

169-参-予算委員会-10号 平成20年03月18日

平成二十年三月十八日（火曜日）

午前十時開会

---

委員の異動

三月十七日

辞任

川合 孝典君

井上 哲士君

補欠選任

外山 斎君

仁比 聡平君

三月十八日

辞任

主濱 了君

辻 泰弘君

外山 斎君

白 眞勲君

浮島とも子君

谷合 正明君

補欠選任

平野 達男君

今野 東君

川合 孝典君

浅尾慶一郎君

渡辺 孝男君

西田 実仁君

---

出席者は左のとおり。

委員長

理事

鴻池 祥肇君

尾立 源幸君

櫻井 充君

津田弥太郎君

羽田雄一郎君

水岡 俊一君

椎名 一保君

伊達 忠一君

林 芳正君

山口那津男君

委員

相原久美子君

浅尾慶一郎君

石井 一君

植松恵美子君

大石 尚子君  
大久保潔重君  
川合 孝典君  
自見庄三郎君  
外山 齋君  
友近 聡朗君  
内藤 正光君  
中谷 智司君  
平野 達男君  
福山 哲郎君  
藤原 良信君  
森 ゆうこ君  
森田 高君  
米長 晴信君  
荒井 広幸君  
有村 治子君  
加納 時男君  
河合 常則君  
佐藤 信秋君  
末松 信介君  
田村耕太郎君  
谷川 秀善君  
南野知恵子君  
松村 龍二君  
山田 俊男君  
山本 一太君  
浮島とも子君  
谷合 正明君  
西田 実仁君  
渡辺 孝男君  
鰐淵 洋子君  
仁比 聡平君  
福島みずほ君

国務大臣

内閣総理大臣  
総務大臣

福田 康夫君

国務大臣

(内閣府特命担  
当大臣(地方分  
権改革))

増田 寛也君

外務大臣

高村 正彦君

財務大臣

額賀福志郎君

厚生労働大臣

舛添 要一君

経済産業大臣

甘利 明君

国土交通大臣

冬柴 鐵三君

環境大臣

鴨下 一郎君

防衛大臣

石破 茂君

国務大臣

(内閣府特命担  
当大臣(金融)  
)

渡辺 喜美君

国務大臣

(内閣府特命担  
当大臣(経済財  
政政策))

大田 弘子君

国務大臣

(内閣府特命担  
当大臣(少子化  
対策、男女共同  
参画))

上川 陽子君

内閣官房副長官

内閣官房副長官

岩城 光英君

副大臣

内閣府副大臣

木村 勉君

財務副大臣

遠藤 乙彦君

国土交通副大臣

平井たぐや君

大臣政務官

内閣府大臣政務  
官

西村 明宏君

経済産業大臣政  
務官

山本 香苗君

国土交通大臣政

務官	山本 順三君
環境大臣政務官	並木 正芳君
防衛大臣政務官	秋元 司君

---

会計検査院長	伏屋 和彦君
--------	--------

---

事務局側

常任委員会専門員	村松 帝君
----------	-------

政府参考人

内閣府大臣官房 政府広報室長	高井 康行君
内閣府男女共同 参画局長	板東久美子君
警察庁交通局長	末井 誠史君
総務省人事・恩 給局長	藤井 昭夫君
総務省行政評価 局長	関 有一君
総務省自治行政 局公務員部長	松永 邦男君
総務省自治財政 局長	久保 信保君
外務大臣官房参 事官	小原 雅博君
外務省北米局長	西宮 伸一君
財務大臣官房審 議官	桑原 茂裕君
財務省主計局長	杉本 和行君
財務省主税局長	加藤 治彦君
文部科学省スポ ーツ・青少年局 長	樋口 修資君
厚生労働省職業 安定局次長	大槻 勝啓君
厚生労働省雇用	

均等・児童家庭 局長	大谷 泰夫君
社会保険庁運営 部長	石井 博史君
経済産業省産業 技術環境局長	石田 徹君
国土交通大臣官 房技術審議官	佐藤 直良君
国土交通省道路 局長	宮田 年耕君
環境省地球環境 局長	南川 秀樹君
防衛省防衛政策 局長	高見澤將林君
防衛省地方協力 局長	地引 良幸君

説明員

会計検査院事務 総局第三局長	真島 審一君
-------------------	--------

参考人

東日本高速道路 株式会社代表取 締役社長	井上 啓一君
----------------------------	--------

---

本日の会議に付した案件

- 平成二十年度一般会計予算（内閣提出、衆議院送付）
- 平成二十年度特別会計予算（内閣提出、衆議院送付）
- 平成二十年度政府関係機関予算（内閣提出、衆議院送付）
- 参考人の出席要求に関する件
- 公聴会開会承認要求に関する件

- 
- 委員長（鴻池祥肇君） ただいまから予算委員会を開会いたします。

平成二十年度一般会計予算、平成二十年度特別会計予算、平成二十年度政府関係機関予算、以上三案を一括して議題とし、昨日に引き続き、質疑を行います。櫻井充君。

○櫻井充君 おはようございます。民主党・新緑風会・国民新・日本の櫻井充です。

まず最初に、暫定税率がなぜ二十五円なのか、その積算根拠を教えてくださいませんか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 昭和四十九年当時、本税が二十四円三十銭、それと同額を暫定税率として四十八円六十銭、法律ではキロリッターということですから四万八千六百円ですか、そういうことになったと思います。

これはなぜそれだけのものが要るかということにつきましては、地域とかあるいは国民生活に欠かせない対策を着実に実施するためには、厳しい財政事情の中で安定的な財源を受益者の方々に負担をしていただくという考え方に基きましてこのような暫定税率、非常に高い税率でございますが、お願いした次第でございます。

○櫻井充君 定量的に積算根拠をお願いしております。定量的にお願いします。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 暫定税率による上乗せ分を含む税率の算定の根拠でございますが、国分、国にいただく分につきましては、中期計画の達成に必要な事業量のうち国分、これは二十九兆五千億円に上りますが、これ十年間でございます、高速道路料金の引下げ等のために必要な国費が別に三兆円、これを加えました三十二兆五千億円となります。暫定税率を維持した場合の国分の道路特定財源税収は三十兆から三十三兆円という税収が見積もられておりますので、それと見合うと思います。

なお、地方分につきましては、中期計画の達成に必要な事業量のうち地方負担額は十七兆一千億円でございますが、それに地方の単独事業、これは事業量が二十兆円以上になります、加えた額が暫定税率を維持した場合の地方分の道路特定財源税収、すなわち十九兆から二十兆円を大きく上回ります。

したがいまして、今般も暫定税率の延長をお願いしているところでございます。

○櫻井充君 十年後の税収の見積りの積算根拠を教えてくださいませんか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 我々はこれをグロスに考えまして、中期計画の達成に必要な事業量というものもこれは十年ということにしております。したがいまして、これにつきまして、それを賄えるものを現在における、現時点における推定値として三十兆から三十三兆円というふうな見積りをしているわけでございます。

したがいまして、これにつきましては、その中間、五年ほどの経過をいたしましたとき

のいろんな社会の情勢、財政の状況等で見直しはする可能性のあることは合意をいたしておりますが、十年間というものについてはそのような観点から現時点における推計額ということでやらせていただいております。

○櫻井充君 済みません、その推計額の根拠を教えてください。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

三十兆から三十三兆というお答えを大臣申し上げました。三十三兆は、平成二十年度税収横ばい十年間したものでございます。それから、三十兆は、近五年間の中で最も下がり幅が大きかった率、それを平成二十年度の税収に掛けまして見積もったものでございます。

○櫻井充君 つまり、それはガソリンの消費量に関係するということによろしいんですか。

○政府参考人（宮田年耕君） 全体的にチェックいたしましたが、基本的にはおっしゃるようが一番大きな揮発油税でございます。

○櫻井充君 これが約二十五円に引き上げられた当時と比較して、今ガソリンの消費量はどのぐらいになっていますか。

○政府参考人（宮田年耕君） 済みません、にわかにはちょっと手元に資料ございません。後ほどお答え申し上げたいと思います。

○櫻井充君 十年間でこれ過不足は生じないと、これガソリンだけではなくて、軽油等も含めて過不足は生じないということなんでしょうか。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

今申し上げましたように、国分については三十から三十三兆のおおむね見合うということと、もう一つは、地方分については事業量の見積りの方が見積もられる税収よりも大きいということで、過不足ないということではございません。

○櫻井充君 過不足ないということではないというのは、どういう意味でしょうか。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

十年間で整備されるだろう、あるいは道路関連で支出されると見込まれる、先ほど二十九・五兆と、それから三兆と申し上げましたが、そういうものが将来予想される税収を見合う、あるいは上回るということを確認して暫定税率をお願いしているということでござ

います。

○櫻井充君 ガソリンはこの十年間で消費量が一・一倍になっています。ところが、軽油は、これ地方税分ですが、二〇%ほどこの十年間で消費量が減っています。そうすると、今の税率を維持すると、今のままであれば地方分は相当不足が生じるんじゃないかと思えますけれども、いかがですか。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

これも繰り返しになりますが、地方分について中期計画で地方が負担される額というのは十七兆一千億と申し上げました。そのほか、これは推計でございますが、地方単独で行われる事業量が二十兆以上ということで、もしそこの比較でいきますと、地方分の特定財源税収、先ほど十九兆から二十兆ということで、はるかに今も下回っております。したがって、地方単独分等をどういうふうにされるかというのは地方の判断になってくだろうと、こう思います。

○櫻井充君 最初から減ることが、税収が不足することが予想される中で、なぜ十年間維持されるんですか。

○政府参考人（宮田年耕君） これも先ほど大臣が冒頭御説明申し上げましたが、今般十年間の暫定税率の延長をお願いしておりますが、一つは、十年間で国家の基盤、基礎となる道路整備、そこをこの十年間でやるべき大切な期間だということと、もう一つは、道路整備については用地買収、環境アセス、そういう事業プロセスに十年そういう期間が掛かります。

それから、具体的な道路の姿が形作られるまでに多額の費用を要するというので、安定的な財源が必要であります。したがって、中期計画の計画期間ということで十年お願いし、暫定税率の期間も十年お願いしたということでございます。

○櫻井充君 答弁になっていないと思いますが、十年間安定した収入を得るのであれば、その年その年のガソリンの消費量に応じて税率を変えた方が安定的に収入を得ることができるんじゃないですか。

○政府参考人（宮田年耕君） 過去の経緯、いろいろございますが、おおむね五年間、そういうことで暫定税率を期間を限ってお願いをしております。その際に、五か年計画を立て、事業量を示して、税収との見合いで事業量の方が多いと、そういうことをお示しながらやっております。十年間にしたのは先ほど申し上げた理由でございます。

○櫻井充君 答弁になっていないと思いますよ。

要するに、仕事をやるのは、それは別に決めるのはいいですよ、中期計画で。税収はまた別ですからね。これは、暫定税率という名前であったとすれば、十年間固定するよりも単年度にやった方が明らかに安定的に税収を確保できるんじゃないんですか。

○政府参考人（宮田年耕君） 一点、先ほどの答弁で、五年後の見直しというのも中に入っておりますし、もう一つ、これは繰り返しになりますが、具体的に道路整備の姿が見えてくるということにはかなりの時間、それからかなりの費用が掛かります。その先を見通して事業を始めるということでないとな事業の展開が非常に難しくなるということで、事業サイドばかりの説明という御指摘であります。そういう安定的な財源の見通しを立てながらやっていくというのが五か年計画であり、今度の中期計画であると考えております。

○櫻井充君 違うってば。事業はいいんだってば、事業計画は。そのときの収入のことにに関して言ったら、十年間でやらないで毎年毎年税率を決めた方が安定的に税収が得られるでしょうと、その方が仕事をもしやられるとすればスムーズに進むんじゃないですかと申し上げているんです。

○政府参考人（宮田年耕君） 御指摘の点と、もう一つは将来どういう暫定税率で税収をいただけるかという、安定的に財源を確保するという観点が我々重要だということで答弁を申し上げております。

○櫻井充君 時間ないんだから、ちゃんと答えてよ。ちゃんと答えてよ。

○国務大臣（冬柴鐵三君） ちなみに、ガソリン税率を先ほど言いましたように四十八円六十銭、これは平成五年十二月以降そのようになっております。したがって、今日まで、平成五年から十五年間これが、この金額が上がっていないわけでございまして、安定的に我々としては今後の十年につきましてもこのような税収というものが確保できるのではないかという予想の上で、先ほど申しましたような十年間の事業の中期計画というものを示しているわけでございます。

もちろん、中期計画そのものは上限でございまして、五十九兆を上回らないというようなものがそこにありますので、我々としましては、税収が著しく減額になった、あるいは著しく増えたというような場合には、先ほど言いましたような五年というようなこともありましようけれども、我々としては、今後の十年間につきましては今まで過去十五年間いただいていたこのような税収というものを、これを期待値としてこのように、先ほど説明したように申し上げているわけでございまして、我々はこれでも合理的ではないかというふうに思います。

○櫻井充君 新車の販売台数が大幅に激減しておりますね。ガソリンの、それから軽油の利用量がこれから減るかもしれません。そういう中でいって十年間で本当にいいのかどうかです。

もう一度申し上げますが、この十年間で軽油の販売量が二〇%落ちていますからね。それだからこそ、十年間も固定するとおかしいんじゃないですかと申し上げているんです。この点についていかがですか。

○政府参考人（宮田年耕君） 軽油の税収は地方税でございます。先ほど答弁を申し上げましたが、地方の方は、地方単独費を足しますとはるかに今展開している事業の方が多という構造になっておりまして、その中で地方単独事業等を含めてどう展開されるかというのは個々にまた考えられることだろうと思います。

○櫻井充君 答弁になっていませんが、時間がないので次の質問に行きますけれども、高速道路の建設に道路特定財源から今まで幾ら拠出されたんでしょう。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 民営化以前の日本道路公団につきましては、高速自動車道、国道建設に出資金等という名目において国費が投入されてまいりました。昭和六十三年年度以降平成十三年度までの累計額は二兆七千億円でございます。

民営化の議論を経て、高速自動車国道につきましては、会社で整備を行う区間、一千百七十七ですね、それから新直轄方式で行うもの、八百二十二だと思っておりますが、これは国で整備を行う区間に分けられました。会社で整備を行う区間につきましては国費は投入されません。されていませんが、新直轄方式で整備を行う区間につきましては、平成十五年度以降平成十九年度までの累計で七千億円の国費が投入をされました。

そんなところでいいですか。

○櫻井充君 道路公団の時代に建設コストに使った道路特定財源は幾らですか。

○政府参考人（宮田年耕君） 建設事業というお尋ねでございましょうか、道路公団に投入をされました国費の考え方というのは、全体借りております有利子資金を一定の金利、資金コストにとどめるということで、例えば横断道等につきましては資金コストすなわち利子の平均を三%に抑える、その他道路は資金コスト六・五%に抑えるということで国費を入れてございます。

○櫻井充君 利子補給と出資金ですね、それが。

私が聞いているのは、直接高速道路を造った費用は幾らかとお伺いしております。

○政府参考人（宮田年耕君） まさに今申し上げましたように、有利子資金と国費、それを入れて全体の資金コストを下げ、事業費をやりますんで、先ほど大臣が答弁しました額が全体の中で使われるということでございます。

○委員長（鴻池祥肇君） 速記を止めてください。

〔速記中止〕

○委員長（鴻池祥肇君） 速記を起こしてください。宮田道路局長。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

昭和六十三年から平成十七年度までの建設費、二十兆でございます。うち国費が二・七兆ということで、先ほど答弁を申し上げた数字でございます。

○櫻井充君 同じじゃないですか。変わってないよ。

○委員長（鴻池祥肇君） 速記を止めてください。

〔速記中止〕

○委員長（鴻池祥肇君） 速記を起こしてください。

○櫻井充君 利子補給、財投から借り入れている利子補給に補てんしていますね。けれども、道路の建設に直接使ったのは幾らあるのかと聞いているんです。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

繰り返しになりますが、利子補給金も、そのときの借りた高い金利の有利子資金を抑えるために投入をしてその安い全体の資金で建設をやっておりますんで、当然投入をされております。（発言する者あり）

○櫻井充君 それは違うよ。

○委員長（鴻池祥肇君） 宮田道路局長。

○政府参考人（宮田年耕君） 済みません、申し訳ありません。

昭和六十三年から平成十二年までで九千五百六十億が利子補給金でございます。

○櫻井充君 あと残りが出資金ですよ。

○政府参考人（宮田年耕君） はい、さようでございます。

○櫻井充君 つまり、じゃもう一つ大臣にお伺いしたいんですが、ユーザーの立場から道路を造らなければいけないということですね。そうすると、ガソリンを使って車を走っているのは、一般国道だけではなくて、実は高速道路もそうなんです。なぜ高速道路建設に道路特定財源がこれまで使われなかったんでしょう。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 我が国の場合、アメリカのようにガソリン税で全部高速道路を造るという思想の前に、戦後の荒廃の中で、国道の舗装率もわずか八・八%と、昭和二十七年でございますが、そういうひどい状況の中から始まったわけです。したがって、まず国道など幹線道路の舗装あるいは改良ということが非常に進めなければならない事情がございました。その後、昭和三十年代後半から急激なモータリゼーションにより顕在した交通事故、渋滞あるいは沿道環境問題対応を講じるなど、道路投資を行わなければならない事情が生じてまいりました。

こうした状況におきまして、財政的な制約の中で、一般道路の整備と並行して高速道路の整備を行う必要があったことから、特に速達性や快適性に優れた高速道路につきましては、利用者の負担により早期整備を行うための特別の措置として有料道路制度を導入しようということございまして、そのようなガソリン税というものは古くからありましたけれども、今申し上げたような我が国固有の事情によりまして高速道路の整備というものが非常に遅れました。昭和三十八年七月に初めて私の地元の尼崎から栗東までの間の本格的な高速道路が通じたというのが我が国によってもって嚆矢としているわけございまして、その後急激にこうされてきたわけでございますが、それを賄うためにこれを有料とし、そしてガソリン税等については、補助的といいますか、一般国道その他の整備が図られるというような事情があったと思います。

○櫻井充君 大臣のは、スタートの当時はそれで私はいいと思うんです。世界銀行からお金を借り入れて高速道路建設が始まりました。私の記憶が正しければ、たしか一九九〇年ぐらいにその世銀から借り入れたものを全部償却しているわけですし、その時点ではもう税収がそれなりに確保されているわけですから、そうすると道路特定財源を高速道路に回すということそのもの、問題ないんだろうと思うんですよ。

料金収入からというのはこれは一つの考え方ですが、道路ユーザーという点でいえば、これはガソリン使って車で高速道路も走っているわけですから、当然ガソリン税が回っていくのも私は至極当然ですが、それが回ってこなかったことが今の高速道路整備が遅れている最大の原因だと思いますよ。そうすると、なぜガソリン税を、特定財源を高速道路に

使わなかったんでしょう。

○政府参考人（宮田年耕君） 全体的な話は、答弁は大臣から申し上げましたが、ずっと冒頭申しあげました資金コスト、最初は平均で六%ということでしたが、答弁申しあげましたように、資金コスト、横断道になりますと三%にするということで国費の投入量は増やしてまいりました。で、民営化になりまして国費は投入しないということになりましたが、一方、新直轄ということで、国四分の三、地方四分の一の高速道路を直轄で建設する、特定財源、あるいは地方の方は特定財源プラス一般財源ということで行っているところでございます。

○櫻井充君 答えているようで答えていないんですよ。

要するに、まあ最近民営化になって新直轄になりました。まあこれはこれでいいですよ。じゃ、その前になぜ道路特定財源で直接高速道路を建設しなかったんですか。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

その時々でやはり全体的に税金を使って整備をするその要請というのは強かったと思います。例えば、昭和五十年代は沿道環境の問題とかあるいは交通事故の問題とかそういうものにいろんな投資をする必要があったと思います。

他方、繰り返しになりますが、高速道路の方は全体のプール、プール制でやっておりましたが、過度に横断道路の方にプールで他の路線からの援助を受けるというのは好ましくないということもありまして、横断道系は国費率、資金コストを高めて建設するように、そういう経過がございます。

○櫻井充君 今も民間から借り入れて高速道路を造っていますが、そのために相当割高になっていて、結果的にはそれが国民の負担になっているから、私はユーザーからしてみると大きなマイナスじゃないかと思えますけれども、いかがですか。

○政府参考人（宮田年耕君） 御指摘のように、今高速道路会社が造っておりますのは民間から調達をして造っておりますが、その利子率というのはプライムレートで借りられるトリプルAの評価を受けておりますし、他方、公団の民営化に際しまして公団の努力で平均一割引、こういういろんな割引を導入いたしました。全体的に十分かどうかという議論はありますが、そういう民営化の成果も踏まえまして、時間帯割引でありますとかあるいは大口・多頻度割引でありますとかマイレージ割引、そういうものを導入してきた経緯がございます。

○櫻井充君 答えになっていませんよ。

要するに、なぜ道路特定財源で、道路建設に使うという約束であったら、一般道路だけで高速道路には回らなかったんですか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 我が国には百二十万キロメートルに及ぶ道路があります、地方道路。それらがすばらしいかといえば、非常に劣悪な道路もございます。その上に高速道路を一万四千キロを造ろうということですが、なかなか進まない。これはやはり地方道路が物すごく曲がりくねったり、あるいは歩車道の区別がなかったり、そういうような状況があります。

したがって、高速道路については、先ほど言いましたように、料金でプール制で全国一律にやっ払いこうというような制度でしたために、料金が上がらないところは、予想されるようなところは後回しになってきたという事情はあると思います。しかしながら、今回、全体的には、もう地方によって随分差はありますけれども、六七%まで進み、あと残りが三三%、いわゆる三分の一ぐらいまで来ました。したがって、あと十年でこれを何とか姿が見えるような形をつくっていかうというのが今回の中期計画です。

〔委員長退席、理事林芳正君着席〕

したがって、今のお尋ねのガソリン税をなぜそこへ、高速道路にしなかったかというのは、そのような百万キロにも及ぶ地方道路、そういうものについていろいろな問題が今もあります。交通事故も多い、あるいは踏切も多い、渋滞も多い、そういうような問題を解決するために、今まではそういうところに手を取られていたというのが実態ではないかと思ひます。しかしながら、今回は中期計画でこのような幹線ネットワークを組むという部分、あるいは十六に上るそのようないろいろな課題についても目配りしながら、これを十年間でこれだけは解決していかうというようなものを示したわけでございます。

○櫻井充君 答弁になってないんですよ。

大臣は委員会で、要するに高速道路の整備も不十分だということを随分答弁されてますよね。だったら、もっと早くから税金を投入していればこういうことにならなかったんじゃないかということを申し上げているんです。違いますか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 確かに、今にして思えばそういうことになるかも知れません。

しかし、現時点ではこれを何とか回復しよう、日本の国情を抱えながら、もう御存じのとおり、日本には脊梁山脈があり、そこからは急な川が流れ、道路を一本架けるについてもトンネルと橋梁で物すごい金が掛かるわけですね。そしてまた、それについての保守管理も要る。そういうところで、外国に比べて全く違う事情があります。多くのお金が掛かります。

したがって、我々は、今までの御批判の点は私もっともだと思ひますよ。したがっ

て、今回の中期計画で少しでもこれを取り戻して、国際競争力を強化し、成長力を維持し、そして地方の活性あるいは再生に資するために、あと残された十年です、私は本当に十年だと思えます。

したがって、この十年間、なぜかといえば、もう高齢社会あるいは人口減少社会が来ているわけです。また、昭和四十年代、三十年代に造った橋梁はもう本当に命数があと十年、二十年で来ます。そういうような中で、道路整備を今しておかなければこれはできない、そういう危機感に燃えながら、今のガソリン税を本格的にそういうふうなものにつぎ込ませていただくという思想でございますので、御理解をいただきたいと思えます。

○櫻井充君 今までの造り方が不適切であったということをお認めいただけたかと思えます。

そうすると、本当にこの後も借金をし続けて造っていく方法がいいとお考えですか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 今道路会社はもちろん借金で道路を造っておりますけれども、先ほどもちょっと局長が言い掛けましたけれども、非常に低利に借りております。外国の格付会社でもスリーAを付けていただくほどでございますし、十年物の国債金利に若干の上乗せで調達できるというような努力もしていただいているわけでございますから、低金利の中でございますし、やはり有効に使う、そして道路会社は皆様方の料金を支払資源にいたしますが、四十兆という債務を四十五年の間に、維持管理もし、そしていろいろな経費も払いながらこれを完済するというそういうものをつくって、国費はもうそこへは入れないということは、これは一つの大きな考え方の転換だったろうと思えます。

道路はそれだけではなしに、我々は、一般国道自動車専用道路もあれば地域高規格道路もあるわけでございますし、先ほど言いましたような、直接道路整備ではありませんけれども、渋滞緩和とか、そういういろんな十六に及ぶ政治課題にも挑戦しなきゃならない。その資源配分を考えたときに、私は、先ほど申し上げたように、特定財源をいただきながら、暫定税率もいただきながらこういう大きなニーズにこたえていくという方法だと思えます。

高くなるじゃないかとおっしゃることについては、我々はそれを四十五年で完済するという、法律でそのような仕組みを決めているわけでございますから、それに従ってやらさせていただきます、こういうふうに思えます。

○櫻井充君 今は金利が低いからそれでいいですよ。金利が高くなってもそういうやり方するんですか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 今経済は大変流動で、円は高騰しておりますし、アメリカの問題、サブプライム問題等がどんな影響を及ぼすか分かりません。そういう中で金利もど

うなるか、本当に不透明ですけれども、私どもは、そういう状況のときには、これ法律的には五年ですけれども、見直し規定等も置いておりますので、そういうことの、経済の変動、そういうことも含めながら今後対処していきたいと思います。

○櫻井充君　まあかなり苦しいと思いますね、今の答弁は。

ちょっと今日は幾つか用意しているので次の質問に移りますが、今回の暫定税率の問題で地方自治体の歳入欠損が生じるんじゃないかという話が出ていますが、なぜ国会で予算が決まる前に地方議会でそういう予算を組んでしまうんですか。

○国務大臣（増田寛也君）　国の会計年度、これは毎年四月一日に始まって三月三十一日と。地方の場合、これも会計年度が四月一日に始まって三月三十一日と。これは全く同じような会計年度になっていると。地方議会でも当然翌年度の予算の内容について十分審議をする必要があると。こういうことで、これは地方自治法上決まりがあるんですけども、都道府県それから指定都市では年度の開始前の三十日、それから市町村では二十日前までに予算案をそれぞれ議会に出して、そして審議日数を確保した上で予算の議決を経なければならぬと。これは年度開始前ということですので議会の議決が三月三十一日までと、こういうことになっているわけでございます。

各団体ともこうした地方自治法の規定にのっとってそれぞれ予算編成の作業をすると、こういうことではありますが、当然、国の方も翌年度の予算それから税制改正案といったものをやっておりますので、従来からこれはある種並行的に、あるいは地方団体の場合には少しそれに先行して、前の年の暮れからいろいろ国の情報を取りながら予算審議を行っているということで、この辺りは、どうしても会計年度が同じ、それから独立の、国も地方も公共団体ということでございますので、それぞれの自治体の判断ということにはなるわけでございますが、予算がそういう形で新年度に間に合うように議決されることは私どもはやむを得ないものと、このように考えているところでございます。

○櫻井充君　ここで議論していて、この間、額賀大臣は、野党の意見でもいいものがあれば取り入れるようなお話、福田総理がそうおっしゃっていましたが、これ、地方のことにに関して言うと、修正というのはこれはほとんど不可能ということになるんじゃないですか、これだと。

○国務大臣（額賀福志郎君）　これはこの前総理も、道路財源をめぐる論点は中期計画、それから公益法人等のこと、いろんな問題、論点が整理されつつありますから、与党でもそれをまとめるし、与野党の間でお話をさせていただきたいということを行っているわけございまして、党の間で是非そういう、与野党の間でそういうお話し合いをさせていただきたいと。そういうことがなければ修正の話も出てこないわけでございますから、それはまず

土俵にのって話をさせていただくことが第一前提だと思います。

○櫻井充君 いや、そういうことを申し上げているんじゃないで、要するに、地方がもう先に予算を組んでしまったら、ここの予算の中で地方税分を大きく変えることがあったとしたら、地方の財政に穴が空くからできないんだというふうに言われるわけですよ。ということは、予算審議の中で地方税分に関してはここで変更できないということになるんじゃないですか。

○国務大臣（額賀福志郎君） これはいつも議論がありますけれども、本予算は年度内に成立する見込みであります。しかし、関連法案については御議論をいただかなければならないと。これまでは本予算と関連法案は年度内に一体的に成立をしてきたという経緯がありますから、そうすると、地方の皆さん方もそういうことを想定なさって、今まで国民経済あるいは国民生活に迷惑が掛からないように国会運営がなされるんじゃないかと、そういう期待感があるんじゃないでしょうか。

○櫻井充君 そういう話してないよ、ちょっと。そういう話してないよ、全然。

我々が修正をして、地方財政分の、地方のことに関して修正をしたとすれば、地方に穴が空いてしまうじゃないですか。これは、道路の問題とかは別ですよ。そういうことになるのであれば、我々はこの場で修正とかそういうことの、修正ができないんじゃないかということをお願いしているんです。

○国務大臣（額賀福志郎君） これは、予算と関連法案については国会で決めていくことになるわけですから、それに伴って地方がどうするかということは地方でお考えになることでもあるわけでありまして。（発言する者あり）

○理事（林芳正君） 速記を止めてください。

〔速記中止〕

○理事（林芳正君） 速記を起こしてください。増田総務大臣。

○国務大臣（増田寛也君） 今先生の方から、もし仮にこちらで修正協議があつて、そしてその内容が、余り想像したくありませんが、歳入欠陥が仮に生ずるような場合がどうなのかと、こういうことでの、想定でのお尋ねだと思いますが、仮にそうした場合は、当然、今各地方公共団体も、ある種見込みとして歳入を立ててそれで予算編成をしているわけがあります。ですから、そこに影響が出てくるので、各公共団体の方で仮にそういうことがもう決まったということであれば、それを歳出予算を見直しをする、もう一度予算を組み

替えると、こういうことになろうかと思えます。

ですから、それは恐らく事実上年度をまたがって、後日新しい年度に入ってから、それぞれの団体の方で予算編成、予算を修正するという形で何か補正予算のようなものを立てて、それでもう一度組み替えると、形式的にはそういう形になろうかと思えます。

○櫻井充君 ありがとうございます。

そうすると、ここの中で問題点があれば修正可能だということなんだろうと思えます。

先ほども増田大臣が地方自治法のことを取り上げられました。私、地方分権上、あの法律全体の趣旨を見ると、もうはしの上げ下げから全部規定していて、そこを変えないと地方分権というのは実現できないんじゃないかと思えますが、いかがでしょう。

○国務大臣（増田寛也君） 分権時代にこれから入っていきますので、やはり地方の自主的な判断というのが様々な場面でこれから求められますし、そうしたものを尊重していく方向にしていかなければならない。すなわち、私どもで所管しております地方自治法についても、その内容についてはそうした時代の大きな流れの中で当然いろいろな見直しを必要とされるものだと。今、地方制度調査会ですとか分権委員会で議会制の在り方ですとか監査制度ですとか、具体的にテーマを挙げていろいろ見直しをしてございます。いろいろ見直し事項もあると思えますが、私もそうした観点に立って地方自治法も、これまでも内容については見直し等も行ってきましたけれども、将来に向けてもそういった見直しは必要になってくるであろうというふうに思っております。

○櫻井充君 御自身、知事を経験されて、知事の時代、この法律にどこに問題があるというふうにお考えだったでしょう。

○国務大臣（増田寛也君） 地方自治法自体は、当然地方の存立基盤からいろいろ規定をしております大変重要な法律でございますが、例えば今申し上げました地方制度調査会などで当面議論する議題になってございますけれども、もっと監視の在り方を見直すべきではないかと。これはいろいろ公金の問題、不正使用等の問題も実はございましたので、監査制度ですとかあるいは議会制度ですね、二元代表制の中で議会の権能というのは本来もっといろんな場面で発揮されてしかるべきだろうと。それから、あと、大都市制度の在り方なども政令指定市が増えていく中で今後大きく見直しが必要になっていくんじゃないかと。

いろんな、多岐にわたりますけれども、当面、そういう重要度に応じて今調査会の方で見直しをしてございます。そんなところを私も知事時代にもやっぱり問題があるなというふう感じていたところでございます。

○櫻井充君 ありがとうございます。

是非経験者として様々な提案をいただいて地方分権に向けて御尽力いただきたいなど、そう思います。

次に、いわゆる思いやり予算についてお伺いしたいと思いますが、人件費等が出ておりまして、これが本当に必要なんだろうかと思うものがございます。

例えば、スロットマシン修理工という方に人件費が出ているんですが、これはなぜですか。

○国務大臣（石破茂君） なぜスロットマシンかと、こう特定されますと、かくかくしかじかでスロットマシンでございますという答弁はなかなかしにくいところでございます。

これが娯楽性が高いという点で考えれば、それはスロットマシンであれあるいはボウリング場であれ、それは同じなのかもしれません。それは、在日米軍の軍人に対しまして本国で勤務するのと同じような快適性を与える。それは快適とは何だという議論は当然あるのだらうと思います。それで、昨日、外務大臣の答弁にもございましたように、納税者の意識にすんと落ちるかどうかという問題はまた別といたしまして、いかにして本国から遠く離れたところにおいて勤務を行う米軍人に対して、本国で与えられているのと同じような利便性を提供するかという観点に基づいて支出を決しているものと私は承知をいたしております。

○櫻井充君 本国と同じような快適なというのは、それは結構でございますが、なぜそれを日本政府が負担しなきゃならないんですか。

○政府参考人（地引良幸君） お答え申し上げます。

在日米軍基地におきましては、部隊活動でありますとか米軍人等の生活上のニーズのために必要な機能を備える多種多様な職務が存在してございます。

これに対する労務需要につきましては、日米地位協定によりまして我が国の援助を得て充足することとされておりますので、在日米軍にこのような事項についても提供させていただいていると。

また、私どもといたしましては、駐留軍等これらを含めた労働者の安定的な雇用を確保いたしまして、米軍人等の福祉、士気及び能率の維持の確保に寄与し、在日米軍の効率的な活動を実施するため、駐留軍等労働者の給与の全部又は一部を日本側が負担することになっているところでございます。

○櫻井充君 レクリエーション専門職、ボウリング場のマネジャー、それからゴルフの練習場の係、それからゴルフコースの整備員、体育グラウンドキーパー、これをこういう形で拋出することになっているんですけれども、それを担保する法律は何ですか。

○国務大臣（高村正彦君） 今御指摘の、労働者の労務費を日本側が負担する法的根拠がありますが、在日米軍駐留経費負担に関する特別協定第一条に基づき、我が国は労働者の基本給等を労務費として負担することとなるところ、その労働者は、同協定の前文において、合衆国軍隊又は地位協定第十五条1（a）に定める諸機関のための労務に服する労働者で日本国が雇用するものと定義されており、御指摘の従業員もこれに含まれるわけであります。

○理事（林芳正君） 申し上げますが、委員会室での携帯電話の使用は認められておりませんので、議事の妨げとならないよう御注意を願いたいと思います。

○櫻井充君 解釈は本当にそうなっているのでしょうか。

実は、軍人やそれから米軍運用維持費、在日米軍従業員の雇用にかかわる経費は米国が負担するものであるというふうに定められていませんか。

○国務大臣（高村正彦君） 特別協定で、まさに特別協定第一条で、労働者の基本給等を労務費として負担することとしているわけでございます。

○櫻井充君 それでは、地位協定ではどのように定められていますか。

○政府参考人（西宮伸一君） 日米地位協定第十五条1（a）でございますが、合衆国の軍当局が公認し、かつ規制する海軍販売所、PXなどなど諸機関は、合衆国軍隊の構成員及び軍属並びにこれらの家族の利用に供するため、合衆国軍隊が使用している施設及び区域内に設置することができるというのがございます。

引き続きまして、地位協定第十二条4というのがございますが、現地の労務に対する合衆国軍隊及び今申し上げました第十五条に定める諸機関の需要は、日本国の当局の援助を得て充足されるという規定がございまして、これら合衆国軍隊及び十五条機関の労務需要というのを提供することに伴いまして、この特別協定をもちまして費用負担をするということでございます。

○櫻井充君 地位協定の経費負担は二十四条に定められているんじゃないんですか。

○政府参考人（西宮伸一君） 今御審議いただこうとしている特別協定をもちまして、地位協定の二十四条の特則を定めるものでございます。

○櫻井充君 地位協定の中で言うと、この二十四条の1のところには日本政府に負担を掛

けないと書いてあるんですね。その日本政府に負担を掛けないという意味はどういうことでしょうか。

○理事（林芳正君） どなたが御答弁されますか。西宮北米局長。

○政府参考人（西宮伸一君） 第二十四条1でございますが、日本国に合衆国軍隊を維持することに伴うすべての経費は、2に規定するところにより日本国が負担すべきものを除くほか、この協定の存続期間中日本国に負担を掛けないで合衆国が負担することが合意されておるわけでございます。

他方、2におきましては、日本国は、第二条、第三条に定める施設・区域及び路線権につきこれを提供し、かつ、相当の場合には、施設及び区域並びに路線権の所有者、提供者に対して補償を行うことが合意されているというふうに地位協定上規定されておるわけでございますが、この二十四条の解釈上米軍が負担する必要があるというもの以外につきまして、この特別協定並びにそれに先立ちます日本国の負担というものが観念されておるわけでございます。

○櫻井充君 答弁になっておりません。

二十四条の1のところにある日本国に負担を掛けないでの、ここの解釈を教えてください。

○国務大臣（高村正彦君） 今御質問のところは今北米局長が調べておりますが、いずれにしても、今これから御審議いただく特別協定というのが特則でありますから、それによって法的根拠といたしまして労務費を払うと、こういうことでございます。

○櫻井充君 まだ成立しておりませんので、私は地位協定でお伺いしております。

○国務大臣（高村正彦君） 今も特別協定あるんです。これから切れるからそうなるんです。切れるときに新たな審議をお願いしている。今の特別協定でそういうふうになっていると、こういうことでございます。

○櫻井充君 それでは、そういう中でこの二十四条の一項の取扱いはどうなっているんですか。

○国務大臣（高村正彦君） 地位協定の特別協定、特別協定ですから、まさに一般法と特別法の関係と同じだというふうに解釈をしております。そして、（発言する者あり）一般法と矛盾する特別法なんて幾らでもありますよ、幾らでもありますよ。それは特別法がそう

いう効力があると、当たり前じゃないですか。

○櫻井充君 ここに書いてある、じゃもう今や二十四条の一項は意味を成していないんですか。

○国務大臣（高村正彦君） 二十四条一項については、今北米局長に正確な答弁をさせたいと、こう思っております。

○櫻井充君 じゃ、ちょっとお待ちしております。

○理事（林芳正君） 西宮北米局長。

○政府参考人（西宮伸一君） 失礼いたしました。

昭和六十二年以降でございますが、我が国は、地位協定第二十四条1の規定により、米側に負担義務がある経費の幾つかについても、日米両国を取り巻く諸情勢に留意し、在日米軍の効果的な活動を確保するため、地位協定の特則である特別協定、現行の特別協定もございまして、御審議をお願いする新しい特別協定案もございまして、協定もございまして、そうした特別協定に基づいて負担しておるということでございます。

○櫻井充君 ですから、この二十四条の一項の負担を掛けないというのはどういうことですか。

○国務大臣（高村正彦君） ですから、この特別協定がなければ米側が負担するということです。まさに、現行も特別協定がありますし、その特別協定が切れるときに新たな特別協定の御審議をお願いすると、こういうことでございます。

○櫻井充君 私の質問の内容は、その当時はアメリカの景気が悪かったんです。日本の景気が良かったんです。ですから日本が負担することの約束をさせられたんです。今は日本の景気も悪い、それから税収も落ち込んできて大変だということになれば、ここに書いてある二十四条の一項から見れば、日本がこれだけ負担しなきゃいけないのかということをお伺いしたいんです。

○国務大臣（高村正彦君） まさにそこが論点になるんだろうと思います。アメリカの議会あるいはアメリカのタックスペイヤーの中からはいろいろ、まさに日本は安配ただ乗りではないかとか、あるいはバードンシェアリングもっとやれとか、そういう議論がもう燎原の火のごとく広がりそうになったときにいろいろ手当てをいたしまして、そのうちの手当

ての一つとしてこういうことが行われたというのは委員が御指摘のとおりであります。

ただ、その安保ただ乗り論というのは、一応全体的には議会の中で収まっておりますけれども、まだまだアメリカのタックスペイヤーの中では、ないわけではない、ないわけではない。そういう中で、我々もあのとときと状況が違うではないかとぎりぎりの交渉をしながら、そういう中で今度のことが両方で合意したと、こういうことであります。

まさに日米同盟というのは、日米安保条約というのは、いざというときにアメリカの若者が血を流してでも日本を守ると、こういうことを担保するためにやっているわけありますから、その同盟のコストとしてこれが過ぎたものかどうかと、こういうことを問題にされることはよく分かるんですが、そういう中でアメリカのタックスペイヤーと日本のタックスペイヤー、それぞれある一点にフォーカスすれば、これはちょっと見過ぎじゃないかとか、そういうのはあるにしても、私は全体から見れば非常に合理的なところに収まっていると、こういうふうに思っております。

○櫻井充君 アメリカのタックスペイヤーの視点はそれでいいかもしれません。日本のタックスペイヤーの視点ではそれでいいんでしょうか。アメリカの駐留米軍兵一人当たり、日本の額が十万六千ドル、ドイツの四・九倍、韓国の四・九倍、イタリアの三・八倍です。今や高齢者の方々が負担をしなきゃいけない、障害者の方も負担しなきゃいけないようになっていっている中、本当に少しでも経費を削減するということの観点から立てば、無駄なものを排除する点でいうと、このような使い方をしていることを許していいんですか、財務大臣。

○国務大臣（額賀福志郎君） 今回の特別協定の見直しに当たりましては、もう従来の状況とは相当変化をしておりますので、我々は国民的な視点に立って合理化、効率化を図っていかなければならない。その上で、やっぱり光熱費にわずかではありますけれども切り込んだわけでございますから、それは櫻井委員の思いと共通するものがあって今回そういう切り込んだものがあるわけでありまして。

○櫻井充君 社会保障費は二千二百億円削減させられておりますから、三十三億ではとても納得できません。

最後に、ちょっと中国の情勢について、チベット自治区のことに関して、日本の政府としてどのように今後対応されていくおつもりでしょうか。

○国務大臣（高村正彦君） 憂慮しておりまして、懸念を持って注視していくということでありまして。そして、邦人の安全については中国側に万全を期してもらいたいと、こういうことを言っているわけでございます。

○櫻井充君 取りあえず注視するだけであって、特別何もコメントもないわけですか。

○国務大臣（高村正彦君） 大使館の人間がラサに行って調べようとしたところ、日本だけじゃありませんが、これは内政問題だから来ないでほしいと。あそこは元々開放区じゃありませんので、ふだんから行くときは許可が要るわけでありすけれども、そういうことでありましたから、私は今日、ぶら下がりの中で、こういうことはなるべくオープンにした方が中国のためにもいいですよということを申し上げてきたわけでありす。私の考えはそういうことです。

○櫻井充君 イタリアの外相は中国は抑圧を終わらせる必要があるというふうに発言されていますし、チャールズ皇太子はチベット問題に関心があつて北京オリンピックに出席しないとまでおっしゃっているんですね。日本は、今回のことがずっと収まらなければ、オリンピックに参加する、参加しないということも検討されるんでしょうか。

○国務大臣（高村正彦君） これ以上死傷者が出ないように関係者はすべて自制をしてほしいと、こういうことを申し上げて、そしてそれと同時に、私といたしましては、私というより日本国政府といたしましては、北京オリンピックは成功裏に終わってほしいと、こう思っておりますから、成功裏に終わるような措置を中国政府はとってほしいと、こういうことを言っているところでございます。

○櫻井充君 おっしゃるとおりで、私も別にボイコットしたいわけじゃなくて成功裏に終わっていただきたい。それから、昨日も山口先生だったかと思いますが、大気汚染の問題を指摘されていましたが、そういったことが解決しないとなかなか成功できないんじゃないのかなと、私はそう思っております。

今日の審議の中で、やはりきちんとした根拠がないまま予算が編成されているようなところがあります。もう一度日本のタックスペイヤーという視点でもう少し予算の在り方を考えていただきたいということを要望いたしまして、私の質問を終わります。

ありがとうございました。

○理事（林芳正君） 関連質疑を許します。友近聡朗君。

○友近聡朗君 民主党・新緑風会・国民新・日本の友近聡朗でございます。

Jリーガーから初めての国会議員ということで来させていただきました。いろんなアンケート調査を見させていただきすけれども、常に子供たちのなりたい職業上位には、プロサッカー選手と、Jリーグというのが含まれております。

額賀大臣にお伺いします。高校生のなりたくない職業ナンバーワンは何だと思われるで

しょうか。

○国務大臣（額賀福志郎君） 高校生のなりたくない職業ナンバーワンですか。よく分かりません。

○友近聡朗君 あるアンケート結果によれば、政治家というアンケート結果が出ております。

私は、結婚したときはサッカー選手でありました。ですが、今は政治家であります。そういう意味では妻に不便を掛けているのかなと思いますけれども、フィールドは今度は緑の芝生から赤いじゅうたんへと変わりました。子供たちが今サッカー選手になりたいと声を、夢を掲げています。子供たちが未来、政治家になりたいと、そう言ってもらえるように、夢のある日本国をつくるために、本日もロスタイムまで全力で頑張りたいと思います。

それでは、質問に入らせていただきます。

財団法人駐車場整備推進機構、JPOでありますけれども、その活動についてお伺いします。

国土交通省が道路特会九百九十五億円を掛けて全国十四か所に整備した駐車場を管理運営をしている財団であります。利用が低迷し、がらがらだとお伺いしております。

私の地元にもその一つがありましたので、週末早速見に行ってみりました。松山市市役所前地下駐車場でありますけれども、土曜日の三時ぐらいでありましたけれども、二百九十台の収容のうち止まっているのは約十台ほどでありました。シルバー人材センターから派遣された方が二名、新聞を読みながらのんびりと事務所に座られておりました。平日は市役所の利用でもう少し利用は多いと思うんです。利用はあると思いますけれども。

さて、このJPOでありますけれども、平成五年の設立以降、平成十九年度まで道路特定財源がどの程度投入されてきたのか、冬柴大臣、お答えください。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 今委員から、道路特会から九百九十五億円を出捐して全国で十四か所の駐車場を造ったと、こう冒頭おっしゃいましたけれども、それはそうではありません。

九百九十五億円というのは、都心部の道路の下に道路空間、空間を造っているわけでございます。そして、それは、中心市街地は大変、御案内のとおり土地も高く狭隘でございます。しかしながら、道路というのは幸い広く取られているわけです。これを有効活用するために、その地下に地下空間というものを造るために、これは道路特会から九百九十五億を出していますけれども、それは駐車場に造るための投資ではありませんので、それはそういうものではありません。

したがって、その空間をどう活用するか、これについては、駐車場として、それを

借り受けた人が、空調施設とかあるいは駐車場施設というものを整備をして駐車場として活用する場合がありますし、それから……（発言する者あり）ちょっと待ってくださいよ。違うでしょう、違うでしょう。駐車場は、整備機構は、それを運営するために活用しているわけであって、駐車場だけではなしに、都心部では地下に商店街が造られたりしています。こういうものについて、地下鉄を道路の下に走らす場合もあります。それはひとしく、そういう道路施設というところに空間を造って、それをどう活用するかというのはまた別問題なんです。

今取り上げられたのは、それを駐車場として活用している部分が非常に経済的に見ていかなものかという私も指摘を受けて、そのようにも感じますので、これについてはもう廃止をして、民営化、民間によって駐車場経営やっていただこうと、こういうふうに思っているわけですが、これ、原価が九百九十五億円と考えれば、だれもこれは引き受ける人もなければ、これはできません。

ですから、そのところが今までの議論でも混同されているわけですがけれども、例えば道路の下に電線、地上の電線とか、共同溝というものを造って、そして上からクモの巣のように張った電線を地下にうずめてしまう、こういうのも道路の利用の一つじゃないですか、道路の中に空間を造るといふ。その同じ思想の下に、これは九百九十五億円確かに掛けて、そして全国で十四か所の都心部に、道路の地下に空間を造ったことは事実でございます。それを、十四か所について、今言われた駐車場の推進機構というものがこれを借り受けるというか、いわゆる占用許可を取って、そして経営をやっているわけです。

この経営のやり方は、民主党の方から言えば、大変、こんなもの民間にやらしたら黒字出るよと、天下りか官僚がやっているからこんな、今おっしゃったような、がらがらになるんじゃないかという指摘もありまして、私はそういう考え方は正しいと思いますから、民間にやってもら、そして駐車場機構というのはいもう解散していただくということを私がほぼ独断みたいにして決めて、もうみんなの前で言っていますから、この四月までにきちっと結論を出して、皆さんに申し上げますが、私が立ってきて申し上げたのは、九百九十五億円は駐車場の原価ではありませんということをおっしゃったわけでございます。

○友近聡朗君 なりたくない職業ナンバーワンになる理由が少し分かるような気がしました。

建設費が九百九十五億円、半分は地方が負担しているということでもありますけれども、道路開発資金からも四十二億円の借入れがあると思います。そのほかに、道路整備特別会計からどれくらいのお金が駐車場整備推進機構へ支出されているか、参考人の方、お答えください。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

御質問には入っていませんが、手元に数字がございますので、平成十四年

度からでございますが、平成十四年度から平成十八年度までトータルで申し上げますと、二十六億六千百万でございます。

○友近聡朗君 建設費で九百九十五億円、そして平成十四年からでありますけれども、五年間、十八年まで約二十七億円の道路特会からのお金が入っている機構であります。

このJPOが実施しています公益法人の活動としては疑問に感じます日本ベストパーキング賞、これについてお伺いしたいと思います。

まず、どういう趣旨で創設された賞なのか、何をもってしてベストパーキングなのでしょう、お答えください。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

駐車場機構が、公益事業、自主的に行う公益事業として平成十五年度創設をいたしました。

創設の趣旨は、駐車場あるいは駐車に関する国民の関心を高め、駐車場の質的向上及び交通円滑化につなげることを目的として、駐車場及び駐車場問題に関する活動等を表彰するものであるというふうに聞いてございます。

例えば、表彰内容といたしましては、身障者用の駐車升の事前予約ができる、あるいは、その予約をした場合、到着時にはスタッフ補助が実施しているとか、そういうところに対して選定をして表彰していると、こういった賞でございます。

○友近聡朗君 それでは、この日本ベストパーキング賞の最近における予算額を教えてください。

○政府参考人（宮田年耕君） 実施事業といたしまして、過去三回やっております。

平成十五年度、十六年度、十八年度でございますが、十五年度が選考委員会の開催、現地調査等を含めまして四百六十八万です。それから、第二回が六百二十三万、第三回が四百三十四万でございます。

○友近聡朗君 今までの第三回までで約千五百万円のお金が使われております。

二〇〇三年から始まったということでもありますけれども、この日本ベストパーキング賞ですが、記念すべき第一回の最優秀賞はどここのどの駐車場か、お分かりでしたら教えてください。

○政府参考人（宮田年耕君） 御質問にはありませんでしたが、手元に資料ございます。

最優秀賞は、駐車場部門でウエストパーカー〇〇〇、それから西銀座駐車場、二つでございます。

○友近聡朗君 先ほど出ましたウエストパーカー○○○という駐車場が最優秀賞であります。何と群馬県高崎市の駐車場であります。福田首相のおひざ元でありますけれども、総理は今日いらっしゃりませんが、利用になられたこともあるのではないかと思います。

ちなみに、受賞の理由ですけれども、斬新な外観デザインとランドマーク的存在。是非とも、福田総理にも斬新な発想を持ち、ランドマーク的な存在になっていただきたいと期待しております。

次の質問になりますけれども、日本ベストパーキング賞は、平成十五年に創設以後、三回募集が行われております。回を重ねるごとに募集が減少しています。百二十二件、次が八十八件、そして次が四十三件だと思いますけれども、第三回では挙げ句の果てに百円パーキングなども表彰されているようであります。

冬柴大臣にお伺いしたいのですが、この制度をどのように評価しているのか、そして第四回を本年実施されるようでありますけれども、引き続き実施されるのか、お答えください。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 財団が独自にやっていることでございますので、これは、私は庶民の目線から見てもう御質問のされている趣旨と同じような感覚を持ちまして、やめますということを申し上げたわけです。

やめるというのは国が関係を持つことをやめるということでございます、もう十四か所は返していただいて、我々の方で民間に競争入札か何かでやっていただこうと、こういうふうにしたわけでございます。その財団が、理事長始めいらっしゃる方がどういう公益目的でパーキング大賞を始められたのか、それにそういうお金が使われたのか、その感覚は私とはちょっと合いません。

したがって、それは財団が公益目的でやられたこと、判断してやられたことではありませんけれども、私は、国としてはもう財団はやめさせていただきたいと、こういうふうに思っております。

○友近聡朗君 十四か所のうち十一か所の所長が国土交通省からの天下りであります。そして、先ほども申しましたが、五年間で二十七億円の道路特会のお金が入っております。日本ベストパーキング賞の選考ポイントの中には、稼働率も重要なポイントでありますと書かれております。道路特会で造った十四か所の駐車場はがらがらであるにもかかわらず、自分たちの駐車場は棚に上げて、人様の駐車場を表彰するなどというおかしな話はないと思います。単なる無駄遣いと思えないのですが、どれほど効果があったのかは疑問であります。

それでは、次の質問にさせていただきます。

今回、駐車場整備推進機構の解散を簡単に決めましたが、いとも簡単に公益法人を設立

させたり解散させる権限が所管省庁にあるのか、一般論として総務大臣にお伺いいたします。

○国務大臣（増田寛也君） お答えを申し上げます。

一般論でございますけれども、公益法人、これを設立するには主務官庁の許可を得る、そしてその後、運営や業務については指導監督を行うと、こういうことになります。そして、解散する場合でございますが、解散事由、これは民法で、定款又は寄附行為で定めた解散事由が発生した場合のほか、主務官庁による設立許可の取消しということが定められております。これは一般論でございます。

その後の方ですね、設立許可の取消しでございますが、これは、法人が主務官庁の監督上の命令に違反した場合、それから公益を害すべき行為をした場合等において、他の方法により監督の目的を達することができないときに行うことができると、このようにされているところでございます。これは一般論でこういうふうに規定されてございます。

○友近聡朗君 公益法人の設立、解散の権限は各所管の大臣になるというふうに解釈できますけれども、所管省庁の意向次第で公益法人の設立、解散が自由にできるのであれば、野党の追及により都合が悪くなればJPOのようにすぐに解散して、忘れたころにまた別の天下り公益法人をつくるというような、これはいつまでたっても何も変わらないと思います。

これからも第二、第三の駐車場整備推進機構をつくり続けていくつもりなのか、冬柴大臣、お答えください。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 私、大臣に在任中は、そういうものについては厳しく査定をして、そして許可するかどうか民法の公益法人の規定に従って誠実に処理をしていきたい、このように思います。

○友近聡朗君 それでは、次の質問をさせていただきます。

JPOの海外視察についてお伺いします。

平成十八年に第十三回海外視察団を派遣しております。ベルギー、ドイツ、イタリア、ポルトガル、イギリスなどのヨーロッパ各地を視察されたようであります。第十三回目ですので毎年派遣されていたのだと思いますけれども、平成十八年の財団が負担した費用と一人当たりの金額をお答えください。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

平成十八年度実施をいたしました派遣でございますが、団長を含む五名、団長とそれから職員四名が行ってございますが、団長を含む五名の費用が約三百九十一万円を支出して

ございます。したがって、財団職員一人当たりの旅費は約六十三万円でございます。

○友近聡朗君 団長を含め全十七名が行かれているということで、一人当たりが六十二万五千元、そして団長は百四十万円ですか、一人だけちょっと高いですけども、そして団長を含めて五名で約四百万円の丸抱えの旅行をしているということでもあります。

この駐車場整備推進機構ですけども、平成十八年の収支状況を見させていただきました。一般会計の事業と駐車場管理運営事業特別会計というのがあります。平成十八年の収支状況はマイナスでありました。マイナスだったにもかかわらず海外視察をする、これは民間企業だったら考えられないと思います。さらには、常勤役員の年収額の上限を上げるという決定もしたりしています。

赤字を出して繰越金を使って、挙げ句の果てに海外視察なのでしょうか。冬柴大臣、お答えください。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 私の見たところでは、駐車場の特別会計では三千百九十万六千円の利益を出しています。それはいいですね。しかしながら、何か一般会計というところで四千百十五万三千円の赤字を出しておりまして、全体として、今おっしゃったように九百二十四万七千円の赤字になっているというのが実態であると私は認識をいたしております。

しかし、そういう中で、私ちょっとその上げたかどうかというようなこと知らないんですけども、報酬を上げるとかいうことがあれば、それはもってのほかの話だろうと思います。

したがって、そういうことは私は、厳密に法律に当てはめて私が設立許可を取り消すとか、そんな形でやるんじゃないに、自動的に、自主的にこれはやめていただいた方がいいと、こういうことで私は申し上げているわけで、それは受け入れていただけるようでございます。

しかしながら、駐車場では、十八年も十七年も十六年も十五年も、十四年はちょっと赤字のようですけども、黒字出しているんですよ。そして、これは全体で、御存じのとおり十四か所で二千五百台の駐車スペースを持っておりまして、合計、そしてそれに対して年間二百万台の駐車があるということで、それ自身の、それだけやっていただければこれは黒字なんですよ、実際は。そういうことでございます。

○友近聡朗君 駐車場の土地代は幾らか、お答えください。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

基本的には直轄国道の下でございますので本体部分は用地は要らないと考えますが、入口部分、場合によってはその部分について用地買収が伴うことはあると思います。金額は

今、手元ございません。

○友近聡朗君 土地、建物の所有は国、そして運営は機構です。そしてリース料はなし、ただです。黒字が出て当たり前ということでもあります。

先ほど冬柴大臣おっしゃいました。二〇〇九年度以降、駐車場の管理運営について民間に委託するとありますけれども、一体どういう意味なのか、具体的に説明をお願いします。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 今、第三者の方々、公認会計士とか弁護士とか、あるいは高裁長官を歴任された方とか、あるいは経済団体連合会から御推挙をいただいた方、立派な会社の社長さんです、あるいは学識経験者として学界から御推薦いただいた学者の方、以上五名の方にこの問題についてどういう手順でどういうふうにするのがいいのか、そういうことについて御意見を伺っているところでございまして、四月末日までにはきちっと結論を出して、その道筋に従ってこれは処理をしていきたい、このように思っています。

○友近聡朗君 駐車場の管理運営について民間に委託するのではなく、そもそも駐車場ごとすべて民間に売却してはいかがでしょうか。同機構を解散するに当たり、もう一度、機構の財産処分について考えをお伺いさせていただきます。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 道路という公共用地の中に造られた空間ですから、それを売却するわけにはまいりません。

それから、これには現在、たしか三十一億の債務が残っています。これは、その空間に対して、先ほどちょっと冒頭申しましたけれども、空調とか火災予防とか、あるいは駐車場として使うためのフラットにしてそこへいろんなマーカーをするとか、いろいろなもので投下した資本が、財団として投下したものがありまして、その残り三十一億の債務が今残っているようです。この処理をどういうふうにするか。こういう問題について、公益法人等について詳しい先生方の御意見を今伺っているところでございます。

○友近聡朗君 三十一億円の債務がただで貸しているにもかかわらず残っているということでもあります。

道路特定財源でありますけれども、無駄遣いのデパートとやゆされております。与党の中には道路が未整備だと病院にも行けないともっともらしく主張されている方もいらっしゃいますが、その先に病院がなければ何の意味もありません。がらがらの駐車場を九百九十五億円掛けて造るのであれば、腕のいい、私の横に座っていらっしゃいます櫻井さんのような腕のいいお医者さんを一億円で九百九十五人雇うことだって可能であります。それの方がよっぽど地域の皆さんに喜ばれるのではないのでしょうか。道路が整備された都会であるにもかかわらず、救急車がたらい回しに遭って急患の方が死亡しているんです。

先日、福田総理は、道路特定財源を外すと社会福祉や教育の方が優先度が高くなることもあるかもしれないと、道路よりも優先度の高い施策がある可能性を図らずも認めました。そして、額賀大臣も、五十九兆円の算出根拠について、個別にきちっと査定をやっているわけではないという答弁もされております。

私は、先般の補正予算の中で、理念なき福田内閣にレッドカードを突き付けますと発言いたしました。今日は私、レッドカードを持ってまいりました。冬柴大臣、これだけ無駄遣いのデパートをやゆされる道路特定財源を六から七割の国民は反対しております。今もなおこの五十九兆円を維持したいと考えているのか、今後十年間維持するのか、決意をお聞かせください。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 私は、現在の日本の状況を考えてみたら分かりますけれども、人口減少社会にもう突入しているわけですね。ピークになれば年間八十万人も人が減っていくという、減るのも若い方が減るわけでございます。

したがって、そのような中であって今、道路整備をこの十年間でやらなければ、そしてまた、委員も子供さんがいらっしゃるかどうかわかりませんが、子供たちが通う通学路ですら歩車道の区別がない。そういうところを子供たちが毎日、四十人以上が使っている通学路の中にも歩車道の区別がないところが四万四千キロもあるんです。したがって、我々は、これは本当に一日も早く歩道を付けて安心して学校へ通っていただけるようにするのが親の務めであり、次の世代に対してそのように義務を持っていると思います。

我々の、これ東京の人にとってはもう道路整備されているみたいに見えますけれども、環状道路の整備率というのは世界の首都の中では最悪ですよ。私は、そういうこともありますし、そして首都の中に多くの踏切があります。六百七十三あります。じゃ、パリどれだけかといえば、十四です。ロンドンは十です。そういうことを見ても、まだまだ日本の国の中に道路を整備しなきゃならない部分があるんです。

したがって、これは国際競争力を強化したり、あるいは成長力を維持したり、あるいは地方が今非常に経済が低迷しているというときに、道路を付けることによって、つい二月二十三日に私、新名神道路の一部部分開通というのが、亀山ジャンクションというところから滋賀県の草津ジャンクションのところまで四十九・七キロというのが通りました。これ実に十四年掛かっていますね。そして、お金もたしか四千六百五十三億円という巨額が掛かっていると思います。

ところが、それができるということで、亀山側にはもう十年近く前から、これを見込んでシャープの液晶テレビ工場を始め七十四企業が立地していますよ。そして、若い人たちが働く場を得ているわけです。滋賀県を越えた本当にのどかな甲賀平野には六十六の企業が今立地して操業を始めました。始めているわけです。

したがって、道路を整備するということは本当に、もう枚挙にいとまがありませんけれども、その地域に、子供たちに働く場所を与えるというものもあるわけです。したがって、

国家百年の計、あるいは国の骨格、これは本当に厳選しなきゃいけない。今、無駄なものは要らないとおっしゃる、そのとおりです。だれも無駄なものは要りません。しかし、真に必要なものは与野党を通じてみんな要るでしょう。真に必要な道路は造らなきゃいけないんですよ。それを造るために私は、これを造るために皆さん方をお願いしているわけです。国家百年なんです。

今、ガソリン税は確かに上がっていますし、生活を圧迫しているけれども、これは一緒にしないでほしいんです、本当に。是非、我々の時代、この国の骨格をつくるために御理解をいただきたいということが私の切なる願いでございます、私が提案している法律は一括して年度末までに成立をさせていただくように心からお願い申し上げているところでございます。

○友近聡朗君 やはり、今の答弁ですとこのレッドカードを突き付けなければいけないかなと思いますけれども。

皆様、レッドカードやイエローカードは御存じだと思います。今日は私、グリーンカードというのを持ってまいりました。これの御紹介をしたいと思います。

これは、小学生以下の子供たちが試合中にいいプレーをしたときにレフェリーからもらうカードです。イエローカードやレッドカードは制裁を下すカードです。私はこのカードを出したくありません。この国会の中でこのグリーンカードが飛び交うような、子供たちが将来に夢を持って政治家になりたいと言えるような、そんな国家を、私は今度は政治というフィールドで力いっぱい頑張りたいと思います。

以上で私の質問を終わります。

○理事（林芳正君） 以上で櫻井充君の質疑は終了いたしました。（拍手）

○理事（林芳正君） 次に、相原久美子君の質疑を行います。相原久美子君。

○相原久美子君 民主党・新緑風会・国民新・日本の相原久美子です。

今、答弁をお伺いして、国家百年の計というふうにおっしゃいました。このところ百年、二百年という言葉がよく聞こえるなというふうに思いますけれども、実はこの間の道路のこの議論を聞いて、私は、本当に国民が納得できるのかなという思いがしております。そして、百年の計とおっしゃったその百年の先に私たちの国はどんな国になっているんだろう、そういう不安をみんなが持っているのではないかとこのように思います。

私たちは道路を否定しているわけではありません。必要な道路、もちろんあるでしょう。それは私たち自身もよく理解をしております。その上で、なおかつ今の現状、日本の現状

を是非共通認識としていきたいというふうに思うのですが、実は大臣は、救急車が本当に一秒でも早く着くために道路の整備というふうにおっしゃっておいりました。でも、今実際に、救急車がたどり着いた先に医師がいない、病院がないという状況が生まれてきている、これは国民の共通認識になっているんじゃないかと思うんですが、大臣の認識はいかがでしょう。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 救急患者がたらい回しということは、本当にその新聞記事を読むたびに胸が痛みます。

〔理事林芳正君退席、委員長着席〕

ただ、我々は、救急患者を搬送していただく消防署の救急車、あるいはドクターヘリということもありましょう。けれども、まずは初期の段階、あるいは二次、あるいは三次ということで、三次は各都道府県にあって、そこには多くのお医者さんが、すべての病気に対応できるような設備とお医者さんがいらっしゃると、そのように前提をして、そこへ、県に一つですから、何秒掛けて何分掛けてそこへたどり着けるのか。それは、ドクターヘリであれば別ですけれども、まずは自動車なんですね。そうしますと、地方では、まあこれは言ったら失礼ですけれども、奈良県の十津川辺りではそこまで行くのに九十分とか掛かると、しかもそれは大変な、離合もしにくいと、こういうような道だということで、私はここへパネルも示しながら、そういうところもありますということを申し上げたわけです。

したがって、道路整備というのは、その一次のところ、町医者さんとかいうところから二次へ行き、二次から三次、一番のところへ行くにしても、病気によって道を通らなければならぬということがあるわけでごさいます、その意味でも道路の整備は必要だと私は思っておるわけであります。

○相原久美子君 先ほど来からお話ししておりますように、道路すべてを否定はしておりません。ただ、この道路の特定財源について大きな問題が出てきているということも事実です。そして、なおかつ今、この医療の崩壊が喫緊の課題であるというふうな共通認識の上に立つと、二〇〇八年度の予算案における緊急の医師確保対策費、これは百六十億円なんです。一方では、今後十年間の道路の整備事業費、総額五十九兆円、年間五兆円を超える額なんです。人の命と道路とどちらが大事なんでしょう。私は、やはり優先順位を考えて、そしてやはり国民の今要望しているニーズにこたえていくべきではないかというふうに思っているんです。

その上で、私は、先ほどから物流ですとかそういう道路の問題というのは否定はしないというふうにお話をしましたけれども、実は私の出身の北海道、本当に道東へ行きますと、いてつく道路を救急車が本当に命を懸けて搬送すると。それよりは近くに病院があったらというのは、間違いなく地方自治体首長の偽らざる本音なんです。そこを是非とも御認

識をいただきたいと思うのですが、それでもなおかつ一般財源化ということに対しての抵抗はあるのでしょうか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 衆議院で二月二十二日に予算の公聴会を開かれました。そこで出てこられた公述人の中にお医者さんがいらっしゃるんです、お医者さんが。この人が述べられたところをちょっと読まさせていただきますが、病院をつくったらいいじゃないかというのは暴論ですね、非常に、まあそこから先は言いません。というのは、今、医師が足りない、医療資源が足りない。さらに、地域の小さな小都市ごとにあるのは、これは大概町立病院とか市立病院なんですね。これは自治体病院協議会の方で本当に問題になっているんですが、それぞれ大変な赤字を抱えて運営されております。その病院を、例えばこれこれ市の病院にすべての科を張り付ける、すべてのドクターを張り付ける、そんなことをできるはずはない。隣の市にこれこれの得意な科も全部張り付ける、ドクターも張り付ける、そんなことができるはずがないということでございます。これ、お医者さんが言っているんですね。

私は、この救急病院の話をししましたけれども、第三次救急病院、一番高度のところですね、に第二次救急病院から搬送するということを前提にこの階層構造ができていくわけです。したがって、これをうまく利用しないと地域の医療資源が生かされてこないんです。ですから、搬送ということが前提にされております。したがって、搬送のためには、それに堪える適切な道路が必要であります。こういうことを言っている。そのことが今委員の質問に答えになるかどうかは別として、現状はそうなんです。

したがって、私どもは、十万人を超える人からこの中期計画を作るに当たって御意見を伺っていますが、このような搬送できるような命の道を造ってほしい、こういう意見は地方の方からたくさん寄せられております。私はそれにこたえなきゃならないと思います。

お医者さんも必要ですよ。しかし、今すぐできないじゃないですか。そして、あなたは、委員は道路を造ることは必要ですと、こうおっしゃいますけど、じゃ必要な道路をどんな手順でどういう財源で造るのか、そういうことをきちっと言っていた上でおっしゃるんだったら分かりますよ。

私どもは、非常に不評ではあっても、財源も提案し、そしてどこにどういう道路を造るかということもきちっと私は中期計画の中で示してお願いをしているわけでございます。

○相原久美子君 まず、お話をしていきたいと思いますが、この間ずっと私どもはかなり必要な道路についての方向性ですとか予算ですとか、そういうことをやってきたというふうに思っております。私は、今日の議論では道路についてはこういうような地方の希望、そして今優先順位を付けるべきものがあるのだという声として挙げさせていただきました。

実は、ちょっと道路の部分ではなくて、私は雇用問題についてまいりたいと思っております。

で、是非とも雇用問題、資料の配付をお願いしたいというふうに思います。

厚生労働大臣は、先日もディーセントワークということをきちっとお話をされておりました。私自身も、本当に必要なことだなというふうに思っております。

今、非正規の労働人口というのが、これ全体の三分の一にもなってきているという状況で、大きな社会問題になっているというふうに思います。そこで、パートタイム労働法という部分の改正がございまして、昨今の新聞では、企業が少なくとも改善の方向に向かってきているというような報道もされておまして、私自身も、ああ、少しずつだけれども改善が見られるということではよかったなというふうに思っております。

ただ、一方で、今資料にお配りしておりますように、公務職場においてこの非正規の雇用、処遇の問題がかなり惹起してきております。そして、本当にこの部分でいうと、まさに報道に見られるように官製ワーキングプア、こういうような形になっているわけですが、厚生労働大臣は後からちょっとお話を伺うとしまして、官製ワーキングプアということになりますと総務省ということになるかと思いますが、このような報道から総務省はどういうふうにとらえていらっしゃるのか、若干お伺いしたいと思っております。

○政府参考人（藤井昭夫君） まず、国における一般職の非常勤職員の数ということでお答えさせていただきたいと思っております。

平成十九年七月一日現在でございますが、総数で十四万三千七百九十八人となっております。

その内訳についてでございますが、まさにいろいろな様々なものがあるわけですが、多分一番御関心の高い事務補助員と言われる方々ですね、これが二万一千二百六十二人となっております。それ以外には、例えば委員顧問参与等で二万四千六百六十九人、統計調査職員ということで一万七千四百九十九人、その他にも、例えば法務省の保護司さんですね、こういった方々が四万八千六百五十三人、それから厚生省関係でも、都道府県労働職員の中には労災防止指導員等、こういった方々が約一万四千人いらっしゃるとか、あるいは国土交通省でも水門等操作員ということで四千四百二十九人いらっしゃるということで、非常に様々な業務に就いておられるということでございます。

○相原久美子君 国の部分は分かりました。地方自治体についてはいかがでしょう。

○政府参考人（松永邦男君） お答えを申し上げます。

地方公共団体におきますいわゆる臨時・非常勤職員でございますが、実は、職種あるいはその勤務の状況、形態、こういうものは極めて多様でございます。そういう意味ではなかなかその実態を把握することにつきましては難しい面はございますが、一定の条件を置きまして、平成十七年の四月一日現在で職種別の職員数等につきまして調査を行ったことがございます。

全地方公共団体の臨時・非常勤職員、この中からいわゆる任期付短時間勤務職員など一定の職員というのは除いておりますが、そういう臨時・非常勤職員で、任用の期間が六月以上あるいは六月以上となることが明らかであって、かつ一週間当たりの勤務時間が二十時間以上の職員につきまして、平成十七年四月一日現在におきます状況の調査を行いましたところ、総数では約四十五万人となっております。

内訳、細かくなりますが、申し上げますと、一般事務職員で十一万二千三百十五人、技術職員で七千四百四十七人、医師で九千九百五十五人、医療技術員で七千二百十六人、看護師等で二万一千三百十二人、保育士等で七万八千二百六十一人、ホームヘルパー一千三百十九人、給食調理員三万五千三百十三人、技能労務職員五万七千九百二十六人、教員・講師四万六千五百三十人、その他で七万八千五百四十六人、トータル四十五万五千八百四十人、このような状況になっているところでございます。

○相原久美子君 ありがとうございます。

厚生労働大臣にお伺いいたします。

先ほど申し上げましたけれども、改正パートタイム労働法、これが民間に適用になって非常にいい形になって少しずつでも動いてきている。公務の世界というのは、このパート法は適用になるのでしょうか。

○政府参考人（大谷泰夫君） 法律の中身について私の方から御説明申し上げます。

今般のパートタイム労働法の改正につきましては、先ほど御指摘いただきましたように、労働力人口減少社会の中で短時間労働者がある能力を一層有効に発揮することができる雇用環境を整備するために、短時間労働者の納得性の向上、通常の労働者への転換の推進等を図ることにより、その働きや貢献に見合った公正な待遇を実現することを目的としております。

そのパートタイム労働法の公務員への適用の関係でありますけれども、これは改正パートタイム労働法第四十三条によりますと適用を除外しているところでありますが、この考え方は、パートタイム労働法は、事業主がその雇用する労働者について主体的に雇用管理の改善等を行うこと等によって短時間労働者の福祉の増進を図ろうとするものでございまして、勤務条件等が法令や条例等に定められております国家公務員及び地方公務員にはその施策がそもそもなじまないということから適用除外をしているところでございます。

○相原久美子君 なぜこういうお話をしたかといいますと、私の手元に、実は、東京近郊のある市の保育士さんのこの源泉徴収票、四人ほどの分が手元にあるのですが、フルタイム働いて、そしてほとんど職員と同じ業務をして年間実は、交通費込みですよ、二百一万三千百七十円、二百一万百三十六円、こんな状況なんです。そういうことで、実は公共サービス、住民の方に本当に安心のサービスができるのかということもございますものです。

から今回質問をさせていただきました。

育児・介護休業について総務省にお伺いをいたします。

公務員は育児・介護休業法も適用除外とされています。その理由をお伺いしたいのですが。

○国務大臣（増田寛也君） お答え申し上げます。

今先生御指摘いただきました育児休業法でございますけれども、この育児休業それから介護休暇でございますが、これは職員の継続的な勤務を促進する、これが実は制度の趣旨になってございますので、そういたしますと、この点について地方公務員の場合には実は基本的に本格的業務に従事する長期雇用、長期継続雇用の常勤職員というものを実は念頭に置いていると、こういうことがございまして、したがってこの対象から除外、適用対象外としているということでございます。これは国家公務員の場合の育児休業制度と同じような扱いになっているものでございまして、制度としてはそういう趣旨でございます。

○相原久美子君 雇用保険法では育児休業に関する休業の保障ですね、給付、これ規定があるかと思うんですが、厚生労働省に御説明をいただきたいんですが。

○政府参考人（大槻勝啓君） 雇用保険法の適用につきましての御質問でございます。

まず、雇用保険制度の適用についての原則でございますけれども、適用の対象といたしまして、労働者の要件として週所定労働時間二十時間以上、そしてかつ一年以上の雇用見込みということが必要としているところでございます。国や地方公共団体の臨時職員、非常勤職員といった方々に係ります雇用保険の適用につきましてもこの基準で判断をしているところでございまして、このような要件に該当すればまず雇用保険に加入しなければならない。

それから、雇用保険の育児休業給付についてでございますけれども、これにつきましては育児・介護休業法に定められました要件、いろいろございますが、これを満たす育児休業という、そういう雇用の継続が困難になる事由を雇用保険制度上の保険事故としてとらえまして、当該休業を取得する者に対しまして社会保険給付として給付するものでございます。

以上のような内容でございます。

○相原久美子君 今までお伺いしましたら、総務大臣、実は地方自治体もそうですし国もそうなんですが、長期的な仕事、見込まれる仕事、保育所ですとか先ほどもおっしゃいましたヘルパーさん、これもそうですね、そういうようなところに多くの臨時とか非常勤がいるんですけれども、実はどこの法律からも守られない。パート労働法も適用にならない、じゃ育児・介護休業法も適用にならない、そういう状況に置かれているんですね。これを

どう考えるかということなのですが、ちょっと私も一年生議員で、今回予算が初めての質問なものですから時間的な配分がちょっと取れませんがして申し訳ないのですが、今日それぞれの、上川大臣もお越しいただきましたので、最後になりますけれども、こういうはざまにいる、法的な谷間にいる、こういうような労働者についてどうお考えになるか。実は総務省が圧倒的にここの部分を所管しているというふうに思いますので、是非ともお考えをお聞きしたいと思いますが。

○委員長（鴻池祥肇君） どなたへの質問ですか。

○相原久美子君 総務大臣へ。

○国務大臣（増田寛也君） お答えを申し上げます。

実は、今先生の方から御指摘いただきましたとおり、この非正規、いわゆる非常勤職員の勤務の実態というものについては、かなり多くの職員の皆様方働いておられるわけですが、必ずしもつまびらかになっていない部分があつて、それで、やはり臨時的な雇用という建前でずっと来ておりましたので、そういう意味でいろいろな処遇の問題等にも及ぶ問題が出てきているのではないかと、こういう問題意識は持っているところでございます。

そこで、これは国それから地方いずれにも共通するものでございますが、国家公務員の場合では各府省で適切な処遇を行ったり、公共団体では自主的に判断という、こういう建前になっておりますが、やはりそれだけでは足りないところがあるというふうに思いますので、今人事院の方で、国家公務員の場合についてはその勤務実態について各府省から実態の聴取をしていると、このように聞いております。これはいずれ明らかになるわけでございます。総務省として、こうした人事院に対し政府としての必要な協力を総務省としても行っていく、そしてその上で、いろいろな実態がそこで出てくると思いますので、必要な対応、処遇の問題を始め必要な対応を考えていきたい。

地方公務員の非常勤職員につきましても、やはりこれは国家公務員の動向とも常にいつも関連して同じような対応を取っている部分もございまして、この地方公務員の非常勤職員という実態も十七年の調査である程度の状況は分かっておりますが、こうした国家公務員の動向も踏まえながら適切に対応していきたいと、このように考えております。

○相原久美子君 実態をまずつかんでいただくということが重要だとは思いますが、私も実は地方自治体の非常勤職員をしておりまして、この実態が皆さんのところに周知されているかというのと、本当に甚だ疑問です。住民の本当に目線のところで仕事をしているのがほとんどです。

別に、これは当該者が聞いたら怒るかもしれませんが、だれも公務員にしてくれと言っているんじゃないんです。均等待遇の原則、これを何とか確立していく方向で検討

をしてくれということを行っているわけですね。にもかかわらず、新聞の報道のように、各自治体が何とかこの処遇をと思うと、こういうような形で総務省等々から法に違反するんじゃないかというような話が出てくる。法に違反している、脱法行為をしているのどちらですかというふうに言いたくなるのですが。

これまでの若干のやり取りでございましたけれども、改めて男女共同参画担当大臣にお伺いしたいと思います。

二〇〇三年の国連の女性差別撤廃委員会におきまして、日本政府のレポートに対しまして、我が国が先進国においてパートタイムが絶対的に女性が多いという状況、あわせて、低い賃金に女性が集中しているということは間接差別に当たるのではないかという指摘がございました。どのような措置を講ずるべきか、お考えいただきたいと思います。

○国務大臣（上川陽子君） 男女共同参画の社会の実現のためには、先ほど御指摘がありました公務員あるいは民間の部分との差というものもございましたけれども、性別はもちろんのこと、そうした分野の違いということについても問わず職務や個々人の能力に応じて雇用管理の実現を図り、また仕事と育児の、介護等の両立ができるような環境整備を図っていくということが極めて大事だというふうに思っております。

そういう意味では、女性も男性もまたそれぞれの働き方に応じてその処遇が適切に行われることができるように、そうした視点であらゆる施策についてしっかりと検証しながら前進できるように取り組んでまいりたいというふうに思っております。

○相原久美子君 ありがとうございます。

今回は本当にこういう状況があるのだという状況だけの共通認識をさせていただくということになりましたが、是非とも総務大臣、是非現状把握をなさってください。そして、ワーク・ライフ・バランス、そしてディーセントワークというふうにおっしゃるそれぞれの担当大臣と本当に連携をしながら、働く者が安心して働ける、そしてそのサービスを受ける側が本当に安心してサービスを受けられるような、そんな仕組みをつくっていただきたいと思います。

また、次回機会がございましたらよろしくお願いいたいと思います。

終わります。

○委員長（鴻池祥肇君） 関連質疑を許します。藤原良信君。

○藤原良信君 民主党・新緑風会・国民新・日本の藤原良信でございます。

時間が押しておりますけれども、御配慮をいただきまして、与えられた時間で大いに国民のための、国家国民のための議論をし審議をしたいと思っておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

増田総務大臣、御質問をいたしたいと思います。

人口減少社会で国家を維持し、なおかつ発展をさせていくということは容易なことではない、そう思っておるのはみんな同じだと思います。今からそのため体制を整備して、その中身については制度の変更、堪え得るような国家づくりをしていかなきゃならないと思います。地方分権が大変必要であると思います。

その地方分権を所管しております、推進をする役割であります省庁のトップといたしまして、現状の進め方とその認識について考え方をお示しをまずいただきたいと思います。

○国務大臣（増田寛也君） 先生御案内のとおり、地方分権を進めて、そして大きな国の形をこれからの人口減少社会に合うような形に変えていく、これは大変重要な課題であると認識をしております。

私が今総務大臣をしておりますが、総務省としてもこうした地方分権を大いに進める役割を担っておりますし、また今、総理の方から特命事項担当大臣として地方分権改革を命ぜられておりますが、その立場からもこの分権を進めていかなければならないと。

今ちょうど政府の方におきまして、地方分権改革推進委員会、これは法律に基づく時限的な委員会でございますが、ここでいろいろ御検討をお願いをしているところでございまして、そこでは、国と地方の役割分担から始まりまして、こうした分権を進める上での事項を網羅的に御審議をいただくことになってございます。今精力的に御審議をいただいておりますので、こうした御審議の経過も踏まえながら、今後、分権国家社会づくりに努力をしていきたいと、このように考えております。

○藤原良信君 冒頭このことを申し上げましたのは、これから御質問していく根幹の問題でありますから、冒頭申し上げた次第でございます。

それでは、地方財政計画についてお伺いいたします。その役割と意義につきまして、特にもその中での財源保障のその中身についてお示しをいただきたいと思います。

○国務大臣（増田寛也君） お答えを申し上げます。

役割は大きく三つあると言っております、それは一つは、今委員がお話ございました財源保障的な役割が一つでございます。そのほか、地方財政、これは大変規模も大きくなってまいりましたので、そことそれから国家財政との整合性を図るという役割、それから三つ目としては、各地方団体の毎年度の財政運営の指針を示す、大きく言いましてこうした三つの役割があるのではないかと、このように考えております。

そして、毎年こうした地方財政計画を作るに当たりまして、標準的な団体を想定しながら標準的経費の計上をいたします。これを全体としての歳出として見積もっていく。その中には、給与費から始まりまして地方単独経費などもその中に含まれるわけでございます。一方で、歳入として地方税、それから国から参ります国庫支出金等を標準的収入の計上方

法に従いまして積み上げまして、そしてその計画を作り上げる。その中で今後公共団体がどういう財政運営をしていただくかというのはそれぞれの公共団体の御判断でございますが、それを見ながらそれぞれの公共団体が予算編成等に当たると、こういうことでございます。

○藤原良信君 それからいきますと、今確認をいただきましたけれども、財源保障をされるということでございまして、予算ではないけれども、地方財政計画は地方財政運営上の指針という位置付けというふうに把握しております。それで間違いないかどうか。

○国務大臣（増田寛也君） そういう地方財政運営上の指針という性格を持っているものでございます。

○藤原良信君 すなわち、地方公共団体にとりましては、市町村並びに県につきましては、総務省の地方財政計画に基づいて財政課長から内簡で伝達されることのその指針を予算をつくる上の憲法というふうに、そのくらい重さを感じております。そのとおりでありましょうか、増田大臣にお尋ねいたします。

○国務大臣（増田寛也君） 今お話ございました、課長の内簡というお話がございました。これは、今年ちょっと細かな日付忘れましたが、通常ですと大体年を越えまして一月二十日ごろですけれども、全国の課長会議等を招集してそうした国の考え方、前の年の暮れに国の予算編成が終わっているというのが、考え方がまとまっているというのが通常の例でございますので、それを受けて一月二十日ごろに御説明をすると。そして、そのときに併せて書き物としてそうしたものをお出しをして、公共団体いろいろ情報収集をそれまでにもしてございますが、改めてまたそうした情報を得ながら、あとその中にそれぞれの独自の施策等を盛り込んで予算編成していくと、こういうことであろうと思います。

○藤原良信君 そそこでお尋ねをいたしますが、総務省は今、大変この度の審議で課題となっております道路特定財源の暫定税の廃止になった場合、各市町村、県が財政に欠陥が生じ、予算を決めることが大変厳しいというその数字を表しました。

本来、ただいま大臣が御答弁されましたように、地方財政計画に基づいて、理由は様々あろうと思いますけれども、例えば税の減収、あるいは制度の変更でその見込みが違って来た場合にはその財源保障をすることが義務付けられているんじゃないでしょうか。そのことについて増田大臣の御答弁をいただきたいと思います。

○国務大臣（増田寛也君） 標準的な地方団体というものの歳出それから歳入というものを考えて、そしてそれを地方財政計画という全体の大きな計画の中に結び付けていくと、

こういうことになっております。その際には、歳出の項目としていろいろ想定をいたしまし、それから、歳入の方も当然標準的な団体として一般的に予想されるようなものを計上して、そして全体の計画をつくる。そういったものにまとめられた計画に対しては、政府としても財源的にそれを裏打ちするための責任を果たしていくと、こういうことになるかと思えます。

○藤原良信君 そうだと思うんですね。であるがゆえに、なぜこれは、暫定税が廃止をしたら地方自治体に予算を組みにくくなるような結果が生ずるような数字を出して不安をおおるような行為をしたのかということが大変私は疑問に思うし、と同時に、それ以上にこれは、地方財政計画を所管している総務省として、その増田大臣としてはやってはいけないことではなかったかと思えます。

これは本来、いろんな事情で財源に欠陥が生じた場合、当初の見込みから財政課長の内簡でこれは指針を示した状況下が変更になるようなことが出てきた場合は、地方財政計画の役割の中でこれはきちっと補てんをする役割をこれ義務付けられているということを今確認をしたわけでございますけれども、そういうことをやらないで行くということは、まさしく本業をこれを否定するようなものじゃございませんでしょうか。

そして、なおかつ、改めてお尋ねいたしますけれども、増田総務大臣は、全国の首長そして議長に親書を伝達をいたしました。一月十七日でございます。このことは事実でございますでしょうか。

○国務大臣（増田寛也君） そのとおり親書を発しております。

○藤原良信君 この親書というのはどんなときに出すものでしょうか。それから、五年前の暫定税の延長のときには親書は出されているのでしょうか。確認でございます。

○国務大臣（増田寛也君） 五年前のそのときに親書を出されているかどうかはちょっと調べてみないと分かりません。

それから、あと親書は、歴代の総務大臣の中で何回か、節目節目に出している大臣、私も知事時代に当時の麻生総務大臣からの親書を何回か受け取った記憶がございます。同じような節目節目で、その時期時期の地方財政についてのたしか内容だったかと思えます。それから、片山大臣からも受け取った記憶がございます。ちょっと回数は不確かでございますが。

重要な節目にそれぞれの大臣の判断で出したりということではないかというふうに思っております。

○藤原良信君 私が把握している範囲では、ただいま増田大臣のお話しのとおり、麻生大

臣の三位一体改革のときに親書を出されております。そして、五年前の道路特定財源の延長のときには親書は出ておりません。すなわち、親書は政治的判断でなされる要素があるんだと思います。

今回、改めてお尋ねいたしますが、なぜこの親書を出されたのでしょうか。そして、あわせてですが、ただいまも御質問いたしましたけれども、道路特定財源の暫定税が廃止になった場合の財源不足を公表したのは、自らの地方財政計画の役割を放棄したことになりませんか。私はそう思うんですが、いかがでしょうか。

○国務大臣（増田寛也君） 親書を各公共団体の方に発しましたのは、新聞報道等でも多くの国民の皆さん方、そしてましてや各首長さん方あるいは議会の議長さん方がこの暫定税率の問題について御関心を寄せ、そしてそれぞれの情報等は仕入れておられるというふうに思っておりますけれども、これだけ大きな問題でございまして、まさに今お話ございましたとおり政治的な問題も含むものでございましたので、改めて担当する総務大臣としての考え方を示した方がいいのではないかと。全国知事会等の方には出かけてまいりましたけれども、十分な時間を取れませんでしたし、他の団体すべてにというわけにもいかなかったのが、率直に親書の形で発出させていただきました。

それから、あとこれは地方財政計画の関係でございまして。これは、常に私どもが一番いい形で地方財政計画を作成をするということでございまして、道路につきましては、当然のことながら大変大きな歳出を伴うものでございまして、これについては受益者の皆さん方の御理解をいただきながら必要な財源を手当てするということが、大変大きな財源のあるものでございまして、こうしたことを税法で、地方税法でこういった道路税収をいただくということが一番時宜にかなったやり方だということで地方財政計画を作らせていただいたということでございまして。

これについては、仮に今お話がございましたような点について他の方法ということになりますと、これ衆議院の方でもお答えを申し上げましたんですけれども、歳出を削る方法とそれから他の財源による補てんといったようなこともあろうかと思いますが、いずれにしても大変大きな額でございまして、そうしたことが、いろいろな歳出を公共団体が削っている中で更にまた歳出を削減するという方法が可能かどうか、あるいは他の代替財源による補てんが取り得るかどうかといったような議論が必要でございまして、そうしたことについてはいろいろ考えましても持ち合わせておらずに、やはり今の地方財政計画という形でお出ししているものが一番いい姿ではないかと、このように考えているものでございます。

○藤原良信君 先ほどもこのことに関連をいたしました質疑がございました。国が決める前になぜ地方が予算を組むのかという中で、変化があった場合はいろんな修正をした予算を改めて組み直さなきゃならないとかそういうような答弁があったと思っておりますけれども、

ども、今の御答弁のことに关しまして申し上げますけれども、改めて申し上げますけれども、地方財政計画はなぜ地方財政法じゃなくて地方交付税法に根拠規定を置いているのかということになるんだと僕は思います。

ですから、本来の役割というのが、様々な理由、すなわち国税五税が減収になるとか、税が減収になったり、法律の変更で、今回の場合は暫定税の変更は法律の変更となっていきますので、制度の変更になっていった場合に、地方財政計画において様々な仕方で補てんをして穴が空かないようにしていくという役割がこの根拠にあるんだとっておりますし、そういう答弁をいただいたとっております。

そのやり方といたしまして、私から言う話じゃございませんけれども、そうなった場合は年度内、年度をまたいででも対応するということになっておるはずでございますけれども、この確認もさせていただきますけれども、これは地方交付税とか、あるいは、金があれば地方交付税、交付税でやり、金がなければ、国家に金がどうしてもない場合は今までやってきたのでは臨時財政対策債でもやってきたことがある。それから、年度をまたげば、今回のような案件であれば、建設の国債を発行してきたこともあるわけでありまして。

そういうようなことでの補てんというのはいり得るんじゃないでしょうか。改めてお尋ねいたします。

○国務大臣（増田寛也君） 歳出をどうするかという議論がまずあると思いますので、仮に政府でお出ししている法律が否定をされると、それは、やっぱりそういう道路を造らない、もっとスピードを落とすとか造らないという形での御判断ということであればそういったものを削っていくというやり方はあると思いますが。一方で、歳入をどうするかということであれば、それはそれとしてまた考えなければいけない部分がありますが、仮に、いずれにしても、現実には他に代替し得る財源がないわけで、どうしても借金に頼らざるを得ないと。臨時財政対策債にしてもいろいろなものにしてもすべて借金で、これ以上国家として借金をし続けながらそういったことをやるのか、あるいは、大変恐縮ですが納税者の皆さん方に負担を多くお願いしながらその下に造っていくのかと、こういう判断だろうと。

やはりこの点については、借金のやり方も、国家財政も大変今きついわけでございますし、従来はこうした問題についての国、地方が折半をするというルールもかつてあったことがございますが、公共団体にこれ以上借金をしていただくということも大変今後に向けては適切でないと思いますので、そうした点については本当にこれから様々な議論が必要ではないか、少なくともそういった状況を考えますと借金という形での解決というのはなかなか難しいと、このように考えておるところでございます。

○藤原良信君 今論議しているのはその中身の借金の話じゃございませんで、制度の話でございますので、制度が存続しているのであればその目的を遂行するようにしなきゃなら

ないことだと私は思うんであります。何のために根拠を地方交付税法に置いているのかという、地方交付税法に置いているその意味合いということに基づいた本来の目的をこれ遂行することがこれは正しいことだと思います。

このことについての議論はこの場で議論をすることだけではありませんので、私は、改めて申し上げますけれども、地方財政計画に基づいて、その内簡で示した指針がそれが地方自治体が穴が空く場合はきちっとその目的に沿って補てんをするということ、やるべきことをやるということ、そこに今回の問題点があると思っております。

このことにつきまして別な角度から改めて御質問いたしますけれども、地方財政計画そのものは大変これは国家との関連性がありますのでこれは必要なことでありますが、これらについて増田総務大臣は、岩手県の知事をされ、そして全国の知事会の会長選挙にも出馬された経緯がございまして、地方の事情をよくよく理解をして発言をしてこられた方でございます。増田さんが知事るときには私は岩手県の県議会議長もしております、その前後は、岩手県はこれは民主党は最大会派でございますから、会派代表を前後はしております、すべからくその言動については理解をし、いや熟知してございます。

そこでなんですが、この増田知事さんの時代に全国知事会議に出馬に当たった公約でも掲げておりますけれども、地方との協議の場が必要であるということ、法制化もすべきであるということをおっしゃってございましたけれども、そして、この地財計画については地方の意見が反映できるようなそういう状況下にすべきだと、そしてまた地方六団体に任せるべきじゃないかというようなこともあったわけでありまして、そのことについて今どう思っているのでしょうか。

○国務大臣（増田寛也君） 地財計画の作成に当たって、当然公共団体の意見を十分に酌んでやるという必要があると思っております。

六団体との定期的な会合というのは私も大臣になりましたら何回かやっておりますし、それからあと、国、地方協議、先ほどお話ございました国、地方協議もしばらく中断してございましたんですが、それも再開をいたしまして、昨年、それから年明けて今年も国、地方協議というものを再開をしております。法制化という形には至っておりませんが、やはりそうしたこと、常々いろんな人たち、あるいは私も出掛けていって意見交換してはいますが、やはりそういった制度的な面でも今後地方団体の意見の反映ということで充実強化をさせていくべきものと、このように考えております。

○藤原良信君 併せてお伺いいたしますけれども、中央省庁から地方公共団体に出向しているその数をお示しをいただきたいと思っております。

○国務大臣（増田寛也君） 平成十九年八月十五日現在でございますが、国から地方へのお出向の、これは総数でよろしゅうございますかね。——総数で、全体で千六百四名と、千

六百四人と、こういうことになっております。

○藤原良信君 地方分権からいきましたら、もうそろそろ役割を果たしたんじゃないでしょうか。これを引き揚げるお考えはございませんか。総務省が率先してやるおつもりはございませんか。

○国務大臣(増田寛也君) この地方自治体との交流というのは様々な議論がありまして、この点については、対等な交流でなければいけない、これはもう大原則、ですから同じポストに継続的に常に行くという形になってはいけない、これは大原則だろうと。その上で、それぞれ現場を知ること、あるいは中央省庁の考え方をそちらのプロセスの中で知ること、ある程度そういったことをやるべしという人もおりますし、それから、今委員がお話しございましたとおり、こういったものを徐々に徐々に引き上げていくべきだと。これは、実は衆議院の方の総務委員会でも御党の逢坂議員からも、逢坂議員はもっと現場に出すべきではないかと、県とかでかいところじゃなくて、もっと市町村とか、特に町村などに出すべきだという話で、もっと勉強させるべきだという話がありました。

あるとき、いつときに何かするというのではなくて、やっぱり対等交流の考え方でこれは考えていくべきではないかと、そして、やはりお互いによく相手の事情を知ること、これは重要ではないかと、このように考えております。

○藤原良信君 私は、地方財政計画は必要性があると思いますが、ある意味でこのやり方は中央集権の象徴的な制度であると、そう思います。

増田大臣、あなたは、岩手県知事をしていた平成十六年、三位一体改革の真ただ中におきまして、全国知事会がまとめた補助金改革の取りまとめに中心的な役割を果たされました。平成十七年二月には、闘う知事会を掲げた梶原拓会長の後任を選ぶ全国知事会選挙に立候補され、闘う知事会の発展と国と地方の協議の場の法制化を訴え、徹底した分権社会の、地方分権の担い手を目指されました。この会長選挙ではあなたは敗れましたが、改革派知事として四割の得票を集めました。

当時、県議会議長の私は、知事のあなたとは一線を画し対峙した時期でありましたが、この会長選挙に立候補した行動は大いに評価をし、善戦をたたえるコメントを出したものであります。地方のため、分権のため、全国区の知事として、国、特に霞が関と闘う姿に期待したからであります。国民のあなたに対する期待も高まり、それが今年の知事退任後の安倍内閣での大臣になったんではありませんか。

これからのその考え方、その臨み方、改めてお伺いいたしまして、私の質問といたします。

○国務大臣（増田寛也君） 大変貴重な御意見等いただいております。分権改革、それから、そのほか地方自治、地方再生のために全力を挙げて取り組んでいきたいと、このように考えております。

○藤原良信君 以上です。

○委員長（鴻池祥肇君） 以上で相原久美子君の質疑は終了いたしました。

午後一時に再開いたします。休憩といたします。

午後零時三十二分休憩

—————・—————  
午後一時開会

○委員長（鴻池祥肇君） ただいまから予算委員会を再開いたします。

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。

平成二十年度総予算三案審査のため、本日の委員会に東日本高速道路株式会社代表取締役社長井上啓一君を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（鴻池祥肇君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長（鴻池祥肇君） 休憩前に引き続き、平成二十年度総予算三案を一括して議題とし、道路特定財源に関する集中審議を行います。

質疑者はお手元の質疑通告表のとおりでございます。

それでは、質疑を行います。平野達男君。

○平野達男君 平野達男でございます。

今日は、道路特定財源を中心とした集中審議の日でございます。

まず、これは通告申し上げませんでしたけれども、総理に冒頭ちょっとお伺いしたいと思っております。

新聞報道によりますと、道路に関連した法案の修正案、これを出すということを指示されたというような報道がございましたけれども、これは修正案をこの国会に出すということを、方針を決めたという理解でよろしいのでしょうか。

○内閣総理大臣（福田康夫君） 先日、御党、この委員会でもって道路についていろいろな問題が提起されまして、そういうその提起にこたえる形でもって、この問題について

のいろんな論点についての修正を考えなければいけないのではないかと、そのためにまずは与党間で調整をしてください、その上でもって与野党間の協議をしてほしいと、こういうふうに申し上げたということがございます。

○平野達男君 それは修正案を出すという指示だという理解でよろしいでしょうか。再度確認をしたいと思います。

○内閣総理大臣（福田康夫君） これは、与野党で協議をするわけですね。まず与党間でもってある考え方を示すと。でき上がる。で、それをもって与野党間の協議。

この協議の場は、これは国会になるのかどこになるのか、これは私は申し上げる必要はないと思います。

○平野達男君 新聞等によりますと、幾つかの修正案が用意されているようですが、まず一点目、五十九兆円の見直しということが言われているようであります。これは、修正案にかかわらず、この五十九兆円の見直しというのは、衆議院からのずっと審議で分かると思いますが、当然だというふうに思っています。

それから二つ目、期間の短縮。十年を五年にするとか云々とか言われていますけれども、この期間の短縮と引換えにするほど民主党の修正案は軽いものではないということを申し上げておきます。

それから三番目は、中途半端な、特定財源という名前を引きずりながら一般財源化をするような、こういうスキームも、今までの議論から分かると思いますが、到底受けられないと。出すならば、こちらがたまげるような、びっくりするような、よくぞここまで考えたというような修正案を出すことを、一個人としても、今日の代表質問の質疑者としても御要望を申し上げておきたいと思います。

そこで、以下、通告に従いまして順次質問に入らせていただきたいと思います。

まず、個別の問題ですが、ミュージカルの問題についてちょっとお聞きしたいと思います。

これも、私はこの間、予算委員会で福島委員から出された資料を見てぶったまげました。これは支出の支弁、道路事業費から出ているんですね。どこからどう考えてこれ道路の事業費から支弁できるんだというふうに思いましたが、これ、局長答弁でいいんですが、道路の事業費の中でどういう予算費目からこのミュージカルに対しての予算が出されたか、局長、答弁やってください。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

事業費でございますが、道路事業費あるいは道路維持修繕費の目の細分でございます測量及び試験費、あるいは調査費、工事雑費、そういうものから出してございます。

○平野達男君 測量・試験費の中からどこをどう読んでミュージカルに対しての支出ができるのでしょうか。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

道路事業費におきましては、事業を円滑に推進することを目的として、事業の各段階におきまして、事業執行に必要な経費として広報に掛かる費用は執行し得るというふうに考えております。

例えば測量及び試験費では、道路事業の推進のための地元説明会の告知やその開催並びにパンフレット等の広報資料、そういうものに掛かる支出も行ってございます。

○平野達男君 そうすると、国土交通省ではこの測量・試験費からミュージカルに対しての費用支弁をすることは問題がないと、会計上問題がないという、こういう理解でよろしいでしょうか。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

広報等に掛かる費用を支出すること自体は認められないものではないと考えておりますが、活動の一環として行いましたミュージカルについては行き過ぎた支出であったと認識しておりまして、今後は支出を行わないこととしたところでございます。

○平野達男君 まず、測量・試験費の中で行き過ぎたとか、要するに行き過ぎた支出であればこれは認められるということですか。行き過ぎでなければこれは、（発言する者あり）いや、要するに今行き過ぎたと言いましたから、行き過ぎた支出だけでもこれは認められるという理解ですか。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

先ほど申し上げましたように、測量・試験費、道路事業の推進のための地元説明会でございますとかその開催、パンフレット等の広報資料、そういうものは、そういうものの作成に掛かる支出というのはでき得ると考えてございます。

○平野達男君 これ、手元に財団法人大蔵財務協会というところが作成した予算事務提要ということでこれ資料がございまして、この説明の中を見ますと、どこにも測量・試験費の中には広報費というのは入っていないんです。広報費が支出できるのは工事諸費ですよ。測量・試験費から要するにこういったミュージカルに対する支弁というのは、財務大臣、これは認められますか、これは。

○政府参考人（杉本和行君） お答えさせていただきます。

今お尋ねの工事費に関しましては、国土交通省の御説明によりますと、今の御説明のミュージカル経費をこの普及、広報を目的として支出されたということでございます。

一般論として申し上げますと、各種工事費の中で個々の路線との工事の関連におきまして、当該工事の遂行に当たって必要と判断された場合に広報経費が支出できないとまでは言い切れないと考えておりますが、当該事業の遂行に真に必要な経費かどうか、事業官庁において精査が必要であることは当然であると考えており、国民から、国民一般から疑念が抱かれるような支出があってはならないと考えております。

お尋ねのこの実施されたミュージカルの詳細については承知しておりませんが、一般的に各種工事費として、個々の路線の工事との関連においてその遂行に必要な経費と解することは極めて困難ではないかと考えております。

○平野達男君 今の答弁で非常に重要な答弁がありましたけれども、承知していないと言ったんです。財務省がこれ知らないんですよ。財務省が知らないということは何かといいますと、国土交通省がこれ勝手にやったということなんですね。測量・試験費解釈についても国土交通省が勝手にやっているということです。こういうやり方は非常にまずいですよ。啓蒙普及をやりたいなら、やればやったでいいです。だけど、それは正々堂々と、きちんとやっぱり要求しなくちゃならない。

最もまずいのは、これは新聞報道等によりますと、現場の工事事務所長が勝手にやったと言っている。これは間違いないですか。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

支出責任者は事務所長でございます。

○平野達男君 そうやって全部工事事務所長の責任にしていますけれども、実際に工事事務所長がこれ支出していますよ。じゃ、これは支出を、本省は支出してもいいよという許可を出していませんか。

○政府参考人（宮田年耕君） 測量・試験費の中身、その個々の支出については、当方、道路局の方では、道路局の方で承認を与えていたということではございません。

○平野達男君 国土交通省は事業費の支弁については、すべて基本的には、この事業費の測量・試験費であるとか営繕費とか宿舍費とか、いろいろございます。そういったものの解釈は大現場の所長に全部任せているという、こういう理解でよろしいですか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） よく聞いておりまして、違法か適法かという問題ではないと

思います。もう妥当じゃないと思います、これは。私どもの目線で、こういう、確かに道路を造るためには多くの地権者の方にその道路の必要性とか御理解をいただいて御協力がなければ道路というのはなかなかできませんが、しかし、それであるからといってこのような多額のもの、しかもミュージカルというような形で行うということは、私の目線からはとても是認ができません。

したがって、これは、それが適法だったかどうかはもう関係なしに、こういうものに対しては一切今後やってはならない、そういうふうに私の方からきちっと申しました。

それから、これを所長権限でここまでいわゆる役務について、道路整備については金額その他であるようすけれども、役務については上限がないというようなことはこれは僕は許されないと思いますから、これの支出についても本省で事前あるいは事後にチェックができるようなシステムを必ずこの際に提起をしたい、そのように思っております。

○平野達男君 いずれ現場の所長が各々の解釈によって支出したということは事実です。その解釈については本当に正しいかどうかについてはやっぱりきっちり総括しなくちゃならない。

その上で、先ほど行き過ぎたという話がありました。行き過ぎた支出であつたら、これについては何らかのやっぱりけじめを付けなくちゃならないと思います。そのことについて、大臣、一言、どういうけじめを付けるか、それだけ言ってください。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 行われたことが妥当だったかどうかということはもう飛び越えて、国民の目線から見て厳しく批判されたというこの事実があります。したがって、私は所長に対して、その関与の度合いその他を詳細に見た上で、私としてはきちっとした厳正な処分をしなければならぬ、こういうふうに思います。

○平野達男君 いずれ背景にあるのは、私はコスト意識だと思います。

大臣はこの委員会を通じて、道路はやってほしい、やってほしいという要望ばかりかしたと言いました。しかし、このミュージカルは何でやったかといったら、道路の必要性の啓蒙普及だと言っているんですよ。片っ方で道路やってください、やってくださいと言っておいて、片っ方ではお金出してミュージカルまでやって道路が必要でございますとPRするなんというのは、これももう明らかな矛盾なんですよ。事業費で、道路が本当にやってもらいたいということだったら、もう元来ならば事業費の方にきちっと支弁するというのが筋ですから、その筋目をきちっと正さないと、もう本当に道路財源というのはやっぱり余りに余っているんだなということを自ら宣言しているようなものですよ。

以上申し上げまして、次の質問に入りますけれども、次は、費用対効果分析の話に戻ります。

この問題につきましては、衆議院で馬淵議員がこれは本当に私はすばらしい議論をされ

たと思っております。まず、パネルをちょっと一枚用意していただきたいんですが、お手元の資料一を見ていただきたいと思います。(資料提示)

まず、簡単に費用便益分析の概略についてお話をさせていただきますけれども、高速道路を造れば通行時間が速くなる、あるいは速くなればガソリンの節約もできると、こういった便益がございまして、ここに三つの便益というのがございまして、今、費用便益分析マニュアルによりますと、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益というこの三つを見ております。

この中で、走行時間短縮便益については総便益の九割を占めます。あわせて、交通流と言っていますけれども、交通流の推計をやって最も重要なのは、これは四十年間の分析期間を設けますから、その中で交通量がどうなるんだろうかということ推計します。そして、それが、そういう分析を通じまして、一方で費用の算定をやって、道路維持管理に要する費用を算定して、この総便益と総費用を比較をします。この場合に、DCFを、ディスカウント・キャッシュ・フローというその手法を用いて現在価値に転換をしながら費用便益の分析をやっていくということでございます。

そして、一番下に、最も便益の算定で大きな割合を占める走行時間短縮便益算定ですが、この中でちょっと覚えておいていただきたいのは、時間価値原単位ということと交通量ということございまして、この道路整備によって短縮された走行時間が、これはまあ実際の効果ということになります、それを価値換算に置き換えるのに時間価値原単位と交通量という二つの要素を用いているということでございます。

そこで、衆議院の予算委員会で馬淵議員が指摘したのはこの交通量の問題でございます。もう一枚パネルを出してください。(資料提示)

この交通量の問題につきましては、中期計画においては、平成十一年センサスで平成十四年における将来の交通量予測をやったわけですが、このデータを用いている。ところが、平成十七年にセンサスを用いています、というか、出ています。この新しいセンサスに基づきますと、この図を見ればわかりますように、実績値が下がっています。実はこれ、将来の交通量推計をやる時には出発点がどの値かということが非常に大きな影響になります。当然スタート地点が下がりますと将来の推計値もそれに合わせて下がってまいります。

そこで、馬淵議員が指摘したのは、なぜ新しいセンサスを使わなかったのか。その背景にあるのは、この図にありますように、十四年推計値と新しいセンサスに基づいた推計値の間にはかなりの大きな交通量の開きがあります。いわゆる交通量が下がってくるということです。交通量が下がるということは、便益がそれだけ下がってくるということございまして、これはおかしいではないかということ馬淵議員は繰り返し繰り返しこれは主張されたわけでありまして。

そして、この便益が変わってくることによって、例えば道路の整備水準、片道三車線が二車線になる、二車線が一車線になる、一車線が現道を使うような、そういった設計変更がやられることになります。このことによって、整備水準が下がることによって総事業費

のコスト削減がされるということなんです。その意味において、どういう前提でこの便益を計算するというの、即コスト削減に結び付くという大変重要な要素なんです。

ところが、国交省は、あるいは国土交通大臣は、新しいデータが出たときには新規地区の採択に当たってはその時点のところでそのデータを利用するという答弁をやっておりませんが、この答弁は今も変わらないでしょうか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 今も変わりません。

平成十一年の次には平成十七年に交通センサスというものはやっております。

我々が知りたいのは将来交通予測でありまして、交通需要予測でありまして、十一年の分については十四年に出しております。三年後です。十七年の分につきましては現在やっております二十二年に出ます。したがって、そういうことでございます。

○平野達男君 変わらないということは、新規地区の採択についてだけやるということですね。

ところが、今高規格幹線道路に限ってお話をさせていただきますが、今未供用の区間というのは、今回の中期計画で評価されたもの、あるいは民営化時点で評価されたものを含めまして、私の把握しているところによりますと、資料の五ページを見ていただきたいんですけども、四千七百二十二キロメートルあります。この四千七百二十二キロメートルの区間は、繰り返しになりますが、古いデータで評価された区間です、この四千七百二十二キロメートルはですね。今、これ工事が走っています。これは、私は、早い時期にセンサスに基づく交通量の確定をして、OD調査を、OD分析をして、すべての区間において即評価をやり直すべきだと思います。その結果何が出てくるかといいますと、先ほど冒頭言いましたように、今走っている区間の整備水準が変わる可能性があるんです。今この走っている一区間は、平均当たり私の計算によると、一区間一千三百億の総事業費があります。それを一割削減しただけで百三十億のお金が出てまいります。これは大変重要な要素なんです。

ところが、今の再評価は、着工したら十年後とか、そういった形でしかやりません。そうじゃなくて、今のこの四千七百二十二キロ、全部でこれは二百五十区間ぐらいあると思いますが、これをすべて新しいやつでこれ評価すべきです。することによって、繰り返しますけれども、今四車線やっているやつが二車線になるかもしれない、二車線やっているやつが通常の道路を造るような整備水準の見直しにつながるかもしれないんです。それによって出てくるコスト削減というのは本当、大事です。

だから、これは馬淵議員が繰り返し繰り返し言った。早くやってくださいというのはこのことなんです。これを、こういうことが分かっているながら新規地区しかやらないとか、これはおかしいですよ。それをすることが、実はこの中期計画の見直しにつながるんです。五十九兆の見直しにもつながります。

国土交通大臣、どうですか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） その中期計画は、平成十九年の十一月十三日に公にいたしました。それは、政府・与党の申合せによりまして平成十九年の末までに、十九年度じやなしに十九年の暦年、十九年の末までにいわゆるタックスペイヤーである自動車ユーザーに対してこの暫定税率を御負担いただくと。そのための受益の部分、それは負担の方ですから、受益の部分、その姿をお示しをすることがこれはもう安倍内閣のときからの約束でした。したがって、それは、そのときの平成十九年十一月までに作るわけですから、それはもう四月以前から着手して作りかけているわけです。そのときの最新のデータは先ほどの平成十一年のものなんです。しかしながら、私は、これからやる部分については最新、いいですか、整備を着手する部分については最新のデータに基づいてBバイCも取ります。そして、それが手続となります。

それから、今現在着工中のことをおっしゃっていただきました。これについても必要だと思います、私は。新しいものが出たときに、これについては私どもは着工後五年以内にはきちっともう一度新しいものでやり変えることにいたしておりますから、したがって、現在百十七区間で七百か所をやっていますよ。したがって、それはいろいろ順番が、一挙にできないですよ。しかしながら、我々としては、そういう疑いのあるところはやっていきますよ。私は、そういうことでこたえていくべきであろうと、こう思います。

○平野達男君 これはコスト削減が掛かっているんですよ、繰り返しますけれども。今十キロメートルの区間の高速道路があつて、高規格道路があつて、二キロメートル供用したとします。まだ八キロメートル残っています。この八キロメートルの整備水準が例えば片道二車線でいいかどうかという、その検証をするかどうかなんです。

この検証をするかどうかというのは、例えばこの中期計画に基づいたBバイCが極端に高いやつは、これは多分大丈夫でしょうと簡単にそれで割り切るわけにはいきません、後で何点かの問題指摘させていただきますけれども。しかし、まず、ほぼ全部これ整備水準をずっと、じゃなくて、BバイCをやり直すことによって果たして本当にこれで大丈夫かどうかというのを検証するこれ責務があると思いますよ。

それは、繰り返しますけれども、それは何のためにやるかといえばコスト削減ですよ。コスト削減をやるためには絶対時間を無駄にしちゃいけません。そのことは多分現場の皆さんが一番分かっているでしょう。それを一気にやれませんかじゃなくて、やらなくちゃ駄目ですよ、そんなものは。ミュージカルに委託して、何か委託している暇あったら、このコスト削減のために全精力傾けてやってくださいよ。

○国務大臣（冬柴鐵三君） これのBバイCは一以上、これも専門的になりますけれども、そういう御指摘もありまして、我々としては一・二で取っております。御案内のとおりで

す。

それで、その一・二というのは百二十四ページに書いてあります。百二十四ページに書いてありますけれども、BバイCを第一、第二は一・二を超えるということを前提にして取ってあります。三分類につきましては一から一・二以内のものでございます。散見されます。それについては現道を利用するとか、あるいはこれ以上の構造変更ができるかどうか、そういうものを取るということでそこに書かれているわけございまして、我々は、今からこの十年の間にその一・二を、一・二で測ったものをもう一度切るからやり直せということにはならないと思います。

○平野達男君 今、冬柴大臣が言われたのは私の資料の二ページ目にあります。

これ、ちょっと二ページ目を開いていただきたいんですが、これは中期計画にあった点検手順の流れでありまして、まず一番目で、事業としての必要性の検証で、これは社会的便益と費用をやって一以上であればこれはやっていいと判断する。今大臣の言われた一・二というのは、整備水準の進め方の評価なんです。一・〇超えていても一・二を下回っている場合には、例えば現況四車線だけれども二車線に落とします、あるいは二車線だったけれども既存の道路をやり直すという分析をやっているんです。

ところが、繰り返しますけれども、この頭の現計画の社会的便益は古いデータでやっているんです。平成十一年のと十四年のデータでやっているんです。私が言っているのは、この手法をもし使うのであれば、馬淵議員が指摘されたあのデータに基づいて全区間やる必要があるんです。というのは、今こうやっていってグループ一、グループ二、グループ三と分類された分類が古いデータに基づいているからです。

ということは、繰り返しになりますけれども、グループ二にあるものが新しいデータに基づけばグループ三に行く可能性があるということなんです。それは、それだけの可能性があることは分かっていますから、これは全部の区間を検証しなくちゃなりません。これだけ言ってもやりませんか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） ですから、新規着工分については厳密に新しいものでやります。それから五年たてば、着工五年たてば、これはやります。しかしながら、今のような議論もありますから、私としては、新しいものができた部分についてできるだけやっていった方がいいと、私はそう思います。

ただ、もう一つ聞いてください、そこに出ている百八十七例の中で一番BバイCが悪かったのは、上から六番目の中川それから幌延という北海道でございまして。それは、これでも一・一が確保できるんですね。

ですから、この一番悪い部分でもそういうものが十分取れるということ、ですから一・二を取っておけば、それは一・〇九が確保できるということの意味するわけございまして、私は、これはそれだけのアローアンスを取ってこの的確性というものをしているか

ら、そんなに全部がやり直さなきゃならないとか、そういうものにはならないということ  
を申し上げているわけでございます。

○平野達男君 いずれそういう、なるかもしれない、大丈夫だろうという予測じゃなくて、  
せっかくこれだけいろんなデータに基づいて、また衆議院でもあれだけの議論してやって  
いるわけですから、これは、基本は全地区やり直す、全区間をやり直すということだと思  
いますよ。これで、少なくとも先ほど言った再評価の基準に従ってやればいいという問題  
じゃない。区間が残っている、残事業費が残っている区間においては、とにかく集中して  
これを全部再評価やる、評価をし直すということを是非やってください。

その点、イエスかノーかというのをちょっと答えてください。

○国務大臣（冬柴鐵三君） やります、はい。

○平野達男君 いや、これで本当、馬淵議員を始めとして、川内議員が衆議院であれだけ  
の時間を掛けてやって、あれ本当にいい議論なんですから、それを役立てるとことは  
本当に大事だと思います。

それで、その分析をする場合に二つ注文をちょっと付けさせていただきます。資料、次  
のやつを下さい。(資料提示)

まず、これも衆議院で議論されたことでありますが、交通量を予測するときに、二〇三  
〇年を基準年にしてありますが、その二〇年―三〇年に予測された交通量を一定とするとい  
う予測をしています。これは、こういう一定ですというものは、交通量が右肩上がりのとき  
にはいいかもしれませんが、下がっていくときにこれをやるというのは過大評価になって  
しまうことはもう明々白々ですね。これがまず一点目です。

それから二点目。次のパネル出してください。(資料提示)

今までは交通量の推測の話でしたけれども、今度は交通量掛けるところの時間原単位で  
あります。この時間原単位は何かといいますと、高速道路に乗って三十分時間短縮できま  
したとなりますと、我々が三十分時間が余裕ができますと、仕事をするかもしれません、  
あるいはお茶を飲むかもしれません、あるいは昼寝するかもしれません。そういったもの  
で、各個人に便益が発生します。それをお金に換算します。これがここでいうところの人  
の時間価値でございまして、ドライバー、同乗者等々が掲示をされておりますが、今日は  
時間がありませんからこれについての議論はやめます。

問題は、車両の機会費用なんです。車両の機会費用というのは一体何か。先ほど言っ  
たように、三十分間早く着けば、自動車がまずその分時間ができるわけですね。車に機会  
費用というのは一体何なんだろうかということいろいろ聞いてみたら、これはレンタカ  
ーだということなんです。つまり、しかもレンタカーの費用は市場のレンタカーの費用  
をそのまま用いています。ということは、この想定では、三十分時間が空いたらその車は

必ずレンタカーに行くという大変分かりやすい前提なんですね。分かりやすいって、分かりやすいじゃなくて、あり得ない前提です。

これは、しかもこの改正は十五年にやっています。勘ぐりますと、十一年と十五年の改正のときに、人の時間価値がいろいろな要素でこれ下がっちゃった。それを補てんするためにわざわざ入れたんじゃないかなという感じが濃厚ですね。この車両の機会費用というのは、しかも自家用車については全体の一割以上を占めます。これを見たときに見ないのでは、便益が一割違うんです。大変な課題になりますよ、これ。

以上の二点は、これどうされますか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） この点につきましては、いろんな学説もあるようでございまして、私は分かりませんが、学説があります。それから、各国の比較というのもあります。各国の実情もあります。

我々が、今、十五年で、委員が御指摘いただきましたその標準は道路事業評価手法検討委員会、これはもちろん学者の方々がたくさん入っていただいて検討していただいたものでございまして、そこで作っていただき、検討を経た上で決められたものでございまして。それで、レンタカーを取るのかタクシー取るのか、どう取るのか知りませんが、それは実務上簡便な近似値としてそれを取られたというふうに伺っております。

しかしながら、最初、十年はこういうものはありませんでした。十五年に作りました。そして、今、二十年です。そして今、十七年の、先ほど申しましたが、交通センサスというものも整理を今一生懸命やっているところでございまして、この秋までにこれのもう一度時間原単位等を、要するにベネフィット、利便の方ですね、これについて検討し直していただこうと思っています。そして、そのときには、今日の議論ももちろん含みますけれども、衆議院で相当程度の議論を展開をいただきまして、私も大変これは説得力があるものだと思う部分もあります。

したがって、それを、そういう議事録もお添えして、そして学者の先生方にこういう御意見もあると、この時点で検討してほしいということをお願いして、そして結論を出したいというふうに思っております。

○平野達男君 是非真摯な議論をお願いしたいと思いますし、この部分については究極的には整備水準、そしてまた高規格道路に関していえば、の事業費に全部影響していきます。これは、財務省もこれについては高い関心を持って見る必要があると思いますよ。

少なくとも、ちょっとくどいようですが、車の機会費用というのは、言うたら、そこに止まっている車が全部今価値を生み出しているということです。これは幾ら何でも考え難い。

それから、レンタカーの費用というのは、レンタカーというのは二十四時間、四六時中全部貸しているわけじゃないです。休んでいるときもあれば貸しているときもある。しか

し、貸している時間は短いけれども、営業を、全台分の営業を継続するために、必要なコストを稼ぐために、その時間に、貸した時間にどれだけの収量があるかを見込めるかでその単価を設定します。だから、この単価をたまたま空いた三十分のところにすぼんと掛けてしまうのは、これは大学の先生もちょっとおかしいんじゃないかと。自見先生が最近御用学者が増えていると言いましたけど、そういう御用学者は本当はこの委員会に呼んで本当に真意をただす必要があると思っています。

そういったことも含めて、先ほど言った二〇三〇年以降に交通量を固定するということと、少なくともこの機会費用の考え方についてはぎっちり見直して、国会でも、ああ、こういう見直しをしたんだなということが分かるようにしていただきたいと思います。どうぞ、大臣。

○国務大臣（冬柴鐵三君） そのような見直しを是非して、みんなが納得できるようなものにしたいと思います。

なお、ここまで言うたらもういいんでしょうけれども、平成十年の中には貨物自動車とかそういうものにはあったんですね。しかし、乗用車にはありませんでした。それが十五年に入った、そのときにそういうものが入ったということでございまして、これには、学者の先生方の私は弁護をすることはないか分かりませんが、相当これは学識のある方が諸外国の例も入れながら検討していただいたものであります。

諸外国の例で日本にないのに、環境の問題入っていませんよ。それから人の命が物すごく安いんですよ、日本の場合。それはニュージーランドなんか二億五千万ぐらい見えていますよ。そういうものがベネフィットになるわけです。したがって、我々は、その分だけじゃなしに、そこら抜けているなと私は思うところもありますけれども、そういうものをきっちり学者の良心に従って議論をしていただいて、そして日本国民のためにすばらしい案を作っていただきたいと、こういうふうに思っております。

○平野達男君　そこで、ちょっと総理、別な観点から御質問いたしますが、こういった事業採択に当たっての、特に事業採択に当たっての費用効果分析というのは、私は一種のリスク評価だと思います。

それで、食品安全問題の中では随分議論になりましたけれども、リスク評価とリスク管理の主体は別であるべきだと議論がされまして、その結果として、食品問題に関しても言えば食品安全委員会ができて、そこで評価を行っている。

国土交通省の中でこういったBバイC、採択に当たってのBバイCをやるということは、リスク管理とリスク評価をセットでやっていることになります。私も技術屋ですから、技術屋は何としても事業をやりたいですよ、それが正義だから。だけど、その正義が時としておかしな方向に走りますね。

私は、今のBバイCの法則は、多分国交省は一生懸命やっていると思いますが、私の感

覚では、やるための理由付けに使われている可能性もまだ残っているんじゃないかというふうに思います。そのリスクを遮断するためには、このBバイCの、少なくとも採択に当たってのBバイCの評価というのは国交省から完全に切り離す、そして国交省とは関係のない専門家の方々の意見によってそれを評価してもらおうと。あるいは場合によったら事業評価もその方がいいかもしれません。

そういう考え、総理、どうでしょうか。

○内閣総理大臣（福田康夫君） 道路事業の事業評価、これは透明性とかそれから客観性、これは極めて大事だと思いますよ。国土交通省も道路の評価については第三者の有識者というものを導入して、そして評価をしてもらっているということがあります。しかし、先ほど御用学者とかなんとかいう話もありましたから、その辺はしっかりとした有識者という、そういう立場であってほしいわけでありますけれども、そういうようなことを導入して、なるべく客観性、透明性というものを維持しながらやってきたというように思っておりますが。

しかし、と同時に、そういうことをしながら、かつ説明責任を十分果たしていくということも求められていると思います。そういった場合に、今のリスク評価というふうなことで外部にやった方がいいという考え方、それはそれでお考えは分かります。ですから、しかし、事業そのものは国土交通省でやっているということでもありますので、その辺どういうやり方が合理的なのかということはよく考えてやった方がいいと。やはり事業の効率性とかいったようなものもございますから、十分よく考えて結論を出すべきものだと思っております。

○平野達男君 総理、費用対効果分析というのは、考え方は単純なんですけど、いろんなシミュレーションをやったりして大変なんです、これ。これを理解するというのは本当に大変です。

そこで、国交省に任せるということは、専門家グループですからやるんでしょ、やるんでしょ、それをきちっとチェックするというのは本当に大変ですよ。だから、私は、そういうところの部分についてはやっぱり離しておいて、取りあえずはまず離すべきだということを言っておきまして、是非このことは御検討をいただきたいと思っております。

そして、時間も大分過ぎましたので次の質問に入りますが、道路特定財源の話に入ります。

財務大臣、道路特定財源の定義というのは何でしょうか。

○国務大臣（額賀福志郎君） これはもう委員御承知の上での質問だと思いますが、いわゆる国の道路特定財源については、明確な定義があるわけではないんでありますけれども、道路財源特例法や税創設時の経緯にかんがみますと、特定された財源としては、揮発油税

の全額、それから石油ガス税の二分の一、それから自動車重量税の国分三分の二のうち約八割が国の道路財源となっております。

○平野達男君 実態面で見れば揮発油税と石油ガス税の二分の一、それから自動車重量税の一部ということが特定財源だという、こういう御答弁でしたね。

そこでパネルの、次のパネルを出していただけますか。(資料提示) この三つの財源がどういうふうに使われているかということの時系列的にちょっと整理してみました。

平成十一年度予算、揮発油税、石油ガス税、自動車重量税、全額道路特会に入っています。直入分が六千七百十六ですが、これもまあ道路特会に入っています。ちなみに、この直入の道ができたのは、たしか私の記憶では昭和六十年じゃなかったかと思います。その前は、揮発油税、石油ガス税、自動車重量税は、もう全部一般会計の、これ一応ここを通過して道路特会に入っていました。

資料を、パネルがございませんけれども、資料八ページ目めくってください。ところが、だんだんだんだん変わってくるんです。平成十五年度、緑が自動車重量税です。これは、ちょっと今日はパネル用意していませんが、その部分は、資料で見たいんですが、自動車重量税で国分が五千七百四十二億、その中で道路特会に入ったのは三千百九十五億円でした。それ以外のところは道路特会以外の本四債務処理、あるいはディーゼル車の何か整備等に回っているということで、いわゆる道路のための予算にはなっていないということです。

もう一枚めくってください。平成十八年。平成十八年に行きますと、自動車重量税は一銭も道路特会に入っていないんです。全部これ使途拡大とかっていう、まあ使途拡大、これは道路関連とかなっていますが、使途拡大、それから本四債務処理、これが一般財源です。こちらの方に回っている。自動車重量税を払う人が、自分の払ったお金が本四架橋の債務に払っているなんて多分だれも思っていないでしょう。

そして、平成二十年度予算、パネル出してください。(資料提示) これはまたまた複雑になってくるんです。まず一点目、自動車重量税は相変わらず一銭も、これは道路特会、まあここに今勘定という、新しい勘定になっていますが道路特会に入っていません。しかも、今度は揮発油税、石油ガス税の一部が一般財源に回るといって、こういう状況になっていきます。

それで、福田総理、この自動車重量税の話なんです、これを特定財源とするというのは、総理の御尊父であられる福田大蔵大臣の国会答弁が基になっております。このときの国会答弁は道路整備のためと言っているんです。ところが、もう一枚資料をめくって十一ページを見ていただきたいんですが、これは自動車重量税のうち道路整備事業に充当された額の推移でございまして、平成十四年から全額回らなくなりました。そして、平成十八年度からは一銭も道路特会に入らなくなりました。そして、その使途はいろいろ変わっています。使途拡大分でありまして本四債務処理でありますとか、あるいは高

速道路料金の引下げ等とかと変わっています。こうやって使用目的が変わるというものを、財務大臣、特定財源と言うんでしょうか。

○国務大臣（額賀福志郎君） これはよく平野委員も御承知のとおり、自動車重量税というのは、一般財源としたけれども、福田総理の御尊父の当時の福田赳夫蔵相が、これは道路の損傷等もありますので、道路を中心とする財源として使われるという形になって今日まで来たということでございます。したがって、これは受益と負担の関係に基づいてユーザーの皆さん方に御負担をいただいているものでありますから、その延長線上で道路及び道路の関連する分野に使わせていただいて、納税者の御理解を得てきているということでございます。

○平野達男君 私の質問に答えていただきたいんですけども、主要目的が、これは本四架橋の処理に一・四兆円使われています。これは四年間で終わりました。それから、今回から高速道路料金の引下げ、それから昨日の予算委員会の中でも議論になっておりましたけれども、無利子貸付け、まあ事実上のこれ国債償還費に回るわけですが、最終的にはですね、こういった方向に向かうのがあります。

これは道路関連というのは非常に定義があいまいなんですけど、先ほど後ろから言われましたけれども、勝手財源と言っていました。まさに、財政の都合によって主要目的がくるくるくる変わっていくんです。これを特定財源とは私は到底言わないと思う。

こういうのは事実上、実態上、これ法律上もこれは特定財源じゃないし、今や、私は平成十八年からは、特にもう平成十八年のことは道路特会に一銭も入っていませんから、自動車重量税は完全に一般財源化していると思います。しかし、一般財源化しているにもかかわらず、今回は特定財源だと言って暫定税率の延長を出しているというのは、これは実態と今回の要求がかなり私は懸け離れたものだというふうに思います。それは、財務大臣、どうですか。

○国務大臣（額賀福志郎君） これは無論委員御承知のとおり、道路財源としては地方に譲与税として出されていることと、それから本四架橋にしても高速道路の料金を下げていくこと等は、これは道路の渋滞、国民の皆さん方の道路ユーザーの渋滞を解消するとか交通の便を良くするとか道路関連として使われていくことになるし、今度法案を出させていただいたのはもう三つの理由がありまして、一つは必要な道路整備をきちんと行うということ、もう一つは環境の問題にも配慮するということ、それからもう一つは国の財政事情等にも配慮をしてこの暫定税率の水準を維持させていただきたいということをお願いをしているということでございます。

○平野達男君 この自動車重量税分に相当する分については、今大臣の言われた道路関連

というのは前の、現在、現時点、この時点でも生きている財源特例法では政令で定めていました。ところが、平成二十年度以降は道路関連等というのは政令も何もありません。これは財政の都合で幾らでも使える形になったんです。私に言わせれば完全な一般財源化ですよ。たまたま必要なそこに事業があるから自動車重量税相当分を充てるといふ。これは普通の予算と全く同じなんです。そしてまた、色の付かない一般財源が一千九百二十七億ある。

これは、繰り返しになりますけれども、もう特定財源と言えませんよ。この特定財源という名目の中で暫定税率を延長するというのは、私は租特の趣旨にももとるし、そもそも福田大蔵大臣が当時言われたその趣旨から完全にずれていますよ。こういうことをやるんだったら、一般財源なら一般財源で堂々と出せばいいですよ。中途半端にやるから駄目なんですよ。

このことは私ども今回の租特の関連の中で繰り返し繰り返し言ってきました。いずれ、今回の自動車重量税が特にそうなんですけれども、非常に、やろうとしていることと実態、それは過去の推移から見ても大変な乖離があると思います。今要求しているのは事実上の一般財源化、しかし特定財源と言っている。特定財源だから暫定税率と言っている。しかし、一般財源化でこれ暫定税率の延長というの、これはあり得ないですね。そういったものをまずきちっとやっぱり整理する必要があると思います。

それから、二点目の質問に入りますが、揮発油税の全額と石油ガス税の二分の一は原則として道路特会、道路勘定に繰り入れます。しかし、予算がそれを下回った場合にはその限りではないという意味で、そのすき間分を事実上一般財源にするというスキームをやっと用意しまして、今回では四百二十七億円、一般財源を生み出しております。

それで一点質問なんですけれども、財務省は、いや、政府は、道路の特定財源という収入見合いで道路予算を組むということをしなくて、財政規律を優先させるというふうに理解してよろしいでしょうか。

○国務大臣（額賀福志郎君） まず第一点目でございますけれども、政府は、先ほど申し上げましたように、必要な道路は中期計画に基づいてきちっと造っていくと、それが道路整備をきちっと行うということ、それから財政事情にも配慮をする、あるいはまた環境問題等にも配慮をするということで今度の法改正案を出させていただいているわけでありませぬ。

その中で道路整備の必要性を上回る分野については一般財源化を図っていくという形で、その今おっしゃいました四百二十八億円というものが出てきたわけでございますけれども、この四百二十八億円については、これはひもを付けないでほかの分野に使っていくことができるという形で、ユーザーの皆さん方にも、じゃどういふところに使えば納得をしていただけるのかということについては、例えば今、これまでに信号機だとか交通事故関係だとか、そういう交通分野の中で一般財源化で一般財源として使われているから、その範疇

の中でやれば御理解をいただけるのではないかという形で使わせていただいているということでございます。

将来は、もう平野さんのおっしゃるように、やっぱりこの道路特定財源というのは、受益と負担でありますけれども、長くなってくると硬直性をもたらします。したがって、柔軟性を持たせていくための端緒を開いたという問題意識を持っているわけでございます。

○平野達男君 公共予算、私の理解では今三%のマイナスシーリング掛かっています。真に必要な道路、真に必要な道路って盛んに国交大臣は言われますけれども、幾ら何ぼ真に必要な道路が必要で必要ですと言っても、今の予算の仕組みからいくと、多分シーリングには勝てません。勝てないから、今回でも四百二十七億のすき間ができました。本当なら、特定財源だったら、五十九兆が私は正しいと思いませんが、やらなくちゃならないストックが全部ありますから、ストックがありますから、やろうと思ったら、当該年度の税収が全部行ったっておかしくないんです。それをやらないのは、道路予算といえども特別扱いしないという、そういう方針を徹底しているからですね。

だから、冬柴大臣がやりたいやりたいやりたいって言っても、片一方で三%のマイナスシーリング掛かれば、このマイナスシーリングが続いて税収が一定であればすき間はどんどん膨らんでいきます。私はこういうのは私は特定財源と言わないと思います。何となれば、財政の規律優先しますから、税収見合いで事業費を用意するというのではなくて、財政の規律、いわゆるシーリングを優先するという事は、普通の予算査定と同じなんです。そうやって出てきたすき間が一般財源に回る。それは財務省にすれば、これだけ借金抱えているし、財源欲しくて欲しくてたまらないと思います。

しかし、納税者の立場から見たら、国の財政の都合ですき間ができましたから一般財源に回すというのは、租特との関係からいったときには多分合わないと思います。この部分も一般財源にするならするで、国会が、我々が認めるかどうかは分かりませんよ、きちんと租特の原点に戻って全部議論をし直すべきですよ。この点においても中途半端なんです。片一方では道路特定財源確保します確保しますと言いながら、実は財政規律を優先しますと言って一般財源をかすめ取る、かすめ取るというのはおかしいですね、ごめんなさい、一般財源を取っていく。これは納税者の納めている趣旨からいったら真っ向から反します。

そして、言い訳みたいに、納税者の理解を得ながら得ながらと言っていますよ。どうやって納税者の理解を得るんですか。池口さん、昨日、随分言っていましたね。こんなものは要するにスローガンだけで、得られたかどうかなんか確かめようがないですよ。ただ、納税者は納めているのは租特法で加算をしたやつできちっと納めている、建前上は道路に行っている形になっている、これだけはしっかりしていますよ。この現実と、その租特の趣旨と現実の予算の使い道、これはぎっちり整理しないと、とてもこの法案では通せませんよ。それは、これが民主党がずっと言ってきた、藤井先生なんかずっとそれ言っているわ

けです。税の根幹に反すると、かかわる問題だと、それから資源配分だということも言っていましたね、そういうことです。

そのことを繰り返しちょっと申し上げておきたいと思いますが、総理、何か修正案の指示出されたんでありますから、何かコメントがございましたらいただきたいと思います。

○国務大臣（額賀福志郎君） 一つは、確かに二十三年度まではシーリング、三%から一%掛けることになっておりますけれども、それはいつも言われていることでありますけれども、災害とか補正とか生まれてくれば突き抜ける場合もありますから、それは計算はその年その年にならないと分からないところがあるわけでございます。

一方で、やっぱり今後のことを考えれば、道路のニーズというのは地方もたくさんあるわけですよ。あるいはまた、こういう大都市でもたくさんあるわけですよ。そのときに、やっぱりこの暫定税率を御党の言うように廃止したときは二・六兆円の財源がなくなると。そうすると、これは地方の財源が本当に枯渇しまして、これはどうして一般財源からじゃ道路を造るようになるのか。地方は恐らく資金調達というか、財源調達ができないでしょう。また、借金をしてでも道路を造ることになるのか、そういう問題もあるわけでありますから、それは御党も歳入歳出について全体像をしっかりと出していただかないと、それは国民の皆さん方の納得を得ることはできないんだと思います。

○平野達男君 まず、今財務大臣の前段の答弁ですけれども、将来分からないという話がありますが、これは私、冬柴大臣の答弁なら聞きますよ。しかし、財務大臣はそんなこと考えてないでしょう、これだけ財政がきついんだから。今必要なのはどうやって一般財源を捻出するか、そのことを一生懸命考えておられるでしょう。そういうことを頭に置きながらそういう答弁するから分からないんですよ。そういうところはきちっと整理をしておいていただきたいと思います。

それから二点目の、道路が造れない。それは確かに二・六兆ぼんと削ってしまって、それを道路の中で整理しようと思ったら、冬柴大臣が言っているように四千億か三千億しか残りませんから、これは大変なことになります。しかし、国の一般公共は七兆ありますよ。全部組み替えればいいんですよ。必要だったら土地改良の予算も削って道路に持っていけばいいし、河川も削って道路に持っていけばいいんですよ。それから、事業費は、今社会資本の総事業費は十六兆ぐらいあります。二・六兆減ったら、確かに二・六兆減る。私は、正直言って、一気に二・六兆減ったら地方にとっては大変だということも分かる。しかし、こうやって手を抜いたら本当に必要な改革進みませんよ。だから、ここでばっさり削っている。本当にそれは、道路が必要だったら公共事業予算を全部見直せばいい、財源は出てくるから。そのことをちょっと申し上げておきます。

それで、大田大臣、お待たせしました。ここからまた話が変わりますけれども、日本のGDPの中に固定資本減耗という項目がございまして、一番最後の資料をちょっと見てい

ただきたいと思います。まず、大田大臣、固定資本減耗をちょっと分かりやすく説明していただけないでしょうか。

○国務大臣（大田弘子君） これは民間で一般に言う減価償却と同じですので、投資した分をその耐用年数に割って償却していくということです。

〔委員長退席、理事林芳正君着席〕

○平野達男君 そうですね。テレビを見ておられる方は減価償却という概念もなかなか分かりづらいと思うんですが、いずれいろんな社会資本がだんだんだんだん劣化していきますと、その部分を価値換算したものが減価償却というふうなことでとらえればいいと思いますが、日本のGDPの中の固定資本減耗は二一％です。これを各国と比較してみますと、下に各国別の国内総生産の構成比というのが資料として用意しておりますが、日本は二一、カナダ一三、フランス一三、ドイツ一五、アメリカ二・五、イギリス一〇・七。日本はぬきんでてこの割合が高いんです。これはどういうことを意味するのでしょうか。

○国務大臣（大田弘子君） この違いは各国における資本ストックの大きさとかその減耗率だと思うんです。ただ、先生から御質問いただきましてその背景を私も調べたんですけども、なかなか各国の比較データが得られません。特に政府の固定資本減耗が、日本の場合はそれだけ抜き出せるんですけども、各国のデータが得られません。民間につきましては日本の減耗率は高い、つまり耐用年数が少し短いということが、これはデータで指摘されております。

○平野達男君 それだけいざ、民間でいえば機械のストック、あるいは政府でいえば社会資本のストックが大きいということでもあるんだろうと思います。

そこで、二番目の、国内総生産の構成比を見ていただきたいんですが、これ、一般政府の固定資本減耗というのは、これは社会資本の減価償却と考えていいです。これがだんだんだんだん上がってきています。

何を言いたいかなんですけれども、社会資本、道路整備するのはいいです。日本はただでさえ社会資本ストックが欧米に比べて多いということです。あるいは、機械経費が多いということも言えるかもしれません。別な言葉で言えば、過剰設備の可能性があるということなんです。

だから、必要な道路を必要だ必要だと言うのはいいんですけども、造れば造るほど将来的にメンテナンスが掛かってくるということも重大なこれは関心事項として頭の中に入れておかななくちゃならないということです。

今、最近ではアセットマネジメントとか資産管理についていろんな議論がされておりますけれども、そういった観点で、特に道路につきましては、五十九兆なのか五十兆なのか分

かりませんが、そういったものは、新規投資をするということはそれだけ将来的に維持管理費がかさむということと裏腹でございますから、そういった観点から政府全体の公共投資の在り方について見直していくということも必要ではないかと思いますが、大田大臣に最後そのことをちょっとお伺いしたい。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 社会資本が外国に比べて非常に大きいということは統計のとおりでございますけれども、それは日本の地形あるいは気象、そしてまた地震、そういうものが非常に影響いたしまして、日本の南北に長いところには脊梁山脈があって、そしてそこには急峻な川がありますから、それを狭い平野を真っすぐ自動車道を造るにしても、長大橋を造ったり長トンネルを造らなきゃならないというものがあまして、そういう意味では、道路の延長に占めるそういうものの比率というのは外国から比べたらもう格段に大きい、橋脚にいたしましても非常に大きいというのは、地震があるからでございます。そういうことで、その意味で一言弁解をさせていただきました。

○平野達男君 まあいずれ、道路だけじゃ、社会資本は道路だけじゃありません。相対値として増えていくということについては重大な関心を持ってやる必要があるということをお願いして、尾立委員に質問を譲りたいと思います。

○理事（林芳正君） 関連質疑を許します。尾立源幸君。

○尾立源幸君 民主党・新緑風会・国民新・日本の尾立源幸でございます。

今日は道路の集中審議ということで、まず、この道路の問題というのはお金の集め方、すなわち税の集め方と使い方に関係する問題でございますので、税制の話をもっと冒頭させていただきたいと思っております。

まず、福田総理、政府税制調査会でございます。総理の下かと思っておりますが、その税の基本原則三つ、何でしょうか。

○内閣総理大臣（福田康夫君） この三つの基本原則というのは、公平、中立そして簡素ということでもあります。いいですか。

○尾立源幸君 そのとおりでございます。

それでは、実は民主党にも税制調査会というのがありまして、民主党の基本原則が何か御存じでしょうか。

○理事（林芳正君） どなたへ。

○尾立源幸君 あっ、御存じですか。大臣どうぞ。

○国務大臣（額賀福志郎君） 御党の二〇〇八年度の税制改正大綱で、公平、透明、納得というふうに聞いています。

○尾立源幸君 最初の一文字は同じでございますが、あとは透明と納得ということで我々は税の在り方を考えております。

それで、私、今回、このお金の集め方、税の集め方というのはやはり非常に国民一人一人深くかかわっております。そして、その集められたお金はどう使われているのか、非常に皆さん今関心高まっております。そういう意味で、今回の私は道路特定財源の問題というのは皆さんに税を非常に意識していただくいい機会だったと、そのようにとらえております。しかしながら、今回、平野議員からもございましたように、まだまだ不透明なところ、隠された部分がございます。

そこで、まずこの象形文字でございます。（資料提示）お手元の資料でございます。民という字でございます。民主主義の民であり、自民党の民、民主党の民でございます。国民の民でございます。

総理、質問通告しておりませんが、この象形文字、何を表してる、何から構成されているか分かりますか。なかなか難しいですよ、急に言われても。

実は、この台形みたいなものは目なんです、目。そして、この棒は何かといいますと、くしが刺さっているんです。目にくしが刺さるとはどういうことになるかという、目が見えなくなるんです。これは、殷の時代に支配者が被支配者、支配される者をコントロールするために目をつぶしたという、そういうちょっと暗い過去がある文字でございます。

私、今回、今政府のやっていることが、時代は違います、目をつぶすわけにはいきませんが、様々な情報隠しや選択肢を与えない、国民に何も考えさせないようにする、さらには、これから申し上げる、税を複雑にして考えるのをもうあきらめさせるような、こんなことをやっているんじゃないかと思えます。

代表例を申し上げます。年金の問題、消えた年金、我々が言うまで皆さん言わなかった。薬害肝炎の問題、同じです。さらには、イージス艦の問題、石破大臣も発言がふらふらしております。さらには、この道路を含む特別会計の問題。まさに今政府がやっていることは、私、国民にもものを見せないで選択肢を与えない、そして情報を与えない。そんなことをやっているんじゃないですか。総理、どうですか。

○内閣総理大臣（福田康夫君） 日本のいろいろな政策、特に経済政策、税制、長い歴史の中で改良すると、その時々状況に合わせて改善をするといったことが制度が非常に複雑になる、そういうふうなことがございます。ですから、先ほど私が申し上げた税の三原則、簡素というのがありましたね。これに則していないんですよ。ですから、所得税な

んか申告するときに、これはややっこしい、実際問題言って、言われたとおりにやっても何の意味だかよく分からないといったような、そのぐらいの難しさがあるということがありますので、これは国民にとって、すべての国民にとって分かりやすいという話じゃないと思いますよ。

ですから、こういうものは改善をするということで、簡素化に向けての改善をするというようなことが必要なんだろうと思います。ですから、今後税制改革等行われます。そういうときに、そういう視点からの改良を是非してもらいたいなというふうに私は思っております。

○尾立源幸君 前向きな御答弁ありがとうございます。

私は、税は、いったん集めた税はみんなの議論で使い道を決めていく一般財源というのがまずありきだと思います。どうしようもないときだけ特定財源や目的税というのがあってしかるべきだと思います。それともう一つ、この国には租税特別措置というこれまた不思議な制度がたくさんございます。この租税特別措置も、本来なら例外的であるはずだと総理もおっしゃいました、簡素であるべき。

しかしながら、額賀大臣、今この租税特別措置は国税で我が国に幾つありますか。

○国務大臣（額賀福志郎君） 今国税で現在二百九十五項目があると、今年度末までに適用期限がその中で到来するのは四十八項目となっております。

○尾立源幸君 総務大臣、地方税ではどのぐらいございます。

○国務大臣（増田寛也君） 地方税の中におきましては、特別措置の件数が、今回御提案をしている改正の関係、これも含めて全体で二百九件と、このようになるところでございます。

○尾立源幸君 総理、これだけあるんです。

私、今日持ってきました。これは農林水産省関係だけでこれだけございます、三十九ございます。その中に分かりやすい租税特別措置がございます。（資料提示）

総理、御存じかどうか知りませんが、この牛に関して、昭和の四十二年から一頭百万円未満、肉用牛を売却しても税金はただと、こういう制度になっているんです。しかしながら、馬や豚はこの恩恵を受けられません。大臣、もう御答弁は要りません。こういうものがあるということ、昭和四十二年ですよ、ですから、もう四十二年間こういうことが行われておると。

私は、いろんな役割はあろうかと思いますが、今、国、地方合わせて五百ほどあると。役割を終えたものは即刻廃止すべきだと思うわけでございますが、総理の、今たくさんあ

ると申しあげました、どんなふうにお考えですか。

○内閣総理大臣（福田康夫君） 特別措置がそれだけあるとは思ってなかったですけども、しかし、そういう意味からいっても、日ごろから、随分古いものもございます、それはそのときに必要だったから設けた制度ですけども、時間がたてばそういう趣旨から外れてくるものは当然ありますよね。ですから、そういうものは常々その政策目的、効果、手段としての適正性、そういったものを勘案しまして見直しを行っていく必要があると。そして、そういうことは実際にやっていますよ。例えば平成二十年度の税制改正でも、必要性の薄れた特別措置は廃止、縮減する一方で、新たな政策ニーズに対応した特別措置を創設すると、こういうふうなことでございまして、これはもう不断にやっっていかなきゃいけない問題だと思います。

○尾立源幸君 確かに、整理するという方向では進んでいますが、スクラップ・アンド・ビルドになっておりまして、古いものをつぶしたらまた一つつくると、こういう仕組みになっております。

この牛の例も、実は九州地方のある自民党の有力な税関係の政治家の方の発案で始まったと言われております。それで、私これ見てみたんです、農林水産省の。実は、この牛の特例は農林水産省生産局畜産部食肉鶏卵課というところの提案でできておりますし、そのほかは、生産局園芸課等々、各課に一つずつあるんです。

これ、実は業界と官僚の皆さんの、そしてまた時には政治家が癒着をする原因になっているんです。私はこれは裏補助金、隠れ補助金、不透明な制度だと思います。減税になるわけですからね。先ほどおっしゃったように、総理も是非御認識をいただきまして、この事実を、もっと簡素に直してもらいたい。

私たちは、この租税に関しまして、特別措置に関しまして、透明化法案というのをこれから出そうとしております。なぜかという、財務省、額賀大臣、これ実績全然把握されていないんですよね、減税額の実績を。イエスカノーかだけ。

○国務大臣（額賀福志郎君） 当時の肉牛生産者を、安定的な供給を図るために措置がとられたと思っておりますけれども、実績的にこれをきちっと把握しているわけではありません。

○尾立源幸君 補助金の場合は厳しいんですよ、一つ一つの税金を差上げるわけですから。しかしながら、この租税特別措置、減税というのはいいい加減な審査で成り立っている。実績も把握してない、効果もほとんど見極められていない。これをまず申し上げたいと思います。

それでは、本論に入らせていただきます。

自動車関係諸税、これまた先ほど申し上げました、大変複雑な制度でございます。平野議員からも少しお話がございました。(資料提示)

皆様のお手元の資料を見ていただきたいんですけども、これは国交大臣に御説明いただく予定でございましたので、長くなりそうなので私の方で説明をさせていただきます。

まず、入口と書いてございます。ここで、自動車関係諸税というのは八種類、数え方によっては九種類とも言われておりますけれども、年間で五兆六千億集めております。五兆六千億ですね。これを国と地方それぞれ三・四兆、二・二兆ずつ配分をいたしまして、先ほど平野議員からもございましたように、国に集めた分を道路整備特別会計というところにもう一度集め直して、それを地方整備局に分配をし、そこから工事をやっていくという仕組みになっております。この辺りでございます。時には今問題となっております天下り法人にもお金が流れておると。非常にこれまで議論がたくさんございましたので、私、整理をしてみました。このお金の流れを見ると、役所が何を考えてこの制度をつくっているのかよく分かります。

例えば、この地方整備局の無駄遣いを申し上げますと、もうこれまで出てきましたが、アロマやチェアやミュージカル、タクシー代等、タクシー代は後でやらさせていただきます。じゃ、天下り法人、もちろん天下り、さらには旅行、いいかげんな調査報告書、パチンコビルに巨額融資、道の相談室、だれも使わない、こういうところにお金を使いまくっております。

一方、国から地方に補助金を出しつつ道路整備をしておるのがここの部分でございます。そして、不思議なことに、地方からいったん配ったお金を上納させているんですね。上納、召し上げでございます。こういうことを通じて国が地方に強大な権力を行使しておる。まさに官僚が、国が地方を支配するための道具としてこれは使われておるわけでございます。

そして、今回、下を見てください。今中期計画、話出ましたが、十年で五十九兆円というこの中期計画ですね、大臣いつも持っていらっしゃいます、私も持っています。これ一冊で五十九兆円なりでございます。書いていますからね。これを根拠に、今後十年間同じ仕組みを維持をしたい、そういうふうにおっしゃっておるわけでございます。

大臣、このように自動車にだけ八種類も九種類も税金を課している。そのほかにございますか。額賀大臣。

○国務大臣(額賀福志郎君) ほかにはないと思います。

○尾立源幸君 非常に特別な税でありますし、特別な税の使い方をしております。

そんな中で、昨日も同僚の大久保議員からタクシー代の件が出てまいりました。各地方整備局、こちらですね、ここが五年間で二十三億円ものタクシー代を使っておった。パネルを見せてください。(資料提示) これがその実績でございます。

大臣にお聞きしたいと思います。

まず、このタクシーを使用する基準というのがあるのかどうか。だれが使えるのか。そして、このタクシー券を渡すときにどういう管理をされて、どういう事後チェックをされているのか、お答えください。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

タクシー代の支出につきましては、国道事務所の職員などが道路整備事業に従事する、そういう業務の必要性によりましてタクシーを使用する際に認めているものでございます。

例えば、業務が深夜に及び、公共交通機関による帰宅手段が取れない場合、現場等への移動に際しまして公共交通機関による移動が困難な荷物の搬送をする場合、あるいは連絡車の使用が困難な場合、タクシーが利用されてございます。

○尾立源幸君 私の質問、タクシーの、だれが使えるのかということと、どういう管理をしているのかという、お答えいただいております。

○政府参考人（宮田年耕君） 済みません。

各整備局において運用が異なる面はございますが、近畿地方整備局の例で申し上げますと、職員がタクシー乗車券を利用しようとする場合には、職員は、所属長の承認を受けた後に所属の管理者にタクシー券の使用申込書を提出する。管理者は、その内容を審査して必要があると認めたときはタクシー券に使用年月日を記載の上、払出しをする。管理者は、タクシー券の払い状況等を明らかにしておくため受け払い簿を備え所要事項を記載する。タクシー利用者は、払出しを受けたタクシー券を使用したときは当該タクシー券に金額、乗車地、降車地等必要な事項を記載しなければならない。総務課長は、タクシー会社から料金の請求があったときは当該請求に係る使用済タクシー券を管理者ごとに区分しそれぞれの管理者への確認の依頼をする。上記の依頼を受けた管理者は、内容等を審査、確認の上、タクシー乗車証明書を作成し支払のための事務処理を行う。長くなりましたが、そういう手続でございます。

○尾立源幸君 このタクシー使用の基準、統一基準がないと私はお聞きしております。今、近畿整備局の例をおっしゃいましたが、統一的な基準はないとおっしゃっております。

そこで、このタクシー券の使用実績の集計、これも私聞きましたところ、統一的な方法がないと。国交省ではタクシー会社から請求書が来た場合にはその明細を破って捨てていると。何でだ、何でだ。

地方整備局では一年ぐらい保存しているというふうに聞いておりますが、局長、そのとおりでよろしいんですか。

○政府参考人（宮田年耕君） 各地方整備局において定めております支出、おっしゃるよ

うに、手続は様々でございます。タクシー券の受け払い簿を作成して管理をしているというところでございますが、使用済みのタクシー券の保存に関する規定、そういうものを設けている整備局と、保存義務を規定していない整備局がございます。

○尾立源幸君　ということは、どんなふうに使われたのか、結果としてですよ、申請書は分かりました、基準があるところはあると。実際それがそのとおりに使われたかどうかはどうやってチェックするんですか。分からないんじゃないですか。ましてや、この地方整備局というのは御覧のように無駄遣いをいっぱいしているところですよ。私は言いたくはございませんが、飲み会の帰りに使っているかも分からないんじゃないですか。実績が把握できないだったらそう言われてもしょうがないでしょう。

○政府参考人（宮田年耕君）　済みません。

今申し上げましたように、使用済みのタクシー券、これは料金請求の確認手段ということでございますが、これを行政文書として必ず一定期間保存すべきものにはしてございません。そういうことでございます。

○尾立源幸君　今日は会計検査院来てもらっていますか。会計検査院、この辺はチェックされているんですか。

○会計検査院長（伏屋和彦君）　お答えいたします。

私ども、検査上必要な場合には、帳簿、書類、証拠書類、今先生の御質問の書類も含めてでございますが、保存すべきものを保存年限のあるものはその間きちっと保存していただいで、私どもの方から提出を求め、提出していただくということでございます。

○尾立源幸君　それでは、タクシー券のこの使用チケットというのは、使った方ですね、保存する義務はあるんですか。会計検査院、会計検査院。

○説明員（真島審一君）　検査実施上のことですので、事務総局から御答弁申し上げます。

一般論として申し上げますと、当該経理について説明責任を負うべき者は説明できるものを用意すると、これが筋でございます。

したがいまして、この案件につきますと、それで私どもにきちんと説明できるのかというところが一つのポイントになるかと考えます。

○尾立源幸君　今会計検査院から話がありました、説明できないような処理をしている。おかしいじゃないですか、これは。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

先ほど申し上げましたが、使用済みのタクシー券、そこは保存している、保存していないというところがございますが、タクシー利用の適切な運用の確保ということでタクシー券の受け払い簿を作成して、それを管理してございます。

○尾立源幸君 それは使用する前の話でしょう。適正に使用したかどうか確認できないじゃないですか。

委員長にお願いいたします。

五年間のこの期間ですね、平成十四年から十八年、当該期間のだれにタクシーチケットを渡したか、そしてその使用額の一覧を提出をお願いしたいと思います。

○理事（林芳正君） ただいまの件につきましては、後刻理事会において協議することといたします。

○尾立源幸君 もう一点、不可解なまたお金の使い道でございます。

今回、地方整備局が発注している道の相談室、まあよく分からないんですけどね、これは近畿整備局で行われておりまして、社団法人近畿建設協会が独占的にこれまで受注をしており、批判を受けました。

そこで、十九年の二月から随意契約をやめて企画競争に契約形態を変更しています。これでいろんな競争性が保たれるのではないかなと私も思っておるわけでございますが、しかしながら、業務実績に関する要件というのが付されておりまして、まず一つ、元請として平成十三年度以降において完了し引渡しが進んでいる業務で一件以上の同種業務又は類似業務の実績を有していることと、こういう条件が付いております。

じゃ、同種業務は何なのかというと、国が発注した近畿地方整備局内にある道路に関する相談業務を指すそうなんです。類似業務は何かというと、府県、政令市又は高速道路会社が発注した道路に関する相談業務、このいずれかをやったことがなければそもそもこの入札に参加できないという、こういう条件が付されております。

それで、道路局にお聞きいたしますが、この条件に該当するような社団法人近畿建設協会以外の会社はございますか。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

確認してございませんが、恐らくないと、こう思います。

○尾立源幸君 いや、さっきぎりぎりに道路局から確認したら、ないという返事入っていますよ。もう一回。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

確認していないというのが事実でございまして、恐らくないというのも事実でございまして。

○尾立源幸君 違うよ。ここにメモが入っていますよ、近畿建設協会のみと認めましたと。

情報伝達がうまくいってないんじゃないですか、その間で。確認してください。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

確かに、お電話で、ないというふうに答えたということでございます。

○尾立源幸君 何でそこ確認しないでいいかげんなこと言うんですか。（発言する者あり）

そうですよ。またこれであなたたち信用失いますよ。

それでは、中期計画の今度検討に入っていきたいと思います。もう一度このお金の流れを出させていただきます。（資料提示）

この中期計画というのは、今回の十年間の暫定税率の延長をお願いするための大事な大事な資料ですよ。これを根拠にお願いをすると国交大臣はいつもおっしゃっております。そこで、これまでの衆参の議論の中で、これが余にもいいかげんだということが分かってきたわけですね。バツでよろしいですよ。

〔理事林芳正君退席、委員長着席〕

そして、さらにはこの中期計画、五十九兆、これを作るために大臣はこれまで国民の声を聴いてきたとおっしゃっています。どんな声を聴いたのか、ちょっと説明していただけますか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） これに着手いたします昨年四月、十九年四月から七月にかけてまして、中期計画作成に当たって国民各層の幅広い問い合わせを行うということを基本方針といたしまして、まず始めに四月から真に必要な道路について問い合わせを実施いたしました。

具体的には、国民一般に対してはホームページの開設、それからアンケート用紙の配布、これはサービスエリア、パーキングエリア、道の駅、自治体窓口等でございます。ファクス、郵送、電子メール等により意見の聴取をいたしましたところ、十万一千三百十四件の回答をちょうだいいたしました。

二番目には、首長に対しましては文書により回答依頼をいたしました。全都道府県市町村長、当時一千八百七十四人いられたわけですが、全員から回答をちょうだいいたしました。

三番目には、有識者に対しては直接職員が訪問し、意見聴取をいたしました。二千九百二十八人から回答をちょうだいいたしました。

このように、問い合わせ対象者に応じたきめ細やかな手段によりまして、十分な期間を掛

けて、設けて問いかけを実施したところでございます。

その結果、先ほど言いましたように十万件を超える意見をいただき、寄せられた意見は、渋滞対策、生活幹線道路、交通事故対策を求めるものなどが多数に上りました。また、抱える課題や道路整備状況などに応じまして、地域によって求める施策に違いがあることなど、いまだ各地域に様々な課題が残っていることを改めて確認をいたした次第でございます。

これらの結果を踏まえまして、中期計画の骨子案を昨年八月に公表いたしまして、改めて同様に国民各層に幅広く問いかけを実施した上で、昨年十一月に中期計画の素案を作成したところでございます。そのような内容はその中期報告の中に詳しく書かれているとおりでございます。

○尾立源幸君 今るる説明いただきました、皆さんのお手元にもございますが、この中期計画は、今御説明いただいた国民の意見が前提となって作られた、そう言っても過言ではないと思います。

それで、このアンケートの方法なんですけれども、これも少し調べさせていただきました。これがアンケート用紙。(資料提示) 皆さんのお手元に入っておりますでしょうか。問い一、問い二、問い三、問い四で、問い四は自由回答形式になっております。

そこで、このアンケートの問い一を見ますと、まず、今後の道路政策において、コストを減らし、無駄を排するなどの効率化を徹底する必要があると思いますが云々でございます。問い二は、あなたがお住まいになっている地域で道路に関して無駄と感ずることがあれば云々と。問い三は、今後の取り組む道路政策の一層の重点化を図ることが必要であると思いますが云々と。希望を書いてくれということで、問い四で全般的な御意見と、こういうことなんです。

これ、何か私、不思議に思ったんです。皆さんは違和感を覚えますか。今世論調査で様々な結果が出ておりますが、どうも冬柴大臣のおっしゃっていることと世論の考え方が違う、離れていると。このアンケートの作り方そのものがおかしいんじゃないですかと、私、こう思ったんです。

なぜなら、お手元の資料をいただきたい。(資料提示) 今後の我が国全般の道路を考えるに当たっては、国民が負担すべき費用と、すなわち税金と受けられるサービス、受益と負担というものをまず聞かなきゃいけないんじゃないですか。まず、暫定税率、このままの税金でいいですか、悪いですか、いや、もう廃止してほしいですよ、その代わりサービスが落ちます、落ちない、そんな話もあるかと思えます。さらには、税の使い道、一般財源、すべきですか、すべきじゃないですか、こういう問いかけから始まるのが普通なんじゃないんですか。

今、国交省がお金を掛けて、一億弱掛けてやっていますが、このアンケートの対象はこの黄色のところだけなんです。これは何ですか。最初から暫定税率ありきで、一般財源

化反対のところ、ここに絞って聞いているんですよ。何にも触れていないんですよ。これはまさに、国民に選択肢を与えない、先ほど言った民の字そのものじゃないんですか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 十七年の十二月の七日か八日か、そこら辺だったと思いますが、政府・与党の会合がありまして、その中で、税率を維持しながら、税率を維持しながら一般財源化を前提に、よく納税者に説明をし、その御了解を得つつ、得つつ具体的な手法を出しなさい、こんなことが言われた。これは大変難しい話。したがって、そのとき以来、現行の税率を維持するということが大前提になっているわけですね。

それで、それを受けまして、たしかその翌年の平成十八年だったと思いますが、その中でも、これは行革推進法の中にそのことがきちっと書かれているんですよ。暫定税率、税率は維持しながらこれをどういうふうに道路整備にしていこうか。

それを受けまして、私、大変苦しんだ、これ、国土交通省が所管でしょう、今ここで全部答弁させてもらうのもそのことです。私自身、これは暫定税率を、要するに税率を維持しつつと言われたら、タクスペイヤーにこれを説明もし納得いただかなければならないわけで、これは大変なことなので、その見合いになる受益、その部分については具体的に示さないと、私は、真に必要な道路を造るためになんて、そんな言葉、抽象ではだれが判断するんだとなるから、それでということで、結局、平成十九年末までにその内容を明らかにする、姿を見せる、こういう流れなんです。一つの流れなんです。

したがって、暫定税率を維持するという事は、政府も与党も、これは国民は怒られるか分かりませんが、前提で事が進んだからこういうことになっているわけでございます。

○尾立源幸君 じゃ、アンケートにそういうふうに書いてくださいよ。暫定税率を維持しますが、その場合にあなたの意見は何ですかと書かないと、これ、大事な前提条件を隠していませんか。

それでは、世論はどういうふうに言っているかという、暫定税率の廃止にはほぼ六〇%の人が賛成だと言っています。そして、一般財源化に賛成、これも六〇%。逆ですね。国交省の黄色の部分、世論は三〇パー、三〇パーなんです。しかも、この黄色のところを選択すると、自動的に二・六兆円の増税になるんですよ、これ、一年間、国民にとっては。一方、この廃止、一般財源化の方に行くと、二・六兆のこれは減税です。

こういうことを示してアンケートをするのがフェアなんじゃないですか。公平公正、大事ですよ、税の原則。総理、隠していませんか。——総理、総理、総理、総理ですよ。だって、公平と言ったのは総理なんだもの。公平と言うのは総理じゃないの。アンケートの感想ですよ。

○内閣総理大臣（福田康夫君） そういう御説明だとそういうことになるかもしれませんが

けれども、その二・六兆円を、これ、じゃ、減税だというふうにおっしゃったけれども、じゃ、その結果何が起こるのかということをこれは説明しないとフェアじゃない、公正じゃない、三原則の一つ。

○尾立源幸君 それでは、いよいよ我が党案の説明のいい時間になってきたと思います。

こういうものを作らせていただきました。(資料提示) 民主党の道路特定財源の改革という、こういう冊子を作っておりますので、また御覧くださいね、また読んで。

そして、二月の二十九日には改革法案を参議院の方に提出をさせていただきました。その内容はこういうことでございます。(資料提示)

まず、道路特定財源を廃止する。暫定税率期限切れ、これやめるということでございます。そして、三番目が大事なんです。これから自民党の方々から反論あるかもしれませんが、地方の財源はしっかり確保していくんだということでございます。あと、もちろん国の道路整備、二・六兆円の減税になりますから、さすがに今までどおりというふうにはいきませんが、やるものはやる。さらには、これから道路の建設ルールを変えていく、地方にどんどん渡していく、税源と権限を。そういうことを考えておりますし、じゃ、我々のこの法案、今申し上げました、これでどういうことになるか、我々の道路改革法案が通ればこの図がどうなるかということをお説明したいと思います。

おっしゃるように、国の税収減は一・七兆円でございます。地方は〇・九兆円減税になります。しかしながら、ここが一・七兆、〇・九兆の減になります。しかしながら、ここに上納金があると言いました、上納金。これは、一年間で他の公共工事も合わせて一兆二千億に召し上げられているんです。私たちの法案の中では、これを廃止をし地方の自主財源にする、お渡しをそのままですと、こういう改革法案を作っております。

総務大臣、総務大臣が知事をされていたころに、全国知事会の意見書ということで国に対して要望書を出されていますよね、地方分権の推進に関する意見書。当時、現職であったと思います、平成十八年六月。そのときに、国に上納しているこの負担金については、不合理なものであるからこれを廃止するという意見を出されています。そのとおりですか。

○国務大臣(増田寛也君) いわゆる直轄負担金ですね、直轄負担金。これについては、知事会の考え方としては、これは大体一・一兆あると思います。九千億の建設関係と、それから今二千億ぐらいでしょうかね、維持管理の関係。特に維持管理などについては負担の合理性が欠けるのではないかと、全体として直轄負担金は今後廃止をしていく方向に持っていくべきではないかと、こういうことで知事会として意見を出しているということでございます。

ただ、これ、あれだと思います。それを道路の地方分の代替の財源とするにはやっぱりいささか議論をしなければいけないということがあると思います。

○尾立源幸君 少なくとも、道路関係だけでは六千億はあります。そうですね、知事。あつ、済みません、大臣。済みません。

私は、今回、我が党案を作るのに、全国説明に行つてまいりました。そうすると、そういう財源、自主財源、自由に使えるお金、何にかにに使わなくてもいいんだと、使い道を指定されない、そんな自主財源が来ると私たちはうれしい、こういう声が多かったんですが、知事どうですか。あつ、済みません、大臣。済みません。

○国務大臣（増田寛也君） 地方にいろいろ自主的な判断権が出ていくと、これは分権の方向でそういったことを地方団体も主張しているわけですね。これまでもそういう動きをしてきた。

問題は、国の道路、それから地方の道路、いろいろその機能によって整備主体、役割分担があつて、先ほど民主党の方のお考えも御説明ございました。地方の方でこれからいろいろ選んでいくということではありますが、例えば、今の地方財源の対策をいろいろお考えになっているようでございます。九千億について、七千億について、直轄負担金の廃止といったようなこと、それからあと多分補助金が五千六百億ぐらいあるはずですが、それも手当てなさるんでしょう。

ただ、そういったもので地方にいろいろ判断権を移していくということであっても、例えば地方が今一番非常にやっぱりこれは国の役割だとして望んでいるのは、新直轄ありますよね、そういったものについてどうするのか。これを地方に渡すお金で地方でやるということも、それはもう到底無理であります。

ですから、直轄負担金についてもいろいろ、地域によっては毎年毎年事業量の差がありますし、それから、そのうちの六割ぐらいは起債で対応している、キャッシュじゃないと。ですから、道路整備の関係の財源であれば毎年毎年市町村も含めてキャッシュが入ってくることに對して、先ほどいささか議論が必要だと言いましたのは、余り細かいことを言うつもりなくて、大きな方向性を出すべきだと思っておりますが、そうした手当て、町村は直轄負担金を実は負担しているところはほとんどなくて、そういった問題もありますし、キャッシュでないといった問題、いろいろ問題がありますから、したがって、そうした案でもいろいろ議論しなければいけない問題点あるというふうに思っているところでございます。

○尾立源幸君 今様々おっしゃった部分、この法案の中にも書き込んでございますので、一部、是非総務大臣もよく読んでいただきたい。分からない分からないと言うんじゃないで、読んでいただきたいと思つます。

それともう一つ、財源が不足するとおっしゃいました。私たちは、抜本的なこの道路改革をやりたい、やらなければならない時期だと言つております。しかしながら、今私たちの案を即実行すると、確かに一・六兆、国に穴が空きます。一・七兆ですね、済みません。

しかしながら、あるんですよ、道路整備特別会計に六兆円もの埋蔵金があります。これはすべてキャッシュじゃないとおっしゃるかもしれませんが、しかしながら、現実に資産と負債の差額で使えるお金はあるんですよ、ため込んでいるんですよ、変なところに投資をしたり出資をしたりして。さっきの法人なんかも全部そうです。もっと知恵を絞ればいろいろある。この間に二年はもちますよ。この間に抜本的な道路改革を考えようじゃないですか、国交大臣。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 上納金というと何かお上が召し上げるという印象があるんですが、そうじゃなしに、これは直轄事業、国が施行するについて……（発言する者あり）いや、直轄事業の地方負担金を一緒にやるわけですから、その地方でやるわけですから。岩手でやるんでしょう。それを国がやるときには、それは取決めに従って納めていただくというものがそうです。

それから、先ほど一兆二千億と言われましたが、これ道路だけじゃないでしょう。河川もいっぱいでしょう。それを言ってもらわなきゃおかしいですよ、今道路やっているわけだから。道路についてはそういうことですよ。

それから、まだ補助金があるでしょう。これについても、これは地方団体が行うものについて我々が一定の比率で国から補助金、これ上納というんですか、下納というんですか、そうなるでしょう。違うんですよ、ですから。私はそういう、国民見ていらっしゃるから、何か悪代官が召し上げるような、それはやめてくださいよ、そうじゃないんですから、いいですか。

それから六兆円に、何か埋蔵金と言われるとこれもまた時代劇的ですけども、私はそれは、尾立さんは公認会計士でいらっしゃいますから、いわゆるあれですね、会計原則に基づいてやるんですけども、それはバランスシートもそれからPLもあればそれははっきり分かりますけれども、これ全然違うでしょう、分からないでしょう。どこにあるか分からないんですもの。

私も、前職弁護士ですけども、これなったときに、本当にこの国のこれ、道路が一体幾ら資産があるのか分からないと、こういうことでもいいんだらうかということで、今、公会計ということを私一生懸命言ってやっていたいでいるんですよ。そして、後は連結決算もやってもらおうと。そうなれば、これがどういう性格か分かります。

しかしながら、今、資産売るわけにいかないものいろいろありまして、それが六兆円あるからそれで出そうと言われても、これはなかなか出ないんじゃないでしょうか。私はそう思います。

○国務大臣（額賀福志郎君） 今の、埋蔵金といいますけれども、これはもう全部オープンになっておりまして、資産と負債額は確かに六兆円だけれども、その中身は、その主な資産というのは、高速道路を保有する日本高速道路保有・債務返済機構への出資が三・七

兆円、それから地方道路公社等への寄附、貸金が一・九兆円、そして建設中の道路資産、道路施設、これが〇・七兆円。これはいずれも販売できるものではありません。そういうことをほかに運用できるなんていうのは、とても考えられません。

○尾立源幸君 幾らでも資金調達はできるでしょう、それを担保に。例えば流動化、そういうことはできないですか。知恵を絞ってください、知恵を。いいですか、知恵を。

それでは、大臣、もう一つ、見積書の件、先ほどのアンケートの、不可解な点がございます。(資料提示)

平成十九年度、この先ほどのアンケートの、いいですか、見積書。国交省は、このアンケートの中で茶色く私が矢印をしているところ、国交省が自分でやったとおっしゃっているところなんです。しかしながら、この博報堂からの見積りは、御丁寧に国交省がやったところも含まれて見積りが来ている。いいでしょうか。

それと、実はこのアンケート、まだ未完成なんですよ。三月の末が提出期限だというふうに聞いております。未完成のアンケートを基に中期計画を作っている。

さらに、不思議なことは、諸経費というのがございます。この諸経費は直接人件費の一・二〇%が上乘せられています。こんなアンケートに関する請求書、見積書、私見たことございませんし、私が見ていないだけなのかなと思って厚生労働省に聞きました。そうすると、労働者の募集、採用に関する実態調査等々のアンケートでは、この諸経費は直接人件費、直接経費の一〇%だって言っているんですよ。

何で国交省の道路局だけこの一・二〇%なんですか。人件費より上回る諸経費って何ですか。二・二倍の請求が来ているんですよ。

○政府参考人(宮田年耕君) お答え申し上げます。

調査研究につきまして建設コンサルタントで用いる諸経費、技術経費のお尋ねでございますが、調査業務の積算に当たりましては、設計業務等標準積算基準書を参考にして行っております。同基準書には測量業務、地質調査業務、設計業務等に関する積算基準がございます。

今回の業務につきましては、アンケートの実施、意見の取りまとめ、分析等、内容を中心とした業務でございますので、今ある中で最も適切な基準といたしまして内容を中心とした業務に適用される設計業務等積算基準を用いまして、その中の諸経費、技術経費を使用しております。

○尾立源幸君 これ、設計業務じゃないですよ。博報堂がやったのは、回収、分析、報告書の作成だけなんですよ。アンケートも、案も作成していない、配布もしていない。何でこれ一・二〇%使うんですか。これ過大、水増し請求でしょう。しかも、国交省がやった分まで見積りに入って、そのままオーケー出しているんですよ、これ。しかも随契。分かり

やすいですね。

大臣、もうこれ全部こんなのなんですよ、全部。いや、これ一例なんです、一例。先ほど申し上げました、聞いている対象もおかしい、やり方もおかしい、費用もおかしい。もう一回全部やり直しませんか、大臣。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 私どもはそういう国民の声をいただきながら誠実に作ったものと思っておりますが、ただ、その中で、この道路政策全般ということで、あえて我々は聞いておりませんでしたけれども、積極的に書いていただいた道路特定財源の一般財源化に賛成か反対かを表明した意見がありました。反対が千四百九十六、賛成が二百七……（発言する者あり）ちょっと待って。賛成は二百七でした。

したがって、そういうこともこの中にはありまして、この積算、博報堂がやられたものの代金かどうかということは私はちょっと分かりませんが、もう少し道路局から聞いてやってください。お願いいたします。

○尾立源幸君 いやいや。この積算がおかしいと聞いているのに何を答えているんですか、大臣。おかしいでしょ、これ。総理、おかしくないですか。手元にありますよ。——ないですか。失礼しました。じゃ、これ、お渡しします。（資料手交）一二〇%なんです、人件費の。諸経費が、諸経費がですよ。

局長。——会計検査院、どうですか、これ。適切なんですか、これは。会計検査院、会計検査院。

○説明員（真島審一君） 検査実施上の観点から御説明したいと思いますが、私ども、調査研究事業の委託につきましてはいろいろ難しいところがございます。したがって、横断的に平成十六年にサーベイ的な検査をいたしております。

その結果でございますが、実は積算基準によるものと参考見積書によるもので非常にばらつきがあるという状況ございまして、特に積算基準による算定というものがちょっとやや高めに出ておると、ここに現在問題意識を持って、その後も引き続き検討を続けると、こういう状況でございます。

○尾立源幸君 要は高いとおっしゃっていますし、これは国交省専用の見積りでございます。世間に通用しない。そんなものを使い続けていたら、地方整備局が同じことをするんですよ。本省から直してください。道路局長。

○政府参考人（佐藤直良君） お答え申し上げます。

御承知のとおり、諸経費につきましては、建設コンサルタント等の管理営業部門の職員の人件費、あるいは事務所の地代、家賃等の建設コンサルタントの運営に必要な経費、こ

れを実態を調査した上で現在設定しております。

先ほど先生がおっしゃったように、直接人件費の、民間企業に委託する場合、一二〇%、公益法人は一〇〇%と。ただ、この種の業務に関して特化した積算基準というものが現在ございません。実態把握に努めて本業務のような種類に特化した積算基準の在り方について検討してまいりたいと思っております。

○尾立源幸君 総理、しっかり指導してください、これ。直すようにと、すぐ。総理、すぐ直すように、簡単なんですから。——駄目駄目、時間もうないんですから。駄目。総理。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 一般の人が分かるような、省外の人が分かるような基準にやります。やりますから。

○尾立源幸君 それ以外に、調査の再委託について疑念がございます。道路整備特会から平成十八年に天下り法人に調査研究と名の付く業務は二百八ありました。そのうち再委託の承認を得て再委託を行っているものは何件ありますか。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

二百八件中七件でございます。

○尾立源幸君 二百八件中七件しか再委託してないという答えなんですけれども、これ見てください。（資料提示）

道路保全センターの貸借対照表なんですけど、実は調査費の七割以上が未払になっております。そして、この詳細を出せと、出してくれと言っても全然出さないんですね、再委託の状況。

そこで、お願いしたいと思います。平成十八年度の道路特定財源から国土交通省OBが役職員を務める公益法人に支出された調査研究業務の外注の状況について、資料の提出をこの委員会にお願いしたいと思います。委員長、よろしく申し上げます。

○委員長（鴻池祥肇君） 後の理事会で協議をいたします。

○尾立源幸君 あと、会計検査院には、この再委託の検査状況についてやっていただきたいとお願いしておきたいと思います。お答えください。

○会計検査院長（伏屋和彦君） お答えいたします。

今の先生の御質問の趣旨を十分踏まえまして、委託業務、さらに再委託につきまして、御指摘のような点について個別具体的に厳正に検査してまいりたいと考えております。

○尾立源幸君 終わります。

○委員長（鴻池祥肇君） これにて尾立源幸君の関連質疑は終了いたしました。  
以上で平野達男君の質疑は終了をいたしました。（拍手）

---

○委員長（鴻池祥肇君） 次に、末松信介君の質疑を行います。末松信介君。

○末松信介君 自民党の末松信介でございます。

四年前の夏の参議院選挙で兵庫全県区から当選をさせていただきました。今日、こうして福田総理の前で道路問題の集中審議で質問で立たせていただきますこと、大変光栄に存じております。

私、自民党の広報局の次長をやっております。総理が新総理になりましたときに、どういう表情が一番ポスターにいいだろうかということで、いろんな意見がありまして、厳しい表情、真剣な表情、笑顔いっぱい表情、いろいろありましたんですけども、私は自然な笑顔というのを指示をいたしまして、あのポスターがそのようになっておるところであります。笑って答弁してほしいというわけではありませんで、どうぞよろしく願いを申し上げます。

昨晚、鈴木国対委員長、我が党でありますけれども、そして脇雅史筆頭、そして今日おられます椎名副委員長、正副委員長でいろんな話をいたしました。その中でみんなが言うのはどういうことかといいましたら、是非、民主党がこのたび暫定税率廃止の法案を出されたのだから、委員会に付託がまだなされていない状況にありましては、是非参考人としてこの場所にお越しをいただきたいということ、重ねて重ねて話合いをし、要望を出したわけでありますけれども、拒絶をされました。（発言する者あり）出席をしていないということであります。私は、まあとにかく前へ行きますので。

それで、その話の中で、国直轄事業がわずかに四千億円になってしまうということ、また、現在事業中の工事がストップしてどういう対応をするのかということ、過年度の支払を一体どうするのかということ、国直轄事業の負担金をなくすというけれども、負担金は、道路だけではなくて、河川もありましたら、また港湾もありますし、空港もあります。いろいろなものがあります。地方負担は、さっきお話がありましたように、これは起債によって賄えるものがあります。それと同時に、建設労働者の方が一万人やっぱり雇用の問題等々がありますので、そういう点でこの問題については一体どのように解決していくか、こういうことをきちっと、きちっと話し合っていこうではないかと。そのためには、是非……（発言する者あり）

○委員長（鴻池祥肇君） 御静粛に願います。

○末松信介君 民主党の皆さん方がもう提案をされているその話を質問をして、お聞きをしようということをお願いしたわけなんですけれども……（発言する者あり）

○委員長（鴻池祥肇君） 速記止めて。

〔速記中止〕

○委員長（鴻池祥肇君） 速記を起こしてください。

○末松信介君 昨日御依頼をしたけれども、時間等々が調整が付かないということで今日是对応できなかったということでございまして、今理解をしました。（発言する者あり）合意、今理解しました。今理解をしましたので、おわびを申し上げます、この点については。

○委員長（鴻池祥肇君） 引き続き、末松君、質問を続けてください。

○末松信介君 はい。

それで、私、早速質問に入りたいわけなんですけれども、総理は、先月の、二月の八日ですね、憲政記念館におきまして地方六団体主催の道路財源の確保に関する緊急大会というものが実は開催をされたわけでありまして。福岡県の麻生知事が主催者の責任者であったように記憶をいたしております。

当日、各党の代表者の皆様方が来賓としてお見えになりました。我が党は伊吹幹事長、公明党は北側幹事長だったと思います。国民新党は自見庄三郎さんであったというふうに記憶をいたしております。我が党の伊吹幹事長、来賓のあいさつをしまして、実は憲政記念館に私入っていきましたとき、菅代表代行が前の方を歩いておられたわけなんです。まさかと思ったんですけれども、やっぱり御本人でありました。菅代表代行が入場されたときにはどよめきと大変大きな拍手があったと私は記憶をいたしております。

当日、いよいよこの緊急大会が始まったわけなんですけれども、我が党の伊吹幹事長がこのようにおっしゃいました。菅代表代行がお越しになったんだから、是非私の質問に答えていただきたいと言われたんです。それは、民主党の皆さん方が提案されようとしている、されていたこの主張、四つの主張がどうしても分からないと。一つはガソリンを二十五円下げるということ、そして道路特定財源は一般財源化すること、そして国直轄事業に対する地方負担は求めない、地方には迷惑を掛けないということ、そして四つ目は必要な道路は造りますということでありました。どうしても伊吹幹事長はこの連立方程式が解けないんで、是非是非これを今日、菅代表代行がお見えだったら解いてほしい、解いて聞かせてほしいという話をされたわけなんです。（発言する者あり）

私は、菅代表代行は良い……

○委員長（鴻池祥肇君） 質問を続けてください。

○末松信介君 はい。

菅代表代行は良いごあいさつをされたと思うんですけども、我が党幹事長の質問を真正面から受けていたとは思えなかったわけであります。

○委員長（鴻池祥肇君） 速記止めてください。

〔速記中止〕

○委員長（鴻池祥肇君） 速記を起こしてください。

末松君、質問を続けてください。

○末松信介君 そのとき、菅代表代行のお言葉というのは大変さわやかでありましたんですけども、教育や医療は特定財源がないのにどうして道路だけが特定財源なんだということ話をされました。もう一つは、道路はやっぱ利権の温床になりやすいというお話をなされたと思うんですけども、財源問題についてはやっぱり擦れ違ってしまったと思うんです。伊吹幹事長が二週間前、神戸にお見えになったときも、どうも、あのときその質問をしたけれども、今でも分からないと、そういう話をなさっておられました。

実は、そのときの菅代表代行のお話がございます。このように述べておられます。

麻生知事会会長の方から、是非民主党からも自由に物を言っていからこの会に出てきてほしいと要請をいただきました。こちらからも麻生知事と東国原知事に公開討論会を申し入れて受けていただきましたので、私はどうしようかと考えたのですが、勇気を奮って出席をさせていただきました。どうかよろしく願いいたしますと。大変堂々たるあいさつだったんです。

唯一、財源というところで見ると、この部分になってくると思うんです。

暫定税率を廃止するという事について、大変皆様方に御心配をいただいております。確かに、二兆六千億の暫定税率がなくなれば、どこか二兆六千億減ることになるのはもちろんであります。そこで、我が党は、その減る分が地方の負担にならないようにすべて措置をしているということをお承知おきをいただきたいと思っております。一つは、公共事業の道路だけでないものについての直轄負担金が九千億から一兆円ありますけれども、それは直轄負担金はなくします。それから、臨時交付金についても、国が受け取るべき揮発油税二分の一を地方に回すことによって合わせて一兆六千億から七千億は地方に還元するという考え方を取っておりますので、直接的に地方の財源に穴が空くことはありません。ただ、国の事業費が大きく下がることはそのとおりでありまして、その問題は確かにあります。

しかし、私は、先ほど申し上げたように、国は一回顔を洗って出直してあげてほしいと思っているんですというように切られております。

そこでお尋ねを申し上げたいんですけども、総理は、まず伊吹幹事長が解けないというこの四つの方程式、連立方程式、これ、お解きになることができますか。

○内閣総理大臣（福田康夫君） ガソリン価格を値下げして一般財源化して、それにもかかわらず地方には負担を掛けない、必要な道路は造るというこの四点ですか、この四点は、これは私どもの考え、今の考え方からすると解けるものではない。何かよっぽど大きなことをして、例えば教育費を削るとか社会保障費を削るとかいったようなことが伴うということ、若しくは道路を造らないといった、何かやっぱり減るものが当然あるんだろうと思いますよ。

ですから、そういうようなことも踏まえて、何かより良い方法はないかということを探していかなければいけないと思います。

○末松信介君 財務大臣はずっとこちらにお座りになられまして議論を重ねてこられておられますんですけども、先ほど総理からお話伺ったんですけども、財務の責任者として財務大臣はどのように思われます。

○国務大臣（額賀福志郎君） これは、おっしゃるように、一般財源化をし、暫定税率を排除すると、中止をするということになると、文字どおりこれは、民主党の各先生方もお認めになっているように、二・六兆円の税収減になるわけでございます。

それで、これは例えば直轄事業だとか補助金だとか、そういうものを全部なくしてしまうと、一・六兆円のうち、国の一・六兆円のうち四千億円しか残らなくなって、これはもう道路の維持管理費ぐらいしか充てることができないと。新しい道路事業というのはまさに展開できないと。だから、その財源をどこから持ってくるのかということを確認してもらわなければならない。そうでなければ道路建設水準を維持することは不可能であると。

どうしても道路水準を維持していくためには、今総理もおっしゃったように、ほかで一般財源として使われている教育だとか福祉だとか、ほかの分野の予算を削減して道路に充てなければならないということでございますから、予算をつくる側からすれば、計画と財源手当てを一体的に全体像を示すことが責任ある態度であると思っておりますので、きっと民主党も、そういう歳出歳入の全体像を示して国民の前に明らかにしてくれなければ、国民の皆さん方も理解をしてくれる環境が整わないのではないかと、説得力を失うのではないかとこのように感じております。

○末松信介君 資料をお配りをさせていただいております。非常に分かりやすい資料でございます。一枚目、二枚目、三枚目でございますけれども。パネルがありましたら、こち

らの大きい方、そうですね、まずは、それで結構です。(資料提示) 国の道路特定財源というのは三・三兆円でございます、暫定上乗せ分と言われる、これ一・七兆円、本則税率分が一・六兆円でございます。パネルはないんです、これは。紙だけでございます。今、ここに今話している。この上の一・七兆円がなくなってしまうということです。この一・七兆円、この上乗せ分がなくなってしまうということです。

じゃ一体どういうことが起きるかということ。これは、国の直轄事業への影響ということでありますけれども、この資料はよく配られておりますけれども、こちらでございます。(資料提示) あっ、違います、こっちです。

三・三兆円、これから暫定税率の一・七兆円上乗せした分が引かれまして一・六兆円しか残らないと。この列がこっちになるわけなんですね。済みません。慣れてないですね。

それで、どうなるかといいましたら、結局この補助金は一・二兆円、同額を補助しなきゃいけないということでありますから一・二兆円。一・六兆円から一・二兆円を引きましたら、実際残りますのは四千億円になってしまうと。極めて分かりやすい話なんです。

どういうことが起きるかといったら、先ほど議論がありましたけれども、使途の拡大等が六千億使えないじゃないかと。料金引下げとか地方への貸付けとかまちづくり交付金が使えないとか、そういった話が出てくる。直轄事業も大幅に減って、結局、国直轄事業で使えるお金というのは四千億円になってしまうと。

それで、四千億円でじゃ何ができるかといったら、国道の除雪や維持管理等、これで四千億円行ってしまうと。たしか北海道の除雪だけでも百億円要するというふうに向っております。新規事業の凍結はもちろん、継続事業もすべてストップと。過去に契約した工事の支払もできないという、そういう事態を想定をいたしております。

次の資料。(資料提示) また裏向いちゃった、今度逆に。これでございますけれども、まず山口県の道路予算という、これ兵庫県の例を取りたかったんですが、兵庫県は三百四十億暫定税率を廃止したら減ってしまうんですけど、実際の事業量は一千億減ってしまう。別に林芳正さんから依頼を受けて山口県取ったわけじゃないんですけれども、山口県の例が一番分かりやすいということで取りましたんです。

支出の額は、これ道路予算ですけれども、九百二十五億円です。この中で借入金の返済費というのが二百三十一億円あります。維持管理というのは四十四億円です。道路の建設費が五百五十七億円と。そして、九十二億円が国直轄事業負担金と。

これはなかなか聞き慣れない言葉なんですけれども、先ほど総務大臣から話がありましたけれども、地方に負担を求めるといのは、国による直轄事業の恩恵を受ける地域が、これが恩恵を受けているということでありまして、国直轄の道路であれ県直轄の道路でありますも、結局道路には変わりがないわけありますから、公平性を図るという観点から直轄事業の負担金というのを求めているということなんですけれども、これは九十二億円あります。

じゃ、この下段のところですけども、収入、財源の内訳ですけども、これは普通税



地方も対応し切れないという、そういう私は瀬戸際にあるように思うわけでございます。何としてもこれは避けなきゃならない、そのような思いでいっぱいでございます。

○国務大臣（増田寛也君） 先ほど先生の方からお示しになった山口県の例でございますが、これは私も、ほかの県の知事さん、それからあと市長さんからも、我が県あるいは我が市の道路関係の予算がこうなっているということで同じような例を、数字はもちろん違いますけれども、お聞きをしたことがございます。

要は、道路特定財源の暫定税率の部分だけがなくなるということではなくて、そこはもちろんなくなるわけですが、それに伴って、それはまさに自己資金になっているわけですから、その補助金を受け入れるその分の自己資金もなくなって、そして補助金、それからすなわち事業全体の借入金全体がなくなってしまうと、そういうことで大変大きな影響があるということだと思います。

そういうことですので、地方分についてもそうした事業を確保するのが大変で、県によっては他の分野の予算を削減してこちらの方に回すという大変苦しい予算編成になるということでありますが、なおかつ、今国交大臣からもお話ございましたように、直轄が止まってしまうものですから、例の新直轄ですね、新しい事業整備手法で生み出した新直轄もストップして、それが一段と地域の格差を広げることにならないか、その点が大変心配であると。

それから、民主党さんの方の御提案ですね、先般出てきましたのを私の方も拝見をいたしました。特に直轄負担金、あれは一兆一千億になっておりますけれども、道路分ということであると六千億ということではないかと思いますが、その分を負担をなくすということですが、そうすると、いろんな逆に疑問も出てまいりまして、他の河川事業等の事業をどう確保するか等の問題ありますが、それは少し置いて道路に限って言いましても、町村は基本的には直轄負担金というのは負担していないような場合が多うございますし、直轄の事業というのは年度によって非常に振れる、事業箇所が変わっていくものですから、うまく全国どこの市町村も含めて道路の事業をやっているときに、その全体のマクロの数字をある程度確保したとしても、毎年毎年きちんとそういったところにお金をうまく配分できるのかどうかという、どういうやり方をされるのかということと、それから、なおかつ、直轄負担金一兆一千億、仮に公共事業全体であるとしても、そのうちの六千億は起債で手当てをしていると。

ですから、暫定税率、これ各地方団体すべてキャッシュでそれぞれ入ってくるんですが、それを直轄負担金の廃止で振り替えたとしても、それは要はそれぞれの団体に借金をその部分新たにしなさいということにつながっていくので、公債費比率も引き上げることにつながっていきます。

そういったこともございまして、こういった問題、やはり地方団体の財政ということでは多くの首長さん方は大変心配をしているのではないかと、このように考えているところ

でございます。

○末松信介君 よく総務大臣のお話、分かったんですけども、民主党さんが出している案、やっぱり無理があるというように考えた方がよろしいんでしょうかね。ちょっと端的にその辺のところをちょっとお答えいただけますか。非常に知事をやっておられたからいろいろお気遣いされているのは分かるんですけども、これから一緒に民主党さんと勉強していかなきゃいけませんから。

○国務大臣（増田寛也君） 今の民主党さんから出ている提案ではやっぱり欠けている部分がある、不十分なところがある。要は、じゃ一体、地方でいろいろ事業をやられているんですが、それをどこまで造るんですかという、その部分が欠けているわけでありまして、それはもう造らないということをはっきりおっしゃるのであれば、それはそれで一つのやり方だと思いますけれども、その部分が欠けている。

財源の問題について言いましても、そういう提案が出てきたときに多くの首長さん方が、じゃそっちでいこうと言って声を上げた人は、少なくとも私のところに声は届いておりませんので、やはり大変心配しておられる、率直に申し上げましてそういうことではないかと思えます。

○末松信介君 総務大臣と考えると、全く一緒なんですよ。私もこれ、菅さんのお話とか民主党の案をずっと見ていたら、何か手品のような、マジックのような感じが実は受けているわけなんです、またおしかりを受けるかもしれませんけれどもね。

実は、国が取るべきはもうこの本則税率部分だけありますから、道路特定財源というのは本当にもう四千億以外はまず地方に回しますけれども、国はほとんど事業なくなってしまうと。そうなれば、国の直轄事業はもちろんなくなるわけです。地方はまあまあ維持はできると、でも新しい事業は地方もしんどくなってくると。

となれば、結局分かりやすく言えばどういうことかと言ったら、私たちは国民であると同時に県民であると、だから国民という視点に立てば全くマイナスであると、事業だけとらえたら。県民という単位でとらえたらまあまあかと言ったら、プラスマイナス考えたら結局ゼロになってしまうという。要は、民主党案というのは、一つ考えていきましたら、これはある面で事業者を視点にして見ていると、受益者というものを視点には見ていないという面が言える。むしろ私は、国と地方の役割分担ということ、地方分権の方が先なのかなという、そういう感じを実は抱いているわけがあります。

これから委員会でいろいろと議論をしていって明らかになってこようと思います。今だけの財源ではしんどいということはよく大臣のお話も分かりました。しっかりとこれから議論を闘わせたいと思うんですけども、随分時間がなくなってきました、ほとんどもう三月三十一日ぎりぎりという状況でございます。

それで、ガソリンの二十五円を引き下げた場合のことですけれども、これによって軽油とガソリンとを、これはまた庫出税の違い等々があるんですけれども、市民生活に与える影響というのはどうなるのかということ、民主党さんは新たな案を提示されていますけれども、お答えをいただきたいと思います。

○国務大臣（額賀福志郎君） 私はそういうことを頭の中で想定はしていないんです。だから、余り考えたくもないし考えたこともないんですけれども、二十五円下がれば、下がるということのような事態にたとえなれば、それは消費者の皆さん方がスタンドで買い控えたり、あるいはまた実際に下がってくれば買いが殺到したりとか、様々な混乱が起こることが予想されます。

私は、そういうことだけではなくて、やっぱり今から、これまでも議論をしてきたように、今度の我々のこの特定財源の問題に対する対応の仕方は、一つは引き続いて国民のニーズに合った道路をきちっと造っていくということ、それから暫定水準を維持するということが環境問題にも資するということが、それから国の財政事情にも配慮されているということ、そういうことを中長期的によく考えていただいて、国の在り方それから自らの地域の地域づくりにも役立っていくということ、そういうことを総合的に判断をして正しい結論を国民の皆さん方には出していただきたいと。丁寧に我々も説明をして、自動車ユーザーの皆さん方にも御理解を得るように努力をしているということでございます。

○末松信介君 私、今回、民主党の皆さん方が今国会をガソリン国会と命名した。これはマスコミの方が命名したのかもしれませんが。

それで、今ようやく分かってきましたのは、どうも今の状況では、話合いが付かなければ、妥協点が見出さなければ厳しい局面を迎えると。しかし、我々は、地方はもう予算組んでいます、今大臣がおっしゃったように、いろんな事業というものを継続中、七百ありますからね、こういった事業、やっていく上では。まあ考えたくないということを財務大臣はおっしゃったんですけれども、下がってしまっても、やはり国民の皆さん方に一生懸命理解を求めて、こうですよという事情を話をしなげなきゃならぬという。下げて、上げて、結局自民党というのが非常な悪役を買ってしまうというのか、そういうものがあるかと思うんです。ある面で私は、そんなことはないかもしれませんが、ガソリン政局的な感じというのもちよっと思ってしまうと。マッチ一つで爆発するような爆発国会とも言えないことはないなという。そうであってはならぬということを自民党の国会対策委員会でもずっと話をしています。それで、（発言する者あり）ありがとうございます、羽田さんがいいこと言ってくれますので。

それで、先ほど平野委員からもお話がありましたけれども、総理は修正案を検討しろということ、話なさっているんですけど、これは中期計画をもっと弾力的にとか、しっかり見直せとか、あるいは、よくみんな、自民党の議員でもかなり多くの議員が、一般財源化

の話ということは結構出ているんですよ。(発言する者あり) まあまあ。

それで、総理にお聞きをしたいのは、小沢代表は暫定税率の廃止ということは絶対譲らないということをおっしゃっておられる。いろいろ我々考えるんですね。じゃ、暫定税率を維持して恒久化して一般財源化するというのも一つの案かなとか、いろんなことを思ってしまうんですよ。

どうか、今国民の皆さん方が御覧になっていますんで、総理としてリーダーシップを取る上でどういうメッセージを、一番今の時点で正しいかということ、どうか福田総理にこの点、こういうやり方が自分としてはいいと、この点を是非お話をしていただきたいと、こういう結論がいいんだということ。

○内閣総理大臣（福田康夫君） 末松委員おっしゃったように、あと審議日数だって十日ほどしかないんでしょう、三月末までに。そういう短い期間でありますけれども、ここで与野党、賢明な議論をするということによって年度末までに一定の結論を出さなければいけないと、こういうことであります。

それは、議長のあつせんと申しますか、若しくは裁定と申しますか、一月の、二月の末にございました、三月末までには修正をして、そして結論を得ると、こういうことであります。我々は、それがとても大事なことだというふうに思いますよ。それをしないでどうなるか。それは、しなくたって野党の方々が大変御理解を示してくださって、そして与野党の方も必要ところは手直しをするとかいうようなことをした上で与野党合意を得ることができて、そして国民生活にも四月一日以降何ら影響を与えないといったようなことになれば、なおかつ、今大変経済情勢もいろいろなことが起こりまして、これは国内だけでない、特に海外の要因というものは非常に大きいわけでございます、金融情勢も、また世界の経済情勢も急に変わってきているようなそういう状況の中で、我が国の経済が影響を受けないわけじゃないんですね。こういうときこそ与野党が一致して結束してこの難局に当たるというのがやはり国民に対する我々の義務じゃないかと思えますよ。

ですから、そういう合意を得るための最善の努力をするというのが我々に求められた使命だと、こう思っておりますので、私ども、先般来、この二十年度予算に関係するいろいろな問題について謙虚に修正すべきは修正をしたいと、こういうことも申し上げておるわけですので、その点は野党の皆様にもよく御理解をいただいて、そして我々の意を少しでも酌んでいただきたいなど、こういうふうに思っておりますのでございます。

○末松信介君 ありがとうございます。

この項で最後の質問なんですけれども、この前の日曜日、二階総務会長が衆参両院議長にもう少し汗をかいてほしいという、そういう訴えをなさっておられたニュースを拝見したんですけれども、河野議長がどう努力をされているか私分らないんですけれども、参議院議長の江田議長はこうおっしゃっているんですね。これ三月十二日、徹底審議とか

修正にも言及しているから受け取り方はいろいろあるだろう、あとは与野党で努力していただくことがあつせんした両院議長の願いだと。まあここはいいんですけども、一方こういうふうにおっしゃっているんです。当事者が仲たがいをしたからといってお見合いをさせた人に責任を取れと言われてもどうにもならないと。これだったら仲人頼まないですよ、はっきり申し上げたら。

やはりこの点につきまして、衆参両院議長に対して総理としてどういう働きかけをしてほしいかということ、その思いを述べていただきたいと思うんです。総理、できましたら。

○内閣総理大臣（福田康夫君） 私は、今この衆参で状況が違うというそういう国会、極めて難しい、運営の難しい国会の中において、時として両院議長があつせんをしてくださるというような現状、これはある意味においてやむを得ない部分があるかもしれません。しかし、誠心誠意議会が円満にいくようにという、そういう思いを持って両議長があつせんをしてくださるということ、これは大変有り難いことだというように思います。

しかし、両議長の手を煩わさないで、与野党が話し合いでこの場で解決をしていくということが、これが一番大事なことじゃないでしょうかね。そのために我々は努力しなければいけないというように思っておりますので、両院議長の今後の必要に応じての対応はこれは私どももお願いしなければいけないけれども、しかしその前に我々としてやるべきことはあるんだということを常に考えているわけでありませう。

○末松信介君 次の項に移ります、もう時間もなくなつてまいりましたので。

本四関連、この道路の問題についてお話を伺いたいんですけども、その前に、実はイギリス艦の事故がありまして、このことが大きな話題になっております。

実は、その後、三月の五日に、午後二時五十五分に明石海峡大橋から東約二・五キロメートル、神戸市垂水区沖合の海上で船三隻が衝突をしまして実は沈没をするという、貨物船が沈没するという痛ましい事故がありました。二人の方がまだ行方不明であります。冬柴大臣は現地の調査にも行かれましたし、何よりも兵庫県も、そして海上保安庁も自衛隊法に基づいて災害派遣要請をしまして、今掃海艇が行っています。調査をしているわけなんですけれども。

実は、そこで一番の問題というのは、まずは、ドラム缶で、これ三百七十本のドラム缶があるわけなんですけれども、じょろじょろ漏れているということに問題があります。結局それを止めなきゃならぬか、あるいは船を引き揚げるか、どっちかなんですけれども、このことはとにかく今対応を一生懸命いただいておりますので感謝を申し上げたいと思うんですけども、漁業被害の問題ですよ。

あそこはノリの生産、ノリの養殖をしています。イカナゴというのを作っているんですね。（資料提示）ノリもこういったように大変いいノリなんです、これは。また総理、終わったらお渡ししますけれどもね、これ。イカナゴというのは、これが垂水区で捕れたイカ

ナゴで、これ山田組合長からもらったやつ、こうして。このノリは明石の小松さんだと思うんですけども。

それで、四月の二十日までこのノリの生産というのをやるのを、結局、油がずっと東西に五十キロ、南北に十キロ広がってしましまして、結局ノリがもう取れなくなって、四月二十日まで書き入れ時だったんですけども、生産を中止してしまつたと。約四十億の被害が出ているということなんです。イカナゴ漁もストップしている漁協もあるわけなんですよ。

この点につきまして、タンカーだったら大きな保険に入ってある一定の補償をもらえるんですけども、こういった一般の貨物船だったらそうはいかないと。漁業共済である程度面倒は見てくれるかもしれませんが。海洋国日本として、これは何とか考えないといけない問題なんです。どういうスキームでやっていくか。単に民間の船が沈んで油が流れてきて、そして漁業者が困ってしまったと、もうそれで終わり。これでは、これから漁業、第一次産業を営んでいる方々にとってはやりきれない問題があると思うんです。

新しいスキームをやっぱり作っていく必要もあろうかと思うんですけども、このことにつきまして総理か大臣かの御答弁をいただきたいと思います。できましたら、総理からいただけたら有り難いんですけどもね。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 私も沈没現場へ直ちに参りました。保険は最大で七億、五億から七億、七億がアッパーのようでございます。それで、ノリだけで四十億、それからイカナゴも入れますと本当に大変なことになるわけでございます。しかも、八十三メートル下に沈んでおまして、そこは瀬戸内海ですから、六ノットのスピードで潮が流れているんですね。したがいまして、普通の潜水夫とか、それはもうできません。それで、防衛省にお願いしまして、掃海艇に出させていただいて下を写真撮ってもらいましたけれども、なるほど沈んでいる状態、それは分かりましたけれども、どこから油が漏れているのかはつかむことができなかったということです。これを揚げるというのは物すごい費用が掛かるようでございます。

私もそこを見ましたけれども、そんなにぼこぼこぼこ出ているわけじゃありません。恐らくどこかからぼっぼと上がってくるんですね、油が。そのような状態でした。我々の方としては、それに散水をしまして、それでそれを拡散をして蒸発と。それから海底の微生物が食ってくれるんですね。ですから、固まりじゃなしに広げるという、そういう作業を今一生懸命やらしていただいているというのが現状でございます。

漁業被害がどうなるのかということについては、私は本当に所管じゃありませんし、縦割りじゃありませんよ、本当にこれは気の毒だけれども、私のあれでは、原因を究明したりすることは我々は一生懸命やらしていただいたけれども、それ以上のことができないので、非常にもどかしく思っているのが現状でございます。

○末松信介君 総理、何か一言ありませんか。

○内閣総理大臣（福田康夫君） 今回の貨物漁船事故、これ、重油流出で漁業被害に遭われたわけですね、先ほどの御説明で。漁業者の方々、大変お気の毒だと思います。お見舞いを申し上げるとともに、また、漁を中止して油の除去を行わざるを得ないという漁業者の方々の心情、これは察するに余りあるものがあります。

被害の補償でございますけれども、これは、加害者が明らかであるということから、当事者間で解決されることが基本であります。しかしながら、政府としても、できる限り速やかに漁業共済が支払われるように、水産庁から全国漁業共済組合連合会に対して要請をいたしております。

それからまた、被害を受けた漁業者が低利の運転資金の融通を受けられるように、農林漁業金融公庫に対して漁業者からの相談に的確かつ迅速に対応するように依頼をしたところであります。

さらに、兵庫県においては出先機関などに金融相談窓口を設置しているところでございまして、国としても、引き続き関係地方公共団体と密接な連携を取りつつ、本件について適切に対処してまいりたいと思っております。

○末松信介君 いろいろと質問を通告いたしておりました。本四の関係についても示唆しておりましたけれども、時間がなくなりましたのでこれで終わりたいと思っておりますけれども。

道路特定財源というのは無駄遣いという例がよく挙げられています。民主党の議員の先生方のお話というのも大いに私は評価しなきゃならないということをするんですけども、ただ、多くの所管する部署の役人が、制度が長期間にわたりましたら、財源がやっぱり自分の裁量で何でも使えるという、そういう思いを持ってしまう方が多いと思うんですよ、確かに。私はその辺のところはやっぱりしっかり考えていかなきゃいけないということは思います。しかし、だからといってそれは、制度をきちっと守って、是正はすぐできるはずなんです。これはできるんですよ。（発言する者あり）尾立さん、そうは言いますけれども、できるんですよ、これは。だけでも、それをもって今までやってきたことがすべてが間違っているということをしてしまうのは私は言い過ぎであると思うんです。これから、ただ、五十四年も続いてきた制度ですから、一端の大きな役目を果たしつつあります。この点はしっかりと考えていきたいということを思います。

三月三十一日にどうか法案が通過できますよう、どうかその辺の御協力もだれかれ向いてお願いを申し上げて、質問を終えます。

ありがとうございました。

○委員長（鴻池祥肇君） 関連質疑を許します。荒井広幸君。

○荒井広幸君 無所属の荒井広幸でございます。寛大なお立場で時間をいただきました自民党会派の皆様にお礼を申し上げます。

今も、末松議員のお話、また午前中、午後の、そしてずっと続いております参議院のこの予算委員会の審議、非常に緊迫して、国民のためにというところを私も非常に感じております。

総理にいろいろとお伺いしたいわけですが、私、大変触発をされました。それはやっぱり、この道路もそうですけど、生活者の立場で考えていこう、それで、消費者行政の一元化、これは私はすばらしいと思っているんです。その啓発された中で、例えばこういう現状があることを私は金融大臣にお尋ねしたいんです。

冒頭、金融大臣。サブプライムローンとは、これはアメリカ発世界金融有事、こう言われているわけですが、IMFの速報では、今日辺り、七十二兆円の大変な金融、世界的にダメージを与える。これはもう日本も逃げられないです。そういうときに、一人一人の生活が強くなるということが最大の防波堤になるわけですね。その意味で、住宅ローンについて改善をしていただきたい。

これはどういう点か。住宅ローンに入りますと、生命保険に入れられます。そのときの説明が不十分。そして、その生命保険は団体信用生命保険と言われるんですが、議員の皆さんも大臣の皆さんもそしてテレビの前の皆さんも、住宅ローンを返済したときの中身見てください。一切生命保険料の返済金書いていません。ローン返済でくくりなんです。しかし、実際はこれは生命保険分を負担しているんです、契約は銀行と生命保険会社ですがね。そうなりますと、その中身を二つに分ける、ローン分と生命保険分を。そうしますと、今日の議論ずっと聞いていても、国民に選択肢を与えれば生活者は強くなるということなんです。そして、見えるように、透明性を持ってと言っているんですよ。こういう観点において、監督マニュアルが不十分なんです、ここにもありますけれども、全く不十分、金融検査マニュアル。

いかがでしょうか、大臣。ローンと生命保険料を二つ、きちんと払っている人に明示する。それによって、今自分が別な生命保険に入っていれば、それを担保にすればいいんです。こういうことを私は選択肢として生活者に残すということがうんと大切だと思いますが、管理マニュアル、検査マニュアルを見直して、二つ、ローン、これをもらう方々に明示する。それによって、団信に無理やり入らせられるのではなくて、今生命保険に入っているものも担保に入れられる。選択肢つくってください。簡単にお願います、時間がないうちから。

○国務大臣（渡辺喜美君） 今、団信に入らないという選択も可能でございます。その場合には、じゃ連帯保証何かございますかと、審査は厳しくなるわけですね。生命保険に入っていない場合には、まさに御指摘のように、住宅が担保に入っていますから、これが取られちゃったりするわけですね。そういたしますと、これは住んでいる御家族にとっては

大変酷な事態が生じるわけでございます。したがって、どういふやり方がいいのかといふ研究はしてまいりました。

今、荒井先生からの御指摘でございますので、慎重に検討させていただきたいと思ひます。

○荒井広幸君 家族に住宅ローンが残ったら大変だと、これは非常にいいところですよ。しかし、それを選択する人としなない人もいるんです。銀行に言われて、団信に入らなくても、自分が幾ら払っているか分からないんですから。自分が今払っている生命保険があるんです。それを担保にするという選択肢をつくるということは非常に重要だと思うんです。是非検討していただきたいと思ひます。

そして年金。アメリカの大統領選挙でも、実はベストスリーの三点目がこれは福祉なんですね、大統領選挙も。ですから、舛添大臣にお尋ねします。

五千万件はしっかりしなくちゃいけない。しかし、もう一つのフェーズがある。それは、皆年金、これを守るということです。アメリカは入れない人いっぱいいる。そのときに、払った分確実に得して返ってくるという方式をきちんと国家が約束すれば安定しますよ。それがこの年金通帳ですね。きちんと、自分が払ったものを積み立てて、年齢が来たときに得して返ってくる。せつかく年金宅配便というのをやるんですから。まあ、宅配便よりも郵便というふうに言っていた方が私はいいいわけですが。自分が幾ら払ったかを説明するわけですね、大臣ね。年に一回ですね。これは、総理、随分進歩しましたよ。それを年に一回じゃなくて、つづつ、それが全部つづつて証文になる、忘れることない、こういうことで、どうぞやっていただけるかどうか。もう手短にお願いしたいと思ひますが、是非つづれるようにしてください。

○国務大臣（舛添要一君） 二十一年の四月から、宅配便でも郵便でもなく、ねんきん定期便というものをお送りするよういたしますが、その中には、今おっしゃった年金の見込額、加入期間、それから保険料納付額の目安、また三十五歳、四十五歳、五十八歳の節目に加入履歴、それから若い方には年金額の早見表とか将来年金見込額、これを全部出しますから、委員がおっしゃったことはほとんどこれで情動的には網羅されますが。

今、実を言うと、社会保障カードを考えております。カードにする、それ一枚持っていれば、まあアメリカでいうソーシャル・セキュリティ・ナンバー・カードですね、そうすると、コンピューターに入れる。そうすると、それがざつと出る。それは一枚の紙に一枚ずつ。一枚のカードがあれば、何十年分でも出てくる。そういうことで、委員のこの御提案がきちんと実るような形で、しかもITを使ってやっていきたいというふうにお思ひしております。

○荒井広幸君 ITということが少しやっぱり問題なんです。国民はやっぱり、年に一回

ずつ配達するわけでしょう、それをつづっていく。そして、自分もそれを確認して、そして相互確認するということが重要ですね。これはスウェーデンの知恵でもあるんです。このカードをもらっても、なかなか追いつかない人もいます。せっかく送るんですから、つづれる方式を考えてください。もう結構です。

それでは、いよいよ一元化する消費者行政ですね。総理、こういう観点も入れていかないといけないと思うんです。そこで、道路に関する消費者、生活者の観点なんです。そういう窓口をつくるということを私は触発されて考えているわけですが、それはE T Cです。ほとんど国会の議論で出ておりません。E T C、高速道路に乗りますときに機械でピーンと自動的に料金が引かれる仕組みですね。

このE T C、そしてそれでないスマートインターチェンジというところで乗れないわけですね。普通のインターチェンジじゃなくて、もっと増やして便利にしようと、こういうことをしたんですが、実はこのE T C、すべての車を持っている人たちの中でどれぐらいいるかといいますと、たった三割なんです。その三割の方々に対して、実は少しずつは増えていますが、これ新聞出ておりますが、夜間割引をすると、こういうふうになっているんです。しかし、実際は道路財源から五年間に百七十億円、そして今度の十年見積りでは二兆五千億円、E T Cとスマートインターチェンジに使うというふうになっているんです。

ところが、委員長も皆さんもよくお考えください、七割の人は高速道路に乗るときにE T C持っていないんです。そのの方々に対しての割引がないんです。

今日は道路会社に来ていただいております。恐れ入りますが、道路会社、例えばE T Cを使わずとも、みんなが安く早く安全に乗るためにはおサイフケータイだってP A S M Oだってありますよ。どうして選択肢を与えないんですか。そうしたらみんな乗りますよ。道路会社、検討したことありますか、E T C以外に。

○参考人（井上啓一君） 道路公団民営化に際しまして、政府・与党の申合せで多様な料金割引が可能だということで、E T C車を対象に弾力的な料金ということで現在その料金割引を実施しておるところでございますが、それからE T C利用は料金収受のコストも低減されるということで、その割引に意味があるというふうに私ども考えておりますけれども。

先生御指摘のように、他の、今先生御指摘のように、おサイフケータイでありますとかあるいは電子マネーの活用、これは大変技術が進歩しておるところでございますが、それで私どもとしても、現金の取扱量をなるべく減らしたいというふうに考えておりますので、そういう中でいろいろこれから勉強していきたいというふうに思っています。

○荒井広幸君 スマートインターにも乗れる、そして道路財源も使っている。そのときに、既にE T Cだけではなくて、様々な課金システムを皆さん持っているんです。携帯は七千万人ですよ。そういうときに、E T Cで囲い込んでその人だけが安いということは、これ

は生活者感覚にとって、総理、なかなか理解し難いものだと私は思うんです。

こういったことを様々な観点で決意を総理にお聞かせいただきたいんですが、消費者行政の一本化、しっかりやっていただけるんでしょうか。お願いします、決意を。

○内閣総理大臣（福田康夫君） 先ほどの年金もそうですけれども、年金も国民一人一人の立場に立って考えていない制度だったと思いますよ。ですから、お金を一生懸命集める方には熱心になっても、それを払う段になったら記録がないという話でしょう。国民のことを全然考えていなかったですよ。その結果、こういう状況なんですよ。だから、そういうものを改めて本当に国民が使いやすい安心できる制度にしなきゃいかぬ。これ、国とそれから個人の契約ですよ、超長期契約ですよ、何十年の契約でしょう。だから、長い契約だから、やっぱりそれだけに信用がなきゃ駄目ですね、信用のできるような制度でなきゃいかぬと思いますよ。そういうものをつくりたいと思っています。

また、今E T Cの話もございました。おっしゃるとおり、私自身はE T C便利だなと、こう思っておったけれども、何ですか、サイフケータイ、これ実は私持ってないものだからE T Cのカードだけでいいなと、こう思っておったけれども、実際にはそういうことあるんですね。そういうこともやっぱりこれからいろいろ考えて、本当に国民の立場に立って、便利な、使いやすい、そして信頼できるような、そういう政府にしなければいけないし、また、民間の方々にもそういう気持ちでもって取り組んでいただきたい。そのために消費者行政というものは一元化するというので、今一生懸命その仕組みを考えておるところでございますので、もう少しお待ちいただきたいと思います。

○荒井広幸君 待つにも時間がありますので急いでいただいて、恐らく皆さん期待していると思います。お願いします。

どうも私たちは、ワンイシューだけが多い。一つの問題にずっと、それ以外国会もやっているんですが、どうしてもそれに入りがちです。様々な生活者の皆さんの観点に立って取り組んでいるという意味でも、是非早期に消費者行政、苦情のみならず、まさに先ほどの民主党の皆さんの意見のように国民の目を入れる、こういう観点を是非確立していただきたいと思います。

私は、道路特定財源、この意味におきますと、郵政民営化のあのときの教訓というものを生かさなくてはならないなと思っているわけです。いまだに私は自民党から除名をされているわけでございますけれども。

どういうことか。それは、イエスかノーかだけで答えをってしまったらうまくいかないんじゃないでしょうか。そして、どちらかで採択するという話でもないと思います。私は、普通は自己正当化するのが、私も、もう恐らく政治家、人間というのはそうかもしれませぬ。総理はあえて、ベストだと思った案を、先ほどの平野さんの話や、また先輩議員の話の中でも、問題が出てきたから見直しますよと、こう言っておられるわけです。私はその

姿勢に非常に評価をいたす次第なんです。

問題は、やり方と中身です。といいますのは、先ほど非常に配慮をされた意見、重いお話があったんです。というのは、我々は、私は両院に籍をたまたま置かせていただきましたが、参議院の意味というのは非常に重いと思うんです。

昭和二十一年の八月と十二月に、ちょうど憲法国会です。参議院とは何ぞや。GHQは一院制を言いました、アメリカは、占領軍は。しかし、二院制にした。その理由の最たるものが、この秋田三一さんという方は代表的な意見を述べていらっしゃる。それは、日本国民というのは熱しやすい国民だと、一つに流れやすいんだと。だから大政翼賛会みたいに行ってしまうと、一院では駄目なんだと。ハウスも一院じゃ駄目なんだと。参議院は、第二院として衆議院の足りないところ、国民にも啓蒙を与えるんだと、そして、権威のある場になるんだと。

衆議院のように、私は、政権を取るために戦ってだけいたんでは、ねじれた後の参議院が心配です。問題を解決するのが参議院ですから、先ほど平野議員に対して総理は、政党がやるかそれは別問題として、国会がやるかは別問題としてとおっしゃいました。

是非、私は委員長にお願いでございます。また櫻井民主筆頭、そして林自民筆頭にもお願いです。どのような条件にあっても、今参議院が試されています、国民の立場に立たなければならぬ。ハウスとしてこのような対立した状況にどのような賢者のルールを作っていけるかということ、是非委員長、国会役員として働きいただきたいと思ひますし、同時に、両院、両筆頭と委員長に、理事会で。

組替え予算にまでかかわる問題です。ですから、法案で財金だけの問題ではありません。この予算の組替えにももう時間がなくなっかけてかかわるかもしれない。そうなれば、どのようなルールで、どうこれらを調整するかということをお話するように理事会で取り計らっていただきたいと思ひますが、いかがでございますでしょうか。

○委員長（鴻池祥肇君） ただいまの荒井委員の発言につきましては、十分理事会において協議をさせていただきたいと思ひます。

○荒井広幸君 ありがとうございます。

参議院が、我々が国民の立場に立って、そして対立ではなくて解決をもたらすと、こういう意味で、私も一員としてそういうふうに努力をしていきたいというふうに思ひます。

私は、ひとつ、ちょっと与党も呪縛にはまっているんじゃないかと思ひます。

今日は警察庁に来ていただきました。十六歳から原付免許がありますからガソリン納税者ですね。十六歳以上、パーセントでいいです、人口の何割が免許を持っているんでしょうか、数字をお願いします。

○政府参考人（末井誠史君） 平成十八年十月一日現在の一歳刻み人口の推計がございます。それによりますと、十八年九月末、十六歳以上の推計人口に占める割合は七二・七%でございます。

○荒井広幸君 七二・二%の人が免許を持っている。負担と受益の関係を非常におっしゃいますけれども、ガソリンを、極端に言えば、ガソリン税を払っている人が、ユーザーが七三%いるわけですから、ほとんどどんな分野に仮に使ったとしてもユーザーに返ってくるわけです。こういう見方ができるわけですね。こういう観点に立てば、私は一般財源化ということは十分に考えるべきだと、このように思うんです。

そして、六・八兆円、三位一体で国の、我々にも責任がありますが、地方に押し付けてしまった。首長さん方も、議会の方も、そして住民も、やりきれないところの今ぎりぎりに来ている。このぎりぎりに来ているときに、仮に暫定税率部分を廃止するということになれば、末松議員からもあったように、様々な支障が出ることもこれも当然なんです。しかし、民主党さんの方では、それはいろんなやりくりをしてやるんだと、これもまた一方の意見でしょう。

しかし、道路財源だけが捻出できるというのではなくて、私が理解していますのには、年金も、基礎年金はこれは消費税でやるという二十兆円、農業者の皆さんにも一兆円を行きますと二十三兆円ですから、その上にこの道路予算の六兆分を賄うというのは、八十兆兆しか、八十数万しか一戸の家にお金がないときに、三十兆、三十万円近いものを残りの五十兆兆でやりくりするというのは、なかなかまだ私にとっては理解できないんです。

そこで、私は提案をさせていただきたいんです。この提案がいいわけではありませんが、是非こういった考えができないだろうか。

これはどういうことか。今回は、地方の首長さんがおっしゃるように、今回、暫定税率含めて一般財源化しますとこれはもう予算が組めません。組めないということになるということはどういうことか。現場で知事やっらっしゃった大臣、お話しさされました。一つは、足りなくなりますからどこかから持ってくる、次は借金する、そしてやめる、この三つです。いずれにしても、議会を開いてべらぼうな時間を、これを掛けることになりますから、四月一日からというのはいささかこれは早急、性急過ぎるなど。

そこで、一年間これを凍結して、その間に、私は暫定部分を廃止する、廃止します、暫定、二・六兆円。これで二十五円安くなったと思われては困るんです。結局、地球温暖化で様々なところに、そして医療にもお金が掛かる。そのときに同じ税源で、新税を立てて交付税にする。ですから二十五円は下がりにません。この暫定税率を今のような形で新税にして、地方交付税にして地方を強くする。自主判断に任せる。このやり方を見て、十年は長いですから、二、三年やり取りを見て、道路財源本体もどのようにしたらいいか考えてみたらいいのではないかと私は提案をしたいというふうに思っているわけです。

いずれにしても、今混乱を避けながら、賢明な選択が私たちに与えられた道だろうというふうに考えているわけです。

そこで、環境上もガソリン暫定税率は下げられないということでした、環境上も。そこで、安倍晋三内閣から、そして福田康夫内閣になって、今サミットを控えて、世界が地球温暖化で人間の安全保障が問われる時代になった。こういう時代になったときに、総理がいよいよサミットに臨まれます。私は、日本が、そして、この道路の問題は単に道路の問題でない、すべての分野にかかわる問題でもある。そういうことを考えたときに、環境という視点を新しく入れていく、これは絶対に必要で総理に賛同するものです。

そこで、総理に私はお尋ねしたいんですが、二月に、日経新聞だったでしょうか、民間エコ臨調というものが今度できると、こういうふうに聞いています。こういったもので、実はブッシュさんは、サミット近くになりましたら、世界の先進国と大量排出国を入れて政府交渉をやろうというので、去年もやっているんです。ところが、この方々は環境版ダボス会議を開くと言っているわけです。民間で、あの世界経済フォーラムのように手弁当で世界の人に集まってもらって、京都議定書があるわけですから、京都でダボス会議をやるというような意味で京都会議というのを言っているんです。世界環境会議、私はこういうものを高く評価するんです。

そのほかにもいっぱいあります。民間で活躍しているNPO含めて、個人もある。そういうところに政府はお手伝いをしていってこそ、アメリカと違う、政府間交渉じゃない、民間で世界と、世界地球人が連携していく、そういうものというのはすばらしいと思うんですが、御感想をお聞かせいただきたいと思います。

○内閣総理大臣（福田康夫君）　そういう新聞記事は私も拝見いたしましたけれども、環境改革国民推進協議会という民間の方々がお集まりになって環境問題に取り組もうと、こういうことなんですね。

環境問題というのは、これは例えば産業界だけでできる話じゃないんですね。国民全部が参加して初めて達成し得るものだと思いますので、できるだけ多くの国民に理解していただいて、そして協力をしていただくと、そういうふうなことも含めた啓蒙活動も含めて、こういうような民間エコ臨調、活発にやっていただきたいと思います。

政府もこの問題については、政府が発信元になって国民に呼びかけるということ、これもいたしますので、協力できる場所はお互いに協力し合うというような形でやらせていただきたいと思っております。

○荒井広幸君　総理、日本は環境で世界に貢献できると思います。そして、環境は、今までは経済、足を引っ張ると思われていました。しかし、まさに環境こそ私たちの生き方も変え、豊かにし、そして子孫にこの尊い地球というものを、私たちのふるさとを残していくと思うんです。そういう観点を一人一人が進めていかなければならないんだと思います。

す。まさに、平和運動のガンジーさんは、自分ができる一歩から進める、これが環境のポイントではないかと、このように思うわけですが。

その中で、時間がだんだん参りましたので、マテリアルフローコスト会計というのが実はあるわけです。これは、今日、経済産業大臣にもお越しいただきましたけれども、非常に優れたこの会計の方式がございまして、これは、今までですと全部もうかるかどうかみたいなコスト意識だけでいきましたけど、環境というコストの意識でいきますと、例えばキヤノンなんか一番いい例なんですけど、環境から眺めてみましたら、捨てるものいっぱいあった、何だ、こんなに捨てていたのかということで、すべてのビジネスモデル、そして生産工程、すべて見直すようになった。そうしたら、二十数%、コスト、生産能力上がったということがあるんです。これを環境管理会計、こういう観点でいいますが、日本が世界に発信したんです。ISO14000番にこのマテリアルフローコスト会計を出しましたけれども、この状況はどうなっているか、これについて事務方ありましたらお願いしたいと思います。

○政府参考人（石田徹君） お答え申し上げます。

今委員御指摘のように、優れた環境経営の手法でありますマテリアルフローコスト会計につきましては、昨年の十一月にISOに対して国際標準化作業を開始することを提案をいたしております。現在、この提案につきましては採否を問うておるところでございます。各国の投票結果の発表を現在待っているところでございます。

仮にこれが採択されますと、国際標準化作業のためのワーキンググループが設置をされて、日本がリードする形での国際規格化に向けた取組が進むということで承知をいたしております。

○荒井広幸君 これは総理、世界が、日本株上がります、これだけで。やっているんです、いろいろ。そして、世界スタンダードを取る。そして、世界に貢献する。これをサミットで言ったら確実に日本は評価されます。ジャペインじゃない。これはもう間違いない話だというふうに思います。

そして次に、これはまた財務大臣からおしかりいただく話ばかりですけれども、企業は、設備投資減税やっていますね、企業に対しては。ところが、家庭に対しては、いろいろなものありますけど、投資減税的なものはないです。私は、環境で、京都議定書を作ったときよりも七%更に削減しなくてはならないというのが国会の論議で出てきたわけです。普通の家庭からのCO2を排出しない等、どんどん地球は暖かになる、いろいろな弊害が出てきているのは国民の皆様も御承知のとおりなわけです。

そこで、一番排出している三割、家庭の、エアコン、冷蔵庫、テレビです。これについて、これはリサイクル法がありますからごまかしできません。このものについてはCO2をやりますと三割減るんです、新しいものに買い換えますと。

そこで、買換え特例を作って促進して、京都議定書達成の二〇一二年、我が国が決めた京都議定書の目標ですよ、もう達成できなくなる。これを是非、この三つの分野、買換え特例を、これを設けると、こういう考え方をしていますけれども、大臣に聞く前に事務方はどういう考えをしていますか、大臣のいい答えをもらうために答えてみてください。

○政府参考人（南川秀樹君） 大胆な計算でございますけれども、仮にエアコン、冷蔵庫、テレビ、一時期に買い換えますと、例えば消費税で計算いたしますと、それぞれの平均単価足します、そしてそれに消費税掛けますと、約一世帯当たり一万七千円の税になるということでございます。

○荒井広幸君 その一万七千円をローンの担保にして、実は、びわこローンというのを組んで買換えをする人たちに対してローンを組んでいくという仕組みも出てきます。金融を入れないと環境は解決しません。経済と環境の支援はここです。

そして同時に、ただ、大臣、減税しろと言っているんじゃないです。余力がないことを言っているんじゃないです。そのときにはキャッシュバックできるんです。なぜですか。排出権取引のお金で、今ほどお話がありましたけれども、CO<sub>2</sub>が減った分、大体見積りで五千円家庭にキャッシュバックできるんです。こういうやり方もしながら買換えして、しかも中古品は世界中に行きませんからCO<sub>2</sub>出しません。こういうことが日本の知恵だというふうに思います。

時間が参りましたので、どうぞ、福田総理始め閣僚の皆さんも、そして参議院の先生方も、日本、これからみんなでやっている、そしてやっているものもある、捨てたもんじゃないぞということで、捨てたもんじゃないと、これもやっぱり環境対策でもったいないになります、捨てたもんじゃない日本、こういうことで終わりにします。

○委員長（鴻池祥肇君） これにて荒井広幸君の関連質疑は終了いたしました。

以上で末松信介君の質疑を終了いたします。（拍手）

---

○委員長（鴻池祥肇君） 次に、西田実仁君の質疑を行います。西田実仁君。

○西田実仁君 公明党の西田実仁でございます。

今日は道路特定財源の集中審議ということで、私も質問に立たせていただきまして、ありがとうございます。

この道路の問題、様々ございますけれども、非常に大きく言ってしまえば、無駄を削っていわゆる本当に必要な道路をいかに造っていくのかということに知恵を絞らなければならない、そういう問題だろうというふうに思うわけであります。

この道路建設事業そのものを率直に見ますと、これは長期にわたる投資であり、そして長期にわたって国民の資産になっていく、そういうものが道路建設事業であろうと、こういうふうに思うわけであります。本来は、そういう意味では公共事業というよりも公益事業と言ってもいいぐらいの、そういう事業になるのではないかと私は思います。

そうした場合、通常はこの道路建設については、そうした国民の長期にわたる資産になるということからしても、建設国債で造るとというのが普通の考え方なのかなというふうに思うわけであります。

しかしながら、この道路特定財源が創設された当時というのは、当然のことながら大変に財政は超健全とも言える均衡主義というのが取られておりました。また、予算はそういう意味では税金ですべて賄って、そして国債を発行するなどということは言わば罪悪視をされていた時代でございました。しかも、当時はこの国内の基盤整備というものは道路のみならず、昭和二十年代そして三十年代と、ほかにも様々社会資本の整備をしなければならない、そういう需要が山積をしていたわけでございます。そのため、この当時、道路建設費を費やすのに特定の財源を必要として、そして特別会計方式でそれが取られたと、こういうことだろうと思うわけであります。

〔委員長退席、理事伊達忠一君着席〕

ただ、冒頭申し上げましたとおり、本来こうした道路の公益性また経済性ということ考えたときには、建設国債を発行して全国平等の経済インフラというものを提供して、そしてそこで雇用を生み、所得を増やして、予想される税の増収をもってその財政負担にこたえていくというのが普通の考え方ではないかなというふうに思うわけでありますが、様々なこの時代的な制約条件というのもございまして、この道路特定財源というものが生まれて、そして現在もその道路に対しまして目的税、特定財源としてそこに費やされているわけであります。

まず総理にお聞きしたいと思いますが、なぜ道路建設にはこの目的税がそれ以降充てられ続けているのかということについてお聞きしたいと思います。

○内閣総理大臣（福田康夫君） 昭和二十九年にこの道路特定財源というのはこれは創設をされました。日本の経済の復興という、国土の復興、そういうことを目指したわけでございますけれども、その時々々の社会経済情勢、ニーズを踏まえて計画的な道路整備に必要な財源の確保を図ることが必要でございますので、おおむね五年ごとに国会の議決を経て継続をしてきたものであります。特に、道路は自動車ユーザーが道路利用から得る受益とガソリン税の形でお願いする負担との関係が、これが他の行政分野に比べて明確であるということから、特定財源について納税者の理解をお願いを申し上げてまいったものでございます。平成二十年度以降においても厳しい財政事情というものがございまして、地域や国民生活に欠かせない対策を着実に進めるためには、環境面への影響にも配慮しながら、引き続き道路特定財源の現行税率の維持を国民の皆様をお願いしているところでござい

す。

なお、暫定税率を廃止して減収いたしますので、その分について建設国債を充てることについては、これは国と地方のプライマリーバランス、これが大幅に悪化することになりますから、二〇一一年度の国、地方のプライマリーバランス黒字化目標の達成が困難になるわけでありますので、避けなければいけない方策だと思っております。

○西田実仁君 この道路建設に目的税が充てられ続けている理由としては、やはり受益者負担ということがよく言われるわけなんです。しかし、この受益者負担というのは非常に分かりやすいようで実は非常に複雑、だれが受益者なのかという問題もございます。

また、例えばよく宮崎県の東国原知事が言われるように、地方であればあるほど車を保有していて税金も負担をしてきたと。そういう意味では負担をしてきた。しかし、道路がいよいよ来るとしたらこれがなくなってしまうかもしれないという意味では、本当に受益者負担ということが言えるのかどうか。また、必ずしも特定財源だけで道路ができていくわけでもないということもございます。

そうしたことからしますと、次にお聞きしたいことは、これをいわゆる一般財源化した場合のメリット、デメリットということになるのでしょうか。それをお聞きしたいと思います。

メリットとしては、恐らく今し方いろいろ議論がございましたとおり、特定財源という特定のポケットから出すよりもより資金の流れというものも透明になってくるのではないかと、また、そういう意味では無駄遣いということもよりなくなるのではないかという期待が恐らく多いと思います。受益者負担というのが利かない以上、一般財源化して、もはや受益者負担というある意味で美名がなくなったときには、仮に国債発行して、事は仮の話ですけれども、財政負担がこれだけ生じるという意味では、コストも見えやすくなっていくという意味では、一般財源化というものはお金の流れをより透明にしていくというメリットはあろうかと思うんです。

しかし一方で、ではこの反面、これだけコストが掛かってこれだけの道路ができるというBバイC等を始めとした議論は進むとは思いますが、一方で、しかし、この道路特定財源が元々できた目的の一つには、全国平等の経済インフラを造っていくという大変国の重要な役割があるんだらうというふうに思うわけであります。単なる経済性だけで測るわけにはいかない。一般財源化したときに果たしてそういうことがきちっと担保されるのかどうかというまだ証明はなされておられませんし、また、どういう優先順位で一般財源化して造っていくのかということも決してまだ明らかにもなっていない。

こうした一般財源化した場合に、この道路特定財源が元々目的としておりましたであろうこの全国平等な経済インフラの建設、提供ということが国の役割として損なわれることになるのではないかと私は思いますけれども、総理の御見解をお聞きしたいと思います。

○内閣総理大臣（福田康夫君） 我が国の道路の整備状況を見ますと、それは現在も相当程度整備されたということも言えるんですけども、しかし、よく見てみますと、各地区で道路が切断、断続的というようなところ、これはもう本当に数多くあるのは委員御案内のとおりでございます。また、そういうような道路の状況というのは、その地域の発展とか、それから地域の利便性、地域の方々の利便性とか、そういうことを考えた場合に、やはり必要なものは必要なんだというようにも言えるわけでありまして。また、将来の地域の発展ということも、これも大事でございますから、そういう視点も、これも忘れてはいけないと思っております。

そういうような諸課題の解消に向けて責任を持って計画的に道路を造っていくということになりますと、暫定税率の維持をするということによりまして安定的な財源を確保していくと、これは本当に必要なことだというふうに思います。

しかしながら、道路整備との関係をこれを切り離して、そして完全に一般財源化というようなことになると、これはこれまでの受益者負担という、そういう観点から納税者でございます自動車のユーザー、ユーザーに暫定税率の負担について今までそういう説明をして御理解を得てきた、そういうことができなくなる、こういう問題がありますので、この辺はどういうように説明をしていくかといったような問題も、課題を抱えているものだと思っております。

○西田実仁君 直近の国幹会議におきまして冬柴大臣が同会議の委員から国土の均衡ある発展ということについて、これは今はもう死語になっているのか、それともまだ生きているのかと問われて、議事録によりますと、それは生きておりますと、こういうふうに答弁されておられるわけでありまして。

今私が申し上げましたこの道路特定財源のそもそもの目的の一つは、国の役割として、やはり地方でも都市部でも格差がある、これを是正していく、そして全国ある意味で平等のインフラとして道路を造っていく、そして、そこに所得を生み雇用を生んでいくということがやはりこれは大事な役割だというふうに思います。

〔理事伊達忠一君退席、委員長着席〕

今大臣がおっしゃっておられます国土の均衡ある発展はまだ生きておると、こういう御発言の真意をお聞きしたいと思います。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 何か懐かしいような、死語のような響きはありますけれども、私はその精神は今も生きていますよ。日本の幾ら辺地であっても、あるいは孤島、離島がたくさん、六千八百七十四もあるんですが、これらは我々の国土を十二倍も、領海ですね、十二倍も広げているわけで、そこに住む人たちにもやはり発展というものについての受益がなければいけないと思うんです。その中であって道路整備というのは非常に大きな役割を果たしていると思うんですね。

四面環海の我が国におきましては、外国からのダイナミズムというものを取り入れなければ、我々の人口減少社会を迎える日本においてなかなか成長力を維持するとかいうことはできかねます。したがって、我々は空港とか、その玄関である港湾というのを整備するとともに、これが生産地とかあるいはあまねく日本の全国にネットワークを張って、そういうものが、外国からの出入りが日本全国あまねく行き渡るようにするためには、道路のネットワークというものは必要でございます。私は、そういう観点でそういうことを申し上げたわけです。

しかも、もう随分古い話だと言われますけれども、国土開発幹線自動車道建設法というのは六十二年に改正されて、その中で、これからこういう道路を造っていきましょうということで法律をちゃんと決めているんですね。それが、この名前、道路の名前から起終点まで定められたその中には、もちろん山陰自動車道もあれば東九州自動車道もあれば日本海沿岸東北自動車道もあるわけですが、今それらがどうなっているか。できていないんですね。できていないですよ、ぶつぶつなんですよ。私は、この十年間にこれはやはり、全部四車線でもなくて二車線でもいいじゃないか、とにかく通るようにしなきゃ、私は二十年前にしたこの約束、これ、そういうものが期待をされますよ、全部ね。私は、これは必要だと私は思っています。そういう趣旨で申し上げたわけでございます。

○西田実仁君 この都市部と地方との格差というものがあることはもう厳然でございます、これを是正を考えていくなれば、道路計画そのものもやはりそういうことを中心に考えていかなきゃいけない面も私は大変強くなってきているというふうに日本全体を見た場合には思います。

そういう意味で、この道路計画の決定方式も、これまでいろいろと経緯はあったということは承知しておりますけれども、ここでやはりそのメンバーとかあるいは国幹会議の開き方、期間の短縮も含めてですね、そうした観点から見直しをしていくことが必要ではないかというふうに思いますが、大臣、いかがでございますか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 道路はいろいろな数字が言われるんですけども、先ほど一万四千キロと言いましたが、そのうち道路公団を民営化するときに九三四二という、九千三百四十二キロをこれからも有料道路として道路公団が四車線でばつと造っていくのかという反省からこの民営化という問題がありました。

そうすると、そこでBバイCを取り入れて検討し、例えば新東名とか新名神は六車線で造るというようなことまでありましたけれども、それは四車線でもいいんじゃないかとか、いろんな見直しをしまして、当時まだ未整備だった千九百九十九というものを道路公団では二十兆円掛けて造ることになっていましたよ。これをいろいろやりまして十兆五千億まで圧縮したというのは一つの成果だったと思います。ただし、道路を造っても有料道路で造るというわけにいかないというところもあります。それは新直轄ということで三兆円で

造るというふうにもいたしました。

ところが、今いろいろの人から言うのは、それ以外に、それ以外に広域な高規格道路というものもあるんじゃないか。そういうものは、それもなるほど六千九百五十キロあるんですけれども、そういうものを造るときの手続がもう少し透明性にした方がいいんじゃないか、私はそういうふうに思います、そのように。

それについては私はいろんなところで発言もしてきていますけれども、やはり、社会資本整備審議会というものがあまして、そこには少なくとも諮って、ただ何もかもといったら大変でございますけれども、二つの県をまたぐとか、そういうものについてはそういうふうにするべきではないかというふうに私は思っています。

それからもう一つは、その中に、その先に、その先にまだ候補路線というものがあましてね、長大橋とか長トンネルというようなものも考えられていることは事実でございます。私は、もしこれを格上げするとか整備、整備するというふうなことになるれば、これは一つ一つ、一本一本国会に諮って、例えば立法で議論していただかなければ格上げができないというような、そういう国民に見える、国民の意見を聴ける、そういうものを必要とするのではないかというふうに考え、そのように改正したいというふうに思っているところでございます。

○西田実仁君 是非そういう形で透明化を図って、本当に必要な道路ということを合意して形成していくということが大事だというふうに思っております。

そういう意味でも、残りの時間は、最初に申し上げましたが、無駄を削っていくということで、もう本当に変えなきゃいけない面がたくさんあるというふうにもいろいろ御指摘されておるわけでありますが、その中で、この道路特会から流れているお金で、財団法人、公益法人がございます。今、与党といたしましても、プロジェクトチームをつくって、もう一つ一つ財団法人を洗い出してしっかり改革をしていく、正すべきは本当に正していくということをやっているわけでございますけれども。

まず、事務方にお聞きしますけれども、過去五年間なら五年間で道路特会から支出されて発注されている業務、調査委託業務、これが天下りの多い財団法人に随分流れてきて、毎年毎年ほぼコンスタントにお金が流れている、もうほぼ予算に組み込まれているかのような形で毎年コンスタントに流れているというところが数多くあるのではないかというふうに思って、疑念を抱いております。

例えば過去五年間にわたりまして継続して調査業務ということが委託されている、そういう財団法人のその委託方式、また契約金額、あるいはその具体的な成果及びそれを活用した具体例がどうなっているのかということをお示ししたいと思います。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

道路関係業務の改革につきましては、関係業務の執行のあり方本部において外部有識者

の意見を聴きながら取りまとめをしていく予定です。

例えば、先日の与党でもヒアリングを受けました道路経済研究所の場合、平成十四年度から平成十八年度における調査委託に関する契約はすべて随意契約でございました。一件当たりの契約金額は二千万ということでございますので、こういうものを含めて、先ほど申し上げましたが、改革本部での改革をしていきたい、こう考えてございます。

○西田実仁君 一〇〇%随意契約であると、民間との競争もない、しかも毎年ほぼコンスタントに一億のお金が間違いなく流れてきていると、こういう問題があるわけではございまして、こういったところを本当に正していかなければなりませんし、またこうした、今道路経済研究所のお話をなさいましたけれども、もっと競争をさせてコストを下げるなり、あるいは毎年そうしたことが予算に組み込まれているというようなことがあってはならないと、こういうふうに思うわけでありまして。

こうした問題につきまして、冬柴大臣としても本部長として改革プランを立てておられると思いますけれども、この調査委託、特に道路特会から流れている財団法人に対する改善策及び決意をお聞きしたいと思います。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 私は、道路特会を維持させてください、暫定税率を何とか維持させてください、お願いしているんですが、もういろいろ指摘されたような、道路特会からの特に公共団体に対する資金の流れの中に目をしかめるような、庶民の目線からでは到底是認できないようなものが指摘されました。私も本当に恥ずかしい思いもしました。

そういう中から、これは私が先頭に立って、政治家として、とにかくこれは改革しなければ国民にお願いできない、そんな思いまでしたわけではございまして、いろいろ先ほどおっしゃったように、公益法人関係につきましては、一体、一口五百万以上の調査委託費とか、そういうものを出した、そういうものは何社あるんだと調べたところ、五十あると。じゃ、それを私は半分削るということを申しました。

それから、委託につきましても、随分、調査本当に必要なかどうか、そういうことが、まあそれはみんな必要なのでしょうけれども、説明すれば。私としては、それも国民の目線に立ったときに、必要ないものはもうやめると、そこへは発注しないということも明言してきたところでございまして、このように、改革については私も本当に政治家として頑張りたい。私の方には、副大臣二人、政務官が三人、合計六人の政治家が政治家の立場で名誉に懸けても改革をしたい、このような思いでございまして。

○西田実仁君 この特別会計からの調査業務委託というのは、かなり、もっと精査をして、本当に必要なのかということをやらなきゃいけないと思っております。

我が公明党としては、この税金の無駄をなくすPTというのをつくっておりますね。決して特別会計だけじゃないんですよ。一般会計、例えば厚生労働省から一般会計で一〇

○%流れているお金で、十九年度の会計検査院報告にも指摘されておりますけれども、労働組合の労使関係調査委託というのがありまして、もう五十年以上にわたって続いている事業、これはいったんなくなりましたけれども、役所のOBの方に一人三百万から四百万渡し切りでお金が渡っていて、労使関係の調査委託費として渡っている。しかし、その使い道、領収書も一切取っていないと。でも、全部使ったということだけは分かっていると。そのじゃ調査した結果がどうなっているのかという報告も受けていないと。

こういうことが、特別会計だけではなくて、一般会計からもこの調査委託ということに関してはかなりずさんな管理になっているわけでありまして、是非、最後、財務大臣にお聞きしたいんですけれども、この一般会計も含めて、調査委託、委託業務、委託費としては全部で七千億円以上あるわけでございますので、これがきちっと使われているかどうかということ、もうちょっと関心を持って、各省任せにしないで、厳しくこのお金の流れ、無駄をなくしていくということをやってもらいたいと、こう思いますが、いかがでございましょうか。

○国務大臣（額賀福志郎君） これはもう西田委員のおっしゃるとおりでございまして、財務省も、それは各年度の一般会計、特別会計に当たっては、こういう委託調査費だけではなくて、それぞれきちっと査定をしているわけでございますけれども、おっしゃるように、最近の指摘されている問題等々もありますので、これは嚴重にしていかなければならない。特に、随意契約等については監視の目を光らせていかなければならない。これはきちっと今後も対応していきたいというふうに思っております。

○西田実仁君 強い関心を持って、是非とも無駄遣いをなくしていきたいというふうに思いますので、どうかよろしくお願い申し上げます。

ありがとうございました。

○委員長（鴻池祥肇君） 以上で西田実仁君の質疑は終了いたしました。（拍手）

---

○委員長（鴻池祥肇君） 次に、仁比聡平君の質疑を行います。仁比聡平君。

○仁比聡平君 日本共産党の仁比聡平でございます。

私は、十年五十九兆の道路中期計画で候補路線とされています海峡横断プロジェクトについてお伺いをしたいと思います。

これは、東側から東京湾口、伊勢湾、紀淡、豊予、そして島原・天草・長島、そして関門、この六つの海峡に巨大な橋を更に架けようという際限のない構想なわけです。このパネルを御覧いただきたいと思っておりますけれども、（資料提示）これは関門海峡について国交省

がホームページに今掲載しているイメージでございますけれども、これは総理も御存じのように、関門海峡には一本立派な橋が架かっているわけですね。渋滞ありません。なのに、もう一本橋を架けるという計画でこのイメージが作られている。

このプロジェクトについて、私ども共産党は、国土交通省がこの調査にこれまで二十年近くの間、六十八億円というこの巨額を費やして、その四割方を天下りOBと業界団体でつくる財団法人海洋架橋・橋梁調査会というところに発注し続けてきた、それも随意契約で、このことを明らかにしてまいりました。

衆議院で冬柴大臣は、この海洋架橋・橋梁調査会は解散し、プロジェクトの調査は中止するとようやく答弁をされたわけですが、ところが、このプロジェクトそのもの、それ自体をやめるとはおっしゃらないわけですね。今月末までに閣議決定をされるという国土形成計画、ここにどう書くかは今後慎重に検討させてほしいとおっしゃってきました。

おかしいんじゃないんでしょうか。調査というのは、構想や計画を進めるためにやるわけでしょう。この調査をすべてやめるというんだったら、計画もそのものが成り立たなくなるというのが私は素直な話ではないかと思うわけですが、どうして計画をやめると言えないのか。大臣にお伺いをしたいと思います。(発言する者あり)

○国務大臣(冬柴鐵三君) こういう意見もたくさんありましてですね。

私は、こういう海峡、長大橋とか、まあトンネルかどうかは知りませんが、これは、今審議しているこの問題から見ても、とてもじゃないけれどもすぐにできるような問題ではないと思っています。

したがって、一般的に、こういう長大橋とか、超長のトンネル、これは津軽海峡を越えたあのトンネルを掘った日本の技術というのはすばらしいものでもありますし、それから、本四架橋も、これは明石の架橋は橋間距離千九百九十一メートルで世界最長なんです。そういう技術は必要ですけども、これを今から六つ本当に造れるのだろうか、そういう感じがいたします。

それで、しかしながら、今おっしゃるように、各地方においては夢としても長い間温めてきたものなんですね。それを私の代で、今ここでそれを全部芽を摘んでしまうということは、これはなかなか難しい。しかしながら、こういう各海峡における、六つあると言われましたが、そういうものの個別的なものについての調査研究は一切もうやめるといふふうに私は申し上げているわけでございます、そういうところにはお金は出さないということでございます。

それじゃ、この法人はどうするのかと。それについては、先ほども言いましたように、ただ、橋梁とか、全国の、これは長大橋じゃないですよ、今の道路橋というのはたくさんあるわけです。これが……

○仁比聡平君 なぜ計画を中止しないのかと聞いているんです。

○国務大臣（冬柴鐵三君） それで、そういうものについては我々はやっていかなきゃなりませんので、法人格を変えて、そしてこの会社にはもう解散をしていただくという決断をしたわけです。

ただ、これについては、平成十年の二十一世紀の国土のグランドデザインにも書いてあるとおり……

○仁比聡平君 大臣、長いですよ。計画をやめるとはなぜ言えないのか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） それは長い、長い歴史と、そしてそれまでの意思決定の積み重ねがあります。やめるのであればやめるでそれについてはその手続が必要でありますから、私がここで申し上げる、直ちにこれは全部やめますなんということは言うべき筋合いのものではないというふうに思っております。

○仁比聡平君 いや、長い夢だから、だからやめるところで言えない筋合いのものだといって、長い夢だと今おっしゃったのは自見庄三郎議員がこの議場でおっしゃったんですけどもね。そういうところにこういう計画の、私、結構根っこがはっきりしているんじゃないかと思うんですよ。

大臣、調査は中止するとおっしゃるけれども、この調査がどこまで進んでいるかというのは御存じですか。私たちはもう一か月も前から調査報告書を明らかにするように求めてきて、ようやく先週末になって、段ボール二十箱分あるんだけれども、そのうち二箱、関門に関するものが提出をされた。これ見て私、驚きましたよ。ここにある三冊だけ持ってきましたけれども、これで五千七百万円なんですけれどもね。

二年前の三月に提出されたこの報告書で、それまでの調査を踏まえて橋の詳細な予備設計がされて、詳細な図面が何枚もできているわけです。その中心の一枚をこのパネルにして持ってまいりました。（資料提示）

最終構造案だということで構造計算をやって、設計条件や橋脚の基礎をどこに据えるのかというそういう検討も終わっているわけです。既に九年も前、平成十一年にはルートの検討は終わって、下関西道路から彦島インターチェンジで橋とつないで、小倉に渡ったら北九州都市高速と西港ジャンクションで接続するということになっている。工法や工事費、用地買収費も詳細に積算をされて、私は大いに疑問ですけれども、ここでは総事業費を千五百五十七億七千万円、こういうふうに見積もっているんですね。

ルートも図面も事業費も、これはもう全部はじかれている。こんなリアルな夢があるんでしょうか。ゴーサインが出ればすぐにでも事業化できるというところまでおぜん立てが済んでいる。大臣は調査会は解散するというふうに言うけれども、ほとぼりが冷めたら後はもう決定して、これやろう、そういうことだってできるんじゃないですか。

しかも、この調査では、事業主体をどうするかということについても、高速料金で造る JH案、地元へ負担を押し付ける北九州市の道路公社案、民間事業体案の三つの枠組みまで具体的に検討されておりまして、そこでは、関門トンネル、今百五十円の料金ですが、これの値上げが必要だというようなことまで言っているんですよ。建設ありきで二本目の橋を架けて、車が来ないと困るから、とっくの昔に建設費の償還も終わったトンネルの料金を値上げする、そんな自分勝手な話がありますか。

こんなことは全く初めて分かったことでございます。政府も、福岡、山口両県も、北九州、下関両市も、これまで言を左右にして口をつぐんできた。秘密裏に国民の知らないところで詳細に進めてきた国民不在ぶり、これはっきりしているわけです。閣議決定をするなんということは、私は断じて許されないと。プロジェクトそのものを中止すべきではないのかということなんですよ。

総理、こんなことでいいんでしょうか。何をどう調査し何を検討すべきかということも、この報告書を見ると、この財団が仕切っているということは明らかです。道路特定財源の聖域に隠れた国民不在、そこに真剣な反省があるのなら、こんな調査で進められてきたプロジェクトはきっぱりやめて、これまでの調査内容を明らかにするべきだと私は思いますが、総理、いかがです。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 私は、そういうものを、これ候補ですよ、候補路線から予定路線とかに格上げするというようなときには、私ここではっきり申し上げますよ、国会に諮りますよ、一本一本法律にして。それ否決してください。それでいいじゃないですか。やったらいいんですよ。

私は、そういうことは、もう今、今それをきっぱり、きっぱりやめなさいと、こうおっしゃるけれども、きっぱりなかなかできないでしょう、それは。そういう人たくさんいらっしゃるんです、日本中。今九州の人が大きいことを言っていますけれども、あちこちありますよ。ですから、そういうのを実務的に解決していったらいいんじゃないでしょうか。私は調査はもう一切打ち切るわけですから、これから。そういうことです。

○仁比聡平君 そういうことは国会にその法案を提出してからおっしゃっていただきたいと思えます。

暫定税率廃止、全額の一般財源化を強く求めて、質問を終わります。

○委員長（鴻池祥肇君） 以上で仁比聡平君の質疑は終了いたしました。（拍手）

---

○委員長（鴻池祥肇君） 次に、福島みずほ君の質疑を行います。福島みずほ君。

○福島みずほ君 社民党の福島みずほです。

私は女性ですから、女性が活躍し、生き生きと活動することはすばらしいと思い、かつ応援をしたいと思っています。しかし、女性がたくさん、道造り、道普請に多くの女性が活用をされています。

道守、道を守ると書きますが、道守くまもと会議事務局長、熊本の道を語る女性の会代表、株式会社地域連携ネットワーク I・C・G 代表取締役及び NPO 法人ハンド・ツー・ランド代表がすべて同じ女性が務めています。それらの、また、この株式会社地域連携ネットワーク及び NPO 法人ハンド・ツー・ランドが三年間で、少なくとも、公開されたもので調べたところ、随意契約で一億二千万以上のお金を国土交通省から受注をしています。金額は以上でよいでしょうか。

○政府参考人（宮田年耕君） I・C・G に対しまして、平成十五年度から十九年度までの五か年で、道路事業費で合計で五千二百九十四万でございます。それから、NPO 法人ハンド・ツー・ランドは、同じく十五年度から十九年度までの五か年で、道路事業費で合計二千四百八十六万でございます。

○福島みずほ君 こちらで公開されているもので調べたところ、パンフレットや企画運営で一億二千万以上、三年間で随意契約で受注をしておりました。

金額は若干違いますが、何を言いたいかといいますと、その人は市民の集会で、例えば、暫定税率は絶対に引き下げてはいけないと二月も発言をしています。市民の名前をかたりながら、実は国土交通省の随意契約で三年間に一億二千以上お金が流れ込んでいる。結局、これは国土交通省の利害関係者ではないか、世論の自作自演をしているのではないか。

こういうお金の使い方に関して、総理、感想をお聞かせください。

○政府参考人（宮田年耕君） 熊本の道を語る女性の会代表は道守くまもと会議の事務局長でもございますが、それぞれの立場で発言されることも多いと認識しております。

いずれにいたしましても、例えば、高速道路が通っていない地域における道路に関心の高い女性でございましたら、道路の必要性を述べられるなど、自らの考えに沿って意見を述べられたものと認識しております。

○福島みずほ君 利用しているんじゃないですか、国土交通省が。

例えば、コンサルタントとして国土交通省が頼んでいる会社の職員が、今度は NPO の、道の問題についての NPO の代表を務め、発言をする。すべて国土交通省と同じ見解の発言をするわけです。これは自作自演じゃないですか。全く関係ない NPO ではないんですよ。

世の中には、お金がなくて困っている NPO、いい活動しながらお金がない NPO はた

くさんあります。問題にしているのは、一億二千万以上のお金が、例えばあるところに単独で受注、随意契約やっている。しかも、その人が道を守るくまもと会議、熊本の道を語る女性の会の例えば代表などを務めて、暫定税率は下げるべきではないと言っているんですよ。これは、国土交通省自身の自作自演ではないか。そういう形で女性を利用するのはおかしいということを強く申し上げます。

次に、(資料提示) この間質問をいたしました国土交通省中部地方整備局が土木設計業務等委託契約書における業務委託料の詳細として六千万掛けて、一日三時間のこのシンポジウムに六千万お金を掛けているということを言いました。

この中で問題なのは、例えば業務運営費が二千四百万円なんですけど、諸経費、消費税が二千万ほど掛かっています。この諸経費、消費税二千万というのは、詳細は何でしょうか。

○政府参考人(佐藤直良君) お答え申し上げます。

諸経費とは、建設コンサルタント等の管理・営業部門の職員の人件費、事務所の地代、家賃等の建設コンサルタント等の運営に必要な経費でございます。

○福島みずほ君 一日三時間やるシンポジウムで諸経費なぜこんな二千万も掛かるのでしょうか。三百人入るとのことですが、三百人入ったのでしょうか。

○政府参考人(宮田年耕君) 三百人入ったというふうに聞いております。

○福島みずほ君 これは未知普請全国大会の、これがシンポジウムなんですけど、これは契約書では、中部地方整備局の東海幹線道路の事務局長の高木正幸さんがこの契約の六千万円の発注をしております。どんなシンポジウムだったかというところ、高木正幸さんが活動報告をやっています。活動報告を四人やる中で、二人が国土交通省自身の役人なんです。

こんなことやって何で六千万も掛かるんですか。自分が主催をする、自分が活動報告をする、自分が受注をする。そして、何で六千万なんです。

○政府参考人(宮田年耕君) 前回は御説明いたしましたが、六千万全体がシンポジウムではございませんで、シンポジウムに掛かる費用は二千四百万でございます。そのほか、基礎資料の作成でございますとか、行政ビジョンの素案の作成、広報紙の作成等々で六千万でございます。(発言する者あり)

○福島みずほ君 今、二十万でできるよという声が上がりましたが、そのとおりだと思います。

一つは無駄遣い。道路特定財源で、しかもこの契約書は土木設計業務等委託契約書なんです。六千万ばんと出ているという無駄遣いの問題。じゃぶじゃぶ使っている。

二つ目は、自作自演ということです。国土交通省だけでやるのではなくて、いろんな人を巻き込んで未知普請ってやっているんですね。

未知普請、この運動に国土交通省は一体どれだけのお金を使ったんでしょうか。ミュージカルだけで、これは治水も入れてですね、十億円以上お金を使っています。一日三時間で六千万でしょう。全体の、この未知普請全国会議は毎年やっていらっしゃるよね、一体、未知普請に幾ら、道造り、未知普請、これのために幾らぐらいお金を使っているんでしょうか。

○政府参考人（宮田年耕君） お答え申し上げます。

未知普請の全国大会、平成十四年度から十八年度まで、十九年度はございませんが、五年間開いております。シンポジウムの開催費用、足し算しておりませんので、一千万から二千万と、そういう費用でございます。

○福島みずほ君 この六千万というのはもうけた外れに多いわけですが、ミュージカルもそうです。でも、ミュージカルは単に舞台の上でやるミュージカルです。

しかし、問題なのは、この未知普請運動がNPOを巻き込んでという形を取りながら、コンサルタントを頼んでいるところの職員がNPO法人の代表を、例えば主要な役割を務める。一億二千万も三年間で、随意契約だけで、私たちが公開で調べているところで一億二千万も受注してNPOの代表を務め、国土交通省の代弁をする。これをキャンペーンとしてやっているわけですよ。これは民意を偽装している、偽装世論なんですね。タウンミーティングよりもはるかに手の込んだ、はるかに徹底的なこれはキャンペーンをやっている。しかも、道路特定財源を使ってやっている。道路特定財源は、道路特定財源ではなくて国土交通省特定財源ではないでしょうか。

これについては、きちっと、縛りを掛けずに国民のために使うべきに、やるべきだと。このうみを出し切らない限り、安易に特定財源化のまますることは許せないということをお願い、私の質問を終わります。

○委員長（鴻池祥肇君） 以上で福島みずほ君の質疑は終了いたしました。（拍手）

これにて道路特定財源に関する集中審議は終了いたしました。

暫時休憩をいたします。

午後五時二分休憩

—————・—————  
午後五時六分開会

○委員長（鴻池祥肇君） ただいまから予算委員会を再開いたします。

公聴会開会承認要求に関する件についてお諮りをいたします。

平成二十年度総予算三案審査のため、来る三月二十五日午前十時に公聴会を開会いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（鴻池祥肇君） 御異議ないと認めます。

つきましては、公述人の数及び選定等は、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（鴻池祥肇君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

明日は午前十時から開会することし、本日はこれにて散会いたします。

午後五時七分散会