

第 13 号 平成 16 年 4 月 13 日 (火曜日)

会議録本文へ

平成十六年四月十三日 (火曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 赤羽 一嘉君

理事 今村 雅弘君	理事 衛藤征士郎君
理事 橘 康太郎君	理事 望月 義夫君
理事 大谷 信盛君	理事 奥村 展三君
理事 玉置 一弥君	理事 高木 陽介君
石田 真敏君	岩崎 忠夫君
江崎 鐵磨君	江藤 拓君
大島 理森君	梶山 弘志君
櫻田 義孝君	島村 宜伸君
高木 毅君	中西 一善君
中野 正志君	二階 俊博君
葉梨 康弘君	古屋 圭司君
保坂 武君	増田 敏男君
松島みどり君	松野 博一君
森田 一君	渡辺 博道君
泉 健太君	岩國 哲人君
岡本 充功君	下条 みつ君
中川 治君	長安 豊君
伴野 豊君	古本伸一郎君
松崎 哲久君	松野 信夫君
三日月大造君	室井 邦彦君
山岡 賢次君	若井 康彦君
佐藤 茂樹君	穀田 恵二君
武田 良太君	

.....
国土交通大臣政務官 佐藤 茂樹君

参考人

(筑波大学社会工学系教授) 石田 東生君

参考人

(構想日本代表) 加藤 秀樹君

参考人

(社団法人九州・山口経済連合会副会長) 飛松 建二君

参考人

(社団法人京都経済同友会常任幹事) 上村多恵子君

参考人

(帝京大学経済学部教授) 藤井弥太郎君

参考人

(作家)

(道路関係四公団民営化推進委員会委員) 猪瀬 直樹君

参考人

(拓殖大学教授) 田中 一昭君

参考人

(奈良女子大学大学院助教授) 中山 徹君

国土交通委員会専門員 飯田 祐弘君

委員の異動

四月十三日

辞任

島村 宜伸君
松野 博一君
和田 隆志君

補欠選任

中西 一善君
松島みどり君
泉 健太君

同日

辞任

中西 一善君
松島みどり君
泉 健太君

補欠選任

島村 宜伸君
松野 博一君
和田 隆志君

本日の会議に付した案件

高速道路株式会社法案（内閣提出第一一二号）

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案（内閣提出第一一三号）

日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案（内閣提出第一一四号）

日本道路公団等民営化関係法施行法案（内閣提出第一一五号）

・・・(中略)・・・

午後三時二十五分開議

赤羽委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

午前に引き続き、内閣提出、高速道路株式会社法案、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案及び日本道路公団等民営化関係法施行法案の各案審査のため、午後の参考人として、帝京大学経済学部教授藤井弥太郎君、作家・道路関係四公団民営化推進委員会委員猪瀬直樹君、拓殖大学教授田中一昭君及び奈良女子大学大学院助教授中山徹君、以上四名の方々に御出席をいただいております。

この際、参考人の皆様方に、本委員会を代表し、一言ごあいさつを申し上げさせていただきます。

本日は、大変御多用中のところ本委員会にわざわざ御出席をいただき、まことにありがとうございます。また、開会まで大変お待たせをいたしまして恐縮でございます。各案につきまして、それぞれのお立場から忌憚のない御意見をお述べいただきたいと存じます。本日は、大変限られた時間で恐縮でございますが、最後までどうかよろしく願いいたします。

次に、議事の順序について申し上げます。

まず、藤井参考人、猪瀬参考人、田中参考人、中山参考人の順で、それぞれ十分程度御意見をお述べいただき、その後、委員からの質疑にお答えいただきたいと存じます。

なお、念のため参考人の方々に申し上げますが、御発言の際にはその都度委員長の許可を得て御発言くださるようお願い申し上げます。また、参考人は委員に対し質疑をすることができないことになっておりますので、あらかじめ御了承願います。

なお、参考人及び質疑者におかれましては、御発言の際は着席のまま結構でございます。

それでは、まず藤井参考人をお願いいたします。

・・・(中略)・・・

赤羽委員長 ありがとうございます。

次に、中山参考人をお願いいたします。

中山参考人 奈良女子大学の中山です。

早速ですが、意見を述べさせていただきます。

まず、今回の高速道路など、こういった公共事業をめぐる論点というものの、私自身は、恐らく二つあるのではないかと考えています。

一つは、特別会計とか公団もしくは第三セクター等で実施されてきて、破綻に直面している、もしくは破綻した公共事業を今後どう見直していくのかという論点です。もう一つは、今後の高速道路計画、そういったものも含め、公共事業のあり方をどう考えるべきなのか、この二つの大きな論点があるかと思っています。

まず一点目ですけれども、破綻した公共事業をどう見直していくのか。そもそも、なぜこういったことが大きな問題になっているかと申しますと、特別会計にしる、公団にしる、第三セクターにしる、本来、独立採算で事業が進むはずだったんです。ところが、大半の国民にはそのように説明していたと思うんですが、それが困難となり、このまま放置すると国民、市民に多額の財政負担が発生する、そういう事業が少なからず存在してきたこと、これがこういった独立採算性の公共事業もしくは公的事業の見直しに関する大きな背景であったと思います。

この間、全国でそうした事業の見直しに取り組みられてきました。そういった中から、幾つかの破綻処理の原則、そういったものが浮かび上がってきているのではないかと考えています。

まず一点目は、そのようにして取り組まれてきた事業にそもそも公共性があつたのかどうか。事業に公共性があるかないかというのは、公共事業や公共的な事業を処理していく場合、非常に大きなポイントになると思います。残念ながら、この間、全国で破綻してきた第三セクターのかなりの部分はそういった公共性に欠けていた面が少なからずあつたように思います。

また、その中で議論されてきたことは、できる限り国民、市民の負担をゼロもしくは最小にするということであつたと思います。

それと同時に、こういった破綻処理については極力国民に開かれた形で議論をしていく、こういった三点が原則として考えられてきたのではないかと考えています。

そういったことを踏まえてこの道路公団のことを考えますと、高速道路というのは極めて社会資本としての公共性の高い分野だと思います。もちろん、社会資本として疑問性のあるような高速道路もあるかもしれませんが、大半の高速道路というのは公共性の非常に高いものではないかと考えています。

かつて、日にちは忘れましたが、道路公団の関係で国会で参考人として意見を述べましたが、そのときも、道路公団のように非常に社会資本としての公共性の高い分野には民営化はなじまないのではないかという発言をいたしました。この考えは今も変わっておりません。大半の第三セクターなんかと比べると、高速道路というのはインフラとしては非常に社会資本としての公共性が高い、そういった分野は民営化には基本的になじまないのではないかと考えています。

ただし、従来どおりの道路建設を今後も進めていっていいのかということ、それは違うと思います。少なくとも今までのような形での道路建設はストップして、料金収入等についてはすべて借金返済に充てていく、そういった対応が要るのではないかと考えています。

それと同時に、徹底したむだの排除を行っていく必要があると思うんですが、ただ、むだの排除という場合、それを民営化によって実現することも可能でしょうが、同時に、公的な分野のままで置いておいて、情報を公開する、国民に開かれた組織にしていく、そういった国民監視のもとでむだを排除していくという方法ももう一方であるのではないかと考えております。

二点目ですが、高速道路建設などをそもそもどう考えたらいいのかということですが、

特に高速道路建設については、地方経済との関係を抜きには議論できないと思います。今の日本の地方は非常に経済的に厳しい状況に置かれています。ただし、問題なのは、高速道路などの整備が不十分だから地方経済が衰退しているのかどうか、その点を考えることが重要だと思います。

とりわけ、この間、地方経済を支えてきた産業、第一次産業、製造業、商店街、そういったものが非常に厳しい状況に置かれています。九〇年代、こういった地方経済を支えてきた産業が厳しくなるにつれて、景気対策ということで公共事業費が拡大されました。地方は、本来であれば自立的な産業を育成していくのが望ましいのですが、そういう中で公共事業に依存するような経済体制になってきたのではないかと思います。それが、この二、三年、公共事業費の削減とともに、公共事業にかわる新たな産業が見出せないというところで地方経済の深刻さが見られると思います。

問題は、そういった状況の中で、高速道路建設や、二〇〇四年度に新たにつくられますまちづくり交付金、もしくは、この間進められている市町村合併に伴う合併特例債、そういった主に公共事業に関するものを続けていくことが地方経済の自立的な再生につながるのかということ、私自身は、残念ながら、一時的な効果しか持ち得ないのではないかと思います。

その一方で、この間進められてきた構造改革をどう見るのか、これも非常に重要な問題だと思います。

御承知のように、構造改革の中で徹底した規制緩和が行われてきました。また、都市再生ということで、全体として公共事業費は削減しますが、二〇〇四年度予算を見ても明らかなように、都市再生関係の公共事業については、厳しい予算の中で重点的に予算配分が行われています。

ただ、そうした規制緩和、都市への重点化、そういうことをこの間行ってきた中でどういうことが社会的に生じているかといいますと、バブル経済のときに問題になった東京への一極集中、これが今再び起こってきています。

幾つかのデータを示しますと、例えば、二〇〇一年の十月から二〇〇二年の十月、この一年間で全国では十四万人の人口がふえています。十四万人の人口がふえていますけれども、そのうち八万人は東京都でふえています。

また、二〇〇二年の都道府県間の人口移動を見ます。転入超過の県が全国で九つあります。一位は東京都で七万三千二百七十五人。二位が神奈川県で二万九千七十六人。都道府県間の人口移動を見ても、東京への人口の集中は極めて顕著です。

また、人口だけに限りません。経済活動を見てもそのとおりです。二〇〇〇年から二〇〇二年で、全国で、資本金が百億円以上の株式会社が六十二社ふえています。二年間で六十二社ふえましたが、そのうち四十八社は東京都内でふえています。率にすると七七%です。

また、一九九九年から二〇〇一年にかけて、全国で、事業所、株式会社が一万二千九百八社ふえています。そのうち六千五百三十社は東京都内でふえています。ざっと、ふえた株式会社の五〇%は東京都内に立地しています。

また、この間、雇用問題が深刻になっています。同じ二年間に全国で百万人の従業員がふえています、そのうち四十五万人は東京都内でふえています。

また、産業構造が変わってくる中で、IT産業等が非常に重視されています。この間、情報通信業に従事する人が全国で二十四万人、二年間でふえています。ところが、そのうち十二万人は東京でふえています。

バブル経済のときも東京への一極集中が非常に問題になりました。ところが、この間、東京への一極集中は、バブル経済のときと同様、もしくはそれ以上にすごい勢いで進んでいます。徹底した規制緩和や、税金を都市部に重点的に投入していく、そういうことを行えば、東京への一極集中が進むのは明らかです。一方で東京への一極集中が起こりながら、地方で高速道路を一生懸命つくっても、なかなか地方経済の自立的な再生というのは難しいと思います。

では、一体どうすればいいのかということですが、地方経済の再生を考える場合は、公

共事業に依存しないような地域経済をどうつくっていくのか、ここが大きなポイントになると思います。もちろん、そのためには、今進められているような規制緩和や都市再生、市町村合併、三位一体の改革、こういったものについてはもう一度国土の均衡な発展という点から検討し直す、国土の均衡な発展を保障するような行財政制度の確立、この辺が非常に重要になるのではないかと思います。

もちろん、従来のように、地方経済を公共事業によって立ち直らせていく、そういう政策も望ましくないと思います。むしろ、公共事業には依存せずに地域経済の再生をどう立て直していくのか。

とりわけ重要なのは第一次産業だと思います。御承知のように、カロリーベースでの自給率はもう既に四割です。木材に至っては二割を切っています。日本は決して農業や林業に不適切な国ではありません。そういった、公共事業に依存しない地域経済の再生を図っていくということがまず重要ではないかと思います。

同時に、公共事業の内容も見直していく必要があると思います。

今、三位一体の改革等で一般財源化が議論されています。二〇〇四年度については公立保育所の運営費、今後は義務教育、そういったものが大きな争点になると思います。ただ、最も地域の自主性を発揮できるような分野というのは、むしろ社会資本整備だと思います。社会資本整備については、一般財源化を進めて地域の自主性を生かす、そういう中で社会資本整備の効率性がむしろ図られていくのではないかと思います。

同時に、高速道路のような広域的な公共事業の必要性というのも当然あります。ただし、一度決めたからそれを何が何でもやるというのではなく、もう一度、時代の変化とともに、財政再建との整合性、社会的な必要性を含めて、こういう国会の場できちっと議論し、広域的な公共事業については再度検討していく必要があるのではないかと思います。

それと同時に、高速道路との関係でいいますと、交通政策をやはり見直す必要があるのではないかと考えております。二十世紀は確かにモータリゼーションの時代でした。でも、二十一世紀、ヨーロッパでは既に、モータリゼーションの時代から公共交通優先の交通体系へと変わってきています。別にヨーロッパには限りません。隣のソウルでも、高速道路を撤去して河川を再生するという事業が町の中で進んでいます。二十一世紀の公共交通の優先、そういったことも含めて高速道路整備については考えていく必要があるのではないかと思います。

以上です。(拍手)

赤羽委員長 ありがとうございます。

以上で参考人の意見の開陳は終わりました。

・・・(中略)・・・

大谷委員 そうですか。猪瀬参考人と田中参考人、全く別の理由から上場できるんじゃないかと。猪瀬参考人の方はできるんじゃないのだったんで、ちょっとあやふやでよくわかりませんでしたけれども。

僕、これは四人にお聞きしたいんですけども、簡潔に言っていただいたらいいんですけども、別に、このスキームで道路建設をし、借金を返済していくのであるならば、民営化のこの株式会社の看板、お冠を与えなくたって、独立行政法人で、第三者機関と政治、国会の場でしっかりとコストダウンというものをさせるスキームをつくり、監視体制をとり、なおかつ路線はどうするのかということ、この国会の場もしくは政治の、国民の見える場でしっかりと論議をして決めていけば、独立行政法人で十分できるんじゃないかというのが私の印象なんです。

これは、皆さん、やはり民営化じゃないとこの目的というのは達成できないのかということについて、このスキームの形、独立行政法人と民営化とどう違うんだということについて、藤井先生から教えていただけますでしょうか。

・・・(中略)・・・

中山参考人 私自身、最初にも述べましたように、高速道路というのは基本的なインフラになりますので、これを民営化するということが自身は、やはりもうちょっと慎重に考えた方がいいと思います。

むしろ、独立行政法人がいいかどうかは別ですけれども、行政がきちっと関与して、行政、国会もしくは県等できちっと議論して、こういった基本的なインフラを地域経済の活性化にどう活用していくのか、そういったところで県民なり県なりがきちっと意見を述べられるような、そういった公的な機関に所有なり今後の権限なりを残しておくという方が望ましいですし、その上でむだをきちっと排除できるような仕組みを考えていくことが望ましいのではないかと考えています。

・・・(中略)・・・

赤羽委員長 高木陽介君。

高木(陽)委員 公明党の高木陽介でございます。

参考人の皆様方には、お忙しいところ、国土交通委員会に来ていただきまして、ありがとうございました。

特に猪瀬参考人と田中参考人、民営化委員会の委員を務められたということでかなり集中的に意見陳述という形になっておりますけれども、ほかの方々にも御意見を伺いたいと思いますので、よろしくお願ひ申し上げたいと思います。

まず、先ほど古屋委員のところ民主党案のことがちょっと出てまいりましたけれども、まだ法案が出てきておりませんので、具体的な形で質問するということができません。本来であれば、政府案と民主党案というのが並んで、その上でこういう参考人の陳述ができればよかったですと思うんです。

そういった中で、私たちも報道でしか知り得ない部分がございますけれども、例えば昨年の十一月の衆議院選挙のとき、あのときは、各党、マニフェストという形でこの道路公団問題を取り上げたと思います。そのときに、民主党のマニフェストの中では、無料化にすると、かなりインパクトのある提案であったと思いますし、また、それとともに、最近の報道では、やはり全部無料化すると借金返しはどうなるんだといういろいろな指摘もあったようで、その中で、首都高、阪高は有料にするみたいな報道もなされておりました。

そこまでの情報でしかないんですけれども、その上であえて参考人の皆様方にお伺いをしたいんです。

先ほど、猪瀬参考人だったと思うんですが、受益者負担の問題、十分の一しか自動車が高速道路を走っていないみたいなお話をされましたけれども、まさに今回の民営化の論議の大きな焦点となったのは、四十兆もの債務をどうしていくのか、どうやって返していくのか、本当に返せるのか、こういったことが大きな問題であったと思います。

そうしますと、無料化とした場合に、受益者負担ではなくて税で返していく。いわゆる高速道路を利用しない人がそれだけの負担をして、果たして理解が得られるのかどうか、こういった問題が出てくると思いますけれども、その点につきまして、四人の参考人それぞれ、藤井先生からお伺いできればと思いますので、よろしくお願ひいたします。

・・・(中略)・・・

中山参考人 まず無料化ですけれども、詳細がはっきりわかりませんので正確なことは申せませんが、一つは、やはり負債の返済を優先すべきではないかと思ひます。同じ料金を下げるのであれば、高速道路以外にも料金を下げた方がいい分野というのはたくさんあると思ひます。ですから、そういう意味では、まず返済を優先すべきということ。

それからもう一つは、実質的に税金で補てんする形で無料化をするとすると、地域経済に与える影響も無視できないと思ひます。例えば、今でも、九州の南部から高速道路を使

って博多まで買い物に行くという人がふえています。これを無料化してどんどんそういうことを進めていくとなると、地元経済から見てもかなり厳しい状況が起こってくるのではないかと思います。

それを民間企業の努力でやるというならともかく、税金で補てんする形でそういうことをするということが果たして地域経済という点から見て望ましいのかどうか、その辺はもう少し慎重に考える必要があるんじゃないかと思います。

．．．(中略)．．．

高木(陽)委員 続いて、四人の参考人にお伺いをしたいと思いますが、先ほどから何度か出てきた帰属の問題。四十五年間で返済をして、それで帰属は国の方になってくる。公共的なものだ、こういう考え方だと思うんですけども、高速道路というのはそもそも公共財なのか、または国民の共有財産と考えるか否かということです。

民営化推進委員会の中でのいろいろな論議で、特に田中参考人たちは、株式会社として永久有料化、そういう発想をずっと主張されたようでありましてけれども、公共財として国に帰属していった方がいいのか、それとも、借金が返せてもずっとやっていった方がいいのかということ、再度四人の方々それぞれにお伺いをしたいと思います。

．．．(中略)．．．

中山参考人 まず、公共財かどうかということですが、これは、その性格から見ても、明らかに公共的な性格が強いと思います。

ただ、問題になりますのは、公共という場合、国か自治体かという一つの大きな問題があると思います。高速道路なんかでも、例えば東名とか名神のように明らかに受益が広範囲に及ぶ道路と、同じ高速道路といっても、確かにネットワークは組んでいるものの、その受益の範囲が非常に限定されている高速道路、いろいろとあるわけですね。

先ほどのむだの議論とも関係しますけれども、一般的に、補助事業とか直轄事業は、とってこないと損だという地元の意識が非常に働かちだと思えますね。補助事業や直轄事業でも地元負担はありますが、地元から見ると、国の税金は自分のところがとってこないとよそでとられてしまうだけだ、そういったところが非常に大きなむだを生んできたと思います。

高速道路も一緒でして、広範囲に受益が及ぶような高速道路はともかくとしまして、そうとは違う、一つの県内でとどまるとか、たとえネットワークを組んでいてもそれが非常に限られたエリアの場合は、国が全部考えるのではなくて、できるだけ地方分権を進めて、地域で自分たちのお金の使い道を考えられるような仕組みをつくるのがむだを省く上で一番重要ですし、また、いずれそういったところがきちっと高速道路を管理していくべきではないかと思っています。

ですから、基本的には公共財ですが、それを国か自治体かという、その辺は一律に国というふうにはなり得ないのではないかと思います。

．．．(中略)．．．

赤羽委員長 穀田恵二君。

穀田委員 きょうは、本当に御苦労さまでございます。貴重な御意見を本当にありがとうございました。

まず最初に、中山参考人にお聞きしたいと思います。

実は、京都でも市内に高速道路が乗り入れられるという計画がずっとありまして、また、お聞きすると、中山参考人は奈良のようであり、奈良でも、平城京のあたりを高速道路が入るというようなことまであるそうです。

ですから、きょうはそういう点をひとつお聞きして、先ほどありましたように、国民に

多額の財政負担をさせる、今の時点で発生させるというのは、存在しているもとでは、よくない。

私は、社会資本整備のあり方として、このままつくり続けるというのは問題じゃないかという立場に立っています。特に都市部での高速道路建設については、午前中にもお話ししたんですが、大気汚染、さらに騒音、振動や環境、まして、京都や奈良の場合には景観への影響という問題を考慮して、抜本の見直しが必要じゃないか。したがって、都市のど真ん中に高速道路については私は反対だという立場です。その点の御所見をお聞きしたいんです。

特に、いつも論議の中心になるのは、京都でも奈良でもそうですが、中の渋滞が大変だからということになるんですが、私は、総合的な交通体系自身が必要じゃないかと。だから、高速道路をつくれればいいというものじゃないという点も私の考えでございますが、その辺の御所見をまず最初に伺っておきたいと思います。

〔委員長退席、今村委員長代理着席〕

中山参考人 この間、ヨーロッパ等でも二十世紀型のまちづくりの見直しはかなり進んでいると思います。とりわけヨーロッパなんかでも、歴史的に重要な町の真ん中に高速道路を通すということは皆無じゃないかと思います。むしろ、この間、ヨーロッパで重点的に取り組まれていますのは、町の中に乗り入れる車をどうやって減らしていくのか、それをどういう形で公共交通に置きかえていくのか。二十一世紀はどこの国でも、とりわけ先進国では高齢化が進みますけれども、高齢者にとって優しい移動手段とは何なのか、そういったことが各国で議論されていると思います。

そういう中で、町の中に高速道路を乗り入れるというよりも、むしろ今支配的になってきているのは、かつての路面電車とは違いますけれども、新型の路面電車、LRTとか、もしくは、日本の各地で取り組まれてきていますけれども、コミュニティーバスとか、そういった公共交通を拡充していくことで動きやすい地域社会をつくることできないか、そういったことが特にヨーロッパなんかでは顕著に議論されていると思います。

また、これは、今議員がおっしゃったように、環境問題にとっても非常に重要ですし、地域経済という点から見ても非常に重要だと思います。高速道路をつくりますと、どうしても町の中から外部に消費が出ていってしまいます。反対に、高速道路ではなくて、そういった公共交通で町の中を移動しやすいような町に変えていった場合は、もう一度中心部の活性化が図られるということが起こっています。

そういった意味では、二十世紀は確かに、自動車交通というのは便利ですから、そういったことを重視したかもしれませんが、これから二十一世紀、高齢化が進んでいく、むしろ中心部の活性化をもう一度考えていく、そういう時代では、高速道路を通すよりも公共交通網を拡充して、町の中で人々が移動しやすいような、とりわけ高齢者でも移動しやすいような交通体系をつくっていくことが重要ではないかと思います。

穀田委員 二つ目に、先ほど猪瀬参考人もおっしゃいましたけれども、京都の場合は近くに三つ高速道路を建てようというもので、おかしいという話がありました。同じように、実は淀川左岸線とありまして、えらい小さい話になりますけれども、それも今度は阪神高速の方でいいますと、公団は不採算路線と判断しているんですね、私は当然だと思うんですけども。

ところが、それをやりますと、もともと道路公団が今のやり方でつくる場合には大阪市は六十億円の負担でよかったんだけど、今度、自力でやるとなると三百八十億円の負担になる、こういう事態になりかねないんですよ。だから、私は、先ほど中山参考人がおっしゃった、地方自治体としても、今の財政負担という問題からしてもそう簡単じゃないんじゃないか、だから、そういう角度も含めて物を見る必要があるんじゃないかと思うので、その辺をもう一度中山参考人をお願いしたい。

もう一つ中山参考人をお願いしたいのは、先ほど、最後の方で公共事業のあり方ということを行っていますよね。私は、参考人がいろいろな文書で書いておられますが、改めて、第三の道という形で求められているんじゃないかと思うんですね。

その辺の詳しい点を二つ、ちょっとお話しいただければ。要するに、地方自治体との関

連、それから公共事業のあり方、第三の道ともいうべきもの、こういう点の参考人の御所見をお伺いしたいと思っています。

中山参考人 まず阪神高速道路の件ですけれども、その大もとにあるのは都市再生の考え方だと思います。とりわけ、この都市再生、二〇〇四年度予算を見ましても、国際空港、拠点港湾、大都市の環状の高速道路網整備、そういったところは、財政が非常に厳しい中でもかなり優先的に予算が割かれていると思います。もちろん、すべて一〇〇%国が責任を持つわけじゃなくて、今おっしゃったように、自治体に対しても非常に大きな負担になってきます。財政状況が厳しい中で、こういった環状の高速道路網整備を優先させないのだめなのかということ、むしろ私自身は、もうちょっと慎重に考えるべきではないかと思っています。

これは国土交通省の今の予測がいいのかどうかは別としまして、少なくとも、もうあと二、三年で日本の人口はピークになります。またさらに、ややおくれますけれども、自動車交通量、自動車の所有が減っていくのも明らかです。そういった時代になることが明らかであるにもかかわらず、果たして、環状の高速道路網を大都市部にまだこれからつくっていくかという、この辺はもうちょっと慎重に考えておく必要があるのではないかと思います。

それからもう一点、公共事業の基本的な考え方なんですが、まず、従来のように、どちらかというところ公共事業予算を地方に、余り言葉は適切じゃないかもしれませんが、ばらまくような形での地域振興というのは決して望ましくないと思います。これがこの間の公共事業に依存する地域経済をつくってきましたし、膨大な財政赤字をつくってきた原因ですので、従来のように公共事業中心に地域経済を支えていくというのは望ましくないと思います。

さりとて、では、公共事業をこのまま一気に減らしてしまって、都市再生を重視することで、日本のかなりを占めている地方経済をこのままいくと破綻させてしまっているのかということ、これもよくないと思います。

むしろ、そういった公共事業予算を大幅に見直して、先ほど申しましたように、第一次産業とか製造業とか社会保障とか、そういったところできちっと地域で雇用が確保できる。むしろ公共事業予算を地域で、そういったところで雇用が確保できるような予算に回して地域経済の自立を図っていくという、従来とも違うし、さりとて都市再生とも違うような、そういった路線を考えていくことが地方にとっては一番重要ではないかと思っています。

・・・(中略)・・・

赤羽委員長 これにて本日の参考人に対する質疑は終了いたしました。

この際、参考人の皆様方に、本委員会を代表いたしまして、御礼のごあいさつを申し上げます。

本日は、参考人の皆様方におかれましては、大変遅くまで、また、長時間にわたり貴重な御意見を賜りましたことを心から御礼、感謝を申し上げます。本当にありがとうございます。本日ちょうだいをいたしました皆様方の貴重な御意見を今後の審議の参考として、議論をより一層深めてまいりたく存じ上げる次第でございます。今後とも、何とぞ御指導のほどよろしくお願い申し上げます。

本日は、大変にありがとうございました。

次回は、明十四日水曜日午前九時五十分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後六時二十九分散会