

第百五十一回国
参議院
国土交通委員会
會議録第三号

平成十三年三月二十二日(木曜日)
午前十時開会

委員の異動

三月十六日

辞任

大沢 辰美君

補欠選任

筆坂 秀世君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

今泉 昭君

委員

泉 信也君

岩井 國臣君

坂野 重信君

中島 啓雄君

野沢 太三君

長谷川道郎君

松谷蒼一郎君

山内 俊夫君

脇 雅史君

北澤 俊美君

佐藤 雄平君

山下八洲夫君

統 訓弘君

筆坂 秀世君

洲上 貞雄君

田名部匡省君

戸田 邦司君

島袋 宗康君

国務大臣

国土交通大臣

扇 千景君

副大臣

国土交通副大臣

高橋 一郎君

大臣政務官

国土交通副大臣

泉 信也君

事務局長

国土交通大臣政務官

吉田六左エ門君

政府参考人

厚生労働省労働基準局長

杉谷 洸大君

国土交通省総合政策局長

日比 徹君

国土交通省都市・地域整備局長

岩村 敬君

国土交通省河川局長

風岡 典之君

国土交通省道路局長

板倉 英則君

国土交通省住宅局長

竹村公太郎君

国土交通省鉄道局長

大石 久和君

国土交通省航空局長

三沢 真君

国土交通省北海道局長

安富 正文君

国土交通省北陸道局長

深谷 憲一君

参考人

住宅金融公庫総裁

望月 薫雄君

本日の会議に付した案件
○政府参考人の出席要求に関する件

○参考人の出席要求に関する件

○平成十三年年度一般会計予算(内閣提出、衆議院送付)、平成十三年年度特別会計予算(内閣提出、衆議院送付)、平成十三年度政府関係機関予算(内閣提出、衆議院送付)について

○国土交通省所管及び住宅金融公庫

○踏切改良促進法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○新産業都市建設促進法等を廃止する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(今泉昭君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

まず、委員の異動について御報告いたします。去る十六日、大沢辰美君が委員を辞任され、その補欠として筆坂秀世君が選任されました。

○委員長(今泉昭君) 次に、政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

委員審査のため、本日の委員会に厚生労働省労働基準局長日比徹君、国土交通大臣官房長岩村敬君、国土交通省総合政策局長風岡典之君、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省河川局長竹村公太郎君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省住宅局長三沢真君、国土交通省鉄道局長安富正文君、国土交通省航空局長深谷憲一君、国土交通省北海道局長林延泰君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと認める者あり〕

○委員長(今泉昭君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(今泉昭君) 次に、参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

委員審査のため、本日の委員会に住宅金融公庫総裁望月薫雄君を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと認める者あり〕

○委員長(今泉昭君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

委員審査のため、本日の委員会に住宅金融公庫総裁望月薫雄君を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと認める者あり〕

○委員長(今泉昭君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(今泉昭君) 去る十九日、予算委員会から、本日一日間、平成十三年年度一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算中、国土交通省所管及び住宅金融公庫について審査の委嘱がありました。

この際、本件を議題といたします。

予算の概要について政府から説明を聴取いたします。扇国土交通大臣。

○国土交通大臣(扇千景君) おはようございます。国土交通省関係の平成十三年年度予算について、その概要を御説明申し上げます。

平成十三年年度一般会計予算に計上いたしました国土交通省関係予算額は七兆八千九百二十億円であります。このほか、自動車損害賠償責任再保険特別会計への一般会計からの繰り戻しとして所要額を計上するとともに、自動車損害賠償責任再保険特別会計、道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、自動車検査登録特別会計、都市開発資金融通特別会計、空港整備特別会計及び特定国有財産整備特別会計について、それぞれの所要額を計上しております。

なお、北海道、離島及び奄美に係る公共事業予算については、当該地域の総合開発の推進を図るため、農林水産省関係予算等他省関係予算を含めて、国土交通省予算に所要額の一括計上を行っております。

次に、財政投融资計画については、当省関係の公庫、公団等分として十二兆七千三百二十八億円

を予定しております。

国土交通省といたしましては、以上の予算によりまして、我が国経済を自律的回復軌道に確実に乗せるとともに、豊かで活力ある二十一世紀の経済社会を構築するための基盤となる国土政策、社会資本整備、交通政策の推進を図っていくこととしております。

特に、平成十三年度予算におきましては、予算総額が前年度と同程度の規模の中、日本新生プランの重要分野を重視するとともに、国土交通省発足に対応して、融合・連携施策を一層強力に推進し予算の重点化を図るなど、省庁統合のメリットが発揮できる分野に重点的に配分することとしたしております。

公共事業予算においても、その事業ごとの伸率にめり張りをつけ予算配分の重点化を進めるとともに、二十一世紀の豊かな居住の実現を図るために、平成十三年度を初年度とする第八期住宅建設五カ年計画の策定を行うこととしたしております。

また、公共事業の効率的、効果的な執行や事業の透明性の向上を図るため、費用対効果を含めた事業評価の厳格な実施やコスト削減を行うとともに、地方整備局等への公共事業予算の一括配分制度の導入や統合補助金の創設、拡充など、地方のニーズをより一層的確に反映した公共事業の執行を図ることとしたしております。

次に、政策テーマ別の主要事項について御説明申し上げます。

第一は、都市基盤の整備であります。

国土交通省の発足に伴い、連携施策を展開し、都市の交通問題の抜本的な解決を図るため、鉄道駅等交通結節点の機能強化、あかすの踏切対策、交通需要マネジメント、TDM施策の推進等による都市部の交通混雑の解消、大都市における住宅供給及び地下鉄など都市鉄道の整備による通勤時間短縮と快適化、空港、港湾と道路等の連携の強化による物流の高度化と交流の円滑化等に取り組むこととしたしております。

また、三大都市圏環状道路、大都市圏拠点空港の整備並びに中核・中核国際港湾及び国際幹線航路の整備等による海上ハイウェイネットワークの構築を行うこととしたしております。

さらに、快適で美しい都市づくりや安全な都市づくりの実現を図るため、地域の創意工夫を生かした町づくりの推進、港湾・都市関連事業の連携、電線類の地中化等を進めるとともに、総合的な都市水害対策の推進や密集市街地の解消、防災公園の整備等を行うこととしております。

第二は、IT革命の推進であります。

情報ボックス等の整備や下水道管理用光ファイバー等の整備など、光ファイバー収容空間ネットワークの整備によるITインフラの整備を図ることとしたしております。また、高度道路交通システム、ITSの積極的な展開など、交通のIT化の推進、メガフロート情報基地機能実証実験の実施、気象情報、防災情報等の共有化など、防災分野でのIT化の推進を行うこととしております。

さらに、地理情報システム、GISの整備、普及の促進や、電子政府の早期実現に資する申請、届け出等のオンライン化、航空管制や海上保安の情報化などを進めることとしております。

第三は、環境問題への対応であります。

窒素酸化物、NO_x、粒子状物質、PM等を低減するための総合的対策として、沿道環境が特に悪い交差点における渋滞の解消等による沿道環境の改善を図るとともに、環境ロードプライシングの試行的実施など、環境への負荷の少ない自動車交通や道路利用を推進することとしております。

また、きれいな水、豊かな水を目指して水循環系の健全化、地球温暖化防止のための次世代技術の開発、導入、廃棄物海面処分場、フロンティアランドの整備などを行うこととしております。

第四は、少子高齢社会への対応であります。

バリアフリー社会の形成を実現するため、駅とその周辺や公共交通機関、さらには住宅、官庁施設のバリアフリーや積雪寒冷地における冬期バリアフリー化を推進することとしております。

また、高齢者向けの優良な賃貸住宅の供給など、総合的な高齢者住宅政策の展開、公団賃貸住宅と社会福祉施設等の併設、子育てしやすい住宅、居住環境の整備、生活路線の維持確保のための地域の公共交通の確保などを行うこととしております。

第五は、生活基盤の充実であります。

活力ある経済社会を創出する連携、交流を推進するため、高規格幹線道路、地域高規格道路については、それぞれ十八カ所、十七カ所の新規供用を図るとともに、整備新幹線については、既に着工した区間の工期短縮を図るとともに、三区間の新規着工を行うこととしております。また、地域の特色を生かした観光振興、訪日外国人の倍増促進を図ることとしております。

さらに、快適な暮らしを支える生活環境の向上を図るために、緊急洪水対策の強力な推進、生活基盤を守る雨水排水対策の推進などを行うこととしております。

第六は、安全の確保であります。

有珠山や三宅島等近年頻発しております火山噴火、地震、豪雨等の自然災害に対する安全な暮らしの実現を図るために、火山災害対策、水害・土砂災害防止対策、道路防災・震災対策を推進することとしております。

また、事故多発地点における交通安全対策の集中実施による交通安全の確保、海上交通の安全確保や密輸、密航、海賊事案等への対応能力の強化など、海上保安体制の強化を図ることとしております。

最後に、日本新生プランに対応した調査研究等の推進であります。

地籍調査の推進など土地の有効利用施策の展開、観光情報提供システムの開発、シックハウスの対策技術開発の推進、札幌周辺への研究開発機能の集積事業等を行うほか、世界規模の水危機への対応、水の有効利用方策の検討や、交通と環境に関する先進国国土交通担当大臣会合の開催など、国際協調の推進を図ることとしております。

引き続きまして、政府関係機関である住宅金融公庫の平成十三年度予算の概要を御説明いたします。

住宅金融公庫の収入支出予算は、収入三兆四百三十一億円、支出三兆九百五十億円を予定し、住宅五十五万戸等について総額十兆六千三百一十億円の貸付契約を行うこととしたしております。

以上をもちまして、国土交通省関係及び住宅金融公庫の平成十三年度予算について、説明を終わります。

よろしく御審議のほどをお願いいたします。

○委員長(今泉昭君) 以上で予算の説明の聴取は終わりました。

これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○山内俊夫君 きょうは、先般に引き続き質問の機会を与えていただきまして、ありがとうございます。先般は、私は脇先生と三十分ほどの持ち分で、脇先生、前々から持っておられる持論を発表いただきました。私は主に交通に関する分野をやらせていただきました。

きょうは、七、八項目にわたって各般にわたって質問をさせていただき予定でございますので、どうかよろしく願いいたします。特に、脇大臣は、きょうは赤い、目の覚めるような服を着ておられ、いつものめり張りのきいた声と情熱が感じられるので、ぜひよろしく願いをしたいと思います。

国土交通省として初めての予算編成に当たるわけでございますが、先般、大臣所信に対して私も質問をさせていただいた折、人が動く、国土が躍動する、という、新しい国土交通省のキャッチフレーズのもと、各般にわたっていろいろな施策を出させていただきまして、特に、予算等々、また中身を見させていだきまして、かなりめり張りのきいた配分になっているかなと思っております。

そして特に、私も先般の質問の中で地方の目となり耳となるような地方整備局の充実ということ

も質問をさせていただきます。大臣からのお答えは、地方整備局への公共事業予算の一括配分制度の導入とか統合補助金の創設とか、大変やわらかいけれども割かし推し進める予算配分にもなっているし、施策内容もそのようになって、大変うれしく思っております。

ところが、最近、公共工事悪者論というのが随分いろんなところで二、三年前から言われ始めました。日本人の特性であります、ついついわあところ右から左、左から右という、世論も大変揺れております。特にマスコミ関係はそのあたりをあと立てておるといふこと、果たして本当に私いいのか、本当に必要な公共工事というものは、これはそれこそ日本人がいろんな政治形態をやつてきて、もう何百年、何千年前からやはり公共工事がまずありき、それで国民の生活、その時々時代の国民の生活を守ってきたといふこともございます。

特に、先般、名古屋などでも大きな水害がございました。あの当時、織田信長があんな小さな大名から大きな大名になつてきた一番の基本は、あの川を渡る時に通行料をとつた。やはり護岸関係を変えて埋め立てもやつたといふことで、大変大きな大名になつて日本を制圧したといふ事例もございます。

そういったことで、古来から公共工事というのは非常にやはり国民生活に大変身近な問題であるといふことをまず私は申し上げておきたいと思っております。

最近のマスメディアのあり方というのは、先ほども言いましたように、何かネガティブなキャンペーンが余りにも多いんですね。私、これ、ネガティブキャンペーンをやりに始めてネガティブな方向に向かうと、逆に落ち込んでいく、逆スパイラルに陥つてしまふ、何か日本の社会、それに近づいていないんじゃないかと思っております。

私も地方議会におりましたから、地方議会もできるだけ前向きにみんな知恵を出し合つてやろうよという形で私は進んできたんですが、どうも

最近国会論議もそういったネガティブな議論が余りにも多いので、せめて国土交通省は明るく前向きにやりたいと思つております。

これは、日本人、戦後の教育にも私は多少起因しているのかなと思つた。個性を伸ばすという教育方針じゃなくて、何か欠点を指摘して指導していくという流れになつていくのかと私は思つておるんです。私はスポーツが好きですから、野球とかサッカーとか球技は全体に得点主義なんです。ところが、水泳の飛び込みとか体操というのは十の満点から引いていくんです、減点主義なんです。減点主義といふのは、どうしても新しいものにチャレンジする意欲というの、無難にやつた方がいいという方向に陥りがちなんです。やっぱり得点主義という一つのやり方というものの、もう少し日本社会を変えていかなきゃいけないといふようなことも考へております。だんだん社会が暗くなつてくる、もっと明るくしていかなきゃいけないといふように私は思つておるんです。

それで、ちょっと前段が長くなつて申しわけないんですが、例えば志という文字があるんですが、私はあれをちょっと分解していつも人に話をするんですが、あれはプラスとマイナス、それに心をつけています。あのプラスとマイナスで武士の土なんです。これはだんだんマイナスを大きくしていきますと、あれは土になつちゃうんです。土になるといふことは、土にあんな死んで戻りなさいよといふことになつてしまふ。ですから、プラスをもっと大きくしていく、光を当てていくといふことで、それに心をつけて志だといふ私は言葉になつておると思ふんです。

ですから、そのあたり、クラーク博士なんかは少年よ大志を抱けといふような教育を明治時代からやつてまいりました。ところが、どうも戦後は欠点主義になつていきますから、欠点指摘主義になつていきますから、どんな考え方がメルトダウンしてきてしまつた。そういうようなことがあつたので、私はぜひこういう考え方を改めていこうと。

私は四国でございます。もう大変皆さんのおかげで四国の四百三十万の島民に三つも橋がかつたという意見が随分、最近いろんなところで聞きます。私の派の中でもそういう意見があるんです。ところが、これはやっぱり十年、二十年のサイクルだったらそういう考え方もあると思つた。たかだか四百二十万に對してあれだけの三兆円の工事をやっていくといふのは大変過剰投資じゃないかといふ意見があるんです。でも、五十年、百年の物事を考えたときに、じゃ四国から豊後水道渡つて九州へ行く、これは第二国土軸が生きてくるわけですね、五十年、百年先には。私は、そういう意味合いでもって物事を考へていたかなきゃいけない。

ですから、四国の三橋が決して、今の段階では確かに負担にはなつていません。けれども、私は将来の国土を形成していく、均等ある発展といふことを考へていった場合は、この四国三橋は大変大きな日本人の力であり、技術の育成であり、そして将来の展望を開く大変すばらしい橋になるだろうと、私はそのように信じております。

特に、私は県議会のときに、先ほど言いましたプラス志向でやろうといふことで、実は県議会、平成三年に県議になったときに、百三十万都市を目指そうといふことをやつたんです。その当時、香川県は百一十万人だったんですけれども、厚生省の関係者に聞くと、それは山内さん無理ですよ、今の人口形態からいくと、そのうち二十年したら九十七万人ぐらひにはなるんじゃないですかと逆に言われました。

ちょうどそのときに、四国建設局の総務部長で来られて、今多分本省へ帰つておられます竹蔵さんという方が、今審議官やられておりますが、あの方が総務部長のときに、第三次総合計画のいろいろな計算された専門家でございましたので、いろいろ御相談申し上げました。そうしますと、日本全国の可住地面積から割り出していきますと、ちょうど百万というのは非常にいい数字です

ねと、こうなつたんです。

それはいいんだけど、百三十万にどうしてもしたいと。人口、自然増は多分望めないだろうと。ですから、社会増を目指そうじゃないかといふことで、もう一度計算し直してくださいといふことを私注文申し上げたんです。そうしたら、東京圏は非常に過密であると、大阪圏もそうです。こゝろあたりから何割か地方に人口を移動していただければ、東京も非常にいい空間がでる、地方は活性化してくると。特に北海道は可住地面積からいって大体千二百万ぐらひ住めるらしいんです。ただ、気象条件が非常に厳しいものですから、少し割り引いて、うまく割り振つてみると百二十七万になりました。百二十七万、じゃ百三十万ちょいどいじゃないかと。じゃ、今から政策で百三十万に持つていこうじゃないかといふことで、県議会もいろいろ政策を出していきました。

その中で、少子高齢時代、その当時そろそろ少子高齢時代に向かうぞと、こういう流れがあつたんですが、じゃ高齢時代を先取りしたらどうか。だから、Uターン、Iターン、Aターンをもっともっと誘導して、地元に戻りたい世代に帰つてもらう。そうすると、その人たちが今度ケアしていく、その人が年寄りになつてきたときに、高齢化したときにケアをしていく人たちが、若者が要る。じゃ、二十万帰つてきていただいて十万人サポート隊をつくれれば百三十万になるじゃないかと。非常に乱暴な数字だったんですけれども、でもそれは一つの方向としては、四国全体で非常に高齢進んでおりますけれども、その中でもまた香川もどんだ今高齢のパーセンテージ上がつております。それを先取りしてやるといふ逆転の発想をやろうじゃないかといふようなことも、いろいろやつたことございます。国土の均衡ある発展とか公共事業の効果的な執行といふことも視野に入れたら、今後高齢時代をどう我々が乗り切っていくかといふことも国土交通省としては大い

る目標に設定していただきたいと思っております。

そこで、まず質問の第一番目でございますが、大臣にひとつお聞きしたいと思います。

高齢時代というのは、一番何が大変かという、日常生活、身の回りのことが大変なんですね。それで、実は昨年、バリアフリー法案が通りました。これは公共機関とか公共交通機関に對してある程度指導していくというような法律でございます。大変私はいい法律だろうと思っております。

このバリアフリーに関する施策を今後、どんどん推進していただきたいと思います。現在、公共交通機関や住宅のバリアフリー化の進捗状況、このあたり少しお聞かせいただけたらと思うんですが、よろしく願います。

○国務大臣(扇千景君) 今、先生からいろいろと四国の状況、あるいは志を持って地域づくりをしていくという御意見を拝聴しまして、まさにそのとおりであろうと思ひます。私自身も割合前向きな人間でございますので、余りよくよきところもなく絶えず前向きに進むという、今私の人生振り返ってもそういうことで来たような気がいたします。

そういう意味では、日本が二十一世紀になって、私は、二十一世紀の幕あけをしたんですから、希望を持って二十一世紀という世紀をみんなつくっていく、その今一番大事な方向づけというのが当委員会です。御議論をいただき、先生方のお知恵をいただいて、私は国土交通省、二十一世紀、初めてこんな大きな省庁で、ただ大きいだけではなくて、皆さんから今までの四省庁と国土交通省のどこが違うのだということを聞かれます。

ですから、ぜひ私はこういう国土交通省、大きくなったけれども目配りの届いた、そして二十一世紀のソフトの面を加味したすばらしい政策というものをぜひこの委員会の御議論の中でお知恵をいただき、予算を御報告申し上げましたけれども、

も、その予算の中でも張り詰めた、今、先生がおっしゃいます二十一世紀に希望の持てる、生きがいのある、日本人でよかったなと原点があ

るような施策というものを遂行するために、委員会の御議論であらゆるお知恵も、そして皆さんの御助言もいただきたいというのが私の偽らざる気持ちでございます。国土交通省になったけれども、今、先生がおっしゃいました二十一世紀、まさに少子高齢化社会と言われて、おかげさまで先生より女の私の方が平均寿命は長そうでございます。

個人差がありますからわかりませんが、平均でいいますと、男性の皆さん七十六、女はおかげさまで八十四、皆さん、皆さんもありませんし、日本の女性は百歳を超える人が一人という、こういう時代でございます。国連が発表しました、二〇五〇年には日本の平均寿命は九十歳と、これも出ております。

何か恐ろしいような気がするんですけども、でも私はそういうことになっても、いかに我々の政策が生きていくのか、年をとってもやっぱり長生きしてよかったという社会をつくるためにいかに政策的に我々が努力していくかと、それが私は大きな課題であらうと思ひますので、今、先生がお聞きになりました交通機関あるいは住宅等について我々が予算の中からバリアフリーを完備し、皆さん方が長生きしても生活に困らない、またなるべく人の助けをかりないでも生活できる環境というものを、みずから生きていくその力強い生き方のために、私はできる限りのバリアフリーを整備するということと喫緊の課題であらうと思ひておりますので、今、先生方に御審議いただいております予算の中でもバリアフリーに対する処置の予算を組み込ませていただきました。

また、今、先生がおっしゃいましたように、どの程度できているのかというお話でございますけれども、例えば公共交通機関におきましても、一日の乗降客数が五千人以上の主要駅では高低差が五メートル以上ある駅のエレベーター施設率は三

八%でございます。エスカレーター設備率は六二%となっております。

また、住宅につきましても、バリアフリーの基

本設備となっております。二カ所以上の手すりの設置、あるいは段差のない室内、車いすで通れる廊下幅のこの三つのうちのいずれか一つに対応しているものが全国の住宅ストックの二七%、三つすべてに対応しているものが同じく全国の住宅ストックの三%となっております。

ただ、この数字がいかにまだ不足でございますので、本予算を通していただきました後はこれをなすべくふやして、多くの皆さんに長生きしても御不自由をかけないような、やっぱり最後までも動く車いすでも御自分で動く範囲は御自分で動くということが私はもっとも元気に長生きしていただける大きな要素であらうと思ひておりますので、本予算を皆さん方に御審議いただいておりますのも、こういうバリアフリー化をより充実したいということのための予算組みであることと御理解賜りたいと思ひます。

○山内俊夫君 ありがとうございます。

先般もちょっと私質問をさせていただいた部分もあらうかと思ひますけれども、やはり高齢化時代に社会的な弱者、これにできるだけ対応していくということが大事だと。その弱者の中でも特に高齢者の方々の今のバリアフリーというのは、まだまだこれは政策としてはもっとふやして大きくしていただかなきゃいけない。そして中身ももっと充実させてほしいなと思ひておるわけなんです。特に、先般の質問の中でも、総合性の重視とか国民ニーズの重視、そして質の重視という、この質ですね、これは私はぜひ大事に扱っていただきたいなと思ひます。そういう意味では、このバリアフリーというのは大変すばらしい政策になってくるだろう、育ってくるだろうと思ひます。

特に、アメリカあたりは年が寄ったら、彼らはどうしても日本人と違って土着性がありませんからフロリダの方へどんどん移動していくわけですが、

ね、高齢になってくると、暖かくていいと。カナダの人たちはトロントとか東の方から、年がいっ

たらやっぱりバンクーバーに住みたいねというのが彼らの夢だそうでございます。日本はなかなかそういうわけにいかない、土着性が強いものですから生まれたところでそのまま余生を送りたいという人たちが多いのでございますけれども。

ただ、日本社会も、先ほども言いましたように、急速な高齢化時代に突入しておりますが、これは今後日本の超高齢化、私はもう超とつけておきたいと思ひますが、超高齢化社会を迎えることになりすけれども、このような状況の中で、国土交通省がバリアフリーだけじゃなくて、今後行政施策としてどのように進めていくのか、もっともこういうこともあるよという考え方があればぜひお聞きをしておきたいなと思ひます。

○国務大臣(扇千景君) 私も先ほど駅とか住宅のことだけ申しましたけれども、もう少し詳しくどのような政策があるかという御質問でございますけれども、本日にこれが二十一世紀型の私は大事な点だらうと思ひますので、少しく事例を挙げてバリアフリー化というものがどこまで行くのかということをお説明申し上げたいと思ひます。

公共交通機関のバリアフリー化、これは先ほど申しましたけれども、これは高齢者及び身体障害者等の交通機関や道路、駅前広場等々における、先ほども申しましたエレベーター、エスカレーター等々は当然のことですけれども、ノンステップバスの導入ということも大きな政策の一つでございます。

また、歩行者空間のバリアフリー化ということで、これは市街地の駅、商店街、病院、福祉施設の周辺等におきまして、幅の広い歩道の整備、そしてバリアフリーの歩行空間をネットワーク化して整備する、これも大きな要点でございます。それから、交通結節点の改良事業等を活用した駅前広場あるいは自由通路等の重点的な整備で、これは乗り継ぎの改善、そして歩行空間のバリアフリー化のために駅前の今申しました広場とか

交通広場、それから自由通路、駐車場等の整備を短期集中的に実施する。

また、都市再生交通拠点の整備事業の推進といひまして、これも法案に基づきまして基本構想施策対象地区に追加しますとともに、同地区内においてエレベーターやエスカレーター等のバリアフリー化を補助対象施設に追加する。これも地方自治体にとっても大きなことでございますので、補助対象施設を追加したいと思っております。

それから、福祉の川づくりでございますけれども、これは堤防や緩やかな坂道、そして階段の手すり等を設置しまして、貴重な水と緑の公共空間でございます河川空間へのアクセスを容易にする。

また、高齢者に配慮した良質な住宅というのは、先ほど私が申しましたように、これは数もふやしますし、国費で八千六百七十二億円の、内数が入っておりますけれども、これに対しても賃貸住宅を特に整備する。

それから、建築物等に関しますバリアフリー化、これはハートビル法でございますけれども、弱者、高齢者に優しいハートビル法を活用いたしまして、これは不特定多数の者が利用する公共建築物を対象にハートビル法で特定の建築主に努力義務を課す、こういうことを努力しますし、都道府県知事さんによります指導、助言、優良な建築計画の認定、それから認定の建築物に対します公庫の補助、そして融資、税制の特例等によりまして建築物のバリアフリー化を推進していく。

そういう意味では、人に優しい町づくり事業といひましてこれも予算をつけまして、市街地におきます道路の空間と一体になった移動ネットワークの形成とハートビル法の認定を受けた建築物のバリアフリー化を推進する。

そして最後には、官庁施設のバリアフリー化の推進、これは窓口業務を行う官署が入居する官庁施設を対象に、ハートビル法の施設を踏まえた施設整備を推進する。

中でも特に注意をし、バリアフリー化の完全な設置を目標に本法案を御審議いただいているわけでございます。

○山内俊夫君 ありがとうございます。やはり量から質への転換がここ二、三年図られてきているなという気がするわけですが、

少し今度視点を變えて、ちょっと政府参考人にもお聞きをしておきたいんですが、今地方都市で何が一番困っているか。ごみ焼却の問題とかいろいろなことを言われますけれども、一番困っておりますのは実は中心市街地の空洞化なんです。特に大体十五万人以下の都市、これはもう今見るも哀れな状況になっております。

これは我々、ちょうど私は昭和二十一年生まれですから、二十一年から二十六、七年までが大体界屋太一先生がつけられた団塊の世代という世代なんです。この世代が成人してどんどん核家族化していきまして、ですからあの当時は、昭和四十年代から五十年代にかけて住宅需要というのは物すごくふえたんです。少し質には問題があろうかと思ひますけれども、数が必要だということとどどん住宅をふやしてきまして、それが今もうリタイアにだんだん近づいている世代になってきたから、今から三十年間というのは確実に高齢時代に入っていきます。真つただ中に入っていきます。

町中というのは割かし基本的なインフラがよくできているんです。三十万都市だったら電線の地中化もできております。大体下水道の整備もできております。十五万人以下の都市だったら三〇％から五十％、まだまだ必要ですけれども。

ところが、最近、私の町でもそうですが、昔は大体千二百人ぐらゐに住んでいた小さなコミュニティがあるんです。その千二百人、今数えてみると四百二十人なんです。四百二十人のうちで六十五歳以上の方が大体七〇％近く。そうしましたら、まず買いに行くお店がなくなつてしまつてくるんです。かわりにできているのはコンビニができてくるんですが、どうもコンビニは余りお野

菜とかそういったものは置いておりませんから、非常に買い物に不便であるということを皆さんから聞きます。

ひどい話になると、極端な話なんです、少し汚くて申しわけないんですが、例えば下水道の勾配というのはある一定の水量が来ないと流れていかないんですね。だからそういう人たちが、千二百人を想定した下水道をしていますから、水が流れてこないんです。ですから詰まることが大変最近ふえてきたという意見もあります。

もう少し電線地中化を進めようという意見がそのコミュニティから出てきても、なかなか電力会社はそこに予算を投入してこないんですね。だって、使ってくれるのは、せいぜい一月当たり一万円前後しか電気代使ってくれませんから、それが五百件あったって大した売り上げにならないからほとんど効果がないうことで、それも遅々として進まなくなつてきている。

ですから、中心市街地に、それだけ基本的なインフラ整備できているところにもう一度戻す私は政策が要るんだらうと思ひます。それが中心市街地活性化という、これは一昨年法律が出てまいりました。私は、これをもっとと推し進めていきたいと思ひます。

特に、今我々の世代の子供たちは一人っ子が大変多いんです。一人、二人、多くてせいぜい三人。最近の事例で、一人っ子同士の結婚をしたというところで、うまく最初はいいってたんすね。私もこの前、私が仲人した十数組はまだ離婚はしておりませんけれども、結婚式に呼ばれていろいろなごあいさつを申し上げた中ではもう既に二割ぐらゐ離婚をしている。その中で、ある一件は、一人っ子同士の結婚ですから両方に家があるんです。どっちの家で住むか、どちらの仏様を見るかというところで何かもめて、結果的に離婚しちゃった。だから夫婦間の性格の違いで離婚したというわけじゃないんですね。そういう現象も多々出てきたという事なんです。

ちなみに、大体今、日本で住宅戸数が五千万戸

を超してきていると思ひますけれども、世帯数は四千四百萬世帯ぐらゐですね。ですから、確実に五、六百萬戸はオーバーフローしているわけなんです。これはセカンドハウスもありますし、仕事場の家と自宅と、こういう使い方もしておりますけれども。

いずれにしても、この中心市街地という大変いい政策が出ておりますけれども、これはもう一つ形になって見えてきていないということなんです、活性化に対する取り組み方、今までの現状と

○政府参考人(板倉英則君) 中心市街地の活性化の問題についてのお尋ねでございますが、この問題、私も都市政策上の大変重要な課題だと認識しているわけでございまして、御指摘の平成十七年に施行されましたいわゆる中心市街地活性化法、これに基づきまして、今日までに三百六十五市町村から三百七十二の基本計画が提出されているところでございまして。

国におきましては、これらの市町村の取り組みに対しまして重点的な支援を行おうということと、関係八府省庁が集いまして中心市街地活性化府省庁連絡協議会というものを設置いたしまして、関係府省庁の緊密な連携を図っているところでございまして。

また、関係府省庁共同の市町村等に対する統一的な窓口を設置いたしまして、これは中心市街地活性化推進室と申しておりますが、これまで市町村等から七千件近い御相談を受けていると。ほかにホームページの開設とか関係府省庁統一のパネルフレットを配付する等、いろいろそれなりの努力を積み重ねているところでございまして。

国土交通省におきましては、ほぼこうやって出そろつてまいりました基本計画に基づきまして、区画整理とか再開発等の面整備、それから道路、公園等の都市基盤施設の整備に合わせまして、多彩ないろいろなメニューを用意しましてパッケージで一括補助するまちづくり総合支援事業というようなものも行つておりまして、こういったこと

に重点的に今取り組んでいるところでございます。

先生、先ほど町中はかなりインフラが整っているということでございまして、確かにそういったハードの整備に加えて、やはり商業等の活性化を図るソフト施策が一体的に推進されるということが大変重要だと思っております。私ども三年足らずの経験から取り組み状況を見てみますと、やはり市町村と地元の商品店等の地元関係者が緊密に連携いたしまして、一体となって熱心に進めているところがより多くの成果をおさめていらっしゃるということに着目いたしまして、私どもとしまして、これからの地域の特性を踏まえまして、地域の創意工夫を生かした中心市街地の活性化につきまして、熱心な取り組みをされているところに重点的な支援をするという姿勢で臨んでいきたいというふうに考えている次第でございます。

○山内俊夫君 昨年度の段階ではまだ二百足らずだったんですが、結構ふえましたですね。

ところが、結構そういう計画も上げて、私の県でも結構各市町やっているんですが、なかなか具体的な展開がなされていないんですね。どこに問題があるのかなと思って、私もいろいろ聞いてみましたら、これは私見で申しわけないんですが、建ぺい率とか容積率、そんなのは余り私関係ないと思うんですが、計画を上げていざやろうということになってきましたら、今までに国土法とか都市計画法とか建築基準法とか、持っている法律とかがいろいろあるんですね。消防法も入ってきます。例えば病院をつくる場合のいろいろな法律とか。例えば、中心市街地ですから、当然ここを建てかえたい、この一角約二ヘクタールぐらいやりたいと。ゾーン指定をしたときに、既存の法律の足かせでダイナミックに動けないと私は思っているんです。

そのあたりをどういった解決方法があるかというところを別の法律をつくっちゃえばどうかと。

も、今までの法律も全く無視するわけじゃないんです。ある程度整合性もとって、町全体としてのイメージ、また機能性というものを十分確保する、また防災面でも確保できる。ところが、既存の細かい数十項目の、場合によっては二十ぐらいあると思うんですが、その法律のすべて足かせになって思い切ったやり方ができない。

都会ならいいんです。土地代が二百万から一千万ぐらいするところだったら価値がありますから、これは割かし民間でも再開発をやった動き始まるんです。ところが地方都市はそうはいかないです。大体、最近非常に土地の単価が下がってきていますから、地方都市で平均しますと、昔二百万と言われたところが今大体三十万から五十万円です。逆にやるはずなんです。

そのやるのになぜ具体的になかなか動いてこないか。私、そこらのやはりいろんな足かせがあるのではないかなと思っているんですが、そのあたり、どこに原因があるか、お答えいただけますでしょうか。

○政府参考人(板倉英則君) 中心市街地の活性化に對しまして、都市計画でいろいろ用途規制とか容積率の規制とか、そういうことをやっているわけでございますけれども、そういうことがその活性化との関係でどうかというお尋ねだろうと思えます。

先生、御案内のとおり、地方の中心市街地の中心市街地、これは大体私も用途地域でいいますと商業地域というものを設定いたしております。これは全国の主要都市の商業地域の大体標準的なところでいいますと、四〇〇％というほかの市街地に比べて高目の容積率を設定いたしております。

先生、ちなみに御地元の高松では、五〇〇とか六〇〇というさらにやや高目の容積率を設定しております。さらに申し上げますと、先生御案内の高松の旧宇高連絡線の乗り場付近、隣接地で今再開発が行われておりますけれども、そのサンポート高松の再開発につきましては、これは特別に四

国でも最も高い八〇〇％というような容積を設定いたしました。そこにシンボルタワーとか、とにかく一大拠点をつくっていくという計画が進められているところでございます。

御案内のとおり、こういったものをうまく活用いたしまして、中心市街地にさまざまな、商業集積だけではなくて交流等の機能も含めましてにぎわい拠点の集積ができるように都市計画をうまく活用していただきたいということを私も考えております。昨年の暮れにも都市計画の運用指針というのを示しましたが、これは、今まで公共団体に対して手とり足とり事細かに指導するという体制をやめまして、基本的には都市計画というものは公共団体の自主的な取り組みを御支援するような道具立てとして用意されているものでござい

ますので、そういった自主的な取り組みがさらに進むように、そういう姿勢に転換しております。公共団体の方でもそういった方向転換を受けて御活用いただけるのではないかと考えております。

○山内俊夫君 この件についてはこれから先まだいろいろ、本来ならば時間があればやりたいんですけれども、きょうはこの程度にしておきます。確かに、今、四〇〇、五〇〇という地方都市もそれだけの容積率がありますよ。ところが実態は、やっぱりまだ二〇〇から二七〇％しか使っていないんですね。その原因は、京都方式なんです。間口が二間ぐらいで奥行き二十間、それで商店街に面している。そういう分割りの状態でやっていますから、なかなかまとまないと高度利用もできないんです。ですから、間口二、三間で皆さん商売していますから、やはり地域実態がありますから、そのあたりも十分勘案していただければ、その五〇〇パーが例えば総合設計をやれば七〇〇パーぐらいの、二〇〇ぐらいお土産がつくという話もございまして。ですから、この中心市街地というものは、総合設計プラス何か別の法律でもう少しお土産がつくという、いろんな意味で固定資産税の軽減とかいろんなことをかみ合わせればいいん

じゃないかなと私は思います。それで、今、高度機能を持たすという話も出てまいりました。私は、最近、一、二年前から聞いたんですが、歩いて暮らせる街づくりという政策が出ていますよね。これを少しちょっと中身を教えていただきたいと思います。

○政府参考人(風岡典之君) 先生御指摘の歩いて暮らせる街づくり構想でございますけれども、これは平成十一年十一月に政府がつくりました経済新生対策に位置づけられた構想でございます。

この構想は大きな四つの考え方に基づいて位置づけられているものでございまして、第一には、生活の諸機能がコンパクトに集合した暮らしやすい町づくりを実現する。二つ目には、安全、快適で歩いて楽しいバリアフリーの町づくりを実現する。また三つ目には、町中にだれもが住める町づくりを進めていく。さらに四つ目には、住民との共同作業によって持続性のある町づくりをつくっていく。こういったことを目指すものであります。私どもとしましては、これからの高齢化社会に對応した、安心で安全なゆとりある生活空間をつくるという意味での新しい試みであり、また、ただいまいろいろ御指摘ありました中心市街地の活性化という意味でも、そういったものにも資するものであると、このように考えております。

○山内俊夫君 そうですね。今ちょうど中心市街地活性化とうまくオーバーラップしてやれるねという話だったので、まさにそのとおりだと私は思っています。このコンセプトそのものは、やはり高齢社会に對応するということ、これは平成十一年十一月十一日に経済新生対策ということで出された、閣議決定もされております。

これは、私はやはり二十一世紀型、歩いて暮らせる街づくり、足の速さにもよりますけれども、私個人的には大体半径五百メートルから一キロまでと思っております。六十、七十の人だったら少し厳しいかなと思いますけれども、それだったら車に乗らなくても、自転車に乗らなくても生活が

できる。ただし、そこに機能が全部集まっていな
きやいけないですよ。それこそ食べるところから
買い物するところ、歯医者とか公共機能もほと
んどなけりやいけない。

これをやはり中心市街地というものと高齢社
会、この歩いて暮らせる街づくりコンセプトを、
今後もっともって前面に押し出してほしいなど。

そのときに、先ほどの中心市街地が、既存の法律
が足を引っ張っているという部分がありますか
ら、こちらの足かせを少し取っ払っていただけれ
ばもっとダイナミックに動き始める。そうした
ら、都会でリタイアするときには、じゃ、ふるさ
とへ帰って余生を過ごそう、そういう気持ちにも
なってくる。Uターンの人たちがふえてくると私
は思うんですね。そのあたり、歩いて暮らせる街
づくりの推進施策というのはほとんど私は前面に
押し出すべきだと思いますよ。当然、潤いとかそ
ういったものも必要です。

私もちょうど去年の夏、アメリカで町づくりを
されている都市を五、六カ所見てまいりました。
どうしても興味の皆さんが十四、五人一緒に行き
たいというものですから一緒に行きまして、例え
ばサンアントニオ、これはリバーウォークという
のがありますね。アラモの砦の大変史跡のところ
なんです、あの川沿いをうまく活用した町づく
り。それとか、チャタヌーガという町は、これは
全米でも一番、二十年前は大変大気も汚い町だと
言われておったこのチャタヌーガ、アトランタの
ちょっと北になるんですが、この町なんかもうす
ばらしくよくなっておりまして。その基本的なコン
セプトは何かなとすると、公共交通機関なんです
ね、それと街路の整備、それと高齢者が住みやす
いような町づくり、この三つのコンセプトですば
らしい町づくりをしている。ですから、今全米一
の住みやすい町じゃないかと言われている。

そういうのも、やはり今からの町づくりという
のはビジネスオンリーじゃなくて、やはり生活空
間、生活の潤いというものをどれだけその町に盛
り込んでくるかということが私は大事だと思うの

で、この歩いて暮らせる街づくりというのはどん
どん進めてほしいなと思っております。ぜひよろ
しくお願いをいたします。

それで、余り時間がなくなってきましたので、PFI
について少し質問させていただけたらと思
うわけなんです。

このPFIも、従来公共がすべてやっておっ
た。ですから、予算をある程度組んで、その予算
が組めたところから逐次工事をスタートした。と
ころが、今ごろは予算的な余裕が余りありませ
ん。ですから、スピードアップする必要があります。
この前、大臣もそのようにお答えをいただきました
て、もっとスピードアップしようじゃないか、十
年かかるところを三年でやってしまおうよ、経済
効果も上がるよということもありました。

それで、このPFI、プライベート・ファイナ
ンス・イニシアチブという新しい手法、これはイ
ギリスでスタートしたと思うんですが、まだまだ
日本に定着していないですね。かけ声はほとんど
今いろんなところで出ております。自民党の部会
の中でもないんな研究会、部会でもやっておりま
すが、なかなか見えてこない。なぜ見えてこない
のかなと思っているんですが、このあたりの状況
をどなたかおわかりになりますでしょうか。

○政府参考人(風岡典之君) PFIの事業につ
きましては、先生ただいま御指摘をいただきました
ように、公共施設の建設とか維持管理とか運営と
かそういったものにつきまして、民間の資金だと
かいろんなノウハウを活用するというところで効
率的に効果的に社会資本整備を図ることができ
る、特にスピードアップができるというような意味
で、この事業の推進ということとは私どもとして
非常に大きな政策課題であるというふうに思
っております。

現在、このPFI事業の実施状況でございます
けれども、ことしの二月末現在におきまして実施
方針が策定、公表されまして、事業の具体化が進
んでいるというものは、私どもも把握しているこ
ろでは全国に十六事業あるというように考えてお

ります。このうち国土交通省に絡む所管事業とい
うのが五事業ございまして、港湾施設とかあるい
は観光施設、駐車場、公園施設と、こんなものが
含まれているわけございまして、その他の所管
事業も含めましてPFIのケーススタディーとい
うものを継続的に実施しているところでありま
す。

また、この事業を推進するというような観点か
らいろんな支援ということも必要であるというふ
うに考えておりまして、事業化あるいは事業化に
向けた検討を進めている港湾の公共荷さばき施設
とかあるいは放流艇の収容施設、こういったもの
につきましては無利子融資制度の支援、こうい
ったものも行っておりますし、またその他の事業一
般につきましても、PFIの立ち上りの即応とい
うことで補助だとか融資だとかそういった意味
の制度も準備をしているところであります。

また、PFIについては、やはり新しい事業と
いうことで積極的なPRということがどうしても
不可欠であります。そのために、私どももとしに
入りましたから全国でPFIセミナーを九カ所
で実施をいたしました、またPFIについては自治
体、民間企業、そういったところについてのいろ
んな相談あるいは情報提供を受ける、そんな窓口
も整備をして、一応私どもとしては総合的な取
組みというものを今のところ行っている、この
ように考えております。

○山内俊夫君 総合的な取り組み、大変結構で
ございます。これも他省庁に結構広がっております
から、どこがうまく主導、コントロールするか
というところは私は大事だと思いますよ。それと、や
はりまだまだPR不足という部分もあります。

特に、郵貯の今まで財投の方へ回っていたお金
が自主運用という方向になってきます。国民が
持っている金融資産だけでも千三百兆円を超して
おりますよね。そこあたりをもっとうまく公共
工事に活用するということが私は大事だと思うん
です。それには、このPFI手法というのは非常
にいいきっかけになると思います。どうしても高

齢者の方々は、大体年金でも入ったら七五%貯金
すると言わんやうですね。きんさん、ぎんさんが百
歳のとき、何かお金をもらったときに、あなたは
これをどうしますかと言ったら、老後のために使
いたいというような話もありまして、そのぐらい
日本は貯蓄志向の強い国なんですね。

アメリカあたりは一時はやりましたよね、プ
レー・ナウ・ペイ・レイターと言って、今楽しん
で後で払うよというやり方。これで結構アメリカ
社会というのは、貯金は持っていないけれども生
きている間は楽しんでいっているという、ライフスタ
イルを楽しむという考え方。なかなかそこまでは
日本はいきませんけれども、余りため込んでしっ
かり持っていない、これはお墓に持っていけるわ
けじゃないんですから、それをより有効に社会資
本にその金を出していただく、そして次の世代の
ためにいいインフラ整備をしていくという、それ
を効率的にする。これはPFIというのは、私は
申しわけないですけども、官主導だったところ
がPFIが〇〇かかるとかPFIだったところ私七〇
ぐらいでおさまるんじゃないかなと、三割ぐらい
は安く、いいものができると思っております。

ですから、このPFIをうまくやっていくとい
うことです。これには私はやはりいろんなモデ
ルケースが要ると思うんです。日本というのはど
うしてもモデルケース、いいモデルケースをつ
くらなければなかなか飛びついてこないですね。で
すから、今私はこのPFIが非常に使用目的が何
かがんじがらめになっているような気がするん
です。

例えば、有料道路にももっと、ここは我々ど
うしてもこの地区は欲しいと、でもこれは国幹道と
してはそれはちょっと無理ですよと言ったところ
ろ、じゃ地元の資本、地元のニーズを吸収して、
じゃここをPFIでやろうじゃないかとか。昔の
高速道路は割かし、高速道路のインフラチェンジ
のスパンが大体十二キロから、長いところは十七
キロぐらいありました、二十キロぐらいありまし
た。でも、最近つくっているのは、もっと利用者

をふやそうということで、五キロから七キロぐらいでもハーフインターをつくったり、非常に使いやすいような設計になってきていますけれども、こういったところを、例えばパーキングエリア、サービスエリア、これは減速線も加速線も持っておりまして、わざわざ大きなランプベクト型のインターチェンジをつくらなくても、少し構造を変えて構造物をつくってやれば、簡単に一般道路から高速道路、高速道路から一般道路へ行ける。こういったところでもっとPFIあたりを活用すれば、もっと効率よく早くいいものができる上がつてくる。

結果的には、国民の大変利便性が上がると思うんですが、そのあたりのモデルケース、いいモデルケースがあればお知らせいただきたいし、今こういうような計画がありますよというのがあれば、お知らせいただけませんか。

○政府参考人(風岡典之君) PFIの事業を進めていく上で、先生御指摘のようにモデルケースというものを一つつくっていくことは、そういう意味では非常に重要なことだというふうに思っております。

先生、御案内のとおり、PFIの手続、非常に複雑な面がありまして、まず手続としましては、事業を立案してから事業の実施方針をつくる、それから事業者を特定する、それからまたその事業者との間に契約を結ぶ、またその後の事業の実施、監視に至ると、非常に複雑な手続になっております。

こういったことから、実は本年一月に、PFI推進委員会というところにおきまして、PFI事業の実施プロセスに関するガイドラインというものを策定し、また公表したところであります。このガイドラインは、今申し上げましたような事業の実施手続というものと、あるいはそれぞれの手続における留意事項というものを明らかにするということ、そういう意味で進め方が非常にわかりやすく示されているものだというふうに思っております。

それからまた、モデルとの関連で、特に国土交通省の所管事業については、これは個別事業を実施するに際しましては、公共施設の管理者等が実施方針をつくっていくという作業が必要になるわけですから、この実施方針をつくる際に、ひな形をつくっていくということ、非常にその作業がうまく進むのではないかと、ひな形づくりというもののについて、いろんな事業分野について検討し、取りまとめたところであります。

私も申し上げましたのは、今申し上げましたようなPFIの事業実施プロセスに関するガイドラインの策定だとか、あるいは実施方針に関するひな形、こういうものをさらに充実していくということを行い、また、これは国のみならず事業実施主体となり得る地方公共団体に対して徹底をしていくということが必要でありますので、ただいま先生から御指摘いただきました具体的なものを示していくということ、念頭に置いて、そういう形での取り組みというものに精力的に進めていきたい、このように考えております。

○山内俊夫君 事例はなかなか今のところこれといった事例がないんですが、今度、大阪でユニバーサル・スタジオですが、あれなんかPFIというふうなことも聞いております。これは市、町、府がどの程度出しているかというの、少しデータもあるんですが、これも一つの手法。果たしてこれがもうかるかどうか、あるいはシイガイアみたいになってしまいかどうかかわかりませんけれども。

それからまた、モデルとの関連で、特に国土交通省の所管事業については、これは個別事業を実施するに際しましては、公共施設の管理者等が実施方針をつくっていくという作業が必要になるわけですから、この実施方針をつくる際に、ひな形をつくっていくということ、非常にその作業がうまく進むのではないかと、ひな形づくりというもののについて、いろんな事業分野について検討し、取りまとめたところであります。

私も申し上げましたのは、今申し上げましたようなPFIの事業実施プロセスに関するガイドラインの策定だとか、あるいは実施方針に関するひな形、こういうものをさらに充実していくということを行い、また、これは国のみならず事業実施主体となり得る地方公共団体に対して徹底をしていくということが必要でありますので、ただいま先生から御指摘いただきました具体的なものを示していくということ、念頭に置いて、そういう形での取り組みというものに精力的に進めていきたい、このように考えております。

○山内俊夫君 事例はなかなか今のところこれといった事例がないんですが、今度、大阪でユニバーサル・スタジオですが、あれなんかPFIというふうなことも聞いております。これは市、町、府がどの程度出しているかというの、少しデータもあるんですが、これも一つの手法。果たしてこれがもうかるかどうか、あるいはシイガイアみたいになってしまいかどうかかわかりませんけれども。

ただ、私、PFIの大きな性格の違いというのは、第三セクターと違うのは、三セクというのは一時夢があったんですね。官の持っている安心、よさというものの、信頼性というものと、民の持っている機動性というものをうまく重ねてやろうじゃないかと。結果、今まで全国のいろんな三セクのすべて、大体見ますと九十数%は赤字ですね。それは官の悪さと民の悪さが何か同居してしまっただけという結果に陥っているんじゃない

かと。だから、三セクというのは私はほとんど、私も十数年前これは三セクというのは余りよくないかもわからないねというおぼろげながら、分析もしておりますのでしたけれども、そう思っています。案の定こういう格好になった。

ただ、PFIは、私は官はせめて一〇%から一五%ぐらいの出資にとどめて、ただしお金のところの監査あたりはしっかりとチェックをする、でも旗振り役は民間の経営能力のある人、そういう人を持つてくる。このシステムでPFIが動き始めると私は確実に利益を出してくる。

ですから、出資者に対しては、今や銀行金利非常に下がっております。〇・〇何%とかになっております。百万預けても二百円しか年間に預金金利はつかないという状況ですから、一・五から三%ぐらいの金利がつくとすれば、かなりお金は集まってくると思うんですね。だから、こういったあたりももっとダイナミックに動かせるようなPFIという、そのためにはみんなが投資したいと思うようなモデルケースをしっかりとつくっていくことです。

最近、町と町の間で大きな山がある、その山の間にトンネルを抜く、これはふるさとトンネルとか何とか言っておりますが、これはなかなか予算がつかない。これなんかPFIでやる、三十年間の延べ払いで支払い金利つけて支払いするわけです。ただし、地元がどうしても要望するんだしたら皆さんも投資してくださいよ、二%ぐらいは金利つきますよとか、一%は確実につきますよという、やはり信頼性を提供すれば、その地元の人がお金を出した、自分たちのトンネルだよという意識ができてきますよ。

だから、もう官があればこれ口を出して、これじゃなかったらできない、こうしなきゃいけないというべからず集まらなくて、どうぞいろいろ皆さんで知恵を出して、そのかわり汗も出してお金も出してくださいよと、そういった方向に私は変えられぬものだろうか。

このあたり最後に、時間が来ましたので、願大臣、感想をお願いしたいと思うんですが、御所感で結構でございます。

○国務大臣(扇千景君) 私は、あらゆるところで、日本の国土の発展を考える場合には、今、先生がいろいろおっしゃいましたけれども、私は二十一世紀の初頭に皆さんに申し上げております。

また国土交通省内にも私はみんなに知恵を出してくれと言っておりますけれども、基本的には日本全土を二十一世紀はどういう形に持っていくのかという基本設計ができていなければ、私は地元の皆さんの協力が得られない、またむだ遣いだと言われる、公共工事の予算の配分も図れない。

そういう意味で国土交通省、全国の地方整備局というものが八つございますけれども、それに加えて北海道等々で私は各ブロックごとの首長さん、あるいは政令指定都市の市長さん、産業界、財界等々で、私は、今後は今、先生がおっしゃるようにPFIを考えながらそのブロックで公共工事はどうあるべきか、どういうものを公共事業に選定し、どういう予算をつけていくか、これが私は地方分権と公共事業の推進のためには、地域の御賛同をいただけるという私は大きな出発点だろうと思っております。

ですから、まず基本的な国土づくりの設計というものはランドデザインとして国土交通省が示し、そしてそれに加えて皆さん方からの意見をそのランドデザインにどう組み込むかと。そのために、私は四月までかけて全国の整備局に行きまして、地方の皆さんの御意見を聞いて、そして全国のランドデザインをつくった上で、今おっしゃった限られた予算の中でつくる、最大限にできることと、それから地方と国とが分担することと、そして今、先生がおっしゃったようなPFIを使った新たな二十一世紀型の事業のあり方と、そういうふうには、少なくともそれをどう使うにしてもランドデザインができていないというのが私は大きな欠陥であらうと思っておりますので、なるべく早い時期にそれをつくっていくて、あらゆる手だてで、むだのない、また地域の

臣、感想をお願いしたいと思うんですが、御所感で結構でございます。

臣、感想をお願いしたいと思うんですが、御所感で結構でございます。

○国務大臣(扇千景君) 私は、あらゆるところで、日本の国土の発展を考える場合には、今、先生がいろいろおっしゃいましたけれども、私は二十一世紀の初頭に皆さんに申し上げております。

また国土交通省内にも私はみんなに知恵を出してくれと言っておりますけれども、基本的には日本全土を二十一世紀はどういう形に持っていくのかという基本設計ができていなければ、私は地元の皆さんの協力が得られない、またむだ遣いだと言われる、公共工事の予算の配分も図れない。

そういう意味で国土交通省、全国の地方整備局というものが八つございますけれども、それに加えて北海道等々で私は各ブロックごとの首長さん、あるいは政令指定都市の市長さん、産業界、財界等々で、私は、今後は今、先生がおっしゃるようにPFIを考えながらそのブロックで公共工事はどうあるべきか、どういうものを公共事業に選定し、どういう予算をつけていくか、これが私は地方分権と公共事業の推進のためには、地域の御賛同をいただけるという私は大きな出発点だろうと思っております。

ですから、まず基本的な国土づくりの設計というものはランドデザインとして国土交通省が示し、そしてそれに加えて皆さん方からの意見をそのランドデザインにどう組み込むかと。そのために、私は四月までかけて全国の整備局に行きまして、地方の皆さんの御意見を聞いて、そして全国のランドデザインをつくった上で、今おっしゃった限られた予算の中でつくる、最大限にできることと、それから地方と国とが分担することと、そして今、先生がおっしゃったようなPFIを使った新たな二十一世紀型の事業のあり方と、そういうふうには、少なくともそれをどう使うにしてもランドデザインができていないというのが私は大きな欠陥であらうと思っておりますので、なるべく早い時期にそれをつくっていくて、あらゆる手だてで、むだのない、また地域の

臣、感想をお願いしたいと思うんですが、御所感で結構でございます。

○国務大臣(扇千景君) 私は、あらゆるところで、日本の国土の発展を考える場合には、今、先生がいろいろおっしゃいましたけれども、私は二十一世紀の初頭に皆さんに申し上げております。

また国土交通省内にも私はみんなに知恵を出してくれと言っておりますけれども、基本的には日本全土を二十一世紀はどういう形に持っていくのかという基本設計ができていなければ、私は地元の皆さんの協力が得られない、またむだ遣いだと言われる、公共工事の予算の配分も図れない。

皆さんが本当に参加して、自分たちの意見が取り入れられたというようなブランドをつくっていききたい。方法論は今、先生が考えるおっしゃった中で、国、地方、PFI等々の考え方があろうと思ひますので、私はそれらを、まず基本の設計をつくっていききたいと思ひます。

○山内俊夫君 ありがとうございます。終わります。

○寺崎昭久君 民主党の寺崎でございます。

去る三月十五日の委員会の折、一月二十六日にJR山手線新大久保駅の事故の問題をめぐり質疑が行われましたけれども、この事故の経緯とか事故後の対応あるいは少子高齢化社会の到来という状況にかんがみ、プラットホームでの安全対策は喫緊の課題だと思ひますし、政府として支援策を講じてでも積極的に取り組むべき案件だと思ひますので、私も先日とは切り口を変えて質疑を行います。具体的なかの推進を促してまいりたいと思ひますので、大臣初め関係の皆さんの具体的かつ積極的な御答弁を期待したいと思ひます。

まず、大臣に伺いますが、国土交通大臣は、三月十五日の所信表明の際、先般JR新大久保駅で発生した線路内惨事で死亡された方々に對して哀悼の意を述べられ、さらにお二人の死がむだにならないよう国土交通省として責任ある対応を果たすべく、省を挙げて全力で努力したいと述べられました。私も改めて御冥福をお祈り申し上げる次第でございますが、この際お尋ねしたいことは、死をむだにしない、あるいは責任ある対応という所信は、国会に對する約束、国民に對する約束、決意と受けとめておりますが、どのような施策を念頭に置いたものなのかということが第一点、もう一つは省を挙げて努力するというのはどういうようなイメージを描けばよろしいのか。

この所信というのは、言うまでもなく、森総理や外務大臣あるいは国家公安委員長、JR東日本の社長といった方々も申問された、その惨事が発端となって御発言になつてゐるわけなので、社交辞令であつてはならないと思ひますし、国土交通

省の権威、かなえの軽重にたえ得る裏づけのある発言だと受けとめておりますので、ぜひわかりやすい所信を承りたいと思ひます。

○国務大臣(扇千景君) 先日重ねて寺崎先生から、いかにあの犠牲者の霊を慰めるためにも我々にはできる限り、また二度とあゝいうことを起こさないという処置をしなければならぬというものは、私は喫緊の課題だと思ひております。

そのために、少なくとも私は、去る二月十九日、各鉄道事業者に指示をしたところでございすけれども、この指示に基づきまして、私は具体的に、列車の速度が速く、しかも一時間当たりの運転本数の多いプラットホームを対象として、非常停止押しボタンまたは転落探知マットの整備、プラットホーム下の退避スペースの確保など、対策を順次実施していくように指示したところでございす。

そして、まず何よりも調査をしてほしい。今どの程度であるのかということ調査した三月現在の結果を私は手元にいただきました。

それを、少し簡単ですがけれども言わせていただきますと思ひますけれども、非常停止ボタンの設置率、これはJR六社、設置率は駅数が七・四％、ホーム数は八・六％、大手民鉄十五社は四・一％の駅数で、そしてホームは三・八％、公営地下鉄の十社におきましては駅の設置率が、これは非常停止ボタンです、四九・九％、ホームにおきましては四五・二％ということでございます。平均しますと駅数では一〇・三％、ホーム数では一〇・一％でございます。そして、転落の探知マットの設置率におきまして、これは総合で見ますと設置率は一・七％にすぎない。まして退避スペースの整備状況を考えますと、これも時間がありませんから簡単に言わせていただきますと、総数におきまして、これはホームの設置率が、退避スペースがあるのが二七・八％でございます。いまして、そしてホームの一部に設置してゐるというのが総合で二六・八％、大手の民鉄十五社は四八・六％と大変いい数字でございます。けれど

も、この数字をもつてしても私はまだまだ足りないということございまして、これを踏まえて対応を指示したところでございす。

対応を指示したところによりまして、JR東日本、これは三社だけ時間がありませんから言わせていただきますと、JR三社の中で東日本では、夕夜間のホームの巡回の強化をいたしまして、転落探知マットの増設をいたしまして山手線四駅で八カ所ふやしました。それから、列車の非常停止ボタンの設置箇所をこれは明確化しました。また、ホームに上りやすくなるためのステップの設置、これが百六十五駅でございます。そして、ホーム下の退避スペースを確保しましたのが、これは新大久保駅、飯田橋駅でございます。ホームのお酒の販売を自粛したのは、山手線、中央線など二十四駅で、二月の十七日からこれを実施させていたしております。また、JR東海では列車の非常押しボタンは四十二駅で設置いたしました。また、京都駅に転落防止用の固定さくを設置しております。ホームでのお酒の販売も、これも自粛いたしました。JR西日本におきましては、列車の非常押しボタンは百八十五駅に設置をいたしております。転落探知マットも二駅、ホームに上りやすくなるためのステップの設置が百六十六駅、ホーム下の退避スペースは一駅、ホームさくの試行的設置が三駅と。

これが今現在における状況でございますけれども、私はこのように少なくとも実情を把握し、なおその実情に基づいてどの程度できるかという、とおりにできておまして、まだこれで完全ではございません。完全ではございませんけれども、国土交通省としてはハード面、ソフト面、両面においてより皆さん方に安心して乗降していただくように、二度とあの事故を起こさないということのもとに指導し、なお各事業者が協力してこれらのが現状でございます。

○寺崎昭久君 今御紹介いただきました、例えば緊急停止ボタンの設置あるいは転落感知マット、

あるいはステップをつける等々はいずれも大事なことだと思ひますし、できることから着手されるということにはぜひお願いしたいと思ひます。私は、残念ながらこれは落ちた人にどう手助けするかということに重点が置かれておまして、そういう観点からいうと十分とは言えないと思ひます。私がこれから論を進めていきたいと思いますのは、落ちないための工夫あるいは設備を整えようということでございますので、追々その点については見解を伺つてまいりたいと思ひます。

ところで、大臣は所信の中でもう一つ、安全の確保は何よりも重要とされながら、鉄道事故についても、原因究明体制を整備し再発防止に万全を期すための法律案を提出したと述べられております。多分、この法律というのは航空事故調査委員会設置法の改正案を指されるんだと思ひますが、この際伺つておきたいのは、この法案が改正された場合には、ホームからの転落事故も調査や再発防止対策検討の対象になるのかどうか、お尋ねしたいと思ひます。

○国務大臣(扇千景君) 今、寺崎先生がお尋ねになりました航空・鉄道事故調査委員会、これはホームでの転落事故の原因究明や再発防止にかかわるのかどうかについてお尋ねがございましたけれども、新たに設置する航空・鉄道事故調査委員会は列車の衝突、御存じの脱線等の発生原因が複雑な事故について専門技術的な見地から事故の原因の分析を行つて、同種の事故の再発を防止することを目的としております。ですから、一方、JR東日本、山手線新大久保駅構内におきまして発生した人身障害事故は、酔客一名がホームに転落して、その酔客を助けようとしたホームにいた旅客二名が救助のために線路内におりたことから発生したというものでございまして、その原因は極めて明快でございます。ですから、それは専門技術的な見地から事故調査委員会による事故調査の対象とはこれはならないわけで、そういうことには調査委員会が開会されないというのが現実でございます。

しかしながら、私どもは、ホームにおける旅客の安全問題は、国土交通省として、先ほども私が申し上げましたように全力を挙げて取り組むというところでございますので、この調査委員会での検討はされなければならない、でき得る限りの処置をとると。そしてまた、事業主体に対してもその体制を整えていただきたいということで、私どもは鉄道等々の安全の万全を期していくということで対応をいたしております。

○寺崎昭久君 転落事故というのはお酒に酔って落ちるばかりではありませんし、急に気持ちが悪くなる、気を失うような状態で落ちる人もいますわけなので、この事故調査委員会でも取り扱われるのが適当かどうかは検討の余地があると思いますけれども、物理的な、心理的な、そういう原因究明をする必要があるし、また、どこに安全さく等を設けることが有効かということでは十分研究しなければいけないテーマだと思っております。

ところで、鉄道局長に伺いますけれども、旧運輸省は毎年運輸白書というのを発行されております。これを拝見しますと、例えば平成十二年版版を見ると、安全対策に関して、安全の確保あるいは踏切道対策などの項目がございますけれども、いずれも車両の安定とか安全運行であって、プラットホームにおける乗客の安全対策については一言半句も載っていないというのが実態でございます。

白書というのは、どの省庁でもそうでしょうけれども、今行政がやっていることを国民に理解してもらいたい、協力してもらいたい、それをPRするための手段であらうと思えますし、そういう意味では国土交通省が那边に関心を持っているかということもアピールしなければいけない、そういう性格のものであると思えます。残念ながらそれが載っていません。

こういう姿勢と関係があるのかどうか分かりませんが、鉄軌道運転事故は、例えば昭和五十四年の二千四百五十五件が平成十一年には九百四件と激減しております。結構なことではございますけれども、

ども、ホームでの転落・接触事故というのは、例えば平成八年以降を見ても百三十一件、百二十七件、百三十五件と横ばいになっておりまして、死亡事故も顕著な減少が見られていないわけでありまして。しかも、事故と記録されなかった転落あるいは接触を頭に入れますと、この何倍もあつたと思えるのが常識だろうと思えます。

そこで伺いたいんですが、なぜ運輸白書はホームでの事故や安全対策を取り上げないのか、あるいは今後取り上げる気があるのかどうか、それから記録されなかったホームでの転落、接触の実態についてはどのように認識をされているのか伺いたい。

○政府参考人(安富正文君) 先生、御指摘のように、現在、昨年の十一月に発表されました運輸白書におきましては、ホームでの事故安全対策については特に規定していません。我々としても、今回の新大久保駅の事故を踏まえまして、運輸白書にはまだ書いてございせんが、三月十六日に決定されました第七次の交通安全基本計画にこの問題について取り上げたところでございます。今後、我々としては、先ほど申しましたように、いろんな対策を講じてまいります。そのことにつきまして今後運輸白書、次の運輸白書についてはこの問題について十分取り上げていきたいというふうに考えております。

それからまた、事故に至らない転落件数でございますが、実は、従来、事故等報告規則では、こういう事故に至らないものについては報告を聴取してございせんが、今回の事故にかんがみて、JRの六社、それから大手民鉄の十五社、公営の十社、これについて過去にさかのぼって調査をいたしました。その結果、平成九年度で六百五十五件、それから十年度で六百五十四件、それから十一年度で六百八十四件といったような数字が我々として現在把握しているものでございます。

○寺崎昭久君 鉄軌道運転事故が減ったのは、軌道の高架化など各種の安全対策を講じてきた結果ではないかと思われれます。それに比べて、ホーム

での転落事故等が一向に減っていないというのは、利用者がふえたということもあるかもしれませんが、余り十分な転落事故対策、防止対策が講じられていなかったんだと見てもいいんじゃないかと私は思っているわけでありまして。

ところで、ホームでの転落事故等を撲滅、減少させるために国土交通省は具体的な数字の目標としようものを掲げていらっしゃるのかどうか、持っておられるのかどうか。例えば、転落事故撲滅何年計画とか、あるいは転落事故件数を何割減らすとか、あるいは対前年比で何%減らすというような具体的な目標を持っておられるのかどうか。施策を講じるということは、目標をきちんと掲げて、それに向かって何をやるかということと初めて具体的な施策があるわけで、目標がないところに施策もないと思えますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(安富正文君) 今、先生の方から貴重な御意見をいただきましたが、現在のところ、残念ながらその具体的な転落件数の減少、あるいは事故の減少についての目標値を持っておるわけではございません。我々としては、鉄軌道の安全の確保ということが最大重点課題でございまして、そういう意味でホームからの転落事故についても基本的にはその根絶を目指すということが目標といえども思っています。

そういう意味で、先ほど大臣からお話がありましたように、二月十九日付で幾つかの対策について各事業者措置をとるよう、さらにはその措置の内容について五月末までに具体的な整備計画を出すようにということを示しているところでございまして、これからこの具体的な施策の実施状況、あるいはその効果といったものも見ながら、具体的に必要であればその数値目標の設定について検討していきたいと考えております。

○寺崎昭久君 仕事の評価をやるというのがこのところの新しい動きになっているわけでありまして、目標も掲げずに評価しようがないと思えますので、ぜひ具体的な目標を掲げて、それに向けて

施策を講じていただきたいと思っております。

ところで、この際伺っておきますが、鉄道運賃というのは認可になっております。恐らくコスト計算やらいろんな要素を加味して決めるんでしょうけれども、その際、事故防止対策費はどのようにしんしゃくされているのか。できれば、踏切道安全対策費、ホームでの転落事故防止対策費等についてどう扱われているのか伺いたい。

○政府参考人(安富正文君) 鉄道運賃の認可に当たりましては、現在、鉄道事業法の十六条第二項に基づきまして、能率的な経営のもとにおける適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかということを審査して認可する、いわゆる上限運賃認可という形になっております。この鉄道事業の運賃を認可する際には、当然のことでございますが、安全確保のためのコストについても混雑緩和やあるいは輸送サービスの改善の設備投資と同様に、その適正な原価として当然算入して算定しているというものでございます。

具体的に、例えば踏切とかホームの安全確保について、例えば設備投資にかかわるものであります。これは資本費として計上する。さらには、維持修繕あるいは運営といったようなことでのコストについては人件費あるいは諸経費として計上するということで、それぞれ原価に算入されております。運賃認可の審査に当たっては、これら安全確保のために必要なコストが確保できるよう配慮しているところでございます。

○寺崎昭久君 後で触れたいと思えますけれども、例えば香港などでは、安全さくを設けるためにお客様から利用の都度十セントをちょうだいするといったようなこともあるわけですね。つまり、コストというのが常にそういうところで意識されているということも私申し上げたわけで、そういう点も含めて運賃の認可などを考える必要があるんじゃないですかということを申し上げておきます。

ところで、副大臣に伺います。新しく駅を建設

する場合に、ホームにおける防護さく、安全さく等の設置というのは必置義務、必ず設けなさいというところになっているのかどうか。この点について法律でどういう取り扱いになっているのか、あるいは政省令でどのように取り扱われているのか。もしないとなれば、今後そういう法律等で規定することは是非について伺いたいと思います。

もう一つ伺いますが、日本でもホームドア、今御紹介のありましたようにつけている駅はあります。例えば地下鉄南北線などというのは全駅でつけておられます。これを設置する場合には、今何とか規則とおっしゃいましたが、それに照らして認可する立場に国土交通省はありなんでしょうか、その際に、基準となる設計基準あるいはメンテナンス基準というものをもちながらどうやっておきますか。

とは逆に私は安全を阻害することもあり得るというところで、一律基準というのは現段階ではまだ無理であろう。変な話ですけども、ホームの幅が広くてゆとりがあって、しかもラッシュでも悠々とさばけるというような駅幅であればいいですけども、今のような状況のままで一律ということでは、駅幅によつたり、あるいは乗降客数によつたり、私は、必ずしもそれがすべて安全とは言えないという状況の中で、試行錯誤、また事業主体によつてはそれをおつけになることも現実にあるということをごさいますので、現段階で一律というのはかえって今考えられないと。

野の九十センチ、秋葉原の八十センチ、神田駅の六十センチということになっておられるわけがあります。これで、先ほどのお話のようにラッシュが加わったら酔っぱらいでなくたって落ちる危険性は十分あります。私は落ちるのを今まで目撃したことはありませんが、靴を落としたとかハンドバックを落としたなどというのはしょっちゅう見えます。よく人間が落ちないものだと思っております。

○副大臣(泉信也君) 現在の鉄道の施設あるいは車両の技術基準につきましては、鉄道営業法に基づきます普通鉄道構造規則、これは省令でございしますけれども、この省令において規格、構造が定められておるわけです。しかしながら、ホームドア等の設置につきましては、現在のこの省令の中には定められておりません。排除してあるかといはしますと、必ずしもそうではない。そういうホームドアが設置されることを前提にして原則の緩和措置等が規定されておりますので、排除してあるわけではございません。

○副大臣(泉信也君) 今、先生のお尋ねは、いわゆるホームドア等の安全さくに限つてのお尋ねだろうと思ひます。これは、先ほど申し上げましたように、私どもの省令の中では基準あるいはメンテナンスに対してのルールは持ち合わせていないというのが現状でございます。

それは、その事業主体によつてお考えになることの方がむしろ私は安全ではないかと、今、現段階では思っております。

だから、人の流れを阻害するとか妨げになるからホームドアを設けないというのではなくて、むしろ危険だからそういうところには積極的にホームドアをつけるということを検討するべきではないかと思ひますが、副大臣、ホームドアの有効性はどうかというふうにお考えになつておられますか。先ほどつけられない問題点を述べたになりましたが、有効性はどうかですか。

なぜこういうことになってくるかということになりますと、既存の駅については大変現状の改良が難しい点がある。これは、お客の流れでありまして、列車の頻度によつては必ずしも定時性が保たれない、こうしたことがありましてなかなか難しい点があります。したがって、義務規定を課すということについては私どもはちゅうちょをしておるところが正直言つてございます。

○寺崎昭久君 先ほど申し上げましたように、少子高齢化が進んでおまして今後ますます必要だと思ひますので、せめて新しい路線をつくるというようにときには、あるいは駅をつくる場合には必ず義務にしようというふうにはないかと、そのように私は思ひますが、大臣、どうでしょうか。

実は、私は山手線を利用する機会が多いものですから、ホームの狭いところも知つております。せっかく電車を利用しているのだから、おつてどれぐらい広いのか狭いのか、はかつてみました。上野と秋葉原と神田、この三駅をはかりました。それぞれの駅は乗車人数ベスト百の中に入らば、上野が二十六位、そして上野―御徒町間の混雑率は二二・六%で日本最高のところでございます。そして、どこの駅でも、危険ですから黄色い線の内側までお下がりでございまして、構内放送をしております。危険なのはわかっているんですけどね。

ただ、先ほど申し上げましたように、また先生お話しのように、両面を使うホームは、例えば中央部の幅は三メートル以上なければならぬという規定がありまして、そのようなホームが各地にあるわけがございます。そこにホームドアをつけることは一概に安全につながるとは言ひ切れなない。たくさんの人をさばくときには本当にそれで安全が保たれるかということについてはなお懸念がある。したがって、先ほど大臣からもお答えをいたしましたように、必置規定にするには私どもはちゅうちょをしておるところがあると申し上げておるわけでございます。

また、新しい駅につきましては、最近では新交通システムや地下鉄の一部で、十一社十路線ですが、こういう路線が採用されておるわけですが、既設の駅では二路線が採用されておるわけですが、今後、沖縄の都市モノレールなど四路線がこうしたものを設ける計画ができておりますが、現状、先ほど申し上げましたように、すべての駅にこれを義務化することは大変実態上難しい点があるという判断をしておるところでございます。

○寺崎昭久君 冒頭、繰り返して紹介した大臣の所信表明とはちよつとほど遠いお答えではないかと思ひて、さらなる御検討をお願いしたいと思ひておるわけでありまして、

そういふことを念頭に置いて実測してみましたら、どの駅も、電車の入るホームの先端というところで、黄色い線の内側から踏線橋とかあります。しかし、黄色い線の内側から踏線橋とかあります。地下道口のある壁までは七十五センチから九十センチメートルという狭さでございます。なおかつホームに天井を支える支柱が設けられていて、ところもありまして、そこに至つてはもっと狭くて、上

こういふものができるところは、先ほど申し上げましたように、ワンマン運転でありますとか新交通システムというふうなところや、当然私ども、奨励と申し上げますとやや言い過ぎかと思ひますが、進めたいとは思ひますけれども、既存の鉄道の駅でこれが必

置されるということは現状ではなかなか難しいという判断をしておるところでございます。

○寺崎昭久君 普通鉄道構造規則というのがあることは承知しております。しかし、これの主たる目的というのはやはり安全の確保というのが目的であって、この規則に合わないからホームドアをつくってはいけないということではないんだろーうと思うんです。もしそうだと本末転倒と言わざるを得ません。例えば通路の幅が何センチ以上確保できないければホームドアをつくってはいけないという指導はされるべきではないということでございます。

ところで、JR新大久保駅での事故の後、JR東日本は一月二十九日の記者会見で、ホームを安全に設置する方法は利用客の多い駅ではホームの有効面積が減るとして消極的な姿勢を示した、また駅での酒の販売禁止には、サービスの低下につながりかねない、先ほど大臣からもこの点について言及がございましたが、そういうようなことで難色を示したというような話がマスコミで伝えられております。

他方、東京視力障害者の生活と権利を守る会というのがあるそうですが、ここがアンケート調査を行ったのでは、対象となった全盲者六十八人のうち三人に二人がホームに落ちた経験があると、これも報道されているので、私はこの方々から伺ったわけではありませんが、多分間違いないと思います。

そういうようなことを考えてみますと、先ほど副大臣が御答弁になった、客の流れが悪くなるからとかホームの有効面積が減るからということでホームドアは業者任せというのには、私はどうも納得できないし、このJRの答弁というのを是とされているのかどうかというのを大変疑問に思うわけでありまして。先ほど申し上げましたけれども、狭い有効面積の確保が困難なホームほどむしろ積極的に安全さく、何も天井まで届くような安全さくを設ける必要はないので、固定式のものだって構わないわけです。できるところからやる

という姿勢が必要なんではないかと思っております、いかがですか。

○副大臣(泉信也君) JR各社が新大久保の事故の後に対応策をとったことは、今、先生お話しのとおりでございます。その内容の個々につきましては、今時間もございませんので申し上げることは差し控えていただきますが、私もどしては、とりあえずJRが対応策、最低限必要と言った方がいいかもしれないけれども、対応策をとったことを評価いたしております。

しかし、国土交通省としましては、二月九日にこの安全対策についての指示をし、五月末日までにその対応策について回答を求めているわけでございます。したがってその回答を、実施計画等を見ました上で、さらに必要な措置があれば改めて指示をしなければならぬと思っております。

ただ、これは誤解を招くかもしれないけれども、どのような措置を、精いっぱい措置をいたしても、身の安全は利用者それぞれの方が自覚をしていただく以外になかなか処理し切れない面がございます。体の御不自由な方には周りの方々が、駅の職員はもとよりであります、周りの方々が手を差し伸べてあげる、また健康な方でも、先生先ほどおっしゃいましたように目まいがする、気分が悪くなるということが起こり得るわけでございますので、そういう方々も自分の身を守るためにホームにあってはどのような振る舞いが必要かということと全部で考えをいただく、そうした事柄が両々相まみれして先日の不幸な事故を防げるんじゃないかと私は思っております。

したがって、ホームさく等につきましても、先生の再三にわたる御指摘をもう一度受けとめさせていただきます、必要な検討をやっていくことを申し上げたいと思っております。

○寺崎昭久君 自己責任とおっしゃいますけれども、それに任せていたんでは事故が減らない。死亡事故が、毎年のように五十人前後の人が亡くなっているということをもっと深刻に受けとめるべきではないかと。

先ほど申し上げましたけれども、亡くなられたお一人が韓国の方ということもあつたのかもしれないけれども、総理が行き、JR東日本の社長が弔問に伺う、外務大臣が伺うというようなことをやりながら、相変わらず業者任せということではないんですかというのを申し上げているわけでありまして。

少し切り口を変えます。香港行政特別区の最近の政府プレスリリース、あるいは地元の新開にりますと、香港地下鉄公社、MTRCというんだそうですが、この香港地下鉄公社は二〇〇三年までに既設の六駅、新設じゃないですよ、既設の六駅に、そして二〇〇六年までに合計三十駅にホームドアを取りつけると。そのために、利用者は乗車の都度十セント、香港の十セントですが、負担をするということ伝えております。

その後、私も調べてみました。そうしましたら、ホームドアの設置工事は半年前からスイスのカバギルゲンという会社が担当し、既に四駅が着工されていると。また、十セントの利用料の徴収というのも昨年の七月三日から行われているというのを聞いております。

何で日本ができないんですか、やろうとしないんですか、やる気がないんじゃないんですか、口だけじゃないですかというのを申し上げているわけでありまして。国土交通省はどうこれ評価しているんですか。

○政府参考人(安富正文君) 先生が今御指摘になりましたように、香港の地下鉄では、最近開業した二路線については既に全駅にホームドアが設置されているというふうに聞いております。それからまた、それ以前に開業した三路線について、全線四十四駅中、地下にある三十駅に地下駅の冷房化にあわせてホームドアを設置する計画を現在実行中であるということ聞いております。これは、香港地下鉄の年次報告書によりますと、駅による冷房効率を高め、列車騒音の低減を図るというこのためでございますが、このことによつて、当然のことですが、旅客の安全性の向上とい

うことが図られるということで我々も認識しております。

それから、先ほど来よりホームドア、ホームさく等について先生の方からいろいろ御指摘がございまして、我々としてもこのホームさく等について今後どういう形で考えていったらいいのか、先ほどの二月十九日付の通達の中でも各事業者に具体的には、プラットホームからの転落の未然防止を図る観点から、ホームさく等の設置について、ホーム上の施設配置の状況であるとか、あるいは旅客の混雑、流動状況、それから車掌からの見通しといった安全性の問題、そういうことについていろいろ評価をして、技術的可能性について総合的な検討を行ってほしいと。その検討状況、検討結果、そういうものについてまた報告してほしいというところで報告を受けることになっておりますので、そういうものを受けながら、我々としてもいろいろ検討していきたいというふうに考えております。

○寺崎昭久君 香港の地下鉄に安全さくを設ける、ホームドアを設けるといふのは、電車を走らせながら、そしてその休憩時間に、休んでいる間にやるということなので、大変コストがかかるんだそうなんです。工事ができるのは三時間とか四時間というところで、その段取りが大変だと言っております。ですが、やる気になればできるということの証明もされているんだと思っております。

そういう意味でお尋ねしますが、鉄道局長がよろしいんですとか、仮に山手線二十九駅に全部ホームドアをつけるとしたら、およそ金額にしてどれぐらいの費用がかかるかと思っております。

○政府参考人(安富正文君) 既設駅に設置する場合に、一つは可能性の高い可動式ホームさくという、三田線とられた可動式ホームさくの事例がございまして、これにホームさく本体の設置とあわせて地上側でのいわゆる精度よく列車のホームとそれからホームさくのホームがびたつと合うような、そういう機構を含めて地上側及び車両側両方にそういう設備が必要になってまいります。

それで、山手線とお尋ねがございましたけれども、都営三田線の場合に駅数が二十四駅、列車編成数が三十七編成の、全体で約六十億円を要したというふうに聞いております。山手線の場合にどうなるかということですが、山手線の場合には、例えば駅数でいいますと二十九駅、それから編成でいいますと五十二編成、これは一編成が十一両、三田線の場合は六両という違いがございますので一概にあれですが、こういう形で計算しますと何がしかの計算は出てくるんですけれども。

ただ問題は、山手線のような一つの例でいいますと、これは盛り土ホーム等で、いろいろホーム構造も所によって違います。そうしますと、先ほど来出ておりますように、可動式のホームさくの設定によって必要となる旅客流動幅員を補うためのホームの拡張であるとか、あるいはホーム構造自体を改良する、あるいは階段の取りつけ位置を変えとかいったようないろいろな附帯工事がそれ以上に出てくると思いますので、こういう具体的な工事についてはまだ現在、これらの工事費も含めた形では算定しておりませんで、多くの検討すべき技術的課題があるのではないかとこのように考えております。

○寺崎昭久君 私調べようとして努力したわけでありまして、今おっしゃったように、ホームの条件というのはそれぞれ駅が違いますし、電車の方もそれに合わせてやるということになると、なかなか試算が難しいようであります。ですが、大ざっぱに言って、一駅大体五億円程度じゃないかという話もございます。仮にそうだとすると百五十億円ですね。これは決して少ない金額ではありませんけれども、きょうの国土交通省関係の予算ではおよそ財投も含めると二十兆円、二十兆円に比べますと百五十億円というのは考えられない金額ではないんじゃないかという気がするわけでありまして。

それはさておいて、もう一つ伺いますが、ホームドアシステムの研究開発という研究レポートが昨年の三月に交通エコロジー・モビリティ財団から出ております。これには当時の運輸省からも、運輸政策局、鉄道局からも関係者が御出席されておりますが、この研究というのは国土交通省あるいは運輸行政とはどのような関係にあるのか、あるいはこの研究は今後どう扱われる性格のものなのか、もしわかったら教えてください。

○政府参考人(安富正文君) このホームドアシステムの研究開発でございまして、これはバリアフリー関係のいろいろな施策を進めていくという観点から、ホームさくあるいは固定式ホームさく、可動式ホームさく、こういうものについてどういう技術的な課題があるかということをお尋ねしても把握する必要があるということを進めてまいりました。

基本的に、現在、平成十二年の三月で研究報告書というところでまとまっておりますので、これをベースに我々としてもいろいろこれから具体的に、先ほど言いましたような通達での各事業者の検討状況等を踏まえて、ここで指摘されているような課題も踏まえて、今後どういうふうな形で進めていったらいいのかを検討していきたいというふうに考えております。

○寺崎昭久君 この交通エコロジー・モビリティ財団が出している研究報告書というのはそんなに知られていない報告書だと思いますが、かなり詳しい研究がされているように思われます。何らかの格好で生かしてはいいかと。財団に頼まれたわけではありませんが、せっかく研究されて、国土交通省も関与しているわけですから、ぜひそういうことも踏まえて今後の施策に生かしてほしいと思っております。

最後に、大臣に伺います。いろいろ私はホームドアのことを申し上げてまいりましたが、先ほど大臣がおっしゃるように、落ちた人の手助けをどうするかという視点での対策はもちろん必要です。ですが、究極の目的は、究極のねらいは落ちないようにすることに置くべきだと思っております。費用の点についても私申し上げましたが、国土

交通省が考えられない予算ではないと思っております。ぜひ、例えばバリアフリー関連予算を要求しているように、ホームドアの設置等についても、整備計画を策定の上、計画的に進めるという決意のもとに国としての関与を強める、事業者任せにしない、支援策を講じるということを考えていただきたいと思っております。ぜひ前向きな、そしてお二人の死がむだにならないような研究のある対応というのをお願いしたいと思います。

○国務大臣(扇千景君) 私、きょう寺崎先生から大変多くの事例等々御報告いただいたり、また私の知らない香港の事情等々もきょうの委員会に教えていただきましたし、私たちはそれを参考にさせていただけるか、またどこまでやるかというのを私たちの原点であると思っております。

そういう意味におきまして、私は今後、まず落ちないようにするというのが原点だというのは当然のこととさせていただきます。これだけ交通量が多くなり、あるいは全国に張りめぐらされた交通網というものに關しては、私も、ただ利用するだけではなくて利用する側の心得というものも大事なことであらうと思っております。

私は、この事故が起きました調査しましたときに、まず電車の停止ボタンというのが今まで、私もよく乗っておりますけれども、どこにあるか見たことがなかったんですね。こんなに私も利用してはいますのに停止ボタンがどこについているかということすら知らなかったということでも、せっかくあるものも周知徹底ができていないということ自体も多くの問題であって、たださくをつくれればこれで安全だということばかりではない。また、さくがあるためにそこにつかかって何かなるということもあるわけでございますから、少なくともどんな安全装置をつけよう、どんな装置をつけようと、少なくとも駅自体の周知徹底義務というものはあらうと思っております。

安全というその安心感が一番危険であるというふうに思っておりますので、両々相まって、きょうの先生の御意見等々踏まえて、国土交通省としてどこまでできるか、またどこまでやるか、これも検討させていただきたいと思っております。

○寺崎昭久君 ありがとうございます。終わります。

○委員長(今泉昭君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時三十分まで休憩いたします。

午後一時三十分休憩

午後一時三十分開会

○委員長(今泉昭君) ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、平成十三年年度一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算中、国土交通省所管及び住宅金融公庫を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○佐藤雄平君 佐藤雄平でございます。

午前中は寺崎議員の格調の高い極めて政策的な議論をいたしましたけれども、一転して、実は私は外務省の機密費についてちょっと質問をさせていただきます。

今、地元を歩いていますと、本当にどこへ行っても言われるのが、自民党の総裁とそれから総理大臣はこの次だれかなと、その次の話が実は機密費の話なんです。そして、何で悪いところに使ったというふうなところがわかっていて、私にはもう純粋に考えればまさにそうなのかなと思えますし、また、この間、地元のある家庭にお邪魔したら奥さんが、雄平さん、困っちゃうわね、うちの子供が実はちょっと悪いことをしてお小遣いを削ったら、お母さん、この間外務省でも悪いことをしたんだけれども、お小遣いを削っていないんじゃないの。

私は、今、森内閣が今国会の中でいわゆる教育基本法を含めて今の子供たちに対する二十一世紀の新しい教えをきちんとしたものをつくっていかなくさいいけないというときに、子供たちから見た意味では大人の姿、そしてまた政治、行政というものは世の中のある意味では私は範にならなくさいいけないところだと思ふのでありますけれども、そういうふうな中でそんな話があると、私は今、政治が、また立法院としてもある意味では信頼を欠如しているとき、何とかその信頼を取り戻さなくさいいけないとき、そんなときに、この外務省の機密費がまた計上されていく削減されていく。

副大臣、今内閣の本当に中心、かなめとなって引っ張っているわけでありまして、この全体の予算の中で大臣としてのこの機密費についての御所見があれば、お伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(藤原景子) 今、佐藤雄平先生からある一般論も挙げて子供の教育のためにもという常識的なお話がございました。

私も、今回の件にしましては、本当に松尾何しが個人の事なんだろうかと、まして何年にも及んで個人がああいう公的なものを公混同して使用していること、その体制が続いたということにしましては余りにも不可思議な、また納得できない事例であることだけは私も佐藤先生と同じでございます。

けれども、果たして日本の外交というものの対して世界じゅうからの情報収集等々、本来大使館の果たすべき役割、そして外務省の世界に対しての日本の国民の安全と安心を確保するための外交政策というものを展開する上において、果たしてどの程度の機密費というものが必要なのであるか、我々にははかり知ることのできない領分ではございます。

私は足りないのか足りるのか、その辺にしましては私はそれぞれの皆さん方が疑義のある点であろうと思ひます。そういう意味においては、私は、少なくともこの外交機密費というもののあり方、またその機密費の果たしてきた役割等々が我々の前にはなかなか明快にならない、これが機密費の機密費たるゆえんであると言われると後、二の句が継げなくなるというのが現状でございます。

ただ私は、一言言えますことは、少なくともこれだけ冷戦が崩壊して以後、日本の中がスパイ天国だといまだに言われる、そして冷戦後そういうものがなくなつたにもかかわらず世界じゅうから日本に情報収集に来ているというふうなことを考えますと、私はやはり外交の果たす役割というものがいかに平時においても重要であるか、この必要性にしましては私は皆さん否定なさるものではないと思ひます。ただ、機密費の金額の使い方、しかもその範囲、それらが今まで一度も表に出てこなかったということ自体も、今回多くの皆さんに疑義を持たれた私は大きな原因であらうと思ひます。

けれども、今申しましたように、外交の機密費と、またあるいは報償費等々言われておりますけれども、少なくとも私はこの外交官の一人の犯罪とはいへ余りにも大きな額が長期にわたつてということだけはどの国民も許せないことであるということだけは確かだと思ひますので、人の省のことに口出しはできませんけれども、外務省独自の調査、荒木副大臣を筆頭に調査委員会を設置して、そして外務省ぐるみなのかあるいは松尾個人の犯罪であるのか調査をしていられしやるということでございますので、私もその省のことに関しましては調査結果というものを私たちが冷静に拝見させていただくという立場には変わりありませんけれども、少なくとも外交官あるいは大使館、外務省のこの必要と、そしてどの範囲がということはそれぞれの先生方で御議論いただいて、今後こういうことの二度と起こらないように、またこれによって私は外国の情報収集にさ

さかも手抜きがあつてはならないと逆思つておりますので、心を締めながら私は本来の業務に徹していただくように我々もお互いに切磋琢磨していきたくと思つております。

○佐藤雄平 大臣のおっしゃるとおりだと私も思ひます。我々もみずから、本当に外交機密費というふうなことに国民の皆さんは必要だといふのはもうほとんどわかっているんです。わかつてはいるけれども、やっぱり松尾さんのあれはなされて、そして一円も削減できないということがおかしいのと、そんなある意味では素朴な国民の気持ちであらうかなと、我々もいろんな意味で律していかなくさいいけない、そんな思ひでもあります。

次に、国土交通省のことについていろいろまたお伺いをさせていただきます。おととい、森さんとブッシュさんの会談が終わつて、不良債権の処理というふうなことにいたしました。不良債権の処理というふうなことになる、私はどうしても思ひ出すのが、パプルのときを思い出します。

たまたま、先日、あれは平成十年に国土庁が出した二十一世紀のいわゆる日本のプランニングの中、あれは全国総合開発計画の第五回目のプランニングかなと。そんなことを見ると、第一回、昭和三十七年から始まって十年まで、それぞれ五回、総合計画をやつてきていて、ちょうどその真ん中の三回、四回から、国の一極集中をどうしても排除しなくさいいけないということの国の骨格の基本方針が書かれております。

私は、戦後五十七年間の中で、日本の産業政策、この変遷に伴つて人口が集中して、ある意味では合理的な生産体制ができてきて今日を迎えた。しかし、その反省として、その一極集中がまたいような災害等も仮定をした場合に大変なことが起こつてしまうと、その心配の向きも出てきています。

そういうふうなことを考えると、私は、次の時代の国土交通省、これはソフト、ハード両方持つ

ている省でありますから、ある意味では日本の盛衰を決めるぐらいの大変な任務を受けている省だと思ひます。その中で、日本の国土、均衡ある国土、この前提として国土軸の話が出ております。そして、やっぱり四つの国土軸がその均衡ある日本の発展の前提となる、そういうふうな国土総合開発計画の中でもそれぞれ出ていることを思うと、今回の予算の中でこの四極軸、どういうふうな形で予算の中であらわれているか、その件についてお伺いしたいと思います。

○国務大臣(藤原景子) 今お話の中にございました戦後五十七年間の国土のあり方等々、一極集中ではないかというお話もございましたけれども、皆さん方と集まつて申し上げるんですけれども、我々の両親、我々のおじいちゃん、おばあちゃん、本当に私は、先生はまだお若くて御存じないでしようけれども、私、小学生でございまして、あの終戦のときの、世界じゅうから劣等国だ四等国だと言われたときに私は小学生でございまして。

あれだけ世界じゅうから屈辱にさげすまれた日本の国土を、今申し上げました両親やおじいちゃん、おばあちゃん、あの苦しい中から今日まで持つてきてくれた、本当に私は我々の先輩に敬意を表して、そして今我々がこうして豊かな生活を送り、過食時代と言われるような今日を迎えておりますけれども、その中でなお社会資本整備一つとてみても、それでは欧米先進国に追いついたか。下水道一つとてみても、社会資本整備の中の下水道一つとてみても、まだまだ欧米先進国には及ばない点が多々あるわけでございます。ですから、私は日本の国土づくりというものは、私は二十一世紀の今日の初頭においても、まだ欧米先進国の生活水準と比べてみれば社会資本整備計画というものはまだまだ不行き届きであるし、また先進国と言えない部分の社会資本整備がおくれている部分もある。これは確かでございます。

そして、決められた狭い国土の中で、しかも山岳地帯、住むところはわずかに三〇％しかないと言われるこの国土の中でいかに豊かな暮らしをするかという、そして狭い中でも国土の利用等々を考えますと、私は少なくとも、一極集中がいけないというふうに言われましたけれども、人口統計をとっていますので、時間があるからやらめすけれども、一時は狭い、そして汚いということ、込むということでもみんな一たんは地方へ出ました。けれども、郊外へ出て通勤時間が一時間半、一日二十四時間の中で往復で三時間はかかるというところ、一軒家を持つという、そういう私は流れがあったと思いますけれども、人生の中で一日三時間の往復の道は家庭の中で憩いの場をとり、そして勤労者に過重な負担をかけ、やっぱりお勤めに近いところがいいということ、いわゆる近住生活に戻って、また都心への回帰が始まったというのが数字の上でこの三、四年の傾向でございます。ですから、そういう歴史を繰り返しながら、私もやはり自分の家庭に合った、より自分に合った生活の範囲というものを決めてきたわけでございます。

そして、まして私は今回申しておりますことは、皆さん方に、今、先生も「国土の未来像」という昨年発表しましたものを取り上げていただいて、国土庁のときにお示ししました二十一世紀の四つの国土軸というものを取り上げただきましてけれども、私はまだこれで十分だとは思っておりません。不十分だと思っております。

それはなぜかと申しますと、少なくとも私たちは森内閣においてIT社会ということを言っております。IT革命とも言っております。ですから、私も日本じゅうが、今ITは世界じゅうで第十四位の日本の位置でございますけれども、欧米先進国は既に上について、日本が十三位にまで落ちてしまった。じゃ、その中で、何が日本のITの中でも世界に誇れるかといえますと、光ファイバーだけは世界の第二位でございます。アメリカが一位で日本が二位ということ、光ファイ

バーはアジアで第一位でございます。それなれば、一番得意としているものを今集中的に伸ばしていこうではないか、しかも第十三位のインターネットというものに追いつくように努力していこう、これは努力するけれども、せっかく世界二位のものを伸ばしていこうと。これが我々の新たな二十一世紀の現状を考えたときの選択方法でございます。

それと同じように、私は都市もそして町も村も新たな選択時期に入ったと思います。それは全部光ファイバー網が日本じゅうに引かれたときには同時に同じものを全員が情報をキャッチすることができ、また町に出ないでもインターネットで買い物ができる、そしてお金の出し入れするのに銀行に行かなくてもインターネットでお金の出し入れができる、あらゆることが生活様式がインターネットによって変わってくるわけですね。IT社会になると距離感というものが全然なくなっちゃいます。ですから、都市だとか地方だとかという区別がこれはなくなると。

そういうことでは、私は新たな国土づくりというものが必要であるというふうに考えておりますので、今まで二十世紀に発表したものと二十一世紀の国土づくりというのは基本的に私は変わってくるという認識を持っておりますので、それを早く整理したいというのが今の現状でございます。

○佐藤雄平君 そうすると、四つの軸で北東軸、日本海、太平洋、西日本とその四つの国土軸構想というのは変わったという理解でよろしいんですか。

○国務大臣(扇千景君) それは変わったものではありませんが、より細かくしていきたい。日本列島を四つに分けただけで国土づくりではないという意味を申し上げたんです。

はどういうふうな構想があったんでしょうか、グランドデザインの中で。

○国務大臣(扇千景君) 四つの国土軸の展開というたしましては、私は佐藤先生が今おっしゃいましたように、西日本の国土軸に対しては、これ長くなるのでちょっと申しわけないのでも簡単に言いますけれども、まず西日本の国土軸にしましては、都市的色彩を強く保った集積地帯としたい。そして、自然を適切に管理した周辺の地域で構成していく。何となくはつきりわからないんですけど、抽象的な言葉で。また、太平洋の国土軸にしましては、太平洋性を生かした開発と環境保全を両立させる先端的な都市のネットワーク等とございます。また、日本海の国土軸にしましては、歴史と伝統に富んだ都市のネットワークや我が国の生態系のネットワークの骨格を有する脊梁山脈を覆う森林から流域を経て日本海沿岸に至る自然のネットワークを構成し、こうくるわけでございます。そして、北東の国土軸としまして、これは自然とともに共存できると。こういうふうな四つに分かれておりますので、今申しましたように、先生お笑いになりますように、大きな枠でくくってありまして現実がないんですね。私はもっとそれを現実にしたというこの違いでございます。

○佐藤雄平君 大まかなところ、わかりました。なぜ、私はこの質問をさせてもらったかと、本当にバブルは再来したら大変なんです。本当に今の経済の不良債権の問題というのは、帰るところ全部やっぱりバブルがもたらした結果である。そんなことを考えると、その四つの軸の構想をきちんと二十一世紀の展開としてもやっていただきたいことでもあります。

次に移らせていただきますけれども、同じく国土形成の中で、四つの国土軸も含めてそうなんですけれども、今地元に戻ると、帰るたびに人口が減少しているなど、過疎の問題からもう村がなくなってしまうんじゃないかというところは、福島県含めてそれぞれの地方にあると思うんです。し

かしながら、ふるさとから出た東京の人がいる。ふるさと会なんてやるとそこにいっぱい実は人が集まってくる。本来ならばこの人たちが地元へ何かあれば、帰れば今のような問題も解消されるのかなと、そんな思いをします。

そうなってくると、やっぱり過疎と過密の問題というのは二元的な問題ではなくて、私はやっぱり一元的な問題なのかなと。少なくとも、この間もいろんなマスコミの世論調査の中で、機会があればふるさとに帰ってみたいという人が東京近郊の人の約四五％おられました。しかし、なかなかそれは機会がないというふうなことなんでしょうけれども、私は地方のいわゆる公共事業、インフラの整備というのは、まさにその四五％の人の相当の方がやっぱり地元へ、ふるさとに戻りたいという生活基盤の体制づくりというふうな位置づけをしてみたい。そんな思いをしております。

そういうふうな中で、この間の決算委員会ときも大臣に質問させてもらいましたけれども、なかなかふるさとに行くチャンスはない、行きたいけれどもないというのが現状の中で、私はふるさと、地方と都市の交流というのがうんとやっぱり大事であるかなと。

先般も地元の常葉町というところの町の話をさせてもらいましたけれども、現に交流をしていることによって成功している例があつて、しかも昨年は農林省のグリーンツーリズムの中で東京から約二千人近い人が行って、地方、田舎の雰囲気、またおいしい空気のところを楽しんできた、そんな結果も出ております。

となると、後でこれまた住宅の問題にもかかわってきますけれども、私はもう本当に今、うちは二軒持っていないんじゃないかなと。一軒は東京、一軒はふるさとにうちを持つ。そんなことも今の地方の現況を考えると、たくさん農家の空き家があつたりして、そういうふうなことも活用できると。

そんなことをかつては国土庁がやっていたんでしようけれども、国土交通省として、二十一世紀

に向かつてその一つの橋渡し、そんな政策をぜひ望みたいのでありますけれども、その辺についての御所見がありましたら、お伺いしたいと思っております。

○国務大臣(橋本聖子) 私は、佐藤先生が後半におっしゃったこと、これはもうまさに理想だと思っております。それは私も申し上げるんですけれども、例えばアメリカのマンハッタン、そしてパリ等々を考えたとしても、月曜日から金曜日まではみんなあの高層アパートの中にいてほとんど町中で住み、町中で仕事をして、しかも週末になるとどつと郊外へ行って、それが本当のおうちなんですね。真ん中に住んでいるときだけは仮住まいなんです。仕事のための住まいなんです。本当のおうちは郊外の広い場所で緑もあって、そして面積も大きなものを持っているというのがそれが御自宅なんです。ですから、私は、本来であれば東京のようなところは、二十三区内は容積率緩和をしてもっと高くして、私はもっとパリのようにしてしまつたらどうなんだと。

そして、今、先生が二軒うちを持ったらいんだと言ふだけでも、二軒ではなくて、東京の中心地は仮住まい、本宅は福島県なり群馬県なりこれが本宅であると。これは本当の私は新しい都市のあり方だと思っております。

それともう一つ、先生がふるさとに帰つてこないというお話なさいましたけれども、私はそのために、今我が国土交通省で担当しております港、飛行場、鉄道の駅等々考えますと、今までは建設、運輸で縦割りであったものが、今度は国土交通省になって立体的な政策ができるということ、三位一体のものができると。港からあるいは飛行場からあるいは駅から少なくとも十分以内で主要道路、高速道路に入れて、一時間以内には大都市に通じると。それによってふるさととの物の物流というものが、より産物が早く都会に行き、そして新鮮なうちにそれが多くの消費者の手に入る、口に入ると、そういうことが私は新たな計画であらうと思っておりますけれども、少なくとも、欧米

先進国では港から飛行場から駅から十分以内に主要高速道路に入れるというのは九〇％台達成しております。

ところが、日本の場合は港からあるいは空港から、そして駅からというのが、物流の流通機構というものは欧米先進国の九〇％台に比べて四四％という貧弱な連携の悪さでございます。すべてこれらが物流コストができてうまくできると、私は企業もそっちへ行くと思うんですね。土地が安く、空気がよくて、仕事があれば企業誘致も私は行くと思うんです。

そういう全体的な日本の体系でランドデザインがまだ少し足りないんじゃないかというので、先ほど申しました四つの柱の軸と、私が言っております新たな二十一世紀のランドデザインというものがそこで交差して初めて精密なランドデザインになるといふのが私の主張でございますので、少なくとも国土交通省になった限りは縦割りの弊害がなくなっただけでも、今、先生がおっしゃるような、地域と都市の交換というものがより精密にできる新しい国土交通省の政策を実行していきたいと思っております。

○佐藤雄平君 交通体系が具備されると、実は逆の傾向が起きてまして、通勤ができる、通学ができるということ、極端な話、今福島県から東京に通勤している人も四百人ちょっと超すぐらいになっております。工場誘致といつてもなかなか昨今の状況の中では難しい状況がたぶんあって、むしろ工場閉鎖の方が多いような状況もありますので、別途、いろんなまた趣向を考えてもらえればありがたいかなと、そんな思いであります。

次に、ちょっと時間の都合で、都市基盤整備の話に移させていただきます。ちょうど二年前、住宅整備公団の公庫法の改正があったときに、いろいろ理想的な都市基盤、これはもう十分わかるんですけれども、方々のところでできている都市基盤を見ると、どうしてもやっぱり、半分当然だと思ふんですが、合理性とか近代化というか非常に

利便を考えておつくりになっている。それは第一の目的であらうと。

しかしながら、それによって何か余りにも殺伐としたというか、余りきれいな過ぎて、その地方のカラーが全くなくなっているケースなんかもあるんです。特にやっぱり駅前開発で、ターミナルをいろいろ陸上交通から鉄道交通も含めた中心的な駅前ビルなんて見ると、本当にどこへ行っても同じような形で、福島なんだか東京なんだかわからないようなところも多々あるような感じがするんです。

そこで、やっぱり私、一番怖いのは、地方の中核都市になつてくると、通学している学生なんかも全部そのターミナルが一つのキーポイントになつて、何か遊び場になつていく傾向があつて、あるところなんか本場にたむろして、大人が近づけないような状況のところもあつたりする。それは個人の問題だと言へばそれまでの話ですけども、やっぱりもっとその地域的なカラーに合った、そしてまた大人と子供がある意味ではコミュニケーションでできるような、そんないろいろな芸術、文化も兼ねるような、子供が不良に走ることができないような、走れないような雰囲気をつくるなんというふうなことも、これからの都市基盤、それから集約的な交通体系の中でも必要かなと思ふんですけれども、これについて、今度の予算の中でも都市基盤整備というのは重点項目が入っておりますけれども、この点についての御所見がありましたら、お伺いしたいと思います。

○副大臣(高橋一郎君) 今、東京の過密化、そして地方の人口の減少というふうなことを踏まえながら、地方で特色のある町づくりをしたいという先生の御意見、私はもっともだと思ふんです。

私も、御承知のように代々東京に住んでおりますから、必ずしも鉄とコンクリートの砂漠のような町は希望しないわけで、都心に住んでいる子供が、前にも申し上げましたが、日の出の入りの美しさを知らないとか夜露を知らないとか、こういうふうになりますと情緒を欠いていってしまう

ますので、それがまた殺伐とした教育環境の中でいろいろと弊害を起している、こういうふうなことも考えられるわけでございます。

私は、地方へたまに出ましても、昔の戦前の名残でしょうか、何々銀座というものがあつちにもこつちにもございます。やはり自分の町に誇りを持つたら、銀座がいかにいんしんをきわめていても、自分の町の名前で堂々と地方文化に根差した、また伝統的な町づくりがあつてしかるべきだと思ひまして、文化財的な保護がなければ昔の町並みが壊れてしまふ、こういうふうなことは私は肌寒いような気持ちを持って見ているわけでございます。

今日、人口の大半が都市に居住しておりますから、都市のあり方は国民生活の質にも直結していると、こう思います。それで、真に豊かな国民生活を実現するためには、経済的な豊かさだけではなくて精神的な豊かさも求められているところだと思ひます。最近、地方の芸術とかいろいろなのがマスコミを通して紹介されるのも、また日本人の情緒を醸し出す上でも大事なことだと思っておりますが、都市に住み働く人々があることに愛着と誇りを持っていくような町を各土地でできたら、私は教育面でも文化面でも大いに日本が発展していく、こういうふうな考え方を持っております。

国土交通省では、都市の核となる鉄道駅周辺の総合的整備や中心市街地の活性化を推進するという問題につきましては、地域の創意と工夫を生かした町づくりを進めるために、今年度から創設いたしましたまちづくり総合支援事業などによりまして、若者を含めて人々が快適に暮らし、働き、交流する生活空間として、その都市に固有の文化や歴史などを生かした町づくりを積極的に支援していきたい、こう思っているわけでございます。

今後とも、国や地方公共団体、民間事業者など、町づくりにかかわる主体が適切に役割分担を図りながら、画一的でない個性あふれる町づくりをしてほしい、こういうふうな私たちも希望して

おりますし、そうあってほしいと私は思っているわけでございます。

○佐藤雄平君　またちょっと一つ飛ばして、交通体系についてお伺いをしたいと思います。

先週の大臣の話の中でも、交通体系全体で、陸上交通の路面電車等もう一回考える余地があるなど、そんな話があったかと思うんですが、私も、もう本当に次の時代というのは環境問題も相当視野に入れた中で交通体系を考えなきゃいけない時代であろう、そんな思いをします。そのときに、かつての生活の豊かさが、いずれマイカー時代になって、それぞれ各家でも一人一人が自動車を持つような時代になってきた。それもある意味ではコミュニケーションもなくなるというふうなことになる、個人になってしまったというふうな経緯もあるんです。

そういうようなことを考えると、環境問題も含めてこれから道路交通、陸上交通の中で、いわゆる鉄道の役割、そしてまた自動車の役割、これはある程度焦点を絞りながら私は運輸行政というのは向かっていかないと、やっぱりCO₂を初めとした環境問題に大きな禍根を残すようなことになってしまふんじゃないかな、そんな思いをします。それに当たってあえて申し上げますと、陸上交通の中でいわゆる鉄道と自動車、これのセパレートというか、こういうふうなことにして将来的なお考えがあれば、お伺いしたいと思えます。

○国務大臣(扇千景君)　私は、今、佐藤先生が御指摘になったことは、まさに二十一世紀型の日本の国土づくりの中の原点になるであろうと思っております。

二十一世紀は環境の世紀とも言われます。そういう意味では、私はあらゆる面において環境対策を加味した政策がなければならぬと思っておりますので、今、先生がおっしゃいましたような陸上の交通体系一つについても、私はそれを環境を考えないではやできないと、また地元の皆さんにも受け入れられないという大きな要素がある

うと思っております。

そういう意味では、環境問題への対応は、二酸化炭素の発生によります地球環境問題あるいは大都市地域におきます大気汚染等々、少なくとも騒音を初めといたしまして、皆さん方が、この対策に我々が真剣に取り組んで初めて、私は必要がある最重要課題の一つとして考えていかなければならない、そう思っておりますし、交通体系一つ、今、先生がおっしゃいましたように、各交通機関の競争と個々の利用者の自由な選択を背景にして私たちは形成されることが重要である、またそれが原則であろうと、そう思っております。

環境対策を進める観点からも、自動車の燃費の向上あるいは渋滞解消のための推進等々、そして、かたえて先ほど私が申しました物流の効率化、とにかく停滞しないという、スムーズに走ることによってもCO₂の排出量を削減できるということももちろん出ておりますので、そういう意味で公共交通機関の利用促進を進めて、我々はあらゆる対策をとっていくというのが今の我々の考え方でございますので、例えば一つとてみましても、鉄道、道路等の連携の強化によります物流の高度化と交通の円滑化を図るマルチモーダル交通体系というものを私も見ておりますけれども、これを推進して、平成十三年度への予算といたしまして、マルチモーダルの交通体系の連携整備ということで千二百六十四億円を計上させていたというところで、今申しましたようなあらゆる体系をとっていくというところで、私たちは、そのCO₂の排出量を減らすということ自体も含めて、あらゆる環境を加味した二十一世紀型の交通のあり方等を考えているところでございます。

昨日も申しましたグリーン税制も、これも新たなことでございますし、今まで言われていなかったことで、私たちはグリーン税制の環境に優しい車の普及を実現していこうということで、昨日もどなたか先生方でこのグリーンカーに乗っている

らしやるといふ方がありましたので、そういう意味では我々国会議員はこぞするべきだなというふうにも思っております。またその点につきましても、私たちはITSあるいはETC等々、あらゆる環境に配慮した交通体系の整備を図っていくように思っております。

○佐藤雄平君　環境問題の中で恐縮ですが、自動車、陸上交通の中で環境問題というのは結構議論になっているんですけれども、空の上の環境、これは飛行機、それぞれ乗り入れしているわけですが、このCO₂対策なんというのには日本の国としては何か講じておられますか。

○政府参考人(深谷憲一君)　御説明申し上げます。

航空関係のCO₂対策につきましては、国際的な面もございしますものですから、航空機から排出されますところのCO₂、これにつきましても、ICAO、国際民間航空機関というのがございますが、その航空環境保全委員会、こういうところでもいろいろな検討、技術面あるいは航空機の運航面、こういったところの検討が進められておりますが、私どももいたしましては、こうしたことを踏まえまして、航空事業者によります燃料消費効率のよい航空機の導入、こういうことを促進しますとか、あるいは効率的な運航によるエネルギー消費効率向上、これが可能となりますように、いわゆる航空保安システムも新しい次世代の保安システム整備、こういったことを進めていきたい。また、地上面におきましても、飛行場で駐機中の航空機のCO₂排出、これがなるべく削減するようにというところで、電源を地上からというふうなそういった工夫、そういったこと。あるいは空港内ではなるべく多くの低公害車両を使うようなこと、こういったことをもろもろ対策を進めておりまして、目標を掲げながら、その目標は既に達成しておりますけれども、それを維持、さらに努力できるように今後とも積極的に取り組んでいきたいと、かように思っております。

○佐藤雄平君　達成しておりますがというのは、何が達成しておりますか。

○政府参考人(深谷憲一君)　失礼いたしました。日本の航空関係の全体といたしましては、二酸化炭素の排出量を航空界全体で二〇一〇年までに一九九〇年比一〇％改善しようと、こういうふうな目標を掲げておると、それにつきまして既に達成はしておりますけれども、引き続きそれを維持強化できるように努力をしていきたいと思っております。

○佐藤雄平君　わかりました。

次に、観光振興に行かせていただきます。いろいろ政府が経済政策を講じているんですけども、ある評論家は、講じてはいるが個人消費を喚起させる政策は全くないんじゃないかと。そんなことを考える、私はやっぱりこれは観光であるかなと、そんな思いをします。

先般、その統計をずっと見させていただきました。飛行機の利活用が観光のとき一番多い。しかも、海外に行っている人が一千六百万人で、海外から来る人が四百四十三万人。私の福島もいろいろ温泉地があったりして、観光地へ行きたくと、もう本当に今、関古鳥が鳴いて、一人のお客さんを五人、六人で誘客しているような姿を見ると、もう情けないかなと。ちょうど二カ月前くらい、またそれぞれの温泉地の観光の振興会みたいなものができて、何とかおかしな方々も頑張らなきゃいけないと苦心悩んでいるのが現状であります。観光というのは非常に時代の変遷とともに変わってきているのかなと思えますと、それに即応した対応をしなきゃいけないんだろいうなと、そんな思いもします。

数字で見た千七百万人と四百四十万人、これどがどういうふうな、その原因が何であるのかなと。本当に、国内に海外から来るお客さんが四百四十万、それはもう事務的な仕事の方もあるんでしょうけれども、余りにも激し過ぎて、やっぱり国内の観光として何か欠如している面、それは料

金が高いなんというのではありませんけれども、そのほか何か欠如している、今後、観光対策として考えている所見をお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(藤田景子) 今、先生がおっしゃいました、日本から出ていく人は千六百三十六万人、来る人は四百四十四万人、四分の一であるというお話ございましたけれども、少なくとも我々はそのことに心を痛め、また私は、今、先生がちょっとおっしゃいましたけれども、交通費が高いんだらうかというようにおっしゃいましたけれども、私は、日本から海外に行つてお金を使つてくる人、この間のお正月も戦後最大の海外旅行者、そしてまた今度のゴールデンウィークもほとんど切符がもうないというぐらい日本人が外へ出ていきます。これは世界の三位でございます。ところが、日本へ入つてきてお金を使つてくださる方が、今、先生がおっしゃいました四百四十万人の中で、世界じゅうでランクを見ますと、これ二十四位でございます。しかも、隣の韓国は二十四位でございます。

そして、空港でほとんど入つていらつしやるとおっしゃいましたけれども、ほとんどがそうでございまして、少なくとも我々、佐藤先生も含めて、海外へ行つて、先進国の中で、国際空港というもので一本しか滑走路がなく国際という看板のついている空港、見たことございません。しかも、三月二十九日、もう間もなくです、韓国の仁川においては四千メートルの滑走路を二本つくつて開港いたします。四千メートル二本です。しかも、二〇一五年にはもう二本、四千メートルの滑走路ができるんです。そして、韓国はこの仁川の空港で一億人の人を一年間にお客様と呼びたいと、これが政策なんです。果たして日本が観光一つとてみてもそれだけの政策を世界にアピールできるだらうか。

は高速料金を取られる。外人さんはあのメーターだけを見てそれでも高いのに、初めて日本のお金を使うのに、あのほとんど高速料金で取られちゃう。そこへかけて加えて、高速料金を払えといつたら、そこで運転手と外人がけんかになるんです。あれはハイウェイじゃないか、何で料金取るんだと。

それで、私はまず、外人さんが日本に来ていたでいて印象が悪い、そして今言つた羽田で乗りかえて国内線に乗り継ぎが悪い、都内に来るのにも高い、こういうことは私はやっぱり、再び日本へ私の家族を連れてこよう、子供も大きくなつたら奈良へ行つて仏像を見せよう、京都の町もすてきだから見せようということになかなかならないんです。

点と点はいんです。その点と点をいかに結んでいくかという案が少なく、これだけの世界じゅうからいらしてくださるお客様が、こんな私たちはすばらしい日本だと思つていますけれども、そういう意味ではもっと私は日本の文化をアピールするべきであるし、今申しました点と点をいかに外国の皆さん方に御案内し、その交通網をよくしていくかということが私は大きな要因の一つであらうと思つておりますし、少なくとも外人を御案内する英語が下手であるということも大きな要因であらうと思つております。

けれども、私も、国土交通省としましてはことしの九月に第十四回の世界観光機関、これはWTOと同じ発音の仕方ですけれども、これを大阪で開催することに決定いたしました。これから来年にはワールドカップサッカーを誘致して、世界じゅうからお客様を受け入れようとしています。こういうときに世界じゅうが、韓国と共催でも日本に全部注目があつて、テレビ中継するわけですから、そこで、外国から来た人が、本当に日本は不便な国だな、こんなにサッカー場に行くのに乗り継いで、しかも便が悪いということになつたら、これまた観光客に悪影響を及ぼしますのだから、そういう意味においても、私は、多くの問題

点はあるかと思ひますけれども、国土交通省の中で観光を含めた、少なくともさきも申しました国づくりというものを改めて考えるべきだと思つております。

○佐藤雄平君 時間がなくなつちやうたんですけれども、最後にコンクリートの話。

「コンクリートが危ない」という本を読ませてもらったんです。本当は二百年もつコンクリートがもう十年でつこつてきたりひびが入つたりしてると。これについては、きょうも午前中の質疑の中で、いわゆるその安全性、セーフティーネット、いろいろ議論されているわけでありまして、けれども、新幹線、道路、住宅、これについては省としてどのような御指導をなさっているか、お伺ひして質問を終わります。

○政府参考人(岩村敬君) コンクリートの劣化対策でございますが、契機となつたのは山陽新幹線のコンクリート塊が崩落したというところから始まつておるわけでございますが、これを契機に新幹線、そして道路トンネルについての緊急の点検を当時実施をいたしました。そして、早急に補修が必要となることについては既に措置したところは先生より御承知のとおりでございます。

その後、国土交通省といたしましては、土木、建築、鉄道、トンネルの各分野を専門といたしまして委員会をつくりまして検討いたしました。そして、昨年の十二月までに各委員会の提言が出されたところでございます。これらの提言を受けまして、さらに詳細な鉄道トンネル、道路トンネル、橋梁の点検要領等を作成し、これに基づいて点検等に取り組み始めていますところでございます。

また、御指摘の住宅の方でございますが、公営住宅、公団住宅等の公的住宅、さらには民間建築物についても、コンクリート劣化対策について、従来から耐震診断、さらには耐震改修等を行う中でこの措置をするよう取り組んでできているところでございます。

また、自治体に対しましては、こうした措置に

つきましての情報提供、さらには技術的指導に努めているところでございます。

国土交通省といたしましては、今後とも劣化対策が適切になされるよう努力をしていきたいというふうに考えているところでございます。

○佐藤雄平君 ぜひ万全を期してください。終わります。

○森本晃司君 公明党の森本でございます。

国土交通省として国際社会に貢献するということは極めて大事でございますし、我が国の国際的地位を確固たるものにするために国際協力を推進していくことは大変重要な課題だと思つておるところでございます。

そこで、今、世界各国で水不足、それから水質汚染の増大などが発生しているわけでございまして、この問題がさらに深刻に進んでいくおそれがあるということでございます。

水質汚染による問題点として、私もこの数字を見て愕然としたわけでございますが、世界で子供たちが八秒に一人亡くなつていて、また途上国における病気の八〇％の原因は汚れた水によるものだということがデータとして出ております。

水不足による問題点としては、年間五百から一千万人が死亡していると。現在、アジア、アフリカを中心として世界の中で三十一カ国が水の絶対不足の中にあるということでございまして、二〇二五年には四十八カ国が水不足になるという状況でございます。

これは、海外へ行きますと私たちは感ずるわけでございますけれども、国内におりますと、日本の水が比較的良質なものですからその点についてそんなに実感しないわけですが、国連のアナン事務総長が二十一世紀の水問題の解決の必要性について言及しておられることがございます。

そこで私は、この二十一世紀の重要な課題としての水問題という中で、今度、二〇〇三年三月十六日から第三回世界水フォーラムが開催されるわけでございますが、京都を中心として、滋賀県、京都府及び大阪府の琵琶湖・淀川水域において開

催されると聞いております。

この第三回世界水フォーラムの概要とその準備状況についてお尋ねをいたします。

○副大臣(高橋一郎君) 今、先生から大事な水問題についての御質問をいただきました。世界水フォーラムの内容といたしまして、世界水フォーラムの開催が、私は水について大変貴重な経験をいたしました。

それは、昭和四十年、私が東京都議会議員に当選した直後でございましたが、東京が水飢饉で、主婦の方々が給水車を列をなしてそれで家庭用水をもらい、洗濯にも一部充てていたという状況でございました。

そのとき、当時の河野一郎建設大臣が東京に都政なしと言われたんです。私はルーキーでしたから頭にきまして、文句言いに行きました。そうしたら、河野大臣いわく、おまえさんね、地方から勉強に来ようとか、おまえさんね、地方からわけてやらないんだから、東京のように人口がふえたら足りないのは当たり前なんだ、だから東京に都政なしと言ったんだというので、一言もなかった思い出があります。しかし、河野一郎大臣の政治力で御承知の朝霞導水路ができて、自來、東京の水飢饉というものはなくなりました。

そういう貴重な体験から考えましても、今の先生の御説のように水の需要という問題は、ありがたい水がなければ生活できないという、このごろの砂漠の問題も考えるまでもなく、非常に大事なことだと思えます。

それで、世界水フォーラムの問題でございますが、第三回の世界水フォーラムの日本での開催は、先生が今おっしゃられましたように、二〇〇三年の三月十六日から二十三日、京都で行われる。そして、滋賀県、京都及び大阪府の琵琶湖・淀川流域においてその問題を詳細に議論すると、こういうことでございます。

この世界水フォーラムは、分野別、地域別に自由な議論を展開するフォーラム、そしてさまざまな機関が水に関する活動を発表する水に関するフェ

ア、こういうふうになつて、世界各國の關係が水問題を議論する閣僚級國際會議の三つを中心とするものになっておりまして、會議の理念は、オープンな會議、参加する會議から一人一人がつくる會議へ、それから議論から具体的な行動を実現する會議への三つとされると言われております。

この企画書を今月下旬に開催されますWWC理事會に提出をいたしまして、この場での正式決定を目指すとともに、第三回世界水フォーラムへの内外の関心を喚起するために、現在、各種の広報活動を展開するとともに、同フォーラムに向けての具体的なスタートとなるキックオフフォーラムも六月に日本で開催するべく内外の關係機關、団体と調整を進めていこうとております。

○森本晃司君 この第三回の世界水フォーラムというのは、今、私も日本の國民にとってもこの水問題に関心を寄せるということが極めて大事でございまして、今、副大臣の御答弁の中で広報をいろいろやるというふうにおっしゃっていただきましたが、ぜひそれを進めていただきたい。琵琶湖というのは非常にそういう意味では日本の水がめとしての象徴的な場所でございますから、そこを中心に行われるということは非常にいいことだと思えます。それから同時に、日本の水に対する知恵、これを私は世界に広めていくいいチャンスではないか、そのように思っております。

この第三回の水フォーラムに対して、どのように取り組んでいくのか、大臣の決意を含めてお伺いしたいと思います。

○國務大臣(扇千景君) 第三回の世界水フォーラムというところでお尋ねがございましたけれども、世界じゅうで渇水、洪水、逆に水質汚染、先ほど先生がおっしゃったところの現象が今起こっておりますし、また、我々二十一世紀に生きる者として、あらゆることでの水の深刻さというものは私は増していると思えますけれども、少なくとも我が国、食糧あるいは資源の多くを海外に求め

ておりますので、海外の水問題は海外のみならず我が国の直接の水問題にかかわってくる、そういう認識を持っております。

そして今、こうした中で第三回の世界水フォーラム、今、副大臣から申し上げましたような日程で行われますけれども、我が国は、アジアのモン・スーン地域という独特の自然の中で私どもは独自の水利形態と水文化とを長くつとめて、それを通して先端的な水に関する技術を私たちは有しておりますので、少なくとも世界の水問題の解決に大きな貢献ができるものと確信をいたしております。

政府としては、去る三月六日、同フォーラムへの政府としての協力と、閣僚級國際會議をその一環として開催することを骨子とする閣議了解を行いました。そして、第三回世界水フォーラム運営委員會というものを構成いたしました。私も出席いたしました。その会長には橋本龍太郎元内閣總理大臣にお願いをいたしまして、メンバーが各界の十九名の有識者によつてこの委員會を形成させていただきます。會議を開かせていただきます。

これによつて、この閣議了解を得まして、今後関係省庁會議を中心に、フォーラム運営委員會等と連携を図りながら、二年後のこの同フォーラムの成功と世界の水問題の解決のために国土交通省としても全力を挙げてまいりたいと思っております。

○森本晃司君 大臣の御決意を伺いました。ぜひ内外ともにこの問題へ取り組んでいただきまして、二十一世紀の大事な問題に國民の多くの人が、また同時に関心を持つようにならなければならぬと思っております。

次に、河川關係の質問をさせていただきます。高度成長時代の急速な都市化によりまして、身近な自然空間が随分多く失われてまいりました。一生懸命、今、国土交通省もその自然を取り戻そうというところで頑張っております。河川行政として今後の重要な課題だと認識しております。このために、全国の河川で關係者が一体

として一番可能性が高いのは、国土面積の三・五%、百三十三ヘクタールもある河川あるいは湖沼だと思っております。

川がコンクリートで固められたりいたしまして人々が川との断絶をするようになりまして、そこから川に親しむ時代への転換を図ると。そういうことで、平成九年に河川法が改正されまして、同時に、単に川をコンクリートで固めたり工事をするといいだけじゃなくて、地域住民の声をよく反映させようと、こういう取り組みも協議会等々を設けて行われるようになりました。

私たちの近畿でいえば、私の住んでいる大和川においても清流ネットワークという、そういった協議会等々がいろいろできておりまして、各地に随分そういったことができてきたのではないかと思っております。同時に、本間に自然に親しめる、以前もこの委員會で私が飛ぶような川づくりをやつてはというのを、私は前大臣のときに申し上げさせていただきましたが、そういう川が生き生きできる川づくりや、あるいは河川敷利用のあり方、關係者が一体となつて協議する場所をつくつて對話をしていくことが一番大事ではないかと思っております。

静岡県安倍川でもそういったことで、例えばトイレの場所をどうするかとか、ボックスを設けてはどうかと、そういったことを一緒に協議しながら、ここは堤防の裏側につくらなければならぬとか、いろんな話し合いがなされているようでございますけれども、直轄河川及び都道府県管理河川での取り組みについてお伺いしたいと思います。

○副大臣(高橋一郎君) 今、森本先生から河川におきます地域住民等との對話の継続についてお尋ねがございましたが、河川は流域の住民の方々にとって貴重な環境空間でございます。先生のおっしゃるとおりでございます。この河川での流域住民とのさまざまな活動を支援していくことは、河川行政として今後の重要な課題だと認識しております。このために、全国の河川で關係者が一体

ける次第でございます。何としても自然を取り戻さなければならぬ、こう思っておりますので、取り組みをよろしくお願いいたします。

次に、今、川の問題を言いましたが、今度はちよつと空の問題で国土省にお伺いしたいと思っております。先ほど佐藤委員が関空の問題で質問をされておられますときに、大臣が韓国の空港の例を引いて、空港というのは大事なんだと、日本ももつとつとハブ空港としていろいろ考えなきゃならないというふうに取り組んでくださっていましたが、私がたびたび利用いたします関西空港の問題でございます。

関空の地盤沈下というのは、これは、それに取られるときからいろいろ問題になっていたところでございます。運輸省の見方が甘かったんではないだろうかとか、あるいはちよつとやわらかいというか、かた目の豆腐の上に金塊を載せたみたいなものが関空だとか、いろいろやゆされたこともございましたが、今、関空がこれからますます大事になっていくところでありますけれども、深刻な地盤沈下に見舞われているところでございます。

関空会社が去年の十二月、島内十七カ所の沈下観測所を公表いたしました。私もその数字を見てびっくりしたんですが、既に最高十四・一メートル、最低九・六メートル、平均で十一・七メートル沈下しているというところがございます。開港当初の五十年後の沈下予測平均十二メートルというところで、間もなく達しようとしているわけでございます。これが、最初は八メートルから十三メートル云々ということがあって、沈下するのはそれぐらいは当然、海の上に海底から島をつくったんですから沈下するということは予想されるわけでございますが、当時の運輸省は、沈下最低八メートルのところをひよつとしたら基準を合わせたんではないかとも、そんなことも言われておりますが、予想以上の沈下が進んだ原因をどのように考えておられるのか。

また、二〇〇八年には収束に近づくと思空の会

社が言っておりますが、最終的にどのぐらいの沈下を予想し、これはなかなか予測したい問題でありましょうし、二〇〇八年に果たして収束するのだからかということについてもなかなか予測したい問題でございますが、世界の空港としての大事な関空でございますので、この点について大臣はどのようにお考えになっているのか、この問題について所見をお伺いしたいと思います。

○副大臣(泉信也君) 今、先生お話しございましたように、関西空港の地盤沈下の問題にはいろいろな指摘がございました。豆腐の上というお話もございました。大学の先生方の中でも意見が分かれるような事例でございます。これは、もともとと洪積層というところの土と性質の分析がほとんど経験がないという中で、事業に着手したこととございまして、当時から関係の先生方に鋭意御検討いただいておりますプロジェクトでございます。

御指摘のように、昨年の十二月に島内の十七地点における観測結果が出てまいりました。埋め立て開始のときから約十三年間で十一メートル七十センチの沈下が起きておりまして、開港後で見ますと一・九メートル沈下をしております。

こうした数値が幾つも出てまいりましたし、実績のデータが出てまいりましたことから、おおよそこれからどういふふうになるかということとを分析しておりますが、埋め立て当初あるいは開港後は大変一年間の沈下量が大きかった、例えば五十センチぐらい一年間で沈んできた。それがごく最近、平成十二年では約二十二センチ、一年間で二十二センチというふうな沈下量がだんだん少なくなってきたというふうな傾向はほぼ分析できるような、ある滑らかな状況で毎年の沈下量が少なくなってきたというところが出てきております。

したがって、この傾向から推計をいたしますと、あと八十センチぐらいかなという見通しが出ておりまして、埋め立て開始時から十二メートル五十センチぐらいでおおよそ安定するところに行くのではないかと、今、先生おっしゃいましたように、二〇〇八年にという数値はちよつと私は承知をいたしておりますが、いずれにいたしましては毎年の沈下量が少しづつ少なくなってきたというので、今申し上げましたように、およそ十二メートル五十センチの程度では安定的に推移していくのではないかと、このように考えておるところでございます。

○森本見司君 地盤沈下による空港の機能維持の対応についてお伺いいたしますが、空港島内の地盤が低いところ、給油タンク地域、旅客ターミナル地域に対しては、高潮が来てもその施設に障害が発生しないように周りに地中の壁をつくる工事を実施したと聞いています。その止水壁工事に対応は可能なのか。あるいはまた、建物のジャッキアップで対応しているところがありますが、空港機能維持等に支障はないのか。さらに、今は沈下が少ないようになってきたとおっしゃっていますが、いずれ限界が来たときはどのように考えておられるのか、お伺いしたいと思います。

○副大臣(泉信也君) 埋立地が沈下することは空港建設の当初から想定をしておたわけでございますが、開港後、供用しながらも沈下を想定した対応策を考えてきたわけでございます。

その一つが、ジャッキアップによって不平等沈下を調整して空港機能に支障がないようにするという、あらかじめ組み込まれた方法を今日まで続けてきておるといふわけでございます。今後、先ほど申し上げましたように、十二メートル五十センチまで沈下をいたしても今の考え方で対応できるというふうな思っております。

なおまた、止水壁をつくつてというお話もございました。これは、御指摘のように予想よりも地下水の水位が高かった。その結果、例えば燃料油をためますタンクなどは、消防法によりましてタンクの下面から二メートル以上の地下水位というようなことが決められておりますので、それを保ちますために止水壁をつくつて、そして少なくともタンクあるいはターミナルビルの周辺地域の下

からの浮力等が大きく作用しないようにやっておりますことでございます。

今年度、十二年度と十三年度の予算で約二百七十億をかけて対応をいたしますが、空港機能上はこうした対応で十分支障は生じないという考え方でございます。

○森本見司君 いずれにいたしまして、関空は年間二千万人の人が利用される、しかもこれからますます世界のハブ空港としての役割も大きなところでございます。ぜひこの沈下という問題については、多くの関係者の皆さんに御尽力いただいておりますが、二期工事についても工法をもう一度考え直してはどうかという御意見のある学者もあるように伺っておりますが、二期工事の問題についてぜひ慎重に御検討いただきたいながら、かつまた昨年暮れには関西の関係者が大臣等々にいろいろ御要望をさせていただきましたが、この第二期工事、これが二〇〇七年には大阪でオリンピックを招致するという勢いで今取り組んでいるところでございます。

ぜひこの二期工事に関しても、日本の玄関口としての役割を果たすために、空港会社自身も経営改善に努めなければならないと思っておりますが、国としても支援策を講じなければならない、このように思っております。

関係者の皆さんには、二期工事についてはいろいろ御尽力をいただきましたが、この支援策について、二期工事についての大臣の所見をお伺いして、私の質問とさせていただきますかと思っております。

○国務大臣(扇千景君) なる今、森本先生と副大臣のやりとりを聞いておまして、なお一層気を引き締めて私にこれにかからなければ、今おっしゃいました関空のこのあり方というものが、近隣するアジアの諸国におきまして、先ほども私が仁川の話を申しましたように、大規模な国際空港ができる、しかも着々とそれが完成しオープンするという現状におきましては、私は関空の二期工事におきましては、増大する関西圏の航空の輪

送需要に適切に対応していくために重要な、またこれを何とかして成功させなければならぬ。

せっかくつくった財産でございまして、この関空の二期工事の重要性、我が国の発展のためにも重要であるというところは認識しておりますけれども、このために従来から国は地元の自治体とともに関空会社に対する出資、あるいは二期事業につきましても新たな土地造成について無利子の貸し付けを行うこととするなど、関空の二期事業の促進につきましても強力に支援体制を行っているところは既に先生御存じのとおりでございまして。

なお、今後は、昨年の十二月、大蔵大臣と運輸大臣でございました私の合意事項というものがございまして。その合意事項を踏まえて、二期事業の安定的な実施、あるいは収支採算性の確保を図るべき事業スキームの再構築に私たちは成案をつくって対処していかなければならないと思っております。

合意事項につきましては、先生既に御存じでございまいけれども、私たちは関西国際空港第二期事業につきましても、二〇〇七年の平行滑走路供用開始に向けて引き続き工事を推進する。また、事業スキームの再構築を行い、これを踏まえて関西国際空港株式会社の経営体制のあり方について検討する。なお、国、関係地方公共団体、民間が一体となって検討を行うこととし、平成十四年度予算概算要求時までに成案を得たいということとで、当時の大蔵大臣宮澤喜一、運輸大臣扇千景でお互いに署名をして約束しておりますので、これも基本的に十四年度の概算要求までに必ず皆さん方に御安心いただけるような対策を考えていきたいと思っております。

○森本見司君 終わります。

○緒方靖夫君 私は、公共事業における施工体制のあり方について質問いたします。

国土交通省では、現在、入札契約適正化法の成立を受けて、同法の施行令と適正化指針に基づく実務者向け運用通達などを作成中と聞いております。施工体制の適正化を図る上でどのような点

検査領を検討されているのか、お伺いいたします。

○政府参考人(岩村敬君) 昨春秋に国会を通していただきました入札契約適正化法でございまして、いよいよ四月一日に施行ということで、今施行のための準備を進めておるわけでございまして。そして、今お尋ねのございました施工体制の適正化のための点検要領についてでございますが、これにつきましては年度内をめどに鋭意作業を進めているところでございます。

お尋ねの施工の適正化のための点検要領のポイントでございますが、一括下請負、すなわちいわゆる丸投げなどの疑義が起りませんように、監理技術者の配置等を、例えば入札、さらには契約、手続に当たっては入札前、入札後、または契約前等々各段階において監理技術者の配置が適正であるかの点検をするというようなこと、また工事施工に当たっても監督業務の中でそういった監理技術者の配置が適正であるかどうか、そういった点を点検する等々、関係の方が見て簡単にわかるようないわゆる点検要領を今整備しております。これによって、監督業務等において統一的かつ適切な点検がされることになるかと思っております。

また、この点検要領によりまして、発注者が監督業務等において施工体制について疑うに足りる事実を把握したとき、これは法律で書いてあるわけでございまして、入札契約適正化法に基づきましてその事実を国土交通省もしくは都道府県の建設許可部局に通知をしるということとなっております。

○緒方靖夫君 入札契約適正化法では、公共工事における一括下請、いわゆる丸投げ、これが全面禁止されたわけですね。このことから、今後はこのような違法行為に対して監督官庁としてより一層厳しい姿勢で臨む、このことが求められていると思っております。

私は、昨年十一月の同法の審議の際に、中部地建発注の電線共同溝工事、この工事で施工体制台帳の虚偽記載に加えて丸投げが行われている問題

を指摘し、徹底調査を要求し、その結果、元請の飛鳥道路と下請の福田道路がそれぞれ営業停止、指名停止の処分となった、こういう経過があったと思っております。丸投げ行為に対して営業停止処分が下された初のケースだったと思っておりますけれども、今後もしこうした丸投げ行為が発覚した場合には営業停止処分とするなどのそういう対応、これが求められている、少なくとも検討すべきだと私は思っております。

具体的には、九二年に出された建設経済局長名の通知、不正行為に対する監督処分の基準では、不正行為の中でも特に刑法の談合や贈賄、独禁法上の談合についての処分基準、これは定めていたものですけれども、建設業法の違反行為は対象とされていないわけですね。

そこで、この監督処分の基準を改め、丸投げや施工体制台帳の虚偽記載についても原則に営業停止処分とすべきではないか、あわせて、これまでの定義があいまいだった丸投げの判断基準も見直すべきではないか、そう思うわけですが、いかがですか。

○政府参考人(風岡典之君) 平成六年の監督処分の基準につきましては、先生御指摘のように、当時、ゼネコンの汚職事件というものを踏まえまして、刑法談合、それから贈賄、それから入札談合、三つの類型につきましても基準を強化して明確化したわけでございます。

御指摘の一括下請負、丸投げでございますが、これにつきましては、それに先立つ平成四年でございまして、平成四年に「一括下請負の禁止について」というガイドラインというものを既に発表しております。ここにおきましては、その防止というものにももちろん努めるわけでございますけれども、違反の業者に対しては建設業法に基づく監督処分により厳正に対応するんだということを既に明らかにしたところであります。

御指摘のように一括下請負、これにつきまして、施工責任の不明確化あるいは工事の質の低下だとか、あるいはいろいろな意味での問題点があり

ますので、この排除を図っていかなければならないというふうに私も思っております。特に、入札契約適正化法という法律の施行を踏まえまして、こういったものにつきましては厳正な対応ということが当然必要であるというふうに思っております。

私どもとしましては、この入札契約適正化法の施行とあわせまして、改めて一括下請負の禁止の徹底について通知というようにすることも考えておりまして、その中で処分についての考え方というものもできるだけ明らかにしていきたい、このように考えております。

○緒方靖夫君 今、局長、厳正な対応が必要だと言われました。本日にそう思うんですね。そしてまた、通知についても検討すると言われた。

ですから、私は、丸投げ行為に対しては厳しい態度で臨む、このことを強調しておりますのは、こうした違反行為、これは、工事の質の低下とか工事施工の責任の不明確さ、こういうことを生むだけじゃなくて、現場で働く労働者に重大な影響を及ぼす、こういう問題があるからなんです。

先月、都市基盤整備公団が発注した東京台東区の共同住宅建築工事で労災隠しが発覚しました。上野労働基準署が大手ゼネコンの真柄建設を東京地検に書類送検する事件が発生しましたけれども、この事件の概要はどういうものですか。

○政府参考人(風岡典之君) 御指摘の事案でございまして、私も、新聞でその内容を知りまして、厚生労働省とも連絡をとりまして、今御指摘のような書類送検が行われているということをご承知いたしました。

この事案につきましては、労働基準監督署が発した資料によりますと、元請の三和建物のみならずから施工管理を行っていない、こういうようなことでありますので、私どもとしましては、現在、三和建物の本社がおります関東地方整備局とそれから真柄建設の本社がおります北陸地方整備局におきまして現在事実関係についての調査中と、こういう状況であります。

○緒方靖夫君 上野労基署の発表資料、これを見ますと、当該工事は本来、整備公団がハウスメーカーの三和建物に発注したものであったわけですが、それでも、しかし実際にはこの三和建物よりも大手の真柄建設が上請し工事を請け負っていた、そういうことです。今回の事件はこの丸投げ発覚を恐れた真柄建設が現場で起きた労災事件を隠蔽していたわけで、非常に悪質なものであると思います。同労基署も、本件を立件した理由について、労災隠しの背景に、真柄建設現場代理人等が不正な契約関係が公団に露見することを恐れたため労働災害の適切な事後処理を行わなかった事情があったと判明した、このように明記しております。大変驚くべきことだと思ふんですね。

たということでございます、そういったしますと労働安全衛生法上の特定元方事業者は真柄建設であらうと。そういったしますと、真柄建設にさらに特定元方事業開始報告を提出する義務が生ずるわけでございますが、その報告が行われていないというところで、この労働安全衛生法違反につきましても真柄建設の東京支店長、それから法人である真柄建設株式会社を東京地方検察庁に送致したものでございまして、概要、以上のとおりでございます。

ります。これにつきましては、公共工事に関して施工体制台帳の添付書類であります下請契約書について二次以下の下請金額についても記載を義務づける、こういう方向で建設業法施行規則を改正するということを考えておりまして、現在その案につきましてパブリックコメントをして広く一般の方々の意見を求めているところであります。どんなスケジュールかというお尋ねでございますけれども、パブリックコメントで意見をいただいておりますが、私どもの希望としましてはできれば今月中に省令の改正案が公布できるようにしたいというところで準備を進めているところでございまして、

人の競争上の地位を害するおそれのある情報であるわけでございしますので、そういう意味から見ると不開示という扱いをすることが適当ではないかというふうに考えております。ただ、情報公開法におきましても、不開示情報に該当する場合であっても公益上必要がある場合には不開示をすることができると規定があるわけでございます。したがって、どのような場合にどのような不開示をするのかというのは個別的な判断ということになるわけですが、例えば一括下請負の疑義があるというようなことで、調査の結果そういうことがわかったような場合は例えば公表するとか、そういうことについて公益上必要性のある場合については不開示をするというようにすることも考えていきたい、このように考えております。

○政府参考人(日比徹君) ただいまの件について私ども把握している点は、既に監督署の方、東京労働局でも発表いたしておりますが、若干その概要、把握している状況について申し上げます。

○緒方靖夫君 今明らかにしたように、やっぱり非常に重大な人権侵害も含むという問題が起きているわけですね。ですから、私はこの件についてやっぱり監督官庁として厳正な態度で臨む、局長は調査中と言われたけれども、これだけ事態がはつきりしているわけですから、それに対して厳しい態度で臨むということとは当然だと思うんです。そういう丸投げなどの違法行為を排除して施工体制の適正化を図る上で重要な施策として、二次下請以下の下請代金も施工体制台帳に添付して発注者に提出するよう義務づける、この必要があると思ふんです。

○緒方靖夫君 今月中ということで答弁がありましたが、私には非常に大事な点だと思ふので、ぜひこの点進めていただきたいというふうに思っております。

○緒方靖夫君 私はもっと積極的に考える必要があると思ふんですね。ただ公益上の必要があると判断された場合というのは限定されます。私、この問題で大臣にお聞きしたいんですけれども、例えば契約上のトラブルがいろいろ発生した場合、当該部分の下請代金の情報を公開する、これはやはり当たり前ではないかと思ふんです。私、今も述べましたけれども、前の質問で、中部地建発注の電線共同溝工事、そこでの丸投げ問題、この問題では、三次下請業者の代金の不払いがあつて、そして、そのもとで工事事務所が契約どおりに代金を払うよう指導を求めた、このことが発端となつてこういう違法行為が明らかになつたわけですね。

○政府参考人(風岡典之君) 施工体制台帳につきまして、二次下請以下の金額についても記載をさせるというところにつきましては、さきの国会審議のとき御質問をいただきました、私の方もそういうことも含めて検討させていただきたいというふうにお答えをさせていただいたわけでございます。

この点につきましては、私どもとしましては公共工事における施工体制のより一層の適正化を図るということが必要であるというふうに考えております。その意味から施工体制台帳の充実ということは当然必要なことだというように考えております。

○政府参考人(風岡典之君) 施工体制台帳に関する情報についての開示ということでありましかつても、この点につきましては、まず情報公開法との関連ということで御説明をさせていただきたいと思ひますが、公共工事の受注者から施工体制台帳を提出されるわけございまして、これは情報公開法上は行政文書ということになるわけでございます。したがって、情報公開法に基づいて開示請求があれば開示の対象ということになり得るわけございまして、その施工体制台帳、その契約書のうち下請金額の記載に係る部分、これは一般的には公開することによって請負

○国務大臣(扇千景君) 少なくとも私は、昨年皆

○政府参考人(風岡典之君) 施工体制台帳につきまして、二次下請以下の金額についても記載をさせるというところにつきましては、さきの国会審議のとき御質問をいただきました、私の方もそういうことも含めて検討させていただきたいというふうにお答えをさせていただいたわけでございます。

この点につきましては、私どもとしましては公共工事における施工体制のより一層の適正化を図るということが必要であるというふうに考えております。その意味から施工体制台帳の充実ということは当然必要なことだというように考えております。

○政府参考人(風岡典之君) 施工体制台帳に関する情報についての開示ということでありましかつても、この点につきましては、まず情報公開法との関連ということで御説明をさせていただきたいと思ひますが、公共工事の受注者から施工体制台帳を提出されるわけございまして、これは情報公開法上は行政文書ということになるわけでございます。したがって、情報公開法に基づいて開示請求があれば開示の対象ということになり得るわけございまして、その施工体制台帳、その契約書のうち下請金額の記載に係る部分、これは一般的には公開することによって請負

○国務大臣(扇千景君) 少なくとも私は、昨年皆

○政府参考人(風岡典之君) 施工体制台帳につきまして、二次下請以下の金額についても記載をさせるというところにつきましては、さきの国会審議のとき御質問をいただきました、私の方もそういうことも含めて検討させていただきたいというふうにお答えをさせていただいたわけでございます。

この点につきましては、私どもとしましては公共工事における施工体制のより一層の適正化を図るということが必要であるというふうに考えております。その意味から施工体制台帳の充実ということは当然必要なことだというように考えております。

○政府参考人(風岡典之君) 施工体制台帳に関する情報についての開示ということでありましかつても、この点につきましては、まず情報公開法との関連ということで御説明をさせていただきたいと思ひますが、公共工事の受注者から施工体制台帳を提出されるわけございまして、これは情報公開法上は行政文書ということになるわけでございます。したがって、情報公開法に基づいて開示請求があれば開示の対象ということになり得るわけございまして、その施工体制台帳、その契約書のうち下請金額の記載に係る部分、これは一般的には公開することによって請負

○国務大臣(扇千景君) 少なくとも私は、昨年皆

さん方に御審議いただいたこの公共工事入札等契約に関する適正化法、これを審議していただいたときにもあらゆることを想定して皆さんに御議論をいただきました。ただ、今、先生がおっしゃいますように、あらゆるところはカバーできたんですけれども、二次下請という点に関しては、今、現段階では各業者の皆さん方は、二次下請まで私たちにいろいろな余り芳しくない声もいただいております。

けれども、私どもはそのときに、入札監視委員会等への提示、そういうことによりまして第三者の目でもチェックするというのが今現在できているわけでございますから、この入札監視委員会等への提示によって第三者のチェックを受けるということによって業界自体は、二次下請までそんなに厳しく言わないでくださいという、正直申し上げてそういう現状ではあると思いますけれども、私は少なくともそういう点においてはなるべく、情報公開というのとはとも私の基本でございまして、業界は業界で苦しい立場はわからなくはありませんけれども、私はそのように努めていきたいと思ひますし、苦しさは苦しさでやっばり耐えても国民の目にきちんとしなきゃいけないということ、基本だけは私は業界の了解を得ながら順次進めていきたいと思っております。

○緒方靖夫君 基本、情報公開を進めていくという大臣の御答弁をいただきました。

大臣、そこまでしなくてもという声があるというの、業界の中でもいろんな声がありまして、大多数を占める中小零細、そこは大歓迎なんです、二次下請、自分たちのことなんです。しかも、不払いとか単価の切り下げとか、そういうことで大変苦労しているわけですから、ですから、その声の部分をよく耳を大きくして聞いていただきたい、このことをお願いしておきたいと思ひます。

さて、次に、昨年十一月に交通バリアフリー法が施行されて四カ月過ぎました。私たちは、基本構想計画の調査や、鉄道駅、バスターミナル、路

面電車などの現場調査をこれまでしてまいりました。これからも実りあるバリアフリー化に向けて引き続きさまざまな調査を提言をしていきたい、このように思っております。

市町村が基本構想を作成して、交通事業者、道路管理者などがそれに即してバリアフリー事業を実施する、これが決まりでありますけれども、国土交通省の調査によると、二月時点で基本構想を作成する、それに着手する予定の市町村は四百八十二、全国三千二百二十九市町村の中の一つ五％にすぎない、そういう状況です。そして、こ

とし中に作成に着手する市町村は十二、来年度着手が七十、その翌年が十二で、時期は未定だが将来に作成予定が三百八十八と、そういう状況です。つまり、着手予定がない自治体が八五％も占めていて、同時に、着手する予定の自治体も、将来に着手するが九十数％という、そういう状況です。

バリアフリー化に当たって大きな位置を占めているのが東京都です。しかし、この東京都でもことし中に着手するのが荒川区のみ。来年度が目黒区など六自治体。時期は未定だがというのが二十一自治体です。今年度と来年度で着手するというのは全国で二・五％、東京では一・一％。これではバリアフリー法の実効性が問われるんじゃないかと思うんですね。

将来的には作成、そういう自治体を前倒しにして実行する、予定のない自治体、これを作成促進していく、このための努力こそ必要だと思ひますが、いかがですか。

○国務大臣(橋本聖子) 私は、先ほども先生お聞きのとおり、二十一世紀の社会というものはまさにこのことが大事であり、二十一世紀はソフトの時代だと申し上げてまいりました。その一つとして象徴的に言われるのがこのバリアフリー化でございます。そういう意味でも、今、緒方先生御指摘のように、私たちは昨年十一月の法律の施行に当たりまして、全国の十ブロックで地方自治体向けの説明会を開催しておりますし、バリア

フリー化に關しての市町村が果たす役割の重要性というものも私は周知を行ってまいりました。ただ、地方自治体が皆さん方、基本構想の作成予定を調査を行って、作成状況というのが今、先生がおっしゃいましたように、本年二月の調査では四百八十二市町村が基本構想の策定を予定しております。また、特に市区では四七％が予定しているという数字が私の手元に上がってきております。ですから、私はこういうことを今後、本年の二月に警察庁それから総務省とも連携いたしましたして、私は関係省庁の連絡会議を開催いたしております。ですから、私はバリアフリー化に關しましては、我が省だけではなくて、これらの省庁とも連携をして、今後とも基本構想の作成をさらに促進させるといふことで全国の皆さん方に啓蒙していかうと、また地方自治体の御賛同を得て共同でやっていくというふうな考えております。

○緒方靖夫君 促進されるという、そういう御答弁であったと思ひます。

最も早く東京でいうと着手しているのが荒川区なんです。この荒川区の基本構想の最大の問題、これは駅の施設。これは日暮里のバリアフリー化の対策なんですけれども、JR日暮里駅にはエレベーターは一つもないんです。エスカレーターも一つだけ。それも上り専用。あとは昇降機がついてはいるだけなんです。

調査で改めてわかったわけですが、車いすでエスカレーターや昇降機を利用するときの大変さです。車いすで一人の障害者がホームにのり、駅員が来て、そしてそれから準備してやって、十分はかかるわけですね。この間、エスカレーターをはかの乗降客は一切利用できない。また、昇降機の場合は階段の半分をふさいでしまつて、上りおりの大変不便があるという状況があるわけですね。

車いすの障害者の方からも、ほかのお客さんから嫌がられるので使いたくなくて、いろんなそういう声が出てきます。車いすの人もそれではなかなか利用できない。しかも、こういう駅は一日十

五万四千人も乗降するお客があるという駅なんです。JR東日本のバリアフリー化に対する考え方、これに私は問題があるんじゃないかと思ひます。

JR東日本は、九八年九月に「駅におけるエスカレーターの整備について」という方針を発表しております。その中で、目前に迫った高齢化社会到来を踏まえ、エスカレーターを駅の標準的な設備と位置づけ、東京からおおむね五十キロ圏については、平成十三年度までに東京二十三区内、およそ二百六十の全駅に設置するとしているわけなんです。

もちろん、エスカレーターを設置するのは当然なんですけれども、そしてこのことは問題ないんだけれども、しかしバリアフリー法では原則エレベーターとなっているわけですね。こうした方向と違つてJR東日本の方針が出されている。だから、JR東日本全体で九十九駅中二十三駅しかエレベーターが設置されていない。こういう現状もあると思ひます。

そこで、私、二つお聞きしたいんですけれども、一つは、日暮里駅のエレベーター設置を進める、このことが必要ではないかという点、それから二番目に、JR東日本をエスカレーター設置方針からエレベーターを基本とする方向に転換させる、この二点が必要だと思ひますが、いかがですか。

○副大臣(泉信也君) 車いすの方々が駅を利用していた場合、エスカレーターよりもエレベーターの方が使いやすいという御意見があることは国土交通省も承知をいたしております。

今、先生御指摘のように、日暮里駅の問題につきましては、当然利用客が基準を超えているわけですから、バリアフリーの設備をしなければならぬわけですが、お話しのように、常磐線のホームに上りのエスカレーターだけしかない、いわゆる京浜東北線とか山手線については設備がなされていないというわけでありまして、このことについては一日も早く整備を急がなければならな

い、このように思います。

それから、もう一つ御指摘の、JR東日本の考え方が国土交通省の考え方と少し違うのではないかと、具体的に、エレベーターが主体であつて、どうしてもやむを得ないときにエスカレーターというのが国土交通省の考え方でございますが、JR東日本は少し違う方向で走っていないかという先生の御指摘だと思います。

いろんな事情がきつとあるんだとは思いますが、エレベーターを中心に整備するということが国土交通省の考え方でございますので、JR東日本につきましても、この基準に基づいて整備をするように話し合いを進め、指導してまいりたいと思います。

○緒方靖夫君 国土交通省から、東京都内の鉄道事業のエレベーター、エスカレーター設置状況について、こういう資料をいただきました。十社で四百七十九駅中エレベーターは百二十二カ所、二五％、エスカレーターは三百二十二カ所で六七％、そういう設置状況になっております。

しかし、先ほど日暮里駅でも指摘したんですけれども、この資料ではエスカレーター整備となっているものの、例えば三つホームがあるわけですが、その一つだけしかないわけですね。本来のバリアフリー化になっていないわけですね。これは日暮里駅だけではなくて、渋谷でもどこでもいろいろそういう状況はたくさんあるわけですね。

したがって、私は、こういう状況から見たときに、ホームごとの設置状況などを把握しなければ本当の実効性が担保できない、法の実効性が担保できない、そう思うんですね。ですから、その点は直ちに把握して報告していただきたいと思っています。

○副大臣(泉信也君) こうしたバリアフリーの考え方が法律として規定されますまでは、とにかく駅に一カ所でもあればむしろ考え方としては一歩も二歩も進んだという理解を私どもはしていた時期がございます。そうした意味から、御指摘のよ

うに、駅に一カ所あれば設置済みという報告をこれまで受けてきたことは事実でございます。

ただ、それでは本来のバリアフリーという施設としては不十分であることは私も承知をいたしております。このたびの移動円滑化実績報告というものを求めることになっておりますが、これに当たりましては、ホームごとに段差が解消されたかどうかという観点から報告をいただくことになっておりまして、もっと緻密な報告をちょうだいし、適宜整理をしました上で公にしてまいりたい、このように考えております。

○緒方靖夫君 次に、バリアフリー法の移動円滑化基準の義務づけの対象となっている旅客施設として鉄道駅がありますね。バスターミナル、それから旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、この四つが挙げられると思います。私、ここで取り上げたいと思うのはバスターミナルなんです。

先日、新宿駅西口ターミナル、ここを改めて、いつもそこを通過しているわけですが、改めて障害者の皆さんと一緒に歩いてみました。そこは、新宿西口ターミナルは全部で十七系統で九百八十八便で、一日三万三千人を超す乗降客があるという大変大きなところなんです。これは移動円滑化基準のターミナルになるかどうか、お尋ねいたします。

○国務大臣(扇千景君) 緒方先生はあらゆるところの東京の駅を視察していただいて、今のようにより報告いただくということは、私もかなり歩いておりますけれども、先生には及びませんので、あつたに至極でございますけれども、私は、西口のバスターミナル、バリアフリー化というのは本当に大事なことでございまして。

今、先生がおっしゃいましたように、一日に三万三千人というすごい人があそこで動くわけでございますから、必要性というものはわかっておりますけれども、特に自動車ターミナル法という法律がございまして、自動車ターミナル法というのは、これはバス事業者が設置管理するもので、直接道路管理者の管理によるものではないというこ

とにはなっておりますけれども、バスターミナルのバリアフリー化につきましては、交通バリア法の中でも、その新設または改築時のバリアフリー化が義務づけられる、こうなっておりますので、この自動車ターミナル法とは別途、その後で私たちはバリアフリー法を通していただきましたので、私は、今申しましたような新設または改築するということには必ずこれをバリアフリー化するということをやをこの法令をもってして適用していきたい。

また一方、道路管理者が管理する駅前広場等のバスターミナルのバリアフリー化につきましても、交通バリアフリー法に基づく道路特定事業等に位置づけて積極的に推進することとしておりますけれども、本法に基づかない場合も道路関係事業において積極的に支援する、このことを私も考えておりますし、具体的には平成十三年度予算におきましても、先生御審議いただいております中に交通結節点の改良事業を対前年度約一・七倍という、そういうものを配し、約六百億円大幅に増額した予算を計上しているところでございます。

また、交通バリアフリー法における位置づけの有無にかかわらず、全国約百三十カ所で実施予定の本事業におきましては駅前広場等のバスターミナルのバリアフリー化を進めることにいたしておりますので、今後とも交通バリアフリー法の趣旨に基づきまして、利用者の多い駅前広場、バスターミナルのバリアフリー化について積極的に推進してまいりたいと思っております。

○緒方靖夫君 今、大臣は、今の状況ではバスターミナルとして位置づけられていない、それを何とかしてクリアするための積極的な方法を考えたいというそういう答弁をされました。非常に大事だと思うんですけども、これはあすからどうするかというそういう問題にもなるんですね。ですから、現在のところバス停という位置づけになる、その中で緊急にどういう対策をするのかというところが問題になっていくと思っております。

その点で、今御答弁いただいたと思うんですけども、改めて私、現場に行ってみて思うんですけども、案内もバスターミナルというふうに書かれていないわけですね。事業者がそう書いているわけですから、そうじゃないのに。ですから、私、その点でこの問題というのは法の欠陥でもあるだろうし、あるいは法の抜け穴みたいなそういう存在でもある。もっとも新宿西口よりも小さいバスターミナルがあるわけですから、その点で今、大臣が言われたようにぜひそういう方向で見直し、それをお願いしていきたい、そのことを私の方からも改めて要望しておきたいと思っております。横浜とか川崎など大都市に今言われたようにそういうところが多数あるわけですね。その点で、今言われた答弁でぜひ進めていただきたい、このことをお願いしておきたいと思っております。

改めて思うわけですが、新宿駅的具体的な対応、このことについて、どういう状況かというと、地上の方に四つのバスのホームがあるわけですが、横断歩道を通って行けるのは一つのホームだけ、あとは地下を行かなきゃいけない。しかし、地下に潜る人はほとんどいない。したがって、みんな交通違反して渡るわけですね、車の往來の激しいところを。しかも、それが若い人びょうびょうはねられるところらしい。しかし、お年寄りが本当に行くわけですよ。ですから、上から、歩道橋から見ていると見ちゃられない、大変危険な状況にあるわけです。

ですから、私はこの状況というのは、大臣が述べられた方向というのは私ぜひ進めていただきたいと思っております。しかしあの西口の安全を考えたときに、障害者だけじゃない、健常者も含めて、また学生も含めて、一刻も猶予ならないだろうと思っております。したがって、そういうところに対してどういふ具体的な改善策をとるのか、これがまさに求められていると思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○国務大臣(扇千景君) 先ほど緒方先生がおっしゃったことに、私も一言添えておきたいと思っております。

それは、実施可能な事業から速やかに実施していくというのが重要なことでございますので、私は先生がおっしゃいますようになるべく早くと思っておりますけれども、このために少なくとも、新宿西口のバスターミナルのケースにおきましても、基本構想の策定に至りますまでの間にも、事業者の主体であります東京都の知事さんからそういうふうなエレベーター、エスカレーター等の設置等のバリアフリー化に関する事業要望というものが出てきましたら、私は少なくとも、事業の効果と他計画との調整等を勘案しながらなるべく適切に対処できるという対策をとっていきたく思っておりますので、私は今、先生がおっしゃいましたことに對して、より一歩進んだ対策というものを検討していきたいと思っております。

○緒方靖夫君 私たちの党はバリアフリー化促進のための委員会をつくりまして、その委員長が筆坂議員で、私もそれに入っておりますが、ちょうど西口や日暮里は我々二人を含めて調査させていただきました。ですから、今、大臣の述べられたことは非常に大事、それから副大臣の述べられたことは非常に大事だと思いますので、私たちはそのことをぜひ要望しておきたいと思っております。

それから、もう一つ代表的な例として、一日乗降客が五万四千人にも上る新宿三丁目、これは地下鉄の駅ですけれども、あります。ここは出入り口がすべて民間ビルからというところなんです。民間ビルから出入りする場合は、エレベーターを使用できるのは午前十一時から午後八時まで、このような大きな制約を受けているわけで、また、障害者の方は混雑時には使用しないようにと書いてあるんです、本当に。私も見て本当に驚きました。障害者の方も怒っている。

こうしたことは、新宿三丁目だけでなく東京圏全体に言えることなんです。これらの解決のために、事業者側の責任でエレベーター設置とかその制約の解消のための指導、これ大臣としてぜひイニシアチブをとっていただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○副大臣(泉信也君) 先生、具体的に出来ました丸の内線の新宿三丁目につきましては、確かにああいう市街地の密集地でございますので、自由な設計ができないという点もハンディを背負わざるを得ないわけで、民間の施設を借りてエレベーター等を利用しつつ出入りをしなきゃならないというのは現状では私はやむを得ない、そういう状況ではないかと思っております。

ただ、おっしゃいますように、時間が制約されておる、混雑時は障害者は御遠慮くださいというところまでは私承知をいたしておりますけれども、もう一つの形では本来のバリアフリー法の精神が生かされることにはなりません。したがって、営団地下鉄等の鉄道事業者に対しましては、新たな出入り口の整備の可能性についてこれは検討していただく、大変難しい話だと思いますが、検討して、引き続き利用者の利便を図るように努力をしてもらう、このような指導をしてまいりたいと思っております。

○緒方靖夫君 ぜひ事業者とはそういう話し合いをしていただきたいと思っておりますし、同時に、民間ビルとの間で必要な交渉、これもなかなか大変かもしれませんが、新しいものをつくるよりは何かそちらで打開できれば、それもまた一つの緊急対策になっていくと思うんです。その点、いかがでしょうか。

○副大臣(泉信也君) 従来より、今のビルの持ち主といえましょうか、三越でありますとか、そういうところと事業者との間において、エレベーター、エスカレーターの運転時間の延長という点については交渉を進めておるというふうな聞いております。しかし、その施設があるいわゆる三越等においては、防犯等の対策からなかなか時間の延長が難しいというところでございまして、先ほど申し上げましたように、なおこの努力が続けましますと同時に、新しい出入り口を見つけないところとが最終的な解決策ではないかと思っております。

○緒方靖夫君 時間がないので、終わります。

○淵上貞雄君 大変御苦労までございます。私は社民党の淵上でございます。

せんだって、森総理、アメリカのブッシュ大統領との間で日米首脳会談が開催されました。そのときに、アメリカ大統領と森総理との間で幾つかの約束をされております。

その一つに、不良債権の処理の問題と財政再建については早期に解決をしたいということが約束されている。幾つか約束された中の一つでございますけれども、その評価について大臣の見解をお聞きしたいわけですが、宮澤財務相は、この半年間で家が建つようなものではないと、非常によそごとのように冷ややかにコメントを出しておられます。不良債権問題については、国土交通省、大変頭を悩ます問題であり、業界の問題であり、地方の問題であり、同時に雇用の問題であることは既におわかりのことだと思います。

したがって、森内閣の一員として、国土交通省の大臣として、日米交渉の結果、これらの問題についてどのようにお考えになっておられるのか、大臣の御答弁をお願い申し上げます。

○国務大臣(扇千景君) 私どもは、森総理が訪米される前に、まず政府・与党緊急経済対策というもので会議を開かせていただきました。そして、与党三党で緊急経済対策ということでの幾つかの案を提示し、しかもその提示された緊急対策がどれだけ早くなおかつ実行でき得るか、そして今すぐできるものがあるいはあと三カ月ぐらいでできるもの、そして特に税制に関しては、今国会で税制改革として法案を提出しなければ税の面では実行できないもの等々、幾つかに分類した緊急経済対策会議の中で議論をさせていただきました。

ただ、残念なことには、私も入っておりますけれども、まだ一回だけしか与党三党と政府との緊急経済対策会議が開かれておりません。そして、今申しましたように、事業は提示されましたけれども、今後それをどのように実行に移すかということが、総理がお帰りになってから多分第二回目を開いて時期の問題が明示されるのであらうと思

いますし、また与党の立場としてもそれは明示していきたいというのが私の考え方でございます。

ただ、総理がアメリカにおいでになりました、逆にアメリカ側から荷物をしょって帰ったというふうに新聞にも書かれておりますし、そのように評論家の皆さん方はおっしゃいますけれども、果たしてそれがいつまでなのかという期限は、私は六カ月というところをおっしゃったとおっしゃらないとか聞いていますけれども、私、まだお帰りになってお会いしていないものから、マスコミによる公表の事例しかわかりません。外務省から会談内容というのもちろっと拝見しましたけれども、何をもちつて六カ月なのか、これはクエスチョンマークで、私にも今わかりませんので、そのことに對するコメントは私は差し控えたと思っております。

不良債権問題を解決しなければならぬということは、これは今までもずっと言われてきたことで、なおかついろいろな言い方をされておりますので、大手術をして不良債権を全部解消しなければいけないけれども、大手術をするためには体力がないので、体力が大手術に耐え得るまで何とか持ちこたえようということで財政再建を先延ばししてきたというのが小淵内閣からのずっと懸案でございます。ここ数年、そういうことで財政再建というのを先送りして、とにかく体力をつけよう体力をつけようというので経済対策をしてきたというのが昨今の日本の経済政策であったと思

います。そろそろ、御存じのとおり株が大暴落いたしましたけれども、もう既に上がりかけて、戦後第七回目のと言われるくらいな、一日九百円という上がり方をいたしましたので、体力が出てきたかなと思

うところであれば、アメリカと総理がお約束になったかどうかかわかりませんが、不良債権の処理というものは私たちは国民だれしもそうしてほしいと。

ただ私が、今、先生がお尋ねでございましたの

で、個人的に思いますことは、本当の不良債権の金額はどれだけあるんだと、これがだれしもつかめな。言うたびに、四十兆だとおっしゃる方もあれば、五十兆だとおっしゃる方もあれば、ゼネコンだけでもとあるだろうとおっしゃる方もあるし、ただ、不良債権の金額が決まらないのは当然だろうと思います。株価が一週に九百円も上がったとすれば、三月決算で株価が多ければ、その会社の三月の決算時には金額が多くなってきますので損失額が少なくなるでしょうし、その辺のところは市場に任せざるを得ませんけれども、とにかく不良債権問題を解決しなきゃいけないということはだれしもが思うことで、私自身も強くそのことを認識しながら、一言で解決法があればもっとありがたいという気持ちで現在のところでございます。

○洲上貞雄君 総理が向こうにおられて本当のこととはわからないと言われましたけれども、不良債権問題と建設業界とのかわりというのは大変大きな問題でございます。それと銀行とのかわり、このところはやはり監督官庁としての国土交通省としての一定の方針なり役割というものをなさなきゃならないと思うんですが、そういうところはいかがですか。

○国務大臣(扇千景君) 私も、洲上先生がおっしゃいますように、マスコミ等々に次はゼネコンかという表題が出ておりまして、頭を痛めております。

私は、戦後今日まで日本じゅうに六十万社と言われる建設業者が乱立し、六百万人を超えるという従業員を擁する建設業界が沈没したのでは大変だという気持ちは一方持っておりますけれども、戦後ふえ続けた六十万社に比べて事業の件数がだんだん減少している。まして不況とともに事業件数が減ってきて、そこに多くの皆さん方が苦しんでいるという現実だけは私たちも痛いほど考えております。

ただ、民間のことでございますので、どこの会社とどこの会社が合併しないよ、一緒にならない

さいよというようなことは、監督官庁とはいいたが、民間のことに私たちが口出しするということは私は控えざるを得ないと思っております。

ただ、一点私が危惧しておりますことは、戦後今日まで、御存じのとおり世界一の建築技術あるいは橋梁、掘削等の技術を持ちました。この技術が、会社が倒産することによって世界一の技術が霧散するというところになってはならない。何とか健全な事業者の立ち直りとともにこの世界一の技術を保持し、なおかつ二十一世紀に発展させていくように何とか業界がお互いに切磋琢磨してほしいという切なる願いを持って、私どもはできるだけ限りの民事介入しないというふうなところのぎりぎりの線でも、なるべく国に対するあるいは世界に対する技術の保持ということを考えながら、業界の健全な今後の方針を出してくださるのを見守っているというのが現状でございます。

○洲上貞雄君 このことはまた別に置くといいたしましても、次に、ディーゼル車の総量規制の問題について見解を伺いたいんですが、尼崎の公害訴訟、それから名古屋南部公害訴訟判決においても、排ガス問題の差しどめについて大変厳しい判決がなされました。このことは、現在までの国の行政のあり方も含めて私は批判をされているものだと思っておりますし、これまでの排ガス対策問題について厳しく指摘された問題ではないかというふうにも思っていますし、この判決の流れというものはやはり後戻りすることは私はないと思います。

それはなぜかと言え、やはり大気汚染の問題であり、人体に対する被害の問題である等と考えますと、これから先のディーゼル車の規制というものはますます重要になってくるし、総量規制をやっつけていかなければならない、こういうふうな考えておりますし、もう排ガス対策は待ったなしだと思っております。

特に、東京都では既に独自の排ガス基準を策定をしまして、ディーゼル車の走行規制を行おうとしておりますけれども、これは国全体としてやはり考えていく問題ではないかと思っておりますが、

その対策が出来るようなことがあつては私はならないと思いますが、どのように総量規制問題について考えておられるか、御所見を伺いたいします。

○副大臣(泉信也君) 今、先生御指摘のように、排ガス問題が人間の生活に重大な影響を与えておるといふ事柄が幾つかもう明らかになってきておる中で、国土交通省としてはこの問題にどう取り組むか、大変大きな命題だと思っております。

一つには、いわゆる陸上輸送から海上あるいは鉄道輸送への転換という大きな国土交通行政の中での政策を推進しなければならぬと思っております。ところでございますが、特に、御指摘のございました、東京都が独自にディーゼル車対策を進めておることに對してそがなにかというふうな御質問であつたかと思ひます。私どもの考え方は、基本的な差はない、東京都のお考えと私どもが今これから進めようとしておるところに基本的な差異はない、大きな差異はないと考えておるところでございます。

特に、このたびディーゼル車対策を一層強化する必要があるという観点から、今国会に自動車NO_x法の改正法案を提出させていただいておりますが、この法案では、いわゆる粒子状物質を対象物質に加える、それから対策地域を拡大する、これは名古屋の地域でありますとか三大都市圏の一部を拡大するというところでございます。さらに、現に使用されておりますようなディーゼル車の排出ガス規制の強化ということを感じ込ませていただいております。これに加えて、平成十九年に予定しておりますディーゼル車の新車排出ガス規制強化を二年前倒しする、こういうことで十七年にその基準を達成するようにしようというのを考えております。

また、今国会に提出をいたしております自動車税制のグリーン化によりまして、古い自動車を新しい規制車へ代替促進していく、こういうことなどを通しまして、排出ガス規制の環境への影響等に対処してまいりたいと思っておりますのでござ

います。

○洲上貞雄君 どうか、こういう規制の問題については、やはり事業を円滑に進める上においても全国的な基準というのは大変必要なことであらうと思ひますから、東京都だけがそこを規制するということになつてもこれ非常に行政のあり方として私は問題だと思ひますから、積極的になんか進められることを御要望、再度申し上げておきたいと思ひます。

次に、戦略的環境アセスメント法の制定の問題についてでございますけれども、私ども社民党としては、いち早く環境保全や住民参加の観点からの公共事業のあり方の問題、事業を進めるに当たつての環境アセスはやる。ですが、事業を進める前の環境アセスというものが今の段階非常に重要ではないかというふうな思ひておるまして、私ども社民党といましては、いわゆる戦略的環境アセスメントという法案をつくつてはいかがか。

したがって、事業計画をする前の段階から環境アセスをきちとやつていく、そうすればその事業をやつていくことが悪いことかというところが判断できるではないかと。そういう観点から、こういう法案をつくるべきではないかというふうな考へておるところでございます。

例えば、現在問題になっております中海の干拓の問題、それから吉野川の河口堰の問題、そして今象徴的に話題になっております諫早湾の干拓事業の問題等、非常に大きな形でクローズアップされているわけでございますけれども、こういうことにならないように、先にそういう事業環境アセスというのをやることが大変必要ではないかというふうな思ひておりますし、公共事業の約八割を持つていふと言われる国土交通省として、こういう問題は積極的に進めることを通して住民からの信頼を得られる公共事業というものをやつていかなければならないのではないかと。思ひていふところですが、見解はいかがでございますか。

○国務大臣(属千景君) 今、戦略的環境アセスメント法のお話を洲上先生おっしゃいましたけれども、いわゆる戦略的環境アセスメント、これは事業に先立つ計画や政策の段階で環境への影響を評価するという仕組みでございますけれども、御存じのとおり、現在、事業の実施段階で環境影響評価につきましても環境影響評価法に基づきまして、現に実施しているところでございます。

けれども、計画の段階での環境への影響の評価につきましてもまだ実施されてない。計画段階での環境への影響の評価につきましても、まだ法制化されてないということが事実でございますけれども、我々国土交通省といたしましては、公共工事に関する国民あるいは地域の住民の理解を得るために、事業の計画段階においては、幅広く住民の参加そして情報公開を行うというそういう對話型行政を既に行っております。

そういう意味では、環境に特化した手続に至っては、御提案の戦略的環境アセスメントに関しましては、昨年の十二月閣議決定されました環境基本計画におきまして、現状での課題を整理した上で、内容、手法などの具体的な検討を行って国や地方の公共団体における取り組みの実績を積み重ねて、その有効性と実効性の検証を行うとともに、それらを踏まえまして、環境配慮のあり方に関するガイドラインの作成をつくるということがされておりますので、国土交通省としても、環境省と連携しながら、まずはガイドラインの作成というものの取り組みを行っているという現状でございますので、その次に来るのが、今、先生がおっしゃったような環境、戦略的環境アセスメント法だろうと思っておりますので、まず段階を踏まさせていただきますと思っております。

○洲上貞雄君 段階も必要でしょうけれども、越えることも必要だと思いますから、どうかひとつ急いでやっていただくようお願いを申し上げておきたいと思っております。

次に、二十一世紀にふさわしい住宅政策問題に

ついてお伺いをいたします。
ライフステージの変化に伴いまして、自由に住みかえができる、そして大量の良質の賃貸住宅、公団住宅というものを提供すべきではないかと、こういうふうにも思っているところなんです。とりあえず雨露しのげばいいというようなことから、当面住宅を供給しようというところから、やっぱりもう質の時代に变化をしているときだと私は思います。

したがって、二十一世紀の住宅政策をどのように考えられておられるのか。やはり今までの我が国の住宅政策というのは、農村から大量に都市部に人口が移動していく、間に合わないから当面の対策だけやってきているというのが今日までの住宅政策ではなかったか。非常にそこに住宅に対する貧困という問題が出てきているのではないかと、いうふうに思っているところでございます。住宅の政策と制度というものをやっぱり見直していくべきではないかと考えております。

したがって、二十一世紀にふさわしい住宅市場を形成すると同時に、このために非常に優良な住宅をどう提供していくかということもまた非常に大事なことで、住宅とあわせて都市の整備も必要ではないかというふうに考えておりました。都市基盤整備公団の運営の改善なども含めて、賃貸し制度、補助金制度のあり方の改善なども含めて、また住宅と公団とのかわり、人間が住んでいく環境をどう優良な環境にしていくかということなども含めて考えていくことが喫緊の課題ではないかというふうに思っているところでございます。

したがって、国土交通省として、これらの問題についての見解はいかがでございますでしょうか。

○副大臣(高橋一郎君) ただいま洲上先生から二十一世紀の住宅政策についてお尋ねがございましたが、今後の住宅政策につきましては、持ち家、賃貸を問わず、国民のライフステージにおける多様なニーズに対応できるように住宅ストックを整備することが重要だと考えております。このために、良質な持ち家の取得を推進するだけでなく、

て、従来より、公的主体による公営住宅、公団賃貸住宅等の供給を促進してまいりましたが、これに加えて補助、融資、税制により、民間活力を活用した優良な賃貸住宅の供給も重要だと考えております。

特に、中堅勤労者に対しては、特定優良賃貸住宅の供給を図るほか、高齢社会の進展に対応いたしまして、高齢者向け優良賃貸住宅制度を新たに創設することといたしております。今後とも、このような政策の方向を具体化するべく、今年十三日に閣議決定されました第八期住宅建設五年計画に基づいて、良質な賃貸住宅の供給を的確に進めてまいり所存でございます。

数的に申し上げますと、借家に係る主な施策は、平成十三年度計画戸数は四万七千戸、うち改善分が一万四千戸。高齢者向け優良賃貸住宅、これは新制度でございますが、これは平成十三年度計画戸数が一万六千戸でございます。そして、特定優良賃貸住宅、これは平成十三年度計画戸数は三万戸でございます。公団住宅は平成十三年度計画戸数一万五千六百戸。

こういうふうな状況でございます。第八期住宅建設五年計画におきます住宅建設戸数、総住宅建設戸数が六百四十万戸。持ち家が四百八万戸、借家戸数が二百三十二万戸。公的資金による住宅建設戸数は三百二十五万戸。持ち家が二百七十五万戸、それから借家戸数が九十五万戸、そしてその他の調整戸数が十二万五千戸。

こういうふうな数でございます。洲上先生が言われます公営住宅等は、借家が二十六万二千戸、高齢者向け優良賃貸住宅が十一万戸、公庫住宅借家が二十一万戸、公団住宅借家が十二万四千戸、こういうのが計画でございます。持ち家は公庫住宅が百九十七万五千戸、公団住宅が一千万戸でございます。

○洲上貞雄君 やはりこれから先の近代的な生活をしたいという上において、一人当たりの住宅面積の広さというのは大変重要なことだと思いますし、

バリアフリー化だとか省エネルギーの住宅も考えていただいて、優良などうかひとつ住宅を供給していただくことをお願い申し上げます。

次に、安心と安全な国土計画と防災計画についての見解をお伺いしたいと思います。

二十一世紀にふさわしく災害に強い日本の国土を築いていくためには、自然に働き、自然の豊かさに着目して最先端の科学的知見を生かした自然災害に強い国土をつくっていくかなければならぬと考えております。

このためには、やはり災害列島と言われている日本から防災先進国の日本になるためには、災害救助法を初め、防災それから救済、復旧・復興関係諸法令を再編成することも必要ではないかと考えております。また、自治体へ大幅な権限移譲も必要ではないかと思っております。関係住民の使い勝手のよい防災・復興行政に転換すること、それから危険地域の住宅地の買い上げや災害関係予算、これは救済、復旧・復興、防災の透明化をいたしまして、簡素化をすることを通して促進していくことが重要だと思いますが、やはり安心して安全な国土をどう計画をし、防災計画を立てていくかということは国民生活にとって最も重要なことでありますし、国土交通省としての見解をお伺いいたします。

○国務大臣(属千景君) 大変、昨年来あらゆる災害に見舞われまして、私もかなり走り回って現場を見てまいりまして、今、先生がおっしゃった災害に強い日本をつくるというその必要性を体験をもっと私は感じましたし、またそれに努めたと思いますけれども、今、先生がおっしゃいましたように、現在、関東あるいは近畿等で試行中の携帯電話によります洪水に対する情報提供を来年度は全国でこれを展開してまいりたいと思っておりますけれども、少なくとも今、先生がおっしゃいましたように、道路、河川等の公共施設を遠方からも監視、操作できるように公共施設管理用の光ファイバーの設置を進めていくということが、

平成十一年度末点検で少なくとも二万四千キロメートルとなっているんですね。

先ほど、先生が、都市基盤整備公団の体質も変えるべきではないかという御質問にお答えをしないかったんですけれども、少なくとも私はこの光ファイバーという点にしまして、三月の五日でございましたけれども、都市基盤整備公団の総裁にまでもらしまして、何としても都市基盤整備公団が賃貸住宅であるからこそ私は設備を、公団でなきゃできないということをしてくださいというのを申し述べました。

それで、今のこの光ファイバーの話で都市基盤整備公団にお願いして、賃貸住宅の中で、少なくとも毎年六千戸ずつ賃貸住宅を建て直しているんです。新築するのはもう当然のことですけれども、建て直しをするところにも全部下水道を通じて光ファイバーを設置していただきたいということを申し上げまして、賃貸住宅のために直接投資を公団が四十億円、約四十億円投資をしてくださいというので、これをお願いいたしました。

そして、通信事業者による民間の活力が出てくるのが二百三十六億円になるであろうと、約でございませうけれども。そして、利用の家庭の投資、あるいは光ファイバーを入れることによってテレビをかけたなりなんかという、そういう投資が約百六十億円になるであろうと試算しましたし、また、全国の民間の借家の皆さん方も、公団のあれがするんだつたらうちもしなきゃいけないという誘導効果というものもあるだろうということで、それも七百七十万戸の借家のうちの割と計算いたしまして、これも八百三十億円、約ということでございまして、総トータルで大体に生産誘発効果というのが二千五百二十億円になるのではないかと、これも私は、防災のためには本当に必要なことになりました。

そういう意味では、先生が言っていたいたように、私どもは本当に強い国土づくり、また緊急のときにお互いがこれによって連絡し合える。そしてハザードマップもそうでございますけれども、

も、私どもは有珠山のあの経験におきまして、もう十一台の無人の施工機械によります砂防の対策等々を設置してございませう。

これも私は大きなことだろうと思うんですけど、とにかく私ども押しなべて、今、先生がおっしゃいましたようなあらゆる手はずを通じて、私どもは国土交通省、気象庁も一緒でございますので、空からもそして下からも全部の情報収集をまず図りたいというふうに考えておりますので、先ほどの都市基盤整備公団の答えもあわせて施行して、皆さんにより有効に使っていただける都市基盤整備公団の住宅づくりと、そして災害に強い国土づくりに励んでいきたいと思っております。

○洲上貞雄君 交通基本法の制定問題と総合交通会計制度の創設の問題と生活交通の維持の問題について質問通告しておりましたけれども、時間でございますので、次回に譲らせていただきます。

○田名部匡省君 前回も一極集中排除の話をして、大臣の答弁をいただいたんですけれども、東京に人口が集中し過ぎる、それによってまた公共投資が物すごくされるというように、地方にも機能分散しようということ、東京一極集中排除だ。

大臣、IT社会が実現すると、おっしゃるとおり通勤しなくてもいいとかいろんな便利な点も出てくるんだろうと思うんですが、しかし、こうして東京を見ておると、一極集中排除というのはあれは言葉だけだったのかなと思うぐらい、いろんなことに手をつけないかなんなかっちゃっているんです。その負担は田舎にいる人たちが税という形で負担をしているんだという認識を持っていただきたいと、こう思うんです。

ただ、物資の輸送だけはITというわけにいきませんから、これは空港、鉄道、あるいは道路、船舶、こういうものに依存しなきゃならない。最近、八戸あたりでも、やっぱりおかしな行くと高く

つくから船で今度は輸送をするようにしようやという話が出てきているんですね。

私は前回も申し上げたと思うんですが、少子化、高齢化というのは、宮澤さんにも質問したんですが、日本というのはどういうふうに変わっていくんだらうと。去年のお年寄りの死亡率と出生率で計算してみると、今後、二十一世紀には日本の人口が四千何百万人とか五千万人になるという、新聞に出ておりましたかね。そうなるかどうかはこれは推計ですからわかりませんけれども、しかし、いずれにしてもそういう時代だということを踏まえてこれからいろんなことをおやりになろうという計画があります。

先ほど山内委員から公共事業の悪者論と。私も前回、悪者論でなくて、やるべきものと、延ばす、待たせようもの、やるべきものと、これからやっていたいかなきゃならぬということを申し上げました。四国に三本橋がかかって、これだつて費用対効果で見れば、これは本当に借金返せるのかどうか。青森でも、青森の木村知事が青森から北海道に橋をかけるんだといって最近はいくら張り切っているんです。大丈夫かなと思って、だれが走るのかな、幾ら私のかなということなんかよく検証して、大空空港でも何でも、利用がどのくらいで何年には返す、関空でもこう言いがら、さっぱりそのとおりいってなくてまた延ばすというようにやっていますね。

ですから、大臣は、この少子化、高齢化、これは住宅政策でも何でもそうですけれども、そういう時代に一体日本の国がどうなるとお考えになつたか、どういふものに手をかけていかなきゃならぬかというお考えをまずお聞かせいただきたい。感想で結構です。

○国務大臣(橋本聖二) 感想だけとなりますと、私は必ずしも先行き暗いということとは性的に嫌いなものですから、何でも私前向きでございますので。

私は、少子高齢化社会が来ても、先ほどもちらっと申し上げて失礼だったんですけれども、女

の方がおかげさまで八十四歳まで男よりは長生きいたしますので、元氣な女性はおじいちゃんに倒はらずと見てあげよう、そして自分の相手がなくなつて、亡くなった後はよそのおじいちゃんでも私たちは元氣で見てあげよう。

そして、私が行きました老人ホームで先生方に聞きましたら、扇さん、やっぱり一番元氣なのは女だよと、こうおっしゃいます。どうしてかという、おばあちゃん死ねまでおじいちゃん好きの人を見つかるそうでございます。あの人のためにというのはやっぱり生きがいになるそうでございます。そういう意味では二十一世紀、女性の方が長生きして女性の方が人数も多うございませうので、大変暗いと言われますけれども、女性はいつも希望を持って生きるといふことを老人ホームの皆さん方がおっしゃいますので、私はぜひ明るい希望を持った二十一世紀にしたい。

そのためにあらゆる方策を、今しなければならぬものと、あるいは中長期に国土づくり等々で計画しなきゃいけないものと選別をしながら、二十一世紀の幕あけに即しなきゃいけないもの、中長期のものとを分けて、我々は今、国会に籍を置く者がそれに対処する二十一世紀づくりをしたいと思っております。

○田名部匡省君 それはそのとおりで結構だと思ふんですが、負担する者がいるということ、常に何かやるといふとだれかが負担するんですよ。特に、青森はことしは大雪でして、最近何がはやっているかというところ、マンションがはやっているんです。お年寄りは除雪できませんから、自分のうちを持っていくと。そこで、アパートに住むと除雪しなくていいと。ですから、そういうところにはどういふことをするのかとかいろいろ考えて、しかも、今度何かやるといふと、今度は財投債を発行するんでしょう。大丈夫ですか、財投債。どうですか、これは泉副大臣が専門ですから、どう思いますか。

○副大臣(泉信也) 全く突然の御質問でございますが、財投債につきましてはやはりすべてが大

丈夫だとは言ひ切れない、私はそう思っております。

特に、これから財投機関債を発行できないようなところが財投債を受けていくというようなことは本来やっばりおかしいという思いを私は持っておりますので、これからの公共事業のあり方を含めましてきちんとした対応をしなければならぬ、このように思っております。

○田名部匡省君 率直に言っても私も難しいと思う。あんなに赤字出してまた三十年も先に延ばしてなんという、七十年も先だとかいうようなことを発表すると、それはとても我々は生きていませうから、ここにいる人たちは責任ない人たちが集まって議論しておるんですから。そうでしょう、国債だって六十年返済ですから、利息を払って、こし生まれた赤ん坊が六十歳で返済ですから、我々はもう関係ないんです。しかし、関係ない人たちがこれをいろいろやろうとするんですから、よほど後に問題を残さぬように対処すべきだと私は思うんです。

特に、最近政治家、私も政治家ですけども、目先のことにばかり何か追われているような気がしてならない。何か起きるとこれ、また次のことが起きるとこれと。こんなことばかり場当たり的にやっているのを見て、これは国民は不安に思わぬわけがないですよ。不審にも思われるし。この間、扇大臣、選挙があつても国民につらいことでも堂々と言える国会議員が何人いるかなんと言つて、私は大体言う方ですから、はつきり。ですから、どうぞ、おかしいことはいっぱいありますよ、我々見ておつて。

かつて私が議運の理事のとき、緒方さんが事務総長になる前、部長ぐらいでした。国会の車をなぐせと。送迎のバスなんかだつて一人か二人しか乗ってこない、高輪の宿舎から。タクシー券をやつて、それ以上使ったときは自分で払うといつてなくしたらどうだ、何をやっているんだと言つたら、衆議院と参議院と別々であつて、先生方が成田に行くときタイヤは大丈夫かどうか点検して

いると言つておる。そんなものはみんな官から民へと言っているでしょう、今、民に全部やればいいんです。ハイヤーも契約して、必要ならばそこから使つた方がいい、こう言つてやつたんですけれども、みんなに袋だたきに遭いまして、安倍会長に呼ばれて、おまえ余計なこと、細いこと言うなと言われて。しかし、細いことの積み重ねが、まあ経済成長のいい時代でした。今、そうでないでしょう。そういう時代に心の気持ちを切りかえて、一体今どうするのが我々の責任か、この認識を持たない。

高橋副大臣、あなたは役所出身でないですから、どうですか、あなたの目から見て、この国のやっていることはむだが多いという感じを持ちませんか。

○副大臣(高橋一郎君) 私が昔習った言葉に無用の用というのがありますから、万事むだだということとは言えないと思います。

先生は立派なネクタイをされていますが、ネクタイがなくなつて風邪引かないんですよ。個性を出してみんなと楽しく人生を送ろうというところにネクタイがあると困りますから。先生の御高説は十分わかりますが、無用の用で勘弁してお願いください。

○田名部匡省君 KSDの問題で、私も地元へ帰ると、入っている人たちが、あれを返してくれと言つたら返してもらえないだろうと言つておる。訴えろと言つておる。随分入っているんですよ。この間も千葉へ行つたら千葉でも言われまして、どこへ届けたらやめられるでしょうかと。おれに聞かれてもおれも困るということで、私は特殊法人とか公益法人の中に、あればかりでなく、KSDのようなものをもっとあるんじゃないだろうか、いろんなもの、国民を食い物にしているようなたぐいのものが、そんな気がしてならないですね。

自賠責の保険なんというの、強制加入で、これもまあいろいろやっておるようですが、なかなか難しいものだなと、払う側ともう側にする

ば。しかし、だれのためにあれをつくつたかというこの基本的なことを間違えると、払わない方に一生懸命回されたのでは、前にも、猫が飛び出して慌ててハンドルの切つたらぶつかった、これはだれの責任かと。まさか猫に責任を負わせるわけにはいかぬですけれども、しかし、ひきたくないと思つてとっさに切つた途端にぶつかったなんという気の毒なものはあるんですね。そういうものの判定なんかも非常に難しい、こう思つております。

補助金が支給されている法人、国からは三千六百億、四百三十四団体、都道府県で三千七百億、四千七百三十六団体ある、こう言われております。きょう、参考人で北海道局長いらつしやいますか。私、行政監視委員会で猪瀬さんに一遍参考人に来てもらった。この本読みましたか。

○政府参考人(林延泰君) 部分的に。

○田名部匡省君 部分的ですか。これは、北海道のことが随分書いてありましたが、これはそのとおりかどうか私もわかりません。これを読まれたんですね、北海道の開発局の。

○政府参考人(林延泰君) 私、全部読んでおります。週刊文春の書かれたものについては私読んでおります。

○田名部匡省君 よくこれだけ調べたものだなと思つて、これ一遍ちゃんと読んでみたらいんですよ。このとおりじゃなかったら反論してください。これを見た人はこのとおりだと思つていらっしゃるから。これを見て、私も、やっばり行政というのは、二重行政というのは本当にむだになるな、あるいは税金のむだ遣いにもつながる、こう思つて本を見たいんです。実際、どうですか。北海道開発庁にどのぐらいの人がおるんですか、わかりますか。

○政府参考人(林延泰君) 旧北海道開発庁所管の公益法人数は十法人でございます。そのうち、七法人に旧北海道開発庁出身者が役員として就任……

○田名部匡省君 開発庁にどのぐらいの人がおるんですか。

○政府参考人(林延泰君) 約九十名です、開発庁九十名、それから、現地の実施する支分部局として北海道開発局がござりますが、ここが約七千名おります。

○田名部匡省君 ここに財団法人北海道開発協会があると伺っているんですが、あるかないかと、あるとすればそこにはどのぐらいおりますか、理事長以下の役員ですね、天下っている。

○政府参考人(林延泰君) 財団法人北海道開発協会は、その行う事業が北海道内に限られているというところで、北海道知事が監督する公益法人でございます。また、国家公務員法上、公益法人への再就職制限に係る制度もないため、何名かの旧北海道開発庁出身者がこれらの、この公益法人に勤務しているというところは承知しておりますが、これら法人の全体の役員構成等について正確に把握しているわけではございません。

○田名部匡省君 公益法人は道庁でやっているのかどうかわかりませんが、いずれにしても開発局から、ここが仕事を受注しているんですね、これ見ると、百三十億、申告利益が六千七百万。その仕事は直接協会が出資しているのかどうか。これを見ると丸投げだ。この開発協会出資の子会社で北協サービス、北海道連絡車管理とか、これ何か車の会社でしような、北協施設サービス、それからまたさらに八割出資の子会社に北海道公共補償研究センター、その子会社、つまり孫会社ですよ、北開補償技研、これら五社の役員に二十二名全員開発局のOBが行っている、こう書いてあるんですが、この辺はわかりますか。

○政府参考人(林延泰君) ただいま私お話しさせていただきましたように、繰り返しになります、法人の全体の役員構成等について正確に把握しております。

○田名部匡省君 KSDも何がどうなっているかわからなかったと。天下った人が役所から行っているものですから、もうさつぱり調べもしないと

いうことから起きたんですね。やっぱりきちつと把握して、私は何も私が調べたの言っているんでなくて、猪瀬さんがこう書いてあるから、これを見たとして、どうだか、減ったかふえたかぐらいのことは把握しておく必要があるんじゃないですか。

しかも、その財団が出資している子財団というのがあって、北海道道路管理技術センター、豊田トンネルのあの崩落事故直後に開発局から五千五百万、岩盤調査を依頼され、これがまた天下り十人のセンターの仕事は休日のパトロール業務の委託、四十億の受注があったと、ほとんどが下請に丸投げですと、こういうことが書いてあるんですよ。

今度、行政監視委員会で猪瀬さんに来てもらって、あなた方と一緒に聞いてもらって、こうこう書いてあるがこれどうかと聞きますから、きっちり調べておいていただきたいと、こう思うんです。これ見ただけでもこれは本場にひどいなと。

今、私がなぜこんなことを言っているかというと、敵しい時代には敵しいようにやっぱり我々しなきゃならぬですよ、民間と同じように。家庭だって苦しいときは切り詰めますよ。子供を大学に一人入れるといったら相当金がかかりますから、その分は浮かせなきゃならぬでしょう。だから私は、そういう気持ちで我々政治家が持つていなきゃならぬし、役所もそういう気持ちを持たなきゃならぬ。

私は、高速道路、空港の着陸料も高いといつて亀井善之君と委員会でもやり合ったことあるんですけども、それから船舶についても、今はどうなっているか、これも後から調べて項目出しますから。南米のペルー、チリから八戸港に運ぶ料金と、そこから揚げた荷物を六百メートルの工場に運ぶ料金のどっちが高いかと聞いたんですよ。六百メートルの方が高い。

私は、高速道路、空港、みんな必要でしょう、これ。しかし、借金をして、その借金はどこからするかといえ、我々の郵便貯金、簡易保険、年

金でしょう。それは利息払ってもらいますよ。それを財投の資金として借りて、工事をやって赤字を出して、返す金を、料金を上げたんですよ、そこを運ぶ野菜でも魚でも米でもリンゴでも、こういう衣類でも、運ぶのはだれが出すかというと運送会社ですよ。自分で自腹切りませんから、荷物に上乗せをして、そうして町に並んだものはだれが買うかといったら国民ですよ。結局、最後は国民が負担しているんですよ。これは空港だってそうでしょう、着陸料が高い。こんな世界で高い国はないと。これだつてやっぱり借金の返済のために、乗る人に乗っているんですよ、料金を。二百人乗りで九十五万も取られたら、一人五千円ぐらいずつ切符代高く買っているんですよ。

借金してつくったところは赤字を出して、私たちが預けたお金が、財投の資金で貸して赤字を出して、今度はこっちから税金をどんと取られて一般会計で三兆円も補てんしておつたら、もうかっただことになっていないでしょう。であれば、消費税一%ぐらい上げてこれこれつくりますと、国民の皆さんいいですか。つくつたら後はゼロにする、ただにすればいいんですよ。この方が、利息は払わないだけでも、子供や孫に負担かけないだけでもいいと思わないですか。

だから、そういうふうに情報を公開して、国民も、やっぱり受益者負担というのはあっていいんですよ。そのかわり幾ら負担ですよということをやちゃんと言ってやるような、こんな時代になっているんだと私は認識しているんですよ。全部が、月給から取られるのが税金でなくて、あつちこつちで払うのも税金みたいなものでしょう。どうですか、泉副大臣。

○副大臣(泉信也君) 最終的に、国民が負担をしなればならないということは先生おっしゃる通りだと思えます。

今、幾つか例に挙げられました高速道路であれ空港であれ、それは先生御承知の上でおっしゃっておられるわけでございませうけれども、すべてが現在生活をしておる者が負担をする必要はない、

次の世代に部分的にその資産を引き継いでいくわけですから次の世代にも払っていただくとうい、その考え方が基本にあるというふうに私は思っています。

ただ、今日のものもろの社会資本の整備がその原則にのっとってすべてなされておるかどうかが、余りにも崩れておるのではないかと趣旨で先生の御意見があったんだらうと思います。

私も、国土交通省、大きな社会資本整備を担当させていただいてありますが、時代の変化がございまして、また国の大きな財政の赤字ということもございまして、これからしっかりと見直ししていくべきところは見直していきたいと考えております。

○田名部匡省君 時間がないのでこの程度にさせていただきますけれども、この間も大臣、新幹線と在来線の話をしましたよね。北海道―東京、青森とまらない貨物というのはいっぱい建っています。沿線は鉄道のそばにうちがいっぱい建っています。東北町とか上北町とか、あの辺行くと。通るたびに夜中がたがたがた、このぐらいいか離れていないところに寝ているわけですから。ああいう人たちが、それは貨物は必要だと、二割ぐらいいは青森県のものも運んでいくんだからと思つて我慢しているんだらうと思う。しかし、それにしても、たった二割しか通らない鉄道をどうしてこんなに負担させられるのかなと。

この問題はもうちょっと真剣に、受益者負担の原理でいけば、売る北海道と買う東京の人はいささか負担してもいいようなものだけれども、さっきの答弁にもあったように、確かに次世代のために必要だというのはあります。しかし、その中でも今は本当に限られたものにしておいて、もう大抵、不便な状況は大分我慢すればできるところまで来ているわけですから、経済成長がこんなときと違うというときにはどうするかという考え方でやっていただきたい。

岩手県と青森県とスタイルが違ふんですよ。青

森県は上下分離。あつちはそのでなくて、将来赤字になるからというんで、もう一括県がぼんと金を出すと。料金だつてまさか違うというのをおかしいし、県境がすぐですから、私のところから。こういうのも一体どうするかということも含めてもう一遍、余り負担させぬようにするにいい知恵がないかということなんかも考えて、いい案を出していただきたい、こう思います。

時間です、大臣、今の問題についてどうすればいいかというのをもうちょっと検討、地元の見解もよく聞いて、全体の中でどうあるべきかというところも御検討いただきたいと、こう思うんですが、どうですか。

○国務大臣(扇千景君) 私は、今、田名部先生のお話を聞いていて、まさに私が日ごろ言っていることの集大成というものを御質問いただいたなと思っております。

それは、私もいつも申し上げておりますことは、昨年、与党三党による公共工事の中止というものをいたしました。少なくとも、あの与党三党による百八十七の事業中止をいたしました。これは公共工事のむだ遣いではないかという、あるいはまた進捗していないということ、これは戦後初めてのことでございまして、百八十七の事業中止ということ。けれども、私はこういう時代だからこそこれはしなきゃいけないと。

ただ、中止といつても、私たちは組上に上りましたこの事業を、全国の今まで推進して協力していただいた地方の皆さん方に事業評価監視委員会、これ三百の皆さん方に三カ月を、百日です、ね、百日かけて御審議いただいて、この評価に基づいて百八十七を中止させていただいたということもございまして。

また私は、今、先生がおっしゃいましたように、今の日本の公共事業のあり方を考えますと、まさに世界に伍していけるためには二十一世紀型にしなきゃいけないというのは、私も口を酸っぱくして言っております。

まして、先生が今、事例を出されましたけれど

も、国際空港の着陸料の高さ。御存じのとおり、成田は九十八万四千円、そして関空は九十万八千五百円でした。そして、一番安いイギリスに至っては七万八千円で同じ飛行機が降りられる。この格差はどうすればいいのか。そして、先ほども関空の第二期工事のお話が出ましたけれども、果たしてそれがまた今度着陸料の高さにはね返らないのか、これ安くていいものか。そういうことも私は、基本的に何としても二十一世紀型にしなければならぬというのを、私は大臣に任命されてから言い続けております。

先生は、青森から運ぶ物が高いとおっしゃいましたけれども、私はいつも申し上げておりますのは、岩手から百キロの物を横浜へ送るのに運賃が、陸送したら千四百九十円。その同じ荷物を横浜から北米へ送ったら千五百円。この流通の高さというものをどう克服していくか。でなければ日本に物が来ない、日本の物も外へ出せないという、この物流コスト一つとってみても二十一世紀型のランドデザインをつくらなければ、私は二十一世紀の日本というのは先行き不安だということになりますので、今、先生がおっしゃいましたあらゆること、特に国土交通省は陸海空でございますので、そういう意味ではあらゆる二十一世紀型のランドデザインをなるべく早く示させていたでいて、また一つの案だけではなくて、一つか二つ、できますれば三つの案を出して先生方に御議論いただいて、そして確かなランドデザインを早期につくりたいというのが私の希望でございますので、ぜひまたお知恵をおかしいただきたいと思っております。

○田名部匡省君 終わります。

○戸田邦司君 自由党の戸田でございます。

今までのいろいろな議論がありましたので、なるべく重複しないように心がけて御質問申し上げます。実は、先日の当委員会におきまして、私は与党三党の緊急経済対策について御質問申し上げました。扇大臣からの御答弁、お伺いしております。

この緊急経済対策ぐらゐ政府がどう扱うのかかわらないものはありません。財務大臣はこれで補正を組むなどということは考えていらっしゃらないようなことを言っておられます。まさか、今から補正を組むと言ったら、今の予算がこの参議院で検討されているときですからとてもそんなことは言えないということはおわかりですが、それじゃ緊急経済対策とは何ですか。いやいや、それは今から検討するんです。特に、税についてはまだ税調でやっていないからどう扱うになるかわかりません。

自民党の中でも、この間ちょっと聞いておりましたら、若手の石原伸晃議員などは、これは総務会でも検討していない、全然話を聞いたことがないという中で出ている緊急経済対策というものがどうありまして、私この中身を本気になってどれをどこまでやるのか全く今までの議論を聞いていてわからない。とすれば、本気でやる気があるのかどうか。本気でやる気があるとなれば、今のこの予算を修正しなければならぬ、あるいは補正を出すとか今から言わないとならない。

予算の審議中にいろいろ補正の話が出て、それで予算が上がった途端に、補正は組まないとやっておきながらすぐに補正に取りかかった、こういうことだであるわけですから、その辺は正直にお申し出になられたらよろしいんじゃないかと思っております。その辺について私はこれ以上どう言うつもりはありません。

ただ、一つだけ大臣に認識を改めておいていただきたいことがあります。先日の答弁の中で、税の問題に關しましてはこれは勝手に税を変えることができないし、戸田先生も自由民主党におられましたからよく御存じですけれども、私、自由民主党にいたことありません。これは御訂正いただきたい、そう思っております。いずれにしましても、何が何でもよくわからない対策であるわなというのが私の認識だということを申し上げてきょうの質問に入らせていただきます。通告してない問題もござります。

まず第一に、阪神・淡路大震災にかかわることでありまして、実は先日、石原都知事と話をしておりました。大都市の防災、特に地震災害対策について一番問題になるのは木造密集住宅地域とかそういうところ、これを大々的に変えないとならないんじゃないかと。恐らく、阪神・淡路と同じぐらゐの規模の地震が東京都に起これば相当の死者が出る。ある程度のシミュレーションが出ているから数値は御存じだろうと思いますが、そういう犠牲者が見込まれている。

そこで、そういう木造密集住宅地域を整備するとなりますとこれは住んでいる人々の同意を得ないとならない、これが難しいんだと、もう本当に絶望的です。と、こう言っておられました。が、こういうことについてはこれからどういうふうに考えていったらよろしいんでしょうかね。

○国務大臣 扇景君 今、戸田先生がおっしゃいましたように、失礼いたしました。答弁の中で自民党のことを御存じだとおっしゃいましたけれども、失礼いたしました。先生は新進党ですか、最初が。私は自分が自民党だったもので、つい長いおつき合いなので昔から御一緒なんだと思つて、失礼をいたしました。

今のお話でございますけれども、私は日本じゅうどこでも災害があり得るという、そういう基本的な理念をまず持たなければいけない、そう思いました。そして、私は阪神・淡路大震災のときも、私神戸出身でございますから現地に行き、またこの間の、ことしの一月十七日の六周年のメモリアルデーにも私は参加させていただきました。

そして、今東京の例を先生は例えてというふうにおっしゃいましたけれども、私はこの間も石原都知事にお昼休みお電話をいたしまして協力をお願いいたしました。それは、六本木の旧防衛庁跡、あれは隣の公園を含まして約十ヘクタールあります。あれは東京都内に残された唯一の広大な約十ヘクタールでございます。

それで、私は東京都知事に、私たちも努力しませんが、あれを切り売りしないでください、

あれを細かく刻んでしまったものでは何もならない。あの十ヘクタールを少なくとも新しい構想のもとに、新しい都市構想のもとに、私は防災地区も含め公園も含め住居も含め、あらゆるランドデザインをつくって有効な約十ヘクタールの土地利用をしましょうと。

また、御存じのとおり、全日空のところは何と言ふんですか、あの場所は。(「アークヒルズ」と呼ぶ者あり) いや、地名が。アークヒルズというのはわかってはいますけれども、あそこ地域の開発とか、あるいは六本木のテレビ朝日跡の広大な開発、あれは六百軒の居住が立ち退いております。一つも裁判が起ってありません。

私は、それを考えてみましたが、東京のあり方というものをみますと、皆さんにああいうふうにランドデザインを見せて、この地域はこういふふうになるんですよと一軒一軒御説明申し上げて、あの六本木地区は六百軒が一人も裁判を起こさないで全部立ち退きになってあれだけ広大なところの開発が進んでおります。その開発するところには、耐震性も含め、あるいは環境も含め、水も流し、そしてヒートアイランド現象を少なくしようというので、ビルの上には緑をつくり、そして川を流すことによつて川の両サイドは五百メートルずつ温度が一度下がるといふ、こういうことも全部含めての都市計画をしております。ですから、私が東京都知事をお願いしましたことは、ああいう大事な場所を、利用を大事にしよう。

それともう一つは、日本橋を、何とか上の高速道路を地下に回そうと。そして、日本橋というのは起点なんです。この日本橋を皆さんに見ていただければ、あれは文化財なんです。文化財が高速の下で、懐中電灯でなきゃ日本橋と書いてあるのが見えないんです。今、それは困るというところで石原都知事にもお願いをして、あれは何とか高速道路を地下に潜らせていくように、日本橋を、やっぱり文化というものを大事にしようということもお願いいたしました。

そのように、東京都だけではなく、東京都一つとってみても、まだまだしなければならぬこと、そして、その地域では特別に容積率の緩和というものをいたしております。それは容積率緩和をしたのは、今のアークヒルズもそうでございます、そして愛宕ビルもそうでございます、そしてあの浜町通りにあります明治座、あれも容積率を緩和いたしました。そういうふうには、都市の開発のために容積率を緩和して、その空き地を公園にするなり、もしものときに避難所に使うという、そういうトータル的な都市のあり方というものをぜひ知事と一緒に考えていくということが我々の大きな役目であろうと思います。それが万全ということはありません。完全に皆さん方の命を助けるなんておがましいことは言えませんが、一つのできる限りの手だてとしてはそういうふうにしていきたいと。長くなると悪いので、土地収用法のことに関しては改めて申し上げたいと思います。

○戸田邦司君 住民の相当なインセンティブを引き出さないとならないということでありますから、国も相当真剣になって、また地方自治体と連携して、双方真剣になって取り組まなければならぬ問題かなと、こう思っております。

阪神大震災関係につきまして考えてみますと、同じような事故がほかのところで起こった場合にどれぐらいの改善が見られているかということを考えてみると、なかなか難しい問題もあります。

例えば交通の問題。これは、交通規制をどのようにするかということについて相当検討は進んでいるようですが、そのとおりに進まない。だれが一体責任を持つかと、そういうところがきちっとしていないところがあると思います。前の委員会ではFEMAの話をしました。大臣は、何千人もの人を抱えているわけにいかない、こうおっしゃいましたが、私は仕組みの問題ではないかと思っております。どこが一体責任を持って、そういうコントロールをしていくかというところではないかと思えます。

交通問題はさておきまして、阪神・淡路のときに一番問題になったといいますが、人命救助のために大きな問題になりましたのは病院の電源の話です。

今の東京都のそういう病院その他の非常電源、どうなっているか、私は詳細には存じ上げません。しかし、あのときに問題になりましたのは、大体、病院はそういう緊急の場合のために発電機を備えております、ディーゼルエンジンですね。これが全部だめになったんです、あのとき。何がだめになったかといいますが、冷却水がだめになった。冷却水については、神戸あたりでは相当の手当てをしたと、こう言っておりますが、東京都の場合にはまだそういうチェックがなされていないんじゃないかと思いますが、そういう点を含めてこれから御検討いただきたいと思いますが、いかがお考えでしょうか。

○副大臣(泉信也君) 阪神・淡路の震災のときにいわゆる傷を負われた方々の手当てが十分にできなかったというところは、私も反省材料として承知をいたしております。

その中で、今特に病院の非常電源のお話がありました。一応、建築基準法では、いわゆる病院、ホテル、百貨店等、不特定多数の方が一定規模以上お使いになるものについては予備電源を設けるということとは明記をしておりますので、そのような仕組みはきちんと整備がされておると思います。

ただ、先生御指摘になりました冷却水がどう確保されておるかということについては、恐縮ですが、調べておりません。これは大変重要な御指摘でございますので、あわせて調べて、いずれ御報告をさせていただきます。

○戸田邦司君 一度チェックされたらよろしいんじゃないかと思えます。病院もさることながら、コンピュータの電源もあるんですね、重要拠点のコンピュータの電源。二〇〇〇年問題であれほど大騒ぎしたわけですが、重要なコンピュータが電源がなくなってしまうというように、

だっけ起こり得ないことではないわけですが、ですから、一度きちんとお調べになられてはいかがかと、お願いしておきたいと思えます。

それから、これは私、常日ごろから心配事の一つなんです、水路部の関連の問題になります。日本列島が海図上というのか、地図上、その位置がずれていると。私、聞いてみましたら、古い海図には、ずれていますよと書いてあります。できるだけ早くその海図を新しくしていついて、ただあと二年ぐらいかかりますということでしたが、まあ重要な水路その他から変えておられるんだらうと思えます。これは今、位置を出すのに、沿岸航法をしているときは沿岸を見ながら走っているというふうなことから、それほどのことにはならないかもしれませんが、夜間、暗礁があるところとかそういうところでは、五百メートル違うと大分違いますね。

それから、今、大抵の船はGPSを備えておりまして、GPSも、いいかげんと言ったら怒られますが、精度の悪いGPSですとみな注意して航行することになります。今はGPSの精度が物すごく上がってきておりまして、ディファレンシャルGPSと言ってありますが、こういうったものを使うと本当に精度がメートル単位になってくる、もっと精度の高いものはセンチ単位になってくると。

そういうようなGPSを持っているわけですから、チャートとGPSだけで航行するようになります。チャートが間違っているというかチャートが違っていますよと書いてあるとしても、それをとつた場合に誤る場合だってあるわけですから、これ何とかできるだけの早急機会に全部修正していただけるようにお願いしたいと思っております。いかがなものでしょうか。

○国務大臣(扇千景君) 私も先日説明を聞きまして、愕然としたんですけれども、私どもの国が四百五十メートルずれているというのには私は思いもしてませんで、初めて聞いた話でしたし、見せられましてその図面の四百五十メートルのずれというの

でびっくりしたのが事実でございます。

けれども、今、先生がおっしゃいましたように、特に先生は海の男でいらつしやいますから、海図ということでは特に御関心があるうと思えますけれども、関心があるうとなかろうと、今おっしゃいましたように、例えばここは危ないよという危険地域が四百五十メートルずれているということになりますと、それは危険地域に、暗礁に乗り上げるようになりますので、これは大変なことだと思えますので、できる限り早い時期にすべからく四百五十メートルのずれを直すように、そして皆さん方に安心して航行いただけるように、あるいは皆さん方になるべくそれが早く手元に届くようにということ、連絡方法と改良方法については促進するように私からも申し上げておきたいと思えます。

○戸田邦司君 今は便利なものがありまして、チャートが電子チャート化して、小さなこういうディスプレイでチャートをプロットしていきけるようになっていくわけですね。私の船なんか遊びの船ですけれども、自動航路をちゃんといかけてくる。私は今、そのお話を聞くまでは位置がずれているなんて、信じて疑わなかったわけですが、これは大変だと思いましたので申し上げました。

次の問題は、これは私の要望でありますので聞いていただければよろしいんですが、実はそういうようなことで座礁した船があるんです。遊びの船です。夜間でしたからGPSで位置を出して、それで座礁してしまつた。四百五十メートル違うから座礁したかどうかは定かではありませんが、それで、海岸の岩の上のし上がってしまった。

自分たちで乗っていた船で、オーナーもそれは仕方なかったなと言っているんですが、海上保安庁での取り調べが非常に長いんですね。これは刑法に触れる艦船没罪とか行路往來妨害罪というのがあります、それにかかわるのできちっと取り調べて送検しないとならない。送検されて罰金取られたやつがいるんです、私の知っている

人に。

それで、車で田んぼにおこちたらどういふことになりましかといたら、それは何にもありません。自損事故で、ばかなやつがいるもんだとっておしまいだ。モーターボートとかヨットでそういうことになることは時間がかかるんです。実に熱心に取り調べます、どうしてか。免許証の有無はもちろんのこと、それは当然のことですが、実に長い時間がかかって、それで最後は、きちんとした裁判をやるなんてことはありませんが、簡易裁判か何かで罰金を取られる。オーナーも仕方なかったなと言っている。自分たちが深く反省している。自分の船でもあったと。それでも罰金取られちゃう。そういう仕組みが本当にいいのかどうか。なぜ罰せられなければならぬか、間違えてね。自分の船です。砂浜にぶち上がった。もつと小さな船なら砂浜で引き揚げちゃうんですよ。小さな船は砂浜に揚げてますから。引き揚げられないやつは時々レーン車なんか持ってきて持ち上げたりしていますが、やはり取り調べを受ける。その境がどうなっているのか理屈がよくわかりませんが、一度御検討いただけませんか。大変に困った問題ではあるんですよ、事故を起こしたときに。お願いいたしておきます。

それから、先ほどから大分、バリアフリーの問題がありました。それで問題は、この前のバリアフリー法は駅とその周辺について整備するという事になっておりますが、歩道橋の問題がありまして、これは前に質問したときに、エレベーターをつけたり緩斜面にするとか、そういうことでお年寄りでも乳母車を引いた人ものようなことをおっしゃっておられました。私が見る限りではそういう歩道橋、横断道がない、信号がない、何百メートルも歩かないとならない、そういうところの歩道橋でやはり障害者、お年寄りは非常に困難があると思われま。

これも希望ですから申し上げておきますが、やはりそういったところの整備も早急に検討して進

めていただけないか、こう思っております。よろしいですか、その点。

○国務大臣(橋本聖二) 先日先生からバリアフリーの御質問がございまして、その後私も努力いたしております。これで万全とは言えませんが、まだまだ必要ですけれども、道路の交通上の、構造上のバリアフリー基準を制定しまして、特に歩道橋に先生がこの間おっしゃいましたようにエレベーター等の構造の基準を初めて盛り込んだというところでございます。今まではこれがございまして、利用の多い経路につきましては、段差の解消あるいは幅の広い歩道の整備とあわせて、歩道橋へのエレベーター等の設置を積極的に進めるといふのを今行っております。

具体的には、まず平成十二年度の道路関係事業では、歩道橋を新設あるいは改修する六十二カ所のうち、四十二カ所についてエレベーター等を設置させていただきます。そして、残る二十カ所につきましてはスロープをとにかく設置するという事で、これも工事を終えております。

歩道橋のバリアフリー化を今後も推進していくという事をしておりますけれども、例えばエレベーターの設備につきましては一基当たり四千万円程度の費用を要するという事でございまして、これも予算化するというのがなかなか大変でございます。利用頻度等のプライオリティーを勘案しまして、重要度あるいは重点地区を決めまして順次整備させていただきたい、そのような今の現状でございます。

○戸田邦司君 大変前向きな御答弁をいただいたとおりです、相当整備が進んできているということも理解しております。どうかこれからも一生懸命整備を進めていただきたいということだけ申し上げておきたいと思ひます。

次に、高速道路の自動料金収受システム、これは大臣も御存じのとおり、日本での採用というのは非常におくれましたね。おくれた原因は何なんですかね。香港あるいはヨーロッパ、北欧を見ま

しても相当前からやっているんです。もし、そのおくれた理由がわかりましたら教えていただきたいと思ひます。

○副大臣(高橋一郎) 今、先生からノンストップ自動料金支払システムのおくれということの御質問ですが、ETCにつきましては、平成十二年四月から千葉地区を中心とした五十四カ所の料金所においてモニターの方法によって試行運用を開始いたしました。

そして、順次運用箇所を拡大しながら、通信機能の精度の向上や利用者の挙動、なれの確認等を行ってまいりましたが、この試行運用において、ETC専用レーンへの一般車の誤った侵入とか、それから電波反射による通信エラー、これなどがございまして、当初は必ずしも予想していなかった事象が発生しましたので、その発生原因の調査分析を実施いたしました。そして、ETCレーンへの案内の改善や電波吸収材の設置等、必要な対策を講じて、さらにその効果の検証に時間を要した、こういうことが理由でございます。ですが、この試行運用を踏まえまして、本年三月三十日から、現在試行運用を行っております千葉地区を中心とする首都圏の一部料金所及び沖縄自動車道等の一部料金所、計六十三カ所の料金所において一般の方々に対するサービスを開始することとなっております。

ちなみに申し上げますと、今後は、本年夏ごろに三大都市圏の一部料金所におきまして、本年秋ごろを目途に全国で約六百カ所の料金所において利用可能となるようサービスを拡大してまいります。また平成十四年度末には、首都高速道路、阪神高速道路の全料金所を含む全国の主要な料金所約九百カ所の料金所において利用が可能となるようにサービスを拡大していく予定としております。

全国的には千三百ぐらいの料金所がございまして、交通量によりまして、以上の問題の点を勘案して九百カ所を一応予定している、こういうことでございます。

○戸田邦司君 時間もありませんのでこれ以上申し上げませんが、私は、そもそも開発がおくれた、開発がおくれたのは、開発されたものを採用しようとしなかった、それでよかった。それ以上話を聞きたいということでしたら私はいつでもお話し申し上げますが、そういう事情があった、それがおくれた原因、私はそういうふうに理解しております。

時間もありませんので、これで終わります。○島袋宗康君 二院クラブ・自由連合の島袋宗康でございます。最後の質問で重複するかもしれませんが、よろしくお願ひしたいと思います。

まず、政策テーマについて説明されておられる中で、少子高齢社会への対応としてバリアフリー社会の形成を実現するとか、その一環で住宅のバリアフリーを推進するとかされております。また、高齢者向けの優良な賃貸住宅の供給など総合的な高齢者住宅政策の展開を行うとしておられます。

そこでお伺ひいたしますが、現在、住宅のバリアフリー化はどの程度進んでおられますか、そして高齢者向けの優良な賃貸住宅はどの程度供給されておるか、さらに今年度の供給計画はどのようなふうになっておりますか、お尋ねいたします。

○政府参考人(三沢真君) まず、バリアフリー住宅の数でございますが、これは平成十年の実態調査でございますけれども、全体の住宅ストックの約三割、戸数で申しますと百十六万戸につきまして、これはバリアフリーの場合の定義として、手すりが設置されている、それからもう一つ、段差が解消されている、この三つを備えたものをバリアフリーと一応呼んでおりますけれども、百十六万戸がその三つを備えた住宅となつていてという統計でございます。

なお、これにつきましては、今回の住宅五カ年計画の中で、この三つが整った住宅については二〇一五年までに全体のストックの二割まで上げるという目標で住宅整備を推進することとしており

ます。

それからもう一点、高齢者向けの優良賃貸住宅が現在どのくらいまで供給されたかということでございます。これは平成十年からの予算措置として、予算制度ということで高齢者向け優良賃貸住宅制度を行ってきたわけでございますが、十二年度までに約九千二百戸の供給がなされたというふうに見込んでおります。

これにつきまして、今国会に高齢者の居住の安定確保に関する法律というものを提出させていたしまして、これに基づきまして、いわばその法律上の制度として民間活力等を活用した高齢者向け優良賃貸住宅制度というのを創設することによりまして、これに基づきまして、平成十三年度は一万六千戸、それから平成十三年度から十七年度の五カ年間で十一万戸を供給するという計画になっております。

○島袋宗康君 平成十三年度予算においては、国土交通省発足に対応して融合・連携施策を一層強力に推進し、予算の重点化を図るなど、省庁統合のメリットが発揮できる分野に重点的に配分することとされているとことでありますが、具体的にはどのような分野にそれは具現しているか、お尋ねいたします。

○政府参考人(岩村敬君) 平成十三年度国土交通省関係の政府予算案におきましては、今、島袋先生御指摘のとおり、国土交通省の統合のメリットを生かすための交通、そして町づくり、さらには防災等の各種の分野での連携施策の推進に重点的な措置を行っているところでございます。

具体的に申し上げますと、平成十三年度国土交通関係予算案によりまして、総額の伸び率はゼロでございます。そういう中で、一つ交通の分野では、鉄道駅等交通結節点の機能強化といたしまして、国費を対前年一・三〇倍に伸ばしております。また、ボトルネック踏切対策等、都市部の交通混雑の解消につきましては、国費を一・一七倍にふやして案をつくっているわけでございます。また、空港、港湾、そして道路等の連携強化によ

る物流の高度化、マルチモーダル交通体系連携整備事業と申していますが、これを創設することによりまして、国費ベースで一・一七倍にふやしているわけでございます。また町づくりの分野では、港湾関連事業と都市関連事業の連携ということで国費を一・五二倍に、また防災の分野では、火山災害対策の推進ということで国費を一・二八倍にふやしているというふうなことで、今幾つか例示を挙げましたが、重点的な予算配分を行っているところでございます。

これらの施策等につきましては、今後強力に推進することによりまして、国民に対して、皆様に對しまして質の高い施策をより低いコストでより早く提供していく、そういう所存でございます。

○島袋宗康君 公共事業の効率的、効果的な執行や事業の透明性の向上を図るため、費用対効果を含めた事業評価の厳格な実施を行うとされておりますが、それはどのような手法、仕組みで実施されるのか、お尋ねいたします。

○政府参考人(岩村敬君) 国土交通省におきましては、公共事業の効率性、そして透明性の向上を図るため、平成十年度より、新規採択時の評価、また実施中の事業についての再評価を行ってきるところでございます。また新規採択時には、費用対効果分析を初めといたしまして、事業の必要性について総合的な評価をしているわけでございます。また、実施中の事業の再評価につきま

しては、事業の進捗状況、地元の意向の変化などの事業をめぐる社会経済情勢等の変化、そして事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、さらにコスト削減や代替案立案等の可能性の有無等、さまざまな視点からの評価を行いまして、事業の継続、中止等を決めることとして行っているわけでございます。

また、評価の実施に当たりまして、学識経験者などから構成されます事業評価監視委員会を設けて、意見を聴取するとともに、評価結果等につきましては公表するということをいたしております。

まして、客観性そして透明性の確保に努めているところでございます。また、十一年度からは、事業完了後の事業の効果等の確認を行ういわゆる事後評価を試行的に実施しているところでございます。

今後とも、事業評価の、負担の改善を図ることによりまして、公共事業の効率性、透明性のなお一層の向上に努めてまいりたいと考えております。

○島袋宗康君 コストの削減を行うというふうな御説明でありますけれども、それは具体的にどのようなコスト削減ということになるのか、ひとつ御説明願いたい。

○政府参考人(岩村敬君) 公共事業のコスト削減でございますが、平成九年の四月に関係閣僚会議で決定されました公共工事コスト削減対策に関する行動指針に基づきまして、平成九年度から十一年度までの三年間にさまざまな施策を実施してきてました。そして、直接的な工事コストにおきまして政府全体でおおむね一〇％の削減を達成したところでございます。

そして、引き続きコスト削減を進める必要があるというところで、昨年の九月に新たな行動指針が閣僚関係会議で決定されたところでございます。新しいコスト削減におきましては、十一年度まで行った削減、すなわち直接的な工事コストの低減、これだけではなくて、ライフサイクルコストの低減、さらには社会的コストの低減などの観点も加えて総合的なコスト削減に取り組むこととしたところでございます。

今申し上げたことの具体的な内容でございますが、直接的なコスト、工事コストの低減では、材料が多少ふえたとしても施工の手間を減らすことにより価格が最小になる設計方法に改めることとか、民間の創意工夫による提案を生かす入札契約方式、V E方式と呼んでおりますが、等を採用することなどがございます。また、新たに採用する視点でございますライフサイクルコストの低減では、構造物の耐用年数を長期化すること、また

社会コストの低減では、ライフサイクルの推進また環境負荷の低減を図ること、こういったことを具体的に方策を立てましてコスト削減に努めてまいりたいというふうな考えているところでございます。

○島袋宗康君 地方のニーズをより一層的に反映した公共事業の執行を図ると言っておられます。その際に留意すべきは、地方のニーズというのはしばしば地元利害の対立を生じている場合が多いわけでありまして、その調整や適否や優先順位等についてはどのような方針で対処されるのか、お尋ねいたします。

○政府参考人(風岡典之君) 公共事業の実施に当たりましては、国土において各地域が担うべき役割というものを踏まえながら、その地域が抱える問題点あるいは社会資本整備の水準、そういうものを十分見ながら、国民生活の質の向上とかあるいは経済の活性化に資するような事業に重点的に投資をしているわけでございます。

しかし、個別事業の実施に当たりましては、先生今御指摘いただきましたように、同じ地域間で意見を異にするような事例ということも考えられるわけでございますけれども、私どもとしましては、早期に調整を図る観点から、社会資本の整備の計画段階から幅広く住民の参加だとかあるいは情報の公開とか、そういったことに努めているわけでございます。

具体的には、都市計画の決定段階における住民の意見の反映だとか、あるいは河川の整備計画策定段階における住民の意見の反映、あるいは道路のバイパス計画等におきましてもP I等を実施するということのようなことを実施しているわけでございます。

いずれにしましても、公共事業の実施につきましては、もちろんすべての住民の意見を取り入れることができるわけではないわけでございますけれども、できるだけ事業の早期の段階から住民の意見を反映できるように取り組み、こういうこと

について今後も進めていきたい、このように考えております。

○島袋宗康君 IT革命の推進についてこの中で述べておられますけれども、その中で、地理情報システム、GISの整備、普及の促進について触れておられますけれども、これはどのようなシステムでどのような目的に供されるのか、お尋ねいたします。

○政府参考人(岩村敬君) 地理情報システム、GISでございますが、このシステムは、電子化された地図、それと人口とか資産などの位置に関するデータを組み合わせる、そういうことによりましてコンピュータ上で情報の検索や処理、また解析を容易に行うことができるようにするシステムでございます。

このシステムはどういうところで利用価値があるかと申しますと、一つは、行政分野におきましては、防災計画を策定する際に地理情報システムは非常に有効でございます。また、市民の生活分野におきましては、最近大変普及してきておりますが、カー・ナビゲーション・システムに代表される経路案内、道案内などでございます。また、ビジネス分野におきましては、出店計画の策定など、こういったいろいろな目的に利用ができるわけでございます。

具体的な整備の状況でございますが、国土地理院におきましては、このシステムの基盤となります電子地図、電子地図と申しますのは、数値で、コンピュータの中でデジタル化して記録されるわけでございますが、この電子地図が平成十三年度までに日本全国の整備が完了する予定でございます。こうなりますと、一般向けにインターネットで提供が行えるというふうになりまして、これによりまして地理情報システムの整備、普及に積極的に取り組んでいくことになるというふうに思っております。

○島袋宗康君 環境問題への対応について述べておられる中で、きれいな水、豊かな水を目指して水循環系の健全化について触れておられます。ま

た、調査研究等の推進の中で、世界規模の水危機への対応、水の有効利用方策の検討にも言及されておられます。

我が国は、比較的水に恵まれた国でありますけれども、将来の水の需給関係については万全な状況であるのかどうか、その辺についてお伺いいたします。

○副大臣(泉信也君) 世界的に水の逼迫が問題になっておりまして、先ほどもこの委員会で話題に出ましたように、二〇〇三年には京都、琵琶湖を中心に世界的な取り組みをしております世界水フォーラムを開催しなければならぬというような事態に至っております。

ただ、我が国に關しまして申し上げますならば、これまで水資源開発を積極的に進めてきたというところが一つバックにありまして、水の供給能力は比較的順調にふえてきた。一方で、一人当たりの水の需要と申しましょうか、水の消費量がかつてのような急激な伸びを示すことがなくなってきたおるといことがございまして、全国的に見ますと厳しい水不足の状況はないというふうに考えております。

しかし、気象状況の変化、最近では少雨化傾向というふうなこともございまして、地域によって偏在をするというふうなことがございまして、それぞれ地域の状況をにらみながら、今後とも水利用の安定性の向上あるいは水資源の有効活用、水資源の開発、そうしたことを丹念に進めていく必要があると考えておるところでございます。

○島袋宗康君 二〇〇三年に我が国では世界水フォーラムというふうなことを計画されているようでありまして、その対象国としてはどういう国々が参加する予定でありますか、その辺、もしわかりましたらお尋ねします。

○副大臣(泉信也君) 二〇〇三年という時期でございまして、まだ正確な参加国は確定いたしておりません。ただ、国連でも取り上げられておりますよう

に、大変大きなテーマでございまして、少なくとも世界各國から百カ国以上の関係者に御参加をいただけるのではないかとこのように考えております。

○島袋宗康君 今の計画は世界的な問題になると思いますので、ぜひ我が国でこういった水の問題をどうするかというふうなことに、真剣に議論していただきたいというふうに希望しております。

それから、最後になりますけれども、都市基盤整備について述べておられます中で、空港、港湾と道路等の連携の強化による物流の高度化と交流の円滑化等に取り組むこととされております。

我が沖繩県における物流の拠点空港としては那覇空港がありますが、これは航空自衛隊との共用空港である点など、不便をかこつてしまつて困っている状況にあります。そこで、我が県ではかねてより、那覇空港滑走路の沖合展開など、その規模と機能の拡大強化が県民の強い世論となっております。政府に対しても県側から再三再四この空港の拡張問題について要請があるというふうに思っていますけれども、大臣、これはどのようにお考えでしょうか。

○国務大臣(扇千景君) 島袋先生から、いつも沖繩に対する熱い思いを委員会等々で伺っております。私も胸を打たれる思いでございますし、何とか沖繩の皆さん方により快適な生活をしていただくように我々も努力しなければいけないというのをいつも啓発されておまして、私もだんだん先生に洗脳されてきたと思っておりますけれども、これはいいことだと思つて、沖繩への熱い思いと一緒に伝わつてまいりまして、特に今、先生がおっしゃいました沖繩の那覇空港に關しましては、沖繩地域の振興にとりましては本當に重要な拠点になりつつあります。また、既に年間十一万回を超えて、また利用者は一千万人を超えるという数字になりました。また、国内の貨物の物流の取り扱いに關しましては、十五万五千ト

ンという全国の第四位になっております。

そういうことを一つ見ましても、沖繩における那覇空港の重要性、また、皆さん方の要望にこたえて、私も要望いただいておりますので、そういう意味では、こうした状況の中での那覇空港におきます長期的な航空需要への対応の展開につきまして検討するために平成十一年度から所要の調査を既に実施しております。

なおかつ、これは現状では自衛隊と調整を行い、現行の三千メートルの滑走路で旅客、貨物ともに需要に対応できる沖繩の振興の観点や、あるいは離発着の回数も着実に増加しているということから、政府としまして、那覇空港への今後の展望について、これは重要に、そして重きを持って調査し、あるいは皆さん方の御要望にこたえるような計画の調査の結果が出るということをお私たちは考えておりますし、お地元から、沖繩展開による平行滑走路の建設を早期に進めていただきたいという切なる御要望も私もいただいておりますので、できる限り早い時期に調査結果をいただいて私どもも結論を出していきたいと思っておりますので、前向きに検討させていただいている現在でございます。

○島袋宗康君 沖繩県にとって、将来の振興策について空港の整備というのは大変重要な施策だと思いますので、今、大臣おっしゃるように、前向きに検討されるというふうな御答弁でありますので、心強く、いいお土産ができたと思つて安心しておりますので、ぜひ近い将来着工していただくように要望いたしまして終わります。

○委員長(今泉昭君) 以上をもちまして、平成十三年度一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算中、国土交通省所管及び住宅金融公庫についての委嘱審査は終了いたしました。

なお、委嘱審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○委員長(今泉昭君) 御異議ないと認め、さよう

決定いたします。

○委員長(今泉昭君) 次に、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案及び新産業都市建設促進法等を廃止する法律案を一括して議題といたします。

政府から順次趣旨説明を聴取いたします。副国土交通大臣。

○国務大臣(扇千景君) ただいま議題となりました踏切道改良促進法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

交通事故の防止及び交通の円滑化を図るため、政府といたしましては、昭和三十六年に制定されました踏切道改良促進法に基づき、踏切道の立体交差化、構造改良あるいは踏切保安設備の整備を進めてきたところであります。本法に基づく踏切道の改良は、五カ年間に改良すべき踏切道を指定して行われるものであります。昭和四十一年度以降、七度にわたって改正され、改良すべき踏切道を指定することができる期間が延長されてまいりました。

このような措置により、踏切事故件数は逐年減少傾向を示しているものの、平成十一年度においても依然として四百六十五件の踏切事故及び二百九十二名の死傷者を生じており、引き続き強力に踏切事故防止対策を講じる必要があります。また、交通遮断量の著しく高い、いわゆるボトルネック踏切が全国に約一十カ所存在しており、その早期解決が緊急の課題となつているところであります。

このような趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第でございます。

次に、この法律案の概要につきまして御説明を申し上げます。

第一に、踏切道の改良措置を講ずる期間を平成十三年度以降さらに五年間延長することとしたしております。

第二に、地域の実情を反映した踏切道の改良を

進めるために、都道府県知事が関係者の意見を聞いた上で、国土交通大臣に対して本法に基づく踏切道の指定をすべき旨の申し出を行える制度を創設することとしたしております。

第三に、踏切道の改良の円滑かつ確実な実施を促進するために、鉄道事業者と道路管理者が協議して、立体交差化計画または構造改良計画を作成するに際し、その協議が調わなかった場合の措置として、鉄道事業者または道路管理者からの申請に基づいて、国土交通大臣が裁定する制度を創設することとしたしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同いただきますようお願いを申し上げます。

次に、新産業都市建設促進法等を廃止する法律案の提案理由につきまして御説明を申し上げます。

新産業都市建設促進法等につきましては、昭和三十七年の全国総合開発計画で打ち出された拠点開発構想を具現化した法律であり、制定以来四十年近くを経過し、国土の均衡ある発展と国民経済の発達に相応の成果を上げてきたものの、この間の我が国をめぐる社会経済環境が大きく変化したことにより、近年その意義が失われつつあります。

こうしたことから、平成十一年三月の第二次地方分権推進計画において、法律の廃止を含めた技術的見直しを行うことが既に閣議決定されているところであります。

また、平成十一年九月に国土審議会の意見を求めた結果、平成十二年十二月、内閣総理大臣に答申され、現行計画の終期である平成二十二年末をもって新産業都市建設促進法、工業整備特別地域整備促進法、新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律を廃止するとともに、法律の廃止に伴う影響等諸問題に対する適切な配慮が必要であるとの意見をいただいたところでございます。

この法律案は、このような閣議決定及び答申を踏まえ、上記三法を一括して廃止するとともに、法律の廃止に伴う激変緩和のための経過措置を講ずるものであります。

このような趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第でございます。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、新産業都市建設促進法、工業整備特別地域整備促進法及び新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律を廃止することとしたしております。

第二に、上記三法の廃止に伴う経過措置として、地方公共団体が平成十三年三月三十一日までに着手した事業について、地方債の発行及び利子補給並びに国庫補助負担率のかき上げを今後五年間継続して実施すること、また、平成十三年三月三十一日までに設備を増設した者について、地方公共団体が不動産取得税、固定資産税の不均一課税をした場合に、それに伴う減収額の一部を地方交付税により補てんすることとしたしております。

その他、これらに関連いたしました、所要の規定の整備を行うこととしたしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(今泉昭君) 以上で趣旨説明の聴取は終了しました。

両案に対する質疑は後日に譲ることとしたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後五時四十分散会

三月十六日日本委員会に左の案件が付託された。
一、国民の暮らしを守るため公共事業を生活密着型に転換することに関する諸願(第四三四

号)(第四三五号)

第四三四号 平成十三年三月五日受理
国民の暮らしを守るため公共事業を生活密着型に転換することに関する諸願

請願者 大阪府高槻市別所本町一七ノ一〇
ノ五七六 秋山裕子 外四千九十九名

紹介議員 緒方 靖夫君
この諸願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第四三五号 平成十三年三月五日受理
国民の暮らしを守るため公共事業を生活密着型に転換することに関する諸願

請願者 愛知県豊橋市山田二番町九四ノ七
伴昭子 外四千九十二名

紹介議員 筆坂 秀世君
この諸願の趣旨は、第二二二号と同じである。

三月二十一日日本委員会に左の案件が付託された。
一、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案
一、新産業都市建設促進法等を廃止する法律案

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案
踏切道改良促進法(昭和三十六年法律第九十九号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項中「に従い、平成八年度」を「に該当する踏切道のうち、平成十三年度」に、「含む」を含む。以下同じ。又は保安設備の整備」に、「踏切道についてを」のものについてに改め、同条第二項を次のように改める。

2 都道府県知事は、当該都道府県の区域内に存する踏切道であつて前項の国土交通省令で定める基準に該当するもののうち、平成十三年度以降の五箇年計画において立体交差化、構造の改良又は保安設備の整備により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方

法を示して、同項の規定による指定をすべき旨を国土交通大臣に申し出ることができる。

第三項中「又は前項」を削り、「その旨を、当該鉄道事業者（軌道経営者を含む。以下同じ。）及び道路管理者（前条に規定する道路の管理者をいう。以下同じ。）又は当該鉄道事業者を」とを「立体交差化又は構造の改良に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者及び道路管理者並びに第二項の規定による都道府県知事の申出があつた場合においては当該都道府県知事に對し、保安設備の整備に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者及び同項の規定による都道府県知事の申出があつた場合においては当該都道府県知事に對し、その旨を」とに改め、同項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

3 都道府県知事は、前項の規定により第一項の規定による指定をすべき旨の申出をしようとするときは、あらかじめ、立体交差化又は構造の改良に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者（軌道経営者を含む。以下同じ。）、道路管理者（前条に規定する道路の管理者をいう。以下同じ。）及び関係市町村長の、保安設備の整備に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者及び関係市町村長の意見を聴かなければならない。

第三項に次の一項を加える。

3 都道府県知事は、前項の規定により第一項の規定による指定をすべき旨の申出をしようとするときは、あらかじめ、立体交差化又は構造の改良に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者（軌道経営者を含む。以下同じ。）、道路管理者（前条に規定する道路の管理者をいう。以下同じ。）及び関係市町村長の、保安設備の整備に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者及び関係市町村長の意見を聴かなければならない。

5 都道府県知事は、前項の通知を受けたときは、関係市町村長に對し、その旨を通知しなければならぬ。

第三項に次の一項を加える。

5 都道府県知事は、前項の通知を受けたときは、関係市町村長に對し、その旨を通知しなければならぬ。

4 都道府県知事は、前項の規定により第一項の規定による指定をすべき旨の申出をしようとするときは、あらかじめ、立体交差化又は構造の改良に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者（軌道経営者を含む。以下同じ。）、道路管理者（前条に規定する道路の管理者をいう。以下同じ。）及び関係市町村長の、保安設備の整備に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者及び関係市町村長の意見を聴かなければならない。

4 都道府県知事は、前項の規定により第一項の規定による指定をすべき旨の申出をしようとするときは、あらかじめ、立体交差化又は構造の改良に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者（軌道経営者を含む。以下同じ。）、道路管理者（前条に規定する道路の管理者をいう。以下同じ。）及び関係市町村長の、保安設備の整備に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者及び関係市町村長の意見を聴かなければならない。

下に「であつて保安設備の整備に係るもの」を加え、同項を同条第八項とし、同条第二項中「前項」を「第一項」に改め、同項を同条第七項とし、同条第一項の次に次の五項を加える。

2 前項の規定により協議する場合において、鉄道事業者と国土交通大臣以外の道路管理者との協議が成立しないときは、当該鉄道事業者又は道路管理者は、国土交通大臣に裁定を申請することができる。

3 国土交通大臣は、前項の規定による申請に基づいて裁定をしようとする場合においては、当該鉄道事業者及び道路管理者の意見を聴かなければならない。この場合において、当該道路管理者は、意見を提出しようとするときは、道路法第十三条第一項の指定区間外の国道にあつては道路管理者である地方公共団体の議会に諮問し、その他の道路にあつては道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならぬ。

4 第二項の規定により国土交通大臣が裁定をした場合においては、第一項の規定の適用については、当該鉄道事業者と道路管理者との協議が成立したものとする。

5 国土交通大臣は、前条第一項の規定による指定であつて立体交差化又は構造の改良に係るものうち、鉄道と国土交通大臣が道路管理者である道路とが交差している場合における踏切道についての指定をしたときは、あらかじめ当該指定に係る鉄道事業者の意見を聴いて、立体交差化計画又は構造改良計画を作成するものとする。ただし、国土交通大臣が立体交差化計画又は構造改良計画を作成する前に、鉄道事業者と国土交通大臣との間に立体交差化計画又は構造改良計画の作成について協議が成立したときは、この限りでない。

6 国土交通大臣は、前項の規定により立体交差化計画又は構造改良計画を作成するときは、鉄道の整備及び安全の確保並びに鉄道の事業の発達、改善及び調整に特に配慮しなければならぬ。

6 国土交通大臣は、前項の規定により立体交差化計画又は構造改良計画を作成するときは、鉄道の整備及び安全の確保並びに鉄道の事業の発達、改善及び調整に特に配慮しなければならぬ。

い。

第五項中「又は道路管理者」を「及び道路管理者又は鉄道事業者」に改める。

附則

（施行期日）
第一条 この法律は、平成十三年四月一日から施行する。

（経過措置）

第二条 この法律の施行前にしたこの法律による改正前の踏切道改良促進法第三条第一項又は第二項の規定による踏切道の指定は、この法律による改正後の踏切道改良促進法第三条第一項の規定に基づいてしたものとする。

（地方自治法の一部改正）
第三条 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）の一部を次のように改正する。

別表第一 踏切道改良促進法（昭和三十六年法律第九十五号）の項中「第四条第二項」を「第四条第七項」に改める。

新産業都市建設促進法等を廃止する法律案

新産業都市建設促進法等を廃止する法律案

次に掲げる法律は、廃止する。

一 新産業都市建設促進法（昭和三十七年法律第百十七号）

二 工業整備特別地域整備促進法（昭和三十九年法律第百四十六号）

三 新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律（昭和四十年法律第七十三号）

附則

（施行期日）

第一条 この法律は、平成十三年四月一日から施行する。

（新産業都市建設促進法の廃止に伴う経過措置）

第二条 この法律の施行の日（以下「施行日」という。）前に、この法律による廃止前の新産業都市建設促進法第三条第二項又は第四条第一項の規定により指定された新産業都市の区域内において製造の事業の用に供する設備を新設し、又は増設した者について、地方公共団体が同法第二十二條の規定により不動産取得税又は固定資産税に係る不均一の課税をした場合における地方交付税法（昭和二十五年法律第二十一号）第十四條の規定による当該地方公共団体の基準財政収入額の算定については、なお従前の例による。

（工業整備特別地域整備促進法の廃止に伴う経過措置）
第三条 施行日前に、この法律による廃止前の工業整備特別地域整備促進法第二条第一項に規定する工業整備特別地域内に於いて製造の事業の用に供する設備を新設し、又は増設した者について、地方公共団体が同法第十一条の規定により不動産取得税又は固定資産税に係る不均一の課税をした場合における当該地方公共団体の基準財政収入額の算定については、なお従前の例による。

（新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律の廃止に伴う経過措置）
第四条 この法律による廃止前の新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律（以下この条において「旧特別措置法」という。）第二条に規定する事業であつて平成十三年三月三十一日までに着手したものの財源に充てるものとして発行を許可された地方債に係る利子支払額に対する利子補給については、同条並びに旧特別措置法第六条及び第七条の規定は、なおその効力を有する。この場合において、旧特別措置法第二条中「平成十二年度」とあるのは「平成十七年度」と、「各年度（その年度が平成十七年度以後の年度となる）ときは、平成十七年度まで」とあるのは「各年度」とする。

2 旧特別措置法第三条に規定する特定事業であつて平成十三年三月三十一日までに着手したものに係る経費に対する国の負担又は補助につ

2 旧特別措置法第三条に規定する特定事業であつて平成十三年三月三十一日までに着手したものに係る経費に対する国の負担又は補助につ

いては、同条から旧特別措置法第七条までの規定は、なおその効力を有する。この場合において、旧特別措置法第三条中「平成十二年度」とあるのは、「平成十七年度」とする。

(産炭地域振興臨時措置法の一部改正)

第五条 産炭地域振興臨時措置法(昭和三十六年法律第二百十九号)の一部を次のように改正する。

第十二条第五項中「新産業都市建設促進法」を「新産業都市建設促進法等を廃止する法律(平成十三年法律第 号。以下この項において「廃止法」という。)による廃止前の新産業都市建設促進法」に、「工業整備特別地域整備促進法」を「廃止法による廃止前の工業整備特別地域整備促進法」に、「新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律」を「廃止法附則第四条の規定によりなおその効力を有することとされる旧新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律」に改める。

(首都圏、近畿圏及び中部圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する法律の一部改正)

第六条 首都圏、近畿圏及び中部圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する法律(昭和四十一年法律第一百四十四号)の一部を次のように改正する。

第六条第一項中「新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律」を「新産業都市建設促進法等を廃止する法律(平成十三年法律第 号)附則第四条の規定によりなおその効力を有することとされる旧新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律」に改める。

(農業振興地域の整備に関する法律の一部改正)
第七条 農業振興地域の整備に関する法律(昭和四十四年法律第五十八号)の一部を次のように改正する。

第四条第三項中、「新産業都市建設基本計画、工業整備特別地域整備基本計画」を削る。
(農村地域工業等導入促進法の一部改正)
第八条 農村地域工業等導入促進法(昭和四十六年法律第百十二号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項中「新産業都市建設促進法(昭和三十七年法律第百十七号)第三条第四項の規定により指定された新産業都市の区域及び工業整備特別地域整備促進法(昭和三十九年法律第百四十六号)第二条第一項に規定する工業整備特別地域並びにこれらの区域に類する工業開発区域で政令で定めるもの」を削る。
第四条第三項中、「新産業都市建設基本計画、工業整備特別地域整備基本計画」を削る。
(沖縄振興開発特別措置法の一部改正)
第九条 沖縄振興開発特別措置法(昭和四十六年法律第百三十一号)の一部を次のように改正する。

第五十五条第一項中、「新産業都市建設促進法(昭和三十七年法律第百十七号)」を削る。
(北方領土問題等の解決の促進のための特別措置に関する法律の一部改正)
第十条 北方領土問題等の解決の促進のための特別措置に関する法律(昭和五十七年法律第八十五号)の一部を次のように改正する。

第七条中「については、」の下に「新産業都市建設促進法等を廃止する法律(平成十三年法律第 号)による廃止前の」を加える。
(国土交通省設置法の一部改正)
第十一条 国土交通省設置法(平成十一年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第七条第二号中、「新産業都市建設促進法(昭和三十七年法律第百十七号)、工業整備特別地域整備促進法(昭和三十九年法律第百四十六号)」を削る。

平成十三年四月三日印刷

平成十三年四月四日発行

参議院事務局

印刷者 財務省印刷局