

第百六十九回国会 衆議院 国土交通委員会 議 録 第 六 号

平成二十年二月二十九日(金曜日)

午前九時一分開議

出席委員

委員長 竹本 直一君

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 小里 泰弘君

赤池 誠章君 鍵田忠兵衛君

大塚 高司君 龜岡 偉民君

金子善次郎君 佐田玄一郎君

北村 茂男君 菅原 一秀君

島村 宜伸君 鈴木 淳司君

杉田 元司君 土屋 正忠君

谷 公一君 長崎幸太郎君

徳田 毅君 葉梨 康弘君

長島 忠美君 原田 憲治君

林 幹雄君 松本 文明君

牧原 秀樹君 安井潤一郎君

盛山 正仁君 石川 知裕君

若宮 健嗣君 逢坂 誠二君

小川 淳也君 古賀 一成君

小宮山泰子君 三日月大造君

長安 豊君 鷺尾英一郎君

森本 哲生君 穀田 恵二君

赤羽 一嘉君 糸川 正晃君

糸川 正晃君

国土交通大臣

国土交通副大臣

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

政府参考人

(内閣府政策統括官)

政府参考人

(内閣府政策統括官)

政府参考人

(内閣府政策統括官)

政府参考人

(内閣府政策統括官)

政府参考人 (総務省大臣官房審議官) 御園慎一郎君
政府参考人 (財務省主計局次長) 香川 俊介君
政府参考人 (水産庁漁港漁場整備部長) 橋本 牧君
政府参考人 (国土交通省大臣官房技術審議官) 佐藤 直良君
政府参考人 (国土交通省総合政策局長) 榊 正剛君
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 (国土交通省河川局長) 甲村 謙友君
政府参考人 (国土交通省道路局長) 宮田 年耕君
国土交通委員会専門員 亀井 為幸君

委員の異動
二月二十九日

辞任

岡部 英明君

補欠選任

土屋 正忠君

同日

鷺尾英一郎君

同日

亀井 静香君

同日

土屋 正忠君

同日

小川 淳也君

同日

糸川 正晃君

同日

辞任

安井潤一郎君

同日

補欠選任

岡部 英明君

本日の会議に付した案件
政府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。

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大臣官房技術審議官佐藤直良君、総合政策局長榊正剛君、都市・地域整備局長増田優一君、河川局長甲村謙友君、道路局長宮田年耕君、内閣府政策統括官松元崇君、内閣府政策統括官加藤利男君、総務省大臣官房審議官御園慎一郎君、財務省主計局次長香川俊介君及び水産庁漁港漁場整備部長橋本牧君の出席を求め、説明を聴取いたします。

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 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。西村康稔君。

○西村(康)委員 おはようございます。自由民主党の西村康稔でございます。

この道路特定財源の特例法でありますけれども、もう既に、この委員会でも十四時間の審議を重ねてきておりますし、予算委員会でもいろいろ議論がなされてきておりまして、論点も大体絞られて尽くされつつある状況だと思っておりますけれども、きょうは特に、高速料金の値下げの話、そして一般財源化の議論を中心に議論を進めさせていただきます。

ただればというふうに思います。

まず最初に、高速料金の値下げの話でありますけれども、私の地元は、兵庫県第九区、明石と淡路島、淡路島はかつて冬柴大臣の選挙区でもありましたし、よく事情を御存じのことと思っておりますけれども、本四架橋、明石大橋、鳴門大橋とかかつておりまして、この料金の値下げにつきまして、非常に地元の関心も高いところであります。

今回の見直し案といえますか、予算案では、昨年の政府・与党の合意の中でこのように方向性が出されております。つまり、地域の活性化、物流の効率化、渋滞の解消等々の政策課題に対応する観点から、高速料金の引き下げなど既存高速道路ネットワークの有効活用、機能強化策を推進するということになっておりまして、さらに、高速道路会社においてコスト削減などさらなる経営合理化に取り組むことによる追加的な措置も含めて、二・五兆円の範囲内で債務を国が承継し、高速料金の値下げを行っていくという方向性がなされているわけでありまして。

ちなみに、その本四架橋、明石大橋から、神戸西から四国に渡る、鳴門までの料金、基本料金七千六百円でありまして、これが今、ETCを使ってマイレージ等を活用すれば、四千四百三十九円まで、四〇%を超える割引をされているわけでありまして。

これでもまだなお高い、特に、一つには、地元の住民からすると生活道路ともいうべき道でありまして、橋を渡らないと本州に行けないということとでありまして、トラックの業者からすると、軽油代初め燃油代が高騰している中で非常にコストがかさむという話、それから、地域の活性化という観点からいうと、観光の活性化という観点でも、少しでも安くならないかという視点でいろいろ議論をさせていただいているところでありま

す。

まず最初に、昨年以來行っていたいておりますこの社会実験について、トラックについての夜間の割引であるとか、休日の普通車、これは観光活性化という視点だと思えますけれども、それぞれ行っていたいておりまして、どの様な効果が出ているのか、これは事務局、道路局長でしょうか、お答えを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。

先生御指摘のように、昨年の八月二十日から神戸淡路鳴門自動車道それから瀬戸中央自動車道につきましては、夜間の零時から四時まで、大型車料金を三割引という社会実験をやっております。それから、西瀬戸自動車道につきましては、休日九時から五時まで普通車料金を二割引するという社会実験を実施しております。

その効果でございますが、今申し上げました神戸淡路鳴門自動車道及び瀬戸中央自動車道の夜間の大型車交通量が約一割増加をいたしました。

一つの課題は、淡路島内での料金が非常に多くなってございまして、一般道に比べてトラックが非常に多くございまして、一般道に一たんおいていただきました大型車が約六割減少いたしました。したがって、現道の夜間の騒音が要請限度以下に改善をされるという効果が見られております。

一方、西瀬戸自動車道の沿線につきましては、観光施設の利用客数が一五%、昨年同時期に比べましてふえているという、いろいろな効果が計測されてございます。

○西村(康)委員 ありがとうございます。

今局長のお話のとおり、それぞれのルートでそれぞれの効果が上がってきているわけでありまして、引き続きこの料金値下げ、引き下げにつきましてはぜひ拡充をしていただくとくお願いをしております。本予算でも、二十年度予算案では一千五百億円を超える予算を計上されているところであります。

ぜひ大臣にお伺いをしたいと思うわけでありますけれども、今局長も御指摘ありました、橋の料

金を下げてほしいという思いと、島内の高速料金もできるだけ引き下げをしてほしい。

お手元に一枚、新聞記事、地元神戸新聞の記事でありますけれども、昨年六月の事故、これはトラックが、淡路島の一番南の端のインターをおりて、今御指摘のとおり、下の道を行って行くわけですね、ここで、大型トラックにはなられたという事故でありますけれども、非常に頻りに事故が起っております。橋は渡らなさいいけないけれども、できるだけコストを削減するために島内は下道を行くということで、大臣よく御存じのとおり、淡路の道はガードレールもなければ歩道もないようなところもたくさんあります、もちろんそういうところの整備もお願いをしたいわけでありまして、橋の料金とともに島内の高速料金の値下げもぜひお願いをしたいという思いであります。

今回計上されている予算とともに、公団が民営化されたことによつて、いろいろな自主努力も期待されるわけでありまして。

例えば、御案内のとおり、淡路島に渡りますと最初のサービスエリアで今観覧車が動いておりまして、昔ではなかなか考えにくいことだと思ふんですけれども、民間会社になったということであるいろいろなアイデア、いろいろな発想を取り入れて、そういう集客の仕組みも考えているということである。それから、かつて小泉総理も話されたように、高速道路に置いてある電話の電話機が非常に高いというふうなことも御指摘がございまして、これも改善をされたというふうに聞いております。

そういうさまざまな民営化による自主努力、それも含めて、それから平成十九年の補正予算で料金引き下げのさらなる追加的な実験、これは本四架橋にはないというのは非常に残念なことであるけれども、今回、二十年度予算で計上もされておりますし、もう、地域の活性化を生活道路という視点、橋を渡らないと通えないという点、それから物流の効率化等々含めて、さらなる料金引き下げをぜひ期待したいと思ひます。

地元の事情をよく御存じの冬柴大臣に、ぜひそのあたりの方針、御決意をお伺いできればと思います。

○冬柴国務大臣 本州四国連絡橋、橋の料金値下げにつきましては、兵庫県や淡路島の三市を初め地元自治体や物流事業者の方々などからたくさん御要望をいただいております。

具体的な料金引き下げの内容につきましては、各高速道路会社と機構が国民の御意見を伺いながら今後計画を作成する予定であります。国としても、こうした地域の方々からの御要望や料金社会実験の結果を踏まえまして、地元自治体と連携して検討を進めてまいりたいと思っております。

いずれにいたしましても、本州四国連絡橋を有効に活用していただければ、国民の目線に合った内容となるように十分配慮していきたいと思っております。

なお、本四会社としても、四月の五日それから六日、土曜と日曜日でございまして、この二日間、普通車を半額にする割引などを会社の企業努力で行う予定であるとも聞いております。引き続き、民営化の趣旨を踏まえ、各種割引の実施に努めるものと考えております。

また、Aルートでは、深夜零時から四時、大型車に対して三割引、九千円というところを六千三百円にする等の社会実験等をしたということでございます。

○西村(康)委員 ありがとうございます。

会社の自主努力による新しい割引の話も御説明をいただいて感謝を申し上げます。御説明も、ぜひ、大臣に、政治家として、地元兵庫県選出、そしてかつての選挙区でもあられたということも踏まえて、将来、地域の活性化に向けて大胆な値下げも含めて御検討いただければと思ひます。

○冬柴国務大臣 淡路へ行きますと、どの人を見てもみんな思いのある顔でございまして、ここにこしていただくと、この人たちの幸せを願わざるを得ないのでございまして、頑張つてまいります。

す。

○西村(康)委員 ありがとうございます。

さらに、平井副大臣も四国で、私の選挙区と海を隔てて隣同士で、よく淡路島と小豆島を間違えるわけですが、ぜひ、平井副大臣、一言御決意をいただければと思ひます。

○平井副大臣 西村先生は淡路島、私は四国ということなんですけれども、ついこの間、うちのいろいろな審議で、瀬戸大橋というのが何か無駄な公共事業の典型事例としてやり玉に上がつていたんですが、四国に住んでいる私からそういうものを見てみると、やはりちよつと悲しい気持ちにならざるを得ないなと。

これは、決まったのが昭和四十五年の衆議院、参議院で、全会一致で決まったんですね。そのころ、私、物心がついた中学生ぐらいで、本心に夢のかげ橋ができるんだといううなことで、本心に将来の大きな夢を持っていた時代です。今考えてみると、先生のころの橋がちょうど十周年、私のころの橋が二十周年ということ、大きく時代が変わったなというとは思ひます。

そういう中で、大臣を超えて料金値下げのサービスはできませんが、しかしながら、思いは一緒です。この橋は、三橋をもつと使つてもらつて、地域の経済とかそういうものに貢献できるようにしたいと思ひます。こういう構造物といふのは、やはりこれから次世代にいかに残していくかということも大事だと思ひます。大臣とともに、全力で地域の皆さん方の御希望にかなうように頑張りたいと思ひます。

○西村(康)委員 ありがとうございます。

特定財源の使い道といふますか、今後の検討の中で、もちろん、必要な道路をつくっていくというところが第一にあるわけでありまして、既にあるネットワークを有効に活用するという観点からの活用、特に料金引き下げ、今の大臣、副大臣のお言葉を信じまして、ぜひ期待をしたいと思ひますので、よろしくお願い申し上げます。

それで、真に必要な道路ということでありますけれども、確かに、事業計画五十九兆円、これも、無駄はないのか、本当に必要なのかということの見直しは、真摯に常に行っていかなければならないというふうに思うわけでありますけれども、予算委員会だつたでしょうか、この委員会でも議論があつたと記憶をしておりますけれども、この道路財源をまちづくり交付金に使うことはおかしいというような議論も野党の皆さんから出されておりました。これはもちろん道路にかかわる部分での活用だと思ひますし、ばらばらな予算でやるのではなくて、一つの交付金として一体的にまちづくりをやっていくという観点から非常に有効な使い方ではないかと思うんです。

実は、私の地元も、まだ地権者の議論なんかも必要なんですけれども、兵庫県の選挙区の明石の駅前でありまして、ダイエーが撤退して非常に空洞化をしている。大臣もよく御存じだと思ひます。そこで、中心市街地の活性化をやろうということ、今いろいろ知恵を持ち寄ってやつて計画をつくり、中心市街地活性化の申請を行うことを含めてさまざまな議論をし、その中でまちづくり交付金の活用も含めて地元は今考えているわけでありまして。

こういう形で、私の地元明石に限らず、いろいろなところで中心市街地、駅前の活性化というのが課題になっていると思ひますけれども、ぜひ、まちづくり交付金の活用も含めて、今後、地域の活性化に活用していただくことをお願いしたいと思ひます。その点につきまして、これは都市局長ですか、お答えをいただければと思ひます。

○増田政府参考人 お答え申し上げます。

お話ありました明石駅前付近につきましては、平成十七年度から、まちづくり交付金を活用いたしまして、快適な歩行者空間の整備、これには道路特定財源を充てているわけですが、そのほか、一般財源を活用して、老朽化した公営住宅の建てかえ等の事業を行っています。

中心市街地の活性化ということでありますが、実は御地元の商店街は今の地区から外れているものから、今御地元とも相談して、このまちづくり交付金を活用した中心市街地の活性化について御検討していただいていると思ひます。また、中心市街地活性化基本計画の認定を受けまして、まちづくり交付金の特例はかさまたまな上乗せの支援ができるということでございますので、御地元におきましては、そういった基本計画の作成も含めて検討しているということです。

そういった意味で、まちづくり交付金を活用した中心市街地の活性化というのに私も取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○西村(康)委員 ありがとうございます。

私の地元に限らず、各地で、駅前の活性化、中心市街地活性化というのは、地方において大変疲弊をしている地域でありますので、予算の有効活用という観点からも、ぜひいい形で活性化に利用していただければと思ひます。

もう一点、関連して、地元のことでも恐縮なんですけれども、渋滞対策で今回もさまざまな予算が組まれておりますけれども、私の地元でも中心市街地の駅前の渋滞が非常にひどくて、事故もよく起きるわけでありまして。すぐになかなか拡張というのにはできないんだらうと思ひますけれども、いろいろな工夫はできるんじゃないか。右折のレーンをつくるのかそういったことも含めて、それぞれの地区で特徴があると思ひますし、やり方があると思ひますけれども、ぜひ、渋滞対策、安全対策の観点から、そういったことができることからやっていくということもお願いしたいと思ひます。これは道路局長、よろしくお願ひします。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

中期計画(素案)の中で、渋滞対策を政策課題の一つとして取り上げております。全体で三千カ所を対象にして事業を展開するというところでございます。今御指摘の、明石の中心市街地、駅前の渋滞で

ございますが、国道二号が、ちょうど駅前交差点で、西側四車線、東側二車線、変則交差点でございます。日常的に混雑が発生しておりますし、御指摘のように、右左折にかかわる事故、そういうものが非常に多く発生してございます。

東側二車線の部分は、御指摘のように人家が連続しております。ビルも建っておりますので、四車線の拡幅というのは少し時間を要するのかな、なかなか難しい状況にあります。御指摘のよう、やはり、できることを交通安全対策としても渋滞対策としてもするということで、右左折の車両を誘導するための交差点内のカラー舗装、それから、公安委員会と連携して交差点内を車両がスムーズに通過できるように信号現示の見直し、そういうものを検討しているところでございます。早急に、公安委員会と調整を行い、必要な対策を講じてまいりたいと考えてございます。

○西村(康)委員 ありがとうございます。

国道二号は、御案内のとおり、東西のかための道路でありますし、私の明石というのは、東経百三十五度、日本の標準時、中心でありまして、南北のかためでもあります。その駅前が非常に混雑、渋滞しておるということで、全国各地でも同じような状況のところがあつたと思ひますけれども、これも予算を有効に活用していく、地域の活性化、それから渋滞対策、経済の活性化という観点からも、そして安全対策という観点からも、ぜひお願いをしたいと思ひます。

次に、一般財源化の議論を少ししたいと思ひますけれども、先ほどの昨年十二月の政府・与党の方針でも、道路歳出を上回る収収については納税者の理解を得られる範囲内で一般財源として活用するということが決められているわけでありまして。

平成十九年、平成二十年でそれぞれ一般財源化されている部分は幾らぐらゐの金額があるのか、そしてまた、具体的にどういったものに使っているのか。これは財務省でしょうか、お答えをいただければと思ひます。

○香川政府参考人 十九年度予算におきましては千八百六億円、平成二十年予算におきましては千九百二十七億円を一般財源として活用することとしております。

これらにつきましては、いずれも使途を限定しない一般財源ということでございます。

○西村(康)委員 昨年一千八百億強、ことし、二十年度が千九百二十七億というところでありますけれども、使途は、いろいろ聞いてみますと、例えばこれまで警察庁の予算でやっておりますた信号機の整備、これは、省庁縦割りで、道路予算を出すということはなかなかかつたというふうに出すというよりは、二十年度予算では、信号機の整備が二百三十億円より多いというふうか、計上されていると思ひます。

そういう意味で、これまでの役所の縦割りを超えて、納税者の理解を得られるものについては、いい形で使っていく、一般財源化をしていくということ、これもぜひ引き続き進めていただきたいと思ひます。

ちなみに、昨年、議員立法で、準天頂衛星を飛ばして地理空間情報を整備しよう。つまり、地図情報、これは各県で今ばらばらの地図を持っています。いざ何か災害があつたときに、その地図を合わせると、道路と道路がうまく合つてなかったり、あるいは幅が違つていたり、いろいろなふぐあいがあつて、なかなか災害対策もできない。また、各ガス会社とか電力会社はそれぞれ地図を持っています、何がどこにあるのか、そして、例えば独居で一人でお住まいの御老人がどこに住んでおられるのか、そんな情報もなかなか各自自治体も整備されていないという中で、地図情報を整備して、こうという議員立法をさせていただきまして、成立をして、今基本計画をつくつてるところであります。

今、地図情報をアメリカのGPSに依存をしているわけですが、GPSを補完する形でそれぞれの位置情報、地図情報を整備していこうという

ことも今やつてゐるわけでありませう。今後、一般財源の使途として、例えばこういうGPSを補充する形で衛星の打ち上げ、あるいは地図、全国共通の白地図をつくつていき、それを各自自治体、各企業が利用していく、こういった予算、これは納税者の理解を得られるんじゃないかという感じがいたしますけれども、この点についてどうお考えか、お答えをいただければと思いますが、これは財務省でしょうか、お願いします。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

やはり、今議員御指摘の、まさに受益と負担の関係が明確な財源でございますので、そのところがやはり納税者に、今おっしゃった準天頂衛星で地図をつくる、あるいはカーナビの定点を示すような電波を出すという、その部分でそういう理解が得られるかどうか、そこ一点にかかっていると思います。受益と負担の関係ということで考えてまいりたいと思います。

○西村(康)委員 今後、道路歳出を上回る部分は一般財源化することでありませう、納税者の理解を得られる範囲内ということでありませうので、ぜひ、そんなことも検討していただければというふうに思います。

民主党から、要綱、骨子のようなものが出されております。一般財源化、そして暫定税率をなくすということ、また法案の法律の形で出されておりますので、詳細はよくわかりませうけれども、私自身は、単純、単純な一般財源化というのをや抵抗があります。

今局長が言われたように、受益と負担の関係で、例えば、お配りをしております一世帯当たりのガソリン年間購入額、これは県庁所在地しかちよつと間に合わなかつたんですけれども、各県庁所在地の比較であります。右側をごらんいただきますと、一番よくガソリンを一世帯当たり購入しているのが富山県富山市、八万八千円強、一番少ないのが一番下の東京、東京都港区、二十三区ですね、一万六千円で、これが約五・二八倍ということでありませう。

東京は公共交通機関が整備をされているということでありませう、やはり田舎ほど車をよく使うということでありませう。私の兵庫県は四十二番目で、神戸市であります、ちよつとこれは大都市でありますので公共交通機関が整備をされているわけでありませうけれども、これでも東京と比べると二倍強ということ、地方の人が、地方の家庭がより多く負担をしているというわけでありませう。

これを一般財源化すると、お金に色はついておりませうけれども、当然、今後支出がふえと予想される社会保障、年金等に充てられる可能性が出てくるわけでありませう。そうすると、年金は人がたくさんいるところ、つまり、都市部にたくさん支出が出る可能性が高いわけでありませう、もちろん、お金に色はついていませうから、そういうふうにも、一般財源化をしよう、田舎の人、田舎の家庭がたくさん負担した分を、東京の世帯に年金なり医療なり福祉なりの形で支出が出るということに、単純に議論をする、そういうことにもなりかねないわけでありませう。

受益と負担の関係からいくと、一般財源化をするとしても、地方分に配慮をした一般財源化、もちろん、受益と負担の関係、納税者の理解ということが前提でありますけれども、そういうことを考えながら進めていくべきだと思ひますけれども、この点について、これは財務省でしょうか、お答えいただければと思ひます。

○香川政府参考人 一般財源の部分につきましては、使途を限定しておりませうので、都市とか地方とかという区分はできませんけれども、道路歳出につきましても、地方分に配慮すべきだというのはおっしゃるとおりでございます、二十年度予算におきましても、地方道路整備臨時交付金につきましても、地方の財政状況に応じた交付率の引き上げなどの改善を図っていること、ほか、道路関連施策として、無利子貸付制度も創設してあります、高速道路料金の引き下げ、スマートイン

ターの増設など、地域の活性化に資する施策が盛り込まれておると思ひます。

○西村(康)委員 ありがとうございます。

受益と負担の関係からいっても、地方が多くを負担している財源でありますので、一般財源の部分の使途についても、ぜひ地方に配慮した議論を今後進めていただければと思ひます。

最後に、冬柴大臣に、今の点も含めまして、民主党から要綱が示されて、まだ具体的な対案の形になっておりませうので何とも言えませうけれども、見る限り、暫定税率は下げて、かつ一般財源化、かつ地方の道路予算はしっかり確保するということでありませう。財源も示されておりますので、なかなかすぐには議論できないと思ひますけれども、ぜひ民主党には法案の形でしっかりと対案を出していただいて、今後、議長あつせんというものがあつたわけでありませうので、我々と民主党の間のいいところも評価しつつ、また、民主党からもいい案が出てくれば、そこはいろいろ協議をしていくことだと思ひますけれども、大臣、最後に、今後の議論について所信を伺えらばと思ひます。

○冬柴国務大臣 民主党は、二十七日ですか、特定財源廃止、暫定税率廃止などを内容とした道路政策大綱を取りまとめたと思ひます。

詳細な内容は承知いたしておりますけれども、国、地方とも二十年度予算の論議が今進みつつある中で、具体的な内容を早急にお示しいただき、国会に提出いただくことが建設的に審議を進めていく上で必要である、このように考えております。

○西村(康)委員 ありがとうございます。質問を終わりたいと思ひます。

○竹本委員長 次に、石川知裕君。

○石川委員 民主党の石川知裕でございます。

冬柴国土交通大臣におかれましては、連日の審議、本当に御苦労さまでございます。きょうの毎日新聞でも、「役人に切り込め冬柴さん」ということで、公明党議員の方から随分、国交省過剰擁護

に叱咤激励が飛んでいたことが新聞記事に載つておりました。今回、この総額ありきの道路整備中期計画のどんぶり勘定を正して、予算の適正な配分にぜひ努力をしていただきたいと思います。

さて、この道路特定財源、実は私の地元は北海道十勝の帯広市というところなんですけれども、北海道の場合、車の保有率も大変高いですし、また、寒冷地でありますので、今、西村先生の資料の中にも、ガソリンの使用量、これは当然、車だけでなく暖房代というのでも入つております。広い地域でありますので、車で二十キロ、三十キロかけて通勤をする方もたくさんいます。また、年金生活者の方々、ガソリン代、また家にあると灯油代が大変かかるといふことで、地元図書館とかショッピングセンターとか、そういうところに行つて日中を過ごすということが大変多く見受けられます。

そうした中で、冬場を迎えるに当たつて、去年の十二月三日に、この暫定税率、いわゆるガソリンの税率を下げてほしいという議決を帯広市議会で行いました。しかしながら、国土交通省の方から大変御指導をいただいて、道路をつくれなくなつてもいいのかということ、その後、何と三週間後に今度は道路特定財源を維持しますという議決に変わつてしまつたんです。

まさに道路というものは中央集権の最たるものだと思ひます。隣の網走という地域でも、これは大臣御案内のとおり、国土交通省の網走の方が勤務中に署名運動に歩いて、こういうこともございました。

まさに、これから地方分権を目指すということで、この道路の問題の改革というのは必要なわけでありませうけれども、まずちよつとお尋ねをしたいのであります。これだけ巨額の財源が今まで歳入として入つてきたわけでありませうけれども、道路特定財源が導入されて以降、どれだけの財源が歳入として国、地方に入つてきて、そして一般財

源も含めて道路整備費にどれだけ使われてきたか、お答えをいただきたいと思います。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

道路特定財源が導入されて以降の特定財源でございますが、揮発油税が昭和二十九年から、それから石油ガス税が昭和四十年から、そういう創設時からの総額でございますが、国、地方合わせて約百五十兆円でございます。

一方、お尋ねの道路整備でございますが、国が行いました道路整備の総額、これは二十九年度から十七年度まででございますが、総額は五十兆円、地方が行われました道路整備の総額は百九十兆円ということで、合計いたしますと道路整備の総額は二百四十兆円でございます。

○石川委員 この道路特定財源、御案内のとおり、元総理大臣の田中角栄さんが提案者としてこの法律ができました。そのときの提案理由というものを読みますと、

我が国の道路の現況を見ますに、国道、都道府県道を併せまして、その延長約十三万八千キロに達するのがありますが、このうち一応改良せられましたものはその約三〇％に過ぎないのでありまして、残る七〇％、即ち延長九万六千三百キロは未改良の道路であります。而もその中には約一万六千キロの自動車交通不能の区間を含んでおるのであります。又舗装道路の状況は簡易舗装を含めて六千三百キロでありまして、改良済延長の一五％に過ぎない状態であり

ます。然るに最近目覚ましく発達しつつある自動車は、遂に戦前最高の三倍以上に達し、七十五万台を数えておる状況であります。而もこれらの車輛は大型化し、重量化し、高速度化しておるのでありまして、現状の道路ではとてもこれに耐えられぬ有様でありまして、道路の整備は緊急を要する問題と言わなければなりません。云々と提案理由が書いてあります。

戦後の荒廃の中、道路特定財源が、まずは経済の発展、また、交通不能区間が一万六千キロある

と書いてありますけれども、生活の向上など、果たした役割は随分大きいものがあつたと思ひます。

最近、東国原宮崎県知事がこの暫定税率の問題、また道路特定財源の問題でマスコミなどに頻繁に出演をされております。せんだつても、民主党の道路特定財源をめぐるシンポジウムへお越しをいただいで、菅民主党代表代行と議論をしていただきました。

その中で、これはきょうの毎日新聞にも、ちょうど二面を開きますと、いよいよ「地方の番だ」大合唱という記事が、今、毎日新聞で道路特定財源の問題を特集しているので毎日この記事が出ているわけでありまして、きょうは「地方の番だ」大合唱という題名でございます。

そこで、東国原知事も、よくテレビ出演するたぐいに発言で、今まで宮崎県はいつか宮崎県にも高速道路が通るということで県民は我慢して税金を払い続けてきた、暫定税率が廃止になれば宮崎県の道路整備はおくれるということ盛んに訴えられております。しかしながら一方で、これが維持されたからといって、宮崎県にきちんと道路整備網が確立されるかどうかは自分自身もわからない、不安だということも発言をされております。

この道路特定財源、先ほど道路局長の御報告にもありましたように、歳入歳出、大変な金額が使われてきたわけでありまして、国費として入った道路特定財源、案分で、例えば都道府県別にするのとどれぐらい配分をされてきたかという大まかな試算というものはありますでしょうか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。国の道路投資額につきましては、各種統計をさかのほれば、都道府県別の配分額について一定の整理はできると考えておりますが、他方、地方の方は御案内のように一般財源も入っておりますので、分離がなかなか困難だというふうに考えております。

○石川委員 それは、国の歳入として入った財源を大体案分できれくらい配分してきたかという資料を作成することは可能でしょうか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

統計資料がどこまでかというところもあります。過去十年であります、そう時間なくお示しできると思ひます。

○石川委員 東国原知事だけでなく、地方の方は大変不安を持っておりまして、果たして、今まで公平公正に道路整備が行われてきたかということ、これは過去の検証も必要で、これからこのことはきちんと精査をしていかないと、この五十九兆円にも上る道路整備中期計画、国民の納得は得られないと思ひます。

そこで、この中期計画もたくさんの目標を立てているわけでありまして、一番大切なのは公平で公正な予算の執行だと思ひます。まさに、ここが不透明なのが道路行政の一番の問題だと思ひます。

戦後に高速道路ができた順番というのを見てみますと、当然、太平洋ベルト地帯を中心に経済発展、これを傾斜生産で配分してきた経緯というものがあったと思ひますけれども、改めてお尋ねをしたのでありますけれども、戦後、どのような優先順位、指針でもって、高速自動車道、高規格道路等がつくられてきたのか、詳しくお答えをいただきたいと思ひます。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

戦後、高速道路はどういう優先順位でつくられてきたかというお尋ねでございますが、昭和三十三年の国土開発縦貫自動車道建設法の制定を受けて、まず、名神高速道路の建設が開始されました。その後、昭和三十年代には個別の高速自動車道法の法律ができて、それに沿って整備を進めてきております。

それらの整備が始まった後、昭和四十一年に国土開発縦貫自動車道建設法が制定されて、全国七千六百キロのネットワークがこのときに決まりました。この考え方は、地方開発の中心となる都市などを相互に連絡するものであること、二つ目は全国の都市、農村地区からおおむね二時間以

内で到達し得るものであることなどの考え方に基づき制定されました。これを機に、国土を縦貫する高速道路ネットワークを中心に、順次整備を進めてまいりました。

昭和六十二年に四全総が決定をされて、それを踏まえて昭和六十二年に国土開発縦貫自動車道建設法の改正が行われました。先ほど都市、農村地区からおおむね二時間以内というお話をいたしました、このときは、全国の都市、農村地区からおおむね一時間以内で到達し得るネットワークを形成するために必要なもの、そういう考え方に基きまして、高速自動車国道が一万一千五百二十キロ、予定路線が決められたところでございます。

このように、高速道路につきましては、我が国の経済社会の動向を踏まえまして、全体的な計画や整備の仕組みが順次制定、見直しをされまして、その枠組みのもとで、地域の方々の声を伺いつつ、ネットワークとしての効率性等を考慮しながら、順次事業を行ってまいりました。

なお、現在の高速自動車国道の供用延長は七千五百三十キロメートルでございます。

○石川委員 この高速道路の建設、またこれから新直轄を含めて、それぞれさまざまな議論を経て決まっていこうと思ひますが、それらもきく、松本剛明議員が予算委員会におきまして配付した資料に、「一般道路整備における財源の地域間配分の構造とその要因分析」という資料がありました。その中で、冒頭に、「道路特定財源がどの地域にどの程度支出されているか、そして何を基準にして配分されているのか、その因果関係はよく分かっているか」という指摘が書かれてあります。

国交省所管の財団法人高速道路調査会が出す機関誌の二〇〇五年十二月号に、その結果を出すレポートが載ったわけでありまして、この研究の後段の方で、「自民党の得票率が一％高くなると、県管理道路建設額は二・二億円増加することになる」という推定結果が出されております。

二十七日の参考人の意見陳述で、後藤議員の質問に対して、大分県の広瀬知事が、総額が確保されるのであれば一般財源化でも構わない、こういう趣旨の発言をされておりました。透明性、公正性が確保されて、真に必要な道路というものは、私は、一般財源化を行って、地域の住民が決めるべきだと思っております。

大臣にお尋ねをしたいんですけども、道路をつくる上で、透明性、公正性は、今、国幹会議などさまざまな仕組みがあるわけでありますけれども、今の仕組みのままで国民の理解を得られるとお考えでしょうか。

○冬柴国務大臣　いろいろな見方はあると思いますが。ただ、高速道路、高速道路の国道、こういうものについては国幹会議の議を経るということでもありますけれども、いろいろこの審議で問題になりました高規格幹線道路とか、あるいは並行する一般国道、こういうものについて、もう少し透明性を高めるべきではないかという御意見がありました。

しかし、高規格幹線道路も、ある一定の県内だけで終息するもの、また、ある交差点だけを改良するものなども含んでいるんですけれども、ただ、県をまたぐとか、複数県をまたぐような大きな道路というものについては、やはりこの手続を見直したらいいのではないかということを私は考えておりまして、その意味で、国幹会議というのがなかなか難しいわけですけども、社会資本整備審議会というものがあまして、そこに道路分科会というのがあります。

ただ、今まで、ではどういうことをやってきたかといいますと、何回も申し上げていきますけれども、道路の中期計画をつくるに当たりましては、全国民に御意見をちょうだいするように働きかけまして、十一万人以上の人から意見をちょうだい

いたしました。もちろん、首長さんからも、千八百七十四人、当時の首長全員からも意見をちょうだいしましたし、二千九百人を超える学識経験者、有識者の方からも積極的に意見を寄せていただいた。相当大規模に意見をちょうだいいたしました。そういうものを整理、分析いたしましたで、御案内のとおり十六のニーズというものにまとめているわけでございます。

また、具体的に、道路整備に着手する場合に、地方を無視して中央からどうこうするわけではなく、地方で積極的にこの部分について道路をつくりたい、都市計画法による計画決定あるいは環境問題で環境調査というようなものも県でやっていただきまして、これは数年かかる場合もあるわけですが、そういう手続を経て、我々の方に道路整備についての要望、要求が来るわけです。そういうものの中から、熟度の高い、しかも客観的に見て必要な部分というものはおのずから決まってくるわけですし、またそれは客観的にわかると思っています。

そしてまた、これについて、ある場合については、そういう御意見を伺いながら決まってくるわけですね。熱度それからもちろんB、P、C、こういうものがその決定の大きな要素になってくるわけですが、そういうものを見れば、恣意的に国土交通省とかそういうものが決めているというものではないというふうに申し上げたいと思うわけがあります。

○石川委員 地方の意見を大事に考えていきたいという大臣のお話でありましたが、実際、国幹会議は地方の意見を十分に反映されていると

したがいまして、先ほどの私は申し上げましたように、道路を敷設するに当たりましては、例えば、二十一世紀のグランドプランとかあるいは道路整備に関する閣議決定というようなことで、予定路線、大きくそういうものが決められ、例え

ば、昭和六十二年六月には閣議決定したものを受けて国土開発幹線自動車道建設法というものがきちつと改正されまして、そこには、北海道から九州あるいは沖縄まで、道路の名前、起終点まで定めて、こういうものをつくっていいこうという予定路線が決められているわけです。

こういうものがありますから、その関係の地方自治体を初め住民も強い期待と希望を持って我々の方に言われるわけですが、そのときに、今言ったような手続というものが行われるわけです。

そして、もちろん、整備決定をするに当たりまして、あらかじめ関係都道府県等の意見も聴取をする、これはもう当たり前の話ですね。ですから、その間に、私の大臣室には、本当に連日、地方自治体、これは首長さんともに議員さんとか経済界の方あるいは市民団体の方、女性や子供まで来ていただいて熱く訴えていられます。そういうようなものを取れんして、熟したのからこれはやっていかなきゃならないということで今

まではやってきているわけでございまして、市民の意思を離れて役所が一方的につくれるというようなものではありません。

その中における国幹会議の議でございますけれども、これはやはり、それまでに整えられた都市計画決定あるいは変更決定あるいはアセスメントとか市民の御意見とか、集約したものが出てくるわけでございまして、より高い立場での御判断が行われるわけであります。私も出席を一遍させていただきますましたけれども、そこは高い立場からの御意見でございます。

○石川委員　ただ、この国幹会議のメンバーを見ますと、地方自治体の関係者は長崎県知事一名だけとなっているようですが、十分には

いろいろ地域の意見を聞いているという大臣の御答弁ですので、次の質問に移りたいと思います。

道路をつくる優先順位の決め方というのは、さまざまあると思います。それは経済対策、生活道路、またほかにもいろいろな理由があると思うわけでありますけれども、予算委員会の議論の中で、ちょうど政府の資料でありますけれども、「救急病院へ行く生活道路の整備」ということで、奈良県の十津川村の「救急車のすれ違いに支障」ということで、写真がどういう状態で撮られたのかというのを私も実際に聞きました。

生活関連道路の中にこの救急搬送の問題が入れられているわけでありますけれども、救急搬送時間を短縮するための道路の整備をどう行っていくのかというのも大変大事なことだと思えますけれども、お尋ねをしたいと思います。

生活幹線道路ネットワークの形成において、救急車など緊急車両がスムーズに走行できない箇所ということで、道路の中期計画(素案)の中で事例が示されておりますけれども、その箇所というのはどれぐらいありますでしょうか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。
全国で一万三千キロというふうに見込んでおります。急カーブ、急勾配、幅員が狭い、そういうことで救急車などの緊急車両や路線バス、そういう

うもののスムーズな走行ができない、そういう移動支障区間が全国で一万三千キロというふうに見込んでございます。

○石川委員 救急車などの緊急車両がスムーズに走行できない箇所が一万三千キロというお答えでございました。

この中期計画、当初の六十五兆円から五十九兆円に削減され、二月二十五日の予算委員会で冬柴大臣から補足資料が提示をされました。目標を変えることなく重点化、効率化を進めるとなっておりますけれども、この生活幹線道路ネットワーク

の形成は二千三百区間から千八百三十区間に削減されております。この二千三百から千八百三十と、四百七十に区分けをした際に、どういう基準でもって区分けをされたでしょうか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

お配りした資料の中で記載をさせていただきますが、まちづくりや地域づくりと一体として行われますまちづくり交付金等を活用した道路整備によりまして、全体として約二兆円の道路整備が行われると見込まれることから、これによりまして生活幹線道路ネットワークの形成に必要な道路整備の事業量がこういう形で削減できるだろうと考えました。

具体的には、生活幹線道路ネットワークの形成のために、まちづくり交付金等、過去の実績で毎年度平均千五百五十億円がこういうところに投じられていたと想定をいたしました。したがって、三十三億円掛ける四百七十区間、十年間でございまして、先ほどの千五百五十億は一兆五千五百億になりますので、四百七十区間ということでございます。

これで、五十九兆に対応した区間は、重点対策箇所数二千三百区間から、申し上げました四百七十区間、これを引きまして千八百三十区間というふうに出をいたしました。

○石川委員 いや、私がお尋ねをしたのは、どう

いう基準で区分けをしたのかということなので、もう一度お答えいただきたいと思っております。

○宮田政府参考人 申し上げましたように、まちづくり交付金等がこういうところに投ぜられていた箇所、過去の実績、そういうことで千五百五十億ということと算定いたしました。

○石川委員 生活関連道路の中で、先ほど申し上げたように、救急搬送の問題というのは私は大変大きな課題だと思っております。

お配りをさせていただきました資料に、三枚の資料をきょう提出をさせていただきました。きょう、たまたまこの委員会に出る前に、八時半ぐらいからですか、テレビ朝日の番組で、ちょうど大

阪ですか、救急医療が大変崩壊をしているという、テレビ朝日だったと思っておりますけれども……（発言する者あり）富田林ですか。ちょうど特集がありました。私も、それを見てからこちらに来たんです。

実際、全国都道府県の救急車の収容所要時間の状況、これはあくまでも平均であります。ただし、全国を見ますと、当然高齢化によって病人がふえているという状況がありますので、実際に時間自体がふえていくのは仕方ない面があると思います。しかしながら、平成五年から十八年までで二十三・一分から三十二分に、この救急搬送時間というものが長くなっております。

大臣、二枚目をちょっとごらんいただきたいんですが、すけれども、ちょうど私の隣の席、今いせんが逢坂さんは函館です。私は帯広という地域です。私の選挙区自体は一万平方キロメートルあるので、大体岐阜県と同じ広さです。二次医療圏と三次医療圏が同じところでありまして、当然高速道路があった方が大変助かります。高速道路があった方が病院への搬送時間も短縮できますので大変助かりますけれども、ただ、実際に国の予算をどう行っていくかというのは、私は、当然、地域住民の要望にこたえるのが一番正しいことだ。それは大臣も当然同じ思いでこの国土交通行政を預かられていると思っております。

最初から読みますけれども、「道内の都市部で医師不足を背景に救急医療体制が危機にひんしている。医師不足というものが、大変深刻だ深刻だと言われているけれども、都市部でも、また地方でも、医師不足というのが大変深刻になっております。

私の地域、岐阜県と同じ広さの地域で救急医療体制が守られないとなると、もし札幌まで行くとなると大体四時間、冬場だともうちょっとかかるかもしれない。当然この救急医療体制を、少なくとも時間を短く短くしていくのが、我々、この国会の中で、どういう予算配分をして国民の安心と安全を守っていくかということが求められてい

ると思えます。この三ページに北海道の救急医療体制図というものを提示いたしておりますけれども、十勝、函館から大変時間がかかるわけがございます。

そこでお尋ねでありますけれども、この中期計画、いろいろな優先順位があるわけでありましてけれども、生活幹線道路ネットワークの中で、どういう考えでもってこれから箇所づけ等を行っていくのか、お答え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。

中期計画（素案）で示させていただきましたが、要対策箇所というのは具体的に抽出をしております。その中から重点対策箇所数というのを絞り込みまして、そこを中期計画（素案）の事業対象にさせていただきます。

何回もこれは国会の中で御答弁申し上げておりますが、どこを具体的にやるかというのは、毎年度毎年度のいろいろな地域の準備でございまして、そういうものの状況、それから、そういうものが整って事業に入る前は、個別の厳格な事業評価をやって決めるということでございますので、個別の箇所をどういうふうにやっていくかというのは、毎年度毎年度の予算審議の中で提出をさせていただくことだろと思っております。

考え方は、当然、提出をいたしました要対策箇所の中で、地域のいろいろな状況を見ながら、そういう課題を踏まえながら、毎年度具体的にやっていくということだろと思っております。

○石川委員 これはちょうど、収容所要時間の状況というのは平成五年から十八年までですけれども、一応、五年から十八年まで、道路の予算というものはどれぐらい使用されてきたでしょうか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

平成五年度から平成十八年度までの道路予算の総額でございますが、事業費ベースで百六兆四千億円でございます。

○石川委員 大変高額な予算が投入をされてきました。しかしながら、実際、いろいろな状況があるにしても、この救急搬送の問題、救急医療の問

題が危機的な状況にあるというのは、もう御案内のとおりでございます。

先ほど来の議論の中にも、国民の理解が得られれば、一般財源の中でのいろいろな整備を、受益と負担の関係をかんがみながらやっていくという議論がございました。ここで、北海道では札幌まで高速道路の整備が進めば、当然医療のアクセスもぐんとよくなるわけではありますけれども、先ほど申し上げましたように、この地域ですら大変厳しい状況になっております。

医療が先か道路が先かということで、当然最後はそれは地域の住民の方々が決めることでありますけれども、国土交通省から道路の中期計画（素案）のポイントという資料をいただきましたけれども、この「地域の自立と活力の強化」生活幹線道路ネットワークの形成という中で、少なくともこの見出しの中には、救急搬送の問題というもの、小見出しの中には取り上げられておりません。この青い冊子の中では当然取り上げられておりますけれども、ポイントですらこれは小さい中に書かれていないんですね。

ということは、ちょっと優先順位が少し低く、軽く見られているのではないかと懸念も持っています。十分に救急搬送の問題という視点でとらえて国道づくりというものをやっていただきたいと思っております。

そこで、救急医療体制について少しお尋ねをしたいのでありますけれども、実はドクターヘリというのが、これは公明党の先生方が随分努力をされて、このドクターヘリの整備というものをやってこられたと思っております。北海道も大変広い地域でありますので、ドクターヘリの整備というものがこれからは必要だと思っておりますけれども、資料を取り寄せてこのドクターヘリというものを組み立てた、年間でまだ十三億ぐらいしか予算が組まれておりません。大体十三カ所ということで、私自身は、これは大変まだまだ少ないのではないかと思っております。

一方で、道路特定財源の中から、先ほど来出て

いました、まちづくり交付金でいろいろなところの整備が行われてきている等の報道がありました。また、ミュージカルなんというものもありました。また、いろいろなほかの無駄なものに使われている等の報道もありました。

これは、国民の安心、安全を守るという観点で、当然この道路整備というものの命の道路をつくるんだということいろいろな議論をされているわけでありまうけれども、ただ一方で、本当に国民の安心、安全を考えると、ただ一方で、本当に医療圏をカバーしていくかという方が優先されるのではないかと私は思いますけれども、大臣はどのようにお考えでしょうか。

○冬柴国務大臣 ドクターヘリについて論及をいただきました。

重大事故の発生しやすい高速道路上で人命救助を図る際に、交通事故等の発生場所や道路状況によつては、ドクターヘリを活用することが医療機関への搬送時間を大幅に短縮できるなどの点で効果的である、これはもう疑いのないところでございます。

高速道路本線上のドクターヘリの離着陸につきましては、警察庁、消防庁、そして厚生労働省、国土交通省、この関係四省庁におきまして検討を行いまして、平成十七年八月、幅員の広さや交通規制の実施等、一定の条件のもとに、高速道路本線上への離着陸は可能であることの取りまとめをしたところでございます。

国土交通省としては、今後とも高速道路上での事故の際のドクターヘリの離着陸が迅速かつ円滑に行われるよう、引き続き関係省庁との連携強化を図りまして、ドクターヘリの積極的な活用を努めてまいりたいと思っております。

なお、道路特定財源制度の利用の問題でございますが、受益者負担という考え方にいかがみまうと、道路整備のための財源を負担していただいている制度でありまして、今後もその使途については、制度の趣旨を踏まえながら、納税者である自動車利用者の理解の得られるものとするのが不

可欠であるというふうに思います。

なお、まちづくりについても論及されましたけれども、まちづくり交付金の中で、まちづくりの中でも不可避免的に道路の整備ということが非常に広く行われるわけです。そういうものがその周辺道路の渋滞解消あるいは交通の便にも資するわけでございますので、我々、まちづくり交付金からそのようなまちづくりをする場合に、そのすべてをこちらのものを利用するものではありません。

道路特定財源からの支出の部分の相当額というのは、そのうち道路整備に費やされるものが主たるものでございまして、ドクターヘリの場合、もう少し熟してきたら十分そのような考え方も御理解賜れるのではないかと思います。また、緒にいたばかりでございますので、これから検討課題、また理解が得られるように、我々も国民とともに進んでいかなきゃならない課題ではないかというふうに思います。

○石川委員 医療圏をどう確立していくかというのは、それぞれ今お話にありましたように、厚生労働省やほかの省庁と連携をして、ドクターヘリが高速道路に着陸できるということを確認したということでしょうか。

しかし、今後、これらの相談をした機関と一回一回話し合いをして、本当に国民の目から見ても、受益と負担の関係はよくわかりますけれども、理解を得られるような使い方であるかどうか大事になってくると思います。

これは大臣として、公明党さんが特に率先をしてこの配備に随分努力をされてきた経緯というものもあると思いますけれども、今後、道路特定財源だけでなく、国土交通省の中で連携をして予算配分していくこと、この考えもあるかどうか、お尋ねをしたいと思えます。

○冬柴国務大臣 道路整備を行うことは、ベネフィットの面から見て交通事故が減少するんですね。今まで地道で走っていた道路、これは人もみんな一緒にそこを通行しているわけですから、その近くに高速道路ができて多くの車がその

高速道路を走ることになりますと、人や自転車車あるいは自動車と混雑して一体となって使った一般道というものの混雑が緩和されるわけですね。そういう意味で、道路を敷設することが、人命、特にそういうものが、交通事故が減少するという大きなベネフィットがあるわけでございます。

したがって、我々は、人命と道路というものの関連は非常に大きいと思います。現に昨年は、半世紀ぶりに交通事故死者が六千人を切った。それにしても五千七百四十四人の方のとうとい命が交通事故で失われているわけです。これは、半減したとはいえず、我々としてはこれのゼロを目指すことをいかなきゃいけない。その際に、道路がきちっと整備される、あるいは通学路が、歩道の区別がないような、歩道がないような道路を子供たちが通っている、そういうところの歩道を整備する、あるいはガードレールをつけるというようなことが交通事故を非常に減らすわけですね。

そういう意味で私は、ドクターヘリというものの人命救助の役割というものを考えたときに、これから我々もそういう面をタックスペイヤーに御了解いただくような、そういう活動とかいうか、そういうことをしていかなきゃならないのではないかと、こういうふうに思います。

○石川委員 この道路特定財源の一般財源化の問題、さまざま議論があるわけでありまうけれども、やはり地域のことを一番よく知っている、どういふものが必要か。それは当然、児童の安全を守るために、ガードレールの設置だとか、また通学時間の安心、安全を確保するということも大事だと思えます。特に、都市部においては、交通量の多いところではそういうことが優先されると思えます。

一方で、私のような地域は、大変広い地域でありますし、過疎化が進んでおります。道路自体も歩道も随分広く設定をされておりますので、ではどこに優先配分をしていくのかということ、それぞれ、おのおの地域で決めるのが一番いいの

ではないかと思えます。

これから、この道路特定財源の問題、きのう、たまたま櫻井よしこさんの講演を聞きに行ったら、防衛予算よりも多く道路投資に費やされてきた、これはやはりきちんと精査しなければいけないという発言をしておられました。これから我々も、今回要綱を出しましたけれども、この道路特定財源の問題は、本当に地域の要望をきちんと踏まえて、これからやっていただきたいと思えます。

以上で質問を終わります。

○竹本委員長 石川君の質疑はこれにて終わりました。

次に、鷲尾英一郎君。

○鷲尾委員 民主党の鷲尾英一郎でございます。早速質問をさせていただきたいと思えますが、まず冒頭に、先週末に低気圧が日本列島を襲いまして、北海道そして富山に死者が出るといような災害が出ております。また、各地で高波等の被害も出ておりまして、災害列島日本、低気圧が襲来すると、もうそれだけで死者まで出てしまうというような状況でございますので、まずこの高波被害、今のこの低気圧の被害の状況についてお聞きを申し上げたいと思えます。全体としてどういような状況になっておるのか。

きょうは内閣府さん、そして農林水産省の水産庁さんと国土交通省の河川局長さんもお見えだと思えますので、おの被害の状況についてお聞かせ願いたいと思えます。

○加藤政府参考人 お答えいたします。

お尋ねの災害は、二月二十三日から二十四日にかけて発達しながら日本海を東進いたしました低気圧による暴風雪や高波などによって、日本海側を中心に広い範囲で被害が生じたものでございます。

主な被害の状況でございますが、二月二十七日現在で、人的被害が、死者四名、負傷者が八十二名、住家の被害が、全壊、半壊で十一棟、床上、床下浸水が百八十三棟などとなっております。

この補助の中には、災害査定前に施工しました応急工事につきましても災害復旧事業費に含まれるものとされており、さらに、早期災害復旧を図るために、昨年夏に発生した新潟県中越沖

○橋本政府参考人 水産の共同利用施設の復旧につきましては、農林水産業施設災害復旧事業費国

けれども、遺跡に刻まれた文字ないし古典的な史料の検証からいきますと、三世紀末のディオクレ

聞きたい。特に、道路や橋梁などについてもお聞きしたいと思います。内閣府さん、よろし

くお願いします。

○松元政府参考人 お答えいたします。

社会資本の定義にはさまざまなものが存在いたしておりますが、内閣府が編集いたしております「日本の社会資本二〇〇七」におきましては、道路、港湾、航空等、二十の部門を社会資本として取り扱っているところでございます。

そのストックの総額でございますが、二〇〇三年度時点で約六百九十八兆円と推計されておりますが、過去五十数年間、総じて増加傾向にございますが、二〇〇〇年度以降の伸びはやや鈍化しているところでございます。また、そのうちの道路ストックの額は約二百三十四兆円となっております。総額の約三三%を占めております。なお、橋梁はこの道路の内数となっているところでございます。

○鷲尾委員 それだけの社会資本が、これまた統計を見てもわかるとおり、大臣もよく御存じだと思ひます。高度経済成長期を含めて急激に伸びたという話であります。ローマ帝国の話は冒頭させていただきましたけれども、大量の建造物の維持補修ということにかなりの財政をつぎ込まざるを得なくなつてしまつたという話であります。我が国の状況を考えますと、少子高齢化、人口減少時代というのを迎えて、やはり長期的な投資が減少するのは必然であろうと考えております。

この社会資本ストックの維持管理、更新に必要な費用の増大が社会資本の新規投資を制約するという推計はどうなつていのかということ、直近のデータに基づいてぜひ大臣にもお答え願ひたいと思ひます。あわせて、先ほども申し上げました、ローマはこれで減んだという一説もあるわけですから、そこに対する大臣の感想も一言お聞かせ願ひたいと思ひます。

○冬柴国務大臣 ローマ帝国の滅亡につきまして、お説のような説ももちろん有力であるようにございますが、いろいろな見解があります。

我が国におきましても、戦後の高度成長期に大量に整備されました社会資本の老朽化というものが

が本当に進みつつあるわけでございます。これらを適切に維持管理、更新していくことは極めて重要な課題でございます。

耐用年数経過時に更新との前提で試算をいたしますと、投資可能総額が今後横ばいと仮定をいたしますと、二〇二〇年、平成三十二年には、維持管理・更新費が投資可能総額の半分を占めるということになります。もし、投資可能総額の対前年比を国でマイナス三%、あるいは地方でマイナス五%というふうな仮定をいたしますと、二〇二〇年、平成三十二年には、維持管理・更新費にすら不足を生ずることになります。厳しい見通しとなっております。

アメリカでも、御案内のとおり、一九三〇年代から道路、橋梁等の本格的な整備が行われましたが、その三十年後の一九六〇年代後半からの公共投資の抑制によりまして、一九八〇年代、投資後五十年というところですが、御案内のとおり落橋とか舗装の損壊が各地で発生する等、まさに荒廃するアメリカと呼ばれるほどの社会資本の劣悪化が進みました。

私も、この「荒廃するアメリカ」という警世の書をあらわされたパット・チョート博士と対談をさせていただくことに恵まれました。お話を聞きました。それまでアメリカは道路整備あるいは補修費用を年々削つていたわけでございますが、このパット・チョートさんの著書とか、それから、これは私の知見なんですけれども、当時、もう少し後ですが、ニューヨーク州で道路の設置、保存の瑕疵による損害賠償請求というものが一万六千件、ニューヨーク州に対して起こされていて、その弁護士費用だけでも大変なことになったというような話もありました。

私もアメリカへ行つて、摩天楼は素晴らしいんだけれども、あそこへ渡る道路橋のさびとか老朽化を見て、えっ、これが先進国アメリカかというふうな思つた記憶があります。しかし現在は、パット・チョートさんのこの警世の書等にアメリカ政府はこたえて、最低から本当にすぐ予算を

伸ばしているというのが現実ですね。

そういうことで、特に保守管理、あるいは新規整備というものの、公共投資に非常に力を入れていらつしやるということを知つたわけでございます。イギリスも同じような事情と聞いております。その後、維持管理に力を入れたことによつて欠陥橋梁等はアメリカにおいても減少しましたけれども、我が国でも同様の問題が近く起こるおそれがあるように思われてならないわけであります。

このため、日ごろから施設の状況に応じた補修、修繕を講ずることにより施設の延命化をするなど、ライフサイクルコストをできるだけ少なくするような計画的な維持管理を行つていかなければならない、必要な更新を図ることが重要である、このように今思つているところでございます。

厳しい財政状況のもとではありますけれども、今後少子高齢化が進み、投資余力が減少していく中で、これからの十年間程度が社会資本を整備する上で重要な期間、私は残された十年ではないかとも思ひます。したがつて、一層コスト削減を図りながら、真に必要な社会資本の整備を行ひつづ、ますます重要性の高まる社会資本の維持管理、更新は適切に進めていかなければならない大きな課題である、このような認識をいたしております。

○鷲尾委員 ありがとうございます。

大臣からライフサイクルコストをできるだけ少なく抑えてという話がありました。それに関連して、最近アセットマネジメントという言葉が使われるようになってきておりまして、GDPに占める日本の公共事業費の割合が、これは御存じのようにはかの先進国に比べて大分高いわけですが、この公共事業費を国際比較する際の指標として、一般政府固定資本形成というのが用いられておるところであります。政府が購入した構築物、建物、機械設備、これの総額でございますが、これはGDPに占める割合を見ますと、アメ

リカでは今二%台、フランスでは三%台、二〇〇〇年以前の日本では四%から六%ぐらいだったと思ひますが、それぐらいの水準であつたと。

二十一世紀になつてからの建設投資予測、これがどうなつていのかということをお聞きしたいと思ひます。あわせて、GDPに占める一般政府固定資本形成の将来予測がどうなつていのかについて、国交省さんにお尋ね申し上げたいと思ひます。

○神政府参考人 お答えいたします。

我が国の場合、地震、台風等が多発するなど、国土条件が欧米と大きく異なり、例えば、橋梁の耐震設計などの防災対策が必要になるとか、細長い国土が海峡と脊梁山脈によつて分断されておりました。道路整備等を行う場合に橋梁、トンネル等の構造物が非常に多くなる。こういうことから、日本の公共投資の対GDP比率というのが、通常よりも割と高目に押し上げられていっている傾向がございます。

ちなみに、平成十年の公共投資の対GDP比率でございますけれども、アメリカが二・四%、英国一・四%、フランスが二・八%でございます。日本は五・六%という形で欧米と比較して高い水準にございましたが、先ほど申し上げたような事情もあるということでございます。

平成十七年には、アメリカが二・五%、英国一・九%、フランスが三・二%であるのに対して、日本は三・六%というふうになつております。これはむしろ、欧米各国が成長力強化を目指しまして、五年ベースで見まして二割から四割、公共投資水準が、特に道路を中心に上げていくというふうな公共投資を増加させている一方で、我が国の公共事業予算が抑制された結果、こういうような結果になつておりまして、現在、欧米の水準に近づいてきているところでございます。

このままの形で私どもの公共事業予算が抑制され、逆に欧米各国の公共投資の増加がこのままの傾向で進むとすれば、数年のうちに対GDP比率は逆転する、こんな感じにならうかと思つており

ます。

○鷲尾委員 ありがとうございます。

今のお話で、日本の国土が、どうしても国土の性質上、高目の比率にはなっている、それでだんだんと近づいてきているんだ、それは、また後でも話しますけれども少子化なり財政難であるということがどうしてもネックになっていきますし、それがふさわしい規模に近づいているということなのか。また、お話し申し上げております維持管理、修繕ということに大部分投資しなければいけないという話になりますと、なかなか新規投資というのは難しいなというふうな思いがいたしております。

国土交通省で今議論されております、社会資本整備審議会、交通政策審議会の計画部会第二回基本問題小委員会、長い名前ですけれども、ここに出された資料の予測で、国の投資が三割減り続けますよ、地方は五割減り続けますよ、そうすると二〇二〇年には新規投資の余力がなくなるとい話がある。これはどれぐらいになるんでしょうか。国交省さん、お願いします。

○神政府参考人 現在、平成十六年度ベースで申し上げますと、維持管理費の合計額は、投資可能総額に占める割合で申し上げますと約三割でございます。これは投資可能総額がそのまま継続した場合でございますけれども、平成二十二年で五割、それから、先ほど大臣が申し上げましたように投資可能総額が削減をされていくと二〇二〇年度で九二％ということですから、更新時に不足が生じるというふうな形になっております。

維持管理の費用でございますけれども、現在、平成十六年度でございますと、維持管理・更新費の合計が四・三兆円ぐらいになっております。これが平成二十二年ぐらいで五兆円を超えるという形になっておりまして、平成三十一年ぐらいには六兆

円に達する、こういったような状況でございます。

○鷲尾委員 物すごいオーダーだと思ふんです。

国交省さんのこの審議会を出されている統計資料じゃないですけども、これは野村総研さんがやった独自の推計だと思ふんですが、下水道なり道路なり、治水構造物がこれから、例えば二〇二二年、二〇二七年、二〇三四年と耐用年数を続々と迎えていく、もう既に五年前から水道や農林漁業、学校施設とか下水道について更新需要が顕在化するという推計が出てくるわけでありまして。

今後の見通しも含めて、更新需要、例えば今申し上げた下水道、道路、治水構造物、これらの更新投資額というのはこの先どういうふうになっていくのかということについても聞かせ願いたいと思います。

○神政府参考人 お答え申し上げます。

下水道等について、今ちょっと持ち合わせていなくて、先ほど申し上げました維持管理費は道路、港湾、空港、賃貸住宅、公営住宅ですね、それから下水道、都市公園、治水、海岸、このベースで申し上げたところ、例えば、これは二〇〇八年でございますので、私どもの予測ですと、維持管理費・更新費で四兆七千億、単に更新費だけで申し上げますと八千億ぐらいでございます。これが二〇二〇年度ぐらいにはちょうど倍の一兆六千億ぐらいの水準に達する、こういう予測をいたしておるところでございます。

○鷲尾委員 わかりました。

少し質問の先を変えたいというふうに思ふんですが、先ほど大臣も、パット・チョー博士ですが……(冬柴国務大臣「パット・チョー」と呼ぶ)チョー博士とお話する機会があった、「荒廃するアメリカ」という本の著者ですけれども、我が国でも、例えば山陽新幹線のコンクリートの剥落とか橋の床板の陥没とか、かなりの件数が起こっているのではないかと。少なくとも我々の目に触れるような状況になってきているわけで、このコンクリート構造物の劣化というのはどういふ

うに進んでいくのか、これはまたおくらせることも可能なかどうか、最近の知見も踏まえまして、ぜひお話しいただきたいと思ひます。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

アメリカと同様に、橋の床板の陥没、その予兆が見られてございます。

お尋ねのそういう原因でございますが、一つはコンクリートの中性化です。コンクリートはアルカリ性でございますが、それがどんどん酸素によつて中性化していくというのが一つでございます。それからもう一つは、いわゆる塩、海から吹く風に乗って塩が橋梁につく、床版につく、あるいは凍結防止剤で塩をまくといったもので、中性化あるいは塩が入ってくることにあります。中の鉄筋の腐食というのが一つあります。それからもう一つは、当然、橋でありますので車が通ります。例えば過積載の車が通るといふことになりまして、床版にひび割れが起こってくるということでございます。

そういう劣化を防止するためには、定期点検に基づく予防保全というのが先ほどからおっしゃっておられるように最も重要なんだと思ひますが、予防保全の具体例でございます。コンクリート床版のひび割れに対する対策でございますが、炭素繊維のシートを床版に張りつけないという補強がございまして、それからもう一つは、先ほど申し上げました中性化とか、塩がひび割れを通して鉄筋に浸入する、そういうものを防止するための塗装による表面被覆、そういう対策がございまして、いずれにしろ、早期補強、そういうものをやりまして延命するといふことが最も重要なんだろうと思ひます。

○鷲尾委員 早期にそういう点検をしていけば早期補強もできるんだというお話だったと思ふんですが、けれども、米国では、大臣も御存じのとおり、「荒廃するアメリカ」が出されてから道路への維持管理費、公共投資をふやしました、それで危機を乗り切った、そういう意見もあるところであ

りますが、今までのアメリカの景況の状況を考えてみると、やはり日本と比べて大分景況がよくて、それで財政投資できたんだという話もあるわけでありまして、我々の国を考えますと、やはり財政難でなかなか難しいんじゃないかと。

さらには、アメリカの場合は、日本と違って移民が入ってきて、合計特殊出生率も二・二％を超えるぐらいある、はたまた日本はもう一・何％の世界ですから。そういう少子化のことを考えますと、さらに、アメリカでは既に起こっているけれども日本ではこれから起こる社会資本の劣化といふことを考えますと、この先、社会資本をやる投資というのがふえるというのはなかなか期待したい部分があるんじゃないかと思ひますが、大臣はどういうふうにお考えですか。

○冬柴国務大臣 鷲尾委員は大変現下の日本で重要なことをおっしゃっているわけでございまして、あと十年たちますと、我が国の少子高齢社会への急激な傾斜から本格的な人口減少社会に入るといふ予測があります。高齢化し、若い人が少なくなり、しかも人口が減少していくといふことは、そのままほうっておくと経済が縮小してしまふわけでございまして。

我々としては、四面環海の国である以上、外国からの成長のダイナミズムというものを取り入れるためには、空港、港湾の整備、人流、物流とともに、それをつなぐ道路のネットワークというのが、国際競争力を強化する意味で非常に必要なんです。私は、そのような時代に入っていると思ふわけです。そういうことをすることによつて、日本の国は、人口が減つても、高齢社会を迎えても、成長力を維持することができるとは思ひません。

それからもう一つの視点は、今も民主党を初め、野党の方もおっしゃいますし、我々与党もそれはそうだというふうには思ふのは、地方の経済というものは非常に今低迷しています。そして、それはやはり地方の高齢化という問題があるわけでありまして、地方の再生、活性化というのは物す

ごく大きな現在の政治課題だと思ふんですね。

では、どういうことかといいますと、これはちよつと具体的なことで申しわけないですけれども、この二十三日、一週間ほど前に新名神高速道路の一部開通がありました。これは、三重県亀山から滋賀県の草津田上まで四十九・七キロの本格的な高速道路でございます。

これが開通し、私、開通式に行かせていただいたんですが、これは物すごい喜びに包まれているわけですし、その数年前から、これが開通することとを当て込みまして、三重県側では、例の液晶の早川シャープ亀山工場初め、実に七十四社の工場が進出しているんですね、北勢地帯には。そして、鈴鹿山脈を越えた滋賀県の方へ参りますと、本当にのどかな田園風景のあるところ、ちよつと三日月さんのあれですけども、その甲賀地方に実に六十六社の企業が進出しておられるわけですね。

そして、そこにはもちろん若い人たちの働く場ができるわけですし、地方の再生、活性化という意味と道路との関連というのは非常に大きいものがあるということを実感いたしました。

ほかにもたくさん、日本全国その例はありますけれども、そういうことを考えますと、今この残された十年、本当に今の本格的な人口減少社会とかが迎える。あるいは、鷲尾さんがおっしゃっている、高度経済成長期につくられた、道路だけではありませぬけれども社会資本のストックというものがある命数を迎える。それで、それには莫大な費用がかかって、もう新規投資なんか考えられないような圧迫をされるというようなことが十年後には始まるわけですね。

私も、そういうことを考えますと、この残された十年、何とか道路のネットワークを完成しなきゃならないし、道路に絡む多くの課題、そういうものを解決しなければならぬという、国土交通省としては特に所管していますので使命感に燃えるわけです。

そういうことから、それをするためには巨額の

財政手当てというものがなければ始めることができないわけですね。道路一本つくるにしても、多くの利害関係人が生じます、地権者の御協力も得なきゃなりません。長い年月、新名神も十四年かかっています、そして四千六百五十二億円という巨費が投じられています。

そういうことを考えますと、道路特定財源というものは、道路を敷設することによって第一次的に直接受益されるドライバーの方にその費用を一部負担していただくという制度は合理的だと私は思うわけで、そういうことで今回も十年間、そして現在の道路特定財源を暫定税率を含めて維持させてほしい。これには、大変今原油価格が高騰して、そして国民生活をひどく圧迫している中でお願いしているわけですが、国民の広い御理解をちょうだいしたいというのは、そういうところでございます。

○鷲尾委員 大臣、先ほどから、十年という話と道路の開通によって地方の活性化も大分できたというお話をいただいたと思うんです。

確かに、道路で地方を活性化するという部分は、私も当然あると思つています。ただ、残り十年とおっしゃっていただいた、それはもう国交省さんが推計した、二〇二〇年から新規投資はなかなか難しくなってくるよと推計結果が示すところ、あと十年が肝じゃないかという話だと思ふんです。

その中で、新規投資ができないのであればやはり今ある道路を、これから人口減少です、財政難です、そこは大臣と見解は一緒だと思ふんですけれども、どこを残してどこを捨てるのかとか、そういうある意味冷徹な議論もしていかなければ、本当に、日本全国瓦れきの山になつてしまふんじゃないかという問題意識もあると思ふんですね。あと十年と言つていきますけれども、そっちの方向もじっくり考えていかなければいけないんじゃないかなと思ふんです。

大臣、どう思われますか。ちよつともう時間もないので。

○冬柴国務大臣 大事な視点だと思ひます。

私は、このような思いを持ちながらも、毎年毎年の予算というところで、御案内のとおり、本年の一月に閣議決定された「日本経済の進路と戦略」という中でも、二〇二一年には、平成二十三年です、すぐです、国、地方の基礎的財政収支の黒字化を確実に達成する、こういうことも決められていますと、私も内閣の一員として協力せざるを得ない。せざるを得ないというよりも、率先してしなきゃいけないと思ひます。

しかし、それと今迫られている問題とどう調和していくかということはおのずと、鷲尾さんがおっしゃったことも、毎年の予算査定の中でどういうふうになつていくのかというのが今後の課題だと思ひますが、目標としては、今までされてい

るもの、ここに書いたとおりでございます。そういうことを頑張つていきますというのを申し上げて、御理解をいただく以外にないわけです。

○鷲尾委員 例えば十年先に、十年先とは言いませぬ、十年先の前に、やはりどこをこれから集中的に維持して、どこを捨てるを得ないか、そういう議論は今実際あるんですか。

○冬柴国務大臣 捨てるを得ないという議論、これは大変難しいわけですけども、しかし、どこをどう補修して、そして限られた命数を延ばしていくか。五十年と言われるものを百年もたせれば、非常にそれは大事な視点だと思ふんですね。

したがって、今後は、橋梁等についても不断の見直し、我々は五年に一回国道をやつていきますけれども、地方道については、ほとんどと言つたら失礼ですけども、なされていないものについて、我々は、技術的なものとか、あるいはそういうことの専門家を養成するとか、そしてまたやつていただくことについての予算手当てを考えると、その保守管理についての問題を重点的にやつていくという姿勢はございます。

○鷲尾委員 不断の見直しをやつていただくというんですが、それにしても、大臣が、この十年

間だけは暫定税率を維持させてほしいというのがちよつとアンバランスな気が私はいたします。

最後にそこだけコメントさせていただきます。質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○竹本委員長 鷲尾君の質疑はこれにて終了いたしました。

次に、逢坂誠二君。

○逢坂委員 民主党の逢坂誠二でございます。

冬柴大臣、きょうもお世話になります。よろしくお願いいたします。先週に比べると、多少顔色もよろしくなつたようで、お疲れも多少とれたのかなというふうに思つております。

きょうは、事前に話しておりますとおり、道路特定財源の一般財源化、その意義などについて話をさせていただきたいと思つてはいるんですが、その前に、ちよつと大臣、大変恐縮なんです、事前の通告はなかつたんですが、現在、予算委員会で「イージス艦」あたりにと漁船清徳丸との衝突事故の問題、集中審議がされているところでございます。大臣、あちらの委員会ではなくてこちらにいらつしやるものですか、若干その点について伺いをしたいと思つてはいるんですが、通告がなく大変恐縮です。

海上保安庁と大臣の関係というのは、これはどのように大臣は御認識されておりますでしょうか。

○冬柴国務大臣 海上保安庁法によりまして、海上保安庁は、国土交通大臣が管理をする国家行政組織法第三条の機関で、国土交通省の外局に当たるといふうなことに定められております。一方、同法十条によりまして、海上保安庁長官は国土交通大臣の指揮監督を受けて庁務をきつとやる、こういう規定があるわけです。

しかしながら、それをどういうふうにして国土交通大臣と、海上保安庁というのはいろいろな仕事をしていますけれども、その中には、海上における法の秩序の維持という、いわゆる法の執行の面を担当しているわけでございます。

したが、いまして、その点については、檢察あるいは警察と同様の仕事を海上においては担当しているわけでは、それは非常に政治的中立というものが強度に求められる部分でございまして、そういうことを考えますと、檢察庁法における法務大臣の檢察総長に対する指揮監督権というものもありまされども、それは個々具体的な事件に対して一般的指揮権があると言われているんですが、国土交通大臣の海上保安庁長官に対する関係というのは、個々具体的な事件については関与しない、関与はできないというふうな、私はそう信じていますし、また多くの学説の通説もそのように理解をしておるといふふうに思います。

○逢坂委員　そういう大臣と海上保安庁の関係にあるわけですが、その中で、今回の「あたこ」と清徳丸との事故におきまして、事故当日、さほど時間を置かないうちに、「あたこ」の航海長が海上保安庁のヘリで防衛省本省に来て、大臣と何やら、事情聴取を受けたのか何をしたのか、まだよくわかっていませんが、そういう事実があった。しかも、それは防衛大臣の指示であったというふうなことです。

あるいはまた、その後、護衛艦隊幕僚長がヘリコプターで「あたこ」に乗艦をして、「あたこ」の乗組員から事情聴取もしていたというふうなことも新聞報道されている。あるいはまた、ヘリで自衛隊の方が船と防衛省を行き来するの、海上保安庁にもそういう話がなくて来ていたらいいというふうなことも報じられているわけですね。あるいはまた、委員会の答弁などでもそういうことが明らかにしているわけですね。

先ほど述べられたような国土交通大臣と海上保安庁との関係が、おありの冬柴大臣として、今回のことについて、これはどうお考えになりますでしょうか。国民から見ていると、極めてわかりにくい、何かどうもおかしいんじゃないかというふうなこともあるわけですが、大臣、いかがですか。

○冬柴国務大臣　海上における刑事事件というものは、海上保安庁長官初め、これは司法警察員としての捜査権が付与されているわけでありまして、いわゆる刑事事件、これはそういう事件で、捜査をするということになるわけでございますから、私は、その問題について、私の立場で、先ほどの申し上げた立場でございまして、コメントをするのは適当ではないというふうに思います。

というのは、やはり今もう捜査をしているわけですね。これは刑法何条でしょうか、業務上過失往来危険罪というふうなことになるのではなからうかと思えますけれども、そういう問題の捜査中の案件ですから、その周辺事実について、私がこのような公の場で、そして私の立場でコメントをするということは適当ではない、このように思います。

○逢坂委員　大臣、本当にそうでしょうか。先ほど、国家行政組織法などを出されまして、大臣と海上保安庁との関係を大臣の口からいろいろ御説明いただきましたが、最終的に総合的に管理をしなければならぬお立場にいる大臣として、今回のこの件に関して口を出す立場にはないというふうにおっしゃられるのは、果たして適切なかどうか。私にはそうは思われません。

やはりきちんと捜査をしていく上でも、あるいは国民の皆様にも今回の経過というものを明らかにしていく上でも、今回のことに対して大臣のお立場で何らかの考えというものが表明されても、それは決して悪いことではないのではないかと、私は私は思っているんです。

と申しますのは、防衛省に対して海上保安庁から口どめ要請文というふうなものも出ていたというふうな、例えばこれはきょうの毎日新聞の社説でございまして、毎日新聞の社説は「異例の」というふうな書いているわけですね。まさに私は異例だと思っております。

それでは、今回のこの事件、国民の非常に大きな関心事であり、事故に巻き込まれた方々は本当にお気の毒だ、本心に心から大変なことだという

ふうに私も思うんですが、そのことを今度は海上保安庁から防衛省に、しやべらないでくれというふうな文書が出ているということも私は極めて異例だと思っておりますが、大臣、いかがですか。

○竹本委員長　この問題は事前通告がございませんで、その前提でお答えをいただきたいと思ひます。

では、冬柴大臣。

○冬柴国務大臣　海上保安庁長官が海上保安庁法及び刑法、刑事訴訟法の規定に従って適切に判断をしていることだといふふうに思います。

○逢坂委員　今委員長からも話がありましたとおり、私も、事前通告をしておりますので、余りここでは立ち入ることはできないとは思いますが、何分にも現在進行形の問題でございまして、こうした形にもならざるを得なかったことを大臣にも御理解をいただきたいと思ひます。

それで最後に、もう一つです。

国民の目で見ていると、防衛省があつて、海上保安庁、国土交通省がある。そこでのやりとり、言つた、言わぬ、あつた、ないみたいな、そういうやりとりに見えらるわけですが、どうも私は、海上保安庁と国土交通省がやっているのは不毛ではないかという気がするんです。

本来、最終的には、その土俵を仕切るのは私は総理ではないかといふふうに思うんですが、総理もしくはその官邸という言い方をすると、総理がこれに関してもうちよつと総合的なリーダーシップを発揮すべきといふふうにも私は思うんですが、この点、大臣、いかがでしょうか。

○冬柴国務大臣　それは、それぞれのつかさつかさで政治家が、その信念に基づいて判断し、行うことであるといふふうに思います。

○逢坂委員　事前通告のない案件で大変恐縮に思ひますけれども、これはこの点にとどめさせていただきますか。

さてそれで、道路特定財源でございましてけれども、この問題、いろいろ議論がされているわけ

ですが、やつと今この段に至つて国民の皆様にも、一体何が問題になっているのかといふことが徐々に広がりつつあるのかなといふふうに私は思ひます。しかし、まだ必ずしも十分な議論が行われているわけではない、やはりこれは国家百年の大計にも通ずるような重要なことだといふふうにも思ひますので、さらに十分な議論、質疑というものが行われるべきだと私は感じているところ

です。そこで、実は私は、前回も申し上げましたけれども、日本の国の中に必要な道路整備というのはまだまだたくさんあるといふふうに思ひます。私の選挙区の中でも、やはりどうしてもこの例えは高速道路だけは早目に開通しなければならぬといふようなところももちろんあるわけだといひまして、そういう道路、あるいは危険なところもある、そういう整備はぜひともやらなければいけないといふふうに私は思ひます。

それから、先ほど話に出ていました、パット・チヨートの「荒廃するアメリカ」ですか、あれは古賀一成先生の翻訳でございまして、古賀一成先生、いなくなりましたけれども、まさにそういう問題意識を持つて、私自身も、パット・チヨートが描くようなアメリカのように日本がなつてはいけないといふふうに思ひます。

しかし、だからといって、これから先も今までと同じような道路整備の手法で本当によいのかどうかといふことを十分に考えなければいけないのだといふふうに思ひます。

そこで、私も民主党は今回のことに関して、道路は要らないといふふうに言ひたいわけではなくて、必要な道路もあるんだ、やらなければいけないこともあるんだといふことを前提にしながら、五つのポイントを今回我々は申し上げております。

一つ目は、特定財源をやめて一般財源化する、二つ目が暫定税率をやめるということ、それから、これに伴つて地方の財源はしっかりと確保する

ということ、それから、国、地方の道路整備についての考え方を明確にするということ、それから、道路建設ルールの抜本的見直しをするということ、五つの柱を立てて今回のこの議論に臨んでいるわけであります。

それで、お手元に資料を用意させていただきましたが、そのうちの特に三つ、ここには抜き書きをしたものでございますけれども、道路特定財源の廃止、暫定税率の廃止、地方の財源はしっかりと確保するという、この方針ですね。

冬柴大臣、この我々の方針がよいかどうかは別にして、大臣、メモをされて大変恐縮ですが、我々のこの主張というのは、いいか悪いかは別にして、言っている内容、意味というのは御理解いただけていますでしょうか。

○冬柴国務大臣 これは詳細を見てももらえないと論評するのは難しいわけですが、でき得れば、早急にこれを法案にまとめて提案をしていただき、この席に座っていただいて、そして我々の方の与党の質問も受けて問題点を真摯に協議をし、そしてその中で、いい点、悪い点というものを判断して進めるのが非常にいいのではないかと、このように私は思います。

ただ、この道路特定財源を廃止するというのと、そうすると、すべてこの今の特定財源が失われるということになりますと、非常に大きな収支欠陥が生ずるということはおそらく御案内のとおりでございますし、地方の首長も経験された委員にとつて、それがいかに大きな影響を日本の隅々にまで与えるかということ、これはもう御案内のとおりだと思います。

それから、暫定税率を廃止する。これは、受益と負担ということが比較的明確なガソリンの消費と道路というものをとらえて、そして、その道路の投資というのは非常に大きなお金がかかりますが、それを負担していただくという関係は非常に明確で、しかもこれは昭和二十九年から始まっていて、ずっとその間、国会に、これを延長しているかどうかということを諮りながら、法律を改正

しながらここまで来たというものでございますので、この税率を廃止する、そういうことがそれでいいんだらうか。その受益と負担というのが比較的明確なものを、例えば免許証を持つていないとか、あるいは持っているけれども運転はしないというような人に道路の建設費、民主党も、道路は必要なのは必要でつくつていかなきゃならないとおっしゃいますと、その非常に巨額の財源というものを一般国民に求めるということにならうかと思ひますが、それでいいのかどうかという問題がそこにあるかと思ひます。

それから、地方の財源はしっかりと確保と。これは非常に大事な話でして、ただ、これは今、自民党と公明党で政権を担当させていただいているわけですね。四月一日現在もそうだろうと思ひます、ことしの。ことしの四月一日ですね。そうしますと、この四月一日にこの財源が切れましたら、どういう根拠で、どこからどういってお金を地方にお渡しする、しっかりと確保するのはどういふにするんだらうと。

例えば、今審議をいただいている法律というのが、その四月一日まで、三月三十一日までに通らないと、地方道路整備臨時交付金というものは渡せなくなりますね、根拠を失いますね。それを渡す根拠は、この法律ですね。

そうすると、その四月一日時点で、民主党さんのあれですから、政権を担当していられて法律をつくるんだと言われたら別ですけれども、我々はこれを延ばさせてくださいということをやつていくわけですが、それがだめだということになると、四月一日から収支欠陥が生じますね。その規模というのは、九千億プラス七千億、一兆六千億が地方に四月一日以降入らなくなる。

そしてまた、それ以外の補助金というのの巨額ですね。五千億以上いきますね。こういうものも、我々が直轄とか新直轄とかあるいは補助事業とかいうものをやるといふことになれば、地方が負担される。その分について我々はそのお金を交付するということになるわけですが、我々

はできなくなつちゃうんですね、これ。そういうことを考えますと、これは非常に、財源の手当てと、そしてそれを地方へ渡すという、しっかりと法律の裏づけというものがないと、この三項に書いてある「地方の財源はしっかりと確保」ということは実現できないんじゃないかというのを心配しますね。

そういうことでございます。○逢坂委員 大臣のおっしゃることというのは私も理解をいたしますし、地方の財源を確保するためには、今、このままただ単に暫定税率が切れればいいということでは手当てできないということ、それは、それは我々も同様に感じておりますので、当然そのためには幾つかの法律改正が必要になることは全く同感でございますし、異論ございません。しかし、そもそも前提として、今の、この中で今までのスキームでやらざるを得ないんだというところ、やはり日本の国全体が思考停止に陥つていっているのかという気が私にはないであります。

それを含めて、特定財源を一般財源化することの意味について、少し私から、大臣と議論させていただきたいんです。今、全国の病院、医療サービスが随分と崩壊してきているというのは大臣も御承知かと思ひます。北海道には二十一の二次医療圏があるといふのは先ほど石川委員からも多分紹介されたと思ひますが、私の選挙区の檜山南というところの医療圏は、もう産科のお医者さんがいません。これは北海道で初めてのことなんですけれども、そういう状況が生まれております。

あるいはまた、今、日本の福祉や社会保障制度も随分とどん詰まりにきている、大きな曲がり角にきているといふのも大臣も御案内のとおりかと思ひます。障害者自立支援法で、特別対策で一千四百億を用意せざるを得ない現実があった。あるいは、後期高齢者医療制度、この四月からスタートするのを我々は反対はしております。しかし、それも緊急避難的に一千七百億用意しなければなら

ないという現実もあるわけであります。それからまた、今原油高で、私の地元北海道の酪農家、北海道だけではございません、日本じゅうの酪農家が大変な状況になっていて、この酪農の対策でまた一千数百億のお金も用意しなければいけない。しかし、現場の酪農家から言わせれば、あれじゃ足りない、焼け石に水だという声もあるわけですね。

それからまた、食料の自給率、これも三九%。今回の中国からの輸入ギョーザの問題によって、随分と食の安全、安心というものを守るための制度が脆弱ではないかということも出ているわけですね。

それから、教育の現場、いかがでしょうか。私も自治体の長をしていたしました。教育の現場では、一般財源がなくて、本来市町村が準備をしたと思う教材すらそろえられない。例えば家庭科や技術・家庭の道具なんというものも、私が中学校にいたときのような道具を、まだ同じものを使つているなんという実態も実は地元ではございました。私は、これは本当に大変なことだといふふうに思っています。

あるいは、ほかの分野もまだまだそうです。こういう状況の中で、税という資源配分について、これまでと同じような縦割りの発想の中でやつていいのかどうか。例えば、社会保障関係費。経済財政諮問会議の決定によつて、五年間で一兆一千億を削減する。年間二千二百億ずつ削減をしてきた結果、今全国では大変なことが起きていくわけですね。だから、そういうときに、柔軟に、私たちの国の税の資源配分というものを、優先順位を考えつつ再配分をする。その行動に今出なければ、私は最終的には道路の維持管理だって危うい状況にはしないかといふふうに思ふんです。

この点について、国民の生活の安心、安全を守るための大きな指針というものをこの政治の場で打ち出さない限りは、国民の皆さんは安心できません。

せん。その意味でも、大臣、十年間、特定財源として約六十兆円近いお金を確保しておくということは、本当に今のこのさまざまなことが起きている中で合理性があるんじゃないでしょうか。

私は、道路の必要性は十分に認めています。道路の維持管理費がこれから上がるということも、現場にいましたから十分に理解はしています。しかし、そのときに道路だけがということではないのか。一方で、医療や福祉や教育や食料の問題がうまくいっていないという現実がある。どっちが生きていくために優先順位が高いのか。大臣、これをやはり平場で議論するということが必要なんじゃないでしょうか。

私も、この特定財源を一般財源化しようというのは、道路整備をやめましょうというふうに言っているのではなくて、こういう大きな目線で見たときに、資源配分を変える議論をしよう、そういう問題提起なわけですね。大臣、いかがでしょうか。

○冬柴国務大臣 いろいろな政策課題がありますが、私は、道路を整備する、高速道路が、ネットワークというものが非常に脚光を浴びますけれども、何回も言っていますけれども、それ以外に、毎日四十人以上の学童が使っている通学路四万四千キロも歩道の整備すらない、こういうことをほっておくわけにいかないという、絶対的にそのように思う面があるわけです。こういうものを十六の政策課題で分けて書かれておりますが、私はどれもこれも喫緊の課題だろうと思います。

そういう意味で、もちろん今挙げられた教育、福祉、すべて必要です。ですから、資源の配分は必要ですけれども、私どもの道路の中期計画に盛り込まれたものについては、その大宗といえますか受益者負担という形でお願いをしているわけです。ほかの、社会福祉あるいは教育というものは一般財源からやられるわけですね。これはすべての国民に御負担をいただくという税の体系でやっているわけですから、この道路に関連する問題につきましては、受益者に負担をいた

だ。

受益と負担との関係が比較的明瞭であるがゆえに、これを負担していただく多くの国民の方々が、こういうものは一般財源化しないでほしい、一般財源化するぐらいであれば我々はもう負担するのをやめさせてほしい、ガソリンを下げてほしい、こういうことをおっしゃる。裏返せば、道路特定財源として苦しいけれども負担するのは、今言う道路を整備するということが条件だよ、そういうことをおっしゃっていただいているわけであります。多くの首長も本当に毎日のように私の方へお見えになります。そういう人たちは、何としても道路財源を守ってこはつくってほしい、あるいは、今さっき言うようないろいろな課題にはこたえてほしい、こういう要望があるわけでございます。

したがって、この配分の問題ですけれども、特定財源をやめるということ、あるいは暫定税率を廃止するということは、道路をつくるのであれば負担してあげようと言っていたらいい方々のそういうお気持ちというものを返上してしまふ。ということになりますと、一般財源で道路をつくるということになりますと、本当にできるんだらうか、そういう思いがいたします。

○逢坂委員 大臣、一般財源に関して受益と負担の関係をよくお持ち出しになれますけれども、やはり昭和二十九年当時と現在では受益と負担の関係は大幅に違っていることは御理解いただけるのではないかと思います。二十九年当時、道路整備も非常に低かった、車に乗っている方も少なかったわけですね。そして、今、この道路や車などから恩恵を受けている国民というのはだれであり、その負担をしているのはだれであるかというのは、必ずしも明確ではないというふうに思うんです。

トラック事業者が税の負担をたくさんしているのと仮にいたとしても、トラック事業者の皆さんは自分の営業のコストにそれを上乗せして国民の皆様から広く薄く料金としていただいているわけ

でございますので、受益と負担の関係というのは、まさにすべての国民が受益者であり、すべての国民が負担者であるというような実態に二十九年よりはより近づいているというふうに考えざるを得ないのではないのでしょうか。

そして、今私たちの国に、先ほど例に挙げたこと以外にもさまざまな問題が起きております。そういうときに、確かに今この道路特定財源を直接お支払いになっている方々は担税力があるわけですが、こうした中で、総合的に見たときに、その資源配分を変えていくということを政治の世界が丁寧に説明しなくては説明するんですか。

優先順位が高いという、例えば前回もお話しさせていただきまして、一つのおにぎりが食べたいと言つて九州で亡くなられた、生活保護に該当しない方がいらつしました。ああいうことが起きている一方で、これから先、六十兆円近いお金を囲い込んで道路にだけ限定をして使うということとが本当に適切な政治のあり方なのかどうか、そのことを考えてみる必要がある、そういう提案を私はしているんですね。だから、受益と負担の関係があるから見直せないんだとか、全国の市町村長さんが言っているから見直せないんだというのは、それは大臣、違うんじゃないでしょうか。

私も市町村長の仕事をしています。市町村長がやはり守つてほしいと言ふ理由は、地方の財源を確保したいというその一心、あるいはまた、今の時期に予算の組み替えの議論などをされるのはつらいということ。それから、道路だけにフォーカスを当てて、この道路が必要か必要じゃないかということも市町村長に迫つたら、市町村長は、この道路は要りませんというふうには言えませんよ。これは現実なんです。例えば交差点改良にしても、先ほど大臣が例に出された、学童が何万人も歩いていて危険なところがある、その歩道拡幅、歩道整備をすることを市町村長に、要りますか、あなた、要らないんですかねと迫つたら、それは市町村長は要らないとは言えない。今よりもよくなるものについては、いや、それは

やつてほしいですよ、その方が安全ですよ。

だから、全くの無条件な中で、この道路整備は要りますか、要りませんかと聞いたら、すべての道路がやはり必要だと答えざるを得ないんですよ。だから道路整備というのは注意が必要だということふうにも言えるんですね。先ほどローマの道路整備の例が出されていましたが、要るか要らないか、道路にだけフォーカスを当てて議論をしたら、要らないというふうにはなかなか言いがたいのが道路整備であるという現実なんです。

だから、そういう現実も踏まえて、政治の世界が国民をリードして、本当に、今の税という資源配分をどこに優先順位をつけてやるんだということを総合的に考えるということの突破口にこれをしようじゃないかと、大臣、いかがですか。

○冬柴国務大臣 道路特定財源は、のんびんだらりと大きく確保してきたわけではありません。直近の平成十五年から十九年までの五年間、今もまだその中にあるわけですが、道路整備の総額は、五年間で三十八兆円でございます。これを十年に引き直しますと、七十六兆円になるんですよ。それを我々としては六十五兆円にし、そしてまた、政府・与党でいろいろ協議をして五十九兆円になっているわけです。

そのように、道路は、野方図に、もう確保しているんだからどんどんふやしていか、あるいは囲い込んでいくという世界ではないに、本当にそういう意味では、これは強いニーズがあるけれども、しかし、そのように縮小してきたということは事実であります。

平成十年の道路予算と平成十九年度予算を比べて、平成十年が十四兆……(逢坂委員)大臣、もうよろしいですよとつぶやいてから、ほとんど半減に近いところまで下げていっているんです。社会資本整備も、十年は十四兆九千億でありましたけれども、それを六兆九千億まで下げましたね。ですから、半減以下、社会資本整備はそういうふうになっています。

したがって、私どもは、日本の今置かれた財政

状態を見たときに、プライマリーバランスをプラスにする、そういうことはもう本当に至上命題だと思ふんですね。我々の世代でつくった借金というものを、子供や孫、国債が大体六十年で償還されるとした場合に、まだ顔も見たことのないひ孫にツケを残すわけにいかないわけでございます。

そういう意味で、我々は、社会資本整備も本当にたくさんあるけれども、その中で一%から三%というものを骨太政策二〇〇六で、これも随分議論をしたんですけれども、受け入れました。しかしながら、十八年も十九年も、予算では三%を超える社会資本整備のカットを受け入れているわけです。

したがって、私は、野方図にこれだけをやっているということではなしに、それなりに自制しながら、しかしながら、先ほどもる申し上げたような、残された十年と申しますか、これをやらないと、国際競争力を強化し、我が国の成長力を維持することはできなくなるという危機感を持っているからお願いをしているわけでありまして、タックスペイヤーにも本当に辞を低くして、理解をしてほしい、これをお願いしているわけでございます。

○逢坂委員 私は、野方図にという言葉を使っておりますので、やみくもにたくさん予算を確保しているという指摘はしているつもりはございません。ただ、あらかじめ決められた額を囲い込むということについて、よいのかということであります。

それで、二つお話をさせていただきたいと思いますが、予算が減っているのは、今のこの日本の財政の状況を見れば、どこもかしこもこれは当たり前前のことであります。地方の決算を見れば、平成十一年の決算と十七年の決算を比較すれば、例えば人口五千人未満の町村、これは二四%から五%、決算がマイナスになっているんですよ。決算をマイナスにして、中で何が行われているか。福祉サービスをどんどん縮小する、あるいは公共料金、水道料金、下水道料金、保育所、幼

稚園、学童保育、こういうものをみんな上げる、そういうことで予算規模を三分の二ぐらいに縮減している。町村によっては予算規模が半分以下というところもございます。

こういうことをやっている中で、毎年三%減っているからいいじゃないかと、そういう論法は通じません。道路だけにフォーカスを当てているからそういう議論になるわけですね。

それから、もう一つです。国際競争力を高めるという指摘がございました。これは、先日総務委員会、私どもの同僚、小川淳也議員が言っていたことですが、日本の飛行場の着陸料は国際的に見て異常に高い、これを下げることによって日本の国際競争力が高まるのではないかと指摘をいたしました。そして、そのときに、それでは日本の飛行場の着陸料の収入は幾らだ。八百億ですよ、全部使ってゼロにする、どれほど国際競争力が高まりますか。八百億ですよ。こういう目線を私たちは今持つ必要があるのではないかと、私を私たちは強く訴えているわけですね。

大臣にはぜひ御理解いただきたい。平和も守らなさいいけない、福祉も拡充するんだ、そういうお気持ちをお持ちだと私は思います。そういう目線で、改めてこの問題を大臣に深くお考えいただきたいんです。どこを見て仕事をするか、ぜひお考えいただきたいと思ひます。

時間がなくなりましたので、きょうの最後の話題にしたいと思ふんですが、私どもの今のこの主張は、道路整備をする決定のプロセス、それも明確化したいというふうに思っています。やはり今の決定のプロセスが、どうも私にもよくわからないところがございます。

国幹会議というのがございますけれども、大臣、この国幹会議というのは、どんなタイミングで、だれがどうやって開催を決定するものなのでしょうか、お教えいただけますか。ちよつと事務的に恐縮ですが、通告してありますので。

○冬柴国務大臣 これは、国幹会議の議に諮るべ

きものは法定されております。したがって、そういう議題があれば適時開くわけですが、それは主宰者である国幹会議の会長が決められます。そして、そこで会議に諮って決められるわけでございますが、法定されておりますので、それに基づいて必要な都度開催をいただくということになると思ひます。

○逢坂委員 今大臣から、国幹会議は会長が招集するというような話がございました。でも、会長は民間の方ですよ。ですから、多分これは、国土交通省の事務方がある種提案をして国幹会議の開催というものを言い出さなければ、会長は、政治的にも、あるいは国民から選挙で選ばれた方ではないので、みずから言い出すということではございません。審議すべき事項があればいい、審議すべき事項ということでございましたけれども、審議すべき事項というのは、どういう状況になったら客観的にこの国幹会議を開催するのかわかるのか、全このこれはブラックボックスというか、そこには、ある一定程度の客観的な、外形的な標準、基準があるわけではないですよ、大臣。何かあるんですか。

例えば、議論すべき議題が十本になったら開催するとか、議論すべき議題というものがこういう程度まで熟したらやるとか、この点はいかがですか。どちらも多分ないのではないかと思ふんですね。事務方がやはり提案をしてやるんだろ。あるいは、議案についても、どの程度になったらやるんだというところについての明確な基準、外形的な基準はないのではないかと私は思ふんですが、いかがですか。

○冬柴国務大臣 国幹会議において可決していたら、道路であれば、それに着手できるといふところまで熟した案件を提案して、そしてこれを、そこで御意見を聞かせていただいて、その議を経るということですから、その議を経なければならぬ決定はできません。

したがって、では、その前にはどういう手続が

あるか。これはもう何回も申し上げていますが、道路予定路線というのは閣議決定をされたものがあります。そういうものの中から、地方が、御案内のように、地方の住民のニーズ等を拾いながら、まず都市計画決定をし、そしてまた、それに対して環境アセスメントをし、そういうものが整ったときに、我々の方に整備をしてほしいというような要請があるわけです。

その中では、地方の議会あるいは住民の御意思、そういうものがあると思ひます。もちろん、それに基づきまして、我々は、最新のデータに基づくBバイC、いわゆる投入するコストを利益、ベネフィットがオーバーするかどうかという厳正な判断もさせていただきます。そういうことから、そういうものがすべて熟したところから、この国幹会議にお諮りをするということが熟してくるんだらうと思ひます。

そこで、会長さんに、こういう案件を諮ってほしいということは事務局から申し上げる、それは事実です。それは、そういう資料を添えてお諮りをするわけでございます。しかし、聞くかどうかということとか、あるいは議事を主宰するのは会長であります。

○逢坂委員 もうきょうは時間が来ましたので、これでやめさせていただきますが、今の話を聞いて、国幹会議が具体的にどういう状況の中で客観的に開かれるのかというのは、必ずしも、私には少なくとも伝わってまいりませんでした。

大臣に最後に一言だけ、僭越ながら申し上げたいんですが、今回のこの道路特定財源の問題は、日本の構造改革の大きなスイッチだというふうに私は思っています。これから先、今と同じような仕組みを十年続けても、本当に地方の皆さんが望むような、地域の皆さんが望むような道路整備ができるのかどうか。

私も全国の首長さんからよく聞きます。これまでも我々は税を負担して都市の道路をつくってきた、今度はおれたちの番だと思つていたのに、ここではしこを外されるのは不公平だというような

声も聞きます。でも、今回の道路中期計画の素案を見ても、今度はおれたちの番だという、地方の皆さんが言っていることがわかるような記述はどこにもございません。そして、これまでの道路決定の方式をどう変えていくのかについても、明確なものはないように私には感じられるわけです。

ぜひ、大臣、今回のこの議論が日本の大きな構造改革につながっていくものだということを御認識いただいて、大臣が省益を代表して代弁をするのではなくて、国民の利益を代表して大きな御決断をいただきますように心からお訴え申し上げます。終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○竹本委員長 逢坂君の質疑はこれにて終了でございます。

次に、穀田恵二君。

○穀田委員 きょうは、中期計画の中で、地域高規格道路について聞きたいと思います。

中期計画において、地域高規格道路に対する施策は、一つは、基幹ネットワークの整備、第二に、生活幹線道路ネットワークの形成ということに記載されているのは御承知のとおりです。

そこで、幾つかただしておきたいことがございます。まず、十年間に百八十六路線、百十候補路線のうち、どれだけ整備するおつもりか、お答えいただきたいと思います。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

素案では、十年後、高規格幹線道路とともに地方中心城市を連絡するなど、基幹ネットワークとしての機能をおおむね確保するという目標を掲げております。ただ、個別区間の具体の整備につきましては、地元との調整状況あるいは所要の系統、厳格な事業評価ということで、個別年度でやるということもありまして、現段階では決まっております。

○穀田委員 おおむね確保する、決まっていな

い、こういうことですな。
それから第二番目に、それでは十年間に使う事業量は幾らですか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。
先般、五十九兆の内訳を提出いたしました。その中で、基幹ネットワークの整備ということで、高規格、地域高規格等々合わせて約二十一・五兆円というのを掲げております。地域高規格はこの内数でございます。

○穀田委員 その内数の中で、五十九兆円に変更した際に、中期計画の中には、国際競争力の確保という欄に書いていますけれども、一年間、五千九百五十億円ということを書いてあるわけですね。だから、十年間でいくと大体この十倍になるだろうと。もちろん、一年一年、それは高低は少しありまっせということだというふうに確認しておきたいと思うんです。

では、三番目に、生活幹線道路ネットワークの二千三百区間のうち、地域高規格道路はどれだけあるのか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

これも個別の道路というのは、先ほど申し上げましたように、個々具体には毎年度決まっておりますので、幾ら入っているかというのは、現在のところ定めておりません。(穀田委員)もう少し大きい声で言ってくれる」と呼ぶ現在、定めておりません。地域高規格道路とか、あるいは現道拡幅とか、バイパス等の隘路解消ということで生活幹線道路整備目標を達成するというところでございまして、具体的に、その中で地域高規格は幾らというのとは定めておりません。

○穀田委員 では、定めていないと。

空港、港湾からインターチェンジへのアクセス改善の中に地域高規格道路は入っていますか。

○宮田政府参考人 入っております。このところは個別に定まっておりますが、お示ししました五十九兆の内訳の個別表の中に、基幹ネットワークと港湾、空港へのアクセスの小項目間のダブリのところで五千七百億円というのを計上しております。ここの中に地域高規格と、それから空港、港湾道路への十分アクセス、ここはダブリがそこでございますので、その中身でございま

す。

○穀田委員 それでは、渋滞対策のうち、地域高規格道路はどうなっているんですか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。
これも個々具体には、先ほど申し上げておりましたように、地域高規格そのものを個別具体的に定めておりませんので、中身でございしますが、現時点で幾ら入っているかというのは定めておりません。

○穀田委員 今の聞いて、大体、路線はどれだけ整備するつもりか、十年間の事業量はどうか、生活幹線道路ネットワークにどれだけ入っているのか、それから、空港、港湾からのアクセスの関係はどうか、渋滞対策のうちどうか、これは結局、わかっているのは、事業量だけは少し言えないという話で、地域高規格道路に關する中身は言えないということなんです。わからないということ、今の話で、みんな、わかりましたやろ。

私、この間一貫して指摘しているんですけども、中期計画というのは、わざわざ大臣も何度も答えているように、納税者である国民に説明するためのものであるということを言っているわけですよ。ところが、地域高規格道路はどうなるのか、個別の具体的なこれとこれが入りますという話を、どれを着手するかという話を聞いているんじゃないやなくて、どの程度、どの規模で、どれぐらいやるのかという話になると、さっぱりわからない。これでは国民は漠としてわからぬということになると思うんですね。

そこで、別の角度から見ますと、予算委員会やこの国土交通委員会、高速道路の建設について議論してきました。いわゆる一万四千キロの建設にとどまらず、私は、六千九百五十キロもあるというところについては議論しましたよね。そこで、じゃ、地域高規格道路とは一体何なのか。国民にはなかなか理解できないんですね。ただ、わかっていることが一つある。先ほど言いましたように、一番最初に私確認しましたよう

に、事業量としては毎年五千九百五十億円計上されている。もちろん、でこぼこは、今後十年間ですからそれはあるでしょうというふうには、先ほど言わずには行けませんが、十年間にすれば、やはり約六兆円にも上るわけですよ。そうすると、あかすの踏切の対策は十年間で四兆なんですよ。そして、通学路の整備は三・二兆なんですよ。それよりも多いわけです。

そして、今の答弁からわかったことは、いろいろなところに組み込まれている、ばらばらではあるけれども入っているということがわかる。だから、重要な位置を占めるということだけははっきりしているということなんです。それが国民にわからないということがまず問題だ、ここをしっかりと認識していただきたいと思っております。

そこで、次の問題に移りたいと思うんです。中期計画では、高規格幹線道路の費用対便益や外部効果による評価を実施したとしています。

一昨日、参考人質疑でも、日本はイギリスなどに比べても社会的便益を高く見積もり過ぎているという発言もございました。きのうも、大臣、予算委員会でも随分やりとりがあった模様であります。費用対便益が一を超えるというのは当たり前だという指摘も、一昨日も行われていたところがあります。

私は、〇四年の道路公団民営化の際に質疑しました。そのときに、社会的便益というのは、プラス要因のみで、環境や景観に与える悪影響などマイナス要因が入っていないということを指摘しました。プラス要因というのは、走行時間の短縮や、さらには走行経費の減少や交通事故の減少ということ、私、それだけでは全く不十分なんだということをおっしゃっていると思っております。

そこで、今回、同じ評価方法で高規格幹線道路については点検したということですが、中期計画において整備されるとされています地域高規格道路については評価、点検をしたのか。いかがですか。

○冬柴国務大臣 御指摘の高規格幹線道路は、全国的な自動車交通網を形成する道路であるために、例外的に、道路関係四公団の民営化時と同様の評価手法を用いて、客観的にその整備効果などについて点検を実施したところでございます。約二千九百キロ。

一方、地域高規格道路、これにつきましてはいろいろあります。高規格幹線道路のネットワークを補完する、都市圏の育成、地域相互の交流の促進、あるいは空港、港湾等の広域交通拠点との連携など、そういう機能を持つ路線でありまして、高規格幹線道路に準じた自動車専用道路のほか、主要な交差点のみを立体化した道路というのがあります。また、現道を活用し、一部陸路の区間を解消することによって一定のサービスレベルを確保する道路とか、そういういろいろな道路があります。地域の交通の状況に応じて、さまざまな構造の道路があります。その影響範囲が限定されていることになりました。

このため、全国を一体として評価するのではなく、事業実施段階で厳格な評価を行うことで足りるというふうな判断をいたしまして、これについては行わなかったわけでありまして、これについて、ただ、この中にも、二つの県をまたぐような道路もあります。したがって、そういうものについて、今後、そういうものを整備するときの手続は、もう少し今とは違った形で、第三者機関とか、公平な御意見を伺いたいなと思っております。

○穀田委員 このところ乱発していますな、それを。今、高規格道路についてはやっていると、地域高規格道路はいろいろな種類があるんだと。だから私は、さっき、いろいろなところにあるじゃないかという話をしたわけで、それは同じことを言ってもらわぬでもいいけれども、要するに、そこで、資料をお配りしているわけです。見ていただければ、自分のところの村はあるなという話も先ほどありましたけれども、地域高規格道路

の一覧を出したわけです。これを見ますと、約三ページにわたって路線があります。その後半の二ページは候補路線であります。

そこで、何を言いたいか。国道なんですよ、ほとんどが。結構あるんです、国道があつと。だから、丸をしたんですね。これは皆さんからいただいた資料です。今お話があつたように、中にはまた道路もある。したがって、やはりこれについては同じ高速道路なんだからきちんとすべきじゃないかと思うんですが、再度、いかがでございますか。

○冬柴国務大臣 このような御指摘をこの審議でお受けして、私は本当にもっともだと思っております。

国幹会議といいますが、先ほど言いましたように、審議事項が法定されておりますし、それを再々にわたって開くということとはなかなか難しいと思うんですけれども、社会資本整備審議会、本来はそこで、社会資本整備という形で道路もやるべきだったと思いますけれども、一部、大きな道路については、これをいわゆる国幹会議に移したといういきさつがありますね。

したがって、そこで協議をしていただくというふうなことも今考えています。早急にやりたいたと思っております。

○穀田委員 結論から言うと、二つあると思うんです。今の中期計画の関係でいけば、きちんと精査されていない証拠だということが一つです。もう一つ、大臣はこの間、いろいろなことを精査するとか、それから、こういう国幹会議にかけると、国会にかけると言っているんですね。だから、今度一度、どれとどれがどうなっているかと。言うところ、やはり違いましたと、この間も、制度的な方は法的には大丈夫でしたというようになことを変えるから、少しきちんと、それこそ精査しないとあかんと思っております。ですから、それは、どれとどれをどうするかというところで、もう一度きちんとやりたいと思うんですが、そこで、最後になりそうなんですが、二つ三つ

少し言っておきたいんですけれども、私、なぜこの地域高規格道路にこだわっているかというところ、この道路の制度そのものが物すごくわかりにくいということなんです。道路行政を、行政担当者だけでなくて、国民にわかりやすく透明性のあるものにする必要がある。

そこで、そもそも地域高規格道路の法的な位置づけと制度創設の経緯について報告を求めたいと思います。

○冬柴国務大臣 これは、平成十年に閣議決定された二十一世紀のグランドデザインというところで位置づけられておりまして、地域高規格道路は法的に位置づけられているものではございません。そういう閣議決定されたものでございまして、

もう少し沿革をたどりますと、平成四年、道路審議会の建議で示されまして、平成五年からの第一次道路整備五カ年計画に盛り込まれ、平成六年に都道府県からの要望を踏まえ、候補路線、計画路線の指定を行っております。その後、平成十年に閣議決定された二十一世紀のグランドデザインにも位置づけられておりますが、法律に位置づけられていないものではないということでございまして、

なお、具体的な事業の実施に当たりましては、これから聞かれるんだろうからやめますけれども、もう少しきちっとした方がいいと私は思っています。

○穀田委員 結論からすると、経緯はわかっているんですが、わかりました。

それで問題は、法的にきちんとしたものではありません。そういうことが確認された、ここが大事なんですね。そうすると、法律の定めがないということも、例えば一万一千五百二十キロについては国会で議論される、しかし、地域高規格道路については議論されることもない。だから国民にはよくわからない。

そこで、この計画路線の事業を進める実施計画は、だれが認めますか。だれが認めるものですか。

か。

○冬柴国務大臣 これは、いろいろな手続を踏んで、最終的には国土交通大臣です。

○穀田委員 私がこの間ずっと言ってきたのは、何を言いたいかというのは大体わかったと思うんですが、二つ言っているわけですね。

決定過程における透明化、こういう問題についてやると同時に、国民が知らぬところでやるのはまずいという考え方なんです。これで、今度いいますと、あれこれあるけれども、最終決定は国土交通大臣がやるんですね。結局のところ、聞けば聞くほど、国民の知らぬところで決められているところがあるんだということを、私は、太い柱としてこの間、二つのところをずっと指摘してきたわけですね。

そこで、なぜこの問題に戻るかということなんです。これは、先ほど大臣から言いましたように、簡単に言うと、五全総で政府計画に位置づけられたということですね。そうすると、結局、九〇年代、これはどういう時期だったか。これは参考人のときも、その前のときも私議論しました。公共投資基本計画で四百三十兆円、例の六百三十兆円という公共投資が景気対策のために使われ、そして道路五カ年計画も、十一次が七十六兆円、十二次が七十八兆円という莫大な投資額として膨れ上がったわけですね。この間議論しましたように、地方もその結果莫大な借金をして、それつくれ、やれつくれということで道路建設が行われ、それが今日、自治体が借金で苦しめられている現状だ。

したがって、私は、地域高規格道路の計画自身が、そういう公共投資拡大のために線を引かれた路線、計画なんだ。そういうことだからこそ、立ちどまって、これを中期計画の中でやるんだやらないでなくて、見直せと。少なくとも、やる前には、それは決定するのはそっちなんやから、それはあかんという話をしていくわけですよ。そこは最後聞いておきたいと思うんです。

○冬柴国務大臣 したがって、道路中期計画

をお示して、これについては、先ほども委員からも言われたように、納税者に対して理解を求めるためには、負担をお願いするからには、それについての受益というものの姿をお示ししなきゃなりませんということをつくっています。

しかしながら、先ほども、そこが不確かなんだとおっしゃるけれども、我々は、それぞれの政策課題について、具体的に特定する箇所を示して、幾らあります、しかし、それを、そのうち例えば三分の一を、これは今度は抽象的な箇所数です、これだけをやっていきます、こういうことでございまして、それはいつやるのかといえば、十年間にわたって、予算の範囲内で、そして整備に着手するものは熱度の高いものから、そして、熱度が高いだけではなしに、渋滞であれば、ここをやることによって非常に大きな効果が生ずるというところからやっていくということとございまして、それはそうしないと、十年間の予算を全部縛ってしまうことになりますよ。

ですから、我々はそういうやり方ですから、五十九兆円というのも上回らないものとする。上回らないということは、それを全部使ってしまうという趣旨じゃないわけでございまして、今後も、社会の動静、経済の動静、そして予算の編成、そういうものを見ながら適時適切に判断をさせていただきます、このように思っております。

○穀田委員 その十年間というのは、そういう十年間という予測もつかない、経済の、社会情勢の変化ということに、今でさえ一年二年で耐え切れないでばんばん政策を変えているのに、何を言ってるんだということを私は言いたいわけですよ。

今回言っているのは、違うんですよ。一万四千キロというのは、高規格幹線道路というのは右肩上がりのパブルの時代に決めた路線だ。二つ目に、地域高規格道路については、まさに当時、景気対策としてやられたときにつくられた路線だ。したがって、この二つは、やはりそういう流れの中ではんまにええのかということを再検討する必

要があるんだ。その中に、一つ、私はきょうは地域高規格道路を取り上げたということなんです。そこをわかっていただきたいということを述べて、終わります。

○竹本委員長 以上で穀田君の質疑は終了いたしました。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時七分散会

平成二十年三月十四日印刷

平成二十年三月十七日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

C