

騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案及び海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案の以上九案を一括して議題といたします。

九案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますので、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。

○木村仁君 おはようございます。自由民主党の木村仁でございます。自民党・保守党を代表いたしまして、提案されております特殊法人等改革に係る九つの法律案につきまして質疑を申し上げます。

この特殊法人等の改革というのは、もう既に長い歴史を持っているのだろと思う。平成九年に、具体的には、行政改革推進審議会の最終答申で特殊法人等を改革しようという明確な意思が打ち出されました。十三年の六月には特殊法人改革基本法というものが制定されました。小泉内閣がスタートいたしましてから更にこの流れが強められたのは当然でございますが、昨年十二月には特殊法人整理合理化計画が決定をされて、そして一つの首尾一貫した考え方の下に改革が進められていくわけでございます。

既に昨年の四月からは役所に付随しておりますいろいろな機関が多くの独立法人という形になったことは御承知のとおりでございますが、このたび初めて九つの法律案によって七つの独立行政法人ができ、また一つの地方行政法人、そしてあと二つ民間法人になると、こういうことのようにございます。

ところが、その間、先行七法人と言われました道路関係四公団、そして都市関係の二つ、金融公庫、それから石油公団、こういうものが先行改革事例として小泉内閣によって宣言をされたわけでありますけれども、これはもう御承知のとおり、七人の道路関係公団民営化推進委員会がちゃんと信じられないような議論を今進められておられる。また一方では、三つの空港につきましては、今朝の新聞にも出ておりましたが、国土交通省の

諮問機関であります交通政策審議会の航空分科会が三つの国際空港、すなわち成田新東京国際空港、関西国際空港、そして建設中の中部国際空港をそれぞれ三つの民間法人と申しますか、民営にしようというような方針を打ち出されるように聞いております。

この間、国土交通省としてもやはりいろんな議論を重ねられてこの九つの法案を提出されてこれらと思えますが、基本的に国土交通省は特殊法人改革問題についてどのような基本的スタンスで取り組んでこられたか、そしてこの九つの法律案を出すに至った経緯、そして、これからまた非常に大きな問題を抱えておられるわけでありまして、今後の展開の在り方、今後の見通しについて、これはまず大臣から所信をお伺いいたしまして、自余の問題につきましましては副大臣以下の皆様に御答弁をいただきたいと思っております。また、折に触れて大臣からの御答弁ありますれば大変幸いに存じますので、よろしくお願いいたします。

○国務大臣 扇千景君 特殊法人改革に関します国土交通省の基本的な取組というお話でございますが、私が趣旨説明させていただいたとおりでございますけれども、今回の特殊法人のこの改革に関しましては、国土交通省といたしまして、特殊法人が二十一、そして認可法人が四ということで合計二十五法人になりますけれども、これは昨年末に、既に木村議員におかれましては国土交通省政務官として本当に御協力いただいて、このまともにも大変御努力賜って、お知恵もいただきまして、そして御努力もいただきましたことに感謝を申し上げます。ながらも、このまともに関しましては木村議員に大変お力添えをいただいて、そして昨年末の整理合理化計画というものの策定に当たりまして、本間に住宅金融公庫等の所管法人に関しましては先行して改革していくという、トップランナーになろうというようなことで大変御努力いただき、これをまとめてきたところでございますので、そういう意味では、私たちは各特殊法人の事

業、またその組織にわたりまして完全に相当踏み込んだ内容に私たちは見直しを行ってまいりましたし、また、今申しました昨年の暮れの合理化計画には、今般の改革全般にわたるものに関しましては総理からトップランナーになれと言われましては別としまして、最大限努力をし、そして牽引した使命を果たそうという意思の下に国土交通省としてはこの案に取り組んでまいった次第でございます。

また、国土交通省挙げての今回の計画的かつ総合的な特殊法人等の改革を推進するために、整理合理化計画の閣議決定直後、直ちに私たちは省内に特殊法人の改革推進本部というものを設置いたしております。その設置しました改革推進本部で、これを活用しまして整理合理化計画に取り込まれた事業を着実にあるいは確実に実施しようというこに、今国会に七法人の今回の独立行政法人と三法人の民営化のための九法案を提出させていただいたという経過でございます。

今後私たちは残された法人につきましてもより引き続いて、特殊法人の改革のトップランナーと言われて努力してまいりましたけれども、たり得るような今後の努力もしていきたいと考えております。

○木村仁君 大臣に政務官時代のことを言及されますと、非常に働きが悪いと言ったので内心じくじたるものがあるわけですが、私は今回提案されました九つの法律案、非常によく決断をされてすばらしい内容だと思います。とりわけ、東京地下鉄株式会社が成立していくということ、あるいは日本下水道事業団が独立行政法人でなくて地方共同法人に位置付けられたこと、これは私は大臣の非常に大きな御勇断だというふうに考えております。

九つの法案につきましては私自身は全く異論がないのですが、ただ国民一般はこの特殊法人改革、特殊法人というのは要するに経営責任が不明確であるとか、あるいは事業経営は非常に

非効率で仲間うちでまあまあやっていっているのではないのか、不透明性が高いとか、あるいは組織、業務の自己増殖性といいますか、自分のエンパイアビルディングというんですか、自分の帝国をそれぞれ作って心地よくやっているとあるところとか、あるいは常に責任を問われるところになると各省庁の顔色をうかがい、責任を転嫁し、あるいは指示を仰ぎながら自立性のない経営をしてきたのではないかと、そういうことをやっぱり国民は考えているんじゃないかと。どう思いますか。

そこで、ただ単に特殊法人等が独立行政法人になり、民間法人になっていくだけでは国民を十分に納得させることができないと、私はそういうふうに思うのであります。

そこで、この一つの問題のポイントとして、特殊法人等を改革するに当たってはこの事務を、今までやってきた事業を徹底的に見直ししてみよう、そしてスリム化すると、しかも徹底的にスリム化し、そして本当に必要で、しかも独立行政法人なり民間企業できちっと処理することが適当であるという事業を選んで改革を進めていこう、そういう一つの大きな眼目があったのではないかと、思います。

そこでお問い合わせいたしますが、今国会に提出されております法案によって措置される七独立行政法人、三民間法人、このそれぞれについて、概括でよろしゅうございますから、一体どのような部分について事業の見直しを行ったのかということ、時間を掛かるといけませんので簡単に結構でございますから、御答弁をいただきたいと思っております。

○政府参考人(安富正文君) 今、委員の方からお話がございましたように、今回の特殊法人の改革に当たりましては、新たな時代にふさわしい法人業務の在り方ということはどういうものかということ、必要な業務の効率化とか、あるいはスリム化をどのように図るべきかという観点から相当踏み込んだ事業の見直しを行ってまいりました。その際、基本的に独立行政法人化するものとい

いわゆる民間法人化するもの、この区別の基準をどうするかということですが、第一に、事業の採算性が高くてかつ国の関与の必要性が乏しいもの、あるいは民間的な企業経営による事業によって効率的な事業が実施できる法人、これは基本的に民間化しよう。それから、廃止、民間化はできない事業ですが、国の関与が必要性が高く公共的な法人については独立行政法人化しようということ、いろいろな形で検討してまいりました。

この法人につきまして、特に独立行政法人化する法人につきましては、特に十四年度予算においても十三年度に比べて二割方事業費を削減するというふうな形でスリム化の努力を行いましたし、それから法人の業務の中身につきましても、例えば水資源機構につきましても新たなダムの新規開発事業は行わないとか、あるいは自動車事故対策機構につきましてもいわゆる療養センターの業務はできるだけ完全に民間委託化するというふうなことで業務のスリム化を図っております。さらに、役員数等につきましてもできるだけ最低の役員数でやるということで約三七％の削減を図っておりますし、給与等、退職金についてもそれぞれ削減を図るということで業務のスリム化を図っております。

この独立行政法人化につきましては、今後更に民間事業の事業手法とかあるいは経営戦略のノウハウを取り入れまして、それぞれの独立行政法人がそれぞれの立場で業務の効率化、サービス水準の向上を図ることが期待できるのではないかと、さらには外部評価とかあるいは公表といったようなことを通じて国民の目にも触れるような形になっていくのではないかと考えております。

○木村仁君 通告してあります質問からちょっと順番を入れ替えていただきたいと思います。特殊法人が経済的、財政的に政府に重くおら下がつてきたのではないかと。本来ならば自分の力で採算

を取り経営していかなければいけない、それがために身を削るような経営の努力が必要なのところを、国の補助金、交付金なりあるいは財政投融資を比較的低利に安易に借りれるというようなことから経営が緩んでいたのでないかと、こういう観点があるかと思ひます。

そこで、この平成十四年度の予算編成において、かなり荒っぽい私どもは思ひましたけれども、特殊法人向け財政支出を一般会計、特別会計を通じて一兆円を目標として大胆な削減を図る。十四兆円何の交付金等が出ていた時代でございますから、一兆円といえば小さいとも言えますが、個々の団体からすれば相当大きな金額であったと思ひます。これが最終的にどのような形で削減され、本当に一兆円の目標が達成されたかどうかということは必ずしも国民には明らかになっていないように思ひます。

そこで、全体のことは別といたしまして、国土交通省関係の特殊法人等、全部で幾つぐらいあったですか、六十近くあったんでしょかね、それも教えていただきたいと思ひますが、非常に重要な部分だけで結構ですから、どういうところに切り込みというのか、削減が行われたのか、そして今後はどういふふうになっていくんだらうかと。今の段階、ここに出てくる段階では、民間法人になるものを除けば、おむね引き続き政府の財政支援はあるというふうには私は理解しておりますが、それで正しいのでしょうか。十四年度の状況と今後の若干の見通しをお願いいたします。

○政府参考人(安富正文君) 平成十四年度の予算におきます特殊法人向け財政支出につきましては、先ほどお話がございましたように、平成十四年度の予算編成の基本方針に従ひまして、特殊法人等整理合理化計画を踏まえて財政支出を削減してまいりました。具体的には、所管特殊法人等の事務事業等の抜本的な見直し結果等を反映するという形で、さらには徹底したコスト削減とかあるいは重点的な投資などを図るということで、具体的には日本道路公団への財政支出をゼロにする

いうことを始めとしまして、所管二十八法人に対して財政支出を前年度に比べ三千五百五十三億円、約二六％でございますが、これを削減し、総計九千九百三億円という形の、この二十八法人について財政支出がなっているわけでございます。それから、ちなみに国全体では、先ほど一兆円ということがございましたが、対前年度一兆一千億ということで削減がなされていると聞いております。

○木村仁君 いま一つの観点は、特殊法人等に係る役員その他の職員の人事の問題でございます。これも、国民は、ほとんどの役員が関係省庁からの天下り人事ではないか、そして辞めるときの給料を保障され、ぬくぬくとやっているとはいか。例えば、地方公共団体の場合であります。私も見ておりますと、第三セクターに天下りと申しますか、退職してから行く場合も、年金差引き方式と申しまして、うまく年金が削減されないような限度の報酬を決めて、公務員在職時代とバランスを取るような工夫をして経営を安定させようという努力をしていることが多いでございまして、国の場合にはほとんど、次官であれば次官級の報酬というような形でやっておったものであります。ここについてやっぱり国民が非常に不信感を持っているということであらうと思ひます。

今回、ここに出ております九つの法律に基づく、結局九つになるんです。法人については、私はすべて国家公務員扱いでない民間の職員ということになると思ひます。でありますから、ちやうど郵政公社の理事長というんですか、会長さんが民間から登用されたように、この各種法人についても、あるいはそういう民間登用とかいふ形の中で、いわゆる国民が考えているような天下り人事というふうな悪い印象を少しづつでも払拭していけるのかなという期待とも、どうかというふうな、そういう感じのことを思っているわけでございますが、もう一つには、やっぱりそういう役員レベルで

ない、実務家レベルの人事交流というのもあるうかと思ひます。これは、私は、例えば下水道事業団でも、確かにそこに技術をプールの意味がありますから、私は必要だと思ひます。しかし、これが余り過ぎると、今度はその下水道事業団自身に夢を持って入ってきた職員の技術向上というものが逆に阻害されていく、あるいは意欲をなくしていくというようなこともあるのではないかと思ひますので、ひとつ今後の人事方針、そういうものについてお伺いをいたしたいと思います。満足いかなければ、また大臣の御答弁をお願いするかもしれないということでございます。よろしくお願ひします。

○政府参考人(安富正文君) 今回設置されます九法人につきましては、それぞれ法人の組織形態は変更されることになるわけでございますが、業務の見直し等を行った上で現在残りました事業につきましては、現行法人と同様、公共性の高い事務事業を行う主体でございます。そういう意味で、その業務が国の事務とかなり密接な関連を有しますので、新法人に移行した後も、我々としては、現在行っています人事交流、どういう規模になるかという問題はございますけれども、必要に応じて人事交流を行っていきいたいというふうな考えております。

現在、特殊法人等では、それぞれ人事交流を行うための退職手当であるとか年金の関係の通算規定というのがございますが、まだ、この九法人については具体的な法整備が今後必要になってまいりますので、同様の通算規定を設けていただきます。そういう形で人事交流がある程度スムーズにいけるように、関係省庁ともお願ひしてやっていきたいというふうな考えているところでございます。

○木村仁君 おおむね了解はいたしました。もしよろしければ、大臣、一言――よろしいですか。私もそれは事情は分からぬわけではないので、公務員は比較的若い年で、五十代半ばにしてお辞めになる方もたくさんいらっしゃる。大変なタレ

ントが遊んでしまうというよりはあり得ないわけ
で、どこかでまた第二の仕事で活躍される。その
中の一として、独立行政法人化された法人の中
で活躍されるのもあるという事は私は認めたい
と思いますが、むしろ、私は、まだ十年あつたら
一仕事できるんですから、公務員の皆さん、皆さ
んと言うとあれですけども、お辞めになつてか
ら、さらに民間企業で、あるいは自分からベン
チャーを起こしてという方々が多くなつて
いくことも必要だろと思ひますし、また特殊法
人や独立行政法人あるいは民間化された法人の中
で民間の多くのタレントを活用していくという姿
勢を是非持ち続けていただきたいと存じます。

それで、技術的な質問になつて申し訳ござい
ませんが、先ほど申しましたように、もう昨年度か
ら独立行政法人というものはできているわけでござ
います。特殊法人から変わったものでなくて、
ほとんどが、土木研究所とか、何と言ふんですか
ね、土木研究所あるいは建築研究所、交通安全環
境研究所、みんなで十二独立法人が既に運営され
ているようでございますが、これについては、た
しか平成十一年度で独立行政法人通則法という法
律ができて、業務の公共性あるいは透明性、自主
性を担保するために、中期目標を各省庁の方で出
していただいて、中期計画、そして年度計画を立て
て、その業務評価というのをもう確実にやってい
こうということが行われているようでございま
す。

私の理解では、国土交通省には独立行政法人評
価委員会というのを、かなり立派な組織をお作り
になつて、そして省側では政策統括官等がかなり
な力を入れて、監視と言ふといけません、評価
をされているように思ひます。今年九月ですか、
平成十四年九月、今年であります、この十三年
度の業績の実績を評価されておりますが、この中
から学び取られた、何というんですか、教訓ある
は認識、そういうものを少し教えていただきた
いと思ひます。

○政府参考人(河崎広二君) お答えいたします。

国土交通省所管の独立行政法人、現在十二ある
わけでございますが、そのうち平成十三年四月に
発足した十一の独立行政法人につきましては、ちよ
うど初年度を過ぎいたしましたので、今年度に入
りまして、先ほど先生が言われました独立行政法
人通則法の規定に基づきまして、外部有識者から
成る第三者機関である国土交通省独立行政法人評
価委員会におきまして客観的かつ中立公正な見地
から初年度でございす平成十三年度の業務実績
の評価を行つていただきました。その結果を九月
に公表をしたところでございます。

その評価結果でございす、まず独立行政法
人が作成をいたしました、先ほど先生言われま
した五か年の中期計画の達成に向けて法人が当該
年度に着実に業務を実施しているかどうかという
観点から行ふ業務運営評価というのがございま
す。これにつきましては十一法人中九法人が順調
という評価を受けております。それから、二法人
がおおむね順調という評価を得たところでござい
ます。

また、個別業務の必要性等につきまして自己評
価を行つて、それを十分に国民の皆さんに説明責
任を果たしているかという観点から評価をする個
別業務評価というのがございす、これにつきま
しては十一法人すべて良好であるという評価を
得たところでございす。

また、業務運営活動の中で意欲的かつ前向きに
優れた実践事例をやっているケースがございまし
て、そういうものについてはプラスの評価をしよ
うというので自主改善努力の有無という項目がご
ざいす、これにつきましては十一法人中八法
人が相当程度の努力が認められるという評価をさ
れたところでございす。

このように、十三年度の業務実績評価につきま
しては総じて中期計画達成に向けて着実な実施状
況にあるというふうな評価をされたところでござ
いす。ただ、いろいろな法人につきまして、個別
にはこういうことをこういう形で改善してはどう
かというような御指摘も得たわけでございまし

て、それについてはそれぞれの法人で今後取り組
んでいくというふうな事になっております。
今後とも、評価委員会におきまして厳正な評価
が行われて、これが独立行政法人個々の業務改善
に的確に反映されていくことが我々としては重要
であるというふうなことを考えているところでござい
ます。

以上でございます。

○木村仁君 以上が言うなれば総論的な質問でござ
いす、各論に入つていきますと私自身も建
前と本音みたいなこともありまして、事業はでき
るだけスリム化して簡素化しようなどと言ひなが
ら、実は少し取り戻していただきたいなというよ
うな部分もないわけではないのでございす。

まず、二、三の重要な法人について質問をいた
して終わりたいと思ひますが、日本鉄道建設公団
と運輸施設整備公団が一緒になって新しい団体に
なつてきたわけでございす、日本鉄道建設公
団がやつてまいりました新幹線の建設の工事、こ
れは私どもの立場からすると、もう従来と変わら
ず、あるいは従来以上にどんどん進めていただ
きたい、こういうふうな思ひでございす。

が、独立行政法人になつたことによつて、これは
もう国が新幹線について負担すべき負担部分はき
ちんと負担していただく、こういう原則が崩れ
ていないというのを確認したいと思ひます。
し、これまでどおり整備新幹線については粛々と
行われていく、それからさらに、大きな議論は必
要であらうと思ひますけれども、必要な全体の
幹線ネットワークも整備されていく、こういう
ふうな確信を持つてよろしいものかどうか、その
点をお伺いしたいと思ひます。

それからまた、もちろんのことではあります、
日本鉄道建設公団がやつてまいりました鉄道整備
が非常に非効率だとは申しませんが、更に
更にコスト削減に努力をしていただく。これは地
方団体の大きな負担もあることでありますから、
その点について、現況及び今後の方針と申しま
す、お覚悟のほどをお伺いしておきたいと思ひま

す。

○政府参考人(石川裕己君) 日本鉄道建設公団、
新幹線の建設でございすけれども、現在、御承
知のとおり、日本鉄道建設公団が調査、計画、設
計、施工と、こういうふうな新幹線にかかわる全
体的なものを総括的に実施してございまして、新
幹線建設の体制というのにつきましては、統
合、独立行政法人化された後にも新しい機構に引
き継がれるということになります。そのために、
現在、新しい機構は、これまで日本鉄道建設公団
が培つてきた新幹線建設にかかわるノウハウとい
うものについて、そのまま活用して新幹線建設に
当たるといふことになつております。

さらに、御指摘のように、これまでどおり、新
幹線の建設スキームということにつきましても、
国と地方からそれぞれ資金を導入するという形で
従来どおりの建設を進めていくというふうな考え
ております。

さらに、コスト削減につきましては、鉄道建設
公団の中に既に平成元年からコスト削減に関する
組織というものを設置して、従来から積極的に取
り組んできているところでございすけれども、
さらに現在国土交通省内において行つております
コスト構造改革というものも踏まえながら、新し
い機構において更に鉄道建設工事について更なる
コスト削減というものを図つてまいりたいと思
ひます。

○木村仁君 建設の体制が揺るぎないものである
ことを確信をいたしまして安心をいたします。

ところが、この新機構は、新機構、一度ぐら
いちゃんとした名前を申し上げておく必要がある
と思ひますが、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整
備支援機構は、今後は都市鉄道及び民鉄線事業方
式による整備は原則として行わない、こういう
ことになつていふように伺ひます。

なるほど、特殊法人等整理合理化計画を見ま
すと、都市鉄道事業については原則として新規採
択は行わない、例外的に行うときも必要最小限度に
とどめ、集中改革期間に限定すると。集中改革期

間というのは十七年度の終わりだと思えますから、そういうことであります。それから、民鉄線の事業の支援は現在実施中のものに限定し、集中改革期間中に廃止を含め事業の在り方を検討すると、こういうことになっておりますが、これは合理化計画でありますから具体的な内容は少し違っているのかもしれませんが。

私どもは、大都市地域における都市鉄道、あるいは民鉄線等もそうでございますが、需要はますます高まっていると。そして、それじゃ民間の施設がそれを建設していく万全の力を持っているかという、必ずしも私はそうでもないのではないかと思います。これは新機構にとってももう一遍しっかり考え直して、やるものはやるという形の方がよろしいのではないかと。その前提として、機構自身が極めて効率性の高い、透明性の高い経営を確立されることが必要であらうと思えますけれども、この点はいかがでしょうか。もう昨年秋の計画どおり、肅々とそのとおりもうやめましょうということでしょうか。事があれば持ち前の粘りでもう少し検討してみようと、そういうことになるんでしょいか。

○政府参考人(石川裕己君) 御指摘の件でございますが、都市鉄道事業及び民鉄線事業、これは事業の名前でございまして、日本鉄道建設公団が無利子貸付資金や財政投融資を使って鉄道建設を行って当該施設を民鉄事業者等に言わば割賦譲渡する、こういう仕組みのものでございまして、当該制度によって、現在、例えば常磐新線あるいはみなとみらい21線などの都市鉄道、民鉄線の整備を進めております。これらは、あと数年たちますとそれぞれ完工いたします、でさうがります。そういう意味で、整理合理化計画の指摘を踏まえまして、これらの方式による言わば都市鉄道線事業あるいは民鉄線事業というものにつきましては現在実施中のものに限定するということになるかと思えます。

ついでには非常に重要なものだと考えております。したがって、この新しい、新機構というもののについては、引き続き鉄道整備を行う公的主体として、都市鉄道整備について今後とも一定の役割を担っていく必要があるというふうに考えております。

○木村仁君 都市再生ということは小泉内閣の政策の大きな柱でもありますから、是非必要に応じで弾力的かつ前向きに事態に対処していただきたいなど、そう思っております。

それから次に、東京地下鉄株式会社のことににつきまして少しお伺いをいたしておきたいと思えます。

この帝都高速度交通営団というんですか、昭和二年に東京に地下鉄が走り始めて、なかなか民間企業だけではうまくいかなかったというので、昭和十六年に帝都高速度交通営団というのができたのであらうと理解をいたしますけれども、これはもう本当に帝都の、帝都というのであれば、首都の交通機関としては極めて優れたシステムを作り上げてこれたと思うんです。

特にうれしいのは、依然として帝都という名前が消えなかったというのも面白い現象だなと思つて、楽しい部分でございますが、これが一度この法律によって特殊会社になり、そしてやがて民間会社になっていくということでございますが、どういうタイミングで民間会社までこぎ着けるおつもりでいらつしやいますか。副大臣、お願いします。

○副大臣(吉村剛太郎君) 御存じのように、帝都、俗に営団地下鉄と申しておりますが、八線走っております。そのうちの半蔵門線の延伸が平成十五年三月に完成する予定になっておりまして、その完成後一年をめぐって、すなわち平成十六年四月に特殊会社化というスケジュールを立てておるところでございます。

その後、特殊会社として民間企業感覚で経営をしまして、その八線を更にもう一線、十三号線と言っておりますが、池袋―渋谷間が平成十九年

に完成の予定をしております。それによりまして一応この営団地下鉄のネットワークというのが完成するわけでございまして、それを踏まえて民間的な経営感覚でこのネットワークを活用した会社経営をやっていくということでございます。その十三号線の完成後に完全民営化という方向に持っていくのが一番いいんではないかなと。すなわち、今日の経済状況の中で、またネットワークが完成していない中で民営化といふのはいかげんものかということも考えております。十三号線、すなわち平成十九年、ネットワーク完成後に完全民営化という方向に持っていくと、このように思っております。

○木村仁君 この営団は、多分余り比較してもいいないのかもしれませんが、都営地下鉄なんかよりは料金も割安でございますし、それから多分営業キロにおける費用とキロ数との関係で見ても都営地下鉄に優れているのではないかと、都営地下鉄が悪いとは申しません。特に、もう余り最初は人がいないようなところへ引いて、その結果だんだん乗客が増えていくというのが都営地下鉄の状況のようでありまして、さうであります。が、非常にやっぱり優れた経営をしてこれられ、多分JRができるんときは全く環境が違ふんだらう。

それから、N.T.T.これは全国に展開しておつて、それを分割して民営化した場合には若干将来のおそれがあつたことも事実だろつと思ひますけれども、これはともかく毎日五百七、八十万人の旅客がおり、しかもその半分近くが、半分以上です。が、定期乗客者だということでは非常に安定した経営を持っています。資本金も五百八十億ぐらい、東京都と国と半分半分持っています。東京と国と半分半分持っています。これが民営化される場合には恐らく株式を公開していただけるんだと思ひます。それはそういうことでしょいか。

○副大臣(吉村剛太郎君) そういうことでござい。○木村仁君 そこで、一つだけお伺いしておきた

いと思うんですが、営団地下鉄の現在の役職員の皆さん、その方々がこの特殊法人化、そして民営化というところに向かつて相当のやっぱり覚悟とか意欲を持って取り組んでいかなければ、やっぱりどんなに今の経営がいいからといってうまくいかないんだらうと思ひますが、その辺りの雰囲気、そして国土交通省としての対応の仕方、そういうものについての御所見をお伺いしたいと思ひます。

○副大臣(吉村剛太郎君) 私も民間企業に十年ばかりサラリーマンとして勤めた経験を持っております。また、多くの友人、民間企業で経営に携わつておる友人も持っておるわけでござい。が、確かに特殊会社化します。それから民営化ということになっております。例えば、銀行借入れ一つ取つても、今までは銀行に頭を下げたこともない経営者が行つて、やっぱり頭を下げて、そして銀行からきつきつと締められて、やつと思いで資金繰りなら資金繰りのための金を借りる。そういう経験を踏まえますと、社内の相当意識が変わつてくると、これは当然だと、このように思つております。

そういうことで、今おつしやいましたように、経営の背景としては大変恵まれた中で今まで運営してきておるわけですが、更にコスト意識を強めていい経営に持っていくと。そして、前もって今営団の方も各職員の意識改革のためにいろいろなパンフレットで思想教育というふうなものも今図つておるところでございます。どうか温かく、また時には厳しく御指導をお願いしたいと、このように思ひます。

○木村仁君 御指導する力はないわけでございますが、期待をいたしておりますので、御健闘をお祈りいたします。

私の最後の質問にいたしたいと思ひますが、下水道事業団のことでございます。これは誠に新しい觀念が入つて、民間法人でありかつ地方公共団体が設置する、何というんですか、地方共同法人と、こういうものになつていく

ようでございます。

合理化計画で地方共同法人というのは何かということが書かれておりますが、地方公共団体の共通の利益となる事業等、その性格上地方公共団体が主体的に担うべき事業であつて、国の政策実施機関に実施させるまでの必要性が認められないものの実施主体の選択肢の一つとして、当該特殊法人を地方公共団体が主体となつて運営する地方共同法人として位置付けると。その性格は民商法又は特別の法律に基づく法人になる。

今度の場合、下水道法人は特別の法律に基づく法人であらうと思いますが、国は出資しない。制度上も実態上も国から出資は受けない、そして地方公共団体が共同出資をする団体に、法人の役員は自主的に選任する、地方公共団体の代表が参画する合議制の意思決定機関ないし審議機関を置くこと、こういう形になっております。おおむねこの線に沿つてこの法律案ができておりますから私に異議はないわけでございますが、これは非常に新しいシステムだらうと思ひます。

そして、この下水道事業団というのが果たしてきた役割、私が昔、子供のころ聞いた話では、水道キヤラバンというのがございまして、地方公共団体が水道を引くときには技術者が足りない。そこで、全国から技術者をブールして、そして、ここで造るときはこつちへどつと行つて、当時は請負業みたいにしてその人たちがやっていたようでありまして、それを昭和四十年代から下水道にも必要だということで、どうも下水道というのは、それを造る人と、あとメンテナンスをする人とおよそ職種の違つた人のようございまして、そういう意味で下水道事業団というのを作つて、各地に高い技術で下水道を造つたという、歴史的にも非常に立派な業績を上げたところだと思ひます。

今度これが地方共同法人になりますから、地方公共団体の仕事をすると。そういうことであれば、これも私の独り勝手な私見でございますから、答弁も要りませんし、お聞き流しをしていた

だければよろしいんですが、下水道、排水関係というのは非常におかしいんですね。下水道は国土交通省が持つております。農村集落排水というのは農水省が持つてゐる。それから、合併処理浄化槽というのは今たしか環境省にある。

これは、沿革的に見ますと、これは私の勝手な独り言ですからお許しいただきたいんですが、沿革的に見ますと、建設省はジャン・バルジャンだつたわけですよ。つまり、バリの下水道、処理も何もしないでセーヌ川に流してゐた、しかし穴だけは立派だつたという。それをやつてゐたのが建設省だと私は理解してあります。

ところが、厚生省が、それではいかぬといつて終末処理場を昭和四十年代に必死になつて開発したんです。厚生省が終末処理場、下水道は建設省となつてゐて、これでは排水はうまくいかないからというので、それを合体して、そのときは建設省が強かつたからすべて建設省のものになつたと。しかし、厚生省は悔しいから、懸命に合併処理浄化槽というものを開発して、安価にきれいな排水ができるようになったんです。今、比べれば、それは下水道から出る終末処理の水の方が合併処理浄化槽から出てくる水よりもきれいだ。

これはそうだと思います。これは何千億かどうか知りませんが、金を使つてやつてゐると。合併処理浄化槽は造りつ放しで、各個人が管理してゐますから、どうしてもそうなる。だから、これをもう少し下水道並みにお金を掛けて管理すれば非常に効果的な排水処理の方法だと。

そこへもつてきて、今度は農水省が、穴掘りも下手、水も下手という人が農村集落排水というのをやつてゐるんです。これは日本にとっては非常に私は不幸だと思ひますから、将来は一つにしていったらいい。

下水道の人たちというのはがちつとした技術集団でありまして、そういうものが入つてこようが入つてこまいがびくともしない方々でありますから、それを中核にして日本の排水処理というものの将来を考えていつていただきたいと思います。

が、もうあれでありますから、一つだけちよつとお聞きしておきたいと思ひますけれども。

それならばどうして、地方公共団体の主体的な団体とするといふながら、もし地方団体が本当に主体的ならば、私が今言つたようなことをやるかもしれません。もう農水省が持つてゐるような団体が手伝つてくれるよりは、下水道事業団にやつていただいた方が有り難い。そのときは下水道事業団でやろうじゃないかということになるかもしれません。

ところが、やつぱりどうしても役員人事には大臣の認可ですか、承認が必要だと。副大臣がおりになるんですから心配はしませんけれども、これは中途半端ではないかなと。できるだけ地方自治体の、出資者である地方自治体の意見を尊重して、もう原則として承認するといふようなことにしたいだきたいと思ひますし、それから地方団体の代表が集まる評議員会ができるらうと思ひますが、これももしかりしたものを作つていただいて、地方公共団体の意思で運用できる、技術は中央から、決定権は地方からというユニークな団体にしたいだきたいと思ひますので、所見をお聞かせしていただきたいと思います。

○政府参考人(澤井英一君) 今回の下水道事業団の地方共同法人化に伴ひまして、国の出資が廃止され、一方で公共団体の出資制度は残るといふことと、さらに御指摘の評議員会でございますが、従来の構成員に加えまして、全国知事会が推薦する知事、全国市長会が推薦する市長、全国町村会の推薦する町村長を加えるということと、さらに役員の選任あるいは解任などをこの評議員会の議決を経るということに法案の内容をしてあります。これによりまして、御指摘のように、公共団体が主体的に事業団の運営に参画していくということになるものと考えております。

なお、一方で、日本下水道事業団の目的は、現在の法律でも、あるいはまた今提案させていただいております法案の中でも、下水道の整備を促進し、生活環境の改善と公共用水域の水質の保全に

寄与していくことというふうに規定されておりますので、改正前後を通じて変わりがございません。こうした言わば個々の公共団体がある意味では超えて全国にわたつて達成すべき課題でもござい

ますので、その達成を、御指摘のように、極力事業団の自主的な運営にゆだねていく中で国としても必要最小限の関与は必要であらうといふふうに考えまして、幾つかの国の関与の中の一つとして役員の認可といふものも定めてゐるわけでござい

ます。この運用に当たりましては、御指摘のように、事業団の自主性を最大限尊重していくということの基本とすべきと考えております。

○木村仁君 だんだん時代が変わつていくわけでありまして、地方自治体からいろいろな要望が出てくるやつは弾力的に受け止めていただいて、制度等の改善等も図つていただきたいと思ひます。以上で終わります。

○池口修次君 民主党・新緑風会の池口でございます。

午前中の五十分の時間をいただきまして、今回の特殊法人等の改革案につきまして質問をさせていただきますと思ひますが、この法案は既に衆議院で審議がされておりました、特別委員会でも審議がされて採決もされてゐるということですが、聞きますと、国土交通関係のだけしかちよつと聞いていませんけれども、ほとんど審議がされない法案もあつたといふふうに聞いております。全く審議もされないで採決ができるのかなといふふうに若干疑問を持つておりました、少し、本当にその衆議院の進め方でよかつたかなといふふうに思つております。

そういう意味で、参議院においては、国土交通関係については委員会に付託されて十分な審議といたして、それはいいけれども私は五十分の中で、民主党・新緑としては担当割りをして、すべての法案に少なくとも一つは質問をしようといふ、これがやつぱり努力して法案を作つてもらつた人に対する礼儀だらうといふことで、すべての法案にやろうといふことですけれども、私、

五十分の中で全部できませんので、四つのところを担当させてもらっていますので、後ほど個別に何点が質問をさせていただきたいというふうに思います。

前段でございますが、今回、国土交通省関係では十の特殊法人なり認可法人が九つの独立行政法人若しくは民間法人になるということです。私は、今、国が膨大な借金を抱えているという観点からいいますと、今回の改革についても、やはりこの改革によって国民にとってメリットのある改革でなくてはならないというふうに思います。決してそうだといいふに言うわけじゃないですけども、単に特殊法人が独立行政法人になり、民間の場合は相当変わると思うんですけども、独立行政法人に名前が変わることだけではやる意味がないというふうには私は思っております。

大臣にお聞きしたいのは、今回の特殊法人から独立行政法人に変わることの目的、特に国民にとってどういうメリットがあるのかという観点について大臣の御意見を伺いたいというふうに思います。

○国務大臣(扇千景君) 参議院で、今、池口委員がおっしゃったように、衆議院では特別委員会でも議論をされ、法案については審議されなかった部分があるのではないかと御指摘と、参議院では各委員会に配分して、しかも国土交通省関係九法案に対して、私は生まれる法案に対して温かい目配りをしていたらと思って、九法案に対して全部議論しようと言っていたら有り難いと思っております。

新しい法律を作って、新しいものを生み出すというこの中で、国土交通省としては、御存じのとおり、四省庁を統合し、なおかつ海上保安庁、気象庁というような巨大官庁と言われるものになりました。その中で、我々も、二十一世紀、新しい世紀に入って、小泉内閣として、できるものはスリムにして、なおかつ効率よくしようということ、私たちは今回の行政改革というものの一環としてこの独立行政法人というのを見ていうことと、特に国土交通省といたしましては、御存じのとおり、陸海空ですけれども、国民の生活に直接不可欠なサービスでありますとか、あるいは多くの皆さん方に私たちが提供しておりますもの、直接生活に関連するものが多々ござい

ます。

そういう意味で、少なくともそれらに対しての事業でありますとか、今までの組織の在り方ですとか、相当そういうものを私たちは踏み込んだ内容に見直しを行った上で独立行政法人としようというこの決意をし、先ほどからも御議論いただいておりますように、それぞれの特徴を生かしながら、なおかつ無駄を省いて効率よくしようというのが原点でございます。

ですから、そういう意味では、その中で、少なくとも財政支出を見直そうとか、あるいは役人の数を減らそうとか、そしてまた退職金も見直していくべきではないかと。いろいろ御議論があるうと思っておりますけれども、各独立行政法人それぞれに私は工夫を凝らして、より国民の皆さんの生活に直接関係があるものに関しては目に見えた削減あるいは効率性を図っていくことが大事だと思っておりますので、また御質問があれば、先ほどからも出ておりますけれども、どれくらい費用を削減し、なおかつ役人の数を減らし、より国民に有利なように持っていくかということを再度お尋ねがあればお答えしたいと思いますけれども、そういう意味では、九法案に対して個々の御審議をいただくことが、大変私目配りしていただいて、国民の目に分かる、そして情報開示をするという意味で、こういう議論がされたということとを言っていたことは大変有り難いことだと思っております。

○池口修次君 では、具体的に少しお聞きをしたいと思います。

国土交通省関係では既に十二法人が先行して独立行政法人になっているということで、そこでの役員数を事前にお聞きをしましたら、必ずしも研

究所とかいうところは役員ということにはなっていないと思っておりますけれども、指定職数ということでは表現でいただきましたけれども、それが十二で、指定職数が十二だった。独立行政法人になつて全部で法定役員数が二十九になったというふうに資料を、説明をいただきました。単純に見ると、また役員が増えたということで、ちょっと感じは持っております。

そういう意味で、なぜこの先行独立行政法人については役員がこれだけ増えてしまったのかというところと併せて、今回の独立行政法人等については、その役員数なり、できれば職員数も聞きたいわけですが、どうなるのかということ、あと予算、この中には補助金も入っていると思えますけれども、これはどういうふうに、個別にお答えはいただかないでいいんですけれども、考え方として予算なり補助金はどういう形になるのかというのを、今考えられているのをお聞きしたいというふうに思います。

○政府参考人(安富正文君) まず、既存の独立行政法人、これは研究機関を公務員型ということで独立行政法人にしたわけでございまして、いわゆる今回の特殊法人で言います役員という考え方とは違っていて、従来それぞれの研究機関の所長であるとか部長と言っていた管理職にある者を今度新しい独立行政法人にするという形から衣替えをしたということでございますので、そういう観点からいわゆる独立行政法人の役員数というのが決まっているわけでございます。

ただ、今回の特殊法人につきましては、いわゆる特殊法人という形で従来から役員がおりまして、この役員数につきましては、今回独立行政法人にします九法人につきましては、法定役員数につきましては、従来五十四人おりましたけれども、これを三十四人、いわゆる三七%削減するという形で今措置しているところでございます。

さらに、役員給与等につきましても、これは既に前倒しということをやっているわけですが、本

年四月から平均一割削減する。それから、退職金につきましても平均三割削減するという措置を講じているところでございます。

それから、財政支出につきましても、先ほどちょっと述べましたとおり、十四年度予算において十三年度に比しまして約五百五十億円削減する、今回の法人につきましては五百五十億円削減するという形で、二割減の削減ということでスリム化を行っているわけでございますが、今後、十五年以降につきましても、現在の行政改革の整理合理化計画の中でもコスト削減とか事業の重点化、見直しを行うことによってその削減に努めるということになっておりますので、そういう方向で努力していきたいというふうに考えております。

○池口修次君 そうしますと、先行法人は管理職とかいう人が衣替えして役員になったというような説明だったと思いますが、給与なり処遇についてはどういう形になったのかというのをちょっとお聞きしたいと思えますけれども。

○政府参考人(安富正文君) 個別のそれぞれの独立行政法人については、ちょっと今手元にございませぬので、具体的にはお話しできないかと思えますが、それぞれのいわゆる研究所等において、従来の給与、それから新しい独立行政法人になったそれぞれの独立行政法人における資本金あるいは職員数、それからいわゆる全体の予算規模、そういうものを勘案しながら、それぞれについてある意味での横並びというものを図りながら、それぞれの役員給与等についてある意味で、何と申しますか、それぞれの横並びを図りながら決めているところでございます。

○池口修次君 これ以上これは突っ込むつもりはないんですけども、何となく、今横並びをして決めたというのは、やっぱり上げたんじゃなかないかというふうな印象を受けました。やっぱりちょっとこれは趣旨が違ふんじゃないかなということをお聞きしたいというふうに思います。

あと、今回、独立行政法人になると評価委員会

というところが相当な役割を担うというふうに思っております。やはりこの評価委員会が効果的な事業運営について厳しくチェックをしなきゃいけないというふうに思っていますが、評価委員会の役割について少し教えていただきたいというふうに思います。

○政府参考人(河崎広二君) 独立行政法人制度というのは、独立行政法人通則法の規定に基づきまして、主務大臣が各法人に対しして中期目標を指示をし、その各法人がこれを達成するための中期計画を定めると、そういうことによつて中期目標の達成に向けて業務運営を行っていくということになっております。

また、こうした目標や計画の実施状況を外部の有識者から成る第三者機関であります各府省の独立行政法人評価委員会、今御指摘ありました評価委員会が客観的かつ中立公正の見地から事後的に評価いたします。これを的確に反映した効率的、効果的な業務運営や業務の改善に結び付けていくというふうな仕組みになっているわけでございます。

具体的には、評価委員会は大臣による中期目標の策定や中期計画の認可に際しまして意見具申を行います。さらに、中期目標の達成状況をチェックするための業務実績の事後評価を行うということになっておりまして、独立行政法人の業務運営の改善に關しまして非常に重要な役割を担っているということになるわけでございます。

私どもといたしましては、所管の独立行政法人の業務運営の改善や効率化の確に図られますように、業務実績等につきまして厳正かつ的確な評価をこの評価委員会において行っていたきたいというふうに考えているところでございます。

○池口修次君 少しお金の使い方についてお聞きしたいんですけれども、剰余金、長期計画でやるわけですから単年度予算ではないというふうな説明がされていますが、そのとき、単年度で剰余金が発生した場合には評価委員会の認定を得て中期計画の使途の範囲内で取り崩して使用できます

というふうな文章がちょっと私のところに、中央省庁等改革推進事務局の資料であるわけですから、これが、じゃ一回渡したものはすべてそこ、剰余金になって、それをその計画の中では全部使ってしまうということとですと、今までと余り変わらないんじゃないかと。やっぱり使い切り、単年度使い切りが長期間で使い切りというふうなふうにも受け取れるわけですが、効率的なことをやって、剰余金が出ればやっぱり国に返すというふうなこともあり得るのかどうかということをお聞きしたいというふうに思います。

○政府参考人(河崎広二君) 剰余金につきましては、従来の仕組みですと、もう単年度の勝負でございましてその場で使い切るというようなことになるわけでございますが、今度の行政法人制度におきましては必ずしもそうになっておりませんで、次年度に繰り越して中期計画の期間中に有用な仕事に充当するというところでございますが、必ずしもすべてをその期間に使い切るということじゃございませんで、場合によってはその部分については国の方に返すといったようなやり方も制度としてはあるというふうに認識をしております。

○池口修次君 是非、効率的な運営なり業務というのは必要だというふうに思いますので、もろつたものは全部使うということではなくて、やっぱり国の財政等も考えて、効率的にやり、返せるものは返すという姿勢では是非お願いをしたいというふうに思います。

個別にお聞きをしたいというふうに思います。まず、鉄建公団についてお聞きをしたいと思いますが、道路と鉄道の違いはありますけれども、道路公団と非常に似た業務をやっているというふうな認識をしております。

道路公団についてはまだ議論中ではありますが、けれども、大臣も必ずしも道路公団民営化ということに、考えているのかどうかというのはちょっとまだ分かりませんが、そこは私の手を外

れているというふうな発言もあって、今やっているわけですが、ただ、官邸なり小泉首相の方向性は民営化ということだというふうに私は認識をしております。

現在は委員会の中で七人の持がいろいろ切った張ったやつていて必ずしもまとまっていらないということですが、ただ方向性としては民営化ということとで、一方で鉄建公団は今回運輸施設整備支援機構という形で独立法人になるということは、私は国民から見ると非常に分かりにくい説明だなというふうな思っておりますが、なぜこうなるのかというのを聞きをしたいというふうに思います。

○政府参考人(石川裕己君) 鉄道建設公団でございますが、主な仕事は整備新幹線の建設でございます。

これは、御案内のとおり、基礎的な調査、さらには基礎的な計画あるいは実施計画、具体的な構造物の設計及び施工というものを一体的に行っているものでございまして、鉄道建設というものはそういうふうな一体的に行う必要があると考えております。さらに、この建設資金としては、国と地方公共団体から建設に必要な無償資金を受け入れて建設しているわけでございます。御案内のとおり、二対一という形で言わば無償の公的資金を使って建設をしているわけでございますし、さらに、この建設した施設、これを保有をいたしましてJＲに貸し付けるといふ形で、スキームで整備新幹線を建設及び保有しているものでございまして。

したがって、こうした整備新幹線の建設を一体的に推進するためには、私どもとしては引き続き国に準ずる公的主体が行うのが適切というふうな考えております。

○池口修次君 ちよつと分かりにくいんですけど、道路公団、道路建設でいいますと、確かに一般国道みたいなところは国が直接造って、有料道路については道路公団が造ったわけですが、これも、この枠組みが変わるといふ前提で聞いている

わけですが、変わりますと、国が民間会社が行うという枠組みに変わるといふ議論が今されているというふうに思いますが、鉄道もじゃそういう形にはならないのかというのをちよつと再度お聞きしたいんですけれども。

○政府参考人(石川裕己君) 私が答えできる能力があるかどうか分かりませんが、鉄道と道路というのは似たようなものでもありますが、また似て非なるものだろうと思っております。

鉄道はやはり、一つの施設を造った上で、更にもうその上で事業が行われる。その事業も、事業主というのとは普通の場合一人。利用者はたくさんおりますけれども、それを使う事業主としては、事業主体としては一つ。そういうものの中で鉄道の整備を行っていく。さらには、需要が必ずしも多くないところに対して整備を行っていく。そういう中で、鉄道整備と事業採算性というものの十分考慮していかなければいけない。

そういう中で、整備新幹線の建設につきまして先ほど申し上げたようなスキームでやっているわけでございますが、それが道路とどういふ比較になるかということについては、鉄道としてはこういう仕組みをやっているというふうに御理解いただきたいと思ひます。

○池口修次君 今の説明聞いても私はちよつとすっきりしません。道路も鉄道もやっぱりある意味移動用のものでありますし、非常に国民にとつても貴重なインフラということは同じだと思ひますし、単に道路と鉄道の違いで方向性がちよつとばらばらになるというのはいささか悩ましいかなというふうに私は思っております。

こればかりやっていると時間がありませんので次のやつをやりたいと思ひますが、今回、清算事業団から移されて、今、鉄建公団でやっており、さらに今回の独立行政法人化によつて機構に移るといふものが、以前の土地とか年金というものが、業務が移されるということですから、これも、これが今どういふ状態になっておつて、未来永久にずっと残るということではないというふう

公館はパンフレットを役所に置いたり公館に置いたり、そこそこにはもちろんできると思います。が、やっぱり現地に入って、そして観光、日本に興味がある人たちを連れてくるというかなり根を張った活動をしなくてはならない業務が非常に多い。ございまして、これはやはり十四の支所は当然これが主体になって、そして在外公館の協力を得ながら一体となってやっていくのが効率的ではないかなと、このような考えを我々は持っているとございまして。

○池口修次君 ちよつと事前にお聞きをしましたら、在外公館というのは民間のためにやるものじゃないということ、多少抵抗があるようにですけれども、ただこれが民間の事業だとすると国費が二十六億入るといふのはどういう意味かというところで、私はつじつまが合わないかなというふうに思います。やっぱり本間に国のために必要なこれは事業だということでは、やっぱり十分在外公館を利用して、ある意味、この海外十四か所、これがその六億円が全部使われているかどうかというのはいささか詳しくは知らないんですけれども、やっぱりここの辺の経費削減というのはいささか難しいかなというふうには考えておりました。是非、外務省との話がうまくいっていないようにですけれども、外務省も本間に何やっていくかというのが分からないですから、こういうところでも少し外務省もこういうことをやっているというのをPRする場にもなるんじゃないかなと思います。やっぱり前向きに外務省には考えていただきたいというふうに思います。どうでしょうか。

○副大臣(吉村剛太郎君) 先ほど申しましたように、平成十一年にはそういう要望を外務省にも出してあります。

外務省、出先の公館というものの仕事というのはこれはもう正に広範多岐にわたっておりまして、当然これはある程度の協力はすると思いが、やっぱり観光という目的に特化して、そして効果あらしめると、この効果が我が国の雇用、そ

れからいわゆる経済波及効果、波及効果といいますが、これは三兆円から四兆円近くあると、このように言われておりますから、これは一つの責任を持つた体制でやるということの基本にして、そして在外公館がそれと協力するという形、これは諸外国もそういうシステムを取って、国家的な仕事としてやっておるのが一応国際的な共通項でございまして、振興会が中心になってやっていくのが当面はいいんではないかなと、このように考えております。

○池口修次君 これ以上答弁はいただかなくても結構ですけれども、やっぱり二十六億円と国費を投入しておる国の大きな事業ということであれば、やっぱり外務省も前向きに考えるわけですから、世界に十四か所というところは、ない国もあるわけですから、やっぱり世界から人を呼ぶということでは、世界に、拠点にどこにでもある在外公館を使うということには私は大変有力な手段だというふうに思います。もし答弁があれば。

○副大臣(吉村剛太郎君) 十四か所でございますが、管轄はいわゆる在外公館の管轄を超越して、在外公館の担当区域幾つも包含して担当しておるということには御理解いただきたいと思っております。

○池口修次君 じゃ、次に、水資源機構につきまして御質問したいと思います。

今日、水資源機構の資料、国土交通省の資料によりまして、六つの水系の水道用水と工業用水の需要見通しと実績、かなりギャップがあります。平成十二年度で六水系平均すると、水道用水でいいますと、需要見通しに対して実績が平均すると六六％になっております。工業用水については、その平均が五二％しか需要がなかったということでございます。

このギャップというのがどういう理由で生じるのかというのをちよつとお聞きをしたいというふうに思っています。

○政府参考人(小林正典君) 現行の水資源開発基本計画の需要予測につきましては、それぞれの作成時点におきまして当時の知見を集めた上で適切な

な需要予測を行ったものと考えておりますが、策定後、現在に至るまでに予想以上の景気の落ち込み等の原因から、需要予測と水利用実績との間に一部乖離が生じているというところは先生御指摘のとおりでございます。

この水資源開発基本計画は、現在、水の需要見通しを含めた改定作業を行っているところでございますが、今後は、平成十三年末に閣議決定されました特殊法人等整理合理化計画を踏まえまして、改定作業を行った計画につきましてはおおむね五年を目途に計画の達成状況について点検を行うとともに、その結果を公表いたしまして、必要があれば目標とする年度以前におきましては計画の全部変更若しくは一部変更を行うこととしております。

○池口修次君 現状が、見通しに対して実績が五〇から六〇という中で、さらに平成十二年の五月に総務省の行政監督局の需要見通しを見ると、生活用水及び工業用水の需要の指標となる人口及び工業出荷額は、一部の地域を除き、策定前の伸びに比べ策定後の伸びは鈍化するという評価がされております。これを類推して考えますと、今でも需要が必ずしも全部が使われていない、将来も必ずしも伸びない。さらに、現在、二十施設程度がまだ建設中ということになりますと、ますますギャップというものが広がりますし、結果として、じゃこれは工事費用をだれが負担するかということとで聞きましたら、機構としては、その建設時点で既に地方公共団体等でお金をもらっている決まっているので赤字にはならないということですが、ただ地方公共団体は利用が少なければ利用者からたくさん金を取らなさいいけないということになりますので、実際には使う人の負担になるということが考えられます。

やっぱりこのギャップというのは私は増やすことは避けなさいいけないというふうに思っているわけですが、今も少し見直しをするんだということをするのかというのをお聞きをしたいというふうに思います。

今年度予算の要求ベースでございますが、職員数を十四年度の四百二十三名から十五年度には三百四十名、減員すると、八十三名の減員要求をいたしているところでございます。

それから次に、附帯決議の十の被害者保護の充実についてでございますけれども、十三年度から重度後遺障害者に対する介護料の支給範囲を拡大することにいたしております。また、介護を行います家族の精神的な負担を軽減するという観点から、主管支所に在宅介護相談窓口を順次設置してきているところでございます。

最後に、附帯決議十一の重度後遺障害者の療養対策の強化についてでございますけれども、十三年度には短期入院制度というものを創設いたしました。また、十四年度から東北療養センターにおきまして新たに二十床の介護病床の供用を開始したところでございます。また、今後の話でございますけれども、十七年度に供用開始を目指しまして千葉療養センターの介護病床の整備を進めるといふふうにいたしております。

いずれにいたしましても、今後、独立行政法人の枠組みの中で、法人の自立性が十分に発揮されることによりましてより社会的ニーズの高い事業の充実を図ること、あわせて業務運営の効率化とサービスの内容の充実が一層図られていくといふふうに考えております。

○池口修次君 千葉の療養センターの委託というのがありましたけれども、これは今回、独立行政法人にしないといけないということではないといふふうに思いますから、やっぱり今回独立行政法人になるわけで、やっぱりそれは効率化を進めるためにそういう仕組みを変えるわけですから、この附帯決議にもありますように、やっぱりニーズの低い事業の縮減を行うとともに、いふところを、趣旨を十分生かしていただいて、それ以外の事業についても引き続き見直しをお願いしたいといふふうに思っております。

少し時間余りましたけれども、早目に終わった方が早く昼御飯ができると思いますので、私の方

は以上で終わらせていただきまして、残りの法案につきましましては別途ほかの人をお願いをしたいといふふうに思います。

ありがとうございます。

○委員長(藤井俊男君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時まで休憩いたします。

午前十一時四十分休憩

午後一時開会

○委員長(藤井俊男君) 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、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法案外八案を議題とし、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。午前中も木村委員から質疑がありましたけれども、私も、重複すると思うんですが、これは本当に大事なことでありうといふことで、あえてまた質問をさせていただきます。

二週間ほど前に十五知事の提言ということがありまして、霞が関行政の縦割り行政についての一つの提言であろかなと、そんな思いをしております。

その中で、前の国土交通委員会の際にも道路行政の一元化の話をしていただきました。さらにまた、今度の下水道についても、農林省でも環境庁でもまた同じことをしている中で、地方自治体にとっては非常に分かりにくいといふことの提言がありまして、これを読んでみましたら、知事さんの中には、しかも梶原拓さんという国土交通省の都市局長をやった方もあえて提言している中で、やっぱり建設省での下水道事業と、それから農林省での集落排水事業、環境庁での合併浄化槽といふのは自治体から見ると非常に分かりにくいんで、いずれこれは一元化、一本化していただきたいといふことの要望であります。私も、右肩上がりの税収が入る時代ならよしとしても、税収

が少なくなつて、そしてまたある意味では国民にも分かりやすい行政といふふなことを問われている前提の中で、あえてここで大臣の、この縦割り行政の一元化について質問をさせていただきます。

○国務大臣(扇千景君) 今朝もいろいろ御議論があったところでございますけれども、いわゆる農林水産省とそして国土交通省と、そういう意味では縦割りになっていると。おっしゃるとおりでございます。

そういう意味では、私も、本当に一元化できないかというの、もう佐藤議員御存じのとおり、平成六年の十二月ですけれども、三省庁で連絡会議を作っております。そこで議論をいたしましたけれども、少なくとも事業間調整とかあるいは連絡施設、お互いに連携していこうということに關しては、私はもう平成六年の十二月のこの三省庁の連絡会で一応道筋は話し合おうという体制を御指摘のとおりしてきたわけでございますけれども。

御存じのとおり、少なくとも今までの汚水処理の施設の整備手法、何度も言われておりますけれども、下水道と農業の集落の排水あるいは集合処理と合併処理浄化槽、本当に個別のこれは特殊性はあることはあるんですね。密集しているところには集合処理がいいけれども、あるいはばらばらのところではこれは経済的には良くないからといふようなそれぞれの特徴は持っておりますけれども、私は、今回の公共事業の改革の中で、少なくとも国が一律に規制を定める、そういうのではなく、一律に定めるけれども地方はこれを実施するといふその方式から、かつての方式から、今回は地方がそれぞれの知恵と工夫を出して、そして主体的に事業を進められるローカルルール方式、これに変わってきただけでございます。また、変えようとしている段階でございます。

ですから、私は、このローカルルール方式といふものにしていけば、転換することといふことで、私たちは下水道についても、今年の八月の二

十九日でございますけれども、経済財政諮問会議がございました。そこについて、ローカルルール方式に基づいて、より一層の効果が上がるようにいふことでこれを説明をいたしましたけれども、具体的に下水道と他の汚水処理施設との役割分担を再点検しようといふことを申し述べました。そして、最も経済的な方式がそれぞれの地方に選択をしていただいて、地方が選択したことによって国は地方が選んだ方法を最大限に支援すると、そういう形に変えていこうということが、基本的にこれを徹底さそうといふことに決めました。

それによつて、移動式の汚泥脱水車の徘徊、これは回すといふことですけれども、そして下水道と農業集落排水と合併処理浄化槽といった様々な汚水処理施設からの汚泥を共同処理しよう、全部集めて回ろうといふことが一点でございます。

二点目は、下水道と農業集落排水の接続による終末処理場の共同利用、これも図っていこうといふことで、いろんな御議論の中で、このローカルルール方式といふものが実施されますと私はより効率的に、よりそれぞれの特性を生かした採用方法が地方によつて選んでいただけると。それを国はバックアップ、一歩下がって、ローカルの皆さん方の、地方が選んだことを一歩下がって支援していこうといふことになつてきたといふことが今度のことでよくお分かりいただけたと思ひますので、国民にそれがよく見えるように地方にも是非このルールの方法を情報開示していただい、お互いに前進していきたいと思います。

○佐藤雄平君 そういふ状況にしていかなければ、都市部の下水道の普及率はかなり高くなつておりますけれども、農村地域の下水道、これはまだまだ二十数%でありますから、この行政の方式でいくと、全部集落排水事業でいくと建設省の都市局なくともいいいふことになつてしまふんで、是非そのローカルルールに従つて進めていただきたいし、さらにまた下水道じゃなくて、あえて大臣といふふなことをお願いいたしますけれども、道路、あと公園、海岸、それから港湾と漁

港、これはみんなそれぞれの省庁にラップしておりまして、本当に知事さん方の提言というのは正に時代がそういうふうな時代になっているんだろかなというところでございますので、頑張っていたことをまたお願いします。

さて、本論に移らせていただきます。

下水道事業団が地方共同法人というふうなことになるわけですが、小泉総理は、就任以来、民間でできるものは民間で、小泉さんのまぐら言葉のように言っているわけでありまして、今日まで、昭和四十七年から下水道事業団ができて生活改善に相当これは貢献してきたと、そんな思いでありますけれども、ここに来て下水道事業団が地方共同法人にならなさいいけない一つの理由というのか、さらにまたどうせなら民間に一気に移行するということができないのか。

この辺が今までの一つの議論の過程で、今日までの下水道事業団の何か問題点があったのかな、変えなさいいけない理由があったのかなということと、どうせなら一気にこれは民間にできなかつたのかなということと、さらにまたやっぱり地方共同法人でないといけないんだと、この三点について、一つの今までの審議の経過の中でどういふうな話があったのか、これについてお尋ねしたいと思ひます。

○政府参考人(澤井英一君) まず、日本下水道事業団につきましては、基本的に可能なものは政府資金等への依存から離れて自主的に運営していくべきだという今回の特殊法人等改革全体の精神にのっとりましてまず検討を進めた次第でございます。その結果、昨年の特殊法人等整理合理化計画におきまして地方共同法人化又は民間法人化ということにまづなつたわけでございます。

一方で、国も地方も関与しない、いわゆる純粋な意味での民間法人ではなく、公共団体が共同で運営する地方共同法人という方式を選択いたしましたのは、一つには事業団の業務が主に技術者の不足する地方公共団体への支援であります。言わば、地方公共団体の立場に立つて下水道整備を進

めていくという法人であるということが一点でございます。

それから二点目に、政府の出資は廃止いたしますが、先ほどの可能なものは政府資金等への依存から離れて自主的にというスタンスから、政府の出資を廃止する一方で、事業団の経営基盤の維持のため、先ほど申し上げましたような公共団体の立場に立つて下水道整備を進めていくという性格にかんがみまして公共団体の出資を存続する必要があるというふうな考えまして、そこで公共団体の主体的な参画の下で自主的に運営する地方共同法人とすべきだというふうな考え次第でございます。

さらに、この事業団をではなぜ一挙に民間化しなかつたかということでございますが、一方で、議員の御想定の中に民間の高い技術力を有するコンサルタント業務あるいは建設事業者というものを想定しておられるかもしれませんが、下水道事業団に關して言へば、まずこうした下水道事業に關するコンサルタント業務あるいは建設業務のいずれも民間の技術水準は大幅にこの三十年で向上してきていますと認識しております。ただ、下水道事業団の業務は技術者のプール機関として公共団体の人的あるいは技術的課題を解決しようとするものでありまして、言わば発注者である公共団体よって公共施設である下水道を責任を持って整備していく、公共団体の立場で整備をしていくというものであります。

やや具体的に申し上げますと、当該地域の人口規模等から委託を受けると、当該地域の人口規模等とあるいは水質の状況等と、そうした客観状況を踏まえ、処理場の必要規模あるいは採用すべき処理システム、それからさらに昨今の状況がいかとういふようなことも検討し、さらに民間の新しい技術も広く公共的な立場から評価、採用し、できるだけ安いお金で品質の高いものを造っていく、そういう責任を持った法人であります。

さらに、下水道事業団独自の取組として、最近では今のような一般的な取組を進展させまして、例えば複数の市町村の事業につきまして、これを一つの下水道事業としては仕組めませんが、例えば水質検査を共同化するとか、さらに集中的遠方監視制御システムというふうなものを導入しまして、一つの処理場で集中管理をして幾つかの処理場を無人化するというような取組ですとか、あるいは、先ほど大臣も仰せでございますが、汚泥の共同処理、そういったようなことによりまして大幅に仕事全体を省力化する、コストを下げていくというふうな取組も事業団の発意によってこれまで進めてきているところでございます。

そういった意味で、ある意味で民間事業者とは全く立場を異にし、民間事業者と競争関係に立つような意味での民間化というものはなじまないというふうな考えでございます。

○佐藤雄平君 今日まで、いろいろ自治体の責任者の皆さんからの要望は、今日までの日本下水道事業団の処理方式というのが極めて狭くて、なかなか地域の希望に合った方式を採用してもらえないというのか、対応してもらえないような状況があったので、今度の新しいいわゆる地方共同法人の中のシステムのうちでは、その地域によつた広義の処理方法があると思ひますので、こんなところも包含しながらひとつ進めてもらいたいということの要望はさせてもらつておきます。

次に、国の関与がなくなるわけでありましてけれども、しからば具体的に財務、会計、これに關しての縮減とありますけれども、具体的にはどういふうな形になつていくのか、これについてお伺いしたいと思ひます。

○政府参考人(澤井英一君) 下水道事業団につきましては、御指摘のように、国の関与を大幅に縮減いたしました、事業計画、予算の認可など必要最小限の関与にとどめたいと考えております。

財務、会計に關する国の関与につきまして具体的に申し上げますと、一つには、資金計画に關する国土交通大臣の認可を廃止するという内容に

なっております。また、財務諸表につきましては、従来、国土交通大臣の承認を必要としていたものを、国土交通大臣に提出するという形に変更したいと考えております。また、給与、退職手当の支給基準につきまして、従来、大臣の承認があったものを、この承認を廃止するということがございまして、それから、一定のものにつきましての財務大臣協議というものも廃止をいたします。これによりまして事業団経営の自立化が高められ、より効率的な事業運営が可能になるように運営していきたいというふうな考えでございます。

○佐藤雄平君 今度の特殊法人の改革はなぜしなさいいけなくなつたかという、一つには、言葉は良くありませんけれども、天下り、それから年収が社会一般の常識から懸け離れたぐらゐの大変な年収がある、さらにはまた、その都度退職金を、これも世間では考えられないぐらゐの高額の退職金があるということが社会の大きな批判を浴びて、日本道路公団なんかも、私は基本的には公共事業、道路が云々よりも、天下りと高給であるというふうなことのきつかけからああいうふうな状況になつていふんではないかなと思ひわけでありまふけれども。

今度、地方共同法人になるわけでありまふけれども、今のその役員の方は、これが日本下水道事業団から地方共同法人になつたときのこの人たちの役員というのはどういふうな形になつていくのか。さらにまた、これは法人全般に言えることでありまふけれども、天下りの制度等について独自に選ぶとはいふものの、しかしながらそこには、私は余り考えたくありませんけれども、あうんの中の何かある可能性もあると、そんなことを考えると、その辺で何か一つの天下りの規定とか退職金の規定というのを入れてあるかどうか、このことについてお伺いしたいと思ひます。

○政府参考人(澤井英一君) 今回の下水道事業団の地方共同法人化によりまして、従来、理事長、監事に対する大臣の任命が廃止されます。役員はすべて事業団において自主的に選任されることに

なりまして、これを大臣が認可するという形になります。このような措置は、事業団の経営の自主性を高め、より効率的な運営を可能にするため講じるものであり、あわせて今回、役員の選任につきましては、公共団体の代表者たる知事、市町村長等から成る評議員会の議決を必要としたところであります。

御指摘のような社会的批判も踏まえつつ、基本的には事業団の自主的な判断に基づき、確かな対応が図られるものと期待し、またそのように確信している次第でございます。

○国務大臣(扇千景君) 今、局長が言いましたことにかえて加えて、社会的にという佐藤議員のお話がございますけれども、少なくとも給与あるいは退職金、そういうものが世情に比べてという御批判があることは私も十分承知しております。それに至っては、国民から見れば不適切だなと思われ、国民から見てこれは不適切だというのが私は不可欠だと思ふ。そのためにこれだけのことを改革するわけですから、それがなければならぬと思つて、今回の地方公共法人化に対しては、今年の三月の十五日の閣議決定に基づきまして、事業団の役員報酬については約一割、なお退職金については約三割程度の引下げを行うということを閣議決定しておりますので、今後につきましても、これを前提に事業団において適切な対応がなされるものと私たちは思っております。

○佐藤雄平君 それぞれの事業団によつてまたばらつきがあると思ひますけれども、ある意味では平準化というか、一つの基準ぐらゐあつてもよろしいかなと、そんな思ひをしております。

次に、税制についてでございます。

新たな行政法人になるわけですが、しかしながら税制によつては民間会社との相当な差が付いてしまうなど、公平性がある意味では保てられない懸念があります。また、税制について、非課税になるかどうかというのは決まっていないうのでありますけれども、この辺について、

やつぱり民間との公平な税制というか、公平な競争のできるような状況というか、このことについては、何か御所見があれば伺ひたいと思ひます。

○政府参考人(澤井英一君) 先ほどの二番目の御質問のときに申し上げましたこととダブりますけれども、下水道事業団の立場と申しますのは、端的に言えば発注者である公共団体に代つて下水道事業を進めていくということでございますので、これを受注するコンサルタント事業者あるいは建設業者と同一に論ずるのとはなじまないといふふうに考えております。

先ほどいろいろなことを具体的に申し上げましたけれども、税金を使つて少しでも安く、少しでもいいものを作るということでございますので、そういうことを責任持つてやる団体であるという前提を是非まず御理解を賜りたいと思ひます。その前提に立ちまして、税制上の優遇措置につきましても、事業団が公共団体が共同出資をしている法人である、それからその業務が技術者の不足する公共団体の支援であるということから、公共団体に準ずるものとして法人税の非課税措置等の存続を要望しているところでございます。

○佐藤雄平君 繰り返すことになるかも知れませんが、下水道のコンサルもできる業界もできておりますから、今やつぱり都市と地方では財政的な差というか、物づくあるものから、特に地方の場合には仕事東京と比べるとない。そんなことも考えると、やつぱりその辺を公平性というの念頭にだけはきちつと入れておいていただいて、新たな地方公共の法人に指導というか、こんなこともしていただきたいなど。

次に、下水道事業団が下水の汚泥広域処理事業、これは廃止することによつて、それぞれの自治体が、広域自治体を受けるわけです。話を聞いてみますと、今まではずっとこれは赤字で累積の債務が相当あると。将来にわたつてはこれは解消できるであろうといふことなそうなんです

けれども、これもまた自治体の今脆弱な状況の中で、現実問題としてどれぐらゐの債務をこの四つの広域自治体を受けて、さらにまた、どれぐらゐの時間が掛かるとこれは解消できる、債務の解消できると、この辺を読んでおられるのか、伺ひたいと思ひます。

○政府参考人(澤井英一君) 御指摘の下水汚泥広域処理事業につきましては、今回の整理合理化計画の中で、事業は廃止する、なお既設の処理施設については地元公共団体との協議、調整を経た上で公共団体に移管するとされたところであります。

この事業は、元々、汚泥を公共団体が集めて、これをこの事業団の施設に搬入して処理をお願いする、それに対して料金を公共団体が事業団に払うという仕組みでできておりました。元々スタートしたときからおおよそ二十五年で収支償わされるようにいたしまして、投資資金を回収した後、無償で事業団から公共団体に移管するということを前提にしていたものであります。

この過程で、まだ、これは始まったのは平成元年ぐらゐでございます。十数年であります。ちょうど中ほどに今差し掛つたところでございます。下水道普及率というのがその搬入汚泥量に決定的に影響するわけでありまして、この関西でやつております広域汚泥処理事業の關係する地域の下水道普及率をまず申し上げますと、この事業が始まった平成元年ぐらゐでは全体で六〇%ぐらゐでございます。それが最近、平成十二年には八五%ぐらゐまで上がつてきております。したがつて、搬入される汚泥量も最初は二万二千トンぐらゐでした。これは水分を全く抜いた乾燥重量でございますが、全体で二万二千トンぐらゐだったのが、今八万二千トンぐらゐ、四倍近くまで増えてきております。まずそういう状況の変化がございます。

その中で、下水道普及率が低い前半部分というのはどうしても汚泥の量は少のうございす。ただ一方で、維持管理費とかあるいは元利償還金と

いうのが掛かります。だから、汚泥の量が少ない中で単位当たり幾らというのを単純に計算しますと、どうしても割高になりますので、關係公共団体と協議いたしまして、前半は少しそういう意味では料金を抑え目にして、汚泥が増えてきたところで十分回収できるという、そういう料金設定をして今までやつてきたわけです。

端的に申しますと、そういう途中で今回の改革に伴つて事業のスリム化という観点から事業団から公共団体に移すということでございすので、言わば前半の赤字を後半で取り返すというのが端的なイメージでございます。言わば、事業団がやつていけば黒字になる段階を公共団体に渡すというところで、今回は移管前後を通じまして事業の実態は全く同一でございますので、事業主体のみが事業団から公共団体に變更されるという処理をする中で、資産と債務を公共団体が承継するという方法を取りたいと考えております。

このことを關係公共団体の負担という面から見ますと、今後は、先ほども言ひましたけれども、下水道普及率が更に上昇し、施設の稼働率が高まつていく、そういうタイミングでの移管になりますので、こうした点だけを取りましても、従来処理料金として事業団に支払つてきた以上に、あるいは今後移管がなければ支払つていくであろう処理料金以上に公共団体の負担が増加するということはないと見込んでおります。

また、移管後につきましては、現在幾つかの県で実施しております流域汚泥処理事業という事業として継続されることとなりますので、施設の増強等の場合も含めまして、公共団体は必要な補助金あるいは地方財政措置の支援が受けられるというところでございます。

○佐藤雄平君 処理する費用、料金、これはあれでした。つけ、もう一定のものなんですか。その自治体で料金というのは変えられるのか。もう一つは、その想定でいくと、どれぐらゐでこれから赤字に転換する、量が多くなるといふうなことですけれども、どれぐらゐで返済できるか。この二

点。

○政府参考人(澤井英一君) 料金につきまして、先ほどのような基本的な考え方、つまり搬入汚泥量が少ないのに必要な費用を全部単位当たり幾らというところで割り掛けるというような割高な料金ではない、少し抑えぎみの料金を従来は設定してきていて、それが今度は量が増えますと逆に少し割安になると、こういうことになるわけですね。そういう料金を設定してきておりまして、結論的にはおおむね全体としては二十五年ぐらいで収支相償うであろうというふうに想定しております。

○佐藤雄平君 次に、日本下水道事業団の出資金の、国は十五億でしたつけ、十三億でしたつけ、十五億出しているわけでありすけれども、これがいわゆる今度は無利子貸付けということに国の方の会計項目はなるわけですね。これは、無利子貸付けというのはあくまでも貸付けという理解でよろしいのか。貸付けというのはいずれ返していただくという意味での貸付けなのか。この辺についての見解をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(澤井英一君) おっしゃるとおり無利子貸付けでございます。今後具体的にどのような償還方法を取るかということ、法律の案の中で「政令で定める」ということで、更に詰めたいて考えておりますが、基本的には無利子貸付けを割賦で償還していくことになるかと考えております。

○佐藤雄平君 となると、新しいその地方共同法人のおのずと事業の中での返済というふうなことも考えた料金というか、そういうふうな設定になるわけですが、それもそういうふうな理解でよろしいですか。

○政府参考人(澤井英一君) 広域汚泥処理事業とは別途、下水道事業団全体の経営努力の中で工夫をして返していくことになるかと考えております。

○佐藤雄平君 期待どおりの法人になっていくことを望みながら、また国土交通省としても、公平

公正というか、民間の意向も踏まえながらひとつこれから御指導を賜っていただければと思っております。

次に、日本勤労者住宅法の改正であります。これはいろいろ聞いてみますと、組合の方がそれぞれ要望しながら労金を中心として作ってきた、組合の皆さんに安心した低料金の住宅を提供しよう、非常にお役に立った法律、協会であつたらうなと思うわけでありす。そういうふうな中で今度の改正でありますけれども、民間法人化として存続させる意義というのはこれどこにあったのか、まずこの件についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(松野仁君) お答えいたします。

日本勤労者住宅協会は、都市部におきます勤労者向けの住宅の供給に加えて、地域の実情に応じた住宅の供給を消費生活協同組合法の特例として地域の住宅生協を活用しつつ実施している法人でございます。

このため、もし協会を廃止した場合、地域の住宅生協を活用した一般の勤労者の方々の居住環境の良好な住宅の供給を行うことができなくなるということから、この協会の出資者たる労働関係団体からも協会の事業及び組織の存続が必要であるという要望がなされております。政府といたしまして、消費生活協同組合法の特例を規定いたしました日本勤労者住宅協合法及び同法に基づいて設立された法人の存続が必要であると判断したものでございます。

協会につきましては元々国からの出資や補助に依存しない特殊法人として従来から自立的な経営を行ってきたところでございますが、特殊法人等整理合理化計画に基づきまして、協会の自立的な経営が更に促進されるよう民間法人化することとしたものでございます。

○佐藤雄平君 この中で、協会の住宅資金に関しては約四八・五％か、これ住宅金融公庫から借りているわけですね。住宅金融公庫もこの間の法改正で実見直しされることになる。そのと

き、この勤労者住宅協会の、民間の事業化になっているわけでありすけれども、住宅金融公庫からの借入れというのはどのような形になっているのか、この件についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(松野仁君) 日本勤労者住宅協会は、勤労者の貯蓄いたしました資金をその他の資金と併せて活用いたしまして、居住環境の良好な住宅及び住宅の用に供する宅地を供給することとされております。労働金庫や雇用・能力開発機構からの借入れのほか、御指摘のように、住宅金融公庫からの借入れも行っているところでございます。

一方、委員御存じのとおり、住宅金融公庫につきましては、民間でできることは民間にゆだねるという基本原則の下に、昨年十二月閣議決定されました特殊法人等整理合理化計画の中におきまして、まず五年以内に廃止する、それから民間金融機関による長期・固定住宅ローンの供給を促進するため実施いたします証券化支援業務、これを行う予定でございます。これを公庫が先行して開始するわけですが、公庫の廃止の際に、これを行う新たな独立行政法人を設置することになっております。さらに、融資業務につきましては、その廃止の時点で、つまり新たな独立行政法人を設置する時点でございす、民間金融機関によるローンの供給が円滑に行われているかどうかを勘案して最終決定するという事になっております。

したがって、金融公庫の組織形態等が見直された後の資金調達の方法につきましては、日本勤労者住宅協会が主体的に行うこととなります。資金計画作成の際に、見直し後の公的融資の体制を踏まえながら当該資金調達について検討がなされることになるかと考えております。

○佐藤雄平君 あれなんです、その十八年以降は住宅金融公庫が新しい独立法人になるわけですか。

○政府参考人(松野仁君) 五年以内という、昨年十二月の時点で決定されましたので、平成十八年

度までということになっております。それまでに廃止すると。それに代わりまして独立行政法人が設立されますが、先ほど申し上げましたように、公庫が自ら融資を行うかどうかは、その時点で民間の金融機関がしかるべき機能を果たしているかどうかというのを勘案して決定することとされてございまして、今の時点では融資業務をする、しないというのはまだペンディングといえますか、まだ未決定の段階でございます。

○佐藤雄平君 これは大臣、これはどうなんですかね、住宅金融公庫の十八年以降。

○国務大臣(舩千景君) これはもう、今、局長が申しましたように、五年以内に廃止するということは決まっております。廃止する場合にはどうなるかということで、新たな独立行政法人にこれを設置するというので、その業務を民間にゆだねられるものは民間にという総理の御指摘がございまして、住宅金融公庫の住宅ローンに代わるものが今既に、去年私たちが調べましたところでは二民間業務が住宅ローン金融に参加するという仕事をしておりましてけれども、今やそれが、住宅金融公庫、五年以内といったら一遍に民間で手を挙げるところが多くなりまして、正に初めて民間がうちでも住宅ローンを扱うというところで競争が出てまいりました。

これが果たして長期、低利、固定ということにつながるかどうか。果たして皆さん方が今の金融公庫で住宅ローンを借りているのと同じ感覚で民間を信用なさるかどうかということ、私は今後の過程を見なければならぬと思っておりますけれども、今回、この五年以内に廃止するということによって多くの民間企業が手を挙げて自分たちもこれに寄与したいという姿勢が出てきたことだけは私は大変なことだと思っておりますけれども、今おっしゃったような勤労住宅協会が果たしてこれにどういうふうにするか、どういう選択をなさるかというのは、これは勤労住宅協会自身が選択なさることであって、今私たちがどこにしないなどということではございませんので、これ

は新たな、五年以内に廃止して新しいものができ、あるいは民間がそれに比するものができたら、労働住宅協会がどれを選択なさるか、独自の選択を私は見守っていきたいと思っています。

○佐藤雄平君 特殊法人の改革の中でいろんな議論がありましたが、その中でも住宅金融公庫は存続が一番望まれておったはずなんです。しかしながら、またその改革というふうなことになる、じゃ、改革なら、廃止ならそのままかと思いきや、五年後に降また新たな行政法人ということであれば、何のための改革なのか、私はもうそのまま存続の方がよっぽどよかったんじゃないかなと思うわけですが、しかし新しいまた法人になって、多分に表紙だけが変わって中身同じような形になるのかなと思いますけれども、しかし、それもやっぱりこの労働者住宅協会の、今までのようなニーズがあれば対応していただきたいと、そういうふうな要望を申し上げます。

また、大臣から所見ありましたら。
○国務大臣(扇千景君) これは、既に住宅ローンを利用なさっている方、しかも三十年間固定、低利ということで継続している人をほり出すわけにいかないわけですね。五年以内にといたら、じゃ三十年で契約している人たちをどう扱うかと。皆さん方に、民間のいろんなのができていますから、こつちへどうぞと御推奨するようなことではいけないので、継続性があるということも含めて新たな独立行政法人を設置という、その理由はお分かりいただけると思います。

それが、やっぱり今国民が、お借りしている皆さん方に対する一番の手当であらうと思っておりますので、それは労働住宅協会とはこれは別個の話でございますけれども、そういう意味で継続性を維持すると、それが国民の皆さん方に、今借りている人たちへの私たちはサービスであると思っております。(そのままでいい)と呼ぶ者あり)

○佐藤雄平君 そのままでいいという意見もあるようでございますけれども、労働者住宅協会の対応も十分にまたお願いしたいというふうなことに

改めてお願いしておきます。

次に、東京地下鉄に行きます。

帝都から東京地下鉄になるわけですが、これも見てみますと本当に多岐にわたった役員構成というのか、見たら本当にありとあらゆる役所から行っているわけでありまして、まずこれが民営化したときのいわゆる資本金というのは、今政府と東京都がそれぞれお出しになっておりますが、このまま推移をするという理解でよろしいですか。

○政府参考人(石川裕己君) 御指摘の帝都高速度交通営団でございますが、御案内のとおり、現在は政府出資が五三・四％、それから東京都出資が四六・六％となっております。現在は出資という形でございまして、特殊会社化になりますと株式ということになりまして、同じ比率でそれぞれが株式を保有するということになります。

○佐藤雄平君 これはあれですか、役員構成はずっと本当にいろんな役所から行っていますよね、OBが。これもまた改めて株式会社になったとき考える、基本的には考えるわけなんでしょうけれども、この辺の理解はどうですか。

○政府参考人(石川裕己君) 特殊会社化する場合に、新たに特殊会社のための設立委員会というのができます。そこで議論される、そこで新しい役員が議論されるということになります。

○佐藤雄平君 微妙な答弁であります、そこはあくまでも民営化ということですから、理解しておくことにはいたします。

株式会社になったからもういゆる公営の役割は果たさなきゃいけないわけですね。そういうふうな中で、また新線の建設も予定があるやに聞いておりますが、この新線の建設については国がまた東京都がその補助金をお出しになると、そういうふうなことにしてはどのようにお考えでございますか。

○政府参考人(石川裕己君) 現在、特殊会社でございまして、地下鉄の建設につきましては地下高速鉄道整備事業費補助、いわゆる地下鉄補助と

いうので整備を進めているわけでございます。それで、現在はいゆる十一号線というのを造っております、これが完成した後にこれを特殊会社化するということになりまして、したがって、特殊会社化した後に工事が続くものとしては十三号線でございます。

池袋一渋谷間でございまして、これは御案内のとおり池袋から新宿三丁目を經由して渋谷に至る延長八・九キロという路線でございます。十九年度の完成を目的に事業を進めているわけでございます。これはでさう上がりますと東武東上線、西武池袋線及び東急東横線、この三線と相互直通乗り入れをするというふうな形で、埼玉、東京、神奈川という非常に広域的なネットワークを形成する路線になります。さらには、山手線の混雑緩和と路線になります。さらには、明治通りの渋滞緩和に寄与するというところで極めて重要な路線だと考えております。この路線につきましては平成十六年四月の特殊会社以降も円滑に十九年度の完成に向けて整備を進めていくことだと考えております。必要な助成は続けていきたいと考えております。

○佐藤雄平君 いやいや、だから、それは東京地下鉄が独自で造っていくのかということですよ。
○政府参考人(石川裕己君) 新しい鉄道の整備につきましまして、一般的に例えば上下分離方式であるとか新しい仕組みを考えるということもございまして、いずれにしても、この十三号線につきましましては継続中の工事ということで整備を進めていきたいと考えております。

○佐藤雄平君 そういうことじゃなくて、ちゃんと私は、これから新線造るにつけて、今までは補助金ももらってきたわけ、これもまたずっと補助金をもらいながら造っていくのかということをお聞きしたかったの。

○政府参考人(石川裕己君) 先ほど申し上げましたように、特殊会社化になったときに具体的にどのような助成方式がいいかということにつきましてはいろいろ議論がございまして、しかしながら、申

し上げますように、十三号線については必要な助成を続けていきたいと考えております。

○佐藤雄平君 十三号線というのはこれから造るんだっけ。

○政府参考人(石川裕己君) 建設中でございます。

○佐藤雄平君 大臣、都市交通の中での地下鉄という、やっぱり将来のビジョンをきちっと決めておいてもらわないと、これはもう地下鉄造るのはいいけれども、こつちの方の道路財源で全部造られるというのはたまたまないので、これはやっぱり都市と地方の大きな対立要素になっちゃうので、やっぱり将来の地下鉄の構想は今のうちからきちっと作っておいてください。

そういうふうなことで、今度の特殊法人の国土交通省関係の法案が二十一世紀に向かって大変な成功裏を収めることを期待しながら、質問を終わります。

ありがとうございました。

○純訓弘君 私は、今日は総論部分を質問いたしまして、次に各論部分をやらせていただきます。まず、独立行政法人化した効果について伺います。

独立行政法人制度がスタートしてから一年八か月が経過いたしました。独立行政法人制度は、これまで国が直接行っている事務事業のうち、一定のものについて国とは別の法人格を有する法人を創設して事務事業を行わせることとしております。しかし、個別事業の見直しが行われる中で指摘された問題をクリアするために、独立行政法人には自立的で弾力的な運営を行わせる一方、各府省の独立行政法人評価委員会や総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会が事後評価と見直しを行うことにより、業務の効率性、質の向上や透明性の確保を図ることは当然の措置とされております。

そこで、伺います。国土交通省の独立行政法人は現在十一法人ですが、一年八か月を経過して、独立行政法人化したねらい、効果等について大臣

はどのように評価しておられるのか、伺います。

○国務大臣(扇千景君) 今朝も木村議員からその基本的な姿勢を御質問いただきましたけれども、国土交通省といたしまして、御存じのとおり、特殊法人二十一、そして認可法人四ということで、二十五の法人を我々は、今回、まず昨年末の整理合理化計画の策定でこれを決定したわけでございます。

私も、現在のところ住宅金融公庫等の所管法人について、これは先行して改革の方向性を示したのは、今、議員が言っていたのだとおりでございますけれども、私たちは各特殊法人の事業、組織にわたりまして相当踏み込んで行つたつもりではございますけれども、またその内容を見直しをして、そして昨年末の整理合理化計画に盛り込んだ今般の改革全体というものを改めて牽引する役目を私は去年先行してやつたからこそ今回も続いてできたというふうに考えております。

やっぱり前回の経験がなければ今回のように、国土交通省四省庁統合でございますから、巨大な中でどうこれを統合していくかということは、大変な私は努力とそして皆さんの後押しがなければできなかったことであらうと思っております。

けれども、今回こういうことで国土交通省挙げて計画的にかつ機能的に、なおかつ国民の声、また小泉内閣として実行していこうという、この決意の下に断行したわけでございますけれども、この閣議決定後、直ちに私たちは国土交通省内に特殊法人等の改革推進本部というものを設置いたしました、これを利用して、ここで検討し、今国会に七法人の独立行政法人と三法人の民営化ということで九法案を提出させていただいたわけでございますけれども、残された法人につきましても私たちは今後引き続きして特殊法人改革というものを先頭を切つて、国土交通省だからできたという成果を上げるべく今後も推進していきたいと思っておりますし、数字的にどれをどう減らしてきたか、また目標はどうかということ、長くなりまして後で御質問があればまたお答えさせていただきます。

だいたいと思います。

○統訓弘君 今、大臣からるる御説明をいただきました。私が質問したかったのは、土木研究所から始まって航空大学校まで至る既に十一の特殊法人化に対してどう評価しておられるかということ、を伺いたかつたわけであります。

そこで、次は第二番目に、今の答弁は後に続く答弁だつたと思ひますけれども、いずれにしても、次の独法化の意義について伺ひます。

独立行政法人はスリム化につながると言われていたにもかかわらず、役員は三倍、その他役員も多くは天下りが占め、職員数も変わらないという状況であります。これでは公約とは全く大きく異なります。

例えば、国土交通省の関係では、海員学校の旧清水海員学校の校長が理事長兼任ということで、従来五十四万四千円月額本給が独立法人化されたために八十一万円に跳ね上がったことが指摘されておられ、単に看板の掛け替えに終わつていゝという報道があります。こうした事態は直ちに是正する必要があると思ひますが、いかがでしょうか。

これまで国の附属機関として位置付けられていた組織を独立法人化したのですから、役員の増、役員数の横滑り人事、職員数の増減ゼロということが是正されない限り独立行政法人化の意義が消滅することになります。国民だれしもが納得できるようなものにすべきと思いますが、大臣の所見を伺ひます。

○国務大臣(扇千景君) いろいろございまして済みません。総括しておつしたものですから総括して申し上げましたけれども、さっきの十一法人のことに關しまして、私は、組織と人事の管理面、それから二つには予算管理面ということとでは大きな変化があつたと思つておりますけれども、現実的に今、独立行政法人海員学校という事例をお挙げになりました。これは八つの海上技術学校等を統括管理する一つの独立行政法人に、八つを一つにしたということでございます。

それで、今おつした、新たに設けた理事長、法人全体を指揮するということにはいたしました。これは八つの海員学校のときにはそれぞれ校長の給料が月額五十四万九千円だつたんです。統合法人の今度は校長から理事長に格上げされました、八つが一つになつたものですから、理事長ということになりました月額が八十六万円ということに上がったと思ひますけれども、校長と理事長とは違うということだそうでございます。私も四省庁統合したから四人分かと思ひましたらやっぱり一人分でございますから。

本来であれば、これも校長と理事長とだけ違うんだとおつしやいますけれども、理事長というものを、大体平均して独立行政法人というものの理事長をずっと見ていますと、校長と理事長ではその職責も異なつていゝと。そしてまた、八つを一つにしたから広範囲な目で仕事をしなきゃいけないということ、校長から理事長に昇格したということ、責任の重さが重くなつたということ、この金額の差異が出たということ、私は何つておりますので。

私もちよつと、ううんと思つて、私も四分の一だと思ひながら、四倍もあつた方がいゝのかなと思ひましたけれども、こういう時期でございますから、国民の皆さん方に行政改革をした意義というものがこういうところにも出なきゃいけないというので、八学校長の給料であれば、これは本来は五十四万の八倍あつてもいいということになりますけれども、理事長に昇格して約二十数万の上がりということになるので、必ずしもこれが非効率的になつたということではないというふうにも聞いております。

それから、この法人の役員数というのが合計五十四人から三十四人になつておまして、三七％削減いたしております。ですから、当然のことでございますけれども、三七％役員数が減つていゝということ。それから、職員数につきましても、これは特殊法人等の改革推進本部において独立行政法人の職員数は事業見直し後の事業内容等に

に応じて必要最小限のものと、こういう方針が決定されておりますので、法人長のリーダーシップの下に適正な規模になると思つております。来年の十月までに六法人合計で百三十八人これは削減されるという数字を今出してあります。それからさらに、業務につきましても、例えば水資源機構につきましてはダムの新規の開発事業を行わないということも、これも決定いたしております。それから、鉄道建設・運輸施設整備支援機構につきましては、これは新規の都市鉄道線事業の採用を行わないということも、これも決めておりますので、今後も業務のスリム化をしていくというふうに考えております。

様々なメリットをもたらすための改革でなければいけないし、また国民の目に、今質問していただいたようにきちんと国民の目に見えるような改革でなければならぬ、それが基本だと思つております。

○統訓弘君 私があえて指摘したのは、新聞報道によれば、要するにスリム化、独立行政法人化した理由は、国民の皆様が本当に良かったこと、本当に国民のためにやってくれてゐるんだという、そういうことの理解が得られてゐるんだという、そういうことだと思います。にもかかわらず、今申し上げた報道ではそういう報道がなされていゝしたよと、ついては、これに対してちゃんとした答えをしないと駄目ですよ、こういう意味で申し上げたわけであります。

さて、行政改革の精神について伺ひます。私が、平成十二年十二月、森総理の下で行革担当大臣として閣議決定した行政改革大綱の精神は、時代の要請をしっかりと受け止め、制度疲労を来している行政システムを廃止、縮小を含めて抜本的に見直し、民間の英知と活力を大いに活用すると同時に、地方の時代と言われて久しい地方公共団体にも責任を分担してもらふという趣旨から、民でできることは民へ、地方でできることは地方への考え方、整理されたものであります。

その一年後の平成十三年十二月、小泉内閣の下で閣議決定されました特殊法人等整理合理化計画は、小泉総理の原則廃止、民営化という公約から相当後退してきているような感を否めません。

扇大臣は森総理の下で閣議決定にも参画されました。所管大臣として国土交通省関係の整理合理化計画に取り組まれた所感はいかがでしようか。お答えください。

○国務大臣(扇千景君) 今おっしゃいましたように、私は、小さな政府、そして国民の目に見えろと議員がおっしゃったとおり、私もそれはそれをしていかなければいけないということで、今回は改めて四十六本の法案を一括して出させていた。今までかつてないことの挑戦でございますので、ただ、これで十分とは言いません。一本一本皆さんに御審議いただいている中に、まだこれは整理縮小してもいいな、あるいはこれはもう廃止してもいいなと思われる点がなきにしもありません。

けれども、これは私は、改めて民間がそれに対応する、また地方自治体がそれを受皿として受け得るような地方自治体になるべきであるというふうに、やっぱり準備期間が必要でございますので、そういう意味では今回のことが一〇〇%私ではきたとは思っておりませんが、今後も私たちは、すべて評価委員会の審議も経ながら我々は絶えず見直していくことが大事であると認識し、今出している法案は現段階ではベストであるということで、最大限努力した結果、まだまだ切り込みが足りない部分はなきにしもあらずでございますけれども、第一段階とお受け取りいただければ有り難いと思います。

○統訓弘君 せっかくの御努力を期待申し上げます。

平成十二年十二月十八日に特殊法人等整理合理化計画が閣議決定されるまでの間、行政改革推進事務局と各府省との間で激しく廃止、民営化、独立行政法人化の議論が行われたと承知しておりますが、その詳細の経過は国民の前に明らかにされ

ておりません。今回、国土交通省が提出された法律案は九本、うち六本が独立行政法人化、二本が民営化、一本が地方共同法人化ということであります。

そこで、伺います。なぜ六法人が廃止、民営化ではなくて独立行政法人化なのか、理由を明らかに御説明いただきたいと存じます。

○副大臣(吉村剛太郎君) もう委員も御指摘されましたように、特殊法人、既に役割が終わったものは廃止、また採算性が非常に優れており、民間感覚の、民間の企業感覚でやった方がいいものについては民営化、しかしながら一方で、採算性が非常に低い、さらに公的な国の関与が必要であると思われるものについては独法化ということでございます。

それで、個々に六つについてのお尋ねでございますが、それぞれ内容的には性格が違っておりますが、基本的な総論からいきますと、今のようになら民営化しての採算性に非常に無理があるというものの、具体的に言いますと、鉄道建設・運輸施設整備支援機構につきましては、国の重要な社会基盤である新幹線の鉄道施設の建設や船舶の共有建造など、公的な主体による取組や支援が必要不可欠な業務を行うことを予定しております。

また、国際観光振興機構につきましても、海外観光宣伝等の外国人旅行者の訪日を促進する業務を行うこととなりますが、観光の拡大は我が国の経済、雇用、地域の活性化にも大きく寄与するものであり、諸外国においても政府機関として実施しているのが現状であるということをかながみ、独法化という手法を取っておるところでございます。

また、水資源機構の行う業務は、これは先ほどからもいろいろ話出ておりますが、複数都府県にまたがる水系における水道用水、工業用水、農業用水の確保、供給及び洪水被害の軽減といった多種多様な機能を有する施設を一元的に管理するもので、水の安定供給や治水という極めて公共性の高いものであるということで独法ということにし

ておるところでございます。

次に、自動車事故対策機構については、自動車事故の防止や自動車事故による被害者の救済を行うこととなりますが、これらの業務は採算性の点から民間では実施が確保できないもの、被害を受けておられる方がおられるわけでございまして、採算という観点から見るとはいいがなものとこのことで独法化ということでございまして。

また、空港周辺整備機構が行う航空機の騒音により生ずる障害の防止、軽減、生活環境の改善のための事業についても国と地方公共団体が一体となつて行う必要があるという判断でございます。さらに、海上災害防止センターについては、我が国の海上防災体制の一翼を担い、海上における油の防除等の海上防災活動を行うこととなりますが、このような海上防災業務は極めて公共性が高い、先般も火災その他、油の流出、こういうものがやっぱり公的、ある程度公的な、そして採算本位ではなかなか難しい面があるかと、こういう判断でそれぞれ独法化ということにしておるところでございます。

以上です。

○統訓弘君 ありがとうございます。

我々政治家が常に心しなければならぬのは、言わば官僚がいろんなことを考えておられる、その官僚はどうしても保守的である、自分の組織を温存したいと、そういう意味では独法化とか、そういうものに言わば走りがちであります。

しかし、本当の意味で国民が何を期待しておられるかといえ、やっぱり効率化だと思います。そのためには民間の大きな知恵を、そして活力を引き出す、そういう意味では、我々がやはりそういう視点に立つて改革の志を消してはならないというところを申し上げて、次の質問に移ります。

独立行政法人化と従来の特殊法人との違いについて伺います。

今回提出された特殊法人等の独立行政法人化は、昨年度に発足した各府省附属の研究機関等の場合とは異なるものであります。特殊法人等は

これまで事業法人として活動してきており、経営責任の不明確性、事業運営の非効率性、不透明性、組織、業務の自己増殖性、経営の自立性の欠如などが指摘されておりました。

今回の独立行政法人化により、従来特殊法人で指摘されていた問題がどのように是正され、そしてそれらがすべて解決されるということになるのでしょうか。

また、これら法人について、小さな政府を目指し、財政再建に向けて取り組む以上、補助金、出資金、財政資金の投入等を通じて安易な手当ては行わないよう、その上限を設けるなどの歯止め措置を掛け、独立した法人として位置付けるべきではないかと思いますが、いかがでしようか。お答えください。

○政府参考人(安富正文君) 今回の独立行政法人制度は、元々、特殊法人の弊害を克服する制度ということで設計されたものでございます。

その業務運営の特徴としてしましては、まず第一に、中期目標それから中期計画の策定による業務の目標管理という手法を入れていることとでございます。これによりまして中期的な業務目的が明確になるということで、従来、特殊法人等々々事業年度のいわゆる事業計画あるいは予算等を通じて国が認可をするというような形でやっていたものが、これが法人の自主的な目標管理で実施できるということになります。

それから二番目として、各省に設置されます第三者機関によって、いわゆる評価機関によりまして業績評価を実施するという形で、第三者によるチェックが入ることとでございます。それから、それらの評価結果を踏まえまして、定期的な組織、それから事業の見直しを行うということになっております。さらには、業績を反映した役員報酬の実施であるとか、あるいは場合によっては低業績の役員についての解任など、人事への業績反映がなされるということになっておりまして、こういう制度設計の下で、先ほど先生の方からもおっしゃいましたけれども、いわゆる従来の特殊

法人での経営責任の不明確性とか、あるいは国に依存して自立性が欠如しているとか、あるいは業務運営の非効率性であるとか、あるいは組織、業務が自己増殖するといったような批判を受けにくいような形になるものというふうを考えておられます、そういう意味の従来の特殊法人の弊害と言われているものについての問題が是正され、法人経営の自立性、それから効率性が確保されるのではないかとこのように考えております。

また、財政の問題、出資金、補助金等でございますが、これにつきましては、先般、既に平成十四年度予算におきまして、独立行政法人化の対象となります今回の国土交通省所管法人のうち七法人については財政支出全体で五百五十億円の削減ということで、約二割の削減を講じたところでございます。また、今後とも、十五年度予算以降におきまして、特殊法人等改革推進本部決定におきまして、事業の徹底した見直しの成果を厳格に反映させることにより、独立行政法人に対する財政支出を含めた縮減合理化を進めるという方針が打ち出されておりますので、これに基づいて適切に対応してまいりたいというふうに考えております。

○統訓弘君 今、御答弁によりまして、来年度予算で五百五十億の縮減が図られたという答弁をいただきました。大変結構なことでありまして、これこそ国民が期待する独立行政法人化だと思います。

今お答えございましたように、従来の特殊法人が、経営責任の不明確だとか、あるいは事業運営の非効率性だとか、あるいは不透明性、業務の自己増殖性だとか経営の自立性が欠如しているということが国民の大きな批判であったわけでありまして、それを独立行政法人化したならば、この今までの旧弊が完全に取除かれるというのを保証していただければ、なるほど独立行政法人化にしてよかったという評価を私はいただけるんじゃないか、そういう不断の努力を是非お願い申し上げます。

次に、独立行政法人の評価について伺います。独立行政法人が第二の特殊法人化しないためには、評価委員会による第三者的な評価と、その評価結果の次年度以降へのフィードバックが重要であります。

国土交通省は独立行政法人評価委員会を設置して独立行政法人の業務実績を評価しておりますが、平成十三年度の業務実績評価が既に出ております。その評価によりまして、ほとんどが良好、順調というものであります。目標達成のレベルが低いものであれば評価が高くなるのは当然でしょう。それではせっかくの独立法人としての目的にもかきません。評価委員会による評価の目標設定を含めて、システムの、システム評価はどのようなものになっているのでしょうか、伺います。

また、評価委員会から改善すべきと指摘された事項などがあります。例えば、新規の分野への挑戦、競争的資金の自助努力による調達、他社の及ばない革新的シーズの研究、事務事業内容の一般公表及び評価を受けることなど、独立行政法人として果たすべき義務が欠如している点について早急に評価項目に加えるなど、改善措置を求めたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(河崎広二君) 独立行政法人における目標の設定でございますが、この目標の設定に当たりましては、国民の皆様とのニーズや社会経済情勢の動向を十分踏まえまして、各法人における業務運営の効率化あるいは質の向上等に着実に図るという考え方に立ちまして、大臣が各独立行政法人に對しまして中期目標を指示をいたします。これに基づいて各独立行政法人が中期計画を策定するということになっております。

こうした中期目標の策定や中期計画を大臣が認可する際につきましては、第三者機関でございますが国土交通省独立行政法人評価委員会の意見を十分聴取した上で行っております。こういった手続によりまして適切な目標が設定されると、このように努力をしているところでございます。

平成十四年四月に発足をいたしました十一の独立行政法人の十三年度における業務実績評価につきましては、全体といたしましては中期目標の達成に向けた各法人の取組が今、先生言われました順調あるいは良好といったような形で評価されたものと受け止めておりますが、ただ個々のいろいろな業務につきましては今後の課題を多く御指摘をいただいたところでございます。

したがって、今回の評価で評価委員会より御指摘をいただいた事項につきましては、各独立行政法人におきまして業務の改善に確実につなげるようにしていくということが大事であるというように考えておりますし、またただいま御指摘のありました評価項目の追加ということでございますが、そういう評価方法の改善につきましてはこれは評価委員会でお決めになることでございますので、評価委員会が検討をされまして、必要に応じて次年度以降の評価に反映をされていくのではないかとこのように考えているところでございます。

○統訓弘君 評価委員会に当委員会でございますという議論がありましてということを是非お示しいただいて、改善方、お願い申し上げます。

さて、評価委員会の人選について伺います。国土交通省の独立行政法人評価委員会のメンバーを見ますと、四十五人中二十六人が国土交通省関係の審議会のメンバーや国土交通省OBで占められております。独立行政法人が本来の趣旨を生かし、業務を実施していくためには公正で客観的で第三者的な評価が当然のことと思います。委員の半数以上が審議会等の関係者で占められているということは、国民の目線から見れば、この評価に疑問を持たざるを得ないんじゃないでしょうか。今回の総合評価結果を見ますと、九法人が最高の評価、二法人がまあまあ評価ということですが、評価体系が問題含みであるだけに、国民の皆様から身内による甘い評価という疑念を持たれかねないような、評価メンバー構成にしなければならぬと思います。

審議会等の関係者が半数以上になった理由とともに、今後評価システムに対して疑問視されないように、その徹底見直しをすることに異論はないと思いますが、この点について大臣の所見を伺います。

○国務大臣(扇千景君) 評価制度というのは私は本来もっと早くから適用されるべきであったというふうにも思っておりますし、かつて私はこういう制度ができる前に、国会の中で衆参を統一して衆参の両議院の上に国の法案審議の評価委員会を設定すべきであるという運動を起こしたこともございましたけれども、今回はこうして行政の中で国民の皆様の目に確実にこういうものを評価するという評価委員会制度というものができたことだけでも大変な私は進歩であろうと思っておりますけれども、今、統議員があるおっしゃいましたように、評価委員会制度で、少なくとも、先ほど局長が答えたように、既に十一に対してはおおむね良好のような評価をいただきましたけれども、今おっしゃった評価委員会のメンバーが一方的ではないかと、もっと公平であるべきであるという御指摘もいただきました。

ただ、各年度に及びまして私たちは中期計画の終了後に必ず事業評価というものをいたしております。そういう意味では、事業評価をし、まず事前評価、事業評価、事後評価と、この三段階評価というものをやっておりますけれども、これは法人の組織の在り方等に関する意見具申を行う第三者機関ということでございますので、今おっしゃったように、中立性、公正性のメンバーが構成されるというのは当然のことでございますけれども、この評価委員会は重要な役割を担う委員会であればこそ、委員には高い見識を有する方をお選びしたいと思っておりますし、また分野といたしましては、経済あるいは経営、企業会計あるいは法曹など、一般分野の各有識者を選ばなければいけないという、大変それらの広範囲な有識者を選ぶという点も第一条件としてきております。

また、二番目には、各独立行政法人の固有の業

務に関する専門的分野のこれは有識者でなければならぬ。でなければ、理解していただけない、また判断していただけないということもございまして、専門的分野の有識者を総合的にできるだけバランスよくということを入選の条件にしておりますけれども。

こうした観点から委員の選任を行った結果、委員三十名中十七名、あるいは臨時委員を含めれば四十五名中二十二名が審議会と、今、統議員がおっしゃったように、兼任者もおります。

けれども、こうした中からはむしろ高い見識と経験を踏まえた厳しい御意見が今出ておりますので、必ずしも審議会と重なっているからという意味では私はなくて、公正な御意見も出ていることも確かでございますし、特に女性の議員ということも入っていただいております、言い訳ではございませんけれども、旧建設、旧運輸等々の女性の専門家が大変少のうございまして、そういう意味では、審議会自体も女性のメンバーを多くしろと言われておりますけれども、この評価委員会では、専門的な知識を有する方で、そして判断が、能力がすばらしい方ということになると、これも女性のメンバーも含めて大変人選的には狭まっていることも事実でございます、今後重要な役割を担うこの各範囲の人選を、少なくとも国民の皆さんから見られてこれは適切でいい評価委員会だということになれば評価結果も評価されないということに逆になりますので、そういう意味では、今の御指摘等々、各分野にわたって気を付けていきたいと思っております。

○統訓弘君 評価結果が国民の目線で評価されるような入選をよろしくお願い申し上げます。

さて、評価結果の活用について伺います。

独立行政法人制度では、主務大臣が三年ないし五年の中期目標を定め、その目標を達成するために、独立行政法人は中期目標と年度計画を策定し、実施することになっております。そして主務大臣は、中期計画期間の終了時において業務継続の必要性、組織の在り方などについて検討し、評

価委員会の意見を聞いた上で所要の措置を取ることでできることとされております。また、総務省の政策評価、独立行政法人評価委員会は主務大臣に対し主要な事務及び事業の改廃に関し勧告することができま

す。そのためには、評価結果が次年度計画又は次期中期計画に反映されることは時間的に難しいのではないのでしょうか。特に、中期計画終了時の業務継続の必要性等の判断には最終年度の評価結果が大変重要となるので、前年度の評価結果が次年度の計画に反映できないことをこれ以上放置することとは許されませんか。年次途中で中間評価を行うなど、早々に是正策を講ずべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(河崎広二君) 現在の独立行政法人制度におきましては、通則法におきまして、年度あるいは中期目標の期間を単位として目標を設定し、その終了後に実施状況等の評価を行う仕組みになっております。国土交通省におきましても、これに基づいて評価委員会に厳正な評価をしていただいているところでございます。

ただいま先生が評価委員会の評価結果を次期中期計画に反映させるのには時間的に厳しいのではないかとというような御指摘がございましたけれども、各年度の業務実績評価ということもございまして、各年度を踏まえながら、事前に十分な準備作業を行うことにより的確に対応していくというふうな思っているところでございます。

また、各独立行政法人におきましては、各年度における業務実績評価の結果につきましては、次の年度の中であっても可及的速やかに業務運営の改善に取り組むというふうな方針で進めているところでございます。

○統訓弘君 次に、独立行政法人への天下り規制について伺います。

政府は、特殊法人等の独立行政法人化に伴い、三百二十八人の役員定数を二百二人に削減することとしております。昨年、五十八の独立行政法人の

設立では、役員数が発足前に比べて三倍増となり、百八十六人も増えたことを併せると、実質十六人の減でしかありません。各府省は、天下りの確保のため、独立行政法人の役員に再就職先を求めることが十分考えられます。しかし、独立行政法人には経営感覚に欠けた役員の就任が求められます。これまでのような天下り人事では独立行政法人への改革効果は発揮できません。

大臣は所管独立行政法人に対する天下りの規制についてどのような御所見をお持ちでしょうか、伺わせていただきます。

○国務大臣(扇千景君) 天下り問題は、国民の皆さん方から今大変厳しい目で御指摘をいただき、御注目いただき、是正すべきであるということをおっしゃっておりますけれども、総体的に天下りということをお考えするときに、よく言われますことは、五十歳そこそこで肩たたきが始まったのは、まだ子供が中学、高校ということで、役員として一番働き盛りで一番お金の要るときにもう次のことを考えなきゃいけないという今の公務員の定年制度の在り方というものが根本的に私は考えなければいけないことと思っておりますので、大臣経験者の続大臣としては、当時の役員の天下りに関しては一つのお考えをお持ちであろうと思っておりますけれども。

今回、少なくとも私は、国民の問題意識の高まりということをお考えれば、昨年でございますけれども、十二月に、御存じのとおり特殊法人の整理合理化計画の中におきましても、独立行政法人は、役員については、退職公務員及び独立行政法人の退職者の状況を公表するということに決まりました。そういう意味においては、私は広く国民のチェックを受けるようになったと思っておりますけれども、元々は、役員の定年制とかあるいは退職制度、肩たたきというものがいかにあるべきか。

民間は今定年延長ということも言っておりますので、少なくとも、民間が六十五であれば公務員も六十までは、五年差ぐらいまでは働いて、安心して業務に当たってもらうということも私は一つ

考えられることではないか。民間が七十になれば公務員は六十五と。ただし、その何年間はお給料を据置きということも私は一つの手ではないかと思っております。

ただ、今回はこういう特殊法人ということに限っての御質問でございますので、総務大臣経験者としても、私は、公務員の定年制ということとは統議員にも御指導を仰ぎながら、なお国民の目には特殊法人に公務員の天下り先であるという認識をなくすようには当然努力していかなければならないと認識しております。

○統訓弘君 いろいろありがとうございます。これで質問を終わります。

○大沢辰美君 日本共産党の大沢辰美でございます。

今日は整備新幹線の建設を進めている鉄建公団の独立行政法人化に関連しての質問をさせていただきます。

この十二月一日から盛岡から八戸までの新幹線が開通しました。現在建設中の路線は、新潟から富山間の北陸新幹線、博多から西鹿児島までの九州新幹線とありますが、いずれも鉄建公団が建設をしています。この鉄建公団は今まで新幹線以外にも鉄道の建設を進めてきたが、この法案では新法人は新幹線の建設とそれ以外の事業も継続していくことになると思いますが、先ほどの確認がなかなかできていない点もありましたけれども、新たな工事実施計画はなくなるのではないかと私は思うのですが、これは間違いはないでしょうか、確認をさせていただきたいと思っております。

○政府参考人(石川裕己君) 整備新幹線につきましては引き続き業務を行うわけでございますが、新幹線以外の鉄道施設の鉄道建設、こういうものにしましては、特殊法人等整理合理化計画における指摘や国の関与を極力排除した効率的な業務運営を図るという独立行政法人化の趣旨にのっとりまして、現在、日本鉄道建設公団法第二十二条に規定しておりました国土交通大臣の鉄道施設の建設の指示というものを削除いたしますととも

に、鉄道事業者から建設業務を受託する際の国の認可規定というものも廃止する等の措置を講じているところでございます。

このように、新幹線以外の鉄道建設業務につきましては、国の関与をできるだけ少なくして、新法人の判断で業務を行うことができるようにしてございまして、法律案の第十二条第一項第五号において「国土交通省令で定める規格を有する鉄道又は軌道に係る鉄道施設又は軌道施設の建設及び政令で定める大規模な改良を行うこと。」が新機構の業務として規定してございます。したがって、今後とも当該業務規定に基づきまして新幹線鉄道以外の鉄道建設も行うことができるものと考えております。

こういうものにつきましては、都市再生など現下の政府の重要課題に対応する上で重要な施策であると認識しておりますので、新しい機構は鉄道整備を行う公的団体として、今後とも、公団がこれまで蓄積してきた鉄道建設の技術、ノウハウというものを活用しながら一定の役割を担っていく必要があると考えております。

○大沢辰美君 鉄建公団としては事業を継続していくことになるけれども、国土交通省としては指示、国の関与をしない形になるということは、私は、新たな工事実施計画の決定、それがなくなるということは、国の交通政策の中長期的なそういう対策が放棄されるのではないかなという危惧も持っています。この点について、改めてまたお聞きしたいと思いますが、一応確認だけさせていただきますか。

今日の質問の中心は新幹線の建設、この問題について非常に国民的な今問題になっている鉄建公団とゼネコン問題についての癒着の構造について質問を絞りたいと思います。

今、本当に国民の皆さんが改革に期待するものは何なのかという点で、こういう癒着関係を断ち切ってほしいという、そういう願いは広く政治不信にかかわって、国民の願いが大きいと思うんですが、この鉄建公団から今ゼネコンなどへの天下

りした職員ですね、この人数については何人ぐらいいらっしゃるか、つかんでいらっしゃいますでしょうか。

○参考人(松尾道彦君) お答えいたします。

公団としては退職後の職員の再就職先につきまして完全に把握はいたしておりませんが、再就職先において事業者の役員となっている者につきましては、現在私どもが知り得るところは四十一名ということになっております。

公団は、今、先生の御指摘のように、鉄道建設をやっているわけですが、調査、計画、あるいは建設、そういった一環の中におきまして、ほとんど私どもは技術者でございまして、在職中の技術能力を買われて民間の方から御依頼があった場合に、そうした第二の人生として本人の能力あるいは知見に基づいて、そういう経験を踏まえて就職しているのではないかと、このように考えております。

○大沢辰美君 四十一名という数字が示されたんですが、この中で、今建設中の北陸新幹線と九州新幹線の受注企業への天下り人数は何社で、何人か、分かってませんか。

○参考人(松尾道彦君) 現在、先生の御指摘の北陸新幹線それから九州新幹線でございまして、現在、工事中の工区が九十七ございまして、いわゆる九十七共同企業体の体制になっておりますが、それに附属する会社数は全体で百五十六社になっております。

それから、公団として退職後の状態でございまして、両新幹線の現在工事中の受注会社において役員となっている者は四十名と認識しております。

○大沢辰美君 私は、国土交通省からも資料をいただきまして表を作ってみました。皆さんのお手元に資料一というのを配付させていただいております。

これを見ますと、九州新幹線の昨年度の発注工区ごとの受注企業と受注金額を示しております。全体で二〇〇一年度の九州新幹線の工区は十五工

区あるわけですが、その十四工区に公団からの天下り社員がいることがはつきりしております。今、人数は言われませんでしたけれども、これは、新幹線会員名簿というのがございまして、これは、新幹線で調べさせていただいたんですけれども、鉄建公団のOBと現在の職員、それで構成をされている親睦会の方でございまして、ここにOBの再就職先が記されております。

今、総裁は技術者という言葉をおっしゃっていましたが、もちろんエンジニアの方も専門の方も企業の方へ行っているんですが、大体役職は営業に入っておりますね、役職部門の名簿を見ますと、重役ですが、重役ですか、そういう形で就いているわけですが、なぜ会社はこういう特別待遇で迎えるのかということは、明らかにこれは公団から来たから礼を尽くしてそういう重役に就いているというのじゃなく、やっぱり会社にとっ

す。先生御指摘の、そのうちの戸工区でございしますが、これは実は平成三年から、ほかの団体もそうでございますが、一般競争入札方式と公募型指名競争入札方式を採用いたしておりますが、この戸工区は、実は当時厳しい予算の中で予算を付けたいたしまして、平成三年に契約をさせていただきました。そのときは指名競争入札という格好で入札をさせていただいたところでございます。特に新幹線から特殊な契約ということでなくて、一般の公共事業と同様に指名競争入札という格好で進めていたものでございまして、○大沢辰美君 指名競争入札は分かったんですが、この工区は第七次まで契約がやられていたと思うので、ちょっと七次まで教えていただけますか。

○参考人(松尾道彦君) 引き続きまして、公団の場合も他も同様でございますが、いわゆる債務負担行為というのが国で認められておりまして、当時は三年間でございました。

この地区は非常に膨張性で最も難工事でございます。完成した際には土木学会から技術賞というのをいただいた地区でございます。その後、引き続き毎年契約をやっておりますが、認められた予算の範囲内において随時追加契約をさせていただきます。そのときには、いわゆる随契約という格好で随時契約をさせていただきます。この随契約につきましては、こういった特定の難工事につきまして追加的な工事を行う場合には、一々他の者が改めて契約いたしますと非常に効率性が悪く、かつ経費が割高になるわけでございますので、厳しい予算の範囲内でもかつ契約の効率性を考えながら、経費節減という立場から随契約を行ってまいっております。

○大沢辰美君 二次から七次まで随意契約がやられていることなんですが、最初に説明がありました指名競争入札で鹿島、五洋、伊藤建設が共同企業体を組んで二十五億円で指名競争入札で

落札した。その後は随意契約であると。これは本当に同じ企業が工事を受注するそういう系図になつてゐるんだけれども、当初二十五億円が最終的には九十九億四千万円にもこの工区はなるわけです。つまり、当初の四倍、約百億円近い工事になつてくるわけですね。

今その理由を述べられましたが、こういうやり方はほとんどの工区で行われているように私も九州の新幹線を見て思いました。これは一般的なやり方なんですか。国土交通省としてそういう実態を認めているということですか、そういうやり方が妥当なのだということになるのでしょうか。その点についてお聞きしたいと思います。

○政府参考人(石川裕己君) ただいま総裁から御説明したとおり、最初の工区のとくに、平成三年でございますが、指名競争入札をしたわけでございます。それは要するにトンネルでございますので、その後の言わば継続工事というのはやはりその工事に携わつた者が具体的にやっていくというのが一番むしろ効率的。他の事業者になれば、例えばシールドマシンを取り替へたり、全部取り替へたりしなければいけないわけでございますので、このような言わば継続的な工事につきましては随意契約というのは一般的に行われていることだと思つております。

○大沢辰美君 つまり、企業から見れば小さな苗木を大きく私は育ててもうけると、こういう構図になるのではないかなと思ふんですね。公団が発注する苗木を落札するためには、その金額をやはり知らなければならぬ。そのためには苗木の専門家を会社で雇つて必要な情報が入るような人脈が必要となるわけですからね。そして、多額の仕事を取つた企業は新幹線整備の建設に力を持った政治家にも献金をしているという、こういう典型的な癒着、腐敗の構造が生じているんです。

これは私、ちよつと資料をお配りしたかったんですけれども、例えば自民党の整備新幹線建設促進特別委員会委員長を務めていらつしやる議員の野沢太三さんですか、この人が私は代表的な内容

を持つて献金を受けているということを指摘をしたいと思ひます。これは、本当にひどいなと思つたんですが、国鉄出身の方ですね、この方。私は、政治資金の報告書を全部調べてみて、特に一九九五年から一九九九年の五年間を調べてみたんですけれども、それによつたら九州新幹線と北陸新幹線の受注企業、今、総裁が数を申されましたが、そのうちの二十七社から政治献金を受け取つております。何と、金額にして二千九百八十一万円に及びます。これは公団発注の仕事を取つた企業から回り回つてこのような多額の政治資金が働いていて、動いているということを言わざるを得ません。

例えば、今、資料の九州新幹線受注業者の中でずらつと名前を書いて、資料一に書いてありますけれども、この中にフジタというのがあります。ここからは二百四十万、五年間で献金を受け取つています。九鉄工業からは二百五十万、鉄建建設が二百五十万というように、毎年五十万ずつ献金されているという実態があるわけです。

このように、公団が発注する、そしてゼネコンに、それに職員が天下ると。だから、ゼネコンはその職員の力もかりて私は受注工事のために努力をするし、仕事ももらうと。さらに、ゼネコンは新幹線建設に影響力持つ政治家に献金をする。こういう構造が私は今問題になつて、政治不信として指摘をされているのが現状じゃないかと思ふんですね。

ですから、私は、こういう国民が本当に批判の強いこんな問題に対して、やはり国土交通省の監督官庁である、鉄建公団が今新幹線整備に当たつてのこういう状況、官、財、そういう企業の関係というのはやはりこれでいいのかということ、私は指摘せざるを得ませんが、大臣は本当にこれだよいと思われませんか。

○国務大臣(扇千景君) 今、ちよつと大沢議員の配付された資料を読んでおまして、初めて見る資料なんです目を通してありましたけれども、少なくとも私は、まず天下りということを先ほどから

大沢議員がおつしやいましたけれども、総裁が先ほど、鉄建公団総裁から技術を持った人をといてことをおつしやっていましたけれども、私、今回、この今、大沢議員がお示しになりました九州新幹線の建設に關した工事発注、この十五工区につきまして大体百二十四社の入札があつたわけですね。その中で、その結果十五のJVと、それから少なくとも五十一社の業者がこの工事を受注しておりますけれども、この五十一社の中で、大沢議員がお示しになりましたように、十六社において公団のOB、あるいは公団のOBが十六名が役員となつていて、この資料をいただきましたけれども、これも公団からも私も報告を受けておりますけれども、一般に特殊法人とかあるいは民間企業への再就職につきましては、先ほどからも話題になつておりますけれども、私は少なくとも在職中に得た知識、あるいはそれらの持つていた性質、民間よりも優れた知見を持つていて、というような人材というのは、きつと私はどの会社でも引く手あまたなんだろうと思ひます。多分、民間にとつては、それはもう願つてもない人だなという気がなきにしもあらずなんだろうと思ひますけれども、私は少なくとも、それによつて国民に今おつしやつたような不信とかあるいは誤解を招くようなことがあつてはならないと。それはもう真に戒めるべきものであると思つておりますけれども。

これは、少なくとも私は、この表を見まして、私たちは入札、契約が適正に行われるように改革を進めることが最も重要であるということを皆さんに申し上げて、法律も作つていただいたんですけれども、この日本鉄建公団について従来からこの法案の公共工事の入札と契約に関する適正化法というものをよく図つて、少なくともこれを基本として契約をしていただきたいということを言つております。本年の六月からは他の法人に先駆けてすべての入札工事というものを予定価格の事前公表をしないといふ、事前公表することによって私はこういう不信感がなくなるということ、本

年の六月から予定価格の事前公表制度というものを施行しております。それによつて、私はそういう国民の不信とか誤解を招くことのないように、少なくともより入札と契約の適正化を図つていくという姿勢を保たなければ今後の工事も信用置けないということになりますので、そういう意味では適正にこの法律をまず守るという原点を周知徹底したいと思つております。

○大沢辰美君 今、私は北九州新幹線の資料を一として示させていただいて、今、大臣も初めて見たということなんですが、やはり技術を生かしていくというそういう問題と、やはり営業部長としてその企業に入っていくということは、やっぱり仕事を獲得するための働きをしなかつたら、これは役に立たないわけですから要らないわけですね。この十五の工区の中で、一つ以外、ジョイント組まれている一つ以外はすべて役職に就いて、鉄建公団から天下りをしていてという実態がここにあるということなんです。

これからのことになるわけですが、今回、これが独立行政法人になつて、やはり国民の批判的になっている金の問題、そして政官財の癒着の関係、これがなくなるのでしょうか。

○国務大臣(扇千景君) そのことが今日も委員会でも皆さん方で御議論いただいておりますけれども、少なくともこういう体質なりあるいはこういう体系が行われているということに対して、第三者、これは少なくとも第三者機関たる独立行政法人の評価委員会によつてこれは毎年慎重な事後チェックが行われるということに決まつておりますので、そういう意味では中期計画あるいはその計画期間の終了後には、これ五年でございましてけれども、必ず難しい大変厳しい事後チェックというものが行われて、さらにこの業績の評価というものも公表されるということになっておりますので、少なくとも今後こういう独立行政法人化された場合には入札と契約についても私は従来にも増して透明性と公正性が国民の目にきちん見える

ようになるといふふうに思っていますので、そう
でなければ私がかえって今回何のための法案だ
と思われますので、そういう評価制度というもので
国民に公表されるということ前提の下にこの契
約法の適正を図ってもらいたいと思っております。

○大沢辰美君 繰り返しになりますが、評価委員
会が作られて、違法した場合は公表させていつて
透明化を図っていくことはもちろん大事だ
と思うんです。だけれども、やっぱり抜本的には
天下り制度というのを本当に全面的に禁止する
という方向を作らなければ、改革改革という形でこ
ういう独立行政法人という言葉が出されてきたけ
れども、私はやはり名前を変えただけでは改革には
ならないなという感じをいたしました。調べれば
調べるほどこういう癒着構造が現在までもあつた
し、これからもこのままだったら続くであろうと
思わざるを得ません。

ですから、天下り禁止の法律の方向付けを、や
はり公共事業の圧倒的多い国土交通大臣のリー
ダーですね、作っていただきたい。私は、この
政官財の癒着を断ち切るためには、天下りの禁止
もそうですけれども、やはり今の政治不信を払拭
するためには企業の政治家への献金禁止もきちつ
と禁止をしていくという、そういうこともこれか
らも引き続き追及をしていきたいと思えますけ
れども、この全面禁止、天下り、そして政官財の
特に政治家への献金禁止、こういう点についての
法案の方向というんですか、大臣の見解をもう一
度お聞きしたいと思います。

○国務大臣(舩千景君) 先ほどの政治献金とい
ふうなお話がございましたけれども、私は、政治
献金というのは、今、大沢議員がおっしゃったよ
うに、きつとこれ公表されている分をお拾いに
なったんだろうと思つて、それぞれ適正に政治資
金としてお届けになっているものであろうと、私
も拝見していないものですから多くは言えませ
んけれども、もしも適正に処理されているのであ
れば、それはそれぞれの議員の私は個々の認識にか

かわつてくると、見識にかかわつてくると思つて
おります。ですから、それぞれが皆さん方どうい
う集め方していらつしやるのか私存じませんけれ
ども、そういう意味では少なくとも癒着している
と思われような姿勢だけは私は正していくのが
国民の目に対しては必要なことであらうというの
が一点でございます。

それから、天下りを全部やめたらどうだとい
うことでございますけれども、それに關しては私
は、国会で新たにこういうことに關しては御論議
いただいて、今私は少なくとも天下りするとい
う人たちはそれぞれの特性を持つていらっしゃる
から、そういう人材が、天下りの人を欲しがらな
くてもいいようなそれぞれの民間の技術の向上とい
うものも私はあつてしかるべきだと思つておりま
す。

両々相まつて、やっぱり鉄道なんか一番安全、
安心を必要とするんですから、安全、安心に適す
る技術者というものが私はなくてはならないと
思つていますので、その辺の兼ね合いが民間と
あるいは鉄建公団等々の技術とさつきおつしや
いましたけれども、どう整合性があるのかというこ
とも今後私たちも勉強しながら、またそういう疑
義を持たないようになすに安全、安心なもの
ができたということが言えるような民間業者の技
術の向上も図つていきたいと思つております。

○大沢辰美君 やはり技術者の天下りというの
は、今なにかあつてもいいのじゃないかというよ
うな声に聞こえるんですけれども、私は、今な
この資料一を示したかというの、技術者が、も
ちろん企業に移つていく方もありますけれども、
やはり幹部として、営業部長として、営業、仕事
取るためにそこへ、企業へ就職をしているという
天下りの点を私は今指摘したわけです。

だから、お金、仕事が欲しい、その仕事を取る
ために鉄建公団との関係を強くする、そしてその
内容を知ると、そしてそのために政治家も動くよ

うな献金もあるという実態がここにあるという実
態を私は示したわけですから、今後私たちもこの
禁止については頑張りますけれども、やはりリー
ダーとして舩大臣もこの点については厳しく対応
をしていただきたいということをお願いして、次
にもう一点、この新幹線を設置に当たつての並行
在来線の問題について質問したいと思つています。

新幹線が開通するに伴つて、並行在来線の経営
がJRから地方公共団体が出資する第三セクター
に移つていきます。どうしてそうなのかわ、まず
説明をしてください。

○政府参考人(石川裕己君) 整備新幹線を建設す
る区間の並行在来線でございしますが、これにつ
きましては、JRの経営に対する過重な負担を避け
る、第二の国鉄を作らないという観点から、数
の政府・与党合意があるという観点から、数
いて整備新幹線の開業時にJRの経営から分離す
るというふうになつていまして、国は国土の骨
格を形成する高速鉄道網としての新幹線の建設、
JRは新幹線の運行について責任を負つて、在来
線については地域の足として地域が責任を持つて
経営するという分担関係になつていましてござ
います。

○大沢辰美君 過重な負担をさせないということ
を言われましたけれども、その第三セクター、新
会社ですね、現在、しなの鉄道、そして、いわ
て銀河鉄道、青い森鉄道、そしてこれから開業する
九州の肥薩おれんじ鉄道というんですか、四社と
なるようでございます。

開業から五年目になつたしなの鉄道が一つのモ
デルケースとして私は大事だと思つていますので紹介
したいと思つていますけれども、会社が発表し
たのは一九九八年、四年間で毎年乗客が減つて
いきました。人件費の削減や料金を値上げして収
入を改善したけれども、資本金二十三億円を超え
る損益となつてしまつたと。債務超過状態に陥つ
てしまつたわけですね。その結果、長野県はしな

の鉄道のために貸し付けた百三億円を債権放棄す
ることも決めたとも聞いています。

必死の経営努力をしているのだが、そこには限
界があると。JRが切り捨てるような路線に鉄道
事業で成り立つはずがないということがこの例
で私は明らかにした一例だと思つています。この
ように整備新幹線の開通に伴つて第三セクターに
なつた路線はそもそも乗客が少なく、鉄道を維
持していくことが大変なところばかりです。聞
きたいのは、国はどのように支援策を講じてきた
のか、お尋ねします。

○政府参考人(石川裕己君) 並行在来線の経営を
引き継ぐ第三セクターでございしますが、これにつ
いては、一つがJRから譲渡される鉄道資産、こ
れについては国税である登録免許税と、それから
地方税である不動産取得税、これを非課税として
ございします。それから、地方税の固定資産税及び
都市計画税も十年間二分の一に軽減するといふ
うな税制上の優遇措置を講じてきております。そ
のほか、実態的にJRに対して具体的な要員の派
遣あるいは運行面での協力等々についても指導し
てきていましてございします。

○大沢辰美君 そういう税制優遇をしたというこ
とですが、そのことによつてどれくらい経営改
善がなされたのかということになります。結果
的には、今しなの鉄道の例を挙げましたが、こ
も、債務超過になつて効果がでないことが実証さ
れたわけですね。ですから、今出た青い森鉄
道とか青森県の試算ではJR運賃の約二倍にし
なければ会社が運営できないといつていますし、
いわて銀河鉄道も普通運賃が一・五倍に値上げさ
れて開業されたといつています。

このようなことは開業当時から私は分かつて
いたことだと思つていますが、なぜそれなのにJR
から分離してこういう第三セクターにして運営しな
ければならなかつたのかという点をもう一度お聞き
したいと思います。

○政府参考人(石川裕己君) 新幹線の建設でござ
いますが、これは従来の東海道や山陽新幹線など

と比べまして、新しい整備新幹線路線というのは基本的に輸送需要が少のうございす。少ない輸送需要でございす。それは、いわゆる在来線の、従来の在来線の特急の利用客が言わば転移をするというふうになるわけございす。そういう意味で、その地域においては在来線と新幹線というのが二つ存在するというときに、これをどういうふうに維持をするかということになるわけございす。

そういう意味で、JR、まず鉄道建設公団で建設する場合に、御案内のように、公的資金をできるだけ入れて、国の税金あるいは地方の負担というものをいれて、建設そのもののコストというものをできるだけ経営に反映させない形で、なおかつJRが受益の範囲で新線の使用料を払うという形で、ぎりぎりのところでJRの、運行するJRの経営というものが成り立つようにしなければいけない。

一方で、優等列車が抜ける在来線の運行、運営をどうするかということになるわけございす。が、これについてはまず徹底的な合理化を図る、それから、従来のJRのコストというものはなく、そのローカルな地域でのコストを十分使って、なおかつきめの細かいサービスをするということ、あるいは場合によっては利用者の運賃負担をお願いするという様々な工夫をして、努力をして維持をするということだろうと思ひます。

そういう意味で、先ほど先生お話がありましたけれども、今回の青い森鉄道であれば、確かに運賃は従来よりも一・五倍あるいは一・三七倍程度上がりました。他方、一方で、従来JRの時代ではなかった普通列車の運行本数を増やすという形で、きめの細かいサービスをするというふうなことも工夫してございす。さらには、この青い森鉄道につきましては、いわゆる上下分離方式というのを初めから取りまして、下の下物については青森県が持つという形で、この支援、経営支援をするというふうなこともしてございす。

運賃はやはり上がる部分がございますけれども、列車本数を増やすというふうな努力をしていく、あるいは個々のコストを、JRのコストではなくて、更に地域の実態に合わせたコストにするというふうな工夫をしてございす。

それから、JR貨物が走行するわけございすが、JR貨物の線路使用料ということについても一つの収入源、収入の元ということになるわけございす。

しなの鉄道につきましては、今お話しのように、確かに非常に苦しい経営を今回まだやっておりますけれども、正に先生御指摘のとおり、現在、長野県がこのしなの鉄道の経営改革評価委員会というところを設置して、今現在抜本的な経営改革をしているわけございす。

○大沢辰美君 特にしなの鉄道の例から指摘をさせていただいたんですけれども、本当にこれを維持していくためにどうするかというもう行き詰まった状態、廃線になるかもしれないという予想もされるような状態。私は、やっぱり国土交通省の鉄道政策として全国的な鉄道網を、新幹線も、そしてこの並行在来線、ローカル線も守っていくために必要な施策を、優遇税制をやったと言っけれども、それでは改善できなかった今日の事態に伴って、やはり新幹線だけを整備するが地方ローカル線は地方に任せるという立場を取るだけでは交通政策は責任を持ってないと思ひます。

そういう点から、本当に今、全国からの要請も来ています。九州の新幹線の建設促進期成会も要請が来ています。そして、今しなの鉄道のことでも申しましたけれども、私たち国土交通委員会がこの一月に調査に行ったときも、県の当局から、国は並行在来線について公的な負担制度を確立してほしいという要望も直接聞いてまいりました。

そういう点では、地方は、鉄道は残してほしい、在来線は残したい、だけれども在来線の経営に参加したいわけではないわけなんです。

そこを本当に、新幹線の建設、JRにはやはり私はこれは手厚い保護がされているように思ひま

す。だけれども、切り捨てられたこういう三セクについてはこういう冷たい仕打ちがやられているというところを指摘をして、最後に、この対策、国としての地方、こういうローカル線、並行在来線に対する責任ある抜本的な対策についてもう一度お伺いをして、私の質問を終わりたいと思ひます。大臣。

○国務大臣(舩岡景君) いつもこの問題が委員会でも論議されます。そして、新幹線を造ってほしい、新幹線を造るときには在来線で、三党合意、ちゃんと書いてございす。私も手元にこの三党合意等々を持ってございすので、今更それを盾にするつもりはありませんけれども、でき得るならば、新幹線も造り、在来線も健在で、より便利になり、よりスピードアップができるというのが理想でございす。けれども、少なくとも、やはり財政的に維持できるかできないかということから考えますと、それぞれの皆さん方が、地方が工夫して、そして新幹線も造るときには在来線は第三セクターで、地域が責任を持ってこれを利便性を損なわないということがちゃんと合意書として書かれているものですから。

私は、この並行在来線の第三セクターがみんな赤字で疲弊していく、搭乗人口がだんだん減っていくという、もう全国いろんなところから聞いております。私は、このJRが民営化されるときにも、先日私も申し上げたんですけれども、民営化、完全民営化するときには三社の社長をお呼びして、皆さん方は完全民営化すれば営利に走ってこの第三セクターと言われるものを切り捨てていくようなことがないようにということを、私は、厳重に監視してほしい、経営努力してほしいということを言いましたけれども、第三セクターの手に渡ってしまった、地方自治体がこういう第三セクターを運営していくということになれば、やっぱり地方の皆さんが責任持って自分の郷土を愛する気持ちで私は努力してほしいと思ひますし、ある一定のところでは、一年間猶予をして、一年間試行錯誤でみんな乗りましようという運動もして

くだすった地方もございす。そういう意味では私は、この第三セクターの中でも疲弊していく、一番過疎化が進んでいるというところまで乗客数が減っていく、老人化する、そういうところでは特に通学と老人の医療施設への通う足としては必要不可欠であるという陳情も私のところへも来ております。

ですから、そういう意味では、できればすべてが、新幹線も万々歳、あるいは残った地方在来線も万々歳、第三セクターもうまくいくと、それはもう全部三拍子そろっていただくとこんなうれしいうことはないんですけれども、国としてはできる限りの今までの補助をしてございすし、また第三セクターの育成に関しては我々もできる限り助言もし、できる限り皆さんの地域の声を尊重したいと思ひます。けれども、そういう意味では、今後ますます難しい部分がたくさん出てくると思ひながら見守って、しかも、なるべくJRには長く指導してあげてほしいということも考えております。

○大沢辰美君 私は、やっぱり政府・与党の申しせというのにも問題があるというように感じました。本当に自治体と住民が今非常な負担を負っているということも、大臣も指摘されて、実態を把握されているようでありますけれども、把握の上で立ててこれを抜本的にどうしたらいいかということ、私は、この際、この独立行政法人という形での機構の改正がやられようとしているわけですから、やはりそういう問題の中で全国の交通政策という立場で広く対応をしていただきたいということを申し上げて、終わります。

○大江康弘君 国連の大江康弘でございますが、今日は自由党の立場で質問をさせていただきたいと思ひます。次回、田名部先生が無所属の会の立場でこの法案について。済みません、ややこしく

【委員長退席、理事山下八洲夫君着席】
実は、先週の末から家の中がごたごたしておりまして、近所付き合ひしておった方が突然家に飛

び込んでこられて、結婚したいうちの長女に申しまして、それじゃ付き合おうかということになったんですが、申し込んでこられた方の親戚の方、兄弟の方、いろいろな皆さんが、あいつは顔が不細工だ、スタイルが悪い、いわゆる劇薬だ、毒薬だと言われまして、これがちょっと少し破綻になったものですから、ちょっとごたごたしておりまして、そんな家柄の党でございますから、実はこの九本の法案は、大変申し訳ないんですが、すべて反対だと。

しかし、この反対にも建設的な反対なわけでありまして、私も実はさきの通常国会に自由党案として特殊法人等及び独立行政法人の整理等に関する法律案というものを提出していただいております。三年間の中でつづつすべきものはつづつして、しなければいけないことはもう一度きつと国の責任でやろうじゃないかということでありまして、ですから、基本的にこの法案を見せていただいて、この本の厚さで大体、大臣、分かんずね。大体厚いやつは僕は国がせにやいかぬやつだと思ふんです。薄いやつが六冊ぐらいあるんですけれども、これはもうやつぱり分かります。民間にしたらいいんじゃないかなと。

ですから、やはりそういうことを思いましたときに、先ほどから大臣の答弁で私は非常に同じ思いのことがありまして、なぜこんなことになってきたのか。やはり、元々この戦後の歴史の中で特殊法人が生まれてきたというのは、ある意味では体力の弱かった民間に対してやはり国の一つの、機関の一つとしてやつぱり民間に力をかしてやる、力を付けてやるという部分の中で、そういう部分も私はあったかと思ふんです。しかし、経済がずっと良くなってきた民間も力を付けてきた中で、それがいつの間にかやつぱり民業圧迫を出した、あるいは業務内容も少しよと時代によくないのじゃないかなと。そんな流れもあつてこの法人の見直しというものが起こってきたんじゃないかと思ふわけですが、やはり地

方を今まで、大臣、支えてきた言葉は何か分かりますか。これはやつぱり均衡ある発展、この均衡という言葉が我々地方にとつてはもう一番のよりどころだったんです。とにかく戦後後れたこの地方にとつて、いい暮らしをしたい、いい生活をしたい、やはり住民がもっと高い文化的な生活レベルにしたいというのがお互いの目標であつた。それがいつの間にか東京一極集中という中でいびつな集中になってしまつて、それがいつの間にか、この間も申し上げましたけれども、公と私官と民というような不幸な名前の対立になって、そして地方と都市という今こういう対立軸を生んでおるといふことは、私は一番こういう対立軸を生んできた責任はやつぱり国にあるんじゃないかと。

国が国家としてきちつとした、大臣がいつも言われるようにグランドデザインをきちつとかいてこれなかつたから、それをきちつと、かいたんだろけれども、それをしっかりと信じて守り通してこれなかつたから右往左往して、結局地方と都市との対立を生んでしまつた。その延長線上にやはり私はこういう特殊法人の見直しというものが出来たんじゃないかなと。

だから、私は先般もあるところで役人の方ともお話をしたんですけれども、やつぱり国の役人の皆さんというのは優秀です。キャリアの方、そしてまたそれを支えるノンキャリアの方、私は国の宝だといふに今も思つております。果たして、そういう皆さんが肩たたきに遭つて退職をしたときにハッピーリタイアといふものを迎えておるんだらうかといふことを考えたときに、まあ国民も含めて我々が働け、頑張れ、年末になれば予算編成で二時、三時、そんな中で頑張つてやつてくれておるといふ、それは人間それぞれ与えられた仕事にきちつと責任を果たすといふのはこれは当然であり、これはだれも同じで言わずもがなでありますけれども、やはりそういうことを見ましたときに、やはり国というものをしっかりと支えてくれておるこの公務員の皆さんに、果たして我々が長寿になった中で何をし得るのかといふこ

とを考えたときに、先ほど大臣が答弁をされておつた定年の問題も含めて、そういうことも考えなきゃいかぬという、こういうことも私は原因にもなつておるかと思ふんですけれども。

【理事山下八洲夫君退席、委員長着席】

いろいろ申し上げましたけれども、私は、今回のこの特殊法人の改革、四十六出ております。ただ、去年から、十二月の十九日でしたか、去年の閣議決定ありましたですね、十九日に。そして、そのときに対象が百六十三あつて、廃止が十七法人、民営化が四十五。これ単純に計算しますと、十七と四十五といふことになれば、百六十三から引けば大体百近く減るんかなと思へば、結局また独法という形の中で増えて現在百七近くになつてきておるといふ、数字の上から見ればプラスマイナス、プラスになつておつて、国民から見れば一体どこが変わつておるのかなといふ一つの疑問もあるし、今朝ほど来から局長の答弁を皆さんが聞いておつたら大変分かりにくい答弁をしております。それはなぜ分かりにくいのかといへば、中身は分かつておるんでしょけれども、結局そこに無理に変えようとしておるから、何か無理に変えていこうとするから、つじつま合わせの中で何か、しるもどろでもないけれども分かりにくい答弁になつておるんじゃないかなと。

そういうことを含めたときに、やつぱり一回きちつと整理をして、やつぱり大臣、私は、後で細かく聞きますけれども、国がしなければいけないところはやはりもう一度国に戻して、ですから、明日ですすよね、これ道路公団の何か民営化、あの例の委員会が、推進委員会が答えるといふのは、どんな答えが出るのか分かりませんが、出ること出ないのか分かりませんが、明日といふことを承つておると。

それから、前回も申し上げましたけれども、これはやつぱり我々国会議員がしっかりとすべきかぬのですけれども、結局こういう、道をどうするといふ、本来国がきちつとしなければいけないことを民間の方に我々が決めてもらつて、それ

を、決めてもらったやつを恭しく我々がそれを賜つて、そして方向を出していくなんということ（けしからぬ）と呼ぶ者あり）もう本当に、今の言葉であります、けしからぬのです。ですから、そういうことを考えたときに、大臣、本当にどうですか、これ。国でせなさいかぬやつまだあると思ふんです。どう思いますか、この中で。独法なんかという名前に変えなくても。国へいったん戻してという、どうですか。

○国務大臣（扇千景君） 大江議員が御自身の党の家庭の事情を冒頭におっしゃいましたけれども、なぜ私がそれを申しますかといふと、私は小沢党首と一緒に仕事をして、そのときには少なくとも特殊法人はゼロにしよう、いったんゼロにして必要なものは改めて作つていこうといふことを一緒に勉強をしたことがございます。私は、それはそれで、それが断行できれば一番早道であるし一番効率的かもしれない。けれども、果たして新しく、ゼロにしてから、ゼロからの出発といふことで今この国のなりわい、そして民間の活力、そういうものがいったんゼロから再出発するだけの、すぐこれが再出発できればいいですけれども、ゼロにするという案は確かに刺激的で正しいかもしれないけれども、そのつなぎはどうするんだといふことがあります。そして、今、大江議員がおっしゃつたように、いや、もう一遍、独立行政やなんやうじやうじやうじやうじやうと、もう一遍国の責任にしろと、こうおっしゃると、またこれも逆転してしまうといふことが私は必ずあると思ひますので、そういう意味では、私たちは行政の中で一番問題なのは、今回のような肥大してしまつたものをスリムにするといふことの難しさ、いったん肥大したものを、人間でもそうです、太るだけ太つて、やせるときはすこい減量の努力が要ります。それと同じで、太るときは一遍です。

そういうことを考えれば一番国民に分かりやすいんですけれども、私は、そうするときに果たして国がどうそれを責任持つてするか。また、少な

くとも私は、今回のように大きな行政改革をしていこうというときには痛みもあるし、今まで行政の中でぬくぬくとしていた人もあります。あるいは、天下つて高給を取っていたという人もある。退職金も何度も、渡り鳥で退職金をたくさんもらったという人もある。

いろいろ事例は出ておりますけれども、私は、国民の目から見ても、もう二十一世紀になって、今までのような民間と国と、半民間、半官営というような分りにくい特殊法人というものは国民の目にとってはやはりクエスチョンマークだったのかなと思っておりますので、そういうことからすれば二十一世紀型に改革していかなければいけないということだけは私は皆さんの御賛同をいただけるものと思っておりますけれども、その改革の仕方が、私たちのように国土交通省は四省庁を統合したからやりいんです。けれども、まだ省庁をまたがった特殊法人なり公益法人等々の関係があるところは大変省庁間で話し合いが時間が掛かっております。

もつと言わせていただければ、私は、この各法案の中で審議会の議を経てと書いてある法案が一杯あります。なぜ審議会が必要なんです。さつきも御指摘がありました。審議会がみんな同じような人がいるじゃないかと佐藤議員からの御指摘がありましたけれども、私は、少なくともそういうことも国会として、法律の中に審議会の議を経てと書いてしまつてある。ですから、審議会は私にはする必要はないと、審議会に役人の文章を持つていつて審議会を通せばいいというような傾向になつてないかということを含めて、全部を見直していくことの一つの私は手段として、これは二十一世紀には欠くべからざるものだ、第一歩であるという認識を持っていただければ有り難いし、これをもう一度国に返してしまえということは私は逆に逆行することではないかなという気がいたしております。

○大江康弘君 半賛半反ですね。半分賛成で半分

今の大臣の意見に反対なんです。国に返せというのがちよつと逆行という、そこがちよつと私の考え方と少し違うところでありまして、大きく変わったものをやせさせとことかという。しかし、大きいという判断も難しいんじゃないでしょうか。

それじゃ、必ず、スリムにしたからという、今のようないくテクニクの部分で、ただ役人が天下つて、これ天上がりもあるわけですね、必ずしも、天下つて現職よりもいい場合も多いわけですから、これは天上がりですよ。国会議員になるのは天上がりと呼ぶ者あり。国会議員になるのが天上がりですか。

ですから、そういう部分で、やはり道路公園なんかも大きく指摘されるのは、余りそこに時代の背景というか、国民感情というものが自浄作用として働かなかつたという部分があるんじゃないか、指摘をされた。確かに、その部分は悪いことだし、もう少しそういうことを自分たちがきちつとこの世の中の流れを考えて判断をされたら、まだここまでこんなバッシングはされなかったのにと。悪いことは悪いんですよ、いかぬことはいかぬです。

先ほど大沢先生が言いましたこの問題も、やはりこういう疑惑を生むということ自体がこれいかぬことであつて、例えば田舎の県であつても、大体系本部の人間が退職をしたらゼネコンのその地方の所長になるんですね。そうしたら、こういう所長が営業に来たら、営業に行く相手は先月まで自分の部下だった人間ですから、その部下は言うことを聞かないかぬわけなんです。

だから、こういうおかしな、まあ言えば退職後の生活設計の図というか、こういうことをかいてきたという、これもやっぱいかぬわけでありまして、何でもそうなるかというところはいろんな理由があるんじゃないけれども、しかし、いずれにしても、私は、大臣が国に戻すということは逆行だと言ふけれども、私は国に戻して国がきちつとするということがなければ、こういう一つの、大沢先生が指摘されたような、国の役人さんだったら余

りこんなことの疑惑も、例えば入札のことです。よ、配慮をしたんだとか何か談合があつたんだとかというように、そういうことは私はまだむしろこういう場合よりは批判の受けることがないんじゃないかと。大臣、首をかしげておられますけれども。

そういう意味で、ちよつと具体的なことに入っていきますけれども、私が国で残さなければいけないのじゃないかということの二つにこの水資源機構があります。これは水資源開発公団でありまして、これは去年の特殊法人の改革の大きな、住宅金融公庫だとか、あるいは道路公団の中ではめられておる公団の見直しの一環だと思ふんですけれども、これが結局、今回独法になつて名前も変わっていくという、そしてダムも造らないというんですけれども。

私は、やはり日本が唯一資源で自給自足できるのは水だけだと思ふんです。しかし、その水も今、もう十年、二十年前には思いもよらなかつたガソリンよりも高い水を我々が飲んで、そしてそれが何かもう当たり前のような生活、食生活になつてきておるといふ、そういうことを考えたときに、本当に国が安定した安全な水を供給できているのかというたら、私は、昔は世界で水道水、蛇口に口を付けて飲めるのは日本だけだというようなことになりましたけれども、今は水道の蛇口から直接水も飲まない。だから、そういうことを考えたときに、この水の需要予測の中で、ダムをもう造らないということでありまして、本当にこれに全体的な水の事情に見たときに、本当にこれのままでやっていくのかどうか。

一度、どんなところからそういうダムが要らないという、もう造らないんですよということも明言をされてこの機構に変えられたのか、ちよつと一回お聞かせをいただきたいと思ひます。

○政府参考人(小林正典君) お答えいたします。まず、現在の水の需要の動向と、それから今後の見込みでございます。

すというところ、生活用水に関しては微増から横ばい傾向、それから工業用水並びに農業用水に関してはほぼ横ばい傾向にございます。もちろん、この水の使用量と申しますのは、毎年の気候ですとかあるいは景気の状態、こういったところに左右をされますし、個々の地域の特性に応じまして状況が異なつてくると考えられますが、全国的にはこのような傾向が当面続くものというふうと考えております。

このような水の需要の伸びを前提といたしますと、全国的に見れば、現在実施中の事業を行うことによりまして、おおむね近年の十年に一回程度起こる渇水年におきましても安定的な水供給が確保されるものというふうと考えております。

○大江康弘君 その気象予測というのは、これはある程度、いろいろと地球の周りを衛星が飛んでやつてくれていきますから分かりますけれども、しかし温暖化という予期せぬ今の気象変化の中で、私はやはりそういう安定的にいけるんじゃないか、これからダムを造らなくてもいいんじゃないかという、ダムを造らないということはある長野県の田中知事の脱ダムという一つの時代背景という、やっぱこういう配慮もあるんですか。

○政府参考人(小林正典君) 特に長野県の知事さんの御発言云々ということではなくて、先ほど申しましたような各地域地域の水の需給の動向、それから今後の見込み等々を考えた上で、当面は現在実施しているダムでもって十年に一回程度の渇水は全国的に見れば対応できるんじゃないかということでございます。

○大江康弘君 国がそういう一地方の知事さんの政策の中で判断されることはこれはもう当然ないわけだけれども、やはりもう全く造らないということになれば、これは今度、地方がやるダム、いわゆる直轄も含めて、ここら辺り国の直轄というのはそれじゃ今造っているやつも含めてどうなるんですか、どういふふうになつていくんですか、基本的に。今造っているやつはあるんです

か、現在進行中のやつは、この公団で。

○政府参考人(小林正典君) 現在公団で実施しております事業に関しては、新しい水機構において引き続き実施していくこととしております。

○大江康弘君 ちよつと僕の質問の仕方がまずかったんでしょけれども、朝ほどの答弁に、答弁というか、新しく独法になる機構にはもう新しいダムは絶対造らないということだったんです。新規はされないという答弁がありましたよね。それはどうですか。

○政府参考人(小林正典君) ちよつと言葉が不足で申し訳ありません。新しいダムと申し上げましたのは、現在着手しているダム以外に新しく水を開発する、新規の開発を行うダム事業は行わないと、こういった趣旨でございます。

○大江康弘君 その新規、僕ちよつと分かりにくいんですけども、済みません。要するに今公団で造っているダムありますよね、計画中のやつ、そこで首振ってください、計画中のやつはあるわけですよね。その計画中のやつはつと造っていくけれども、いわゆる造っていくというのか、独法になって、いわゆる機構になって、それは完成するまでは造るけれども、その時点で、今造っているやつが全部でき上がった段階でまた新たに造るといふことではないということなんですか。ちよつともう一回、済みません。

○政府参考人(小林正典君) 現在実施しております事業が、これはもちろん引き続き水資源機構において担ってまいります。それ以外に新しく、今公団が実施していない新しく水を開発する、例えばこのダムによって毎秒何トンの水を、取水を可能にすると、こういうふうな新しい新規開発を行うような、そういうダムは現在実施しているダム以外には行わないと、こういうことでございます。

○大江康弘君 ということは、今公団が、まだこれ独法になっておりませんから公団が、結局、七水系ですか、これが完了して、利根川だとか荒川

とかいろいろ、そうしたら結局それはもう全国大体系、その七水系の中で今造っておるやつができた時点で、もう大体全国を網羅して、国民が心配するようなそういう水の、雨が余り降らなくても需要に対しての供給には心配ないよという計算で新しいのは造らぬということと解釈していいですか。

○政府参考人(小林正典君) 先生御指摘のように、現在水資源開発公団が行っておりますのは、事業を行っておりますのは利根川、荒川等七つの水系でございます。七つの水系でございますが、人口で割りますと日本全体の人口の約半分、それから工業出荷額にしましては約日本全体の半分の占める、そういった重要、重要な地域を占めてございます。

それだけの水系におきまして、最近の動向、水の、需要の、需給の実績、それから現在行っている事業で生まれる水の水量、そういったところを加味しますと、先ほど申しましたように、その事業が完成した時点にはおおよそ十年に一回程度の渇水にも対応できるんじゃないか、こういったことでございます。

○大江康弘君 先ほど言いましたように、水だけが日本が唯一これ資源として一〇〇%確保できるものであるから、余計にそういう見通し、そういう予測なんですよけれども、公団が今やっておる中で、人口の半分とかそういうこと言われまして、それじゃ、あとの残りの半分というのはそれぞれ地方が今抱えておる水がめで、まだ計画の中もあるでしょうけれども、そういうことも含めたら大丈夫だということであるんですけども、私はやはり、水というものをいろいろこれから考えたいときに、やはりしっかりと、まだまだいつ何とどこいう状況が起こるか分からぬわけでありまして、全く造らないということ、そういうことを新しくできる独法の一歩の目標というのか、ということにしてやっていくというのはもう非常に将来的に不安を持つ一人であるんですけども、絶対造らないということは、もうこの基本的な考

えは変わらぬわけですか。

○政府参考人(小林正典君) 基本的にはそのような考えでございますが、ただ、現在実施中の事業が完成したしましてもなお地域的に水源が不足するような場合におきましては、既存施設の改築ですとか、あるいは有効利用、あるいは用途間転用等の推進等による水利利用の合理化等の様々な方策によりまして、これらこういった総合的な水資源対策を講ずることにより対応してまいりたいと考えております。

○大江康弘君 そういう見通しでいけばいいんですけども、ちよつともう時間がありませんから。私は、国としてどうするかという部分に関してはちよつと見通しが甘いんじゃないかなと、こんなことをちよつと申し添えておきたいと思っております。

それで、いろいろ残りがあるんですけども、私は、やっぱり今回国交省関係の中での十を九にするという一つの見直しの中で、これはもうちよつと、私、事前に言わなかったたので一方的になりませんが、やはり縦割りといいますが、省の中での縦割りを今一回見直せなかったのかという一つに海洋汚染の関係があります、セクターにするという。

これは直接海上保安庁の担当なんですよけれども、しかし、これはもう既に、国交省の港湾局の中の地方整備局に、ナホトカが座礁して油が漏れたときに、あれが何日も掛かってちよつと間に合わなかったという、油の回収船が一つしかなかったというようなことの中で非常にあのときに苦勞もしたわけでありまして。

やはりこういう一つの見直しのときに、この間の大島もそうでありまして、第一義的には海上保安庁が消火活動も含めてこれはせないかぬし、人命救助、あれは人がおらなかつたからあれですけれども、直接船に人がおらなかつたから人命救助というのは当然であらうけれども、しかし、あの油の、これから回収をしていって海を汚したあの汚染の油を取っていくというこ

とでありますけれども、それを聞けば、何かそういうことは、今度作る海上センター辺りがその原因者であるところに委託を受けて、そこできれいにしていって、そして後で、でき上がったときにその原因者であるところに請求をするということだそうなんですけれども、私はやはり、せつかく港湾局にこういう船を持って、しかもそこはなかなか正規の職員が少ないわけですよ、非常勤の職員の方と一緒にやっておるといふ。

そういう中で、全国の海をきれいに守ったり環境汚染を防いだりしていただいている皆さんがせつかく国交省の中にあるのに、なぜそういうものを新たに作ってそういうことをするんだらうか。それだったら今あるものを、先ほど言いましたように、今あるものを、別に増えたって、別に大きくなったってこれは批判を受ける対象のものでもないのにという、実はそういうことも感じたわけでありまして。

ですから、せつかくやっぱり見直しをされるわけでありまして、やはりそれこそ、そのところこそ無駄のないように知恵を出してやられた方が良かったんじゃないかな。これはひとつこの海洋環境の中の部分で、関連としてちよつと意見として申し述べさせていただきますと思います。

最後に、国にもう少し戻してという、その一つに鉄道の話であります。先ほどからもいろいろ出ましたけれども。

これも局長、この整備新幹線のちよつと今後の予定とか計画、ちよつと聞かせていただけませんか。

○政府参考人(石川裕己君) 整備新幹線につきましては、平成十二年十二月の政府・与党申し合わせに基づきまして現在整備を進めております。三新幹線について整備をしております。東北新幹線は、盛岡―八戸―新青森間ということでございます。北陸新幹線は、長野―富山、それから石動―金沢間でございます。それから九州新幹線は、西鹿児島―新八代、新八代―博多間と、こういうところでございます。

それで、正にこの前、この十二月一日には東北新幹線の盛岡―八戸間が開業したわけでございます。来年末には九州新幹線の新八代―西鹿兒島間が完成する予定でございます。残りの区間につきましては、この平成十二年十二月の政府・与党合意に基づきまして、今後十年ないし十二年後の完成を目指して整備を進めているところでございます。

○大江康弘君 ということは、今三つの地域でそれぞれ進められておるといふ、計画続行中ということでもあります。

この独法というのはだんだんだんだんスリム化をしていくと小さくしていくということでありまして、そういうやっぱり小さい組織でこれはまあ効率のいい仕事をしたいというわけですから、も、やっぱりこの鉄道というのは、道路も一緒でありまして、やはり国としてどうきちつと責任を持ってやっていくのかという。しかも、国の道路が遅れた原因は、まず日本は船に入って、鉄道に入って、道が三番目にやったから道路が今遅れているんだということをおもひに答弁をされたようなことを思い起こすわけでありまして、しかし、それでも道路に入ってしまったらまだ鉄道がこれだけやっぱりスピード化を国民が求めている中で、この三つで、果たしてこの計画で終わるのかどうか。また時代が進めば、もつともつとということになってきたときに、それはその時々々の経済状況もありますけれども、私はやはりこれも、こういう見えにくい形ではなしに、国がきつちりとやはり責任を持って鉄道建設をするという、形作る部分の中でしっかりと国が責任を持ってやっていくということの方がより効率的だと思ふんですけれども、やっぱりこれから進めていく中で独法の形にしていくということに関して、何か局長、不安はないですか、これ。

○政府参考人(石川裕巳君) 新幹線は、まず基本的にどういふ新幹線を作るかというそういう調査から始まるわけでございます。それから、調査をして、さらにどういふようなルートでやるかという言わば基本計画、さらにそれを具体的にどうやるかという実施計画、そういうものを受けて具体的なものをつくっていくかという設計、それを更に具体的にやっていく施工という段階があるというふうにございます。その中で正に、基本的にどういふような新幹線をつくっていくかというところは、正に基本計画、整備計画というところでございまして、これらは国土交通大臣の認可というような形で整理をしているわけでございます。

それから、具体的に設計、施工していく中で、整備新幹線につきましては、御案内のとおり、国と地方公共団体が無償資金を出して、それでそれを財源として造っているわけでございます。したがって、毎年言わば事業規模というものがつきましては、毎年の国の予算という中でその規模は決まってくるということで、そういう意味での国の関与というのはかなり強いと思ふます。そういう意味では、ある意味では国がやる部分も強くございます。

一方、やはり例えば設計であるとか施工であるとか、現場的な業務もあるわけでございます。そして、こういうものについては従来からそういうノウハウを持った鉄道建設公団というのがやっていたわけでございます。今度の新法人はこれを引き継ぐということでございます。

したがって、この整備新幹線の建設という点に関して言っても、新法人、特に役割は変わりがなく、今度の新法人はこれを引き継ぐということでございます。

○大江康弘君 今の答弁を聞かせていただいておりまして、もう正に国の関与と国の関与で、もうそれだったら国がすればいいのという思いを一段と強くいたしました。

もう時間も参りましたので、ちょっとこれは局長に質問があつたんですけれども次回に譲らせていただいて、ちょっと御不満な顔ですけれども、まあひとつそういうことで終わらせていただきます。

○測上貞雄君 この独法の改正に当たって、特別、大臣を設けてやっているわけですね。ですか

ら、私は、やはり基本的なことについてはその大臣に聞きたいというふうに思つたんですが、出るの出来ないという話がありました。だから、そのことは本当に、これやる気あるのかないのかというふうに思いました。大臣、私、三つのことについて、したがって御質問申し上げたいと思ふます。

これまでのいわゆる改革についてお伺いしたいんでありますが、まずは、特殊法人の多くは一九五五年代に設立をされて、その後、行政のニーズの多様化、高度化に対応していろいろな性格を持った法人が幅広い分野において様々な実施機能を果たしてきたと言われておりますし、その一方で、役割の低下や変質や民間事業との類似の業務等が指摘がなされました。

この間、幾度となく私は改革が行われてきたと思ふます。その改革に対していろいろな経緯もあつたことだと思ふますけれども、なぜ今これまでのことと違った改革をやろうと考えたのか。先ほどの答弁でも、二十一世紀に耐え得るような国の在り方、ありよう、つくり方などを考えるということのようにお話がございましたけれども、これまでの改革とどこが違うのか、御説明いただきたいと思ふます。

○国務大臣(扇千景君) 冒頭に測上先生がおっしゃった出るの出来ないというのは何の意味かちょっとよく分からなかった。国会の……

○測上貞雄君 あのね、答弁者として大臣として出てきたらどうだと、大臣に質問したい。――

いえない、違う違う、石原大臣、行革大臣にね。

○国務大臣(扇千景君) はい、分かりました。

○測上貞雄君 ちょっと質問の仕方が悪うございました。

○国務大臣(扇千景君) 分かりました。私のことかと思つて、出ているのにどうして出来ないのかなという。分かりました、石原大臣。はい、分かりました。

ますけれども、私は今までもできる限り改革というのをしてきたと思ふますけれども、大変大きな言葉で言うところの一刀両断というのは言い過ぎかもしれませんけれども、小泉内閣になりました、民間にゆだねるものは民間にとか、地方にゆだねるものは国から地方へ分担するといふ、いわゆる大旗振りが小泉内閣によってされてきた。しかも、それが国民への公約のように小泉総理はきちんと表現をなすつたと。

ですから、今までも改革はしてきたんですけれども、大上段に旗を振りかざして国民に内閣総理大臣として公約したということで、初めて世の中が、ああ、この内閣はこうするんだなというのが初めて分かつたような取り方をされて、報道にもあらゆる面で、改革なくして成長なしというふうな言葉が決まり文句みたいになつて報道されてまいりましたので、少なくとも私は、今までもやってきましたことは事実でございます。けれども、国民の前にこのようにまとめて四十六法案として出すというふうなことが戦後なかったものですから、私はそういう意味では大英断をして皆さんの御議論に供すると。

そして、あるマスコミにも、すべて杜説等々でこの改革についての御議論等が深まっていることは、私は二十一世紀初頭に、今までの政府の在り方あるいは地方の育ち方、そして民間がこんなに成長してきたというところの三角形を考えたときには、やっぱり国も考え直して、それぞれの地方の成長度あるいは民間の技術の向上、こういうものと相まってきちんと見直すべきであるという、私は二十一世紀初頭にこういう風潮ができて、我々も、分かりました、やりましょうということでも、一気呵成に、私があるために四省庁統合という重荷をしようことになりましたけれども、こういうことも私は二十一世紀初頭に必要なことであるというところで、我々は大英断をしたと言つても過言ではないことをさせていただいてと認識しております。

○測上貞雄君 このところはいろいろ評価の仕

方はあるところでございますが、民間でやれることは民間へ、地方でやれることは地方で、当たり前のことでありますから、素直に、こういうことをやらなくても、やはり国は行政としてやる、積極的なやり方は私はいくべきであったかと思うんです。そのときに、なぜ特殊法人でなく、これがならないのでしょうか。

○国務大臣(扇千景君) 今、論議がいろいろされてまいりまして、今日もこの御論議が出ておりますけれども、少なくとも私たちは特殊法人というものを国の関連に、兄弟か肉親かという表現をするべきかどうか分かりませんが、行政の身内のようなもので、その技術をより民間に供するようなどスピードアップしていこうということと、ほとんどほとんど特殊法人が増えてきたんだらうと思います。

けれども、先ほど大江議員がおっしゃったように、私たちは特殊法人というものを一遍ゼロから見直すという勉強も一度したことございますけれども、やはりこれが関連として果たして民間に供する役に立ったのかどうか。もっと民間の、一〇〇％と言うまでもなく、一〇〇％近い民間を利用することも必要ではないか。あるいは、地方にも幾らか権限を移譲してきましてけれども、権限を移譲しただけで今までは金額が付いていなかったということもありません。

ですから今回は、権限の移譲とともに金額も付けて地方の自立を促そうというふうに私は大きく変わってきたというのが今までと違うところで、形式のみならず本体の改革が行われているところ、ことが今までと違う一歩進んだものであると認識をしておりますので、叱咤激励していただければ有り難いと思います。

○洲上貞雄君 権限を移譲して金額も移譲する、できましたらついでに人も移譲していただいて、やはりバランスある国づくりやらなきゃならないと思うので、権限、金額の移譲については積極的に支援申し上げますが、人もついでにやはり地方にやっていただくようお願いをしておきたい。

そこで、特殊法人、今回の独立行政法人となつて、先ほども質問あったかと思うのでありますけれども、独立行政法人となつてどが変わるのかというのはいまだに国民に明確にしていだきたい。なかなか分かりにくいところがございまして、なぜ特殊法人でなくて独立行政法人でなくて、はならないのか、独立行政法人になつたら何が変わるのか。名前が変わりますでは困るわけでございますので、一体どのようなメリットが生まれるかどうか、御質問いたします。

○国務大臣(扇千景君) 特殊法人から独立行政法人になります。まず私たちの所管の六法人について、私は洲上委員が御認識賜れば有り難いと思っておりますけれども、この法人化に当たっては少なくとも法定役員数を少なくする、これ当然のことですけれども、先ほどもどこかへ行つたら増えたんじゃないかというお話ございましたけれども、これを減らすということが大きなことでございまして、まず今回の行政法人に当たつて少なくとも、今合計で五十四人役員がおりますけれども、これを三十四人まで、三七％削減していこうということ、人の数ではですね。

それから次に、業務についてもこれを見直そうということ、例えば今、先ほどもおっしゃいましたけれども、水資源機構、これはダムの新規の開発事業を行わない、また鉄道建設・運輸施設の整備支援機構については、これは新規の都市鉄道線の事業の採択を行わないというふうにこれを決定しておりますし、業務のスリム化を実施するということが二つ目でございます。

三つ目には、さらに業務の進め方についても、少なくとも民間企業の事業手法というのやあるいは経営戦略のノウハウというものを、民間のノウハウを取り入れようということで、業務の効率化及びサービスの向上に努めようということも三つ目の大きな点でございますし、なお、今までも御議論になっておりますけれども、評価委員会による、外部の第三者による評価制度というものを徹底して取り入れて、これを情報公開しようという

ことも三つ目の大きな変化でございます。

○洲上貞雄君 次に、事前事後のチェックの国の関与の問題について伺いたいと思いますが、独立行政法人の運営については、〇一年十二月十九日の閣議決定されました特殊法人等整理合理化計画において、主務大臣の一般監督権を廃止、主務大臣による関与を必要最小限度のものに限定していただきます。また、本年の十月の十八日に決定をされました特殊法人等廃止・民営化等及び独立行政法人の設立等に当たつての基本方針では、主務大臣は一般的関与をしないとしながらも、的確な中期目標の設定と厳格な評価が重要であるとしております。

従来の事前の評価、それから許可認可からの事後評価になつたと言われておりますけれども、中期目標や中期計画も評価委員会の厳しい事前のチェックが入るということからも、事前事後とも国の関与を受けるということになるのではないかと承知しておりますが、見解を御説明いただきたいと思ひます。

○政府参考人(安富正文君) 現在、先生御指摘のように、独立行政法人制度につきましては、独立行政法人の通則法に基づいて中期的な目標管理のスキームというものを通じて国の関与を行うということとなっております。

具体的には、独立行政法人の運営が基本的には長の裁量にゆだねられるということから、法人がその法人の所期の成果を上げるために、的確な中期目標、それから中期計画を策定して、さらにはその実施状況につきまして第三者による事後的な厳正な業績評価を実施するというスキームになつておるわけでございます。

このスキームの中で、こういう中期目標あるいは中期計画の認可ということで事前のチェックはいたしませんけれども、いわゆる独立行政法人の日常的な運営についてはそれぞれの法人ごとにその効率性を重視する観点から、法人の自主性あるいは自立性を重んじていこうという考え方でございます。

例えば、従来ですと、特殊法人等につきましては、毎事業年度の事業計画であると予算、これは一々主務大臣の認可にかけるとか、あるいは役員任命についてもそれぞれ認可にかけるとか、あるいは法人に対する一般的な監督権限があるとかいったようなことが各法律によって規定されておりましたけれども、こういうものは最小限、基本的に規定しないということにしまして、国の関与を必要最小限にするということに限定して、このいわゆる独立行政法人の中期的な目標管理のスキームを講じているところでございます。

○洲上貞雄君 次に、国土交通省の九法律案の独立行政法人を可とした理由、それから民間を可とした理由について伺いたいと思いますが、今回提出の九法律案のうち、六つの特殊法人、認可法人は独立行政法人化、三つの特殊法人、許可法人は民間法人、特殊会社となつておりますけれども、独立行政法人化、民間法人化を可とした理由について御説明願ひたいと思ひます。

○政府参考人(安富正文君) 今回の特殊法人改革では我々の所管のすべての特殊法人等について事業の徹底した見直しを行ったわけでございまして、その際、一つのメルクマールは、事業の採算性が高く、かつ国の関与の必要性が乏しいやつ、あるいは企業の経営による方が事業をより効率的にできるもの、そういうものについては民営化する。それからもう一つ、廃止、民営化できない事業のうち国の関与の必要性が高い事業、これについては基本的に独立行政法人化することとしたところでございます。

今回の九法案につきまして具体的に申し上げますと、営団地下鉄につきましては、現在工事中の十一号線の延伸工事が完成しますと地下鉄のネットワークの整備がほぼ概成することから、これからは完全民営化に向けた第一段階として特殊会社化した方が適切であるということで行っております。

また、日本下水道事業団についても、出資者であり事業団を利用する立場でもある地方公共団体

の主導により事業団の運営がなされることがよいということでも地方共同法人化を図っております。

そういう意味で、民営化にゆだねるものは民間にゆだね、地方にゆだねるものは地方にゆだねるということで行ったわけですが、残る六法人につきましては、鉄建公団、運輸施設事業団につきましましては、新幹線等の社会資本整備の建設、あるいは中小企業者の多い船舶の共有建造といった仕組み、こういうものについては公的な主体による取組が必要だと考えております。

また、国際観光振興会についても、外国人旅行者の訪日促進業務を行うことにより、我が国経済、雇用、地域の活性化に大きく寄与することと、諸外国でも政府が中心となって政府観光機関という形といった公的団体で行っているということから独立行政法人にしております。

また、水資源開発公団につきましても、複数都県にまたがる水系での各種用水の確保あるいは供給、洪水被害の軽減といった極めて公共性の高い事業を行うということでございます。

さらに、他の三法人につきましても、例えば自動車事故の被害者救済、あるいは飛行機による騒音被害の軽減措置、あるいは海上における防災業務等、それぞれの法人、極めて高い公共性を持っておりますので、これらについては独立行政法人化を行うことが適切であると判断したものでございます。

○洲上貞雄君 次に、鉄建公団と運輸施設整備事業団の統合問題について伺います。

私は評価をしたいと考えております。今回の法案を見てみますと、鉄道建設公団と運輸施設整備事業団を統合し独立行政法人とするものとなっております。私は、この二法人は全く違った性格を有しているものと理解をしております。それは、補助金等の交付を行う業務とこれを受ける業務が同じ法人となることに問題はないのかどうかということと、この違った性格を統合することが本当に良いことなのかどうか疑問がある

るところでございます。鉄建公団と施設整備事業団との統合ということについて、いまだ一度御説明いただきたいと思います。

○政府参考人(石川裕己君) 今回の運輸施設整備事業団と日本鉄道建設公団の統合、独法化の関係で申し上げますと、従来、鉄道につきましては運輸施設整備事業団の方から補助金が出、日本鉄道建設公団の方がこれを受けて建設をするという形になっていくわけですが、これにつきましては今御審議いただいております法律案の第十七条におきまして、既設新幹線の譲渡収入と国の補助金、こういうふうなものを、一元的な管理を行う勘定と鉄道建設にかかわる勘定、これをそれぞれ別個に設けて勘定間の安易な資金の流用が行えないような明確な区分経理を行うこととしてございます。さらに、新たに設置される評価委員会というふうな外部評価をするところもございまして、そういう意味で、繰り返しになりますが、法律案第十七条において明確な区分経理をしてまいりたいと考えております。

○洲上貞雄君 次に、統合後の法人の業務の範囲では、これまで鉄建公団が担ってまいりました都市鉄道線及び民間線事業については新規事業が含まれていませんが、今後、運輸審答申第十八号、東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画については、第十九号、中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策についての政策遂行に与える影響というのが大変大きいものがあると思うのでありますけれども、その見解はいかがでございますか。

○政府参考人(石川裕己君) 御指摘のとおり、鉄道建設公団が現在行っています都市鉄道線事業というものにつきましては、先ほども御説明いたしましたけれども、一つの制度として行われているものでございまして、この制度により現在常磐新線などが建設されているということでございます。

都市鉄道の整備そのものにつきましては、それで、これにつきましてはこの常磐新線を最後にこ

の制度による新規建設は行わないということにしているわけですが、都市鉄道の整備そのものにつきましては、この重要性というものは十分あるわけでございますし、先ほど、今御指摘の運輸審答申第十九号というのものもあるわけでございます。そこでは様々な工夫をするというふうなことも示唆されているところでございます。

したがって、それから、先ほども御説明しましたように、新しい法人は鉄道建設そのものは業務範囲としてやるわけでございますので、そういう意味での一定の役割をこの新法人は担っていくというものと考えております。

○洲上貞雄君 では、答申、政策遂行については影響はありません、従来どおり遂行してまいりますというふうに理解しておいていいですね。

次に、雇用、労働条件問題について伺いますが、特殊法人、認可法人から独立行政法人になっていきます。又は特殊会社と組織変更されるものが、組織変更されることになりましたが、それの法案を見ますと、一切の権利及び義務は新組織が継承すると明記されておりますので、当然雇用とすべての労働条件というものが継承されるものと理解していただけます。東京地下鉄株式会社が始め関係法についてはどのような理解でよろしいか、伺います。

○政府参考人(鷲頭誠君) お答えいたします。

まず、行政法人の鉄道公団、運輸施設整備事業団の独立行政法人化に關しましての雇用、労働条件につきましては、先生今御発言のとおり、基本的に機械に継承されることとなります。法案の附則第二条及び第三条によりまして鉄道建設公団と運輸施設整備事業団の一切の権利及び義務を機構が承継することとされております。先生が今御発言のとおりでございます。この権利及び義務は契約上の地位も含まれるということでございます。労働条件などを定める職員との雇用契約も、現在の法人と労働組合との間で特段の合意がなされない限り、基本的に機構に継承されるということになるということです。

○洲上貞雄君 たまたま新しく変更するときはいろんな事故が起きますから、一切合財この法案に明記したとりにひとつ実行していただくようにお願いをしております。

次に、東京地下鉄株式会社について伺います。東京地下鉄株式会社が法案は営団地下鉄の民営化に向けた過渡的な段階としての特殊会社化の法案ですが、まず初めに今後のスケジュールについてお教え願いたいと思います。

次に、地下鉄建設には多額の費用を要すると思えますけれども、これまでの補助を受けて進めてきましたが、一方で債務も増大をしておりますし、特殊会社化になることによってこれら費用や債務負担が経営を圧迫するものではないかという不安がございまして、地下鉄建設に対する補助、さらには債務処理についての見解をお伺いいたします。

○政府参考人(石川裕己君) 東京地下鉄株式会社の完全民営化に向けてのスケジュールの御質問だと思いますが、この法案が通りますれば、平成十六年四月に特殊会社化をさせていただきます。これは、会社の安定的な経営基盤が確立された段階において株式市場等の社会経済情勢も勘案して行われるものだと考えております。

完全民営化という用語につきましても、法律上、特に定義があるわけじゃないんですが、これまで特殊法人整理合理化計画などの閣議決定あるいはJR本州三社の民営化における議論の場において言わば完全民営化というのは慣用的に用いられている言葉でございますけれども、我々の理解としては、一つは、法人の根拠法、すなわち今回御審議いただいているわけでございますが、東京地下鉄株式会社法、これを廃止して特殊会社でなくすること、二つ目が、株式を売却してその資本構成において公的資本を含まない民間資本化を実現すること、この二つを実現することだろうと考えております。

すと、少なくとも現在建設中の十三号線、度々議論になっていますが、池袋―渋谷間、平成十九年度開業予定、これの開業を待つてその後の具体的なスケジュールについて判断するという事になるかと思っております。

それから、新しい会社の財務についての御質問でございますけれども、これは御案内のとおり、営団では平成十三年度末実績において長期債務としては九千五百四十一億円、長期債務がございます。一方で、平成十三年度の営業収入というのは三千百六十九億円ございまして、営業収入の約三倍というのが営団の長期債務残高でございます。しかしながら、全体として実は鉄道輸送需要が低迷している中で、営団は平成七年度以降継続して税引き後当期利益を計上しておりまして、平成十三年度の当期利益というのも六十一億円となっております。累積欠損金というものもございませぬし、御案内のとおり、東京都心部という優れた営業基盤により安定した経営を行っているという状況でございますので、今後とも着実に長期債務の償還というものは図られるものと私どもは考えております。

さらに、十三号線につきましては、先ほどからお話がありますように、その重要性から、私どもとしては必要な助成というものを行っていきたいと考えております。

○洲上貞雄君 終わります。

○委員長(藤井俊男君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後四時十六分散会

平成十四年十二月十三日印刷

平成十四年十二月十六日発行

参議院事務局

印刷者 財務省印刷局