

平成20年2月7日 衆議院予算委員会

○斉藤（鉄）委員 公明党の斉藤鉄夫でございます。

昨年九月二十五日、自民党と公明党の連立政権協議を行わせていただきまして、十五項目の合意に達しました。この十五項目の中には、政治資金一円以上の領収書の公開、実は自民党さんは、そのときに初めてここに一円以上の公開を決断されたわけでございます。また、高齢者医療の負担増の見直し、母子家庭の児童扶養手当見直しの凍結、また、先ほどお話がございました障害者自立支援法の抜本的見直し、これらの合意を含んだ十五項目、政権合意としてできたわけでございます。

そして、これらは、先日終わりました臨時国会の中で、また、昨日成立をいたしました十九年度の補正予算の中で実現したのもございますが、そのほとんどはこの来年度予算案の中に盛り込まれております。この連立政権合意が達成されるように、平成二十年度予算案の年度内の成立、そして国民生活に資するということをぜひ我々としても決意をしているところでございます。

まず、私は初めに、きょう、地域の活性化、地方の再生ということで質問をさせていただきます。

限界集落問題、この限界集落といいますのは、高齢化率が五〇%を超えて共同体としての機能の維持が困難な地域と言われておりますが、全国で今問題になっております。この過疎集落、限界集落の問題は、一地方の問題ではなく、私は、これから本格的な人口減少社会を迎える日本の社会のありようにかかわる大変重大な国家的な問題だと思っております。

この限界集落につきまして、私たち公明党は実地調査をいたしました。「集落機能の維持状況」でございますが、これは国交省と総務省がまとめているものでございますが、過疎地域の集落数は大体六万、その中の約一割、集落機能の低下が言われております。そして、その半分、約三千集落が集落機能の維持が困難とされているものでございます。

この三千集落の中から、私たちは、二百六十一市町村、四百七十六集落につきまして、公明党の地方議員が集落を訪問し、集落の世話役の方からお話を伺う、ま

た、担当の役場の人に話を伺うという形で実地調査を行いました。その結果を二、三御紹介したいと思います。

その一部でございませけれども、高齢化率が五割以上になっておりますのは、調べた集落のうちの八〇%近くでございませ。そして、全体の四割近くが高齢化率が七割を超えている、これが実態でございませ。

そして、もう一つわかりましたのは、ちょっと細かい数字になりますが、ここの円グラフの数字は、集落の世帯数をあらわしております。高齢化率が上がれば上がるほど、その方々が住んでいらっしゃる集落は小さい集落である、田舎の小さい集落ほど高齢化率が高い、これは想像できることですがけれども、我々の実態調査でこれが明らかになりました。

そして、その方々から、何に悩んでいらっしゃるかということをお聞きしました。そういたしますと、働く場所や仕事がない、耕作放棄地がふえている、それから、空き家がふえている、また、鳥獣被害、シカやイノシシなどの被害で困っている、このような悩みの現状が明らかになったわけでございませ。

このような中で、声を二、三御紹介いたしますと、これは長野県のある集落ですがけれども、七十歳以上が七五%、後継者がいる家は二十一世帯中の二世帯のみで、崩壊状態である、働く場、観光資源もなく、手の打ちようもない状態だ、国はこういう小さなところにも光を当ててほしいという声。また、鹿児島県のある町ですがけれども、自治会活動を維持するのも限界を感じている、来年は七十七歳の方が自治会長に決まった、十世帯しかないこの地域だが何とか存続していきたい、このような声が寄せられております。

この実態調査から、ある意味では本当に立ちすくんでいる、手の打ちようがないという地域の皆さんの実態がわかったわけでございませが、地方再生大臣にまず最初にお伺いいたします。

政府は、昨年十一月末に地方再生戦略を打ち出しました。そして、その戦略では、地方を三つの類型に分けまして、その三番目に、国土保全の最前線の役割を担いながらも高齢化に直面する中で生活機能の維持が困難な「基礎的条件の厳しい集落」というジャンルを置きまして、その過疎集落に向けた施策を用意しておりますが、このような、人口二十人程度、高齢化率が七割を超えているところには手に余る事業ばかりでございませ。このような過疎集落に対して今後どのような手を

打っていくのか、このことをまず地方再生大臣にお伺いします。

○増田国務大臣 お答え申し上げます。

実は、私もこの地方再生担当大臣となりまして、真っ先に島根の方に、いわゆる限界集落と言われている地域を視察で訪問させていただきました。いみじくも先生のちょうどお生まれになった地域ということでございまして、大変厳しい実態に置かれているなということを、岩手の知事をしておりましたときも実感しておりましたが、本当に聞きしにまさる厳しい状況だなということを肌で感じたところでございます。

今の調査でございしますが、これもまた足で歩かれて直接いろいろ聞かれた内容でございしますが、大変貴重な参考資料にさせていただきたいと思っております。

こうした状況、いずれも急速な人口の減少、そして高齢化、こういったことによって今生じているところでございまして、それに対して、できる限りそういう地域の思いにこたえたいということで、昨年十一月三十日に地方再生戦略をまとめたところでございます。

まず、どういう方向に皆さん方は向かっていきたいと思われるのか、住民の皆さん自身の考え方が一番大事だというふうに思っております。

そういったさまざまな議論をされた中で、その集落到に住み続けたいという思いをできるだけ生かせるように、これは自治体も入ってよくその中をいろいろと施策を組み立てていかなければならないんですが、例えば、今ここのアンケートで出てございますけれども、耕作放棄地が多くなっているとか、あるいは鳥獣被害などが大変ふえているといったようなことに対しては、農業生産活動が少しでも継続するような施策を入れたり、あるいは、そうした地域は農業というよりは林業が中心になっているような地域が多うございしますので、林業就業意欲のある皆さん方への担い手対策ですとか、これは主として農林水産省の関係にいろいろ御協力いただきまして、そうしたことを盛り込んだり、あるいは、集落における小学生の宿泊体験、これは、受け入れ施設、補助事業によってつくられたもの、その利用目的が制限されているものを緩和して、地域の施設を柔軟に使って都会などに住んでいる小学生の宿泊体験を受け入れられるような体制を整備したり、基礎的条件が厳しいところ

でも、でき得る限り入れられるようなものを工夫して入れたつもりでございます。

あと、やはり足の確保が重要でございますので、こちらは国交省などにも御協力いただいて、地方バス再生の対策ですとか、乗り合いタクシーを融通し合うような、生活の足確保を入れさせていただきました。

ただ、今委員御指摘いただきましたように、そういったものでも、さらに、今御指摘いただきましたような数十名、二十名、三十名、あるいは高齢化率七〇%以上ということになると、大変厳しいところが当然考えられます。そうしたことについては、やはり自治体がいろいろ中に入って対策を講ずるということが大事なのと、それから、そういった地域を含む圏域で何とかお互いに機能を補完し合って、それでそうした地域の特に若い人たちの人口流出を食い止められないか。

これは別途、今、定住自立圏をつくり上げていく上での研究会ということで、総務省の方にまたそういう研究会も先日立ち上げました。とにかくその地域だけでは解決が難しゅうございますので、近隣の地域とのお互いの連携とか補完でやり合う。

それから、自治体、一番身近な市町村がそこに対しての対策を何とか工夫していく、それを県や国がしっかりと応援していく。地域の自発性を最大限生かした工夫を私ども国としても応援していきたいというふうに考えてございますが、なお一層、公明党さんの方でやられました調査もよく分析して対策をまた講じていきたい、このように考えております。

○斉藤（鉄）委員 先日も、全国水源の里連絡協議会というのが京都の綾部市長さんを中心に、全国の二百以上の限界集落をたくさん抱える市町村が、首長さんが集まってつくられましたけれども、自治体間の連携を密にして、また国もしっかり支援をしていただきたいと思えます。

もう一つの調査結果ですけれども、これは役場の担当者に聞いた結果ですが、十年以内に消滅が予想される集落を抱えていますかという質問ですけれども、三分の一はそういうところはありませんという答えでしたけれども、非常に多くの自治体が消滅する集落を抱えている。ひどいところは、五十集落以上そういうものがございましてということもございました。

このように、これまで人間が自然と共生して、そのこと自体が国土を守ってきた、そういう集落がどんどん消えていく。そういう廃村になったところへ行きますと、廃屋があって、耕作放棄地に人の丈を超えるような雑草が生えている。非常に心がすさみます。

そういう国土保全ということからも、これは非常に大きな日本の社会が抱える問題だと思いますが、山河破れて都だけが栄える、そういう国はありません。どうかこの点、国土計画という面からどのようにお考えか、国土交通大臣のお考えを伺います。

○冬柴国務大臣 まさに御指摘のとおりでございまして、国土の管理水準の低下の問題、大変憂慮いたしております。

限界集落という抽象的な、そのところに住む人の半数以上が六十五歳以上の高齢者というような定義で抽象的に議論がされる可能性がありますけれども、公明党のこの調査というのは私は高く評価したいし、また、これを資料としまして、我々ももっともっと深く、一つ一つの集落について個性があると思うんですね。

ですから、そこに住む人たちが何を望んでいらっしゃるのか、その人たちがどう選択をしていくのか。例えば、医療といいましても、五軒しかないところへ医院をつくるわけにいかないわけですね、そういうこと。あるいは、公共交通手段をどうするのか。一つ一つの集落が個性があると思うんですね。

私どもは、他省庁とも十分連携をとりながら、国土保全という観点からも、この人たちを大事に考えていかなければならないと思います。今後、頑張っていきたいと思います。

○斉藤（鉄）委員 総理、このように、限界集落の問題は、一地方の問題というよりも、これから急激な人口減少社会を抱える我が国の社会のありよう、どう支え合って、我々、日本という国家を生きていくのかという本質的な問題だと思います。五十年、百年先を視野に入れた国のあり方について、限界集落また過疎集落と

いう問題からどのようにお考えになるか、お伺いいたします。

○福田内閣総理大臣 これはなかなか難しい問題なんですね。

一つはっきりしているのは人口が減るということでありまして、どこで減るかという、地方で減る。今の流れというのはそういうことですね。特に、限界集落というような、もしくは、そうになっていなくても、小さいいわゆる部落のようところは、若い人が、仕事が遠いとか、それから子供の学校がないとか病院がないとかいったような不便な、そういう基礎的な問題がいろいろ重なり合って、みんなそういうところから出て都会に行ってしまうという傾向があるわけですね。そういう中で、お年寄りの夫婦でそこにずっと住み続けるということになるんです。

そういう中には、それは家々で皆さん違うわけでありまして、中には、どんな不便でもやはりそこに住みたいんだという方もいらっしゃるんですね。そういう方にはやはり住んでいただくということがいいんだろうというふうに私は思います。ですから、そういうような方々にどれだけの、地方自治体が、また国が面倒を見ていけるのかというようなことがございます。

先ほど総務大臣からもお話ありましたように、地方再生戦略に基づいて、できるだけそういう方々の便益に供するような施策をしていかなければいけないということもございます。また、農林業なんかの維持、再生といったような、そういう地域資源の問題もございますので、ですから、そこら辺については多様な対応をしていく、とりあえずそういうことではないかと思えます。

そしてまた、そこにいなきやいかぬというわけにもいかないわけですね。ですから、それはやはり、最終的には、お住まいになっている方々の意向、考え方に基づくということが大事なんだろうと思えます。できれば、そういう個々の皆さんの考え方に対応できるような政策が打ち出せばいいなというように思っております。

また、そういう部落を放置しておくだけでもなくなっちゃうじゃないかというような危惧もございますね。そうすると、その地域はだれが守るんだというような問題も出てくるわけでありまして。それはそれでまた、その地域を管轄する自治体がどういう対応をするかという問題にもなってきますけれども、そういうことをやはり国としても放置するわけにいかぬだろうというような感じがいたしまして、今、

差し当たって過疎対策といったようなこともございますけれども、そういう中でなるべく解決を図っていくということになるのではないかと思います。

やはり、地域は守りたい、そして地域の住民の意向は大事にしたい、そういう気持ちで対応すべきだと思っております。

○斉藤（鉄）委員 公明党といたしましても、この調査したデータを分析して、あす発表いたしますが、政府にも申し入れをしたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

それから、地域の活性化、財政的なことを一つお伺いたします。

いわゆる財政投融資を借りていろいろな下水道事業等を行っている自治体がございます。民間金融機関から借りられるようなお金持ちの自治体はいいんですけども、地方の自治体は、民間金融機関も貸してくれない。財政投融資を借りる。しかし、昔借りたお金は非常に金利が高い。今は非常に金利が安くなっている。だから、借りかえをしたい、そして地方自治体の負担を減らしたいということがございました。

しかし、財政投融資の借りかえを認めるというのは、国債や昔は郵便貯金もありましたけれども、その利子、国債を買った人や郵便貯金に預けている人の利子を払えなくなってしまうわけで、この繰り上げ償還というのは基本的に認められなかったわけです。

しかし、地方財政の現状を考えれば、行政改革に努力をしている地方自治体であれば、この借りかえ、我々、個人的には昔の住宅ローンを安い金利に借りかえることができるわけで、地方自治体にもぜひということで公明党も長年主張してまいりましたけれども、十九年度で、一部の自治体といいましょうか、行政改革に努力するという自治体についてはそれが認められることになりました。

いよいよこの三月から、地方自治体の補償金免除、繰り上げ償還をする場合は将来の利子分を補償金として払わないと繰り上げ償還ができなかったわけですが、その補償金なしで繰り上げ償還ができるということが我々の主張もありまして決まったわけでございますが、財務大臣そして総務大臣、どのぐらいの地方自治体が該当

し、そしてその金額はどのぐらいになるのか、どれぐらい地方財政が緩和されるのか、このことについてお伺いをいたします。

○額賀国務大臣 これは齊藤委員がおっしゃるように、公明党さん、齊藤先生等の強い主張もありまして、地方公共団体が厳しい財政状況にあるということも踏まえまして、平成十九年から三年間の臨時特例の措置として、財政融資資金の地方公共団体への貸付金のうち、高金利、5%以上のもの三・三兆円程度について、それぞれの団体がちゃんと財政健全化計画を策定し実行していくということを条件にいたしまして、補償金を免除した償還を認めることにしたわけでありまして、

と同時に、おっしゃるように、公営企業金融公庫から地方公共団体への貸付金一・二兆円程度及び旧簡保資金からの貸付金〇・五兆円程度についても同様の措置が講じられておりまして、合わせると総額五兆円程度の償還ができる規模となるものと思っております。

どれぐらいの団体数かということでございますけれども、承認された団体数は、都道府県、政令都市及び市町村が一千三百十三団体、広域下水道組合等一部事務組合百六団体の合計一千四百十九団体であります。これに伴う繰り上げ償還申請額は三兆九百七十七億円で、補償金見込み額は五千五百億円程度となっております。

○増田国務大臣 私どもで所管しております簡保資金それから公営公庫資金の関係について、私の方から申し上げたいと思います。

十九年度からの三年間で、簡保資金の方は五千億程度、それから公営公庫資金の方は一兆二千億程度の補償金免除繰り上げ償還を行うこととしてございます。

この団体数でございますけれども、これにつきましては財政健全化計画の提出を受けるわけでございますが、昨年十二月に、簡保資金につきましては九百七十九団体、公営公庫資金につきましては一千二百三十七団体に対しましてこの計画の承認を行いました。両方の資金をダブって借りているという団体がございますので、この団体数は、重複を除きますと、実数で千五百二十四団体に対してこの計画の承認を行ったということでございまして、これは、全都道府県それから市町村の約八割

弱、具体的には七六%がこの制度の計画の承認を受けた、こういうことになりま
す。

承認された計画につきましては、簡保資金で、申請額でいいますと具体的には六
千五百億、それから公庫資金の繰り上げ償還申請額が一兆二千八百億、これは団体
にとりましては大変助かるわけでございまして、資金繰り、本当に私も、知事をや
める最後のときに、こういう制度ができるということではあった覚えがございま
すので、公共団体はみんなこの制度はもう十分に周知は徹底されておりますけれど
も、またこうしたことの活用がさらに進められていくのではないかと、このように考
えております。

○斉藤（鉄）委員 多くの、八割に及ぶ市町村、五千五百億円の補償金が免除され
る、これは地方財政にとっても健全化にとって大変役立つ。そのお金が、福祉に、
教育に、また過疎対策に行くということでございますので、ぜひPRをしていただ
きたいと思います。

次に、道路特定財源について質問をさせていただきます。

特定財源というのは、受益と負担が明確だから特定財源なんだ、このように説明
を受けております。この特定財源というのはほかにもありまして、航空機燃料税、
これは空港財源になっておりますが、その二つぐらいというふうに聞いておりま
す。

普通、負担と受益が明確な場合は料金という形をとる場合が多い。港湾使用料そ
れから空港使用料、それから社会保障の個人負担料もそうかもしれません。また、
高速道路料金や有料道路。しかしながら、この道路特定財源は料金ではなくて特定
財源、税という形をとっている。なぜ税という形をとっているのか。財務大臣、お
願いをいたします。

○額賀国務大臣 これはもう御承知のとおり、道路を使うことによってメリットを
受けるというか、恩恵を受ける方々にとりまして、そういう人たちが受益をするわ
けでありますから、そういう方々に負担をしていただく。そして、その負担してい

ただいた収入は、道路建設に、特定の目的に向かって使わせていただくということで、目的税、特定財源という形で、税という形で負担をお願いしている、受益者負担という形でお願いをしているということでございます。

○斉藤（鉄）委員 料金として取るのは大変だ、一つ一つ道路を使ったときに料金を取るのは大変だ、だから税という形で取りやすい形にしているということではないかと思っておりますけれども、こういうふうには受益と負担の関係が明確になっている場合は、私は納税者の理解というのが非常に大切だと思います。議会制民主主義の発生は、いわゆる代表なくして課税なしということにありまして、税金を払っている人たちの意思というのは民主主義の基本だと思います。

この場合、負担をしていらっしゃる自動車ユーザーの方々は、自動車ユーザーの団体等を通して我々は意見を聞くわけですが、一般財源であるならば私たちは払いたくない、このように明確におっしゃっているわけでございます。

この特定財源と一般財源の問題、非常に難しい問題でございますが、例えば、これは今審議している平成二十年度予算の道路特定財源の国分でございます。総額三兆三千九百億。この下の水色で書いてあるところが直接道路整備等に充てられるもの、これは地方道路整備臨時交付金を含んでおります。そして、昨年末の政府・与党合意におきまして、道路に使わないものは一般財源とするということがありまして、この一般財源千九百億円、それから使途拡大、この四千億円も、どちらかという一般財源的な使い方であろうと思ひまして、グリーンで色分けしました。

しかし、一般財源とはいえ、また使途拡大とはいえ、自動車に関連する環境対策等ということで、その使い道がうっすらと書かれております。これは実は言葉的には矛盾しておりまして、一般財源というからには、何々に使うということを書く、それは一般財源じゃなくなるわけでございます。しかしながら、納税者の理解ということとのぎりぎりの落としどころとして、一般財源なんだけれども、納税者の理解が得られるこういう形に使いますよということではないかと思ひます。

この納税者の理解ということを考えれば、また、先ほど申し上げました、代表なくして課税なしという民主主義の基本ということも考えれば、このように負担と受益が明確な場合は特定財源であっても決しておかしくないし、ある意味ではその方が自然なのではないかとも考えますが、財務大臣のお考えをお伺いします。

○額賀国務大臣 これは、斉藤委員御承知のとおり、小泉内閣のときに、道路特定財源を一般財源化する、しかし、納税者の理解を得た上で行うという考え方をお示しになりまして、その次、安倍内閣のときに、どこの法律でどの税を使うんだということになりまして、揮発油税を、今までは道路建設のみに使うことが義務化されていたけれども、道路整備を上回る部分については一般財源化を図るという考え方を示されまして、そして福田内閣において、現実にこの法案を提出させていただいているということでございます。

ですから、従来とは違って、道路特定財源を、道路整備を上回る部分については完全に一般財源化をするという形になっているわけでございます。それで、一般財源化のお金の使い方ですが、これは、だから、道路以外の分野に使うということになっているわけでございます。

ただ、一般的には、これまでの従来的一般予算の使い方の中で、信号機に使ったり環境問題に使わせていただいたりしていることもあります。それをストレートに結びつけるひもつきの問題ではないんだけど、一般財源としてそういうところにこれまでも使われてきておりますので、納税者の理解を得るという点では、そういう全体的な中でぜひ考えていただけないかということで、私どもは、納税者の理解を得るために、今までも自動車と関係のあるところの分野に一般財源として使われてきたこともありますから、御理解をくださいという形で御説明をしているわけでございます。

○斉藤（鉄）委員 特定財源だから無駄な道路をつくるんだという議論がございませう。

ちょっとまたこのパネルに戻りますけれども、この道路整備、大体私どもの方で、この二十年度予算、どういうことに使われているかというのを整理してみました。

一番下、維持・修繕、これは今後大きく伸びていくと思います。アメリカで橋の落下事故がございました。あんなことが日本であってはいけないと思います。この

維持・修繕、それから大都市圏環状道路の整備や連続立体交差事業、渋滞対策、これもこれからふえてまいります。交通安全対策、このような費用がふえてくる。片一方で、シーリングでこれからも多分公共事業の抑制ということは続くんだろうと思います。

この総額は、水色の部分の総額はこれからどんどん下がっていく。そういう中で、高規格道路、分断されているネットワークの整備等、ここがいわゆる問題になっている新設または改築と言われる部分ですが、ここはどんどん小さくなっていく。事業、厳格にこれをチェック、必要かどうか見ていかななくてはならない、こういう状況になってくると思います。

このような予算の中身、そして予算の中身を考えれば、特定財源だから無駄な道路ができるというのは余りに短絡的だと思いますけれども、総理、いかがでございましょうか。

○福田内閣総理大臣 我が国の道路投資額は、厳しい精査をした結果、国と地方を合わせて平成二十年度で予算額七兆八千億円、これはピーク時の半分になっているんですね。

そういうことから見ても、特定財源があるから道路予算が優遇されて、そして無駄な道路がつくられているというようなことではない。実態とは違うということですね、そういう御意見は。

また、特定財源制度には財政が硬直化するおそれがあるという弊害もございます。そういう指摘もございますけれども、今回、法律改正をしまして特定財源制度を見直しまして、道路歳出を上回る税収は一般財源とする、委員おっしゃるとおりでございます。ということでございまして、特定財源制度の弊害を除去することにしたしておるわけでありまして。

また、他方、地域、国民の生活に根差したニーズにこたえるために、地域の自立、活性化に役立つ道路の整備、環境対策にも役立つあかすの踏切の解消などは、今後も私どもは必要と考えておるところでございます。

引き続き、徹底したコストの縮減に努めながら、選択と集中という考え方のも

とで、厳格な事業評価の実施によりまして優先度の明確化を行い、そして真に必要な道路への重点化を進めていく、こういう考え方をしているところでございます。

○斉藤（鉄）委員　また、一般財源にして地方に渡せば、地方の自主性のもとで道路ができるのではないかという論があります。

先週の週末、私は山陰のある県に行きました。そうしたら、そこで、その山陰のある県は、いわゆる県が責任を持つ三けた国道、その県の中は、早く山陽や関西に行きたいということで、県の中は立派な道路が通っている。しかし、山陽側の県または関西側の県は、その県に至る道路にほとんど力を入れてくれない、こういう弊害があるという話を聞きまして、なるほどなと思いました。

道路はつながってネットワークになってこそ意味がある、このように思いますけれども、このネットワークづくりに対して全体観で見えていかなくてはいけないと思いますが、総理、これについてはいかがでしょうか。

○福田内閣総理大臣　道路行政にかかわるさまざまな政策課題に対応するためには、地域の日常を支える生活道路、これはもう当然でございましてけれども、拠点的な空港、港湾へのアクセス改善といったような国際競争力の確保に必要な道路、そしてまた、地域の自立、活性化に役立つ道路等々ございまして、国の骨格となる広域的な基幹ネットワークも、これは極めて重要なことでもあります。

そのために、国、地方おのおのが適切な役割分担のもとで連携しながら、全体として必要な道路整備を進めるということが求められているのであります。国が責任を持つべき道路についても、選択と集中の考え方のもとで、重点的かつ効率的に整備を図ることが重要であると考えておるわけでありまして。

○斉藤（鉄）委員　全体観に立ったネットワークづくりが必要だということだと思います。

次に、中期計画について質問させていただきたいと思います。

昨年十二月の政府・与党合意、十年の暫定税率を決めた、このように報道されておりますが、その中をよく見ていただければ、五年後に見直す、また、税制の抜本改革時に見直すということが書かれております。

そして、この一万四千キロ、あの話題になっております一万四千キロにつきましても、これを全部つくるというわけではない、こういう理解でございます。

なぜ十年なのかというときに、今後、真に必要な道路はつくる、その真に必要な道路というのは、やはり十年程度の長期的スパンを持って考えなければならないということで、この十年。そして、そのときに使った材料が、二十年前の閣議決定の材料ですけれども、一万四千キロということでございまして、あの一万四千キロも、よく見ますと、例えば、もう既にここにはこういう国道ができているからその国道を使って新規の建設はやめようというふうな内容も入っております、一万四千キロではない、こういうふうに認識をしております。

そういう意味で、十年で固定してというふうな報道がされておりました、私はそこに大きな国民の皆さんの誤解があるかと思っておりますけれども、この五十九兆円というのは、そういう意味で上限のお金である、そして、実際につくるかどうかはこれからしっかり精査をしていく、このように考えているわけですけれども、この点についてですが、やはり国民の皆さんは、必要以上にコストがかかっているのではないかと、また、そのかかっているコストを不断に見直して、できるだけ安い方法でつくってほしい、そういう研究もしてほしい。この五十九兆円についても、そういう意味では縮減する可能性が大きく残っている、そういう五十九兆円という数字の性格なんだ、このように理解をしておりますけれども、こういう理解について国土交通大臣にお伺いします。

○冬柴国務大臣 道路、特に道路のネットワークは、委員がおっしゃったとおり、日本じゅうにこれが通じて初めて役割を果たすことができるわけでありまして、それが途中でぶつぶつ切れている。今、山陰の方へ行かれたとおっしゃいましたけれども、山陰自動車道路というのは、鳥取から鳥根を経て山口へ行っているわけですけれども、途中は本当に切れているというか一部できているというような感じですね。

そういうものが、今後の十年間、少子高齢社会が進んで人口減少社会に入る、それで国際競争力を強化しなきゃならないというときに、そしてまた、地方が今本当に経済が低迷していますよ。そういう中で、その地方を活性化させるというためにもこういうものは私は必要だと思うんですね。そういう感覚に立って、私どもは道路の中期計画を示しました。

これは、先ほど来あなたがおっしゃるように、六十二年の閣議決定、もちろん、それによって法律改正も必要ありますが、そういうものに基づいた一万四千です。これを、途中で九千三百四十二キロというのは、民営化の議論の中で、その時点で、すなわち平成十五年十二月の時点で整備命令ができていたもの、これは全部公団でつくらすのかどうかという議論があったわけです。そこで、見直して、当時できていたのが、七千三百四十三キロがもうそのうち供用されていました。したがって、残りの千九百九十九という、それだけをこれからも日本道路公団でつくらせていいのかどうかという見直しをしたのが、あの民営化の議論でございます。

したがって、その外側にある部分については、あの閣議決定以降今日まで、これを予算の査定とかあるいは国幹会議、これには民主党の議員さんも衆参ともに入っていらっしゃいます、自由民主党の方も入っていらっしゃる、計十名の政治家が入って、学識経験者とともに、そのときそのときにおける整備していいかどうかという判断を、いわゆるそういう議を経て我々が着工していくというものでございます。それも財務大臣の厳しい査定を毎年受けながらやっていくわけでございますが、十年間の上限が五十九兆というふうに決められている。これは道路だけではありません。道路整備だけではなく、踏切の整備とか、あかすの踏切、そういうものもあります。

ですから、そこに書きましたけれども、十六の分野を分けて、そして、国民の関心の強い、これは皆様方の声によってそこへ挙げてあるわけですが、それを総体として、十年間で五十九兆の範囲でこれをやっていくという趣旨でございます。

○斉藤（鉄）委員 今の答弁で明らかになりましたように、五十九兆円というのは上限であると。今後、シーリングもあります。また、コストの見直しもやっていかなくてはなりません。また、ルートの見直しも不断にやっていかなくてはな

い。そういう見直しが今後常にあるんだということが明らかになったと思います。

総理、この中期計画ですが、先ほども人口減少社会と申し上げましたが、そういう中で、これからまた維持管理費も大変ふえていく、しかし原資はそんなにない。そういう中で、今後この十年で基本的な道路インフラは整えるんだ、そういう中期計画の位置づけがあるんだというふうに我々認識しておりますが、総理、お考えはいかがでしょうか。

○福田内閣総理大臣 現行の道路整備計画が今年度末に期限を迎えるに当たりまして、改めて道路整備の必要性を検討した結果、地域の自立、活性化に役立つ道路の整備や、それから環境対策にも役立つあかすの踏切の解消とか、そういう国民生活に欠かせない対策は、厳しい財政状況のもとではありますけれども、今後も進めていかなければならない、こう考えております。

今後十年間を見据えた道路の中期計画の素案では、例えば、全国約十七万キロの生活幹線道路ネットワークのうち救急車両がスムーズに走行できない箇所など約一万三千キロに重点化しまして、その解消を目指すというようなことをいたしまして、地域や国民の生活に根差した優先課題、この優先課題はできるだけ今後十年間で解決をしていきたいと考えているところであります。

○斉藤（鉄）委員 優先課題を中心に、当然優先順位の高いものからやっていくわけですが、ほぼこの十年間で必要なインフラを整える、このようなことだと思います。

それから、次のパネル、道路特定財源について最後の質問をさせていただきますが、これは自動車関係諸税でございます。自動車には消費税を含めて九種類の税金がかけられている、大変自動車ユーザーの負担は大きいと言われておりますが、この各国の比較でございます。

この黄色の部分が、いわゆる取得、買ったときにかかる税金。それから水色の部分が、いわゆる持っている、保有にかかる税金。それから下の紫色が、走行、走ったときにかかる税金でございます。

このように見ますと、アメリカの税金が特に低いというのが顕著ですけれども、ヨーロッパ諸国、先進国は燃料に対して大きな課税がかかっている、日本に比べて倍ないし三倍近くかかっている、このようなことがわかるわけですが、環境大臣、この燃料課税について、世界的にこれは環境課税である、このような認識があると私は考えておりますが、いかがでしょうか。

○鴨下国務大臣 今議員が御指摘のように、自動車の走行に伴う二酸化炭素の排出量、こういうようなことはガソリン等の燃料の消費量に依存していくわけでありまして、これに伴いまして、燃費だとかその国の保有台数、こういうようなことと、さらに走行距離がそれにまた依存をする、こういう関係になっているわけで、欧米諸国、特にEUの中では、議員が御指摘のように、温暖化対策などのために、エネルギーに係る課税の改革が行われて、ガソリン等のいわゆる燃料課税について急速に課税率を上げていった、こういうような経緯がございます。

○斉藤（鉄）委員 この図を見ていただくと日本の課税の特徴がわかるわけですが、いわゆる保有にかかる税が非常に高い。諸外国は、取得また燃料の課税は大きいわけですが、保有については非常に少ないわけです。

この取得、保有、走行にかかる課税、特に保有にかかる課税については今後見直していく余地がある、このように我々考えておりまして、これは政府・与党合意にもありますけれども、税の抜本改革時に見直す。このときには、いわゆる二重課税、取得税と消費税の二重課税ですとか、ガソリン税には税金にまた消費税がかかっているというタックス・オン・タックスの問題等もございまして、そういう税の制度の矛盾とともに、保有にかかわる税については見直していくという余地も残っている、このように考えております。

こういう特定財源か一般財源か、また暫定の問題、そして自動車諸税のあり方について、やはりこの国会で大いに議論をすべきだと思いますし、ぜひ民主党さんにも対案を出していただいて、民主党さんもそちら側に座っていただいてこういうオープンな議論をしていくことが、あの議長裁定の、徹底した議論によって一定の結論を得るということにつながるのではないかと思います。

暫定分はどうなるのか、下げると言う方もいらっしゃいますし、いや、環境税として残すんだということをおっしゃっている方もいらっしゃいます。また、一般部分は、本則にも一般部分なのか、暫定分を一般財源にするのかについてもいろいろな意見があるようでございまして、ぜひ対案をまとめていただいて、政府案と比べて議論をするということを民主党の皆様にもお願いをする次第でございまして。

次に、地球環境問題の質問をさせていただきます。

総理、ダボス会議で大きな宣言、決断をされました。いわゆる国別総量目標を掲げるということを総理として決断されているわけで、これは大変大きな国の方向性を決めた、このように思っております。

経済界には反対がございました。経済界や、国民の中にもあるんですけれども、あるわだかまりとして、一GDP当たりのCO2排出量で日本はほかの国に比べて非常に少ない、すばらしい、ある意味では世界トップクラスの省エネ社会をつくり出している、その国がなぜ一番CO2排出抑制に苦しまなくてはならないんだ、こういうのがまず根底にあって、したがって、日本の技術を世界に輸出する、そういうトッランナー方式でこれらの国々のGDP当たりの排出量を削減すれば、その方が地球規模での排出抑制につながる。

総量規制、数値目標の設定というのは、ある意味で、日本から外国に工場が出ていって、結局CO2排出量の多い技術で製品をつくって、最終的には排出抑制につながらないんだ、このような反対論があったわけですが、こういう反対論等全部考え合わせられて、しかし最終的には国別の総量目標を決めて、いわゆるキャップ・アンド・トレードでやっていくということを決断された。総理のその理由、また、そういう経済界の反論にどのようにお答えになるのか。

私は総理のその決断を大変評価しているんです。公明党としても大変評価をしております。そういう意味で、しかし、そういう反対意見にもしっかりと我々説明していかななくてはならないという意味でお聞きをいたします。

○福田内閣総理大臣 地球温暖化問題は、私から申し上げるまでもなく、人類にとって最も深刻な課題でございまして、これにどう立ち向かうかということであ

ります。

今後十年から二十年の間に世界全体の温室効果ガス排出量をピークアウトする、要するに頭打ちにするということ、そして同時に、二〇五〇年に半減することが必要だ、これは今年のG8で決めたこととさせていただきます。

そうした中で、我が国は、主要排出国とともに、今後の温室効果ガスの排出削減については国別総量目標を掲げて取り組むことが必要である、こう判断いたしました。このことについては、産業界等においても御理解は賜れるものと考えております。その際、今後、長期にわたって世界が一致協力して排出削減に向けた取り組みを推進、継続していくというためには、各国間の削減負担の公平感を確保する、こういう必要があるんですね。このことはしっかりやっていかなければいけない。

この観点から、我が国としては、セクター別のアプローチを活用しながら、エネルギー効率とか今後活用される技術などを駆使して、科学的かつ透明性の高い尺度を用いた積み上げ方式による作業を進めていくということが有効な方法であるというように考えておまして、こういう方法の採用を国際交渉等の場を通じて国際社会に主張してまいりたいと考えておるところでございます。

○斉藤（鉄）委員 経済界の理解も得られているという御答弁でしたけれども、まだそういうふうには認識していない経済界もあります。

しかしながらも、総理がそのように決断されたわけですから、日本はこの方式でいくという道を選んだわけですから、我々、日本が世界の地球環境問題のリーダーシップをとっていく国になるように、力を合わせて頑張っていかななくてはいけないと思うわけですが、そのためにも、中期目標を早く、世界から評価されるような、実際の数値を入れた数値目標を早く示すべきだと考えますけれども、環境大臣、手短にお願いいたします。

○鴨下国務大臣 今、もう既に総理からの答弁がありましたけれども、二〇五〇年に半減をする、こういうようなことと、基準年を一九九〇年に我々は設定して、マ

イナス六%を実現する、こういう延長線上にあるわけでありますから、おのずと二〇二〇年ぐらいにはどうあるべきかということは類推できるわけでありますけれども。

これから、例えばEUの方式が本当にいいかどうかということについては、これは京都議定書を我が国が批准した段階でもいろいろな議論がありました。そして、例えば産業界によっては、それぞれ国際競争力を非常に妨げる、こういうような議論もありますので、我々、セクター別の積み上げと、加えて総量目標、こういうようなものをある意味でコンバインしたといいますか、そういうような発想で、ひとつ日本式のルールを提案したい、こういうふうに考えております。

○斉藤（鉄）委員　ダボス会議での総理の御発言でもう一つ非常に大きなポイントは、やはり発展途上国への技術協力や資金協力だと思います。大変大きな目標を掲げられました。

その中で、私たち公明党も、日中共同出資の環境基金をつくって、中国の環境、CO2排出抑制、抑えていくことに積極的にかかわっていきこう、このように提案させていただいています。また、広く東アジアを省エネ、排出削減のモデル地域にするために日本がリーダーシップをとるべきだ、このように我々は提案をしているわけですが、このことについて総理の御決意をお伺いします。

○福田内閣総理大臣　私が昨年末に中国を訪問しまして、中国の指導者と会談におきまして、私から、昨年十二月のバリ行動計画のもとで、中国を含むすべての主要経済国がより責任ある形で参加できる実効的な枠組み構築が必要であるという旨を強調いたしたところでございます。

中国に対しましては、引き続き首脳会談を含むさまざまなレベルで気候変動問題について働きかけを行ってまいります。そういう中で、日中間の戦略的互惠関係の重要な分野として、環境・省エネ分野で協力をさらに推進していくことを考えておるところでございます。

省エネというのは我が国が世界で最も進んでいるというふうに自負いたしております。

ますけれども、そういう省エネ技術は、今すぐ環境問題で何かするといったらば、これしかないんですよ。これしかないというか、これが一番有効であるということでもありますので、そういう省エネ技術を東アジア諸国などにおいても活用してもらおう、東アジアだけではございませんけれども活用してもらおう、そういう仕組みを今回つくりました。

そういう仕組みでもってアジア諸国と協力して環境改善に取り組んでいこう、CO₂の削減に取り組んでいこう、こういうことを決めたわけでございますので、中国ももちろんでございますけれども、その他のアジア諸国と緊密なる連携をとって、日本の技術を活用してもらおうという仕組みをさらに広めていきたいというように考えております。

○斉藤（鉄）委員 ぜひそのリーダーシップをとっていただきたいと思います。

時間が参りましたが、最後に一枚だけ、このパネルをちょっと紹介させていただきたいんですが、先ほど日本の省エネは世界一だということだったんです。この図は、横軸が一人当たりのGDPです。右に行くほど経済発展。縦軸がGDP当たりの二酸化炭素排出量でございます。七五年から〇四年まで各国の変遷をとっておりますけれども、みんな右下に向かって、つまり、経済が発展して、かつCO₂排出量も抑えているという図ですが、日本は九〇年がここ、そして〇四年がここでございます。十四年間ほとんど経済発展していないということもよくわかります。アメリカなどは、九〇年、ここからここまでいっているわけです。

そして、問題はGDP当たりのCO₂排出量、ほとんど横ばい。これは、この間、ある意味で環境技術の停滞があるということを示しております。いつまでも日本は世界の省エネトップということではなくなってきた。このことについて、本当に我々真剣に頑張っていかななくてはいけないということを申し上げて、質問を赤羽一嘉さんに譲ります。