

第百七十一回国 参議院 国土交通委員会 會議録第二号

平成二十一年二月十二日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

二月十日

辞任

岩本 司君
北澤 俊美君
田中 康夫君

補欠選任

室井 邦彦君
舟山 康江君
友近 聡朗君

出席者は左のとおり。

委員長 田村耕太郎君
理事 長浜 博行君
伊達 忠一君
山本 順三君
鰐淵 洋子君

委員

植松恵美子君
川崎 稔君
興石 東君
田名部匡省君
友近 聡朗君
羽田雄一郎君
平山 幸司君
舟山 康江君
室井 邦彦君
米長 晴信君
岡田 直樹君
加納 時男君
佐藤 信秋君
長谷川大紋君
吉田 博美君
協 雅史君

国務大臣

副大臣

大臣政務官

国土交通大臣 金子 一義君
国土交通副大臣 金子 恭之君
国土交通副大臣 加納 時男君

事務局側

常任委員会専門員 畠山 肇君

政府参考人

財務大臣官房審議官 古谷 一之君
資源エネルギー庁資源・燃料部長 北川 慎介君
国土交通大臣官房技術審議官 関 克己君
国土交通省総合政策局長 大口 清一君
国土交通省道路局長 金井 道夫君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○平成二十年度における地方道路整備臨時交付金の総額の限度額の特例に関する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(田村耕太郎君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。
去る十日、岩本司君、北澤俊美君及び田中康夫

君が委員を辞任され、その補欠として室井邦彦君、舟山康江君及び友近聡朗君が選任されました。

○委員長(田村耕太郎君) 政府参考人の出席要求に関する件につきましてお諮りいたします。

平成二十年度における地方道路整備臨時交付金の総額の限度額の特例に関する法律案の審査のため、本日の委員会に財務大臣官房審議官古谷一之君、資源エネルギー庁資源・燃料部長北川慎介君、国土交通大臣官房技術審議官関克己君、国土交通省総合政策局長大口清一君及び国土交通省道路局長金井道夫君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(田村耕太郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(田村耕太郎君) 平成二十年度における地方道路整備臨時交付金の総額の限度額の特例に関する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○広田一君 おはようございます。民主党・新緑風会・国民新・日本の広田一でございます。どうかよろしくまたお願いを申し上げます。

いよいよ予算関連法案の審議が始まったわけでございますけれども、まず本特例法案につきまして、私たちは賛成でございます。確かに道路政策につきましましては、与野党の立場の違い、また同じ政党とか同じ会派であってもそれぞれの地元の事情でいろいろ考え方は異なるわけでございますけれども、しかしながら共通した思いといたしましてはやはり地方自治体には迷惑を掛けたくない、これはしっかりと踏まえていかなければいけないのではない

かなと思っております。また、住民の皆さんのアンケートを見ましても生活幹線道、また生活道に対するニーズは大変高いものがございますし、こういったことは民主党の政策とも一致をするわけでございます。私は民主党ではございませんけれども、民主党の政策とも一致をするわけでございます。その意味で当初予算額の四分の一の相当額、すなわち六千八百二十五億円を確保することは当然必要なことでございます。

しかしながら、一方で何点か疑問もございまして、この点について伺いをしたいと思います。まずは、なぜ今なのかということでございます。二次補正予算につきまして繰り返されて言われる批判の一つが、提出するのが遅過ぎるということでございます。スピード感が無いということでございます。この道路特定財源絡みで申し上げますと、一次補正関連で自動車取得税とか軽油取引税など地方減収分の六百六十億円は既に補てんをいたしております。これに私たちが賛成をしたわけでございますけれども、その際の臨時交付金絡みのやつも措置できれば、今地方自治体、年度末で大変忙しい時期でございますけれども、もっと現場は余裕を持って対応できたんじゃないか、こういうふうにいるわけでございます。

よって、本法案が二次補正にずれ込んだ理由は何か、反省すべき点はないのか、伺いをいたします。

○政府参考人(金井道夫君) お答えをいたします。

今年度の臨時交付金に係る対応についてでございますが、約三百億円を保留させていただいていくということもあり、事業の執行状況、それから税収動向を慎重に見極めながら検討させていただいたところでございます。

今般、年度を通じて税収の動向が明らかになりまして、揮発油税収の大幅な減収ということが明

らかにあります。揮発油税収について第二次補正予算において減額補正が行われるということになりました。これは昭和六十年に臨時交付金の制度ができてから初めてのことでございまして、こういう非常に特別な事態が起こったということで、併せて今回の法案を提出させていただいておるという事情でございます。

○広田一君 御説明のあった背景、理由というのが一定理解できるわけでございましてけれども、地方税分につきましては昨年既に措置をしている、国税分についてはそれができていなかったというふうなお話になりますと、じゃ国税分については慎重というふうな名においてやはり先送りしてきたのかなというふうなことが一点指摘をできるわけでございます。

本当に、地方自治体に迷惑を掛けないというふうな冒頭申し上げましたけれども、その趣旨を徹底するんだとしたら、やはりもっと早い時期で私はこういった措置を講ずるべきであったというふうな指摘をさせていただきたいと思っております。

それで、本法案の背景、先ほど御説明がございましたように、揮発油税収の減収があるわけでございますけれども、これにつきましては、四月におきます暫定税率の廃止であるとか景気の低迷、そして去年は燃油高騰のあおりでガソリンが大変高うございました。そういった影響等もあるかと思ひますけれども、これ具体的に、定量的にどのようにとらえているのか。特に暫定税率廃止の影響額、これ千四百億円というふうに言われておりますけれども、こういった考え方の下でこの額を算出したのか、お伺いをいたします。

○政府参考人(古谷一之君) お答え申し上げます。

二十年度の揮発油税収につきましては、御指摘ございましたように、二十年度の揮発油の需要動向が低迷しておりまして、及び暫定税率の失効に伴う課税実績の大幅な減少等を勘案いたしまして、当初予算額から二千二百九十億円を減額さ

せていただいております。

なお、御指摘の四月分の減少でございますけれども、この二十年度の揮発油税収の減額補正額を見積もるに当たりまして、四月におけます暫定税率の失効分とそれ以外の課税実績を特段区別して試算はしておりませんけれども、揮発油税の暫定税率の失効期間中の減収額につきましては、二十年四月分の課税実績を基に本則税率と暫定税率の差額分を機械的に計算をいたしますと、約一千四百億円ということになります。

いずれにしても、四月の大幅な落ち込みという実績を盛り込んでこの補正をさせていただいているところでございます。

○広田一君 お話では、課税実績に対して機械的に算出をしたということで、本来だったら倍あるはずだったというふうなお考えだというふうには思ひますけれども、私は、暫定税率につきましても個人的には、単なる現状維持であるとか廃止ということではなくて、去年でいえば大変ガソリンが高い中、私は何とか与野党が合意をして減税という形が取れなかったのかなというふうに思っている一人でございます。

このように、暫定税率廃止について慎重な私のような立場から言ひましても、御説明のございました機械的な計算とか課税実績から算出したというの、私は、私は余りにも実態から乖離をしているのではないかなというふうに思ひます。結果的に、影響額を過大に見て、野党の反対で暫定税率が廃止をして何と千四百億円も穴が開いてしまった、そういうふうな懸念を私はしているわけでございます。

例えば、なぜなら歳出し分というのを見ても、そのすべてが四月中に消費をされたわけではございませんが、昨年四月の歳出しの量は、一昨年の平成十九年に比しまして約九十九万四千キロリットル増加をいたしております。これは、パーセントに直しますと対前年度比で一七・二％も激増をしているわけでございます。タンク容量

が五十リッターで満タンの車に換算しますと、何と千九百八十八万台分増加をしているわけでございます。

少なくとも、暫定税率廃止に伴う需要増など、歳出し量の増加分というものを考慮に入れなくて、本当なら倍あつたはずだというふうな収収を機械的に出すということは、私は、暫定税率廃止の影響額を機械的に導き出しているのやり方というのは明らかに実態から乖離しているというふうに思ひますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(古谷一之君) 補正減のより詳細な見積りにつきまして御説明をいたしますと、二十年十二月までの税収に相当いたします二十年九月の歳出し分までの課税実績、これ実績として勘案をいたしました。その中には、委員が御指摘のようには四月は税収自体は半減しておりますけれども、課税数量見込みは私どもの方では一九・六％と前年よりも増えっております。それに対比しまして、三月は買い控えがございました。五月も若干四月の影響がございまして低くなっております。こういふ点を踏まえまして、先ほど申し上げました二十年九月輸出分までの課税数量実績は対前年比九五％でございます。したがしまして、九月輸出分までは実績を盛り込みまして、それ以降の年度分につきましては課税数量実績の対前年同期比九五％というものを計算をいたしまして、年度を通じて先ほど申し上げました二千二百九十億円の補正減という試算をさせていただいております。

○広田一君 私の質問には答えていただけてないんですけれども、要するに、様々な記者会見等というふうなことをかなり意図的に流されているというふうなことを私は、これは訂正をしているただかなければならない。少なくとも増加分というものを考慮して計算をすると、平成十九年度との比較をして出ると、こういうふうな事柄をやらないと私は客観的、公正な影響額の見積りにならないのではないかなと、こういった点を指

摘をさせていただきたいと思ひますので、どうかよろしく御願いをしたいと思います。

それでは、次に参りたいと思ひます。

次は、この本法案の必要性でございますけれども、もしこの法律案が成立しなかった場合に地方自治体に一体どのような影響が具体的に起こると考へているのか、お伺いしたいと思います。

○国務大臣(金子一義君) 広田委員、しっかりと勉強していただいた上での御質問であります。本法案が成立しない場合、当初予算の全額が執行できないことに加えて、既に交付しておりますので、交付済みの交付金の一部を各地方自治体から国に返還していただくという必要性も出てまいります。このことによつて、現在実施中の事業を一部中止するですとか、予定していた事業を見送らざるを得ないといったことが起こつてまいりまして、厳しい地方の経済・雇用状況に更なる影響を生じさせるおそれがあると思ひます。

○広田一君 返還等の事態が生じるかもしれないというふうな御説明でございました。

お手元に資料を配らせていただいておりますけれども、その二枚目のところにも書いております。昨年十二月八日の政府・与党合意、これで、揮発油税収の減額補正が行われる場合には、これに伴い臨時交付金の減額補正が必要となると。こういうふうなことが生じるから地方に返還をしてもらわなければならない事態も起こり得るというふうなことだと思ひます。よつて、そうならないように特例措置を今回講じているわけでございますが、これだけ見ますと、本法案の手当てがなければ交付金の引下げをしなければならぬというふうな思ひまうわけでございます。揮発油税の税収が見込額より下回った場合、現行法上はどのような対応をするようになってくるのか、御説明をいただきたいと思います。

○政府参考人(金井道夫君) 通常ですと、揮発油税収の予算額と決算額が乖離した場合、道路財源特例法の規定によりまして決算調整という仕組みがございまして、これは、乖離した分を二年後の地

方道路整備臨時交付金の予算額に過不足を反映させるというシステムはございます。

ただし、今般、先ほど御説明ありましたとおり、揮発油税収の二千二百九十億という非常に大幅な減収により、揮発油税収そのものの減額補正が行われるというところでございますので、これに伴いまして臨時交付金の歳出を減額しなくても済むような法的措置を行うという判断をさせていただいたところでございます。

○広田一君 御指摘のところは第五条の三項に該当するところの調整だというふうに思いますけれども、そうしますと、もしその現行法が来年度も存続した場合、今回の特例措置というものは講ずる必要があるでしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) 先ほど申し上げましたとおり、揮発油税収の大幅な減額補正ということは、この制度、地方道路整備臨時交付金の制度が昭和六十年に始まってから初めてでございます。さらに、非常にその減収が大きいということで、やはり今回と同様に法的な措置をするというのが基本的なスタンスかなというふうに考えております。

○広田一君 そういうふうな建前の御説明にはなるかと思いますが、私は、本法案が必要なる理由としては、提案理由にございましたように、最近の地域の経済状況とか地方の道路整備や財政の状況というものはありますけれども、私は、法的、事務的には、まだつるしが衆議院で下りているかどうか分かりませんが、今回の臨時交付金制度の廃止という前提があるということであるといった措置を講じなければいけないというふうに思っているんですけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) 先ほど御説明しましたとおり、非常に大きな減収が生じまして税収そのものが減額補正になったということと併せて、委員御指摘のように、来年度から地方道路臨時交付金の制度が廃止になり新しい交付金に移行すると、そのようなことも総合的に勘案させていただいております。

○広田一君 このように総合的に勘案しているというふうなことであれば、やはり臨時交付金制度の廃止というものの前提の一つになるわけでございます。そうであるんだつたら、やっぱり金子大臣、この前していたいた提案理由説明ではこの点が触れられていないんですね。臨時交付金制度の廃止というものが前提にあって、それが今回の特例法を提出する理由の一つであるというふうなことが触れられていないので、私はそういった意味では提案理由としては正確さを欠いているというふうに思ってしまうんですが、いかがでしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) 先ほど御説明したとおりでございます。やはり、ガソリン税について大きな減額補正がなされたという、それから、そういったことが地域への非常に大きな影響をもたらすということが一番大きな理由でございます。

あわせて、地方道路臨時交付金の制度が変わるということも当然視野に入っておる、そのような考え方でございます。

○広田一君 金子大臣、御答弁にあったように、その臨時交付金制度の廃止というものも含んだ上で今回の特例法案は出されているわけでございます。そのことが大臣のこの前の御説明では触れられていないんです。しかも、これは事務的、法的には結構重要なポジションを占めておるわけでございますので、そういう意味では、私は提案理由説明としては正確さを欠いていたのじゃないかなというふうに思っておりますので、大臣の御見解をいただければと思います。

○国務大臣(金子一義君) 御趣旨の点、真摯に受け止めてさせていただきます。

○広田一君 是非、法案を提案する場合にはいろいろな理由があるというふうに思いますし、国民の皆さんにもつまびらかに分かるような説明を是非心掛けていただきたいというふうに思います。それで、次に参りたいと思います。

今の、現行の臨時交付金の中身につきましてお

伺いをしたいというふうに思っております。

この臨時交付金、地方自治体の方に聞き取り調査を私もさせていただいたんですけれども、このメリット、特徴といったしましては、やはりこれまでのものがちの縛りのある補助事業と比べて地方の裁量が高いというふうなことでございます。また、一定地域の地方道を一体的に整備をすることができるといことで効率性も上がると。さらには、財政力の弱い自治体に対しては交付率の引上げ等々がございまして、非常に評価している点があるかというふうに思います。

今度、この臨時交付金というものは先ほど申し上げたように廃止をされるわけでございますけれども、この新しい地域活力基盤創造交付金にこういった地方が評価している部分については引き継がれるというふうな理解でよろしいんでしょうか。

○副大臣(金子恭之君) 広田委員からお話しのとおり、今回の地域活力基盤創造交付金の具体的な制度設計につきましては現在検討中でございますが、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、あるいは地方公共団体の財政状況に応じた国費比率のかさ上げ措置、原則五五％で財政力に応じて七〇％までということ、高知県においては七〇％ということで現行の臨交金においてはなっているわけでございますが、そういう現行の地方道路整備臨時交付金の制度にしまして、地方公共団体から評価されている事項につきましては踏襲するように検討しておりますし、さらに、先ほどお話がありましたように、この地域活力基盤創造交付金は、道路以外の関連インフラの整備とかソフト事業などにも使える交付金として、より使い勝手の良いものになるように考えております。

いずれにいたしましても、今お話がありましたように、地方公共団体の裁量性の高い、あるいは使い勝手の良い交付金となりますように検討してまいりたいと思います。

○広田一君 この地域活力基盤創造交付金、具体

的な中身についてはまた私自身も機会があれば御質問をさせていただきたいというふうに思いますけれども。

この新しい新交付金は法定化をされないというふうにお聞きをいたしております。これはこれで議論のあるところだと私は思っているわけでございますけれども、法定化されない以上、この新交付金というのは単年度事業になるわけでございますので、そこで出てくる問題点といたしましては、再来年度この新交付金があるのかどうか分らないという懸念が出てくるわけでございます。

しかし、実際は現行の臨時交付金、先ほど御説明がございましたように、地方は大変評価が高いと。具体的には、都市部におきましては開かずの踏切に対応していると、地方におきましてはパイパス整備であるとか、我が高知県ですと、高知県が提案した一・五車線化をやっていると、つまり複数年度にまたがる事業を継続してやっている事情があるわけでございます。

そのことを踏まえまして、例えば、今度新しい中期計画があるわけでございますけれども、その期間内はこの交付金制度を継続するとか、地方自治体の方が安心して、なおかつ計画的にこの新交付金制度が使えるようにすべきではないか。むしろ、そうしないと、継続事業の在り方とか今後様々な障害や弊害が出てくる懸念があると思えますけれども、いかがでしょうか。

○国務大臣(金子一義君) この点については、委員御指摘いただきましたとおりの私も意識であります。道路財源一般化させていただきま

しかしながら、地方自治体の道路の必要性というのは非常に強い。今度新しくきます交付金というものは、今までと違って毎年度、毎年度予算で積み上げていくという仕組みに大きく変わりますが、やっぱり地方の皆さんからの御要請は安定した道路を継続的に造っていく、造れる仕組みを国で考えてほしいと。先生の高知県、あるいは東京都における連続立体道路等々、かなり時間的あるいはコスト的に非常に掛かっていくというも

のを対象にしておりますものですから、予算として一定額というのは、これはシーリング掛かってまいりますから、毎年度、毎年度の状況を見ながら作り上げていくことにならざるを得ませんけれども、取りかかりました事業については、先生おっしゃるような程度のめどが付く安定した仕組みで、予算化できるように運用してまいりたいと思っております。

○広田一君 それでは、確認なんですけれども、新交付金につきましては再来年度も継続できるというふうに、今の大臣の御発言で担保できるというふうに理解してよろしいんでしょうか。

○国務大臣(金子一義君) 結構でございます。

○広田一君 この新交付金そのものについて、法定化云々とか、その中身とか、いろいろ議論しなければならぬ点多々あるのかというふうに思いますけれども、事生活道、生活幹線道路絡みについては、自治体のみならず地方住民の方も非常にニーズが高いわけでございますので、こういったより良い制度をつくっていただきたいというふうに思っております。

その中で、ちょっと一点だけ、一点二点この新交付金の中身について伺いをしたいと思っております。

お手元の一枚目の資料のところに、本当小さい字で地域活力基盤創造交付金のうち千四百億円程度がソフト事業等に使われるというふうな記述がございます。金子大臣自身は、よくこの千四百億円何に使うのかというふうな質問に對しましては、離島航路であるとか中山間地域のバス路線の維持であるとか、そういうふうな支援するというふうにおっしゃっているわけでございます。しかし、先ほど副大臣の方からお話ございましたように、細目はまだまだこれからというふうなお話でございます。

確かに、臨時交付金関係につきましてはそのまま事業を継続してやればスムーズに行くわけでございませうけれども、この新しいソフト事業、早く細目というものを詰めていかなければ、地方自治

体の方が当初予算にこういったものを組み込めるかどうか分らないわけでございます。実際、記者会見では、離島航路に使う、中山間地域のバス路線の支援に使うというふうに言いながら、これが正式決定、細目決まらなければ、来年度予算当初予算には少なくとも反映しづらくなってしまうのではないかと、そういうふうな懸念がありますけれども、いかがでしょうか。

○副大臣(金子恭之君) 今委員からお話がありましたように、具体的な細目については検討中でございますけれども、今お話がありましたように、離島の道路整備と併せた船舶等の導入とか、あるいはバスや路面電車の走行空間整備のための道路の改築と併せてバスなどの車両を購入できるとか、あるいは通学路整備に併せて防犯灯、あるいは防犯カメラの設置をするとか、ドクターヘリのヘリポートの整備とか、道路から公共施設入口までのバリアフリー化等の除雪作業とか、これまでの地方道路整備臨時交付金に比しまして、道路を中心にしたしまして、関連するほかのインフラ整備や今お話がありましたソフト事業にも幅広く使える交付金となりますように検討をしております。

そこで、先ほど、もうできるだけ早くその細目を決めてくれということもございました。この要綱につきましては、対象事業とか交付額の算定の考え方を今鋭意進めているところでございますが、現下の厳しい地方の経済情勢にかんがみまして、地方公共団体ができるだけ早期に予算執行できますように、要綱を速やかに作成すべく、年度内を目途に検討を進めてまいりたいと思っております。

○広田一君 年度内に目途というふうにおっしゃいますけど、地方自治体は、もう来年度予算というものは三月に入れば提案するというふうなことで、それまでに予算編成を済ませておかなければならぬわけでございます。年度末というふうなことにすれば、合理的に考えてもちょっと対応しづらい面があるのかな、見切り発車しなければい

けないのかなというふうな懸念等が出てまいります。

一方で、この新交付金につきましては、そもそ道路特定財源の絡みで様々な議論がこれから衆議院の方でも出てくるでしょうし、このことの在り方については議論が深められてくるというふうな私自身も思うわけでございますけれども、ただ離島航路の支援であるとか中山間地域のバスとか電車とか、そういった支援については、私は与野党でも共有できる部分多々あるのではないかなというふうに思いますので、是非細目につきましてはできるだけ具体的に速やかに進めていっていただきたいと、こういうふうに思っているところでございます。

その中で、私自身、一つ提案でございますけれども、この今の臨時交付金というものが最初にできたときは、揮発油税収の十五分の一が、それが四分の一に増えてまいりました。それに伴ってポリウムが大きくなってきたわけでございます。と同時に、今のこの臨時交付金の一つのちよつと限界というのは、省令の第五条に書いていますように、舗装とか改築とか修繕と、そういったようなものが主で、原則、新設道路の整備というものができないようになっております。よって、債務負担の制度もございません。

冒頭申し上げたように、地方の裁量であるとか自主性であるとか、そういったものを重んじるというふうなことであるとすれば、私はそういった縛りも取っていただいて、より一層地方自治にとつて使い勝手のいい、創意工夫が発揮できるような制度に改善すべきではないかなというふうな思っているわけでございます。

これが、民主党が主張する一括交付金というふうな考え方にも私は近づいてくるというふうな思いうわけでございますけれども、このような制度改善については是非やっていただきたいと思いが、いかがでしょうか。

○副大臣(金子恭之君) 今の、現行の臨交金というの、遅れている地方の生活道路の進捗確保を

目的として創設されたものでございまして、地方の生活道路につきましては、高速道路などの基幹道路とは違っていて、道路の新設より、むしろ既存道路の狭い区間の拡幅工事とか、あるいはバイパスによる迂回、傷んだ舗装や古い橋梁の手直しなどの対応が求められているということがありまして、いわゆる改築、修繕事業をその交付対象としてきたところでございます。

今委員がおっしゃられたとおり、今回、新たな交付金につきましては、現在の制度に対する地方からの評価とか要望を今後踏まえた上で、一層使い勝手の良い制度となるよう努力してまいりたいと思っております。

○広田一君 もう時間になりました。

この使い勝手の良さにつきましては是非とも前向きに検討していただいて、地方自治体もこのことは望んでおりますし、地域住民の皆さんも市町村合併等が進む中でより一層こういったニーズが高まるということを要望いたしまして、私の質問を終わりたいと思います。

どうもありがとうございました。

○平山幸司君 民主党の平山幸司です。

平成二十年度における地方道路整備臨時交付金の総額の限度額の特例に関する法律案について、広田委員に続きまして質問をさせていただきます。

私の方からも、今通常国会において参議院国土交通委員会開催冒頭の質問となりますので、本法案を始め、これに関連した国土交通省全体にかかわる質問をさせていただきますと思います。

この法律案の内容としては、揮発油税の収入額の前算額とあるものを、当初予算における揮発油税の収入額の前算額とすると、極めてシンプルなものでありながら、ちよつと分かりづらい。その背景には、これまでの道路政策の歴史とともに様々なものが複雑に絡み合っていると感じております。

そこでまず、これは広田委員の質問の再確認という意味も込めまして基本的なところで質問いた

しますので、簡潔にまずお答えいただきたいと思
います。

第一に、昭和六十年から続いている交付金制度
の中で、当初予算における揮発油税の予算額と実
際の揮発油税の収入額の予算額が多くなった少
なくなったりしたことはございますか。

○政府参考人(金井道夫君) 揮発油税収につい
て、予測からかなり変動したことがございます。
それにつきましては、先ほど御説明を申し上げ
たとおり、決算調整ということで二年後の予算額
に反映させるということで、臨時交付金について
今まで措置をさせていただきました。

○平山幸司君 措置をさせていただきました。
先ほど田委員の質問で回答はいただいていま
すけれども、それでは、なぜ今回の法律案が
必要になってきたんでしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) これも先ほど御説明
を申し上げたとおりでございますが、減収の額が
非常に大きい、二千二百九十億と非常に大きい額
になった。それに合わせて二次補正で、税収の方
も二次補正で修正をされるということでございま
すので、それに合わせて当法案で対応いたしませ
んと、先ほど大臣御説明申し上げましたとおり、
地域での事業の執行に大変大きな支障が生じま
す。やっている事業も中止しなければいけないか
もしれませんし、今配賦済みの地方道路臨時交付
金について返還を求めるということも場合によつ
たら必要になる。そのような地方の経済に影響を
与えることのないように措置をさせていただくと
いう趣旨で当案を提出させていただきました。

○平山幸司君 いろいろなお話がありましたけれ
ども、実際にそこには原因が、この税収減の原
因があったはずでありますけれども、それは何で
でしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) 原因は、大きく分け
れば二つあると思っております。

四月、暫定税率が飛んだということが一点。そ
れから、その後景気がかなり落ち込みまして、人
物の移動そのものが減りましてガソリン税の税収

が減ったと。その二点かなというふうに考えてお
ります。

○平山幸司君 二つの理由をお話しになったと思
います。一つは、ガソリン税が下がったというの
が理由であると思います。そしてまた、景気の動
向によつて、これも田委員の質問にありました
けれども、その影響で税収が下がったということ
でございますけれども、そのどちらが影響が大き
かったんでしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) そのところは財政
当局の御判断でありますので、ちよつと私どもの
方からは正確に申し上げることはできませんが、
両方とも大きな要因であったというふうに考えて
おります。

○平山幸司君 分からないというのは少しおかし
いと思うんですね。そこはもうはっきりさせてい
ただきたいと思うんですが、ちよつと、これも先
ほど田委員からありましたけれども、仮にこの
法案が通らなかつた場合、これも再確認ですが、
どのような問題が考えられるんでしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) それも先ほど御説明
を申し上げたとおりでございますが、現在、約三
百億円を配賦を保留をさせていただいておりま
す。その分が当然執行できなくなるということで
ございます。もう一つは、既に配賦をしてしまつ
た二百数十億円につきまして、ガソリン税の四分
の一を予算額とするという条項と合わなくなりま
すので違法状態になるということ、場合によれ
ば返還を求めざるを得なくなることも想定される
ということ、自治体において既に大半が発注済
みの事業でございます。そういったことで、非常
に地域の経済、そういったものに影響が大きくな
るかなという懸念をいたしておるというこ
とでございます。

○平山幸司君 地方の不足分が出るという話だと
思いますけれども、地方に迷惑は掛けない、これ
は先ほど田委員も話がありましたけれども、
我が方もそこは一致しております。我が党が提出
した対案にも、この部分に関しては直入金を増

する措置を講じております。

しかしながら、これらの質問を、今までの質問
です、再確認の質問を総合いたしまして、金額
の大きさによつてある一定の範囲内で調整でき
るかどうか、そういった線引きですね。調整なの
か、この法案を出すのか、この線引きがいま一つ
明確に見えてきませんけれども、別途このような
法律案が必要である、若しくは措置されるべき時
期は一体いつごろが妥当か、若しくはいつごろ
だったのかという御認識がありますか。

○政府参考人(金井道夫君) 時期につきましては
は、やはりこの不景気で税収の見込みが非常に
減つておりますけれども、財政当局のその辺の御
判断、特にこの二次補正に合わせてガソリン税の
税収を減額補正するという財政当局の御判断に合
わせて当方の法案も対処させていただいたとい
うふうに考えております。

○平山幸司君 財政当局というお話でしたけれ
ども、これは国土交通委員会でも道路整備など
の問題であります、取りあえず、あとは、対応
が遅い。

先ほど田委員からも指摘がありました。麻
生総理は、ポイントではスピードと話されました。
よつて、本法案の議論は昨年の私は臨時国会で議
論が行われるべきであつたと思ひますし、総理の
掛け声と現実の、現場の実態が全くかみ合つてい
ない。本気で、大臣の趣旨説明にもありましたと
おり、地域経済の状況を踏まえるのであれば、もつ
と早く手を打つべきであつたと思ひます。

また、大臣の趣旨説明にもあつたように、我が
党も地域経済の状況を踏まえれば地域に迷惑は掛
けられないという気持ちは同じであります。先ほ
どもそのようなお話が田委員からあつたわけで
あります。

よつて、まず第一に、暫定税率は昨年四月に一
度廃止されている、したがつてこれまでに例のな
い三百億円を留保したという点でこのような問題
が起これり得ると既に予測しているにもかかわらず
経済状況の推移を見て判断をするというような点

は、私は既に地域に迷惑を掛けています、このよ
うに思うわけであります。

第二に、昨年十月の総務委員会にて、暫定税率
の廃止に伴い既に地方税等減収補てん臨時交付金
を議論しております、本法案も同時に必要にな
るということを我が党の議員も指摘しているわけ
であります。それにもかかわらず、この点につ
て全く何も手が着いていない。

そして第三に、第二次補正予算は年明け前の臨
時国会中にも提出してくれと我々は強く言つて
きたわけでありましたが、それを全く出さなかつた。
とにかく対応が遅い、私はこの点を強く指摘して、
次の質問に行きたいと思ひます。

次の質問は、地方道路整備臨時交付金制度、昭
和六十年から導入されていると先ほどお話があ
りました。今回、道路特定財源の一般財源化に伴
い地方臨時交付金が廃止されるに当たつて、国交省
として全体的な評価、この制度に対する評価、そ
して二つ目に交付される側の地方公共団体、地域、
地方の側からの評価を簡潔にお答え願ひます。

○政府参考人(金井道夫君) 地方道路整備臨時交
付金につきましては、詳細は御説明申し上げま
せんが、一つのパッケージとして地域のニーズに
対応できるように機動的に予算を執行できるとい
うことで、地域から大変高く評価をしていただ
いておるというふうに考えております。

特に機動的と申し上げますのは、例えば高速道
路ができてインターチェンジができてそのアクセ
ス道路を集約的に整備しなければいけないとか、
総合病院ができてそのアクセス道路を集約的に
整備しなければいけないというときに非常に集中
的、機動的に対応できるということを各自自治体、
知事さん方、また各市長さん方から非常に高く評
価をしていただいております。この点に關しまして
して、今回も制度がなくなることに關しまして同
等の制度を是非継続させてほしいという多数の要
望をいただいておりますのでございます。

○平山幸司君 地方の方からある程度の評価を受
けていると、使い勝手がいいという声もあつた

いうお話であります。一番大切な点である地方自治に、地方に迷惑を掛けられないという考えを持つのであれば、もっと大胆に私は地方に財源を移す方がいいと考えるわけであります。

先ほどもこれも広田委員からお話があったわけでありましたが、私も青森県の選出であります。青森県の自治体の首長さんたちが真水、要するに地方が自由裁量で必要とところに使うことができる予算、若しくは使い勝手がいい予算という、この真水の予算という首長さん方の声が多いわけであります。そういう御意見もいただきます。また、道路整備やその他の事業を行うにしても、地方の意向一つで決められない、地方の意向で決められない。なぜか。それは国が縛りをかけている、このようなお話もいただくわけでありますけれども、今回、我々は考えるには、先ほども広田委員からありました、不十分と言える一般財源化をして、中央から地方へ再分配するという従来の仕組みを残すよりも、地方へ財源を一括交付するという、そういう方向性にするんだという考えは、大臣、ありませんか。

○国務大臣(金子一義君) 地方自治体が自分で自由に使える真水、その場合には道路だけではなくて、その他、ほかのものも含めてという御趣旨かと思ひます。

ただ、そういう場合に配分する基準というのを平山委員、どういうふうに考えるかということなのであります。地方交付税で配分すると。これはもう真水です、地方自治体は何に使ってもいいと。その場合に配分する基準というのは、人口と面積をベースにすると。道路ということでもし考えるとしたら、今の基準でいきますと、道路延長、道路面積、既にできている道路です、これの延長あるいは距離に応じて配分をするというのが今の配分基準に主になっているんです。したがって、道路、これから造っていく必要のあるところに本当に道路予算が回っていくのかと。

青森県もそうだと思いますけれども、地方自治体の皆様方、首長さん、議長さん、市町村長さん、

大臣室に次々とおいでになられました。地方に金がないことも事実なんです。ですから、国が金を出して、地方の裏負担というのはとてもじゃないけどなかなか、今こういう状況ですから付いていけない。ですから、地方自治体も独自の財源を持つていなければならない。

と同時に、先ほど広田委員からお話ありましたように、道路というのは安定して、ある意味長期間、特に都会の連続立体などというのは相当金掛かります。地方のものでも県境をまたがるようなものは相当お金掛かります。従来の地方臨交金もこういうのにも対象にしておりましたものですが、そういう意味で配分基準というものを何にでも使えるという一括交付金という考え方、あるいは交付税に近い考え方というのは、これは与党の中でも随分議論がありましたけれども、やっぱり地方自治体の皆様方は安定して道路を造っていく枠組みというのを一般財源化になった上でも是非つくり上げてほしいという御要望の方が強かったと思ひますし、それにこたえられるものをしていったというのが今回の新しい交付金の制度であります。

○平山幸司君 今そのようなお話があったわけでありまして、私は、大きく見るとすれば、やはりこれだけ細かく地方の事業に対して国が関与をして、少し乱暴な言い方になるかも知れませんが、縛りをかけているのであれば、私はこの点が大事だと思ひますが、地域や地方のやる気や潜在能力を生かし切れず、やる気というか士気の低下につながっていると、このように考えているわけでありまして、大臣、その辺はどのように思ひますか。

○国務大臣(金子一義君) これまでの地方臨時交付金というのは、かなり地方から箇所付けを持ってくるというよりも、この地域について市町村合併をしたので、その市町村合併をお互いに結ぶ道ですとか、あるいは病院に行く道ですとかいう地域のパッケージでお話を持ってくる、持ってくるのと、それに対して国がこの道路、この道路、この道路という箇所付けは原則やっけないということで、むしろ地方のインセンティブが相当働いている事業であると思ひます。

ただ、地方自治体がある気がないという御批判があるとしたら、今度の交付金、新しい交付金では更にもう少し使い勝手、道路だけじゃなくてそれから先の延長線上であるもの、例えば通学路を整備したら子供の安全のために監視カメラを併せて設置するとかいったような、地方自治体の独自の発想というものを活用できるようにいたします。その中で、今御批判のありました地方自治体の使い勝手の悪いところについては、よくよく検討しながらそうならないように、地方自治体を使いやすいようにこなれたものにしていくような努力はしてまいりたいと思ひます。

○平山幸司君 使い勝手のいいような、今国民自の意識も士気が全体的に下がっているというこの景気の問題もある、そういった問題が、国自体がそういう事態を蔓延させているというふうには感じておりました。首長さんたちも、同時にどうせ何もかも変わらないという光の見えない状況に私は現在ではなっているのではないかと、国が士気を低下させているのではないかと懸念を持っています。

しかしながら、今大臣の方から、いやそうではないと、我々はみんなのやる気を高めていくんだ、士気を高めるんだという積極的なお話であったと思ひますので、ここでもっと質問を変えて、時間もございまして、金子大臣に、士気を高める若しくは国民の皆様様の改革に対する期待にこたえるという意味で、最近問題になっております、がらりと変わりますけれども、国交省が他の省庁に先駆けて、今までも、これまでも長い懸案事項でありました天下り、そしてまた天下りのわたりを、先ほどの地方が使いやすいようにするんだと、士気を高めるんだという意味で、これは天下り、天下りのわたりを全廃すると、国交省が先頭を切つてやるんだということを明言いただけませんか。大臣、お願いします。

○国務大臣(金子一義君) 職員の再就職問題、一般的には知識、経験を生かすこと、社会的に有用である場合にこれまで行われていたことだと思ひます。

ただ、改正国家公務員法の趣旨、総理の方針並びに官民人材交流センター、これの運用状況を踏まえて、国交省もきちんとそれに対応していきたいと思ひます。

○平山幸司君 今の部分ですと、これ極めて国民の皆さんから聞く場合ちょっと分かりづらい、やはり。我が国は国民主権の民主主義国家でありますから、国民が納得できる話を、分かりづらい話ではなく、納得若しくは分かりやすい話をする必要があると思ひます。

よって、国民が今期待しているのは、天下り、そして天下りのわたりを廃止、全廃するという大臣の明言を期待しているわけでありまして、しつこいようですが、大臣、明言いただけませんか。

○国務大臣(金子一義君) わたりのあつせんにつ

きましては、総理があつせん承認の申請が出て認めるとはしないと明言しております。総理の方針に従ひまして、私としてもわたりのあつせんの承認申請はいたしません。

ただ、天下り全般についてであります。やっぱり役人の働く意欲というのを失わさせてしまわないような仕組みというのを併せてつくつてあげないと、ただこれだけ禁止すればいい、ただ出口だけふさぐということだけではないよなと思ひます。平山先生も多分お気付きになっておられると思ひますので、ある程度の年齢まで、若いときに同僚が出世したから外に出されるということだけじゃなくて、やっぱり意欲を持つてある程度の年次まで働けるような仕組みというのを役所全体、官僚組織全体がつくつてあげる。ただ、一方で、ある一定の年限まで働く、それでもって今度は逆にその人たちのインセンティブがなくなつてしまわないうようなことも必要だと思ひますので、これを併せて、天下りという役所の皆さんがインセンティブを持つて働いてもらう仕組みという

のを併せて考えていく必要が私はあるんだろうと思っております。

○平山幸司君 やる気を持たせるというお話も分かりますけれども、これまでも長い間これに関しては、先週の衆議院の予算委員会でもいろいろ議論になったわけでありまして、これまでも長い間この議論あったわけでありまして。その結果いろいろ理由を、いろんなことを言って、結局はある一部の人のために国交省全体が国民に冷やかな目で見られるというのは私は大臣のためにもよくない、よって全廃するんだと、これを明言することでは私は国民に分かりやすく、そしてまた国交省内にも他省庁にもメッセージを発していくものだと、このように感じております。

ここは、時間もありますのでこれで終わりにしますけれども、最後になりますけれども、地方分権の時代において地方に財源を移譲する、先ほどの話に戻りますけれども、そういった点に関して我が会派と大臣の立場が大きく違っているということはある程度明確になったと思います。ただ、地方には迷惑は掛けられないという立場は同じでありまして、ここは小異を捨てて大同に付くという観点から本法案に対して我々は賛成の立場であります。我が党は決して反対ばかりしているのではなく、また、むやみにただただ審議を引き延ばしているわけでもございません。あくまでも将来への方向性やビジョンをしっかりと示していくということを強くお伝えして、私の質問を終わります。

ありがとうございます。

○佐藤信秋君 自由民主党の佐藤信秋でございます。今日は臨時交付金の特例法、限られた時間、二十五分ということで限られた時間でございまして、御質問させていただきたいと思っております。できるだけ簡潔にお答えいただければと思います。

最初に共通認識として、実はこの二十年、国税と地方税合計しますと、たまたま合計した分ですと八十八兆前後なんです、両方合計しますと。これは平成二十年は補正後ですけれども、だから

決算見込みと、こうなるんでしょうけれども。そこで今回、随分と当初からの補正減額が多いといえますか、財政全体としては、国税の収入見込みでいえば五十五兆が四十八兆になったということとあります。そこで、先ほど来の議論ちょっと聞いておりますと一点だけ確認しておいた方がいいかなと、質問通告には出していないんですが、

今まで、臨時交付金をガソリン税収見込みの四分の一と。この税収見込み自体が補正でもって変化するというのであれば、減額、増額を一緒に四分の一ですからしたであろうと。そこ自体が、決算そのものは二年後にやるんですと、こういう形でいえば二年後と、こういうふうになってきたと私の頭の中では理解していたものだから、先ほど来のお話でいくと、ガソリンの税収見込み自体を変更したことが今まであったかな、ないんじゃないかな、だから臨時交付金の年度予算というのは、当該年度の当初に決めて、それをそのまま実行したと、こういう整理だったかなと、私の頭の中で、実はちょっと先ほどの議論を伺っているとなんか思うんですが、どうだったでしょうか、道路局長。

○政府参考人(金井道夫君) 委員御指摘のとおり、今まで、地方道路臨時整備交付金については年度当初に決めた予算を執行させていただいて、税収の増減がある場合は二年後、決算調整という形で修正をさせていただいたというのが事実でございます。

ただし、先ほど御説明しましたとおり、今回非常に減収額が大きくなったということでこの法案を提出させていただいたということでござい

○佐藤信秋君 そこが、ガソリンの税収見込み自体をどう変えるか変えないかと、こういう問題だと私は理解して、そう聞いているわけ。交付金を増減するか、そこに伴うものだからという意味で、多分そういうことだと理解しておきます。したがって、当初のままでガソリン税収自体を減らすから、六百億近くをそのまま減らさざるを得ないと、しかしそれでいいのかと、地方に迷惑を掛けてしまふんじゃないかと、こういうふう

に理解します。

ところで、そういう先ほど申し上げましたような国も地方も大変に税収が厳しいという状況が続いてきている。二十年間、八十八兆円前後というのが変わっていない。こういう中で、公共事業とこの中でその中にはやはり縮減をせざるを得ない。これは、当然増として社会保障なんかは義務的に経費が上がる分を削りながらやってきたと、だからみんな窮屈、窮屈、こういうふうになっているということだと理解はしています。

その中で公共事業そのものは、したがってプラスになるときはいろいろ変更ができて、いろんな重点配分等ができて、この十年、二十年は、減額、減額という形の中では自由度が利かない、こういう問題が一つあったかと思えます。公共事業費の中の道路の占める交付金のシェアというものはほとんど変わっていないというのが実態だと思えますが、事実としての数字を教えてください。

○政府参考人(金井道夫君) 委員御指摘のとおり、一般公共事業、平成十年と平成二十年を比べますと、平成十年、八兆九千何百が、平成二十年、六兆六千何百という数字でございまして、一般公共事業の数字、大きく低下をしております。その中に占める道路整備の割合も、シェアとしましては平成十年が、これは補正除き、臨時交付金除きで、一般会計繰入れベースということで御理解をいただければと思いますが、シェアとして平成十年は二八・五％、平成二十年は二九・一％ということで、道路整備につきましても一般公共事業とほぼ同じ比率で減額をされているかなと、このように理解をいたしております。

○佐藤信秋君 そういう中で、いろんな工夫や地方の努力というのが、一生懸命やりながらなかなか厳しい状況が続いてきたと、こういうふうなことだと思えます。道路の整備でいえば、一般の道路事業、これは直轄事業と補助事業のことを一般

と言ふんで、まあ定義がいまいかどうかは別に直轄事業、補助事業。それから、有料道路事業。それから、地方が単独で実施する事業。大きくこの三つに分けて事業を進めてきた。

その中で、昔から言われていたのは、道路の場合には特定財源というものと有料道路制度というのを、道路の整備遅れ過ぎているんだから、全国的にも遅れている幹線道路から市町村道まで進める手段として二つを有効に使ってきた、こういうことだったかと思えます。しかしながら、非常に厳しい状況が、いかに厳しかったか、この十年というのを、共通認識を持つ意味で、今申し上げた区分に応じて合計額、十年前と今と、どのような状況になっているか、教えてください。

○政府参考人(金井道夫君) 御指摘のとおり、公共全般の予算の減少に伴い、道路事業、減少をしているわけでございまして、内訳で、平成十年と平成二十年の当初予算の内訳ということで比較をさせていただきますと、今御指摘がございました直轄事業、補助事業については約五兆円から四・二兆円ということで、約二〇％ほど減少いたしております。

それから、従来牽引車と言われておりました有料道路事業につきましましては、二・八兆円から一・四兆円ということで、約五〇％減少いたしております。これ理由は、やはり、本四の事業が終わったとか、民営化のときのプライマリバランスの議論で事業費がかなり削減されているというよう

なことが大きな要因かと思っております。

それから、地方単独事業については、正確な数字値ございせんが、推計値でございまして、平成十年の五・二兆円から平成二十年は、これ推計値で二・二兆円ということで、約六割減でござい

ので、その辺を精査をさせていただいて、また新しい数字を出させていただければと思っております。

○佐藤信秋君 ちよつと分かりづらいところがあつたんだけど、まあまあ。ということでは三つといいますか、大分けにすれば三つ、これ自体はいろんな高速道路から市町村道まで整備をバランス取って進めるための武器、手段と、こういうふうに使ってきたと、こう理解しています。

その中で、今回の地方道路整備臨時交付金、これは先ほど来御議論ありますが、地方にとつて使いやすい、どういう意味で使いやすいかという点について、もう少し内容をお分かりいただけるように、通常の補助事業とこんなふうな違いがあるんですよということをもつと教えていただいた方が、地方の公共団体がこの事業に対して本当に一生懸命取り組んでいるんだと、こういうことがお分かりいただけるかなという気がしますので、その内容のもつととした特徴を教えてください。

○政府参考人(金井道夫君) 地方道路整備臨時交付金の特徴というお尋ねでございます。

先ほど来いろいろ御説明を申し上げておりますが、例えば交付税というようになりまして、外形基準に応じて配分されるということでございますが、この交付金については、地方からの要望を踏まえて機動的、重点的に集中投資が可能な制度になっているというのがまず一つの特徴ではないかと思っております。

先ほど申し上げましたとおり、インターチェンジの整備であるとか総合病院の整備であるとか、そういったものが出たときにニーズが非常に高まる、そういったニーズに対応して機動的に予算配分がなされているということが使い勝手の一つの大きな要素かなというふうに考えております。

もう一つは、これも先ほどございましたとおり、規模の大きい、比較的規模の大きい事業、例えばバイパスの整備みたいなものと併せて交通安全

全とか雪寒であるとか身近な事業、それから舗装修繕みたいな非常にきめ細かな事業に至るまで、これはパッケージとして一体で配分をさせていただいております。その内訳については地方公共団体の裁量にお任せをするということで、この辺いろいろ計画の変更があつたとき、そういったときにも補助事業のように個別に査定されることがなく、全体として地方自治体の裁量で運用をしていただけたということで、非常に高い評価をいただいているかなと思っております。

それから最後に、地方公共団体の財政状況に応じて最大七割までということで国費の割合をかき上げさせていただいておりますので、財政状況の厳しい自治体において非常に多くの御支持をいただいているかなと、基本的にはそのような考え方でございます。

○佐藤信秋君 大きな点でいえばそういうことだということがもしもれませんが、もう少しちよつと丁寧な説明というか、せっかくの機会、した方がいいんじゃないかなと。先生方に御理解いただく意味でもですよ。

一つは、今御説明したのが主たる点だと、こう理解をしますが、一つは、計画のパッケージというのは、市町村だけで作ってもいいし、隣の市町村と一緒に、県の計画と一緒にでもいいし、こういう特徴が一つあるんだらうと。その下で、実は交付金ですから、基本的には交付金というのは大体十分の十なんです。補助率、交付率という概念がないんですね。十分の十。だけれども、交付の割合みたいな概念があるというのは、そのパッケージの計画の中で全体を、たくさん筒所をやつていく上で十億円掛かると。しかしながら、そのうち例えば橋梁があるとすれば橋梁が五億円です。その橋梁に対しては、これは国費だけでやります。あと細々した修繕や改修を単独事業で、先ほど単独事業もう半分ぐらいになってきていますから、そういう意味で単独事業を生かしながら一緒にやると。

それで、これは会計検査院の対象になる部分と

いうのも変わつてはくるんですね。今の私が言った例で言えば、橋だけが国費充当ですから、橋だけが検査対象になつていくというので、地方にとつてみるとそうした応用動作というのが非常に利きやすいと、こういうところが随分とまた、そういう二点から評価されているというふうには聞かには聞こえてきたりしているところではあります。

この議論をし始めると長くなるので次に行きますが。

地方道路整備臨時交付金、これが今現状、六千八百二十五億円の国費だと。そうすると、今申し上げたようなパッケージの計画の平成二十年度分の総額、国費六千八百二十五億に対して幾らが総額になつて計画が進められているのか。それから、パッケージの計画自体は、箇所という呼び方をしているかどうか分かりませんが、全国で何か所あつて、そしてそれぞれどんな内容のものをやっているのかというようなことを、カテゴリーちよつと分けて分かりやすく説明していただきたいと思ひます。道路局長。

○政府参考人(金井道夫君) 地方道路整備臨時交付金、平成二十年度、国費六千八百二十五億でございます。地方の全体の道路投資額のうちの大体三割を占めるということで、補助事業と合わせますと大体地方の道路投資の五割ぐらいをこの地方道路整備臨時交付金と通常の補助事業でカバーをさせていただいているかなということでございます。

交付団体の数でございますが、平成二十年度千六百六十九団体、大体全国の団体数の六三％というものをカバーをさせていただいております。これは、さつきも申し上げましたが、固定ではございませんので、集中的な投資があるところへ重点的に投資をする。あるパッケージが終わればよその地域へ移るといふような形でやらせていただいております。

パッケージの数でございますが、四百八十三パッケージ。これは地域によつて設定は全くまち

まちでございますが、例えば観光の周遊を支援するとか、安全で安心な町づくりをするとか、橋梁の耐震を補強するとか、救急医療への連絡強化を図るとか、そのようないろいろなパッケージを自治体で設定をさせていただきまして、要素事業も自由に設定をさせていただいて。先ほど委員から御指摘がございましたとおり、その中で基幹的な事業については十分の十でやつて、細かい、例えば修繕系の事業を地方単独事業でやると。そのような自由な運用も可能でございます。そこが高評価をされておるということでございます。

なお、要素事業でございますが、要素事業で普通のバイパス系の事業でございますと、大体全体事業費一か所当たり二十七億円という数字でございます。まして、通常補助事業に比べると大体三分の一ぐらいの規模でございますので、かなり基幹事業といひまして地元に着したような事業を中心に基幹的な事業が設定をされているということでございます。

○佐藤信秋君 踏切除却であるとか、電線の地中化とか、歩道を広げるとか、交通安全、そうしたことをやっているとことだと理解はしていますが、内容については取りあへず次にいきたいと思ひます。

平成二十年度事業をやっている、これを完成する分というのはそんなに多くはない、こう理解しています。本来、補助事業自体が昔からの思想で言うと単年度主義といひますか申請主義で、一度で終わるんだ、次の年は分からねえ、こういうことを繰り返すというのは大前提にしてはいるんですが、そうはいっても、広田先生の御指摘のようにはまた大きな問題で、事業を執行する側にとっては。

そういう意味では、今年度の事業をやっている箇所まで完成してしまう部分はいいんですけれども、残念ながら一般財源化、この特例法そのものは廃止せざるを得ない。こういうことになる、と

その事業をどうするか、新しい交付金でどのような形で取り組んでいくか、これは次の問題としておいておきまして、今事業をやっているもので二十年度には完成しません。じゃ、二十一年度以降どんなふうによつていこうかなと公共団体として考えざるを得ない。こういうものが、未完成の部分がたくさんあるわけですが、その概要といえますか、どのぐらいの割合が未完成で残っているんでしよう、これまたどうすると、こういうことについては是非御答弁をお願いします。

○国務大臣(金子一義君) 二十年度に実施している事業のうちに継続事業となつておりますのが、国費で約九割、六千億円、箇所数で八割、これが継続になっております。ほうつておくわけにいきません。地方道路臨時交付金で進めてまいりました継続事業については、現下の厳しい経済状況にかんがみ、また新たに創設される地域活力基盤創造交付金、新交付金を活用して引き続き事業が推進されるよう、早期に交付手続などを行つて対処してまいりたいと思つております。

○佐藤信秋君 多分まだ整理ができていないと、こういうことかもしれません、今の未完成の部分の事業が平成二十年度は六千億、二十一年度以降、その事業が残る完成しうとすると幾らか。これは整理ができていらないなら教えてください。○政府参考人(金井道夫君) 委員御承知のとおり、臨時交付金が例えば五年なら五年のパッケージで整理をいたしておりますので、その中にすべての事業が収まり切るわけではありませんが、臨時交付金として必要な額かどうかという整理はかなりアバウトなところがございまして、単純に今計画を出されているところの残事業ということでありまして大体七兆円ぐらいになるかなというふうに考えております。

○佐藤信秋君 ということは、十年分以上もあると、こういうことだと理解すればいいんでしようかね。ちよつと違うかもしれませんが。その辺はちゃんと整理をしておいていただいた方がいいと思います。ただ、五年分とか十年分とかいうオー

ダーの事業というのが今まさしく事業をやっている最中と、こういうふうに理解すればいいんだらうと思います。

そこで、新しい交付金、先ほど来御議論ありましたけれども、これはこれからの議論として、私なんかも多少今のうちに要望しておくと、金子副大臣の説明で、幹線道路から公共施設、病院なんかですかね、の間の除雪をやつてもいいというふうな形もしていきたいと、こういうお話をいただきました。

実は、雪国の先生方はよく御存じだと思いますが、市町村道の除雪というのは、今まで国は交付税特交の中で面倒を見ましよう、こういう話になっていくものですか、一番大事な部分というのは、結構、市町村の中の市道が、あるいは町道が一番メインの道路ですと、こういうところも実は直接的な国の支援というのはない。したがって、大雪なんかのときに、豪雪なんかのときに臨時特例の豪雪事業というのを補助を、臨時補助をやつたりはしていますけれども、市町村道の除雪に。しかしながら、基本原則が、そこは交付税特交の世界でやつてねと、こうなっているものから、大変雪国の市町村が苦労している一端でもあるので、その辺も是非、公共施設へとつながる道路だけではなくて、市町村道の根幹的な部分というのはいさや必要になつて、新しい交付金というのはいさや必要になつて、新しい交付金にしたいだけではないかというふうに思います。

ただ、元々が随分と残事業も多い、こういうことでもありますから、そのところはいろいろ御調整を、市町村の公共団体の要望をできるだけ大事にしながら要望を取り入れ、できるだけやっていたきたいと、こう思う次第であります。

そこで、もう一つ。その際に、今までもとかくの誤解があつたんじゃないかと思うのが一つあるんで確認しておきたいんですけど、高知で一・五車線道路、大変工夫をしながらやつていただいて、いいことだと私も思っています。ややもすると、道路構造令というのがある、この構造令でこん

なに縛られているではないかというふうな誤解されがちだと。実は、これは国交省も都道府県も担当の人たちが十分理解していないところもあるというが指導していないところもあると、こういう問題があつて、構造令にはいろんな特例がありまして、現場の状況に応じてかなり応用動作が利くはずである。一・五車線道路もそういう意味では構造令に全く準拠してやっていると云々意味で、ただいい内容なんですね。物すごく幅がある。その幅をしっかりと確認して弾力的にやつていくというのが大事なことだと思ふんで、道路局長、答弁ください。

○政府参考人(金井道夫君) 御指摘ありました一・五車線についてでございますが、委員御承知のとおり、三種五級というところで読むことができますので、いわゆる一車線と二車線を組み合わせます。一・五車線の道路ということ構造令で完全に読むことができます。従来、そういうことで、運用面において道路構造令が過大な道路整備、画一的な道路整備の原因になつていんじゃないかと、御指摘をいただいておりますけれども、道路構造令のいわゆる柔軟な規定によりまして、一・五車線であるとか例えば軒先の四メートルの道路であるとか、いろいろなことを全部読むことはできるといふようなことになつております。

ただ、今まで、私どもの努力不足もあり、市町村になかなか技術者の方がたくさんおられないというところもあつて、画一的な運用になつていたというところは大変な反省材料でございますので、今後そのようなことがないように十分私どもも反省をしたいと思いますし、自治体の方とも連携を取つて十分、いわゆるコスト削減に沿つた運用ができるように対応させていただければというふうな考えております。

○佐藤信秋君 よろしく願ひします。

最後の質問になります。先ほど申し上げました、国も大変、しかしながら地方の財政も大変で、そういう意味で事業の執行の在り方というものに十分な配慮をしていく必

要があるんだ、こういう問題だと思ひます。

特に、補助事業、交付金事業というのは、申請をきつちりとそれだけが御自分でお考えになつて出す。ただ、直轄事業の場合には、以前は百やうてほしいと言われる要望に対して、公共団体の、五十やう、六十やう、まあ我慢してください、勘弁してください、これが多かったんですね。ところが、これだけ地方の財政がきつくなつてくると、直轄の事業に対してもやつてほしいけど財源の裏付けが付いていさかねるかどうかと、こういう問題が出てくるわけでありまして、これは道路と限らずに治水なんかでも全部そうですけど、そういう意味で地方財政の現状とよくよくしんじやうといひます。地方公共団体、特に首長さんたちの本当の意見をよくよく聞いて事業の執行、箇所付けなり、そういうことをやつていさかねやいけません、こういう問題があります。

是非、このところはよくよくやり取りを十分しながら、公共団体、特に首長さんたちとやり取りを進めれば、いい、こういうことでは、なんだけという思いがたかさんあるんですよ。しかし、付き合える負担金は決まっていますから、こういう問題は大事にして、公共団体の要望を十分ベースにして事業の執行をやつていただくというのが、またこれが大事なことだと思ひますんで、大臣、済みませんが、よろしく願ひします。

○国務大臣(金子一義君) 御指摘のとおり、都道府県の財政状況を十分にお伺ひしながら、事業の優先順位に関する要望があつた場合、できる限りその要望に応じて事業計画を変更していくことも必要だろつと思ひますし、また、地方負担に限度がある場合、都道府県に事業の進捗を調整するとか、道路の場合によつては構造を見直してコスト削減する、いろいろな工夫を地方自治体と相談を関係当事者しながら進められるようにしていきたいと思つております。

○佐藤信秋君 ありがとうございます。

○鰐淵洋子君 公明党の鰐淵洋子でございます。

今日は、第二次補正予算全般にわたりまして質問をさせていただきたいと思ひます。

百年に一度と言われるこの経済危機を何としても乗り越えるということで、また国民の皆様の生活を守ろうということで、政府・与党としまして総額七十五兆円に上ります景気・経済対策、雇用対策、また生活支援対策等を組んでおりますけれども、その裏付けとなりますのが第一次、第二次補正予算、また来年度の本予算になります。ですので、この関連法案とともに早期成立、これが何より最大の景気・経済対策にもなりますので、これからは野党の皆様も御協力もいただきながら早期成立を目指して頑張つてまいりたいと思ひます。よろしくお願ひしたいと思います。

いずれにしましても、この大変に厳しい危機的な状況の中でやはり求められてくるのが、先ほどもお話ございましたスピード感を持って本当に大胆な対策を講じていく、これが重要になってくるかと思ひます。我が党の太田代表も以前より、生活に密着したきめ細かい公共事業を前倒しをしております、私自身も、雇用の維持、また地域の活性化という観点からも公共事業を速やかに執行していく、これ大変に重要なことではないかと思ひます。

しかし、公共事業を前倒ししてやっていく、これには様々な課題があるかと思ひますけれども、例えばこの入札、契約までに大変に時間が掛かる、これも一つの課題かと思ひます。こういった手続も一つ一つ大事なことはあるんですけども、今は本当に緊急事態ということでこれまでのような対応では遅いのではないかと思ひます。速やかに公共事業を執行できるような仕組みを検討していただきまして、早急に執行できるような対応を是非お願ひしたいと思ひますが、この点につきましてまず大臣に御見解をお伺ひしたいと思います。

○国務大臣(金子一義君) 御指摘のとおり、こ

う経済状況の中でありまして、できるだけ速やかに予算を執行させていただきたい。

第二次補正予算、お通しをいただいて、通常であれば補正が通つてから入札、執行までに七週間程度掛かつてまいりますが、こういう経済状況でありますので、手続をなるべく簡略化する、書類も必要最小限にしていこうといったようなことを含めて三週間程度、七週間掛かつていたものを三週間程度で発注できる状況にできないだろうかというところを今検討をしております。

その結果として、この三月末、この年度末、年度末は非常に建設会社、特に地方建設会社は資金繰りが非常に厳しい状況になりますので、それに向けて、去年の倍ぐらゐの発注量を年度内に発注させられるように努力をしてみたいと思ひます。

ちなみにでありますけれども、ゼロ国の発注が出てまいります。ゼロ国債の発注ですと前受金、前渡金というのが受けられません。しかし、資金繰りが非常に、これはもう中小企業みんなそうでありますけれども厳しい状況でありますので、前渡金でも、年度が替わつてから初めてゼロ国の場合は前渡金ももらえるんですけれども、保証協会に前渡金でやつても前受金、いずれも前受金を範囲に保証をしてもらうという仕組みをつくるように今検討を進めております。前倒し発注を受けて、ゼロ国であつても前渡金の範囲で資金繰りが付くようにするという努力をしてみたいと思ひます。

○鰐淵洋子君 ありがとうございます。

今大臣の方からございましたが、この第二次補正予算関連事業におきましては、特に直轄事業におきましては年度内にすべて執行していく、そういう思いで取り組んでいただきたいと思ひます。改めまして、地方自治体の方にもこういったことができないことも是非お知らせもしていただきたいと思います。国と地方と力を合わせて速やかに対応ができるということで、そういった

お願ひもしたいと思ひますけれども、決意を併せて大臣にお願ひいたします。

○国務大臣(金子一義君) 国は先ほど申し上げた状況でやらしていただきたいと思ひます。地方自治体からも私のところに寄せられてまいりまして、例えばありますけれども、長野県、早期発注、経済対策として、長野県版ニューディールだそうなんです、全会一致で早期発注をする。なるべく早く県単を発注して経済を活性化していくんで、足らざる部分、足らなくなつてくる部分を国でなるべく早くフォローしてほしいというような県議会の決議も出たようでありまして、国も長野県の全会一致での決議というの、こういうのも出ていますということを先般、私、閣僚懇談会に他の閣僚、麻生総理も含めてでありますけれども、地方がそれぞれこういう経済を活性化しようという努力をされているということも御紹介をさせていただいたところであります。

○鰐淵洋子君 ありがとうございます。

公共工事の前倒しということで、そのほかにも今後の課題として、用地買収にも時間が掛かるとか、そういった課題もございまして、こういったことが速やかにこれからは執行できるような仕組みづくりということで、こちらの方も是非検討をお願いしたいと思ひます。この第二次補正予算には高速道路の大幅値下げ五千億円が計上されておりますけれども、これはユーザーまた地方からも期待の声を多数いただいております。

これは先日、一月三十日の日経新聞に載つておりましたけれども、定額給付金の使い方についてインターネットを使った調査が、その結果が載つておりました。その中で、いろいろ使い方は、答えがあつたんですけども、旅行・レジャー、買い物、日常生活品に使うとか、ローン返済、貯金、様々な答えがある中で一番多かったのが旅行・レジャー、これが三二%で、定額給付金の使い方一番多い回答でございました。

私は、この定額給付金の支給にも併せまして、高速道路も大いに使つていただきたいと思います。

し、またそれによつて経済効果、地域活性化につながるものと期待をしております。そこで、改めて、この高速道路料金の値下げについて、また実施時期も併せてお伺ひしたいと思います。それと併せまして、この高速道路料金、この値下げにつきましてしっかりと周知にも力を入れていただきたいと思ひます。

これまでも、国土交通省としていろいろ考えていただいていると思うんですが、例えば神戸から湯布院、この温泉に行くのにこれまで、現在片道一万三千七百五十円掛かるそうなんですが、これがこれからは千円で行けると。そのほか、東京から山形の蔵王、スキーに行くのに片道八千三百五十円掛かるところがこれからは二千二百円で行けると、こういった具体的にこういう金額でこまに行けると。その分食事代とか、もう一泊増やして宿泊できるとか、そういったことも含めて是非国民の皆様にも周知していただきたいと思ひます。その点も併せて御答弁をお願いしたいと思います。

○政府参考人(金井道夫君) 高速道路料金の引下げでございますが、非常に複雑なシステムを除きますと、三月下旬には実施できるように今高速会社の方と一緒に整備をいたしております。非常に複雑と申しますのは、地方部から例えば首都高を経由して地方部へ乗り継ぐというようなときのその乗り継ぎの計算が非常に複雑でございますので、その辺の一部のシステムが若干遅れる可能性があります。それ以外には三月下旬には導入する予定で準備をいたしております。

なお、御指摘いただきましたとおり、料金が分かりやすく計算できないといけないので、その辺については十分留意をしたいと思ひます。

一方、自治体の方で例えば観光客の倍增キャンペーンもやっていただいております。この辺も大事にして進めたいというふうに考えております。

○鰐淵洋子君 是非よろしくお願ひしたいと思います。

そのほか、今回の補正予算の中には、緊急総点検を受けた道路構造物の保全対策の推進、こういった項目がございすけれども、国民生活に直結する高速道路また市町村道路、またそのほか橋、こういったものの維持管理、これをしっかりとやっていくこと、安全、安心を確保していくことも本当重要な今後の課題になるかと思ひます。

しかし、これを進めていく上で、これも課題があるということで、例えば市区町村において橋梁の点検、この点検状況なんですけれども、全体の六八%が実施をできていないということでございす。その実施をできない原因、理由の一つとして技術不足、技術者がいない、こういったことが挙げられております。

これから、財政状況も厳しい中で、今ある構造物を長く大事に使っていく上で、より一層効率的に維持管理していく、こういった体制は大変に重要になってくるわけなんですけれども、そういった中で、具体的に、ではどういった形で維持管理ができるのかということ、非破壊検査、そういった技術があると伺っております。外から見えないんですけれども、コンクリートや鉄筋の中の内部のひびとかさび、そういったものを破壊をしないで見ることができるといふ、そういった技術が今開発されているということで、それを使つて品質の確保にも今も活用されてきていると伺っております。

そのほか、こういった技術をうまく活用できる技術者の育成も関係業界でも積極的に取り組んでいるということ、大変に重要なことではないかと思つておりますが、今後、高速道路また市町村道、そのほか橋梁におきまして、安全、安心、これを確保する上でこういった新しい技術の開発、また人材育成、これが重要になってくると思ひますが、こういったことに国土交通省としてのどのような認識を持っていられるのか、またどのような取り組みをいられるのか、お伺いをしたいと思います。

○政府参考人(金井道夫君) 委員御指摘のとおり、非常に構造物も高齢化してあるところでございすので、いわゆる欠陥の早期発見、早期補修、いわゆる予防保全と言つております対策が今後非常に重要になるというふうな考えております。

その中の検査技術で申しますと、これも委員御指摘のとおり、例えば電磁波の誘導法であるとか電磁波のレーダー法等、いわゆる非破壊検査で高い精度で構造物の状態を判断するというのが非常に重要になると思ひますが、一方、これは波を診断する技術でございすので、物すごく高度な技術力、責任感が必要とする業務であるというふうな考えておるところでございす。そんなところから人材育成も含めて非常に重要と考えておりますので、二十年度の第二次補正予算において長寿命化修繕計画策定事業費補助という制度を拡充をさせていただきます。いわゆる点検に要する費用を新たに国庫補助の対象といたしました。

こういった制度を活用し、さらに、技術開発、技術者の育成を積極的に進めまして、予防保全の原理を浸透させていただければなというふうな考えております。

○鰐淵洋子君 ありがとうございます。

もう御存じかと思ひますけれども、橋梁の場合も、建設から五十年たつたものは現在六%ですけども、これから二十年たちますと四七%になるというところで、老朽化も進んでいきますので、そういった意味で、今申し上げた維持管理、大変に重要になってくると思ひますので、引き続き力を入れてやっていただきたいと思ひますので、よろしくお願いしたいと思ひます。

本日審議をしておりますこの法案の対象であります地方道路整備臨時交付金でございすますが、これ、先ほどからもお話ございました、この地域のニーズに密着した道路整備を推進する上で、地域の生活に密着した道路整備を推進する上で、地域的な財源を確保できる、そういったことで地方の道路整備に大変に役に立ってきたものと私も認識をしております。

そして、これは揮発油税の四分の一を充てることになつてゐるわけですけども、平成二十年度の揮発油税収の予算額が大幅に減少するというところで、このまま何も対応しなければ臨時交付金も大幅に減少してしまうというところでございす。それが、先ほどこれもお話ございました、地方に大変に御迷惑も掛かることで、またひいては国民生活にも大きな影響を与えることにもなりますので、当初予算に計上されております総額を減少させることなく確保するために今回このような措置をする私も認識をしておりますが、改めてこの法律の必要性について御説明を願ひたいと思ひます。

○政府参考人(金井道夫君) 委員御指摘のとおり、この法案で当初の保留をいたしました約三百億円を執行することが可能になります。この法案がありまさんと、また逆に、現在もう配賦済みの事業費についても場合によつたら返還を求めめる必要があるということで、全国知事会であるとか首長さん方から当初予算どおり執行することについて強い要望をいただいております。

仮に当初予算どおり執行されない場合、厳しい経済・雇用情勢に対する地方公共団体の公共事業の執行に非常にプレッシャーを掛けてしまうというところも非常に心配をされます。こういった趣旨から、是非当初予算どおり執行するという法案の趣旨にのつとつて事業が執行できるようよろしくお願ひを申し上げたいと思ひます。

○鰐淵洋子君 ありがとうございます。

これまでもこの地方道路整備臨時交付金によつてそれぞれ地域におきまして、また生活に密着した課題、きめ細かく対応してきたわけですが、それが、それでも様々、地域ごとの課題はまだ山積しております。

東京におきましても、先ほど来大臣の方からもございましたけれども、開かずの踏切、これも大変に大きな課題でございまして、一時間、四十分以上も閉まっている、そういった踏切が東京都内二百七十七か所まだございす。そのほか最近の

都市部の課題といたしまして、健康また環境への配慮から自転車も多く利用される方も増えてきております。それによりまして都市部において歩行者と自転車の接触事故も急増しております。この十年間で四・五倍に自転車と歩行者の事故も増えているというところでございす。そのほか自転車の問題としては、駅周辺に放置自転車、これも多いということで大きな社会問題にもなつております。今都市部の、東京の課題として申し上げましたけれども、これから高齢化社会も進んでいく中で、高齢者の方、またすべての方が地域で生きていけるというのか、そういった生活しやすい環境づくりということで、一つ一つこういったことも具体的な課題として、東京でもこういった課題がまだ山積してございす。

そこで、ちよつと具体的にになりますけれども、この開かずの踏切の対策、また自転車道の歩道、この課題につきまして、今後どのように取り組んでいくのか、簡潔に御答弁をお願いしたいと思ひます。

○政府参考人(金井道夫君) 開かずの踏切でございすますが、現在都内におきまして京浜急行本線始め十の連続立体交差事業を進めておりまして、これで大体八十カ所、開かずの踏切が解消されるかなと考えております。現在進めております中央線の連続立体交差事業でも、片側だけが高架になつたというだけで平均遮断時間が約十二時間から約七時間になり、非常に効果があつたというデータもございす。こういったことで、連続立体交差事業を効率的に是非前向きに進めたいと考えております。

なお、一方、連続立体交差事業については事業費かなり掛かります。建設期間もかなり掛かりますので、それに合わせていわゆる緊急的、速効的な対策、例えば踏切の歩道を拡幅する、そのような事業についてはすぐできますので、基本的にリニアアップした事業について平成二十二年度までに基本的に終えるというスタンスで今事業の進捗を図つておるところでございす。

それから、自転車道についても御指摘いただきました。

自転車道において、東京都内で現在自動車から分離された自転車道約千五百キロございますが、歩行者と分離されているのはわずか三十キロ、二%しかございません。ヨーロッパの諸都市におきまして、御承知のとおり自転車道都市内をかなり周遊できるようなことが一般的でございます。まして、例えばパリでは一九九五年からの十三年で約四百キロも整備したということでございます。

そのようなことで、国土交通省も警察庁と連携をしまして、いわゆる都市内を自転車道で安全に走れるというようなことで、全国で九十八か所、都市内では四か所をモデル地区として指定をしまして現在自転車道の整備を試行的に進めておりまして、このような結果に基づきまして、いわゆる都市内を安全に走行できるという自転車道の整備を前向きに進めたいというふうに考えております。

○鰐淵洋子君 ありがとうございます。

今、都市部の課題ということで開かずの踏切また自転車道の整備ということで伺いましたけれども、それ以外にもやはり地方におきましても様々な課題がまだ山積しておりますし、これは国民の皆様の生活また命にもかかわるぐらいの重要な課題であると思いますので、引き続きこういったことから道路特定財源が一般財源化されて新たに地域活力基盤創造交付金、これが創設されるわけですが、先ほどもお話あったとおり使い勝手がいいものにしていただきたいと思っておりますし、また、この道路特定財源の議論の際にも、与野党含めて道路整備は不要ではないか、そういった予算をもっと削ってはいいいんではないかと、そういった議論があったんですけれども、しかし先ほど申し上げたとおり、様々な課題は山積しておりますので、新しく創設される交付金におきましても積極的に、もちろん地方自治体の判断にもよりますけれども、この道路整備等にも積極的に私は活用していただきたいと思っておりますが、最

後に、その点につきまして大臣に御見解をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(金子一義君) 御指摘ございましたとおり、生活に密着した道路整備、特に都市部で今お話出ておりましたような開かずの踏切対策、これらまだまだ残された箇所があるなど、あるいは通学路整備、自転車道の整備、重要な課題が残っております。

片や、地方に行きますと、市町村が合併をしましたけれども、学校が統廃合されて今度はスクールバスで来ます。そのスクールバス、災害あるいは雪害等々にきちんと対応できるような道路にしていく必要もあるといったようなことで、地方部、都市部共に、本当に真に必要な道路整備というのはまだまだ残っていると思っております。道路財源は一般化されますけれども、何とかそういうニーズにこたえられるように、また地方自治体の要望にこたえられるような枠組みとして今度の新しい交付金制度をつくり上げていきたいと思っております。

○鰐淵洋子君 ありがとうございます。

○洲上貞雄君 社民党の洲上でございます。

初めに、軽油価格の現状についてお尋ねをいたします。

ガソリン価格については、一時期の価格高騰が落ち着き、店頭小売価格で百円前後となっているようです。しかし、軽油価格は比較的高止まりの状況が続いており、店頭小売価格はガソリン価格との格差が五円から六円程度、それから地域によつては同額あるいは逆転というところがあるようですが、実際のところ、ガソリンと軽油の全国平均小売価格はどのように推移しているのか、お尋ねいたします。

○政府参考人(大口清一君) 先生お尋ねの件でございますが、レギュラーガソリンにつきましては、これは平成十六年一月ごろからトレンドをフォローしておりますけれども、一時期、昨年の六七、八月ごろをピークとしまして相当程度下がってきておりまして、現在、最高値だったものから

比べますとリッター当たり七十七円ぐらい落ちております。それから、軽油につきましても最高値から六十五円程度下がっております。

そんなことから、かなりそういう意味では落ち着きを取り戻してきたのではなからうかなと、こういうふうにとらえております。

○政府参考人(北川慎介君) 補足的に御説明申し上げます。

ガソリン、軽油など、こういった石油製品の価格でございますけれども、これは競争の激しいマーケットの中で製品ごとそれぞれの需給を反映して決まっております。ガソリンにつきましては、最近特に需要が低うございますので、価格が大きく下がってきたというのが現状でございます。一方で、今御指摘のような軽油の店頭小売価格、これはまだ高いのではないかと御指摘もでございます。

取引の実態を見ますと、運送事業者向けには、特にインタンク納入あるいは割引カードといったことで店頭価格より比較的安く販売されているというのが実態でございます。例えば、インタンク価格、持ち届け価格でございますけれども、これを見ますと、店頭価格より十円ないし二十五円ぐらゐ安くなっております。私も聞いたところによりまして、最近、平均七十九円ぐらゐとなつておりますのでございます。

いずれにいたしましても、経済産業省といたしましては、この原油価格の低下というものが消費者に適切に還元されるように、価格や需給動向を適切に見てまいりますとともに、万々競争制限的な行為があれば、公正取引委員会と連携いたしまして厳正に対応していきたいと存じてございます。

以上でございます。

○洲上貞雄君 今御説明がありましたように、店頭価格におけるガソリンの価格は下がっているようでございますが、軽油はどちらかというと高止まりにあることが分かりました。

格がこのように高止まりな状況にあると思われませんか。その原因はどこにあるとお考えでしょうか。経産省。

○政府参考人(北川慎介君) 御指摘の高止まりではないかということでございますけれども、今申し上げましたように、少しガソリンに比べますと時間差を持ちまして下がってきているという現状でございます。

それからもう一つ付言いたしますと、原油の下がり比べてどのようなものかということでございます。原油価格の最高値と比べますと大体六十五円ぐらゐ最近下がってきてございます。これに比しましてガソリンはもっと大きく下がっておりますけれども、七十七円下がっておりますわけでございますが、これに対して軽油も最高値に比べて六十五円下がっておりますので、原油のコストの低下とほぼ見合ひぐらゐには下がっているという状況にございます。

○洲上貞雄君 済みません、経産省の方、ありがとうございます。もう質問ありませんので、お引き取り願いたいと思います。

では、高止まりという状況の中で軽油を使用する地方バス、離島航路、さらにはトラック事業への影響が大きいわけですが、既にもう自助努力の限界が来ているという声も聞かれますし、倒産の状況を考えますと、大変な状況になっておるといふことはお分かりのことだと思えます。

今後このような状況が長引くようになりまして、運行確保にも影響があると予測されるのであります。とりわけ国民生活になくはならない公共輸送機関の責任を持つ国土交通省としてはどのような対策をされているのか、またどのようにしようとしているのか、お伺いいたします。

○政府参考人(大口清一君) 先生御指摘のとおり、これらの業種、中小零細企業も多く、コストに占める燃料費の割合も相当大きいことから、原油価格、燃料価格の変動に対して極めて影響が大きい業種でございます。私ども国交省としましては、離島航路あるいは

地方のバス路線、こうしたものについては予算補助をまさに動員して支援をするということ、それから、物流コストを安定させるということから効果的な高速道路料金の引下げ、それから燃費改善とか事業の構造改善を進めていただく、そうしたトラック事業者への支援、また資金繰り対策というものを動員しながら、経営の悪影響を少しでも緩和できるように第一次補正、それから第二次補正、それから御審議いただいている二十一年度予算等々において様々な取組をやっていくわけでございます。

地方バス路線の補助ということで委員御指摘でございますけれども、二十年度補正予算でまさに燃費の良い新型車両への更新を図るための予算を七億弱計上しております。また、二十一年度の予算案におきましても、地方バス路線に対する補助金を二億円上乗せして七十六億円計上しているところでございます。

また、離島航路につきましても、二十年度第一次補正予算で三十三億円を計上しまして、またこの二十年度当初予算と合わせて合計しますと七十一億円確保しているところであります。さらに、二十一年度予算案につきましても、対前年で一・二五倍、四十八億円を確保するとともに、補助制度を改正しまして、いわゆる省エネ船に対する代替建造への支援、こうしたものも総動員して支援の拡充を図っているところでございます。

今後様々な政策手段を動員しながら対応していきたいと考えております。

○洲上貞雄君 最後に言われました、今後様々な対策を講じる、そこが一番大事なところでございまして、ひとつあらゆる方法を講じていただいて、地方バス、離島航路に対する、安心して安全な運行ができるような体制をひとつ確立していただきたいという御要望を申し上げておきたいと思っております。

次に、生活対策の一つとして高速道路の利用割引について伺いをいたしますが、地域の活性化対策として、ETCを搭載した普通車であれば

千円で高速道路が利用できることですが、利用料金千円であるならばETCに限る必要はないのではないかと思います。雇用状況の悪化が社会問題になっているというようなことを考えれば、人手によるやはり料金徴収もあっていいのではないかと考えるわけですが、そこで、何よりも、なぜETCだけに限定をしたのか、その点についてはどうなっているのか伺いをしたい。

それから、生活対策、地域活性化対策というのであれば、高速道路を利用するすべての車両を対象にしてよいのではないかと考えているのですが、とりわけ営業車両等まだ、まあ九五%の話は聞きましたが、全部やはり割引をすべきだと考えますが、いかがでございますでしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) ETCでございますが、ETCの導入によりまして高速道路の料金所渋滞、約渋滞の三割を占めておりましたが、これがほとんど解消された、CO₂も削減されたというところもございまして、それからさらに、民営化の際にETC導入によるいわゆる徴収経費の削減ということで三割の管理コスト削減も行わせていただきました。このようなことから、民営化以来、主要な割引についてはETC利用者を対象とするものというところで今までやらせていただいております。

なお、千円のメニューについて御指摘をいただいたところでございますが、これも例えば地方部から首都高を経由してまた地方部へ行く場合、合わせて千円というような今制度設計をさせていただいている最中でございますが、そういう複雑な乗り継ぎであるとか、例えば曜日とか時間とかを限定して実施をさせていただくということもございまして、残念ながら今の現金の収受機にはそういう機能はございません。したがって、もしETC以外を対象にいたしますと、料金収受員が一つ一つ判断をしなければいけないということになりまして、大変料金所の渋滞も招くということも懸念をされます。そのようなことから、総合的にETCに限定をさせていただいた割引を提案をさせ

ていただいております。

なお、ETCの車載器の購入、取付け費用について助成をすることができるよう、今最大限の検討をさせていただいております。

○洲上貞雄君 技術的に難しいというお話ですが、全部やるべきですよ。それはもう一回考えてください。

土、日、祝日の利用を割り引くということは、派生してくる問題として交通事故の増加や交通渋滞を懸念する声が出ておりますし、さらには環境悪化を危惧する声があります。私も、これらの指摘の点についてはやはり十分考慮しなければならぬと考えますが、このようなことは起こらないとお考えなんですか。それとも、何らかの具体的な対策を考えられておられるんですか。

○政府参考人(金井道夫君) 休日の上限料金千円につきましては、御指摘の趣旨も踏まえて、混雑する大都市圏の高速道路を除いて、地方部の高速道路で適用ということで検討させていただいております。

それから、現在、地方部の高速道路では時間帯を限って朝晩三時間ずつのいわゆる時間帯による五割引をしております。時間帯が限られておりまして、昨年十月から昼間の全時間帯を、これ休日でございますが、五割引をしたということ、昼間の時間帯の中で分散をして利用者が走っていただいております。このようにして、このために随分渋滞緩和の効果も出ております。

このようなことから、大きな渋滞が出る、地方部の高速道路で大きな渋滞が出るということは考えておりませんが、なお局所的には渋滞が発生するというおそれもありますので、渋滞予測や分散利用など利用者への事前の周知、情報板による渋滞情報の提供、それから渋滞後尾の注意喚起車の配置などについて、これも関係機関と連携しながら対応する準備をさせていただいております。

なお、最後に御指摘がございましたが、割引導

入後も渋滞であるとか、そういった交通状況に応じて引下げの内容、計画について見直すということとをさせていただこうと思っております。利用者の御意見も踏まえながら効率的に運用していきたいというふうに考えております。

○洲上貞雄君 地方道路整備臨時交付金特例法案についてですが、法案は揮発油税収の減額に伴って地方に配分する地方道路整備臨時交付金の減額分を補てんし、当初の予算どおりに配分しようとするものであります。本来、税収が減収するのであれば支出が減らず、それに見合った事業を起こすということが妥当だと考えるのであります。地方道路交付金事業は相も変わらず高規格道路や大型道路事業が含まれていますが、この法案の持つ性格、意義みたいなものはどのようにお考えなんですか。

○国務大臣(金子一義君) 今の御質問は地方道路交付金の方の件だと思っておりますけれども、減額されてしまいますと、地方自治体が当初予定どおり事業が実施できないというような、事業が止まってしまうというようなことがございます。

それから、今委員が御指摘いただいたように、高規格道路等々というよりも、むしろこの臨交金で、都内では連続立体ですとか、それから地方に行きますと、かなり地方と地方の、都市と都市の合併して、そうした合併したところの学校の通学路を造ろうとかいうパッケージでもかなり大幅に使われておりますので、そういう意味で揮発油税収が減収された場合、地方に、今回お出ししているのは地方にその負担を、影響を与えないようにということ、地方の影響を未然に防ぐために本法案を出させていただいているところであります。

○洲上貞雄君 最後になりますが、地方道路整備臨時交付金は道路特定財源の一般財源化により廃止をされて、それに代わるものとして地方活力基盤創造交付金が創設されるようでありますが、この地域活力基盤創造交付金とはどのような内容のものか、地方道路整備臨時交付金とはどのように

違うのか、御説明いただきたいと思ひます。

○国務大臣(金子一義君) 新しい交付金というのは、一般財源化されましたので、これからは毎年度毎年度の予算の中で額を策定していくという前提条件が変わってまいりますが、しかし一方で、地方のいろいろな御要請が出てくる道路、特に地方自治体から要請してくるという箇所あるいはパッケージ等々に対応して、そして道路だけではなくて道路の延長線、先ほど過疎地のバス、インフラというのをございましたけれども、そういうようなものにも対象になる、あるいは子供の通学路、通学路を整備した場合に、今度は安心という意味で、その通学路の周辺に監視カメラを設置するといったようなことにもある意味使えるような使い勝手のいいものに仕立てていきたいと思ひています。そういう意味で、地方公共団体の裁量の高い使い勝手の交付金にさせていただきたいと思ひております。

○洲上貞雄君 終わります。

○大江康弘君 改革クラブの大江でございます。いろいろもう聞きたいことが出尽くして、質問することがなくなつたわけで、本来なら終わりたいんですけども、せっかく与えていただきましたので、若干ちよつと通告にないこともお聞きをしたいと思ひますが。

大臣、後で聞きますけど、もう私はこの間から予算委員会の答弁を聞いておつて、大臣余り道路に興味ないのかなつていうふうに実は私は感じました。

去年の今ごろは、冬柴大臣は随分御苦勞をされて、いろいろとお互い価値観が共にできた部分があり、そういうことで来たんですけども、あの当時はもう本当に大きな流れの中で一手に受けられて、そういう意味ではお礼を言う機会がなかったのだ、この場で改めて冬柴前大臣に本当に感謝を申し上げたいなど、こんなふうに思ひております。

金子大臣とは今日初めてこうして意見の開陳をさせていただくわけでありまして、まず、ちよつ

と金子副大臣に。

先日、岡田政務官もそうですが、和歌山から町村長の皆さんが大勢来て、陳情に寄せていただいて随分快くお受けをいただいて、ほかの議員さんはどうか知りませんが、もう私なんか陳情の八割が道路なんです。おかげで、昨年ああいうことがあったものですから、随分全国の市町村長の皆さんがおいでをいただいて、私なんか何も、力も何もありませんけれども、一番理解をしてくれたいということで来ていただいて、道路を取り持つ縁ということで随分私もいい経験をさせていただいたんですけれども。

この一般財源化、民主党の皆さんというよりも、民主党の意見を聞いておれば、この一般財源化が本当にされたのかどうかというような意見もこの間ありました、衆議院の方で。これは歳入の部分ですから。だから、もうお金は色づけがなくなつたんです、これ来年度から。色づけがなくなつたんですよ、これ。だから、どこに、道路に何をしようが、道路に多く使おうが少なく使おうがなんというの、これは一つはまた時代背景の中でどうしていくかということ、これは地方や地域の意見を受けてやっていっていただかなければいけないし、また国交省としてやっぱりしっかりした国土形成をしていく中で道路というものをインフラでどう受け止めてやっていくかということ、やっぱり国交省なりの私はしっかりした意見も持っていたきたい。前向きに、後ろ向きではなくてですね。

道路局長は御存じだと思ひますが、もう多くの全国の市町村長は頼りにしているんですよ。いろんな意見があつたつて、頼りにしているんですよ。だから自信を持って私は進めてほしいし、先ほど臨交金のいろんな話がありましたけれども、地方の使い勝手が悪いとか。少なくとも和歌山県においてはこんな有り難い金はなかったんですね、今まで。ですから、あの当時、交付税にするのか交付金にするのかということで随分いろんな議論があつて、今こうして新交付金という形にしていた

だいたということ、私は大変評価をし感謝をしております。

そこで、もう一度おさらいの意味で副大臣に、この新交付金のこの経過も含めて、もう一度ちよつと意義について確認をしておきたいので、御答弁いただけますか。

○副大臣(金子恭之君) 先日、大江委員には、和歌山の首長さん、議会の皆さん方をお連れいただきまして、いかに地方において道路整備が待ち望んでいらつしやるのか、安全、安心、あるいは命の道路であり、あるいは経済の道路であるということをよく私自身も受け止めていただいたところでございます。

今、大江委員、もう十分御承知だと思いますが、今回の地域活力基盤創造交付金の制度設計につきましては、道路を中心に関連する、先ほど来大臣からお話をしていますとおり、インフラ整備とかソフト事業にも使える、地方にとって使い勝手の良い交付金となるよう検討を進めているところでございます。

特に地方への配分につきましては、地方公共団体が地域のニーズを踏まえまして作成する計画に對し交付金を交付し、個別事業箇所への配分につきましては、それぞれの地方公共団体の裁量にゆだねるよう考えているところでございます。

また、財政力の弱い地方公共団体にも配慮をいたします。和歌山も財政力は弱いというふう聞いておりますが、原則五五％、財政力に応じて七〇％までの交付率を今考えているところでございますが、和歌山については六五％ということで今考えておりますが、そういうかさ上げをする方向で検討しておりますし、また国土交通省といった

まして、平成二十一年度以降も地方の道路整備を安定的に推進できますように、地域や道路利用者のニーズを的確に把握いたしまして、必要な予算をしっかりと確保してまいりたいと思ひております。

○大江康弘君 副大臣、ありがとうございます。先ほど議論の中で、これ法的根拠を持たない、

日本という国は、何でもそうですけれども、法的な根拠をどう持たすかということが、これはやっぱり役所が動きやすい、正当性を持たせる、あるいは国民に大義名分を与えるという部分であつたと思ひます。それだけに今回、この法的根拠を持たないということ、先ほど大臣が、広田委員の答弁かな、言葉で何か約束を、言葉を与えることで、来年以降やりますかと言つたら、やりますと。それが公約だみたいな、そんな答弁があつたんですけれども。

私、よく分かるんですね、これ。政府が、国交省がこれ法律を作らないというのは非常に、去年の一連のいろんな、暫定税率廃止の何だのと、あの動きを見たときに、私は法律を作るといふことを、ここでごんじがためにしようことが、自分たちの手かせ足かせをはめていることになっているんだなということ、私はよく気が付いた。私は国交省は学習効果をしたと思うんですね。

だから、ある程度、いろんなやり取りの中で、来年度以降、今年は、確認しますけれども、二十一年度の道路に関連した地方への配分額は国庫補助金で三千六百四十五億円、そしてこの新交付金が九千四百億円、合計が一兆三千四百四十五億円が確保された。これは数字には、これ局長、間違いないですか。ちよつとこれ確認させていただきます。

○政府参考人(金井道夫君) 補助事業につきましては、国費三千六百四十五億円、それから、このほかに御指摘のとおり地域活力基盤創造交付金九千四百億円がありまして、これは地方の要望に応じてございまして、道路整備に充てることができるという内容でございます。

○大江康弘君 そこで、大臣、もう一度私確認しておきたいんですが、この法的根拠を持たないということ、僕はある意味裁量性もあつて非常にいいことだと思ひし、国交省が学習効果をされて大変いいことだと思ひますが、来年以降、もう一度申し上げても、これは恐らく金額においても、増えることもあればまた減ることも

ある、そういう意味においても、これは間違いない継続されるものであるというふうに受け取っていいですね。

○国務大臣(金子一義君) 地方臨時交付金の違いというのは、道路財源が一般化された、したがって揮発油税の四分の一が地方臨時交付金に直入された、これがなくなつたと。いいですね。これがなくなつたと。しかし、今度は、新しい交付金というのは、予算の中で毎年度毎年度組み上げていきますから、総額の中で、予算のシーリングの中で、プラスになることもあれば、何%マイナスになるかと。

しかし、さっきお話をしましたように、やはり地方の道路というのは、造り始めたら継続になる、期間も掛かる、お金も掛かる。したがって、それにちゃんと対応できるような枠組みに新交付金にはしていきたいと思つています。

○大江康弘君 分かりました。

それで、大臣、僕は冒頭に、何で大臣が余り道路に興味がないのかなという、僕は、印象ですよ、あの一連の予算委員会でのやり取りの中で。実は、福田前総理もそうだったんですね。もう去年のあの予算委員会でも、ああ、道路はけしからぬ、暫定税率がけしからぬ、もう毎日毎日あれ予算委員会です。結局、一般財源化を口走つてしまつたんですね、僕に言わせれば。言つてしまつたんですよ。そこからまた一つどうしていくかということが、新しいこの道路についての流れができた。

私は、この間の民主党とのやり取りを聞いておつて非常に不安に思ふのは、大臣が、要するにBパイクの話なんです、Bパイクで、要するに二月四日の衆議院の予算委員会、Bパイクで測れない部分を大事にする、地方自治体の判断を踏まえるって大臣がおっしゃつたにもかかわらず、その後、原則Bパイクが一を切つたらできないと答弁したんですね。あれ馬淵さんか何かに、奈良のことで、奈良のことじゃないに、彼が自分なりの試算をしていろいろやつた。そのうちの七%がBパイクを切つていふという。これは私も試算根拠がある、

どんなものか分かりませんから。私はやつぱりこれは、大臣、地方の自治体に対する裏切りですよ、この答弁は。

私は、少なくとも、これ、局長、ちよつと今この便益というのは、今どんな形でBパイク測られていふか、ちよつとこれ教えてください。

○政府参考人(金井道夫君) 現在の便益、これは委員御指摘のとおり各国で全く考え方は違ふところでございますが、我が国の便益の評価の仕方はかなり確実なものだけを評価するという趣旨でやつておりますので、走行時間の短縮、それから走行費用の減少、それから交通事故の減少、この三つの、いわゆる三便益と言つておりますが、この便益に限定をしてはじいておるところでございます。

なお、各国、それぞれの工夫によりまして、その他環境であるとか、いろいろございいます。

○大江康弘君 それはいいです。

要するに日本は三つなんです、これ。今言われた三つじゃない。今各国のことを局長が言われようとするから、ドイツやニュージーランドやイギリスやフランス、私もこれ調べて、これは各国やつぱり八つぐらいを一つの目安にして、これは各国益の一つの評価対象にしているんですね。だから、日本でも今までこういう三つでいいのかということとは地方自治体を通じて、いわゆる全国知事会もそうだけれども、六団体を通じてやつぱりこういう陳情が来ておつたはずなんです。

私は大臣は、そのことをもしレクで聞いておるんであれば、これ国交省からそういうレクの中で、まずこういう総合評価体制をどうするのかということをもう一度見直ししてからBパイクをどうするのかと。

確かに基準が必要ですよ、これ。やみくもに、去年いろいろ問題になったのはBパイク一以下はけしからぬと、道路は要らぬ。私は、去年あきれたのは、和歌山県で住んだこともない来たこともない民主党の議員が和歌山に来て、目の前での道路は要らぬと言ふんですね。こんな失礼なこと

を言うわけですよ、こんな失礼なこと。私は、それぞれの国会議員が自分の地元で、自分の首長さんの前で、地元の人たちの前でこの道路は無駄だつてそのぐらいうる勇気のある議員が来て言うんだつたら私はそのことは受け止めますよ。だけれど、一度も和歌山へ来たことのない、本当にあるさとの皆さん、我々の地元の皆さんが欲しい欲しいと頑張つて順番を待つてやつと造つてくれつつある道路を要らない、無駄だなんて、こんなことを平気でこれ言われて、情けないのを通り越してもう頭に来たわけですから。ですから、そういう一つの基準は必要です。

しかし、基準以外、漏れるところというのはやつぱりあるんですよ、これ。北海道から沖縄までやつぱりそれぞれ地方にとつて。そこをどうするのかということ、大臣これ政治でしょう。私、政治だと思ふんですよ。ですから、いとも簡単に、質問が厳しかったのかどうか分かりませんが、Bパイク一を切つたらできないなんてことを、私は、簡単にこんなことを言われたら、これは地方に対しての裏切りですよ、これ大臣。私は大変残念だ。大臣が頑張つて地方の意見を受けてやつていくといふんだつたら我々何はでも支えていける、生意氣だけれども、応援もしていきたいけれども、あの大事な予算委員会でも簡単にBパイク一を切つたらできないなんて答弁をされたら、これ地方一体どうするんですか、大臣。

○国務大臣(金子一義君) 高速道路、高規格道路等々について今三便益、これによるコスト・アンド・ベネフィットが一を切つたらば着工を見合わせております。そして、何とかローカルルール、一・五車線にするとか車線を並行している国道を併用するとかいうことで、全体として何とか一を上回るように工夫してもらいたい。それなくしてなかなか、はいはいというわけにはいかない。それから、もう一つは地方道部分。さつき何回か申し上げたように、合併した町村、補助国道もそうですけれども、合併して学校と学校が統合したと。そして子供たちが通う、あるいは合併した

けれども病院に集中して行くと、こういうところはBパイクという点だけからいつたら切つちゃうと。これじゃ道路が造らないからと、そういうわけにはいかない。

そういうことで、今地方の自治体からいろいろな声が寄せられております。こういうものをどう評価していこうか。既に、例えば、少し時間が過ぎても、東北地域道路政策研究会、ここからは地震や豪雨等の災害時の通行止めの影響、こういうドレイバーの迂回路等の回避を評価するというものを便益の中に入れてほしい。あるいは冬の積雪、凍結による影響、こういう積雪、凍結による走行抑制を評価してほしい。あるいは救急救命への影響といったような、まだまだほかに幾つも来ておりますけれども、各地区から寄せられております。

今たまたまですけども、今の、たつたいまの段階では、例えば病院に行くアクセスの点数は費用三便益という今計算されている中に直ちに納入できないかという計算を、シミュレーションを国交省にやつてもらつておりますけれども、今の段階ではまだスコアリングという点ではなかなか難しい局面もあるようです。しかし、大江委員がおっしゃるとおり、こういう、地方には費用便益だけで測れる道路ばかりではありません。そうでない必要な道路というのはもう幾らでもある、これにきちんとこたえられるように対応していきたい。

地方、有識者等からの御意見をいただきながら、これからの事業の試行を重ねていくなど、検討を進めさせていただきたいと思つております。

○大江康弘君 最後に、大臣、私またほかの機会に譲りますが、それじゃもうBパイクを一を切つたらできないなんて、これ冷たい答弁は撤回していただけるんですね。

○国務大臣(金子一義君) 表現はともかくとして、やはりBパイクが一を切つた場合には、Bパイクが一になるようなローカルルール、あるいは国道の並走等々、工夫しながら進めさせていただきたいと思つております。

○大江康弘君 終わります。

○委員長(田村耕太郎君) 他に御発言もないようですから、本案に対する質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。——別に御意見もないようですから、これより直ちに採決に入ります。
平成二十年度における地方道路整備臨時交付金の総額の限度額の特例に関する法律案に賛成の方の挙手をお願いします。

〔賛成者挙手〕

○委員長(田村耕太郎君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(田村耕太郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時二十二分散会