

第百七十一回 参議院 国土交通委員会 會議録 第九号

平成二十一年四月十四日(火曜日)

午前十時開会

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
室井 邦彦君
伊達 忠一君
鰐淵 洋子君

委員

植松恵美子君
川崎 稔君
北澤 俊美君
興石 東君
田中 康夫君
田名部匡省君
羽田雄一郎君
平山 幸司君
広田 一君
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
脇 雅史君
西田 実仁君
淵上 貞雄君
大江 康弘君

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

大臣政務官

財務大臣政務官 末松 信介君
国土交通大臣政務官 岡田 直樹君

事務局側

常任委員会専門員 畠山 肇君

政府参考人

総務大臣官房審議官 佐藤 文俊君
総務省人事・恩給局長 村木 裕隆君
財務大臣官房審議官 田中 一穂君
財務省主計局次長 香川 俊介君
国土交通大臣官房長 増田 優一君
国土交通大臣官房建設流通政策審議官 小澤 敬市君
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

○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、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。

政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に総務大臣官房審議官佐藤文俊

君、総務省人事・恩給局長村木裕隆君、財務大臣官房審議官田中一穂君、財務省主計局次長香川俊介君、国土交通大臣官房長増田優一君、国土交通大臣官房建設流通政策審議官小澤敬市君、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) 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し、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○長浜博行君 おはようございます。

今朝、大体起きるとテレビをつけるんですが、テレビを見ていましたらフィリピン人の御家族の映像が出ておまして、中学二年生のお嬢さんが日本に残られて、在留特別許可というんでしょうか、不法滞在をされた御両親はフィリピンへという状況に出くわしました。私の子供も中三なものですから、中学二年生の女の子が一人で日本に残つてというのも大変だなというふうに思うと同時に、やっぱり国家として守っていくべき法律と、不法滞在ということですからね、国家と法律の在り方というものをある意味では強く意識をさせていただいた次第でございます。

また、今日は午後、衆議院の方で海賊新法が審議に入るとのことでございます。昨日、うちの多くのメンバーとともに、今日衆議院の本会議で質問に立つ山口壯君と、それから、あした迎いはテロ特ですか、衆議院の場合は、で質疑に入ると思いますが、川内博史君と、大臣のお計らいとい

うか御配慮をいただきまして「しきしま」の視察に昨日行つてまいりました。ですから、多分今日の午後、大臣も本会議に、衆議院へお出になると思いますが、そういったことも併せて質疑に反映をされてくると思います。大変大切な法案であります。これも、法律によって規定をして、国家と法律の在り方、そしてその法律に基づいて国家をどういう方向に導いていくのか、大事な議論ではないかなというふうにも思っております。

四月三日とか十一日にも、海上警備行動で出ている自衛隊、基本的に言えば日本関係船舶しか警護ができないという状況の中での派遣作業だと思えますけれども、既にシンガポール船舶のタンカーとかマルタ船舶の商船のある意味では警護というような活動にも入っておりますので、なかなか現行法制の中での派遣作業においては御苦労が伴うところがあるのではないかなというふうに思っておりますので、これは新法の質疑の中においても十分、こういった現状に合わせて法律をどう考えるのか、あるいは法律を作ることによって現状をどう定義していくのか、こんなことで質疑が進んでいくというふうに思っております。この問題は通告をしておりますので御答弁は必要はありません。

そこで、今日の法案でございますが、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。私は昨年来この問題を担当させていただきながら、大変重要な局面にすぎない法案に直面をしたなど、改正案であります。が、法律案ということで、私はそのように認識をしたわけでございます。

この間の御質疑を拝聴をさせていただいておりまして、各党のと言ったらいいます、この委員会には、佐藤さんとか脇さんとか、道路あるいは

国土交通行政に大変お詳しい皆様方もいますし、今日は参考資料等あるいはパネル等は作りませんでした、もうみんな御専門の方々ばかりだと思えますから。そういった資料はなしでやらせていただきますが、佐藤さんの冒頭の、まさか私が一般財源化の質問をするようになるとは思わなかったというこの間の発言でも、多分この道を歩まれてきた中においてのある思いがおりになると思えますし、去年の大きな事件の一つでもありますが、私にとっては大きな事件なんです、大江さんの質問を拝聴していても、これから道路はだれが造るんだと国交省と財務省に対しての質疑をされたあの状況の中においても、立場といいますが、座る席は今随分離れておりますが、こういう状況の中においても、この道路の法案の持つ意味というのを私は強く感じるところでございます。

民主党の中においても、これをなぜ重要法案とするのかという議論もありました。本会議登壇物ということでこの法案は取り扱っていただいたわけでありますが、この後、高齢者住宅とかあるいはまちづくり法案とかの修正がありますが、私はその法案と、法案に軽重もありませんし、いい法案だ悪い法案ありませんけれども、やっぱり一つ一つの法案の持つ意味の中においては、その歴史的な重さ、経過年数、こういったものが大分重要になってくるのではないかなというふうに思うわけでございます。

そういう意味からすると、この法案というのは、二つぐらいの条文を削除するという意味においては大変簡単にも思えますし、あるいは日本国の、特に戦後の日本の経済を支えた、後ほど説明をしますが、強烈なパーソナリティーを持つ人が議員立法し、その後の日本の建設行政と言ったらいいんでしょうか、公共事業と言ったらいいんでしょうか、あるいは公共事業にまつところの政治献金等の問題も出ているようでありますが、日本国のある種の保守政治を支えてきた一つの法案が終わりを迎えるという状況の中においては、この法案というのは私はとても重要な意味を持っ

てくると思います。

考え方としては、今回の道路財源改正案の内容というのは、一つには、毎年度、揮発油税等の収入額の予算額等に相当する金額を原則として道路整備費に充当する措置及び十年間の道路整備事業の閣議決定に関する項、第三条の削除、さっき言ったところですね。それから地方道路整備臨時交付金制度、これは第五条の削除、揮発油税収の子算額の四分の一について、これは直入部分ですが、地方道路整備臨時交付金の交付に要する費用の財源に充てるため、毎会計年度、社会資本整備事業特別会計道路整備勘定の歳入に組み入れるものとされている措置の廃止等であり、二十年閣議決定及び二十年合意を踏まえた単純な内容となっているという、こういう見方も確かにあります。極めて単純な法案。

そしてもう一つには、この法案が、一九四九年、戦争が終わったのが四五年ですから、その四年後に揮発油税が創設をされ、その後これが特定財源に変化をしていくという過程の中において、あるいは、昨年もそうでありましたが、この法案は名称変更をしています。この名称変更も、昨年だけではなくて、この五十年を超える歴史の中において度重なる名称変更が行われているという状況の中の法案でありまして、まず、この法案質疑に当たり、この法案の改正の問題を、重さと言ったらいいんでしょうか、あるいは軽さでもいいんですが、どのように大臣は感じになっておられるのか、御答弁をお願いします。

○国務大臣(金子一義君) 昭和二十九年、吉田内閣、当時、田中角栄さんでありますけれども、これを、特定財源というのをつくり上げてきた。当時の我が国、からオリンピックにかけて世銀にお金を借りて高速道路を造る、新幹線を造るということ、我が国戦後の復興に当たりまして骨格となる鉄道、道路というものを造っていくという言わば意思というのがこの道路特定財源という中で支えられてスタートしてきたんだと思います。

一九九〇年代後半、全国を高速道路、幹線道路としてある意味位置付けていくということ、計画は随時変更されてまいりましたが、九三四二あるいは一万四千キロという全国のネットワークというものを形成されて目標とされてきました。これを九〇年代後半には、二十一世紀初頭に何とか実現をしていきたいと思います。それを支える上でもこの道路特定財源という枠組みというのは大事だったと思います。

しかし、バブルが崩壊した後急速に我が国の経済力が、あるいは税収が落ち込むといったような、不良債権処理が、不良債権が相当山となつて現れるという状況。同時に高齢化、少子化の裏返しでありますけれども、こういうことによりましてやはり社会保障等々あるいは教育費あるいは子育てといったような財源を更に広く使うべしという御意見が出てまいってきた。そういう中で、今回、道路財源、昭和二十九年以降つられてきたこの道路特定財源の仕組みというものが廃止される、廃止をする法案を提出する国土交通大臣としては心中複雑なものがもとよりあります。

しかし、こういうふうな複雑な感じと、大事な道路を造っていくことで支えてきた法案、しかし一方で、国民の声で他にも、道路だけ特定財源というのを持っているわけにはいかぬ、これに対して一方で引き続き地方から非常に多くの道路の要請がある、これに対してはどういうふうな我々は国会としてこたえていくべきなのかということについてまだまだ議論があるんだらうと。

今回提出させていただいております新交付金というものは、我々はベストとして今御提案をさせていただいておりますけれども、より将来に向けては、また新たな時代に合った枠組みというもの、国会の責任で考えていく必要はあるんだらうと思っております。そういう意味で、これまで我が国の骨幹を造ってきました道路特定財源に対する思いと、将来に向けて必要な道路をどうやって

造っていくかという思いと、両方を持つてこの法案を今回提出させていただいている次第であります。

○長浜博行君 この委員会にも尊敬すべきベテランの先輩方もいらつしやるわけですが、やっぱりそれ一つ一つの法律がいつ作られてどういう経緯で続いたのかというの、やっぱり政治家として勉強していかなければいけない部分があると思っております。

久しぶりに本を開きまして、その本で序にかえてというところで、水は低きに流れ、人は高きに集まる、世界各国の近世経済史は、一次産業人口の二次、三次産業への流出、つまり、人口や産業の都市集中を通じて国民総生産の拡大と国民所得の増加が達成されてきたことを示している。これ序文であります、私は今年三月、永年勤続議員として衆議院から表彰を受けた、私はこれを機会に国土開発・都市問題と一緒に歩いてきた二十五年間の道のりを振り返るとともに、新しい視野と角度と立場から日本列島改造の処方せんを書き上げ世に問うことにした、国民及び関係者各位の参考になれば大変幸甚であるという、昭和四十七年六月に刊行された本でございます。

私がつけているのは、これ六月二十日が初版で八月二十一日の版であります、このわずか二か月の間で十二版重ねられた、田中角栄先生の「日本列島改造論」でございます。この書き上げられた一か月後の、六月にこれは出されて、七夕、七月七日に田中角栄先生は総理大臣に御就任をされるという状況になるわけでございます。

田中角栄先生が作られたこの法案、まさにこの法律でありますけれども、当時の状況は、道路がほとんどないし金もないという状況の中で、当時、つまり二十年を振り返られてこの本を書かれたわけですが、それから総理大臣になられるわけですが、一九五四年、議員立法で道路特定財源を導入したというのがこのスタートでありました。一番最初に申し上げましたように、揮発油税は四九年に既に出ておりますので、この

五四年がいわゆる道路特定財源の一発目ということになってくるわけでございます。

それに先立つ二年前、一九五二年、昭和でいえば二十七年、このときに、この財源が必要となるであろうところの今使われている現行の道路法、道路整備の体系を定めたこの道路法も田中先生によって作られているわけでございます。そして五〇年代、この五四年に続いて五五年、翌年には地方道路法が創設をされ、五六年には軽油引取税が創設をされているわけでございます。そして六六年に石油ガス税が創設をされ、六八年に自動車取得税が創設をされて、そして七一年に自動車重量税が創設をされているわけでございます。こういう歴史を経て六つの特定財源が整備をされていき、それに伴って日本の、まあ高度経済成長と言ったらいんでしょうか、そういうたつくりれた日本のバックボーンになっているのがこの法律と云ってもおかしくないというふうに思います。

特に、七一年に自動車重量税がつくられたとき、田中先生は自民党の幹事長であらせられたけれども、この理屈は、車は重いほど道路を傷つけると、重さに応じて取るというこういうアイデアの下で、このときの五五年計画では大体三千億円ぐらい道路財源が足りなかったと思いますけれども、これを重量税として現実のものとしていったわけでございます。

特に、この暫定税率を導入した七四年、七四年ということは昭和で四十九年、このときに暫定税率がスタートしていくわけでございますが、この当時のもちろん総理大臣は田中総理大臣という状況の中で、大蔵大臣は福田大蔵大臣であつたわけでございます。

田中内閣は、七二年のさつき申し上げた七四年から七四年の十二月九日まで続きますけれども、その間に、今申し上げたような特定財源と表裏の関係にある、これは租税特別措置法に規定されているところの暫定税率というものが設けられ、それが今日まで延々と議論になっていることは、昨年の道路国会とかガソリン国会で御記憶にある

方も多いというふうに思っております。

この暫定税率の問題はまた後ほど触れさせていただきますけれども、このある意味での道路特定財源というものが、いわゆる道路族というような呼び方をされる方々を呼び、そして建設業者との既得権益ということになり、そして議論の過程の中においては、余った道路財源の使途拡大、それから一般財源化と、こういうふうな議論が進んできて、この悩ましい法律が与党によって提出をされるという状況になってくるわけでございます。

ですから、悩ましいといった問題が、一番最初に申し上げましたように、こういう法案が、本来であるならば、政権交代をした後の状況の中において対立した概念を持つ政党から提出をされて議論をされるのであるならば、ある意味で、どう言ったらいいんでしょうか、議論のしやすさがあるのかも申しませんが、そうじゃない状況の中で提示されているところが今日の政治状況の大変複雑さ。去年を振り返ってみても、審議する委員会の連続性がないという状況にも生まれているのではないかな、これは私の私見でありますから、そういうことが行われてきたのではないかなというふうに思います。

特に、この暫定税率の導入をするときには、四十九年、先ほども申し上げましたように石油危機のさなかでありまして、こんなときに増税ということがどういう意味を持つてくるのか。特に暫定税率は、野党からの厳しい反対、道路を中心とする公共事業投資への固執であり撤回を要求するというところで激しい議論がなされたわけでございます。

考えてみれば、先ほどの、この特定財源をつくるときにも大分議論がなされたようでありまして、ガソリン税を目的税として実施した法律で我が国の税制史上とりわけ意義の大きいものである、ところがこれに対して政府固有の予算編成権を拘束する目的税法は憲法違反であるとの論議が学界から提起された、しかし私は、私はというのは田中角栄先生ですが、そのような憲法違反論に

は問題にならないと考えて真っ向から違憲論に立ち向かった、二十七年の衆参両院、特に参議院ではこの問題について百日間にわたる長期論議が行われた、私はこの間の答弁をすべて一人で行い、結局法案は陽の目を見たということで、この特定財源の問題というのは財政硬直化の問題は当時からも指摘をされていたようであります。

今日は財務省からも来ていただいておりますが、この特定財源、一般財源化されるわけでありますが、財務省の立場としては財政の硬直性が解消されて喜ばしい話だというふうに、この当時の田中角栄論争の終止符を打つという状況の中で何か考えはございますでしょうか。

○大臣政務官(末松信介君) 今先生から昭和二十四年から今日までの経緯の話も聞かせていただきました。

この道路特定財源制度というのは、もう先生が一番御存じのとおり、受益者に直接負担を求めるということとは合理性があるということ、負担に国民の理解が得られやすいという、そういう一方で、財政の硬直化をするおそれという、そういう弊害が出てまいりました。一方で、これまでの道路特定財源制度につきましては、戦後の荒廃の脱却とかあるいはモータリゼーションの進展という点への対応が求められる中、私としては、財務省としては道路整備に一定の役割を果たしてきたものというように考えております。特に、昭和三十一年のときには車というのは二百三十万台でしたけれども、四十数年たつて平成十三年には七千二百三十七万台ということになっているわけでございます。

ただ、私自身、党で戦略的社会資本整備検討委員会というところの幹事に選任をされたことがありますが、これは高速道路とかいろいろな道路をひくためですけれども、一キロを造るのに五十・一億円ほど掛かるといふことを教えられました。アメリカは十九・一億円、フランスは五・九二億円と。日本という地形というのがいかに道路を造っていく

上で金が必要なのかという、その財源をどこに求めていくのかなというのを、そのことをそのときに改めて実は考えさせられました。

そういう点で道路特定財源制度というのは大きな意味があつたと思うんですけれども、しかしながら、先ほど金子大臣から話がありましたように、時代は大きく変わってまいりました。与党内においても一般財源化ということはこの二、三年大きく声が上がってまいりましたし、小泉総理からも平成十七年の十一月に直接的な指示が出たわけでありまして、そういう点を踏まえまして、今回、一般財源化の方向へ大きく踏み出すということに、平成二十一年度から、達したわけでございます。そのように理解をいたしております。

○長浜博行君 この特定財源と暫定税率の問題というのは、ある意味では、今度は非常に時代が近くなつて、それでももう既に八年ぐらい経過するんではないかと、聖域なき構造改革を掲げ、平成十三年四月に発足した小泉内閣の閣議決定、今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針において、「道路等の「特定財源」について、税収を、対応する特定の公共サービスに要する費用の財源に充てることが、一定の合理性を持ちうる」としても、他方、そのような税収の使途を特定することは、資源の適正な配分を歪め、財政の硬直化を招く傾向があることから、そのあり方を見直す。」。こういう方針が出されて、二〇〇一年の小泉内閣から続く、これがちよつと、語弊がある問題がありますが、ちよつと変形をしたような形で道路公団の民営化になり、その後の安倍、福田、麻生と、こういう内閣続く中において様々な一般財源化の見直しができてきたわけでございます。

やっぱり意味のある年数としては一九七四年、昭和四十九年の暫定税率導入のときで、先ほども申し上げましたように、野党の反対の状況の中において、総理大臣は田中角栄、大蔵大臣は福田先生ですが、やられている状況の中においての委員会質疑等においてこの暫定税率を、本則税率に匹

敵するような暫定税率になっていくわけですが、必要性を強調して、先ほど申し上げました野党の反対討論に関して採決前の賛成討論を行ったのは、当時当選一回の小泉純一郎代議士が衆議院の大蔵委員会だったと思いますけれども暫定税率の賛成討論を行ったという歴史もありますので、なかなかこの道路財源の法案に関しては役者が交錯をしているというか、時代を超えながらそういった方々が存在をされていて、御承知のように自重税なんかに至っては、あれは、これもまた福田総理大臣のときの大蔵の政務次官は例のあの、何と表現したらいいんでしょうか、中川さん、あのローマの中川さんですね、中川さんのお父様が政務次官として答弁をされて、そして国会答弁によって特定財源が担保されているという不思議な財源、特定財源でもありますから。ですから、この特定財源の歴史というのは、国会の答弁も含めて大変、日本国の中に数ある法律の中においては、くどくなりますが、日本の経済的成長を遂げた光の部分と影の部分と、そういった重要な部分を担ってきた法案の修正という局面に私どもは今幸か不幸か直面をしているという状況での法案なのだということを御理解をいただければというふうに思っているわけでございます。

先ほど大臣が御答弁をされたというか、発言をされた中において、今回の地方に直入分七十億を廃止することによって新たな交付金が誕生したということになってくる議論がありました。あれは私も覚えておるんですけども、麻生総理大臣ですね、一番若くなったというか、年代が近くなった現職の総理大臣がこの歴史的意義のある法案の修正をするという状況の中において直入部分を廃止をする。御承知のように、補助金や何かは特定財源ではありませんけれども、一般会計に入っ

てそれが地方に振り分けられるとしますが、この臨時交付金の部分は四分の一直入という状況の中で廃止をして、そして新たな地域活力基盤創造交付金という形の議論に取れんする前ですね、たしか記者会見だったと思いますが、テレビの画面

を見て、記者とのキャッチボール、地方が自由に使える財源をこれからつくるんです、一兆円で、クイズのように麻生さんは得意げに記者に向かって、それは何ですか、そうすると記者さんが、多分それは交付税ですと、こういうふうに答えたんだと思います。そうしたら、そのとおりと言って格好良く画面から去られていった、そんなところを思い出さすわけでございます。

前回は議論に出たところでありますけれども、これは一般財源であって、このスキームはどのよう

に考えられたと言っちゃおかしいんですが、国土交通省と財務省はこの交付金をどのように見ておられるんでしょうか。

○国務大臣(金子一義君) 麻生総理が記者とのキャッチボールをされていたのを、私もあのテレビを拝見しておりました。こういう、総理が地方交付税というのを

おっしゃるのも、ある意味、地方に財源が非常に枯渇をしているということが大きな要因だったん

だろうと思えます。私も国土交通大臣やって、そして、国がお金を出す、これだけじゃ地方の公共事業はなかなか進まない、地方の財源も併せて工夫してあげなければなかなか前に進まないという状況、そういう中で麻生総理が地方交付税一兆円という御発言だというふうに理解しておりました。

ただ一方で、私の立場で、それで本当に必要な道路というものが、地方自治体

が取り組んでもらえるんだらうか、地方自治体の御意見もやっぱり聞いてみたいと。地方交付税、これは何でも使ってい

いわけですから、実に自由裁量というのは持ちますけれども、一方で地方自治体の皆さんから

もお話を伺っていますと様々な意見が出てまいりまして、やはり、結果としてこういう新交付金に

なりましたけれども、道路を造るという枠組みとして一定のものを造ってみたいという声もあり

ました。これは与党で、どういう枠組みがいいかということも含めて改めて検討していただいたという経緯がございます。

○大臣政務官(末松信介君) 総理の当時のこれ、

平成二十年十一月の二十日のこのぶら下りの会見、先生から事前に通告をいただいておりますので拝見しました。当時、あのときも、我々の議員仲間等も、これは地方交付税を一兆円なのかあるいは別枠として一兆円なのか、これはもうその日一日そういう話で明け暮れたことを覚えております。

ただ、総理の頭の中には常に地方の道路整備が遅れているということがやっぱり念頭にあり、同時に、今回、暫定税率をずっと維持していくに当たって、節目節目のときに地方の財政が厳しいとい

うことを常に感じておられます。そういう点等々を考える中で、地方に何とか道路の整備もできる形で、しかも財政支援ができる形ということ

ころ、そういう意味合いというものがあいうぶら下りの記者会見になっているんだということとを、そのように私なりに理解をいたしているところでございます。

総理から指示を受けてまして昨年の十月の三十日に政府・与党から決定されました生活対策におきまして、道路特定財源の一般財源化に際しましては一兆円を地方の実情に応じて使用するという新

たな仕組みをつくったわけでございます。総理の趣旨を踏まえて、与党における一般財源化の検討に際しまして、この新たな仕組みについて

検討がなされているところでございます。地域活力基盤創造交付金、もう大変言いにくい表現ですけれども、この九千四百億円というのは、臨交金がなくなりましたんで、インフラ整備とかソフト事業を含めて地方の実情に応じて道路

の事業以外にも使っていくように、地方の裁量というものをできるだけ、地方に合ったものにするだけ当てはめていけるような、そういうものとして用意をいたしているところであります。そのように私なりに理解をいたしているところでござ

います。

○長浜博行君 国交省関連としては、まちづくり交付金、これは次の法案の質疑に入るときに出てくる都市再生特別措置法が根拠法で、二千三百億

ほどあります。それから地域再生基盤強化交付金、これは道路とか道整備交付金を含まれている内閣府の所管だと思えますけれども、これも地域再生法をベースとしながら千五百億円ぐらいの規模を持ってあります。それから地域自立・活性化交付金、これも法的根拠は広域的域域活性化のための基盤整備に関する法律で三百億円ほどの担保を持っているわけでありまして、それから、まさに地方道路整備臨時交付金七千億、六千八百五十億ですが、これは道路財源法の第五条を根拠として。これらの交付金というのは法律的バックグラウンドを持っているわけでありまして、地域活力基盤創造交付金は一兆円と言った方がいいのか九千四百億円と言った方がいいのか分かりませんが、これは法律的バックグラウンドというか担保を持たずにこれだけ巨額の金額を自由裁量で使え

ると言ったらおかしいんですが、法律的担保を持つていないということに関してはどのようにお感じですか。

○副大臣(金子恭之君) 今、長浜先生からお話がありました地域活力基盤創造交付金につきまして、その道路の部分については道路法がござい

ます。また、河川については河川法というのがあるわけございまして、そういう意味では、その対象となる法律、補助制度の存在する事業につきましてはその個別法の規定に基づきまして交付され

ますし、またそれ以外の事業、今回、効果促進事業ということでソフト事業が新たに追加されたわけでありまして、個別法の規定がないものにつき

ましては、地方財政法の第十六条におきまして、特別な必要がある、特定の場合に限るということとで国の重要施策の実現に必要なものに交付することができるというふうに書いてございます。

○長浜博行君 私は、今申し上げましたように、金額の大きさがいかにも個別法で読み込むというの

のは、まさに官僚答弁ではあっても政治家としては、長々やりましたが、田中角栄さんのような形での、法律を作ることによってそれを担保としながら国民に理解をしていただくというような形

からすればいかなものかなというふうに思わざるを得ないわけでございます。

四月一日に、国交省総合政策局長、道路局長の名前において、「地域活力基盤創造交付金について」ということで、これは何と読むのでしょうか、国総政第一〇〇号国道企第九七号という通達というか通知が各地方自治体になされたわけでございます。全国知事会のホームページを見ても、あるいは報道等を見ましても評判は余りよろしくないというふうには思いますが、このペーパーを拝見しても、何か長らく続いた日本の道路行政の、田中康夫さんの表現をお借りするとすると、パラダイム転換といいますが大きな構造変革がなされるというよりは、どうもこの通達一本を見て衣替えだなど、新たな時代を開くという形よりはまだまだ過去を引きずりながらの衣替えというふうな感じがしないわけでありまして、けれども、この通達に書かれている内容は臨交金の衣替えというふうに見られても仕方がないのではないでしようか。

○副大臣(金子恭之君) 今回の地域活力基盤創造交付金、先ほど長浜先生からお話がありましたように、道路特定財源制度の廃止ということで、一般財源化に伴い廃止ということで、この制度は、地方道路臨時交付金制度はなくなりました。

一方、先ほどからお話があつていますように、この地方道路整備臨時交付金というのは本当に地方から見ると、地域の課題に基づいてパッケージで、その中で自由裁量でできるという意味では地方の評価は非常に高うございました。補助国道まで対象を拡大したり、あるいは財政力に応じて五五%から七〇%まで、そういうことについても非常に地方においては評価が高かつたわけでありまして、今回、地方道路整備臨時交付金の廃止に伴って、何とかこれに代わる制度をつくってこれという強い要望があつた中で新たなこの制度が、交付金ができたわけでありまして、衣替えというよりも、今ある道路整備にしか使えなかつたこの交付金を、それに関連事業、そしてソフト事業と

いう意味では、本当に地方の意見を聞いた上でこの地方道路臨時交付金がパワーアップした、使い勝手がいい、地方に対しては非常に評価していただける交付金になったという意味では私は評価していただいているものだと思いますし、現在もなお、四月の一日にこの要綱を地方に対してお知らせをして、今もなお要望をお聞きしているわけでありまして、

という意味では、これからの丁寧な地方の皆さんの御意向を聞いた上で、皆さん方に喜んでいただける、そういう交付金にしていきたいと思ひます。

○長浜博行君 るる申し上げてまいりましたように、五十年を超える歴史の中においての田中先生の御功績を評価する意味においても、しっかりとパラダイム転換がなされたという結論を委員会に出すことが重要なのではないかな、それは決して衣替えではないということをお願いして、質問を終わらせていただきます。

どうもありがとうございました。

○洲上貞雄君 社会民主党の洲上でございます。まず、公務員の健康管理についてお尋ねをいたしますが、初めに、国家公務員福利厚生基本計画とはどのようなものであるか、御説明をいただきたい。

○政府参考人(村木裕隆君) お答えいたします。国家公務員福利厚生基本計画は、国家公務員法第七十三条の規定に基づきまして、職員の保健、レクリエーション、安全保持、厚生に関する事項につきまして、職員の勤務能率の発揮及び増進のために福利厚生推進施策の基本的な方針として内閣総理大臣が定めるものでございます。

○洲上貞雄君 計画は努力義務のようですが、総則四において計画のフォローアップがなされるようになっておりますが、直近の実施状況についてお教え願ひたい。

○政府参考人(村木裕隆君) お答えいたします。各省庁におきます福利厚生施策の推進状況については、毎年度報告を受けることにいたしております。

ます。それから、その施策の改善を毎年それに基づいて行っていくわけでございますが、そのほか、五年ごとにこの計画自身の改定、見直しを行っておりますので、それに反映させているという状況でございます。

○洲上貞雄君 独立行政法人や民営化によって職員数が減少しておりますけれども、過去の実態と比較することはできないと思いますが、職員の健康実態、それから長時間労働の実態については把握されているんでしょうか。

また、自殺や長期休職者の実態はどのようなになっているのか、お教え願ひたい。

○政府参考人(村木裕隆君) 私どもで把握している限りでお答えいたします。

まず、傷病による休職者の状況でございますが、これは総務省におきまして一般国家公務員在職者状況という統計を取っておりますので、それによりまして、平成二十年七月現在、政府全体で千二百二十九人いるということでございます。

また、人事院の調査でございますが、いわゆる自殺者でございますが、平成十八年度におきましては、一般職国家公務員におきまして七十一人、それから長期の病休者は、同じく平成十八年度において六百五十五人と承知しております。

また、長時間労働につきましては、人事院の国家公務員給与等実態調査におきまして、平成十九年中の平均年間超過勤務時間は二百三十一時間、これをただし本省庁で見ると多うございまして、三百五十七時間ということになってございます。

○洲上貞雄君 総務省は、この福利厚生に対する認識について総務省に対して伺いをいたしますが、職員の福利厚生は無駄であるという認識なんでしょうか、それとも必要という認識でございましょうか。

○政府参考人(村木裕隆君) 国家公務員の福利厚生施策は、先ほど御説明しましたように国家公務員法上に位置付けられておりまして、職員の勤務意欲及び勤務能率を増進し、ひいては職員の資質の向上及び組織の活性化を図るために必要なもの

という具合に考えてございます。

ただし、その具体的な中身、実施に当たりましては、当然その時々の中身の社会的な要請、組織や職員のニーズを考慮する必要がある、また現下の厳しい財政事情の下では、効果的、効率的に実施するためには緊急性、必要性の高いものを優先して行うといった配慮が求められていると考えております。

○洲上貞雄君 では、福利厚生問題について国土交通省にお伺いをしますが、国家公務員福利厚生基本計画に基づいて国土交通省の取組はどのようなになっておりますでしょうか。

○政府参考人(増田優一君) お答え申し上げます。

今総務省から御答弁があつたとおり、国家公務員福利厚生基本計画が定まっておりますので、国土交通省ではこの計画の趣旨にのっとりまして、健康診断の実施などの健康増進の推進でありますとか、あるいは職場の状況に応じた安全管理対策の推進でありますとか、あるいはカウンセリング制度の実施など、福利厚生対策を行うことによりまして国土交通省の職員の勤務意欲及び勤務能率を増進するとともに、職員の資質の向上及び組織の活性化を図るということで取り組んでいるところでございます。

○洲上貞雄君 今もお話ありましたように、福利厚生問題については重要な役割を果たしていると思ふんです。

そこで、今回、道路特定財源の一般化の中で支出の是正が図られましたが、その過程においてレクリエーション費は全廃という措置がとられました。道路行政に対する信頼回復のための措置としては理解ができませんけれども、これを無駄という認識については疑問視せざるを得ない。

そこで、国土交通省は職員の福利厚生について無駄と考えているかどうか、お伺いします。

○政府参考人(増田優一君) 今総務省からも御答弁ありましたとおり、大変今、社会経済情勢が変化の中で多くの職員が心身の健康保持で悩んで

いるところでございまして、私どもとしては、今御指摘ありました福利厚生施策の推進は大変重要な課題である、一層その役割は高まっているというふうに認識しております。

○洲上貞雄君 通常、一般的に無駄とかんんと言われている、かなり国土交通省批判されたことありましたね。ですから、やはり私は今のような認識であれば、大事なものだというふうに思っておりますので、これからもひとつどうか福利厚生の実に努めていただきたいと御要望申し上げておきたいと思います。

次に、現下の雇用状況についてどのような認識をお持ちか、国土交通省にお伺いいたします。

○政府参考人(小澤敬市君) お答え申し上げます。

私ども、建設業を所管してございますが、建設業の就業者の状況でございますけれども、総務省の労働力調査によりますと、平成九年まで一貫して増加しておりました就業者が、六百八十五万人をピークといたしましたが、その後、毎年減少しておりまして、平成二十年にはピーク時の二割減の五百三十七万人という状況になってございます。また、この傾向は平成二十一年に入りましてからも続いておりまして、直近の二月の就業者数は五百十九万人、対前年同月比二十六万人減という状況になっているところでございます。

○洲上貞雄君 建設業については今の状況について理解をいたしますが、でき得れば、国土交通省として全般的な雇用状況について分かれば、後ほどでも結構ですが、お知らせ願いたいと思えます。

現在の社会的な状況の中でも、派遣切りだとか雇止めだとか偽装請負など働く者を取り巻く環境というのは大変厳しく、更に悪化の方向へ向かっておりますが、非正規職員や請負といった雇用関係は民間だけでなく公務員の職場でも増えてきておりますけれども、国土交通省においてはどのような実態になっているのか、お伺いいたします。

○政府参考人(増田優一君) 国土交通省におけます非常勤職員の雇用の状況でございますが、いわゆるアルバイトさん、事務補助という形で雇用している非常勤職員は、これは予算の範囲内でそれぞれの職場の業務の必要性に基づいて採用しているわけでございますが、現在、これ統計が平成二十年七月時点ということでございますが、四千五百七十二人を今雇用しているところでございます。

○洲上貞雄君 麻生総理は未来開拓戦略の中で、二〇二〇年、GDPを百二十兆円押し上げて四百万人の雇用機会を創出するということを明らかにいたしました。自らの足下において多くの雇用喪失者を出しているのは更に絵にかいたもちになるのではないかと思うんですが、これは多く矛盾を持っているのではないかとと思うんですが、その見解についていかがでございますでしょうか。

○政府参考人(大口清一君) 四月の九日に総理が日本記者クラブでのスピーチで触れられております未来開拓戦略についてでございますが、これは、当面の景気対策とは別に、日本の経済がどのような未来を二〇二〇年までに切り開いていくのかという新たな成長戦略の要点を示したものといたうふうにとらえておりまして、これは近々、最終的な取りまとめが行われるというふうに承知しております。

さて、先生御指摘の建設業あるいは運輸業を始めとして厳しい経済・雇用状況ということでございます。先ほど、小澤総括審議官の方からも建設業の状況厳しいというお話ありましたが、運輸業も含めまして今年の三月期の雇用情勢は過剰きみであるというような状況が出ておりますので、大変厳しいということを認識しております。

四月十日に経済危機対策が取りまとめられたわけでございますけれども、景気の底割れの回避、成長に向けた未来への投資、そして安心と活力の実現、これを中心に幅広い施策が盛り込まれていくところでありまして、こうした経済危機に直面する中で、当面一年間で四十万から五十万

人程度の雇用創出を目標にしているということでございます。

国交省としては、実質的に過去最高水準の前倒しを目指して公共事業の執行を進めておりますが、足下の経済対策についても可能なものから直ちに実行していくなど、総力を挙げて取り組んでいるところでございます。ちなみに、先般取りまとめられた新たな経済対策につきましても、低炭素革命分野、あるいはインフラを含めた底力、あるいは二十一世紀型のインフラ整備、あるいは地域の活性化、あるいは安全、安心、金融対策、雇用対策というようなことで、大きな柱を立てながらしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○洲上貞雄君 方針はすばらしいと思うので、実績を上げていただきたいと御要望申し上げます。

次に、自動車重量税についてお尋ねをいたします。国土交通省は、自動車重量税のうち国の財源四分の三の八割相当額については税創設及び経緯から道路特定財源とされていると説明をされましたが、この点の事情についてひとつ説明をいただきたい。

○政府参考人(金井道夫君) 自動車重量税について、先ほど御議論いただいたとおりでございますが、昭和四十六年五月十四日の当時の福田内閣大臣の説明にありますとおり、道路を損壊し、また道路がよくならずればその利益を被る自動車の使用者にその負担を求め、これはまず国民から御納得のいくようなことではあるまいか、さように考えまして自動車重量税を創設いたしましたところでございます。

それから、当時の中川政府委員、中川大蔵政務次官の御説明としまして、あわせて、全体が当時五千億でございますが、そのうち四分の一の千二百五十億は地方にお渡しするわけでございますから国に残りますのは約三千七百五十億ということ

になります、その中で道路に振り向けなければならぬものは約三千億と見込まれてございます。これが約八割の当初の根拠ということで考えております。

そのようなことで、昭和四十六年の自動車重量税の創設時におきまして、道路整備の緊急性、それから重い自動車の走行が道路の損壊をもたらしている、それから道路整備により自動車ユーザーが利益を受ける、このようなことから広く自動車の使用者に負担を求めるということで自動車重量税が創設をされまして、そのうちの約八割相当分が特定財源として活用されてきたと、そのように理解をいたしております。

○洲上貞雄君 今も説明ありましたように、自動車重量税はこの間、事実上特定財源のように取り扱われてきました。

今回、道路特定財源の一般財源化に当たり、自動車重量税はどのように扱われるのか。さきの国会答弁、説明がございましたように、それを修正したり変更したりするのか。どのように整理をされておるんでございましょうか。その点をお伺いいたします。

○政府参考人(金井道夫君) 御質問が税制に関する点なので、本来、税務当局がお答えすべきであらうと考えておりますが、御承知のとおり、昨年五月の閣議決定、それから昨年十二月の政府・与党合意に基づきまして、自動車重量税を含めまして道路特定財源諸税は平成二十一年度からすべて一般財源化ということで、その歳入を道路整備に直接使うという義務付けはなくなったということでございます。

それと、先ほど御質問のありました昭和四十六年当時の大蔵大臣、政務次官の答弁でございますが、私どもとして、恐縮でございますが、コメントする立場ではございませぬが、先ほど申し上げましたとおり、重量税を含めまして道路特定財源諸税は平成二十一年度からすべて一般財源化されると、そのように理解をしておるところでございます。

○洲上貞雄君 自動車新税の直接の契機というのは、先ほども説明ありましたが、一九七〇年に始まって、第六次道路整備五か年計画にあったようですが、当時の大蔵委員会では、目的税にする財政硬直化を招くとか、自動車、モータリゼーションが過度にならないようにしていく、それから、スムーズな交通や、環境悪化、交通事故の防止を達成できないのとか、鉄道、航空、海運を含め総合交通の樹立という観点から広く交通関係社会資本整備に充当していくという考え方に立って道路特定財源とはしなかったというような重要な国会答弁もなされております。

七一年五月七日の衆議院の大蔵委員会では、いかなる政策目的でこの税が設けられたかという、まずそもその発端は道路財源が不足している、こういうことなのです、しかし提案理由の説明でも申し上げましたが、道路その他の交通社会資本の不足に充当するという目的でこの税は設定する、こういうふうになっておりますので、これらは一般財源ではありませんけれども、何ゆえに政策目標という、目的としてこういうものをしたかという、これは交通財源であるという福田大蔵大臣の答弁もあります。

中川一郎大蔵政務次官も五月十二日の大蔵委員会で、交通関係ということになってくると何かというと、道路のほかは鉄道、航空関係、海運も入ってくる、その範囲内での使用に振り向けた、交通関係の一般財源として使いたい、自動車財源で求めた一般財源ではありませんけれども、道路に使うと同時に、補完となるべき交通体系にも使うことが許されるのではないかと、またこれからの交通政策はそう持っていくべき。こういう、自動車だから道路だからということではなくして、他の立ち遅れた交通部門の面にも配慮を加えたいなどという、これまでの国会における議論の経過があります。

そこで、少なくとも自動車重量税については、道路特定の枠を外すのであれば、交通関係の一般財源又は予算の充実を図るべきではないかという

うふうに考えるわけですが、その点、いかがでございますか。

○政府参考人(金井道夫君) 先ほども御説明申し上げましたとおり、自動車重量税自体二十一年度から一般財源化ということでございますので、これはどこにどういう目的で幾ら充てるといふことが自動的に決まるものではございませんので、政策の目標の重要性に基づいてその使途は決められるというふうに考えております。

御指摘のとおり、特に、今まで重量税が特定財源であった時期も含めまして、公共交通とその道路関係との連携というのは非常に重要なテーマでございます。今までも、まあユーザーの御理解のいたただける範囲で、例えばよくやっております駅前広場であるとか路面電車であるとか新交通システムであるとか連続立体であるとか、そういった公共交通に関連する施策については今までも取り組んできたところでございますし、今後、先ほどもございましたとおり、九千四百億の地域活力基盤創出交付金につきましては他の社会資本であるとか関連するソフトにも使えますので、例えば離島航路の関係の御支援であるとか公共交通、これはやはり方次第であります、いろいろな御支援にも十分活用することができると思いますが、今後ともそういったいろいろ公共交通との連携を図りまして地域の活力の増強と一緒に努めていければなというふうに考えておるところでございます。

○洲上貞雄君 今も、いろんな施策の問題について財政を投入していきたいというお話でございます。やはり我が国は地方が元気になる限り国全体元気になるわけで、しっかりとつこれから先の予算の獲得に向けて御努力いただきたいことを御要望申し上げておきたいと思っております。

次に、譲与税の配分の基準についてお伺いをいたしますが、道路特定財源を前提として道路整備に財源を誘導するものとなっていることから、配分基準を抜本的に見直し、人口、面積などの客観基準で配分すべきではないかと思うんですが、そ

の点、いかがでございますか。

○政府参考人(佐藤文俊君) 制度改正前の地方道路譲与税ですとか自動車重量譲与税などは、道路に関する費用に充てるために地方団体に財源を譲与するという考え方に基づくものでございまして、そのために、道路に関する費用を表す指標として道路の延長、面積を配分基準として用いてきたところでございます。

今回の一般財源化に当たりましては、このような考え方はそのまま維持することはできませんので、何が基準としてふさわしいかというのを改めて検討したところでございます。一般財源化されました後も、この譲与税の原資となっている地方揮発油税ですとか自動車重量税の負担というものと、それから地方団体が供給する道路、あるいはこれにまつわる救急ですとか交通安全などの行政サービスの受益というものは引き続き対応関係があるものと考えられます。したがって、道路を中心とするサービスの供給主体に対して、その供給量に応じて税収を還元するという考え方に立つて何が適切な指標かということを検討しましたところ、結果として、従来と同じ道路の延長、面積にすることが適当であると考えたところでございます。

○洲上貞雄君 さきの委員会においても取り上げられておりましたけれども、BバイCについてお伺いをいたします。

国土交通省は、直轄国道六百七十七路線のうち十八路線について経済効果が見込めないとして工事凍結の方針を決めました。決定の内容についてお伺いをいたします。

○政府参考人(金井道夫君) 経緯を申し上げますと、去年の国会で、いろいろ道路関係、御指摘をいただきました。御指摘を踏まえまして、昨年の十一月に新しい交通需要推計であるとか新しい評価手法を見直しをさせていただきました。それを基に、今回の予算委員会その他の議論でございしますけれども、私どもの方からは、やはり非常に重要な問題でございしますので、新しい需要推計で

あるとか評価手法に基づきましてBバイC、いわゆる費用対効果の再点検を年度末までにやらせていただくということを度々御説明をさせていただきまして、そのようなことで、特に高速道路であるとか直轄事業を中心に検討を進めまして、年度末に、今御指摘ありましたとおり、直轄国道六百七十七路線のうち十八路線が結果的にBバイCが一を下回ったわけでございますけれども、そのような点検をさせていただいたということでございます。

大変スケジュールがタイトの中でやりましたので、再評価で見直しをして対策を講じるとか、そういったところまでまだ作業が及んでおりませんでした。その辺で大変地域の方々には御迷惑をお掛けを申し上げたところでございますけれども、取りあえず点検を行ったということが現在の状況でございます。

○洲上貞雄君 これはさきの委員会で田中委員も指摘をされておりましたけれども、BバイC問題について、走行時間の短縮、それから走行経費の減少、交通事故の減少の三便益のみによって損益計算がなされていますが、計算に含まれない部分の効果も大きいのではないかと指摘もございました。

今も、改めてもう一度十八路線問題については見直し、再検討するようにも答弁があったようでございますが、BバイCだけで凍結を決めてしまふというのはやっぱり問題があるのではないかと、以外の効果についてもきちっとやはり評価をしていくべきではないかと思うのでありますが、その点、いかがでございますか。

○政府参考人(金井道夫君) 今御指摘いただきましたとおり、今回、取りあえず新しいデータ、新しい分析手法によりまして点検をやらせていただいた。点検と申し上げますのは、取りあえず新しい手法で、今までやっております三便益によるB、それから全体事業費というもののコスト、それを基にBバイCを出しまして、一を下回った十八事業について予算執行を取りあえず見合わせて

いただいたということでございます。

これはこれから、さつきも申し上げましたとおり、点検の後に再評価というものを引き続きやりまして、例えばコスト削減であるとか、それからBの中に例えば地域のもっと三便益だけではない評価を入れられないのかとか、いろいろな要素をこれから検討させていただきまして、これからコスト削減もするというところで若干構造も変わり得るのかなというところで予算の執行を取りあえず停止をさせていただいたところでございます。

御指摘のとおり、三便益については非常に多くの議論がございます。私どもの方の道路事業の評価手法に関する検討委員会、これは経済の先生始めこういった評価の、分析のプロに入っているというわけでございますけれども、その中の御意見としまして、現行の三便益による費用便益分析では道路整備による効果のすべてをとらえているわけではない、三便益以外の多様な効果を的確に評価する必要があるというようなことも度々御指摘をいただいております。ただし、三便益以外の評価につきましては、精度であるとか、それから二重カウントになるおそれもあるということと完璧な定式化がなされているわけではないでございます。

いろいろ御答弁申し上げておりますが、地域の方々からはそういった、いろいろ例えば命の道であるとか企業立地であるとか、そういったことについて新しい提案をたくさんいただいております。そういった新しい提案をいろいろ専門家とも議論をさせていただいてB・P・Cの中に取り組んで、地域の実情がうまく反映できるように至急私どもの方としても努力をさせていただければと思います。

○洲上貞雄君 先ほども申し上げましたけれども、さきの委員会でも指摘がございましたが、諸外国における事業評価の問題については詳しく図表で、前回の委員会での国がどうというというお話もございました。そこで、やはり特徴的な、その中でもやはり特徴的な問題として我が国がこれ

から参考とすべき問題点もあったと思うのであります。その点、どういうふうになっておるのか、特徴的な事例がございましたらお教え願いたいと思います。

○政府参考人(金井道夫君) 代表的な事例だけ申し上げます。例えばドイツとかニュージーランドのB・P・Cでございますけれども、先ほども申し上げました雇用の創出効果であるとか、例えば農業の生産性向上、こんな間接効果も含めて貨幣換算可能な効果便益として計上しまして、ただ、最後はB・P・Cがやはり一を上回ることを前提として評価をするというやり方をされております。

また、ヨーロッパ、特にイギリスとかフランスでございますけれども、貨幣換算できるものはやはり限界があるだろうという認識の下に、貨幣換算化が難しいその他の効果の大きさを定量的、定性的に把握した上で、これはもう最終的に総合的に評価をするんだと、B・P・Cが一ということだけではなくて、いろいろな定性的な要素も含めて総合的に評価すると、このようなやり方をされているところもありまして、各国でもそれぞれの実情に基づいていろいろ議論をされて、度々こういうやり方については見直しをされているのかなというふうな理解をいたしております。

○洲上貞雄君 私もすべてお金で計算をしてその判断をすることには異論を持っています。道路事業を行うことによって、渋滞の解消や事故の減少、それから沿線の環境改善、燃費の向上などの効果だけでなく、命の道としての役割の道路もあるというふうに思います。B・P・Cの計算方法を見直すのではなく、今もお話ありましたように、総合的な事業評価が行われるような手法というものを我が国もやはりきちっと取り入れるべきだと思っております。その点は今後いかにするかを、お考え方を聞きたい。

○政府参考人(金井道夫君) 先生御指摘のとおり、いろいろ事業評価についてはやり方があり、

総合的なやり方をして、地域の実情を反映した正しいやり方を採用するように常日ごろ努力をしていかなければいけないものというふうに考えております。

今回も地域の方々から相当多くの意見をいただきました。これはまだ、いわゆるこういったものを貨幣換算してB・P・Cの中に取り組むという御指摘でございますけれども、例えば災害時の通行止めの影響、これはいわゆる迂回することによってドライバーへ物すごい負担が掛かるということと、閉じ込められてしまつて心理的に非常に地域の方が負担が掛かるというような話であるかと思っております。それから二番目、救急医療の問題。やはり、救急医療ですと五分、十分短縮できるといことが非常に大きないい面を持ちますので、そういう面でいわゆる命の道としての評価をどうするのか。それから三番目、冬の積雪の問題で、これも前回も御指摘いただきましたけれども、やはり冬の通行止めすることによって大変な地域の経済活動に大きな支障が出るので、そういう冬の評価をどうしていくのか。それから、あと四番目、環境への影響でございますけれども、これは、もちろん自動車自身が環境へ基本的にCO₂などの排出をするという問題もござい

ますが、一方、バイパスの整備によって二酸化炭素が非常に排出が抑制される、それから、例えば最近でも料金の問題で大型車が高速道路をより多く使つただけでCO₂が削減される、そのような幾つかの問題を具体的に御指摘をいただきまして、このようなものを資金も含めてこうやって取り組めばいいのではないかとというような御指摘をいただきました。

このような御指摘につきまして、私どもの方でも専門家の御意見も承りまして、是非早期にこういったことをうまく定量的に評価して、事業評価の中に組み入れるようにいろいろ努めていきたいというふうに考えているところでございます。

○洲上貞雄君 提出法案では道路特定財源を廃止をして一般財源化するというものですが、このこ

とによつてますますB・P・Cの考え方が強められるのではないかとという危惧をしております。直轄事業、補助事業にますます影響が出てくるのではないかとというふうに思うのであります。

特に、地方の生活道路の整備に対してどういうことになってくるんでしょうか、その影響はどんなふうになってくるのか、お伺いいたします。

○政府参考人(金井道夫君) 御指摘のとおり、B・P・Cの評価といいますが、いわゆる的確な事業評価を行ひまして地域の実情をきちっと踏まえた道路整備をしていくということは今後とも求められると思ひますし、非常に必要なことであるというふうに考えておりますので、いわゆる、いろいろなやり方はあると思ひますけれども、的確な事業評価を行うということは必要であるというふうに考えております。

一方、先ほどから度々御指摘いただきましたとおり、その事業評価が、例えば都市部の渋滞みたいなものの評価が中心で、地方部の命の道であるとか産業振興であるとか災害であるとか、そういったところの配慮が足りないのではないかと御指摘は大変ごもっともでございます。そういうようなことをできるだけ取り入れて新しい評価を是非確立をしまして、いわゆる都市部の整備、地方部の整備を同一の条件で並べてきち々と比較ができるような手法を最終的には確立をしたいと思つております。

非常に難しい点が多いし、専門家の方々でもいろいろ意見が分かるところが多い課題でございますけれども、是非積極的に取り組まさせていただきます。地域、先ほども申し上げましたとおり、活力にできるだけ貢献できるように私どもとしても全力で取り組みたいというふうに考えているところでございます。

○洲上貞雄君 最も大事な生活道路でありますから、今も答弁ありましたように、十分地域の問題について配慮をいただきますように大臣の方にもお願いを申し上げておきたいと思ひます。

最後の質問になりますけれども、法案では、道

路事業、整備の量に関する規定が削除されていますが、これはどのような理由からでしょうか。今後は道路整備事業量は示されないということになるのでしょうか。その点不安のないようにお願いしたいのですが、その点いかがでございますでしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) 今回策定をいたしました中期計画につきましては、従来、特定財源であったということで、いわゆる税収と事業量との比較を、いわゆる税収に見合う事業が行われているということを検証するという目的でかなり詳細な積み上げをやらせていただきました。今回、一般財源化ということで、例えば河川であるとか下水であるとか、そういった他の社会資本との並びで、最終的には社会資本整備重点計画に取り入れるような形で、例えば積み上げではなくてアウトカムであるとか施策の目標であるとか、そういったものを整理をさせていただいて、簡潔に全体像をお示しをするということに努力を注いだつもりでございます。

今後でございますが、これから各ブロックに、地域ごとに計画を下ろしまして、地域で、例えば道路というだけではなくて、例えば地域と道路の関係がどうか、地域の課題を達成するためにどういったネットワークが必要なのかということを中心的に議論をしていただきまして、整備目標であるとか、どこを重点的、どういったネットワークを重点的にやるのかということを中心に地域で御議論をいただいて地方版をまとめるというスケジュールになっておりまして、そういった地方版の中で地域の課題とともに必要なネットワークということできちんと世の中にもお示しできるようなものを作るように、地方自治体であるとか地域の方々と一緒に取り組んでいきたいというふうに考えております。

○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。今日は御配慮いただきましたことに感謝を申し上げます。今日私がいただいた時間四

十分ということで、これまでに一般財源化かな、どこからどう来たのか、四十分が。典型的なあれかなと。自民党の伊達理事からいただいたのか、又は公明党の方からいただいたのか、あるいはまた、民主党はもともと時間がある、たくさんニーズがありますから。いずれにしても、一般財源化とはこんなことであるだろうなと思いが、いただいたせつかくの時間ですから、少し重複しますけれども、御質問させていただきたいと思えます。

先般、今日は財務省からまた田中審議官、それと香川次長お越しをいただいて本場にありますが、でございます。少し先週厳しいことも申し上げましたが、あれから考えてみますと、皆さんは行政府の中で担当をされて、最終的にはやっぱり決断をするのはこれは大臣もおっしゃられたように政治家でありますし、これあったわけですから、これ以上二人にどうだこうだと言うことは、むしろちょっと私も言う方向が違うなというを思いながら自分の質問の速記録を読みましたら、随分お二人ともいい答弁をさせていただいているんですね。本場に感謝を申し上げたいと思います。そんな理解のある二人にこれ以上むちゃなことも言えませんし。

ただ、やはりこれから私は、先ほども少し長浜委員が触れてくれましたけれども、やっぱり道路は財務省が造っていくんじゃないかなというこの思いは変わりません。だから、やはりこの委員会ではどんな質疑がされているのかというのを聞いていただくのも、また道路というものを対して御理解をいただく一面にもつながっていくのかなというところもありますから、少しお付き合いをいただきたいと思えます。

そこで、先ほど大臣が少し、今後新たな枠組みに言及をされました。それは那邊にその思いがあるのかということとは私は聞きませんけれども、私はやはりこの一般財源化になって大変残念に思っております。政治決断といえれば、去年あのあらしの中で福田総理がやはりついに、私流

に言えば、もうついに耐えられずに一般財源化を言った。確かに小泉さんからの流れはあったにしても、その間地方の道路の必要性やいろんなことも含めて、私は、やはり国民の中にはまあある程度道路というものに理解をされておったのではないかなというふうには私は思っておった一人であります。それだけに、福田総理の昨年の一般財源化を言い切らなければならなかったあの背景というのは、私は、時代だからというふうな、こんな単純な言葉で切り捨てられるものではないと思えます。

ですから、今後私は、地方も含めて道路が必要だと思える人、そういう皆さんと、やはりもう一度新しい道路に対する目的税ができないのかどうか、もう一度やっぱり新しい道路を造っていくための制度がしっかりとできていけないのかということとを私はやってみたいなどと思っております。

そこで、少しちょっと質問予定になかったんですが、私は、この受益者負担制度というのは、民主主義の社会が成熟をしていった中で、これは当然やはり制度として求められるべき制度ではないか。これは道路というものを外していただいて、やはりこの受益者負担というのは私は民主主義を支えていく中で、確かに民主主義のコストというのはそれぞれ国民一人一人、住民がそれぞれ払っておるわけですから、それでもやはりこれだけ国民のニーズが多様化した中で、国民のいろんな願いというものの、思いというのが範囲が広がった中で、私は受益者負担制度というのは当然これは時代の流れの中でやっぱり求められるべき制度であるというふうには思っております。これはちょっと田中審議官の方で少し、答えられる範囲までちょっとお答えいただけたらなと思えます。

○政府参考人(田中一穂君) 御質問は、受益者負担の考え方そのものを今後ともどういうふうに位置付けていくかという御質問だろうと思えますけれども、この道路の特定財源に限らずに、財政の

世界の中でいわゆる受益者がその負担をしていくという考え方、これはある種一般的にそういう議論がなされることは今後もあると思えますし、制度の中身によつてはそれが、そういう制度を、何といいますが正当化するという議論もあり得るんだろうと思っております。

ただ、特定財源制度の持っている様々な逆の問題点も今までのように指摘されてきているものから、そこら辺を総合的に考えながらそれぞれの財政制度の中でどう考えていくかという問題だろうというふうには思っております。一般的に悪いといいますが、物事の制度の中身に從つて御議論をいただくべき内容ではないかというふうに思っております。

○大江康弘君 ありがとうございます。審議官のお立場では私はやっぱりそこまで最高限度のお答えかなと、こんなふうに理解をさせていただきたいと思えます。

そこで、前から少し私は疑問に思っておったのは、日本が欧米に遅れて三十年と言われる車社会をつくり上げてきた中で、道路もそうだけれども、やはりなかなか今、ドライバのマナーを見ていてもまだまだ日本は成熟した車社会になつておらないなというふうなマナーの部分でも、どうも車を使い切れていない、車をやはり体の一部として使っていないというようなことを度々感じる一人でありまして、取得、保有、走行とよくこの三つの段階に分けられますけれども、ここにやはり、タックス・オン・タックスも含めて九つも税金が掛けられているということ自体が私は分かりにくいではないのかと、なぜこんなことになつてきたのか、なぜこんなことがいつまでも続いていくのかという、ちょっと少し教えていただきたいと思います。

○政府参考人(田中一穂君) 自動車の関係諸税につきましては、前々から、今先生からお話がありましたように、非常に負担が重いですとかあるいは税の数が多いですとかいうような指摘がござい

ます。

自動車の取得時には、これは地方税まで含めて考えてみますと、自動車の取得時には自動車取得税という税金がございます。それから保有段階では自動車税。それから軽自動車の場合には軽自動車税。それから、これは自動車重量税、国の税金でございますけれども、いわゆる権利の創設という意味において自動車の車検の段階で御負担を求めています。それから、実際に乗るということになりますと燃料が必要でございますので、自動車については、ディーゼルを使う場合には軽油引取税、それから石油ガスを使う場合には石油ガス税、それからガソリンについては揮発油税、地方揮発油税というような税金がある。それから一般的には消費税があるということで、これについては様々な、その時々作ってきた背景がございます。まして、考え方としまして、それぞれの税金が一定の考え方について創設時の経緯や課税の理由が存在するというふうに考えております。

ただ、これについては様々な指摘が一般財源化の議論とはまた別になされてきておりますので、今後どういうふうに考えていくかという問題だろうというふうに考えております。

○大江康弘君 我々は比較といえ、これ欧米だ、よその国だと比較しなきゃいけないので、もうそろそろやっぱこのところは整理をしないとい。しかもまた、これ一般財源化で、ユーザーあるいはドライバーも含めて、前回も申し上げましたように、私はそんなに丁寧な説明をした中で今回の一般財源化ではないというふうな認識をしておる一人でありまして、その延長線上の中で、確かに、政府・与党の税制調査会というんですか、あそここのところから考えて、これからというのもこれもまた私はちよっとおかしい話だなというのを思うんですけれども、これをいつまで九つも税金を課して、ドライバーだ、ユーザーだにこういう税金を求めていくのかということとは非常に私は疑問ですし、私はユーザーがとも納得しておると思っております。

ですから、ちよっと大臣、私は、金子大臣というのは、何とか、最初から質問したいなと思わないんです。お顔を見たら何か質問したくなるタイプで、つい今お顔を見ていたら、ちよっとお顔が目に入ってきたので。大臣、これ、九つてどう思いますかね。ちよっと一回お答えいただければ。

○国務大臣(金子一義君) この自動車関係諸税、かねてから与党の中にも、負担が重過ぎる、あるいは整理をすべきである、あるいは軽減すべきである。特に重量税、先ほど長浜委員からいろいろな経緯がありましたけれども、福田当時の大蔵大臣の国会答弁で道路財源として使われるといったような経緯、そういう様々な経緯を踏まえて抜本的な見直しをしなければいけないという議論は長年私たちもずっとまいりまして、今回この暫定税率、大江委員は、特定財源を一般財源化したのであるから暫定税率はなくすべきだということと前回の委員会でも御主張されておられました。それに対しては、国、地方とも大変財源がないときなので、今回は暫定税率をまさに、暫定的という表現は良くないんですけれども、維持させていただいて、抜本税制改革のときにはこれも見直させていただきたい。

あわせて、ほかの自動車関係諸税、大変取得から運用に至るまでの複雑な税体系を取っておりますので、これは我々各党の責任として、あるいは政治の責任としてきちっと整理をし合理化をしていきたい。どういうふうな整理合理化というのはまだこれからだと思いますけれども、方向付けだけは我々もそういう方向で対応したいと思っております。

○大江康弘君 大臣、ありがとうございます。田中審議官、これはやっぱ財務省的にいえば、どんどんどんどん税金が入ってくる。また、やはり財務省、例えば主税局というのは、やっぱそこをどうやっていくか。私は、初代の主税局長というのは正示啓次郎先生で、我が和歌山県の大先輩わけですね。ですから、主税局の立場と

いうのも、これは国家をどうしていくかということをやったり財政的に考える意味で私は理解もできるんですけれども。

いずれにしても、やはりもうこの時代、九つも税金が掛かって、車買ってからスタートするまでというのはどうもこれはやはり私は時代的におかしいんじゃないか、もう少し簡素化すべきじゃないかということ。これは我々も考えていかないと問題ですけれども、その点、問題意識をひとつ再度持っていたら、少し財務省の中で議論も早急に進めていただけたら。今までもやっていただいていると思いますが、それをちよっとお願いをしておきたいと思っております。

今、少し溯上先生の方から中期計画の話がありました。ちよっと僕は道路局長にお聞きをしたいと思います。この中期計画が出てきた背景というのは、私なりにちよっと整理をしたら、いわゆる平成十七年の九月の二十八日、衆議院の本会議で、暫定増税をしている税制との関係、また、使い道の在り方の見直しなどの基本方針について年内に検討する、いわゆる道路特定財源の見直しの指示がこの小泉総理からあったわけですね。いわゆるこれが小泉発言だということを言われ、後々言われている小泉発言ということの中心であった。そして、その年の十一月四日に、当時の国交大臣であった北側大臣に小泉総理は官邸で見直しの指示について、一つは使途を限定をしない一般財源化、もう一つは現行の税率を下げない、これを前提として基本方針を取りまとめたというのと指示をされた。そして、十二月の九日、同じ年、平成十七年の、九日に政府・与党で道路特定財源の見直しに関する基本方針というのが作られて、ここが中期計画を作り上げるスタートになったと、私はそう理解しているんですけれども、これと、私はそう理解しているんですけれども、これと間違いないと思います。

○政府参考人(金井道夫君) ちよっと前段から御説明いたしますと、従来から、道路整備は社会資本整備でかなり時間も要するものでございますので、従来から例えば五か年計画であるとかそういう

いった形で、五か年間の税収とそれに見合う形でのどこを整備してどういうやり方をしていくのかということをや五か年ごとにお示しをされていたのは事実でございます。中期計画も基本的にはその流れを引いているというふうに考えております。

したがって、特定財源、五十九兆円とまとめたときもそうでありまして、基本的には税収と事業、どこをやるのか、全部というわけではなく、ございますけれども、基本的な箇所をお示しをして、その税金が適切な箇所、効果があるところに使われているということを御説明しているということでございます。

今御指摘いただきましたとおり、小泉内閣のとき、それぞれ流れはございますけれども、その結果中期計画という形で、例えば前の国会にその原案を提出させていただいたというところは事実でございますけれども、社会資本整備でございますので、元からの五か年計画の流れがあるということとは御理解いただければと思います。

○大江康弘君 そうしたら、もう一度お聞きをします。

そういうような一連の発言とは関係なく、いわゆる今回の中期計画が出てきたというふうな受け止めてよろしいんですか。

○政府参考人(金井道夫君) 先ほども申し上げましたとおりでございます。私どもとしては、特定財源か一般財源かによってやり方はかなり変わるものとは考えておりますけれども、社会資本整備については一定のビジョンが必要でございますし、そういうことでいわゆるユーザーの御理解を得る、それから投資に関する理解を得るという観点で様々なやり方で五か年計画、前回は十か年で出させていただきましたけれども、そのようなこととでいろいろ中長期計画というものを御示しをしております。

○大江康弘君 だから私は今局長に聞いたんです。いみじくも今局長は、特定財源のときと一般財源のときとおのずと違ってくる。ここが大事だから私は今確認をさせていただいたんです。

少なくとも私がなぜこんなことを言うかという、今の中期計画、先ほども議論ありました、私は、道路局の若い皆さんとかいろんな、道路を心配されている局長の後輩の皆さんと話をすると、非常にやっぱりこれ道路を心配されて、やっぱりいろいろそれぞれ一言言えさすかなと。

私は、大臣、ちょっと少し話変わりますけれども、今日は少し時間をいただいたので。私は、最近のこの官僚たきというか、これはもう非常に目に余るものがある、私はこんなことで国というものが成り立っていくのか。確かに、お互い人間ですから、やっぱり悪いところもあればやはりルーズなところもある。それはやっぱりその時々直していったらいいのであって、しかし私は、この明治以来つくり上げてきた中央集権というものは、私は、これは是非ありますけれども、やっぱりこの官僚の皆さんの一つの知恵を借りる、まさにこれは、私は世界に最たる霞が関というのはシンクタンクだというふうに思うんですね。そのシンクタンクである霞が関をドウタンクである我々政治家、国会がやっぱりうまく使えないところにこれ問題があるんであって、やっぱり霞が関へ行けば霞が関が、国益あるいは公益、局益、局益までちょっと行かれたら困りますけれども、やっぱり本来の国益に立ち返ってもらって、どうしていくかということを本来我々がその道筋を示さないか。それがここ何年か、どうもたたかれ、たたかれてきてやっぱりその方向を否定する。聞けば、東大の上位の百人の中で、ここ一、二年、霞が関を受ける人がかなり減ったという。私は、これは非常に憂うべき事態だなということを実は感じておる一人であります。

ですから、もう少しやっぱり私は官僚の皆さんを大事にしてあげないか。やっぱりこの官僚の皆さんの知恵をしつかり、知識を借りられないか。こんなふうに思っておる一人でありますけれども、少し話はずれましたが、非常にやっぱり国交省でも、金井局長、道路に対してやっぱり皆さん真剣に考えているんですね。

そこで私は、今日は言わまい言わまいと思つたんですが、今局長の答弁を聞いたのでやっぱりどうしても言いたくなつてきたのは、先ほども測上先生の中での質疑にあつたように、私は、なぜ今回事業量のこの数字が入らなかったのか、私、これ非常に不思議に思つてます。それで、特定財源のときと一般財源のときとはおのずと違う、だから今回慌ててこの中期計画というものが、慌ててと言うのは悪いですけども、やっぱりこれできたんじゃないんですか。

だから、私が先ほど少し時系列に申し上げましたけれども、要するに、思いは一緒なので、局長、我々も。要するに、道路特定財源というものが今までしっかりあつたから、毎年毎年五兆六千億、多いときには五兆七千億、やっぱりそういうものが毎年毎年入ってきたから、我々は、国の、国家のやっぱり基本であるインフラ整備であるこの道路整備というのに対して国交省もそれだけのお金というものをつぎだめるからやはり安心して計画を立てられた。向こう五年あるいは向こう十年、何十兆ですよという、これが一つの目標、目途になつてやっぱりやつてこれたという。

ところが、今回、私がなぜ慌ててこの中期計画を作られたのではないかなというのを申し上げますと、要するに道路特定財源が一般財源化になつたときに、要するに私の認識は前回も申し上げましたように、一般財源化をするということはもう道路が充足をしたから要らないのではないかなということがまず前提になければおかしいんです、これ一般財源化というのは。ですから、この私の理屈からいえば、この私の理屈からいえば、私、これ田舎で国会報告会でやつたら、みんなそうだと言つてですね、みんな納得するんですよ。大江さん、あなたの言うとおりだ、筋が通つている。だから私は、一般財源化するんだつたら暫定税率もやめなさいよ、今ある税率の見直しももう一度一からやり直さなさいよというのが、これが筋なんです。

ところが、なし崩しのだあつて来てしまつ

て、今回こんな、私に言わせればおかしな法案まで出てきてしまつた。しかも、与野党合わせて賛成が多いというから、これまた私も、どないなっているんかなというふうに私は思つておる一人ですけれども。

要するに、その中期計画、今ある、私が見せていただいている中期計画というのは、やはり一般財源化したときに、道路特定財源があつたときと比べてやっぱり道路の必要性というものが示さなければいけない、これ国交省として、道路局として。そのために作られた中期計画ではなかつたんですか。ここを僕は聞きたいんです。

○政府参考人(金井道夫君) 御指摘いただいたとおりであると思つておりますけれども、一般財源であろうと特定財源であろうと道路の必要性に変わりがあるわけではないと思つておりますし、まして、先ほども申し上げましたとおり、これは社会資本整備でありますので、一定の年数を掛けて地域とのかかわりの中で仕事をしていくわけでありますので、一定のビジョンをお示しし、中期のビジョンをお示しして、地域の方としっかりと相談をさせていただいて仕事を進めるというスタンスはいずれの場合にも必要であるというふうに考えておりますので、その意味で、中期計画の必要性について何ら変わるものではないというふうに考えております。

ただし、今回は別に慌ててやつたわけではなくて、一般財源化の中で、河川とか、さっきも申し上げましたとおり、下水道とかいろいろな社会資本の並びの中で、そういったものと連携を図つて中期ビジョンを示せということもありまして、社会資本重点整備計画の中に取り入れるような形で整理をさせていただいたということ、全国版については、十分御承知のとおり、アウトカムであるとか施策の目標であるとか、そのようなものを簡単に整理をさせていただいてお示しをさせていただいたということは事実でございます、それ自体が地域の方々になかなか個別に納得をいただけるものではないということは十分承知をいたし

ております。

そのために、先ほども申し上げたとおり、現在、地方版の作業を始めさせていただいております。例えば、これは国土形成計画でも広域地方計画を今作っているところでございますし、社会資本整備重点計画においても地方版を作っているところでございますけれども、基本的には、ブロック単位で自治体の方々、地域の方々協議会をつくらせていただいて、その中でその地域の課題に適應して、例えば道路であれば何が必要なのかきちつと議論をしていただいて位置付ける、かなり細かい社会資本整備までその中に位置付けるという作業をやらせていただいております、前回も御説明させていただきましたが、中期計画をまとめるときにいろいろ御意見いただきましたけれども、ネットワーク物と併せて、やはり身近な社会資本整備ということに非常に必要に感じていると思つたので、そういったものを中心に是非まとめさせていただければというふうに考えております。

○大江康弘君 局長、そんなに丁寧に答弁していただかないでもいいんです。

金子副大臣、済みません、ちょっと今日が合つたもので、今日は質問の予定はなかつたんですが、副大臣はもう道路のずっと担当をなされて、全国回られて、随分道路のことに頑張つていただいているということは承知をいたしております。ちょっと少し、一点だけ。

今局長のお立場でああ答えなないかぬと思うんですね。あんなに答えなないかぬと思うんです。あれ以上のことを答えたら、局長はまたおしかりを受けるのか、またいろいろと問題が出てくるんですけれども。私は、その中期計画というのは、これは今まで作られてきたあれだ、だからその延長線上だと言われたけれども、だったら私は、あの六十五兆円という中期計画が上がってきたときに、あれはわずか何か月間で五十九兆円に減額をされたんですね、約六兆円が減額をされた。あれだけ、それじゃ準備をしてつくり上げてきた六十五

兆円というものに正当性がなかったのか、なぜ五十九兆円にいきなり減ったのか、私は当時疑問に思った一人でありました。必要であればどんな言っただいいんです。必要であれば私は国民にそれを示した方がいいのに、あのときの勢いに耐え切れずに五十九兆円に減額をされた。

だから、私はなぜこのことを言うかという、もう一度言いますよ、この中期計画というのは、いわゆる道路特定財源が必要だということを示すためにやっぱりやり直したんじゃないんですか。あのパブリックコメント、いわゆるアンケートを取られた、後で言いますけれども、これもやっぱり私は国民に対して理解を求めるために今までにない規模でやられたんじゃないんですかと僕は思うんです。

だから、副大臣、やっぱりこの今の中期計画というのは事業量が入っていないということに非常に私は疑問に思う一人でありますし、こういう事業量はつきりしないままで幾ら道路の必要性を国民に訴えても、果たしてどこまでこれ理解が求められるのか。やはりいろいろおしかりは受けても、香川次長がしっかりと答えてくれているじゃないですか、先週の私の答弁で。道路というのは、これはやっぱり専門家である第一義的に道路局の皆さんがしっかりと基準を作つてやるんだと、それを我々が財政的にやっぱりどうするかということをやつていくんだということを次長がおっしゃつていただいた。

BバイCのこともそうです、後で聞きますけれども。やはりその基準というものは、まあBバイCのことについては、香川次長は少し、それだけじゃないんじゃないかなというのを前向きにおっしゃつていただきましたけれども、やはり少なくとも今の財務省の主計局においては、私は道路局がやつておることに對して理解をしていただいているというふうに思うんですけれども。私は、済みません、あつちに飛んだりこつちに飛んだり。副大臣、やはりこの中期計画というのは、元々はそういう一つの道路特定財源というの

の必要性というものがまず前提にあつて、確かに計画性の中で出てきたと言われることもあるけれども、私は今の中期計画というのは事業量も出せなかったところはそこ部分が多々にあるのじゃないかなと思うんですけれども、副大臣、ちよつといいですか、答弁。済みません。

○副大臣(金子恭之) 私、その当時、いろんな議論があつたときにはまだ副大臣じゃございせんでした。

確かに、大江議員が言われるように、道路の要請というのは物すごく大きいんですね。和歌山でもそうです、熊本もそうです。とにかく命の道路、経済の道路を造つてくれというふうな話があつたことは事実であります。今、大江議員が言われたことも、私個人的に考えれば、そういうこともあつたんだろうと思います。

しかし、これからは、事業量が盛り込んでいないわけですが、少なくとも地方の意見を大事にしなから、地方自治体の意見も聞きながら、また後ほどお話にも出るかもしれませんが、新たな地域活力基盤創出交付金とか、使い勝手のいい、そして地方の皆さんの意見を十分にやつて結果が出せるように頑張つてまいりたいと思ひます。

○大江康弘君 副大臣、済みません、突然えらい質問をいたしました。

金井局長、この中期計画のできる経過の中で国交省は、いまだかつてなかった、二〇〇七年にアンケート調査をしているんですね。十数万人の人を対象に各界各層にという、もちろん国民に対してでもそうですけれども。これはなぜ行われたんですか。今までに、かつてないようなアンケートを二〇〇七年に行わなければいけなかった必要性というのはい体何なんですか。どこから出てきたんですか。

○政府参考人(金井道夫君) 今までもいろいろなケースで地元の方々の御意見を伺うということはやらせていただきました。今回、特に重点的にやらせていただいたということは、やはり今後の道

路整備の方向性について、さつきも申し上げましたとおり、地域の身近な道路を整備しろという声が非常に大きくなつていて、そのような背景も踏まえまして、新しい道路整備の方向性、それからいわゆる説明をどうするかというようなことも含めまして、新しい方向を見出すためにいろいろな御意見を承つたというふうに理解をいたしております。

○大江康弘君 こだわりますけれども、パブリックコメントみたいな形で国民に聞いたわけですね、二〇〇七年に。そして、あのときたしか、九月ぐらゐまで二回、二回に分けたのかな、何かちよつと記憶ではあれですけど、なぜあれだけの大きな規模で行つたかということに対しては、私ちよつと今の答弁では少し納得がいけないんです。私はもつと、局長の立場でどこまで答弁をということはいまませんが、やはり前提に道路特定財源がなくなる、一般財源化されるということがやっぱり前提にあつたからこんなことを道路局はやってきたわけでしょう。国交省はその一つの必要性ということをやはりしっかりと名分にするために僕はやってきたと。それは決して悪いことじゃないんですよ。悪いことじゃない。だから、私はやはり、この十数万人規模のこのアンケート調査というものに対して、私は一つの大きな答えというのが出してくれたと思うんですよ、国民は。

だから、そのことについて僕は、この中期計画というものの何でもう少し事業量というものの金額が入らないという、こういう形で終わつてしまふのか、どこにパブリックコメント的な形でやつたこのアンケート調査というものが生かされておるかということが分からないんです。そこはどう思います。

○政府参考人(金井道夫君) 御指摘のとおり、中期計画自体の前身については全国版、非常に簡潔な形でまとめさせていただきまして、さつきも申し上げましたとおり、今後、地方版を作り出す。その中では、具体的に例えば地域の

課題に基づいてどこを整備すべきであるとか、具体的にどの路線を何キロやれとか、そういった具体的な内容も含めて是非地域で議論をしていただいて、地域の御納得を得るよう努力をしたいというふうに考えております。

○大江康弘君 それじゃ、あの五十九兆円、消えた五十九兆円というこの数字というのは、もう頭の中から消してしまつてもいいんですね。

○政府参考人(金井道夫君) 取りまとめさせていただきます六十五兆円、それから五十九兆円の中身については、いろいろ御批判もいただきましたけれども、それぞれのカテゴリーごとにかなり新しい観点を入れまして、今後の整備手法であるとかそういったことも含めてかなり議論をさせてやらせていただいたものであると思つておりますので、当然のことながら、使えるところは使うというような、そのようなスタンスで臨みたいと考えております。

○大江康弘君 そこで香川次長に登場していただきたいんですが、今局長がああいう答弁をしていただきました。ですから、これから積み上げて、果たして国交省として、道路局として、どれほど正確な数字が出てくるかどうかは分かりませんが、このことに関して、先般、次長は非常にいい答弁をしていただいで、やっぱり専門家は、まさにもちろんだというふうな言い方をしていたので、私は道路局は意を強くされていくと思うんですけれども。

やはりこの数値を入れるということに関して、私は、財務省としても、これは計画を立てた中で、やはり一つの基準、目標数値というのはこれは当然あつてしかるべきだと思うんですけれども、ですから、今の数字の不安定な中期計画というのは僕は物すごく非常に不安定な中期計画といふのかというのを思うんですが、財務省として、これ、今の中期計画を見てやっぱりどんなふうに思います。数字の入っていないのか。○政府参考人(香川俊介君) 社会資本整備というのは、昭和三十年代、四十年代、長きにわたつて

やつてまいりました。昔はそれこそ五年計画と
いうのがありまして、道路に限らず、道路、河
川、住宅、下水道、廃棄物、都市公園、もろもろ
の公共事業が五年計画で何兆円やるといよう
なことでやつてまいりました。

これはある程度中期的に、計画的にストックを
造るという意味が あつたわけでありま
す、財政事情との関係、それからコスト削減の努
力が働いていくんじゃないかと、あるいは事業費
二兆円と言われてもよく分からぬのじゃないかと
いうような話がありまして、数年前に、社会資本
整備のそういう目標について、アウトカム目標と
いいますか、達成される成果でむしろやつた方が
いいんじゃないかということで、河川も住宅も公
園も下水道もそれぞれ国民の目線で分かりやすい
目標に長期計画の目標を変えてまいりました。む
しろ、道路だけが例外的に事業量が入つておりま
した。

この道路だけが事業量がなぞ入つていたかとい
うのは、特定財源制度との関係がござります。向
こう何年間で特定財源がどれくらい入つてくるで
あらうということはある程度推計した上で、その
分だけは事業をやらなければいけないという発想
で事業量が書いてあつたわけですが、今般、むし
ろほかの社会資本に合わせて事業量を外した計画
になつたわけです。で、開かずの踏切をどれぐら
いなくすとか、あるいは通学路の歩道をどれぐら
い造るとか、橋梁、トンネルの耐震化工事をどれ
くらいやるとかいうことで、ほかの社会資本と同
様、むしろ分かりやすい目標になつたのではない
かというふうに思つております。

毎年の予算につきましては、先ほど道路局長か
らも御答弁ありましたように、特定財源か一般財
源かということにかかわらず、道路整備の必要性
というものをよくよく道路局とも相談して毎年
やつてまいりたいというふうに思つております。
○大江康弘君 次長、えらいありがとうございます。
今日はちよつと高速道路も聞きたかつたんです

が、次回に譲りたいと思います。まだまだこれは
続きますから、ひとつよろしくお願いを申し上げ
たいと思います。

今日はこれで終わります。

○委員長(田村耕太郎君) 本日の質疑はこの程度
にとどめ、これにて散会いたします。

午前十一時五十九分散会

四月十日日本委員会に左の案件が付託された。

- 一、建設不況打開に関する請願(第一四九四号)
(第一四九五号)(第一四九六号)(第一四九七
号)(第一四九八号)(第一四九九号)(第一五〇
〇号)(第一五〇一号)
一、建設不況打開、資材高騰への緊急対策に関
する請願(第一五二二号)
一、建設不況打開に関する請願(第一五二三号)
一、建設不況打開、資材高騰への緊急対策に関
する請願(第一五四四号)
一、建設不況打開に関する請願(第一五四五号)
一、建設不況打開、資材高騰への緊急対策に関
する請願(第一五五〇号)
一、建設不況打開に関する請願(第一五六八号)
(第一五八八号)

第一四九四号 平成二十一年三月二十七日受理
建設不況打開に関する請願
請願者 埼玉県比企郡川島町北園部三二四
ノ一 上田米男 外五名

紹介議員 川崎 稔君
この請願の趣旨は、第一三七七号と同じである。

第一四九五号 平成二十一年三月二十七日受理
建設不況打開に関する請願
請願者 山形県村山市土生田二、一七〇
井上朋行 外三十四名

紹介議員 井上 哲士君
この請願の趣旨は、第一三七七号と同じである。

第一四九六号 平成二十一年三月二十七日受理
建設不況打開に関する請願
請願者 東京都港区高輪二ノ一九ノ一七ノ
一、一〇八 小宮文雄 外三十四
名

紹介議員 市田 忠義君
この請願の趣旨は、第一三七七号と同じである。

第一四九七号 平成二十一年三月二十七日受理
建設不況打開に関する請願
請願者 山形県東根市三日町二ノ三ノ四
青柳康隆 外三十四名

紹介議員 紙 智子君
この請願の趣旨は、第一三七七号と同じである。

第一四九八号 平成二十一年三月二十七日受理
建設不況打開に関する請願
請願者 東京都大田区多摩川二ノ一ノ二
七 守谷澄江 外三十四名

紹介議員 小池 晃君
この請願の趣旨は、第一三七七号と同じである。

第一四九九号 平成二十一年三月二十七日受理
建設不況打開に関する請願
請願者 埼玉県新座市野寺二ノ七ノ三〇
恩田宏 外三十四名

紹介議員 大門実紀史君
この請願の趣旨は、第一三七七号と同じである。

第一五〇〇号 平成二十一年三月二十七日受理
建設不況打開に関する請願
請願者 島根県浜田市熱田町五五八 佐々
木博行 外三十四名

紹介議員 仁比 聡平君
この請願の趣旨は、第一三七七号と同じである。

第一五〇一号 平成二十一年三月二十七日受理
建設不況打開に関する請願
請願者 横浜市磯子区杉田一ノ二ノ三二

加藤利春 外三十四名
紹介議員 山下 芳生君
この請願の趣旨は、第一三七七号と同じである。

第一五二二号 平成二十一年三月二十七日受理
建設不況打開、資材高騰への緊急対策に関する請
願
請願者 長崎県西彼杵郡時津町浜田郷八五
一ノ二 橋口利彦 外十四名

紹介議員 福島みずほ君
この請願の趣旨は、第五号と同じである。

第一五二三号 平成二十一年三月二十七日受理
建設不況打開に関する請願
請願者 埼玉県熊谷市新堀新田五六八ノ一
岡田貴史

紹介議員 福島みずほ君
この請願の趣旨は、第二三七七号と同じである。

第一五四四号 平成二十一年三月三十日受理
建設不況打開、資材高騰への緊急対策に関する請
願
請願者 神戸市北区東有野台四ノ一四ノ四
森野良弘 外十四名

紹介議員 辻 泰弘君
この請願の趣旨は、第五号と同じである。

第一五四五号 平成二十一年三月三十日受理
建設不況打開に関する請願
請願者 東京都江東区北砂四ノ一二ノ二
大瀬秀之 外十四名

紹介議員 行田 邦子君
この請願の趣旨は、第一三七七号と同じである。

第一五五〇号 平成二十一年三月三十日受理
建設不況打開、資材高騰への緊急対策に関する請
願
請願者 山形市北町三ノ一ノ七 三浦一男
外一万七千六百六十九名

紹介議員 舟山 康江君

この請願の趣旨は、第五号と同じである。

第一五六八号 平成二十一年三月三十一日受理

建設不況打開に関する請願

請願者 東京都昭島市緑町四ノ二六ノ一一

吉澤浄 外六十八名

紹介議員 川合 孝典君

この請願の趣旨は、第一三七七号と同じである。

第一五八八号 平成二十一年三月三十一日受理

建設不況打開に関する請願

請願者 東京都大田区千鳥二ノ三六ノ一五

下山和雄 外二十七名

紹介議員 津田弥太郎君

この請願の趣旨は、第一三七七号と同じである。

平成二十一年四月二十三日印刷

平成二十一年四月二十四日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

F