

国土交通委員会 議 録 第三十号

平成十五年六月十一日(水曜日)

午前十時九分開議

出席委員

委員長 河合 正智君

理事 栗原 博久君 理事 菅 義偉君

理事 田野瀬良太郎君 理事 橋 康太郎君

理事 今田 保典君 理事 玉置 一弥君

理事 赤羽 一嘉君 理事 一川 保夫君

岩崎 忠夫君 倉田 雅年君

後藤田正純君 佐藤 勉君

実川 幸夫君 高木 毅君

谷田 武彦君 中本 太衛君

西田 司君 西野あきら君

林 幹雄君 原田 義昭君

菱田 嘉明君 福井 照君

堀之内久男君 松野 博一君

松宮 勲君 松本 和那君

森田 一君 渡辺 喜美君

阿久津幸彦君 岩國 哲人君

大出 彰君 大谷 信盛君

川内 博史君 佐藤謙一郎君

津川 祥吾君 永井 英慈君

伴野 豊君 山内 功君

高木 陽介君 土田 龍司君

大森 猛君 瀨古由起子君

原 陽子君 日森 文尋君

松浪健四郎君 後藤 茂之君

国土交通大臣 扇 千景君

国土交通副大臣 吉村剛太郎君

国土交通大臣政務官 高木 陽介君

政府参考人 (内閣官房内閣審議官) 小山 裕君

政府参考人 (農林水産省大臣官房審議官) 山本 晶三君

政府参考人 (農林水産省大臣官房審議官) 山本 晶三君

政府参考人 (農林水産省大臣官房審議官) 山本 晶三君

政府参考人 (農林水産省大臣官房審議官) 山本 晶三君

政府参考人 (農林水産省大臣官房審議官) 山本 晶三君

政府参考人 (農林水産省大臣官房審議官) 山本 晶三君

政府参考人 (農林水産省大臣官房審議官) 山本 晶三君

政府参考人 (農林水産省大臣官房審議官) 山本 晶三君

政府参考人 (農林水産省大臣官房審議官) 山本 晶三君

政府参考人 (農林水産省大臣官房審議官) 山本 晶三君

政府参考人 (国土交通省大臣官房長) 安富 正文君

政府参考人 (国土交通省総合政策局長) 三沢 真君

政府参考人 (国土交通省都市・地域整備局長) 澤井 英一君

政府参考人 (国土交通省河川局長) 鈴木藤一郎君

政府参考人 (国土交通省自動車交通局長) 松野 仁君

政府参考人 (国土交通省住宅局長) 丸山 博君

政府参考人 (国土交通省海事局長) 徳留 健二君

政府参考人 (国土交通委員会専門員) 福田 秀文君

委員の異動

六月十一日

辞任 中本 太衛君 補欠選任 後藤田正純君

山本 公一君 佐藤 勉君

岩國 哲人君 山内 功君

津川 祥吾君 大出 彰君

二階 俊博君 松浪健四郎君

同日

辞任 後藤田正純君 補欠選任 中本 太衛君

佐藤 勉君 山本 公一君

大出 彰君 津川 祥吾君

山内 功君 岩國 哲人君

松浪健四郎君 二階 俊博君

六月十一日

気象事業の整備拡充に関する請願(松原仁君紹介)(第三四八六号)

同(小泉俊明君紹介)(第三五八九号)

同(藤木洋子君紹介)(第三七四六号)

同(働くルールを確立させ、建設労働者の雇用を守り、公共事業の生活・環境重視への転換に関する請願(阿部知子君紹介)(第三四八七号)

同(荒井聰君紹介)(第三四八八号)

同(植田至紀君紹介)(第三四八九号)

同(奥田建君紹介)(第三四九〇号)

同(鎌田さゆり君紹介)(第三四九一号)

同(小林守君紹介)(第三四九二号)

同(五島正規君紹介)(第三四九三号)

同(後藤茂之君紹介)(第三四九四号)

同(重野安正君紹介)(第三四九五号)

同(土井たか子君紹介)(第三四九六号)

同(細野豪志君紹介)(第三四九七号)

同(松原仁君紹介)(第三四九八号)

同(宮下創平君紹介)(第三四九九号)

同(山内恵子君紹介)(第三五〇〇号)

同(吉田公一君紹介)(第三五〇一号)

同(赤嶺政賢君紹介)(第三五九〇号)

同(石原健太郎君紹介)(第三五九一号)

同(一川保夫君紹介)(第三五九二号)

同(小沢和秋君紹介)(第三五九三号)

同(大幡基夫君紹介)(第三五九四号)

同(川内博史君紹介)(第三五九五号)

同(菅野哲雄君紹介)(第三五九六号)

同(木島日出夫君紹介)(第三五九七号)

同(児玉健次君紹介)(第三五九八号)

同(穀田恵二君紹介)(第三五九九号)

同(今野東君紹介)(第三六〇〇号)

同(佐々木憲昭君紹介)(第三六〇一号)

同(塩川鉄也君紹介)(第三六〇二号)

同(重野安正君紹介)(第三六〇三号)

同(瀨古由起子君紹介)(第三六〇四号)

同(達増拓也君紹介)(第三六〇五号)

同(土井たか子君紹介)(第三六〇六号)

同(徳田虎雄君紹介)(第三六〇七号)

同(中西績介君紹介)(第三六〇八号)

同(中村哲治君紹介)(第三六〇九号)

同(葉山峻君紹介)(第三六一〇号)

同(春名真章君紹介)(第三六一一号)

同(不破哲三君紹介)(第三六一二号)

同(藤木洋子君紹介)(第三六一三号)

同(松本善明君紹介)(第三六一四号)

同(矢島恒夫君紹介)(第三六一五号)

同(吉田公一君紹介)(第三六一六号)

同(石井郁子君紹介)(第三六一七号)

同(石井一君紹介)(第三六一八号)

同(岩國哲人君紹介)(第三六一九号)

同(大石正光君紹介)(第三七五〇号)

同(大島令子君紹介)(第三七五一号)

同(大森猛君紹介)(第三七五二号)

同(海江田万里君紹介)(第三七五三号)

同(黄川田徹君紹介)(第三七五四号)

同(北川れん子君紹介)(第三七五五号)

同(志位和夫君紹介)(第三七五六号)

同(土井たか子君紹介)(第三七五七号)

同(東門美津子君紹介)(第三七五八号)

同(中林よし子君紹介)(第三七五九号)

同(日野市朗君紹介)(第三七六〇号)

同(山口俊一君紹介)(第三七六一号)

同(横光克彦君紹介)(第三七六二号)

同(海洋環境を守り、防災に優れた社会資本の整備、国民本位の港湾・空港行政に関する請願(後藤茂之君紹介)(第三五〇二号)

同(川内博史君紹介)(第三六一七号)

同(瀨古由起子君紹介)(第三六一八号)

同(藤木洋子君紹介)(第三六一九号)

同(大森猛君紹介)(第三七六四号)

同(国土交通省の地方整備局等の機構拡充及び職員増員に関する請願(今川正美君紹介)(第三五〇

三三)

- 同(植田至紀君紹介)(第三五〇四号)
- 同(大出彰君紹介)(第三五〇五号)
- 同(大島令子君紹介)(第三五〇六号)
- 同(金子哲夫君紹介)(第三五〇七号)
- 同(鎌田さゆり君紹介)(第三五〇八号)
- 同(小林憲司君紹介)(第三五〇九号)
- 同(小林守君紹介)(第三五一〇号)
- 同(五島正規君紹介)(第三五一一号)
- 同(近藤昭一君紹介)(第三五一二号)
- 同(重野安正君紹介)(第三五一三号)
- 同(宮下創平君紹介)(第三五一四号)
- 同(武藤嘉文君紹介)(第三五一五号)
- 同(山内恵子君紹介)(第三五一六号)
- 同(山村健君紹介)(第三五一七号)
- 同(安住淳君紹介)(第三六一〇号)
- 同(一川保夫君紹介)(第三六一一号)
- 同(大島令子君紹介)(第三六一二号)
- 同(小川内博史君紹介)(第三六一三号)
- 同(小泉俊明君紹介)(第三六一四号)
- 同(小林守君紹介)(第三六一五号)
- 同(今野東君紹介)(第三六一六号)
- 同(重野安正君紹介)(第三六一七号)
- 同(田並胤明君紹介)(第三六一八号)
- 同(達増拓也君紹介)(第三六一九号)
- 同(徳田虎雄君紹介)(第三六三〇号)
- 同(中西績介君紹介)(第三六三一〇号)
- 同(中村哲治君紹介)(第三六三二〇号)
- 同(石井一君紹介)(第三六三五〇号)
- 同(大石尚子君紹介)(第三六六六号)
- 同(大石正光君紹介)(第三六七七号)
- 同(奥田建君紹介)(第三七六八号)
- 同(海江田万里君紹介)(第三七六九号)
- 同(黄川田徹君紹介)(第三七七〇号)
- 同(北川れん子君紹介)(第三七七一号)
- 同(末松義規君紹介)(第三七七二号)
- 同(東門美津子君紹介)(第三七七三号)
- 同(永田寿康君紹介)(第三七七四号)
- 同(日野市朗君紹介)(第三七七五号)

同(細野豪志君紹介)(第三七七六号)
 同(山口俊一君紹介)(第三七七七号)
 同(横光克彦君紹介)(第三七七八号)
 公営住宅に関する請願(大森猛君紹介)(第三七四四号)
 同(瀬古由起子君紹介)(第三七四五号)
 公共輸送機関におけるてんかんを持つ人への運賃割引に関する請願(小沢和秋君紹介)(第三七四七号)
 は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件
 政府参考人出頭要求に関する件
 公益法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律案(内閣提出第九七号(参議院送付))
 国土交通行政の基本施策に関する件

○河合委員長 これより会議を開きます。
 内閣提出、参議院送付、公益法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律案を議題といたします。
 この際、お諮りいたします。
 本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房長富正文君、総合政策局長三沢真君、都市・地域整備局長澤井英一君、河川局長鈴木藤一郎君、住宅局長松野仁君、自動車交通局長丸山博君、海事局長徳留健二君、内閣官房内閣審議官小山裕君及び農林水産省大臣官房審議官山本晶三君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。
 (「異議なし」と呼ぶ者あり)
○河合委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○河合委員長 これより質疑に入ります。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。玉置一弥君。

○玉置委員 おはようございます。
 きょうは公益法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備という法案でございまして、大きく言えば行革大綱の一つの流れの中、また小泉内閣の旗頭であります改革というものの実施をどうにかすることになるわけでございまして、非常にたくさんある公益法人、今二万六千ある、そのうち七千が中央省庁関係、その辺の中でどういふふうな手法で何を目的にして改革をされていくかということをお聞きしたいんですが、大臣はまあお帰りでないわけですから、個々に、前後しながらお話を伺っていきたくていふふうに思います。
 私ども、今の国の財政状況を考えていきますと、歳出を抑えて歳入をふやすということしかないわけでありまして、歳入をふやすのは増税という部分がございますけれども、やはり一番大きなのは景気回復ということでございます、その部分について国の対応が非常にうまくいっているというふうに感じます。
 いろいろな方にお伺いしても、日本の景気、何とかならないのかというようなお話がございまして、日本の経済の潜在力からいってかなり力があるというふうに思うんですけども、小泉内閣よりも、その以前の第二次橋本内閣から、非常に日本のGDPそのものも落ちてきているというふうな状況ですね。これはやはり改革ということも、それがマイナスになっているのかというのと、それから財政再建のために国民に大変な負担感を与えて、それが消費に対する影響を及ぼしてきている、こういうふうにも思うわけです。
 例えば、バブル崩壊が今から十二、三年前というふうになります、それ以降も、橋本内閣の第二次のいわゆる財政再建を主体にした方針が打ち出されるまでは、潜在的に日本のGDPがまた上昇していたんです。バブルが崩壊しても上昇していたというふうな状況だったんですが、これがやはり最終的には政策の失敗によって、九七年以降低下してしまった、成長がマイナスになってしまったというところでございます。

行政改革の必要性というのは、私どもは痛感を感じているわけですが、どうもその行政改革そのもののねらいがよくわからないというところがあります。例えば、普通の民間企業でございまして、売り上げが低下してくるということで、要するに限界利益率を割り込んだときに、じゃ、売り上げをふやすのか、あるいは経費の身を洗い直して経費を抑えていくのかということ、当然両方ありますけれども、少なくとも、一番先にやるのは経費の自身の見直しということになるわけですね。そして、その次は売り上げをふやすための方策、施策をどうするかということになるんですけども、これが国の場合は、何をねらうてどういう効果を出すかというのが、何となく、昔の大蔵省、財務省ですね、試算というのでいつも出てくるんですが、しかし、それはあくまでも試算であって目標ではないわけですね。
 目標でありそうでないというふうな説明もあって非常に難しいんですけども、私たちにしたら、じゃ、国は将来に向けて財政再建をどういう形でやろうとしているのか、あるいは行政改革の中でどういう効果をねらうて、例えば数字的にどういう表示、要するに政府の中で統一的な表示といたしますか、何%とか何兆円とかという金額が全然聞かえてこないんですが、一つはその行政改革についてどういふ方針でやられているのかということ、これをまずお聞きしたいというふうに思います。これはどなたでしよう、後、大臣が来たら大臣にまた聞きますから、いわゆる事務方としてということでも願います。

○安富政府参考人 今、行政改革についてどういふ方針でやっているかというお尋ねでございますが、我々としては当然、先ほど来話が出ておりますように、財政再建あるいは行政のスリム化、あるいは行政の効率化、そういった形であるという分野について改革を進めていかなきゃいけないというところで、既に御承知のとおり、省庁の再編も含めまして、こういう形で国土交通省という大くくりの省庁として再編をされました。

さらに、行政改革の中で、特殊法人それから公益法人というものにつきまして、それぞれ特殊法人自体が次第に特殊法人自体の目的で肥大化しているんじゃないか、本当に国民に必要な業務を実施しているのか、そういった反省のもとに、それぞれの特殊法人について事業の内容を見直すというところから始めて、それぞれの事業内容について今日的に現代的な形で、実施すべきかどうかということを含めて、各事業を精査してまいりました。

その結果として、先般の秋の臨時国会にも特殊法人改革の法案を出させていただきましたし、また今国会についても、三法人につきまして特殊法人の改革の法案を出させていた、だいておられます。

そういう形で、それぞれの中身につきまして、それぞれの事業、特に今回の公益法人の改革につきまして、公益法人が現在行っている事業について、特に行政委託型でやっている公益法人の事業についてそれぞれの事業を見直しております。

今回提出しております内容は、いわゆる登録機関に関する内容ですが、その以前として、廃止すべき事業もあるのではないかと、さらには縮小していくべきものがあるんじゃないか、あるいは国に吸い上げるものもあるんじゃないかという形で、それぞれの事業を見直していわゆる効率化とか合理化とかスリム化ということが図れるような形で現在進めているところでございます。

○玉置委員 今のお話にも、結局全体の特殊法人なりあるいは公益法人の、どの程度を見直してどうするという話はないんですよね。要するに、中身を見直しますだけで、中身を見直すのは、こんなのは仕事として当たり前の話で、何も方針を一つ出すことはないわけですか。

ですから、例えば、国全体として七千ぐらいの法人があつて、そのうち国土交通省関係が幾つあります、少なくとも自分たちの分担について、それがあつていいのかわかなくていいのかわかっている論議することから入つて、それから、国が例えば検査とかいろいろ委託をされてい

けれども、その委託が、じゃ、何で中でできないのかとか、そういうことを含めてやはり考えていかなければいけないと思うんですね。

一番いいのは、国が今の人員でいろいろ多くの仕事をやり込んで外へ出す費用をなくしていくということ、あるいは逆に外へやれば安いんだというところが明らかであれば、今の人員を減らして国は一切タツチをしないというふうにやっていくか、どちらかだと思つてですね。

その辺の方針が、一応個々には見ますということとなんぞすけれども、じゃ、まず最初に手をつけるときに、減らしていくのか、あるいは検査とかいうこと自体も必要なのか不必要なのかということの論議をしないといけない。そういうことをやりながら、じゃ、おおよそ何%ぐらい減らせようかということ、一つの方針を出して、このぐらいを削減しようというふうにやっていくか、進まないで終わっちゃうわけですか。その辺がやはり問題、だと思つてですね。

ですから、行革のやり方については、まずそこが必要かどうかということが一番だと思つてですね。それから、似たようなものやっていると、ろがないかどうか。そして三番目には、では、もつと安くできる方法はないかということだと思つてですね。

だから、私たちの国は今七百兆円ぐらいの国と地方の要するに借金を抱えて、これをどうやって返していくかというのは大変なことなんです。国の財政から考えますと、歳出だけ見ますと、一般事務費といえますが、約五千兆円の財政規模になつていますけれども、それが大幅にふえるということにはまず考えられないだろう。

ということになりますと、今の中でいかに削減していくか。そして、余裕を持つて次の世代をずつと構築していくだけの財政力を蓄えないといけないんですね。ということと考えると、ちよつとやそつとの削減では済まないわけですから、大なたを振るうということが必要だと思つてですね。

今回出ている法律で、こんなのはどつちでもいじやないかというのが結構あるわけで、大体何をやっているかわからない、似たようなところが多々あるんですね。だから、大きな方針は何ですかというのをもう一回はつきりとお伺いしておきます。

○安富政府参考人 政府全体の大きな方針ということになると、ちよつと私が述べる立場でもないと思つて、少なくとも政府全体の、いわゆる行政改革の全体の方針の中で、今先生おっしゃいましたように、国土交通省として、特に特殊法人あるいは公益法人それぞれでございますが、それぞれの今やっている事業について、本当にこれが必要なかどうか、先ほどもございましたように、本来国がやってもいいじゃないかという業務もございいます。

その業務については、過去の今までの歴史の中で、例えばはなるべく民間の力を使ってやろうという形でやってきたというふうなことで、今回の指定公益法人制度なんかもでき上がっているわけですが、ただ、ただん時の流れというところで、それが果たして現時点においては国が本当にやるべきか、あるいは国がやるにはコストがかかるから、指定公益法人あるいは今回の登録法人というふうな形で残すべきか、あるいはそもそもこの事業、業務自体を廃止すべきではないかといったようなことで、先ほど先生もおっしゃいましたように、それぞれ個別に判断する。

その上で、では、どちらでやった方が、国でやった方がコスト的に安くなるかどうか、あるいは、指定あるいは登録法人という形でやった方が国の肥大化も防げるし、逆に国民のいわゆる利便性というところでも民間の力をかりるということがいいかどうか、それぞれその業務について、我々国土交通省としては、自分が所管している部分についてはそれぞれ判断してやってきているという状況でございます。

○玉置委員 今回の中で、一応登録制度に変わ

ていく。今までは相手を指定して、その指定から登録制にして、場合によっては競合相手をふやしていこうという方針を出されました。

これは、一つは進歩だと思つても、しかし、今までこれだけ相手を限定してやってきて、突然だれでもいらつしやいなんといつて、果たして応じる人がいるかどうかということ。

それから、ずつと財務内容なんかを見させていただくけれども、何か非常にわかたない感じがするんですね。よくこんなので判断していたという感じがするんですが、その辺を思えば、財務諸表をつけさせるとか、いろいろなことを言われていますね。

どういうところでメリットありというふうな判断されて登録制度に変えられたのか。それから、今までの指定制度が何か問題があつて登録制に変えたのか、思わずそういうふうな疑つてしまつたお考えになつておられるでしょうか。

○徳留政府参考人 御説明申し上げます。今回の法改正は、官民の役割分担の見直し、規制改革の推進という観点から実施されるものでございまして、事務事業の一部を民間責任にゆだねることによりまして、競争原理の導入を図りつつ、サービスの改善、国民の利便性の向上を図るということを目指したものでございます。

現在の指定法人制度でございますが、これは国が特定の公益法人を指定して、検査、検定等の事務事業を行わせる制度でございますが、このよう指定制度につきましては、一つには、法人の指定基準が法律で明記されていないことが多いことから、国民の皆様方にとって不透明な制度となつているということ、二番目は、指定の対象が公益法人に限定をされ、かつ、独占状態が生じている場合が多いことといったような問題点が指摘されてきたところでございます。

このため、今回の改正案におきましては、こうした指定制度を登録制度に改めるといふこととしておりますが、新たな登録制度のもとにおきま

ては、登録の要件として、能力、これは設備あるいは人的能力でございます。それから、公正中立性の確保のための要件、これはその登録機関が例えば関連事業者の子会社でないとか、あるいは支配されていないといったようなことの要件でございます。そういうものが法律に明記をされておりました。制度の透明性が確保されるということ。それから二番目は、登録要件を満たす者であれば民間法人を含めて自由に参入できることになりまして、現在の指定法人制度の問題点が解消されることになるのではないかと考えておるところでございます。

○玉置委員 今までの指定された公益法人の財務内容等の資料をいただいたんですけれども、この資料で、そこが果たしてどういう努力をされて、例えば検査とかいろいろ委託の業務があるわけですが、その費用、例えば試験の費用、手数料とか、そういうものが本当に正しいかどうかというチェックはなかなかできないと思うんですよね。

こういうところが新たな競合相手と競争していくということが果たしてできるのかと、逆に心配するわけですね。今までは、どちらかというと、指定ですから、国がやっているのと同じだけの力がある。要するに、そこ以外はだめなんです。ところが手数料を例えば千五百円だとか五万円だとかいうふうに決めてしまえば、一般のユーザーさんはそれを受けざるを得ないということだったと思うんです。

それが変わっていくことなんです。果たして、先ほど言いましたように、参入相手、ともかく、この値段だつたらうちができますよというふうにある程度出てくる業界といえますか。企業、グループといえますか、そういうのがあるかどうかという心配もしているわけですね。余り出てきたら、今度は今までのところもたないんじゃないかということなんです。その辺の大体推測といえますか目算はどうでしょうか。
○徳留政府参考人 お答え申し上げます。

まず、手数料等がどうなるかということについてお答え申し上げます。現在の指定法人制度におきます手数料等につきましては、国が政省令等において一律に定めたり、あるいは法人が申請をしてきて、それを国が認定しているというようなものもあつたわけでございますが、今回の法改正後におきましては、すべての制度におきまして、登録機関のみならず手数料を設定することができるといふことにしております。今回の改正によりまして、民間の参入が可能になるということでございます。競争も促進されることになり、手数料や料金につきましても、利用者にとつてメリットのあるものになるのではないかと、参入の見込みがどうかというふうなお尋ねがあつたように思いますが、参入につきましては、個々の事業者が、その事務事業がどういふものかということ判断して参入されるということでございます。現時点におきまして、私ども、どれほど参入があるかというふうなことは、ちよつと申し上げられる状況には、まことに申しわけありません。

○玉置委員 いただいた資料の中に役員平均報酬額というのがございます。それぞれ公益法人のお名前があつて、その金額が書かれているんですけども、私たちがすると、それぞれ業界のセンターみたいな役割を果たしておられるわけですね。そこが役員を抱えて、その役員の方がおられて職員の数も抱えられる。計算していくと、役員と職員の数がほとんど変わらないというふうなところもありまして、こんなところ、やっていけるのかなという心配があるんです。それから全般的に、非常に役員さんが多いということ、この辺は、本当にこれからいろいろ問題点になってくるのではないかと。

例えば、中国船舶職員養成協会なんて、役員数が十二名で職員が二十一名。もつとひどいのは高層住宅管理業協会、役員二十六名、職員二十六名、

そういうところがあります。それから大きなところでいきますと、海事検定協会、役員数十四名で職員数が千六百七十七名とあります。日本観光協会なんて、役員数七十一名で職員が二十二名というふうになっていまして、役員が二十名ですから、自身のチェックも、もうほとんど何もなされていないんじゃないかという感じがするわけですね。この役員数を認めながら財務内容をチェックするなんというの、とてもできていないんじゃないかというふうに思うんですが、この辺についてはいかがでございますでしょうか。
○安置政府参考人 今、関係法人の役員数等についてのお話がありました。

今回の法案に関係します十九法人の理事数の合計では、平成十四年十月現在で三百五十六人となつておりますが、うち常勤役員数は八十二人で、一法人当たり直しますと、常勤としては平均四・三人ぐらいでございます。残りの二百七十四人は非常勤理事ということでございます。何でこんなに非常勤理事が多いのかということでございますが、やはり公益法人ということ、公益法人が公益的な事業を幅広くやる際に、当然のことながら、多くの有識者とあられるのは業界も含めた関係者、いろいろな意見を反映させながら公益事業を運営していく必要があるということ、こういう非常勤理事も含めた役員数が非常に多くなつていっている傾向がございます。

例えば、先ほどもちよつと出ました日本観光協会、約七十名弱ぐらいの理事がおりますけれども、例えば各地の観光協会であるとか観光連盟あるいは観光関係の事業者、それぞれの地方ごとあるいは各界ごとの意見を集約しなければいけないというふうなこともございまして、各地の観光協会の代表者等を理事としていまして、いろいろなことありまして理事数が非常に多くなつておるといふ状況でございます。

それから役員と職員の関係でございます。したがいまして、これも常勤役員と比べると、例えはないかと思ひますが、それにしまして、例え

ば役員給与の比率を管理費の中で見てみますと大体一割ぐらいということ、これが民間と比べて高いかどうかということはありませんが、ただ、やはり公益法人の性格として、職員数をたくさん抱えてやる実務ということではないものですから、そういうところがこういう数字になつてあらわれているのかなと思ひます。

それから役員報酬については、一部の法人について高過ぎるといふ批判もございまして。これについては、平成十四年三月に公務員制度改革大綱に基づき措置ということで、特に国から事務の委託等を受けている法人に対しましては、国家公務員の給与水準と比べて不当に高額とならないようにということ、我々としても強く指導しているところでございます。

○玉置委員 今回は、登録制で、ある規格に合えば、申請してそこが検査とか試験とかの代行ができる、こういうことなんです。例えば海事協会でしたら、船の検査をやっておられるところがございますけれども、船の検査をやるというのは日本以外にもいろいろあるわけですね。外国の検査機関を利用することが一つ、目標と言つたら変ですけども、やはり委託の方針として、いわゆる国際化に合った形でオープンにしていくということを考えていきますと、国際航路に従事する船があるということ、その船の運航日程とか検査日程とかいろいろ考えていく場合に、外国でもこの検査を受けられますよという姿勢を今示しておられると私は思うんです。

ところが、では、その外国の検査基準と日本とどう違うのかとか、あるいは相手を確認するためいろいろ資料要求を出して出てくるのかどうかとか、そういうことがちよつと気になるんです。日本国籍の外国航路の船についてはどういふ方法とられていくのか、あるいは日本でやりますよというのか、あるいは相手委託してそのままオーケーなのか、その辺についてお伺いしたいと思ひます。
○徳留政府参考人 お答え申し上げます。

今般の船舶安全法等の改正におきましては、船舶検査等の事務を実施する登録機関となるための要件として、例えば、船舶の検査の実施に必要な設備、あるいは必要な検査員の能力等の要件、あるいは関連事業者に支配されないような関係にあるというようなことを定めておるところでございます。

こういった登録要件は、現在、委員おっしゃいましたように、日本における日本海事協会がございしますが、外国におきましても、例えばイギリスには一番古いロイド船級協会というのがございまして、アメリカにはアメリカン・ビューロー・オブ・シッピング、こういう同様の機関がございまして、そういう船級協会も、例えば英国政府から、あるいはアメリカ政府から検査の委託を受けているという部分がございます。その際に、やはり一定の基準といえますが、例えば検査できる要員をそろえているということ、あるいは、船舶あるいは船舶オーナー、造船業界等の関係者に支配されていないというような、そういった要件が既に定められておるところでございます。それに基づいて委託されているわけでございます。そういったことと同等な要件を定めておるところでございます。外国の船級協会も参入できるようにしておるところでございます。

それからさらに、基準等はどうなるかということがございましたが、船の検査の基準というのは、基本的には国際基準、SOLAS条約とか海洋汚染防止条約とか、そういうことで国際的な基準、条約が定まっております。大体基準は同じものであるというふうに考えております。実際に外国人の参入を認める際には、こういった基準、方法で検査をするんですかということを確認することになると思っております。そういうことをやって、また資料等の提出についても要求ができるような仕組み、制度になっておるところでございます。

以上でございます。

○玉置委員 今、外国に行つて検査を受けると

いうふうにお伺いしたんですが、日本の中へ外国のそういうロイド協会とかの方が支店をつくられて、そこが検査をするということが可能かどうか、その辺についてお伺いしたいと思います。

○徳留政府参考人 どうも失礼しました。可能でございます。また、日本の船が外国へ行つたときに、登録機関として、例えばロイドが登録を受けていればそれは可能である、外国でも受けられることになるというところでございます。

○玉置委員 大臣がお戻りになりましたので、ちよつと最初に戻つて、行政改革そのものについて、基本方針がどうなのかということをもう一回確認したいということなんです。

というの、私たちの受けとめ方によりまして、第二次橋本内閣、そのときに財政再建を余りにも強く出したため日本経済が再び悪化した。以来、日本経済がデフレ傾向になつてしまつて、財政上非常に厳しい状況に追い込まれているというので、片方は景気浮揚についてやはりいろいろな対策をされる、しかし、将来は財政再建に向かわないと日本がもたないということでありまして、行政改革が非常に重い役割を担つておられるということなんです。

橋本内閣というよりも、日本の行政改革が打ち出されてから、例えば財政上どういふ形に追い込んでいくんだとか、どういう効果を目標にしてやるんだということがなかなか明確に打ち出されていない。費用的には、例えば年間何兆円稼ぎなさいというの、あるいは今の行政の国家公務員が、今、百六十万くらいかな、ちよつと忘れまして、削減するんだとか、あるいは特殊法人とか公益法人については、特に補助金的なものを出しているところについては大幅に切り込んでやっていくんだ、その金額は幾らというふうなことが全然表示されないですね。切り込みますとか、改革をしなければいけないとかいう話はよく聞くんだけれど、では、何を目標に、どういう効果を期待してやるのかというのがわからない。これは小泉改革

の特徴でもあるわけですね。改革をやり出すという目標があつて、それを達成するようになるんだというのがなかなか見えてこないということなので、小泉内閣としてどういふ方針のもとに改革をやらせようとしておられるのか、行政改革なり特殊法人改革、公益法人改革、この辺の目標値があるならある、ないならない、そして、どういふことを期待して、将来の効果として、どういふことが描かれているんですよというものがあれば、お教えをいたしたいというところで、申しわけありません。

○属国務大臣 参議院の本会議で遅くなりまして、ただいま玉置委員から大変総体的な御質問をいただきました。私もどこまでお答えできるかわかりません。お答えするときにはあれもこれも申し上げたいと思つておられる、この行政改革というものの基本的なものは、やはり世紀がかわつたという、二十一世紀を迎えて、我々は、二十世紀と二十一世紀、どう変わるべきなのか、また、変わるためには今何をしなければいけないかという、私は、この世紀をまたがったときに、今までの二十世紀と二十一世紀をどう変えていこうという大きな転機を日本も迎えたと思つておられます。

世紀がかわるということだけではなくて、戦後の今日までの日本を見ましても、二十世紀はとにかく衣食住、欧米先進国に追いつけ追い越せ、我々の先輩また先祖は、戦後のあの苦しい中から二十世紀再び立ち上がつてくれて、経済大国として、世界二位の経済大国にはなりましたけれども、しかも、衣食住もやつと足りて欧米先進国に追いつきはしましたけれども、果たしてそれで忘れたものはないかというのが、私は、二十世紀と二十一世紀の大きな考え方の変換をしなければいけない。しかも、二十世紀に追いつけ追い越せ、高度成長でどんどん手を出していったものの肥大したものをやはりここで立ちどまつて改革していかなければ、このまま肥大し続け得るはずがない、日本の国力として、そういう意味で、肥大し続けた中

にもいいものもありますけれども、二十世紀の負の遺産ということで考え直さなきゃいけないこともあるという、私は、大きなくくり方でいえばそういうことが言えると思つておられます。

まして、行政改革、総理が改革なくして成長なしとおっしゃいますけれども、今申しました、二十世紀にどんどん肥大していったものをどこでどう整理するか。行政改革もその一つでしょう、予算の配分もその一つでしょう、あらゆるところで二十一世紀型にしなければいけない。

そして、よく言いますけれども、二十世紀は今申しましたような事情でハードの世紀として日本は成長してきましてたけれども、二十一世紀になったら、世界に例のない高齢化、少子化、そういう日本の国の情勢といふものが成長期と変わつてきた。二十一世紀体制として改めて、二十世紀には手をつけられなかつた高齢者のためのバリアフリーであるとか、あるいは世界的な問題になつております二十一世紀の環境の問題とか、そういうものに新たな手をつけなければいけないというところになれば、今までの二十世紀に比べて同じような予算配分だけではそこの手をつけない。ですから、二十一世紀型のところは手をつける予算配分もしなければいけない。スリムにするところは、二十世紀の肥大して削るところはどことなう、それを二十一世紀型に配分しようじゃないかということも、私は大きな転換期であろうと思つております。

まして、世界じゆうを考えると、二位の経済大国だと言われたにもかかわらず、私はその陰りが出てきていると思つておられます。産業の空洞化、経済の空洞化、あらゆるところで日本を越えて、産業も、みんな日本の工場を閉鎖して安い労働賃金のところへ工場をつくるというふうな産業の空洞化が起つておられる。果たしてこのまま日本はいいのだろうかということも私は大問題になつておられると思つておられます。

か、電柱の地中化はできているだろうか、あるいは港と高速道路と鉄道と空港と、こういうものが一体になった国際都市というのは日本に今幾つあるのだろうか。

そういうことを整備しなければならぬと私は思っていますし、そのために国土交通省が今までは縦割りだった四省庁を統合したというのも、私は今申しました、国際的に見て、港湾と道路と空港と鉄道と、あらゆるものが連結していない。外国のように、十分以内に港から高速道路に乗れたり主要都市につながる鉄道に荷物を載せられたりということが、これだけ高度成長、二十世紀に頑張ったのに、その連結の悪さで日本が国際社会に落ちたという、太刀打ちができない時代になっているということも私は縦割りであったということも言えると思います。

国土交通省、この国土交通委員会で御審議いただきますように、陸海空を一緒に御審議できるということは、今言った二十世紀の、投資したにもかかわらず連結が悪いということ効率が上がっていない、それを効率化しようということでは、私は、この四省庁統合というのは二十世紀にはどうしても必要な統合であったと認識もしておりますし、また、統合の実を上げるということでは一番目に見えた省庁再編、そして行政改革も含めた大きな二十一世紀型にできると思っております。

そういう意味で、御審議がこの国土交通委員会で広範囲にわたるといっても、私は二十一世紀型の日本をつくるために不可欠な問題だと認識もしておりますし、また、努力もしていこう。そして、今二十一世紀の初頭にどうしても手をつけなければ、二十一世紀の後半に日本が国際社会の中でより孤立して、私は、産業の空洞化のみならず国自体が国際社会から疲弊していくということを防止しなければならぬ時期だと思つて、あらゆる点で皆さんの御意見もいただきながら、国土交通省が得る限りのことを今手をつけようと思つているのが現在であるということ、お答えになりましたでしょうか、そういう気持ちで頑

張っております。

○玉置委員 考え方は何となくわかるんですけども、では、例えば、国土交通省が四省庁一緒に統合されました、これに対して組織がどうなつて定員がどうなつて、そのために経費がどうなつたというふうな具体的なメリットをお示しいただきたいということ、それから特殊法人とか公益法人に対して、整理しなきゃいけないという気持ちはお持ちだと思つて、数字上出てこない、やつた効果はないわけですから、やはりそれをちゃんと割り振つて消化していくということも大事だと思つておられます。

そういう方針を出されたのか、あるいは、そういうことをやりながら、既に多少の効果をつかんでおられるのか、その辺についてお聞きしたいと思います。

○属国務大臣 これは、数字を伴うことなのできちんと申し上げたいと思つても、四省庁統合して、まず人員と今おっしゃいました。これが多いか少ないかは別といたしまして、四省庁統合して、まず組織を、少なくとも局というものを減らしました。官房を含む局の数は二十一から十四へ、これは削減して統合いたしました。そして、人数は、全体で百八人の定員の削減をいたしました。この数が少ないか少ないかは別の問題ですけれども、まず、数字で示せとおっしゃれば、そういうふうにいいたしました。

それから、ことごとくご説明も、この国会で、私は大変ありがたかつたと思つても、これも、これは今までの日本の組織の中では考えられなかつたことですが、昭和二十三年からでしたか、二十一年からでしたか、各、運輸省あるいは旧建設省、旧国土庁等々で五年ごとに法案を延期延期ということ、長期計画を発表させていたいただきました。私は、それは必要なのではないか、もっと統合して、今言ったように、港と道路、今までの建設、運輸というものを全部合体して新たな長期計画を出すためには、今までの長期計画を全部ゼロにすべきではないかということ

で、初めて本年の三月に、皆さん方に御協力いただきました社会資本整備の重点計画法、九本の長期計画を一本にするなんということは、とても今までの行政の中では考えられなかつたこと、ご説明も、これが初めて、皆さん方に御理解いただいて、していただいたということで、今度、予算が全部書いていないわけですね。道路整備だけは別ですけれども、あとは全部予算の金額を書いてありません。

それは、今言ったように、今は港を集中しなきゃいけない、あるいは今は鉄道、あるいは今は中核空港を重要視しなきゃいけないというふうな、それぞれの中の枠で、みんな、今の今の権限はやめなさいということ、九本の長期計画を一本化したということは、まさに画期的なこと、今後これをどう生かすかということも、ぜひ我々も皆さん方に見ていただいて、そして委員会での意見も尊重しながら、どこに重点の配分をしなきゃいけない。このめり張りをつけるために長期計画を一本にしたということも、ぜひ私は御理解いただいて、皆さん方に三月にこの法案を通していただいたことが、本当に皆さん方と一緒に二十

十一世紀づくりをできるというその立場に立つて、細かいことがあつてもおつたらおつたという姿勢で、国土交通省が現段階の姿勢をお示し、なおかつ予算の配分も含めて、そういう対応をしていこうということ、ご説明も、

○玉置委員 今の社会資本投資も、法案を確かに出されて、そのときの論議の中でも話があつたと思つて、今度、例えば五力年計画で六十兆円とかいう、例えば道路とかですね、計画がありました。そうなりますと、ある程度の将来のめどというのをはかるわけですが、今回のときに、私は事前にお伺いしましたのは、では、今度は事業主体になりましたということ、総額については、目安はありますけれども目標じゃないという、何か非常に難しいお話をされていたんですね。

逆に言えば、では、六十兆円五力年でかけてきた、あるいは七十兆円ですか、今まで大体年間十七兆円ぐらいだったと思つて、公共事業全体が、それが、実際には、それを目標に増減増減でこういう計算をやられていたということ、しかも、お金があるからやるんだという形の事業が、今度は必要ないところ絞られていく。そういう方向は非常にいいんですが、逆に言えば、財政改革という面から見ると、では、今までの七十兆兆円五力年でやっていた公共事業について、少なくとも、その三割削減とか二割削減とかという方向が出て、一つの目安として事業量もそれに合わせて減つてくるという方向がなければおかしんじゃないですかという話をしたんですが、それに対する明快な答えがなかつたんですね。

ですから、あくまでも事業本位ということになりましたということですが、やはり費用としての目標をセツトすべきじゃないかというふうに思いますが、いかがでございますでしょうか。

○属国務大臣 私は、今、玉置委員がおっしゃつたように、少なくとも、総額の中で割り振りをどうするんだというお話でございますけれども、日本の国全体の公共事業費が自動的に三割ずつカットされているわけですね。公共事業というものの八割を国土交通省が担つていて、それが三割ずつ予算としては削減されている。では、その削減された分どこをどうするんだ。毎年、来年度も、今、財務大臣が来年度も公共工事は三割削減、八月の概算になるまでもう既に三割削減とおつちやっています。

ですから、その部分の中でいかに効率よくするかという話には私はなると思つて、ですから、削減されている分、これができなくなつたというのではなく、国土交通省の大きな省庁の中で、陸海空ですから、そこで私は知恵を出しましょうよ。はつきり申し上げて、では、高速道路一つとつてみても、国幹会議で決めたものも、今は民間の皆さんの知恵で、しなくてもいい、もう高速道路

要らないよとおっしゃる。けれども、日本じゅうで六〇%やとできていますけれども、まだ四〇%の人が高速道路のないところに住んでいるわけですね。

それなら、わからない話でも申しわけないんですけども、民主党さんの方で、全部高速道路無料にして、そして自動車保有税をしろというお話も、私はちらっとマスコミで見ました。

けれども、日本じゅうで四割の皆さん方が、高速道路のないところに住んでいる人にも自動車保有税で、有料道路を使えるところの人だけが使っている、これではやはり不公平になるんじゃないか。例えばですよ、言えよ。

そういうことも国民の皆さん方に、ぜひ、少なくとも、公平にみんな、本来は、公共工事というのですから、国際空港だとか国際空港とか、あるいは高速道路なんというのは、くまなく、いただいた税金で公共工事として仕上げてから、さあ、どうぞ、民間にというのが私は本来だという信念を持っています、基本的には。

けれども、今、おっしゃったように、予算を削られる中で、例えば、例を挙げれば、今の三%カットと言われても、少なくとも、公共事業の中で建設業者、まあ五十五万業者くらいになっていきます。それで、三%削減されたのにこの十年間で二万社会社がふえているんですね。そうしますと、雇用が六百十八万人ですから、そういう意味でいいますと、社会の中で、また地方によつては、大変、言葉が悪いかもしれませんが、ほとんど地元を主幹産業がない、公共工事が一番主幹産業なんだという地域もあるわけです。

そこがはなから削られておりますから、そこでできている企業は倒産の憂き目に遭うというようなことが今の構造改革の中の一環として、さつき私が申しました、肥大してきた、また、高度成長期には、うはうはみんな建設業に参入した、それでも人手が足りなかった、材料が足りなかった、その当時に建てたものは欠陥工事だ、こういうふうになっていきますので、私は、本来の国のあり方

というものが、ブランドデザインがなかったから、そのときそのときの予算で、行け行けどんどんとしたという結果が、さつき言った二十世紀の負の遺産だと思っております。

今、公共工事が三%カットされても、どうしてもしなければいけないところはあるんですね、国際的に。でなきゃ日本の将来がないということに集中投資しようというところを選択する。しかも、それも地元の意見を聞いて、県だけではなくて、日本全国を十のブロックに分けたわけですから、日本全国を十のブロックでどの工事を一番優先すべきかということも、そのブロックの知事さん、あるいは政令指定都市の市長さん、財界で決めてくださいということも、今まで国土交通省が上から持っていくものや違ってくるということが私は大きな変化だと思えますし、また、それを今進行中であるということが言えると思っております。

○玉置委員 今のお話、伺いながら、静岡空港と神戸空港、これが何で許可されたんだろうと非常に不思議なんですよ。

神戸はすぐ横に伊丹があります。それから関空があります。それから四国にもありますよ。非常に混雑した中で空港なんです。静岡空港は確かに空港のない距離が一番長いところにあるわけですね。ということですが、しかし高速道路と新幹線があります。ということも考えますと、では、あの人たちはどこへ行くんだらう、何か五十万人は北海道へ行くとかいいう話があつて、本当かいなという話をしているんですけれども、やはり総合交通体系とその必要度という面から見ると、またさういう、私たちから見るとむだなんです。地元の人は賛成と反対が分かれて、反対の方が多いいんですかね。三分の二が反対で、三分の一が賛成というふうなところへ何で許可されたんだというのがあるんですね。

それともう一つは、今度問題になってます道路公団ほかの民営化の話。これも、本四架橋は民営化したらとてもやっていたいじゃない、この負担が、要するに償還だけで食われてしまふわけですね。

では、道路公団そのものも、例えば五十兆円近い借入金の返済を考えていきますと、単なる民営化ではなかなか済まないだろうというふうな思いです。

それから、先ほどの高速道路の無料化の話、あれも無料の部分と有料の部分の明記して、そしてその地方に役立つようにということでは僕は考えているわけですね、その辺がいろいろの間違つて伝えられるわけですね。

この辺を考えていきますと、なかなか総合的な交通体系という部分と地元要望との差をまた埋めていかなければいけません、どうして地元要望に引きずられて財政上悪い方向に向かっているんじゃないかという心配があります。

神戸と、特に静岡ですね。なぜ、それを聞いたら悪いかわかりませんが、そういう方向が若干違うんじゃないですかということですね。その辺、ちよつとお聞きしたいと思えます。

○属国務大臣 どうして事業認可したのかとおっしゃいましたけれども、これは私の就任前のことと、ございまして、だれが認可したなということとは、私は言いたくありません。

そして、この委員会でも本四の話も随分出ました。なぜ三本いつたのかということ、私もそのときは政治判断が間違っているとばかり申しました。あれはまず二本つくって、その一本の橋のお金で四国一巡の高速道路を連結してつくるべきであったということ、私は自民党の部会で言つて、そのことも申しました。けれども、それは多勢に無勢で、そのときの政治判断で三本一挙につくってしまった、今にちよつちもさつちもいかないうことで一兆三千億という国費を投入しなければならぬというところまで来ました。

けれども、それはさておいて、今、空港の問題もお返事したきたいという玉置議員の御説明ですけれども、私が申し上げておきますのは、事業認可はしたけれども、事業評価制度というものを平成十年から特に国土交通省は取り入れておりま

す。そして、静岡空港の評価制度を下すのが本年でございます。ちよつと計画して十年目というのが、評価制度で判断をして、今後つくるかつくらないかというのがそこで評価されて決断するところでございます。

そして私は、静岡空港のときには、十年前に中部国際空港がこれほどのスピードでできるということは我々は知らないでいました、また、万博ということで中部国際空港が早期に実現するというところで、静岡は果たしてどうなのか。

けれども、玉置議員も長くいらつしやいますから御存じでしょうけれども、国会で一県一空港と言った時代がありました、高度成長期に。この狭い日本で四十七都道府県、一県一空港、飛び上がつたらすくおきなさいいけないような、そんなことがまじめな顔で、国会議員の中から一県一空港要望というのが出ました。そのときにも一県一医大ということも言われました。けれども、今、日本じゅうで九十四の空港が、離島も含めてございまして。果たして、道路の特定財源と同じです、空港特会で全部お金を着陸料で集めて、そして、経営的にはここにたついても採算性がとれないなと思うところでもつくつたんですね。

ただ、今言っておりますことは、評価制度を導入して、静岡空港も本年、十年目ですから、今後工事を続けるか続けられないかという判断がごし中に行われるということで、評価委員会もございまして、私の口から今、中断するとかしないとかは言えませんが、本年が決着の年であるということだけは一点言えます。

それから、関西空港の三空港の話が、今玉置委員からも言えということでございますけれども、これは私の持論でございます、何としても安全性ということが一番大事だということを、国土交通省、言つています。関西の空域と伊丹空港の空域と、そのすき間を縫つて、神戸空港なんです。関西と伊丹空港の空域がほとんど重なりつつあるようなすき間を縫つて、神戸空港の空域、パイロットの皆さんにも聞きました。とても自信がないと

言うんですね。そして、コンピューターで貨物を主体にしたい。

私は、それはおかしんじゃないか。安全性の面から見ても、また、関空をつくるときに神戸は要らないと言ったにもかかわらず、関空ができ上がって、今度は空港と言ひ出したんです。そして、御存じのとおり、伊丹空港は、関空ができるときには伊丹を廃止すると一筆書いてあるんです。果たして、それをいいと言ったのはだれかは、私も名前はいりません。

けれども、関空ができたときは伊丹を廃止しなすとしてあつて、しかも、伊丹空港に、今まで空港整備費というのは千十億円で、ところが、千十億円の伊丹の整備費、一方、周辺整備機構、周りの皆さん方に、騒音がうるさいから二重窓にしましょう、窓を開いたら冷暖房つけましょうといったお金が六千三百三十四億円です。五倍以上の、周辺整備機構が皆さん方に払って、空港が五分の一しか整備費を使っていない。今も一年間に八十億から百億近い整備費を払っています、本体よりも。それでは日本の国の空港の着陸料が安くなるわけがないんです。

だったら、私は、いつそ神戸に、そういうのなら、同じ兵庫県なんですから伊丹をやめなさいと、本体の整備よりも五倍も空港周辺整備機構で住民に配っているのだったら、年間九十億で神戸を本格的に空港にして、関空と神戸の空港とを海底で結んだら十五分です。それこそ国際線と国内線の乗りかえにお金も時間も距離も要らないという、これが将来の日本の国際線のあり方ではないかというのが私の意見でございます。

そのとおりいくとは思いませんけれども、そういう議論も今まではタブー視されてきたということとは私はあえて言わせていただきたと思つておりますし、これによって議論が沸騰していますけれども、私は議論していただくことが一番ありがたいと思つています。そういう意味では、むだだとおっしゃるところを切るという勇気ある政治判断も、この世紀がかわったときには、選択肢とし

てどうしても、政治家が、政治家で間違つてつくった橋であつたり空港であるのであれば、政治判断で解決するしかないと思つておりますので、ぜひ御論議に供していただきたいと思つています。

○玉置委員 できてしまつて、その費用は国民にツケ回されるということで、大変な高額なむだ遣いだつたと私も思います。しかし、できてしまつてはいるんですから、後処理を考へるというのは我々政治家の仕事でもあるというふうに思ひます。

今回のことと若干違ひますけれども、国が民間に委託をして、もうかなりの件数の処理をしながら、かなりうまくいっているという一つの事例で、自動車の検査があるわけですね。その自動車検査がもう相当数、民間委託になっていると思ひますが、現在の状況と、それから、国がタッチされている人数ですね、検査員の数とかあるいは検査場の箇所とか、その辺の変化について、今どうなっているかということをお伺ひしたいと思います。

○丸山政府参考人 車検制度の民間委託についてお尋ねがございました。これまでも、私ども、自動車検査の民間委託を含めました合理化、効率化に努めてきたところでございます。

具体的には、大きく言つて三つ。一つは、指定自動車整備事業制度。これは、巷間、民間車検と言われているものであります。制度自身ができましたのが昭和三十七年でございまして、十四年度について見ますと、継続検査、いわゆる一般の方が新しい自動車を買われて、最初は三年、次は二年ごとに検査を受ける、その継続検査につきましても、民間車検の割合は七〇・八％ということになっております。

二つ目は、国の検査コース自身の合理化でございます。自動方式総合検査機器というものを平成元年から順次導入いたしました。検査の合理化を図つていくということでございます。それから、平成十四年七月には、中央省庁改革

を受けまして、検査は独立行政法人化をいたしたところでございます。

それで、どのような人数で、何力所をやつておられるかということがございますが、ただいま申し上げましたような措置を講ずることによりまして、自動車の数は、昭和四十年、八百二十万台ぐらひございました。これが、三十七年たちました平成十四年には七千七百万台ぐらひでございます。車の数は九・五倍になっておりますけれども、検査要員は、八百二十四名が九百六十八名というところで、二割しかふえていないというところでございます。

ちなみに、検査場の数は、現在、全国で九十三カ所でございます。

○玉置委員 今、こういう外部委託の関係についてということ、一番数字のふえてるところを想定しながら、お願いして教えていただいたわけですけれども、やはり発生費用とか検査項目とか、かなりの改良がされていきます。そういう面から見ると、船舶とかその他の項目についても、まだまだ改良の余地があるだろうというふうに思ひますけれども、単なる外部委託で費用削減ということではなく、思い切つた改良を加えていただいで、むしろなくてもいいぐらいのつもりで、大いにやつていただきたいというふうに思ひます。

時間が来たので、終わります。ありがとうございます。

○河合委員長 伴野豊君。

○伴野委員 民主党・無所属クラブの伴野豊でございます。

玉置議員に引き続きまして、本日議案となつております法律案につきまして、大臣を初め副大臣等々に幾つかお聞きしたいかと思ひます。よろしくお願ひいたします。

何度か大臣からお聞かせいただいている点もあるかと思ひますが、何回も言わねるなとおっしゃらず、もう一度整理する意味でお話しただければ、そんなふうに思ひます。先ほど玉置議員の方からも、今の日本の経済状

況に照らし合わせて、できるだけ民間でできるところは民間でやつていくんだというお話を承りました。私も、そのとおりだと思ひます。

ただ一方で、時代の流れとともに国がきつちり規制をかけなければいけない、今まで野放しになつていたところでも国が規制をかける、あるいは、監視をすることが国民にとつていい分野もまた出てくるんじゃないか。

重要なことは、その時代に合わせて常に見直しをしていく、一番いいシステムは何だという絶え間ない努力をしていくことが一番重要なことでありまして、一回決めたからこれは全部民間でいいんだ、これは一回国でやると決めたから国でいいんだ、こういう硬直した考えが一番だめなんじゃないかな。うなずいていただいでおりますので、多分、大臣もそういうお考えには賛同していただけるかと思ひます。

それで、今まで、いわゆる公益事業、公益法人は、不特定多数の利益となる事業という定義を受けているわけでございます。そして、営利を目的としない非営利法人で、民法第三十四条の規定に基づいて、当該法人の目的に関する事務掌握をしているものという定義があるわけでございます。今現在、それが二万六千、国が関与しているものが七千、残りが一万九千あるわけでございますが、それが都道府県の所管になっているというところでございます。

そういったものをこの機会に、先ほど申し上げたように、きつちり国が関与していくものと、いや、もうこんなのはいいんだ、民間でどんどんやつてくたさい、また、その中間もあると思ひますね。民間に持つていく間に国が少しづつ、ちよつと手を添えていい方向へ持つていく第三の道というのもあるんじゃないかと思ひます。

そういった中で、今回、さまざまな見直しをされているわけでございますけれども、じゃ、ぶつちやけた話、これをやることによつて、国土交通省関係のものが具体的にどう効果を発揮していくのか。今、大臣はどんなふうにお考えになつてい

らつしやるのか、お聞かせいただければありがたいなと思います。

○**副大臣** 先ほどから玉置議員とも御論議いたしましたけれども、昨年の三月、閣議決定されました公益法人に対する行政の関与の在り方の改革実施計画として行つていこうということで、この法案の提出にもつながつているわけでございます。

今、伴野議員がおつしやいましたように、官ですることは官、民間でできることは民間にゆだねる、これはごく当たり前のことだったんですね。ですから、物によつては、ある程度規制をかけた方がいいところもあるじゃないか、また、規制をかけなければ安全性が保たれないというようなものもある、それはおつしやるとおりでございます。

けれども、我々はこの閣議決定されたものに対して、公益法人に対しまして、国の関与の透明化、そしてまたこれの合理化を図つていく、これは当然のことでございますので、今回もその意味で、御存じのとおり、十二の国土交通省法律がございましたけれども、国から指定された公益法人を今後は登録機関に移行していこうということが基本でございます。

今回の法律改正の具体的な効果を今おつしやいましたけれども、じゃ、効果としてどういふことが挙がるか。

一つには、事務事業の一部を民間の責任にゆだねるといふことによつて、行政事務の一層のスリム化が図られる、これは一番大きなことであろうと私は思います。

二つ目には、これまで公益法人等が独占してきた検査とか、今もお話がございました検定、そういうものの実施を登録機関として他の民間法人等にも開放できるじゃないか、もつとやりたい人はいっぱいいるんだということで、これを開放することには大事なことであろうと私は思います。これが二つ目でございます。

三つ目には、複数の登録機関が競争の中でみずからの創意工夫によつて、国では知恵が出ないようなところにも、国民のニーズに応じたさまざまな知恵と工夫を民間がお出しになる、そういうことで、私は、国民の利便性がより向上し、満たされるのではないかと。

この三点が今後、この法案によつて大きな具体的な効果として出てくるのであろうと私は思っております。

○**伴野委員** ぜひ、そういう効果が、今回の関係法人から、あるいはこれから登録されていく法人等々で見られることを期待しております。

続きまして、今回のこの法案でございますが、平たく言えば、国が今まで指定していた公益法人から、その事務事業を行う、登録をすればそれができるといふシステムへ変わる、いま一つは、登録する基準をきつちりと法律で公平公正にかつ中立性を確保しながら定めていくということだと思ふんで。

確かに、今まで国がどんと上から指定していた、そこだけしかできないよといったものを、それなりの要件を満たせば、どんどん皆さんやつてください、そこでのいい知恵を出し合おうじゃありませんかというの、非常にいいことだと思ひますし、わかりやすいと思ふんですが、ただ、その登録をするときに、恣意的なものが入らないか、いい意味での恣意的が入るのならないんか、公平公正さが本当に確保されるのか、中立性が本当に確保されるのか、この辺がやはりどうしても今後重要になってくるところではないか。これが、言つてみればこの法案の肝になつてくるわけだと思ふんですね。

一つの事業をしよう、一つの仕事をしようとするわけですから、当然、そういうある程度の要件を満たすというのは、これは別にほかの民間会社でも一緒なわけで、最初からつづれたり仕事もできないような組織をつくるのは、どちらかというとな無責任なお話であつて、それをどうチェックしていくか。さらに、それが一度だけのチェックじゃ

なくて、どういうチームでチェックしていくのかわかりませぬけれども、常に、ある面厳しい目でも、やり過ぎてもいけないんだと思ふんですが、今度は、ネグレクトじゃないですが、全く無視してもだめだ、こら辺のさじかげんが非常に難しいと思ふわけですし、また、そのさじかげんいかんによつては、この法律がうまくいくかどうかというまさに肝だと思ふんですね。

そのあたり、大臣はどうお考えになつていますか。

○**副大臣** 今御質問になりました今回の登録制度というものに対して、登録を受けるための詳細かつ十分な基準を法律で明記してございます。これはもう伴野議員御承知だと思ひますけれども、改めてこの二つの要件というものをぜひ御理解いただきたい。また、今後参入しようという人たちも、ぜひこの点を重視していただきたいと思ひます。

まず一点は、能力要件として、設備とか要員等について一定の基準を定める。何が一定の基準かといふと、例えば検査等のときに必要な機械、機器の名称でありますとか、そういう要員についての経験と学歴等々が十分に能力的にあるかどうかということが大事な点だと思ひます。

二つ目には、今おつしやいましたように、公正中立性。これに関しましては、要件として、検査を受検する事業者との間の支配関係が存在しないこと。これはよくあることなんですけれども、要注意は、関連事業者の子会社でないということが大事な点だと思ひますし、役員のうちに関連事業者の役員数が二分の一を超えないことということも明記してございます。

そういう意味で、私は、この二つの要件が基準としてきちんと定められている以上は、今おつしやつたようなことが起こらないように、この基準で明記してあることを守つていただきたい。

あと、国土交通省としましては、法人の登録に際して、今後はこの法律で明記された登録要件への適合を厳しく見るといふこと、事業の信頼性

等の維持を図るというためには、行政による裁量の余地を少しは排除しなければいけませんけれども、より高い透明性が必要であるということ、私たちはこの法律を提出し、なおかつ、参入する皆さん方にはそのことを明記し、確認したいと思つております。

○**伴野委員** ぜひぜひ、その方向性で御尽力いただければと思ふわけでございます。

これは多分、日本の社会全般だと思ふんですけども、これから大学に入る高校生に、大学で勉強した経験があることというような要件をつけるような、そんなような資格といふんですか登録要件というのは建設業界初めいろいろ散見されるんですね。ある指名に入ろうとすると、過去に指名をした経験があるとか、あるいは先ほど申し上げたように、まだ大学に一度も入つたことのないような高校生に、大学で勉強した経験があることがその大学に入る要件であるというような、非常に矛盾したような点がある。

そのあたり、自分の努力でステップ・バイ・ステップで獲得しているようなシステム、未経験者でも、自分で経験を積んで獲得しているようなシステムにしていただきたい。入り口のところでもう規制をしようということだけはぜひなさらないような登録にしていきたい。

いま一つは、これも日本の社会の一つの顕著な例なのかもしれませんが、一度失敗した人が再度挑戦しにくい部分が結構あります。知つていてやらなかったとか、知つていて悪意に満ちて何かをやつたというような人はそのところから多少フェードアウトしていただく部分というのは必要だと思ふんですが、ただ、それがもう非常に単純な不注意とか過失とか勉強不足というような程度の場合、やはり再チャレンジできるシステムにしてあげるべきじゃないかと思ひますので、そのあたりなんかもぜひ見直していただければな、そんなふうな思ひます。

さらに、今これは入り口のお話で、登録という部分だつたわけでございますが、登録も重要な

ですけれども、例えば、自動車免許に例えて言いますと、今どういう運転技能を持っているかの方がよほど重要でございまして、過去、十年前に、非常に視力もよくて体も健康で俊敏に事故にも対応できるという時点で免許を取った。しかし、それが十年後、場合によっては八年ぐらい車に乗らなくて、最近やつと乗ったというような場合もあるでしょうし、どうも日本は、資格試験制度というものは、どうしても、そのとき取ってしまった後はフリーパスだよというのに近いところがござい

ます。
やはり重要なのは、今どういう実力を持っているかということが一番重要でございまして、ですから、これはまた余りそこに力を入れ過ぎてしまつてもだめなんだと思うんですが、少しずつ、最初に登録されてからこれがどうなつていくんだという、成長の記録じゃないんですが、それはどれぐらいのタイムで見えていくかというののも一つはあるんでしようけれども、このあたり、継続的にどう、監視という言葉はよくないと思いますが、温かい目で見えていくか、このあたりはいかがでしょう。

○副国務大臣 適切な検査でありますとかあるいは検定という、その事業をしていく上に、今おっしゃった適切な、あるいは、ここは、ここへいけば間違いがないという資格、まあ資格審査というの、最初に審査したら、今おっしゃったように後ずつといいんですかということでも困りますので、今回の場合は、登録については一定期間ごとに更新制を導入する。運転免許証と同じような、一定の期間で更新制を導入するというところで、登録機関に対する公正な検査実施の義務づけ、これがどうしても必要である。今おっしゃったとおりでございますので、そういう意味では、登録基準への適合命令、これが出せるようにするということとでございます。

それからもう一つ、今おっしゃった公正中立性ということについてはいけないという場合においては、改善命令とそれから登録の取り消しができ

る。それでなければ、不適格、不適正な人がなつたのも困りますので、その点は取り消しもできるということを明記してございまして。

○伴野委員 道路交通法と多少違いますので余りいいかげんなことも言えないんですが、やはり実際、その人が現実はどう運転できるかというのが重要なわけございまして、運転をさせてみないとわからないところもありますので、ぜひ、入り口も大事ですが、どうその人が育っていくか、そのあたりにも着目していただきたながら全体のシステムを整えていただければ、そんなふうに思います。では、その全般のお話から、時間の許す限り、細部の一つ一つを見せていただきたながら質問をさせていただければと思います。

まず、建設業に関連するようなところで質問をさせていたいただきたいと思うわけでございまして、非常に生意気な言い方をさせていただければ、私は、建設業全体をこの時期に一回見直すことも必要ではないかな。

それは、高度成長期時代から日本を引っ張つてきた非常に優秀な集団であったことは間違いないわけございまして、ただ、それが時代のニーズに本当に合つているのかどうか。それから、実際に例えば今まで六十万食つていた業界でこれから五十万しか食つていけないのだったら、その十万はどうするんだ。これを考えるのはやはり政治家、だと思つておられます。その残つた十万がどう気持ちよくほかのところへ配転していく、あるいは新しいビジネスチャンスを見つけていくか、これはまさに私は構造改革じゃないのかな、そんなふうには思います。

それに関連してというわけではないんですが、さまざまに見直しをしていくべきだと思うんですが、その中に、今回、建設業情報管理センターがやつていた業務の中で、経営状況分析というものが今まであつたわけで、今後これは行われていくというわけでございますが、国の公共事業をきつちりとした会社なり組織がアウトプットを出していただくという意味で、この分析という

のは非常に重要ではあると思います。

しかし一方で、これによつて、先ほど申し上げたような新規の部分に少し枠がかけられていないか。過去、やはりお上が一番優秀で、民間の技術者はまだまだなんだよといった時代の名残を受けてはいませんかというふうな気がするんですね。そういう意味で、やはり、今回のこの法案が出される中で、建設業情報管理センターがやつてきた経営状況分析のそもその意味や、あるいは今後の見通しというものを一回見直すべきでございまして、本当にきちつとした判定が必要であれば、私は、第三者機関というものもきつちり使つてやるのも一つの手法なのかなという気もしておりますし、また、不良業者の排除ということであれば、もう少し刑法等々の部分を見直した方がいいようなところも感ぜられますので、このあたり、どのように今後お考えになつていらつしやるか、お聞かせいただければと思います。

○三沢政府参考人 今、非常に建設業全体として状況が変化をしている中で、各企業ともいろいろ努力、模索をしているというのは先生おっしゃるとおりでございます。そういう中で、例えば経営状況分析がどういう意味合いがあり、また、今後どうしていくかということもございまして、もともと、経営状況分析を含む経営事項審査制度というのは、公共工事の発注者が受注者を選定するに当たつての一つの物差しを提供するという意味で、現実のニーズとしては、こういう物差しが必要だというニーズは非常に高いというふうには認識しております。

ただ、今回の改正の中で、例えば、いわゆるY評点と言つておりますけれども、経営状況分析について、必ず国が指定した法人がやらなければいけないということじゃなくて、この部分については、民間も能力があるところはやつていただけたらいいように、その門戸は開放する、そういう意味での法改正でございます。

それと、こういう経営事項審査制度と、それから、当然のことながら、いわゆる技術者の選任の問題であるとか入札契約法の徹底、こういったところが両々相まって、もちろん全体としての質の向上、不良不適格業者の排除につながっていくというふうには認識しております。その中の非常に大きい役割として、経営事項審査制度、そのあり方については、常に不測の点検は怠らないようにしてまいりたいというふうな考えをしておりますけれども、これについては今後とも必要な制度だろうというふうな考えをしております。

○伴野委員 制度自体は、私も全く必要ないと言つてはいただけませんが、ぜひ、本来の目的に沿う形で一度見直しをしていただく部分もあるのではないかなという観点でございまして、そのあたりを御理解いただきたまして、適正な入札ができる、そして、しかも効率がよく、かつ、できるだけ少ないコストで最大限のアウトプットを出していただけるようなシステムの一助になる、その目的の方で常に見直しをかけたいただければ、そんなふうな思います。

続きまして、これも建設業情報管理センターさんがやつておられたお仕事の項目なわけでございますが、どうも、私自身の勉強不足もあつてか、今まで余り目にしたことがなかつたものですから、この点をお聞きしたいかと思つてます。

建設業情報管理センターさんの中のいわゆる業務の項目の中に、調査研究、それから技術の開発という欄があつたわけでございまして、具体的に、これはどんな実績が今まであつたのか。また、今後どういった実績を出していくのか。現時点でおわかりになる範囲でお答えいただければと思います。

間の調査研究、それから技術開発という業務があるわけでございます。

調査研究につきましては、例えば、一番典型的に申し上げますと、建設業に係る企業の経営分析を行って、それを発表している。これは昭和六十三年度から毎年度実施しておりまして、建設業の経営状況について、業種別、規模別に、例えば収益性と流動性とか健全性とか、いろいろな観点から分析を行っております。調査対象は、平成十三年度でいいますと十四万業者というので、かなりのカバー率での調査をして分析をしている。

これはどういふふうを活用されているかといえますと、調査結果について公表しておりまして、いろいろな団体とか関係行政機関にも幅広く配布されておりまして、専門紙なんかにも非常によく掲載されてきて、建設業の経営状況がどうかというときに、まず一番によく引用されるのがこの資料でございます。

それから、それ以外にも、経営状況分析そのものを迅速かつ合理的に処理するためのシステム関係のいろいろな調査研究をやっておりまして、これは、これから申し上げます技術開発にさらに反映していくという仕組みになっております。

技術の開発という観点で申し上げますと、特に、経営状況分析に係るシステムについて、相当何回にもわたりましてプログラム開発、一回つくったプログラムをさらにまた改造するというところを行ってきておりまして、これによりまして、かなり審査期間の短縮化が図られる。あわせまして、審査に必要な財務諸表のチェックシステムというようなものも導入しております。こういうことによりましてより厳正な分析というも行えるということ、全体といたしまして、経営状況分析をしていく、こういう建設業者の方々に対するサービス水準の向上にもつながっている。

それから、こういう経営の結果については、全部インターネットを含めて公表しておりますので、これについて、業者だけではなくて、発注者にも幅広く情報提供が行われているということ

でございます。なお、インターネットでの検索件数で申しますと、平成十四年度で大体約三百万件ぐらいの検索がございまして、相当程度活用されているシステムかなというふうに考えている次第でございます。

こういうことを含めまして、調査研究、技術開発というのを行っているとございまして、**○伴野委員** なお一層情報公開に努めていただきまして、やはりPRというの非常に重要かと思えますので、そのあたりにも御尽力いただければ、そんなふうに思います。

三つ目の建設業関係の質問でございますが、先般、うちの同僚議員の津川議員からも一つ指摘があった監視技術者資格証、これが本来に要するのかもしれない議論があったかと思っております。きょうはこれ以上は深入りはいいたしません。また津川議員に頑張っていただけはいかなく思うわけでございまして、たまた、やはり本来に、建設業界の自由を阻害するような資格ではあつてはいかないと思っております。制度であつてはいかない。ただ、一方で、一級何とかが、そのたぐい、やはり国がきちり見ないといけないものもあると思っております。そういう国がきちり見てもらわなきゃいけないものは、逆に言えば厳しくレベルを上げていただいて、一つの技術者のステータスにしたいだけであつて、ここを何か、わけのわからない、例えば一級施工管理技士がどこでも乱発されていて、要するに、何とか学校で取つたものは認められるけれども、何とか学校で見たものではお金をせびたいというふうな、そんなものであつては本心に信用がなくなつてしまふわけでございまして、この辺のやはり張りだと思ふんですね。

何か本心に形だけ、要するに、こういう指摘がいいかどうかわかりませんが、ラッピングの世界でお金をもうけることは絶対あつてはいけないような気がいたします。中身だけをきちり、国がそこに目を光らせて、中身の検査、中身のレベ

ルの高さを評価するということはきちりやつていただいて、そこにどういふ包装紙をかけるかというところで、その包装紙を年間一枚、二枚、三枚めくることによって、三回更新料を、あるいは包装紙料を払わなきゃいけないというふうなものは絶対あつてはいけないと思うわけでございまして、このあたり、今後、国の技術検定試験と法

り、国家資格というのはいは意味では非常にステータスになるものでございまして、これはどの国家資格もそうだと思いますが、いろいろな、その人が自分で夢を実現していくための励みにもなるものでございまして、ぜひひとつ、このあたりは厳しくきちり今後検定していただきたいと思ふわけでございまして。

のあたり、いかがでしょうか。
○高木大臣政務官 いただいた施工管理技術検定試験の見直し等についての御質問でございますけれども、委員御指摘がありました津川議員の質問も、私もずっと聞かせていただきました。それを踏まえてということではありませんけれども、現段階で、御指摘の施工管理技術検定試験、これは、建設工事の施工技術の向上を図るため、建設工事の施工に従事する者について行われる国家試験である。その上で、試験の合格者は、建設工事の現場において施工管理を行う監視技術者等として配置されており、建設工事の適正な施工の確保、さらには発注者の保護等に大きな役割を果たしているものと国土交通省としては認識をしております。

また、一方で、先ほど申し上げたような包装紙の世界はもうそろそろ見直してもいいんじゃないかなという気もいたしております。続きまして、話題を少し観光の方に移らせていただきたいと思います。

その上で、試験事務については、指定試験機関により、試験問題の作成、答案の採点、これらを効率的かつ厳格に行うなど、これまで、その適正な実施に努めてきたところでございます。

今回、私が担当させていただいた法案の関係箇所を幾つか見せていただいたわけでございまして、その中でも、これは何であつたらんのだろうなと思ふものがありまして、その中の一つに、特定地域に限定した通訳案内制度、そもそも本心に必要なのかどうかというところですね。

その上で、さらに、施工管理技術検定試験は、平成十四年三月に閣議決定されました公益法人に対する行政の関与の在り方の改革実施計画、これにおきまして、他の国家試験同様、現行制度を維持することとされましたことから、今回の改正におきましては、例えば登録制に移行するなどの見直しは行っておりません。

それで、何か人数なんかも聞いてみますと、えつ、そんな人数しかないなかつたかというふうな登録制度であつたようなわけでございまして、まず、本心にこれはなぜ必要だつたのか。特定地域に限定した通訳案内制度、これが本心に、その時代に必要だつたなんて言われてしまえばそれまでなんです。なぜ必要だつたのかというのと、もしそれが目的に合うものでなかつたら、なぜ目的が達成できなかったのか。今回、どうして廃止に

○伴野委員 先ほど申し上げましたように、やは

至ったのか。そのあたりのところをお聞かせいただければと思います。

○三沢政府参考人 まず、なぜ創設されたかということでもございますけれども、特定地域に限定した通訳案内制度というのは、法律制定時の議論では、ある地域を訪れる外国人の観光客の数に比して通訳案内業者の数が非常に少ない地域がある。特に、言語別に見てみますと、例えば中国とか韓国の通訳の方というのは非常に不足している。こういうことで、地域を限定して、そのかわりに、いわゆる語学試験と人物審査試験まできちっと受かっていただくけれども、いわゆる知識の部分、歴史とか地理の知識の部分についてはやや緩和したような、そういう通訳の免許を与えるというために設けられた制度でございます。

それで、先生御指摘のとおり、この実績は、地域の指定では九州が一地域だけ指定されておりまして、特に、免許の保有者は九名ということで、非常に数が少ない。要するに、利用されていないというのが現状でございます。

それは、そもそもどういう理由でこうなったのかということでもございますけれども、一つは、観光旅行について、やはり、もう今コストをできるだけ低減しながらやっていくということから、大抵、添乗員と通訳が一人の方がずっと一貫してやるというのが普通の形態になりつつあります。そうしますと、通常のツアーの行程では、到着した空港の迎えから観光地の案内から見送りまで一人の方がずっとついていく、そうしますと、ツアーの行程の一部だけしか、ある地域でしか関与しないという方のニーズというのが、やはり今の状況から見ると、もう余りないのではないかと。

それから、外国人旅行者の方が非常に増加はしてきておりますけれども、その特徴としては、やはり大都市とその周辺というのに行かれるというケースが非常に多いということ。それから、ある、例えば九州なら九州というところに行かれる場合でも、やはり、一たん東京あるいは大阪に着かれ

て、そこから九州に行かれる、そういうケースが通常です。そうしますと、特定の地域だけの知識ということではなくて、全国的な知識が必要ではないかということでもございます。

したがって、今回、この特定地域限定の通訳の制度は廃止をいたしまして、むしろ、全国的に見て通訳案内業者が不足しているという現状にかんがみまして、通訳案内業法に係る試験制度そのものを見直して、合格者数というのをもっとふやしていくということを検討すべきじゃないか、こういう趣旨から、今回、地域限定通訳案内業制度を廃止するというのことにしたものでございます。

○伴野委員 見直しの方向性はそれとおりだと思いますので、やはり、これに限らず、時代の要請に合った見直しを今後とも続けていっていただきたいと思っております。

それから、この通訳案内業者自体というのは、おっしゃるとおり、本場に不足していると私は思うんです。ここにも少しモチベーションがかかっていくような何かシステムを今後ともお考えいただければ、そんなふうにも思っております。

では、続きまして、観光に関連するところで、これは一つの提案に近いようなところなんだと思うんですが、やはり、ホテルの評価というのは、これはいい意味でいいますか、縛っていくということではなくて、旅行者の興味を引くというんですか、ミシュランの四つ星、五つ星というような観点ではないんですけれども、まあ、それに似たようなものでもいいんです。今、旅行者にとりまして、そういうホテルで泊まるんだ、場合によつてはそこにステイすることが旅行の目的になっている場合もありますので、もう少しきめ細かいランキング、これを、どこまで国がかかわるかというのがあるんです。何か、第三者的な立場でもいいんですけれども、かといって、かっちり規定してというものでもないような気がするんですけれどもね。

何か、わくわくするようなランキングというのと、ちょっと非常に漠とした言い方で失礼なんですけれども、そんなような、今までの国際観光ホテル、旅館の登録、登録してしまえば、あるいは、ハードだけ見て、ベッド数がこれだけで、部屋の広さがこれだけで、それで登録よという味気ないものではなくて、もう少し、何かソフトといいますが、心が伝わるようなランキングというように、ことに心配りしていただいてもいいんじゃないかなと思うんですが、そのあたり、どんなふうにお考えになっていらっしゃるか。

○三沢政府参考人 先生おっしゃるとおり、ホテル、旅館に関して、もつときめ細かい評価が欲しいなというその気持ちは非常によく理解できるわけでございます。

これはもちろん、いろいろ難しい問題もございまして、例えば旅館なんかの場合ですと、例えば接客態度みたいなソフトのサービスマンが非常に大きいウエイトなんです。正直言つて、その時々従業員のよつて客観的な評価がなかなか難しいとか、あるいは、同じ旅館、ホテルという名前のもとでも施設の形態は非常に多様であるといううなこともありまして、なかなか難しい点はございます。それからもう一つ、やはり公的主体がどこまでそういうものにかかわっていくかという、いろいろ議論があるかと思っております。

ただ、旅行者の側からは、やはりそういうきめ細かい評価、情報が欲しいということは非常によくわかるわけでございますので、そこは、先生がおっしゃいますように、例えば、利用者の評価を集積して、それが一つのものになっていくような、何か評価制度のようなものも考えられないかというアイデアもございまして、これについては、そういう意味で、ちょっとこれからの課題として幅広く検討させていただきたいというふうには考えています。

あわせて、いずれにしましても、旅行者に對する情報の提供がやはり必ずしも十分ではないんじゃないかということ、これにつきましまして、いわゆる登録ホテル、旅館だけではなくて、例えば外国人の方ですと、もうちょっとコストが

安いところというニーズもございまして、そういうことも含めてデータベースをつくりまして、インターネットで複数言語でわかるようなもの、これを発信して、例えば、この料金でこういう施設タイプだったらということを検索すると何か出てくる、こういうような情報提供のシステムというのを今現在検討しておりますので、これについてさらに努力をしていきたいというふうには考えております。

○伴野委員 教育の世界の偏差値ではありませんが、偏差値自体あるいはランキング自体がホテルの目的になってはいけないと思うわけでございますが、ただ、ランキングを一つでも上げることによつて、サービスが向上される、しかも従業員のステータス、気持ちも、モチベーションも高まっていく、それがさらに、旅行をされるお客様の楽しみもまたふえていく。余り、すべてがよくなるというようなシステムはないのかもしれないが、ぜひ、そういうようなことをまたお考えいただければ、そんなふうにも思っています。

では、せっかく観光のお話をさせていただいておりますので、これは少し耳の痛い話になるのかもしれませんが、観光関連でちょっと気になっていることを幾つか質問させていただきたいと思っております。

これは質問ではないですが、一つは、今回、大臣も肝いりで、ビジット・ジャパン・キャンペーンですか、これをおやりいただいているわけでございます。やはり先立つものも必要だと思っております。

その中で、やはり観光産業というのはトータルな総合産業でもございますし、日本はこれからまだまだその分野で伸びていく余地を持つてくるわけでございますので、投資効果があるわけでございますので、ぜひ大臣もこのあたりのところに手厚い予算をつけていただけますよう、お願いをしたいなと思っておりますが、一方で、どうしてもやはり、過去、日本の観光産業あるいは観光振興というものを考えた場合には、箱物やあるいはハードに頼り過ぎていたところはなかったのかなど。

顕著な例と言うとちよつと関係者に失礼な例になつてしまふかもしれませんが、私も期待しているハウステンボスが非常に残念な結果になつているんじゃないのかな。これは今、会社更生の申請を受けて、今後の見通しがどうなるのか図られるところでございます。これはひとつ、総合保養地域整備法をバックに行われた開発であるわけでございますけれども、私としても、東京ディズニーランドを初めハウステンボスやこういうアミューズメント、嫌いな方ではないわけでございます。何となくまい方向へ行つてもらえないものかな。みんなで知恵を出し合つて、せつかくやりかけた事業なわけでございますから、皆がハッピーになる知恵を出し合うことも必要じゃないか。ただ、するする当てもなくやつていくのも、これも問題なのかな。このあたり、今どんなふうにお考えになつていらつしやるのか、お聞かせいただければ。

○澤井政府参考人 たいだいまのリゾート法でございますが、全国で最近いろいろ事例があつて、円滑にいつているものもあれば、円滑にいかなくなつていつているものもあることを踏まえて、私どもは最近、政策評価を実施いたしました。結果、余暇活動の質、量、両面の変化があつて、そういうつた変化についていけず、実際の需要に比べて過大な投資が行われて、経営が円滑に行われなくなつた事例もありますが、一方で、来訪者のニーズを踏まえて、創意工夫を凝らした取り組みに

よつて成果を上げている例もあるということが言えると思つております。地域によつてさまざまでございます。

こうした各地の取り組みの具体的な教訓なり反省なり、あるいはその成果、そういうものを踏まえて、私どもでは、全般的に今後実現性の乏しい基本構想自体の廃止を含めた抜本的な見直しと、それから各道府県の基本構想自体について定期的な政策評価が必要であるというふうな考えでおりまして、その上で、観光振興あるいは地域間交流の拡大のための魅力ある地域づくりに向けて、これからも一定の役割を果たすべきものと考えております。

その中で、長崎県のハウステンボスでございますが、今年二月に会社更生法の適用申請に至つております。四月三十日に更生手続の開始が決定されたものと承知しております。なお、施設は、御承知と思いますが、現在も引き続き営業され、雇用も継続されている状況であります。

その経済効果が県内総生産の約5%というかなり大きなウエイトを占めているという調査もあるなど、長崎県観光の中核施設になつていてと認識しております。

このため、県におきましても、緊急対策本部を二月に立ち上げまして、ハウステンボスを支援する県民運動、あるいは営業継続を宣伝する、東京を初め全国に、営業しているということを宣伝するなどの取り組みを県でも今懸命にしております。この更生手続自体につきましては、今後、支援企業の選定とか更生計画案の策定などがこれから進められるところと聞いておりまして、関係者の努力により一日も早く再建されることを私どもも期待しているところでございます。

○伴野委員 昨年の十一月二十七日に私自身も観光振興に関する質問主意書というのを提出させていただきました。きつちりと政策評価をしていくという回答をいただいております。

ぜひこの観点、重要な事項でございます。日本の社会というのはまだ減点社会でございます。私自身、これは持論なんですけれども、結果を出すということと同じぐらい、チャレンジをするということも重要だと思つておられます。でも、まだ日本の社会というのは、すぐ失敗をしたところをほじくり返すと言つてはマスコミに対してあれなかもあれませんが、どうもそこばかりに對してぶつたたく、いいところはなかなか評価しにくくせに悪いところばかりぶつたたく、すべての法律がどうか、新しくチャレンジした法律が悪いようなことを言う人もいらつしやいます。

一方で、それがなぜつちやになつちやうかというところは、やはり政策評価をきつちりやつていないというところは一つ原因があつて、いいことはいい、悪いことは悪い、いいことはほとんどアピールしていただいて、悪いところも包み隠さず、こんな失敗がありました、だから次からは失敗しないようにしようねということは非常に重要なことでございます。

私自身は、成果を出すこととチャレンジをすることというのは同等ぐらい重要なことだと思つておりますので、ぜひ政策評価をきつちりしていただきます。こんないいこともあつたよ、だけれども、こんな失敗もしちゃつた、こんな失敗は今後絶対しないように頑張りますというふうな政策評価の集計が出てくることを期待しておりますので、どうぞよろしくお願ひをいたします。

続きまして、少しお時間をいただいているようにございますので、あと二、三、観光に関する質問をさせていただきます。

観光産業は何ぞやといふと、いろいろな考え方があるかもしれませんが、文明といふのはなかなか観光産業になりにくいのかという気持ちを持つております。

なぜかといふと、文明といふのは、普及させるためには画一である、できるだけ個性をなくしていくというふうなことになつていくと思つておられます。しかし、観光といふのはやはり非日

常的なものを見たいとか、いつも遭遇してないものを体験したい、どちらかというと、そこにしかない文化といふとこれは結構閉鎖性の中にはぐくまれるケースが多いんじゃないか。ですから、日本が本当に観光産業として立脚できた要素があつたといふのは、ある面、鎖国の時代といひますか江戸時代の三百諸侯が勝手に切磋琢磨していた時代がそうなのかなと思つておられます。

日本の今のまちづくりとか、いい面では文明が発達してどこでも同じようなサービスが受けられる、しかも同じような生活レベルで、水も食事も衛生的なことも、あるいは病院も受けられる、これは非常にいいことなんです。一方でどこにいても余り変わらない生活というのは、逆に、観光としてはマイナスになつていっている部分もあるのではないかなと思つておられます。

それで、何をお聞きしたいかということなんです。今後どのところに観点を与えて、例えばアンケートなんかをとつてみますと、学校の休みと会社の休みが合わないから旅行に行けないとか、子供が手を離れるまでは旅行ができないということとか、あるいは若い世代にとっては旅行費用そのものが負担なんだといつてみたり、それから退職後にどこか旅行しようと思つたら、さつき申し上げたように非日常的なことがなくなつてしまつて、非日常的なことをちよつと味わおうとする山奥の温泉しかないかというふうなことになるアンケート結果も見られます。

そんなふうな、ハードに偏らず、ソフトと絡めた、家族構成、世代、年齢がある程度絞つた観光施策といふのは今後お考えになつていられるのかどうか。もしお考えになつていられるようでしたら、披露していただければありがたいと思つておられます。

○扇岡大臣 経済的にも産業的にも大変先行き暗い話ばかりでございますけれども、私は、観光産業といふものは二十一世紀の第三次産業の主幹産業になり得る、そう信じています。

また、小泉内閣としても、そういう意味で、初めて観光に関する関係閣僚会議本部を立ち上げた。そして、今おっしゃいましたように、ビジット・ジャパン元年ということで、ビジット・ジャパンという名前はどうかということとは別としても、要するに観光にスポットを当てるといって内閣として取り組んだというのは初めてのことでございます。それほど今まで観光というものが日が当たっていません。

また、これだけ日本は外国にない素晴らしい文化、そしてそれぞれの世界遺産も持つていますし、それぞれの重要文化もあるし、日本でしかないものもあるにもかかわらず、その一貫した宣伝方法がとられていなかったということが、今おっしゃった閉鎖的だということのか閉鎖的だったから文化が守られたか、これは卵と鶏の話でございまして、現実的に、今申しました二十一世紀の第三次産業の観光の育成というのに関しては、私は、重要な取り組みをしなければならぬ、また、するべきであろうというふうに考えております。

そういう意味では、今の観光というものの経済効果というものはどれくらいあるかということ、少なくとも生産効果というの約五十兆円あるという試算もされております。また、雇用効果というの、四百万人の雇用創出効果がある。これも数字の上です。これを信じる信じないは別としても、過大だといつてもそれに近い効果はあることはあるんですね。それを私たちはしなきゃいけない。

今、伴野議員がお口になさいましたけれども、日本のサラリーマンは大体平均十八日間、一年間に有給休暇をとつてもいいというふうにならないうるんですけども、これは、調査しましたら、十八日間の有給休暇のうち日本人が現在使用している有給休暇は半分の九日間、せいぜい半分しかとっていないんですね。とっていない理由は、今おっしゃいましたけれども、子供と親の休暇が統一してとれない。子供は、夏休みと春休みとお正月しかないということで、有給休暇十八日間を十分に

活用できないというところにも大きな原因もあるわけでございます。そこで、休暇が十八日間全部とれたらどれくらいあるんだろうか。今は九〇%ですから、今言った親と子供が一緒に旅行できるといときは一定の時期に集中されますから一定の混雑が見られる。なおかつ、夏休み料金とか春休み料金とかつて、ふだんより料金が高いんですね。混雑して、そして高い料金で、なおかつ時間を空費して、そして疲れるということも現実的には出ておりますので、そういう意味では、今回は改めてこの休暇の取得促進、そういうものを図っていきたい、こういう機会を提供したいということ、それによつて旅行費用の低廉化も図れるということでございます。

この十八日間という完全有給休暇消費、これをしますと、年次休暇の完全実施において経済波及効果が約十一兆八千億円、雇用創出効果は約百四十八万人、これも十八日間有給休暇をとつただけでこれだけ効果があるという数字も出ています。そういう意味では、これは文科省とも連携をして、そのための全大臣が出席したビジット・ジャパン元年の組織でございますので、こういうことも配慮して、時差休暇の取得が可能かどうか、学校の休暇の活用も、あるいは時差ができるのかどうか、その辺のところもこれは閣僚会議で重ねて検討していくべき大きな価値があると思っております。

○伴野委員 外国人観光客の誘致も非常に重要でございますが、国内観光旅行の振興、発展というのも非常に重要なことでございますので、一億二千万人が観光観光と言つていて、会社や学校が閉古鳥が鳴いているというののもちよつと問題ではございますけれども、ぜひぜひ、そんな啓蒙も含めて観光産業振興にお努めいただければ、そんなふうになります。

最後に、もうお昼も過ぎておりますので最後の質問にしたいと思いますけれども、これも一つの私の勝手な個人的な提案でございますので、どん

なふうにお考えになってお聞かせいただければいいというわけでございます。

ワインがブームになった時期がございまして、今も続いているといえれば一つあるわけでございます。それから日本人が飲む量がぐつとふえたと言った理由も、この一つの理由は、ソムリエの活躍といえますか、私の個人的な友人でもある田嶋さんの活躍初め、ソムリエの活躍というのが、ワインやワイン文化、あるいは、さらにはワインの生産地の文化振興にもつながったと思うわけでございます。

観光の部分も、いわゆる本当の観光振興のプロフェッショナルというか、外国人のお客さん何人呼んだとかあるいは国内にどういう企画をつくったかというので評価するようなシステムがあつて、観光ソムリエみたいなものを毎年表彰するとか、何かそんなような制度もつくつてみて、観光振興のプロフェッショナルというのを育成していく、そんな政策があつてもいいような気がするんですけども、そのあたり、いかがですか。

○属国務大臣 まず、それよりも国土交通省として、この観光倍増計画、二〇一〇年に一千万人、今五百万人ですから、倍増計画の、まず国土交通省としてしなければいけないことは何かということ、御存じのとおり、先ほど私、玉置議員に申し上げました、玄関口であるという成田についてどう対処するか。

そして今、成田にいらしたらおわかりになりますけれども、国内のあのC I Qの通ると、外国人の通るのが少ないんですね。そうすると、飛行機がおりてからあのC I Q、成田、通るだけで一時間、外人並んでいるんです。これも私たちが、今言ったビジット・ジャパン・キャンペーンの元年とするならば、まず一番最初において、不愉快な思いをして成田で一時間並ぶ、しかも、香港やあるいは上海、韓国から二時間以内で飛んできて、成田で一時間並ばされるといふ、これでは観光立国なんて夢の夢でございますので、そういうことも関連の法務省あるいは農林水産省、外務省等々

と、C I Q、空港の通関の短時間、これを実現するということも私は大事なことだと思つてます。

それから、さつきも玉置議員に私はお答えしました、成田から羽田に、国内線と国際線の乗り継ぎのアクセスの悪さ。これも、政治が間違つたと言われればそれまでですけども、あるものを利用しなきゃしようがないんですから、だつたら短距離で乗つてくる場所は羽田でおりていただきましょうということも当然考える。それは距離で区切ればいいことですから、千六百キロとか三千キロと。

ですから、長時間のものが成田で、なおかつ、C I Qを早く通れるように。短距離で飛んでくる人は羽田を利用していただいて、羽田にも国際線の短距離はおろすというふうな、私は常識的なことを常識的にやるべきであるということ、初めてやっておりますけれども、そういう意味で、また今おっしゃいました観光コストの高コストは正、これも必要なことでございます。

それから、日本の観光魅力を戦略的に海外に発信してはなかつた。それは、先ほど予算をおっしゃいました。今度、観光ということで二十億、これは日本の予算の中で前代未聞なんです。観光予算なんてとつたこともなかつた。そして、今度、発信しようということで、日本の文化あるいは観光を外国に出そうということで、英文の紹介誌があるかという一冊もなかつたんです。

これも、いかに今まで観光というものが日本から発信してはなかつたという証拠でございます。これも我々は今後考えようということ、一番手近なこと、手近なということと大変失礼ですけども、世界じゅうに出ております大使館の大使、この大使をその地域でのビジット・ジャパンの責任者として、その国で日本の国をPRする代表として会議を開いていただきたい、キャンペーンを張つていただきたいということで、世界じゅうに出ていらつしやる大使にこのビジット・ジャパンのキャンペーンの推進会をその国その国で開

いていただいて、これを宣伝していくということ
で、海外へまずその宣伝の海外ミッションも進出
させよう。

そして、海外のテレビとか雑誌あるいは新聞等
によって、初めてPRもしようではないか。

新聞をこらんなったと思います。この間、盧
武鉉大統領が韓国からいらつしやいましたとき
に、日本の新聞に一面に韓国の広告が何種類か出
ました。そういうことも今まで日本はしていな
かったということ、これも大事なことだと思っ
て、海外に向けてのPR。

そして、メディアや旅行会社の関係者をまず日
本に呼んで、こんないいところがありますよとい
うこと、そういうことも宣伝していただきたいと
思っておりますし、そして、来日するツアーの指
導者を海外で育成したい、そして日本へ誘致する
ということも、やることは山ほどあったんですけ
れども、今までそれに手つかずであったというこ
とで、ビジット・ジャパン元年。

そして、「ようこそジャパン」、日本語でようこ
そというのをキャッチフレーズにいたしました。
ウエルカムではなくて、日本語でようこそジャパ
ンのキャッチフレーズで、二〇一〇年、来日観光
客増計画の第一歩の元年であるということ、頑
張りたいと思いますので、ぜひまたお知恵も拝借
して、しかも、伴野議員はJR東海に御就職です
から、お客様のことを一番よく御存じですから、
またお知恵をちょうだいしながら頑張っていきたい
と思っております。

○伴野委員 時間も参ったようでございますので
で、観光ソムリエの第一人者は大臣であったとい
うことを忘れておりました。どうぞ頑張っていた
だきますよう、よろしくお願いいたします。

○河合委員長 午後一時から委員会を再開するこ
ととし、この際、休憩いたします。

午後零時十四分休憩

午後一時二分開議
○河合委員長 休憩前に引き続き会議を開きま
す。

質疑を続行いたします。一川保夫君。
○一川委員 自由党の一川でございます。

公益法人に関するこの法案、当委員会に付託さ
れた法案としては、政府提案としては一応最後だ
と思えますけれども、今までのいろいろと質疑のあ
る中で、疑問がある点を中心に伺いしていき
たいと思っております。

質問の前段として、ちよつと事実関係だけ押さ
えたいわけです。

官房長の答弁になるかもしれませんが、
今、国土交通省所管の公益法人というのは、何か
いろいろな数字が聞こえてくるわけですね、何
も、現状、全体で幾つあって、そして、今回の法
律で対応する法人の数というのは先ほどあつたと
思ふんですけれども、ここ近年、国土交通省の所
管の公益法人というのはどういう数で推移してい
るのか。そのあたり、もしおわかりだったら、現
状、全体の姿をちよつと説明していただきたいん
です。

○安富政府参考人 お答えいたします。

国土交通省の所管公益法人の数でございます
が、現在、千九百九十一の法人になっております。
これは、本省の所管で申しますと六百四、地方の
所管で五百八十七という数字でございます。

それから、今回の法律の対象になりますのは十
九法人でございますが、いわゆる行政委託型の公
益法人というのが、現在で七十一ほどございます。

現在までの推移でございますが、五年ぐら
ちよつとさかのぼって申し上げますと、平成十年
の当時はまだ国土交通省になっておりませんでした
ので、北海道開発庁、国土庁、運輸省、建設省
を合わせまして千二百八の法人がございました。

それから、十一年には千二百十三、平成十二年
には千二百五、平成十三年の省庁再編時におきま
しては千二百六でございます。その後、平成十三年
千二百、平成十四年千九百九十八、平成十五年、先

ほど言いました千九百九十一という数字になってお
ります。

○一川委員 そこで、大臣にちよつとお伺いする
わけですけれども、公益法人は特殊法人といつも
同じように議論されておまして、平成十二年の
閣議決定、行政改革ですか、公益法人に係るよう
なことも含めた閣議決定を受けて、平成十四年
にもちよつと具体的な閣議決定がなされたと思
います。

そういう一連の政府の基本的な考え方を受
けて、今回こういう法律になってきているんだらう
と思えますが、私は、公益法人という法人組織と
いうのは、こういう法人がスタートした時点のい
ろいろな時代背景と今日的ないろいろな経済社会
が変化してきている中で、行政に対するいろいろな
ニーズも当然変化してきておるわけだし、そう
いう中で、公益法人のあり方みたいなものを見直
しが十分徹底していかないのではないかと、そういう
印象を基本的に持っているわけでございます。

こういって公益法人、先ほど来のいろいろな議
論の中でも、それなりの人員を抱えながらいろい
ろな仕事は当然やっていると、この公益法人がど
れども、今日的に見たときに、この公益法人がど
ういう役割を担っているのかというところをもつ
とシビアにそれぞれしつかりと見直す。場合に
よっては幾つかの法人を統合することも当然考
えなければならぬだろうし、先ほど答弁の中にも
含まれておりましたけれども、場合によってはも
う一回国が直接業務を抱え込むということもあ
っているわけでございます。また、地方公共団体に
任せてもいいものがあるかもしれないし、民間
にゆだねてもいいものも当然あるわけございま
す。

そういういろいろな問題意識の中で、過去の閣
議決定の大綱の中にもいろいろとうたわれており
ますように、国の関与をできるだけ少なくしてい
く、そして、それぞれの法人の事務的な事業につ
いて、できるだけ自主性を持たせていくといいま
すか、自己責任の基本的な考え方のもとで、そう

いうものが必要であればやらせていくというこ
とがベースにあるかと思えますけれども、扇大臣
としましては、公益法人という組織、今日の国土
交通省の行政を遂行する上ではこういうことを
担ってほしいという何かお考えがあるとするば
どあたりのなか、そのあたりの基本的なところの
御説明をお願いしたい、そのように思います。

○扇國務大臣 今、一川議員の御質問で官房長
の答を申し上げましたけれども、国土交通省所管
の公益法人、平成十年に千二百八十八法人ござい
ましたものが、現段階では、整理統合を図りまし
て、そして十五年の四月現在で千九百九十一法人に
なつたわけでございます。

その間に、御存じのとおり、休眠法人といいま
すか、もう所管が不明であるというような法人が
ございまして、これも整理いたしまして、十三法
人処理いたしました。また、その他、解散法人と
いうものを入れました。また、営利法人への転換をした
ものが一法人ですけれども、全部で二十四法人を
処理いたしまして、解散しております。

そういう意味で、現在に至っておりますのが千
九百九十一法人でございますけれども、今、一川議員
が、それらの法人でもっと強化しなきゃいけない
ものもあるんじゃないか、今の法人というものは
どういう役割を期待するのかというふうな、法人
のあり方自体に対するお考えもあろうと思いま
す。特に私は、今、処理したと申しましたけれど
も、政府の申し合わせでは、これは三年に一回、
法人を監査すべきであるというふうになされてお
ります。政府では三年に一回なんですけれども、国
土交通省はこれを二年に一回にしようということ
で、普通の政府の方針よりも、二年に一回、全法
人に対しての監査を、国土交通省は、一年、前倒
しといえますか短期に、三年というのを二年で私
たちは監査し、厳しく指導しているというのが現
状でございますので、今申しましたように、その
二年に一度の厳しい監査で、休眠法人等々を含め
て三十七法人の整理合理化を既にしてきたとい
うのが経緯でございます。

そして、今おっしゃった、法人の行っている事業、これはさまざまございます。少し言わせていただきますと、主なものだけ挙げましても、経済の活性化とか都市再生それから地域の活性化、先ほどからも議題に出ておりました観光の振興でありますとか、あるいは二十一世紀型のバリアフリーでありますとか、そして、まさに二十一世紀型と言われます自然環境の保全、それから国際協力的重要性、交通安全、いずれも、どれをとってみても、だれが見ても公益性が高いなと思うものを少し挙げさせていたいただきましたけれども、今日的な意義のある事業というものをやっていることが、公益法人としての、まさに公益という字がつくのにふさわしい法人であろうと思っております。それを発揮するべきだと思っております。

○一川委員 今大臣もおっしゃいました、まさに公益法人ということが大事なんですけれども、高度成長期をスタートして、日本が割と順調に物事が進んでいる時代にこういうものがたくさんスタートしておるわけです。

そういう中で、大体同じ目的を持ったような、利害をとにもするような事業者をメンバーに抱えた法人というのはたくさんあるわけですから、そういうところも、今日、時代背景が、経済が非常に厳しくなってきたり、そしてまた、それぞれの事業者が創意工夫を凝らして個性的に仕事をやってもいいという時代のときに、何となく法人そのものが縛りをかけてしまうような、お互いに運命共同体的なところがあつて、そういうような面でも公益法人が逆にそれぞれの民間の活動を縛っているような面もあるような気がするんです。

ただしかし、それは、表向きそういうことは余り議論されませんが、また、そこにいるメンバーの方々も、そういうことを公にするとまた厳しいいろいろな締めつけがあるというところも恐れて余り発言されませんが、実態は、本当に今、民間がそれぞれ自立的に自己責任の範囲内で物事をやっていくことからすると、この公

益法人の実質やっている業務の中身をもっとしっかりと点検された方がよろしいのではないかなというふうには私は思っております。

そこで、もう一回、また念押しのためにお聞きするわけです。

今回、十九法人を対象に、特に登録法人制の方に移行させるという中身になってきているわけですが、これは、今回はとりあえず十九法人というふうにされたのか。いや、大体これで終わりだというふうには我々は認識すればいいのか。先ほど官房長も説明があつたように、相当の数の法人を抱えていらっしゃるけれども、今後、できるだけそういう制度の見直しを図って、いろいろな改革に引き続き取り組んでいきたいというふうには考えているのか。

何かそういったことから先についての具体的な考え方、それから、今回の十九法人をこの改革の範囲に入れた根拠というんですか、そのところをちょっと御説明願いたいと思うんです。

○安富政府参考人 今回の登録法人制に移行する公益法人、これは平成十四年の三月に、先ほど出ていますように、閣議決定されました公益法人に対する行政の関与の在り方の実施計画に盛り込まれているものでございます。

これは、具体的に言いますと、国から検査、検定、講習等の委託を受けている公益法人、いわゆる行政委託型の公益法人について見直しを行うものでございまして、中身についてはもう既に議論されておりますので省きますが、登録法人制度という形でこれは改めるものでございます。

ただ、この閣議決定で言っております登録法人制度は、先ほども言いましたように、七十幾つ行政委託型の公益法人がございまして、今回取り扱いますのは、法律的に措置しなきゃいけないというものでございまして、法律改正を要するものについては原則として平成十五年度中に実施するということがこの閣議決定で言われておりますので、今回、この十九法人について法律改正を出しているというものでございます。

そのほかの、いわゆる本法律案で措置してない行政委託型の公益法人、実は、今後措置が必要なものとしては、指定公益法人、五十六法人がございますが、これらは、一部まだ法律でやらなきゃいけないものもございまして、そのほとんどが、登録法人制度への移行について政省令の改正で措置可能なものでございます。今後、したがって閣議決定でも言われておりますが、平成十七年度末までのできる限り早い時期に措置すべきということ、この政省令の改正等の作業をこれから我々としてもやっていかなきゃいけないということでございます。

○一川委員 官房長にもう一回確認するんですけども、法律改正に伴う登録法人制ということからすると今回の大体十九だと。その大体という意味がちよつとあれなんだけれども、あとはもう残っているものについてはすべて政省令の対応で可能だということに理解していいわけですか。

○安富政府参考人 正確に言いますと、法律で措置すべきものと二つ残っております。住宅性能表示の関係のものも旅行関係のものもございまして、これについては、関係者との調整がつき次第、できるだけ早く法的に措置したいというふうには考えております。

それ以外の、五十六法人のその二法の法人以外は、すべて政省令で可能な措置でございます。

○一川委員 そうすると、法律で措置しなければならぬものがあと二つ残っているということでございます。あとは政省令の対応でそういうこととができるということを今報告いただきましたので、そのところは確認しておきたいと思っております。そこで、この公益法人、基本的には、先ほども触れましたように、できるだけ国の関与を少なくしていくという大原則のもとでいろいろな改革が進められてきておるわけですが、国が関与する問題というのは、国からどれだけその法人に補助金が流れているかということがいろいろあるわけですが、

何か、これまでの質疑の中でも出てきたかと思えます、参議院でももう既に質疑されていますからあれですけども、全体で三百五十億円ぐらいの補助金がこういった公益法人に流れているということなんです。その三百五十億円というのがどれだけの数の法人に流れているかというの、ちよつとわかりませんが、そこがもしわかつたら御説明願いたいと思っております。

実際、国から公益法人に流れている補助金というのは、トータルではそういう数字なんだけれども、内容としては、主にこういったことに業務として使うのが大きな経費を伴っているんだということもございまして、そういうところを、ちよつと説明していただきたいと思いますし、それからまた、俗に言う天下りのな、役所のOBの皆さん方が相当そういったところ、再就職されているのではないかとということも、いろいろな面でもその関与という問題として議論されまされども、そういう事実態というのはまずどういふふうになつておるのか。もう既にいろいろなお話があつたかもしませんが、ポイントのところをちよつと整理して御説明願いたいと思っております。

○安富政府参考人 国土交通省等から所管公益法人に支出されております補助金、これは委託費等も含んでございまして、平成十三年度で、百十六法人に対しまして、先ほど先生よりお話がありました三百五十億円ほど出してあります。

この補助金等でございますが、例えば、都市再生に絡んだ民間都市機構に対する補助金であるとか交通安全対策に対する補助金であるとか、かなりいろいろな分野にまたがっておりますので、先ほど大臣からも言いました、いろいろなバリエーション関係とか、そういうことも含めました公益的な事業に対する補助金ということで、いろいろな補助金あるいは委託費を出しているわけでございます。

この補助金等の改革につきましては、同じく平成十四年の三月に閣議決定されました公益法人に

対する行政の関与の在り方に基つきまして、例えば第三者分配型に該当する補助金、これは何かと申しますと、ある公益法人がさらに事業者に補助金を分配する、こういったものでございますが、こういった補助金については指摘されました四件のうち、一件については除かれましたが、三件について補助金の廃止、削減を行なうということで、これについては平成十四年度において措置を完了したところでございます。

それからもう一つは、補助金依存型法人、いわゆる収入の三分の二以上が補助金という法人、この法人については、二法人につきましてこれを三分の二以下に減らすようにということで、これにつきましても補助金等の減額を行なうとして、この二法人については三分の二以下に減らしたところでございます。

それから、補助金等全般につきましては、公益法人に対する補助金については、それぞれどういうものに補助しているかという事業概要であるとか、あるいは補助金等の交付先のそれぞれの選定理由を公にしうということが閣議決定等でも言われておりますので、それについて、我々としても、国土交通省のホームページ等を使いまして、一層の透明性を確保するということで情報公開をしているところでございます。

それから、所管の公益法人へのいわゆる天下りと言われている問題でございますが、平成十三年の十月現在で、合計千六十七人の国土交通省出身者が所管公益法人の理事に就任しているところでございます。

もちろん、この再就職については、我々としては、国家公務員が再就職する際に、本人のいろいろな行政経験であるとか専門知識というものを生かすということが、ある程度社会的にも有用な場合があると考えておりますが、ただ、これにつきましても、国民の不信や疑惑を招くことがないようにということで、平成八年の閣議決定で、公益法人の設立許可及び指導監督基準において、所管省庁出身者の割合は理事現在数の三分の一以下に

することということが決められておりました。この基準を満たすように我々としても強く指導してきておりまして、この結果、現在では、国土交通省の所管の全法人がこの基準を満たしている状況でございます。

それからさらに、先ほどの平成十四年三月の公務員制度改革大綱に基づく措置という閣議決定では、公益法人の再就職に係るルールとして、退職公務員の役員の就任状況等につきまして事後チェックをするということで、就任状況についての概要を公表するというものを講じているところでございまして、そういう形でこの天下り問題にも対応しているところでございます。

○一川委員 公益法人の実態を私も幾つかは知っていますけれども、中には、現時点でのいろいろな問題意識をしっかりと持ってそれなりに頑張っている法人もそれは当然あるわけでございまして、そういったところについては、できるだけそういう人たちが本当に自主性を持ってしっかりと仕事をできるような環境をつくってやるということとは、逆に言うと、余り国が関与しないという面も大事ではないかというふうに思います。

ただ、私は、業務上、幾つかの法人は統合しても十分やっていけるような、そういう、何となく類似した法人というのは結構あるような気がするんです。そういったところもこれからよく点検をして対応して、中身をむしろいろいろな面で充実を図っていくということも、ある面では大事な課題ではないかというふうに思っております。

そこで、ちよつと具体的な事例として確認するわけですけれども、先般、当委員会でも建築基準法の改正がございました。シックハウス病に伴ういろいろな問題が当時議論されまして、ホルムアルデヒドの対応状況といったことも含めて、いろいろなことが言われました。

建築資材等につきましても、関係するいろいろな公益法人でそういうものがいろいろな面で検査されているという中で、いろいろと認定を受けてそういうものが市場に出回る、そして建築に使わ

れていくということだろうと思うんです。たまたま公益法人の議論が出たわけでございますので、今回の建築基準法の特に建築資材等に絡んで、今シックハウス対策という中で、関係する公益法人というのは全部で幾つあるのかというのをちよつと確認するわけですけれども、これは国土交通省と農水省にまたがりましても、どういう実態にあるのかというところをちよつと教えていただけますか。

○松野政府参考人 お答えいたします。御指摘のとおり、建築基準法改正に伴いまして、シックハウス対策ということで建築規制を導入することになりまして、来る七月一日からその規制の施行を予定しております。この建築基準法でございますが、合板あるいは木質フローリングなどの木質系の建材をホルムアルデヒドの発散量の大小で区分する、その区分に応じまして、内装の仕上げ材として使用できる面積を制限するという規制でございます。

その建材の区分をするに当たりまして、日本農林規格、JASあるいは日本工業規格、JIS、こういったものを活用しますほか、これらの規格をとっていないもの、あるいはそもそも規格がないものもございまして、それにつきましては、ホルムアルデヒドの発散量が基準に適合するものにつきましても国土交通大臣が認定を行うという仕組みがございまして。

その国土交通大臣の認定に当たりましては、中立公正で、試験の実施等の技術力を有する機関、これを指定いたしまして、この機関に、先ほど申し上げましたような、建材からのホルムアルデヒドの発散量を試験に基づきまして性能評価する業務を実施させていただきます。

この機関につきましては、公益法人に限定をしておりませんが、これまでにホルムアルデヒドに係る建材の性能評価機関として指定いたしました十一機関のうち、十機関が公益法人となっております。

○一川委員 農林水産省の方も来ておられると思

いますけれども、この合板等のJAS認定、こういう手続に対して、今、農林水産省の公益法人がどういう対応をしているのか、そのあたりを御説明願いたいと思います。

○山本政府参考人 お答えいたします。ただいま御指摘のございましたJASの関係でございますが、これは平成十一年のJAS法の改正のときに登録認定機関という制度を設けまして、その登録認定機関から認定を受けた事業者がみずから格付を行い、JASマークを貼付する仕組みにしております。

この結果、登録認定機関というものが、それぞれの、合板でございますとそういう事業者を認定しておりますが、一定の技術的基準、こういうものに定められた要件を満たしていることを確認することがございます。このような要件を満たしている場合でございますと、それぞれ、各事業者でございますが、この登録認定機関につきましても、現在、財団法人日本合板検査会という公益法人でやっておりますが、これは、制度上、公益法人には限りませんが、その他の一定の基準を満たされれば認定される仕組みになってございます。

○一川委員 もう時間も来ましたからあれですけども、例えば、今私が取り上げた、建築基準法の改正に伴って今回こういったシックハウスの対応するいろいろな公益法人というの、国土交通省は十ですか、それから農水省もそういう関連のものがあるということなんですけれども、実態、こういうことにかかわっている第一線の業界の皆さん方と話をすると、どうも公益法人化になると、あたかも非常に扱いが弾力的になって対応しやすいがごとく我々は感じますけれども、現実はどうもそうじゃないと。むしろ、公益法人を窓口にしていろいろな物事のやりとりがあると非常に指導が厳しくなってくる。指導と言ったらちよつと格好よく聞かせるんですけれども、いろいろな対応が厳しい。むしろ行政機関の方が、いろいろと親切に相談に乗ってくれるし対応が弾力的なところが

多いというふうなことで、非常に経済が厳しい中

で、こういう合板関係の仕事もやりづらいついて、こういう合板関係の仕事もやりづらいついて、

そうかといつて、今のいろいろな人間の健康、生命にかかわる問題については、当然基本的な基準はクリアしなきゃなりませんから、そのところは当然守るわけですけども、いろいろな仕事を

一つ例として私は今挙げましたけれども、やはりこういった公益法人、いろいろな面で一つの改革という流れにあるわけでございますけれども、基本的にはやはり国民の利便性を向上させる

逆で、改革と称していろいろなことがなされている中で、いろいろな面で逆にコストが上がってしまうとか、いろいろな手続が煩雑になるという

○河合委員長 瀬古由起子君。日本共産党の瀬古由起子でございます。今回の法案は、公益法人制度の抜本的改革に先

立ち、公益法人に対する行政の関与のあり方の見直しとして、国が公益法人に委託している検査、検定等の事務事業に関して、これまでの指定制度

要かという問題です。国民が一番不信を抱いていること、また、改革を求めているのは何かという

大の問題、批判の矛先があると思います。一昨年の、自民党の参院会長だった村上元議員

○小山政府参考人 お答え申し上げます。民法三十四条に基づきます公益法人制度につき

○瀬古委員 私の方で整理をいたしますと、国民の批判の第一は、公益法人は許可制だが、許可の

二つ目には、本来民間でもできる事業なのに、その事業を独占的に、大もうけをしたり、その

三つ目は、不祥事を起こした不良法人に対する政府の側の甘い指導監督責任の問題などがござい

そこで、公益法人に対する関与のあり方を見直すという今回の他省庁を含む一連の法案で、私が

した汚職や天下り、こういうものにずばりメスが入れられるような本格的な公益法人に対する改革

○小山政府参考人 お答え申し上げます。ただいま御審議いただいております法案を初め

○徳留政府参考人 お答え申し上げます。先ほど御説明いたしましたように、今回の改正

○瀬古委員 私は少し無責任だと思っております。実際にはどういう状況になるかわからぬと。

よく見てみますと、公益性が高く、もうけにならない部分はなかなか民間は参入してこないんですね。私は、国土交通省の関係でいうと、かなり

問題は、やはり検査、検定等の事務事業に関しては、国が責任を持つべきものは持たなきゃならない。国が直接行うようにして、そして必要のない事業を廃止するとか、また、民間に任せたらいい

問題は、やはり検査、検定等の事務事業に関しては、国が責任を持つべきものは持たなきゃならない。国が直接行うようにして、そして必要のない事業を廃止するとか、また、民間に任せたらいい

り張りをつけたこういう改革が本当は必要だといふように思ふんです。

そこで、国土交通省に伺います。

国民の命、安全、環境保護などに関する検査、検定などは、私は民間企業に任せるべきではない、やはり国がきちんと責任を持つべきだと思いますが、その点いかがでしょうか。

○徳留政府参考人 今回の改正は、一定の能力及び公正中立性を確保するというこの要件を満足している者を登録してその事務事業を実施していただく、実施することを可能とする、こういうものでございます。

今先生御指摘の事務事業につきましては、国民の生命、安全、環境を守る観点から、その適切な実施が極めて重要であるというふうに認識をしております。

このため、登録された機関について、適切な事務事業を実施していただくという見地から、一定期間ごとに登録の更新をするという制度の導入、業務規定、仕事のやり方、そういったことのものでございますが、業務規定の認可、それから、役員、職員に関するみなし公務員規定の適用、業務改善の命令あるいは登録の取り消しなどの監督措置をしっかりと講じていくことにしております。国民の生命、安全、環境の保全などが確保され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。

○瀬古委員 そうしますと、検査とか検定に係る事故が発生した場合はどうなるんでしょうか。国が直接責任をとるということになるんでしょうか。いかがですか。

○徳留政府参考人 検査、検定等に関して結果に不服等がある場合には、大臣に不服審査請求をできるというような制度も取り入れておるところでございます。

○瀬古委員 大臣に審査請求などの規定はあるけれども、しかし、検査、検定するのは登録した民間会社なんですね。国が直接検査、検定するわけ

ではない。そうすると、結局、責任も直接問われたいという状態になるんじゃないでしょうか。

これまで、例えば雪印の事件、日本ハムの不当表示の事件、電力会社の原発事故隠しなど、国民の命や安全が脅かされてまいりました。私は、根っこには、国の関与を縮小してきた規制緩和があると思います。命、安全、環境保護、こういうものについてもきちんと国が責任を持たなきゃならない。そういう意味では、こういう規制緩和でやるのが果たしていいものかどうか、そういう分野があるということもきちんと踏まえて、私は施策を進めなきゃならないと思います。

もう一つ、具体的にお聞きしたいと思うんですが、大変大きな問題になっております財団法人について伺います。

建設物価調査会、経済調査会の二つの財団法人でございます。これは、私も再三取り上げてまいりました。国土交通省所管のこの二つの財団法人で、私が当委員会で問題にしたのは、昨年の四月の十日でございます。この二法人が、公共工事に使う材料単価の調査業務を官公庁から独占受注しているという問題です。その後、六月十九日に公正取引委員会がこの二法人に独占禁止法違反の疑いで立入調査をいたしました。その事実は確認できたと思いますが、私も公正取引委員会に聞いているというように言っていました。

そこで、具体的に聞きますけれども、経済調査会発行の「積算資料」の中の「お知らせ」というところで、これは雑誌なんです、「四月号より」、「広告の掲載を廃止し、(自主調査結果の報告書としての性格をさらに明確にいたします。）」と明記しております。

また、建設物価調査会も、同会発行の「建設物価」という本がありますが、ここでは、「本誌が自主的調査研究に基づくものであることをより明確にするため、「四月号から広告の掲載を全面的に取り止めることといたしました。」としております。

私は、前回の質問でも、この雑誌に材料メーカーの広告を掲載すると、それらのメーカーとの癒着を生むものだと指摘をしましたが、これが広告掲載をやめなくなった。これは、国土交通省が広告掲載をやめるようにという指導をされた結果なんじゃないか。その経過と内容を明らかにしていただきたいと思ひます。

○三沢政府参考人 両調査会の価格情報誌に關しましては、一部のマスコミの報道あるいはこの委員会で瀬古議員からの御指摘の中に、この広告掲載が両調査会の調査の身に影響しているんじゃないかという御指摘がございました。

これについて調べましたところ、実際はそういう調査内容について不適切であるという事実は確認できない、調査価格自体は適正に調査されていたというところでございます。

ただ、広告を掲載することによりまして無用の誤解を招いているということはやはり事実でございます。そういう無用の誤解を招かないという観点から、価格情報誌における広告の掲載をやめることはどうだろうかというこの検討を両調査会に要請いたしました。

このことについて、両調査会とも、やはり公益法人としてそういう要らざる誤解を招かないようにするということは非常に大事なことであるという認識のもとに、広告掲載を平成十五年度から廃止するという方針を決定して、具体的には、本年四月の価格情報誌から広告の掲載を取りやめるところでございます。

なお、その私どもから調査会への要請の中には、あわせまして、いろいろな調査についての精度、透明性も高めるようにということも要請いたしました。これについても、外部委員による調査結果を毎月チェックするような審査部会の設置であるとか、インターネットも活用しながら読者からの意見を反映させるような体制の強化等々、調査の精度と透明性の向上も図っているところでございます。

○瀬古委員 国土交通省がこの二つの調査会を指導して、広告掲載もやめさせ、さまざまな指導をなさっているという事はわかりました。この問題は、国及び地方自治体などの公共事業の材料単価、この調査委託が独占的に行われている。事態は深刻なわけですね。

これは、大臣、前回答弁していただきましたけれども、ともかくやれるのはこの二つの会社しかないんだ、新しく参入できる場所があつたらやつてもらいたいというお話もされました。しかし、二つの会社しかないというこの仕組みそのものもつとメスを入れなきゃならない。ある意味では、この二社による、もう実態は圧倒的に随意契約になつている。競争入札をやつても両社の、二社の指名競争入札、材料単価を高く設定して公共事業費を引き上げる、こういう仕組みになつていくわけですね。地方自治体によつては、ほかの会社を入れようとしたところも、実際にはこの二つに阻まれて入れない、こういう事態もございまして。

そういう意味では、私はいろいろな努力をしなきゃならないと思ふんですけれども、公正取引委員会が、この二つの法人が入札談合を繰り返していたとして独占禁止法違反容疑で立入検査をしたということ、私は、はかり重要な内容を持つていると思ふんですね。

近々、何らかの勧告が出されるんじゃないかと聞かれていますが、もし独占禁止法違反という形で問われますと、日本の公共事業や地方自治体の公共事業の価格調査が一切できなくなると、重大な事態になつてしまふ。そういう点では、この二つの法人に公正取引委員会が立ち入りに至つたという事態について、大臣、どのようにお考えでしょうか。

○属国務大臣 今、瀬古議員がおっしゃいましたように、かつては質問がございまして、お答えをいたしました。

そして、この財団法人の経済調査会そして同じく財団法人の建設物価調査会の両法人に対して、今、瀬古議員がおっしゃいましたように公正取引

委員会の立入調査が入っておりまして、それも伺っております。これは両方とも、昨年の六月十九日から、資材価格等の調査の受注ということについての独禁法違反の疑いということで公正取引委員会の調査を受けているということをお聞きしております。

今、瀬古議員が間もなくとおっしゃいましたけれども、私のところにはまだその報告が来ておりませんので、間もなくということがどうなのかというのには、本当に間もなくなのかどうか、ちよつと今、私はお答えしかねますけれども、独禁法違反ということで公取が入っていること自体は重要なことである。そういう意味で、私はこれは大変注目を、成り行きを見ております。

また、そのことによつて今まで、瀬古議員がお話ございましたように、私もこれを見てみましたけれども、少なくとも二社だけではいけないんじゃないかということで、平成十四年、昨年でございますけれども、参入させようということで、簡易公募型の競争入札の試行を八件行っておりまして、八件実施しましたけれども、実際的には、両調査会以外で入札に参加した者が一件しかなかったということも、今、瀬古議員がおっしゃったように、実際に第三者の新規参入というものがどれほど難しいかというのは、この八件オーブンしたにもかかわらず一件しかなかったということ自体も、私は、やはり専門的なものの歴史と実績というもので、新規参入が一件しか見られなかったということ、やはり両調査会に落札してしまつたということもあるわけですね。

そういう意味では、今回の公取がどういう判断を下されるかというのを注目しながら、厳に、入札と契約の適正化法、せつかく皆さんで通していただいたものですから、これを適用して、公取がどのような、独禁法違反の事実が明らかなのかどうなのかということも、結果を見ながら、両調査会に対して、私は、その判断がどういふふうに出るにしても、今後も厳正な調査というものを、あるいは措置というものをしていかなければいけない

という認識の上に立つております。

○瀬古委員 その後、国土交通省も努力をされて、今大臣が言われたように、簡易公募型の指名競争入札。しかし、初めてで、なかなか新しい参入というのは難しいというお話もございました。今更はずつと、歴史的に二つの調査会が独占していたという経過の中で、経過としては難しい面もあるだろうと思ひます。しかし、いろいろな工夫もしていただいて、今、基本的には一千万以上の案件を中心にしてありますが、もう少し小さい単位でやつて小さい企業も入れないか、いろいろなこともぜひ努力をしていただきたいというふうに思ひます。

私は、この問題は二つの調査会の責任というだけではなく、やはりこのような独占受注を生み出した国土交通省の責任もあるというふうに思ひます。具体的にお聞きしますけれども、国土交通省が発注する建設工事費を積算するための建築工事積算基準の中で、材料価格及び機器類価格でこのように書いてあります。材料価格及び機器類価格は、「原則として積算時の最新の現場渡し価格とし、物価資料の掲載価格、製造業者の見積価格等を参考に、数量の多寡、施工条件等を考慮して定める。」としております。ここに、「物価資料」を参考に、こういうことが出てくるわけですね。この「物価資料」とは何を指すんでしょうか。

また、土木請負工事工事費積算要領及び土木請負工事工事費積算基準の中でこのように出ています。「価格は、原則として、入札時における市場価格とするものとする。設計書に計上する材料の単位あたりの価格を設計単価といい、設計単価は、物価資料等を参考とし、またここにも「物価資料」というのが出てまいります。「物価資料等を参考とし、買入価格、買入に要する費用及び購入場所から現場までの運賃の合計額とする、こういうふうな、ここにも「物価資料」というふうに出てきますが、これは何を指すんでしょうか。

○安富政府参考人 公共工事の積算に用いる資材

単価につきまして、公共建築工事積算基準あるいは土木請負工事工事費積算要領に、それぞれ、「物価資料等」を参考とするということを書いてございます。

この「物価資料等」ということは、先ほどから出ております、価格情報に掲載されているいわゆる刊行物、さらには、その刊行物に載っていない資料等については特別調査という形で、発注者側が調査を委託してやらせる場合がございますが、そういう特別調査、あるいは資材供給会社からの見積もり等ということの意味しているというふうな考えでございます。

○瀬古委員 基本的には、経済調査会の「積算資料」それから建設物価調査会の「建設物価」、これを使って参考にするようにという指示をしているわけですね。そういう点でいえば、国土交通省自身もこれによつていますし、地方自治体も右へ倣えに、国土交通省に言われれば、もうそういうふうな右へ倣えという状態になつてきている。

ですから、私は、やはりこれは国土交通省にも責任があるというふうな思ひます。そういう点でも、この二法人の独占を行わせないように、建築や土木のこの二つの基準もきちんと改定すべきではないかと思ひますが、その点、いかがでしょうか。

○安富政府参考人 先ほど物価資料等と申しましたように、必ずしも物価資料だけというふうな書いているわけではございません。あくまで、物価資料も含めました特別調査あるいは資材供給会社からの見積もりといったようなことを参考にしているということでございます。

ただ、先ほど先生からも御指摘あつたように、通常、この二社がかなり一般的に市場でそういう權威ある調査内容を持つているものですから、それについては、この両調査会がそれぞれ、先ほど来出ています、十年以上にわたつて調査員二百名以上を抱えまして、長い間この市場価格調査の実績があるということで、信頼性が高いという点は

あると思ひます。

ただ、必ずしもこの二社に限らず、刊行物として出されています価格情報もございまして、さらには特別調査あるいは資材供給会社からの見積もり等もございまして、そういうものをすべて含めて参考にしつてやつていくということもございまして。

○瀬古委員 その辺は丁寧な、誤解のないようにきちんと見直しをしていただきたいと思います。時間がございませんで、最後の問題です。

ダム水資源環境整備センターです。これも昨年の四月に国土交通委員会を取り上げたんですけれども、その質問をしたときには、基本財産十億円のうち八億円近くは、ダム建設で潤つていまして、ネコンやメーカー、コンサルタント会社が寄附をしております。財団職員は、約七十人のうち四十二人がゼネコンやコンサルタントの会社からの出向です。ゼネコン丸抱えの環境調査会社。国交省、水資源公団からは七人の職員が出向。さらに、この財団に旧建設省の官僚が天下りして、常勤役員四人のうち、何と四人とも国土交通省からの天下り。元北海道開発事務次官を初め、幹部がこの役員を全部独占しております。

ダム建設の環境調査では、環境を破壊されるから工事をストップという判定がこのセンターで出さるはずがないんですね、みんな、ダムを建設する側の人たちが金を出しているわけですから。そういう意味では、みんな身内がやつていふような調査を環境調査としてやる、川辺川も徳山ダムもオーケーです、こういうふうになるわけですね。やはりこういうした仕組みを本当に変えなきゃならないんじゃないか。

こういう構成は、今どのように変わつていっているんでしょうか。

○鈴木政府参考人 役員構成あるいは基本財産の構成等についての御指摘がございましたが、今お話があつた範囲はそのとおりでございます。

財団法人ダム水源地環境整備センターは、ダム水源地の環境の整備及び保全に関する調査研究及

び技術開発並びに技術指導等を行うことにより、ダム水源地の適正な管理を図り、もってダム水源地の活性化と安全で豊かな国民社会の建設に寄与することを目的、このようにして、昭和六十二年に、当時の建設大臣の許可を受けて設立された民法上の公益法人でございます。

この目的の達成のために、行政上の知見はもちろんでございますが、先端的で高度な専門的知識、技術が必要でございます。当該財団は、そのために、国土交通省出身者あるいは出向者、水資源公団からの出向者及び電力会社、建設コンサルタンツなどの民間からの技術者など、幅広い人材を確保しているところでございます。

公益法人の役員につきましては、公益法人の設立許可及び指導監督基準において所要の基準が定められているわけでございまして、これに従いまして財団を指導しているところでございます。

○瀬古委員 時間が参りましたので、もうこれ以上やれませんが、これも何度か私は指摘しているんですが、みずから開発しているところが調査をやつて、クマタカもオオタカも追い出されて、ダムをどんどんやりなさいと。そして、その役員はみんな国交省からの天下りをやつて、やはりいいかげんにこういうところにもメスを入れなさいやらないと思つておられます。

そういう点でも、私は、公益法人のあり方というところを言う場合には、本当にこういう国民から批判されるところにメスを入れて、公共性を持たなさいやらないものはしつかりと国が責任を持ち、そして、公共性の名のもとに、ある意味では内々で、国民の目が届かない仕事をやることにしつかりメスを入れる、こういう改革をぜひやつていただきたいと思つておられます。

○河合委員長 原陽子君。
○原委員 社会民主党の原陽子です。よろしくお願ひします。

今回、公益法人に係る改革を促進するための法改正ということで、昨年の三月二十八日に行政改

革の推進本部が決定をした公益法人に対する行政の関与の在り方の改革実施計画のうち、国から公益法人が委託を受けて行っている事業で、国土交通省所管の法律に根拠を持つ七十七事業のうち三十事業について措置をした法改正だということになっております。

まず最初に、今回の法改正の大部分はなっている行政改革推進本部のこの改革実施計画の観点から御質問をさせていただきたいと思つておられます。今回、公益法人改革ということを行われているんですが、私は、まず、今言われている政官業の癒着というものを断ち切ることが改革の第一歩ではないかというふうに考えておられます。

その解決のヒントがKSD問題にあると思つておられます。公益法人のKSDが政治連盟のKSDの豊明会をつくつて、族議員がその豊明会から票と政治献金を受けて、そして族議員と言われる人たちがKSDのために国会の質問を利用したり、官僚は天下り先を確保したり、そしてKSDが仕事を御得していくというようなこと。この問題はまだ御記憶にあると思つておられます。こうした政官業の癒着という構造をまずは断ち切つていくことがその改革の第一歩にあると思つておられます。

こうした癒着構造を調べてみますと、日本医師会には日本医師政治連盟というものがあつて、歯科医師会には歯科医師政治連盟があつて、土地改良区には土地改良政治連盟があつて、宅地建物取引業協会には不動産政治連盟といったように、政治活動は本来禁止されているはずの公益法人の関係者がこうして別途政治連盟というものをつくつて特定の政治家と癒着をしているというような問題があつて、これはだれしもが否定できない問題であると思つておられます。

そこで、まず、現在の公益法人の主務官庁制の廃止というものを手をつけてみてはどうかというふうにお考えおられます。これをまず行革の推進本部の方に、今回、主務官庁制度の廃止について、行革推進本部内、外でもいいのですが、どのような議論というものが行われたのか、御説明

をお願いしたいと思つておられます。

○小山政府参考人 お答え申し上げます。
ただいま御審議いただいております法案を初めとする一連の、昨年の実施計画に基づきますものは、いわゆる行政委託型公益法人改革の関係でございます。公益法人制度そのものに基づきましては、昨年三月の閣議決定に基づきまして、抜本改革に現在取り組んでいるところでございます。

御指摘のように、現行の公益法人制度というものは、法人格の付与と公益性の判断というものを一体のものとして、法人の事業を所管する主務官庁がその設立を許可することとされておられるわけでございます。しかしながら、現行制度におきましては、公益性の判断について明確な基準が定められているわけではございませんし、また、主務官庁の自由裁量により判断がなされるということから、さまざまな弊害も指摘されているところでございます。

このようなことを踏まえまして、現在、法人格の取得と公益性の判断を切り離して、法人格につきましては登記のみで取得できるような新たなスタイルというものを検討している途中でございます。また、公益性の判断につきましては、できるだけ客観的で明確な基準を法定化した上で、これに従つて行うということを考えておられます。

公益性をどこが判断するかということにつきましても、これからの検討課題ではございますけれども、現在のような、法人の事業を所管する主務官庁が判断するという制度は改めるべきではないかというところを考慮しているところでございます。

○原委員 続きまして、実施計画についてもう何点か御質問させていただきます。
今回、この改革の実施計画を見せていただきますと、実施計画の中で、いわゆる丸投げ法人と言われているところに求める措置として、丸投げを半分未満にすべきという措置がされておられます。このハードルは低過ぎるのではないかとお考えおられます。なぜ今半分未満という措置になったのか、その経過を御説明いただきました

と思つておられます。

○小山政府参考人 お答えいたします。
国から公益法人に交付されます補助金等のうち、第三者分配型補助金、いわゆる丸投げ型というものでございますけれども、その判断基準につきましては、昨年三月の実施計画におきまして、交付先の公益法人においてその五割以上を他の法人等の第三者に分配、交付するものということにしたわけでございます。

この考え方でございますけれども、第三者に対する支出額が過半を超える状態というのは、交付の本来的目的である事務事業を交付先の公益法人がみずから実施しているとは言えないのではないかというふうな考え方に基づいたものでございませぬ。

○原委員 次に、今の丸投げと言われている法人で、もう一つ、これは補助金依存型公益法人、いわゆる丸投げというふうに行われている公益法人についても御質問させていただきます。今、年間の三分の二以上を国に依存している状態を改めるというふうな実施計画のポイントの中で書かれておられます。平成十四年の三月に閣議決定された公益法人制度の抜本的改革に向けた取組みについての中では、NPOや中間法人、公益信託、税制等の関連制度を含めて抜本的かつ体系的な見直しを行うというふうに行われておられます。

NPOで、その収入を国の補助金に三分の二依存しているようなNPOというものはないのではないかとお考えおられます。そうした場合、観点から見ても、やはり三分の二未満であればよいとする改革案はハードルが低過ぎるのではないかとお考えおられます。この点、いかがお考えになりますか、お尋ねしたいと思います。
○小山政府参考人 国から交付された補助金等が年間収入の三分の二以上を占める場合を補助金依存型といたしまして、改革対象としているわけでございますけれども、これは、平成十二年十二月に閣議決定されました行政改革大綱におきま

て、補助金等が大部分を占める場合とされていたということを受けまして、法令上の用例等を踏まえて三分の二以上ということにいたしましたわけでございます。

また、公益法人制度の抜本改革に関しましては、御指摘のとおり、昨年三月の閣議決定におきまして、NPO等の関連制度も含め見直しを行うということにされておりますけれども、その収入を国の補助金に三分の二以上依存しているNPOがあるかどうかという点につきましては、内閣官房、私どもとしては把握しておりません。

○原委員 最後にもう一点御質問させていたいただきたいんですけども、今回、行革本部としてこうした改革実施の計画を出したわけです。この改革の実施計画に反するものについて厳しい精査というものが必要だとは思っておりますが、この計画をつくった行革本部としては、計画に反するものについてどのような対応をとっていくおつもりでいらっしゃるのか、御説明をお願いします。

○小山政府参考人 お答え申し上げます。

計画に反するところがあるかどうかということの意味しているのはちよつとあれでございますけれども、いずれにいたしましても、今回の改革の実施計画におきましては、一定の基準をつくったわけでございますが、当然、それぞれの補助金等の実態に応じては、現行の方式でやむを得ないというものもございます。そのようなものにつきましては、改革実施計画におきまして特記をしておりますところがございますし、また、改革実施計画に織り込まれております、いわゆる透明化、合理化のためのルールに従いまして広く情報公開をしていくということにしているわけでございます。

また、あわせて、今後、このような基準を超えているものにつきましても不断の見直しを行っていくということ、関係府省において責任を持つて行っていくということが定められているところでございます。

○原委員 ありがとうございます。

そうしましたら、今回の改正法の中身について質問させていただきたいと思っておりますが、先ほども瀬古議員の質問の中にあつたとおり、本当にどれだけ名乗り出るところがあるのかということに関しましては、私も同じような疑問を持っております。今回、指定や認定制度から登録制度に変える、手を挙げたところはみんなワエルカムというふうになった部分に関しては一定の評価ができるかと思っておりますが、本当にどれだけ効果があるのかという点では、私も疑問な部分を持っております。

例えば船舶安全法では、指定制度にかわつて登録検査確認機構というふうになりましたが、これまでの指定制度でさえ、特殊法人の小型船舶検査機構が事業を独占していて小型船舶検査を行つてきたため、指定機関になりたいと手を挙げた法人がなく、いまだ未指定のままにあるということ聞いています。

今回、登録制度に変えたとしても、特殊法人である小型船舶検査機構が存続しているのであれば、未指定から未登録の状態に変わるだけで、独占状態というものは変わらないのではないかと、うふうに私は思っていますし、登録制度と特殊法人の小型船舶検査機構の両立というものはあり得ないのではないかと、うふうに思っています。その点、国土交通省としてはどのようにお考えになられているか、答弁をお願いします。

○徳留政府参考人 お答え申し上げます。

小型船舶の検査につきましては、現在、認定を受けた者が検査を実施した場合には、小型船舶検査機構が行う一定の検査を省略するという制度がございます。しかし、今御指摘のように、これまでも、認定を申請した者はございません。

これまで、いわゆる指定法人制度の中でございまして、認定の対象といたしましては、やはり公益法人に限るといえますが、いわゆる公益法人要件がかかつておつたところでございまして、今回の改正におきましては、法人の類型によらず、一定の登録要件に適合していればすべての者が登録機関になることができるということにな

りましたので、今後、すぐにこういう方が出てくるかどうか、これは民間の方の判断でございますが、新規参入がより容易になるものと考えているところでございます。

○原委員 今回の改正で新しく参加をすることが容易になるということであつたんですけども、今現在としても特殊法人の小型船舶検査機構が独占しているという状態がある中で、その独占状態が変わらないということを考えると、なかなか、やはり新しく参加していただくことは難しいのではないかなと思っております。例えば、こうした、いろいろなところが手を挙げて、登録制度に変えたとしても、独占状態が続いているようなものに関しては廃止していくような方向も考えていく必要があるのかなと思つておりますが、そのあたりはどのようなお考えをお持ちでおられるか、質問したいと思います。

○徳留政府参考人 独占状態というお話でございまして、むしろ、これまでは指定法人制度ということで、そういう状態があつてなかなか競争というものが働かない、効率性が上がらない、そういう反省もあつた。そういう中で、今回登録法人制度というものにしていくということもあつたのではないかと思つておりました。今後、独占、一社しかないということでございますが、そういうところに新たな事業者が、参入が容易になることによつてチャレンジをしていただいで、事業の活性化につながっていくことを期待しております。

○原委員 今回の法改正の中で、指定制度から登録制度にして、今ちよつと小型船舶のことについてお尋ねさせていただいているので、例えば、今回の船舶安全法の二十五条の四十七を見ますと、結構登録の要件というものが非常に細かく定められていて、こうした装置をつけていなくてはならないという項目がたくさんあつて、まず、その登録のためには、先にこうした大規模な設備投資を行わなければなかなか新規参入できないといううなものになつていくわけですね。

そうすると、いろいろな方にチャレンジしてもらいたいというお気持ちはわかるんですが、実際には大規模な設備投資を行わなければならないような状態にあると、新規参入者に不利な状態になつていて、形を変えた指定制度の温存ではないかというような声も聞かれたりするんですが、このあたりはどのようにお考えになられておりますでしょうか。

○徳留政府参考人 御承知のとおり、今回の登録制度におきましては、登録を受けるための基準、要件といたしまして、設備や要員の能力要件等を法律で明示しておるところでございます。別表という形でいろいろ、こういう検査の場合にはこういう設備を使つてというように書かれておるわけでございます。今回は登録の透明化を図るといふことで、できるだけそういう設備も具体的に書くということでもそういうことになつていくわけですが、こういった設備はそういう仕事をするために必要な設備でございます。こういうものはやはりそろえていただく必要があるのではないかと。

ただ、今、先行投資というお話でございますが、このすべてをすべて購入して所有するという形ではなくても、例えばリースという制度もございまして、また、中には、例えば船の場合には、大きな材料の強度の試験をする引き張り試験とか、あるいは圧壊試験とか、そういう試験機もあるわけですが、そういったもので、余り使わないけれども必要だというようなもの等につきましては、例えば、これからの運用の話になると思いますが、専門の試験機関がございまして、そういうところと契約をしてやるとか、いろいろそういう形で、投資が過大にならないようなことは今後考えられるのではないかと思っております。

○原委員 今、リースも可能だという答弁をいただいたので、本当にこれから新しく新規参入しようという方々に対して不利にならないようなものにしていくべきだと思つております。この十二本の改正法の中に、船舶安全法の改正

二十五条の五十三に書かれているように、これは財務諸表などの備えつけ及び閲覧について書かれているんですが、今回の法改正の中に財務諸表等の備えつけ義務というものができていまして、財務諸表という言葉は結構この委員会でもさまざま改革の中で出てきた言葉なんです、この財務諸表というものは、民間の企業会計原則に基づくものというふうな考えでよろしいのでしょうか。答弁お願いします。

○徳留政府参考人 財務諸表は、経理状況を公にディスクローズするという趣旨でございます。録機関に義務づけるとい趣旨でございます。今お話しのように、企業会計原則に基づいて厳正な財務諸表等が閲覧に供されるものと考えております。

○原委員 独立行政法人も民間の企業会計原則に基づいてやっていくわけですので、ぜひ公益法人も、同じような民間の企業会計原則に基づいて財務諸表というものを策定していただきたいというふうな思っています。

ちよつとまた条文の中で、細かくなつてしまふんですが、同じ船舶安全法の二十五条の五十三の二号と四号についてなんですけれども、船舶関連事業者その他の利害関係者が開示請求できることになつてゐるんだけれども、登録認定機関が定められたお金を払わなければならないというふうな書かれ方になつてゐるんです。この費用というものはやはり実費の範囲であるべきだと思つていまして、場合によつては無料の提供も含まれてもよいんじゃないかと思つていますが、このあたりの費用を払わなければならないというところの費用の範囲というものはどのような形になつていくような感じになるんでしょうか。答弁お願いします。

○徳留政府参考人 お答え申し上げます。財務諸表等の書面の謄本または抄本等を請求する場合に必要な費用を請求できるということになつておるわけでございますが、これは登録機関が定めるということでございます。お尋ねの件につきまして、費用につきましては

実費請求となるのが好ましいというふうには思つておるところでございます。

○原委員 実費の範囲であるべきが好ましいという答弁だったんですけども、私は実費の範囲であるべきだと思つていまして、余りにもべらぼうに高い金額を請求されちゃいますと、開示請求できるんだけれども、すごく高いお金を払わないとその情報が見られないのはいいかなものかと思つて、好ましいというよりは、実費の範囲であるべきというふうな考えを持って取り組んでいただきたいと思つております。いかがでしょうか。

○徳留政府参考人 そのような考えで取り組んでいきたいと思つております。

○原委員 それでは、最後に一点なんです、非常に細かくなつてしまふんですが、また船舶安全法の改正をちよつと例に挙げてお尋ねしたいんです。

二十五条の七十二の中に「賄賂を供与し、又はその申込み若しくは約束をした者は、三年以下の懲役又は百万円以下の罰金に処する。」と書いてあつて、その次の項目で「前項の罪を犯した者が自首したときは、その刑を減輕し、又は免除することができる。」というふうな書いてあつて、これは何か非常に素朴な疑問で、この条文というものはどのような効果をねらつて書かれているのかという点を教えていただければと思つております。

○徳留政府参考人 御説明申し上げます。船舶安全法改正法案第二十五条の七十二第二項におきましては、同条第一項に規定するわいろ罪を犯した者が自首したときは、その刑を減輕し、または免除することができるということになつておるわけでございますが、この規定は、捜査の端緒を容易に入手して、その摘発、検挙を推進するため、贈賄者の刑を任意的に減輕または免除することにより自首を奨励しようとするものでありまして、今回の法改正における登録機関にも幾つか例が見られますとともに、特殊会社等の根拠法令

○原委員 ありがとうございます。今回の法改正に対しては、反対の立場ではなく、認定制度であつたものを登録制度にして門を広げるといふか、いろいろな人にチャンス幅を広げるといふ意味では、とりあへずの評価として、その第一歩としては評価をしていますが、やはり今回、大もとの改革があつて、それに伴つて、さまざま特殊法人改革や今回の公益法人改革に関する細々とした法改正について国土交通委員会の中でたくさん議論をさせていただいたのですが、本当に実質的な改革になつていのかという面では、いまだに疑問が残つている点もありません。

最も批判を浴びている、先ほど前半の部分で質問させていただいた丸投げとか丸抱えと言われている公益法人の改革に関しては、平成十七年度までとあるので、ぜひ、高い意識とか志とか目標を持つてこれからも取り組んでいっていただきたいということをお願いさせていただいて、質問を終わりたいと思つております。

○河合委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○河合委員長 これより討論に入ります。討論の申し出がありませんので、これを許します。大森猛君。

○大森委員 私は、日本共産党を代表して、ただいま議題になりました公益法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律案に反対の討論を行います。

本案は、公益法人の改革と称しながら、国が公益法人等に委託している検査、検定の事務に関して指定制度から登録制度に移行するだけのものであり、国民的な批判が高い、国や地方自治体などと公益法人の癒着や天下りなどの問題に具体的なメスを入れるものになつておりません。また、補助金をむだ遣ひしたり、不祥事を起こしたりする公益法人も少なくありません。独占的

な事業で巨額の内部留保をため込んだり、天下りの役員に高給を出させる、こうしたことに対する国民の批判にこたえる改革とはほど遠いものであり、国民の目をこまかすものであると言わざるを得ません。

個々の改正に関しても、例えば、船舶安全法や海上汚染防止法など、国民の安全、保安や環境保護にかかわる検査、検定の事務に関する国の関与を縮小することは、国民の生命と安全を守るべき国の行政責任を放棄するものであります。こうした事務を登録制にすることは、営利を追求する結果、安全や環境改善を軽視する企業等を監視監督する責任を弱めることになり、国民の生命と安全に重大な支障を生じることになります。以上、反対理由を述べ、討論いたします。(拍手)

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより採決に入ります。公益法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。(賛成者起立)

○河合委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと稱ぶ者あり〕

○河合委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○河合委員長 次に、国土交通行政の基本施策に
関する件について調査を進めます。

この際、道路関係四公団の民間企業並み財務諸
表について政府から説明を聴取いたします。国土
交通大臣扇千景君。

○副国務大臣 道路関係四公団の民間企業並みの
財務諸表について御報告をさせていただきます。たい
と存じます。

道路関係四公団の民間企業並みの財務諸表につ
きましては、昨年の十二月に提出されました道路
関係四公団の民営化推進委員会の意見書によりま
すれば、本年の九月を目途に作成するとされてお
りました。

しかしながら、平成十六年の通常国会に民営化
の関係法案の提出が予定されておりまして、九月
では遅過ぎると判断いたしました。また、国民の
関心の高い事項につきましては可能な限り早急に
公表することが情報開示の観点からも重要である
と考えまして、私が、本年の一月、総理の御了解
を得た上で、通常国会期間中に提出するように各
公団に対しまして厳命をいたしました。六月の九
日、各公団より報告を受け、総理に御説明しまし
た上で、その概要を公表したところでございま
す。

これは、例えば道路公団におきましても、担当
の職員を大幅に増員するとともに、アウトソーシ
ングも拡大しまして、当初の百二十名に、その後、
増員百七十名を加えて二百九十名の人員で、三カ
月以上も休日返上で取り組んだ結果でございま
す。また、作成に当たりましては、各公団が、学
識経験者、公認会計士等の専門家の客観的な御意
見を伺いながら作成しております。

ちなみに、お手元に配付しております参考資料
の途中を見ていただきますと、「中間整理」という
ページが、別添の二というところがございます。
その第一ページに民間の名簿等々が掲載してござ
います。

そうしまして、お手元に配付されております時
価評価によります貸借対照表によれば、本州四国

連絡橋公団を除く各公団については、資産が負債
を上回る、要するに債務超過でない結果になって
おります。

なお、本四公団につきましては債務超過となっ
ておりますが、本年四月、本国会において、本州
四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために
平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に
関する法律、これを成立させていたことか
ら約一・三四兆円の債務が切り離され、これを考
慮すれば、資産が負債を上回ることになっており
ます。

また、損益計算書につきましては、JHを除く
三公団について赤字を計上しておりますが、これ
は主として初期投資が大きいこと等の事業特性に
よるもので、償還準備金については計画を上回る
繰り入れが行われているなど、供用中の路線につ
いては計画期間内に償還できる見込みでございま
す。

今後は、採算性を一層確保するために、国土交
通省並びに関係公団におきまして、本年三月に公
表いたしましたコスト縮減計画を着実に実行する
など、さらなる努力を行うとともに、これを今後
の制度設計に反映させていきたいと考えておりま
す。

今回、民間企業並みの財務諸表という重要な基
礎資料ができ上がりましたので、これをベースに
民営化に向けた検討を深め、種々の課題を解決し
た上で、平成十六年の通常国会に法案を提出した
いと考えております。

そして、この国会の終了までという、委員会
で私がお約束いたしましたことが、きょう、こう
して公表できましたことを皆さんに御報告させて
いただきます。

ありがとうございました。

○河合委員長 以上で説明は終わりました。

今回は、公報をもってお知らせすることとし、
本日は、これにて散会いたします。

午後二時三十九分散会