によったら小さくなるけれども国民生活が低下しない、そういう枠組みの中で新たな都市計画を考える時代にそろそろ差しかかっているのではないかな、そういうふうに考えております。

北川委員 そういう時代に入って、この国会という場、また、先生たちのそれぞれの御専門の分野での役割というのは大きいなど、改めて今の御意見をお伺いして思うんです。

確かに尼崎というのは、栗東 尼崎間に名神高速道路ができた時代からすれば十万人も人口が減って、なおかつ、阪神・淡路大震災以降は、唯一人口が減り続けている都市なんですね。なぜかといえば、やはり尼崎と聞くと住みにくい、いや、住むの嫌やな、あそこ、いや、車うるさいで、そういう感じのイメージというのは払拭できないわけですね。三十年間で刷り込まれたイメージというものは、工場型の公害それから道路による公害によって払拭できない。

先ほどの中山参考人のお話の中にもありましたけれども、私は尼崎生まれではないし、育ちでもないんですね。そういう中で、尼崎を古くから知っている方は、この川で泳いだ、海で泳いだ、そして四十三号線、二号線が通る前の町の姿はこうであったという愛着を持った形で風景を見る、景観を見るということで、とても躍動的な時代の尼崎を話してくださいるわけです。

もう一度中山参考人にお伺いしたいんですが、大補修、更新、それから大改造といいますが、そういう時代に高速道路も入りましたが、その時点における都市計画においてのありよう、何か御提言があればお伺いしたいんです。

中山参考人 今、尼崎の話が大分出ているので、ある程度その辺を念頭に置きながら紹介しますと、きょうの話題になっている道路四公団も関係しますが、日本はちょっと別としましても、アメリカもそうですが、今の大きな国際的流れ、とりわけヨーロッパの先進国を中心につくられている大きな流れというのは、自動車交通に依存しないような町をどうつくっていくのか、これがやはり一つの大きなテーマになっていると思います。それからもう一つは、かつて、高度経済成長期、そういったところで受けた地域のダメージをどう回復していくのか、そういったことがヨーロッパでも非常に大きな都市計画上のテーマになっているわけです。

そういうことを考えますと、これからの時代、尼崎のような地域というのは、非常に小さな地域で高密度に人々が暮らしていますから、むしろ車に依存しないような町づくりを

進めていくと、非常に町づくりがやりやすいような地域ではないかな。また、非常に歴史もありますし、高密度に町が形成されていますから、そういう意味では、人々が触れ合えるような町づくりを仮に進めようとするならば、尼崎のような地域というのは非常にいい事例になっていくのではないかな。また、今ヨーロッパでも各地で取り組まれています、そういう環境の悪化した地域をどう回復していくのか、そういったところをきちっと取り組んでいけば、むしろそういうのに熱心な町として、やはりかなり評価も高まるのではないかな。

ですから、そういう意味では、高速道路の整備の話の中で言うのもなんですが、むしろ、余り車に頼らないような町づくりをどう進めていくのか、そういったところがとりわけ尼崎なんかの地域にとっては重要ではないかな、そのように感じています。

北川委員 どうも、本当に何度も私たちの町の名前を出していただいてありがとうございます。

私自身は、尼崎というのは平たんな町で坂が少ないものですから、リヤカーで行商というのを六、七年やったことがある経験上、やはり愛着を感じているんですね。生まれた場所ではないけれども、愛着をととても感じている町なのです。ですから、この町をどういうふうにして人が今後住みやすく、住んでよかったなという町にしていけるかということでお伺いしてみました。

それで、三人の参考人に次にお伺いしたいんですが、私たちの国というのは、百年後こういうふうになるから、今ここにいるからこれを我慢してください、これは受け入れましょうという、そういう百年後の特に映像としての都市ですね、地方都市でもいいと思います、それが無いという気がするんですが、皆さんがもし百年後、自分はこういう国に住んでみたいとか、こういうふうになりたいと思って今この仕事を請け負っているとか、何かそういう映像的に御紹介していただけるものがあれば、お一言ずつお伺いしたいと思います。

・・・(中略)・・・

中山参考人 具体的な町のイメージというのは、これは地域によって違うと思うんです。東京と大阪では違いますし、ヨーロッパと日本、アメリカでは全部違うと思うんです。

でも、将来的に僕がこうなればいいなというのは、むしろ地域を支える人が一体だれなのか。

かつて、地域の町、空間というのは、だれがそれをつくり、維持管理してきたかということ、その地域に住んでいる人、その地域で働いて、農業をされている方だったんですね。ところが、残念ながら現代の町では、そういう地域に暮らしている人、地域で住んでいる人たちが町づくりや維持管理に携わっているかということ、なかなかそうはなっていないと思うんですね。ですから、なぜ私の町なのに、なぜ私たちが払っている税金なのにとということが起こっていると思うんです。

地域の具体的なあり方というのは各地域によって違うと思いますけれども、でも、そこで共通することは、その地域に住んでいる人、その地域で働いている人、その地域で学んでいる人たちが町をつくっていくその主人公になれるかどうかで、ここはすべての町に共通してこれから求められていくことだと思うんです。ですから、具体的な町のイメージは違いますけれども、その主人公がだれなのか、そこをぜひ僕は町づくりの中心に据えたいなと思っています。

一般的に都市計画というと、物的な、ハードなものをつくるようにイメージされがちです。もちろん、直接的にはそうなんです。でも、我々都市計画をやっている者が心がけているのは、そういう町づくりを通じて地域のことを考える人をどうつくっていくのか、そこがやはり最大のポイントだと思うんですね。物づくりを通じてその地域のことを考えていく、地域のことを自分のように考えていけるような人をつくれるかどうかなんです。

我々は、都市計画、町づくりは人づくりだというふうに考えているんですが、やはりそういう視点がこれからの社会で重要だし、百年後になるのか、できればそれよりもっと早い時代にそうしたいんですが、そういうことを考えています。

．．．．(中略)．．．．

大島委員長 これにて北川さんの質疑は終了いたしました。

これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

参考人の皆さんには、貴重な御意見を長時間にわたりましていただきまして、大変ありがとうございました。委員会を代表いたしまして厚く御礼を申し上げます。ありがとうございました。

この際、休憩いたします。

午前十一時五十五分休憩