

## 石原大臣閣議後記者会見の概要(平成15年10月31日)

平成15年10月31日(金)

10:40~11:02

於:国土交通省会見室

### ● 閣議・閣僚懇

それでは閣議後の会見を行わせていただきます。本日は、一般案件6件、政令1件ですが、国土交通省に関連するものはございません。閣僚の発言です。麻生総務大臣より完全失業率5.1パーセント変わっておりません。失業者数は346万人と19万人減少です。10月の都区部のCPIマイナス0.3パーセントと4年2ヶ月前年同月比を下回っております。続きまして坂口大臣より有効求人倍率0.66倍と、これは0.03ポイント改善されております。持ち直しの動きが見られるということでございます。河村大臣より人事、川口大臣よりイラク復興の国際会議、エジプトとチュニジアの訪問について、73カ国20国際機関ということで、当初の予定を上回ったと、援助も330億ドルと非常に多いというような話でございました。閣僚懇ではこの失業率等々廻りまして、複数の閣僚から御発言がございました。以上でございます。

### ● 質疑応答

(問) それでは幹事社の方から2点ずつ伺います。まず1点ですが、今朝の一部報道です。道路局とJHが昨日会合をもって道路公団民営化法案のスキームの策定を年明けに先送りすると。法案提出も来年3月末ということにまあそういうことに決めたという報道があるんですけども、事実関係についてお聞かせ願いたいと思います。

(答) 今御質問がありました点については私も新聞で読んだんですけども、どういう方からどういう情報を聞いてこのような報道がなされたのか、全く違いますので、私は心外であると思っております。これもかねてから皆様方にお話をさせていただいておりますように国土交通省としてはですね、道路関係4公団民営化委員会の答申というものを基本的に尊重するという大原則のもとに年内に具体案を取りまとめ。そして来年の通常国会に民営化の法律案を提出するという方針にですね、これも私就任させていただいて以来同じことを申し述べておりますように何ら変更

したってことはないんです。ですからなぜあのような報道がなされたか、私も正直申しましてびっくりいたしました。

(問) 次なんですけれども、東京外環道の建設問題なんですけれども、大臣が最近地元でお配りになったリーフレットの中に青梅街道インターのインターチェンジは設置せず、ゼロインターでいうことで謳われてますけれども、この具体的な真意について大臣のお考えをお聞かせ願いたいと思うのですが。

(答) 外環道というのはちょうど私の選挙区を一部通ります。これができることによりまして、東京都区部の通過交通というものがかなり軽減される。これはもう圏央道も同じです、ドーナツですから。そういう広域的な視点とですね、今言いましたように私の住んでいるところのすぐ近くであります、地域環境とか、あるいは利便性、地元の住民の皆さん方に歓迎される道路であるべきという、私はですね、地域の視点とバランスの取れた議論というものがやはり現実に造るとなると必要だと考えております。これ都知事と前扇大臣との間でですね、強力に進めていこうということが合意されたということは、私は画期的なことだったと思っておりますし、東京都という1,300万人が暮らすこの大きな街を考えたとき交通処理については外環道が必要だということは衆目の一致することですし、国土交通省の扇大臣と私の父親が都知事をさせていただいているんですけれども、都知事との間で一致したからああいう決定がなされたんだと認識しております。そういう意味ではですね、先日の金曜日にタイの副首相と運輸大臣がお出でになったんですが、10年くらい前に私も初めて議員になってタイに旅行したときですね、タイの交通渋滞というのはひどい状態だったんですね、ちょうどスコールなんかがありまして。あそこも環状道路の整備を10年間の間に相当進めたという話になりまして、一体何パーセント整備されてんですかと聞いたら、大体75パーセントも整備された。やあ日本は実は20数パーセントなんですよと言ったら、ああ日本の東京から成田に行く方が、あるいは羽田空港に行く方が今じゃ大変ですよとタイの運輸大臣にこう言われました。私は東京にとって外環の必要性ってということにもう一度立ち返ってですね、都知事と扇大臣が進めたこの決断というものを一步でも二歩でも前に進めたいと思っております。そこで必要なファクターはですね、私はスピードだと思うんです。私行革大臣をさせていただいているときに民間から20人ほど特殊法人改革で助けていただきました。民間の一般企業から来ていただいてですね、仕事手伝ってもらいました。その皆さんが、1年か1年半くらいで自分の会社に戻られたんですけれども、「皆さん、どうでした。日本の行政で、かなり大きな特殊法人改革ということを皆さん方のお力でやってきたわけなんですけど、何が足りませんか、何か足りないことを教えてください。」と言いましたら、全員が全員「スピード。スピード感が足りない。」という話をされました。私もやっぱり外環道の検討にあたって、これからなすべき要素は、いかに早く整備するのかという視点を盛り込むべきであると考えております。ですから、地権者のあまり関係のない大深度地下を基本としたというのは、そういうことの現れだと思うんです。このような視点から、次、御質問のありましたインターの話なんですけれども、やはり、早く造るにはどうするかということを考えますと、ゼロインターすなわちジャンクションだけ、東名とか中央とかのジャンクションだけで、真に必要で実行可能なインターチェンジが本当にどうあるかという議論は十分尽くすことは必要だと思いますけれども、やはり基本は、街道筋

には造らないゼロインターということが私はベースであるべきだと思っています。その際、これも私の選挙区で、選挙区と練馬区にも関わるんですけども、青梅街道インターというものが大きな議論になっております。その有る無しで、実は皆さん、整備のスピード、いつできるのかということが5年違います。私はこの5年を、やはりしっかりと、5年かかるということを認識しなければならない。5年間、それを造ろうと思うことで工事が遅れてしまうということを考えなきゃいけない。早く整備するためのひとつの知恵として、地域の環境、あそこは善福寺公園というすごい素晴らしい公園があるんですけども、地域の環境にも配慮して、当面は議論の終息をみていない青梅街道インターというものは設置しないことを基本として、住民の皆さん方の意見というのをこれからも聞いていきたいと考えております。外環については、地域の皆さんの意見を聞くために、色々な出張所が用賀のところにあるんですけども、周辺道路の交通量の変化なんかのデータも出してますし、大深度といえども大きな幹線が地下にできますので、地域分断等ということが予想されるのか、環境への影響評価というものが考えられるのか、様々な観点からインターチェンジの有る無し、どうあるべきかということの判断材料をもう提出させていただいております。そんな中で、私は先ほどもくどいようですけども、整備のスピードという観点から、新しい問題提起をさせていただきまして、ゼロインターをベースにやっていきたいと。そして、これは整備主体がありますので、東京都知事また練馬区長さん、杉並区長さんそしてその地域に暮らしている皆様方と、その観点の重要性も踏まえて、これから精力的に議論を続けさせていただきたいと、こんなふうに考えております。

(問) 続いて2点伺いますが、道路公団の民営化法案の関係ですが、先日、推進委員会の方ですね、道路公団の民営化関係法案のですね、骨格を与党協議会に出す前に民営化推進委員会に見せて欲しいという勧告を出されましたけれども、石原大臣のですね、勧告の内容について、具体的に推進委員会に事前に法案の内容を見せることについてどのようにお考えなのか伺いたいのですけども。

(答) これは、28日に民営化委員会が総理に勧告をされたという報告は受けました。これもくどいようなんですけども、昨年12月に閣議決定をいたしました民営化委員会の意見を基本的に尊重するという方針のもとですね、年内に具体案をとりまとめ、さっきも言いましたけれども、来年の通常国会に法案を提出すべく政府・与党一丸となって、全力で取り組んでいくという考えに全くの変わりはありません。今後、作業を進めるなかで、関係者の皆さんと調整してきちんと対応していく、そういう問題だと思っています。

(問) 道路公団の総裁の後任人事ですが、大臣、選挙中でお忙しいと思いますけれども、現在の進捗状況とですね、いつ頃を目途にというお考えなのか改めて伺いたいのですが。

(答) これも本当にくどいようで恐縮なんですけれども、改革意欲に富んだ方が望ましいということで、選挙中にはありますけれども様々なパイプを通じてですね、今、できるだけ早く候補者を絞っていききたいと努力をさせていただいておりますが、御質問のなかにありましたように、選挙中ということもありまして、私本人がなかなか時間

を引き割くことが出来ませんので、色々な様々なパイプで今調整中であるというところで、今日のところはお許しいただきたいと思います。

(問)大臣、外環道の話なんですけれども、御確認ですけれども、青梅インターは造らないという基本方針で、その他の一般道と交わる場所のインターについても、基本的には造らないという方針……

(答)先ほどお話ししましたように、スピードですね、スピードということを考えるとジャンクションすなわち東の方に延びていくわけですけれども、大泉の方から、まず、大きな高速道路は中央高速があり、東名高速がありますけれども、そういうところを基点に私は整備していくべきだと思っております。

(問)青梅インターに関しては、練馬区が造って欲しいということで、かなり要望していて、それで、今年の春の段階で都と国の方針の中で地元の意向を踏まえながら、今後も検討を重ねていくという話だったんですけれども、大臣としてはそこからさらに一歩進めて、まずゼロという考えで、さらに今後もまた協議を進めていくというお考え。

(答)はい。おっしゃるとおりです。スピードだと思うんですよね。それとインター大体どのくらいかかるか、これはあらかの数字ですけれど1つ救うとあの辺は用地が高いから1,000億くらいかかると、そういうこともやはりこれからの公共事業では十分に考えていく必要があると思います。それはやはり造りたいという人がいらっしゃることは十分承知しておりますが、やはりスピードとコストの面を十分に配慮していく必要があるということで、ジャンクションを基本に私は造っていくべきだと考えております。

(問)不躰な質問ですけど、これは決して選挙対策で思いつきで言ってるわけじゃないってことですか。

(答)いえいえ、地元の皆さんに聞いていただければ分かると思います。前からこういう考えをずっと述べておりました。

(問)あのスピードということなんですけれども、まだ外環に関しては地元反対されている方が結構いらしてですね、今地元対策協議会っていう形でまだ話し合いが進められてる最中だと思うんですけれども、そこで大臣が早く造ろうとスピードということになるとまた住民の方が反発されるんじゃないかなと思うんですけれども、その点についてはどうお考えでしょうか。

(答)さっきも話させていただいたように凍結されていたんですよね外環道は、大泉のところで、しかし先ほどタイの副首相と運輸大臣との話を披露させていただきましたように、やはり東京全体としての考え方と地域の皆さん方とのどうあるべきかっていうこの2つの視点で物事は考えていかなければいけない。言葉を換えますとバランス。これをどこに置くのか、そこで私はこの扇大臣、都知事の合意ってものを多として一歩踏み込んだ実は発言をさせていただいてると御理解いただきたいと思います。

(問) 地元の意見を聞かれる場としてはですね、どういうふうな。

(答) 外環の調査事務所ってものもありますし、区内私の所にも区長さんを中心に話をする場、後は2つに跨ってるんです。練馬の方で練馬の区長さんも大変懇意にしておりますんで、練馬の区長さんを中心に協議をする場がありますから、そういうところでお話をしていく、私が造りましようって言っても明日からできるわけ、そんな簡単な問題ではないと思いますけれども、国土交通大臣としてはやはり前大臣と都知事が合意したということを一歩でも二歩でも進めるのが私の仕事だと認識しております。

(問) 外環道に関してはですね、いわゆる建設凍結解除になった以降ですね、住民のお考えを最初から取り入れて造るというためにPI協議会というものが設置されているんですが、それである中では特に住民側、建設の是非も含めて検討されるというふうな認識でいらっしゃるんですが、その内容あたりどうなんでしょうか。

(答) それはもちろん賛成論、反対論わたしの支援者の中にも両方の考えを持っていらっしゃる方がいるってことは承知しておりますし、そういう方に私は都民としてあるいは、国土交通大臣として一政治家として外環道の早期整備が必要であるとそういう立場に立っております。

(問) 運輸多目的衛星MTSATの件なんですけども、アメリカの会社とですね、今作成中だと思うんですが、この会社が倒産してお金を払わなくてはいけなだとか裁判がいろいろあったりだとかトラブルがあっとうまくいってないようなんですが、担当大臣としてどのように考えていらっしゃるのでしょうか。

(答) 発端はアメリカの雑誌に報道されましてそれがこちらに打ち返されると。正直言ってですね、その契約した会社が私もですね、潰れるというようなことは想像しておりませんでした。破産法制が日本より進んでるんですね。そうしますといろんなところで債務免除をして会社を存続させる、デューリングコンサーンを重んじる破産法制なんです。チャプターイレブン、皆さん方御存じだと思いますけど、そういう中で様々な要求っていうものが来ておりまして、外務省とも連携いたしまして、米国政府の側にもですね、働きかけさせていただいているところでございます。やはりこの問題は日本側の何て言うんでしょうか、気象、非常に難しいんですね、今年の夏の長雨もなかなか予期できぬようにですね、日本の気象予測というのは難しいわけですから、早期の衛星の納入と、来年夏ですか、早い段階での打ち上げを目指して、ねばり強く、スペースシステムズ/ロラル社と話をさせていただきたいと思います。

(問) 大臣、先日選挙の公示日に話された首都高の料金値下げの試みですがけれども、具体的に実施時期がある程度詰まってきたのかどうかという点と、それから首都圏以外での実施の見通しといった点についてお聞かせください。

(答) 首都高の話はですね、これ社会実験だと思います。というのはこれも街でお話をさせていただいているように構造がですね、例えば10時とか11時とか12時とか夜

間半額にするとですね、必ず待つんですね、その時間が来るまで。私現実にシンガポールはロードプライシングで午前9時までに都心に入る車はチケットを1ドル50セントかな、払わないと入れないんです。そうしますと向こうはETCの、これ日本製なんですけれど、アーチが至るところにあって、そこで車が待つんです、9時になるまで。そこは新たに待機道というのは無いですから渋滞になるんですね。それシンガポールの交通局にも話聞きましたら、これさすがに想像しなかったというわけです。ですからやはり社会的実験というものを首都高で行わせていただきたい。で短い期間の割引ですね、これも不条理を感じている方沢山いらっしゃいますので、実施していきたいということで、都知事と中田市長さんとは直接にお話をいたしました。で両者とも快諾をしてくれております。あと具体的な開始時期時間帯というものです、それともう1つファクターとしては社会的実験ですから減収分というものが出ます。こういうものについて今事務方同士で調整を行っているという御理解をいただきたいと思います。1日も早く、早ければ11月中、遅くとも年度内にこういうものがスタートできるように、そしてこういう実験を通じて、例えば10時だと行列が出来ると11時だったら行列ができないとか、調べまして全国の高速道路でも、これは視点がちょっと違うんですけども、デットウェイトロスという言葉があるんですけども、沢山の金を使って造った公共資材が、料金が高いことによって利用されないという無駄、こういうものをどう考えるのかこういう視点を考えて、夜間の半額運賃とかですね、さまざまなバリエーション、15年中にはおかげさまでやっとETCが全部のインターに配備がされますので、このETCを使ってですね、フレキシブルな料金体系というものを作っていきたいと考えております。

(問) 民営化委員会の勧告の件なんですけれども、関係者と調整して対応していくということなんですが、大臣としては政府とか与党の了解がもらえればですね、委員会の方に法案の骨格を見せるということになるんですか。

(答) これは昨年の閣議決定を政府としてしているということ、やっぱり再確認していただきたいんです。政府としては民営化委員会の意見を基本的に尊重し、政府与党で責任を持って取りまとめると、で道路公団が民営化のスキームを作るんじゃなくて、国土交通省が作ると、そういうふうに私も理解しておりますし、閣議決定にも署名をさせていただいております。