

る明石海峡大橋を完成させた、こういう歴史的な経緯でございます。

明石海峡大橋、これが千九百九十一メートルでございますが、これの建設に当たりましては、耐震設計技術、耐風設計技術に加えて、つり橋の高強度のワイヤの開発、それから海中基礎への特殊コンクリートの活用などを行って、地震、台風、急潮流といった厳しい施工条件下において世界最長の長大橋の建設を可能としたところでございます。

さらに、海上橋梁でございますので、厳しい気候条件の中で長大橋の維持管理を効率的にかつ経済的に実施する、こういうことも大事なことだということ、つり橋のケーブルに乾燥空気を流すことによりさびを防ぐケーブルの防錆方法と装置、あるいはまたつり橋や斜張橋の主塔における点検、補修に用いる磁石内蔵タイプの吸着車輪を装着した壁面を移動するゴンドラなどを開発してきたところでございます。

以上の長大橋梁群の建設、管理を通じて、本四公団は百五十件を超える特許と実用新案を取得するなど高い技術力を保有しているところでございまして、これらはいずれも現場での建設、管理、こういう実務を通じて組織として蓄積されて高度化されたものでございます。

さらに、こうした技術力を維持して、次世代に的確に継承するためにも当該技術力を十分に活用していくことが重要でありまして、本四公団におきましてはこれまで国内の長大橋に関する業務の受託あるいはJICAを通じて国外への専門家の派遣などを行ってあるほか、平成十一年度には公団内部に長大橋技術センターを設置するなど、今後とも技術の継承、高度化に努めていく所存でございます。

○泉信也君 今御説明いただきましたけれども、最初の三百四十メートルから現在は二千メートルの長さまでできるようになった、その間に耐震、耐風あるいは材質の改善等、非常に御苦労いただいた。

自然を相手ですから、一気におもちゃ箱を現地に当てはめるということは私は慎重でなければならぬと思いますが、この技術発展の歴史を民営化された後、たがきちゃんと守って、更に維持管理の技術まで含めて発展をさせていくか、改善をさせていくのか、このことが大変気になるわけでありまして、ひとつ簡単に一言だけ、だれが責任を持つか、そのことについてお話をいただきたいと思ひます。

○政府参考人(佐藤信秋君) 民営化されて後の組織、仕組みの在り方につきましては、今後、来年の通常国会へ提出させていただく予定の法案の検討に当たりまして十分考えてまいりたいと思ひます。

ただ、一点、先生御指摘のように、この技術は、管理を含めて、長大橋の管理というのも大変な問題でございますが、管理を含めて世界で最も進んだ技術でございますので、それが確実に継承してまいりたいと、そういう組織形態の在り方を勉強してまいりたいと、そのように思っております。

○泉信也君 次に、話題を変えまして、本四三橋の下を運航されておりますいわゆる定期航路客船、そうしたもののへの影響についてお尋ねいたします。

まず、この三月に本四連絡道路の特別料金が認可されました。このことの影響が旅客船等へどのように及ぶというふうに国土交通省は考えておられますでしょうか。

○副大臣(中馬弘毅君) 影響でございますが、これもなかなか予見し難いものでございまして、本四架橋を開通させたときにもかなり大幅に交通量が増えるという前提であつたんですが、景気の動向もございまして余り伸びなかった。それも一つの、今回こうして引下げの要望が強く地元から出てきた、そしてまたそれを受けてこうして引下げをすることにいたしておりますが、その影響はどう出るかはまだ今のところはつきり分かりませんが、もちろん、こうして下げたことでもございまして、四国の皆様方あるいはまた橋の兩岸の

府県の方々も御努力していただくと思ひますから、橋の利用はもつと増えるとは思つております。

○国務大臣(扇千景君) 今、副大臣が申し上げましたように、これは衆議院のときにもお話しになりました。そして、御存じのとおり、もう忘れていらつしやる方もあるかも知れませんが、もう一度この際です。それからきちんと皆さんに事実を把握しておいていただきたいと思ひます。

それは、昭和五十七年から平成十四年五月、昨年まででございますけれども、一号から第四号といひます。四次にわたつたの給付をいたしております。それは、第一次は少なくとも百五十八億円、これは不要となる船とか、そういう減船のためのお金でございます。交付金です。で、二号目のときには、これは少なくとも不要となる棧橋等々の撤去に要するお金で四十二億円。そして、三号目は、転職、職を失う人たちのためのお金としてこれは四百三十五億円。四号目は、離職者、そういう人たちに支払われる退職金の一部に充てる費用として百九億円。そして、一般会計から離職者に対する給付金というものが払われて、三十二億円。これは国交省が十二億円と厚労省が二十億円。トータルで今までに七百四十四億円というものを出したということだけは是非この際再認識しておいていただきたいということでございまして、付け加えます。

○泉信也君 ありがとうございます。これからお尋ねしていこうと思つておりますことをもうお答えいただいた、ちよつと質問の意気をはそがれましたけれども、七百四十四億円、よく分かります。しかし、このお金はお金として、大臣御説明のような方々への手当てとして出ておりますが、現在運航していたいては四十七航路、この大部分はこうした手当ての枠の外で、地域の足を守るために努力をされてこられたわけでありまして、それが今回の料金改定で一番大きいところは四一%引きぐらゐになる。あるいは基本料金の二八%引きになる。これは、本来はこの三

月三十一日で基本料金に戻るという前提で関係者が営業に努力をしてきたにもかかわらず、言わば政策運賃、政策料金の導入によって船会社等は大きな影響を受けるという実態がこれから明確になつてくると私は思ふんです。

そこでお尋ねをいたしますが、海事局長に、この対策として、船員対策あるいは航路の維持のための対策としてどんなことをお考えをいただくことになつておるんでしょうか。

○政府参考人(徳留健二君) 離島への影響についてお尋ねがございました。

御承知のとおり、一般旅客定期航路事業、旅客船事業でございますが、これはこれまで地域の住民の生活あるいは地域の経済の発展に重要な役割を果たしてきたところでございまして、今後とも地域住民の生活航路として、また災害や事故等の際の輸送手段として重要な役割が期待されているところでございます。

国土交通省といたしましては、今回の料金引下げに伴う影響につきましてしっかりと調査をいたしまして、その影響を見極めた上で、島嶼部における生活航路の維持に支障が生ずるような場合には、関係する地方自治体と連携しながら、地域社会に混乱が生じることのないよう適切な措置を講ずるよう努めてまいり所存でございます。

なお、関係する地方自治体には既に旅客船対策について万全を期していただくよう協力を既に要請をしております。

○泉信也君 今お答えいただきましたように、自治体が相当の責務を果たしていただくかなきゃならぬことは事実だと思ひます。

それで、道路局長、海事局長からの文書も見せていただきました。しかし、この中で、離島航路整備法に基づく補助制度というようなくとも国の立場としてお書きをいただいておりますけれども、これは現在私が承知する限りでは、全国百二十六航路に約三十九億円程度のお金しか予算的に確保されていないという中で、新たに問題になりそうな航路まで、現在でも十分行き渡つていな

い、この補助金では恐らく足りない。これを五十億、六十億というふうな積み増しでいられるような御予定があるかどうか、いかがでしょうか。

○政府参考人(徳留健二君) 離島航路補助について御質問ございましたので御説明申し上げます。

御承知のとおり、離島航路補助金は離島航路整備法に基づきまして事業者の航路欠損に対して補助するものでございまして、平成十四年度は百二航路九十七事業者に対し約三十九億三千万円を交付いたしました。また、平成十五年度につきましては三十八億五千万円の予算を確保しておりますのでございます。事業者におかれましては収支改善の努力を一生懸命されておられるところでもございまして、この予算により何とか航路の維持ができるのではないかと考えておるところでございします。

先生の御指摘の点につきましては、生活航路の維持に支障を生ずるという場合には、関係する自治体と連携しながら、先生の御指摘も踏まえ、適切に対応してまいりたいというふうに思っておりますのでございます。

○泉信也君 ありがとうございます。

この航路が全部私は営業が成り立たなくなるとは思いませんけれども、事業者のメーン航路が成り立たなくなることによって会社全体が経営ができなくなるといふようなことが起きてくるのではないかとこの観点から、是非国土交通省としても知恵を出していただきたいと思っております。

それで、もう一つは、この架橋によって今まで離島だったものが、八島がいわゆる離島ではなくなっておりますし、依然として十九島が離島の方々の生活空間というものは、ほとんど港のそば、海辺だと思っております。ですから、通勤通学あるいはお年寄りの病院通いというようなものがこの航路がなくなることによって地域社会に物すごく影響を与える。

また、一方で、橋がある島には通じたということでありまして、集落から橋まで行くその高低

差だけ取りましても相当なものがあるし、また橋にたどり着くまでの交通手段をどうやって確保するかというようなことを考えますと、この問題は一客船業界の問題だけではなくて、正に地域社会全体の崩壊につながりかねないような大きな要素を私は隠しておると思っております。今日総務省においでいただいておりますけれども、総務省ともよくお話しをいたしたい、地域社会の崩壊につながることをないよう、あるいはもっと申し上げますと、四国の産品、農産品等が海を使うから生産ができるという状態がきつとあると思うんです。付加価値の低いものを海上輸送でこそ初めて成り立つておる産品が、橋を通らなきやならないというようになりまして、市場競争に勝てないというようになりまして、四国の産業にも少なからざる影響を与えるということが心配されますので、併せてお願いをしておきたいと思っております。

それで、最後になりますが、先ほど政策料金というふうに申し上げました。これは、本四公団の債務一兆三千億を切り離して、そして料金を一割値下げする、あるいは地方自治体と出資金を十年間延長するというような市場原理ではないところでこの通行料金が決まってくるということ、これは私は、純粋な市場競争で船の業界がつかい去っていくこととはちょっと事情が違うのではないかと。したがって、余り例のないことは承知をいたしておりますけれども、またこういうふうな国の施策の中で料金が意図的に変えられるということも、これまた余りなかった例だと私は思います。したがって、是非、特別措置法成立をいたしました当時と同じようにとは申し上げませんけれども、いろいろな知恵を、ある場合には新しい立法措置を含めて、激変緩和の措置でありますとか、地域社会の崩壊を食い止めますようなお力添えをお願いしたいと思っております。

もう一つだけお尋ねいたします。

これはまた道路の問題に戻るわけですが、地方自治体の出資がなかなか難航しておるような新聞

報道を読ませていただいておりますけれども、これがうまくいかないと全体のスキームが壊れるんじゃないか、そんな心配をいたしますが、いかがでしょうか。見通し等についてお聞かせをいただけますか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 平成十四年の十二月十二日に政府・与党申合せにおきまして、国及び地方による出資の期間を平成三十四年度まで十年間延長すると。さらに、先ほど来のお話の基本料金の引下げ問題につきましては、地方の追加出資、これまでよりも十年延長とこういうことでございまして、これによる経営改善効果等の範囲内で行うもの、こういう決定がされておるわけでありまして。

当初、これに基づきまして、一般車につきましては現行の特別料金を延長し、ETC車につきましては現行特別料金に対して二割引きと、こういうような御提案も提案としては出させていたたいわけでございますが、地方公共団体、関係府県市、どうしても一般車につきまして現行の特別料金に対して割引をしてほしいと、こういう御要請がございました。

種々検討をいたしました結果、そういう方向で考えようというふうな決めたわけでございまして、一般車につきましては現行特別料金の一割引き、ETC車につきましては現行特別料金の一五%の割引、こうした上で、改めて一年後、その割引の在り方を今後検討する、こういうことにしたわけでございます。

こうした調整を通じて、関係府県市につきましては出資の延長も含めて十分一定の御理解をいただいている、こういうふうな認識をしておりますのでございます。

○泉信也君 ありがとうございます。終わります。

○谷林正昭君 民主党・新緑風会の谷林正昭でございます。よろしく申し上げます。

今ほど泉先生の方からありました関連について、引き続き、順序違いますが、それでやらせて

いただきたいと思います。話が早いというふうに思いますので。

実は、今ほどありましたように、今度は私の方はそこに働いている人たちの立場、そういう思いを少し聞いていただきたいなと、そういうふうに思いますので、よろしく願いいたします。

今ほどありましたように、この四国に橋を架けるといふ、正に四国に住んでいる人たちの夢、あるいは日本全国の皆さんが四国に簡単に渡りたい、そういう夢、そういうものが実現をされて橋が架かり、三本架かったというのが現状だということに思います。一方では、これまでそこにフェリーだとか、あるいはそのフェリーの乗り継ぎの場、そういうところで働いていた人たちがどういう思いでそれを見守ったか、そういうことがやっぱり一番私は聞いていたいただきたいと思っております。

今日、ここに持ってきたのは、橋の影という「橋影」というんですが、これはそこに働いていたフェリーの船員の人、あるいは陸でお世話をしてきた、仕事をしてくださった人、そういう人たちが、この橋ができることによって職場生活が脅かされる、この関いの歴史を是非とどめておきたい、こういう思いでここに冊子にいたしましたのでございます。

そこで、今日申し上げたいのは、そのときに、完成したときに、いわゆる今ほどありましたようにに特措法に基づきましていろんな措置がされました。例えば、やむなく退職する人には退職金プラスアルファということで給与の八か月分をプラスアルファで上乗せをしてやむなく職を去る、こういうような方々もおおいになりました。先ほど扇大臣の方からその内訳がありましたように、七百四十四億という非常に大きな金額を使い、しかもそれは橋の通行料から出すという、そういうような考え方でこれまで措置をされてきた。私はそれはそれで非常に思いやりのある措置だったというふうに思います。

ところが、先ほどありましたように、どうし

でもこの航路は残さなきゃならない、残すべきだ、こういう考え方で自治体の要請やあるいはその地域の人の要請も含めて残った航路があります。その残った航路について、今ほど泉先生は業者の立場、船会社の立場、こういう立場で少しおっしゃったというふうに思いますが、私は、そこに働いている人たちの立場からいいますと、やはり考えは正に同じであります、ここで橋が、料金がぐっと安くなれば当然、船に乗っているのは大体トラックであります。トラックがお客さんの大半であります。そのトラックが上を走るということになれば、当然その船は廃路線、航路はやめなきゃならない、こういうことに私は直結をしていくというふうに判断をいたします。

しかし、一方では、二年前でしたか、航路の規制緩和が行われて参入・退出自由になりました。したがって、嫌な人、嫌な人というのはいちよつと変な言い方ですが、出ていっても構いませんよ、あるいは入ってくる人はどんどん入ってくる、あるいは入ってくる人はどんどん入ってくる、規制緩和が行われ、正に競争がそこで始まったわけでありまして。しかし、一方では、先ほどもおっしゃいましたように、橋の料金が下がらない、あるいは元に戻る、こういう原則で航路を何とか頑張つて続けようという、一方ではそういうものがあつたということも事実であります。

したがって、私が今お尋ねしたいのは、そこに働いている人たちのことを是非、この後、料金が元に戻るのではなくて、五割引きをやるとかあるいは四割五分引きをやるとかいうようなことになったときに、どうしても航路を廃止しなきゃならなくなったときのそこに働いている人たちの対策、これを私は取るべきだというふうに思いますが、いかがでしょうか。

○副大臣(中馬弘毅君) 谷林先生のお気持ちもよく分かるわけですが、御承知のとおり、この橋を架けるときに特措法で、今おっしゃったような七百四十億という大きな、通常考えるよりも、一つの恩恵的な意味も含めてこの方々に対

する補償もしたわけでございます。

これも供用開始後二年でこれが期限が切れてしまいましたから、もう今これをまた復活していうことにはちよつと無理かと思ひますが、しかし、一般論で申しますならば、こうした時代が変わつた、あるいは状況が変わつたことによるそうした船員の方々の離職対策等は船員職業安定法等でそれぞれ措置されることになっておりますから、そちらの方で私は十分やらしていただければと思つておりますし、また地方自治体が自分たちの住民、村民の暮らしのことも含めてやつた場合にはローカルバスを、今自由になりましたけれども、あそこですべて事業者、あるいはまた自治体が補償するという形ではなくて、自分たちがいゝるんなアイデアを出しながら、そこちよつと通船を出したり、いろいろな形でのバスを、バスといましようか、自動車を走らすとか、そういうことを自治体としてボランティア的にやることまでも含めて、今、時代が変わつてきた中でそうやっていくことで、すべてこれが国の補償をしなればいけないということではないと私は思つております。そういう対応をさせていただきたいと思つております。

○谷林正昭君 国の補償をせよという話をしていくつもりはあります。補償せよという話じやないんです。政策で料金を下げて通行料を少しでもようけ確保しようという政策がこれから取られます。しかし、これまでは廃止する航路と残す航路、これがあつたんですね。その残った航路に働いている人たちがこれからどうしようということになるのか非常に心配だ、もしそこで廃止したときにはそういう人たちの就職あるいはお世話、そういうものが、私は補償せよと言っているんじゃないんですよ、対策を取るべきだと言っているんですよ。

○副大臣(中馬弘毅君) 補償という言葉をお聞き金でという意味に取られたようでございますが、私、そういう意味じゃなくて、就職のお世話とか、本当に心配りをした上でのそうした方々に対

する、何といひますか、対策という意味で申し上げたので、お金の意味で補償と言っているんじゃないでございます。

そういうことを、先ほど言いましたように、それぞれの自治体が、あるいはまた関係団体といましようか、本四も含めてですが、そういうことをやることは私は必要だと思つております。しかし、今言いましたように、これを法律的な形でもうやることの期限は切れましたから、先ほど言いましたような職業安定法、船員職業安定法等の方でまだまだ対応は取れると思つておりますので、そういう形でひとつ対応していきたいと思つております。

○谷林正昭君 是非思いやりのある対策を取つていただきたいというふうに思ひます。関係団体とも連携も大事だというふうに思つております。

そこで、次に入りますが、この本四架橋、これまで、四十五年に公団が設立をして、三本橋を架ける、そういう趣旨に沿つてやってきました。ところが、今は危機的状況になつて、一兆三千四百億を穴埋めしなきゃならぬ、こういう法律であります。原因は、先般からの議論で、要は見通しが甘かつたという原因ですね。じゃ、その責任の所在はどこにあるのかという話が出てきません。責任の所在はどこにあるんですか。

○国務大臣(扇千景君) これもいろいろお話があつたのはもう先刻御承知で、最後の御質問としてお聞きになつていらっしゃると思ひます。横で池口議員もうなずいていらつしやいまして、この間も私にお答えしましたけれども。

少なくとも、昭和四十四年でございますけれども、今でも私たちも新全国総合開発計画、これに基づいて本四の三ルートというものは少なくとも位置付けられて、それを前提に昭和四十五年には本四公団が、衆参両院ともこれも全会一致というのもこの間も池口議員にも私にお答えいたしました。

ただ、その当時、私は、五十年の初期の経済状況、そういうものを考えますと、ちよつと昭和四

十八年にオイルショックがございました。そのときに、一段、中断しようということになつて一時着工が見合わされたんですね。私、それもそのときの判断で私はやむを得なかつたものだ。一応衆参では一致したけれども、オイルショックという思わぬ事態に立ち至つて、一時凍結。少なくとも私は、需要の抑制を図つてそのときにはいったん中止をいたしましたけれども、改めて、自動車の保有台数、その当時の日本の、このまま自動車の保有台数も伸び続けていくであろう、またオイルショック後、みんなでもう一度ということに立ち上がったときに、景気の回復等々勘案いたしまして、もう一度十分な伸びが見込まれるのではないかとこのことを考えたようでございます。私、まだ当選していませんでしたけれども、私、五十二年です。二年前ですけれども、それで、再度、少なくとも経済状況が少しは希望が持てるというところで、まあ本四は衆参で全会一致で決めているんですからなるべく早くということでは私は直しをされたんだと思ひます。そういうふうにも私も書類を見ると書いてあります。

けれども、それ以後、先ほど泉議員からお話ございましたように、世界に誇る技術、そして安全性、あらゆるもので思つたよりも経費が掛かつたことも事実です。けれども、それは国家的資産として無駄ではない公共事業だと言われるような技術を私は発揮したと思ふんですよ。ただ、三本要つたかどうかというのはこれは別問題です。そういう意味で、私は、その当時にとら背伸びをした技術を使つて私は造つたことが今世界に誇る財産として現実に残つております。

けれども、思つたような通行台数がなかつた。その後の経済状況が、少なくとも私は本四の道路事業、そして今、私は四国四県の知事さんとか、あるいは岡山、兵庫、広島等々の十の地方自治団体の皆さんに聞いても、いや、扇さん、思つたほど四国の経済も伸びていないし、まあ数字的には良くないですよ、橋を架ける前から、もちろん。けれども、思つたほど伸びていないというこ

とは事実なんだと。橋が架かったために四国の人
は外へ行って買物をする、四国の経済がもつと伸
びるはずだったという誤算もなきにしもあらず。
だからといって、だれの責任かといって、それ
は私は四国の皆さんの今後の経済発展、日本の全
体的な国の向上ということから見れば、二本が三
本かは別としても、橋を架けるというのは悲願で
したから。私は、そういう意味では、フランスと
イギリスのドーバー海峡と同じように、きちんと
これは島にならないで本土と続くんだという夢を
叶えた代償だと思っています。

ただ、今、谷林議員がおっしゃるように、この
間からも国会でも言われました、無駄じゃないか
無駄じゃないかと。私も確かに三本は要らなかった、
一本ずつ造っていった、真ん中最後に造った
らよかつたんじゃないかと思うけれども、それは
政治判断もあつたんでしよう。けれども、私は、
できてしまったものを壊すわけにいきませんし、
しかも、さつきおっしゃったように、泉先生が
おっしゃったように、技術を大事にしない、私
もそう思っています。

これだけ高価な、赤字を作って、なおかつ今少
なくとも当初欠損金の六百五十五億円、これが発
生して、損失の累計は欠損金が一兆一千億円に達
しています。ですから、収入は一十億、どうして
いくかということで、今回の私は本四はでき上
がっているからこれを別勘定にしようということ
で考えたわけでございまして、これは民営化、四
公団民営化推進委員会が意見書を出す前から私は
別途処理すると言いつけておりました。

ですから、私は、先ほどのように、橋が造った
から船が困る、船がないときは橋を造れ、橋を
造ったら経済が良くなる、じゃ、どうすりゃいい
んだということになっちゃうんで、私はそういう
論議はしたくありません。

やっぱり世界に誇る技術を作って、少しでも善
かれと思つて造つただけでも、計算が間違つ
た、また経済状況が変わつたということは真剣に
受け止めて、私は、毀譽褒貶ではありませんけれ

ども、できたものに対しては堂々と私たちはでき
得る限りのこれを長続きさせて、この間もここで
言いましたね、百年、いや二百年もつんだと。そ
のことに對して我々は最大限の、できたものに對
して責任を追及するよりも、今あるものをいかに
生かすかということに最大限の努力をしたいとい
うふうに考えております。

○谷林正昭君 私は、その見通しが甘かつたから
一兆三千億注入するという法律ですか、そうじゃ
ないでしょう。そうじゃないでしょう。経営的に
危機に陥つたから一兆三千億を出す。じゃ、
その経営的、経営危機に陥つた責任はどこにある
んですかということをお聞いているんですよ。

○国務大臣(藤川寛之君) それは、今言つたよう
に、国会全体にも、政治家にも責任があります。
○谷林正昭君 国会全体の責任、政治家の責任で
すか。本当にそれでいいんですか。

○国務大臣(藤川寛之君) いいです。
○谷林正昭君 いいです。

○国務大臣(藤川寛之君) そう言っています。

○谷林正昭君 じゃ、お聞きしますけれども、本
四公団、本四公団来ておいでになりますね。済み
ません。その公団の歴代総裁、四十五年に設立を
されて、そこへ総裁以下役員の方がどういふところ
から来ているかと思つたら、全部建設省なん
ですよ、天下りなんですよ。じゃ、その天下りの
役員の人たちは、年間報酬、これまでどれだけ受
け取つてこれたか、ちよつと聞かせていただけ
ませんか。

○参考人(藤川寛之君) 私どもが建設いたしましたし
た本四連絡橋というのは一般国道でございまし
て、大変公的性の強い道路だということで、当
公団の役員の給与とか退職金につきましては他の
特殊法人と同様にその基準が決まれているところ
でございまして。

今、御質問がございました歴代の総裁でござい
ますが、昭和四十五年に私どもの公団が設立され
ております。それから十四年度末までということ
で計算いたしますと三十三年間ということになる

わけですが、総裁につきましては八名でございま
す。その給与の累計額が七億九百万円でござい
ます。

○谷林正昭君 八人で七億ですか、八人で七億で
すか。いや、私は、総裁及び役員、全部合わせ
て。

○参考人(藤川寛之君) 今のは総裁でございませ
ん、役員につきましては延べ六十八名でございま
して、給与、支払つた給与の累計額というのは約
三十五億五千万円でございまして。

○谷林正昭君 それでは、十四年から総裁は一五
%カットすることになりましたね。その役員も、
その他副総裁も含めて役員もカットするとい
うことになりましたね。なぜカットするんです
か。

○参考人(藤川寛之君) 私どもの経営というのは
非常に厳しいところがございます、その厳しい
経済状況を踏まえまして、私どもでもできる限
り経営改善しようということで大幅な定員削減と
維持管理等の経費の縮減に努めてまいつたところ
でございますが、今般、平成十五年度の予算で
当公団の債務の一部を切り離すという政府の方針
が示されたわけでございまして。私どももいたしま
しては今回のこの措置を大変重く受け止めまし
て、私どもとしても更に一層の経営改善に取り組
んでいく姿勢をやはりこの際明らかにして、更に
頑張つていこうということで本年の一月から役員
給与の一部を返上すると、そういう措置を講じた
ところでございまして。

○谷林正昭君 いつまでやるんですか。

○参考人(藤川寛之君) 当面、今年の一月から一
年間ということで今のところは考えております。
○谷林正昭君 一年間やつてどうなるんですか。
それは責任を感じたからそういうふうなやり方を
するのか、パフォーマンスでそういうふうなやら
れるのか、どっちですか。

○参考人(藤川寛之君) もちろん経営が非常に厳
しいということを更に一層強く認識いたしまし
て、経営改善に最大限の努力を払つていこうと、

そういう気持ちは、姿勢を示していこうというこ
とでやっているとございまして。

○谷林正昭君 総裁任期何年あるんですか。せめ
て任期中全部やるとかということにならないん
ですか。

○参考人(藤川寛之君) 私の任期につきましては
は、私は国土交通大臣に任命されておりますの
で、任期についてはいつまでというのをここで私
としてもちよつと言えないところがあるわけでござ
いまして、いづれにいたしまして、今申し上げ
ましたように、私どもとしては、できる限りこの
措置を重く受け止めて、できる限りの経費削減
に努力しようということでございますが、当面は
一年間ということを考えておりますが、いづれに
いたしまして、この一年後どうするかというこ
とについては再度その時点で具体的に検討して対
応したいというふうに考えております。

○谷林正昭君 もつとはつきり、責任感に
なればつきり言つてもらいたいですよ。それはの
んきな話ですよ。単なるパフォーマンスで取りあ
えず一年やつてみようというふうにしに取れませ
ん。

先ほど大臣は政治家の責任、国会の責任、こ
うおっしゃいましたね。(経営とは別よ、造ること
よと呼ぶ者あり)経営の話をしているんですよ、
私は。どうしてここまで赤字になつたかという話
をしているんですよ。だから、今、経営の責任者
に聞いているんですよ。経営の責任者に聞いている
んですよ。(発言する者あり)

○委員長(藤井俊男君) 私語をちよつと慎んでく
ださい。

○谷林正昭君 一年、一年間、一年間一五%総裁
としてカットして、それで経営のこの危機的状況
というものを回避できるということなんです。か
もう少し厳しい見方できませんか。

○参考人(藤川寛之君) いや、もちろん私どもと
しては大変厳しく受け止めておりますのは事実で
ございまして、当公団の経営の中身といひましょ
うか、非常に、そういう公的な性格が非常に強い

というところもございまして、それと、国の御指示に基づいて、国の毎年の実施計画等の認可をいただきながら事業を実施してきたという経緯がございます。そういう意味では大変経営的には厳しいところもございまして。だから、私どもの経営改善だけでは全体的な経営の抜本的な対策というのには取れないというようなところがございまして。

そういう意味で、私どもでもできる範囲でできる限りの努力をしようということで従来から取り組んでいるところでございまして、これからもうそういう気持ちで、私どもとしては少しでも経営が改善されるような、そういう経費縮減等の努力を更に進めてまいりたいという、そういう考え方でございまして。

○谷林正昭君 大臣、今話聞かれましたね。造ったのは政治家の責任、経営は公団の責任ですよ。ところが、公団は、今、総裁がおっしゃったように、私たちの力だけではどうしようもありませんと、こうおっしゃったんですよ。だから私は責任の所在がどこにあるんですかと聞いているんですよ。はつきり答えてくださいよ。

○国務大臣(扇千景君) 今おっしゃったとおりで、造るときには全部で造りましようと言った造ったというのは私は国会と政治家の責任もありますと、三本にしたのもね、それははつきり私申し上げました。

経営というのは、公団を設立して以来今日まで、公団がいかに経費を節減していくかということをしたんですけれども、元々公団が最初からペイするようなことになっていないというのは今までの歴史をあらにしたら分かんと思うんですね。

今、藤川総裁、もつとはつきり言えはいいんですけれども、ぐじゃぐじゃ言っていますけれども、私は、(発言する者あり)いや、言語がはつきりしないからかえって不信を抱くと思うんで、気持ちには十分あるんです。なぜ私が、弁明する必要はありませんよ、けれども、私は、責任ですから、任命権者ですから、少なくとも今の本四公団

に対して、どれをこうしなさい、あししなさい、できるだけ持つていらっしゃいと言つて、私のところへこういうふうにいたしますと持つてきたものあるんです。それは最大限に今努力しているんです。だけれども、はつきり言わないから努力の跡が見えないんであつて、ちよつとだけ言わせてください。

これ、本四の人員費の抑制の具体的な取組ということ、私の手元に持つてきました、改善計画。四公団とも来ました。そして、常勤の役員は七名から六名。役員の給与は自主返納、五%から一五%。それで、平成十七年度末には五十二人削減する。そして、削減の減数は、定員の四百七十二人に対するものであつて、五十二人経営削減すると。そして、総額において一〇%、費用の削減効果と。十四年度から見ますと、五億四千万円になると。

少なくとも私はそういう努力が、経営の安全性を損なうまではできませんけれども、最大限に、今も建設省の役人が全部下つていとおっしゃいましたけれども、それは専門家が要するというところで、世界一の技術を駆使するためにそういうふうになったんですけれども、今度初めて私が民間人を入れて経営改善をしないかということで、改めて、本四に行く民間人はいないんです、どこ頼んでも、そりや嫌ですよ、そんな借金で、頭ばかり下げた役人、どうして行きますかと、みんな民間人、嫌がりました。けれども、今回初めて私は、住友信託銀行の副会長が初めて民間人として経営に参加して、もつと経営改善をしないかということをやすることに決まりましたので、それは本四の体質改善、経営改善も今行いつつあるということも少しは認めてあげていただきたい。

まだ足りないとおっしゃれば、一年たつてできなかったらもう一年延長したつていいんですから。そういうことを言わないから、私ははつきりしないんだと思います。

○谷林正昭君 大臣が力説されて、やつぱり改革の意識、それは認めます。しかし、私は、見通し

を誤った、これが原因だ、見通しを立てたのはだれなのか、ポイントはそのことです。甘い見通しを立てて、甘い見通しを立てながらずつとこれまで来た、ポイントはそこですよ。その責任はどこにあるかといつたら、私は、建設省の計算した人ですよ。そして、それを大臣に見せた人ですよ。そういうような話をしっかりとつかない私は駄目だと思つてますよ。

そこで、一兆三千四百億円を自動車重量税で穴埋めをするという提案ですね。これ、駄目ですよ。駄目ですよ、これは。特定財源なんですから。昨日の池口同僚議員が、参考人のときに、参考人質疑のときに提案をいたしました、橋を造るときにこれを出しておれば理解が得られたかも知れません。ところが、そうじゃなくて、失敗したから、言葉は失礼ですが、大きな赤字が出たからそれで穴埋めしようというの、これはおかしいですよ。見解ありますか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 恐れ入ります。昨日の参考人質疑のお話もございましたので、私、聞いてもおりましたので、多少事実を申し上げさせていただきます。

たしか、参考人としておいでいただきましたJAF、利用者の代表という形で林理事だったと思いますが、建設をするときに自動車重量税を使つて、これは十分理解できる、建設終わった後の処理と、こういう形で御提案の件については、積極的にいとはなく、消極的にはやむを得ないかなと、こういう感じもいたしますというふうな御答弁だったと思います。

そういう意味で、この約三兆五千億円の有利子債務が現在ある、これで発生しております利息が千二百億円ぐらいありますので、これにつきまして六百五十五億円の当期の損失金が発生している、こういう状態でありまして、建設する段階で、逆に申し上げますと、この三兆五千億円の有利子債務に對しまして、建設する段階で一兆円ほど入れておいて、入れることができておりましたならば、これは仮定の問題でございしますが、でき

ておりましたならば、恐らく収支相償うぐらいの形にはなつたであらうと。

これは、責任の所在云々のお話が先生ございしたけれども、当時、本四公団が発足する当時は、前後、金利が大体八%ぐらいの金利の時代であつたかと思つてます。これを六%程度、六分コスト時代と、こう申し上げておるんですが、六%ぐらいの金利に薄めよう、有料道路事業だけではなくて、公営営全体は大体そういう形の時期が一時ございました。しかし、それでは金利が低くなつてきて、物価が安定してきてもそれでやつていけるかと、こういうことがございまして、六%金利というものをそのうち四・八%にし、さらには、現状では出資金という形で追加出資でコストを下げてきています。資金のコストを、言つてみれば見掛け上の金利を下げてきていて、こういう努力をしてきたのでありますが、残念ながら不十分であつた、こういうことでもございました。

したがいまして、そういう道路の建設に伴ひまして生じた債務、これを多少後追ひの形でございしますが、確実に返済すべきであらうと、こういう観点から、特定財源である自動車重量税を使わせたいただくことをお願いしている、こういうことであるわけでございまして。

○谷林正昭君 先ほど、造ったのは国会、政治家の責任、そして、経営といいますか、管理といいますか、それは公団、そういうような話ですね。そうなるにつれて、造った責任というのはやつぱり半分以上はあると思うんですよ。そうならば一般財源ですよ。何で特定財源出すんですか。

○国務大臣(扇千景君) 私、今、谷林議員のおっしゃったことが正しいんです。少なくとも、いや、これは、いや、正しいというか、理想なんですよ。公共工事というものはどうあるべきかということ、これを最初から国費でやつていければいいんです。アメリカのゴールデンブリッジだつてみんな国がやつています。けれども、我々の国はお金がかつたから、高速道路もすべて料金で賄つて

いこうということの日本の仕組みというもののから脱却できなかった。

公共工事という公共は何なのか。私がいつも言うように、道路とか空港とか港湾とかは本来は国が造って、そして、皆さんにそのために税金いだいてるんですから、でさうがってから民間でどうぞと、これは理想なんです。聞いてください、谷林先生。それは理想なんです。けれども、今の日本の体質では、戦後やむなくお金がなかったから通行料金という。そういう転換ができなかったということ自体も、私は国会に責任があるといえは、世界じゅうのように国費を投入して、アウトストラーデもそうですよ、国費でやって、でさうがってたら民間にどうぞと。これはもう一番理想なんです、今その転換期にきていると皆さんが御判断いただければ、私は公共工事の基本というものが、私は、今、谷林議員がおっしゃったように、一般財源で全部造りましようという国会で決めてく、だすつていれればよかつたと思ひます。

○谷林正昭君 今、一方では直轄方式という話が出ていますね。今、大臣がおっしゃった、本当はそうしたいんだけれども、有料道路、高速道路のこれまで造ってきた経緯、原則からいけば通行料金で賄いましよう、そこで何とか頑張つていくんだと、これが原則だという話ですね。

ところが、じゃ、それは、仮に今一兆三千億円を五年間道路特定財源で使つと、そうなつてくると、それは一般財源とみなされるんですよ、財務省だとか総務省だとか、そういうところから見ると、そうなつてくると、じゃ、それを納めていくいわゆる車に関連したそういう人たち、これは一体、納税者は一体どういうふうに感じるかという説明が全くないんですよ。その辺をしつかり法案審議のときにしておいてもらわないと、税金で造ればよかつたけれどもお金がなかつたんだ、だから無理して造つたんだと。だけれども、今は、今度はここに税金がたさんあるからそれをこつち

へ移すんだという話は納得できませんよ、それは。

○国務大臣(扇千景君) 谷林議員に誤解を招かないように言つておきますけれども、この一般財源化は一番最初に一度小泉総理が口になさいました。けれども、私はそれはならないといふことを総理と大激論いたしました。それは、ユーザーがそれでは許さないよと。今の二・五倍の重量税だけでも私は一般に二年ごとの車検のときに安くするべきで、二万二千八百円、一万五千円でいいんですから。私はそのことを総理に言つて、総理は、二度とその言葉をしない、分かつた。

それだつたら、少なくとも、今おっしゃつたように、一般財源化すれば教育費にも厚生労働省費にも医療にも使つてもいいということになつちゃうんです。そうではなくて、今回はやっぱりユーザーに御納得いただける、これも、車が通つたり、列車も一部通つていきますけれども、本四というものに、やっぱりそれしかほかにない、だからこは車の人たちに、少なくとも、今言つたように、民営化推進委員会では二分の一にしろ、料金をと、こう書いてあるわけです。二分の一にしたら、五分の一、ごめんなさい、だけれども、少なくとも私は、それはできないといふことで改めてしたので、一般財源化という言葉を使つてしまふと、教育費に回そうが、医療費にも回せばいいといふことになつちゃうから、そこはちよつと違ふといふことだけは是非御理解を賜りたいと思ひます。

○谷林正昭君 納得できませんが、しかしほかの質問も幾つかやりたいので、これはここまでにさせていただきます。これは納得できません。

それで、総裁来ておいでになりますから伺いますが、私は谷林先生の話を聞いておりました、非常にいいお話を聞かせていただきました。それは、先ほど大臣もおっしゃいましたように、すばらしい財産なんですよ。問題は、これを長もちさせる、これが大切になつてくるといふふうに思ひます。もつと谷林先生から詳しい話を聞けばよ

かつたんですが、私は、できて間もないということでありまして、これを百年もたせる、二百年もたせる、そういう計画が今必要だといふふうに思ひまして、是非そこを総裁に聞きたいんですけれども、この三ルート維持管理あるいは補修計画、こういうものはしつかり私は今の段階から作つておくべきだ。そして、五十年後にはこういう補修する、二十年後にはこういう補修する、十年間ごとにはこういうやり方をするといいものをやっぱり私は計画としてしつかり持つべきだ。その見通しがまた甘かつたといつて後で橋ががたがたになつていったら、二度も同じ間違いをしつたらえらいことなんです。造つてしまつたものは、先ほど大臣おっしゃいましたように、長持ちさせる、有効に使う、そしてたくさんの人に利用してもらふ、これが原則です。

そういう意味では、この維持管理、補修の計画、どれぐらいの経費を掛けてやっていくのか、こういうことを今のうちに明らかにするべきだといふふうに思ひますので、あれば出していただきたいと思ひます。その場合、ファミリー企業にその修理、補修をやらせるのではなくて、私の意見は、一般でしつかり入札をして、しつかりした公平な目でやらせるべきだといふふうに思ひますし、そこで安ければいいという問題でもありません。しつかりした技術を持った業者にやらせるべきだといふふうに思ひますが、いかがでしょう。

○参考人(藤川寛之君) 今御指摘がございましたように、この本四連絡橋というのは大変大きなお金を掛けて厳しき条件の中で造つたといふことで、これを架け替えるといふのは非常に厳しいわけでございます。そういう意味で、私どもとしては、百年、二百年、できるだけ長期にわたりまして、適切に保全をしてやっぱり後世代に引き継いでいく必要があるといふふうに考えております。

現在、また私どもの橋、本四架橋連絡橋というのは完成して間もないわけでございます、まだ

いろんな問題点というのが出てきてるところは少ないわけでございますが、ただ、非常に厳しい自然環境の中にございます。そういうことで、これから恐らく老朽化に伴ひましてさび等が出てくるおそれがございまして、また場合によっては劣化が進展してまいりますと部材を交換するといふようなことが必要になつてくるといふふうに考えております。

そういう意味で、私どもとしても、長期的には機能保全をきちつとやっていくということとで、この維持管理をどうしていくかという計画を作つております。

具体的には、やはり日常きちつこの橋というのは点検しておく必要がございますので、そういう点検に要する費用あるいは日常の維持等に要する費用、それからあと、やはりさび等が一番大きな問題でございますので、そういうさびを防ぐための塗装を具体的にどうやっていくか、どうやってその塗装も長持ちさせながらやっていくかといふようなこと、あるいは、長大橋でございますので、いろんな機械、電気設備等が設置されております。そういうものもやはりある期間を置いて定期的に更新する必要があるといふので、そういう費用を計上しております。

それから、これから老朽化が進んでまいりますと、どうしても部材の交換というのが必要になつてまいります。この部材の交換につきましても、海外の事例なんかを参照いたしまして、どの程度の期間でそういう部材の交換等が必要になつてくるかといふようなことある程度想定いたしまして、そういうものも必要な経費を積み上げるといふことで長期的な維持管理計画といふのを作つておりました、年平均で考えますと、そういう維持管理、補修に要する費用というのが大体百十億程度といふふうな考えておりました、その程度のお金を今の私どもの償還計画に計上しているところでございます。

ただ、やはりできるだけ長持ちさせるということと同時に、やはりコストも削減する必要がござ

います。できるだけライフサイクルのコストが最少になるように、またいろんな技術開発を行ってコストを削減することにも必要でございますので、そういう技術開発等にもこれから積極的に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

それから、発注の問題でございますが、基本的には競争入札を基本にして考えております。でき

るだけ透明性あるいは客観性、競争性を高めるようなやり方ということで発注しようということでも取り組んでいるところですが、ただ、私どもの橋というのは大変複雑で、技術的な知識、専門的な知識を要する業務でございます。

そういう特殊な専門的な技術を要する業務につきましては技術力のある特定の業者に発注しておりますし、また陸上部の維持管理の一部業務につきましては、本四特措法等の趣旨を踏まえまして、旅客船事業者の転業、転職、離職者対策というような位置付けで受皿会社が設けられておりますので、そこに特に発注している業務もございません。

○谷林正昭君 済みません、時間がありませんが、どうしてもこの法律について私はおかしいというふうな観点を持っていますので、是非答弁いただきます。

高速道路の民営化委員会が意見書で、民営化になった会社が今後の高速道路建設の優先順位を決めるということになっているというふうに思いますが、一方では直轄方式を法案で提案をしています。私は、その直轄方式で道路を造つていこうと、いうことを確認するということは、新会社、道路公団、新会社の息の根を止めるのと同じだ。新会社に対して、もう優先順位なくて先に国が計画を立ててしまえば、新会社が自分たちはどこの高速道路を造つたらいいのか分からなくなつてしまふ。あるいは、造らなくてもいい、造らない方がいい、こういうようなことになっていくというふうに私はこの法律は読み取れます。

そういうことを考えますと、この直轄方式というのが本当にいいのかどうか。ただ、道路をこれ

から国で造っていくよということを約束するだけの法律ではないか。もっと、道路公団、民営化になったその会社を伸ばそうという気があるのかなのか、そこら辺りを、もう時間ありませんが、一分間でも三十秒でもいいですから聞かせてください。

○国務大臣（扇千景君）　少し誤解をされているのではないかと思います。

それはなぜかといいますと、民営化推進委員会、協議会というものは、これは新会社で決定しろと言っているわけではありません。少なくともこの直轄方式というのは、民営化会社ができるまでに、民営化会社であれば完全に利益を優先して

造らなくなってしまうかもしれません。けれども、そうではなくて、新たな直轄方式は、整備の必要性は高いものの料金の収入だけでは賄い切れない路線、これが出てまいります。そのときに、じゃ、それずつとほっておいていいのかと。新会社では、民間会社はそんな採算性の取れないものを作るわけありません。けれども、その地域の地

方自治団体と国とがお互いに意見交換をして、そして、国幹会議で決めた路線の中でも、一刻も早くその地域は自分たちも直轄方式に協力しますから造ってくださいというところは地方と相談して

国土交通大臣が決めるということになっておりまして、新会社が決めるんだつたらそこは永久に造れなくなります。

○谷林正昭君　終わります。時間が来ましたので、まだまだたくさんあったんですが、終わります。

○森本晃司君 公明党の森本でございます。

二十二日の質問のときに時間の都合でETCに関する質問が十分できませんでしたので、最初にETC関係についてお伺いしたいと思います。

ETCというのは、有料道路のノンストップ
キャッシュレス化による利用者によって利便性の
向上、それから料金所渋滞の解消、これが非常に
大きいわけでございます。さらに、利用者ニーズ
にきめ細かく対応した多様な料金施策の実施が可

能になると大きな期待が寄せられているところから、この促進を図っていくべきだというふうに考えております。

今、普及効果、大きな障害になっていることの一つに、車に車載器を備えるのに時間が掛かることが挙げられております。これをまず短縮すること

とが必要ではないか。それから、今、自動車会社等々でETC普及のために既にビルトインされた

り、あるいはカーナビと連動してそういったものが作られておりますが、そういったことを導入すべきではないだろうかと考えております。

それからもう一つ、ETC、より効果的だと思えますのは、一番現実的な問題でございます

が、これは通告はしておりませんけれども、ハイウエーカード五万円分がなくなる。そうすると、ハイウエーカード五万円分は五万八千円、ETCになっても同じような利用の仕方です五万八千円という。人件費も、もぎりの人も要らなくなるんですから、そこはちょっとETCが五万八千円ではなしに六万円ぐらいにするとかいうふうを考える

とより多くの人が利用するんじゃないかなというふうに、六万円分利用できるかという意味でございますが、そういうことも考えられるのではないかなと思いますが、併せてお願いいたします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 最初に、ETCの普及状況につきまして現状を申し上げたいと思います。

車載器の新規セットアップの台数、これが、この平成十五年二月には月間六万三千台、三月には九万五千台、二か月連続で過去の最高の記録を更新

新しておりまして、累計の普及台数が八十四万台に達している、こういう状態でございまして、普及が加速されつづけると、こんな認識を持つてはおります。

これに併せまして、ETCの市場動向につきましても、車載器の販売価格の低下、ETCカードの発行に要する期間の大幅な短縮、あるいはメーカー、販売店、カード会社等関連業界内部で競争が大変激化している、こういう状態だと認識して

おります。

先生御指摘の、備え付ける時間というのは物すごく短くてできないのかと、こういうお話もございましたが、一部のカード会社では申込み後三十分でE T Cカードを発行できるようにする、あるいはまた一部のコンビニエンスストアでもE T C車載器を販売する、こうしたことが行われ始めていると、こう聞いております。

それから、一体型の問題でござりますが、E T C車載器がカーナビゲーションと一体化した機種が近々発売される、価格も大幅に低下するんではなからうかというような情報もございます。それから、E T C車載器の車両へのビルトイン化につきましては、平成十五年の二月時点で既に二十四車種におきましてそれが可能な構造となっているということでございます。これはオプションでございしますが、可能な構造になっていると。こういうことで、E T Cの車載器の普及にこうしたビルトイン化というものが大きく貢献するんではないかと、こう思っております。

最後に、先生の最後の御質問の、ハイカは五万円が五万八千円であつたと、そうするとETCの方は五万円を六万円ぐらいの割引にしたらものと普及が進むのではないかと、こういうお話ごさい

ました。

昨年の七月より五万円の前納で五万八千円まで E T C をお使いいただけると、こういう形にしたところでございます。平成十五年度におきましては、E T C に特化した割引といたしまして、長距離割引であるとか、あるいはまた都市内の高速道路、都市高速等につきましては短区間の割引というものが出口でオーバーハンギング型の路側器等をセッとする可能性にもなる、こういう状況でもございいますので、そうした E T C に特化した割引、あるいはロードプライシング的に使わせていただく、こうしたことも含めて、E T C によりインセンティブを与えるような社会実験を十五年度にはいろいろやってまいりたいと、こう考えておるところでございます。

○森本晃司君 いろいろときめ細かな対応をするという局長の答弁でございました。それはちょうどこの間も私は申し上げておりましたので、その点については省かせていただきますが、是非そういう多様な料金設定をお願いしたいと。

それと同時に、例えば本四を通じてJHに入っていく場合に、両公団同士がつながっている場合、こういう場合にはETC使えば簡単に識別することができそうですので、各公団的にはその活用の連携を図って、そして行けるように、利用者本位の体制を考えるべきではないかと思えます。

我々も、私は関西へ帰りますと、JHそれから阪神高速、それぞれ別々に料金を払っているわけですが、そういうのをすつと行けるようになれば非常に渋滞等々も解消されると思いますが、その辺の連携についてはどのように考えておりますか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 各公団のそれぞれの連携を図って利用者本位の料金体系と、こういう御質問でございました。

ETCにつきましては、大体高速道路のあのバリア、本線バリアといいますが、料金所で渋滞の約三割が発生している、こういうことでございますが、ETCの利用率が五〇％に達しますと、この全国の料金所渋滞おおよそ解消できる、年間約三千億円の経済効果。さらに、料金所周辺で発生する二酸化炭素の約二割を削減できる。環境改善という観点からもETCの普及というものは強力に進める必要があると、こう考えているところでございます。

先生御指摘の関係公団といいますが、高速道路と首都高速、高速自動車国道と首都高速道路の例えば連係であるとかというような点について、ETCであれば連続して徴収が、料金の徴収が可能であるから、そうした点について連続性を持たせれば経費が大変削減できる、こうした点も含めて一体的な運用をすべきではないかと、こういう御指摘でございいます。

そのとおりでございいますので、私どももいたし

ましても、利用時間や利用距離、こうしたものも十分ETCなら把握できると、こういう観点から弾力的な料金設定に努めるということをお考えたいと思っておりますし、一体型の料金徴収と、こういうことで、それぞれバリアもできるだけETCですぐに通れて、しかもなおかつ一回一回料金をその都度お払いいただくことなく、こういう形の連携を取っていくということを努力したいと思っております。

現在、既に首都高速は、あるいは都市高速は全入口に、入口にETCを設置すると、こういう形で進めさせてきていただいておりますが、出口につきまして現在、何と申しますか、オーバークラゲ型の装置を、路側器をセットしようということで大急ぎで整備させていただいているところでございます。

そうしたことが全体として整備できてまいりますと、それぞれ入口、出口で都市高速も捕捉できる、こういう形でございいますので、より料金体系もいろいろ弾力的なことが高速自動車国道と合わせて、合わせたものとして料金体系が、弾力的な料金設定と、こういうことも可能になるうかというところもございいますので、先ほど申し上げましたように、弾力的な料金設定をETCに特化したしますと、いろいろなことができる、こういうことでやってまいりたいと思っております。

○森本晃司君 次に、高速道路のコスト削減について伺いたいわけでございしますけれども、我が党のプロジェクトチームで十二月十日に高速道路の整備に関する基本方針というのを決定しましたが、その中で、高速道路の構造、規格を見直してコスト削減を図るべきだと、こういうふうに申し上げておりました。

公共事業全般に言えることでございますが、より低コストで質の高い事業を実現することが今も時代の要請でもあります。道路公団、道路関係四公団のコストの削減については先般取りまとめられて、四公団全体で、建設費については全体の一八％、約四兆円の削減、管理費については民営

化する平成十七年度まで二五％、約二千億円の削減するということにされました。建設費については構造や規格の見直しで踏み込んでコスト削減がされることも、管理費についても組織、定員まで踏み込んだ厳しい見直しがされていることは、これは私も高く評価をしているところでございます。

その一方で、安全性を確保することも非常に大事な問題でございまして、安全性を確保しながら大幅なコスト削減を実現すること、容易なことではないと考えますけれども、コスト削減計画の実現可能性についてどのように考えているか、お尋ねいたします。

○政府参考人(佐藤信秋君) コストの削減計画につきましては二〇二〇年度内に作成する、こういう政府・与党の申合せもいただき、民営化委員会からの御意見もいただき、去る三月二十五日に国土交通省と道路関係四公団から公表したところでございます。

内容的なことを少し申し上げて、可能性の問題、こういうことを触れたいと思いますが、まず建設コストの関係につきましては、インターチェンジであるとかジャンクションであるとか、これをコンパクトにする、あるいは暫定二車線、あるいはまた六車線を暫定四車線にする、構造物をですね、そうした規格の見直し、あるいはまた非常電話でよく出てまいります二百五十万ほど掛かるんではないのかという御指摘を二百万ほど、四十万ちょっとで、携帯電話を使えば可能であろう、こういうふうなことも見直したところでござい

ますが、そうした料金の徴収関係の施設やトンネルの設備の仕様、基準の見直し、汎用品の活用、あるいはまた技術的にトンネルボーリングマシン等を活用いたしまして施工方法を見直す、こういう形で四公団の建設コストの総額で四兆円を超えるコスト削減、こういうことを公表させていただいたところであるわけでございします。

規格の見直しという観点で申し上げますと、地元と実は協議せにやいかぬ、こういう部分が多少

残つていようかと思えます。例えば、横断構造物を削減したい、こういう形である程度まとめて、三か所あるものを二か所にまとめるとか一か所にまとめるとか、こういったことも内容的には中に入れておるわけでございします。そういう意味では、地元の皆様の御理解あるいは公共団体の御理解、こういうことをこれからいたしていくようなこともあるわけではございしますが、こうした状況でございしますので何とか御理解いただきながら進められるのではないかと、そう思っているところでございします。

それから、構造規格の見直しの中で、暫定六車線のトンネルを、トンネル六車線の構造を四車線に当面する、こうしたことにつきましても、地元の御理解も必要な点もございしますが、何とかそうした点を御理解いただきながら進めていけるもの、あるいはいずれにしてもいかなければいけないもの、こういうことだと考えております。

それから、管理コストの関係でございしますが、維持修繕とか料金収受業務等の頻度、単価等について思い切った見直しを行う、それから組織、定員等についても厳しい見直しを行う、こうした形でコストの削減を、管理の方も削減率二四・五％を目指す、平成十七年度目途にこうしたことを実行するんだと、こういうことを出させていたいただいているところでございします。

ただし、その場合に安全性と兼ね合わせながら大丈夫かと、こういう御指摘かと思えます。そういう意味では、一つ一つきめ細かくそのコストの削減を図りながら安全性の方もゆるがせにしない、これは大変な努力が必要であると、こういうことではございしますが、その両立を図っていくんだという固い決意を公団も持っておりますので、私どももそうした方向で一緒に実行可能なように配慮してまいりたい、そういうふうに思っているところでございします。

○森本晃司君 今回の法案審議、私はもう最後の質問になるわけでございしますが、日本の経済は大変厳しい状況にあります。こういう中にこそ二十

一世紀のインフラ整備をきちんと、もう国の骨幹となる問題については私はやらなければならぬ。高速道路についても、これはネットワークという問題がございますから重点的に推し進めていかなければならない。今こそこういう問題に取り組んでいかなければならないと考えておりますが、最後に大臣の御決意のほどをお伺いさせていただきます。私の質問を終えさせていただきます。

○国務大臣(厚労大臣) 今、森本委員がおっしゃったように、今我々は日本の将来を考えて、今しなければ間に合わないこと、それを私は、特に国土交通省は今おっしゃった社会資本整備、インフラというものに關して、どこを今手を付ければ間に合わないかということを取り出しております。

例えて言いますと、少なくとも私たちは欧米先進国になぜこのように国際化に負け出したのか、港湾一つ取ってみても空港一つ取っても、どれ見ても今経済的に負けているんですね。追い付かないんです。いったん経済は追い付いたはずなのに今また下がっている。その原因は何か。

私たちは、欧米で少なくとも高速道路の整備水準、諸外国に比べてどれくらい後れているかというのはいつかも私申し上げたと思いますけれども、首都の環状道路の整備率、欧米では七五%に達しております。けれども、これを一〇〇%に達しているというのを見ましても、日本ではまだこれは二三%なんです。そして、インターチェンジから十分以内に到達できる拠点の空港、港湾、この割合は、欧米では八割以上であるのに対して日本ではまだ六割弱。

そういうふうな、どれを取ってみても今や先進国に追い付いていない、先進国というのは名ばかりであるという現実で、私たちはそれを何とかして二十一世紀の目標として、どこから手を付けていくかということを私たちは選択し、少なくとも私たちは、隣の中国、今SARSで大変困つていますが、一九八二年に私が行ったときには高速道路ゼロだったんです。それが二十年間で

あつたという間にこれは今二万五千二百キロメートル、既に高速道路でぎちゃつていて、二十年間で。日本はまだ七千弱。それではやっぱりどんどん、向こうが八%のGDPの成長率、それは国有地だからという、それはあります。けれども、一度、戦後みんなが、私たちの先祖が努力して欧米先進国に追い付いた越えて経済大国という名をいったんいただいたんです。ところが、あらゆる面で今はそれが陳腐化している。それを私は達成していかねばいけない、せめて倍増にしよう。でなければ二十一世紀は日本国全部が沈没すると、それくらい危機感を抱いて、国土交通省はあらゆるところの今の目標値を少なくとも半分以上上げようということで努力しております。

○森本見司君 終わります。

○大沢辰美君 日本共産党の大沢辰美でございます。

私は、特に本四公団の債務処理法案について質問したいと思つております。

御存じのように、この法案は本四公団の債務四兆七千億円のうち一兆三千四百億円を切り離して一般会計に承継するなどしてその負債を税金で処理するという法案になっているわけですが、なぜ私はこんな事態になったのか。今もずっと質問があつたわけですが、やはりその原因、責任がどこにあるのか、私は非常に疑問に思つております。そのことについて絞りたいと思つていますが、私は地元の、兵庫県ですけれども、明石大橋ができて五年たちますけれども、あんなに高い通行料を払っているのになぜ赤字になるのか不思議だというのが声なんです。私も何度も走つていますけれども、そのように私も思つております。このような疑問に答えて、国交省は国民の前に私は明確にすることが大事であると思つております。

そこで、まず、なぜこの本四公団の経営がおかしくなったのか、破綻したのか、償還できない債務が生まれ、その原因、経過、それについてまず説明をいただけますか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 本四道路に關しまし

ては、先ほど来御議論ございました昭和四十四年に策定された新全国総合開発計画におきまして三ルート整備が位置付けられて、それを前提に、昭和四十五年には本四公団法が衆参両院ともに全会一致で可決されている、ここから始まつておるわけでございます。

なぜこのような償還できないような債務が生じたのか、こうした点についてのお尋ねでございます。

昭和五十年代の初期の経済状況、これは昭和四十八年にオイルショックがあつて、物価の安定と総需要抑制を図るため一時着工が凍結された。しかしながら、引き続き右肩上がり状況にありまして、実質の当時の経済成長率二%から六%ぐらい、さらに自動車保有台数も年間四%から七%ぐらい、こうした割合で伸び続けていたということも当時の状況でございます。したがって、当時、交通量算出の基礎となる経済成長率が、現状から見ると、こうしたそのときの状況をベースに設定していた、こういう点もあつて過大に設定された、交通需要予測が結果として過大になつたと、こういうことかなというふうに考えているわけでございます。

一点補足申し上げますと、全国の総合開発計画でもいろんな検討をその都度その都度しておるわけでございますが、いわゆるその四全総のころ、大体年間のGDPの成長率、これが昭和六十年前後から平成の大体十二年ぐらいまで予測しておりますのが、四%ぐらい伸びるであろうと、こういうふうに予測しておつたわけでございます。最近でも、これは実質的には平成十二年まで、こういうことで申し上げると、二・五%ということでございます。つまり、全体として経済成長率等とそうした予測というものが多少過大といえますが、全体が過大という中で、自動車交通の本四に乗ると考えられる交通の予測もそういう意味で過大であつたかと、こういうふうに考えているところでございます。

○大沢辰美君 過大に見積もつたということを認

めているわけで、その債務を償還できないという時期ですね、国土交通省が認識したのはいつごろになりますか。簡単にいいですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) はい。そういう意味では、過去の償還計画を作る都度しつかりと、何とかならないかと、こういうことでいろいろな措置をしてきたと、こういうことでございまして、直近の平成九年度の償還計画、これにつきまして、平成十七年度まで単年度収支は赤字というところであるかもしれないが、その後の交通量の伸びによって平成五十七年度までに償還できる、こういうことであろうというふうに考えていたところであるわけでございます。

ところが、最近の交通量の伸びが計画を大幅に下回つていくということもございまして、債務の償還に対する不確実性が高まつてきたと、こういうことで、昨年の社会資本整備審議会の間答申あるいは十二月の、昨年八月の社会資本整備審議会の中間答申あるいは昨年の十二月の道路関係四公団の民営化推進委員会の意見書並びに政府・与党合意、こうしたことが行われて、認識としてはこのままでは償還が難しい、こういうふうに考えられるようになったというふうに理解しております。

○大沢辰美君 少なくとも平成九年、一九九七年ですね、国土交通省は対策をやつていくわけですから、大体五年前、六年前ぐらいですか、それが、国土交通省はこういう事態に陥つたということを認識している。それまでも思つていたかもしれないけれども、でも、それでも根本的な改善をされなかつたわけですね。私は、やっぱり計画交通量ほど交通量が伸びなかつたというのが大きな要因になるということを今も述べられたわけですから、そこにはやっぱり大きな問題があつたというところはつきりしていると思うんですね。会計検査院報告で、一九九九年の報告なんですけれども、ここにもそのことが書かれていて、思いますが、償還財源である道路の料金収入について見ると、その基礎を成す推定交通量について、

当初推定のケースを見直しその引下げを行って
いるにもかかわらず実績交通量はこれを下回って
いる状況にあることから、支払利息をも払えない
ものとなつていくと指摘しています。

また、二〇〇一年の九月二十二日の高速道路に
関する行政監察結果に基づく勧告でも、計画交通
量と実績の交通量との間に乖離が生じているとし
ているが、どのくらいの差があるのか。十三年
度のベースでいいです、実績と計画交通量を説明
していたので、それで、併せて十三年度の収支決
算金額も説明していただけますか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 計画と実績の乖離
と、こういう問題でございます。平成十三年
度の交通量は六万三千台、六万三千二百三十
台を考へておつたわけでございます、想定して
おつたわけでございます。実績といたしまして
は、四万三千三百八十五台、こういうことで乖離
が生じていると、こういうことでございます。

それからさらに、これに基づきます料金収入と
支出、この差がいかかと、こういうことでござ
います、まず実績そのもので申し上げますと、
十三年度は、管理費が、支出の面で管理費が
二百四十九億円、それから利払いが二百五十億
円、こういう形でございます。これに對しまして
収入が八百四十三億円でございまして、当期の
損失金が六百五十五億円が発生している、こう
いうことでございます。

償還表上の十三年度分、取り出して申し上げま
すと、本来、収支差がそういう意味では二百億
ぐらゐは、これは以前の数字でございました、恐
縮でございます。

○大沢辰美君 十三年度だけで結構です。

○政府参考人(佐藤信秋君) 十三年度分といたし
ましては、収支差だけ申し上げますと、四百八十
億ぐらゐのマイナスぐらゐと考へておりましたの
で、そういう意味では、さつき申し上げました六
百五十五億円との差、四百八十億円との差、百七
十億円ほどでございます、収支差が、マイ

ナスの方が大きくなつていく。逆に言いますと、
赤字がその分、赤字といふますか、欠損金はその
分だけ多くなつていくと、こういう状態ではござ
います。

○大沢辰美君 そういうことで、過大な私は需要
予測がされていた結果がこういう数字に表れてき
ていると思うんですが。

資料で一枚目、三枚ありますが、一枚目、二枚
目に今、局長が説明された数字を一応資料として
出させていたのですが、これを見ていて
ももちろん明らかなわけですが、先ほどは十三年
度だけの報告をいたしたわけですが、ずっとこ
の間の下方修正をしても更にその需要予測を上回
らない実績になつていくというの、この年度
ずっと深刻な状態を作り出しているというものが
この数字でも明らかだと思ふんです。

なぜこういう形になつていくのかといったら、や
はり私は過大な計画を立てなければ、債務の償還
計画のつじつまが合わないですからそういう表現
をしたいと思ふんですが、結局、数合わせになつ
ているというのがこの数字の一覽表だと思ふん
です。だから、作文になつてしまつていくわけ
です。これではやはり私は経営という、運営とい
う点ではもう失格だと思ふんですが、ほとんどの事
業というのはこういう形でやられていく経過があ
るということがこの検査院の報告でも示されてい
るわけですが。

私は、今回、政府が本四公団を民営化するとい
うことだけは決めました。閣議決定で決めたわけ
ですね。その内容がまだ全く決まつていないの
に、こういう段階で国民負担だけが先行的に決め
られると、通行料金で償還するにあつたけれど
も、特定財源を使用することになつたということ
らしいんです、ことになると今度の法案なん
ですけれども、私はこれで国民の納得が得られな
いと思ふんですが、最後にこの問題についての大
臣の答弁をいたしたいと思います。

○国務大臣(扇千景君) 今、大沢議員がこの表を
お出しになりました。少なくとも平成十三年、こ

れを今、局長にお聞きになりましたけれども、十
三年の収支状況、これは管理費が二百四十九億
でございます、二百四十九億円。それを上回る収
入は八百四十三億円でございまして、ですから、利
払いが二百五十億円で、これがなかりせば収入だ
けで管理はきちんとしていくんです。

そして、今期の損失金六百五十五億円、累計で
先ほど申しましたように欠損金が一兆一千億に
達しているというの、さつき谷林議員にも申し上
げました。ですけれども、そのために一刻も早
く私たちはこれを切り離さなければいけないとい
うことで、先ほどからもお話ししました民営化の推
進委員会の意見にも、債務の切離しについては次
の五か年計画の期間内において早期に処理するこ
とと、その額については平成十五年度予算編成過
程において政府により適切に決定すると、こう書
いてあるんですね。

けれども、私は、それをさかのぼること前に、
一番最初に建設大臣に就任しまして、七月でし
たけれども、私は、既に十三年の十月の二十六日
に私は高速道路の整備のあり方検討委員会という
ものを作りまして、諸井委員長にお願ひをして、諸
井委員長から十三年の十月の二十六日に総理に中
間報告をいたしております。その中にも、私たち
は、結論しましたけれども、本当に多くの、これ
は全部公開した会議でございましたけれども、そ
の中にも、本四公団を統合することについては、
同公団が巨額の債務を抱えて、高速自動車国道の
採算性に悪影響を与えるために、各方面のコンセ
ンサスを得ることが困難であり、慎重な対応を要
するということ、本四だけは別にすべきだとい
うことを既に私は民営化推進協議会に、委員会に
言われる前に私は総理にこのことを中間報告で出
しておりました、やつぱり今申しました数字とい
えば、債務さえなければ、料金でこれを返すとい
うことさえなければ立派な道だと思つておりま
す。

○大沢辰美君 収支決算というのは管理費だけが
支出じゃないんですよ。利払いも含めて収支決算

されて、そういう総体的な償還計画をするのが私
は、私でも、利払いしなくていいんだつたら、管
理費だけだったら運営、民営化させていただいた
いぐらゐなですよ。そういうものじゃないんです
よ、今論議しているのは、そういう利払いも含め
た償還計画を立てなかつた今日までの私はこの過
大計画、事業計画との実績との差が余りにも開
いてた結果、こういう結果になつたんですよとい
うことを指摘をしたわけですね。

そこで私は、繰り返しませんけれども、私は、
この法案は過大な需要予測に基づく私は採算の見
通しのないやはりこの公共事業、そのツケを私は
国民に押し付けた、税金ですね、今、自動車重量
税も含めてですけれども、処理しようというもの
に絶対認めることができないということを表明し
て、あとわずかです、もう一点質問させてい
ただきたいと思ひます。

同じ本四公団の鳴門海峡の方を一点お聞きした
いんですけれども、これは、ちよつとそこに写真
を三枚目に提示をさせていただいてるんですけ
れども、大臣の方には特別にカラーで総裁にはお
渡しさせていただいております。

○国務大臣(扇千景君) 恐れ入ります。

○大沢辰美君 大臣の方には横で、皆さんには縦
になつておりますけれども、この写真を見ていた
だいたら分かるんですが、私も現地に何度も行つ
て見てまいりまして写真を撮つてきたんですが、
この場所は、ちよつと風景が載つていませんけれ
ども、とても景色のいいところなんです。渦潮
という、鳴門の渦潮というの有名なんですが、
そこも見られる観光のスポットになつてはいるん
ですが、ところが、この淡路島の南から鳴門にか
けては百二十五ccですね、歩行者は通れないとい
うのが現実にあるんです。それで、その距離は大
体千三百四十メートルになるんですけれども、距
離にして歩いて二十分ぐらゐでしようか、こうい
うことが今渡ることができない状態になつていま
す。ここはフェリーもあります。そういうこと
で、ここで歩いてきた人、そしてバイクに乗つた

人は四国へ渡れないという状況になっているんですが、これは通行することができないのでしょうか、お尋ねします、まず。

○参考人(藤川寛之君) この大鳴門大橋につきましては自動車専用道路ということで建設が進められておりまして、今お話がございました歩行者及び原付バイクについては現在通行できないということになっていきます。自動車専用道路であるので通行できないということでございます。

○大沢辰美君 自動車専用道路の高速道路であるということも私も知っております。ただ、国道二十八号線、これは神戸市から鳴門までが二十八号線ですね。そこが、バイクで乗ってきた人が、明石からはフェリーで乗って淡路に渡れます。けれども、淡路の二十八号線、下を通ってこの淡路の南まで来れるけれども、四国には渡れないんですね。だから、もう高速道路だけでフェリーがないんです、この間は。この淡路から四国へは、この南からはですね。ですから、非常に二十八号線という国道の機能からいっても駄目なんです、今日は私そのことを追及すると、そういう意味じゃないんですけれども。

私は、この写真を見ていただいて、これは皆さん通られたことありますでしょうか、鳴門大橋、鳴門大橋の高速道路はこの上なんです、この写真の上なんです。この下が鉄道の走れる計画だとして作られているんですね、作られているんです。そして、今こういうふうな空間で鉄道は走らない。もちろん明石大橋は鉄道は走れるようになっていませんから、ここはもう走りませんし、こういう空間が作られているんです。私は、すばらしい空間だなと思って見たんですが、ここを利用すればそれは改善できるのではないかなと思っただんですが、大臣、後押ししてこれは本当にやるんのか、このまま置いておくんのか。

○国務大臣(関根正生君) 私、技術者でございませんで分かります。ただ、私も全部見てまいりましたけれども、少

なくとも安全性ということを考えて、私これ歩いて渡って自殺の名所になったら困りますし、少なくとも、これは写真で見ている分には大変いい空間だなと素人では思います。けれども、技術的に果たして物を通していいものかどうかは私はお返事できません。

○参考人(藤川寛之君) 今、先生からお話がありましたように、歩行者と原付バイクあるいは自転車の方がこの橋を渡れないという、要請が従来からございまして、私もどなたかというの技術的に、確かにスペースが空いていましてその中に設置することが可能かどうかというのは検討させていたました。

それで、やはり一番大きな問題は風の問題でございます。台風、要するに風が吹いたときにこの橋というものは揺れやすいものですから、台風安定性というのが一番大きな課題でございまして、その辺でチェックいたしますと、これ全長にわたって歩行者、自転車道、バイク道を造りますと、やはり風の安定上技術的に問題があるという結論が私どもの検討結果では出ております。そういう意味で、なかなか厳しいんじゃないかというふうに私たちは考えております。

○大沢辰美君 私は、こんな立派な橋を造る技術を持っているのに、これだけの空間を利用できない技術的なあれがないというのは、技術的なあれがないというのは、もうどうも納得ができません、不思議な、七不思議だと思つたんですが、やはり私は、確かに鉄道を通すということで計画をしたので、で、造つたんでしょ。私も最近まで知らなかったんです、ここね。それで、見てびっくりをして、わあ、これはもつと有効利用しなければ、はつきり言って、私の表現だつたらもつたないないという気持ちになりました。そして、こういう形で有効利用してほしいという要望もあるという、そして、こんな立派な施設もあるという点で、私も検討をこれからしていただけたらと思ひますが、その点についてはいかがでしようか。

○参考人(藤川寛之君) もちろん私も、さつき申し上げましたように、技術的な検討はやつておりまして、今のところは大変厳しいという結論を得ているわけでございますが、いざにいたしましても、歩行者あるいは自転車道、自転車を通して、自転車を乗られた方が何とか渡りたいという御要請があるというの私どもも十分よく承知しているところでございまして、引き続きいろんな面の検討はやつてまいりたいというふうに考えております。

○大沢辰美君 一言だけ。

そういう国民にもサービスをするような、そういう精神も心得ていただきたというのを申し上げて、質問を終わります。

○大江康弘君 国会改革連絡会の大江でござい

最後にになりました。少し予定しておつたやつと質問を変えまして、先ほどの谷林先生のお話を聞かせていただいたりということ、ちょっとそれに関連あるんですけれども、大臣は、造つたのは政治の責任、運営は公団ということも言われましたが、私はやはりこの本四の経過を見ましたときに、当時関係した政治家というのは、今生きておられる中では宮澤喜一先生、これ私もある本で読んだ話をしてるわけです。うそでも何でもないんです。それで、四国側は三木武夫前総理、大平前総理、こういう皆さんがやはり最終的に非常に影響力を持って決定をされたということを聞かされました。

そのときに、決定をしたときに、私は当時やはり建設省というのは非常に立派だったというところであれですけれども、非常に、三本が決定した当時、建設省は暗い雰囲気になったというんですね。それはなぜか。三本も造つてこれ本当にやつていけるんだらうかという思いで、大変その当時建設省の中が暗い空気になったということを聞かされました。

しかし、あの橋を見ましたときに、瀬戸大橋なんていうのはいつも五メートル余りゆがんでい

と。これはビルの三階から一階に落ちるような感じのゆがみ。しかし、それもそんなゆがみも感じないほどのすばらしい橋であるということも聞かされたときに、これは私はやはり日本の技術というのすばらしいし、造つたことは私は決して間違ひではなかったというふうに思います。

それだけに、政治決定をしたことの責任というのは私はいつまでも付いて回るものだというふうに思います。だから、私は今本四の公団のもし総裁であつたら、大臣からあとはあなた方が責任あると言われたら、そうしたら造るときに関与させてくれよと、勝手に造つておいてあとはおまえさんたちがその責任で運営をするというんだつたら、造るところから何でその責任を持たせてくれなかつたのかと、私だつたら、そつちに座つておつたら言つておるわけでありまして。それだけに、やはり今回一兆三千億余りを五年間にわたつて特定財源から出すということの理屈にはなかなか納得いきにくいわけなんです。

だから、私は、総理も昨日は党首会談で民主党の菅代表の答弁に、道路公団民営化したじやないかと。まだしているかどうか分かりませんが、これを、これから政府・与党で最終的な詰めをされるわけでありまして、私は野党の立場でそんな場所に行けないわけですから申し上げておきますけれども、やはり小泉総理が非常に無責任なのは、今までのすべての経過を切り捨てて前だけしか見ない。しかし、前もしつかりと見据えておらないから、あんなに丸投げをして、あとは知らぬ。しかも、この民営化委員会なんというのは、二人の委員さんが、委員は辞めてはもらえませんが、与えられた委員長職も辞めて、非常におかしな形態の中で今来ておるということ。そういうおかしな委員会に左右をされる。我々ももつとしつかりせないかぬと、こう思うわけでありまして。

そういう意味では私は、この本四はもつと国が責任を持って債務負担行為というものにかかわるべきであつた、それが私は政治責任ではないか

と。単に、先ほども議論がありましたけれども、お金があるからそこから持ってきて、道と付いておるから、それじゃ車で関係あるからこれでいいんじゃないかというようなことは、もう本当にこれは今後おかしな方向に、よほど我々がしつかりしないとおかしな方向に、これ一番喜んでおるのは私は財務省ではないかな、こんなふうに実は思わけてあります。

それだけに……(発言する者あり)いや、これは本来やっぱ一般財源でやるべきですよ、大臣、そういうことを言われるのであれば、ですから、私は、大臣が百歩譲って、日ごろの大臣の信念、姿勢というのは尊敬をする一人でありますから、だからもう一步、私は言わせていただければ、もっと大臣がうちの党首のそばに付いていただいていたらもっと私は日本がいい方向に変わっていったんじゃないかなと、こまめ言いたいぐらいい、そういう私は大臣の日ごろのそういうものには非常に敬意を持っております。

どうか、そういう意味合いですから、もうこの法案というか、高速道路の在り方について、今後言う機会があるかどうか分かりませんが、どうかひとつ大臣、そういうこともしつかりと、やはり因果応報、原因があつて結果があるんですから、原因というものを、我々はやっぱりその責任をこれ忘れちゃいけないと思うんです。ですから、そういうことも含めて今後やはり対応をしていただきたいなということをお願いを申し上げたいと思ひますが、一言、ちよつとお願ひします。

○国務大臣(扇景君) 大江議員のおつしやつたとおりで、我々は戦後、一生懸命復興復興ということに目を向けて、グラントデザインというものがだれも示し得なかつた、示してない。一万一千五百二十キロ、これは示しましたけれども、考えてみれば、どの国際空港にも通じていないんですね。どの国際空港にも通じていないで、真ん中どつと走っているんです。ですから、私は、グラントデザインというものがあつて、先ほどお話ししましたけれども、空港、港湾、国際です

よ、国際港湾、国際空港、そして国道、鉄道、高速道路、こういうものがすべて私は連係したものが、日本の戦後復興のときに、いつかの、後藤新平のようにきちんと日本じゅうのグラントデザインを作つて、それによつて順序よく付けていったらよかつたと思ひます。高速道路も、あるところは政治判断で付いている、また途切れている、また付いている。五月雨では高速道路の意味ないんです。

そのように、私は、グラントデザインというものがやはりなかつたと、また示し得なかつた、また政治家もそれを要求しなかつたという点では、私は、二十一世紀の初頭だからこそ、私、生意気かもしれないけれども、何としてもこれを示し得なければ、やっぱ永久に無駄遣いだと言われまうので、本来は、私は、そういう無駄でない社会資本整備の到達のためには、グラントデザインというものは先日初めて国土交通白書に一例を出させていたいただきましたけれども、私は、そういう意味では是非国会のこういう御審議の場で、我々の子孫、日本の将来のために前向きな社会資本整備の在り方という根本を御論議いただいて、取捨選択を私たちもお知恵をかりながらやっていきたいと思ひております。

○大江康弘君 お願ひをしておきたいと思ひます。無駄の重用という言葉もありますから、やはり私は、無駄というものが何が基準で無駄かということもこれはお互い言えないと思ひます。

そこで、これも終わりのようなこれも質問をしてあれですけれども、ちよつと佐藤局長に、その新直轄のことについて、くだいですが、最後にお聞きをさせていただきたいんですけれども、

これ三兆ほり込んで、これは国幹会議ですか、ここで決められるというんですけれども、しかしその国幹会議で決められるまでに、やはり整備計画の中で今不安を抱いておられるそれぞれの地方自治体が、その国幹会議の中で決めていただく、これまた変な政治主導で行つてはいけない

と思ひますよ。ですから、どういう形でそういう組み入れられてもらえるような動きになつていくのか。

それともう一点、併せてお聞きしますけれども、私は、今回新直轄というのは非常に、一〇〇%いいとは言いませんけれども、やはり私はそれなりに知恵を出していただいた方法であると思ひます。これでやはり心配しておつた地方はある程度は救われたと思ひます。ではないかというふう

に思ひます。そこで、気になるのは、これ民営化に公団がなつていくのかどうか、これまだ最終結論出ておりませんが分かりますけれども、どういう形になつていくのか分かりますけれども、やはりこれはもう我々が想像するには、これ三兆円というのはもう確実に将来的には増えていくんではないか、この三兆円で収まるというふうにはなつていないのではないかと。それは分かりますよ、全体像が見えませんが、ですから、いろんなことの見直しとか、そういうこともやっぱり文言に含まれておるようにも思ひますけれども、

いずれにしても、これ今日は法案がどういう採決の結果になるか分かりませんが、私も悩ましいところで、前回と同じような態度になるのかと、いささかこんな生意気なこと言つておつて、おまえこそ政治家としてしつかりしてないじゃないかと怒られそうですけれども、

やはり私は、少し話ずれましたけれども、そういう一つの含みという中で私が感じるのは、そういうもう本当に不採算と言われるのが、全く定義というのは難しいわけですから、やはりしつかりと九三三二はまず仕上げるんだというこの私の決意はしていただかないと、今回この新直轄でこういう形でやるんだということだけを言われてもいろんな不安というものが私は拭けないというふうにも思ひますが、そこらのところをちよつと局長、最後に御答弁いただきましたと思ひます。

○政府参考人(佐藤信秋君) 何点か、三点ほどお

答えせないかぬのでしょうか。三点ほどお答えないかぬのでしょうか。時間がございませんで、簡単に申し上げます。

まず、九千三百四十二キロ必ず建設すべしという御指摘でございました。採算性とそれから必要性は違つと、こういうことだと思つております。費用と便益が国民経済的に引き合うものであれば、当然事業としてしつかりやる、また国民経済的な計算の仕方もいろいろあるかと思ひますが、いずれにしてもそういう性格のものであらうと、こういうふうにも思ひます。

二点目は、新直轄でどんなふうな区間の選定を行うのかと、こういう御議論がございました。これにつきましては、定性的には、管理費も賄い得ない料金収入ではと、こういう路線、区間につきまして、種々計算しながら、定性的にはそういうことであります。評価基準をいたしまして民営化推進委員会でも中村委員が御提案なさつておられますから、それ今具体的に、基準の考え方を具体的に詰めていこうとございします。大きな項目としては、採算性と費用、便益、それから外部効果と、この三つを全体として指標化しながら比較していこうと、こういうことでございします。

考え方はそういうことで、プロセスは、それこそ地方公共団体と一緒にしまして、意見を聴きながら詰めていきまして、国幹会議にかけさせていただきますと、こういうことにならうと思つております。その場合に、地方公共団体、それぞれ費用も四分の一という基本的なものをいただくわけですから、十分な必要性をお互いに吟味しながら選んでいくというふうな経過をたどる、こういうことで考えているところでございします。

そんな形で、法律を通していただきましたら、しつかりとまた大急ぎで手順を進めてまいりたいと、そんなふうにも思ひます。

○大江康弘君 局長、やはり道路局これから大変だと思ひますけれども、やっぱしつかりとその使命というものを前面に押し立てて頑張つていただきたいということを申し上げて、終わらしてい

ただきます。

○委員長(藤井俊男君) 他に御発言もないようです。から、両案に対する質疑は終局したものと認めます。

これより両案について討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○大沢辰美君 日本共産党を代表して、本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案及び高速自動車国道法及び沖縄振興特別法の一部を改正する法案について反対の討論を行います。

本四公団債務処理法に反対する第一の理由は、この法案は、過大な需要予測による採算の見通しのない大型公共事業、そのツケを何の反省もなく国民に押し付け、税金で処理するというひどい破綻処理法案だからです。

国民的に批判の強い大型公共事業の破綻の責任や今後の見通しを国民の前に明らかにすることは最低限の責任であると思います。ところが、本法案の審議では、一兆三千億円もの税金が新たに投入されるにもかかわらず、その責任の所在、経営方針、通行料金問題など、今後の見通しを明らかにされず、債務を国民負担で処理することだけが明らかになりました。このような政府と与党が申し合わせた国の道路特定財源による早期処理だけを具体化することは余りにも拙速で無責任であり、容認できるものではありません。

第二に、本四公団が新会社に移行するに当たって、国民には負担を押し付け、新会社の営利を保障する道を開くことになるからです。

本四公団の債務処理は、民営化推進委員会でも避けて通れない問題でした。閣議決定された道路四公団の民営化の内容が明らかにならない段階で国民負担による債務処理だけが先行的に決めれば、身軽になった新会社の営利は保障されます。その一方で、地方と国民には新たな負担を求められるものですから、だれのための特殊法人改革な

のか明らかだと思えます。だから、この点については賛成できません。

次に、直轄高速道路建設法案についてです。

反対理由の第一は、無駄な高速道路建設にやはりブレーキが掛からないばかりか、歯止めのない高速道路建設に道が開かれるからです。

採算性のない高速道路建設は見直すべきというのが国民の私は世論だと思います。しかし、この法案は、残りの二千四百四十五キロをすべてを建設するため、新会社が建設できない路線を直轄事業として建設するためのもので、総額三兆円という金額も目安にしかすぎないことも議論を通して明らかになりました。今必要なことは、高速道路全体計画について検討するために凍結すること、そして国幹会議で、その場所において採算性とか、その点を考慮した見直しを行うことだと思えます。

第二に、国の直轄事業に伴う地方負担が増やされたために、地方分権の私は方向性にも反するというものだからです。

直轄の高速道路の場合、この法案によって地方の意見を聴くことになりましたけれども、あくまでも意思決定の主体は国であり、国が使途を事実上定めている現在のやり方を変えるものではありません。しかし、特定財源の地方移譲を行うところで、決定過程に地方の意思が反映されなければ、地方の自主性を保障することにもなりません。この法案が地方に対して国の押し付け公共事業の温床になることも私は危惧されます。

日本共産党は、国民と地方に重大な負担をもたらすこの各道路関連二法案については反対をいたします。議員の賛同、よろしくお願いいたします。

以上です。

○委員長(藤井俊男君) 他に御意見もないようです。から、討論は終局したものと認めます。

これより採決に入ります。

まず、本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべ

き特別措置に関する法律案の採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(藤井俊男君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、泉君から発言を求められておりますので、これを許します。泉信也君。

○泉信也君 私は、たゞいま可決されました本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案に対し、自由民主党・保守新党及び公明党の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案に対する附帯決議案

政府は、本法の施行に当たり、次の点について、その運用に遺憾なきを期すべきである。

一、本州四国連絡道路の完成によって、一般旅客定期航路事業の経営に重大な影響が懸念されていることに鑑み、関係する地方公共団体の協力を得る必要に応じ適切な措置を講ずるよう努めること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ、委員各位の御賛同をお願いいたします。

○委員長(藤井俊男君) たゞいま泉君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(藤井俊男君) 全会一致と認めます。

よって、泉君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、扇国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。扇国土交通大臣。

○国務大臣(扇千景君) 本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案につきまして、本委員会におかれまして熱心な御議論をいただき、たゞいま可決しましたことを深く御礼申し上げます。

ただ、今後、審議中におかれましては、皆さん方の、委員の各位の御高見とか、たゞいま附帯決議が出ておりますので、その附帯決議の趣旨を尊重してまいるのでございます。

ここに、委員長始め委員各位の御指導、御協力に感謝の意を表し、ごあいさつとします。

ありがとうございました。

○委員長(藤井俊男君) 次に、高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律案の採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(藤井俊男君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、山下君から発言を求められておりますので、これを許します。山下八洲夫君。

○山下八洲夫君 私は、たゞいま可決されました高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律案に対し、民主党・新緑風会、公明党及び国会改革連絡会(自由党・無所属の会)の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律案に対する附帯決議案

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

一、高速自動車国道について、真に必要なものは有料道路方式及び新直轄方式の二つの整備スキームを活用することにより、早期に整備を進めること。

二、有料道路方式を活用した建設スキームについて制度設計を行うに当たっては、債務の確実な返済を確保した上で、道路料金収入を適切に活用することにより、真に必要な高速道路がより少ない財政負担で早期かつ確実に整備されるよう配慮すること。

三、国民共有の財産である高速道路ネットワークについては、他の道路と一体となって機能するものであり、適切に計画・整備・管理すること。

右決議する。

以上でございします。

何とぞ、委員各位の御賛同をお願いいたします。

○委員長(藤井俊男君) ただいま山下君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(藤井俊男君) 多数と認めます。よって、山下君提出の附帯決議案は多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。国土交通大臣。

○国務大臣(扇千景君) 高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律案につきまして、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま可決されました。感謝申し上げます。

今後、審議中にいただきました委員各位の御高見、またただいまの附帯決議において提起されました必要な高速自動車国道の早期整備の推進等の趣旨を十分に尊重してまいりたいと存じます。ここに委員長始め各委員の御指導あるいは御協

力に改めて深く感謝申し上げます。御礼申し上げます。

ありがとうございます。

○委員長(藤井俊男君) なお、両案の審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

(異議なしと呼ぶ者あり)

○委員長(藤井俊男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤井俊男君) 港灣法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の両案を一括して議題といたします。国土交通大臣。

○国務大臣(扇千景君) ただいま議題となりました港灣法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明を申し上げます。

まず、港灣法等の一部を改正する法律案について申し上げます。

近年、我が国港灣においては、近隣諸国との国際競争を強く意識しながら、既存の港灣施設の高度利用を図りつつ、その機能を高めていくことが求められております。中でも、入港屈等の港灣関係諸手続の迅速化及び臨海部の低未利用地における港灣空間の再構築が必要とされます。

このような趣旨から、このたびの法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、国土交通大臣は、港灣管理者が受理する入港屈等を迅速かつ的確に処理させるために、電子情報処理組織を設置し、及び管理することができるとし、その電子情報処理組織を使用する港灣管理者は使用料を負担しなければならないこととしたしております。

第二に、民間都市再生都市事業計画の認定を受けた事業者が行う公共施設の整備について、その

対象施設に港灣施設を加えることとしたしております。

次に、空港整備法の一部を改正する法律案について申し上げます。

我が国における空港整備におきましては、空港の配置の側面から整備が概成しつつあることを受け、これからの空港整備に当たっては、就航率の改善や定時性の確保による信頼性の向上など高質化のための措置を重視していくことが必要であります。このような趣旨から、このたびの法律案を提案することとした次第でございます。

次に、この法律案の概要について御説明を申し上げます。

第一に、就航率の改善に必要な照明施設及び無線施設用地を空港の基本的な施設として位置付け、国及び地方公共団体がその費用を負担すべきものと、こととしております。

第二に、地方公共団体は、より性能の高い一定の照明施設及び無線施設用地に係る工事を施行することができるとしております。これにより、この費用の一部を国が補助することとすることとなります。

以上が、港灣法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案を提案する理由であります。

これらの法律案が速やかに成立いたしますように、各議員の御審議のほどをよろしくお願い申し上げます。

ありがとうございます。

○委員長(藤井俊男君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

両案に対する質疑は後日に譲ることとしたいたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時十七分散会

四月二十三日日本委員会に左の案件が付託された。

一、港灣法等の一部を改正する法律案

一、空港整備法の一部を改正する法律案

港灣法等の一部を改正する法律案
港灣法等の一部を改正する法律案
(港灣法の一部改正)

第一条 港灣法(昭和二十五年法律第二百十八号)の一部を次のように改正する。

第二条第二項中「国の」を「国の」に改める。

第五十条の二を第五十条の三とし、第五十条の次に次の一条を加える。

(電子情報処理組織の設置及び管理等)

第五十条の二 国土交通大臣は、第十二条第二項(第三十四条において準用する場合を含む。第四項において同じ。)の規定に基づく条例その他の条例又は第十二条の二の規定に基づく規程で定めるところにより行われる一般公衆の利用に供される港灣施設に係る使用の申請、第十二条第一項第五号の二に規定する入港屈又は出港屈その他の港灣管理者に対して行われる通知であつて国土交通省令で定めるもの(以下この条において「申請等」という。)及び当該申請等に対する処分(通知、受理の通知その他の港灣管理者が行う通知であつて国土交通省令で定めるもの(以下この条において「処分通知等」という。))を迅速かつ的確に処理させるため、電子情報処理組織を設置し、及び管理することができる。

2 港灣管理者が電子情報処理組織を使用するときは、国土交通省令で定めるところにより、当該港灣管理者においてその使用料を負担しなければならない。

3 国土交通大臣は、前項の港灣管理者を官報で告示するものとする。

4 電子情報処理組織を使用する申請等及び処分通知等の様式については、第十二条第二項の規定にかかわらず、国土交通省令で定める。

5 前各項に定めるもののほか、電子情報処理組織の設置及び管理に関し必要な事項は、国

土交通省令で定める。

6 前各項(第三項を除く。)の電子情報処理組織とは、国土交通大臣の指定する電子計算機(入出力装置を含む。以下この項において同じ。)と港湾管理者並びに申請等をする者及び処分通知等を受ける者の使用に係る電子計算機とを電気通信回線で接続した電子情報処理組織をいう。

第五十四条の前の見出し中「貸付等」を「貸付け等」に改め、同条第一項中「の外」を「のほか」に改め、同条に次の一項を加える。

3 前項に定めるもののほか、港湾施設の利用の委託に関し必要な事項は、政令で定める。

(都市再生特別措置法の一部改正)

第二条 都市再生特別措置法(平成十四年法律第二十二号)の一部を次のように改正する。

第二十九条第一項第一号中「又は都市計画」を「都市計画」に改め、「の施設の下に」又は「港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)第三條の三第一項に規定する港湾計画において定められた同法第二條第五項の港湾施設を加える。

第三十條第一項中「道路」の下に「又は港湾施設」を加える。

(港湾整備特別会計法の一部改正)

第三条 港湾整備特別会計法(昭和三十六年法律第二十五号)の一部を次のように改正する。

第一條第二項に次の一号を加える。

十 港湾整備事業で次項第七号に規定するものに係る貸付け

第一條第三項中第七号を第八号とし、第六号の次に次の一号を加える。

七 都市再生特別措置法(平成十四年法律第二十二号)第三十條第一項の規定による国の貸付けに係る港湾施設の建設又は改良の事業

第一條第三項に次の一号を加える。

九 港湾法第五十條の二第一項の規定による電子情報処理組織の設置及び管理の事業

第四條第一項に次の二号を加える。

平成十五年五月二日印刷

八 都市再生特別措置法第三十條第一項の規定による貸付金の償還金
第四條第二項中第八号を第九号とし、第七号の次に次の一号を加える。

八 都市再生特別措置法第三十條第一項の規定による貸付金

附則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から施行する。

(北海道開発のためにする港湾工事に關する法律の一部改正)

第二條 北海道開発のためにする港湾工事に關する法律(昭和二十六年法律第七十三号)の一部を次のように改正する。

第四條第三項中「第五十四條第二項 港湾施設の貸付け等」を「第五十四條第二項及び第三項 港湾施設の貸付け等」に改める。

第五條第二項中「及び港湾法第五十四條第二項」を並びに「港湾法第五十四條第二項及び第三項」に改める。

(沖繩振興特別措置法の一部改正)

第三條 沖繩振興特別措置法(平成十四年法律第十四号)の一部を次のように改正する。

第六百八條第七項中「第五十四條第二項」の下に「及び第三項」を加え、同條第九項中「及び港湾法第五十四條第二項」を並びに「港湾法第五十四條第二項及び第三項」に改める。

空港整備法の一部を改正する法律案

空港整備法の一部を改正する法律案

空港整備法(昭和三十一年法律第八十号)の一部を次のように改正する。

第六條第一項中「又はエプロンの新設又は改良」を「エプロン若しくは照明施設(以下「滑走路等」という。)の新設若しくは改良又は政令で定める空港用地(以下単に「空港用地」という。)の造成若しくは整備」に改める。

第八條第一項中「滑走路、着陸帯、誘導路又はエプロンの新設又は改良」を「滑走路等の新設若しくは改良又は空港用地の造成若しくは整備」に改める。

平成十五年五月六日発行

くは改良又は空港用地の造成若しくは整備」に改め、同條第四項中「次に掲げる」を「排水施設、護岸、道路、自動車駐車場又は橋(以下「排水施設等」という。)の新設又は改良」に改め、同項各号を削る。

第九條第一項中「滑走路、着陸帯、誘導路又はエプロンの新設又は改良」を「滑走路等の新設若しくは改良又は空港用地の造成若しくは整備」に改め、同條第三項中「前條第四項各号に掲げる」を「排水施設等の新設又は改良」に改める。

第十條第一項中「滑走路、着陸帯、誘導路又はエプロン」を「滑走路等又は空港用地」に改める。

第十一條第一項中「滑走路、着陸帯、誘導路又はエプロン」を「滑走路等又は空港用地」に改め、同條第三項中「排水施設、照明施設、護岸、道路、自動車駐車場、橋又は第八條第四項第二号の政令で定める空港用地」を「排水施設等」に改める。

附則第二項中「滑走路、着陸帯、誘導路又はエプロンの新設又は改良」を「滑走路等の新設若しくは改良又は空港用地の造成若しくは整備」に改める。

附則第五項中「又はエプロンの改良の工事」を「エプロン若しくは照明施設の改良又は空港用地の造成若しくは整備の工事並びに当該空港その他の地点との間の路線における予定された航空機の運航の確実性を高度に確保することができるものとして政令で定める照明施設に改良する工事及び当該工事と併せて施行されるべき空港用地の造成又は整備の工事」に改める。

附則

(施行期日等)

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 この法律による改正後の空港整備法の規定は、平成十五年以降の年度の予算に係る国の負担(当該国の負担に係る地方公共団体の負担を含む。以下この項において同じ。)又は補助(平成十四年度以前の年度の国庫債務負担行為に基づき平成十五年以降の年度に支出すべき

ものとされた国の負担又は補助を除く。)について適用し、平成十四年度以前の年度の国庫債務負担行為に基づき平成十五年以降の年度に支出すべきものとされた国の負担又は補助及び平成十四年度以前の年度の歳出予算に係る国の負担又は補助で平成十五年以降の年度に繰り越されたものについては、なお従前の例による。

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

A