

NEWS

まぶち@国会



まぶち会のご案内

私は「渴すれど盗泉の水を飲まず」の言葉のもと、利権ではなく信念に基づいた政治を行うため、一円たりとも企業献金を受けず、政治資金パーティーも行っておりません。私の政治活動は「まぶち会」に入会してくださった方々からの年間寄付金(個人献金)のみによって支えられています。

主旨にご賛同頂ける方は、お気軽に下記までご連絡ください。

まぶちすみお後援会事務所
0742 (40) 5531

9月16日に鳩山内閣が成立し、政権交代が実現しました。私は国土交通副大臣を拝命し、政府の一員として政策を立案・実行する立場として、前政権下で編成された第一次補正予算の見直し、平成22年度予算概算要求、税制改正要望などに取り組み、副大臣としては初となる国会答弁も経験しました。政権交代から第173臨時国会までの怒濤の期間を振り返ります。

◆補正予算見直し

国土交通省の補正予算削減額は、国土交通省所管の合計2兆3,321億円のうち、9170億円、全体の39.3%まで切り込みました。実に全体の約4割を削減したのです。この額はすべての省庁の中で最も多いことは言うまでもなく、もちろん憲政史上はじめてのことです。民主党政権が国民に約束した「国民の生活が第一」の政策が実現できるかどうかは、まず、この補正予算から不要不急の事業を削り、子ども手当の創出や高速道路無料化の実現など、国民生活に直結した使い道に予算を振り向けることができるかどうかにかかっています。国土交通省が示した削減結果は、民主党の政治主導の実行力を国民に示すこととなりました。

政治主導が重要であり、政権交代の最大の目的であることはもちろんですが、他方で「政治主導の政治」は政治家だけで実現できるものではありません。補正予算の削減作業は、深夜まで副大臣室に何度も足を運び、指示に沿って的確に作業をしていただいた多くの職員の方々の協力なしには絶対にできないも

のでした。

政権交代後にまず取りかかった補正予算の見直し作業。政治家である政務三役と職員との共同作業を経験し、「政官の癒着」ではなく、まさに「政官の協力」による新しい創造の形のはじまりを実感しました。

◆予算概算要求

政権が交代した以上、前政権が組んだ予算を組み直すのは当然のことです。とは言え次年度予算の概算要求は通常は前年度の8月中までに終えていなければならないものです。麻生政権も8月31日に概算要求を行いました。

衆議院選挙が8月末に行われ、政権発足が9月の中下旬となった関係で、1か月足らずの間に、前政権による補正予算の見直しと、来年度予算概算要求の見直しという、通常では考えられないタイトなスケジュールをこなすこととなりました。

国土交通省では、前原大臣を中心とした政務三役会議において、既存の予算についてゼロベースで厳しく優先順位を見直し、要求段階から積極的な減額を図ることとしました。これにより、国民に約束した政策の実現のための施策を新たに加えるべく、平成22年度概算要求の組み替えを行いました。政務三役は自ら、各部局の担当者からヒアリングを行い、政治主導の下、全ての事業について聖域なく見直しを行い、平成21年度当初予算と比べて、(裏面に続く)

(表面より続く) 公共事業費を8000億円超、約15%大幅に減額する概算要求を決定しました。これまでの概算要求は、「いかにして自らの省の予算を増やすか」、つまり省益の確保のために政治家、官僚ともに血道を上げてきたというのが実態です。今回の概算要求は今までのあり方を180度転換し、省益ではなく国民の利益を第一に考え、予算を組み替えました。約束どおり「コンクリートから人へ」を実践したのです。

◆初答弁

「政治主導」を掲げる鳩山政権は、原則として官僚による答弁を認めない方針です。これからの国会答弁は政治家である大臣、副大臣、政務官の政務三役が行うこととなりそうです。

私も副大臣として初となる国会で答弁に立ちました。参議院の国土交通委員会では、これまで私が中心となって作成してきた高速道路無料化の進め方について問われ、以下の三点を考慮して段階的に実施する旨答弁しました。一つは、物流、ひいては経済をも停滞させる要因となりかねない渋滞混雑。二つ目は、CO₂の発生です。高速道路の渋滞がCO₂の発生を誘引する側面と、一般道の渋滞が解消されることによって交通量の転換が図られ、逆に、CO₂の発生量が抑制される効果も考えられます。また、三点目として鉄道など公共交通機関への影響です。こうした三つの影響要因を考慮しながら社会的な影響が最小限に収められるような程度で、地方経済の活性化といった効果を得られる路線の特定を進めている旨答弁しました。

また、先日、本ニュースで紹介した「石場建て」に代表され

る伝統構法について問われ、石場建ての実証実験を行わなければならないこと、設計法作成のための委員会については中立性に問題があり、見直す必要がある旨答弁しました。高速道路の無料化、伝統構法の設計法作成の双方について、現在も国交省内において検討を進めている最中です。

◆税制改正要望

国土交通省では前原大臣を中心とする政務三役会議において、すでに前政権下の8月末に提出されていた税制改正要望の見直し作業を行うとともに、政策会議とは別に関係団体からヒアリングを行った上で要望を行いました。特に、新規・拡充の減税要望については、財政規律を維持する観点から、いわゆる「ペイ・アズ・ユー・ゴー原則」(財源なくして減税なし)に基づき、見合い財源案・スクラップ事項と併せて提出するとともに、今回の延長要望も含めた既に存在する租税特別措置等についても、「合理性」、「有効性」、「相当性」の観点から、要望内容の徹底した見直しを行いました。国土交通省としては新規10項目、拡充11項目、延長32項目を税制改正として要望し、これによる減収見込みは49億9400万円。これに対して減税の廃止は15項目で、68億1800万円に上り、結果として18億2400万円の増収となりました。政府の要望どおり「ペイ・アズ・ユー・ゴー原則」に整合した結果を出すことができました。これも政府・与党一元化の成果と言えるでしょう。

◆事業仕分け

政府の行政刷新会議による「事業仕分け」が11月11日から開始

されました。私も国土交通副大臣として連日、事業仕分けに参加しました。会場では激しい議論が交わされ、各事業1時間程度で結論が出されますが、概して事業の必要性を主張する各府省側に厳しい評決結果が出されました。このような作業の流れに対し、各府省の大臣からは「いきなり刷新会議が入ってきて削るといのはいささか乱暴」という発言もありました。

メディアはこれら発言を各府省による「抵抗」ととらえ、改革に「後ろ向き」と見る向きもありましたが、実はこれら発言の背景には行政刷新会議が抱える本質的な論点が潜んでいます。各府省の政務三役が政治主導で決定した事項を、国民から選挙により選ばれたわけではない「仕分け人」が否定することを意味することになりかねないからです。事業仕分けに財務省の思惑が色濃く出ている側面があることも事実ですが、官僚が所管事業について国民に公開された場で説明責任を果たさなければならない状況を作り出したことは、税金の支出に対して緊張感を持たせるとい側面があり、それだけでも意味がありました。

他方、財務省は行政刷新会議事務局に5人、国家戦略室に2人、同省出身者を送り込み、また、鳩山総理の事務秘書官4人は自民政権時代の慣行通り、財務、外務、経済産業の3省と警察庁の出身者が起用されました。財務省は新政権における影響力維持のための橋頭堡を着実に築きあげたようにも見えます。予算編成が財務省主導となるのか政治主導となるのか。年末にかけて、これから正念場を迎えます。

(了)

衆議院
議員

馬淵澄夫

まぶちへのご意見は、e-mailで：
office@mabuti.net

国会
事務所

〒100-8981 東京都千代田区永田町 2-2-1
衆議院 第1 議員会館 437号室
TEL 03(3508)7137 FAX 03(3506)3572

奈良
事務所

まぶちすみお後援会(まぶち会)
〒631-0036 奈良市学園北1-11-10 森田ビル6F
TEL 0742(40)5531 FAX 0742(40)5532