

平成 24 年 3 月 5 日

衆議院予算委員会第八分科会速記録（議事速報）

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

○村越主査 次に、橘慶一郎君。

○橘（慶）分科員 最初に万葉集を詠んで始めるというのが、いらつしやつていらっしゃる方は御存じなんです。道の万葉集というのがありまして、信濃路の道が開かれたばかりで、木の切り株に足をとられないように靴を履いていきなさいよと送り出した歌というのがあります。万葉集巻十四、三千三百九十九番。

信濃道は今の墾り道刈りばねに足踏ましむな
沓履け我が背

ということ、今の「墾り道」、高速道路の話から始めさせていただきます。（拍手）

二十四年度予算におきまして、地域活性化のための基盤整備等という省の重点化項目におきまして、全国ミッシングリンクの整備ということ掲げられて、国費は昨年より九%増、三千六百六十三億円の計上であります。具体的に力を入れる事

業内容と、期待される効果を伺います。

○菊川政府参考人 お答え申し上げます。

高速道路のミッシングリンクの解消でございますけれども、地域の活性化あるいはその波及効果としての地域の生産額の増加、加えて災害面からの弱点の克服、こういった観点からも大変大事なものだということふうに認識いたしております。

今後、高速道路のあり方の委員会で中間取りまとめいただきました、これを踏まえまして、厳格な事業評価のもとで整備効果や緊急性の高い箇所へ重点化を図りますとともに、走行性の高い国道の活用あるいは完成二車線といったものの採用、こういったことも考えながら、効率的な整備を図ってまいりたいと考えております。

○橘（慶）分科員 今ほど局長からお話のございました、走行性の確保、完成二車線というところが私の期待したいところであります。

今の「墾り道」、高速道路の中に中央分離帯を設けず、片側一車線のまま暫定供用されている場所があるわけです。これは、交通安全上、危険度が高いのではないかと、このように思います。予算上の制約があつてすぐに全てということはないにいたしましたが、逐次解消を図っていくべきものではないか、それはまた、一面、安全だけではなくて、経済効果も大きいものと考えてるわけでありまして、いかがでございますでしょうか。

○菊川政府参考人 御指摘のとおり、暫定二車線の高速道路につきましましては、四車線がちゃんとある区間と比べてまして死亡率が約二倍ということ、一度事故が発生しますと重大な事故になる

確率が大変高くなっております。

また、渋滞の発生している暫定二車線区間では、四車線化をやりますとスムーズに走行できるようになります。物流の効率化などの経済効果も発現するということになります。

加えて、東日本大震災におきましても、暫定二車線の区間では、復旧工事により交通規制などで被災地への物資輸送などで影響が出るなどの課題も生じたところであります。四車線化の効果というのは大変大きいものがあると考えております。

○橘（慶）分科員 ありがとうございます。

そういう基本認識の上で、またさらに質問を続けさせていただきますが、実は、平成二十一年四月二十七日の第四回幹道建設会議におきまして、東海北陸自動車道の白鳥―清見間、上信越自動車道の信濃町―上越間など六区間が四車線化の整備計画の打ち出しとなったわけでありまして、残念ながら今日まだ事業化されていない状況で、やがて三年になろうとしておるわけです。

今ほどありましたように、事故率の問題あるいは経済効果、そして今回は大震災ということ踏まえればリダンダンシー、そういった問題も含めて非常に大事ではないかと思うんですが、まずはその事業化されていない経緯、理由についてお伺いいたします。

○菊川政府参考人 御指摘の東海北陸自動車道などの四車線化の六区間でございます。

平成二十一年度の第一次補正予算におきます関連予算を執行停止いたしました。その後、平成二

平成 24 年 3 月 5 日

衆議院予算委員会第八分科会速記録（議事速報）

十二年四月に利便増進事業を活用した枠組みでの整備というものを提案いたしました。同年の十二月に関連法案が廃案となりましたために、現在のところ事業休止中ということになっております。

○橘（慶）分科員 今ほど経緯でも出ましたように、二十二年度の初めに、言ってみればいろいろな事業の費用対効果とか必要性ということも一度見きわめが終わってしまっていて、その中で何とかこういふ形で進めようという話が、不幸な展開の中で法案が廃案ということで、今は宙に浮いたような状態になっているわけでありまして。

また、この間に例の休日千円上限割引とかいったような形で利用促進のいろいろな施策が高速道路に打たれたわけでありまして、そういう場合に、こういった六区間において、交通量や渋滞量、あるいは事故の問題でどういふことがあったのか、これは一つの示唆を与えるわけでありまして、可能な範囲で示していただければと思います。

○菊川政府参考人 お答えいたします。休日上限千円という割引を導入いたしました。この導入の前後で比較いたしますと、休日の交通量につきましては、先ほどお話がありました六区間の平均でございますけれども、約一・四倍になっております。また一方で、休日の渋滞回数については、これは平均で約三・七倍ということになっております。

○橘（慶）分科員 ありがとうございます。いろいろな面で需要のある場所であり、かつ、やはり安全性の面で非常に大事だ。私どもも沿線に、特に東海北陸道は私ども沿線になるものです。

から、事故があつてその一車線がとまっちゃうと、そちらの方向へは全く行けなくなつて、一度高速道路からおりなきやいけないとか、また、悲惨な事故の事例も見ているわけでありまして。

そこで、先ほど局長さんのやりとりの中でもありましたように、事業のBバイCといひますか、その必要性ということについては大体理解されているんじゃないかな、そういう国土交通省さんの認識ではないかということで大臣に一つお伺いをさせていただきながら、あわせて、先ほどお話をしました「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」ということで、有識者委員会における中間取りまとめも踏まえてこの六区間についてのどのような御方針で臨まれるのか、ここで確認をさせていただきます。

○前田国務大臣 経緯については委員の方からもございました。また、道路局長が答えておりますが、基本的にはそういうことなんです。六区間の、なるべく早くちゃんと当初の計画どおりということとは我々も考えておりました。それは昨年の大震災のときに、救援、復旧復興の段階でもちゃんと当初の車線がなかったために随分と支障を生じたということもありますし、多分、委員の御地元、北陸の方は、雪等のときには車線がちゃんと四車線化していないために、随分と救援とかそういうところで障害になったケースが今出ていると思うんですね。

そんなことも踏まえまして、高速道路の有識者委員会の中間取りまとめを踏まえて、原則的には高速道路の利用者負担による対応ということが基

本になるわけですから、高速道路の採算状況など、御指摘の結果が出つつあるというふうに聞いておりますので、精査しながら前向きに対応をしてまいります。

○橘（慶）分科員 確かに、これらの道路については、今ある高速道路の株式会社さんそれぞれが整備をしていかなきゃいけないということでありまして、今、前向きにというお話もございました。最初の方のくだりでは早期にというお話もいただいておりますので、そこを受けとめさせていただいて、ぜひよろしくお願いを申し上げたいと思います。

続きまして、高速道路についてあと二、三点お伺いをしていきたいわけでございますが、これを有効に使っていくということが非常に大事な観点だと思ひます。

その中で、インターチェンジ、スマートインターチェンジであれ新設インターであれ、そういったものの追加設置ということは、既存の道路をさらに活用するという意味において、安全面さえうまく乗り越えられるのであれば非常に費用対効果の面でも一般論としては有効ではないかと思ひますが、まず、この点について確認をさせていただきます。

○菊川政府参考人 お答えいたします。スマートインターチェンジも含めまして、追加インターチェンジでございますけれども、今ある既存の高速道路を有効に活用していく、さらには地域活性化という点でも大変効果があるというふうに思ひております。

ちなみに、日本の高速道路のインターチェンジ

平成 24 年 3 月 5 日

衆議院予算委員会第八分科会速記録（議事速報）

の間隔は、大体十キロ平均になっておりまして、アメリカとかヨーロッパは大体その半分、五キロ間隔ぐらいになっております。今後とも、必要性を見きわめながら、こういった追加のインターチェンジの整備を進めてまいりたいというふうに考えております。

○橋（慶）分科員 どうもありがとうございます。そういう意味におきまして、これまた一般論になるわけですが、実は、高速道路の中には、高速自動車国道ということで NEXCO さん等が管理されている部分もありますけれども、一般国道の自動車専用道路というような形のものもありまして、その中にはインターチェンジの新設要望がなされている箇所があるわけでありまして。

実は、NEXCO さんの方のインターチェンジについては手続が割と見えているわけですが、これも、一般国道の自専道の場合は余り手続が見えていないという声も地元にはあるわけでありまして。このあたりについて、現状どうなっているのか、また、それが建設中の場合、供用後の場合についてどうなっていくのかということについて、ここで御説明を賜りたいと思います。

○菊川政府参考人 一般国道の自動車専用道路も含めまして、高規格幹線道路のインターチェンジにつきましては、先ほど申し上げましたように、地域活性化とか利便性向上の観点から、その間隔を狭めていくのが望ましいというふうに考えておりますけれども、必要性とか安全性、あるいはコスト、こういったものも踏まえて、地域の協力を得ながら整備を行っていききたいというふうに考え

ております。

今御指摘の手続でございますけれども、一般国道の自動車専用道路のインターチェンジにつきましては、国土交通大臣が定めます整備計画の中で、連結位置、さらに連結予定施設として示されることとなります。したがって、建設中の場合、供用後の場合のいずれにつきましても、新たにインターチェンジを追加する場合には整備計画の変更ということが必要になってまいります。

○橋（慶）分科員 ありがとうございます。整備計画を変更するという手続を、多分、各地域であれば地元の国土交通省さんの出先と協議をしながら大臣のそういう整備計画というものを受けていく、こういうことで理解をさせていただきました。

もう一点、高速道路の整備ということについては、新直轄とかいろいろな形の整備を工夫されながら進めてこられたという歴史の中で、たまたまこういう指定区間の高速道路あるいはいわゆる高速道路化している国道の中では、全国的には地方道路公社に管理をさせているという事案が幾つかあるわけでありまして。そういうところでは、どうしても料金も地方道路公社で取るものですから、国の料金政策とはにわかには連動しない。もちろん、その地域で頑張れば良いということもあるわけですが、なかなかさうでもない場面もあるわけでありまして。

こういったものについて、なぜ引き続き地方道路公社に管理をさせていくことになるのか。というのは、国の全体の高速道路のネットワークを構

成しているものの中で、それを地方道路公社ということであれば、それは国道の百番台、二百番台、三百番台のところでも地方に管理させているのはあったとして、それは国道の番号上は四百番台もされませんけれども、それを高速道路をずっと地方道路公社に管理させるということはいかがなものかなという感じも、素材にはしないわけでもありません。

この辺は整理をすっきりさせていくべきではないかとも思うのですが、現状、そしてその管理させている理由について、御説明を賜りたいと思います。

○菊川政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘ありましたように、一般国道の指定区間につきましても、地方道路公社によって整備、管理をしている区間が、そんなにたくさんはございませんけれども、全国に何力所かございます。

これは、地元の発意、これが大変大事なんです。これが、地元の希望があつて、有料道路事業を入れることで整備が早く進む、整備が促進される、こういったケース、それから、地域の交通の円滑化に資するとともに、産業あるいは観光開発等の地域に重要な役割を果たす、こういった条件を満たす場合に限り認めているところでございます。

今ある地方道路公社の部分はどうするかということにつきましては、また地方公共団体とかさういったところとよくお話をしていきたいというふうに考えております。以前、御地元の能越なんかでいろいろ議論があつたようでございますけれども、またこれはいろいろな効果を検証しながら

平成 24 年 3 月 5 日

衆議院予算委員会第八分科会速記録（議事速報）

検討してまいりたいというふうに思っております。

○橘（慶）分科員 たまたま能越道ということも言っていたので、これは、NEXCOさんの東海北陸自動車道に接続しながら、まず地方道路公社さんの有料区間があり、その後、新直轄でつくって、石川県側に行きますと能登の有料道路につながって、最後は輪島まで行くということと、その区間区間の整備の手法がまだらになっています。それは、確かに、そのときそのときの事情の中でそういうことはしてきたわけですが、今、石川県側も道路公社をやめて無料化をしていくというようなこともありまして、これは全体としてどうしていくかというのが一つの課題になるわけですが、一般論としては、全国に数カ所と伺っていますので、ぜひ何らかの形で御検討も賜りたい、このように思うわけであります。

それで、今たまたまそういうまだらのお話をいたしましたけれども、整備新幹線、北陸新幹線も一時はスーパースペシャルの話があったり、いろいろな整備手法の話があった中で、昨年末、前田大臣、奥田副大臣、皆さんの御努力もありまして、所要の確認、手続を経て着工する方針が示されていることは、北陸地域三県、もつとと言うと新潟を含めて四県、みんな大変喜んでお話をしております。そこで、それは評価をしながら、これは前からこういうことをお話ししていたんですが、もう少し時間をかけてスタートということでありまして、けれども、これは、実際は建設主体は鉄道・運輸機構のスタッフになります。そうすると、まずは用地から始まるわけで、用地部隊は、どちらかとい

うと金沢までのところで、最後は残っているとこの用地取得などをしてきたわけですが、これをうまく金沢から小松へ、福井へと送っていくければいい目はない施工になるんじゃないか。そのように重機であれいろいろなものやまく段取りを組んでいたでいて、切れ目のない施工に努めれば、今は十四年間くらいということと言われておりますけれども、私どもの区間について、平成十六年に始まるよと言われて二十六年度ということですから、私なりの経験で、この富山県西部については最速で十年間で仕上がるということもございまして、その辺が技術的に可能な一つのポイントになるんじゃないかと考えますが、切れ目のない施工ということをお努めになつてはどうかと思うんですが、対応を伺います。

○久保政府参考人 お答え申し上げます。

一般的に申し上げれば、まさしく鉄道・運輸機構という建設主体でありますけれども、これまで新幹線の整備事業を着実に実施する観点から、その進捗状況に応じて、御指摘のとおり、職員の配置等を適切かつ機動的に行ってきたものだと考えております。

今後、着工が認可された場合においても、適切な職員配置等を行うことによりまして、先生御指摘の切れ目のない事業実施に努めてまいりたいというふうに考えております。

○橘（慶）分科員 物理的、技術的にそう進めてもらえば、あとは予算上の問題になるというふうに理解しますので、よろしくお願いしたいと思います。

もう一つ、敦賀以西については、今、新聞紙上フリーゲージトレインの活用なども話題に上っております。もちろん、全線きちつとつくってほしいというのは、誰もがそう基本的には思うんでしようけれども、このフリーゲージトレイン自体については長崎新幹線で先に実用化をされることになつていくわけでありまして。

そこで、現在、長崎新幹線のこの実用化に向けた技術の完成状況はどの程度になっているのか、確認をさせていただきます。

○久保政府参考人 御指摘のフリーゲージトレインの技術開発について御説明申し上げます。

これまでの走行試験等によりまして、軌間変換性能、これは車輪の幅を変える性能であります、二つ目には、新幹線上での時速二百七十キロメートルでの安全、安定走行性能、三つ目には、在来線、普通の線路でありますけれども、その直線部で時速百三十キロという通常の特急と同じように、また、曲線部、カーブのところでも現行特急と同様の速度での安全、安定走行性能、こういうことが確認されておまして、昨年の十月に鉄道車両の専門家等の有識者で構成されております軌間可変技術評価委員会におきまして、「実用化に向けた基本的な走行性能に関する技術は確立している」との評価をいただいております。

現在は、残る開発目標、コストでございます。車両、地上設備の製作だとか保守のコストの分析検証を行うため、在来線での耐久走行試験、何度も走らせてみるという耐久走行試験を行って、必要なデータの収集分析を行っているとところであり

平成 24 年 3 月 5 日

衆議院予算委員会第八分科会速記録（議事速報）

ます。

また、来年度予算案では、より一層の軽量化、長編成化等を図った試験車両の設計、製作費を予算案に計上しております。これを用いて引き続き耐久走行試験を実施する予定でありまして、今後とも、九州新幹線長崎ルートでの実用化に向けて着実に技術開発を進めてまいりたいというふうに考えております。

○橘（慶）分科員　そこはぜひ着々お進めいただきたいんですけども、実は、ここまでお話をしながら、一つじくじたる思いのことがございます。鉄道局の所管されている予算というのは大体一千億ばかりでございます、そのうち七百億円が整備新幹線に充てられているわけでありまして。残った三百億円の中に、今のフリーゲージの話もそうですけど、地下鉄あるいは大都市圏で非常に大きな大事業になっている鉄道整備への支援が続くわけでありまして。そして、地域公共交通活性化とか再生といった形、いわゆるローカル鉄道の支援については、鉄道局関係では言ってみれば一％程度、九・五億円という数字になつてくるわけでありまして。

もちろん、総合政策局でサバイバル計画の中で応援される部分もあるわけですけども、一般論としてはここは結構格差があつたかな。また、鉄道局さんの枠というのは非常に、それは枠は変えりゃいいじゃないかという議論もあるかもしれないんですが、諸般の事情においてはなかなか大変なのかなとも思つたりしております。

一応、一般論として、潜在的な鉄道利用ニーズ

が大きい地方都市あるいはその近郊の路線等への国からの支援の方針についてお伺いをしておきたいと思ひます。

○久保政府参考人　地域の鉄道につきましては、私どもとすれば、通勤通学等の地域住民の足、また、それだけじゃなくて、地域振興とか活性化の担い手としても重要な役割を果たしていると認識しております。

このため、地方鉄道に対しては、今先生御指摘の補助事業によりまして、新駅や行き違い施設の設置などに対する支援を通じて利用者の利便向上を図つております。また、これも御指摘いただきましたけれども、総合政策局所管の事業の中に地域鉄道の安全性の維持向上のための支援制度、あるいは LRT 導入のための支援制度もあわせて行つているところであります。

私どもといたしましては、これら一連の措置を通じまして、地方鉄道の維持さらには活性化のため、できる限り今後も支援をしていく所存であります。

○橘（慶）分科員　姿勢はそういうことで結構なんですけれども、なかなか予算としては確保できない。

今さら終わった話を持ち出すのも変なんですけれども、去年、鉄道・運輸機構の、例の国鉄から移られた方々の退職金の、これがデフレやいろいろなことがあつて思つたほど出ていかないということ、出てまいりました例の特例業務勘定の利益剰余金一兆六千億円、それを使って年金の方も手当てをしたけれども、あわせて、そのときにい

わゆる整備新幹線の関係、地元の負担の関係で非常に助けていたわけでありまして。

あのとき、北海道、九州、四国の三島会社とか貨物鉄道まで助けたんですけども、考えてみたら、その先のローカル鉄道、もちろん J R 絡みじゃないのはどうなんだということがあるかもしれないかもしれませんけれども、ここについて、先ほど申し上げた鉄道局の今の予算が一年間十億円ばかりということであれば、数十億単位といえますか、十億であつても何かそういうことを手当てしておく、全国的にはローカル鉄道の支援という意味では非常によかつたんじゃないかな、私なりにもつと発言すればよかつたかなと後悔もするわけでありまして。

この辺、何か機会があれば、もうほとんど利益剰余金は出し切つたような感じにはなつていますがけれども、そうはいつても、まだ大阪のプロジェクトとかいろいろ出てくる場面もあるかもしれません。今度は、一千億、二千億という話じゃありません、十億、二十億の話であります。

こういったことについて、所感を前田国土交通大臣にお願いしたいと思ひます。

○前田国務大臣　橘先生におかれましては、この辺の経緯も全ておわかりの上で言つておられるわけで、今回の北陸、あるいは北海道、長崎にしても、これがベースにあつて貨物ということ、何とかゴーサインが出せるかな、こういうことなものですから、この辺は、まずは目の先がちゃんと進むようにしていく必要があると思ひます。

一・二兆円の国庫納付に加えて、J R 三島貨物

平成 24 年 3 月 5 日

衆議院予算委員会第八分科会速記録（議事速報）

会社に対する支援措置を実施しているところがございますから、今後、相当程度の期間、借入れが残るなど厳しい状況が見込まれているわけですが、御指摘のように、地方鉄道は国民生活や地域の経済社会活動にとつて極めて重要な公共交通でございますから、国土交通省としては、額は少ないということはあるかもわかりませんが、地域公共交通確保維持改善事業などを活用して、さらに言えば一括交付金等もどんどん出しているわけですね、今年度も国交省の公共予算二千数百億を一括交付金化しているわけでございます、その辺はやはり地域の重要度というものをぜひ踏まえた上で、この関係者が寄って知恵ある対応をしていくべきだ、このように思っております。

○橘（慶）分科員 そういう意味では、ぜひその一括交付金の中にそういったメニューも読めるようにいろいろ御配慮も賜りたいと思うわけであります。

最後に、市街地整備について、時間の許す限り、一、二お伺いしてまいりたいと思っております。先ほど伊東委員の方から空き家対策の話がありまして、この既存市街地のリニューアルという問題は非常に大きい問題があるわけでありまして、国土交通省さんの方では、自治体に対して密集市街地整備事業、これは今大臣もお話がありました、一括ではありませんが、社会資本整備交付金の方に溶け込ませる形で、昔からの町並み、非常に密集しているところのリニューアルに大きな効果を上げていくわけでありまして、今後とも継続を望むものであります、省としての今後の方針についてお伺いいたします。

○川本政府参考人 お答えを申し上げます。地震時に大規模な火災の発生などのおそれがあります、いわゆる密集市街地の整備改善を進めることは、災害から国民の生命財産を守る上で大変重要な課題であるというふうに考えております。昨年三月十五日に新たな住生活基本計画の閣議決定を行いました、その中におきましても、地震時などに著しく危険な密集市街地を平成三十二年までにはおおむね解消する、これを目標とするというふうに掲げたところでございます。

こういった密集市街地は、大都市圏だけではなくて、先生御地元の射水市など地方都市にも散在をしておるわけでございます、その早期解消を図っていくためには、公共施設の整備はもちろんでございますが、避難経路の確保や老朽建築物の除却、それから耐震改修や建てかえ、こういったことをそこに今お住まいの方々の居住の安定というものを確保しながらきめ細かく進めていく、こういうことが必要になるというふうに考えております。

今もお話ございました社会資本整備総合交付金を活用して支援いたしますとともに、先進地のいろいろなノウハウも地方の公共団体にいろいろ提供いたしましてその促進を支援してまいりたい、このように考えております。

○橘（慶）分科員 ありがとうございます。そういう制度があれば、あとは住民の皆さんの理解、納得ということについては自治体が汗をかいていかなきゃいけないと思っております。ただ、一面、

制度があるから頑張れるというところもありますので、よろしくお願いをしたいと思います。

あわせて、歴史まちづくりということで、これもここ数年テーマとして進めてこられたまちづくりのジャンルでありますけれども、この二十四年度の予算では、新たに歴史的風致維持向上推進等調査ということで、一つソフト的なツールを加えられたわけでありまして、その内容、今後の歴史まちづくりに対する、国、省としての支援方針をお伺いいたします。

○加藤政府参考人 お答え申し上げます。お尋ねの調査でございますが、この調査は、民間資金による町家等の歴史的な建物の保全、活用ですとか、歴史まちづくりの専門家組織の育成など、地域の持てる歴史的風致を生かしてまちづくりを進めていく上で、言ってみれば全国共通的な課題への対応を検討しようということで、市町村等を公募いたしました、対策を実施するとともに、その成果を全国で共有することにより、歴史まちづくりに取り組む市町村等を支援しようとするものでございます。

今後、今申し上げた調査を活用するだけでなく、これはもちろんでございますが、加えて、平成二十年に制定していただきました歴史まちづくり法の中でも、認定計画制度を用意し、認定計画に基づく事業に対しましては社会資本整備総合交付金等による支援を行うということにされておりますので、そうした制度も引き続きあわせて実施をしていきたい、そういうことでもって全国各地の歴史まちづくりの推進に努めていきたいという

平成 24 年 3 月 5 日

衆議院予算委員会第八分科会速記録（議事速報）

ふうに考えております。

○橘（慶）分科員 ぜひ歴史のストックというものを大事にしていたいただきたいことを申し上げ、一問残しましたが、時間が参りました。これで質問を終わらせていただきます。

きょうはありがとうございました。

○村越主査 これにて橘慶一郎君の質疑は終了いたしました。