

衆議院

国土交通委員会議録第三号

平成二十年二月二十二日(金曜日)

午前十時二分開議

出席委員

委員長 竹本 直一君

理事 河本 三郎君 理事 西村 康稔君

理事 西銘恒三郎君 理事 望月 義夫君

理事 山本 公一君 理事 川内 博史君

理事 後藤 斎君 理事 高木 陽介君

安次富 修君 赤池 誠章君

上野賢一郎君 遠藤 宣彦君

小里 泰弘君 大塚 高司君

岡部 英明君 鍵田忠兵衛君

金子善次郎君 龜岡 偉民君

木原 誠二君 北村 茂男君

佐田玄一郎君 清水清一郎君

島村 宜伸君 菅原 一秀君

杉田 元司君 鈴木 淳司君

関 芳弘君 谷 公一君

永岡 桂子君 長崎幸太郎君

長島 忠美君 葉梨 康弘君

林 幹雄君 原田 憲治君

松本 文明君 盛山 正仁君

若宮 健嗣君 石川 知裕君

逢坂 誠二君 北神 圭朗君

小宮山泰子君 古賀 一成君

長安 豊君 三日月大造君

森本 哲生君 赤羽 一嘉君

漆原 良夫君 穀田 恵二君

龜井 静香君

内閣総理大臣 福田 康夫君

国土交通大臣 冬柴 鐵三君

国土交通副大臣 平井たかくや君

国土交通大臣政務官 金子善次郎君

国土交通大臣政務官 谷 公一君

政府参考人 (国土交通省国土計画局長) 辻原 俊博君

政府参考人 (国土交通省都市・地域整備局長) 増田 優一君

政府参考人 (国土交通省道路局長) 宮田 年耕君

政府参考人 (国土交通委員会専門員) 龜井 為幸君

委員の異動

二月二十二日

小里 泰弘君 木原 誠二君

大塚 高司君 上野賢一郎君

龜岡 偉民君 関 芳弘君

若宮 健嗣君 清水清一郎君

鷺尾英一郎君 北神 圭朗君

同日

上野賢一郎君 木原 誠二君

清水清一郎君 若宮 健嗣君

関 芳弘君 永岡 桂子君

北神 圭朗君 鷺尾英一郎君

同日

上野賢一郎君 木原 誠二君

清水清一郎君 若宮 健嗣君

関 芳弘君 永岡 桂子君

北神 圭朗君 鷺尾英一郎君

同日

上野賢一郎君 木原 誠二君

清水清一郎君 若宮 健嗣君

関 芳弘君 永岡 桂子君

北神 圭朗君 鷺尾英一郎君

同日

上野賢一郎君 木原 誠二君

清水清一郎君 若宮 健嗣君

関 芳弘君 永岡 桂子君

北神 圭朗君 鷺尾英一郎君

同日

上野賢一郎君 木原 誠二君

清水清一郎君 若宮 健嗣君

関 芳弘君 永岡 桂子君

北神 圭朗君 鷺尾英一郎君

同日

上野賢一郎君 木原 誠二君

清水清一郎君 若宮 健嗣君

本日(二月二十一日)の会議に付した案件

道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第四号)は本委員会に付託された。

政府参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第四号)

○竹本委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣冬柴鐵三君。

道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律案

(本号末尾に掲載)

○冬柴国務大臣 ただいま議題となりました道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

我が国の国際競争力の強化、地域の活性化、安全・安心の確保、環境の保全と豊かな生活環境の創造といった政策課題に対応するため、真に必要な道路の整備を計画的に進めることは、今後とも、我が国にとって重要な政策課題であり、このために必要な財源を、納税者の理解を得ながら、引き続き確保することが必要であります。また、地方財政が厳しい中にあっても、地域間格差への対応や生活者重視の視点から、地域の自主性にも配慮しつつ、地域の道路整備を着実に促進することが必要であるほか、地域の活性化、物流の効率化等の政策課題に対応する観点から、既存高速道路ネットワークの有効利用と機能強化を図ることが必要であります。

この法律案は、このような状況を踏まえて提案

することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、道路整備費の財源等の特例に関する法律について、法律の題名を道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律に改めることとしております。

第二に、揮発油税等の収入額の予算額を毎年度道路整備費に充てる措置の適用期間を平成二十年度以降十年間延長するとともに、揮発油税等の収入額の予算額が各年度において道路整備費を上回る場合には、必ずしも当該年度の道路整備費に充てる必要はないものとしております。

第三に、地方道路整備臨時交付金制度について、都道府県等が行う一般国道の整備事業を交付の対象とした上で、当該制度の適用期間を平成二十年度以降十年間延長することとしております。

第四に、道路整備事業の地方負担の軽減を図るため、道路整備事業の地方負担分について無利子の資金を貸し付ける地方道路整備臨時貸付金制度を平成二十年度以降五年間の措置として創設することとしております。

第五に、高速道路の利用者等の利便を増進し、その負担の軽減を図るため、国土交通大臣が同意する計画に従い、高速道路株式会社による高速道路料金の引き下げとスマートインターチェンジ等の整備を目的として、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の債務を政府が承継することとしております。

その他、これらに関連いたしましたして、特別会計に関する法律の改正等所要の規定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御

審議をよろしくお願い申し上げます。(拍手)
○竹本委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○竹本委員長 この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省国土計画局長辻原俊博君、都市・地域整備局長増田優一君及び道路局長宮田年耕君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○竹本委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○竹本委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。若宮健嗣君。

○若宮委員 おはようございます。自由民主党の若宮健嗣でございます。

ただいまの大臣のお話もございました。そしてまた、昨日までの予算委員会での道路に関します集中審議、あるいは予算委員会でも多々、皆様方からも議論をされております。非常に大きな課題でございます。

私自身、予算委員会を通じて、冬柴国土交通大臣のお人柄そしてまた御人徳が本当にあらわれているなという、いろいろな方々、議員からの質疑に対する誠意ある御答弁には、心から敬意を表しております。本日も何とぞよろしくお願いを申し上げます。

私自身、東京の生まれでございます。生まれも育ちもこの東京で、実は、自民党本部の目の前の永田町小学校、幼稚園を、今はいなくなりましたが、卒業させていただきまして。そういった観点から、きょうはちよつと、この東京の道路関連につきまして、中心に質問させていただければと思っております。

予算委員会でも、地方の道路、そして特に幹線道路、高規格道路等々についてのお話が議題とし

ては多くなつてきてございます。ただ、実際に東京にふと目を転じていただきますと、現在、あかすの踏切、あるいは電線等がもう本当に入り組んでしまつていて、地中化対策がおくれている。そしてまた、渋滞も激しいものがございます。私は子供のときから住んでおりますが、これはもう三十年前、四十年前前から続いている状態でございます。果たしていつ解消することができるのか。そして、多くの課題を有しているのが現状ではないか、このように認識をいたしております。

これは、単に東京が一極集中をしているからという東京だけの問題ではなくて、都市部ではどこでも同じような問題が生じているのではないかと。そしてまた、東京というのは、日本を代表する国際都市、ニューヨークやパリやモスクワやロンドン、そういったところとの比較での問題でなければいけないんじゃないかな、このようにも考えているところでございます。

こういったいろいろな、地方も含めた問題の解消のためには、実際のところ、現在、五十九兆円という予算、中期計画での整備量ということで挙げてございますが、個人の考えとしては、例えば東京でいいますと、今現在進んでおりますマツカーサー道路、これは港区のあれでございますけれども、新橋の方へ向かつております。これも昭和二十一年に決めて、いまだに続いておりまして、まだまだ多大なる費用がかかつて、解決を見ておりません。実際、五十九兆でも足りないのではないかなというのが正直な感想でございます。

もちろん地方の道路整備も大切ではございますが、今後の道路整備に当たって、特にこの都市部の道路整備に対して重点的な投資が必要ではないかというふうに考えておりますが、国土交通省としての御見解を伺いたく存じます。

○冬柴国土交通大臣 道路整備におきましては、地方、都市にかかわらず、さまざまな課題がございます。

御指摘のとおり、都市におきましては、特に東京におきましては、踏切が全国で三万五千あるわ

けですが、東京都二十三区だけで六百七十三もあるわけでございます。そのうち、あかすの踏切と言われる、一時間のうちに四十分遮断機がおりているというように著しい交通渋滞がそこには生ずるわけでございますが、そういうものが東京で二百七十カ所もある。これは、都市がつくられたときに鉄軌道が平面に敷設されたところへ人口が集中したということが理由ではないかと思われるわけでございますけれども、ほかの、パリでは、あかすの踏切じゃない、踏切が十四カ所とか、それからロンドンでは十カ所というのに比べますと、東京がいかにそういう問題で悩ましいかということがよくわかるわけです。

したがしまして、我々も、地方とは違った、東京固有のそのような強いニーズがあることは本当に理解できるわけでございます。

これについては、あかすの踏切というものを含んだ踏切対策、それから、あかすではないけれども、人や自動車や自転車が集中する、それによつて、周りに環境問題も生じますし、騒音問題もありますし、中には交通事故が踏切で起こるというような危険な問題も生じます。

したがしまして、踏切を約六百、それから、それ以外の集中するようなものについては八百、千四百というものを抽出いたしました。その約三割に当たる四百カ所は除却しよう、それは連続立体交差とかアンダーパスとかいろいろな手法がありますけれども、こういうことをやっていくというところがこの十年の計画の中に入っています。

どこをやるかということ、その年度年度に、財務省との協議、あるいは地元の御要請、都市計画決定もしていただかなければなりませんし、環境調査もしていただかなきゃならない。そういうようなものを経てこれをやっていくということでございます。

連続立体交差を考えてみたらかるんですが、そこで毎日走っている電車をとめることなくそれを上へ上げるといふ工事ですから、時間も、そしてまた周辺の住民に対する手当ても、大変な作業

が伴うわけでございます。したがしまして、こういうものを十年間にやっていく、四百カ所やっいていくということがその中に決められているわけでございます。

それだけではなく、都市部におきましては、電線類の地中化、これは道路が大変狭隘でございますのでそういうものも必要でありますし、首都圏の場合は、中央連絡自動車道等の環状道路、三環状がまだ全部完成していないわけですね。そういう問題もあるということで、こういう喫緊の課題が数多く残されているのが東京でもあると私は認識をいたしております。

このような都市のさまざまな課題を解消するためにも、今後十年間という、長期のようすけれども、このような見据えた道路の中期計画というものが必要である。そして、それを進めるためには、時間とそれから相当巨額のお金がかかりますし、そしてまた周辺の方々に対する手当てというように、多くの利害関係者がそこに生ずるわけでございます。

したがしまして、それを支えることのできる安定した財源の確保ということも必要でございますので、答弁が長くなりましたけれども、そういう観点から道路の中期計画というものを御提案申し上げ、都市は都市、地方は地方のニーズにこたえていくという考えでございます。

○若宮委員 ありがとうございます。

ちよつと今大臣のお話にもございましたが、やはり、各地域によっていろいろな優先順位、あるいは東京でも、地域ごとによって、あかすの踏切であつたり、それからまた別の、地中化であつたり、渋滞の解消であつたり、いろいろな目的とかあるいはやってほしいこと、あるいは解決していきたい問題というのは異なつてまいらるかと思ひます。

そこで、地方公共団体で私を感じますところでは、それぞれの自治体で、自分たちで優先順位を考えて、ここでは私たちはこういった問題を解決したいんだ、こちらのエリアではまたこういった

問題を解決したいんだ、そういったような形で、創意工夫をもって道路整備を進めたいというようなお考え、お望みが強いのではないかな、このようにも感じているところがございます。

地方公共団体が進める道路事業に関しては、今後さらに、地方それぞれの、つかさつかさごとの裁量を拡大すべきではないのかなというふうに私自身は思っておりますが、国土交通省としてはどのような考えをお持ちでしょうか。お答えいただければと思います。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

地方公共団体が自由裁量な事業を展開するというのが本来に必要だと思っております。

これまで補助金ということで多くを地方の道路事業に出してまいりましたが、今は地方道路整備臨時交付金ということで大半が賄われております。その地方道路整備臨時交付金でございますが、個別事業の箇所をどこでやるか、あるいはそのこの箇所の事業費をどうするか、あるいは事業内容をどうするかというのを完全に地方の方にゆだねる運用の改善を今しておりますし、さらに、個別事業の国費というのを、割合を自由に設定できる。県トータルでは十分の五・五、十分の四・五という割合になりますが、個別事業の国費の割合というのは自由とするというふうには、地方の自主性、裁量性を高めるように運用改善をやっております。

さらに、平成二十年度以降は、この交付金の交付対象として、従来は都道府県道、市町村道でございますでしたが、それに加えて、地方が主体である一般国道を追加する、そういう制度改善を図ることとしておりまして、そういうものを含めて自由裁量の幅が広がるというふうに考えております。

今後とも、地方のニーズを踏まえまして、地方の自主性のもと、創意工夫を凝らして地方の道路整備が進められるよう努めてまいりたいと考えております。

○若宮委員 ありがとうございます。

続きまして、おとといですか、長島先生の方からいろいろな質問が、大臣の所信の中でのお話のことに触れておられました。平成十六年度に新潟で中越地震がございました。それで、その際に関越自動車道の一部の区間が通行止めになってしまいました。この関越自動車道が通行止めになったがために、磐梯をまた上信越それぞれの広域ネットワークが存在することで、迂回路として、いろいろな物資を運んだり緊急整備の体制を整えたり、支援をすることができたのではないかな、そして、その経済に与える影響を最小限に食い止めることができたのではないかな、このようにも考えるところがございます。

また、都市部の渋滞というのが、結局、トラックなどが通過をしなければならぬということと、地方に発着する物流コストにも大きな影響を与えているのが現実ではないかな、このようにも感じているところがございます。

この混雑緩和のための、放射線状のものはそこそこ整ってきたような感じもいたしますが、環状道路の整備というのをまさにこれからさらに重点的に進めていっていただきたいというところではございますが、このネットワークの多重化、渋滞解消の観点から、東京の外郭環状道路を含む首都圏三環状道路の整備をさらに充実させていくべきではないかと私強く考えております。ですが、国土交通省としては、このあたり、いかがお考えでございますでしょうか。

○金子大臣政務官 お答えを申し上げます。

ただいま御指摘ございました首都圏の三環状道路でございますが、一つは中央環状、それから二つ目は外郭環状、そして圏央道というようになことで整備を進めているところでございます。これからは計画的に整備を進めることは当然でございますが、御参考までに、どういう効果が上がっているかというようなことをちょっと述べさせていただきます。

昨年の六月の二十三日に、圏央道の八王子ジャンクションからあきる野インターチェンジまでの延長九・六キロメートルが開通したわけでございますが、その後の四カ月間で、これから述べますような効果が出ているという調査結果が出ております。

まず、十六号では、中央道から関越道間の国道十六号でございますが、約三千八百台一日、約一〇％、それから国道四百十号、上り線でございしますが、約二千台、日当たりでございますが、二％の交通量の減少を見ております。また、国道十六号の小荷田交差点、それから国道四百十一号の丹木町三丁目交差点でございますが、大型車の交通量が約千台一日減少したというように渋滞の解消が確認をされているところでございます。

今後とも、高規格幹線道路、この目的そのものは国際競争力の強化あるいは地域の自立と活力の強化というような観点から整備されていくわけでございますが、それとあわせて地域のネットワーク、こういうことにこれから力を入れてまいりたい、このように考えております。

○若宮委員 ありがとうございます。

それでは、またここで、振り返って大臣の方に御質問申し上げますが、私も自民党の若手議員で、実は、昨年の六月から、力強い都市づくりと道路を考える会という勉強会をつくりまして、さまざまな各種の団体からのいろいろな御意見をちょうだいしました。あるいは、もちろん国土交通省の皆様方にもいろいろ御協力いただき、資料の提出なんかもしていただき、また、ともに勉強させていただいたような会合を持ちました。合計六回勉強会をさせていただきまして、十二月には冬柴大臣のところに私も御持参をさせていただいたような次第でございます。

そういった中で、道路特定財源の一般財源化というこの大きな課題、今大変な問題になってきてございますが、私も、いろいろな各種団体、石油団体、自動車関連業界、お話を伺いいたしました。直接お伺いしますと、JAFを初めといったいろいろな団体から、約一千万人以上の方々から、道路のために集めた税金は、道路整備

以外に使うのであればやはり下げるのが筋なんじゃないだろうか、こういった御意見が非常に多かったというふうにご覧になっております。この受益者負担の考え方に対する国民の関心が非常に高いということも踏まえ、この道路特定財源の一般財源化に対する大臣のお考えをお伺いできればと存じます。

○冬柴国務大臣 もうそのとおりでございます。道路整備をするから払ってほしいということをお願いしているわけでございますから、それを例えば全然違うところへ使うということになれば、税を負担する方にとっては、そういう案であれば減税してほしい、こういうことで一千万人以上の方の署名も私の方にも届くわけでございます。

そこで、こういう難しい問題をどう解決していくのかということが大切でございます。厳しい財政事情を勘案して、毎年度、道路歳出を上回る税収、この部分を一般財源として活用する。一千八百とか一千九百というオーダーで推移いたしておりますが、この場合であっても、その一般財源とされたものの使い道でございます。これは、自動車関連として、そして納税者の理解が得られる、そのような範囲の支出にするということでの間の調和を図らせていただいているわけでございます。

例えば、今まで一般財源によって行われている歳出の中で自動車に関連するもの、すなわち、その部分であればということで納税者に御納得をいただけるのではないかと、このことを挙げてみますと、京都議定書の目標達成計画関連予算、十九年度では一兆一千億というものがあられるわけですが、この中で自動車のCO₂排出部分、これが一七・四％を、すなわち一千億円はこの自動車のところで歳出を削減しなきゃならないということになっております。したがって、環境対策に一千億円を、そのような形で一般財源に回した分は支出をするということは納得をいただけるのではないかと、これが一つ。

それから、信号機等の設置の安全対策ですね、これが一般財源から今までは二百億円出されていた部分を、我々の方からの二百億で充当することは御納得いただけるのではないかと。

それから、交通事故に伴う財政負担というのがあります。救急医療体制の整備とかそういうものに九百億円程度の支出。昨年も半世紀ぶりに交通事故の死亡者が六千人を割り込んだということ、明るいニュースではありますけれども、しかし、現に五千七百四十四人という方が亡くなっております。そしてまた、その十倍以上の人たちが、本当に長期入院をしなければならぬ重傷を負っていらつしやるわけです。

そういう意味で、こういう使い方であれば我々の方の特定財源から一般財源に回されたものの使用道として御納得はいただけるのではないかと。いうことで、我々としては、こういうものに支出をしていただくということで財務省と合意をしているわけでございます。

○若宮委員 大変わかりやすく御説明いただきましてありがとうございます。

引き続きまして、私は東京でございますものですが、どうしても首都高速というのにいやが応でも乗る機会が多々ございます。この首都高速に關しての質問をちよつとさせていただきます。

この高速道路の料金なんです、現在、首都高速道路株式会社では、この平成二十年度秋の距離別料金の採用を今目指しておられると思ひます。昨年の九月に一応発表されておりますが、現在均一、七億円という料金を、四百円から千二百円の幅で、距離によつて利用者からちよつと、ちよつと、そういう案が出ておりますが、現在までのところ、国民あるいはそれぞれの首長さんたちに對して意見募集を、あるいはいろいろな御批判なり御意見をちよつといただいているというふうにも伺つております。

今までのところ、どんな意見が寄せられているのか。そしてまた、どのような目的でこれを導入

されようとしておられるのか。またあるいは、これも懸念されるところではあるんですが、実際のところ、短距離を利用する人よりも長距離を利用する人の方が多くなつてしまつて、特にトラック事業者などへの負担増ということになり得るのではないかと。あるいは、その上限の価格の値下げなどについての措置を講ずるべきではないかなというふうにも私自身としては感じるところでございます。このあたり三、四、ちよつとまとめお答えをいただければと思つております。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

最初のお尋ねでございますが、昨年会社が発表しました案についてどのような意見が寄せられているかという点についてでございますが、これまでに会社には二万件を超える意見が寄せられておりまして、最も多い意見が、上限の料金千二百円で会社が案を提示しましたが、八四%の方がもっと引き下げるべきという意見でございました。また、出資団体である東京都からも、上限の料金、これについて、上限が高過ぎるのではないかと、いろいろな意見があるというふうにも認識をしております。

二つ目のお尋ねでございますが、距離別料金はどういう目的で導入するのかということでございます。

東京線で申し上げますと、どんどんネットワークが広がりますと、各インターチェンジ、ランプで、例えば新宿―外苑は三キロでも七億円でございます。ネットワークが延びまして、東北道の接続の川口ジャンクションからアクアライン接続の浮島ジャンクションまで四十八キロ、これも七億円でございます。均一料金でこういうふうによつておりましたが、ネットワークの進展、拡充に伴ひまして、利用者間の負担の格差というのが拡大しておりますので、その負担の公平を図る、そういう料金制にすべきということが平成十五年十二月に民営化の際の政府・与党申し合わせで決まつております。それに沿つて利用距離に応じた料金制度を導入するという考えでございます。

三つ目のお尋ねでございますが、トラック事業者など長距離の利用者にとっては相当の負担増になるといふ御指摘でございます。

確かに、平均的な利用距離というのは、普通車が十七キロでございますが、大型車は二十七キロ、トラック事業者が相応するとは限りませんが、大型車二十七キロということと考えると、トラック事業者にとつて相当の負担増になるといふことでございます。

したがしまして、昨年末の政府・与党合意、あるいは会社等がいろいろな意見を踏まえて昨年秋季に出した案をさらに検討されると思ひますが、そういうものを踏まえまして、首都高速の有効活用を図る料金引き下げにつきまして、料金の社会実験を今実際にやっております。そういうものを踏まえて検討してまいりたいと思つております。なお、料金引き下げの具体的な内容につきましては、各会社、それと債務返済機構が御意見を伺つて、今後計画を作成するということになるかと思ひます。

○若宮委員 ありがとうございます。

いろいろな御意見があると思ひますので、そのあたりは非常に慎重にいろいろ御検討いただき、前にお進めいただければと思つております。

それでは、最後の質問にさせていただきます。思ひますが、この道路整備の財源等の特例に關する法律の一部を改正する法律案、予算委員会でもいろいろな話題、議題になつております。

私たちが忘れてはならないのは、日本の国民一人一人が、本当にこの先十年間、あるいは三十年後、五十年後、私たちの子供の世代、孫の世代、そのときに日本の国家が、国家として国力を、ほかの国に負けずに伍していける力を、国際競争力を蓄えていけるんであるのか。あるいは、観光立国を目指す。

実は、昨年の大臣所信で質問させていただいたときにもちよつと申し上げたんですが、嫌でも人が集まるところ、魅力があれば人は集まります。嫌でもお金が集まるところ、魅力があればお金は

集まります。お金は天下のめぐりもので、国境は完全になくなってきております。人も同じじゃないかと思つております。そして、企業の立地も、会社がやるいろいろなところへの投資も、すべて同じじゃないかと思つております。

このように経済秩序が大きな変化を遂げる中で、私たちの国日本がこれから先も、国際競争力の強化、そして観光立国として、外国人の方からも多くの方々に日本が魅力のある土地として、魅力のある観光地として来ていただくためには、いろいろな面でのハード、ソフト面の充実が必要ではないかと思つております。これはもちろん道路だけではなく、陸上、海上、そして航空、すべてが一体となつて有機的な連合をしなければならぬか実現できないものではないかな。

そういう中で、道路整備の中期計画において、どのような目標を持って、国際競争力、観光立国日本の実現に前向きに大臣がお取り組みなさるおつもりで取り組んでおられるのか、その決意をお聞かせいただければと存じます。

○冬柴国務大臣 四面環海の我が国におきましては、人流、物流が全部海を越えて来なければなりません。その意味で、空港、港湾、そしてそれを結ぶ道路のネットワークというものがなければ、これは外国から来ていただく方にとつても不便になつてしまいます。

そのような観点で、基幹ネットワークの整備の場合、拠点的な空港、港湾から高速道路等へのアクセス率を欧米並みの九割に改善すること、これを目標に、拠点的な空港、港湾七十一カ所の中で、十分アクセスが未達成な箇所二十二カ所のうち十五カ所について改善を図らうとしております。

それからまた、生活幹線道路ネットワークの形成の場合におきましては、生活幹線道路十七万キロメートルのうち、急カーブや急勾配などによつてすれ違いに影響を及ぼす箇所五千区間を選びました。一万三千キロメートルでございますが、これに對して集中的に対策を講じようといはしてお

ります。

このように、引き続き重点化、効率化に積極的
に取り組みまして、国際競争力の強化や観光立国
日本の実現に即応した道路整備を計画的に進めて
まいろうと思っております。

○若宮委員 ありがとうございます。

本当にこれから先の十年間、大臣も最初におっ
しゃっておられました、これがこの後の三十
年、五十年の私たちの国日本の大きな未来をつく
る礎になるのではないかと思っております。その
意味で、全力でいろいろなところで御支援を申
し上げたいと思っておりますが、どうぞ大臣にお
かれまして、あるいは国交省の皆様方におかれ
まして、全力で取り組んでいただきたいと思
います。

これにて質問を終わらせていただきます。あり
がとうございました。

○竹本委員長 若宮君の質疑はこれで終わしまし
た。

次に、遠藤宣彦君。

○遠藤宣彦委員 おはようございます。自由民主
党の遠藤宣彦でございます。

今回、道路特定財源、冬柴大臣におかれまして
は、連日お疲れさまでございます。私自身は、今
回の最大のテーマであります道路特定財源、午後
からは福田総理も御出席されるということであり
ますけれども、多くの論客が今までいっぱい議論
をしてきた。そこで、今さら重箱の隅をつつくよ
うな話ではなくて、国民の実感にこたえる形で、
そもそも今回のことは何なのかということから
お話をしていきたいと思っております。

余計なことかもしれませんが、かつて竹
下元総理は、消費税の導入のときに、きっちと国
民にわかりやすいような懸念を示して、そこを説
明することによって大きな変革を遂げた、達成す
ることができたということもございしますので、そ
もそも論から入りたいというふうに私は思ってお
ります。

まず、今回の法案の意義。私自身の選挙区は福

岡一区というところであります、福岡の博多区
と東区、中心部で道路は比較的整っておるんです
けれども、福岡県というところは、非常に大物の
先生がいっぱいおられます。いわゆる派閥の長と
いいますか、政策グループの長が三人いらつしや
る。最近話題になっている大臣も含めて、現職の
大臣が二人いらつしやる。元大臣もいらつしや
る。本当に大物に囲まれておられて、かつて小
淵総理が、中曽根さんと福田さんの間にいる、ビ
ルの谷間のラーメン屋というふうにおつしやっ
ていましたけれども、私なんぞは摩天楼の中にい
るテナント小屋みたいなものでありまして、もし道路
が政治力で決まってくれば、私ごときが騒いでも
仕方がないときあらめなきやいけないわけなん
ですね。

しかしながら、私は、今回の法案、この道路特
定財源というものが、決してごり押しの政治力と
かそういうものではなくて、ある種、国家国民
にとつて必要であるといういわば論理的、国民の
だれもが納得のできるような形であるからこそ私
はここに立つて質問しているわけでありまして、
本当に、摩天楼の中のテナント小屋と今言いまし
たけれども、私ごときでも筋を通した議論をすれ
ば、これはきっちと道路が整備できるんじゃない
かという願いを込めて今質問をさせていただきます
いております。

そして、冬柴大臣にも以前お酒を飲みながら申
し上げたと思いますけれども、国交省が、運輸省
と建設省が一緒になって国土についての総合政策
官庁に今なりつつある。今回、道路特定財源の扱
いをするかということが、国交省が真に総合
政策官庁、国土の均衡ある発展、国土をきっちと
形成していく総合的な政策官庁に脱皮する非常に
大きなターニングポイントだと思います。この地
位を確立できるかどうかの瀬戸際だと思いますの
で、この点も踏まえまして、今回の法案におきま
す大臣の決意をお伺いできればと思います。

○冬柴国務大臣 国土政策に係る全府省横断的な
調整事務というものは、省庁再編、平成十三年一

月に行われたと思いますが、国土交通省が所掌す
ることとされております。それまで国土庁が行つて
いた事務を国土交通省が担当させていただいてお
ります。

現在、国土形成計画の策定を進めているところ
でございまして、この計画は、複数の都府県から
成る広域ブロックがその有する資源を最大限生か
して地域戦略を描くことによつて、多様な広域ブ
ロックが自立的に発展する国土を構築することと
いたしているわけでございます。

私の地元は近畿でございますが、この二府四
県の人口はオランダ国の人口をしのいでおります
し、GDPも今発展の著しい韓国をしのぐほどの
力を持っております。ユネスコの世界遺産も、こ
の狭い地域に五つあります。そういうようないろ
いろな資源があるところが、府県境を越えて一つ
の地域として、そこを広域なブロックとして発展
する国土というものを構築していただくというこ
とはすばらしいことだと思います。

そういうことで、国と地方が協働しながら、特
に、その地域の首長さんあるいは財界、あるいは
その住民の代表の方々が自主的、自立的にそこ
の地域づくりを考えていただく。そういうことで
ございまして、私は、その中に道路のネット
ワークあるいは空港、港湾の位置づけ、こういう
ものがされていくと思うわけでございます。観光
もそうでございます。

どうかよろしくお願いいたします。

○遠藤宣彦委員 ありがとうございます。国土の
形成においての道路の位置づけは本当に重要だと
思います。

そもそも、道路というのは何なのか。いろいろ
な言葉がございまして。すべての道はローマに通ず
とか、桃李物言わざれども下おのずから道をなす
とか、道にまつわる話というのは古来いっぱいあ
ります。

そして、今申し上げたローマ帝国、最近塩野
七生さんのせいのなかローマについていろいろな
話がありますけれども、なぜローマがあんなに広

い版図を維持できたか。やはり、これは道がき
ちつとしていたから。ローマに行かれた方はわか
りだと思えますけれども、いまだに馬車のわだ
ちがある。本当に、道というものがあつた広
い帝国を長年にわたつて支えた重要なものだ。

あるいは、シルクロード。今でも正倉院の中に
は、はるかユーラシア大陸を渡つてきた宝物が
いっぱいあります。文化とか技術の伝達路だつた
ということがわかります。

あるいは、アメリカのスーパースパイアウエー構
想、クリントン政権の副大統領だったゴアのお父
さんですか。昔はアメリカというのは大陸横断鉄
道を敷いて開発していったんですが、二十世紀に
なつてくると、やはり道路が大事だつた。

さらに申し上げれば、ヒトラーがアウトバーン
をつくつた。公共事業としてドイツの不況対策に
もなつた。そしてまた、しっかりとした国土をつ
くつてきた。そういう意味で、道というのは
国家にとつて極めて大事だということがありま
す。

先日、私は、福岡の門司そして下関に七歳の娘
を連れて行ってきました。関門海峡の下のトンネ
ル、七百八十メートルあるんですけれども、そこ
を歩きました。上に橋がかかっています。調べて
みると、今まで船で渡つていたのがなぜあんな大
工事をしなきゃいけないのか、そんなことがいろ
いろ考えるきっかけになりました。

そこから一つの法則といえますか、真実が見え
てきた。それは何か。物事は、まとまったり、つ
ながらないと価値が出ないものだ。例えば土地に
しても休みにしても、まとまらなると余り価値が
出ない。道路も、キロ数を言うのはいいんですけ
れども、つながらなければこれは余り意味がな
い。そしてさらに申し上げると、どうせつながる
なら循環型でつながらなければ効果が薄い。こう
いったことが、何か子供を連れながら、ああ、そ
うだよなということをおもったんです。

道路は距離だけでなく、つながること、もし
て循環型になることが極めて大きな意味があると

私は思うのでありますけれども、国交省としてはその点をどういう形で国民にわかりやすいように強調されているのか、そしてまたその経済効果があるということを示されているのか、改めてちよつとお伺いをできればと思います。

○金子大臣政務官 お答えを申し上げます。

先生御指摘のとおり、まさに道路は有機的につながっていないかなきやならない。まさに、それが私どもの言葉として中期計画でも使わせていただいておりますのが、ネットワークということでございます。これは、高速道路から市町村道に至るまで基本的なネットワークを形成していかなきやならない、そういう考え方に基きまして中期計画の策定を行っているところでございます。

そういう観点から申し上げまして、特に、地方の中心都市や拠点的な空港、港湾を連絡するようないわゆる基幹的なネットワークの整備、それから、地域的な観点から申し上げまして、救急医療施設への連絡などのいわば地域にとって不可欠な生活幹線道路のネットワークの形成、こういうような観点から中期計画の策定を考えているところでございまして、今後とも、先生御指摘のような線に沿ひまして整備に努めてまいりたいと考えております。

○遠藤(宣)委員 ありがとうございます。つながらなければ意味がない、循環型でなければ効果は半減だという点をぜひともより強調して、いい道路づくり、そして国土の形成に邁進していただきたいというふうに思います。

そしてもう一つ、道について、道路について改めて確認をしなければならぬことがござい

ます。いつの間にか、道路というのは悪者の象徴で、福祉というのは神聖なものだ、道路を削れば国民は喜び、福祉を削れば国民は怒るみたいなイメージがどこかにあるんですけれども、改めて考えると、本当にそうかいなというふうに思います。例えば、妊婦がなかなか病院に間に合わない、救急車の搬送が困難な地域もいっぱいあります。

道路が来ないから企業も来ない、そんな地域は税収も上がらないから財源も少なくなる。改めて考えれば、福祉と道路というのは二律背反ではなくてむしろ表裏一体じゃないか。

私は頭を白紙にして考えると先ほど申し上げたつもりですけれども、道路イコール公共事業で悪というアプリオリな発想をたん停止して、道路というのは、やはり生活インフラで、福祉を語る前の前提じゃないかと思うんです。そして、人間の体でいえば、例えてみれば血管だと思えます。ほかの体の部分がぐあいが悪くなっても、血管で血が流れなければ点滴もくそもあつたものじゃない。救急車が間に合わないところ、福祉もへつたくれもありません。荷物の搬送ができないところで産業誘致もへつたくれもない。

実際に、一九四九年に、議員立法で田中角栄元総理が揮発油税を創設したときに何と言っているか。敗戦日本がこのような道路の状況では産業の復興はできない、産業の動脈である道路復興の急を考えているというふうに言っています。宮崎の東国原知事を初め、地方の首長さんが言っているのはまんざらうそじゃないし、ボーズじゃない。ここで、改めての確認なんです、福祉と道路というのは対立するものじゃない、むしろ生活インフラ、福祉の前提だということをまず確認させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○金子大臣政務官 お答え申し上げます。

まさにおっしゃるとおりであると私も私どもとしては認識をしております。したがひまして、救急医療機関等へのアクセス、こういうものにつきましても、中期計画におきましては政策課題の重点項目として取り上げるところでござい

ます。○遠藤(宣)委員 ありがとうございます。そうすると、道路は福祉の前提であり、生活インフラだということをまず確認した上で、しかしながら、なぜ道路についてうさん臭さがついて回るか。このマイナスの部分のいかに説明していく

かということも重要だと思います。

私自身は、長野県の佐久市というところの郵便局長で、九三年から九四年に行つたんですけれども、ここでどういうことが言われていたか。長野県の人間は、ずっと上に上がつていくと、どこから新潟県に入つたかわかるというんですね。道路が変わる、道路がきつと整備されているところからが新潟県だとわかるというんですね。さらに、私の選挙区、福岡一区というところは、前に大臣にも御答弁いただきましたように、七・七キロの道路が三十八年つづられていなかった。それは与党の議員がおらぬからなというようにあきらめがあつた。つまり、いまだに政治力によつて道路が左右されるというふうに思われている。

今回のこの法案というものは、冒頭大臣にお答えいただいたように、そうではなくて、真に国民生活に必要なところをやるんだという、今までの疑念を払拭する最高のチャンス。巷間言われているように、ピンチをチャンスに変えるという最高のチャンスだと思ひます。

そこで、改めまして、今度は自動車の位置づけというものについて私は議論をしたいと思ひます。

もともと自動車というのはいちた品だつたと思ひます。私は今四十四歳ですけども、昔は、欲しいもの、三C、カーとクレーンとカラーテレビ。自動車というのはあこがれのせいたく品だつた。そしてまた、ちよつと言葉は悪いんですけども、最近結婚相手の条件、三高と言われているのが十年ぐら前にありましたけれども、昔は何と言われていたか。家つき、カーつき、ばばあ抜きというのがあつたんですね、それはいい言葉かどうかかわかりませんが、それはいい言葉だつた。車を持つていてというのが非常に大事な要素だつた。

さらに申し上げると、いまだに、車を持つてい

だと思われるのがついでこの前まであつた。

つまり、何を申し上げたいかというところ、車というものがいまだにぜいたく品と思われて、だからそこに税金をかけるのはいいじゃないかと思われ

るのがあるんだけれども、しかしながら、現実には、車はライフライン、車と道路はセットで、ライフラインですね。無理をして乗らなきやいけない人たちがいる。私の大学の友達なんか、ラーメンをすすりながら、一生懸命車のローンを組んで、払い終わった途端に彼女に振られてしまつたというかわいそうな人間もいる。そのくらい無理をして車を買つて

いる人たちがいるんだ。こういう中で、ぜいたく品と位置づけられていた自動車というものが、必ずしもぜいたくをするために買つて

いる人ばかりじゃないかということを、一つまず確認をしなければいけないと思ひます。私も昔、千葉の交通の便の悪いところにいたんですけども、父親が車で出払つた後に遊んでいたら、いきなり野良犬におしりをかまれたんですね。これで母親は大変慌てまして、車を持つて

いる人にお願いをして病院にようやく行つたという経験があります。つまり、いざというときに車しかないというところがやはりありますので、車自体が生活のインフラであつて、そして道路とセットであるということ

をまず確認したい。そして、これは次の質問に

なつたからむしろ川の水上交通をつくってもらいたい。あるいは、志賀とか西戸崎というのはバスの本数が減っちゃったんですね。車がいっぱい、みんな持っているから、バスの本数を減らしていいだろうという話になる。あるいは、官幣大社の香椎宮という参道があるんですが、これは非常に格の高いところなんですけれども、踏切の前に交差点があつて大渋滞なんです。いつか大事故が起きる可能性がある。

こういった交通の不便さを感じている方々がいつばいいる中で、次が非常に重要なんです。二〇〇一年度からの五年間で、九百七十四あったバスの路線のうち百二十八路線が廃止になっています。旅客の輸送量に占めるシェア、一九八〇年度にはバスが一九％だったのが今七％、民間鉄道が二二％で今一五％、乗用車が四六％が今六〇％になっている。

長々いろいろ言いましたけれども、何が言いたいかというと、つまり、車がふえたことよって公共の交通機関が実は減っているという関係があるんじゃないか。前に地域公共交通のことでも質問に立たせていただきましたけれども、私は今回の法案が、本当に地域の住民の方々、国民の方々に理解を得られるかどうかということの一つのかぎは、公共交通機関との関係関係を踏まえた上で議論しているかということが重要だと思いますけれども、その点についての御見解をお伺いしたいと思っています。

○金子大臣政務官 お答え申し上げます。

先生御指摘の点は私は極めて重要な視点だといふふうに考えますが、この道路特定財源につきましては、御案内のとおり、納税者の理解を得た上でやっていかなきゃならない分野であるということとを認識しているわけでございまして、これまで、例えば、駅前広場でございますとか鉄道の自由通路の整備等、あるいは地下鉄、LRT、次世代型の路面電車、新交通システムの整備、あるいはバス走行空間の改善事業等にこの特定財源を活用させていただいてきているようなところでござ

います。

いずれにしても、御指摘の点は重要な点でございまして、よく御趣旨を踏まえた上で今後対応してまいりたい、このように考えております。

○遠藤(宣)委員 ありがとうございます。

そういったことも踏まえて、改めて、過渡期にある道路特定財源の性質についてちよつと議論をしたいと思います。

自動車がいかに品だった時代の考えが残っている一方で、最低限の生活インフラとしての自動車及び道路があります。しかし、一般的なものになつてきたことで、車を持っている人がふえたからほかのものを廃止すればいいじゃないかと、あるいは、車がふえたらそれこそCO₂がふえるんじゃないか。

何が言いたいかというと、時代の変化に伴つて道路特定財源の性質を考える時期に来ている。つまり、ガソリンとか、車、道路の普及に伴う受益と負担の関係、外部不経済が新たなものが出てきたんじゃないか、自動車の普及それからそれを走らせる道路の整備によつて。一つは、新たな外部不経済、環境だと思ひます。二つ目が混雑。そして三番目が安全だと思ひます。

一つ目の環境はよく言われて、環境税の話がいつばい出てきています。ここでは長くなるので触れません。

二つ目の混雑。よく言われるのは、ドライバーが高速道路でこんな渋滞のところに乗るために金を払っているんじゃないよとかいろいろ話が出ます。渋滞を緩和するためには、実はほかの公共交通機関を整備して渋滞緩和というのも外部不経済の解消になりますから、その部分が視野に入れないんじゃないか。

三番目。自動車がいかに交通事故もふえます。こういった安全に対しても視野に入れます。

こういう特定財源の、車の保有、あるいは、買う、持つ、走らせるの三段階で課税をされているものでありますけれども、こういったものに伴う

外部不経済をいかに解消するために使っているかという点を、PRをもつともっとするべき時期にきていると私は思ひますけれども、この点について御所見を伺えればと思ひます。

○金子大臣政務官 お答え申し上げます。

ただいま先生御指摘の点をまさに踏まえた上で、現在、中期計画の策定を行っているところでございします。したがうして、ただいま本当に御指摘あつたわけでございします、十六の政策課題というところで、いづれも道路関連と申しますか、そういう中で、外部不経済というお言葉でございしましたが、私どもといたしまして、その辺を十分認識いたしまして、大きくは地球温暖化対策というところまで踏み込んだ政策課題を中期計画の上では取り扱っているわけでございします。今後とも御指摘の点をよく踏まえた上で道路整備に当たっていききたい、このように考えております。

○遠藤(宣)委員 ありがとうございます。

今、道路特定財源とか、こういったものが大きな過渡期にあると思ひますので、私は、人によつては、道路に特定した、暫定とか、こういった言葉がびんとこなくなつてきている、いつそのこと、場合によつては、交通インフラ格差は正税制なんですとか、あるいは、自動車使用に伴う外部不経済を是正するための税制なんです、そういった部分についてもそろそろ強調していく時期にあるのかなという気がいたします。

そして、次の質問に移りたいと思ひますけれども、世の中で今いろいろ言われている暫定という言葉が、暫定で随分ずる長いじゃないかということが言われて、何度も質問を受けられていると思ひますけれども、私は二つの要素があると思ひます。

一つは、今言ったような財源の性質がやはり変わつてきているということ、それを見守らなきゃいけないという意味での暫定。そして、十年が、これは五年で見直す書いてありますけれども、先ほど冒頭に申し上げたローマの道、もう二千年

です。コロッセウムとかああいう建造物というのは千年、何百年、何千年の世界ですから、その中で、何百年も続くようなものをつくるときに、よく考えて、とりあえずという十年はそんなに長いというものではないはずなんです、我々の感覚からすると長いんじゃないか、こういうふうな誤解を受けてしまう。つまり、建造するもの、道路、場合によつては千年、二千年続くようなものに対しての十年間、よく考えてやるということ、は、実は、暫定と呼ぶのはそんなに違和感がないはずなんですよということをぜひおっしゃっていただきたいと思ひます。

そして、時間がもうないので最後の方に行きたいと思ひますけれども、特定財源であるべき理由もいろいろと議論がされていきます。私は、非常に自分自身が頭が単純なものですから、専門的なことを言うより、家計に例えらるとういうことかな、こう思ひます。地元なんかでお話をするときに、こんな家庭を想像しながら言つていきます。

ある、お父さんの稼ぎがよかった、しかし兄弟が多かった、そんな家庭があつた。お兄ちゃんはお父さんが羽がよいときにどんだん物を買つてもらえた。しかし、弟の方が大きくなつてきたときには、どうも家が傾いて、お金をいっぱいばかりに払わなきゃいけなくなつて、回つてこない。お兄ちゃんにはいい服を買つてあげたのに、何で僕は買えないの、こういうことを言つてくる。言うまでもなく、地方自治体、先に整備されたところはよかった。後の方は、何で僕らの番になつてなくなつてしまふの、こういうことを言う。おいしいものも食べたい、いい服も着たい、こういうことを言っているんですが、しかしながら、お金がない。

さらに、その家は、悪いことに、寒い地域にあつたと思ひます。電気がとまたらみんな死んでしまふんです。そうしたときに、普通の家庭はどういうことを考えるか。絶対に積み立てておかなきゃいけない子供の教育費とか、絶対に確保し

ておかなければならない電気代とかは、大体別口座にするんですね。財布を置いておくと、余り物事の是非がわからない子供が勝手に抜き取ってしまうかもしれない、あるいは、お父さんがちよつと飲み代で抜いてしまふかもしれない。だから、別口座にする。そして、別口座にすることと、その中で節約することは全く別問題ですから、この部分をぜひとも強調していただいた方がいいんじゃないかというふうに私は思っています。

冒頭申し上げたように、極めて重要な道路、生活インフラの、そして、これからの日本の生命線、これを今やる最後のチャンスだということは先ほど若宮さんもおっしゃられたと思いますけれども、地方に上げればいいじゃないか、一般会計にしてやればいいじゃないか。しかし、現実、地方に行く、近ければ近いほど歳出圧力が強くなるんですね。そのくらいあるんだから使つても大丈夫じゃないか、こうなる。だから特定財源にしているというふうに私は思っております。

いろいろと大事な局面にあつて、こういった考え方はどうなのかと自分自身も今考えていますけれども、大臣、今回の総合政策官庁として、そして、大事な局面において、こういった考えも踏まえて、改めて決意をお伺いできればと思います。

○冬柴国務大臣 非常にわかりやすい例を挙げていただきました。確かに、子供が生まれたとき、この子供が十八歳、十九歳になったときに大学へ行く、そのお金を今からためておこうというのが親心であり、なぜ貯蓄をするのかという問いに対してそのように答える親が非常に多いということ、奨学金等を拡充する法案のときに調べましたら、そういうことでした。

特別会計で、それをだれに負担していただくかということ考えたときに、我々の先輩で頭のいい人が、道路というのは、特に自動車道路はドライバーが使うじゃないか、これが延長することによつて最も利益を受けるのはドライバーじゃないか、だからドライバーの一部を特別な財源として負担してもらおうじゃないかというようなことを考えていただいた。そういうことが、これは随分長い期間になりましたけれども、しかし、過去においては、三年なり五年なり刻んで、これについてのいいかどうかということを法案も提案をさせていたでいて、承認をしていただいてこまど来てた。

今回、十年というのは初めてでございます。今までの流れの中で、予定されている路線のほぼ三分の二、六七％ができていますね。残り三三％というところは三分の一でございます。これは、今までのように全部四車線できるといふことになりましてなかなかできませんが、道路はどなたか、通じなさいだめだ、こうおっしゃいましたが、そのとおりでございます。あなたです。道路は通じてこそ道路です。しかし、今の現状では、県境で全部切れてしまつています。したがって、あと十年、これはつながるべきじゃない。

これは四車線でも二車線でもいい、また、現道を利用する場合もあるからわからないけれども、それは、道路として、骨格道路として姿が見えるようにするためには、十年という日と、そして、それをつくるための費用というものが非常に巨額のものであります。したがって、これを別会計にして、子供の大学の学資にしたように、本当にこれを受益者負担でやっていたかどうかという思想をもう十年延長していただくことにより、私も残された十年を道路整備に尽くしたい、これが問いに対する私の答えでございます。

○遠藤(宣)委員 ありがとうございます。時間となりましたので質問を終わりますけれども、

も、大臣におかれましては、これが数年後に、あのときにいろいろさまざまな誤解が解けて本当にいい形になったと言われるように、お疲れでしょうけれども、ぜひとも頑張ってくださいと思います。

以上で質問を終わります。

○竹本委員長 次に、松本文明君。

○松本(文)委員 この国会議事堂の位置します私たち日本の首都東京であります、御承知のとおり、かつて江戸幕府の城下町として計画をされました。その次に大きな都市計画というのは、後藤新平市長の時代に、震災に倒れた東京を何とか立て直さなくちゃいけないと大変立派な都市計画ができました。しかし、これは無駄だ無駄だという大合唱の中で結局つぶされて、今残っているのは、昭和通りに面影がございます。

その次に東京の都市改造を試みられたのは、戦後の焼け野原の中からこの東京をどう復興させようか、こういう中で都市計画が試みられました。環状道路がたしか幅員四十メートルで計画をされたと思うわけでありまして、当時の進駐軍に、戦いに敗れた野蛮な日本にこんな立派な道路は必要ないと許可を得ることができずに、今日、四十メートル道路にするまで、大変な時間と労力、コストをかけてきた、こういうことがございます。

あの後藤新平市長の描いた都市計画が実現をしていけば、あるいは戦後考えられた都市計画が実現していれば、東京というのは今ももっと快適で効率的な都市であつたはずだ、そんなことを強く思うわけがあります。

今、野党の前に立つ大臣を見ておきますと、まさしく、袋だたきに遭つた後藤新平市長、大ぶろけであります。しかし、この国の将来のために、歴史に学ぶまでもなく、四十年代だつたでしょうが、政治家の先見性を語られるときによく出てきた逸話が、この後藤新平市長の昭和通りの話でございます。

大臣、ぜひ、勇気を持って、今回発表している中期計画はこの十年間で不転換の決意でやり遂げるんだ、こういう強い決意を聞きたいのでありますが、二、三日前の逢坂委員の質問の中で、大臣は十年間でできないかもしれないといつたような大変弱気の答弁があつたように思っております。ぜひ、方向転換を図っていただいで、不転換の決意でこの中期計画実現に向けて努力する、こういう力強い御答弁をいただきたいと思ひます。

○冬柴国務大臣 大変な激励を賜りまして、本当にありがとうございます。

私は、絶対におれないつもりでございますし、中期計画に載つたものは私は最善のものであると思ひます。ただ、そのように全部できないかも知れないというようなことを言ったのは、決して私に自信がないからではありませんで、手続が残されているということでございます。

一万四千キロ、それをどこまでつくるんだというところが非常に多く語られるわけでございますけれども、昭和六十二年六月の閣議決定に基づきつくられた国土開発幹線自動車道建設法の別表には、きちつと道路の名前も書かれ、起終点も書かれてあります。地方の方は、それがいつできるかは別として、予定路線として位置づけられたことに大変な勇気を持ち続けて、この二十年来ていらつしやるわけでございます。

私がそれをこの十年間で全部仕上げるということとを申すことができないのは、今後、今未着手である部分につきましては、BバイC等、その着工のときに客観的な評価をし、そしてまた、それについては閣議という会議の議を経なければならぬわけでございます。そしてまた、道路をつくつていく上におきましては、地権者との調整というようなこともありまして、そういうものは、すぐに三年、五年という日を要するわけでございます。

しかしながら、私は、これについて、残されたものにつきましては、国土交通省としては、これは法律で示されたものであります、したがって、

それが完成できるように全力を尽くします。そのような会議、あるいはBバイCという客観的基準、あるいは地権者の反対というような話等々を克服しながら、とにかく姿が見える、これは今こうなっているんだという姿が見える程度には、何としてもしなきゃならない、そういう使命感に燃えているわけでございます。それは、この残された十年のことは、もう重複しますからここでは述べませんけれども、本当に大事な最後のチャンスのように私は思えてならないわけであり

ます。したがって、原油高でガソリンが高い、寒いところで暮らす人たちにとっては命の油、これが非常に高い、こういうような状況の中で私は御理解を求めているわけでございまして、本当に、我々の子供や孫たちが自信と誇りを持って暮らせるような、安全、安心の国をつくるためには、何としてもここは御理解をいただきたい、こういうふうに思うわけでございます。

私は、一切、将来ともにぶれませんし、その決意はかたいということをお願いしたいと思ひます。

○松本(文)委員 かたい決意を伺ったわけであり

ます。かつて、この東京に、一人でも反対があったら橋はかけない方がいい、こういう哲学を持って登場された知事がいらつしました。その知事の在任期間中、東京の都市計画は大きくおくれしました。結果として、世界を代表する国々の首都と比べてたとき、道路混雑は離れて東京がナンバーワンであります。走る車の平均時速は、世界を代表する都市の中で十キロ以上遅い、そして、不経済きわまる、そういう都市になってしまいました。やはり、こういう歴史に学べば、やるべきことは途中でくじけずに最後までやり抜くんだ、このことが大変重要であります。

それにあわせて伺うわけですが、同じく、逢坂議員との質疑の中で大臣は答へられて、十年後にこの暫定税率が廃止されるのが望ましい

のかどうなのか。大臣として十年後に暫定税率がなくなることが望ましいといったようなニュアンスの発言があったようにお聞きしたわけでありますが、やはり十年後は十年後の国会の判断に任せざるべきであつて、十年先までの税制のあり方まで今約束をされたのではちよつと困るな、そんな感じもいたしました。真意のところを改めて確認をさせていただきます。

○冬柴国務大臣 私も言い過ぎたことがあつたかも知れませんが、私はこのように述べております。

問いの中で、道路維持管理の王道を歩むためには、特定財源制度を今と同じように続けていくというの、ここで一歩息をのんで見直すべきではないかと私は思うんですけれども、いかがですか。たくさんさんの問の中の一番最後のところでございしますが、それに私が答えたのは、これを十年間でやらせてほしい、それが過ぎれば、十年後も暫定税率をどんどんやめていくんじゃないかというお話もありましたけれども、その思想は私にはありません、こういう答えでございまして、それが今おつしやつたようにとられている部分でござい

ます。私は、その後の税制をどうこう言う、そんな権限もありません。しかし、十年間はやらせてほしい。しかし、それでどんどんどんどんやめていくんじゃないかという問いに対しては、私は、そのどんだんどんどんやめていくという、そういう思想ではありません、ということをお願いしているわけでございます。

税制についてどうこうということではありませ

んの、恐縮でございます。

○松本(文)委員 大臣、私たちの生活、身近なと

ころで、大臣先ほどお話をいただきましたとおり、日本の首都にあかすの踏切が二百七十を超えて存在をする、狭い道路には電柱が立ち並んでいる、その傾きかけた電柱にトランス、大きいのが乗っかっている、見上げる空はクモの巣のよう

な状態であります。

震災に備えて安心、安全のまちづくりだとか、観光立国を目指して景観を整えようとか、こういう言葉が私は大変空虚に響いてくる。しかし、こうした生活道路の改善、車いすを押して、安心して暮らすことができるノーマライゼーションの社会をつくるんです、首都東京のすぐ目の前にそういう環境が必要状況が広がっている。

では、今回発表された、十年間で一体どれだけそこに措置をされるんだらうかと考えますと、今の制度、今の財源の中で到底十年でやれるようにとは思えない。だから、十年先も私たちはそういう暮らしやすい町、安全な町を目指して頑張らなくちゃいけないんだなという思いがあるから、改めて、十年間ですべてをやるから十年間はやらせてくれ、こういう言い方に対しては、大臣、ちよつと心の中で抵抗がある、そのことをぜひ御理解いただきたい、こう思うのであります。

ぜひ、この十年間で、それぞれ全国に広がる都市の暮らし、生活に密着をしているそういう部分。建築基準法では、四メートル以上の幅員を持った道路に沿っていないところには建築はできない、こう書いてある。しかし、実態はそうなっていない。二項道路、昔からある道路に沿って建つた家、中心線から二メートル下がってということだけれども、実態は、東京に建っている住宅の半分は四メートル以下の狭小な道路に沿って建っている。そういう現状が十年間でどれだけ改善をされるのか全く見えてきていないわけであり

ますが、もし、この程度は改善したい、こういうものがございましたら、大臣じゃなくても結構です。すから、お答えいただければありがたいと思ひ

ます。○増田政府参考人 お答えを申し上げます。先生御指摘のように、大変狭い道路に面して木造家屋が建ち並んでいる。延焼による大規模な火災の心配もございしますし、大規模地震の際には、家屋が倒壊して、道路がふさがり、避難もできな

い、消火活動もできないという市街地が大変たくさんございまして、これはいわゆる密集市街地ということでございます。

これは実は、平成十三年十二月に、政府といたしまして都市再生プロジェクトということで、こういった密集市街地を緊急に整備しようということを進めておりまして、現在、建物の不燃化でありますとか、あるいは道路整備で取り組んでおります。先生の御地元の中野区も大変たくさんございします。そういった中で、私もひとつは、まず、避難路になる都市計画街路をやるということとで、具体的には補助第六十二号線などの街路整備に鋭意取り組んでいるわけでございします。

現在御審議をいただいております中期計画におきまして、十六の政策課題の一つといたしまして「安心な市街地形成」という柱を立てさせていただいておりまして、この中に、具体的には、区画整理等の面的な市街地の整備でありますとか、あるいは避難路として機能するような道路の整備というものを盛り込んでおりまして、こういったものをきちんとこれから重点的に整備してまいりたいというふうに考えております。

○松本(文)委員 大臣、しつかりやってほしいんですが、先ほど話題に出されました事業等々は、地元で三十年以上の時間をかけて、長い長い要望を続けて、陳情活動を続けて、やっと今着手をされたということでありまして、大臣はよく、道路は大変時間がかかる、こう言われる。着手して時間がかかるということもさることながら、着手前に、同意をとりついたり、あるいは用地を取得したり、こういうことには大変時間がかかるわけでありまして、やはり息の長い事業展開、そのことが必要だということを、改めて、しつこいようですけれども、大臣、十年間だけじゃ終わらないものが残る、膨大に残る、そのことをぜひ御認識いただきたい、こう思うわけであります。

ついでに、そこら辺のことについて聞くのであります。全国に都市計画決定をされながら、実施計画の検討さえも行われていない。自分の土地

に都市計画線が引かれちゃっていますから、何世代にもわたって制限を受けて、泣かされている。自分の土地が利用できないから自分の人生計画ができないという方がたくさんいらっしゃるんです。

やはり都市計画をやったんだったら、きちっとそれを時間もかけずに実現をしないかなくちゃいけない。これから先、五十年たっても着手、検討することもまずないだろうと思われような都市計画線がいつばいある。こういう線は早急に見直すように、ぜひ関係各位に指導というか通達というかやっていただきたいわけですが、都市・地域整備局長の前向きな答弁をお願いいたします。

○増田政府参考人 都市計画道路の長期未着手路線についてお答えいたします。

東京都の例で申し上げますと、十八年三月現在で、都市計画決定された路線は約三千キロございまして、やつとその五六%に当たる千六百七十キロが整備済み、今二百九十キロを事業中でございまして、残りの千四十キロが未着手ということでございます。

御案内のように、この都市計画決定道路は、戦後間もなくから高度成長期にかけて、かなり人口がふえる、都市が膨張するという前提で計画決定されたものもたくさんございまして、今から考えますと、これから本格的に人口が減っていく、あるいは都市の整備がなかなか進まないということを考えますと、中には必要性そのものを根本的に見直さなきゃいけない路線もあるというふうに私も認識をいたしております。

このため、既に公共団体にはお示しをしておりますが、都市計画運用指針、ガイドラインを今お示しさせていただいております、そういう都市計画道路の必要性そのものについてまず検証していただきたい。その検証結果を踏まえまして、廃止するものは廃止するということで、適切に見直しを行っていただくということで、今公共団体において取り組んでいただいております。

ただ、大変大事な街路もたくさんございますので、そういった見直しを踏まえまして、真に必要な道路、街路につきましては、やはり重点的に整備をして、早期に供用したいということで、今後、この中期計画の中でも盛り込ませていただいておりますので、鋭意進めてまいりたいというところで考えております。

○松本(文)委員 よろしく願います。

日本は貿易立国でしか生きる道はない、そういう国だと私は思っております。

そこで、輸入も輸出も、その多くはコンテナによつて移動をされております。このコンテナの大きさは四十フィートが今主流だと聞いておりますが、これが四十五フィートになりつつあるという話も聞いております。

これらのコンテナが、港から消費地、あるいは生産地から港に自由に行き来できる、そういう道路のネットワーク、これは欠くことのできない施設、インフラだ、こう考えておりますが、東京の場合、この四十フィートのコンテナさえ首都高が走れません。

今、日本全国で、高規格道路と言われてつくられている道路、本当に四十五フィートのコンテナが自由に走ってトンネルにぶつかったりすることがないのかどうか。一体、港と生産地、消費地の物流のネットワークにコンテナという発想があるのかないのか。今、例えば東京港をスタートしたとして、どういうルートをとれば四十五フィートのコンテナが北は北海道から南は九州までつながっていくのか。そこら辺の現状がどうなっているのか、御説明をいただきたいと思っております。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

国際物流基幹ネットワークということで、今委員御指摘の国際標準コンテナ車が支障なく通れるルートということで指定をして整備に努めてきておりますが、平成二十年四月見込みで、三十二区間四百五十キロが、例えばトンネルの高さが足りないとか、あるいは橋梁の荷重が、十分耐荷力がないとかということで、四百五十キロが支障にな

るということでございます。

それにつきましては、全体のネットワーク、地図で二万九千キロを公示しておりますし、それから、ホームページで、今申し上げました三十二区間四百五十キロについては、ここが通れませんというところをお示ししております。

なお、首都高速で申し上げますと、例の八重洲のところ、まさにここが高さが足りないというところでありまして、迂回ルートが幸い今できておりますので、通れないところをお示しして、支障なく通れるルートで通っていただくということでございます。

いずれにしろ、中期計画の中では、今申し上げた橋梁の補強とか拡幅とか、そういうものを実施いたしまして、十年間でおおむね解消したいというふうにご考えてございます。

○松本(文)委員 これは日本の物流の命綱ですから、ぜひここはしっかり対応していただきたいとお願いをしております。

最近テレビで、熱中人という番組だったと思うんですが、廃村、人が暮らさなくなった村を訪ねることを趣味にしているという、そういう人の旅を見る機会がありました。

廃村というのは、木々の間に、雑草に囲まれて、そこに暮らした人たちの痕跡が残っております、そこに暮らした人たちの痕跡が残っております、でも、だれもふるさとを捨てて捨てた人はいないだろうな、そんなことを思っていて心が大変痛みました。ここにつながる道路があったならばこの人たちは自分のふるさとを捨てたのだろうか、こう思いますと、道路さえつながっていればふるさとを捨てる必要のなかった人たちがたくさんいらっしゃるんだらうと私は思います。

今、議論を聞いておりますと、コスト・ベネフィットですか、経済性が道路をつくるつくりなものの物差しに使われているように思えて仕方がない。やはり、そうではなくて、暮らしを守るために必要な道路をつくるのであって、人の暮らしと命はコストだとか経済性の話じゃないよ、私はそう思うんです。

そのことを、大臣、きちっと、C分のBが一・二を超えなきゃつらいとか、そんな話じゃない。そういう道路建設の選択肢もなくちゃいけないんだということだけは今回明確に御答弁をいただきたい、こう思うわけであります。

○冬柴国務大臣 事業採択に当たりましては、道路事業・街路事業に係る総合評価要綱、これは平成十七年二月にマニュアルとして制定しておりますが、費用便益分析に加えて、高次医療施設へのアクセスの向上、すれ違いがでない区間の解消、あるいは地域の観光や産業の促進など、地域の生活や社会に与える道路整備の多様な効果についても評価して、総合的に判断を行うこととしております。

ただ、コストを超える便益がないという場合には、その段階で、いろいろなところからたくさん要望がある中で、これをつくるかどうかという判断は、まずそこはクリアしていただきたい。しかし、それだけではなく、道路事業・街路事業に係る総合評価要綱に盛り込まれた今申し上げたようなもの、数字ではあらわせない、そのような社会的、文化的なものも十分配慮されるということは申し上げておかねばならないと思っております。

私どもの百三十から百三十七ページに書かれているBバイCのところについても、その……(発言する者あり)今申し上げたような部分について、百三十から百三十七ページだったと思いますが、BバイC、いろいろやっておりますが、その右側には、十六項目の社会的な問題、そういうものについての偏差値というものも考慮して評価してあるところがございます。

ただ、一・〇を超えるということは、これは当然の話だと思っております。コストを超える便益というものがまずクリアできるといことが大事でありますけれども、その中において、そういうところがたくさんあった場合にどう評価するかという場合にこのような考慮をする、そのようなマニュアルがあるということは申し上げられると思っております。

○松本(文)委員 以上で質問を終わります。ありがとうございました。

○竹本委員長 次に、高木陽介君。

○高木(陽)委員 公明党の高木陽介でございます。

本日から実質的な委員会での道路問題の質疑に入りますので、よろしくお願ひ申し上げたいと思います。

今回の道路特定財源の問題、さまざまな角度から予算委員会等でもずっと議論されてまいりました。道路をつくるつくりません、これは重要な問題なんです。日本の現状を考えますとなかなか財政的に厳しい。必要だから何でもつくるんだ、こういうふうには言えない部分があるのは確かです。しかしながら、やはり、その地域の事情、先ほど松本委員もお話をされておりましたけれども、BバイCだけですべて物事が解決するかという、そういった問題ではないと思うんです。

そういった意味で、今回、中期計画というものを国交省の方がつくって、そして、それをベースにして、今後の十年間の道路をどうしていくのか、また、それに基づく計画で、暫定税率を含めた道路財源をどうしていくのか、こういった議論になってくると思うんです。

その中期計画について、なかなか、マスコミの報道を国民の方々は見られて判断をされると思うんですが、どうしても、無駄なという形容詞、ここにばかり注目が行っている。もちろん、無駄は省かなければいけないと思います。しかし、必要な道路というのもあるんだというところ、こころもしっかりと認識をしていかなければいけないと思うんです。

私もテレビの討論番組等によく出させていたんですが、どうしても議論をすると、一〇〇かゼロか、白か黒か、すべてそういうふうにとられてしまう部分があると思います。まずいところは直していけばいい、一方で、必要なところは与野党でしっかりと協議をしながらこれをつくり上げ

ていく、こういった建設的な形が必要ではないかなと私は思っております。

そういった前提に基づきながら質問に入らせていただきますが、今回の中期計画の問題で、やはり一万四千キロの問題がクローズアップされております。もちろん、額として二十三兆円でございますから、高規格ネットワークというのは重要な議論のテーマであります。多くの国民にとってみれば、自分の住んでいない地方の道路、もしくは離れたところの道路のことを幾ら言われてもなかなか実感しない。

そうなりますと、みんな感じているのは、自分の生活をしている地域またはエリア、ここでどうなっていくのかというの、自分が税金を払った分がしっかりと還元されているのか、こういったところが実感するところだと思っております。そういった意味では、今回の中期計画では、それぞれ、安心、安全の角度、環境の角度、さまざまな視点に立つて計画を立てていると思っております。

その幾つかを質問させていただきたいと思うんですが、まず橋梁の問題ですね。昨年の八月ですが、アメリカのミネソタ州で高速道路の橋梁が崩れる、こういった大変な事故がありました。日本でも大きく報道をされて、ある意味では記憶に新しい部分でございますが、日本の橋梁の老朽化の現状ですね。国及び高速道路といったところはそこそこ点検をされているというふうには伺っておりますが、都道府県または市町村といった地方道における点検の状況、こころはどのようになっているのか。また、その現状を踏まえて、この中期計画では今後どのように取り組んでいくかということをごまづ伺いたいと思います。

○宮田政府参考人 お答えいたします。全国で今、十五万橋の橋梁がございますが、五十年以上経過した橋梁の割合というのは現在六%でございます。これが十年後には二〇%、二十年後には約五〇%というふう増加をしております。

二番目のお尋ねでございますが、国、都道府

県、政令指定市では定期的な点検がなされておりますが、先ほど申し上げました全橋梁の半数を占める市区町村で、実施している団体の割合は一割でございます。

三番目のお尋ね、中期計画の素案の中でこれというふうに取り扱っているかということでございますが、目標は、安全な通行を確保できる道路橋の寿命を百年以上に長寿命化する、そのために、十年間で約三万八千橋について修繕や更新をベラスアップして実施するというところで、今以上のベラスアップをしてこれに対処するというところでございます。

以上でございます。

○高木(陽)委員 区市町村の橋梁の点検状況が一割ということ、多くの国民の方々が知らない事実だと思っております。日本は地震列島と言われている、直下型のことを考えますと、いつどこで大型の地震が発生するかわからない。こういった現状の中で、車で橋を渡っている、または徒歩で渡っているときにもし地震が来たら、この橋がそのまま崩れてしまう。これは、安心、安全の観点から、どうしてもやらなければいけない、早急にやらなければいけないことだと思っております。

ただ、これも中期計画を見てもみますとやはり十年間と。その地域の当事者にとってみれば、そんな十年なんて言わないで、あしたやってよ、ことしじゅうにやってよ、こういうような思いがあると思うんです。しかし、冒頭に申し上げましたように日本の財政状況というのはなかなか厳しい。その中でどうやって優先順位をつかっていくか。これはまさに重要な課題であり、ここをしっかりとやっていく、その大前提として、今道路局長から御指摘あったような部分、スピードアップしながらやっていくということ、これは重要なことだというふうな指摘をさせていただきたいと思っております。

続いて、これも中期計画の中に書き込まれておりますけれども、通学路。実は私の一番下、三番目の子供なんですけれども、小学校四年生です。

毎日学校に通学しております。その通学路というのが、今回中期計画の中でしっかりと整備をしていこうという、特に車道と歩道の区別がない。大臣も昨日の予算委員会でもこのことを語る述べておられましたけれども、こういった現状も多くの国民は知らないことだと思っております。ただ、親御さんたちにとってみれば子供たちの通学の安全というのは心配の種でありますし、こういった問題もしっかりやらなければいけないと思うんです。

通学路、特に市町村道、この現状また対策というものはどのように計画の中に盛り込まれているのか、伺いたいと思います。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。まず、通学路の整備状況でございますが、事故の危険性の高い通学路のうち歩道等が整備されている割合というのは全道路で約六〇%でございます。そのうち御指摘の市町村道は五三%ということで、通学路の歩道整備というのが緊急の課題だというふうな認識をしております。

このために、中期計画では、多くの児童が利用するなど事故の危険性の高い通学路十一万キロ、これは具体的に抽出をいたしておりますので、このうち歩道等のない箇所四万四千キロメートルについて集中的に、歩道整備も含めて、何らかの対策を講じていきたいと思っております。

特に市街地の道路や市町村道では幅員の狭い道路が多々ございます。単純に歩道整備ができないということも考えられますので、防護さくの設定でございますとか、あるいは道路の両脇にカラー舗装をして明示するとか、そういう簡易な方法による対策も含めて歩道整備を実施してまいりたいというふうな考えております。

○高木(陽)委員 私は、地元は東京の多摩地区なんですけれども、結構、地域でいろいろとお話を有権者の方々に伺いますと、例えば高速道路をいっばいつくつてくれよとか、そういうような話というのはなかなか出てこないんですね。でも、今言ったような通学路の、うちの子の学校までの

道でここが危ないんです、ここを何とかしてくだ
さい、こんな話はよく聞くんです。

ただ、道路、特に通学路の問題は、国道とい
うのは少ないですね。市町村道が大半だと思っ
ます。そうなりますと、今回の道路特定財源、
国で使う分、そして地方で使う分、交付金等々、
いろいろな形でありまうけれども、特に区市町村
にその特定財源が行っても、これはよく地方の自
治体の首長さん等々がお話しされて、この間も民
主党の首代表代行と東国原宮崎県知事の討論会
でもそこ辺がぶつかり合ったんですが、地方の場
合には、道路特定財源だけで道路をつくっている
わけじゃないんですね。一般財源、いわゆる自分
たちの自主財源も投入して道路を整備している。
そうなりますと、今回道路特定財源を法律
で決めて、そして地方にお渡しをしても、どうし
ても幹線道路、例えば中心市街地の問題を含め
て、まちづくりといった観点から、いろいろとそ
ういった特定財源というのは使われがちです。な
かなか路地とか学校に行くまでの間の道の、幹
線じゃない、でも危険な道路に特定財源が投入さ
れるかという、今のスキーム、枠組みでは使い
勝手が余りよくないんじゃないかと。

ここら辺のところをもう少し、通学路といっ
たもつと足元のところにも、特定財源として決め
いくのであれば使えるようなスキームも考えてい
かなければいけないと思うんですが、その点はい
かがでしょうか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

先ほどの通学路を例にとりて申し上げますと、
歩道の整備等は、従来の交通安全事業に加えまし
て、地方道路整備臨時交付金でも対処できるよう
になっております。その使い道、制度改善をぜひ
来年度やっていきたいと思っております。いま
では歩道整備等はそういうことでございまして
が、この臨時交付金で、先ほど申し上げました
カラー舗装ができるようにする、あるいは通学路
のネットワークの計画策定費にも使えるようにす
るということで、新たに補助対象を広げてまいり

たい、交付対象を広げてまいりたいと思ってい
ます。

○高木(陽)委員 今局長にお話しいただいたよう
に、やはり使い方をどんどん広げていく。これも
予算委員会等で野党の皆さんから、使い方とし
て道路じゃない無駄なものにいったい使っている
じゃないか、こういう指摘がいろいろあります
た。これはやはりだめだと思っんですね。でもや
はり、通学路、もつといえれば地域に根差した、本
当にその地域で必要としている道路に使えるよ
うに、使い勝手がいいように、これをさらに進め
ていただきたいなと思っておりますので、よろしくお願
い申し上げます。

もう一つ、これも中期計画の中でも書かれてい
るんですが、医療機関へのアクセスですね。

やはり、私たち国会議員だけではありません、
政治家としてやらなければいけないこと、政府と
してやらなければいけないことは、国民の生命財
産を守るというのが最大の眼目であると思いま
す。そういった意味では、医療機関へのアクセ
ス、これはなかなか重要な問題だと思っんですね。
実は、今連続立体交差事業というのが全国各地
でやっています。例えば、私の地元にもあります三
鷹から立川のJＲ中央線の連続立体交差。武蔵小
金井という駅が、あかすの踏切の定義というの
ピーク時で一時間のうち四十分間あかないとい
うことですが、ここは一時閉鎖と見えてもほと
んどあかない、一時間まるまる閉まっている、こ
ういうような状況もあるわけです。そうなります
と、救急車がそこにとまってしまうという現実も
あるわけです。

これは、都心部でもそういった問題があるん
ですが、地方に行きますと、拠点病院に搬送するの
はなかなか大変だ、こういうお話も伺います。そ
う中で、医療機関へのアクセス向上のため、どの
ように中期計画では取り組んでいるのか、伺いた
いと思います。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

医療法に基づいて都道府県が策定する医療計画
では、初期救急、二次救急それから三次救急とい
うことで位置づけられておりますが、三次救急と
いうのは複数の診療科にわたる重篤な救急患者に
対して高度な医療を総合的に提供することが可能
な医療機関でございまして、三次医療圏というの
は県単位ということになってございます。

このように県単位の整備になりますと、広域的な
エリアを対象とした、バックアップといえます
が、アクセスが必要になると思っます。こういう
アクセスが少しでも短くなるように、中期計画に
おきましては生活幹線道路ネットワークの形成と
いうのを重要な政策課題にしております。個々
の対策を講じまして、命の道づくり、命に直結す
る搬送時間を短くするというをやっております。

○高木(陽)委員 今御指摘をいただきました、医
療の初期、二次そして三次の救命救急、こういう
指摘がありました。三次救命救急の場合には県単
位だ、ある意味では、拠点病院として大体県都を
中心に置くわけですね。

これも、実は討論番組等々でそういったことを
私が指摘したときに、ある野党の方が、そんな道
路をつくるよりも病院をつくるべきだ、医者をつ
やすべきだ。もちろん、医師は、医師不足対策
というものの、公明党も対策本部をつくって、さ
ま政府に申し入れ、救命救急に關してのさまざま
な提言もさせていただいて、今、法律も議員立
法としてつくり上げよう、こういう準備をさせて
いただいておりますが、例えば、限界集落と言わ
れるような小さな集落、過疎になつていて、そう
いうようなところに拠点病院はつくれないわけ
ですね。どう考えてもつくれません。

日常的な、軽い病気というのか、風邪を引きまし
た、ちよつとここが痛い、そういうものもの
ための診療所を含めた医師不足、これはしつかり
やらなきゃいけない、これはこれでやる。しかし
ながら、本当に命にかかわるような、三次救命救
急に搬送しなければいけないような場合で、それ
は道路をつくるよりも病院をつくるべきだ。県都

にもあるわけですね。それ以外に各市に全部つくる
のか、各町につくるのか、各村につくるのかと
いったら、これこそただ財政的負担をすれば
いいの。無理な話なわけですね。そういう何か
飛躍したことを言われる野党の方々もいらつし
やいました。

その上で、今言われたような、三次救命救急に
しつかりと搬送できるような道路というのは、こ
れは例えばどんな小さな集落であつても確保しな
ければいけない、まさにそこに住む人の命を守ら
なければいけないわけですね。これを、やはり多
くの国民の方々は反対しないと思っんですね。例
えば、一人の人の命を救うためにこの道路をつくり
ました、それは無駄なんだというふうに言われ
方がどれだけのいるでしょうか。

このところは野党の方々が御納得をされると
思っんですね。そういう部分をしつかりと、今回
の中期計画の中に盛り込まれていくことを
認識していきたいと思っますし、また、できれ
ば、大臣は、いつも予算委員会、きのうは集中審
議でテレビ中継の中でこういったこともしつかり
とお話をされております。でも、予算委員会のテレ
ビ中継というのは、視聴率は余り高くないん
です、視聴率は高くない。でも、その後の夕方、夜
のニュースは視聴率が高いんです。でも、その
ニュース番組ではこのことはなかなか触れられ
ないんです。メディアというのは、大臣が追
及されているところの方が視聴率がとれるんじ
やないかと思つているかどうか分かりませんけ
れども。

ですから、こういったことも、やはり国交省と
して、また政府を挙げて、しつかりと伝えてい
く努力。特に、国交省の場合には出先がございま
す。整備局があり、国道路事務所があり、現場で
いろいろなことをやっている。そういう説明をし
に行くと、これはこれで何か署名をとりに来たん
じゃないか、こういうふうなうかがった見方をされ
る方もいらつしやるみたいですが、そういった部分
で、この中期計画の実像、全体像を

しつかりと伝えていっていただきたいということ
を御要望申し上げたいと思います。

次の質問に移らせていただきます。

渋滞の問題も中期計画でいろいろ指摘をして
いただいております。特に渋滞というのは都市部
に多く見られる問題なんですが、先ほどもちよ
と指摘をさせていただきましたけれども、私の場
合は東京ですが、特に東京の場合には踏切での渋
滞というのが大変な問題です。

これは物流を初めとする経済的な問題もありま
すし、もつと言えば日常生活で、先ほど武蔵小金
井の例を挙げましたけれども、一時間ずつとあか
ない、そうなりますとどうすればいいんだという
話になりますけれども、この渋滞の踏切をめぐる
問題の現状と、今後の対策を中期計画ではどのよ
うに盛り込んでいるのか、これをお伺いしたいと
思います。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

東武伊勢崎線の竹ノ塚、ここで痛ましい事故が
起きて、国土交通省の方では緊急に全国の踏
切を点検いたしました。そうしますと、あかずの
踏切、それから交通が集中する踏切、合わせて千
四百万所が全国にあるという実態でございます。

中期計画でございしますが、このあかずの踏切等
の千四百万所に対して、四百万所は踏切を削除し
よう、千カ所については緊急対策をする。一方
で、どうしてもあかずの踏切は交通集中をする踏
切でございますので、次の事業展開を考えてその
準備に入る、その両方をやっていきたいと考えて
おります。

そのほか、安全上支障がある踏切千九百万所に
対しても同様に緊急対策等を実施してまいりたい
というふうに考えております。

○高木陽委員 千四百対策をされる、そのうち
千が緊急対策ということでやられるというふうに
伺いましたけれども、具体的な例をちょっと御紹
介いただきたいと思うんですね。

先ほどから何度か指摘している、例えば中央線
の連続立体交差。これは、ただ単に踏切がなくな

りました、よかつたねという話だけじゃないん
です。先ほどBバイCだけじゃないと言いたけ
れども、このところもやはり見ていかなきゃい
けない。経済効果というのはやはり、特に踏切渋
滞解消をした場合にはあると思うんです。

そういう部分での、例えば東京都内での計
画、着工されている連立の効果を教えていただ
ければと思います。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

あかずの踏切は、東京都内では二百七十カ所ご
ざいます。現在、東京都内では、あかずの踏切等
の解消に向けてJR中央線ほか八つの連続立体交
差事業を実施しております。さらに、平成二十年
度からは西武新宿線及び京王線におきまして新た
に事業の着工準備に入っていきたいと考えてござ
います。

効果でございしますが、幾つか事例がございま
して、例えば今申し上げました京急でございま
すが、踏切自動車交通量二万三千台パー日、それ
から遮断時間九・八時間でございますので、交通遮
断量というのは一日当たり二十二万六千台時とい
うことでございしますので、そこは解消していく
いうことでございます。

○高木陽委員 二十二万台以上という、すごい
効果になると思うんですね。

その中で、二〇〇三年でしたか、ちょうど衆議
院選挙がありました。そのときに、中央線の連続
立体交差が上り線、下り線、それぞれつけかえを
して工事をしていくというときに、JRのちよつ
とミスもありまして、列車がとまっちゃったとい
うことがありました。大変な問題になったんで
す。その後、工事をする事によって、上下線の
幅と別にもう二本分の広さになったので、踏切が
長くなっちゃった。

そうなりますと、竹ノ塚の事故もそうだったん
ですけれども、特にお年寄りを含めて、遮断時間
がありますから、一生懸命走る、危ない。こう
いったことで、何とかしろ、早くしろということ
で、その後、エレベーターつき歩道橋をつくった

んですけれども、このときに、実は民主党の菅代
表代行が、地元ですから、それをやれ、早くこの
工事をやれ、こういうふうに主張をされているわ
けです。

実は、私が一九九三年に初めて衆議院に当選を
したときに、当時、与野党を超えて三多摩の議員
連盟というのがございました。これは、この中央
線の連続立体交差を促進しよう、こういうことを
主張しまして、そのときは、私もいるんですが、
菅さんもういらつしやるわけですね、ここを早くや
れと。これは、やはりお金がないわけですね。ま
さに道路特定財源でやってくるわけですね。

もし今回暫定税率がストップされる、そうなり
ますと、この工事はある意味でストップをするわ
けです。下り線の方は高架になりました。今、上
り線の工事をやっています。あと二年でできるん
です、あと二年で。ところが、そういうことは
どうするんでしょうか。

それを何とかするんだ、地方には迷惑をかけな
いんだと。ところが、地方には迷惑をかけない、
これは東京都が事業主体ですけれども、国も出し
ておりますから、そうなりますとその部分はどこ
から持つてくるんだろうか。こころ辺のところ
が、あいまいなままでは、やはり議論はかみ合っ
ていかないうち、こんなことを強く感じており
ます。

これからまた来週も質疑がございしますので、
きょうはこの辺で、中期計画の問題はまた次の機
会にさらに突っ込んで伺いたいと思いますので、
よろしくお願い申し上げます。

以上で質問を終わります。

○竹本委員長 午後一時から委員会を再開するこ
ととし、この際、休憩いたします。

午後零時六分休憩

午後一時開議
○竹本委員長 休憩前に引き続き会議を開きま
す。

これより内閣総理大臣出席のもと質疑を行います。
質疑の申し出がありますので、順次これを許し
ます。西銘恒三郎君。

○西銘委員 自民党の西銘恒三郎でございます。
お手元の資料をごらんになっていただきたいの
であります。全国、北海道から沖縄県まで、ガ
ソリン税が二十五円安くなった場合の影響という
ことで、ちょうど表の真ん中あたりに赤い数字で
手書きで書いてある金額、この欄は、Bの欄とC
の欄を加えた金額、すなわち暫定税率が下がった
場合の歳入不足と臨時交付金を加えた金額をこの
資料の真ん中の方に記入しております。御参考にな
りながら、質疑をしていきたいと思っております。

ガソリン税がリッター当たり二十五円安くなっ
た場合、私の地元沖縄県の歳入不足は、資料の一
番下の欄、七十五億円になります。一方で、沖縄
県全体の道路事業は、一年間で約五百五十億円な
くなってしまいます。他府県より補助率が高いとい
うこともあつてのことです。沖縄県のG
DPは約三・五兆円ですから、五百五十億円の事
業がなくなることは、GDPの約一・五七%の減
少になります。

この道路事業、五百五十億円の経済波及効果
は、建設業の割合が全国で八番目に高い沖縄県で
は特に大きいのであります。二%台の経済成長を
目指す昨今、マイナス成長になりかねないのであ
ります。失業率が全国で一番高くて、県民所得が
四十七番目、さらには、鉄軌道がなく、車社会の
県経済は、離島も含めて大変な混乱になりかねま
せん。

そこで、総理にお伺いいたしますが、道路特定
財源の暫定税率は、国民の生活を守るためにも自
信を持って維持していただきたいのであります。

総理の御所見をお伺いいたします。

○福田内閣総理大臣 委員の御指摘のとおり、沖
縄に限らず、地域にとつては、この暫定税率を廃
止する、要するにガソリンを二十五円安くするとい
うことが起これば、はかり知れない影響を与え

るだろうと思います。

地域は、地域ごとに、地域の自立、活性化のために努力しているわけでありませうけれども、そのための基幹的な道路、そしてまた災害に耐えられるような橋梁の維持とか補修、また、緊急病院への交通の利便性の確保、環境対策、そういうような問題に対応することが困難になってくるということは当然でございます。地方財政に深刻な影響が生じることとございまして、地方公共団体によっては、福祉とか教育といったような住民サービスの見直しを迫られるというような事態になることが予想されます。

そういうために、政府としては、現在国会で御審議いただいております税制改正法案が年度内に成立すること、このことが国民経済、また生活のためにも必要であり、社会に混乱を起こさないということになると思っております。そういう点から、委員の御協力もお願いしたいと思っております。ところでございます。

○西銘委員 資料の二ページ目も参照していただきたいのですが、宮崎県の東国原知事は、公開討論の場で、暫定税率廃止なら百四十一億円の減収と発言をしております。資料一に戻りますと、宮崎県の欄を見ますと、B欄とC欄を合計しますと百四十二億円という数字になっております。同様に、北海道では、一番上の欄をのぞいていただきたいのでありますが、五百九億円の歳入不足、東京都では一千六十億円の歳入不足になります。

ですけれども、一方で、ガソリンが二十五円安くなりますと、北海道では道路事業は、北海道のホームページによりますと、何と約二千四百億円の事業量がなくなることとあります。東国原知事の宮崎県でも、約四百億円の道路事業がなくなると想定をされます。つまり、全国、北海道から九州沖縄県まで、歳入不足の金額そのものの二倍から四倍、沖縄県は特に補助率が高いせいで七十五億円の歳入不足で五百五十億円の事業量がなくなることになります。このように大

変な混乱になるのではないかと心配されます。

このことが、道路事業がなくなると想定した場合、北海道から沖縄県まで地域の経済に大変な悪影響を及ぼすものと心配いたしますが、総理の御所見をお伺いしたいと思います。

○福田内閣総理大臣 暫定税率が廃止されますれば、国で約一兆七千億円、そしてまた地方で九千億円の税収減となります。また、自治体によって、この表でございまして、八%近くが税収減として失われるということになります。また、先ほど申し上げましたように、道路投資額も大きな影響を受けますということも当然でありますけれども、道路整備そのものは、本来、地域の経済活性のストックでもあるんですね。そういったような意味で、地域の自立、活性化を阻害する要因になり得るということとは十分考えられるわけでありませう。

○西銘委員 私は、歳入不足そのものよりも、道路事業の量がなくなることの方が地域経済にとつては大変な影響を及ぼすものと懸念をしております。

世界の経済は、米国の株価の下落と景気の減速、あるいは我が国の個人消費と住宅建設の減少、我が国の株価下落と産油国のファンドの動向、原油高と物価高、数々の不安要因があります。こういう時期に、北海道から沖縄県まで全国津々浦々で道路事業が四兆円以上もなくなった。平成十九年で道路事業が全国で八兆円と言われておりますから、その半分以上、四兆円以上の道路事業がなくなつた場合、経済の波及効果や、またそれぞれで生活がありますから、乗数理論、乗数係数等を掛けていくと、我が国の景気動向や世界経済にまで悪影響を与えかねません。性急な社会実験はするべきではないと考えております。

今回の道路整備特例法では、道路財源の余つた分を一般財源にするという、より現実的で、真に必要な道路をつくり、国民の生活を守るための政策であると確信をしております。道路財源をすべて一般財源化するという政策は、ユーザ一千万

人余の反対署名もありますし、納税者に対しても無責任ではないかと思われまますが、総理の御所見をお伺いいたします。

○福田内閣総理大臣 政府案では、受益と負担の考え方を踏まえまして、暫定税率を維持した上で真に必要な道路整備を行う、それとともに、これを上回る額は、納税者の理解を得た分について、得られる範囲の中で一般財源として活用する、こういうふうなことになるわけでありませう。道路特定財源をすべて一般財源にするということになりますれば、これはユーザの負担です。その課税の根拠が失われるということになります。そして、この暫定税率をお願いするということとは困難になる。すなわち、その分を、結果としてガソリン値下げという格好になるわけでございますけれども、その結果、国、地方合わせて二・六兆円の大減収となつて、道路予算、そしてまた、先ほど来御説明しているような、一般国民、経済、生活にも影響を与えてくる、こういうこととあります。

また、世界経済というお話がございました。今、世界経済もいろいろな問題を抱えておりますので、我が国はしっかりと経済を守っていく、そういう責任があるわけですね。世界経済に対する責任もあるということとを我々は自覚しなければいけないと思っております。

○西銘委員 今回の法改正では、無利子の貸付金制度が創設されます。先般の予算委員会でも質疑を聞いておりましたら、この貸付制度そのものに何か裏があるような、不安を持っている質問もありましたけれども、例えば、沖縄県が十億円借り、一年間五千万円の負担で二十年間負担するだけで、十億円で約百億円の道路事業が可能となります。

地方にとりましては大変助かる制度であると確信をいたしますが、年間一千億円の予算で地方の要望に対応ができるのでしょうか、冬柴大臣にお伺いをいたします。

○冬柴国務大臣 この制度は、平成二十年度以降、五年間、地方公共団体が直轄事業、補助事業及び地方道路交付金事業に伴い負担する額の一部に對しまして、無利子の貸し付けを行うものでございませう。

この制度は、昨今の地方公共団体の財政状況が厳しいということを踏まえまして、道路整備に当たつて必要となる地方負担の軽減と平準化を図るために創設したわけでございませう。なお、貸し付けに当たつては、もちろん地方公共団体の要望をよく聞きながら、適切に対応してまいります。

平準化というのは、地方で、例えば関東を中心であれば、圏央道のようなものが、ずっと多くの県をまたいでつくられます。それについて地方が負担をしていただいているわけでございます。そうしますと、そのほかで大変な整備需要があつても、地方が負担し切れないというようなものもあります。そういうような場合に備えて、この貸し付けがあれば、財政力としては、ならせばあるけれども、その年に限つてということになります。と、大きな支出が重なつているとはかにか手が回らない、こういうようなものも埋め合わせができるということとでございますので、私は、地方の実情に合わせてこれを運用していきたい、このように思っております。

○西銘委員 我が国では、かつて、民主党の小沢代表が自民党の幹事長のころに、一九九〇年、湾岸戦争のときに、平和活動支援のために百三十億ドル、当時、一兆八千億円とも言われましたが、資金援助をいたしております。そのときの財源は石油税、ガソリンの原料になる石油税に上乗せしたものとありますが、今般、どういうめぐり合わせか、ガソリンを二十五円安くするという議論が起つて、国、地方で二・六兆円の歳入不足が生じる、こういう議論をけんけんこうこうやっております。

不思議なめぐり合わせを感じますが、税金の無駄遣いをしないという一点では、私は、これは与党も野党もなく、合意点が見出せるのかなという

ふうに見ております。そういう意味では、税を政争の具にしてはしくないという気持ちでいっぱいでございます。

暫定税率を維持しつつも、歳出を無駄のないように厳しく精査すれば、余った分は一般財源としても使えるという今般の法改正だと思っておりますが、総理の御所見をお伺いしたいと思っております。(発言する者あり)

○竹本委員長 お静かに願います。

○福田内閣総理大臣 委員の御指摘のとおりだと思います。

私が当選した途端に湾岸戦争が起こりまして、そのときに、当時、小沢幹事長でした。そして、大変指導力を発揮したと思えます。そのときには、湾岸戦争の対策として、百三十億ドルでしたか、その財源を、石油臨時特別税というようなものを創設されたんですね。大変責任のある対策を示されたように思います。

今回、政府として提案しております、このお願いでいる分につきまして、ガソリン税等の暫定税率の維持等を初めとします政府案、これが成立しないということは、では一体どうするのか、こういうふうなことになります。先ほど来申し上げましたように、その影響というのは、国民生活にも大きな影響を与えるということでございますので、そういうようなことがもしよろしいというのであれば、その具体的な法律を出していただきたいというように思います。

かつての小沢自民党幹事長がなされたように、責任ある法律案を出していただいて、国会で議論をさせていただきたい、このように思っているところであります。

○西銘委員 どうもありがとうございます。終わります。

○竹本委員長 次に、高木陽介君。

○高木(陽)委員 公明党の高木陽介でございます。きょうは、道路財源の特例法の審議ということで、総理に御出席をいただきまして、ありがとうございます。

でございます。時間が限られておりますので、総理にお話をお伺いしたいと思うんです。

まず、今回の道路財源の問題で、特定財源なのか一般財源なのか、こういった議論がなされております。野党の皆さん方は、一般財源化するべきだ、そういった御意見だと思っておりますが、私も、公明党の国土交通部長をやらせていただいて、昨年そして一昨年、特に一昨年のとき、政府・与党で合意をして、閣議決定をいたしました。

その経緯に携わった人間として、この一般財源化論というのは、財政が厳しいという観点からいうと、なるほど、それはそれで必要かもしれない、こういうふうな思われるんですが、やはり道路財源の問題というのは、そもそのスタート、昭和二十九年に特定財源化されて、五十年間ずっと続いてきている中であって、受益者負担の考え方がございました。

今、この税金を納めていただいている、まさにこの揮発油税、自動車のエンドユーザーですね、この方々が税金を納めていただいているわけでありまして、実際問題、それは地域によってかなり差がある。例えば、これは昨日の予算委員会でも出ていたと思うんですが、東京の区部、二十三区、中野区が一番一世帯当たりの保有台数が少ない、こういう現状がございます。○三台を切っている。一方で、多い地域では、一世帯当たり三台ぐらいの自動車の保有台数を持っている地域もある。そうなりますと、保有台数だけでいいと、十倍の差がある。

さらに、まさに走行距離も違いますけれども、いわゆる税金、単純に考えてみて、ガソリン税を、中野区の住民が払っているもの十倍を地方で払っている方がいる。その地方のその道路を整備してもらいたいということ、その地域の方々も、この暫定税率を含めて納税をしていただいているという受益者負担の考え方がいままですと、もちろん財政が厳しいからさまたまなバランスをとりながらやっていかなければいけないという観点があるんですけども、一概に一般財源

化、一律にしていくというのは、この受益者負担の観点から、どうなっているんだろうか、こういうふうな疑問を呈することができると思うんです。

その点について、総理は、この一般財源化、単に一般財源化するという主張に対してどのようにお考えか、その御認識を伺いたいと思っております。

○福田内閣総理大臣 道路特定財源につきましては、ユーザーの理解を得て一般財源化する、こういうことになっております。ですから、一般財源化というふうに簡単におっしゃるけれども、それは今の段階ではそう簡単なものではないんだ、まずユーザーの理解を得るということが必要なんだ。理解を得られなければその分減っちゃうわけですから、払ってくれないわけですからね、そのところはよく認識していただかなければいけないと思います。

そしてまた、今御指摘のように、自動車の保有率が少ないところもある、高いところもある。特に地方は保有率が高い、そういうことになりますけれども、こういうところは税負担も大きいんですよ。大きいですけれども、もし暫定税率がなければ、こういう地方に対するいろいろな課題がございます。例えば地域の自立とか活性化に役立つような道路整備、それから救急病院への安全な道路とかいったような、そういうような交通の利便性の確保とかいったようなこと、こういう対策が地方でできなくなってしまうんですよ。そういうことを一緒に考えていただきたい、このように思っております。

○高木(陽)委員 今総理が、そういう地方のさまざまな整備、例えば病院へのアクセスだとか、そういうものがおくれてしまうという、まさにそのとおりだと思っております。財源が豊かで、高度経済成長時代のような形で余裕があれば、これは一遍にできるでしょう。でも、なかなか厳しい中、だからこそ優先順位をつけてしっかりとやっていかなきゃいけないと思うんです。

まで予算委員会を通じていろいろ指摘をいたしました。無駄な使われ方をしているんじゃないか。まさに国民の感覚からいうと、えっと思うような使われ方をしていた事実はあったと思います。これは、昨日も本会議として予算委員会でも冬柴大臣が、しっかりと、それをさせない、また、改革本部をつくって全部総点検をしていく、こういう言い方をされましたので、それをしっかりとやっていただきたいと思うんです。

無駄な使われ方をするというんですけれども、例えば道路が全国各地、毎年毎年整備をしていく中で、これは実は、毎年シーリングという、キャップをかぶせられて、そしてその中で査定をしている、こういう現実もあると思うんですね。今後もうさだめと思うんです。そして、政府が予算案をつくったものをこの国会でまさに審議をしている。予算というものは、もちろん政府が、総理が筆頭になってつくっていくものでありますけれども、最終的には国会が承認をする。

そういった現実から見ますと、ただ単に、無駄な使われ方をするんだ、今後も無駄なんだというような主張というのは当たらないと思うんですけれども、この点、総理、どうお考えか、伺いたいと思います。

○福田内閣総理大臣 道路予算は平成十年度にピークでありましたけれども、平成十九年度におきましては、そのピークに比べて四割縮小しているんですね。一方、社会保障費といった、これは年々増大しているわけですからね。そういう比較もしてもらいたいと思います。

さらに、今回の法案によりまして、道路特定財源は、税収の全額を道路整備に充てることを義務づけている今までの仕組みを変えまして、真に必要な道路整備を上回る税収については一般財源として活用することができるということであります。特定財源のままで無駄な使われ方をするということではありません。そういうふうに本当に必要な部分に限って、これは国土交通大臣は、これから目を厳しく光らせてやる、こういう決意を

述べられておりますので、そういうような中で無駄をする余裕はないというふうに私どもは考えております。

○高木(陽)委員 総理中心に、そして冬柴大臣、チェックをしつかりしていただきたい。まさにチェックをした後再チェックをするのが私たち議員の役割でございますので、それも私たち国会の責務として取り組んでまいりたいと思います。

次に、道路、社会資本でございますけれども、社会資本整備というのは日本の場合にはどうなっているのか、なかなかその実態というのがわからない。国際比較をよくするわけですね。

これも私、あるテレビ討論番組に出たときに、民主党の方がフリップを使って、日本の道路は欧米、特にヨーロッパと比べた場合にならなくていいんだ、こんなに延長距離があるんだという数字を出したときに、思わず私、そのテレビ番組の中で言いました。それは国道だけじゃないんだ、日本の場合は市町村道が入っている、そのヨーロッパの数字は国道だけで出している。こういった比較を平気でテレビに出して視聴者、全国の方々にアピールをするというやり方はいかがなものかなと思うんですが、そういったこともありました。

欧米と比較すると、社会資本整備、道路を含めて、どのように認識をしているか、伺いたいと思います。

○福田内閣総理大臣 道路整備につきましては、よく、日本は随分よくなった、こういうふうにも申しますけれども、しかし実際は、歴史的に見ても、例えばドイツは戦前、第二次大戦前から高速道路がある、アウトバーンがあるということでありますけれども、我が国では二十数年おくれ、ようやく昭和三十八年に高速道路ができた、こういうことがございます。

今日におきましても、例えば環状道路の整備、それから自動車千台当たりの高速道路延長というのは欧米に比べてかなり見劣りがあるということでありまして、また、電線類の地中化とか路切の

数、これは圧倒的に悪いですよ、日本は。そういう現状がありますので、そういうことも考えていただかなければいけないと思います。まだまだそういう面における社会資本整備がおくれているというところでありますので、その点についての御理解もいただかなければいけないと思っておりますのでございます。

○高木(陽)委員 今総理、環状道路の話もされました。まさに首都ですね、東京、ヨーロッパでいえばベルリンまたはロンドン、パリ、それぞれ環状道路があるんです。ただ、日本はまだ環状道路というのは、今三環状を整備していますけれども、六〇%しかできていない、全部できていないんです。こういった現実もまだ多くの国民の方々は知られていないと思います。

さらに、高速道路でいえば、昭和三十八年、一九六三年に日本はできた、これが第一歩ですね。隣の中国は、高速道路をつくり始めたのは一九八〇年代ですね。まだ日本の場合には、九三、四二、これが全部できていない、こういう現実の中にあつて、日本から後発の中国はもう既に二万五千キロつくっている、こういった現実もやはりしっかりと比較をしながら、また認識をしながら道路整備というのはやっていただきたいなと思うんです。

その中で、我が国がおくれている社会資本整備、道路整備を含めて、ただ、先ほどから何度か申し上げた、財政が厳しい中であつて、特に社会保障、さらにこれからの未来を担う教育または安全保障、さまざまなやらなければいけないことがたくさんあつて、バランスをとらなければいけないと思うんです。何も道路だけ足りないからつくれという話じゃありません。バランスをとっていくというのを考えた中で、道路中期計画をどのように位置づけているか、これを伺いたいと思います。

○福田内閣総理大臣 道路整備の話ばかりしていただきますけれども、実際は、日本の全体を考えた場合に、いろいろな支出項目があるわけですね。手当

てしていかなければいけないことがある。そういう部分とのバランスを見るということは極めて大事なことであります。

そういう中でもって道路整備をどのように位置づけていくかということでもあります。道路整備につきましても、やはり経済にも関係しますので、ただ単に道路をつくって、そしてユーザーが便利になるというだけの話ではない。そしてまた、地方の活性化の問題もあるということでありまして、いろいろなことを考えていかなければいけない。

しかし、今我が国が一番お金を使っているのは社会保障ですよ。これは毎年ふえるんです、高齢化時代に。それから、あとふえているのは科学技術の予算です。これも我が国の成長の源泉だということ、これは毎年ふやしております。その他は全部減らしているんですよ。そういう状況の中で、厳しい状況の中でどの予算も減らしている、こういうことであります。

しかし、これはとても大事なインフラ整備だということを考えれば、全体とのバランスの中で考へるといことはとても大事なことでと思っております。

○高木(陽)委員 今、バランスの中でやるのが大切だとお話がありました。これも、今回五十九兆円という数字が出て、年間、ならしますと五兆九千億になりますけれども、例えば社会保障が年間どれぐらい使われているか、二十兆円使われているわけですね。十年間でいきますと二百兆円になるわけです。そういったところを、なかなか光が当たらない中で、五十九兆円という道路というのは何か使い過ぎなんじゃないかみたいな風潮またイメージづくり、これは結構野党の方々はやられているんじゃないかと思うんですが、そういう全体のバランスの中からしっかりと位置づける、これをどうかこれからの議論の一つの糧にしたいなと思います。

最後に、冒頭にも申し上げましたが、地方との格差なんですね。負担が多い地方の中にあつて、

今格差の問題というのが昨年来からずっと言われていて、特に地方と都市の格差というのがいろいろと言われています。私は東京なんですけれども、やはり地方に行つた場合に、なかなか経済的にも大変だな。そういった観点からいいますと、道路をめぐって格差というのがさらに格差以上に顕著なものではないかと思うんですけれども、最後に、この点について総理の認識をお伺いしたいと思います。

○福田内閣総理大臣 自動車を保有するための負担に限って見ますと、それは、自動車保有の実態、公共交通のあり方などから、自動車利用への依存度が高い地方、これは先ほど申し上げましたけれども、地方の自動車ユーザーの負担が都市より大きいことは、これはみんなの認識しているところでございます。

そういうような実態を踏まえて、地域の自立、活性化に役立つ道路整備とか、また災害に耐えられるような橋梁の維持補修、救急病院への交通の利便性の確保といったような、地方における課題を早期に解消するための対策、これは、受益と負担という今お願いをしているその関係から考えても急務であるというふうに思っております。

現行の道路特定財源は、地方の生活に根差したニーズに対応した道路整備を行うために、特定財源の約四割を地方分といたしております。地方の特定財源であります揮発油税の四分の一を地方道路整備臨時交付金として、地方の使い勝手のよい交付金としていたつたような配慮も行っております。

いづれにしても、重点化、効率化を図りながら、真に必要な道路施策は計画的に進めていく考えでございます。

○高木(陽)委員 これで時間が参りました。きょうはわずかな時間でございましたけれども、やはり、どうしても多くの国民は、この道路の問題というのはイメージで判断をしているというふうな思わざるを得ません。本場に必要なの、なぜ暫定税率をお願いするのかといったこ

と、これをやはり発信力を強めていただきたいと思うんです。

そうしないと、無駄なものでは絶対やめさせなければいけないんですが、どうしてもそれだけをもつて何かすべて道路財源が悪者なんだみたいな、こういったイメージを払拭できるように政府を挙げてしっかりと発信を強めていただきたいというのを要望して、質問を終わりたいと思います。ありがとうございます。

○竹本委員長 高木君の質疑は終わりました。

次に、長安委員。

○長安委員 民主党の長安豊でございます。

道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律案の質疑をさせていただきます。本日は、福田総理も御出席いただいておりますので、私も、一政治家として、さらには国民の代表として実りある議論をさせていただきたいなと思っております。総理の御見解を中心にお伺いしたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

冒頭、総理に質問するつもりでしたが、昨日来、国交省の方々とさまざまなやりとりをしてまいりました。きょうのせっかく総理がお越しになる質疑でございます、実りあるものになりたい、国民の皆さんにきょうテレビを通して道路の整備についてのことをしっかりと御理解いただきたい、そういう思いで取り組んでまいりました。

私も、初当選からずっと国土交通委員会に所属してまいりました。今まで、この委員会のルールと申しますか、慣例に従って、一度も通告なしに質問をしたということはありません。しかしながら、あえて今回冬柴大臣にさせていただきたいと思っております。

昨日、予算委員会の集中審議で、冬柴大臣、五十九兆円の事業量の中で高速道路株式会社料金の収入の中の部分があるんじゃないかという民主党の菅代表代行からの質問に対しまして、当初ないとおっしゃっていましたが、十兆円あるという答弁をされたかと思っております。

まず、その中身についてお伺いしたいと思っております。

○冬柴国務大臣 きょう、菅委員との議論の中で、高速道路の料金収入はどういうふうになるのかという話でございます。したがって、私は、それは、当時四十兆と整理された、いわゆる日本高速道路保有・債務返済機構というところがその四十兆を四十五年かけて返済をしていく資源になります。スキームとしては、返済機構が所有する高速道路というものを道路会社に貸し付けまして、道路会社がその中で通行料を徴収いたします。その中からある程度の経営費用というものも控除した後、その料金をすべて債務返済機構に入れていく、こういうスキームになっております。したがって、徴収された料金というのがこの収入に入るわけではございませんということをおっしゃるわけですか。

ところが、菅さんはさつと角度を変えて、では五十九兆の中に入っているのかということをお聞きしまして、それで私は、五十九兆の中には入っていませんということをおっしゃいました。それは、料金収入のことを考えたわけでございます。しかしながら、これは角度がちよつと変わっていったのを私は気がつかないでございまして、五十九兆の積算の中には、道路会社がつくった道路というものは、その費用は約十兆、十兆弱でございます。八兆九千ですね、八兆九千億というものが、これがその中に入っているというふうに変わったわけですから、積算するときに、その中に八兆九千億の道路会社がつくった道路の費用というものが五十九兆の中には積算される。

ただし、徴収する料金は、料金がこの中に入るわけではございませんけれども、つくった道路の費用というものが五十九兆の中に計算されるということで、私はそこで訂正をいたしました。約十兆だけでも、それは入っております、注意も受けまして、そのように申し上げた次第でございます。

○長安委員 今の話は、八・九兆円分の事業量、今後つくる、建設するであろう事業量が含まれていないということではないですか。大臣、もう一度御答弁をお願いします。

○冬柴国務大臣 これは、事業整備計画九三三二の中の仕分けをした一七七という部分でございますが、ややこしいんですが、そのうちの二十、有料が二十、ちよつと非常にややこしい整理になっているんですけれども、道路会社がつくった二十キロ、それから新直轄でつくった八十一キロ、合計千八百二十一キロ、この事業中の八・九兆円というものがここに入るということでございます。

これは、新直轄で何でそういうお金になるんだという議論にもなると思うんですが……(長安委員)「ちよつと、委員長」と呼ぶ)いいですか、もうこれで。

○長安委員 道路局長をきょう参考人と呼んでいただきます。ちよつと整理していただけますか。

今のは、つくったとか、これからつくる、事業量五十九兆円というのは、これからつくる話を今しているんですね。それが何で、その中に入っていると言いつつ、つくったという話になるんですか。それをちよつとしっかりと整理してもらえますか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

五十九兆、六十五兆で今まで説明しておりますので、そこでお答えをさせていただきたいと思っております。

高速自動車国道、会社がやっていくものにつきましては千二十キロ、こういうものが今、機構と会社で既に協定が結ばれております。それがもう供用年度がはつきり協定上公表されておりますので、これが千二十キロであります。ちよつと今急なお尋ねで数字がありませんが、さつき大臣からお答えしましたように、高速自動車国道で有料、新直轄を合わせてトータル千八百二十一キロが事業中のキロ数でございますが、その事業費が八・九兆ということでございます。ちよつとその有料分の内訳は今、急なお尋ねなので手元

にございませんが、今後つくるものがそういうことだということでございます。

○長安委員 急なお尋ねと強調していただきましたけれども、きょう、委員会が始まる前から、国土交通省さんにはこの話はしておるんです。委員会の中でも結構なので御回答いただければということをおっしゃっていただきましたけれども、いまだ何も回答が来ないんです。せつと総理が来られるから、こういうこともきつちり議論したいから、事前にお話をお伺いしているにもかかわらず、出てこない。そういう姿勢が、今回の質問取りを見ていると多々散見されたわけです。(発言する者あり)徹夜をしているから答えてこない、それならば、委員会をきょう開催しなきゃいいんじゃないですか。(発言する者あり)

○竹本委員長 御静粛にお願いします。ちよつと静かにしてください。

○長安委員 きょうは、これはここまでとめまされども、大臣、こういった現状だということにぜひ御認識いただきたいと思っております。

これからの日本のこの国のあり方を考えるときに、必ず議論の前提となるのが、少子高齢化あるいは人口減少社会といった社会情勢の変化であります。この法律は、今後十年のことを規定しているわけですから、まさに、これから十年というのは、日本が再び活力ある国家に戻るかどうかを決定づける大変重要な期間になるわけでありまして、そういう危機感を私は持つて今回の法案に臨んでおります。

この間に、少子化を食い止める、教育を再生する、医療を初め年金あるいは介護といった社会保険の仕組みを再生すること、国家としての基礎的な力を再生しなければ、二十一世紀の日本は衰退の一途をたどってしまうと私は思っております。

私は、ことし四十になります。私よりも年下の方々は、はつきり申し上げて、そういった危機感をもう通り越して、半ばあきらめの境地に陥れている方が多くいらっしゃる、少なくとも私は思っております。これは大変憂うべきことだと

思っております。若い世代に夢や希望を持ってもらえる日本をつくっていく、これは我々政治家に課せられた使命だと思っております。これは、与野党の枠を超えてでも、政治に携わる者に与えられた使命だという認識を持ってこの法案を審議していくべきだと私は思っております。

この危機意識の中でこの法律を見たときに、道路特定財源だ、あるいは道路整備だ、道路の世界の単体だけで物事が完結されているこの考え方、本当に危機に直面した国家としての必要な資源配分を実現できるのか、大いに私は疑問を感じております。

昭和二十八年に道路特定財源制度が発足したわけですから、それから、道路環境だけではなくて、交通体系そのものが大きく変化してまいりました。国民にとっては、道路だけではなくて、例えば鉄道、空港、船舶、そういった多様な交通機関の恩恵を受けながら生活しております。車に乗っているからといって必ずしも道路を整備してほしいと思っているわけではなくて、その他の交通手段がないから車を使わざるを得ないという人も大勢いらっしゃる。また、最近では、環境負荷を考えて、公共の交通機関を利用されたり、さらには商品やサービスを購入したりという人もいらっしゃるわけがあります。

そういう考えに立ったときに、道路特定財源から道路整備に使う、納税者の理解もそれなら得られるはずだというような単純な論理では、私は説明できないと思っております。国家としての変革や成長の機会を失ってしまう危険性を、私はそういった考えははらんでいっていると思っております。そういう意味では、交通体系のグランドデザインというものを考える中で道路整備でなければいけないはずなんです。

総理にまずお伺いいたします。我が国のこれらの総合的な交通体系のあり方をどのように考えて、その中で道路整備をどのように位置づけておられるのか、御意見を伺いたいと思います。
○福田内閣総理大臣 道路以外の交通ということ

になりますれば、鉄道もありますし、それから海、空というのがありますね。港湾それから空港といったようなもの、そういうものが安心で安全で環境にも配慮した交通体系になっていくということが大事だというふうに考えております。

ですから、アジアの経済活力を取り込むというために、アジア・ゲートウェイ、そういう構想を政府は今推進しておりますけれども、そういう形をしていくという中で、人、物の流れを円滑にするということです。

そういう観点から、国際空港、国際港湾、それから、近接の都市などを結ぶ道路がやはり必要なんです。そういうものを整備するために、そういうような基盤整備をしていかなければいけないということでありまして、課題ごとに道路も含めた総合的な視点から施策の展開を図っていくということは当然でございます。

道路以外の交通基盤、空、海といったようなものについては、中期方針というものが社会資本整備重点計画の中で位置づけられておりまして、そこを考え方というのは書いてございますけれども、そういうものを総合的に勘案した上で、交通体系というものをつくっていくことが必要だと思えます。

ただ、海、空の事業費、これはこの重点計画の中には入っておりません。

○長安委員 交通体系全体を考えると、なぜか道路だけの事業量というのが十年間、今回積算されたと言ってもいいんだと思います。本来であれば、すべての交通体系全体の事業量というものを把握して、その中で道路はどうなんだ、あるいは空港はどうなんだという議論がなされていくのが本来の筋ではないかなと私は思っております。

総理の御答弁にありました、まさに道路整備が必要だというのはわかります。単体の、例えば空港がある、空港に道路をつなぐ、空港だけがあっても道路がなければ利用できない、まさにそのとおりです。それぞれのものを道路を引くことに

よってネットワークとして利用していくというのは、それは当然なんです。

私の地元には、関西国際空港がございます。海上空港です。この関西国際空港、関空の連絡橋というものがございまして。海上の空港ですから、陸側とつながっている橋です。今般、この橋を、空港整備特別会計と道路整備特別会計、それぞれからお金を出して国が買い上げるということが報道されておりますし、発表されております。

そもそも、考えていただきたい。道路整備特別会計というのは道路をつくるため、空港整備特別会計というのは空港をつくるためのそれぞれの特別会計の買上げは、それだけの特別会計からお金を出す、まさに垣根を越えている異例のことなんです。そういう意味では、まさに垣根を越えてやるのであれば、特定財源として使途を決めるということ自体がもう意味をなさなくなっている、まさに一般財源化をしなければならぬのではないかと私は感じるわけでありまして。

この間の関空の連絡橋の買上げ、道路特定財源で買い上げるべきだという議論もこの国土交通委員会では私は大臣といたしてもありますし、石原大臣、その前の北側大臣ともさせていただきました。それが実現したという意味では率直に評価しておりますけれども、今申し上げました、特定財源制度というものの本旨からはそれについているのではないかなと私は感じているわけでありまして。

今しなければならぬのは、特定財源を守るということではなくて、特定財源を一般財源化する、つまり、よく大臣がおっしゃっている、納税者の理解をいかに得て一般財源化していくかというところに政治家は本来力を注いでいかなければならない時期なんだと私は思っております。さて、ここで、総理にもう一度お伺いさせていただきます。

平成十七年十二月の政府・与党合意がございました。その中に、「特定財源制度については、一般

財源化を図ることを前提とし」ということが書かれております。小泉内閣から安倍内閣、福田内閣へと変わったわけでありましてけれども、この考え方は福田内閣でも引き継がれていると了解してよろしいですか。

○福田内閣総理大臣 はい、そのとおりです。

○長安委員 特定財源の一般財源化というのは、強いリーダーシップがないと私は実現できないものだと思っております。

今の道路特定財源というのを見てみると、道路整備にしか使わないという硬直的な部分と、一方で、道路以外の整備にも理屈づけをしていく、例えば、この間も本会議で意見が出ていました、モノレールつくったり、地下鉄つくったりというような弾力的な運用もしている。硬直的な部分と弾力的な部分、両方組み合わせ、まさにいびつな状況になっていると私は思っております。

さらに、平成二十年の予算では二千億円の一般財源化というのが今予算の中に載っております。私の感じでは、こういった二千億ぐらいをやるといっては、まさに申しわけ程度の一般財源化だと思っております。これは、いわば一般財源化の偽装と言えらるのではないでしようか。おまけに、大臣御存じのように、一般財源化を一部するけれども、後年度以降にこれまた道路整備に充当できるようなからくりまでついているじゃないですか。こうやって一般財源化を偽装して埋蔵金を図っているとしたら今回の法案は言えないと私は思っております。

やはり、ここは福田総理の強いリーダーシップをもつて一般財源化ということに本気で取り組んでいくということが必要だと思っております。総理の御見解をお伺いしたいと思います。

○福田内閣総理大臣 先ほど来申し上げておりますけれども、これは委員にはなかったですね、前の委員のときだったんですけども、特定財源、これは、自動車ユーザー、ユーザーの理解を得ながらということなんです。そういうことではないならば、理解が得られないというのであれ

は、これは税率を下げるしかないんですよ。そういうことなのでよろしいのかどうかということもございませうけれども、いずれにしても、一般財源化のためには、今現在、例えば立体交差とかあかすの踏切とかいろいろな名目、児童の交通の安全対策とかいったような、そういうような自動車に關係するところでもつていろいろなそういう施策をさせていたいておる、こういうふうなことです。これはユーザーに理解が得られる、こういうことを前提としておりますけれども、今もそういう基本的な考え方は変わっておりません。

しかし、将来的には、自動車に關係するということについては、範圍はもしかしたら広がっていく部分もあるんじゃないかなというふうなことも考えておりますけれども、しかし一方、道路整備予算というのは、これは本当に必要なものに限るという条件をつけておりますので、その残余の分について一般財源化を図る、しかし、それが自動車に關係すること、こういうふうなことでやっておりますので、御理解を賜りたいと思っております。

○長安委員 総理に申し上げたいのは、この一般財源化を図るという前提は、小泉内閣のときでした。小泉総理があつたときおっしゃったのは、道路特定財源を一般財源化する。一部をするという趣旨じゃないですよ。このときの閣議決定の文言を言っているんじゃないです。要は、多分、国土交通省の職員の皆さんも、国民の皆さんお一人お一人も、我々政治家一人一人も、ああ、道路特定財源が一般財源化されるんだと認識してましたよ。それが、結局はなし崩し的に、道路整備をして余った部分をとというようなからくりをつくただけですよ、これ以上申し上げませんけれども。それでは、今度、この中期計画について、この素案ですか、ちょっとお伺いさせていただきます。

この間、さまざまな委員会でこの中期計画に關しては審議されて、数々の問題点というのが指摘されてきました。交通量の需要予測のデータが古

かつたとか、さらには事業量の積算のもとになる単価の精度が低いというような問題もその一例であります。

そもそもこの素案、先ほど大臣から冒頭で答弁ございましたけれども、これは六十五兆円の事業量を積算したものであります。昨年の十二月に政府・与党合意でそれが六兆円下げられて、五十九兆円ということに下がったわけですね。まさに適当に数字をもてあそんでいるのではないかなと私は感じるわけでありまして。恐らく国民の皆さんもそう感じてはいるはずですよ。ちよつと政府・与党で合意したら、当初六十五兆と言っていたものが五十九兆に、六兆円も下がるんですよ。少ない金額じゃないですよ。まけてと言ったら値切れる話なのか。八百屋で大根買っている話じゃないですもの、これは。

本来、そういう意味でいえば、道路を必要かと言われれば、それは必要じゃないと否定する方は一人もいないと私は確信しています。しかしながら、医療や介護やあるいは教育、先ほどお話ししましたけれども、そういったことも同等に見て、どれに優先度をつけていくのかという議論が本来されなければならぬ。その優先度をつけたものに重点的に予算の配分をしていくべきだと私は考えております。それを、国民の皆さんに、いやいや、道路は特定財源としておいて優先的にやる必要があるんだということを理解していただくためにこれをつくったということですよ、大い。

○冬柴国務大臣 先ほどの、長安委員が読み上げられました、平成十七年十二月八日でしたかね、その読み上げられる前に、現行税率を維持しつつという言葉が入っていると思いますよ。特定財源として徴収している現行税率を維持しつつ、一般財源化の方向で、納税者に十分説明をして、そしてその御理解を得つつ具体策を立てる、こういうことが決められているわけでありまして、それと同じ内容が、その翌年の十八年に行革法として法律が成立をいたしております。その中にも、私が今言った言葉がそのまま入っております。

すなわち、小泉総理は、特定目的、すなわち道路をつくるという約束のもとに集めている税金、それについて、納税者に十分説明して、御理解を得て、そして具体策をつくる。これは物すごく難しい話ですけども、それは、そのように閣議決定があり、法律が成立して、そしてまた十八年の十二月にもそれに基づいて、私も入って、そのとき私国土交通大臣になっていましたから、財務大臣と官房長官との三者で、それこそかんかんがくがくの議論をしたんですよ。

そのときに、真に必要な道路をつくるということとでやろうじゃないかという話だったけれども、私は、それでは納税者は納得されないではないでしょうかということをお話しした。それは、タックスペイヤーにその負担をお願いするからには、それに見合う受益と負担というものがなければこれは納得してもらえないんじゃないでしょうか。そういうことから、その受益の内容、姿が見えるようなものを、去年です、十九年中に明らかにしますということ、そういう閣議決定になっているんですよ。

ですから、あくまでそれは、税をいただく方、納税者、いわゆるドライバーです、この人に納得していただける方法で一般財源化の方法を考えてくれということですから、私も本当に必死に考えた結果が現行法なんです。

ですから、それをそのままほったらかしにして、納税者の意思というものをたたかずに全部一般財源にしなさいというのは無理があるんじゃないでしょうか。税法の基本じゃないでしょうか。

○長安委員 私は、納税者の意思を無視して一般財源化という議論をしているのではなくて、この中期計画というものでまず納税者の理解を得ないといけないということが私は重要だと思っております。

ちよつと中身の議論をさせていただきます。中期計画の中の十四ページ、この中に中期計画の事業量という項目がございます。一番から四番まで、二十四兆円、三十三兆円と、それぞれ項目

がある。この中期計画、よくできていますよ。それぞれに幾らかかるのかというのはわからない。足し算してみると、これは百兆円を超えるんですよ。それで、重複があつて、きつちりやると六十五兆円になっていきますというのがこの本です。でも、それがまた六兆円、政府・与党合意で減っているから、実際は五十九兆円というお話です。では、五十九兆円になったのであれば、このそれぞれの金額は変わっているはずですよ。それぞれの金額は、大臣、幾らになっていきますか。

○冬柴国務大臣 早急に出させていただきます。今積算をしておりますので、早急に出させていただきます。

○長安委員 要は、この本が、六十五兆でつくったものが五十九兆になって、五十九兆のその数字というのはどこにもないということですね。今精査しているというお話ですよ。

よく言われます。民主党の財源はいまいじゃないか、無駄な工事を省いて予算を捻出するんだというのはいまいじゃないかとよく言われます。しかしながら、昨日の予算委員会での大臣の答弁を聞いておりました。六兆円の減らす内訳というのは、三兆、二兆、一兆でしたかね、そういう御説明をされてましたけれども、はつきり申し上げて、国民の皆さんからは、ああ、鉛筆をなめているだけと違うんかというような不信感を招いているのは間違いない。

こういつたいかげんな中期計画をもとに暫定税率を十年間延長しようということを正当化できるのか。はつきり申し上げて、これだけ、日本の今後十年を決める、逆に言う、今後五十年を決めると言ってもいいかもしれないこの十年のものを、こんないかげんに議論するんじゃないかと、それこそ先ほど大臣が、国民の理解、納税者の理解を得ないかぬとおっしゃいました。

総理、ぜひ答えていただきたい。これをテーマに解散して総選挙をしたらいいんじゃないですか。総理の御意見をお伺いしたいと思います。

○冬柴国務大臣 道路の積算と、その積算と關係

のない、例えば、四十人以上の学童が通学に使っている道路は十一万キロあります、その中の四万四千キロが歩車道の区別がないので、これを直しますということを言っていますけれども、十一万キロについては、見ていただいたらわかりますけれども、全部各県ごとに場所が特定されていますが、そのうち、四万四千をどこにするかということとは、その時代時代が変わってくるわけでございます。

○長安委員 今、出ていないというお話がありましたけれども、私はいま思っています。

○冬柴国務大臣 予算委員会の方から先にずっと求められておりますので、予算委員会の理事会へ提出をさせていただくことになると思います。

○長安委員 ぜひ国土交通委員会にも出していただきたいと思ひます。

私が申し上げたかったのは、ただ単に、中期計画がいかにけんだから、この中期計画を問うという意味ではなくて、今後の日本の将来を決める十年間の予算配分の問題ですから、それをテーマに解散をする、総選挙をして国民の民意を問うというのに十分値する話だと私は考えております。

○福田内閣総理大臣 国土交通大臣から答弁したとおりにさせていただきます。

○竹本委員長 長安委員の質疑は終わりました。

○小宮山(泰)委員 民主党の小宮山泰子でございます。

総理には初めて質疑をさせていただく機会をいただきましたこと、ありがとうございます。

が、今まで、きのうの総理の答弁、本会議の後藤委員の質問に対しての答弁の中に、一九五四年、昭和二十九年から平成十九年までの、道路特定財源制度が創設以来、道路には九十兆六千二百九十億圓が投入されたという数字もございました。河川とかほかのものも含めて百三十三兆圓ほど使われているという答弁がありました。かなり大きな額だと思ひます。

そういった中で、また無駄遣いということも連日予算委員会の方でも御答弁されて、冬柴大臣も含めて非常に苦慮されている姿も拝見させていただきました。またそういった中で、冬柴大臣におかれましては、道路整備事業を総点検する改革本部をみずから本部長として立ち上げるといふ、また六月にはめどをつけられるというように、また六月の答弁であつたと存じております。

それでは、今までどれだけこの九十兆の中において無駄遣いというものがあつたのか、道路以外に使われたのか。また地元の人々、こはまた、必要がないというように大工事が行われたことがあるということとは、これで大臣がトップでやられるということとは、それはある意味認められているんだと私は思っております。それは現実だと思ひますので、速やかにその作業には入られるべきだとも思っております。

そこで、私、思ひ出しますのが、年金のときに、グリーンピアとかいろいろなもの建設に保険料を使われました。昨年、厚生労働省所管の独立行政法人年金・健康保険福祉施設整備機構、RFの鑑定結果によりますと、年金施設を、簡単に言えば、つくって売却をしたり、いろいろな処理をされていますけれども、一兆円もの保険料が結局戻ることなく使い込まれたままになってしまふという試算が出てきております。

まだ四百十二物件、資産価値は約二千億圓にすぎないということを考えても、こうやって今まで、私も、道路特定財源を使って地下駐車場をつくつていたり、また天下り財団だったり各地方自治体の地下駐車場も探してみてもありますけれど

も、こういったものが本場に適切に使われたのか。特に、財団法人駐車場整備推進機構、これは九百九十五億圓の建設費を国土交通省が出し、そして管理運営は財団がやる。

先日、水戸まで行ってまいりまして、渡部恒三大先輩とも行かせていただいたときに、駐車場に車が来てびくつきするのは初めてだという感想も漏らすほどに、大変静かな駐車場の様子でもありました。こうやって考えると、投資したものが戻ってくるような仕組みというものは今後検討するべきなんじゃないかという思いがしております。

過去にも冬柴大臣に聞いておりますが、この点に關しまして、国民の税金を使つて、一生懸命働いて納めていただいている税金でもあります。これを無駄にすることなく、天下り財団とかそういった法人に差し上げるのではなく、これをきちんとして回収するということもあわせて考えていかれるべきだと思ひますが、その点、何かありましたら、ぜひ聞かせてください。

○冬柴国務大臣 九百九十五億圓、このようなお金が駐車場整備のために費やされたというお話ですが、そうではないわけでございます。

というのは、都心の市街地、そういうところは大変車が混雑をいたします。そういうところは地価も高いわけでございます。もちろん例外もあります。しかしながら、そういうところに違法駐車とか、あるいはそういう道路上の危険も生ずるわけですので、公的な駐車場の必要性というのがあるわけです。

しかしながら、土地がありません。しかし、あいた土地があるんですね。それはどこかという、広い道路なんです。駅前の道路なんです。公道なんです。したがって、その下に、道路の整備費として、要するに穴をあけたわけですから、整備費として、そして、それを駐車場として使おうと。こういうものを全国で、民主党も視察をしていただいておりますけれども、全国で十四カ所、二千五百台を収容できる駐車場を都心部につくつ

ているわけでございます。これは年間二百万台の車が十四カ所です、そういうところへ収容されているわけでございます。

したがって、これは、私は、この間の審議でも言いましたけれども、採算がとれていない部分については、今度は、それにかつた駐車場の整備費、駐車場自身をするためのお金が三十一億圓ほど残っておりますから、その部分について、一部、どれぐらい債務を引き受けいただくのかかわりませんけれども、民間にやっていただくようにすべきではないかということを私は申し上げました。

そして、先ほどおっしゃっていただきましたように、総点検をいたしまして、そういうものの改革についても切り込んでいきたい、私はそのように思っております。

○小宮山(泰)委員 駐車場のこと、これもまた月曜日、予算委員会でも質問させていただきましたけれども、ほかのものと、いろいろな支出をしています。それをきちんと取り戻せるのか、無駄であると認定された。やはりそういった仕組みというものをつくっていくべきなんじゃないかということをお聞きさせていただきます。

特に、年金のことを見ても、全部、結局は保険料を払った国民にしわ寄せを押しつけるような結果にならないようにしてほしいということが私の質問の趣旨でもあります。

また、民間にしたら、民営化したら戻ってくるんですか。そうとも限らないと思ひますので、いや、もういいです、この点は。

総理、もしよろしければ……(発言する者あり)戻ってくるんですか。戻ってくるんだつたらお答えください。

○冬柴国務大臣 九百九十五億は、戻るといふ思想はなしに、道路を整備した費用でございます。道路整備費でございます。したがって、整備費が戻るといふようなことはありません。(発言する者あり)

○竹本委員長 ちよつと静かにしてください。

○冬柴國務大臣 したがって、それを借りた人が駐車場としてつくるために空調施設をつくったり、そして、それをするために四十一億円かけているんです。それは戻らないかぬですよ、それは戻らないかぬ。しかし、九百九十五億というのは平面的道路の下にスペースをつくった道路整備費なんです。ですから、それを回収するという思想はありません。

○小宮山(泰)委員 回収する思想はないということを確認させていただきました。

やはり、今まで九十兆も使って道路をつくってきた、それに予算を費やしてきたわけです。これにどれだけ、本当に必要だったか、無駄だったもの、それは、多くの皆さんが無駄だと思ふことがあると思います。これをやはり戻させるといふことも次に考えなきゃいけないし、今後、こういうような問題で無駄なものをつくらせないために、なぜそれが起こったのかということも検証できる、そういった仕組みをつくらなきゃいけないんじゃないでしょうか。

そして、二点目に行かせていただきます。

私自身、こういうのをいろいろ調べていまして、本当に悲しいというか、どうしてこんなものができてしまったんだろうと。また、場合によっては、地下駐車場をつくって、出口の予算がないから、追加で三十五億円予算を要求しているところもありました。そういうものに関して言えば、最初は九十八億ぐらいでやっておいて、百億超ししないような形をとっていたりする様子が見受けられます。

やはり、こういった意味では、地下駐車場に入り口は一方所、出口がないというような工事で、こんなものが発注されて、それに対して道路特定財源が注ぎ込まれているという現実もあります。しかし……(発言する者あり)上野広小路。これは細かいことは月曜日やりますので、いいです。

そういう意味では、本当に道路特定財源がきちんと有効に使われているのか。有効に使われているならば、多分ここにいる与党の委員の先生方の

ところにもっともつとちゃんと予算が引けていたかもしれないじゃないですか。それがほかのところに行ってしまうから、結局のところ、追加予算だとかいろいろなものに使われてしまつて、自分たちのところへ回らない。それで結局、各地方の自治体や、恐らく先生方もそうでしょう、陳情政治をやるしかなくなるんですよ。その手間と労力をコスト計算したら、物すごいものがあると思います。

やはり、きちんと配分されるという意味においても、まず最初に、なぜそういったことが起きたのかということ調べてなきゃいけない。

特に、私も調べていて、大体、契約書は五年間の保存期間というもので、なくなっている場合がよくあります。これに関しましては、国土交通省に限らず、本日総理もいらっしゃいます、いろいろ各委員会、厚生労働であつたり、テロ特であつたり。やはり契約書がないので、なぜそういった本来の契約があつて、どこに責任があるのか調べられないといった委員の発言も現実にはありました。

福田総理におかれましては、官房長官のときに、契約書や文書の関係に関しては非常に熱心に対応されたというふうにも伺っております。やはり、本来、計画書というものがあつて、後ほどの協定書とかそういったもので、更新のときには修正したものが載りますけれども、最初のときに、無駄というか、後での追加費用が増大することを予見させられるようなものがあつたのかどうか、検証することすらできなくなつてしまつていて現実もあります。すべてとは言いません。

また、先般、国土交通省の方から、百億円以上の現在工事中の一覧というものをちょうだいいたしました。その中は、大体五百七十二件の、百億円以上の工事が現在進行形で行われているわけですから、こういったものの中にも、平成や昭和のころから、また終了期間が平成の三十年を越し四十年を越すという、長期にわたる事業計画のものもあります。

そうなっていると、工事が行われている真つ最中でも、最初にどういった契約で行われたか、最初の道路の見積もりというか、そういったものを検証する、本当にどこまで必要だったのかというのを明確にする、そのシステムを見るための仕組みというものが失われてしまふおそれがあると思ひます。

ぜひこの点で、総理、これは政治決断だとは思ひますが、工事中のものの契約書はやはり残していくべきなのではないでしょうか。そういった点に関して、ぜひ御意見を伺ひたいと思ひます。

○福田内閣総理大臣 国土交通省の契約書は、国土交通省の文書管理規則で、竣工後五年間保存するものとなつております。

これは、その五年間というのが適切かどうかという点について、昨年の十二月の閣僚省庁連絡会議で検討して、国土交通省においては、必要に応じて保存期間を延長するとかいったような検討をするということになっております。

それと別に、私、施政方針演説でも申し上げたんですけれども、行政文書の管理のあり方、これは基本から見直して、そして法制化をすることを検討しようということで、今その検討会議が開催されて、どのような文書をどれだけの期間保存するかといったようなことについてきちんとした法律にしようということで、作業を進めておるところでございます。

○小宮山(泰)委員 ぜひこれは早急に進めていただきたいと思ひます。きょうでも五年の期間を越していくというものがたくさんありますので、その点に関してはいつぐらいまでに検討されるのか、それもお聞かせいただけますか、結論を出されるのは。

○福田内閣総理大臣 今、検討の各省庁の会議をいたしておりますけれども、そうですね、何月までかかるか、なるべく急いでやりたいと思ひます。

○小宮山(泰)委員 急いでというのは、どのぐらいでしょうか。最近では暫定税率と恒久的減税の、

日本語としては、的というんでしょうか、日本語的には何か逆転をしているところもありますので、急いでというののはどのぐらいのことをおっしゃるんでしょうか。

○福田内閣総理大臣 これは、どれだけの文書を残すか、いろいろな文書がありますので、その一つ一つについてその残存期間を決めていくといったようなこともあります。そしてその膨大な量の書類をどこに置いておくのかといったようなこともあります。したがって、この国会ではちよつと間に合わないかもしれない、その後なるべく早くということ、遅くとも次期の通常国会までは間に合わせるようにしたいと思ひます。

○小宮山(泰)委員 急ぐというのは、結構ゆつくりなのかという印象もあります。

総理、ぜひお考えいただきたいんですけれども、工事にしましては、記録が失われる、特にこうやって十年間のものを出されているということになれば、これから十年の間かもしれないませんが、これから三年後ぐらいに計画が実行されたとしても、十年後に次の法改正、政府から出しているものから、といったときには、これは保存期間が終わつてしまつては元も子もありません。ぜひ、工事中のもの、現在工事が続いているようなものは、早急にこれを保存するといふような、そういった区分けもあると思ひますが、その点はいかがですか。お二方、どうぞ。

○福田内閣総理大臣 国土交通省の建築中のもの、これは大臣にお聞きいただきたいと思ひますけれども……。

大臣から聞いてください。

○冬柴國務大臣 工事中のものは残しておきます。それで、それが竣工いたしますと、瑕疵担保責任の問題もありますから、竣工、引き渡しを受けてから五年間でございまして、十年間工事がかかっておれば、当初の契約書はずつと、竣工が十年目であれば、それから五年間保存していますので、十五年間保存してあります。

○小宮山(泰)委員 大臣の答弁は国土交通省の場

合ということでしょうか。

これは、当然ほかの省庁もされていらつしやる、一番最高責任者でもありますので、総理、その点にしましては、同じように、ほかの省庁に關しての建設のものもお願いいたします。

○福田内閣総理大臣 物によるわけでありませうけれども、それは永久保存もありますよ。日本の歴史を伝えるものであるといったような、そういう文書もあるんです。例えば憲法の発布の……(小宮山(泰)委員「建設のものです」と呼ぶ)建設、各省庁の建設、各省庁の建設。これは国土交通省が所管しているんですよ、そのことは。

○小宮山(泰)委員 ぜび、総理にも、国土交通省は引き渡しをしてから五年間ということのスキームを持たれるということですので、これはぜび、総理、リーダーシップを発揮いたしまして、全省庁に、建設中のものに関しては早急に文書の、契約書の保存というものをしていただきたいと思ひます。

これは厚生労働省の管轄のものも入っているんですか。

○冬柴国務大臣 私の方は、管轄として請け負つたものは私の方の所管ですけれども、そうじゃないものについては、各省は、それはいろいろなものがあると思ひます。(小宮山(泰)委員「ほかの省庁はほかの省庁ですよ」と呼ぶ)

○竹本委員長 挙手をして発言してください。

○小宮山(泰)委員 この問題でいつまでもやるつもりはないので。

ぜびこの点は、ほかの省庁にも広げて、やはりきちんと、最初どういった計画だったのか、それが肥大をしていくこともよくあることでもありますので、この点をさせていただくことは、総理におかれましては、リーダーシップをとってぜひやっていただくことをお願いいたします。

時間もなくなつてまいりましたけれども、先ほど長安委員の方からありました道路中期計画、これも連日、予算委員会の方でも質疑があります。私もどうしてもわからないんです。

現在私たちに配られている資料は、昨年の十一月に国交省が出した道路の中期計画(素案)というものの、これは六十五兆円をベースに書いてあるものでもあります。しかし、その後、十二月には政府・与党との合意ということで五十九兆円に減額され、また、五十九兆円を超えないというようなことで今回いろいろ提案されています。

しかし、実際には、中期計画の事業量というペーパー、今もいただいておりますし、この中期計画の素案の中にも書いてあるのは、合計すると百兆円を超す、これは重複もありますので。しかし、これはどこからどうしたらこの数字が、重複がどこまでなっているのかもよくわからない数字でもあります。

さらに、これが六兆円減ることになれば、どこをどうしたらこの全体像がわかるのかというのには非常になぜでもあります。ましてや、この点に關して、先ほど、早急に検討されている、予算委員会の理事会に出すとおっしゃっておりますけれども、大臣、いつに出すんでしょうか。予算委員会の理事会に出すというのは、いつの予算委員会の理事会に出すんでしょうか。

○冬柴国務大臣 きようは開かれませんが、月曜日以降になるんだらうと思ひます。その理事会の中に出させていっていただくと思ひます。

○小宮山(泰)委員 では、二十五日の月曜日の理事会に出されるという……(冬柴国務大臣「以降」と呼ぶ)以降といつても、以降はずつとありますので。先ほど、早急に、早い対応と総理が言われたのは、ことしではなく来年になると思ひます。多分来年も予算委員会の理事会は開かれますので。大体来週中なのか、その点をぜひお聞かせいただきたいんですが。

○冬柴国務大臣 もちろん今国会中でございまして、土日もありますから、徹夜してでもこれを整えて、そして、理事会は与党だけではありませんので、野党の方とも、これは問題を委員長を中心にして話し合つていただいているわけですから、それ

にこたえられるように準備をして、そして理事会の求めに応じて出させていたかうというふうに思つておるわけでございます。そんなに長いわけではございませんので、御勘弁いただきたいと思ひます。

○小宮山(泰)委員 そうはいいまして、やはり、今私たちがこの国土交通委員会でも予算関連の質問をしております、審議をしているわけですね。この現実の、予算のベースとなる根本的なデータというものがありません、どぶぶりのまま採決しろということはない得ないとは思ひます。これは理事会の方でやることですけれども、政府の合意とやっているわけなんですから、これに關しては早急に手直しをするべきであるといふことは、自民党の総裁でもある福田総理、十二月に政府・与党との合意で五十九兆に六兆円も下げたならば、十一月に出たこの計画は、素案ではなく本編は、去年のうちにしようといふことで書かれてもおります。それを考えると、早急に見直すべきであるといふような指示はされたんですか。

○冬柴国務大臣 まず、五十九兆を超えないものといふことになっております。それで、この中には、過去の実績に基づいて、箇所数を掛け合わせつくつてあるものでございまして、我々の方としては、相当詳細な計算その他をやつて、今言つたように至急出させていただく、予算委員会の理事会でもそのように申し上げているわけでございますので、我々としては、その期待にこたえて早く出させていたかうと思ひます。

しかしながら、それではこれが何も意味をなさないのであるといつたら、それはそうではなくて、十六の政策課題ごとにそのようなものはきちつと出しておきますので、そのようないふことでございまして、解いたいただきたいと思ひます。

○小宮山(泰)委員 総理、ぜひ伺わせていただきたいです。

これは、十二月七日に政府・与党合意がされていらつしやいます。そういうことで考えると、

二カ月以上たつてゐるわけですから、この点に關して、それに対して国土交通省がやっていないといふことは、与党としては、自民党総裁として、ぜびこの点、何で進めさせないのかといふことは、なぜしないんですか。

正直、六十五兆円も大きいですが、五十九兆円も相当な額ですよ。これの中では、三月三十一日に暫定税率が切れたら、その後はまた新たに切り上げていく増税だと私は感じております。特に、生活保護を受けたけれども、仕事をするために車がなければいけない、だから受給ができないといふ、障害者を抱えた母子家庭であつたり、そういったところの方々は増税された部分をこれから払い続けるという話でもあります。

五十九兆円、これだけあればいろいろなことができる、そう思う方も大勢いらつしやうと思ひます。地域においては、道路はもう大体大丈夫だからと言つていふところも現実にはあるでしょう。やはり、そういう意味では、この議論の中でこの五十九兆円の根拠をきちんと示さない限りは、これからのこの法案の審議や、この法案の確かさといふものははかれないと思ひます。

この点に關して、早急に出すといふことは、実際、自民党として、総裁として、また内閣総理大臣として、この整合性をとるために、早急に、素案ではなく、五十九兆円の素案を、パートナーといふんですかね、出し直せといふことはやつたんでしょうか。

○福田内閣総理大臣 今大臣の方から答弁しておりますように、来週、いつの日になるかわかりませんが、早急にその内容をお示しする、こゝういふふうなことになると思ひます。先ほど来お伺ひしております、六十五兆が何で急に五十九兆になつたのか、こゝういふふうなことに對する疑問があらうようなので、これをわかりやすく申しますと、例えば渋滞対策というのは日本全国で九千カ所手当てしなければいけない、こゝういふふうないろいろな調査によつて明

らかになっている。それで、そういう九千カ所も本当にできるかどうかということで、そして本当に必要な分について重点化してその箇所を決めていく、こういうふうな考え方をしておるわけであります。

ですから、事業量をそういう観点から決めていくということはできるわけでありますので、六十五兆から五十九兆にするということについては、そういうものを調整していくということになるんです。その内容について後ほどお示しする、こういうふうなことでございますので、それはもうちょっと待っていただきたいということであります。

○小宮山(泰)委員 渋滞対策といいますが、六十五兆円の中期計画の事業量の中では、慢性的な渋滞への対策とかは、かなりあちらこちら重複されて、環境対策とも重複しております。やはり、そういう意味では、本当にどこを削ろうとしていたのかというのは、箇所づけを減らせたということでしょうか、そういった観点でされるのか。これはやはり予算委員会とかかわってきまして、十年間の予算というものを提示する、平成二十年度は確かに道路関係予算、総額五兆四千四百十三億円出されていますけれども、では、その後の二十一年度は単年度でどうするんでしょうか、その辺の積み上げがあつて十年間じゃないんですか、これは年数もおかしいんじゃないでしょうか、その点を聞かせてください。

○冬柴国務大臣 私どもは目標を変えることなく、我々はそれにかかる六十五兆円で概算したもののについて、工事のやり方とか、あるいは経費とか、そういうものを切り詰めて、そしてする部分。それからもう一つは、まちづくり交付金とか、あるいは地域づくり交付金というのがあります。そういうものは、その中で大きく道路整備というものが入ってくるわけでございます。したがって、そういう道路整備というものは重複してしまってもいいから、そこはカウントから除いていけるんじゃないかという問題点もござい

ます。

それから、高速道路をつくることによって環境対策に資する部分も当然ございします。環境対策については一般会計で一兆一千億というものが今年度も計上されておりますけれども、我々はそのうちの一部分を、高速道路をつくり、そして渋滞を解消させ、そしてまた、そういうような相乗効果によってその部分を我々としてはこのカウントから取り除くことができる、そういう積算を今やっているわけでございます。

説得力のある積算をやっておりますので、それを見ていただきたいと思います。これは、目標は変えずに費用を削減したい、そういう意味でございます。

○竹本委員長 質疑時間が既に済んでおりますので、小宮山泰子君、簡潔に。

○小宮山(泰)委員 大臣、必ず来週頭にはもう出してください。出さなければ審議が恐らくあちらこちらでできなくなると思いますが、ぜひその点をお願いいたしますして、質問とします。ありがとうございます。

○竹本委員長 小宮山君の質疑はこれで終わりました。

次に、穀田恵二君。

○穀田委員 政府はこの間、高速自動車道の整備の現状については、つながっていないとだめだ、ぶつ切りの道路が日本全国に見受けられる、そういうことではないのかを含めて考えなければいけないと述べて、総理大臣もこの間、道路のネットワーク整備が重要であるという点を強調してあります。ただ、一つ一つの道路の建設に当たっては、私は、財源や地域の環境や景観、安全、住民のニーズなど、さらには弊害に対する対応など、精査しなければならぬことはあるんだと思うんですね。

そこで、総理に、基本的な考え方なんですけれども、手続の問題でも、行政内部だけで決めるのではなくて、客観的な手続を行う必要があると思うんですが、その基本的見解をお聞きしておきたい

いと思います。

○福田内閣総理大臣 高規格道路の整備につきましては、これはやはり基幹的な問題、すなわち国際競争力の確保とか、また地域の自立、活力の強化を図る、こういうふうな観点から、極めて重要な役割を担っております。ですから、その機能を十分発揮させるために、ネットワークとしての全体としての広がりが必要であるということであり

ただ、実際に、では全部つなげるのかといったときに、今ちょっと御指摘があったかもしれないけれども、地域住民の意見を聞かなければいかぬとか、そしてまた環境アセスメントの結果といったようなことも配慮しなければいけませんね。そういうようなことも必要だし、また同時に、その費用を負担する自治体の意見を聞いて調整しなきゃいかぬということもございします。客観的かつ厳格な事業評価、こういうことも必要だと思っております。

○穀田委員 手続の問題も極めて透明で客観的でなければならぬということとは、再三にわたって冬柴大臣も強調してあります。

実は、冬柴大臣は予算委員会における私への答弁で、道路の関係で、大きいものは国幹会議に諮るのは当たり前だ、抜けている部分があればそういうやり方について改正するということを述べました。

そこで、具体的に聞いてみたいと思うんです。皆さんのところに資料をお渡ししている一を見ていただきました。この間の予算委員会でも使わせていただきました。京都、奈良、和歌山を結ぶ京奈和自動車道で、三つの府県にまたがっています。そこで、総理が述べた、つなぐという意味では、この前、予算委員会でも指摘しましたけれども、将来構想としての関西大環状道路構想の一部であることは明らかであります。高規格道路である京奈和自動車道の内容について、これは国幹会議で審議、決定した路線ですか。

○冬柴国務大臣 これはそういうものではござい

ません。それでいいですか。これは違います。

○穀田委員 そういうものではないと。しかし、これは今お話ししてわかりますように、三つの府県にまたがって、大きな道路だ。大きいものは諮るといふことからしますと、抜けている部分があれば訂正すると言質の実行をしてもらわなければならないと思うんですね。その点はいかがですか。

○冬柴国務大臣 国幹会議というのは最高であります。道路の整備については、しかし、社会資本整備審議会というものもございします。そういうところも弾力的に、ここにも立派な先生方がたくさん入っていらっしゃるわけでございますので、弾力的に利用する、またそれを、その結果を国幹会議に御報告を申し上げる、そういうようなものも組み合わせ、皆様方に御納得いただくような、そういうようなものを今後検討し、つくっていきたい、そのように思います。

高規格自動車道、そういうようなものにつきまして、一万四千キロにつきましては、それに編入するものについては国幹会議というものに諮ることになります。その外にある部分についてはそのような手続は今定められておりません。しかしながら、穀田議員からの御指摘もございましたように、県をまたぐような大きな道路、そういうようなものについては、私は、やはり第三者の公平な御意見も伺い、そういうものを經由して、そしてまたそれは透明性も図られるわけですから、そういう手だてが必要である、そういうふうには私に思っておりますし、そのように進めたいというふうに思っています。

○穀田委員 つづけて言えば、一般国道の自動車専用道路についても、そういう形で制度的にも保障していくということでは理解してよろしいですね。

○冬柴国務大臣 私もそのような理解でございします。ただ、私もその意味では素人でございしますので、学者その他に諮って、その機会とかはありま

すけれども、しかし、今穀田議員がおっしゃったのは、私は同感でございます。そういうものは語るべきだろうと思います。

○穀田委員 そこで、確認しておきます。

当然、一般国道も、この間お話をあつた、計画や整備を適切に判断するための手続を設けると。その際に、一般国道の自動車専用道路はほかにもありますが、圏央道などもその例なんですけれども、そこも当然同じ対象だということは確認できますね。

○冬柴國務大臣 そうだろうと思います。

○穀田委員 それを確認しました。

そこで、私は、京奈和自動車道は先ごろ調査してきました。そこで、資料の二を見ていただきましたと思います。

それは白黒なので見にくいんですが、この京奈和自動車道というのは、区切りがありまして、八つあるということがわかりただけだと思います。これは、供用中、事業中、調査中とありますように、まだできていないところもある、工事中のところもあった。見直すというのは、これらがすべて対象だということになるのですか。そこははっきりさせてほしい。

○冬柴國務大臣 道路は、名前は京奈和とついていますけれども、それはそれぞれの区間でBバイCもつておりますし、そういうような形で、区間で考えていくことになるだろうと思います。

○穀田委員 それではだめなんですね。

つまり、一般国道の自動車専用道路計画決定の手続というのは、実は、決定は国土交通大臣が行い、そして基本計画決定は道路局長が行い、実行するに当たっては一般国道自動車専用道路の整備計画決定は道路局長が行う、こういう仕掛けになっているんですよ。これではだめだから、そういうものも含めて見直すことにしないと、第三者が入ったの精査がされないじゃないかということをおっしゃるわけですよ。そこを。

○冬柴國務大臣 この地図でいったらどの部分を

言っておられるのか、そこをはっきりしてもらった方が議論が早いと思うんですが、大和北道路という、丸が二つ打ってある、そこら辺のことを言っているんじゃないんですか。

○穀田委員 それはまだ未供用で調査中のものなんです。供用している部分が既に、工事中の部分、例えばここにありますが、大和御所道路などの一部分は工事中である。これは私は見直さなければいけません。そういうところがやはり見直す対象に入るのかということを言っているんです。

○冬柴國務大臣 事業中のものについては、それなりの行政の決定の手続を経てここへ来ているわけですから、これからの例えば見直し、この二重丸を振ってあるとかそういうようなところは、今からするという部分については、それは当然だろう。ですから、全体を一括してやるんじゃないかということを言っておるわけですが、私は。

○穀田委員 それは違うんですね。工事中のものであつて、決定したつて、それは、そういう第三者機関の審議を経ないから見直すべきじゃないのかと私は言っているんですよ。そこで、今調査中のもありました。それは見直すということなんです。それはありましたよね。

そうすると、総理大臣に少しお聞きしたいと思うんですけれども、そこで資料三を見ていただきたいんです。

大和北道路についてです。これも、今お話があつたように、調査中の路線です。この高速道路計画は、平城京跡の地下を掘って道路をつくる計画なんです。地下水の流れが変化し埋蔵物遺産が壊される、悪影響を及ぼす。大体深さ四十メートルに近い道路など、安全の面からも極めて心配だ。だから、もともと高架の構想だったけれども、世界遺産にふさわしくないとして地下方式になったものだ。こんな計画を古都奈良で進めていいと思われませんか、総理大臣。

○福田内閣総理大臣 大和北道路は、平城宮の跡地の地下に埋蔵している極めて重要な史料でございます。木簡というもので、これが影響を受ける可能性があります。このこと、木簡への影響を避けるために隣接する地下空間を通る計画をしている、こういうふうに承知しております。

日本の貴重な文化財を保全し次世代に継承されるように最大限努めていくことが我々世代の責任でありますので、道路整備に当たりましては、環境アセスメントの実施に加えて、継続的な地下水調査、埋蔵文化財調査などを実施してまいりたいと思っております。

○穀田委員 一応やつたと言っているんですが、今からも調査するという意味ですね、今の話でいうと。だって、調査してまいりたいと思いませんか。ということは、しますということですよ。先ほど冬柴さんは、調査中ですからこれは対象です、こう言っておられる。そこはいいですよ。

そうしますと、私は、実は小泉さんの時代にも京都の問題を取り上げまして、京都の市内に高速道路はどないやと言つたら、それは余りにも無粋だと言つたんですね、小泉総理大臣は。今、福田総理も、そういう古都の木簡やその他の貴重な埋蔵文化の遺産を守るためにはよくやりたい、こうおっしゃっている。

トンネル案の推定工事費は何と三千億円と発表されているんですね。有識者の委員会もこれは開かれていまして、複数のそういう別案も提示して、トンネルを回避した案の工費は千六百億円と有識者委員会が試算しているんですね。ですから、今お話がありましたように、調査中のものがあるから検証し直す、そして踏まえてそれを壊さないようにするということがありました。で、私は、無駄だと言っただけじゃなくて、有害なこういう道路はやめるべきだと言つておきます。

そして、もう時間が来まして一言だけ言いますと、こういう点での見直しをきちんとしないと、日本の道路というのは、つくり続けられるこ

と、特につなぐということだけでやつちゃだめだということを言っておきたいと思うんです。

中期計画自身が、先ほどの議論もありましたように、きっちり精査されたものではありません。そして、総額先にあるということ、この間道路整備を続けてきたことが、そのあり方をめぐってきたことは明らかであります。そして、私は、手続のあり方、先ほど言いました、大臣も、総理大臣も含めて、そういうことについて見直す必要があるということを言っておられるわけだから、中期計画自身がきっちり精査された内容のものではないということを改めてお二人が述べたに等しいと私は考えています。

そういう意味で、今後の見直しとさつきりとした精査、それから第三者検討委員会による精査、これが必要だということを改めて申し述べて、終わります。

○竹本委員長 穀田君の質疑は終わりました。

次に、亀井静香君。

○亀井(静)委員 国民新党の亀井静香でございます。

きょうは、冬柴大臣、大変奮闘しておられるので、与党ではありませんが、激励を申し上げたいという意味も込めて質問に立たせていただきます。総理も頑張つていただきたいと思います。

道路問題について、連日、国会でいろいろ議論をされておりますけれども、必要な道路はつくらなければならぬ、無駄な道路は一道といえどもつくつてはならない、当たり前のことだと思つて、そんなことは、こんなことについて、私は、国民もわかつておると思うんですね。それをがちゃがちゃがちゃと、毎日毎日、国会で議論をしちやつていて、私は、国民の目から見て、こういうわかり切つたことについてはわかり切つた結論を出してくれということだと思つておきます。要は、必要な道路をつくつていくこと、国土交通省がきちつとやればいいだけの話です、本来は。予算が余つた場合は使わなければいいんですよ。そういうめり張りをつけていくことが大事な

のであつて、この委員会で幾ら資料を出してあつたのだ、いい、悪いと言つたつて、我々が北海道の果てから九州の果てまで、この道路が必要かどうかはわからないんだ、こんなことは。

また、今の、私は、ここにマスコミも来ているけれども、道路をつくるのが悪いことだみたいな妙な空気が醸し出されていると思ひます。はっきり言つて、マスコミがあつていますね。私は、これは本當に国家のためによくない。

この日本列島、言つてみれば災害列島です。台風は来る、地震は起きる。ライフラインを日本列島の隅々まできつと必要なものを張りめぐらせるというのは、私は政治の當然の責任だと思ひますね。そういうことをきつちりとやつていくのが當然のことを、私は、ごちやごちややつたつて、国民は、何をやっているんだというだけの話です。

きょうは総理もおいでですけれども、そのことも大事だけれども、二十五円ガソリン代が下がるか上がるかという、与野党、うちとは別でありますけれども、やつていくけれども、総理もおられますけれども、どうですか、今は。日本列島に大きな波が押し寄せているんじゃないか、原油高の。これは投機による原油高という要素が高いわけですから、福田総理といへども、御自分だけではなかなか制御できない。各国と協調して制御の御努力をされにやいけませんけれども、しかし、そう簡単にはいきません。

であれば、この大波から国民生活をどう守るかという問題。私は、民主党も、二十五円ガソリン代を下げればいいという問題じゃない。灯油もあれば、軽油の問題もありますね。こうしたことについて、総理、政府として、みんなが安心する対策を今出しておられますか。また、政府も、自公も出しておられますか。また、民主党もそういう案を出していますか。(発言する者あり)聞いていないね、おれは。ちゃんとしたものは聞いていない。

手前みそで言うわけじゃありませんけれども、

総理、国民新党はマスコミが相手にしてくれませんか。記事でも、ちつちやいことしか出してくれない。だけれども、この緊急事態、やはり国民生活を守るという観点から、二十五円を下げるというだけじゃなくて、やはりきつちりと差額を、安定しておつたときの、例えばレギュラーでいえば百二十円、それ以上については国が責任を持つて、例えば領収書を市役所、区役所の窓口へ持つていけば、その差額を払うというだろう。四、五兆円あれば足りるんですよ。

アメリカは、ブッシュ大統領は、国民が困つてきたという状況の中で、十六兆円の、御承知の、やるんでしよう。事実上、私が言っているのも減税かもしれません、これは原油高はどこで制御できるかわからない、そういう意味では臨時の措置になるかもしれない、そういう意味では臨時の措置を酸っぱくして特に自民党の皆さんは言うけれども、埋蔵金だ何だか、何もそんな名前つけないで、たつて、外為特会の運用利益の一部を使つたら、四、五兆円なんてすぐ出てくるじゃないか。なせこれを使つたらいかにぬのですか。そういうことをやつても、困つて国民をちゃんとガードするというのが私は今大事だと思うんですよ、緊急避難的に。

ぜひ、総理、二十五円どううちましました議論ばかり、総理も本當に、飽き飽きとは言いませんけれども、いいかげんにしろというお気持ちだろうと思うんですよ。必要な財源は必要だというのは当たり前だ。こうした大きな波からどう守るかという視点から私はぜひ対策を至急出していただきたい、このようにお願いいたします。

それから、冬柴大臣、あなたの母体の公明党は庶民の党だと言っているんだから、庶民が悲鳴を上げれば、もう悲鳴を上げています。国民新党と一緒に提案しませんか、共同提案。構ひませんよ、我々は。

私は、やはり、今政治が大きく動くときだと思ふんです。ちましましたことで議論をしていくというこじやなくて、ぜひひとつ真剣に考えてい

ただきたい。

まず、総理、どうですか。

○福田内閣総理大臣 私の大先輩から、今、御意見をいただきました。ちましましたところにこだわらずに、どんといけ、こういつたような趣旨だと思ひますけれども、本當は私もそうしたいところですよ。したいけれども、現実にはなかなか厳しく、何しろこの国会でもつて予算を通さなければいけない、関連法案も通さなければいけない、でないと国民生活に大変な影響、悪い影響を与えてしまふ、そういうことが頭から離れないのですから、ちましましたことになつちやう。

しかし、これは、とはいふものの、大事なことです。一つ一つ丁寧に御説明を申し上げるというこじに徹しておるわけでございます。

道路は、つくるべきものはつくるべきだ、もつともなことでございます。また、要らない道路をつくる必要はない、これもごもつともでございます。

そこで、私、昔のことを思い出しました。十年前ですけれども、亀井自民党政調会長のころ、ダム建設をやめようじゃないかということ提案されました、これは随分やられました。本當に力を入れて、私もその下で、部下で働かされたけれども、でも、随分数多くやつたと思ひます。ああいう、要らないものは要らないという、その精神だと思ひます。

これから私どもが道路をつくらうという提案を申し上げる。それは、やはり要らないものはつくる必要のないのでありまして、本當に必要なもの、これから日本の経済社会のために、そして国民のために必要なものに限つてつくらせていただく、こういう精神でございますので、その政策実現のために、またひとつどうぞよろしく御協力を賜りたいと思つております。

今、原油高とかいつたようなことで大きな問題がございます。原油高以外にも、サブプライム問題といったような問題も大きく取りざたされておりますけれども、その影響も我が国も受けてい

いわけではないんです。ですから、ここで何かしろ、こういうふうなことになるので、私ども、本當にやりたいですよ、やりたい。減税もしたい。だけれども、今のようないくつかの規模を考へますと、それよりも、何とかして財政の健全化ということも考えなければいけないというようなことも、これも当然、両方考えるわけでございます。

そういうところで、余り思い切つたことはできません。しかし、今ある制度の中でどういふことができるかというこじは、いろいろ考へております。原油高対策ということでは、昨年の十二月に、寒冷地における灯油に対する支援をするとかいつたようなことも決めました。中小企業対策も決まりましたし、また、おとといですか、中小企業対策として金融対策ということを取りまとめまして、これは三月末、もうじきですけれども、三月末に困ることがないようにというふうな、そういうこじも今いたしております。

そういうふうな、小さい、けれどもしかし着実に実施できるような、そういう政策をいろいろ積み上げていこうと思ひます。あわせて、中小企業の足腰を強くさせるような政策も、これも同時並行でやつていこうというふうなことをいたしております。

亀井先生から見れば、大したことじゃないじゃないかというふうな言われるかもしれぬけれども、そういう努力を今積み上げておる最中である、まして、また、今後も、日本の経済活性化ができるような政策を一つ一つ丁寧に、そしてまた、なるべく早く早く対応してまいりたい、このように考へておるところでございます。

○亀井(幹)委員 ありがとうございます。

冬柴大臣、ひとつ。

○冬柴国務大臣 亀井先生とは、先生が自民党、私が公明党のときに、大分いじめられました。そして、一緒に自公連立になったときには、大変御指導いただきました。人柄にも触れました。今、こういうふうにして、郵政民営化以降でございま

しようか、このように分かれていきますけれども、先生との連帯感には本当に深いものがあります、私は。そして、尊敬もしています。

それは、たしか森内閣のときだったか、私も幹事長で先生と大変いろいろありまして、そのときに、不良債権の処理を急がなければだめだということで、緊急経済対策をつくりましたね。そのときに私がいろいろ献策をしたら、おまえ書いてこい、そのまま入れてやるということ、そのまま入れていただきました。

そういう思いもあり、先生との政治上の、大変私は尊敬もし、そしてその発想についても尊敬しているところがございます。しかしながら、今はこれが最良のものとして提案をいたしまして、そしてこれを年度内に成立させてほしい、ひれ伏してもこれはお願いしたい、これを国民に御理解いただきたいというのが私の今の立場でございますし、心からそうふうに思っています。

確かに私も庶民です。本当に、大臣になろうが、私は庶民であることは間違いありません。私は庶民の目線で見られる政治家だと思っています。その中で、いわゆるガソリンの暴騰あるいは燃料油の暴騰というのは本当に庶民の生活を直撃していて、大変苦しんでいらつしやるということとはよくわかっています。そういう意味で、今総理もおっしゃいましたけれども、年末の対策、あるいは今また中小企業が大変苦しんでいらつしやいますからそれに対する対策、そういうものを万漏れないようにやろう。

それから、ドライバーについては、本当にささやかですけれども、強制保険の保険料、これはハンドルを持つ人はだれでも払わなきゃならないものでございますが、九千二百六十円、ガソリンの二十五円に換算したら三百七十リッターですが、それだけに相当すると思います。これは減らす。それからまた、高速道路の通行料を減額させていただくということで、これもドライバーが使われるものですから、特に長距離のトラックで使われる方は、そういうものについて割引が厚くなる

ようなことも今考えているわけでございます。そういう意味で、先生の御指導、大変ダイナミックでございますけれども、今私は、着実に、今私がやるべきことを国民の目線に立って頑張らせていただきたい、こういうふうにも思っているところでございます。

○亀井(静)委員 ありがとうございます。

総理も大臣も、今予算のことで胸がいっぱい、また今野党との局地戦で大変だということかもしれないけれども、ぜひひとつ、これは同時にやれることですから、真剣にお取り組みをいたしたいと思えます。

今、もう質疑時間が終わりましたといたいたんですが、まだずれ込んでおりますから、委員長、もうちょっとやらせてください。

○竹本委員長 はい。

○亀井(静)委員 委員長の許可をいただきましたので、ちょっと若干。

今、御承知のように、食の安全、空の安全、海の安全、陸の安全が言われておりますけれども、いろいろな事件、事故も起きておりますが、私は、国交省というのは、安全という意味においてはやはり最大の責任のある、また安全を確保できる省だ、このように思っております。

私は、かつて運輸大臣のときに、スチュウワーズをアルバイトにするという非常に強い動きが民間会社で出てきました。そのときに、お茶くみじゃない、緊急時においては大変な安全要員だから、定員まで決めて配置をしてもらっているんだ。それを、コストを下げるというだけでアルバイトに切りかえるということをしてはならないというところで、航空会社にお願いをし取りやめていただきました。

私が運輸大臣のときに、函館でハイジャックも起きました。あのときのスチュウワーズの働きも私にはよくわかっています。お茶くみじゃないんです。また、いろいろな事故が起きたとき、世界じゅうでも起きております、日本でも着陸時に外国の航空機がということもありましたね、やは

り緊急事態において機長と一体となって乗客の安全を守るという面においては、私は重要な安全要員だと思っております。

ところが、最近、私は運輸省がそれをやれと言っているとは思いませんけれども、大臣、御承知じゃないかと思いますが、またこれを派遣のスチュウワーズにかえようという強い動きが今出ています。私は冬柴大臣を信頼申し上げておりますから、そういうことはいいと思いますけれども、コストダウンすればいいということだけで航空会社が赤字になるものじゃない。特に、人を大事にしないという、安く使えばいいというような経営だけやって、交通機関としての責任を果たしながら利益を上げていくということは、私は長い目で見れば不可能だと思えます。

そういう意味で、私は、国交省の大変な責任と見をいただきたいと思いますので、一言大臣から御所見をいただきたいと思います。

○冬柴国務大臣 安全、安心の国土をつくる、また安全、安心こそ国土交通省の使命である、私は口を開けばそのように言っているわけでございます。そのような意味で、我々の子供や孫たちも自信と誇りを持てるような安全で安心の国土をつくるために、また、今おっしゃいましたいろいろな陸海空の運輸も担当させていただきますと、そういう特に安全ということが大事である、私はそのように心の底から思っておりますので、今お話しいただきましたことも重く受けとめたいと思えます。

○亀井(静)委員 もうちょっと、本当に終わりにします、総理もお忙しいでしょうから。

それと、イージス艦の、これは私は、やはりたのみだと思えます、基本的には。緊張感がないう。これは総理、幸いあなたのような人柄の非常にいい方が総理になられた、これは大変いいことなんです。一方で、それをいいことにして、冬柴大臣なんか立派だけれども、閣僚がちよつとたるんでいる面もあるんじゃないですか。政府がたるめば、やはり役人もみんな自然とたるんでいく

んです。私は、ぜひ引き締めていただきたい。それと、こういう事故が起されば、被害を受けるのは大体ちっちゃい船なんです。ぜひ、大型船舶の航行マニュアルといいますか、この安全マニュアルを……(発言する者あり)私は語学がどうもダメなものですから。ぜひ安全マニュアル、これをおつくりいただいて、徹底をする御努力をぜひひとつお願いしたい。

以上です。どうもありがとうございます。

○竹本委員長 これにて亀井静香君の質疑は終わりました。

○竹本委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、来る二十七日水曜日、参考人の出席を求め、意見を聴取することとし、その人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じます。御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○竹本委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

次回は、来る二十六日火曜日午前八時五十分理事會、午前九時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後三時九分散会

道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律案

道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律

道路整備費の財源等の特例に関する法律(昭和三十三年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

題名を次のように改める。

道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律

第一条中「財源等」を「財源」に改め、「特例」の下に「その他道路整備事業に係る国の財政上の特別

措置を加える。

第二条中「高速自動車国道及び一般国道並びに政令で定める都道府県道その他の道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業（これに密接に関連する環境対策事業その他の政令で定める事業を含む。以下「道路の整備に関する事業」という。）を「道路整備事業」に改め、同条を同条第二項とし、同条に第一項として次の一項を加える。

この法律において「道路整備事業」とは、次に掲げる道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業並びに当該道路の公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法（昭和二十六年法律第九十七号）第一条第二項に規定する災害復旧事業をいう。

一 高速自動車国道

二 一般国道

三 都道府県道又は市町村道であつて、政令で定めるもの

第二条に次の二項を加える。

3 この法律において「揮発油税等の収入額の予算額」とは「一 会計年度の揮発油税の収入額の予算額の全額に相当する金額及び当該会計年度の石油ガス税の収入額の予算額の二分の一に相当する金額の合算額をいい、「揮発油税等の収入額の決算額」とは一 会計年度の揮発油税の収入額の決算額の全額に相当する金額及び当該会計年度の石油ガス税の収入額の決算額の二分の一に相当する金額の合算額をいう。

4 この法律において「高速道路利便増進事業」とは、次に掲げる事業又は事務であつて、高速道路株式会社法（平成十六年法律第九十九号）第一条に規定する会社（以下単に「会社」という。）が行うものをいう。

一 高速道路株式会社法第二条第二項に規定する高速道路（以下単に「高速道路」という。）のうち当該高速道路と道路（高速道路を除く。）とを連結する部分で国土交通省令で定めるものの整備に関する事業（これに附帯する高速道路の車線の増設に関する事業その他の事業

を含む。）であつて、高速道路の通行者及び利用者の利便の増進のため必要と認められるもの

二 高速道路の区間を限つた特別な高速道路料金（独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成十六年法律第百号。以下「機構法」という。）第十三条第一項第七号に規定する料金）をいう。以下同じ。）の額の設定、同号に規定する徴収期間を通じて高速道路料金の額の合計額を減少させることにより高速道路の通行者及び利用者の負担の軽減を図るものに限る。）であつて、当該高速道路を含む道路の自動車交通の円滑化のため必要と認められるもの

第三条第一項中「平成十五年以降五箇年間に」「平成二十年以降十箇年間に」を改め、「（当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の予算額の全額及び石油ガス税の収入額の予算額の二分の一に相当する金額の合算額（以下「揮発油税等の収入額の予算額」という。）が同年度の揮発油税の収入額の予算額の全額及び石油ガス税の収入額の決算額の二分の一に相当する金額の合算額（以下「揮発油税等の収入額の決算額」という。）を超えるときは、第一号に掲げる額から当該超える額を控除した額）を削り、同項に次のただし書を加える。

ただし、その金額が当該年度の道路整備費の予算額を超えるときは、当該超える金額については、この限りでない。

第三条第一項第二号を次のように改める。

二 当該年度の前々年度以前で平成二十年以降の各年度の揮発油税等の収入額の決算額（当該年度の前々年度については、揮発油税等の収入額の予算額の合計額が当該各年度の道路整備費の決算額（当該年度の前々年度については、道路整備費の予算額）の合計額を超えるときは、当該超える額

第三条第六項中「前三項」を「第五項から第七項まで」に、「第三項の事業の量を変更しようとする場合」を「第五項の道路整備事業の量の変更」に改

め、同項を同条第九項とし、同条第五項中「第三項」を「第五項」に、「事業」を「道路整備事業」に改め、同項を同条第七項とし、同項の次に次の一項を加える。

8 国土交通大臣は、第五項の規定による閣議の決定後五年を目途として、社会経済情勢の変化を勘案し、同項の道路整備事業の量について検討を加え、必要があると認めるときは、当該道路整備事業の量の変更の案を作成するものとする。

第三条第四項中「事業」を「道路整備事業」に改め、同項を同条第六項とし、同条第三項中「前二項」を「第一項及び前項」に、「平成十五年以降五箇年間に」「平成二十年以降十箇年間に」を改め、同項を同条第五項とし、同条第二項中「前項」を「平成二十年以降十箇年間に」を改め、同項を同条第四項とし、同条第一項の次に次の二項を加える。

2 当該年度の前々年度の揮発油税等の収入額の予算額が、同年度の揮発油税等の収入額の決算額に不足し、又は当該揮発油税等の収入額の決算額を超える場合における前項の規定の適用については、同項中「合算額に相当する金額」とあるのは、「合算額（当該年度の前々年度の揮発油税等の収入額の予算額が同年度の揮発油税等の収入額の決算額に不足するときは当該合算額に当該不足額を加算し、当該年度の前々年度の揮発油税等の収入額の予算額が同年度の揮発油税等の収入額の決算額を超えるときは当該合算額から当該超える額を控除した額）に相当する金額」とする。

3 政府は、平成二十九年年度末における第一項各号に掲げる額の合算額が当該年度の道路整備費

の予算額を超えるときは、平成三十年以降の各年度の道路整備費の予算額の合計額が当該超える額に相当する金額に達するまでの間、毎年度、当該超える額の全部又は一部に相当する金額を道路整備費の財源に充てなければならぬ。

第四条の見出しを「（国の負担又は補助の割合の特例）」に改め、同条中「平成十五年以降五箇年間に」を「平成二十年以降十箇年間に」に、「負担金の割合又は補助金の率」を「負担又は補助の割合」に改める。

第五条第一項中「平成十五年以降五箇年間に」を「平成二十年以降十箇年間に」に、「第二条の政令で定める都道府県道その他の」を「第二条第一項第二号又は第三号に掲げる」に、「のうちの規模について国土交通大臣が定める基準を超えないもの」であつて、公共施設整備の整備等に関連して、又は地域の自然的若しくは社会的特性に即して地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上又は快適な生活環境の確保を図るため一定の地域において一体として行われるべきものに関する事業のうち、当該五箇年間に重点的、効果的かつ効率的に行われる」を「に関する事業で次に掲げる基準に適合するもののうち、当該十箇年間に実施する」に、「対象事業」を「交付金対象事業」に改め、同項に次の各号を加える。

一 当該事業の規模が国土交通大臣の定める基準を超えないものであること。

二 公共施設その他の公益的施設の整備、管理若しくは運営に関連して、又は地域の自然的若しくは社会的な特性に即して行われるものであること。

三 地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上又は快適な生活環境の確保を図るために行われる必要があると認められるものであること。

四 一定の地域において一体として行われるものであること。

五 重点的、効果的かつ効率的に行われるもの

であること。

第五条第二項中「(当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の予算額が同年度の揮発油税の収入額の決算額に不足するときは、当該不足額を加算し、当該予算額が当該決算額を超えるときは、当該超える額を控除した額)」を削り、同条第六項を同条第八項とし、同条第五項中「対象事業」を「地方道路整備臨時交付金を充てて実施する交付金対象事業」に改め、「国の下に負担又は」を加え、同項を同条第七項とし、同条第四項中「前項の」を「第四項の」に改め、「により」の下に「当該年度に」を、「第二項の下に」第三項の規定により読み替えて適用する場合を含む。を、「(配分割合)」の下に「第四項の規定により」を加え、「が前項に規定する計画に基づき実施する対象事業に要する費用の額を当該年度において提出された同項に規定する計画に基づき実施されるすべての対象事業」を「から提出された計画に基づく交付金対象事業の実施に要する費用の額を同項の規定により提出されたすべての地方公共団体の計画に基づく交付金対象事業の実施」に改め、同項ただし書中「額は」の下に「第四項の規定により」を加え、「が同項に規定する計画に基づき実施する対象事業」を「から提出された計画に基づく交付金対象事業の実施」に改め、同項を同条第六項とし、同条第三項中「地方道路整備臨時交付金をその費用の財源に」を「地方公共団体は、地方道路整備臨時交付金を」に、「対象事業を実施しようとする道路管理者は、毎年度の当該対象事業」を「交付金対象事業を実施しようとするときは、各年度ごとに、その年度の当該交付金対象事業」に改め、「関する計画」の下に「を作成し、これ」を加え、同項後段を削り、同項を同条第四項とし、同項の次に次の一項を加える。

きは、あらかじめ、当該道路の道路管理者に協議しなければならない。

第五条第二項の次に次の一項を加える。

3 当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の予算額が、同年度の揮発油税の収入額の決算額に不足し、又は当該決算額を超える場合における前項の規定の適用については、同項中「予算額」とあるのは、「予算額(当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の予算額が同年度の揮発油税の収入額の決算額に不足するときは当該年度の揮発油税の収入額の予算額に当該不足額を加算し、当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の予算額が同年度の揮発油税の収入額の決算額を超えるときは当該年度の揮発油税の収入額の予算額から当該超える額を控除した額)」とする。

本則に次の三条を加える。

(地方道路整備臨時交付金)

第六条 国は、都道府県又は道路法第十七条第一項の規定により一般国道の管理を行う指定都市(地方自治法昭和二十二年法律第六十七号)第二百五十二条の十九第一項に規定する指定都市をいう。に対し、国土交通大臣が一般国道の新設又は改築を行う場合における道路法第五十条第一項(同法第十七条第五項の規定により読み替えて適用する場合を含む。)の規定に基づく負担金の納付に要する費用に充てる資金の一部を、予算の範囲内において、無利子で貸し付けることができる。

2 国は、地方公共団体に対し、次に掲げる事業に要する費用に充てる資金の一部を、予算の範囲内において、無利子で貸し付けることができる。

一 当該地方公共団体が行う一般国道の新設又は改築に関する事業

二 当該地方公共団体が国の補助を受けて行う都道府県道又は市町村道の施設又は改築に関する事業

三 当該地方公共団体が地方道路整備臨時交付金の交付を受けて行う交付金対象事業

3 前二項の規定による貸付金(以下この条において「地方道路整備臨時交付金」という。)の貸付けの決定は、平成二十五年三月三十一日までに限り行うことができる。

4 地方道路整備臨時交付金の償還期間は、二十年(五年以内の据置期間を含む。)以内とする。

5 前項に定めるもののほか、地方道路整備臨時交付金の償還方法、償還期限の繰上げその他償還に關し必要な事項は、政令で定める。

(高速道路利便増進事業のための一般会計における独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の債務の承継等)

第七条 政府は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下「機構」という。)の債務の負担の軽減により、高速道路利便増進事業のために必要となる高速道路貸付料(機構法第十三条第一項第六号に規定する貸付料をいう。以下この条において同じ。)の額の減額を機構が行うこととした場合における機構法第十二条第一項第二号及び第三号の業務の確実かつ円滑な実施のために必要なその財政基盤の確保を図るため、平成二十一年三月三十一日までの間で国土交通大臣が財務大臣と協議して定める日(以下「承継日」という。)において、承継日における次に掲げる機構の債務(以下「機構債務」という。)で第四項の同意(第八項の変更の同意を含む。)を得た次項の計画(以下「同意計画」という。)に定められたものを、一般会計において承継する。

一 長期借入金に係る債務及び当該債務に係る利息(承継日以前に発生している利息のうち、承継日以後に支払われることとされているものに限る。)に係る債務

二 日本高速道路保有・債務返済機構債券及び日本道路公団等民営化関係法施行法(平成十六年法律第百二二号)第十六条第二項に規定する道路債券等(以下「機構債券等」という。)に係る債務(承継日前に支払期が到来した利息に係るものを除く。)

2 機構及び会社は、共同して、当該会社が道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)の規定に基づき管理を行つていない高速道路(当該高速道路について二以上の会社が管理を行う場合にあっては、それぞれその会社が管理を行う高速道路の各部分。以下この条において同じ。)に係る高速道路利便増進事業に關し、次に掲げる事項を定めた計画を作成し、国土交通大臣に協議し、その同意を求めるものとする。

一 当該高速道路について特に必要と認められる高速道路利便増進事業に関する事項

二 前号の高速道路利便増進事業のために必要となる機構による高速道路貸付料の額の減額に関する事項

三 機構が前号の高速道路貸付料の額の減額を行うこととした場合における機構法第十二条第一項第二号及び第三号の業務の確実かつ円滑な実施のため、前項の措置によりその負担の軽減を図ることが必要となる機構債務に関する事項

四 計画期間

五 その他国土交通省令で定める事項

3 機構及び会社は、前項の計画を作成しようとするときは、あらかじめ、国民の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

4 国土交通大臣は、第二項の計画が次に掲げる基準に適合すると認める場合に限り、これに同意をすることができる。

一 当該計画の実施が当該高速道路の通行者及び利用者の利便の増進並びに機構法第十三条第一項第七号に規定する徴収期間を通じて高速道路料金の額の合計額を減少させることによる当該高速道路の通行者及び利用者の負担の軽減を図る上で適切かつ効果的であると認められること。

二 当該計画の実施が当該高速道路を含む道路の交通の安全の確保とその円滑化を図る上で適切かつ効果的であると認められること。

三 当該計画の実施による機構債務の負担の軽減が第二項第二号に規定する高速道路貸付料の額の減額を行うこととした場合における機構法第十二条第一項第二号及び第三号の業務の確実かつ円滑な実施のために必要かつ最小限のものであると認められること。

四 当該計画の実施のため必要となる機構法第十三条第一項に規定する協定の変更の案について機構及び当該会社が合意していることその他確実かつ円滑に実施されると見込まれるものであること。

五 国土交通大臣は、前項の同意をしようとするときは、あらかじめ、財務大臣に協議しなければならない。

六 機構及び会社は、第二項の計画について第四項の同意を得たときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

七 機構は、第二項の計画を作成するために必要があるとき、第一項第二号に掲げる債務に係る機構債券のうち社債、株式等の振替に関する法律（平成十三年法律第七十五号。以下「振替法」という。）の規定の適用があるものを取り扱うことについて社債等振替法第十三条第一項の同意を与えた振替機関（社債等振替法第二条第二項に規定する振替機関をいう。以下同じ。）及び当該振替機関の下位機関（社債等振替法第二条第九項に規定する下位機関をいう。以下同じ。）に対し、資料又は情報の提供その他必要な協力を求めることができる。

八 機構及び会社は、第四項の同意を得た第二項の計画の変更をしようとするときは、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。この場合においては、第三項から前項までの規定を準用する。

九 国土交通大臣は、承継日を定めたときは、これを公示しなければならない。これを変更したときも、同様とする。

（政府が承継した機構債券等に係る国債に関する法律の適用等）

第八条 前条第一項の規定により政府が承継した同項第二号に掲げる債務に係る機構債券等については、国債に関する法律（明治三十九年法律第三十四号。第六條及び第八條を除く。）、社債等振替法、特別会計に関する法律（平成十九年法律第二十三号）その他の法令中国債に関する規定を適用し、次の各号に掲げる機構債券等の区分に応じ、それぞれ当該各号に定める法律の規定は、適用しない。

一 日本高速道路保有・債務返済機構債券（機構法第二十二條（第四項及び第五項を除く。））

二 日本道路公団等民営化関係法施行法第十六條第二項に規定する道路債券等（同條第一項の同意を含む。）を得たときは、直ちに、当該同意計画に定められた同條第二号に規定する機構債務に係る機構債券のうち社債等振替法の規定の適用があるもの（以下この条において「振替機構債券等」という。）を取り扱うことについて社債等振替法第十三條第一項の同意を与えた振替機関（以下この条において「同意振替機関」という。）に対し、振替機構債券等の種類及び当該種類ごとの金額その他振替機構債券等に関する国土交通省令で定める事項（次項において「振替機構債券等の種類等」という。）を通知するとともに、社債等振替法第二条第五項に規定する振替機関等（以下この条において単に「振替機関等」という。）が振替機構債券等の振替を行うための口座を開設した者（以下この条において「特定加入者」という。）の氏名又は名称その他前条第一項の規定による振替機構債券等に係る機構債務の承継のために必要なものとして国土交通省令で定める事項（以下この条において「特定加入者の氏名等」という。）について報告を求めなければならない。

三 前項の通知を受けた同意振替機関は、直ちに、その直近下位機関（社債等振替法第二条第八項に規定する直近下位機関をいう。以下この条において同じ。）に対し、振替機構債券等の種類等

を通知するとともに、特定加入者の氏名等について報告を求めなければならない。

四 前項の規定は、同項（この項において準用する場合を含む。）の通知があつた場合における当該通知を受けた口座管理機関（社債等振替法第二条第四項に規定する口座管理機関をいう。以下この条において同じ。）について準用する。

五 第二項又は第三項（前項において準用する場合を含む。）の規定による報告を求められた同意振替機関、直近下位機関及び口座管理機関は、速やかに、当該報告をしなければならない。その報告をした特定加入者の氏名等に変更があつたときも、同様とする。

六 機構は、前項の規定による報告を受けたときは、速やかに、特定加入者に対し、承継日の二十日前までに機構に対し振替機関等により当該特定加入者のために開設された振替機構債券等の承継日以後における振替を行うための口座（当該口座の必要がないときは、その旨を通知すべき旨を通知しなければならない。）

七 振替機構債券等については、承継日の一月前の日から承継日までの間、社債等振替法第二百二十條において準用する社債等振替法第七十條第一項又は第七十一條第一項の振替又は抹消の申請（相続、遺贈、合併その他これらに準ずる事由による振替又は抹消の申請を除く。）その他社債等振替法又は社債等振替法に基づく政令の規定による申請であつて政令で定めるものを行うことができる。

八 機構は、承継日の二十日前までに、次に掲げる事項を財務大臣及び国土交通大臣に通知するものとする。

一 振替機構債券等の名称

二 特定加入者の氏名又は名称

三 特定加入者ごとの振替機構債券等（当該特定加入者が質権者である場合におけるその質権の目的である振替機構債券等を除く。）の金額

四 特定加入者が質権者であるときは、その旨

及び質権の目的である振替機構債券等の金額

五 特定加入者が信託の受託者であるときは、その旨並びに第三号及び前号の金額のうち信託財産であるものの金額

六 特定加入者から通知を受けた第六項の口座（当該通知がないときは、特定加入者から同項の口座の必要がない旨の通知を受けた場合を除き、機構が次項に規定する振替機関又は当該振替機関の下位機関から特定加入者のために開設を受けた振替機構債券等の承継日以後における振替を行うための口座）

七 その他前条第一項の規定による振替機構債券等に係る機構債務の承継のために必要な事項

九 財務大臣は、前項の通知を受けたときは、承継日の二週間前までに、国が社債等振替法第十三條第一項の同意を与えた振替機関に対し、次に掲げる事項を通知しなければならない。

一 前項第二号から第六号までに掲げる事項

二 振替機構債券等の承継日以後における名称及び記号

三 その他振替機構債券等の承継日以後における振替のために必要な事項

十 前項の通知を受けた振替機関は、承継日までに、当該通知に係る振替機構債券等について、次に掲げる措置を執らなければならない。

一 当該振替機関が第八項第六号の口座を開設したものである場合には、次に掲げる措置

イ 当該口座の第八項第三号に掲げる事項を記載し、又は記録する欄における当該口座の特定加入者に係る同号の金額の増額の記載又は記録

ロ 当該口座の第八項第四号に掲げる事項を記載し、又は記録する欄における当該口座の特定加入者に係る同号の金額の増額の記載又は記録

ハ 当該口座の第八項第五号の信託財産であるものの金額の増額の記載又は記録

ニ 当該口座の特定加入者に対する第八項第

六号に掲げる口座に関する事項及びイからハまでの記載又は記録に関する事項の通知

二 当該振替機関が第八項第六号の口座を開設したものでない場合には、次に掲げる措置

イ その直近下位機関であつて特定加入者の上位機関(振替法第二条第七項に規定する上位機関をいう。)であるものの口座(当該口座管理機関又はその下位機関の特定加入者が振替機構債券等についての権利を有するものを記載し、又は記録する口座に限る。)における特定加入者に係る第八項第三号の金額及び同項第四号の金額の合計額の増額の記載又は記録

ロ イの直近下位機関に対する前項第一号及び第二号に掲げる事項の通知

11 前項の規定は、同項第二号ロ(この項において準用する場合を含む。)の通知があつた場合における当該通知を受けた口座管理機関について準用する。

12 承継日以後における社債等振替法の国債に関する規定の適用については、振替機構債券等は社債等振替法第九十一条第三項第二号二に掲げる振替国債と、第十項(前項において準用する場合を含む。)の規定による記載又は記録は当該振替国債についての社債等振替法第九十二条第二項(同条第三項において準用する場合を含む。)の規定による記載又は記録とみなす。

13 振替機関等は、承継日に、当該振替機関等が備える振替口座簿(社債等振替法第十二条第三項又は第四十五条第二項に規定する振替口座簿をいう。)中の振替機構債券等についての記載又は記録がされている口座において、当該振替機構債券等についての記載又は記録(第十項(第十一項において準用する場合を含む。))の規定による記載又は記録を除く。の全部を抹消するものとする。

14 前各項に定めるもののほか、前条第一項の規定による債務の承継に関し必要な事項は、政令で定める。

附則第三項から第六項までを次のように改める。

3 同意計画に定められた第七条第二項第三号に規定する機構債務に係る機構債券等のうち、承継日において現に証券決済制度等の改革による証券市場の整備のための関係法律の整備等に関する法律(平成十四年法律第六十五号)附則第三条の規定によりなおその効力を有することとされる同法第三条の規定による廃止前の社債等登録法(昭和十七年法律第十一号)の規定による登録を受けているものについては、承継日に、当該登録を行つてゐる登録機関は、当該登録の抹消を行うとともに、当該登録を受けてゐる事項を日本銀行に通知するものとする。

4 日本銀行は、前項の通知を受けたときは、当該通知を受けた事項の登録を行うものとする。

5 前項の規定による登録は、国債に関する法律の規定による登録とみなす。

6 附則第三項に規定する機構債券等については、承継日以後二週間、国債の登録(相続、遺贈、合併その他これらに準ずる事由による移転の登録を除く。)を請求することができない。国債の登録の除却についても、同様とする。

附 則

(施行期日)
第一条 この法律は、平成二十年四月一日から施行する。

(調整規定)

第二条 株式等の取引に係る決済の合理化を図るための社債等の振替に関する法律等の一部を改正する法律(平成十六年法律第八十八号)の施行の日がこの法律の施行の日後となる場合には、株式等の取引に係る決済の合理化を図るための社債等の振替に関する法律等の一部を改正する法律の施行の日(前日までの間におけるこの法律による改正後の道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第七十七条の規定の適用については、同項中「社債、株式等の振替に関する法律」とあるのは、「社債等の振替に

関する法律」とする。
(政令への委任)

第三条 前条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

(国税収納金整理資金に関する法律の一部改正)
第四条 国税収納金整理資金に関する法律(昭和二十九年法律第三十六号)の一部を次のように改正する。

第六条第二項中「道路整備特別会計」を「社会資本整備事業特別会計の道路整備勘定」に改める。

(成田国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律の一部改正)

第五条 成田国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律(昭和四十五年法律第七号)の一部を次のように改正する。

別表道路の項中「道路整備費の財源等の特例に関する法律(昭和三十三年法律第三十四号)第二条に規定する」を「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律(昭和三十三年法律第三十四号)第二条第一項第二号又は第三号に掲げる」に改める。

(水源地域対策特別措置法の一部改正)

第六条 水源地域対策特別措置法(昭和四十八年法律第八十八号)の一部を次のように改正する。

附則第七項の表道路整備費の財源等の特例に関する法律(昭和三十三年法律第三十四号)第四条の項中「道路整備費の財源等の特例に関する法律」を「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」に改める。

(特別会計に関する法律の一部改正)

第七条 特別会計に関する法律(平成十九年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

第九十八条第三項中「道路整備費の財源等の特例に関する法律(昭和三十三年法律第三十四号)第二条に規定する」を「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律(昭和三十三年法律第三十四号)第二条第一項各号に掲げる」に改める。

第二百一条第二項第一号中「イ」とし、イからチまでをロからリまでとし、同号にイとして次のように加える。

イ 第二百二条の二の規定により地方道路整備臨時交付金の交付に要する費用の財源に充てられる揮発油税の収入

第二百二条の次に次の一条を加える。

(道路整備勘定における揮発油税の収入の帰属)

第二百二条の二 揮発油税の収入のうち道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第五項第二項(同条第三項において読み替へて適用する場合を含む。以下この条及び次条第二項において同じ。)に定める額に相当するものは、同法第五項第二項に規定する地方道路整備臨時交付金の交付に要する費用の財源に充てられるため、毎会計年度、道路整備勘定の歳入に組み入れるものとする。

第二百三条第二項中「道路整備事業」の下に「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第五項第二項に規定する地方道路整備臨時交付金の交付を除く。」を加える。

附則第十二条中「繰入金」の下に「及び附則第五十条の二第一項の規定による国債整理基金特別会計から道路整備勘定への繰入金」を加える。

附則第五十条第二項中「第二百一条第二項第一号イ」を「第二百一条第二項第一号ロ」に、「同号ハ」を「同号ト」に、「道路整備事業」を「交付を」、「道路整備事業」を「交付」に改め、「除く。」を削り、同条第十項、第十二項及び第十四項中「第二百一条第二項第一号ハ」を「第二百一条第二項第一号ト」に、「同号ハ」を「同号ト」に改め、同条の次に次の一条を加える。

第五十条の二 平成二十年度から平成二十四年度までの間において、道路の整備の財源のために発行された公債の償還の財源に充てられるため第四十二条第五項の規定により一般会計から国債整理基金特別会計に繰入れをする場合には、当該繰入れをする金額を限度として、

各年度における国債の償還その他国債整理基金の運営に支障の生じない範囲内で、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第六条第一項及び第二項の規定による無利子の貸付金の貸付けに要する費用の財源に充てるため、予算で定めるところにより、国債整理基金特別会計から道路整備勘定に繰入れをすることができ、この場合において、当該繰入れをすることができ金額の合計額は、五千億円を限度とする。

2 前項の規定により国債整理基金特別会計から道路整備勘定に繰入れをした場合においては、後日、その金額の合計額に相当する金額に達するまでの金額を、予算で定めるところにより、同勘定から国債整理基金特別会計に繰り入れるものとする。

3 道路整備勘定において道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第六条第一項及び第二項の規定による無利子の貸付金の償還（返還を含む。以下この条において同じ。）を受けた場合においては、当該償還の日属する年度に、当該貸付金の償還金（返還金を含む。以下この条において同じ。）に相当する金額を、同勘定から国債整理基金特別会計に繰り入れるものとする。

4 第一項の規定により国債整理基金特別会計から道路整備勘定に繰り入れられた繰入金金額が、当該年度における道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第六条第一項及び第二項の規定による無利子の貸付金の額を超過する場合には、当該超過額に相当する金額は、翌年度において第一項の規定による国債整理基金特別会計からの繰入金額から減額し、なお残余があるときは、翌々年度までに同勘定から国債整理基金特別会計に繰り入れるものとする。

5 第二百一条第二項の規定によるほか、第一項の規定により国債整理基金特別会計から道路整備勘定に繰り入れられた繰入金又は道路

整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第六条第一項及び第二項の規定による無利子の貸付金の償還金はそれぞれその繰入れをした年度又はその償還を受けた年度における同勘定の歳入とし、第二項の規定により同勘定から国債整理基金特別会計に繰り入れられた繰入金はその繰入れをした年度における同勘定の歳出とする。

6 第一項の規定により国債整理基金特別会計から道路整備勘定に繰入れを行う場合における第二百三条第二項の規定の適用については、同項中「交付を」とあるのは、「交付及び同法第六条第三項に規定する地方道路整備臨時貸付金の貸付けを」とする。

理由

道路整備費の財源の特例措置に関し、揮発油税等の収入額の予算額に相当する金額を毎年度道路整備費に充当する措置を改め、その予算額に相当する金額が各年度において道路整備費の予算額を超える場合には、その超える金額を当該措置の対象から除外することとともに、その適用期間を十年間延長するほか、高速道路利便増進事業のための一般会計における独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の債務の承継その他の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成二十年三月五日印刷

平成二十年三月六日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

F