

第百六十九回国会
衆議院
国土交通委員会
議 録 第 十 八 号

平成二十年五月二十三日(金曜日)
午前九時開議

出席委員

委員長 竹本 直一君

理事 河本 三郎君

理事 西銘恒三郎君

理事 山本 公一君

理事 後藤 斎君

理事 あかま二郎君

遠藤 宣彦君

大塚 高司君

鍵田忠兵衛君

龜井善太郎君

北村 茂男君

島村 宜伸君

杉田 元司君

谷 公一君

徳田 毅君

長島 忠美君

林 幹雄君

馬渡 龍治君

若宮 健嗣君

太田 和美君

小宮山泰子君

田村 謙治君

仲野 博子君

三日月大造君

吉田 泉君

穀田 恵二君

西村 康稔君

望月 義夫君

川内 博史君

高木 陽介君

赤池 誠章君

小里 泰弘君

岡部 英明君

金子善次郎君

龜岡 偉民君

佐田玄一郎君

菅原 一秀君

鈴木 淳司君

土井 亨君

長崎幸太郎君

葉梨 康弘君

原田 憲治君

松本 文明君

石川 知裕君

逢坂 誠二君

古賀 一成君

高山 智司君

長安 豊君

森本 哲生君

赤羽 一嘉君

糸川 正晃君

政府参考人
(内閣法制局第二部長)

政府参考人
(人事院事務総局職員福祉局長)

政府参考人
(総務省大臣官房審議官)

政府参考人
(総務省大臣官房審議官)

政府参考人
(総務省人事・恩給局次長)

政府参考人
(総務省自治行政局選挙部)

政府参考人
(財務省大臣官房審議官)

政府参考人
(文化庁文化財部長)

政府参考人
(国土交通省大臣官房長)

政府参考人
(国土交通省総合政策局長)

政府参考人
(国土交通省国土計画局長)

政府参考人
(国土交通省河川局長)

政府参考人
(国土交通省道路局長)

政府参考人
(国土交通省鉄道局長)

政府参考人
(国土交通省北海道局長)

政府参考人
(国土交通省関東地方整備局長)

政府参考人
(国土交通委員会専門員)

横島 裕介君

川村 卓雄君

御園慎一郎君

高橋 正樹君

阪本 和道君

久元 喜造君

川北 力君

大西 珠枝君

宿利 正史君

榊 正剛君

辻原 俊博君

甲村 謙友君

宮田 年耕君

大口 清一君

品川 守君

北橋 建治君

亀井 鳥幸君

鍵田忠兵衛君

盛山 正仁君

石川 知裕君

小宮山泰子君

鷺尾英一郎君

亀井 静香君

土井 亨君

龜井善太郎君

高山 智司君

田村 謙治君

太田 和美君

糸川 正晃君

あかま二郎君

鍵田忠兵衛君

小里 泰弘君

鷺尾英一郎君

吉田 泉君

石川 知裕君

亀井 静香君

盛山 正仁君

仲野 博子君

小宮山泰子君

本件調査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房長宿利正史君、総合政策局長榊正剛君、国土計画局長辻原俊博君、河川局長甲村謙友君、道路局長宮田年耕君、鉄道局長大口清一君、北海道局長品川守君、関東地方整備局長北橋建治君、内閣法制局第二部長横島裕介君、人事院事務総局職員福祉局長川村卓雄君、総務省大臣官房審議官御園慎一郎君、総務省大臣官房審議官高橋正樹君、総務省人事・恩給局次長阪本和道君、総務省自治行政局選挙部長久元喜造君、財務省大臣官房審議官川北力君及び文化庁文化財部長大西珠枝君の出席を求め、説明を聴取したと存じますが、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。石川知裕君。

○石川委員 おはようございます。民主党の石川知裕でございます。

きょうは、道路の集中審議ということでありますので、この道路問題、特に、せんだって北海道開発局で官製談合の問題がありましたので、この天下り問題に絡んで質問させていただきたいと思

います。

道路問題は、年金や後期高齢者医療制度と並んで本日に国民的な関心を呼んでいる政治的にも大きな課題でございます。

大臣、ちようどきのうの朝日新聞で、三十二面に特集記事が載っておりました。「道路」VS「環境」動き新た」ということで、「土建国家体質」維持は限界」という記事の中に、私の地元の上士幌町というところの建設会社の方が「最後のあがきだね。必要なのは道路じゃなくて仕事なん

だ」というようなことを言っていました。

○竹本委員長 これより会議を開きます。

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

委員の異動
五月二十三日
小里 泰弘君 補欠選任 馬渡 龍治君

だ」というコメントを出しておられます。

今、地方でも一番大変な時期でありますけれども、道路が必要なのではなくて道路工事という名の雇用対策が必要なのであります。今回、一般財源化に向けて動き出しました。福田総理は、環境や医療にも使えるようにと表明をされておりますけれども、私は、それと並んで、今のこの建設業界の体質を、農業であれ林業であれ、これから地域の発展にきちんと資するような形で他産業に転換をさせていくような形で予算配分の転換も必要ではないかと思っております。

ただし、そのため、この天下りの問題をきちんと解決しないことには、私は絶対に、一般財源化と表明をしても変わらないのではないかと思っております。

この高コスト体質、もちろん、公務員の方々がきちんと人生設計できるような形の公務員制度改革とあわせて天下り問題に取り組んでいかなければいけませんけれども、今回の北海道開発局の官製談合の問題では三人の逮捕者が出ました。三人ともキャリアの方です。五十七歳と五十三歳と五十歳、まだ御家庭もあって、本当に大変だと思っております。毎日新聞の記事の中で、今回逮捕された中の森さんという方が、長年担当者に受け継がれてきたシステムとして断り切れなかった、やめることができなかったということとを弁護士さんに言っていたという記事がありました。報道の記事でありますので、御本人から聞いたわけではありませぬけれども。

こういう問題を考えるときに、本当に長年のシステムの中で培われてきた、そして自分たちの仲間のこれからの人生設計のためにと本人たちは思っていたんでしょう。また、やむを得ずに、そうせざるを得なかった。そういうものを改めない限り、これは絶対に直っていかないです。天下り先の確保のためにどんどんどん事業をつけていく、もうそこには仕事はないけれども、さらに天下り先を確保するために仕事を考えてまた新たな事業をつけていく、こういう高コスト体質を

改善するためには、今回の北海道開発局の問題はきちんと精査しなければいけないと私は考えております。

今回の開発局の官製談合事件について、まず一つは、事件発覚の前に既に局長は何となくわかっていたという発言もされております。そして、調査検討委員会について、速やかに行っている。起訴後に行う、こういうことを言っておられます。ことし四月に、発注者綱紀保持マニュアルというものを、官製談合が起きないようにということと改定していただくかわらず、一カ月もしないうちにもう事件が起きてしまったという現状があるわけですね。

この調査検討委員会についてお尋ねしたいんですけれども、そのメンバーというのは、外部機関、第三者機関で行わないんでしょうか。開発局の方で結構です。

○品川政府参考人 答えさせていただきます。五月十五日に開発局に競売入札妨害事件調査検討委員会を設置したわけでございますけれども、この委員会におきましては、今後の捜査の進展を踏まえつつ、同委員会において事実関係の調査と再発防止策の検討を進めていく考えでございます。調査検討に当たりましては、透明性、中立性を確保するため、現在、外部有識者の参画を求めべく調整を進めておるところでございます。

○石川委員 外部の有識者の参画を進めているということでありまして、逮捕された三人は、開発局内で行った不正入札調査委員会、寄せられた談合情報を審査する公正入札調査委員会に三人ともたしか入っておられた、しかしながらこういう事件が起きてしまったということでありました。

大臣にお尋ねをしたいんですけれども、この委員会は第三者の方々を入れてということでありましたけれども、実は、開発局にある入札監視委員会、談合があると疑われたケースはゼロ件なんです。今まで、入札監視委員会をつくってもゼロ件なんです。今、第三者を入れて調査検討委員会

をつくりますということでありましたけれども、今まで入札監視委員会が疑わしいと報告したケースはゼロ件ということなのであります。

これは、開発局中心に、たとえ第三者を選ぶ形で入れても、結局は、この入札監視委員会と同じように何ら問題がなかったということになってしまふのではないかと懸念がありますけれども、大臣主導できちんとやっていく考えはないんでしょうか。

○冬柴国務大臣 もちろん、大臣主導でやらせていただくわけでございますけれども、ただ、一般的に、個々具体的な案件がなくて調査しても、これは本当にだれも言いません。だれも、私がやっているというようなことは言いません。

そういうことから、我々は、内部告発と言われるような形でそういうものを受け付ける窓口もつくりましたし、それに対して不利益な扱いをしないというような扱いもしておりますから、そういう案件が出てくれば、それを深掘りして、そして問題の所在というものを追及していく。

今回も、起訴後にというのは、今、身柄を拘束されているわけですね。したがって、その人々と接見をしたり事情を聞いたことができないわけなんです。

したがって、我々としては、そういう人たちの身柄が解放されたときに本格的にその人たちに對して調査をやっていくということ、その際に内部だけでは、国民の目線から見ても内部でかばっているのではないかと、そういうような疑いを持たれてもいけませんので、私は、だれが見ても適当だと思われる第三者をそこへ入れて、そして調査すべきだということは献策をいたしました。そのようにすべきだと。それで、今そのように進めていただいているわけでありまして。

したがって、今までゼロであるということ、は、個々具体的な事件、事案というものがなしでいろいろ調べても、それはなかなか出てこないというのが、事柄の性質上、そうだろうと思っております。○石川委員 いや、これは全く、私は今の大臣の

答弁、今回の問題、落札率を見ても、九〇%以上を超えている件数が相当な数に上っているわけですね。今回は農業土木の部門でありましたけれども、調査に関して、農業土木と道路、開発局の予算を比べても道路の方が明らかに多いわけでありまして、この調査検討委員会、具体的な案件が出てからということ、また今、それぞれ起訴後になってからということでありましたけれども、道路部門に調査をこれから行うという考えは大臣にないんでしょうか。

○冬柴国務大臣 道路につきましては、四月十七日に発表いたしました、道路関係業務の執行のあり方改革本部というものが、これは私主導でやりまして、短い期間ではありましたが、四月十七日に一つの最終報告を出させていただきました。あとは、ここに盛り込まれたものを、すぐにできない部分があります。例えば公益法人の役員を辞任するとか、あるいは我々の目から見ても不当と思われる支出を返却させてそれを国庫に返納させるのか、そういうようなことも時間がかかる部分があります。

しかしながら、これに書いてありますように、それにもそういうものを履行すべき時期を明示し、資金額も明示して、そして、改革を進めるということでやっておりますので、道路関係につきましても一応これで、あとはこの履行をきちっとフォローアップしていく。そして、できたものについては逐次、会検なりあるいは国会に報告をしていく、そういうことで進めたい、そのような思いでございます。

○石川委員 今回の問題発覚の後、鈴木局長は組織ぐるみではないと。ただ、組織ぐるみではないと言っているけれども、そうではないと信じているが断言はできないと言っているんですよ。ありませんと言っているんじゃないんです。大臣、組織ぐるみじゃないんですかと質問されて、そうではないと信じているが断言はできないと言っているわけですね。

大臣、組織ぐるみじゃないんですかと質問されて、そうではないと信じているが断言はできないと言っているわけですね。

それで、あらかじめ落札する業者を決めた割りつけ表が存在するのではないかと言われております。これは開発局の組織ぐるみを示すものなんじゃないんでしょうか。大臣、どうでしょうか。

○品川政府参考人 御指摘の点につきましては現在捜査中でございまして、事実関係がまだきつとつかめておりませんのでコメントはちよつとできない状況でございすけれども、いづれにしても、いろいろな対策について調査委員会の方で検討を進めてまいりたいというふうに考えてございす。

○石川委員 組織ぐるみでないでしょうか、局長。

○品川政府参考人 お答えさせていただきます。その件については現在捜査中ということで、コメントは差し控えていただきます。

○石川委員 今回の談合問題だけじゃありません。報道の中では、あるOBが、これは二十年間ずっと行われてきたという報道もございました。担当者も、受け継がれてきたシステムだから自分のところでやるわけにいかないという報道もあります。

ということとは、これは農業土木部門だけじゃなくて、すべての中で天下りが行われていて無駄な税金が使われていたんじゃないかということが考えられるわけですが、今回、調査検討委員会に第三者を入れるということでありましたけれども、果たして、割りつけ表が存在して、さらに、局長もコメントできない、そして、そうではないと信じたが断言はできない、こう言っているわけですよ。

天下りの審査基準についてお尋ねしたいんですけども、国家公務員法が制限する建設業者へのOBの天下りの承認、関係するところには二年間行けないということでありすけれども、二〇〇五年の一月から二〇〇八年五月一日までで、開発局で六百九十一人の退職者のうち二百二十五人が民間企業に再就職、そのうち三割が建設会社というものでありすけれども、これは天下りの審査

基準というものが、大臣、どうでしょうか、これは甘いのではないのでしょうか。いや、大臣に甘いのではないのでしょうか。

○品川政府参考人 お答えさせていただきます。今、御指摘ございました、職員につきまして、平成十七年一月一日から二十年の五月一日までに六百九十一名の退職者がございすますが、このうち再就職者が二百二十五名ということでございす。このうち国土交通大臣が承認をいたしてございすのが約半数、百八名ということでございす。そのほかにつきましては承認の必要のない民間企業への再就職、あるいは就職をしないといひますか、そういう方々を含めてのことになってございす。

基準につきましては、あるいは承認につきましては適正に行われているというふうに考えてございす。

○石川委員 適正に行われているということでありましたけれども、明らかに今回のこの官製談合の事件、自分たちの天下り先を確保するために事業発注を行っていく、そのことが連鎖と続けられてきたわけでありすよね。ここを改革しない限りまた同じ問題が発覚すると考えられるわけでありすけれども、この開発局の審査基準、今、局長からお話しになった審査基準、この改革を行うという考えは、大臣、ありますでしょうか。

○冬柴国務大臣 今局長が言ったように六百九十一人が退職をいたしました二百二十五名が就職をしておりますが、国土交通大臣が承認するべき案件というのは、幹部ではない一般職員でございすけれども、うち百八名が就職するわけでありすけれども、在職中とそれから再就職する会社との関係というものが、言われている、いわゆる天下りというふうな予算や権限を背景としたものというものは当たらない、そういう関係は認められないということの問題はないという判断をしてきたわけでありす。

したがしまして、その中で、今いろいろと、委員がおっしゃったような、報道で関係者が言っ

いるというような言葉も、我々は本格的な調査を、競売入札妨害事件調査検討委員会において、そこに言われているようなことがあったのかどうかというのを調査いたします。その結果、今言われているようなことが認められるということになれば、それは放置するわけにはいきません。しかし、その結果を待たなければならぬというふうに思ひます。

○石川委員 その結果を待つということは、今回の事件が結審するまでそれはできないということでしょうか。

○冬柴国務大臣 そんなことを言っているわけではありません。今、身柄を拘束されているんですよ。その人と接見ができないんですよ。したがって、その人が保釈なり出てこられたら、我々としては、その人から直接聞きます。また、その人から言われた人たちの直接聞きます。そういうことで事実というものの真相に、どこまで迫れるかわかりませんけれども、裁判とは全く別です。

したがって、それが結審して有罪かどうかというふうなことを待つてやるという意味ではなしに、起訴されれば保釈されます、保釈できるんです。身柄が解放されれば直接聞くことができるんです。今聞くことはできないんです。したがって、本人から事情を聞いて、事案を確定して、そして我々としてどう対処するかということを決めていきたいということをお願いしているわけでありす。

○石川委員 組織ぐるみの談合の疑いが大変強いわけでありすけれども、それとも一つ、今回のこの天下りの問題の中で、落札率が大変高いということが指摘をされております。今回は農業土木の部分だけ、落札率が一億円以上のものだけでなく一億円以下も含めてすべて公表をされたと思ひますけれども、道路や河川の部分に關して、すべて含んだ落札率というのは今後公表されるのでしょうか。お聞きをしたいと思ひます。

○品川政府参考人 お答えいたします。落札結果についてはすべて公表されてござい

すので、当然そのデータを取りまとめれば御指摘のようなことは可能になっているというふうに考えてございす。

○石川委員 今、これから調査検討委員会は、道路、河川にもきちんとやはり設けてやっていかない限り、速やかに行うということでありましたので、天下りの問題の解決なしに道路の一般財源化をするといひても道路問題は解決しないと思ひ思つておりますので、ぜひお願いしたいと思ひます。

道路特定財源に關する基本方針ということで、次に、閣議決定について大臣にお尋ねをしたいと思ひ思つております。今回、五月の十三日に閣議決定の中で、道路特定財源を一般財源化するという方針を福田総理は示されたわけでありすけれども、過去の閣議決定を見ると、随分と守られなかつた、ほごにされた例というものが少なからずあるわけでありす。

閣議決定とはということで、長妻議員が閣議決定の法的効力ということで質問主意書を提出いたしました。それに内閣総理大臣の臨時代理である、現在は臨時がとれて総理大臣の福田総理が答弁書の回答者になっているわけでありすけれども、平成十五年一月に「閣議決定は、法令には当たらず、一般に、これに反したとしても法令違反となるわけではないが、内閣の意思決定として、その構成員たる国務大臣はもとより、内閣の統括下にあるすべての行政機関を拘束するものであり、各行政機関の關係職員はこれに従つて職務を執行する責務を有している」と。

閣議決定が決して一般財源化の担保ではないのではないかと私は考えるわけでありすけれども、当然、総理がかわれば骨抜きやほごになる可能性というものが十分ありますし、かつての整備新幹線の問題や酒類販売の規制緩和、また特殊法人役員の基準、これらについても閣議決定どおりにいかかつたということでありました。

六月下旬の骨太の方針で予算編成に向けた一般財源化の大枠を総理が示すという考えであります

けれども、今回、「地方財政に影響を及ぼさないように措置する。また、必要と判断される道路は着実に整備する。」ということで閣議決定に書かれているわけであります。

今後、これから予算の概算要求等大枠を示された後、始まるわけでありませうけれども、この骨太の方針で従来どおり道路に使っていた予算がなかなか確保できないとなっていたときに、この中に、「着実に整備する。」とまた一方では閣議決定に書かれているわけでありませうけれども、その場合、大臣としてはどのような考えで予算編成に臨まれるのか、お考えをお尋ねしたいと思ひます。

○冬柴国務大臣 道路行政を預かる者といひましては、道路整備を切望する地方の声といひものを無視するわけにはまいりません。そして、必要とされる道路については着実にこれを整備していくといひのが私に課せられた使命だといひふうに思ひますから、一般財源化されましても、私としてはそれに所要の費用といひものを予算要求して、そしてそういうものを確保しながら着実に整備を進めていかなければならない、一生懸命そういうふうによつていかなきゃならないといひふうに思つております。

○石川委員 時間も参りましたので、もう一つお尋ねをしたいんですけれども、交通需要推計を秋までに出すといひことでありませうけれども、交通需要推計の算定は、どういふメンバーでそれが任命してといひことを最後の質問にしたいと思ひます。

○宮田政府参考人 これまでの国会審議の中で再三答弁申し上げておりますが、平成十七年の道路交通センサスや新しい人口推計、そういう最新のデータをもとにしまして、秋までに国土交通省として取りまとめる予定としております。

おつしやいますように、専門知識を有される外部有識者から成る検討会を四月十七日に設置いたしました。これは道路局で設置をいたしました。交通需要推計モデル、交通行動分析、経済、物流

等、各分野それぞれの専門知識を有される方をお願いしたところでありまして、そういう専門知識を有する幅広い方々の意見聴取に努めるとともに、パブリックコメントといひものもやりながら、広く国民の意見も反映できるように検討を進めてまいりたいと思ひておりますし、透明性の高いプロセスをもつて作成をしてまいりたいといひふうに考えております。

○石川委員 これについてはまた時間のあるときに改めて質問をしたいと思ひますけれども、大事なことでありますので、ぜひちゃんとお願ひしたいと思ひます。どうもありがとうございます。

○竹本委員長 次に、後藤斎君。

○後藤斎委員 大臣、お疲れさまでございませう。

冒頭、二月の二十一日に私が本会議で質疑を総理にさせていたで以降、本委員会での特例法、一般財源ではなく、一部はするけれども本則はきちつと特定財源で維持するよといひ議論を繰り返してきまして。そのときに大臣が繰り返しおつしやつた視点は、特定財源にするよと暫定税率を維持する根拠もなくなるし、あわせて、過去特定財源でいへば五十四年、暫定税率でいへば三十四年間維持した根拠がなくなると。要するに自動車ユーザーの皆さんからの納税に対する理解が得られないといひことを繰り返し大臣はおつしやつてきました。

ただし、四月一日の暫定税率の期限切れを控えて、総理が三月二十七日に一般財源化をするといひう決断をなされて、四月十一日に政府・与党が合意をし、五月十三日のちようど採決をする朝に閣議決定をしたといひ流れなんですが、やはりこの委員会で大変が繰り返しておつしやつた、いわゆる受益と負担といひものがきちつと大原則にあつて、だから暫定税率部分も含めて自動車ユーザーの皆さん方に負担をお願いしているんですよといひものが根底から崩れているわけですよ。

その点について、これから〇九年度、来年度に向けては年末の税制全体で見直しをするといひお

話をなさつていますが、やはりここで、大臣からきちつとした釈明といひことではありませうけれども、なぜ考え方が変化をして、それをこれから、真に必要な道路は整備をする、これは私たちが繰り返し大臣に逆に聞いてくださいといひふうにも言つたにもかかわらず、大臣は、いやいや、それはできないんだと、総理もこの委員会できんないといひことを明確におつしやいました。なぜ変化をして、これから一般財源化をしなげらう、道路はきちつと整備しといひことになったのかといひことを、簡潔で結構ですから、まず冒頭、お答えをいただきたいと思ひます。

○冬柴国務大臣 受益と負担の関係では説明ができなくなると思ひます。私は今まで言つてきたことを変えるわけではなくありませう。

したがいまして、閣議決定の中でも「暫定税率も含めた税率は、環境問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、今年の税制抜本改革時に検討する。」こいういふことを書かれているわけございまして、道路整備を行うから払つてくださといひう今までの説明は、一般財源化するといひことになれば維持できないといひふうに思ひます。新しい考え方ではこれは十分に検討していかなければならいませう。

その見直しの検討に当たりましては、納税者の理解をいただくといひ観点も含めて、ことしの税制の抜本改革における論議の中で、その使い道、使途のあり方、あるいは課税の根拠、あるいは税率の水準等についても具体的な検討がなされなければならい、私はこいういふに思つております。

○後藤斎委員 今まで大臣は、この委員会でも、例えば特例法を十年間延長させ、その中に臨時交付金や新しい貸付金やらも創設すると。五月の十六日ですか、関係閣僚会議、大臣がメインの会議、総理も当然いらつしやるわけですけども、その中の関係閣僚のこれからの議論でも、今大臣がおつしやつたような部分を、やはり幅広く税の

使い道も考え、なおかつ税全体の中でかなり抜本的に変化をさせていくといひふうな趣旨で理解をしてよろしうでしょうか。

あわせて、貸付金制度であるとか、例えば高速の料金の引き下げも二兆数千億、特例法の中にはその根拠があるわけですけども、こいういふものも含めてすべて、今の特例法を十年間と採決をした制度の中身も含めて変化をさせるといひ趣旨で理解をしてよろしうでしょうか。

○冬柴国務大臣 そうではないと私は思つております。

要するに、暫定税率を含めた十年間を道路整備に使わなければならいといひふうに書かれた三条一項、そしてまたそのただし書き、ただし整備の費用が税収を下回っている場合にはその差額はこの限りではない、ここのところが改正をされるわけございまして、それ以外の、例えば臨交金、税収の四分の一は地方に臨時交付金として渡すとか、あるいは地方の実情に沿つて臨時交付金による道路整備の補助率といひものを十分の五・五から十分の七まで引き上げることができるとかこいうようなものは全部生きていると私は思つていませう。

○後藤斎委員 一般財源化するといひのは、今回採決をされた法案の中身では、一千九百億については一般財源化をして、ほかの主要な本体については引き続き道路をメインに使うといひことこの委員会では採決されました。

大臣が今おつしやつている部分を言えば、事業量については閣議決定をするといひのが今の特例法の三条にあるわけですよ。それをすべてやり切るといひことでは、逆に言えば一般財源化をして、例えば税収が少なくなれば、私はこの委員会でも大臣に御質問しましたけれども、ほかの一般会計からつぎ込まなければ道路整備や今までやつてきた使途拡大も含めた関連の事業ができなないといひことになるんです。暫定税率をこれかどうするかと先ほど大臣おつしやつていましたけれども、これは今おつしやつたように道路だけに使

えないということになるわけじゃないですか。
・ということは、その単価というか、税率の部分と総消費の部分での揮発油税の掛け算が税収という形で入ってくるわけですから、その部分のPの単価の暫定税率のすべてが道路に使えないということですから、中身も含めて整理をする、見直しをするということですね、大臣がおっしゃったことが、また何カ月かすると、いや、あのとき言ったけれどもまた情勢が変わったから変わるんだということでは困るんです。

これは次の質問に関連して質問させていただくと、今高速道路は、言うまでもなく、株式会社が利用料でつくる総体の部分と、事業性の部分ではそうでないということですね、新直轄方式というものを導入して、今新直轄方式で大臣が基本計画でこれから整備をするというのが全国で八百二十二キロあるわけですね。

これについては、どんな形があるか意思決定をし、国が責任を持つてつくるという形で決められた新直轄部分については、予定どおりつくられるということを確認をしてよろしいでしょうか。

○冬柴国務大臣 お説のとおり、八百二十二キロにつきましては、もう既に国幹会議の議を経て整備計画が定められているということから、今後もし着実に事業を進めていくことは国民に対しても約束していることであり、必要である、私はそう思っています。

○後藤(斎)委員 これは大臣のお手元に行っていると思いますけれども、局長から結構ですが、三月の末、暫定税率が廃止をされるかどうかというときに、全国各地で新直轄も含めた、今大臣は責任を持ってやるというお話をされましたけれども、首長さんを含めて各地域の道路協会の皆さんが、例えば十年の中部横断自動車道について、いやいや、十年じゃなくて四十年かかるし、できないところもあるよということいろいろなところで紙をばらまいているわけですよ。

大臣がおっしゃった部分で、新直轄の部分はどう既に責任を持って国がつくるという意思決定を

しているわけですから、こういうものが出回ると自体おかしいし、暫定税率について世論を喚起し関心を引くことはいいかもしませんけれども、不必要な不安をあたえたり地域の方々に対応させるというのは大変おかしいと思うんですよ。

それで、局長にちょっとお尋ねします。

中部横断道は、普通であれば、暫定税率が仮に廃止をされ十年間経ても、基本税率の差というのは半分弱にしかありませんし、既に国の正式な意思決定として新直轄については国が責任を持つて整備をするよというふうになっているにもかかわらず、なぜかこういう積算が出るのか、試算が出てこれがばらまかれて公表されているのか、この数字の信頼性も含めて、簡潔で結構ですから、局長に御答弁をお願いしたいと思っています。

○冬柴国務大臣 それは、道路特定財源の暫定税率が撤廃されればということじゃないんですか。そうだったなら、実際問題そうなりますよ。でも、今は、十三日に再議決によって道路特定財源の部分についてはこれに限っては解決がついたじゃないですか。

ですから、私は、従来どおりの方針で、先ほどB・P・C、新しい約束をしていますから当然だけれども、これは、そういう今までの答弁どおりに進められる条件が今は整っているからですから、別に、別にあおっているわけでもなしに、本当に撤廃される寸前だったんじゃないんですか。ですから、そういうことを書いたんだらうということでございます。

○宮田政府参考人 地方公共団体が作成をされていますので、その根拠とかそういうのを私がお話しするというのは違うんだらうと思いますが、まさに大臣が答弁申し上げましたように、このピラは、道路特定財源の暫定税率が撤廃されるという頭から始まっておりまして、まさにそのときの議論として、暫定税率が廃止されますと国、地方合わせて二兆六千億の減収になる、そうしますと、このピラで書かれております中部横断自動車道

を始め多くの道路事業に多大な影響が出ると。それは当然の帰結だろうと思います。

○後藤(斎)委員 済みません。大臣は先ほど、国幹審の議を経てきちつと意思決定したものに付いては、きちつと国が責任を持って、少なくとも新直轄についてはやるというお話をされましたよね。ほかの部分については高速道路株式会社を利用料でつくっていくわけじゃないですか。

暫定税率が廃止をされるというこの前提ですけども、では、大臣がさっきお話しした、閣議決定の三番目の「暫定税率分も含めた税率は」という部分で、これから環境問題への取り組みやいろいろな部分も考えてというお話をされましたよね。受益と負担の原則が崩れたわけですから。であれば、少なくとも全額暫定税率の部分は使えないということにこれからなっていくから、一般財源化をするという根拠になるんでしよう、大臣。違うんですか。

○冬柴国務大臣 これはもう暫定税率というものはなくなるんじゃないですか、一般財源ということと、全部、やはり税、税の抜本改革ですから、いわゆるガソリン税がどうなるのかということになるんじゃないでしょうか。私わかりません、これからやるんですから。そのときに議論しますけれども。ですから、私は今余り先見を持って言うことはできません。

しかし、ここに書かれていることは、税率を検討すると書いてあるんですね、もろもろの税率を検討すると。それで、内容は、やはり納税者の理解が得られるような説明は、もう今までの説明は成り立たなくなりましたね。したがって、どういうことがここできてるのか。今までの説明は、責任を持って私がやるべきこととすけれども、これから環境とかなんかなりますと、私は、ガソリン税の根拠として、環境がどうだからだれだけしてくださないと、これは私からは説明できないですよ。

○後藤(斎)委員 では、大臣、もう一度だけ、イエスカノーかで結構です。

先ほどの繰り返しになりますけれども、国幹審の議を経た八百二十二キロの新直轄道路については国が責任を持って、少なくともスケジュールに従ってつくるということはお約束していただけですから、スケジュールがどうなるか、これはわかりません。

○冬柴国務大臣 スケジュールは狂うかも知れません。責任を持つてつくるのはもう当然の話です。スケジュールがどうなるか、これはわかりません。

○後藤(斎)委員 大臣、ではもう一点、最後に、何かあと五分らしいですから。

今まで大臣は、暫定税率を維持してやらなければいけないということ、そのときは道路特定財源にしなければいけないということと、三月までおっしゃってまいりました。そのときの根拠は二つあって、財政欠陥も含めて税収欠陥を含めて地方に迷惑はかけないということ、道路がストップしてしまうと地方の公共事業がなくなるといふか少なくなるわけですから、地方の建設業者の皆さん方に多大な迷惑をかけて地方経済にも悪影響を与える、この二つが大きな大臣の視点だったというふうに思います。

この委員会でも繰り返し、あの官公需法の話で、中小企業の皆さん方に受注機会を確保するということについて、大臣は国交省はほかの省庁よりも熱心に行っているというお話をしましたが、公共事業の全体の建設投資のピークというのは平成四年、もう十六年前ですか、それから平成八年くらいまではまだまだよかったわけですね。八年、九年くらいからぐんと落ちて、今、六割からそれ以上落ち込んでいるわけですから。

いろいろ資料を要求したんですけども、なかなか出てこなかったもので、国交省さんから例えば平成十一年の部分では、上位五社、いわゆるスーパーゼネコンと言われている社の売り上げというのは大体七兆八千億くらいあるんですね。平成二十年の決算で見ますと八兆三千億、売り上げペー

ん落ち込んでいるわけですね、御案内のとおり。大臣がいつもおっしゃっている、中小企業の皆さん方にはもつと地域で活躍してもらわなきゃならない。それは、今回四川の大地震でも明らかになったように、やはりそばにいろいろな、例えば消防団の方々と医療チームであるとか建設業の方々、これは日本でも同じなわけですね、地震のときにいち早くというのはそういう方々。もうこれは国交省に数日前から資料を要求しているんですが、官公需法全体の数字はあるものの、では例えば道路とか河川で、大企業と中小企業の比率は調べてない、まとめてないというお話なんです。僕はそれは違うと。時間をかければあるのかもしれないけれども。

やはりきちっとしたチェックをしながらやらないと、大臣がおっしゃっている、本当に一番これから守っていかなければいけない部分は、確かにスーパーゼネコンの皆さん方も力をつけて海外でもお仕事していかなくちゃいけないかもしれないけれども、そうじゃない中小企業の建設業がこれ以上疲弊をすることはだめだという、大臣が暫定税率や一般財源化をしないということでおっしゃっていた部分との整合性は、やはりここでもとれなくなるんです。

ですから、スーパーゼネコンの皆さん方、もちろんピーク時に比べれば落ち込んでいるかもしれないが、少なくとも中小企業よりもはるかにきちっと経営をなさっているし、競争条件も当然、中小企業よりもはるかに大企業の方にプラスになるような条件設定が、いろいろな外的要因もあるかもしれないけれどもなっているというのをきくと考えれば、やはりこの数字というものをきくと官公需法も、いろいろそれぞれ局があつて、課があつて、それぞれの担当者の皆さん方も含めてちゃんとウオッチをして、本当に中小企業に官公需法の精神が生かされているかどうかということをやらないければ地方の建設業というのは、確かに暫定税率が大きく見直しを、大臣が言っているように根拠がなくなりますから、違った部分になる。

一般財源の部分でも全体が道路に使えなくなる。私はそれはある意味では、私たちの主張も含めて、大臣がきちっとお認めになつていただいたように正しい方向だと思ふんです。

ただし、災害時とかいろいろなことを考えると、やはり地方の建設業者にもきちっと頑張ってもらわなきゃ困るという思いの中で、やはり高速道路で新直轄の例えば道路工事をするときにもちゃんと官公需法の精神に基づいてやる。

あわせて、その東、西、中の三道路株式会社は官公需法の対象になつていないわけなんです。先ほど大臣がおっしゃられた特例法の中身で、税投入を少なくとも今回二兆数千億、高速道路の料金を下げるといふことになるわけですよ。

スマートインターをつくらんと大臣がおっしゃった。そこに対しては、間接的かもしれないけれども税投入がされているということを考えれば、その三道路株式会社も含めてきちっと官公需法の対象にして、地域の中小企業の建設業が入れるような少なくとも仕組みをつくるということとは非常に大切だと思ふんですけれども、最後にぜひ大臣、積極的な御発言をお願いします。

○冬柴国務大臣 御提案、私と同意見です。私、そう思っています。

ただ、法律の仕組みとしては、官公需法、いわゆる官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律に基づきまして、毎年度、中小企業者に対する国等の契約の方針を閣議決定するなどの措置を講じて中小企業の受注機会の増大を図つてきているところでありまして、お説のとおり、有料道路方式を実施している高速道路会社にはこの法律の規定の適用がありません。しかしながら、私は、公団時代と同様に、やはりこういう国の仕組みとかそういうものに同調してもらいたいな、こう思います。

しかしながら、法律的には、冷たく言えばそういうことになっていきますので、このところは民主党さんひとつ御協力いただいて、そういう方法にできるように考えていただければどうかと

思いますよ。私は、やはり中小企業がその地元で受注できるような仕組みが必要だろうといういつも思っております。

○後藤(斎)委員 時間が来ましたので終了します。また来週お願いします。

○竹本委員長 次に、長島忠美君。

○長島(忠)委員 自由民主党の長島忠美でございます。

貴重な質問時間をいただきましたので、国土交通行政の基本について質問をさせていただきますというふうに思います。

今国会が始まって私がこの場所に質問に立たせていただいたときに、私は、真に必要な道路の必要性を訴え、道路特定財源、暫定税率も含めて守ることによって、国土、道路中期計画を早急に実現することが国民の安心、安全につながるという質問をさせていただいて、前向きな答弁をいただいて、それから二カ月。今、道路特定財源については一般財源化の動きが加速をしているということに万感の思いを抱きながら、再度ここに質問に立たせていただくところでございます。

私は、地方に住む者として、既に自家用車と言われ、ぜいたく品と言われた自動車の時代から地方の公共交通が衰退の一途をたどる中で、地方にとっては道路はまさに生命線、やはり一人一人が必要なものになりつつあることを考えたときに、納税者にとつて何が必要なのかと、納税者の理解を求めるところが今回の一般財源化の議論の中に少し欠けているような気がしてなりません。

お隣の四川省では、大地震によって高速道路が落下をしたり橋梁が落下をする、また、道路が崩落することによって助けられるべき命も失われてしまつていて、そして助けられるべきコミュニティが崩壊をしつつある。そういう現況を考えたいときに、私も、日本の国の中にあって、国民の命と財産を守ることが国の最大の責務であるという観点をもう一回国土交通の基本に問いたい。私はそんな思いから、特定財源の議論をする以前

に、我々は国民のために何を残してあげることができるのかという観点から質問させていただきたいというふうに思います。

先ほど来民主党さんの質問を聞かせていただき、ある意味、道路が無駄である、無駄な道路はつくる必要がない、そして、公共工事の落札比率が高いと言われつつあつて地方の建設業界は一部衰退をしているにもかかわらず、地方の建設業界を守れという議論を今お聞きしたときに、実は複雑な思いがしております。

災害のときに一番早く立ち入って、一番早く駆けつけてくれるのは地方の建設業者だとしたときには、やはり適正な価格で工事をやることを我々は認めてあげるべきなのではないか、もうその時代に来ているのではないかと。これ以上低落札の工事を進めることに……(発言する者あり)

○竹本委員長 お静かにしてください。

○長島(忠)委員 私はそつちに質問していません。質問は向こうにしていますから。(発言する者あり)

○竹本委員長 静かにしてください。

○長島(忠)委員 私は、地方の業者を守るといふ観点から、やはりそのことはもう少し踏みとどまる勇氣を持つべきだろう、そんなふうに思うところでございます。ですから、私は、今国の中で何が重要かという観点で、少し……

特に道路のことを考えたときに、社会的資本、インフラというのは恒久的なものだと思われがちだけれども、実は、道路をつくった瞬間から、トンネルを掘った瞬間から、そして橋をつくった瞬間から老朽化が始まり、それが我々の財産として永久的に残ることはないことを考えたとき、日本じゅうにある道路、トンネル、橋を考えたときに、寿命を少し考えてみました。

昨年、アメリカでは橋の崩落、日本でも主トラスが切断をするという事件が二件ほどあつたように記憶をしておりますけれども、国土交通省として直轄あるいは管轄をしている道路において道路橋の老朽化についてどの程度把握をし、その対策

一つは点検、診断などの信頼性が十分に確保されていない、二つ目は専門知識を必要とする損傷に対応する体制が整っていない、それから三つ目は、これも以前答弁を申し上げましたが、市区町

あるいはまた、先ほど五十年を経過すると道路橋は急速に老朽化の一途をたどっていくというお

最小化するアセットマネジメントという考え方は非常に重要だと思いますので、先ほどの長寿命化

ふさいでしまう、日本でいうと河道閉塞という事態がやはり随所にあられて、それが天然ダム化

してしまっている。それが安定した地盤であるならば、多分、永久的に天然ダムとして残るんだと思うんですけども、四川省の災害を見ていると、どうも安定的なダムにはなっていないような気がする。

私どものところも、大きな河道閉塞一カ所、安定的な地盤でないために、砂防工事によってその土塊を固めることによって二次災害を防ぐという工事をやっていた。

日本も過去には、百五十年前に、今も立山砂防では砂防工事をやっていたらしいですけども、富山平野をなめ尽くして富山湾まで土石流が達するという大規模な土石流災害を河道閉塞によって引き起こしている。また、昭和二十八年には、特に和歌山県を中心に襲った台風や豪雨災害によって河道閉塞が発生し、その河道閉塞が崩落することによって、二百人、七百人といううとい人命が失われてしまっているということを考えたときに、日本にもまだ河道閉塞が発生する状況が全国にあるということを考えたときに、私は、地震対策として、砂防の観点から、道路を失わないという観点からも、このところについて、大規模土砂災害が発生した場合、国はどういう準備をしているのか、そして、そのことによって二次災害を引き起こさないために今どんな検討を加えられているのかという点について、少し河川局長からお伺いをさせていただきたいと思ひます。

○甲村政府参考人 お答え申し上げます。
中国四川省の大地震でございしますが、マグニチュード八と言われております。多数の土砂崩れが発生いたしまして、それが河川をふさぎまして天然ダムが複数形成され、二次災害のおそれが高まっていると承知しております。

日本は世界でも有数の地震国でございまして、これを誘因として発生する土砂災害から国民の生命財産を守り、安全、安心を確保するため、災害発生後の緊急的な対策のみならず、災害を未然に防ぐための対策に取り組んでいるところでござい

ます。

発生後の対策といたしましては、先生おっしゃったように、平成十六年の中越地震、マグニチュード六・八でございましたけれども、土砂災害によりまして、芋川流域におきまして、河道をふさぎまして大規模な天然ダムが生じました。これの決壊防止のために、国みずから緊急的な対策として、排水ポンプによる応急排水や緊急排水路などの開削を実施し、また、その後も国の直轄事業として砂防工事を進めているところでございます。

また、国道二百九十一号も多数の土砂崩れにより寸断されたところでございますが、直轄の権限代行工事により復旧をしたところでございまして、また、その他の直轄、あるいは県、市の所管施設につきましても、全国の地方整備局から人員、機材を派遣いたしまして、災害の調査、復旧を支援したところでございます。

今後、地震や気候変動に伴い、大規模な地すべりや天然ダム、また同時多発的な土砂災害が頻発、激甚化することも想定されますことから、大規模土砂災害に対する発災時の対応及び事前の対応等を内容とする大規模土砂災害危機管理計画を今後地方整備局等において策定するとともに、本年度発足いたしました緊急災害対策派遣隊、TEC-FORCEをあわせまして、発生した際には、全省挙げて被災地の復旧支援に取り組んでまいりたいと考えております。

○長島(忠)委員 ありがとうございます。

一点だけ再度お伺いをしたいと思ひますけれども、私も自分自身の経験として、地震が発生したときに、日本でもよかつたなと思ひつていますが、対応が非常に迅速で手厚いということもさることながら、国民の目線に立つて国民が希望することかなえてくれるという観点で感謝をしているんですが、今、発生した場合にいち早く国土交通省がチームをつくって駆けつけられるんだというお話はお伺いしました。

かねて、私は持論として、先ほども道路橋のこのについて事前点検を進めるべきだ、事前点検に

従って予算を獲得していくべきだというお話をさせていただいたつもりなんですけれども、地すべり災害はどこで起きるかわからないと言われてしまえばそこまですが、実は地形とかあるいはその地域の特性によってかなり特定できるところがあんじゃないかなと思ひますけれども、その辺を事前に調査したり、我々が住んでいるところを自分で情報として発信することが、国に伝わるのか伝わらないのかは抜きにして、残念ながら、専門的な知識を持ち合わせていないために、国土交通省に、この辺はこういうふうなところとがなかなか伝わりにくい状況であることだけは事実だと思ひます。ですから、国土交通省が例えば県を指導する、あるいは県が市町村を指導する、やはり技術者とお金がないと事前調査というのはできないんだと思ひます。

私は、災害が発生してから災害復旧をするよりも、事前に手当てのできるところに手当てをしていただいた方が、災害復旧費用に比べて予防費用の方が圧倒的に少ないというふうには思っている一人でございますので、その辺の考え方について河川局長からお伺いできればありがたいと思ひます。

○甲村政府参考人 お答え申し上げます。

地すべりとか災害でございしますが、発生した後対策するよりも、未然にそれが崩れないように対策しておく方が経済的にも非常に有利でございますし、また、人命、財産の保護という観点からしても、当然、未然にやる方が適当でござい

ます。
しかしながら、日本は、御存じのように、もとの地形が太平洋から押し寄せた山脈ができて、地形が非常に複雑である。そこに台風、地震が来るといことで、地すべり、それから土砂災害危険箇所が非常に多数ございます。日ごろ点検を行っておりますし、特に毎年出水期前には点検を行っておりますし、危ないような箇所は未然に対策するようにしておりますが、いかにせん予算がなかなか少ないということで苦慮して

いるところでございますけれども、もつと点検をしつかりして未然に防げるよう努力してまいりたいと考えております。

○長島(忠)委員 ありがとうございます。

そのところを、我々が国民に必要なことだということを伝えていくということも一つの役割なのかなと思ひつてます。我々は、何が一番必要かと言われたら、やはり国土の安全、安心、そして国民の命と財産をどうやってこの国の中で守ってあげることができかねるか、そのために国土交通行政はあるべきだということをどう伝えていったらいいのかなというふうには思ひます。

道路特定財源の議論のときにも申し上げましたけれども、何年も何世代もかけても、もちろん自分の地域を發展させていきたいと思ひない人はいないわけですが、人と人の鎖あるいは先祖との鎖の中でみずからのふるさとをつくっていくということを考えたときに、税の負担の原理というの、たつた今高い税率を払う人たちだけではないで、やはりお互いさまという精神の中で、例えば道路特定財源は、負担はするけれども、国民がすべてきちんと押しなべて利益を共有できるんだ、例えば福祉税にしても、たつた今高齢者には少し税の負担を求めるといっても、若い人たちから負担をしてもらっているんだから、感謝をしながらい国を守っていくという、お互いさまの視点を考えていかないと、やはり無駄だとか無理だとかいう話が先導されるような気が実はしてなりません。

私は、地方に暮らす者として国土交通省にぜひお願いしたいのは、将来にわたって住み続けられる地域であることをぜひ国土交通省は発信をしていただきたい。そんなことの中で、先ほど百年以上持つような恒久的なインフラに目線を変えていくべきではないかという話を少しお伺いしたような気がします。

そのところで、平井副大臣に、これからの国土交通行政の中で、予防的な見地、あるいは、例えば老朽化が進んでいく道路だとか橋だとかにつ

いて、どうやって予算を獲得し、そしてそれを守っていくかということ、災害に予防的に対応していくべきかという話の覚悟というか所見をお伺いできればありがたいと思います。

○平井副大臣 委員の先ほどの災害に対するいろいろな御心配とか国の責任等々の御意見をずつと伺っておりまして、私も全く同感であります。

今回、四川省の大地震、特に山間部の道路が寸断されて人命救助に行けないというのは、見ていて本当に歯がゆい思いがするのは皆さん同じだと思います。

そういうところで、道路の問題等々いろいろ議論する中で、BバイCの議論は非常に重要な議論だとは思いますが、生命と財産を守るということを考えた場合に、経済合理性だけで道路を考えているのかどうか、それで国民的な合意が得られるのかどうか、そのことを我々はいま一度考えなきゃいけないというふうに思っています。

それと、国の方としては、恐らくこれから、そういうことができる人材、技術力、そしてそのことを担保するための予算をどのように獲得していくか、これが大きな問題になると思います。

最近では、地方分権の流れの中でのいろいろな議論もあるように聞いておりますが、国民側から見れば、だれがやるということではなくて、国全体として国民に対して生命財産を守るような政策をどのように責任を持って進めていくかということに尽きると思います。

ことし、ちょうど瀬戸大橋が二十周年ですが、完成時にゴールデングートブリッジは五十周年だったんですね。つまり七十年。そういうことを考えていろいろ見えていますと、やはり維持管理に対する考え方も、本当に時代の流れの中で研究が進んでいる、また、そういうものの予算の管理の仕方とか効率的な長寿命化のいろいろな方策というものも、いろいろ研究も進んでいます。

ですから、限られた予算の中で最善のことができて

るように、また、先ほど委員の御指摘のように、防災の観点からも、いろいろこれから研究をしながら長寿命化を図っていききたいというふうに思っています。

国土交通省といたしましては、国民の生命と財産を守るというのが一番大きな責務と考えておりますので、そのために責任を果たしていきたいと考えております。

○長島(忠)委員 ありがとうございます。
私は、今副大臣が言われたとおり、財源問題あるいはBバイCだけの議論が優先するために、地方に行けば行くほど維持管理費が節約をされてしまつて、そのことによって危険が増すことのないようにぜひ御尽力をいただきたいというお願いをさせていただき、質問を終わらせていただきます。

○竹本委員長 次に、高木陽介君。
○高木(陽)委員 本日は、道路問題に対する集中審議ということで質疑を行わせていただきましたと思います。

道路特定財源問題、暫定税率問題というのがこの通常国会で一番大きな問題であろうということで、議論が積み重ねられてまいりました。その間、まず暫定税率、歳入法については四月の三十日に再議決という形で決着がつき、さらには特定財源という問題では、五月の十三日に道路財源の特例法が衆議院で再議決いたしました成立するという形となりました。

その間、与野党の協議もありましたし、総理の決断で来年度から一般財源化するという方向性が打ち出されて、それを担保する意味でも閣議決定がなされました。小泉内閣、そして安倍内閣でも一般財源化の議論というのがされる中で、なかなかそれが進まなかったという中では、画期的なことだというふうに評価をしたいと思っています。

その上に立ちまして、この一般財源化ということとは道路以外にも使うという発想なんですけれども、何に使うかという話の前に、これまでの特定財源という形、自動車関係諸税ということで総額

五兆四千億円、その中で国税が約三兆三千億、地方の方が二兆円、さらに臨時交付金という形で七千億地方に渡されますので、国と地方の配分が大体二兆七千億ずつ、半々という形になっております。

この問題を議論していく中で、国会だけではなくて地方でもさまざまな議論がなされたと思えますし、特に、四十七の都道府県、千八百の市町村、知事会、市長会、さらには議会の皆様方を初め地方の声というのもしつかりと受けとめなければいけないというふうな中で、この配分というのはどうなっていくんだろうか、やはりここが地方の方々にとってみれば大変気をもむ話でもございいます。

この問題について、地方と国の配分はどのような今後考えていくのか、または現在考えているのかということ最初に伺いたいと思います。

○宮田政府参考人 日本の道路、総延長百二十万キロ、直轄国道が約二万三千キロ、高速自動車国道が九千キロ、道路はいろいろな管理主体でありますがネットワークで保っておる、それぞれの道路が、管理者が違う道路がネットワークとして機能していくというのが最も重要なんだろうと思います。

先般閣議決定されました基本方針、一つは「道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し二十一年度から一般財源化する。」そのこととあわせて、「地方財政に影響を及ぼさないように措置する。また、必要と判断される道路は着実に整備する。」この二つのことが多分両方担保しなきゃいけない事項なんだろうと思います。

この閣議決定に基づきまして、関係閣僚会議、与野党の協議会、あるいは与野党のいろいろな協議というのが進められると思います。そういった中で検討が深まり、それを受けてやることになると思いますが、いずれにしましても、道路整備を切望する地域の方々の期待にこたえまして、今申し上げました、ネットワークが全体として機能する、調和がとれた整備、管理ができるように国と地方

の適切な役割分担が確保されるべき、そういうふうにご考えてください。

○高木(陽)委員 今、道路局長がお話しになりました閣議決定の中で、「地方財政に影響を及ぼさないように措置する。」というふうにあります。正直、道路だけではなくて、地方自治体の財政というのは大変厳しい状況、国も厳しいんですけれども、地方自治体の方はさらに厳しい状況の中で、これまで道路特定財源ということで総額約二兆七千億が地方に配分されてきた。

これが、この委員会でも議論しましたけれども、正直、道路整備に使っているんですけれども、これまでの借金にもそれを使ってきたという経緯がございまして、暫定税率を再議決するかどうかといった議論の中で、もしこれをしないと、二兆六千億円穴があいてしまうと、百歩譲って道路整備をやらなかつたにしても、借金を返さなくなってしまう。借金を返すためには、一般会計である例えば教育や福祉を削らなければいけない。これは、実は三月三十一日に、いよいよあすから暫定税率が引き下げになるときのNHKの夜七時のニュースで、宮城県知事がその旨をインタビューで答えておりました。

こういった実態を踏まえまして、今回、一般財源化の議論は議論しつかり詰めていかなきゃいけないんですけれども、この地方への配分、割合ですね、金額、これはなかなか削れないですねというのが私どもの主張なんです。

その中で、特に臨時交付金ということで配分されてきた、これはまさに各自治体でこういう道路をつくっていくということで交付されていくんですけれども、一般財源化すると、道路特定財源ではないわけですから、なかなか臨時の使い方がというのが難しくなるかな、その配分する基準というのはどのように考えたらいいかということをお願いしたいと思います。

○宮田政府参考人 臨時交付金でございますが、約七千億、ガソリン税の四分の一で執行しているものでございますが、この臨時交付金、要は、地

方の裁量性を非常に高めて使える一括交付金であります。計画を出していただいて、その計画に沿って、その計画の進捗度だけを国の方は見させていただく、どこをどういうふうに、どういう形で、どういう基準で整備をしていくかというのは地方の方に任せをしているという一括交付金であります。

そういう意味もありまして、交付金というのは地方のそういった都道府県道、市町村道に極めて重要な財源といえますか、事業費だろうと思えます。さらに、補助国道まで対象を広げるという改正もしていただきました。

そういう中で、私どもは必要な制度だというふうに考えておりますが、その具体的な取り扱いというのは、今委員御指摘のようないろいろな観点から議論がなされるんだろうと思います。

必要な制度として、関係者の方々といういろいろな調整をしてまいりたいと考えております。

○高木(陽)委員 その一方で、国税の方の部分、国が使える方の部分で、これまで、二十年度の予算でいきますと、二兆百八十五億円を道路整備に使っていくと。

一般財源化というと、何にでも使えるという、これが一般財源化なんですけれども、実際、何か玉手箱のように何でも使える、いっぱいお金がある、こういうイメージが、マスコミを通じてというか、結構あるような気がするんですね。しかし、実際問題、今どういう形で整備をしているのかという実態もしっかりと把握した上で、では一般財源を道路以外にどうやって使うのか、これを考えなければいけないと思うんですが、そういった意味で、この二兆百八十五億円の内訳、どんなふうに使っているのか、ちょっとお伺いしたいと思えます。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

平成二十年度の道路整備費、今委員がおっしゃいましたが、まず、道路の維持補修にかかる費用というのが千八百億でございます。そのほかがいわゆる

の新設、改築にかかる費用でございます。実は、継続事業がほとんどでございます。その割合は九割を超えております。それが実態でございます。

○高木(陽)委員 今、継続が九割とありました。そう考えますと、何か、この道路整備をざっくり削ってしまつて、いろいろなものに使えないうような感覚を持っていますと、では、この継続はどうなつてやうなんだ。新規はちよつといろいろと検討の余地がある。また今後、交通需要の推計を見ながら中期計画をもう一回見直すということですから、それはそれでいいんですけれども、継続のものを、では来年からこれはストップと、これはこれでまた大変な問題になるということ

で、ここをしっかりと認識した上で、今後この一般財源化の議論というのはしていかなければいけないと思うんです。

しかしながら、この一般財源化による財源、これは、道路以外にどの程度、どの分野に活用できるのかというの、これまた大きな関心なわけですね。いろいろな方々が、これも足りない、あそこも足りないということでは言っていくんですけれども、道路局は道路をつくらうとしていますから、これは局長に聞くのも酷なことなのか。一方、政治家として、大臣戻ってきましたけれども、通告していただきましたので、平井副大臣、どのようにお考えか、お伺いしたいと思います。

○平井副大臣 現時点ですべての意見を申し上げるのは非常に難しいと思うんですけれども、先般の閣議決定を踏まえて、例えば緊急医療体制の整備とか、そういうものにも使えるようになるのではないかと、いふに私は考えています。

これは今後の議論になると思いますが、税制の抜本改革の中で、必要なものをどのように整理していくかということではないかと思えます。

○高木(陽)委員 まさにこれからの議論ということで、特に議論百出すると思うんですね。ここを整理していくのは本当に大変だと思うんですけれども、これは、政府挙げて、また与党、そして与野党の協議といったところで、国会また政府と

この部分はしっかりと議論を積み重ねながら多くの国民の方々の御理解を得ていかなければいけないと思えます。

その上で、一つ、公明党としての考え方もちよつと申し上げたいと思うんです。

例えば、私もこれまでこの委員会等でも述べてきた道路の必要性、特に命にかかわる問題に関してはしっかりとやらなきゃいけない、命の道路という言い方もしてきました。これは、大臣もそういう救急医療の部分で道路整備の重要性を訴えられましたけれども、ただ、道路整備というのはどうしても時間がかかる。だからこそしっかりと腰を据えてやらなきゃいけないという観点がある反面、逆に言えば、昨年法律ができましたドクターヘリの問題ですとか、これもある意味では救急医療にはすごく資する問題。

あとは、医療だけではなくてですけれども、これは地方の方々にもいろいろ伺いました。公明党は三千人の地方議員の方々がいますので、各都道府県本部、県議会または市町村議会の方々が地元でいろいろな活動をしている。その方々が先日党本部に來られて、いろいろと話を伺いました。

そのときに、例えば、これからの高齢社会で、まさに道路は必要なんだけれども、特に地方の限界集落等と言われているようなところへ行きますと、高齢化してしまつて、その分、自分で車を運転できないというんですね。では、どうするか。コミュニティ交通あるいは公共交通、そういうのが本当に欲しいんです。ところが、なかなか民間の事業者ではできないということ、コミュニティバスみたいな形で国交省が支援をしながらやっているというのがあります。例えばそういう部分にも、同じ国土交通省、道路局は道路局、縦割りじゃなくて、そういった国土交通行政、まさにそういった人をどう運ぶかという観点から協議をして、そういう観点も持っていただきたいというのがある。

あとは、これは今回も予算の中にも組み込まれましたし、財源特例法にもありました高速道路料金の引き下げ。これは、今回、一般財源というところで二十年度千九百二十七億ありますけれども、それ以外にも、無利子貸し付け、高速道路料金の引き下げ、その他、道路関連施策ということで、まちづくり交付金にも使っている。ある意味でいうと、道路整備直轄というか直接ではないもので、これも一般財源といえは一般財源なわけですね。そういうところをもう少し整理して、ある意味でいうと、ここに重点を置くと一方の方から批判も出る、これは仕方がない部分なんですけれども、そういった整合性をしっかりととりながらやっていただきたいというふうに主張したいと思えます。

続いて、これも大きな課題となつてくる中期計画、これをいつまでに見直すのかということですね。これまでは秋という言い方をしていたんですけれども、需要推計の問題もありますので、まずこれについて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。

先般の閣議決定では、「道路の中期計画は五年とし、最新の交通需要推計などを基礎に、新たな整備計画を策定する。」ということになりました。平成十七年、道路交通センサスを行ひまして、鋭意いろいろな作業をやつてまいりました。さらには、新たな人口推計なども取り入れて全体の推計値の取りまとめを急がせないといかぬと思っておりますが、いろいろな段階のモデルに係るいろいろなパラメーターをどういうふうに決めていく必要があるかと思ひます。

交通需要推計にあわせて、費用便益分析、これも前回定めましてちよつと五年たつておりますので、これもあわせて全体を見直そうということ、第三者の意見を聞きながらそれぞれまとめていくことにしております。

やはり秋までかかるだろうと思いますが、いずれにしても、新たに策定いたします計画のスケジュール、こういう物理的なものもございすが、閣議決定に基づきまして、与野党間での協議の状況なども踏まえて、スケジュールについては

今後いろいろ考えてまいりたいと思います。
○高木(陽)委員 どうしても、需要推計が出てからやりますから、秋になるのは当然だと思うんですね。

ただ、来年度の予算というのは、骨太が六月決定をして、シーリングがかかって、八月に概算要求をする、そういう一つの流れがある中で、それが終わってそこから予算編成に入っちゃうわけですから、そこにまた、五年計画はこれですと出てきて、そうやってきますと、考え方として、一般財源化をしちゃうわけですから、今までは特定財源としての税率を決めるその根拠として、これまで五年計画をやっていたんですが、五年間でこれだけつくり出すからこれだけの費用がかかります、税金をこれだけいただきます、こういうやり方をしています。しかし、一般財源になってしましますと、先ほど大臣も野党の方の質問で、一般財源にしちゃうと、その税率の根拠は、例えば環境に使うという問題だったら私が答えられないと。まさにそのとおりなんです。

そうやってきますと、この中期計画の位置づけというのが、例えば防衛省なんかは、防衛大綱があつて中期防をつくる、それに基づきながら、毎年、一般財源の中からシーリングがかかりながらもそうやってやっていく、こういう概念になるんだろうなと。

ほかの社会資本整備の計画というのは、事業量を全部書いてあるわけじゃありません。そういうような流れの中でやるわけですから、ここら辺のところは、先ほどBパイクの話も出しましたけれども、Bパイク以外にもやはり必要な要素というのはいっぱいあるわけです。平井副大臣も言われたし、大臣もよく言われている。先ほど長島議員も言われていました。

そういう観点もしつかり踏まえた本当に必要な道路、これは立場によって違う、地域によっても違う。それを例えば都会の人が、地方の道路はもう無駄なんだ、こういうような形で切り捨てるのではなくて、それぞれのことをしつかり踏まえ

た上で、では、その五年ですべての道路ができるかというところ、できるわけじゃないです。今回、中期計画を十年で出していましたから、では、十年で全部できるか。できるわけじゃないわけです。もっと言いますと、人口の異動があつたりだとか、十年後にはどういう形になるかわからないとなると、ある意味でいうと、防衛大綱及び中期防みたいな感覚、考え方、そういう位置づけの中期計画になるのではないかなと私は考えているんです。

ただ、その中で、これも今回の道路問題でメディアを含めてさまざまな意見または批判等々があつた中で、一つは、十年で五十九兆は多いんじゃないか、無駄が多いんじゃないか、こういう言い方をした。これは、コスト削減を含めてさまざまな形で需要推計も見直してやるわけですから、例えば事業量を出すかどうかはこれからの検討だと思ふんですけれども、五年になって半分の二十九兆円、何も変わっていないじゃないか、ただばつさり半分切つたのか、こうなると、これは余りよろしくないなど。ここはここでやはり努力をして、いろいろと御指摘をいただいた、現場は一生懸命やっているんですけれども、やはりさまざまな指摘を踏まえた上で、そこもさらにもう一歩踏み込んで、こんなに削つていきますよという形が見えるという理解を得やすいのかなという、これは一つの提案です。

もう一つは、先ほど、一般財源というところで、何に使うか、これも注目されているわけですね。一般財源にしたとはいえ、それが全部道路になつてしまったというところ、これはこれで、何なんだ、やはり国交省がずっと抱えているのか、こういうようなイメージになつてしまつたということ、筋論として見れば、必要な道路はつくるわけですから、それはそれなんですけれども、先ほど申し上げた、これは千九百億の一般財源があります。それで、無利子貸し付け、料金引き下げ、まちづくり交付金等々に入れているものも含めた上での一般財源という概念をしつかり持っていたいたくないというふうに思います。

きょうは財務省にも来てもらっているんで、税率の問題になりますと国交省が決めるということではなくて財務省が絡んできますので、自動車関係諸税を一般財源化したとき、この課税の根拠と、簡素化するべきだという、これは昨年の暮れの政府・与党合意で簡素化をするといったことをうたつておりましたので、その場合の税率はどのようになるのか、ちよつと財務省の方に聞きたいと思っています。

○川北政府参考人 お答え申し上げます。

いわゆる暫定税率のあり方につきましては、先ほど御言及もございましたが、先般の閣議決定におきまして道路特定財源等に関する基本方針が決定されまして、そこにあるとおり、税制の抜本的改革の際に検討してまいりたいと思つております。

その際、税率水準につきましては、環境問題への国際的な取り組み、地方の道路整備の必要性、国、地方の財政状況を踏まえる必要がございますが、総理あるいは財務大臣はこれらを踏まえまして現行の税率水準を維持することが必要ではないかというお考えを繰り返し述べられているものと承知しております。

自動車関係諸税につきましては、簡素化が必要というふうな御指摘がございます。これにつきましては、昨年の政府・与党合意におきまして、抜本的な税制改革にあわせ、そのあり方を総合的に検討するとされてございます。したがって、御指摘の点につきましては、こうした税制の抜本的改革の中で検討していくことになるというふうな考えでございます。

○高木(陽)委員 税率の問題は、今回、暫定税率でいろいろと議論百出となりましたけれども、その中で、昨年の政府・与党の合意、これは「自動車関係諸税については、税制の簡素化が必要との指摘もあり、今後の抜本的な税制改革にあわせ、道路の整備状況、環境に与える影響、厳しい財政状況等も踏まえつつ、暫定税率を含め、そのあり方を総合的に検討する」と。

私も小泉内閣時代から公明党の国土交通部長をやりました、そういう政府・与党の合意の場に立ち会いながらやってきましたけれども、去年初めて税率の話が入ったわけですね。それまではもう一貫して税率は下げないという話だった。これが、抜本税制改正時、この秋から年末にかけて税制改正の議論の中でこれをやっていくという、一歩この問題が入った。さらに、その上で今回の閣議決定は暫定税率も含めた税率。ただ、今財務省の方からお話がありましたように、財政状況が厳しいですから、なかなか収入を削るという発想がない。

ただ、簡素化をするときに、これはちよつと公明党の主張を言わせていただきますと、取得と保有と走行の三種類に税金がかかっている。それが九個の税目になっていて、これはやはり簡素化した方がいいだろうと。その中であつて、やはり国際的に見ても、走行のガソリン税、揮発油税に関してはある意味では環境的な配慮、そういう国際水準もありますし、そういった部分からはこれはある意味で暫定税率分を本則にしていく。その一方で、こちらの方の取得、保有、特に保有ですね、持っているだけで税金がかかっちゃうという、この自動車重量税というのはかなり負担感を持っている。

まさに、この税金の話というのは、今の閣議決定の文章も政府・与党合意の文章も、ある意味でいうと、いわゆる行政側または政治の側というのか、取る側からの議論になつております。やはり納税者の側のことも考えにやいかぬというのが公明党の立場でありまして、これだけ物価が上がっている、庶民の生活に負担感がある、そういう部分では、簡素化をするときの税率問題に一歩踏み込んでいくことも必要なのではないかなということ、これは党の考え方として主張させていただきたいと思っています。

まさに、これはこれから与党、さらには政府と与党、または与党と野党、この議論の中でしつかりと、最終的には対立するのではなくて合意をし

て、本當に国民の皆様方も納得するような形で来年度の一般財源化というのをスタートを切つていきたいなと思います。

最後に、時間もなくなりました、無駄の問題について。これも、この道路問題を話しているときにいろいろと指摘をされました。

公益法人改革の問題というのは、大臣が改革本部をつくって、その本部長になられて、本来であれば、改革に着手して、さまざまな意見を聞いて、調査をして、三カ月、半年とかかるところをわずから一カ月で五十の公益法人を十六に縮減していくという、ある意味では大胆な部分をやったということは本當に評価をしたいと思っています。

ただし、世間というのは、世間というか一般の国民ですね、納税者の方々というのは、その情報というのはメディアを通じて入ってくるわけですね。そのメディアは、五十を十六にする、わずか一カ月の議論でそこまで踏み込んだという評価よりも、何だよ、まだ十六も残っているのかよという言い方をする。しかも、予算が公益法人に六百七十億、これを半減する、これもすごいことだと思ふんです。しかし、これが二十二年まで、まだまだだ、こういう言い方をしようなんです。

ここで、ある意味でいうと、二十二年にそれをやるということじゃなくて、できるところからやっていくんでしょけれども、まさに来年一般財源化するんですから、二十一年度からやるぐらいな前倒しをしていくことはどうか、こういうことを公明党としては考えているんですけれども、大臣のお考えを聞きたいと思っています。

○平井副大臣 私は大臣のもとで副本部長で現場を担当させていただいておりますが、いずれにせよ、公益法人改革は国土交通省が先陣を切つて結果を見せるということで、早くその結果を出せというふうな御指示をいただいています。

この問題に関して、先ほど十六残るんじゃないかという話もありましたけれども、結局、支出をカットしますから、残った法人も大変厳しい競争環境の中に置かれますから、スリム化なり、

最終的にはなくなる可能性も非常に高いというふうに思っています。

委員御指摘のとおり、早く出せというよりも、早く結果を出して国民に知らせていきたい、そのように考えております。

○高木陽委員 今、平井副大臣のお話にあったような内容、なかなかそれは知られていない、カットをしていくんだというところが。法人があるからいけないんだということじゃなくて、そういう支出がとまればいいわけですから、この点をしっかりとアピールもしていただきたいと思ひます。

そういった部分では、無駄な支出の部分、これは今までいろいろあつて、指摘をされて、点検をされている。この支出の総点検というのは絶えずやつていかなきゃいけない。そうしないと、一般財源化の議論をこれからまたやつていくときに、またこんな無駄があるじゃないか、あんな無駄があつたじゃないかと出てくると、幾らいい案を出しても聞く耳を持たれない。ですから、こういう支出の総点検をしていただきたいということ。

もう一つ、タクシードライバーの問題というのが、理事会でも野党の皆さん方が資料を出す、出さないうちでいろいろな議論もありました、野党の方からの申し入れで。

タクシードライバーというのは、ある意味では、夜遅くまであるいは深夜にまでなつてしまつて電車がいない、それで帰るのに使う、これは当然だと思ふんです。ただ、ここをどうか考えていただきたいと思うのは、深夜まで仕事をせざるを得ないという状況を変えていくべきなんじゃないかなと思ふんです。

例えば、国会内、本省ですね。実は、きのうも私は質問通告しました。私は五時に質問通告をしたんですけれども、やるというのは前からわかつていましたから準備をしている。そして、連携をとり合つて、あつた質問をする。委員会、野党の質疑というのはまさに充実をする。特に、野党の皆さん方から見れば、そこで明らかにしていかなければいけない角度、与党も同じです、そういう部分では資料要求から何かしらつかりとやつていく。それにしつかり対応していただきたいということをお願いしたいんですが、ただ、通告が、何度何度もやりとりする中で、十時、十一時、十二時となつてしまふ。ある意味では、しつかりとした委員会質疑をするためには答弁もしつかりしていきたいということ、それからまた官僚の皆さん方が徹夜をする、もしくはそのまま泊まつてしまふ。タクシードライバーの方もいる。そういう状況で使わざるを得ない状況というものもあるわけですね。

これは考えてみますと、もう少し合理的にできないものかな。いい質疑をしたい、いい答弁が欲しい、だからこそのいろいろとやりとりをするんですが、このところが前もつてわかつている委員会でしたら、もっと早目にやつて、システムとして、ある意味ではタクシードライバーが余り出ない、交通費が。民間は、ある意味でいうと、理由はともあれ、ばつさりとして上限を決めて、これ以上は使わないという考え方になります。

さらに言うと、ここはほんとにタクシードライバーがあるんじゃないかと、まず自分で払つて、精算をする、そこでちゃんと経理でチェックする。民間の感覚です。そうじゃないところもありますけれども。

そういった民間の手法というの、これは国交省だけでやれということじゃないんです。これは国家公務員、霞が関のいろいろな制度の問題でもあるので、国交省だけでできる問題ではないんですが、そういった民間のやり方を、タクシードライバーにある意味ではなくすぐらいの形のことも検討していただきたいなと思ひますので、最後に大臣、一言だけお願いします。

○冬柴国務大臣 国土交通行政の推進に当たりまして、道路関係業務のみならず、あらゆる業務の執行に当たつて、御指摘のような不適切な支出があつてはならないということは言うまでもありません。

現在、政府全体で無駄の徹底的な排除に向けた集中点検を実施することとしており、国民の皆様から厳しい御批判をいただいていることを重く受けとめて、不適切な支出を徹底的に是正して、行政に対する国民の信頼回復を図つてまいりたい、このような決意でございます。

こうした中、タクシードライバーの使用につきましては、公費の効率的な使用の観点から、適正を図るために、タクシードライバーの使用基準を統一化して、ちょうど三月の下旬だったと思ふんですが、質疑を受けました。それで、私もこれは不適切だという認識のもとに、四月一日から適用すべき基準をつくつて、これは民間で採用されているようなものも、私の知る限りですけれども、そういう基準で、ごまかしようのないようにということとさせていただきます。

今高木委員からの御提案のような民間の事例ももつと参考にしながら、今後、深夜勤務に伴うタクシードライバー使用の適正化を図るため、時間外勤務の縮減とあわせて、新たな使用基準に基づいて運用の徹底を図つていきたい。

そのためには、議員の質問通告も、ゆうべ、たぐさんの人間が徹夜していますよ、きょうのためには。それは当たり前なんですけれども、本當にたくさん徹夜しています。そういうことが実態でございまして、締め切り時間が二十八時五十分、そういうことがあるんです。したがって、この労働状況が私は当たり前だとは思ひません。したがって……（発言する者あり）二十八時ですよ、二十八時三十分。二十四時が翌日になるんですよ、四時間。四時三十分ちょうどですよ。そういう実態があることを議員もみんな心得て、そして国会運営というものをやつていかなければいけないというふうに思ひます。

しかし、これがあつてタクシードライバーの利用について弁明をしているわけではございませんので、改めるべきものはきちつと改める、しかしながら、議員も働く人の立場にも立つて対処しなければならぬ、このような思ひでございます。

○高木(陽)委員 以上で終わります。ありがとうございます。

○竹本委員長 高木君の質疑はこれで終わりでございます。

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。

大臣、どうも御苦労さまでございます。いつも大変お世話になっております。

大臣も、この道路問題、さまざま議論をしていく中で随分お疲れだったというふうに思います。特に予算委員会のころでしょうか、大分顔色も悪く、私自身も大臣大丈夫かなと。それで、お聞きしますと、国会の合間を縫って週末はいろいろな各地の道路の開通式に行ったりとか、また戻ってきて本会議、予算委員会、各種委員会に縛られてというようなことで、一時私も、大臣、本当に健康は大丈夫ですかとお声がけをしたことがあるんですけども、その時分から見ると、随分顔色もよくなりましたし、声にも張りが出てきたというふうなところだと思います。

でも大臣、私は、この道路問題はこれからが本番だという気がするんですね。何となく山を越えたような気はしているわけですが、今までは序章であって、道路にまつわるさまざまな課題、問題が徐々に徐々につまびらかになってきた。しかし、ではこれから日本の国がどうやって道路を整備していくのか、あるいは社会インフラを維持していくのかという、まさに正念場がこれから来るんだという気がするわけですね。

その意味におきまして、大臣、体調もよさそうでございますので、これからまたがっちりときまざま議論をしていかねばならないということをまづ冒頭に申し上げさせていただきます。

それで、実は私は、日本の社会にはまだまだ道路整備の必要な箇所というのはあるというふうな思っております。それから、これまでもこの委員会で随分議論されてきましたとおり、維持、補修、管理、これについてはこれから相当数のものが出てくるだろうというふうにも思っております。こ

れに対してしっかりと見識を持っていただければ、何でもかんでも道路がだめなんだとか、道路局のやっている仕事は何でもかんでもおかしいというふうなことは、最終的には国民が不幸になるというふうには私は思いません。

それからまた、さらに言わせていただきますと、今回、さまざまな議論の中でいわゆるレクリエーション費みたいなものも問題になっているわけですが、私は、ある種の組織に働く者として、当然福利厚生というものはあつていいというふうな思います。もちろん、その財源をどこから出すとか、どの程度にするかというようなことは議論があつてしかるべきだとは思いますが、一切の福利厚生はないんだということであるならば、それは職場としてもいびつだろうというふうな思いうわけです。

しかし、道路をきちんと整備するとか、維持管理もきっちりやるとか、職員の福利厚生もきちんとやるということの前提のために、それをしっかりと実現するためには、やはり国民の税金を適切に使っているんだとか、私たちはこれほど頑張つてやっているんだというものが御理解いただけるような、そういう仕事の仕方をしなければいけない。

常に何か隠しているんじゃないかとか、実は天下一りをしている、自分たちに都合のいいお金をポケットに入れていっているんじゃないかとか、そういう疑念がどうしても前提にあるものだから、本来必要とされるものまでだめだだめだというふうなことに流れていくんだというふうな思っているんですね。

したがって、今回のことはよい機会ととらえて、国土交通省に限らず、さまざまな省庁あるいは行政の活動が国民にとって明らかに御理解いただけるような機会になればというふうな私自身は思っておりますので、大臣は私の気持ちには十二分に御理解をいただけていると思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。そこで、きょうは余り時間がないんですけれど

も、多くの同僚の議員も話をしていることですが、例の五月十三日の閣議決定と、その日の午後三十分の二で衆議院で再可決がされた道路特財法の関係についてちょっとお伺ひしたいんです。

この道路特財法につきましては、私が手元に資料を用意いたしました。用意するまでもなく、資料の一番を見ていただきたいんですが、これは五月十三日の毎日新聞の記事でありますけれども、閣議決定と特例法改正案は矛盾点を抱えているというふうな書き方がされているわけでありまして、この矛盾点というのは何かと言え、当然、もう繰り返すまでもないことでありますけれども、閣議決定では二十一年度から一般財源化をするというふうな書いてある。ところが、道路特財法は二十年度から十年間、道路にこの財源を使うということが書いてあるわけですね。

したがって、こういう点をもつてして矛盾をしているんだという新聞記事なわけでありまして、けれども、こういう世間で矛盾をしているという物の言い方について、まず大臣はどのように感じになっておられますか。

○冬柴国務大臣 再議決をさせていただいた法案、財特法は十年間ということ規定されております。しかしながら、民主党の方はそうじゃありません。これを平成二十年度から一般財源化すべきだ、こうおっしゃるんですけれども、残念ながら二十年度は、予算も通していただきましたけれども、地方議会においてもすべてこれを前提として予算組みをされ、そしていられるわけですね。

そういうことから、総理としては、何としても二十年度はこのままでやらせてほしい、しかし二十一年度からはこれを一般財源化しますよという、本当にコペルニクスの転回をして、総理は、何とか野党と話し合いをつけて、野党といましても参議院では過半数を占めていられるわけですから、そういう中で折り合いをつけてほしい、こういうことから、総理は、何としても年度内に採決をしてほしい、そして四月一日にこれが切れるようなことにならないようにしてほしいという願

いから、こういうふうに言われたと思います。

我々は、その段階で法案が修正されれば、十年というものを二十年度はという修正ができればいいんですけれども、残念ながら、私の方は、一つの院で可決された法律案について、衆議院で可決されておりますから、参議院でこれを修正したり撤回したりすることができない規定が国会法五十九条にあります。我々はそれに拘束されているわけなんです。したがって、与野党で話し合いの上、議員立法が何かで修正していただければよかったです。

しかしながら、そういう手も打たれずになると、我々は、二十年度を何とかして、この混乱、大混乱していますよ、北海道で首長をやっておられた委員はよくおわかりだと思えますけれども、地方は大変な混乱をしているわけなんです。我々は、そのためには、一日も早く再議決してほしいということまで言っているんですよ、再々にして。それで、我々はこれをやらせていただいた。

しかしながら、閣議決定においても明らかにしているように、この税制、これは本年の税制の抜本改革において廃止をして、道路特定財源制度というものの制度を廃止して、二十一年度からは一般財源化するということを明確にしているわけですから、そこには一つも矛盾はないというふうには私は信じております。時系列的に整理をすれば、全く矛盾はしていません。

今後、これは成立させていただきました、そして臨交金も、皆さんに通知をして、できれば二十日以内には交付したいと頑張っているわけなんです。首長さんも、この間集まられたところへ呼ばれましたけれども、大変喜んでいただきました、ことの分について手当てができた。しかしながら、我々としては、これをこれから一般財源化するという形でこの法案の内容を修正し、二十一年以降は、このような法律が再議決して通っているけれども、その部分は適用されないものとするということまで確認しているわけなんです、これは御理解いただきたいと思います。

冒頭、委員もおっしゃっていただきましたように、真に必要な道路は日本にはまだまだあります。それは詳しくは言いませんけれども、そういうものを整備していくためには、安定した、しかも実際問題、長期的に巨額の費用が予定されるわけです。そういうものは、どういう形で、どういう形

式でこれから確保していくのかというようなことも非常に大きな政治課題でございます。

しかしながら、一般財源化するというものについてはもう決断されているわけですから、これをするようなことにすることは絶対には許されませんし、私も閣僚の一人として今まではそうではないというふうに申し上げてきましたけれども、そういう決断がされた以上は、私も内閣の一人としてそのように実現するために一生懸命頑張ります。

張つていかなければならないというふうに思っています。

○逢坂委員　大臣、そこでお伺いしたいんですけれども、大臣の頭の中で思い描いております、いわゆる一般財源化というものは具体的にどういうことなのかということですね。先ほど来の議

論も聞いておりますと、一般財源化というものは一応は形としては実現するかもしれない、でも、やはり道路整備も必要だから、道路にもどんとどんと真に必要なものは使っていくましようというようなこともあるわけなんです。

法的に今ここで細かく議論することは適切ではないと思いますが、大臣の頭の中の一般財源化

というのはどういうことなんでしょうか。

○冬柴国務大臣　それは、今まで道路特定財源として入っていた巨額の税というのが、例えば酒

税、たばこ税のように課税されますけれども、これらはもう本当に一般的に使われるわけですから、その中から、酒税は酒の關係に使うというわけじゃありませんので、何にでも使われます。ですから、使い道として非常に大きい、福祉關係

教育関係とともに社会資本への投資というものが大きな位置を占めているわけですね。

したがって、それは、どんな税から入るかは別として、その中でも道路の投資というものは、引き続き必要なものをつくっていくかなければならないということで、そういうふうにして一般化されたものの中から、今までは特定のところからいただくという形でしただけでも一般化された中から、どこの税とかそんな、法人税であろうが所得税であろうが相続税であろうが、そこから道路に必要なものはどういうふうにしてやっていくのか。先ほど与党の方からの質問にありましたように、防衛の中期計画のような形になるのかどうか。こんなことは今から考えなきゃなりませんけれども、私はそのように、全く一般化された中から必要なものをどう確保していくかという問題であるというふうに認識をいたしております。

○**逢坂委員** それで、資料の二をごらんいただきたいんですけども、今の道路特定財源の根拠について列挙したものでございます。

これを見ると、何々税というものがそもそもあって、道路整備の財源に充てなければならぬという規定がある。これは例えば石油ガス税なんかはそういうたぐいのものですね。あるいは、道路の費用に充てるために何々税を課するものとするというような規定がある。軽油引取税なんかはまさにそういうものですね。それからもう一つは、これは特殊な例がありまして、自動車重量税というのは、法の中には道路財源に充てるとは書いてない。でも、国会の答弁をもってこれを道路に充てているというふうなものもあるわけでございます。

大臣に確認したいんですけども、きょうここでこれを全部どういうふうに直すんということはともかくとして、一般財源化することについてはこうした規定そのものすべてを見直すということにつなげていくというふうにお考えでしょうか。

○**冬柴国務大臣** この問題については、政府・与

党合意というのがありましたね。あの中でも、五年後には一度見直す。その際に、こういうふうにして皆さんの税が、自動車関係諸税がありま

すので、整理をするというふうな規定もあったと思います。そういうものを踏まえて、税の抜本改革というからには、そこに盛り込まれた五年はたっていないけれども、そういうことはかねて言われているところでありまして、先ほどの公明党のマニフェストなんかでも複雑だというふうな指摘もあつて、これはもう各党から指摘があるところ

でございますので、抜本改革のときにはそういうものをどう処理するのか、これは当然議論されるだろうと思います。

○**逢坂委員** それと、先ほど来の答弁の中で、暫定税率というのとは異なるだろうというお話をされておりました。確かに、道路に使うんだということ

を根拠にして高い税をお支払いいただいているわけですから、そこがなくなるんだらうという話はそうなのかなというふうにも思うんですが、一方で、税率に関して、町村官房長官が北海道における講演の中で、税率を引き上げることもある

というふうな話をされた経過がございます。この点について、税率を引き上げるという選択肢も大臣はお考えになつていらっしゃるでしょうか。これは議論の中でというふうに思っています。

○**冬柴国務大臣** 今全く白紙でございまして、それ

は議論の中でというふうに思っています。ですけれども、一般財源化するといった途端に、そういうふうにしたときには、改正されたときには、暫定税率というのとは維持できないんじゃないですか。私はそう思っています。

したがって、それにかわる税の議論、例えばヨーロッパではガソリンに対して日本の倍の税金がかつてい

るとか、リッター二百五十円だとかいいますが、ですから、そういう議論があるのかないのか、これはもう全くわかりませんし、私は白紙です。

○**逢坂委員** もう時間が来ましたので、最後に一言だけ聞いて終わりたいと思うんです。

先ほど大臣が、いわゆる予算関連法案は否決されたじゃないですかという話をされました。国会の意思として否決することだつて、それは選択肢として当然あり得るわけですね。しかも、現在の国会は衆議院と参議院で勢力が逆転をしてい

るという中でございまして、例えばこの道路の問題をこれから先将来に向かつて議論をしていくときも、これまでの作法、ルールでは必ずしもうまくいかないのだというふうに思うわけですね。国会の現状を踏まえた上で議論というものを展開していく、そのやり方ということ、これは野党の我々もそうですし、政府の皆さんの側もそうだと

いうふうに思うんですね。

この点について最後に大臣の御見解をお伺いして、質問を終わります。

○**冬柴国務大臣** それはそうです。結論として可決することもあれば否決することもあります。ただ、私が言うのは、この予算関連法、特に歳入法案について、これが処理されないとなると大変なことになるという予想のもとに、衆参両院議長、副議長も交えた四人がご集まりになつて、そして、これについての仲裁案といいますが、示されましたね、年度内に処理するというのが示されましたね。

それができなかったんですよ。私は、それをもって野党を批判するつもりは全くありません。しかしながら、この混乱をおさめるためには、そういうイレギュラーな状況は戦後初めてじゃないでしょうか、そういう状況が生じているがゆえに、この混乱を終息させるためには、残された手段として憲法五十九条がある、こういうことなんです。

したがって、そういうもので与党がいろいろと考える、国民の御意思もありますよ、しかしながら、政治に責任を持つ与党として、これはそう決断せざるを得ないという究極の選択をしたんだらうと思います。

しかしながら、そういうものの過程で非常に激烈に対立したこれをおさめるために、総理が本當に特段の、政治家としての大所高所からの判断を示されたのがこの一般財源化だろうと思うんです。私は、そういうことを政治家として勇断をもってやられたこの総理の趣旨というものは、これは何としても守らなきゃならないというふうに思っている次第でござい

ます。

○**逢坂委員** 終わります。

○**竹本委員長** 次に、穀田恵二君。

○**穀田委員** まず、福田首相の、来年度からの一般財源化方針、これは来年からですから、法律は特定財源を十年間維持するものですから、これは矛盾をするということは、幾ら法制局が、先ほどの話を聞いていると、ことしの段階ではと、えらい限定的に言っていたことが随分感じられました。そこで、結局、世論調査での内閣の支持率はさらに下落しています。

首相の一般財源化方針が表明されるまで、十年間の特定財源維持が最良なものだと力説した大臣が、今度は、一般財源化に向けてどうすべきか。それから、道路整備のあり方。そして、道路財源全額を使う仕方から百八十度違う方向を考えなければならなくなりました。冷静に考えますと、十年間特定財源を維持するという政策が、簡単に言えば間違っていた、破綻したということ以外に真実はないと私は考えています。

きょうは、一般財源化のもとの道路政策はどうあるべきかについて議論したいと考えています。

一つは、大臣はこの間、私も含めたやりとりの中で、高速道路計画の評価、それから手続の見直しを繰り返して表明してきました。その進捗状況について幾つか確認しておきたいと思うんです。

最初に、国土形成計画の全国計画について、三月末までに閣議決定されるはずだったわけですが、見送り、そして延期されたことと報じられていま

す。これはなぜなのかということをお聞きしたいと思

で道路整備に関する議論がなされていることから、その情勢を見きわめた上で閣議決定すべく手続を差し控えている、こういう状況でございます。
○穀田委員 えらい簡単やね。見きわめると。違うんだよね。いろいろみんなから受けて、これは変える、これは変える、これは見直すと言ったさかいに、それらを含めて全部トータルしたらすぐでけへん、こういうことでつしやる。もうちょっとそういうときは、余りに簡単に言われるとこっちもむかつくよ。

それで、六つの海峡横断道路の計画について、私は何度か言いました。この案には、湾口部、海峡部等を連絡するプロジェクトについては、長期的視点からの調査の推進、計画の推進等、これらの取り組みを進めると書いています。そうすると、この調査はやるのだから、この部分は当然削除されるべきだけれども、削除するんですよね。
○冬柴国務大臣 国土形成計画における記述につきましては、このような議論を踏まえてよく検討してまいりたいと思います。

○穀田委員 結局、よく検討と言っている。だって、この間、私の質問に対して、調査はもうやめると言ったわけでしょう。そうすると、その調査という文言はなくなるわけですね、当然。だって、やめると言うてるんやから。この調査の文言は入つとるのやからこれは削除するということとは、だれが考えても理の当然となりますわな。海峡横断道路だけじゃありません。全国計画の案には、次のように記載されています。一万四千キロメートルの高規格幹線道路網、地域高規格道路は基幹的な高速陸上交通網の役割を果たすことが期待される、具体的には真に必要な道路整備は計画的に進めることと道路整備の姿を示す中期的な計画に即して、というふうに書いています。

結局、ここでするところの道路整備の姿を示す中期的な計画というのは、十年間五十九兆円の道路の中期計画であることは論をまかせません。そうすると、一般財源化の閣議決定でも、これでも五年で見直す、新たなデータで見直すと決めている

わけですから、結局、それは秋以降になるということをお大臣はいろいろな記者会見で言うてはります。答弁でもそう言っています。

ということとは、全国計画のこの記述も、一般財源化方針とは相入れなくなっているということになりますよね、理論上は。だとすると、仮に記載を訂正するにしても、新たな整備計画の姿が見えなければ訂正できないはずだ。そうするとやはり、きつぱりこの点は削除すべきだと思うんですが、いかがでしょうか。

○辻原政府参考人 国土形成計画は、国土交通省のみならず、関係各省全般にわたります。国土政策に関する、そういう国土のあるべき姿、方向性についての基本的な指針を定めるものでござい

すが、いままで、道路計画は、それを実施する際の計画ということで、両者はそういうふうな性格が違うということでございまして、御指摘の点については、そういうふうには考えておらない次第でございます。(穀田委員、最後の方、ちよつと聞こえへん)と呼ぶ御指摘のような関係にはないというふうに思っております。

○穀田委員 それは間違つておるがな。だって、そう書いとるんやから、中期的計画に即してやると。しかも、調査の推進、計画の推進をやると。これは、大臣はやめると言っている。そうすると、それをやると言っているのとやめると言っているのとある。相変わらず矛盾がわからぬ人たちやね。だって、そうでしょう。長期の長大橋の計画については調査を中止すると大臣は言わはった。この案には、調査は推進すると書いてある。これは一緒ですか。だれが考えたかて矛盾するし、じゃあ大臣の発言はうそだったということになるじゃないですか。それはならぬでしょう。大臣は中止すると言ったんだから。それやったらこの文言は少なくとも入らない。

具体的な問題について私は聞いているわけですよ。それは当たり前話ですよ。そんなことまで言えへんのやつたら、もう情けなくて話にならぬ

ということだけは言っておきますわ。計画というのはその程度のものかということをはっきりさせておきたいと思ひます。しかし、ほんまに情けな

いね。大臣、どないですか。

○冬柴国務大臣 閣議決定の全国計画を読んだから言つてください。そういう個々具体的なものを小さくここで議論しても、さつきから言っているように、全部今からですよ。今から、各省庁と関係があるからと局長が言っているとおりであります。私がここで答弁したことと反するような記載は、私は許しませんよ。そうでしょう。

○穀田委員 小さい話じゃないんですよ。これは何兆円という話なんですよ。だって、六長大橋というのは幾らかかるか、大体六兆円以上かかる話なんです。それを言っているんです。小さい話じゃない。具体的な話について聞いているんです。では、もう一つ聞きましょう。

昨日の朝日の朝刊に、「四国新幹線 夢も調査費も終点」という記事が載りました。国交省の打ち切りで、二十九年度で二十四億円が使われたと。提出した資料を見ていただきたいと思ひます。

一九七三年に政府が基本計画を決定し、大阪を起点に徳島、高松、松山付近を通つて大分市へ結ぶ約四百八十キロメートルの計画です。本州から淡路島、松山から大分は海底トンネルを掘つて、総工費は数兆円の計画です。驚いたのは、国交省は、海底トンネル建設準備のために、本州から淡路島の海底の地質の調査を八三年から開始、毎年一億円予算を執行してきたというんです。

松山から大分というのは豊予海峡のことでしょうが、八八年までに調査報告書をまとめた、これは事実か。そして、一体幾ら執行してきたのか。そして、〇八年度も調査費を計上しているらしいけれども、どうするのか。この三つの点について答えてください。

○大口政府参考人 お答え申し上げます。まず、四国新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき基本計画路線でございまして。現在、先生が

おっしゃるよう、昭和五十八年の調査指示に基づきまして、鉄道・運輸機構が本州・淡路島間、これは紀淡海峡と申しますが、その海底トンネル部に係る地質調査を実施中でございます。

平成二十年度予算においても、新線調査費として四国新幹線調査費一億円が計上されているところでございますけれども、四国新幹線は、基本計画路線に位置づけられているものの、当面早期に着工する見込みがなく、直ちに調査の進捗を図る必要も薄いというふうに考えられること、また、先般、道路等の問題についても、海峡横断プロジェクト等個別のプロジェクトに関する調査は行わないとしたということも踏まえまして、当面、この新線調査費については全額執行を留保することにいたしました。

お尋ねの、これまで幾ら計上していたかということでございますけれども、豊予海峡は昭和四十九年から六十二年度までに十六億円計上しております。それから紀淡海峡につきましては、五十八年から十九年度まで二十五億円、調査を実施してきているわけでございます。

以上でございます。

○穀田委員 一九七四年から二〇〇七年まで、物すごい期間調査していると。合計四十一億円ですよ。私はひどい話やなと思ひます。よくまあこんな無謀な計画をいまだに調査しているなんて、あきれるばかりですよ。

だって、六長大橋と私の間言いましたよね。これは海の上を道路でつなぐ。そうしたら、今度は同じくその橋の下を、今のは道路局ですよ、橋の方でつなぐわけだから。下の方は、その海底にトンネルをつくるというのは鉄道局。同じ海を、上の方は橋をつくろう、下は海を掘ってトンネルをつくらうと。ようこんなことをやっているなど思ひませんか。

六長大橋もひどい話だけれども、私は、その計画自身を、これはもうやめるべきだというふう

に思ひますが、いかがです。

○大口政府参考人 四国新幹線は、全国新幹線鉄

道整備法に基づく基本計画路線と位置づけられていることは先ほど申し上げましたけれども、この調査指示も現在まだ出ている段階でございます。

それで、今回は、この四国新幹線を、日本の長い将来に向かってのこととしては不要というふうな判断したものじゃないんですね。ただし、いろいろな諸状況もあるからここで不要ということにさせていただく、こういうことでございます。

○穀田委員 ほつておけば何でもやると。そのうち空の方にも別なものをくるのではないかなという話まで出るような感じですね、こんなことをやっておったんじゃない。あきまへんわな。

そこで次に、道路の見直しについて聞きます。

この間、高速道路の評価手続の見直しについて、国交省としてはどのように整理して見直し作業を進めようとしているのか。一つは高速交通量の予測データの見直し、二つはBバイCの見直し、三つは計画決定それから事業着手手続などについて、それぞれお聞きしたいと思います。簡単に。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

交通需要推計についてでございますが、四月十七日に、交通需要推計モデル、交通行動分析、経済、物流等の専門知識を有する外部有識者から成る検討会を設置したところでございまして、秋までに取りまとめる予定でございます。

事業評価手法につきましては、委員御指摘のように、BバイC等の算出手法について、最新のデータの知見、海外における事例等も踏まえて、見直しの検討を進めてまいりたいと考えております。これも秋までに見直しを行う予定でございます。

それから、最後の事業着手手続につきましては、全国的な自動車交通網を形成する高規格幹線道路のうちの一般国道自動車専用道路、それから高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路、それから高規格幹線道路を補完する広域的な機能を有する地域高規格道路につきまして、路線指定や区間指定など手続の節目節目で社会資本整備審議会に諮るとともに、そのうち重要な事項につきましては、国幹会議に報告する方向で手続の見直しを検討しているところでございます。

今後、具体的な手続につきましては、社会資本整備審議会というオープンな場で、秋までに審議をしていただく予定にしております。

○穀田委員 三つの点はそれぞれ進行するわけですから、検討会など具体化していないところがまだあるので、その辺をちょっと私は心配しているわけですが、進捗状況については随時明らかにしていただきたいと思います。

そこで、私は、見直しに当たって何点か提案をしておきたいと思うんです。

一つは、高速道路計画そのものを見直すべきではないかと考えています。

大臣は事あるごとに、ネットワークをつなぐんだ、全部つなぐということを繰り返してきています。しかし、九千三百四十二キロを超える部分は白紙だと小泉元首相の時代には一応明言しました。パブルの時代の一万四千キロ計画についてはやると言っているわけですね。しかし、BバイCとか需要予測とかを見直すのであれば、そもそも計画が妥当なのかどうかということから見直すべきではないか。結局、つくることを前提に、四車線にするのか二車線にするのかという工法やつくり方だけを見直すというのは、私は意味がないと思います。

そこで、高速道路建設の事業評価手法、社会的便益の問題についてです。

私は四年前も、道路公団民営化の質疑の際にも、この社会的便益について言えば、例えば自然や、それから景観やまちづくりにもたらすマイナス影響などについても評価するのかと質問しました。そうしたら、当時の道路局長は、マイナス効果について、「費用便益の中の計算には、残念ながら、定量的、明示的には入れることが現時点ではまだできておりません」という答弁がありました。そこで私は、初めにプラス効果だけで事業の継続を判断し建設を進める、そういうことをやっていたらそういう結果になるのは当たり前だ、これではやはり自然や景観や環境は守れぬのとなやうか

と。それで、壊れたものはもとに戻らぬからというところで批判をしました。

あれから四年もたっているんですが、改めて、マイナス要因も費用対便益評価にきっちり取り入れるべきだと思んですが、いかがでしょうか。

段階から、道路計画の必要性も含めまして、幅広く住民の方々から意見を聞き、計画づくりを行う、そういう取り組みでございます。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のとおり、マイナス要因を含めて事業評価をすべきだ、それが基本だというふうな考えをお持ちですが、景観でありますとか今おっしゃいました貨幣換算が極めて難しい項目、そういうものにつきましては、BバイC等を含めて総合的な評価の中で定性的、定量的な評価を行うこととしてございます。実際に過去の事例でも、マイナス要因を総合評価の中で評価をした事例がございます。

いずれにいたしましても、BバイCを含む事業評価手法につきましては継続的に見直しを図ってまいり、こういうことが重要だと考えております。

○穀田委員 私は、政府自身が、透明性の向上という、いろいろな評価の際に言っている基準として、マイナス要因の考慮としてるので、それはきっちりやっていただきたいと考えています。

もう一つは、道路の評価手続における住民参加方式の導入についてであります。

この間、毎日新聞の社説は、五月二日です、「公共事業改革 道路計画でも住民の参画を」としまして、次のように述べています。「道路特定財源の一般財源化は道路整備計画の全面的な見直しと一体でなければ、看板の掛け替えに終わってしまう。そうしないためには、有権者による監視機能も持ちうる計画策定への住民の参画は高い効果が期待できる。」としています。

道路の計画策定における住民の参加はどういうふうになっているか。法的な仕組みなどあるのか、この点について簡単に答えさせていただきます。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

道路事業におきましては、平成十四年八月に市民参画型道路計画プロセスのガイドラインというものを策定しております。これは、計画の初期の

環境アセスメント、そういった手続の中で、住民の方々から幅広く意見を聞きながら、計画内容の検討を進めているところでございます。

いずれにいたしましても、引き続き、住民の方々などから幅広く意見を聞きながら、計画内容をよりよいものとしていくよう努力してまいりたいと考えております。

○穀田委員 一見聞くような話をしているんですけども、それは確かに、プロセスの問題はその後改定されているんですね。それもやられていて、その後、道路整備の関係では、特にこの間の参考人質疑でも言いましたけれども、パブリックインボルブメントということで、P I方式をやっているんだという話まで出ました。それが今の到達点だとこの間も聞きました。

ところが、そのときの参考人質疑の際に、奈良の小井さんという方が参考人であられて、実際、ではどんなことをやっているかということ、計画の策定過程の中で、今言っている、さらに進んだP Iという形でいうと、住民アンケートや指名によるヒアリング、公聴会、結局これがやられていて、これだと、道路でなくても通常の政策をやるときにどこでもやられている手法で、実態にそんなに変化はないんじゃないかということの指摘があったことは御承知かと思うんです。

そのときに、何度も繰り返し住民側の意見も言い、また答えるという方式でやられているとしたら、東京の外郭道路だという話まで出ました。私

もそれを調べたんです。ところが、実は東京の外郭道路の議論というの、おつしやるようにプロセスの中に位置づけてはいるんだけれども、では、この場合でも国幹会議にはどんなふうに出されたかという、意見聴取した住民の意見は何の紹介もなかったんです。

だから、こういう意見がある、こういう意見があるという、いわば国幹会議自身が、もちろん短いというの、そう言う、大臣は五十分ですからとすぐ来るんですよ。五十分であろうとなかろうと、そういう住民参加の形で出ている問題がどうだったのかということとはきつちりやる必要があるということ、私は前に批判したとおりです。

そこで、何が言いたいかというと、私は、同じ公共事業の場合でも河川整備と比較してみたいと思うんです。九七年に河川法が改正されて、その中で計画制度がどのように改正されたか、端的にお答えいただきたいと思ひます。

○甲村政府参考人 お答え申し上げます。

河川の計画の策定手続についてでございますが、平成九年の河川法改正前までは、工事実施基本計画を河川審議会の意見を聞いて河川管理者が定める、そういう規定でございました。

平成九年の河川法改正では、工事実施基本計画を、長期的な整備の方針である河川整備基本方針と、二十年から三十年間の具体的な整備の計画である河川整備計画に分けました。河川整備基本方針につきましては、社会資本整備審議会の意見を聞いて河川管理者が定めるということでございます。

後段の河川整備計画につきましては、河川管理者は、河川整備計画の案を作成しようとする場合において必要であると認めるときは、河川に關し学識経験を有する者の意見を聞かなければならないという仕組みや、公聴会の開催等関係住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ぬという仕組みが取り入れられますとともに、河川管理者が河川整備計画を定めようとするときには、あらかじめ関係都道府県知事または関

係市町村長の意見を聞かなければならないという仕組みが取り入れられました。

なお、前段の学識経験者、住民の意見聴取の具体的な方法については法律では規定されておりませんで、各流域河川の特徴によりましていろいろな方法がとられていくところでございます。

○穀田委員 簡単に言うと、手続として地域住民等の意見を反映する仕組みを導入した。地方の首長の意見も聞くということですよ。

大臣に聞きますが、河川法の住民参加の仕組みというのはとてもすぐれていると私は思うんですが、大臣はいかが思いますか。

○冬柴国務大臣 水系によって違うんですよ。水系によってそのやり方が全部違うんです。

先ほど局長が言いましたように、必要と認めるときは学識経験者の意見を聞かなければならない、そしてそれ以外に、知事とか住民の意見も聞かなければならない、こういうことですから、いろいろな意見がたくさん出ますね。そういうことです。

○穀田委員 そういう仕組みはいいですよ。ねと言ったんですよ。いろいろな形式がある、それは知っているんです。利根川は利根川だし、流域委員会もどんな形でつくられるか。流域委員会がつくられても、今度は国交省が任命するものに変えとか、いろいろやっていることも知っていますよ。だけれども、問題は、やはりこれ自身は、今言われているのは、税金を使うことも、もともとこれは国民からお預かりしたものだ。しかも、それを使ってやるわけですね、公共事業は。公共事業をやるときには、サービスを受け、それが実行されるに当たって当然その方々が主権者として物を言うという仕掛けが大事じゃないかと私は言っているわけですね。

それと比べると、道路整備に關して言うと、住民参画の仕組みが随分おつていって、言わざるを得ない。だから、住民が参画できるような、道路法を改正するなどして法律に盛り込んで、今あつたような中身にしてはいいかと思うんですが、どうですか。

○冬柴国務大臣 昨年十一月十三日に公表した道路の中期計画をつくるについては、本当にたくさんの方々の意見をお聞きし、それに基づいてつくっておりますし、また、そういうふうにして素案をつくった後も、もう一度、住民それから首長、学者からの意見を聞いてまとめたものでございます。

したがって、法律こそ河川法のようにそういうものを位置するということはありませんけれども、十分にそういうものには配慮してきたつもりでございます。

○穀田委員 どうもそれも質問に答えているとは思えないんですね。

中期計画をつくるに当たってアンケートをやったことも、それは皆さん、この長い議論で知っているんですよ。だけれども、そういう中にある将来の構想についても、私どもは批判をし、そういう意見についても述べ、そして六長大橋の話までして、これは中止せざるを得ないということまで来る。そんな話をしていくわけですから、いわば、実際につくるところ、例えば、淀川なんかの場合には、河川の場合もそうですけれども、ここにダムをつくる、ここをどうする、この補修をどうする、という話を聞くわけですね。中期計画というのは将来にわたる全国的な計画の話であつて、やはり全然、別個の話ですよ。そういう仕掛けが必要な時期に来ていると私は思っています。

最後に、淀川水系河川整備計画の策定に關して一言聞きたいと思ひます。

これも今言いましたけれども、原案について意見書を提出しています。四つのダムについて、計画に位置づけることは適切でないとして、原案を見直し、再提示することを求める内容ですが、これについての御意見をお聞きしたいと思ひます。

ただ、私は、流域委員会を見ますと、ダムに効果がないと言っているわけではないことは御承知のとおりだと思うんですね。ダムのほか、堤防補

強などさまざまな選択肢を考慮し、一番想定外の豪雨に対してどう住民を守るかということを最優先に考えてほしいというのが提言じゃなかったかと私は理解しています。

その点での意見だけ、次にまたやりますので、お聞きしておきたいと思ひます。

○冬柴国務大臣 私は、この意見書は一つの御意見として受けとめております。

しかしながら、関係住民、あるいは知事を初め関係自治体の長の御意見を踏まえて、河川管理者として責任を持って適切に判断をし、一日も早く河川整備計画を作成したい、このように考えております。

その意見書の中にはいろいろな意見が、今ちょっと委員もおつしやつたように、主文とは違う、意見書の中には、ダムが不要だというふうに報道されているけれども、実際はダムは有効だという有力な学者たちの意見もたくさん書かれていて、いろいろな意見が書かれている。

ですから、そういうものを一つの意見として私は受けとめたいというふうに思っております。

○穀田委員 次回またやります。

どうもありがとうございました。

○竹本委員長 以上で穀田君の質疑は終わりであります。

次に、高山智司君。

○高山委員 民主党の高山智司でございます。先日、私たち民主党の視察団で、五月の十五日に関東地方整備局に視察に参りました。この目的は、今、地方整備局というのは、非常に予算の額も大きいし人的規模も大きい、全地方整備局で二万一千人の職員を抱え、八兆円の予算を使っているという巨大なお金を使うところでもあります。で、私たち民主党といたしまして、この道路の無駄といえますか、いろいろな無駄があると思ひます。本日に、マッサージチュアを買っているとか、そういうような無駄ですとか、それだけではなくて、例えば、本来は県や市で行った方がコストダウンできると思われるが、国でやつて

しまっているために二重行政になっている、こんな無駄があるのではないかなというふうに思っています、視察に行かせていただきました。

きょうは、そのときの整備局長の北橋整備局長にもお越しいただいております。今、準備ができた様子ですので、質問させていただきます。

まず、当日、ちよつと私たちで、タクシー券が、どうも関東地方整備局は一年間で一つの課だけで何か二千二百万も使っている、すごい量だなと、これはもう大臣なんかも驚かされているぐらいのことであつたので、本当にそれが適切に使われているのか、その適切というの、タクシー代として処理されたものがタクシーにちゃんと使われているのかどうか、これは領収書などで確認しないと裏金やプール金の問題が出てくるだろうということとで参りました。

この点、タクシー券の、領収書の提出をめぐって北橋局長とちよつとやりとりがあつたものですが、その件に関して、まず北橋局長に伺いたいです。

私たちは、当日、十時から十二時ぐらいまで伺つて、その後、私も東京に帰る電車の中から、新幹線のデッキから北橋局長あてに電話をしましたら、本省に今報告に行つていっているようなことを言われたんですけれども、北橋局長、その日、我々の視察が終わつてすぐ、だれに報告に行きましたか。

〔委員長退席、西銘委員長代理着席〕

○北橋政府参考人 御質問を確認させていただきますが、大臣に報告したかという御質問だったんですけれども、（高山委員「だれに」と呼ぶ）本省事務次官以下の幹部に当時の状況を報告させていただきました。

○高山委員 あと、当日、私たちは、その前のやりとりはちよつと省略しますが、タクシーの領収書、半券が閲覧できるといふことで伺つたわけなんですけれども、当日は現場に黒塗りどころか現物そのものもないといふことで、その開示を拒否されたわけなんですけれども、なぜですか。

○北橋政府参考人 お答え申し上げます。

タクシーチケットの半券につきましては、半券に含まれる情報が個人情報に該当することがございまして、提出をこれまでも差し控えてきたところであります。

○西銘委員長代理 大きい声でお願いします。

○北橋政府参考人 はい、失礼しました。

これは、従前より本省と関東地方整備局の間で共有していた考えであります。

当日出すということは私も事前に聞いておりませんで、当日、皆様、先生方の前で本省と電話でそのことについて確認をさせていただきましたが、その中でも、本省においてタクシー使用済み券を出すと約束したことはないといふことを確認させていただきました。本日、本日というのは当日のことではありますが、本日お出しするといふことにはなりません、そういう対応をさせていただきます。

○高山委員 本省というのは大臣のことですか、それとも事務次官のことですか、道路局長のことなんですか。だれですか。

○北橋政府参考人 だれということではなくて、組織として意思決定の中身を確認させていただいたということとであります。

○高山委員 その組織というのは例えば道路局ですか、都市局ですか、大臣官房ですか。どこですか。

○北橋政府参考人 国土交通省としての意思といふふうに認識をしております。

○高山委員 私が今提出しました資料一ページ目という資料一というのをごらんいただきたいんですけれども、左側が道路局タクシー分と書いてあります、右側が河川局タクシー分と書いてあります。

河川局タクシー分は一カ月ほど前に既に提出を受けております。道路局提出分というのはきのうの夜いただいたものなんですけれども、河川局と道路局で判断が分かれた理由を教えてください。北橋局長に聞いています。

○北橋政府参考人 河川局のことにつきまして、私がお答えできることはありませんので、控えさせていただきます。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

タクシーの使用済みチケットに関しましては、私どもは、氏名あるいは利用者の行き先、自宅の場合の降車地につきましては、特定の個人にかかわる情報である、保護すべきものであるといふことで、不開示とすべきことが適当だと考えております。

したがって、道路局の関係で提出をさせていた、氏名と降車地を黒塗りにする形が適当であると考えております。

河川局の提出のケースにつきましては、その時点で、行き先がここにありますが昭島ということになっておりましたので、当時の関係者の判断としては、この程度で特定の個人を特定することにならないのではないかと比較的安易に判断をして提出をしたということだと私は思いますけれども、実は、その後の経過などで、やはり結果として職員個人の特定が相当程度可能であるといふ事実が明らかになってまいりまして、本来明らかにすべき情報ではない特定の個人にかかわる情報であつたといふことで、この河川局のケースは、申しわけありませんけれども、必ずしも適切でない判断に基づいて提出したものだと考えております。

○高山委員 官房長の答弁によりますと、河川局の判断が違法といふことですか。

○宿利政府参考人 違法とかではなくて、必ずしも適切でない判断に基づいて提出をしたケースであると考えております。

○高山委員 もう一つ伺いたいんです。そもそも、河川局は、すぐ一部黒塗りにして出てきたものがありましたけれども、道路局分は、十五日当日、いや、それはもう出しません、本省の確認がとれました、本省の指示で出さないといふことを北橋局長が言っていたわけですから、なぜその時期に三週間ぐらいずれがあるんです。

しょうか。北橋局長に聞きます。

○北橋政府参考人 タクシー券のチケットにつきまして、国会の場で半券を出すか出さないかといふことについてやりとりがなされている最中であり、整備局としての判断でお出しすることができない、その旨申し上げたつもりであります。

○高山委員 先ほどの北橋局長の答弁では国土交通省全体の判断ということでしたが、今、整備局の判断でということだったので、答弁を訂正してください。

○北橋政府参考人 国土交通省本省とともに現時点ではお出しできないといふことについて意思を共有しておりましたので、そういう状態の中で整備局の判断で勝手にお出しすることにはなりません、そういうふうにお出ししたわけでありまして。

○高山委員 今の整備局長のお話だと、整備局長の判断も何か入ってくるんですか。初めは何か国土交通省全体で議論した結果ということだったので、私は国土交通省の中である河川局と地方整備局の違いを聞いていますけれども。

では、十五日に提出しなかったのは関東地方整備局の独自の判断ですか。

○北橋政府参考人 先ほど申し上げましたように、国土交通本省と関東地方整備局でそういう考え方を共有しているといふことであります。

○高山委員 北橋局長に伺いますけれども、北橋局長、御自宅はどちらですか。詳しい住所までは結構です。世田谷とか浦和とか、そういうことでお答えください。

○北橋政府参考人 私の自宅は千葉県方面でございしますが、家族はそこにおりますが、私は、今の整備局の業務の危機管理上、整備局の近傍に単身赴任をしております。

○高山委員 整備局近傍といふと大宮とか浦和とかそういうことだと思ふんです。

これは次のページに、めぐつていただきたいんですけれども、資料二に関東地方整備局幹部一覧というのがあります。これはちなみに国土交通省のホームページからただプリントアウトしたもの

なんですけれども、こちらに幹部の方のお名前なんかもだつと出ております、課長職以上というように感じなんですけれども、これで、今、整備局長に整備局の近くに住んでいるというお話を伺いましたけれども、それだけで自宅がわかったり、北橋局長の、どの辺で暮らしているとか、そういうプライバシーというのはわからないと思うんです。

そこで、北橋局長に伺いたいんですけれども、国土交通省あるいは関東地方整備局では、職員の方の自宅の住所つきの名簿のようなものは公開しているんでしょうか。

○北橋政府参考人 現在では職員の住所等を公表するような形のは作成しておりません。

○高山委員 もう一度、一枚目のタクシー券に戻っていただきたいんですけれども、例えば河川局を見ますと、「霞ヶ関―昭島」と書いてありますが、昭島というだけで、この乗った人が、例えば課長補佐あるいは何とか課長だということで自宅の住所がわかってプライバシーが侵害されるというようなことが起こるのでしょうか。北橋局長に伺います。

○北橋政府参考人 お答え申し上げます。

既に、これまでにマスコミに憶測で個人名が出されたり、職員の自宅にマスコミが押しかけたり、あるいは電話、メール、裏サイト等で個人攻撃や誹謗中傷がなされて大変な状態になっておりまして、職員個人の特定にかかわるようなことについては極力控えさせていただきたいというふうに思っております。

○高山委員 実際裏サイトで何を書かれているかということを知っているのはなくて、自宅住所つきの名簿は公表されていない、そして、名前そのものも黒塗りであつて、町の名前そのものも今黒塗りにしてありますけれども、私はこの町の名前くらいは出してもいいんじゃないんですかという観点で質問させていただいておりますけれども、これでどうしてプライバシーの侵害になるんでしょうか。例えば、家はどこに住んでいるんです

か、浦和ですと言つて、本当にそれで私の家が探せるんでしょうか。ぜひそれをもう一度北橋局長に伺いたいんですけれども。

○北橋政府参考人 マスコミ等の皆さんがどういう方法で探してくるのか、それは私にはわかりませんけれども、職員の氏名あるいはタクシーの降車地がオープンになりますと、それは結果的に個人の特定につながる情報となるおそれがあるというふうに考えております。

○高山委員 私は、タクシーの降車地に関しては、個人の特定につながるというよりは、むしろ、本当にこのタクシーの領収書の額、二万二千幾らとか二万四千円と書いてある、これが正しいのかどうか検証ができなくなつてしまう弊害があると思うんです。例えば、隣の「霞ヶ関―昭島」であれば、ああ、大体一万五千円ぐらいなんだというところで見当がつくんですけれども。

しかも、局と書いてあるんですけれども、そこからどこに行つたのか、全然これでわからないと、本当は五千円ぐらいのところに行つていてのに二万二千円のところ、こういうふうになっているのかもしれないという疑念が晴れないんですけれども、これは大臣に伺います。

大臣、乗つたところ、そしておりたところ、黒塗りということで、二万幾らとか書いてありますね。本当にこの乗車券が適正なものかどうかというのはどのように検証したらいいんでしょうか。

○冬柴国務大臣 会計検査院とかそういうところにすべての資料を詳細に調べていただいたらいいのではないかと私は思います。

ここに、行政機関の保有する情報の公開に関する法律、平成十一年法律第四十一号ですけれども、その第五条に、行政機関の長は、開示請求があつたときは、開示請求に係る行政文書に次の各号に掲げる情報のいずれかが記載されている場合を除き、開示請求者に当該行政文書を開示しなければならぬと書いてある。その中に何が書いてあれば開示してはならないのかというところに、こういうことが書いてある。「個人に関する情報で

あつて、当該情報に含まれる氏名、生年月日その他の記述等により特定の個人を識別することができるもの（他の情報と照合することにより、特定の個人を識別することができるものとなるものを含む）又は特定の個人を識別することはできないが、公にすることにより、なお個人の権利利益を害するおそれがあるもの。」こういうふうな書かれていますから、この規定に基づいて、これも行政解釈もいろいろあります。これに基づいて、今の、氏名とそれから降車地を開示することはこの規定に触れるのではないかという解釈をしているわけです。

では、もう全然わからなくなるのかといえば、これは税金の使い道ですから、それはそれなりのところで、機関があるわけですから、そこで調査していただいて、その結果を報告すればいいというふうに思います。

○高山委員 今、大臣がせっかく個人情報保護法のお話をされましたけれども、氏名、年齢等はそうなんですけれども、大体のその人の降車地ですよ、タクシーの。昭島とか例えば浦和とかということですね。これは個人情報保護の対象に本当になるのかどうか。大臣の見解では、タクシーの降車地というのは個人情報保護法の個人を特定する情報に当たるんだ、こういう御見解ですか。

○冬柴国務大臣 先ほど言いましたように、「他の情報と照合することにより、特定の個人を識別することができる」、手がかりになる、そういうことから、私は、降車地はその個人を特定することになるだろう。先ほど局長が言いましたように、マスコミがたたくさんその自宅周辺に押しかけているということがあります。

○高山委員 私は、この降車地というのは非常に大事だということに思っています。というのは、本当にこのタクシー券に書いてある金額が正しいかどうかを検証するというのは、どこからどこまで乗つたかということが明らかにしなければ検証できないというふうな考えられているからなんです。大臣としては、そこは黒塗りでも構わないと

いうようなことなのかもしれませんけれども。とにかく私は、ちよつと後半にはかの質問もしますけれども、今回、地方整備局に伺いまし一番驚きましたのは、とにかく税金を節約する仕組みが全く組み込まれていないということです。例えばタクシーの使用基準に関しても、月に幾らまでとかいう決まりはないんです。必要と乗るという基準だけです。私が今細かく伺いましたのは領収書の保管方法だけの話ですから、普通の民間企業でいえば当たり前の話なんです。ですから、税金の無駄遣いを抑制するような仕組みが全然ないんだということで、ちよつと私、驚いたんです。

次に伺うのは、地方整備局と県や市の二重行政の話なんですけれども、まず資料三のところを見ていただきたいと思いますが、資料三には、知事あてに関東地方整備局長名で、請求書といいますが、このぐらいの事業にはお金がかかりますよ、直轄負担金は幾らですというふうな通知が出される紙があるんです。

これは関東整備局長の北橋局長に伺いたいんですけれども、これは、局長名で県や市に出す、直轄負担金幾らですよ、あなたの市はこし三億円ですよ、十九億円ですよと出していきますね。その際に、明細をつたりしてちゃんと交渉しているのか。ただ要するに請求書だけ送つて、その額を振り込んでくれという話なのか。また、明細をつけた場合に、例えば埼玉県であつたりさいたま市が、いや、その道路の巡回業務に年間そんなにかかるとは高過ぎるな、私たち市でやると幾らぐらいいのでもつと安くしてくださいというふうな価格の交渉ということが事前に行われているのか。行われているとしたら、その根拠、どういう法律に基づいて行われるのか、教えてください。

○北橋政府参考人 お答え申し上げます。

当該年度の事業の事業計画のことだと承知しておりますが、概算要求の後、各県ごとに、来年度のおおむねの事業実施予定あるいは現在の事業の進捗状況等につきまして各県と打ち合わせをさせ

ていただき、その後、年度末に向けていろいろな日ごろのおつき合いで議論を重ねる中で、最終的に、新年度当初に実施計画ができ上がるというところでありまして、何の情報もなくいきなり数字だけが県知事に行くということにはなっておりません。

○高山委員 今までに、県や市から、いや、これはちょっと高いですね、もったいないふううに減額していただきたいとか、そういうような異議申し立てがあつて認められたということはあります。

○北橋政府参考人 そういうことのないように十分に事前に打ち合わせをしておりますので、実際にそういう苦情なり御意見があつたということは何っておりません。

○高山委員 今、そういうことのないようにと言いましたけれども、市や県にしてみれば、なるべく直轄負担金は払いたくないな、あるいは、もつと安くできるんじゃないかという思いの首長さんがたくさんいると思うんですね。そういう方たちに、減額あるいは異議を申し立てる制度化されたものがないというのが、まさに、国土交通省がここは直轄国道だというふうに言つて管理をして、パトロールは毎日やりますと、どんどんどんどん維持費にお金をかけていって、そしてそれがまた市や県にツケ回されるということでは、何のためにはこれは直轄管理しているんだらう、県や市が自分たちの会計の中でうまく節約しながら工夫をしてやる方がより税金の節約になるんじゃないかなと私は思つたわけなんです。

例えば、これは整備局からいただいた、さいたま市の私の地元の桜区なんかですと、交差点の改良事業に例えば二千二百万円払えというふうに来ていてるわけですね。しかし、先ほどのタクシードが、関東整備局、一年間で二千二百万円使つていてるわけですよ。そうすると、本当はさいたま市の方では異議申し立てしたいなと思うかもしれないけれども、そういう制度がなかなかないというのが、私は、税金を節約する制度そのものがな

いので、国の二重行政をやっていると無駄が多いなと思うんです。

実際、その国の二重行政で、これは何回説明を聞いてもなかなかわからないというものがあつたんですけれども、これは非常に具体的な、国道十七号、そして二五四という東京と埼玉を結ぶ国道の話で伺いたいんですけれども、国道十七号は直轄国道だというふうな説明を受けました。それで、これはネットワークを結ぶので、幹線道路で非常に重要であるという話だったんです。ところが、東京から埼玉に入るや否や、今まで四車線だったのが二車線になるんですね。また、関東地方整備局長がお越しですから伺いますけれども、ちょうど東京と埼玉の境のところで、東京の事務所と大宮事務所で分かれて維持管理をやっているわけですね。なぜですか。

○北橋政府参考人 一般国道十七号につきましては国が直轄で管理をさせていただいておりまして、東京都内区間につきましては東京国道事務所が、埼玉県内区間につきましては大宮国道事務所が管理をさせていただいております。(高山委員「いや、理由を聞いています。それは私が言いました」と呼ぶ)広域的な交通量も多く、また、広域的な交通を担う広域幹線道路網については、非常に高いレベルの管理が必要でありますので、国の指定区間に指定をして、国が、大臣が管理をする、そういうことでございます。

○高山委員 そうすると、国の幹線道路だということなんですけれども、なぜ東京部分は四車線で、急に埼玉から二車線にずつとなつていくんですか。なぜですか。

○北橋政府参考人 一般国道を国が管理するという法律改正がなされたのが昭和三十三年であります。それ以前は、国道十七号でいいますと、都内には都が整備管理を行い、埼玉県内は埼玉県が整備と管理を行っております。その当時、既に都内区間は四車線で整備をなされておりました。埼玉県内は二車線で、当時からそうであつた。その後、昭和三十六年からだつたと思いますが、十七号が指

定区間となつて国が管理をする中で、新大宮バイパスの整備を昭和三十九年から進めてまいりまして、現道については現在に至つていないというのが現状でございます。

○高山委員 それだったら、全部直轄国道と言われて、直轄国道は毎日パトロールするけれども、県道や市道は一週間に一、二回程度というものが地方分権委員会に出されている国土交通省からの資料に書いてあるんですけれども、勝手に国道にして、先ほどのように、毎日毎日掃除をしたりパトロールをして高い維持管理費を県にツケ回してくと、埼玉県としてもたまらないなんて思ふんです。

今、東京都内も埼玉県も直轄国道だといひましたけれども、私は十七号をよく通るんですけれども、巢鴨のところで今拡幅工事をしていっているんですけれども、この工事はだれの責任によつてどういう費用で行われていますか。

○北橋政府参考人 直轄国道十七号の豊島区巢鴨二丁目から豊島区西巢鴨三丁目の約一キロの区間につきましては、東京都が現道を拡幅する事業を実施しております。

直轄国道におきましては、新設または改築は国土交通大臣が行うというのが基本でございますが、この国道十七号は、昭和二十一年に都市計画決定が当時なされ、東京都が都市計画街路事業として拡幅整備を行つてまいりました。昭和二十一年以降でございます。これまでに工事を施行するための調査、測量、設計その他の工事の準備、調整を実施した経緯も踏まえまして、東京都と国土交通省の間で工事業実施計画協議を行つて、拡幅事業を東京都が行い、管理はすべて国が行う、そういう形で進めております。そういう意味では、極めてまれなケースだと思つております。

○高山委員 きょう私が伺いたかつたのは、自分が毎日のように通つていいる道なものですから、直轄国道で、国が整備管理一体だといふふうに言つていたり、つくるのは都がやつていたり、また、

もともと県や都が持つていたのを国が接収したり、今国土交通省が言つていいる整備管理一体といふのは本当に必要なかなと、十七号を例にとつて見ますとちょっと気になったものですから、質問させていただきます。

時間が少しなくなつてきたので、端的に伺いたいと思います。

ちよつと話は戻つて、一ページ戻つていただいで、資料四を見ていただきたいんですけれども、これは大臣に端的に伺つていきます。

一つは、隠れ人件費の問題です。これは国土交通省に作成してもらいました資料ですけれども、先ほど、私は地方整備局のすべての職員数が二万一千人で八兆円予算だといふような話をして、それだけでも非常に大きい機関だと思ひましたけれども、正規職員数が関東地方整備局で四千三百六十人、アルバイトの人が五百三十四人、そして、これは人件費という計上ではなくて、業務委託や役務委託といふことで常設の籍がある人が千八百人もいるわけですね。そうすると、正規職員四千三百人に對して、実は千八百人も業務委託でいる。しかも、この業務委託の一番大きいところは関東建設弘済会という、理事の方ほとんどOBの方の団体なんです。

大臣にまずこういう現状を見ていただいて、その左のところなんですけれども、関東地方整備局にある「道の相談室」というのが書いてあります。

これは、私がちよつと十五日にも視察に行つたんですけれども、そこで伺ひましたら、左に出ていますような結果です。委託費は年間約六千万円かかつています。電話がかかつてくるのが年間二千九百本や四千本などというふうになつて、大体一日十本ちよつとですね。この道の相談室事業ですけれども、私もちよつと何度か本名や匿名で電話をしていいるんですけれども、即答じゃないんですね。そこでメモをして、そのファクスを国土交通省に入れて、回答が来るのにまた時間がかかるということなんです。

これは冬柴大臣に端的に伺います。

この道の相談室というのは今後も続けられますか。これは年間六千万もかけているんです。例えば私の地元の交差点、一カ所二千万とか二千二百万と書いてありましたけれども、これをやめていただくだけでもさうやうです。これはまだ続けられますか。

○西銘委員長代理 持ち時間が経過していますので、簡潔に。

○平井副大臣 道の相談室に関しては、大阪とか京都というのは大臣の御指示でやめるといふふうになりましたが、関東に関しては、内部でやっているとすることが一点、それと、防災とかそういう総合的な判断をして、そういうものをやめていくのかどうか。これは災害情報とかそういうものも随分入ってきますから、これはちよつと総合的に判断する観点が必要かと思ひます。

○高山委員 ちよつと今、時間なんですけれども、平井副大臣の答弁でちよつとおかしな部分があったので。

防災と言ひますけれども、実は、大きいオーロラビジョンがある防災センターという一年のうちほとんど使われていない部屋の一面に道の相談室があるんです。関東の場合には、そしてまた、内部でやっていると申しましたけれども、これは委託事業です。ですから、これは全く外部の人が電話受けをしているんです。だから、やめられるんじゃないかと思ひますが、今時間が来たので、終わります。

○西銘委員長代理 次に、長安豊君。

○長安委員 長安豊でございます。

本日は、先ごろ再可決されました、道路特措法及び道路特定財源の一般財源化の問題について伺ひたいと思ひます。

まず、道路に関する集中ということで私も伺ひしておりますので、恐らく福田総理も御出席されるんだらうと思ひておりました。何とならば、道路特措法の審議の折、この法案自身は重要広範議案であつたということで総理が御出席されたわけ

です。その出席のもとで、総理は、道路特定財源一般財源化なんてできないよというトーンでお話をされておりました。もちろん、そのとき、大臣もそのように答弁されておられたわけ。総理としては、道路特定財源というものを一般財源化するならユーザの理解を得ないといけないよなという思ひがあつた。そういう御発言も確かにありました。

果たして、総理は三月二十七日に道路特定財源一般財源化ということを書き見でございまして、一般財源化ということを書き見でございまして、得られているのかという甚だ疑問、理解を得ようという努力をしているのかという甚だ努力が足りない、努力がないじゃないか、ただ一方的に言つただけじゃないかと私は思ひておりました。ましてや、自動車ユーザ、我々も一人のユーザです。そういう意味では、ユーザへの説明という意味では、本来、この委員会の場で総理みずからされるべきものではないかと私は思ひておりました。

この福田総理の方針転換について伺ひたいと思ひます。

まず、道路特措法について伺ひたいと思ひますけれども、この法案は、三カ月ほど前の二月二十二日、今申し上げました総理の御出席での委員会の場でございます。政府は、あくまでも道路特定財源の一般財源化はしない、厳密に言つと、余つた部分を、千九百億程度ですか、平成二十年度では一般財源化する、申しわけ程度に一般財源化するということでありました。しかしながら、今申し上げましたように、三月二十七日に総理は記者会見で突然一般財源化ということを発表されたわけ

です。この内容について冬柴大臣が事前にどれだけ御存じであつたかということとは知るよしはございせんけれども、この会見の内容をお知りになったときに大臣が率直にどのように感じられたのか。感想をお伺ひしたいと思ひます。

○冬柴國務大臣 私は、三月二十七日の参議院国

土交通委員会を答弁をやつておりました。そのときに秘書から、町村官房長官から連絡があつて、至急連絡を入れてほしいというお話が伝わりまして、私は、理事の御同意を得て、外から町村官房長官に電話をいたしました。そこで、夕方に福田総理が記者発表されたことについて、発表の予定とか、あるいはこれを担当大臣に申し上げたいという趣旨の電話をしようと思いました。だから、夕刻に発表される前に、私は審議中でしたけれども聞きをした、こういうことでございます。

それで、そのときの私の感想はどうか。私は、国民生活とか地域経済に無用な混乱を生じさせることがないよう、野党との協議を前進させ、暫定税率の期限切れを回避しよう、そういう福田総理の並々ならぬ決意を私としては感じたわけでございます。もちろん、今まで言つてきたことと違う話をされるわけですから、これは大変な決断をされたな、そういう感想を私は持ちました。

〔西銘委員長代理退席、委員長着席〕

○長安委員 恐らく今大臣は、今まで言つてきたことと違うことを判断されたわけだから、しっかりと今後説明していかなくやいけないなというところは多分のみ込まれたんだと思ひます。大臣の率直な御感想ですから、これ以上は申し上げせんけれども。

私は、この会見をテレビで拝見させていただきました。一般財源化をするという総理の判断をどのように評価すべきかというのは、私、正直言ひまして、にわかには判断がつかせませんでした。本気で一般財源化をするというところであれば当然評価に値すると私は思ひましたけれども、法案を通すために、造反を防ぐためだけのパフォーマンスにすぎないのではないかなという疑念を抱いたのも事実であります。ただ、総理が本気で内閣として直ちに法案を出し直して作業に取りかかるのだらうなと思ひておりました。本気度を示すためには、これまで道路特措法の審議の過程で総理が国会で行つてきた答弁というのは、先ほど申し上げましたように、道路特定財源の維持というのを前

提としていた。この法案をそのまま通すということとは、総理が記者会見で表明した方針転換が、法文、さらにはこの国土交通委員会での審議の議事録にも全く反映されていないことになるからであります。

結果として、福田総理は、法案の再提出ということとはされなかつた。私は、やはり本気で一般財源化をするつもりはないのだと確信いたしました。

大臣にお伺ひいたします。

この再可決された道路特措法は、福田総理の一般財源化の方針を全く反映していないと私は思ひております。大臣は、まず、福田総理のこの一般財源化の方針と矛盾する法律を通したことにいつてどのように考へておられるのか、また、当然、今後一般財源化をするのであれば道路特措法の改正をしていかなければなりません。その改正をいつ、どのような形ですべきだと思ひますか、御意見を伺ひたいと思ひます。

○冬柴國務大臣 この法律につきましては、衆議院で二十一日間ぐらいたつたと思ひます。審議をしていただいて、三月十三日、衆議院で可決していただきました。そして参議院へその日に送つたんです。その事実がさうです。

そうしますと、国会法五十九条というのがあるんですよ。政府は、一の院で可決された法律を修正または撤回してはならない。法律があるからできないんですよ。私はそれを言つてゐるのに、なぜ修正しないんだ、なぜ撤回しないんだとばかり野党の方は言われますけれども、これは与野党を通じて拘束する法律ですよ。だから、これを参議院で処理される前に何としても、こちらは二十一年から一般財源化すると言つてゐるんだから、それにふさわしい修正をすべきじゃないか、三条を。与野党でぜひやつてほしい、これは総理も何回も言つてゐるじゃないですか。ですけれども、それはだれの責任かは別として、できませんでした。ですから、これはそのまま、とにかく二十年度は、我々は、これが例えば臨交金を交付する根拠

○冬柴國務大臣　これは、道路特定財源等に関する基本方針とか、あるいはその前の政府・与党決定とか、あるいは福田総理の記者会見、そういう中である言われているように、ぱっと一般財源にすると言っただけではいきません。税率をどうするのか。一般財源と言えば、これは今まで自動車のユーザーに、このように道路をつくるから二十四円三十銭上乗せして払ってほしいということをお願いしてきたわけですね、それをいただいたお金はすべて道路整備に使います、その約束がなくなるわけでしょう。したがいまして、今後税率をどうするのか、あるいは、税率がどうなろうと、その税の根拠となる理屈、これはどういふことになるのか、

一方で、先ほどの道路特措法について申し上げますと、前提が崩れたわけですよ。ここで道路特定財源を一般財源化するという前提で議論をしていたなら、道路特措法をしつかり議論しましたねということとは当然言えます。たとえことしの分であっても。しかしながら、平成二十年度の分は道路特措法のままでいくというお話を今されておりますけれども、その議論すらも道路特定財源を一般財源化するという前提がなく、今のまま道路特定財源でいきますよという前提で議論をさせて

「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いますけれども、総理の御見解をお伺いしたいと思います。」と私が聞いた。それに対して総理は、「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ですね。そういうことでないならば、理解が得られないというのであれば、これは税率を下げるしかないんですよ。」という御答弁をいただきました。

○長安委員 いや、一般財源化をしたらユーザーの納得を得られないから一般財源化ができないという御説明をされてきたわけですよ。それは暫定税率だけの話ではなくて、道路特定財源すべての話を今まで大臣も総理もされてきたんだと私は認識しております。今の答弁は恐らく矛盾があると思いますので、ぜひもう一度しっかりと御精査いただきたいと思います。

それでは、これは総理の答弁に対するお話ですので、次に冬柴大臣の御答弁についてちよっと御質問させていただきます。

大臣は、「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、私どもが本当に必死に考えた結果が現行法なんです。ですから、それをそのままはたらかしにして、納税者の意思というものをたたかずに」と議事録はなっていますけれども、多分、ただだかずに間違いだと思えますけれども、「全部一般財源にしない」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。もう一回言います、「税法の基本じゃないでしょうか」というものでした。

私、冬柴大臣に税の基本というものをこの委員会で教えていただいて、これはさらに勉強していかないかぬなと思ひまして、日々熱心に勉強しておるわけでありまして、そういう意味では、福田総理も税法の基本をわかつていないようなんです、冬柴大臣もかなり御苦労をされているのではないかなと老婆心ながら私は思ったりもするわけでありまして。

大臣としては、当時、一般財源化には反対、あるいはユーザの理解なくしてはできないということだったと思います。この二月二十二日と本日までの間に総理は大きく方針転換されました。大臣の中で、道路特定財源の一般財源化についてどのように整理されているのか。ちよつと先ほどの答弁とも重なるところもあるかもしれませんが、私も、大臣の個人的な見解でも結構ですので、私も含め一般の自動車ユーザの方が理解できるように御説明をいただきたいと思ひます。

○冬柴国務大臣 これはもう一般財源化というものの位置づけなりするわけですが、私は純粋に、一般財源化された以上は、その税は特定の目的に使用するという拘束は外れると思ひます。外れる以上、これはもう自動車ユーザに負担を求めるわけじゃないんですよ。だから、その人らに、こういう道路をつくりますから払ってくださいといういわゆる対価関係というのか、そういうものがなくなってしまうと私は思ひます。

それが、こういうものをつくりますからこれだけ払ってくださいというのが、税率を維持しながら一般財源化の方向で検討しないということと言われたときに、私は、これは針の穴にラクダを通すような非常に難しい話だなということを行いました。

その結果が、私としては、真に必要な道路は整備するという表現でいいのではないかと、これを当時言われましたけれども、これは政府内の話のときです。私は、所管大臣として、そんなことで自動車ユーザに御納得いただけるとは思いません。では、どうしたらいいんだ。私は、やはりこれだけいたくからには、これだけの道路というものを整備しますという姿を示さなければ、とてもじゃないけれどもこういう大きな税をお願いするということではできませんということを言った。それが昨年の十一月十三日の道路の中期計画なんです。それで、これと払っていたとくという事とは私はバランスがとれている、税率を維持しながら払っていたとくということにはバランスがとれていたと思うんです。

ところが、こつちが全部外れてしまうということになれば、これはやはりユーザの方々に、これを特別の目的税としていただくわけにはいかないでしょうね。したがって、そこは今後どうするか。税制の抜本改革のときに、だから総理も、税率についてはということを書いてあるじゃないですか、このときに検討するということを書かれています。私は、そういう趣旨だろうと思ひます。

○長安委員 恐らく大臣のお考えは、道路特定財源が外れたら一般財源だから、道路にすべて使うわけじゃない、目的税じゃないんだから、ユーザに対してそういう説明は必要ないんじゃないかということだと思ひます。

しかしながら、ぜひ考えてみてください。去年の年金のあの五千万件のときもそうですよ。世論はどう受け取っているか、国民の皆さんお一人お一人がどう受け取っているかということなんですよ。

ガソリンに税金がかかっているのは、このお金で道路がつくられて、維持管理されているんですよと国民の皆さんお一人お一人は理解されていますよ。それが一般財源化されて、道路だけじゃない、ほかのものにも使うということが決まったのであれば、ガソリンに税金がかかるのはおかしいじゃないかと国民の皆さんが思われる。そうだったら、納税意欲というものが当然なくなる。私は、日本の税制に問題意識を持っています。何かというと、国民一人一人が納税意欲がわかないんですよ。税に対する不信感がある。

だから、このガソリン税の議論は、ぜひ、一般財源化をするという過程で、きつちりと国民の皆さんに、このガソリン税というものは目的税じゃなくなつたと、過去の経緯から含めてしっかりと周知する必要があると思ひます。その一翼を、政府の一員として、また国土交通省のトップとして、冬柴大臣にも先頭に立つてやっていただきたい。ちよつと時間をごいませんで、次に入らせていただきます。

次に、中期計画について御質問をさせていただきます。

国会の議論の中で、この中期計画の中には多くの問題が指摘されました。これについては真摯に反省していただかなければなりません。需要推計のデータが新しくなればいいというだけの問題ではない。中期計画の策定に当たって、今後、そういった問題点というものを踏まえて、どのような方針で、またどういったスケジュールで、今総理は五年とおっしゃっているんですか、再度五年計画をつくるということですが、取り組んでいかれるのか、御説明いただきたいと思ひます。

○宮田政府参考人 さまざまな御議論がございまして、そういうものを踏まえまして、交通需要推計につきましては、平成十七年の道路交通センサス、あるいは新しい人口推計等に基づいた推計値を取りまとめたいと思っております。それから、費用

便益分析を含む道路事業の評価手法につきましては、その見直しを第三者の意見を伺いながら、需要推計も第三者の意見を伺いながら、オープンな場で議論をしていきたいと思っておりますが、取りまとめはことしの秋までに行いたい、こう思っています。

いずれにしても、新たに策定する計画の具体内容あるいはスケジュールにつきましては、閣議決定に基づきまして、与野党間での協議状況などを踏まえ、今後検討していくことになると思ひます。

○長安委員 大臣、この需要推計については、今回のこの国土交通委員会また予算委員会での議論を見てみますと、道路中期計画に使っている需要推計が古いものだという議論がありました。

本来であれば、あの計画自身が果たしてどうなのかということがメインで議論されなければならぬのに、その基礎となるデータがおかしいじゃないかという議論に大きな時間を割かれてしまった。まさに、基礎の部分がおかしかったがゆえに、上はどうなっているか議論できなくなつてしまつた。

そういう意味では、こういった需要推計のような、まず生のデータであつたり、また基礎となるデータ、さらには分析、推計の方法といひますか、ロジックといった方がいいのかもしませんが、途中経過、こういったものを広く公開しながら、コンセンサスをとりながらやっていった方が実のある議論ができるんじゃないかと思ひますけれども、大臣の御意見をお伺ひして、私の質疑を終わりたいと思ひます。

○冬柴国務大臣 おっしゃるとおりですけれども、ただ、道路の中期計画というのは、昨年、平成十九年十一月十三日にあらわしておりますけれども、着手したのは十九年の初めからです。そして、四月から七月まで、皆さんの御意見を伺つたりいろいろしていますけれども、そのとき一番新しい将来交通需要推計というものは、古いけれども、平成十一年の交通センサスをもとにして

十四年にまとめられたものが最新のものだったわけですよ。

では、今どうなっているかというと、今局長が言っているように、十七年に行いました交通センサスに基づいて将来交通需要推計というものをこの秋に出す、大体三年くらいかかるんですよ。

ですから、それは決して古いものではなかった。

ただし、私は、この審議の過程で、今後、整備に着手するものについては、あの中期計画に書かれたB・Cだけでなしに、全部、今やつていられるものも大変な手数がかりますけれども、新しいものが出れば、もう一度新しい基準で評価を直しますということまで私約束したんですよ。ですから、それで進めていきたいと思うんです。

ただ、この五年間をどうするかというのは、私は皆目、どうしたらいいのかわかりませんよ。だから、専門家に答えていただいたんですけれども、これにも皆さん方と協議をしながらしか決めることがないと思います。

○竹本委員長 この際、暫時休憩いたします。

午後零時五十三分休憩

午後一時二十分開議

○望月委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。川内博史君。

○川内委員 川内でございます。冬柴大臣、平井副大臣、きょうはよろしく願いをいたします。

まず、きょうは道路のことについてさまざまに聞かせていただきたいというふうに思っております。

というのは、先ほどから繰り返し出ておりますけれども、与党の皆さんの三分の二の再議決によって、昨秋に国土交通省さんが発表された道路の中期計画（素案）をもとにした財源特例法、十年で五十九兆円の道路整備をしようねという法案が成立をした。一方で、その再議決をされる日の午前中に、一般財源化を来年度からします、

道路特定財源制度は一般財源化するという閣議決定がなされているわけでございます。道路整備費の財源等の特例に関する法律案における道路特定財源制度の規定は二十一年度から適用されないこととなる。こう書いてあるわけでございます。

閣議決定に、政府の方針としては適用されないこととなるという方針が示されたということであり、法律上は法改正がなされなければ特定財源制度はそのまま存続をする。閣議決定に法的拘束力はない。法律がすべてを規定する。そしてまた、その法律は、先ほど冬柴大臣がおっしゃったように、いかなる再議決で成立したものであっても、全国民に強制力を持った規範であるということになるわけでございます。

だからこそ、政府の方針と法律との間にある相違点、政府としては矛盾はないのだというふうにおっしゃりたいんでしょうけれども、冬柴大臣やあるいは福田総理がこの間の法案の審議の中でたびたび、国民の目線から見ると、ああ、おかしいなと思うことは改めていくということを繰り返しておっしゃっているわけですが、その国民の目線から見ると、ああ、矛盾があるなというこの最たるものが、この閣議決定と今現在動いている法律であるというふうに思うわけでありまして、

午前中の質疑で、来年の通常国会で財源特例法改正案を出すことになるのではないかと見通しを冬柴大臣がお示しになられたわけでありまして、まず、この平成二十年五月十三日閣議決定の道路特定財源等に関する基本方針、一般財源化しますという閣議決定文書の閣議請求を求められた大臣は冬柴大臣でよろしいかということを教えてください。

○冬柴國務大臣 はい。それで結構です。

○川内委員 閣議に決議をした責任大臣として、冬柴大臣は一刻も早くこの閣議決定を法律として出さなければならぬ責任を負っていらっしゃるというふうに思います。

私は、新聞で知るだけです、それが果たし

て正しいのかどうかはわかりませんが、今国会が延長されずに六月十五日で閉じた場合に、八月お盆明けから臨時国会が開会されるというふうな聞いております。新聞に出ていました。本当かどうかはわかりませんが、（発言する者あり）だから、新聞に出ていましたと言っているじゃないですか。

だから、本当かどうかはわかりませんが、そういう中で、秋に恐らく臨時国会が、いつ召集されるかは別にして、開かれるのでありましょう。であるとするならば、この秋の臨時国会に向けて、財源特例法の改正案、今動いている法律は一年限りだということと法律上明記を、さらに、道路の中期計画は、今法律上は十年です、ということになっていくが、閣議では五年だということになりましたから、その五年の道路の事業計画さらには事業量の案というのもしつかりとしたものをこの秋以降作成するというところでありまして、それらをしっかりとつくるためにも、その根拠となる法律はその以前に、この秋に国会として成立を図っていかねばならないと思います。

冬柴大臣もこの閣議決定の責任大臣として、来年の通常国会では私は遅いと思います、ことしの秋の臨時国会で財源特例法改正案を出して、そして法律をまづきつとした上で、それは地方のことともその改正案の中にきちんと書いておけばいいわけですから、この秋の臨時国会に改正案を出しになるべきであるというふうに思います。大臣の御見解を賜りたいというふうに思います。

〔望月委員長代理退席、委員長着席〕
○冬柴國務大臣 今の御意見は、民主党の幹部でもあられる川内さんの御意見として十分承りました。

○川内委員 いや、意見を承っただけでは私もちょっと寂しい気がするんですけれども、なぜこういうことを申し上げるかというと、やはり国民の目から見ておかしいことはなくしていきましようという冬柴大臣や福田総理のお考えと

いうのはそのとおりだ、おっしゃるとおりだというふうに私は思います。

概算要求がありますよね。その前に骨太にどういうふうにかかれるのが注目されますし、その後、概算要求の前にもろろん財務大臣から、予算編成に向けての方針などが閣議で了解をされて、それで概算要求が行われ、年末に向けての予算編成が行われていくということになるわけですね。

その一連の手続の中で、そういうことが国民から見て、ああ、やはり政府は変わったんだね、道路特定財源制度を廃止して一般財源に本当にするんだねということがなるほどわかるようにするには、やはり問題を先送りをするのではなくて、秋の臨時国会にこの財源特例法改正案を堂々と出して、そして予算編成をされることを私としてはお勧めしておきたい。

これ以上議論をしても水かけ論になるでしょうから申し上げませんが、そのように私どもとしては考えるということをお願いしたいというふうに思います。

そこで、この閣議決定文書の幾つかのポイントをお尋ねさせていただきたいというふうに思います。

「道路関連公益法人や道路整備関係の特別会計関連支出の無駄を徹底的に排除する。」こう書いてございます。この、公益法人や「特別会計関連支出の無駄を徹底的に排除する。」の無駄というのはこれは何なのか。無駄という言葉は、これは閣議決定文書の中に出てくる言葉ですから、無駄とはこれこれこういうことであるという政府の御方針、見解、定義をお示しいただきたいというふうに思います。

○平井副大臣 無駄の定義というのは大変難しいというふうに私は思いました。

というのも、冬柴大臣の指示に従いまして、五十の法人ですけれども、無駄をゼロベースでチェックするという作業にかかりましたが、そのときに参考させていただいたのが衆議院の委員会での予算委員会等々も含めてのやりとり、そして、国

民の目線という大臣の御指示等々で、外部有識者の皆様方いろいろな御意見を伺いながら、五十法人に關しては判断をさせていただきました。ただ、今後、政府がそういう基本的な無駄を排除する上でやはり一番重要視しているのが、国民の目線で、国民が御納得いただけるかどうかという点だと考えております。

○川内委員 まさしくその国民の目線から見ても、ああ、これは税金を使ってもいいねというふうに御判断いただけるか、いや、それはちよつとあんまりなんじゃないですかというふうに言われるか、非常に難しいところであろう、それは私も同感でございます。

そこで、一つ実例を挙げて質問させていただきたいのでございますけれども、この間、さまざまに議論になった車両管理委託契約の件でございます。

国土交通省の地方の国道事務所あるいは河川国道事務所は千四百二十六台の自家用車を持っています、そのうち千台余りは運転委託に出している、すなわち、運転手さんがついている。大変なことだねと、そこに年間何十億という委託契約のお金を支払われているということ、これも無駄の一つだということで、平井副大臣が副本部長をお務めになられた道路関係業務の執行のあり方改革本部の中では、「車両管理委託の見直し」ということで、マイクロバスとか自家用車の数を減らします、あるいは委託費についても「削減を検討する」と、削減するじゃなくて「削減を検討する」となっているところがちよつと悲しいところなんですけれども。

そこで、ちよつとお伺いしますが、この車両管理委託契約は、日本道路興運さん、さらには北協連絡車管理さん、そして日本総合サービスさんの上位三社ではほとんどの車両管理委託契約を受けていらっしゃるわけでございますけれども、この三社で合計何本の契約をしているのかということから教えていただけますか。

○平井副大臣 各事務所一本ずつで、百三十七事

務所です。百三十七ということになります。

○川内委員 この百三十七の契約のうち、一般競争入札で契約に至ったものが幾つございますか。

○平井副大臣 百三十七事務所のうち、一般競争入札により契約を結んだ事務所は一事務所であり、これ以外は指名競争入札でありました。

○川内委員 百三十七の契約のうち、一般競争入札で契約に至ったのは一つの契約しかない、百三十六の契約は指名競争入札。指名といっても私がいただいた資料には指名社数が二社とか三社とか、これは上位三社ではほとんどの契約を占めているので、大体この三社か、そのうちの二社が指名されているのではないかとこのように想像するんです。

それぞれの契約について、どこの社が指名を受けているのかということについてはまだ資料をいただいておりますので、今後また精査をしていくために、指名にかかった社名の入った資料をいただきたいというふうに思いますが、資料の作成について、お引き受けをいただけますでしょうか。

○平井副大臣 了解いたしました。

○川内委員 驚くべきことだと思うんですね。百三十六の契約が指名競争入札、本当に競争したのは一つの契約しかない、指名にかかっているのも二社か三社だ、これは、それこそ国民的な目線から見たら、談合しているんじゃないですか、談合という言葉が不適切であれば相談しているんじゃないのですかと、普通の感覚であれば思ってしまうというふうに私は思うんです。

なぜこんなことを私が申し上げるかという、この上位三社、日本道路興運さん、北協連絡車管理さん、それから日本総合サービスさんというのは、国土交通省からの再就職者、天下りが三社で合計五十五名いらっしゃいます。さらに、北協連絡車管理さんと日本総合サービスさんは、社長さんが国土交通省の出身者でございます。

○平井副大臣 その認識で正しいと思います。

○川内委員 二社は社長がそれぞれ国交省の出身者だと……

○平井副大臣 済みません。日本総合サービスの社長は国交省OBではありません。

○川内委員 あれ、違いましたか。(平井副大臣「訂正します」と呼ぶ)

○竹本委員長 平井副大臣、整理して言ってください。

○平井副大臣 要するに、総合サービスの方は会長でございます、社長という質問でしたので、そういう意味では訂正をさせていただきます。日本総合サービス 御丁寧にありがとうございます。日本総合サービスさんは会長が国土交通省出身者、そしてまた、北協連絡車管理さんは社長さんが国土交通省の出身者である。そういう中で指名が繰り返されているわけでございますけれども、さらに驚くのは、この三社はめっちゃめっちゃ高収益企業だということに特徴があるわけでございます。

この三社とも、無借金経営でございます。もちろん、短期的な賞与資金の借入れとか、それはあるでしょう。しかし、基本的には無借金で経営している。

この三社の決算書上の剰余金をそれぞれ教えてください。

○平井副大臣 官報掲載された決算公告または会社から得た情報によると、平成十九年三月三十一日現在の各社の利益剰余金は、日本道路興運が約二百九億円、北協連絡車管理株式会社が約十二億円、日本総合サービスが約三十一億円でござい

ます。

○川内委員 これらの三社で、日本道路興運さんが剰余金が二百九億円、北協連絡車管理さんが十二億円、日本総合サービスさんが三十一億円、合計で二百五十二億円の剰余金ですよ、剰余金、キャッシュと言っているんです、持っているという事です。これらの三社は、ほとんどが役所からの車両管理委託契約で仕事をしているわけでございます。

私は、もう民間に行ってしまったお金ですから、

どうしようもないと言えはどうかというわけでございますが、せめて何か工夫をすべきじゃないか、あり方改革本部で車の台数を減らしますよとか、削減を検討しますよと言っただけではなくて、まず、その前に聞きましょう。なぜこれは指名競争入札だったんですか。

○平井副大臣 道路整備特別会計での車両管理委託業務は、工事・調査現場、山間地、災害現場などの通行困難な場所における運行が必要であること、車内において用地交渉等の現地打ち合わせを行うことがあるため機密保持が重要である、夜間、休日等の業務、災害発生時の緊急対応業務が多く、不規則であるというのが業務特性とされており

ます。

それで、競争性を確保するとともに、安全運転の実績、信用や緊急時の対応能力などの十分な業務履行能力を有する者を選定することが可能な方式として、指名競争入札を実施したということになります。

○川内委員 今、平井副大臣がおっしゃられたような理由を、世間ではとってつけたような理由と

言うわけでございまして、私は、それで国民の皆さんが、ああそうか、そうですかと納得することは絶対ないというふうに思います。

実際に私も、幾つかの国道事務所さん、あるいは整備局にもお伺いをさせていただいて、車両の運行記録とかを見せていただいたり、あるいは実際に車を運転していただいて、お仕事に出かけられたりする事務所の所員の方とかにも話を聞きましたけれども、そんなめっちゃめっちゃ、今おっしゃったようなことはないというふうに私は思います。

せめて、指名競争入札は一般競争入札にすべて変える、指名競争入札は一般競争入札にすべきであるというふうに私は思いますが、こは大臣の御決意を聞かせていただきたい。いや、大臣に決意を……(平井副大臣「とりあえず前座で」と呼ぶ)はい。

○平井副大臣 私も、やはり競争性の高い入札にすべきだと思います。ですから、さっき言ったよ

うな災害復旧等々いろいろなものを考えながら、より競争性の高い入札に変えていく方法を検討させていたきたいと考えています。

○冬柴国務大臣 私は、やはりこれまで定員がどんどん削減されていく中で、これは隠れ人件費じゃないかというような批判もあるんですけども、今では、物すごく仕事が複雑化してくるんですね、精緻化してくる。

例えば、総合評価方式というのは、私は、わずか一億円の入札についてどんなことをやっているんだというところで、書類が本当に山盛りになりますよ。すごく時間がかかるんです。それで専門家の意見も聞かなきゃいけない、いろいろなところで事務がたかさんあるんですね。

そういうことで、今まではそういうことじゃないに、今ちょっと言われたようなことから、身内の方が安心だし、それで、今までOBをやっていた人がおるわけですから仕事になれていますし、守秘義務にしても何にしても、そういう安易なところでやっていったと思うんですね。

しかしながら、これは国民の目線から見れば、筋はわかるけれども、では値段は本当に至当なのかどうか、もっとほかに言った方が安くないのかどうかというところが、これは疑われますよね。そういうことから、私は、十二月二十六日に、それまで九四あった特命発注というのは全部やめた。あと四％だけは残る。

これは、例えば周知遺跡の発掘調査とか、あるいはパテントを持っているものというのは競争できないですね。例えば周知遺跡の発掘なんか、これは考古学の先生とか、あるいはそういう心得のある学生さんとか、夏休みとか冬休みしかできないんですよ。そんなものを一般競争入札にはできないんですね。これはよくわかっていただけていると思うんです。

したがって、あとは値段が妥当かどうかというところは厳しく見ていかないといいない。しかしながら、原則としてこれは、総合評価方式までいかなくても、一般競争入札あるいは企画競争と

いうような形で、できるだけ一般の方がたくさん入れるように、できれば十社ぐらいでやっていただくように変えていこうということを私は内部で決定したわけでございます。ことしになってからは、そのような方式で進めさせていただいております。

○川内委員 今大臣が御説明なされたような、本当に高い技術とか、あるいは知見を持った者でなければできない仕事を随意契約にするとか、あるいは指名にするとかいうのは、きちんと国民の皆さんも理解をしてくるというふうに思います。ただ、車を運転するということに関して、それは余り理由がつかないのではないかと、そういうに思いますし、先ほど大臣もお聞きになっていらっ

し、先ほど大臣もお聞きになっていらっしやうかと思っております。車両管理委託契約を結んでいるお会社が天下り先であって、今大臣の言葉をかりて言えばお身内であって、さらにそこがめっちゃめっちゃもうかっていると。会社ですからもうかることは別に悪いことじゃないといえ

ば悪いことじゃないわけですが、しかし、この三社は大部分が役所からの仕事で、もうかっている。税金が入っている、さらに天下りがいるというのは、普通の会社が、ああ、あの会社はもうかっ

ていて偉いねというのとまたちよつと違うもうかり方なんじゃないですかということにもなるんだというふうに思いますので、今大臣が御答弁

いただいたように、指名競争入札ではなく、十社ぐ

らいによるきちんとした競争になるように、一般競争入札でやっていただけるように、今後また私

どもも細かく見させていただきたいというふうに思っております。

それでは、次の質問に移らせていただきたいと思います。この前からちよつと話題にしているんですけども、今、内閣委員会では公務員制度改革の法案

肝いりでやられているわけです。その公務員制度改革法案の前段にある、公務員制度懇談会の報告書を見させていただいたら、い

い公務員というか優秀な公務員というのは、選抜肢を国民にきちんと示す公務員だというようなこ

とが報告書の中に出ておりました。

ところが、一般的に公共事業の場合は、路線な

どについても、もうこうだと路線が示されて、そ

れに対して意見を言いたければ意見を言いなさい

ということになっておるわけでございます。

私は、この前から問題にしている東九州自動車

道の椎田南一宇佐間についても、都市計画決定が

行われてもうすぐ事業が開始されるといふふう

に聞いておりますけれども、今現地ではもつと安く

できるルートがあるんじゃないですかということ

を主張していらつしやる市民の方もいるわけでござ

います。それは素人の言うことだと切り捨てられ

るのかもしれないが、しかし、それが果たして本

当に素人の言うことなのかということに関し

ても、実は、ルート選定に関する調査検討業務の

成果物は保存期間が過ぎていてありません、ない

んですということになっているわけでございます。

○川内委員 今の大臣の御所見は、冬柴大臣個人の御所見ではなく国土交通省の見解であるという理解でよろしいでしょうか。

○冬柴国務大臣 私の意見ですから、ミスター国土交通省でしょう、国土交通省の意見でございます。

○川内委員 ありがとうございます。

国土交通省は、これから、すべての事業に関して供用開始後書類を五年間保存する、そこに至る過程のすべての書類を五年間保存するという理解をさせていただきたいというふうに思います。

それは別に、国土交通省的には、今からすぐ始めてもいいわけですが、上川大臣が取りまとめなくても、どうですか。

○冬柴国務大臣 それはそうですけども、倉庫を借りたり、いろいろせないかぬですよ。予算も要りますよ。ですから、これはやはり、そういう趣旨に従って、そういうものが法制化されれば適

応できるように準備はしますけれども、法律改正も要りますし、今からやりますということはない

切れないんじゃないでしょうか。

それから、今の公文書館だって、行かれましたか。小さいですよ。アメリカのあれから比べたら

とんでもないものでございますから、そういう物的施設から整えなきゃならないんじゃないでしょ

うか。そのためには莫大な予算も必要です。保管する要員の数も、韓国と比べても物すごく少ないわけでございます。

そういう意味で、我々としては、心づもりとして、今、川内議員がそのようにおっしゃったことはよく記憶しておきます。

○川内委員 そこで、ちよつと具体的なことを聞かせていただきます。

東九州自動車道椎田南一宇佐間に関して、この路線の事業費内訳明細書という資料を、これは残っていて、見せていただきました。この中で、工事費の合計金額と、その中の文化財発掘調査費

の金額を教えてください。

○平井副大臣 事業費一千三十億円のうち、工費

が六百八十五億円、うち文化財発掘調査費が八十九億円でございます。

○川内委員 工事費六百八十五億円の二三%に当たる八十九億円が文化財発掘調査費ということで、この文化財発掘調査費というのは、これはまた大きな割合を占めるんだと、私も勉強させていただきまして。

この東九州自動車道椎田南—宇佐間というのは、福岡県と大分県にまたがる全長二十八・三キロメートルの路線でございますが、埋蔵文化財が、福岡県側に十五カ所、三十三万平方メートル、大分県側に十九カ所、四十四万平方メートルあるということでございます。

文化庁にきょう来ていただいていますので、これらの埋蔵文化財の発掘調査の現状について、ちょっと御説明をいただきたいと存じます。

○大西政府参考人 お答えいたします。

高速道路用地内におきます埋蔵文化財に関する発掘調査についてでございますが、一般的に、まず、遺跡の所在地及びその可能性がある土地を地表面から確認するための分布調査を実施いたします。次に、その結果に基づいて、遺跡が確認された土地あるいはその可能性のある土地について、確実な遺跡の所在とその詳細な範囲、性格、内容を把握するための確認調査を実施いたします。さらに、その成果に基づいて、遺跡の内容に応じて事業者と取り扱いを協議し、やむを得ず遺跡の現状保存を図ることができないものにつきましまして、記録保存のための本発掘調査を行うこととなっております。

お尋ねの東九州自動車道椎田南—宇佐間につきましては、まだ分布調査までしか行われていないという状況でございます。

○川内委員 今の御説明ですと、例えば、掘って、土器とか歴史的なものがいろいろ出てくれば、それはきちんと保存しますよ。しかし、もともとそこにあつたものは、どっちみち壊すわけですよね。最終的には、全部崩すというか、なくなつ

てしまうわけですね。そういう理解でいいですか。

○大西政府参考人 この区間につきましては、まだ高速道路用地の用地買収等が行われておりませんので、具体的に、確認調査等、発掘を伴う調査はしていないようでございますが、もし仮に、その中で必要な遺跡等があつた場合に、その遺跡の重要性とかあるいは位置関係等を勘案いたしまして、事業者と協議をいたしまして、やむを得ず遺跡の現状保存がその場でできない場合につきましては、記録をとって、そのまま事業を進めていただくという意味で、それを記録保存ということとしております。

以上でございます。

○川内委員 一般論でいいんですけれども、道路を通す場合に、そこによほど大変な、物すごい遺跡がない限りは、調査して、ここにこういうものがあつたよということを記録した上で、だあつと道路を通す。そうでない、物すごいものが出てきたら、例えば高松塚古墳みたいなものが出てきたら、そこは現地で保存しなきゃいけないから、その場合はちよつとルートを変更してねという協議になる、そういう理解でよろしいですか。

○大西政府参考人 そういうことで結構でございます。

○冬柴国務大臣 周知遺跡を調査する場合、そんな高松塚みたいなものでなくても、埋め戻し保存ということ、後世の人がもう一度発掘調査できるように、そこには橋脚を立てたりせずに、表土をかけて保存するという方法がありますよ。それで例えば、大阪にはそういう高速道路がありまして……（川内委員「いや、違うんですよ」と呼ぶ）いやいや、それは大事な話ですよ。ですから、それが出てきたら、難波宮のところはそういうふうになつていくんですよ、大阪の人だったら知っていますけれども。

ですから、そんなに断定したらいけませんよ。発掘調査か記録調査か埋め戻しか、それから路線を変えろとか、これはいろいろな方法があるとい

うことでございます。

○川内委員 だから、私が言いたいののは、まさしく大臣が今おっしゃつたように、いろいろな選択肢があるでしょう。私は、高松塚古墳みたいなと、みたいなと言つたわけですから、高松塚古墳を象徴として、とても大事なもののという意味を込めて申し上げているわけで、そういうものに関しましていろいろ考えられますね。

しかし、工事費の二三%の見積額を計上しているわけですね。であれば、事前にどこに何があるのかということを調査しておけば、私が言いたいののは、都市計画決定の前に、ルートを決定する前に、どこに何があるか、ここには物すごいものがあつた、あるいはここにはこういうものがある、ありそうだな、あるいはここにはこういふものがある、ありそうだなというようなことがあれば、ルートを考えることができるのではないかと。そうすると、埋蔵文化財発掘調査費も少なくなつて、最終的に工事費が節約できるのではないかと、そういう趣旨で申し上げているわけで、文化財を壊すのはけしからぬと言つたために言っているんじゃないのですよ。

だから、文化財も保護し、さらには工事費を節約するためには、都市計画決定などの前に、そういう文化財のある程度の調査というものが、今は余りそういうことをなされていないというふうに聞いたものですから、そういうことまできちんとやつた上で都市計画決定をしたらどうかと。

なぜかならば、専門家はそのルート、予定地を歩けば、ここにこういうものがありそうだと、あるいは大体わかるようなものです。まず歩かせて、あ、ここはこういうものがありそうだなということとをまず大方見当をつけた上で、こういうルートを引こうねというふうな都市計画決定に至るといふふうにした方が絶対節約できると思ふんです。それを提案したかったんですけれども、どうでしょう。

○冬柴国務大臣 文化財保護法を読んでもらつたらわかるけれども、周知遺跡というのは調査しなきゃならないとなつていくんですよ。周知遺跡と

いうのは、文献等で、歴史とかそういうものから、ここには、北九州はすくく遺跡が多いですよ。これは物すごく古くからの場所でございますから、神社があつたり。ですから、そういうところはトレンチ調査とか、市町村がちゃんとやるんです、教育委員会が。そういうものを踏まえて路線決定をするという流れになつてくると思ひます。都市計画決定だつて、都道府県がやりますよ。

そういう意味で、事前調査、これは県の文化財の担当者がきつとやっていますから、そこを人が歩いてここにあるかないかという判断以前に、いろいろと周知かどうかというところからの調査が始まつていくと私は思つております。

○川内委員 私が申し上げているのは、都市計画決定の前に教育委員会への協議が法定されていないということ。それを、きちんと教育委員会に協議をすれば、合理的な、そしてコストが節約できるルートが選定されるのではないかと、このことを申し上げているんですけれども。

○平井副大臣 このルートに関しても……（川内委員「このルートじゃない、一般論で」と呼ぶ）では、一般的に、道路の決定をする際には、文化財の分布の状況も考慮しつつ検討し、県の文化財担当部局の協力を得て、文化財に関する調整を行う。ルートについても、このような調整も行った上で、環境影響評価や都市計画審議会の所要の手続きを経て、最終的には都市計画決定がなされるものというふうな理解をしています。

○川内委員 僕はきのうレクでは、教育委員会あるいは教育担当部局、文化財保護部局に、都市計画決定に当たつて事前に相談はない、協議はないというふうな聞きかたでしたけれども、では、私が聞いたのは間違ひだったんですか。私の聞き間違ひですか。どうですか。

○大西政府参考人 お答えいたします。正式な文書協議ということではございませんけれども、福岡県、大分県の教育委員会に確認いたしましたところ、都市計画決定の前に当時の国、九州地方建設局から御相談がありまして、来られ

た方々に遺跡の分布状況等を記した地図、つまり遺跡地図でございしますが、それをお示しし、遺跡の保存等について配慮をお願いしたいというふうに私ども教育委員会から聴取しております。

○川内委員 その遺跡の分布図、渡した遺跡の分布図というものをぜひ私にもいただきたいというふうに思います。

文書協議ではないということは、正式には、きのう私が聞いたのは、恐らくやっていないと思いますというのを聞いたんです。

それで、椎田南—宇佐間だけではなく、さまざまな道路があるわけですが、そういうときに、きちんとした事前の協議が定められているのかいないのかということを知りたいんです。定められていないとすれば、きちんとそれは事前に協議するよ、協議しないよということを定めておいた方がいいのではないかとこのことを申し上げているんです。

まず、その事実関係から。きちんと事前協議しないよということがどこかで定められているんですか。

○大西政府参考人 法定等、御指摘のような定めは特段ございません。

○川内委員 だから、大臣、要するに国民の目から見て、税金を、コストを削減していく。なるべく国民の皆さんのお金を効率的に使う。なぜなら税金だからという意味においては、どの辺に遺跡があるかということがわかっているのであれば、そこを避けようというルートを引き、その分、道路に関してはコストが削減されるわけじゃないですか。そういうことをやはり国土交通省としてもお考えになられるべきではないかということを提案しているわけでありまして、文化財を壊すからけしからぬとか、そういうことを言っているわけでは決していないということを御理解いただきたいというふうに思います。

○冬柴国務大臣 趣旨は重く受けとめます。

ただ、奈良の平城宮だって、ずっと端っただけ

れども、これはやはりそこに道路をどうしても通

さなきゃいけない。それで随分地下を、学者の意見も全部聞いてやっていると、そういう遺跡の存在は国民的な共有財産ですから、こういうものを壊さないようにしようというのは、国土交通省も、それはもう何でも道路をつくつたらいいというものではないですね。この間も、熊本県の玉名のあいうバイパスですら、たくさん遺跡が出てくるんですよ、古墳が。

そういう意味で、できればそういうところを避けたいけれども、避けられないぐらい出てくるんです。そういうところもあります。

しかしながら、今おっしゃったことは、周知遺跡というものについて、できるだけこれはやはり回避することによって道路整備が安つくのである、それはそつちを選択すべきだと私は思います。

○竹本委員長 川内君、時間が来ております。

○川内委員 済みません。ちよつとまだたくさん聞きたいことがあったんですが、また来週に持ち越させていただきますと思います。

○竹本委員長 次は、三日月大造君。

○三日月委員 三日月です。

長時間の質疑、それぞれにお疲れさまでございます。

まず初めに、道路行政初め国土交通の行政及び現場の業務に携わっていただいている皆様方に敬意と感謝を申し上げます。

そして同時に、今回のこのいろいろな質疑をきつかけに、どうか、私たちも含めですが、税を取ることに對してもつと謙虚であるべきだと思いますし、税を使うことに對してまじめであるべきだと思います。

払う側からすれば、無駄遣いがいっぱい出てきて、道路整備に使うところから払っていたのに、何や、そうじゃないところに使つていっているやないかいと。いろいろと改革本部をつくつて、あれがだめでした、これがだめでしたということをやっていくけれども、その是正が確認できない段

階で、しかも、どこにどれだけの道路をつくるという計画に對して、緻密さだとか合理的納得性、すべての方というのには難しいのかもしれないが、それが得られないまま特定財源だけは維持して、しかも、暫定税率は一回下がったのにまた引き上げて、税収面だけを見てこういう措置がとられることについて多くの怒りが今あります。ぜひその点も胸に置きながら御答弁もいただきたいと思ひますし、今後の行政に当たっていただきたいと思ひます。

それで、五月十三日ですか、特例法の再議決が行われ、その午前中に道路特定財源等に関する基本方針が閣議決定されました。大事な閣議決定だと思ひ、その内容について確認する質問主意書を五月十五日に提出させていただきました。けさの閣議でその答弁の内容が決定されたということですので、それに基づいてきょうは質問をさせていただきます。

午前中の石川議員の質疑でもありましたけれども、閣議決定したつて守られていないことはようけありますから、果たしてこれがきちんと守られるかどうかというのはいくらでも、しかし守られるように我々は点検をしていかなければならないと思ひますので、一体何を約束されているのかということについて確認をしたいと思ひます。

まず、きょう総務省に來ていただいていると思うんですが、この基本方針の五番目に「ガソリン税などの暫定税率の失効期間中の地方の減収」とありますが、幾ら減収があったんですか。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

基本方針の中に暫定税率の失効中の地方税収とすることがございまして、その規模につきましてもお尋ねでございますが、現時点では、軽油引取税などの地方税の減収額が判明していないことなどから、お答えすることは困難でございます。御理解を賜りたいと思ひます。

○三日月委員 そのまま書いていただいているんですけれども、これは「減収」と書いてありますけれども、減収しかなかったんですか。価格が下がったことによって消費が拡大してふえる部分というのはなかったんですか。

○高橋政府参考人 増減収がどのようにあるかということにつきましては、いずれにいたしまして、その四月分の申告などを見てみないとわかりませんし、また、増減がどのようにあったかというのはいくらでもなかなか把握しがたいのではないかとと思ひます。

○三日月委員 ということは、この五つ目の基本方針に書いてある「減収」ですとか、その後の「各地方団体の財政運営に支障」とありますけれども、それは増減あわせて評価をするということではないんですか。

○高橋政府参考人 結果として、その影響額といましようか、地方財政にとつて減になったかどうかということについては、今後、税の申告などを把握することによりまして減収額を明らかにしていく必要はあるかと思ひますけれども、増減のそれぞれが結果として財政に影響を与えるかどうかということについては、最終的な減収額という形で把握することが必要であらうと思ひます。

○三日月委員 きょうは財務省にも來ていただいていると思うんですが、今お答えいただいた審議官も含めてうなずくだけで結構なんですけれども、財務も総務も増減ともに見て評価をする。これは大きな社会実験だったと思ひます。ガソリンの価格弾力性がどれくらいあるのか。もちろん金額帯にもあります。地域によつても違ふのかもしれないんですが、私はこれは貴重な社会実験だったと思ひます。これから地球温暖化に向けてガソリンの税率がどうあるべきか。上がつたり下がつたりしたときに、そのことに国民がどう反応するの。

もちろん、再議決というものがちつつかされていきましたから、いろいろなそれ以外の行動要因と

いうのがあったのかもしれないんですが、それは、増減ともに総務、財務とも評価するということでい

いですか。総務はどうですか、総務。イエス、ノー、一言でいいです。

○高橋政府参考人 税の立場からいきますと、結果として出てくる金額、納税額なりが幾らあるのかということは、これは把握をいたしまして最終的な減収額を確認したいと思っております。

○川北政府参考人 お答えいたします。

国税当局の方からのお答えになりますが、揮発油税法の方でございます。これは、四月の申告期限が五月末でございますので、総務省と同様、まだその集計が出ておりません。

いずれにいたしましても、申告が取りまとまったところで全体の税収への影響は判断されるということかと思ひます。

○三日月委員 質問主意書の中で、「無駄の排除」「必要な道路の整備計画の策定」が行われない状態での暫定税率の復活により、与えてしまう経済への影響、増税に対する納税者の反発について、どのように認識しているか。と問うたところ、きよう決定された答弁で、「所得税法等の一部を改正する法律等が先般成立し、暫定税率が維持されたことにより、国民生活や地域経済の様々な混乱及び影響が解消されたものと考えており、」と、えらい勝手に都合よくされているんですねけれども、それは行政にとって税収が確保されたという意味においてよかったのかもしれないが、国民生活や地域経済のさまざまな混乱及び影響が解消されたと言っているのは私は早過ぎるんじゃないかと思うんですね、大臣、いかがですか。

○冬柴国務大臣 お説のとおりです。

○三日月委員 お説のとおりだったら、ちゃんとそのように評価をしていただきたいと思いますし、そんな聞き直って、これから大きな改革をされる時にこういう影響をきちんと見ることというのは大事だと思うんですね。

それをもちろん国土交通省だけでやれとは言いませんが、大臣は、いろいろなところでこれまで答弁されたことと百八十度違うことを今からやらなければいけないわけなんですよ。ぜひ、今総

務、財務ともに伺ったことも含めて、ここでは混乱や影響が解消されたと言われていますけれども、正、負両面から評価をしていただいた上で次の改革に臨んでいただきたいというふうに思ひます。

それで、基本方針の二つ目、「道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止」とありますが、廃止はいつなんですか。ことしですか。

○冬柴国務大臣 暦年の平成二十年、秋から冬にかけて、いつも予算編成前に税制改革論議というものがあり、与党税制改革大綱というものが編まれます。その議論が、これも新聞報道ですけれども、ことしは前倒しでやろうという話もありますので、例年よりは早く議論も始めなければならぬいだろうというふうに思ひます。

いずれにいたしましても、年をまたいでということはないだろうと思ひます。

○三日月委員 ということは、ことしじゅうに廃止をして、一般財源化は平成二十一年度からということですね。

○冬柴国務大臣 税制改革大綱において廃止という方針が出ますと、我々は立法準備をしなきゃなりません。そしてそれを提案するということになりまます。したがって、廃止するという骨格、これにはいろいろな、税率をどうするかとか、ここにも書いてありますけれども、環境税といううなものを入れるのか、地方の道路整備をどうするかとか、使い方をどうするか、いろいろな協議をせないかめところ、これは国土交通だけじゃないんですね、いろいろな問題。そういうものは年内に決めますということを言っているわけなんです。決めて、そしてできれば、私どもは今度は改正法、いわゆる道路整備の財源特例法の三条ですか、こころ辺をどういうふうに変更するか、これは我々がやらなきゃならないと思ひます。

○三日月委員 その流れはわかるんです。立法化しないと変えられないというのわかるんですけども、ここの基本方針に「今年の税制抜本改革時に廃止」と書いてあるから、ことしじゅうに

廃止をするんですね、その流れを踏まえて、立法をやって、そしてことしじゅうに特定財源を廃止にするということではないんですねと聞いているんです。

○冬柴国務大臣 二十一年度からです、始期は。○三日月委員 それは一般財源化でしょう。特定財源は違うよ。とつぶやいて、廃止の法律までそこでつくるといふようなことを考えたところ、なかなか難しいですよ。国会が開いているかどうかですよ。

○三日月委員 私は、ここに書いてあるから確認しているんですよ。そんなものは難しいですよと言われますけれども、難しいことを書きはったんでしよう。閣議決定はしたんでしよう。「道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止」なんですよ。廃止を盛り込むんですか。

○冬柴国務大臣 「廃止」で切っていますんで、続けてあるんですよ。廃止という経過をたどって二十一年度から……(三日月委員)では、先に廃止するんですね。とつぶやいて、廃止を意思決定しなきゃだめです。意思決定をして、そしてそれに引き続いて二十一年度という趣旨でありまして、ここで「廃止」、ちゃんと点が入ってあればあなたのおっしゃるとおりだけれども、そうじゃない。行為としては廃止という経過をたどって二十一年度から一般財源化する、そういうふう

に読むんです。私はそう読んでいます。

○三日月委員 だから総理にも来ていただいて、その確認をせなあかんと言ったんですよ。

では、聞きますけれども、その後「二十一年度から一般財源化する」とありますけれども、これは全額ですか。全額一般財源化ですか。

○冬柴国務大臣 まさにそういうことをこれから議論するんじゃないですか。(発言する者あり)全額でいいですよ。いいじゃないですか。だけれども、そういうものを含めてこれから議論をして、ここに書いてあるでしょう、それを全部やるんです。

○三日月委員 ことし、いろいろな議論をしてい

るときに、地方財政に与える影響、ここにも書いてありますけれども、いろいろと懸念をされたり指摘をされたりいたしました。

「地方財政に影響を及ぼさないように措置する」とありますが、地方財政に与える影響というのはどういう状態のことを言うんですか。

○御園政府参考人 委員御承知のとおり、地方団体における道路の行政需要に対する要望というのは非常に大きいものがありますので、これは今後の御審議になると思いますけれども、地方が希望している道路事業が着実に推進できるような、そのための財源措置がきちんとできるかできないか、できない場合は地方財政に影響があるということになるであろう、私どもはそういう判断で、地方団体の立場に立つて、関係方面等と協議をしていきたいというふうに思っているところでございます。

○三日月委員 四番目の方針に「道路の中期計画は五年とし、最新の需要推計などを基礎に、新たな整備計画を策定する。この計画は、二十年度道路予算の執行にも厳格に反映する。」とあるんですけども、そういう意味からいくと、もう一回推計をし直して、という新しい推計をもとに整備計画をつくり直せば当然地方が望む道路整備ができなくなる箇所もあると思われまますが、その点、平成二十年度の道路予算の執行にも厳格に反映するということの本身を、今の「地方財政に影響を及ぼさないように措置する」ということとの関係において、御答弁いただけますか。

○宮田政府参考人 今国会でたびたび大臣が答弁をされておりますが、高規格幹線道路、地域高規格幹線道路につきましては、新たな推計結果に基づいて事業評価を行うということでございます。特に、新規につきましましては、事業評価を行い、採択をするということで、平成二十年度に新規事業化を予定しているものについては、今はまだ高規格、地域高規格の執行をしております。これを見ながら執行する予定でございますし、また、継続事業につきましても、新たな推計結果による費

用対効果、そういうものの影響については確認する予定でございます。

○三日月委員 ちよつと確認しますけれども、というところは、二十年度、これは平成ですね。さつきまたにまた点があるかないかで違つて言われただけかなので確認しませんが。

二十年度の道路予算の執行にも厳格に反映するというところは地方財政に影響を及ぼさないように、これから評価するものもあるということ、地方公共団体が望む道路整備がなくなる可能性もあるということではないですか。そういう影響は出るということではないですか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。

委員は二つのことをおっしゃっていると思います。地方財政に影響を与えるということ、もう一つは、今私が申し上げたのは事業執行の方であります。

これは、直接連係して考えるという話ではないんだらうと私は思いますが、確かに、BバイC、再度新しい推計結果によつてチェックをいたしましたから、場合によつてはいろいろな計画の見直しとかそういうものが出てくるかもしれません。それは、地域が御希望になつていくこととちよつとしたらそぐわないことがあるかもしれませんが、それは厳格に事業評価をやるということだらうと思ひます。

○三日月委員 その際に、二つ目の基本方針に「また、必要と判断される道路は」とあります。よく国会の審議の中でも、真に必要な道路、真に必要な道路とありますが、必要と判断されるのはだれなんですか。

○宮田政府参考人 いろいろな場面があろうかと思ひます。

一つは、もう一度新しい計画をつくるということもありましようし、また、中期の計画のチェック以外に、もう一つは、毎年度毎年度、個別具体的にその事業を遂行すべきかどうか、これはずつとやつておるわけですが、そういうものの経過を経

てまいつたものが必要とされる道路だというふうに考えます。

○三日月委員 いや、だれが判断されるんですか。

○宮田政府参考人 先ほど答弁の中で申し上げたつもりですが、さまざまな場面でのいろいろな議論があるのだらうと思ひます。地方公共団体の首長さんがそういう観点で必要だとおっしゃる、あるいはそれは地方単独事業ということで行われるのかもしませんが、例えば直轄事業あるいは補助事業ということになりますれば、昔からやつていまして、事業評価を経て新規事業採択ということになるかと思ひます。

○三日月委員 いや、答弁書には、「道路事業の実施に当たつて、その必要性については、一般に、道路事業を実施する者等が」とあるんですけれども、この「等」というものが今局長の言われたさまざまな主体、人がということなんですか。ここには納税者、国民、住民というものは入つていますか。

○宮田政府参考人 事業を執行する者という意味で等を入れておりますので、そういう意味でいえば、事業執行そのものではない方を含んでおりません。

○三日月委員 この際、どこに道路をつくるかということを決めていく、また判断していく過程に、もう少し、より多くの方の意見や知見が入つてくるような、そういう仕組みをつくる必要性があると思ひますが、大臣、いかがお考えですか。その事業を執行する者だけが必要だと思ひからやるんだと、もちろんBバイCとかいろいろな過程はあるのかもしれませんが、ちよつと強引過ぎやしませんか。

○冬柴国務大臣 それは、国幹審議会等いろいろな手続を経て、国土開発幹線自動車道建設法という法律をつくつて、その道路の名前、起終点も決め、そしてそれを一般に法律改正までしているわけですから、そういう手続を踏んで決められておりますし、その過程においていろいろな手続が

あつたんだらうと思ひます。

今度はそれを、現実に道路整備を始めるという場合には、これはBバイC等いろいろな手続を踏み、もちろん環境評価とか都市計画決定とかいろいろな手続があります。この主体は、ある場合は県知事であったり、いろいろな人があります。そして最後は、今は国幹会議に諮りまして、議を経て国土交通大臣が決めます。そういうことです。

○三日月委員 今の仕組みはわかつています。しかし、新たに道路のつくり方や行政を変えていくんでは。そうしたら、道路事業を行うこと、もしくは必要な道路は何かというものを決めていく過程も、当然変えていく必要があるんじゃないんですかと私は聞いています。そのことに思いが至らない、理解ができないということに私は大きな不安を感じます。

もう一点聞きますけれども、大臣はさんざん特定財源の根拠は受益と負担だとおっしゃつた、さつきも議論がありました。この受益者負担という原則また税理論は、今回一般財源化することにおいて、変わるんですか。

○冬柴国務大臣 受益が約束でなくなるんですね。いただいた税金は道路整備に使います、そういう約束がなくなるんですよ。そうすれば、税の理論が変わるんじゃないですか、根拠が。全部変わると思ひますね。

○三日月委員 今大臣がおっしゃつた受益、道路を整備することによつて得られる受益とは何ですか。

○冬柴国務大臣 道路を整備すること自体だと私は理解をいたしております。

○三日月委員 その負担は、自動車を買うこと、走らせること、持つことに担税力を求めなければならぬ受益ですか。

○冬柴国務大臣 そのように理解されてきたと私は思つております。

○三日月委員 しかし、今度は、その税理論、理屈を変えるということなんですか。

○冬柴国務大臣 変えざるを得ないわけですし、

それを税の抜本改革時に協議をされる。その主要なテーマだと思ひますよ。

○三日月委員 基本方針の一です、道路関連公益法人や道路整備関係の特別会計関連支出の無駄を徹底的に排除する。副大臣も先頭にいろいろと検討され、取り組みをされているようですが、「無駄」とありますが、その無駄の基準はどこに置いていらつしやるんですか。

また、道路関係業務の執行のあり方改革本部の最終報告書を私も読ませていただきましたが、こういう無駄が起つた原因をどう分析されていますか。

○平井副大臣 先ほども無駄に関していろいろと質問があつたんですが、はっきり明確な物差しというのは今までなかったわけです。ですから、逆に言うと、今見ると無駄遣ひに当たるようなものが今回たくさん見つかったということだと私は思つていて、大臣に御指示をいただきまして、国民の目線で納得いただけるような基準で今回は無駄をなくしていくというようにさせていただきます。

どうして起つたかということだと、これはやはり、かつての高度成長期の感覚みたいなものが国土交通省の中に残つていたのではないかと、そういうものに関して、自己改革というものに余り取り組んできていなかったのではないかと私は思つております。

○三日月委員 この答弁書を見ますと、「国民の目線から見ると、道路整備事業を遂行するために必要か、効果が十分に発揮されるか、支出しようとする額は適正かといった視点」というのが二つ出ているんですね。「視点から判断し、不適切な支出は行わない」、これがいわゆる無駄とここで言われていることの定義なのかなと思ひますね。

この当たり前のことが、残念ながら道路行政執行上できていなかったことがあるということ、私は、その一つの大きな原因が、特定された財源制度にあるのではないかと。毎年決まった額が

入ってくる、もちろん予算の査定や増減はあるのかもしれないが、そういうことがこういった不正や無駄の温床になっていたのではないかなと思ひ、それを改革しようというのであれば、ぜひそれは我々も参加をしながら、しっかりと行つてまいりたいと思ひます。

もう一つ、天下りについても問うています。

その答弁の中で、関係する公益法人の役員の兼職について、「道路関係公益法人間での国家公務員を退職した者の役員の兼職は、常勤又は非常勤を問わず、平成二十一年度までに解消するよう、平成二十年四月十八日付けで道路関係公益法人に申し要請したところである。」と。これは要請しできないんですね。この要請したことの担保はどうとられるおつもりですか。

○冬柴国務大臣 これはやはり独立した人格者ですから、その人に対して、いろいろな配慮から、やめてもらいたい、こういうことを申し上げるのは、強制できないんですよ、法的根拠がないわけですから。要請です。

では、その裏づけは何だといえ、我々としては、これは平井副大臣とよく話したんですけれども、支出を絞るということが一番効果的ではないのかということ。それから、何といつても、我々が今まで長い間、公益法人として、これは監督官庁だったわけですから、そういうつき合ひをしてきた中で、我々のこの議論、国会の議論をみんな聞いていますよ。その中で、私がこの人はやめてもらいたいんだということを申し上げれば、それはそのまま聞いてくださいますよ。やめていいますよ。やめてくださっていますよ。登記も済んでいますよ。そういうことです。

○三日委員長 まだまだ私も聞きたいことがたくさんありますが、時間になりましたので、これで終わります。

○竹本委員長 次に、内閣提出、港湾法の一部を

改正する法律案を議題といたします。国土交通大臣冬柴鐵三君。

港湾法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港湾法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

我が国においては、大地震や台風に伴う豪雨、高潮等の自然災害により、毎年、多くの国民の安全で安心な暮らしが脅かされており、国民の生命財産を守るための防災・減災対策の強化に対する要請がますます高まっております。こうした中で、港湾については、今後想定される首都直下地震等の非常災害発生時において人的、物的被害の軽減を図るとともに経済社会活動の継続性を確保するため、広域的な緊急輸送活動及び港湾施設の応急復旧の拠点としての機能を強化することが求められております。

また、我が国の国際コンテナターミナル等においては、米国同時多発テロを契機として、保安対策の強化を図つてまいりましたが、我が国の港湾の国際競争力を強化するためには、これらの港湾施設の管理に電子情報処理技術の導入を進め、保安の確保と物流の効率性の向上との両立を適切に図ることが求められております。

さらに、港湾サービスの料金の面では、入港料率の設定等の手続を簡素化し、港湾管理者による港湾管理の自主性の向上を図ることが求められております。

このような状況を踏まえ、このたびこの法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、港湾の適切な管理を通じて国民の安全及び安心の確保を図るため、首都直下地震等の非常災害発生時において、広域的な緊急輸送の確保

その他の災害応急対策の拠点となる港湾施設については国土交通大臣がみずから管理することができるとしております。

第二に、港湾における迅速かつ安全な貨物の移動を確保するため、国際コンテナターミナルへの人の出入りを確実に円滑に管理するシステムについて、国土交通大臣が設置及び管理をすることができるとしております。

第三に、政令で定める重要港湾の入港料の料率について、国土交通大臣への事前協議は上限の設定または変更を行う場合に限り、当該上限内での変更については事前届け出に緩和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、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。

○竹本委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る二十七日火曜日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。

午後二時四十三分散会

港湾法の一部を改正する法律案

港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）の一部を次のように改正する。

第四十四条の二第二項中「料率を定めて」とを「料率の上限を定め、国土交通省令で定めるところにより」と、「その料率」を「これ」に、「同様である」とを「同様とする」に改め、同条第三項中「前項」を「第二項」に改め、同項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

3 前項の港湾管理者は、同項の同意を得た料率の上限の範囲内で料率を定め、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しよ

うとするときも、同様とする。

第五十条の二第二項に次の一号を加える。

三 重要国際埠頭施設（国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（平成十六年法律第三十一号）第二十九条第一項に規定する重要国際埠頭施設をいう。次項において同じ。）の制限区域（同条第一項の規定により設定及び管理されるものをいう。）に出入りする者の個人識別情報（写真その他の個人を識別することができる情報であつて国土交通省令で定めるものをいう。以下この条において同じ。）を国土交通省令で定める方法で照合することにより当該制限区域への人の出入りを確保かつ円滑に管理するためのもの

第五十条の二第二項中「又は同項第二号」を「同項第二号」に改め、「除く。」の下に「又は同項第三号の電子情報処理組織を使用する重要国際埠頭施設の管理者若しくは当該電子情報処理組織による個人識別情報の照合を受ける者」を加え、同条第六項を次のように改める。

6 前各項（第三項を除く。）の電子情報処理組織とは、次の各号に掲げるものについて、それぞれ当該各号に定めるものをいう。

一 第一項第一号に掲げるもの 国土交通大臣の指定する電子計算機（入出力装置を含む。以下この項において同じ。）と港湾管理者並びに申請等をする者及び処分通知等を受ける者の使用に係る電子計算機とを電気通信回線で接続した電子情報処理組織

二 第一項第二号に掲げるもの 国土交通大臣の指定する波浪情報等の収集のための機器と波浪情報等の提供を受ける者の使用に係る電子計算機とを電気通信回線で接続した電子情報処理組織

三 第一項第三号に掲げるもの 国土交通大臣の指定する電子計算機と個人識別情報の照合のための機器とを電気通信回線で接続した電子情報処理組織

第五十五条の三の次に次の一条を加える。

(国土交通大臣による港湾広域防災施設の管理等)

第五十五条の三の二 国土交通大臣は、広域災害
応急対策（一の都道府県の区域を越えて行われ
る緊急輸送の確保その他の災害応急対策（災害
対策基本法（昭和三十六年法律第二百二十三号）
第五十条第一項に規定する災害応急対策をい
う。）であつて、港湾施設を使用して行うもの
として国土交通省令で定めるものをいう。以下
この条において同じ。）の実施のため必要があ
ると認めるときは、第五十四条第一項の規定
にかかわらず、港湾広域防災区域（港湾区域、
臨港地区又は第二条第六項の規定により国土交通大臣
の認定した港湾施設の区域のうち、港湾施設
の利用、配置その他の状況により、広域災害
応急対策を実施するために特に必要があると認
めて国土交通大臣があらかじめ告示した区域
をいう。以下この条において同じ。）内にお
ける第五十二条に規定する港湾工事によつて
生じた港湾施設のうち、広域災害応急対策
の実施のため必要なものとして国土交通省
令で定めるもの（以下この条において「港
湾広域防災施設」という。）について、期間
を定めて、自ら管理することができる。

2 国土交通大臣は、港湾広域防災区域を定め
ようとするときは、あらかじめ、港湾広域防
災施設が設置されている港湾の港湾管理者
に協議し、その同意を得るものとする。

3 国土交通大臣は、港湾広域防災区域を定め
るときは、遅滞なく、当該港湾広域防災区域
の範囲を告示しなければならない。

4 前二項の規定は、港湾広域防災区域の変更
又は廃止について準用する。

5 国土交通大臣は、第一項の規定により港湾
広域防災施設の管理を開始したときは、遅滞
なく、当該港湾広域防災施設を管理する期
間その他国土交通省令で定める事項を告示
しなければならない。

6 国土交通大臣は、第一項の規定により港湾
広

域防災施設を管理するとき、当該港湾広域
防災施設が設置されている港湾の港湾管理
者に対し、広域災害応急対策を実施するた
めに必要な措置（次項に規定するものを除
く。）をとるべきことを要請することができる。

7 国土交通大臣は、第一項の規定により港
湾広域防災施設を管理する場合において、
広域災害応急対策を実施するためやむを得
ない必要があるときは、港湾広域防災区域
内において、他人の土地を一時使用し、又
は土石、竹木その他の物件を使用し、収用
し、若しくは処分することができる。

第五十五条の四第一項中「前二条」を「第
五十五条の二第一項、第五十五条の三第
一項又は前条第七項」に改める。

第六十条第四号中「第四十四条の二第三
項」を「第四十四条の二第四項」に改める。

附則

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から施行す
る。ただし、附則第四条の規定は、電子情
報処理組織による税関手続の特例等に関
する法律の一部を改正する法律（平成二
十年法律第 号）の施行の日から施行す
る。

（経過措置）

第二条 この法律の施行の際現にこの法律
による改正前の港湾法（次項において「旧
法」という。）第四十四条の二第二項の同
意を得ている料率は、この法律による改正
後の港湾法（次項において「新法」という。）
第四十四条の二第二項の同意を得た料率
の上限及び同条第三項の規定により届け
出た料率とみなす。

2 この法律の施行の際現に旧法第四十四
条の二第二項の規定によりされている協議
の申出は、国土交通省令で定めるところ
により、新法第四十四条の二第二項の規
定によりされた協議の申出又は同条第三
項の規定によりした届出とみなす。

（検討）

第三条 政府は、この法律の施行後適当な
時期において、この法律の施行の状況を
勘案し、必要があると認めるときは、こ
の法律の規定について検討を加え、その
結果に基づいて必要な措置を講ずるも
のとする。

（電子情報処理組織による輸出入等関連
業務の処理等に関する法律の一部改正）

第四条 電子情報処理組織による輸出入
等関連業務の処理等に関する法律（昭和
五十二年法律第五十四号）の一部を次
のように改正する。

第九条第一項第一号中「第五十条の二
第六項」を「第五十条の二第六項第一
号」に改める。

理 由

港湾の適切な管理を通じて国民の安全
及び安心の確保を図るため、非常災害
が発生した場合に国土交通大臣が広域的
な緊急輸送等の災害応急対策の拠点とな
る港湾施設を管理することができること
とするとともに、国土交通大臣が設置し
、及び管理する電子情報処理組織により
重要国際埠頭施設の制限区域への人の出
入りを確実かつ円滑に管理することができ
るようにするほか、港湾管理者による港
湾管理の自主性の向上を図るため、入港
料率の設定等について届出制を導入する
必要がある。これが、この法律案を提出
する理由である。

平成二十年六月三日印刷

平成二十年六月四日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

P