

衆議院 第七十一回国会 国土交通委員会 議 録 第 九 号

平成二十一年三月三十一日(火曜日)
午後二時三十二分開議

出席委員
委員長 望月 義夫君

理事 奥野 信亮君 理事 菅原 一秀君
理事 中山 泰秀君 理事 福井 照君
理事 山本 公一君 理事 川内 博史君
理事 後藤 齋君 理事 上田 勇君
赤池 誠章君 稲葉 大和君
江崎 鐵磨君 遠藤 宣彦君
小里 泰弘君 大塚 高司君
太田 誠一君 岡部 英明君
鍵田忠兵衛君 亀岡 偉民君
北村 茂男君 佐田玄一郎君
島村 宜伸君 杉田 元司君
長島 忠美君 西銘恒三郎君
原田 憲治君 藤井 勇治君
松本 文明君 盛山 正仁君
吉田六左門君 若宮 健嗣君
石川 知裕君 小宮山泰子君
古賀 一成君 高木 義明君
長安 豊君 古本伸一郎君
馬淵 澄夫君 三日月大造君
森本 哲生君 鷺尾英一郎君
高木 陽介君 谷口 和史君
穀田 恵二君 糸川 正晃君

国土交通大臣 金子 一義君
国土交通副大臣 金子 恭之君
国土交通大臣政務官 谷口 和史君
国土交通大臣政務官 西銘恒三郎君
政府参考人 田中 一穂君
(財務省大臣官房審議官) 道盛大志郎君
(財務省大臣官房審議官)

政府参考人 香川 俊介君
(財務省主計局次長) 増田 優一君
(政府参考人) 閔 克己君
(国土交通省大臣官房技師) 審議官 金井 道夫君
(国土交通省道路局長) 北村 隆志君
(政府参考人) 政府参考人 本田 勝君
(国土交通省自動車交通局) 石澤 和範君
(国土交通省鉄道局長) 長

委員の異動
三月三十一日
補欠選任
石川 知裕君 馬淵 澄夫君
長安 豊君 古本伸一郎君
糸川 正晃君 糸川 正晃君

同日
補欠選任
古本伸一郎君 長安 豊君
馬淵 澄夫君 石川 知裕君
糸川 正晃君 糸川 正晃君

三月三十一日
新たなタクシー制度の確立を求めることに関する請願(岡本充功君紹介)(第一一四七号)
同(辻元清美君紹介)(第一一四八号)
同(土肥隆一君紹介)(第一一四九号)
同(三日月大造君紹介)(第一一五〇号)
同(横光克彦君紹介)(第一一五一号)
同(赤松広隆君紹介)(第一一六三号)
同(川端達夫君紹介)(第一一六四号)

同(北神圭朗君紹介)(第一一六五号)
同(田名部匡代君紹介)(第一一六六号)
同(松本剛明君紹介)(第一一六七号)
同(重野安正君紹介)(第一一七八号)
同(園田康博君紹介)(第一一八二号)
同(楠木道義君紹介)(第一二〇〇号)
同(近藤昭二君紹介)(第一二二九号)
同(古川元久君紹介)(第一二三〇号)
建設不況打開と資材高騰への緊急対策に関する請願(和田隆志君紹介)(第一一六二号)
同(古川元久君紹介)(第一二二八号)
は本委員会に付託された。

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、大臣官房技師審議官閔克己君、道路局長金井道夫君、鉄道局長北村隆志君、自動車交通局長本田勝君、財務省大臣官房審議官田中一穂君、財務省大臣官房審議官道盛大志郎君及び財務省主計局次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。

○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。
本委員会におきまして、この法案審査の中で二度目の質疑の機会をいただきました。大変感謝しております。

早速、お尋ねをさせていただきます。
まず、さきの予算委員会では、私は、平成二十一年度予算、その中の直轄道路等の新たな需要推計に基づく新たな費用便益分析、これを行うべきではないかということで、点検についてお尋ねさせていただきました。そこでは、金子国土交通大臣、きょうお見えでございますが、大臣からは、「平成二十一年度の予算執行に当たりましては、高規格幹線道路及び直轄国道のすべてについて新たな需要推計に基づく費用便益の点検を年度内に行う予定であります。」と御答弁をいただきました。

本日は年度末でございます。この点検結果ということについて、まず冒頭、事務的に御答えを事務方からお願いたします。私が指摘をさせていただきましたが、二十一年度の予算執行に当たつての直轄国道について、この点検結果について端的に御答弁をいただけますでしょうか。

○金井政府参考人 お答えいたします。
今御指摘いただきましたBバイCの直轄事業に関する総点検を行いまして、BバイCが以下の事業、十八事業ございました。これについては、とりあえず予算の執行を保留させていただきまして、再評価を行って、コスト削減その他の方策を検討した上でまた新たな方針を出すということで、とりあえず予算を留保させていただいたところでございます。

第一類 第十号 国土交通委員会 議 録 第 九 号

○馬淵委員 これは、平成二十一年度の予算執行に当たつての直轄国道すべてというのは、総事業数、済みません、これは数字だけで結構です。総事業数は何事業、そのうちの十八事業と今お答えいただきました。総事業数についてはお答えいただけますか。

○金井政府参考人 恐縮でございます。直轄国道と高速会社の分とございますけれども、直轄国道で合せて五百七十四カ所、それから高速会社で四十三カ所、合せて六百十七カ所、これについて公表させていただいたところでございます。

○馬淵委員 直轄五百七十四、高速道が四十三、合せて六百十七事業、これをすべて一斉に点検いただいたということになります。その中で十八事業がBパイクが以下となるために、これについては事業執行を当面見合わせることにされたという御答弁を今いただきました。

予算執行が停止されるということでありまして、まず、今お手元、これも私、屋間の記者会見だということで、つい先ほど、慌ててこれをいただきまして、資料として何とかお配りできまして、私も今見るところでございますが、「事業執行を当面見合わせる」となっております。

このように予算の支出が停止されるということ、これは具体的にどのような形になるかということ。きょうは財務省にお越しいただいておりますので、事業を当面見合わせる、執行をとめるということでありまして、これは具体的に予算の支出をどう扱うにしようかというところでしようか。

○香川政府参考人 例年、予算の執行に当たりましては、例えば、災害の状況を踏まえた対応、これは維持修繕費をとっておかなきゃいけないというふうなことがございます。あるいは、気象状況を踏まえた対応、これは除雪費の関係で幾らか備えておくというふうなことで、当初予算の一部を留保しまして、その後の状況を踏まえて年度途中で機動的に執行するということをやっております。

今回、Bパイクが一以下となったものにつきましても、当面事業執行を見合わせるということですが、今後その中身について再検討するということですが、すぐには執行しないということでございます。

○馬淵委員 財務省側としては、これは財務省の方で実施計画の承認ということで予算執行されるわけでありまして、実施計画の承認そのものを行わないということではよろしゅうございますか。

○香川政府参考人 実施計画に組んでいないということでございます。

○馬淵委員 六百十七事業のうちの十八事業については実施計画を組んでいない、したがって、これは予算執行を留保するというところでございます。

さて、この十八事業であります。これは全事業の一覧が出ております。そこから十八事業というところで、お手元には、これも先ほど慌てて整理させていただきましたが、張りつけておりますので、私の事務所の作成でございますが、国交省が午後に提示されたもの、十八事業でございます。これをござらんいただきましたと、事業主体、各地方整備局、そして事業名、実施箇所、延長、全体事業、計画交通量、Bパイクと出ておりますが、一を切ったということで、恐らく、一・〇とありますのは、これは小数点のとり方によって一・〇となっているのかというふうに推測されます。

そこでお尋ねをしますが、この十八事業、今、これは全体事業ということで、済みません、ここには単位が載っておりますが、慌ててコピーをしましたので載せておりませんが、延長というところは、これはキロメートル、道路の延長、距離でございます。そして、全体事業というのが、これが事業費、億円です。上から、北海道、一般国道二百三十号、これは四十八億円、全体事業費でございます。そして、右の計画交通量というのは、一日に何台走るかということで、台・パー・デーですね。一日当たり、一番上の道路であれ

ば、二千七百台。これがBパイクが一・〇という数字であります。小数点のとり方で一・〇という表記のようですが、これは実際には一・〇を切っている、こういう理解でよろしいかと思っております。

さて、そこでお尋ねいたします。これも通告済みでございますが、まず、平成二十一年度執行予定の予算、この十八事業については総額で幾らになるんでしょうか。数字だけで結構です。

○金井政府参考人 お答えいたします。

十八事業でございますが、その十八事業の全体事業費ということであれば約五千八百億円ということでございます。

当年度の事業費ということでございまして、原則として支出をとめさせていただいておりますけれども、例えば地権者と調整済みの用地買収であるとか、あるいは工事国債、多年度にまたがって工事を発注している場合の義務額その他がございまして、そういうものとして、やむを得ない支出として約六十億円を二十一年度にとりあえず計上させていただいております。

○馬淵委員 予算がついていないので、六十億円というのは支払わなければならない、支払いを約束したものであるということですから、今のお話は単純に、現状において平成二十一年度予算として支払わざるを得ないものが六十億円であつて、十八事業すべての、平成二十一年度、もし予算として執行されれば、その総額というのはこの数字ではありませぬ。

それについては、再度お尋ねさせていただきますが、平成二十一年度、この六十億はあくまで支出される部分であります。今回、事業をとめられまして、当然、事業をとめるまでにはその準備をされておられるわけですから、平成二十一年度、十八事業を予算化しようとした金額は幾らなんでしょうか。

○金井政府参考人 確定した数字ではございませんが、検討段階では予算額約百三十億円程度を想定しております。

○馬淵委員 もちろん確定でないことは重々承知しております。平成二十一年度執行予定であつた百三十億円の道路事業が、当面これを見合わせる、すなわち凍結された、こういう理解でよろしいかと思ひます。

済みません、これは昨日、報道には数字がぼんと出たんですが、昨日の朝刊ですけれども、こちらには、朝日新聞の方には、約六百件のうち十八件凍結ということで、〇九年度予算に盛り込まれた四百億円の執行をやめる、このように書いてあります。また、事業費総額約五千億円でありまして、今のお話ですと、全体事業五千八百億円、平成二十一年度予算は百三十億円でございます。この四百億円というのは違うんでしょうか。

ちよつと、これはイエス、ノーでも結構ですから御答弁を。

○金井政府参考人 私どもが検討した数字は、先ほど申し上げましたとおり約百三十億円と承知をいたしております。

○馬淵委員 もう一点、これも昨日通告済みでございますが、今、全体事業ということで、総事業五千八百億円、十八事業についてということであります。残事業、これも複数年度にわたつて工事が進められておりますから、それが平成二十一年度においては点検という形で当面凍結ということでありまして、では残事業、残事業の全体の総額というのは十八事業合せて幾らになるんでしょうか。

○金井政府参考人 概数でございますが、約二千八百億円程度を想定いたしております。

○馬淵委員 残事業、五千八百億円のうち二千八百億円、これから投じられる、この十八事業の整備のために、平成二十一年度執行予定であつた予算が百三十億円程度。しかしながら、これに対してはBパイクのチェックを行つて、これは一を切るとのことから凍結とされた、こういうことだと理解をいたします。

さて、このように予算の支出は、財務省の方からありました、これは予算化されていないの

で、当然、実施計画も組まれていないから承認ということにもならないんだということでありました。

この点検ということについてお尋ねをします。今回、六百十七事業については点検結果、この国交省さんの方は発表されております。これはいわゆる事業評価とは違うんでしょうか。局長で結構です、お答えいただけますか。

○金井政府参考人 前からお答え申し上げてますとおり、今回、交通量であるとか事業評価のやり方を総合的に見直しをさせていただいたということ、とりあえず、まず直轄の全事業についてBバイCの点検を行いまして、その点検結果を算定させていただいて発表させていただいたというのが今の段階でございます。

今後でございますが、BバイCが一を割るような事業につきましては再評価を行いまして、場合によってはコスト縮減というようなことの対応も含めて専門家の意見を聞いて、今後の事業の執行の方針をまた改めて定めさせていただく、このようなことになるのではないかと思っております。

○馬淵委員 今の御答弁の中で、新たな事業推計云々とおっしゃいましたが、私がお尋ねをしたかったのは、いわゆる事業評価、国交省所管の公共事業の再評価実施要領、この実施要領に基づいたものではないということですかというお尋ねなんです。局長、それでよろしゅうございいますか。

○金井政府参考人 委員御承知のとおり、再評価が必要なもの、もしくは新規事業で必要なものについては、要領に基づいて評価をさせていただいております。

今回は、先ほども申し上げましたとおり、大幅に交通量、BバイCの算定の方法が変わったということで、とりあえず全事業について点検をさせていただいた、そのように考えております。

○馬淵委員 これも私は予算委員会でも指摘をさせていただきましたが、新規着工時、新規採択時のときに評価を行った後十年間は、いわゆる、今

申し上げた公共事業実施要領に基づく再事業評価というのはなされない、十年間はノーチェックなんです。それを今回は点検という形で行ったということですが、再度お尋ねさせていただきます。

実施要領に基づく再評価ではないんだということですが、実施要領には、いわゆる社会情勢の変化ということもその条件としては定められています。確認ですが、今回のこの点検は、実施要領の中で定められている社会情勢の変化ということにはならないんでしょうか。いかがですか。

○金井政府参考人 社会状況の変化につきましては、例えば整備局でいいますと、それぞれ事業評価監視委員会と先生方に御議論をいただきまして、いろいろ状況が、例えばネットワークが変わった、周辺の土地利用が変わった、そのような状況を踏まえて、必要があれば今までもやらせていただいているところでございます。それらの評価を今回全部一遍に行うということとはなかなか時間的に余裕がありませんので、何回もお答え申し上げておりますとおり、とりあえず点検をさせていただいて問題点を摘出して、まず問題が大きいのものについて再評価を行っていく、このようなスタンスで臨ませていただければと思っております。

○馬淵委員 これは、私は実施要領そのものを見直すべきではないかということは指摘をさせていただきまして、なぜこのことをしつこく申し上げるかというと、実施要領には、その事業評価の結果に対して、再評価に対して事業評価監視委員会のチェックがかかるんですね。今のお話の、任意の点検なんです。これは国交省さんには私は何度もお尋ねしましたが、六百十七事業はどういうことをされるんですかというのを伺いますと、実施要領に基づいて行われるのは、これはつまり十年後です。ちようど十年たったものについては実施要領に基づいた再評価だが、それ以外は任意の点検だと。任意の点検ということになりますと、これはいわ

ゆる再評価の監視委員会のチェックがかからないんですね。このチェックがかからないこと自体が私は問題ではないかというふうに思っております。

今のお話では、こうした形で進めてきたということですが、そこで再度、この残事業、先ほど数字をいただきました。二千八百億ほどあるということですが、今回の点検は、これを見ますと、全体事業で点検を行っている、評価を行っているということですが、なぜこれは全体事業で評価をされているんでしょうか。お手元の資料②の一覧表は、抜粋をした表であります。全体事業の事業費が載っております。全体事業でBバイCをチェックされて、十八事業が一・〇を切る、一・〇未満だということで今回は凍結されたわけですが、全体事業で評価されているのはなぜなんですか。お答えいただけますか。

○金井政府参考人 今回は、BバイCの点検については、先生御指摘のとおり全体事業費でやらせていただいております。理由は、当然、御承知のとおり、例えば再評価については、全体事業費でやる場合、それから残事業費でやる場合、いろいろなケースがあり得ると思っておりますが、とりあえずの点検でございますので、需要予測であるとか評価の手法を変えたことに伴いまして、全体の事業を、わかりやすくその効果を説明するという観点から、とりあえず全体事業費でBバイCを出させていただいて点検をさせていただいたということでございます。

○馬淵委員 とりあえずの点検、あるいは時間がなかったというようなことなのかもしれません。きのう、私の方でレクでも確認をさせていただいたんですが、なぜこれは全体事業で行うのかということをお尋ねしたところ、非常に厳しい、こ

ている中で、事業の透明性確保、説明責任の達成を図る観点から事業全体の投資効率性で評価したもの、こういうふうに使われておりますし、今の局長答弁もそれに近いものかもしれません。

お手元の資料③をごらんいただきたいと思いますが、お手元の資料、お配りをしました資料③でございます。

これが公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針と呼ばれるものであります。これは共通編と呼ばれるものであります。平成二十年六月、国土交通省が取りまとめたもので、その三十二ページがこのお配りしたページでございます。

「再評価結果の取り扱い」に対してということ、ここに「表2-8 再評価における費用便益分析の評価結果の投資効率性の観点からの取扱い」とあります。ここを見ますと、この四角囲み、アンダーラインを引いておりますが、事業全体の投資効率性が基準値未満、この場合どうなるかということですが、残事業の投資効率性が基準値以上であれば、「基本的に継続とするが、事業内容の見直し等を行う」と書いています。

つまり、国土交通省は、この平成二十年六月に取りまとめている技術指針では、BバイCの全体事業が一・〇を下回っても残事業が一・〇を超えていれば基本的には継続するという指針を持っております。しかし、今回に関しては、全体事業が一を切る、基準値未満というところで継続というのをとめられているわけでありまして、ここはなぜこの技術指針と違う判断をなさっておられるんでしょうか。済みません、これをちよつと御説明いただきたいと思います。

○関政府参考人 お答えいたします。まず、先生御指摘の再評価に当たってでございますが、国土交通省所管の公共事業の再評価につきましては、御指摘の公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針、これに基づきまして費用便益分析を実施する場合におきましては、原則として、残事業の投資効率性に関する分析結果と、それから事業全体の投資効率性、この分析結果の両

者を用いて評価を実施することとしております。これは、いわゆる再評価、評価を行う場合の基本的な考え方でございます。

○馬淵委員 私がお尋ねしているのは、このように指針に書いてあるんだけれども、今回は、全体事業がBバイCが一を切った、それで継続ではなくてこれは凍結しているじゃないですか。技術指針では、全体事業が一を切つていても残事業が一年以上であればこれは継続なんですよ。今回はこの指針とは違う方法で事業の凍結を決定されていきますよね。私がお尋ねしたいのはその一点なんです。なぜそのようにされたのか。では、局長。

○金井政府参考人 先ほどもお答え申し上げたとおり、今回、交通需要予測であるとか事業評価であるとか、そういったものに対応した新しい評価をするということで、とりあえず時間がない中で点検を全事業についてやらせていただきました。その際、やはり全体の事業の評価をわかりやすく説明するという観点から、全体事業費をまず使つて、その数値でとりあえず対応させていただいたということでございます。

今後、BバイCが一を切つた事業を特に再評価をやつていくわけでございますけれども、その際は、やはりいろいろ専門家の意見も聞きまして、今御指摘がありました全体事業費それから残事業費、いろいろな指標がありますので、そういったものを使つて適切に判断をしていく必要があるかなというふうに考えております。

○馬淵委員 私は、時間がなかつたとか、そういった理由も理解はできますよ。ただ、私がここで、これはひよつとしたら問題にならないかなと懸念するのは、今回は事業全体で一を切つている、すなわち、投資効率としてこれは経済性がないという判断です。そこでとめたということではありますが、一方で、残事業の投資効率性が一年以上であれば継続としていたんだですね。

道路問題については非常に厳しい国民の目がある中で、全体事業が一を切つていっているんだから、残りの事業は一以上になつたとしても、これはちよつと見直そうということととめたというところでありますが、これが、国民の監視がうせていく中で、今度は、いや、マニュアルどおり、指針どおりやりましたというふうな形にならないかというのを私は非常に懸念するわけです。

通常、全体事業が一未満となつても残事業が一年以上となる可能性というのは非常に高いんですよ。私、予算委員会の中でもさまざまなBバイCの計算をいたしました。要は、途中で、全体事業が一未満になつていっている状況でも、残事業が、結局ネットワークが完成するというところで便益が高くなるということからこれが一以上になるという場面、そういった路線が出てくる。

だから、そういう意味で、私自身は、この指針を今後取り扱うのであれば、今回なされた判断というのは、この指針をもう一度見直すということとろまで踏み込まなければならぬのではないかと考えます。逆に、いや、そうではない、この指針を踏襲するんだということであれば、その踏襲した判断をすべきであつて、その都度その都度、都合のいいように指針を取り扱われてしまつては、厳格な、公正な判断というのができなくなつてしまふ。その意味で、私は、この指針あるいは実施要領も含めてきちつと見直すべきではないかというところは、これは予算委員会ときからお話をしてみたい。

金子大臣、申しわけありません、今技術的なことというところではありましたが、このように、指針の取り扱いやあるいは実施要領の取り扱いも含めて、恣意的にならないようにこれは進めるべきではないかというところの指摘を私はしているつもりなんです。大臣、いかがですか、今の私と局長のお話を聞いていただきました上で。

○金子国務大臣 馬淵委員のおっしゃることも、もつともだと思います。恣意的な運用にならないようにしていかなければいけないということは、まさにそうだと思います。

扱いとしては、一以下になつたものについて再評価を、今回は点検でやりましたけれども、今、凍結しました。それについては再評価をやる。再評価をやるときに、やはり全体事業で一を切つたわけでありまして、今度は、国交省の今の運用としては、全体事業で一を切る。それは残事業で一を超えるからだけではなくて、やはりもつと経費を削減できる部分は削減をして、経費を削減していこう。あるいは、ルート変更が必要であればそれをしていこうという気持ち、そういうことをやっていきたいという気持ち。つまり、無駄な事業をやりたいくない、この気持ちのあらわれでありますので、この点はそういう方向でいいたしたいと思います。

ただ、それでもつて、今度は、残事業の評価というのがあるわけで、事業評価委員会に当然でありますけれども提出をされます。そういう中で、少しでも、全体事業が一を切つていいたんだから少し見直していこうねということであるならば、それは結果としてはプラスに働いていくことだと思ひます。ただ、冒頭に申し上げましたように、恣意的に運用されまいようにしていくということ意味は大事だと思ひますものから、そのことはちよつと承つて、どういふふうに考えていくのかは検討したいと思ひます。

○馬淵委員 私は何度も、指針の見直しあるいは実施要領の見直し、これを大臣には明言していただきたと思ひつておるんですが、承つたというふうに言つていただいていますので、きょうはこれ以上申し上げませんが、でも、今重要なことをおつしやつていただきました。要は、コスト削減をしていくということについては、これは明確に今取り組みをされるということでもあります。

そこで、この六百十七事業について、十八事業が凍結されるということでもあります。そして、これはBバイCが一を切つてのわけですから、とめる。しかしながら、とめるのが目的ではないはず。ネットワークの構築も含めて、道路整備というものが重要であることは私も異議を申し上

げません。そこで、この場合、BバイCを一を上回るような計画はどうするべきかとなりますと、当然ながら、これはベネフィットは今回の見直しでふえなわけですから、コストの部分を下げる以外ありません。コスト削減をしていくわけですね。コスト削減をしていくということは、少なくとも平成二十一年度当初予算の予算よりも、先ほど約百三十億とおつしやいましたが、百三十億を下回る予算がつけられなければ、この十八事業については実行は不可能です。

百三十億を下回る予算がついたとすれば、ではそこで、百三十億がどれぐらい下がるのかわかりません、しかし、下がった、その余つた金額、お金、何億かわかりませんが、これについてはどのような取り扱いになるんでしょうか。これは財務省の方からお答えいただけますか。

○香川政府参考人 BバイCが一以下ということと当面事業執行を見合わせています事業について、コスト削減など事業内容の見直しを行った結果、例えばBバイCが一以上になれば執行することになるでしょうし、その事業に使えない場合でも、ほかの実施している事業の進捗状況によつては、そちらに使うこともございます。しかし、それらを全部使い切ることではございませんで、そういうこと以外のものにつきましては、最終的に、執行がなされずに不用ということになることもあり得ると考えております。

○馬淵委員 今、局長からは大変重要な御答弁をいただきました。つまり、BバイCを見直して凍結した、そしてこれを、事業をとめるのではなくてコスト削減なんだということであれば、コストが下がらるわけですから、百三十億よりも下がった部分については、これは余る。余つたお金はどうするのか。一つは、他の事業に振り向けるというのがあるというお話でした。これもわからなくはありません。必要な事業であれば進めて後年度負担を軽減させるといふことも、これは一つの施策として私

は理解できます。

しかし一方で、この余ったお金について、いや、何でもかんでも突っ込めばいいという話じゃない、もともと当初予算としてはその道路を整備するために予定されていたわけですから。となりますと、予定されていた予算が不用となる、この可能性も今指摘をしていただきました。

重要なのはこなんですよ。まさに予算委員会が私が申し上げてきたのは、本当に必要な道路が否かをしっかりと点検したときに、余ったお金は不用、すなわち、不用となるということは、これは予算そのものを減額して、また別のお金、社会保障があるいはわかりません、それこそ別の、国民生活に必要な分野に振り向けることが可能なんです。

今我々が、厳しい予算の中で、真に必要な道路が否か、あるいはさまざまな事業を含めて公共事業に対して厳しい目を向けていく。そこで問われているのは、他の事業に振り向けばいいという話じゃないんです。今、財務省からは、これは不用となる、そういったこともあり得る、このように述べられました。

そこで大臣にお尋ねしますが、この十八事業の中で、BバイCを一以上に変えていく、コストを下げていく、余ったお金が不用となる可能性も今財務省の方は指摘をされました。大臣、こうした、本来は、コストを見直して余ったお金を余分なところに振り向けるということがないように、本当に必要なところに振り向けるということでも、これは予算そのものを削減していくということも非常に重要ではないかと思われませんが、大臣、これはいかがでしょうか。大臣、どのようにお考えでしょうか。いや、大臣でしょうか。これはやはり大臣の御答弁じゃないでしょうか。これは政治家の判断だと思いますよ。

○金井政府参考人 今後、先生御指摘のとおり、再評価をいたしまして、どこまでコスト削減できるのか、その辺について詳細に検討いたしまして、それに基づいて、関係機関とも御相談をして

予算措置をどうするのか、必ずしも来年度予算の削減ということではなくて、全体コストの削減というところでございますので、来年度予算がそれを踏まえてどうなるかということも踏まえて、十分適切に対応していきたいというふうに考えております。

○馬淵委員 大臣、今局長は、適切に踏まえて検討していきたいというのは、これは何をやるか、よくわからないんですよ。少なくとも、予算委員会の審議というのを思い出していただきたいんですよ。

厳しい財政状況の中で、本当に必要な分野にお金を振り向けるということを国民は望んでいるわけですから、それについて、我々はコスト削減、コスト削減ということを考えていこう。そこで、道路予算について、私は、平成二十年度予算の既に執行した部分についても、BバイCが下がるんだから、これについては、閣議決定、昨年の五月十三日、「厳格に反映する。」ということで進めていたにもかかわらず、もう五月十三日の段階で支出担当官が支出行為をやっていますよ、これは閣議決定違反じゃないですかと指摘させていただいたのが、あの二月四日の予算委員会の質疑です。

そのときに私は、みずからの試算で、平成二十年度執行分の予算の中でもBバイCが一を切つてしまっているものがありますよと、五十六路線区間を提示いたしました。

今回、十八事業、平成二十一年度事業として点検いただいた。自主的に点検されたというよりも、私はむしろ、言われるから点検したというニュアンスが多分にあるのではないかと、このことを国交省の皆さん方から聞いておきますよ。少なくとも、私が指摘した五十六路線区間の中で今回凍結の十八事業が入っていますよ。私はこういうことを言ってきたんですよ。

予算を本当に適正に使っているかどうかをみずからがしっかりと見直して、その部分、下げられれば下げたでこれは不用額として計上するならば

予算をしっかりと減額すること、政府の中で評価されることじゃないですか。大臣、違いますか。これは政府の中で、無駄なものを削って予算を余らせることができた、不用額をつくる。予算を分捕るのが大臣の仕事じゃないはずですよ。少なくとも、国民にとって必要な分野にお金を振り向けることが国会の機能なわけですから。

大臣、これは私は、先ほどのあの局長の答弁は、官僚の方々の御答弁というのは、これは仕方がないと思います、責任者ではないわけですから。しかし、大臣は責任者でいらつしやる。大臣は、こうした不用額に計上できるような、予算を余らせるような形でコスト削減ができた場合は予算を削減すべきだというぐらいに踏み込んでいいんじゃないんでしょうか。大臣、いかがですか。

○金子国務大臣 こういう事業評価、点検をやつて、そしてBバイCが一を切るものについては再評価をしてコスト削減をしていくという、この機能というのがまさに大事であると思っております。一つ一つの無駄な道路はつくらないという原点に立った行動を今とっておるわけでありまして、このところの枠組みは、予算の執行の上でも大事に守つてまいりたいと思っております。

○馬淵委員 大臣、全然わからないです、今の御答弁は。申しわけないけれども。

私が申し上げているのは、BバイCを点検し直したんですよ。今まで国土交通省はこれをやつていなかったんですよ。少なくとも十年間は、実施要領に定められて、再評価の十年後までは一切点検なんかしないでそのまま予算がついていったんですよ。それを指摘して、昨年私が指摘をした中期計画の見直し、需要推計の新たな算出、これで今回は全事業について平成二十一年度やるとおっしゃった。大臣、やるとおっしゃったんですよ。大臣、やられて、十八事業は凍結なんです。

凍結して、これは一以上にするにはコスト削減しか手がない。ここで便益をふやすなんていったら、これは捏造になりますからね。コスト削減しかないんですよ。コスト削減でつくった不用額というのは、まさに予算の削減効果じゃないですか。不用額は、予算を削ったということは、返上なんですよ。違いますか、大臣。お答えください。

○金井政府参考人 御指摘のとおり、今回いろいろ再評価をやらせていただいて、今後の事業の方針について、コスト削減も含めていろいろ大幅な見直しをさせていただくことになると思います。その際、もし予算が削減されれば、さつき財務省の方から御答弁があったとおり、いろいろなやり方があると思います。他の事業に振り向けるというのも一つの方策でありますし、不用額にするということもあろうかと思っております。その辺も、全体をどうするかについて、再評価の結果を踏まえて、関係機関とも相談をしながら対応したい、お答え申し上げます。

○馬淵委員 私は、そうやってどっちでもいいような、どっちに転んでも問題ないような答弁をされて、結局、最後ふたをあけてみたら、来年の三月また同じように、予算委員会が終わつて、平成二十一年度予算執行の状況を見たら、何のことはない、不用額なんか一円も出てきていない、要はほかの事業に全部使いました、そんな状況になりはしないかということをお尋ねしているんですよ。だから、大臣に私はお尋ねしているんですよ。厳しい財政状況で、税の使われ方を国民が見ているわけですよ、注目しているんですよ。とりわけこの問題については、わかりやすい話に、何とか国民の皆さん方に伝えて、BバイC一以上が未満かという数字で見てわかりやすいところに置きかえることができて、ようやく国民の皆さん方の関心が高まってきたと私は思っています。これは重要ですよ。この場合で、不用額として予算をきつちりと削減した成果を問えるじゃないですか、金子大臣。あなたが国交大臣として予算を削ることによって国民の評価を得られるという第一歩を踏み出せますよ。いかがですか。これは

不用額として出していくんだという決意をお持ちいただけるんでしょうか。いかがでしょうか。

○金子国務大臣　そこはもう全く意見が異なります。私は、国交大臣として、国民あるいは地方に本当に必要な道路はつくる、無駄な道路はつくらない、そのことは大事にしながらやっていきたい。

ですから、今、馬淵委員がミクロの議論をされていますけれども、一本一本の議論をしていますけれども、マクロとして、全体として必要な道路はつくる、そういう中で必要な道路に振りかえるということも関係機関と相談をし、そしてきちんと再評価をするということを再三申し上げているわけがあります。

○馬淵委員　これはミクロの話だと私は思っていますよ。全体事業の、これは道路事業という大きな、国交省の中でも予算権限のある中で、そもそも、根本、需要推計というところから始まって、中期計画の見直しを求め、さらには平成二十年度予算執行分に對して、もうBバイCが一を切っているものに對しても道路をつくってしまっただんじやないかということを指摘しながら、平成二十一年度予算の中で全事業について点検していただくような形にやつと来たんだ。しかも、その全事業の点検については再評価の実施要領に基づいていない部分もあるので、これまた恣意的に使われないかなというのを私は冒頭から指摘してきただけですよ。

技術指針に書いてあることと違うやり方をして、ほとぼりが冷めたら、いや、後はもう指針のとおりやつておりますんというのにならぬように、ならば、指針を変えなさい、実施要領を見直してください、こういうふうに申し上げてきた。それについては、ナシのついで、余りお答えはいただいていません。

だから、私は、再度、これを繰り返し、さらにこれから進めていく皆さん方の作業の中で、Bバ、IC一以上にするにはコストを下げるしかない、コストを下ればその分はお金が浮いてくる、こ

の浮いたお金をほかの事業に振り向けるなどということがもちろんあるかもしれないが、これは私もちゃんと言いましたよ、理解はできますと。しかし、本来ならば、そこで不用額として計上されるものも出てくれば、これは予算の削減という新たな方向性に踏み出すこともできるじゃないですか、このように申し上げているんですよ。

国民の皆さん方が望んでいるのは、私はそういった方向ではないかという気がいたしますよ。だから、金子大臣だつておつしやつているじやないですか、無駄なものをつくらない、必要なものはつくる。結構ですよ、それで。

でも、こうやって新たな見直しをしたときに、今まで私が指摘しなかったら、この十八事業は出てこなかったですよ。昨年の予算委員会の中で、福田総理に迫って、中期計画を出し直せと私は申し上げましたけれども、あの三月二十七日の記者会見、五月十三日の閣議決定がなければ、こういう事業の凍結なんか起こり得なかったんです。

この事業の凍結は、私は意味があると思つてゐるのは、再度コストの見直しが図られるということなんです。この十八事業、沿線の、沿道のの方々、不便をかけている方々に對して、私は、道路が要らないで一言も申し上げていません。コストを下げて、本来必要な道路として整備の仕方を改めるべきだ、このように申し上げているわけです。そして、減額された部分については不用品として、予算削減という新たな方向に踏み出せるのではないですか、こう申し上げてゐるんですよ。

大臣は、それに対しては、全く自分とは考えが違ふと。では、大臣のお考えは何ですか。今までどおり予算をどんどんつけていつて、不用などころか、とにかく振り向けりやいいんだということになりはしないですか。もう一度、大臣、政治家としてお答えいただけませんか。

○金子国務大臣 無駄な道路はつくらないという原則に立って、一つ一つについて再評価をしながら、今事業を進めさせていただいている。それ

が、今度の十八件についてBやCが一を切るから再評価しよう、予算の執行を留保するというところにまさに来ているわけであります。それが再評価されて、そして事業評価委員会にかけられていく。そういう中で、必要な道路というのをきちっと確保していきたいというのが私の思いであります。

したがいまして、この十八の道路だけじゃなくて、ほかにも必要な道路というのは幾らでもあるわけでありますから、これは、国交省及び財務省もあるでしょう、関係省庁と協議しながら進めていきたい。無駄な道路はつくらない、しかし必要な道路はつくる、この原則に立って進めていきたいと思っております。

○馬淵委員 もう時間も余りありませんので、これ以上申しませんが、大臣、なぜ見直しをしているかということについて真摯に受けとめられるべきですよ。見直しをしているのは、これは本当に余分なお金が出ていってしまうことのないように

というところで、不用額が出れば、民間あるいは世の中で経済効果ということを考えれば、それを新たに必要な分野へ振り向けることでより活性化が図られるのであれば、評価されるべきことです。

今のお話を伺っていると、来年もまた同じように確認をしなきゃならないんですが、ふたをあけてみれば、何のことではない、またすべてどこかに消えている、道路事業として使われていたということとで、全く見直しの意味がないというようなことにならないように、これはしっかりと監視をしたいと思いますというふうに思います。

この問題について一点だけ最後に、これは局長からまたお答えいただきたいんですけれども、残事業についてやっていないということでありまして、この残事業、事業主体であります地方整備局、ここでは、今後当然これは取りまとめていくというか見ていかねばならないことですので、事

業主体の地方整備局が残事業のB・B・C、これは今後計算をして、そしてそれを示していくのかどうか。これについて御答弁をお願いします。

○金井政府参考人 先生御指摘のとおりでございます。再評価を行います際には、全体事業費もしくは残事業費、両方を使ったＢＢＡＣを出させていただいて、専門の委員に議論をしていただいで、その事業の効果を確認するということが必要であると思っております。

○馬淵委員 では、そこまで言っていたかまし

たので、これについてもう一点だけ。
それはいつまでぐらいになりますか。

○金井政府参考人 例えば整備局でいいですと、事業評価監視委員会、大体、四半期に一度やつておりますので、次に間に合わせるように努めたいというふうに考えております。

○馬淵委員　四半期に一度ということですから、年度末に一回やられたとすれば、三カ月後ということだと承りました。またそのときには確認をさせていただきますと思います。

残りの時間を、前回の質疑のおさらいのところで使いたいと思います。

予定していただいた鉄道局長、申しわけございませんが、もう時間が多分そろちらまで回りません。お待ちいただいているのであれば、もう離席していただいて結構でございます。申しわけございません。大変恐縮でございます。

前回、私が道路局長にお尋ねをしたのは、高速道路、これの十割引き試算の件についてでございました。十割引き試算については、国総研がこれを検討段階ということで行っていたということでありました。

そして、この十割引きというのが極めて効果が
高い。そして、二十八日からスタートしたETC
利用の普通車、上限千円というこの高速道路割引
施策、これは三割引きに該当する。

十割引きの効果というのが絶大であるということについて前回いろいろ質問させていただいたんですが、その中で、金井道路局長は、私が、いわゆる費用便益分析マニュアルに基づくその費用便益分析の結果、便益が二兆七千億円、二兆六千七百億円、また一方で、消費者余剰アプローチと呼

○馬淵委員　では、確認ですけれども、専門家の

かけて隨意契約しているんですね。ところが、この結果に対して局長は、過大だ、専門家の先生に聞いてみたいというふうにおっしゃっているんですが、これは隨意契約でやっているんですよ。

この隨意契約、これはもう皆さん方はよく御存じですが、隨意契約でできる条件というのは、

したがって、いろいろな会社が参加可能な契約形態であつたということは、ぜひ御理解をいただきたいと思ひます。文書の書き方として、最終的には唯一の業者ということになっておりますが、いろいろな方が手を挙げる事が可能である契約方式であつたということは御理解をいただきたいと思ひます。

では、そこで一点お尋ねしておきますが、こうしたものに対しての正式な見解というのは、これはもう既にこういつた報告書があるわけです。今後もさまざまな検討をされていかれると思いますが、正式な政府の見解といいますか、国交省としては便益に対してどのように考えるかということ

とを、これは出されるということによろしいんでしようか。いかがですか。

○金井政府参考人 先ほども申し上げましたとおり、委員会を設置いたしまして、今回のB・P・Cの計算の仕方でもそこで御議論いただいたものをまとめとめておりますので、その委員会で先生方の御意見を拝聴して、まとめるものはまとめたと思っております。

○馬淵委員 前回の質疑でさまざまな指摘をさせていただく中で、金子大臣も、もちろん効果そのものについては異論はないということも御指摘をいただきました。

もう時間もありませんから、せっかくですのお配りした資料をごらんいただきたいと思っておりますけれども、⑤の資料では、これも国総研の資料でございます、三便益、先ほど申し上げたように二兆六千七百億の便益が出ているこの数値の中で、例えば年間の事故減少便益は、現行の、押しなべて三割引き、上限千円ですと、これは便益が三百億円。丸囲みしているのが〇・三です。無料化になりますと、高速道路に車がどん転換されていきますので、これが一・五、一千五百億。これだけの便益がある。

これは何を意味しているかというと、すなわち、交通事故が減少するわけでありますから、いわゆる交通事故の減少ということに対して、ここに、今まで一般道の並行道などをつくってきた事業、二兆円ほどの事業をかけてきたものについても、これが大幅に削減されるといった効果も期待できるはず。

このように考えると、七兆八千億という数字、私はこれは大変大きな数字だと思いますけれども、一つ一つ見ていっても効果というものが十分に検証される状況でありますので、今後も、こうした道路の問題について、先ほど委員会と委員会でとおっしゃっていますが、これは当委員会というところで理解させていただきまされども、皆さん方の前で議論に資するような形で御提示いただくことをお願い申し上げます、私の質疑を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○望月委員長 次に、古本伸一郎君。

○古本委員 民主党の古本伸一郎でございます。大臣におかれましては、連日の御対応、お疲れさまでございます。また、同僚、先輩委員におかれましては、質問の機会を与えていただきました。ありがとうございます。

ところで、大臣、定額給付金がいろいろと配られ始めたわけでありますが、例えば大臣のお地元の実感として、この給付金が入ったおかげで何か財布が随分助かった、こういう感じがありませんか。

（委員長退席、中山泰委員長代理着席）

○金子国務大臣 まだ給付されていません。

○古本委員 ありがとうございます。

仮に、給付されるわけですから、評判はどうですか。

○金子国務大臣 私が伺っている範囲であえて申し上げれば、楽しみにしている方もおられる、あるいは、楽しみにしておられる方をそれなりに私の周りでは感じていることでもあります。

○古本委員 ちよつと何か苦しい感じがしましたけれども、方もおられるということですから、そうじゃない人もいますか。

○金子国務大臣 苦しいものはない。私が接せられるのは後援会の方で、国民、市民全部ではありませんからという意味で申し上げます。

○古本委員 さよう、委員長のお許しをいただいて資料を配付させていただきました。

資料の五をごらんいただきたいと思うんですが、これは少しデータの時点が古いんですけれども、国交省の方で今アップされている資料であります。

平成十八年三月末現在の都道府県別、世帯別自動車保有台数というところでありますけれども、例えば大臣のお地元の岐阜でいけば、全国四位、世帯平均で一・七台持つておられますね。全国一が福井県で一・七六台。他方、一番保有台数が少

ないのは東京都。これは恐らく、公共交通機関が充実いたしておりますので、こういうことになるのではなからうかと推察をいたします。

さて、大臣のお地元の実感をお聞かせいただきたいんですが、車が好ましくないという自動車マニアの方は別として、恐らく、大体普通の方は、学校や病院や仕事に行くために必要に迫られて車に乗っているような感じがいたしますが、大臣の周りはどういう雰囲気でしょうか。

○金子国務大臣 多くの方はそういうことで保有されていると思います。

○古本委員 ただいま議題となっておりますいわゆる財源特例法の、今回、改正案ということですが、考えてみれば、諸先生方御案内のとおり、念のため資料をおつけいたしておきました。資料の六、七をごらんいただきたいと思っております。

これは、昭和二十八年、田中角栄君外二十九名提出の議員立法の当時の提出の資料でございます。道路整備費の財源等に関する臨時措置法案というところでございます。第一条、目的、「この法律は、道路法に規定する道路のほ装その他の改築及び修繕を促進して道路の整備を図り、もつて自動車交通の安全の保持とその能率の増進に寄与することを目的とする。」要は、道路をつくるために財源を取り込んだということであります。

後に、いろいろな学説、あるいは田中角栄先生御本人も述べられておるように記憶いたしておりますけれども、当時は、恐らく、戦後の焼け野原の日本、まだ舗装もされていない土煙が立つ道路、全国津々浦々、道路のネットワークをつくるんだ。やがて我が国にもモータリゼーションが訪れたときに、本当に便利暮らしを、まさに大臣のお地元の初めとする中山間地域、あるいは半島、島嶼、さまざまな不便なところがありますね。そういうところに舗装道路をネットワークでつなぐんだ、そういう思いからこの法律ができたんだと思うんです。

当時は、多くの国民は、道路が欲しいという人

よりも、おなかいっぱいの御飯を食べたい、あるいは乳飲み子を抱えておられるお母さんであれば、この子が無事に育つために何とか粉ミルクが欲しい、あるいは病気になるばべニシリンが欲しい、そういう時代に、国民世論はさておいて、将来必ず道路が必要になるときが来るから財源を取り込ませてくださいといつて取り込んだのが、この財源特例法案なんです。

今回この開いを取ることでありまされども、これから我が国における道路は一般財源からつくる、こういうことでよろしいでしょうか、大臣。

○金子国務大臣 道路特定財源を廃止するという法案をまさにこの委員会で御審議いただいておりますので、これからの道路は一般財源からということになります。

○古本委員 そういたしますと、資料の八、九、そして十を順番にごらんいただきたいと思うのですが、これは、昨年のちよつとこの季節、暫定税率を廃止すべきではなからうかと主張した私どもと、いや、暫定税率は道路をつくるために必要なのであるとずっと皆様がおっしゃっておられた中で、恐らく国会答弁が一番説得力があると思っておりますので、二、三、見繕つてまいりました。

まず、資料の八、当委員会と内閣総理大臣福田さんがお答えになつておられます。「政府案では、受益と負担の考え方を踏まえまして、暫定税率を維持した上で真に必要な道路整備を行う」、途中省略しまして、「道路特定財源をすべて一般財源にするということになりますれば、これはユーザの負担ですからね。その課税の根拠が失われるということになります、」こう言っておられるんですけれども、このときの福田総理の答弁はうそだったんですか。

○田中政府参考人 お答えいたします。福田前総理の道路財源に関する答弁に関しまして今御質問のありました件について、三月十三日の衆議院本会議におきまして御質問がございました。

これに対して、財務大臣臨時代理、今の官房長官がお答えになりましたけれども、今回の暫定税率も含めました税率のあり方についての考え方は今後の抜本改革時に検討するということ、それまでの間は、地球温暖化問題への国際的な取り組み、あるいは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維持するということを御説明した上で、なお、お尋ねの福田前総理の答弁につきましては、揮発油税等について完全に一般財源化した場合には、その使途が制度的に道路整備に特定されているというに着目した上で、それをもって暫定税率の御負担をお願いするということは困難になるという状況認識を述べられたものだという答弁をなさっております。

その答弁を行われた上で、その上で、福田前総理は、その後、二十一年度からの一般財源化という方針のもとで、例えば環境問題への国際的な取り組みといった観点から、現行の税率水準の維持が必要だという考えを繰り返して述べられているという内容の答弁を官房長官の方からさせていただきます。

○古本委員 大臣、きょうは大臣と話すために国交委員会へ来ていますので。後ほど財務省の出番があればいいですけども。

要は、この委員会のメンバーでいらつしやる与党の先生方、みんな受益と負担だとおっしゃっていただくと、だから、暫定税率を維持する最大の根拠は、道路をつくるんですから皆様御負担してくださいと言っているんです。それは偽りだったんですかと聞いていますので、大臣、あなたの政治家としてのセンスでお答えください。偽りだったんですか。

○金子国務大臣 税制の議論でありますので財務金融委員会、第一義的に、私が答弁するというのはミスリードしかねない話ではあります。

ただ、先ほど来答弁しておりますとおり、麻生総理も、揮発油税の暫定税率も含めた税率のあり方は、今後の税制抜本改革時に検討することとし

ておりますが、それまでの間、地球温暖化問題への国際的な取り組み、国、地方の厳しい財政状況などを踏まえ、現行の税率水準を維持することといたしております。したがって、道路特定財源の一般財源化によって暫定税率の根拠が失われるとは考えておりません、こういう答弁を二月二日に参議院の本会議場でもされております。

それから、このもう一つ前でありましたが、一般財源化に伴いまして自動車関係諸税あるいは暫定税率についてどうするかというのは、当然であります。与党で大きな議論がございました。そして、政府・与党の合意をいたしまして、自動車関係諸税は、「今後の税制抜本改革時に検討することとし」、「現行の税率水準を原則維持することとし」、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。ということも盛り込みまして、今般、暫定税率を維持させていただき、先日、国会で税率については既に決議をさせていただいたところであります。

○古本委員 わざわざ国交委員会に来ておりますのは、実は、資料の四をごらんいただきたいと思うのですが、先ほどの保有台数で見ても、自動車重量税、取得税、それから自動車税、これは少し総務省の所管の部分も入っていますけれども、財務省の方で取りまとめたいただきました。ちよつと枠外に手書きで書いておられますのは私の方で試算をした数字ですので、正式にはこの枠の中の数字をごらんいただきたいのですが。

一番負担をしておられる都道府県でいきますと、栃木県は、一世帯当たり七万九千二百六十三円、一年間で自動車の税金を払っておられます。そして、一番少ない東京都では、二万九千三百四十二円、一世帯で払っておられます。そして、大臣のお地元では、七万五千七百円、一世帯で平均で負担をなさっております。

枠外に書いておられますのは、ガソリン税を、財務省はどうしても計算できないということでありましたので、JAFでもどこでも聞けばわかりま

すけれども、単純に、平均的な自動車の一年間の走行距離から消費量を試算いたしますと、大体千リッター。千リッターを平均しますと、月量が、従量でいまして、大体八十リッターぐらいなんです。ですから、大臣が自分で車のガソリンを入れることがあるかどうかはよく知りませんけれども、八十リッターということは満タンで大体二回です。だから、月二回満タンにするというのと、地方で暮らしておられる人の平均が、それ以下のイメージだと思います。

この千リッターで計算いたしますと、今、ガソリン税プラス地方道路譲与税を足しますと、リッター五十三円八十銭。これを掛け合わせますと、大臣、いいですか、合計で、例えば栃木県の場合ですと、保有台数が世帯当たり平均で一・六八二台ですので、約九万円になります。そして、大臣のお地元の岐阜県で、保有台数から平均いたしますと、月に二回満タンにする方だけで、二回ころじやないと思いますよ、今度ぜひ後援会の幹部に聞いていただければいいと思いますが、約九万円ちよつとなんです。したがって、ガソリン税プラス、大臣のお地元の岐阜県では七万五千七百円、合わせますと約十六万八千円になります。一世帯平均で約十七万円。大臣、いいですか、大臣のお地元で十七万円です。

今回、定額給付金一万二千元ということでありますけれども、一回こっきりですね。これは全く消費につながらないとは思いません。ある程度の効果は恐らくあるでしょう。しかしながら、先生方ごらんをいただいているように、地方ほど、必要に迫られ、病院に行くために、学校に行くために、子供の塾の送り迎えのために、お母さん方もお父さん方も、みんな車に乗らないと暮らしていけないんです。そして、そのために皆様方がネットワークの話を今議論なさっているんです。

道路をつくっても、上を走っていく車が高過ぎで保有がでなくなっちゃったら、これは本末転倒以外の何物でもありません。その意味で、この

十七万円にも上る税の負担を、一世帯平均です。から、本当に持つておられる世帯ではもつとあります。ちなみに、千八百ccクラス車で、一年間で一台十五万円です。二台持つておられたら三十万です。これを負担されておられます。

ですから、大臣、この方々は、道路をつくるとおっしゃるものだから、受益と負担の論理に基づいて、この二倍の暫定税率に甘んじてお支払いをされているんです。全国七千万台の自動車のユーザーは、大臣が思っているほどお財布は楽じゃありませんよ。

改めてお尋ねをいたします。国交大臣に税金のことを聞いてくれるなという雰囲気もございましたので、念のため補足いたしますが、資料の九をごらんいただければと思います。

当時、当委員会の担当大臣でいらした冬柴国交大臣が、この暫定税率の廃止に当たっては、累次にわたり、受益と負担ということからお述べになつておられます。読み上げます。

「暫定税率を廃止する。これは、受益と負担ということが比較的明確なガソリンの消費と道路というものをとらえて、そして、その道路の投資というのは非常に大きなお金がかかりますが、それを負担していただくという関係は非常に明確で、さらに、「その受益と負担というのが比較的明確なものを、例えば免許証を持つていないとか、あるいは持つていないけれども運転はしないというような人に道路の建設費、その非常に巨額の財源というものを一般国民に求めるということになろうかと思ひますが、それでいいのかどうかという問題がそこにあるかと思ひます。」などなど、受益と負担ということを御旗に、与党の先生方は暫定税率を維持する大義にきたんです。

そして、今、一般財源化するおっしゃっているんです。これは論理矛盾以外の何物でもないんです。納税者に対する裏切りなんです。

そこで、大臣に聞いています。お地元の岐阜県では、世帯平均で十七万円なんです。本当に車を持つておられる世帯でいえば、二十万、三十

万負担されています。年収三百万、四百万の御家庭で、お母さんがパートに出て、そして車を持たないと子供が送迎できない、お父さんも仕事場に行けない、そして二台、三台持つておられる人にこれだけ負担させておいて、それをどうして、東京の丸ノ内線に乗っている、車に關係のない、地下鉄で通勤している人の医療費に回せるんですか。暫定税率を維持していたら、この論理が成り立たないんですよ。

一般財源化するなら暫定税率を廃止するべきだと私も民主党は主張しています。改めて答弁を求めます。

〔中山(泰)委員長代理退席、委員長着席〕

○金子国務大臣 宮崎県も岐阜県も、地方に行けば、皆さん負担が重くなっちゃうんです。だからこそ、地方に必要な道路はつくろうと。都会は、保有世帯、保有台数が少ないですよ。だから、地方といえども必要な道路はきちつとつくつていこうと、これまで我々は進めてきたところでありま

す。そこに対する御理解は随分いただいたような感じをいただきました。

ただ、今おっしゃったようなことについて、先ほども御答弁をさせていただきましたが、そういう議論を踏まえた上でなお、この暫定税率については、地球温暖化の国際的な取り組みがある、地方と国の厳しい財政状況もある、したがって、現行の税率水準を原則維持させていただこう、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しようということ、そこは、先ほど来繰り返しになりますから申し上げませんけれども、麻生総理も衆議院の本会議でちゃんと答弁されております。

福田前総理についても、再三、二十一年度から一般財源化という方針のもと、例えば環境問題への国際的な取り組みといった観点を踏まえ、現行の税率水準の維持が必要との考えを繰り返し述べておられるところでありま

す。

○古本委員 ちよつと議論がかみ合わなくて、多分、大臣も一番わかっていらつしやると思うんで

すね。

岐阜の地元で、本当にみんな車に乗っていないと暮らせないんですよ。道路の端つこに、この道路はガソリン税でできていますという看板が出ていますよ。それを見るたびに、みんな合点がいつていたんですよ。

では、大臣、この看板、全部引っこ抜くんですね。この道路はガソリン税でできていますという、これは抜きますね。大臣、今約束してください。

○金井政府参考人 今まで、特定財源ということで、受益と負担の関係を現地でも説明させていただきました。今後、一般財源ということでありま

すので、やはり納税者の理解を得る必要道路整備を進めるといふスタンスで進めさせていただければと思います。

○古本委員 看板の話は象徴的なことで大臣に申し上げておまして、やはりあの看板を見るたびにドライバーの皆さんは、これはこういうことでおれの納めた税は道路になったんだなというところ

で納得性があつたわけですよ。それをしなくなると今おっしゃっていますね。

それで、資料の十一をごらんいただいたんですが、もともと暫定税率を導入なさつたときの議論を少し整理したいと思うんです。

これは福田前総理の御尊父の答弁なんですけれども、衆議院の大蔵委員会でありま

す。「自動車関係諸税の税率の引き上げであります。すなわち、資源の節約、消費の抑制、道路財源の充実等の観点から、」以下、記載のとおり、いわゆる約二

倍の暫定税率を揮発油税と自動車重量税にかけるということになってい

るんですよ。

ところが、暫定税率を維持するのは地球環境と財源確保のためというふうに今大臣おっしゃいましたけれども、どこに財源確保という理由が入っているんですか。そして、地球環境も、今まさに温室効果ガスといふことで盛り上がつてきて後づけで言っている話でありまして、やはり、当時、道路財源の充実等の観点というのは大事だったん

だと思つたんですよ。

さらに、忘れられないのが、見逃せないのが、消費の抑制。これは何と、自動車重量税あるいは取得税も暫定税率に入つておりますが、当時は、コンビニートからガソリンが枯渇してしまつて、例のトイレットペーパーのパニックになつたときでありま

す。ですから、車が売れてもらつたら困つたんですよ。だから、販売を抑制するために、自動車の販売も、ガソリンの販売も、消費もすべて抑制するために、抑止的に暫定税率が入つてい

る要素が当時

は強かつたんですよ。並びに道路建設目的のな

りです。

だから、少なくとも、暫定税率の理由のうちの半分は今消えてなくなつてしまつてい

るならば、引き続き負担をいただくといふのは、暫定税率分はなかなか論理が通らないと思

つたんですよ。

それで、もう一つ参考にご紹介しておきたいと思つたんですが、実は、大臣、これは十三番、こういう税があつたんですよ。明治四年、太政官布告令で出ているんですけども、自動車荷車税という税があつたんですよ。これは何かとい

いますと……(発言する者あり)そうです、鑑札なんです。今やじをいただきましたが。当時は、明治四年に自転車、リヤカー等々を買うことができた人は豊か

いう外し方について、御意見があれば最後に承りたいと思います。

○金子国務大臣 だからこそ、私の地元のことをわざわざ言っていたかもしれませんが、その期待にこたえるためにも、きちっとした道路整備をしていきたい。道路一般財源化とはいえ、必要な道路はつくっていききたい。地方は、そういう意味では、私の地元だけでなく、ほかの地区も同じ。

そうして、今、応益、応能の負担の話は、これは、福田元大蔵大臣の昭和四十六年五月の衆議院の大蔵委員会でお話が今出ましたけれども、一方で、福田前総理は、先ほど紹介しましたように、二十一年度から一般財源化という方針のもと、環境問題への国際的な取り組みといった観点を踏まえて、現行税率水準の維持が必要との考え方を繰り返してお述べになっております。

そういう意味では、担税力のあり方は問題でありますので、納税者の理解を得ていくということは、これは我々にとって大事な、大変必要なことだと思っておりますし、そういう理解が得られるようにしていきたいし、そのことを今度の国会で問うていくわけであります。

○古本委員 大臣、最後にしたかったんですけれども、私は、道路をつくるという御旗を自民党の道路を愛する先生方がおろさないならば、暫定税率を取られても理論的にやむを得ないという面はありますよと言っているんです。その御旗をおろしているのに税を二倍取り続けるのは、納税者の真切りだと言っているんです。だから、そこは誤解なきようにお願いします。

さらに、せつかくきようはずつと自交局も来ていたので、委員長、申しわけないです、最後に一問だけ許してください。国交委員会に呼んでいただけるのはありがたいことでありますので、一問だけ。

大臣、今、自賠責保険というのがありますね。これは、御案内のとおり二年間で約二万円、さきの自動車の税金に加えて自動車損害賠償責任保険

がかかっています。この自賠責保険、実は、大臣が先ほど来おっしゃっている財務省に五千六百億円貸し付けて、返ってきていないんですよ。これは自賠責特会から財務省に貸し付けて、返ってきておりません。これをどこにいつ返す御決意でいらっしゃるのか。

これは、受益と負担の論理からいえば、自動車ドライバーが納めた自賠責保険料ですよ。その保険料を財務省に今五千六百億円貸し付けて、返ってきておりません。御決意をお聞かせください。

○金子国務大臣 古本委員と初めて意見が一致しました。

国土交通省として、原則として二十三年度までに繰り戻すとした大臣間の覚書に従いまして、繰り戻しが行われるよう財務省と協議してまいりたいと思っております。

○古本委員 ありがとうございます。

○望月委員長 次に、川内博史君。

○川内委員 川内でございます。道路というところで、私は、まず、道路関係の公益法人の改革がどのくらい進んだのかということ、きょうはお尋ねさせていただこうというふうに思っています。

先日の参議院の予算委員会で、我が党の福山哲郎議員が質問をいたしました。国家公務員再就職者が出身省庁から五代以上続いている独立行政法人、特殊法人、あるいは公益法人は何法人、何ポストありますかと聞いたところ、総務省の方から、本年三月九日時点で各府省において確認された件数は合計で九十五法人、ポスト数で百四ポストとなっておりますというふうに御答弁がございました。

そこで、お尋ねをいたします。

国土交通省において三月九日時点で総務省に報告をされたこの調査では、国土交通省所管の独立行政法人、特殊法人、そして公益法人で、国土交通省出身者が五代以上続いている会長、理事長、専務理事についている法人は何法人、何ポストだったのか。また、うち道路局所管のものでは何法人、

何ポストであったのか。教えていただきたいと思っております。

○増田政府参考人 お答え申し上げます。

今御指摘がありました三月九日に総務省が取りまとめた中で、私どもの法人で理事長、会長、専務理事についているものにつきましては、十ポスト、十法人でございます。

ただ、後でお尋ねありました道路五十法人という、ちよつと資料を手元に持っておりますので、整理をさせていただきたいと思っております。

○川内委員 この三月九日に総務省に報告をした、五代以上国土交通省出身者が会長、理事長、専務理事についている独立行政法人、特殊法人、そして公益法人は、十法人、十ポストであるということでございます。

昨年、道路特定財源から支出を受けている五十の法人が、道路関係公益法人として、道路局でも公益法人改革の組上に上げられて議論をされているわけでございますけれども、まず、この三月九日の総務省への報告の中で道路関係公益法人は、私が見るところ、三月九日時点では、建設電気技術協会、一法人、一ポストである。一法人、一ポストだということよろしいですか。

○増田政府参考人 お答えいたします。

大変失礼いたしました。御指摘のように、先ほどお答えいたしました十ポスト、十法人のうち、道路関係の五十法人が一ポスト、一法人含まれております。

○川内委員 それで、私は、この三月九日の資料を見て、そんなわけないでしょう、道路関係公益法人五十法人あつて、五代以上続いているのが一法人、一ポストしかない、そんなわけはない、もつとあるだろうと思つて、実は人事課の方にこの五十の公益法人について、まず、理事長、会長、専務理事、常務理事、その他の常勤理事の役員の五代分のリストをつくっていただきました。

これでございます。(金子国務大臣)資料は配られているのと呼びいれ、配っていませんよ。そんな簡単には配りません。一生懸命つくられたものを

を私も大事に温めているわけですから。

この調査の結果について伺いますけれども、道路関係五十の公益法人で、会長、理事長、専務理事、常務理事、そして常勤理事の範疇に入るポストの総数をまず教えていただきたいと思っております。

○増田政府参考人 お答えいたします。

道路関係五十法人における会長、理事長、専務理事、常務理事、常勤理事のポストの合計は、二百五ポストでございます。

○川内委員 その二百五ポストのうち、私にいただいたこの資料は三月三十日の日付が打つてありますが、三月三十日現在で国土交通省出身者が占めるポストの数は、二百五ポストのうち幾つでしょうか。

○増田政府参考人 お答えいたします。

ちよつと時点がずれていることをお許しいただきますまして、二十四日の時点でお答え申し上げますが、二百五ポストのうち、国交省のOB、これは旧四省庁のOBも含めてでございますが、百十九ポスト、法人数で四十六法人でございます。

○川内委員 それでは、それらのうち、五代続けて国土交通省出身者が会長、理事長、専務理事、常務理事、常勤理事についているポストは何法人、何ポストあつたのかということをお答えいただきたいと思っております。

○増田政府参考人 お答えいたします。

先ほど申し上げた数のうち、五代連続してついているものでございますが、五十九ポスト、三十一法人でございます。

○川内委員 続けてお聞きしますが、五代続けて、もしくはポスト創設以来、そのポストが続いて以来、要するに、ずっと国交省出身者が続いています、さかのぼっても五代までではないんだけれども、三代なり四代なり、そのポストがつくられてからずっと国土交通省出身者がついてい

○増田政府参考人 お答えいたします。

御指摘のポスト数、法人数は、四十四ポスト、

道路開発振興センターは、昨年の六月の理事会で、二十一年度より新規事業を停止して、債権債務の処理を行った上で、平成二十二年度中に解散する。それから道路経済研究所につきましては、ことし三月の理事会で、平成二十一年度の夏の解散、秋ごろの清算完了に向けた準備を進めるということを決定了、了承されたというふうに聞いております。

○川内委員 二番の、業務をスリム化した上で統合を行う法人、四法人出ております。これも平成二十年度に各法人で方針を決定というふうに出ておりますが、ちなみに、これは理事会で方針決定すれば総会の議を経なくてもいいんですか。そこだけちよつと確認をした上で、教えてください。

○金井政府参考人 基本的な方針でございますので、理事会で決定することよろしいかと思っております。

なお、さきに御質問がありました海洋架橋・橋梁調査会、それから道路保全技術センターについては、それぞれ、ことし三月の理事会で、統合の基本方針を決定したというふうに承っております。それから、道路環境研究所と道路空間高度化機構、これにつきましても、三月の理事会で、こちらは合併の基本方針を決定した、そのように承っております。

○川内委員 何か委員長がいらんでいるので、もう終わりにしますけれども、では、あしたまた続きはやらせていただきます。きょうはこの辺にしておきます。

○望月委員長 次回は、明四月一日水曜日午後零時五十分理事会、午後一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。

午後四時三十一分散会

平成二十一年四月十七日印刷

平成二十一年四月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

D