

国会での審議内容(前回委員会で未配布分)

参考資料2

※国会会議録検索システムにH20.7.15現在で公表されている議事録から抜粋
※キーワードは、国土交通省道路局で設定し、質疑及び答弁内容をもとに分類

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
3	A	<p>大臣、〇〇議員は、交通量の推計が平成十四年モデルを使っているというのは、既に最新の、大臣に言わせればまだ不十分なデータであるということですが、きょうの議論なんかを聞いてみると、昨年四月に発表されたデータは十分に最新のデータと言えるデータである、そういうものを使ってしっかりと将来交通量の推計をすべきではなかったのかという指摘が一つあります。さらに、私は、先生方のお手元にお配りしております資料の八ページを見ていただきますと、この将来交通量の推計がなぜ重要かという、総理もおっしゃられているし、冬柴大臣もおっしゃっていらっしゃる費用対効果の分析、費用便益分析、英語で言うとB/C、ベネフィット・バイ・コストアナリシスというんですか、このB/Cの分析に将来交通量の推計というものは非常に影響を与えるから最新の値を使うべきである、その方がより精緻な分析ができるのだということをお〇〇議員は主張しています。丸囲みをしてありますけれども、B/Cのベネフィットは、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、さらに交通事故減少便益の三つ便益があるわけですね。私は前回、走行時間短縮便益のところについて、若干、冬柴大臣とやりとりをさせていただきました。きょうは、前回ちょっと議論できなかった時間価値原単位の部分について議論をさせていただきます。資料の九ページには、車種別の時間価値原単位というものが出ております。乗用車が六十二円八十六銭、バスが五百十九円七十四銭、乗用車類が七十二円四十五銭、小型貨物車が五十六円八十一銭、普通貨物車が八十七円四十四銭ということでございます。この乗用車が一分当たり六十二円八十六銭の時間価値を持っているということの根拠は何なんだという、次のページに出ておりますけれども、自家用乗用車の時間価値原単位、平成十五年価格ということが出ております。自家用で業務、非業務、同乗者の業務、非業務という形で出ております。では、この六十二円八十六銭というものをどのように計算したのかということとをまず教えてくださいと思います。</p>	<p>時間価値原単位は、自動車一台の走行時間が一分短縮された場合におけるその時間価値を貨幣換算したものでありまして、節約した時間を最も効率的に使った場合に得られる価値として算出したしております。 例えば、乗用車については、使途と車両の価値を考慮しており、使途については、業務目的と非業務目的に分けながら、労働者の平均人件費を平均実労働時間で除した値などをもとにして設定をいたしております。また、車両につきましては、車両のレンタル価格をもとに設定いたしております。同乗人数等については、走行した多くの車の中からの平均値が出されております。</p>	人の時間価値 (業務目的)
		<p>大臣、労働者の平均的な、何とおっしゃいましたか、賃金とおっしゃいましたか。 労働者というのは、正規労働者、非正規労働者あるいはパート、アルバイト、さまざまな労働者がいますが、ここで言う労働者とはいかなる労働者ですか。</p>	<p>常時雇用の労働者だと思います。</p>	人の時間価値 (業務目的)
		<p>厳格な費用対効果分析をする場合において、日本で車を運転している人々はすべて常用労働者であると仮定して計算をされているということによろしいですか。</p>	<p>時間価値原単位につきましては、第三者の有識者等から成る道路事業評価手法検討委員会で御審議をいただきまして、その結果を受けまして値を決定しておりまして、八人のほとんどは大学の先生でございます。顧問が一人ということでございます。そういう方々の意見をいただきながら、これを決定いたしております。</p>	人の時間価値 (業務目的)
		<p>大臣、私、日本の自動車を運転している人々はすべて常用労働者としてベネフィットを計算することが厳格な評価なんですかということをお尋ねしているわけでございます。 もちろん、私も、この平成十五年当時の有識者の検討委員会の議事録なども読ませていただきました。資料も見せていただきました。しかし、そこに、なぜ常用労働者しか考えないのかということの説明は一切されておられません。常用労働者の賃金を時間で割るということしか説明はないです。それが厳格な事業評価につながるんですかということをお尋ねしております。</p>	<p>この考え方が、実務上、近似的に得られる原単位として一般的に使われているんです。そのことをどうか御理解ください。</p>	人の時間価値 (業務目的)
		<p>一般的に使われているというのはどういう意味ですか。</p>	<p>例えば機会費用の問題にしても、この場合は最も高い収益が得られる選択肢を選んだ場合と使っていますよね。ですから、そういう意味で、今回の委員御指摘の原単位の問題にしても、これはもう一般的に使われているモデルを使わせていただいているということでございます。</p>	人の時間価値 (業務目的)
		<p>いや、何を説明されていらっしゃるのかよくわかりませんが、日本で車を運転するドライバーはすべて常用労働者としてベネフィットを計算することが適切なんですか、厳密なんですか、厳格な事業評価なんですかということをお尋ねしています。</p>	<p>厳密と言われますとどうかと思いますが、例えば、原単位が、一人当たり直すと二千八百二十円というのは要するに高過ぎることかなというふうに思うんですが、結局、例えばこの二千八百二十円にしても、平均現金給与と福利厚生費などを加えた値として設定したもので、福利厚生費等を除いた現金給与部分は約二千三百円弱になるため、これに平均月間実労働時間を掛けると月収は約三十五万、年収は約四百二十万ということになって、これが高過ぎるという御指摘は当たらないのではないかと思います。</p>	人の時間価値 (業務目的)
		<p>いや、高過ぎるとはだれも言っていない。私はきょう、高過ぎるという言葉は使っていないですよ、適切なんですか。日本にはもう既に一千万人を超える非正規雇用者もいて、大変な思いをしていらっしゃる方々もたくさんいるわけですよね。そういう方たちのことというのはこの事業評価においては考慮をしないんですかということをお聞きしているんですね。 では、非業務型の自家用自動車の場合には、時間当たりの機会費用が三十八円十一銭ということになっています。非業務、仕事をしていない時間にあっても大体二千二百円ですよ。時間当たり二千二百円の便益があるのだから、仕事をしていない時間でも二千二百円の便益があるのだからということはこの自家用乗用車の時間価値原単位表では言っているわけですが、これは一体どういう計算なんですか。仕事をしていないときというのは、仕事をしていないわけですから。仕事をしているときと仕事をしていないときと、八円しか変わらないですよ。</p>	<p>非業務目的のドライバーの時間価値の算定に当たっては、先ほどお話ししたとおり、労働者の平均賃金を使って、これは、短縮された時間をより高い収益が得られる行動に振りかえた場合の価値算定をしたものとなっていて、この考え方が一般的だということでありまして、また時間価値原単位については、大臣からもありましたとおり、第三者の有識者等から成る道路事業評価手法検討委員会において御審議をいただき、その結果を受けて決定しております。</p>	人の時間価値 (非業務)
		<p>御審議をいただいて決定しておりますって、事務局案ということで、事務局案を全部事前に説明して、それに、議事録が出ているじゃないですか。事務局が全部、道路局が全部数字をつかって、これでいいですよと、はあ、いいですよと、それで決定しているだけじゃないですか。何言っているんですか。それは、御審議はいただいていますよ。御審議はいただいているが、それが適切なんですかということをお尋ねしているんですから。 では、イギリスのモデルでは、業務をしていない時間の原単位は幾らになっているか、大臣、御存じですか。</p>	<p>幾らだと言われると、貨幣価値、貨幣で示すことはできませんけれども、日本では、便益として、先ほど〇〇委員もおっしゃいましたように、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の三項目ですが、ドイツやニュージーランドでは、環境に関しても評価を行っている。また、日本における交通事故に係る人命の価値はドイツやイギリスと比べると小さく、私が調べたところでは、オーストラリアと比べれば物すごく違いますね、人の命の価値が。そういうことでございます。</p>	人の時間価値 (非業務)
		<p>大臣、私の質問にお答えをいただきたいと思いますが、イギリスでは、業務をしていない、非業務時間における自家用車の時間当たりの機会費用を幾らと算出しているか御存じですかという質問をさせていただきましたので、御存じないなら御存じないと御答弁いただけますか。</p>	<p>今、手元にございません。</p>	人の時間価値 (非業務)
		<p>四・五ポンドですね。だから、大体九百円ぐらいでしょうか。 私がなぜこんなことを言うかという、大臣は、B/Cをちゃんとやっているんだ、費用対効果をきちんと分析して見積もって、それで事業化をしているのだから、そしてこれからは変わらないのだというふうにおっしゃっていらっしゃる。しかし、その基礎となる、便益を見積もる数値が違うのではないですか、適切ではないのではないですか、厳格ではないのではないですかということをお尋ねしているわけでございます。 それに、大臣、多分これも御存じないと思いますが、この原単位の表で、「車両の機会費用」というのが最後にくっついてますね、時間当たり十二円五十一銭。この十二円五十一銭がむちゃくちゃ安いわけですよ。一時間当たりですと、この十二円五十一銭は七百二十円余りになる。この十二円五十一銭は、平成十年当時に初めてこのB/Cの考え方が導入されたときの表にはついていましたでしょうか、算定されておりましたでしょうか。副大臣、知っていますか。</p>	<p>算定されていたと思います。</p>	車両の機会費用
		<p>いやいや、これは算定されていないでしょう、平成十年は、十二円五十一銭は、平成十五年に加わったんですよ。副大臣にそんなことを答弁させちゃダメですよ。算定されていませんよ、十年当時は、自家用車よ、自家用車。</p>	<p>申しわけありません、後ほど確認いたします。</p>	車両の機会費用
		<p>いや、後ほど確認させてくれて、B/Cを厳密にやりますとか厳格にやりますとか言いながら、その基礎になる事柄について、きょうは、僕は大臣、副大臣と議論させていただきますが、事務局の方々も見えていますよ、その人たちがわからないんですか。あり得ないでしょう。 私、資料を持ってきましたから、大臣、見てくださいよ、せっかくですから。</p>	<p>十年に入っていたかどうかは調査をしますが、十五年には入っていますよ、きっちと。だから、それに基づいて厳格にやっているわけでございますから。その車両の、レンタカーを借りても、あるいは自分の車であっても、これは、一分当たり幾らかという計算をしたら相当なものですよ。それは、保険も要ります、ガソリンも要ります。そういうことを考えればね。 ですから、それが十年には入っていたかどうかは私は知りませんが、十五年には入っています。したがって、それを用いて厳格にやらせていただいております。</p>	車両の機会費用
		<p>いや、十年には入っていないでしょう。入っていないと答弁してくださいよ。</p>	<p>確認させていただきます。</p>	車両の機会費用

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		私はちょっと信じられないですね。財務大臣、お聞きするつもりはないですけれども、予算査定をするときに、査定の基礎となる数字が過大に見積もられていたり、あるいは、ちょっとこれは適正な数字ではないのではないかというようにあるものがあれば、それをきちんとまず修正して、適正な数字にして事業を評価するというのは、これは政府として当然やるべきことじゃないかなというふうに思いますが、いや、その数字は間違っていないんだ、その数字はいいんだと。それでちゃんと計算しているからいいんだということにはとてもならぬと私は思うのですけれども。 では、その車両の機会費用というのは、今冬柴大臣がレンタカーというふうにおっしゃいました。レンタカーとして使うとすればという金額が、一分当たり十二円五十一銭。家用車をレンタカーとして使うとすれば、一分当たり十二円五十一銭という金額になるわけでございます。しかし、日本の家用車をすべてレンタカーとして使うという仮定が果たして妥当な仮定なんですか、それは、ちょっとよくわかりません。説明してくださいよ。	これを決めるのを、国土交通省だけで決めたらまたおしかりを受けるといいますし、それがどういう手法でやられたかどうかは、そこまでお調べのようではございます。立派な先生方ですよ。これは、だれが見たって、失礼ですよ、そんなことを言ったら。道路事業評価手法検討委員会にお諮りをして、そして、いただいた御意見をもとに我々はこれをやっているわけでございます。それ以外の方法というのは、どうするんですか、我々がこれをやれば、また、おまえらが勝手にやったのではないかとおしかりを受けるんじゃないかと思えます。 私としては、行政の手法としてそれはいいかどうか知りませんよ、でも、そういうふうにして私どもは世界の権威者と思われる方々にお諮りをして、そして出てきた結論がいいか悪いかは、これはまたここで御審議をいただき、きょうはこういう御批判をいただいておりますので、十五年といえ、ことはもう二十年になりますから、見直しのときに〇〇さんの御意見をお伝えして、こういう厳しい意見があったよ、こういうことも資料として十分考えてほしいと申し上げてお諮りをするということになります。	車両の機会費用
		いやいや、私は、冬柴大臣や総理大臣が、厳格にやっているんだ、費用対効果分析を厳格にやっているんだ、これからもそうするんだというふうにおっしゃるので、厳格ではないのではないかとこのことを問題提起させていただいているわけですよ。 日本の労働者はすべて常用労働者である、さらには、日本の家用乗用車はすべてレンタカーとして計算する、しかも、平成十年には見積もっていなかったが平成十五年には見積もると。 立派な先生方ですよ、私も議事録を読みましたから。立派な先生方が何と言っているかという、ただたくさん議題があるのですが、どうでしょうかねと。やはり皆さん正直なんですよ、どうでしょうかねと。ゆっくりと考えた方がいいかもわかりませんね。〇〇さんが言っているのは正論だと思うんだけど、ただ、一人当たりの時間価値、こうやって出しちゃっているでしょう、それをどうするんだという問題です。これは、最後の結びのところですよ。これでいいですかというときに、やはり皆さん悩んでいるんですよ、ちゃんと。(発言する者あり)いや、だから、その結論が厳格ではないのではないかとこのことを言っているわけよ。わからないかな。わかってよ、ちょっと。 どうですか、私は、これは厳格な事業評価とはとても言えないと思えます。大臣は、厳格な事業評価であるとおっしゃいますか いや、厳格など、あるいは、冬柴大臣は国会答弁では、厳正という言葉もお使いになっているし、厳密なお言葉もお使いになっていらっしゃる。それらの言葉からいうと、私は、先ほど申し上げましたでしよう、イギリスのモデルでは、仕事をしていない時間の便益は一時間当たり四・五ポンドという形で見積もっているということで、日本のモデルは、ちょっとB/CのBを大きくするために若干過大に評価してしまっているのではないかとこのことを、私は批判しているんじゃないじゃないですか。 私、大臣には、わあつと書いていません、どうですかと問題提起をしているんですから、問題提起を。それに対して大臣が、いや、その提起を受けて、平成十年にこれを始めて、十五年に一回改定をして、二十年にもう一度、これをきつかけとして、やはりこれは見直す必要があると、議論を聞いていらっしゃる、またみずから議論に参加していただいて、お思いになるのかならないのかという話ですわ。	現時点における最良の方向をとっているつもりでございます。それは、人間のすることですか、いろいろ御批判はあります。しかし、御批判は甘受いたしますが、それはそれを次の機会に入れて、そしてよりよいものにしていく。しかしながら、私はここで、ええところかげんものかというようなことは、それは口が切れても言いませんし、それは現時点では最良の方法を選択しているんだというふうに確信をいたしております。	車両の機会費用
		それは、冬柴大臣の御指摘にも、私は、そうですね。日本のいいところもあるし、そうでないところもある。そこをやはりしっかりと、より現実に近いモデルをつくっていく、それによって事業評価をしていく、それが道路整備の客観性というものをより高めていくことになるんだというふうなことを、私、与党の先生方から、一体何のためにこんなことを言っているんだみたいなことをさんざん言われながら、攻撃に耐えて、きょうは質疑をしてきたわけでございますが、私が終始一貫して申し上げているのは、国土交通省道路局が線を引く、設計図をかくと、結局、やはり優秀な技術者の集団だから、いいものをつくりたい、規格の高いものをつくりたいということはどうしても考える。これは人間ですから当然です。今まではそれでよかった。しかし、これからは、限りある財政を、財政規律の中で一番いい形でつくっていかなくちゃいけない。そういう意味では、地方においてはB/Cが一概にいかなくても必要な道路はいっぱいあるんですよ。B/Cが一概にいかなくても、どうしてもつくらなければならない道路もある。それは地域が判断すればいいんです。地域が、国土交通省道路局が判断するのではなくて、地域が判断するという仕組みに根本から変えていかなければならないというふうには私は思っているんです。だからこそ、国土交通省道路局がやるものは、B/Cを物すごい厳密にやっただけでいい。これは中川秀直元自民党幹事長のブログにも書いてありましたよ、日本の道路はB/Cが外国に比べて三倍甘いと。これは私の言葉じゃないですよ。中川先生のブログにそう書いてあるんです。国土交通省道路局がやる道路事業はそれでいい、しかし、あとは地方に全部資金を交付して、その地域に必要な道路を地域の規格でつくっていただくというふうな方向に変えていくための議論に今国会をしていかなければならないというふうにしておりまして、質疑時間が来ましたので、国土交通委員会でも、大臣、また昼夜を分かたず議論をさせていただきたいと思っております。よろしくお願います。ありがとうございます。	それほど勉強していただいたことを私は無視しませんよ。それは、やはりやり直さなきゃいけないと思えますよ。やり直すということは、新たにまた諮問をして、その先生方に、私はこういう意見を述べられたと。 ただ、〇〇さん、外国の事例のいいところだけをとったらだめですよ。やはり日本の方がすごく考慮しているところもあり、そういうものもありますよ、私もここで言いませんけれども、ですから、そういうものも全部含んで、先生方に判断をしていただきます。	車両の機会費用
		それは、冬柴大臣の御指摘にも、私は、そうですね。日本のいいところもあるし、そうでないところもある。そこをやはりしっかりと、より現実に近いモデルをつくっていく、それによって事業評価をしていく、それが道路整備の客観性というものをより高めていくことになるんだというふうなことを、私、与党の先生方から、一体何のためにこんなことを言っているんだみたいなことをさんざん言われながら、攻撃に耐えて、きょうは質疑をしてきたわけでございますが、私が終始一貫して申し上げているのは、国土交通省道路局が線を引く、設計図をかくと、結局、やはり優秀な技術者の集団だから、いいものをつくりたい、規格の高いものをつくりたいということはどうしても考える。これは人間ですから当然です。今まではそれでよかった。しかし、これからは、限りある財政を、財政規律の中で一番いい形でつくっていかなくちゃいけない。そういう意味では、地方においてはB/Cが一概にいかなくても必要な道路はいっぱいあるんですよ。B/Cが一概にいかなくても、どうしてもつくらなければならない道路もある。それは地域が判断すればいいんです。地域が、国土交通省道路局が判断するのではなくて、地域が判断するという仕組みに根本から変えていかなければならないというふうには私は思っているんです。だからこそ、国土交通省道路局がやるものは、B/Cを物すごい厳密にやっただけでいい。これは中川秀直元自民党幹事長のブログにも書いてありましたよ、日本の道路はB/Cが外国に比べて三倍甘いと。これは私の言葉じゃないですよ。中川先生のブログにそう書いてあるんです。国土交通省道路局がやる道路事業はそれでいい、しかし、あとは地方に全部資金を交付して、その地域に必要な道路を地域の規格でつくっていただくというふうな方向に変えていくための議論に今国会をしていかなければならないというふうにしておりまして、質疑時間が来ましたので、国土交通委員会でも、大臣、また昼夜を分かたず議論をさせていただきたいと思っております。よろしくお願います。ありがとうございます。	それは、冬柴大臣の御指摘にも、私は、そうですね。日本のいいところもあるし、そうでないところもある。そこをやはりしっかりと、より現実に近いモデルをつくっていく、それによって事業評価をしていく、それが道路整備の客観性というものをより高めていくことになるんだというふうなことを、私、与党の先生方から、一体何のためにこんなことを言っているんだみたいなことをさんざん言われながら、攻撃に耐えて、きょうは質疑をしてきたわけでございますが、私が終始一貫して申し上げているのは、国土交通省道路局が線を引く、設計図をかくと、結局、やはり優秀な技術者の集団だから、いいものをつくりたい、規格の高いものをつくりたいということはどうしても考える。これは人間ですから当然です。今まではそれでよかった。しかし、これからは、限りある財政を、財政規律の中で一番いい形でつくっていかなくちゃいけない。そういう意味では、地方においてはB/Cが一概にいかなくても必要な道路はいっぱいあるんですよ。B/Cが一概にいかなくても、どうしてもつくらなければならない道路もある。それは地域が判断すればいいんです。地域が、国土交通省道路局が判断するのではなくて、地域が判断するという仕組みに根本から変えていかなければならないというふうには私は思っているんです。だからこそ、国土交通省道路局がやるものは、B/Cを物すごい厳密にやっただけでいい。これは中川秀直元自民党幹事長のブログにも書いてありましたよ、日本の道路はB/Cが外国に比べて三倍甘いと。これは私の言葉じゃないですよ。中川先生のブログにそう書いてあるんです。国土交通省道路局がやる道路事業はそれでいい、しかし、あとは地方に全部資金を交付して、その地域に必要な道路を地域の規格でつくっていただくというふうな方向に変えていくための議論に今国会をしていかなければならないというふうにしておりまして、質疑時間が来ましたので、国土交通委員会でも、大臣、また昼夜を分かたず議論をさせていただきたいと思っております。よろしくお願います。ありがとうございます。	人の機会費用 車両の機会費用
5	B	皆さんのお手元には資料が配られていると思いますが、1の資料、パネルをごらんいただきたいと思えます。道路整備はどのようになされるかというプロセス。 確認でございますが、いわゆる道路交通センサス、全国道路街路交通情勢調査、これに基づいて需要推計、これはいわゆる交通量でありますね、将来における道路の交通量、どのような形で需要、すなわち車が走るとされるのかというものを推計を行って、その上で費用便益分析、ここでB/Cと、B/Cと呼んだりしますが、これは道路をつくる費用、工事費あるいは土地を手当てする費用、工事費の中には人件費や材料費も含まれます。 こうした費用に対して得られる効果、これを便益と呼んでいるようでありますが、効果は、例えば、道路ができて、短時間で走り抜けることができる、時間の短縮が図られる、あるいは、車の経費がかからない、渋滞でオイルなどが余分にかかたりする、摩擦が少なくていい形での経費の減、さらにはスムーズに走ることで交通事故などが起こりにくくなるといった形で、効果を金額に置きかえて、お金の置きかえて、投じる費用、これは当然税金からですので、投じる費用よりも効果が上回る、これが一つの条件として規定され、費用を効果が上回れば道路の整備が行われるという、これが一つの流れ、道路整備のプロセスということであるかと思えますが、済みません、きょう、改めての確認でございますか。 大臣、このプロセスでよろしゅうございますか。	そのとおりで結構です。	高規格の点検
		その中で、需要推計と呼ばれるもの、たびたびこの委員会でも取り上げられているわけですが、需要推計というのは、将来の交通量、これがどうなるかということでありまして、この需要推計というのは、先ほど申し上げているB/C、すなわち投じる費用に対して効果が上回っているかということについては、大変大きな影響を及ぼすかということにつきましては、この委員会でも、私、十二日の質疑で大臣に確認をさせていただきました。大臣には、「非常に大きな要素でございます。」このようにお答えをさせていただいております。 そこで、確認でございます。この費用便益の分析というのが、すなわち効果、便益が費用を上回るというのは、これは事業の前提ということよろしゅうございますか。	そのとおりでございます。	高規格の点検
		そこで、大臣から確認をさせていただきましたが、費用を上回る効果が当然なければならないということでありまして、これは必須条件であることは、今大臣の御答弁でも明らかであります。これは国交省で通達が出されております。客観的評価指標についてという通達が平成十五年の八月一日に出されておまして、事業採択の前提条件として、高速自動車国道、一般国道、都市高速道路、これらを含めて便益が費用を上回っている、これが大前提だということで、国交省の中でこれも通達で徹底されているということでありまして。 さて、この五十九兆円を投じるという中期計画、十年間で五十九兆円でございますが、この中期計画のもととなる、先ほど資料をごらんいただきまして、需要推計を導くためには交通センサスの調査が必要だというプロセスは確認いたしました。この需要推計、平成十四年の十一月に全国将来交通需要として出されておられますが、今回の中期計画の需要推計はこの十四年十一月公表を用いたということよろしゅうございますか。 済みません、確認です。大臣、端的にお答えいただけますか。	はい、結構です。	高規格の点検
		さて、この平成十四年推計でございます。お手元の資料は2をごらんください。パネルを用意しておりますが、これが平成十四年推計でございます。 平成十四年十一月に公表された推計なんです、ずっと右肩上がり交通量がふえているということがこの図で明らかであります。ふえている実績のもとに、その後の推計も交通量はふえていくという、この推計値を使用されているわけでありまして、そして、この推計のもとに中期計画、五十九兆円の巨費を投じる計画がつけられていくわけでありまして、これに対して、直近前の実績はどうかということをお手元の資料は3でございます。パネルを差しかえてありますが、こちらに実績値というのを示しております。推計は上がっているんですが、実績は実は直近を見れば下がっている。そして、この直近というの、ごらんいただきますと、過去、これは平成十三年から横ばいになっていて、そして十六年以降三年連続で減少しています。実績値は明らかに、このパネルでは紫なんです、下がっている。 この実績、これは単に一時的なものではないと考えるんですが、大臣、いかがですか。	これからの経済の動向、社会の動向、それから例えば女性、高齢者の免許証取得というような情勢、あるいはいわゆる都心居住ということがどう影響するのか、あるいは一回乗って走る距離というのも大変大きな問題があります。 したがって、この走行台キロというものがどう動いていくか、これはにわかにそれだけのものでは判断は難しいと思えます。したがって、我々はその後の将来推計というものを今一生懸命やっているわけでありまして、その結果を得ないと、今のお尋ねに対する明確な回答はできないと思えます。	高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		<p>いろいろな要因があるというお答えであります、この実績を見れば、横ばいになり、そして三年連続下がっている。一時的なものというよりも、むしろ、これから人口減少社会の中でいえば、トレンドとしてとらえるべきではないかと思えます。大臣は、いやいや、これではわからない、今そういうお答えでありましたが、私はそれに対しては非常に不思議な気持ちで今お聞きをしております。</p> <p>さて、このような実績がある中で、先ほど、平成十一年センサスの結果の十四年推計、今、推計値なんです、これが直近のもの、最新のものとして中期計画で用いた、こういう御説明をいただいております、その後、平成十七年にもセンサス調査を行っております。その結果を踏まえた推計があるかどうかということをお尋ねをいたしました。そうしましたところ、大臣からは、ない、最新のものを使っているというお答えで、十四年が最新だというお話でございました。しかしながら、将来交通需要推計に関する検討業務、平成十九年三月というこの報告書の存在が明らかになりました。この中で、平成十九年三月、すなわち中期計画がつけられる八カ月前に推計をこの中でしていただきました、需要推計をしていただきました。ようやく入手したこの中で、私は推計値をこの委員会でも明らかにさせていただいたわけでありましたが、残念ながら、今まで、この委員会でも十二日に私がお示しするまで、この存在すら明らかになっていませんでした。</p> <p>大臣、なぜこれが表に出ていなかったんですか、隠されていたんですか。大臣、お答えいただけますか。</p>	<p>このような多くの政策を実行するための資料というのは、本当に山ほどあります。その中の一つであります。もちろんそれは重要であります、別に隠したわけではございません、そこへ出てきた問題、要するに、将来の、十一年と十七年のセンサスの傾向から減少ということが考えられると。これは最終的には確定はしませんよ、さっき申し上げたとおりですが。そういうこともあわせ考え、普通、社会資本の整備の場合、一〇のBバイCでとりますけれども、一・二というアローアンスを見て、そしてやるということは、その報告の成果であると私は思います。</p>	高規格の点検
		<p>公表されておると、前回も何かそのように局長は御答弁されましたが、全然これは我々の手にも入らなかったんです。これは大変な時間と手間をかけてやっと入手した。その上で、これが出てきたときには、大臣は、いや、途中段階、途中経過、途中報告という御答弁がありました。</p> <p>ここに載っている推計値、どういふものか。これはお手元の資料の4でございます。パネルにも用意しておりますが、先ほど示した実績値が入っているんですね。実績値が入っていて、そこから、十九年三月、これは推計し直しているんです。下がり出したところを、これはかなり無理にトレンドを上げています。</p> <p>そして、この推計値の値そのものを十四年推計と比較しますと、5の資料でございます。これを見ますと、十四年推計、このオレンジ色の線から比較すると、グリーン色の線です、これは下方修正されています。実績値が下がっているのを踏まえて下方修正したんでしょうが、これもかなり無理くりには私を上げて見えているように見えて仕方がありません。二〇三〇年という値を見れば八・七%の乖離がある、これもこのように指摘をさせていただきました。</p> <p>大臣、再度確認なんです、途中段階、途中経過、途中報告との御答弁でありました。しかし、これを見れば、明らかに下がっている中で、これを使いたくないがゆえに途中段階と言っているようにしか聞こえないんです。</p>	<p>我々がこの中期計画をつくるに当たって求めたのは、交通センサスの結果だけじゃなしに、将来の交通需要予測を求めているわけでありまして、その有力なものであります、その資料がそれなんです。</p> <p>ですから、これはテレビに映りませんけれども、これが何かわかりますか、OD調査。これは、百二十九万カ所とったものを、縦六千、横六千、日本国じゅうをそういうふうなエリアを決めて、そして、アンケートに基づいて、一点からどこへ移動したかということとを全部整理しているんですよ。これは東京二十三区だけです。それでこれです。</p> <p>こういうものを求めて、そして今のセンサスの結果を分析して、そしてそれから、どこからどういふふうに行くのかというモデルを決めて、それで決めるわけでございますから、それには統計学の専門家もみんな入っていただいて検討するわけですよ。</p> <p>ですから、センサスの結果をとらえて、そうなるからこれでやり直せというのは、ちょっと私は、中期計画そのものを見て、私どもはそういうことをきちっと書いてありますよ。それは最新の交通予測を通じてやっているんだから、それで判断をさせていただきということをお願いしているわけでございます。</p>	高規格の点検
		<p>先ほど申し上げたように、この十九年三月のデータそのものは、我々が予算委員会を始める前にどんなに要求してもこれは出していかなかった。私が、ありとあらゆる傍証から、計量計画研究所という財団に発注されている業務を把握した上で、契約書の中身を確認して、それでも、やっと、この十八年度と書いてある、将来交通需要推計に関する検討業務という書類を出してくれと具体的に指摘をして初めて出てきたんです。このように隠している。そして、出てきた数値は実績を反映すると下がっている。そして、それを途中段階だ、このように強弁される、反論されるというのは、私は、これは余りにも都合のいい主張ではないかという感じがいたします。</p> <p>とりわけ、大臣は前回の御答弁の中でも、新しいデータによる推計というだけであって、適切なモデルを今後考えるというふうにおっしゃっていますが、適切なモデルというのは一体何なんですか。単に推計値を上げるためのモデルをつくっている、そのように聞こえてならないんですよ。</p> <p>そして、そのような都合のいい主張を繰り返されて、これはまだまだ途中なんだから、ことしの秋に出ます、こういう答弁でありました。秋には出てきても遅いんですね。今まさに審議しているときにこれは出てこなきゃいけないものなんです。それを私は申し上げたわけですが、大臣はそこでも、いえいえ、途中経過、途中段階ということで終始されましたが、大臣、この御答弁、都合のいい主張ではないんでしょうか。いかがですか。</p>	<p>GDPの動きもガソリン価格も、これはそのときそのときによって動きます。</p> <p>しかしながら、私どもは、〇〇さんも考えてほしいんですけども、数次の閣議決定によって、十九年中に、すなわち十九年というのは去年中に、いわゆる暫定税率を御負担いただいているタックスペイヤーに対して、十分、これを払っていただいたらこういうふうなものを提供しますという受益の内容を具体的に示しますという約束をしているわけです。</p> <p>したがって、十九年の十一月十三日にその冊子を、大部のものを皆さん方にお配りしていますけれども、これをつくるための時間も要るじゃないですか。そして、そのときに一番最新の資料を使ってそれをつくっているわけでありまして、途中経過のものについてそれを扱うわけにはいきません。しかしながら、ことしの秋にはファイナルなものを出します。それに基づいて、今後、そこに書かれた道路を整備する場合には、最新の推計を用いてそれをつくるかどうかということとを判断していくわけです。</p> <p>そこに書かれたものは、全部つくるわけではありません。百八十七の区間についてBバイCをとってあります。しかし、それをつくるということの意味しているわけではなしに、それを検証した結果、こういうふうになればBバイCは一・二を超えます、つくる可能性はあります、そういうことを言っているわけでありまして、将来それをつくるかどうかは新しい最新の資料で判断するというところでございますので、その点、御理解いただきたいと思います。</p>	高規格の点検
		<p>大臣、いいですか、これはセンサスの結果だけ載せているわけじゃないんです。センサスの結果をもとに、過去に行った推計方法もきちっと検証しながらデータをつくっているんですよ。それを大臣は、いや、ほかにもある、ほかにもあるとおっしゃいますが、単にふえる要因を探しているだけに聞こえて仕方がないんです。</p> <p>さて、大臣がおっしゃったさまざまな要因の中には、女性高齢者の運転機会の増加等々おっしゃっておられました。しかし、これも、民間の調査結果の中には、日本自動車販売協会連合会と三菱総合研究所の一昨年の調査などでは、人口減に加えて、運転しなくなる高齢者の増加等が指摘されております。</p> <p>このように、減る要因というのはたくさんある状況の中で、例えば国内保有台数、自動車、これも、推計にある二〇二〇年ピークという十四年推計の値とは別に、二〇一七年で約六・八%も低い六千八万台でピークになるのではないかと、こうした調査もあります。</p> <p>結局、減る要因、減る要因があるにもかかわらず、それを見ないという姿勢には私が見えてならないわけでありまして。</p> <p>そこで、再度確認をさせていただきたいんです。先ほどの実績をもう一度見せていただきますが、この実績、とにかく減っています。これは十九年三月の数値なんです。十九年三月まで減っていて、その後はどうかというと、月々の数値は十九年の五月まで出ています。十九年四月、十九年五月と出ているんですが、運輸統計月報を見ますと、十九年四月には対前年同月比でマイナス二%、十九年五月は対前年同月比でマイナス三・三%。やはりこれは落ちていっているんですよ。ずっと落ちていってます。</p> <p>トレンドというのを見るのが推計の重要なかぎであります。したがって、それを無視するというのは私は本当におかしなものだ。これが途中段階だ、途中経過だと言われることの意味というのは、私は、何らかの形で上げる要因を探しているというふうには聞こえないわけでありまして。</p> <p>さらに、この要因以外にも下がる要因というのは幾つかあります。ガソリンの高騰であります。ガソリンの高騰に関しては、例えば、これは国内の販売量の推移、これを見ますと、経産省で出ている数値であります、平成十七年、十八年、十九年と、ガソリンの販売量が減ってきています。高騰による結果なんです。そして、これについては、ガソリン価格といわゆる交通需要推計に係る交通量、この関係もこの報告書の中に載っております。</p> <p>資料6をごらんください。ガソリン価格が上がれば走行台キロは減少するというのが、この検討報告書の中にもしっかり示されています。</p> <p>大臣、このように、需要が下がる要因というのはたくさんあるという状況で、ガソリン価格の高騰、台キロも関係してこれが示されていますが、これについてはどうお考えになりますか。端的にお願いします。</p>	<p>需要推計のお話になりましたけれども、道路の事業量ということについては、さまざまなデータの積み重ねなんですよ。そういう積み重ねの中で、もちろん、いろいろな判断があるんだろうと思えます。それはあるはずですよ。ですから、そういう判断も加えて考察して結果を出したものだということに思います。</p> <p>御納得がいかない。それは、全部説明しているわけでもないから、御納得がいかないということもあるかもしれません。それはひとつ御納得いくまでお尋ねいただきたいと思うんですけど、ぜひそういう努力もしていただきたいと思います。</p> <p>それからもう一つは、最新のデータというのがすべて正しいかどうか、これも、そういう需要推計では必ずしも合致しないときもあります。そういうときに、やはり判断というものが入ってくるわけですね。それは推計ですから、どうしても人間の考えというのは入ってきますので、数字だけで決まっているものではないかもしれない。その辺のところは、政策判断というものもあるかもしれません。そういうことも含めて考えていただきたいと思います。そういうふうに思っております。</p>	高規格の点検
		<p>政策判断というのであれば、この審議を通じて、私は、中期計画が信頼に足るものではないのではないかと、これはもう十分明らかになっていると思えますよ。まさに政策判断していただかなければならないときに来ていると思えます。</p> <p>さらに、この問題について確認をしていきたいと思うんですが、さて、需要推計の話をしてきましたが、中期計画の中では、先ほど大臣もおっしゃいました、百八十七の高規格幹線道路、それはすべて費用と便益の分析がなされております。これは、中期計画の中には、費用便益分析マニュアルを適用して算出したと書かれています。</p> <p>そこでお尋ねをいたします。</p> <p>中期計画と同時期に、ちょうどこれは十九年十一月、去年の十一月なんですが、同じ十一月に「高規格幹線道路に関する点検について」という公開資料がございます。これが公開されておりました。評価方法が載っています。お尋ねしますが、大臣、中期計画は、この「高規格幹線道路に関する点検について」、これには従って行っていないんでしょうか。端的にお答えください。</p>	<p>従っております。</p>	高規格の点検
		<p>大臣、中期計画にはこの「高規格幹線道路に関する点検について」は一切の記述がないんですが、これはなぜなんですか。今御答弁いただきましたが、これは従っているんですよ。これには一切の記述がないんです。費用便益分析マニュアルにのっとってということしか書いてありません。なぜ、この「点検について」にこれは記述されていないんですか、お答えいただけますか。</p>	<p>調査して、なぜなのがお答え申し上げたいと思います。</p>	高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答 弁	キーワード
		<p>そこで、ではお尋ねをしますが、なぜ載せなかったのかわからないということですが、この「点検について」という冊子に載っている将来交通量の検討の方法なんですが、お手元の資料7に、お配りしましたところに載せてありますが、この「点検について」の方法は、将来交通量の推計を「二〇三〇年の値で一定」としてあります。これはどういうことかといえますと、つまりこれは、推計値は、ピークは二〇二〇年なんですが、二〇三〇年、ちょっと下がっていますけれども、この二〇三〇年の値でずっと一定にするという計算をしました、こう書いてあるんですね。</p> <p>そこでお尋ねをしたいんですが、このように、推計値が下がっているのに二〇三〇年の値で固定、これという八六二という数字で、八千六百二十億台キロ、それでずっと固定にして計算したということはこの「点検について」は書いてありますが、それでよろしいんでしょうか。端的にお答えください。</p>	<p>一万四千キロを対象に未供用箇所費用対便益を算定することから、これらの全国の幹線道路網が全線完成している時点を目頭に、基準年を二〇三〇年とさせていただきます。</p>	高規格の点検
		<p>ではお尋ねをいたします。実際の事業評価の費用便益の計算では、このように数値を固定するのでしょうか。これはいかがですか、大臣。</p>	<p>済みません、先ほど調査して申し上げると言った、「点検方法の概要」のところで、百二十四ページに「民営化時と同様の評価手法を用い、費用対便益に加え、外部効果も加味して、下記二に示す手順で点検を実施。」ということで、丸括弧の中にその引用できる部分が出ています。それから……（馬淵委員「今質問しました」と呼ぶ）いや、それは、固定するかどうかということ、は、今後の、そこへインプットする数値、そういうものによって、今、この秋まで、先ほどから何回も言っていますけれども、将来交通予測というものを今求めているわけですから、そういうものによってそこへは入れ込むべきであります。そういうことでございます。</p>	高規格の点検
		<p>いいですか、二〇三〇年の値で固定しているんですね、この中期計画の計算は。そして、私は、これはなぜ固定しているのか、一般の事業評価のときはどうするんですかとお尋ねしているんです。</p> <p>お配りした資料8をごらんいただくと、これは、実際に便益計算の分析の結果が公表されております。便益の現在価値算定表ということで、これは国道二百七十二号、上別保道路、北海道ですね、ここでの便益の計算をここで公表されております。これを見ますと、需要推計が、例えば二〇三〇年で見ますと、これは下がっているんですね。同じように、便益というものの需要推計が下がっていく。交通量は減るわけですから、当然、車の量が減るということは、車が得られる便益、効果というのは減っていくんです。減るという計算をこの実際の評価ではしているんです。</p> <p>ところが、中期計画では固定して、減る計算をしていないんですよ。便益が高くなる計算をされているんです。</p> <p>再度お聞きしますよ。なぜこれは一定の固定でやっているんですか。二〇三〇年の八六二という数字のままずっと固定という前提で、この中期計画の百八十七路線は計算されているんですよ。これはどういうことでしょうか、大臣。</p>	<p>点検に当たって、現段階では百八十七の個別区間の供用年次の設定が困難であるということ、そして同一の条件での評価が可能であるという観点から、民営化時の評価と同様にさせていただきます。</p>	高規格の点検
		<p>これは、私が申し上げたように、実際の評価は、需要推計が下がっていけば便益は減るんですよ。</p> <p>では、もう一度確認しますが、需要推計が下がっていくということは便益が減るということでしょうか、この理解でよろしいですか、端的にお答えください。</p>	<p>それは、走る車両が少なくなれば、たかソリンも減れば交通事故の可能性も減るわけですから、それは減るでしょう。減ると思いますよ、私は。</p>	高規格の点検
		<p>減るんですよ。減るから、実際に、道路の便益計算算定表を見れば、明らかに減る数値を載せているんです。にもかかわらず、中期計画では固定にして計算をしている、なぜですかとお尋ねをした。先ほどは供用開始年次がわからないからということですが、端的に言えば、便益が高くなる計算方法をとっているんです。</p> <p>そして、先ほどの実績との乖離、これを見ていただいたらわかるように、実績が下がった推計では八・七％平成十四年の推計よりも下がっていて、便益がどんどん下がっていくにもかかわらず、二〇三〇年八六二の数字でずっと固定して計算をしたのがこの中期計画。この中期計画は便益が高くなる計算の仕方を選定しているということにほかならないんですよ。</p> <p>そして、十九年三月の推計値は下がっている、八・七％もこれは下がってきています。これは中途段階だと大臣はおっしゃいますけれども、この下がっている状況で、これは今後どうなるかというのが私は非常に問題だと思っています。</p> <p>そこで、別の観点からお尋ねしますよ。</p> <p>大臣、このように需要推計が下がったりした場合には便益にどのような影響を与えるかというその試算なりというのは、されたことはございますでしょうか。</p>	<p>ございます。</p>	高規格の点検
		<p>これは、将来交通量予測のあり方検討委員会という報告書が十六年三月に出ています。この中で、需要推計、すなわち交通量が減った場合にどれぐらい便益に影響を与えるかという算定をされています。このあり方検討委員会報告書、これについては、前回の私の質疑の中でも、専門家の方々の意見として従うべきものということで大臣が御答弁されました。御記憶あるかと思えます。そして、この中ではっきりと、交通量が減った場合にどれぐらい便益に影響を与えるかというのを、算定例を示しています。資料の9、10、お手元にありますが、算出例として、二〇三〇年の需要推計、交通量が一％下がった場合にどれぐらい費用便益の分析に影響を与えるかという算出例の計算をされているんですね。これを見ますと、一つは群馬県の鯉沢バイパス、これは群馬県、総理の御出身のところでありますが、ここでは、一％の需要推計、交通量が下がった場合には三・六％便益が下がるという計算がされています。そして算出例を見ますと、これは片や千葉の四百六十四号バイパス、ここでは一％下がると便益は一・五％下がるとされています。資料の11、わかりやすく模式図化すると、交通量が一％減ると、一つの例でいえば三・六％便益が下がる、こういう計算をされています。また、もう一つの例でいうと一・五％。これは、それぞれ個別の路線で、さまざまな要因によって変わる部分はあるかもしれませんが、しかし、このように、過去においては、需要推計の変動によって変わるという計算の確認がなされています。そこで、資料の15をごらんいただきたいと思うんですが、確認をさせていただきたい。このように、交通量が一％下がると、三・六％便益が下がるケースあるいは一・五％下がるケースというのがあるんです。しかし、今回の中期計画というのは、二〇三〇年の値でずっとこれは交通量を固定していますから、便益は高く出ます。さらに、二〇三〇年の数値、これは、十九年推計を見れば八・七％下がっているんですね。これは、仮に十九年推計の数値を入れたときにはどうなるでしょうか。</p> <p>大臣は再三、私の質疑に対しては、Bバイパスは大変これはアローアンスが高い、アローアンスがあるとおっしゃっていただきました。一・〇ではなく、着工できるのに一・二とっている、アローアンスがあるんだ、ハードルを上げているんだ、このようにおっしゃっていました。しかし、この例を見た場合に、二〇三〇年の値で固定している、便益を底上げするような計算の仕方をしている中で、この八・七％、仮にこれが落ちたらどれぐらいの影響があるか、試算をしてみました。</p> <p>このあり方検討委員会に書いてある方法で試算をしてみましたところ、同じ計算の仕方をした、お手元の資料には14に示しましたが、三八・二％下落します。便益の計算は、四割近くこれは落ちるんですね。大臣、これは何を意味しますか。資料の17をごらんください。四割も便益が落ちてしまうんです。</p> <p>このように、二〇三〇年の値を固定して便益が上がるままの計算を今中期計画でやっていますが、あり方検討委員会の報告書に載っているような計算方法を実際に当てはめると、これは四割もBバイパスが落ちてしまうことになりまして。大臣は、アローアンスがある、アローアンスがあるとおっしゃっていましたが、現実には、これは一・六八の道路が一を切るような、そういう可能性さえあるということを示しています。</p> <p>大臣、一・二でアローアンスがあるとおっしゃっていましたが、アローアンスないですよ。これをどうお考えになりますか。</p>	<p>これをつくった時点の判断なんです。これは、あなたは、それは、将来私どもがこの中から、百八十七の中からどれかを選んで整備するときに一を切ったらどうするか、こうおっしゃるんだろうと思うんですが、一を切ったらやりませんよ。それは着手しません。</p> <p>ですから、この時点では最新の資料を用いてBバイパスを行ったところ、その時点で、そこに細かく書いてあるじゃないですか、その一・二を超えるようになるということなんです。いいですか。</p> <p>ですから、その時点でなぜそういうことになったかといえ、それは、あなたが一生懸命おっしゃるそれが出ていて、減るじゃないかということがあるから、そういうことも含めてそういうふうにしたわけでありまして。</p> <p>したがって、この中から現実には道路の整備に着手するときには、それはBバイパスをその時点でとるわけですから、私は全然矛盾しないと思いますよ。</p>	高規格の点検
		<p>大臣、それなら計画の意味がないじゃないですか。</p> <p>もともと、五十九兆円で十年間、過去においても五力年計画、ずっと計画をしてきて、それ以上の実績がある。達成率一〇一％の場合もあったんです。計画以上に道路がつくられてきた。そして、本当に今、特定財源で道路をつくる必要があるのかという議論をしている中で、計画というものがどういう位置づけなのかをずっとこの委員会でも議論してきたんですよ。</p> <p>その上で、今大臣は、一・二、アローアンスがある、アローアンスがあると云われるが、とんでもない。中期計画の計算は、二〇三〇年で交通量を固定して、高く出る計算方法をとって、そしてその上で、十九年三月の推計値で八・七％落ちている、そのままその八・七％落ちているという状況で試算すれば、この政府が出したあり方検討委員会の方法で試算をすれば、四割も落ちるんです。</p> <p>今、この中にある百八十七路線の中で、一・六八を下回る路線、全部で六十八路線ありますよ。つまり、中期計画で挙がっている百八十七路線は、こうした感度がもし適用されるのであれば、六十八路線、これは一未満になりかねないんです。つまり、この中期計画というものは、もう一度根底から見直さなければならぬものだと言わざるを得ないんですよ。いかがですか、大臣。</p> <p>大臣の呪文のように唱えるアローアンスというのは、もうこれは破綻していますよ。</p> <p>総理、もう時間がありませんが、今大臣に私尋ねて、もう全く説得力もない御答弁しか私はいただいているんですが、総理、先ほどもお尋ねをしました。責任ある立場で、まさに人間が判断すべきと、国民本位の生活をつくと所信表明で、施政方針で訴えられた総理、国民本位の行政、新しいやり方を問うのであれば、全く説明できないようなこの中期計画の策定は、これは一からやり直さなければならぬんじゃないですか。少なくともこの一年間は、二十年秋に出るならば、凍結をして、来年予算委員会でやりましょうよ。来年予算委員会で再度この中期計画の根本的な議論をしようじゃないですか。総理、いかがですか。</p>	<p>どうもかみ合わないのは、私どもは、これ……（発言する者あり）いやいや、だから、平成十九年十一月十三日にこれを皆さんに発表しています。これをつくるためには、印刷もしなきゃならないし、随分前からやっているんですよ、これは。</p> <p>しかし、その時点で最新の資料を用いて百八十七についてBバイパス、これはあの道路公園改革のときに用いた手法をそのまま用いてやっているんですよ。ですから、〇〇さんのところの奈良の道路だってちゃんと入っていますよ、これは。Bバイパス、高い値で入っていますよ。</p> <p>私どもは、でも、いいですか、整備に着手するときにもう一回やるわけですよ。このままでやるわけじゃないですよ。こう書いたからやるというのじゃないんですよ。そうでしょう。ですから、そのときには最新の、あなたのおっしゃるそれよりもっと最新のものをを用いて判断するんです。ですから、矛盾はしていない。</p>	高規格の点検
		<p>これは、必要性をどう判断するかということ。これについて疑問があれば、ぜひ、国土交通省でそういう数字をつくっているわけですから、お尋ねをいただきたいと思えます。それは、ぜひそういうふうにしていただかないんですよ。ですから、ぜひそれはお願いを申し上げます。</p> <p>そしてまた、この秋もしくは今年中に新しい数字が出るのであれば、来年の予算に十分反映させることはできるし、そのことが全く無駄ではないと私は思います。</p> <p>御意見は御意見として、十分拝聴いたしました。その御意見を体して、政府といたしましても、よりよい計画をつくるという努力はこれからもしてまいりたいと思っております。</p>		高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		<p>総理は、国民本位の行財政への転換と施政方針演説で語られました。国民のため、国民のためとおっしゃいます。</p> <p>しかし、お話を聞くと、国民のためではなく、現在ある道路官僚あるいは道路族、まさに国民とかけ離れた政治を行おうとしている姿勢にしか聞こえないということを私は強く申し上げて、私からの質疑は、お答えありますか。お答えがあるなら、どうぞ。</p>	<p>国民は日本全国においでなんです。そうでしょう。では、交通量が減ったからといって、その部分について道路を全く引かないかというようなことがあっていいのかわるか。むしろ、そういう地域があれば、人口がふえるようにしてさしあげるというのも一つの政策判断とっております。国民本位に考えてまいりたいと考えておるところであります。</p>	高規格の点検
		<p>真に必要な道路をつくるための議論として、中期計画がその礎となるという話なんです。しかし、その前提が崩れかけている、いや、崩れている状況をそのまま放置してやろうという総理が国民本位だということを強弁されても、全く説得力がないということを申し上げて、私の質問を終わります。</p> <p>以上です。</p>		高規格の点検
5	F	<p>民主党の〇〇でございます。</p> <p>今、〇〇委員の質疑の中で、最後、総理は、需要推計あるいは交通センサス、こうした科学的な統計に基づいて、高速道路を含めた十年計画、五十九兆円、国民一人当たり五十万円、これに関連する法案が、きょう衆議院本会議で出される。その議論が、この予算委員会でも関連してずっと行われてきております。</p> <p>その中で、BバイC、先ほどの総理の御答弁では、そうしますと、一〇以下でもつらなければならぬということと受けましたが、そういうことでよろしいですか。総理の御答弁でございます。</p>	<p>私は切り分けて発言したつもりでございますけれども、今の計画は、一〇を上回るということであつて、つくっているわけなんです。特に、多少のアローアンスを持って一〇、余裕を持って一〇ということであつておるわけでありまして、一〇ということは一つの基準になると考えております。</p>	高規格の点検
		<p>先ほど需要推計のところでも、総理は、政策判断だというふうにお認めになっておられます。ということは、国交省が言っている交通センサス、そして交通センサスをもとに需要推計、需要推計をもとにBバイC、こうした科学的な見地、あるいは第三者のさまざまな委員会の公平公正な見地からの道路整備計画ということでありまして、さつき総理は、政策判断があるというふうに言われました。</p> <p>そのこととあわせて、先ほど、道路をつくらなければならない場所もあるんだ、BバイCが一〇以下でもつらなければならないところもあるんだ、そういうことを言われたんじゃないですか。違いますか。</p> <p>一〇以下はつからない、しかも、一〇以上がこの中期計画の目標であるということとよろしいですか。</p>	<p>今つくっている計画は、ずっと国土交通大臣が説明しているとおりの、一〇以上ということであつておると私も理解いたしております。</p> <p>私は、さっきの話は将来の話をしていまして、そうでしょう。将来どうなるかということの観点から、そういう場合には政策判断というものがあるから、だから、将来、結果として一〇を切るということがあつたとして、それはそのとき考えればいいことなんです、正直申し上げて。だって、それは、結果としてそうなるということはある得ということだからね。そんな、推計が絶対に間違いないということはないはずですよ、それは人間のやることで、ですから、そういうことについては、もし仮にそういうことがあつたとしても、道路は必要でないのかどうかということについての判断はそのときにさせていただきたい、こう思います。</p> <p>ただ、いろいろなデータを使ってやっていると思いますよ、この一〇をつくるために、一〇以上ということであつている場合に、しかし、どのデータを使うかといったようなことについては、やはり政策判断というのは当然あるんだらうというふうに思いますよ。それは自然だと思ひますよ。何でも新しいから新しいデータが来たならそれを使つてやればいんだという、そんなことでは私はないと思ひます。</p>	高規格の点検
		<p>改めて確認をいたしますが、将来、BバイCが一〇以下であつてもつくる場合があるということですか。</p>	<p>今の判断として一〇以上ということと計画で規定しているわけでございますから、それは、今の判断としては一〇以上ですよ。しかし、三十年たつて予想が外れたということもあるわけですよ。そのときにどうするかというのはそのときの判断であつて、そこに人がいるというときに、では道路をつくるかつかないかというのは、これはそのときの政策判断じゃないですか。</p>	高規格の点検
		<p>私が聞いているのは、これで中期計画、十年間で五十九兆円の道路整備の大枠を決めるわけなんです。その中でこれから具体的に整備路線を決めていくときに、必ず最新のデータでBバイCをはかるんだということも再三国交省は言っておられます。その中で一〇以上のものを優先的にやっていくんだ、一〇から一〇以上については見直しますということも、昨年の高規格道路の検討であつておられます。四車線を暫定二車線とかあるいは完成二車線とかいう形で、中期計画をこの国会に、十年間で五十九兆円かけるんだということ、しかもその道路特定財源に関連する特例法案も、きょう、たつた今、衆議院本会議で趣旨説明と質疑をやつたわけですよ。</p> <p>その中で、将来、一〇以下でも整備をするということと改めて確認をしいいんですか。総理、着工をするということといいんですか。これから将来BバイCをやつていった場合に、一〇以下でも着工をするということといいんですか。国交省の説明と違いますよ。</p>	<p>私は、そんなこと言っていないですよ。今、今の計算として一〇以上ということであつておるわけですよ。そして、この計画の範囲、十年間ですか、それは一〇を切らない、こういうふうな推定で採択している、こういうふうには私は思つております。</p>	高規格の点検
		<p>先ほどのお答えと違うじゃないですか。</p> <p>先ほどのお答えは、こういふに言いましたよ。これから、需要推計が合っているかどうかかわからない、需要推計も変わってくるかもしれない。そしてまた、BバイCの値も、今は一〇以上が着工という基準だけれども、一〇を切るかもしれない。でも、道路はつくらなければならない、地方ではそうした声もある。だから一〇ということに限らずに着工する場合もある。このような趣旨でさつき総理は答えられたんですよ。いかがですか。</p>	<p>今、十年計画をやっているわけですね。その十年計画の中で一〇を切るという予想はしてないんですよ、国土交通省で。一〇ですか、切るとは思っていないんです。ですから、計画として計上しているということはないですよ。おわかりでしょう、それは。そうですよ。</p> <p>私がさつき言ったのは、それはそのときそのときで、一〇もしくは一〇を切るとかいつたようなことになつたときに、今は一〇以上にしておきますけれども、一〇を切るということになつたときには、それはそのときの政策判断でどうするかということをお考えすることはあり得るということをお申し上げたんですよ。</p> <p>それはそうでしょう。人が住んでいて、そのところは要りませんというわけにいくのかいかにないのかというのは、やはり、〇〇委員だつて、そういうふうな必要性を感じることはあると思ひますよ。だから、それはそのときに考える。</p> <p>ただ、この中期計画の十年間においては一〇以上、こういうことを考えているわけですよ。ただ、今までは一〇でやっていたんですよ。なぜ一〇かという、今いろいろ委員御指摘のとおり、需要は少し弱みとかがあつたことがあるから、そういうふうなことも勘案して、余裕を持って一〇にしておる、こういうふうにも私も理解いたしておるところでございます。国土交通大臣はそういうふうにご答弁していると思ひます。</p>	高規格の点検
		<p>平成十一年のセンサスで今回の中期計画をつくつておられます。もう平成十七年のセンサスの数値が出始めている、ことしの秋には出る。だから、我々は、最新の数値で中期計画をつくり直すべきだというふうに言っているわけなんです。</p> <p>先ほどから我々の委員が言っているのは、もう車が減ってくる、そういう傾向がわかっているんだから、車が減ってくる、その中で一〇を切る計画が今回の中期計画のうちでも六割近くを占める。だから、この一〇を切つた場合どうするんですかと言つたら、総理は、将来そうした一〇を切つた場合でもつからないわけにはいかないでしょう、政策判断なんですよ、こういうふうに言われる。</p> <p>とすると、私どもが今、この中期計画で平成十一年の数値をもとに、将来、一〇以上、一〇以上つくるんですよ、五十九兆円ですよといつてこの審議をしている、その土台が崩れてきてしまうんですよ。総理の先ほどの答弁は、将来推計が変わつて一〇を切つた場合でも道路をつくつてもいいんだということだつたら、我々は審議ができないわけですよ。どういふ基準で五十九兆円を十年間かけてしかるべしということ、我々は真剣にこの予算委員会でも審議しているんです。</p> <p>先ほどの発言はやはり撤回していただかないと。今与えられた最大のベストの新しい推計値でその計画を立てるべきなんですよ。それをやらないで、十一年の、十年前のを出して、将来、数値が変わつたらそのとき考えればいいというのは無責任です。どうですか、総理。</p>	<p>いや、さつきはこれは二〇三〇年という数字でもって話があつたんですよ。だから申し上げた。よく聞いておいてください、あなたも、話を。その上で言つてください。</p> <p>この十年間についての話といつたら、もうさんざん国土交通大臣から説明しているとおりのんですよ。それ以外のことはございません。私も全く同じこととさせていただきます。</p>	高規格の点検
		<p>中期計画をつくるのはこれから十年間あります。しかし、その十年間の中期計画の先には二〇三〇年があり、二〇五〇年があるんですよ。そうした将来の全国的な高規格幹線のネットワークの中で、ここで十年間が位置づけられているんですよ。ですから、二〇三〇年、二〇五〇年の将来の需要推計が変わつてきたら、当然この十年間も影響を受けるんですよ。この十年間だけよければいい、この十年間だけ一〇以上だつたらいいじゃないかというのは、開き直りにしか聞こえませんが。</p> <p>改めて、この十年間が一〇以上であれば、先ほどのように、その先、将来需要推計が下がつて一〇以下でもつづくいいじゃないかという総理の答弁は、撤回していただかないわけにはいかない。二〇三〇年でも同じであります。二〇三〇年でも、将来需要推計一〇以下であつたらつづくいいじゃないかというのは、今その十年間の計画は、将来、二〇三〇年を見据えても立てているんですよ。二〇三〇年、一〇以下だつたらつづくいいじゃないかという先ほどの答弁は撤回していただきたい。総理、どうですか。</p>	<p>最新ののものでつくり直すべきだ、こうおっしゃるんですが、平成十九年十一月時点での最新の将来交通需要推計は、平成十四年十一月に発表されたものでございます。したがつて、それに基いてこれをやっているわけだから、最新の資料でやっているんですよ。何も交通センサスが出たから、それで変えているわけじゃないですよ。ですから、モデルは、この推計は、センサスは十七年九月から十一月にやっていますよ。しかし、それはファイナルじゃないんですよ。それを基にして、ことしの、いいですか、二十年の秋には将来交通需要推計を発表しますということをおもは言つておるわけなんです。したがつて、それが出れば、それで以降整備に着手するものはすべてそれでやっていきますということですよ。いいですか。そういうことなんですよ。</p> <p>ですから、これで全部、百以上のものをこれにつくるということをおっしゃるわけじゃないじゃないですか。ここをずっと読んでもらつたらわかりますよ。ですから、前の、道路公団の民営化のときにやらなかつた、千九百九十九はやつたけれども、二千九百というものはやっていないから、それについて、最新のということ、先ほどともいふました十四年の十一月に発表した将来交通需要推計に基づいて評価をしたわけですよ、これは。ですから、それでつくとつづくと言つておるわけじゃないんですよ。そこがちょっとかみ合わないんですよ。それで、総理がおっしゃっているのは、十年間のことを、私は、一〇というハードルを上げて、そして評価したということをおもは言つておるわけでありまして、それ以降の、十年間の計画をやっているわけでしょう、私は。そうでしょう。そういうことを申し上げているわけでございますから。私どもは、この期間は、一〇を切ればやりません。もちろん、三分類については、現道を使うかということ、これが、経費が下がることによつて、いわゆるBバイCのCが、コストが下がれば、それは一〇になればやりやすし、もしそれを切るようなものがあつたら着工いたしません、ここに書かれてあるものは。そういうこととさせていただきます。</p>	高規格の点検
		<p>便益計算は四十年先を見ておりまして、十年後はさらに便益は小さくなるわけですね、需要推計が減っていくわけでありまして。ですから、十年後のものがまず下がっていく。そして、当然、その先の二〇三〇年、二〇五〇年の需要推計がどんどん落ちていく。</p> <p>ところが、今のこの十年計画というものは、先ほども〇〇委員が示したように、まず二〇三〇年で八・六%の乖離が出てくるような高目の需要推計で、この十年間その整備を進めていくんですよ。そうした高目のもので全国同時並行に道路の整備を進めていくわけですよ。ですから、十年間だけでいいという話ではないというわけなんですよ。</p> <p>ですから、先ほどの総理の、BバイCが一〇を切ることも、将来、十年後ではない、二〇三〇年とか二〇五〇年、BバイCが一〇を切るかもしれないけれども、そのときはそのときの政策判断だというのは、やはり断じて認めるわけにはいかないんですよ。この時点で一〇以上のものしかつからないという国交省の説明で、我々は、それをもとにしてこの質疑をしているんですよ。</p> <p>それなのに、さっきの、いや、十年間は一〇かもしれないけれども、需要推計がそれこそ最新のデータで下がつてきて、車がそれこそ余り走らなくなつて、そうした場合に便益が下がつていった場合には当然一〇を割るだろう、割つた場合でもつからないわけにはいかないよ、それが政策判断だと、今こうやって言われても、我々として、今この時点で、将来そういうことがないということで、一〇以上のものをつくるんだということ、まずこの十年間の中期計画について議論しているわけですから、先ほどの総理の発言は改めて撤回を求めたいと思ひます。総理、どうですか。</p>	<p>私は、仮に一〇とか一〇を切つたときにというのは、これは、そのときの政策判断でそういうことがあり得るということをおもは言つたわけ、それはないときもあるんですよ。あるかないかは、そのときに判断すればいいという話であつて、それも二〇三〇年という随分先の話のように思つたもので、申し上げたわけでありまして。</p> <p>それからまた、BバイCですか、これは優先順位ですね。着工の優先順位とか、そういうようなことを決めるということに使つておるものだと私は思ひます。</p> <p>それからもう一つ、最新のデータとおっしゃるけれども、出ていないデータを使って今やるわけにはいかないですよ。ある一番新しいデータといつたら、ちょっと古いのだけれども、十一年のものを使つておるということとあります。</p> <p>そして、それを金利玉案とするというふうに言っているわけじゃないんですよ。国土交通大臣も何回も答弁しているように、新しいデータが出たら、それはそれで、それをしんしゃくしてまた考えるということも言つておられると思ひますけれども、そういうことですから、余りいきり立たないでやつてください。</p>	高規格の点検

番号	質疑者	質疑	答弁	キーワード
		いきり立つというか、これはやはり、十年間で五十九兆円の予算をここで確定していくわけなんですかね。 総理、総理は前も言っておられますけれども、毎年毎年予算を精査すればいいじゃないか、このように総理もきのうの財務金融委員会でご言っておられますね。十年計画ということで五十九兆円をこれから決めるんだけれども、毎年毎年予算を精査すればいいじゃないかというふうに言われていたんですが、その答弁でよろしいですか。総理の答弁、ちょっと確認をしたいと思ひます。きのうの財務金融委員会の答弁をもう一度確認したいと思ひます。	毎年の予算審議をする際には、数字を出さなきゃいかぬわけですね。その数字を出す根拠、それは、そのときの状況を加味し、また、将来の予想とかそういったような要素も加味して数字をつくっていくわけですよ。政治情勢もあります、財政状況もあります。いろいろな要素を加味して考えてつくってくるわけですから、ですから、ことしつくて、では来年そのとおりやるんだという話じゃないんだと。 そしてまた、五十九兆とおっしゃるけれども、これは五十九兆全部使うということではないんですよ。当然、五年たてば状況変化もあろう。そして、例えば環境対策もより考えていかなきゃいかぬじゃないかという話もあるかもしれない。それからもう一つは、一般財源化という話もありますから、そういうようなものを勘案しながら、ユーザーにも理解を得ながらこの計画を進めていく、そういう性質のものであるということをお願いしているわけでありませう。	高規格の点検
5	G	そこで、費用便益分析について、これも先ほど来いろいろ議論されておりますけれども、先ほど来から触れられていること以外にも幾つか論点が今までこの委員会でもあったんですよ。 例えば、人件費の見積もりについて、正社員、つまり、時給二千八百円という前提ではじいているということですね。しかし、今や三人に一人が非正規の働き方をしている中で、こういう高い時給で計算することが適切かどうか。 もしこれを実態に合わせれば、便益の方は減るわけですよ。時給二千八百円の方が一時間時間が節約できたらと、そういうことで便益が計算されているわけですから、単価が落ちれば便益は減るんですね。全然違ってくるわけですよ。例えば二千八百円と千四百円じゃ全く違うわけですよ。そういう問題もあります。 こういったことについては私はずっと見ているんですが、こういった基準をつくっている道路事業評価手法検討委員会、冬柴大臣は、ここできちんと専門の学者が検討したものだ、こう言われるわけですが、やはりさまざまに聞いてみたいことがあるんですよ、議論したいことが。 ですから、私は、この検討委員会の委員長の森地茂さんをこの委員会にお呼びして、しっかりと、先ほど私が指摘した具体的なことも含めて議論したいというふうに考えておりますので、まず委員長、その点、お取り計らいをいただきたいと思ひます。	初めての御提案でございますので、予算委員会理事会で取り扱いを協議いたします。	人の時間価値 (業務目的) その他
		もう一つ費用便益分析の中で、これも今まで触れられた点でございますが、実際にこの費用便益分析を行った財団法人国土技術研究センター、ここの常勤役員四名は、全員が国土交通省のOBであるということが審議の中で明らかになりました。そして、そこには建設会社の出向者もたくさんおられる。こういうところで費用便益分析を行っているということは、私はやはりかなりバイアスがかかっていると言われても仕方がないと思ひますよ。 ですから、そういった分析も、より客観的な第三者的なところでしっかりとやり直すべきだと思ひますが、国土交通大臣、いかがですか。	これは非常に専門的で、そんなにあちこちでやっている作業じゃないですよ。しかしながら、もしそういう仕事を出す場合には、企画競争という形で、手を挙げていただく方を探して、できれば十人ぐらいで競っていただいてその中から選ぶ、あらかじめそれを決めるのではなく、そういうふうに行きたいというふうに思っているところでございます。それは、総理からの御指示も受けて、随意契約はやらないということの一環でございます。	その他
19	X	これ、決める決め方についても恐らくいろんな、地方が言っているから全部必要かと、そういうことではないんだらうと思ひますし、今までずっとBバイCの話も出てきていますので、交通需要量というのやはり見なきゃいけないんだらうと思ひますが、その交通需要量の予測というところ自体も厳格かつ客観的に評価をしないといけないんだらうというふうに思っておりますが、それについて総理、この厳格かつ客観的な評価方法というのは具体的にどのようなものが考えられるんでしょうか。	現在、今年の秋までを目標に学者もお願いをして審査をしているわけですよ。将来交通予測、そういうものについての、これも平成十七年の交通センサスに基づいてこれをやる。 それから、BバイCについても、どういうものが便益として適当かということについても、今やっているのは平成十五年の分ですから、ちょうど今年が平成二十年になりまして五年たっておりますので、もう一度作り直そうじゃないかと。それで、そういうものについて、ここの審議の議事録などもみんな見ていただきまして、そして学者にも、学者にです、ほとんど学者です、学者にこういうものを考えていただくこと、こういうことで今やっているわけですよ。そういうものに基づいて、参議院でちゃんと、野党から言われたから、私、それは全部やりますと言ったじゃないですか、今やっている分でもう一度やりますと言ったじゃないですか。私は、そういう意味できちっとやっていきますということを申し上げているわけでありませう。	今後の道路整備のあり方
		交通需要予測というのは予測ですのである程度の誤差が出るということは、もうこれは致し方がない。需要予測の限界というのがあると思ひますが、相当、衆議院、参議院の予算委員会なんかでもいろんな交通需要予測がどんどん変わってきているということがあります。 ちょっと一つだけ、余り時間がないので一個だけ例に取って説明をさせていただきたいと思ひますが、東京湾アクアラインというのがあります。これはもう十年たっておりますが、東京湾アクアラインのその計画時の需要予測値、これ初年度と十年後、その計画値。計画値ですよ、計画したときの需要予測値として、初年度そして十年後がどのくらいあつたのか、そして現実の実績値がどのくらいあつたのか、それをちょっとお答えいただきたいと思ひますが、大臣。	これは大きく予測が狂っております。もちろんそれははいや、客観的にそうす。昭和六十三年のGDPはちょっと待ってくださいよ。違うでしょう。GDP六%だったんですよ。したがって、そのときのGDPは四%で推移するだろうというこの予測の下にこれをやっているんですよ。ところが、その後はマイナスがずっと続きました。したがって、お尋ねのいいですか。建設当初、昭和六十二年です。平成十九年度の計画交通量は、五万四千二百台、一日、としておりました。実績の交通量は、一日当たり一万九千七百台、約四割となっております。 それで、料金につきましては、料金はいいですか。料金いいですか。	今後の道路整備のあり方
		料金はいいです。要らないです。	はい。 したがって、GDP等の予測は非常に、六十三年は六%だったんですよ、その後急激に落ちましたね、そして長引く十年、こういうものがあつたので、そういうことでございませう。	
		需要予測というのは、これだけ、四割、四〇%という、ここまで外れるというのは、どうやったらこのくらい外れるんだらうというふうに思ひます。大体誤差率なんというのは、五%前後であれば、まあ何となく五%ぐらいの差というのはあつてもいいと思ひますが、これ、実際に通行料金を当時よりも値下げをして、何段階か、二段階かな、三回、二回かですか、値下げをして、それでもこういう状況になっているというのは、相当この需要予測というのは甘かつたんですよ。それは甘いんですね。 これ、テクニカルな話なので宮田道路局長で結構なんです、実際このときに費用便益、この間からBバイC、BバイCと言って、いわゆるベネフィットとコスト、これ、何をベネフィットと見て何をコストと見ていました。	お答え申し上げます。 一般論で申し上げますと、便益でございますが、走行時間便益、それから走行費用減少便益、それから交通事故減少便益、これの便益でございます。一般論として私は申し上げていると申し上げました。 費用については、完成に要した実績額、それから年間の維持管理費用、そういうものが費用でございます。	今後の道路整備のあり方
		アクアラインのときはそんな状況で、多分やっていないんだらうと思ひますけれども、この維持管理費というのは単年度の維持管理費を組み込んだということなんだらうと思ひますが、道路というのは多分一年で終わるわけではなくてずっと続くので、そこそこはやはり累積をさせないといけないということと、あと最近の、これは提案になるんですが、今後、公共事業、とりわけ道路建設事業というのはいわゆる自然破壊あるいは建設後の周辺の騒音公害とか排ガスに伴う環境悪化、こういったところの費用というのは絶対に入れないといけない。これはもう欧米では当たり前な話なんです、この辺りについてちゃんと検討しているかどうか、ちょっと大臣、お答えください。	いろんな国会での御議論を踏まえまして、費用対効果、費用便益分析についての再度の委員会を発足をさせる予定です。今委員が御指摘のようなことも含めて、今まで御議論があつたことも含めていろいろ検討をして、秋に向けて取りまとめたいと考えております。	今後の道路整備のあり方
		要するに、私が申し上げたいのは二つございまして、最新データを使うよということ、ずっと我々の参議院に移ってから〇〇委員が指摘をして、冬柴大臣が最新データの最新センサスを使ってやりますということをおっしゃっていました。しかし、推計モデル自体が間違っていたら、これ、どんな新しいデータを使ってもでたらめな話になってしまうということと、あと、今までなぜこういうことが起きてきたかということ、やはりある意味、政府寄りの有識者、学者がそれを全部、いわゆる御用学者といわれる方、全員とは言いませんが、そういう方々が基本的にこのモデルでいいよということを書いてしまう、本当は違うなと思ひても言ってしまうというようなことがあつて、相当これはいろんな批判があるはずなんです。そこそこはやはりしっかりと真摯に受け止めて、モデル自体もやはり改めていかなければいけないんだらうというふうには思ひしております、ここの政府・与党決定で、中計五年、最新の需要推計などを基礎に新たな整備計画を策定するときには、ここそこは全くもう違つたモデル推計を使つていかなければいけないということを申し上げておきたいというふうには思ひます。 時間も足りなくなりました。そこそこは是非今後、与野党協議といひますが、野党の意見というのもしっかり入れて、BバイCなんかも含めて検討していただきたいというふうには思ひます。		今後の道路整備のあり方