

# 参議院国土交通委員会會議録第二十号

平成十六年六月一日(火曜日)

午前十時開会

## 委員の異動

五月二十七日

辞任

藤野 公孝君

補欠選任

宮崎 秀樹君

五月二十八日

辞任

愛知 治郎君

補欠選任

田村 公平君

宮崎 秀樹君

藤野 公孝君

吉川 春子君

大沢 辰美君

五月三十一日

辞任

上野 公成君

補欠選任

愛知 治郎君

木村 仁君

小林 温君

北澤 俊美君

谷 博之君

六月一日

辞任

田村 公平君

補欠選任

狩野 安君

松谷蒼一郎君

段本 幸男君

脇 雅史君

柏村 武昭君

田名部匡省君

平野 達男君

谷 博之君

北澤 俊美君

弘友 和夫君

千葉 国男君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

興石 東君

岩城 光英君

鈴木 政二君

池口 修次君

大江 康弘君

森本 晃司君

## 委員

愛知 治郎君

狩野 安君

柏村 武昭君

香掛 哲男君

小林 温君

佐藤 泰三君

齊藤 滋宣君

田村 公平君

段本 幸男君

鶴保 庸介君

藤野 公孝君

北澤 俊美君

佐藤 雄平君

谷 博之君

平野 達男君

藤井 俊男君

山下八洲夫君

千葉 国男君

大沢 辰美君

富樫 練三君

淵上 貞雄君

小泉純一郎君

石原 伸晃君

林 幹雄君

佐藤 泰三君

齊藤 滋宣君

鶴保 庸介君

伊原江太郎君

## 政府参考人

警察庁交通局長

総務省自治財政局長

法務大臣官房審議官

厚生労働省医政局長

社会保険庁長官

国土交通大臣官房長

国土交通省道路局長

国土交通省自動車交通局長

日本道路公団総裁

日本道路公団理事

員を辞任され、その補欠として大沢辰美君及び田村公平君が選任されました。

また、昨日、上野公成君、木村仁君及び北澤俊美君が委員を辞任され、その補欠として愛知治郎君、小林温君及び谷博之君が選任されました。

○委員長(興石東君) 次に、政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

高速道路株式会社法案外三案の審査のため、本日の委員会に警察庁交通局長人見信男君、総務省自治財政局長瀧野欣彌君、法務大臣官房審議官河村博君、厚生労働省医政局長岩尾總一郎君、社会保険庁長官眞野章君、国土交通大臣官房長安富正文君、国土交通省道路局長佐藤信秋君及び国土交通省自動車交通局長峰久幸義君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(興石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(興石東君) 次に、参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

高速道路株式会社法案外三案の審査のため、本日の委員会に日本道路公団総裁近藤剛君、日本道路公団理事奥山裕司君及び日本道路公団理事山本正堯君を参考人として出席を求めたいと存じます。御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(興石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(興石東君) 高速道路株式会社法案、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律

会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

去る二十八日、吉川春子君及び愛知治郎君が委員

を辞任され、その補欠として大沢辰美君及び田村公平君が選任されました。

また、昨日、上野公成君、木村仁君及び北澤俊美君が委員を辞任され、その補欠として愛知治郎君、小林温君及び谷博之君が選任されました。

○委員長(興石東君) 次に、政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

高速道路株式会社法案外三案の審査のため、本日の委員会に警察庁交通局長人見信男君、総務省自治財政局長瀧野欣彌君、法務大臣官房審議官河村博君、厚生労働省医政局長岩尾總一郎君、社会保険庁長官眞野章君、国土交通大臣官房長安富正文君、国土交通省道路局長佐藤信秋君及び国土交通省自動車交通局長峰久幸義君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(興石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(興石東君) 次に、参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

高速道路株式会社法案外三案の審査のため、本日の委員会に日本道路公団総裁近藤剛君、日本道路公団理事奥山裕司君及び日本道路公団理事山本正堯君を参考人として出席を求めたいと存じます。御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(興石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(興石東君) 高速道路株式会社法案、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律

会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

去る二十八日、吉川春子君及び愛知治郎君が委員

を辞任され、その補欠として大沢辰美君及び田村公平君が選任されました。

また、昨日、上野公成君、木村仁君及び北澤俊美君が委員を辞任され、その補欠として愛知治郎君、小林温君及び谷博之君が選任されました。

○委員長(興石東君) 次に、政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

高速道路株式会社法案外三案の審査のため、本日の委員会に警察庁交通局長人見信男君、総務省自治財政局長瀧野欣彌君、法務大臣官房審議官河村博君、厚生労働省医政局長岩尾總一郎君、社会保険庁長官眞野章君、国土交通大臣官房長安富正文君、国土交通省道路局長佐藤信秋君及び国土交通省自動車交通局長峰久幸義君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(興石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(興石東君) 高速道路株式会社法案、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律

会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

去る二十八日、吉川春子君及び愛知治郎君が委員

を辞任され、その補欠として大沢辰美君及び田村公平君が選任されました。

の整備等に関する法律案及び日本道路公団等民営化関係法施行法案、以上四案を一括して議題といたします。

質疑のある方は順次御発言願います。

○谷博之君 おはようございます。民主党・新緑風会の谷博之でございます。

私は、五月二十日の当委員会で質問をさせていただきます。それに引き続いて質問の機会をいただきたことを改めて厚くお礼申し上げます。早速質問に入りたいと思います。

まず最初に、前回の質問の際に、私は、細田官房長官の日本道路興運に関する政治資金規正法違反疑惑といいますが、そういうものに関連をいたしました。石原大臣に質問を申し上げました。

そのときの答弁の速記録がここに、手元にあります。その答弁の中で、大臣は、この日本道路興運の主要な取引を見ますと、百六十四億ぐらいの売上げに対して、国土交通省が八十九億円、道路公団が二十四億円、合わせて百十三億円と大半を、公的な組織との取引が多いと、こういうふう

に答えておられます。このいわゆる答弁されました数字の年度と、それからその根拠をちよつと示していただきたいと思ひます。

○政府参考人(安富正文君) 今、委員の方から御指摘ありました数字でございますが、日本道路興運につきましては、いわゆる車両管理業務につきまして、平成十五年度で約八十九億円、八十九億九千万円ほどでございます。このほかに、いわゆる寮の賄い業務であるとか、維持補修業務であるとか、そういうものを加えますと、平成十五年度における日本道路興運に対する発注額は九十七億七千七百万円となっております。

○谷博之君 理事会の了承をいただきました。お手元に資料を配付させていただいております。これを参考にしながらお伺いしたいと思います。これは、この日本道路興運株式会社というものがあり、その上の四角の中に株式会社日本ハイウェイサービス、それからその下に大阪ハイウェイ

サービス、中日ハイウェイサービス、東京ロードエンジニアリング、こういうふうな会社がそれぞれ書かれておりますが、これらの企業は正に私たちはグループの一体の企業だということに見えております。

平成十五年度のこの発注額を見ますと、その枠外に帝国データバンクの数字が出ておりますが、日本道路興運株式会社の単体のところに百六十四億円というふうにかかれておりますが、このうちの百二十二億余がこの日本道路興運株式会社というところから要するに発注がされているというところがあります。それをずつと右に向かつていって、いわゆるグループ合計というのを見えますと、今申し上げたような五つの企業で二百三十五億円、これが発注額として実は受注を受けているわけでありませう。

こういうふうな実態をなぜそういうふうにかといふと、例えばこの日本ハイウェイサービス、このいわゆる株式の六五％を日本道路興運株式会社が保有しているということでありませうし、そしてまた、この会社の社長、会長についても、日本道路興運株式会社からいわゆるメンバーが派遣をされ、担っている、こういうふうなことであります。したがって、これらの五社はそのグループ会社として当然連結決算の対象になるのではないかと、このように思ひますが、この点についてはどのように見えておられるでしょうか。

○政府参考人(安富正文君) 今、委員の方から連結決算の対象になるかどうかという御質問でございますが、ちよつと私から、そこら辺、その問題について、実際に日本道路興運とそのハイウェイサービスの会社が連結になるかどうかについては、詳細は承知していません。

○谷博之君 私は実態としてそういうふうにして上げているわけでありまして、恐らく答弁として、いろいろな発注についてはそれぞれの企業に単体として発注しているということでお述べになると思ひますけれども、しかし実態としては、今申し上げたように、株式の保有の問題やあるいは役員人事の問題等については正に一体の関係にある

ということをお私たちが強く指摘しておきたい。これ、非常にこの数字見ていただきますと分かりますように、例えばその日本道路興運株式会社、売上総額が百六十四億のうち百二十二億がこの発注を受けているということは、これは全体の四分の三をこれら企業は国交省やいわゆる四公団から仕事を受けていると、こういうことであります。それから、一番右側の日本総合サービス株式会社にしても同様でありまして、売上総額百三億円のうちの七十五億余がこれらのところから仕事を受けているということでもあります。

したがって、これはどう見ても、私はこの依存度というのは非常に高いというふうに見ざるを得ないと思ひます。この点について、まあ私は非常に、ちよつと正にこの依存体質が甚だしい関係ではないかなというふうな思ひをお述べしておりますが、そんな中で、先ほど答弁に出ましたけれども、いわゆる車両管理業務というのがあります。この車両管理業務というのは、正にこの今申し上げた受注、発注を受けている仕事の中でも一番の大きな柱になっているということでもあります。

重ねてお伺いしたいんですが、この車両管理業務、そしてそこに携わる車両管理員、これらはどういうふうな位置付けでどういうふうな仕事をされておられるか、お答えいただきたいと思ひます。

○政府参考人(安富正文君) いわゆるこの車両管理業務につきましては、例えば国土交通省でございますと、公用車を持つておりますが、その公用車の運転手ということで、車はもちろん国の所有でございますが、運転手を派遣していただいております。その運転業務に従事しているものでございます。

台、それから丁日、日本道路公団については六十台、これが保有されている。そのうち、その車を運転する車両管理員、これはどういう数字になっているかという、先ほど私が触れました日本道路興運株式会社からいわゆる派遣をされてきて運転をしているその車両の台数、これが平成十五年度には二千二百台、つまり四千四百のうち二千二百です。それから、半分の車両を日本道路興運の人たち、車両管理員が運転をしていると、こういうことですね。それから、日本道路公団の六百六十台についても二百二十九台、この車が日本道路興運から派遣された管理員によって運転をされていると、こういうことであります。

そして、これは日本総合サービス株式会社から当然同じような形で行われてきています。こういうことでもございますので、私は非常に、これは本来であれば自前の国土交通省や日本道路公団に運転手もいるわけですから、その大部分をこういう企業に、言うならば仕事を与えていると、こういうことになっているわけですね。

この点について、民営化推進委員会の猪瀬直樹氏は、民営化されればこういう体質というのはなくなるだろうというふうには指摘してあります。つまり、どういふことかと、公団が民営化すれば、およそ職員十人当たり一人、総勢七百人もの専属運転手の存在、これは日本道路公団の方ですけれども、については当たり前の日常ではなくなるはずだと。そして、日本道路興運によつてはぐくまれた車両管理員という特殊ビジネスの歴史は民営化とともに幕を閉じるであろうと、こういうふうには彼は指摘してあります。

したがって、お伺いしたいのは、日本道路公団が民営化されたときに、こういう車両管理業務、車両管理員というのはいなくなるんですか。どういふふうになつていくんですか。お答えください。

○参考人(奥山裕司君) お答えします。

車両管理業務につきまして、民営化後どういふふうになるのかという御質問でございます。

す。  
車両管理業務につきましては、御指摘のありましたように、たくさん台数、人数、委託しておりますが、民営化を待つことなく、コスト削減の観点から抜本的に見直して、例えば今年度、当初に比へましてこの一年間で規模を段階的に減らしまして半減させる計画を立てて、現在進めているところであります。

なお、今回、民営化法案御審議いただいております中に新会社が成立しましたときには、民営化の目的の一つであります効率性の追求あるいは高コスト体質からの脱却、あるいは生産性の向上ということが可能となるように、また、より情報公開を行うべく最大限の努力をしていくべきものであると考えております。車両管理業務についても同様に行うべきものであると考えております。

○谷博之君 いろいろ私もこれ調べてみたんですが、例えば国土交通省の場合でございますと、二千二百二台のこの日本道路興運で扱っている車両管理員が、その発注総額は約九十億円、一台当たりの発注額は平均すると年間四百二十八万円、こういう金額になります。一体車両管理員というのは一日平均何時間ぐらい勤務しているのか。これも非常に、私は調べてみればいろいろ問題が出てくるんじゃないかと思っておりますが、これはふだんはどのような業務を具体的にやっているんでしょうか、重ねてお伺いしたいんですが。

○政府参考人(安重正文君) この車両管理業務につきましては、我々としては、契約段階において、一台の車を運転するのに必要な人員を派遣してもらおうということ、通常は、平常の業務で通常の公用車という形で、例えば地方整備局あるいは事務所ですと、いろいろな工事現場に向かう、あるいは用地交渉等に向かう、その際の運転手という役割を担っております。

さらには、夜間であるとかあるいは休日、そういうようないろいろな突発的な業務もございまして、そういう場合においてもその都度その会社の方から派遣していただいて運転手として使っています。

るということですから、通常においては、一日の平常の勤務時間帯に運転手ということで待機し、その都度必要に応じて運転業務を行うということでございます。

○谷博之君 後ほど具体的に更にお伺いしたい、していただきますが、ちよつといわゆる車両管理業務の別の角度からの質問を一点したいと思うんですが、こういう車両管理業務を受注する対象となるその企業の問題ですね、これについてはいわゆる有資格者というのがあります、その有資格者、これ六十数社と言われていますが、その中からいわゆる指名競争入札によって発注をする、決めると、こういうことになっていくわけですか、決める、具体的に今までも有資格者のいわゆる資格要件とか応募要項といったものを発注予告をしたのかしなかつたのか、非常にそのところがはっきりしないわけですか。

【委員長退席、理事池口修次君着席】  
したがって、あくまで有資格者というのは資格条件があれば、それは広がっていくべきだと思うんですが、そうではない、どうも限られた有資格者の中で指名競争入札が行われているような節もあるように聞いております。そこら辺の仕組みはどうなっておりますか。

○政府参考人(安重正文君) 国土交通省では、車両管理業務につきましてはこういう業務を委託する場合には、会計法令に基づきまして、原則入札で民間企業を選定して契約をするということになっております。

そういう意味で、各官署、具体的には、国土交通本省であるとか、地方整備局あるいは事務所という形で、官署にしますと四百官署ぐらいございまして、そういうところでそれぞれ車両管理業務について入札を行うということ、その際には、いわゆる先ほどお話がありましたように、本省あるいは運輸局サイドでは一般競争入札、それから地方整備局あるいは事務所等では指名競争入札ということで、おおむね、各地域によって違いますが、多いところだと十社ほどの指名対象者を

を選定し、それから少ないところで二社ほどの指名対象者ということで選定しながら実際に指名競争入札等の競争入札を行っているところがございます。

○谷博之君 私いろいろな方々から話を聞くんですが、新しくそういう、地方の局もそうですけども、いろいろな仕事に参加しようと思ってもなかなか新しく入れない、これはもう正にこの業界の通説になっておまして、そういう意味では、限られた人たちの中で、企業の中でこういうふうな形だけの指名競争入札が行われている、こういうふうなこともうわさがあるぐらいであります。私、私は今の答弁については若干納得できない部分があるわけですか。

そういう中で一つお伺いしたいのは、いわゆる一回落札をしてその受注を受ける、受注をする、一年間、これはもちろん一年間の契約なんです、さらに延長して、この契約を延長することができると、こういう仕組みになっていきます。つまり、一度落札をすると二年間要するに仕事を受けることができるという、こういう仕組みになっているわけですか。このことに対する非常に世間の批判というのがあります。

したがって、例えば今申し上げましたように、四千四百三十一台のいわゆる国土交通省の車両の二千二百二台、あるいはJHの持っている六百六十台のうち二千二百二十九台、こういうふうな車両を管理するこの業務を受注するという、これらに対しては、私非常に、何十社もある中でそういうふうな大きなところが半分も占めていくというふうなことは、私は非常に数的にも多過ぎるというふうな気がしますが、こういうふうな結果、結果という状況について、副大臣はどのように御認識されておりますか。

【理事池口修次君退席、委員長着席】  
○政府参考人(安重正文君) 先ほどこの車両管理業務につきましては、先般申し上げましたように、原則入札ということで、特に国土交通省の場合、先ほどのお話にありました一回入札に取れると随分二年ということではなくて、毎年入札という形で更新を行っております。

そういう意味で、いわゆるこの車両管理業務については、毎年入札の結果、会計法等に基づいて適正に実施しているところでございます。結果としてこういう、かなり、半分ぐらいの数字を取るといってございまして、これについては我々はこの会社の営業努力だといふふうに考えております。

○谷博之君 このことは実は副大臣にお伺いしようと思つたんですが、今お越しになられましたので、大変残念ですが、今の答弁につきましては形だけを御答弁いただいたということでございまして。

私たちは、そうではない、少なくともこの車両管理業務を含めて、このいわゆる大手と言われてる日本道路興運株式会社と日本総合サービス株式会社、この二つがこの車両管理業務のかんりの部分をやっぱり仕事をしているという、しかもそれが切れ目なしに台数は増えているんですよ。そういうことは、私は非常にこの競争入札の中で、そういうことは結果としてそうなんだというだけではないんじゃないか。私、非常にそういう点は奇異に感じておりますが、これ以上のことは、もちろん具体的な証拠もございませんので言えませんが、その点について私、非常に奇異であるという点だけは指摘しておきたいと思っております。

そして、今度はいわゆる天下りの問題ですね。これ、天下りという言葉は使っちゃいけないようなんです。過去に国交省並びに道路四公団に在職していた方々で、現在はこれらの企業に再就職をしている、そういう方々だといふふうに思いますが、その数が実はお配りしたこの資料の下の四角の枠に入っております。これは、過去三年間、平成十三、十四、十五年のこの三か年でこれら企業にいわゆる天下りをした人たちの数であります。日本道路興運株式会社には国交省から十八

名、日本道路公団からは一名、こういうことで数字が出ております。

実は、これを私、中身を調べてみました。例えば、平成十五年に十人が国交省から日本道路興運株式会社を天下りをいたしました。そのうちの半分強が、半分といいますが三分の二です、ほとんどの部分が今まで国土交通省でいわゆる自動車運転手をやっていた方がそのままこの会社の車両管理員になっていらっしゃるんですよ。

つまり、同じ職場、同じ仕事をしていて、そういうふうな国交省の職員が、そのまま引き続いて日本道路興運という民間会社の同じような仕事に就いているということ。これはいわゆる横滑りです。一定の年齢が来てそして退職をするという、そういう年齢を迎えたときに、続いて次の職場を見付けたときに、同じような関係している会社に横滑りの同じ仕事をすること、これ、私は、世間的に常識的に考えても、こういうことで世間は納得するだろうかというふうに思うんです。

したがって、私はお伺いをいたしたいわけでありませぬけれども、これまでの国交省並びに四公団からどのくらいの人数がこうした企業に行っているか、その数字をまず確認したいと思っております。

○政府参考人(安重正文君) まず、国土交通省の方からお答えしたいと思います。これらの先生御指摘の六社について、再就職、営利企業の再就職の承認をした数を申し上げます。先ほどのお配りあつた資料にありますように、平成十三年から十五年の三か年間で合計で申し上げますと、道路興運には十八名、このうち十名は自動車運転手でございます。それから、日本総合サービス株式会社に六名、このうち二名が自動車運転手でございます。それから、日本ハイウェイサービス株式会社に一名ということになっております。そのほかの三社でございますが、これらの再就職は過去三年間の実績はございません。

以上でございます。

○谷博之君 これは過去三年間でございまして、そのもちろん前もあるわけ。いろいろ私どもも問い合わせをして、資料を出すようにということと申し上げましたけれども、なかなかその先のことについては、要するに三年間という一つの期限、その前は分からないというようなお答えで、数字が出てきませんでした。

ただ、いろんなところで、いろんなことで調べてみましたところ、道友会名簿というのがございまして。これは四公団のOBの皆さんの名簿などですが、こういうふうな名簿を調べてみますと、どうも四公団から日本道路興運グループ五社へのいわゆる天下りの役員の数、平成十四年現在で四十九人いるというふうな推計をいたしております。つまり、四年前からのそういう在籍している人たちの数を含めると、この十八名ではなくて、あるいは十九名ではなくて、つまり四十九人いる。したがって、今回の数字を合わせると更にもっと膨らんだ数字が現在在職をしていると、こういうふうになると思っております。

私は、このいわゆる国交省や道路公団など関係四公団のOBが、例えば五十人以上に上ると、こういう具体的な我々の推計の数字、それが事実であるとすれば、これは相当、私は多くの方々がこういう企業でいろんな形で天下りという状況にあるというふうな言わざるを得ません。

したがって、この現実を率直に言つてどのようにとらえておられるか。これが言うならば正常な形というふうな言えるのかどうか、この点についてどうお考えでしょうか。

○政府参考人(安重正文君) これらの今申しました再就職している方々でございますが、中身、先ほど先生の方からもお話をしましたように、従来、各地域整備局あるいは事務所等で運転手として働いていた方が定年退職されて、それで新たな人生を歩むということ、こういう自分の技量を生かす、特に運転業務をやっているわけですが、そのほかの業務もございまして、そういう業務の技量を生かす、経験を生かすということ、こういう

会社に再就職しているわけでございます。そういう意味で、やはりそれぞれの個人の方のいわゆる再就職の考え方、あるいはいわゆる相手の会社との合意に基づいてこういう形になっていることであると考へております。

○谷博之君 先ほど冒頭申し上げましたけれども、全体の売上高の四分の三を国土交通省や道路四公団から仕事をもらつて、そしてそういう状態の中で、正に一体的な関係にあるその民間会社に對して、定年が来たから再就職としてそういうふうな企業に移っていくんだ。これは私は、それは悪いとは言いません。悪いとは言わなければ、世間が見る目というのは、やっぱりそれはおかしな感じが言えますよ。

これは天下りじゃなくて横滑りかどうか分かりませんが、そういうふうな部分というのは、私は、特に今度のいわゆる政治家とこういう企業とのいろんな問題が明るみに出たときに、そういう国交省なり公団とこういう民間企業との関係というのは、もつとより私はきちっとした仕組みを付けなきゃいけないと思っております。

そういう点で、人的にも、こういう発注にして、もつと関係にあるということについて、私はどこかの時点で、これは当然民間化ということに進んでいくその過程の中で私は整理しなければいけない。あるいは、もう少しきちっとした、より広い有資格者というものを募つて、そういうものの中でやっぱり本当の意味での指名競争入札によつて仕事をもちと多くの人たちに機会を与えていかなくちゃいけないというふうに思っております。

これは質問通告に入れていますけれども、大臣、五月二十日にそういう答弁もしていただきましたので、これらのことについてどのように考へておられますか。

○国務大臣(石原伸晃君) 後段に谷委員が御指摘されました、要するにこういう仕事をより多くの人たちに開放していくことは、私は正に賛成であります。

今、ちよつと考へてみたんですけども、先に

運転手さんを集めて、会社がそのリスクを取つてこの業務に進出するというのは、実はなかなかやる人はいないと思うんですね。そうしますと、タクシー会社とかハイヤー会社とかもう既に運転手さんを抱えている事業者がこういう分野に競争入札で入つてくる、こういう形が現実的なことではないかと思つております。

それともう一点、再就職ですが、私も当然、官庁あるいは道路公団にいたときの権限あるいは先輩としての威厳等々を押し付けられる形で競争入札等々をゆがめるようなことはいけないと思つても、十名の方は運転手さんですから、正に自分がやつていたのと同じようなところをきつと走るわけですから、その自分の能力を生かした再就職先をこの方々はきつと見付けられたんじゃないかという感じがございまして。

○谷博之君 大臣の最後のその部分については、私は、例えばどういう企業でもどういう公務員の職場でもそうですが、定年という一つのルールがあつて、それでそのときを迎えようと。もちろん、それは元氣な方は再就職をする。普通の人はそういう再就職に当たつては一生懸命自分で仕事を探すわけですよ。ところが、もう明らかにこういう方々というのは次の再就職先というのはある程度決まっているわけですよ。そういうルールが引かれたところには要は再就職をしていくというのが僕らはほとんどの実態だと思つてます。ですから、いわゆる世間でいうところの、再就職が非常に難しくても見付けるのが大変だということ、そういう状況ではない。そういうところに会社とこういう国交省や公団の一つのなれ合い的な体質が私にはあるというふうな思つていらっしゃるんですよ。そこら辺の問題についての具体的な中身の議論をした上でないと、今の大臣の答弁というのは私は納得はできません。そのことだけは申し上げておきたいと思つております。

総体的にいろいろ聞いてまいりましたけれども、私はこの問題については非常に、今、大臣おっしゃつたように、一定の大きな人を抱えて、

そして実績のある会社にそういうものを頼むんだということをおっしゃいましたけれども、私は、例えば今、こういう運転手の皆さん方を抱えているタクシー業界にしても、あるいはいろいろな運送関係の職場にしても、非常に今仕事がない、厳しいということ、特に地方はそういうことを非常に強く言っている。そういう方々は、例えばこういう業務をやるということになれば一生懸命努力してそれに対応する体制を作ってくるんですよ。そういう意味での、私は今申し上げたのは、限られたところで、そういう体制のあるところだけに仕事を与えていくという言い方はちょっと私は納得できません。

要するに、先ほど有資格者の話ししましたけれども、ほとんど広げていく、門戸を開いていくということ、やっぱりそういういろんな意味で、民間活力をもっと広げていくというそういう視点から、私は改めて、その限られたパイの中のこういうふうな仕事のやり取りということではなくて、もっと大きく広げて全体的な動きにしていく、このことを民営化の動きの中でやっぱり強く私はこれから取り組んでいただきたいというふうに思っております。これは強い要望としてお聞きいただきたいと思っております。

それから次に、SA、PAの、いわゆるサービエリア、パーキングエリアの問題でございますが、これまで、このサービエリア、パーキングエリアについては、いろいろ私も調べてみました。全国で今五百三十か所あると。そのうち財団法人、二つの財団法人が五百十、全体の九六%を管理占有しているということですね。

このいわゆる財団法人の道路サービス機構とこの財団法人ハイウェイ交流センター、この二つが全体の五百三十のうち五百十か所を道路占有して管理運営をいたしております。こういう管理運営の二つの法人から、今度は具体的にそれぞれのSA、PAの営業する営業者を、営業委託契約をします。そして、その業者がそこで営業活動して、そしてお客様からいただいた代金のうちの

テナント料をそこから払う、こういう仕組みになっていきます。そして、この二つの財団はいわゆる占有料というお金を日本道路公団に納める、こういう仕組みになっていくわけですね。

私は、この営業者という、第一線で現場でやっている例えばレストランのそういう業者とかあるいは売店の業者、あるいはガソリンスタンド、こういうふうな営業者の選定の問題なんです。

いろいろな条件がこれ付いています。この二つの財団がこういう営業者を募集するわけですが、これも、その中に一つの条文で、半径百キロ以内の都道府県に本社、支店がある企業、これが一つの営業者として参入できる条件なんです。つまり、関東地方でいえば、中心を走っている高速道路の場合は、半径が百キロですから直径二百キロというところの部分が業者が入ってきます。すると、正に関東一円のそういう、例えば例でいえば大手の業者がそういうふうなところに参入すると、そういうところは入り込めないというふうな状態になっているというふう聞いています。

したがって、まずお伺いしたいのは、全体の中のそういう、いわゆる地場といえますか地域でいろいろな営業活動している、当該地域の所在地の業者が全体の中でどのぐらいの割合で今この営業に就いているか、この数字を教えてくださいたいと思っております。

○参考人(山本正典君) お答えをさせていただきます。

現在、SA、PAは五百三十か所でございますが、その施設で飲食施設が五百四十四か所、施設でございます。このうちテナントによって運営されている施設が四百八十三施設でございます。そのうちのSA、PA施設が所在する都道府県に本社があるテナントが営業している、先生がおっしゃいましたような地元の企業が本社として経営している施設というのは二百十二か所ございます。したがって、全施設五百四十四か所に対しては三九%、テナントの施設四百八十三か所に対

しましては四四%でございます。

○谷博之君 数字出ましたから、三九%、四四%、大体四割という程度ということだと思えます。結局、こういうふうなSA、PAの現場でもやっぱりそういういわゆる大手と言われている人たちが入って行って、そこで営業活動しているということですね。

私、これは例えですが、国道のわきに道の駅というのができていますけれども、ああいうのは一般国道等のあるところにあるわけですが、非常に地域のいろいろな特産品を並べたりして地元との密着型のいろいろな営業活動しています。SA、PAの場合は、若干そういうところもありますけれども、まあおしなべて全部同じスタイルです。したがって、しかもそれは今言ったように大手の人たちがやっているものから、大体画一的。とする、私はやっぱりそういう意味では、まずその地域の業者にできればそういうふうな中心的に営業をやらせて、そしてそういう特色を出させて、そういうふうな営業努力をさせる、これも一つの手法だと思っております。

したがって、こういうふうな、いわゆる第三セクター方式等でもいいと思えますけれども、こんなようなSA、PAの活用の仕方、これらについての今後の見解をお伺いしたいと思います。

○参考人(山本正典君) 道の駅の、先生お話が出ましたが、地域の特色を生かした様々な催しとか特産品を販売をするというように、それが大変重要なことであろうと思っております。私ども、SA、PAにおきましても、現在もそういうふうなお客様が多様なニーズにこたえて、地域の特産品を生かしたメニューを開発したり、あるいはそれらを土産品として販売するなどの地域の特性や特徴を生かした事業に取り組んできているところでございます。

さらに、民営化された後のSA、PAの事業につきましても、種々の規制が緩和されるといったような点から更に可能性が増してくるんじゃないかと、こういうふうな思っております。

ます。特に、新たな店舗、サービスを展開するに当たっての各地域の特色を一番反映させることが重要であるという観点から、地元の中企業含めた民間企業、例えば地元の著名の店舗でありますとかあるいは地元の特産品店舗等と様々な業務提携をするといったようなこともまた有力な選択肢じゃないかなと、こういうふうな考えているところでございます。

幅広く地元民間企業の協力、参画を得ながら地域の特色あるサービスを提供することは大変重要であり、有効であるというふうな考えておるところでございます。

私どもとしても、今後一層そういうことに努めてまいりたいというふうに思っております。

○谷博之君 時間がございませぬから次の質問に行きたいと思いますが、昨晩も東関東自動車道で乗用車が中央分離帯に激突して三名の方が即死するという、こういう痛ましい事故がありました。平成十五年の一年間だけでも高速道路での交通事故の件数は一万四千件、そのうち死者が三百五十一名、こういうふうなことで、これは依然として高止まりの状況にあります。

私たちは、そういう中で、この高速道路の事故に限らず一般の道路でもそうですが、いわゆる悪質な運転手によって引き起こされた死亡事故、こういうふうなものが非常にあります。そういう人たちが、いわゆる危険運転のこういうものを何とか抑止していくということ、いろいろな努力をしております。法務省とか警察も、いろいろな経過はございますけれども、危険運転致死傷罪の創設、こういうふうなものが実は行われまして、いろいろな遺族の期待にこたえるような、要望にこたえるようなそういう活動をしてきている、このことについては非常に私たちは評価をしたいと思っております。

そういうことを踏まえて、実はそういう遺族の方々が中心になって生命のメッセージ展というのをあちらこちらでやっております。

り、亡くなった方の同じ背の高さの等身大の人形を作つて、その方があだん履いていた靴をそろえて、そしてその人形の、そのかたどつた人形にメッセージを掛けて、そしていろんなその人たちの思いをそこに訴えています。こういう生命のメッセージ展というのが国会の中でも、昨年でしょうか、行われました。

こういうふうな生命のメッセージ展をできれば高速道路のサービスエリア、パーキングエリアでやりたいと、そして、いわゆる運転手の皆さん方にそういういろんな意味での危険な運転の防止ということで訴えを行いたいということで希望いたしております。これがなかなか実現しません。もちろんスペースの問題等もあるんだと思いますけれども、だけれども、これは是非、そういう意味では、そういう直接体験、遭われた方々の本当に自分の経験から出たそういう活動ですので、これがあるところのSA、PAで実現できるように、これはもちろん道路公団等にもお願いをしなきゃいけませんけれども、特に警察の協力も大事だと思います。

そういうことで、この辺についての取組について考えを聞かせていただきたい。

○政府参考人(人見信男君) お答えいたします。命の重さを伝えるために、全国各地において生命のメッセージ展が開催されているということは承知しております。

警察といたしましては、交通事故により身内を失つた御遺族の方々の深い悲しみや苦しみに思いをはせ、国民の生命、身体を守るため、日々交通事故防止活動にいそむことが重要であると考へておるところであります。

なお、ただいま先生御指摘の生命のメッセージ展、こういった活動の意義を十分に私どもも理解し、各都道府県警察におきましてはこれまで可能な限りの協力を行つておると承知しておりますが、今後とも適切に対応するよう都道府県警察を指導してまいり所存でございます。

○谷博之君 是非、それはこれからも引き続き取組をいただきたいと思つております。

それから、五月の二十六日に総務省が自動車運送事業における事故防止対策に関する行政評価・監視という報告、これをまとめまして、これを国土交通省と厚生労働省に評価・監視結果に基づいた報告というところで出しております。

これは十年前にもこの報告は出ていたわけでありまして、これは十年前と今回のこの報告、実は同じようなことが指摘されている部分があります。例えば、交通事故が起きたときに事業者者に義務付けられている事故報告書、これが決められた期限以内に提出をされていなかったり、あるいは事故報告書そのものが提出されていないという、そういう件数が具体的には八十六事業者の中で七件もあつた。これは前にも指摘をしていたということですね、十年前にも。

そういう意味で、これは一つは、いわゆる運輸支局、現場の運輸支局と警察との連携、交通事故があつたときにその事故を運輸支局がなかなかつかみ切れないということもあつたことも事実です。したがつて、そういうことを解決するために、昨年一月から、警察が運輸支局に対してその通報をする、通知をする、こういう仕組みが取られてきたというふう聞いております。したがつて、その結果、こういう事例はもうなくなつておる。その辺の去年の、それ以降の話を開かせていただきたいと思つております。

○政府参考人(峰久幸義君) 警察庁との連絡体制につきましては、平成十五年の二月から、事業用自動車等の運転者により引き起こされた死亡事故あるいは酒気帯び運転などの悪質な交通違反について公安委員会から通知を受けるような連絡体制の強化が図られました。それから、さらに十五年の九月からは、これに加えまして重傷事故についても情報を受けることとなりました。

こういうことでの連絡体制が強化されて、自動車事故報告書を提出すべき事業者を特定、我々

も特定できますので、この通知を受けた際には確実に事業者に対して報告書の提出を求めるとしております。

○谷博之君 そのことと多少関連しますが、去年の八月に、こういう悪質運転手との事故の、いわゆるその後の対応の問題というふうなことで、八月に交通事故調書の早期開示を求める被害者連絡会というものができました。そして、この被害者連絡会が去年の十二月に法務大臣に交通事故調書の早期開示を求める署名を三万五千名の署名を付けて提出をしております。

これについては、もう既に米国やドイツでは早いうちからこの開示が行われているわけでありまして、我が国においてはこれらに対するまだ対応がもちろん決まっていない。いろんな他の法律との関係等もあると思いますが、ただ、いずれにしても、交通事故に遭つて亡くなられたその被害者の御遺族の方は、要するに加害者の調査、これは要するに亡くなった人はもちろんしゃべることも何もできないわけですから、そうすると加害者だけの一方的な調査でいわゆる調査といふのができてくる。その調査を、どういふ状況でどうだったのかということ被害者としては、被害者の遺族としてはやっぱりそれは知る当然権利があると思つておる。

そういうものについての開示をしてほしいという、こういうふうな声に対して、それがなかなかやつぱり実現できない、していない。こちら辺については私は、他の国々のそういう動きを見て、是非私は早期に開示をすべきだと思つておる。

○政府参考人(河村博君) お答え申し上げます。交通事故により重大な被害に遭われた被害者の方々の遺族の方々の心情的には察するに余りあるものがございます。そのような心情にこたえるためには、まずもって適正かつ迅速な捜査を行つて、事実の真相を明らかにし、的確な捜査処理を行うことが不可欠でございます。被害者、遺族の方々に、法の許す範囲内で事故の状況

などについて説明などを行うことも重要であると考へております。

法務省におきましても、被害者への配慮ということで法改正あるいは運用改善などを行つてまいつたわけでございますけれども、交通事故記録を含みます刑事事件記録の開示につきましては、平成十二年の法整備によりまして、公判係属中においても被害者などが公判記録を閲覧、謄写できることといたしました。また不起訴記録につきましても一定の条件の下に客観的証拠の開示を認めておるところでございます。

御指摘の署名の件につきましては、真相解明のためには捜査はその過程で得られた情報を公開せずに行ふ必要がございますのと、関係者の名譽、プライバシーの保護などにも配慮しなければならぬことから、捜査段階におきまして交通事故記録を開示させていただくことには様々な困難な問題があることを御理解いただきたいと思います。

ただ、捜査担当者におきましては、事故状況などにつきまして、交通事故の被害者の方々の御遺族の方々に対しまして捜査等に支障のない時期に適切な範囲で御説明させていただいておるものと承知いたしております。

○谷博之君 今日この委員会にはそういう被害者連絡会の方々もお見えになっておられますけれども、要するに死に口なしということ、やっぱり亡くなられた方というのはそこにももちろんないわけですね。そうすると、特に悪質な運転手の事故によつて引き起こされたこういうふうな事故について、全く分からないところで一瞬にしてその大切な家族を失うというふうなことになるわけですから、やっぱりその辺は非常に無念な思いがあると思つておる。その真相をやつぱりしっかり知りたいた、そして相手に対してもその責任を取つてもらいたいた、こういうことに当然なってくるわけですけれども、そういう意味でのいわゆる調査の開示、これについては非常に私は大きな意味を持つておると思つておる。是非、今の答弁、

更に突つ込んで、早期の開示ができるようにこれからも取組をいただきたいと思っております。

それから、最近のこういう交通事故に対する対応というふうなことで、特に一九八七年以降、検察庁はいわゆる非刑罰化方針というふうなんでしょうか、非常に交通事故の件数が年間百万件近く起きているというところで、これらに対するいわゆる対応の在り方ということで、起訴猶予の比率が非常に減ってまいりました。あるいはまた、執行猶予が付いて非常に、言うならば厳罰主義から若干その対応が変わってきているというふうな聞いております。そのことによって、いわゆる抑止力という意味からするといかがなものかというふうな声もあります。

そして、一方では飲酒運転の厳罰化ということでも、一方ではこういう大変悪質なと言われているひき逃げとかあるいは飲酒による事故とか、再三再犯を起すことというふうな事故の場合に、やっぱりそれでも起訴猶予とかそういう形に終わってしまう。こういうふうなことを見たときに、私は、非常に件数が増えてそれだけ対応が大変だということとは、それは分からないことではないんですが、だからといってそれを緩めるということとはやっぱりどうかという気はするわけですが、こちら辺の考えはどうなっているのでしょうか。

○政府参考人(河村博君) 先生の御指摘の点につきましては、一九八七年に全国の検察庁におきまして業務上過失傷害事件の処理の在り方を見直されたことを指しておられるものと思われるわけがございますけれども、この見直しと申しますのは、現代社会におきまして一般市民の方が日常生活を営む上でこの種事故を起すことが少なくないといつたことから、その中で、傷害の程度が軽微であつて対応も特段な悪質性が認められない、また被害者も特に処罰を望まれないような事案につきまして起訴猶予処分の弾力的運用を図ることとする一方で、重大な悪質な事案については

厳正に対処することとして、寛赦よろしきを得た適正な処理を行うとの趣旨によるものと承知いたしております。平成十三年に新設されました危険運転致死傷罪につきましても、法と証拠に基づきまして、これに該当する事案は同罪を適用して処分いたしております。業務上過失致死事件の起訴率というところで申しますと、これは軽微事案につきましても起訴猶予の弾力的な運用という前後を通じて、おおむね六割ないし七割程度が起訴されているわけでございます。いわゆる死亡事故につきましても起訴率が低下しているわけはございません。

ただ、いづれにいたしましても、悪質な交通事故事案を含めまして一律に起訴しないという取扱いはしては行かないわけではございません。起訴すべきものは起訴し、事案に応じた適切な科刑が実現されるよう検察当局におきましても努めていくところでございまして、具体的事案におきましても収集された証拠に基づいて的確な判断がなされるよう努めているものと承知いたしております。

○谷博之君 最後に、関連ということで、一般道の維持更新のことについて一点お伺いしたいと思っております。

実は、私の県のいわゆる東北の山岳部に塩那道路という道路が走っております。これは塩原と那須を結ぶ全長五十キロの山岳道路です。昭和三十九年に着工しまして四十五年に一度全線が一応開通した、しかし今日に至るも一人一人通れない道路で、県道として認定されております。そういう道路がございまして、四十五年に一応つながったんだけれども、それ以降、毎年毎年三億から四億の土砂崩れだけの土止めをするための工事、そういうことでずっと県費を投入してまいりました。そして、やっと今年になりましたこの道路の建設をやめるといふ決断を下しましたけれども、大変この間、もう四十年もこの道路については県費を投入し続けてきた、一部国費の財源も入っております。こういうふうな道路が私は全国的にも随分ある

のではないかと。造つてはみたものの使われていない、にもかかわらず、それは将来使うためにということで維持修繕費のお金だけはずいぶん入っている。こういう道路を私は見ておきますと、既に走っている、使われている一般道路の将来の維持管理について、あるいは更新について、これからどうなるんだらうかというふうなことを心配します。全長で百七十七万三千六百二十九キロという、全国全体のこの一般道路のこのすべてが、将来の維持更新について大変、私は橋とかトンネルとかそういうものの補修も含めてそうだと思いますが、金が掛かってくるのではないかとこのように思います。

したがって、これらの現状と、将来どの程度、維持修繕・更新に費用が掛かるといふふうに見ておられるのか、この点を一つお伺いしたい。

それからもう一点、最後に大臣には、こういうふうないわゆる有料道路の場合にはお金を取つて基本給にはそれで維持更新をするということですが、税金を使ってこういう道路を維持補修・修繕するわけですから、これは道路を新設すればするほどそういう将来に費用が掛かってくるわけですね。こういうことを考えたときに、いわゆる新しい道路を、いわゆる一般道路を造るにしても、その部分が当然掛かるといふことを前提にして道路を計画しなさいかというふうに思いますが、そういった少子化社会の中ではますます負担をする子供たちの数が、あるいは人口が減ってくるわけですから、そういう中でこの道路や橋梁やトンネルや、そういう部分の維持修繕について、新道を造るときにどのようなことを念頭に置きながら計画を立てていくか、その基本的な考え方を伺いたいと思っております。

○政府参考人(佐藤信秋君) 最初に、一般道路事業におきます維持及び管理、これの現状とこれから先の見通しをどう考えているかと、こういう御質問があつたかと思つております。これにつきましては、国道から市町村道までトータルで現状の広い意味での維持管理費用、こ

の中には交通安全で標識等を付けるとかいうことも含めましてちよつと幅広くなつていますが、トータルの管理費の総額、こういう意味では一兆七千億円を数えているところでございます。

このほかに更新という概念のものがある、これが将来は問題になってまいりかと思つております。特に昭和二十年以降建設されました橋梁等が、六十年、七十年たつてまいりますとなかなか厳しい状況にはなつてくるであろうということもございまして、更新というふうなことも考えに入れていく必要があるであろうと。

そういう意味では、この現状、一兆七千億円ほどというものはかなり良好な管理をしていかないとちゃんとした道路網としての機能、先ほど先生の御指摘のようになかなか車が通れないというふうな状態になる場合だつてあり得るといふことも考えますと、しっかりとした管理を続けていく必要があるだろう。どのぐらいの費用が掛かるといふ点については、いろんな見込みの仕方があつたわけですが、一つの問題として更新費をどのぐらい見ると、これを置いておきますと、更新費を置いておきますと、この一兆七千億円という維持管理費が少なくともこれから少くもより増えていくという状況にはあるであろう。そうした管理を十分にこれからも努めていく、事前に十分な予防措置を取りながら良好な管理に努めていく、これが大事なことかと思つております。

○国務大臣(石原伸晃君) 谷委員の御指摘は大変ごもっともだと思つております。少子高齢化社会の中で、これからの道路の建設というものは維持管理・補修費というものを当然入れて当てるかなければならない。新規事業の採択に当たっては、いわゆるBバイC、費用対便益プラス代替道路の問題や、あるいは病院への到達時間の短縮等々の外部効果に基づいて評価を行いますけれども、この評価の中にももう既に建設コストだけではなくて維持修繕の管理コストというものも含ませていただいております。さらに、維持管理コストというものをとつて

さる限り小さくしていかなければならない、そのためにどうするかということ、何か災害が起ることで土砂崩れが起る大規模改修をするというのではなく、災害に弱い部分というものは構造上もう既に今分るわけでございますので、前もって予防的な補修を計画的に行っていく。そういうことによつて橋とかトンネルとか丘陵地みたいなところの構造の寿命を延ばしていく、専門用語では道路アセットマネジメントと言ふんだらうでございますけれども、そういうものを採用して工夫をしていくということは、もう正に委員の御指摘のとおりだと思つております。

○谷博之君 時間が来ましたので終わります。どうもありがとうございました。

○富樫三君 日本共産党の富樫三でございます。大きく三点ほど伺いたいと思ひます。

最初は、民間化することによつてその民間会社が道路を建設する時には自ら資金を調達する、今までのように財投というお金ではなく金融機関から借り入れる。したがって、市場規律が導入されるので無駄な道路建設には歯止めが掛かると、こういうのが今までの国土交通省の主張だったというふうに思ひます。

しかし、民間会社が調達した借金、資金で造つた道路は、その資産とその借金は同時に、一緒に保有・返済機構に移管をされます。機構が融資をした銀行などに対して返済責任を負うという仕組みになつていくわけでありまして、造つた民間会社、元々借金をした民間会社はその借金に対して最終的に責任を負うという体制にはなりません。したがって、道義的な責任を感じることはあつたとしても、結果として市場規律が民間会社の道路建設の歯止めになるということにはならないのではないかと思ひますけれども、どうお考えですか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 一般の民間化におきましては、先生のたいまの御質問にありますように、会社が建設資金をまですべて市場から自己

調達する、財政投融資資金等の直接投入ということではない、こういうことであります。そして、この会社が自己調達した資金に係る債務を機構が引き受けた後は、債権者に対しては機構が債務の履行を行うこととなりますが、機構が会社から引き受ける債務については、協定において上限が設定されて、これを上回る債務は引き受けられない、こういうことであります。

そしてなおかつ、一番大事な問題として、先生御指摘の、会社が調達しても機構が返すんだから、そこで市場規律なんか働いてくるのかと、こういう御指摘でございますが、実は機構の債務返済原資となります貸付料の支払を通じて、会社もこの建設資金に関する返済、この責任を負つておるわけでありまして。

さらに、会社が市場から資金を調達する際に、この債務返済の仕組みについて市場に十分理解していただく必要があるわけでございますが、道路建設に要する費用が協定で定める債務引受限度額を上回らないこと、あるいは貸付料を支払えるだけの料金収入の見通しがあることなどを説明しながら市場の理解を得る必要がある。

さらにもう一つ、会社はいわゆる資金調達の団体として扱いますか、法人としての格付というのを当初持つておらないわけでございますし、それからまたそういう意味では、新しい仕組み、これに対する世の中の御理解をどういたしたか、これは大いに努力しないと厳しいところがあるということがあるかと思ひます。そういう意味で、資金調達に当たりますと、市場規律が働いて無駄な道路を造らないための歯止めとなる、こういうものと考へております。

○富樫三君 新しい会社は非常に資金調達が厳しいと、厳しいだけに無駄な道路は造らないことになつていくだろうと。私は、そうならないと思つておるんですけども、まあ今、局長がなるんだ、なるんだと言うから、じゃここで百歩譲つて規制になるといふふうに仮定しましょう。それで、民間会社が造ろうという計画の、今でいえば

九三四二の中の残つておるところの約二千キロ、そのうちの二千三百キロぐらいが民間会社が造らうと、こういう計画になっておるんですね。ところが、なかなか資金調達が厳しいからこれができないんだと。この中からほとんど減らさなければいけませんかと、調達ができないければですね。

そんな場合は、ここはちよつと大臣に伺いたいんですけども、民間会社ができないというふうになつた場合は、これはその道路は中止をするんですか、それともそこは新直轄でやるんですか、どちらですか。

○国務大臣(石原伸晃君) 簡単に申し上げまして、これは協議を行うこととさせていただきますが、その当該道路のある会社がそれを断つてきたら、残りの会社にやりますかというふうな話をいたします。そこではいろいろな条件の話があつて、条件を若干変えたら、ああその条件なら当該会社がやると言つたら当該会社にまた戻す。それでも当該会社がやらなくて、残りの会社がやると言つたらその残りの会社がやる。

それでもやらなかつたらどうするかというの富樫委員の御指摘だと思ふんですけども、そういうことが仮に、私は起こらないと思ふんですけども、国は構造規格の見直し、今計画されておる構造規格の見直しを行つて更なる効率化を行う、すなわちコストを下げる努力をする。そして、それはいつても、そういうものでいいのかわからないことはそこに任せておられる方の意見も聞かなくちゃいけませんから、地方公共団体の意見も聞いて行つて。そんな中で、委員御指摘のこの新直轄ということも含めて今後の整備の在り方を再検討することになると、理屈の上ではそんなことと思ひます。

○富樫三君 結果としては、新直轄、要するに税金で造ると。造らないというところは、大臣おっしゃいませんでしたので、結果としては造らなかつたことのようにあります。二つ目の問題でありますけれども、高速道路

ネットワークを構築することが地域経済を活性化させると、こういうふうに行われておるけれども、本当にそうなのかという問題について二点伺いたいと思ひます。

一つは、今度作られます民間会社、これはサービスエリアやパーキングエリアを中心として営業活動をする、通行料金は会社の収入にはならないで借金の返済に全額充てられるのと維持管理費になると、こういうわけですね。そんな場合は、パーキングエリアやサービスエリアだけではなかなか営業できない、新しい事業展開を当然これは考えると、経営上はですね。そうすると、インターチェンジ周辺とかあるいはパーキングエリア、サービスエリア周辺の新たな開発で、ここに大型店を誘致するなどの計画というのは、当然これは考えられるだろうというふうには思ひます。

そんな場合に、現在でも、郊外に大型店ができることによつて駅前などの中心市街地の疲弊、あるいはシャッター通りと言われておるものが出ています。これがまちづくり上も非常に大きな障害になつておるといふのが実態であります。むしろ、今度の民間化によつてそういうことに拍車がかかるということになれば、これは地域経済の活性化に逆行することになりますけれども、この対策はどうお考えですか。

○国務大臣(石原伸晃君) 仮定の話で富樫委員が言われたようなことは、総裁もやりたいみたいなの、という話はされておると思ふんですけども、ちよつと考へてみますと、民間の会社による開発に限らなくとも、実はその地域の人がが郊外型のものを欲しい、あるいは郊外型のものを作ってみようというビジネスチャンスがあるところではもう既に商業開発というものが行われておりますし、これからのそういう可能性はだれも否定できない。

何が申したいかというところ、今回の四公団の民間化によつて市街地の衰退がイコール進むんだということ、やっぱり直接的な関係は私はないんだと思ひます。

じゃ、何を考えるかというところ、やはり今、新市街地のまちづくり総合支援事業とかまちづくり交付金でリクエストが来ているもの多きは、やっぱり旧電鉄系の駅前等々があるわけですね。中心市街地を活性化していくにはどうするかというところ、やっぱり高齢化ということが一つのキーワードになって、高齢者の方々が歩いて暮らして、病院にも行けるようなまちづくりがあったり、その地域に残る歴史的な資産、駅の周りにもいろいろあるわけですから、そういうものを活用した観光とか、あるいは車に依存しないという、片方でモータリゼーションが進むことを否定することはできませんので、別のまちづくりということに取組むことが必要だと思っています。

やはり、各地域においてゾーンごとに特性を生かした魅力あるまちづくりというものの取組ももう現に行っているんじゃないかと。ですから、そもそも論とは若干、そのイコールにはならないんじゃないかというのが私の考え方でございます。

○富樫三君 民営化イコール中心市街地が疲弊をすると単純に私も結び付けているわけではなくて、現在既に起こっていますから、それにむしろ拍車がかかるというところが問題だというふうには私に思っています。

先日、仙台での地方公聴会で、相馬の市長さんも、市議会でもこの問題というのは非常に重大な問題になっているし、大変心配されていらっしゃるということ伺い、貴重な御意見を伺ってきただけですけれども、これらの対策というのは今後迫られる問題だというふうに思います。

もう一つ、地域経済に対する影響の問題ですけれども、いわゆるストロー現象と言われている問題についてです。

これは、ネットワークができることによって、その地方の中心にあるいは人口の比較的大きい、あるいは都市化された、そういうところにもむしろ人も金も流れていく。今までも、人口がそんなに多くないし、それほど都市化もされていない

し、産業も十分ではない、そういうところからますます人も金も都市部に吸い取られていってしまふ。本来はその逆のはずだったんですよ。むしろ、人口が多いところ、企業がたくさん集中しているところ、そういうところから過疎のところにも人も金も流れていくことによって地域経済が発展するんだ、活性化するんだ、そのためのネットワークだと、こういうふうな言ってきたものが、実際にやってみると逆の現象になると。これはこの間、大沢議員も本四架橋の問題で指摘をしたところなんですけれども、この問題については、一地域ではなくてもっと大きなエリアでそういう現象が起こってくるわけなんです。

ここにいて、これも、だから道路全部駄目だという意味ではなくて、これは、こういうまちづくりや産業の発展あるいは地域経済の発展の問題についてきちんとした対策を持ちながらやらなければ、これはいけないことだろうというふうには思っています。ですから、もう何か道路を造ればいんだということだけでどんどん進むというのには、これはやっぱり政策として間違いだというふうには私は思っています。

この点についてはどういう対策をお持ちですか。

○国務大臣(石原伸晃君) ストロー現象というのは本当に高速道路に限らず、便利になるとあります。新幹線もそうですし、せんだつての委員会で同僚委員が御議論されたものもそうですし、私も実際に聞きましたら、本四架橋が架かったことによつてデパートが一軒なくなっちゃったとか、若い人はみんな出掛けている、拾ってみると、一方、うまくいっている例も、拾ってみると地域活性化につながった例はあると思えます。

例えば、一つ二つ出させていただきますと、愛媛の宇和海産というんですけれども、生きたまま、魚をトラックに乗せて生きたまま高速で輸送するということ、マタイですか、東京市場のシェアの四割をそこが一社で持っている。あるいは、青森県の鶏卵業者ですけれども、何というん

でしようか、飼料プラントの整備を基盤整備としてやって、東京のマーケットを集中的にねらって、東京、首都圏のマーケットの四割が青森県産になってきている。これは道路がよくできてうまくいった例だと思いますが、その反面もあるということも私は委員の御指摘のとおりだと思います。やはり、こういう競争が公平な状況の中で、あるいは環境の下で行われるための高速道路の整備というものに心掛けていかないと考えております。

○富樫三君 公平な競争の原則の下にと言いますが、実はむしろこういうネットワークができることによって公平ではなくなるといふ、そういう弊害を私は言っているわけなんです。大きな三つ目の問題で、高速道路建設に伴うマインナス効果というか、そういう点について伺いたいと思います。

その第一の問題は、環境アセスメントをどう見るか、こういう問題についてであります。道路を事業化する場合に、その事前の系統として環境アセスメント、つまり道路建設など開発が環境に及ぼす影響、その内容や程度、あるいは環境保全対策について事前に予測をし、評価を行って、必要な措置の検討をするということだと思えますけれども、現在の環境アセスメントというのは、事業を進めるための一つの手段上の問題になって、これをやればもう事業はできるんだと、こういう感じがしてならないわけです。実際には環境アセスをクリアしているんだけれども、その後、道路公害や健康被害、この因果関係などが指摘をされる、こういうことも現実に起こっているわけです。

かつては、国道四十三号線の訴訟の問題や、あるいは西淀川裁判、川崎裁判とか名古屋南部の裁判、そして先日、四月には圏央道の裁判での地裁の判決が出た。極めて遺憾でありますけれども、国土交通省が控訴をするということになっていくわけですけれども、特にこの四月二十二日の東京地裁判決、ここではこういうふうに指摘をしてい

るんです。国は具体的な根拠もなく事業に公共の利益があると判断しており、見過ごせない過誤があった、住民に受忍限度を超える騒音被害を与え、大気汚染が発生するおそれもある欠陥のある、営造物というふうな断定をされています。そして、都心部の交通混雑の緩和という事業目的に関して、首都高の中央環状道路や東京外郭環状道路が建設されれば圏央道まで必要はないと、こういうふうな判断を、このインテリジェンズの必要性についても、代替案の検討を全くしていない、合理性がないというふうな判断をしています。

こういう内容をよく検討してみますと、環境アセスメントの結果が絶対的なものではないということを示していると思えます。かつては、石原大臣の前の大臣でありましたけれども、環境アセスは絶対的なものではないという趣旨の発言もされているようでありましたけれども、石原大臣はどういう御認識でしょうか。

○国務大臣(石原伸晃君) 環境アセスをやる必要性というのは絶対的かと思えます。やはり、そういうもので環境と便利になることの保全というものを図っていくという下で、環境影響評価法に基づいて自然やあるいは景観に配慮してこのものを実施しているということは事実だと思えます。その結果として、遮音壁を作ったり植樹帯を作ったり構造を変えたり、あるいは希少生物がいるときにはその環境保全措置を講じて、できる限り開発によるマインナスを除去している、そういう意味はあると思えます。

しかし、今、委員が御指摘になりましたように、アセスを実施しても、公害訴訟の提訴とか地域の皆さんとのあつれきが生じる場合もあるということも私事だと思えます。

こういうときどうするかということも考える、やはりその地域の人たちが、必要だと思っている方がいる、あるいは周りの地域の方々もその代替する新しいものが必要だという意見がある、その一方で、そういうものは要らないという人がいる。やはり地域の実情というものをよく勘案し



確な道路の整備、管理に努めていく、そしてまた割引など弾力的な料金設定をするなど、また関連事業の展開などもいたしまして利用者の利便の向上を図ること、機構においては四十五年以内、債務を確実に返済する、その後は無料開放するというようなことが求められているわけでありまして、そのために、国、地方公共団体においてもそれぞれの役割分担に応じまして責任を持って改革に取り組みることが重要であるというふうに考えております。

また、大幅な金利上昇あるいは大災害など不測の事態に對しましては、適時適切に必要な事業の見直しを行うということが重要であるというふうな見直しを考慮しておるところでございます。

○湖上貞雄君 国、地方の役割分担、必要な改革を行うということまではだれしも分かると思いますが、では、そのとき、失敗に終わったときにだれが責任を取るのかと、こう聞いているわけでも、ちよつと私にはびんと今の答弁ではきませんけれども、時間がございませんで次に移ります。

公団改革の見直しについて、私が今だれが責任取るのかというふうな質問をいたしましたして今のよくな答へがあつたのですけれども、改革を推し進めることは一体だれがやってくれるのかということになると、あいまいもここで分らない。官の無責任性と民の営利主義に成る名ばかりのやはり民営化ではないかというふうな思ふんですが、そのツケが来るのはやはり国民ではないか、利用者ではないか。私は、やはり利用者や国民であることについて再度指摘をしておきたいと思ひますが。最後の質問でございますけれども、だれが責任取るかも明らかにできず、公団の問題点とされる点についても多くメスが入っておりませんし、格差の是正や住民の合意、ネットワークの効果、それから総合交通政策等の観点から、高速道路建設にかかわる明確な基準をやはり設定をすべきであらう、改革の抜本的な見直しについて再度図るべきではないかと考えますが、大臣、いかにお考えでしょうか。

○國務大臣(石原伸晃君) 今、湖上委員がおっしゃった、明確な、何というんでしようか、建設の基準。こういう議論がずっとされてきたと思うんです。大都会の人から見ると、地方の高速道路はもう車もそんな走っていないから要らない。地方の方から見ると、大都会を中心に整備してきたんだから、やつと順番が回ってくるから自分たちの道路を造つてくれ。じゃ、一体何が必要で何が必要じゃないのかということ判断する物差しが日本全国でなかつた。今回の改革の原点は、この物差しを作ろうということから始まっているんだと思うんです。

それは、さつきも若干議論になりましたけれども、採算性だけじゃないだろう。あるいはBバイC、費用対便益で見れば、有料であるならば当然一を切る。しかし、有料でない高速道路、必要性があるものもあるだろう。すなわち、BバイCが一を切る、有料のBバイCが一を切る。けれども、病院に何分掛かるとか代替路線がなくて土砂崩れが起こるとどうしようもないとか、そういうものをやつぱり客観的に評価する。先ほど宇和た、愛媛のマイダいの話と青森の卵の話とを比べて、ただきましたけれども、やつぱり農産物を運ぶ、こういうものの外部評価も考えて道路に成績を付けたわけですね。民営化に際しては専門家の意見や高速道路の必要性を判断するための客観的基準を設けた、これが今回の私には美はこの改革の基本であり、これが重要なことだと思ふんです。

これは、決して民営化することが委員御指摘のとおり本当に目的ではないんです。民営化という、総理の言葉でいうと荒療治をすることによって、積年の道路公団の抱えてきたブル制の弊害あるいは償還主義の問題、あるいは四十兆円に上つちやつた債務をどうやって返すのか、こういうものに実は回答を出させていた。従来、公団方式が抱えていた問題点をメスを入れてこれを解消する措置を作つたんだ、そういうことを戦後初めてやつたんだ、料金も戦後始めて下げるんだ、そういう改革案だと思つております。

だ、そういう改革案だと思つております。

○湖上貞雄君 終わります。

○委員(奥石東君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時まで休憩いたします。

午後一時開会

○委員(奥石東君) ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

委員の異動について御報告いたします。

本日、谷博之君及び弘友和夫君が委員を辞任され、その補欠として北澤俊美君及び千葉国男君が選任されました。

○委員(奥石東君) 休憩前に引き続き、高速道路株式会社法案、独立行政法人日本高速道路保路株式会社法案、日本道路公団等の民営化有・債務返済機構法案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案及び日本道路公団等民営化関係法律案、以上四案を一括して議題とし、これより内閣総理大臣に対する質疑を行います。

○委員(奥石東君) 自由民主党の答申でございます。

○委員(奥石東君) 本日御多忙の小泉総理大臣の御出席をいただき、道路関係四公団の民営化法案の審議を深められますことを心から感謝申し上げます。

さて、小泉総理には去る五月の二十二日に訪朝され、今までの長きにわたる日朝間に存在した極めて異常な関係の正常化に向けて大きな前進を見ることができました。この間における総理の御苦勞は筆舌に尽くし難いものがあったと思ひます。

後世、日朝間の扉を開くという歴史的偉業が成し遂げた総理として高く評価されるものと確信しております。私も平成十年の三月、調査団の一員としてピョンヤンで調査、それからいろいろ討議をいたしました。その体験からも強くそう思ひます。

さて、本日の議題に入りたいと思ひます。

ただいま審議されている四法案は、戦後の道路整備に大きな役割を果たしてきた有料道路制度に對する初の抜本的改革であります。

有料制による本格的道路整備のため、日本道路公団が昭和三十一年に創設され、自來、高速道路の建設やその安全管理に懸命に努めてまいり、今や七千キロメートルを超える高速道路が供用されております。その利用も、国民の知恵により、当初予想もしなかつた方法でも行われております。生活面ではクロネコヤマトの宅急便に代表される、また産業面ではトヨタのジャスト・イン・タイム方式等により、国民生活を豊かにし、産業経済の発展に大きく寄与してまいりました。しかしながら、日本道路公団も創設以来半世紀近くになり、いろいろな面で制度疲労も現れてきました。内部改革もそれなりに進めてまいりましたが、なかなか目に見える効果は上がりませんでした。

そこで、小泉総理が道路関係四公団の改革は内側からの演繹的方法では無理だと判断され、民営化という帰納法的手法を取られたのではないでしようか。そして、小泉総理の示された民営化という基本方針の下に、石原大臣始め国交省の皆様御精進により、道路関係四公団の民営化法案が策定されたことに心から敬意を表します。

そこで、小泉総理にお尋ねいたします。

今回の道路公団の改革が目指したものは何でしょうか。また、今回の民営化案によりそれを実現できるのかについてお尋ねいたします。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 初めて参議院の当委員会に出席いたしますので、今、基本的な御質問をいただきました。若干時間をかりて、その質問の要点、述べさせていただきます。私は、就任以来、民間でできることは民間にということの基本方針の下に、政府の各分野での組織、見直さなければこれから新しい時代に対応できないのではないかとということで、この道路公団民営化も果たしてできるかどうか、随分考えてま

いりました。

率直に申し上げまして、道路公団まで民営化できるかどうかというのは、総理就任前までは私も無理だろうと思つていました。ところが、いろいろできるという方々の意見を聞いていくうちに、可能かなと。特殊法人の中で最も税金を使っている大物が道路公団であるということから、できるならやってみようかということで決断したので、総理就任してからでありました。今日までおかげさまで、賛否両論ありましたが、よくよくやぐ大詰めの際に至り、与野党から御協力いただいていることに對しましてまず感謝申し上げます。

そこで、御質問でございますが、なぜこの道路公団の改革が必要だったのか、何を指しているのかという基本的な御質問であります。まず従来の公団方式に対しては、厳格な事業評価を行う仕組みがなく、楽観的な需要予測やプール制の下に、多額の借入れと国費により建設が進められて、返済期間が順次先送りされるなど、不採算路線の建設に歯止めが掛からなかったことでもあります。第二点として、一方的な命令の仕組みの下で経営努力の有無が公団の業績に反映されない、建設・管理コストの削減努力が不十分な高コスト体質であること。三つ目には、いわゆる天下りなどファミリー企業との関係が不明朗、不透明であること、これらが様々な批判や指摘がありました。こういう点についてですね。

そこで、このため、道路公団四公団、関係四公団ですね、道路関係四公団の改革を行政の構造改革の一環として行う特殊法人改革の中で最も重要な課題と位置付けまして、民間でできることは民間にゆだねるとの方針に基づき、民営化することとして、民営化委員会の意見を基本的に尊重して改革案を作成した次第でございます。

この民営化によりまして、まず九千三百四十二キロメートルのこれまでの整備計画を前提とすることなく、未供用の区間について費用対便益分析等を厳しく実施するとともに、抜本的見直し区間

を設定し、これについては現行の計画のままでは整備を進めないこととしました。二番目には、また徹底したコスト削減等により約二十兆円の有料道路事業費をほぼ半減、約十兆五千億円にする。ともに、その債務については民営化時点の債務総額を上回らないようにして、民営化後四十五年以内にすべて返済する。四つ目には、民営化までに平均一割を超える高速国道料金の引下げを実施すること。五番目には、競争原理の導入のため、日本道路公団を三分割することとしました。

このように、一般の民営化法案は、公団方式の弊害を解消して四十兆円に上る債務を確実に返済しつづつ、真に必要な道路について早期にできるだけ少ない国民負担の下で建設するとともに、料金の引下げ等のサービスの向上を図るといふ民営化の目的を実現することによって、利用者はもちろん、すべての国民に利益をもたらすことができるという正に画期的な改革案であると考えております。

○ 斎藤哲男君 大変明瞭な御回答、ありがとうございます。

総理にずっと質問を続けたいんですが、内閣の方から、総理は大変あれですからおまへは二問だけだと言われておりますので、私、この一番目と四番目のアクアラインだけに、あとは大臣の方にお願したいと思っております。よろしくお願いたします。

今後の高速道路の新規建設は民営化会社の自主性を尊重して行うとされております。一方、高速道路は国家の経済社会基盤であり、どの路線を整備するかは、国土計画、地域計画を踏まえ、国レベルで判断されるべき国家戦略だと思っております。

ところで、アダム・スミスは、その国富論で、道路事業等の公共事業について、社会にとって大いに有用であるが、その性質上、民間事業としてはその利潤がその経費を償うに足りないため、民間で造り維持すると思われることができないものを造り維持する国家の事業が公共事業である、道路事業であると、そういうふう述べております。

このことは、高速道路の新設は民間会社にとってインセンティブの低いものであることを教えているのだと思っております。ちなみに、イタリアのアウトストラダ社では、今後新規道路の建設はやらないう計画はないというふうに言っております。

そこで、今回の民営化においても、高速道路整備の必要性そのものを民営化会社の経営判断と利潤の追求のみにゆだねることをお願いたしたいと思います。

○ 国務大臣(石原伸晃君) 斎藤委員がアダム・スミスの国富論を論じた中で、高速道路の社会資本としての有用性、そしてまた、どこにどれだけものを造っていくかということについて民間には任せるにはその部分は当たらないのではないかと、こういう御指摘と聞かせていただいたわけでございます。

もう私が申すまでもなく、道路、なかんずくこの高速道路というものは、地域経済に対して社会的にも経済的にも大変大きな影響を与えるものでございます。したがって、これからの整備に当たりますとも、厳格な路線ごとの評価を行わさせていただきます。また、国会議員あるいは有識者の皆様の、そしてお地元の地方団体の方々の各方面の意見というものを取り入れて、国によってどこにどれだけのリソースの高速道路が必要なのかという判断を行わさせていただきます。計画を進めてまいり、こういう枠組みにさせていただきます。

今回の民営化の枠組みの中では、民間会社でございますので、押し付けられたものに対して造りませんよ、造りませんよ、こういうことをはっきり判断できる実質的な拒否権を付与するなどの措置を取らせていただきましたのは、整備手法を選択するに当たりまして、民間企業でありますから民間の経営センス、さらには、これまでのプール制でお金がどこから回ってくるんじゃないかと、自

分たちで民間会社が造ろうと思うものは市場からお金を借りてくる、そういう市場規律が生かされるべき仕組みにすべきではないかと考えたからでございます。

会社が整備することになった場合は、会社は民間企業としてのコストの意識をしっかりと働かせていただくことによりまして、これまでにも増しての効率化というものが図られると考えているところでございます。

○ 斎藤哲男君 ありがとうございます。では、次に移ります。これは事務当局、政府参事人でお願いたします。

交通機関あるいは施設の民営化によって陥りやすい問題が民営化先進国で起こっております。例えば、三年前倒産した英国のレールトラック社について申し上げます。英国で、九〇年代、国有鉄道の民営化のために、全国のレール、駅舎等、鉄道のインフラを所有するレールトラック社と、運行会社二十五、車両リース会社三つに分割されました。レールトラック社の株式は九六年五月にロンドン証券取引所に上場され、株価は高い利益と配当により急上昇し、分割・民営化の成果として評価されました。ところが、それは路線線その他のメンテナンスを削減し利益を作り出したものであることが次第に判明いたしました。維持管理等を怠った結果、二〇〇〇年のハットフィールド脱線事故を契機に行われた調査で千八百五十か所に路線の破損があることが判明し、列車の遅れは日常的となり、巨額の復旧修理のためレールトラック社は二〇〇一年十月七日、倒産いたしました。しかし、鉄道を廃止することはできませんので、また国が乗り出してその対応を図ることになりました。

また、今世界で高速道路の維持管理を大規模に行っている民間会社はイタリアのアウトストラダ社とフランスのコフィールト社ですが、このコフィールト社というのは七百四十キロの高速道路を管理しております。一年半ほど前の大雪の際、高速道路の除雪などの対応が適切でなかったため

に大問題を起こしてあります。

民間会社が高速道路の維持管理を行うとなると、採算性が重視され、維持管理がおろそかになり、必要な安全対策等が行われず、事故が増加するのではないかという心配もございませう。その対策をしっかりとお願いしたいと思います。お願いします。

○政府参考人(佐藤信秋君) 先生御指摘のように、民営化した後におきましても道路施設の維持管理について万全を期す必要がある。道路法の四十二条でも道路管理者は良好な状態に道路を常時保っておかなければいけないと、こういう規定があるわけでございます。この趣旨を踏まえまして、各会社と機構の間で締結される協定におきまして管理の水準についても定める必要があると認識しております。これによりまして会社は機構との協定に基づいて業務を実施する、こういうことから、コストを縮減しつつ一定の管理水準を確保することになると、こう考えております。

また、道路整備特別措置法の法案の四十八条におきまして、国土交通大臣は、会社又は機構に対して高速道路の管理に關しまして必要な勧告、助言を行うことができる、従来の特別措置法にもこういう条項があるわけでございますが、こうしたことを定めることとしておられます。さらに、高速道路会社は、これは会社が料金収入を得るためには高速道路が大切な資産でありますから、自らの維持管理についておのずと民間企業の経営センスを導入することによりまして、効率化を図りながら適切にこの管理を実施していく、こういうものと期待しております。

○斎藤哲男君 では、次に移ります。

これは総理にお願いしたいんですが、採算性の面から、四国と本州を結ぶ三本の道路や川崎—木更津を結ぶアクアラインに批判がありますが、これらを利用したいのだけれども、高い料金抵抗によって他の輸送機関、例えば船舶や代替道路を利用せざるを得ない需要が多いのですから、せっかく整備した高速道路の利用促進のための方策を講

じていただきたいと思ひます。

私からも提案したいと思ひます。今回の民営化に際し、通行料金を平均一〇％下げるとしていただきますが、一律に下げるのではなく、料金を下げることによって交通量が著しく増大する、すなわち料金弾性値が大きく、効果が顕著に出るところを中心に料金割引を実施していただきたい。それによつて料金を下げても総収入の減少がわずかで済むことになりませう。

一例を申し上げたいのですが、お手元の東京湾アクアラインの通行料金と交通量についてのこの資料を見ていただきたいと思ひます。平成十二年度通行料金四千万のときの平均一日交通量は九千六百台です。料金を二五％下げた、すなわち千円下げた三千万にしたところ、交通量は三三％増え一日一万二千九百台となりました。料金を二五％下げたら交通量は三三％増えたわけですが、料金弾性値は、いろいろな方法があるんですけども、通常の方法、最近の弾性値などでやっても大体一ぐらいかなというところでございます。

そこで、平成十五年度に、では、ここに一番下に十五年度の交通量と料金、三千万と一万四千四百台の交通量が出ていますが、この時期に三千万を二千万にしたら交通量がどうなるのか、そして総収入がどうなるのかをいろいろ計算してみました。計算の方法というのは幾つもあるわけですが、一番単純な方式として、平成十二年度に料金を四千万から三千万に下げたときの交通量の増大を参考に計算しました。四千万を三千万にしたときは料金を二五％下げ、そうしたら交通量は三三％上がったわけですが、料金下げ率の一・三倍の交通量の増加率です。この増加率を用いて三千万から二千万に下げたときの交通量増加率を計算しますと、三三％料金を下げたわけですから、それに一・三倍すれば交通量の増加率が出てきます。そうして計算すると二万一千台ぐらいになります。また、それを基に収入を計算すると約四千万円ぐらいとなります。そうすると、余りそんなに収入は減ってこない、で、交通量は物すごく

勢いで増えたということになります。

また、それが定着すると、いわゆる企業でも個人でもいろいろな新しい利用が試みられますので、継続的に見れば非常に大きな私は交通量の伸びが出てくると思ひます。もちろんこれは試算ですから、いろいろな人の計算によつては違う面もありますし、特にこの場合、今ETCをかなりここで用いていますから、ETCのことは除外して考えていますので、幾分の誤差は出てくると思ひますが、本筋的には、私は今申し上げたように、非常に需要の多いこの地域において料金抵抗のために使えなかつた、そういう多くの人たちが料金を下げることによつてこの道路が生かせる、そういうことは確実だと思ひますので、料金値下げに当たっては、そういう弾性値の大きいところ、そういうところを優先的に是非やっていたきたい。そういうところで、日本じゅうで一番大きいところどこかと思つて探してみたら、やっぱりこのアクアラインだなというふうに思ひましたので、データとともに説明させていただきます。

よろしくお願ひいたします。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 今まで高速道路の料金については、公団時代、一切値下げは行われておりませんでした。今回、民営化を契機に、初めて民営化までに平均一割程度引き下げるといふことになっております。

また、この高速道路の有効利用を進める観点から大事な点は、債務を先送りしないで確実に返済していくということ、そして有効利用に取り組み、この点も重要だと思ひまして、御指摘の点を踏まえながら、できるだけ国民が利用しやすいような運営にしていかなきゃならないと思つております。

あと、どういう割引があるか、ETC割引があるか、あるいは夜間割引があるか、それはもう大臣の方がよく心得ておりますので、何か提案あったら補足していただきたいと思ひます。

○斎藤哲男君 ありがとうございます。大臣には次の問題、質問をさせていただきます。今回の民営化議論の中で、プール制が不必要な高速道路の整備をする事になった元凶のよう言われております。プール制はある一定のかかり合いのある路線間において資金面で相互補完をするために用いられたものであります。どの道路を整備するかはプール制で決めるのではなく、先ほど来大臣もおっしゃつておられましたような国土政策、地域政策、最近ではしばしば答弁に用いられておりますBパイCや採算性、外部経済効果などによつて決められ、その道路整備の資金調達の一手段としてプール制があるわけですが、もちろん、プール制の過度の乱用は厳に慎むべきであります。早期に建設された高速道路と後れて建設される高速道路では建設単価が著しく違つて我が国の特殊性や、乏しい資源を優先的に使つてもらつて得た利益を、後れて高価に高い建設費となり、ようやく高速道路の恩恵に浴する人たちが幾分還元してもよいのではないのでしょうか。

資料二、この資料の一番下の方を見ていただきたいと思ひます。東名、名神、東九州自動車道の開通年と建設コストを示しております。昭和三十年代に造られた名神高速道路の建設費は一キロメートル当たり六億円です。六億円です。昭和四十年代に造られた東名高速道路は一キロメートル当たり十億円です。その三十年後に造られている東九州自動車道はキロメートル当たり四十億円を少し超える感じですが、四十億円も掛かっています。昭和三十年代にこの東九州自動車道を作つたとすれば、キロ当たり四億円ぐらいでできたでしょう。今の十分の一のコストででき、自力で十分に償還できたと思ひます。

どの路線を整備するかという個別路線について十分な評価を行うことは大事であります。その整備資金の調達手段として、早期整備や整備に当たつての先発と後発の不公平感をなくす観点から、プール制を活用することは、ある意味で意義

があるというふうに思います。路線ごとの厳格な評価を行い、その整備にプール制を活用することは両立するというふうに思いますが、大臣の御所見をいただきたいと思えます。

○国務大臣(石原伸晃君) ただいま査掛委員の御指摘されました点は、民営化委員会の中でもかなり議論のあったところでございます。厳しい財政事情の中で有料道路方式という形で東名、名神から整備をしていく。必然的に東名、名神は基幹都市を結ぶ高速道路でありますから、採算性も高い、収益も上がる、そのお金で採算性の悪いところを造っていくという方法でネットワークを整備されてきたという歴史は私も事実だと思えます。

しかし、査掛委員がたゞいま御指摘されましたように、過度の乱用、過度の乱用なのか乱用でないのかという議論はおきまして、現行の公団方式においては、いわゆるもう採算性を全く度外視して不採算な路線が安易に建設される、あるいは総理も戦後初めて料金を下げるんだということをお先ほど御答弁されておりましたように、今までは逆で、ちょっと採算が合わなくなると料金を引き上げる、あるいは料金の徴収期間というものも、償還主義で決まっていたんですけども、それも先送りする、さらに公団自体の側にも、この道路はもう少し安く造ろうといったようなそのコスト意識が欠如する、そういうものがこの全国プール制の中で弊害が指摘されてきたという事実もあると思えます。

ですから、今回の民営化案では、このプール制の弊害を除去して、道路一本一本を厳格に評価して、会社が新たに建設する高速道路の債務はその会社の料金収入から返済するということを基本とさせていただきます。これまでの償還主義あるいは今お話をさせていただきました全国プール制の弊害を解消する全く実は新しい仕組みとしてこの法案を準備させていただいたわけでございます。言ってみるならば、高速道路債務責任返済制とでも申すのでしょうか、そういう新しい枠組みであるとは是非御理解をいただきたいと思えます。

そんな中で、成績を取って見ますと、外部効果等々を見ますと、採算性が悪くても造らなきゃいけない道路もあるということもはつきりしてきたわけでございます。これからの財政事情の中で、厳しい財政の中で選択と集中をその考え方の中心として透明性のより高い道路整備というものに取り組んでまいりたいと考えております。

○査掛委員(藤野孝君) 総務省にちよっとお尋ねしたいんですが、地方財政の厳しい中で着実に新直轄方式で高速道路整備を進めるためには、地方負担分の財源措置を国として十分に対応すべきだということに考えます。このため、マクロ的には地方負担分に見合う自動車重量税が地方に譲与されることになっております。しかしながら、個別的に見た場合に、必要な自治体に必要な額が配分されることが必要です。直轄高速を行う県の地方負担分が基本的に全額地方交付税等で措置されるようにお願いしたいんです。

自動車重量税は、昭和四十六年の創設の際、時の福田大蔵大臣が国会で、主として道路特定財源として扱うことを約束され、そして今も二・五倍の暫定税率でいただいているものですから、その趣旨や経緯も踏まえて適切に処理していただきたいと思えます。

○政府参考人(瀧野欣彌君) 新直轄方式によります高速道路整備に係ります地方におきます負担についての財政措置のお尋ねでございます。

今御指摘ありましたとおり、地方財政全体といましては、地方に交付いたします譲与税の増額ということで今回の地方負担に対して対応しているということでございます。

また、個々の地方公共団体につきましては、現在、整備新幹線に対します財政措置というものが行われているところでございますが、これを参考に行わして、地方負担につきまして地方債を九〇%充当する、その元利償還金につきましては五〇%を事業費補正をするというようなことで地方団体に措置する方向としております。

これらの措置によりまして、地方団体におきま

しても円滑に事業執行ができるものというふうに考えておるところでございます。

○査掛委員(藤野孝君) 時間が参りました。

総理には、大変お忙しい中、適切な御指導を賜りましてありがとうございます。今後ともよろしくお願いたします。

以上でございます。

○藤野孝君 自由民主党の藤野孝君でございます。

先ほどの査掛委員の質問とも関連いたします。改革の趣旨、目的等の質問にも関連いたしますが、今回の道路関係四公団の改革を考えたときに、私の現役時代の経験でもあるんですが、国鉄の改革のことが思い起こされ、また比較もするわけでございます。

あのときも、公社方式、その持っている、内在する問題点が、例えば運賃法定主義でありますとか、あるいは組合、労使関係の問題、それによる生産性がなかなか上がらないと、いろんな問題がありました。しかし基本的に、私の思うところでは、スト権ストというものが起こりまして、これが国民の経済、生活、大きく大打撃を与えた、国民の目にこの矛盾というものがさらけ出された、そういうことが背景にありまして、中曽根内閣のときに民営化という大なたを振るうという

か、大英断があったと思うわけでございます。

先ほど総理からのお答えは、目的、それから効果等についてですが、もう一度、今回、先ほど総理になられる前は無理かなと思われたというようなこともありまして、そういうことをお聞きしまし

ても、この議院の、委員会の中の議論でも、公団がしっかりと自己改革をやって低コスト構造に転換できる自己改革能力がきちりあってやっつけば、必ずしも民営化でなくてもいいんじゃないかというふうな意見もあつたように思います。先ほど総理の御答弁の中に、そもそもこの公団方式というのが、国のお金やあるいは財投、もう一番たくさん使っている、そういう構造そのものが大変問題だと考えておられるということをお

聞きし、かつ民間ができることは民間へという基本方針の下にということですが、本当のところというのは変な言い方ですが、この背景といましようか、もうこれはやらねばならぬという、その決断に至られた、そのところについてお聞かせできれば幸いです。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) これは先ほど査掛委員にもお話しした点であります。民間にできるものは民間にという基本方針が、これが第一点であります。

と同時に、道路を造った方がいいか造らない方がいいかというところ、どの地方においても道路造つてくれという声は実に多いわけです。それは都市、地方を問わずです。道路を造れという要求は、これ都市、地方を問わず、与野党問わずです。選挙民も有権者も与野党問わず、実に道路を造つてくれという要望は強いんです。

そういう要望を、その選挙区出身の議員は、衆議院であれ参議院であれ、むげに断ることはできない。そして、造ればみんな喜ぶんです。特に人口の少ない地域であればあるほど賛成者が圧倒的で、もう地域挙げて造つてくれという要求が多いと思えます。

都市の方は、そこへいくと賛成論があると同時に、過密都市、住民の中で、最近では反対論が多くなつてきましたね。うかうか造つてくれという陳情に乗ると、いざ造り始めると今度は思い掛けない反対論が出て、賛否真つ二つに割れて、造つた方が選挙に有利か不利かというのは非常に難しい問題が都市の中にある。

ところが、地方はそうじゃないですね。もうこの道路を造れば次の選挙ではお返ししなきゃならないと、地域挙げてその政治家応援してくれます。しかし、そういう地域に限って余り、採算が取れるかどうかというのは無視するところが多いんです。しかも、この高速道路というのは地方負担なしですから、これは税金で面倒を見てくれるんだらうというところは、地方の人にとっては、おれたちは税金負担ないからということになつて

しまう、そういう政治の圧力に屈しやすい。

そこで、やっぱり民間になれば費用と効果、これだけの費用を掛けてそれだけ採算取れるかという視点も公団方式よりはるかに強くなる。同時に、必要だから造るといふんだと、これだけの税金を掛けても後で払えばいいじゃないかというのが今までの公団方式で、ほとんどどんどん借金が膨らんで来て、しかも三十年、四十年、五十年という後、払えばいいんだという形になってきている。そういう観点から私は、必要な道路とそしてさほど必要でない道路というものを厳しく見直すためには、今の公団方式よりは民営化方式に変えていった方がいいんじゃないかというのが一つの大きな理由であります。

まだいろいろあります。例えば、本場に地方に道路を造って環境を破壊しないのか。もう山の奥まで道路入ってきます。その地域の人は、あそこは名所だ、観光地だと、もう自分で歩いていくのは疲れるからできるだけ上まで道路造ってくれと。最近では、こういう山を道路のために環境を破壊していいのかという環境面からの配慮もありません。便利になります、同時に環境の面も配慮をしなければならぬ、採算も配慮しなきゃならない、そういう点もあります、いわゆる道路公団方式だとファミリー企業等の問題も出てきました。

いろいろありますが、今考えてみて、当初、道路公団は民営化が無理じゃないかと思っていたところを、やってみて良かったな、よくここまでできた、皆さん御協力いただいたと感謝をしておりますし、こうした民営化の会社が早く多くの国民に、公団方式でない、いろいろな経営感覚導入してくるでしょう、今まで公団だったからできないサービスも展開してくると思います。そして、今まで公団方式だったから、そのまま税金を使ったりあるいは財政投融資の金を使ったり、できた道路も、できなかったんだと思ったら、もっとコストを安くすれば道路できるんじゃないか、規格を見直せばできるんじゃないかという議論も出てくる

思います。

そういう点をよく踏まえて、道路公団から民営化会社になっても、多くの国民に評価されるような民営化会社になっていただきたいと期待しております。

○藤野公孝君 どうもありがとうございます。実は、次にお聞きしようと思つておられること等ももうほとんど答えていただいたんで、ただちょっと経緯もありますので、ちょっともう一問、総理に質問させていただきます。

先般、この委員会で参考人質疑というのがございまして、三人の参考人の方が見えなくなった。先ほどちょっと香掛先生の方からもありましたけれども、触れられましたが、櫻井よしこさんが、参考人が見えなくなった、私も質問させて、質疑させていただいたんですが、櫻井よしこ参考人のお話の中で、いろんなことおっしゃいます、結論として、今回のこの道路公団のこれは改革ではなくて言わば改悪だと言いつた。これは幾つかポイントはあるんですが、一つは民間会社を作ると。これは総理がそうおっしゃったかどうかは僕はあれですが、総理のお考えというか希望は、将来上場して完全な民営化会社になって、投資家にとっても大変、何というか、魅力のある会社にするべき。そのためには、上下一体というか、資産をちゃんと持たしておかないと、サービスエリアやパーキングエリアぐらいいかないような会社がある、それがそんなもの投資しますかというような感じで、そういう会社の存立のベースになるような資産が与えられていないというのはおかしいというふうな感覚、御意見とか、あるいは保有機構というんですかね、あれを作ることによって、新会社とその保有機構が言わば大家とたな子のような関係で従属関係になってしまつて、これじゃ形を変えた公団方式ではないかと。要するに、会社の自主性、主体性というふうなものが極めてゆがめられているというふうな意見。それから、今まで以上に採算性が難しいような道路もかかって造れるようになったんじゃないか、全部引

き受けてもらえるので、後で資産と債務を。

そういうふうなことで、大変厳しい御意見をいただいているんですけれども、今総理がお答えくださいましたように、全国の国民のコンセンサスを得る案という意味では、私は、今政府が出しておられる、真に必要な道路を国民の負担をできるだけ少なくしてそれでできるだけ早く整備していくという新しいスキームを作るんだ、制度設計をするんだという意味においては、私はもう十分に合格点を与えられる案だと思っております。

そのことについて、我々を励ます意味でも、私の意見を励ます意味でも、総理にもう一度御感想をお願いいたします。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) これは、民営化反対論者の中には、もつと民営化して利益を上げられる会社になるのではないかと期待を持っていた方から見れば、予想したよりも利益が出るのは遅いという立場に立てば、不十分だという理屈は分かります。なぜなら、確実に利益を上げる路線しか造りませんよ、地方の要求があるうが、その道路は採算が取れませんかから造らない、全部断っちゃおう。割り切れば造りますよ。

しかし、今、道路公団が計画しているところは地方へ行っても全部造ってくれという声ですね、そういう声にも耳を傾けなきゃならない。現在の公団方式の規格では今回の民営化ではできません。しかし、規格を見直す、八車線を六車線にする、六車線を四車線にする、あるいは造り方を変えるということによって、安くすれば造るところはあるかもしれない。あるいは地方が負担してくれなければならないならば、新しい民営化会社がそれだつたら造ろうと思つてもいい。

そういうことを考えると、直ちにできるだけ早く上場させて、株も高く売つて、新しい民間会社は確実に利益が上がるんだという人から見れば、もう余分な道路を造らないという人から見れば、これは道路を造るために工夫しているから、早く利益を上げられないという点から見れば不満があるかと思いますが、私は、政治として、今まで国

会で九三四二キロ全部造つてくれ、そういう要求に対して政治がどこまでできるか、民営化会社がどこまでできるかということをやつぱり考えなきゃいかぬ。

もう後のことは、造らなくていいというんだつたら、そういう今の民営化は不十分だという声は分かれますよ。そうじゃないんです。民営化会社の役割は尊重する。そして、民営化会社ができなかった部分は政治でどうやって造るか、民間会社の協力をどうやって求めるか。民間会社の自主性を尊重しながら造るという案ですから、私は、国民全体から見れば、もう、すぐ確実に早く利益が上がるかびかの民間会社よりは、私は国民の利便性を考えた今回の案だと思っております。

○藤野公孝君 ありがとうございます。もう一杯質問を用意していただきますが、時間があります。

石原国土交通大臣は、初めての観光立国というか、観光担当大臣でもあられて、私も観光立国を実現したくて国会に出たいと思つた一人として、ちよつと無理やりと思われるかもしれませんが、けれども、質問させていただきます。

住んで良し訪れて良し、これが二十一世紀の国づくりの一つの私は大きな国家目標になってしかるべきものだと思つております。私もかつて、駐在というか滞在したフランス、観光大国であります。この前、総理も大使をお呼びになつたと思つてますが、あの国、高速道路、直近のインターチェンジまで四十五分というふうなことで整備をしておつたか、しているように聞いております。日本はあの全総の一万四千キロベースですら一時間というふうなことだと思つてます。

そういうことから、住んでいる人ばかりでなく、海外から訪れる人のことを考えて、日本という国は大した国だと言わせるためにも、観光振興と道路の整備というものはやつぱり採算性何だという次元だけではなくて、国家政策として位置付けられるべきと思つてますが、大臣の御所見をお伺いします。

○国務大臣(石原伸晃君) この点は、やはり採算性、BパイCとはまた別のいわゆる外部効果の世界に入ってくると思います。そして、今回の道路の客観基準の中では、観光にだけ役立つつかというふうな指標も考えさせていただきました。

時間ですので、例を若干挙げさせていただきますと、例えば大分県の津久見市、臼杵市では、東九州自動車道が延伸したことによりまして観光客が一・三倍増えた。もう目に見える数、増えるわけですね。先日、また国東半島の豊後高田の市長さんおいでになったんですが、あそこはレトロの町で、昭和三十年代の建物が残っている。言葉を変えまして、開発から取り残された。しかし、今はそれが逆に大変資産価値になっていて、高速道路から若干距離はあるんですけども、一般国道さえも少し整備してもらえればもつと観光客が来ると。

このように、観光に大変道路というものの持つ意味というものは大きいわけでございますので、もちろんコストはできる限り縮減を図りつつ、観光地が今、観光立国ということで国を挙げて観光政策に取り組んでいるわけですから、スピードアップもして、整備をしていくところはしていかなければならないと考えております。

○藤野公孝君 終わります。

○池口修次君 民主党・新緑風会の池口でございます。

総理には本会議でも質問させてもらいましたが、引き続きお願いをします。

まず、総理 大変忙しいお体だということふうに思っております。昨日は参議院の決算委員会でも質疑をされましたし、今日はこの国土交通委員会、あしたは何か衆議院の決算行政監視ということで、三日も何かあるのかなのかというふうな状況のようで、日々違う委員会の中の審議というふうなことで大変だということに思っておりますが、よろしくお願いをします。

まず、法案に対する質疑ですが、まず冒頭、この法案が出てきた背景というのは、やはり小泉総

理が総理になってから言い出した構造改革というのが基になっているというふうに思いますので、その点について若干まず質問をさせていただきます。というふうな思っております。

皆さんも御存じですが、小泉総理は、構造改革と言つて、ある意味象徴ということで、自民党の総裁になるときに郵政の問題を取り上げられたというふうな思いますが、その後、総理になって道路と郵政、これが構造改革のある意味象徴みたいな形で言われておりました、順番が途中で変わりました、今年、道路公団改革、ちまたによりまして、来年が郵政の民営化法案というふうな言われております。

ただ、現時点で一番議論がされているのは何か、国民の関心が強いところは何かといいますが、私はやはり年金に絡めた社会保険庁の改革が必要という声が増しに高まっているというふうな思いますが、新聞等によりまして、坂口厚生労働大臣は社会保険庁の改革を言い出したというふうな思っております。

私も、今回いろいろ年金に絡めて、社会保険庁の今までやってきたことが審議の中に出てきて、やっぱり本当はこの社会保険庁の改革をして年金の審議をすれば、もう少しスムーズには私はいったんじやないかというふうには思っておりますが、そういう意味で、やっぱり順番として、道路と郵政なんかよりも社会保険庁じやなかったのかなというふうな率直に私は思っているんですが、総理はどのように考えているのかというのをまずお聞きをしたいというふうに思います。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) マスコミ報道にぎわった面から順番に取り上げるといふのはちよつと薄い見方じやないかなと。マスコミに取り上げられる話題というのは時々変わります。しかし、問題点というの、マスコミに取り上げられない部分で、取り上げられているよりもはるかに大きな深い問題はたくさんあるのが常であります、どの時代においても。そういう点からいえば、道路公団が民営化されようとしたときには、

今余り話題になっていません。取り上げたときには連日大変話題になりましたよ。そういうことも考えまして、取り上げられる話題に對しましては、どういふ点が直されなければならないか、改善されなければならないか。改革していかなきやならないと思ひます。

問題はこれから次々に出てくると思ひます。問題はこれからは、改革されなきやならない問題は、だからそのときだけ、マスコミの話題になつただけ追つていたら、もう本来の政治はできないと思ひます。それぞれ時の課題があります。世界の動きもあります。目に見えない中で改革すべき点もあります。それを探し出して掘り下げて、改革すべきは改革すべきというのが政治の在り方だと思つています。

社会保険庁の改革、大変大事であります。ようやく年金制度の改革案が出てきたから今話題になっております。この話題というものを十分踏まえて、これからは社会保険庁の改革、もちろん目指していかなきやならないと思つております。

○池口修次君 私は、マスコミが騒いでいるからどういふことでは必ずしもありません。

今、一方で年金の議論がされております。年金の議論を、本来は年金がどうあるべきかということとを議論をしないかといふんですが、やっぱり社会保険庁がある意味、社会保険庁が扱った保険料で箱物をどんとん作つていたとか、若しくは自分の役所の宿舍だとか、車を買つていたとか、あるいは運用に失敗をしたとか、いろいろ問題があつて、これは今起きた話では私はない。もう昔からあつた話がこの年金の議論ともにもわき出たわけですね。私、やっぱりこれら問題には先に片付けるといふか改革をしておけば、本来すべき年金の議論というのが私はやられたんではないかなといふことで、やっぱり確かに道路とか郵政も大事な問題ではあるんですが、それと同様若しくはそれ以上に、私は国民生活に直結する年金といふことからは、やっぱり社会保険

庁を先にやっておけば。これは後から考えてもしようがないといへばしようがないんですが、た

だいろいろ問題はやっぱり政府の中にある、知つて居るわけですから、そういうことで申し上げたといふことでございます。

それと、今日は社会保険庁の長官に来ていただいているというふうに思つております。社会保険庁の役割は、若しくは社会保険庁の仕事というのは何なのかということをお聞きしたいというふうな思ひます。

○政府参考人(眞野重君) 私ども、政府管掌健康保険、これは中小企業に働いていただいております。政府が管掌いたしまして、政府が管掌いたしまして、医療保険制度を担当をいたしております。それから、厚生年金保険、これはサラリーマンの方の年金制度でございます。これを担当いたしております。それから、国民年金制度、これは自営業者その他の方々の年金制度でございます。それを担当いたしております。あと、小さい制度でございますが、船員保険制度というのがございます。船員の方々のこれは医療、年金、労災、失業保険、四つの制度を総合的に担当をいたしております。

○池口修次君 私が聞いたのは、保険の種類を別に聞いたわけではなくて、その中で、そのいろいろな保険を社会保険庁はどういうことをやっているんですか。私は、端的に言えば、保険料を集めるというのと、確かに年金をもらえる資格のあった人に間違いなく給付をする、突き詰めればこの二つだろうというふうには私に思つて居るわけですね。給付のことは余り今回の中でも話題になっていませんが、集めるということに對して、本日に社会保険庁仕事していただけたらというところが私が一番問われるべきだといふふうな思つて居りますが、実は国会議員の未納問題等あつたわけですが、若干、いろいろな状況の中で話題になって居りますが、私は、社会保険庁がちゃんと集めるということに努力をしていけば、今の国会議員の未納のほうは九割、まあ一〇〇％とは言いませんけれども、九割の問題は、これは未然に防げたといふ

ふ

うに思っております。

そういう意味で、私は、これだけ年金の議論がある意味国会議員の未納議論になってしまった、その結果、国民の政治に対する信頼感がなくなったということに対して、私は社会保険庁はもつと責任を感じるべきだといふふうに思つて、何の役割ですかといふふうに聞いたわけですが、でも、単に種類は、それは調べりや分かりませんよ。その種類ではなくて、どういふ気持ちで仕事をしていたんですかといふのを聞きたかったんですが、もしお答えがあればお聞きしたいと思つておす。

○政府参考人(眞野重君) 未納の問題につきましても、国会議員が国民年金の強制適用になった当時、いろいろお知らせをしたわけですが、その後、選挙のたび、そういうふうな状況に、議会の事務局にきちんと私どもの方からそういうお知らせをするというふうなことは行つてまいりませんでした。そういう意味では大変申し訳なく思つております。

ただ、いろいろな形で二十歳になりますと連絡をするといふふうなことをいたしておりますし、そういうふうなことで、今後、私も持つております記録、これを活用いたしまして、いろいろな形で御連絡ができるような体制に組んでいきたいといふふうに思つております。

○池口修次君 今、議会の事務局に連絡しなかったのは申し訳ないといふような話でしたが、私最初に確認させていただいたように、社会保険庁の役割は大きく私は二つ、保険料を集める、その保険料を公平にその時期になった人に給付をする、この二つしかないんです、実はね。多少運用の問題とかあるんですが、これは、運用は厚生労働省が今日はいろいろお話がありましたので、端的に言えばその二つなんです。

その二つのうち、一つの集めるというのは、これは厚生年金は企業が集めてくれるから社会保険庁やる必要はないんですよ。少なくとも国民年金はやっぱり社会保険庁がやらなきゃいけないことを

やつていなかつた、やる努力をしていなかつたのがこれだけ問題になっていふ意識が私は全くないんじゃないかといふことで指摘をさせていただきますので、是非本来の仕事を私はずっとやつていただきたいといふふうに言つておきたいといふふうに思ひます。

それに関連して、総理にちよつとお伺いしたいんですが、一つ総理の問題も結果的にいろいろ国会の中で議論になりました。一つは強制加入になる前、任意期間のときには総理は入つていなかつたといふことで、これは国会の中かどうかは必ずしも分らないんですが、記者に対して、この未納の問題について総理の責任を聞かれたときに、これは未納の期間だから全く問題ないといふお答えをされるのをテレビで聞きました。私は、この全く問題がないかどうかといふことについては実は二つの立場で考えなきゃいけないといふふうに思つております。

国会議員といふのは法律を作る立場です。法律を作る立場の人と法律を守らなきゃいけない立場の人では、やっぱりこの言葉の持つていふ意味合いといふのは変わってくるんだらうといふふうに私は思つております。法律を守る立場の人は、それは法律に従つて守るしかないわけです。ただ、国会議員の場合は法律を作れますから、これは極端に言えばどういふ法律でも作れるといふことですから、必ずしも国会議員は法律だけ守つていふことではなくて、今回の問題についても、その後義務化をされたといふことも踏まえれば、やっぱり国会議員として全く問題がないといふところは、私は少し言い過ぎではないかなといふふうに感じていふんですが、総理、いかがでしょうか。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 私は、人間として法律を守つていければいいといふ、そういう考えではあります。法律以上に大事なことはたくさんあります、人間として。しかしながら、この年金の任意加入に入らなかつたからけしからぬとい

う議論は私は取りません。任意といふ言葉はどういふ意味か。入つてもよし、入らなくてもよし、だから任意なんです。何で強制加入に変わったか。強制、これはもう入らなきゃいけないんです。その言葉を分かつていふにもかかわらず、任意で入つてなかつたからけしからぬといふ議論するのは分らない、いまだに。いろんな政治的思惑があるんでしよう。それはそれでよしとします。しかし、私は任意加入のときに、どちらでも、入つていい、入らなくてもいいときに、入つてないからけしからぬといふ議論はいまだに分かりません。

○池口修次君 今まで言われたことと全く同じ立場で言われたわけですから、確かに言葉だけとらえれば任意と強制といふのは全く違います。で、任意を強制にしたのはこれは国会議員がその制度を変えたわけですから、やっぱりそういう立場に国会議員といふのはあるんだといふことも是非御理解をいただきたいといふこと、ですから、法律を守る、普通の一般の国民はその法律を守れば、私はそのとおりで、ある意味十分だといふふうに思いますが、やっぱり国会議員の場合は、任意で本当にいいのかわるか。一部の識者は、任意で任意的だといふ人もいふわけですから、それに対して全く問題がないといふのはやっぱり、一般国民が言うんであれば私はそうだと思いますが、ちよつと違うんじゃないかといふふうに思つております。

それと、もう一つの問題の厚生年金の問題です。その前に、ちよつと長官が来ておりますので、ちよつと事前にお話してなかつたんですが、小泉総理は厚生年金と国民年金に入つていたわけですが、これは給付といふのはどういふ形でやられるのかといふのを長官に、説明してください。

○政府参考人(眞野重君) ちよつと給付の意味がよく分かつていふのかどうか分かりませんが、請求がありましたら、厚生年金の記録、それから国民年金の記録、そういうものを通算をいたしまして給付を行うということになります。

○池口修次君 そうすると、総理の場合は厚生年金の期間と国民年金の期間があるわけですが、それに基つて給付がされるということでしょうか。

○政府参考人(眞野重君) 私ども、請求がございましたら、その期間に応じて、把握した期間に基づきまして支給をするということでございます。

○池口修次君 その点でちよつと総理にもう一回お聞きをしたいわけですが、総理は参議院の、あれはイラク特、事態特ですかね、そのときの質問の中で、確かに会社の仕事をしていたんではないかと、社長が言うにはあなたの仕事は次の選挙に当選することだ、選挙運動を一生懸命やりなさいと言われて、それが、ある意味総理からいへばそれが仕事だといふふうに理解したのかもしれないが、一般的にはそれは会社の仕事だといふふうに私は思われないんですが、そういう中で給料はもたらしたんだといふふうに思います。厚生年金も負担してもらつたといふふうに思います。

総理は、そういうことで、仕事にはいろいろあるんだといふふうに言つておられますが、ただ、一般常識なり今の社会の状況はどうかといふと、会社のために一生懸命、総理が言つていふ会社と命といふのは違ふんですが、会社の本来の仕事のために一生懸命仕事をしている人、その人たちでもかなり給料もタウンをしておりますし、ぎりぎりの、その中でぎりぎりの生活をしている人がかなりおります。パートの人なんかは相当やつぱり給料が低い。そういう中で正社員の人には厚生年金、パートの人なんかは今、国民年金に入つていふわけですか。

そういう人からすると、何だ、政治家若しくは政治を志す人といふのは、何か仕事しないでも給料もらえていいなといふような雰囲気の一部なつていふことは私はやつぱり大きな問題ではないかなといふふうに思つておまして、まさか

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 私は、当時、私を社員として採用してくれて、あなたの仕事は次の選挙に当選することだと言って支援していただいた社長、今でも非常に感謝しております。また、いい人に巡り合ったなど。そういう方々の支援によって今日の私があるんだと、大変有り難いことだと思っております。

社員としてどういう仕事をしているかというのは、私は社員によっても違うと思えます。会社によっても違うと思えます。俗に言う毎日決まった時間に会社に出勤して、決まった時間に退社する、そして皆さんと机を並べて会社の仕事をするというのが社員でしょう。同時に、会社によっても、今でも会社に毎日出てこなくていいという社員もいます。それから、別の会社には一、二年ぶらぶら旅行している、そして何かいいものがあったら知恵を出してくれという会社もあります。そういう社員もいます。私は会社によっても様々だと思います。国会だってそうですね。毎日国会に出てこなくても、国会に出てこなくても実に大きな政治活動をしている方もいるわけです。人によっても様々、仕事の形態は違います。会社によっても様々、仕事の形態は違います。全部同じ仕事をするのが会社じゃないんです。そこをよく考えなきゃいけない。

私はたまたまい社長に巡り合わせた。非常に太っ腹で、人情味の厚い、そしてこの若い私が落選して、そんなに悲観するな、もう一回挑戦しろ、また応援するからという御好意に私は感謝しつつ努力しておりましたけれども、そういう人情味の厚い社長は今と昔少なくなつたと思えますけれども、私はそういう社長の御好意を受けながら、自分なりに一生懸命やって今日があったわけでありませぬ。

○池口修次君 今、仕事にもいろいろある、働き方にもいろいろあるというお話でしたが、少なくとも今の時代において、選挙だけやってりやいというふうには社員に給料を渡してというのはいないだろうし、多分それは今は法律上からいってもそれは許されないうふうには私は思っています。

確かに、総理が言ったみたいに、企業によっては、あなたは一年間出てこなくてもいい、若しくは全く出てこなくてもいいというふうな働き方もあるのは私も理解はしております。ただ、それはある程度その企業の中でベースなり実績があつて、その上でその企業がプラスアルファのものを求めてそういう扱いにしているということがあるんですが、今言った総理の例というのは、必ずしも会社の業績を、若しくは伸ばすということを目的にして総理にそういうことをしたのかなというところ、確かに業績を伸ばすというのはいろいろ方法がありますから、そこまでは言うつもりはないんですが、ちよつとやっぱ、ちよつとというか相対的に、是非そういう疑問に思っている人に再度説明してくれというふうにお願ひしたんです。

が、やっぱ総理のお考えは変わらなかったというところかなというふうに思つて、私としては大変残念でございます。

さつき法制局、法制局じゃない、社会保険庁の長官の答弁によりますと、請求があれば国民年金も厚生年金も多分払うことになるんでしょうというところ、総理が請求をするかしないか。請求をする、本当に事実関係が、厚生年金に入つていたということに基づいて総理が請求をしたという事象が発生をしますと、また局面がちよつと変わってくるというのが最近のマスコミの論調です。その問題をとらえて詐欺に問われた人もいます。そういうことで、総理は当然、会社のために仕事をし、年金、払つていたんだから当然請求をされるというふうには思つていますが、請求されませぬ。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) いや、私、もう想像もしない御質問で、今、まして現役ですから、請求する気なんか全然ないです。

○池口修次君 想像するかしらなということに基いて不動産会社が保険料を払つていたんですから、総理には請求する権利があるんですよ。だから、当然それは請求をしなきゃ、何か後ろめたいから請求をしなかつたということになりますので、是非請求をしてください。

ちよつと、時間が大分たつております。あとちよつと、石原大臣にちよつとお聞きをしたいというふうに思っています。

日歯連からの献金疑惑のことで前回聞いたときに、それは政党、自民党本部から四千万あつたというの事実だということだけれども、これは政治活動に対して本部が支部に対して寄附をしたんだということ、その証明もしてもらいました。ただ、平成十二年の七月の三十一日の分だけは、これは忘れてしまったというか、ちよつとミスをしていましたということ、最近訂正をされてという書類が出されました。

私の方で、確かに収入としてミスをしたのはこ

れで分かれますけれども、じゃ支出はどうなつたんですかというふうには理事会でお聞きをしましたから、支出については繰越処理をしましたということとでいうと、そうすると、これは現金ですと残つていたということ以外はちよつとあり得ない。若しくは現金にならず、銀行でもいいんですが、その秘書の人が勝手に銀行か何かに入れていたかもしませんが、現金若しくは現金と同じようなものが四年間ずつとどこかあつたということとでしか理解ができないんですが、この一千万、修正したのは最近ですから、その一千万は四年間どこにあつたのかということをお説明いただきたいと思ひます。

○国務大臣(石原伸晃君) ただいま池口委員から御指摘のございました自由民主党から第八選挙区支部への交付金についてでございますが、担当者に確認をさせていただきましたところ、平成十二年、前々回の選挙の年でございますけれども、事務量が大変多く、また会計等々をやつていた人間も替つたばかりのことであるから事務的なミスによる記載漏れが生じ、東京都選挙管理委員会に対し必要な訂正手続を取つたという報告を受けております。平成十二年の記載漏れに関しまして、同年の収入及び翌年への繰越金の額について訂正を行い、それ以降の年についてもそれに伴う繰越金額の訂正を行ったということをお聞きしました。

政治資金の管理、また報告書の作成については、厳正かつ適切に行い、以後このような誤りがないように担当者に厳重に注意をさせていただいたところでございます。

○池口修次君 繰越処理をしたというのを聞いているんではなくて、使つていなかったわけですから、党本部からはその支部に入つていないんですよ、一千万。入つていないというのが党本部からの資料で、それで受け取りましたというのも石原大臣の修正の中身なんです。

そうすると、じゃその一千万は使つたのかということであれば、領収書が添えて訂正すればいいんですけれども、それがされていないということ

は、厳正かつ適切に行い、以後このような誤りがないように担当者に厳重に注意をさせていただいたところでございます。

は、繰越処理をされたというのの一千万がどこかにあつたんですよ、現金なのかどうかは。そうすると、四年間ずっとそれをやってきたということは、四年間どこかに眠っちゃったんですね、一千万。我々の常識でいうと、一千万の金がどこかになくなったということになると大騒ぎ実はずるんですよ。大臣はそんな一千万ぐらい大騒ぎしないということかもしれませんが、我々は一千万だと大騒ぎします。

やっぱりちよつとこれは余りにも説明責任を果たしていないんじゃないかというふうに思っています。聞いてたわけですが、今日は法案の審議ですからこれ以上言いませんが、もし何かおありでしたらお聞きをしたいと思いますし、なければないで次の質問に行きます。

○国務大臣(石原伸晃君) 正直申しまして、私、会計の専門家でございますので、通帳とその提出する資料を全部チェックしたということはございません。以後、私、数字だけ見ましてもそれがどういふものなのかということを確認するようなことも専門家じゃありませんので、会計の専門家に全部見ていただくこと、こういう指示を出させていただきます。

○池口修次君 では、法案の中身についてお聞きをしたいというふうに思います。

まず一点目ですけれども、これは香掛委員からも質問があつた中身ですが、なぜ総理がこの道路公団の民営化というのを提起したのかという点ですが、これは猪瀬さんなんかは、テレビでは、自分が官邸に持ち込んだんだ、だから自分の手柄だというふうな感じで盛んに言っておられます。総理としては、この道路公団の民営化を提起したねらいを再度お聞きをしたいと思います。思います。まさか猪瀬さんが言ったからということはないと思いますので、お願いします。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 先ほど香掛議員にお話ししたとおりのんですが、質問者が違ひますので、再度答弁させていただきます。

○池口修次君 お願いします。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) まず、この従来の公団方式に対していろいろ御批判がございました。

この御批判を受け止めてどういふ改善をしていけばいいかということなんですが、一つには、厳格な事業評価を行う仕組みがなくて、楽観的なこれからの需要予測やプール制の下に多額の借入れと国費により建設が進められたと。また、返済期間が順次先送りされる等、いわゆる不採算路線の建設に歯止めが掛かかっていないという、こういう批判がありましたね。また、一方的命令の仕組みの下に経営努力の有無が公団の業績に反映されない、建設・管理コストの削減努力が不十分な高コスト体質であるということ。また、いわゆる天下りなどファミリー企業との関係が不明朗、不透明である、こういう御批判がありました。このために道路関係四公団改革は構造改革の一環としてやるべきだと、もう何人かの識者から指摘を受けました。

いわゆるこの特殊法人の中で一番税金を使っているのは道路公団だぞと、やっぱり税金を無駄なく有効に使うためには今一番税金を使っている道路公団を最初に手掛けるということは大きな意味があるというふうな御指摘もいただきました。

そういう御指摘も受けながら、今までの批判というものを受け止めて、この道路公団改革というものを最も重要な課題と位置付けて、私が就任以来、民間にできることは民間にゆだねるという方針にも合うなと思つて、民営化やってみようというところで決断したわけでございます。

そのため、改革案を、まず四十兆円に上る債務を確実に返済しなければならぬ、そして真に必要な道路についてできるだけ少ない国民負担の下で建設すると、こういう方針の下に、私は民営化委員の皆さんの意見を基本的に尊重して、各方面の意見も聞いた上で今回の案を取りまとめたものであります。

この民営化によりまして、九千三百四十二キロ

メートルのこれまでの整備計画を前提とすることなく、未供用の区間について費用対便益分析等を厳しく実施するとともに、抜本的見直し区間を設定し、これについては現行の計画のままでは整備を進められないこととしております。また、徹底したコスト削減等により、約二十兆円の有料道路事業費をほぼ半減、約十兆五千億円にするということにもなりました。その債務については民営化時点の債務総額を上回らないようにして、民営化後四十五年以内にすべて返済する。民営化まで平均一割を超える高速料金、高速国道料金の引下げを実施すると。また、競争原理導入のため日本道路公団を三分割することといたしました。

このように、今般の民営化は、公団方式の弊害を解消して、債務を確実に返済しつつ、真に必要な道路についてはできるだけ少ない国民負担の下に建設するという当初からの民営化の目的を実現するものであります。利用者ももちろん、多くの国民に利益をもたらすことができる画期的な改革案だと私は思っております。

○池口修次君 今のお話の中でお聞きをしますと、やっぱり最初に総理が言つたのは、一番税金を使っているのは道路公団だと。私はちよつとこれは若干の誤解があるというふうに思うんですが、少なくとも高速道路は通行料金ですから、税金もたしか年間三千億とかいふのを、これは総理は一回やめましたけれども、だからそれは入っているし、本四にも今返済のために入っているんですが、実は一番税金を使っているのは道路公団というのには少なくともちよつと意味が違うし、じゃ四十兆円を全部税金で返すという話では全くないんで、ちよつとそこはだれがそういう説明したのか分りませんけれども、私はそういう説明したの、どちらにしても、当初のねらいは、やっぱりできるだけこれらからどんな道路を造つて、国民負担のかユーズー負担のかはちよつと別にして、増えるのはよくないと、私はそれはそれで正しい判断であつたらうというふうには思つており

ます。

ただ、そういう形でスタートをして、総理が七人の侍ですか、と名付けた道路公団民営化委員会を指名をされて、総理の提案に基づいて議論をした。ただ、最終的には、なぜか知らぬけれども、二人辞め、三人辞め、で二人。二人じゃ本当は委員会は成り立たないんで、委員会としての会議はしちやいけなわけですが、なぜか猪瀬さんは自分で勝手に動いたものに対して日当を請求しておると。これは委員会では大変大もめになつて、おかしいじゃないかということになつた問題があるわけですが。

そういうところになつたというのは、やっぱり総理のねらい、若しくは総理がこういうものだと、こういうためにやるんだというふうの説明されてた、それぞれの委員は多分説明されたというふうに思うんですが、それを辞めたということ、辞められた人がいたということは、ちよつとやっぱり総理の当初の話と違うということになつたんで辞めたんじゃないかというふうには私は想像をするわけですが、総理は、当初のねらいどおり今回の法律が出てきたというふうに言えるのかどうか、お聞きをしたいというふうに思います。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 結論から言いますと、私は満足しております。当初のねらいどおりいい意見を出してくれたなど、民営化委員会の意見を基本的に尊重するものができたと思つております。

民営化委員会の方々、猪瀬さん始め一生懸命やつていただきました。辞められた方についても、大変努力をしていただきましたので、私は感謝しております。大方の意見、まともななら、最終的には民営化の委員の中で自分の考えるのと若干違ふという点で辞任された方もありますが、辞任するまでは大変一生懸命努力していただきましたことに対して感謝しております。

基本的に、民営化委員会の意見を尊重することができたと思つております。

○池口修次君 民営化委員会の意見を尊重したというの、これは受け止めなり判断の問題があるかもしれないので総理はそう言われると思いますが、少なくとも田中先生なり、松田先生なり、川本先生は、ほぼ民営化の法案の骨子が示されてからこれは違うと言つて辞められたということですから、少なくとも民営化委員会の七名のうち三名は、やっぱり総理が元々言つていた中身とこの法案は違うということだというふうに私思いますし、田中先生は直接お聞きをしたときにもそう言つていました。ですから、必ずしもやつぱり私は本当に総理の意を受けた法案であるというの、ちよつと違うんではないかなというふうに私は判断をしております。

次の点に、なぜかというのをちよつと次の点に移つて個別にお聞きをしたいというふうに思っています。

一つは、新規建設、新規路線建設の問題です。新規路線については、実は大きく二つ、二種類あるというふうに私は思っております。整備計画路線の九三三二のまだ工事中若しくは未整備の二千キロ、これをどうするかという話と、予定路線の一万一千五百二十キロ、これをどう整備するかという、実は二つの中身は大きく異なる話ですが、議論はどうしても九三三二四二キロがメインになった議論がされております。

総理は、元々、さっきの香掛先生の、若しくは全体の発言でも、必要でない道路を見極めるために民間にかかっている発言をされておまして、そうすると、その九三三二についても必要のない道路があるという前提で私は考えて、あると断定はしていません、区間で断定はしていませんけれども、九三三二についても多少はやつぱり疑問を持ちながら今回の道路公団の民営化というのをスタートさせたんだというふうに私は理解をしております。

ただ、結果的に見れば、今までの審議の中でいえば、これは九三三二は、株式会社、ちよつとここもあるんですが、株式会社に対して一応造つ

てくれませんかといつて、造りますといつたのはそのまま造ります。ちよつとこれは造れませんといつたものも、社会資本整備審議会でもやつぱり造るべきだといふことになればこれも造ります。それで駄目だといつたところが新直轄、若しくは既に去年の国幹審で新直轄の区間も決められております。そういう仕組みの中で、基本的には九千三百四十二キロは、それは規格の変更とかはあるんですが、すべて造るといふことが、これが明白になりました。総理の言いかたすれば、必要のない道路があるかどうかを見極めるために、これは民間の目でやつてもらふんだという発言。そのときは、石原大臣は行革大臣だったんですが、そのとき有名になったのが、クマシカ通らない道路というふうな発言がありました。

だから、それが九三三二を前提にしてそういう発言をしていふことを考えると、今の説明とは全く違つていふことなので、どこでこの気が変わったのか、ちよつと総理と大臣にお聞きしたいというふうに思います。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) これは、先ほど申し上げましたように、公団方式で全部造ることはありません。見直さなきゃならない。できないのを、地元の要望あるいは厳格な評価で造る可能性があるかどうか。民間会社に強要するものじゃありません。今までどおり造るといふ前提での判断は間違いで、誤解でございます。

○国務大臣(石原伸晃君) 確かに、委員がそういうふうにお聞きされるような発言を私しております。それはなぜかといふと、有料道路であるからやはり重視すべきものは採算性であると、平成十三年の夏ごろの発言ですけれども、思つていたことは事実です。

しかし、民営化委員会の議論の中で、採算性だけで有料道路を造る造らないを判断しては駄目だと、そういう意見に委員会がなつたわけですね。その過程、私も一緒に地方等々歩かせていただきました。採算性だけじゃない、やつぱり公共事業であるならばB/Cが1以上、これは絶対守つ

てもらわなきゃならない。さらに、外部効果、原発の代替道路があるのか、あるいは土砂災害等々の代替道路があるのか、さらには拠点病院まで何分掛かるのか。先ほどまた同僚の藤野委員が御指摘になつたように、観光の、道路ができることによって観光地としての魅力がどれだけある、そういうものを客観的に評価をさせていただいたわけでございます。

そして、総理、御答弁させていただいておられますように、九三三二を今の現行のままは造らないんです。なぜなら、先ほど総理、抜本的見直し区間を設定したと。それは今のまま造らない、工事を一時中断するんだと、はっきりおっしゃられたように、これは北海道の道路が三本入つておるんですけれども、この部分は今の要するに四車線の高速度道路で造らなくても、例えば並行国道を拡幅するとか、国道と側道が交わる箇所を立体にするみたいなそういうことでも十分に高速度道路と同様の利用価値があるわけですね。

そういうことでありますから、九千三百四十二キロという距離数は、全くそのとおり造るのかわからないかといふことは、私は意味がないと思つておられます。

○池口修次君 九千三百四十二キロ、若干説明をさせてもらいますと、株式会社造るやつは、これは通行料金で造るんです。で、新直轄は税金で造る。私は税金で造ること自体を否定しているつもりはないんですが、総理の弁を使うと、一番税金を使つていふのは道路公団だといふ弁からすると、いや、新直轄だからいいという話では私はないというふうに思いますので、是非そのところが正しい理解をいただきたいというふうに思つておられます。

一一五二〇もちよつと議論したかったんですが、時間が過ぎておりますので、もう一つの大きな観点であります、今法案では借金四十兆、実は四十兆ではなくて政府の資料でも四十三・八兆円、これは有利子の負債だけで、それ以上もあるんですが、これについて一応四十五年で、これは

直接的にはそういう書き方じゃないんですが、直接的な表現でいいますと、機構は四十五年で解散をします。若しくは、もう一つの表現として、有料道路料金は四十五年の中だけで、あとは四十五年たつたらもう料金は取らないという表現が、これは明確に書かれております。

としますと、これは言葉を変えれば四十兆円若しくは四十兆兆円を四十五年で返すということが政府の約束だといふふうに理解、何があるかと返すんだといふことでの約束だといふふうに思いますが、その点を確認をさせていただきたいというふうに思います。

○国務大臣(石原伸晃君) ただいま池口委員がおっしゃられたとおり、民営化後四十五年以内に債務の確実な返済というところは法案に明記をさせていただいておられます。

じゃ、本当に返せるのかという話、当委員会でもかなりあつたわけですね。例えば、金利が高くなつたらどうするんだ、災害が起つたらどうするんだ、こんな様々な議論があつたわけですから、そのときは事業計画の見直しを行う、こういうことをやつていかなければならないと思つておられます。

具体的には何をやるのかということですが、一、二、三、御説明をさせていただきますと、事業区分の見直し、あるいはもうこれも既に行われていることですが、合併施行方式を導入する、さらには更なる規格や構造の見直し、新規建設費の抑制、またSA、PAは民間会社が自由に経営をしていただくわけですが、SA、PAの魅力が高まることによつて道路を走る方の量が増えるということも事実ですから、道路サービスの向上によつて交通量を増やして料金収入を増やす、これはまあ相関関係だと思つております。さらには、民間企業の合理化、更なる合理化をやつていただく、管理費の削減に努めていただくなど、その見直しを行う必要があると考えております。そして、そういうことを会社が行わなきゃいけないんだ、行おうというふうに思ふ動機付けが

働くような仕組みにしていこうとも私は必要だと思っております。

そして、衆議院の国土交通委員会で附帯決議をちよだいしたんですけれども、衆議院の附帯決議では「財政上の措置も含め必要な措置を検討すること。」とされているわけでございます。例えばですけれども、財政措置の導入を検討せざるを得ない場合も全くその、四十五年の期間でございますから、全くすべてゼロであるということは私も申しません。しかし、そういうときにあっても、この改革の原点は国民負担をできる限り最小化するんだ、この原点を忘れることなくやっていく。そういう意味で、私は附帯決議を尊重させていただきます。そういう意味で、私は附帯決議を尊重させていただきます。そういう意味で、私は附帯決議を尊重させていただきます。

○池口修次君 私、今の発言の中で、四十五年というのは動機付けだけなんだということとはちよつといかがなものかなと。

やっぱりここまで明確に書いたんだから、もう政府としては四十五年絶対やるんだ、四十六年なんてあり得ないというふうには私に言ってもらわないうと、この法案そのものが、何を我々は審議しているのと。いや、四十五年というのは願望値なんですと、四十五年たつたら、いや、言い方は悪いんです、言い方は悪いんですが、多分石原さんは国土交通大臣をやっていますよ。総理はやっているかもしれない、石原さんがそのとき総理になっているかもしれない、そういうことかということも動機付けとされる、そういうことかというふうにも動機付けとされる、ちよつとそれは訂正をしていただきたいし、附帯決議があるからいいだろうというの、これも私はほんでもない発言だと思えます。

附帯決議は、立法府の我々が、いや、ちよつと政府の言い方だと心配だということに付けた附帯決議なんです。政府はこんな附帯決議なんて要らない、我々は四十五年って書いたんだから、何があるかと四十五年でやりますというのが私は行政府の責任だと思えます。ちよつとそれを、いや、我々がちよつと思いでおりにかなかつたら、衆議院で付けてくれたんで、参議院でも付けるだろうと思えますが、国会が心配してくれただけということとはちよつとやっぱり責任転嫁ではないかなというふうに思いますが、どうですか。

○國務大臣(石原伸晃君) すごく誤解があるんですが、行政府が提出した法律案に四十五年以内に返済すると書いたということが行政府としての最大の意思表示だと私は思っております。それと一点、池口委員が誤解をされてしまったんですけれども、じゃ万が一のことを想定しないのかという議論があつて、万が一のときどうするかということ、具体的には事業区分の見直しや合併方式の導入あるいは規格や構造の更なる見直し、またSA、PA等々の魅力を高めることによつて交通量を増やして交通量収入を増やす、こういうことを民間会社が動機付けされて働くような仕組みを作ると、そういう意味で言つたんで、動機付けというのは、行政に対して動機付けということではなくて、民間会社がそういうような事態になつてもある程度対処できる、すなわち先ほど申しましたように、国民の負担ということを最小限に抑えるというふうな改革のコンセプトを崩すことのないように、そういうふうな民間会社も思つていただく仕組みを作らせていただいているという意味で動機付けという言葉を使わせていただいたわけであつて、行政の側がそういう動機付けということではないということには訂正をさせていただきますと思っております。

○池口修次君 私、なぜこういうことを言っているかという、後で富樫さんも質問するようなんです、私はこれ以上やりますが、この四十五年償還をするということは、一番大きいのは金利なんです。もう金利が変わつたらこれはすべて変わります。一%変わったとすれば、四兆兆円だと四兆億ですか、だから一%金利が変われば全然これ成り立たないんですよ。だから、これをよく私は書いたなと、こんな四十五年たつたら料金

取りませんなんてよく書いたなというふうなちよつと驚いて私は言っているんですが、やっぱり書いたからには守つてもらわなきゃいかぬということなんです。

それと、もう一つお聞きをしたいんですが、本会議でも道路特定財源の話を経理にさせていただきました。総理は、この道路特定財源を高速道路に使うというところは使ひ方として間違つていないか、というふうに思っているのか、ちよつとこの点を確認をさせていただきたいというふうに思っています。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) いや、私は間違つているとは思いません。道路特定財源は見直すべきだ。どのように見直すかというのは、いろいろ専門家、協議してもらいたい。道路特定財源を一般財源にすべきかどうかという議論もありませんが、そこには私はこだわっておりません。

今、暫定税率がありますし、見直し場合には今の道路特定財源を全部使えるかということ、必ずしもそうじゃない。特別な税率掛かっていますし、自動車に加重負担という話も必ず出てきます。税制改革の中。だから、私は見直すということについてはいいんです。しかし、どういふふうに見直すかということをよく議論していただきたいということをおっしゃっています。

○池口修次君 それでちよつとひと安心をしたんですが、私は、やっぱり高速道路も道路です。道路特定財源を使うというのは、私は考え方としてそれを排除するということは全くおかしいというふうな思っております。そういう意味で、民主党が無料化案を言ったときに、じゃ、こんなことで道路特定財源を使つたら道路の維持管理もできないし地方の道路も造れないというところが特に自民党を始めとした与党の方から言われました。その議論をあえてまた蒸し返すつもりはありません。

総理は、本四の返済に道路特定財源を使える法律を去年作つたということは当然御存じです。ね、ということ、今、本四の返済、これはいつまで、大体どのぐらいの金額をいつまで道路特定

財源使おうというふうな思つておられるのか、道路局長にちよつとまずお聞きをしたいと思います。

○政府参考人(佐藤信秋君) 本四公団の有利子債務のうち一兆三千億円を言つてみれば自動車重量税を充ててお返しさせていただく、これを一般会計の方に移して処理する、こういう形をお願いして十五年に通常国会で通していただいたわけでありま。

一兆三千億円ありますが、途中の生ずる金利などを入れますと大体一兆四千七百億円ぐらい、これを、平成十五年以降でございますから、平成、例えば十六年度では三千億円入れています。十九年度までにはお返しすることができているのではないかと、こういうふうな考えております。

○池口修次君 今、道路局長から説明されましたように、平成十五年度から十九年度まで本四のあ意味借金を切り離した。道路公団の債務と同じです。よ、のために平成十六年度でいうと三千四百十九億円使つております。これは十九年度までに多分終わるんだらうというふうに思っています。すると、これは平成十五年度で二千二百四十五億円、これは最初の年ですから、ちよつと少なかつたのかと思えます。

ですから、大体三千億、これから平成十五年度まで道路特定財源を使う、そうすると二十年以降はその必要がなくなる。ということと、それじゃ三千億の使い道はどうなるのかと。一般の税金ですと、景気の変動をしますから、その時点でそんな捕らぬタヌキの皮算用で三千億どう使おうかなんという話は一般の税金はしない方がいいというふうな思いますが、道路特定財源は、非常にこれは財務省と国土交通省がうまく考えたいんですが、基本的には下がるといふことはありま

せん。保有台数に対して掛かるといふことは、走行が少なくなればガソリンからも来ているのは少なくなるんですが、今までも基本的に下がつたことはいないんですよ。景気が低迷しようとしていこうと、これは一定の水準が維持されます。

と、これは一定の水準が維持されます。と、これは一定の水準が維持されます。と、これは一定の水準が維持されます。

と、これは一定の水準が維持されます。と、これは一定の水準が維持されます。と、これは一定の水準が維持されます。

本四分の三千億をそれじゃどうして使うものかというのをまた道路局長が悩まなきゃいけないので、私は悩まなくていいんだらうと。高速道路は、やっぱりだれに聞いても、安くしてもらいたい、若しくは無料で走りたいというふうに言うんですよ。ただ、一方の議論として四十兆円をどう返すかという議論がありますので、ダイレクトには言わないんですが、気持ちとしては、やっぱりあの高速道路を走れたら私の生活は便利になるというふうなみんな気持ちを持っているんですよ。

ですから、私は、四十五年がどうかというのでも一つあります。ただ、やっぱり四十五年を確実に減らすためには、ぎりぎり四十五年ということではなくて、やっぱりもう少し余裕のある計画を立てていくべきだというふうに思いますし、可能であれば私はもう少し早く返すということも考え、これが私は、ある意味、政治家なりの役目ではないかなと。国民の皆さんがそう思っているわけですから。やっぱりそのために、私は三千億、この三千億を高速道路に使っても、今まであったような維持管理ができないとか地方の道路ができないという性格のものではないということは、今のお話の中で理解を多分していただけたらというふうに思います。

私の計算ですと、平成二十年年度から三千億入れれば、金利が四%であれば三十五年ぐらいい、十年ぐらいい短縮して返せるんですよ。多少金利が上がったとしても四十五年では返せます。やっぱりこういうことも事前に考えておくというのが私はいわゆる役割ではないかなというふうに思っています。ですから、このアイデアについて総理の感想があります。詳しく説明しろというなら、また別途説明差し上げたいと思います。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 道路特定財源は、今までの経過を見るに割合変動が少なかつた、安定的に収入が入ってきた。これはやっぱり車社会、車は減ることなく、多くの国民が保有し

たい、あるいは一台持っていた人も二台持つ。最近も車の先行きがいいという、もう飽和状態という状況にあるにもかかわらず何台か持たたいという。またガソリンも、持っているだけじゃない、使ってくれますから、高速道路もますます必要になるという理屈は分かります。

そういう中で、ほかの税収が変動が激しいというんですか、減ってくる中で、道路特定財源だけ伸びていくというふうになると、ますます道路偏重になっていくのではないかと、ほかの公共事業にも使ってもいいんじゃないかという議論が出てきたのも事実であります。だからこそ、道路特定財源というものをもう少し幅広く見直していったらいいんじゃないかという議論につながってきたんだと思います。

また、返済の件につきまして、四十五年以内です。早く返せば私は返した方がいいと思えます。早く返せば後は無料になるんですから、後々有料にしろという、そういうことじゃなく、返済後は無料にしたいと、民間会社も。そういうことでありますので、四十五年を上限と考えていくべきだと。早く返すことができる状況になるように経営努力、高めていただきたいと期待しております。

○池口修次君 今のお話を引用させていただきましたと、他の公共事業が良くて、高速道路、これも公共事業、これからは公共事業と呼ばないかもしれませんけれども、これは道路に関する公共事業が悪いという理屈は私は全くない、私はそう理解しているわけですから、やっぱりそれで早く返して、無料になって、それで自動車ユーザーの皆さんが喜んであれば、やっぱりそういう政策を取るべきじゃないかというのが私の考えでございます。是非御理解をお願いしたいというのが私の意見でございます。

最後になりますが、株式会社、自主的な判断ができるんだ、できるんだということ言われております。ただ、私は本当にそうなのかなということ、九三二の内側の話にちょっと絞ります

れども、九三二の内側については昨年の十二月の国幹審では、株式会社にお願いをする部分、新直轄でやる部分というのが整理されています。これから民間会社であれば、多分、地図に基づいて、これは西日本株式会社、中日本株式会社、東日本株式会社やってくださということになるんだらうというふうに思います。それに基いて、四か月以内でできるかできないか、やるかやらないかという判断を出さなきゃいけないんですよ、法案でいうと。多少、四か月延長してもいいという話がありました。そんな一年とか二年とかはならないはずですから、四か月と。そうすると、かなり、今までの中でも、B、Cを含めて検討をされた上で新直轄、株式会社、分けたらと思うんですよ。それを四か月の中で、これも、その当時は一〇〇%国が株式を持つております。そういった会社がそれと違った判断というのを私は出せるというふうには全く思いません。そういう意味でいえば、株式会社という名前には付いているんですが、じゃ独立した普通の株式会社がいうふうには私は思わない。それがいいかどうかというのはちょっと議論は別ですが、株式会社法案出ているので、そう思うんですが、本当に株式会社がいかに勝手に判断して断、言い方換えれば、株式会社が勝手に判断していいのかわかるところをちょっとお聞きしたいと思えます。

○政府参考人(佐藤信秋君) 現在建設中あるいは調査中の区間の取扱いで本当に株式会社が自主的に判断し得るのかと、こういう御議論かと思えます。

そういう意味では、国と会社と協議いたしますが、これが調わない場合に、国は会社が拒否する理由について社会資本整備審議会の意見を伺い、そして正当な理由があると認められる場合には、大臣は当該区間の整備を会社に行わせることができ、ない、こういうことになっておるわけであり、大事なことは、その途中経過をすべて情報開示

として国民の皆様にも明らかにして、それぞれの言い分について十分な御批判もいただく、こういうことでありますので、おのずから、無理やりということはない、会社はきつちりと自主的に判断するものと考えております。

○池口修次君 総理がどこまでどういう説明を聞いていらっしゃるかというのにはちょっと想像するしかないんですが、私は、この委員会の中で審議をした過程でいいますと、少なくとも九三二については会社の自主性というのとはほとんどない。ただ、九三二の外側については、現段階では会社の申請ということになっていますが、これも一五年若しくは一六年以降です。それから、かなり疑わしいなというふうに思っている人が、人間がいるというのをちょっと御理解をしておいていただきたいと思います。

もう一つだけ、ちょっとお願いします。新会社はS.A. P.Aの利益が主体ということで審議の中で説明がされております。ただ、一杯株式会社できるんですが、首都高、阪神高速道路、ここはまずS.A. P.Aの事業なんというのとはほとんどないというところは、首都高、阪神高速道路は利益が出るところなのに、じゃインターチェンジの周りを開発するといつたって、首都高と阪神高速道路の周りを開発して何かするということではないんですよ。そうすると、首都高と阪神高速道路というの、これはどういう会社になるのかなと。上場するとかしないとかいう話がありますが、そんな会社の株を買うのかなというのが率直な疑問でございます。このお答えだけ聞いて、私の質問は終わります。

以上です。  
○政府参考人(佐藤信秋君) 首都高速道路公団あるいは阪神高速道路公団が民営化された会社になった場合に、関連事業なるものが十分そこから収益を上げ得るか、こういう御指摘でありました。

そういう意味では、首都高速道路、阪神高速道路、いずれもサービスエリアやパーキングエリア

はごくわずかである、これは事実であります、一方、多くが高架構造になっております。その高架構造の、高架下の遊休スペース、これが遊休スペースとか資材置場になっている、こういう現状でありますから、こうした点を、駐車場や倉庫やあるいは事務所、店舗などに利用する、こうした民間企業の経営センスを生かしていただいで、今以上の資産の有効活用を図る、こうした創意工夫を行うことによって収益の増加が見込まれるところであるというふうに考えております。

できるだけそこは、それぞれの会社の経営陣が大いなる努力をしていただいで、そうした活用をやつていただくことによつて上場することも十分可能と、こういうふうにご考えております。

○池口修次君 ありがとうございます。  
○森本晃司君 公明党の森本でございます。  
総理、拉致問題解決、一歩前進のために大変な御苦労もいただきましたこと、感謝申し上げます。

また、言うならば、総理が目指された、官から民へ、民間でできることは民間でやるという問題の中で大きく取り上げられたこの高速道路の民営化の問題でございますが、いよいよ最後の大詰めになってまいりました。私も、参議院にこの法案が送られてから毎回質問に立ちまして、この民営化法案の抱えているいろいろな問題点やあるいは後世のために問いただしておかなければならないことをいろいろと質問してまいりました。

今日は総理がこの場にお見えいただいでおりますので、先ほど来の質問と重なる点もございませうけれども、もう一度この民営化問題について総理のお考えをいろいろ聞かせていただきたいと、このように思っている次第でございます。

振り返つてみますと、この高速道路、昭和三十三年、名神高速道路が開通いたしました。我々関西人にとつてはすごい時代が来たなということを実感したんです。三十八年です、ちょうど私も総理も学生時代でございます。石原大臣は六歳ぐらいの御時であつたのではないかと、このよう

に思うわけですが、ちょうどその翌年は東京オリムピックであり、そして新幹線の開通、日本列島が大きく変わりつつある、戦後の経済復興の大きな象徴が高速道路と新幹線とオリムピックであつたんだではないだろうか、こう思うわけでありませう。

その高速道路が公団の有料料金方式でやつてまいりまして、均衡ある国土の発展のために、あるいは日本の国土の整備のために、あるいは世界の経済と対抗するために、高速道路が七千キロ整備されてきたわけでありませう。私はこの高速道路があつたと思つております。

しかし、その高速道路の中で、公団の有料方式制度でいくのはいつまでもそれでいいんだらうかという問題が起きてきました。一つは、不採算道路でもほとんどほとんど建設していつていいんだらうか、二つ目は、コストは高いままなつてい

がそのままでいいんだらうか、三つ目は、公団の抱えているファミリー企業との不透明な関係はこれでいいんだらうか、そういった問題も同時に上がつてきました。そこで、小泉総理が就任になつて、先ほど冒頭に申し上げましたように、この公団を改革しよう、大変な構造改革の決意をされた、そして今日に至つていられるわけでありませう。

その間、民営化推進委員会の中でいろいろな議論がございました。そして、十三年の十二月、閣議決定になつてからいろいろと議論を重ねた。最後に民営化委員会の中は先ほど来話があつたように分裂状況にもなつた、これは誠に残念な結果であつたと思つていますが、同時に国会でもいろいろ議論を重ねてきました。私は、この民営化問題は、総理の決断とそして多くの人々の議論によつて大きく前進したものだ、と将来に向かつて期待をしていられるわけでありませう。

十三年の十二月に閣議決定されて二年半が経過しましたが、その間我が党でも、私が道路公団民営化検討プロジェクトチームの座長を務めており

まして、この問題に取り組みしていただいた。十四年の十二月十日に我が党の基本的方針をまとめ、そして発表し、申入れもさしていただきました。そのときに、大きく三つに分けて申入れをいたしました。発表させていただきます。それはどういふことかと。

一つは、今後の高速道路の整備の在り方で、九千三百四十二、これはやるんだと。私は何度この委員会でも申し上げておりますが、道路というのはつながつてこそ、ネットワークになつてこそよ

り生きるものであると。九千三百四十二をやるかやらないかの議論もありましたけれども、私は、そういうふうにご我々が決めた。ただ、そのやり方については、料金収入を最大活用してやるやり方と、もう一つは新しい直轄方式を検討して

もいいんじゃないかと、こういう点も申し入れました。発表させていただきます。

二点目は、この問題に取り組んだかという、利用者にとつてメリットのある民営化でなければならぬ。料金が下がる、あるいは先ほど来話のあるサービスエリア、より快適なものになつていく、それから同時に、ETCを大いに使つて、そしてコストダウンやあるいは多様な料金方式の在り方、既にもう実現いたしましたけれども、ここで私は質問させていただいたこととございませうが、身体障害者の皆さんのETC利用に対する補助の在り方も、搭載器に対して一万円出るといふことも既に決定して大きく進んでおります。そういうこと。

それから三つ目に、公団民営化の在り方、債務の返済。これは、我が党は最初五十年と申し上げておりました、この十四年の十二月十日時点で。しかし、政府・与党案で四十五年、更に五年縮めようということになつたのは非常に良い結果だと、私は思つております。

今までの議論の整理を私はさしていただきましたが、この問題を取り組もうと決断された総理が、いよいよ参議院で採決されるというときに、この公団の在り方についてどのように考えておられるのか、また、この政府案が通過することによつてこれからのいろいろな高速道路はどのような方向に行くのか、さらにまた、この議論の中で無料化という話が衆議院の方でありましたけれども、こういったことも含めて、総理の今の考え方を、重なるかも分かりませぬが、御披露いただきたいと思つております。

○内閣総理大臣(小泉純一郎) たいだいま森本議員御指摘された点、今までの経緯をよく踏まえて、やはり民営化することによつて今以上のいい道路ができるだけ少ない国民の負担で整備されていかなきゃならないという、そういう気持ちを代弁されたのだと思つております。

私も、この民営化を議論され、そして今日、その民営化の実現、法案成立に向けて多くの方々の御協力をいただいで今日まで来たということに對しまして、よく皆さん御支援いただけたと感謝しております。これを最初、案をお上げただけで、民営化ぶち上げただけで、いかに多くの与党の皆さんが反発したか。しかし、最終的にはよく協力していただいで御理解いただけたかなと。様々な意見がありましたけれども、やはり要約するところ、この四十兆円に上る膨大な債務を確実に返済しよう、そしてできるだけ国民の少ない負担で道路を整備していこう、さらにコスト削減のところをほぼ半減することと。

極めて分かりやすい例として私は挙げています。この民営化の議論が起きなかつたら、高速道路料金にできたあの非常電話、二万か所以上設置、付けている非常電話が二百五十万掛かっていますね。この民営化の議論ができた、起こつたからこそ、コスト削減しなきゃいかぬ、どうして非常電話に二百五十万円も掛かんなきゃいけないのか、一割か二割下げられないのかと言つたら、何と四十万円でもできるということじゃありませんか。これをこれからは八千か所以上作らなきゃいけない。そういうことを見ると、私は公団方式よりも

民営化方式の方がはるかにコスト削減できるとい  
う、これ一例です、ほんの。

それと、やっぱり民営化会社になれば自由度持  
ちますから、サービスエリアにしてもパーキング  
エリアにしても、もつとサービスするために、車  
使つて来た方に対してどういうサービスをしよう  
かというのは役所が考えるよりもはるかに進んで  
いる、そういう点についてはまだまだ経営努力し  
なきゃならない点がたくさんあると思います。

要するに、私は、できるだけ国民の負担の少な  
い形で必要な道路を整備していくこと、こういう  
大きな方針、なおかつ民間にできることは民間に  
ということ、与野党、総論賛成が多かつたわけ  
です。まあ欲を言えば、私が就任したとき、民主  
党も民間でできることは民間にと言つたんだか  
ら、無料化よりも民営化に賛成していただければ  
もつと良かったかなと思うんですけども、今は  
別の形で、これから良い民営化会社しようとい  
う点で御協力いただけると期待しております。

○森本晃司君 次に、総理がもう一つ大きく今取  
り組んでおられる問題で、観光立国、ビジット・  
ジャパンというのに取り組まれました。私も大い  
にその旨賛成し、そして我が党から提案いたしま  
して、観光担当大臣を設けるべきではないかとい  
うことを提案いたしました。早速、石原国土交  
通大臣が観光担当大臣としての任命を受けられ  
て、今大きく進んでおります。これからのやはり  
日本の産業のリーディング産業、これはやつぱり  
観光になるし、外国から一千万人のお客さんを迎  
えるだけの体制をしなければならぬ。

先般、この委員会のメンバーで仙台の公聴会に  
行きました。そのときに、参考人からの話の中  
で、今までは冬の東北というのは閉ざされてい  
た、しかし今、高速道路が整備されることによつ  
て冬の東北も訪れる人たちが多くなつた、また同  
時に経済の発展も大きくできるようになつたとい  
うふうにおっしゃっていました。

先ほど道路が開通することによって経済的效果  
あるいは観光客が多いということで石原大臣が大

分県の津久見市の例を挙げられましたが、私はま  
た別に、上信越自動車道の開通、これが開通した  
ことによつて、新潟市にある水族館、ここに長野  
県から多くの人がやつてまいりまして、調べた結  
果によりまして、ナンバープレート、長野県のナ  
ンバーが二倍、松本ナンバーが約三倍に人が訪れ  
るようになったと。

道路と観光という問題、これから我が国の取り  
組むべき問題でございますが、極めて大事であり  
ます。観光の振興のために道路整備をきちんと  
やつていかなければならない、九千三百四十二を  
やらなければならぬと思つておりますが、観光  
と道路についての総理の考え方を伺いたいしま  
す。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 小泉内閣とし  
て、観光振興、力を入れなきゃならないと思つて  
おります。

観光というのは、多くの地域、多くの国民、好  
きですから、歓迎されます。また、旅というのは  
やつぱりいろいろ楽しいし、生活を潤わせて、い  
い勉強にもなります。

今、日本人は、一年間一千六百万人、外国に旅  
行ができるような状況になつておりますが、逆  
に、一年間、外国人が日本に来るのは五百万人程  
度しかない。かつて、五百万人ぐらいいしか外国  
に旅行できなかった時代に一千万人日本人が外国  
旅行できるようにしようという目標を立てました  
けれども、今それを上回つて実現しました。だか  
ら、今度は逆に、五百万人しか外国人が日本に  
来ないんだから、二〇一〇年までに一千万人外人  
が旅行できるように日本の観光資源をうまく整備  
していこうと。

また、眠つている観光資源、観光地がたくさん  
あるんじゃないか。各地域が一地域一観光とい  
うような意識を持つて多くの観光客を誘致とい  
いますか、訪れてみたいなというふうな、そういう地  
域振興を心掛けていただきたいということで、そ  
れぞれ各省連携しながらこの観光振興に当たつて  
おります。

また、観光振興といえますと、鉄道のみなら  
ず、空港のみならず、道路というものが、恐らく多  
くの国民はマイカー、車で行くのが多いですか  
ら、最近はかなり郊外で、ある特別なモール街と  
か商店とかホテルとかリゾートが起きますと、そ  
れを目標として車を走らせて行くお客さんかなりあ  
るわけです。

私は、民営化すれば、過疎地であれば土地も安  
いですが、何を造るにしても安い。で、役所が考え  
るよりも、民間人というのはいろいろこの時代の  
最先端で何が消費者に受けるかというのをよく分  
かつていますから、今は寂しいところでも、ここ  
に国民が喜ぶような施設を造れば車を使つても  
来るなと思つておられる、私は、民間会社だつたら  
道路を整備すると思つておられる、今で  
は考えられないような地域にいい設備ができる可  
能性があると。それは今回の民間会社が考えるこ  
とでありまして、そういうサービスも私は期待し  
ております。

今でもたまに、民間会社になつて意欲を持つて  
いる人に聞くと、必ず利益が上がる施設は必ずず  
きると自信を持っている方もおられます。料金取  
入は大体二兆円程度は毎年入るだろうと、景気の  
変動があつたとしても、そういう中から借金を返  
済しながら、サービスエリア、パーキングエリア  
のみならず、いろいろな施設というものを考えて  
いけば、必ずこの会社は利益が上がるような立派  
な民間会社になると張り切つておられる方も道路公団  
の中にはおられますから、そういう意欲ある人  
によつてこの民間会社が立派に国民から評価され  
る、そして利益が上げられるような会社になつて  
いただきたいと強く期待しております。

○森本晃司君 石原大臣に二問にわたつてお尋ね  
をしたいと思つておられますが、一つはこの観光の問題  
で、外国からお見えになつた方に、道路を良くす  
るといふこと、それから道路は分かりやすくす  
るといふことは極めて大事だと思つておられます。

石原大臣のお父さんが知事をやつておられる東  
京都、地下鉄、番号を付けました。これで随分、

外国から来た人も、その番号によつて切符を買  
う、降りる場所が分かるということが今高く評価  
されているわけでございますけれども、高速道路  
の路線についてもきちんともうナンバリングし  
て、そして、今自分は何の位置のどこに走つてい  
る一般道とどこを交差、どこを交差点にしている  
のかと、こういったことを分かりやすくやつぱり  
表示することは極めて大事だと思つておられます。

それからもう一つ、高速の料金でございますが、  
日本が一キロ当たり二十五円、フランスは  
八円、イタリヤは約六・五円でございますが、  
やつぱり外国からお見えになつたお客さんは高速  
道路が高いなという感じをお持ちであります。

こういったことについても、外国の方に対して  
特別な割引をやるとか、そういったこともいろ  
いろ工夫できるんじゃないかと思つておられますが、大臣  
の考え方を伺いたいと思つておられます。

○国務大臣(石原伸晃君) 今、森本委員が御指摘  
になりましたナンバリングというのは重要だと思  
います。これはきつと、高速道路だけじゃなくて  
一般道についても、一般道も国道のナンバリング  
はされておられますが、例えば交差点がどこが何  
番かというのとは分かれて、初めて自分で走つ  
ても困る経験がございます。やつぱり観光客の皆さ  
ん方もドライブで行かれて迷われるということが  
多いと思つておられます。これは一般道も含めてで  
すけれども、地名表記から路線番号表記へと移して  
いきたいと思つておられます。一般道でいいま  
す、十九年を目標に、都道府県道以上が交差する  
主要交差点の四万か所にナンバリングをさせてい  
ただきたいと思つておられます。

また、外国語の表記というののも非常に重要だ  
と思つておられます。やはり英語だけではなくて、  
中国語、韓国語、こういうものも外国人の方が見  
て分かりやすいガイドラインというのでも作成し  
て、統一的な、どこへ行つても同じようなものを  
作らせていただきたいと思つておられます。

それと、二点目の御指摘のこの料金というの  
は、民営化されて国民の皆様方が一番メリットを

得られるようにしたいと思つておられます。

受ける部分ではないかと思っております。

総理も先ほどの御答弁で、道路公団は一回も料金なんか下げていないんだと、そういうお話をされておりましたけれども、今度初めて民営化までに一割下げますし、平均一割下げさせていただきますし、それは新会社も受け継がせていただく。ETCを利用して、もう社会実験で行っているような通勤割引、夜間割引、あるいはマイレージ、まだまだ工夫があると思います。

委員御指摘の、外国の方が周遊するときに例えば何日間幾らみたいな、もう今、周遊料金、観光地においてはやっているとありますけれども、そういうものを外国の方に、あるいは観光にもっとより使っていただくような仕組みも民間会社であれば必ずやってくれるものと期待をしているところでございます。

○森本晃司君 是非それを、外国のお客さん、また日本の国内を旅行する人にとっても便利なようにお願いしたいと思います。

このことについて、道路公団の総裁もお見えいただいて詳しくその内容をお伺いしようと思っておりますが、あともう一問どうしても私は総理に申し上げたいことがございますので、是非また総裁、今の大臣の意を受けて、利用しやすい、また料金の安くなるいろいろな、ハイウエーチケット等いろいろと多様に工夫をいただきたいと思っております。

総理にお尋ねいたしますが、総理が施政方針で、十年間で交通事故による死者数が五千人以下を達成しなければならぬと、こういうことを明らかにされました。総理の談話で、昭和四十五年に一万六千七百六十五人、平成十四年で八千三百二十六人でございますが、これを五千人にしようと考えておられるわけでございます。

ドイツでは昭和四十五年にドクターヘリを導入いたしました。そのことよって二十一年間で三分の一の七千人に事故死が減っているわけでありまして、ドクターヘリをまだ日本の中では七つの県しか取り入れておりません。このドクターヘリを多

く取り入れて、そして高速道路に起きる事故、こういうのもも早急にヘリであれば救出したりすることができそうです。

ドクターヘリの導入、ドイツに後れること三十年、アメリカに後れること二十年、イギリスに後れること十年と、こう言われておりますが、このドクターヘリ、事故が起きたとき一番早く、大体十五分ぐらいで行けるようになっていますが、今高速道路にヘリポート等々が、ヘリポート、ヘリパッドはあるようでございますけれども、これは余りにも、この前も総裁と話をさせて、議論させていただいたんですが、距離が遠過ぎる。高速道路の道路の上にヘリコプターが降りることができたらばどれほどの多くの人の命が助かるか。だけれども、今高速道路へ降りるのに非常に壁が厚い。これは警察、警視庁とそれから消防庁とそれから道路公団がなかなか許可しない。反対側の対向路線の人が見上げて事故が、第二次事故が発生する。それはよく分かります。分かりますが、私はこのドクターヘリを使うことよって亡くなる人あるいは植物人間になる人が多く助かるのではないかと思っております。

この間の三月の中日新聞見ますと、もう五分近く旋回していた、事故現場は目の前、着陸可能な場所はある、でも着陸できない。これは、昨年六月の二十二日、愛知県の新城市の東名高速道路で起きた交通事故で、結局ドクターヘリが着陸することができなかつた。これをドクターヘリが高速道路に着陸できるようにそれぞれの関係の省庁また道路公団も一体となつて取り組むべきであると思っておりますが、総理の考え方を聞かせていただきます。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) いい御提案だと思っております。高速道路を飛行機の滑走路に使えるというようにすることもあつたようではありますが、そこまで行かなくても、ヘリが離着陸できるようなことも今後検討していく必要があるんじゃないか。また、高速道路上にドクターヘリが直接離着陸できなくて

も、その付近に、近いところに行けるような対応というのは各省庁連携取って考えてもいいのかなと。

いずれにしても、もう少し早かつたら被害者を救えるということはこの場面でもあるわけですから、やはり災害に対して対応できるような、そういう高速道路の在り方という視点も今後重要だと認識しております。

○森本晃司君 終わります。

○富樫三三君 日本共産党の富樫三三でございます。道路公団の改革について、私どもは三つの提言、提案をしております。一つは、無駄な高速道路は造らないこと、二つ目に、四十兆円を超える累積債務を国民の負担に転嫁しないこと、三つ目には、政治家の癒着を断ち切って国民の納得いく道路行政を行う、この三つであります。

私は、今日は二つの点について、総理を中心に関係の方々へ質問をさせていただきますと思っております。

一つは、四月二十八日、参議院の本院議で総理が、我が党の大沢議員の質問に対して、公団民営化に伴う透明性の確保の問題に関して、「国民の疑惑を招くことのないよう十分配慮して業務に当たらなければならないことは言うまでもありません。」というふうにご答弁をしております。

そこで、実はここにこういふ文書がございます。これは「飯島秘書官関係調査結果」という報告書でございます。この飯島秘書官というのは、御承知のように総理の秘書官でございます。この文書というのは、これは情報公開法に基づいて公団から取り寄せた文書でありますけれども、この内容というのは、昨年の七月と八月に二回、総理秘書官の飯島と名のる方から公団の当時の総裁あてに電話があつたこと、その電話の取次ぎの状況や、そのときの総裁室、公団の総裁室の状況、電話対応の状況などがこの中には報告されております。

そこで、まず最初に、現在の公団の近藤総裁に

伺いたいと思っております。

この文書は新しい総裁になってからまとめられて作られたものでありますけれども、近藤総裁がこういう文書をまとめて作つたという、この理由を端的に御説明ください。

○参考人(近藤剛君) 昨年の十月の五日でございますが、石原国土交通大臣と藤井前日本道路公団総裁が会談をされました。その際に、前総裁が複数の政治家の実名ないしはイニシアルを述べまされておられる中に、飯島総理秘書官から前日本道路公団総裁あてに当公団の人事異動に関する電話があつたとの報道がございました。そのことは私、公団総裁に就任した当時承知をしておりました。したがって、私が総裁に就任をいたしましたから直ちに、公団に在籍する役員の特に違法性の有無につきまして公団内で得られるできる限りの情報を把握したいと考えまして、関係した公団在籍の役員を対象にいたしました。私自身が聞き取り調査を実施いたしました。

その結果、藤井前総裁の在任中に、たいたいとお話ございましたように、飯島秘書官と名のつた人物からの電話を公団職員が二度にわたり取り次いだ事実があるということ把握いたしました。しかしながら、イニシアル問題として取り上げられている報道にあるような人事に関して圧力をかけたといった内容の電話を受けた事実というものは、それ自体は確認をできなかったというところでございます。

○富樫三三君 すなわち、ここにあるこの報告書というのは、そういう、今総裁から報告がありましてたけれども、それらの一連の真相を明らかにするために内部調査を行った、その結果であるということだと思っております。

問題になっておられるのは、飯島秘書官からの電話の中身であります。内容であります。その電話を受け取つた藤井前総裁はこういうふうにご答弁をしております。片桐幸雄前四国支社副支社長長の人事に関して、動かすなと言われた、こう藤井前総裁は言っ

ているわけでありませぬ。これはもう既に新聞でも週刊誌でも報道されています。これは公団の人事に対する介入ではないのか、圧力ではないのかというところで実は問題になっているわけでありませぬ。したがって、近藤総裁が事実経過を明らかにして透明度を高めようとするれば、当然、当事者である飯島総理事務官から事実経過を聞くのは最低の条件であります。

ところが、衆議院で近藤総裁はこう答弁しております。「飯島氏は、私の権限の及ぶ範囲の外におられる方でございます。聞き取り調査はいたしておりませぬ。」と答弁してあります。

そこで、総理に何うわけでありませぬ。飯島秘書官が公団の前藤井総裁に二回にわたって電話をしたのは、電話をしたというのはいくらも報告されていますから、事実はあるんです。そのときに総理事務官の飯島というふうになつて、電話を受けたというのもこの報告書の中にきちんと報告されております。これは明らかに総理事務官として電話をしたと。単なる飯島ではないんです。総理事務官の飯島と、こう言つて二回とも電話をしているわけです。したがって、総理としては当然、自らの秘書官でありますから、調査をして疑惑を招かないようにすべきではないのか、事実をきちんと報告すべきではありませんか、いかがですか。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) どのような疑惑があるか分かりませぬけれども、疑惑はないのに、あなたが疑惑があるかのような質問というのは心外ですね。

○富樫三三君 当事者の片方の藤井前総裁は、明確に人事に対する介入圧力を感じたと、こういうふうにも言っているんでございませぬ。ですから、それはもう一方の当事者である飯島秘書官について、総理はきちんと調べて報告する必要があるというふうには、これは当然のことだといふふうには思います。これは政治家としては当たり前のことだといふふうには思いますけれども、それができないならば、私は責任ある態度だといふふうには言えないと思ひます。

うには言えないと思ひます。したがって、私はこの委員会で以前にも委員長に要請をいたしましたけれども、改めて飯島秘書官と藤井前公団総裁を参考人として本委員会に招致することを求めたいと思ひますが、いかがでしょうか、委員長。

○委員長(奥石東君) 後刻、理事会で協議します。

○富樫三三君 是非、実現をしていただきたいというふうには思ひます。ここにありますこの飯島秘書官の関係調査結果というのは、情報公開法によって開示されたものであります。道路関係の四公団が民営化されれば、情報公開法や入札契約適正化法、官製談合防止法、これも適用されなくなります。様々な疑惑は一層やみに葬られることは明らかであります。民営化されれば透明度が高くなるというけれども、実際は反対だといふふうには思ひます。

先ほど申し上げましたように、総理は本会議で、「国民の疑惑を招くことのないよう十分配慮して業務に当たらなければならぬ」、こう言っているわけでありませぬけれども、まずは自分の秘書官の疑惑を明らかにすること、このことが必要だといふふうには思ひます。

やっていると申すことが実は逆さまではないかといふふうには思ひますけれども、総理はどういう認識ですか。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 疑惑がないのにあると勝手に言われても困つちやいませぬ、全然疑惑ないんですから。どんな責任を感じるのか、分かりませぬ、私は、御趣旨が。

○富樫三三君 ないというならば、それを国会でちゃんと証明するのが総理の責任だといふふうには私には思ひます。今の態度では疑惑は全く解明されない。ないんらなないといふことを明確に国民の前に明らかにするべきだといふふうには思ひます。

二つ目の問題に入ります。累積債務の返済の問題についてであります。

総理は参議院の本会議で、今後の高速道路の進め方について、「できるだけ少ない国民負担の下で建設することが重要」、こういうふうには答弁しておられます。そのために、これからは、民営会社から新たに建設する高速道路の債務はその会社の料金収入からの返済を基本とすると、こういうふうになつております。

そこで総理に伺いますけれども、通行料金で賄えるという保証はどこにあるのか。経済情勢の変動いろいろあると思ひます。料金収入で賄えない場合に税金で穴埋めをするということとは絶対なのか。総理、どういふふうには考えていますでしょうか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 恐縮でございますが、債務返済がどういふふうな見込みかという点につきまして、多少事務的な部分もございませぬので私の方から説明させていただきます……

○富樫三三君 結論だけ言つてくれればいいですよ。

○政府参考人(佐藤信秋君) はい。お手元に資料として、十八日にお出しさせていただきます。いろいろなケースの返済イメージの例を出させていただきます。

基本的にはそういったようなケースを前提にしたといたしまして、例えば金利四%、将来の金利四%、そして交通量の見込みについては高位、中位、低位という予測してきたところでございませぬが、真ん中辺というようにことを大前提にしまして、四十四年程度で償還が、返済が可能である、こういうふうには申し上げているところでございます。ただし、いろいろな、そういう意味では変動の状況もあり得るといふことは承知はしております。

ただし、金利だけが変動するといふものもなかなかない、過去の例でいえばありません。金利が高いときには成長率も、名目成長率等も高い、自動車走行台キロもそれに連動する、こういうふうなことでございませぬので、今申し上げましたようなことを前提にいたしまして、この金利もこの過去の

十五年の平均値程度、こういうことでありますから、返済は大丈夫であろうと、こんなふうには考えているところではございませぬ。

先生御指摘は、どうしても難しい場合はどうかと、こういう御議論であつたかと思ひますが、これにつきましては、国民負担を最小限に抑える、こういう理念を遵守するという方針の下で適時適切に対応する、こういうことかと思つております。

○富樫三三君 今の説明だと、金利四%の場合は大体四十四年で返済できると、こういうことでしょうか。その四%で四十四年というのは、恐らく交通量が中位、中くらいのとことなるといふふうには思ひます。

伺いますけれども、政府の方はずっと四%で試算をしているようですが、金利が四%で交通需要推計で低位、低いところであった場合は返済期限は何年掛かつて、四十五年後の時点での債務の残高は幾らになりますか。

○政府参考人(佐藤信秋君) 先生の御指摘の場合、金利は四%程度ではあるが、交通量の見込みとして高位、中位、低位、この中の低位の場合にはどのぐらいの見込みかと、こういう御指摘、御質問かと思ひます。

そういう意味では、先ほど申し上げました四十四年、中位推計四十四年と、こういうものが四十六年、二年ぐらひは延びるであろうと、四十五年目に一兆円程度の債務が残る、単純に数字を固定して言へばですね。ほかの数字、管理費がどうかいふことを全部固定して申し上げればどうでございますが、その場合には、また管理費をどうするかとかいふようないろいろな検討、先ほど申し上げましたように適時適切に見直ししていく、こういうことにならうかと思ひます。

○富樫三三君 局長は大事なところを早口で言うから分りにくいんだね。

要するに、金利が四%で交通量が一番少ないことが予測されることを想定した場合には、今の答弁は返済は四十六年掛かるといふ話なんですよ。

それで、そのときに、四十五年目のときにどのぐ  
らい借金が残っているかという、一兆円の借金  
が残っているというふうな局長は答えたんです  
よ。よく耳を澄まして聞いていないと、この一番  
大事なところが聞かえないわけなんですけれど  
も。

そこで、資料の一を見ていただきたいんです。  
皆さんに今日は資料を配らせていただきました。

この資料一の中の①番、金利5%の場合はどう  
かと。4%ですと四十五年間続くとは限りませ  
んよ。それは結局、もつと安くなる、低くなる  
ことも高くなることもあるでしょう。やっぱり高  
くなることもそれは想定しなければなりません、  
法律で四十五年と決めるわけですから。

これでいまして、将来金利が5%という、上  
の表の左から二つ目のところ、5%三つ縦に並ん  
でいます。交通需要推計が高位、中位、低位とい  
うふうな三つあります。高、中、低というのは下  
の表にあります一番左の高、中、低、車台数が  
一番多いときが推定されるのが高位、一番車  
台数が少ないときが低位です。

これで当てはめてみますと、金利5%の場合  
は、例えば高位の場合というのは景気が良くて車  
がよく走る時です、一番条件がいいとき。そ  
のときで四十九年掛かるんですよ。四十五年目  
のとき、このときに実は借金はゼロになってい  
ない、残っている。その時点で八・四兆円の借金は  
残っている。中位の場合はこれは五十五年掛かっ  
て、四十五年の段階ではどうかという十七・六  
兆円の借金がまだ残っているんですよ。それから  
もう一つ、低位の場合、これは六十二年掛かる  
というんですよ。それで、四十五年目のときは幾  
ら借金があるかとすると二二・九兆円、二十三  
兆円の借金はまだ返せないで残っているわけなん  
ですよ。仮に、これは金利が5%というふうな想  
定すればという話ですよ。

したがって、年度の民営化計画で四十五年とい  
うふうな法律で決定するというにすれば、も  
うこの数字、私が勝手に作ったんじゃないです

よ、国土交通省が出した数字ですからね、これだ  
け見ても、この計画はもう破綻している、こう言  
わなければなりません。総理、どうですか。総理  
に聞いています。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) この想定のお  
りならば、そういう議論は成り立ちます。

○富樫三君 そうなる可能性があるんだ。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 可能性を言えば  
切りがないんです。こういう想定でない可能性に  
すれば、もう四十五年以内に債務はゼロになる可  
能性もあるんですから、可能性の議論をしたら切  
りがありませんよ。

仮に予定のこの4%を超えた場合、起こったと  
した場合にも、それは、四十五年の返済をするた  
めに事業費の削減とか管理費の縮減、いろんなこ  
とを考えなきゃいけないでしょうね。努力しな  
きゃいけない。可能性の議論をしたら切りがあり  
ませんよ。

○富樫三君 いや、可能性を議論したら切りが  
ないというのは、今法律の審議をしているんです  
からね。法律で四十五年ということ固定するん  
です。これは、これは例えば六十年掛かると、五十  
年掛かるといつたときに、まあ総理はそのときは  
どういうふうなことになるか分かりませんけれど  
も、そのときにやっぱり返せないから法律を延ば  
しますと、法律を変えてゴールを先に延ばし、先  
延ばしをしますよということを考えているかもしれ  
ないけれども、少なくとも今の時点で、まだ法  
律がこれからできるという段階で延ばしますよと  
いうことは、これは口が裂けても言えないでしょ  
う。

ですから、それはあらゆる場合を想定をして、  
こういう場合にはこうなるんだと、こういう場合  
にはこうなる、それでも四十五年で大丈夫ですよ  
と、こういうふうな初めて法律の審査とい  
うのはできるわけですよ。今、もう国土交通省が  
出した数字を見ただけでもこういうふうになるわ  
けですから、これはもう計画そのものが最初から  
破綻しているというふうな言わざるを得ないと思

うんですよ。

それで、もう一点、これに関連して伺います。  
資料の二の方をごらんいただきたいと思ひます。  
若干複雑な資料ですけども、これは国土交通省  
の資料に基づいて私の事務所で作ったものであり  
ます。

全体計画は一万一千五百二十キロメートルで、  
そのうち整備計画の延長が九千三百四十二キロで  
あります。これがもう既に供用開始の部分が七三  
四三キロで、この分がいわゆる四十三・八兆円の  
累積債務になって、これから返していかななくちゃ  
いけない部分。その下の未整備分千九百九十九キ  
ロ、約二千キロ、これが今度は民営会社の方が千  
二百六十五キロを造る予定ですね、これ計画です  
ね。これは民営会社建設分と拒否権行使分、先ほ  
どもちょっと議論がありましたけれども、これに  
なります。拒否権行使分については恐らく新直轄  
に行くだろうと、税金で造ることになります。民  
営会社建設分は借金が約十五兆円ですけれども、  
これは機構を行って四十三兆円の借金と合体をし  
まして、これを料金で払っていきましょと、こ  
ういう仕組みですよ。大筋、そういうことにな  
ると思うんですよ。

そこで、一番最初に聞きましたけれども、もし  
料金収入で払えない、先ほど言いましたように、  
金利が5%であるとか4%の場合であっても、実  
は交通量が低位の場合には四十五年目に一兆円の借  
金はまだ残っているわけですからね。そういうふ  
うになった場合に一体どうなるのかと。一番右、  
この資料の一番右の上のところにあるように料金  
収入不足分、これは税金で負担するのがなという  
ことですよ。

それから、一番下の方の整備計画外、左の方の  
ですね、約二千キロ。これについては、民間会社  
が申請したらこれは民間会社が造ってその借金は  
機構に行きます。申請をしなれば、これは税金  
で造るだろうと。まあ中止というのも選択肢とし  
てあるかもしれませんが、しかし、これもまた税金  
で負担されるだろうと。

もしもこの借金が機構の方で十分料金で賄えな  
い場合は、これもまた税金で負担せざるを得な  
い。そうじゃなくとも、四十五年後にこの機構は解  
散できなくなっちゃうんですよ。解散して道路を  
無料にするというからには、これは借金はゼロに  
しなけりゃ解散できませんよ。そうならば、この  
時点で新たにまた税金を投入するよ。

こうなれば、新直轄で税金で高速道路を造り続  
けながら、借金の穴埋めにも税金を投入する。と  
なれば、総理が最初に言っていましたよ、財投を  
減らすというふうにするんだと、国民の負担はな  
るべく少なくするんだと言いますけれども、実は  
今まで財投からお金を入れていた分はなくなるけ  
れども、それよりも何倍も多い金を実は税金でこ  
こに投入すると。これが今度の民営化の中身じゃ  
ないんですか、どうですか。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) それは違いま  
す、もう平成十四年度以降国費は投入しないとい  
うことになってますから。

今、我々が想定しない前提を置いてやっている  
とそのような議論になると思うんです。我々、そ  
ういうのを想定していないんだから、金利5%な  
んか想定していないんだから、低位になるとい  
うことも想定していないんだから。

○富樫三君 国土交通省は想定しているんだ  
よ。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) それは、そうい  
う状況じゃなくて、大体4%、高くても4%であ  
ろうというのを申し上げているんであって、そ  
の可能性を言えば5%、6%、7%、それで低位  
になる。これ、可能性言え先ほど言ったように  
切りがないので、今までもその4%に上がったと  
いうことは余りないでしょう、今までも。十五年  
間の平均して4%以下だと思ひますよ。

いでしようか。可能性があれば、人間だって、私だって明日死ぬかもしれないし、可能性を言えば、百歳まで生きるかもしれないし、それはやっぱり、人生設計だってそれはいろいろ、可能性言われれば切りがないんですよ。だから、この場合も、私は常識的な可能性の議論をしていただければいいのではないかなと思っています。

○富樫三三 最後になりますけれども、私が言っているのは、この出しました資料もすべて国土交通省が提供した資料でありまして、国土交通省からいただいた資料で私に言っているんですよ。ですから、可能性、可能性とか言いますけれども、それはあらゆる可能性を想定するのは当然ですよ。当たり前のことです。

今の総理の話では、調子いいところだけ取ると、条件のいいところだけ取って、だからできるんだと、条件の悪い状態になれば途端に破綻する、そういう計画だということだと思ふんですね。限りなく税金も投入することになりますから、そういう意味では、総理が本会議で答弁した、「できるだけ少ない国民負担の下で建設することが重要」だと、こういうふうには言っていますけれども、この点でも、総理が言っていることは、やることと言ったことが逆さまだということを指摘しまして、質問を終わります。

○湖上真雄君 社民党の湖上でございます。

この法案を提出するに当たりまして、道路関係四公団民営化推進委員会の議論の過程その他、多くが情報公開され、最初から国民の前にその議論が公開されておったということは、私は大変これは良かったことだと思ふし、道路公団問題を議論するに当たって国民が参加できるような条件を作り出したということについて大変評価できるのではないかと。いわゆる推進委員会とか審議会というのとはすべし法案の裏に隠れがちでございますけれども、今後はひとつこのような方向で法案を作るについて積極的に進められることを願っております。ごさいまして、御要望申し上げておきたいと思ひます。

そこで、総理、総理が言われております構造改革は民間でできることは民間でということに尽きると思いますが、この考えでいまましても、民間ではできないものがあるということが前提になっているのではないかと思ふんですが、民間、すなわち収支を意識をし、そうした収支を意識した経営だとか損益を意識した経営だとか思ひますけれども、総理は、民間ではできないと考へられている官業等はあるかないか、どのように考へておられるか、総理のお考え方を。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) まず国がやらなくてはいけない、言い換えれば民間にはできないという仕事としてよく言われるのは、国防と外交だけどもやれないという事業もたくさんあります。

具体的に、この道路の法案の審議ですから道路に関して言えば、余り利用する人がいないだろうと、しかしながら地域全体を考へて道路を整備したり造ったりすることが必要だということだつたらば税金で造らなきゃいけないでしょう、そういう点では民間に任せたらできないかもしれない。いろいろあると思ひますが、まず国がどうしても責任を負わなきゃならない問題と言へば、国防とか外交、治安というのは典型的なものだと思っております。

○湖上真雄君 分かりました。

続いて大臣にお伺いいたしますけれども、今、民間でできることは民間でということですが、道路公団改革の場合は、先ほども議論になっておりましたけれども、四十五年には道路管理者に所有権が移転をいたしまして高速道路は無料開放することになっております。四十五年後には再び税金で道路の維持管理をする仕組みとなっておりますけれども、これでは総理が言われるように民間でできることは民間でという構造改革とは少し違ってくるのではないかと思ふんですが、その見解はいかがでございますか。

○国務大臣(石原伸晃君) 湖上委員の御指摘は、今回の道路公団民営化と四十五年後の姿が総理の言われる民間にゆだねることは民間にということの相違があるのではないかと御質問だと思ふんですが、これはこういう整理をさせていただいております。

特殊法人という会社は、それなりに民間ではなくて政府のアウトソーシングの行政機関としてやらなければいけない仕事を担ってきたというのが基本的な考えです。しかし、時代の変遷とともに、昨日も決算委員会御議論があったようなグリーンピアとかスパウザ小田原とか、官がやらなくてもいいような仕事までやるようになってしまった。今回の特殊法人改革では、総理の基本的な原則は、民間にできることは民間に、廃止できるものは廃止にというカテゴリーをしていって、この道路公団というものの運営は民間になじむんじゃないか、サービスエリアやパーキングエリアの運営あるいは民間サービスの提供というのは道路ビジネスでもやっていけるんじゃないかということと今回民営化することになったわけですね。

それでは、何でそういう委員の御指摘のような質問が出るかということも、そもそも道路というのは国に財力があれば、公共公物であるという大抵国民の皆さんのコンセンサスがありますので、税金でやればよかつたわけです。しかし、昭和三十年代の国家予算がおよそ一兆円で、そのとき整備しようとした東名高速と名神高速の合わせた総事業費が四千五百億ぐらい掛かつて、これはできないなということと有料道路で始まった。この有料道路で始まったという生い立ちの違ひが、今、委員が御指摘されましたような疑問の根底にある。ですが、本質論から申しますと、今度の特殊法人改革の原則というものは、総理が御答弁されたとおりの整理をさせていただいておるところでございます。

○湖上真雄君 それでは、公団の民営化の共通点と相違点について総理にお伺いいたしますが、道

路四公団の民営化問題というのは、小泉総理自身が道路公団の民営化を改革の大きな象徴として位置付けられておりますね。無駄な道路は造らないと明言をしておりますし、高速道路の新規建設を抑制するという考え方を示されております。

無駄な道路はもう造らない、四十兆円に上る借金をきちんと返済するというのがきつかけであつたと思ひますが、しかし今回の法案では、借金は増やしても建設する、債務の返済は優先ではないとの方針に変わったのではないかとというような部分もございまして、総理は今回の提案の法案について、まれば見る画期的な改革だ、これほどのことではない、これほど支持されたことはない、こういうようなことも先ほど自画自賛されておりましたが、総理が当初描いておりました道路公団民営化と今回の法案の共通点と相違点はどこにあるのか、お伺いをいたします。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 私はよくできたと思ひます。当初描いていたもの、これは、道路公団なんか民営化できっこないという反対していた方々、結果的に民営化に賛成してくれたんですから、御協力に大変有り難いと思ひます。中身は最初から、債務の確実な返済、四十兆円、確実な返済、これ実現できた、この法案で。そして確実にコストの削減もできた。有料道路事業、二十兆円程度掛かるのを半減、十兆五千億程度にできると。ファミリー企業の見直し、そして道路公団分割、言わば当初の目的、ほぼ達成することができたと思っております。

○湖上真雄君 次に、かなりこの法案を作るに当たって抵抗勢力という言葉が話題を呼びましたけれども、新会社は会社の自主的な経営判断に基づいて申請方式となっておりますが、政府が株式の三分の一を持ち、代表取締役の人選や事業計画は国土交通省の許可を要し、新会社が建設不要と判断した場合であっても国はほかの新会社と協議をゆだねるというところになっております。しかも、新

会社が集める建設資金には当分の間、政府保証も

付きます。税金で建設をする直轄方式と合わせますと、現行の九千三百四十二キロの高速度道路整備計画はほぼ貫徹されることになりま。

これは抵抗勢力と言われた人たちが大きな成果と豪語することも当然だと思いますが、総理はどのように受け止められておりますか、お尋ねいたします。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) まず、当初はこの民営化に反対してきた方々も、やっぱり時代の認識をよくわきまえていたんだと思えます。時代が変わったなど、やればできるんだなど。そういうことで最終的に御協力いただいたという事は、やっぱり自由民主党は大人の政党だなど、賢明だなど、感謝しております。

そういう時代認識、こういう点については、やはり自由民主党議員の方は長年政権担当していただいておりますし、よくわきまえておられると思います。反対すべきところ、賛成すべきところ、いろいろ今までの自分の主張があるけれども、世の中の時代の変わり目をよく見て、小泉内閣の進める構造改革に協力しようかなという極めて大人の善き良識あふれる判断をしてくれたたまものだと感謝しております。

○湖上貞雄君 私、責任問題について何回も質問いたしました。総理は衆議院の国土交通委員会において、同僚議員の公団債務の肥大化の責任の質問に対して、政治の責任ではないかと答えておられます。公団を民営化することによってその責任を果たすことができるとお考えになっておられるのでしょうか。また、政治の責任としたことの反省点は公団改革の中でどのように生かされているのか、お尋ねいたします。

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 今までの公団方式でこのまま続けていきますと、債務はますます膨らんでいく、返済もおぼつかない、結果的に多くの国民負担につながっていくのではないかと、そういう責任を政治家として考えるんだらば、今の公団式を改めることによって責任を果たしていかねばならない、それが今回の民営化

の考え方でありま。

言わば、長年の公団方式で道路を整備してきたという利点もあるでしょう。同時に、弊害も先ほどお話ししましたようにいろいろ出てきました。この弊害を正していくというのが私は政治の責任だと思っております。

今回、この公団方式を民営化方式によって、必要な道路はできるだけ国民の負担の少ない形で作っていくと、コストについても厳しく見直していくことと、料金も今まで公団方式だと上げるばかりだけれども、今回は下げていくことと、そういう努力を見られることによって、私は国民から評価を得られるような民営化会社には是非ともなつていただきたいと強く期待しております。

○湖上貞雄君 この法案で示されております四十五年というのを、ひとつそこまできちつこの問題を解決するように期待をいたしまして、終わります。

○委員長(奥石東君) 以上で内閣総理大臣に対する質疑は終了いたしました。

内閣総理大臣は御退席いただいて結構です。

○委員長(奥石東君) 委員の異動について御報告いたします。

本日、田村公平君、松谷著一郎君、藤野史君及び田名部匡省君が委員を辞任され、その補欠として狩野安君、段本幸男君、柏村武昭君及び平野達男君が選任されました。

○委員長(奥石東君) 他に御発言もありません。四案に対する質疑は終局したものと認めま

す。これより四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。

○大江康弘君 民主党・新緑風会の大江康弘でございます。私は反対の立場で討論を申し上げたいと思っております。ただいま議題となっております道路関係四公団

民営化関係四法案に対し、反対の立場から討論を行います。

小泉構造改革の象徴として受け止められていた道路関係四公団民営化法案も、出されてみれば中は全くなく、民営化とはほど遠い内容であり、施行されれば国民の期待を裏切る結果となるであろうことは自明の理であります。

そもそも、鳴り物入りで登場した民営化推進委員会でありましたが、権力という魔物は人の考えや信念も変える力があるのか、それとも変節したのか、また最初からの考え方であったのかは知る由もありませんが、総理の当初の意を受け、まじめに真剣に取り組んでこられた田中委員長代理、松田委員が首相の余りの姿勢のひどさに辞任をされたことは誠に残念でありました。私どもとは考え方の違いはありましたが、勇気と信念あるお二人の決断と行動は大きな一石を投げられたことは事実であり、この場をかりて感謝を申し上げます。

なお、一部の委員の、権力に取りつかれたのではないかと思わずにはいられない、勝ち誇つたような言動には、開いた口がふさがらないとはこのことでもあります。その民営化委員会が四分五裂、この責任は一部も自ら掲げた道路公団改革を最もあざとく裏切つた小泉首相本人と言わなければなりません。

そもそも、道路は国の最も基礎的な社会資本としての公共財であります。国が国の責任として造り上げるべき性質のインフラであります。今日のこの混乱、また先の見通しの付けられないこの法案が提出に至った過程は、今日まで政府が、国家百年の大計としての社会資本整備を国のブランドアサインとしてどう計画し、どう作り上げていくかという考え、強い意志が全く欠けていたということが最大の原因であったと言わねばなりません。道路の持つ本来の役割や必要性を理解せず、間違つた公共事業としての位置付けしかしてこなかった結果であり、本当に残念であります。

ここで、改めてこの法案の問題点を列挙します

と、第一は、今後の高速度道路整備はいかにあるべきかという、国家戦略、政策理念が優先されるべきであるはずが、まず民営化ありきという入口での間違いであります。

第二は、上下分離方式を採用したものの、実質は現在と同じであり、より複雑な組織形態が国民にとつてますます不透明化し、経営責任が不明確になることとす。

第三は、民営化とは名ばかりであり、会社の自主性は制限され、長期借入金や社債には政府保証が付され、経営における緊張や自立性が全く望めないということとす。

第四は、道路無料開放の原則が早急に適用されるべきであるのに、債務返済の確実な担保もないままに、無料開放の時期を約半世紀先の四十五年後という非現実的と思われるほど将来に大きく先延ばしするとともに、料金プール制の対象を大きく拡大し、世界一高い通行料金を取り続けるという、無責任、不誠実な内容となっております。

また、政府は、一方的に建設費の削減や通行料金の引下げ、またファミリー企業に対する道路関係四公団からの天下り役員削減等、その実績を盛んに喧伝しておりますが、これは公団のままでもやればできるといふ証左にすぎず、これまで政府及び公団がこうした問題の改善に何ら対処してこなかったかを如実に物語るものであり、最後に、このような法案の下で我が国の道路行政が語られていくことは時計の針を逆行させるものであることを申し上げ、反対討論をいたします。

○岩城光英君 岩城光英です。

私は、自由民主党及び公明党を代表して、道路関係四公団民営化関連四法案に対し、賛成の討論を行います。道路は社会経済活動を行う上で必要不可欠な社会資本であり、古来より絶え間なく整備が行われてまいりました。自動車普及した二十世紀以降は、自動車の特徴を最大限發揮するために、高速道路の必要性が叫ばれ、世界各国でその整備が進

められてきております。我が国でも、戦後、厳しい財政的制約の下、それまで立ち後れていた高速道路整備を急ピッチで進めることが必要となりました。有料道路制度はこうした状況を背景として創設されました。

この制度の下、昭和三十年代に本格的な高速道路整備に着手し、昭和三十八年の名神高速道路の一部開通を皮切りに、今日に至るまで七千キロを超える高速道路ネットワークが逐次整備されてまいりましたが、いまだ計画の六割強にしか達しておりません。高速道路ネットワークは我が国の国土の骨格として全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、我が国の経済活動、国民生活を支える基盤施設であり、国の責任において着実にその整備を進めることが必要不可欠であります。

道路関係四公団は、高速道路の整備主体としてこれまで大きな役割を果たしてまいりました。その一方で、制度創設から約半世紀が経過した今、公団方式の有料道路制度について、不採算路線の建設に歯止めがないこと、高コスト体質であること、ファミリー企業との関係が不透明であることなどの様々な指摘がされております。

道路関係四公団民営化関連四法案は、これらの諸課題を克服し、民間にできることは民間にゆだねるとの小泉内閣の方針の下、債務を確実に返済し、真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期にできるだけ少ない国民負担の下で建設すること等を目的として道路関係四公団の民営化を実現するものであり、正に構造改革の一環である特殊法人改革の柱と呼ぶにふさわしい優れた改革案であります。

具体的には、約四十兆円に上る債務の確実な返済については、民営化後四十五年以内の債務返済と、返済後の無料開放を法定しております。また、高速道路の整備計画区間九千三百四十二キロメートルの未供用区間について、厳格で客観的な事業評価を行った上で、会社の自主性を尊重しつつ、有料道路方式と新直轄方式を組み合わせ、着実に整備することとしております。あわせて、徹

底したコスト削減等により、約二十兆円の有料道路事業費をほぼ半減することとしております。さらに、高速道路の料金について、平均一割を超える高速国道料金の引下げを実施するとともに、民間のセンスを生かした多様な弾力的な料金設定を可能としております。会社の関連事業については、民営化会社への政府の関与を必要最小限なものとするににより、多様な関連事業を積極的に展開する環境を整えております。

このように、本法案は、戦後の有料道路制度を初めて抜本的に改革する、正に画期的な改革案であります。平成十七年度中の民営化に向け、一日も早くこれらの法案が成立することを強く要望いたします。私の賛成討論といたします。

○大沢辰美君 私、日本共産党を代表して、道路四公団民営化法案の反対討論を行います。反対する第一の理由は、無駄な高速道路を造り続ける仕組みを温存し、歯止めなき道路建設に道を開くからです。

政府は、九千三百四十二キロの高速道路建設計画の残りの二千キロについて、七百キロは税金を投入し新直轄方式で建設する、千三百キロは民営会社が造るといふものです。これでは、無駄も含めて九千三百四十二キロを造り続ける仕組みが貫徹されることになりはなりません。

第二に、四十兆円の債務を四十五年で返済する計画自体が虚構であることが明らかになりました。政府の試算では、四十五年返済の前提条件は、金利四％で現行の交通量を維持することです。四十五年という期間の中でその前提が確保できる保証はありません。そして、残り二千キロを建設するのに少なくとも十兆五千億円の債務も新たに加わります。

さらに国交省は、九千三百四十二キロにとどまらず、法定予定路線の一万一千五百二十キロの建設費も入る可能性もあると言明をしました。そうなれば、際限なく返済金が膨らみ、四十五年の返済は不可能になるばかりか、膨大な借金が国民に

押し付けられる結果になります。

第三に、天下りや政官財の癒着構造を温存し、更に増幅させる危険性ははらんでいるからです。これまで公団に適用されていた情報公開法、官製談合防止法や入札契約適正化法といった、天下りや癒着構造を解明する上で不十分ながらも一定の役割を果たしていた法律さえも、民営化が進めば適用外になることが明らかになりました。

細田博之官房長官が道路公団の事実上のファミリー企業から運転手の給与を肩代わりしてもらっていた問題も発覚しましたけれども、石原大臣は、公団改革とは関係ないと疑惑の解明さえ拒否しました。このような政府の姿勢では改革など到底できないのは明らかです。

日本共産党は、高速道路の整備計画を凍結し、抜本的に見直すこと、国民の新たな負担なしに債務返済を進めること、ファミリー企業や政官財の癒着構造を断ち切ることが国民の願いであり、そのことこそ本党の改革であることを強く主張して、討論を終わります。

以上です。  
○委員長(奥石東君) 他に御意見もないようです。これより採決に入ります。

○委員長(奥石東君) 他に御意見もないようです。まず、高速道路株式会社法案の採決を行います。  
〔賛成者挙手〕  
本案に賛成の方の挙手を願います。

○委員長(奥石東君) 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。  
次に、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案の採決を行います。  
〔賛成者挙手〕  
本案に賛成の方の挙手を願います。

法律の整備等に関する法律案の採決を行います。

○委員長(奥石東君) 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。  
次に、日本道路公団等民営化関係法施行法案の採決を行います。  
〔賛成者挙手〕  
本案に賛成の方の挙手を願います。

○委員長(奥石東君) 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、池口君から発言を求められておりますので、これを許します。池口修次君。  
○池口修次君 私は、ただいま可決されました高速道路株式会社法案、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案及び日本道路公団等民営化関係法施行法案に対し、自由民主党、民主党・新緑風会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。  
高速道路株式会社法案、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案及び日本道路公団等民営化関係法施行法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、高速道路は、国の基幹を形成する重要な社会資本であることにかんがみ、最終的に国が責任をもって整備するとともに、その整備に当たっては、最小限の負担で最大限の効果を発揮しうよう努めること。

二、高速道路の通行料金の設定に当たっては、物流の国際競争力の確保等の観点も考慮しつ

つ、高速道路の利用を促進し、地域の活性化、経済の効率化につながるよう、民間企業の獨創性が真に活かされた弾力的で多様な料金設定を行うこと。

また、道路環境の保全、交通渋滞の解消等の社会的課題への対応を図るため、適切な料金政策が講じられるよう十分配慮すること。

三、債務返済計画については、機構及び会社の経営努力の成果として、四十五年以内のできるだけ早期に債務完済が図られるよう努めること。

また、創意工夫等によりリスク管理の徹底を図るとともに、借換資金を含む資金の低利かつ円滑な調達を図られるよう努めること。

四、機構及び会社の債務保証等については国会の議決が行われることにかんがみ、その経営状況、財務状況及び債務の返済状況等について、機構及び会社ごとに毎年度、国民に分かりやすく公表すること。

五、日本道路公団については、会社間の競争性を高め、コスト意識の向上や地域の実情に即したサービスの充実を図るため三社に分割したものであることから、子会社の設立等を行う場合にも、こうした趣旨を踏まえること。

六、会社の株式上場については、できるだけ早期に行われるよう努めること。その売却代金の使途の検討に当たっては、機構の債務返済への充當も検討の対象に加えること。

七、建設中・調査中路線に係る社会資本整備審議会の具体的な判断基準については、国民の理解が得られるよう、客観的かつ明確なものとする。

八、高速道路の建設費及び管理費のコスト削減については、会社の経営努力に対する適切なインセンティブの付与等を図るとともに、その成果が確実に利用者に還元されるよう努めること。

九、道路資産が本来道路管理者に良好な状態で移管されるよう、道路の適時適切な修繕等に

努め、その安全性及び耐久性を確保すること。

十、国民共有の財産である高速道路の建設、維持管理、修繕等の適正化を図るため、会社が行う当該事業の入札・契約等の透明性を確保すること。

十一、民営化に伴う公団の資産、負債その他の権利及び義務の承継については、適切に行われるよう指導・監督するとともに、その詳細について公表すること。

また、関係財団から会社への財産の譲渡等についても、厳正に行われるようにすること。

さらに、ファミリー企業の剰余金については、利用者への早期還元が図られるよう努めること。

十二、公団の民営化に当たっては、職員等の雇用の安定に努めること。

また、機構及び会社の役員を選任においては、適切な人材が広く内外から起用されるよう十分配慮すること。

十三、会社が行うSA・PA等の収益事業の経営においては、地域企業との共存を図るとともに、地域経済の活性化に資するよう努めること。

十四、本四公団切り離し債務返済後の道路特定財源の使途の拡大の検討に際しては、金利の大幅な上昇など大きな経済変動等があった場合における高速道路に係る債務の返済への充當も含め、幅広く検討すること。

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申し上げます。

○委員長(奥石東君) たいま池口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(奥石東君) 多数と認めます。よって、池口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、石原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。石原国土交通大臣。

○国務大臣(石原伸晃君) 高速道路株式会社法案など道路関係四公団民営化関連四法案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、たいま池口君がご決されましたことに深く感謝を申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御高見や、ただいまの附帯決議の趣旨を十分に尊重してまいり所存でございます。

ここに、委員長を始め理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に対し、深く感謝の意を表し、ごあいさついたします。

本当にありがとうございます。

○委員長(奥石東君) なお、四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(奥石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後四時二十二分散会

五月二十八日本委員会に左の案件が付託された。

- 一、建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願(第二五九二号)(第二五九三号)(第二五九四号)(第二五九五号)(第二五九六号)(第二五九七号)(第二五九八号)(第二五九九号)(第二六〇〇号)(第二六〇一七号)(第二六〇二八号)(第二六〇二九号)(第二六〇三〇号)(第二六〇三七号)(第二六〇三八号)(第二六〇四八号)(第二六〇四九号)
- 一、国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に関する請願(第二六五〇号)(第二六六一号)(第二六五二号)(第二六五三三号)(第二六五四号)(第二六五五号)(第二六五六号)(第二六五七号)(第二六五八号)

- 一、建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願(第二七二二号)(第二七二三号)(第二七二四号)(第二七二五号)(第二七二六号)(第二七二七号)(第二七二八号)(第二七二九号)

- 一、建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願(第二七四二号)(第二七四三号)(第二七四四号)(第二七四五号)(第二七四六号)(第二七四七号)(第二七四八号)(第二七四九号)

- 一、国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に関する請願(第二七九二号)(第二七九三号)(第二七九四号)

- 一、建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願(第二七九〇号)(第二七九一号)(第二七九二号)(第二七九三号)(第二七九四号)

- 一、国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に関する請願(第二七九五号)(第二七九六号)

- 一、建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願(第二八一九号)

- 一、国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に関する請願(第二八二〇号)(第二八二一号)(第二八二二二号)(第二八二三三号)

- 一、気象事業の整備拡充に関する請願(第二八二四号)

一、建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願(第二八五六号)(第二八六四号)

第二五九二号 平成十六年五月十八日受理

建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願

請願者 東京都文京区小石川五ノ五ノ一〇

秋山清久外四百九十九名

紹介議員 吉岡 吉典君

大銀行が公的資金で救済される一方、地域の金融機関の破たん・統廃合が進み、中小企業には貸渋り、貸はしが横行し、中小零細企業が圧倒的多数の建設産業では、倒産、廃業、失業、夜逃げ、自殺などに追い込まれる深刻な事態となっている。建設産業では、長引く不況の下で設備投資が落ち込み、公共事業の規模も縮小され市場規模全体が縮小してきている。中大手ゼネコンや住宅企業の中小市場への進出で競争が激化し、著しいダンピング受注が横行している。重層下請構造の末端で受注する地元中小零細企業は採算無視の指し値発注、下請代金切下げ、不払などに苦しんでいる。大規模プロジェクト中心の公共事業が、国・地方の財政を圧迫し、長期債務の合計は六九三兆円という規模にまで膨らみ、利便性や採算性が失われ、環境破壊を進める大型公共事業の見直しが、国民的世論となっている。大型公共事業は大手ゼネコンが受注し、政・官・財(業)の癒着、談合の温床ともなり、政治家の口利き疑惑には枚挙のいとまがない。さらに深刻なことは、大規模工事の現場では建設労働者の雇用確保にはつながらず、逆に不況の下で、下請単価、賃金・労働条件が切り下げられ、大手ゼネコンだけが利益を上げられるようになってきていることである。国土交通省は、コスト構造改革として労働単価の切下げで行ってきたおり、これが建設労働者の賃金・労働条件の切下げに拍車を掛けている。公共事業を実

施する側も、天下り・癒着構造を温存するような公務員制度改革、特殊法人改革、職員的大幅削減で、公正な発注や施工管理に関する業務がしわ寄せを受け、道路・河川・港湾・住宅や防災対策など、国民・住民本位の公共事業実施の行政責任やサービスが果たせなくなる。防災や環境保全、住民生活の改善につながる生活密着型の公共事業に切り替え、無駄な公共事業を廃すること、税金で賄われる公共事業を、大手ゼネコンだけが利益を上げるシステムでなく、ILO第九四号条約公契約における労働条件に関する条約、五九四号条約(批准)で定めているように現場で働く建設業者・労働者が安心して生活できる単価・賃金を保障する制度の確立を求める。また、公共構造物の品質確保と事業の公正な執行ができるように、国や地方自治体、関係機関等の公共事業執行職場の体制を充実するよう強く求める。

ついては、次の措置を採られたい。

一、建設関連労働者と中小建設関連企業の仕事と収入を確保し、暮らしの安定を図ること。

1 公共事業における積算金額が、下請・資材業者、建設関連労働者に適正に保障される制度を制定すること。また、不払が発生した場合の救済制度を制定すること。

2 中小建設業者の経営安定のため、受注機会確保を図る措置を講ずること。

二、公共事業を国民の生活関連と国土・環境保全優先に転換し、国民本位の公共事業執行体制の整備を図ること。

1 公共事業を国民生活関連と国土・環境保全、防災優先とし、維持修繕の予算拡充を図ること。

2 環境・住民合意を優先し乱開発を規制する法体系を整備すること。

3 公共事業の長期計画は議会承認事項とし、事業決定に当たっては、情報の公開及び公正・民主的な住民参加システムを確立すること。

4 良質な社会資本を整備・維持していくため

に、工事の検査・監督、施設の管理は国や自治体等が責任を持って行い、安易な民間委託・民営化は行わないこと。

5 国民本位の公共事業を推進するために、国土交通省の地方整備局の事務所・出張所、筑波機関、独立行政法人の体制を拡充し、必要な職員を確保すること。

第二五九三号 平成十六年五月十八日受理

建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願

請願者 高知県中村市古津賀二、二八六〇

一二 高津公明外千二百六十六名

紹介議員 福本 潤一君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二五九四号 平成十六年五月十八日受理

建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願

請願者 東京都北区神谷二ノ一六〇四 坂本恵子外四百九十九名

紹介議員 畑野 君枝君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二五九五号 平成十六年五月十八日受理

建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願

請願者 北海道伊達市竹原町三五〇八 佐藤功外二百八十五名

紹介議員 紙 智子君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二五九六号 平成十六年五月十八日受理

建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願

請願者 青森市中央四ノ七ノ九 木村達也 外八十四名  
紹介議員 田名部匡省君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二五九七号 平成十六年五月十八日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願

請願者 北海道夕張郡長沼町東十二線南一 六 青野親外六十八名

紹介議員 平野 達男君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二五九八号 平成十六年五月十八日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願

請願者 新潟市東中野山六ノ一〇ノ三六ノ二〇一 籠戸弘彦外九百九十九名

紹介議員 大湖 絹子君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二五九九号 平成十六年五月十八日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願

請願者 徳島県板野郡藍住町徳命字名田一 三ノ一四 猪木幹雄外九百四十四名

紹介議員 高橋紀世子君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二六二六号 平成十六年五月十八日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願

請願者 長野県松本市宮淵三ノ二ノ三六ノ三〇一 佐藤達弥外九百九十九名

紹介議員 北澤 俊美君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二六二七号 平成十六年五月十八日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 福島市笹木野字北寺畑一六ノ七七 本田勝喜外四百九十九名  
紹介議員 谷 博之君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二六二八号 平成十六年五月十八日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 鳥取県倉吉市山根六七五ノ二四 細井秀樹外四百九十九名  
紹介議員 田 英夫君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二六二九号 平成十六年五月十八日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 東京都昭島市東町四ノ一八ノ二 岡部行雄外千二百四十九名  
紹介議員 富樫 練三君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二六三〇号 平成十六年五月十八日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 茨城県下館市伊讚美三二三 増山 取外千二百二十五名  
紹介議員 大門実紀史君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二六四七号 平成十六年五月十九日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 滋賀県大津市松原町三ノ六 竹之内裕外二百四十四名  
紹介議員 大江 康弘君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二六四八号 平成十六年五月十九日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 徳島市津田町四ノ四ノ六四 教藤 翔外二百四十九名  
紹介議員 北岡 秀二君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二六四九号 平成十六年五月十九日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 広島県市山手二ノ一四ノ四ノ四 〇二 東道介外千四百九十九名  
紹介議員 林 紀子君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二六五〇号 平成十六年五月十九日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に関する請願  
請願者 愛知県一宮市大和町荻安賀二、八 八四 川嶋浩一外九百九十九名  
紹介議員 八田ひろ子君  
日本では、土砂災害、水害、地震が毎年発生し、多くの人命や財産が失われている。国土交通省の調査(平成一五年)では全国で土石流危険渓流が八九、五一八か所、急傾斜地崩壊危険箇所が一三、五五七か所あり、国民の生命が脅かされている。内閣府の世論調査(平成一三年六月)で

は、今後の国土づくりで特に力を入れるべきものとして、(一)災害に対する安全性の確保(二)自然環境の保護(三)食料や資源の安定供給の確保(四)身近な生活施設の整備、の順となっており、これからの公共事業は、地域と国民生活に密着した暮らしに役立つ防災、福祉、教育、環境保全重視への転換を国民は望んでいる。したがって、無駄な公共事業を抑制し、国民の期待にこたえるための施策とそれを十分に実行していくための体制強化が必要である。一方、巨額の予算を使う公共事業をめぐって、贈賄事件を始めとする不正腐敗が起きており、国民から厳しい糾弾・批判を受けている。不正腐敗の根絶のためにも、入札・契約制度の一層の適正化とその運用の徹底、建設産業に対する指導・監督体制を強化することや業務執行における情報公開などの透明性の確保が必要である。建設産業では著しいダンピングを強要するような指し値発注や厳しい下請単価の切下げなどが横行し、それが建設労働者の労働条件悪化につながるなど社会問題化している。中小建設業者・建設労働者からは、行政の監督・指導によって問題を改善してほしいと切実な声が寄せられている。こうした情勢を受けて成立した入札契約適正化法の施行に伴い、旧建設省では入札契約管理官・工事施工管理官などの新ポストが二〇〇二年四月から設置され、建設産業に対する指導・監督機能が一定強化され、その数も増えている。しかし、職員の定員が削減され続け、増員していないために十分にその役割が発揮されておらず、過重労働を招く結果になっている。職員の不足を業務委託職員と非常勤職員で補い、その数は一〇、〇〇〇人を超え、労働者の約三分の一にまでなっているが、非常勤職員は低賃金で採用している反面、業務委託一人当たりの経費は、職員の二・三倍にもなっており、人件費は減少しても、事業費で無駄な予算を使う結果になっている。旧建設省は一九六八年の第一次定員削減計画開始以来、二〇〇三年度までに一一、六〇〇人(三三・一%)もの職員が減らされ、二〇〇二年度の事業費は約二〇倍に

も膨れ上がっている。業務面では、事業に対する住民理解を求めするためにきめ細かい「対話型行政」や入札契約制度の改正、建設産業に対する指導・監督など業務が複雑化し、労力と時間の掛かる業務が増えている。その結果、旧建設省の二〇〇二年度超過勤務実態は、平均で職員一人当たり年三百数十時間に及び、中には年一、四〇〇時間、女性でも年八〇〇時間を超えるなど、極めて異常な長時間過密労働となっている。これに起因すると見られる長期間病休者や自殺者が後を絶たず、健康診断で治療を要するとされる職員が多くなっている。さらに超過勤務予算の削減などに伴うサービス残業も生まれている。業務委託職員と非常勤職員を職員に置き換えることを含め、増員しなければ深刻な行政サービス低下を招く事態になりかねない。

については、国民の要望にこたえ、信頼される国民本位の公共事業の推進、行政サービスを推進していくため、次の事項について実現を図られたい。

一、国土交通省の地方整備局、事務所・出張所、国土地理院、国土技術政策総合研究所、独立行政法人土木研究所、建築研究所の機構拡充及び必要な職員を確保すること。

第二六五一号 平成十六年五月十九日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に関する請願  
請願者 広島市東区牛田早稲田三ノ四ノ五 三三 〇二〇六 三戸浩幸外三千四百十名  
紹介議員 林 紀子君  
この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二六五二号 平成十六年五月十九日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に関する請願  
請願者 長崎県南高来郡小浜町北野九三五 中村哲外百七十五名

紹介議員 大田 昌秀君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二六五三号 平成十六年五月十九日受理

国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 さいたま市大宮区櫛引町一ノ五四  
六ノ二六 高森謙次外三百三十五  
名

紹介議員 富樫 練三君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二六五四号 平成十六年五月十九日受理

国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 茨城県筑波郡伊奈町勤兵衛新田七  
〇ノ一八 鐘ヶ江清外四百九十九  
名

紹介議員 郡司 彰君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二六五五号 平成十六年五月十九日受理

国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 長野県南安曇郡穂高町柏原二、〇  
九二 小林宏至外二千七百四十九  
名

紹介議員 北澤 俊美君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二六五六号 平成十六年五月十九日受理

国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 東京都武蔵野市吉祥寺本町三ノ二  
二ノ八 佐々木則男外四十九名

紹介議員 緒方 靖夫君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二六五七号 平成十六年五月十九日受理

国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 徳島市福島一ノ八ノ五三 河上裕  
一外三百八十九名

紹介議員 高橋紀世子君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二六五八号 平成十六年五月十九日受理

国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 愛媛県松山市南梅本町甲八八ノ  
七 若井裕二外二百四十九名

紹介議員 福本 潤一君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二七一二号 平成十六年五月十九日受理

建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願

請願者 茨城県水海道市菅生町七四二ノ二  
大滝三夫外六十九名

紹介議員 郡司 彰君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二七二三号 平成十六年五月十九日受理

建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願

請願者 東京都練馬区北町一ノ五ノ五  
佐々木勝昭外八百四十九名

紹介議員 緒方 靖夫君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二七二四号 平成十六年五月十九日受理

建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願

請願者 東京都品川区北品川一ノ七ノ二  
村尾寛外二百三十八名

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

紹介議員 岩本 荘太君

第二七二五号 平成十六年五月十九日受理

建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願

請願者 東京都世田谷区北沢五ノ九ノ四  
大田達雄外四百九十九名

紹介議員 淵上 貞雄君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二七二六号 平成十六年五月十九日受理

建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願

請願者 東京都八王子市大和田町四ノ三ノ  
一三 上間正央外二百五十三名

紹介議員 椎名 一保君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二七二七号 平成十六年五月十九日受理

建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願

請願者 広島市東区牛田早稲田三ノ七ノ一  
二ノ一〇四 吉武勝宏外八百三十  
名

紹介議員 島袋 宗康君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二七二八号 平成十六年五月十九日受理

建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願

請願者 福島県いわき市小名浜玉川町南一  
八 佐藤敦生外五十六名

紹介議員 櫻井 充君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二七一九号 平成十六年五月十九日受理

国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 山形県最上郡金山町大字山崎一九  
大場榮外二百八十一名

紹介議員 平野 達男君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二七二〇号 平成十六年五月十九日受理

国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 東京都荒川区荒川六ノ一八ノ六  
五箇谷日出雄外二百四十九名

紹介議員 吉岡 吉典君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二七二二号 平成十六年五月十九日受理

国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 石川県泉沢市高尾南二ノ八八 石  
川有紀子外二百四十九名

紹介議員 岩本 荘太君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二七二三号 平成十六年五月十九日受理

国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 東京都調布市深大寺東町五ノ三ノ  
一五 渡辺留次外四十九名

紹介議員 井上 美代君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二七二三号 平成十六年五月十九日受理

国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 新潟県三条市北中九ノ九 樋口雅  
史外二百四十九名

紹介議員 大湖 絹子君  
この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二七二四号 平成十六年五月十九日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願  
請願者 東京都世田谷区上用賀六ノ三三ノ  
一六 猪股勇介外二百四十九名  
紹介議員 田 英夫君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。  
第二七二五号 平成十六年五月十九日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 大分市大字東上野二、〇四〇ノ一  
濱田貞外九百九十九名  
紹介議員 測上 貞雄君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。  
第二七二六号 平成十六年五月十九日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 高知市鴨部三ノ六ノ二四 岡田誠  
外二百四十九名  
紹介議員 平野 貞夫君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。  
第二七二七号 平成十六年五月十九日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 長崎県松浦市今福町北免二、〇〇  
九 小宮二郎外二百四十九名  
紹介議員 島袋 宗康君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。  
第二七二八号 平成十六年五月十九日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 大阪府高槻市芥川町一ノ二 西岡  
名

勝弘外六十七名  
紹介議員 大江 康弘君  
この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二七二九号 平成十六年五月十九日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願  
請願者 大阪府淀川区東三国五ノ一ノ六  
ノ三〇五 今建男外五十四名  
紹介議員 辻 泰弘君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。  
第二七四二号 平成十六年五月十九日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願

請願者 千葉県船橋市習志野台五ノ三八ノ  
二〇ノ一〇一 大西康一外九百四  
十九名  
紹介議員 小泉 親司君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。  
第二七四三号 平成十六年五月十九日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願

請願者 千葉県流山市長崎一ノ七二七ノ六  
中山欣也外九百九十九名  
紹介議員 池田 幹幸君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。  
第二七四四号 平成十六年五月十九日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 千葉県船橋市芝山三ノ三〇ノ一三  
ノ二〇一 永井哲夫外二百四十九  
名  
紹介議員 小泉 親司君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。  
第二七四五号 平成十六年五月十九日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 千葉県市川市市川三ノ二七ノ一七  
ノ九〇一 小野瀬敏勝外二百四十  
九名  
紹介議員 池田 幹幸君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。  
第二七九〇号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願

請願者 福島県北会津郡北会津村大字和泉  
一九三 大堀一夫外二百四十九名  
紹介議員 佐藤 雄平君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。  
第二七九一号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願

請願者 大阪府南河内郡美原町大保一〇三  
ノ一 森秀雄外百七名  
紹介議員 辻 泰弘君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。  
第二七九二号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願

請願者 愛知県丹羽郡大口町中小口四ノ三  
七 岩田重人外七百四十九名  
紹介議員 八田ひろ子君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。  
第二七九三号 平成十六年五月二十日受理

建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願  
請願者 愛知県一宮市大和町荏安賀二、八  
八四 川嶋浩一外八百七十八名  
紹介議員 大塚 耕平君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。  
第二七九四号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願

請願者 千葉県船橋市習志野台四ノ三七ノ  
三一 松本利一外二百四十九名  
紹介議員 福島 瑞穂君

この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。  
第二七九五号 平成十六年五月二十日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 福島市官代字樋ノ口一三〇ノ六  
遠藤美和子外二百四十九名  
紹介議員 佐藤 雄平君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。  
第二七九六号 平成十六年五月二十日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に  
関する請願

請願者 東京都昭島市官沢町五〇〇ノ六四  
林悟外千六百四十九名  
紹介議員 福島 瑞穂君

この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。  
第二八一六号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守  
り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに  
関する請願

請願者 群馬県前橋市元総社町五九三ノ一  
長谷川浩幸外千二百八名

紹介議員 伊藤 基隆君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二八一七号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 大阪府池田市空港二ノ二ノ一六  
行本達夫外四百四十一名  
紹介議員 西川きよし君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二八一八号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 岡山市国富九八〇ノ一ノ四〇三  
末永敦外九百四名  
紹介議員 江田 五月君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二八一九号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 名古屋市中種区池園町二ノ七三  
酒井保治外八百九十一名  
紹介議員 藁科 満治君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二八二〇号 平成十六年五月二十日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に関する請願  
請願者 群馬県邑楽郡大泉町古海六四五ノ八  
平田秋一外二百九十九名  
紹介議員 大門実紀史君  
この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二八二二号 平成十六年五月二十日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に関する請願  
請願者 群馬県前橋市文京町三ノ四ノ八  
橋田修外二百四十九名  
紹介議員 伊藤 基隆君  
この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二八二三号 平成十六年五月二十日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に関する請願  
請願者 岡山市一宮八二六ノ一 山川雅敏  
外千三百七十七名  
紹介議員 江田 五月君  
この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二八二四号 平成十六年五月二十日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に関する請願  
請願者 栃木県宇都宮市若草一ノ一ノ八  
本庄仁明外三十九名  
紹介議員 築瀬 進君  
この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二八二五号 平成十六年五月二十日受理  
国民本位の公共事業推進への必要な職員の確保に関する請願  
請願者 群馬県渋川市金井三九七ノ一  
清水良朗外二百二十七名  
紹介議員 築瀬 進君  
この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二八二六号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 茨城県つくば市竹園三ノ三〇四ノ一  
黒田次郎外二百四十九名  
紹介議員 信田 邦雄君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二八四四号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 和歌山県那賀郡那賀町名手西野四九ノ五  
山本幹夫外百三十五名  
紹介議員 大江 康弘君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二八五〇号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 群馬県前橋市文京町三ノ四ノ八  
橋田修外二百四十九名  
紹介議員 伊藤 基隆君  
この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二八五〇号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 岡山市一宮八二六ノ一 山川雅敏  
外千三百七十七名  
紹介議員 江田 五月君  
この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二八五〇号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 栃木県宇都宮市若草一ノ一ノ八  
本庄仁明外三十九名  
紹介議員 築瀬 進君  
この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第二八五〇号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 群馬県渋川市金井三九七ノ一  
清水良朗外二百二十七名  
紹介議員 築瀬 進君  
この請願の趣旨は、第二三四〇号と同じである。

第二八五〇号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 茨城県つくば市竹園三ノ三〇四ノ一  
黒田次郎外二百四十九名  
紹介議員 信田 邦雄君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二八五〇号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 和歌山県那賀郡那賀町名手西野四九ノ五  
山本幹夫外百三十五名  
紹介議員 大江 康弘君  
この請願の趣旨は、第二五九二号と同じである。

第二八五〇号 平成十六年五月二十日受理  
建設関連労働者・中小建設関連業者の暮らしを守り、公共事業の生活・環境重視へ転換することに関する請願  
請願者 群馬県前橋市文京町三ノ四ノ八  
橋田修外二百四十九名  
紹介議員 伊藤 基隆君  
この請願の趣旨は、第二六五〇号と同じである。

第十五号中正誤

ページ 段 行 誤

九一末 標準値

標準地 正