

○笠井委員

日本共産党の笠井亮です。二月の二十一日に続いて、まず、海峡横断道路プロジェクト問題について伺いたいと思います。

先日の私の質問で、東京湾口道路を初め全国六つの計画の実態をただした際に、国土交通省は、今日までに約七十七億円の調査費を計上してきたことを明らかにいたしました。冬柴大臣は、その調査の発注先について、隠す理由はないので調査させていただくというふうに約束をいただきましたが、調べていただいた結果はどうだったのでしょうか、お答えください。

◆冬柴国務大臣

三月十日をめどにお知らせをしたいというふうに思います。

○笠井委員

質問してから一週間過ぎているんですけども、随分時間がかかるわけですね。まだ予算審議をやっている、こういう問題はどうかということをやっているわけですから、これでは終われないということは明らかだと思います。

前回のときも、調査するというふうに明言されながら、なかなか調査は困難だと言われたけれども、調査、調べると言っていて困難だと言うのはどういうことかという大きな疑問になりました。

それで、私、先日の質問の際に、国土交通省所管の財団法人海洋架橋・橋梁調査会が、海峡横断道路プロジェクトの特定業務、競争入札なしの随意契約で受注している事実を、国土交通省の随意契約理由書というのを挙げまして実際にただしました。ところが、この財団が発注先に含まれていることすらお認めにならなかったわけでございます。

そこで、配付資料をごらんいただきたいと思います。国土交通省がホームページ上で公開している調達情報をもとに、二〇〇五年度から二〇〇七年度までの三年間に、関連業務であることが特定できたこの財団法人の主な受注実績を一覧にしたものであります。

これをごらんいただいてもわかりますように、この財団は、私が指摘した関門海峡道路のほかにも、東京湾口道路や伊勢湾口道路、紀淡連絡道路など、判明しただけでも十五件もの、これを足しますと五億円以上になります、関連業務をすべて随意契約で受注をしております。国土交通省の公開情報にあるものさえ、こうやって拾えば私でもわかるんですね。

こういうことが受注先に含まれているとは言えないんですか。それさえ言えないんでしょうか。どうでしょうか、大臣。

◆冬柴国務大臣

私は、架橋の問題と、それから今、道路橋といいますか、橋、橋梁部分が非常に補修とかそういうものに迫られているわけです。そういう問題についての研究の成果とか、そういうものがあるものから、私どもは、その仕分けと、それから年度ごとのもの、それから今問題にされている海峡横断プロジェクト、そういうものに幾らかけられたのか、そういう問題を仕分けし、そして、そのお尋ねの問題にきっちり答えるために調査をさせていただいているわけでございます……（笠井委員「では、この財団が入っていることはいいんですね」と呼ぶ）それはいいですよ。

○笠井委員

では、財団は含まれているということでありませう。ようやくお認めになりました。

しかし、もともと資料を求めたときに、これは七十七億円と答弁ありましたが、そのもとになるものについて、この六大架橋に関連する調査費ということで、ちゃんと平成六年度から

十九年度まで幾らその調査費を出したかということは出ているわけですから、相手先がだれかなんというのは、これは当たり前のことなんです。それで、発注先の、もとの、それぞれの幹線道路調査事務所に問い合わせれば、これは一発でわかるんです。

何で三月十日までかかるんですか、これを調べるのに。

◆冬柴国務大臣

先ほど申し上げたとおりです。これだけ、架橋だけやっているんだったら、それはもうすぐわかるんですよ。しかし、それは仕分けをしてもらわなきゃならないんですよ。そういう意味で申し上げたわけでございまして、三月十日と申し上げていますが、できるだけ早くいたします。それが最終だということにしてください。

○笠井委員

架橋の調査に幾ら出したかというのがあるわけですから、仕分けも何もない。しかも、調べますと言いながら、調べるのはなかなか大変ですというお話なので、これは国土交通省ではちがが明かない。これはやはり総理の責任で受注先を明らかにすべきだと私は思うんです。

なかなかこの財団についてもお認めにならなかった。私は幾つか調べてみたので、聞いてみたいと思います。

この海洋架橋・橋梁調査会というのは、海峡横断道路プロジェクトの関連業務のほかにも、道路整備特別会計から業務を受注していると思いますが、二〇〇五年度からどれほどの業務を受注しているのか、年度末の金額と総額を明らかにしてください。これは国交省で結構ですが、副大臣ですかね。

◆平井副大臣

せっかくの御質問ですから、前回の総調査費ですね、私は七十七億円というふうにお答えをさせていただきましたが、あれは私の計算ミスでございまして、六十八億円にまず訂正させていただきたいと思います。済みません、暗算が苦手で申しわけありません。

それで、道路整備特別会計から海洋架橋・橋梁調査会への十八年度の支出額ということでございますが、これは、道路特会からの支出額は二十九・六億円であります。

○笠井委員

六十八億百万円ということで訂正がありましたけれども、大体、通告していたのに、慌てて電卓をここでたたくから間違えるんですよ。

今、平成十八年の話がありましたか。では、平成十七年と十九年、この二年についても調べて報告してもらえますか、この道路特会から幾ら出ているか。

◆平井副大臣

早急に調べて報告させていただきます。

○笠井委員

この財団について役員給与はどうなっているか。専務理事、常務理事、それぞれの年収を述べていただきたいと思います。

◆平井副大臣

当該法人の理事会の決議を経て理事長が定めた役員給与規程による役員給与の年収額の上限を試算すると、専務理事一千七百二十六万、常務理事一千六百四十九万となりますが、現職の役員は経過措置により十八年三月三十一日に受けていた俸給が支給されており、当時の規程による役員給与の年収額の上限を試算すると、専務理事一千八百三十八万、常務理事一千七百五十五万となります。

○笠井委員

随分もらっているんですよね。

では、これまでの内部留保の金額、この財団は幾らですか。

◆平井副大臣

平成十八年度決算で内部留保額は十一・九億円であります。

○笠井委員

随分なものがあります。

この財団の理事長の山根元建設省道路局長は、昨年十二月二十八日付の地方紙、岐阜新聞ですけども、今日の一万四千キロの高速道路計画の大もとになった七千六百キロの路線選定の経緯について、こう言っています。当時、自民党の中は大変だった、我も我もと一週間したら希望路線で日本地図は真っ黄色になってしまった、それで、やはり建設省の案じゃないととまとまったというようなことで、内情を明らかにしておりますが、まさに道路問題に深くかかわってきた人が今トップの財団であります。

国交省OBと業界幹部が役員の多数を占める、前回お示しをいたしました、こういう財団法人が毎年多額の調査費を受け取っている、そして海峡横断道路計画にかかわっている。

冬柴大臣、そういうことを国民に知られるとまずいということで、聞いてもなかなかこういう受注先をおっしゃろうというふうにならないんじゃないですか。

◆冬柴国务大臣

私は、この財団も含めて、今詳細に調査をして、そして、私は私なりの政治判断で処理をしたいと思っております。

この海峡横断プロジェクトというのは、今からそれが主題なんでしょうけれども、私ども、これは予定路線ということですけども、予定なんですね。(笠井委員「候補路線」と呼ぶ)ごめんなさい、候補路線。ややこしいんですけども、候補路線ということですけども、これを格上げしたりなんかするときには、私は、国会に諮るようなことを、例えばいろいろな架橋とか、大きな架橋とか大きなトンネルとか、今はそういう余裕は全然ないと私は思います。しかしながら、今まで長い間、これは検討されてきた案件なんですね。したがって、これをもし格上げをする、整備というところまでいくかどうか、それは別として、その場合には国会に諮る、そういう手続を決めたいと思います。

それから、支出について御指摘がありました。この点について私どもは、調査をした上で、本当にきちっと国民の目線に立って処理をいたします。

○笠井委員

前回も、庶民だ、国民の目線というふうにおっしゃいました。ほかの財団のこともこの間議論になってきましたが、きちっとしますということは、この財団についても存続も含めて検討もする、調査して、そういうことでよろしいですか。端的に教えてください。端的に一言、イエスカノーか。

◆冬柴国务大臣

この財団法人海洋架橋・橋梁調査会というのは、いろいろな仕事をしているんですよ。ですから、それを存続までと言われたら、それは……(笠井委員「存続も含めて」と呼ぶ)いやいや、それは、私は今調査しているわけですから、その結果によって早く措置をいたします。

○笠井委員

きちっとするかどうかは国民がきちっと見ています、これは。大変な問題であるということをお願いしたいと思います。

そこで、もう一つですが、総理も冬柴大臣も、道路問題でいいますと、この間も、地元の御意向等を承りながら、十分な協議と検討を経た上でやるということで、地元の意見を尊重すると繰り返し言われてきました。

それでは伺いますが、冬柴大臣、地元の意見を計画決定過程にきちんと反映するという制度的保障というのはお持ちなんですか。例えばどんなものがあるかと、この間を端的にお答えください。

◆冬柴国務大臣

道路事業計画の策定というものにつきましては、いろいろな手続があります。ですから、地元から申請がなければ、これは上らないですよ。それは、地元の御負担もあるわけですし、そして都市計画決定、これは知事がやられるんじゃないですか。それから環境アセスメント、これもそうじゃないですか。そういうものの手続を経た上で、整備をしてほしいという申請は地方から上がってくるんですよ、地方から。我々が職権でここは道路をつくるべきだとか、そういうことではないわけでございます。

それについては、市民参加型道路計画プロセスのガイドラインというものを策定いたしておいて、計画の初期段階から幅広く意見を聞きながら計画づくりを行うという取り組みも進めております。

そういうことです。

○笠井委員

今、市民参加型ということで、いわゆるP Iだと思うんです。パブリックインボルブメントと言われますが、そういう住民の意見の仕組みがあるとおっしゃっていますが、肝心の計画の承認を受けるときに、きちんと判断材料として提出して、反映しているかという問題であります。

昨年十二月二十五日に国幹会議が開かれて、東京外郭環状道路、外環道の東京都内にかかわる関越道から東名高速の区間の基本計画が承認をされました。練馬、杉並、武蔵野、三鷹、調布、狛江、世田谷、この間の十六キロの計画は、周辺住民の反対で長年凍結されてきたものであります。三十年の空白とも言われておりました。

それを、東京都と国が推進して、昨年四月に、地下四十メートルに五階建てビルに相当する大トンネルをぶち抜くという計画に変更されました。事業費は一兆六千億円、一メートル当たり一億円という莫大なものであります。

この計画をめぐって、P I、住民参加制度で、外環沿線協議会が二〇〇二年六月に発足をして、住民、地元自治体、国土交通省、東京都で構成されて、二年間にわたって四十二回の議論を行って、二〇〇五年には沿線会議が発足をして、賛否両論がいろいろ闘わされてきました。そして二年間の取りまとめということで、このP Iの冊子も分厚く出ております。

また、この問題でいいますと、この間、沿線自治体からもさまざまな要望や意見がありました。賛成のもの、あるいは慎重にしろ、あるいは現時点では着手容認できない、賛成ということもあるけれども、逆にそういう意見もあるということで、各自治体、ここに私は持ってきましたが、この間、たくさんの意見が出されてきました。

そこで、私、伺いたいのですが、大臣、こうしたP Iの住民参加で出された意見の結果、または地元沿線自治体の首長から、首長の意見は大事だとよく言われますね、出された賛成、反対の意見、慎重意見、これについて、国幹会議で承認を受けるときにその中身を報告しましたか。資料を出しましたか。出したか出さないか、それだけ教えてください。

◆冬柴国務大臣

そういうものを踏まえて都市計画決定、今言われたようにしておるわけでありまして、これは、東京外郭環状道路の関越道から東名高速にわたる部分については、六年間で延べ三百五十回以上にわたる地元の話し合いを開催し、幅広く把握した意見を踏まえて、インターチェンジ計画を変更するなどの都市計画の見直しを行っておるんですよ。したがって……（笠井委員「だから、承認を求める会議に出したかどうか」と呼ぶ）いえいえ、その結論を国幹会議には出しているわけでございます。

○笠井委員

結論はやるべしということを出したのでしょうか、国土交通省が判断をして。だから、この会議に資料を出していないのです。ここに私、国幹会議に出された資料を持ってきました。大臣も、その一部、出席されたと言いました。私も見て改めて驚きましたよ。この概要が書いてある。本当にこれだけです。概要が書いてある。それから、この外環道路の効果が書いてある。そして、こういうことを決めさせていただきますと書いてあります。さらに参考資料がありまして、ここにもずっとありますが、整備効果がこんなにあるということがずっと書いてあるんですよ。

これをつくるに当たって、住民の意見が大事だ、地元自治体が大事と言われました。国幹会議で審議するとき、なぜそういう資料を出さないのですか。進めろという話ばかり出して、そして委員のメンバー、議員に聞いて、どうでしょうかと五十分しかやらないのでしょうか。

こんなやり方で本当にちゃんとできるかということは大問題じゃないですか。まず、資料を出さなかったということについて、どう思うんですか。

◆冬柴国務大臣

我々は正しいと思うことをやっているわけでありまして、そこへ行くまでに多くの人の、それはもちろん特殊な意見もありますよ。しかし、大多数の意見でやったと……（笠井委員「特殊な意見ですね、大臣」と呼ぶ）もちろん、もちろん。

ですから、これは賛否はありますよ、どんなことをやる場合でも。そうでしょう。それはそうだと思いますよ。ですから、そういうことで、我々としては、そのときにまとめて提出をさせていただいたということでございますから、御了解いただきたい。

○笠井委員

賛否があったら賛否をちゃんと出して、国幹会議でやるというのだったら、そこで、賛成意見があります、しかし同時に地元はこういう意見もありますよ。特殊な意見と言われましたよ。大臣、本当にそれでいいのですね。地元の自治体とかいろいろな異論、慎重意見を特殊な意見と大臣は言いましたよ。それはいいわけですね、それで。そんなことをやっていて、私は本当におかしいと思うんですよ。

決めるときぐらいちゃんと、だって、国幹会議五十分で、いろいろな委員の方、議員がいる、政治家もいます。そのときにどんどん議論してもらいたいけれども、そのときに判断材料として、少なくとも、賛成意見、反対意見はあります、国交省としてはこうだから進めたい、効果あります、しかし、地元にはこういう意見もありますと当然出して判断してもらおうのが、あなたがおっしゃる、大臣がおっしゃる、国幹会議で承認を得てきちっとやっているんですよという話だと思うんですよ。

総理、最後に一言伺いたいんですが、私、これで、さまざまな角度から真剣な検討をして、国幹会議で決めましたということになるのかと。道路一つですよ。計画を承認する正規の会議に、なぜ賛成論とともに反対論や懸念をきちっと出して判断を求めないのか、おかしいと総理は思われないかということ。そうでないと、最初から認めろという構えの会議じゃないかということをおかれてもおかしくないと思うんですよ。

ぜひ総理に、これはちょっと考えた方がいい、こんなことではどうかということで、御感想と御意見をいただきたいと思いますが、どうでしょうか、総理。

◆福田内閣総理大臣

委員の言い分もわからないではありませんけれども、そういう意見を参考にして総合的に国幹会議にかけたんだらうというふうに思います。私も国幹会議はどういうものかわかりませんので、余り断定的なことを申し上げては無責任なことになりますけれども、そういうものをたくさん酌み上げた結果であるべきであるというように思います。

○笠井委員

ぜひ総理もこの資料をごらんいただきたいと思うんです、入手されて。

とにかく進めるという話ばかりなんです。天下りOBや業界の意見は調査費まで出して聞くけれども、地元住民や、それから自治体の首長の意見は、特殊な意見とおっしゃったけれども、驚いたけれども、そういう意見はきちんと検討できない仕組みになっているんです。これで、鉛筆なめながら、真っ黄色になるぐらいどんどん日本地図に線を引いて決めていくみたいな道路の計画、やはりそれを進めるのは、十年間に五十九兆円ということで、そういう仕組みで自動的につくるということをやっちゃうからこういうことになるんだ。

私は、こういう問題を見ても、まだまだ審議しなきゃいけない、まだ足りない、国民から見たら納得できない、審議は続けるべきだということを申し上げたいと思います。

終わります。

◆冬柴国務大臣

質問をしたのと違うんですか。(笠井委員「違います」と呼ぶ)

私は、都市計画決定の見直しに対して住民の方々からたくさんの御意見をいただいたのは、その都市計画決定変更の際にすべてこれは審議の対象にされているわけです。そして、その結論として、今言われたような地下の大深度のようなことでやる。これがいいかどうかということも、それは都市計画決定がされた後にこれを諮っているわけでございまして、それは全部住民の意思を含めた、意思をそこへ諮っていると私は思っております。

それから、先ほど私が軽率にも特殊な意見と申し上げたのは撤回させていただきます。少数の意見というふうにかえさせていただきます。

○笠井委員

少数も納得しませんけれども、一言だけ申し上げさせていただきます、そういうふうにおっしゃるんだったら。

都市計画決定のときに出された意見でそれは処理されていると言われました。しかし、実際に御意見を見てください。そういうときに当たって、東京都に出した意見と同時に、国に対する意見もあるんです。しかも、国のレベルで、国幹会議ということでどうするかという判断をする会議は、都市計画決定の過程も含めてちゃんと資料を出して、十分時間をかけてやるというのが、そもそも政府の言われてきた本来のあり方じゃないですか。それさえやらないわけですから、そんなことはちっとも反論になっていません。

まださらにやらせてもらいます。終わります。