

第百七十一回国会
衆議院
国土交通委員会
議 録 第 七 号

平成二十一年三月二十五日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 望月 義夫君

理事 奥野 信亮君

理事 中山 泰秀君

理事 山本 公一君

理事 後藤 斎君

理事 赤池 誠章君

理事 江崎 鐵磨君

理事 小里 泰弘君

理事 太田 誠一君

理事 鍵田忠兵衛君

理事 北村 茂男君

理事 七条 明君

理事 杉田 元司君

理事 長島 忠美君

理事 原田 憲治君

理事 松本 文明君

理事 吉田六左門君

理事 石川 知裕君

理事 古賀 一成君

理事 長安 豊君

理事 三日月大造君

理事 鷺尾英一郎君

理事 谷口 和史君

理事 下地 幹郎君

政府参考人

(財務省大臣官房審議官)

国土交通大臣

国土交通副大臣

国土交通副大臣

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

政府参考人

(財務省大臣官房審議官)

政府参考人
(財務省主計局長)

香川 俊介君

政府参考人
(国土交通省大臣官房長)

増田 優一君

政府参考人
(国土交通省総合政策局長)

大口 清一君

政府参考人
(国土交通省土地・水資源局長)

押田 彰君

政府参考人
(国土交通省都市・地域整備局長)

加藤 利男君

政府参考人
(国土交通省道路局長)

金井 道夫君

政府参考人
(国土交通省自動車交通局長)

本田 勝君

政府参考人
(国土交通省航空局長)

前田 隆平君

政府参考人
(国土交通省政策統括官)

井手 憲文君

政府参考人
(運輸安全委員会事務局長)

柚木 浩一君

国土交通委員会専門員

石澤 和範君

委員の異動

三月二十五日

辞任

石川 知裕君

補欠選任

馬淵 澄夫君

同日

辞任

亀井 静香君

補欠選任

石川 知裕君

本日

の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律案(内閣提出)

第八号

○望月委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房長増田優一君、総合政策局長大口清一君、土地・水資源局長押田彰君、都市・地域整備局長加藤利男君、道路局長金井道夫君、自動車交通局長本田勝君、航空局長前田隆平君、政策統括官井手憲文君、運輸安全委員会事務局長柚木浩一君、財務省大臣官房審議官田中一穂君及び財務省主計局長香川俊介君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○望月委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○望月委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。馬淵澄夫君。

○馬淵委員 民主党の馬淵でございます。

国土交通委員会に久しぶりに質疑の機会をいただきました。きょうは、道路問題ということでございまして。私も、足かけ二年ばかり、この道路の問題、さまざまな形で国会での議論に参加させていただいております。きょうは、一時間という時間でございまして、ぜひ深みのある議論をさせていただきたいというふうに思っております。

まず、この道路問題に関しましてでございますが、二月の四日の予算委員会から始まりまして、私は、ことしの予算委員会でも再三取り上げさせていただきます。

ていただきました。昨年の予算委員会の中で、道路の中期計画のそもその問題点ということで、需要推計の見直しを求めました。そして、これに對しては、当時の福田総理が、この需要推計の見直し、新たな中期計画の見直しということを三月の二十七日に記者会見で明言され、その後、閣議決定においても、道路の中期計画を新たに見直す、平成二十年度予算からこれを厳格に反映させていくということを決断されました。こうした流れの中で、新たな中期計画に基づいて道路整備が進められているというふうに理解をしております。

さきの予算委員会、ことしの予算委員会でも、私は、平成二十年度予算執行の状況並びに平成二十一年度予算執行の状況をお尋ねさせていただきましたが、その中で、こうした道路問題にかかわる中で、私どもは、そもそも道路整備、真に必要な道路かどうかということを実際に国会の中で議論していこう、その上で、とりわけ、国民の負担を求めている高速道路については、我々は無料化というものを訴えてまいりました。

この無料化政策についての政府の見解の是非ということは、たびたびこの国会の中でも議論されてきたわけでありまして、二月二十五日の質疑の中で、私は、国土交通省所管の国総研が高速道路の割引政策について検討しているのではないかと、このことを指摘させていただきました。

金子大臣からは、そのことについては報告は十分受けていないが、しかしながら、そのような検討があることについては承知をしているということとで、十割引き、高速道路の無料化を含めた検討、いわゆる社会実験の割引の検討については、そういった報告書が存在する旨、明らかにしていただきました。提出を約束していただきました。

さて、まず冒頭でございますが、こうした十割

引き政策についての報告書の提出を私は求めてまいりましたが、これが二月の二十五日の段階でございます。早急に精査をしてお出しただくという事でございましたが、昨日の夕刻にやっと私どもの手元に届いたという事であります。本当に一月月近く、一月月以上におわたってかかってきたという事でありますが、これも当初、三月の九日の段階で一部を提出いただきましたが、それもなかなか出ないという状況でございました。

これもまず端的に答えていただきたいんですが、質疑の前日です。このような状況でござりになってお出しただくというのは、金子大臣、これは誠実な対応をいただくという言葉とは裏腹な対応ではないかと思われませんが、一月月かけて、質疑の前日、直前でございます。私もこれは大変遺憾に思っておりますが、このように対応いただけたことについては、御弁明は何かございますか。

○金子国務大臣 先般、参議院の予算委員会でも御質疑がありました。そのときにお答えさせていただいたのは、既に事務方が必要な部分について、十割の部分だと思えますけれども、馬淵委員にはお届けをしたという報告を受けておったんですが、その後の、足らざる部分について、さらに追加要求だったのかどうか、それはちよつと道路局長からさらに詳細を答弁させていただきます。

○金井政府参考人 資料の提出が大変おくれまして、大変恐縮でございます。

常々、従来から申し上げておりましたとおり、三割引き、五割引きのものが最終報告書でございまして、十割引きについて途中段階で検討していたという事で、その経緯を調べまして、全部集めて、さらに、どういうことか、いろいろコメントをどのようにつけるかということを検討させていただきまして、大変時間がかかりました。

当初、データだけ提出させていただきましたが、その後、いろいろデータの解釈その他について若干検討するのに時間がかかりまして、最終的に提出が大変遅くなりました。恐縮でございます。

○馬淵委員 消えた年金のときもそうなんです。ね。なかなか資料をお出しただけじゃない。そして、出した後に、またそれについてさまざまな理屈をつけるというようなことが往々にしてございまして、国土交通省さんにおかれましてはそのようなことではないと私は信じてますが、こうした資料の提出をぜひ速やかにやっていただかなければ、せっかくの審議に資することができないというふうに思います。今お呼びもいただきましたので、今後は速やかに提出いただくことをお願い申し上げます。

さて、この二十日から、ETC搭載車、普通車、土曜、休日等についての割引政策の一部実施が始まりました。アクアラインや本四架橋など、これは報道にも上がっております。ユーザーの方々が大変喜んでる姿が映し出されておりますが、二十八日にはさらにこの範囲が広がる。いわゆる政府の生活対策の目玉でもある高速道路割引政策実施でございます。

これは、私は予算委員会でも確認をさせていただきました。事務方で結構ですが、今回の千円割引という政策については、いわゆる高速道路全体押しなべての割引率でいうとどの数字になるのか。これは端的で結構です、事務方をお願いいたします。

○金井政府参考人 前回も御説明しましたとおり、今回やっております割引を……(馬淵委員「端的に数字だけで結構です」と呼ぶ)はい。全部平均すれば、約三割ということかなと思っております。

○馬淵委員 三割引きの政策の実施を今般行われようとしているという事であります。

この三割引き実施に対して、私が昨日いただきました資料で、ここには十割引きというデータがございます。三割引き、五割引き、十割引きと三つの割引ケースを、国総研では高速道路料金割引社会実験効果推計調査検討業務として発注された

という事であります。もちろん、正式な報告書には、三割引き、五割引きの二ケースしか載っていません。その中で、しかしながら、十割引き、無料、これを検討されているわけでありまして、これも端的にお答えいただけますか。私が質疑のときに答えたいいただいた答弁と若干食い違っているなど思っているんですが、この割引検討業務の中では、阪神高速、首都高速は含まれておりますか。イエス、ノーで答えください。局長、御答弁いただけますか。

○金井政府参考人 首都高速、阪神高速は、有料のままで計算をさせていただいてると理解をいたしております。

○馬淵委員 首都高、阪神高速を除くその他の有料道路について、十割引きあるいは三割引き、五割引きといった割引実施の、その道路の交通量の配分の効果というものを検討した報告書であります。

そして、十割引きについてはどのような結果になるかという事でありますが、私が前回の予算委員会の中で質疑をさせていただいたときにお配りをして、皆さん方にも確認をしていただいたのが、お手元の資料の③でございます。いわゆる費用便益分析マニュアルに基づく全国ケース別便益ということでございます。

これをあらういただきますと、三割引きについては五千二百億の便益、これは、走行時間短縮、走行経費減少、そして事故減少と、三つの便益を足したものである、いわゆる三便益でございます。これは、五千二百億、三割引き。今回の押しなべての政策、これもこの三割引きに該当する、まあ完全一致ではありませんが、ニアリーイコールだというふうに理解すればよいかと思えます。これに対して無料化は二兆七千億、二兆六千七百億の便益が得られるという推計がここに出されました。

そこで、お尋ねしたいんですが、これも端的で結構ですので、事務方の方で結構です。このように二兆七千億の便益が出るということでありま

すが、私の質疑の中で、二兆五千億ほどですか、この料金収入について、これだけの料金をドライバーが負担をしている、これがなくなると二兆七千億の便益が出るというような答弁を、これは大臣の方でされたというふうに理解しておりますが、先ほど確認をさせていただきました。阪神、首都高を除くでありますから、この答弁に關しては、これは食い違っているということではよろしゅうございますか。

○金井政府参考人 試算と合わせるということでございまして、首都高と阪神高速が含まれていないという事でございまして、料金収入は年大体二・一兆程度かなというふうに理解をいたしております。

○馬淵委員 そういうことで、これはさきの予算委員会での大臣答弁には若干食い違いがあったというふうに、私はここで確認をさせていただきます。

二兆七千億ほどの便益が得られるということ、これは費用便益分析マニュアルに基づく推計値でございます。

そこで、この費用便益分析マニュアル、これがこのような三便益ということと出されているわけでありまして、国土交通省が、ことしの三月十三日、つい二週間ほど前ですが、発出されております「個別公共事業の評価書(その三)」というものがございまして、これは国土交通省の政策評価基本計画に基づいて、個別の公共事業について事業評価を行う上での概要についてまとめられたものであります。

そこでは、評価の手法については、いわゆる道路・街路事業、これはだから、道路整備なんかはこれに入るんでしようけれども、道路・街路事業の評価手法というものがここで定められておりますが、この三月十三日に発出された個別公共事業の評価書に基づいてどのような評価手法を用いているのか、これについて、局長、お答えください。

○金井政府参考人 お答えいたします。

道路・街路事業につきましては、評価の手法として消費者余剰法を使うということで定められております。

○馬淵委員 この国土交通委員会のメンバーの皆さん方は、これはもう皆さん方は大先輩でよく御存じだと思えます。費用便益分析マニュアルに基づいて、いわゆる走行便益というものについては三便益、先ほど申し上げたものがあるということはおよく御承知だと思いますが、消費者余剰法、これに基づくんだという、今局長の御答弁をいただきました。

ちょっと耳なれないというか、聞きなれない言葉ではないかというふうに思いますが、確かに、このマニュアルの中では、評価の手法については、「道路・街路事業(消費者余剰法)」これが「方法を示す」ということで書いてあります。消費者余剰法を用いるということになっておりますが、これはどのような評価手法なんでしょうか。

○金井政府参考人 先生御承知のとおり、費用便益の便益を算定する方法は、いろいろございます。

消費者余剰法と申しますのは、御承知のとおりで、事業実施によって影響を受ける消費行動に関する需要曲線を推定して、事業実施に生じる消費者余剰の変化分を求めるというのが説明でございますが、要するに、例えば道路であれば、ウイズ、ウイズアウトでそれぞれの便益を計算して、その差をもってその事業の効果とする、粗っぽく言えばそのような評価法かなというふうに考えております。

○馬淵委員 今の局長のお話の中で、需要曲線云々と言われると、これはちよつとはあつたとなつてしまふんですが、今、粗っぽくということ、わかりやすく御説明いただいたと思えます。道路整備した場合、しない場合におけるその効果ということであります。

では、重ねてお尋ねをしますが、この消費者余剰法によって便益を算出するんだということが、この国土交通省発出の個別公共事業の評価書に定

められてますね。ということは、先ほどの走行便益、三つございましてね。一般的に便益、便益と、この国土交通委員会や予算委員会の中でも議論をされてきた。こういった方法というのは、これは違う方法になつてしまふんでしょうか。これはどうなんでしょうか。

○金井政府参考人 お答えいたします。

いずれにせよ、私も普通やっております。国総研の報告書もそうでございますし、通常のBパイCの、今点検をやらせていただいておりますが、その方法もそうありますが、手法が何かということであれば、すべて消費者余剰法ということかと思っております。

○馬淵委員 ここで委員会として整理をさせていただきたいんですが、すべての公共事業について、この道路・街路事業ですね、道路整備、消費者余剰法に基づいて便益を算定しているということが、今局長の答弁でも明らかになりました。多少技術的なことですから、整理をさせていただきますかと思ひます。

この消費者余剰法に基づいて便益を算定しているもの、それが例えば先ほど申し上げているような走行三便益、走行時間短縮であつたり、経費減少であつたり、事故減少であつたりというこの三便益なんかも、この消費者余剰法に基づいたものであるということになります。そして、これらの計算というのは費用便益分析マニュアルで定められていてということになります。このように、消費者余剰法に基づいて便益というものは計算される。そして、先ほど申し上げたように、高速道路無料化、仮に十割引きにした場合には、国総研のこの推計値の中でも二兆六千七百億の便益が得られるということが明らかになっております。

他方、この費用便益分析マニュアルに基づく全国ケース別便益とは別に、お出しいただいたこの資料の中に、消費者余剰アプローチに基づく全国ケース別便益というのがございます。これは資料の④をごらんください。

この資料の④をごらんいただきますと、これは

先ほどまさに局長のお話にありましたように、消費者余剰法に基づくということですから、すべてこの方法の中の一つなんです。消費

者余剰アプローチに基づく全国ケース別の便益をごらんいただきますと、十割引き、高速道路が無料化される想定であれば七兆八千億の便益が得られるという推計値になっております。

一方で、三割引き、現在行われようとしている施策であります。これは一兆七千億。大変大きな便益が得られる。先ほどの二兆七千億というのは三便益のトータルでございますが、同じ消費者余剰法、さまざまな行政評価がある。しかし、すべてこの消費者余剰法の中のその方法の一つとして、先ほどの三便益もあれば、この消費者余剰アプローチというものもある。これを見ますと、七兆八千億という大変大きな便益が得られているということになります。

そこで、局長にお尋ねをしますが、このように、七兆八千億という大変大きな便益が得られることになっております。これについて、国交省としてはこれはどういうものかということについてお答えいただけますでしょうか。

○金井政府参考人 お尋ねの七兆八千億のケースでございますが、国総研の方で研究として試算をしてみた数値の一つであるというふうに理解をいたしております。

ここから先は少し議論があると思うのでありますが、ちよつと専門家の意見も聞いてみたいといけないと思つておりますが、通常、私どもの有料道路の費用便益を出すときに、料金の引き下げ分の消費者余剰は普通はカウントいたしません。しない理由というのは、多分、引き下げ分の消費者余剰と、それに対する例えば高速会社の減収であるとか、もしくは国が補てんしようと思つて新たな税収が要るとか、そういう金額と相殺をしてしまふんです、世の中の、相殺をするものはカウントしないんだというのが一般的な経済学上の理論であるというふうに承つておりますので、通常は、ここに書いてありますような、料金引き

下げ分が消費者に還元されてそれが効果になるという試算はいたしております。

ただし、今回、多分国総研の方で、いろいろな幅広い計算をするということで試算をされたものというふうに考えておりますので、その評価については、少しまた専門家の意見も聞いてみたいと思つておりますが、一般的な専門の先生方にお聞きをした限りでは、これは数値としては、少なくとも七・八の数値については少し過大なのではないかという評価をいただいているかなというふうに理解をいたしております。

○馬淵委員 いずれにしても、この七・八兆円だけじゃありません。三割引き、五割引きについても同様に便益が出ております。七・八兆円だけがおかしいという話じゃなくて、こうした消費者余剰法の考え方の一つとして国総研が提示されている。

今回皆さん方が、政府がおやりになられているのは、三割引きの政策なんですよ。三割引きの政策を実行する上において、十割引きすなわち無料化という政策が果たして国民にどの程度資するものかということの検討は行われているのかということについて、私は問題提起をしているわけであり。

このように、国会で初めて、この七兆八千億、十割引きについては、消費者余剰アプローチについて便益が得られるということの報告書が国総研から出されているということが、この委員会の中でも明らかになったと私は理解をさせていただきます。

さて、そこで、このように三割引きのみならず十割引きという検討を行つて、大変効果があるとすることはだれが見ても一目瞭然だと私は思うんですが、この一つ一つについて、無料化の効果及び課題について少し確認をさせていただきたいというふうに思ひます。

この七兆八千億は便益でございますが、便益だけのお話をすると、これもよく経済効果ばかり言うのかといった御意見もいただきますので、便

益ばかりではありません。もちろん、最終的に貨幣価値に換算するから便益なんですけれども、そうではない観点からの議論も少しさせていただきたいというふうに思います。

お手元の資料の①と②をごらんいただけますでしょうか。これも、今回お出しただいた資料の中にございます。高速自動車国道の割引による交通量の変化率。高速自動車国道が①、これも字が大変小さくて摩滅しておりますので申しわけございませんが、イメージだけごらんいただけたらというふうに思います。②は一般有料道路の割引による交通量変化率ということで、すなわち、高速自動車国道のみならず、一般有料道路についても割引を実施したときにその交通量がどのように変わるかということです。

これは、予算委員会の中でも、麻生総理やあるいは金子大臣もお話しされていましたが、それは高速道路が無料になれば皆乗ると。ここは重要なんです。皆乗ると言われますが、では、皆乗ったときに、ちまたにあふれていた街路、道路がどのような変化を示すかということ、ここは極めて重要であります。

高速道路の利用促進の効果という部分についてなんです。これをこらんいただと、一枚目、二枚目ともに、上の線が十割引です。見にくいと思いますが、真ん中のラインに該当するものが五割引、そして一番下のラインが三割引で、下にざあっと載っているのが各道路、路線の明示であります。これは、一枚目が高速自動車国道であり、二枚目が一般有料道路であるんですが、ごらんいただくと、変化率の高いものから、左から順番に並んでいます。

三割引と五割引を比較して一枚目、二枚目をこらんいただきますと、三割引と五割引というの、相関性は当然ございますが、そこでの変化の度合いというのは実はそれほど大きくない。ところが、十割引にすると、変化の度合いが大変大きくなっているんです。私は、これは予算委員会の中でも指摘をさせていただきました

が、単に線形に比例で大きく変わるという話だけではないんですね。

これはどういうことかとすると、高速自動車国道や一般有料道路という料金を支払わなければならぬ道路には、必ず一般道路もリンクしています。そして、無料化になれば、一般道路から高速道路の方に車が流れていく。車が流れることによって全体の街路、市街地の道路の混雑度というの大きく変化するというところで、交通量が劇的な変化を示すということをあらわしています。ごらんいただくとわかりますように、高速自動車国道、変化率の大きい順に並んでいます。下の二本線との相関とは明らかに違いがあります。特に一般有料道路をごらんいただくと、大変大きな変化率を示しています。

そこで、ちょっとお尋ねします。これも数値的なことで局長で結構ですが、高速道路利用促進の観点というところで見ますと、これらの図表を見ればこうした大変有意な差が認められると私は思うわけでありますが、この中で、まず三割引、五割引、十割引で交通量の伸び、これは字が見えないんですけどは言わないでください。ね、皆さん方、当然お持ちなわけですから。これは、交通量の伸び、三割引、五割引、十割引、平均値はどれぐらいになるんでしょうか。三つ、数字だけお答えいただいて結構です。局長、お願いします。

○金井政府参考人 高速道路の交通量の変化率というところで、これは提出していただいた資料のいろいろ路線ごとの単純平均ですので、全国状況をびたつとあらわしているわけではございませんが、三割引ですと交通量の伸びは一・〇七倍、それから五割引ですと一・一四倍、十割引ですと一・四一倍、そのような数値になっております。

○馬淵委員 私もお出しただいた資料以上のことはわかりませんので、この中からということでお尋ねしていますので、その部分のただしの説明は結構です。

今お話しいただきました、三割引で交通量の伸びが一・〇七、七％なんですね。五割引では一四％、十割引で四一％であります。これは平均でございますね。

では、最大値について、これも数字をお読みいただけたらと思いますので、お答えください。三つの数字だけで結構です。

○金井政府参考人 最大値でございますが、三割引ケースが一・二七倍、五割引ケースが一・四〇倍、十割引ケースが二・二二倍、以上でございます。

○馬淵委員 局長、確認します。一般有料道路、これは字が摩滅して皆さん方には見えないですが、一番左の数値は何ですか、変化率。今、何とおっしゃいましたか。二・二二とおっしゃいましたよね。これは一番左の数字は何ですか。余りいいかげんなことをおっしゃると私も困るんですけれどもね。これはきのうちゃんと確認しましたよ。皆さん方はこれをお持ちですよ、数値を、データを。

○金井政府参考人 失礼いたしました。今私が申し上げたのは、高速自動車国道ということの数字で申し上げました。

一般有料というところで、九倍を超えた数字、九・二四という数字だと思います。済みません。

○馬淵委員 分けてお答えいただいたというふうに理解いたします。

高速自動車国道については最大値二・二二倍、一般有料道路については十割引で最大値九・二四倍なんですね。つまり、交通量の伸びは、平均で見ても三割、四割という伸びを示すわけですよ。さらには、最大値で見れば、交通量の配分で九・二、九倍という大変大きな交通量の変化がある。

三割引政策を皆さん方は実行しようとしているわけじゃないですか。しかし、十割引という政策がいかに効果があるかということは、私はこううした一つ一つを確認していくだけでも本当に明

らかになるんじゃないかと思うんです。

金子大臣、今、私と局長のやりとりの中で、私はこのように十割引が明らかに高速利用促進の効果があるということを確認させていただいたつもりであります。端的に金子大臣の御所見を。端的で結構ですよ。

○金子国務大臣 予算委員会でも再三私も答弁させていただいておりますけれども、全額無料ということになれば、そのこと自身の経済効果というのはいろいろな多面的な意味であるだろうな、そのことを否定申し上げているつもりはありません。

ただ、先ほど来おっしゃっている七・二兆円という数字でありますけれども、これは馬淵委員が御自分でおっしゃっているとおり、いいところだけ、プラスの面だけとればそうですが、無料化することによって、一方で無料化によるコストというのがあるわけですから、馬淵先生、そちらの分を国全体としてどう考えるかという議論もあわせておやりいただく必要がある。

我々が御提出をさせていただいているのは、数少ない財源でありますから、より効果的に、無料化というのは一つの考え方もありませんけれども、しかし、四十五年で、高速道路をこれまでつくってきた四十兆円というのをきちんと返していく。その財源は、主にやはり高速道路を使っていた方々のいわば受益者負担、これをベースに、財源がないときでありますから負担をしていただくという、その中で今回の提案をさせていただいている。

そういう意味で、先般、本四が通過して、従来のお客の二倍が四国に入られて、讃岐うどんが行列をつくってくれたなんというの、ある意味、そういう二倍の効果というのが一部既に出てきているというふうなことで、これは効果をさらに、初めてやるこういう大きな社会実験でございますので、効果を一つ一つ確かめながら、よりいいものに改善をしていきたいと思っております。

ただ、馬淵委員がおっしゃるよう、十割引

「そして、受益者負担だと言って」、ここは暫定税率の話等をされていますから、「本税プラス暫定税率を取っていたのに、暫定税率を残しておいたのはひどいじゃないか」という議論は、自民党の中にも物すごくたくさんあったわけです。これはやはり、こういう財政が非常に厳しい折であるし、今までも道路財源は道路に接続する部分の安

そして一方、今回のこの高速道路施策に関して。三割引きなんですよ。押しなべて三割引きの政策を実行するに当たり、これは受益者の負担ではない、税の投入なんです。少なくとも、広く国民が拠出するお金からこれを投入するということが二次補正で決まったわけでありますから。このことを考えると、金子大臣、先ほども受益と負担の関係とおっしゃるけれども、コストの話とかをされるときに、受益と負担の関係があるからと言って、有料道路の部分は残さなきゃいけないんだ、どうするんだというふうにお話しされるけれども、既に税の投入は決定され、今日まで行っているんです。

そこで、私としては、この問題意識として、何
度も申し上げるように、なかなか提出されなかつ
たこの十割引き施策、さらには、さまざまなコス

高速道路の交通混雑の発生についてなんです
が、まず、混雑度というのが今回の報告書の中にも出ておりました。これは皆さんにはお配りをしておりません、恐縮ですが。三割引き、五割引き、十割引きという状況の中で、交通量はさまざまな形で転換します。そのときに混雑する道路が出てくる。これは予算委員会の中でも大臣がおっしゃってられましたね、渋滞するところが出てくると。出てくるでしょう。では、その渋滞するところが出てくるというのがどういう効果、どういう状況なのか、これが重要なんです。

概念で議論をするわけにはまいりません。高速道路の混雑、この中には、混雑度一・〇以上、混雑度一・五以上、こういう表記がございます。お配りをしておりません、恐縮ですが。これも端的に、その部分だけのお答えをいただきたいと思ひます。混雑度一・〇以上、混雑度一・五以上、これについての定義。局長、お願いします。

○金井政府参考人 混雑度の定義でございますが、通常でいいますと、道路の交通容量というものがござります。これは沿道条件とか、例えば車線幅とか、いろいろなことを考えて、その道路がスムーズに走れる状態で最大何台通れるかという定義でございまして、それと実際の交通量を比べて、その割合を混雑度と定義させていただいております。

○馬淵委員 一・〇以上、一・五以上というのはどういう区間という理解でよろしいんでしょうか。

○金井政府参考人 局所的な条件で、例えば頭に渋滞のポイントがあるかどうかで渋滞の状況が全然違いますので、必ずしも渋滞の状況とぴったりリンクはいたしません。高速道路で一・〇と申しますと、大体、東名の神奈川県内状況でございまして、かなり容量を超えておりますので、時間帯によっては、交通の流れによつてはかなりの渋滞が出る。一・五ということになりますと、これはもうかなり危機的な状態でありまして、もう日常茶飯事、かなり渋滞して非常に通行しづらい、大ざっぱに言えばそんなことかと思ひます。

○馬淵委員 ありがとうございます。

容量に対して一ですから、もういっぱいという車のことは、渋滞の可能性のある区間だということでしょうね。一・五以上というのは、これは常時五割増しの交通量が流れるということですから、常時、慢性的な渋滞の区間ということだと思ひます。

この一・五以上の区間というのはどの程度になるのかということですが、高速道路の混雑

度、このデータの中には一・五以上というのが、現況と三割引き、五割引き、十割引きについて示されております。これについて混雑度、延長距離が出てきますが、これはどういう数字になるんでしょうか、お答えいただけますか。

○金井政府参考人 簡単にお答えいたしますと、混雑度が一・五を超える区間の試算延長でござい

ます。これは、そこまで非常に渋滞ということでありまして、試算が正しいかどうかの議論があります。一応報告書の中で試算されておりますのは、割引なしケースで三十五キロ、三割引きケースで四十六キロ、それから五割引きケースで六十八キロ、十割引きケースで二百六十八キロというよう

な試算がなされておると承知いたしております。○馬淵委員 つまり、無料化を実施すると、少なくとも二百六十八キロでございまして、高速道路の混雑としては、延長としては二百六十八キロ程度が発生するということでありまして、これは、全体のパーセントでいうと何%になりますか。

○金井政府参考人 今申し上げたのは高速道路の数字でございまして、十割引きケースで二百六十八キロというのは、延長で見れば大体三・六%かなと思ひます。

○馬淵委員 つまり、これはやはり皆さん方にはしっかり理解をしていただかなきゃいかぬと思うんですが、高速道路を無料化して渋滞が起きるじゃないかと。慢性的に渋滞が起きる箇所は高速道路総延長に対する比率というのは三・六%ということなんですよ。

これに関しては、当然ながら措置は必要かもしれない、対策は必要かもしれない。これを

もって、いや、もうそんなもの、大変な状態になるんだということが果たして言えるのかということでありまして、そして、もう一方で、今のは高速道路でありまして、では、無料化に伴って一般道はどういう状態になるかということでありまして。

これもお配りはしておりませんが、昨日夕方出していただいた資料の中には、一般道の混雑解消についても、並行国道の混雑度ということを示されておりました。同様に、混雑度一・〇以上、一・五以上というのが出ております。一・五以上は慢性渋滞を生む箇所でありまして、一・五以上というところについては対策が必要になります。先ほど申し上げたように、高速道路においては、三・六%の部分、その区間においては対策を講じる必要が生まれるのかもしれない。

そこで、一般道路の混雑についてお尋ねをします。この一般並行国道の混雑度、現況、三割引き、五割引き、十割引きというのが、これが延長距離でいうとどうなるんでしょうか。

そして、ではもう重ねてお尋ねしますね。それは一・五以上のものについて、総延長に対して何%減となっているのか。これはもう私、減るといふふうに先に申し上げておきますが、局長の方で

お答えください。○金井政府参考人 最初に、一・〇、一・五の定義でございまして、若干高速と一般道路で違うかなと思つております。高速道路の場合、例えば東京の付近、それから例えば名神の京都の付近でも、一・〇程度であれだけ渋滞が出ておりますので、高速道路ですと、やはり一・〇という事態

がかなり危機的な状態かなと思つております。一方、一般道路については、かなり数字が大きいくとも、夜間は走れるとかいろいろな状況がございまして、もう少し状況は楽かなと思ひます

が、御指摘の一般道路で混雑度が一・五を超えるという、国道の方の混雑度が一・五を超える、並行している高速道路の区間延長ということで申し上げますと、割引なしのケースで千五百五十キロ、これが試算延長の大体一六%でございまして、それから三割引きケースで千九百五十キロ、これが試算延長の約一五%、五割引きケースが千二百五十キロ、試算延長の一四%、それから十割引きケースですと、これが七百八十八キロに減少いたしました

て、試算延長の一四%、こんな数字かなと思つております。

○馬淵委員 一・〇以上、一・五以上、一般並行国道と高速道路、これは若干議論するところがあるという、これはそれで結構です。そのことも議論の対象としていいでしょう。

しかし、私が申し上げたいのは、高速道路であれば四%程度、混雑度一・五以上の混雑度が発生するその延長を見れば、全体でいうと四%延長ところが、その並行国道の混雑度というのを見れば、これは実に三割近く、一・五以上の混雑度の総延長が減るんですね。

この意味は何かというと、いわゆる高速道路を無料化して渋滞が発生するじゃないか、あるいは市街地のところでも大変な混雑が、やはり転換交通の流れぐあいによつて起きるんじゃないかというさまざまな危惧が、こうした検討、シミュレーションの結果の中を見ると、いや、それは今申し上げたような程度で済む、逆に言うと、一般道、並行国道などは大きく減じるということを示しております。

私は、政府の施策、国民の皆様方は喜んでおられるんだからいいと思ひますよ、しかし、何度か申し上げるように、十割引きという、無料化というこの検討は非常に重要だということを申し上げて

いるんです。このように見れば、一般国道あるいは高速道路の渋滞の混雑度が解消される部分というのが、一般国道においては相当に出る。並行国道においては相当出る。またさらには、高速道路の混雑度というの、これもごくごく限られた部分になる可能性があるとということであると、この混雑という部分、交通混雑の発生という観点から見ても極めて効果が高いのではないかと、いや、思ひますし、これについては、渋滞によつてさまざまな社会的支障が発生するということではないかということ、これは十分検討に値するのではないかということに私は思ひます。

金子大臣、ここについての御所見をちよっとお願いいたします。

○金子国務大臣 このこと自身は全く否定するものではありません。

○馬淵委員 そうすれば、もう一点、同じ観点で、無料化についてのこの報告書に示されているものから、環境への影響というのを少し確認したいと思います。

この無料化、私もいろいろところで無料化のお話をさせていただくんです。よく言われますのが、いわゆる環境保護団体の方々も含め、そんなもの、高速道路を無料化したら車の交通量がふえるじゃないか、おまえは全くそういう地球温暖化対策ということに意識はないのかと大変おしかりもいただく場面もあるんですが、いえいえ、そうではありまじと私は申し上げてきました。いや、むしろCO₂の削減等々、環境負荷というのは減ずる、このことを申し上げてきたわけでありまじ。

そのように言っても、中にはいろいろなことをおっしゃる方もいらつしやいます、いや、そんなことはない、誘発交通を招くじゃないか、こうおっしゃる方もいらつしやいます。誘発交通云々に関しては、それは議論もまたあるでしょうけれども、一方で、交通需要推計が将来にわたって減ずることは明らかになっていますし、今後も見直しを図っていくことにおいては、私は、交通量そのものが減っていく方向の中では、果たして無料化が必ずしもCO₂、車がじゃんじゃん走るようになって、CO₂削減がなされないということではない、このように申し上げてきました。

お手元の資料の⑤をごらんください。これを見ていただきますと、今回出していた資料の中に、CO₂、SPM、NO_x排出削減量ということで、三つの、温暖化を誘発する、こうした車から排出されるものについての削減効果というのが示されております。

これをあらためてみますと、CO₂の排出削減というのは、先ほどの交通量の変化率あるいは

混雑度解消もそうなんですが、無料化すると、三割、五割、十割の中で見ますと、これは大変大きな効果が得られます。CO₂の削減効果については、これは⑤の左上の四角囲みのグラフであります。これは⑤の左上の四角囲みのグラフであります。これは⑤の左上の四角囲みのグラフであります。これは⑤の左上の四角囲みのグラフであります。

そこでは、地球温暖化防止の効果ということですが、これも局長にお尋ねをします。

京都議定書目標達成に向けての運輸部門における削減目標ということですが、排出量を二〇一〇年までに削減する、その用途とする数値、これはおおむねで結構ですが、どの程度のものであったでしょうか。

○金井政府参考人 運輸部門のCO₂排出量でございますが、御承知のとおり、最新の実績値で約二億トンを超えるぐらいの数値ということでございまして、いわゆる京都議定書の目標を達成しようとして、現状から、約一千四百万トンもしくは一千四百万トンぐらい、その程度の削減が必要という試算になっておると理解をいたしております。

○馬淵委員 一千四百万トンから一千四百万トンの削減、運輸部門におけるその目標達成のための数値、目標数値であります。

これをあらためてみますと、実に三百三十三、年の数字であります。約四分の一程度、実は高速道路の無料化によってCO₂の削減というものが達成されるという、その可能性を示したデータであります。このように、環境負荷においても極めて効果が高い。

この高速道路、私は何度も申し上げているように、十割引きなのか九割引きなのか、あるいは八割五分引きなのか、これはさまざまな検討を行うべきであります。こうした高速道路十割引きの効果が絶大であるということは、この国総研の報告書の中から明らかであるということ。この国総

研の報告書を見れば、こうした施策を一步一步進めていく、ある意味、割引を進めていくというのは、私は非常に理にかなうものではないかというふうに思います。

そこで、きょうはその話を中心にするつもりはありますが、もう残りの時間も余りありませんので、ただ、当然ながら、では、その負担の部分をどうするのかという議論はあるでしょう。負担については、先ほど来、ドライバーがという受益者の話をされておられますが、もはや既に受益者が負担をするという概念は崩れ去っています。この割引施策を実行することによって崩れている。

ならば、例えば、四十五兆円、四十兆円とおっしゃいましたが、これは平成二十年度で三十五兆円ですよ。この三十五兆円について、現実には、これは一般会計で承継しようじゃないかと。国鉄の清算のときと同じです。国鉄の場合はもちろんJRにも残りましたけれども、しかし、返済不能については承継しようじゃないかと。

そういうことを考えれば、一般会計へ承継ということでは、平成二十一年度の今回の予算案の中で、六十兆円償還ルール、一般ルールではありますけれども、これに基づけば、元本償還については一般会計から国債整理基金特別会計に繰り入れる部分は一・六％、三十五兆円に対して五千六百億。利払いについては、承継元本に対する金利と

いうのが、平成二十一年度の今回の予算案の中で議論されていたのは二％です。利払いについては、すなわち七千億。一兆二千六百億円の単年度の償還ということを念頭に置いて、実は、これは私は不可能な政策ではない、そう思っています。

もちろん、これは議論のあるところでしょう。しかしながら、先ほどお話をさせていただいたように、極めて高い経済効果が生まれる、その可能性が高い。そして、その誘発部分は、単に走行便益やあるいは消費者余剰法の中の消費者余剰アブローチというだけでなく、ここには、今申し上げた資料やあるいはお手元に配った資料には出て

おりませんが、地域活性化の効果等々、これを考えれば、相当の経済効果が出る。まさに内需そのものなんですね。

きょうは予算委員会ではありませんから、予算案の話は余り申し上げませんが、今回、この平成二十一年度予算案の審議の中で、麻生総理が一生懸命おっしゃっていただいたのは、まさにその内需の拡大というその政策が議論の中心だったんじゃないでしょうか。残念ながら、そういった議論よりも、むしろ全く違う話を中心になってしまいました。私は残念に思っておりますが、本来ならば、総需要を喚起する政策としてこれほど効果的な政策はないというのは、自民党、政府・与党の皆さん方も、こうしたことを一つ一つ丁寧に議論をしていけば、十分に理解をいただけるんじゃないでしょうか。

私は、今回、とにかくこうした議論の組上にある資料をようやくお出しいただきました。そして、申しわけありません。皆さんに、摩滅した、字の読めない資料をお渡ししていますが、これは国総研さん並びに国土交通省さんは、詳細な数値を数値データでお持ちですよ。ならば、それをさらに公に出してくれと言って、一カ月たつてこんな読めないような、これは虫眼鏡で一生懸命見て拾ってやらにやいかぬのですよ、私の方は。だから、何となく数値は読めるけれども、局長にお聞きしないと具体的な細かな数値は言えないんですよ。

きょうお聞きして、大体、私が老眼鏡をかけて虫眼鏡を見ながら読んだ数字はそんなに間違っていないかなと思つたんですが、金子大臣、やはりこれは、私は非常に重要な資料だと思いますよ。六千万円もかけてきたわけですから。金子大臣も予算委員会でも御答弁いただいたじゃないですか。これは公開して、精査して、議論の組上にのせましようと言っていたら、お出しいただいているんですから。これではなくて、バックデータです、ね、数値データ。これは全部ありますから、

金子大臣、これをきちつとお出しただくように、こゝでぜひ明言をいただけませんか。

○金子国務大臣 今、道路局長にお伺いしましたら、出せるものはすべてお出しと言っているんですが、ちょっとまた、さらにあるならば、出させるようにいたします。

最後に、今ちよつとせつかくいいお話をさせていただいたので、CO₂の削減の話であります。この無料化ということと同時に、やはり車の燃費、我が国のCO₂、運輸部門から出てくるうちの二〇％が輸送部門、そのうちの半分が普通乗用車という状況でありますから、ここを少なくしていく。そのためには、やはり燃費のいい車というものをいかに国民の間に普及していくのか。CO₂削減のためには、そういうほかの、これも無料化だけでない対策というのが要るんだろうと。これはもう馬淵先生も、そんなことは当たり前だとおっしゃっていただくとお思います。

それから、もう一つ、経済対策という観点でいえば、三十五兆円、国債償還で振りかえるというお話も今あった、効果があるんだからやったらいいじゃないかというお話がありましたけれども、経済対策全体として我が国の内需をつくり上げていくというテーマは、まだほかにもつと、この無料化、三十五兆円の国債償還を使うというのであれば、まだまだほかにはやらなければいけないことは、当然、民主党からいろいろな御提案をいただいているわけですから、そういう中の一つとして考えていかなければいけないんだと思つています。

資料については、さらに出せるものがあるならば、また出させるようにいたします。

○馬淵委員 出せると思えますよ、大臣、これは。図表だけじゃなくて、データ、数字があるはずですから。これが出せないということであれば、これは、そもそも、では、この図表をどうやってつくったのかということですからね。

今、はっきりと出せるというふうに言っていたいたと理解をいたしますので、これ以上繰り返し返

しの答弁は求めませんが、お出しただきたいというふうに思います。

そして、今大臣の御答弁をいただきました中に、高速道路無料化によってCO₂削減だけじゃなくて、それこそCO₂そのものを排出させないさまざまな輸送機関の開発等々、私もそれは大賛成です。

もつと、より大きなモーダルシフトの転換を図るべきだと思ひますし、国家の背骨である道路、これが、単に車が走る、あるいは輸送物が走るということだけでなく、さまざまな情報インフラも含めて、あるいは、将来的には、これは業界云々あるかもしれない、今後は、全くCO₂も出さない、電気自動車等、プラグインなどの開発も進められていきます。水素もあるんでしょう。こういった形のものについて、やはり道路というものは、私は、背骨であるがゆえに、そこには本来、そういったモーダルシフト、産業育成を図るようなさまざまなソフトコンテンツというものを組み込んでいく必要があるということは私も十分理解をいたしますので、我々も意見を出してまいりますので、それはぜひ議論にのせていただきたいというふうに思います。

その上で、一時間の時間がもう参りましたが、きょうこうした議論をさせていただいて、私は非常に、前に進めさせていただいたというふうに思っております。今後、この国土交通委員会、一般質疑等々の審議の中でどんどん、また大臣やあるいは局長の皆さん方、委員の皆さん方の御意見も反映しながら質問させていただきたいと思ひます。道路問題、引き続きの取り組みをさせていただくことを表明して、私の質疑とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

○望月委員長 次に、森本哲生君。

○森本委員 おはようございます。民主党の森本哲生でございます。

道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律案について質問

をさせていただきます。

大臣、先般の本会議におきましては大変温かいお言葉をいただきました。心より厚く御礼を申し上げます。

それでは、質疑に移ります。

まず初めに、地方道路整備臨時交付金を廃止して、同交付金にかわる地域活力基盤創造交付金、これまでの地方道路整備臨時交付金と比べどのような違いがあるのか。また、道路整備事業を行う上でどのようなメリットがあり、効果が見込まれるのか。このことについて御質問をいたします。よろしくお願ひします。

○金子副大臣 森本委員、もう十分御承知のとおりだと思います。

地方道路整備臨時交付金というのは、昭和六十年に創設された制度で、揮発油税収の四分の一を限度に、地域生活に密着した道路整備を推進するため、地方公共団体に一括して交付される交付金である、高度医療の充実とか市町村合併、一括して整備をしなければいけないものについて一括に交付される、パッケージとして交付をされる交付金でございます。

また、今回の地域活力基盤創造交付金というのは、その予算額については毎年の予算編成において決定されますけれども、その使い道については、道路を中心しつつ、道路以外の関連するインフラ整備やソフト事業にも幅広く使える、例えば、離島航路の船舶等の購入とか、あるいは高齢者住宅の入り口から道路までの除雪支援とか、そういうものにも使えるような、地方にとつてより使い勝手のいい交付金とするよう今検討しているところでございます。

地域活力基盤創造交付金の制度設計に当たっては、これまで、知事会とかそれぞれ、地方六団体も含めて今要望を聞いているところでございますが、地方公共団体の財政状況に応じました国費率のかさ上げ措置とか、あるいは地方道路整備臨時交付金の制度に関して、地方公共団体から評価されております事項につきましては踏襲をするよ

う今検討しております。

これまでと同様、地方負担の軽減を図りながら、地方の道路整備が計画的に進められるものと考えております。

○森本委員 ありがとうございます。

地方道路整備臨時交付金は、地方自治体の財政力に応じた交付率のかさ上げ等の措置が行われておったわけです。その実績はどのようになつておられるのか、お答えください。

○金井政府参考人 地方道路整備臨時交付金につきましては、財政状況を考慮しまして地方負担をなるべく軽減するという措置から、国費割合を、これまで一律十分の五・五でございましたけれども、平成二十年から地方公共団体の財政状況に応じて最大十分の七まで引き上げる措置を講じております。

具体的な引き上げ率の算定については、財政力指数を使いまして、算定式がございますので、引き上げ率を計算して国費割合を高めているということでございます。

具体的な実績としましては、十分の五・五から十分の七にかさ上げされた県が五県、十分の六・五にかさ上げされた県が九県、十分の六にかさ上げされた道県が十一道県、このようになっております。

○森本委員 財政力にに応じたかさ上げは、例えば、五五％と六五％、これは財政力指数の指数はどの基準、単位で、これが上へ行くか下へ行くか決まるんですか。

○金子副大臣 これは総務大臣から通知されます引き上げ率というのがございまして、それに準じてやっております。

○森本委員 数字的な、一律、財政力が例えば○・五から上、下というような数値はないんですか。

○金子副大臣 地方公共団体の財政力指数において、○・四六以上については五五％、○・三二から○・四五については六〇％、○・一七から○・三一については六五％、○・一六以下では七〇％

ということで、そういう財政力指数を使って算定をしております。

○森本委員 ありがとうございます。

そうしますと、今回のこの交付金もその率を基準にかさ上げをされると判断していいわけでしょうか。

○金子副大臣 まだ決定したわけではございませんが、実は、現在ある地方道路整備臨時交付金につきましては、平成二十年からのかさ上げ制度をつくっております。補助金制度についてはかさ上げのシステムはあるんですが、交付金についてはなかなか、こういう交付金をかさ上げするというのははまれなケースでございます。これはやはり道路を整備するという意味では地方において需要度が高いということで、また、財政力を見ながらそういうところには財政措置をした方がいいということ、平成二十年度から国費割合を五五％から七〇％までにしたということでございます。

そういう意味では、地方道路整備臨時交付金については、非常に地方の皆さん方、森本先生の御地元でも評価が高かったと思いますが、こういうものにつきましては、今回の地域活力基盤創造交付金につきましても、現下の厳しい地方の経済状況を見たときに、地方公共団体の財政状況に応じた国費率のかさ上げ措置など、現行の地方道路整備臨時交付金の制度に関して、地方公共団体から評価されている事項については踏襲するように今検討を進めているところでございます。

○森本委員 先ほどのお答えというのは、前回の臨時交付金のようなかさ上げに一〇〇％などとは限らないけれども、今回の地域活力創造交付金についてはかさ上げを検討しておる、やるということでしょうか。

○金子副大臣 今検討中でございますが、現行の地方道路臨時交付金に準ずる検討を進めているところでございます。

○森本委員 了解しました。

それでは、地域活力基盤創造交付金は新たな立法措置がなされておりますが、それはどのような

な理由からか、また、八割を道路に使うことになっておりますが、どのような根拠でそうなっているのか、お答えください。

○金子副大臣 一般的に、交付金を含む補助金というのは、新たな法律の制定を必ずしも必要とするものではないかと考えています。

今回の地域活力基盤創造交付金というのは、交付金を交付する上で新たに法律を要する事項がないため、交付金の交付について法律に規定することとはしていないところでございます。

現行の地方道路整備臨時交付金につきましては、揮発油税収の予算額の四分の一相当額を一般会計を経由することなく特別に直入して、それを財源に国の義務として交付するというもののため法律の規定が必要であるものでございます。

○森本委員 八割は。

○金子副大臣 申しわけありません、答弁漏れをいたしました。

今回の地域活力基盤創造交付金につきましては、あくまでもこれは地方公共団体が作成した計画に基づき交付されるということでございまして、我々から八割とかということを義務づけるということではございません。ただ、現行の地方道路臨時交付金の継続事業等を考えますと、おおむね八割程度が道路に使われるんじゃないかなということでございます。

でも、これはあくまでも地方公共団体が計画に基づいてやるということでございますので、その辺の誤解がないようによろしくお願いいたします。

○森本委員 金子副大臣、なにかうかというよりも、二十一年度予算ではもう八割使うことになっているんじゃないんですか。なにかうかでないに、現実に使われるんですかね。ここの確認です。

○金子副大臣 ですから、今度の新たな交付金については、九千四百億というのは決まっております。しかし、そのうちの、道路に例えば八千億を使うとか八割を使うということは決まっております。

せん。

これはあくまでも、今よく言われているものについては、現行の地方道路臨時交付金というものについて、今現在進行中の道路の進捗状況、継続状況というのを考えれば、それが地方にとって必要だということに使われているわけですから、それが多分継続されるんじゃないかなという予測のもとにそういう数字があると思います。

国土交通省から、八割とか八千億とかを道路に使いなさいという指示はしていません。

○森本委員 余りもぎる思いは副大臣にないんですけれども、国が八割を決めておるとかそういうことでなしに、現実に八割が二十一年度予算では道路の関連に使われていくことは明白じゃないんですか。

○金子副大臣 それはもうもちろん、地方で必要だということに使っていただいているということだと思います。

○森本委員 それと、立法措置がない場合の、このところは、局長、答えられなかったらいいです、通告してありませんから。

この立法措置がなくとも、例えば道路法であるとか地方財政法で、この立法措置にかわるものが今回の交付金で交付できるんだというようなお話を私自身が聞いておるんです。これは、道路法でもってそうしたことをやっていくのか、地方財政法でもってその必要な、こうした臨時交付金を交付していく、だから立法措置はとらないという、このあたりが少し私に疑問を感じておるんですけれども、答えられたら教えてください。

○金井政府参考人 今回の九千四百億の交付金については、まだこれはいろいろ検討事項が残っておりますが、例えば道路であれば道路法といった個別法の根拠に基づいて、道路に関する支援をさせていただくのかなと思っております。基本的には、道路なら道路で個別法の根拠をもって補助するものというふうに考えております。

○金子副大臣 済みません、森本先生、私ちょっと質問の内容を少し取り違えていたような気がし

ますので、重要なところなので再確認させていただきます。

森本委員が言われた八千億を使っているというふうなお話があったんですが、それは平成二十一年度の新たな交付金のことということででしょうか。(森本委員「そう」と呼ぶ)

そういうことであれば、まだこれは執行してないわけでありまして、八千億を使っているとかという事実はございません。これからその内容については要綱が決まり、そしてそれぞれの地方からの要望を踏まえて幾らになるかというのは決まるということでございまして、ちょっと私そこは勘違いしておりました。済みません。

○森本委員 またそこへ戻っていく気持ちはないんですけれども、二十一年度予算を見ればそのことが明らかではないんですか、そして、そのように使われていくんでしょという質問なんです。

○金子副大臣 済みません、そういう意味では八千億というのは決まっております。予算書の中にも書いていないはずなんです。そこはこれから決めるといってございしますので、たびたび申しわけありません。

○森本委員 このところは余り議論するつもりはないんですけれども、二十一年度予算が組まれるということはその中で使われていくということ、決算でその費用が少しは上がり下がりますよ、しかし、予算で決められたものはおおよそ八割程度は使われていくんじゃないかと話を私自身はしておりますので、その点はそうでしょうということはお返事いただけるのかと思って、これはしつこく私もやるんですけれども。

○金井政府参考人 恐縮です。八千億の議論につきましては……(森本委員「八千億と言っていない、八割程度」と呼ぶ)はい。議論の過程で、例えば政府・与党のPTでそのような議論はいただきました。

八割、八千億、あるいはいろいろな議論もございしますが、基本的に今までの地方道路整備臨時交

付金の継続事業が大体六千億ぐらいあるかなと思っております。それから、今回通常の補助を大幅にカットしましたので、そこから移行する分が大体二千億ぐらいあるのかなとは思っております。その分を足しますと八千億ですので、多分継続事業を地道にこなすということになります、その程度の道路の支出は必要かなとは思っておりますけれども、これはこれから補助の申請を受けまして、また内容を判断して、最終的に決めるプロセスで判断させていただくかなと思っております。

○森本委員 補助の申請というのは、もうほとんど、大体骨格は終わっているじゃありませんか、二十一年度予算。今からそのような話は余り私自身は説得力がないと思えますけれども、このところはもうこれ以上はやめます。

それで、先般の国会議において、大臣は一般財源化について、歳出予算につきましては、その支出先が特定されているのが通常でありまして、交付金の使途を定めたことをもって一般財源化に反するものではないというふうに答弁をされたわけでありました。予算委員会でも総理の発言はそうであったと記憶をしております。

私が少し理解に苦しむのは、交付金の使途を定めたことをもって一般財源化に反するものではないと申されましたが、使途の定めのないものこそ私は一般財源と考えているのですが、いかがでしょうか。

○金子国務大臣 森本委員、ほかの河川についても道路についても、予算項目を立てれば、それは河川に使います、道路に使います。ほかの項目も、林野関係も同じように。ですから、そういう意味では、予算項目の項のところで、道路、林野、河川、こうなれば、そこはある意味、当然ですけれども、使途は定めると。だから、それを定めたからといって一般財源化の意図に反するものではないという趣旨で答弁をさせていただいたつもりです。

より大事なことは、森本委員も既に御質問いた

だきましたけれども、歳入の面で、揮発油税収が四分の一は地方道路臨時交付金ということで、もう完全に使途を定めていた、歳入も、揮発油税の四分の一と定められた、これは断ち切られまして、したがって、揮発油税収は何にでも使っているのだ、何にでも使ってもいい。

今度は、項あるいは目であります道路予算という項目は、ほかの河川やほかの公共事業と同じように建設国債を発行してやっていくということ、そういう部分で、使途目的は、河川は河川、道路は道路だという趣旨で答弁をさせていただいたところでありました。

○森本委員 大臣、理屈はわかるんです。ただ、交付金の使途を定めたことをもって一般財源化に反するものではない、ここだけを読むと、なかなか理解ができない、国民の皆さんはそういう理解をされると思うんです。

ですから、今言われた、長崎議員の質問のときにも国債の問題がありましたから、それを聞かせていただいておりますが、私も理解はさせていただいておるつもりでございますが、そうすると、例えば収入の一般財源化として使われていくところ、一兆円については全くどこへ行ったのかと言うと語弊がありますけれども、お金は使われておるんですよ。今回の臨時交付金は国債で一兆円持ってきたから、これは全く別のお金になっておるんだという、このところは理解ができますが、なかなかこれは説明に苦しむところです。

そうすると、例えば、今までですと道路特定財源から自動的に一兆円が流れた道路が、さて、来年以降はどうなるか。今回は国債の一兆円で確保できた。しかし、小泉改革のときに国債は三十兆を超えることは相ならぬというような、政府の方向が変わったときに、この道路の今回の交付金がいままで続くか、確保できるかということとは、これは一方、市町村、自治体は評価しながらも、一部ではどうなるのかなという心配も、同時にこの問題は発生するわけでございます。

このところは時の政府で動いていく、例えば

それが一兆円になる可能性もあるし五千億になっしてしまう可能性もあると、継続事業は六割というお話が今ありました、このところは非常に大事な部分に将来なってくると私は思うんですが、このことに対する御見解はいかがでございませうか。

○金子国務大臣 必要な道路はちゃんと財源を確保してつくれよというふうに御心配をいただいた発言のように伺えて、いい御指摘をいただきました。

国債をこれから発行してこういう道路財源を確保していくということで、そういう枠組みになりましたものですから、国債発行でなくなっちゃったかどうかというところだと思えます。

ただ一方で、揮発油税、今暫定税率はこういう財政事情でありますから当面継続させていただいておりますけれども、今までの道路財源と言われているわけです。国のトータルの歳入という意味では、今まで国債を発行しなくてよかった分を今度道路に発行するわけですから、その分負担になりますけれども、国全体の収入からいえば、一方でこれまでの道路財源と言われたものは確保しているわけですから、そういう意味でのそれなりの国債の発行の継続可能性というのは、全くなくなっちゃうという議論とはまた違う、確保できる状況だと思えます。

いずれにしても、国の予算のシーリングというものは、ずっとこれまでも道路について受けておりまして、今回も、本場に私の立場では大きく過ぎると思うんですけれども、対前年比一二％の道路のシーリングダウンになっております。そういう貴重な道路財源でありますので、無駄をなくして、必要な地域につくられるように、こういう枠組みというのは確保して、効率的に使っていききたいと思っております。

○森本委員 後でも申し上げますが、道路財源はピーク時よりも二分の一を切っていくというよう

な、今、無駄な道路を省いて、そして必要なものはやっていく、これは私も、道路問題についてはいろいろな議論がありますが、このところはやはりしっかりと守っていきませんとライフラインの問題にもなりますから、このところの理解はしておるつもりでございます。

そうした意味で、今回のこうしたやり方というものも何か一時しのぎの予算になっていけば、私自身、非常に問題でもある、そういう問題意識を持っておりまして、あえてここは大臣のお答えを求めたわけでございます。

次に移りますが、これも本会議の質疑であったものでございますが、地方分権について大臣は、改革推進要綱に基づいて、直轄道路の移管について各都道府県等と個別に協議を進めるとされておりますが、具体的にはどのように進めておられるのか、そして、直轄事業全体でこれは参考人からお答えいただければ結構でございます。

○増田政府参考人 お答え申し上げます。今御指摘のありましたように、国土交通省におきましては、地方分権改革推進要綱、これは第一次、昨年六月二十日に決定されたものでございますが、これに基づきまして、昨年六月から直轄道路、一級河川の移管について、現在、都道府県、指定都市と協議を行っております。

経緯と状況について御報告申し上げますと、最初に、協議の枠組みでありますとか移管の基準につきまして、全国知事会と御相談をさせていただきまして、その上で、現在、個別の都道府県知事等と協議を進めているわけでございますが、当初、国土交通省からは、道路につきましては、百十路線、三千七百九十九キロ、それから一級水系につきましては、一つの都道府県で完結する一級水系五十三のうちの約四〇％ということで提示をさせていただきまして、協議を続けております。もちろんこれ以外にも、向こうさんから協議してほしいというものにつきましても、今真摯に協議を続けているところでございます。

昨年十二月二日にその中間的な結果を取りまと

め、分権委員会の方に報告をさせていただいたところでございますが、河川につきましては、移管する方向で今後さらに調整する、あるいはまた、移管の可能性について引き続き協議する、合わせて全体で二十六水系、現在協議を進めております。それから、直轄道路につきましては、同じように、今後、移管の可能性について引き続き協議するものも含めまして、百二十四路線、六千八百二十キロにつきまして、現在、都道府県、指定都市と協議を続けているところでございます。

○森本委員 ありがとうございます。

それと、直轄事業の地方負担金についてでございますが、原則廃止とすべきとの意見がございまして、今後の地方負担金のあり方についてどのように考えておられるのか。財政悪化で支払いが困難とする自治体や、あえてとことは申しませんが、国と対立して支払わないというような自治体がございますが、こうした自治体の皆さんへの対応はいかがなされるのか、お伺いします。

○増田政府参考人 お答え申し上げます。

直轄事業負担金に対する私ども国土交通省の基本的なスタンスということでございますが、直轄事業負担金は、その事業の便益が地方に及ぶということから、これは、法令に基づきまして、受益者たる地元の公共団体にその建設費、管理費の一部の負担を求めるといふ、私どもとしては合理的な制度であるというふうに認識しております。

その上に、地方公共団体にとりましては、これは法令に基づく義務的な経費ということでございまして、例えば地方財政計画でありますとかあるいは地方交付税の算定等によりまして、地方財政措置が確実にとられているもの、こういうふうに承知をいたしております。

ただ、今先生御指摘のように、制度的にはそうでございますけれども、昨今の厳しい経済情勢の中で地方の財政状況は極めて厳しいことになっておりまして、そういったことを背景にしてさまざまな御意見が出されているものというふうに承知をいたしております。

したがって、これは大臣もたびたび御答弁をさせていただいておりますが、全国知事会とできるだけ早く意見交換の場を持ちたいというふうに考えておりまして、その場で、直轄事業負担金につきましては、制度論から、あるいはまた具体の運用改善といったさまざまな御意見が出ると思っております。そういった御意見をお聞かせいただきたしまして、改善すべき点があれば改善について検討してまいりたいというふうに考えております。それから、おっしゃいましたように、具体の予算化に当たりまして、個別の県等におきまして、直轄負担金の予算軽減につきましてはさまざまな御意見が出されております。

御指摘のように、どうしてもこの事業に対しては負担金を払わないということになりますと、それは当該事業については制度的には行えないということになるわけでございますが、そういった事態に立ち至ってはいけないわけでございます。そういうことにならないように、ぜひできるだけ早い段階から、都道府県が大体どのくらい負担金を負担できるのか、あるいは幾つかある直轄事業につきましても、プライオリティー、優先順位というものについて個別にしっかりと意見調整を図った上で、円滑な事業実施ができるように引き続き努めてまいりたいというふうに考えております。

○森本委員 直轄事業の負担金の一覧表をいただいております。当初の予算に対して、これは十九年度ですね、大体九千三百九億円から一兆円ぐらいいにこれはふえておる。差し引き八百五十六億五千万円。こうしたふえ方は、私は、事業費からするとかなり大きいというふうに思っております。

これらの細かい質疑を通告しておらないのですが、こうした傾向はずっと続いておりますのでございすか。

○増田政府参考人 お答え申し上げます。

御案内のように、公共事業関係費につきましては、八年連続のマイナススリリングというところで大変厳しい予算の状況が続いているわけですが、

そういった中で選択と集中ということで、より必要な事業を選択して集中的に実施するというふうに今努めているわけでございます。

国と地方、それぞれそういったことで予算を組んでおるわけでございますが、どうしても地域にとつて必要な事業ということになりますと、大規模事業というものが出てまいりまして、そういったところから、補助事業の減り方に比べて直轄事業の、予算だけ見ますと余り減っていないというふうな御指摘を受けているのだと思います。

ただ、当然、先ほど申し上げましたように、予算化に当たりましては、地元の公共団体とプライオリティー等をしっかりと調整した上で予算化しているわけでございまして、そういった選択と集中、あるいは地元の公共団体の意向に沿ったものというふうに御理解をいただければと思います。

○森本委員 局長、先ほどの私の質問を理解していただいておりますか。

この直轄負担金がこれほど、私は、当初予算から決算の乖離が余りにも大きいという話、これは従来このように、大体この程度の差があるのか。差があるとすれば、これは、今まで余り文句を言われなかった自治体が文句を言われるのは、少し言い方が悪いですが、いかがなものかと言われるのは、私は当然だと思いますし、これほどの請求書の後で突きつけられたら私自身は大変だと思いますが、いかがですか。

○増田政府参考人 大変失礼いたしました。

予算額と決算額の乖離、当初予算額に対して決算額がふえているということは間々ございします。その原因の大きなものは、年度途中の補正予算の追加、あるいはまた、目未定で予算化されております調整費、公共事業関係調整費を追加で配分する、それによりまして決算額として直轄事業がふえている、それに伴って直轄事業負担金がふえているということでございます。

ただ、これにつきましても、当然、今回の例でいえば、昨年一次補正、それから二次補正、こうやって追加しているわけでございますけれども、

補正の追加につきましても、当然、それは地元の公共団体でも補正予算を組んでいたかきやいけないわけでございますので、そういったことは事前にしっかりと調整して、円滑な形で進めさせていただいているというふうに理解しております。

○森本委員 私が地元の県に照会したときには、それほど大きな差はないんだということは、国の方から補正等は十分協議をされてやっておられる結果だというふうに認識をさせていただいたんです。しかし、最近、それほど公共事業の、直轄は補正予算があつたんでしょか。国の予算では、期待した補正予算は、ある意味です、私はなかつたように記憶しておりますから、こうした予算のふえ方というものは、かなり工事が大幅にふえたのかなという認識を私自身はしておりましたので、あえて今のような質問をさせていただきました。

補正予算がそれほどたくさんあつたんですか。もう一度確認だけさせていただきます。

○増田政府参考人 お答え申し上げます。

先ほど申し上げましたように、予算額と決算額の乖離につきましては、基本的には補正予算の追加、それから年度途中の調整費の配分によるものでございまして、それに応じてふえている範囲内だと私どもとしては理解しております。

○森本委員 調整費もあるということ、そのことでこの場合は理解をさせていただいております。スマートインターチェンジについてお伺いをいたします。

本会議の質疑で大臣は、「今後は、スマートインターチェンジとあわせて付加車線整備は行わない」という答弁をいただきました。四車線の場合、二車線の場合、これは付加車線は行わないということと理解してよろしいのですか。

○金井政府参考人 先生御指摘のとおり、インターチェンジをつける場合、暫定二車線の区間で、すとい車線化した方が安全性とか車の走行性の上で望ましいものであると思っております。

ただし、いろいろ御指摘もいただきまして、スマートインターチェンジを実施するときに、スマートインターチェンジとあわせてその金で四車線化は行わない、ただし、例えば、さつき申し上げたとおり、交通安全とか事故防止とか、必要であるという判断がされれば、別途、高速道路本体の方の金で四車線化をやるということでございます。スマートインターチェンジにあわせて自動的にその金で四車線化をすることは無いという意味でございます。

○森本委員 まあそれは、理論的にもう少し武装してください。そういう発言はないと思いますけれどもね。やはり二車線の場合は付加車線をつけないとそれは大変なことになるということは、私自身もわかっておりますから、このことは、もう少しあとの質問もありますので、取り上げさせていただきます。

改正案の四条は、高速道路利便増進事業には、料金の値下げ、高速道路関係と、スマートインターの整備を挙げておりますが、この二事業の予算は明確に分けられておるのですか。そのことをお答えください。

○金井政府参考人 法律に基づきまして利便増進計画を作成させていただいております。その中で、二・五兆円の債務承継の中でやる分でございますが、料金引き下げのメニューが大体二・二兆円、スマートインターチェンジについて約三千億円、このような予算を大体計上させていただいているところでございます。

○森本委員 スマートインターチェンジの事業費は今言っていたいただきましたが、この箇所数は決まっていないということでございますか。

○金井政府参考人 箇所数につきましては、単価も考えまして、おおむね全国で二百カ所程度というふうに考えております。

先ほども御議論いただきましたが、なるべく高速道路を使つていただくという観点で、平地のインターチェンジ間隔をなるべく五キロに近づけるというような観点から、ざっと検討させていただ

いて、全国的に二百カ所程度が妥当ではないかという数値でございます。

○森本委員 それでは、具体的な事例でお伺いします。群馬県の高崎インターについてお伺いします。

国交省ではインターを二〇〇八年五月に事業採択されたというふうにありますが、現在の進捗状況はどのようになっているのか。マスコミ報道では、二〇一二年の春に完成というふうな報道でございます。これは、松浦市長は前回選挙公約に、マニフェストにこのことを掲げられて、現在、スマートインターチェンジ全国交流会の代表でもあるわけでございます。全国で国交省が採択をしたスマートインターチェンジが一体どのぐらいになるのか。この二点、お伺いします。

○金井政府参考人 スマートインターチェンジは、平成十六年度の社会実験の制度創設以来、六十カ所が採択をされております。

内訳を申し上げますと、本格導入済みの箇所が三十一カ所、実験中のところが十二カ所、工事中のところが十二カ所、それから休止箇所、休止と申し上げますのは、まだアクセス道路その他の見直しをもう一度したいというふうな状況のところがあるところでございます。

高崎のスマートインターチェンジについては、私どもも市長さんからたびたび要請を承っておりますが、平成二十年三月三十一日に申請をされて、平成二十年の五月九日に社会実験を採択されております。一方、御指摘のとおり、高崎スマートインターを考える会というのがございまして、三百三十三人分の署名簿と、いわゆる見直しを求める要請書を提出されておるというふうに承っております。

現地の状況は、現在、自治体の方で測量その他を行つておるということでございまして、私どもとしては、そのような状況をまた見きわめさせていただいて、今後の方針を決めさせていただければというふうに考えております。

○森本委員 そうすると、高崎インターは二十一

年度で着工をするのかしないのかということ、二十一年度のスマートインターチェンジの着工予定箇所はわかりませんか。箇所数だけで結構です。

○金井政府参考人 済みません、二十一年度の採択箇所は、地元の方で状況を判断して上げてくれるもので、今のところ、数を把握している状況ではございません。

高崎の方は、さつきも御説明しましたとおり、測量作業をやつておるということでございます。この状況が進めば着工というふうなことになるかなというふうに考えております。

○森本委員 これも通告にはないんですが、採択をされて、そしてまだ着工をしておらないインターチェンジというのはどのぐらいの箇所数になるか、数字的にはおわかりですか。もしなければ後でも結構ですが。

○金井政府参考人 済みません、ちよつと地元状況を確認させていただいて、数を把握させて、また報告をさせていただきたいと思ひます。

○森本委員 はい、了解しました。

私は、高崎、他の地域のことをとやかく言うということは問題もあるかと思ひますが、しかし、私も本会議で申し上げましたように、主要国道が、まだ普通車が対向できないような地方道がたくさんある中で、果たして、五キロ間隔でインターチェンジをつくつていくんだというふうな、特別なところは別として、ある意味で、私は今の時代に全くマッチしていない政策だというふうに思ひます。

例えば、高速道路五キロ間隔でインターをつけたいというメリットは、常識の範囲では、私は、無駄な投資の一つに入つていくんじゃないか。それが、また陳情とか政治的に動かされて、たまたま、工業が立地されて、商店街が発展されて、新しいまちづくりができるというふうなところなら別ですよ。しかし、全体の中で、二百カ所の中に私はそうした事業があるとは思ひえないんですが、もっとも必要などころにその事業費を回して

いくということが一つの政治ではないのか。ですから今お話を伺つたわけでありますので、このところは十分御検討もいただきたい、これは私の要望にとどめさせていただきます。あと、資料でよろしく願ひします。

道路整備と地域活性化という観点で、少しきょうの法案からは離れますが、お伺いをさせていた

道路整備事業について、平成十年のピーク時は十五・三兆円、それから事業費が減少して、平成二十一年度予算では七・八兆円と厳しい環境にあるわけであり

こうした中で、都道府県や市町村では、今も話がありましたが、費用対便益等を勘案して、優先順位を決めながら効果を重視した事業が展開されております。地方では、こうしたことが行き過ぎると過疎地がますます放置されるという、そうした矛盾もあるわけであり

た矛盾もあるわけであり、道路ネットワークの完成が、優先順位を高めることによって早くなるということは事実でありますし、道路をさらに効果的に活用することもできるというふうには考えます。また、地域との合意を図りながら活性化に向けたアイデアを出していくことも必要だというふう

そこで、確認ですが、都市計画法の開発許可などの基準については、開発許可権者が地域の実情に合わせて行つておるわけであり

県と自治体の法的な関係がどうなつておるのか、お伺いをいたします。

○加藤政府参考人 お答え申し上げます。

都市計画法の体系の中で、都道府県と市町村の役割分担がどうなつておるのかというお尋ねかと思ひます。

先生御案内のとおり、現行の都市計画法は昭和四十三年に制定されたものでござい

その後の制度改正におきましても、地方分権を一層促進するという観点から、身近な都市計画については、地域の実情に最も通じた市町村が決定すべきであるという基本的な考え方にに基づきまして、市町村の都市計画決定権限を累次拡大してきたところでございます。

その結果でございますが、市町村の都市計画の決定件数の割合は、平成六年時点では全体の約六割でございましたが、現時点では市町村決定は約八割まで拡大しているところでございます。

○森本委員 ただ、都市計画法の中で市街化と市街化調整区域の線引きは、政令指定都市と都道府県については、県は県が決定するという、そのあたりをもう少しお願いできませんか。

○加藤政府参考人 お答え申し上げます。

線引きについては、都道府県が決定をするということになってございます。これは、線引きをすることによりまして、市街化区域と市街化調整区域に分けられる。その際、市街化調整区域は、基本的には市街化を抑制するというところで、先ほど先生お話しございましたように、制度的な担保措置として開発許可制度がとられているということでございます。

○森本委員 先ほど申し上げましたが、都市計画区域には、区域外、区域区分を分けない市街化、そして市街化区域内などがあるわけでありますが、分権改革で、これは自治事務の占める割合がかなり多くなった。これは、県の権限がかなり強くなった、むしろ市はそうでもないという認識を私はしておるんです。

そんな中で、都道府県ではその運用に大きな差はないというふうに考えますが、市街化の線引きを廃止したという地方の情報もいただいております。このように、まちづくり、先進地と言うと少し語弊があるかもしれませんが、国交省は地方のこうした事例をキャッチされておるのか。ありましたら、少し御紹介いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○加藤政府参考人 お答え申し上げます。

先生御指摘のように、線引き制度が、先ほど申し上げましたように、四十三年の都市計画法の制定以来とられてきたところでございますが、平成十二年に都市計画法はかなり抜本的に改正がされております。その際、線引きについても、三大都市圏の既成市街地ですとか近郊整備地帯等、あるいは指定都市の区域を除きまして、都道府県が地域の実情に応じて線引きをするかどうか、これは選択できるような制度に切りかえられております。

その十二年の線引きの選択制度以降、実際上、選択制のもとで線引きを廃止した都市計画区域が全部で六つございます。この六つのところでは、それぞれの地域から見ると、都市化の人口圧力というのでしょうか、都市化に向けた人口圧力がそれほどでもない、鎮静化してきている、そういうことから、線引き制度を活用して、結果として調整区域を設定されることによってその制限をかなり厳格に扱う必要がないということで、そういう選択をされたものとご理解をしております。

そういうことでございますが、実際上、線引き制度を廃止しない場合、線引きを維持して調整区域になつていくようなところでありまして、これは、先ほど申し上げましたが、十二年の改正だけでなく十年の改正も含めて申し上げますと、調整区域のままであっても一律に市街化を抑制するというところではなくて、地域の実情に応じたまちづくりが必要と認められる場合には、地元の判断でそれが可能とできるように、例えば、地区計画で定める内容に適合するような開発行為でありまして、あるいは周辺の市街化を促進するおそれがない場合に区域や用途を条例で定めまして、それに適合する開発は許容するというような制度が導入されたわけでございます。

そうした制度をうまく活用していただきまして、地域の実情に合ったまちづくりが推進されてきている、こういうものだというふうに理解をしております。

○森本委員 まちづくりと都市計画法の関係なん

ですけれども、最後に触れたところなんですけれども、先ほど言いましたような、まちづくりと都市計画、そして道路、こうしたところをうまくかみ合わせて地域づくりをやられておるといような、そうした事例はキャッチされておらないのかということ。最後に、まちづくりにつながっていくというようなお話をいただいたんですけれども、そうした事例は実際にはないのか。

昭和四十三年の都市計画法から、かなり思い切つて、十二年に大幅に変えられましたよね。しかし、基本的な、基礎は四十三年の都市計画法に基づくものだというふうに思っています。このところを、今の時代に合ったような、分権によって大きく変化をさせながら成功されておるような事例はキャッチされておらないのかという質問です。

○加藤政府参考人 お答えいたします。

先にちよつと訂正をさせていただきたいと思ひます。先ほど、線引き選択制が導入されてから線引きを廃止した都市計画区域を六つと申し上げましたが、五つが廃止をされておりました、あと一つの都市計画区域は予定でございました。ですので、ちよつとその部分は訂正させていただきますと存じます。

それと、今のユニークな例ということでございますが、制度の活用については先ほど申し上げたとおりでございますが、具体的な活用事例としては、例えば、調整区域におきましても、地区計画とか条例等を定めまして、インターチェンジの周辺で計画的な工業団地や物流団地の立地を認め、それをインターチェンジの周辺にふさわしい土地利用に転換させるといった事例があるというふうに私たちとしては伺っております。

〔委員長退席、福井委員長代理着席〕

○森本委員 そうしたことは、インターを中心とした活性化、このところは私自身も十分存じ上げておるところでございます。

ただ、今申し上げたいのは、既存宅地が廃止された問題とか道路のネットワークは、前段でお話

しさせていただいたように、これは大臣に最後、今の質疑を聞いていただいております。そこは商業を初め産業振興を図る上で極めてポテンシャルの高い地域、場所ということで、やはり有効利用を図りたいということは、当然、道路整備ができれば考えられることであります。特に、国の税金を使つて道路整備をする、それがより効果を上げるためには、やはり都市計画を含めて、私は、新しい感覚と問題意識がこれからは必要になってくるのではないかと質問でございます。

このことについては、農業振興地域、食料の問題を含めたいろいろな問題が全体に絡んでくるということもありますが、このところを、新しい時代に合ったこうした都市計画を考えていかなければならないのではないかという思いがございすので、これは法的にいろいろな分野から検討を加えなければいけない問題でもありますが、最後にこのことについて大臣の所感をお伺ひして、私の質問を終わらせていただきます。

○金子国務大臣 森本委員の認識は、私もよく理解させていただきます。市街化調整区域であっても、今おっしゃったように、道路のネットワーク化といったようなことで地域が非常に活性化してはならないかといったような例も、地区によってはあるんだろうと思います。

そういう意味では、基幹道路の整備にあわせて周辺の有効な土地利用を図るという観点から、地区計画等の制度を弾力的に運用していただくことは重要であると思っております。ただ、その場合でも、地元の皆様方あるいは地区の首長さんたちに御理解をいただきながら積み上げていただくということが必要だと思っております。

お考えはよく理解させていただきました。

○森本委員 終わります。ありがとうございます。

○福井委員長代理 次に、小宮山泰子君。

○小宮山(泰)委員 民主党の小宮山泰子でございます。

道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律案に対して質問させていただきます。

まず最初なんですけれども、大臣にぜひお伺いしたいと思います。

昨年の十一月十二日、私がこの国土交通委員会で質疑をさせていただいた際に、割引の対象を、ETCを設置された普通車、また軽自動車に限るのではなくて、環境負荷や観光政策、地域経済の発展への寄与を考えれば、大型バスや観光バスにも対象を広げるべきではないかという問いかけをさせていただきました。その際には、金子大臣は、事務方には反論もあるが、私の意見に賛成であるので、検討するよう指示をすると答弁をいただきました。大臣の決断と、またその場での答弁には私も大変感動もしました。

その後でございますけれども、この後、この点に關しましてどのような経過をとられているのか、ぜひお聞かせください。

○金子国務大臣 前回、小宮山委員からは、観光バスを割引した方がより環境負荷と観光政策、地域の経済発展に寄与する、こういうことをちゃんと考慮して考えるという御指示、御意見をいただきました。

私は、小宮山委員の御意見に賛成だ、ぜひ検討をさせていただく、事務方にも、四の五の言っていますけれども指示しますというお答えをさせていただきましたまして、観光バスの割引について、あとは地域の皆さん、それから、私は観光担当大臣でもありますものから、観光関係の皆さんからの御要望も踏まえまして、地域の観光振興に効果があると判断しまして、高速道路会社に検討をお願いし、今回の割引に盛り込んだところであります。

具体的にどのような形になるかというのは、道路局長から答弁をさせていただきます。

○金井政府参考人 観光バスとの関係でございますが、現在のETCシステムは、その車両が観光バスかどうかの判断は、残念ながらできません。多

分、特大車だと思えますけれども、そういう車であるという判定をされますので、今回の割引についても、事前に登録をさせていただいて、料金所では判断できないんですけれども、そのデータをセンターに戻して、事前に登録していただいた分と照合させていただきまして、観光バスかどうかを判断して割引をさせていただくという対応にさせていただきます。

この割引でございますが、時間帯割引、いわゆる休日深夜五割引のような割引にももちろん併用して使うことが可能でございます。それから、既存の大口・多頻度割引、いわゆる最大三割引き大口ユーザーに対して引いておりますが、それに対しても併用して使うことができるということでございますので、観光バスについては大幅な料金の引き下げが可能かなというふうに考えておるところでございます。

なお、スケジュールにつきましては、これはシステムを、先ほど申し上げましたとおり大変複雑なシステムでございますので、できるだけ短縮をいたしますが、七月ごろから割引を開始できるように、今、高速会社で一生懸命プログラムの改正その他に取り組んでおるところでございます。できるだけ前倒しをしたいというふうに考えております。

それから、事前登録については、高速会社の方から、五月ぐらいから事前登録を開始したいというふうに聞いておりますので、いずれにしましても、十分周知をさせていただきまして、早く実施できるように努力をさせていただければと考えております。

○小宮山(泰)委員 本日に大臣の決断、ありがとうございます。指示もありがとうございます。

これは今後の課題だとは思いますが、道路局の方でどのぐらいの経済効果を見込まれているのか、何か思いとかありましたら、これは通告はしておりませんが、土日祝

日という、今もう既に一部、ETCを使ったところが千円ということで、渋滞も見られる場所もございいます。観光というのは、これから高齢化社会などという、またそういうレジャーの観点でいいますと、大臣は観光担当でもございますので恐らくおわかりと思いますが、高齢化の社会という中においては、会社の休みの土曜日、日曜日というところだけが観光の場でもございせん。

正直申し上げると、土日祝日、そういった三割引きだけではなく、本来であるならば平日にも活用されるということが、ある意味、交通渋滞の分散という上においても非常に有効なんだとは思っておりますけれども、こういった効果を見込むのかということ、何か御見解がございましたらお伺いしたいと思います。

○金井政府参考人 恐縮でございますが、観光バスの数値はまだ、ちょっと全体、制度設計も含めて検討中でございますので、直接の数値を持っておりません。

ただ、先日来、本四、アクアラインで休日千円という割引を開始させていただいて、例えば本四ですと、交通量が大体倍は走っていたいておりまして、特に、交通量だけではなくて、地域のいろいろな観光施設への入り込み客が大変ふえていて、その辺の状況を今十分把握させていただいている最中でございます。

観光バスについては、それに上乗せした効果が十分期待できると思っておりますので、現在、ちょっと現地で調査をしておりますデータも十分集計させていただいて、乗用車で千円、それから観光バスの割引の効果、それぞれまた算出をさせていただいて、提示をさせていただければというふうに考えております。

○小宮山(泰)委員 ぜひお願いいたします。

三割引きになるということ、また、私ども、十割引きということも提言しておりますけれども、また先ほど馬淵委員の方の質疑の中にもありましたとおり、本当であれば、やはり百年に一度の景気対策という中において、この点を持つていく

ことよって一番の景気効果があつて、その後押しをできる政策になるのかという大きな数字になると思ひますので、ぜひこの点は、統計をしましたら随時、隠さずに、選ばずに、数字は出していただければと思っております。従来から、路線バスの方においては登録ということで、もちろん事前登録ということで区別もされておりますので、こういった意味でも、この点はぜひ早く施行していただいた方がいいかと思ひます。

ちなみに、手続上の事前登録は有料なんですけれども、無料なんですか。こういったことは具体的に決まっていますでしょうか。

○金井政府参考人 詳細はこれから決めさせていただきますが、特段、手続で料金をいただくことはないと思ひます。

○小宮山(泰)委員 ぜひこの点は、無料でしっかりと登録もしていただきたいと思ひます。

今まで道路会社の方は、ETC普及という意味においては、財団を通してそういった機械の助成などの予算を出していたりとか、それが今回なくなっているわけなんですから、やはりこういったところは取らないようなこともぜひ、しっかりと仕様の方はつくっていただければと思ひます。

さて、高速道路料金の割引において、物流の効率化ということについて質問させていただきますと思ひます。

まず最初にお伺いしたいと思ひますけれども、生活対策における高速道路料金の引き下げというのは、地域活性化と観光の振興と物流の効率化を目的として挙げられております。地域の活性化の中心的内容というのは、先ほどからもございすように、土日祝日のETC設置済み乗用車、地方部では最大千円というものが大きくは中心的に挙げられると思ひますが、物流の効率化として挙げられるのは、地方部で平日全時間帯三割引きとするもので、国土交通省は、昼間は小口短距離輸送支援となり、夜間は、以前から行われていた割引もあわせて、長距離輸送の支援となるものと説明されております。

昼間においては、百キロまでについての割引を行うことで小口短距離への支援、夜間は、長距離制限をなくすことで長距離トラックの支援に資するものというふうな認識しておりますけれども、この物流の効率化というのはどのような定義をされているのか、まずお聞かせください。

○金井政府参考人 お答えいたします。

今回の料金施策につきましては、いつも御説明させていただいておりますが、限られた財源でできるだけ効果を出すということで、例えば休日であれば、千円乗り放題というようなメニューも用意させていただいております。

物流についても、すべて対応することはできないわけですが、例えば長距離の貨物でありますと、約八五％が夜間を利用して長距離の貨物を運んでいただいておりますので、これについて、距離制限なしで三割引き以上の割引としておりますし、短距離の物流については、通常七五％は昼間運んでいただいておりますのでございまして、これについては、今まで割引がなかった時間帯、九時から十七時について、百キロまでの三割引きを導入いたしました。朝夕の五割引きもこれからでございますが、距離制限を緩和するというような手続をさせていただければならないように考えております。

この割引の結果、物流事業者がどのように評価をさせていただいておるかということでございますが、これは全日本トラック協会さんの方にもアンケートをさせていただいて、いろいろな効果を出していただいております。

これは当然でございますが、時間短縮による人件費が節約をされた、それから速度向上による燃料費の縮減が図られた、こういったことが非常に大きな項目でございます。それから、割引の拡大によっていわゆる運行の自由度が増しますので、従来例えば二往復できたところが三往復できるというような運行計画の効率化が図られる。それから、事業のいろいろなビジネスチャンスという事業機会も拡大するというような、非常に有効に

活用できるのではないかとというような結論をいただいております。

○小宮山(泰)委員 非常に複雑な料金体系の中で一番効率を選ぶということ、もちろんマイカーとか乗用車の方も、その複雑な割引制度、これは去年の夏からでもそうですが、本当によく調べ、地方部と都市部の入ってくるところでの、流入をするというところにおいては制限をしたり、そうじゃないところは夜間にどんと割引をしたりということ、どのぐらいの距離を走ったとか、非常に複雑な料金体系の間をすり抜けて、ユーザーの方が一生懸命企業努力をしたり、皆さん努力をして調べていらつしやるというものの上に成り立った効率化、もしくは、利益を生み出す仕組みをつくる、ビジネスチャンスを生み出すという、本当に民間の方々の努力には、非常に敬意を表するところもありますが、それを強いるような状態というのはいかがなものかなとも思います。

逆の見方をすれば、長距離輸送に従事する輸送業者さん、トラック運転手さんとかには、深夜に仕事をしてくださいますと指導しているというんでしょうか、そういう深夜の就労を奨励して、こうやって頑張っていただけのような仕組みをつくっているとも、とりよによって考えられることかもしれません。

もちろん、日中の渋滞ということもありますので、そういう誘導政策というのは必要なのかもしれないんですが、交通量の平準化とか、地方に行けば、逆に夜といわずに昼間も別に込むことのない高速道路もあることを加味してみれば、こういう複雑な料金体系というのが必ずしも必要なのかなという思いも正直いたします。

また、ガソリンと軽油ということでは、価格変動の比較早いガソリンに対して、若干落ちついた動きになりがちの軽油ということも、やはり今、この単価の違いというものの、また燃料費という意味においては、乗用車とトラックや大型車、

特大型というんでしょうか、こういうバスなどについては随分と企業努力をしなければいけない。言い方を変えれば、深夜に高い燃料費を負担しながら、深夜に仕事をこなすことで、日本の物流というのを一生懸命支えていただいている。これによって、結局、バスの中においては、深夜バス、長距離バスというの、過去には本当に痛ましい事故もございました。

本当にこういう過重労働にならないといけないという現状を考えてみますと、軽油取引税というのは地方税でもあって、本日課題となっている道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律案の中身に関係する揮発油税には含まれておりませんが、高速道路料金の引き下げの内容を見てみると、時間帯のすみ分けを図っているというプラス面だけではなく、何となく、トラックやこういった軽油を使う車両の方々には御苦労を強いているのではないかと感じが出てまいりました。これが物流の効率化というもののなか、やはり少々私には抵抗感も感じます。

今後、国交省として、物流業とこの物流の効率化というのは、さらなる生活対策というものはどうあるべきかというのを、これは通告はしておりますけれども、御見解、御所見などありましたら、ぜひお聞かせいただければと思います。

○金井政府参考人 先生御指摘のとおり、高速道路を含む道路ネットワークの利用の仕方、全体の話をも十分細かく地域にのっとって詰めるなければいけないかなというふうな考えております。

ただ、現実問題として、長距離物流はほとんど幹線系の道路が主でありまして、例えば東名であるとか東北縦貫であるとか、山陽道であるとか、そういういわゆる長距離物流がほとんど支配的な道路というのは、これも御指摘いただいたとおりでございますが、どうしても日中は渋滞が多い。それから、やはり大型車が一人事故に巻き込まれると、非常に大きな事故が発生するというところで、現状の道路ネットワークの質と量を考えます

と、どうしても夜間に大型車が走っていたのが効率的かなという思いもいたしますが、細かく見ていきますと、そうではない地域が当然ございます。

ただ、資源的に制約があることは確かでございますので、その辺についてはまた、一体どういう時間帯で、どういう使い方をしていくのがいいのか、どういう誘導をしていくのがいいのかということについては、今回の料金の割引のデータも十分分析しながら、今後慎重に考えていく必要があるかなというふうな考えております。

○小宮山(泰)委員 ぜひ、こういった大きな観点でも、物流も含め、また一般の乗用車等、また幹線道路もそうですが、そういう高速道路を使う道路計画というのは、やはり見直す時期というのは来ているのではないかと考えております。

後ほど質問させていただきますけれども、国土形成計画や重点政策や、また中期計画などを含めて、まだできていないところもございまして、見直すときは見直すということもあります。基本データ等も含めまして、ぜひ、こういったものを大きな意味で見直すということがあり得れば、早急にやはりこういうものは検証と、そしてまた計画の練り直しというのは必要なのではないかと思っております。

通告はしていませんけれども、大臣、静かにうなずいていただいているんですけれども、何か御見解がありましたら、一言いただければと思います。

○金子国務大臣 こういう高速道路の使い方について割引というのを入れ始めたというのは、比較的最近なんですよ。実証実験ということで各地区で始めて、短距離、長距離といったようなことで、比較的、必ずしも将来の計画を考えながらやったというよりも、今あるものをとりあえず有効に使ってもらうに何時がいいのかといったようなことで、今御指摘いただいたように、全体のことを体系として考えていくということについては、私も頭に入れておかなければいけないことで

あると思っております。

それから、道路だけではないんですよ。モーターシルフトという、道路だけじゃなくて、やはり鉄道との関係、必ずしも今これがまだ進んできていていない。それから港灣の、外から入ってきたもののが内航で区分けされていく、内航で船へ運ばれるということについても、これはスーパー・中枢港湾ネットワークと言っていますけれども、まだ必ずしも効率的になっていない。物流という意味では、おくられている部分がまだまだ我が国にある。

ちよつと高速道路の領域から少し離れたところでも、全体として、そういうことも含めて、今おっしゃられたことを念頭に置きながら考えていきたいと思っております。

○小宮山（泰）委員　大臣、ありがとうございます。

NPCの制度ができるころに勉強していたころ、ブラットフォームビジネスという言葉に私は非常に感銘を受けたことがあります。それはブラットホーム、駅とかのブラットホーム、これ自体は何も生むものはない。だけれども、いろいろな電車が出入りすることによって、そしてブラットホームがあるからこそ、Aのところから来た人は次のBやそしてCに皆さんが行ける、そういうブラットホームをつくるということが非常にこれからは重要なんだということを言っていた方がいらっしやいました。

高速道路というのも、このプラットホームのように、物流であつたり、またいろいろなものを運んだりする。そしてこれを通すことによって、景気であつたり、また地域と地域をつなぐ、医療の問題もそうだし、緊急医療のことも、いろいろなことをつないでいく、大きなインフラ、社会的な資本であると思いますので、ぜひそこを考えて、今後、均衡ある発展、私はこの言葉は非常に好きなんですけれども、するためにも、ぜひいろいろお考えいただけるようになっていただきたいと思います。

さて、このプラットホームを使いまして、そう

はいまして、いろいろな財団等、また天下り財団というんでしょうかね、ETCを利用してという形になるかもしれませんが、利益を生んでおります、実際に。そこで、今回、地域活性化の卓ん中にもございますが、ETCの今後やETCの助成ということについてお伺いしてまいりたいと思います。

平成二十五年に解散が予定されております高速度道路交流推進財団による機器購入助成制度が実施されることになった経緯について、ぜひお聞かせいただきたいと思っています。

御承知のとおり、この高速道路交流推進財団というのは、総資産約四百億、その大部分が、前身である団体が、もともとの前身という団体は、私が生れました一九六五年に設立された道路施設協会からスタートをされて、サービシアやパーキングエリアでのレストランや売店の出店業者から、毎年数百億円テナント収入があった団体でもございます。二〇〇七年の一月、ハイウェイ交流センターという形になったときに、さっきの売却代金を高速道路推進財団に全額寄附し、その後、このハイウェイ交流センターは解散しておりますけれども、この財団がETCの助成をすることとなった経緯について、まずお聞かせください。

○金井政府参考人 ETCの助成の件でござい
ます。

御指摘のとおり、今回の約百万台の助成につきましては、高速道路推進財団、その特定資産を使つて百万台助成をしております。これも御指摘のとおり、高速道路交流推進財団につきましては、昔の道路施設協会、これがいろいろ組織は変更をいたしました、民営化の際にS A、P Aを高速道路会社社に譲渡するという形で譲渡代金約二百八十億円が入りまして、現在、特定資産約三百四十億円を有しているというふうに理解をいたしております。

この際、もちろん大幅なスリム化をしておりますが、これは去年の国会で冬柴大臣から御答弁申

し上げたところでございまして、順次事業を整理縮小して五年後を目途に解散する、その際、その保有資産については高速道路利用者への還元を図るといふふうに答弁をさせていただいております。

その後、私どもの方で、サービスエリア等資産譲渡代金の還元策に関する検討委員会というところで第三者の御提言をいただいて、去年の九月に、以下の三つのメニューの還元策をやったかどうかということを私どもの方から財団に要請をいたしております。

一つは、先ほども議論いただきましたスマー
インターを整備する地域に対する支援、それから
二つ目がE T Cの普及促進、それから三つ目がわ
かりやすい道路交通情報提供システムの整備、こ
ういったものについて提案をさせていただいて、
今回、特に料金施策、いろいろな割引をするに当
たって、やはりE T Cをさらに急速に普及させる
必要があると判断をいたしまして、財団の方でも
理事会を開いていた দিয়ে、新たなE T C車載器
助成に取り組むということを決めていただいた、
このように理解をいたしております。

〔福井委員長代理退席、委員長着席〕

○小宮山(泰)委員　先ほど、冬柴大臣の当時の話ですけれども、これは平成二十年一月二十三日、参議院本会議にて、工藤堅太郎参議院議員が高速道路交流推進財団について質問し、冬柴大臣が、二十年度から順次事業を整理縮小し、五年後をめどに解散し、その保有財産については高速道路利用者へ還元を図ります、資産については一層目に見える形で還元するため、学識経験者という今御答弁があったとおりということで、それが実際に進んでいるということだと思います。

そうはいいまでも、この財団なんですけれども、国交省の要請に結果としては応じて、ETCの普及に初期費用負担の軽減のために支援を行うということで、これは三月十九日でしょうか、理事会が急遽開かれたというふうに、急遽ではないのかな、開かれたといえますけれども、ここに来

るまでの時間的な経緯をぜひちよつとお伺いさせていただきますと思います。

實際には、平成二十年度の一番最初の財団の事業計画にはこの案件は入っていなかったことではございますが、国交省の要請に基づいて追加の事業計画という形で入ってきたものだというふうにも認識しておりますが、実際、いつ国交省からの要望があって、そして決まってくるのか。事業計画は確かに入っていますけれども、この時点で予算組みというのは新たにはしていないということもあります。その点に關してお聞かせください。

○金井政府参考人 お答えいたします。

過去の経緯、概略を御説明いたしますと、先ほど申し上げました、私どもの方のサービスエリア等資産譲渡代金の還元策に関する検討委員会、これが昨年の七月二十五日に行われまして、先ほど申し上げましたような資産の還元方策について提言をいただきました。この後、九月八日に、国土交通省からこの財団に対して保有資産の還元について要請をしまして、財団の方で理事会を開いていただいております。同じく九月十二日に評議員会を開いていただいております。

ことになりまして、一月十六日に私どもの方で、「高速道路の有効活用・機能強化について」ということで料金の関係を発表させていただきました。これにあわせて、E T C の取扱事業者については別途説明会を実施いたしておりますが、それを財団の方で受けていただきました。ことし三月六日にE T C の車載器購入助成の実施日を発表させていただきます、三月十二日にE T C の車載器の購入助成を開始させていただきます。財団の方では、改めて三月十九日に理事会を開いていただきます百万台を支援するということを決めていただいた、このように理解をいたしております。

○小宮山(泰)委員 そうなんです。百万台の支援の規模というのは非常に大きいことでございまして、当初十万台を想定されていたんだと思えます。これですと、助成の予算でいくと、大体五億

か六億円ぐらいの間かと思ひます。

また、反響が大きかったということもあつて、一気に百万台に規模を訂正されているとなると、単純計算でいうと五十七億円規模、財団の資産で、先ほど話しました三百億少しありますので、非常に割合としては大きいのを、国土交通省の要請もあつて、また大臣の発表もございましたけれども、これだけの予算をばんと切り崩していく。それでもまだ三百億近くは資産が残るという計算になりますので、これが妥当な線なのか、また、なぜ百万台なのかというのは少々わからない点もございますが、ETCの普及率を考えると、もつとこれは普及をしたいということであるならば、百万台に限ることではないんじゃないかとも思ひますし、なぜ百万台なのかということは少々わかりづらいので、この点についても説明してくだされい。

○金井政府参考人 百万台につきましては、できるだけ多くということをお願いをして、かなり無理をして百万台認めていただいたというふう聞いておりますが、委員御指摘のとおり、この財団に限らず、高速会社の方でもいろいろETCの取得に関して助成をしておりますが、いろいろなやり方を含めて、ETC、なるべく早く、負担がなるべく少ない形で普及できるように努力をしたいというふうな考えております。

○小宮山(泰)委員 そうはいひましても、この財団は、ほかにも事業をされております。例えば、私、障害者政策を一生懸命させていただいておりますけれども、障害のある方への支援に関する事業、これは、有料道路における身体障害者等割引制度の事務手続の一助として、有料道路障害者割引申請書兼ETC利用申込書の印刷等を行つて、全国の市町村福祉事務所へ送付する事業をしていたり、また、高速道路における交通遺児への支援に関する事業、これは、東日本、中日本、西日本の各高速道路会社が管理する道路で発生した事故による交通遺児、高校生等に修学資金を援助したり、また、修学資金援助を受けた卒業生には卒業

祝い金を支給したり、また、もちろん、高速道路における交通安全啓発に関する事業、また高速道路と地域との連携推進に関する事業など、こういったものの、まあ、物によつては、日本の道の歴史体系化に関する事業というのが本場に必要なのか、ちよつとわからないところはあつていますが、大変いい事業もされております。

そういった事業に、交通遺児などに対し、もつと、また、高速道路においては、パーキングエリアに関しては、飲酒の問題、休憩して、また飲んだ事故を起こしたという悲惨な事故も過去には起こつております。もし資産を取り崩すならば、こういったものに対して使うということも考えられたんではないか。

しかし、今回、百万台という、五十億という大きな予算をどんと、非常に気前よく、国土交通省の求めに応じて、なぜこんなに素直に要望を受け入れられたのか、そのお話もぜひ、なぜそうなののか、経緯もお聞かせください。

○金井政府参考人 お答えいたします。高速道路交流推進財団、今先生からお話がありましたとおり、身障者への高速道路利用に関する支援、それから、特に、高速道路上の事故による交通遺児への育英資金みたいなもので大きな事業をやつておりまして、大変重要な事業であるというふうな考えております。

今回のETCについても、社会的なニーズが非常に大きかつたということで、財団の方で御議論いただき、いろいろ、理事会、評議員会みたいなところで御議論をいただいて、そういう育英資金みたいなものとバランスをとつて、ETCの普及ということも御判断をいただいて、思い切つた支出をいただいたのかなというふうな考えております。

○小宮山(泰)委員 ぜひ、この点は財団の方に、これは国ではないので、財団の方にきちんと、やはり、支援をする、また、資産を引き継ぐことも含めて考えていただきたいと思ひます。

本場に、交通遺児の方々、各委員の先生方も、

恐らくは、地元に戻つて、そういった話も聞くでしょうし、また、駅前等でそういう遺児の募金もされている方々も目にされる。また、この関係で言えば、お亡くなりになりました民主党の山本参議院議員も、そういったことをなくしたいということ、国への働きかけも頑張つて、生前されておりました。しかし、残念ながら、交通遺児という問題がまだなくなつたわけではございません。

また、障害をお持ちの方、車で移動しなければ、民間のいろいろな交通網等も、今非常に地域において苦しいところがある、だからこそ、自分で運転をする、そういったことをやつていらいやる方々、移動の自由、移動の権利というものを認めるという点においても、この事業も大切だと思つておりますので、ぜひこの点は、財団のきちんとした意思を持つて運用していただきたい。それでは、なぜ気前よく百万台という数字がすぐ受け入れられたかということもぜひお考えいただきたいと思ひます。

この財団は、昨年十二月二十六日に、国と特に密接な関係がある特別民法法人への該当性について、該当しないとの公表を行つています。

昨年の公益法人制度改正と国家公務員法改正に伴い、従来の社団法人、財団法人、公益社団法人、公益財団法人に移行しておりますけれども、十二月二十五日の内閣府令によつて、これらの法人について、当該公益法人が国から交付を受けた補助金、委託費その他これに類する給付金のうち、占める当該公益法人が第三者に交付した当該給付金等の金額の割合が二分の一以上であるもの、また、当該公益法人の収入金額の総額に占める当該公益法人が国から受けた給付金等の総額の割合が三分の二以上であるものなどについて、国と特に密接な関係がある特別民法法人であると定められており、該当する場合は、国家公務員で管理職に就任した者が離職後二年の間に役職に就任する場合、内閣総理大臣に届けなければならないことになる。

該当しないという公表は、自由に天下りができ

る団体ですと表明しているのにも等しいんではないかと、とりやうによつては考えられますし、二年を超してしまふばいのかという思いもしておりますが、今回、こつと非常に気前よく国交省の要望にこの財団が、特定の密接な関係がないと言つている財団が要請をしつかりと受けられるというのも、私としては非常に違和感を感じものでもございます。

そうはいひましても、役員名簿は公表されておりますが、常勤の方、二人いらっしゃいます。その中には、もとの建設大臣官房総務審議官、もとの国土庁防災局長、また、経済企画事務次官経験者も現在入つていらっしゃるようです。これは平成二十年四月一日現在の資料では入つておりました。

財団の寄附行為の規定には、役員は無給とするが、常勤の役員は有給とすることができるとしております。この方々にとつては役員報酬として年間三千二百万円ほどが支出されているというのが予算書からも見てわかります。つまり、常勤の役員二名が恐らくこの年間報酬の対象者だとすると、一人、平均すれば千六百万円ほど行つております。

内閣総理大臣に届け出る必要のない団体として公表しておりますけれども、事実上、天下り先であると思ひますし、一般から見れば、これも過去に言わせていただいておりますけれども、埼玉県、平均されると年収約四百万円ぐらいになるのかな、今は。そうやって各県、まだこれでも日本の中では悪くはないと言われる国民の年収から見れば、簡単に計算すれば四倍ということにも、粗っぽく計算するようになりますが、非常に優遇されていると思ひます。

当然、それだけ資産がある、収入益も出しているんでしようから、報酬を出していらつしやるんでしよう。しかし、こつとこつと考えると、このあり方というのは本場にいいのかもしれないと思ひますし、昨年の十二月二十六日以来現在に至るまで、多くの公益法人が同様に、該当しない、こつ

り、ORSEの機能、セキユリティーの確保という大きな使命を負っておりまして、非常に高額のコストを払います。それを路側で第三者に読み取ら

れたりしたら大変なことになりますので、そういった面で、時々、イメージであります、数年に一回は例えばセキュリティーを更新するとか、新たなシステムを導入するとか、そういったために一定の積み立ては必要であると思っております。

ですから、毎年毎年の予算で必ずしも判断できないところはあります、先生御指摘のとおり、今回非常にETCの数が急激にふえた、そのような事情で、もし利益といえますか積み立てがふえるような状況であれば、セフトアップの手数料であるとかいろいろな経費を見直して、さらに利用者への還元を図るのは当然であるというふうに考えております。

○小宮山(泰)委員 ETCの使用というのはどこまで広がるのか、どういった形で活用されていくのかというのは、正直なところ、全体像が私自身、まだ見えておりません。例えば、一昨年ですが、私、ずっと地下駐車場の問題を調べさせていただいておりました。実は、あの財団、解散がやはり決まっていたんですが、ここにもやはり駐車場ETCシステムということで、「高速道路などで利用されているETCを活用を、駐車場に取り入れたシステムです。駐車場ETCでは、会員登録時に登録したクレジットカードで自動決済をして、チケットレス、キャッシュレスでスムーズな入退場をすることができまます。」ということが、これは駐車場整備推進機構のホームページに載っております。

こういういろいろなところで、これも当然天下り財団の一つでもございますので、プラットホームをつくるのはいいんですが、国民にちゃんと見える形でしっかりとやっていただかなければならないし、官製ビジネスというんでしょうか、こういったものが肥大化することのないようにしっかりと、私もこれからも注視していきたいと思っております。

時間が限られておりますので、新たな中期計画について質問を進めさせていただきます。
社会資本整備重点計画が決定されていない中

で、新たな中期計画の位置づけをどうとらえればいいのかということをお願いしたいと思います。

社会資本整備重点計画、現在のものは、平成十五年十月に閣議決定された、平成十五年から十九年度までの計画でございます。

社会資本整備重点計画法の第六条では、「重点計画は、国土の総合的な利用、整備及び保全に関する国の計画並びに環境の保全に関する国の基本的な計画との調和が保たれたものでなければならぬ」とされております。すなわち、国土形成計画との調和が保たれるものでなければなりません。国土形成計画の全国計画の閣議決定が平成十九年中ごろに決まって、その一年後に国土形成計画の広域地方計画の大臣決定が行われる予定が、全国計画の閣議決定が実際に行われたのは平成二十年七月四日と、丸一年ずれ込んだのは事実でもございます。

先に定まっていた上で作成されるべき社会資本整備重点計画と、その前にできているべき国土形成計画が、前後して遅くなってしまったという事情はあるにせよ、そこ社会資本整備重点計画とを一体にすることを明記された形である中で、平成二十年度から二十四年度までを対象とした道路の新たな中期計画が作成されている。簡単に言えば真ん中が抜けちゃっているんですね、大きなところと、末端と言ったら失礼なんですけれども、その中で、こういった現状で、本当にずれてしまっているということはどういうふうに今とらえられているのか、お伺いします。

○大口政府参考人 お答え申し上げます。

先生御指摘のように、昨年の七月四日に国土形成計画の全国計画が閣議決定を見ております。社会資本整備重点計画につきましては、先生御案内のように、道路の中期計画が昨年までできていなかったものから、そうしたものを踏まえて全体の計画をつくるべきという御意見がありましたので、昨年末に道路中期計画がまとまりましたので、それを受けた形で、今般、年度内に閣議決定をさせていただきたいということで、職員一同、汗を流しておるところでございます。

○小宮山(泰)委員 年度内というのは、もう間もなくということなんでしょうか、もう一度確認します。日付もお願いします。

○大口政府参考人 先生がおっしゃるとおり、年度内ということ、この三月末までを目標にして今頑張っております。

○小宮山(泰)委員 実を言いますと後で副大臣にも伺いすることになっておりますけれども、そうしますと、年度内に出てくる計画というのが非常に多いんだ、今国土交通省の中も大変なことになっているんじゃないかと思いますが、そもそもで言えば、先ほど馬淵委員の方からありました、こういう大きなきちんとした計画、また、過去の計画と現実というものをきちんと検証して、順番を追ってつくっていないので、結局、新たな中期計画と、間違いがないというのか、離れていないようにつくり込むしかなくなってしまったということも言えると思います。

これは、大きな意味でしっかりと見直さなければならぬんじゃないかということ、ぜひ指摘したいと思っておりますし、また、一度、こういう社会情勢の変化という中において、また、道路財源の一般財源化というのが現実になっていくという中においては、これはもう一度、今いろいろな計画をするのに非常に大変な努力と労力と経費がかかるのはわかりますが、全体をいま一度見直すべき時期に来ているんじゃないかと思うんです。

この点は大きな観点でございますので、そういったことをするべきじゃないかという思いが大臣にあるのかどうか、やはり本当は年度として、金子大臣のときにこういう大きな見直しをもう一回、一からこの時代に合わせてやるんだという思いがあれば、その点、ぜひ御見識を伺わせていただければと思います。

○金子国務大臣 その点は私も認識しているんです。

百年に一遍の経済状況という中で、今は本予算を、当然それを国会ではお願いしております。その

いう中で、こういう百年に一遍の経済状況の中で、改めて、我が国が国際競争力を本当につけるためにどうあるべきかといったようなことの枠組みというものは、やはり今おっしゃるようように考えていく時期、一方で、これは総理を持ち出して恐縮でありますけれども、百人委員会といったようなことで、官邸を中心に、あるいは有識者懇を中心に、いろいろな御意見を聞いておられます。

これはちよつと忘れていただいて結構なんです、が、そういう意味で、これから具体的にやっていくということ、我々のところでやりますのは、地方のブロック、それぞれの地域で具体的にどういうことを考えて何をやっていくかというこの具体的な部分というのは、これから全体の、来週、多分今年度内に計画はつくりますけれども、そこから先に出てくる地方のブロックの中でのかなり具体的な、それぞれの地域がどういう姿を持っていくのかということも含めて、これは地方だけじゃありません、東京圏も関西圏も、骨太のものを示してもらおうと思っております。

今委員がおっしゃったことは、そういう中で取り込んでいきたいし、議論をしていきたいと思っておりますので、ぜひ関東圏の件、関東ブロックについてはほんばん意見をおっしゃっていただいて、意見を取り込ませていただければと思います。

○小宮山(泰)委員 ぜひ、今の政治の仕組みの中で難しければ、来年以降、私も頑張つて、きちんとした意味で皆さんとともに、本当の意味で、これからの国土のあり方、そういった大きなつくり直しをさせていただければというふうな思いも私自身は持っております。

それでは、今の枠組みの中でもございますので、道路特定財源の一般財源化の地方自治体への影響について、最後、お伺いしたいと思います。

新設される地域活力基盤創交付金への対応など今後のスケジュールについて、本改正案によって、一般財源化という、制度が大きく変わっていくという現実にもございます。しかし、結局のと

ころ、まだこのうちの、今までの臨交金に対してということ、八割ぐらいいは今までと同じようなのではないとも言われております。つまり、道路財源のままに使われるということも言われているところではあります。結局のところ、事実上、道路特定財源的な使われ方がなされるのではない、一般財源化というのは骨抜きになっているのではないということが言われるのも事実でもございます。

これは、実際にやっていく、手を挙げていくのは、先ほども森本委員のときに副大臣の答弁にもあったかと思うんですが、地域が手を挙げてみないとわからないと言いますが、それでは、地域はいつ手を挙げ、どういったスケジュールで行われていくのか。

また、本当に地域で必要ならば、私自身、一般財源化という中であれば、その地域で道路で使えばいいけれども、今までの構造令の弾力的運用ができなかった地方自治体がどのように活用していくか。これは二十一年度予算の重点の中にも入っていました、具体的なことが書いてはございませんでした。

地域に本当に生活道路が欲しい、だけれども、国の指導や補助金やそういったものに縛られている、面整備をしなかったらできなかつたんだというところをよく聞いてまいります。これが、本来的にはそんなことはないのに、それが縛られてしまっていたのも事実だと思えますので、こういう意味で、地域が自分で考えて使っていく新しいスタートがもしかするとこの新設された制度かと思っておりますので、この点に関して、大臣、副大臣、もし御意見がありましたら、ぜひお聞かせください。

○金子国務大臣 既に道路構造令で地域の実情に応じて対応できるように柔軟な規定になっております。

一車線の整備、待避所設置を組み合わせて一・五車線のな道路整備ということについても、道路

構造令の規定の範囲で実施することは一応可能になっております。

しかし、使い勝手のよい地域活力基盤創造交付金、これが創設されるのを機会としまして、道路構造令の柔軟な規定についても、改めてしっかりと周知することによりまして、地域の創意工夫を生かした道路整備ができるようにしてまいりたいと思っております。

○金子副大臣 スケジュールにつきましては、今お話がありましたように、対象事業などを定める要綱を、現在、地方六団体から、あるいは、例えば埼玉県とか北海道とか、それぞれのところから今お話、要望を聞いております。

その結果として、今検討中でございますが、これまで道路事業しか使えなかったこの交付金であります、離島航路の船舶等の購入とか、通学路への防犯灯、カメラ、プザー等の設置とか、あるいは公立病院の入り口から道路までのバリアフリー化とか、そういったものも含めて、年度内を目途に作成すべく検討を進めております。

いずれにしても、今の非常に厳しい地方の経済情勢にかんがみまして、地方公共団体ができるだけ早期に予算執行できるよう、制度の検討や交付手続を速やかに進めてまいりたいと考えております。

○小宮山(泰)委員 今副大臣がおっしゃったのは、スケジュールをいつ発表するかということだと思えますが、臨交金のかわりみたいなことであるなら、五月中には、五月ぐらいいには出さないと、当然地方が非常にまた大変なことになるわけですから、これは早急にやはり出していただきたいと思えます。その点だけお伝えさせていただきます。

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

午後零時一分休憩

午後一時六分開議
休憩前に引き続き会議を開きます。

○望月委員長 質疑を続行いたします。後藤前君。

○後藤(斎)委員 民主党の後藤前でございます。大臣、午前を引き続き、大変お疲れさまでございます。

先週もちょっと御質問をしましたが、先週、関東以西は桜の開花ということで、日一日と春めいてまいりましたけれども、例年の行事であります公示地価の発表も一昨日ございました。

ある意味では、この地価というのは、後で大臣にもお尋ねをしますが、いろいろな意味で経済活動の中で非常に重要なウエートを占めています。ただし、幾つかの公示地価以外の公定の価格というものもありまして、いろいろな相違というものがなかなか一般の方にはわかりにくいという点もあります。

この公示地価の仕組みと調査の対象について、冒頭、簡潔で結構ですから、御答弁をまずちょうだいしたいというふうに思います。

○押田政府参考人 お答えを申し上げます。

地価公示でございますが、これは地価公示法に基づきまして、国土交通省土地鑑定委員会が毎年一月一日時点で、都市計画区域等におきます標準地を選定いたしまして、その地価を公示するものでございます。一般の土地取引の価格に對しまして指標を与え、同時に、公共事業用地の取得価格算定時の標準となる等によりまして、適正な地価の形成に寄与することを目的としているものでございます。

具体的な調査決定の手法といたしましては、土地鑑定委員会が標準地ごとに二人以上の不動産鑑定士の鑑定評価を求めまして、その結果を審査して、必要な調整を行った上で公示をしているというものでございます。

昨日公示をいたしました平成二十一年の地価公示におきましては、全国で二万八千二百二十七地点の標準地につきまして公示を行っているところ

でございます。

○後藤(斎)委員 報道によりますと、いわゆる地方という部分では十七年連続公示地価が下落を、東京圏でも、昨年までは数年間は上り調子であったものが、一転して大きく下落に転じたというふうなことになると思います。この水準というのは、特に商業地については、石油ショックの前くらいの水準まで落ち込んでいるという比較の仕方もございます。

これは後ほどの対策の部分でもちょっと大臣にお尋ねをしますが、地価が下落するのは、ある意味では、やはり魅力がない国、地方になってしまふというその裏返しでもあるというふうに私は思っていますし、特に金融担保という部分でいえば、銀行がいろいろな土地以外の担保についても類似の制度はつくっているものの、大宗は土地担保だということも含めて、やはり原因をきちんと分析し、その上に立って対策を講じるべきだと思います。

まず、大臣、この地価の下落の大きな要因というものは何か、簡潔にお答えをいただきたいと思

います。

○金子国務大臣 公示地価というのは、ある意味大事な経済の指標になるものでありますから、我々も、非常に大切な指標だ、重大な経済指標の一つと見ております。

今御指摘の部分については、世界の全体の景気の悪化、やはりこれが一番大きいんだろう。そういう中で、三大都市圏あるいは地方ブロックの中心都市で非常に下落が大きい。

大きな要因の一つは、やはりファンド、J・R E I Tもそうでありまして、今までJ・R E I Tを中心として支えられていたファンド、これが今、海外からどんどんいなくなっておりますので、それから、そういう金融の面及び景気全般でありますけれども、新規分譲マンション等々の販売不振、そういう意味で、土地に対する需要が今急速に減退をしている、あるいは、まだまだ下がるといふ見通しのもとに買い控えられていると

いったようなことだと思えます。それから、オフィスビルの空室率が上昇している、賃料が下がっている、こういうビル関係の収益力の低下、これも、一つの土地の収益還元価格でありますから、下がってきている要因だと思っております。

地方圏は、少しまた違う要因があるかもしれませんが、下落が継続しておりますが、これは、もとより、最近の景気の全般的な悪化に加えまして、利便性、収益性の比較劣後、あるいは少子高齢化というのの影響しているのかもしれない。

○後藤(倉)委員　そういう現状、都市圏と地方は違う、確かにそうだというふうに思っています。

大臣、過去十年くらいの総資産に占める土地の割合というのは、十年ちよつと前になりますけれども、一九九六年は、今から十三年前ですか、総資産が金融資産、土地資産、在庫も含めて大体三千四百兆くらいありまして、そのうち土地が、これはバブルの崩壊の後でありますけれども、五七%の約千八百二兆円です。それが二〇〇〇年になりますと、総資産が二千九百七兆くらいの中で、土地資産が一千五百兆、五二%。それが平成十九年が、これが一番新しい数字のようでありますけれども、二千七百九十四兆の総資産の中で、一千二百五十三兆、四五%まで減ったということでもあります。

これは、今、もちろん雇用、経済、フローの部分で、きょうも昼間、帰ったらちょうどNHKのニュースをやっています、輸出四三%減みたいな、何かささまじい数字を二月は発表していたようでもあります。

やはり土地も同じように、これはストックという部分でありますけれども、先ほど大臣が原因は何ですかというふうな部分で答えをいただいで、当然幾つかの要因があります。それをどういう形で、対応が例えば国や政府という部分でできるのかどうか、そして、それをいつ、どのようなタイミングでやるかということも含めて、やはりこれだけ個人の資産も含めて減少している、土地の価格が下落をして資産価値が減少しているとい

うのは、ある意味では、去年、長期優良住宅という部分では、今三十年か四十年でつくりかえをしている住宅ストックを、できるだけ長く続けるようにいろいろな認証制度や維持管理にサポートをして、百年くらい、二百年もとうというところで、住宅資産の下支えという効果がたしかあの視点はあったはずなんです。

土地がそれができるかどうかというのは、これから土地の価格というのは減少していくんだというふうなことであれば、それに基づいていろいろな考えをまとめていかなければいけませんし、いろいろな研究機関の分析によりますと、一〇%地価が下がる実質GDPの設備投資は二・三%、この部分だけでも地価下落で下がってしまうという推定もございます。ですから、土地というのはやはりベースの財産であつて、その上に家を建てたり、大臣がおっしゃったように、だれかに貸してそこで家賃で収入する等々、いろいろなベースになっていることは事実です。

後で道路の話をするんですが、逆に言えば、大臣、公共事業をやるときに、ちよつとこれはまだ国交省から数字をいただいていないんですが、ある程度私の想定も含めてお話をしますと、これから首都圏の道路整備もしていかなければいけない。その際に土地収用というの、山の中や田んぼの中を通すのと違って土地収用費がかかりますから、そういう意味では、公示地価というのは特に首都圏では下げた方が、国のスタンスから見ればいいという見方もあるわけですね。国が土地を例えば買取してそこに道路をつくる、自治体が道路をつくるというときには、土地の価格が安い方がいいわけですからねという見方も、一方で、うがった見方を言えばできます。

ただ、先ほど大臣が、地価の下落というのはやはりゆゆしき問題だというふうに、大臣も多分同じ意識でいられると思うんですが、やはり対策をどうこれから講じるのかということが、本当にそれがまた回復傾向に向かうのか、それとも、大臣がおっしゃるように、人口が減っているみたいな

ことで、地方の方はこれからだめなのかと。

やはり、ある意味ではめり張りをつけてあの部分を示していかなければ、何か蛇の生殺しみたいな形で、いつも市場に任せる、任せるというだけでは、この公示地価も、私はお尋ねをしたら、一年に一回出るそうですけれども、四十一億の予算をかけて、不動産鑑定士の方々に調査をして、それを取りまとめ、公表しているということでありますから、ぜひそういう部分も含めて、対策をきちつとこれに基づいてやるということが必要だと思ふんです。

もちろん、政府でできること、できないことはあります。できることを中心に大臣の御見解をお伺いしたいと思ひます。

○金子(国務)大臣　基本的には、土地対策、これは何といつても収益還元というのが大ベースでありますから、これに基づいて収益が上がるように、つまり、逆に言えば景気を、全体を上げていくという対策が一番重要だと思っております。

そういう意味で、今度のいろいろな税制措置、土地の買いかえも、今度の税制の中では、今持っている、今売りに出ている土地を売るような、あるいは買いかえられるような、つまり土地が動くような税制、きょうは中身は申し上げませんが、そういうふうなものも含んで、なるべく土地が動くような仕組み、あるいは景気全体をよくしていくというのが何よりの方策でありますので、取り込んでいます。まずはそういう意味で景気全体をよくしていきたい、これがベースだと思っております。

ただ、そうはいっても、一方で、我々国土交通省のところで、現実に、先ほどちよつと申し上げたような、マンションがやはりどんどん売れないよね、買い控えが起きているよねと。こういうことというのは、つまり資金の面でありまして、こういう状況が続きますと、ますますスパイラル的に資金ショートが起こつて土地が下がっていくということはある得ます。したがって、J-REIT、これのファンドも、海外ファンドが抜

け出ていますけれども、それに対して何か新たなファンドを入れていくということも、今、国として対応していく。これはある意味、首都圏の主な対策の一つになると思ひます。

それからもう一つは、今、首都圏それから中心の地方の都市では、民間都市開発、結構民間の事業者が事業をやってくれていますので、そういうところで資金繰りが非常に厳しくなつてきている。これが行き詰まってしまうと事業が行われなくなつて、当然ですけども、地価がまた下がっていくというふうなことがありますので、これに対する民間の都市開発事業への資金を確保していく。住宅金融支援機構等によりまして政府保証を二千億つけて、こういうまちづくりの資金、分譲住宅の資金等々を二十一年度の予算に入っております。

それから、そのほか、まだまだいっぱいありますけれども、主に政府系の金融機関を通じまして、住宅、不動産業者への資金繰り、これは危機対応円滑化業務と言っていますけれども、これをやっていきたいと思っております。

それから、あとは、先ほど委員も御指摘ありましたとおり、住宅ローンでありますけれども、少し今、まだまだこの十二月、一月、ちよつと住宅の販売戸数が下がっております。正月は、比較的、モデルハウスにはお客が来始めてきてくれるようなので、潜在的な需要はそれなりにあるのではないかと関係の皆さんが見ておりますけれども、それが具体化できるように、やはり一刻も早く、今度の税制、過去最大の住宅ローン減税あるいは投資型減税を用意しておりますけれども、こ

ういったようなものもつけて実需を引き起こしていく。

やはり、後藤先生、この、何といつても実需を引き起こして景気全般をよくしていくということが一番の土地対策なのではないかと思ひます。

○後藤(倉)委員　大臣、半分以上、私、共通であります。

ただ、多分一番違うのは、私は実需という部分

でいえば、確かに住宅ローン減税も、昨年來お話ししているように、正しい政策の一つかもしれないけれども、やはり地方も、先ほど大臣がいみじくもおっしゃいましたように、人口が急速に減少している。例えば、過疎地域というふうに認定されている地域は、三軒に一軒、二軒に一軒が既に住む方もいらっしやらないというふうになっています。

J－R E I T云々というのは、首都圏を中心とした都市圏については確かにそういう部分があるかもしれないが、今、逆に言えば、土地の価格、昨年までマンションも下げて買いやす感があったので、瞬間的に需要が伸びたようでありましたけれども、土地価格大幅下落ということになれば、さらにその先安感というものが当然出るわけですから、私はこの三月の、おととい発表したのはいいかどうかといえば、若干、正直クエスチョンマークが実はあるんですが、それはおいておいて、やはり少子化対策が、まず、大臣、そういう意味では重要なじゃないかなと。

実需というのは、例えば工業用地やテナントや商業用地や住宅地ということであれば、圧倒的な部分が、やはりまた多分、住宅地のはずなんです。やはり住宅地の需要というものが、ある意味では個人がその下支えをしている。

先ほどもお話ししたように、去年の長期住宅の部分では、資産価値が普通だと三十年たてばゼロになってしまいう木造住宅を、そうではない形にしようよということ、私は、資産の下支えをする効果というのは非常に正しい政策の一つだとは思っています、全部ではありませんけれども。

土地も同じようにしていくのか、していかないのかというのを考えていかないと、これからずっと下がっていくということが前提であれば、やはり、ある意味では、若い方がこれから住宅を建てるときに建てやすいとか、そういう意識はあるかもしれないませんが、そこで建てやす感があれば、当然その土地を買っていくということになると思うんです。

やはり、これからどういう人口構成や住宅政策全般になっていくのかということが、大臣、この土地価格を、地価の問題を考えると非常に大切なので、大臣がおっしゃったことは、多分、土地・水資源局がお書きになられた部分かもしれないけれども、やはり住宅局やいろいろな部分の集大成を含めてこの地価対策をやっていたかなければいけないということだと私は思うんです。その点について、大臣の御決意だけ、まずお聞きをしたいと思っています。

○金子国務大臣 私に答弁したのは、住宅局が書いたわけでも何でもない、私の持論ですけれども。

土地は、そもそも収益還元価格、これが大原則ですから、したがって、やはり地価が上がっていくためには、その収益が上がっていくような状況になっていかなければ、これはもう国が何をやってたって上げられるはずがないんだと思っていいます。そういう意味で、土地の有効利用による収益還元価格とあえて言い直すかもしれませんけれども、それに向けていろいろなことをやらなければいけない。

先ほど私がちょっと長々としゃべりましたのは、足下の、なぜ下がってきているのかという様々な要因の中で、当面、足下でとる対策をちょっと申し上げたという意味です。

○後藤(意)委員 大臣、最後に要望だけをお願いします。

この土地を中心とした逆資産効果というか資産デフレというものを防ぎとめるという意思の中であれば、私は、法体系としたら、農水委員会でこれから議論をするようでありすけれども、農地法と国土交通省が所管の都市計画法、これを土地政策全般の中でどういうふうにしていくんだというのをやはり考えていかなければいけないと思うんです。

やはり、農地を持っている方も、いつか、もしかしたら農転ができて上がるだろうという期待感もまだ当然あるでしょうし、それをできるだけ防

止したいという法改正の趣旨のようでありますけれども、あわせて、今の都市計画法では、やはり抜けるところがあるわけですね。これが、省の問題ではなくて、それを融合して土地政策というものをきちっと制度設計するということがやはり大変必要だと思うので、ぜひその点についてはこれから国土交通省全体で御議論をいただいで、できるだけ早くビジョンの提案をまたお願いしたいというふうに思います。

次の部分に移ります。

大臣、ちょうど去年の今ぐらいは、大臣は冬柴前々大臣だったという記憶をしております。きょうかかっている道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律案ということで、当時、冬柴大臣は、暫定税率引き下げは絶対だめだ。なぜならば、道路特定財源制度があるから、暫定税率を維持できる法的課税の根拠もあるし、なおかつ、今の、去年提示をされていた道路の中期計画、これは十年間という部分を提示しているけれども、やはり道路には計画から実施、建築、完成まで長い時間がかかるので、絶対それが必要なんだと。

私たちは、違いますよということを繰り返して言っていました。ある意味では、福田前総理の御英断も含めて、やはり特定財源制度をやめなければいけないということで、今回の法改正に至ったというふうに承知しております。

では、大臣、まずお聞きをしますが、去年まで繰り返して、道路特定財源を一般財源にすることはできない、なぜならば、道路特定財源は五十年近く続いた制度であるけれども、公平性、安定性、合理性があるんだ、道路の建築には十年という長期にわたって時間がかかる、その二つの部分から絶対必要だという部分を、前総理も当時の冬柴大臣もおっしゃっていました。

それを、それ以降の政治環境や社会情勢の変化というものは当然あるというふうに認識をしておりますが、改めて国民の皆さん方に、なぜ今回一般財源化をして、それは、去年まで委員会や本会

議でお話をされていたこととの整合性も含めて、どのように納得をさせていくのかということの視点で、今回の法律の一般財源化ということについての大臣の御見解を、昨年の議論を踏まえてお願いしたいというふうに思います。

【委員長退席、中山(泰)委員長代理着席】

○金子国務大臣 昨年、福田前総理が、道路財源を一般化しようとして、今まで道路だけに使っていた自動車関係諸税、これは特定財源ということと道路にのみ使うという義務づけをしておりましてけれども、この議論を、やはり大きな社会の流れの中で一般財源化をしていこうという決断をされました。そういう中で、今回、麻生総理も答弁をさせていたいております。

今、ちょっと委員がおっしゃられた、暫定税率はそれではどうするんだよということでありすけれども、国民の皆様には、暫定税率の分というのは、これは地球温暖化という問題もあります。それからもう一つは、国と地方の財源の大変厳しい状況でありますから、税制の抜本改革まで、これは今度一般財源になりますけれども、税収として使わせていただき、現行の税率水準を維持するというところで、国民の皆様方に、道路だけ特別財源ではないということとを福田前総理がおっしゃられた、それを今回法案に、今、出させていたでいてるところであります。

○後藤(意)委員 昨年は、絶対そんなことはできないんだということとで再議決をして、この法案は、実は、参議院と衆議院の意見が異なった内容で法律が可決をしたという経緯があります。

大臣、それでは、私も去年、この法律の今の三条の部分にあります揮発油税収の部分について、何度か議論をしてまいりました。これからは、先ほど大臣も午前中おっしゃっていたと思いますけれども、ハイブリッドカーや電気自動車普及をすれば、ガソリンの消費量、軽油の消費量は減っていきますよというふうに、私、去年も言ったんです。いみじくも原油価格が高騰し、ガソリン、軽油が去年の夏までは一本調子で上がって、非常

に消費が減少をいたしました。

うがった見方をすると、これは一般財源化をした方が、特定財源よりも、道路というのは整備の仕方が、整備量というのは、毎年、計画は国土交通大臣と財務大臣が最終的に予算という部分で決めていくわけですから、非常に使い勝手がよくなった。揮発油税収だけに依存をしていると、揮発油税収が、今後五年、十年たつて非常に減っていくば、道路の事業というのは減っていくという話を、僕、去年何度もしたんです。絶対そんなことはないよと言ったけれども、インサイトとかプリウスとか、日本の会社も頑張つて、非常にこの二月、三月も売れ行きがいいですね、大臣。

ですから、私は、そういう部分からいくと、今大臣の御答弁になられたことは何かちよつと違うような感じがするんです。

いずれにしても、大臣、必要な道路や、地方の自主性を含めてやっていくというふうな当てもお話をされて、それについては、去年もほとんどの委員が議論に参画をしたいわゆる道路の中期計画、これについては六十五兆から五十九兆に数字が変更したりして、最終的には新しいという部分がついて、何か私たちが議論をした中期計画がどこにいったのかと私は非常に個人的には思っています。

あの中期計画は少なくとも、全国それぞれの、高速道路も含めてどういう形でやっていくんだという、先ほど大臣がお話をしたように、十年間のある意味では意思があつたはずなんです。にもかかわらず、新しい中期計画というのは、何か理念だけで、何か全然よくわからなくて、唯一数字的に書いてあるのは、一番後ろの方にいろいろな目標の部分がつくらしい数字が並んでいるだけなんです。

ですから、私、中期計画を十年から五年に仮に短縮してでも、やはりイメージが具体的にわかる、当ても素案という形でまず提案をされてきたけれども、ああいうものというものは、ある意

味では大切なのではないかなと。

大臣、これをごらんになって、「主な指標」以外の部分というのは、国土形成計画にも載っているような内容、いろいろなものをまとめただけで、これは方向性も何もないような感じがするんですね。「主な指標」というのが、まず、「基幹ネットワークの整備」ということで、三大都市圏の環状道路整備率が、平成十九年が五三%から二十四年で六九にすると、きょうも午前中いろいろな議論がありましたけれども、「既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化」ということで、ETCの利用率を平成十九年七六から平成二十四年に、では八五にしようということだけなんです、大臣。

ですから、ぜひ私は改めて大臣の御英断におゆだねをしたいんですが、当時の委員会でも集中的議論をしたあの中期計画のような素案というものを、十年なくて、Bパイクの見直しとか交通需要のいろいろな見直しというものをなされた中で、中期計画の素案というものを提示されるおつもりはございませんでしょうか。

○金井政府参考人 中期計画の件でお答えを申し上げます。

中期計画につきましては、今先生御指摘のとおり、去年、十年の計画ということで、特定財源を前提に作成をさせていただきました。特定財源というところで、その税収に見合った事業量をちゃんと明示して、国民の皆様方の御理解を得るというのが基本的なスタンスで作成をさせていただいたところでございます。

今回、先生も御指摘のとおり、一般財源化というところで、必ずしもその税収と事業量をリンクさせる必要がなくなりましたので、今回はそのところは簡略にいたしました。さらに、御指摘いただきましたとおり、五年の計画に直しまして、特にアウトカム指標ということで、行政的にどういう目標を作成するかということを中心に中期計画をまとめさせていただきまして、これにつきましては、一般の皆様から八百四十件、それから都道

府県、いわゆる首長さん方から千八百四十三件、非常に多くの意見をいただきました。その内容を反映させたつもりでございます。

ただし、先生御指摘のとおり、具体の事業については記述してございませんので、その辺がまだわかりにくいという御指摘もたくさんいただいております。今回、地方版の計画を策定する予定でございますが、これは社会資本整備重点計画の決定後、ブロック単位で、各自自治体の御協力を得て、できるだけわかりやすく具体的なものをつくらうというふうに今考えておるところでございます。

例えば、その地域の課題がどういうものがあるか、それに対してどういうネットワークをつくらなければいけないのか。それから、道路施策として、例えば、最近であれば地中化であるとか、午前中もいろいろ御議論いただいた料金であるとか、いろいろ課題がございます。そういったものについてどういう方向性を目指していくのか、その辺を具体的に地域の方々と議論させていただいて、わかりやすい計画をつくらうと思っております。

○後藤(斎)委員 局長、大臣、ぜひ、私は、今お話をしたように、やはりイメージがどうあるかというのは大切だと思うんです。土地政策も、やはり農地という使われ方の土地と、宅地や商業地、工業地という、分かれていくわけじゃないですか。それが今、各省でやはり連携がとれていないというのが土地政策の一番大きい欠点だし、課題だということに私は思っています。

今、局長がお話をしたように、確かにもうこれ以上いろいろな人から、ある意味では、もう言われるのは嫌だよと去年思ったかもしれないけれども、あえてやはり、あれは、僕は個人的には非常に必要だと思うんです。なぜならば、やはり、なければ議論はできないんです。

ちよつと話が、関係して次に移りますけれども、では、なぜ大臣、現行法に地方道路整備臨時交付金というものが法定で明記をされています。

これも、午前中、先週も議論になったように、地域活力基盤創造交付金というものの、衣がえではありませんけれども、これもある意味では連続している部分があります。

これは局長で結構ですけれども、それでは、今の地方道路整備臨時交付金の事業と、これから想定をされる地域活力基盤創造交付金というのは、事業的にはどの程度が継続、別の言葉で言えば、類似の事業になっていくんでしょうか。

○金井政府参考人 御指摘いただきました地域活力基盤創造交付金でございますが、従来の地方道路整備臨時交付金と異なるところは、例えば、揮発油税収の直入という制度ではないということとか、道路中心でありますけれども、関連する他のソフト、インフラに使えるというようなことが大きな違いであると思っております。

実際に自治体が所管している道路事業で、今まで地方道路整備臨時交付金でやっていて、今回で言えば新しい交付金に移行しようと思つていて、いわゆる継続事業でございますが、ざつとお聞きしたところ、今までの九割という感じがございまして、大体国費ベースで六千億ぐらい、そのくらいは、自治体の方に伺いますと、新しい交付金に移行して実施をしていきたいなというような意向があるものと考えております。

○後藤(斎)委員 多分そうだと思うんです。今までの臨時交付金も法律に基づいて要綱が出されて、スタートは昭和六十年からでありますけれども、昨年、法律が再議決をした日の五月十三日に最終改正ということで対応しているようであります。

先ほど小宮山議員のときに、最後に、いつ新しい地域活力基盤創造交付金の要綱ができるのかという問いに対しては、できるだけ年度内にやりたい。そうですね。それは、対象も変わるわけですし、設置の根拠も変わるわけですから、やはり自治体から見れば、都道府県も市町村も、これは使いたいな、使い勝手がいいなということでは早く手を挙げたいし、仕組みも変わるわけでは

から。

三月三十一日、来週の火曜日までに要綱、要領が、大臣の決裁を得た後、各都道府県知事、市町村長に出るということでしょう。

○金子副大臣 午前中もお答えしたとおりでございまして、今、要綱につきましては、昨年から地方六団体からの要請を受けたり、全国知事会からは、ことしになって一月十六日に要請をいただき、あるいは各都道府県においても、それぞれ、こういうふうにしてほしいというような要望をいただいているところでございます。

具体的な制度設計についてはそういうものを踏まえて検討中でございますが、これまで道路整備に特化していたものを、離島の道路整備とあわせて船舶等の購入とか、通学路整備にあわせて防犯灯とか防犯カメラの設置など、これまでの地方道路整備臨時交付金に比べて、道路を中心に、関連するほかのインフラ整備やソフト事業にも幅広く使える交付金となるように検討しているところでございます。

先ほどお話がありましたように、非常に厳しい地方の経済状況を見ますときに、地方公共団体ができるだけ早期に予算執行できるように、年度内にその要綱をおまとめして、そしてそれを地方公共団体にお示しした上でこの事業を進めていきたいと思っております。

○後藤(斎)委員 大臣、昨年の十二月、ことしの一月だったと思いますが、総務省の局長と国土交通省の局長の名前で、できるだけ地方の公共事業についても前倒し施行実施してやれという趣旨の要請文書を出しています。この間も委員会でお話をしたとおりであります。

来週のことですから、三十一日には多分発出して、その写しが我々にも見られると思うんですが、大臣、この地域活力基盤創造成交付金というのは、その要綱がどういう形になっているかによって、今まで大臣も含めてお答えいただいたことが本当にそうなのかということの確認が実はできないです。

臨時交付金は、先ほどお話しのように、現行法には明定をされています。それが、各年の予算という仕組みを通れば、いや、要綱で出せるんだというところで、ある意味では法律から要綱へ格下げをした制度なわけです。

ですから、私たちは、来週もこの問題についてやりますけれども、副大臣がおっしゃっていたように、年度内というのは三月三十一日ですから、ぜひ来週の火曜日までに鋭意おまとめいただけますように要請をしておきたいというふうに思います。

時間が余りなくなってきました。また来週残りを行います。

午前中、E T Cの問題で、同僚議員からもかなり対応を、お話が出てきました。

大臣、私は、これはある意味では非常にいい制度であるものの、この助成というのが本当に正しいかどうかというのは、もう一度ちょっと検証をしなければいけないという観点から議論をさせていただきたいと思っております。

確かに、昨年の一月二十三日の参議院の本会議での議論を含めて、国土交通大臣が、財団法人高速道路交流推進財団については、平成二十年度から順次事業等を整理縮小し、五年後を目途に解散をするというふうなことをおっしゃっています。

その中で、サービスエリア等資産譲渡代金の還元策に関する検討小委員会の議論や、それを踏まえた大臣からの要請ということで、今回の、四輪車は五千二百五十円、二輪車は一万五千七百五十円助成しますよというふうなことになった次第だというのはよくわかりました。

ただ、以前は同趣旨の事業が、この財団ではなくて、株式会社や、先ほど小宮山さんからお話があった道路システム機構での助成というのが〇五、〇六、〇七年度にあつて、延べで百億円近い補助金を支出しているということでもあります。

大臣、これもある意味では正しいと思うんですが、ただ、今回のものは、なぜ、E T Cを車につける、搭載器というんですが、いろいろな車屋

さん、車サービスのところでもなくなってしまうというところは、やはり余りにも意思決定が、きちっとした連携ができていなかったのではないかなというのを話を聞いていてつくづく感じました。

大臣、今、E T C搭載車というのは全国に二千八百万台くらいあつて、八千万台の車のうちの大体三〇%ぐらいだ。昨年、一昨年も、一年間に五百万台から六百万台は、この助成がないときでも、みずからの負担で出していた方もいらっしゃるわけです。私もそうでした。でも、補助金のものは、例えば三月十二日からちようどきのうで五十万台を超えたようでありまして、要するに、三月三十一日を過ぎても百万台に到達するまでとあえずやるよという意思決定は、財団もやってくれているようであります。

例えば、わかりやすく言うと、〇七年は、一年間で六百万台、新規でE T Cをつけた方がいらっしやいます。例えばことしも六百万台としますと、そのうちの百万台は助成するけれども、残りの五百万台は自分でどうぞやりになつてくださったということですよ。この格差というのは、大臣、どう考えるわけですか。五千二百五十円ということが高いか安いという議論はおいておいても、やはり格差対象になった人とならない人がいるわけでは、その点について、まず大臣の御見解をお尋ねしたいと思っております。

(中山(泰)委員長代理退席、委員長着席)
○金井政府参考人 E T Cの助成についてでございます。

今回の料金施策につきましては、先生御承知のとおり、時間帯、曜日、非常に複雑な割引をするということ、E T Cによらないと、料金所渋滞その他、大変な混乱が起ることも予想されまして、E T Cに限定をしてやらせていただいております。

そのようなことから、いろいろな方面から、やはり今までE T Cを余り必要としなかった方でも、例えば、休日千円の割引を使おうと思うとE

T Cが要るので、ぜひE T Cに対する助成措置をしてほしいという要請を受けまして、今まで自分の車につけていない方でも割と気軽につけていただけるように、今回の助成措置をスタートしたものでございます。

なお、先生御指摘のとおり、今まで国費でO R S Eを経由して助成をしたこともございまして。それから、最近でも、高速会社が、特に自分のところのカードと一体として、非常に安く、もしくはただでE T Cの車載器を取りつけるサービスもしております。

現在、交流推進財団の基金で助成をさせていただいているところでございますけれども、今後とも、高速会社のE T Cの支援も含めて、いろいろな形で支援ができるように努めていきたいというふうに考えております。

○後藤(斎)委員 これはぜひ、これから大臣にお答えをいただきたいんですが、確かにE T Cというのは便利だし、今回のように、E T C搭載の車でないという休日、祝日は定額制限とか割引の対象ではないということ、はい、いいんです、よくわかんんです。必要以上に、メディアも含めて、二十日の日も、多分、今度の二十八日も大々的に宣伝をしていくから、ある意味では、E T Cの搭載機器を販売している会社やつくっている会社、そして、E T C搭載器は、基本的にカードで引き落としですよ、大臣。そうなんです。ですから、カード登録を基本的にするわけなんです。

これは最近余り語られなくなつたので、あえてきょうは、ちょっと質問通告がないのでゆつくりお話をしますから、お聞きをいただきたいのですが、実は、私、タスポの問題についても、昨年、話をさせてもらいました。当時、冬柴大臣だったと思いますが、タスポを七月一日から東京でも……(発言する者あり)たばこを買うカードです。それをやらないうちの自動販売機で買えないと、今ほとんどなくなつてます。そのときに、タスポには実は名前と、例えば、大臣がタスポを持つてどこかのお店、前の自動販売機で買った。十一

時までは大臣が買ったということが、何時何分にとこの場所ですということが、確認しようと思えばできるわけです。

同じことが、ETCの搭載器からの情報で、カードを通じてカード会社から引き落としになるわけです。同じ個人情報という部分では、カードには通常、大臣のカードにはたくさん残高があると思うんですけども、残高とか収入であるとか、要するに、車に乗って、例えば八王子から新宿間ということだけが、どの車種かということがわかるだけではなくて、個人情報カード会社を通じて把握ができるような連続するシステムになっているはずなんです。そうですね、局長。

これは、個人情報保護法というのが今ございいますよね。その中で、実は二〇〇四年のときに、私どもの同僚議員が、ETC利用履歴の外部提供の状況ということで、目的外使用をどうしたかというのを質問主意書で確認しております。このときに政府側からは、その前の年、〇三年では、捜査当局への情報提供は八十八件ですよということを言っております。

この前提に、実は、有料道路自動料金収受システムにおける個人情報の保護に関する指針というのが、当時の建設省の道発第一九号ということで、これは二〇〇〇年の三月二十四日に出ている指針で、大変短い規定だそうですが、「ETC業務の目的を達成するために必要な範囲内において個人情報収集するものとする。」この収集規定が個人情報の保護に関する指針という中にあるんだそうです。

大臣、私は何が言いたいのかというと、やはりあくまでも、確かに、本当に悪質であれば、犯罪捜査というもののこのETCを使ったカードを含めた情報が捜査当局に対応することは、ある意味ではやむを得ない部分はあるかもしれませんが、でも、通常は、今二千九百万台ある車の、カードもそれぞれ、会社なんかは複数、例えば十台を一本で決済している部分はあるかもしれませんが、私も含めてほとんど個人で持っているカードから引

き落とされている方々は、善意の第三者ですから、そこに例えば捜査がどうこうとかそういうことは、だれも想定していないはずなんです。

そこで、すべてのところに、高速道路のETCのところにはカメラの設置というのを、これから多分かなり普及していくというふうにも言われていますし、後で局長、教えていただきたいんですけれども、今、監視カメラがETC用のバーの出口のところにございますよね。あれはほとんどのETCを通過したところはカメラでとらえるわけですよ、ね、車を。違うんですか。それはまた来週質問しますから、ぜひ調べておいてください。

ぜひ、個人情報の保護の観点で、大臣、これは笑い事じゃないんですよ。ETCの車搭載の部分をおやせばふやすほど、カードの利用という部分と個人情報の保護の部分と犯罪捜査の部分とはすべて関連してくるんです。これは国土交通省として、ETC搭載器の普及とカード利用と個人情報報のこの三点から、きちっとした検討と整理をしていただきたいんです。それは、大臣、どうお考えになりますか。

○金井政府参考人 ETCの情報につきまして、非常にセキュリティーの高いシステムでございいますので、漏えいするということはないと思っておりますが、平成十二年に、有料道路自動料金収受システムにおける個人情報の保護に関する指針というのを、当時の建設省道路局でつくっております。

その中で、個人情報の利用及び提供につきましては、本人の同意があるとき、または本人に提供するとき、これが一番でございます。それから二番目、ETC実施主体が従うべき法的義務のために必要なとき。それから三番目、自動料金収受者が、道路利用の状況を把握するために、個人を識別できない情報を作成するときということで、きちんとルールをつくらせていただいて、管理をさせていただきます。後藤(意)委員 局長、今のは二〇〇一年のことですか、十二年とは。

○金井政府参考人 恐縮です。平成十二年ですから、平成十二年三月二十四日、建設省道路局長通達であります。

○後藤(意)委員 局長、これは、だつて、ETCというのは、まず千葉や首都高の実験で二〇〇〇年から始まって、二〇〇一年に一般利用が開始されたわけじゃないですか。今、平成十二年とおっしゃいましたよね。それはETCという仕組みがないときの話ですよ。

だから、今もう二千万台、三千万台に近い部分になってきたわけですよ、この八年間で。ということは、大臣、やはりその部分はきちっと検討して、局長がおっしゃったように、いやいや、ほかの目的外使用はありませんよ、セキュリティーはちゃんとしていますよという形であれば、それはそれでいいんです。いいけれども、今実態に合った形になっていないということを言っているんです。もう一度、局長、答えてください。

○金井政府参考人 お答えいたします。この指針につきましては、ETCシステムを全国展開するに当たって、いわゆるETCシステムの全般の管理をするために個人情報の保護指針として作成したものでございまして、対象はETCの自動料金収受を対象としているということでございいます。

なお、いろいろ御指摘いただきました。いろいろ各種課題があるかどうか、また検討させていただきます。

○後藤(意)委員 大臣、局長が答えていただいたように、最後の答弁でいいんですが、やはり、当初想定したETCの利用というのは、今回の高速、ETCの車種しか料金割引の対象にならないというのを意思決定して、今こういう形で議論して、また二十八日から本格スタートするわけじゃないですか。あるんだつたら、今二千八百万台、九百万台のものが、ことし三千万台を多分超えていくでしょう。かなりの部分で、三〇%を超えて四〇%にいずれなっていくでしょう。というのであれば、かなりの人が、当時の二〇〇〇

年、二〇〇一年のときと違って、対象者が広がって、そういう漏えいの危険性があるということ、大臣、事実なんですよ、多分。

ですから、それを事前にどういうふうに行政的にブロックをしようかというの、どこかで笑っている方がいらつしやるけれども、大変必要なことなんです。だから、大臣、やると言ってください。

○金子国務大臣 また来週、御質問があるようです。それから、いずれにしましても、最近の急速にこのETCが普及をされてきている状況にかんがみ、さらに必要なことが、今のセキュリティーチェック、個人情報を守るといふ点から必要かどうかというのを再点検をさせていただきます。

○後藤(意)委員 大臣、ぜひよろしくお願いします。

きのう、先ほどちょっとお話しした四輪車のこの助成の五千二百五十円は五十万台を超し、その前日、三月二十二日は四十七万六千六百台でしたから、一日で三万二千七百六十九台ふえているんです、実際。これは毎日、何かホームページにこの助成台数が累積で記録されていますから。

そういう意味では、これからそれがずっと続くとは思いませんけれども、やはり計画的に、そしてそういう部分が不安にならないような形で普及をしていくというのが大臣のお役目だと思うんですよ。ですから、その観点でぜひお願いをしたいと思っています。

大臣、最後になりますけれども、今、高速道路の道路利便増進計画という部分で今回の対応はしていますけれども、これは実は現行の法律でも、この三月三十一日までに機構から国が債務を承継してという決定をするんだと。ですから、昨年の五月には、二・五兆円債務を承継して、スマートインターをつくらつたり高速道路の料金を引き下げますよと。第二次補正の分で五千億、二年間というところで、トータルで三兆円、債務承継はしているはずなんです。二・五兆と五千億で。これは三月三十一日で終わりの措置なんです。

ですから、これから、財源が足りなくなつてから機構とか株式会社から金を出してくれよと言つてもこれはできませんから、本当にこの二・五兆円プラス五千億の部分で債務承継して、予算的に例えば足りなくなつたらということはない中でできる今回の定額千円であるし、三割引ということでもよろしいんじゃないでしょうか。

そして、三月三十一日というのは、先ほどもお尋ねをしたようにもう一週間余りでありましてけれども、これから追加をして新たな措置を講ずることをお考えになつていかどうか、あわせてお尋ねをしたいと思ひます。

○金井政府参考人 先生御指摘のとおり、二・五兆円とコンマ五兆円、足して三兆円につきましては、承継日が三月二十四日でございますので、承継をいたしました。なお、年度末に、三月三十一日に、例えば五千億なら五千億は予算がきちっと入りますので、それで償還をさせていただくという段取りになっております。

なお、割引についてであります、状況を見ながら、必要な見直しをしながらやらせていただくつもりでございますが、今のところ、二年間、二十二年度まできちっとやらせていただいて、もし余裕があれば、もちろんその後も必要な分、継続するということも含めて、弾力的に検討させていただければと思ひております。

○後藤(憲)委員 大臣、また来週お尋ねしますけれども、これはやはりよくわからないわけですね。基本的に、機構が計画に基づいて大臣に申請して、大臣が許可して、今回の料金の引き下げも決まつているわけじゃないですか。いろいろな政治的な流れはちよつとおいでいても、二・五兆円というのは十年間の措置だったわけなんです。今度の五千億は二年間の措置なわけです。その期間も違いますし、だから、二・五兆と五千億を足して三兆というのは、割引をしたりスマートフォンをつくる予算としてとっておくということですよ、実は。

ですから、そこも含めて来週お尋ねしますが、

ぜひ大臣、弾力的ということよりも、二年間暫定でやるというのは、やはり真の利用者負担の軽減にならないということをやまずきようはお伝えして、きょうの質問を終わりたいと思ひます。

○望月委員長 次は、三日月大造君。

○三日月委員 民主党の三日月大造です。お疲れさまです。

同僚議員に引き続き、私も質問をさせていただきますが、まず、法案の質疑に入る前に、今月起こつた二つの事故についてお伺いをいたします。まず、航空局長にお伺いいたします。きょう同席をいただいていると思うのですが。

おととい、成田空港で貨物機が墜落という、着陸時に事故を起こし、二名の乗員がお亡くなりになりました。

まず、事実関係をお伺いいたします。この貨物機は何を運んでいたのですか。また、ウインドシアと呼ばれる風、この報告状況について、報道等で一部報じられておりますが、気象庁から管制を経由し成田空港に離発着する飛行機に、前日なり当日の朝なり、どれぐらいこのウインドシアの報告状況があったのか。この二点の事実関係をまず教えてください。

○前田政府参考人 お答え申し上げます。

今回のフェデラルエクスプレス航空の貨物機、まず搭載貨物でございます。

まず、搭載貨物、総重量は四十七トンでございます。その具体的な中身でございますが、電子部品、医療器具、おもちゃなど、一般貨物が積み重ねられておりました。それとともに、引火性液体あるいは腐食性物質等の危険物も一部含まれておりました。

それから、ウインドシアに関する情報でございますが、これは、実際に事故が起こりました航空機は、その当日、A滑走路に十番目に着陸した航空機でございます。その前に九機着陸しておりましたが、その九機着陸した航空機のうち七機から、管制官の方にウインドシアが感じられたとい

う報告がございまして、これを受けまして、管制官の方から、事故機に対しての直接マイクでの情報提供もいたしましたし、事前にそれらの航空機から受けていた情報については、ATISという自動放送によって、これは事故機に限りませんが、いろいろな航空機、成田周辺にいる航空機に対しては通報がなされていたところでございます。

○三日月委員 私は空飛ぶものを運搬したことがないのでよくわかりませんが、今あった、事故機の前におりてきた九機のうち七機でウインドシアの報告があり、その報告について、管制を通じて、ATISで関係飛行機、事故機も含めて報じられた、連絡ができたということなんですけれども、連絡したつもり、伝わっているつもりというのはないんですか。確実にその事故機にこのウインドシアの情報というのは伝わっていたと言ひ切れるんですか。聞こえなかった可能性はあるんですか。

○前田政府参考人 一般に、自動放送で放送されているものについて、随時、パイロットの方はその無線を傍受するということになっておりますし、加えて、自動放送ではなくて、この事故機が着陸する四十分前に既に着陸した航空機から通報されたウインドシア情報というのは、この事故機も含む周辺の航空機に対して、自動放送ではない無線通信によって一斉に放送いたしました。

これについては、着陸許可などと同時に、一般的にパイロットの方は傍受することになっておりますので、実際に伝わったかどうかということについては、なかなか確認は難しい面がありますが、確実に伝わったものと認識しております。

○三日月委員 あと、事実関係で航空局にお伺いするんですが、貨物、旅客を含めて国内の空港に離発着する同型機、このF社だけではなくて、MD11型ですか、この運航状況はどのようになっておりますか。

○前田政府参考人 MD11の使用状況についてお答えいたします。

まず、日本の航空会社で現在MD11を使用している会社はございません。それから、現在、日本に乗り入れている外国航空会社、これでMD11を使用している会社は五社ございます。

内訳を申し上げます。

貨物便では、フェデラルエクスプレスが成田に週四十三便、中部に週六便、関空に週二十六便。それから、中国貨運航空が関空に週四便。アエロフロート・カークが成田に週三便。ルフトハンザ・カークが成田に週三便と関空に週三便。それから、旅客便では、フィンランド航空が関空に週五便乗り入れております。

○三日月委員 今おっしゃったのは、現時点でとめていらっしゃるんですか、飛行機。もしくは、日本の空港に入つちゃだめだということになつていないんですか。

○前田政府参考人 MD11、今申し上げた便について、これをとめるというような措置はとっておりません。

○三日月委員 運輸安全委員会にお伺いをいたします。この事故の原因調査の状況はどのようなになっていきますか。

きのう朝、滑走路が再開されました。この滑走路再開に運輸安全委員会の承諾はありましたか。事実関係を含めて。

○柚木政府参考人 お答えいたします。

まず、運輸安全委員会としては、事故の当日、直ちに調査官を六名現地に派遣いたしました。まず取りかかりましたのが滑走路の痕跡の調査、それから、当然、炎上している航空機の状態の把握ということに努めたわけでございます。

また、その他周辺の状況等の状況把握を集中的に行ひまして、その中で、航空機に装備されました、いわゆる飛行記録装置と言っておりますけれども、DFDR、それからコックピットの音声情報記録しているボイスレコーダー、CVRと申しますけれども、こういったものも回収をして、今後の解析を待つという状況になっております。

現時点におきましても、調査官が引き続き成田で、あらゆる角度での情報収集というものを行っておりまして、実は、昨日の夕刻、アメリカの国家運輸安全委員会の方からも調査団が参りまして、私どもと協力して調査に当たるということで、けさからミーティングを持って、現在進めているところでございます。

それから、再開に当たって私どもの承諾があったかということでございますけれども、私どもとしては、現場で滑走路の供用を開始する前に収集すべき必要な情報は得られたという判断をいたしております。それを、航空局といいますか空港側に伝えて、その後の対応がとられたというふうに承知をしております。

以上でございます。

○三日月委員 滑走路再開の前に現場で必要なのは得られたということだと思っておりますけれども、わかりました。

あと、昨日来られた米国のNTSBなんですけれども、これは確認なんです、日本の空港で起こった米國貨物会社の事故なんです、この調査なり必要な報告は日本の運輸安全委員会が行うということよろしいですね。

○榎本政府参考人 お答えします。

今委員が言われたとおり、日本国政府として責任を持ってこれに対応する。ただし、航空機の登録国でもございます、あるいは運航国でもあるということで、米國側は、参加をするという権限をまず持っております。そして、私どもの調査に協力をするという立場ではございますけれども、私どもの国内で起こった事故でございますので、私ども運輸安全委員会が責任を持って報告するということになります。

以上でございます。

○三日月委員 同じく交通関係の事故で、三月十六日に起こったJRバス、メガライナーの事故についてお伺いをいたします。

先般、川内委員からもこのことの質問なり指摘があつて、この同型バスは昨年五月二十九日にも

燃えているんですね、早朝。このときも幸いけが人の方はいらつしやらなかった。今回も、朝四時過ぎですか、燃えて、このときも幸いけが人の方はいらつしやらなかった。朝方ですから皆さん眠っていらつしやって、大変な状況だったと思うんですけれども。

これは、現時点での対応はどのようになっておりますか。少なくとも原因が判明するまでこの同型車の運行はすべきではない、私は前回の事故のときもそのように申し上げておったんですが、現時点ではどのようになっていきますか。

○加納副大臣 今委員が御指摘になられました三月の事故でございますが、おっしゃるとおり、昨年の五月と同型のものではございます。

昨年五月に発生した車両火災事故については、国土交通省としまして、警察と連携して事故原因の調査を実施しました。また、日本ネオプラン株式会社に対して、同社車両のユーザーに対して緊急点検の実施を求めるよう指示いたしました。さらに、火災原因は特定できなかったものでありますが、電気系統の故障の可能性が考えられたため、西日本ジェイアールバスが運行を再開するに当たり、通常点検に加え、電気配線の接続等に係る点検を毎月実施するように措置しました。

今御質問の、本年三月に発生した車両火災事故でございますが、現在、警察とも連携しつつ、原因究明のための調査を実施中であります。

運行見合わせをしたのかという御質問がございました。当面の措置として、ジェイアールバス関東及び共同運行しております西日本ジェイアールバスに対し、同型車両の運行の見合わせを要請し、これにこたえて、とめております。事業者団体を通じて、全バス事業者に対して点検整備の徹底を指示したところでございます。

○三日月委員 副大臣、せっかく御答弁いただくんですから私の問いに答えていただきたいんですけど、けれども、原因が判明するまで同型車は運行しないということではないんですね。

○加納副大臣 これにつきましては、運行を見合

わせるということでございます。

○三日月委員 当然のことだと思ふんです。バスが走っている途中に燃えて、調べたけれども原因がわからない、でも、電気系統のトラブルだと思ふから毎月点検だけさせることにして運行再開。そもそも、前回とった措置自体が、関与した行政のあり方としてもいかがだったかという疑問を私は持ちますが、今回、同じような事故が同型車で起こって、当然、原因が判明するまで運行しないということなんですか。

私は、昨今の今ごろ、この国土交通委員会、先ほども、成田空港の貨物機の事故のときにも話題になりました運輸安全委員会、航空と鉄道に海難を加えて調査できるようにした、そして、再発防止のための対策をとる体制をつくった、国として。私は、対価を取って人を運ぶ自動車の事故についてもここに加えるべきではないかという提案を申し上げてきました。附帯決議もつけられたところで。

やはりこういうバス、一部タクシーもあるのかもしませんが、こういう事業用自動車の、対価をいいただきながら人を運ぶという自動車の事故を再発させないという観点から、国として調査できる体制をこの機会にも早急にとるべきだと私は思ふんですけれども、大臣、いかがお考えになりますか。

○加納副大臣 おっしゃるとおりでございます。昨年、この委員会におきまして、四月だったと思いますが、これも御質問があり、当時の冬柴大臣が回答したと記憶しております。それからまた、附帯決議の中でも、今三日月委員がおっしゃったことも踏まえて、「本法の施行後五年経過後において、運輸安全委員会設置法の施行の状況等を勘案し、業務範囲に自動車事故を加えることなど、運輸安全委員会の在り方について十分な検討を行うこと。」とされたところでございます。

そこで、今回のように対応しているかということをお願いしたいと思います。

今回、バスの火災事故が連続して発生したことはまことに遺憾であります。私どもの省としましては、今回のような事故の再発防止を図るため、事故車両の状況等について詳細に調査するとともに、既にございます自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会のもとに、今回の事故について検討する場を新たに設けることといたしました。

平成二十一年三月十六日のバス火災事故の調査委員会、仮称でございますが、こういった組織を新しく設け、学識経験者等、専門的な観点からの御意見もいただきながら、事故原因の究明及びその結果を踏まえて、同種事故の再発防止策について十分に検討してまいりたいと思っております。

○三日月委員 新たに強調されてつくられた委員会の調査に私は期待をしたいと思ふすし、注視をしたいと思ふす。

そして、そこで得られた経験をもとに、かねてから主張しております、もつと専門的に、捜査とは別の形で、知見も蓄積しながら、事故を教訓とする、再発防止に役立てることができる調査機関の設置に向けて、私は今後とも提案をしていきたいというふうに思ふす。

それでは、この委員会でも話題になっております法案について質疑をさせていただきます。

午前中から、また先週からずっとこの質疑が行われているんですけど、まず、金子大臣に伺いをしたいと思います。

昨今の今ごろは、先ほど後藤委員のときにも話題になっていましたが、冬柴大臣が本場に苦勞しながら御答弁されていたんです。事もあろうか、いろいろな批判があるけれども特定財源を維持するんだと。需要予測も甘いまま、ど厚かましく中期道路計画十年間も六十五兆円、批判されたら五十九兆円、何か鉛筆なめたら六兆円さくつと減らせるかのごとき、こういう計画を立てられていたんです。加えて、無駄遣いが多いまま暫定税率を残したんです。その法案なり予算案を何とかごり押しで通そうということで、昨今の今ごろ、皆様

方がお持ちの力を使ってさんざんキャンペーンをやられて、そして無理やり答弁もされていたんですね。そのときからすれば、ころっと全然違う法案をいけしやあしやあと提案されているんです。

もちろん、私たちがそのときに、道路特定財源というのはもう役割を終えたんじゃないか、一般財源化すべきじゃないか、一般財源化するんだっから暫定税率も廃止にすべきだろうということも含めてずっと提案してきました。この需要予測でいいの、甘いんじゃないの、データが古いんじゃないか、無駄遣いが多いじゃないか、こういうことをさんざん指摘をさせていただいたけれども、そのとき法案は無理やり通し、そしてその直前、そのときに福田総理が決断されて閣議決定をされたということなんです。

私はここに、この立法院の、ある意味での良識、ねじれの力、国会審議の重要性を感じていただければ、まずは、そのときから全然政権が変わっているわけじゃないんです。去年の今ごろ提出していた法案の例えば枠組みだとか、いや間違っていたかと思っただけでも無理やり提案したんや、しようがなかったんやと言われるのかどうか知りませんが、私は反省なり検証なり、そして評価というものが必要だと思うんですが、金子大臣、どのようにお考えになりますか。

○金子国務大臣 政権与党というのはやはりダイナミックだなというのは、正直言って私は思っております。野党の皆様方のいろいろな御意見、この国会の場の審議を通じて、一般財源化ということに大きくかじを切る、これは本当に政権与党じゃなきゃできません。そこところは政治のダイナミズムだと思っております。

ただ、反省云々ではなくて、やはり地方の皆様方からは、必要な道路は何かつくってほしい、一般道路財源化ということと、一方で、地方のある意味の道、必要な道路をつくってほしいというのに対してはきちんと向き合う、それができる枠組みをつくっていくということも、また一つ、この国会審議の場で大きな点だったと思つて

おります。

○三日月委員 ある意味では、政治のダイナミズムだと思ふんです。そして、改むるをはばかることなかれということでもあると思ふんです。

ですから、これはどこかで聞きましたけれども、与党、野党なく、それぞれから提案があれば、与党の言うこと、政府の言うことがすべて正しいかのとき国会審議は金輪際しないと。例えば、いろいろな提案があるんだつたらその時々合意して、修正して、よりいいものをつくっていく、そういう経験をすることができましたが、その一言は、やはり私が大臣だったら申し上げるようにしたいというふうに思います。

それで、ぜひ、この法文上、予算名目上の一般財源化ではなくて、実質として、結果としての一般財源化になるかどうかの確認をしたいと私は思ふんです。それをするのがこの法案審議の一つ重要な点だと私は思ふんです。

まず、資料をお配りしたのでごらんいただければと思ふんですが、一ページ目に、これは平成十八年度行政投資実績、都道府県別行政投資実績報告書、ことしの二月に総務省自治行政局地域振興室が発行されたデータをもとに統計資料をまとめて、割合として出しました。資料はお手元にあると思ふんですが、色がついていないのでわかりにくいんですが、平成十八年度が最新データです。二年、六年、十年、十四年と、四年おきにとつて比べてみました。いろいろな前提があります。ここでは省きましたが、さまざま、加えられていないデータ等々もございます。

これをごらんいただいても、もちろんこれ以外の事業もあるんですけれども、道路を上回る割合を持つ事業はありません。一貫して道路の割合が高うございます。四分の一以上が道路です。これは国だけではなくて、地方、都道府県、市町村も加えたものです。この表を、割合をごらんになってどのように感じになりますか。

○金子国務大臣 道路だけ見ますと、平成二年二六・八、平成十八年二七・七。そういう意味で

は、事業別投資ということでは道路の必要性というものが、ある意味ここで実証されてきたのかなと思ひます。

○三日月委員 ある意味ではそういう面もあると思ふんです。日本という国の特性、それぞれの地域が持つ特徴、道路という社会インフラの重要性がやはりデータの面でも裏づけられているんじゃないかと思ひます。

しかし一方で、使途が特定された財源があったことでこの偏った投資をもたらしてきたんだという御認識はお持ちになりますか。

○金子国務大臣 この数字、絶対額の数字で見ますと、平成二年、これは九兆八千から六兆六千です。平成二年から十八年の統計で見れば、一方、いろいろなデータがありますが、この一番下にある文教福祉というもので見れば、絶対額も減り、割合としても減っているんです。

私は何が問いたいかというと、税収の使途が特定された財源があったものは、絶対額で減りながらも割合としてこうやって維持されることになったとお考えかどうかということが、この法案を審議するときに極めて重要な出発点に必ずなると私は思ふんです。どのような認識にお立ちになるかということ、大臣、改めて。

○金子国務大臣 確かに、道路特定財源があるがゆえにその枠組みの一つとして維持されてきた。ただ、言い方を変えれば、それだけ地方の需要が強かったということも言えますので、そのことは是非というのは両面あるということも申し上げなさいいけないと思ひます。

それからもう一つ、この表は文教だけ出されて

おられますけれども、科学技術ですとかその他項目、道路と文教のだけ出されて比較されると、やはりちょっと、三日月委員、フェアではないんじゃないかと思ひます。

○三日月委員 済みません、私、決してアンフェアな形で比較をしようと思つて出したわけではなくて、おっしゃるとおりこれ以外の事業項目もございまして、そこも含めて私自身もまた検証したいと思ひますし、大臣や政府部局の方も検証していただければと思ひます。

今回、特定財源をやめて一般財源化するんだというところで、私は、例えばこの事業別投資額が、国だけではなくて都道府県や市町村も含めたいわゆる公共の投資の中で割合としてどのように変わるのか。これはどのようにお考えになりますか。(金子国務大臣) ちよつと質問の趣旨がよくわからない。もう一遍質問してくれませんか。

済みません、私の言い方が悪かったし、私の頭が悪かったので、済みません。

大臣、この割合、少なくとも私がこの表に示した割合は、道路に偏った投資に国も都道府県も市町村もなっていたというのをあらわしています。今回の一般財源化、また、例えば地域活力基盤創造交付金というものが創設されるようであれば、このこととどのように変わるとお考えですか。

○金子国務大臣 道路特定財源、これは、道路財源が一般化というのは基本的に何が一番のポイントかといったならば、揮発油税等の歳入を道路整備に使うという義務づけを廃止する、これがまず一番の道路特定財源の趣旨であります。(三日月委員)「財源化の趣旨」と呼ぶそれは財源化の趣旨でありますから、そういう中で、今度はシーリングの中でも、全体の予算で、道路だけではなくて他中で位置づけていく話であります。

現に、先ほど来申し上げてきた過去におけるシーリングでも、道路財源は、三日月委員が出していた資料だけ見まして、平成十年から

十八年、半分、半額になっていきますね、半減。割合ということだけでなく、やはり額の問題というの、これは当然でありますけれども、考えていく必要があるだろうと思っております。

また、今回、今年度予算について言えば、公共事業は五%減少であります、道路事業については、例えば直轄事業については過去最大の一二%の削減を行っているということで、ことしだけがすべてではありません、これから毎年毎年予算をつくっていく上で、国会で審議をして、そして道路に対してはどういう配分をしていくのかということ、これをこの国会の場で審議していくわけでありまして、それはもつと政策として別のものにシフトしていこう、あるいは、やはり地方道路は大事だからもつと突っ込んでいこう、いろいろな意見の中で、国会の審議の場でその配分というのが決まっていくなと思います。

○三日月委員 大臣、誤解をしていただきたくないんです。私は、道路というインフラすべてを否定しているわけじゃないんですよ。もちろん、こうやって絶対額で見るときに金額が半分になっているということも承知をしております。ああ、こんなに減ったんやなというのを改めて感じることでできました。しかし、絶対額で減っても割合は減ってへんのやなと思つたわけです。ここに日本という国の一つの特性も感じたんです。

と同時に、使途が特定されているから、道路整備に使わなければならない財源があるから、予算消化のための例えば工事が行われているんじゃないか、はたまた使わぬでもええことに使つていた部分があるんじゃないか。そして、道路が欲しいのか工事が欲しいのか、どっちやねんと。去年も同じところを掘つていたのに、またここ掘つてはるがなみたいな、そういう工事も行われていたんではないですかという懸念がいろいろあるわけです。

したがって、そのいろいろな反省、特定されていたがゆえにこのように硬直化した社会インフラ整備になつていitるではなかつたか、一般財

源化するんならその割合をやはり見直していくということも考えなければいけないではないでしょうかということ、私は、国土交通大臣なら申し上げられてしかるべきだと思うんです。シーリングのときにやるからとか、やはり道路が必要だと思ひましたねとかということだけではなくて。

それでお伺ひいたしますが、そもそも一般財源化、これは言い古されたかもしれませんが、どういふことなんでしょうか。歳入だけでなく結構です。歳出も含めてお答えください。

○金井政府参考人 最初に、先生御提出の主要事業別投資額の推移、道路、平成十八年の数字でございますが、これは、国分、地方分も含めた特定財源の額を相当オーバーした数字でございます。これは、やはり国といわす地方といわす、道路の必要性を認識して、特に地方では、単独の地方費を足していただいて、これだけのたくさんさんの事業をやつていただいたということと理解をいたしておりますので、必ずしも、特定財源で道路に使うことが義務づけられているからこの数字になつたということではないのではないかとこのように考えておるところでございます。

その意味も含めまして、一般財源というのは、揮発油税等の歳入を道路整備に使うという義務づけをやめて、完全に一般財源化すると。例えば、私どもの道路の予算で見れば、大宗を多分建設国債の方から出していただいて、ガソリン税を直接充当して道路整備をするという制度がなくなったのかな、そのように理解をいたしております。

○三日月委員 歳入としての、これは麻生総理の御答弁にもあるんですけれども、財務省にきょうはお越しただいておりますが、改めてお伺ひをいたしますが、一般財源化の定義、これはどのようなものですか。

○香川政府参考人 道路特定財源の一般財源化ということでございますが、これは先ほど国土交通大臣、それから今道路局長からも御答弁がございましたように、揮発油税等の歳入を道路整備に使

うという、その義務づけをやめるといふことだと理解しております。

○三日月委員 せっかくなので、そこで帰らずにいていただいて。

では、一般財源化の定義がそうなら、特定財源の定義はどうなんですか。

○香川政府参考人 特定財源制度というのは、特定の歳入を特定の歳出に充てることでございます。

○三日月委員 ありがとうございます。

今の二つの答弁を総合しますと、特定の財源を特定の使途に充てるといふのが特定財源、そして、ある特定の税目の収収を特定の使途に使つという義務づけをやめるといふのが一般財源化。要は、使途について義務づけをやめるといふことよろしいですか。これは確認です。

○香川政府参考人 おっしゃるとおりでございます。

○三日月委員 では、そのときに、先ほども議論になつておりました、それでも暫定税率を残すのかという議論なんです。これもずっと議論されてきたことだと思ふんですけれども、ちよつと確認も含めてやりたいんですが、走るという益を、車を運転して道路を走るといふ益を受ける者、いわゆる受益者が負担するといふ概念はなくなると思ふんですけれども、それでも受益者負担はあるんですか。

○田中政府参考人 道路特定財源に関しまして、いわゆる受益と負担という考え方についての御議論だろうと思ひます。

これは、先般、三月の十八日に衆議院の財務金融委員会においてこの点についての御質問がございまして、私どもの与謝野大臣の方から御答弁を申し上げております。

大臣の答弁を少し要約して申し上げますと、そもそも税というのは、ある特定のサービスを受けるからその税金を負担していただくという関係はないわけでありまして、揮発油税が充足した際にも、昭和二十四年に発足しております

が、自動車を持つて走つておられる方のある種の負担力に着目して課税を行うというのが政府の説明でございました。そういう意味で、与謝野大臣の答弁の中では、暫定税率についてもそういう負担力に着目して課税を続けているということが自然だといふふうに答弁されております。

ただ、道路予算というものは、国も計上し、地方も計上しております、今回の一般財源化を契機に、いわゆる、そういう予算の財源がどこから出ているかということについては、これは色のつかない一般財源からあるいは公債金収入から充当されているということでございます、直接揮発油税等が道路に使われた、そういう意味での因果関係、直接の因果関係を証明するという形はできないわけでございます。そういう意味においても、受益と負担の関係というのはなくなつていくという答弁を大臣の方からさせていただいております。

○三日月委員 今回の御答弁は、衆議院財務金融委員会が我が党の古本議員が与謝野大臣に問うたときの答弁だと私は承知をしております。

それで、今おっしゃいました、そもそも揮発油税が充足したときには、自動車を持つて走つておられる方の負担力に着目してつくつた税だと。暫定税率も負担力に着目して課税が続いていると考えることを与謝野大臣は自然だと思はれていようですが、暫定税率も、負担力に着目しただけで課された税なんですか、乗せられた税なんですか。上乗せされているんですか。

○田中政府参考人 御案内のように、暫定税率は何回かにわたつて延長してきております。それで、その際にさまざまな説明をしてきておりますので、一概にこういう説明だというのが全部はつきり決まつているわけではございませんけれども、ただ、過去の暫定税率の説明の際に……(三日月委員「揮発油税の暫定税率」と呼ぶ揮発油税でも同じことでございますが、例えば、昭和四十九年度に暫定税率が設定されました。その際の衆議院の大蔵委員会におきます大蔵大臣の説明の中

では、資源の節約、消費の抑制、道路財源の充実等の観点から暫定税率を設定させていただきたいという御説明をしております。

それから、これが五十一年度にさらに引き上げたわけでございますけれども、その際にも、資源の節約、環境の保全、道路財源の充実等の要請を勘案して税率の引き上げをお願いしたいという言い方をしております。

それから、先般の福田内閣におきます平成二十年度の暫定税率の、これは延長でございますしたが、議論になったあの延長でございますけれども、これにつきましては、私どもの財務大臣の方から、財政演説の中で、道路特定財源については、厳しい財政事情、道路整備の必要性、環境面への配慮というのを並べまして、これに配慮して現行の税率の維持をお願いしたいという演説をさせていただいております。

以上、それぞれに課税の背景となる理由を御説明して、税率の引き上げあるいは維持についての御理解を得たいという御説明をさせていただいてきておりますけれども、当然のこととして、税でございますので、その税を課税する際の背景としての担税力というのは、当然、暫定税率であろうと何であろうと考えているということなんだろうと思います。

もう一つは、国とか地方公共団体が道路をつくる、その利便性の享受をやはり自動車ユーザーは受けているということ、それから、道路を走る以上、道路が摩滅するとか、あるいは道路混雑を招来するとか、交通安全の問題が起こるとか、交通事故が起こるとか、さまざまなある種の社会的な費用をもたらしているということも事実でございます。そういう面を総合的に考えて、この税金については課税を続けてきているということでも私どもは理解しております。

○三日月委員 改めて国土交通大臣にお伺いをいたします。

国土交通大臣のお言葉で語っていただければ結構なんですが、一般財源化するにもかかわらず暫

定税率を維持することの根拠をどのように説明されますか。

○金子国務大臣 これは財源法で、国土交通大臣の所管ではありません。しかし、政府・与党で議論させていただいたという意味でいえば、先ほどから話が出ておりますように、地球温暖化、それから我が国全体の財源状況にかんがみ、当面維持させていただくという結論になっていると聞いております。

○三日月委員 いや、もうちょっとちゃんと説明してくださいよ。そんなふう聞いておりますので、違いますよ、それは。官房長官が本会議で御答弁されたのは違います。もつときちんと丁寧に御説明されていまして、昨年五月の閣議決定を受けて昨年末に政府・与党合意で確認されている文言は、それですべてではありません。

地球温暖化問題への国際的な取り組みは言われました。地方の道路整備の必要性もあります。国、地方の厳しい財政状況という三つのことを考えて原則維持したいということなんですけれども、よろしいですか。

○金子国務大臣 「道路特定財源の一般財源化に伴う関係税制の暫定税率分も含めた税率のあり方については、今後の税制抜本改革時に検討することとし、それまでの間、地球温暖化問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、現行の税率水準を原則維持する。ただし、納税者の理解、景気及び環境対策という観点から、自動車関係諸税の負担を時限的に軽減する。」

今のが、政府・与党の合意であります。

○三日月委員 政府・与党の合意を閣僚の一人である大臣にお伺いして、確認をさせていただきました。

今おっしゃった、暫定税率は今後の税制抜本改革時に検討するんだ、それまでは地球温暖化問題への国際的な取り組みと、地方の道路整備の必要性と、国、地方の厳しい財政状況を考えて原則維持するんだ、したいんだというふうにおっしゃっ

ているんですが、先ほど財務省の御答弁にあった、道路を走るんだから、そこを傷めるということの原因者負担の原則はあるのかもしれない。一つ目におっしゃった地球温暖化問題への国際的な取り組み、これも一部で理解するんですが、二つ目、三つ目におっしゃった地方の道路整備の必要性だとか国、地方の厳しい財政状況というのは、こんなことを自動車を買う人、持つ人、運転する人たちが負担をするということではないんですか。

○田中政府参考人 これはまさに昨年の国会で大きな議論になり、その後、先生も御指摘のように、五月の閣議決定、それから、ついこの間の年末の政府・与党の合意ということで、一般財源化に伴う税のあり方についてずっと議論を政府・与党でもしてきたわけでございます。いろいろな議論がございました。

その中で、いろいろな議論がございましたけれども、税制の抜本改革をこの十二月の税制改正の中でやるということにはなりませんでしたもので、それから、将来の税制の抜本改革の中で、その際には恐らくさまざまな議論が、あらゆる税についての議論がなされることになりましたけれども、その中でこの問題について議論をしようというのが政府・与党の最後の決定だったわけでありまして、したがって、それまでの間は、先ほどの三点等を踏まえて原則維持をするという考え方で、これはもう、ある種の政治的判断でございますけれども、そういう判断をいただいたというふうに考えております。

○三日月委員 そんなところだけ都合よく政治的判断を使わないでくださいよ。私は、原則論として今問うているんです。

地方の道路整備の必要性和国、地方の厳しい財政状況を理由に、いつになるかわかりませんけれども、今後の税制抜本改革時に検討して改められる暫定税率のあり方まで、自動車を買う人と持っている人と走っている人が負担をする暫定税率とすることが課される合理的な根拠があるんですか。

政治的判断というのは問うていません、私は。そんなことは知っています。原則論としてそういうことが認められるのか、許されるのかということなんです。

○田中政府参考人 これは、およそ税について、どういう考え方、ある一定の期間にどういう税をかけるかという判断でございますから、まさに政治的判断であるというふうに考えておりますが、今までの頭の整理といたしましては、実は、この議論は、小泉内閣のころから一般財源化の議論はございました。小泉内閣のときには、最後に行政改革推進法というのをくりまして、その中で、一般財源化をやる際にはこういう論点に留意してやるというのが法律で書かれております。

その中で、私どもの、今申し上げました論点がちよつと出てきておまして、当時の行政改革推進法の中で、行政改革推進法第二十条の第三項でございますけれども、特定の税の収入額について、先ほど申し上げましたように特定財源制度についてですけれども、以下の基本方針に基づいて見直しを行うという中に、特定財源に係る税については、厳しい財政状況にかんがみ、及び環境への影響に配慮して、十七年十二月における税率の水準を維持するものとすると。要は、先生が先ほどから御指摘になっているさまざまな論点はある得る。あり得るんですが、それを前提にして議論をして、財政の状況あるいは環境への影響を配慮して税率の水準を維持するという当時の法律になっております。

この議論を踏まえながらずっと議論してきているものですから、先ほどのような最後の、最後といますか、去年の年末の政府・与党の決定になつていくというふうに理解しております。

○三日月委員 では、政治的判断は政治家にお伺いしたいと思うんですが、小泉内閣時の基本方針、特定財源の、特定税収の方針だったと思えますけれども、そのときには、地球温暖化の観点が今述べ

られました、地方の道路整備の必要性と国、地方の厳しい財政状況のことまではその方針には書かれていないと思うんです。

大臣にお伺いをいたしますが、そのことまで自動車を買う人と持っている人と運転する人たちが負担をするということの理屈になるんですかね。

○金子国務大臣 今、理屈は主税局審議官が言われた状況でありまして、我々は、道路整備特別会計の見直しの、今回出させていたっている法律の中で、「特定財源制度に係る税については、厳しい財政状況にかんがみ、及び環境への影響に配慮し、平成十七年十二月における税率の水準を維持する」。ごめんなさい、これは道路整備特別会計等の見直し、出させていただいたのが十八年六月二日の法律であります。これがベースになっているわけです。

○三日月委員 では、見方を変えてお伺いいたします。

今後の税制抜本改革まで、その先送りのツケまで、その間の負担まで自動車ユーザーに押しつけるということの理屈が立つんですか。

○田中政府参考人 今後、税制の抜本改正が行われる際に、この暫定税率を含めた自動車関係諸税についてどういう負担にするかという、抜本改正が来た際の議論というのはいろいろあり得ると思います。

その際には、恐らく、今先生から御指摘のあったようなさまざまな論点も主張されて、いろいろな議論がなされると思いますが、それまでの間は、先ほどの三点に留意をして、税率の今回の維持をお願いしたい、暫定税率まで含めて維持をお願いしたいというのが基本的な考え方だということとで申し上げております。そのことが税のあり方として許されざるものかどうかという問題につきましまして、そういう意味において今回の暫定税率を維持するというふうな御判断をしている以上、それ自身の、この税の理屈から、それが、どこがおかしい、ここがおかしいという話ではないんだ

ろうと私は思っております。

○三日月委員 財務省の審議官に出てきていたいて、私は、だんだん深い議論になってきて、いいことだと思っているんです。大いにこの委員会で、来週も審議をされるようですので、税のあり方としてどうなんだ、そして、使途も含めて一般財源化すること、きょうの答弁も精査されるのかということについて、きょうの答弁も精査しながら、私は今回の質問にもつなげていきたいと思っております。

時間ありませんので、ちょっとお伺いをいたしますが、先ほど地域活力基盤創造交付金の議論があったときに、金子副大臣から、これは継続案件の話があり、継続される案件がどのように来年度に引き継がれるのか、また新しい交付金でカバーされるのかという議論がありました。

私は、継続されているからといって、その枠どおりこの交付金を支給するのではなくて、新しい交付金のあり方は、当然、対象事業としてもさまざまなものが加わってくるんですから、この交付金導入と同時に、その事業は精査されてしかるべきだと思っておりますけれども、その点の考え方についてお伺いをしたいと思います。

○金子副大臣 午前中もちょっとお話を申し上げたとおり、今度の交付金については、地方公共団体からの計画を受けての配分になると思っております。ですから、午前中お話をあったように、今の現状を見ると、八割程度は継続になるのじゃないかというふうな予測もあるわけですが、それはもちろん地方公共団体が考えられることであって、継続したのをやめて新たな別なものに変えられることも可能であると思っております。

ですから、これは、我々から継続をしないということではなくて、地方公共団体の意思に基づいて、今後、今月中にできます要綱に基づいてこの事業は進めていくものだと思っております。

○三日月委員 都合のいいときだけ地方、地方とおっしゃるんですが、全体の枠はあるわけで、その交付をするかしないかというのを決定するのは

どこなんですか。国ですか。

○金子副大臣 国であります。

○三日月委員 そうしたら、国で、その方針についても、必ずしも継続案件がそのまま取り扱われるわけではない、最後は地方が決める問題だというのが筋の答弁じゃないですか。（金子副大臣「はい」と呼ぶ）いや、はいとそんなにここにしておっしゃるだけじゃなくて、そうですよ。

今、私の配った資料の六ページのところに、平成二十年度時点での地方公共団体の計画においていた箇所は七千五百四十六件、約六千億円、国費ベースでありますけれども、当然、新しい交付金が導入され、道路だけではなくて、関連して行われる事業、ほかのインフラ事業やソフトウェアにも使えるわけですから、その額は継続だからといって確保されるわけではないということですよ。返事だけで結構です。

○金子副大臣 はい、そうです。

○三日月委員 最後にお伺いをいたします。

地方道路公社の財政、経営状況について、累積債務はどの程度あるんでしょうか。

○金井政府参考人 地方道路公社でございますが、現在、四十一公社ございます。単年度で見ても、大体赤字がほとんどでございます。単年度赤になっている公社は一つというように理解をいたしております。

○三日月委員 違うんですよ。済みません。累積債務は幾らになっていきますかという質問なんです。

○金井政府参考人 累積債務という定義でありまして、有料道路でございますので、償還という考えでやらせていただいておりますので、要償還額というところでございます。四十二道路公社の総計で約三兆六千億ぐらいあるかなということでございます。

○三日月委員 きょうは時間ありませんので、詳しいデータの提出を求めて、私の質問を終わります。ありがとうございます。

○望月委員長 次に、穀田恵二君。

○穀田委員 昨日、小沢一郎氏の大久保秘書が起訴されました。私は、今回の問題の重大性なんですが、単なる政治資金報告書の記載ミスといういわゆる形式犯ではなくて、西松建設から長年にわたって多額の献金を受けた事実を国民の目から覆い隠そうとした疑いであって、極めて重大だと思うんです。これは検察の指摘ですが、したがって、この問題については、昨日の小沢氏の記者会見ではこの点に対する反論はなく、また、説明も国民の納得を得られるものではないと思います。

さて、西松建設のダミーと呼ばれる新政治問題研究会、未来産業研究会から資金提供を受けていたのは、小沢氏だけではありません。多数の政治家、団体に渡っています。

そこで、加納時男副大臣にお聞きします。

二〇〇四年の加納時男後援会の収支報告書によれば、未来産業研究会と新政治研究会からパーティー券をおのおの百万円購入してもらっている。副大臣は、どういうきっかけでこの二団体に購入を依頼しましたか。

○加納副大臣 おっしゃるとおり、平成十六年四月六日でございますが、開かれました私を励ます政治資金パーティーに際しまして、今おっしゃった二つの団体から会員券代金をいただいております。

これはどういうきっかけかという御質問でありますけれども、私は経済界から政治の世界に入りましたので、多くの企業の方々、それから経済界で働いていた方々、たくさんの方々がおりますので、そういう方々に御案内をしたというところで、この二つの団体もそのときに払い込んで、振り込みですけれども、振り込まれたというのがきっかけであります。

○穀田委員 そうすると、その団体も、要するに依頼をした団体の中にあつたということだというわけですか。すると、経済界の団体だと知っていたということですか。

○加納副大臣 この二つの団体に振り込みを依頼

した記憶はありませんし、関係者にも尋ねましたけれども、この二つの団体に対して何かアクションを起こしたという事はございません。

○穀田委員 それはまたおかしな話で、そうすると、依頼もしていないのに金 came という事で、すか。あなたの今の話でいうと、依頼したことはない、振り込み要請をしたことはない、勝手に来たということではないね。

○加納副大臣 そのとおりであります。

多くの方々に私は依頼をして、私というか、この後援会では依頼をしております。そして、その方々が、その人の、自分のところで振り込む場合もありますし、あるいはお金を持ちになる場合もあるし、その方からの紹介で応援してくださる方がまた出てくるということもあります。

○穀田委員 そうすると、副大臣はしていないが、だれかがやったんだろうということを今しゃべったということですか。

○加納副大臣 そのとおりであります。

○穀田委員 そうすると、多分今、副大臣は私と同じものを持っているんだと思うんです。みずから、二〇〇四年分の加納時男後援会の収支報告を持っていると思います。そうすると、今、どこからお金をもらったのかということを確かめましたか。

○加納副大臣 この年は選挙の年でありました。私も全国を走り回っておりまして、私が一件一件確認することは必ずしもしていないのでありますけれども、当然、私のスタッフが、現金の収入、それから、これは振り込みでございましたけれども、振り込まれたという事の確認はしております。

○穀田委員 そんなに多くの団体からもらっているわけじゃないんですよ。副大臣がおっしゃっている、励ます会じゃなくて、正確には参議院議員か、のう時男を激励する会ですけども、その中に団体からのパーティー券の購入というのは三つしかないんですよ。三団体しかないんですよ、たつた。何か大げさな話をしてはるけれども、二つは

今言ったところと、あとは製薬産業政治連盟なんですよ。

ということとは、大口のパーティー券を買った人に対して、これはたくさん買っていたのだなということ、どういう団体かということ、は当然スタッフからお聞きになっているということですね。

○加納副大臣 今委員がおっしゃいました、たくさんさんの団体からもらっているんじゃない、わずか三つだと言われたのは、これは二十万円を超えますと公表するということになっておりまして、公表しているのがこの三団体であることは、おっしゃるとおりで間違いありません。

しかし、そのほかにはたくさんさんの団体からいただいておりますので、そのたくさんさんの団体、それからまた個人もいただいております。個人からパーティー券を買っていただいておりますので、そういう中で、しかも選挙戦をやって走り回っている中で、そこまで確認はしなかったというのが事実でございます。

○穀田委員 それは納得できないですよ、そんなもの。私が言っているのは、二十万円以下の人は記載しないと決まっているんですよ、そうすると、大口の人は三つしかない、そのうちの大口がだれかということも聞かないなんという事はあり得ないということも言っているんですよ。普通通そうでやんか。だって、相手もせいぜいずやんか、買つてもろうたに確かめもしない。そんなことでよう選挙ができますな。私はそれはかまへんけれども、それはそういう人なんだろうけれども、いけれども。

では、聞きますけれども、この二団体となっているのは、実際は西松建設が購入したものでないのかということについては確かめましたか。

○加納副大臣 二団体の住所は確認をしました。二団体と西松が違う住所であることも、調べましてわかりました。日付は、二つの団体は、一つが四月の二日、一つが四月の六日だったと記憶しています。

西松は四月二日に、たしか西松さんは振り込んだと記憶しております。

○穀田委員 今、西松さんは四月二日に振り込んだと言ったんですよ。ということは、西松建設だということを知っていたということですね。

○加納副大臣 違います。西松が同じ会社ではないかという御質問であつたと思ひますけれども、同じころにあつた話で、西松建設は全く振り込んでいないのかということ、西松建設は、だから、今回もいろいろなことを新聞で言われたときに、最初見まして、西松建設が振り込んでいたのかと思ひました。これは調べましたら、帳簿にちゃんとありました。四月二日に西松建設は、これは二十万円だったと思ひましたけれども、振り込んでいます。

この二つの会社というのは違う住所で振り込まれておりますので、私は違うなと思ひていたんですけども、新聞記事等、それからその後にはさまたまなことがあつて、いわば同じようなところというか、同じものが違う名前をやつていたということ、これがどうもはつきりしてきたというので、私は、これはお返しするということか、受け取れないということにしたということでもあります。

○穀田委員 今わかつて受け取れない。受け取ったんでしよう。受け取ったからこれは記載しているんでしよう。受け取れないということはどういうこと。受け取ったのを受け取れないというのはどういうこと。

○加納副大臣 受け取ったのは事実であります。それは平成十六年のことでありました。そして、返すと言ったのはことし、平成二十一年の今月、この三月であります。

○穀田委員 そういふのは、受け取れないと言ふのではなくて返すと言ふんです。どこに返したんですか。

○加納副大臣 返そうということ、私は三月五日に返すという方針を記者会見というか、記者の方が聞きたいというのではつきり申し上げました。

そして、返すべくアクションを起こしました。しかし、相手方の会社が既に消滅しているということでもございました。そこで、現在は、弁護士等とも相談しまして、返却口口座をつくりました。平成十六年四月六日加納時男を励ます会、講演会ですかね、激励会か、その会費の返却口という口座を設定しまして、そこに現在、お金はあります。

○穀田委員 はしくなくも、政治団体ではなく会社にと言っていましたから、やはり会社だということとを自覚しているんです。どうもあなたの答弁はそうなるんですね。

そこで、西松建設が〇七年四月から〇八年三月までで実施した工事施工金額の公共事業分は九百三十七億円になるんですね。これほど多額の公共事業を受注している。

副大臣、就任する際に、国交省が監督権限を持つゼネコン各社からの献金があるかどうか、尋ねなかったのですか。

○加納副大臣 私は、この公共事業に関する仕事は一切やってまいりませんでした。そこで、特に今御質問がありましたけれども、どこの会社がどういう関係になっているとか、いろいろな企業からパーティーの参加をしていたいたのは事実でありますけれども、特に私は東京電力の出身でありますけれども、この公共事業というものについては、私はノータッチであります。

○穀田委員 あなたが公共事業に今までノータッチかどうか知りませんよ。これは、西松建設というのは公共事業を受注している会社だ。あなたはそれを監督する官庁の副大臣になられた。そういうときに、身の回りをたまたかということ聞いてるんですよ。

○加納副大臣 何をたまたかということでありまして、私は自分に、良心に誓つてやましいところはないということでありまして。

○穀田委員 良心について聞いてるんじゃないんですよ。客観的な事実を聞いてるんですよ。あなたは、こういう西松建設を初めとする公共

事業を所管して、監督指導する国土交通省の副大臣になった。そういうときに、そういう問題がなかったか、公共事業受注関係者からなかったか、たまたまかと聞いているんですよ。だから、そういうことなんですよ。

○加納副大臣 私は一銭も献金を受けたことはございません。そこで、そういうこともたしませませんでした。

○穀田委員 ただし、相手方は、西松建設は、そういう意味でいうと、政治献金というのをやっているというのを公言していますからね。それは理屈は成り立たないということだけ言っておきましょう。

そこで、では最後に、副大臣、政治資金規正法の目的というのは何と理解しておりますか。

○加納副大臣 政治資金の御質問がありますけれども、その前に、ぜひ一つだけ申し上げておきたいのは、私は政治献金はいらないというところでございます。政治献金とパーティーの会費は違うということで、パーティーの会費をいたしたの事実であります。これは西松からはいたがきました。それからまた、今話題になっている二つの会社、ダミーと言われている会社からは、かつて私はいたいて、今返すというところにあることも事実であります。

その上でお答えしますけれども、政治資金規正法の目的は、政治資金の透明化にあると思っております。国民に対する説明責任がしっかりと果たせるように、政治資金の透明化を図っていくということ、そして、いやくも誤解を受けるような行為をしないような仕組みをつくっておく。細かい話になりますけれども、そのためにいろいろな金額の規制とか対象の規制とかをつくっているというふうな理解をしております。

○穀田委員 相手はそうはいっていないんですよ。相手は、あなたにやったかどうかというのは別ですよ、そのパーティー券を買っているのは、少なくとも企業献金を政党支部以外、それから政治資金を政党や政党支部以外に受け取ってはない

らぬということになっているからそれはまずいというので、それを迂回してやっていると、それを彼らは言っているんですよ。

私は、そういうことについての事実を確かめる必要がある、そういう点でのあなたのやり方はおかしいと違うかということをやっただけなんです。ですから、私は、そういう事実関係を少なくともあなたが知っていたのと違うかということだけ言っておきたいと思えます。

それはなぜかといいますと、新聞にも書いてあるんですね。先ほど副大臣は、自分の振り込み先に書いてあるんだと言っているんですけども、例えば、私、一つだけ最後に聞いておきますけれども、政治家はパーティー券に番号をつけて管理しているケースが多い、後でどこから代金が振り込まれてもわかるようになっていっていいますけれども、あなたもそうしていませんか。

○加納副大臣 ちょっと今正確には覚えておりませんけれども、普通は、振り込み票に番号をつけるといことは多いように思います。ただし、振り込み票といつても、渡した振り込み票でそのままだらう場合、現金をお持ちになる場合とかいろいろなケースがあります。それから、振り込み票なしで、その渡した振り込み票じゃなくて払う場合もあったような気がします。

ちょっと正確に覚えていないで、ここは、申しわけありません。

○穀田委員 それはないと思いますよ。自分がやっている政治団体のパーティー、何回もやっているわけですよ。それについて、その振り込みの用紙に番号を書いたか書かないかというのは通例の仕事ですよ。どつちかですやんか。一つやっていると、それはわからねと言っているのやから不思議だ。またそれは次回にはつきりさせましょう、どうも記憶が正しくないようだから。

そういうことだけれども、少なくともこの問題について言えば、やはりいろいろおかしいなというふうな感じすることは、だれもがわかつてい

す。

では次に、ちょっと話をかえます。先日、私、公用車管理業務の入札状況についてた

三月の期末を迎え、聞くところによると、仕事がなく労働者が全国で二千人近くに上るかもしれないと言われていて、やはり客観的に言いますと、物すごく大変な事態になりかかっている。そして、二〇〇九年度発注の入札で落札した事業者が、この間言いましたように、十四万から十六万などという低賃金で運転手を募集していると指摘したところであります。

問題は、労働者に生活のできないような低賃金を押しつけることにしかならないような低価格で落札しているのかということなんです。そこを私は聞きたい。予定価格の六〇％を下回る低入札価格調査について報告を求めたいと思えます。

○増田政府参考人 お答えいたします。

平成二十一年度の車両管理業務の発注の手続を今進めているところでございまして、集計中でございまして、今の御質問の件を取り急ぎ取りまとめて御報告いたしますと、二十一年度の契約四百五十七件、今入札契約手続中ではございまして、そのうち低入札調査の対象になっている件数は百四十一件、三〇・九％でございます。

○穀田委員 大臣に聞きたいと思うんです。

今官房長から報告がありましたように、三〇・九％が保留されている。首都圏では、聞くところによると、その保留の割合というのは五〇％に達しているという報道もあります。国交省の十八年度における公共事業全体に占める保留の割合は、約一〇％だと言われています。こういうことからしますと、極めて異常な事態だと言わざるを得ないと思うんですが、いかがでしょうか。(金子国務大臣「ごめんなさい、保留って何、低入のこ。ちょっと質問を聞いていなかった」と呼ぶ)

低入で保留する、要するに、調べるために保留するわけじゃないですか。それが、普通のところという、調査する対象というのは一〇％程度だ

とされている、平成十八年度で公共事業全体に占める割合は、これの三倍近くある、三〇・九％だから。こういうのは異常事態だと思わぬかと。

〔委員長退席、奥野委員長代理着席〕

○金子国務大臣 確かに、好ましい事態であるとは思いません。

○穀田委員 好ましい事態でないというふうな少しはいいみたいな話をしたら、それはあきまへんで。これは大変なことや。だって、この間は、六〇％のそういう低入札率の問題は大事だよとおっしゃったばかりじゃないですか。だから、それでいいです、また続けますから。

大臣は、この間、その後続けてこう言ったんですよ。低入札をやったがゆえに労務費が著しく下げられる、こうならないようにしてあげないといけない。異常に安い価格に下げられるような契約というのは、やはりきちんと正していかなければいけないというふうに答えました。労務単価を適正な価格に引き上げ、生活できる賃金を保障すべきだ。そのためにも低入札価格調査を、これからあるわけですが、厳正にやるべきと違ひますやろか。

○金子国務大臣 先日、穀田委員の質問に対して、低入札のために労務費が著しく引き下げられることのないようにという意味で、政治家としての気持ちを書かせていただきました。

やはり、今行っています低入札の調査、これは保留とおっしゃったんですか、低入札の調査について、履行体制の確保を厳正に実施していくとともに、今後、入札結果を詳細に分析してもらいまして、改善すべき事項があれば次回以降の入札にはきちんと生かしていくようにしていきたいと思っております。

○穀田委員 この間より少し後退しているように私は思います。

大臣が言っているのは、先ほどは前の方を言っているんですね、私の質問に対して。我々の共通の概念、政治家としていうことを言っているのが一つなんです。ただ、後ろの方でもう一回言っ

ていまして、そういう異常な安い価格に下げられるような契約というのは、やはりきちんと正していかなければいけないと思っておりますとも答えているんですよ。だから、それは次に生かしてはなくて、まさにこの調査の中自身に生かさなくてはならぬ。これで終わったからじゃなくて、この調査自身の中でもう一度これをやり直したとかを含めて、きちんとやらねばならないと思うんです。

というのは、大臣、入札といいますけれども、機械の話をしているんじゃないんですよ。管理業務というのはほとんど人件費なんです。これはみんな人件費と知っているわけですよ。だから、一方じゃ、それを入札してやる側が十四万、十六万でやっているという現実がある。それをもし国交省が派遣先とか派遣元とかいう話でやり出したらいことになる、だからきちんとやらなあかんよということを私は言うたわけですよ。

それは、国を挙げて今、雇用の拡大と格差の是正に取り組みなくちゃならぬときに、国が発注する仕事で官製ワーキングプアというのはつくっちゃならぬというお互いの今向かっていく先のこととして、本当に共通認識にして頑張っていたでなくちゃいかぬと思っています。よろしゅうございませう。よろしいということ。

それじゃ、道路財特……(金子国務大臣)念のため、ちょっと発言し直しましょう。せっかくだから発言させてください」と呼ぶいいですよ、もう。

○金子国務大臣 私、二段階で申し上げたつもりなんです。前段は、低入札調査については厳正に実施するというのを申し上げたんです。だから、今、穀田委員がおっしゃられたことは、その段階でおかしなものが出てくる。あるいは、低入札を厳格にやりますから、はじかれて、ある意味、適正化に向かうだろう。さらに、結果を分析して、また改善するべき事項、次の事項についても、入札についても、やはり改善するべき

事項はちゃんと積み上げていきたいという、二段階で申し上げたつもりです。

○穀田委員 次に、法案の関係についていきたいと思います。

今回の改正案というのは、道路特定財源制度の廃止を趣旨としていて、多くの国民が一般財源化を求めてきたことからすれば、当然の改正だと私は思っています。

同時に、私は、昨年の国会で、道路行政のあり方を根本から見直すべきだと求めてきました。政府・与党の道路政策の中心というのは際限なく高速道路をつくり続けることであって、私はそこを指摘し、抜本的な見直しをすべきだと求めてまいりました。

一連の道路特定財源の問題の議論を通じて、結果として、一つは将来交通需要推計、二つ目は費用対便益など道路事業の評価手法、第三に、高速道路の事業実施に向けた手続のあり方などについて社会資本整備審議会等で見直しの議論がされた、こういう経過だったと思うんですね、大体の柱は。

そこで私は、きょうは、高速道路、すなわち、高規格幹線道路、地域高規格道路の事業実施に向けた手続のあり方について、大臣と少し議論をしてみたいと思います。

昨年の二月の予算委員会や当委員会で、高規格幹線道路一万四千キロメートルのうち、高速自動車国道、いわゆるA路線というものが、一万一千五百二十キロメートルの基本計画、整備計画は、国幹会議、正確に言えば国土開発幹線自動車道建設会議に諮り、国土交通大臣が内定しています。しかし、圏央道や京奈和自動車道などの一般国道自動車専用道路、いわゆるB路線約二千四百八十キロメートルは、どこにも諮らず、道路局長が決定していました。その他、いわゆるバイパス、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路、Aダッシュ路線というものや地域高規格道路についても同様だということで、私は見直しを求めました。

当時の冬柴大臣は次のように述べました。大きな道路は社会資本整備審議会などに諮るようにすると答弁しました。手続をどのように見直したか、先ほど述べた区分けごとに簡単に報告された。

○金井政府参考人 簡単に御説明を申し上げます。

先生御指摘のとおり、高速自動車国道にいわゆる国幹会議という手続がございます。それと同じように、一般国道の自動車専用道路についても、基本計画それから整備計画の段階で、社整審、これは道路分科会でございますが、その意見を経て、最終的に、基本計画、整備計画を、例えば、実際、一般国道の自動車専用道路であれば国土交通大臣が決定をするというような手続にさせていただきます。

なお、整備計画の決定に際して関係都道府県等の意見を聴取する、これも、いわゆるA路線、高速自動車国道と同様な手続にさせていただきます。

なお、地域高規格道路というのがございまして、いわゆる一万四千キロの外でございしますが、それを補完するような路線でございしますが、その非常にネットワーク機能の強いもの、それについて、また関係都道府県の意見も聴取する、そのような手続を定めさせていただいたところでございます。

○穀田委員 今お話があったものをわかりやすくしたのが、今皆さんのお手元に資料として出しています。「高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きの見直しのイメージ」というものであります。

そこで、見たらわかるんですが、大体、点線で囲ったり、それから斜めに書いてありますけれども、新たな追加となる手続なわけですが、今までいいいますと、関係都道府県ということについて意見を聴取するとなつていてるわけですから、なぜ整備計画段階での意見聴取をするのは関係

係都道府県だけなのかということ、対象となるのはこれから事業化するものだけなのか、それとも、現在事業中のものについては対象としないのか、そのあたり、お答えいただければと思います。

○金井政府参考人 関係都道府県の意見は、御提出の資料にありますとおりであります。基本計画、整備計画の段階で承っております。

なお、都道府県の意見を受けるわけでございますが、基本的には、地元の市町村の意見も踏まえて、意見はいただけるものというふうに期待をいたしております。

これらはいずれも、手続を踏むときに、例えば、先ほどのB路線であります社整審の道路分科会にかけますので、基本的に手続が進んだ段階で意見を承る、このようなことになろうかと思っております。

○穀田委員 それは私は少し違うと思うんですが、事業化するものだけだというのは、そこはもう一度、訂正、もう一度言うね。

都道府県という話はわかりました。私は、それを通じてじゃなくて、じかに市町村に聞かないとだめよということを言っておきたい。

事業化の問題についてはどうですか。それは答えがなかったんだけれども。

○金井政府参考人 基本的に、整備計画と事業化がほぼ同じイメージであるとは思っておりますけれども、いずれにしても、手続的には、先ほど御説明しましたとおり、基本計画それから整備計画の段階において、社整審の道路分科会の御意見を承るという手続であるかと思っております。

なお、例えば、高規格道路全般であるとか、その他ネットワーク型の地域高規格であるとか、その辺の事業全般のあり方であるとか基本的な方針については、道路分科会のようなところで基本的なところは常日ごろ御議論をいただくのかなというふうに考えております。

○穀田委員 続いて、確認ですけれども、地域高規格道路の調査区間や整備区間の指定はだれが行

いますか。

○金井政府参考人 御指摘のいわゆるネットワーク型の地域高規格道路の手続でございますが、従来から道路局長の指定とさせていただきます。

今回、一万四千キロの対象の範囲は、御指摘のとおり、大臣ということに変えさせていただきますが、一応、一万四千キロの範囲を大臣、そのほかを道路局長ということで決めさせていただきます。まして、特段明確な線引きという区分けがあるわけではございませんが、とりあえずそのようにやらせていただいております。

○穀田委員 特段というふうにおっしゃっていますけれども、そこは大事な点ですね。

地域高規格道路というのはどういうのがあるかというところ、アクアラインもそうなんです。それから、今後の問題でいいますと、私、昨年のときに取り上げましたけれども、いわゆる六長大橋、東京湾口道路、伊勢湾口、紀淡海峡横断の道路、豊後伊予連絡道路、島原・天草、そして関門海峡、そういうのがともこの地域高規格道路の中の候補路線に入っているんですね。

それを指定するときに、今皆さんのところに図があります、この一番右の方、「高規格幹線道路を補完する広域的な機能を有する地域高規格道路」というところの一段目、二段目にありますように、最終の決定のところでいいますと、指定というのには、「調査区間指定(道路局長)」「整備区間指定(道路局長)」となっているわけです。そうすると、今言った六長大橋の計画も、結局、道路局長の決裁で進められるということになりますよね、理論上は。

○金子国務大臣 地域高規格につきましては、候補路線の中から計画路線を指定する際には大臣が定めます。それから、新規に事業着手するか否かについては大臣の判断を受けて決定する。大きな節目で大臣が決定して、その間の調査の進捗状況に応じた調査区間及び整備区間の指定等の実務的な手続は道路局長が行う、こういう整理になって

います。

○穀田委員 いや、実務的な性格じゃないんです。それだったら同じなんです。基本計画の決定、調査区間の指定、それはいずれも同じ大きなことなんですよ。

大臣、こっちの方を見てくださいよ、この表を。この表、お渡ししています。この中にありますように、一番右ですよ、地域高規格道路について言えば、調査区間を指定し、そしてまた整備区間を指定するというのは道路局長なんです。だから、私は、これはだめなのと違うかと。こうなってくると、それはだめだよと言っているわけですよ。そう思います。

今お話ししたように、大きな道路だし、それから広域にまたがるし、各府県もつながっていく。だから、そういう意味でいうと、大臣もおっしゃったように、それは、どういう段階かという詳しい個別の問題はあるけれども、こういう筋書きでいうと、このポイント、ポイントでいけば、大臣が最終的に判断をするということが必要ですよ。(金子国務大臣)「そうなのとお話で」す」と呼ぶいや、なっていないんだけれども、それが必要だと思えますよね。いや、大臣に聞いてるので、それはもういいから。違う話をされる

と困るのやわ。

○金井政府参考人 先ほどから御説明しているとおりでございまして、どこで厳密に線を引くか、非常に難しい問題でございまして、ネットワーク型の地域高規格についても、先ほど大臣が御説明しましたとおり、計画路線の指定、それから事業着手については大臣の判断でやらせていただいております。

それから、社整備の道路分科会についても、先生御提出の資料のとおり、判断をいただいているものでございますので、非常に数がふえますので、一万四千キロについてはすべて大臣でやらせていただいておりますけれども、ネットワーク型の高規格、数も多いので、この中間の二つの手続については道路局長でとりあえずやらせていただ

いているということでございます。

○穀田委員 いや、それは違うんですよ。私は、地域高規格道路の指定というのは道路局長レベルで実施するのは認めがたい。

というのは、前、冬柴大臣は私の質問に対してこう言ったんですね。県をまたぐような大きな道、これは、第三者の公平な意見も伺って、そういうものを經由して、透明性も図られるわけだから、そういう手続が必要だということを言っているんですよ。だから、私はそれを言っているだけなんです。だから、少なくとも同じレベルにする必要がある。そんな大して多いというわけじゃないんです。

では、もう一度聞きますけれども、そういう話で、今度は、外枠じゃなくて中身の問題について次は聞きたいと思うんです。

だとすると、今お話あったように、透明性を図るといことで、しかも第三者の公平な意見も伺うということになるわけですから、では、社会資本整備審議会の幹線道路部会では何が決められているかということについて論を進めたいと思うんです。

この間、三月九日にこの部会が開催されました。先ほどの事業実施に向けた手続について承認されたことと、それから、新たに十二の区間の新規着工計画を承認しましたよね。そこで聞きますが、その十二区間の計画を幹線道路部会に諮ることを、いつ、どのように決めたのか、それを聞きたいと思えます。

○金井政府参考人 一つ開催を決めたかということとでございまして。ちょっと正確な日取りは記憶しておりませんが、非常に日程が詰まった中で先生方の御都合を調整いたしましたので、そんなに余裕はなかったか、たしか一週間も余裕がなかったような気がいたしております。

三月九日については、御指摘いただきました、十二の路線ごとに、路線の概要であるとか道路交通上の課題であるとか、それからアセスメント、都市計画、地元調整の状況、整備効果その他につ

いて説明をいたしまして、当日出席をされた六名の委員から熱心な御議論をいただいて、手続を進めていくことについては了解をいただいたものと思っております。若干反省点は、説明を丁寧にし過ぎまして、ちょっと議論の時間が足らなかったということもありますので、また今後、運営については気をつけてやりたいというふうに考えております。

○穀田委員 運営についてはまだ聞いていないので、それは後で聞く話なんですけれども。

今ありました、招集の日を聞いているわけじゃなくて、何を諮るかということについて、つまんなに知らせたかということも聞いているんですよ。あなたがホームページによりまして、それは、三月九日の報道発表では、議題が追加となりましたので再度記者会見いたしますということとで、実は、三月六日の報道発表では、議題は手続について等となっていたものが、もう三月九日の報道発表では、議題が追加になりました。

要するに、私が言いたいのは、いつ開催するかということも聞いているんじゃないかと、部会に諮ることの中身をいつ提示したかということも聞いているんですよ。それは、このホームページによれば九日になるんじゃないか、それは余りに無理があるのと違うかと。もちろん、事前に少しは、前には配ったこともそれはあるかもしれませんが、それは委員の方からもそういうお話があるわけですから、けれども、しかし、いずれにしても、短期間にこういう問題を出しているというのは問題だと思います。

そして、今、議論はどうだったかということについて反省点がありまして、報告が長引いて、それから討議の時間が短かったと最初からお話がありました。十八時三十分から二十時三十分、もう少し時間はオーバーしたようだけれども、わずか二時間ちょっとで十二件の計画について審議をした。

そこで、短いとはいえ、反省点はあるとはいえ、実際の委員からの、十二区間についてどうい

う意見や質問が出されたのか、そして、計画を承認することに対する慎重論や反対の意見はなかったのかについてお聞きします。

〔奥野委員長代理退席、委員長着席〕

○金井政府参考人 三月九日の道路分科会につきましては、先ほども申し上げましたとおり、非常に、年度末、いろいろ手続が詰まった中で急遽お願いをしたということで、事前の準備の期間であるとか事前に広報をする時間が非常に少なかったということとは我々も反省点の一つでありますので、今後、十分時間的余裕を持って対応したいというふうに考えております。

それから、もう一つ、御審議の内容でございます。

全部御紹介するまでの時間はございませんが、幾つか御紹介を申し上げますと、例えば、国道九号線、山陰道の関係が四カ所ございました、これを一括で事業化する理由は何か。それから、特に、非常に時間常によつて込んだりすいたりいたします、そういったところの改善方策。それから、例えば九州でいいますと、高千穂鉄道の廃止みたいなものがございます、鉄道がもう生活の足になつていない、こういったところで道路計画をどうその代替として考えていくのかということが個別の議論でございます。

総論として一番大きかったのはいわゆる費用便益の議論でございます、とりあえず今回は、三便益、特に時間短縮を中心とした便益で中身を説明させていただいて、BバイCも三便益ではじかせていただいておりますが、それに関する是非の議論をたくさんいただきました。やはり、今もいろいろ御指摘いただいているとおり、命の道であるとか災害の防除であるとか、そういったものをきちんと効果として見込まなくていいのか、何か一部のみの評価をしているのではないかと、いろいろ御意見もいただきました、その辺については、またこれから、地方の提案も含めて、いろいろ我々の方でも検討してまいりたいと考えております。

○穀田委員 その場に、承認することに異論は出なかったというのがうかがい知れるということですね。

この十二区間の中に入っている京奈和自動車道大和北道路について聞きます。

審議会では、先ほど局長から答弁ありましたように、初めに各計画の中身、概要について長い説明があったということになっていきますけれども、大和北道路についてはどういう説明をしたんでしょうか。

というのは、私は大和北道路について発言しているんですね。昨年の二月、当委員会が福田首相に、平城京跡の埋蔵物遺産が破壊されるなど、世界遺産にふさわしくない事態、悪影響を及ぼす可能性がある、そういう意味での有害な道路はやめるべきであるというように指摘をしました。

同じく当委員会で意見陳述をした小井参考人は、渋滞解消を理由にしているけれども、大和北道路をつくれれば新たに誘引する交通量がふえ、差し引きすれば渋滞は解消されないなどと指摘をして、明確に反対の意思を示しておられました。

計画にこういう異論があったことについて、報告したであります。

○金井政府参考人 大和北道路についてでございますが、最初に事業化の内容をちょっと簡単に御説明申し上げます。

大和北道路全体十二・四キロのうち、今回事業の対象とさせていただいているのは南側の六・三キロ、これは大和郡山から奈良インターまでの間、これを主に高架構造で事業化させていただいて、今、委員御指摘の平城宮の跡地、そこに該当する部分については、とりあえず高規格としての事業化は見送りまして、県、市で街路事業をやっていたら、その部分は当面街路でしのぐという計画になっておまして、平城京跡地に大きな影響を与えるような計画にはなっていないのかなという認識を持っております。

恐縮でございますが、先日の委員会の中で、先生から昨年の国会で御指摘があったということ

は、明示的に説明をしております。

ただ、景観や地下水への配慮から、例えばその区間であれば、今回事業化の対象にしておりませんけれども、大深度トンネルの計画にしているとか、今までの環境対策、環境に対する議論について御紹介をさせていただいて、御審議をいただいたというふうに理解をいたしております。

○穀田委員 直接の話をしていないことは知っています、対象と。ただ、その流れがそういうことにあるということを私は言いたかったですね。それで、小井参考人の場合は、具体的な問題としてまた指摘をしたわけですね。

だから、少なくとも国会で審議になったところで明確に異論が出ていた、その後につながる問題について意見があったということは、やはり言うべきだと私は思うんですね。

景観問題などという話だけではなくて、やはりそれは世界遺産につながる問題と同時に、先ほどありましたけれども、BバイCとか、それから時間短縮とかという問題の根本は、どうしたら渋滞解消になるかという問題も含めて異論があったわけですね。それは、渋滞解消にならないということについての論があったわけですね。しかも、その道路について言えば、右折信号をきちんとつければ、それはいけるという話まで、具体的な問題まで出たということなわけでありまして。

ですから、私は、国幹会議でしたら国会議員も参加しており、それは発言できるんですね。でも、立法院で、参考人質疑とか、この問題について議論になった、行く末の問題を含めていろいろな点があったというのは、それはきちんと報告してもらわなければならないと思うんですね。

それで、二月十三日の中間答申では、社整審の道路分科会で議論する際には、それまでに各地域の構想段階PIや、パブリックインボルブメントの略ですが、都市計画等の手続の中で、実施されたまざまな意見反映に向けた取り組みや議論を踏まえ、それらの結果を参考にしつつ審議することとが大切であるとわざわざ書いてあるんですね。

ね。

大和北道路は、パブリックインボルブメント、いわゆるPIを近畿で初めてやったわけでありまして。

したがって、私は、そういう中間答申で決められた内容からすれば、さざまな意見反映に向けた取り組みや議論を踏まえてやるべきだと言っていることからすると、そういう点での議論の中身を報告するのは、少なくとも国交省、事務方の責任ではないでしょうか。

○金井政府参考人 御指摘のとおり、件数が多かったもので、大変説明が、時間をかけた割には非常に不十分であったということは反省点であったと思います。

今後、例えば立法院でどのような御議論をいただいたか、また、例えば今の御指摘にありましたとおり、平面街路、市内の渋滞全体をどう扱うとか、PIの経緯であるとか、きちんとして説明をさせていただいて、御判断をいただくように努めたいと思っております。

○穀田委員 それはしっかりしていただかないと、形骸化する。

といいますのは、大臣、ちょっと聞いておいてほしいんですけども、この大和北道路全体の計画そのものについては、有識者会議とか、それから費用のあり方とか、いろいろな議論があったんですね。それで、公聴会でも、十数人の発言のうち、七人が賛成で五人が反対とかというふうなことまで出たり、それから、有識者会議それ自身で、この金をかけるんだつたらもう少し安くできるんじゃないかと、いろいろな意見があったことなんですね。そういうのを私はよく知っているものだから、きちんとやらぬとあかんのと違うかと。

ですから、今ありましたように、そういう改善をすると言ったことは明記しておきたいし、今後ともきちんとやっていくことにしてほしいと思うんです。(発言する者あり)必要とか必要でないかという話を、そういう話をしなきゃあきませんよ。

私が言っているのは、国民がしっかりと審議をするという話をしていくわけで、それはあきまへんで、そういうことを言っていたんじゃない。だから、ああいう調子やからあかんのやね。

私は、では審議会の責任は何なのかと。ああいう意見だけやればいいのかじゃなくて、審議会とというのは落ちついてきちんと議論をする場なんだというところが大事じゃないでしょうか。だから、私は、今の意見からも明らかのように、お墨つきを与える審議会や部会であつては決してならないと思うんです。

そこで、先ほど、おくれの問題がありました。こう言っていました、年度末だったと。それから、資料がなかなかそろわない、それから、皆さんに対してさつさと早目に渡すという点でも問題だったということがあります。

私は、今後、それぞれの地元でさまざまな議論がされてきたことを報告し、委員が議論できるようにすると。大臣、大体、十二の路線を二時間余りで、そのうち三十分近くこれは説明しているんですよ。そうすると、何分だと思いませんか。残っているのは一時間半ぐらいなんです。九十分で十二の路線を議論すると。それこそ、やれ行けやれ行けという、ああいうふうな意見があるわけだから、そういう人たちも含めて本当にしっかりと議論しようと思つたら、これは多過ぎるほどなんです。

だから、形骸化させちゃならぬということをやはり肝に据えて、やり方をすべきじゃないかという点は、最後、その点だけ大臣にお聞きしておきたいと思ひます、その件は。

○金子国務大臣 この大和北について、今、委員、この委員会の一点だけ取り上げておっしゃられているんですが、ここにたどり着く前に、五千四百人、四千五百人も意見聴取を有識者からずつとやってきていますよね、お地元で。ですから、ここ上がつてくるまでに、地元あるいは有識者、あるいは文化財の関係、世界文化遺産を含めて、かなり幅広く、四千五百人からの意見を、

これまでに開いてきているということ。それから、訪問アンケート調査も五千四百人をやっているという、そういう経緯等もあるものですかね。

それを、この一点、穀田委員はこの十二本やっただけという委員会の一点だけいろいろ言われているんですけども、それだけではない。やはりそういうここ上がつてくるまでのプロセス、そのプロセスの中で、穀田委員のような御意見は当然ですけれども反映されて、意見として述べられているんだと思います。

ただ、今、道路局長が言っていましたように、こういう委員会の際にも国会での議論をお伝えするということは、彼が言ってくれたのですから、そうしましょう。

○穀田委員 それで、知らない方は何かすごくそれで随分やっただけに思われますけれども、PⅠというやり方でやっているのは、例えば、東京の場合なんかは違うんですね。二週間に一遍会議を開いて、きちつとやっているわけなんです。

この場合のPⅠは何か。そこで、皆さん知らないから、わかるんだけれども、やっているのは、三つしかやっていないんですよ。PⅠ、三つしかやっていないんです。アンケートをやったんです。これが五千四百なんです。ヒアリングをやった、公聴会をやった、これだけなんです。この程度だったら、今でもPⅠというやり方でもなくてもやっている従来の方式なんです。

だから、大臣は、この大和北問題について、今あった、多分事務方からもらった資料の中に、アンケートをもらっているとか、有識者会議をやっているとか、それは私は……（金子国務大臣）「ヒアリングね」と呼ぶヒアリングをやっているとか、いろいろ有識者会議はやっているんですよ。そんなことはPⅠという方式以前から、全国でやっておられる方式の三つなんですよ。それをさらに酌み上げてやるPⅠ方式というのを新しく組み立てたわけですよ。

だから、大臣、それをやっているから立派だな

んという、それは経過はどくだってそんなことをやっているんだということは、知っておいてもらわぬと困りますよね。だから、私の方がそれはよく知っているんで、そこは現場も知っていますから、プロセスというのは、その程度のプロセスは、これは今でもやってきたプロセスですよというだけ言っているんです。

その上に立って、その中で出た意見でも、この問題というのは非常にいろいろな意見が出ていますよ。だから、私は、何もやみくもに時間だけふやせばいいとか言っているんじゃないかと、そういう両方の意見をしっかりと踏まえてきちんと審議すべきじゃないかということを言っているんです。

最後にしますけれども、私は、この十二件の計画というのは、もともと〇八年度に新規事業化する計画でして、本来、〇七年度末、つまり昨年の三月三十一日までに新規事業として評価し、〇八年度予算で配分すべきものだったし、そういう案件だったわけですね。もちろん道路特定財源問題があつて、それで見直そうということになって、交通需要推計やBバイC、費用対便益の見直しを実施したという計画なんです。

それを見ますと、一言だけ少し言っておきたいんですけども、大和北道路のBバイCは四・四というところになって、BバイCが三・二という路線に見直しているんですね。だから、普通この見直しで、需要推計だとかいろいろなことをやって、それから二割から三割が下がると言われているんだけれども、なぜ上がるのか。同じ区間で検証すればどうなるのか。他の区間も同様の傾向があると思ひます。

そこで、今度、国土交通委員長に提案したいと思ひます。私は、やはりこういう高速道路計画については当国土交通委員会が審議する、少なくとも審議会や国幹会議に提出しようとする議題、内容については当委員会に提示してもらつて、こういうふうなことに、大臣の見解を求め、そ

して諮っていただければと思います。

○金井政府参考人 ちよつと数字だけ先に御説明いたします。

一回前の数字は詳細に承知をいたしておりますが、BバイCについては、交通量、それから事業評価の見直しについて、押しなべて見れば二割ちよつと下がる数字が普通かなと思つております。ただし、その路線の、例えばネットワークのとり方であるとか、それから、今回事業区間を半分にいたしております。

その辺の事業区間のとり方の問題であるとか、幾つかの要素によつて数字はかなり変わりますので、その辺はまた精査をさせていただきます。

○穀田委員 それで、私はさっき言ったんですけども、やはりこういうものというのは、国幹審というのはいかにも道路をやるわけですから、今言いましたように、当高速道路計画については当国土交通委員会が審議する。そして、そのためには、少なくとも審議会や国幹会議、これは国幹会議なんてたつた四十分ですよ、そういうものには、せめて当委員会に提示してもらつてほしい必要じゃないでしょうか。大臣、いかがですか。

○金子国務大臣 国幹会議は、与野党国会議員が入つて開かれるんですよ。そういう重要なテーマだということで、審議会だけではない、政治家も入つて、これはしかも与野党問わず入っているということでもあります。

そういう現在の国幹会議であります、当委員会にかけののがいかどうか、ちよつとこれは預からせてください。

○穀田委員 私は、要するに、内容や議題については提示してもらつて、今後当委員会でも取り計らつていただければということを委員長に最後提案して、終わりたいと思ひます。

○望月委員長 この際、加納国土交通副大臣から発言を求められておりますので、これを許しま

す。加納国土交通副大臣。

○加納副大臣 先ほど、パーティー会費のことがありまして、その返却先である二つの政治団体が既に消滅しているので別口座をつくったと申すべきところを、私がどうも言い誤って二つの会社と発言したようでございます。

そうでございますたら、大変申しわけございませんが、二つの会社ではなくて、これは二つとも政治団体でございますので、二つの政治団体と修正してまいりますように、おわびをして、お願い申し上げます。

○望月委員長 次回は、来る二十七日金曜日午前八時五十分理事会、午前九時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時七分散会

平成二十一年四月十三日印刷

平成二十一年四月十四日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

〇