

○国務大臣（若林正俊君） これは、今の全農でえさ米分を全農が購入して処分するという方式と違う形で、それぞれの生産調整の現場段階において米のえさ用の米生産というものを生産者が手当てする場合にそれを助成するという意味で、需給計画はえさ用に委員がおっしゃるようなものを盛り込もうとしております。

○平野達男君 そうしますと、十万吨が集められなければ幾分か過剰米がそのまま二十年産米に乗っかるという形になります。で、いよいよもってまた米価が下がるということになりますと、これは大変な問題になってくると私は思います。

時間がなくなりましたから、以下の問題につきましては、引き続き農林水産委員会での米価問題についてはやっていきたいと思えます。

若干時間がございませうけれども、ここで切りがいいので、私の質疑は終わらせていただきます。

○委員長（鴻池祥肇君） 以上で平野達男君の質疑は終了いたしました。（拍手）

○委員長（鴻池祥肇君） 次に、川合孝典君の質疑を行います。川合君。

○川合孝典君 おはようございます。民主党・新緑風会・国民新・日本の川合孝典でございます。

本日は、先ほども我が会派の平野議員からの御指摘にもありましたことに関連して、道路に関し

て、社会資本の整備、この点に関して御質問をさせていただきます。と思っています。

まずは、国土交通白書を調べておりまして大変興味深いデータを見付けましたので、この点についてお聞きしたいと思えます。平成十七年度の国土交通白書の資料の抜粋資料でございますが、まずはこの資料で指摘されている内容について、詳細、正確に御説明をお願いします。

○政府参考人（榊正剛君） 平成十七年度国土交通白書におきまして、国土交通省所管の社会資本整備に関連いたしました、耐用年数経過時に施設を更新するという大前提の下で今後の投資可能額について推計をしたものでございます。一つは横ばいで推移するというケース、もう一つは対前年度比、国マイナス三％、地方マイナス五％で推移するというケースにつきまして、二通りの推計を行っております。

まず、横ばいとするケースでございますけれども、平成三十二年、二〇二〇年代におきまして投資可能総額のうち維持管理・更新費の合計額が占める割合が約半分に達するという試算になっておるところでございます。で、対前年度比、国マイナス三％、地方マイナス五％といたしますケースでは、維持管理費が増大いたしますので、二〇二〇年代には更新費に不足が生ずるといふような厳しい見通しとなります。

ちなみに、この推計を行いましたのは平成十六年度、二〇〇四年を前提にいたしておりますので、そのときの投資総額が十三兆七千億という前提で推計をいたしております。先ほど申し上げましたように、ケース一では二〇二二年にほぼ同額の水準、十三兆六千億という水準になるといふことで五〇％ぐらいという形になっておるところでございます。

以上でございます。

○川合孝典君 はい、ありがとうございます。要するに、マイナスシーリングが掛かると、将来、道路を始めとする設備の維持、更新と、それから維持、更新にかかわる費用が足りなくなるといふこのデータなわけですね。これを国土交通省の権威ある国土交通白書に記載されておるわけですが、この点について、国土交通大臣、どのようにお考えでしょうか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 客観的には、三％ずつ減額ということになればそうなります。現在はこの骨太の二〇〇六というところで一ないし三％ということ、三で確定しているわけではありませんし、それはその五年間、二十三年までのことであって、その後のことは公式には決まっております。

しかしながら、いずれにいたしましても、この更新投資というものが非常に全体を圧迫して新規

投資というものが非常に窮屈になるということはもう全く変わりありません。

○川合孝典君 マイナスのシーリングを一から三%と、せんだつて財務大臣もそのように御答弁なさいましたけれども、それにしてもこれは延命にしかならないのではないかと思うんですが、その辺いかがでしょうか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） まあそういう表現も当てはまるかとも思います。

○川合孝典君 実は、たしか国土交通省所管だと思うんですが、社会資本整備審議会というところで、既に残す施設、残さない施設の選別なんという議論もなされているというふうに向っておるわけです。現状、このままの状況を放置しておりましたら、放置して道路を造り続けてしまいますと、いろいろな港湾や空港等の補修や更新が一体どうなるのかということなんです。その絵が全く見えてこないわけでありまして。

災害が起きたときのことです。将来、この現在の道路ネットワーク自体が維持できなくなるのではないかと、そういうことも大変危惧されるわけですけれども、この点、改めてお伺いしたいと思います。

○国務大臣（冬柴鐵三君） まあお手本と言ったからおかしいですけれども、先例がアメリカにありました。そういうことで、パット・チョートさん

という人が「荒廃するアメリカ」という警世の書を著わされて、これは大変、時の大統領もそれに同意をされて、その後この社会資本整備、特になかんずく道路整備あるいは道路橋整備というものに非常に関心を向けられまして、予算が本当に、今日現在もそうですけれども、いったんそこから相当大きな金額がそれに投資されるようになりました。

日本もどういうことになるか、これから我々も長い将来のことを考えたときに、そのようなアメリカの先例も見ながら、よく注意深く見ながら、国民全体がどういうふうな資源配分が適当なのか、こういうことを本当に深く考えていただかなければならないと思います。

○川合孝典君 どうも答弁だけを聞いておりますとなるほどなと思いたくるところなんですけれども、どうしてもちよつとよく分からないんですが、これほどまでに社会資本整備費の増大が指摘されている中、それでもあえて十年五十九兆円もの投資を行って新しいものを造ろうとしておられる。

これを見ておきますと、正直申しまして、私の社会資本整備費が増大化する、この問題が顕在化する前に造れるものを造ってしまおうと。そして、十年たつてこの問題が顕在化したときに、改めて道路の今度は維持、補修、管理に予算が必

要なんだからといって、それを人質に取つてまた道路投資をしようとしているのではないかと、そのように思わざるを得ないわけでありまして、改めて、大臣、御答弁をお願いします。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 委員の選挙区のことと言つたらおかしいですけれども、東京でも外郭とか中央環状、ほつておいていいでしょうか。そういうことできるでしょうか。各国の首都の環状道路というものは相当整備されていますよ。

我が国の首都東京、本当に人口も集中していますけれども、もつと車が集中していますね。そういうものを処理するためにも、私は何も新しいものをどんだんどん造つていくという思想ではなく、それぞれの都道府県の実情を考えたときに、本当にそこで、東京都の議員さんも知事さんも、我々の方にこれを早くやれということをやつてこられるわけです。そういうものを考えたときに、それはいつまでにできるんだらうか、いつだつたらできるんだらうか、こういうことを考えたときに、私が今提案しているこの中期計画なりあるいはその租税の問題というのは本当に考えに考え抜いたところでございまして、よく考えて我々としては提案をさせていただいているものでございまして、もちろん批判もあります。ありますが、これは本当に大切な視点だらうと思うわけでございまして。

○川合孝典君 ちなみに、私、比例代表でございますので、北海道から沖縄までが私の選挙区でございます。

改めてお伺いしますが、お手元の資料のこのケース二のマイナスのシーリングが掛かった場合には足りなくなるという状況があるわけですよ。ただ、それにもかかわらず、中期計画というものは、そういうことには一切触れずに、整備をするということだけに重点を置いた記載がずっとなされてきておるわけでございます。

私は、本来であれば、社会資本整備費にお金が掛かる、将来増大するということがはっきりしておるのであれば、そのことをまず言って、その予算措置を行った上で、残った部分で真に必要な道路を造るということを議論するべきではないかと思うわけでありますが、改めて御答弁をお願いします。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 私どもは、道路整備のネットワークだけを言っているわけではなしに、十六の項目、国民の非常にニーズの高いそのようなものをどう資源を配分してやっていくかという観点でやっているわけでございます。まだ橋梁その他については、もちろんこれも年々高齢化していくわけでございますけれども、それに対しても我々としては、応分の延命策というものを講じながら、こういうものを国民のニーズにどうこたえ

ていくか、重要課題にどうこたえていくか、そういう苦心をしているわけであります。

○川合孝典君 財務大臣に御所見をお伺いしたいんですけども、今後間違いなく社会資本整備費が増大していくということはもうはっきり分かっているわけでございますが、国土交通省がこういう白書をお出しになって分析をされていると、こういう状況を御覧になった上で、この事実をどのように財政の責任者としておとらえになっているか、御所見をお伺いしたいと思います。

○国務大臣（額賀福志郎君） 先生のこの資料等を見させていただきまして、これは道路だけではなくて、上下水道にしても、国民の生活インフラはやっぱり今後維持、それからライフサイクルをどういうふうに長期化していくか、そういうことが最大の課題であるというふうに思います。

一方で、やっぱり人口減少社会が来ているわけでございますけれども、日本の経済力をじゃどういふふう維持していくのかと。これは何も人口減少がしているからそのままほっとくわけではないういふことであって、どういふふうにするれば国民の皆さん方に喜んでお子さんを産んでもらえるようにするのか、あるいは労働力を確保するためにはどういふ政策をしていくのか、そういう前向きなことと同時にやっていくことも大事だと思うんですね。だから、東京とか名古屋だとか福岡だとか、そう

いうふうにみんなそれぞれの地域で集中されていくことだけでやっぱり経済力を補っていくことが正しいのかどうか、そういうことも含めて議論をしていく必要がある、そういう国家の在り方、国の姿の在り方の中でこういう道路の中期計画がなされなければならない、そういうふうに思っております。

その中で、五十九兆円という上限の枠がありまして、しかも、なおかつ、これまでの五か年計画の延長線上でいえば二〇%ぐらい道路予算としては低くなっておりまして、最近の道路予算も四〇%ぐらい低くなっているわけでございますから、時の流れとしては先生のおっしゃるような視点に基づいて道路建設あるいは維持管理費が考えられていかなければならないというふうに思っております。

○川合孝典君 私が申し上げておりますのは、国民は道路を造ると言えば新しい道路ができると思われれば造った道路というのはそのまま使えることが前提として皆さんお考えになっているわけですが、当然、これは補修、更新等を含めて当然耐用年数がありますので、道路でいけば一応六十年、六十年でなくなるわけではありませんが、たったら直すか造り直すかしなければいけない、そのときに金が掛かるといふこと、このことについては、国民の皆さん余り御認識な

さつてないはずなんです、当たり前のことなんですけれども、これを今放置してしまつて、十年間放置してどうなるのかと。

今るる御説明をちようだいたししましたが、ケース一の場合で大体そのまま財政というか、予算を取つておきますと、平成四十二年にはおよそ九・五兆円、維持、補修、管理、更新費に掛かると。仮にシーリングを掛けたとしても、平成四十二年には七・八兆円もお金が掛かるといふ、こういうことになっておるわけでありませう。

国土交通大臣にお伺いしますが、こういう年々増加するこういった費用の調達は一体どういうふうにするとお考えになられているのか、納得いくように御説明いただきたいと思ひます。

○政府参考人(宮田年耕君) 答え申し上げます。

中期計画素案で維持管理、更新、そういうものも項目を立てて見込んでおりますが、維持管理費四・二兆円、これには新規、新たに供用するものの道路ストックの増加分も含んでおります。それから、更新費につきましても、できて年数がたつ橋、そういう増加による更新費の増大も織り込んでございまして、さらに、更新時期が集中しないように先ほどの御議論でありましたアセットマネジメントを徹底しまして、予防保全で更新時期の平準化とかライフサイクルコストの縮減を図つて

まいります。

以上によりまして、維持管理・更新費の全体に占める割合、そういうものが新規投資を圧迫しないように、そういうマネジメントをするということが中期計画素案の中でもございませう。

それから、一点だけ申し上げますと、先ほどの白書の話でございますが、先生御指摘になりましたように、橋梁六十年、これ減価償却の耐用年数ということに定めておりますが、中期計画素案で書いておりますように、私ども、いろんな手当てをしまして、これの長寿命化を図るアセットマネジメントをしつかりしていくということで、寿命を長くする、それから更新の需要を平準化する、そういう対策を講じてまいりたいと考えてございませう。

○川合孝典君 耐震等様々な対策を取ることによつて耐用年数を延ばすということは、これは当然のやらなければいけないことであるんですが、問題は、お配りしたグラフもそうなんですけれども、既にこれほどまでに維持管理費と更新費が数兆円オーダーで掛かつてしまつていふという、かつ、この維持管理費、更新というものをやっておるのは、高度経済成長長期に造つたものを今やり始めているわけでありませう。大きな山が八五年以降二〇〇〇年越えるところまで来ておるわけでありませう。どんなに補修して耐用年数を延ばしたとしても、

もつと大きな山がこのグラフの次に来ることは間違いないわけでありませうが、そのことを考慮に入れて、冬柴大臣、どうお考えでしょうか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) そういう客観的事情を踏まえて、その時々で、それは予算の計上とか国民的合意を得ながら、どういふところにその限られた資源をつぎ込まなければならぬのか、そういうことを判断されると思ひます。

我々のところでは、現在、これからの十年というものについて資源配分を考えているわけございまして、そのときにしかるべく判断される、そういうしなければならぬと、このように思ひます。

○川合孝典君 なぜ、この社会資本整備費ということをごにきちんと出して将来推計を出して、そのことについて国民の理解を得る努力を今さらないんですか。

○政府参考人(榊正剛君) 今後、社会資本整備の維持管理、更新の重要性が増すという大前提でございませうので、私どもとしては、先ほど道路局長も答弁申し上げましたけれども、日ごろから施設の状況に応じた予防的な修繕を講じるとか施設の延命化といったような、ライフサイクルコストをできるだけ少なくするといったような計画的な維持管理を行いながら必要な更新を図ることが重要だろうというふうにおもつておるところでございませう。

ちなみに、先ほどマイナス三%ぐらいの減少ケースで申し上げましたけれども、それを前提にしますと、二〇二二年は十三兆七千億が六兆円に減ってしまうというような、言わば極めて、どちらかというところとしては若干あり得ないような水準での、半減してしまうというような水準の下での議論になっておまして、むしろ社会資本の維持管理といったようなことを考えますと、言わばアメリカにおきましてもヨーロッパにおきましても、社会資本整備の重要性、特に国際競争力の確保から、過去この五年間数十%の投資を増やしているというようなこともございますので、そういったことも考慮しながらしっかりと維持、更新をやっていくというのが基本かというふうに思っているところでございます。

○川合孝典君 ということは、ありもしない極端なデータに基づいてこういう表をお作りになったということ、一体これはどういう意図を持ってこの資料をお作りになったんでしょうか。

○政府参考人(榊正剛君) 基本はあくまで推計ということでございますので、全く同じか若しくはマイナス三%がそのままずっと継続するかということの推計をしたということでございます。当時といたしましては、この社会資本整備の維持管理の更新がいかに重要であるかということを立てるといふ観点から設けたものでございます。

○川合孝典君 私が素直にこの資料を見ておりました分には、新しい道路を造るお金がなくなってしまうから予算措置をしろということを要求するための資料にしか見えないわけでありまして、改めて納得いくように御答弁お願いします。

○政府参考人(宮田年耕君) お答え申し上げます。

先生が提出されましたのは社会資本全体でございますが、道路につきましては新たに昨年の十一月十三日に中期計画案を出しました。その中でも、当然、道路の維持管理というのを一項目に挙げて重要性を書いております。

その中で、先ほど答弁申し上げましたように、維持、更新に掛かる投資というのを従来以上に見込んでそのところをやっておりますし、六十五兆から五十九兆に削減する際も維持・更新費については削減を掛けておりません。それほど重要だと思っております。全体構成を考えて提出している、こう考えております。

○川合孝典君 国土交通大臣にお伺いしますが、いずれにいたしましても、道路の整備状況というのが、非常に日本の中も進んでしまっていて、そういう状況の中で、今この道路の問題というのは年金とか医療とかと同じことになっておると思っております。このグラフ見ておると、年金給付の財源が破綻しているというような状況と酷似し

ているように私には見えるわけでありまして。

今のスキームのままだと、この社会資本整備についても近い将来結局破綻するのではないかと、危険性がある、このことだけははっきりと指摘できるわけでありまして、にもかかわらず十年五十九兆円という中期計画を立てて新しい道路を造ろうというのはどうしても納得いかないわけですが、もう一度ちよつと御答弁をこの点についてお願いしたいと思います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) これはもう客観的な事実として、日本は人口減少社会をもう迎えているわけです。そして、地方が経済的に非常に低迷しているということも客観的事実でございます。そして、周辺国家では大変な経済の発展のダイナミズムが見られるんですが、日本の場合は堅実ではあるけれどもGDPはずっと増えていません。

こういう中であって、じゃこれから脱却するためにはどういふことが必要になるのか。これはやはり国際競争力を強化し、そしてまた成長力を確保しながら地方を活性化する、こういうことが図られなければそのまま落ち込んでいってしまうわけなんです。私どもの次代を生きる子供や孫たちがそのような国家でいいはずはありません。

その中で道路の果たす役割というのを見ますと、例として、短く申し上げますが、二月二十三日に新名神高速道路の一部開通が行われま

した。これは三重県の亀山ジャンクションから滋賀県の……（発言する者あり）草津です、滋賀県の草津まで、田上というところですかね、までの四十九・七キロを開通したわけでございます。それには四千六百五十二億円ですか、という巨費が投じられました十四年の歳月掛かりました。

ところが、御案内のように、三重県の亀山には亀山産と言われるようないわゆるシャープの液晶の工場が進出をし、これはいわゆるこの道路を当て込んでそして先行投資したと言われておりますが、現在、この二十三日行ったときには、それを含む七十三社が三重県内北西部に工場を立地し、そして経済はものすごく活性化しています。そして、山を越えて滋賀県へ入りますと、甲賀平野には六十六社、これはトヨタ紡織機というところを筆頭に優良な企業が六十六社立地して、なお、これからまたその周辺には工場団地ができるという、もうそういうことを言われていました。そうしますと、地方の活性化、あるいはその雇用機会を子供さんたちに与えるということこの道路というものについての因果関係は本当に明確な事例だと思えます、それ以外にもたくさん事例を私知っていますけれども。

このように、道路整備というものは非常に長期を要し、そして大きなお金が要ります。けれども、それは安定した収入を確保しながら計画的にこれ

を進めていけば、経済成長力というものを確保しながら地方の活力を引き出すこともできる、私はそのように思うわけです。ひいては、これが国際競争力を強化する面もある。私は、そういうような観点から、道路というものを地方の方が、東国原知事も宮崎に道路をとおっしゃるのはそういう意味を含んだ主張であると思うわけであります。

日本の中には、全国区だと言われましたから、東北の日本海沿岸東北自動車道も御存じだと思いますけれども、計画はあるけれどもみんなぶつぶつですよ。ですから、そこが通ることによって私は、日本海沿岸はアジアに近いだけに、アジアの力というものをシームレスに、ダイレクトに取り入れてもつともつと発展できる私は可能性を持っていると思うわけでありまして。その中においてこの道路の整備というものは非常に重要な役割を果たしているのではないかと、こんな思いがあります。

○川合孝典君 道路の経済波及効果、雇用等についてはいろいろ私も言いたいことはありますけれども、時間がありませんので申し述べませんけれども。

日本の国内には百二十万キロ総延長で道路があるというふうにはたしか記憶いたしております。先進国の中で見ても、道路の整備の密度、道路の密度というのはもう群を抜いてトップなわけでありまして。そういう状況の中で、なおかつまだ足りな

い。今まで一体何をやっていらつしやつたんでしようか、御答弁をお願いします。

○国務大臣（冬柴鐵三君） また百二十万キロが出ましたけれども、その中で基幹道路は二十万キロ足らずです。それは市町村道を含んで百万キロというものはあるわけです。その道路がどんな状況かということは御存じのとおりでして、これは擦れ違うこともできないような十津川の道路も全部、これは奈良県でございますけれども、そういうものを含んで百万キロあるわけでして、ほかの国が、ドイツが例えば二十万キロだと言われるけれども、それは市町村道をみんな外した統計しか出てないんですね。

ですから、私は、日本が高密度であり、そして道路はもう既に全部できたというようなことを言う、まあ学者さんというんですかね、もう道路は要らないんだと言われる方はもつと地方を見てほしい、地方の実情を見た上でそのようなことを言っただけということをお願いいたします。

○川合孝典君 ちょうど今の都道府県、市町村道の話が出ましたので、具体的に伺いたいことがあるんですけれども、将来の維持管理、補修ということを調べておりましたら、実は道路行政の破綻とも思える状況というのが既に起こってきている、そういう事実をちよつと見付けました。

去年の八月にアメリカのミネソタ州で橋梁が崩落した事故がありました。それを受けて国交省では橋の予防保全の有識者会議というのを開かれてここで日本にも渡れない橋があるということが指摘されており、この内容について御説明をお願いいたします。

○政府参考人(宮田年耕君) お答え申し上げます。

昨年九月に、全国の千八百七十四地方公共団体を対象にしまして橋梁に関する調査を実施をいたしました。地方公共団体が管理する、橋の長さ二メートル以上六十五万橋を対象にして、老朽化等を原因として道路管理者が車両通行止めの措置をとっている道路橋の数は全体で八十五橋でございます。そのうち、市町村管理が八十三橋、政令指定市管理が一橋、都道府県管理が一橋ということでございます。

○川合孝典君 老朽化等によって通行規制が掛かっている橋はどのぐらいありますでしょうか、改めてお伺いします。

○委員長(鴻池祥肇君) 宮田局長。――既に指名はいたしております。

○政府参考人(宮田年耕君) 済みません。ちよつと通行規制の方は今手元に資料がございません。申し訳ありません。

○川合孝典君 通告の仕方がちよつと悪かったよ

うで、この点についてはおわびを申し上げたいと思ひますが。

通行止めそれから通行規制、合わせて六百八十四橋実はございます。必要だと言つて造つた橋が結局渡れなくなっている若しくは渡れないものがあるような状況、通行規制が掛かっているという、こういう状況になっております。しかもここには市町村管理のものが圧倒的に実は多いわけなんです。これ、なぜこのようなことになっているのかを、国土交通大臣、御説明願えますでしょうか。

○政府参考人(宮田年耕君) お答え申し上げます。

国、都道府県、政令指定市では定期的な点検が実施をしておりますが、全体の橋梁の半数を占める市区町村での実施団体というのは約一割にとどまっております。したがって、こういう早期に損傷を発見する、そうして事故とか架け替えとか大規模な修繕に至る前に対策をするということが実際なかなか難しいということが市町村で起こっているということでございます。

○川合孝典君 なぜ大規模にやるのが難しいのかということ。要は、道路特定財源始めとする様々な道路予算がある、にもかかわらず必要だと言つて造つた橋が渡れなくなっているという、素朴に考えるとこれは非常におかしいと思うわけであり

ますけれども、もう一度この点について御説明をお願いいたします。

○政府参考人(宮田年耕君) 幾つか要因があると思ひます。

一つは、そういう点検をするための財政的な措置ということと、もう一つは、そういう点検をする、あるいは点検とか計画を立てる技術者の不足知識、そういうものが欠落しているということもございまして、橋梁の点検基準の制定あるいは点検資格の創設、そういったもの、予防保全に必要な方策について、先ほど委員御指摘になりました有識者会議を既に開いて検討いただいております。そのような課題についてどういふふうに対策を講じていくかという成果を平成二十年度取りまとめ、順次実施に移していく所存でございます。

○川合孝典君 もう一つ質問させていただきますが、建設してから五十年以上経過している橋、橋梁というのは一体全国にどのぐらいあるんでしょうか。

○政府参考人(宮田年耕君) お答え申し上げます。

建設後五十年以上経過している道路橋の数、八千九百橋、全体の約六%でございます。

○川合孝典君 こうしたことを含めて、国土交通大臣、実際に渡れなくなっている橋が全国にこういう形で出始めているということ、こういうこと

を、本来であれば、中期計画もさることながら、まず日本中のそういった老朽化している橋を調査して、その上で対策を講じるということをまず先頭に持つてくるのが本来はあるべき姿なんじゃないかと思うわけでありますが、この点、いかがでしょうか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 国道にかかわる架橋されたものにつきましては、五年ごとに保守、点検を励行いたしております、それなりの手当てをいたしておりますけれども、地方の橋梁につきましても、そのような指導はしていても、なかなか、それは財政の問題もありましようし、先ほど局長が言ったような、そのような技術者、そしてまた点検に対する見方等が不足するがゆえにこういうことが起こっている。しかしながら、それはその管理者がそれなりに計画を立て、そしてこれに対して補修あるいは架け替えというものを提案をし、それに対して資源を配分していくということになると私は思います。また、国においても、そういうものに対しての補助はきちっとしていくという手当てはいたしております。

○川合孝典君 地方財政が非常に厳しいということとを今御指摘がありました。今回、中期計画では六十八万橋のうちの十五万橋を対象に重点箇所として掲げていらっしゃるんですが、調べてみますと、そのうち五万橋は地方単独事業というふうに位置

付けられているというふうに思います。

ただでさえ地方財政逼迫しているということをお指摘、御理解になられている。実際、六百八十四の渡れない若しくは渡りにくくなっている橋があるという、そういう状況下で、なぜこの五万橋について地方単独事業になっているのか、この点大いなる疑問があるんですが、この点について御説明をお願いできますでしょうか。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 財務省ともよく協議をしながら、あるいは総務省ですか、そういうところとよく協議をしながら、そういうものについて遺漏がないようにしていかなければならない、このように思っております。

○川合孝典君 先ほど、東京には首都高がというようなお話もなさいましたので、せっかくですから首都高についてもお伺いしたいと思えます。

これについても非常に厳しい状況というのが浮かび上がってくるんじゃないかというふうに思うんですが、まず政府参考人に確認したいと思えます。

首都高速道路の建設時期及び一日当たりの交通量等について御説明をお願いします。

○政府参考人（宮田年耕君） 首都高速につきましては、平成三十四年に（発言する者あり）済みません、昭和三十四年に建設に着手をいたしました、昭和三十七年に京橋―芝浦間四・五キロが初

めのの開通をいたしました。今百十四万台の車が走っております。

○川合孝典君 昭和三十七年から使い始めているということでありませうけれども、この供用区間、一二％の部分が既に造ってから四十六年を経過している、阪神高速道路に関してもほぼ似たような状況であるというふうに伺っておるわけでありませう。

この老朽化した首都高速道路、どうやって更新するのかということが、この予算措置を一体どうするのかということなんですが、全くその中期計画ではこの辺が見えてきておらぬわけでありませう。この点について、冬柴大臣、御説明をお願いします。

○政府参考人（宮田年耕君） 御指摘のように、首都高速道路につきましては五十年以上を経過した部分というのが増えてまいります。したがって、専門家などからの御意見を伺いながら、最新の技術を活用した点検あるいは補修、補強方法について検討しているというふうに聞いてございます。

さらに、高速道路の機能強化の観点から、老朽化する橋梁等の延命化を図る予防保全対策も必要であると考えておりまして、本来管理者であります地方公共団体、国、高速道路会社等の関係機関におきまして、その役割分担も含めて検討を進め

てまいりたいというふうに考えてございます。

○川合孝典君 いずれにいたしましても、一度造った首都高速道路を新たに造り直すということ、とてつもない莫大な費用が掛かることは、これはもうだれでも分かることであります。

性能を上げるということを今御答弁の中にありましたが、疲労設計というのを平成十四年から始めていらつしやるということは聞いておりますが、ほとんどのものはそれ以前の、耐震構造等がきちんと今の基準でなされていないものができているわけでありまして、そういう意味でいくと、将来、首都高速道路を安定的に利用者へ供するためにはこれから物すごいお金が掛かるということ、これはもう間違いないわけでありまして。

こうした問題を表に出すということをあえてせずに、国民の皆さんは道路を造るといえば、何度も申し上げますが、新しいものができるといふことはお考えになっても、造ったものが走れなくなるということはお考えにならないわけ、なかなか気が付かない問題なわけでありまして。

したがって、私は、こういう厳しい財政状況の中で、本来国としてあるべき姿というのは、維持管理、補修、更新という、こういうことに対して幾ら掛かるのかということ、本当に必要なものは何なのかということ、これを明示した上で、その上に初めて必要な道路というものを予算の中で措

置していく、これが私はあるべき姿であるというふうに確信しておりますし、そういう意味でも、この十年五十九兆円という枠を取ってともかくまず造ろうという姿勢でもってやっておりますしやることについては、これ本当にやっておりますと十年、中期計画が終わったときには、本当に将来に残す道路が資産になるのではなくて負の遺産になってしまわないか、このことを強く申し述べさせていただきます、道路に関する質問は終わらせていただきたいと思っております。

時間がなくなりましたので、ここからはインフルエンザの関係のことについて少しだけお伺い申し上げたいと思っております。

舛添大臣にお伺いいたしますが、新型インフルエンザによる感染爆発、いわゆるパンデミックが発生した場合に日本に及ぼす影響というものを厚生労働省ではどのようにとらえていらつしやるか、御説明をお願いします。

○国務大臣（舛添要一君） これは、国際的な専門家会議、国民の二五％が罹患するというような大体その数字を出しているもので、それによって計算しますと、罹患した患者数が約三千二百万人、医療機関を受診する患者数が千三百万人から二千五百万人、入院患者数が約五十三万人から約二百万人、そして死亡者数は約十七万人から六十四万人と想定しております。

○川合孝典君 こうしたパンデミックが実際に発生したときに、厚生労働省、国としてはどういふ対応を取る手順になっているんでしょうか。

○政府参考人（西山正徳君） 平成十七年十二月に政府としての新型インフルエンザ対策行動計画を策定しております。

この中で、具体的には、新型インフルエンザ発生時には内閣総理大臣を本部長とする対策本部を設置する。五本の柱がございまして、まず一つは検疫体制の強化、これについては検疫所の強化、あるいは国際航空機・旅客船の運航自粛等による水際対策の強化、それから二点目ですけれども、発熱相談センターや発熱外来の設置等の医療体制の強化、三点目でございましてけれども、患者の入院措置あるいは外出、集会の自粛の要請、抗インフルエンザウイルス薬の予防投与、それから四点はプレパンデミックワクチンの接種開始、五点はでありますけれども、そのときにはまだできておりませんパンデミックワクチンの製造開始というふうなことを関係機関が連携して迅速に行うというふうなことで、現在、具体的な準備を政府一丸となって進めているところでございます。

○川合孝典君 それでは、このプレパンデミックワクチンの実際の備蓄量というのは今どういふふうになっていきますでしょうか。

○国務大臣（舛添要一君） 平成十八年度に約一

千万人分、さきに成立いたしました十九年の補正予算で約一千万人、合計二千万人分の原液を買い上げております。

○川合孝典君 備蓄されているプレパンドミックワクチンという話がありましたが、これが実際に小分け包装されて製品として医療機関に届いて、実際に投与するところまでどのぐらい時間掛かるものなんでしょうか。

○政府参考人（高橋直人君） お答え申し上げます。

現在、プレパンドミックワクチンの備蓄につきましてましては原液によって行っておりますけれども、これを製剤化して使用可能とするためには、製剤化に要する費用、製剤に対する品質確認試験に要する費用などいろいろございますが、その製剤化する製品の用量などによってこれに要する費用は変動しますが、一千万人分の製剤化費用につきましては数億から数十億程度、期間にしては大体一か月、二か月、三か月、それぐらいのタイムは掛かるというふうに見ております。

○川合孝典君 期間が一か月、二か月、三か月でよく分からないんですけれども、実際、製造工程から自家検定やって、その後国家検定に移ってという一連のワクチンの認証の手续を取るのにそういうあいまいな期間でよろしいんでしょうか。改めて。

○政府参考人（高橋直人君） 済みません、ちょっと正確に、一か月から二か月ぐらいなんですけれども、製剤を一遍に製剤化できませんので順次出していきますんで、そうすると最初のもので大体一か月ぐらい、ニーズによりませんが、最後のものは二か月から三か月ぐらい、そんな予想でいるということでございます。

○川合孝典君 ということは、一般のワクチンのように自家検定、様々な製造工程における検定で、大体メーカーに確認しましたところ、二、三か月検定に掛かる、かつ、今度国家検定に移ってから同じ項目で検定を掛けるとそのぐらいの時期が、時間が掛かる、半年近く掛かるんじゃないかという話を伺っているんですけれども、これはうそでしょうか。

○国務大臣（舛添要一君） 卵の有精卵、これからやりますと、今のだと一年ぐらい最終的に掛かるし、それ以上掛かる可能性がある。今、細胞培養という方式がありますが、これを採用すれば少し短縮できる。しかし、やっぱり今委員が御指摘のように、最終的に商品としていくのは一年ぐらいは見えないといけないというのが現状でございます。

○川合孝典君 実際、WHOがパンドミック宣言を出してそれから動き始めたとして、物が出回るころには犠牲者が始めているということにもな

りかねないと思うわけですが、この点について、厚生労働大臣、どのようにお感じになられますでしょうか。

○国務大臣（舛添要一君） 問題は、これは流行する前に準備する、しかし流行してみないとどの型のインフルエンザが分からない。今ベトナム型とか中国型も準備しておりますけれども、そういうことで、どの型が分からないというのが一つありますのと、つまり有効性の問題。それから今のいつまでも何年間も保存が利くものではない。それから、今申し上げましたように国内の生産能力というふうなこともありますから、そういう意味ではおのずから限界というのがあることは認めざるを得ません。

○川合孝典君 限界があるということを率直にお認めになったのは大変重要なことだというふうに思うわけでありまして、甚大な被害が出るおそれがあるということは既にみんなが共通認識として持っておられるわけでありまして、この点について早急な対応、具体的な対応を是非ともお願い申し上げたいと思います。

聞きたいことはたくさんありましたが、私の持ち時間は参りましたので、後日に回させていただきますと思います。

私の質問は終わります。

○委員長（鴻池祥肇君） 関連質疑を許します。