

平成二四年三月六日（火）

衆議院財務金融委員会

速記録（議事速報）

○海江田委員長 次に、豊田潤多郎君。

○豊田委員 新党きづなの豊田潤多郎でございます。

お手元に、今資料が配られると思いますけれども、私は、基本的に、消費増税の前にやるべきことがある、このスタンスですと予算委員会や財金で質問をさせていただいているわけですから、前々回に、安住大臣に三問質問をということ、前回は、安住大臣に三問質問をということ、前回は、三問目に入ろうと思っていたんですが、今お手元に配られていると思いますけれども、くしくも、私が質問をした夕方の明るくなる日の三月三日土曜日ですが、朝日新聞の朝刊ですけれども、社説が出ておまして、これをぜひ私は取り上げたいかということ。

きょうは、三問目に入ろうと思っていたんですが、今お手元に配られていると思いますけれども、くしくも、私が質問をした夕方の明るくなる日の三月三日土曜日ですが、朝日新聞の朝刊ですけれども、社説が出ておまして、これをぜひ私は取り上げたいかということ。

たいというか、ずっと思っていたことなんですけれども、八ツ場ダムの再開に関連して、実は、整備新幹線が、未着工三区間の着工ということで平成二十四年度予算に盛り込まれ、また、外環道路の練馬―世田谷間、これも着工するということが二十四年度予算で決められた。

これも、コンクリートから人へと言っておきながら、八ツ場ダムがその象徴ですけれども、この整備新幹線や外環道、これをまた再開ということかこれに着工するというのも、コンクリートから人への基本理念の全く真逆な行為ではないかということ、これを申し上げたいということで、ちょうどこの社説に本四架橋の問題と、今申し上げた二十四年度の整備新幹線及び外環道の着工の話、これが両方載っているものですから、ぜひこれをとって、資料で配りました。

私が幾ら資料で配りましたがこれは議事録に残りませんので、短い、大した時間もかかりません、これを読み上げます。

それで、ぜひこれは与党も野党も両方聞いていただきたいんですが、全部でお手元にあるように三段あります。上の二段が旧の政権の問題、それから下の一段が民主党政権としての問題、こういうことですので、よく与野党ともにお聞きいただきたいと思うんです。

社説に「本四架橋 この失敗を繰り返すな」という見出しで、

本州と四国を結ぶ本四架橋の高速道路について、国土交通省と地元との府県・市が、料金と負担の見直しで合意した。

三ルート、計十七の橋からなる本四架橋は二兆八千七百億円をかけて造られた。ところが、通行量が想定を大きく下回り、本四高速会社に入る料金収入だけでは借金を返せない。

○三年に約一兆三千億円の借金を切り離して税金で穴埋めする一方、国と十自治体は計八百億円を毎年拠出し、料金値下げと借金返済に充ててきた。

このうち二百六十七億円を負担する自治体側が「もう払えない」と音を上げた。そこで、拠出はあと二年で打ち切る。

かわりに東日本、中日本、西日本の高速三社の料金収入を回す考えだ。それを原資に、借金を返しつつ、本四高速の料金を全国平均並みに引き下げ、通行量の増加をめざす。

高速道路全体の借金返済も、二〇五〇年度と決められている期限の先延ばしを検討する。

○五年に実施された道路公団民営化の狙いは何だったか、思い起こす必要がある。

高速道路の料金収入をひとまとめにする「プール制」を改めて、会社・路線ごとに収支をしっかりと管理する。造る道路は本来に必要なものだけに限り、各社の創意工夫で売り上げを増やし、確実に借金を返す。こういうことだったはずだ。

新たな方針は、民営化の理念に反する。全国各地の高速道路の利用者も、支払う料金が本四架橋の借金返済に回ることに納得するだろうか。

架橋を三ルートも整備したのは、地元が強く要請し、関係する政治家が後押ししたからだ。自治体の資金拠出を前提に着工したものの、心

配されたとおりの計画破綻である。

これは民主党政権の前の話。

そして、次が民主党政権。

痛感するのは、大型事業のツケの重さだ。同様の構図がほかにもないだろうか。

ここからよくお聞きください。これは私は前回に申し上げたいと思っていたのが、時間がなくて言えなかつたんですが、

政府・与党は新年度に、整備新幹線の未着工三区間、東京外郭環状道路の練馬―世田谷間を相次いで着工する方針だ。それぞれ三兆円余、一兆二千億円余かかる。

整備新幹線を運行するJRや外環道を建設・運営する高速道路会社を通じて利用者が負担するほか、多額の税金も投じる。

経済が右肩上がりの時代と違い、人口は減っていく。国や自治体の財政は大きく悪化し、消費税増税が日程にのぼっている。

そんな時に巨額の投資が本当に必要なのか。造り始めてからでは遅い。本四架橋を教訓に、立ち止まって考えるべきだ。

これがまさに社説であり、正論であり、世論であると私は思っています。

このことを正そうとして二年半前に民主党は国民の皆さんにマニフェストを公約して、そして政権交代が実現したんじゃないんですか。それなのにまた、平成二十四年度に整備新幹線三区間及び外環道を着工するという、これは、八ツ場ダムもさることながら、金額的にはべらぼうに、こちらはそれぞれ三兆円、一兆二千億円、その中の国費

部分ということになりますけれども、税金が多額に投入される。

ぜひ、安住大臣、これをお読みになって、ああ、そうですねという話なのか、いやいやとおっしゃるのか、お答えを聞かせていただきたいんですが、一つ申し上げておきます。

これは、本来ならば、前田国交大臣が、これはやめる、こんなことは手をつけられないということをおっしゃるのが筋ですけれども、あの方は元建設省の出身だし、恐らく要求大臣として突き上げられて、あるいは信念でそう思っておられるのかもしれないませんが、予算を要求されたんだと思います。

しかし、財務大臣は、その要求官庁からの要求を査定して、主計局が中心となって査定をして、幾らでも財務省の案をつくり政府案とすることができるとです。このことをよくお考えになって、答弁を求めます。

○安住国務大臣 一新聞社の社説を委員会でお読みになったのを、私も十六年国会議員やっていますけれども、初めて聞きました。まあ、いかにも朝日的な論調ではあるなど。それは、一つの意見としては私もうなずけるものもありますし、ただ一方で、俯瞰して見る目はちよつと欠けているんじゃないかと思うんですね。

それは、非常に情緒的に訴えている部分が多くて、大型公共事業のツケの重さがひどいから今回やっていることも非常に問題だと。しかし、ここには、トータルで七兆円あった公共事業を四兆五千億まで削った実績に対する評価は全くないわけです。我々が政権をとったときには七兆だったん

ですね。実は、これを大幅に公共事業全体の額とというのはシェープアップしたんです。そのことは、まずわかっていただかないと思いません。それから新幹線についても、事実関係だけ申し上げますと、今回の予算には一切盛り込んでおりません。これは、いわゆる五つの合意事項というものがありまして、それをちゃんと見通した上で、納税者の負担をできるだけかけないような形であれば、それも何十年と長期にわたって計画を立てるのであれば、可能性としてはありますよという段階でございます。

それから外環状については、象徴的に取り扱われているのは事実ですよ、先生。ただ、外環状ほど意見の分かれる問題はないと思うんです。地の東京府の中でも、これは東京都を中心にやるべきだという意見もありますし、実は、既に外環状については、予算の決定というのははるか以前から行われておりましたから、今あそこの道路をそのままやめてつながらない方がいいのか、それともつないでしまった方が、練馬からずっと下まで通した方がいいのかというのは、これは政策判断としては私はあつていいと思いますから、それらを軒並み並べて、全て公共事業は悪だということを前提にしているという点では、一方を取り上げたのは極めて朝日的だと思っておりますが、そのことについては私は、全く否定するものではないですけれども、肯定するものでもありません。

○豊田委員 朝日のかどうかという話はお聞きまして、ここに書いてある内容がどうかということを私は問うているわけですので、もともと二年

半前に、安住大臣も中心になって、コンクリートから人へとおっしゃっていた話なんですよ。それが、確かに公共事業も当時、前原国交大臣が一生懸命頑張ったのはわかります。なぜ、消費税を増税するというこの時期にこの話が出てくるんですか。それはおかしいでしょう。何十年もかかるという話だったら、もう五年や六年、本当に消費税が定着して、その引き上げが終わった後にこういうことを検討したっていいじゃないですか。なぜ今やるんですか。それはおかしいと思いませんか。

○安住国務大臣 ある意味で、政治論と手法、それからタイミングということであれば、この事業を認めておられることを前提に、例えばタイミングが悪いから延ばすべきだという意見は、政治論としてはあると私も思います。ただ、問題は、それは誠実なのか。

それから、国土交通省の予算を使って何を具体的にやるかという政策判断の中で、今回さまざまなおそう問題についてある種一定の方向を出すということと、だから公共事業が爆発的にふえていくという話は全く事実と反するということを私は申し上げているんです。

象徴的なものとしてこれらを挙げていますが、先ほどから申し上げているように、全体として、先生もお認めになっていただいたように、公共事業を四兆五千億までシェーブアップしているわけですから、そういう点では、今後、財務大臣として申し上げるといっても、一政治家として言えば、東京オリンピック以降、五十年にわたってつ

くってきた公共施設の老朽化というのは非常に深刻な問題としてありますから、ある一定の規模の設備投資というのは国としてはやはり必要であろうと私は思います。ただ、無駄だと言われるようなことがないような監視というものは、先生御指摘のように、私はしっかりとやっていきたいと思っております。

○豊田委員 私が申し上げたいのは二点ありまして、さっき申し上げた、消費税増税ということをして打ち出しながらなぜこういうことをやるのかというのが一つと、ここに書いてありますように、本四架橋は、これは失敗なんです。計画が甘かったです。（安住国務大臣「それはそうです」と呼ぶ）でしょう。それを、今まさに同じことを、本当にちゃんとこれを詰めて、それは例えば二十四年度の予算に、調査費ぐらいはつくのかもしれないけれども……（安住国務大臣「つけていません」と呼ぶ）全くつかない。でも、その予算も将来は、何年にわたるか、後年度の負担になってくるわけじゃないですか、やろうとすれば。これはちゃんと検証ができていますか。私はそれを申し上げます。

たまたま本四架橋がこういう話で出てきている。今までの日本の公共事業は、特に、景気が悪くなつてほとんどお金をつぎ込んできた、その効果がないままに本当に無駄なことをやっているというのが、これは民主党の皆さんがずっと、私も含めてですけれども、主張してきたことじゃないですか。それがどうして、象徴的なことをこういうことでおやりになるのか、なぜ安住大臣がこれはち

よっと待てとストップをかけられないのか、それが私は非常に疑問だということです。

○安住国務大臣 先生、ですから、私は、この間、八ツ場のことは申し上げました。主計にもおられたから。債務負担行為はしていないんです。私は、官房長官が出した考え方に沿って河川計画をちゃんとつくるということと、生活関連法案をしっかりと通していただく、この二つをちゃんとやった上でなければ、本体工事というのは、あの順番でいえば、私はやはりやるべきではないと思います。それは、官房長官がそのことをきちつと言ったことで、党全体、政府・与党全体としての決まりになったわけです。だから、そのことは、予算にも反映をしたつもりであります。

それから、新幹線のことについては、さまざまな意見があります、特に北海道、それから北陸、長崎については。ですから、私どもとしては、それぞれの区間について、さまざまな要件をちゃんとクリアしてもらうということを前提にこれは次のステップに行くかどうかというのを決めていただければいいと思っておりますので、二十四年度予算に何か関連したものをつけているというわけではございませんので、申し上げておきます。

○豊田委員 時間が来ましたのでこれで終わりますけれども、先ほど安住大臣が、政治的判断あるいは政策の優先順位の判断とおっしゃいましたけれども、消費税増税ということを打ち出しておいで、それでこれを機械的に査定してどうのこうのという話は、それこそ政策の優先順位のつけ方がおかしい。消費税増税をする前ならこういうことは

やらない、あるいは、二年半前に公約したことを
ちゃんと守る、これをぜひ強く私は申し上げて、
大臣の猛反省を求めます。
以上です。どうもありがとうございました。