

**○笠井委員**

日本共産党の笠井亮です。冒頭に、海上自衛隊のイージス艦「あたご」が千葉県房総半島沖で漁船清徳丸に衝突をしてお二人が依然行方不明の事故、このことに対して、改めて強く抗議をいたします。

総理に、一刻も早い救助と真相解明のための努力を強く求めたいと思います。そして、政府、とりわけ石破防衛大臣の責任は重大であります。大臣の罷免を要求いたします。

委員長、きょうは道路問題の集中審議であります。改めて、今回の事件、さらには米兵の少女暴行事件など、一連の問題について集中審議を行うように私も理事会で提起をいたしました。既に決められた日程に加えて、その実現を強く求めておきたいと思っております。取り計らいをよろしくお願いいたします。

**◆逢沢委員長**

ただいまの御提案、予算委員会理事会で取り扱いを協議いたします。

**○笠井委員**

それでは、本題に入ります。総理、まず初めに伺いますが、東京湾横断道路、アクアラインを御利用になったことはございますでしょうか。

**◆福田内閣総理大臣**

あります。

**○笠井委員**

利用されているなら話は早いわけですが、このアクアラインは、パネルがございまして、ここにあるように、川崎市と千葉県の本郷市を結ぶ、全長十五・一キロということですが、自動車専用の有料道路であります。総額一兆四千四百億円、一メートル当たり一億円、こういう巨額のお金を投じて建設されたものであります。

そこで、総理、一九九七年十二月に夢のかけ橋とも言われて開通をしまして、昨年十二月でちょうど十年が過ぎましたけれども、この道路はうまくいった、成功したというふうにお考えでしょうか。いかがでしょうか、総理。

**◆福田内閣総理大臣**

成功したかどうかということは、採算性とか、そういったようなことについて言われているんだろうと思います。これは、計画交通量と実績の交通量が大きく乖離してしまったということで、この事態ということについては厳しく認識をいたしております。

ですから、今後、こういうようなプロジェクトについて、有料道路制度の運用、その際の採算性、これは厳格にチェックするという必要もございますし、社会経済状況等の変化に適切に対処するということが極めて重要だと考えております。

**○笠井委員**

今、総理が言われましたが、計画交通量と実績に大きな乖離があったと。政府もこれまで、こういう結果について反省していると繰り返し国会で答弁してまいりました。

私は、国土交通大臣の諮問機関、社会資本整備審議会の報告の中にこういう一節を見ました。本州四国連絡道路や東京湾アクアラインについては、利用交通量が当初の計画を大きく下回っている、結果として採算見通しの失敗を招いた、ということなどについて猛省しなければなら

い、このように厳しく指摘をしております。そして、今後同じ過ちを繰り返さぬようにということで、幾つかの問題が明記をされているわけであります。

冬柴大臣、そういうことが指摘されているということは間違いありませんね。

#### ◆冬柴国務大臣

私も、現在国土交通大臣における立場で猛省をしなきゃならない、そのように思います。

ただ、もう弁解は無用でございますけれども、本当に日本の経済というものが、それまでGDP世界第二位とか一位とかいっていたのが物すごく落ち込んだという事態があったことはもう御案内のとおりでございます。そういうもの、それからまた、料金設定も高いというようなことから、そういうふうに当初見込みよりは利用していただく方が著しく少ないということについては、猛省しなければならないと思います。

#### ○笠井委員

弁解無用だったら弁解しない方がいいんです。

では、ちょっと伺いますが、当初、一九八七年に立てられた建設費などの借金返済計画では、一日の計画交通量を初年度三万三千台、それが二十年後には六万四千台というふうにふえると予測していた。そして、三十年で借金を返済する計画だったわけであります。大臣、その計画どおりにはいかなかった、まさにそういうことでいいわけですね。端的にそのことだけお答えください。

#### ◆冬柴国務大臣

お説のとおりです。いかなかった。

#### ○笠井委員

要するに、当初の計画どおりいかなかった、うまくいかなかったという問題であります。料金を値下げして多少交通量がふえるというのは当たり前の話で、全然、全体っていない。

国土交通省から、きのう夜遅くになってようやく資料をいただきました、もう大分前に求めていたんですが。この借金返しの償還計画というのが、開通以来三度もつくり直されているわけがあります。

最初に、一九八七年に立てられた計画では、三十年後に借金すべて返すというふうになっておりました。それが、二回目につくり直した計画では、これは、一九九七年、開通時ですが、開通してから四十年後に返すということで、さらにずっと先までいきました。

そして、その次にまた三度目の返済計画ですが、これが二〇〇〇年、開通から三年後ですが、このときに、返せるという最後の年が開通してから五十三年後というふうになりました。そして、さらに、一番直近でいいますと、平成十八年、二〇〇六年に、これは今の返済計画だと思うんですが、実に二〇五一年、ここでようやく返すことができる、こういう形での一覧表になっておまして、これは本当に何度も何度もうまくいかないから繰り返し延べしている。世間ではこういうのを失敗というんだと思います。

二〇〇五年の民営化後のアクアラインを含む全国道路網の借金残高というのは実に四十六兆円、アクアラインはそういう中で全国一の大赤字路線とも言われております。そして、このアクアライン着工決定時の日本道路公団総裁で元建設事務次官の高橋国一郎氏は、新聞のインタビューでこうおっしゃっています。調査を長いことやって、採算がとれないことはわかっていたが、政治決定が出た以上、虚偽の数字を出すため鉛筆をなめざるを得なかった。ここまで言っているわけでありまして、これは、政治の責任は重大だと私は思います。

ところが、東京湾にこのアクアラインだけじゃなくともう一本、このパネルにございますが、東京湾口道路ということで、第二アクアラインとも言われる、そういうまた大きな道路をつくら

うという計画がございます。

冬柴大臣、この東京湾口道路、これは一体どんなもので、幾らかかるというふうに見積もりをされているのでしょうか。お答えください。

◆冬柴国務大臣

全くそういう点についての調査もいたしておりません。幾らかかるかというようなことは調査いたしておりません。幾らかかるかというような……（笠井委員「幾らじゃなくて、どういものですかということ」と呼ぶ）ああ、どういもの。それは、地域高規格道路の路線として、そこへ書かれていますけれども、候補として挙げられているわけでございまして、正確な地域高規格道路、先ほど言いましたけれども六千九百五十の中には入っていません。外です。

◆山本（幸）委員長代理

国土交通省平井副大臣。（笠井委員「いや、委員長、いいです。それで結構です」と呼ぶ）指名しました。

◆平井副大臣

委員がお聞きになったことに正確にお答えします。

橋梁、トンネル、両方で検討ということで、この場合は新技術、新工法、これでコストを大幅に削減するということでもあります。

○笠井委員

一回失敗したものの上にまたつくろうというのに、候補路線に挙がっていて幾らかかるかというのは調査もしていないという話ですから、これは全くひどい話です。

しかも、これはちょっと何かということの説明してほしかったんですが、アクアラインの外側に寄ります、東京湾の入り口に横断道路を建設しようというわけでありまして、全長十七キロでありますから、アクアラインよりも二キロも長いというものであります。

橋にするかトンネルにするか今検討中という話がありました。具体的には幾らになるかわからない、調査もしていないということではありますが、まさに、もう一つ長大なトンネルを東京湾につくろうということでもあります、あるいは橋をつくと。（発言する者あり）そうです。まだつくるのかと与党席からありました。

アクアラインの失敗を受けて、今度は成功する保証、これは今候補路線に挙がっていますが、これが成功するという保証はどこかにあるんですか。必ず採算がとれるというようなことを考えて、今候補路線に挙がっているのでしょうか。大臣、いかがですか。

◆平井副大臣

このようなプロジェクトは、候補路線ということではありますが、検討しているという段階であります。

○笠井委員

二度と同じ過ちを繰り返さないように、ここまで厳しく言われていて、検討する候補路線に挙がっているということ自体が私は異常だと思います。何の見通しもなしにそういう調査検討、計画の取り組みを進めようとしている。

湾の入り口や海峡などをつなぐ長大な横断道路というのは、この東京湾口道路だけではありません。政府が一九九八年に閣議決定した総合開発計画というのがありますが、これを見ますと、海峡横断道路プロジェクトというので、いわゆる長大な橋、道路というのが、六つあると思うんですけれども、挙げられております。

どんな候補が挙がっているのか、総額幾らなのか、お答えください。

#### ◆平井副大臣

六つの海峡横断プロジェクトは、東京湾口道路、紀淡、関門海峡道路、伊勢湾、豊予、島原天草長島連絡道路ということになります。

事業費は、基礎的な段階の調査でありますので、未確定であります。

#### ○笠井委員

これをパネルにしてまいりました。今お話ありました東京湾口道路、伊勢湾口道路、紀淡連絡道路、それから豊後伊予連絡道路、関門海峡道路、そして島原天草長島連絡道路、実に六つも、さらにこれから候補路線ということに入っているということになります。

総理、そこで伺いたいんですが、先日の当委員会でのやりとりの中で、この六つのプロジェクトについて問われて、夢のある話だということをお答えされましたが、採算がとれる保証もない、そして失敗の大赤字の前例がある、それしかないのに候補路線にしてこれから決めていくという話は、私、夢などという代物ではないと思うんです。夢ではなくて無謀だというふうには言わなきゃいけない、夢と言うなら悪夢だと言わなきゃいけない。総理、そうじゃないですか。いかがでしょう。

#### ◆福田内閣総理大臣

この海峡の横断プロジェクト、これは事業の規模が大きいですよね。ですから、当然お金もかかるわけです。ですから、画期的な技術開発が行われて、そして大幅なコストダウンをできるといったようなことが可能でないと、実際にはできないと思います。

個々のプロジェクトを進めるかどうか、これは、必要性、採算性、当然でございますが、厳格に検討した上で判断すべきものであると考えております。

#### ○笠井委員

厳格に判断した上でと言われましたが、これはそんな先の話じゃなくて、今年度末、三月末までに閣議決定をしようとしておられる国土形成計画という中にこの問題も入っている問題であります。原案の中にいずれも候補路線として盛り込まれております。

だから、総理自身がこれからこれを閣議決定するという事で位置づけるということになるわけですが、そういうことで、これはどうなのかというお考えはいかがですか。

#### ◆冬柴国務大臣

今総理が述べられたとおりに全国計画では書かれているわけございまして、大幅なコスト削減を前提として、必要性、採算性を厳格に検討した上で判断されるものでございまして、過去の経緯からそれは取り消さずに、調査は、調査というのはいろいろな調査をしているだけの話でありまして、やるとかやらぬとか、そういうことをそこで書いているわけではありません。

#### ○笠井委員

厳格に検討する、よく調査した上で、まだはっきりしていないんだというふうに言われましたけれども、じゃ、大臣に伺いますが、この東京湾口道路を含む六カ所の大型長大プロジェクトでありますけれども、これには、旧建設省が一九九四年に候補路線に指定して以降、調査費を計上していると思うのです。だから、何ら具体的に進めていないんじゃないかと、実際、税金をつけて調査している。今日までの調査費の総額は幾らになりますか。

#### ◆平井副大臣

五年間で約二十二億円でございます。

**○笠井委員**

九四年からついていますから、十年以上ありますから、全部言ってください、総額。五年間と少なく言わないで。平成六年からつけているでしょう。

**◆平井副大臣**

済みません。私は暗算が苦手なのですが、平成六年度が二百九十五億、七年度が三百五十四億、四百七十……（笠井委員「合計額を教えてください」と呼ぶ）単位百万、済みません、間違えました。失礼いたしました。ちょっと待ってください。（笠井委員「ちょっと委員長、とめてください、これじゃだめです。時間をもったいないから」と呼ぶ）

○山本（幸）委員長代理 速記をとめてください。

〔速記中止〕

○山本（幸）委員長代理 速記を起こしてください。

国土交通省平井副大臣。

**◆平井副大臣**

約七十七億円でございます。

**○笠井委員**

七十七億円もつけているんです。何もやっていないんじゃない。これだけの税金を調査費と称して投じているわけですが、大臣、じゃ、こうした東京湾口道路などの六カ所のプロジェクト、この調査というのは一体、調査費をどこがもらって実際やっているのか、請け負っているのか、その実際に受注をしている調査の相手について答えてください。

**◆平井副大臣**

六プロジェクトの調査につきましては、広域的な経済調査や一般的な技術検討とあわせて調査が進められており、特定の発注業務として特定することあるいは分離することは困難であって、特定の海峡横断プロジェクトの発注先を特定することは困難、ほかのことも一緒に含めてやっているということでございます。

**○笠井委員**

税金で調査費をつけてやっている相手が言えないという話の方がおかしいですよ、これは。本当に言えないんですか。

**◆平井副大臣**

要するに、これだけをやっているわけでないで、トータルでわからないということでございます。

**○笠井委員**

答えられない、だれに払ったかわからないという話でありまして、私は、もうこれは月曜日から出してくれと言っているんですよ。調査費という形で税金、道路特定財源から渡っているのに、どんな団体に渡っているか、いっぱいあればいっぱい言ってもらえばいい、それが言えないというのは、何かやましいことがあるんじゃないか、そういう疑問が出てくるのも当然であります。

そこで、私も答えを待つ前に、急いでいろいろなことを調べてみました。ここに、財団法人海洋架橋・橋梁調査会というのがあります。（発言する者あり）いや、出さないから調べたんですよ。

国交省が随意契約理由書というのをを出してしまして、相手先が書いてあるんです。関門海峡道路など一件橋梁構造及び事業手法の検討業務、これを随意契約でやっているという理由書があります。

ここに、この財団法人のことが出ておりまして、説明が書いてあります。財団法人海洋架橋・橋梁調査会というのは、「昭和五十三年に建設大臣の許可を得て設立された法人であり、全国の海峡横断プロジェクトを検討する「海峡横断道路プロジェクト技術調査委員会（国土交通省・本四公団（現本州四国連絡高速道路（株））・学識者）」の委員であるとともに、海峡横断道路プロジェクトをはじめ、離島架橋事業から海外の長大橋梁プロジェクトに至るまでの数多くの技術調査・技術検討を行って」いるということで、この湾口道路を初め六つのことをカバーする、そういう仕事で調査している、こういうふうに随意契約の理由書に書いてある、そういう団体であります。

パネルをごらんいただきたいと思います。この財団法人の役員を見ますと、理事長には旧建設省の道路局長、そのほかにも国交省などの天下りOBなどが理事などについておりまして、全役員の半数以上を占めております。そればかりか、大手ゼネコンの大成建設会長を初めとして建設業界団体の会長クラスがずらりと名前を連ねているというのが、このパネルでございます。

この財団法人のホームページにあります、ここ数年間の事業報告書というのを見てみますと、受託業務として、海峡横断プロジェクト及び離島架橋の施工技術及び社会経済調査を請け負ったというふうに記されております。

冬柴大臣、国交省は答えられないんだという話をしておりましたけれども、少なくともこの団体が、橋をつくる、道をつくる、この仕事を、調査を請け負っているというのは明らかじゃないんですか。それについては、何か隠す理由でもあるんでしょうか。いかがですか。だって、そういう文書があるんだから。

#### ◆平井副大臣

隠す理由はありませんので、また調査をさせていただきます。

#### ○笠井委員

では、この財団がやっているということは、それは確認できますか。

#### ◆冬柴国務大臣

道路事業に関する業務執行のあり方改革本部というものを私をトップにつくりまして、ここで洗いざらい調査します。そして、私が、要するに、私は庶民ですから、役人でも何でもないので、庶民の目線で見てもおかしいというものはきちっと改革をいたします。

#### ○笠井委員

総理、こういうことがあると、本当に、発注元の国交省OBとそれから受注先の業界団体が一体となって、自分たちが将来請け負う可能性がある仕事もうまくわかるようにということを経営で調査していると言われても仕方がないという状況です。こんなことだから、採算を度外視して計画はどんどん進められていくことになる。現に、この団体の事業報告書を見ますと、設計、施工技術などが中心で、採算性や国民にとっての必要性などは、調査というのは出てこないんですよ、項目に。アクアラインで実証済みの失敗が繰り返されることになるのは明白だと思います。

そこで、最後に総理、アクアライン失敗した、そして猛省すると言われてましたが、そういう形で、さらにどんどんどんどん計画してプロジェクトをやっていく無謀な道路計画を、この三月末までには国土形成計画ということで閣議決定をされるという形になるわけですが、とんでもないと思うんです。こんな決定、やめるべきだと思うんですが、総理、いかがでしょうか。閣議決定の問題ですから、総理、お願いします。

#### ◆冬柴国務大臣

きょうの議論等も踏まえて検討させていただきます。私の方が閣議にお願いするわけですから、いたします。

#### ◆福田内閣総理大臣

先ほども申し上げましたけれども、こういう道路特定財源とかいうような国民にお願いをしている案件につきまして、これはやはり透明性、公平性、いろいろな角度から、間違いないというものをやらせていただきたい、そのための努力をさせていただきたいと思います。

#### ○笠井委員

最後に一言ですが、政府のやり方というのは、ともかく湯水のように道路特定財源を使って、次から次に無謀な計画を進めるということになっている。こんな制度を十年間も延長する道理というのは、私、全くないと思います。道路特定財源を一般財源化して、社会保障や教育、さらにはあかすの踏切、あるいは生活関連の道路をつくるために使えるように、そういう財源にして、暫定税率は廃止すべきだ、このことを強く求めて、質問を終わります。