

第 156 回国会 衆議院国土交通委員会
第 12 号（平成 15 年 4 月 1 日）
議事録〔抜粋〕

平成 15 年 4 月 30 日

伴野委員 もう申し上げるまでもなく、大臣はよく課題を把握していらっしゃると思いますので、あえて繰り返しいたしません。私自身も民営化推進委員会の議論なり意見書なんかを拝見させていただきまして、そこで見ると、それが少しマスコミを通して国民の方に伝わるときには、どうしても今の劇場的な、いわゆるワイドショーの取り上げ方というんですか、すぐ善玉と悪玉をわかりやすくしようというか、それは、つまりは送り手の方がそういう感覚でやっていらっしゃるからああいうことになるのかなと思うんです。

どうも本質の議論、国民の皆さん方にとってどういう組織が道づくり、まちづくりに一番いいかということからちょっとずれちゃって、どなたがやめるかとか、どなたが過激なことを言っているかとか、そういうところに焦点がいつてしまっていて、ワイドショーなんかを拝見すると、どうも議論がずれているなと思ってしまうところがあるんです。

その中でも、ちょっと先ほど大臣御指摘されましたけれども、答申の中でもコスト削減計画というのをつくるというお約束もありましたし、委員会の中でも問題になりました、いわゆる将来交通需要予測をどうするか。

これは、私自身も学生時代需要予測をやっておりましたので、大学の先生とよく議論をしたときに、先生、これだけ、もう私が知っているだけでも二十年間需要予測のモデルがつくられています。一つも当たりませんねと申し上げたら、いや、君、ばかなことを言うな、当たるモデルができちゃったらおれたちは全部食いつぶされるんだというようなことを先生が言われました。

それは冗談としましても、上限、下限の中でどの数字をとっていくかというのは、これは多少、最終的には政治的判断とかそのときの責任者の判断でやるべきことなのかなと思うわけですが、ただ、やはりどなたが見ても、うん、まあこのラインで入っているだろうなという数字が出てこない、全体のフレームをつくったりスケルトン等をつくったときに皆さん方の認識がずれてしまいますので、そのあたりは本当に大丈夫なのかなと思うわけですが。

コスト削減計画や将来交通需要予測推計、今どんなふうになっているか、お答えいただければと思います。

中馬副大臣 御指摘のように、将来交通需要推計、これは、道路網の計画だとか、あるいは有料道路の採算性、環境アセスメント、費用対効果、こういったことを決める重要な基礎的な資料であります。これまでも、GDPや人口の将来動向を踏まえまして、道路整備五カ年計画に合わせて五年ごとに見直しを行ってきております。

しかし、今御指摘のように、やはり役人というのは非常にまじめでございまして、決めたとおり、そのとおりやっていく。少しずれても、この五年間だけはかっちりとそれを守っていく、そういう傾向もこれまでございました。

そういうことで、民営化推進委員会意見書におきましては、将来交通需要推計については、「今後は、最新のデータ、知見、科学的な根拠等に基づき、社会経済動向等の変化に対応して逐次見直しを行い、より信頼性や精度の高いものとする必要がある。」ということを指摘しているわけでございます。

見直しの手法や時期につきましては、より信頼性や精度の高いものにするように、平成十五年の二月、この二月から将来交通量予測のあり方に関する検討委員会を立ち上げまして、ここで審議していただいているところであります。この審議結果を踏まえまして、今後、社会経済動向等の変化に対応して逐次見直しを行ってまいりたい、このように考えております。

私の方からも、やはりもう少し柔軟に時代の変化に合わせて、これだけ中国が大きな生産基地として立ち上がってきている中で、従来のとおり形じゃなくて、相当、時には毎年ぐらい変わっていくぞ、そうする中でもっと柔軟に対応していこうじゃないかということを役人にも指示しているところでございます。

伴野委員 いずれにしましても、これもお約束事でございますので、きっちりと国民の皆さん方に理解されやすい形で公表していただければな、こんなふうに思います。

(以下、略)