

第百七十一回国
参議院
国土交通委員会
會議録
第十一号

平成二十一年四月二十一日(火曜日)
午前十時開会

委員の異動

四月十六日
辞任
森 ゆうこ君
補欠選任
田中 康夫君

四月二十日
辞任
広田 一君
補欠選任
平田 健二君

出席者は左のとおり。

委員長
理事
田村耕太郎君
長浜 博行君
室井 邦彦君
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
北澤 俊美君
奥石 東君
田中 康夫君
田名部匡省君
羽田雄一郎君
平田 健二君
平山 幸司君
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

国務大臣
国土交通大臣
金子 一義君

副大臣
国土交通副大臣
金子 恭之君

大臣政務官
国土交通大臣政務官
加納 時男君

事務局側
常任委員会専門員
岡田 直樹君

政府参考人
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

厚生労働省職業安定局次長
大槻 勝啓君

国土交通大臣官房長
増田 優一君

国土交通大臣官房官庁営繕部長
藤田 伊織君

国土交通省総合政策局長
大口 清一君

国土交通省都市・地域整備局長
加藤 利男君

国土交通省道路局長
金井 道夫君

国土交通省鉄道局長
北村 隆志君

国土交通省政策統括官
井手 憲文君

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。

委員の異動について御報告いたします。

昨日までに、森ゆうこ君及び広田一君が委員を辞任され、その補欠として田中康夫君及び平田健二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、厚生労働省職業安定局次長大槻勝啓君、国土交通大臣官房長増田優一君、国土交通大臣官房官庁営繕部長藤田伊織君、国土交通省総合政策局長大口清一君、国土交通省都市・地域整備局長加藤利男君、国土交通省道路局長金井道夫君、国土交通省鉄道局長北村隆志君及び国土交通省政策統括官井手憲文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) 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をお願いします。

○川崎稔君 どうもおはようございます。民主党・新緑風会・国民新・日本の川崎稔であります。本日は、国土交通省の皆様にはどうぞよろしくお願いいたします。

まず最初に、道路の在り方ということで、そもそも論からちょっとお伺いをしたいんですが、実は先週の土曜日に私の地元佐賀県と長崎県の県境で鷹島肥前大橋という橋が開通をいたしました。この橋は長崎県の松浦市に鷹島という離島がございまして、この離島と私の地元佐賀県の唐津市肥前町というところを結ぶ全長で千二百五十メートルほどのケーブルで橋を支える斜張橋というんですが、これですと九州で二番目の橋ということでございまして、総事業費二百億円で、佐賀、長崎両県の共同事業ということで国の補助を受けて建設をされたわけですが、地元の皆さんも大変喜んでおられたということでございます。

式典でまたまた隣に座っておられたのが九州地方整備局長でいらつしやいまして、そのときに道路のBバイCの話なんかもいろいろ話をさせていだいて勉強になったわけなんです。本委員会でもこれまで度々BバイCというものについて議論をさせていただいたわけでありまして、

まとめという意味で、大臣、BバイCについて、位置付けというか、どのようにお考えでいらつしやいますでしょうか。

○国務大臣(金子一義君) これまでの数回の国会の議論の中で、事業評価の計算方式については厳しく見直すべきだという議論もなされてまいりました。特に、昨年末に出ました道路交通の需要予測も踏まえて、今御指摘のBバイCというのをきちんと評価手法としてやるべきであるという御議論をいただいております。

ただ、多くの地方公共団体からは、今の事業評

ただ、道路財源一般化、これ、今まさに御審議をいただいておりますけれども、こういう機会に、やはり無駄な道路は造らないという意味での一つの手法としてこの考え方をベースにして今取り組んでいただいた。しかるに、それだけではなないよなというほかの要因をどういうふうに取り込んでいくかということが、これ、我々に課された課題であると思っております。

本当は道路ということ考えたときに、真に必要な道路というのはよく言葉に出てくるわけですが、BバイCだけでは片付けられない、まさにおっしゃったような命の道とかそういった点、いろんな点を考えながら道路ということを考えていかなければいけないんだというのは、私もそういう意味で地元におりましても感じるところであります。先月ですが、三十一日に国土交通省の方で、BバイCを切る直轄の国道事業十八路線ですか、これについて当面凍結ということを出されておられますね。この辺りの考え方についてお聞かせください。

すべて新しい事業評価を適用させていただきました。点検と言っておりますけれども、現行の時間短縮、走行経費減少、交通事故、三便益と言っておりますけれども、これに基づいて点検をさせていただきました。その結果を三月三十一日に公表させていただきました。費用便益が一を切りました十八事業について二十一年度の事業執行を当面見合わせるころとさせていただいたところであります。

ただ、この十八事業につきましても、先ほど来申し上げているような三便益だけでないよなど、様々な御意見を寄せられていただいております。地方からの御提案も踏まえて、様々な多様な便益の評価、あるいはコスト縮減、これは一つ、コストをどうやって縮減していくかということもこういう評価をやる上では意味のあることでありますものですから、コスト縮減ができるルートにについては目いっぱいコスト縮減をしていくといったような、事業内容を見直しをしていくと。こういうこともこの十八事業について進めさせていただきたいと思っております。

その上で再評価手続を、四半期毎に今やっておりますけれども、しかし一方で事業評価委員会といるのがありますものですから、その事業評価委員会に御審議いただいて、その結果を踏まえて対応してまいりたいと思っております。

○**崎嵯君** 今十八事業について伺ったわけですが、それから更に話を進める前に、ちよっと前段として確認をさせていただきたいと思っております。いわゆる直轄事業の負担金に関する話でございます。

これは先般来、三月の二十四日あるいは三月の三十日、本委員会が直轄事業の負担金について私も触れさせていただいたんですが、道路の直轄事業に關しまして地方の負担額、全体としてどれぐらいあるのか、ちよっと教えていただけないでしょうか。

○**政府参考人（金井道夫君）** 二十年度の地方自治体の負担額、実施計画ベースでございますが、五

ちなみに、この五千五百八十八億について、よく言われております。最近、いろんなものが含まれているというところでございますが、直接的な事業費と間接的な事務費といえますか費用とでは、どういう割合になるのでしょうか。

○政府参考人（金井道夫君） 先生御指摘の事務費でございますが、五千五百八十八億の内訳で見ますと、事務費全体で二百九十八億円、そのうち大半が人件費でございます。人件費が二百六十九

億円、それからその他二十九億円、その他と申しますのは、一般に言っております庁費といえますか、例えば消耗品であるとか備品であるとか、全般的にそのような経費を二十九億円、内訳となっております。

○**川崎稔君** 今のお話についても一度確認させていたきたいんですが、今の事務費二百九十八億円、約九割ですね、これが人件費ですね、大體、二百六十九億円ですから。そうすると、残り

二十九億円が庁費ということで備品類というお話ですが、先般から伺っている例えば事務費の営繕とかあるいは宿舎の営繕とか、そういったものも含まれるのでしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) 今申し上げましたの

はいいわゆる通常の物件費その他でございます。今御指摘があった例えば庁舎費その他はその外でございます。

○川崎稔君　ちよつと今のお答えでよく分からなかったんですが、そうすると、庁費というのは働

品類であって、そういう営繕関係は含んでいないということでしょうか。

○政府参考人（金井道夫君） 恐縮でございます。いわゆる事務費として見ておりますのは人件費、物件費その他の項目でございます。庁舎

費、いわゆる庁舎の建て替えその他につきましては別の費目ということで、今申し上げました二百九十八億の外ということでございます。

すると、事業を凍結しましたと、凍結したら当然
地方から入ってこないわけですね。しかし一方
で、建物は、例えば事務所は造り続けている、人

は雇っているということになると、十八事業で負担していた負担金の部分はだれが負担するんでしょうかという、いわゆる間接的な経費の部分をごが見るようになるんじゃないでしょうか。この点について教えていただきたいんですが。

○政府参考人(金井道夫君) 今の直轄負担金でございますが、御承知のとおり、いわゆる精算ベースで事業費を負担していただいておりますので、通常九月、それから十二月、三月にその時点での精算ベースで地方自治体の方に御連絡をさせていただいて負担金をいただくというシステムになっております。

したがっていまして、現在、十八事業、実施計画を保留しているわけでございますけれども、九月までには結論も当然出ておりますので、九月段階でのその実施中の事業執行に必要な経費としてそれらの事業の一部として御負担をお願いするということだと思っておりますので、その段階で精算をさせていただくということだと思います。

現時点でどういう説明ぶりかという御質問もありませんが、現時点では、そういった意味で、先ほども申し上げましたとおり、十八事業についてその付随する人件費も含めて保留しているというのが説明ぶりだと思っておりますけれども、現時点で実施計画確定しておりますので、その辺については、実施計画の保留をどうやって解除するかというやり方も含めまして、今後検討させていただければと思っております。

○川崎稔君 今のお話ですと保留しているということなんですが、保留している間工事は進んでいないわけですね。工事は進んでいない一方で、結局、ですから完成までの期間が延びるわけですね、当然のことながら、当初の予定に比べたら、計算上は、凍結している以上は、その間、人はでも雇い続けているということになると、延びた部分の人件費というのは余計に掛かるわけですね。これについてどこが見るんですかということなんですけれども。

○政府参考人(金井道夫君) 現在のいわゆる凍結

対象の十八事業でございますけれども、さっき大臣からもありましたとおり、事業評価監視委員会、通常四半期に一度開催しておりますけれども、できるだけ早く開催をいたしまして、特に、いろんなところから御指摘いただいておりますけれども、例えば北海道では雪が降ってしまうとかいろいろな状況があるので早くしろという御指摘でございますので、できるだけ当初のスケジュールを守るように今後調整をさせていただいて、地域にも御迷惑をお掛けしないように実施をしたいというふうに考えておるところでございます。

○川崎稔君 今の御説明ですと、当面凍結するということになっておりますが、例えば九月、十二月、三月という時点での節目節目で再評価していつて、コストを縮減して何とか工期を追い付きたいというお話ですね。ということであれば、凍結はしても、例えば凍結してそのまま中止するという事業はあり得ないという前提なんではないか。

○政府参考人(金井道夫君) 今後再評価をさせていただいて、大幅に例えばコストを縮減して事業を継続するもの、それから例えば事業内容を見直してしまうもの、例えば構造を変えてしまったりとか、どこからどこまでやるかというその区間を変えてしまったりとか、事業の諸元自体を変える、例えば幅員であるとか、そういったものを見直すとかいろいろんなケースがあると思っておりますので、そういったものを事業評価監視委員会にお諮りをして決定をさせていただくということでございますが、地域の方々からは当然なるべく事業をそのまま継続するように御要望はいただいておりますので、地域の御趣旨も踏まえていろいろ私どもの方でも検討させていただいて、なるべく地域に御迷惑をお掛けしないように実施したいというのが先ほどの趣旨でございます。

○川崎稔君 だんだん、ちよつと済みませんが、やり取りの趣旨がずれて始めてきているのでちよつと軌道修正を図りたいんですが、要は、元々工事を止めましたと、止めた以上、ある程度余計な人件

費なり、要するに時間というコストが奪われていきますので、それについてどこが負担していくかということになってしまっているんですが、要は間接費ですね、間接費というのは元々固定費ですから、固定費である以上は工事を止めようが止めまいが掛かる、この費用の負担をどこが負担するかという、そもそも論としての質問であります。

これについてちよつと明確な答えがないんですが、要は、お答えの内容としては最後の着工は間に合わせる、帳じりを合わせるから最終的にはそこには寄つていかないんだという説明だと理解したんですが、よろしいでしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) 先生御指摘のとおり、できるだけ速やかに意思決定も行い、事業の実施ももしゴーが掛かる場合は速やかに行つて、できるだけ御迷惑をお掛けしないようなやり方をしたいと思っております。

ただし、当然のことでございますが、いろいろんなケースがあり得ますので、いろいろんなケースに依りまして、さっき申し上げました九月に、例えば九月の段階で精算をして自治体の方に負担をお願いするというシステムになっておりますので、それまでに速やかな結論を出したいということでございます。

○川崎稔君 結局、何というか、そこについてはやや玉虫色のままだというふうに理解しているんです。要するに、事業がどういう形で遂行されていくのが、必ず地方の負担金は変わらないんだという前提ですよ。

もし、例えば極端なケースで、二つ事業がありました、一つを凍結しましたと、結果的にこれを中止してしまつたというケースが極端なケースとしてあるとしますよね。そうすると、それに付随して、国で雇っている職員の方々の費用あるいはその事務所の費用というものが、もう片方の事業に全部しわ寄せされるんじゃないですかと、今の考え方であれば、ということちよつと確認をしたかったんですけども、いかがでしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) さっきも申し上げましたとおり、中止する工事を見直すいろいろなケースがあると思っておりますので、その段階に応じて、例えば九月なら九月に金額を確定するときにまた判断をさせていただくということかなと思っております。

先生御指摘のケースはケースとしてはあり得ると思っておりますけれども、私どもとしては、できるだけ地方にも御迷惑をお掛けしない、それからできるだけ事業の執行も速やかに行つて、続行する場合があるべく御迷惑をお掛けしないように判断をしていきたいということでもあります。中止する場合の判断はまた別途、例えば全体は六百数十の事業があるわけでございまして、どうやってその全体で負担するのかということを考えなければいけないかと思っております。

○川崎稔君 中止というのは極端なケースですが、例えばこれは期間が大幅に延びる、例えば凍結期間が長引くというケースでも、ある意味で理屈からいえば、その間の固定費というのはどこが負担するんだということは、考え方としては疑問として当然出てくるわけなんですね。

いずれにいたしましても、今回十八事業、BバIC一を切るものについて凍結をされるという御判断をされたわけですが、その凍結をするという御判断と、それと、一方で直轄事業についての負担金等、地方に負担していただく場合のいわゆる間接費、事務費の部分についてのひも付きの部分というのは、ある意味でそういうときに平仄というか合わなくなるんじゃないかなということを私はちよつと思つたわけなんです、大臣、この点いかがでしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) 御指摘のとおり、さっきから申し上げておりますとおり、いろいろなケースがあると思っておりますので、それぞれで判断をいたしたいと思っておりますけれども、基本的なスタンスは、何回も申し上げて恐縮でございますが、地元でできるだけ御迷惑をお掛けしない、それから今回の凍結についても速やかに意思決定を

しまして、地元であるとか、さつき先生御指摘の負担の問題、その辺についてできるだけ影響がないように努力をするべきであるというふうな考えでおるところでございます。

○川崎稔君 この点についてはどうも話が堂々巡りになってしまふので、ちょっと話を次に移したいと思ひます。ただ、いずれにいたしましても、地方の負担の在り方というのは、常々、前から申し上げているんですが、考え方として理屈がきちんとやっぱり地方の皆さんにも納得いただけるように是非よろしくお願いをしたいというふうにしておられます。

続きまして、道路業務に関するということとで、公用車の問題について伺いたいと思ひます。

実は、昨年の決算委員会等でも私、道路関係業務の在り方に関連いたしまして、例えば広報とか公用車の問題、こういった問題を取り上げさせていただきました。国土交通省の方でも昨年度、道路関係業務の改革方針というものを打ち出されまして、例えば地方整備局等の支出の改革というのを進めておられるわけですが、その結果、マッサージチェアみたいなもの、こういったものが、運動とか健康器具の購入というのは一切なくなつたということだと理解しておりますし、例えばタクシーの使用、この適正化という問題も私が聞きしたところでは本省のタクシー、この費用というのも昨年末時点で三割ぐらゐに減つていて、三分の一になつてしまつたということをお聞きをしております。

そういった中で、の公用車なんです、の公用車について工事車両を除く連絡車両、いわゆる公用車というふうな言つていますが、これが一千四百二十六台だったものを三割減らすということで何つております。こういった点について、車両運行管理委託業務を含めまして、見直しの進捗状況というのはいかがでしょうか。

○国務大臣(金子一義君) 公用車につきましては、高級過ぎる、台数が多過ぎるのではないかと、運転手付きの連絡車に職員が乗るのはぜひたくで

はないかといった批判がありまして、いただきまして、昨年四月に取りまとめられました道路関係業務の執行の方改革本部最終報告におきまして、道路関係事務所の公用車、これはいわゆる連絡用の車両であります、今後三年間で二割、これは台数で三百台でございますが、削減するとともに、車両管理委託費の削減を検討するところとあります。

昨年十月に取りまとめました公用車の削減計画では、道路関係だけでなく国土交通省全体で、平成二十二年まで削減するものの車種、車格を見直すものなど、合計で千六百四十七台、三九・九%に該当しますが、このうち純減だけでも九百六十三台、二三%の公用車を見直すとともに、車両管理業務の委託台数についても千三百七十二台、五一%を削減したところであります。

○川崎稔君 ありがとうございます。相当思い切つた見直しを進めておられるわけなんです、特に車両管理業務、これある意味で入札改革というものを進めておられると思うんですが、落札率について、二十年度、二十一年度、どのようになつておりますでしょうか。

○政府参考人(増田優一君) お話ありましたように、車両管理業務の入札につきましては、昨年末では指名競争をやつておつたわけですが、昨年の後半、それから二十一年度の当初を一般競争で行つたわけでございます。二十一年度の落札率でございますが、これ平均で六二・一%、昨年当初が九二・六%だったわけですから、約三割低下しているというふうな状況でございます。

○川崎稔君 ありがとうございます。

二十年度が指名競争入札で九二・六%、二十一年度が一般競争入札で六二・一%ということであるらしいですね。

これは、実際に金額ベースですとどれぐらい節約になつたという計算でしょうか。

○政府参考人(増田優一君) 金額は、これ精査してみないとなかなか明確な数字は出ませんが、一定の仮定を置きまして、例えば月額、月単位の事

務所ごとの標準事務量単価で見ますと、二十年度当初発注分と二十一年度当初発注、これを単純比較ということで比較しますと、いわゆる月ごとの標準事務量単価と御理解いただきたいんですが、約六億六千万円の削減というふうには、これは試算でございますが、なると考えております。

○川崎稔君 これ、全体で六億ですか。

○政府参考人(増田優一君) 全国総事務所の計で議論いただきたいと思ひます。

○川崎稔君 実はちょっと少ないなというふうな思つたんですが、といいますのは、道路特定財源をベースに考えますと、車両管理の予算というのは大体以前八十億ぐらゐだったような記憶がございます。今回、入札率が三割落ちたとすると、単純に考えれば八十億掛ける三〇%と、三割という計算にはなりません。

○政府参考人(増田優一君) 先ほどお答えしましたように、これ月ごと、月額でございます。月ごととも非常に単純な比較で六億六千万と申し上げたんですが、その単純な比較をお許しいただければこれの十二倍というふうにお考えいただけます。道路だけではなくてそれ以外の河川等々を含めると、約二百億弱ぐらゐが車両管理予算でございます。

○川崎稔君 失礼いたしました。そうすると、月六億六千万、これが年間ですとその十二倍ということになると、かなりの、約八十億ぐらゐの金額ですか、そういう理解でよろしいでしょうか。

○政府参考人(増田優一君) 月ごとで六億六千万ですから、これ単純に十二倍しますと約八十億でございますが、先ほど申し上げましたように、それぞれの事務所で二部発注形式、つまり年契約やつてるところ等がありますので一概に言えないと思ひますが、単純に十二倍すればそういう額になると思ひます。

○川崎稔君 ありがとうございます。

ただ、ある程度その推計値としてはそういう金額になるということでございますが、相当なコス

ト削減を図られたということで、その努力については多しと、本当によくやつていただいているなというふうにお伺いをいたしました。

ただ、この問題についてはいろんな付随する問題というのか、ございまして、その件でちょっとお伺いをしたいと思ひます。資料一にお示ししているものにも関係するんですが、実は今日の十一日ですか、私も福岡市の方で我が党の菅直人雇用対策本部長、あるいは大久保勉参議院議員らとともに九州地方整備局の車両管理業務を委託された会社社の元社員の方四名に直接お話を伺うという機会がございました。皆さん大変何というか熱心に業務に取り組んできたというお話を聞かせていただきました。中には二十年近くお仕事をされたという方もおられたんですが、そういう方々のお話で大変印象的だったのは、先ほど来話が出ておりましたけれども、やっぱり自動車に相当昔に比べたら増えたという話が出ておりました。ほとんど自動車が増えたというふうな現場で感じましたということで、極端なことを言えば一つの課に一台みたいな、そんなベースになつていったということがございます。

それで、あと昭和五十八年以降、行(二)の運転手の方について見直しをされていかれましたですね。退職者不補充という形で職員数を減らしていつて、それに補充する形で外部の委託、業務委託を進めてこられたということなんです、実際には退職者の入れ替わり以上にそういった外部への委託が増えていったんではないかなというの過去の予算の数字なんかを見ていたらちよつと感じるんですが。

そういう中で、昨年の決算委員会でも、例えば随分高価な車を購入されていますねという実態等を指摘させていただいたわけなんです。ちよつとそういった元運転手の方が大変気になりますというところでおつちやつていたのは、高価な車が増えていったという批判に対して見直しをされている。そうすると、例えば単価で言えば一台当たり四百万円以上の車があつたわけですね。そう

いったものが批判を受けると、それを売却をされて、それで二百万ぐらいのセダンをもう一回買い直されるというふうなことが現場で行われていて、それは大変もったいないんじゃないかというふうな御指摘があったんですけれども、この点について事実関係はいかがでしょうか。

○政府参考人(増田優一君) 車が増えているというふうな御指摘ですが、私も今回も一台一台、特に国土交通省の仕事は現場が多いものですから、出先機関、例えば道路、河川の管理でありまして、あるいは気象業務でありますとか、あるいは海上安全、必ずしも都会だけではなくて、公共交通機関がないところにそういった出先が多いものですから、必要に応じて車を手配してきたというふうにはまず御理解いただきたいと思えます。

それからその中で、やはり高級過ぎるでありますとか、今ありましたように台数が多過ぎるんじゃないかということですが、これは冒頭金子大臣からも御説明いたしましたように、昨年来徹底した無駄の排除で見直しを行ったわけでございます。その中で、車種、車格の見直しということ

で、高級車につきましては、できるだけそういう高級車を納得いくような形で見直そうということなんですが、ただ、現場におきましては、やはり経済合理性も当然あるわけですから、ただ売り払ってしまった方がいいということではなくて、一台一台一番いい売り時期でありますとか、あるいは単に売ってお金にするだけではなくて、その差金

でより小さい軽自動車を購入したり、あるいは買換えの中で他の官署との入替えをやったり、相当きめ細かな見直しをさせていただいておりますので、それと併せてこれも改革の中で、できるだけもし職員が運転できるような状況であれば職員運転に切り替えようということもやっておりますので、そういった改革の中で車種、車格の見直しもやっているというふうには御理解いただきたいと思います。

○川崎稔君 ありがとうございます。
それと、実は、やはりこういった九州で特に今

話として聞きますのは、福岡あるいは大分などの事務所であろうした車両管理業務に關しまして福岡、大分の両労働局からいわゆる偽装請負ということでの業務の是正指導あるいはその改善指導というのが行われているというふうには聞いております。

これは、改めて申し上げるまでもないんですが、車両の管理については請負契約ですから、運転手の方に対して指揮命令権というのは国土交通省の職員の方はいないんですね。直接あそこに行ってくださいということが指示ができないということとで、運転手の方は会社から、請け負われた会社からどこに行けという指示を直接受けるということとで、国土交通省の方がもしこれを直接運転手の方にどこに行ってくださいというふうな指示をしたら、これはいわゆる派遣業務に当たるということで偽装請負になってしまうということになってしまふわけですが、この問題について、国土交通省の方ではどのように受け止めておられますでしょうか。

○政府参考人(増田優一君) 今先生から御指摘ありましたように、昨年来、広島国道事務所でありまして、遠賀川河川事務所の車両管理業務につきましても、労働局の方から車両管理員、運転手さんですね、職員が直接指示をしているんじゃないか等々の御指摘があり、労働者派遣法に違反するとして是正指導を受けたことは事実でございます。

私も、それに対して、その事実を重く受け止めて、本省から直ちに各地方機関等に対して是正措置をなす指導通知を出して関係法令の遵守、それから車両管理業務の適切な実施について改めて指導徹底を図ったところでございます。

○川崎稔君 ありがとうございます。
このようなことをお聞きするというのは、公用車問題を昨年からいろいろ伺っていて、やはりこの車両管理業務を請負でやるというのは、現場の実態に即して考えるとなかなか不便じゃないかなと、使い勝手として非常に車を使いにくくしてい

るんじゃないかなという、非常にそういう思いを持ったからであります。

そういう中で、やはり偽装請負という問題になってしまつたわけなんです、実はそこで資料二を御覧いただきたいんですが、資料二は、これは九州地方整備局の方で調べをいただいた、こういった公用車の稼働状況です。年度の初め、四月の一日から十日までの十日間の稼働状況についてお調べをいただきました。九州の道路関係の事務所ということになるともっとたくさんあるんですが、ここでは大体一つの県に一つ、一事務所、サンプリング調査ということで全部で九つの事務所について調査をいただきました。九州地方整備局の皆様には本当に御苦労をいただいてありがとうございます。

なぜこのような調査をさせていただいたかという、やはり元運転手の皆さんがおっしゃっていたのは、今回のように偽装請負問題で労働局から指導があったりして、非常に現場の方で車が動かなくなってきたりして、なかなか使いにくくなつて車が止まつてしまつていっているというふうな声があったものから、実態どうなっているのかなということと調べていただいたものがこの資料二であります。

ちよつと非常に見づらいんですが、全体を見ますと一番下に書いておりますように、九つの事務所合計でこの十日間、曜日構成は土日が一回ずつ入っていますから同じだと考えていただいて、二十年度と二十一年度で稼働時間を見ると約三割落ちていまして、やはり、これは相当現場の方でこの車両管理業務使用にくなつていっているんじゃないかなという印象を持ったんですが、いかがでしょうか。

○政府参考人(増田優一君) 車両管理業務委託は、私どもの出先機関、本省でも行っておりますが、民間でも幅広く行われている業務委託の形式でございますし、他の官公庁、これは出先も含めて、広く取られている委託方式でございますので、私どもとしても先生御指摘ありましたよう

に、より使い勝手がいいような形で、実はかなり詳細な運用マニュアルもお出ししてさせていただいております。

九州の実例、ちよつとよく分かりませんが、ただ九州の場合、これ新聞にもありますように、実はすべての事務所委託業者が四月一日をもって替つたというふうな状況でございます。また、うまく業者さんとの関係が整理できていないというところもあるかもしれませんが、必要な車両でございますので、より活用すべきだと思っております。その辺もまた調べてみたいと思っております。

○川崎稔君 ありがとうございます。

ここで九事務所だけ調べいただいたんですが、本当は全体としてどうだったのかなというのは大変気になるところでありまして、今官房長おっしゃったように、適切なマニュアルをお作りいただいて、できるだけスムーズな運用を行っていただいて、限られた資源というのを是非有効に使っていただきたいという思いがございます。

実は、こういった車両の管理業務に限らずなんですが、最近、官公庁、省庁の委託業務の中にこういった偽装請負ではないかというふうな指導を受けるケースというのが大変増えているようにも思うんですが、厚生労働省の方にこの点についてどう見ておられるか、ちよつと見解を伺いたいです。

○政府参考人(大槻勝啓君) お答え申し上げます。

一般的に申し上げれば、業務委託あるいは請負というふうな形態にしながら委託先の労働者が発注者による直接の指揮命令を受けていると、こういった場合には労働者派遣に該当するわけでございまして、適正な請負事業とは言えないものでございます。

こういった偽装請負等の労働者派遣法違反につきましては、これは、仕事をしている場所が官公庁かというのを問わず、また業務の区別なく私ども指導をしているところでございまして、今後

とも指導を徹底して是正に当たっていききたいと考えております。

○川崎稔君 ありがとうございます。

是非この点については適切な対応をお願いしたいと思います。

私は、このほかに道路と鉄道の関係についてもちょっとお伺いしようと思っておったんですが、時間が参りましたので、私の質問はこれで終了させていただきます。ありがとうございます。

○平山幸司君 おはようございます。民主党・新緑風会・国民新・日本の平山幸司です。

会派として、本法律案に関しまして最後の質問になりますので、恐らくそういうことになると思います。よって、三月中旬からずっと衆議院から始まってこの法律案の議論がなされてきたと思います。

早速ではありますけれども、改めて大臣の方に、五十五年間ですか、続いたこの法律案が大きく方向転換するということに對しまして、政治的そしてまた歴史的にも、さらには国の統治機構の在り方等々も含めまして、本法律案の意義や重要性について大臣の考えを簡潔にお願いします。

○国務大臣(金子一義君) 御指摘のように、昭和二十九年以来五十五年ぶりでございます。これはもう、政治がこういう特別会計という制度をつくり、そして政治がこの枠組みを壊してまた新たなものをつくっていくというそういうときを、与野党問わずでありますけれども、我々政治がそれを迎えているという意味で本当に責任というのは重たいんだらうと思っております。

今まで当然だと思っていたことがなくなってしまうときというのは、一方で非常に不安を覚えるものでもあります。特に、これによって地方自治体の皆様方からは、道路というものはどうなっていくんだらうか、またまだ必要が道路はあるよねと。地方部だけではなくて、都会でもまだまだ残されている連続立体ですとか幹線となる高速道路というのがきちんと対応をできるんだらうかという様々な御意見が出てまいっております。

そういう意味で、今度特定財源というものは一般化されますけれども、そういう中で新たな必要な道路を造っていくと。

先ほど来議論ありましたように、道路財源一般化、今度は国債対応で道路を造っていくわけでありまして、一つ一つ慎重に無駄のないように道路を造っていくということを我々求められているわけでありまして、それだけに事業評価の手法というのでも累次の国会で議論されてまいりました。その上に立って、ただし、それだけの事業評価、今言われているようなB・P・Cということだけでは

ない部分というのがあるよなと。こういうものをどういうふうに取り入れて道路というものの需要に對応していくかという、また新たな模索を我々早急に枠組みとしてつくっていく、そして国全体として、これはもう都会、地方を問わずでありますけれども、国民の期待に對応していくかということ、求められていく、模索を今しているということ、大変我々政治家が大事な役割を今迎えているんだと思っております。

○平山幸司君 新しい方向に向かうということ、大きな責任をまず感じていると、そしてまた不安も同時にあることだと思えます。いずれにしても、半世紀にわたって続いた、政治的にも国の統治機構の在り方、機構の在り方を大きく見直すという意味で非常に重要であるという大臣の認識、我々も共有しております。

そういつた意味で、十四日の日ですかね、長浜我が方のネクスト大臣も、歴史的に見ても非常にこの法案は重要であるというお話で、本会議登壇物という法律の取扱いをされたということで、その際も質問をさせていただきまして、この場をお借りして長浜ネクスト大臣を始め委員の皆さんに感謝を申し上げたいと思えますし、大臣にもしっかりと御答弁もいただいたと思っております。

大臣の、そういった意味で、いろいろな議論の中で大臣職としての御苦労等もあると思えます。この重要な法案をやっていくに当たって苦労がある

と思えますし、一方でやりがいもあると思えますけれども、先ほどもありましたが、簡潔にこの辺が苦労しているんだということをちょっとお聞かせください。

○国務大臣(金子一義君) どうやって必要な道路、必要な道路は造ると、これはもう与野党一緒ですけれども、どういう物差しをいろんな使いながら、どうやって造っていくのか。

道路を造っていく仕組みというのが各国によって違いますんで、今まで道路特定財源というある意味枠組みがあったものが今度はないわけですから、そういう新たな尺度というものをつくっていくということが一番の苦労だと思っております。

○平山幸司君 新たな尺度をもっているいろいろな方向性で苦労しながら、でも、先ほど早急にと、スピードを持ってやるというお話もありましたので、後ほどその辺も兼ねて質問させていただきますかと思えます。

もう一点、この歴史的転換点の大きな変化の時期に大切なことが私はあると思っております。我々政治家は国民の信託を得て国会で議論をさせていた、だということでありまして、国民にとつて分かりやすくということが非常に大事であると思っております。支持者、有権者の皆さんからもよく、今動画で出ますので、言われますが、国会で何話しているかちょっと分かりづらいんだなというお話をいただきます。

先ほどの川崎委員といろいろやり取りあったときも、どうもかみ合わない、議論がかみ合わないというところもあると思うわけであります、国民に分かりやすく、国民主権の国でありますので、その辺、大臣、どういう考えをお持ちでしょうか。

○国務大臣(金子一義君) 公共事業、道路に限りはせんけれども、国民に理解の得られない公共事業、道路は造らない、しかし一方で必要な道路は必ず造ると、以上であります。

○平山幸司君 ありがとうございます。非常に明

確でうれしく思います。

それでは、私も国民目線でこの法律案について議論をさせていただきたいと思えます。大多数の先生も地方出身の先生でもございますし、この委員会にも尊敬する、私は同じ本州最北端青森県の選出であります、田名部先生もいらつしやいます。そういった意味で、地方の目線、国民目線ということから、先ほどのスピードを持って、そして地方の不安というものを解消するという視点から質問をさせていただきたいと思えます。

大きく五つ私は質問をさせていただきました、本会議の際に、一般財源化、そして暫定税率、さらには国直轄事業負担金、高速道路料金、総合交通体系と、こういった大転換期に当たって、もろもろの部分のクリアしていかねばいけない、早急にクリアをしていかねばいけないということでありまして、一般財源化からどこまで話せるか、ちょっと時間もありますので、どこまで行けるかという部分はありますけれども。

まず、道路整備に関して、今新しい地域活力基盤創設交付金というものを創設されましたね。その前は道路整備臨時交付金制度というものでやっていたと。この違いをちょっと御説明ください。

○政府参考人(金井道夫君) 御承知のとおり、地方道路整備臨時交付金、二十年度で六千八百二十五億ございましたが、非常に地方に使いやすいシステムという評価はいただいておりまして、パッケージとして地域の課題に對応した道路整備のメニューを挙げていただいて、パッケージとしてメニューに従って実施していただくというようなシステムでございました。

新しい地域活力基盤創設交付金、道路の部分については、基本的にそういう地方道路整備臨時交付金のやり方ができるだけの範囲で継続をしたいと思っておりますが、最大の違いは、御承知のとおり、道路以外の関連するインフラ整備であるとかソフト事業に広範囲にお使いいただいて、道路と一体として実施することによって非常に大きな効果を上げるような事業を自治体の裁量でいろいろ

ろやっていたようになつたと、そこが一番大きな差かなというふうに考えておるところでございます。

○平山幸司君 継続性という部分をもう一度簡潔に聞きたいんですけれども、大きな違いで、法的な、これはいろいろ議論があつたと思うのでこの場では言いませんけれども、法的根拠があるものと予算措置という部分で大きく違うと思うんですが、これはずっと継続していくんでしょうか、この基盤創造交付金は、いかがでしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) 法律の根拠ということでは、十分御議論いただきましたとおり、地方道路整備臨時交付金、ガソリン税の四分の一直入という状況がございましたので、法律事項でございました。今回の新しい交付金につきましては、特段法律に規定する内容がございませんので、法律にその内容を記載をいたしております。

新しい交付金につきましても、ただ、委員御指摘のとおり、地域の非常に高い道路需要を反映して、今までの地方道路整備臨時交付金の内容についてではできるだけ継続事業であるとか反映をしていきたいと思っております。法律に書いてあるわけではございませんけれども、できるだけ今後とも継続をさせていただいて、地域の高い道路整備のニーズに対応できるように私どもとして十分努力をし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。

○平山幸司君 聞いておりました一つ強く感じることは、地方の市町村長さん、私、おととい、風間浦村という、本州最北端でも大間は有名であります。マグロの大間は有名であります、その隣の村で観覧式がありまして、下北地域の市町村長さん一堂に集まって話を聞きました。

そのときに言っていたのが、変わるということに対して一口に、補助金が、若しくは予算が減るのは困るんだと。どうするんだ、もう地方は大変な状況だという声をいただきました。そういう意味で、法的根拠があつて続くもの、若しくは一方で今回、法的根拠がなく毎年継続、どうする

のかという議論をするということに對しまして、非常に継続性の面で不安を、先ほど大臣も言われた不安を持つておられます。一方で、私が感じるの、そういった不安を持つていっているイコールその不安を解消するというのはどういう方法を取るのかなと思うと、これは我々のところにも来ますけれども、地方自治体の首長さんたち、市長さんたちが陳情にいらつしやるわけですね。陳情にたくさんいらつしやいます。これを毎年続けるということは、交付金若しくは創造交付金をもううたために一生懸命陳情をしていかないとやっぱりやれない、そういった仕組みなんですかね。大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣(金子一義君) この今度の新しくできました交付金制度というものは、法律上規定をしておりますけれども、恒久法という位置付けでありまして、決して暫定というものではありません。これを十分に活用しながら、道路を造るというの、今年この制度はあつたけれども、二年後はなくなつちゃう、見直されるというものではなくな

か地方自治体も困りになる。私が不安と申し上げましたのは、今度は道路財源、特定財源ありませんから、予算全体としてどうやって、毎年毎年一方で確保していく、と同時に、それ以上に事業評価、必要な道路をどういうふうに造っていくのか、必要な道路は何かと。そのときに、今下北半島のお話が出ましたけれども、今の事業評価だけではなかなか事業化できるのかという、地方自治体の皆さんのやつぱりお声がある。

さつき、東北地方の皆様方のこの問題に関する御意見というものをちよつと紹介をさせていたいただきました。六つ御要望がありまして、防災、雪、命の道、幾つもありましたけれども、そういうものをきちんとおこたえするということについて、これから我々、ある意味で考え方をつくっていく必要があると。諸外国でも、道路を造る基準というの、それぞれ国によって対応違つてい

りますけれども、そういう意味で、我が国が、基本的には必要な道路は地方であれ必ず造る、そのところは我々は揺るぎない仕組みでやりますから、それをどうやってつくり上げていくかということが最大の責務だということを申し上げたところであります。

○平山幸司君 今、恒久法というお話が非常に大切かなと、こう感じております。もし仮に恒久法であるのであれば、ちよつと視点を覚えて聞いてみたいんですけれども、各自自治体への交付額ですね、これは今いろいろ大臣、先を追つて御説明されましたけれども、一体どうやって、だれが最終的には決定するんでしょうか。

○政府参考人(金井道夫君) 新しい地域活力基盤創造交付金でございますが、二十一年度につきましては、何回も御議論いただいておりますとおり、二十年度の地方道路整備臨時交付金の継続事業がかなりございます。これにつきましては、地方公共団体から提出された地方道路整備臨時交付金の整備方針及び要望、これを出していただくことによって早期に交付をしたいということでございまして、近日中に地域活力基盤創造交付金の一部、道路分について先行して配分をさせていただきます。これは継続事業が対象でございます。

そのほかの部分につきましては、地方道路整備臨時交付金と同様でございますが、地方公共団体が各地域の課題、地域のニーズというものを踏まえて計画を作成していただいております。その中におきまして、例えば計画の緊急性であるとか継続事業の進捗状況、それから地域の主要な課題にどのように対応するかというようなことを入れ込んだ計画を作つていただきまして、それを総合的に勘案いたしまして国土交通大臣が交付金を一括交付する、そのような手続になるかと思っております。

○平山幸司君 じゃ、国土交通大臣が引き続き交付する、恒久的にという話であると思ひます。よつて、これ先ほど、陳情というシステムがござ

いますけれども、私が考えるには、地方の市町村長さん若しくは住民の皆さん、非常に地域のことを深く考えて、地域に誇りを持つて、地域をどうやって良くしていこうかということを、私は地元いらつしやる人たちに強く敬意を表しますし感謝もしておりますし、そういう人たちのニーズにこたえる若しくはその人たちがやる、その人たちが計画をして行こうという実行性の面で、一方で、やつぱり国が関与をして、この道路若しくは違うことをしたいんだということでもお願いをしに来るという仕組み自体は、これ大臣、この大転換期においてやつぱり変えますか、それとも変わりはありませんか。

○政府参考人(金井道夫君) 地域の首長さん始め、いろいろな方々のいわゆるニーズというかその辺をお聞かせいただくこと自体は大変重要なことと思つております。一方、新しい交付金につきましましては、今、要領、要綱につきまして知事会の意見も踏まえて最終的に検討中でございますが、要領、要綱に基づいて実施するものでございますし、さつきもお答え申し上げましたとおり、計画を出していただいて、その緊急性であるとか進捗であるとか課題の解決の方策であるとか、そういったものに対して審査をさせていただくということでございます。いわゆる地域の実情をお伺いすること、これは重要でございますが、決して陳情をもつて交付をするということではないというふう

に理解をいたしていただいております。○平山幸司君 これちよつと、そもそもという先ほど川崎委員の話がありましたので、根本のところを、本質的な部分をちよつと考えさせていただきたいと思ひます。

やはり歴史的な大転換期に立つ、五十五年続いたこの法案が一方で方針転換をするという意味において聞きたいんですけれども、地域がやりたいことを国がなぜその要望を聞くという立場なのか、私はそれは大臣に聞いてみたいんですけれども、地域のやりたいことを聞いて、三分の一は国が出

しますよ、二分の一は出しますよ、十分の五・五、若しくは地域によつては七は出しますよ、いろいろなり方がありますけれども、そういった仕組みを、国が聞くという、受けるという形、そもそもこれはなぜ行われるんでしょうか。

○国務大臣(金子一義君) 国と地方の役割の分担という議論になってくるんだと思います。

やはり、幹線道路ということで地域あるいは県をまたがるという道路になりますと、なかなかその地域地域によつて必要性というものが、あるいはそれによる、自らその場合には負担いたしますから、考え方が異なる。これは一つの県だけじゃなくて地域間でも同じようなことはよくこれまで問々見られたことでありまして、この地域はこの道路を全部どうしても欲しいけれどもこちらは必ずしも優先順位が低いというような部分、こういう部分について全体としてどこかでだれかが調整していくと。地域地域の話であれば、それをまとめる知事の中で対応できる局面もあるでしょうし、整備局が対応する部分もあるでしょうし、あるいは国全体として対応する必要がある、対応を見ていく。特に幹線道路、大動脈のようなものについてはやっぱり国が中心となつて進めるといふことで、一方で、今直轄事業負担金の話が出ておりますけれども、こういう幹線道路であっても、今までの考え方、地域に恩恵があるので地域に負担をさせていただくという形でやってみてきております。

ただ、今出ております議論としては、委員が多分指摘されたい部分だと思えますけれども、地方にもつと主体性を持たせろよと、地方が自ら枠組みをつくるべきだということだと推察いたしますけれども、これは国と地方の、ある意味役割分担を見直すという大きな方向の中で考えていく必要も当然にありますけれども、今出てきているんだらうと思います。

○平山幸司君 ありがとうございます。

幹線道路等々、基幹ネットワークとも言われる総合交通ビジョン、将来の方向性というところで

もこれは非常に大切なところだと思いますが、地域の、青森県であれば雪がたくさん降るので、先ほどのいろいろお話しになりましたけれども、地域のこととはある程度地域間で協議会というものをつくつて調整していくという機能もあるわけでありまして、大臣が言われた国の在り方と地方がやるといふこの大きなすみ分け、国、県、地方という考え方が今問われているんじゃないかなと強く感じております。

その中で、これまでは地方分権という名の下に、地域で何かをやるときは私は必ず必要なのは権限とそして財源と責任ですよ、責任も必ず伴うと思います。権限と財源と責任、これが必要であるというふうに感じておりますけれども、どうも何分の何という直轄事業負担金、今度、次の二十七日に出る補正予算で九割まで負担する等々、これも選挙が終わつたらどうなるのかなという気持ちも少しあるわけでありまして、これも。

ちよつと話を戻しまして、この権限と財源と責任、この財源の部分で、今でいえば国土交通大臣が最終的には認可する、予算を決めるという部分に関して、私はやっぱり今歴史的転換点に立っている。新しい方向性を見出すという意味においては、これは、長浜ネクススト大臣、自分は尊敬しておりますので、ずつとお話を聞いておりますと、この議論自体を、一般財源化という議論自体を我々が野党の立場でやること自体が少し間違っているんじゃないか。要は、道路特定財源、五十五年間をずつとやってきたところで、立場が違う状態でこの議論をしたかったなという思いは私自身も少し持つております。よつて、権限と責任を地方に押し付けて、財源をいまだに握るというこの仕組み自体を将来的に変えていこうという大臣の考えはどうですか、ありませんか。

○国務大臣(金子一義君) 国と地方の分担割合ということを変えていく上では、当然でありますけれども、財源の配分も変えていくということが求められるのはもう当然であります。

○平山幸司君 何となく拍子抜けしましたけれども、やるんだという、方向性はそつちの方向に向かうんだという形であればいいんですが、この件に関しては、我々は一括交付ということで、国がやること、地方がやることを明確にして、その上で地方には自由にやっていただくという一括交付の考え方を我が方というよりは私個人は強く持つておりまして、それによつて地方の自主性、そしてまた地域のやる気、さらにはこれ、自分は青森県選出なので青森の話ばかりしますが、多くの地方の選出の先生方も感じているはずであります。東京だけに集中して皆さんの力を、誇りを持つてやっていたことももちろん大事であります、尊敬もしております。しかしながら、地域にも地域を本場に誇りに思つて力強くやっている皆さんがいるわけで、その人たちの力を、人口が少なくなっていく、ましてや地域間格差といった、地域が大変な状況になっている今の時代においては、私は思い切つた政策が必要であり、地域に、地方にいる皆さんの能力と知識、そして経験、誇りを今は総動員して、日本全体が一致結束して今の状況、新しい歴史をつくっていく、前向きに進んで行きたいなど、こういう思いを持つております。

これは伝えるだけになりますけれども、ちよつと時間もありますので次に行きますが、暫定税率について少しお伺いします。

抜本税制改正ということを見直す、そのときにこの暫定税率に関しては見直すというお話がありますが、この時期、ずつとやるやるといふふうに言っておりますが、一体いつやるのか、ちよつとお答えください。

○政府参考人(田中一穂君) お答えいたします。税制の抜本改革につきましては、先般成立をいたしました平成二十一年度の税制改正法の附則におきまして、経済状況を好転させることを前提として、遅滞なく、かつ段階的に行うこととされております。そのため、平成二十三年度までに必要な法制上の措置を講ずるということにしております。その意味におきまして、この揮発油税等の税率の在り方を含めた税の在り方、これにつきま

しても税制の抜本改革の中で御検討をいたいただくということになるかと思ひます。

この実施時期につきましては、経済状況をよく見極めて判断するということになっておりますけれども、二十三年度に向けまして、景気が回復するよう全力を尽くしていきたいというのが政府のスタンスでございます。

○平山幸司君 経済状況を見極めて行つていくと、これはずっと同じことが繰り返されてきております。

私は、昨年のガソリン国会、およそ一年前でありましたけれども、あの際も非常に大きな議論を呼んだわけでありまして、今、暫定税率に関して国民は、委員会でもいろいろ質問あつたと思ひますが、重税感に国民は納得一体しているのかどうかという話はあると思うんですよ。

いろいろなところで話を聞きますけれども、税金というところは非常に難しいところがあるんだと思ひますけれども、この暫定税率に対して、これ財務省さんになるのかそれとも大臣になるのかどうかですが、ちよつと大臣に自分は聞いてみたんですけれども、今の転換期という意味も含めて、この重税感に対して、参考人のいろいろな皆さんのお話を聞いたときもそうでありまして、国民の合意形成が必要であるということでありまして、けれども、これ、国民の合意形成、暫定税率について図られていくんでしょうか。

○政府参考人(田中一穂君) 暫定税率につきましては、まさに様々な議論が行われておりまして、それこそ小泉内閣の時代からこの一般財源化に伴う議論がございまして、行政改革推進法のような形で法律の中でもその議論がされ、税率の在り方についての規定がされております。その後、安倍内閣、福田内閣においても様々な議論が行われ、それから先般の一般財源化についての閣議決定、それから、去年の冬になりますけれども、政府の与党の合意等々、その間ずつとこの税率水準についての議論が行われてきたというのが私どもの認識でございます。

その上で、毎回御説明申し上げておりますけれども、この暫定税率部分も含めました税率の在り方につきましては、政府の今後の税制の抜本改革時に検討することとして、それまでの間、地球温暖化への国際的な取組あるいは地方の道路整備の必要性、国、地方の厳しい財政状況等を踏まえまして現行の税率水準を維持するというにされたところでございますけれども、この考え方につきましては、この国会の審議におきましても私どもから御説明を申し上げ、御議論をいただいておりますけれども、税制の基本的在り方についての国民的な、何といいましうか、納得についての議論だつたと思ひますけれども、その税制の在り方の考え方はその具体的内容については、まさに国会における法案審議の場で御議論をいただくことになるものと考えております。

○平山幸司君 国会における法案審議の中で合意形成がなされていく、それも一つの考え方であり、多くはそうであると思ひますけれども、やはり大原則である部分を忘れてはいけません。それは国民です。私は先ほども国民目線と言ひましたけれども、すべては何のために行われていのかといひますと、公共の福祉そしてまた国民の皆さんの幸せを向上させるために行うわけでありまして、どうも、私は無名の新人から国会に來させていただきましたけれども、感じるころとして、国民から遠く離れたところで難しい議論が行われているなという感を受けます。

○平山幸司君 国会における法案審議の中で合意形成がなされていく、それも一つの考え方であり、多くはそうであると思ひますけれども、やはり大原則である部分を忘れてはいけません。それは国民です。私は先ほども国民目線と言ひましたけれども、すべては何のために行われていのかといひますと、公共の福祉そしてまた国民の皆さんの幸せを向上させるために行うわけでありまして、どうも、私は無名の新人から国会に來させていただきましたけれども、感じるころとして、国民から遠く離れたところで難しい議論が行われているなという感を受けます。

○平山幸司君 選挙です。選挙です。それ以外ありません。私は、大臣のそういった考え方がみんなここにいらっしゃる先生方も共有しているはずで、国民の声なくして力強い政策はできないと思ひます。そういった意味で、今、補正予算とこの場で言うのもちよつと違うと思うのもうやめますけれども、選挙ですよ。

○平山幸司君 選挙です。選挙です。それ以外ありません。私は、大臣のそういった考え方がみんなここにいらっしゃる先生方も共有しているはずで、国民の声なくして力強い政策はできないと思ひます。そういった意味で、今、補正予算とこの場で言うのもちよつと違うと思うのもうやめますけれども、選挙ですよ。

○平山幸司君 選挙です。選挙です。それ以外ありません。私は、大臣のそういった考え方がみんなここにいらっしゃる先生方も共有しているはずで、国民の声なくして力強い政策はできないと思ひます。そういった意味で、今、補正予算とこの場で言うのもちよつと違うと思うのもうやめますけれども、選挙ですよ。

○平山幸司君 選挙です。選挙です。それ以外ありません。私は、大臣のそういった考え方がみんなここにいらっしゃる先生方も共有しているはずで、国民の声なくして力強い政策はできないと思ひます。そういった意味で、今、補正予算とこの場で言うのもちよつと違うと思うのもうやめますけれども、選挙ですよ。

○平山幸司君 選挙です。選挙です。それ以外ありません。私は、大臣のそういった考え方がみんなここにいらっしゃる先生方も共有しているはずで、国民の声なくして力強い政策はできないと思ひます。そういった意味で、今、補正予算とこの場で言うのもちよつと違うと思うのもうやめますけれども、選挙ですよ。

○平山幸司君 盛岡までは国鉄からJRに替わつたという話で昨日聞きましたけれども、いずれにしても、都市計画等々も含めてかなりの地元負担が強いられるということが意外に地元の人は分らないんじゃないかなというイメージを持っています。市と国とのパイプをこの二十年間やっ一生懸命頑張ってきた青森県都でありますけれども、もうすぐテーパーカットのときに、頑張ってきた方もいらいするわけでありますけれども、なかなか住民の、何といふんですか、やはり気持ちを酌み取れなかつたというような形も一方で聞いておりますので、そういった意味では地域の負担の在り方というのを大きくやはり見直すべきだろうと思つております。

○平山幸司君 盛岡までは国鉄からJRに替わつたという話で昨日聞きましたけれども、いずれにしても、都市計画等々も含めてかなりの地元負担が強いられるということが意外に地元の人は分らないんじゃないかなというイメージを持っています。市と国とのパイプをこの二十年間やっ一生懸命頑張ってきた青森県都でありますけれども、もうすぐテーパーカットのときに、頑張ってきた方もいらいするわけでありますけれども、なかなか住民の、何といふんですか、やはり気持ちを酌み取れなかつたというような形も一方で聞いておりますので、そういった意味では地域の負担の在り方というのを大きくやはり見直すべきだろうと思つております。

○平山幸司君 盛岡までは国鉄からJRに替わつたという話で昨日聞きましたけれども、いずれにしても、都市計画等々も含めてかなりの地元負担が強いられるということが意外に地元の人は分らないんじゃないかなというイメージを持っています。市と国とのパイプをこの二十年間やっ一生懸命頑張ってきた青森県都でありますけれども、もうすぐテーパーカットのときに、頑張ってきた方もいらいするわけでありますけれども、なかなか住民の、何といふんですか、やはり気持ちを酌み取れなかつたというような形も一方で聞いておりますので、そういった意味では地域の負担の在り方というのを大きくやはり見直すべきだろうと思つております。

○平山幸司君 盛岡までは国鉄からJRに替わつたという話で昨日聞きましたけれども、いずれにしても、都市計画等々も含めてかなりの地元負担が強いられるということが意外に地元の人は分らないんじゃないかなというイメージを持っています。市と国とのパイプをこの二十年間やっ一生懸命頑張ってきた青森県都でありますけれども、もうすぐテーパーカットのときに、頑張ってきた方もいらいするわけでありますけれども、なかなか住民の、何といふんですか、やはり気持ちを酌み取れなかつたというような形も一方で聞いておりますので、そういった意味では地域の負担の在り方というのを大きくやはり見直すべきだろうと思つております。

○平山幸司君 盛岡までは国鉄からJRに替わつたという話で昨日聞きましたけれども、いずれにしても、都市計画等々も含めてかなりの地元負担が強いられるということが意外に地元の人は分らないんじゃないかなというイメージを持っています。市と国とのパイプをこの二十年間やっ一生懸命頑張ってきた青森県都でありますけれども、もうすぐテーパーカットのときに、頑張ってきた方もいらいするわけでありますけれども、なかなか住民の、何といふんですか、やはり気持ちを酌み取れなかつたというような形も一方で聞いておりますので、そういった意味では地域の負担の在り方というのを大きくやはり見直すべきだろうと思つております。

○平山幸司君 盛岡までは国鉄からJRに替わつたという話で昨日聞きましたけれども、いずれにしても、都市計画等々も含めてかなりの地元負担が強いられるということが意外に地元の人は分らないんじゃないかなというイメージを持っています。市と国とのパイプをこの二十年間やっ一生懸命頑張ってきた青森県都でありますけれども、もうすぐテーパーカットのときに、頑張ってきた方もいらいするわけでありますけれども、なかなか住民の、何といふんですか、やはり気持ちを酌み取れなかつたというような形も一方で聞いておりますので、そういった意味では地域の負担の在り方というのを大きくやはり見直すべきだろうと思つております。

○平山幸司君 盛岡までは国鉄からJRに替わつたという話で昨日聞きましたけれども、いずれにしても、都市計画等々も含めてかなりの地元負担が強いられるということが意外に地元の人は分らないんじゃないかなというイメージを持っています。市と国とのパイプをこの二十年間やっ一生懸命頑張ってきた青森県都でありますけれども、もうすぐテーパーカットのときに、頑張ってきた方もいらいするわけでありますけれども、なかなか住民の、何といふんですか、やはり気持ちを酌み取れなかつたというような形も一方で聞いておりますので、そういった意味では地域の負担の在り方というのを大きくやはり見直すべきだろうと思つております。

○平山幸司君 盛岡までは国鉄からJRに替わつたという話で昨日聞きましたけれども、いずれにしても、都市計画等々も含めてかなりの地元負担が強いられるということが意外に地元の人は分らないんじゃないかなというイメージを持っています。市と国とのパイプをこの二十年間やっ一生懸命頑張ってきた青森県都でありますけれども、もうすぐテーパーカットのときに、頑張ってきた方もいらいするわけでありますけれども、なかなか住民の、何といふんですか、やはり気持ちを酌み取れなかつたというような形も一方で聞いておりますので、そういった意味では地域の負担の在り方というのを大きくやはり見直すべきだろうと思つております。

費用につきましてでございますが、国からの資金のほかに、これも先生御承知のとおり、例えば地方公共団体からの負担金であるとか、電線類地中化するときの負担金であるとか、各種の貸付金の償還金であるとか、いろいろな費目がございます。こういった費目を含めて歳入と歳出との対応関係を明確にするということで、社会資本整備特別会計における治水勘定と港湾勘定、それと同じでございますけれども、他の勘定と同じように道路整備勘定を設けて明確な経理を行っている、そのようなことかなと思っております。

○**洲上貞雄君** 地域活力基盤創造交付金は社会資本整備事業特別会計を経由せずに地方公共団体に交付をされることになっておりますが、道路整備事業に係る経理の明確化を図る観点からすればこのような処理の方法には問題があるのではないかなと思うんですが、その点いかがでございましょうか。

○**政府参考人（金井道夫君）** 新しく創設された地域活力基盤創造交付金につきましては、道路のみならず、関連する他のインフラ整備、ソフト事業も対象としているということで、一つのまとまった交付金制度として一般会計で経理をするということと決められたところでございます。

この新しい地域活力基盤創造交付金につきましては、申請の段階で地方公共団体が事業内容を明らかにして、例えば道路であれば道路幾らというような計画を策定をいたします。それから、精算段階におきまして、道路整備事業も含めてどのような事業に対して支出されたのか明確に把握されるということでございますので、道路整備事業に係る経費として明確に示されますので、内容が不明確になるということはないかなというふうに考えております。

○**洲上貞雄君** 提出法案では、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の道路整備勘定の歳入に組み入れる措置が廃止をされますが、道路特定財源の一般化によって、社会資本整

備事業特別会計の道路整備勘定の歳入及び歳出には変化が生じるのでしょうか、その点いかがでしょうか。

○**政府参考人（金井道夫君）** 御指摘のとおり、二十一年度の道路予算につきましては、直轄事業につきましても約一・二％の削減、金額にして約千五百億円の削減、それから、特に補助事業につきましても約三・五％の削減、約二千億円の削減ということで、非常に大幅な削減になっております。

ただ、先ほど申し上げましたとおり、この外に一般会計の予算といたしまして新たに地域活力基盤創造交付金がございまして、この交付金を活用いたしましてできるだけ地域の要望にこたえられるように私どもとしても目いっぱい努力をしていきたいと、このように考えておるところでございます。

○**洲上貞雄君** 直轄事業の地方負担金については、いろいろ御議論がありましていろいろ取り組まれているところでございしますが、本委員会においても議論がありました。改めて確認の意味を含めて伺いをいたしますが、今後の地方負担金の在り方についてどのように考えておられるのでしょうか。

○**政府参考人（増田優一君）** 直轄事業負担金につきましては、制度的には、受益と負担の関係から一定の合理性のある制度だと思っておりますし、また、法令に基づく義務的な経費でございしますので、毎年度、地方財政計画でありますとか地方交付税の算定で措置されているというふうには承知しております。

ただ、全体として今大変地方財政が厳しいものですから、措置していると言いましても、なかなかそれを年度できっちりと手当てするのが大変だということも私どもとしても理解しておりますし、私ども自身としても、これから直轄事業、それから直轄事業以外の補助事業を計画的、円滑に進めていくためには、そういった厳しい地方財政を踏まえた何らかの対応が必要であろうというふうには考えております。

これまでも、直轄事業の推進につきましては、国と都道府県等できめ細かな情報交換でありますとか事前調整を行ってまいりまして、地方によっては地方負担の限度に応じて私どもの進度調整も行っているような対応もしてきているわけでございます。

それから、これは経済対策ということでございすけれども、四月十日にまとめられました経済危機対策におきまして、追加の公共事業の地方負担等につきまして、地域活性化・公共投資臨時交付金も創設することが決まったところでございます。

ただ、これから先直轄負担金どうするかということにつきましては、これは去る四月八日に金子大臣が主催いたしました知事との意見交換会においても様々な御意見が出ておりまして、今後そういった様々な御意見を踏まえながら国交省としてできるだけ検討を進めまして、できることから何らかの対応を取っていきたいというふうな考えでおります。

○**洲上貞雄君** 高速道路の有効活用・機能強化に関する計画案における高速道路料金の引下げについてはどのような積算の下に決められたのでしょうか。

また、土曜、日曜、祭日の高速道路料金引下げにより、高速道路バスや定期航路運航への影響はどの程度あると考えられておるのでしょうか。お伺いいたします。

○**政府参考人（金井道夫君）** 前半についてまずお答えを申し上げます。

生活対策における高速道路料金の引下げについては、平成二十二年度までの措置として計画をしております。概算によりましてその必要額を出させていたいておりますが、主なメニューにつきましては、休日の上限千円につきましては約二年間で二千億円、それから休日の首都高速、阪神高速五百円や、大都市近郊区間の三割引については約二年間で約五百億円、それから平日の割引、

これは今まで割引のなかった昼間の時間帯について割引を入れるのが主でございしますが、これについては約二年間で二千五百億円、計五千億円というところで割引のメニューを作らせていただいております。

○**政府参考人（大口清一君）** 委員御質問の後段の件でございすけれども、土日祝日の高速道路料金の引下げによる高速バスとかフェリーへの影響いかんということでございすますが、まず高速バスにつきましては、高速道路料金の引下げに起因した需要の減少あるいは渋滞によって何か遅延が生じたというようなことも含めまして、現時点では大きな影響があったという報告は来ておりません。それから、フェリーにつきましては、これ例えば本四高速と競合するフェリー航路、これについては土日祝日の乗用車の輸送にある程度の影響が出ていという報告を受けております。

いずれにしても、輸送量等の減少は、大きな人間社会の景気の後退のありよう、あるいは季節あるいは天候というような自然の状況、そういったような様々な要因を総合しながら、これからよくよく分析していくべきものではないかなるか、こう思っております。

○**洲上貞雄君** 高速道路利便増進事業の実施に当たって国が機構債務継承することになっていすが、高速道路の通行者及び利用者の利便の増進、自動車交通の円滑化といった高速道路利便増進事業の目的に見合った事業として適正に行われているかどうかの事業の検証をすべきではないかと考えるんですが、いかがでございましょうか。

○**政府参考人（金井道夫君）** 先生御指摘のとおり、高速道路利便増進計画、利用する方々にとって適切なものとなるように常に努めていかなければいけないと思っております。実施の前に、一月の十六日から二十五日までパブリックコメントというところで御意見を賜りました。二千六百五十七人の方から御意見を賜っております。

今後につきましても、例えば、利用状況であるとか利用者の利便がどうなっているのかというこ

とも含めて、政策目的に照らしまして非常に効率的な割引になっているかどうかということも含めて検証をしていく必要があると思っております。その結果に基づいて、割引内容の見直しも含めまして今後検討してまいりたい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** 国が経済対策を決定をして、高速道路会社がそれに沿って計画案を作成するということは高速道路会社の経営の自主性を損なうのではないかと考えるんですが、その点いかがでしょうか。

○**政府参考人(金井道夫君)** 御指摘のとおり、民営化以降、高速会社の自主性ということとは非常に重要な事項であると思っております。

今回の料金の割引につきましては、例えば地域の活性化とか物流とか、大枠のところをいわれる国の政策課題として提示をさせていただいて、具体的な割引、例えばどういう割引の仕方をするのかというようなことについては、高速会社の料金に関する自主性を尊重して、会社の方で具体的な詳細な検討をした上で原案を作成をさせていただき、また先ほど申し上げましたとおり、それに基づいたパブリックコメントを承ったということではないかと思っております。

今後とも、会社が国に申請をして、それに対して国が同意するというように、自主性を尊重した仕組みを生かして割引を進めていくのかな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** 地域高規格道路の役割についてはどのように考えられておられるのでしょうか。また、地域高規格道路の現状についてはどのように認識をお持ちなのか、今後どのように整備を進めていくようにしているのか、お伺いいたします。

○**政府参考人(金井道夫君)** 御指摘の地域高規格道路でございますけれども、位置付けとしましては、例えば平成十年の二十一世紀の国土のグランドデザインその他に位置付けられておりまして、先生御承知のとおり、非常に範囲としては広いものがございまして、いわゆる一万四千キロの高規

格幹線道路でカバーし切れなかった高速交通体系を担うものから、いわゆる都市内の高速道路であるとか、地域のいわゆる交流、広域的な交通拠点への連結強化、いろいろな機能を持つ路線でございます。

これにつきましては、平成二十一年、今年の四月一日現在で計画路線となっております路線が約六千九百五十キロございまして、現在の完成状況、千八百九十七キロが現在完成をしているところでございまして、いわゆる規格の高い道路としての整備でございますので、地域との合意形成ということが非常に重要であると思っておりますけれども、そのようなことを踏まえまして、我が国の高速交通体系の確立という面から、地域の同意の上に積極的な整備を図っていききたい、このように考えておるところでございます。

○**洲上貞雄君** 高規格幹線道路網を補完する広域的な機能を有する、今もお話ありました地域高規格道路について、意思決定の透明性、公正性を確保するためにはどのような措置を講じていくように考えられておられるのか、お伺いいたします。

○**政府参考人(金井道夫君)** いわゆる地域高規格道路について、高規格幹線道路に準じるような、その広域的な機能を有する道路につきましましては、透明性、公平性を確保するべきであるという御指摘を度々いただきました。我が方の社会資本整備審議会道路分科会におきまして、手続の見直しの方向性について御議論をいただきました。

その結果、例えば調査区間であるとか整備区間に関する指定の段階で社会資本整備審議会の議を経るといふこと、調査区間及び整備区間に指定する段階で関係都道府県の意見を聴取するといふような手続の透明性であるとか公平性を確保するように定めたところでございまして、既に実施をしておるところでございます。

○**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。金井局長、随分いろいろと衆参通じて一番矢面に立たれてこの法案の答弁をされてきたわけですが

けれども、去年ほどの大あらしではなかったかと思えますが、大変な時期に局長を引き受けられて本当に御苦労されたなということを含めて感謝を申し上げたいと思えますし、御慰労を申し上げます。今日は、また自民、公明の理事の皆さんに御配慮をいただきましてお時間をいただいたことに感謝をいたしたいと思えます。

これで道路のことはもう大臣、最後に聞けないんです。今、目が合いましたのでちょっと一問大臣に、予定がなかったんですが。

私は、ずっと法案の審議を通じて大臣が政治の責任、政治家としてやるという、やはり力強く言っていたことが私は本当に救いでありました。十八の路線がBバイCによって今凍結をされた。これは凍結をされたということは、また氷が解けてまたできていくのか、あるいはもう凍結のままになっていくのかという、まさにこれは国交省が道路の評価を、造り方の評価を変えない限り私はこれは続いていくのではないかと、どっちになつていくのではないかと非常に心配をしておるんですけれども。

実は、二十日の日の新聞に高知の橋原町の道路の凍結のことで、この中越町長は衆議院の参考人質疑にも来られて随分地方のことを訴えられていました。私も短い時間であつたんですが質問してホームページに載せました。随分いろんなアクセスをしていただいた方から御意見をいただいて、やっぱり多かったのが、この新交付金、自治体関係の方で多かったのは、新交付金の制度ということ。そして今後どうなっていくんだろかということ。そして高規格道路のミッシングリンクのことがどうなっていくんだろかということ、そして、後で聞きますが、高速道路の料金が今後どうなっていくのだからという、これに私のところに来た皆さんの意見が集約されましたけれども。

私はやはり、このBバイCというものが今後どういう形で見直されるのか分かりませんが、この評価が、大臣、この十八の今凍結された地域というのは、これはやはり大変な地域にとっては私

つらい状況であると思うんですね。ですから、これは本当に大臣が政治でやるんだということに言明をされたわけですから、これは今の状況、評価が続く限りはもう政治以外救う道がない、政治がいかに決断をするかということなんです。この部分に関して、ちょっと大臣、今後、政治というものを言われたことに対して、この十八の路線が今凍結されていることに対して、どういふふうな受け止めさせていただいたらいいのか、ちょっと考えを聞かせてほしいと思います。

○**国務大臣(金子一義君)** 道路一般財源化ということ、我々節目を迎えたときでありますから、そういう中で、無駄な道路は造らないという一つの考え方として累次の、何遍も繰り返しますけれども、委員会の場、この場でもそうでありましたけれども、評価をきちっとしていこうと、それから、昨春秋に出ました交通需要予測、将来の予測に向けて、少子化社会が進んでいく中において道路はどうあるべきかということもきちんと考えていこうという様々な御議論がございました。そういうものを含めて事業評価を厳格にしていこうという、ある意味、国会の私自身は一つの一定の方向だつたと思っております。

さはさりながら、やっぱりそれだけで、今我々が持っている物差しだけではなかなか計れない部分、なかなかそれだけでは対応できない部分、それはやはり地方自治体の皆様方から、それぞれの地域事情があるものですから、そういう声を出していただながら何とか乗り越えていこうと。そういう意味で、よく必要な道路と言われますけれども、必要な道路というのは何かということ、まさに一つずつ確かめながらこれからいくんだと思っております。

今、くしくもミッシングリンクというお話を委員が御指摘ありましたけれども、こういう言わばネットワーク、幹線の道路でもやはりネットワーク化されますとかなり違った社会、違った状況というのが見えてくるというふうなものもあります。そういう意味で、我々、幹線としての道路の

ネットワーキ化をやはり早く進められるようにしていきたい。

一方で、地方における、先ほど来東北地方からの、東北地区からの首長さん方の御要望を御紹介申し上げてきましたけれども、防災、災害、雪、命の道といったようなものについてコンセンサスを国民的に得られるようなものを我々つくり上げながら、必要な道路というものをきちっと造っていく、そのことは我々のまさに政治に課せられた課題であると思っております。

○大江康弘君 実は、今日は十二の県の知事さんが陳情に見えられまして、まさに今私も指摘をさせていたいただきましたが、このミッシングリンクを早くしてほしいという、私なんかは陳情の八割が道路ばかりでありまして、いかにやはり地方にとっては道路というのが求められておるかということも前にも申し上げましたが、すべてこれは、この十二の県の知事さん方というのはやはり地方ばかりであります。その中で、金井局長、この七千六百キロが一万四千キロになったという、これの一番の、倍になったという理由は一体何なんですか、ちよつと質問予定になかったんですが、ちよつと教えてください。

○政府参考人(金井道夫君) 一万四千キロにつきましては、先生御承知のとおり、昭和六十二年の四全総で計画として定められたという内容でございますが、やはり全国のいわゆる交流を促進するということが、一時間圏構想と言っておりますけれども、やはり日本の国土、基本的にどこへ行っても一時間で高速道路に乗れるようなネットワークというものを基本に、国土を隅々まで振興するという観点から一万四千キロのネットワークが決められたというふうに考えておるところでございます。

○大江康弘君 今なぜそんなことを聞くかというと、要は、全国北海道から沖縄まで各地域の住まれている皆さんがやはり平等な高速道路の使い方ができるように、いわゆる公平公正な国土の幹線軸である道路、とりわけこの高速道路を使おうと

いう、まさに一を一にしてほしいという思いから一万四千キロ構想というのができ上がった。今まさに局長が答弁をいただいたとおりだと思います。

しかし、現状はそうなっていない。だから、地方は一を十にしてほしいとか、一を五にしてほしいとか去年からずっとありましたが、そんなぜいたくな願いやあるいは陳情をしてくいていなかったわけですね。それがなかなか去年一年間を通じて今日までその思いが伝わらなかったということ、私は非常に残念です。一般財源化がこうして目の前に立ちださなくて、やはり本当に自治体の、地方の責任をあずかっておられる皆さんが地域の住民の皆さんの声を聴いて、今後どうしたらいいんだろうか、どうなっていくんだろうか、これはもう本当に私は偽らない気持ちだと思わなければならない。

そんな中で、ミッシングリンクということはどういうことなのかの中で、麻生総理が非常にこの十日に発表したこと、言っていたことは、いわゆる今回の経済危機対策で、もう少し地方に突っ込んでいってほしいなと思うんですが、とりわけ三大都市圏とか環状道路、これは東京都をイメージされたんだと思うんですが、そのミッシングリンクを結合するために整備をしたいということを麻生総理が言われました。これはこれで私は大変大事なことでと思います。

私は地方におりますが、一極集中をけしからぬと思う人間ではないんです。やっぱり東京というのは、外国に對峙していくのにやはり一つの都市というものは中心が必要ですから、この都市機能はどう高めていくのか、だからメートル一億円が掛かっているこの首都高の外環道路でも私は個人的には理解をしてきた一人でありますけれども、しかし、一般財源化となってきたら、私はそういうようなことを、悠長なことを、そんな心の広いことを言っていられないな。さきの質問のときにも申し上げましたが、やはり命の道路、これは、やっぱり救急道路も含め

て、災害も含めて、やはり地方にとつてミッシングリンクをどうしていくのか。その中で、この経済対策という今回の麻生総理がやはり思い切つて講じられた今回の予算措置というものの対して、このミッシングリンクとかかわり、道路とかかわりというのはどんなになつていくのかということもちよつと道路局の立場として教えていただきたいと思ひます。

○政府参考人(金井道夫君) 先生御指摘のとおり、今回発表されました経済対策の中に、地域連携と競争力の強化と、そのための基盤整備といったしまして、国土のミッシングリンクの結合を図る観点から、三大都市圏の環状道路、それから主要都市間の規格の高い道路、それから拠点間、地域都市間のアクセス改善となる道路、それからスマートインターチェンジの整備、このようなことがうたわれているところでございます。

先度度々御指摘のとおり、高規格幹線道路一万四千キロにつきましては、十分ではありませんが着実に整備を進めてまいりまして、現在、供用延長は約九千四百六十八キロということでございまして、まだ全体から見ると三分の二がようやく整備をされたところ、まだ道半ばというところでございます。

やはり従来から、高速道路にかかわる地域、いわゆる地域への効果、非常に大きく評価されたいところでございますけれども、今後ともやはり、今御指摘いただきましたとおり、特に新しい観点から、ミッシングリンクであるとか防災機能であるとか、度々御指摘いただいてあります命の道とか、新しい命題をいわゆる高速道路整備に關していただいているのかなというふうに考えているところでございます。そういうところを大事にして、今後、高規格道路一万四千キロ、それからさらに、さつきも御質問ございました地域高規格道路、いろんな観点がございますので、効率的な道路整備をして地域の活性化にできるだけ資するように最大限の努力をしてまいりたいというふうに考えているところでございます。

○大江康弘君 ありがとうございます。ひとつよろしく願いを申し上げます。

もう一点、高速道路の料金の引下げでお聞きをしたんですが、二年間で五千億ということですが、これは少し自分なりにどこからお金が出てきているのかということが分かっておるんですけれども、ちよつと簡単に局長、教えてください、この五千億円の財源。

○政府参考人(金井道夫君) 五千億円の財源につきましては、基本的に、財政投融资の特別会計の金利変動準備金から出ているものというふうに考えております。

○大江康弘君 大臣、実は、先般テレビを見ておつたら、それぞれ外食産業で、回転ずしが一週間限定で三十円引きだということですね。お客が増えたんですよ。なぜ一週間かといつたら、それ以上になつたらその値段が当たり前になつて値引きにならないと、だから一週間にしたんだという。ああ、そうかと、改めて。ただ、来る人はいつまでも安くなつてくれたらいいな。僕は、二年間で五千億円というのは大変いいことだと思ひます。

それで、無料化というのがありました。去年もいろいろその議論に参加しましたが、やはり環境的な負荷とかいろいろなことを考えたときに、果たしてそんな全部無料化にしていいいのかどうかということは、私は反対の立場でありました、ありました、今もそうですが。

これ二年間やって、これ二年という期間やつたら、そうしたら、三年目に入つたらこれも、あしたからまたということに本當に国民がどこまで理解してくれるのかな。私はやっぱりそこをところは、例えばその間にこの道路の特定財源がしっかりと、私の持論ですけれども、一般財源化するんだつたらもう道路特定財源なんかやめなさいよ、あるいは暫定税率もやめなさいよ、そして税率をもう一回見直しなさいよというのが私は筋だと思ひますが、この二年間の中でいつまでも今言われた局長のスキームでは私はやっていけな

いとは思うんですね、もしこれやるとしたらです。

ただ、やはり非常にこれは国民にとつては、土日、祭日、休日ですか、渋滞するという、一つにはそういうことも抱えながらも非常に好評なわけです。ですから、やはりこれは私は税金の見直し、ここでも議論させていただきましたが、自動車に係る諸税の見直しがつちりできないままに一般財源化、今、してしまつた。また、それをして見直しができないままに、このままあるいは国民が、どういふような形でもう少し説明責任をされていくのかは分かりませんけれども、やっぱりこのまま続くのであれば、私は、二年後に、好評と言われているこの今の制度というものが本当にやめられるのかという疑問を持つんですね。

ですから、そこところは二年先のことと言いますけれども、そういう仕組みを今政府がつくつたわけですが、そういう国民に一つの制度を与えたわけですから、限定といえども、私はやはり、でも、先ほどの回転ずしの話じゃないですけども、心理として、もうあしたからやめます、はい、ありがとうございました、今まで済みせん、おおきにと、私はこうはならぬと思うんですが、そんなことの議論というのはなかつたんでしょうか。

○国務大臣(金子一義君) 今の高速道路の割引を二年後どうするかということの御質問であります。先回のこの委員会でも佐藤信秋委員から御指摘もありまして、議論もさせていただいたところがあります。

この案件については、二年間の暫定として導入をさせていただいたところがあります。しかし、今の段階でどうするということはもとより申し上げられませんが、一度導入しておりますので、何とか財源を見出しながらか引き続き継続できるように努力はしてまいりたいと思っております。

ただ、今いろいろな割引形態を取って、時間帯ですとか首都高ですとか大都市圏ですとか、今そ

れから一方で御要望があるのは、地方公社が造つたものをも対象にしてくれという御要望がそれなりにあると。そういったものも含めて、今度の新交付金、道路の新交付金も活用しながら、全体として国民に利便性のある道路の料金政策というのは何かということも求めながら二年後を考えてまいりたいと思っております。

○大江康弘君 暫定をうまく長く使ってくる手法が上手なのが日本でありますので、そのことを期待をしながらいろいろと議論をさせていただきましたけれども、大臣には十分地方の実態、もとより大臣も地方御出身ですから御理解をいただいております。今後とも、どうぞひとつ大臣が言われた政治という立場でしっかりと受け止めていただいて、地方の声をひとつまた反映をしていただきたいということをお願いを申し上げます。

○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。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○大江康弘君 改革クラブの大江でございます。私は、反対の立場で討論をさせていただきたいと思ひます。私は、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律案に反対の討論を行います。

道路特定財源は、有料道路制度とともに受益者負担原則の下、長期的、安定的な道路を必要とする道路整備を支える制度として機能し、昭和二十九年の制度発足後今日まで五十五年間に百二十万キロメートルもの道路網を造り上げ、我が国の経済社会の発展に大きく寄与してきました。

しかしながら、都市部と比較して整備が遅れがちな地方においては、企業立地の促進、観光などの地域の活性化、救急医療施設への到着時間の短縮化、災害等緊急時における代替道路の確保など、道路ネットワークの早期完成が課題となつて

おり、昨今議論になつてゐる直轄事業負担金を負担してでも早期整備を求める声が強いのが地方の実情であります。

このような地方の実情を前にして、道路特定財源を一般財源化することにより道路整備財源が毎年の財政状況により左右されることにより、地方が求める道路整備がますます遅れることが懸念されます。

本委員会に参考人として出席された中山京丹後市長は、道路財源が二分の一になれば新設の財源も維持費の財源も半分に減るのではない、維持費は削減できないので新規建設を抑制せざるを得ないことから危機感を持つてゐると発言されております。

平成二十一年度予算においては九千四百億円の地域活力基盤創造交付金が創設されたものの、法律に根拠を持たない予算措置による制度であり、来年度以降存続の保障も全くなく、地方の不安解消につながらざる制度とはとても言えません。

また自動車ユーザーは、自動車の保有、使用に伴い、消費税を含め九種類もの税を年間約九兆円負担しております。これは、受益者負担原則の下、納めた税が道路整備に使用されることを前提としたものであり、道路特定財源を一般財源化するのであれば、暫定税率、自動車関係諸税をひとまず廃止した上で、自動車関係諸税の在り方や税率水準について議論を行い、納税者の理解を得ていく手続が必要ではないのか。政府案は、そうした手続を無視して自動車関係諸税を一般財源としてあらゆる施策に活用しようとするものであり、暫定税率という特別な負担を求められる自動車ユーザーや道路整備を進め将来の地域の発展に期待を寄せる地方に対する理解が得られるものではありません。

まだまだ反対の理由はたくさんありますけれども、以上反対の主な理由を申し上げ、私の反対討論といたします。

○委員長(田村耕太郎君) 他に御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。

これより採決に入ります。

道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律案に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) 多数と認めます。よつて、本案は多数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。

この際、長浜博行君から発言を求められておりますので、これを許します。長浜博行君。

○長浜博行君 私は、ただいま可決されました道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律案に対し、民主党・新緑風会・国民新・日本、自由民主党、公明党及び社会民主党・護憲連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。案文を朗読いたします。

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に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

一、道路特定財源の一般財源化に当たっては、真に必要な道路整備は引き続き推進する観点から、費用便益分析による評価結果の適切な活用等により道路整備事業の効率的かつ効果的な執行に努めること。その際、地方における道路整備については、地域の活性化や安全・安心の確保など地域にもたらされる効果についても十分に考慮すること。

また、地域住民等に対して十分な情報公開・開示を行うなど事業の透明性を一層確保すること。

二、道路特定財源の一般財源化後の暫定税率を始めたとする自動車関係諸税の在り方については、納税者の理解が得られるものとなるよう、引き続き検討すること。

三、道路関係業務の執行に不適切な支出が

行われていたこと等にかんがみ、引き続き、徹底したコスト縮減や道路関係公益法人への支出の見直し等に努めるとともに、社会資本整備事業特別会計の道路整備勘定が不適切な支出とならないよう、その透明性の確保に努めること。

四、道路整備における国と地方公共団体との役割分担の在り方の議論や地方公共団体の厳しい財政状況を踏まえ、国直轄事業負担金の在り方について検討を行い、必要があると認めるときは、その結果に基づき所要の措置を講ずること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたします。

○委員長(田村耕太郎君) ただいま長浜君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議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、長浜君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、金子国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。金子大臣。

○国務大臣(金子一義君) 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につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま可決されたことに深く感謝を申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御高見や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいる所存でございます。ここに、委員長始め理事の皆様方、また委員各位皆様方に、御指導、御協力に対し深く感謝の意を表します。

大変ありがとうございます。

○委員長(田村耕太郎君) 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。

午後零時八分散会

四月十七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(第一六四一号)
一、公営住宅などでの生存権の保障に関する請願(第一六八九号)

第一六四一号 平成二十一年四月三日受理

建設不況打開に関する請願

請願者 岐阜県瑞浪市山田町一、〇五〇ノ

一 岩島正一 外三名

紹介議員 山下八洲夫君

この請願の趣旨は、第一三七七号と同じである。

第一六八九号 平成二十一年四月七日受理

公営住宅などでの生存権の保障に関する請願

請願者 岡山県倉敷市児島小川町九一三ノ

二 石川律子 外三百四十七名

紹介議員 仁比 聡平君

不況と政府・与党の悪政で富める者は一層富み、貧しい者は一層貧しくなる格差社会が広がっている。生活保護基準は、最低賃金や工賃、国民健康保険税・料の減免や就学援助などの基準になつていくとともに、暮らして困ったときの最後のとりでである。生活保護費を引き下げることとは国民生活にかかわる制度の切下げにつながる。生活保護や年金、各種手当を引き上げることが国民生活の向上につながる。税金は生活費に課税しない原則が確立されており、定率減税廃止、消費税引上げ、配偶者控除や扶養控除、社会保険料控除

や医療費控除の廃止・削減は、この原則に反する。さらに、課税することが好ましくないとされてきた社会保障給付に税金を掛けることは不平等を更に広げる。二〇〇五年四月から就学援助のうち生活保護基準を超える世帯への国庫負担が廃止されたため、地方では支給基準が引き下げられたり、支給項目や金額が削減されている。政府は、公営住宅に入居できない世帯が増大していることを理由に、入居している世帯に対する追い出しを強めている。もともと低い入居収入基準を超える世帯との間に並みの割増家賃が課され、名義人が死亡したときなどの承継は原則として配偶者しか認められない。

ついては、次の事項について実現を図られたい。
一、公営住宅を大量に建設して希望する低所得者が入居できるようにすること。当面、入居できない低所得者に家賃補助を実施すること。家賃値上げや追い出しをやめ、安心して住み続けられる公営住宅にすること。

平成二十一年四月三十日印刷

平成二十一年五月一日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

A