

第百六十九回国 参議院財政金融委員会會議録第八号

平成二十年四月二十二日(火曜日)

午前十時一分開会

委員の異動

四月二十一日

辞任

尾立 源幸君

大塚 耕平君

尾辻 秀久君

四月二十二日

辞任

大石 尚子君

川合 孝典君

舟山 康江君

林 芳正君

補欠選任

舟山 康江君

大石 尚子君

丸川 珠代君

補欠選任

植松恵美子君

藤末 健三君

轟木 利治君

磯崎 陽輔君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

峰崎 直樹君

大久保 勉君

辻 泰弘君

円 より子君

愛知 治郎君

田村耕太郎君

委員

植松恵美子君

大石 尚子君

川合 孝典君

川崎 稔君

轟木 利治君

富岡由紀夫君

平田 健二君

藤末 健三君

舟山 康江君

水戸 将史君

委員以外の議員

発議者

議者

国務大臣

財務大臣

内閣府特命担当大臣(金融)

副大臣

財務副大臣

国土交通副大臣

事務局側

常任委員会専門員

政府参考人

内閣法制局第三部長

総務大臣官房審議官

総務大臣官房審議官

総務省自治行政局長

総務省主計局次長

森田 高君

横峯 良郎君

磯崎 陽輔君

小泉 昭男君

椎名 一保君

田中 直紀君

中山 恭子君

丸川 珠代君

森 まさこ君

荒木 清寛君

白浜 一良君

大門実紀史君
尾立 源幸君
大塚 耕平君
額賀福志郎君
渡辺 喜美君
遠藤 乙彦君
平井たぐや君
大嶋 健一君
外山 秀行君
須江 雅彦君
御園慎一郎君
久元 喜造君
香川 俊介君

説明員

会計検査院事務局長

第三局長

真島 審一君

西尾 哲茂君

神谷 俊広君

原田 保夫君

田中 裕司君

宮崎 正義君

菊川 滋君

大森 雅夫君

照井 恵光君

本川 一善君

佐々木豊成君

勝 栄二郎君

加藤 治彦君

木下 康司君

長 財務省主計局次長

財務省主税局長

○政府参考人の出席要求に関する件
○平成二十年度における公債の発行の特例に関する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○所得税法等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○揮発油税等の税率の特例の廃止、道路特定財源の確保のための関係法律の一部を改正する等の法律案(直嶋正行君外七名発議)
○所得税法等の一部を改正する法律案(直嶋正行君外七名発議)

君外七名発議

○租税特別措置法の一部を改正する法律案(直嶋正行君外七名発議)

○揮発油税等の税率の特例の廃止に伴う調整措置の実施に関する法律案(直嶋正行君外八名発議)

○租税特別措置の整理及び合理化を推進するための適用実態調査及び正当性の検証等に関する法律案(直嶋正行君外八名発議)

○連合審査会に関する件

○参考人の出席要求に関する件

○委員長(峰崎直樹君) たいまから財政金融委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日、大塚耕平君、尾立源幸君及び尾辻秀久君が委員を辞任され、その補欠として大石尚子君、舟山康江君及び丸川珠代君が選任されました。

○委員長(峰崎直樹君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

平成二十年度における公債の発行の特例に関する法律案外六案の審査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、政府参考人として内閣法制局第三部長外山秀行君外十七名の出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(峰崎直樹君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(峰崎直樹君) 平成二十年度における公債の発行の特例に関する法律案、所得税法等の一部を改正する法律案(関法第三号)、揮発油税等の税率の特例の廃止、道路特定財源諸税の一般財源化及び地方公共団体の一般財源の確保のための関係法律の一部を改正する等の法律案、所得税法

等の一部を改正する法律案(参第二号)、租税特別措置法の一部を改正する法律案、揮発油税等の税率の特例の廃止に伴う調整措置の実施に関する法律案及び租税特別措置の整理及び合理化を推進するための適用実態調査及び正当性の検証等に関する法律案、以上七案を一括して議題とします。

質疑のある方は順次御発言願います。

○大久保勉君 民主党の大久保勉です。

まず最初に、道路特別会計等の無駄遣いに関し平井国土交通副大臣に質問したいと思ひます。

それで、こちら、まずお手元に資料の方配つておきまして、国土交通省における過去五年間の平均的な支出ということで、やつとこの表が完成しました、一か月掛かりました。

今日の質問といひますのは、その他の譲渡可能金券に関する質問であります。道路整備特会が約一億円、毎年平均一億円の金券を支出し、また一般会計は二億二千四百万です。こちらに関しましてまず最初の質問といひますのは、道路整備特別会計一億円、この内訳に關して質問したいと思ひます。政府参考人、お願ひします。

○政府参考人(原田保夫君) お答え申し上げます。

平成十四年度から十八年度までの五か年間に、おきまして道路整備特別会計から支出された収入印紙、切手、回数券等の譲渡可能な金券類の購入額は五億円でございまして、平均すると年一億円となります。そのうち、収入印紙の購入額は収入証紙と合わせまして五か年間で三・三億円でありまして、平均をいたしますと年間六千七百万ということになります。

○大久保勉君 この収入印紙は何に使つたものなんでしょうか。まず収入印紙に關しましては、お話を聞きましたら土地の売買に關して使うということなんです、財務省に質問しますが、印紙税法第五条の二、国が土地売買に關して収入印紙はどういうふうになるか、質問したいと思ひます。

○政府参考人(加藤治彦君) お答え申し上げます。

印紙税法では、国が作成した文書には印紙税を課さないことといたしています。先生御指摘の第五条第二号が根拠規定でございまして。一方で、国と相手方との間で、例えば不動産の譲渡契約等のいわゆる契約書を共同で作成する場合につきましては、これは両方の共同作成文書ということになるのでルールがございまして。国が保存する文書は相手方が作成するものとみなして課税文書となります。一方で、相手方が保存する文書は国が作成するものとみなして非課税とする、これが第四条第五項でございまして。

このような印紙税法の規定の下で、国と契約をする相手方の間で実際にどのように印紙税に係る費用を負担するか、これは当事者の契約によるということとございまして、ケースによつては相手方が作成する文書に要する費用を実質的に負担する、国が負担するということもあり得るものと考えております。

○大久保勉君 今回、五年間で三億三千万の印紙税が使われているということなんです、国土交通省に質問しますが、この分はいわゆる相手方のために国土交通省が印紙税を負担したということと聞いておりますが、この根拠はどうしてか、また国会に對してこういつたことを報告していたのか、このことに関して質問します。参考人お願いします。

○政府参考人(宮崎正義君) お答えいたします。

おっしゃりますとおり、公共用地を取得する場合につきまして、私も標準補償契約書ということとを定めておりまして、それに基づき契約をしておるところでございまして。これは官房長通知で出ております。

この規定によりまして、共同で契約書を作成する際の私人等が作成する分につきましては収入印紙が必要となりますので、これにつきましては国が印紙代を負担する。その趣旨は、地権者側の意思によらない公共用地の買収に伴う負担であると、そういったことでございまして、原因者負担の考え方から用地買収をする国土交通省の方で

負担するという考え方に立っているところでございます。

以上でございます。

○大久保勉君 私は、決めたのが昭和四十二年、建設大臣官房長、いわゆる役所が勝手に決めてい るんですよ、建設省が。これに對して、恐らく、四十年間ですから、二十、三十億近くの印紙が使われております。こういったことを国会に報告せず、予算化もせず使つていく実態がおかしいと思ひます。

じゃ、これは相手のために印紙税を負担しておりますが、これはその分相手の方は所得という形できちり報告しているかどうか。恐らくはしてないでしょう。ですから、国が脱税補助をしているんじゃないですか。これは財務省、もし、印紙税は本当だったら相手方が何十万か負担しないといけないですよ。これは売買代金でまずもつて、それで印紙を負担しておりますが、この点に關しては何かコメントがありますか。これは質問通告しておりませんから、もしあればということ。

○政府参考人(加藤治彦君) 通常、売買等で所得を計算する場合に、その譲渡によつて要する費用というものを控除できるわけでございまして。したがひまして、その費用として、契約の際に掛かつた費用の一部として印紙も当然その対象になるわけですが、今先生御指摘のように、実際に印紙税を負担していない場合はその分がそのいわゆる譲渡する者の経費にならない、その分経費にならないという意味でございまして、収入の方に変わりはないと私は認識をしております。

○大久保勉君 ちょっと認識は違ふと思ひますので、こゝは、もう時間があるかもしれませんので議論しませんが、こゝでもう一つは、この収入印紙、本当に適切に管理されているかどうか、これは金券ですから、この辺りをまた別途資料を請求したいと思ひます。

続きまして、二点目は、道路特定財源が所有しております公用車の台数と運転手の人数に關して

質問します。政府参考人。

○政府参考人(原田保夫君) お答えを申し上げます。

道路特定財源を用ひまして購入いたしました工事用車両以外の公用車、いわゆる連絡用車両と我々言つておりますが、三五七ナンバー、平成十九年三月三十一日時点において千四百二十七台となつております。それで、これを運転します行政職(二)の運転手は、平成二十年二月二十五日時点において百四十名ということになっております。

それから、公用車の購入費用でございまして。合計で二十一億円となつております。運転手の人件費は、地方整備局、北海道、沖縄を合わせまして、平成十四年度から十八年度までの五年間で九十九億円となつております。

公用車の運行委託費につきましては、巡回パトロールの車等の部分も含めまして、平成十八年度は八十二億円ということになっております。

○大久保勉君 全体像を教へてもらひましてありがとうございます。

質問、まず順番に質問する予定でしたが、一つ一つじゃ分析していきま。

まず、道路特定財源が、千四百二十七台の車を持つておりますが、運転手が百四十ぐらい。ということとは、一人で十台運転するんですか。それとも、この残りはだれか職員に貸与しているんですか。この辺りは非常に不可思議なんですね。

これは一人で十台運転しているのか、若しくはだれかにこの車を貸与しているのか、質問します。

○委員長(峰崎直樹君) 原田道路局長、その前に、質問者の質問にだけ答えてください。その先のことを答へますと質問者自身も戸惑ひますので、その点、十分注意してください。

○政府参考人(原田保夫君) 先ほどは大変申し訳ございませんでした。

お答え申し上げます。

公用車、連絡用車両千四百二十六台でございまして、ずっと定員削減の影響もございまして、行

政職(二)を中心に定員削減しておりまして、職員としての運転手は減ってきております。一方で、仕事を進めていく上で車が必要だということで、実際に職員の運転手百四十名が運転する以外の車両は運行管理委託ということで、実際にはそういった委託をした会社からの社員の人が運転しているという状況でございます。

○大久保勉君 大分状況が見えてきました。

ただ、私が思ったのは、五年間のタクシー代が恐らく二十八億でしたら、二十三億か、ちよつと数字は覚えていませんが、これだけタクシー代を使つてかつ公用車の運行費が膨大である。五年間で車両購入費が二十一億円、それで運行費が九十九億円、合計で五年間で百二十億円使つています。さらに、先ほどのドライバーを外部委託ということで、平成十八年だけでも八十一億円、五倍しましたら四百億円近く掛かっていますよね。そうしたら、五百億円更に公用車の運行に費用が掛かっているという状況です。めちゃくちゃでしょう。

平井副大臣、是非こういった事態に関して、ま

ず率直な感想を聞きたいと思ひます。

○副大臣(平井たかや君) 要するに、公用車をたくさん持つていながらタクシー代をそんなにたくさん使つて、全体としてそれはどうかという趣旨の御質問だと思ひますが、先ほど答弁がありましたように、昭和四十三年から地方整備局の職員というのは一万五千人ぐらゐ削減しているんですよ、全体で。そういう状況の中で、それぞれの現場の仕事はかえつて高度化して難しくなっているような状況がある中で、確かに全体としてちゃんとした最適化といひますか効率化を図れているかは別にして、必要な業務であることは事実であつて、それが道路特会からタクシー券なりそういうものも支出をしていたということでありまして、業務全体の効率性を今後とも考えていく必要性があると思ひます。

○大久保勉君 ドライバーというのは非常に高度な仕事なんですよね。高度化しているというこ

とですが、まあ非常に、もう少し適切な運用管理をしてほしいと思ひます。

実際に、四月十七日に道路関係業務の執行のあり方改革本部の最終報告があります。これはいろんな各社の新聞、社説では踏み込み不足と、私も読みました、本当に踏み込み不足、もしかしたら認識が甘いんじゃないかと思ひますよね。どうして道路特別会計からこれだけ百五十億円以上の経費が掛かっているのか、私は理解不能です。この辺りも、いろいろ資料要求をしながら、もう少し教えてもらいたいなと思ひます。

そこで、国土交通副大臣に質問したいと思ひますが、こちらの最終報告書に関してどのような大臣としての認識、これはきつちり報告しているのか、踏み込み不足なのか、さらにはこれをベアスにタクシー代、残業手当、旅費等に関する是正策はあるのか、一歩進んだものがあるのか、また処分等があつたら公表する予定があるのか、この点に関して質問したいと思ひます。

○副大臣(平井たかや君) 道路特定財源の使われ方に関して、国民の目から見て不適切であろうと、そういうものに関して、先日、大臣の方が幹部職員と地方整備局の責任者を処分をいたしました。大臣も給与を自主返納しておりますし、私もそのようにさせていただき、そしてなおかつこれから厳しく道路特会からの支出を見ていこうということ、報告書を委員もお読みいただいたと思ひますが、それは、これはまさにスタートラインなんです。最終報告書でだけれども、これを実現できるかどうか。そのために我々は、今回の改革本部を存置することにして、外部有識者の皆様方からの意見を聞きながら踏み込んでいこうというふうに思ひます。

踏み込み不足というその御批判は、これから我々の仕事を見ていただいた上です。いただいたことと本当は思ひます。

○大久保勉君 じゃ、これからの仕事に関して質問したいと思ひますが。

じゃ、政府は道路財源のコストカットや無駄を

排除するというところでありますが、もしその場合でしたら、五十九兆円の道路整備計画はどのくらいまで削減できるのか。まあばつさり半分とか、そういった数字を期待しておりますが、御所見を。

○副大臣(平井たかや君) 必要な道路の話と、予算を削減するというか、無駄な支出をなくしていくという話が同じ土俵にあるとは私は思ひ思ひていないんです。

必要な道路というのは、五十九兆円というのは、考えてみると、過去のピークからいへば半値八掛けの事業量で、これを当てはめて無駄な道路があるかどうかということになりますと、これは地方の皆さんも大変困つてしまふと思ひます。ですから、無駄な道路というのはその五十九兆円の中にあるわけではありせん。ただし、経費の使

い方に関していへば、いや、これはやっぱり見直していかなきゃいけない、更に厳しい物差しをしいながらそういうものを削減していかなきゃいけないということ、改革案を取りまとめさせていた

だきました。特に、公益法人に対する支出、そして地方整備局の業務の在り方等々に関しては、タクシーチケットの管理も含めて、大臣から細かなその新しいプランが発表されているところであり

ます。

○大久保勉君 ちよつと質問に答えてないと思ひますが、じゃ、五十九兆円の中には、いわゆるタクシー代とか公用車の運行費とか、そういったものは一切入っていないということなんですか。ですから、そこを削減したとしても五十九兆円という数字は同じということですか。

○副大臣(平井たかや君) 五十九兆円というのは必要な事業量というものの目安でありまして、仕事の中には、タクシーであろうが自動車であろうが仕事に必要な経費というものはその中に当然含まれるもの、だと思ひます。

○大久保勉君 じゃ、幾ら削るんですかという質問です。

○副大臣(平井たかや君) それ、ちりも積もれば

山となるというような話かも知れませんが、五十九兆円のその枠というものは必要な事業量であつて、私は今回、仕事のやり方も含めて徹底的に効率化を求めていくんだという思想でその改革案を取りまとめさせていた、だきました。

よく、じゃ人件費が幾ら安くなるんだ、何が幾ら安くなるんだという具体的なことを金額で示せというふうなお話もいたしますが、我々の目から見て、今までは認められていた業務でも、これからの時代はやはりそういうものはおかしからうということ、道路特会からの支出に関しては特に厳しい物差しを当てはめさせていた、だいて、だから人件費も六十五歳、七十歳、まあ定年は六十五歳ということで決めさせていた、だいて、そういうふうにさせていた、だきました。

ですから、これから造られる道路に関しては、無駄な支出というものがなく上で造られると思ひます。必要な事業量というのは、地方の要望を聞いておりますと、百兆円を軽く超えるというのは大臣がよく答弁されているところでありまして。

○大久保勉君 非常に文学的な表現だと思ひます。積算根拠もありませんし、まあ元々五十九兆円というのは積算根拠がなく文学的な形であつてつくつた数字ですから、これ以上副大臣に質問しても無駄と思ひますし、かわいそうですから、この辺で質問は終わります。

じゃ、次に、コストカットして、不要な道路というのはどういう道路ですか。具体的な道路リストがあつたら教えてください。若しくはどういふものか、考え方が分かつたら教えてください。

○副大臣(平井たかや君) 不要な道路というものを我々は想定しておりません。

○大久保勉君 そうですか。費用対効果が甚だ悪くても道路は必要、まあそういうことでしょうか。こういうことですから、考え方を変えない限りはどんどん道路が増える。でも、全体の財源は限度がありますから、そこを見直すことが一般財源化だと思ひます。ですから、一般財源化といつても、結局は不

要な道路はありませんということでしたら全然経費削減にならないと思いますよ。率直におっしゃってください。

○副大臣(平井たかや君) 私が申し上げましたのは、中期計画に関して、そして今後整備する道路に関してはちゃんとしたBパイCを検証した上で造っていくわけで、したがって、不要な道路またコスト的に問題のある道路というものはありませんという意味であります。

○大久保勉君 今BパイCという言葉がありましたが、ベネフィット、これはいろんな数字のマジックなんです。ですから、費用対効果、効果というのはもう幾らでも作文ができますから、結局は、そういった思想でありましたら無駄な道路はないと、経費がある分だけ造ってしまえと、こういうふうになりますから、是非考え方を変えてほしいんですね。考え方を変えない限りは一般財源化するといつても全く無駄は排除できないと思います。

では、続きまして、租税特別措置法に関して質問をしたいと思います。これは財務省、金融庁及び環境省に対する質問です。

まず一番目としては、財務省はガソリンの暫定税率を維持すべき根拠として、ガソリンを二十五円下げることによりガソリンの消費量が増え、その結果CO₂排出量が増え、地球温暖化対策と逆行すると説明しております。二十五円価格が下がることによるガソリンの使用量の増加量は日本全体で幾らか、またそれは二酸化炭素排出量換算で同額の石炭で何トンか、このことに関して質問します。

○副大臣(遠藤乙彦君) お答えいたします。

ガソリンの値段が下がったただけ消費量が増えるかと、いわゆるガソリンの価格弾力性につきましてはいろんな見解があると承知をしております。

暫定税率と地球温暖化の関係につきましては、世界では地球温暖化問題への対応として、ガソリン消費の抑制効果を勘案してガソリン税を引き上

げる傾向にあるということが一つの流れ、もう一つは、そういった状況の中で、環境、気候変動が主要なテーマになる今度の北海道洞爺湖サミットを目前に控えて、我が国がガソリン税を引き下げることは世界に誤ったメッセージを与える、そういった意味で私たちは主張をしているわけでございます。

御指摘のガソリン税の暫定税率を廃止した場合のガソリン消費の増加量につきましては、直接試算したものは承知しておりませんが、CO₂排出の増加量ということで申し上げますと、環境省所管の国立環境研究所の試算によりますと、京都議定書の第一約束期間、二〇〇八年から二〇一二年までの平均でいまして、年間約八百万トン増加すると。このうち、ガソリンと軽油の消費の増加に伴い約五百二十万トンのCO₂の排出の増加が見込まれる。うち二百七十万トンは経済活性化による間接効果でございまして、直接の効果が五百二十万トンということでございます。この五百二十万トンという量は、石炭に換算しますと、約二百万トンの原料用石炭を燃焼させた際に発生するCO₂排出量に相当するものと承知をしております。

また、先生が御質問のガソリン消費量そのものが増加はどれくらいかということにつきましては、これは、先ほど申し上げました環境省所管の国立環境研究所により試算の前提となる価格弾力性を用いて機械的に計算をした場合、ガソリン消費の増加量は、暫定税率を引き下げた場合に約二百二十万キロリットルになると承知をしております。ただし、これはあくまで参考ということで御了知いただきたいと思っております。

○大久保勉君 二百二十万キロリットルの消費増という、あくまでも試算と、非常に前置きが多い答弁でしたが、こういう前置きが多い根拠でガソリン税の暫定税率は下げるべきではないと国民におっしゃっていますよね。

ですから、国民を説得するときには非常に声高らかに、根拠を示せと言ったらほとんど財務省は

持ち合わせていないと、これが実態ですね。私は非常に失望しております。

では、続きまして、租税の措置の九十の四の二、これは引取りに係る特定石炭の免税のことなんです。この概要と税収見込額、また対象者の数に對して、経済産業省に質問したいと思っております。

○政府参考人(照井恵光君) お答え申し上げます。

先生御質問の免税措置につきましては、国民生活を支える基礎素材等の低廉化、暫定的な供給を確保する等の観点から、鉄鋼、コークスそれからセメントの製造の原料に使用する石炭について、保税地域からの引取りに係る石油石炭税が免税される制度でございます。平成二十年度末まで措置が講じられております。

平成十九年度の制度利用企業数は、鉄鋼、コークス、セメントの各用途について延べ四十四社となっております。減収見込額は、財務省試算によりますと平成十九年度ベースで約五百二十億円となっております。

○大久保勉君 要するに、四十四社のために五百二十億円の減税措置をした。この結果、いわゆるCO₂の排出が増えるんですね。

ですから、ばらばらなんです。一方はガソリン税が下がったCO₂が増える、地球温暖化になるということも言いつつも、四十四社、特定の大企業のために石炭消費を促進するような減税措置をつくっています。それが五百二十億円というところで、私は理解できないんですね。

そこで質問しますが、地球温暖化対策が必要と主張している政府がどうしてこの租税を残すのか、鉄鋼、セメント業界に遠慮しているんでしょうか、質問します。

○国務大臣(額賀福志郎君) 今、経済産業省の方からも御説明があったわけですが、地球温暖化対策という観点からは大久保委員が指摘する点もないわけではないんですけれども、もう御承知のとおり、鉄鋼等の製造用石炭については、外国においては非課税あるいはまた免税になってお

ります。

一つは、より環境負荷の低いほかの原料への代替が困難であるため、石炭課税を行うことにより二酸化炭素排出量の抑制効果が発揮されることは考えにくいというところがあるわけでございまして、その意味ではガソリンとは若干違うんではないかというふうに思っております。

一方、国民生活の観点から考えれば、鉄鋼材料等の利用範囲は極めて広いものがあります。例えば、橋梁とか建物の社会整備インフラ、それから我々の日常生活の日用品、自動車、ハイテク製品に至る重要な基礎素材となっているわけでございまして、こうした基礎素材を低廉かつ安定的に供給をしていくということは国民生活及び経済活動にとつて極めて重要なことでございまして、特定の鉄鋼やセメントや石炭業界のみにプラスになるものとは言えないというふうに思っております。

○大久保勉君 私は納得できません。恐らくこれは、この租税は、じゃ質問しますが、いつできたのですか。最初にこの租税ができたのは何年前ですか。恐らくは戦後直後、傾斜生産方式のころだと想像しますが、確認をお願いします。

○政府参考人(加藤治彦君) お答え申し上げます。

この特例措置は、石油石炭税の前身であります石油税創設、たしか昭和五十二年だと記憶しておりますが、から存在していると承知しております。

○大久保勉君 こちらに関しましては、是非、鉄鋼も重要ですが、だったらどうしてICとかいろんな、ICに比べて鉄鋼がどうして国民生活に重要なんですか。若しくは別の素材、ガラスとかもありますよね。どうして鉄鋼とかセメントのみ減税するか、私は疑問なんです。やはり、ボイスの大きい業界に対しては減税をする、若しくはそれが慣行になっていると、こういった事情だと想像します。

続きまして、ガソリン税の暫定税率は道路の受益者負担原則に沿った目的税であります。もし政

府・与党の暫定税率復活及びガソリン税の一般財源化が実現された場合に、納税者の納得が得られるのでしょうか。このことに関して質問したいと思います。

○国務大臣(額賀福志郎君) これまでの道路特定

財源の制度の経緯から考えれば、揮発油税等を一般財源化をして道路整備との関係を完全に遮断してしまう場合には、これまでと同じような理由で暫定税率の御負担をお願いすることはなかなか困難ではないかというふうに思っております。それはおっしゃるとおりだと思います。しかし一方で、地球温暖化とか道路の整備とか国、地方の財政事情等を総合的に考えて現行税率の水準をお願いをしておりますこととでございます。先ほど来からお話がありますように、欧米、欧州諸国では環境対策の上からガソリン税の引上げを考えているということでございます。

いずれにしても、この道路特定財源を一般財源化を図っていく場合には、我々が提案しておりますように、今年の秋の抜本的な税制改正時に様々な観点から、多方面から本格的な議論を行い、そして国会でも議論をしていただいて、国民の皆さん方の理解を得る形で結論を出していただきたいというふうな思っております。それは、我が国の財政事情、これから、少子高齢化時代に突入しているわけでありまして、その安定した財源をどう確保して、国民の皆さん方に将来の不安を一掃していくのか、あるいは若い人たちに對しても安定した将来への希望を託していくことができるような社会、国づくりをしていくのか、そういう観点からは是非御議論をいただきたいというふうに思っています。

○大久保勉君 これから議論をするということですが、何にも決まっていらないということですね。一般財源化すると言っていますが、受益と負担の関係に關してもどうなっているか説明できない。こういう理解でよろしいですね。今は、一般財源化する、その一般財源化したものをそのまま道路特別会計に持っていくならばこれは受益と負担の関

係が残りますが、そうしなかった場合には受益と負担の関係は非常にあいまいになります。この辺りの整理をもう一回質問したいと思えます。

○国務大臣(額賀福志郎君) でありますから、道

路特定財源を一般財源化することについては、従来の受益と負担の関係を遮断してしまうと国民の皆さん、ユーザの皆さん方に説明が付かないので、これは与野党の間で協議機関もセッティングしたことでございますので、お互いに一般財源化を目指すということでありまして、その大義名分については国民の皆さん方に理解と納得を得られるような形を是非つくつていただくと、国会の責任ではないかというふうな思っております。

○大久保勉君 要するに、決まっていらないからこれから議論しないとい。だから、政府の言っている一般財源化というのは、二・六兆円というふうにして使うかというのはこれからの議論であるというところで、こういった政府・与党合意に對して民主党がきつちり合意しようとしても非常に無責任な話だと私は思いますけどね。

では、続きまして、関連しまして、恐らくガソリン税や軽油引取税を地球温暖化対策税若しくは環境税として一般財源化することが新しい道筋だと私は確信しております。

そこで、環境税を導入する場合に、問題点として、火力発電、鉄鋼等の産業界や一般家庭から発生する二酸化炭素の排出にも課税すべきなのか、それともガソリン、軽油だけに課税するのか、こういった論点整理が必要だと思えます。このことに関して環境省の考え方を聞きたいと思えます。

○政府参考人(西尾哲彦君) 御質問の点につきましての現在の環境省の考え方を御説明を申し上げます。

まず、ガソリン等の燃料課税は広い意味で環境関連税制でございますので、これにつきまして、地球温暖化対策上、暫定税率の税率水準を下げることは望ましくないと考えております。この

上でございますが、更に地球温暖化対策を推進するため、環境省はこれまで環境税を要望してきております。

その環境税の基本的な考え方といたしましては、自動車燃料のみならず広く化石燃料に課税してCO₂温室効果ガス排出抑制のインセンティブを与える、という考え方だということと考えておりますが、いずれにしましても、その内容につきましては、地球温暖化対策全体の中の具体的な位置付け、その効果、国民経済や産業の国際競争力に与える影響、諸外国による取組の現状などを踏まえて総合的な検討を進めていくという必要があると思いますので、せつかく検討し、その意義につきまして訴えていきたいというふうに考えております。

○大久保勉君 意義は分かりました。

じゃ、これは質問通告しておりますが、財務省は環境省の意見に對してどういう形で法律改正をしていくんですか。特に、もう一年以内にこういった環境税とか一般財源化が必要になりますから、具体的な財務省の考え方を明らかにすべきだと思えますが、政府参考人、是非意見があったら教えてください。

○政府参考人(加藤治彦君) 環境税の問題につきましては、たゞいま環境省から御答弁ございまして、たゞいま、現在環境省の方で一定の考え方の下に、そうした構想を持つておられることは承知しております。ただ、この問題につきましては、政府・与党部内でまだこれから今後の課題として今後検討するものでございまして、現段階で課税当局として特定の意見を申し上げるという段階ではないと思っております。

それから、大変恐縮でございますが、先ほど石炭の特例措置につきまして、ちょっと私、農林漁業用のA重油の特例と混同いたしまして、石炭の特例は、元々石油税だったものが平成十五年度に石炭まで課税対象に取り込んだ石油石炭税となりました。そのときに、平成十五年度のときに石炭の特例を設けたものでございまして、先ほどの答

弁を訂正させていただきます。失礼いたしました。○大久保勉君 環境税等に関しては今後の課題ということなんですが、現実問題として、税制の抜本的な改定が必要ですね、これは今年中に。ですから、もうある程度財務省の考え方をまとめていなかったら一般財源化は実現しないと思うんですね。政府はこういった形で国民に對して一般財源化すると言っていますから、私は甚だ国民に對して無責任といえますか、若しくは看板だけの一般財源化じゃないかと思えます。

では、続きまして、租税に關して、企業関係減税で最も減収見込みの大きいもの、上から三つ聞きたいと思えます。

○政府参考人(加藤治彦君) お答え申し上げます。

租税特別措置法による企業関係の特別措置のうち減収見込額の大きいもの、平成十九年度平年ベースでは、一番が試験研究を行った場合の法人税額の特別控除制度でございます。減収見込額六千六十億円。第二位が中小企業者等が機械等取得した場合の特別償却又は法人税額の特別控除制度、減収見込額二千三百億円。それから三番目が退職年金等積立金に對する法人税、いわゆる特別法人税の課税の停止措置でございます。この減収見込額約一千七百三十億円程度。これがベストスリーでございます。

○大久保勉君 続きまして、財務大臣に質問したいと思えますが、いわゆる租税といいますが、特定業界に對する事実上の補助金であると私は考えています。もっと透明性を高め、また税の公平性の観点から、業界と役所の癒着を防ぐような制度を導入すべきだと考えますが、大臣の御所見を聞きたいと思えます。また、定期的に廃止をすることが必要だと思いますが、このことに関してコメントをお願いします。

○国務大臣(額賀福志郎君) 今、大久保委員がおっしゃるように、租税特別措置というのは税制上の特別な措置を設けることによって政策的な目的を達成することだと思っております。そのため

には、その政策目的あるいはその効果、それから時代の流れによつて政策手段として適正なのかどううか、そういう視点から、これはよくふだんから見直しをしていかなければならないというふうに思つております。

平成二十年度税制改正においては、必要性の薄れた特別措置を廃止、縮減する一方で、新たな政策ニーズに対応して特別措置を創設するなどの見直しを行っております。

例えば教育訓練費の増加額に係る税額控除制度の見直しをしております。現行制度では、教育訓練費が増加した場合に税額控除を適用する制度でありますけれども、今回は、中小企業については増加していない場合でも対象となるようにしておりますけれども、大企業については廃止をしております。

それから、エンジェル税制についても、御承知のとおり、現行制度は、ベンチャー企業に出資した場合、その出資額を株式譲渡益だけから控除できる制度でありましたけれども、今回は、給与所得を始め株式譲渡益以外の所得からも控除できる制度に、つまり寄附金控除を適用する制度に変えていくわけです。

また、情報基盤強化税制におきましても、現行制度は、ソフトウェア等に対する中小企業の年間投資額が三百万円以上の場合に優遇措置が適用されるわけでございます。今回、それを七十万円以上の場合にまで拡充しておるわけであります。

一方、資本金十億円超の大企業については、適用対象となる年間投資額に上限を設定をしておるといふ形で、状況に応じてきちつと見直しをしたりしているわけයි。

○大久保勉君 状況に応じて見直しているということですが、私どもは不十分だと思います。

そこで、今国会に議員立法で租特透明化法というのを作りました。額賀大臣のこの租特透明化法に対する御所見、どうお考えか、質問したいと思います。

○國務大臣（額賀福志郎君）御党がいわゆる租特

透明化法案という形ですね、名前ですね、については、租税特別措置の適用実績についてしっかりと把握すべきであるということ、租税特別措置についてはその政策効果などについてしっかりと評価を行うべきであるということの御指摘をされている提案であると思っております。

ところが、さきの参考人質疑においては、租特
透明化法案について参考人から、政策評価や効果
の検証を行う観点から、実績の公表は大きな意義
があるという指摘がある一方で、企業秘密や企業
戦略の観点から慎重な検討が必要であるというよ
うな御指摘もあつたと聞いております。

政府としては、そういった制度面とか実務的な問題等についてよく検討をし、勉強させていたきたいというふうに思っております。

○大久保勉君 続いて、最後の質問なんですが、先週の参考人質疑で高橋洋一東洋大学教授が、特別会計や独立行政法人のバランスシートが作成され、資産・負債差額が明らかに becoming いく過程で霞が関埋蔵金の存在が明らかになり、もはやそれを探する段階ではなく、露天掘りするかしらないのか、政治決断をする段階であると答弁されました。

実は私、高橋洋一さんとは十数年來の付き合いで、いわゆる財務省のALMに関していろいろアドバイスした経緯もございます。非常に金融工学の観点から高橋洋一さんのおっしゃっていることは本当に正しいと思っています。また、高橋洋一さんは、どうも金庫片の顧問ということで、大臣の推薦で顧問になられたということですので、渡辺金庫担当大臣に質問したいと思います。

例えば、財政融資特別会計から十兆円のお金を露天掘りするという政治決断を下し、金利変動準備金がなくなつたとしても、資産・負債管理を徹

底すれば、将来金利変動による損失の事態は回避できると私は主張できると思います。同氏を深く理解される渡辺大臣のこのことに対する御所見を聞き、私の質問を終わりたいと思います。

○国務大臣（渡辺喜美君） 高橋さんは金融庁顧問

になっていただいておりますが、確かに財投改革の企画立案者でもございますし、財投制度に資産負債総合管理、ALMを導入をしたわけでございますから、いわゆるデュレーションギャップというのは極めて小さくすることが可能になると思うんですね。したがって、金利リスクというのはその意味では小さくすることができるといふ話はなかなか説得力はあろうかと思えます。

いずれにしても、本人に聞きましたところ、これは、参考人質疑での発言は、国会で十分に審議してもらいたいという意味で言つたと申しております。こういう議論が前向きに行われることを期待をいたします。

○横峯良郎君 民主党・新緑風会・国民新・日本の横峯良郎でございます。今日は、ゴルフと同じように自然体で質問しますので、分かりやすい回答をお願いします。

朝からテレビを見ていると、五十八歳の息子と八十七歳のお母さんが自殺しています。生きることに疲れたというそうです。この一か月間で何と七組、十余名もの親子、夫婦がお亡くなりになっています。ほとんどが介護疲れ、生活苦です。今

から質問します。道路特定財源よりも高齢者福祉の方が大事なような気がします。我々政治家は、与党、野党を問わず、今何が最優先なのかということとを真剣に考えなくてはならないと思います。余りにも、朝テレビを見て哀れな日本だなと思つて一言言わせてもらいました。

では、本題に入ります。
まず、さきの道路特定財源、道路財源について

の政府与党合意の中の、必要とされる道路は着実に整備するとの文言についてお尋ねします。なぜこのことを聞くのかというと、暫定税率を維持するために、宮崎県の東国原知事が宮崎はガソリンより道路だと主張を繰り返していますが、一般の県民は日々の出費であるガソリンが下がったことの方がよっぽど有り難いと言っています。鹿児島や宮崎などの地方は大会と違つて公共交通

機関が限られており、一家に二台、四台と車を所有しているところがさらにあります。その東国原知事でさえ、四月二十日の朝日新聞のインタビューで、すべては宮崎のためにとやってきたが、「ふ」と気が付くと、民意とはずれている自分がいるんですよね。」と。「いまはちよつと、国交省寄りというか政府寄りなんです」と本心を明かしておられます。まあやっぱりという感じがします。

私は鹿児島島の生まれ育ちなんですが、娘がゴルフ活動の拠点を宮崎に移したため、今では宮崎県民と言つていいほどたくさんの人と交遊があります。家もあります。一つのゴルフ場には約百台のゴルフカートがあります。私は行く先々で、今度のガソリン税の値下げで、どこに行つても大いに助かっていると、再値上げなどんでもないと声をよく聞きます。

その東国原知事の出身地である都城市から宮崎市までの宮崎自動車道インターチェンジの距離は三十三・六キロで、利用料金は片道千五十円で、並行して走っている国道二百六十九号線は四十九・七キロありますが、インターに乗るまでと降りてから目的地までの時間を換算すると所要時間は十分ぐらいしか変わらず、地元では二百百円も

払ってまで利用する人は少ないということです。また、小林市・宮崎間も同じですね。知事がよく話している宮崎から延岡の高速道路にしても、むしろ現在の国道十号線を全線二車線化なくとも、追越しのための部分二車線化をしてくれた方がずっと地元民の使い勝手が良く、利便性も高いという声を多く聞きます。住んでいる人間が言うので、間違いないと思います。

そこで、お尋ねします。

今後厳しい財政状況の中で、必要な道路が必要でない道路かとの判断はだれがどのように判断するのでしょいか。政府・与党がこれは必要な道路であると判断して、道路予算を今までどおり、いや今まで以上に使うようなことになれば、道路財源の一般財源化の意味は事実上失われている危険性があるのではないでしよいか。したがって、そ

の判断に客観性が求められると思いますが、第三者機関を設けるなどの考えはないのでしょうか。よろしく願います。

○政府参考人(原田保夫君) お答え申し上げます。

必要な道路についての判断基準のお話でございますが、国土交通省では新規に道路事業に着手します場合に、まず地域の要望、特に直轄事業であります。費用負担を担う地方公共団体の意向を踏まえ、それから地元における合意形成の状況、事業実施に向けた調査の進捗状況を勘案します。さらに、これは今まで国会等でこれまで議論になったところでございますが、費用便益分析を含みます事業の効果や必要性などの客観的な事業評価の成果、これらを総合的に判断をいたしまして予算の範囲内で事業箇所を決めているということでございます。

特に具体の事業評価につきましては、第三者機関というお話ございましたけれども、客観性、透明性を確保するという観点から、第三者の有識者から成ります評価手法検討委員会で統一的手法を作っていたとしまして、それに基いて事業評価をして更に公表しているところでございます。さらに、今まで個別の事業について第三者機関に諮るといふようなことは高速自動車国道を除いてやっておりませんでしたけれども、今後高速自動車国道以外の高規格幹線道路、さらに一定の地域高規格道路につきましては、今国会でもいろいろ御指摘がございまして、手続の節目節目で第三者機関に諮る方向で手続の見直しを今検討しております。秋までに具体的な手続を定めて実施に移していきたいと思いますというふうに思っております。○横峯良郎君 ということは、設けるということですね。よろしく願います。

次に、ガソリン税の暫定税率についてお伺いします。これまで三十四年間も続け、当初政府が予定したように更に十年間も延長したとすれば、半世紀

近くも暫定税率が続くという異常な事態になっていたわけですね。これは幾ら何でも国民をだましていたとしか言いようがありません。私もゴルフをしていますが、ゴルフでも暫定球は一本か二本ぐらいです。暫定というのは本来イレギュラーなものでしょう。そう何本も打つものではないし、何年も続けるものではないと思います。

暫定という名の上にあぐらをかいて、もうしばらく、もうしばらくと国民をだましてきたこのやり方に政府の反省はないのでしょうか。よろしく願います。

○副大臣(遠藤乙彦君) お答えいたします。

暫定という意味にはいろいろあるかと思いますが、けれども、一般的に言えば恒久措置、暫定措置と対比して使われるかと思えます。暫定というのは、言ってみれば、それが考えている政策目的が達成されるまでの間という意味で暫定措置ということをやっているんだらうかと思っております。

一般論で申し上げますと、具体的な期限が明示されている暫定措置、例えば五年間の措置といえますね、そういった期限が到来した後の取扱いにつきましては、個々の措置に係る事情を踏まえて決定される、その政策目的が達成されているかどうかを検討して更に考えるものかと思っております。その際どう扱うかにつきましては、これまでの措置期間の長短には必ずしもかわりがないものと考えております。

したがって、揮発油税等の暫定税率が暫定措置として国会で御審議を賜り度々継続されてきたわけでありまして、三十四年間継続しているからといって直ちに問題があるということではないと考えております。むしろ道路特定財源の暫定税率は、道路の整備に必要な税率を恒久的なものとしなくて数年ごとに見直すというシステムでございまして、これまで一定期間ごとに道路整備の必要性を精査、チェックして、税率や延長の是非をその都度判断してきたものでございます。

こういった暫定税率の継続によりまして、立ち遅れていた我が国の道路が近年相当程度整備され

てきたことは委員も御理解いただけるかと思っております。どうかそういった意味で御理解を賜りたいと思っております。

○横峯良郎君 あと十年も続けるといふことですから、反省なんか絶対していないということですね。

次に、私は、道路特別会計とは、文字どおり、道路を造るための特別の経理だと思っておりますが、どうやら違うということが分かってきました。これまで、民主党を始め各野党の調べで明らかになった超過勤務手当に出張旅費、マッサージチェアにタクシーチケット、カラオケセットの購入に道路ミュージカル、丸抱えに近い社員旅行など、あきれた実態が次々と明らかにになりました。これは、全く年金のときと一緒ですね。本当にどうにかできないかと思っております。

ある新聞が、道路特定財源という国交省にとって便利な財布は本省関係の支出でも膨大な無駄遣いを生んできたと書いていましたが、うまいことを言うものだなと感心しました。毎日、テレビでもマスコミでも、天下りを禁止して独立行政法人を廃止しろと言っています。しかし、与党の皆様は、質問は、ほとんどが道路財源はどうするかという、先週もそうでしたけれども、質問ばかりです。財源をどうするかというより、無駄な支出を減らすことが先決なんです。また今日もそういう同じ質問を今後されるのかなと思っております。我々野党の調査に少々出した資料でこれだけの無駄遣いが明らかになったのですから、政府・与党が本気になって徹底的な調査、点検すればこの何倍もの無駄遣いが明らかになるのではないのでしょうか。

さきの政府・与党合意で道路関連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ところがありました。国交省の改革本部では、四月十七日に道路関係業務の改革方針についての最終報告書をまとめました。この報告書を取りまとめる段階でも、野党の私たちが指摘された無駄遣いのほか新たに新たな無駄遣いは出てこなかったのでしょうか。今後この改革本部は残されるようでの

で、今後新たな無駄遣いが明らかになった場合、その内容と金額は速やかに公表することを約束していただけないでしょうか。

次に、最近、国土交通省中国地方整備局の山口河川国道事務所が民間の車両運行業者と車両管理業務契約を結び、十九台の公用車に民間のお抱え運転手を雇い、二〇〇六年度で八千六百万円、二〇〇七年度で八千六百万円、二〇〇八年度で八千九百万円もの道路特定財源を使っていたとの報道がなされましたが、これについての事実関係と国土交通省の認識をお尋ねいたします。

○政府参考人(原田保夫君) お答え申し上げます。

中国地方整備局山口河川国道事務所におきましては、平成十八年度、連絡用車両十五台、工事用車両四台の合計十九台の車両につきまして、民間業者と車両管理業務委託契約を結んでおります。その中で、道路整備特別会計から支出をしました同事務所の車両管理業務委託費は六千九百万円でございます。

○横峯良郎君 いつものことなんですけど。

私は先週末、今行われております衆議院山口二区の応援に行ってきたのですが、土日行つてまいりました。現地でも意外な話を聞きました。民主党が暫定税率を廃止したために、道路や橋などの公共工事が一斉に凍結されて困っているというのです。仮に、年度の後半で歳入不足になったとしても、年度初めからいきなり凍結する必要は全くありません。現行法制でも、道路関係予算の一二％は四月一日に配当されるのではないのですか。

先ほど触れた改革本部の報告書にもありましたが、宿舎等が全く要らないと言っているわけではなく、国民の素朴な感覚として、なぜこれまで道路特定財源を使って当然のことのように宿舎を建ててきたのかという、その感覚が問題なんです。報告書では、今後、戸数増につながる新たな宿舎の建設は行わないとしています。が、こんなことは当然ではないかと思えます。

そこで、その宿舎の問題について改めてお聞き

します。
道路特別会計で建てた宿舎は、北海道から九州、沖縄まで全国で何戸ありましたか。また、そのうち、鹿児島、宮崎、沖縄は何戸でしたか。また、間取りはどのようなもので、家賃はどれくらいなのでしょう。

○政府参考人(大森雅夫君) お答え申し上げます。
平成二十年一月二十四日現在におきまして、道路整備特別会計で建設された宿舎は全国に七千九百四十一戸ございます。このうち、鹿児島県百二十二戸、宮崎県百十二戸、沖縄県五十四戸でございます。

〔委員長退席、理事より子君着席〕
間取りにつきましては、独身寮につきましては一部屋大体十一平米から十四平米、また世帯用宿舎ではおおむね三DK、五十五平米から七十平米ということでございます。

家賃でございますけれども、独身寮などで平均約三千二百円、月でございますね、世帯用で平均約一万六千円ということでございます。

○横峯良郎君 三千二百円です、もうすばらしいと思います、相場よりかなり安いと思います、相対人気があると思うんですけど、これは空いている部屋はないんですか、ちょっとお聞きします。

○政府参考人(大森雅夫君) お答えいたします。
同じく平成二十年一月二十四日現在の数字でございますけれども、全国の道路特会の宿舎の空室率は約一四％となっております。

○横峯良郎君 三千円ぐらいであるのに一四％も空いているということはすごい数ですね。もったいない話なんですけど。
入居者の資格はどのようになっているのでしょうか。それと、道路特別会計の職員しか入れないのでしょうか。空いているのであれば、一般会計の職員や国交省以外の公務員あるいは民間人が入ってもいいのではないのでしょうか。ちょっとお答えください。

○政府参考人(大森雅夫君) お答えいたします。
道路特会の宿舎の入居でございますが、趣旨から見て、道路業務に従事する職員が入居いたします。しかしながら、入居した後で、人事異動によりまして一般会計の業務に従事することになった職員や、また国土交通省以外に勤務するというような人事異動もございまして、そういったこととなった職員も入居しているところであります。

なお、国家公務員外の方もというお話がございましたけれども、そもそも国家公務員宿舎は、国家公務員の職務の能率的な遂行を確保し、もって国の事務及び事業の円滑な運営を期するために設置しているものでございます。そういうことで国家公務員に対し貸与が認められているわけでございます。

以上です。

○横峯良郎君 道路特別財源から宿舎を造つたということ自体がもう間違っていることで、そのぐらい間違っているんだつたら、民間人も今困っている人がたくさんいるので、本当に、私の意見としては住まわせた方がいいんじゃないかなと思います。もう元々が間違っているわけですから。

空いている宿舎が多いからとかという理由で一人で二軒借りている人もたくさんいると聞きます。全国で何人くらいいるのでしょうか。また、それは法律上問題はないのでしょうか。仮に法律上問題はなくとも税金の無駄遣いではないでしょうか。お答えください。

○政府参考人(大森雅夫君) お答えいたします。
国土交通省の職員で道路特会宿舎に家族が残り、単身赴任先においても宿舎を借りていると、そういったことで宿舎を二つ借りている方は全体で百十七名となっております。これは、子弟の教育又は家族の病気の療養等、やむを得ない事情による場合に限定して、転勤後も残った家族が引き続き宿舎に居住することを認めているものでございます。

以上です。
○横峯良郎君 税金の無駄遣いということはない

のでしょうかというふうに私今質問しましたけど、国交省の方で本当に無駄遣いだと思われていると思いますので、そういうふうに取りたいと思います。

年金の問題が出てきたときに社会保険庁の無駄遣いが明らかになりましたが、社会保険の学校にゴルフ練習場を造つてクラブやボールも買つていたとのことでしたが、この道路特別会計とやらも全く同じようにも思えます。野球のグローブは買ったと聞いていますが、道路会計でも同様な使用道はなかったのでしょうか。

○政府参考人(原田保夫君) お答え申し上げます。
道路整備特別会計におきまして、過去五年間でゴルフクラブやゴルフボールを購入した実績はございません。

○横峯良郎君 当たり前です。そんなの絶対ないと思いましたが。

社会保険庁のグリーンピアなど宿泊施設が問題となりました。鹿児島島の指宿のグリーンピアは、観覧車があるなどそれは豪華なものでした。道路特別会計からはそのような宿泊施設を造つたことはないのでしょうか。あるいは民間のリゾートホテルに泊まる際の補助金が出たりしたことはなかったのでしょうか。お答えをお願いします。

○政府参考人(原田保夫君) これにつきましても、道路特会でリゾート宿泊施設を造つたり、建設したり、あるいは職員が民間リゾートホテルに宿泊する際に補助金を支出したということはないと思います。

○横峯良郎君 それはもう本当に当たり前のことなんですけど、年金の問題と道路特定財源の問題と本当に似ているなと、いつまでたっても改革できなれないと思います。
次に、肉用牛の売却による農業所得の課税の特例措置についてお尋ねします。

私の出身の鹿児島県は、牛の生産では峰崎委員長の北海道に次いで全国第二位であります。私の周りで牛を育てている人は、肉用牛の売却による

農業所得の課税の特例措置があることに感謝しています。しかし、幾つかの疑問もありますので、この点に関して質問します。
この制度を利用した農家は過去五年間で何戸あり、対象となった金額は幾らでしょうか。

○政府参考人(佐々木豊成君) お答え申し上げます。
御質問の肉用牛の特例について、確定申告によつて所得税を免除された者は、平成十四年から平成十八年までの五年間で延べ約十一万人となっており、免税金額は約三百九十億円となっております。

○横峯良郎君 今回の改正で、免税対象牛が年間二十頭を超える場合、その超える部分の所得については対象範囲から除外すること、売却価格五十万以上の一定の乳牛を除外するとありますが、その一定の乳牛とは何ですか。今まで一頭当たり百万円の上限が対象だった肉用牛に適用されるのは変わらないのでしょうか。

○政府参考人(加藤治彦君) お答え申し上げます。
今回、御指摘のように、肉用牛のうち乳牛関係につきましましては、従来の百万円未満の水産を五十万円未満に引き下げたところでございますが、肉専用種、交雑種等の場合は現行どおり百万円未満、また高等登録されている肉用牛についても現行どおりでございます。

○横峯良郎君 ありがたうございます。
今、牛についてだけ税金が掛からないということと、大変有り難いことなんですけど、実を言いますと、鹿児島は黒豚の産地としても全国的に有名なんです。

財務大臣は、二月の二十日の衆議院財務金融委員会における松野委員への答弁として、牛のみを特例措置の対象としているとされましたが、理由として生産期間の長さなどを挙げられております。そこで、改めて牛のみを対象としている理由をお伺いします。

○国務大臣(額賀福志郎君) これは松野委員から

も質疑がありました。横峯先生のお地元ではこういう酪農があるいは肥育が盛んであると聞いております。

肉用牛経営については、その生産に長い期間を要することから、いったん生産基盤が縮小した場合に回復に長期間を要するということが一つあります。それから、離島や中山間地等条件不利地域における草資源を有効活用して、食料自給率の向上、国土の有効利用にも寄与しているということ、大きな要因であると思っております。

一方、養豚や養鶏経営については、その生産に要する期間が短いということ、生産基盤の回復に肉用牛経営ほど長期間を要しないということ、さらに、飼料の相当部分を輸入に依存しておりますので、食料自給率への寄与度が低いという違いがあるというふうに思っております。

○横峯良郎君 牛に限らず、豚も同じような生産と、それと飼料に関してもほとんどが輸入だと、全く同じだと思うんですが、鹿児島県の品質が高い黒豚なんです、高い理由は、各生産者の努力が大事であります。黒豚の生産農家は誇りと愛情を持って飼育しています。同時に、豚そのものに特徴があつて、普通の豚より長く飼育しており、生まれる頭数も少ないんです。

大臣の答弁からすると、黒豚には特例措置を設ける理由が十分にあると思えるのですが、牛以外の豚などにも特例措置を設ける意思はないのでしょうか。特に、黒豚のように品質によつて特例措置を限定する考えはないのかということ、最後にお聞きしたいと思います。よろしく願います。

○国務大臣(額賀福志郎君) おっしゃるように、黒豚というのは食べると大変おいしいですね。だから、お地元の皆さん方が一生懸命そういう養豚業に励んでいる姿というのは極めて貴重なものであるというふうに思っております。鹿児島県に次いで我がふるさとの茨城県も養豚業は非常に盛んでありますので、共通の思いがないわけではありませぬ。

〔理事円より子君退席、委員長着席〕

しかし、肉用牛の飼育頭数の維持や肉用牛生産者の経営安定に寄与し、消費者への国産牛肉の安定供給に資する観点からこの特例というのが設けられていくわけでございます。一定の免税対象牛の売却による所得をすべて免税をするという所得税体系の中でも極めて例外的な措置であることから、ほかにこれを適用範囲を拡大していくということが本日に国民の皆さん方の理解を得られるのかということ、これは慎重に考える必要があるんじゃないかというふうに思っております。

○横峯良郎君 国民はすべて税金が下がることは大賛成だと思いますので、是非よろしく願います。

これで私の質問を終わります。

ありがとうございます。

○富岡由紀夫君 民主党の富岡由紀夫でございます。

まず財務大臣にちよつとお伺いしたいんですが、福田総理大臣が何かお花見会のあるところで、物価が上がつてもしょうがないというような発言をされたということが盛んにマスコミなんかで報道されているんですが、この総理の発言をどういうふうに受け止めていらっしゃるか、お伺いしたいと思います。

国民は今食料品とかそして原油価格等の高騰に伴つて石油製品の上昇そして様々な燃料代が上がつて、大変な今生活に困っているわけなんですけれども、そういう中で、国の最高権力者である総理大臣が、本日は物価の安定化を図らないといけない立場にいらつしやる方が、物価高はしょうがない、物価が上がるとしょうがないという発言をされたというのは大変私は問題だということに思っているんですけれども、その発言について、やはり物価の安定に責任を持っていられつしやる財務大臣としての御見解をお伺いしたいというふうに思います。

○国務大臣(額賀福志郎君) 政府は、昨年末、原

油高等に対する対応策を講じてきたところでございます。それから、年度末には金融対策を講じてきたところであるし、また四月の四日には今後の成長力を強化していくための施策を打ち出していることでございます。

原材料高とか原油高とか、確かに消費者物価が着実に値上がりをしておりまして、国民生活に影響を与えていることは紛れもない事実でございます。そういう中で、福田総理を始め、我々は物価の問題それから景気の問題に対して全力投球をしているわけでございます。福田総理の真意は、単に、その文脈をよく私最初から最後まで見ていたわけではございませんので、どういう流れの中でおつしやつたのか明らかに承知しているわけではありませぬけれども、総理の真意は、そういう全体の中で物価の問題や経済、景気の問題に真剣に取り組んでいる姿が本日の姿であるというふうに思っております。

○富岡由紀夫君 お伺いしたのは、今回、暫定税率の引下げの問題に絡んでガソリンが一リッター当たり二十五円下がったわけですが、価格も、価格が下がったわけなんですけれども、そのときにも、これ国土交通委員会の議事録で確認したんですけれども、総理はその質疑応答の中で、この二十五円の引下げというのは非常にちまちましたことだと。ちまちましたことにこだわらずだといけ、このような趣旨だと思ひますけれども、私も本日はそうしたいところなんですというところで、余りちまちました議論はしたくないというふうなことで、二十五円の問題をちまちました問題というふうに理解していらつしやるんです。非常に私は大きな間違いだといふふうに思っております。

さつき言つたように、総理にとつては一リッター当たり二十五円というのは大したことないかもしれないけれども、国民にとつては一リッター二十五円というのは非常に大きな影響を持っているわけですね。四十リッター入れれば千円違ってくるわけです。先ほど言いましたように、自動車はもう生活必需品ですから、ぜいたく品

じゃなくて毎日の生活に足して使う人がほとんど、たくさんいらつしやるわけですから、そういった人にとつては非常に大きな問題なんですけれども、その辺の認識が総理大臣だけ違うんですか、それとも内閣全体がそういう感覚なのか、そういうちまちました問題として位置付けてしまふのか、総理だけの考えなのか内閣全体の考えなのか、その辺を是非お伺いしたいというふうに思います。

○国務大臣(額賀福志郎君) いや、総理はよく、ガソリンが、暫定税率が今失効しまして現実的に末端のガソリンスタンドでは、はつきりどれくらい下がっているのかわかりませんが、十円か二十円ぐらいは下がっているところがあるんだと思っております。

それは下がるといふことは、国民全体の受け取り方としてはそれは歓迎する気持ちが大半でありましよう、そういう思いはありますけれども、じゃ政治を預かる政府あるいはまた与党としては、やっぱり税金が下がることがどういう意味を持つていけるのか、そして一瞬のうちにガソリンが下がったことを喜んで、将来について責任を持つて考えた場合、我々は何を考えなければならぬのか、そういうことについて、国民の皆さん方には耳の痛いことではありますけれども、きつちりと説明をして御負担をお願いしなければならぬところはお願ひをするというのが責任ある政治の姿である、それが福田総理を始め我々の立場であるということ、是非御理解をいただきたいというふうに思っております。

したがって、選挙区へ行つても、あるいはどこへ行つても我々は、暫定税率の水準を維持していただきたい、それは道路のこともあるいは財政事情のこともあるいは、あるいはまた将来の環境問題、今日の環境の問題等にもどう対応していくか多面的に政治のことを考えていかなければならぬからである、ただ、与野党の間でいろいろ意見もありますから、それをきちつと整理をし議論をしていただくという意味で、協議会をつくつて今議論

をしているところであると、そういう話をきくと我々は国民の間でしているわけでございますので、衆参の国会の場で議論をしていただき一定の結論をできるだけ早く出していただきたいというのが私どもの基本的な考え方でございます。

○富岡由紀夫君 暫定税率の問題、この問題も当然考えないといけない、その財源不足のところは考えないといけない。恒久的には、やはり税の抜本的な見直しによってこの日本の財政状況を好転させるためにいろいろと考えていかなきゃいけないわけですから。

まず当面の問題として、今議論になっている二・六兆円の税収不足について、先週、財政金融委員会、この委員会でも参考人質疑をしまして、先ほどお話ししましたけれども、高橋洋一参考人から、いわゆる財政融資特別会計の埋蔵金、これはもう明らかにしているもので、それでもう露天掘りだというふうに表示を改めておりましたけれども、この問題は、幾らでも使えるんだということとを結論付けていただきました。

要するに、貸出しと調達のコントロールが利く中においては金利リスクなんというのは限りなくゼロに近づけることができると、そういったことを御説明いただきました。そして、二十兆円、金利変動準備金があるんですけれども、そのうち九・八兆円は二十年度に国債の圧縮に使うわけなんですけれども、それすら国債の圧縮に使わないで、必要であれば政治判断で財源不足の、税収不足のところにそれを充当できると、そういったお話しもいただきました。

この点について財務大臣はどのようにお考えでしょうか、お伺いしたいと思います。

○国務大臣 額賀福志郎君 それはこの前も富岡委員がいろいろ御指摘があったりして議論をしていただけてございますけれども、参考人がそういう話をしたということについては間接的には聞いたけれども、答弁の内容とか答えぶりについてよく掌握しているわけではありません。先ほど渡辺大臣も、聞いたところ、国会でよく議論をして

もらいたいという意味で話をしたということのお答えをしていただけてございますけれども。

特別会計で、そういうストックの分野については法律で国債の圧縮に使っていいかどうかというところが決められておるわけでございますので、それで九・八兆円を国債残高の圧縮に使わせていただいたということでありまして。

当面の問題が、暫定税率の二・八兆円の問題にどう対応するかということについて、民主党の皆さん方も頭を痛めておられるという受け取り方をしておりますけれども、二・八兆円の問題については、いや二・六兆円の問題については、私どもはちゃんと暫定税率の水準を維持して、国民の皆さん方に御負担をしていただく、その上で道路とか財政事情とかいろいろなことを考えて一般財源化を図りながら対応していきたいということを言っているわけでございまして、その意味では、財政投融資会計から二・八兆円を埋め合わせるといふ考え方には同意できません。

私どもは、むしろ国債整理残高を縮減をしていくことが将来の国家、国民のためにプラスになるものであるというふうに考えておるからそういう措置をとらせていただき、一方で道路財源あるいは財政事情等を考えながら暫定税率は維持をさせていただきたいということをお願いをしているわけでございますので、その考え方には我々は同調ができる立場にはないということでございます。

○富岡由紀夫君 国債残高圧縮の九・八兆円まで使えるというふうに踏み込んだお話だったんですけれども、それはまあいろんな政治判断でどういうふうにするかということとは可能かと思うんですけれども、残りの十兆円、千分の五十ですか、五％の率で残しておく、この使い方については、私はこんな高い水準で残しておく必要はないというふうに思っております。

高橋参考人が言っていて非常に参考になったのは、元々財務省出身の方なんですけれども、財務省の人は要するに我々国民の代理人なんだと、国民がこうしろというふうに指示をしたらそれに従

うのが役人なんだというお話をいただきました。だから、金利変動リスクを取らないようにすれば、金利変動準備金というのはゼロに限りなく近づけることができるんだと、財務省に対してそういうふうには、役人に対して国民がそういうふうな指示をすれば役人はそれに従うんだと、そういうふうにお話をいただいたのが非常に印象に残っております。

要は、財務省がこう言ったからこうしかできないというんじゃないで、やはり我々は国民の代表でございますから、その代表の意見をちゃんと財務省が聞くような体制にしないといけないんじゃないかなというふうに私は思っているんです。ですから、役人の、財務省の方がこれだから必要なんだというのをまるつきりのみにするんであれば、国民の代表である我々政治家のいる意味がなくなっちゃうというふうに思っております。

是非これは、そういうふうにするんだという指示をすればできない問題じゃないというふうに思っておりますので、そういった決断も私は必要なのかというふうに思っておりますけれども、この点について大臣の御見解をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(額賀福志郎君) もうこれは富岡委員がおっしゃるように、役所というのはやっぱりこれは政治が決断したことについてきちっと法律に従って行動していく、仕事をしていくことが当然の姿であるということには我々もそのとおりだと思っております。

一方で、先ほど来言っている、我々は、財政投融資の特別会計の貸付けの償還とそれから財投債の償還というのは若干ずれがありまして、やっぱりそのリスクが全部解消されていくわけではない、だからそこそこある程度きつちりと準備金も用意していかねばならない。それは専門家をお願いをして議論をしていただいた結果、千分の五十という準備金の率を提案をしていた、だいてるわけでございます。

また、委員も御承知のとおり、財政投融資特別

会計というのは、国債で調達した資金を利ざやを取らずに長期で貸付けをしているわけでございまして、なおかつ一般会計からの繰入れ規定もないわけでございまして、独立採算で運営をしているということが前提になっておりますから、そこは一定の準備金をしていくことは必要であるというふうに思っているわけでございます。

○富岡由紀夫君 これは政治判断でどういうふうに使えんかということを決めるわけでございまして、我々民主党としては、政治判断でこの二・六兆円の財源として金利変動準備金、これを使えるんだという政治判断を下そうとしているわけでございまして、そこは、我々の財源としての考え方は是非尊重していただきたいというふうに思っております。決して使えないものじゃないんだということが明らかになっていきますから、その辺は、またこれから我々が質問を受ける立場になりますけれども、どうするんだとするんだと余り言わないようにしていただきたいというふうに思っております。

その二・六兆円の問題も大変大きな問題なことは問題なんですけれども、私は先ほど、予算委員会でも申し上げましたけれども、それ以上に大変な問題を今、日本の財政は爆弾を抱えているというふうに思っております。もう御存じのとおりだと思っておりますけれども、今年度の一般会計のうちの国債費の占める割合が二四・三％、二十兆円ですね、二十・一兆円、約四分の一を国債費で占めているわけでございます。八十三兆円のうちの二十兆円が国債費、そのうち半分が利払い費でございます。九・三兆円が利息だけですよね。これは、そもそもこの二十兆円の国債費がなければ、二・六兆円云々なんというのは私はもう本当に小さな問題だと思ふんですね。その二十兆円の国債費がどうしてこの予算の中で発生しているのか、あるのか、この責任を私はまず明確にすべきだというふうに思っております。

これは皆さんもう言うまでもございませぬけれども、今までの財政赤字のツケが来ているわけな

んですね。その財政赤字のまず責任を明確にしていただいた上でないと、これから国民に増税をお願いする、プライマリーバランスをゼロにするに当たって様々な増税をお願いしないといけないわけですから、国民は納得しないんだと私は思っております。今言っているように、そういったものを棚に上げておいて二・六兆円どうするんだというふうな筋合いじゃないとも思っております。

この五百兆円を超える国債残高、この責任をどういうふうにお感じいただいているのか、財務大臣から御感想をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(額賀福志郎君) これは、おっしゃるように、国は五百兆円余り、地方を合わせると七百七十八兆円の債務残高を抱えておりまして、GDP比一五〇%弱である、先進国では最悪の水準であるということはもう委員も御承知のとおりであります。

これがなぜ起こってきたのかということでございますけれども、もうこれは委員もよく分かっている質問しているわけなんですけれども、バブル経済崩壊後、史上空前の不良債権を抱えて、しかもなおかつ九七、八年にはアジア通貨危機に見舞われて、日本から金融危機を発生するんじゃないかという危機的な状況にあったことは御承知のとおりであります。その当時、経済を維持し、景気回復を達成するために財政出動をし、金利を下げ、あるいはまた減税をし、そういった措置をとってきたわけでございます。

これを言ってみれば評価的にどういう評価をすべきかということが定まったものがあるとは思いませんけれども、私は、それだけの百兆円余りの金融、財政の措置をとった結果、日本が沈没することがなかったという意味では一定の効果があつたんだらうというふうには思っております。しかし、今日の膨大な借金を抱えたことも事実でございます。

したがって、この膨大な借金を我々は今後自分たちの後の世代に残していくことがないように努

力をしていくのが現役世代の責任であるということから、日本経済をきつちりと立て直すこと、成長路線を乗せるということと同時に、財政再建も一方の旗を掲げておくことが日本の国家の信頼を、信頼を得ていく上で不可欠の要件であるというふうには思っております。そのために今二〇一年にはプライマリーバランスの黒字化を達成するという当面の目標を掲げて、今努力をしているということでございます。

その意味におきましても、道路特定財源も単に減税をするのではなくて、財政事情だとかあるいはもちろん道路整備があるわけでありますが、今後の課題である環境の問題だとかそういうことを含めて、財政再建の意味も込めてこの暫定税率の水準の維持をお願いをしているということにもなるわけでございますので、我々は責任ある政権与党として将来に今後責任を持つていくために国民に対してつらいことでもお願いをしているということでございます。参議院側で一方の責任を持つていて民主の先生方にも是非御理解をいただきたいということでございます。

○富岡由紀夫君 我々もこの危機的な財政状況を抜け出すために税の抜本改革の必要性は当然認識しておりますけれども、今までの責任をまず私は明確にすべきだということを先に申し上げているわけでございます。

先進各国はどの国もやっぱり経済危機は乗り越えてきております。ですから、日本だけがGDP比一五〇%を超える国債の借金の残高をつくってしまったというのは、私はこれは本当に失敗だと思っております。ほかの国だって何度かそういう経済危機、金融危機を経験しているんですけれども、ですから、そういう債務残高の積み上げはそこまで異常なほど膨らんでいないというところを見ると、やはり日本だけはちよつと失敗したのかなと、責任はあるのかなと思っております。

あと、借金の積み上がった原因は金融危機乗り越えるだけじゃないですよ。無駄な公共投資

の、予算の無駄な使われ方というののもこれまたたくさんあります。まさしく道路特定財源のところでも議論になってきましたいろんな問題も含めて、無駄な使われ方がたくさんあったと。そういったことの積み重ねが今日の国債として借金の残高の膨大な額につながっているわけでございますので、まずそこところは明確に責任を感じていただきたいというのがあります。

それと、やはり私は財務省の責任は大きいと思います。政治家が、先ほど言いましたように、指示をすれば財務省はある程度は指示に従わないといけないわけなんですけれども、ただ国債の管理、残高の管理については、財務省はもうそこは死守してもらわないと私はいけないかつたんじゃないかというふうには思っております。はつきり言つて、この今の危機的状況は私はもうぎりぎりのところに来ていたんじゃないかというふうには思っております。というのは、今金利が非常に低い水準で推移していますから、まだまだ利払い費が十兆円以下で済んでいるんですけれども、これ金利上がったたら大変なことになってくるわけなんです。

この間もお話ししましたけれども、財務省さんこれ今後の金利が上がったときに利払い費が幾らになるか出してくれというお話ししましたらなかなか出してくれなかったんです。要するにいろいろな変数がたくさんあつて出してくれなかったと。ですから、じゃ、こういう限定的な条件で置いて出してくれというお話ししたらやつと出てきた数字がございます。それはもう我々にとつては一步も百歩も譲っているような感じなんですけれども、プライマリーバランスがゼロになつて、それ以外の一般の歳入と歳出の中で国債の残高は現状のところをベースとしてこれから金利が上がつたらどうなるかということを出してもらいました。

そうすると、今、今年度末の五百五十三兆の国債残高をベースとして考えて出してもらつたんですが、利払い費は今年度は九・三兆円ですけれど

も、これが平均金利が上がつたらどうなるかというふうに出してもらいましたところ、例えば三%になつたらこの利払い費だけで十六・六兆円になつちゃうんですね、十六・六兆円。今九・三兆円なのにそれが十六・六兆円になっちゃう。そして五%になると何と二十七・七兆円になっちゃう、七%になると三十八・七兆円になっちゃうと、これ利払い費だけですよ。このほかに国債の元本の償還を入れればそれ十兆円以上ありますから、それ入れると、さっき言つたように三%でも二十六兆円以上、五%だと三十七兆円以上、七%になると四十八兆円。もう国債の、一般会計の半分以上を国債費で占めてしまうような状況になる可能性が十分あるんだというふうには思っております。

今のは平均金利で出してもらつたんですけれども、過去の国債の利付け、利率加重平均出してもらつたんですけれども、これを見ると、過去ずっと七%台、六%台、五%台、こういつたことも何十年も続いております。そういつたことを考えると、今の時代が非常に異常な低金利の状況であつて、三%、五%、七%というのは十分私は想定できる範囲だということに思っております。そうなつたときはどうするんですか。もう国家財政というのは一気に破綻しちゃうんじゃないでしょうか。この辺の問題をどういうふうにとらえていらっしゃるのか、財務大臣に御認識をお伺いしたいというふうには思っております。

○国務大臣(額賀福志郎君) 富岡委員がおっしゃるように、バブル経済崩壊後の過程で、やっぱり従来のようにワンパターンで、景気が悪くなれば財政出動をしたり減税をしたりすればまた経済の歯車が回って元に戻る、景気の軌道を回復することができるといふことを繰り返したんだけれども、どうもそれでは日本の経済を回復軌道に乗せることができないということを感じて、これは日本経済そのものを構造改革しなければならぬ、発想を転換していかなければならぬということを、橋本内閣のころから六大改革といつて社

会保障の問題から教育から金融から、改革の構造転換路線に切り替えたわけです。日本の従来の高度成長時代の路線を転換しようということを考えたわけであります。

それは委員も御承知のとおり、世界の経済が冷戦崩壊の中で一つの土俵に乗って自由競争、市場経済ルールに乗って競争を演じていくときに、やっぱり従来のようなパターンでは日本の経済を一流のものにしていくことは、存続していくことはできないということから、今日、経済構造改革あるいは財政再建に取り組んできたというのが実際の政策転換の動きだったと思います。

その延長線上に今日我々はあるわけでございまして、委員がおっしゃるように、我々は日本の経済改革を行って、言ってみれば輸出産業だけではなくて、やっぱり消費部門の経済をどういうふうに活力を与えていくのか、そういうことをよく考えていかなければならないし、同時に、経済成長をつくると同時に財政の再建に精力を注いでいかなければならない。そういうことで我々は、先ほど言ったようにプライマリバランスとか、あるいはまた更に利払いを含めた財政収支の健全化を図っていかなければならない。それは先進国の共通の目標でありますから、我々も一段高い目標に向かってこの財政再建に突入していかなければならない。

そのためには、無駄を省き、徹底的に歳出歳入改革を行うと同時に、今秋の、秋には、やっぱり増大する社会保障の経費等の負担にもどうこたえていくのか、そして財政再建もどういうふうにしていくのか、そういう総合的なことを考える中で日本の国の財政の姿、経済の在り方、国民生活の在り方というものを与野党の間でしっかりと議論をして明確に展望を切り開いていただきたい、構想を作っていただきたい。これは衆参両院と同時に、与野党の皆さん方がそれぞれの院で多数を持っていますから、その全国会議員の責任においてそういう議論を展開していただきたいというふうな思っております。

○富岡由紀夫君 国の抱えた借金の高、そしてこの金利が上昇したときのリスク、もう金利の爆弾とも言ふべき非常に大きな荷物を抱えているわけなんですけれども、私は財務省はこれを隠しに隠し続けている姿勢が非常に私は許し難いものがあると思うんですね。

要するに、金利が上がった大変なことになっちゃうと。国家予算なんか一気にもう組めなくなっちゃうという状況にあるにもかかわらず、そのことをなかなか触れたがらない。そして、金利をできるだけコントロールしようということ、日銀の総裁人事にもあれだけ執拗なまでにこだわっていたのかなというふうな勘ぐらざるを得ない。私は思っているんです。要するに、日本の金利をコントロールできないような状況になつてしまつと、この財政赤字の問題がそれこそ現実のものとして爆発してしまう、金利の爆弾が爆発してしまうと。そういうことを防ぐために、私は執拗なまでに日銀の総裁人事に財務省の方がこだわっていたのかなというふうに見えております。笑い事じゃなくて本当だと私は思っていますよ。これが、コントロールできないで、金利がどんどんどんどん総裁が上がるような政策取ってきたら一気に国家財政は破綻してしまうわけですから、これは本当に財務省にとつては死活問題。責任を問われることを避けるために隠しに隠してやつてきていると、そういうふうには私は認識しております。

是非、この後その問題も時間があればまた議論させていただきたいと思っておりますけれども、今日は平井副大臣にも、何度か大変御準備いただきましたし、質問できなくて申し訳なかったんですけれども、御質問させていただきたいというふうな思っております。

いろいろお伺いしたいことはたくさんあるんですけれども、幾つかまた、今度連合審査とかいろいろあるということだったので、また取っておきますけれども、まずお伺いしたいのは、国土交通省所管の公益法人の見直しということで議論されていらつしやいますけれども、この中で、準備金

と云うんですか、内部留保が一定の額を超えた金額についてはこれは無駄だということで見直しをするというお話だったんですけれども、この内部留保の率の三〇％ですか、の妥当性というのはいかに考えなのか、お伺いしたいと思っております。私はいろんな会計によつて個別に違うんだと思うんですね。それを何で一律に三〇％に切っているのか、その辺をお伺いしたいと思っております。

○副大臣(平井たかや君) なぜ三〇％かと言われると、いろいろな法人の内部留保率を検証して、まあ大体このぐらいかということに出てきた数字だそうでございます。ですから、三〇％以下にするのがやっぱり望ましいという表現でなつていいると思ひます。

しかし、そういうことに私も同じ問題意識を持っておりますので、この数字にこだわらずにもっと詳しく精査していきたいということで、道路特定財源から支出のある法人に関して言えば、今外部有識者の中には公益法人改革の中で政府の委員もされておる公認会計士の先生方もおられます、内部留保の考え方、そしてその法人独自、収入とその支払いですね、その間の期間の問題とか、いろんな条件がある中で、それぞれの法人の内部留保を徹底的に検証して、三〇％という数字にこだわらずに国に返していただけるものは返していただこうという方向で今やっております。

○富岡由紀夫君 是非徹底的に見直しをしていただきたいと思ひます。

いろいろ法人によつてその事業内容が違うわけですから、必要な内部留保の額、必要な額も違ってくるわけですから、ゼロのところでもない、さっきの財政融資特別会計じゃないですけども、ゼロでもいいようなところがいっぱいありますから、そこは個別に是非切り込んでいただきたいと思ひます。

○副大臣(平井たかや君) 道路運送経営研究会と全日本トラック協会とは別組織であるというふうな思ひております、と思ひております。

○富岡由紀夫君 何かちよつと口ごもつていらつしやる。

これ、国土省さんから事前にレクチャーを受けた内容によりますと、道路運送経営研究会の代表は全日本トラック協会の役員の方がなつていいるということ、本当に関係ないというふうな言い切れるんですか。この辺の関係はどうなのか、お伺いしたいと思ひます。

○副大臣(平井たかや君) お尋ねの道路運送経営研究会については、トラック運送事業の経営安定と社会的地位の向上を図るための政治活動を行う目的として昭和五十一年六月に設立された団体であり、政治資金規正法の届出を行った政治団体であると聞いております。

○富岡由紀夫君 そういう関係あるつて言うんではないですか。同じく国土省さんにいただいた資料によりますと、もうちゃんと明確に関係ありますと書いて、説明文書までいただいております。トラック事業において、いろんな軽油の暫定税率が上がったときの負担を軽減するためにこのトラック協会に対して補助金が入っているということなんです。この補助金というのは年間どのぐらい入つていらつしやるのか、お伺いしたいと思ひます。

○政府参考人(神谷俊広君) お答え申し上げます。トラック協会に対しましては、平成十八年度におきましては百七十六億六千三百萬の交付金が都道府県から入つております。

○富岡由紀夫君 ちよつと事前に聞いていた数字と違ふんですけれども、この差は何ですかね。私が聞いていたのは、百九十二億円というふうな伺つていたんですけれども、この違いは何でしょうか。

○政府参考人(神谷俊広君) お答え申し上げます。

す。
その数字にはバス協会も一部入っておりまして、各都道府県の合計で百九十一億九千万ということでございます。

○富岡由紀夫君　そういつたトラック協会、若しくはバス協会でも結構なんですけれども、そういつたところに国土交通省さんからの天下りの人は何人いらっしゃるんでしょうか。

○政府参考人(神谷俊広君)　お答え申し上げます。

国土交通省の退職者につきましては、トラック協会の方でございますが、全国団体につきましては、平成十七年に一名、それから都道府県のトラック協会でございますが、平成十六年に一名、十七年に三名、十八年に五名ということになっております。

それから一方、バス協会でございますけれども、これにつきましては、各県のバス協会の方に平成十六年は三名、平成十七年は四名、平成十八年は六名と、こういう状況でございます。

○富岡由紀夫君　トラック協会、バス協会と関係の深い政治団体である道路運送経営研究会、ここから政治家に対して献金が行われているというふうには承知しているんですけれども、その献金額というのはどのぐらいなのでしょう。

○政府参考人(神谷俊広君)　お答えします。

献金の金額につきましては、これは政治資金規正法に基づいて処理されておりまして、これは総務省の方で把握されておりまして、私どもの方では承知しておりません。

○富岡由紀夫君　報道によりますと、後で総務省にも確認したいと思うんですけれども、報道によりますと、政治家五十四人に三千三百万円ぐらい政治献金が直近の年度でされているということでございます。

要は、国から、若しくは都道府県から税金を原資とした補助金とその業界に行つて、補助金が補助されて、それがその政治団体のところに回つていくかどうか分かりませんが、そのトラック

ク協会に対して税金が補助で入っている、その関係のある政治団体が政治家に献金しているというの、私は、何というんですか、税金が結局回り回つて政治家に入つてきている、めぐつて還元されているというふうにも考えても、そういうふうにも考えるのが普通だというふうにも思うんですけれども、この構造は私は異常だと思ふんですけれども、平井副大臣、この関係をどういうふうにも理解したらよろしいか、お伺いします。

○副大臣(平井たかや君)　御指摘の政治献金については、例えばトラック協会ですけれども、全日本トラック協会とは別組織の道路運送経営研究会がその会員からの寄附によつて政治資金規正法に基づいて正規に献金を行っているということですから、運輸事業振興助成交付金からの流用とは考えられないと思います。

トラック協会においては、同交付金を有効に活用して、過積載、過労運転、速度超過の防止など、貨物自動車運送事業法等の法令の遵守の徹底などの事業適正化対策、交通事故防止等の安全対策、地球温暖化問題、大気汚染の問題に対する低公害車の導入、省エネ機器の導入などの環境対策費を実施しているというふうにも聞いております。

○富岡由紀夫君　国土交通省は、道路関係業務の適正な執行を目指すために、今までの様々な問題点をクリアするために執行のあり方改革本部というのを立ち上げて今議論しているわけですね。

その中で、そういう観点、無駄なお金の動き、非常に不適切なお金の動きという観点からいつてこの関係はおかしいというふうにも思われないんですか。ここは改革のメスを入れなくてもいい状況だということにお考えなのか、お伺いしたいと思います。

○副大臣(平井たかや君)　業務のあり方改革本部では道路特会からの支出公益法人というくくりで精査をさせていただきましたが、この場合は全く別の政治資金規正法にのつとつて設立された組織でありますので、我々の今回の検証の対象には入っておりません。

○富岡由紀夫君　私が言っているのは、その検討の対象に入れるお考えはないのかということをお伺いしているわけでございます。

トラック協会の会員となつていて人たちが会員となつて政治団体を組織しているわけですね。同じ人たちが組織しているわけですね。組織自体は別だけれども会員の構成要件はみんな一緒だということ、全くとこれを組織が違ふから別だということ、法律上はそうかもしれませんが、そういうふうにも世間としては見れないんじゃないのかと、一般常識からいって私は思ふんです。

そういつたところの関係をやはり適正なものにしないと、私はなかなか国民から、税金の使い方が透明化されて、本当にちゃんと使われているというふうには国民は納得できないんだというふうにも思つております。

税金が業界に入つて、その業界の同じメンバーが政治団体をつくつて、そこから政治家に献金されているという、これは、それこそまさに癒着構造以外の何物でもないんだというふうにも国民の目からすると理解せざるを得ないんですけれども、その辺は改めるつもりはないんですか。公益法人の改革だけ、道路特定財源の税金の使い方はけいなく、そういう付随するこういった業界の不適切な関係、そこを見直すつもりは副大臣個人としてあるのかどうか、お伺いしたいと思います。

○副大臣(平井たかや君)　税金の無駄遣いに関しては、これは政治家だれもやっぱり絶対的なテーマだと思ひます。また、国民から疑念を招くような税金の使われ方は正していかなければならないと考えております。

あり方本部で出させていた、だいたいの今回の考え方は、全体として、大幅に無駄だと思はれる、かつてはそうではなかったにしろ今は無駄だと、厳しい物差しを当てて、そういうものを圧縮していく方法にチャレンジをしようということをやらせていただいているわけでありまして、これを縦横に広げるといふ議論だと思いますが、そういうこ

とは当然考えていかなければならないことだと思います。

○富岡由紀夫君　時間が参りましたので、これで質問を終了します。

○委員長(峰崎直樹君)　午後一時に再開することとし、休憩いたします。

午前十一時五十八分休憩

午後一時開会

○委員長(峰崎直樹君)　ただいまから財政金融委員会を再開いたします。

委員の異動について御報告いたします。
本日、大石尚子君、舟山康江君、川合孝典君及び林芳正君が委員を辞任され、その補欠として植松恵美子君、轟木利治君、藤末健三君及び磯崎陽輔君が選任されました。

○委員長(峰崎直樹君)　休憩前に引き続き、平成二十年度における公債の発行の特例に関する法律案外六案を一括して議題とし、質疑を行います。
質疑のある方は順次御発言願います。

○藤末健三君　民主党・新緑風会・国民新・日本の藤末健三でございます。

私は、この財政金融委員会におきまして、私は今民主党の道路特定財源の副本部長をさせていただいておりますので、その道路特定財源の財政の問題についてお話をさせていただきたいと思ひます。

実は私、昨日、中国地方にございます河川国道事務所に伺つてきました。実際に事務所に伺い、その事務所のいろいろな事業、そして契約などのお話をお聞きしまして、非常にちよつと、ある意味不可解な、また理解できないようなお金の使い方をされているのではないかなというところがございますので、その点につきまして御質問を申し上げます。

まず、私が昨日伺いました河川国道事務所でございますが、私が実際に調べさせていただきま

と、何と、平成十八年度の契約でございますけれども、官用車が十九台、そしてその維持費、何と九千万円、一億円近く使っているという状況でございます。この内容について道路局長から御説明いただけませんか、お願いします。

○政府参考人(大森雅夫君) 先生、昨日行かれた事務所は山口河川国道事務所だということに伺っております。

そこにおけます車両管理業務でございますが、その業務とは事務所内で保有する連絡用車両などを管理し運輸する業務でございます。地元調整、また用地交渉、さらには災害時の対応など事務所が担う業務を的確に実施するために不可欠なものとしまして考えております。特に山口河川国道事務所は山口県全域を管轄しております。国道としては約四百六十キロの直轄管理区間、これは全国で最も長い区間でございますが、こういったものを管理するなど、遠方の現場も多く抱えているところでございます。

御指摘のように、この事務所では十九台の連絡用車両等について車両管理業務を外部委託しております。十八年度の契約は月額六百七十一万円となっております。全体として、先生御指摘のように、超過勤務手当等を含めまして実際に支払った年間の支出額は九千五百三十三万となっております。

○藤末健三君 私、二つ申し上げたいことがございまして、一つは短めに答弁を終わっていただきたく、質問数御存じだと思っておりますので短くしてください。

そして、もう一つございまして、これは委員長にもお願いなんですけれども、この問題は何かと申しますと、私は、これは道路特定財源、道路特会から支払われているお金であるから道路局長に答えていただきたいとお願ひしたのに、なぜ総括審議官がお答えになられるかと非常に不思議でございます。財政の問題でいえばお金の財政を管理する方が答弁すべきであり、執行の問題を管理しているわけじゃないんです。なぜですか。もうこれは答えは要らないですよ。だから、非常

に国土交通省さんは国会に対してすごく失礼なことをされているということです。昨日、金曜日にお願いした資料が来た時間、夜の九時です。その後政府委員を登録するという話になった。ここからは道路局長にお願いします、国交大臣にお願いしますという話を申し上げたにもかかわらずこのような対応であるというところは至って不満でございます。それだけは申し上げておきます。

先ほどの話に申し上げますと、十九台の車を官用車として入れられている。ちなみに、お配りした資料の二ページ目を御覧になってください、皆さん。どういう車があるかと書いてあります。この資料でございます。これを御覧になっていただきますと分かりますように、十九台のうち三台がクラウンでございます。あとエクストレイル、あとエルグランドという、もう私が車の資料で調べましたら、すべて五百万円近いような車ばかりになっている。この車を何と百二十人の事務所の方々で使われているという状況になっていると。

十九台、それをもすべて運転手付きです。この運転手の方々の外部委託費、そして車の維持費、それが年間約一億円という状況。

そこでお願いしたいのは、なぜ運転手を雇わなきゃいけないのかということで、道路局長にお願ひします。次長、答えてください、なぜ運転手を雇わなきゃいけないか。これ、道路局の話ですから。お願いします。

○委員長(峰崎直樹君) 大森総括審議官でいいんですか。

○藤末健三君 道路局次長ですよ。道路局の話だから。

○委員長(峰崎直樹君) 大森総括審議官、まず答えてみてください。

○政府参考人(大森雅夫君) まず、山口河川国道事務所の先ほどの車両管理の話につきましては、もちろん道路特会からも支出されております。それだけでなく治水の特会からも支出されておりました、全体としての数字を私も申し上げているところであります。

○藤末健三君 これですよ、この契約ですよ。○政府参考人(大森雅夫君) そうです。ということとで、私の方から答えさせていただきたいと思ひます。

車両管理業務を外部委託している理由いかんというところでございますが、先ほど申しましたように、地元調整また用地交渉、さらには災害時の対応など、そういった業務を的確に実施するために、連絡用車両についても適切に管理運営することが不可欠だと思っております。

これらの車両につきましては、かつては自ら採用、雇用する技能労働職員で対応してきたこととでございます。しかしながら、昭和五十九年以降、技能労働職員については原則採用しないということになっておりまして、現在の運転手職員が退職した後は原則として不補充になっております。その部分の業務についてはアウトソーシングをしてきているところでございます。

○藤末健三君 私は、道路特会から支払われているとお聞きしましたので道路局にお願いしたわけですが、私の説明と今総務審議官がお答えいただいた内容と違うんで、後でそれは確認させていただきたいと思ひます。間違いないと思ひますけれど。

先ほど、運転手を雇用する理由につきまして、過去に職員だった人間を外部に委託しましたというところをおっしゃっていただきましたが、じゃ、本当にきちんと使われているかどうかということをお聞きしたいと思ひます。それ、最もこの十九台のうちで走っていない車、走行距離が少ない車はどのくらい走行されているか、教えてください。私、答えましょうか。

○政府参考人(大森雅夫君) 各車両の十八年度の走行実績は、年間二万五千五百七十七キロでございます。今御指摘の最も少ないものにつきましては、島地川ダム管理支所の車両で、年間五千キロというようになっています。

うか。私がお配りした資料の一番下にございます五千百二十キロ、これ一日に直すと何と、大体二百五十日の契約でございますから、一日二十キロです、たった、走っているのは。車で二十キロ、恐らく二十分走れば終わるという、その業務に何と運転手の方がずっと一人付きっきりなんです。例えば、ほかのものも見てください。真ん中ぐらいにコースターというものがございまして、これも年間六千キロメートル。一日に直すと二十五キロぐらしか走っていない。それに一人一台の運転手が付いているという状況。

そして、次にお聞きしたいのは、短くお答えいただきたいんですけど、この官用車の使用基準というのはあるんでしょうか。お願いします。○政府参考人(大森雅夫君) お答えいたします。先生御指摘の使用基準でございます。使用基準につきましては明文化されたものはございません。個々の使用に当たりまして、職員から提出された自動車使用伝票を基に、現場までの距離、乗車日数、業務内容等を勘案し、連絡用車両の使用を事務所判断し、車両管理責任者に運行を依頼しているところでございます。

○藤末健三君 皆様お聞きいただいたでしょうか。これ私、現場で確認してきました。現場で直接この車を見てきて、そして現場で使われている方々と話をしてみました。何のルールもない。どういふことかと申しますと、職員の方々は新入職員であつても車を使いたいときに使えるという状況なんです。それもクラウン、運転手付きです。先ほど審議官がお答えいただいたように、いろんなところに行かなくちゃいけないんですよ。私は運転手がなぜ必要ですかという話をお聞きしましたら、いや、いろんなところに行かなくちゃいけない、駐車場がないところがあるんですよとおっしゃるんですよ。行かれるところを実際にお聞きしますと、道路工事現場とかいろんなところですよ。駐車場がないところはないですよ、はつき

り言つて。じゃ、なぜ運転手が必要なのかということについては深い疑問が残つたままでございすし、また審議官のお答えをお聞きしてもその疑問は晴れない状況でございます。

少なくとも皆様に御理解いただきたいのは、この十九台のうち、クラウンが三台、あとオデッセイ、エスティマ、エルグランド、エクストレイル、ほとんど庶民の手からいうと高価の花のような車が並んでいるという状況。その車に対して運転手の方々が一人付き、ルールもないまますべての職員が自由に使えるという状況になつていたということも事実でございます。

ちなみに、私は昨日、朝の十時半ぐらいに入らせていただき、そして二時までいさせていただきました。事務所の方に、そのときに車庫を拝見しましたら、この事務所にはたしか十台の車が所属しておられますけれども、何と六台が車庫に寝ているという状況。昼間の二時です。本日にこれはきちんと使われているかどうかというのが大きな疑問として残つた次第でございます。それがまず一つでございます。

そして、次にご覧いただけますのは、事務所に伺いますと、大体この私が伺いました河川国道事務所、八十人の方が勤めておられます。契約書の一覧を拝見しながらちよつと気付いたのは何かと申しますと、何と電話交換業務という契約があるんですね。電話交換業務の契約がありまして、実際に交換手の方が外部から来ておられると、一人、という状況になつておられる。私は、八十人の地方の事務所、本当に交換手が要るんだらうかと思ひまして、実際に交換手の方が働かれるところを見せてくださいとお願ひしたら、それは駄目だと言われました。本省の許可がないから見せられませんというお答えで、私はそれでもうしようがないと思つた。

ただ、本当に八十人の事務所、一体一日何回交換作業をされているかというのをまず教えていただけないでしょうか。

○政府参考人(大森雅夫君) お答えいたします。

今御指摘の電話交換業務でございますが、外部から事務所代表に掛かつてきた電話を担当の職員に取り次ぐ業務でございます。電話交換の回数につきましては、一日当たり平均約百七十回程度というように伺つております。

○藤末健三君 百七十回が多いか少ないかという議論はここではしませんけれども、例えばほかの省庁の例を調べてみました。例えば、国土交通省さんは大体四千五百人おられますよね。電話交換手の方々は大体十人ちよつとです。大体三百人から四百人に一人なんですよ、電話交換手というのは。一般企業の話を聞きますと、八十人は中小企業になります。電話交換手がいる中小企業はありません。はつきり申し上げます。そういう状況でなぜ電話交換手を置かなきゃいけないかというのは大きな疑問でございます。

〔委員長退席、理事辻泰弘君着席〕

私がお聞きしたいのは、私が伺つたのはある一つの事例じゃないかと思うんですね。ある地方の河川国道事務所においては官用車を百二十人の職員当たり十九台置き、クラウン三台を含むとして、年間一億円を使い、運転手を雇ひ、ルールもないまますべての職員が使ひたいまま使えると。偶然かもしれませんが、私が伺つたときには半分以上の車が車庫で寝ていた。車庫で寝ていたのは車だけじゃありません。運転手の方々も運転手の控室におられたわけですよ、仕事されずに、という状況がある。

そして、もう一つあるのは、八十人の方々がもらえる、働かれる事務所、そこに電話交換手の方がおられました。恐らく中小企業であればそういう余裕はありません、八十人であれば。省庁でも多分異常な状況だと私は思ひます。

ここで聞きたいのは、これは一つの事例でございます。四十幾つある河川国道事務所、全国にある、この状況を国交省は把握されているかどうか、教えてください。お願いします。

○政府参考人(大森雅夫君) 先ほど申し上げましたように、車両管理業務、また電話交換業務につ

きましては、昭和五十九年以降、そういった技能労働職員については原則採用しないということもありまして、各事務所、車両管理、電話交換については委託を行っているところでございます。そして、全体の状況でございますけれども、平成十八年度でございますと、五百万円以上の車両管理業務に係る契約は全体で三百八十五件で契約額百六十七億円でございます。同様に、五百万円以上の電話交換業務につきましては、契約件数二十八件で二億円となつております。この二十八件、件数的に小さく思われるかもしれませんが、これに付きましては五百万円に到達しないもの、これが結構あるというように伺つております。

○藤末健三君 そうしますと、このような官用車を買ひ、そしてその運転手の方々を雇つて活動されている経費を全部合わせると百七十六億円あるということですよ、確認ですけれど。そして、事務所に対して電話交換手の方々を雇つたお金が全体で二億円あると。それを昭和五十九年から続けられているということですよ。

昭和五十九年というのは何年前ですかね、審議官。いや、質問しませんよ、もうこんな易しい話。何年前ですか、考えてくださいよ。二十数年間もこのようなことをずっと続けてきたわけですか。見直そうという考え方が今まで意見は出なかったかどうか、教えてください。

それで財源足りない、足りないっておっしゃっているわけですよ。

○政府参考人(大森雅夫君) 先ほど申し上げましたように、五十九年以降、技能労働職員は採用しないということになりまして、不補充になつております。したがって、当時は、不補充でございますのでまだ現役の職員の方は多くおられたと思ひます。数字的に、したがってどれだけのものが契約をしているのかというのは今は詳細に分かりませんけれども、当然ながら不補充になつて外部委託というのが増えてくるということでございますから、原則としては外部委託の額は増えているん

ではないかというように推測されます。

それから、車両管理業務などにつきましては、今回、先週十七日の日でございますけれども、そういう改革の最終報告を出させていた。だいたところでございます。そういう車両管理についても事務所の車両購入につきましては、事務所の権限でやれるものについても本局の方で承認をすることか、そういったいろいろな目でその辺りを確認させていた。だいたというように思つております。

○藤末健三君 審議官がおっしゃっていることをちよつと翻訳すると、今回国会で初めてこういうふうに指摘されたから見直すことを先週十七日に決めたということですよ。そして、二十数年間、二十四年間ですか、もつと行くのかな、二十四年間近くずっとほつたらかしのまま補充という名の下に外部に委託してきたということだと思ひます。

これはやっぱり私は、税金を納めている方々が聞かれたら怒られると思ひますよ。私も実際に現場を拝見して、何とないことが起きているんだ、なぜ我々が支払う税金で運転手の方々が雇われ、それも働いておられたらいいですよ、車が本当に半分以上休んでいるんですよ、同時に運転手の方も休んでおられる。そして、中小企業の方は今原油高、材料の高騰でも本当に苦しい状況。交換手を八十人の中小企業で雇つてるところがあったら見たいです、私は本当に。そういう状況をまず理解しなければ何の信頼も得られませんよ、本当にこれは。幾らお金が必要だというふうにおっしゃつても、いや、二十四年間ほつたらかしてね、三日前に見直したよとおっしゃつてもだれも信用しないと思ひます、これは。

そして、次の質問でございますけれども、この二つの業務、車の運転手の方々、管理業務約一億円、そして電話の交換の業務の契約先はどこですか、教えてください。

○政府参考人(大森雅夫君) お答えいたします。平成十八年度の車両管理業務及び電話交換業務につきましては、両方とも日本総合サービス株式会社に委託しております。

○藤末健三君　そこで聞きたいのは、この先ほど伺った会社、日本総合サービスですけれども、国土交通省のOBの方は何人勤めておられるか。そして、この会社、日本総合サービスの代表取締役会長はたしか国土交通省のOBの方だとお聞きしたんですけれども、この方がこの会社の創設者かどうかということをお教えいただけますでしょうか。

○政府参考人(大森雅夫君)　なお、今の申し上げました契約については、競争入札の結果、日本総合サービスが受注しているところでございます。

御質問に対してのお答えでございますけれども、日本総合サービス株式会社に関しましては、役員員数千六百四十五名と伺っております。そのうち、国土交通省OBの方は十六名と伺っております。また、現在の代表取締役会長につきましても、国土交通省出身者というように把握をしております。

○藤末健三君　創設者ですか。

○政府参考人(大森雅夫君)　なお、当該会社の創業者は国土交通省出身者とは聞いておりません。

○藤末健三君　今お話がございましたように、随意契約ということをおっしゃいましたけれども、指名随意契約、特定の会社だけが応札していいですよという形になっており、そして、この会社に落ちているわけですよ。中身も聞いてきました。

そこでお聞きしたいんですが、これ会計検査院にお聞きしたいんですが、このような一般的な業務、運転手、車の管理、電話交換、指名競争入札がふさわしいんですかね。実は、この表にございますように、見てください。普通は一般競争入札なんです。これ、なぜか指名競争入札。会計検査院として、このような一般的な契約を指名競争入札ですることがふさわしいかどうかお答えいただけますか、お願いいたします。

○説明員(真島審一君)　お答え申し上げます。

会計法等におきまして、契約の原則は一般競争契約となっております。このように、

○藤末健三君　皆様、お手元にお配りしたこの資

料をちよつとごらんになってください、一枚紙。全部で三十三の役務契約がございます。その中で指名競争入札と書いてあるところを見ていただくと、私がこの星印を付けたところ、三つですね、車両管理業務、電話交換業務、独身寮清掃業務とあります。この三つだけが指名競争入札。そして、指名競争入札を全部落札したのはどこかということ、日本総合サービスだけというふうになっていくと。

これ、まあどうということか分かりませんが、結果がこうなっているというだけなのかもしれませんけれども、本来であれば一般的に広く応募して入札しなきゃいけないものを、わざわざ指名入札、それも特定の一社です、これは。そして、必ず日本総合サービスが落札しておられる。まあ、適正な契約手続がなされていると思います。私は、それは信用している。しかし、結果としてこうなっている。非常に不可解なものが感じられるというのには私は言い過ぎではないと思っております。

そこで、次の御質問申し上げたいのは、先ほど審議官がおっしゃいましたように、このような官用車に、政府が買った車に外部に運転手の方をお願いするような業務が全部で百七十六億払われているということですね。そして、電話交換業務に二億払われているということをおっしゃいました。私が昨日伺ったのは一つの事務所だけでございますが、全体を包括して国土交通省からこの日本総合サービスに幾ら年間お金を払われているか、教えていただけますでしょうか。

○政府参考人(大森雅夫君)　お答えを申し上げます。

先ほど先生、私、車両管理業務には百六十七億と申し上げたと思っておりますので、その訂正方お願いしたいと思います。

(理事辻泰弘君退席、委員長着席)

今の御質問でございますが、この日本総合サービスに国土交通省から総額幾ら支払っているのかということでございます。これ昨日通告いただき

まして調べましたけれども、国土交通省全体としての把握はまだ時間的な問題がありまして調査ができませんでした。

ただし、先生が行かれた山口の事務所との関係ということで取りあえず中国地方整備局について調べさせていただきます。中国地方整備局全体といたしましては平成十八年度に約三億円を支出しているところでございます。

○藤末健三君　中国地方だけで三億円、恐らく全日本でいくと二十億ぐらいになりますよね、大体規模でいくと。恐らく二十億を超えていると思います。これは国交省にお願いしたいのは、是非ともすべて調べてください、これ、推測ではなく。すべて、平成十八年についてどのような業務をお願いし、幾ら使ひ、そして契約は指名競争入札なのか随意契約なのか一般競争入札なのかというのを調べていただきたいと思います。これはすぐ。そうしなければ、我々納税者、何をしているんだというふうに思いますよ。

恐らく推定で二十億円近い予算が流れている企業に国土交通省のOBが十六人おられると。そして、少なくとも私が見た範囲では、清掃業、電話交換業、車の運転代行みたいなことをされているわけじゃないですか。なぜか一般競争入札じゃない指名競争入札。会計検査院の方もおかしいんじゃないかという話をされている。その現状をきちんとして調べていただきたいと思っております。

私は、この日本総合サービスを悪く言うつもりはないんですが、自分なりにこの日本総合サービスを調べてみました。ところが、ホームページは見付からないです。まず一つ、インターネットで検索しても出てこない。そして、いろんな文献も検索してもらいました。調べてもらいました。出ないんですよ、本当にびびりすることに。是非皆さんも検索してみてください。

そういう会社に指名競争入札している、それも全体を合わせると二十億円ぐらいになるんじゃないかと。全体額は分からないとおっしゃる。ついでに言うと、国土交通省の方々が十六名行かれて

いる。幹部も、トップは、代取は国土交通省のOBであるという状況になっております。

是非これは国土交通省は責任を持って調べていただきたいと思っております。平井さん、いかがですか。お答え願います。

○副大臣(平井たかや君)　まず、昭和四十三年からずっと人員削減されていて、整備局の定員というのは四割削減されているんです。一万五千人ぐらいになるんですかね。そういう意味で、無理やりアウトソーシングみたいな経過があったようにも思います。

今言われたお話ですが、国からの支出でありますから当然調べなければならぬと思っております。調べる。入札に関しては、それは今回の改革の中でも我々指摘をしておりますが、より競争性の高い入札に変えていくこと、広くやっぱ民間の方々に参加をしてもらえようという入札の要件をこれから整備していきたいと考えております。

○藤末健三君　是非事務所へ行ってください、副大臣も。やっぱ行って、見なきゃ分からないですよ、これは。行って、何って、本当に車が動かないという状況、なぜか車はびかびかなんです。よ、それも正直言う。そして、運転手の方々は運転手の控室におられるという状況です。

そういう状況を是非見ていただきたいし、私はあえて道路特定財源の担当でございますので申し上げますと、恐らくこういう税金の無駄遣いが数多く寝ていると思うんですよ。一般職員が乗る車、運転手付きだつて。それはなぜですか。そして、私が見たら、何ですかこれ、一日二十キロしか走っていない車が二台もあるじゃないですか。必要ですか、本当に。そういうきちんとしたところを、きちんきちんと見てきて二十何年間もほったらかしになっていたわけじゃないですか。八十人しかいない事務所、なぜ交換手が必要なんです。本当に血がにじむような思いで経費を削減されている中小企業の社長が聞いたら怒りますよ、本当に。僕は税金納めないとやうと思う。今燃料が高騰し、運輸業、引越業、あらゆ

る企業の方々は本当に苦しんでいるんです。その中で皆さんは、まだお金が必要だ、そのお金を運転手に使う、交換手に使うとおっしゃるわけですか。私は絶対に許せない、これは。そういうことは絶対許せない。本当に今苦しい納税者の心を知り、そして自分の身を正した上で、これだけ努力した、それでも要するという議論であれば、納税者は納得するのではないかと思います。

是非ともこの問題、先ほど平井副大臣から有り難い言葉をいただきましたが、是非ともきちんと調べていただきたい。もしそれがきちんとできないのであれば、もう本当とことん議論をさせていただきたいと思いますが、またこの日本総合サービスのやはり経営についてももう少し私も話を伺いたいと思います。

これだけ、インターネットにも、今のこのガバナンス、企業経営の透明化と言われている中、これだけ自分でデータを探しても、国会議員がですよ、探しても見付からないという状況。そういう会社は本当にガバナンスがあるのかどうかというのは私は非常に疑問に感じています。そこに年間、推定でも二十億くらいのお金が流れているという状況。国土交通省の方々が天下りされているという状況については、是非きちんと調べ、ただしていただきたいと思っています。

続きまして、昨日伺いました、名前を申し上げますと、山口河川国道事務所から中国建設弘済会というところに幾つか予算が流れております。先ほどお配りしました表にございますが、この一枚目にございますように、二重丸を付けたものが中国建設弘済会というところに流れているお金でございます。これは役務契約だけです。役務契約だけでもたしか二億円近い予算が年間流れているという状況でございます。

この中国建設弘済会の役員のうち、常勤の役員が七名おられますよね。常勤役員七名そして監査人二名。常勤役員七名と監査人二名のうち国土交通省出身の方の人数をお答えいただけますでしょうか。お願いします。

○政府参考人(大森雅夫君) お答えいたします。常勤の役員七名は、すべて国土交通省のOBでございます。また、監事につきましては二人とも国土交通省のOBでございます。

○藤末健三君 いや、次に審議官にお聞きしますけれども、私は表に出しているのは役務契約、契約のある種類だけなんです。

昨日の夜中の九時に来ました、ほかの資料が。そして、いろんなコンサル契約とか、あと業務委託契約とかございます。業務委託契約とか、それらを全部含めた金額、山口河川国道事務所から中国建設弘済会に平成十八年幾らお金が流れているか御存じですか。——私答えますよ、よろしいですか、どうぞ。

○政府参考人(大森雅夫君) 現在、その数字はちよつと持っておりません。

○藤末健三君 皆さん、幾らだと思えます。七億です。総計七億のお金がすべて随意契約で流れています、随意契約で。

この役員七名、監査人二名、すべて国土交通省のOBの方でございますが、役員の方々の給与の総額を伺つてよろしいでしょうか。お願いします。

○政府参考人(大森雅夫君) お答えいたします。

役員の給与につきましては、まず個々の給与については個人に関する情報でもございます。また、役員の給与総額という御指摘でございますが、これも個別の報酬額が類推されますから、現時点ではお答えを差し控えていただきたいと思ひます。

しかしながら、先ほども申しましたけれども、先日お出さされた道建設関係業務の執行のあり方改革本部最終報告書におきましては、道路関係の公益法人の役員報酬の規程につきましては、二十年度に策定、公表を行うとともに、六十歳を超えて在任する場合の国家公務員出身の役員の給与につきましても三割から五割等の大幅な削減を行い、また、その本給につきましても理事長が定め、公表を行うこととしております。

中国の建設弘済会におきましても本報告書を踏まえた対応について要請を行っているところでございます。

○藤末健三君 恐らくこれ推定になりますので私の口から申し上げますと、この理事クラスの方々が大体年収が千五百くらいはあるんじゃないかと、千五百から二千という話をお聞きして、いまです、七人全部合わせると一億円くらいにはなるのではないかと、ふうに私は推測しております。これは是非きちんと調べていただきたいと思ひます。

先ほど審議官が今公表できないということをおっしゃったんですが、平成二十年度からやるんすよね、質問をわざと。平成二十年度って、もう平成二十年度ですよ、今、なぜ調べられないんですか、はつきり申し上げたいんですけれども、なぜこの国会の審議の場で平成二十年度からなされるということをお答えできないのか、非常に不満ですよ。それであれば、今答えることができないのであれば、いや、二十年度にやりますよといつても、いや、頑張つたけれどもできませんとか、いろんな回答ができますよ。非常に大きな不信感を抱かせる御回答ではないかと思ひます。本当に、いや、これはきちんとやらなきゃいけない。

先ほど審議官の答えていただいた話を聞いて、ちよつと気になったのは、理事長が決められると、給与の公開は。理事長はだれかという御省のOBじゃないですか。お手盛りで決めちゃうんですか、また、それはおかしいですよ。それをちよつと是非注意していただきたいと思ひます。もう一つございいますのは、この弘済会、先ほど年間七億円のお金が流れていると申し上げました。そして、全部契約数合わせますと十数件になります。この十数件の契約がすべて随意契約になっている、随意契約になっている。その随意契約の理由を教えてくださいませんか、お願いします。

○政府参考人(大森雅夫君) お答えいたします。

まず十八年度当時でございますけれども、特命随契で発注をしておりました。これは、建設弘済会には技術的な専門知識や豊富な現場経験があることに加えまして、弘済会が公益法人であるというようなことから、中立性、守秘性が求められる業務を実施する主体としてふさわしいのではないかと判断してきたわけでございます。

しかしながら、平成十八年六月の政府全体の随意契約の見直し方針に従いまして、平成十九年度からはそれまでの随意契約であつたものもすべて競争性のある方式に移行したわけでございます。さらに、昨年の十二月二十六日、随意契約の更なる見直しを取りまとめました。そして、一月からは、それ以降、契約方式をより競争性の高い企画競争へ移行させるとともに、応募要件につきましては民間参入が可能となるよう広がっているところでございます。特に弘済会の関係につきましても、応募要件を満たす民間企業が必ず十社以上あることを確認して行うようにというようなことで指導をしているところでございます。

○藤末健三君 平成十九年から一般競争入札的なことを行うということをおっしゃっているわけですが、何割ぐらいがなされているんですか、平成十九年の実績は。

○政府参考人(大森雅夫君) お答えいたします。十九年度の契約の内容でございますが、件数ベースで申し上げますと全体として千四百八十四件、金額として七百五十五億四千三百万という契約の中で、価格競争、一般競争にいたしましたのが、件数ベースで百九十四件、二十三億九千四百万でございます。また、随意契約のうち競争性のある契約方式による契約も行っておりまして、件数ベースでは三百七十九件、百四十八億七千九百万、公募方式につきましては百九十一件、五百八十二億七千万というようになっております。

○藤末健三君 平成十九年の実績で七百五十四億円建設弘済会に流れ、そのうち二十九億円ということですので、約三%弱ですよ、これ。もうちよつとちゃんとやっていた、だく必要があるん

じゃないかと思ひます。

それで、ちよつとは是非皆様にお伝えしたいのは、私、この弘済会との契約をいろいろ見ました。この赤いところにテープが張つてゐるのが実は隨意契約理由、どういう理由でこの中国建設弘済会しか契約ができないかということが書いてある。全部一枚紙でございます、このように。紙一枚で理由が書いてある。三十行ぐらい。それがびつくりすることに、これ何枚ありますか、十何枚ありますけれども、ほとんど文言一緒ですよ。ほとんど一緒。コピーしている。ほとんど一緒というのは、全く一緒のやつもあります。全く違う契約なものに全く同じ隨意契約理由が付いている。これはどういうことですかね。審議官、教えてください。理由を。カット・アンド・ペーストで全部やつてある。

○政府参考人(大森雅夫君) 先ほど申し上げましたように、具体的には、建設弘済会に発注している業務というのは、道路、河川等の巡視業務、工事の監督や検査の補助、また技術提案書の審査補助というような大きなカテゴリーで分けられると理解をしております。

その中で、それぞれ建設弘済会におきましては技術的な専門知識や豊富な現場経験などがあるというようなことで随意契約をさせていただいているわけですが、今の問題につきましましては、そういった大きな力テグリーごに理由を述べさせていたいただいたものと理解をしております。

○藤末健三君 会計検査院にお聞きしたいんですが、建設弘済会という法人に年間七百五十九億円のお金の流れ、そして二十九億円だけ一般公開入札となっていると。その率が低いかどうかという一般的な感覚を教えてくださいということと、もう一つ大事なことです。ほとんどの契約書が随意契約理由、同じです。道路の知見がどれだけあるかとか河川に対する知見がどれだけあるかとかかかか一切書いてないですよ。これだけのスペースに書いてある。見てください、皆さん。これだけです、億を超す契約の随意契約理由が。多分細かいところ

ろまだ見えていただいていませんけれども、会計検査院的にはどうですか、この状況だけで見て、感想をお聞かせください。一般競争入札比率と随意競争入札比率の差が大きい理由がこないかいかなとでいいかどうかということに対する御回答をお願いします。

〔説明員（眞島審一君）〕個別の事柄につきましては、検査の結果によらずしてお話し申し上げることは差し控えたいと思いますが、参議院の方から平成十八年六月に私ども各府省等が締結している隨意契約の状況について会計検査を行うようにという御要請を受けまして、昨年の十月に報告書を提出させていただきましたとおりです。その中で、競争契約に移行するべきではないかという疑問点を持った契約を六百一件御報告申し上げているところでございまして、その中には例えば国土交通省にかかわるものもございます。今、各府省におきまして引き続きこの検査を継続して行っているところでございます。

○藤末健三君　今までお話ししましたように、私
が一つの事務所にて約四時間お邪魔しました。それ
だけでもこんな状況が分かるわけです。官用車
に運転手付きで車が十九台、一番走っていない車
は一日二十キロしか走っていない、利用ルールも
なく、みんなが使えます、そして八十人の事務所

に電話交換手がおられると。その契約先が何と指名競争入札で特定の会社に着ている、その特定の会社は何かというと、国土交通省のOBの方が、十六人おられる、トップは国土交通省のOBである。それがすべて悪いとは言いません、しかし、事実としてそうなっているという状況。そして、一つの事務所から中国建設弘済会に約七億円のお金流れ、それはすべて随意契約である。そして私がいただいた随意契約書を見ると、ほとんど同じ紙切れ一枚の随意契約理由しか書いていない、全く同じものさえあると。そして、その中国建設弘済会七人の常任の理事すべて国土交通省のOBの方々、監事も二名国土交通省の方々。推定される、恐らく全部報酬を合わせれば一億円超すん

じゃないかという、その建設弘済会には年間七億円流れていましたという状況でございます。

私は 本日に昨日、連絡悪い中、事務所の方々が真摯に対応していただいたことを本当に感謝を申し上げたいと思います。それでいろんなことが分かりました。

ただ一つだけ、国土交通省の本省の方にお願
いしたいのは、連絡が悪いことは私の方の不手際
ではございますが、伺つて私は約三時間半ずつと
会議室でお待ちいたしました。何を待ったか、本
省から資料の提示をしていいという指示が事務所
に下りない、資料を出せないと言われた。私は
ずっと待ったんです、三時間半です。十時半に
伺つて二時まで待つていました、昼飯も食べず
に。その間、本当に事務所の方々は真摯に説明し
ていたんですよ。ただ、本省から出していい
と言うまで出せないんですとおっしゃる、それが
止めたんだという話。

そしてまた、昨日の夜中の九時以降にいた。だいたこの資料、事務所の方々は金曜日に本省に届けていたんですよ。本省の方々は月曜一日ずつと保管して、もう私が本当に疲れて帰った後に持ってこられたんですよ、実は。朝一生懸命、早く来てこれチエックしました。それはどういうつもりなんでしょうか。

そして、今日、道路局長とお話をさせていた
きたいと、だってこれは道路特会の話じゃないか
という話を申し上げたら、いや違いますと、道路
局長は出せませんという話になる、そのような対
応が非常に不満なんですけれども。

一つ確認したいのは、我々国会議員が事務所に
行つて資料の提示を求めて、本省しか出せません
と、本省の指示が出せないと事務所の方々はおつ
しやつた。それは事務所の方は当然です。そこで、
私は本省の方々にお聞きしたいんです、なぜあんな
に私たちは事務所で情報開示を止める権限があるん
ですか。その法的根拠は何ですか。審議官、教
えてください。短くお願いします。

○政府参考人（大森雅夫君） 答えいたします。

まず、先生から金曜の十九時に資料要求をいただきまして、本省の方から本局を通じて事務所の方に作業依頼をし、月曜中に出すべく事務所の方は努力いたしていたわけでございます。

なお、今先生御指摘の点に法的根拠は何かというところでございます。法的根拠なるものはございませんけれども、我々、一般的には今回のようなケースにつきましては、国会の質問用として資料要求が行われているということから、通常本省の担当部局が内容をチェックした上で提出させていただくようにしているところでございます。

○藤末健三君 法的根拠はないということでございますので、これは一例、たと思うんですよ。皆さんは今まで変わらない政府・与党とずつと付き合ってきたから国会と政府との関係がなれ合いになつてきたんじゃないかと思う。これから多分こういうことはいっぱい起きますよ。我々は行きますよ、現場にどんどん。是非、これは皆さんに提言です。きちんと政府と国会との関係をやつぱり規定しなきゃいけないです、こういうことが起きないように。ルールを作ることを提言してこの質問を終わらせていただきますと思います。

いや、本当に事務所の方々は真剣に対応していただきました。本当にそれはもう大感謝申し上げます。ただ、本省の方々が、止めて、そして資料があるのに出さないという、そして今日も答弁者を替えてしまうと、勝手に、こっちの了解もなく、それについては非常に不満がありますので、それだけは申し上げたいと思います。

そして次に、残り時間少なくなりましたが、暫

定税率の話を申し上げたいと思います。

定税率の話を申し上げたいと思います。

この三月三十一日、暫定税率のつなぎ法案というのできまして、七つの、多分オフショアの問題、オフショア税制、あと石油化学の原料であるナフサへの税制、あと土地の登記の税制やいろんな税制がつながったことは非常に喜ばしいと思います。

ただ、非常にびっくりしますのは、例えば石油化学の原料であるナフサの暫定税率、これ二年ご

とに更新しているんですね。そして、何と三十年間続いている。日本以外の国々は全部法人税で引いています。法人税で恒久減税。ですから、日本はわざわざ二年に一回、石油化学業界は石油原料に係るナフサの減税約二千億円、これを二年に一回ずつ申請しなきゃいけなくなっている。

そして、同様なことがほかにもあります。例えば船舶の特別減税、これは一九五一年にできました。これも暫定税率を何回も何回も繰り返して五十年。あと保険準備金制度、一九五三年、これも五十年間暫定をずっと繰り返す。そして、植林の損金算入、一九五七年にできて、それも暫定税率、五十年間も暫定を続ける。あと医療関係の特別控除、一九七九年にできました、暫定と。

何でこんな暫定をずっと続けなきゃいけないのか、本則に入れてずっと減税というふうにしないうのかということについて、財務大臣にお答えいただきます。

○国務大臣(額賀福志郎君) おっしゃるように、輸入石油化学製品製造用ナフサは極めて広範な産業、企業に原材料として供給をされておりまして、国民生活を支える重要な基礎素材であることは、もう藤末委員はよく御承知のとおりでございます。五十三年度に一年間に限り免税措置が講じられたのがスタートでございます。その後、昭和六十年までは一年ごとに、以後は二年ごとに適用期限を延長しておりますけれども、これは当該免税措置について、恒久的なものとはしないで数年ごとに見直すことで当該免税措置の必要性を一定期間ごとに精査、チェックしているということでございます。延長の是非とか適用対象範囲はその都度見直しをし、議論をさせていただいているというところであります。この平成二十年三月三十一日まで二年間延長するという改正法案を出させていただいているところであります。

○藤末健三君 私は、これは是非恒久化していただきたいと思うんですね。なぜかと申しますと、先ほど申し上げましたように、石油化学のナフサの原料の減税、二年間に一回という形でござい

まして、これは石油化学の業界の方々しか関係ありません。十数社です、これは関係あるの。そして、例えば先ほど申し上げました保険の特別準備金制度、一九五三年、これも暫定ですと繰り返している、これも保険業界しか関係ない。植林も林業、そして医療関係器具の特別控除も医療関係だけなんです。

何が問題かと申しますと、これ暫定ですと繰り返しているじゃないですか。そうすると、業界の方々は暫定を続けなきゃいけない、非常にいろんな活動をされなきゃいけないんですよ。本来経営に集中すべきである方々がその暫定税率を延ばすためにどれだけ労力を使っているかということが非常に大きな問題でございますし、私はある程度調べていますけれど、やはり政治に対する寄附みたいな問題も出ています。ある程度調べています。どの業界が幾らどこに寄附しているかも調べています。今日は申し上げませんが、これは、これは総務省にお聞きしたいんですけれど、これは皆さんに聞いていただきたい。非常に大きな問題点があります、政治に対する寄附の制度に。それは、補助金をもらった企業は政治には寄附できない。しかし、減税の恩恵を受けた企業は政党に寄附してもいいという状況になっている。その状況について総務省、これは見解が正しいかどうか、教えていただけますでしょうか。

○政府参考人(久元喜造君) お答えを申し上げます。政治資金規正法上、国から直接補助金等の交付の決定を受けた会社、その他の法人は、一定の場合を除きまして、交付の決定の通知を受けた日から一年を経過する日までの間、政治活動に関する寄附が禁じられております。

他方、租税特別措置法による特別措置の適用を受ける企業からの政治活動に関する寄附を制限する規定は、政治資金規正法上は特段ないところでございます。

○藤末健三君 最後に総括的な話をさせていただきます。

まず、国土交通省の方々の無駄遣いについては是非与党の方々にお願いしたい。現場を見てきちんと無駄遣いをなくしてください。まず、増税する場合じゃない、これは、きちっとやってほしいです。それが一つ。

そして、もう一つ、これは財務大臣にお願いしたいんですが、補助金をもらったところは政党に寄附できない、一方で減税を受けた企業が寄附をすることはできるという状況。私は実際いろんな業界団体が幾ら寄附しているかも調べています。そういう状況をやはり正していくのが政治家としての務めじゃないかということを申し上げます。私の質疑を終わらせていただきます。

○丸川珠代君 自民党の東京選挙区選出の丸川珠代でございます。

今日は、民主党が提案されている法案とそれに関連する道路政策について、特に参議院の民主党の若き先輩二人に伺ってまいりたいと思います。

さて、民主党は三月の終わりに道路特定財源の暫定税率が失効したことを受けて二・六兆円の減税に成功したとおっしゃっていらっしゃいます。八百兆円を超えるような借金がある国でこれから先毎年二・六兆円も減税できるというのは本当に夢のような話で、もしそれが実現可能なことなんだたらこれは本当にすばらしい政策に間違いありません。二・六兆円分全くほかに使い道がない、もうそれは丸々ほかのことに使えるんだ、そんなお金を生む現実的な方法があるんだ、それは是非政治が力を合わせて実行するべきだと私は思います。しかし、これまでのところ民主党は現実的で具体的な方法というのはお示しになっていないと私は考えています。今日はそれを是非教えていただきたいと思っています。この議論の場、ここは議論の場です。ここで具体的なことを積み重ねていって是非実現に至っていきたくと思っています。

私は難しいことは特に質問できるような知識も

経験もまだございませんので、素朴で簡単な質問ばかりをさせていただこうと思っております。是非シンブルにお答えいただければと思います。

確認ですが、民主党の提案では暫定税率分の減収があっても地方に迷惑を掛けないと、掛けないでおこうとする。国の直轄事業には何らかの影響が出る、これは致し方ないということをおっしゃっているんですけれども、そういう理解でよろしいですか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 丸川委員にお答えを申し上げます。

まずは、今日は建設的な与野党の議論が行えるように私も真摯にお答えを申し上げます。

まず、冒頭その二・六兆円の件につきまして夢のようなという御指摘もございましたが、現時点で二・六兆円の事実上の、もしこれが一年続けば二・六兆円になる減税というのは、四月については実現しているわけでございますので、決して夢ではないということは是非御理解をいただきたいと思ひます。

その上で、国の直轄事業がある程度減つてもやむを得ないという表現を使うかどうかは別にいたしまして、この委員会での議論を、丸川委員、本当に正確にフォローしていただいている幸いでございまして、地方については私どもの法案についても迷惑を掛けないという配慮をしております。

そして、政府・与党の四月十一日の八項目の決定事項においても地方には迷惑を掛けないという御決定をさせていただいておりますので、これにて地方の問題については考え方が一致しているというふうに思っております。

しかし、そのための財源として、国の直轄事業の地方の負担金については、今までどおり地方が負担することのないような工夫をさせていただきたいというふうに申し上げておりますので、今後の議論の帰趨によつては国の直轄事業に何らかの影響の出る可能性はもちろんあるところでございます。

しかし、今日午前中から本当にいい議論を横で開かせていただきました。財務大臣も国土交通副大臣も真摯な御答弁をいたしておられますが、それぞれ無駄を排してコストを低減し、財源を捻出する努力をするという御趣旨のことを御答弁いたしておられますので、その努力が結実すれば、国の直轄事業がどのくらい減るかということについてはおのずと決まってくるものと考えております。

○丸川珠代君 減税しても後でしつべ返しが来るのは本当に減税したとは言えないと思います。

民主党の提案に従いますと、道路特定財源の税収から国の手元に残る、これ地方に全部手当てをしてあげて国の手元に残るのは四千万円ほどになつて、これは道路の維持や補修のために使つてしまふとうなくなつてしまふぐらゐのものだといふふうになつておられますけれども、そうなる、道路の計画を減らすのか、あるいは計画どおり進めるためにほかに財源を見付けるか、どちらかの手段しかないということになります。

そこで、大塚議員にお伺いいたします。お地元愛知県では直轄事業として国道二十三号名豊道路がございます。先日、石井みどり議員の質問にもございましたけれども、この道路の建設はストップするんですか、しないんですか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) まず、国道二十三号線のバイパスについてお答えする前に、私もこの委員会、所属させていただいて七年目になりますので、減税の財源の問題については是非丸川委員にも御理解いただきたいと思ひますのは、減税は、すれば必ず財政的な負担を掛けるということ、これまで政府も行つてきているわけではございません。そして、経済政策も必ず後々財政負担が掛かるということで様々な補正予算等を行つていくわけではございません。減税や補正予算は、それを行つた結果としてマクロ経済にプラス効果がある、将来的には財政負担においては中立かもしれない、あるいはプラスかもしれないということ、これを念頭に置いて行つていきます。

したがつて、今回の二・六兆の減税効果、事実上の減税効果についても、先ごろ共産党の大門委員の御質問に対してお答えをしたところでございますが、この二・六兆の減税効果によつてマクロ経済的には個人消費に〇・二ポイント、住宅投資に〇・三ポイント、設備投資に〇・四ポイントのGDPのプラスの寄与効果がございまして、GDP全体では〇・二ポイント押し上げるという試算がございまして。

ただもつとも、その結果、公共事業が二・六兆円分丸々減るということであれば、これは相殺されるまいしはマイナスの場合もあり得ますので、一体それがマイナスにならないようにするにはどうしたらいいかという議論をしているわけでございますので、二・六兆円の減税というのが、それを先々穴を空ければいいという認識で私も主張申し上げているわけではないということは御理解をいただきたいと思います。

そして、御指摘の国道二十三号線でございますが、私の地元御関心を持つていただいておりますので、私の地元に御関心を持つていただいております。国道二十三号線は一般国道でございます。そして、バイパスについては、これは地方の高規格道路として対応しているということと理解をしております。これは小泉さんのお約束された九千三百四十二キロの対象でもなければ一万四千キロにも入つていないということは、先般、先ほどまでそこにおられました道路局長の御答えになりましたので、これは現在の議論の延長線上では止まるものではないと考えております。

先ほども申し上げましたとおり、私どもの法案でも地方には迷惑を掛けない、与党の皆様方の決定においても地方の財源保障はするということがございまして、是非所要の御対応に御協力を賜ればと思つております。

○丸川珠代君 一万四千キロにも九千三百四十二キロにも入っていないので道路の事業は続けられると。直轄事業でお金は国から出ていると思ひますが、このお金はどこから来ますか、そうなるかと。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 国道二十三号線のバイパスについては、これは国の一般財源及び国の補助金で成り立っております。したがつて、この国の補助金をどこから捻出するかということは、国の一般財源ないしは特定財源から捻出されるものと考えております。

○丸川珠代君 ということは、国が補助金あるいは一般財源あるいは道路特定財源から分かりますけれども、何がしか財源を見付けてくるということですね。

では、財源については後で詳しく伺いたいと思ひます。

尾立議員にも伺います。お地元の第二京阪自動車道路は直轄事業道路です。枚方東から門真インターチェンジは平成二十一年度までに供用開始だそうですが、こちらは平成何年に供用開始になりますか。

○委員以外の議員(尾立源幸君) お答えする前に、丸川議員におかれましては一番国民に近い放送業界の出身ということで、是非国民の声に耳を傾けていただき、また真摯な議論をお願いしたいと思ひます。

ただいまの件でございますが、質問通告を受けておりますので、国交省の方に聞いていただければと思ひます。

○丸川珠代君 質問の通告の中には道路事業計画の見直しと見直しについてと書いてありましたので、これも事業計画の一部かと思ひます。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 道路事業計画に入つているというエビデンスをここで御提示すまいだけますでしょうか。

○丸川珠代君 では、国土交通省の方は——呼んでなかつた。失礼しました。

ここで示すということですね。直轄事業道路なので、しかもこれは高規格のですね。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 建設的な議論をさせていただきたいと思ひますが、事業計画に入つているという前提で御質問になるならば、事業計画について聞きたいということで全国の九千

三百四十二キロの道路一キロ、一キロについて御質問になるということであれば、もう少し詳細な御通告があるべきでありまして、もしそれが事業計画に入つているという御認識で丸川委員御自身が御質問になっているならば、ここでエビデンスを御提示いただきたいと思ひます。

○丸川珠代君 私は今手元に事業計画の本そのものを持ってはいるわけではありませんで、証拠が示せません。

といつても、尾立議員にとつては選挙区のことです……(発言する者あり)

○委員長(峰崎直樹君) 静粛にお願いします。○丸川珠代君 選挙区のことでございますので、御存じになつていても当然のことかと思つておりました。

それでは、暫定税率の廃止ということについて更にお伺いしてまいりたいと存じます。

地方の道路整備にはいろいろところで今事業の留保などが出ておつて様々な影響が出ています。実は、東京でも市や区のレベルではいろいろな影響が出てきています。大塚議員の地元の神田愛知県知事は、四月七日の会見で、暫定税率の期限切れについて県に与える影響が大変に大きい、もし今の状態が続くと五百億円の減収となつてとつもない影響がある、また、まず税率を戻した上で改めて税制の在り方を議論すべきだと発言をされています。

こういう地元の県民の代表でいらつしやる知事さんがおつしやつておられることを受けて、お地元では民主党の主張というのは理解されているとお考えですか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 地元の知事とはふだんから大変懇意にさせていただいておられます、知事の選挙にも、前回の選挙でございましたが私の事務所からも秘書を出させていた。だいて、今回は残念ながらちよつと違う立場で選挙を行わさせていただきますが、よく知事のお話は承つております。

愛知県は、与野党を挙げて愛知県への影響が極

力小さくなるように、国の考えておりました法人事業税について、国に対してこの財源を移譲するということについては与野党足並みをそろえて愛知県に対して影響が及ばないような要請を国に対してしているところでございます。

○丸川珠代君 知事さんが税率を戻した上でとおっしゃっていることに関してはどういうふうにお考えでしょうか。

○委員以外の議員（大塚耕平君） 知事のお考えですら、それは知事はそういうふうにお考えだということだと思えます。

○丸川珠代君 地元は地元の考えがある、私は私で別の考えがあると、そういうことでよろしいんですかね。はい、分かりました。

それでは、暫定税率の廃止による、まあ六ですね、二・六兆円の歳入欠陥に関して伺いをしたいと思えます。

国の分が一・七兆、それから地方の分が〇・九兆、これ何回も質問をさせていただいているんですが、具体的に答弁をいただいております。四月の十五日に同僚の石井みどり議員が、一体どこをどう削ったかそのお金が出てくるのかと質問しているところ、内部留保や繰越金を活用するとおっしゃっていますけれども、それ以上のことを詳しいことをまだ伺いしていませんので、項目とそれから金額、もし無駄を削るということなら無駄を削るでも結構なんです。どこにあるどういう無駄を削るか、どうしてそれができるのかということを一一つ教えていただけませんか。

○委員以外の議員（大塚耕平君） 丸川委員にお答えを申し上げます。

いい御質問をいただいたと思います。

内部留保の話については、これはやはり、内部留保は一度、どういう状態なのかということと与野党として政府、同じ認識に立たなければならぬということ、特に先週、じっくり議論をさせていただきまして、それが使えるかどうかということに関しては財務大臣と私どもの間で若干認識の差はあるようですが、内部留保自体

が露天掘りであるということは、この委員会の参事人の高橋さんの御発言でもそのような内容でございましたので、私どももそういう認識でおります。

したがって、この内部留保は先々、我々の言わば本当に困ったときの財源として、財務大臣の御理解が得られれば使えるものという認識でございますが、そもそもそれ以前に、政府・与党の四月十一日の決定事項にもございますように、一、道路関連公益法人や道路整備特別会計関連支出の無駄を徹底的に排除する、二、政府全体で、行政と密接な関係にある公益法人について、集点検を実施し、支出の無駄を徹底的に是正する、こういう御決定をいただいているわけでございます。そして、昨年の連立与党合意でも、これは公明党さんと自民党さんの間で同様の趣旨の合意をされているわけでございます。

したがって、そうしたもののうちから私どもは財源は十分に捻出できるものと思っておりますが、例えばこの、私が本会議で御指摘をさせていただいた費用便益分析マニュアル、このマニュアルについてはこの委員会で随分議論をさせていただいておりますが、この費用便益分析上のいわゆるBパイルCの比率が一年以上でなければ基本的に着工しないということとすつと御説明を国土交通省等からいただいておりますが、例えば、私どもの調べでは、平成十九年度の実施中の事業五百七十三事業のうち事業費が当初より増加した事業が三百四十七件、全体の六一・％。

リストをいただいておりますが、例えば、手元にありますのは一番目から七十番目のリストでございますが、一番目の事業は当初計画では総事業費二十六億円、現在は百三十一億円になっております。これは増加割合四・九ですから、例えばこれが五だというふうに大ざっぱに置かせていただくと、現時点ではこれ〇・二になっているわけ

でございます。

こういう事業が本当に着工にゴーサインを出し

てよかつたのかどうか、あるいは、この百三十一億に増える過程で、本当にそれが合理的な理由に基づいた増加なのか、こういうことを精査をしていくと、おのずと事業費はかなり圧縮されるというふうな思っておりますので、まずこの委員会での議論、そして与党の皆様の政府・与党決定における精神、そして私どもが主張させていただいている考え方に基けば、たゞいま申し上げましたような事業の見直し、低コスト化、あるいは、今日様々御議論いただいております無駄遣いと思われる支出についての見直しによって所要の財源を確保していかなければならない、それが私ども、現下の日本国の経済情勢における国会議員を務めている者の務めであると考えております。

○丸川珠代君 無駄をなくすのは本当に大切なことだと思えます。

今、BパイルCが、費用便益分析が一から〇・二になっているような事業もあるので、そういうものは見直す必要があるのではないかとおっしゃいました。今お手元に詳しい資料をお持ちのようです。それから、民主党の考えとして、総事業費は、費用便益分析のもう一度の洗い直しをした場合には大体どのくらい金額で圧縮できるというふうにお考えですか。

○委員以外の議員（大塚耕平君） 大塚丸川委員も費用圧縮に御関心を持っていただいて、同じ方向を向いて幸いでございますが、委員も恐らく議員になる前のアナウンサーとしての御経験の中で様々な無駄遣いになつた二ユースなどを視聴者の皆さんにお伝えになられたと思うんです。そして、例えば先ほど申し上げましたこの七十のものをずっと足上げていくと一体どのくらいになるのかということ、これはまさしくこれから皆さんとやっていかなくてはならないんですが、逆に、何度も申し上げておりますが、この政府・与党決定で無駄を徹底的に見直す、そして、今日たしか大臣が富岡委員との御議論のときに、やはり日本はこのままの、つまり歳出の仕組みや日本の経済の仕組みでは立ち行かなくなつたので今改革

に取り組んでいるんだという趣旨をおっしゃり、その中で、無駄を省く、徹底的に歳入歳出の改革を行うということをやさしくおっしゃってくださったわけでございますので、これらの積み上げ作業を私どもは私どもなりにやってまいりたいと思っております。

そして、その際の目標、ターゲットとして例えば私たちが参考にしておりますのは、国土交通省御自身がこれから歳出の低コスト化ということに取り組むということで、平成二十年度から二十四年度の五年間に、平成十九年度と比較して一九％程度のコスト構造の改善を目標とすると、こういうことを国土交通省、政府御自身がうたっているわけでございます。

（委員長退席、理事田中より子君着席）
そして、平成十九年度というのは、平成十四年から比べて、その段階で既に一五％近くの見直しをしているわけでございますから、平成十四年から比べると、平成二十四年度というのは三割近いコスト削減ができるということでございます。こうしたことを政府御自身もお訴えになっておられるということは、私どもも、例えば個々の事業において、平成十四年度をベンチマークとして考えれば、三割程度のコスト削減は、一個一個の事業は別として、トータルとしての目標として掲げていくことが可能ではないか、また検討に値するのではないかと考えております。

○丸川珠代君 今、全体として三割程度コストを圧縮できるのではないかとのお話でございます。目標ですね、ベンチマークとしてということでございます。

そうしますと、今ちょっと十年で五十九兆の計画は見直すということになっておりますので、今後どういう数字が出てくるかというのは見なければもちろん分からないんですけど、仮にそれを前提としますと、まあ二割、三割減つてくると、四十八兆とか四十一兆とか、そのくらいになってくるわけですね。大体、そうですね、何兆くらい、十二、三兆くらいですか。大体その程度になります。

第五部 財政金融委員会会議録第八号 平成二十年四月二十二日 【参議院】

二二

すか。もし十年五十九兆ということで考えると、その程度になりますか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) ただいま私が申し上げましたのは、国土交通省御自身が平成十四年度対比でいくと三割近いコスト見直し、平成十九年基準ですと一五％ぐらいでございますが、そういうコストダウンを念頭に置いておられるということですから、例えば平成二十四年度から全く新規に事業を始めるものだけで積み上げたものが五十九兆円とすると、それは三割近い削減が可能かもしれません。ただ、丸川委員も御承知のとおり、継続事業や既に着工しているものもございまして、そういうものについて本当に三割削減できるかというところは、あるいは十九年基準でいうと一五％削減できるかということは、やってみなければ分からないものと思っております。

もつとも、コスト削減だけではなく、先ほども申し上げましたとおり、例えば現在の膨張してしまつた事業費で引き直してみると、BパィCが一をはるかに下回るような事業が多々あるわけでございますので、こうしたものは、まあ既に着工してしまつていけるものはもうこれは今更取り壊せませんので続けるかどうかは別にして、取り壊せませんのでそれは別といたしまして、今後事業計画を審査して、そして事業の中に組み込んでいくこととしていけるものについては、私が今申し上げているような問題意識で見直していくと、これはかなりのコストダウンになるのではないかと。

例えば、今のこのリストの一番上にある案件は、先ほども申し上げましたが、当初事業費二十六億円、現在が百三十一億円、増加割合が四・九倍ということ、これは本当に一に収めなければならぬ事業費程度に規格を変えろということであるとする、五分の一になるわけでございますので、そういうもの一個一個の事業の積み上げとして、トータルとして三割になるのか、二五％になるのか、それについてはやってみなければ分からないと思います。

○丸川珠代君 そうしますと、年間幾らぐらいに

なりますか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 年間幾らぐらいというのは何についての金額でございましょうか。

○丸川珠代君 コスト削減、費用圧縮によつて生まれるお金というのは幾らぐらいになりますか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 分母は何ですか、分母は何ですか。

○丸川珠代君 分母ですか、分母は必要あります。

○理事(円より子君) ちよつと分かりやすく質問してくださいませんか。

○丸川珠代君 年間の道路事業に対して費用圧縮できるとおっしゃいました。年間の道路費用に対して幾らぐらい圧縮ができますか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) それでは、あえて五十九兆円のことをおっしゃつていらっしゃるんだという前提でお答えすると、五十九兆円が初年度から十年目までどういうふうなそれぞれ金額になつていけるかを御提示いただければ、一年目についてお答えさせていただきます。

○丸川珠代君 それでは、平成二十年度ではいかがでしょうか。もし、仮にそれをやつた場合には、

○委員以外の議員(大塚耕平君) いや、だから二十年度は……

○理事(円より子君) ちよつとお待ちください。速記を止めてください。

〔速記中止〕

○理事(円より子君) 速記を起こしてください。

○委員以外の議員(大塚耕平君) それでは、私どもが今の委員会でも議論をしている一年目の財源についての認識をちよつと整理させていただきまして、私どもは暫定税率を廃止させていただきたいと、こういうことで、四月は今実現しているわけでございますが、これが一年間続くと二・六兆円。そして、この二・六兆円というのは、国が一・七、地方が〇・九ということでございますので、地方については国の直轄事業の負担金が一・一兆あるものを〇・九に充当するというところでござ

いますので、地方についてはカバーができる。しかし、国の直轄事業がしからば残りの金額だけできるかというところ、できない。そして、先ほど丸川委員もおっしゃつたように、四千億しか残らない中で維持管理しかできないのではないかと、あとはどうするんだということをまじまじと今議論しているわけでございます。

〔理事(円より子君)退席、委員長着席〕

したがって、もし今平成二十年度に仕掛かりになつていける案件がすべて、与党の皆さんも一つも無駄がない、これはすべて当初の実施計画どおり行つていいたという前提に立てば、その満額を捻出しなければならぬということになりますので、幾ら捻出できるかは別にして、捻出すべき目標としてはその満額の金額が目標金額となります。

○丸川珠代君 満額の金額をコスト圧縮で捻出するという意味でおっしゃつたんですか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 先ほども申し上げましたように、やはりそれを目標に行うのが現下の経済情勢でこの日本国の国会議員を務める与野党双方の私どもの役割だということに認識をしております。

○丸川珠代君 暫定税率が失効した分の二・六兆円はコスト圧縮で捻出するということをおっしゃつていただきました。ありがとうございます。

○委員以外の議員(大塚耕平君) いいです。速記を止めてください。

○委員長(峰崎直樹君) どうぞ質問を続けてください。

○丸川珠代君 よろしいですか。

さて、それを捻出しなくてもとにかく地方に迷惑は掛けないんだということをおっしゃつていらっしゃるんですけれども、実際には地方で事業が留保されている。先ほども申しましたとおり、愛知県でも事業が留保されているというふうになっております。

実は、東京においても事業が今止められているところがございまして、例えば中野区ですとか杉

並区の駅前の広場の整備であつたり、あるいは地下鉄の駅の近くに駐輪場を造ろうとしていたんだけれども、それができなくなつてしまつて今止まつていまして、それから、品川区で老朽化した橋をこれ臨時交付金で架け替えようとしていたんですけれども、四月に契約するはずだったのがちよつとそれができなくなつてしまつて今保留しているというのがあります。また、これ用地を買収しようとしていた方たちにとつてもこれ非常に問題でございまして、葛飾区で今京成押上線の四ツ木から青砥を連続立体交差にしようとしているんです。そこも用地買収、五〇％まで進んでいるんですけれども、いよいよこれからというときになつてこういうことになると、ようやく地権者を説得しつつかあるのにこれ水を差すことになつてしまつと。

そういう特に東京なんか連続立体交差の事業が多いところでは鉄道事業者も絡んで、地元の住民もそれから区や市や都や多くの人たちがこのことに巻き込まれていけるわけなんです。けれども、これでも地方には迷惑は掛かつていないという御認識ですか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 東京のお話です。丸川委員の選挙区ですから、葛飾の件は例えば道路特定財源がどのくらい投入されているのか、教えていただけますでしょうか。

○委員長(峰崎直樹君) 丸川珠代君、答えられますか。

じゃ、ちよつと速記止めて。

〔速記中止〕

○委員長(峰崎直樹君) 速記を起こしてください。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 丸川委員にお答えをしたいと思います。

是非お願いを申し上げたいのは、委員は去年御当選されて、こうして議員になられました。大先輩はこの委員会室にもいつばいられますけれども、私は二期目で七年目でございます。一期目に比べて、二期目のこの国会の状況は大変有意義

な議論ができていうふうには、恐らく過去、去年の七月以前を経験されている多くの委員はそういうふうにお感じになっていると思います。したがって、是非、自民党の方は多少御感触が違いかもしませんが、建設的な方向に議論が行くように、私も尽力をいたしますが、丸川委員も御協力を賜りたいというふうに思います。

そこで、今御質問のあった東京都の事例でございますが、東京都はそういうふうな幾つか工事が止まっているというふうにおっしゃいました。今御提示いただいた事例は道路そのものではございませんので、恐らくまちづくり交付金、平成十四年度から始まった、これなどを利用した事業ではないかなと思うんです。

しかし、たまたま、これは昨日の産経新聞の一面トップの記事でございますが、これは、秋田県は事業はすべて予定どおり行い、減収分が明らかになれば起債などで手当てするというふうに言っておられます。また、岩手県も事業は凍結をしていないということで、私どもの党の出身でございますが、達増拓也知事は、すぐにでも是正されなければならぬと強調するため、凍結という言葉強く出す向きもあるのではないかとというふうな新聞には書いてございます。

それから、大変いい記事の一つ昨日読ませていただきました。これは四月十六日の時事通信のインタビューで、これは岡山県の実咲町というところの奥村町長が暫定税率廃止分に充当する事業費一億八千万円は当初予算に計上しなかったと。町長の御発言として、三月末で期限切れとなる税制がそのまま続くと思う方が甘いと継続を前提とした財政運営を批判、ガソリンが二十五円下がって特にお年寄りが喜んでいて、大事なのは将来の道路より現在の生活だというふうにおっしゃって、事業の遂行に支障のないような町政運営をしておられるという、そういう記事だったんです。

そのことは是非は別にして、こういう工夫はいろいろできるわけでございますので、特に東京都についてはよその都道府県に比べてた財源的な余力も大変あるわけでございます。例えば、新銀行東京に出資金を出すだけの財源的余力もあるわけでございますので、そのほかの事業が止まらないような財政的工夫をされることこそリーダーシップの大変強い石原知事の力量ではないかと思っておりますので、丸川委員からも知事は是非よろしくお伝えをいただきたいと思っております。

○丸川珠代君 私も新聞報道に書かれている愛知県のお話をしたいと思っております。

四月一日の中日新聞によりますと、愛知県が四月の発注を先送りしたおよそ百三十億円の中には、重点的に取り組んでいる事業も含まれていることに加えて、五十億円が先送りされている用地買収でも対象用地を持つ県民に迷惑が掛かりかねないというような記事になっておりますが、この件についてはどのように認識をされますか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) その事実も特に御通告をいただいておりますのでお答えするのはいかかかと思っておりますが、どうしてもということであればお答えをするべきかどうか考えさせていただきますので、もう一度御質問いただければか。

○丸川珠代君 お地元でも用地買収に関して先送りがある、対象用地を持つ県民に迷惑が掛かってしまいかもしれないというふうなことにいつてはどう思っているのでしょうか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) その記事の内容がどういふことを背景に起きているのかということとを一度調べてみないと、事の適否について私がここで申し上げるのは適切ではないと思えます。

○丸川珠代君 ということは、地元でどんな混乱が起きているかはよく分からないということでしょうか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 丸川委員よりはよく存じ上げているつもりでございます。

○丸川珠代君 さすが先輩議員ですね。さて、民主党は道路整備に当たって地方が主体的にとおっしゃっていらつしやいます。今でも国

や自治体、それから国や地方は、市町村それから県、こういうものは道路の計画の策定や道路整備などいろいろな段階においてお互いに相談をしたり連携したり調整しながら事業を実施していただきます。けれども、いや、混乱はどこかで起きているがよく分からないというような形では、知事や市町村のそれぞれの責任や役割というものはどこかに飛んでしまっているのではないのでしょうか。もっと彼らのために、それぞれが役割を果たせるように手助けをしてあげるべきではないんですか。

○委員長(峰崎直樹君) ちょっと速記を止めてください。

(速記中止)

○委員長(峰崎直樹君) 速記を起してください。

○丸川珠代君 発議者の方に伺います。民主党の考え方ですと、地方が自主的に道路のことをもつとやればいんだというふうな聞こえるんですけども、国が道路事業に関しては財源のことも含めてしっかりと担保をして事業の計画のことも手助けをしてやらなければいけないのではないのですかという質問です。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 大変本質的な御質問でいい御指摘だと思えます。

そのことは、まさに今回のこの道路の議論を通じて私も国会が、与野党協議の末、ある一定の方向性を出さなくてはならないというふうな思っております。今までは国がかなりの裁量権を持っていますが、国が道路政策を立案してきたわけですが、しかし、そのことが結果として地方が必ずしも望まないあるいは経済効果の高くない道路を造るということにつながっているのではないかとこの問題意識が今のこの道路の議論の背景にございます。

そこで、私も自身は、これは、地方の道路はできる限り地方が判断をして、そして地方に財源措置を行っていただくのが望ましいと民主党は考えております。

これは、地方財政の分野でディブというアメリカの学者がございまして、足による投票などという言葉もございまして、これはやはり、足による投票、つまりどの自治体であればどういう政策が行われているかということがよく分かるので、結局住みやすい、そして低コストの自治体に住民が移動していくという、そういうことによつていい自治体がつくれるんだということを表現している言葉でございます。

道路を取つても、例えば丸川委員も国税も地方税も納めておられる、ガソリンを入れれば道路特定財源も支払っておられる。これが全部国に集まって、国に集まった丸川委員の元々のお財布の中に入っていた税金を、北海道で道路を造る、青森で道路を造る、沖縄で道路を造るということになりますと、その道路が本当に必要なのかどうか、そして計画されている規格でいいのかどうかというところは丸川委員もなかなか御判断がつかないことと思えます。

そこで、道路というのは、できるだけ財源も計画も地方にゆだねて、その地域の方々が本当に必要なのは道路だということが分かる、そして自分たちが税収を納めてその税収で造るということが適切だという判断ができる、そういう姿にいくことが私たちが正しいと、あるいはこの時代においては適切だというふうな思っておりますので、そういう方向に進めさせていただきたいと思っております。

なお、国の直轄事業というのは、やはり今、もう一つの話題としてずっと議論をしております高速道路、高速道路を含む高規格道路、これはある一定の国のビジョンと計画に基づいて国の指導力の下で造っていくかなくてはならないというふうな思っておりますので、私どもの考え方は先ほど丸川委員が御指摘いただいたとおりの考え方でございます。

○丸川珠代君 ということは、国が管理している国道あるいは県や都道府県が管理している国道というのはどうなりますか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 国道についても、これは今国が直轄でやっているものの中には、国が判断するよりも地方が判断した方がいいものが私は含まれていると思います。例えば愛知県、石井委員も丸川委員も取り上げてくたさいました国道二十三号線の名豊バイパスというものですが、もちろんこれについては今は一定の計画に基づいて執行されておりますけれども、そもそも企画の段階からどのルートをどういう規格で、キルクというの、最初申し上げた企画というのはプランということでありまして、今私が申し上げた規格というのは道路の構造令に基づく規格という意味であります、そういう規格で造つたらいいかということでは地方がもっと早い段階から関与するということ、そういう工夫の余地は今後においてはあるのではないかなというふうに思っております。

○丸川珠代君 ありがとうございます。

それから、ほかにお伺いしたいこととして、高速道路の無料化のことを教えてください。

特定財源に関連して、民主党はマニフェストで高速道路の無料化ということを主張されております。民主党の幹部もそういうことを様々なところで発言をされています。けれども、高速道路の料金収入というのはこの四十兆円の高速道路の建設債務の償還に充てられているものです。料金収入がなくなると税金で債務の償還を肩代わりするしかなくなりません。暫定税率がもし廃止されて、コストの圧縮が実現すればいいんですけども、それは実現しない場合には二・六兆の上に高速道路料金二・五兆円、合わせて消費税二％に相当するわけですが、それは何としてもやらなければいけないわけですが、既に実は特定道路財源の中からも高速道路に払っているお金があるわけで、一体この辺りはどうすればいいというふうにお考えになつていますか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 丸川委員にお答えを申し上げます。

高速道路の無料化については私どもがマニフェ

ストに掲げている政策の一つでございまして、民主党の主張する高速道路無料化を実現するためには、これまで高速道路建設のために行われた約四十兆円の借金の返済を国が肩代わりする必要があります。この借金返済の費用として年一・五兆円の予算が必要と試算しておりますので、マニフェストには財源の捻出の方に合わせて、歳出を伴うものとして高速道路の無料化一・五兆円というものを掲げているわけでございます。

そして、先般、西田委員との議論のときにお答え申し上げましたが、例えば、今回の二・六兆は財源捻出の十五・三兆とは別枠かという御質問がございましたので、私が答えましたのは、十五・三兆の一番骨格になっております国の無駄遣いは正、補助金の圧縮等の六・四兆円の中に何がしかの二・六兆とのダブリの部分が出てくる可能性がある、これは完全に別物であるということでは申し上げられない。そして、どのぐらいのダブリが出るかということについては、まさしくこれからの道路政策の見直しによって決定していくものでありますというふうにお答えを申し上げます。

したがって、もし例えば二・六のうち一・五が今私が申し上げた数字に該当すると、これは財源の十五・三に見合う歳出として歳出側に高速道路無料化の一・五兆が書いてあるわけでございますので、その一・五兆はただいま申し上げました一・五兆に該当するということになります。

ただ、せっかくいいところに御関心を持っていただきましたので、先般私が本会議で申し上げました高速道路会社、いわゆる民営化会社と債務返済機構の関係については是非丸川委員にも御関心を持っていただきたいと思ひますし、今の御質問と関係がございしますので、少しお話をさせていただきます。

日本高速道路保有・債務返済機構法第十五条と道路整備特別措置法第五十一条によつて、高速道路会社が計画、建設した道路とそれに要した債務は丸ごと債務返済機構に移管できる仕組みになつ

ているということを私本会議で申し上げました。そして、実は今回の政府の道路整備特別法によつて、この第五条によつて、今度はこの債務返済機構が今保有している債務をスマートインターチェンジ等を作るの見返り措置としてこれを国が引き取ることができるという内容が盛り込まれております。

これを客観的に理解しよういたしますと、高速道路会社が高速道路、本来は小泉改革のときには独立採算で造るということになつたはずの高速道路を造つたことによつて発生した債務を返済機構が受け取り、そしてこの返済機構が今度は国にその債務を移管できるといふ、こういう構造になつていくわけでございますので、例えばこういう構造が小泉改革の趣旨に合致するかどうかということをもう一度見直す、そして与野党で合意ができれば、その仕組みについて一定の調整ないしは見直しを加えることによつて、丸川委員が御指摘になつた高速道路無料化の財源の一助にもなるものではないかというふうにお考えをしております。

○丸川珠代君 マニフェストに書かれた十五・三兆円の中でも、補助金や一括交付にする無駄のカット六・四兆、そういうところは何がしか重なるというのは西田議員の質問にもお答えをいたしておりました。その何がしかというのは、まさに道路特定財源二・六兆円の代替をひねり出すためにコストを圧縮する、その部分と全く重なつて

いるというふうにお考えをいただいておりますか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 丸川委員には是非、やはり新しく議員になられて、自民党の皆様方もいろいろ善かれと思ひになつて作つておられる政策でも、長くその一つの政策の考え方や仕組みが続きますと、問題点が見えにくくなつてくる場合があると私も思つておりますので、是非、斬新な発想を維持されたまま、与党の政策の在り方が今のままでいいかどうかということとを与党内で御議論いただきたいと思ひます。

そして、今の御指摘、つまり二・六兆のどのくらいが十五・三の中の六・四と重なる部分になる

のかというのは、これはもう先ほど来何度か申し上げておりますが、例えば政府・与党決定のこの八項目の一と二で、道路の無駄を徹底的に排除するということを与党御自身が言つておられる、政府御自身が言つておられる、そして連立与党合意の中でも言つておられる。今日は財務大臣も徹底的に無駄を排除するというふうな富岡委員にお答えになつた。そして、国土交通省は今後五年間で一五％のコストカットをする。本場にみんな同じ方向を向いているわけでございますので、一体二・六兆のうちのどれだけの部分がこれまでの実質的な政策の言わば質と量の低下をもたらさずに捻出できるかということについては、与党のお立場でも御協力をいただければいただくほど多くの財源が捻出できるものというふうにお考えをしております。

○丸川珠代君 もちろん、いいことであれば協力すべきでありますし、実現すべきことだと思ひます。協力する基になるその費用の圧縮ですけども、もう一度お伺いしますが、費用と便益を分析して、そこに問題があるところがあればやめるといふ、つまり、今着手しているところでも事業に問題がある場合はつまりやめてしまふと、そういうことです。

○委員以外の議員(大塚耕平君) それはそのとおりです。

そして、せっかくですからもう一つ数字を申し上げますと、例えば先ほどBバイCに御関心を持つていただきましたけれども、BバイCの中にコスト計算をするときのいろんな原価が書いてあるんですね。一般国道、先ほど国道に御関心をお持ちのようでしたので、一般国道の直轄分のこのコストは、一キロ当たり、これは前回の改定を行つたときに二千百万円から二千七百万円に増額されているんです。しかし、その他の規格は全部減額されているのに、実はこの一般直轄国道だけは三三％の値上げがされている。しかも、このときの基準年というのは平成十年から十二年の三年間を取つておりまして、この間は日本国全体は大

変なデフレだったわけであり。このデフレの期間のデータに基づいて費用便益分析上の財源を計算するときの基準になっている一般国道直轄分の一キロメートル当たりの単価が三一%増額されている。こういう矛盾を一個一個ひもといくと、恐らく丸川委員の御疑問にしっかりと答えられるような数字を与野党挙げて作り上げることができるとは思えないかというふうに考えております。

○丸川珠代君 先ほどもお手元に、今事業に着手している五百七十三事業のうちの一から七十番目までが出ているんだと、その中で費用便益分析が○・二ぐらいになっている事業があるというふうな資料をお持ちだということでしたので、是非そのようなものを共有しながら議論したいと思っております。いかがでしょうか。――ありとございます。

とにかく、どこかで事業をやめなければいけないということをはっきりおっしゃっていただきたい、ありがとうございます。そのような認識だということと前提に今後の議論が展開されていくものと考えております。

さて、もう一つ伺いたい。租税特別措置の透明化法案について御質問をさせていただきたいと思っております。

これは、租税特別措置を受けている法人それから個人について、どのような適用を受けているか、幾らぐらいの金額になるかということをお知らせなさいというふうな法案でございますけれども、これは納税者にとっては増減額の明細書を提出する新しい新たな事務負担、それから執行当局にとってはシステムを対応させなければいけないというふうなコストの負担が発生すると思われるが、こうしたコストに見合う政策効果があるというふうにお考えですか。

○委員以外の議員(尾立源幸君) お答えをいたします。

その前に、まず、先ほどの大塚議員がお示したこの資料でございます、これ政府からいただいた

ておりますので、皆さん、与党の方ももちろん手に入りますのでリクエストしていただければと思います。

それともう一点、お答えする前に、やはり国会審議のルールというのございますので、私どもも答弁しつかりやうしていきたいと思っております。是非、通告を時間内にお願ひしたい、このことは与野党理事会で協議はしていただいていると思っておりますけれども、私たちも随分待ちましたので、その点だけこれからよろしくお願ひしたいと思っております。

さて、お尋ねの件でございますけれども、そもそも租税特別措置法、租特と呼ばれるべきですけれども、この趣旨といいますが、これは特定の個人や企業に減税、税の負担を軽減すること等で政策目的を達成する、こういうことが趣旨でございます。しかしながら、これは租税の原則でございます。公平、簡素、中立、これに反してございまして、特別な一時的な例外的な措置だということにこれは政府税調そのものも定義付けております。そして、これが長く続いた結果どういうことになっているかという、税制にゆがみが生じておりますし、また効率的な資源配分というものが妨げられております。そして、さらには、これは先ほど藤末委員からも質問ありました、補助金、裏補助金ということになる、こういう弊害も出てきております。これは不透明の見直し、整理統合というのが必要だと、こういうふうに政府税調そのものも言っておりますし、我々もそう思っております。

そんな中で、お尋ねの件でございますが、本来、整理統合するためには租税の適用実態というものをしっかりと把握をしまして、その正当性の検証を行わなければならないというのが我々の立場でございます。そして、これは本来的に租税を適用しておる政府の責任なんです。もっと言えば財務省の責任でございますし、この見直しに関して歴代の財務大臣はほとんど有効な施策をしてこなかったと、そういう我々は認識を持っております。

ういう意味で、今回の見直しというのは本来政府がやるべきことを我々が御提案をしておるということでございます。

そこで、財務大臣に次のような規定をさせていただいております。まず、租特の適用実態調査を行ってください、こういうことを言っております。そして、その結果を国会に提出していただきたい。さらに、その報告書には財務大臣の租特の正当性に関する意見書を付けて出してくださいと、こういうふうに我々はこの法案の中で言っております。

なぜこの正当性の意見書付きの報告書が必要かというと、先ほど申し上げましたように、国会の中で本当にこの租税特別措置法というものをこのまま続けていいのか悪いのか、そういったことを議論するためにはこのデータが不可欠でございます。そういう意味から我々はお願ひしておるわけでございます。

したがって、コストが掛かるのは当然です。しかしながら、先ほど申し上げました、このコストというのは本来行政がやってこなきゃいけないことも今までやってこなかったものなんです。ですから、我々はある意味新たなコストとは考えておりません。本来やるべきことをやってこなかったことをただ単純にやるだけなわけなんです。

そういう意味で、そうはいってもコストは掛かりますけれども、透明化さらには適正化を行うことによつてコストを上回る効果が我々はあると思っております。というのも、国税に關して今二百九十五の租税特別措置法ありますし、地方税法では二百程度、そして国税での減収額は三兆三千九百二十億、地方税では九千億、こういった減税を行つていられるんです。これが本当に政策効果、目的、実態等、利用に適したもので、この件を我々は検証しなきゃいけないと思っております。

○丸川珠代君 財務大臣に是非伺いたいんです。今の発議者の御答弁、裏補助金となつてくる租税特別措置法という意見、それからやるべきこ

とをやつていなかったというような意見なんです。が、果たして本当にそうなんですか。そして、これを実際に増減額の明細書というものを提出した場合に、役所の方で発生する事務負担というものをどのようにお考えになりますか、お聞かせください。

○国務大臣(額賀福志郎君) まず、裏補助金的な性格を持つていっているんじゃないかと先ほど藤末委員からもそういう話があったような気がいたしておりますけれども、この租税特別措置は元々法律で決まっております。法律に基づいて一定の要件を作りまして、その要件に基づいた方々が自らの応募対象になるということでございます。裏補助金とは性格を異にしているものと受け取っております。

ただ、民主党さんがおっしゃるように、実態がどういふふうになっているのかとか政策評価はどうなつていのかということについては、これは法人税とか全体の中でどういう位置を占めているのか、あるいはその時々時代の流れを背景としてインセンティブを与えたり、あるいはまた誘導的な意味を持つたりしてこれまで続けてこられて、言つてみれば今日の日本の基盤を築いてきたということも事実でございます。しかし、そうはいつても、やっぱ二、三年とか五年とかにきちつと見直しをして、廃止すべきは廃止し、修正すべきは修正をしてきたということでございます。

今後そういう方向で考えてまいりたいと思つておりますけれども、今年はこの秋には税制の抜本改正を行うと。そういうときにやっぱり所得税とか法人税とか消費税とか道路特定財源とか様々な議論をしていくわけでありまして、そういうときにもいろいろと、法人税の中での課税のベースを広げていくためにはどうしたらいいかとかいろいろ議論がなされていくものと思っております。そういう中でしっかりと与野党の間で議論をしていただければ有り難いというふうに思っております。

○丸川珠代君 以上で質問を終わります。ありがとうございます。

○磯崎陽輔君 皆さんこんにちは。自由民主党の磯崎陽輔でございます。今日は皆様の御配慮でこの財政金融委員会が質疑をさせていただくことを本当に感謝をいたしております。

今、国会がこういう情勢でございますけれども、私は、もう政治改革と言いつてかなり時間がたつと思ひます。その政治改革と言いつて始めるとき、どういふわけか小選挙区制の導入ということがシンボル化してしまつて、小選挙区制を導入するかどうかという議論がそれは随分前ですけれどもありました。私はもちろんそのころ政治家をやつておりませんでしたけれども、やはり小選挙区制を導入するという国会の中の意思があり、小選挙区制を導入するということは、二大政党制、政権交代な二大政党制を我が国も取つていく方向であるという認識があつた。私はそれも賛成でありますし、今もそう、それは決して国民にとつて悪いことではない、政権可能な状態にあるということは国民にとつていいことだと私も思つております。

したがつて、今の政治状況を私は考えてみたんですけれども、本当にじゃ今の状況で政権交代可能かという、私はそれは健全な二大政党制でなければならぬと、そのように考えております。

今この委員会で議論されております道路財源問題、特に暫定税率をどうするかという問題が今課題になつておるわけでありまして、御承知のとおり、これは衆議院では二月二十九日に可決し参議院に送付されたわけでございます。その可決の在り方については民主党の側にもいろいろと御意見があつたと思ひます。また、後から聞いた話でありますけれども、予算の自然成立の日を三月三十一日まで待てばよかつたというアドバイスをいただいた野党の方もいらつしやいます、それは本当かどうか分かりませんが、そうだったと思ひます。

しかし、御承知のとおり、この予算関連法案というのは三月の末までに審議を終わらなければならぬものでありまして、それが四月四日という年度を越えてから初めて議論するに至つたということは私は極めて遺憾であると思ひます。参議院では民主党が多数を取つたわけであります。そうした大いにその多数を利用して採決をしていただくのであれば私は結構だと思ふんですが、要はそのではなく、さつき言つたように、二月二十九日の件はいろいろあつたかも知れませんが、その後、予算委員会が再開した後も常任委員会を再開せず、結局、審議拒否という言い方よりも、審議の主体は民主党にあるわけですから、審議を先延ばしにして年度を越えたわけでありまして、こういうやり方は私はいけなかつたと思ひます。

さちんと、そういうやり方ではなく堂々と、反対なら反対という意思表示をしてもらわなければならぬ。そうすれば衆議院で三分の二の再可決ということをやらんのだらうという言い方はもちろんあるんでしょうけれども、それは憲法に決められたことであります。予算関連法案の審議はきちんと年度末までにやるのが私は常識であつて、そういう常識ある二大政党制の下で政権の交代があり得るべきだと私は考えます。

そこで、まず発議者にお尋ねを申し上げますが、道路関係の議案が三月中一度も審議されなかつた、こういう異常事態について皆様方はどういふお考えをお持ちでしょうか。

○委員以外議員(大塚耕平君) 地方自治の御専門家である磯崎議員とこうして議論をさせていただけのこと、本当に有り難いことだと思つております。

御下問の件でございますが、国会は議論を通じて国民生活の向上を図るところでございまして、その意味では、三月中に当委員会が今日のようなこういう議論が行なかつたということは、私も大変残念に思つております。

とはいひましても、磯崎議員御自身も、民主党にもいろいろ採決等について考え方があつたと思ひます。

がというふうな御配慮をいただきましたが、恐らく、その取り運び方について若干の公党間の認識のそごがあつたことによつてこういう事態になつてゐると思ひますので、できるだけ国民の皆様にご納得をいただけるような二大政党の関係、もちろん二大政党のみならず、議会に籍を置くあらゆる政党の健全な関係を構築してまいりたいと思ひ思つております。

○磯崎陽輔君 ありがとうございます。私も、三月中に審議入りして、そして延びたというんだつたらまだ分かるんですけれども、もう年度を越えて、四月四日初めて予算関連法案を審議する、これはやっぱり異常です。やはり皆さんとはさちつと政策論で私も議論したい。先生方もさちつとやつてゐるように。だから、そうすのためにやはりきちんと国会というところは審議をしましよ、議論をしましよ、それをお願いをしておきたいと思ひます。

そうした中で、私は議院運営委員会の委員もやつておりますが、道路整備財源特例法が財政金融委員会、当委員会に付託されたということは大変遺憾に思つております。これは、議院運営委員会でも多数決によつて物事を決める、これは人に聞いたことですが、十何年ぶりだということですね。最近では共産党の御協力があつて、自公共で反対をいたしますと可同数になるんですね。最後、西岡委員長が委員長裁決でこつちだ、民主党の側だと言ふんですね。それが続いているんです。大先輩方が、昔はこんなことじゃなかつた、昔じゃない、ちよつと前もですね、ちよつと前も、一年前までこんなことはなかつたと言ひます。

ただ、それは多数決できちんと決められるのは、これは我々が余り愚痴を言つてもしょうがない、そう思ひますけれども、今度のこの道路整備財源特例法については、これは明らかに参議院規則に国土交通省の所管については国土交通委員会が所管だと書いてあるんです。幾ら多数だといつてもルール違反は私はいかぬと思ひますね。そこま

で来るとやつぱりもう民主党も、いや、これは危ない政党かなと私も思わざるを得ない。やつぱり多数を取つてもやつていいこと悪いことがあつて、やつぱりルールは、これ参議院規則だ、それが読んだつて紛れはないと思ふんです。そういうことについて、やつぱりルール違反はいかぬということ、どうですか、お尋ねいたします。

○委員以外議員(大塚耕平君) 法案の付託につきましては、議院運営委員会の採決を受けた結果を受けての御判断でございますので、私がお答えするのは適当ではないと思ひますので、控えさせていただきます。

それと、一つ付け加えさせていただきますのは、国会で建設的な議論をという一問目の御下問とも関係があるんですが、やはり国会で議論した結果、閣法も議員立法も与野党の議論を受けて修正が行われる、弾力的に言わば変更していくというふうな、そういう結末が得られるような議会であれば、恐らく議事の進め方についての、先ほど私が申し上げましたような公党間の認識のそこも減つてまいらると思ひますので、是非、国会で議論して物事が実際に決まつていく、法案が場合によつては修正される、そういう議事を一緒につくらせていただきたいということを付言させていただきます。

○磯崎陽輔君 道路整備財源特例法については、議長が何か連合審査をしたいという話もやつてゐるというふうにも新聞に載つておりましたけど、皆さんのところの代表で選ばれた議長が、そこま

で苦しませておるわけですから、もうちよつとこれはきちんとやつてほしいと思ひます。いろいろ個人的な御意見は言えないでしょう、これは議院運営委員会で決まつたんだから、そこは余り言ひませんけど、私は、やはりルールを破つちやいかぬところまでは、そこまでは多数でやつちやいかぬということだけはきちんと申し上げておきたいと思ひます。

それで今議員から御指摘がありました話合ひ、

まさに私大事だと思っています。与党、野党が話し合つて国民にとって一番いい法案を作つていく、予算を作つていく、いいことだと思ひます。今一番国民が願つておるのは、やはり与党、野党がよく話し合つて結論を出すということであり、そのとおりだと思ひます。これはもう御承知のとおり、我が方の福田総理が野党に頭を下げて話し合ひをすつと呼びかけております。やつとこの道路問題についても枠組みができたのではないかと考えておるところでございます。

そこの中で、何だか法案を出し直せという意見が時々あるんですね。一般財源化したら今度暫定税率の意味がなくなる。それは分かるんですけど、だから一般財源化は簡単にできないと言つておつたんですよ。一般財源化と言つたら、今度はだから暫定税率はおかしいとか、五年と言つておられるだけだ、じゃ十年のままだよおかしじやないかとか言つておられるんですけど。

これは皆さん、もう分かつておつて分からぬふりしておられるんですけど、それは与党と民主党の間でちゃんと話し合ひが付けばいかなる法案を作ることでもできます。まあ何でもできるというわけじゃないと思ひますけど、一定の範囲で、与野党の話し合ひが付きさえすれば、衆議院、参議院、それぞれ一日ずつやつても多分法案は通るんだと思ひます。ところが、単独はできないんですよ。また、自民党で、与党で単独修正をしますと、また皆さんが六十日間審議しないんじゃないですか、それは分かりませんけど。そうしたら、もうほぼ会期末に近寄つてきますから。

今大事なことは、私の方からまたあえて問うてみたいと思ひますが、いろんなそういう前提抜きに道路問題を議論するの私はいと思ひます、大賛成です。どうか、きちつと結論が出るように、今の枠組みで、参議院の採決ができる範囲の期間の中でしつかりと結論を出していただきたいと思ひますが、いかがでしょうか。

○委員以外の議員(尾立源幸君) お答えいたします。

磯崎委員におかれましては、私の地元でございます堺市の財政局長ですか、やつていただきまして、おかげさまで政令指定都市にすつかり今自立しております、ありがとうございます。

今お尋ねいただいた件でございますが、与野党でしつかり話し合ひをすべしだ、こういうことでございまして。まさにこれは国民が望んでおることであらうと思ひます。国民のみならず私たち民主党もこの話し合ひというのは是非やらせていただきたいと思つております。そして、私たちも前提条件を付けずにこの協議に臨む、こういうことで我々進めさせていたでいております。

た、遅れました理由というのは、御承知のとおり、三月の二十七日、福田総理が一般財源化というのを大きな決断で表明されました。そして、皆様方の間でもいろんな議論があつて、四月の十一日によろしく政府・与党決定ということである意味皆様方の考え方が出てきたわけでございます。やはりここから我々もスタートだと思つております。

そういう意味で、先週から第一回目の政策責任者や国対委員長ベースの協議会が始まつておりますので、これまた私どもは条件を付けずに臨んでいきたいと思つております。そして、二回目があしただというふうに聞いておりますので、是非その実現は皆さん方にも協力をしていただきたいと思つております。

○磯崎陽輔君 ありがとうございます。

大きな問題が、一般財源化の問題と暫定税率の問題があつたわけでありまして、一般財源化の問題はもう我が国の総理が一般財源化を来年度からではありますけれどもやることはつきり申しておるわけですから、あとは暫定税率の問題をどうするかということが議題に、主な焦点となつてくるんであらうと考えております。

そこで、何度も聞いて悪いんですが、その暫定税率の廃止については、国、地方を通じて二兆六千億円もの歳入欠陥が生じるわけでありまして、これについても、私もちゃんとこの委員会の議事録

も読んでいますけど、読んだ上でもう一回お伺いいたしますが、この二兆六千億円の財源対策について再度明らかにしていただきたいと思ひます。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 最も重要なところですから、お答えを申し上げさせていただきます。

この減収分についてどのように財源対策を行うか。これは今日、先ほど丸川委員とも随分議論をさせていただきましたが、低コスト化あるいは本当にその事業が必要かどうかということ、並びにB/C分析上合理的な内容であるかどうか、こういうことを虚心坦懐に見直すことによって財源対策につなげてまいりたいというふうに思つております。

また、総理御自身も新たな需要予測に基づいた中期計画を見直すということをおられるわけですから、そういうことがもし今年度中に、二年度の事業にかかわる部分で間に合うような見直しができるれば、それらについて所要の財源手当てにつなげていくのではないかとこの場合には思つております。そういう努力を十分にしたい上、なおかつ財源が足りないというこの場合の議論については、先週この委員会ですつかりとさせていたいただいたつもりでございます。

○磯崎陽輔君 ありがとうございます。

先ほどからの議論でも何回も大塚議員御答弁なさると言つておられるんですけど、我々が聞いていて分からないのは、要はまさに二十年度の話をまず我々聞きたいわけですね。本年度、暫定税率を下げてしまつて二兆六千億が空くわけですから、それはどうなるのという話を聞いておるのに、ずつと、まあ早くても来年度の話をなさつておるんじゃないですか。今まで大塚さんの御答弁の中で、本当に本年度からそんな財源化が可能かなという話があるんじゃないか、質問いたします。

(理事辻泰弘君退席、委員長着席)
○委員以外の議員(大塚耕平君) いや、これはあ

る一定の議論のループに入つてきているということとは、これは論点が明確になつてきているということだと思ひますので、私は前向きに議論が進んでいると思ひます。

したがつて、この二十年度の財源については、先週は、もしこれをフルに低コスト化や事業の見直しなどない状態でどこから財源を捻出するということになる、それは財務大臣の出番でございまして。その財務大臣の出番というのは、例えば様々な剰余金、内部留保等を使うということについて先週議論をさせていたいただきました。

ただ、やはりそのことは、最終的にそれを使えるかどうかということは財務大臣の御判断です。先ほど丸川委員のところで御説明申し上げましたが、例えば私の手元にある政府の資料の七十事業だけでも、当初の事業費から五倍近くになつてい

るものから、この七十というのは全部二倍以上になつてい

るものなんですね。これらについては、先週も議論になりました繰越金、繰越金の中にまだ契約未済の繰越金もあるということを我々確認をしておりますので、ひよつとすると、本当にこれはどういふ理由で当初の事業費の二倍以上のものだけでこんな七十事業あつて、それが合理的なのかどうかということ、これを確認していく過程では、財務大臣に御迷惑を掛けられないようなあるいはかつての財源確保法のようなそういう法律を作つて、幾つかの特別会計から財源を捻出するよ

うなことをしなくてもいい工夫の余地はあるのではないかなというふうに思つております。
○磯崎陽輔君 ありがとうございます。
またそのことは後ほどお伺いしたいと思ひますけれども、先ほど二兆六千億の歳入欠陥の話ですね、国が一兆七千億円、地方が九千億円でありまして、この地方の九千億円の歳入欠陥についてちよつと御説明がなかつたんですけれど、これはどうやつて補てんするんですか。

○委員以外の議員(尾立源幸君) お答えをいたします。

御承知のとおり、私どもの道路特定財源改革法案の中におきましては、最も大事なものは地方に迷惑を掛けたくないということでございまして、この部分を担保するために、道路特定財源の廃止で九千億の減収が見込まれます、それを補うために、国の直轄工事の負担金、これを廃止をさせていた。だきまして地方の自主財源として使えるようにと。そうすると、二十年度ベースでございしますが、一・一兆円という試算になっております。ということで、マクロベースにおきましては、この一・一兆円の納税を廃止いたしますと、九千億との差額でございしますので、まあ二千億の余剰が出るぐらい、マクロベースではこれは足りるんじゃないかと思っております。

しかしながら、各都道府県、もう御専門家ではございますが、増収と減収のバランスが取れていないところもございまして。こういったところは地方交付税等の調整でならしていきたくと思っております。更に申し上げますと、都道府県ベースではこれでまだつじつまが合うわけなんです。市町村ベースでは、これは直轄工事の負担金というのが元々少のうございまして、減収分の方が上回ってしまいます。これはやはり都道府県と市町村の間でしっかりと協議をしていただきまして、まあある意味、都道府県が予想以上のお金をいただいておりますので、それを本来の姿に戻すという意味で協議をしていただきまして、市町村に適切な処置をしていただく、分配をしていただく、このようなことをお願いしておる次第でございまして。

○磯崎陽輔君 ありがとうございます。

尾立先生、先ほど言い忘れましたけど、駅前がよく街頭演説なさっているのを私も昔眺めておりまして、思い出しましたけれども。

そこで聞きますけど、じゃ、そうするとあれですか、九千億円の地方の歳入欠陥に対して直轄事業負担金一兆一千億円を廃止するから、二千億円

は都道府県のところに入る、それを使って市町村の面倒も見るというような配慮もしてほしいと、そういうことでしょうか。もう一回確認いたします。

○委員以外の議員(尾立源幸君) 若干ちよつと誤解があるようなんですけれども、マクロベースでは、九千減つて一・一兆手元に残りますので、全体的にはプラスになるということをお願いしました。その上で、都道府県と市町村のプラスマイナスの状況を見ますと、実は大きく偏っております。都道府県の暫定税率廃止による減収分は六千億でございまして。一方、直轄工事の負担金廃止による負担減といいますが、自主財源化はおおよそ九千億でございまして、ある意味、そこでもう三千億都道府県に浮いていくということなんです。

一方、市町村におきましては、暫定税率廃止によりまして三千億減収になります。直轄工事負担金の廃止による負担減、増収は約二千でございまして、ここで差引き三千と二千の一千が足りなくなる。この足りなくなつた一千を今申し上げました都道府県で浮いた三千を使つて垂直調整をさせていただきますと、こういうことでござい

ます。○磯崎陽輔君 まあ都道府県と市町村の問題あるんですけれど、直轄事業負担金一兆一千億あるわけでありまして、この直轄事業負担金というのは、これは地方債を起こせるということは御承知ですね。そうしたら、現金的にはどのくらい出てくるんですか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 一兆一千のうち起債によつて財源を確保しているのは六割だといふふうに理解をしておりますので、残りの四割、約四千億強がキャッシュだといふふうに理解しております。

○磯崎陽輔君 ちよつと私の持つてゐる数字と違うんですけれども、もうちよつと多くて六千億ぐらいあるんじゃないかと。そうすると、その九千億の歳入欠陥ですと、それで六千億のキャッ

シュということは三千億円足りないんじゃないでしょうか、いかがでしょうか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 若干数字が私どもよりも多いというのは、それは私どもにとつては有り難い話なんです。

磯崎議員の数字を使わせていただきますと、三千億足りない部分、これは先週も答え申し上げましたが、それは地方債の起債によつて今も賄つてゐるわけですから、もしそれを地方独自で賄うということであれば、これまで起債していた分と同様に、起債によつて自主財源を確保することは可能ではないかというふうに考えております。

そして、地方財政法五条で起債の適債業務については明記があることはもう御専門家でですから御承知のとおりでございしますが、その九千億見合いで行う事業の大半の事業が起債対象事業として限定列挙されているわけでございまして、各自治体で起債によつて賄つていただくのも一つの対応ではないかなというふうには考えております。

○磯崎陽輔君 この前の日銀の人事のときに財金分離ということを民主党の方がおっしゃいましたけれども、財政と金融はこれ違うんですね。

地方債で同じという理屈は、これは成り立つのですかね。要は、九千億の歳入欠陥、今まで国からこれキャッシュで来ておつたわけですよ。それ六千億はちよつとおたくの数字と違うけれども、これは確かに直轄事業負担金を充てれば六千億はキャッシュで残りますよ。三千億は地方債でやれ

というんですか。それはちよつと全然話がおかしいんだと思ひます。それは、三千億は結局歳入欠陥のままじゃないですか。もちろんその歳入欠陥はできるかもしれないけれども、それはまた地方が借金を背負わねばならぬわけだから、それで地方に迷惑掛けないと言つておるのはちよつとおかしいと思ひますが、いかがでしょうか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) それは考え方としては御指摘のとおりだと思ひます。そこで、私たちが申し上げてゐるのは、地方が

本来、本来といひますか、起債によつて国の直轄事業の負担金を資金調達をして、約一兆一千億を国に納めているわけでございまして、これが完全になくなる、その一兆一千分は地方に財源をお返しするという言い方をしておりますが、これをそのキャッシュとして手当てをするということであれば、先生御指摘のように、三千億、国の財源として何らかの確保をして地方にキャッシュを渡すということになります。

ただ、これは今後のまさしく検討事項の重要なポイントだと私も思つておりますけれども、直轄事業の負担金をなくすという行為だけでどまるといふことであれば、残りの三千を埋めようとするそのことについて国が特段の財政措置をしないのであれば、調達手段としては地方債ということを使うということも一つの考え方ではないかというふうに申し上げてゐるわけですので、可能であればもちろん国からキャッシュとして財源の保障をする方が、私は今の地方の財政及び経済の状況からすればよろしいのではないかなというふうには思つております。

○磯崎陽輔君 それはやつぱりおかしいですね、国からやつた方がよい、それはもちろんですよ。でも、それをやつたつて国も四千億しか残らないわけですから、三千億払つたらもう一千億しか残らなくなる。そんな国家にしたらもうむちゃくちゃなことになります。とにかくそこは相当ごまかしがあります。

地方債で埋めるんだつたらそれは地方に迷惑掛けないという話は絶対ありません。だから、皆さんの三原則の中の地方に迷惑を掛けない、これは旗を降ろしてもらわなきゃならぬ。九千億あつて直轄事業負担金でキャッシュが六千億しかないんですよ、一兆一千億ないんですよ。六千億しかない。あとの三千億は金が足らぬから地方債で賄え、これはおかしいじゃないですか。だから、それで地方に迷惑掛けない、三千億も地方に負担掛けておつて地方に負担を掛けない、この旗は一本降ろしてもらわなきゃせんよ。一般財源化、暫

定税率引下げ、地方に迷惑を掛けない、これは皆さんの三本柱、何かもう一個あったかもしれないけれど。

それでいうと、地方に迷惑を掛けないなんかない旗、これだけはもう今日のこの答弁で絶対降ろしてもらわなきゃおかしいと思いますが、その前にちよつと、今言った、私の言ったこと間違っていないか、ちよつと総務省に聞きたいと思ひます。

○政府参事人御園慎一郎君 御指摘のように、マクロベースで直轄事業負担金が廃止された場合の我々どもの試算では、六千億円が地方債が充てられておりますから、地方債というのは原則的に、今も御議論ございましたけれども、投資的経費、五条経費についてのみ充てられたいということをお案すれば、直轄事業負担金のうち一般財源として活用できるのは地方債を除いた五千億ということになります。

なおかつ、暫定税率が廃止によつて減収する額は一般財源として入ってくる九千億でございますから、結果として、私どもの試算では、ちよつと数字が違ふかもしれませんが、約四千億が歳入不足になるというふうに考えております。

○磯崎陽輔君 ちよつと数字が合わないところはいいけれども、いづれにしてもそういうことで、起債を充てるのまで迷惑を掛けないで、そんな日本語はないですよ。起債は地方公共団体が勝手にやるわけですよ、自分とこの。皆さんが自分で借金をするときに、いや金を勝手に借らせてあげるからいいだろうとか言われてどう思ひますか。その住友銀行に行つてきてくださいと、金借りてくださいと。そんなものが財源措置になるはずないでしょう。だから、我々も言われつ放しですけれど、おかしいですよ、これは。これで地方に迷惑を掛けないなんかない日本語は絶対におかしい。

いかがでしょうか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 決して与党の皆さんは言われつ放しではなくて、私どもも随分言われておりますので刺し違えていと思ひます。

れども。

いや実は、さすがに総務省の御出身で御専門家でありますので、この審議を通じてひとつ解決したい論点の一つでもあるんです。と申しますのは、私どもが地方債も財源調達の一つの手段というふうにお話し上げていた背景には、地方債の償還保証というものは国がしているのかどうかという論点があるわけでありまして、このことについて、私は随分一期目のときに塩川財務大臣と片山総務大臣に御質問をさせていただいて、なかなかお二人そろつていただく機会がないものですから、平成十四年六月三日の行政監視委員会に両大臣おい

でいただいて、塩川大臣には、地方債というのは財務省が最終的に償還保証をするんですかというふうにお伺いしたところ、塩川大臣は、いやそれは地方が最後は自分で返すんだとおっしゃり、片山総務大臣にお伺いすると、いやそれは国が償還保証をしていると考えているということ、結局結論が出ないままその議論は終わりましたが、その当時大変そこが重要な論点になつておりまして、ひよつとすると議員もそのころ省の方におられたのかもしれませんけれども。

そこで、今回そのことがどうなつていくかということを総務省にお伺いしましたところ、結局、何と出てきたのは、私がそのときに両大臣と質疑をさせていただいた答弁の内容と今状況は変わつていまして、御回答だつたんです。ということとは、実はその地方債を発行することが地方に迷惑を掛けることなのかどうかということ、地方債の償還保証は国がしているのかどうかということについて、ひとつこの場でも結論が出ればこれは大変大きな国会論議の成果だと思ひますが、もし議員に財務大臣に御質問をいただけるんでしたら、その点を財務大臣にお伺いしていただければ有り難いと思ひます。

○磯崎陽輔君 大塚さん、はつきりそこは答えてほしいですね。

そんな難しい問題でも何でもありません。地方債の償還が国が全部面倒を見るはずがありません。

ん。今の知事会のこの前の地方要望でも、決算乖離で、それは留保財源も使つた上での決算乖離で、二兆五千億以上も決算乖離があると地方は言つておるわけですよ。地方債の償還は、要は特定のものについては元利償還費の措置をするのもあります。これは野党に評判が悪いやつです。地方債の補助金化といひまして、交付税の補助金化といひつて評判が悪い。そういうのも若干ありますけれども、基本的には地方債の償還は地方の留保財源の中でやる、そういうものに決まつておるわけですよ。そんな難しい話じゃない。

だから、もしそれも見るとなればあれですが、三千億円の分は国が保証したことになるからいいと、そんな日本の国はいい仕組みになつていませんよ。要は九千億の歳入欠陥に対して直轄事業負担金の現金部分は六千億しかないんだから、三千億足りませんねという話です。そんな難しい話でも何でもありません。そこはちゃんと、いろいろな長々と説明しないでいいですから、これはやっぱりおかしいと言つてくださいよ。

○委員以外の議員(大塚耕平君) いや、これは総務省御出身の委員から先ほどのような御意見を承るのはちよつと意外だつたんですが、というのは、もちろん第一段階では地方がしっかり償還に努めるということは我々も理解はしております。ただ、最終的に地方債の償還保証というのをどこが担つていくのかということについて、総務省のお立場は国だということに理解をしていたつもりです。もしよろしければ後でその点についてまた委員のお考えを御教示いただければと思ひます。

その上で、その三千億について、起債に頼るのはそれはおかしいではないかというふうになつてしまつた、そこは見解の相違ということになつてしまつた、でも何とか捻出しろというところになつてしまつた、これは単年度であれば、累次にわたつて議論をさせていただいておりますが、財源がなくなつていくというところをずっとこの特別会計

議論の中でさせていただいておるわけでありまして。また、もし三千億、特別会計にも手を付けず捻出しろということであれば、これは、そのために実は衆議院から今日この参議院に至るまで様々な無駄遣いの話をさせていただいておるわけでありまして。

(委員長退席、理事辻泰弘君着席)

三千億が今分かつている無駄遣いだけで捻出できるかという御下問が次に来るかもしれないと思いますが、これまで出てきた金額を考えると結構いい金額になると思ひます。そして、今日横峯委員がおっしゃつてくださりましたように、野党の我々が情報が少ない中でこれだけ発掘をされているわけですから、与党の皆さんに御協力をいただければ、もしその三千億分、財務省にも迷惑を掛けないう形を掛けないというところで何とか捻出をするということであれば、与野党協力して捻出をできない金額ではないというふうになつております。

○委員以外の議員(尾本源幸君) 済みません。ちよつと技術的なことで補足をさせていただきたいと思ひます。

現在の制度、もう御専門だと思ひますが、道路に係る直轄事業負担金の地方債に關しましては、原則元利償還金全額を後年度の基準財政需要に算入してお渡しをされているということでございます。私どももいたしましてはこれと同じ仕組みを今回の起債に關しても適用していただければ十分対応できるものだと思つております。技術的なことでございまして。

○磯崎陽輔君 皆さんもなかなか御答弁が上手だから話が飛びますけれども、私の言っているのは、皆さん方は直轄事業負担金の廃止で地方の道路財源に迷惑を掛けないと言つてきたでしょうと言つておるんですよ。でも、直轄事業負担金からは六千億しか出ないんですよと言つておるんですよ。まあ額はまた精査しますけれどもね、そのぐらいの額ですよ。それを認めてください。もうそれは認めていますよ。そうしたら、それは

国の措置でやるわけだから、皆さんが直轄事業負担金廃止すりや地方の財源に迷惑掛けめと言ってきたじゃないですか。それは全然うそでしょう。地方債がたくさん入るわけだから、現ナマは六千億しかないんだから、三千億は足りないでしょうということでしょう。

だから、直轄事業を措置してくださればいいんじゃないかと言つていせんよ、もう私はこの法律は反対なんですから、そんなこと言いませんよ。だから、そんなこと言つてもいなくて、皆さんが直轄事業負担金で地方には迷惑は掛けないというのは間違いです。それと聞いておるんですよ。そこだけ答えてください。

○委員以外の議員(大塚耕平君) キャッシュとして九千ないではないかということであれば、それはおっしゃるとおりだと思います。ただ、地方に迷惑を掛けないということの意味として財源手当てが最終的にできないわけではないということをおっしゃるは申し上げておるわけですので、キャッシュがある、ないという観点に立てば、もうこれは議論委員のおっしゃるとおりでございますが、私たちの地方に迷惑は掛けないという趣旨も、先ほどの地方債の償還保証の問題も含めて御理解を賜れば幸いです。

○磯崎陽輔君 まあ皆さんいろいろ言いますけれどもね、これはそうなんです。そこはもう、これは新聞が書いてくれるかどうか分かりませんが、それはもう大きな論理の穴なんですよ。そこはやっぱり認めないかね。それは、直轄事業負担金だけでは結局理まらないということ、もしテレビを見てくれる人がおるんだつたら、今日はこれで明らかになったと思えますから。まあそれ以上言うともた皆さんが話を広げますから、それぐらいにいたしておきます。

ちよつと国土交通省にお伺いしたいと思えますけれども、この前の報道で、道路関係の公益法人を十六法人に削減するということを決めたようでございますけれども、この見直しはどういう経緯で行われたのでしょうか、またどういう基準で十

六に縛つたんでしょうか。

○副大臣(平井たかや君) 道路関係業務の執行に関する種々の支出に対して、国会、マスコミ等の場において数々の問題点が指摘されました。国民の皆さんの目線から見ると、疑念や不快の念を抱くというふうな我々も感じまして、これは支出に無駄があつたと言わざるを得ないと思ひました。昔は当たり前に使われていたものでも、時代がやつぱり変わったということを認識されてない方もたくさんいらっしゃると思ひます。

そこで、指摘された事項は当然ちゅうちよくなく改めるというふうな姿勢で、去年二月二十二日に、大臣を本部長、私が副本部長として改革本部を設置しました。そして、政治主導による総点検や改革の検討を進めまして、道路関係公益法人の改革も含めて、四月十七日に最終的に取りまとめ案を発表させていただきました。

この報告書における道路関係公益法人の見直しについては、まず第一に、道路特会からの支出の必要性をゼロベースで徹底的に検証することとして、法人に対しての支出していた額を半減以上大胆に減らしていくということでありまして、この改革案はパッケージになっていて、支出を減らす、そして特命随契をやめる、そして定数を減らす、人件費を減らす、で最終的にスリム化を求めているものであります。

道路関係法人については、それに先立つて各法人の業務内容を全部ヒアリングして徹底的にやりました。そこで、公益法人として行う必要性が低下した業務を実施する法人を解散させ、そして業務をスリム化した上で統合する法人を四法人から二法人に、業務の見直しにより道路特会からの支出を取りやめる法人を十五法人、また株式会社も視野に入れながら非公益法人化する法人を十法人、一般法人化する法人を四という方針で取りまとめをさせていただきました。残る十六法人に関しては、その中には指定法人があります、警察との共管のそういうものと著作権を持つているもの等々もありますし、現場の仕事と非常に近くて

それがなくなつたら困るというふうなものもある。そういうことを全部考えながら判断をさせていただきます。

○磯崎陽輔君 野党の指摘を受けるまでもなく、やはり公益法人の無駄はきつちりと私は直してもらわなければならぬ。

与党もこの前、国土交通省関係の見直し案を作つて、それを参考に今御検討いただいたんだと思ひます。その中で、ただ減らすだけじゃなくて、与党の見直し案の中では競争入札をしつかりやれと、当たり前なことですけども、それをしつかりと書いておられますが、この十六法人についてもきちんと競争入札は適用するんでしょうか、お伺いいたします。

○副大臣(平井たかや君) 競争入札を求めるというのはもう当然ですよ。これでできるだけ民間とイコールフットイングで国の事業にかかわつていただくという方針でやっていきたいというふうな考えでおります。

これから同時に動くのは、この十二月から実施される公益法人改革というのは今後五年掛けて動き始めるんですよ。その中で、公益認定基準というものも十分にこれから判断をしていかなきゃいけないということだと思ひます。より競争性の高い契約方向に全部移行していくということであり

ます。

○磯崎陽輔君 ありがとうございます。是非その方向でしつかり後、改革をお願いしたいと思ひます。

その中で、先ほど藤末議員からちよつと無駄な経費があるんじゃないかという御指摘があつたんですけれども、主計局にちよつとお伺いいたしますけれども、一般会計と特別会計というのはどう違うんでしょうか。

(理事辻泰弘君退席、委員長着席)

私も地方で財政の仕事をしていまして、時々そんなことを言うんだけど、ただ一般会計と特別会計というのはあくまでこれは財布が違うだけで、みんなが使う財布と特定の事業だけ使う財布

が違うんであつて、私は、査定方法も違わぬし、予算の執行も違わぬし、検査の方法も違わぬし、そうであるべきだと思うんですが、確かに私が若いころに、ある役所のやつぱりお役人が、少々シーリングがあつてもうちは特別会計があるから大丈夫だというふうなことを言つておるような話を聞いたことがあるんですよ。(発言する者あり)それは言われませんけれどもね。

だから、やつぱりちよつと一般会計と特別会計で今予算あるいは予算の執行上違う取扱ひしているんだらうか、ちよつと主計局にお伺いいたします。

○政府参考人(香川俊介君) 委員が最初におっしゃつたとおりでございます。財政法上、一般会計と特別会計の間に予算編成や予算の執行における取扱ひに差はございません。特別会計であるからといって、一般会計に比べて各省庁が自由由に予算を計上したり執行したりできるということとはございません。

○磯崎陽輔君 そうでなきゃならないと思ひます。私が地方で財政の仕事をしてるときも、一般会計、特別会計は関係なく扱つておりました。公営企業会計というのは、地方の場合は公営企業管理者というのがありますから、少し管理者に任せるというところがあるんですけども、そうでない一般会計、特別会計というのは全く同じように扱つていかなければならないと思ひます。

特に、特別会計だから何か陰に隠れてできる、そんなことは絶対あつてはならないし、そういう制度ではないと私も考えておりますが、問題は、来年度からの一般財源化後、私はこれはもう既定路線と考えておりますが、来年度、一般財源化するときに道路整備特別会計というのをこれはどうするのか、財務大臣にお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(額賀福志郎君) 特定財源、これはもう委員御承知のとおりであります。特定財源とは、道路整備等の特定の歳出に充てることとされている特定の歳入であつて、特別会計とは別個の

概念となるわけでございます。多くの特別会計においては特定財源は存在しておらないわけでして、特定財源があれば特別会計が設置されるということでもないわけでございます。

そこで、道路特定財源を一般財源にした後においても、道路整備を始めとする社会資本整備については、国からの資金のみならず、地方公共団体あるいは民間事業者からの負担金あるいは借入金等も含めた歳入について、あるいはその歳入と歳出との対応関係を明確化していくということと併せて、事業全体のコストと成果を明確化するという意味もありまして、引き続き特別会計を設けて区分整理をしていく経理をしていくことがいいのではないかと、その方が国民にとっては分かりやすいのではないかとこのように思っております。

○磯崎陽輔君 どうも大臣、ありがとうございます。

じゃ、また発議者の方に話を戻したいと思えます。さっきの話に戻しますけれども、やっぱりさっきも言ったように、日銀の総裁人事のときは財金分離だとあれだけ民主党の方はおっしゃったんだけれども、どうも話が財政と金融、皆さんの頭の中は分離できてないような気がいたします。要は、金融というのは後です、返さないかぬのです。それが金融なんです。財政というのは最後は税金で見る、これが財政でありますから。

もう先ほどの話は繰り返しませんけど、私たちが今何を心配しておるかというのは、この二十年度がどうなるかなんです。もう福田総理も、二十一年度からはしっかり皆さんと話し合いをして見直そうということをおっしゃるんですよ。だから、それは我々もいんですよ。それで皆さんとできればいい結論が出る方向に持っていきたい、二十一年度からは、いや、もちろん話が付けば法案修正もいいですよ。話が付けばできるんですよ、民主党とやれば。話が付けばできるんですよ。

ただ、どうも話を聞いていると、何か、今年から暫定税率をどおんと半分、大体半分に下がる

わけですよ。半分に下がった地方ももう動かないし、国も動かない。もう予算は動いておるわけですから、地方も予算は動いておるわけですよ。今すぐそんな事業をどおんと止めたなら、地方の経済はむしろよくなります。全国的な経済もむしろよくなります。

それから、いろんな無駄な財源がある問題、これも、私はもちろんその無駄を省くのは当たり前なことでありまして、それもまた野党と皆さんで協力しようというのだったら一生懸命私もやりたいと思えますけど、今すぐできるものじゃない。

だから、私なんか心配していますのは、皆さんのところの道路も聞かれましたけど、私の大分県にも高規格幹線道路があれば地域高規格道もあるんです。本間に地元の人が一ヶ月早く完成するのを待ち望んでおられますよ。それをこの二十年度、止めるわけにはいかない。それはどのくらいできるか分からないけど、それは一キロでも二キロでもその工事を進めたいというのが今地域の皆さんの気持ちです。

だから、道路このままでいいというのではなくて、だから来年度はちゃんと議論をしようと言っておるわけですから、今、訳の分からぬつて失礼です、非常に直ちに実行に移すのが困難なことを言って、今年から暫定税率を半分にしようという現実可能性のないことを言わないで、ここは来年度の税制改正まで、それはもう年度末ですからもう数か月後に来ますよ。それまできちんと待つて、今年も安定的に地方の皆さんの、地方公共団体の迷惑に掛からないようにする、地方の住民の皆さんの期待にたがわないようにする。ただし、そのために皆さんとここでしっかり話し合って、来年度の見直しについてある程度約束しよう、枠組みをつくらう。それがやはり国会としての在り方、政治家の在り方、政治家の集団の考え方として私は妥当だと思うんですけど、どうも皆さんの話は、今すぐカットするの、今すぐその財源は、いろいろ御説を承つてはおりますけど、すぐにで

それいかがですか。もうちょっと、だからここ一年間待とうという考え方、いかがでしょうか。○委員以外の議員(大塚耕平君) 大変いい御質問です、まさしく焦点が絞られてきていると思っております。

私も、しかし暫定税率はもう既に現時点では下がって、これを元に戻すというの、やはり、今日も少し議論がありました、暫定という言葉の意味として本来の趣旨からするとおかしいのではないかと。だから、ここはまず、考え方としては、逆に磯崎議員に御理解いただきたいところで、しかし、それは百歩譲っていただいて認めていただいたとして、じゃ二・六兆の財源をどうするんだと、すぐ止まっちゃうものは困るだろうというお話です。

これまでの議論からすると、地方の単独事業等についてはこれは止まらないわけでございます。しかし、国が道路特定財源の特に暫定分相当額を財源にしている補助金等が使われている高規格道路等については若干の影響が出るかもしれないので、その影響が出ないようにするために今すぐキャッシュを用意しろという話になれば、暫定税率を戻さないという前提に立てば、もう本当に繰り返すに耐えられないという話になれば、暫定税率を戻さないという前提に立てば、幾つかの手段がある。現に、財務大臣はきつとまた御異論もあつて御不興を買つかもしれませんが、過去に昭和五十三年から財確法でも何回も立法されておりますが、平成七年度も外為特会から三千五百億を繰り入れたり、あるいは財確特会から繰り入れたりしているわけでありまして。だから、どうしてやれと言われれば、そういうことで合意することによって、まさしく当年度、何も迷惑を掛けな

いまま来年度からの新しい協議ができるということになります。

それに加えて、是非一点だけ聞いていただきたいのは、先ほど、これは大久保委員の質問のときに環境省が答弁をされたんですけども、これはガソリン等に対する課税は広い意味での環境税制で暫定税率は下げられないと言つて、まさしく質

問と関係のない答弁をここにお立ちになったときに冒頭そつとおっしゃったんですね。しかし、これなどは、結局暫定税率が一体いつから環境対象課税になったのかということに、国会で何も議論がないまま環境省がここで勝手に質問と関係なく答弁しているわけでありまして。

だから、税制というのは、こういうふうな議会の制御が利かなくなると議院が本来の機能を失いますので、したがって暫定税率をなくすということについては何とか考え方としては御賛同を賜つて、後は、無駄遣いの是正等による財源捻出がなかりせば、二・六兆の財源をどうするかということについては財務大臣も交えての検討と一緒にさせていただきたいという思いだけは酌み取つていただきたいと思います。

○磯崎陽輔君 思いだけでは世の中動かないわけですね。二兆六千億円で、それは、この参議院の皆さんが多数取つた。何人いらつしやるんですかね、百三十人ぐらいらつしやるんですか、民主党には、その人たちの責任で二兆六千億もの金をおつち行つたりこつち行つたりして国民に迷惑を掛けることが私はおかしいと言つておるんですよ。やはり今は政権は与党が握つておるわけですから、その中で参議院は野党が握つたわけだから、ここは話し合いをしようという総理が言つておるんですよ。だから、そうならば、それを軟着陸させようというのが普通の政治家の発想じゃないですか。

さっきも言ったけど、ここで税金が一時的に下がったのは皆さんの審議の先延ばしですよ、それが原因でこうなっているんだから。それはまた上げるのは与党は厳しいけれども、やはり我々は、与党の人間として政権に責任を持っています。だから、多少国民に知られても、国政を混乱させ、国家の経済を混乱させるようなことはできないということを我々は言つておるわけでありまして。是非ともそこを理解していただきたい。

我々も改革すると言つておるわけですよ。もう大きな課題の半分である一般財源化については、も

う総理・総裁自らの方向でやるということを決め、与党の中でもしつかり決めたんです。後、そうすれば、いろいろそれは大塚さん、説明はできます、皆さんみたいに金融まで持ってきて、地方債も借りればいらないかな、何でもできま

すよ、それは、お金はどこかにあるんですから。しかし、そんなことでこの一年間やるわけにはいかぬでしょう。やはり財源措置をきちつと行つて、地方公共団体、それは国もそうですよ、国が悪いというわけじゃない。国の道路事業もきちんとある程度できるようにして、もちろん今すぐ無駄なものがあれば省いた方がいいと思いますよ。そういうこともやりつつ、ここ一年はといつてももう数か月ですよ、ここ数か月は、皆さんとも改革をしようというところは意見が一致したわけですから、ここは国民生活に迷惑掛けないように、日本の経済にも迷惑掛けないように、そこはお互いしつかり頑張つて次の改革目指すというのが私は政治家としての在り方だと思ひますので、まあ皆さん、よろしくお願いを申し上げます。

以上をもつて終わります。

○荒木清寛君 公明党の荒木です。

まず私は、財務省にお尋ねをいたします。

先般、福岡県に財政金融委員会委員派遣に参りまして、まず最初にガソリンスタンドに参つたわけでございます。この暫定税率の失効によつて現実には決して小さくない営業損失を被つていふと、こういうお話を聞きました。その会社は五百店舗あるそうですが、要するに三月中に仕入れた在庫がはけないうちに、近傍ガソリンスタンドとの競争上、下げざるを得なかつたということが大きな損失につながつた、こういうことでございまして。

そこで、今日は四月の二十二日で、もう一つ懸念をしておりますのは、四月三十日になりますと自動車重量税の暫定税率上乗せ分が失効するわけですね。これは車検のときに納める税金でありますけれども、もしこれまで失効してしまつた場合には、国民生活にどう影響があるのか、ある

いは国の財政にはどういうまた影響になつてくるのか、財務省に御説明願ひいます。

○政府参考人(加藤治彦君) お答え申し上げます。

自動車重量税の暫定税率が失効した場合の影響をいたしましては、税率が引き下がることにより、たまたま失効期間中に車検時期が到来した自動車ユーザーのみが利益を得るということになりまして、課税の不公平感が増大する。また、担当は国土交通省でございますので詳細はなかなか承知しておりませんが、自動車ユーザーが失効期間中に運輸支局や民間車検場に集中的に登録の手続に行くという、この問題も混乱の要因になるのではないかと懸念がございまして。

一方、御指摘の歳入面でございますが、これは既に失効しております揮発油税等の暫定税率の減収分による影響と合わせまして、およそ単純計算、平均で一日当たり、国分が約五十億、地方分約二十五億の減収が累積していくことになりまして、道路整備等の地方への影響、大きな影響があると思ひますし、また経済的な面等々、影響が出るものと憂慮しております。

○荒木清寛君 私のところにも具体的な相談が来ておりまして、車検は、失効する期限の一月前からこれは車検を受けることできるんですからね。ですから、ゴールデンウィークもありますので、ちよつと前倒しでもう四月の段階で車検を受けている人がいるわけなんです。そういう人が……(発言する者あり)

○委員長(峰崎直樹君) 静粛にしてください。

○荒木清寛君 五月にもしこの暫定税率失効した場合に、私の払つた高い税金はどうなるんですかと、こういう相談が實際来ておりまして、もうこれ以上国民生活の混乱を招くようなことはしてはいけない、このことをまず申し上げておきます。

そこで、大臣に一回、この四月十一日に「道路関連法案等の取扱いについて」の政府・与党決定を行いました。この第三項目に、道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止をし、二十一年

度から一般財源化すると、その際、地方財政に影響を及ぼさないように措置する、こうあるわけですね。

これも委員派遣で我々聞いてきたことでございまして、私が一般財源化はどう思ひますかと。そのメリットは評価するけれども、本当にそうなる場合に地方の財源があの三位一体のときのように確保されないという、そういうことを一番心配しておられました。

これは今後の協議になつてくるわけでありまして、でも、財務省としてももうこの決定はしつかりと履行するという約束をしていただきたいのと、具体的に一般財源化した場合に、どういう措置をすれば、どういう仕組みを取ればきちんと地方の財源が確保できるような仕組みになるのか、今の段階でお答えできるところをお願いいたします。

○国務大臣(額賀福志郎君) 荒木委員がおっしゃるとおり、政府・与党の決定におきましては、道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し、そして、その際、地方財政に影響を及ぼさないように措置をするということで決めておるわけでございます。具体的には税制の抜本改革の中で検討されていくわけでございますけれども、先般、与野党の間で協議会も設置をしまして、もう第一回目の話し合いが行われて、間もなく第二回目も行われるということでありまして、野党から、与野党とも、建設的な提案がなされて、いい方向に持っていくつもりだと思ひております。

地方に迷惑を掛けないうことについては、国が責任を持つて措置するということも私も総務大臣も言っているわけでございます。今おっしゃる通りに、重量税も含めまして一日国で五十億円、地方で二十五億円の歳入不足になるということでありまして、きちつと考え方が整理されれば、具体的なことはそういう歳入不足が明らかになつてから考えさせていただきたいと思ひてお

りますけれども、これは国民や皆さん方にお約束をしていることでもありますから、いい知恵を出していきたいと思ひていますし、与野党の間でもしつかりと協議をしていただきたいというふうに思ひております。

○荒木清寛君 今読み上げました一般財源化についての第三項の更にその後には、また、必要と判断される道路は着実に整備をする、こうあるわけですね。これは、決して従前どおりの、一般財源化しても道路予算は確保するという、そういう趣旨ではもちろんございませんですよね。

○国務大臣(額賀福志郎君) その点については、必要とされる道路整備については、これまでも毎年度の予算編成において真に必要な道路整備を見極めて削減に努めてきたところであるわけでございます。

今後も、毎年度の予算編成において審査を行つた上できちつと道路予算を見えていきたいということでございます。道路予算を従来どおり確保していくということの延長線上ではないわけでございます。もちろん、一般財源化を図っていく中で、総理も中期計画を見直したりいろいろ与野党の間で協議をしていきたいと言ひております。

しかし一方で、道路は地方とが国全体から見ても、インフラ整備として将来の発展の土台として進めていかなければならない道路というのもあるわけでありまして、毎年度、毎年度そういうことをよく精査しながら決めていくことが大事なことで、だと思ひます。

○荒木清寛君 それでは次に、発議者にお尋ねをいたします。

先ほど発議者は、秋田県、たつたすかね、首長さんの、東北の方の首長さんのことを取り上げられましたけれども、それもちろん大事でございまして。一方で、先週四月十八日には、地方六団体、これはもう言うまでもなく、知事会、都道府県議長会、市長会、市議会議長会、町村長会、町村議会議長会という、この六団体が道路暫定税率の回

復と住民生活の安定を求める緊急決議、これを行いまして大きく報道されました。同様に、この決議もしっかりと、まさに住民から選ばれた首長なりあるいは議長なり議員なりの団体の表明でございまして、民主党に受け止めていただきたいと思ひます。

若干読んでみますと、我々はこれまで、道路特定財源の暫定税率が廃止となった場合、必要不可欠な道路整備が実施できなくなるだけでなく、地方財政も直ちに立ち行かなくなり、国民の経済活動も混乱に陥ることから、その維持のための法案の年度内成立に向け、参議院を始め各方面に国会審議の促進を訴えてきた、それにもかかわらず、関連法案が参議院で審議さえされぬまま、三月末をもって暫定税率が失効したことは誠に遺憾である。に始まりまして、決議は四項目です。その第一項目は、参議院における審議を促進し、早急に暫定税率を回復させるとともに、税財政関連法案を成立させること、以下二項目、三項目、四項目という事でございます。

当然これはしっかりと読んでおられるはずでございますけれども、民主党として、ではこの決議はどのように今受け止めているのか、お伺いします。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 今、荒木委員が朗読していただいた決議は私も手元に持っておりまして、大変重く受け止めております。

是非、地方には迷惑を掛けたくないという私たちの三原則の一つですから、そういう方向で対応をしたいというふうに思っております。

しかし、是非御理解いただきたいのは、暫定税率を復活させるということについて、このことについては考え方に与党の皆様方と私どもの間に現時点では差があるという事は恐らく議論の結果受け止めていただいていると思ひますので、できればそういうことについて御理解をいただきたい上、もし暫定税率は復活させない、その上で来年からの一般財源化ということで与野党の合意が得られるならば、この緊急決議の最終項目四番目に

あります、地方の歳入欠陥に対しては、国の責任において適切な補てん措置を確実に講じることという事について御配慮を賜りたいというふうに思っております。

○荒木清寛君 この四項目、恐らく普通は重要性の高いものから決議していくわけですから、まず第一項目をしつかりと受け止めてもらいたいと思ひます。

そこで、私も本件についての議論はもちろん全部参加をして聞いておるわけでありまして、発議者民主党の問題提起といえますが、政策を全面的に否定をするつもりはもちろんございせん。また、無駄遣いの徹底追及ということをしつかりやっていることは評価しておりますし、我々は与党ですから、本当にこの問題は死に物狂いで戦わなければいけない、このように民主党の議論を聞いて思ひます。

それはそれとしまして、ただし、今回議員立法で提案をしている法案、特にいわゆる三法案ですね、直嶋委員が趣旨説明をされました三法案がそのまま通つてしまつたらこれは大変な混乱が起きるだろうな、このことが議論を通じて明らかになつたと思ひます。その点を私は改めて確認したいと思ひます。

今の磯崎委員の問題提起もまさにその一環でございまして、私も、これはひよつとすると成立をしないことを前提にお出しになつてゐるのではないかとさえ言わざるを得ないということをこれから申し上げます。九川委員も先ほど言われました、いわゆる二兆六千億円の歳入欠陥に対しての手当てをどうするかということに尽きてゐるというふうに思ひますね。その点について、この法案ではきちんとした手当てがされてゐないわけですね。

そこで、確認をいたしますけれども、国の道路予算は三兆三千億円でございまして、暫定税率が失効しますと一兆七千億円のマイナスになつて、一兆六千億円しかないわけですね。民主党の法案が通るとそうなるわけです。そして、民主党

さんがおつしやるには、地方への補助金あるいは臨時交付金として地方に交付している一兆二千億円はこれは削らないということですから、一兆六千億になつてしまつて、あと四千億円しか残らない。これで国の直轄事業を行うべきだというのがこの法案の考え方だと、この法案が通ればそうなる、こういう理解で間違ひないですよ。

○委員以外の議員(尾立源幸君) お答えをいたします。

御指摘のとおり、我々の法案が通りますといひますか、このまま行きますと、ガソリン税の暫定税率分、自動車重量税の暫定税率分等で一・七兆の減収になります。結局国の手元に残るのは一・六兆でございまして、そのうち地方道路整備臨時交付金六千八百二十五億、さらには補助金で五千四百二十二億、これを地方に渡してまいりますから、結局手元には四千億程度ということになります。その点では間違ひございせん。

それで、まさに、じゃその後の補てんをどうするかという話もけんけんがくがくやらせていただいておりますけれども、せつかく参考人をこの前当委員会に呼んでいただきました、いろいろ意見を聴きました。その中で、まさに今この与党、野党の考えの違う部分を埋め合わせるようなそういういいアイデアもございました。やつぱり政策協議が私一番大事だと思ひますので、その点改めて、こういう考え方もあるんだなというのをちよつと私も改めて御披露させていただきたいと思ひます。

埋蔵金、埋蔵金と言つておりますが、まあ隠れているから埋蔵金なんです、実はもう政府・与党の方で発掘していただいているものがございまして、これは、平成二十年の国債償還計画で九・八兆円、財融特会から金利変動準備金をもう組み入れるということになっております。それで単純に返済をするということになっておるんですが、高橋参考人のお話でございまして、市中から三兆円買入れをして、財政融資資金から三・四兆、日銀から三・四兆という形の買入れ消却をするという

意見がございました。

しかしながら、もつたないないという話がございました。というのは、今景気が非常に下振れといひますか怪しくなつておる中で、やつぱり景気対策も含めて、単純にこういう形で九・八兆を買入れ消却するのはいいかどうかということでございますが、その中で高橋委員がおつしやいましたこの九・八兆を利用することは多分事務的に物すごく簡単な話じゃないかと。どう、じゃ事務的に利用するのとかいうと、九・八兆のうち六兆を市中から国債償還の買入れをいたしまして、残りの三兆円ぐらいを一般財源として使う方法もあるのではないかと、こういうふうにおつしやつておるわけでございます。

そうすると、我々が今ガソリン減税で二・六兆、国民の皆さんに減税を行います。さらに、景気対策ということで三兆円、不足分といひますか、補ひます。さらに、市中買入れの六・八兆円、これで金利が低下することで、これは総合的な景気対策のパッケージになるんじゃないかなと、私はそのようにあの話を聞いて改めて痛感した次第でございます。

是非、荒木委員におかれまして、そのような考え方もあるんだと、このように柔軟に是非御議論をさせていただきたいと思ひます。

○荒木清寛君 その前に、要するに国の直轄事業が四千億円になつてしまつた場合には、これは国道の除雪ですとか維持管理ですとか、本当に最小限の維持管理だけやつておしまひです、これは困る。ですから、ちゃんとこの減収になつた分はほかの手当てをしなければいけないと、これはほかの手当てをして道路予算に充てなければいけない、これは民主党はそういうお考えなんですね。

○委員以外の議員(大塚耕平君) もし財源が確保できなければ、それはおつしやるのとおりだと思ひます。

ただ、先ほど九川委員に御紹介しました数字なんです、例えば維持管理、今まさしく維持管理

が御質問のポイントでございましたので、九川委員に御紹介した数字は、一般国道直轄分の維持管理費はキロメートル当たり二千七百万円。それまでは二千百万円だったものが前回の見直しで三％増になったんですね。これが、繰り返しですが、平成十年から十二年を基準に決めているんですが、この間は日本国中デフレなわけでありまして。そして、補助事業の一キロメートル当たりの維持管理費は五百三十万円。都道府県道の主要地方道は四百十万円。一般都道府県道は二百七十万円。にもかかわらず、一般国道直轄分は二千七百万円。

例えば、こういうところを今年度からでも直ちに与党の皆さんの御協力を得て見直すと、今グロスで四千億円というものは多少でも少し膨らませる、実質的な使用可能な財源として膨らませることは可能だという点は是非御理解を賜りたいというふうに思います。

○荒木清寛君 そうしますと、今私が申し上げているのは、今年の予算で国の直轄分は一兆五千億円、これが四千億円になってしまったんでは何もできないと言っているわけです。民主党はそうすると、今年のこの直轄分の予算は幾らにするというそういう考え方なんですか。今おっしゃったのは、もう少しこの維持管理も安くできるではないかという話ですがね。そうしますと、我々が言っているように一兆五千億円は必要ないという話を言われたわけですから、幾らの予算を確保するというところでこの法案は組み立てられているんですか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) これについては、法案を策定する過程で金額が幾らだということとはもちろん我々は明定はしておりません。もっとも、先ほどの議論で御理解賜りたいと思っております点は、コスト削減だけでも、恐らく一〇％、二〇％という数字はあなたがコスト削減率として非現実的とも言えない金額だと思えますので、そういう努力はしたいと思えます。

すことも可能ないしはなくてはならないような支出、この道路財源、道路の事業費から出てくる支出等も削減していくと、すべての事業計画を、実施計画をそのまま遂行するとしても二割ぐらいの削減ということを目指すべきではないかなというふうには思っております。

○荒木清寛君 そうしますと、先ほど尾立委員がおっしゃったような埋蔵金の問題等で手当てをしなればいけない歳入欠陥というのは結局幾らになつてくるわけですか。丸々国でいうと一兆七千億円捻出をしなければいけないということじゃないわけですね。この道路ももう少し安くできるんじゃないか、二割カットできるんじゃないかということになりますと、例えばこの一兆七千億円の二割減を確保するというのが民主党の案だ、こういうことでしょうか。

○委員以外の議員(尾立源幸君) 答えをいたします。

先ほど申し上げましたように、本来ならば一兆六千億が国の事業費になるわけですが、それが四千億に減つてしまつてございまして、大塚議員からもう何度もお話をございまして、コスト削減等々で四千億の中でもこれ以上に使ひ道が拡大できる、使い勝手のいいお金になるということを我々何度も申し上げております。プラス、じゃどこまで国の事業として平成二十年度に限って行かというところは、これはまさに与野党協議の中で真摯にお話しをさせていたでいて、それで所要の額を決定をしていく、こういう考え方であると我々は理解をしております。

そういう意味で、是非、私どもは四千億の中で更にコストを削ることで財源を生み出すという考え方でございまして、その辺は与野党協議の判断に任せていきたいと思えます。マックスは一・六ということになるかと思えます。

○荒木清寛君 それでは、先ほど埋蔵金のお話がございました。私も高橋参考人のお話を聞いておりまして、あるいは土居参考人のお話も聞いて、埋蔵金があるのかないのか、こうしたことについて

私は即断するほどの知見はございませんので、私は高橋参考人にも、御意見は参考にさせていただきます。このように申し上げます。

(委員長退席、理事より子君着席)

そこで、尾立委員のお話ですと、そういう特別会計の埋蔵金を一般会計に繰り入れればこの欠損分は補てんできるではないかということですよ。ね。そうであれば、どうしてそういう法案も一緒に出さないんですか。この法案だけで財投特会の何ですか内部留保あるいは国債整理基金のそうしたお金を繰り入れるなんということはどこにも、私も全部勉強しましたけれども書いてないわけですよ。ね。もしも本当にそういうお金で仮に直轄の一兆五千億円のある部分はこの埋蔵金で補てんするというのがあれば、そういう法案も一緒に出さなければ、結局四千億円しかこの事業量は確保できないという、だからこんな法案は通してはいけないと私は言っているんですよ。どうしてその今おっしゃったことが法案になつてないんですか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) これは、これまでの議論で私どもの財源捻出方法の優先順位というのが、初めにやはり無駄遣いの正、不要不急の支出の正、コスト削減等があつて、どういう努力をしても、あるいはもう政府あるいは国会として十分な努力をしてもなおかつ財源が足りない、そしてその財源はフルに埋めなければならぬという政治的合意がなされれば、そのときには財投特会や外為特会の剰余金、内部留保も使用得るのではないかとこのことを申し上げているわけでございますので、まず、この財源捻出に当たつてその最終的な手段を法律に明定するということは、私どもとしてそういう考えはございませんでした。

ただ、書き方として、荒木議員の御趣旨に沿うようにもし書くとしたら、そういう優先度の高い財源捻出努力をした上でなおかつ足りない場合にはかくかくしかじかという書き方はあると思えます。しかし、その無駄遣いは正のための努力をせよ

よということをやわざと法律に書かなければならない国家であるとする、これは本当にゆゆしき事態でありまして、まずは法律にそのことを書かずとも、当然の努力として財源をかなり捻出し得るものではないかというふうに私どもとしては考えているということをは是非御理解をいただきたいというふうに思います。

○荒木清寛君 その考え方は私否定しません。ただ、もし、埋蔵金は最後の奥の手なんだと、まず歳出削減なんだと、そんな無駄遣いをやらないということを法律に書くこと自体おかしいではないか、それは分かつたところでしょう。そうであれば、逆にどう予算で、今成立しているわけですか。(発言する者あり) 補正予算を出して、まさに今あつたように補正予算を出して、この歳出を幾ら削りますと、この歳出を幾ら削ります、この歳出を幾ら削ります、したがって道路は一兆五千億円とはいかないけれども一兆円近くは確保できまふという、こういうことをきちんと提案されているのであれば、それは一つの選択として三法案と補正予算が通れば地方は困らないということになるかもしれないけど、それはないわけですよ。

どこの無駄を幾ら削る、無駄という言い方がおかしいとすれば、どこの歳出を幾ら削つてこのどここの省庁の予算を幾ら削る、あるいは国土交通省のこの予算を幾ら削る、これによつてこの四千億円になったこの財源を補てんしますと、全部とはいきませんけれども八割方補てんしますよという、そういう補正予算でも出していただければ、まあそれは選択肢ですけれどね。だから、私は、この三法案では選択肢にならないと言っているわけなんです、どうですか。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 先週から御議論をいただいていて、今の荒木委員の御指摘、御提案というのは更に議論が深まってきたという印象を受けます。確かに、私どもが財源措置まで含めて最初からその考え方を提示すべきであらうという御指摘

は、これは真摯に承りたいというふうに思いますが、しかし、そこまで御提案いただけるようになったということは、これは議論が相当前に進んできているというのが率直な印象でございます。

もつとも、我々には御承知のとおり予算提出権はございませんので、今のこの立法体系の中では、もし、民主党の言うことも与党のお立場ではまあなかなか賛成はできないけど、こういう国会情勢だから与野党歩み寄ろうということで、例えば暫定税率をどうするか、そして来年度からの一般財源化もオーケーだということについて本當に合意に至った際には、それは今、荒木委員がおっしゃったような補正予算を作る過程において我々も必分の知恵を御提供申し上げなければならぬというふうな思っておりますので、その段階では協力をするのがこういう法案を出させていた、だいたい我々公党の役割だということに思っております。

○荒木清寛君 失礼しました。

私も、ちよつと先ほどの発言は不適切といえますが、補正予算の提出は政府しかできませんから、民主党に出せというのはそれは無理ですけれども、与党でも出せないんですからね。ただ、そうであればその資格ですよ。この予算を、何ですかね、予算委員会がまだ開かれておればこれは修正というようなこともできたんでしょうけれどもね。じゃ、どこの予算を削るべきだということ、こういう提示はできませんね、補正予算は提案できなくてね。

今聞いているお話ですと、じゃ、コスト削減で幾ら出すのか、埋蔵金で幾ら出すのか、よく分からないわけなんです。あるときは、聞いていると、全部埋蔵金で出すような話、かと思えば、どうもコスト削減の方がメーンなんだと。具体的に、じゃ、コスト削減で幾ら捻出し、埋蔵金で幾ら補うんです。

○委員以外の議員(大塚耕平君) これは、もう与党が長くなられた公明党のお立場では非予算の

シーリングのことを思い起こしていただきたいんですが、予算も、シーリングの数字が何か合理的な基準があつて決まっているわけではなくて、三%シーリングという目標があるからこそその目標に向かって予算編成ができる、しかも、例えば去年のケースでいいますと、シーリング以前の問題として各省庁が二〇%の言わば新規事業の増額要請をした上で、そこから切り込んで三%シーリングに到達するという、こういう決めの問題であるということとはもう与党の皆さんはよく御存じだと思つております。

そこで、例えばこの道路の議論も、是非御理解いただきたいのは、私たちは、すべての道路があるいは今回の二・六兆円相当分の事業が全部無駄だなどということば毛頭申し上げるつもりはございません。片や、皆様方には非こういうお立場を取つていただきたいのは、二・六兆円相当分の事業の中には一円たりとも無駄がないということはないはずであります。この両方の中間地点に今年度目指すべきゴールがあるはずでありまして、そのゴールというのは、予算編成のシーリングと同様に、もし与野党が合意できるならば、四〇%カットをしようとか三〇%カットをしようとか。ただし、それは事業量の、物量でいうところの事業量のカットではないんです、金額のカットです。それから、その金額の過程では、先ほど申し上げましたように、なぜ直轄一般国道の維持管理費だけが値上げをされて、二千七百万円といつて、ほかとけたが一個も違うんだと、一けたも違うんだと。そういうことにメスを入れていくと、おのずと物量としての事業量は減らさなくても、財源としての事業量はその設定をした今回の与野党合意のシーリング目標に接近することができると思つておりますし、また、それを今この状況の国會議員である私たちが目指さなかつたら、それこそ本當に財政再建はおぼつかないものだといふうに思つております。

○荒木清寛君 我々の与党の決定でも、本年度予算でも道路整備特別会計関連支出の徹底的な無駄

の排除ということはどうなつていられるわけでありまして、直轄で一兆五千億円確保できたから全部使わなきゃいけないということじゃないわけですか。もう決まつておる予算であつてもこれは削減に努めるということとは確認しておりますけれども、しかし、今のお話を聞いた上で、それで国分で一兆七千億円、地方も入れると二兆六千億円にわかに出てくるということとはちよつと信じ難いという、このことを申し上げます。

それで、最後に、この民主党の法案がそのまま通つたらやはり混乱が生ずるというもう一つのこととして、民主党提出法案では地方道路税を地方揮発油税に改めるとありますね。これは要するに、地方揮発油税という形で一般財源化するわけですね。

そうしますと、地方道路税と税法という法律がありまして、その法律は、今の地方道路税を全部この地方道路税と税法に充てるということを定めた上で、この地方道路税と税法の配分の基準を決めていくわけです。これは先般も協議員が指摘をした道路延長と道路面積に応じて案分するということが決めてあるわけですね。

そうしますと、民主党の案ですと、地方道路税は地方揮発油税に変わるわけですから、この地方道路税と税法というのは適用できなくなりますから、ということではないんですか。要するに、地方揮発油税の配分の仕方というのはもう全く何も決まりがないという状況になつてしまふということではないんですか。

○委員以外の議員(尾立源幸君) 答えをいたします。

我が法案の中で、特定財源を一般財源化する中において、地方揮発油税を地方揮発油とするとときに配分基準はいかなるものかと、こういう御質問だと思ふんですけれども、先回も大塚委員からもお話をさせていただきましたように、我が法案でも、これまでどおり、一般財源化した平成二十年におきましても、地方の道路面積や総延長、これを基準に譲与税を配分することを決定させていた

だいております。

〔理事より子君退席、委員長着席〕

その最大の理由は何かといえますと、今この時点で新たな配分基準を作つてそれに従つて配分するということとはかつて地方に混乱を私どもは来すんではないかと、そのように思つております。それが最大の理由で、まず従前どおりこの平成二十年度に関してはお渡しをしよう、こういう考えから来ております。それとも一方、この譲与税の基となつております揮発油税でございますが、これは当然ガソリン消費と関連しておるわけでございまして、地方の道路の延長数、これにやはりある程度の私どもは相関関係があるものだと思つております。そういう意味で、この譲与税の交付基準として、配分基準として道路の総延長等を使うことはこれまた合理的ではないかと、このように思つておるわけでございます。

そこで、一点お聞きしたいのは、逆に与党さんの方では同じく一般財源化というふうな決めていられるんですけれども、逆に与党さんの方ではどんな配分基準なんかをお考えなのか、もし参考になれば、政策論議の中の一つとしてお聞かせいただければ有り難いと思つております。

そして、最終的には、二十年以降は抜本的な配分基準に変えていきますので、これは二十年限りということで御理解をいただきたいと思ひます。

○荒木清寛君 もう時間がないので確認しますけれども、そうはおつしやつても、道路面積や道路延長で決めるという法律の決まりはどこにもないわけですよ。この地方道路税と税法も適用なくなつちゃうんですからね、税法の名前変わるんですから。尾立委員がおつしやつたつて、そんなことはどこにもこの法案に書いていないわけですよ。

要するに、そういうたぐいの法の整備がされていない法案だと、こういうことでよろしいんでしょうか、最後に。

○委員以外の議員(大塚耕平君) 法が成立した後

に、例えば直嶋議員が趣旨説明のときに若干の修正が必要だと申し上げたのは、公布日を施行日との関係で調整が必要であるとか、そういう点に關して申し上げたんですが、例えば今荒木議員が御指摘いただいたような、地方道路譲与税を地方揮発油譲与税に読み直すとか、そういう所要の改正規定は盛り込んでおります。ただし、今申し上げましたような施行期日と公布日の関係等、若干の技術的調整は今後の課題として残しているというふうに認識をしております。

○荒木清寛君 終わります。

○大門実紀史君 大門でございます。

もうずっと同じ話が繰り返しておりますので、ちょっと気分を変えて環境問題を取り上げます。

一般財源化した後、環境対策という話もありますが、そもそも道路と環境、道路整備と環境というものが両立するのかがどうかという問題意識を持っておりますのでお聞きいたしますけれども、国交省に聞きますけれども、道路の中期計画でも、道路整備によって自動車のCO₂排出量を削減しますと書いてありますけれども、なぜ道路を造ればCO₂が削減できるのか、説明してくれませんか。

○政府参考人(原田保夫君) お答え申し上げます。

我々、中期計画の中で十年間で千六百万トンのCO₂を削減するという目標を掲げております。道路を造るという説明で申し上げますと、道路整備がされることによりまして走行速度が上がりま

す。それによつてCO₂が減少すると。例えば四十キロ速度が上げられ、四〇％CO₂が例えばで申し上げますと削減されるということでございます。

○大門実紀史君 そんなにうまいこといかないと私思うんですけども。
資料をお配りいたしましたんですが、それではお書きになっていきますね。中段辺りですか、CO₂総排出量のうち運輸部門からは約二割を占め、これはデータがありますね、そのうち九割は自動車、こ

れもデータがあります。その下ですけれども、運輸部門の排出量は、道路整備等による交通流対策、つまり交通の流れがスムーズになった、そういう対策や自動車単体の対策などにより二〇〇一年度をピークに減少。

二〇〇一年度をピークにCO₂排出量が削減されているのも事実ですけれども、その原因として道路整備等による交通流対策や自動車単体の対策等と、この二つで減少したというふうに書いてありますけれども、道路整備等による交通流対策で減少したという根拠は一体何なんですか。

○政府参考人(原田保夫君) お答えを申し上げます。

今先生御指摘いただきましたように、運輸部門、二〇〇一年度の目標排出率は二億四千万トンから二億四千三百三十三万トンでございまして、自動車単体の改善と道路整備等の交通流円滑化対策の削減を総合的に推進しております。二〇〇一年度をピークに減少しているところでございます。

それで、二〇〇四年から二〇〇六年までこれ実績が出ておりまして、ガソリン等の消費量、実績で出ておりまして、計算をしますと一年当たり約三百六十万トンのペースで削減をしております。我々が千六百万トンと申し上げておりますのは、その三百六十万トンをまずベースにいたしまして、単体対策で約二百万トン、それから道路整備等の交通流円滑化対策で百六十万トンということとで目標を掲げております。これによりまして京都議定書目標達成計画の確実な達成とその後の着実な削減を実施してまいりたいという思いで、この中期計画の目標を掲げております。

○大門実紀史君 私は目標を聞いていないんですよ。今まで、二〇〇一年をピークに、今おっしゃったように三百六十万トン、二〇〇四年からですね、下がってきたと。それに道路整備がどれだけ貢献したのかということをお願いしているんです。実績を聞いているわけですか。

○政府参考人(原田保夫君) お答え申し上げます。

先ほどの三百六十万トンというお話は申し上げますけれども、実際に自動車単体対策と交通円滑化対策で、削減対策ごとにそれぞれがどれだけCO₂の削減に貢献したかということとを算定するのは、正直言って難しいでございます。それで、我々が目標を掲げますときに用いました考え方は、単体対策につきましては、京都議定書目標達成計画におきましていっている量がでておるのを一年当たり直しますと二百万トンでございます。

それで、百六十万トン、これは多少検証的な話になりますが、全く荒唐無稽な数字ではないというところでお聞きいただきたいと思いますが、十八年度の道路施策の実績の中でCO₂の削減効果を推計をしております。環状道路の整備でありますとかボトルネック踏切の解消等々で約百六十万トンという推計をしております。これと比べてもそれなりの現実味のある数字ではないか、百六十万トンは、というふうに思っております。

○大門実紀史君 今の百六十万トンは、そうじゃないというデータもあるんだから、余りそういうのを持ってこないで、要するに、ここに堂々と書いていらつしやる、ずっと下がってきたのに道路整備も役立ったとおっしゃっているから、何か根拠があるんですかとお聞きしているだけで、ないわけですよ。

下の方に書いていますけれども、今もう自分でおっしゃいましたけれども、十年後までに一千六百万トンというの、実績として三百六十万トン減ってきていると、何で減ったかはよく分からないけれども、自動車単体の燃費を向上させるとか排気ガス浄化装置を付けたとか、車そのものの改善は進んでおります。それで二百万トンやつてもらつて、残り百六十万トンのやつたいという思いと今おっしゃいましたよね。で、十年間で一千六百万トンと。それだけの話でございます。ですから、そうしたいと、目標といいますが、もう次長がおっしゃったように、そういう思いでやつていらつしやる、特に根拠がないということだと思

もうちょっとお聞きしますけれども、車によるCO₂の総排出量というのは、じゃ何で決まるのかということをお願いしていただけますか。

○政府参考人(原田保夫君) 車の総排出量でございますが、交通量それから走行速度とCO₂の排出量の関係式から各一台当たりのCO₂排出量を算出してまして、それに交通量を掛けることによりましてCO₂の排出量が決まります。それを路線ごとに積み上げていくと、我々はそういう作業をやっております。

○大門実紀史君 もうちょっと分かりやすく私の方で説明しますと、車一台が出す総排出量掛ける車の総走行距離ということですね。車一台がどれだけ排出するかということ、車全体の台数掛ける距離ですよ。それで排出量は計算されます。

ただ、その中で、もう少し厳密に申し上げますと、その車一台の総排出量というのは、車単体の性能といいますが、先ほど申し上げました、排気ガスの浄化装置が付いているとか燃費がいいとかいう車の性能プラス道路状況というのがありますね。そこがよく言われる渋滞だと、CO₂が一定の、あれは六十キロぐらいが一番排出しないんですかね。余り超えても排出するし、三、四十キロ下がると、物すごく渋滞のときですね、排出すると。道路事情がこれにかかわるわけですね。車の性能と道路事情というのが、一台当たりのといいますが、排出量、それと車の総走行距離を掛けるわけですから、車の台数とどれぐらい走ったかということになるわけですね。

つまり、幾ら道路だけ整備しても、通行速度が仮に渋滞を解消して今までより速くなつても、今申し上げたように車の総走行量、台数が増えればCO₂は削減しないということになります。これはそのとおりですよ、理屈からいってね。

○政府参考人(原田保夫君) お答え申し上げます。

もちろん走行速度と交通量の関係で決まるわけですが、先生の御指摘は、道路整備によつて交通量が大幅に増大することによって全体

としてCO₂の排出量が增大するのではないかと
いう御指摘かと、(発言する者あり) 済みません。
増大すれば、ただ走行速度によってCO₂が減る
分もございいますので、そこら辺の兼ね合いだと思
います。

○大門実紀史君 それで、先ほど自分たちの実績
分らないとおっしゃったんで、私の方で調べて
みますと、道路交通センサスというのがあるんで
すよ。それは、旅行速度という言い方をすると
すけれども、要するに渋滞とか信号その他によ
る停止しているときも含んで平均した実質速度、
どれくらいで走っているかという、そういう道路
交通センサスというのが、公のものがあるわけ
ですけれども、それを調べてみますと、九四年、九
七年、九九年、〇五年というデータがあるん
ですけども、特に渋滞ということになりますと、人
口集中地区の平均速度、実質速度を見なければ
いけないんですけども、九四年で十九・八キロ、
〇五年で二十一・〇キロ、つまり一キロぐらい十
年間で速くなったかどうかということです。

これ、もう少し専門的なデータで、多分御存じ
だと思えますけれども、渋滞というのは時速三、
四十キロ以下で急速に増えていきますけれども、
CO₂の排出量は増えますけど、この辺の一、二キ
ロではほとんど変わりません。そういうデータが
あります、御存じだと思えますけれども、した
がつて、速度は余り関係ないところ、交通
量は、これは二十四時間当たりの平均なんです
けれども、九四年は七千三百九十四台が〇五年で
八千四百一十台になっております。

したがって、この十年間で見ると、交通流、車
の流れが改善したことによってCO₂が、さっき
言った計算式からいって、CO₂が削減したとは
到底言える根拠は何もないと。むしろ、先ほどあ
りましたこの〇四年から改善しているのは、自動
車メーカーの努力といえますか、エコ対策、燃費
を良くした、そして排ガスの排出の浄化装置を付
けたと、日本は最高の技術ですよ、そのおかげ
で先ほど言われました三百六十万トンずつ減って

きたと。こう見るしか、計算の根拠からいくと、
データからいくとないわけなんですけれども、そ
の辺の御認識はあります。

○政府参考人(原田保夫君) 東京都全体の走行速
度と走行台キロの関係については詳細な分析が必
要かと思えますけれども、例えば東京外環三郷以
南、以南のちよつと……(発言する者あり) ちよつ
と十分なデータがございませんで、じゃ一般道
の話を、詳細な分析が更に必要かと思えますけれ
ども、先生の御指摘については。

○大門実紀史君 ですから、三百六十万トンとい
うのは東京の話じゃないんですよ、全体の話なん
です、マクロの話なんです。だから、マクロの
数字で全部さっき申し上げた掛け算に計算式を当
てはめていくと、車の単体の改善しか根拠があり
得ないということを科学的に私申し上げているわ
けですよ、それを御理解していただきたいなと
いうふうに思うわけです。

なぜこんなことになるかといいますと、実は道
路を整備しますと、専門的に言うところ誘発効果とい
うそうなんですけれども、道路を造るとかえって通行
台数が増えるということが実証されております。
これは、今までその道路を通らなかつた人がその
道路を通るとか、あるいは道路が開通したことによ
つて、これは経済波及効果もありますけど、い
ろんなものが建つて、大型スーパーができたか
ら、そこに向かうためにその道路を使うとか、あ
るいは代替で新しくできた道を通るとかそういう
ことで、道路を造ると台数が増えるという誘発効
果というのがあるんです。

したがって、十年間、十年間で何兆円ぐらいに
なるんですか、百数十兆ですかね、の道路建設を
やってきたけれども、結局この交通流の改善には
役立たなかつたというのはさっき言った数字でも
分かりますし、それはなぜかというところ、誘発効果
で通行台数が増えてきたからだというところでござ
います。

これも、御存じなければ、私が教えるのも変で
すけれども、データがございいます。この三十年間

で見ると、道路容量というらしいですけども、
道路の車線も含めて、それとキロ数ですね。その
道路容量は一・五倍にこの三十年間ぐらいになつ
ているんですけども、通行台数、これは二・五
倍になっております。だから、幾ら整備しても渋
滞が起きているという、造り続けられれば造り続け
るほど、いつまでもたつても解消しないというのはそ
ういうことになるわけです。

ですから、道路特定財源というのはそもそも矛盾
があるんですよ、道路特定財源というのは、な
げならば、道路特定財源で道路を造ります、新し
く。そうすると通行台数が増えます。それによつ
てガソリンを使いますから収入が入ります。それ
をまた道路特定財源へ入れます。また道路を造り
ます。これをやっている限り、通行台数は増える
んですよ。そして、CO₂はそこだけ見れば減らない
んですよ。自動車メーカーの努力でいろいろ減つ
てきたわけですね。

ですから、道路、この中期計画に書いておられ
る、何でもこんなこと書けるのかと私は思います
けれども、道路を整備すれば地球温暖化対策が進
むということは何も実証されていない話だと思
います、データから言ってますね。だから、私これ
取り下げるべきだと思いますけれども、いかがで
すか。

○政府参考人(原田保夫君) お答え申し上げます。
先生の御指摘は、道路の容量が増加したこと
に伴う誘発交通量の問題かと思えます。

確かに、道路を整備することによりまして、少
なくとも出発地、目的地は変えなくて、例えば環
状道路なんかは典型的だと思えますけれども、
ルートは変わるといふことはあるのかと思いま
す。それ以上に、例えばどういふ変化を道路整備
がもたらすかと。土地利用条件の変更であります
とか土地利用条件の変更に伴う人口の増減であ
りますとか、そういったことをきちっと把握する
モデルをどういふふう構築するかというのは、
ある意味では道路整備の課題ではございますが、

そういった多少道路とは関係のない条件が変化す
ることによって道路交通量が変化することござ
いますので、道路を新しく整備することのみで交
通量が増大したかどうかを測るというのはなか
か困難なのではないかというふうに思っております。

○大門実紀史君 だから、そんないろんなこと言
わないで、要するにここに書いてある、中期計画
に書いてあるから言っているんですよ。書かな
きゃ言いませんよ。書いてあるから言っている。
ここに、地球温暖化対策として今までも道路整備
が役に立ってきたと、これからは千六百万トンも
削減しますと、こんなこと書かれるから言ってい
るんですよ。過去にも何の実証データないでしょ
うと。むしろ、私が示したのによると、交通セン
サスというのは皆さんも使っているデータでしょ
う、それでは何も変化がない、むしろ台数が増え
ている。それで減ったとしたらやっぱり、先ほど
から言っています、自動車単体の性能が良くな
ったことしか考えられないんですよ。もう科学
的に当たり前なんです。だから、過去にもそん
な何もこんなこと言えないでしよう、だから間
違っていますよと、この文章というか、こんなこ
と書いていけませんよと申し上げておるわけ
です。

さらには、将来の目標千六百万トンだって何に
も根拠がないと。だって、実績も何も分らない
んだから。三百六十万トンはただ今まで減つて
きたと、二百万トンはまた自動車メーカーに性能を
改善してもらいましょうと、残った百六十万トン
やりたいたいという思いがあるさっき言われたね。
それだけだったら、そんなものをこんな具体的
な数字にして書くべきじゃありませんということ
を申し上げておるんですよ。だって、そうでしょう。
これ、政府の文書で根拠のないものを書いたら怒
られますよ。だから、これはもう取り下げるべき
だと思いますが、いかがですか。

○政府参考人(原田保夫君) お答え申し上げます。

マクロ的なお話もさることながら、多少ミクロ的な話もさせていただきたいと思えますけれども、例えば東京外環の三郷以南が四車化されまして、供用前と供用後で交通量は一・二%増加をいたしました。それに対して、平均走行速度が一%上昇しております、全体としてCO₂排出量は六%減ったという事例もございます。

その他、同じような事例もございまして、我々が思っておりますのは、多くの事例では交通量増大によるCO₂排出量の増大の影響というのは、渋滞解消によって削減されるCO₂排出量に比較すると小さいのではないかとというのが我々の一般的な認識でございます。

○大門実紀史君 だから、じゃ、こんな根拠のないのをこのままにしておくんですか。これ、根拠がないでしょう。そんな、三郷がどうかそんな話してないじゃないですか。全体のマクロの数字、皆さんの数字を基に私、組み立てて申し上げておるんですよ。何で三郷が関係あるの。おかしいでしょう、これ全体の話だから。

もう一つ、それじゃ、そんなマクロの話をどうしてもしたいのなら、二枚目の資料ですけれども、今おっしゃった三郷も入る外環の話ですけど、これもすごい宣伝だと思つて。何ですか、要するに、三環状道路を整備すれば約二百万から三百万トン排出量が削減されます、しかも東京都とほぼ同じ面積の植林と同等の効果だと。すごい宣伝だ。今環境問題でいろんな反対運動をされている方、本当に怒つていますよ、これは。怒つていますよ、何の根拠があるのかと。

少なくとも、これには誘発効果が入っていないのは事実でしょう。さっき言った誘発効果は全く計算していませんよね。台数は今までと同じ計算でしょう。何で入れないんですか、誘発効果。どこでも証明されていますでしょう、台数が増えたと、誘発効果というのは。なぜこれ計算入れないんですか。

○政府参考人(原田保夫君) お答え申し上げます。

三環状整備効果、二百万トンから三百万トンというのは、平成十四年に平成十一年時点での交通量を基に、その時点で道路ネットワークができた場合とできない場合を比較をして、二つのケースでCO₂排出量を試算して比較したものでございまして。

その際、御指摘ございましたように、ルートの変更等々の交通量の転換は当然ながら見込んでおりますけれども、誘発交通量を加味するためには、人口の増減でありますとか土地利用の変化でありますとか公共交通機関の利用状況等につきまして将来の姿を想定する必要があります。なかなか環状道路ができたことのみそういう変化を取り出して算定するのは極めて困難だということ、そういうやり方は取っておりません。

○大門実紀史君 だから、困難ならこんな出さなきゃいいんですよ。先ほどの中期計画の、一枚目のやつもそうですけど、どうしてこんなものをどんどん出すのかな。いかにも、今やつぱり環境が国民の皆さんの注目されているから道路整備は環境に役立つんですよ。こんなのためにする虚偽の広告と同じですよ。中身うそだもん、全部。こんなことまでやって道路整備を進めたいと、もうそれが有り分るようなやつだから。

ただ、こういうことやつちやいないと、こういう根拠のない数字を載つけて。だから、直したら、本当に、この二つ。まづいよ、これは。こんな根拠のないものを堂々と政府の資料とか、これ関東整備局ですか、こんなのまづいですよ。まづいと思わないの、あなた。こんな根拠のないものを載つけてまづいと思わないの。

○政府参考人(原田保夫君) お答え申し上げます。

この二百万トンから三百万トンということにつきましては、この資料でございしますが、一定の前提条件の下で計算をしたものだということはきちっとお示しをしたいと思います。それは、仮に平成十一年時点で首都圏の三環状道路が完成しているとした場合、約二から三百万トンのCO₂が削減されますということ、前提条件を付した上でやっているものでございまして、この種の試算は何でもそうかと思えますけれども、すべての、ある種の前提条件を置いて計算しないと……(発言する者あり)

○委員長(峰崎直樹君) お静かにお願いします。

○政府参考人(原田保夫君) できない部分がございます、大切なことは前提条件をきちっとお示しをすることかと思えます。そういった意味で、前提条件をお示しをした上でこういった試算を出しているかと思えます。

○大門実紀史君 ちよつとまづいな、それは。何でもそうなの。国交省が出す資料、みんな何でもそんなことですか。ほかの省庁は、少なくとも分りませんけど、ほとんどやってないですよ、こんなこと。ためにするこんなやつを、何でもそうですがつて、何ですか、その言い方は。いいの、そんなの、そのままで帰つちやつていいんですか。直しなさいよ、そんな、何でもそうつて。

○政府参考人(原田保夫君) 失礼いたしました。

私、先ほど誘発交通量についてはなかなか難しい面があるということを申し上げたその延長線上で、この種の誘発交通量と関係のある事柄についてはある種の前提を置いて試算をしないとできない部分がございます、そういった前提を置いた上でのこの試算結果でございまして、このことを申し上げたつもりでございまして。おわびして訂正させていただきます。

○大門実紀史君 もう繰り返し返しません。終わりますけれども、要するに、何といいますが、ためにする話が多過ぎる、いろんなことがですね。道路造りたいがためにいろんなことを利用しようとするのはおかしいんですよ。だから、もっとも根本的に一般財源化されるということですから、環境と道路の関係もよく一から抜本的に検討されることを求めて、私の質問を終わります。

○委員長(峰崎直樹君) 七案に対する本日の質疑はこの程度にとどめます。

暫時休憩いたします。

午後五時五十分休憩

午後五時十六分開会

○委員長(峰崎直樹君) ただいまから財政金融委員会を再開いたします。

連合審査会に関する件についてお諮りいたします。

道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律案について、国土交通委員会からの連合審査会開会の申入れを受諾することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(峰崎直樹君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、連合審査会開会の日時につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(峰崎直樹君) 御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

○委員長(峰崎直樹君) 次に、連合審査会における政府参考人の出席要求に関する件及び参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律案審査のための連合審査会に政府参考人及び参考人の出席要求があった場合には、その取扱いを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(峰崎直樹君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後五時十七分散会

〔参照〕

(大久保勉委員資料)

国土交通省における過去5力年平均の支出状況(H14～H18)

(単位:千円)

	人数 (人)	人件費		残業代		タクシー		回数券 新幹線		回数券 航空券		その他 譲渡可能金券
		総額	一人あたり	総額	一人あたり	総額	一人あたり	総額	一人あたり	総額	一人あたり	
道路整備	(6,908) 8,194	70,291,652	8,578	5,761,193	834	519,485	63	0	0	0	0	100,231
自動車損害賠償保障事業	(92) 94	775,251	8,247	54,028	587	13,109	139	0	0	0	0	2,855
治水	(6,752) 8,421	71,339,478	8,472	4,271,209	633	299,286	36	0	0	0	0	38,463
港湾整備	(1,712) 2,178	20,029,832	9,196	1,153,947	674	177,349	81	0	0	0	0	12,397
自動車検査登録	(1,667) 1,964	19,766,415	10,064	402,140	241	43,065	22	0	0	0	0	10,265
都市開発資金融通	(0) 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
空港整備	(6,505) 7,397	68,841,983	9,307	4,114,795	633	573,808	78	0	0	0	0	33,084
特別会計合計(a)	(23,636) 28,248	251,044,612	8,887	15,757,312	667	1,626,102	58	0	0	0	0	197,297
一般会計(b)	(30,421) 35,733	353,023,047	9,879	20,929,731	688	1,015,879	28	0	0	0	0	224,711
比較 (a)／(b)	0.78 0.79		0.90	0.75	0.97	1.60	2.02	0	0	0	0	0.88

1. 人数は予算定員で上段()は超過勤務手当支給対象人員である。
2. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と合致しないところがある。

2008年4月22日 財政金融委員会 民主党・新緑風会・国民新・日本 大久保勉 出典:国土交通省資料

四月十八日本委員会に左の案件が付託された。

- 一、ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
(第一三九三号)(第一三九四号)(第一三九五号)(第一三九六号)(第一三九七号)(第一三九八号)(第一三九九号)(第一四〇〇号)(第一四〇一号)(第一四〇二号)(第一四〇三号)(第一四〇四号)(第一四〇五号)(第一四〇六号)(第一四〇七号)(第一四〇八号)(第一四〇九号)(第一四一〇号)(第一四一一号)(第一四一二号)(第一四一三号)(第一四一四号)(第一四一五号)(第一四一六号)(第一四一七号)(第一四一八号)(第一四一九号)(第一四二〇号)
- 一、庶民大増税の反対に関する請願(第一四二九号)
- 一、ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
(第一四三〇号)(第一四三一号)(第一四三二号)(第一四三三号)(第一四三四号)(第一四三五号)(第一四三六号)(第一四三七号)(第一四三八号)(第一四三九号)(第一四四〇号)(第一四四一号)(第一四四二号)(第一四四三号)(第一四四四号)(第一四四五号)(第一四四六号)(第一四四七号)(第一四四八号)(第一四四九号)(第一四五〇号)(第一五〇七号)(第一五〇八号)
- 一、消費税増税反対、住民税を元に戻すことに関する請願(第一五〇五号)(第一五〇六号)(第一五〇七号)(第一五〇八号)
- 一、庶民大増税の反対に関する請願(第一五〇九号)(第一五一〇号)
- 一、ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
(第一五一一号)(第一五一二号)(第一五一三号)(第一五一四号)(第一五一五号)(第一五二七号)(第一五二八号)(第一五二九号)(第一五三〇号)(第一五三一号)(第一五三二号)(第一五三三号)(第一五三四号)(第一五三五号)
- 一、消費税の大増税反対に関する請願(第一五三七号)(第一五三八号)(第一五三九号)
- 一、ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
(第一五四〇号)(第一五四一号)(第一五四二号)(第一五四三号)(第一五四四号)(第一五四五号)(第一五四六号)(第一五四七号)(第一五四八号)(第一五四九号)(第一五五〇号)(第一五五一号)(第一五五二号)(第一五五三号)(第一五五四号)(第一五五五号)(第一五五六号)(第一五五七号)(第一五五八号)(第一五五九号)(第一五六〇号)(第一五六一号)(第一五六二号)(第一五六三号)(第一五六四号)
- 一、保険業法の見直しに関する請願(第一五七三三号)
- 一、ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
(第一五七四号)(第一五七五号)(第一五七六号)(第一五七八号)(第一五七九号)(第一五八〇号)(第一五八一号)(第一五八二号)(第一五八三号)(第一五八四号)(第一五八五号)(第一五八六号)(第一五八七号)(第一五八八号)(第一五八九号)(第一五九〇号)(第一五九一号)(第一五九二号)(第一五九三号)(第一五九四号)(第一五九五号)(第一五九六号)(第一五九七号)(第一五九八号)(第一五九九号)(第一六〇〇号)(第一六〇一号)(第一六〇二号)(第一六〇三号)(第一六〇四号)

四号(第一六〇五号)(第一六〇六号)(第一六〇七号)(第一六〇八号)(第一六〇九号)(第一六一三三三号)(第一六一四四号)(第一六一五五号)(第一六一六六号)(第一六一七七号)(第一六一八八号)(第一六一九九号)(第一六二〇〇号)(第一六二二二号) 一、消費税率の引上げ・大衆増税反対に関する請願(第一六二二二号) 一、ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願(第一六二五五号)(第一六二六六号)(第一六二七号)(第一六二八八号)(第一六二九九号) 一、ガソリン税の暫定税率廃止等に関する請願(第一六三二二号)(第一六三三三三号)(第一六三四四号) 一、ガソリン・軽油などにかかる燃料税の暫定税率の廃止に関する請願(第一六三五五号)(第一六三六六号)(第一六三七七号) 一、ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願(第一六三八八号)(第一六三九九号)(第一六四〇号)(第一六四一一号)(第一六四二二号)(第一六四三三三号)(第一六四四四号)(第一六四五五号)(第一六四六六号)(第一六四七七号)(第一六四八八号)(第一六四九九号)(第一六五〇〇号)(第一六五一一一号) 一、消費税率の引上げ・大衆増税反対に関する請願(第一六五二二二号) 一、ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願(第一六六一一号)(第一六六二二号)(第一六六三三三号)(第一六六四四号)(第一六六五五号)(第一六六六六号)(第一六六七七号)(第一六六八八号)(第一六六九九号)(第一六七〇〇号)(第一六七一一号)(第一六七二二二号) 第一三九三三三号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 山梨県甲府市国母二ノ一〇ノ三 紹介議員 池口 修次君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。	第一三九四四号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 山梨県大月市初狩町下初狩二、七五五 今泉定之 外九十九名 紹介議員 林 久美子君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一三九五五号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 横浜市港北区日吉一ノ二二ノ三四 今井弘子 外六百十七名 紹介議員 牧山ひろえ君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一三九六六号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 千葉市稲毛区稲毛四ノ七ノ四ノ四〇二 坂井健一 外百二十三名 紹介議員 円 より子君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一三九七七号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 東京都立川市羽衣町二ノ三二ノ三 土屋修 外五千名 紹介議員 小林 正夫君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一三九八八号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 山梨県南アルプス市野牛島二、六一八ノ六 赤池勝 外十四名 紹介議員 西岡 武夫君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一三九九九号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 青森県八戸市金浜字前川一〇 上野暢紘 外九十九名	紹介議員 田名部匡省君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一四〇〇〇号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 愛媛県松山市北井門三ノ二ノ一九 菅原剛 外四百九十九名 紹介議員 川合 孝典君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一四〇〇一号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 山梨県甲府市湯村三ノ一五ノ四 八巻俊輔 外九十九名 紹介議員 松野 信夫君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一四〇〇二号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 岐阜県揖斐郡池田町畑八一九 松岡正 外四十七名 紹介議員 大石 尚子君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一四〇〇三号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 埼玉県坂戸市浅羽一、三六五ノ二 岸広則 外九十九名 紹介議員 芝 博一君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一四〇〇四号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 岐阜県関市桜台三ノ四ノ六 中田修 外二百二十一名 紹介議員 姫井由美子君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一四〇〇五号 平成二十年四月四日受理	ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 東京都練馬区中村北四ノ一五ノ七 上高勝義 外九十九名 紹介議員 ツルネマルティ君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一四〇〇六号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 神奈川県海老名市東柏ヶ谷二ノ一 八ノ一四ノ二 林三郎 外九名 紹介議員 千葉 景子君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一四〇〇七号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 香川県高松市一宮町八〇〇ノ一 木村孝徳 外九百八十三名 紹介議員 植松恵美子君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一四〇〇八号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 さいたま市浦和区常盤一〇ノ八ノ五ノ四〇二 足立卓三 外千二百五十九名 紹介議員 行田 邦子君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一四〇〇九号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 京都市下京区西七条北東野町五二 平井良和 外八百三十八名 紹介議員 福山 哲郎君 この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。 第一四一〇〇号 平成二十年四月四日受理 ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願 請願者 山梨県富士吉田市上吉田四ノ一ノ一三 鈴木健祐 外九十二名
---	--	--	---

紹介議員 増子 輝彦君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四一一号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 滋賀県東近江市建部上中町一二四
ノ二 磯部孫文 外百四名

紹介議員 徳永 久志君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四一二号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 宮城県登米市米山町中津山字明神
山三〇 佐藤勇子 外四百四十二
名

紹介議員 大石 正光君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四一三号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 仙台市青葉区東照宮一ノ七ノ二八
今泉英明 外百九十三名

紹介議員 岡崎トミ子君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四一四号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山梨県甲斐市篠原二、七六七ノ二
三 石黒健晴 外百九十九名

紹介議員 直嶋 正行君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四一五号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 東京都板橋区徳丸三ノ二一ノ一四
ノ三〇一 上田晃久 外百名

紹介議員 柳田 稔君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四一六号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山形県東置賜郡高島町大字安久津
一、四二一 大河原俊漢 外二百
九十九名

紹介議員 舟山 康江君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四一七号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 兵庫県川西市萩原二ノ五ノ一六
本條勝 外四十九名

紹介議員 加藤 敏幸君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四一八号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 栃木県宇都宮市西川田町一、〇〇
〇ノ三 小松朱美 外三百三十名

紹介議員 谷 博之君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四一九号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 奈良県天理市西長柄町三〇八ノ一
四 寺西弘典 外百五名

紹介議員 前川 清成君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四二〇号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 堺市西区菱木一丁二、二八五ノ六
三戸清美 外六百五十二名

紹介議員 尾立 源幸君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四二九号 平成二十年四月四日受理
庶民大増税の反対に関する請願
請願者 兵庫県伊丹市森本八ノ一 松田道

代 外十一名
紹介議員 山下 芳生君
この請願の趣旨は、第五九六号と同じである。

第一四三〇号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山梨県大月市富浜町鳥沢四五六ノ
一 小泉英樹 外百四十九名

紹介議員 奥石 東君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四三二号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 横浜市保土ヶ谷区月見台三二ノ一
八 森克之 外八十九名

紹介議員 小川 勝也君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四三三号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 埼玉県鴻巣市南三ノ八ノ一六
藤巻浩 外七十九名

紹介議員 大河原雅子君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四三三号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山梨県甲斐市万才三三八ノ四 奥
島成仁 外百八十六名

紹介議員 相原久美子君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四三四号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 岩手県二戸市金田一字上田面二ノ
一 橋本薫 外九十五名

紹介議員 工藤堅太郎君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四三五号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 奈良市三条栄町二ノ七 栗山司
外二千二百二十七名

紹介議員 家西 悟君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四三六号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 岩手県下閉伊郡山田町織笠一ノ
四〇ノ一 昆あや子 外九十九名

紹介議員 平野 達男君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四三七号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 広島県尾道市久保二ノ二六ノ五
奥本美智子 外一万五千七百二十
名

紹介議員 佐藤 公治君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四三八号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 宮城県多賀城市高橋二ノ一ノ一
遠藤八千代 外七十四名

紹介議員 櫻井 充君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四三九号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 千葉県松戸市常盤平西窪町二〇ノ
一〇 沼田孝司 外二百八名

紹介議員 島田智哉子君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四三七号 平成二十年四月四日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 神奈川県小田原市東町一ノ一一ノ

二二ノ二〇三 工藤洋子 外九十九名

紹介議員 那谷屋正義君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四五八号 平成二十年四月四日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 堺市南区竹城台一ノ一二ノ二三 芳野春夫 外九十九名

紹介議員 大島九州男君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四五九号 平成二十年四月四日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 千葉市若葉区みつわ台五ノ一二ノ一ノ三〇四 出納克彦 外九十九名

紹介議員 加賀谷 健君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四六〇号 平成二十年四月四日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 東京都世田谷区砧四ノ一五ノ一ノ四一二 常澤正史 外五十三名

紹介議員 築瀬 進君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四六一号 平成二十年四月四日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 兵庫県明石市魚住町錦が丘一ノ一六ノ四〇 森田裕子 外七名

紹介議員 辻 泰弘君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四六二号 平成二十年四月四日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 山梨県南アルプス市徳永四七一 吉田聡 外九十九名

紹介議員 川崎 稔君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四六三号 平成二十年四月四日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 東京都江東区北砂五ノ二〇ノ八ノ六〇六 渡辺憲一 外二百十四名

紹介議員 風間 直樹君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四六四号 平成二十年四月四日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 広島県東広島市志和町志和堀三、二六九ノ一七 磯部功 外九十九名

紹介議員 高橋 千秋君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四六五号 平成二十年四月四日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 北海道旭川市東光六条五ノ五ノ二五 堤晶子 外六百四十七名

紹介議員 神本美恵子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四六六号 平成二十年四月四日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 東京都三鷹市井の頭二ノ二二ノ七 香川かね子 外三百九十一名

紹介議員 平山 幸司君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四六七号 平成二十年四月四日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 神奈川県藤沢市羽鳥一ノ一ノ三五ノ四〇一 楠本二三典 外三百九十九名

紹介議員 吉川 沙織君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四六八号 平成二十年四月四日受理

保険業法見直しに関する請願

請願者 東京都渋谷区恵比寿四ノ二七ノ八 中西貴子 外六千八百九十二名

紹介議員 小池 晃君

この請願の趣旨は、第六八〇号と同じである。

第一四六九号 平成二十年四月四日受理

保険業法見直しに関する請願

請願者 札幌市東区苗穂町四ノ二ノ一五 沼秀子 外一万四千四百十八名

紹介議員 大門実紀史君

この請願の趣旨は、第六八〇号と同じである。

第一四七〇号 平成二十年四月四日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 山梨市上神内川一、一〇二ノ七 神奈謙 外九十五名

紹介議員 森木 利治君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四七一号 平成二十年四月四日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 石川県小松市金平町七八五ノ二 橋場卓也 外四百八十九名

紹介議員 一川 保夫君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四七二号 平成二十年四月七日受理

灯油など石油製品高騰の緊急対策に関する請願

請願者 札幌市東区伏古九条二丁目 山崎 礼子 外三百三十二名

紹介議員 紙 智子君

この請願の趣旨は、第二一六号と同じである。

紹介議員 井上 哲士君

この請願の趣旨は、第三四二号と同じである。

第一四七四号 平成二十年四月七日受理

消費税の大増税反対に関する請願

請願者 札幌市東区北四十五条東八ノ一ノ六 今野裕子 外二百四十四名

紹介議員 紙 智子君

この請願の趣旨は、第三四二号と同じである。

第一四七五号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 奈良県高市郡高取町清水谷一、〇五〇 岡村昭代 外百七十五名

紹介議員 前川 清成君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四七六号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 三重県四日市市采女町一、七八九ノ三 木村修 外二百六十六名

紹介議員 高橋 千秋君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四七七号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 岩手県下閉伊郡岩泉町安家字大平 二二三 合砂やエ子 外九十九名

紹介議員 平野 達男君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四七八号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 山梨県甲府市湯村三ノ三ノ四三ノ四〇七 根本輝男 外十九名

紹介議員 西岡 武夫君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四七九号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 岡山県小田郡矢掛町横谷五三ノ

一 津尾知宏 外九十九名

紹介議員 姫井由美子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四八〇号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 山梨県市本町一ノ二ノ二四

広瀬君子 外百九十九名

紹介議員 奥石 東君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四八一号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 兵庫県西宮市北口町二七ノ一八

古川憲一 外五百九十九名

紹介議員 神本美恵子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四八二号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 青森県弘前市宮園三ノ一ノ八 後

藤八千枝 外四百九十九名

紹介議員 下田 敦子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四八三号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 神戸市西区王塚台七ノ三〇 城戸

正己 外三百九十九名

紹介議員 吉川 沙織君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四八四号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 千葉県浦安市富岡三ノ三 白井章

喜 外八百七十九名

紹介議員 福山 哲郎君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四八五号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 広島市安佐北区口田二ノ二ノ九

溝上敦 外百五十九名

紹介議員 柳田 稔君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四八六号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 東京都足立区東保木間一ノ一八ノ

一二 石井優子 外百三名

紹介議員 島田智哉子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四八七号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 三重県鈴鹿市上野町一、〇四一

中尾信一 外二百二十六名

紹介議員 芝 博一君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四八八号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 滋賀県東近江市上南町二七一 西

村博史 外九十九名

紹介議員 徳永 久志君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四八九号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 横浜市港北区日吉一ノ二一ノ三四

大谷親義 外二百四十三名

紹介議員 牧山ひろえ君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四九〇号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 千葉県市川市富岡三ノ三 白井章

喜 外八百七十九名

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四九一号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 横浜市港南区日野南六ノ三二ノ二

鈴木美智子 外二百九十名

紹介議員 榎葉賀津也君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四九二号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 青森県八戸市白銀町久保下四ノ四

石橋司 外九十九名

紹介議員 田名部匡省君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四九三号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 山梨県大月市猿橋町小篠九〇五

原田一郎 外八十九名

紹介議員 増子 輝彦君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四九四号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 大阪府茨木市耳原二ノ九ノ三四ノ

三〇六 古木哲生 外五百四名

紹介議員 川合 孝典君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四九五号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 横浜市都筑区中川六ノ一ノCノ六

〇八 中島愛明 外百十五名

紹介議員 千葉 景子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一四九六号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 香川県高松市一宮町八〇〇ノ二

木村京子 外千四百十名

紹介議員 植松恵美子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五〇四号 平成二十年四月七日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 京都府福知山市和久市町三九 今

安優 外千百十九名

紹介議員 尾立 源幸君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五〇五号 平成二十年四月七日受理

消費増税増税反対、住民税を元に戻すことに関する

請願者 新潟県上越市大字藤塚三九四ノ三

下室修平 外一万三千二百五十五

三名

紹介議員 井上 哲士君

この請願の趣旨は、第二三八号と同じである。

第一五〇六号 平成二十年四月七日受理

消費増税増税反対、住民税を元に戻すことに関する

請願者 大阪府港区波除一ノ六ノ四ノ七〇

五 村上浩 外九千九百九十三名

紹介議員 市田 忠義君

この請願の趣旨は、第二三八号と同じである。

第一五〇七号 平成二十年四月七日受理

消費増税増税反対、住民税を元に戻すことに関する

請願者 東京都足立区柳原一ノ九ノ六 渡

辺孝 外一万九百八十五名

紹介議員 小池 晃君

この請願の趣旨は、第二三八号と同じである。

第一五〇八号 平成二十年四月七日受理
消費税増税反対、住民税を元に戻すことに関する
請願
請願者 大阪府池田市畑二ノ五ノ六ノ三〇
四 岩越亮 外一万九百三十三名
紹介議員 山下 芳生君
この請願の趣旨は、第二三八号と同じである。

第一五〇九号 平成二十年四月七日受理
庶民大増税の反対に関する請願
請願者 三重県いなべ市藤原町長尾二〇〇
宮木真治 外五千二百九十九名
紹介議員 井上 哲士君
この請願の趣旨は、第五九六号と同じである。

第一五一〇号 平成二十年四月七日受理
庶民大増税の反対に関する請願
請願者 三重県桑名市東正和台一ノ一二ノ
一 近藤幸吉 外五千二百九十九
名
紹介議員 大門実紀史君
この請願の趣旨は、第五九六号と同じである。

第一五一一号 平成二十年四月七日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 東京都豊島区西池袋五ノ一四ノ三
玉木裕子 外二百六十名
紹介議員 大塚 耕平君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五二五号 平成二十年四月七日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山梨県南アルプス市十五所五七〇
ノ三 内田茂 外二十六名
紹介議員 池口 修次君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五二七号 平成二十年四月七日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山梨県南アルプス市十五所四〇
櫻田力也 外九十八名
紹介議員 川崎 稔君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五二八号 平成二十年四月七日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山梨県甲府市下河原町二ノ四〇ノ
二 池谷まゆみ 外九十九名
紹介議員 松野 信夫君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五二九号 平成二十年四月七日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 岐阜市切通四ノ二ノ一〇 鍛冶賢
一 外三十九名
紹介議員 大石 尚子君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五三一号 平成二十年四月七日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 名古屋市長区大高町大根山一五ノ
七四 行方輝彦 外百九十名
紹介議員 轟木 利治君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五三二号 平成二十年四月七日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 東京都葛飾区新宿三ノ二五ノ一ノ
四〇三 早川早苗 外六十一名
紹介議員 加藤 敏幸君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五三三号 平成二十年四月七日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 愛知県西加茂郡三好町三好字井の
花一ノ五 平野セツ子 外二百九

十九名
紹介議員 直嶋 正行君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五三四号 平成二十年四月七日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 岩手県九戸郡洋野町種市第七地割
一一七ノ一六 船渡幸四郎 外百
七名
紹介議員 工藤堅太郎君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五三五号 平成二十年四月七日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 愛知県愛知郡東郷町清水四ノ一〇
ノ一〇ノ一〇三 服部憲彦 外八
百十九名
紹介議員 谷岡 郁子君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五三六号 平成二十年四月八日受理
消費税大増税反対に関する請願
請願者 東京都港区高輪二ノ一二ノ二七ノ
三〇五 鈴木直子 外六千四百九
十五名
紹介議員 小池 晃君
この請願の趣旨は、第一三九号と同じである。

第一五三七号 平成二十年四月八日受理
消費税の大増税反対に関する請願
請願者 神奈川県平塚市入野三七ノ一〇
高橋淳 外六千九百三十四名
紹介議員 大門実紀史君
この請願の趣旨は、第三四二号と同じである。

第一五三八号 平成二十年四月八日受理
消費税の大増税反対に関する請願
請願者 川崎市中原区上小田中一ノ三九ノ
七 高村明美 外六千四百八十八

名
紹介議員 仁比 聡平君
この請願の趣旨は、第三四二号と同じである。

第一五三九号 平成二十年四月八日受理
消費税の大増税反対に関する請願
請願者 横浜市泉区岡津町二、〇五七ノ一
九 大村有功 外六千四百八十九
名
紹介議員 山下 芳生君
この請願の趣旨は、第三四二号と同じである。

第一五四〇号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山梨県富士吉田市ときわ台二ノ五
ノ一二 曾根正和 外六十二名
紹介議員 増子 輝彦君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五四一号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山形県酒田市新橋二ノ七ノ四〇
佐藤精一 外四百十三名
紹介議員 舟山 康江君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五四二号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 岩手県下閉伊郡山田町飯岡六ノ一
〇三 監物正夫 外九十九名
紹介議員 平野 達男君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五四三号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 東京都大田区田園調布南八ノ九
岡部明美 外三百九十九名
紹介議員 吉川 沙織君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五四四号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山梨県甲府市西高橋町八六 内川

紹介議員 智恵美 外十六名

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五四五号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 三重県鈴鹿市長太旭町三ノ七ノ七

紹介議員 北川由和 外二百九十五名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五四六号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 愛知県豊橋市石巻町沢渡三一 野

紹介議員 口義彦 外六百九名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五四七号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 浜松市中区葵東一ノ六ノ三五 酒

紹介議員 井秀勝 外九名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五四八号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 東京都北区王子五ノ二〇ノ三ノ

紹介議員 一、〇〇四 上嶋明子 外百十名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五四九号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 横浜市区中白根四ノ一ノ四七

紹介議員 山根睦弘 外三百六十一名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五五〇号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 岐阜県可児市石森一ノ二 奥村

紹介議員 昌利 外八十七名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五五一号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 静岡市駿河区豊田一ノ一ノ二二

紹介議員 今城康雄 外六十五名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五五二号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 滋賀県近江八幡市鷹飼町八七四ノ

紹介議員 一 村田徹也 外九十九名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五五三号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 広島市安佐南区沼田町伴四、二〇

紹介議員 三ノ一〇八 佐々木才子 外百五十九名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五五四号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 愛知県西加茂郡三好町三好丘旭二

紹介議員 一 土本晃 外二百九十名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

紹介議員 直嶋 正行君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五五五号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 石川県加賀市大聖寺耳聞山町六〇

紹介議員 一 北出勝治 外百十九名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五五六号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 東京都八王子市松木六ノ二ノG

紹介議員 二〇七 吉川臨太郎 外六十名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五五七号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 兵庫県加古川市野口町良野五〇七

紹介議員 一 村古昇司 外二百一十一名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五五八号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 三重県津市高野尾町三、〇〇六ノ

紹介議員 二八三 西川宏 外二百八十二名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五五九号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 高知市万々二八ノ一四〇四 広

紹介議員 末登 外三百名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五六〇号 平成二十年四月八日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山梨県甲府市里吉三ノ五ノ二六ノ

紹介議員 Bノ一〇五 森屋英樹 外二百四十九名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五六一号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山梨県甲府市長松寺町三ノ三七

紹介議員 川出昭夫 外五十七名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五六二号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 滋賀県野洲市行畑一ノ一〇ノ一三

紹介議員 大谷和雄 外六百八十七名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五六三号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 東京都杉並区高円寺南三ノ三二ノ

紹介議員 一五ノ一三〇二 岸原直樹 外九十九名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五六四号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 大阪府北区西天満五ノ六ノ二八ノ

紹介議員 五〇二 照屋知聡 外二千二百四十五名
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五六五号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 大阪府北区西天満五ノ六ノ二八ノ

紹介議員 梅村 聡君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五六六号 平成二十年四月八日受理
保険業法の見直しに関する請願

請願者 新潟県魚沼市千溝一、二、三ノ一
駒形光信 外千六十六名
紹介議員 近藤 正道君
この請願の趣旨は、第二二七号と同じである。

第一五七四号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 京都府福知山市南本町字天田一三
〇ノ三 山中敏弘 外二百四名
紹介議員 尾立 源幸君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五七五号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 東京都品川区荏原七ノ四ノ一四
橋本真帆 外四百八十二名
紹介議員 浅尾慶一郎君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五七六号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 和歌山市黒田三三ノ九 片岡栄
次 外九十九名
紹介議員 大島九州男君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五八五号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山梨県甲府市幸町一ノ七 小田
切常雄 外四百七十五名
紹介議員 藤原 良信君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五八六号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 岐阜県各務原市蘇原宮代町三ノ一
〇四 藤村茂 外九十九名
紹介議員 大石 尚子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。
第一五八七号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 岩手県九戸郡洋野町種市第三地
割二七ノ二二 野田光一 外九
十九名
紹介議員 工藤堅太郎君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五八八号 平成二十年四月八日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 岡山県倉敷市児島塩生四一七ノ二
〇 新谷敏夫 外九十一名
紹介議員 姫井由美子君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五八九号 平成二十年四月九日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 三重県津市大里川北町五七ノ五
三 上野友広 外三百七十名
紹介議員 高橋 千秋君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五九〇号 平成二十年四月九日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 東京都世田谷区池尻二ノ一ノ八
山崎勇人 外九十九名
紹介議員 円 より子君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五九一号 平成二十年四月九日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 宮城県登米市迫町新田字北立戸七
八 岡元くに子 外二百九十九名
紹介議員 大石 正光君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五九二号 平成二十年四月九日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山形市大字下宝沢三九二ノ一 古
澤庄三郎 外二百五十七名
紹介議員 舟山 康江君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五九三号 平成二十年四月九日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 東京都渋谷区代々木四ノ二六ノ一
五ノ四〇六 松尾愛子 外百五名
紹介議員 風間 直樹君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五九四号 平成二十年四月九日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 岩手県盛岡市門二ノ二五 細川
真 外七十七名
紹介議員 平野 達男君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五九五号 平成二十年四月九日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山梨県甲府市桜井町一二四 佐藤
文子 外十二名
紹介議員 西岡 武夫君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五九六号 平成二十年四月九日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 兵庫県尼崎市尾浜町一ノ三二ノ二
ノ七〇三 山田隆司 外三十五名
紹介議員 加藤 敏幸君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五九七号 平成二十年四月九日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 茨城県つくば市花畑一ノ三ノ一九
吉田貴浩 外千三百八十一名
紹介議員 長浜 博行君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。
第一五九八号 平成二十年四月九日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 東京都荒川区西日暮里四ノ三〇ノ
一五 中城正憲 外四百五十五名
紹介議員 牧山ひろえ君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一五九九号 平成二十年四月九日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山梨県甲州市塩山上萩原一、四六
四 田辺藤春 外四百六十九名
紹介議員 奥石 東君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六〇〇号 平成二十年四月九日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 広島市安佐北区落合一ノ四八ノ一
ノ八〇九 伊藤孝典 外百五十九
名
紹介議員 柳田 稔君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六〇一号 平成二十年四月九日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 札幌市中央区南十条西一七ノ三ノ
三六 森直樹 外九十九名
紹介議員 ツルネンマルティ君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六〇二号 平成二十年四月九日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 山梨県甲府市徳行二ノ一七ノ三四
矢部勝枝 外千六十五名
紹介議員 水戸 将史君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六〇三号 平成二十年四月九日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 さいたま市北区植竹町一ノ三六二

紹介議員 小川寿士 外八十二名

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 島田智哉子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 名古屋市長区清水二ノ一、四一

紹介議員 久野典子 外二百九十九名

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 直嶋 正行君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 京都府宇治市横島町落合一二二ノ

二四 橋永照男 外百七十名

紹介議員 家西 悟君

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 高知市西秦寺一九五ノ一ノAノ

二〇二 武内裕美 外二百十二名

紹介議員 武内 則男君

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 愛知県半田市成岩本町一ノ二ノ四

簡井淳一 外三百八十三名

紹介議員 森木 利治君

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 岡山県倉敷市下津井二ノ五ノ二

古中次郎 外七十八名

紹介議員 姫井由美子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 三重県鈴鹿市三宅町七五七 村田

清光 外二百九十二名

紹介議員 芝 博一君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 滋賀県蒲生郡竜王町須恵三〇〇

辻川芳治 外九十九名

紹介議員 徳永 久志君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 愛知県愛西市西條町北廻四一ノ二

後藤孝治 外九百二十四名

紹介議員 川合 孝典君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 岐阜県加茂郡坂祝町酒倉二、三七

六ノ四 北原義久 外六十九名

紹介議員 大石 尚子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 山口県岩国市川西二ノ三ノ四 藤

本克己 外五十七名

紹介議員 藤谷 光信君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 山口県岩国市川西二ノ三ノ四 藤

本克己 外五十七名

紹介議員 藤谷 光信君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 山口県岩国市川西二ノ三ノ四 藤

本克己 外五十七名

紹介議員 藤谷 光信君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 兵庫県たつの市掛西町中垣内甲二

四五 内海美子 外千九百九十九

名

紹介議員 水岡 俊一君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 京都府福知山市字長田二、五三七

ノ二 芦田正義 外二千四百五十

六名

紹介議員 尾立 源幸君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 宮城県石巻市向陽町五ノ三ノ三

佐藤千代男 外百三十七名

紹介議員 岡崎トミ子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 札幌市豊平区平岸四ノ二ノ一

ノ六〇六 近藤文子 外七百七十

九名

紹介議員 小川 勝也君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 福岡県朝倉市比良松四四一ノ三

矢野公子 外六百三十九名

紹介議員 神本美恵子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 石川県加賀市松が丘一三ノ一二

大倉豊 外百十九名

紹介議員 一川 保夫君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 石川県加賀市松が丘一三ノ一二

大倉豊 外百十九名

紹介議員 一川 保夫君

井上卯吉 外九百三十一名

紹介議員 大門実紀史君

この請願の趣旨は、第八七二号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 大阪府高槻市真上町一ノ二ノ二

一ノ三〇一 田岡智美 外二百四

十九名

紹介議員 佐藤 泰介君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 千葉県船橋市坪井町一、三三六ノ

五ノCノ二〇三 今川智映子 外

三百九十九名

紹介議員 吉川 沙織君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 岩手県九戸郡洋野町中野一ノ八七

ノ九 大柳行雄 外九十九名

紹介議員 工藤堅太郎君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 京都府左京区吉田神楽岡町三〇ノ

五 澤井寛子 外八十九名

紹介議員 松井 孝治君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 石川県加賀市松が丘一三ノ一二

大倉豊 外百十九名

紹介議員 一川 保夫君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 石川県加賀市松が丘一三ノ一二

大倉豊 外百十九名

紹介議員 一川 保夫君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 石川県加賀市松が丘一三ノ一二

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六三二号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税の暫定税率廃止等に関する請願

請願者 京都市西京区嵐山朝月町四九ノ一

七 竹内真実 外千五百五十七名

紹介議員 市田 忠義君

この請願の趣旨は、第四五一号と同じである。

第一六三三号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税の暫定税率廃止等に関する請願

請願者 岩手県盛岡市東新庄一ノ二七ノ一

ノ二〇三 千代川佳奈恵 外千六百十六名

紹介議員 紙 智子君

この請願の趣旨は、第四五一号と同じである。

第一六三三号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税の暫定税率廃止等に関する請願

請願者 群馬県利根郡品川村御座入三六九

桑原敏江 外千五百五十六名

紹介議員 大門美紀史君

この請願の趣旨は、第四五一号と同じである。

第一六三四号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税の暫定税率廃止等に関する請願

請願者 沖縄県浦添市前田一ノ五五ノ一三

ノ五〇四 下地恵子 外千六百十七名

紹介議員 仁比 聡平君

この請願の趣旨は、第四五一号と同じである。

第一六三五号 平成二十年四月十日受理

ガソリン・軽油などにかかる燃料税の暫定税率の廃止に関する請願

請願者 京都市南区吉祥院観音堂町四一

中谷隆 外百二十四名

紹介議員 井上 哲士君

この請願の趣旨は、第七二一号と同じである。

第一六三六号 平成二十年四月十日受理

ガソリン・軽油などにかかる燃料税の暫定税率の廃止に関する請願

請願者 東京都渋谷区千駄ヶ谷四ノ二五ノ

二 前田悠一 外百二十四名

紹介議員 小池 晃君

この請願の趣旨は、第七二一号と同じである。

第一六三七号 平成二十年四月十日受理

ガソリン・軽油などにかかる燃料税の暫定税率の廃止に関する請願

請願者 滋賀県近江八幡市宇津呂町一〇

向敬二 外百二十四名

紹介議員 山下 芳生君

この請願の趣旨は、第七二一号と同じである。

第一六三八号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 神奈川県厚木市妻田南一ノ一二ノ

二ノ一〇三 樋口巖 外四百九十九名

紹介議員 直嶋 正行君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六三九号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 山梨県甲府市桜井町四七五

丸山 薫 外十五名

紹介議員 西岡 武夫君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六四〇号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 山形県村山市楯岡笛田二ノ一二ノ

一二 工藤哲夫 外四百十名

紹介議員 舟山 康江君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六四一号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 名古屋市中区昭和区山崎町一ノ三八

安江進 外三百七十二名

紹介議員 高橋 千秋君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六四二号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 香川県高松市西植田町三、〇一六

ノ一 筒井美保子 外六百四十一名

紹介議員 神本美恵子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六四三号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 岡山市御津字垣一、一三五 岡村

陽子 外百九名

紹介議員 姫井由美子君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六四四号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 千葉県浦安市富士見五ノ一八ノ八

ノ五〇七 村瀬百合 外三百九十九名

紹介議員 吉川 沙織君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六四五号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 東京都杉並区南荻窪三ノ二ノ一〇

栗原圭介 外三百一名

紹介議員 藤末 健三君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六四六号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 東京都杉並区下高井戸一ノ三九ノ

一三ノ一、〇〇二 平野雅裕 外

百二十一名

紹介議員 家西 悟君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六四七号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 千葉県我孫子市寿一ノ二二ノ一七

林幸雄 外百五十名

紹介議員 加賀谷 健君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六四八号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 川崎市幸区南幸町一ノ三三ノ二ノ

八〇四 今野沙耶香 外二百七十三名

紹介議員 牧山ひろえ君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六四九号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 山梨県甲府市大里町九七三ノ一

野沢真奈美 外九十九名

紹介議員 羽田雄一郎君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六五〇号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 三重県四日市市松寺一ノ一一ノ二

五 井上嘉徳 外二百七十名

紹介議員 芝 博一君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六五一号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 千葉県流山市平和台四ノ六三ノ五
五 中村毅 外九十九名
紹介議員 円 より子君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六五二号 平成二十年四月十日受理
消費税率の引上げ・大衆増税反対に関する請願
請願者 埼玉県熊谷市上之二、〇四九ノ一
五 大島清 外千五百九十三名
紹介議員 大門実紀史君
この請願の趣旨は、第八七二号と同じである。

第一六六一号 平成二十年四月十日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 浜松市西区桜台三ノ六ノ二七 西
尾貢 外九名
紹介議員 蓮 舩君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六六二号 平成二十年四月十日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 石川県白山市長島町二二 酒屋忠
義 外百十九名
紹介議員 一川 保夫君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六六三号 平成二十年四月十日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 熊本県菊池郡菊陽町津久礼一六八
ノ九 福田秀喜 外四十七名
紹介議員 ツルネンマルティ君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六六四号 平成二十年四月十日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 広島県呉市伏原二ノ一ノ一五 長
浜良子 外百五十九名
紹介議員 柳田 稔君

この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六六五号 平成二十年四月十日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 岩手県遠野市附馬牛町上附馬牛一
三ノ三ノ一 新田景一 外四十
九名
紹介議員 藤原 良信君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六六六号 平成二十年四月十日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 長野県小諸市市町三ノ九ノ一 原
田純一 外八百四十名
紹介議員 川合 孝典君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六六七号 平成二十年四月十日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 新潟県上越市仲町五ノ三ノ三 上
野記予子 外二百四名
紹介議員 風間 直樹君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六六八号 平成二十年四月十日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 さいたま市見沼区小深作七〇〇ノ
六 梨子晃司 外二十八名
紹介議員 島田智哉子君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六六九号 平成二十年四月十日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 京都府亀岡市大井町土田一ノ四ノ
一八 奥村満 外七百七十七名
紹介議員 福山 哲郎君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六七二号 平成二十年四月十日受理

ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願

請願者 神奈川県鎌倉市今泉台三ノ一五ノ
四 泰久仁子 外百九十九名
紹介議員 大石 尚子君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六七三号 平成二十年四月十日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 高知市東秦泉寺二九六ノ三ノ二〇
四 青木克介 外二百二名
紹介議員 武内 則男君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

第一六七四号 平成二十年四月十日受理
ガソリン税等暫定税率廃止に関する請願
請願者 岩手県九戸郡洋野町種市第四一
割九 澤清弘 外九十八名
紹介議員 工藤堅太郎君
この請願の趣旨は、第八四八号と同じである。

平成二十年五月七日印刷

平成二十年五月八日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局