

衆議院 第七十一回国会 国土交通委員会 議 録 第 十 号

平成二十一年四月一日(水曜日)

午後一時二分開議

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 斎君 理事 上田 勇君

理事 赤池 誠章君 理事 猪口 邦子君

今村 雅弘君 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

龜岡 偉民君 木村 勉君

北村 茂男君 佐田玄一郎君

七条 明君 島村 宜伸君

杉田 元司君 永岡 桂子君

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

吉田六五門君 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 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 梅溪 健児君

(内閣府大臣官房審議官)

政府参考人 (金融庁総務企画局参事官) 飛田 史和君

政府参考人 (財務省大臣官房審議官) 田中 一穂君

政府参考人 (財務省大臣官房審議官) 永長 正士君

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 (国土交通省道路局長) 金井 道夫君

政府参考人 (国土交通省鉄道局長) 北村 隆志君

政府参考人 (国土交通省海事局長) 伊藤 茂君

国土交通委員会専門員 石澤 和範君

委員の異動

四月一日

辞任 稲葉 大和君 補欠選任 今村 雅弘君

亀井 静香君 糸川 正晃君

同日 辞任 補欠選任

今村 雅弘君 永岡 桂子君

糸川 正晃君 龜井 静香君

同日 辞任 補欠選任

永岡 桂子君 猪口 邦子君

同日 辞任 補欠選任

猪口 邦子君 木村 勉君

同日 辞任 補欠選任

木村 勉君 稲葉 大和君

同日 辞任 補欠選任

同日 辞任 補欠選任

同日 辞任 補欠選任

同日 辞任 補欠選任

同日 辞任 補欠選任

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、道路局長金井道夫君、鉄道局長北村隆志君、海事局長伊藤茂君、内閣府大臣官房審議官梅溪健児君、金融庁総務企画局参事官飛田史和君、財務省大臣官房審議官田中一穂君及び財務省大臣官房審議官永長正士君の出席を求め、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。山本公一君。

○山本(公)委員 自由民主党の山本でございませう、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

きょう、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

昨年、ある種の感慨を込めて、大臣、そしてまた道路局長に御質問を申し上げたいと存じます。

まずは大臣、今の、現下の経済状況についての御所感を承りたいと思います。

○金子国務大臣 我々も経験しましたけれども、単純なる経済、景気循環ではなくて、ファイナンス、金融という部分が入りますと、異常な速さで金融に引つ張られて経済が縮小するということの恐ろしさというのを私は感じておりました。我が国でもそれは経験をしていました。

そういう意味で、今度のサブプライムということについて、私自身は二年前にアメリカに行きまして連銀に聞いていたところが、余りその重要性の認識を連銀ですら持っていないなど。住宅の、サブプライムといいますが、アメリカの住宅問題、土地問題について、住宅産業というのはただかアメリカ経済の5%ですというようなことを連銀の方が言っていた。これに対して不動産関係の皆さんは、いや、そうじゃありません、二五%、アメリカの経済の中を占めています。したがって、それが下がっていくということは非常に大きな影響を与える、金融がさらにそれについてきたら大変なことになるんですという、民間の方がそこをおっしゃっておられましたけれども、それが残念ながら、サブプライムということで顕在化をいたしました。

そういう意味で、長い話になりましたけれども、特に、金融の縮小が伴うときの経済の落ち込みというのは非常に怖いと思っております。

それだけに麻生内閣が、先般予算を通させていた、きょう、いろいろの対策が盛り込まれておりますので一刻も早くそれを実施していく。さらに、総理が必要な追加経済対策というものも指示されましたけれども、必要なことをきちんと対応していきたいと思っております。

○山本(公)委員 大臣のおっしゃるとおりでございます、私はきょうの短観の報告を見ていて

も、いわゆる輸出関連産業、自動車、そしてまた電機、落ち込みがかなり激しい、これは多分、日本に限らず、どの国でも同じような経済対策をとっているんだらうと思います。つまり、外需じゃなくて内需ということを中心にして経済を立て直そうとしているんじゃないかと思うんです。改めて日本という国も、外ばかり目を向けている経済の対策ではなくて、内へ向けて、内側から元氣を取り戻していくという経済対策が必要ではないか、そのように今度の政府の対策についても私は大いに期待をいたしているところでございます。

そういう中で、昨年の通常国会で、私どもは道路特定財源を堅持するという立場で議論をしてまいりました。一年たちまして、今回、一般財源化の法案を今審議いたしております。その中で、一年、二年、議論を聞きながら、野党の皆様方も与党の皆様方も、道路というのは必要なんですということについては、おおよそ共通認識があったんだらうと思います。さまざまな議論の中で、いわゆる特定財源なるものが持つ問題点もさまざま浮き彫りになってまいりました。そして今、一般財源化の議論をする中で、無駄な道路はつくりません、無駄な道路ができる仕組みについても考えますと。随分前進したと私は思っております。

ただ、無駄な道路と真に必要な道路という議論は、これは多分、永遠のテーマに近いのかなと思います。また、きのうきょうの議論を聞いておりますと、道路というものが、費用対効果がすべての判断材料であるのかとき議論がなされてまいりました。

昨日、国交省は、いわゆるBバイCの点検結果を公表されました。

これは、本日の私どもの愛媛新聞の記事です。「地芳道路を一時凍結」費用対効果改善へ。この地芳道路というのは、一週間前、そこにお座りになった参考人の地元です。梶原町長は、命の道路と、参考意見を述べられました。一週間たつて、凍結です。その梶原町から久万高原町へ結ぶ道路

だったんです。久万高原町の建設課長のコメントが新聞に出ています。「正直びっくりだ。集落維持に道路は不可欠で、今まで通りやつてもらえるよう国と県へ要望する」と。

よく中山間地と言いますけれども、この梶原町というのは中山間を飛び越えています。深い山山地。深い山山地の道路を一生懸命つくってきた。恐らく、あそこで突然倒れても、病院に行くのに、診療所に行くのに、下手すると一時間かかる。まともな総合病院に行くには二時間近くかかる。中山間どころじゃない地区の町長さんが参考人にお見えになって、切々と道路の必要性を訴えられた。一週間たつたら、凍結。これをどうにかなって、多分びっくりしたと思う。

道路局長、BバイCだけで道路というのを考えていいんでしょうか。これは新聞に書いてあるけれども、BバイCが〇・五だった。つくづく去年からの議論を聞いていて、費用対効果だけで道路の建設を考えていたら、救えるものも救えなくなってしまう、悪いところはより悪くなってしまう。道路局長、どう思われますか。

○金井政府参考人 先生御指摘の地芳道路でございますが、特に、非常に峠部で線形が悪い、防災上問題がある。また、冬期の交通の確保に非常に難があるということで、かなり大規模なトンネルを掘りましてそういったものを解消しようとして始めた事業でございます。

御指摘のとおり、BバイCの値、現状の点検結果ではいい数字が出ておりません。理由は、多分、あのトンネルの施工に非常に水が大量に出まして、想定していた事業費を大変上回ってしまったというのが一つの理由かなと思っております。

今後の扱いでございますが、きのうも御説明しておりますとおり、再評価をいたしまして、コスト縮減であるとか、いろいろ事業の内容、事業の性格を見直しまして、整備局の事業評価監視委員会にかけて今後の方針を決めたいと思っております。

御指摘のとおり、例えば、あの効果についても、

今有名になりました三便益しか考えていないわけでございますけれども、御指摘の命の道であるとか防災効果であるとか、特に冬期の交通の問題、そういった問題、非常に多く指摘をいただいております。四国のあの自治体の方々からも、こういうことを検討すべきだという具体的な提案もいただいておりますので、そういったことも加味いたしまして、ぜひ、私どもの事業評価監視委員会の方で議論をしていただいて、いい方向を見出せればなというふうに考えておるところでございます。

○山本（公）委員 ぜひ、いわゆる一般財源化という、一つの今までと違った道路の予算の仕組みになるわけでございますけれども、政治というのは、よくおっしゃいますけれども、やはり人々の生活を守る、生活の利便性を向上させていくところに政治の原点があるというふうに私は思っております。都市部で渋滞を起こす、道路を改善する、あかすの路切を改善していく、大事なことです。しかし、人々の命が地方にはあるんです。ぜひ、そのことを忘れないでいただきたいなと思います。

この梶原町があるかいわいに、三けた国道があります。百九十七号線というんです。行く国道というんです、行ったらえらい目に遭うと。行くなというのは全国であそこだけです、百九十七号線。そういう国道にもぜひ配慮をしていただきたいなと思います。

その上で、私は、四国で今も住んでおります。東京には、私は出張に来ているつもりです。四国で住んでいるんです。国会議員になりました十六年、初めて国会に来て、ある人に言われました。山本君、四国はもう三本橋をかけてやったから、何にもなくていいだろうと言われました。いいだろうと。さも三本の橋が無駄かのごとく自民党の国会議員の先生に言われました。

今、三本の橋がやっと生きようとしています。あれは、最初に、向こう岸に渡るためだけにつくった橋じゃないんです。あっち側、あっち側と

いうのは本州側、そして四国側、ある種ネットワークが完成して初めてあの橋は意味をなしているんです。つながらなければ全く意味がない。無駄と言われているいたし方なかったかもしれない。今、やつとつながりかけている。

我々四国の島民、島民という言葉は余り使いたくないですけれども、四国の離島性というものを解消することは、四国の人間の悲願であると同時に、この狭い日本国の国土形成の上においても大切なことだと私は思っているんです。四国の離島性を解消することによって、日本国全体がある意味で再生されていくというふうに私は信じています。九州は、関門トンネルである種つながっています。もう九州は島じゃありません。北海道もつながっています。四国に三本の橋。ぜひ今後、そういう意味において、四国のための橋じゃないんです、日本国のための橋であるという思いで。

道路局長 今回、千円に下げたいただきました、千円に。借金は返していかなきゃいかぬ。受益と負担の話は、借金がある限りにおいては私は当たり前だと思っている。だけれども、千円にして交通量がふえたことも間違いはない。どういう御認識をお持ちですか、道路局長。

○金井政府参考人 御指摘のとおり、二回前の土日、本州四国連絡橋、土曜、日曜、祝日、乗用車に限り千円という施策をさせていただきました。

事前に四国四県の知事さん方に随分御協力をいただきました。観光キャンペーンであるとか、いろいろ観光施設との連携その他のものを物すごく知事さん方に御協力をいただいて、大変な連携施策をとっていただきました。おかげさまで、大体交通量が倍ぐらい、それから地域のいろいろ観光施設の入り込み客も、場所によって違いますけれども、五割程度伸びているところが非常に多いように聞いております。その意味で大変有効な施策であったというふうに考えております。

御指摘のとおり、道路、採算性、これは先生

おつしやるのとおり、受益と負担の関係でももちろん重要でございますが、なるべくその範囲で、なるべく多く利用していただいて、地域の振興に使っていただくということも大変重要でございますので、そのつもりでいろいろまた努めていきたいというふうに考えております。

○山本公委員 値段を下げるから交通量がふえたでは、私は最終的には寂しいなと思ってるんです。これをきつかけにして、さつきから申し上げていきますように、四国の離島性を解消して、本州の一部として経済活動、物流活動ができるような姿になっていくことこそが私は最終的な姿だと思っております。

そういう意味において、四国の三本の橋というのは決して無駄な橋ではない、これから生かしていく。そのためには、四国の島内における道路ネットワークの完成をぜひ早くやっていただきたい。これも、いわゆるBバイCの世界ですと、数字が出てこない箇所があることも承知をいたしております。だけれども、何回も申し上げますように、全体がつながって初めて一つの道路政策が完成していくんです。

さつき椿原の地芳道路、言ってみれば山間の道路のことも申し上げたけれども、いわゆる国土形成上に必要な道路の完成というのは、ある意味で別な観点からまた見ていただきたい。そして、同じような思いでぜひ進めていただきたいなと思っております。

私はきょう、ある種の感慨を持ってこの場に臨んでいるということを申し上げます。この国土交通委員会に在籍をして、いわゆるコストの問題というのを認識させてもらえた一件がありました。姉歯の一件のとき、ある野党の先生がおっしゃった。安心、安全なものを考えるためには、コストというものを考えない、この世界が本当じゃないですか。コストというものが前面に出過ぎてしまうと、やはり姉歯さんの一件につながっていく。せめて、公が発注するものぐらい、コストということを、抜きにしてはと言わない

けれども、安心、安全を優先させるべきじゃないかという御議論があったことを記憶いたしております。

この点について、多分、金子大臣もある種共通の思いは持っていたらいいとおもうと思ひます。道路に限らず、公がつくるものというのは、やはり基本はコストではなくて安全、安心だと、私は改めてあのときに思いました。

大臣、このことについて何か御所感があつたら、お願い申し上げます。

○金子国務大臣 国土交通省の究極的な役割というのは何かといいますと、我が国の安全と安心を守る、これが究極の仕事だと思っておりますし、一番大事な役割だと思っております。

その上で、今、山本委員から非常に説得力あるお話を承りました。しかし一方で、国会の場で数年かかまして、公共事業、国民の税金を少しでも効率的に使うべし、無駄を省くべしという議論の中で、事業評価というものが行われてきたところでありまして、今のBバイCという三つの便益、私自身は、もとよりこのBバイC、三便益という物差しを今使わせていただいておりますけれども、それがすべてであるとは思っておりません。

そういう意味で、この委員会でも御発言をさせていただいておられますけれども、命の道、それから、私もそうであります、中山間地から出てきておられる議員の先生方はみんな一様に、市町村が合併するねと。今まで自分のところの村の学校に通えたんだけど、しかし、合併しちゃった結果、隣の町の小中学校に行かなければいけない、スクールバスで通わなければいけない、そのスクールバスが通う道が三けた国道であれ、本当に安全と安心が確保されるのかと。こういう部分は大事にしていかなければいけない。命の道だけではない、そういうものをどういうふうに取り入れてくるかという工夫を我々もしていかなければならない。

そういう意味で、費用三便益で十八の路線は、きのうは点検という形で出させていただきましたけれども、

けれども、そういう出させていた中で、コスト削減をどこまで図れるのか、今の地芳についてもどういことが可能なかというのは、御地元の意見、それから、設計の変更というのでも、私も土地方ンがなくて恐縮でありますけれども、トンネルの位置の変更とか、いろいろなかとは多分考えられるのだろう。そういう中で、こういう大事な命の道、あるいは学校に通う道等々がきちんとできるように、総力を挙げて、知恵を出し合いながらやっていきたい。

やはり、地域の皆様方、地域事情というものは国会にどんなに届けていただくということも大事だろうと思っております。そういう意味で、安全、安心の話に戻りますけれども、ここを守っていくということが国土交通省としての究極の仕事、役割だと思っております。

○山本公委員 私も若いころ、金子一義衆議院議員の代理として、高山に演説会に行きました。似たようなところがある。新幹線を名古屋でおりて、ディーゼルの電車で乗りかえて、単線。私のところもそうです、ディーゼルの単線。似たようなところがあると思ひました。

ぜひ金子大臣、そういうところの代表が国交大臣になられたわけです。地方のいいいますか、地方が元氣になって初めて日本国はよみがえらんだという思いを強く抱いていただきたい。現下の、百年に一度か二百年に一度か知りませんが、いずれにしても、日本が元氣になるためには、地方の力をもう一回よみがえらす、そのための社会資本整備だと思ひます。基本は、経済活動がより活発になるための社会資本整備。ぜひ大臣、高山を思い浮かべながら頑張っていたいただきたいと心からお願いを申し上げておきたいと思ひます。

最後に、全委員の皆さん方、小宮山先生もみんな、自分のふるさとを持っています。ふるさは、それぞれ都会であり、また地方であり、離島でもあります。一人一人が自分の守備範囲において、まずは自分の足元の生活を立ち直らせていく、そういう思いで今後の国土交通政策というも

のに皆が真剣に議論をしていただきたいなとお願いを申し上げておきたいと思ひます。

本来、国土交通政策には与党も野党もないはずですが、私は、そう思ひます。ぜひ、お互いが切磋琢磨しながら、よりよい国土交通政策が展開されるように、この二年間、筆頭席に座りながら感じました思いを最後に申し上げて、私の質問を終わりたいと思ひます。

ありがとうございました。

○望月委員長 次に、穀田恵二君。

○穀田委員 昨日発表された、費用便益比、いわゆるBバイCの点検結果について私も聞きます。この間の見直しを踏まえ、十八カ所の事業が、BバイCが一以下の値となったため、〇九年度の事業執行を当面見合わせ、再評価を実施して事業継続の可否を決定するとしました。さらに、BバイCがわずかに一を超えていないものは、関係地方公共団体の意見を聞いて事業を執行するとしております。つまり、この発表は、各地方整備局等において〇九年度の事業を執行する予定だと書かれていきますように、凍結以外の区間は〇九年度から執行するものと読み取れます。

そこで、一点確認ですが、点検結果に記載されている近畿自動車道名古屋神戸線の関係です。これを聞きます。

大津ジャンクションから城陽、そして城陽から高槻第一ジャンクション区間は、国土開発幹線自動車道建設会議において抜本的見直し区間として含まれていますが、これも執行するおつもりですか。

○金井政府参考人 お答えいたします。

いわゆる新名神高速道路の大津から城陽まで二十五キロ、それから八幡から高槻十キロにつきましては、平成十八年の二月に開催されました第二回幹線会議において、先生御指摘のとおりでございますが、主要なネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しないこととされたところでございます。これは御指摘のとおり

でございます。

主要なネットワークと申しますのは、基本的には、そのときの説明で、第二京阪みたいな主要な幹線道路が完成した後ということで御説明を申し上げたところでございます。

この路線につきましては、いわゆる抜本見直し区間でございますが、法律上の扱いは事業をしている路線でございますので、とりあえず、BバイCは点検として算出をさせていただきました。

一方、この国幹会議で御説明をした、それまでは着工しないと決められた内容については、現時点において変更はございませんので、そのとおり運用させていただければと思っております。

○穀田委員 現時点ではその国幹会議のあれは生きているということだと確認します。

そこで、いわゆる執行を凍結した十八区間、先ほど山本委員からもお話がありました、地方の路線が多いです。私も、これについてはいろいろ意見があります。問題は、では、逆に見てみたらどうかと。首都圏、中部、京阪神の三大都市圏で凍結されたところはありますか。

○金井政府参考人 これも先生御指摘のとおりで、BバイCが点検で一を割りしました十八事業については地方部の路線が大半でございます。現時点で、三大都市圏の、いわゆる都市部の事業は入っております。

○穀田委員 都市圏についてはない。

先ほど、参考人質疑の話もされました。私も同様に、やはり、せっかく参考人に来ていただいたんですから、その方々の意見をこれに反映させるということが大事だと思います。

この参考人の質疑で、道路公害に反対し、環境や住民生活を守る運動が続いている橋本参考人は、次のように語りました。税金の使い方と、それから予算についてであります。

大型道路に偏り過ぎている、予算もそっちに引っ張られて、実際にやりたい道路の補修などができなくて困っている、それと、余りにも都市部に集中し過ぎている、一メートル一億円もかける

外環など、首都圏に三つも環状道路が要るのか、こう陳述しました。

橋本氏も、高速道路そのものに反対しているわけではありません。なぜ、住民の生活や自然環境を壊してまでも環状道路をつくるのか、その必要性をきちんと説明してほしい、さらに、住民の声を聞いて見直しをしてほしいと、切々と訴えておられました。

圏央道の各区間のBバイCを見ると、ほとんどが二以下の数値であります。そういう首都圏を含めた三大都市圏の環状道路こそ見直すべきではないんですか。その辺については政治的な見地をはらんでいますので、大臣がお答えいただければ幸いです。

○金井政府参考人 お答えいたします。

これも先生御指摘のとおりで、例えば、地方といますか中山間地域の道路、非常に過疎化をしております。高齡化社会で、現在その地域に住んでいる方々、例えば八十歳まで運転しなければいけないというような状況でございます。地方部の道路の安全、安心を確保するということは非常に大きな課題の一つであると思っております。

一方、都市部につきましても、これも御承知のとおりでございますが、例えば東京の環七、環八あたりの慢性的な渋滞を解消するためには、どうしても、将来的に、外郭環状道路であるとか首都圏中央連絡道路であるとか、そういったネットワークを一定部分整備して、いわゆる都心部に入り込む車を外へ回して都心部の負荷を軽減するということが非常に重要な施策であるかなと思っております。御指摘のとおり、地域の住民の方々の可能な限りの御理解を得て、できるだけネットワークを完成していく、いわゆる都市部、地方部あわせて必要なネットワークを完成していく必要があるというふうに考えております。

なお、先日、例えば首都高速道路の中央環状線の一部、例えば王子線であるとか新宿線の一部が開通いたしましたけれども、それによって、都心

部の道路は二割、三割交通量が減って、渋滞が非常に緩和したところもございます。

そういう意味で、都市部の環状道路も現時点でかなり大きな効果を有しているというふうには考えておるところでございます。

○金子国務大臣 ちょっと個別の路線に触れることは避けませんが、大都市部、東京、大阪、名古屋、あるいは福岡も入ってくるんでしょうか、都市の機能をやはり国際的に競争力を持たせたいという意味では、これは決して道路だけではなくて、港湾、空港、こういう観点から、将来の我が国の国際競争力を持った都市にするという意味で整備していく必要があると思っております。

そういう意味で、少し穀田先生の御質問から離れますけれども、首都圏について言えば、空港でいえば羽田、成田を一体化してハブ空港化していく、あるいは関空も、もっともって活用できるようにしていくかなければならない。それで、大阪についても、道路がまだ必ずしもそれに向けて十分できているとは思いませんので、必要な整備というのがあるだろう。東京についても、それに資するような環状線というのは、そういう意味で地方部とは違った意義づけで、それぞれの主要インフラとして長期的に整備をしていく必要がある。そこは、地方部と、ここの建設コストが高いんだから要るかならないかということの議論だけではないことは必要だと思っております。

地方の必要性、これはもう山本委員からお話がありましたように、地方も生活をしている、コスト的に見ればはるかに地方の方が安い、命の道、学校の道、それぞれの必要があると思っております。地方軽視なんてことはさらさら考えておりません。しかし、大都会は、やはり道路、港湾、空港、そういったような意味での競争力を持った機能として、整備の必要はあるんだと思っております。

○穀田委員 論理がちよっと違うんですよ。

私は京都に住んでいて、高速自動車道ができています。二つばかりできましたが、その利用率た

るや惨たんたるもので、予定の二割しか使われていないという現実があります。

また、先ほどの渋滞という問題について、一たん道路がふえたら、それは、一定の期間は渋滞は減るんです。しかし、再び渋滞はふえるという傾向が常に起こってくるというのがこの間の経験則です。問題は、渋滞が起こる、つまり、都市部に流入してくるものを減らすということを根本に考えなければ、途中で幾ら、通過交通を減らすという論理を今までやってきて、成功したのは余りないんです。一時的には成功するんです。しかも、その論理で、国際競争力ということになりますと、それで全国三十五からの港湾をばかすかばかすかつくって、全然船の来ない港をつくり続けてきたという論理の中心は、常にそうでありました。したがって、今、改めて考え直すべき時期にきているということを根本から私どもは問いかけているわけであります。

そこで、いただいた資料で、二〇〇九年度の高規格幹線道路、地域高規格道路の予算配分はどうなつたかということを見ますと、〇八年度に比べて減っています。三大都市圏環状道路については、三千二百五十五億円から四百二十七億円になつています。参考人も指摘していましたけれども、予算配分が都市部に集中し過ぎているという指摘は当たっていると思います。こういう予算の使い方こそ問題だと改めて指摘しておきたいと思

います。そこで、角度を変えて少し聞きますけれども、大臣、追加経済対策で高速道路建設を前倒しして促進するという案が出ているという報道もあります。大臣もそういう意向でしょうか。

〔委員長退席、菅原委員長代理着席〕

○金子国務大臣 きのう、麻生総理大臣から景気対策の指示が与党に対してありました。これを受けて、これから検討してまいりたいという、今その段階であります。ネットワークとしてもう少しつながるというような、もうちょっとでネットワークするという、やはり、道路がネットワー

ク化されれば、先ほど来議論が出ていますように、つながってこそ効果は非常に著しく上がるというのにはもう御指摘のとおりでありますので、そういう、あと一息というようなものを支援するということは念頭にあります。

ただ、それが今度の経済対策という中で、用地の問題、地元の調査の問題、住民の問題等々さまざまなありますから、そこは枠をとって何かやるということでは今はありません。

○穀田委員 今はまだ、簡単にはニュートラルという感じがすな。

ただ、私は、念頭にあるということも言っておられましたので、やはり今、さまざま議論してきたことを無にして、とにかく高速道路だけつくればいい、それでそこだけネットワークすればいいという、そうすると、残りのところがまた必要だからと、次々と道路を高速道路を中心につくっていくというやり方は、もはややめなくちゃならぬと。しかも、都市部の中真ん中にそういうものを入れるということは、世界でこれはだめだということについて、みんな外側のところに入れていのはあるんだけれども、中に入れるなんというのは余りないんだよね、このごろ。そういうことはもうやめるべきだと。

そういう意味で、高速道路など道路以外にも予算を回すべきであって、そういう点での一般財源化の趣旨に反することになるということを最初からくぎを刺しておきたいと思うんです。

大きな二つ目に、地域活力基盤創造交付金について聞きます。

この交付金は、地方道路整備臨時交付金の廃止に伴って、いわばそれにかわるものとして創設されたものと考えていますが、私、二つばかり疑問があるんですけども、では、なぜ法律で規定しなかったか。それと、それをわざわざ法律で規定しないで予算措置で可能だということにもしなるとすれば、国交省の裁量の範囲内ということか。こういう問題はああるわけですが、きょうは、大卒のところと違って、もう少し縮めて聞きたいと思

います。

私は、この問題について、臨時交付金というのは地域高規格道路にも使えるものだというのを何度も聞いてきたし、指摘をしてきました。これといった資料によりまして、臨時交付金の対象となっていた地域高規格道路は、首都高道路、それから阪神高速道路、京都高速道路のほか、千葉の中環状道路、静岡の南北道路、北九州の新若戸道路など都市部の高速道路が目立ちます。

今度の新交付金、地域活力基盤創造交付金も地域高規格道路に使えるのでしょうか。

○金子副大臣 新たに創設いたします地域活力基盤創造交付金についても、地方道路整備臨時交付金と同様に、地方公共団体が地域のニーズを踏まえ作成する計画に対し交付金を交付し、個別事業箇所への配分は、地方公共団体の裁量にゆだねることとしております。

道路のネットワークというのは、幹線道路と生活道路が一体となってその効果を生み出すものでありますので、御指摘の地域高規格道路についても、地域の課題解決のために、地方公共団体が交付金の対象とすることはあり得ることと考えております。

○穀田委員 一言言っておきますと、生活と幹線という意味で、一般論は否定しないんです。京都へ一度来てもらいなさい。あんなところに地域高規格道路の高速自動車道が要るかと。京都の市内のど真ん中に来て、東本願寺の前にあんな格好の悪い排気塔みたいなものが、三十メートルのものが出て、それで京都を壊したと言われぬようにした方がよろしいで。それだけは言っておきたいと思うんです。

私は、高速道路をつくり続けるための援助はする一方で、維持補修や交通安全など、身近な生活道路が実は削られてきたということ、この間、何回も言ってきたわけですね。二月の予算委員会でも指摘しましたが、三位一体改革で予算が削られ、市町村の維持補修費など、これは単独事業とされているわけですね。橋梁などの点検すらでき

ない状態になっている。

市町村の単独事業とならざるを得ない維持補修なども、事業規模に関係なく対象となるんです。

○金子副大臣 これまでの地方道路整備臨時交付金と同様に、道路の舗装とか橋梁の補修など道路の修繕については、今回の地域活力基盤創造交付金の対象ではございますが、今言われました除草や路面清掃などの道路維持につきましては、原則としては対象としておりません。しかし、今回、新たな交付金につきましては、地方公共団体から強い要望があったものについて、道路維持のうちの豪雪等の緊急時に行う除雪とか火山灰、降灰除去事業につきましては、地域の安全、安心の確保のために必要な事業であることから、今回、交付金の対象といたしました。

○穀田委員 新たに少し拡大をしつつあるということでありまね。

私は予算委員会、工事の規模が大きいほど労働者の数が減る、雇用が減るといふ統計資料を示して、大規模事業よりも小規模事業ほど雇用政策の面から見ても大きな役割を果たすということを指摘しました。そして、維持補修など身近な小規模工事というのは地域の中小企業が受注し、仕事起こしになる、地域の雇用にもなるし、ふえる、したがって、小規模事業への手厚い支援こそ、雇用対策、地域経済活性化にも役立つということをお願いしました。

さらに続けて、住民の命、安全、暮らしに密着した社会資本整備の維持補修など、小規模公共事業への思い切った投入へ転換することで、内需の拡大、雇用、地域経済活性化を図るべきだと提起しました。つまり、経済対策全般の基本的問題について、内需拡大というのはどうあるべきかということと公共事業の関係を私は提起したつもりであります。

この間、聞きますと、ある自治体では、通学路へのガードレールや信号機の設置、道路の段差解消、落石防止対策、河川の防護さくを設置などを

対象とするという考え方を、まず対象というものを示して、入札方式についても地域の雇用創出などに配慮した総合評価方式を試行すること、具体的には、自治体内の下請会社を採用したり、主要資材をそこから調達するということを加える、加えるということで、公募型安心・安全整備事業といって、住民の安全や安心にかかわる身近な小規模事業に限定して実施する制度を計画しておられます。○九年度で約六十億円だそうです。

地域活力基盤創造交付金というのであれば、このような取り組みを支援するなど、維持補修など市町村が単独事業でやらなければならない小規模事業に全面的に使えるようにすべきではないかと思っているのですが、見解をお聞きたい。

○金子副大臣 今、道路につきましては、改築それから修繕、維持とあるんですが、穀田先生がお話しになった維持補修ということの定義がよくわかりませんが、今言われたお話の中で、ガードレールの補修とか、例えば陥没したところというのは、修繕事業ということ、この事業の中に含まれております。

○穀田委員 国交省は、いわゆる点検、見回り、維持というものを全体としては分けているんですけども、私はそこも含めてやるべきだということとを言っています。拡大していることについては、そのとおりでいいんだと思うんです。

ですから、今後どこに軸足を置くかということ、やはり点検がされないというのがまずあるんですよ。この間も言いましたように、橋も、市町村でいえば八割が点検できていない、この現実がある。だから、点検ということに対する補助が要るんだ、そういうことを私は言っているわけです。だから、わざと点検、維持補修と言っているわけだけれども、そういうことをよく理解していただければと思っています。そういう拡大する方向についてやっていただきたいと思

最後に、国直轄事業地方負担金の問題について

若干お聞きします。

国直轄事業の地方負担金をめぐる問題で、道路や河川といった事業以外でも、国道事務所などの庁舎、さらに人件費、退職金までも負担金に含まれていたことが明らかになって大問題になっています。

この直轄事業負担金というのは、国交省関係で見ると、二〇〇七年度で一兆百五十六億円もあります。五年前、二〇〇三年には九千九百三十六億円。ずっと見ますと、やはりふえているんですね。公共事業予算が国も地方も毎年削減が続いている、そういう中で、地方にしてみれば、借金返済、公債費の増額とあわせて、この直轄事業負担金の負担の割合は重くなっていると言わなければなりません。

そこで、報道されていることが事実なのかどうかを確認したいと思うんです。河川国道事務所など庁舎の建設や建てかえなど営繕費、人件費、退職金が負担金に含まれているのかどうか、事実であれば問題があるのかないのかについて、簡潔に明らかにしていただきたい。

〔菅原委員長代理退席、委員長着席〕

○増田政府参考人 お答えいたします。

直轄事業負担金の対象となります直轄事業費の中には、今御指摘ありました庁舎、直接事業に必要となる庁舎も含まれておりますし、また、御指摘のありました、専ら直轄事業の実施を担当する現場の職員の人件費等々も含まれております。いわゆる業務管理費として計上しているものということでございます。

○穀田委員 問題があるかということについてはなかったんだけれども、まあ、いいです、時間がないさかいに。

多分、大臣は、河川法や道路法の中で、こういう法律だということで、あれはどう読み取るかという問題がいろいろあるんですけれども、そこはちよつと、きょうは時間がないので省きたいと思うんです。

ただ、増田さんは、人件費等々と言って、私は

退職金と聞いているのに、すぐそういうところだけ外すんだよね。なかなかうまいんだよね。退職金も含んでいるんですね。

私は、この問題を考える場合、二つ必要だと思うんです。国民の常識から見ればどうかの、これはいうことなんです。つまり、国民の常識から見れば、例えば請求書に明細がないとか、これはやはり不十分だとみんな普通思うわけですよ。また、法律云々を言う前に、簡単に言えば、今言いましたように、明細も示さずに請求するのは、国、中身を確かめずに支払ってきた地方も地方、こう言えると思うんですよ。

したがって、私は、この点で、まず国も地方も税金をいかにいかに使ったかというところ、ある意味では、明細は出ないわ、それは質問せえへんわなんて、それで今ごろになってこんなになっているということについては両方責任があるということで、ぜひ正すべきだと思っております。これは正すのは当たり前だ。

だから、一つは、国民の常識から見て当たり前のことをしようということが一つ。二つ目に、やはり直轄事業負担金そのものをどうするかという問題はあつたけれども、国直轄事業そのものを直轄することから始めるべきじゃないかと私は思っています。

先ほど来、ずっと言ってきましたように、高速自動車道の事業とかダム事業など、大型の新規事業が多い国直轄事業が何ら見直しもされず、どっちが負担するかだけ議論されるという点では、やはりまずいんじゃないか。これまでも指摘してきましたように、公共事業のあり方が問われている、そういう問い直す契機にすべきではないだろうかと考えます。

道路でもダム事業でも、評価手法や手続を不十分だけれども見直しています。例えば、広島市では、国の直轄事業、県の事業、市の事業について抜本的見直しをやつて、中止するところ、縮小をするところ、そのままやるところなど見直し、それぞれの事業に優先順位をつけています。やつ

ている事業が全部正しいという意味じゃなくて、その区分けの仕方という考え方をこういうことで議論しているということを私は引用しているわけですね。例として出しているわけです。

したがって、国直轄事業についても、優先順位が低いから負担金は出せませんよということ、たしかあそこは五十三億円でしたかね、地方整備局と協議し、これだけの範囲内ということをやつていくわけでありまして。整備局も、それでは予算づけはこれは保留しようというふうなことをやっているとすることは聞いています。

ですから、こういう直轄事業そのものを見直すことから始める。その上で、国が全額負担すべきところ、地方に移管すべきところなど整理して、負担金の廃止を含めた見直しをすべきじゃないんだろかというふうなふうに思うんですが、大臣の見解を問うておきたいと思っています。

○金子国務大臣 まず、直轄事業負担金で香川県で起こりました事象については、本場に情けない出来事であると思つておりまして、自治体に対して、その他で丸めて中身を説明していないということに対して、これはきちんと開示をするように、説明責任を果たすように、香川だけでなく全整備局に対してそれは指示し、また一方で報告も求めたところであります。

これは、やはりこの香川県だけではなくて、負担金を分担していただいている地方自治体に対してきちんと理解をしていただく。県議会、市議会にきちんと理解をされるようなことは、当然ですけれどもやつていかなければいけないということでありまして、それについては、さらにきちんと進めてまいりたいと思つております。

それから、直轄事業負担金のあり方そのものでありますけれども、これはさまざまな議論があることは穀田委員もよく御承知のとおりでありまして、今、県の財政事情がとてつもないので払いたくても払えないというふうなものから、いや、あんなもの払いたくない、国で全部やつてくれという御意見から、いろいろ出ております。

今、広島を例を挙げられましたが、これは、地方整備局と広島市が負担ができる、身の丈に合ったというんでしょか、財政力に合った事業をやつていく。したがって、国と自治体で話し合つて、ある意味、行ふべき事業の優先順位を決めていくということを進めているんだと思います。

これは一つのモデルケースだと思つておりまして、ただ、直轄事業でありますから、地方の自主性を大事にしなければいけないんですが、一方で国としてやらなければいけない事業という部分もありますので、地方自治体の首長の御意見だけで工事がやれる、やれないというのも一方である。そういうものをどういうふうなこれから整理していくのかということについて、国と地方のあり方という長期的なテーマも含めて議論をしてまいりたい。四月に入つて、全国知事会とこの問題についていろいろな切り口から議論をし、そして少しでも前進、解を得られるように進めていきたいと思つております。

○穀田委員 終わりますが、私は、今ちょうどいい時期だと思つていまして、こういうものを見直す時期だ。だから、負担をどうするかというのは、それは、瑣末な問題とは言いませんよ、それはそれであるんですけれども、やはりこの機会に国直轄事業というのはどうあるべきかということについて議論する、そういう契機にしないかならぬ。それとあわせて、さっき言いましたように、国民の目から見てこれはおかしいなと思うことは正すという常識の範疇からしつかり物を見るということが必要だ。その二点を我々は提起しているんだということを認識していただければ幸いです。

終わります。

○望月委員長 次に、古賀一成君。

○古賀（一）委員 民主党・無所属クラブの古賀一成でございます。久々にこの国土交通委員会の質問席に立ちました。

今、穀田議員が、いわゆる転換期、これまでの道路行政を見直すいい時期ではないかという提起

がありました。私もその点については全く同感でございまして、きょうは財務省、金融庁までお越しをいただきまして、大きい、いわゆる日本の、ジャパン・マネーというか、国富というか、そういうものを含めた国土整備のあり方、あるいは財政全体のあり方というものをこれまで見直すべき時期じゃないか。道路財源が一般財源化されるというときに、バラタイムの転換でありまして、私は、そういう問題提起をぜひしたいということ、きょうはたっぷり時間をいただきまして質問席に立ちました。

まず、きょう、金融庁も財務省もお見えであります。もうお座りですね。日本の財政状況の問題以前に、今、もう御承知のとおり、アメリカ発の金融恐慌あるいは金融工学、恐慌とも言える状況が世界じゅうに及んでおります。日本は影響がまだ少ない方だとおっしゃるけれども、いずれこの影響というものは大きい波となつて必ず日本にも押し寄せるだろう、私はそれを大変心配しておりますところでありまして。

道路財源が一般財源化されましたけれども、一方で、財政問題のほかに、いわゆる日本の個人金融資産、こういうものがどう今後日本のために、日本の社会のために、あるいは社会資本のために生かせるのかということを一回見直すべきだと私は思います。

そんな、個人金融資産と社会資本整備は関係ないだろうとおっしゃるかもしれませんが、もう御承知のとおり、日本の高速道路の幕あけは世銀からの借り入れということで始まりまして。まさに世界の金融資産をお借りして、実は高速道路の建設が始まりました。そして、今なお、日本は世界一の個人金融資産の大国になりまして、中国を初め各国の、途上国の高速道路、道路整備の資金を、実はODAとして供与もしている。決して個人金融資産と社会資本整備は無縁ではないということでありまして、そういう視点からまずは問うてまいりたいと思います。

まず、我が国の米国債といわゆるサブプライム

ローンの保有の推移、そして現状はどうなっているかを、かいつまんで結構であります、御説明いただきたいと思ひます。

○永長政府参考人 お答え申し上げます。

まず最初に、財務省の方から、米国債の保有状況でございます。

十年前と比較いたします。十年前の平成十年末時点では二千七百六十一億ドル保有しておりました。その十年後、昨年の二十年末時点におきましては六千二百六十億ドルということで、その間、約三千五百億ドルの増加、二・三倍という状況でございます。

○古賀（一）委員 今、十年前と今の数字を述べられましたけれども、これは日本国全体というか、いわゆる金融機関も含めた、日銀も含めた、財務省も含めたトータルの数字の推移でありましようか。

○永長政府参考人 おっしゃるとおり、官民すべて、合計でございます。

○古賀（一）委員 私は、この質問は十年前にも実は予算委員会でしたことがありまして、これはきのうも説明の中で一致しなかつたんですけれども、十年前ぐらいに聞いたときには、要するに、日銀と大蔵省が所管しておる米国債については番号を振つて全部管理しているけれども、いわゆる保険会社あるいは民間金融機関等々が保有しているのは日本国としては把握できないという話があつたんですけれども、今の話とは全然違うんですね。

今のデータというものは、根拠は、出どころは何でしょうか。

○永長政府参考人 お答え申し上げます。

これはアメリカの財務省が公表しておりますデータでございます。

○古賀（一）委員 それでは、今、日本側の、米国債の保有状況の日本のデータはないということになるんですが、ちよつと後ほどまたこの点申し上げますけれども、サブプライムローンについてはどういう推移でしょうか。

○飛田政府参考人 サブプライムローンに関しまして我が国の預金取扱金融機関が保有しておる保有額は、二〇〇八年十二月末におきまして五千六百五十億円でございます。推移と申しますと、サブプライムローンに関しましては最近になってデータをとり始めていることから、とれます一番古い時間といたしましては、二〇〇七年九月末で一兆四千七十七億円でございます。

なお、もう一つ、同時に調べております証券化商品について数字も述べさせていただきますと、二〇〇八年十二月末、直近でございますが、十九億四千八十億円となっております。推移でございますけれども、これをとり始めました一番さかのぼれるデータといたしまして、二〇〇八年三月末で二十二兆七千九百三十億円というふうになっております。

以上でございます。

○古賀（一）委員 今出ましたのが、米国債、そしてサブプライムローン、証券化商品。

せんだつて日経にもでかかど載つたんですけれども、農林中金が持つてゐる、あのときはサブプライムと新聞には書いてあつたと思うんですけれども、五兆三千億円を超えるいわゆるサブプライムローンという記事も出て、三菱UFJ銀行も相当持つてゐる、日本生命も、三兆三千億円持つてゐるというような数字が出ましたけれども、これはサブプライムに入るんでしょうか、証券化商品というものなんです、別物なのか。説明をお願いいたします。

○飛田政府参考人 お答えいたします。

証券化商品の一部がサブプライムローンでございます。

それから、GSEの数字につきましては、証券化商品とは別のものがございます。範囲としては別のカテゴリで推計いたしております。

○古賀（一）委員 サブプライムローンとGSE証券は別ですね。

○飛田政府参考人 はい、別でございます。

○古賀（一）委員 私は、これまでいろいろなデー

タを読んだり新聞を読んだり、そしてきのうも説明を受けた中で、要するに、米国債、これも、先ほど言いましたように、米国のデータはある、日本側にはない。実は、十年前に聞いたのは、日銀と大蔵省が持つておるものはわかりまうと。きのう聞いたら、それは今わかりません。何かしら、このサブプライムなりアメリカの金融の崩壊といひますか、そういうものを契機に、本当はもつと緻密に、何せ千四百兆円の個人金融資産を誇る日本。これが、郵政事業の民営化もあつた。百兆円近い金がかかたに流れたのではない、年金は大丈夫なのか、この個人金融資産という最後のとりでがどうなつてゐるのか心配だ。アメリカのビルになった、日本のどこかのオフィスがあるんだらうとか、世の中はこの個人金融資産の行方をめぐりまして大変心配である。

日本の今後の経済再生なり国際金融、あるいは不動産投資、ありとあらゆる面でこの個人金融資産の千四百兆、これも千四百兆なのか五百兆なのかもわからないんですけれども、これはもつと情報公開をして、その前に、アメリカのデータによればこうだじゃなくて、日本としてこの個人金融資産というものはもつとしっかりと、金融庁なのか財務省なのか、昔でいえば経済企画庁でしようけれども、これは行革であります。これはぜひ政府として、今後私はもつと勉強して、もつと皆さんに来ていただいて、いろいろなものを私なりに組み合わせて、こうではないかということをお願いいたします。皆さんも、この点はぜひとも、財務省、金融庁、あるいは政府、個人金融資産の分析、現状について、推移について、もつと正確に、かつ目をとがらせて把握をすべきだし、してほしいと私はまず要望をしておきます。

それで、私がこの質問をあえてしたのは、国土交通省と関係ないかと思ひでしようけれども、先ほど言ったように、場合によってはこの個人金融資産というの、償還できる有料事業、有料というのは有料道路の有料ですね、事業については、

これは活用できる、大した国民の財産だと私は思うんです。

それが、郵政民営化というプロセスにおいて、いわゆる高い金利を求めて、アメリカを中心に世界をさまよえるというか、世界に移動するというシステムができた。郵政事業民営化の前に小泉総理が行ったことは、財投機関の兄貴分のうちの兄貴分である道路公団を、いわゆる分割・民営化した。財投の出口の兄貴分をいわば民営化して、財投資金、とりわけ郵貯、簡保、郵貯のピーク時の額は二百七十兆円です、今これが百八十兆近くまで落ち込んでいます。その郵便貯金、簡保資金ほかの財投のお金を大蔵省理財局、財務省理財局はいわゆる財投機関に配分してきた。それを民営化することによって出口がなくなり、今度は入り口だということで、いわゆる郵政所管の法人というか団体から財務主管のものになって、お金そのものは世界にさまようようになった。

これは私は、今の世界金融のこの惨状、アメリカ発の金融工学のひどい結果というものを考えたときに、まさに日本政府としても一度立ちどまって、この個人金融資産を、国づくり、あるいは中小企業融資もあるでしょう、これから高齢化社会の住宅づくりもある、そういう償還できるところにどう使えるかという議論が日本にとって一番重要な論点ではないか、かように思っております。これは国土交通省関係、そしてもちろん大臣、副大臣、政務官お見えでありますけれども、後ほど申し上げますけれども、この視点はぜひ私は持っていたきたいということを訴えたく、きょうこの質問をあえてしたわけでありませう。

それで、今後のために、もうちょっと時間をいただきたいと思いますけれども、細かい技術的なことは幾つも知りたいところがありますけれども、これははしります。

第二番目に、それを受けまして、今後の国際金融の動きについて政府の見通しをお聞きたいのであります。

アメリカの財政状況、ブッシュ大統領からオバ

マさんにかわりました。新聞報道等によれば、きのうもテレビでやっておりますけれども、大変なビッグスリーの状況である。公的資金の注入、景気対策も必要、グリーンレボリューションも必要ということ、アメリカの財政状況が大変私には気になります。

さて、新聞では、オバマ政権、歳入不足が百七十兆前後だろうということが当たり前のようにならされておるわけですが、オバマ政権、スタートしました。二〇一〇年の会計年度は十月一日から始まりまして、今のアメリカの経済状況、財政状況から見ても、どれだけ米国の債が今年度発行されるだろう。もちろん、米政府じゃないからわからないけれども、予測として、当然、政府としてはある程度の見込みを持っていると思うんですが、この点について財務省はどう判断しておられますか。

○永長政府参考人 お答え申し上げます。二〇一〇年度の予算教書、これを出しておりますので、そこで推計されておりますのが二〇一〇年度の連邦政府の財政赤字、今先生おっしゃいましたように、一兆七千五百二十億ドル、このようになっています。この財政赤字を埋めるために幾らか公債を発行するのか、そういうデータはございません。

ちなみにでございますが、二〇〇九年度末の国債発行の残高、これは法律で規定がされておるわけでございまして、それは十二兆六千七百九十億ドル、こういう数字になっております。(古賀(一)委員「円といえば何ぼになりますかね、計算すればわかるんですが」と呼ぶ)

一兆七千五百二十億ドルでございますので、先ほどおっしゃいましたように、一ドル約百円とすれば百七十兆前後、こういうふうになります。

○古賀(一)委員 実は、これからのオバマ政権の米国債発行、アメリカにはドルがありません、極端に言えば、結局、それを米国債で調達するしかない。

そうしますと、では、ヨーロッパの金融不安を

受けた各諸国が米国債を買うか、ロシアが買えるか、こういうと、客観的に見まして、恐らく、今までの米国債の保有状況を見ますと、今中国がトップでありまして、ことしの年当初で何と、百円で計算すれば、七十四兆円の実米米債を中国はもう保有するに至っています。日本は、先ほど言いましたように六十三兆強、こうして見ますと、恐らく、日本は米債をぜひとも引き受けてくれ、同盟国ではないかという話になってくるんだらうと私は心配をするんです。

そこで、今後、今でも米債を世界第二位保有している日本、アメリカは、オバマ政権はいよいよ自国の対策のために巨額の資金を調達しなきゃならぬ、その手段はサブプライムローンとかいうわけにはいかない、もちろん当然、米財務省証券、米債だろう、日本に対する期待、あるいは圧力とまで言わないけれども、そういうものは物すごいものがあるだろう、こう思うんです。

日本政府として、今私が申し上げましたような予測というか懸念というものをもちながら、そして、今後、米債に対してどういう基本方針というものをもちながら、基本問題意識といいますが、そういうものはどうお持ちなのかをお答えいただきたいと思っております。

○永長政府参考人 お答え申し上げます。現状の米債の消化状況でございますが、それを金利であらわされているといたしますと、少なくとも現状において、米債の消化、これの将来の見通しも含めて彼らは値決めをしておりますけれども、むしろ金利は低下傾向に今はある、こういう状況でございます。

しかるに、今後どういうマーケット状況になるかと我々なりにいろいろ考えてはおりますけれども、今申し上げましたように、少なくとも足元は特に支障は生じている状況ではないということでございます。

日本の民間がどのように米債を購入するのかと申しますのは、それぞれの投資家の判断、それから、米債の市況、いわゆる市場環境によって

決まっております。日本国の政府として一定の基本方針を持って臨むという立場にないと申しませう、余地がない、こういうことでございます。

また、我々、官が持っておりますいわゆる外債でございますが、これは、米国の財政赤字が上がりまして、外債の方はある種一定でございます。そんなに大きくふえる状況にございません。ただ、いずれにしても、我々といましては、安全性、流動性の観点から見まして、現時点においていわゆるこの米債を中心とした運用を行っております、こういう状況でございます。

○古賀(一)委員 今の御説明を聞けば、要素は金利だと。金利はアメリカも下がりが気味だというお話でありました。

なかなか言えないところもあるのかもしれないが、日々刻々変わっていく為替レート、金利、あるいは発行額、そういうものでソフトランディングというのか、そういうものしかないのかなと私は思います。でも、鳥瞰的に長いトレンドを想定した場合に、やはり、国富、国の富、国民の財産であるこれをどう見詰め、こは注意しながら運用する、そういう視点は日本政府に絶対必要だと私は思うんです。

それが、どちらかというと、かつては、私は経済企画庁のマスターだったと思うんですよ。超マクロで、日本の国富をどうデフレーティングしていく、運用していくと。ところが、今はそれが極めて弱体化をしまして、いわゆる財務省なのか内閣官房なのか、一つのセクションに任ざれてしまつて、トータルのそういう大きな国家の富の戦略というものがか日本国の政府は希薄のように思います。

ついでに、今、外準とおっしゃいましたね。これは外貨準備高のことでしょう。外貨準備高を中心にもろろ米債を政府は持っているんです、これは、今、日本の外貨準備高は幾らで、そのうち米債はどれだけのものを占めておるんでしょうか。

○永長政府参考人 現在、日本国の外貨準備高、これは約百兆円、一兆ドルほどございます。

その中にどれぐらい米国債が入っておるのかということですが、これはマーケットへの影響というものを考えまして、従来より御答弁は御容赦願っております。

○古賀(一)委員 いや、これはもういろいろなところに出ているんですよ。五十三兆円ぐらいだろうと巷間言われております。

これも、先ほどの全体保有の米国債の話と政府が保有する外貨準備高の米国債というものとつじつまも、何か私はよくわからないので、これを深く言う時間が過ぎちゃいますので、これをめですが、今後これについても私は非常に重大な関心を持って聞きたいと思っております。政府の方もその準備というか、財務省もしておいていただきたいと思っております。

それでは、ここで、きょうは道路財源の一般財源化の問題でありますから、そちらの方に移行したいと思っております。

今申し上げましたように、世界の経済状況は今後ますます変えていくだろうと思っております。そのさなかに、今回、道路財源は、昭和二十九年から続いた特定財源制度というものを廃止するというところにこの法案の成立によってなるとい段階にきました。

私は、まさに大転換のときだし、財源はなくなつた、しかし、予算を確保すること、配分の仕方はいは地方と国の権限もこれまでだということではあるのかと。やはり道路行政の一つの歴史的な転換点にある、だから、道路整備のあり方あるいは道路整備の手法、主体、いろいろなことを道路行政として考えなさいというメッセージ、それが今回のこの法律ではないかと私は受けとめております。

実は、きのうも古本議員がおっしゃいましたけれども、受益者負担原則のつとめて、暫定税率をかき上げて本則税率の二倍にしたということこれまでの歴史があります。今回は、暫定税率はそのままにして、受益者負担、特定財源のシステム

はありませんよという法律であります。ある意味では、国土交通委員、昔でいうと建設委員ですよ、昭和二十九年から積み上げてきた、自動車重量税もあつた、特別措置法あるいは緊急措置法の提案もあつた、恐らくおびただしい時間を費やして受益者負担と道路財源確保という議論がされてきた、それが今回、福田元総理の決断という判断によって、一般財源化の方針に穴があき、そして今回こうなるんですよ。

受益者負担、暫定税率を下げないままの今回の一般財源化でありますから、これをそのまま、はい、そうですかと言つた場合には、極論すれば、ほとぼりが冷めて数年たつたときに、全体的に国庫が足りない、財政が厳しい、そういう理屈で、五年後に、やはり国際協力、あるいはアメリカの要請でアフガンの問題がまだ続いている、金が必要でアフガンの問題がまだ続いている、金がもつと要るようになった、そういうことで、受益者負担の原則がないんですから、今後、取りやすいところから取るうではないか、CO₂の問題もある、地球温暖化問題もある、ガソリン税の税金をさらに上げようではないかという論理はあり得ると私は思うんですね。

したがって、私は、暫定税率をもとに戻さず、受益者負担の論理で積み上げてきた暫定税率をそのままにして受益者負担という理念を抜き去つた、こういうことから見ると、今のような懸念を持つんです。

これはなかなか答えられないかもしれませんが、けれども、やはりしつかりとここで私は問うべきだと思つて問います。今後、今言いましたようなガソリン税あるいは自動車関係諸税、特定財源ではなくなりまして、今後、財政当局として、今言いましたような負担増、増税に対して何かお考えは、まさかないんでしょうねという問いで、お答えをいただきたいと思つております。

○田中政府参考人 お答えさせていただきます。先生の御指摘がございましたように、ことしといたしますか今回お願いしております一般財源化に伴う税の考え方は、揮発油税等の暫定税率分まで

含めまして、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、それまでの間は、地球温暖化問題への国際的取り組みとか、地方の道路整備の必要性、あるいは国、地方の厳しい財政状況を踏まえて、現行の税率水準を維持するというところでございます。

今のお話は、今後の税制抜本改革のときにどういう判断をするかということにかかわるお話でございますので、これは今の段階でその具体的内容を申し上げるような状況ではございませんが、ただ、今回の税制改正法の附則の規定もございしますものですが、やはり、この厳しい財政事情とか、環境に与える影響等を踏まえながら、総合的に検討することにおいては間違いないと思つております。ただ、負担がふえるとかふえないとか、あるいは下がるのか、そういうことについて具体的に何か今申し上げる状況にはございません。

○古賀(一)委員 予想どおりの御答弁をいただきましたけれども、はい、そうですかと言うわけにはまいりません。

私も道路財源を、第二次オイルショック直後から三年七月月担当いたしました。まさに、財務省主計局、主税局と、総合戦と言つてもいい、いろいろなりとりをいたしました。大臣もおられまして、それから言いたいのは、受益者負担金はある面では資源配分を拘束するから適正な配分ではないという財務省の論理はあります。しかし一方で、道路も、あるいは福祉も、消費税は別ですよ、これだけの負担をお願いする、これはちゃんとこの用途に使いますという、使途を明確にした受益者負担金というのは、それは、資源配分を国民の納得の上でしつかりと適正に配分していくシステムは、ある面では受益者負担金もあり得る話だと思つてます。

それで、私は、今の話を聞きますと、もちろん今後の抜本改正、地球環境という話も出ました。そうならば、CO₂問題、地球環境問題が大変だ、環境対策が必要だと。よくよく考えれば、車はCO₂をじゃんじゃん排出している、一番エネ

ルギー効率の悪い交通機関ではないかというような議論で、ガソリン税ほか道路関係諸税というものは一番取りやすい、また取れると。増税をする、負担をお願いする論理、それから資源適正配分、応能負担、そういう面から見て、これが一般財源化に今般なるんですが、その後は、実は際限なき負担受け入れの税目になり得るかもしれないという危険性を私は強く持ちます。

それは、この税がこまで来た、確かに当初は、もう惨たんたる道路整備状況だ、その現実と国民の理解のもとに、いわゆる国が、受益者負担です、忍びがたきを忍んで、道路に還元されるならば国民は納得していただけたという国会での答弁あるいは論理でこまで来たのを、こういった形で一般財源化になるのは、まだ国民に対する説明不足、とりわけこの国土交通委員会、前身の建設委員会に対する議論の無視でもあらうと私は思うので、私はあえて、やはり今回の一般財源化については、暫定税率を全くさわらず、このままにしてよというまに、こういうふうになつたということとは、きのうの古本議員と同様、国会として大変な一つの拙速であつたということ、今後、そういう懸念については、しつかりと国土交通委員会でもその懸念を表明した国会議員がいたということ、ぜひ念頭に置いていただきたいと思つてます。

これは別に、国会議員あるいは民主党という論理よりも、ユーザの論理だと思つてますよ、納税者の。これは納税者を代表して、私は、その点について強い危惧と危険性を申し上げておきたいと思つてます。

大臣、そういうことで、昭和二十九年から、恐らく数万時間か数千時間かわかりませんが、積み上げてきたこの道路財源、この法律をもつて一般財源化するんですけれども、これまでの大臣答弁、そして歴代の大臣を代表されまして、最後に御感想というか、それをやはり申し述べるべきだと思つてます。ひとつ、大臣の素直なところの御所見をここで議事録に載せていただきたいと思つていま

す。

○金子国務大臣 古賀委員は昔建設省におられましたし、道路整備についてつくり上げてこられたという、いわば、そういう意味で、道路特定財源と道路整備のあり方ということについて、行政府の中で御健闘された経験があるだけに、きょう、さまざまな御意見をいただきました。

昭和二十九年以来でありますけれども、今般、大きな社会の流れの中で、道路だけが特定財源を持っているというこの枠組み、特定目的というもののについて、国会でも、国民の間からもさまざまな意見が出てまいりまして、今国会で、またこの委員会で、一般財源化するという法案を提出させていただきます。

そういう意味で、これまでの道路をつくるという枠組みが大きく変わってしまう、あるいは、本来に今の道路をつくる枠組みが、道路特定財源がなくなっていくのかという御心配も、地方自治体からも多く寄せられ、またこの委員会でも国会議員からも御意見が寄せられてきたのは、もう委員御承知のとおりであります。

そういう中で、道路一般財源化とはいえ、地方に必要な道路は一方で何とか、無駄をなくしながらも、少しでもコストを削減しながら必要な道路はつくり上げていきたいという枠組みを、今度の新交付金というところでつくり上げさせていた、だいたわけであります。

そういう意味で、地方が新交付金というものをより消化していただいて使っていただくということができるよう、制度がこの法案が通ってからできるわけでありまして、まだ必ずしもこなれているとは思いませんけれども、これから、よりこなれたものとして、国民に理解をいただけるようにしていきたいと思っております。

○古賀(一)委員 それでは、大臣は、もう道路財源は一般財源化になるんだ、その上での今後の話をされましたけれども、私は、今の大臣の答弁では、この時期、道路政策あるいは道路整備の仕組みを抜本的に変えていく大チャンスだと思ふし、

せねばならぬことだと私は思うんです。

今、創造交付金の話をされましたけれども、これは後ほど最後に申し上げますが、私は、道路財源がなくなる、今までは、道路財源を確保した、要望は山ほどある、配分をする、道路行政は基本はそれで回ってきた。その入り口の道路財源というものが一般財源化されたわけで、今後予算が減るかもしれない。要は、では、残る本質は何かという、道路整備の手法、政策のあり方、そして論理の展開の仕方が、今までの論理にとどまらず、新しい展開を行うべきチャンスだと私は思うんです。そしてまた、それをすべきだと思うんです。

今の大臣のお話でいうと、交付金がそれを担ってくれるだろうということですが、私はこの要綱を先ほどもらいまして読みました。読みましたけれども、極論すれば、これでは何の転換にもならないだろうと私は思う。

私は、そういう面でも、大臣、今から申し上げるような、転換の切り口を申し上げますけれども、大臣です。道路財源がなくなった、これから厳しいぞ、やはり本当の意味で国民に愛される、そして支持される、そういう道路政策を二十一世紀に向けて展開するぞ、こういう切り口で検討しろと大臣が命ずる、命ずるというのはなんです、声をかける最大のチャンスが今だろうと私は思っております。そういうことで、ぜひ大臣のリーダーシップを私は心から期待するわけでありまして、一つまず申し上げます。

道路は社会資本のまさに兄貴分だと思います、予算額から見ても。この道路が、今でも、道路財源が一般財源化されたとはいえ、いわゆる予算額においてもトップですよ。要望においてもトップですよ。

そうしますと、道路行政がもっと縦割りを超えて、都市行政、あるいは観光行政もあるかもしれない、あるいは河川行政、道路行政が核となつて、総合的な、縦割りを超えた総合社会資本整備という概念で、もっと効率的に、そして、市町村長は、

道路局に縛られる、河川局に縛られる、何とかから縛られるじゃなしに、あなたは首長だ、市民から選ばれたいわば大統領だ、このお金でいい社会資本整備をしろうというような、縦割りを超えたそういう総合社会資本整備というものをやっていく時代だと私は思うんです。

私は、そういう面でも、ぜひ、この委員会で何でも私は言ったことがあります、私の地元は筑後川という大河が流れております。ところが、道路は、九州は豊かだったんです、今まで。本間に、国道が、百番台の国道から、極端に言う、三号線というバイパスすら全部今、片側一車線なんです。改築は行われていない。やはり豊かだったんです。まあ、そんなに焦らなくても別に飢え死にするわけじゃあるまいしというような中で、実は、我が九州は特にそう、我が福岡は特にそう、私の地元、筑後というのには本当に豊かな田園地帯であった。したがって、道路整備が物すごいおくられていくんです。ところが、道路財源はなくなるわ云々で、これから大変な危機に面するかもしれない。

そこに私が提案しているのは、筑後川のある堤防はほとんど、用地が、堤防敷地が、右岸、左岸に相当あるんですね。ところが、二百十号線という国道が久留米という中核都市でびたつと計画もとまっている、あと何十年たつたらできるかわからない。

こういうのが、実は、治水特会と道路特会が一緒になつてやれば、もう用地買収はほとんど要らない。立派な堤防ができる。自転車道も一段下がったところにある。そして、道路局が言うシーニックバイウェイとか、ちよつと概念が違いますが、本当に見通しのいい風景豊かな筑後川と山並みが見える高規格の堤防道路ができて、コストがめっちゃ安く、そしてスピードも物すごい速くできるというような、これは治水と行政が連携すればすぐできることなんです。こういうことを、何で同じ国土交通省、何で同じ元建設省の

河川局、道路局ということながらできないのか、私は本当に口惜しくしてしまうが、これはやはり大臣が言わないと、道路局長が河川局との連携を言うわけにもいかないだろうから、そういう各局にまたがるものは、今後、財政難でもある、知恵を出す、そういうことをやれということをお大臣が、この道路財源一般財源化を機にしっかりと命令をすること、指導することだと私は思います。それが、今後国民から支持される社会資本整備というものが生まれてくる基礎だと私は思うので、大臣の口からぜひ、これについてはやる、やらせてくれ、そういうことを答弁いただきたいと思ふます。

○金子国務大臣 大事なテーマを御指摘いただいたと思ふます。

久留米、国道三号の件について、私、個別に事前説明を受けていないものですから、いい悪いということをおちよつときよりは避けさせていただきますが、今お話を伺つていて、地図を拝見いたしましたけれども、今おっしゃるような、堤防左岸を整備しながらあわせて道路をつくらせていくという御提案だと思ふます。ちゃんと検討するように指示をしたいと思ふます。

ここと離れまして、道路をこれからどういうふうにつくっていくかということで、委員御指摘のとおり、単なる、道路を道路だけでない。最近、地方自治体の皆さんが、ただ道路をつくつてくたさいという陳情という意識から、地域を元気にしよう、やはり意味のあるものにしようという意識が物すごい強まってきてきているなど。

例えば新潟でありますけれども、昔のお仲間でありまして、新潟の市長さん、長岡の市長さん、おおいでになつて、新潟港を日本海の本当の意味での重要港湾にしたい、今まで仲が余りよくなかったんですけれども、富山と秋田、その港湾をいろいろの意味で集積したい。道路が、圏央道ができてくると、新潟というの、圏央道、北関東も全部港湾の市場になるというわけ

ですね。ですから、そこを、やはり単なる道路でなくて、新潟港を港として、日本海に発出する重要港湾としての位置づけをしていく、そのための本当の一部のアクセス、港湾道の、船積みとかです。

だから、道路の重要な部分というか、主要な部分が道路ではなくて、むしろそういう港湾と今まできている道路をつなぐ接点としての道路というようなことをお考えになるというような意味で、やはり、道路が単に道路ではなくて、そういう地域の大きな、重要な役割を果たすようなこともあるんだという意識を地方自治体が始めてくれているし、我が国土交通省も、非常にそういうところは、地域の連携あるいは地域の活力というようなことは、縦割りではなくて、河川、道路、あるいは林野等々も、官公庁も含めて、相当垣根を越えて今やり始めてくれていると思っておりますけれども、これはもともとと推進していけるように取り組んでもらおうと思っております事項であります。

○古賀(一)委員 今大臣は、自治体の熱意とか、お話をされました。それは当然ですよ。自治体としていえば、道路と港湾、重要港湾にしてという、設計し、企画をし、こうやってほしいと、それは自治体はおっしゃると思う。

でも、それが実際、自治体の思いはあるけれども、なかなか実現しないというのは、実は国土交通省、港湾と道路との連携で、まずは、自治体における縦割りを超えてほしいという話はもういいんです。問題は本省である。権限と予算を持っている、法制度を持っている、そこが大臣のもとに、これからは財政難だ、むしろ総合的な、融合した、都市行政、公園行政と道路、河川行政と、あるいは港湾行政と、あるいは町おこしと、そういうことを国土交通省が議論を始めたということだけで自治体はもっと活性化すると私は思うんです。だから、陳より始めよというか、まず本省より、縦割りを超えた総合整備型の社会資本とは何か、場合によっては省を超えて連携するということ

のを社会資本の兄貴分である道路行政が発信すべきだということなんです。

それでは、大臣が先ほど、今後の道路財源なき後のいわゆる道路政策として期待される地域活力基盤創出交付金が出ました、名前が出ました。

きょう、四月一日に案が出ました。私も早速読ませていただきました。これは、大臣、先ほどお答えになったような地方の期待にこたえるものになり得るんじゃないか。では、副大臣で結構です。

○金子副大臣 これまでの地方道路臨時交付金にかわる今度の新しい交付金でございますが、これまでも地方六団体あるいは全国知事会、それぞれの県等々も含めまして、正式に要望も聞いてまいりましたし、現在もなお要望をいただいているところでございます。これらの要望を踏まえまして、本日、要綱を地方公共団体にお示ししたところでございます。

そういう意味では、これまでも丁寧に地方公共団体からの御意見を聞いた上でこれをつくっておりますので、これは地方公共団体に喜んでいただくような、地方の要望を踏まえた、そういう交付金になるというふうになっております。

○古賀(一)委員 私は要綱を読んだんです。そうしましたら、名前はもちろん変わりましたよ。活力とか、創造とか、非常に地方の息吹がここでききこえてくるような名前ではあるんです。

しかし、条件を見れば、これは明らかに一つ以上の地方道路整備事業を含めと。いわゆる関連事業で行事とかそういうものも交付額の二割ぐらいまでは使っていくと書いてあるけれども、これも絶対、地方道路整備事業が一つでも入ってこないといふだめよという仕組みになっているんですよ。そうしますと、非常に粗っぽい、概要の要綱をきよ私は午前中にもらって見たわけでありましてけれども、要するに、一般国道、都道府県道、市町村道の改築修繕、それとそれに関連する事業に五五%まで出しますよという話で、そんなに画期的なのか、どこに創造という気がするんです。それは、仕組みとして私はそうとしか読めない

んですが、副大臣、どうお答えですか。

○金子副大臣 先ほど古賀先生からお話がありましたように、港湾と道路とか、あるいは河川と道路とかという仕組みはこれまでございませんでした。という意味では、今度の交付金におきましては、もちろんこれはこれまで地方団体からきちんとお話を聞いた中で、そうはいっても道路を中心にして関連するほかのインフラあるいはソフト事業も対象としたという経緯がございます。

また、道路はそういう意味では中心にしていうことでありますので、必ずそのパッケージの中に道路は入るわけでありまして、それを道路は何%その事業の中で予算をつけなければいけないということとはございませんので、道路事業とあるいは関連するインフラ事業、港湾がふえるかもしれないし、河川がふえるかもしれない、そういう意味では、それは言われたように道路だけに固定をしたということではないと思います。

○古賀(一)委員 それでは、私は大変関心があつて二、三も高い一つの事業を例に出しますけれども、地方都市が非常に疲弊していますよね。本当に寂しいものです。シャッター通りになっていきます。これをどこから活性化するかといつも通るたびに思うんですが、一つは、自分も創設に大変かかわった、情熱を込めた例の電柱地中化があるんですよ。これは道路の歩道あたりを掘ってやるから道路事業でもあるんだと思うんだけど、電柱地中化だけをやりたいというのはこの交付金でできるんでしょうか。

○金子副大臣 これは事業としてできることになっております。

○古賀(一)委員 私がこの問題で申し上げたかったのは、つまり、地方道路整備事業というのが一本必ず入っておきなさい、比率は問いませんよ、しかし、上から交付するんですよ、今までどおりの申請主義ですよ。恐らく、使い勝手はよくなったかもしれないけれども、基本的に言うところの国に申請を出してこの基準に合っているなら上げましょうよ、こういう構造なんですよ。

道路財源はなくなりました。地方は大変疲弊しています。ここで言うのもなんかもありませんが、長い行政期間、あるいは政治家、あるいはうちの親父も市長をやったから子供のころからよくわかるんだけど、最近、地域の燃え上がるような町おこしとか、企画してこれを実施しようじゃないかと、あるいはそういう地方の企画力、やる気、元氣、そういうものが本当になくなっていくと私は思うんですよ。もう金がない、もうだめばい、商店街、陳情したら県はうんと言わなかった、はい、あきらめましたと。こういうのが恐らく、特に九州がそうなのかもしれないが、東京あたりはもつと熱心かもしれない。しかし、本当に僕はそう思うんです。そうすると、今のようないきなり元氣が出るか。

私は、こうすればいいと思うんですよ。国土交通省は、私も実はこれをもやっただけでも、名道百選とか、街路百選とか。環境省は名水百選とかやっているじゃないですか。そうしたら、これは、名水百選に選ぶ、名道百選に選ぶ。大体選ばれてくるのは自然が与えたものか、江戸時代につくったという過去のものを今の人が大臣の認定をしていく。いや、今からは、今の人たちが次の時代へ向けて名道をつくる企画力を持つべき時代なんですよ。

それを、私は、今の補助行政なりこういう交付金、中央官庁の、私も中央官庁におつたけれども、やはり地方の宝とか可能性とか、そういうのはわからないですよ。だから、むしろこういう交付金制度は、要するに、各市町村、都道府県、街角も含めてアイデアを出して、いいからもうつけれ、金額、ベスト百には金をやると言ったら、市町村長は本当に必死になりますよ。隣の市長は頑張つて何か去年こういうことをやって、大臣から、国費率一〇〇%ですよ、こういうのを、余り額がかいと大変でしょうけれども、こういう地方を出したぞと競争させない限り、私は自治体の今の企画へ向けての情熱というのはよみがえらないと思うんですよ。

だから、ふるさと創生、亡くなった総理だから言うわけじゃないけれども、竹下さんはやられた。あれは結局一億円全部やったけれども、知恵がないところは知恵がなかったんです。あれなんか、頑張ったところは、百都市、十億円やるぞと言ったら、ぼうっとしている市町村長さんは隣の市民から言われるもの。隣の市長は頑張っているぞ、あなたは何をしているんだと。

戦後、ずっと豊かになってきて、それに追いつけ追い越せのごとく道路は整備をされてきました。道路局の名譽のために言うわけでもないけれども、やはり行政の中で道路局は本当に頑張ったと私は思う。僕は首都高を通るたびに思う。こんな狭いところに、用地買収して、ようやくたなと思えますよ。しかし、それは、これまでの、戦後の有料道路制度をつくり、道路財源をつくり、踏ん張って、頑張って、一番困難な事業だと思つて、建物と違ふもの。個々の用地買収、反対されたつて、どうしても説得して任意買収まで持つていく努力は、大変なものだと思う。それは多とします。

しかし、これからは、今言つたような、パラダイムの転換というか、地域の創造力が、大変もう元気がない、もう地方はどうしようもなかない、九州弁で言えば、そういうことを言う人がたくさんいるんです、首長でもいるんです。

そうすると、そこに元気をどう出させるかという仕組み、そういう面から見れば、この制度は今までどおりで、まあ、頭を下げて来たらつけてやろうかという感じに見えるから、私は、何としてでも、そういう地域の創造力の、結局、復活のもとになるような交付金として今後発展していくことを心から願つておりますので、ひとつ、最後に一言、いいアイデアだと言つていただければ幸いです。

○金子国務大臣 非常に貴重な御意見で、そういうものを大歓迎でいきたいと思つております。

○望月委員長 次に、鷲尾英一郎君。

○鷲尾委員 民主党の鷲尾でございます。

早速ではございますが、質問に移らせていただきます。と思います。

まず、先週末から全国的に始まりました高速道路料金の引き下げですけれども、土日祝日、地方部の高速道路において、普通車以下の上限料金を終日千円、平日の地方部の高速道路において、全車種、全時間帯を三割引きということで、かなり安くなったわけですが、これで、それこそ報道等にもございますように、全国的にも大分車が渋滞したとか、そんな話も出ております。大分効果があるんだなということを、報道等で私も実感させていたるところでございます。

今回の高速道路料金の引き下げですけれども、これは二年間で五千億という国費を実質的には投じている、そういう案でございますが、この高速道路料金の引き下げについては、三月二十日から本四高速それからアクアラインについて、先週末からまた地方部の高速道路で実施されているというところですが、これによって、生活対策としてこれは導入されたわけですが、陸路については値下げがされているわけですが、一部フェリー会社について大きな影響が出ているというところも聞かえてきております。

私の手元に日本旅客船協会からいただいた資料がございまして、これによれば、瀬戸大橋を通る高速道路料金については、岡山県の早島から香川県の坂出までは従来四千四百円だった。これに並行する区間である岡山県の宇野と香川県の高松を結ぶフェリーの運賃が三千三百円だったということでありまして、しかし、三月二十日以降、早島―坂出間の高速道路料金が土日祝日については千円となりましたというところで、フェリーが高速道路に対して相対的に割高になっているということでございます。

当然、これによってフェリー会社の事業に大きな影響が生じるということですが、こういった事例に對しまして、国土交通省としてどう考えているのか、今後どういった対策を講じる予定なのかということにつきまして、国交省のお考

えをお聞きしたいと思います。

○伊藤政府参考人 お答えを申し上げます。

フェリーや旅客船の事業、特に本四架橋と競合する航路でございまして、今般の高速道路料金の引き下げが、これまでの景気後退などと相まって、その経営に對して、他のものに比べますと比較的早期に影響を与えるものと認識しております。したがって、何らかのしつかりした対応が必要だと考えております。

その関連でございまして、フェリー事業の活性化、効率化につきましては、平成二十年度の一次補正で四十億円、二次補正で四億円を計上しまして、省エネ改造であるとか運航コストの削減の取り組みについて支援をしてきたところでございます。

特に、御指摘の四国―本州間のフェリー事業者の方々に對しまして、この第二次補正予算で、具体的に申しますと五社、隻数でいうと九隻でございまして、この運航の効率化であるとか高度化の取り組みを支援している次第でございます。

ただいま先生からお話ございました高速道路料金の引き下げは、先月二度にわたつて実施されているところでございます。これから具体的な影響が出てくると思われましても、この具体的な影響を見きわめながら、関係者あるいは自治体と連携をとつて、さらに必要な対策について検討を行つてまいりたい、かように考えております。

〔委員長退席、福井委員長代理着席〕

○鷲尾委員 先ほども申し上げたとおり、今回の高速道路料金の引き下げは生活対策ということで銘打つて実施されているところでございますが、こうした対策により、移動コストが下がつて、経済効果も大きいのではないかと、国交省さんも御尽力されたというふうに聞いておりますが、これは、私の地元に戻りますと、高速道路につながつていない地域も当然ございまして、そういったところに対してどうかという論点も一つあるわけでありまして。

あくまでもこれは生活対策ということで銘打つて導入された政策ですけれども、例えば、先ほど、航路の、フェリーの話もさせていただきましたが、私の地元である佐渡島、これは離島でございますので、新潟市との間は当然航路でしか結ばれていないわけですが、これは、島民の方々を含めて、生活航路だという意識でおられていらっしゃるというところなんです。やはり、高速道路料金値下げといつても、全然高速道路はないし、こっちは全然関係ないよねという話なんです。

小泉元総理から連なる構造改革で、地方が痛んだ、痛んだと言われている昨今、ようやく皆さんにも認識されてきているところでございまして、その地方に對して、やはりある程度配慮した政策というのが望まれるのであらうということを考えますと、離島のこうした生活航路に對して何らかの支援を講じる必要があるのではないかと考えておりますが、この点につきましても、国交省の考え方を伺いたいと思つております。

○伊藤政府参考人 お答えを申し上げます。

離島航路でございまして、昨今の離島の現状は、高齢化が進んでいる、あるいは人口減少が進んでおりまして、結果として、離島航路の輸送量の減少、昨年は燃油高騰の影響もございまして、離島航路の維持そのものが非常に難しいという状況に実はなつてございます。

そういったこともございまして、平成二十年度は、これは、一次補正予算でございまして、三十三億円を計上しまして、当初予算と合わせまして七十一億という大変大きな規模の予算を確保いたしました。いわゆる離島航路の欠損に對する補助金を確保いたしました。これを既に交付したところでございます。

離島航路の維持という観点から、二十一年度からは、この補助制度を見直しまして、もちろん、欠損補助という仕組みは残しながら、さらに前向きな構造改革に對しても支援する制度に改められておまして、予算規模も、構造改革支援と合わせまして、実は、従来に比べますと十億円ふえた

四十八億円の予算を計上したところでございます。

離島航路につきましては、まずは離島の航路の維持が大変重要な政策課題であるということ、委員、御理解いただければというふうに思っております。

この補助制度の改正の幾つかのポイントだけちよつと簡単に申しますと、航路ごとに特徴がございますので、航路ごとに航路事業者など関係者による航路改善協議会というものを設置して航路改善計画というものを定めるとか、あるいは経営の厳しい民営航路につきましては、公設民営、上下分離でございますけれども、こういうものを導入していく。あるいは、従来は唯一航路でない欠損補助の対象になりませんでしたけれども、航路が複数あつても、一定の妥当性と地元理解、すなわち、責任と負担の明確化がございましたら補助対象となり得るような、こういった内容を含めております。平成二十一年度から五カ年を集中改革期間として、この離島航路の経営改善を図るということを進めてまいり所存でございます。

生活対策という観点でございますが、市町村が主体となつて航路のサービス向上あるいは施設の改良等を図る取り組みに対しては、国も、地域公共交通活性化・再生総合事業を創設して支援しております。平成二十年度の実績でございますけれども、十五航路でこの仕組みにより支援をしてまいりました。

先生御地元の佐渡でございますけれども、二度の地震で輸送量が大変落ち込みました。その回復のために、新幹線からの乗り継ぎ円滑化のための航路のダイヤあるいはアクセスの改善、それから、新潟市から新たに小木にジェットフォイルを就航させるなどの実証運航などをいたしまして、観光需要の喚起と利便性の向上、これを進めている地元主体の取り組みを支援しているところでございます。

そのほかといたしまして、やはり佐渡の例をとりますと、平成二十年度では、第一次補正予算の

地域活性化・緊急安心実現総合交付金、これを活用いたしまして、島民向けの割引も導入されているところでございます。こうしたさまざまな施策を地元の自治体であるとか関係する事業者の方々と協力して推進し、離島航路の維持と、さらにはサービス向上に努めてまいりたいと考えております。

○鷲尾委員 引き続きよろしくお願いします。

続きまして、実は、この国会の国土交通委員会でも、石川委員それから小宮山委員が財団法人道路システム高度化推進機構についていろいろ議論をさせていただいたところでございますが、私からも国交省さんに、このORSEと言われる、きょうはちよつと資料も配らせていただいておりますけれども、財団法人道路システム高度化推進機構さんについての質問を幾つかさせていただきますと思います。

まず、国交省がどのような根拠に基づいてこの財団法人、これからORSEと表現させていただきますけれども、ORSEの監督をしているかというところについてお聞かせ願いたいと思います。

○金井政府参考人 私ども所管の公益法人につきましては、平成八年九月に閣議決定をされました公益法人の設立許可及び指導監督基準、それから、平成十二年十二月に旧総理府、旧運輸省、旧建設省が定めました国土交通大臣の所管に属する公益法人の設立及び監督に関する規則に基づきまして指導監督を行っております。

具体的には、収支予算書や収支決算書を提出していただく。それからまた、公益事業みたいな事業の実施の内容についてチェックを行うというようなことをやらせていただいております。御指摘のORSEにつきましては、昨年の三月七日に立入検査をしておるところでございます。

○鷲尾委員 今、立入検査という話でございますが、確かにこの指導監督基準を見ますと、許認可も当然ですけども、業務の監督それから検査ということ、いろいろと国交省さんの方でされているということでございますが、ちよつと私

も、小宮山委員や石川委員の議論を踏まえまして少し突っ込んだ、若干細かい議論ですけどもさせていただきますたいなというふうに思うんです。

そもそも、公益財団法人ですから、公益法人の事業ですから公益事業をやっているわけですから、公益事業に付随する収益事業であっても、そんなに利益を見込まれた事業をしているわけではないはずであるというふうに考えているわけですが、きょうはお配りしておりますORSEの十九年度の収支計算書。これはほかにも、収支計算書だけじゃなくて、企業という財務諸表と言われる貸借対照表ですとか、正味財産の増減一覧表ですとか、キャッシュフロー計算書もござい

ます。今回は収支計算書だけコピーして各委員の先生方に配付させていただいております。この収支計算書、ちよつとばつと見ていただくと、この収支計算書、十九年度決算額というところの「一、事業活動収支の部」の「一、事業活動収入の計が百十五億、百十五億の収入があります」ということなんです。これに対する事業活動の支出として、九十六億。だと。事業活動収支差額が二十億なんです。これはばつと見て、すごいな、物すごいボリュームだ、なと正直言つて思いました。

特にすごいなと思つたのが、予算と決算の差がすごいなと思つたんです。ごらんになつていただくとわかるんですが、事業活動収入が当初の予算で六十億。ところが、決算だと百十五億ですから、五十五億ふえています。普通の会社だとあり得ない。この十九年度、十九年度です。サブプライムローンの問題とかもあつて、トヨタも赤字に転落する。という状況下で五十五億増も赤字に転落する。という状況下で五十五億増収。すごいなと正直言つて思っております。

この中の要因を分析いたしました。きょう、担当者の方とお話し合いをさせていただいて、幾つか聞きたいのでちよつと要因について調べておいてくれと申し上げておきましたので少しお聞きしたいなというのが、まず、この五十五億ふえた中の一番大きなところは、ETCリース等支援事業

収入が四十億ふえているんですね。約四十億ふえている。予算と決算の違いが四十億だということです。この違いは一体どんなものなのか、事前通告しておりますので、少し聞かせてください。手短かに、ちよつと時間がないものですから。

○金井政府参考人 ETCリース等支援事業収入ということでございますが、事業の自身自体は、今回も百万台の、一台五千二百五十円のETCに対する助成をさせていただいておりますけれども、平成十九年度でございますので、これを国費でやっております。その事業をORSEが一番やりやすい団体であるということで、ORSEへ委託をしたというのがその中身でございます。

当初の二十六億円につきましては、大体、いわゆるETCの車載器支援をずっとやっておりましたので、平成十八年度の額とほぼ同じ額をORSEの方で想定して予算計上されたということでございまして、実質は、もつとETCを促進するという観点から、合計約百万台の支援を実施した。そのため全体の金額が約六十五億円に膨れたということ、これは要するに、国の方から新たなETC支援策を大幅に台数をふやしておりましたことからふえたものであるというふうに理解をいたしております。

○鷲尾委員 その説明はわかるんですが、こういうのは、そもそもETCを百万台ふやすと、実績的にどれくらいふえるかということとは正直言つてやってみなきゃわからないところがある。たんでしようが、そもその予算に反映させるのが私は筋なんじゃないかなというふうに思っています。

平成十八年度の実績どおりやりました。ところが、十九年度中にはもつと販促で、その五千二百五十円の事業をもつとやるんだということであれば、当然ふえることが予測できたわけ、その予測できたことも含めて反映させるのが予算だと、てつくり私はそう思っていたんですけども、どうやらそういうことじゃないのかなというところが、きょう、お話を聞いて感じたもの

でございます。
続きまして、その中の受託収入というのがあるんですけど、③の事業収入の中の受託収入というのがあるんですけど、これも、大変細かい議論で恐縮ですが、一年間、当初予算で考えていたのが三億円だ、ところが、決算で見ると、十五億六千七百万ですよ。合わせて十三億近く上がっているんですけど、これはどういった内容なんですか。

○金井政府参考人 今御指摘いただきました予算と決算の乖離ということでございますが、現時点では、例えば国からの委託であるとかそのようなことはやっておりません。ただし、ETCをいわゆる伸ばすのに一生懸命いろいろ努力をしていた時期においては、ORSEの方をお願いをして、いろいろ普及促進のための活動をしていただいたために、このように、いわゆる予算の見通しが甘かったんじゃないかと言われれば、それはその気があると思いますけれども、かなり無理をして仕事をしていたということかなと思っております。

今御指摘いただきました受託収入の予算と決算の乖離でございますが、細かいものはたくさんございまして、一番大きいのは、ETC普及促進を図るために、これは国費ではございませんで、高速会社の方から、高速会社は六つございまして、ETC促進のための例えばテレビのCMであるとか広告であるとか、そういったものを受託、今まではやらせておりましたのを、やはり統一してやられた方がいいのではないかと議論に基づいて、ORSEの方でやらせていただいた。その金が、当初に見ておりませんでしたけれども、十一億八千万ほどふえたということが、予算がふえた一番大きな理由であるというふうに考えております。

（福井委員長代理退席、委員長着席）
○鷲尾委員 この十三億のうちの十一億八千万が道路会社から来たCMだろうという話でございしましたが、事業収入の中に受託収入というのがある

んですが、事業活動の支出という欄の中に、①に事業費の支出というのがあるんですね。事業費の支出という中に、ETCリース等支援事業費というのがありますね。これが六十四億六千万となっているんですけど、これと事業収入のETCリース等支援事業収入の六十四億七千万、これは大体あいこなっているんですね。そう受託収入の十五億六千七百万と調査研究事業費十五億三千九百万、これも何かあいこなっている感があるんですけど、わかりますか。

今の、広告宣伝費ということが内容だ、十一億八千万だった、これが一番大きいだろうということですが、これはその調査研究事業費のところに入っているということですか。実際にORSEが発注している内容というのもちよと教えてもらえますか。

○金井政府参考人 今の調査研究事業費の内訳といたしまして、外部に委託した経費が約十三億二千万ほどある。特に、今御説明をしました広告の業務について、広告代理店に再委託した経費が約十一億四千万ほどあるというふうに報告を受けております。

これについては、いわゆる今の契約方式という企画競争、いろいろプレゼンテーションを公募いたしまして、三社の企業を選んで、いろいろ競争していただいて、一番提案のいいものを選んだというふうな、いわゆる企画競争のやり方をしていっているというふうに承っております。

○鷲尾委員 先回りしてお答えいただいて恐縮ですが、こういった発注に、このETCリース等支援事業収入とETCリース等支援事業費の関係だったり、受託収入と調査研究事業費の関係だったり、ORSEをいわばトンネルのようにしているだけだ。それはわかるんですけど、きのう説明を受けましたから、ETCリース等の支援事業に関して言えば、私も話を聞いたところ、やはりORSEが事業主体にならないと、国の支援の施策

がなかなか一般のユーザーさんうまく伝わらないという部分もあるので、別にその合理性を認めていないわけじゃないんです。

要するに、このORSEというところの発注が随分だったり何なりしちゃうと、結局それが無駄遣いの温床に近くなってしまうところを私としては表現したかったわけでございます。企画競争入札でちよと安心してしまいましたが、こういうところに随分があるかないかというところについて、国交省さんとしては目を光らせる必要があると思いますので、御注意をいただきたいということ、注意喚起の質問でございました。

もう一つ、今度、投資活動収支の部にいきますと、今期の決算額のところは減価償却引き当て資産取り崩し収入五億、システム高度化基金引き当て資産取り崩し収入五億とあるわけですよ。予算には何にもないんですけど、あるんですね。予算は引き当てを取り崩してどこかの資産に充当しているんだらうなと思って、投資活動支出の欄を見ますと、ソフトウェアの購入支出五億、それから、減価償却引き当て資産取得支出で予算と決算との乖離が六億四千万ありますから、大体こんなところに充当しているんだらうなというふうに考えられます。

普通、企業の活動でいったら、投資活動というのは中長期的なものですから、局長も委員会でも答弁されているように、やはりこういうORSEというのは、中長期的に見てソフトウェアの更新ですとか固定資産の更新ですとかしていかないとやれないんだということは御答弁されてますよね。ただ、この中長期的なものというのは、普通は予算に反映させて、資金調達の計画もぼつちり立てて、それでやっていくのが当たり前なんです。それが予算管理なんですから。

ところが、この予算の、御丁寧に予算額、決算額と書いてありますから、収支計算書を見ますと、何だか期中に十億も投資しているわけですよ、予算にないものを、結果として。これは、普通の企業だったら考えられない管理だなと。中長

期的に固定資産なりソフトウェアなりが必要だということも私もわかりますよ、理解しますけれども、それを予算にも反映させないで、どういう理数の方が決定されているかわかりませんが、期中に十億ばかり、固定資産に相当するような資産を支出しますというのは、ちよと常識外れと言わざるを得ないと思うんですね。

というところを、私はこれを見た瞬間にそう思ったんですが、局長にぜひともそこら辺をお考えいただきたい、また注意して見ていただきたいというふうに思うんです。

そもそも、ORSEの理事長というのは、私も調べたところ、トヨタの会長さんの張さんという方が理事長をやられているわけですよ。理事会にそうそうたる面々が入っていて、当然、車載器をつくるメーカーさんですとか、その役員さん方が入っているわけですけども、理事会で承認した収支計算書が、予算と決算の乖離がこんなにいっぱいあるわけですよ、ぶっちゃけた話。中長期的な投資といたして、本当に計画的にやっているのと疑わざるを得ないような事例であるわけですね。

そう考えたときに、局長が、それこそ、必要な資産の更新とかがあるから、例えばかき使用料収入とかセットアップ収入とか、いろいろなことを考慮してこの水準を決めているんだと言っているけれども、そういったことに何ら説得力を持たないわけですよ、こんな収支計算書を出されてきたら。そこら辺をぜひとも考慮していただきたいというふうに思うんです。

今の私の話を聞いて、局長から感想というか見解を少し述べていただきたいと思うんです。

○金井政府参考人 今御指摘いただきました固定資産の支出につきましては、これは聞いた限りでございまして、かき使用料がかなり増加をしたということ、もともとリースをしていたシステムを購入に切りかえた、そのようなことで資産がふえている。ですから、原資はかき使用料がふえたというように、決して受託でもうけてやつ

ているということではないと思いますので、そこは問題がないと思っております。

いずれにせよ、先生御指摘いただきましたとおり、こういう点について予算と決算がかけ離れているところ、今そういうことはないと思いたすけれども、最も反省すべき点ではないかと思っておりますし、財団法人でありますので、もし余裕ができれば、今セットアップ料は利用者の方からいただいておりますけれども、例えばカード手数料であるとか、そういった利用面での手数料の引き下げの還元に回すべきであるというのは当然のことと思っております。

今後とも、予算と決算の関係には注意をいたしたいと思っておりますし、正しく利用者還元が行われるよう、私どもとしても最大の指導をしていきたいというふうに考えております。

○**鷲尾委員** もう時間がなくなっちゃったんですが、先ほど局長から、予算と決算の関係に注意していただきたいという話ですけれども、本当に大丈夫かなと思っております。二十年度の収支予算書、私、今ここに手元を持っていますけれども、例えば、お配りした十九年度の収支計算書の中にあるシステム高度化基金引き当て資産支出と、いきなり、突如五億出てくるわけですよ、五億。それで、平成二十年度の収支予算書では、このシステム高度化基金引き当て資産支出というのは全く入っていないわけです。

ですから、普通の経営の仕方からすると、特にいきなり、キャッシュが余ったからこしは五億ばんと積みましたとか、じゃ、来年になったらそれは全くないとか、普通、引き当てというのは、毎年毎年、徐々に徐々にやっていて、必要に応じてときにどんと出す、これが事業計画だと思えます。

普通に考えると、これはソフトウエアで十億ぐらいの資産あるんですよ。ちょっと細か過ぎて、時間もないのでやめますけれども、ソフトウエアというのは非常に資産性が大事で、こういうORSEとかの事業形態でいえば、ソフトウエア

が一本でかいのがどんとあれば、かぎ発行収入とか、普通は利用料ですべて更新できるような料金体系にしているはずなんです。

ですから、そういうことも含めて、利用水準、先ほど局長が今年度ぐらいは大丈夫じゃないかみたいな話をしていましたけれども、私はまだ不安です。今度、それこそ、利用がどんどん今ふえているわけでしょう、ETC。ETCがふえているということは、ふえたらふえたと、利用者還元している部分がどんどん多くなっていくということなんです。そういうことも考えて徐々に徐々に引き下げていかないと納税者の理解というのは得られないということを御指摘申し上げまして、ORSEの正味財産、平成十五年二十五億、平成十九年五十七億、ふえ過ぎですよということも御指摘させていただきました。私の質問を終わらせていただきます。

○**望月委員長** 次に、後藤委員。

○**後藤委員** 民主党の後藤からでございます。大臣、昨日、総理から追加景気対策でしようか、経済対策についてということで、取りまとめ、四月の半ばということのようだったんですが、何かきょうの与党の幹事長会談で、来週には出せ、つくるという話が報道では流れているようであります。今までも、麻生内閣になって半年ちょっとが経過をし、大臣はもうその一員でありますけれども、麻生総理が繰り返しおっしゃっていたのは、三段ロケットだ。平成二十年度の第一次補正、第二次補正、そして二十一年度の本予算、それは先週の二十七日に関連法案も含めて、再議決という形でありますけれども、通っております。二十七で、きょうが四月の一日ですから、それから一週間たたない中で、確かに現下の情勢は厳しいということは、私ももちろん認めますし、たくさんの方がそう思っていると思います。

大臣、今まで三段ロケットというふうに言いながら制度設計をし、そして少しでも早く本予算を

上げるということを繰り返し大臣もおっしゃっていましたが、やはり、であればこそ、十二月、一月の経済の、平成二十一年の予想を含めて、その見込みがある意味では誤ったのか、それとも見込み以上に現状が厳しいのか。

その中で、大臣、もう一点つけ加えてお話をさせていたくと、実は、今質疑をしているこの法律も、きょう施行日にもとはなっています。いずれこれも与野党で協議をし、実態に合わせなければいけないということでもありますけれども、いづれにしても、大臣、今まで三段ロケットといつて設計をして、やはり設計は設計として、四段目のロケットを発射なのか。何か一部報道によると、二十一年度の補正も一次、二次があつて、五段ロケットになるかもしれないというふうなことで、何が何だかよくわからない。

やはり、この部分で大臣がきちっと、少なくとも国土交通関係の所管の事業というのは、与党の方でも既にいろいろな御検討をなさつて、耐震化の話であるとか高速道路の前倒しであるとか、いろいろな施策を詰めているというお話も含めてなんです。大臣として、現状の中で、きのう総理から御指示を受けた追加経済、景気対策はどのように対応すべきかどうかということを、まず大臣のお考えを冒頭お伺いしたいと思います。

○**金子国務大臣** ついせんたつて、国会で本年度の予算を通していただきました。私は、一次、二次の補正予算に組み込まれたこと、あるいは本予算に組み込まれたこと、これは景気対策としてかなり国交省の関係でも幅広く対応しているものを含んでいると思っております。いい提案と言ったら失礼かもしれませんが、それなりの景気対策の、国民に資するもの、あるいは経済対策に本当に資するものを含んでいると思っております。

ただ、先日出ました雇用統計を見ましても、一段と非正規雇用が増加するというような、これはもう後藤委員、先刻御承知のとおり、経済は生き物でありますから、やはりまだまだ足らざるものというものも出てきている。それに対して、これ

から補正で対応すべきものは対応していきたい。例えば、一つだけあえて申し上げれば、当初予算と税制で住宅ローン税制を、過去最大の控除額という引き下げ案というものを通していただきました。あるいは、長期優良住宅ということで、銀行から借りなくても、手持ち資金で長期優良住宅を買ったときも税額控除対象になるという仕組みも通していただきました。

ただ、現実、ここの二カ月見えてみると、なかなか住宅に、新築に行かない。新年の休みのときには、住宅の展示場には来場者数がかなりふえてきた。しかし、一方で、なかなか購入まで、成約までに至らない。どうしてなんだろうかということの中で出てまいりましたのが、住宅ローン金融、金融の部分でありまして、今九〇％、住宅支援機構、フラット35、一〇％については、民間銀行の共有責任といいますが、責任を持っていたい。

ところが、民間金融機関がこのわずか一〇％、総額からいえば全体の一〇％なんですけれども、しかし、民間金融機関がなかなかその貸し出しに応じられない。年収要件が欠ける、非正規、正規という、職業によって非常に対応を厳しくしているというふうな、こういう雇用情勢の中で、非常に民間金融機関の対応というものが厳しくなっている。したがって、一〇％の部分の共有責任がつかないがゆえに、全体の九〇％の金も出ていかないという状況というのが、やはりこしに入ってきている。

これは、今度、追加景気対策の中で、やはり何とか、住宅というのは我が国土交通省、この委員会が抱えている中でも大きな一つの内需の柱でありますし、これは後世に残る大事な国の資産でもありますから、こういうものが実現できるように、今申し上げたような金融という意味で何とかクリアできて、そして住宅購入に、新築に結びつくような方法はないだろうかということを既に検討を開始しております。

そういう意味で、足らざる部分というものは

かにもまだいろいろあると思っておりますけれども、一次、二次補正、そして先般通していただいた本予算、まずは早くこれを執行すること、このことは第一に大事である。したがって、補正予算も、本予算の我が省が抱えております公共事業関係も、一刻も早く発注できるようにする。発注手続を、従来、七週間かかっていたものを、何とか短くして三週間で発注にたどり着けるようにしてもらおうという手続の問題。あるいは、通した本予算は、上期、相当程度前倒しで執行させていた。執行の前倒しでありますけれども、これもやらせていただく。

そういう、いわば国会を通していただいたものを早く執行させていくと同時に、先ほど住宅の問題を一つだけ申し上げましたけれども、さらに足らざる部分を補う必要があるものについて対応していく、そして悪化する経済にきちんと対応できるようにしていきたいと思っております。

○後藤(憲)委員 大臣、私も、昨年の十二月、この一月からこの委員会でも、多分ローン減税だけではだめで、もっと違った仕組みも必要だということをお指摘させていただきました。ある意味では、大臣が私の理解でお認めになったように、やはり足らざる部分があったんだということだと思ふんです。それも、経済環境の悪化ということも当然ベースにはありますけれども。

大臣、であればこそ、先週通つてきようから執行するものに、きのうもう指示をして検討しろというの、余りにも時間が迫り過ぎて、通常であれば、一月月なの半年なのかは別としても、通常の補正というのは、大体上半期が終わる前後に検討し始めて対応してきたというのが通常です。確かに、百年に一度か戦後最悪かは別としても、その必要性がゼロだとは言いません。

大臣、では、もう一点お聞きをしますけれども、大臣はこの対策を、先週の日曜日だったというふうな報道では記憶しておりますが、必ず補正予算を仕上げるというお立場なんですか。それとも、きょういろいろな報道でありますよ

うに、信をきちっと問うべきときが来たら補正予算をきちっと仕上げる前でもいいという、後者のお立場というふうな報道では承知しておりますが、その点について大臣の御見解を、短く結構です、お答え願います。

○金子国務大臣 私、こういう経済状況でありますから、与野党を問わず、あるいは野党の皆様にも御協力いただいて、我が国全体として、一刻も早くこれから提出されるものについては協力し合つて通していくべきだと思っております。

○後藤(憲)委員 なかなかお答えできないのでは、法案の関係にちよつと入りますけれども、先ほども同僚議員がお話をして、私も先週、お聞きをしています。地域活力基盤創造交付金についてであります。

きのうというのが、きょうの朝、手元に届いて、この件につきましては、先週の参考人の中でも、中越町長さんから、やはり法的担保が、安定的な制度であるべきであるという観点から、法律の中心身に入れてくれという趣旨の要望という発言がございました。私も、もしこれが本当に必要なものであればそうだと思います。

ただし、私、これは臨時交付金にかわるものだというふうな位置づけでありますけれども、中身をざつとありますが、見た中で、三点、大きく臨時交付金の仕組みと変わつていきます。

一点は、単年度上限というのが新しい創造交付金にはございません。臨時交付金では二十五億円が、単年度の事業量で上限がございました。もう一点は、基本方針と地域活力基盤創造計画という、これは名称の問題でありますけれども、この中身が、若干記載が違つております。あわせて、補正率というのが臨時交付金の方にはございませうが、この新しい創造交付金の方にはございませう。

この三点について、どのような形でその辺を変えたのか。当初の一枚紙で御説明いただいたものには、基本的なものは、対象事業をソフト事業も含めて広げるといふことで、あとはおおよ

そ地方道路整備臨時交付金にかわるものというふうな位置づけでありましたが、その三点について、簡潔で結構ですから、なぜ変化があったのかというところをお尋ねしたいと思ひます。

○金井政府参考人 関連事業につきましては、各種、いわゆる道路に限らず、交通安全から空港、航路、公共下水道、いろいろなものをすべて取り込むようにセツトさせていただいたつもりでございます。

それから、事業の上限については、特段、今、いわゆるいろいろなメニューを総合的に活用するという観点から、特に不要であると思ひまして、そのような上限については設定をさせていただいておりません。

○後藤(憲)委員 もう一点、局長で結構です、お尋ねをします。

この新しい創造交付金の七に経過措置というのがあります。前回も局長が、多分おおよそ九割くらいが、臨時交付金とこの新しい創造交付金で事業がダブるであろうというお答えがありました。

今回もできるだけ早くという趣旨だと思いますけれども、臨時交付金の整備方針で対象であった道路事業については、新しい地域活力基盤創造計画の提出とみなすということでありまして、局長、このまま読むと、例えば現行の臨時交付金の整備方針というものが百億円あった、今まで終わっているのが例えば十億円だ、あと九十億円は、新しい地域活力基盤創造計画というものを策定しなくても、残りの九十億円が対象になつて事業執行ができるという趣旨で理解してよろしいんですか。

○金井政府参考人 前回も御説明させていただきましたが、今までの地方道路整備臨時交付金です。やっています事業のうち、おおよそ九割ぐらいは、継続事業で、ぜひ新しい交付金でやらせてほしい、これは自治体の方からそのような要望を、今までもたび重なりいただいております。

したがって、今回は、とりあえず継続事業

については、地方道路整備臨時交付金の今まで出していたいた整備方針がありますので、それを準用させていただいて切れ目のない執行を図りたいというのが一点でございます。

ただし、これは新しい交付金でございます。関連していろいろな事業もできるようになっておりますので、また速やかに計画を出していただいて、全体計画も速やかにオーソライズをして円滑な執行を図りたいと思ひますが、道路の分の切れ目のない執行という観点から、地方道路整備臨時交付金の整備方針の提出をもつてとりあえず早目に予算を交付させていただく方がいいのかなという判断をさせていただいてるところでございます。

○後藤(憲)委員 では、もう一つ局長にお尋ねします。

現行の法律の七条に、高速道路の利便増進事業の債務返済機構の債務の継承の規定がございます。この第七条の一項で、二十年度本予算の二・五兆円、これはスマートインターを含む部分の十年間の高速道路の引き下げの分、さらには、第二次補正の二年間の五千億の料金試算の分、この三兆円を、債務の継承をしたというお答えがございました。

であれば、局長、この第七条の一項は、昨日の二十一年三月三十一日までの承継という規定ですから、例えば、新しい法案の修正を仮にこれからできるとしたら、この部分は削除しても実態上問題がありませんか。

○金井政府参考人 今の件に関して、条文中、そのとおりでございますが、利便増進計画については、今後、必要な見直しを図る必要があると思っております。

例えば、今、本四の利用なんかを見ますと、想像したよりかなり多目の利用をしていただいております。また、あと二年間どのようなことをやるのか、十年間どのようなことをやるか、途中でやはり利用者の御意見も賜つて変更していく必要があるということもありますので、利便増進計画

全体をまだ当面そのまま維持する必要があるという理由で残させていただいておるということでございます。

○後藤(斎)委員 では、ETCの部分には触れませんが、大臣にちよつとお尋ねをしたいのは、先ほど、住宅が今以上に新築着工もできるような仕組みも改めて考えたいというお話がございました。

大臣、もう一点は、道路に関して言えば、高速道路の前倒しとか、スーパー港湾も含めた国際競争力強化の観点からの事業実施ということも、報道ではいろいろなメニューが出てくるようでありますけれども、先ほど大臣がお答えいただいたように、できるだけ、きょうからの平成二十一年度の少なくとも国土交通省所管の公共事業については、上半期に前倒しをして集中実施をしたいというお話がございました。であれば、例えば下期の部分をとどうするかということを、目標を設定しなければいけないんだと思うんです。

以前も私はお話をさせていただいたんですが、少なくとも建設事業者という方は、雇用という面では、年々若干ずつ減少はしているものの、まだ五百万人雇用をしていらつしやる業態であります。三月末で非正規の方が二十万人弱解雇をされ、今失業状態にあり、そして雇用助成金を給付されて、いわゆるワークシェアに近い形で、まだお仕事は存続しているものの非常に身分が不安定になっている方が、百九十万弱いらつしやいます。

そういう中で、これから公共事業というものを、建設業を中心として、また住宅産業を中心として、そういうペースでいえば、では、これから何をなすべきかということを考える必要があると思うんです。

平成二十一年度の予算並びにその事業執行がすべてではないということ、少なくとも冒頭おっしゃっていただきました。ですから、次は補正という仕組みになるのか、追加景気対策という部分になるのか、よくわかりませんが、やはり

その制度設計をもう一度、少なくとも、上半期というのは四月から九月ということでありまして、うから、そこへの予算の集中投入、前倒しという表現なのかもしれないけれども、十月から三月以降の部分、そして平成二十二年以降の部分、いろいろの短期の部分で、どこまでの予算投入ができ、そしてそれが雇用をどう下支えし、それが地域経済へどうプラスになっていくか、やはりそういう積極的なメニューの提示というのが私は必要だと思うんです。

大臣、今の上半期という部分を先ほどおっしゃっていただきましたが、下半期以降、どのような形で対応を公共事業についてお考えなのか、教えてください。

○金子(国務)大臣 予算をいよいよ通していただいて、これから、各出先というんでしょうか、道路河川であれば整備局でありますけれども、事業執行部隊に移ります。

その上で、当然でありますけれども、地方自治体との打ち合わせ、それなりに進んできているんだと思ひますけれども、地方自治体に対応できるかどうかといったような問題もあるんだと思ひます。そういう意味で、事業執行を、なるべく地方自治体とは合意をいただいで、そして執行を早くしていける、そういう意味で、これから現場の調整というのがまずは来るんだろう。したがって、何十%前倒し執行というのは、内閣としては今回出しておりません。できるだけ前倒しをしようというところにとどまっております。

そして、それ以降の件については、やはり経済の状況というのを見ながらどう対応していくのかということを考えていくのは当然だと思ひております。今の段階では、まず、冒頭に申し上げましたように、国会で通していただいたものを効率的よく、着実に、効果があるように執行していくということが、後藤委員、最優先ではないかと思ひています。

○後藤(斎)委員 道路局長に簡潔にお答えを願ひたいと思ひます。

いわゆる高規格幹線道路の建設主体と管理主体について、どなたが建設をし、管理をするのか、お答えください。

○金井(政府参考人) 高規格幹線道路、一万四千キロでございますが、高速自動車国道については、いわゆる六会社、高速会社が建設をし、管理をするシステムになっております。前回から新直轄というところで、採算が特段に悪いところについて直轄で整備をするやり方が加えられて、約八百キロ強でございますが、直轄でやるシステムもできております。

その他、いわゆるB路線と言っております一般国道として建設する高規格幹線道路につきましては、建設主体、直轄が主体でございます。例えば圏央道とか東海環状のように、管理としていわゆる六会社、有料道路を入れて管理をしている場所がございます。

○後藤(斎)委員 大臣、最後にまとめてお尋ねをします。

先週の参考人の御発言の中でも、いわゆる特定財源で道路をつくるべきだという方も、この時期になって、いや、一般財源でも同趣旨で必要な道路をつくっていくべきだということでありました。共通した意見は、ネットワークをしなれば道路は生きないんだということでありました。

今局長からありましたように、基本的には、高規格道路は、建設主体は株式会社六社であります。一部新直轄があるということでもあります。

大臣、事例を挙げて恐縮なんです、私の地元で中部横断道という自動車道があります。幾つか区間が分かれていまして、いわゆる新直轄の、この間起工式がありました富沢一六郷インターン、二十八キロ、それ以外のところは基本的には道路株式会社がつくるということで、平成二十八年年度供用予定と平成二十九年度供用予定という部分がございいます。

大臣、こういうものも含めて、普通、一般的には公共事業なんでしょうけれども、道路株式会社も含めて、前倒し、できるだけ予定の期間という

ものを前倒しして事業執行して、地域経済やそのネットワークができて、つながって、地方が元気、要するに物流がよくなるという観点も含めて対応を、道路会社への要請も含めてやるつもりがおりなのかどうか、大臣に積極的な御答弁をお願いしたいと思ひます。

○金子(国務)大臣 ネットワークとしても少しでネットワーク化できるというようなところは、なるべく早く完成させていきたいという気持ちであります。

特に、今御指摘の中部横断自動車道、これもでき上がる大変な道路になると思ひておりまして、三月二十日に南部で起工式が行われたと伺っております。

先ほど申し上げましたように、重要な路線でありますし、ネットワークがなればそれだけの効果がまた地域全体に上がつてくる路線だと思ひておりますので、予算をきちんと確保、できるだけ確保しながら、前倒しできるものは前倒し、対応していきたいと思ひております。

○後藤(斎)委員 大臣、そうはいっても、平成二十年度の新直轄部分だけありますけれども、二十年が四十九億五千万。平成二十一年度の予算も、私はもう用地買収も大体終わつたから、費用はふえるのかなと思ひつたんですけれども、平成二十一年度でも五十六億円だけなんです、だけと言うと語弊がありますけれども。

大臣がおっしゃったように、できるだけ早期に、少なくとも二十八年度、二十九年度には静岡までつながるとい、少なくとも株式会社がつくる予定の部分も含めて供用開始予定になっていいますから、ぜひ、さらに新しい追加なのか、追加景気なのかどうか、第一次補正になるのかどうかかわりませんが、ぜひその中で、もう一度積極的にやっていたことをお願いしたいと思ひますけれども、一言お願いをします。

○金子(国務)大臣 努力します。積極的に進めるようにします。

○後藤(斎)委員 では、以上で終わります。あり

がとうございました。

○望月委員長 次に、川内博史君。

○川内委員 川内でございます。

昨日に引き続き質問をさせていただきます。

昨日の私の道路関係の、道路特定財源はなくなるわけでございますけれども、道路特定財源より支出を受けていた五十の公益法人への国土交通省出身者の役員としての再就職について、いろいろ御答弁をいただいたわけでございますが、事実関係に訂正があるということでございますので、官房長から御訂正をいただきたいと思っております。

まず、事実関係、三月十六日の我が党の福田哲郎参議院議員の質問に対して参議院予算委員会でも答弁があったわけですが、そのとき、道路関係の五十の公益法人への五代続けての国土交通省出身者の再就職は、一法人、一ポストでした。それがよくよくお調べくださいということでお調べいただいた結果として、きのういろいろ聞かせていただいたわけですが、訂正があるということでございますので、御答弁ください。

○増田政府参考人 昨日は集計ミスがございました、大変失礼いたしました。

今、御質問がありました、旧四省庁を含む国土交通省のOBが五代連続して会長、理事長、専務理事についているポスト数は、二十九ポスト、法人数は二十二法人ということでございます。

○川内委員 それ以外にも訂正があると聞いているんだけれども、ちよつと上から順番に言っている方もいらっしゃるかもしれない。

○増田政府参考人 大変失礼いたしました。改めて全体の数字を確認させていただきます。

道路関係五十法人におけます会長、理事長、専務理事、常務理事、常勤理事のポスト、総合計が二百五ポストでございます。

この二百五ポストのうち、国土交通省OBがっているポストは百十九ポスト、法人数で四十六法人でございます。

それから、国土交通省のOBが五代連続して会

長、理事長、専務理事、それから常務理事、常勤理事も合わせましてついているポストは、六十ポスト、三十二法人でございます。

昨日、お尋ねのありました、五代は連続していないが法人設立以来国土交通省のOBがずっと占めているポストは、四十四ポスト、二十七法人でございます。五代連続と今申し上げたものを合計しますと、五代連続あるはずと占めているポストが、百四ポスト、四十四法人でございます。改めて、先ほどの福田先生の御答弁との関係の数字を申し上げますと、二十九ポスト、二十二法人ということでございます。失礼いたしました。

○川内委員 昨日私が申し上げました、五代連続している、あるいは法人設立以来国交省OBが占めているポストが、今百四ポストあるということでございますけれども、昨日、国家公務員法等の一部を改正する法律案も閣議決定されたようでございますので、国家公務員の再就職のあり方というものが国民の皆さんの大きな関心を呼んでいるわけでございます。

ぜひ、この五代連続あるいはポスト創設以来国交省OBがずっとポストを占める、いわゆる国土交通省のポストであるという百四ポストについて、今現在そのポストについていらっしゃる方々に、どういう経緯でそのポストにつかれたのかというところを国土交通省として御調査をいただき、本委員会にお示しをいただきたいというふうに思っていますけれども、大臣、いかがでしょうか。きのう、必要があれば調査するよという御答弁でしたので、私から、ぜひ必要ですので御調査をくださいというところをお願いいたします。

○金子国務大臣 きょう御答弁させていただきましたように、公益法人問題については、従来と違った今度の国家公務員法ということで規律が求められている、従来は、そういう意味では、就職の情報というようなものは、ある意味許容されていたということであります。そういう中で、公益法人改革を私どもとして進

めておりますので、いろいろなその改革の点検の中で取り組ませていただきたいと思います。

○川内委員 ぜひ、お調べをいただいて、教えていただきたいというふうに思います。

それでは、次の質問に移らせていただきます。驚尾議員からORSEのことについて質問があったわけですが、道路関係の五十の公益法人とは別に、高速道路関係の公益法人というものもあるようでございます。その高速道路関係の公益法人について、独立行政法人なり、あるいは特殊法人なり公益法人なり、高速道路に関係していますよという法人数は幾つか。また、その高速道路関係の法人の中で、国土交通省出身の役員の再就職者がいる法人の数と、役員数を教えてください。

○金井政府参考人 高速道路に関するということ、定義は必ずしもはっきりはいたしませんが一応拾い出してみました。

結果、全部読み上げませんが、例えば、日本高速道路保有・債務返済機構とか、東日本高速道路株式会社とか、高速道路調査会とか、海洋架橋・橋梁調査会とか、首都高速道路協会とか、いろいろ財団系であったり、もともと各公団で持つておられた財団みたいなものを含めて、全部を足してみますと二十一法人ございまして、内訳は、独立行政法人一、特殊会社六、それから公益法人十四、計二十一法人であると考えております。

このうち、国交省出身の役員が在籍している法人数は十六法人でございます。常勤役員十九名、このようなかで考えております。

○川内委員 これらの法人の中で、特に高速道路のETCカードにかかわる道路システム高度化推進機構、そしてまた、今回マスコミなどでも大変話題になっている、ETC装着の支援をされているらっしゃる高速道路交流推進財団の国交省出身者の役員の数とポストを教えてください。

○金井政府参考人 道路システム高度化推進機構

につきましては、専務理事一名、常務理事一名、計二名が在籍をいたしております。

それから、高速道路交流推進財団については、理事長一名、うちのOBということで在籍をいたしております。

○川内委員 ETCについてですけれども、昨年の十月三十日に生活対策が発表されたわけですが、昨年の十月末からことしの三月末までの月別のETC車載器セットアップ台数を、それぞれ月ごとに教えていただきたいと思っております。

さらに、ETC車載器が既に設置されているという、現在の総トータルの台数もあわせて教えてください。

○金井政府参考人 平成二十年十月以降のセットアップということでございます。

順に読み上げますと、万の台数で切り上げて読ませていただきます。十月が三十六万台、十一月四十三万台、十二月四十三万台、一月三十三万台、二月三十七万台、三月は非常にふえておりまして、今のところ百三十一万台にまで達しているかなという予想でございます。

総計で、約三千万台に近い数字かなというふう

に理解をいたしております。

○川内委員 順調にETCが普及しているわけでございますけれども、ことしの三月十二日から、このETC車載器について、一台当たり、自家用車で五千二百五十円、二輪車で一万五千七百五十円の助成をされていらっしゃるということでございますが、この三月十二日から現在までの助成台数というのは何台かということをお願いいたします。

○金井政府参考人 直近まで集計した範囲では、大体八十万台助成をしたかなという数でございます。

それから、先ほど、一点修正させていただきます。

現在までの車載器のセットアップできている台数でございますが、正確に言いますと二千二百九十六万台ということでございまして、先ほどの数

ね。(発言する者あり)だから一以上にすればいいんですよ。一以上にやりますということをするのが、事業官庁としての、経済官庁としての国土交通省のやるべき仕事なんじゃないですかということを書いてあるんですよ。

○金井政府参考人 まず、ちよつと事実関係を申し上げますと、さきの国会でいろいろ御指摘をいただきまして、交通量であるとか事業評価のやり方について詳細な見直しを行ってまいりました。交通量がおおむね確定したのが昨年の十一月。それから、ことしの一月中旬になって、交通量を計算するためのベースになる、OD表と言っておりますが、交通量のベースになるデータがようやくとでき上がりました。

それ以降、各事業主体はいわゆるBバイCの値を出すべく必死で努力をしてまいりましたが、これは交通量配分その他相当の時間がかかります。したがって、今回、ぎりぎり三月末までに間に合わせたいというのは、BバイCの点検ということで、とりあえずBバイCの数字を出すまで、作業的にそれでいっばいでございました。

きのうも御説明を申し上げましたが、その結果、BバイCが一を割るものについては、先生御指摘のとおり、再評価を行います。これは、例えば整備局でいえば事業評価監視委員会にける必要がありまして、この委員会はおおむね四半期に一度ぐらいはやっておりますので、次回の事業評価監視委員会に必ず間に合わせて、点検結果、特にコスト縮減が可能なのはコスト縮減をして、可能な事業は執行するというスタンスで間に合わせて、今必死に作業中でございます。その辺、直轄事業それから補助事業あわせて、できるだけ早くの執行、計画見直しができるように最大限努力をいたしたいと思っております。

○川内委員 最大限努力するんでしょう、事業が執行できるように。だったら、そう素直に書けばいいじゃないですか。何で、「当面見合わせる」とかこういうおどかさようなことを書くんですか。BバイCが一を下回っても、Cを下ければBバ

イCの値は上がるんだから、それを工夫するのが役所としての仕事でしようということを言っているんです。違いますか、局長。BバイCが一を下回っても、Cを下ければ、コストを下ければ、平成十八年度の道路行政の業績達成度報告書には、規格を見直すことによって大幅にコストを削減することができると自分たちで書いていないじゃないですか、道路局は。大幅にコストを削減することができると。できるかもしれないとかそういうことを書いてあるんじゃない、できると書いてあるんですよ、大幅にと書いてあるんですよ。

だったら、一を下回ったものについては、コストを下げてBバイCを一以上にして事業を推進しますと。それが直轄事業をやっている国土交通省としての責任なんじゃないんですか。

○金子国務大臣 必要な道路はつくろうというのは与野党共通の御意向だと思えます。ただ、数年来のこの国会の議論を経て、事業評価を取り入れていこうと。そして、さきの国会でもBバイCの係数は何かという細かい議論が出て、専門家によってBバイCというものをより上げてまして、そしてそれで事業評価をやる、点検をするということをやったわけでありまして、

基本的に、道路財源が、特定財源が一般化されたいわけでありまして、だからというわけではありませんが、特定財源が一般化に際しまして、少しでも無駄な道路はつくらないということ、この基本だけはやはりしっかり据えていかなければいけない。そういう意味で、国会で議論されてきましたように、BバイCが一以下の結果が出たものについては、当面事業を見合わせることにしているわけでありまして、

ただ、これを何とかしたいということについては、これは先ほど来、与野党の皆様方共通のことでもありますので、修文、修文とおっしゃっていますけれども、これはもう出しちゃっているわけでしょう。出ちゃっているわけでありまして、それをおかしな形でやるというわけにもいきません。ただ、コスト縮減など事業内容の見直し

を行って、再評価をこれからしますという、いわば前向き、地方の自治体の皆さんが工夫すれば、あるいは協力してもらうと何かやってくれば、これは事業化が可能になるんだなというような手続が進められるような、表現というものは考えさせていただきたいと思えます。

〔福井委員長代理退席、委員長着席〕

○川内委員 大臣、私は、国土交通省の仕事のやり方として、この文章は国土交通省としての責任を放棄している文章ですということを申し上げているわけですが、

国土交通省が、国土交通大臣として、必要な道路ですと。必要な道路を整備するというのは共通の認識ですと、そうですよ。では、必要な道路と必要なのは、国土交通省道路局が考える規格でなければ必要な道路と言わないのかということになる、そうじゃないでしようということですよ。地方の人たちが便利に使える、そしてまた役に立つ道路を整備していく、そのためにBバイCは必要な条件です、一を上回らなければなりませんね、だからコストを下げましょうと。そのことをきちっと国土交通省道路局として仕事をするのが、道路局長としての仕事なんじゃないんですか。

四半期に一度やるんでしょう。そうしたら、四、五、六、あと二カ月以内ぐらいにやるわけでしょう、再評価委員会を。そうすると、それは当面見合わせるとは言わぬでしょう。(発言する者あり)コストを下ければ変わるに決まっているじゃないか。何を言っているんだよ。

こんな文章じゃだめですよ。国土交通省は、社会資本を整備し、国民の安心、安全に奉仕する役所でしょう。今まで進めていた事業を、もう知りません、見合わせます、事業継続の可否を決定します、将来どうなるかわかりませんよということをもホームページに出すんですか。出しているんですよ。BバイCの値が一以下の事業については、速やかに、コスト縮減のためにルート、工法、規格など事業内容の見直しを行い、検討を行い、再評価を実施して事業を推進していきたい、そう書

くのが国土交通省の仕事なんじゃないんですか。道路局長。

○金井政府参考人 先ほど御説明申し上げましたとおり、今ようやつと点検が完了いたしましたので、先生御指摘のように、計画を例えば見直す、例えばよく一・五車線というような話がございませけれども、そういう計画の見直しであるとか施工のコストの見直し、いろいろなことを含めまして、至急コスト縮減の案を作成いたしまして、四半期に一度と申し上げましたけれども、二、三カ月しかからないと思えますので、それまでに至急いろいろ総合的に見直しの案をつくって、各委員の御納得もいただいて、できる限り早く事業を実施できるように努力をしたいというふうに考えております。

地元にも、もし誤解があれば、そのような誤解がないように、地元の方にもそのような趣旨を早目に御説明申し上げたいというふうに考えております。

○川内委員 だから、国土交通省道路局は、陳情されることになれ過ぎていて、傲慢ですよ。だから、直轄事業の負担金なんかも負担させて、しかも道路事業だけではなくて、事務所建てかえ費用あるいは人件費を全部負担させて、あるいは退職金まで負担させて、それでもってこういう文章を出して、私はビジネスモデルを変えた方がいいと思えますよ、本当に、もうちよつと。(発言する者あり)いや、これは大変な問題ですよ。

要するに、大臣、国土交通省が、地方の皆さんに、あるいは地域の皆さんにきちんと奉仕する役所なんだ、一生懸命頭を使って頑張りますよということを表示しなきゃいかぬときに、経済だってこれだけ厳しいわけですよ。そのときに、事業を執行するかどうかはわかりませんよということ……(発言する者あり)いや、無責任って、これは無責任というやじが飛びましたけれども、コストを下ければ自動的にBバイCは一を超えるようになるわけだから、そうすることによって事業を継続できますよねと、えらい論理的じゃないです

か。どことが無責任なんだよ。(発言する者あり)
○望月委員長 御静粛にお願いします。御静粛に。

○川内委員 もう一回言つてよ、何。(発言する者あり)いや、コストは国が決めるんじゃないですか。だって、コストは整備費用だから。整備費用は国が決めるんですよ。国がルートや工法や規格を見直すことによってコストが下がるわけじゃないですか。そのことによってBバイCという計算の値が上がるわけでしょう。

国土交通省としてこんな文章をつくっているようじゃだめですよということを言っているんですよ、国土交通省として。これは変えると言つていただかぬと、これ以上質疑できません、私は。

○金子国務大臣 いやいや、それは川内委員、だめだ。それはだめですよ。修正しなければ委員会が開けないなんて、そんなことをおっしゃつてもらつちゃ困るよ。(川内委員)だって、努力していると言っているじゃないですか。それとおり書けばいいじゃないですかと「呼ぶ」それは、BバイCが一を切つたものについて事業執行を当面見合わせるというのは、数次の国会で議論してきたことです。これを無視しろなんということを言えつこないでしょう。(川内委員)だれが見合わせるなんて言つたんですか「呼ぶ」あなたが今やめると言つたじゃないですか、これ。(川内委員)言つてないですよ、私は。じゃ、累次の会議録を精査しろよと「呼ぶ」

だから、こういう、「当面見合わせる」とし、「と……(川内委員)言つてもいいことを言っているなんて言われたら、質疑できないよ」と「呼ぶ」いやいや、そうじゃない。見合わせるということはけしからぬと言つたんですよ、あなたは。これはみんな聞いている。当面見合わせるというのは何だとおっしゃったから、BバイCが一を下回っている事業をやれというわけにいかないということとを私は申し上げている。(川内委員)だから、やれなんて言つてないじゃないですか「呼ぶ」さっきおっしゃつた。(川内委員)言つてないですよ。

コストを見直してBバイCを上げるべきだと言っているんですよと「呼ぶ」

そこで、コスト縮減が、事業内容の見直し等の検討を行う以下のものについては、道路局長に必要な対応、地域の皆さんに安心してもらえような対応は考えてもらいますので、そのことをもつて質疑を続行してください。

○川内委員 いや、道路局長は努力していますとおっしゃつたんでしょう、努力していますと。事業が継続できるように頑張りますとおっしゃつたじゃないですか。それとおり書けばいいじゃないですか。速やかに、コスト縮減など事業内容の見直し等の検討を行い、再評価を実施して事業を継続する予定ですか、そういうふうには書けばいいじゃないですか。そういうふうには書けるんですよ、私は。(金子国務大臣)「一」を切つていられるのを事業継続できないでしょうと「呼ぶ」いや、だから、Cを、コストを下ければいいじゃないかということを書つていられるわけですよ。

大臣、それに、私は、BバイCが一を切つたものは中止すべきだとかやるべきでないなんというのを国会で一回も言つたことはないんですよ。道路整備は必要であるといつも言つていますからね。いつも言つていますからね。それを、一を下回つたものは、コストを下げてBバイCの値を上げて、事業を継続すべきですよとね。

そうしたら、金子大臣だって、そうだとおっしゃつていたじゃないですか。(金子国務大臣)そうです。それはそれと「呼ぶ」そうでしょう。そのことをそう書けばいいじゃないですかというのを、それが国土交通省の新しいビジネスモデルでしょうというのを言っているんですよ。

道路局長、これはせめて順番を逆にしなきゃだめですよ。見合わせるのが道路局としての仕事なのか、それとも、再評価をきちんとやりますというのが道路局の仕事なのか、どっちなんですか。

○金井政府参考人 御説明しておりますとおり、事業執行を当面見合わせたこと自体は事実でございます。

ただし、委員御指摘のとおり、再評価へ向けて今努力をしておりますし、コスト縮減その他で事業が速やかに執行できるように現地で最大限努力をしておりますので、そういう趣旨で、地元へ誤解を与えないような表現にすることは可能でございますので、検討させていただきます。

○川内委員 そのように検討していただいて、誤解を与えないように文章を変えていただきたいというふうに思います。

委員の先生方も、道路局の人たちは技官ばかりだから経済のことが余りわからないわけですよ。だって、さっきも、高速道路のことについて、局長は、値段を下けたらお客さんがふえました、よかったと思ひますと言つていられるわけですよ。当然じゃないですか。当然ですよ。料金を下げればお客さんがふえるのは当たり前ですよ、需要曲線です。そういうことすら、下げてみて、ああ、お客さんがふえてよかったですよと言つていられるわけですよ。当然のことだとまず言わなきゃいけないんですよ。お客さんはふえるんですよ、値段を下げるにしか言えないわけですから。だからこそ、私は、自分の立場からいろいろなことを提言しているわけですよ。

では、これについては検討する、文言を変えていただくということですね、地方に不安を与えないように。だって、今経済も厳しいんですよ。大臣、それを踏まえて答弁してください。

○金子国務大臣 言葉のやりとりが空中戦で飛びましたけれども、気持ちの上では、やはり必要道路はつくりたい。川内委員と私も、委員の皆さんも、何とか工夫しながら必要な道路はつくつていきたいという、これは一致しているわけですから、まあ、ちよつと言葉のやりとりは別として、表現は、今、道路局長が、地域に不安を与えるよ

うなことがないように表現をしようと言つてくれているものだから、私もそういうふうにちゃんと対応したいと思ひます。

○川内委員 それでは、次の問題に移ります。

先ほど穀田先生の方からも、直轄事業の地方負担金の問題について議論があつたわけですが、これも昨日ですけれども、地方公共団体への事務所庁舎の営繕費の地方負担金の問題について、点検結果が発表をされております。

四十四力所の庁舎の建てかえ等に要する事業費等ということで、全体事業費が三百八十九億円、うち地方負担分が百十八億円、二十年度負担分が二十九億円ということになっておりますが、まず、国道事務所とか河川国道事務所の建てかえ費用を地方自治体に負担させることができるんだという法的な根拠を教えてくださいたいと思ひます。

○増田政府参考人 お答えいたします。

直轄事業負担金の負担の規定は、まず、地方財政法第十七条の二という規定がございます。この中で、直轄事業を国が行う場合、「公共団体が法律又は政令の定めるところによりその経費の一部を負担するときは、負担する、こういう規定が地方財政法にございます。この地方財政法の「法律又は政令」というものが、これは個別の事業法の中にありまして、例えば、道路法で申し上げますと第五十条、それから、治水事業で申し上げますと河川法第六十条に規定する、これが法律の根拠でございます。

ただ、この費用にどこまで含まれるかということでございますが、私どもの考え方は、直轄事業を実施するために必要な範囲の経費ということでございますので、これまでも、その実施に必要な現場事務所の費用でありますとか、人件費、これは給与の後払いという性格もある退職金も含めてでございますが、人件費等々もこの負担金の対象として御負担をいただいているところでございます。

○川内委員 ちよつと今、御説明がよくわからな

かつたんですが。

では、国道に限りましょう。国道事務所の建てかえ費用を地方に負担させることができるという法律上の根拠条文を読み上げてください。

○増田政府参考人 今お答え申し上げましたように、直轄事業に要する経費の一部を負担するというのは、地方財政法、それから、その個別法であります。個別事業法に書いてあります。

ただ、その経費がどういう範囲かということにつきましても法律または政令で書いているものはいませんが、経費として、私どもはそういうふう運用させていただいているということでございます。

○川内委員 法律上に根拠がないと言ったの、今、地方財政法に根拠がある、その経費の一部を負担させることができる。

地方財政法の第何条の何項か、もう一回言ってください。

○増田政府参考人 改めてお答えいたしますが、地方財政法の第十七条の二に、直轄事業の経費の一部を負担する、負担するときはこれを国に支出するものとするという規定がございます、その経費につきましては、「法律又は政令の定めるところにより」というふうになっております。この「法律又は政令」、法律という意味では、道路事業に關しましては道路法第五十条、治水事業に關しましては河川法第六十条で、その新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用を負担させることができるという規定になっております。

そういうことを申し上げたので、この費用の中に今申し上げました事業遂行に必要な庁舎でありますとか人件費が含まれるということで解釈をさせていただいて、運用させていただいているということでございます。

○川内委員 法律に、国道事務所の人件費とか改築費用とか退職金とかを地方に負担させることができるよということを書きこんで書いてはいないというのですか。書いていないけれども、何となく全体の解釈でできるんだというふうにおつ

しゃっているんですかね。

条文をちゃんと教えてほしいんですけれども。

○増田政府参考人 改めてお答え申し上げます。例えば、道路法第五十条第一項に、国道の新設または改築に要する費用の一部を負担させることができる、これは直轄負担金の根拠の規定でございますが、この新設または改築に要する費用の中に庁舎費でありますとか人件費が含まれているというところを再三申し上げているわけでございます。

○川内委員 やつとわかりました。

では、国道の新設または改築に要する費用の中に国道事務所の建てかえの費用や人件費や退職金が含まれているんだということが、国交省の内部の何か明示的な文書として、こういう解釈をしているんだという文書がありますか。

○増田政府参考人 お答えいたします。

明示的に書いたものはいませんが、当然のものとして、事業遂行に必要な諸経費を負担していただいているということで、予算的に措置をしていただいているものだというところでござい

○川内委員 その国道の新設または改築に要する費用の中に国道事務所の建てかえの費用や人件費や退職金も入っているというの、私には珍妙なる解釈にしか思えないわけでございます。

先ほど官房長が地方財政法をおっしゃられたわけですが、地方財政法第十二条には、「地方公共団体が処理する権限を有しない事務を行うために要する経費については、法律又は政令で定めるものを除く外、国は、地方公共団体に對し、その経費を負担させるような措置をしてはならない。」

こう書いてあって、地方公共団体に負担をさせてはならない経費として、「一の機関の設置、維持及び運営に要する経費」というものが出ております。さらに、先ほど道路法のことをおっしゃいましたが、道路法の四十九条には、「道路の管理に關する費用は、この法律及び公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法並びに他の法律に特別の規定があ

る場合を除くほか、当該道路の道路管理者の負担とする。」と。道路管理の費用は道路管理者の負担であるというふうにも書いてあるということでございます。

私は、今直轄事業の地方負担金について大きな議論になっているわけですが、先ほどの穀田先生と同じ問題意識ですが、どう考えても、今まで明示的に解釈した文書はないと。さらに、この点検結果の紙にも、地方公共団体に對して、庁舎の建てかえ等に要する地方負担金について、

「詳細に説明をしている例はなかった。」というふうに、四十四カ所。だって、詳細に説明できるわけがないですよ。今まで明示的に書いてある紙もないわけですから。そもそも分捕っていたというふうなことがどうも。言葉は、それはいろいろ解釈はあると思いますが。

大臣、この直轄事業の事業そのものに関する地方負担金については、さまざまにこれから議論をしていかなければならないというふうに思いますが、国道事務所や河川国道事務所の建てかえや、あるいは改築の費用、あるいは人件費、さらには退職金、これらの地方負担金については、これはどう考えてもやはりおかしいというふうに言わざるを得ないと思うんですけれども、大臣、これは即座に、まあ、ある一定の議論はしなければならぬでしょうが、事業そのものの地方負担金とはまた別に、これは即座に議論を始めるといふことぐらいはお約束していただかなければならぬというふうに思います。

（金子国務大臣）経緯だけ。どういう経緯で始まったのか、ちよつとと呼ぶ。

○増田政府参考人 お答えいたします。

その前に、直轄事業を進める際に、先生は工事費、たとえ調査費そのものとおっしゃっているのかもしれませんが、当然、用地を買うには用地職員が動くわけでありまして、発注するためにも、あるいは設計をするためにも、人が要するわけですね。当然、人件費というのは、先ほど申し上げた道路法五十条の新設または改築に要する費用に

入っているということについては疑いがないわけでございます。法的には、私ども、全く問題がない、法的に何ら違反しないものと確信をしております。

その上で、今経緯のお話がありましたので、経緯は、実は国の直轄事業、これは明治のころからずっとやっております。もちろん、当初は国が十分の十でやったこともありますが、当然地元へ便益があるわけがございますので、そういった費用をだれが負担するのが一番合理的かという考え方で、これは大正年間から、道路事業につきましては直轄で行うものの一部を負担するというところでずっとやってきているわけでございます。その負担金の中に当時から人件費も当然入っておりますし、間接経費、いわゆる業務管理費的なものに相当するものも当然含まれて運用してきたわけでございます。

そういうことで御理解いただきたいと思っております。

○川内委員 いやいや、御理解いただきたいと思っております。理屈するわけにいかないわけ

人件費は法的に疑いのないところであるというのばかりでした。しかし、建物の、国家公務員の皆さんが仕事をされる庁舎あるいは退職金、どれをとりあえず議論の対象にするかは大臣に御答弁いただきたいと思いますが、大臣、少なくとも議論の対象を絞るとすれば、この国道事務所や河川国道事務所については、官房長は、人件費については法的な解釈に疑いはない、こう自信を持っておっしゃられたわけですが、庁舎については言及がなかった。私は、法的に疑いがあると思

すよ。地方財政法上は、国の機関は国がちゃんとやるよというふう書いてあるわけで、さらに道路法も、道路の管理についての費用は道路の管理者がその費用を持ちますと書いてあるわけですから。

そうすると、この庁舎については、地方負担金についてはしっかり即座に議論を始めて、ある一定の結論を出すということを大臣に御決意いた

きたいというふうに思いますが、どうですか。

○金子国務大臣 香川県の事務所の件、地方自治体に説明を十分していなかったということについては、本当にとんでもない話であります。そういう意味で、地方自治体に説明すべきことは説明するということで、きちんと対応はさせていただきたいと思っております。

それから、今のテーマについて、これは大正年間から行われていること、国交省だけではありません、林野公共についても同じようにこれは行われているということで、もとより財務省も一緒になっ

てやっているわけでありまして。法的な疑いというものは、私はそういう経緯からして疑いがあるとは思っておりませんけれども、ただ、事柄として、だれしもが、何で人件費まで、何で退職金までというのは、当然ある議論だと思っております。地方と国の直轄負担金の見直しの中の一つのテーマとして、どの区分けをするなんということじゃなくて、この直轄負担金、事務所費、人件費等含めて、全部検討課題として検討してみたいと思っております。それは知事会も、その点も含めて検討させていただこうと思っております。

ただ、誤解を招くといけません、直ちにそれをやめる、国が持つて地方に負担をさせないというだけではありません。説明がきちんと、その他の項目でもいっぱいあります。任意でやっている、だからわからなかった、払うべきものは払うという視点も必要だと思っておりますので、そういう意味で、理解を求める方法、協議が任意なのか法定なのかという問題も含めて、それから、今おっしゃった、どこまでの範囲を負担していた、

くのが妥当か、あるいは全部やめちゃうのがいいのかということもひっくるめて、検討課題とさせていただきます。

○川内委員 大臣、時間が来ましたので終わりますが、経緯としてはずっと昔からやっていたんだよということですが、昔からやっているからこそやめるべきものはやめるということが必要で、経済的にも厳しい状況で地方団体も金がないわけ

すから、国がやるべきことは国がやって、その分、地方は御自分たちが使う政策経費として使ってねというようにしていくのが、これまた国土交通省の新しいビジネスモデルであろうということを通して上げて、終わらせていただきたいと思います。

○望月委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時一分散会

平成二十一年四月二十四日印刷

平成二十一年四月二十七日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局