

衆議院 第一百五十九回国会 国土交通委員会 議 録 第二号

平成十六年二月二十七日(金曜日)

午後一時四十七分開議

出席委員

委員長 赤羽 一嘉君

理事 今村 雅弘君

理事 橋 康太郎君

理事 大谷 信盛君

理事 玉置 一弥君

理事 岩崎 忠夫君

理事 梶山 弘志君

理事 櫻田 義孝君

理事 谷 公一君

理事 中野 正志君

理事 能勢 和子君

理事 古屋 圭司君

理事 増田 敏男君

理事 村田 吉隆君

理事 吉野 正芳君

理事 岩國 哲人君

理事 下条 みつ君

理事 長安 豊君

理事 古本伸一郎君

理事 松野 信夫君

理事 室井 邦彦君

理事 和田 隆志君

理事 佐藤 茂樹君

理事 武田 良太君

理事 石原 伸晃君

理事 林 幹雄君

理事 佐藤 泰三君

理事 佐藤 茂樹君

理事 齊藤 滋宣君

理事 鶴保 庸介君

理事 国土交通大臣

理事 国土交通副大臣

理事 国土交通副大臣

理事 国土交通大臣政務官

理事 国土交通大臣政務官

理事 国土交通大臣政務官

理事 国土交通大臣政務官

理事 国土交通大臣政務官

政府参考人 (法務省入国管理局長)

政府参考人 (外務省大臣官房領事移住部長)

政府参考人 (財務省大臣官房審議官)

政府参考人 (財務省主計局次長)

政府参考人 (財務省理財局次長)

政府参考人 (財務省理財局次長)

政府参考人 (林野庁森林整備部長)

政府参考人 (国土交通省大臣官房長)

政府参考人 (国土交通省大臣官房技術審議官)

政府参考人 (国土交通省総合政策局長)

政府参考人 (国土交通省国土計画局長)

政府参考人 (国土交通省土地・水資源局長)

政府参考人 (国土交通省都市・地域整備局長)

政府参考人 (国土交通省河川局長)

政府参考人 (国土交通省道路局長)

政府参考人 (国土交通省住宅局長)

政府参考人 (国土交通省自動車交通局長)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

政府参考人 (国土交通省政策統括官)

増田 暢也君

鹿取 克章君

加藤 治彦君

勝 栄二郎君

内村 広志君

梶谷 辰哉君

安富 正文君

門松 武君

澤井 英一君

薦田 隆成君

伊藤 鎮樹君

竹歳 誠君

清治 真人君

佐藤 信秋君

松野 仁君

丸山 博君

峰久 幸義君

石川 裕己君

金井 照久君

参考人 (日本道路公団総裁)

参考人 (日本道路公団理事)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

参考人 (国土交通委員会専門員)

近藤 剛君

金子 恒夫君

飯田 祐弘君

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

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、お諮りいたします。

本件調査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房長安富正文君、大臣官房技術審議官門松武君、総合政策局長澤井英一君、国土計画局長薦田隆成君、土地・水資源局長伊藤鎮樹君、都市・地域整備局長竹歳誠君、河川局長清治真人君、道路局長佐藤信秋君、住宅局長松野仁君、鉄道局長丸山博君、自動車交通局長峰久幸義君、航空局長石川裕己君、政策統括官金井照久君、法務省入国管理局長増田暢也君、外務省大臣官房領事移住部長鹿取克章君、財務省大臣官房審議官加藤治彦君、財務省主計局次長勝栄二郎君、財務省理財局次長内村広志君及び林野庁森林整備部長梶谷辰哉君の出席を求め、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

○赤羽委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

引き続き、お諮りいたします。

本件調査のため、本日、参考人として日本道路公団総裁近藤剛君及び日本道路公団理事金子恒夫君の出席を求め、意見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

○赤羽委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○赤羽委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。今村雅弘君。

○今村委員 自由民主党の今村雅弘でございます。本日は、こういう貴重な質問の機会をいただきまして、ありがとうございます。

○赤羽委員長 これより会議を開きます。

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成十六年二月二十七日

早速でございますが、今我が国は、イラク、北朝鮮問題を中心として外交、防衛の関係で大きな懸案を抱えております。そしてまた一方、国内では、まさに国際競争、そしてまた少子化、高齢化、そしてこれに関連していわゆる財政の改革という大きな課題があるわけでございます。

そういう中で、国土交通省は、一体こういった大きな課題にどういう対処をするのか、また役割を果たせるのか、そういったことを中心に、ぜひ石原大臣の所信をお聞きしたいというふうに思う次第でございます。

先般の所信の中で、大臣が大変強い所信を述べられました。私としても大変頼もしく思っております。しかし、なかなかこれは、道路公団の問題を初めとして大変大きな問題があるわけでございまして、今回は法律もたくさんあるということでございますが、先ほど申しましたような観点から、我々もしっかりと議論をして、本当に立派な国づくりのために少しでもお役に立ちたいというふうに思っている次第でございます。

そうした中で、大臣が言われる中で、大きなキープポイントとして、一つは選択と集中、そしてまた二番目に、民間にできることは民間に、あるいは地方にできることは地方でということに言われているわけでございます。

しかし、もちろんこれは結構でございますが、特に二番目の、民間にできることは民間にと言われても、なかなか、民間がやれてもやらないことも実はあるわけでございまして、そういった採算のとれないような事業をやはりある程度国が、あるいは地方公共団体がやられるべきじゃないか。パブリックセクターの出番じゃないかというふうにも思いますし、それから、地方にできることは地方でと言われますが、残念ながら、今地方財政は大変窮乏しております。やろうと思ってもなかなか金がない。そういったところを、どうやって知恵を使って、また限られたお金を効率的に使ってやっていくかということで、大きなこれらの課題になるかというふうに思うわけでござい

ます。

そういう観点から、ひとつぜひこれは大臣に最初にお聞きしたいんですが、そういった我が国をめぐむ状況を含めて、そういったものをにらみながら、今後の国づくりをどのように進められていくのか。特に、いろいろな観点からも言えると思いますが、国際競争に勝ち抜くという観点から、そしてもう一つは、少子化、高齢化の進展に対応して、どういう方針でいかれるのか、こちらを伺いたいと思います。

○石原国務大臣 国土交通委員会で初めて御答弁をさせていただきます。今村委員の御質問にお答えをさせていただきます。今村委員の御質問にお答えをさせていただきます。今村委員の御質問にお答えをさせていただきます。

委員御指摘のとおり、国土づくりの中で重要なファクターの二つとして、国際競争力そして少子高齢化にどのようにこれから対応していくのかというところが国づくりという意味でも極めて私も重要であると考えております。

国際競争が激しくなる中で、企業が国の内外を問わず、今村委員の御地元でも同じだと思っておりますけれども、立地条件で諸機能の配置を国境を越えて選択する時代をもう私たちは経験しているわけでありまして、この新しい環境の中で、二十一世紀を、この日本という限られた国土の中で、国際競争力を維持するためには、各地域地域に魅力のある立地環境を整える基盤整備というものはやはり不可欠なんだと思っております。

このような観点から、さらに国際競争力を向上させていくために、大都市でいうならば拠点空港の整備とか、委員御出身の九州であるならばやはり中核港湾の整備とか、また、そちらに到達することのできるアクセス道路や、委員は鉄道出身でございますが、鉄道網の整備。さらに、その配分は、委員、地方の財源は大変厳しいというお話を承ったわけでございますけれども、国の財政事情も大変厳しい中にありましては、事業を選択して、しかも集中的に投資を行っていく、選択と集中の考えのもとで、やはり重点的かつ効率的に交通網のネットワークというものを整備してい

なければならぬと考えております。

一方、少子高齢化社会というのは大変厄介な問題でございます。地方の中核都市から中山間地域、遠隔地において、今後さらに、人口の減少と高齢化のスピードというものが速まり、高齢化比率が高まっております。これは日本全国共通だと思いますが、そうやってみますと、町を歩いていて、十年前と比べても、高齢者の方がふえたなというようなことを直観で思うわけでございます。

そんな中で、将来にわたって、今と変わらぬ、また今よりも国民生活の利便性を確保して、その中で、高齢者の方がふえたとしても、大変お元氣な高齢者の方が大勢いらっしゃいますし、さらには、これまでおくれがちという指摘の多い女性の皆様方の社会参画を促進することによりまして地域の活性化というものを維持していくためには、これまであります市町村あるいは都道府県、こういったものより広い、広範囲から共同で各種サービス拠点をアクセスして利用できるよう、ちよつと発想の違う、広域的というんでしょうか、こういう連帯というものが非常に私は重要なものではないかと思っております。

そのためには、もちろん鉄道網の整備も必要でしょうし、道路網の整備も必要である。そしてさらに、環境ということに配慮をするのであるならば、公共交通機関の利用というものを促進していく。そんなことを中心に、委員御指摘の二つのキーワードにこたえる国土政策というものをやっていかなければならないと考えております。

○今村委員 ありがとうございます。

私がなぜこういうことを言うかといいますと、今特に我が国で高齢化社会ということで、いわゆる年金でありますとかあるいは介護でありますとか医療でありますとか、大変お金がかかるようになってくる。これはやはり、これに必要な財源を、しっかりと富を稼ぎ出していくことが有意義で、一番基本的な対策であるというふうに思っているわけであります。ですから、できるだけ国内でいろいろな産業を興し、そして海外に工場を

持っていない、そういうことにしなければいけないというふうに思っております。

特に、昨今、ひとところの中国ブームに少し反省といいますか、なりまして、やはり、何でもかんでもそういう安いところに持っていくたんじゃ、産業の空洞化で日本の国がだめになる。だから、日本の国は、まさにハイテク技術の集積した、そういった工業製品をしっかりと国内でつくろうじゃないか、そしてそのノウハウはしっかりと日本で守ろうじゃないかということになっている。ですから、シャープとかいろいろな新しい先進的な会社は、今国内に新しい工場をつくっているわけですね。

ですから、私は、そういった観点から、そういう工場立地が国内にしやすいように、ぜひひとつ国土交通省としても、この産業政策の一環を担って、先ほど大臣が言われたような観点でしっかりと取り組んでいただきたいというふうに思っております。

もう一つ、私は、少子高齢化ということで言ったのでございますが、公共事業が何となくいいイメージがない。公共事業をやると、何か建設会社の社長さんのポケットにすぐ入るような、どうもそんなイメージが強いわけでございまして、私は、ある意味では、今、本当に役に立つ公共事業というのは福祉政策の一環ではないかというふうに思っております。

全然相反する概念と思われるかもしれませんが、一つの例を言いますと、今、私たちの地方では、車がないとこれはもう生活できません。もちろん鉄道も大事でございますが、とにかく車がないと移動できない。そういう中で、福祉の中で、今までは、ぐあいの悪くなった人、あるいは元気がなくなってきた人、そういう人をどう面倒を見ていくかということもあつたわけでございまして、先ほど大臣が言われましたように、やはり元気老人には、そういう人たちにしっかりと活動してもらおう。あるいはお母さん方も、子供さん抱えて大変だけれども、保育園に送って、そしてまた

働きに行く、そういった方のために、こういった社会資本というものはもう一回評価し直すべきじゃないか。

特に、私たちの地元では、中心都市に入る幹線道路、これが相変わらず二車線なんです。そうすると、大きなトラックとかダンプの間に挟まれて、そういうお母さん方が子供さんを軽自動車に乗つけていく。あるいは、じいちゃん、ばあちゃん、そういう小さな車で、本当に肩身の狭い、危ない思いをしながらかけておられる。そしてまた、歩道もないような国道も実はあるわけです。ですから、こういったところは早く四車線にして、そして、そういう弱者といいますが、弱者というとなんでございませうか、お母さんとかお年寄りとかそういった方の優先レーンをむしろこっちにする、大きな、元気な車は真ん中を走りなさい、そういう観点から、ぜひこれから公共事業のあり方という新しい側面を入れていってもらいたいと思いますが、この点いかがでしょうか。

○石原国務大臣 ただいまの今村委員の御指摘は、これからの高齢化社会の中で、やはり自動車利用ユーザー、あるいは、道路は車だけじゃございませんで、高齢者の方々も道を歩くわけございませんで、そういうものに配慮した道路整備といふことも、社会福祉政策の一環としてとらえて重要なのではないかと、そういう観点に立つて整備を進めていけという御質問に聞かせていただいたところでもあります。

そんな中で、委員が御指摘されましたように、地方部においては自動車が必要な移動機関となっている。人口動態で見ますと九割以上自動車に依存している。車中心社会というものが地方に根づいているということ、また委員の御指摘のとおりだと思っております。

そこで、私も国土交通大臣という仕事をさせていただきますまして、一番印象に残りましたことは、さまざまな御陳情というものがあつたわけですが、道路に関する陳情というものが実は一番多いんじゃないか。正確に数は数えていませんけれども、やはり八、九割は道路に関するものではないかというふうな気がいたします。

最近では、特に、余り道路とは縁のない普通の主婦の方々、女性の方々が、道路の問題について問題意識を持たれて、どうあるべきか、こんな話においていただくことも大変印象に残っております。これは特定の地域があるわけではございませんで、全国から女性の方がよくおいでになっております。

そんな中で、よくお話に出ますのは、自分たちも地方都市に暮らして、町とか村にも暮らして、そのままだらしていきたい。そんな中で、やはり中心地へのアクセスの改善というものは、これから高齢者社会の中で、重大な疾病が起ったとき、あるいは事故等々が起ったとき、重要な要素ではないですか、こんな医療あるいは社会保険に関連するような道路での陳情というものもふえてくるような気がいたします。

こういう現状をしっかりと認識した上で、また委員の御指摘を十分に踏まえた上で、地方の生活を支える道路整備を進めるに当たっては、やはり地方の皆さん方に優先順位をつけていただいて、ここから整備していくんだということを地元で決めていただく。そういうものに対して国の行政も御援助をしていく。地方の各地域地域での特性というものの、また自主性を尊重していくということが私は大事なのではないかと思っております。

そういうニーズにおこたえしていくために、これはもう以前からある制度ではございますけれども、地方道路の整備臨時交付金でございますが、この使い勝手というものが、来年度、平成十六年度では、これまで国と地方の負担割合みたいなものは各路線とか各箇所ごとに決まっていたわけですが、それを県全体で、例えば一〇〇％全部国費でつくる橋があつても結構です、一〇〇％国の費用でつくるのも結構ですが、それはやはり地元の人たちに決めていただくというパッケージで支援する仕組みを活用していただいて、地方公共団体の皆さんとも、ぜひ、そういうところ

ろは地元の方しかわかりませんので、協力しつつ、私どもも、委員の御指摘を十分踏まえて取り組んでいかねばならないと思っております。

○今村委員 ありがとうございます。

後で道路公団の話もしますが、高速道路ももちろん大切でございますが、そういった生活道路というものがより以上に大切であるということ、ぜひ認識していただきたいと思います。

そしてまた、先ほど陳情の話も出ましたが、私も、最近、昔と違って、そういった道路の関係も含めて、陳情はもう余り議員さんとかんとかじゃなくて、できればお母さんたち、あるいはおじいちゃんたち、おばあちゃんたち、連れてきてくださいと言っております。また、その節には、大臣にも機会がありましたら、ぜひお相手していただければ感激でございます。よろしくお願いいたします。

次に、公共事業含めて、国づくりは景気、経済対策ということも大きな効果があるわけでございます。しかしながら、昨今、極めて予算も厳しゅうございます。公共事業も、今年度の案でいきますと、国土交通省だけでも三千億以上の削減となつていくわけございまして、大変困つたなと思つていくわけでございます。

そういう中で、昔に比べて、公共事業の乗数効果といいますが、あるいは生産誘発効果という言葉もまたありますが、これが落ちていくんじゃないかということが言われて、いま一つ景気対策に後押しがないような気もしますが、この点は、国土交通省はどういう認識をしておられるのでしょうか。

○澤井政府参考人 ただいま御指摘の、公共事業の実施が経済の需要を創出するという点につきまして、内閣府の公表しております公共投資の乗数効果を見ますと、一番最新では二〇〇三年でございまして、二〇〇三年のマクロモデルでは、名目ベースで一年目一・三ということになっております。

例えば、過去の数値で、安定成長期の一九八一年モデル一・二七、あるいはバブル期の一九九一年モデルでは一・三九となつておりますけれども、当時の経済企画庁などの見方としては、それぞれモデルの枠組みなどの違いがあつて算出された数値でありますので、これらを単純に比較はできず、例えば、物の言い方として、経済環境の変化により乗数が低下しているというようなことは、そういう言い方は疑問であると企画庁の方でも言っております。

私も、少なくとも、低下していると断定することはできないというふうに理解しております。

○今村委員 この辺はいろいろな議論のあるところだと思ひますが、やはり私は、一つには、こういった事業のやり方は、もつと直接的な効果がある、あるいは早くつくつて効果を出す、早くつくつていくわけですから、そういう意味での、限られた期間内での効果は上がると思つておりますので、ひとつそういうやり方をしっかりと工夫してもらいたいというふうに思ひます。

それから、それに関連して、昨今はいわゆるリストラその他、あるいは高齢化で、もうリタイアされたような方もたくさんおられますし、それから建設会社もたくさんの方々の従業員をある意味では余剰労働力という形で抱えておられる。これを今使わない手はないわけでありまして。

先般、実は、失業保険給付の法律改正で少しは改善されましたが、平成八年度に四兆二千七百五十五億、失業保険のいわゆる残高があつたわけですが、これが七年間の間に、あつたという間にもう二千億近くになつてしまつた。言つてみれば、七年間で四兆円近い失業保険のため込んだ分がなくなつてしまつたわけですね。

失業保険というのは、今は少し制度が変わりましたが、とにかく、これをもちろには仕事をしなきゃいけない。ですから、変な言い方ですが、お仕事しないで、おふろ入つて、温泉行つて、パチンコやつてということになつていくわけですね、ちよつと飛躍、これはティピカルな言い方をしま

したけれども。そんなことよりも、やはりお金をむだにしないで、せっかく貴重なノウハウを持った方、あるいは労働力といえますか、そういったものを活用することがぜひ必要だと思います。

幸いにして資材等も安い、しかしこれが、やはり、今、少しずつ、中国の影響等もあって、ひょっとすると資材が上がるかもしれないという時期でもありますが、こういう時期に思い切った、こういった人を使って事業をやられることをぜひ考えてほしい。

そういう意味で、私はちょっと、一つ提案したのは、こういった事業を、いろいろなことをやっていく上で、例えば昔の区役事業というのは、部落でセメントとか何とか、材料を支給してもらって、そしてその部落の、集落の皆さんが、みんなでスコップを持ってやったりした、そういうこともやられているわけですから、ぜひ、そういうやり方もひとつ規制緩和の一端でこれは大幅に緩めてもらいたい。

それで、もう一つは、地籍をぜひきちんとしてもらいたい。今聞きますと、大体全国でまだ半分ぐらいしか地籍がしっかりしていないということであるわけです。都市部においては、これはまだ二割といったいいわけでしょう。だから、こういったものをやっていく上で、これはどうしても人手を使う作業でありますから、大きな効果があるんじゃないかというふうには私は思っております。ひとつ平成の大検地ということではないかと思いますが、こういったことはいかがにお考えでしょうか。

○澤井政府参考人 最初の、材料なり資機材を提供して、逆に労働力を提供いただくということにつきましても、安全性なり、で地上がつたものの、例えば道路でいえば、陥没箇所を直すというあたりについて言いますが、きちんとやらないと車が走ったときに危ないというようなことがありますので、一定の範囲があるとは思いますが、ただ、そういった中で、例えば現在やっておりますことを一つ申しますと、河川堤防の草刈りですとか道路の歩道の清掃などの業務について、地域住民やNPOの方々へ用具を貸与し、あるいはまた、河川でいいますと、そういったことをやっていたりかわりに河川敷を開放して、そこを住民の方々が花壇として利用するというようなこともあわせながらやるような取り組みも今しております。

一方で、今御指摘の地籍調査でございすけれども、これはこれとして相当の雇用効果を持つていと思っています。この調査を来年度からスピードアップしていきたいということを考えております。

また、ついでですけれども、地籍の整備によりまして、公共用地の取得の隘路の中でも、官民境界でなくて、民間同士の境界がはっきりしないので公共用地として買えないというケースが相当あります。そういったことも解消されまして、公共投資の効果がそれによってまた早く出るということにもつながると思っております。

○今村委員 ぜび、これは強気に進めていただきたいというふうに思っております。そのほかにも、こういったいろいろな事業の効果をも高めるやり方として、いわゆる不動産の証券化、そういったことも必要であります。それから、税制ですね。これも、昨年といいますが今年度になりますけれども、随分税制が改正されて、極めて不動産が、名前は不動産であります、まさに動く、動くようになって、本当にお守り神であるお不動さんみないになってきているわけですが、力強い存在になってきているわけですが、いろいろ思っています。

その点で、一つだけちょっとあれでございすが、最近REITという、これはまさに今市場にも出ておりますし、なかなか好調のようではございますが、いかがな状況でしょうか。簡単にお願ひします。

○澤井政府参考人 不動産の証券化、いろいろなやり方がございすけれども、一口で言えば高額の不動産を小口化するということで、まとめては買えないけれども小口化したので買えるというようなことで、投資家を幅広く募ることができると思っています。

その中で、特に現在では、取得資産規模が一兆四千億を超えましたJ-REIT、一番新しい手法でございすけれども、いろいろな不動産証券化のやり方の中でただ一つ上場市場を持つておりまして、個人投資家が直接ブレイヤーになれるというところで、小口化による不動産の流動化、良質な都市ストックの形成により大きく寄与するものだろうと思っております。

私ども、促進するための税制の整備、あるいは普及啓発活動を一生懸命やっていきたいと思っております。

○今村委員 では、よろしく願ひします。時間があれてございすので、道路公団の話をちょっと伺いたいというふうに思います。

道路公団の問題は、特に小泉総理がまさに構造改革の大きな柱として進められ、そして先般来委員の方に議論していただき、そして今般いよいよ法案も出ているということでございす。これについては、いろいろな課題があると思ひます。

そういう中で、私は実は国鉄そしてJRの出身でございす、自分ですらいつた分割あるいは民営化といったものを経験してきておりまして、やはりそれなりの思いはあるわけではございす。そういった観点からちょっと伺ひしたいと思ひますが、まず、JRの民営・分割の評価というもの、今どういうふうな国土交通省は考えておられるのか、簡単にお伺ひしたいと思ひます。

○丸山政府参考人 昭和六十二年に分割・民営化によつてJRが発足をいたしました。全般的に見ますと、例えば駅員の態度がよくなったとか、あるいは地域の実情に応じたダイヤ設定がされるようになった、それでサービスがよくなった、あるいは経営についても効率化が随分進んだんじゃないかということで、利用者にとり一定の評価は得ているものというふうに思っております。

ただ、各社ごとに状況を見ますと、一律ではないという感じがいたしております。

JR本州三社について見ますと、株式を売却いたしまして上場を果たしておるということで、順調に経営をしているんじゃないかと思ひます。

一方で、JR三島会社、北海道、四国、九州の三島会社について見ますと、少し事情が違うなというところがあるというふうには言えると思ひます。特に三島につきましても、少子高齢化によつて輸送需要が減つてきている、それから、経営安定基金を設けまして、それで経営の赤字を埋めるというようなスキームができたわけではございすが、それにつきましても、長期的に金利が下がっているというところで、非常に厳しい状況があるというところがあると思ひます。

このように厳しい状況ではございすけれども、三島会社につきましても、各種の増収努力でございすとかあるいは経費削減ということで経営基盤を確立する、それから利用者のニーズによりこたえていくというところで積極的に経営をされているというところが今の状況ではないかというふうに思っております。

○今村委員 この問題は、私は、なぜこう言うかという、道路公団を今、地域でいくと三つの会社に分割するという話がありますが、やはりJRの分割で得たいろいろな貴重な経験あるいは改善点等をしっかりと参考に生かしていかないと、地域の理解はなかなか得られないんじゃないかというところがあるものですか、こういうことをあえて申したわけではございす。

特に、交通基盤の分割というのは、私は以前も言っておりますが、ある意味ではようかんとかまんじゅうの違うということを言っております。ようかんというのは、どこを切つてもおいしいんですね。ところが、まんじゅうというのは、真ん中にあんこが入った方がやはり一番甘くておいしい。ちようど日本も、東京を中心にしていろいろなものが今でき上がつてきている中で、首都圏を中心

にしたところが一番あんこの多いところでありますから、当然、そうなつてくると、三つの会社に云々しても、どういう分け方になるかはこれからでしょうが、やはり真ん中の会社が一番おいしい会社になる可能性はあるわけでございます。

しかしながら、やはりそれぞれ置かれた条件の中で経営努力をしていかなければいけないわけでございますので、それが、いい意味での競争は、これは結構。しかし逆に、三つの会社になって、それぞれがエゴを持ち出して、そして真ん中の会社が料金を高く取って、しかし、高いけれども九州から魚を運ぶときにも高い料金を払って行かなきゃいけないというようなことではやはり困るわけであつて、そういった会社間の経営の格差といたしますか、あるいはそういうエゴが出ないようにするのをどういうふうにとコントロールしていくのか、そういったことをぜひしっかり考えてもらいたい。

そしてまた逆に、これを余り調整し過ぎると、結局親方が何と面会見てくれる、もたれ合い、甘えにもなつていくわけでございますので、その辺の兼ね合いが難しいと思いますが、その基本的な考え方をぜひお聞かせ願いたいと思います。

○石原国務大臣 ただいまの点は、JHを三分割したときあんこ、あんこはさつと東名高速だと思ふんですけれども、あんこのあるところが一番おいしくなつちやつて、JRの分割のときの、今の現状でもわかりますように、北海道、四国、九州といった三島会社の経営がその他の民営会社と比べても差が出てしまつた、こういうものにとどう対処していくのかという論点から御質問をされていくわけだと思ひますが、今回の民営化論のそもそもは、やはりこのまま同じ経営手法によつて、同じ工法、同じ規格で物をつくり続けていくと、四十兆円に上る債務が返済できないんじゃないか、ここに一つ大きな今回の民営化論のスタートがあると思ひます。

したがいまして、今回の民営化の最大の目的は、この四十兆円の債務を必ず返していく。そし

て、もちろんサービスの競争というものは、JRの例を見てもわかりますように、競争したことによつて、局長が答弁させていたように、サービスが向上してきた。こういうことを考え合わせますと、やはり三つに分割して競い合わせる、こういうことも大切である。しかし、その一方で、委員御指摘されましたように、地域間格差、こういうものが大きくなつてしまつては利用する側にとりまして支障を来す。

そこをどういうふうにも兼ね合いをとつていくのかというところにこの問題の難しさがあると私は思ふんですけれども、基本的には、三分割はいたしますけれども、債務というものは、四十兆円の債務を必ず返せるといふ枠組みをつくつていかなければなりませんし、あんこのところだけが先に返し終わつちやつて、あとのところが返せないというふうな事態も当然避けていかなければならぬ。

返済期間あるいは料金水準の一定なもの、利用者間の公平性、利便性を確保いたしますとともに、さらに各地域によつてどんなことが起こるかかわらない、交通量、先ほど前半の質問の中で、地方の整備というふうなお話もありました。そういうものができまふと交通量はふえますけれども、つくろつてと思つていて急にそういうものができなくなると交通量は減るといったような交通量の変動リスク、あるいは、現在は大変低金利でありますけれども、これも、いつまでも低金利であるかといふことはだれもわからないといふたような金利変動リスクにも対応できるようにしなければいけませんし、くどいようですが、四十兆円に上る債務を必ず四十五年と法定で縛つて、この四十兆円の債務が高速度国道においてそれ以上民営化してもふえないといふ大きな縛りをかけて、機構において一体的に管理する。

そういう中で、委員が後段御指摘になりましたように、それはいつても、やはり民営会社でありますので、民間の経営センスを生かすとともに、地域の交通特性に応じた、各会社ごとの自主的な

判断による弾力的な料金設定というものを私もユーザーの一人として期待しているところでございます。

○今村委員 たくましい国づくりというのはまさに石原大臣の双肩にかかっているといふふうにして思つております。ひとつ、精力的に頑張つていただくようにお願いいたしますして、質問を終わります。

○赤羽委員長 岩國哲人君。

○岩國委員 民主党の岩國哲人でございます。石原国土交通大臣に、所信表明を中心に質問させていただきますと思ひます。

先ほど、今村委員の方からも、平成の大検地というお話がありましたけれども、我が国の国土の管理といふのはどのようなようになっていくのか、それをまずお伺いしたいと思います。

要するに、国土、国土というのは、日本人だけが持つてゐるのが国土ではなくて、最近では外国人も当然国土を持つてゐます。その外国人所有の国土がこの十年間でどれぐらふえてゐるものなのか、どのように管理されてゐるのか、まず、それについてお伺いしたいと思います。

○伊藤政府参考人 近年の外国から我が国に対する対内直接投資の動向といふことでございまして、平成八年度以降、この平成八年度と申し上げますのは、平成九年の二月に汐留等で旧国鉄跡地の入札等に外資が参加したといふことで話題になつたところでございまして、そういうことで、不動産業の投資額が平成八年度以降、それ以前に比べて増加しているといふことが事実として、推移としてございまして。

そういう中でございまして、外国籍の企業が所有する土地の割合とかそういうことについては、我が国では、今のところ数字としてお答えできる、そういうものは、率直なところ持ち合わせておりません。

以上でございます。

○岩國委員 これは、株式についても、それから国債についても、それから人口の中に占める外国

人、こういうのは大体常識として把握すべきものじゃありませんか。我が国の株式について外国人保有によるものは一七・七％、国債については二・八％、人口については一・二％。なぜ、この実体資産である国土、日本にとつて一番大切な国土について、ある意味では、株式や国債の外国人がどれだけ持つてゐるかといふこと以上に、国土がどれだけ外国人に持たれてゐるかといふことは、大臣自身、頭の中で何％と思つておられますか。

○石原国務大臣 ただいま局長の方から御答弁をさせていただきますように、外国籍企業が所有する不動産についての正式なデータというものは当省で持ち合わせていないといふのが事実でございますが、直観的に一割程度ではないかといふようなことを推察してゐるところでございます。

○岩國委員 国土の一割は外国人に持たれてゐるという国はちよつとないんじゃないかと私は思ふんです。

数字の議論をするのではなくて、私は、石原大臣にこういうことにこれから少し関心を持つていただきたい。

今、拉致の問題から始まつて、北朝鮮の問題、イラクの問題、いろいろな国際的な問題があり、さらには送金規制、外為法までこれから規制していこうといふときに、実体資産である国土がどれだけ外国人によつて持たれてゐるかといふことは、やはり国土交通委員会の委員も含めて、大臣自身がもう少しそういうことに対して関心を持つていただきたいし、我が国の制度やそれから行政組織がそれを把握することに十分なシステムになつていないとすれば、私は、こういうことをきちつとすべきじゃないかと思ふんです。

大臣、早急にその対策をお立てになるお気持ちがありますか。

○石原国務大臣 先ほど私が直観的な数字を申しましたのは、外国籍企業による都内全体の不動産の取得、これは外国籍企業といひましても、株式の持ち合いの比率によつて、どこまでとるかに

よってその量というものは大きく変わってくるんですけれども、全国の土地面積に対する外国資本の占有あるいはそういうものについての直観的な数字というものは思い当たらない。そういうものに對しまして、委員はそういうものをしっかりと把握することが重要であるという御指摘だと聞かせていただいたところでございます。

○岩國委員 これは、早急に、国土交通省を中心にして、そういう外国人が持っている土地が具体的に把握できるような体制だけにとっておくべきではないか、私はそのように思いますから、国土交通省で早急に検討されることを要望します。

次に、財務省の方では、外資がどれだけの土地を所有し、そして、外国資本からどれだけの不動産の税金を徴収しておられるのか。当然、財務省としては、そういうところから税金を取っておられるわけですから、そちらの面でも把握できていないのかどうか。その点について伺いたいと思います。

○石原国務大臣 委員の御指摘は御指摘として承らせていただきますが、国土交通省としてできること、あるいは、政府全体として、私は、財務省の登記の方からアプローチをする方が現実的な気もいたしますので、この点については、省庁間でどういうふうになっているかということ調べてさせていただきます。後日また委員会で御報告をさせていただきますと思っております。

○加藤政府参考人 お尋ねの件でございますが、非居住者の課税にかかります申告状況等につきましては、国税庁の方で把握している部分もあるかと思えます。

きょうは、ちよつと私、制度の担当でございますので、その辺のところについて計数等は持つておりませんが、そういう税務申告上の必要な計数につきましては把握できる体制になっておると承知しております。

○岩國委員 私は、財務省にも、それから法務省にも、それから国土交通省にも問い合わせてみました。ぐるぐるぐるぐる回って、要するにどこも

把握していないんです。法務省は、一筆一筆自分のところはやっていくけれども、とても足し算でくるような情勢ではございません。財務省は、税金だけはいただいているけれども、外国人からいっただいても日本人からいっただいても同じ税金だから、これまた余りそういう意識がない。では、国土交通省は、国土を管理してはいるけれども、そういう不動産の取引高、あるいは財務省の方ではないでしょうかということ、これまたさっぱり要領を得ない。

私は、日本という国はつい最近できたばかりの国じゃありませんから、しかも、アメリカのように、あんな大きくて、だれが買っても余り気にならないというような国でもないと思いますから、もつと大切に日本という国の国土の管理をしてもらいたいし、管理体制を早急につくるべきじゃないかと思っておりますので、早急に検討し、この委員会で報告をしていただきたいと思えます。

例えば、最近の新聞でも、ゴールドマン・サックスというところはゴルフ場を次々と買って、そして、日本で最大のゴルフ場のオーナーは外国の金融機関だ、こういうのを見ますと、一般の人、ほとんどそこら辺が外国の資本で大事な土地も買われているんじゃないかという一種の危機感というか関心を持つわけです。

次に、財務省にもう一点、伺います。例えば、最近の新生銀行の売り出しで、新生銀行の投資家、オランダ国籍の人たちが売り出した。そしてまた、手元の株式、八百円で計算すると、約一兆円近い利益が上がつていて、一千二百億円が約一兆円ということは、四年間で約八倍の利益。この膨大な、一兆円近いキャピタルゲインに對し税金はかけられない。かけない、かけられない。国民の税金は八兆円使われている。そして、外国の投資家には一兆円の大もうけ。百万円、二百万円の所得に對してもしつかりと税金をかける日本の政府は、この外国の投資家には、一兆円の利益には一銭の税金もかけない、かけられない。こういうおかしい事態が発生している。

これは、私は、予算委員会で四年前にもう既に指摘したことですが、当時、リップルウッドというところが、同じ投資家が日本のゴルフ場あるいは日本の土地を買っていったら、この土地の売却益についても同じように一銭の税金もかけない、かけられない状態になるのかどうか、お答えください。

○加藤政府参考人 お答え申し上げます。御指摘の点、二点、具体的な話としてはちよつと私どもコメントできませんが、まず、株式として投資する、非居住者が株式投資をするという所得につきましては、基本的には、我が国の国内法及び租税条約によつてどういう課税関係が生ずるか確定するわけでございますが、今のところ、先進国と基本的に結んでおります租税条約によりますと、そういう株式投資の所得につきましては本國地課税、つまり非居住者の本國で課税する。

いづれにしましても、これは議員御案内のように、グローバルな経済の中で課税権が競合いたします。要するに、投資家の本國と所得を発生させる源泉地国の二重の課税権をどう調整するかというルールが必要でございますので、そのルールをOECDのモデル条約を中心に個々に租税条約を結んで確定しておるわけですが、今の先進国型の基本的なルールは、株式投資の所得については源泉地ではなくて本國地で課税するというルールで、基本的には居住国の方で課税していただくということになりました。

それから、土地につきましては、その土地が所在する国で課税権を有するというのは基本的なルールになっておりますので、これは逆に、土地の場合は源泉国、日本の土地を譲渡して所得を得るものについての課税権は我が国に有する形になっております。

○岩國委員 それでは、確認させていただきますけれども、新生銀行で起きたような膨大なキャピタルゲインがあつても、ゴルフ場あるいは日本の土地の売却益については日本の政府は税金をかけられるということですね。

○加藤政府参考人 恐縮でございます。株式投資の所得は、非居住者の場合は非居住者の本國で課税するということですね。逆に言えば、我が国が、もし我が国の企業の株式であつても、我が国では課税権は有しない場合が基本でございます。逆に、土地の場合は、土地の存在自体が国土として我が国にあるということで、基本的には我が国が課税権を留保する、保有しているというのが原則ということで、株式と土地の場合はちよつと課税関係が異なるということでございます。

○岩國委員 要するに、私が言ったことは正しいということですね。さっきおっしゃったことと同じことを繰り返されるばかりじゃないですか。要するに、新生銀行で起きたようなことは土地の場合については起きないんだということをはっきり確認してください。

○加藤政府参考人 土地の場合は課税できます。○岩國委員 はい、ありがとうございます。

次に、石原大臣にお伺いします。小泉内閣の重要なテーマは、雇用の確保、雇用の増強ということにあります。そういった観点から、平成十六年度国土交通省の公共事業予算は、昨年度比で三・二％減少して約六兆円ということになっておりますけれども、この公共事業費の削減によつて雇用に對してどれだけの影響を及ぼすか。大臣自身は認識していらっしゃるか。

○安富政府参考人 私の方から数字的なことをちよつと申し上げたいと思えます。

まず、各雇用の具体的なものについては、我々としても具体的な推計ということはやつておりませんけれども、総務省の方で、労働力調査に基づきまして地域別に算定したものがござります。これを平成十五年度の数字で対前年度比で見ますと、例えば、これは建設就業者数でございますけれども、四国でマイナスイナス九・五％、あるいは東海でマイナスイナス六・六％、北陸がマイナスイナス六・一％、九州がマイナスイナス三・九％、東北がマイナスイナス三・五％といったような数字でマイナスイナスになって

おりまして、唯一南関東がプラス二・一、それから北関東・甲信、中国が横ばいという数字で、建設業者の数が非常に最近、十五年、対十四年度の比で申しまして、マイナスになっております。

そういう意味で、先ほど議員の方からございました、公共事業がマイナス三・二％ということで大きく落ち込んでいますので、この影響があらわれているものというふうに考えております。

○石原国務大臣 ただいま官房長から御答弁をさせていただきますように、公共事業の雇用に関する影響というものは、数字の上にも大きくあらわれていると思います。さらに、地域の景気と雇用をある意味では下支えする効果が数字の上からもあつたということは認識しております。

しかしながら、この財政事情の中で限られた財源をいかに効率的に、かつ、選択し集中して投資をしていくかということと今回の予算は組ませていただいているところでございます。先ほど来、御同僚の委員の御議論の中にもございましたように、国際競争力の向上、さらには少子高齢者社会の中にあつて、地域の活性化に役立つような事業については必要な予算を確保しているというふうに御理解をいただきたいと思っております。

○岩國委員 端的に言つて、何万人の減少が予想されておりますか。

○安富政府参考人 先ほどちょっと申しましたように、この予想という意味で、どれだけ減少するかということとは我々としてやっておりますけれども、先ほども言いました十四年度、十五年度の全国で見ますと、比率としては対前年マイナス二・三％でございますので、数字としては約十四万人が減少しているという状況でございます。

○岩國委員 いろいろな県でそれぞれの地元の調査機関あるいは県庁、県知事、県議会等がそういったマイナスの影響を心配し、そしていろいろな、かなり具体的な数字がそれぞれの県でひとり歩きしているのは御存じのとおりだと思ひます。例えば、島根県一つとれば五百人とか、これは

全県それぞれにあるでしょう。四十七都道府県、集計してみても、この辺が静岡だな、この辺が神奈川県、川県の減少数だなどというのをちゃんと集計し、各地でどこにどれだけの影響が出ているかということについて調査しておられますか。その中で一番大きな減少が予想されているのはどの県ですか。

○安富政府参考人 私どもの方で、具体的に各県別にそれぞれいわれる建設業者数あるいは公共事業における雇用数がどう変化しているかを地域別にとつた資料はございません。

先ほど総務省の調査で、全体、経年としてこういう形で、結果として総務省の調査によつて出てきたものを分析しているということでございます。

○岩國委員 この辺でこの議論は打ち切りしたいと思いますけれども、やはり予算の中で一番大きな予算を抱えているこの国土交通省であるからこそ、こういった雇用に対してインパクトが大きいと私は思ふんです。これは世間の常識。だからこそ、学者のつくつたマクロの数字を当てはめて幾ら幾らという数字だけではなくて、もっと、各地域から悲鳴が上がっている、その悲鳴がどれだけの具体的な数字で積み上がつてきているのか、やはりそれぐらいの細やかな神経を持つて政治というのはやるべきじゃないでしょうか。

石原大臣にも、そういった小泉内閣の重要閣僚の一人であるならば、こういった雇用の確保というところをあれだけ総理大臣が叫んでいるときに、自分の所管の事業がこれだけ減つた場合にはどれだけの雇用におけるマイナスが出てくるものかをもう少し真剣に大臣自身が考えるべきじゃないかと私は思ひます。

次の質問に移ります。
大臣は、所信表明の中で、自然環境の保全、再生あるいは健全な水循環系の構築というのを掲げていらつしやいますけれども、具体的には、わかりやすい例でどのような施策でそれを進めていくかとしておられるのか、一つ二つ例を挙げただけですか。

○石原国務大臣 ただいまの所信表明の前に、前段の議論、一言私、若干気になる点があるので申し述べさせていただきますのですが、公共事業によつて雇用対策がかかあるべしという議論と、必要な公共事業、さらに地方に選択をしていただい必要な予算をつけているというものの両面が公共事業の事業費の削減の中にあるということ、ぜひ委員にも御理解をいただきたいと思うわけでございます。

そんな中で、今御質問のございました水環境系の再構築でございますか、こういうことで、どんなことをやっているのかということですが、フリップか写真で見せる方がわかりやすいものだと思いますけれども、例を二、三引かせていただきますと、釧路湿原におきます蛇行河川の復元や、湿地、干潟の再生を行う自然再生事業など、そういったものがございまして、都市公園あるいは都市緑地あるいは道路の街路樹とか、あと河川の部分もあると思うんですけれども、こういったものを水と緑のネットワークにして、こういったものの形成に努め、進めているところでございます。

また、これから当委員会でも御審議をいただくことになると思ひますけれども、都市緑地保全法等の改正案も今国会に提出をさせていただいているところでございます。

○岩國委員 そういった自然再生ということは、非常に世界的な潮流でもありますし、ぜひ国土交通省としても推進していただきたいわけですから、自然を再生するというよりも、自然の破壊をとめることの方がむしろ大切ではないか。イラクの復興事業についても、アメリカ軍が壊して日本がその十分の一を復興していく、これの繰り返しては永久に広がるばかりの話で、持ちつ持たれつみたいな関係ですけれども、自然を壊してはまた自然再生、壊してはまた再生というよりも、今ある自然をしっかり守るという観点がより重要ではないかと私は思ひます。

我々民主党でも、緑のダムという構想を政策の中

に打ち出しております。そういった森林の持つ貯水機能、保水機能あるいは水源涵養機能、土砂防止機能を活用した緑のダムにこれからいろいろな水事業も変えていくべきではないかと私は思ひますけれども、この緑のダムに対する過去五年間の予算の推移を教えてくださいませんか。

○梶谷政府参考人 お答えしますが、緑のダムの事業というものはもとと政府の方としては行っているとは思つておりませんけれども、森林関係の予算でいきますと、その中で特に主要になります林野公共事業を見ますと、大体三千数百億円という形になっております。

○岩國委員 全国で、利水ダムあるいは治水ダム、多目的ダム、いろいろな名前のもとでダム建設が進められておりますけれども、事業費がその中で最も大きなものは、恐らく近々のうちに事業費が倍増ということが予定されている八ツ場ダム。私もつい最近その読み方を覚えたんですけれども、八ツ場ダムは、利根川の支流それから群馬県の吾妻川の上流にありますけれども、その周辺は非常に美しい渓谷にあふれている、温泉街もある、こういうところなんです。

その周辺では利水量が、必要な水の量が減少しているにもかかわらず、事業費が今度倍増される、そのように聞いておりますけれども、これは事実かどうか。そして、その利水量、各県別に、どの県がどれだけの水を必要としておられるのか。最初計画されたときから必要な水の量が倍になったかどうか。その点について、端的にお答えいただけますか。

○清治政府参考人 八ツ場ダムにつきましても話でございますが、これは直轄の多目的ダムとして実施しているものでございます。関係する利水者、これは非常に多うございまして、東京都それから四県一市それから二団体、八つの利水の需要者がございまして。

今お尋ねの全体の水需要がどうなっているかというところにつきましては、現在、利根川水系及び荒川水系における水資源開発基本計画、いわゆる

には三・一・二％と一・四％減っております。
四・五・四％が緑地でございましたが、平成十三年
お尋ねの十年間に限りますと、平成四年には三
三・四％ございましたが、これが十年間で二％
減っております。スプロールの激しかった高度成
長期により多く緑地が減ってきたという実態がご

ございます。

○梶谷政府参考人 樹木医の制度についてお答えいたしたいと思います。

樹木医につきましては、平成三年度から財団法人日本緑化センターというところがその資格審査、証明事業を行っているところでありますけれども、平成十五年十二月現在、約一千百名が証明を受けているところであります。

この樹木医制度につきましては、樹木の維持保全を初めとした緑化の推進に重要な役割を果たしているというふうに認識しております。林野庁といたしましては、この樹木医を活用した森林樹木の保全管理、保全管理技術の開発等を通じて、その制度の一層の普及を図ってまいりたいというふうに考えているところであります。

○岩國委員 ありがとうございます。

次に、高速道路の問題に移らせていただきます。

昨年十二月二十五日に、四年ぶりでしたが、開かれました国幹会議に、私も委員として参加いたしましたけれども、二十人の委員を呼んで、実際に審議された時間はわずか四十五分間。その前の四十五分間は、確かに御説明は伺いましたけれども、議論し合う、審議し合う時間は、二十人でわずか四十五分間。しかも、そのテーマは、二十兆円という日本の大事なお金、大事な事業を議論するのに、四十五分間。これでは余りにも形式的と言われてもやむを得ないんじゃないかと思うのです。

石原大臣はあの場面にもいらっしやいましたけれども、ああいうやり方で、二十兆円のお金の行方、あるいは日本の道路行政の根幹をなすそういう高速道路に関する議論、それが四十五分で十分だったと思われるのか。今後どういうふうにあのような国幹会議は運営していきたい、活用していきたいと考えておられるのか。それをまず最初にお伺いしたいと思います。

○石原国務大臣 ただいま委員が御指摘になられました国幹会議は、昨年の十二月に久しぶりに開

催され、新しいメンバーで潤々な御議論の後、いろいろなことを決めていただいたと記憶しているところでございます。

そんな中で、委員長は藤井弥太郎先生でありましたけれども、委員のたゞいま御質問の中にありましたような疑問を私も感じましたので、委員長とも、私も委員と同じような審議時間の短さ、また、この国幹会議が、政界の実力者また有力者、さらには各界の著名な研究者、また各方面にわたる経済界の代表等々、大変日程調整等々に時間を要することも多々あるメンバーであったということとは事実だと思います。これは藤井先生のお言葉でございますが、全体会議を開催する前に、事前に集まれる者だけの予備会議等々を開くなどの工夫をして、国幹会議の審議をより一層深め、国民の必要とするところの社会資本の整備に役立てていきたいというふうなお話を委員長であるところの藤井先生から伺いまして、次回はそういうことができるように万全の体制を、所管する大臣としてバックアップしていくように、事務方にも督促をしたところでございます。

○岩國委員 こうした国民的な関心も非常に高い、日本の財政にも大きな影響を与える、また、国民生活、日本の国際競争力にも大変大事な問題でありますから、四年ごとに一回という間隔をまじ縮めるといふことも大切なことだし、審議時間を十分確保するという、この二つの方向をしっかりと確保する方向で、私は、早急に国幹会議の抜本的な改革をまずしていただきたいということを要望しておきます。

次に、国土開発幹線自動車道の整備計画、いわゆる九三二二についてでありますけれども、この有料道路で九三二二を建設するという整備計画はもう既に破綻しておるんじゃないやせんか。だからこそ新直轄方式という、ちょうど銀行の破綻に例えて言うならば公的資金を投入するようなやり方で新直轄方式が持ち出されたということは、今までの整備計画が破綻宣言しなければ公的資金は投入できないわけです。

補完するという言いわけもあるかもしれませんが、けれども、これは今までの整備計画の補完ではなくて、明らかに今までの整備計画の大前提、有料道路で建設するという前提が壊れたということをまず率直に認めて、そして、今までの整備計画にとらわれることなく、新しく、ではどうやったらいいのかと。九三二二という数字をしっかりとまらず一たんは消してしまつて、そして、新直轄のようないやうなやり方もあれば、有料でやることもある、そういう白紙に返った形で、発想の転換というかな、新展開というものをやるべきではないかと思うんです。

大臣のお考えをちよつと聞かせていただけますか。

○佐藤政府参考人 多少数字の問題もございまして、私の方から最初に御説明申し上げさせていただきます。

先生御指摘のように、昨年の国幹会議で、これまで有料道路として整備しようということを出していたので、平成十六年度以降で残ります未供用の部分で申し上げますと約二千キロ、千九百九十九キロでございますが、この整備計画について、直轄方式という形で選択がえといひますか、これをお願い申し上げた、こういうことでございます。延長数にしますと六百九十九キロということでございます。そういう意味では、有料道路としての対象という部分は八千六百四十二キロ、現時点ではこういうことであるわけでござい

ます。さらに、これから、先ほどのお話の国幹会議をより、四年に一度ではなくて、もつと頻繁に開きなさい、こういうお話もございました。私どもも、四年に一回ということではなくて、計画がある程度固まってきたらまたお願いをする、こういうことが必要になるだろう。

それは、結局、今度お願い申し上げます民営化法案の成立を待つて、そして公団から会社になる、民営化する、こういう形でまいりますと、今

度は会社による建設という形にもなつてまいりますので、その場合に、会社で実行する整備区間と、それから直轄で整備する区間も現在は約七百公里選んでいただいておりますけれども、さらにもう少し、地方公共団体とも話しながら、その延長といいますか区間もまた直轄に振りかえる区間もこれから出てまいろうか、こういうことかと思つておりますので、そういう整理ができ次第、また国幹会議も開かせていただく、こういうことになろうかと思つております。

そういう意味では、その延長の面から申し上げますまでも、かなり大幅にこれまでの計画をこうした形に変えさせていただいているということを御理解いただきたいと思います。

○石原国務大臣 数字的なことは今道路局長の方から御答弁があつたわけですが、委員は破綻をしているというふうな断言をされておりますが、私は、破綻はしていないけれども、将来的に破綻のおそれが強まった状態であるということは率直に認めたいと思つております。

そして、後段の委員の御質問は、九千三百四十二キロの整備計画というものは、ですから、もう一度考え直せ、そういう御指摘であつたと思うんですが、私も、未供用の二千キロメートルについては、これまでの計画を前提にしないということにははつきりと申し述べさせていただきますと思つております。

そんな中で、これは委員も専門家でございまして御承知のことだと思ひますが、いわゆる費用対効果、採算性、そしてさらに、地方の道路でも、採算性に全く乗つてきませんけれども、先ほども同僚議員の中で議論のあつた外部効果等々、基幹病院まで何分かかるのか、そういうものを客観的に評価する基準というものをつくらせていただき、七十路線について、すべてを成績順に並びかえてみることも可能になつたわけです。必然的に、これからつくっていく道路は、この成績のいいものからつくっていく。

そんな中で、なぜ新直轄という税金でつくる高

速道路というものが出来たかということ、当然ながらすべての区間で、公共事業の指標になるところのBバイCは一は上回っておりますけれども、一に限りなく近いものもございますし、有料のBバイCは一を下回るようなものが出てくる。しかし、必要があるけれども、管理費も出ない、有料BバイCも一以下である、こういうものをどういうふうな地域の皆さん方の御要望にこたえてつくっていくのかということで、この新直轄という新しい手法を今回の改革では入れさせていただいた。

そろそろ結論にさせていただきたいと思うんですけども、前段申しましたように、仕掛かり品の二千キロメートルについてはこれまでの計画を前提といたしませんし、道路局長の答弁にありましたように、これからつくる道路についても、コストとか工法とか、いろいろな見直しを、あるものによっては、抜本的見直し区間についてはルートの変更等々も予想されるわけでございますので、この九三三の延長自体というものは議論をするということに意味を失ったという指摘は、委員の御指摘のとおりだと思っております。

○岩國委員 どうもありがとうございます。

ところで、この新直轄方式、我々民主党は高速道路の無料ということをおっしゃいますから、新直轄方式は、結果としては、今までの有料道路を前提とした高速道路の整備の仕方に風穴をあけたという点では、私は評価しております。

しかし、これからの民営化議論をさらにこの委員会が進めるに当たっては、今までの有料道路を前提とした道路整備計画というものとこの新直轄方式という無料化道路を整備するという考え方は、そぐわないのです。ですから、今までの整備計画は一たん終了宣言をした上で、整理をしてからこれからの民営化議論を進めていかなければ、この議論のねじれというのがいろいろなところにあられてくるんじゃないかと思えます。

国幹会議でも、この二十兆円がなせ十・五兆円に、まず半値に下がる、これは世間の人もびつ

りされたと思います。そこら辺の太根が百円が五十円というのは、たまには、よく夕方に行くところりすけれども、二十兆円が十兆円、道路というのはこんな簡単にコスト削減できるのか。

このコスト削減というのをよく聞いてみますと、コストを下けたというよりも、道路を小さくした、規模を小さくしたという規格の見直しというものであつて、結局、コスト削減というのは誇大広告ではないかということが最近ようやくわかってきたわけです。

ところで、大臣は、先ほど地方の道路について言及されました。平成十三年十月、島根松江市のタウンミーティングで、小泉内閣の閣僚の一員として、この道路問題について触れたことを覚えていらつしやると思ひます。

要するに、今どき高速道路を欲しがっているのは土建業者だけだ、それとおりの発言ではなかったんですけれども、新聞にそのように報道され、一般国民からは、いや、土建業者だけじゃなくて我々が欲しがっているんだという声、土建業者からは、いや、大臣はよくわかっていただいているという涙を流すような感謝の声、そしてその後起きたことは、この新直轄方式という新しい税金投入で、できそうもないところができるという、大変これは全国の道路関係土建業者には希望の灯を与えていただいた。

それだけではありません。新直轄方式だけではありません。さらに、国幹会議で示されたコストダウンというのが、工事費の削減かと思つておつたら、工事費の削減ではなくて、高いものを安くつくれと言われるのかと思つておつたら、安いものを安くつくれということだったというところがわかつて、大きな安堵を持ちました、この年末は、新直轄方式という大きな希望と見せかけのコスト削減という大きな安堵で、久しぶりにいいお正月を迎えることができました、こういう声を聞いております。

大臣は、こういう声に対してどういうお気持ちを持っておられますか。そのときに発言されたこ

と今起きていることは随分違つておるんじゃないかと思ひます。また、小泉内閣が掲げた行革の精神とも、今行われようとしているこの道路建設事業の実態は大きくかけ離れていると思ひます。二年前のこの松江から今日に至るまでの大臣の発言にも相当ぶれがあつたように思ひますけれども、この辺をちよつと整理してお聞かせいただきたいと思います。

○石原国務大臣 一点冒頭に、委員に寄せられました文言につきましては、私に寄せられたものでございませぬので、どなたがどういう意図を持つてまた委員にお話しになられたのかということがはつきりいたしませんので、コメントをする立場にはないんだと思つております。

私も確かに松江に行きまして、いろいろな話をさせていただきました。平成十三年ごろだったと思うんですが、そのころは、私、地方を何力所か回つておりましたが、やはり有料道路である以上は、採算性というものが成り立たないものは有料道路でつくるべきではない、こういう基本的な考えに立つていたということは、以前にも予算委員会でお話をさせていただいたところでもござい

す。しかしながら、民営化委員会の御議論の中で、やはり民営化委員会の議論も、初期は、やはり採算性の合わないものは、あるいはもう既に一つあるものは並行線はつくる必要はないんじゃないか。極端な意見ですと、モニメントとして仕掛かり中の高速道路はつくらないで残しておけ、そこまで強い意見もあつたと思ひますし、私も、コストを削減するという形の上で、そういうものも必要なのかなと考えていたことは事実でござい

す。しかし、先ほど申しました、いわゆる費用対効果の分析、または採算性、さらに外部効果の指標を科学的に取り入れた中村英夫教授によるところの評価基準というものをつくらせていただいた結果、道路の持つ意味というものがまた違う側面から

すなわち、有料道路である以上は、やはり管理費も出ないようなものは有料道路で絶対つくつちやいけませんし、いわゆるBバイCが一を下回るものは絶対につくつてはならないという基本は変わつていないわけですから、外部効果、あるいはこういうものを眺めたときの、BバイCが無料の道路であるときを超え、こういうものをどうとらえていくのか。あるいは、社会的な外部要因、原子力発電所あるいは並行鉄道機関の存在の有無、あるいは既存国道の拡幅の状況、こういうものをやはり見ていかなければ、高速道路を一概に採算性が合わないからつくらないということとは非常に乱暴な議論であるのだなということが明確になつてきたんだと私は思つております。

高速道路をめぐるさまざまな疑問というのは、やはり一部の人間の陳情あるいは力によりまして、採算性の合わないものが早くできる、そういう顕著な例がありまして、これも私、大分発言をたかれましたけれども、レトリックとして、車よりもクマが多いところに何で高速道路ができるんだというような発言をしたこともまた事実でござい

す。しかし、これからの高速道路というものは、この中村英夫先生のつくつていただいた客観的指標にすべて乗せていかなければならないのだと思つております。それは、すなわち、九千三百四十二キロの整備計画以外の、外にも必要な高速道路というものはございませぬ。しかし、それをどういふにつくっていくのか、あるいはどういふ順番でつくっていくのかということをしつかりと国民の皆様方に示して、これは成績が上だから早く整備するんだ、成績がいいものから順番に整備していくんだということを私は客観的指標として示していく意味があるんだと思つております。これが一点目の答えかと思ひます。

二点目は、コストの削減の話でございませぬが、詳細につきましては道路局長から御答弁させていただきますと思ひますけれども、平成十五年の三月二十五日にコスト削減計画というものを、これ

は現在の道路公団でつくったものでございますけれども、四公団合わせて四兆円のコストを削減するんです。それは、インターチェンジあるいはジャンクションのコンパクト化などのいわゆる規格の変更であります。これを委員は大きいものが小さくなるという御批判をいただいたわけですが、これも、さらには、六車線で計画していたもの、これを四車線化するなどでございます。

これによりまして、四兆円の削減というものを可能にしたわけでございますし、さらに、二・五兆円、これに上乗せをいたしまして、経費を削減しようと考えております。民営化によりまして実現可能となりますサービスエリア、パーキングエリアの負担区分の見直しや、あるいは契約方法の見直し等々によりまして、この二・五兆円を約束していく。これは政府の約束でございますので、高速道路事業、二十兆円、有料道路でかかると言われていたものを半減するというにさせていたいただきたいところでございます。

そして、委員は国幹会議の重要なメンバーの一人でございまして、昨年も潤達な意見を開陳されておりましたように、これから、では、二・五兆円を個々の路線でというふうに削減するののかという個別の内容については、国幹会議を開かせていただいて、国幹会議の場で正式に決めていただくという手法をとり、整備計画に反映させていたいただきたいと考えております。

○岩國委員 ありがとうございます。

今いただいた御答弁についてもいろいろと質問したいこともありますが、いずれこうした道路関係の法案が出たときに、もっと時間をいただきますかと思っております。

私の質問時間は終わりましたので、同僚の玉置委員に交代いたします。

ありがとうございます。

○赤羽委員長 玉置一弥君。

○玉置委員 石原大臣になりましてから初めての質問でございますが、私は、石原大臣が行革担当大臣として小泉内閣の中でやってこられて、この

経験はどういうふうな国土交通大臣として生かしていけるかということに大変興味を持っております。

というのは、財政の面から考えてみて、日本はもうまさに追い詰められた状態という状況の中で、またしても、民主党が従来から指摘しておりますように、公共事業関係の費用が、漸次低減はしてきておりますけれども、しかし、諸外国に比べてまだ率としては約二倍程度というのが維持されてきている。それから、社会資本関係も、何か事あると社会資本の充実のためという、いわゆる公共の福祉的な、憲法に書かれたような、そういう文面の受けとめ方をされて、それがいかにも大義であるというようなことで、予算編成の中でもかなり強固にその部分が守られてきているというところを見ますと、小泉内閣が行ってきた改革というのは本当に何だったんだろう、こういうふうに思うわけです。

そこで、私たちが、改革というのは、必ず目的があつて、そして目標を定めて、いろいろな手法を取り入れて成果を出していくということに対して、また最後には事後評価というのがあるわけですが、民主党という立場じゃなくて、国民全体の皆さんの御意見を聞いても、小泉内閣の改革の目的がよくわからないという話を何回も聞くわけでございまして、その部分について、当時、行革大臣としていろいろ忙しかれておりました石原大臣に、小泉内閣の中の改革の目標というのは何であつて、何のためにやるのか、また、それについて今までどうだったのかということをまずお聞きをしたいと思ひます。

○石原国務大臣 これは、小泉総理が総理に御就任をされて初めて国会の本会議で、総理の口から議員の皆さん方に直接お話がなされた、いわゆる民間に任せられることは民間に、地方にゆだねられることは地方にと、あの髪を乱さんばかりにこの小泉改革の本質というものを提言され、そのスピリットというものは三年たった今も変わっておりませんし、私も、この民間に任せられ

ることは民間に、そして地方にゆだねられることは地方にという基本的な改革の哲学というものを継承させていただいているつもりで、仕事に臨んできたところでございます。

行革大臣としては、国の行政というものを、むだを省く、効率を上げる、この二点に絞って行政改革あるいは規制改革に取り組ませていただいていたところでもございます。

そんな中で、つい忘れがちなのは、先ほどのコスト論とも相入れるところがあるのかもしれないけれども、では、むだを省いて、その省いた部分はどうするんだ、そのことによって必要なものが切り落とされることはないのか、そういう細かい目配りというものも必要でありましようし、また、余つたもので使えるものは、国民の皆さんの生活がより一層豊かであると実感できるような分野に割り振っていくということを私は忘れちゃいけないと日々考えているわけでもございます。

国土交通大臣としては、やはり大切なことは、今委員もおっしゃいましたように、今までは事前に、国土交通省という大きな公共事業をつかさどる役所は事前前にあつたというところを言つてきたけれども、これからは、ひものついでにない、何をしろこうしろというものをついていない、本当の意味での援助をさせていただいて、後で事後評価をさせていただく。そして、重要なことは、あつたろこうしろと言うことと同じことなのかもしれませんけれども、国の関与というものはできる限り減らしていくことが基本なのではないかと思つております。

そして、これも先ほど来御同僚議員の御議論の中でお話をさせていただきましたように、限られた財政の中で政策を選び、あるいは予算の重点投資先を選び、集中してその事業を早期に完成して国民の皆さんの生活に役立たせる、こういう考えを持って仕事に従事してきたところでございます。

○玉置委員 日本の国が国際的にもなかなか評価を受けたいというのは、一つは、やはり国家戦略というものが明確でないというふうに思うんですね。だから、小泉内閣は何をするんだということを、改革というのはこれは手段であつて目的じゃないんですよ。それをやり違えて、改革をやるんだということを売り物にして、内閣を逆に、とつたと言つたら変ですけれども、総理大臣になられたんだけれども、私たちがいうと、何かもつとやってくれるんじゃないかという期待感が非常にあつたわけですね。それはやはり、改革をやる意識で目的を定めて、それに対してこういう手段でやりますよということを明確にしていく、いわゆる国家戦略をちゃんと立ててやっていく、その道筋がちゃんとできていなかったというふうに思います。

今、国際的にもいろいろな面で、日本が何を考えているかよくわからぬという評価がいろいろなところから出ていますけれども、これはやはり、その場その場で方向を変えたり、あるいは強く押さなければならぬときに十分相手に話をしなかつたというふうなことで、いや、本当は考えていたんだけれどもと後から話がついてくる、こういうことが多々あるわけで、私自身は、日本のこの今危機的な状態、外交的にも経済大国という大きな柱がなくなつた。そして、日本は、経済大国のときはエコノミックアニマルと言われて非難をされていましてけれども、逆にその部分、いろいろなところで、せめてお金でもというふうな感じでは日本の国が頼られてきたんですよ。それが、経済大国の陰りが大分出てきました、それでもまだ日本にはお金を依存しようという国が非常に多いわけですから。

では、その日本の経済力を復興させて、日本の国力を海外に示すためにどうしたらいいのかわかることを考えると、やはり一つは財政の立て直しだと思ふんですよ。

景気回復が大事ですけれども、景気回復というのは、一つの産業構造があります。それをやはり変えない限り無理だ。海外に流出したいろいろな

生産拠点、これをいかに日本国内に引き戻すか。あるいは、中国との、元と円の関係、ここに思い切った踏み込んでいって、中国の元を切り上げさせるとかいうことを小泉内閣が必死になって訴えていけば、多少、門戸が開いて新しい将来が見えるんですけれども、それもやらない。

それで、改革の究極的な目的は、少なくとも財政に対して将来の明るさが見えるとかいうことでなければならぬんですけれども、公共事業のこの減り方を見ていまして、年率五%とか七%ぐらいの程度で、果たしてそういうものが、将来がひらけるのかということなんです。

私たちは、やはりせめて大改革をやるといふならば、将来にわたって今の構造そのものを変えてしまふ。公共事業のあり方とか、それから、こちら辺も景気を支える部分もあると思いますけれども、景気を支える部分を除外して考えた場合にどうなるのかというをやってから後、景気対策として上乗せをするというならわかりますけれども、そういう形にもなっていないわけですね。その辺を大変今心配しております、石原大臣が行革大臣としてやられてきた経験を生かしてやるならば、多分そういうふうな思い切ったところに手を突っ込んでやっていただけるのではないかと、うふうに思っております。

ただ、今のお話を聞きますと、小泉内閣の中で目標というのがやはりわからないというふうに私たちは思います。

というのは、周りに気を使うというのは、こんなのは手法であって、目的に到達するために、まず何をやるかというのを考えるべき。それから、目標をきちっと立てるといふことが大事であって、そのことがない限り、仕事をしたことにならないんですよ。これは政治家と一緒に、過程が大事だ、私たちはどういふことにタッチしてきたか、結果はもうしようがないんだ、これは政治家の理論なんですよ。普通の社会では通じないんですよ。それがやはり今の小泉内閣の中で行われてきているということは、非常に問題だということ

ように思います。

きょうは財務省の方に来ていただいているんですが、今、私が大変心配しておりますのは、地方も含めて七百兆円という公債発行残高になっています。特に、建設国債も非常に一時期ハイレベルで発行されていまして、特例公債も今や発行比率が依存度四十%という大変な数字でございまして、そして借換債を含めると、大変な公債が市中に出回っているというふうに思います。

そういう意味で、公債発行について、将来、いつごろまでにどういふことをしなければいけないというふうな財務省の中で考えておられるのか。この辺、まず明らかにしていただきたいというふうに思います。

○勝政府参考人 お答えいたします。

我が国の財政状況を見ますと、公債発行残高が四百八十三兆円でございます。それは、主要先進国の中では最悪の数字になっております。したがって、政府といたしましては、閣議決定しておりますけれども、「改革と展望」に従いまして、中長期的な財政運営に当たりましては、二〇一〇年代初頭の国、地方のプライマリーバランスの黒字化を目指しているところでございます。

具体的には、例えば今度提出しております十六年度予算でございますけれども、一般会計歳出及び一般歳出を実質的に前年度の水準以下に抑えたとか、そういう努力を重ねまして黒字化に向けて努力してまいりたいと思っております。

○玉置委員 今、借換債を含めて市中に出回っている総額、要するに、売買されている国債の発行額というのは幾らでしょうか。

○内村政府参考人 お答えします。

四百五十兆円を超えるというふうに思っております。

○玉置委員 民間というか、要するに、個人資産等を含めて千五百兆円を切っているような今状態ですけれども、約五百兆円ぐらいがいつも市中の中に回っている。いろいろな金融資産というこ

とを考えていきますと、かなりその中のウエートが非常に高まってきているということで、借りかえとかいろいろなことをやっていますと、それは不思議なんですけれども、流動資金は結構まだふえているんですよ、企業が余り使っていないというのもあるせいだと思ふんですけれども。だけれども、ある程度景気がよくなったときに、この国債が、経済運営の中での資金繰りから見ると、非常にネックになる可能性はあるんじゃないかというふうな心配をするんです。

今は不景気だから、資金需要がだいぶついていて、国債が多量に占有していても大丈夫だといふふうに思いますけれども、ある程度景気が回復したときに、この国債発行が市中で消化されていくと、資金を食っていくますけれども、この辺についての影響を考えると、今、どの程度までが将来ともに安定した資金繰り、いわゆる市中の資金流動になるのかというのは、要するに、全体枠があつて、これだけ国債で占められてしまつていて、あとの流動部分がこのぐらいだということ、このまま発行し続けると、二〇一〇年を過ぎた半ばぐらいですか、そのぐらいをピークに今度は下げていくとされていくわけですから、その辺から考えますと、今の発行額がまだ継続されてある程度伸びていくのか、あるいは財政をもうちよつと締めていかなければいけないのかという面から見ると、どちらの方に行くんでしょうか。

○勝政府参考人 財務省としては、毎年一月に後年度影響試算というものを提出させていただいております。これは、ことしも出しておりますけれども、十六年度の予算を前提にしまして、十六年度予算に織り込まれています制度、施策を前提にいたしまして、それで機械的に延ばしていく。その後年度影響試算は十九年度までの試算がございします。

それによりまして、機械的試算でありますけれども、公債発行額ですけれども、徐々に発行額はふえていくという姿になっておりまして、十六年度では公債発行額は三十六・六兆円でございますけれども、十九年度には四十二・八兆円になっております。

ちなみに、先生がおっしゃいました金利の話、また、その発行額が続きますと財政及び経済にどのような影響を及ぼすかという点ですけれども、機械的試算でございまして、仮に景気がよくなりまして金利も上がった、その場合に、仮に国債発行金利が1%上昇したという試算も、参考資料として同時に提出させていただいております。

それによりまして、やはり相当国債発行額はふえておりまして、十九年度ですと四十五・二兆円に達するというようになっております。

○玉置委員 今の日本の経済力からいまして、日本の経済が財政を支えるだけ回復をしていないということが長年続いているわけですね。そういう中で、今までどおりの同じような事業費を組んでいくということ自体がやはり大きな間違いではないかというふうに思ひまして、私自身がずっと長年、大分長い間心配をしているんですが、余り思い切った改革というものが進められてこない、そこが問題点ということでございます。

財務省の方も、お聞きしたいことはたくさんあるんですけれども、そつちばかりちよつと時間をとりまして次が進まなくなるので、きょうはもうこれで結構でございます。ありがとうございました。

そこで、一つは、社会資本整備そのものについての考え方、これをどこまでどうするのかというのをもう一回洗い直す必要があるのではないかと。昨年の十月に、社会資本の整備についての考え方という重点計画というものがつくられましたけれども、これでも何を目的にどうするという究極の姿がなかなか浮かび上がってこないんですよ。

それで、例えば、今まで長期計画で、事業ごとに何年計画というのがございましたけれども、それをなくして重点化したという話なんです、私どもからすると、総額からすると、やや前の方にほとんど金額的に似ていて、その範囲内で結局

やっているんだというふうに見えるんですけども、その辺も、何かやっていると、やっていると、何の形でも、よくわからない。

では、何のための重点計画なのかということをはり十分吟味しながら、逆に、では、これから事業はある程度レベルダウンして、財政的な分の影響はそこに出していくということ、控え目にやっていくのか。あるいは、本当に重点項目ですから、ある程度、ここだけはやるけれども、あとはやらないというふうにしていくのか。その辺もよくわからないですね。まず、そこをちょっとお聞きしたいと思います。

○澤井政府参考人 御指摘の昨年閣議決定された社会資本整備重点計画につきましては、これまでの事業量あるいは事業費というつくり手の側から見た計画であったものを、できるだけ成果を受ける国民の側に近い成果目標を立てまして、それに向けていろいろな事業を連携してやっていくということとございまして、全体のレベルダウンというよりは、成果として定められたものについて、重点的、効率的な取り組みをしていくというものであるというふうに我々は考えております。

そこで、具体的には、むだのない効率的な事業をやっていくという観点から、例えば、事業を実施するときに、事業の新規採択のときにまず評価をします。それから、事業中に再評価をします。それから、事業ができ上がったから事業評価をする。しかも、これを、バックデータを含めて、いわばカルテのような格好で今度から公表していく。それを見て、いろいろな御意見をいただいて、また次の政策に反映していくというようにすることもやろうと思っております。

また、コスト構造改革と申しておりますが、公共事業のすべてのプロセスを見直して、コストの効率化を図っていくという取り組みもいたします。また、いろいろな事業の連携ということも、成果を達成するために必要な事業であれば、これは当然連携をするという考え方に立って、ど

んどん進めていきたいというようなことを考えております。

いずれにせよ、成果目標を示すということ、よりわかりやすい内容になったと思っております。で、さらにまた、これを国、公共団体、国民との間のコミュニケーションを内容的に豊かにする手段としても活用していきたい。そういうことをローリングしながら全体のレベルアップを図っていききたい、そういう趣旨のものと考えております。

○玉置委員 項目別に、道路とか河川とか港湾とか治山治水とか、いろいろありますけれども、あるいは生活、暮らし、ずっと分野別に見て、何もかも、必要といえれば必要なんです。財政の中で、やはりある程度、とりあえずここまでレベルが確保できればいいんじゃないかと思うんですが、そういうものがあるんじゃないかと思うんですが、縦割り行政ですから、各局があつて、各局がそれぞれある程度事業をしなければいけないというところから、ほとんど余り減らされていかなければいけないかと思うんです。

そうじゃなくて、やはり仕事の中心によって、しばらく休憩しますよというふうなことをやる。例えば、簡単に、大枠でいえば公共事業全体が今七兆円か八兆円だったと思いますけれども、それを、今の財政状態からいくと、とてもそんな無理だから、まず半額にしよう、半分にしようというふうな考えてみた場合に、では、半分にできるかどうかという議論をやはりしていかなければいけないと思うんです。

それはなぜかという、いつまでもハイレベルで財政に負担をかけていくということは、最後は国がつぶれるんじゃないわけですね。財政が破綻するということになります。借金も返せない。そうになると、国債がもう全然売れなくなる。もう原資がなくなるわけですね。それから、今持っているものは紙切れになる。そういうふうになってしまつて、大変大きな影響を金融にも及ぼしていくわけですから、財政というのは大変重要でございま

して、堅実にやっていくことが非常に大事だ。

ところが、お金を使う側は、今までの枠を確保して、それを使えるだけ使い切ろうとする姿勢が今でも見受けられるわけですね。年度末に工事が多いとかというのは、やはりそれにかかわるわけございまして、それから上期よりも下期の方が発注が多いんですね。そういうことを考えていきますと、やはり余りにも既存の概念にとらわれ過ぎていてのではないか、こういうふうには思っています。

ですから、大臣、まず、今までの公共事業関係で、業者が食っていくのかどうかというのは、これは後で考えたい話です。それから別にして、財政上、例えば財政比率、当時二〇〇%の公共事業があつたんですけれども、今一六〇%ですか、減ってきていますが、これを財政再建という面では考えていきますと、多少は圧縮していかなければいけないだろうと思うんですけれども、そういうふうな思い切った目標値を定めてやっていく手法をどういうふうにお考えになつていらっしゃるか、まずお聞きしたいと思います。

○石原国務大臣 数字についての詳細は担当局長の方から御答弁をさせていただきますけれども、委員のアプローチは、現存する、国交省だけでもいいんですけれども、国交省の公共事業六兆円を三兆円にするというのを決めて、そこに到達する経緯を詳細に精査していくというアプローチを今御開陳されたと思うんです。

私も、似ているとは思いませんけれども、五年間で二五%程度、そして、さらにその次の五年間で一五%、合わせて四割ぐらいの公共投資を削減していくことが可能なんじゃないか。水準レベルでいいますと、平成の三、四年程度のもので十分に必要なとされる公共事業の整備というものができるんじゃないか、そういうアプローチを続けさせていた方がいいわけではございません。その区切りが、十五年度で一回切れまして、十六年度からまた新しい計画でされていく。目指すところ

は似ているんですけども、手法が、最初から切るのか、あるいは期間を決めて、その期間の中でできる範囲で詰めていくのか、そこに大きな相違があると思います。

今、ちょっと細かい数字ではございませんので、詳細は必要であれば局長の方から、アプローチについて御説明をさせていただきたいと思っております。

○玉置委員 さつき財務省の方で、二〇一〇年の真ん中辺ぐらいですかにプライマリーバランスをゼロにするということで、出と入りを合わせるといふようなことを一つの目標にしてやっていくんだというお話がありましたけれども、今から考えていきますと、もう十年ぐらいですから、ある程度毎年の目標値があつて、そのために何をやるかというのを考えていかないとけないと思うんですね。

先ほども、大ざっぱに言うと、要するに半分にしたらどうだという話ですけれども、実は公共事業のコストについての評価がいろいろ出ておりまして、一つは、今までの予定価格に対する入札価格、決定価格がどうなつていっているかということで評価をされたものがあります。一概にすべてが安いとは言いませんけれども、全国平均でいくと、やはり六五%とか七〇%とかいうような数字になつていっているところと、地域によつて違いますが、八七、八%ぐらいですつと決まつているところとあります。

それで、後で穀田さんが多分質問すると思えますけれども、道路公団関係は九八・何%とか、ほとんど予定価格に近い値段で決まつていいるとかあるらしいんです。田舎へ行くほどそういうものがたくさんあるらしいんですけれども、実際に、私たちから見ると、積算で予定価格を立てて、それより技術力のあるところが安くしようとして、工法が違うとかということ、あるいは使う材料が指定されているとかいうようなことがあつて、なかなか安くできないというのが一つある。それでもやはり三割ぐらい安いんだ、いわゆる

受ける側の方が。工事によって、例えば設備屋さんの話なんかを聞きまして、いわゆる町の業者という人たちだと、例えば、今発注されている金額からいくと、我々は三〇%ぐらいで十分商売が成り立つという話があるぐらいですから、やはり、いかに価格的分野でのいわゆる行政の側、発注側の勉強が足りないかということだと思ふんですね。

そういうところからいきますと、コストをカットしていくという方向も大変重要だ。技術屋さんが寄って積算をして、それを自分たちの力量だということでもかなり重要視して、だから予算もそれで組まれるわけですね。

そうじゃなくて、例えば、今までの十億でできていたという事業を、よし、七億でするところはないかとか、やはりある程度そういうところもこれから取り入れていかなければいけないんじゃないか、あるいは六億でやれとか。それでできるところが募集をして寄ってくるわけですが、できなかつたら寄ってこないんだから。それを思うと、予定価格を余りにも重要視して、それ以下であればいいんだという意識がやはり予算の肥大化につながってきたというふうに思います。

そのコストについての考え方でですね。国土交通の方でも一時検討され始めたという話を聞いているんですが、どういうふうにとらえて、今までどうされてきたというのと、それから、これからどうするかということをお聞きしたいと思います。

○門松政府参考人 御指摘の新たな入札契約制度につきまして御説明申し上げます。

競争性の向上を図る観点から、従来指名競争方式を適用していた工事の一部を対象にいたしまして、平成十三年度から参加資格要件を満たすすべての業者が入札に参加することが可能になりました。試行的に詳細条件審査型一般競争入札という格好でやっているとございます。また一方、公共工事の品質を確保しつつコスト削減を図る観点から、民間のすぐれた技術を積極的に活用

していこうということで、技術力による競争も推進しているところでございます。

具体的には、入札の前や入札後の段階におきまして、コスト削減を図る技術提案を求めるパブリックエンジニアリング方式、通常VE方式と呼んでおりますが、平成九年度より導入しておりますし、平成十四年度からは価格と性能の両面ですぐれた調達を行うことができる総合評価方式を積極的に実施しているところでございます。

先生御指摘のように、コスト削減は重要なテーマでありまして、例えば、中部国際空港のターミナルビル等の契約においては、交渉によりましてコスト削減を図ったことがマスコミ等で紹介されているところでございますが、国土交通省としまして、さらに民間の技術力を引き出すようなコスト削減の努力を引き続きやってまいりたいと思っております。

また、コスト削減の効果につきましては、平成十五年度から取り組んでおりますコスト構造改革の中で、入札契約の見直しを含め、今後五年間で一五%の総合的なコスト削減を達成するよう努めているところでございます。

以上でございます。

○石原国務大臣 ただいま技術審議官の方からお話をさせていただきましたが、コスト削減というものは非常に重要でありますし、委員御指摘のように、入札をめぐるいろいろな問題点というのは、予算委員会でもかなり議論されたと思えます。さらなる改善に努めてはいますけれども、完全なものに至っていないことはやはり事実でありますので、こういうものも不断の見直しを行っていくかなければならない。

委員の御指摘された問題と、もう一方、同僚の民主党の委員の御指摘の中にもあったんですが、安からう悪からうみたいな例も出ておりますので、この入札のあり方というものは十分に、いつもリニューアルしていく意識というものが必要だと思えます。

それと、私先ほど平成十五年、今年度からとい

うような話をしましたけれども、ちよつとコストカットと投資水準の話がごっちゃになっていたんですけれども、投資水準、財務省の話に沿ったところの投資水準の話でいきますと、平成十四年から十八年までの五年間で水準を先ほど言った平成三年程度のレベルに下げていくということでございます。

○玉置委員 岩國先生がおっしゃったように、安からう悪からう、確かにあるんですね。やはり継続性というものが大事でございまして、業者が責任を持って後の保全ができるということが大前提であります。

それから、やはり技術革新がありまして、工法それから使用機材、こういうものによつて値段がかなり違うわけですね。そういうものをやはり市場調査しながら、本当に幾らでできるのかというのを、私たちから見ると、ふだんいろんな業者の方と接触されていると思うんですね。まだそんなに深くタッチされていないような感じが見受けられるんです。民間のところだと、本当に現場に行っているいろいろ試しながら、では、次はこれを採用しようとかいうことをやってどんどんどんどん変えていくわけですね。そういう努力が非常に少ないんじゃないか。

それから、高規格過ぎるといいますか、整備新幹線だけじゃないですけれども、高速道路でも、例えばカナダなんかは、土を盛って、どっかというところのまま走るみたいなものがある普通の一般道路と高速道路を兼ねているわけですね。そのぐらいのところがまた本当に安くつくっているわけですね。

日本の場合には、確かに市街地部分もありますけれども、すべてが高い陸橋なんですよ。何でもあんな高い陸橋が必要なのか、もつと低くていいじゃないかと思うんですね。いわゆる周辺の住民の方々の環境問題とかいうことだと思ふんですけれども、何か昔に比べてどんどん高くなりまして、昔名神ができたときはそんなに高くないんですよ、せいぜい六メートルぐらいの高さだった

たと思います。今は、私たちの近くの地元のジャンクションなんかは、高層ビルみたいなところの上を車が走っていて、こんなの、風が吹いたときとか、あるいは凍結とかいうふう思うと大変危ないなと思うんですが、すごいんですね。あんなのつくっていないのかという、何か橋脚そのものがもうビルみたいなものですよ、一個一個が。一個一個がもう一億以上するような柱がどつと並んでいくわけですね。考えたら、大分高いなという感じがしますよね。そういうふうい、非常に今仕様が高くなっている。

それから、何度もこの委員会で言いますけれども、緑のあるところに何で並木道が要るんだ。それから、分離帯ですよ。分離帯というのは、ある程度向こうが見えないと怖いんですね。相手が飛び出してくるとか、あるいは人が無理やり横断するとかというのがあるんですね。そういうことがやはり仕様に決められているわけですね。

それから、交通量に応じて、例えば本道に最低限というのがないんですね。ある程度、国が補助金をつけるのはこれと、よくマスコミに取り上げられていますが、そういうものがまかり通っているということなんで、やはり、その地方に合わせた仕様を十分考えていただいて、それを審査して認めていくという方向にしないと、いつまでたつても道路や橋や港湾とか、もう高いものしかつくらないというのが今の公共事業でございますから、その辺の仕様の見直しと技術の導入、これを進めていかなければいけないと思ふんです。

これはもう一度、門松さんですね、どういう方向に行くのかというのをちよつとお答えいただきたいと思ひます。

○門松政府参考人 平成九年度からコスト削減の努力を続けてまいりましたが、ことし、十五年度から平成十九年度までの五年間に、コスト構造改革と称しまして、さらなるコスト削減に努めるということになっておりますが、その中の大きな分

野でございます、今先生御指摘の、性能をもう一回見直そう、地域の実情等を踏まえて、一律のルールで決まっているからその仕様ですべてやるということじゃなくて、その地域で何が求められているか、ユーザーに何が求められているか、そういうものを考えて、自由度を持たせて、性能を規定して設計しているんじゃないか、そういう部分が大宗を占めておりまして、先生御指摘のとおりの方で工事発注をやつてまいりたいというふうに考えております。

○玉置委員 ちよつと、今大臣がおられないので、ほかの問題を先にやります。

総合交通体系ということをよく言われますけれども、総合交通体系というのは、空港も道路も鉄道もみんなつづけることが総合交通体系なのか、あるいは、地域需要によつて制限をしてその効率を高めていくのが交通体系なのかというのが、どうも、今までの国土交通の事業のやり方を見ていてよくわからなくなつておりまして、その辺をもう一回明確にしたいだきたいと思ひます。金井政統統括官。

○金井政府参考人 交通体系につきましては、これは各交通機関の競争と利用者の自由な選択を反映して形成される、このようなことが原則でございますが、その整備に当たりましては、交通機関、それぞれ特性がございます、その特性を生かし、かつ、交通機関相互の連携が十分に図られた効率的なものとするのが重要であると考えておるところでございます。

このため、国土交通省といたしましては、国土計画の中で、陸海空の交通体系整備の基本目標などにつきまして包括的な計画を策定しておるところでございます。また、道路、空港など九つの事業分野別計画を一本化したしました社会資本整備重点計画におきましては、事業横断的な重点目標を設定いたしましたして、事業間の連携を強化するなどによりまして、交通関係インフラを含みます社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進することとしておるところでございます。

○玉置委員 石川航空局長にお伺いします。

先般、能登空港が開港された。地元の皆さん方が協力をして七便を確保しようということで当初計画ができたらしいんですが、実際には、今一日一便しか飛んでいないということなんですけれども、この辺は、我々からすると、地域の人たちが、要するにいい話しじゃない、ところが、実際にはなかなかそういう話は成り立たないということだと思ふんですよ。

これは、空港によくある問題だと思ふんですけれども、その辺を見てやはり、例えば地元要望や地元の計画をうのみにした計画だけじゃなくて、ちゃんとした精査される基準があつて、それで空港開設をするとか便数を決めるとかいうような話になると思ふんですが、能登空港が題材になつて、ちよつとうちのメンバーも何人かいますけれども、実際は、地域にとつてはそれは確かにうれしいことかもしれないけれども、また赤字がふえるということですね。

私たちは、決して、国全体の利益から考えるとプラスにはいかないというふうに思ふんですが、空港開設と便数を決めるときにどういうことを考へてやつておられるのか、基準、そして今回の能登空港についてはどういうふうな思つておられるか、お聞きしたいと思ひます。

○石川政府参考人 最初に、空港の需要予測の件でございますけれども、実は、平成十三年五月に総務省から勧告がございました。これは、御指摘のように、実は、平成元年から十年度までに整備を行つた空港の中で、幾つかの空港が利用実績が予想需要予測を下回っているというふうな御指摘を受けたわけでありまして、そういうことがございまして、私も国土交通省では、同年の十二月に今後の需要予測の実施に關して、予想精度を一層高めるといふことを目的として留意すべき事項といふことを定めまして、これを地方公共団体に通知しております。

あわせまして、私も国土交通省としては、平成十五年四月に、新たに空港新設あるいは既存空港

の滑走路延長等の事業の採択をする際の指針として、私もとしても指針を定めまして、先ほどの留意事項、さらには航空路線の開通等の見通しがあるかどうか等々について基準を明示し、これに基づいて判断をしようというふうにしております。

なお、御存じのとおりでございますが、新規空港の建設につきましては、平成十三年六月に、私も国土交通省における公共事業改革への取り組みということで、今後、地方空港の新設は離島空港を除き抑制するというふうにもしてあります。

なお、能登空港につきましては、地元のさまざまな御協力も得て、便数は当初よりも少ないかもしれませんが、予想された搭乗率ということでありまして、地元でも大変喜ばれております。

以上でございます。

○玉置委員 済みません。ちよつと予定が狂いまして、あと五分しかないそうですから、大臣にお聞きします。

先ほどからコスト削減の話が出ていますが、コストを削減すると、予算が圧縮されて、結局、自分たちのやりたいことができなくなるといふことと、それから、コストを削減したところが減らされるということですね。このことがやはりコスト削減をしない大きな要因になっているのではないかと。これを改善しない限り、やはりコスト削減というのはなかなか進まないと思ふんですね。だから、今みたいにならぬ話になつてしまふんですね。

そうじゃなくて、でこぼこがあつてしかるべきで、技術力とか価格の交渉とか、そういうことがやはり大きなメリットを上げるわけですから、コスト削減をした人について、その部署について、その仕事について、どうやってインセンティブを与えるかということ、これをぜひ考えていただきたい。

それから、もう一つは、公共事業が計画をされ、着手をされましたけれども、なかなか進まない。特にダムなんかそうですね。道路もそうですね。

途中で、長々とかかった結果、そうなるし。それから、例えば鉄道の方で、整備新幹線がありますね。これなんか、やると決めたから早くやれというのが私の意見でございます、お金は国が持てばいいんだ。

少なくとも、これからできていくところは間違いなく全部不採算ですよ。そして、在来線まで不採算になるというふうなことを平気でやろうとするんですから、これはもう政治決着しかないわけですから、それを受けて鉄道事業者が、はい、わかりましたと言われないんですから。だから、いわゆる下物については国が責任を持つという姿勢をはつきりして、やはり整備新幹線をやると決めたら早くやるということが非常に大事かと思ひます。

これはなぜかといふと、長年お金をかけてやつた結果、運営に大変大きな影響を及ぼすといふこととございまして、その一番悪い例が、東京近郊になります。東葉高速鉄道というのがございまして、西船橋から東葉勝田台、いわゆる八千代市、その先まで行つてるところなんですけれども、わずか十六キロぐらいのところ、二千八百億ぐらいかかつてきた、それで今十万人以上毎日乗られている、それでも採算がとれないという結果が出てしまつていふんです。

そういうことを考えますと、本当に早く決着して、安い費用で済むようにするといふことと、やはり資金繰りについて国が面倒見るといふことですね。これをやらない限り、幾らこういふ、十万人も人が乗る鉄道というのはなかなか見当たらないんですけれども、それでも採算がとれないといふのは、これは、営業外損益、営業外の費用というのが非常にネックになつてしまつていふこととなんです。ですから、この辺の考え方をまづよく考えてほしい。

それから、事業が途中でなかなか進まなくなつて、当初の目的を達しなくなつてしまつていふことも多々ありますし、当初見込まれたよりこれは金がかかるというのもあるだろう。それ

から、やはり地元住民の反対というのもあるというところで、撤退をしなければいけないというのがたくさんあります。だけれども、例えば今の撤退では、撤退した途端に、今まで出したお金を返せとかいうような話になってきて、それも嫌だからやめられないということなんです、そういう中途半端なことが非常にたくさんあります。

ですから、撤退の仕組みというのをちゃんとつくって、ある程度かかってだめだったら引き揚げる、それで違うことをやるんだということをやるぐらいの臨機応変な対応ができるような国土交通省にしたい、こういうふうに思うわけでございます。

私の時間がもう終わりでございますから、いつの間にか。人の時間、全体の時間だったんです、間違っていましたので、長い間と思いがら見ていたんですけれども。

そういう意味で、今申し上げた点についてちよつと答弁をいただいて、終わりたいと思えます。よろしくお願ひします。

○石原国務大臣 ただいま、大まかにおつしやられました三つの御指摘があったと思ひます。

すなわち、業者がコスト削減のインセンティブがないこと、コストをやった者が逆に損しちゃうみたいな、そういうものに対して対処をしていかなければならないという御指摘が第一点。二点目は、公共投資を行うならばやはり早期に完成をして、私の解釈としては、取れるものの元はちゃんとしっかり取れよ、それが二点目。三

点目は、東葉高速鉄道の例を出されて、いわゆる都市圏の鉄道整備のあり方について何かいい知恵を絞れ、上下分離というものもありますけれども、それ以外のものも考えろという御指摘だったと思ひます。

一点目は、もうまさに同意見でございます、先ほど統括官からも御答弁をさせていただいたように、そういうインセンティブで努力をしたところ、それが報われるみたいな、すなわちその部分は会社の収益になるような、そういう方法をやっております。

ます。まだまだ未熟でございますが、こういうものも練度を高めていくということが必要だと思ひますし、あと公共投資全体、整備新幹線を例に出されて言ったわけでございますが、真に効果があるものはやっていくというのが基本的な考え方だと思ひます。

整備新幹線についても、その収支採算性やあるいは投資効果なども検討しておりますし、例えば九州新幹線等々が今度三月十三日に西鹿児島から新八代まで行きます、あと数年かかってまた福岡まで出ますと、航空会社の方とお話をさせていただくと、いよいよ大きな競争相手がある、すなわち、お客さんがそちらにシフトするんじゃないかと航空会社が考えるぐらいなものですから、これも後段の質問の中にあつたように、早期にできないと、あそこの間だけではペイをしないということではもう委員の御指摘のとおりだと思ひます。ですから、やはり投資効果のあるものは早くやっていく。

都市鉄道の新しい整備の仕方については、今研究中でございますので、またこのような委員会の席で局長の方から詳しく御答弁をさせていただきますと思ひます。

○玉置委員 終わります。

○赤羽委員長 奥村展三君。

○奥村委員 民主党の奥村でございます。先輩の玉置委員また岩國委員の流れをいただきまして、同僚議員のお許しもいただいて、石原大臣に、先日の予算委員会に続いて、道路問題についてまた質問させていただきますので、よろしくお願ひをいたします。

ちよつとこのたびの衆議院選挙の前でありましたけれども、道路公団の藤井総裁の解任、更迭、いろいろな話が出ておりました。当時、幻の財務諸表問題とかいうことが報道されておりましたし、扇大臣は、いや、それが正しいんだ、どうもないんだと言って、ある意味では擁護されているように思ひました。しかし、組閣があつて石原大臣になられた途端に解任というようなことが出て

きました、えつというように私もびっくりしておりますけれども、国民の皆さんが、本当にこれは一体どうなっているんだろう、民営化民営化、小泉さんが、総理みずからが改革をしていく改革をしていくという流れの中に郵政の民営化あるいは道路公団の民営化ということが叫ばれているけれども、この人は人間的に薄情な人だなというように思ひをされている人も中にはあつたように私は感じました。

このことにつきましては、昨年の十一月二十五日の選挙後の予算委員会におきまして、我が党の山岡賢次議員が石原大臣にお聞きになつておりました。そのときに、頭文字のアルファベットが出たとか出ないとか、いや、それを出してみたら大臣がどんなふうに思うだろうと駆け引きをしたとか、そして、具体的に名前のあるところまで言っているのに大臣はわからぬのかとかマスコミの流れの中に藤井さんが言つてみたり、何かわけのわからぬことがいろいろ挙げられておりますし、また一方では、実名が挙がつたとか言つておられました。私はなぜここでこのことをお聞きするかというと、いよいよ道路公団の民営化の問題の法案がいろいろ出てきて、今、与党あるいは政府の中でお考えになつて、後ほどお聞きをいたしますけれども、持ち株がどうだとかいうような話が出ています、本当に国民の皆さんが、道路公団民営化、ああよかったな、そして、先ほどの岩國委員のお話にもありましたように、それぞれの地域の道路が、九千三百四十二キロ云々の話もありますけれども、やはり民営化したメリット、そういうものを期待していると思ひます。国民はそこを目を向けていると思ひます。国民は私はずつと聞いてきたものですから、思つてお聞きをしたい。

本日に藤井総裁が具体的にアルファベットを口に出されたのかどうか。そしてまた、大臣とのやりとりの中で本当に実名を挙げたと述べておられたんですが、事実がどうなのか、この点についてまずお聞きをいたしたいというふうに思ひます。

○石原国務大臣 公団の民営化のメリットの話は十分にお話をさせていただきましたことができるんでございますが、藤井前総裁の解任処分に係る御質問に對しましては、委員も御承知のことだと思ひますが、現在、処分を取り消しを求める行政訴訟が係争中でございます、かくいう私が被告でございますので、立ち入ったお答えをすることはぜひ差し控えていただきたいと思います。

○奥村委員 確かにそのことも私も仄聞はいたしております、そのとおりだと思ひますが、やはり、もう一つすっきりしないような形で物事が進んできた、そして人道的にもいろいろ醸し出しているというのを考えますと、本当に一日も早く、道路民営化の問題を考えると、我々もすつきりさせていただきたいという思いで質問をしたわけでありました。

その点につきましては、今係争中である、被告人だからという話でありますけれども、訴えられているというところでありますけれども、そこはこれからもしっかり議論をしていかなければならないというふうに思ひます。

そこで、委員長、お願ひなんです、ぜひ藤井前総裁を当委員会に参考人として招致を求めたいと思ひます。よろしくお願ひいたしたいというふうに思ひます。

んですが、そのコスト削減、具体的な根拠というのはどういふところにあるんですか。お聞かせをいただきたいというふうに思います。

○佐藤政府参考人 具体的にお話も多少させていた

だくべく、私の方から御説明申し上げます。
基本的には、先ほどもちょっと申し上げましたが、平成十六年以降で、整備計画が出ているものの中で未供用のもの、これが約二千キロござい

ます。この二千キロにつきましては、それぞれの整備計画が何度かにわたって出ておるわけでござい
ますが、その整備計画上の事業費を事業費として計上させていたと約二千兆円でありまし
た、こういうことでございました。

これを、平成十五年の三月二十五日にコスト削減計画なるものを出させていたで、これで約二割、四兆円のコスト削減を行う。さらに、国と地方の負担で直轄方式という形で、目安約三兆円の切りかえを行う。それに、昨年末、基本的枠組みを政府・与党で十二月二十二日にお決めいただいたときに、二・五兆円、いろいろな手段で有料道路事業費をカットする。こうしたことで、トータルいたしますと、約二十兆円の残事業費が約十・五兆円、おおむね半減、有料道路事業の対象事業費は半減、こういう形になったわけでござ

います。
例えば四兆円のコスト削減、これは、昨年の三月二十五日に、まず方針として、可能性はある、こういうことでしっかりと踏まえた上で、約二割、四兆円のコスト削減を図る、こう出させていたでいて、具体的にいろいろコストを積み上げた。
その内容としては、例えばインターチェンジ、これはトランペット形とかハーフトランペットとか、インターチェンジはそういうものが多いわけ

でも三十億円ぐらいには削減できる、二五%削減できる、こんなことでござい。あるいはまた、ジャンクションの構造形式なんかもそれに準じたもので削減する、こういう形で工夫しよう。

さらには、トンネルの掘削に關しまして施工方法をいろいろ見直ししようということ、日本の場合にはNATM工法ということ、世界的にも極めて先進的な工法でこれまでもやってきたわけでございますが、これもさらに、換気施設等を含めてコスト削減を図っていく。

それから、六車線のトンネルの一部の四車線化、こうしたことなどを行うことによりまして、全部積み上げて、おおむね四兆円削減できるであ

ろう。
これを三月の二十五日に出させていたで、実際問題として個別路線ごとに詳細な積算を行った上で、半年以上かかったわけでござい。九カ月ほどかかりまして、十二月二十五日には、これを全部路線別に張りつけて、コスト削減のための整備計画の変更、こういうことで出させていたでいたわけでござい。

さらに、有料道路事業対象はさらなる二・五兆円のコスト削減を図る。これにつきましては、例えば、民営化で、サービスエリア、パーキングエリアなどの負担区分、これは見直しが可能でありましうし、契約方式の見直し、こういう点も民営化によってかなり期待できる部分があるであ

ろう。
例えば一例を申し上げますと、ネゴシエーション方式というように、一たん入札して一番安いところが契約するわけですが、その場合にでも、さらに個別にいろいろその工種を見ていきますと、ほかの会社ならもう少し安くできるところがありますよというように、工種別に少しずつ交渉して安くする。こんなことも民営化すれば可能になるということで、一部、今、公団時代にモデル的に試行も始めたところ、ござい。が、そうした契約方式の見直しなども含めて、さらに、大規模な改築事業の削減であるとか、こうしたことを総合的にやって、そしてこの有料道路

事業対象二・五兆円のコスト削減というものを達成しよう、こういうことであります。

逆に申し上げますと、公団、会社時代を通じて十・五兆円、こういうことでござい。今度新しく会社が発足して、またその場合には、さらに、直轄方式で行う部分というものも公共団体と相談しながら、もう少しふえようかと思っておりますが、全体の整理といたしまして、有料道路事業の対象事業費としては、今度の整備計画をかせさせていたとすれば、有料道路事業対象分十・五兆円以内で各路線別にまた張りつけて御審議をいただく、こういうことになろうかと思っております。

○奥村委員 もっと早くそういうことに気がつければ公共事業も有効に、そしてまた優先順位をつけていけばむだな税金を使わなくても済むのです。が、今後そういうことをやられるということは一つの理があるというように理解をしておきたいと思

います。
先ほど岩國委員からも質問の中にありましたけれども、結局、考えてみれば、これは規格を変更して十・五兆円に削減する、本当にびつくりするような数字が出てくるわけであります。

それと、これも私もわからないのですけれども、今の段階で建設費のコスト削減、今申し上げて、いろいろ決定していくわけなんです、やはり民営化がみずから判断して、これはコストダウンだとかいろいろ今の規格だとか、本当はする話ではないのか、これは答弁要りませんが、そんな思いをいたしております。

そうした流れの中に、今回法案を出されようとして与党の中でいろいろ申し合わせを、よく報道されておる中で最も問題と私が思うのは、民営化が建設を拒否した、これはもうからないからやめておきますよということがあったとしても、建設をやりなさい、あるいは、地方の皆さんの意見があるから、例の建設、道路族なんかが強制してこれを何とかやれと言われたときにはこの仕組みは生きてくるというふうに思っています。正当な理

由がないと社会資本整備委員会等が判断を下していく流れになると思うんですけれども、これで建設は強行できるのかどうか。これが第一点なんです。

そして、四十五年間で債務を完済していくということが言われているんですが、これをまず法律で明記されるのかどうか。そして、不採算路線となった場合の責任はだれが負われるのか。ここがちょっと私はわからないので、お聞きをいたしたいというふうに思います。

こうした流れの中にこれまでのいろいろな償還計画があったわけなんですけれども、今回の新たな計画とはどういふところが違うのか。ちよつとこの点についてお伺いをいたしたいというふうに思

います。
○石原国務大臣 まず、後段の御質問でござい。ま、この四十五年後の債務の完済についてお話をさせていたで、お聞きをいたして、先ほどの、この前の奥村委員の意見の開陳で、公団でもできたんじゃないか、そういう御指摘もあつたように聞かされたわけでござい。けれども、従来の公団方式による整備というものはやはり大きな問題があつたんだと私は思っています。

返済期限の順送りや、あるいは、これもよく問題になりますけれども、採算性の合わない路線も大きなプールで建設する、いわゆる建設の歯どめがかからない。

当然、公団という組織でいきますと、この前に議論をいただいたコスト論ですね、建設コストを下げていく、あるいは管理コストを下げていくという動機づけが働かないので、削減努力が結果として不十分であつたというように批判があるんだと思

います。
そのために、民営化という荒療治を行うことによりまして、この積もり積もった積年の課題を根本的に見直すことが不可欠であると認識をいたして、この大改革を前提とした、総理のお言葉で言いますところの戦後初めての抜本的改革に取り組んでいるということなんです。

そこで、御質問でありますところの、今後発生するであろう債務が四十五年以内に返せるのか、どうするのかというお話でございますが、具体的には、債務につきましては、今後新規に発生するものも含めまして、すべて民営化後に、平成十七年度中に民営化したしますので、四十五年以内に完済する、その旨を法律案の中で明記する方向で現在検討させていただいております。

加えまして、これも先ほど来御議論が出ておりますように、九三二の議論の中で出るんですけれども、事業評価を徹底的に七十路線やりまして、このうちの五路線というものを、五区間ですか、抜本的見直し区間と設定いたしました。この抜本的見直し区間は今の計画のままでは絶対事業をやらないという区間でございまして、コストの削減やあるいは新直轄方式の導入、また、分割することによりまして会社間の競争を導入することによって、サービスやあるいはコスト意識の向上や、地域ごとに特性がやはりあると思うんです、その地域に応じたサービスの提供を行っていくような体制というものをつくっていくということとにさせていただきます。この御懸念に十分に対応していただくわけではございません。

ですから、四十五年、委員の御懸念に十分にこたえていくものを今準備させていただいております。

それで、二番目の御質問は、最初に御質問になられた点のお答えになるかと思うんですが、いけれども、いわゆる仕掛かり品、今議論になっております整備区間の仕掛かり品の道路について、会社がやりたくないという、押しつけるのか押しつけないのか、押しつけるんだつたらまた際限なく道路をつくり続けることになるんじゃないかという御批判がある点でございます。

この問題につきましては、現在事業中の区間については、国が、Jは三つに分割いたしますので、その区間を所管する会社と協議をするということになっております。これはあくまで協議でございますので、両者の合意が成り立たない限り、協議は相成り立たないことにはならないと思っております。

その結果、協議が調わない場合は、国は、仮に事業中の区間がAという会社のところにあるとしても、残りのB、Cという会社に対して、A社がつくらないと言っているんですが、条件を今度はもう少し、当然、交渉事でございまして、A社の条件よりもいい条件を国は提示することになると思うんですけれども、こういう条件でつくりませんか、こう、複数協議に移行するわけでございまして。

会社が国との協議が調わない場合は、国は、会社がこうこうという理由で、例えば会社の経営に悪影響を与えとか、そういうような理由が考えられるんですけれども、そういう理由について、第三者であるところの社会資本整備審議会の意見を聞くわけでございまして。

その結果、正当な理由があると認められる場合には、国土交通大臣は、当該区間の整備をその会社に負わせることはできません。これによりまして実質的な会社の拒否権を認めていると御理解いただきたいと思います。

したがって、会社の示す理由が合理的な正当である限り、国すなわち国土交通大臣は、建設を強要するということはありません。

そしてまた、債務が本当に返済できなくなってしまうという懸念もあると思うんですが、可能かどうかを、これまた国の機関を使ってチェックいたします。したがって、指定において、債務返済が滞るというような事態は想定しないということと今回の仕組みを仕込んでいただいていると御理解をいただきたいと思っております。

【委員長退席、高木（陽）委員長代理着席】
○奥村委員 これはやはり、大臣、法律にしっかりと明記をされるわけですね。

そして、そんなことにはならないということなんです、その点が非常に不安に思ったものから聞かれました。そういうことにならないように、私どもが生きていければあれですけれども、多分生きていないと思っておりますから、四十

五年先のことであります。

そこで、ちょっと違う観点からお聞きをもう一つしておきたいと思うんですが、以前に、我が党の前原議員の質問に石原大臣が答弁をなされておるんですが、通行料に利潤を含めないのは税金を取らないためだということと、言われておるんです。これは先ほど玉置委員の方からも出ておりました、国鉄改革やいろいろな民営化がずっとやられてきたときに、当分の間、税の優遇がいろいろ、そのときそのときにやられてまいりました。この間も大臣に予算委員会でお聞きをいたしましたように、サービスエリアやパーキングエリア、こういうところのファミリー企業の問題はともかくとして、いろいろ利益を上げていくわけですから、そういうようなところをしっかりと切り離して、そして、メインの事業で利潤が出ない企業があるかもしれないけれども、やはり民間会社で利潤を求めないという目的としないというのがあるのかどうか、ちょっとそこらも一うひとつ私にはわからない。そして、通行料に利潤を含めないとおっしゃったんですが、こういうこともやはり法律で明記されるんですか。ちょっとその点について伺いたします。

○石原国務大臣 この点については若干不足する部分があったかなという気もするんですが、税を取らないとか取るとかいう話は、いわゆる法人税、固定資産税について、特に固定資産税についてどういう優遇措置が考えられるのかという観点から実はお話をさせていただいたものでございまして。

これは機構と会社と二つあるんだと思っております。機構は独法、すなわち独立行政法人として設立するものでありますから、当然、ここは債務の確実な返済ということを最大の念頭に置いて仕事をします。機構がもうけても、結局、債務の返済というところで、利潤という概念は念頭にないんだと思っております。

また、会社についても、本業、高速道路を車が何台通って何はみない、そういうものには利潤を含めない。その趣旨は、委員御指摘のとおり、民営化関係法案に明記する方向で現在検討をさせていただいております。

その一方で、委員の率直な疑問というのは、経営努力によってある程度の管理コストを削減した、建設コストを削減したということの減った部分、建設コストが会社の業績に反映されなければこれまた民間会社でもない、やはり、これはプラス利益のときとマイナス利益と両方あると思うので、けれども、反映される仕組みというものを現在検討しております。これも法案で明示させていただいて、ぜひ、委員の非常に重要な御指摘でございますので、議論をしていただければと思っております。

そして、後段は私が予算委員会でも説明した話の繰り返しになるかもしれないんですが、会社としては、本業であるところの道路料金収入から利益を得られなくても、サービスエリア、パーキングエリア、関連事業があるわけですね。調べてみたら、この関連事業は、現在でも三千五百億円程度あるわけです。

そして、有料道路事業、すなわち車が何台走って何はという世界と関連事業の一体化による相乗効果というものはあると思っております。それは、逆説的ですが、ファミリー企業に内部留保がたまっているということからも明らかでありますように、関連している。

ですから、独占的使用権というものを、サービスエリア、パーキングエリアに関して言いますと三つの会社は持つわけでございまして、では、サービスエリアの利用をふやさないと自分の収益にはならないから、どうやってサービスエリアの利用をふやそうということを企業は考えるわけですか。サービスエリアというのは、御存じのとおり、高速道路からつながっていますから、高速道路を通じてくれる人が、車が何台走って何はの方がふえれば、会社はさらに、ああこんなに来てくれた、では料金下げましょうというサービスの向

上に努めるとしています。

一方で、それを利用する側のユーザーは、サービスエリアやあるいはサービスエリア内に付随する周りの地域が、もちろん、都市計画等々でサービスエリアの周りに工業団地をつくらうとか、あるいはショッピングモールをつくらうとか、いろいろな計画があるし、現にそういう計画でうまくいっているところもあるわけです。

そうしますと、附帯業務であるところの仕事の効果が上がってくる。言葉をかえまして、魅力が上がってくれば会社は関連事業の活性化の努力を行う、何というんですし、相関関係、これは逆さもあると思うんですけれども、相関関係というのは必ず働くと思っております。

そういうことが働くことによりまして、しかも、調べてみましたら、一応、サービスエリア、パーキングエリアは、公共に資するという財団がもとで管理しておりますので、例えば、変な話なんですけれども、カレーライスを一杯五百円以上で売っちゃいけないとか、いろいろなことがあります。それでも三千五百億円売り上げているわけですので、有料道路事業ではなくて関連事業で利潤を出すという仕組みであっても、私は、民営化しても、独占的使用権、管理する権限も与えられているわけですので、十分意味のあるものではないか。

そんなものが日本にもないかなと思つてちよつと探してみましたが、有楽町の一歩よく当たると言われている宝くじを売っているところの横の商店街、コリドー街というのがありますが、その上の道路というものは、外堀を埋めた、実は日本で最初の無料の高架線であるわけですので、これを経営している東京高速道路株式会社というものは、いわゆるコリドー街、高架下の商店の建物賃貸料で会社の収益を上げ、配当している。上物の道路の方の収入は、無料ですから一切ない。

こんな例もありますので、十分可能ではないかと考えております。

○奥村委員 次にお聞きをしようと思つておりましたけれども、もう答弁になって入つておるような雰囲気です。

この間もお聞きをしたファミリー企業なんだけれども、本当に、今カレーライスの五百円云々おっしゃいましたけれども、あるサービスエリアでそう売り上げをされますと、今のファミリー企業の流れでいきますと、売り上げの二〇%以上、多くは二三%ぐらいはピンはねされ、ピンはねと言つたらおかしいんですが、ごぼつと持つていかれる、本当に採算合いませんよという話を聞いているんです。

結局、私は、国民の道路料金、そして道路資産に依存して、今の三千八百億ですが、もつと超えていると思うんですよ、たくさんもっていると思うファミリー企業が、この間も、関連やらで百二十一社ぐらい、今八十六とかいろいろ言われていますけれども、考えてみますと、こういうときこそ、私は、民営化されるときにしっかりとこれは切り離して、民間活力、今大臣がおっしゃったように、みずから汗して頑張つて、本当に競争の中で生まれてくるような、ファミリー企業というよりも民間企業にどんなゆだねていく。そういうことをしなければ、先ほど道路局長も答弁なされたようなことが、コストを下げていくとか、そういうメリットが何にもなくなつてくるわけですね。

ですから、そういうものをきちとした機構なりいろいろなところからチェックしていく。さっきの、三つに分けて競争させていくんだとおっしゃったそういう流れもやはりこれからつくり出していかねばならないというように思いますし、こういうときこそしっかりとやっていただきたい。十七年度中にこのことがスタートするわけですから、しっかりとやっていただきたいということを申し添えておきたいと思つています。

最後になりますが、きょうの新聞にそれぞれたくさん載つておりますけれども、持ち株の話が出ております。

私の仄聞するところによりまして、政府の株保有は、総理が、できるだけ抑制すべきだということにきのう予算委員会でもおっしゃったようであります。会社の自主性を持たせるように石原大臣にも言つてやる、こういうような発言も出ておるんですが、大臣、このことについてどのように受けとめておられるか、お聞かせをいただきたいというように思っています。

○石原国務大臣 ただいまの御質問にお答えする前に、その前に委員が御指摘されましたファミリー企業の問題は大変重要な問題だと考えておりますし、ファミリー企業への公団からの社長、役員の下下りというものは全廃の方で処置するようにということと前副大臣のときから指示を出し、また、私が大臣になりましたら、同じような指示を継続させていただいております。

そんな中で、昨日、近藤総裁とお会いいたしましたら、近藤総裁もこの点については十分認識をされておられて、公団としても、民営化が目前に迫つてくるわけですので、この問題、整理をしつかりとしていく、そういうお話を総裁がされていたことを御報告させていただきたいと思つています。

そこで、御質問のいわゆる政府の新会社の株式保有についての件でございますけれども、法案を見ていただければわかると思うのですが、高速道路会社については、従来から公団への出資を行っている地方公共団体、政府もあるわけでございますので、一〇〇%出資による特殊会社として設立し、早期に上場できる条件を整えてその保有株式を売却するということは極めて重要である、総理も予算委員会でも昨日も御答弁をされていたと思つています。

それならば、どの程度政府による株式保有を行うべきなのかということでございますが、ここは、今さまざまな方面と調整を続けているところでございます。なぜさまざまな方々と調整、あるいは意見をいろいろ聞いているかと申しますと、これはもう委員お気づきのことだと思つていますが、

政府がその会社の株式保有義務を持つということ、一方で、会社の民間企業としての自主的な経営判断を、ある意味では、独占的に株を持つていくわけですから、あしろ、こうしろと言うことによつて経営判断を阻害するんじゃないかという批判がございます。

その一方で、民主党の皆様方の出されている高速道路の無料化という考えも、私どもの四十五年後に無料化するという考えも、高速道路は国民のものであるからという点においては同じ考えに立っている。すなわち、高速道路は高い公共性を持つていけるんだ。

さらに、そういうものを扱う会社の営業譲渡、今ではMアンドAというのは当たり前になつてきておりますし、かなり強制的な回収、買収等々も行われてきております。そんなときに、そういう行動に対して、会社の存立にかかわるような決議を阻止するには一定程度の安定株主というものが必要であるという考えも一方にあるわけでございます。

会社が設立された後も、今のこの二つの命題の解答となるべく、株式の一定割合の保有というものは必要だと考えております。

こういう観点を踏まえて、さらに、他の特殊会社、たくさんございますので、そういうものを参考にしながら法案提出までに最終的な詰めの作業をさせていただきまして、また決まりました場合には、当委員会等々で十分にその問題についても、これは大変重要な問題でございますので、御議論を賜ればと考えております。

〔高木陽委員長代理退席、委員長着席〕
○奥村委員 いずれにいたしましても、あらゆる問題は、国民の皆さんが納得をし、きちつと夢を持って歩んでいただけるような社会を実現するためにこの民営化だとかいろいろの問題、議論をさせていただいているわけでありまして、しっかりと目標を国民の皆さんに当ててお願いをしておきたいというように思っています。

ありがとうございます。

○赤羽委員長 高木陽介君。

○高木(陽)委員 公明党の高木陽介でございます。

大臣の所信に対する一般質疑ということで、公明党を代表して質問させていただきたいと思いますが、まず最初に、観光立国の問題について御質問申し上げます。

小泉内閣が発足以来、観光ということに力を入れようとして。政府を挙げて観光産業の一つの二十一世紀のリーディング産業に育てていこうということで、特に国土交通省が中心となりましてこの政策を進めており、さらに、昨年度の予算から観光の予算というものがつき始めまして、いよいよ本格的な観光の問題について取り組んでいる。

現在五百万人の訪日外国人を二〇一〇年までに倍増しようという計画、これは、実は公明党も与党の一つとして、しっかりとこの観光問題に取り組んでいこうということで、党を挙げてやらせていただいております。特に昨年の衆議院選挙、公明党のマニフェストの中にも観光問題を幾つか取り上げまして、実は観光担当大臣の任命ということもマニフェストに掲げていたところ、これは選挙の前の九月の第二次小泉内閣の発足の段階で既に実現をさせていただきまして、石原国土交通大臣が観光担当大臣として任命をされました。さらに、政府が掲げている一千万の訪日外国人の達成ということも、公明党としてマニフェストとして掲げさせていただいております。

そういった中にありまして、特にここ数年、九・一一のテロがあり、そしてアフガンの戦争があり、さらに昨年はSARSという、訪日外国人をふやそうという流れに水を差すような出来事が幾つかございました。そういった中であって、訪日をする外国人の観光客というのがなかなか目に見えてふえていないという現実があるのではないかと思いますけれども、やはりこれは、政府が掲げた、二〇一〇年までに倍増する、一千万人の外国人に日本を訪れてもらう、これは大きな目標でもあり、達成しなければいけない課題であ

ると思います。

そういった中にありまして、大臣といたしまして、この倍増のための課題は一体何なのか、そこをお聞かせ願いたいと思います。

○石原国務大臣 ただいまの高木委員の御指摘のとおり、昨年はSARSとかございまして、特にアジアの観光客の方に大勢おいでいただかないと、日本の地理的要件からいっても二〇一〇年に倍増するということはできないんですけれども、かなり低迷しまして、どうなることかと心配をしておりましたが、後半は何か爆発的に伸びまして、これもビジット・ジャパン・キャンペーンも一定の寄与をしたんじゃないかなと思っております。

そんな中で、ワールドカップの日韓共催があった二〇〇二年をもしかしらばくじやないかというところまで来たということは、喜ばしいことだと思えます。しかし、それでも五百四十万人。まだ先は遠いというような感じがいたします。

昨年の七月には、これまでは国土交通省だけでございましたけれども、関係府省と連絡を十分にとらせていただきました。観光立国行動計画、これは高木委員も御議論に御参加いただいて御貢献された計画でございますけれども、政府全体で初めてこの問題に取り組んでいこうという体制が整ったわけでございます。

そして、委員の御質問にお答えするいいサジェスチョンを下さるような会議が、今月の十八日に総理官邸で開かれました。中国、韓国、香港、あるいはアメリカ、フランス、イギリス、イタリア、スペインといったような、いわゆる観光客が何千万人も訪れる国の大使の皆様をお招きしまして、観光だけは内政干渉大いに結構というようなお話も出まして、いろいろな御意見をちょうだいしました。

そんな中で、私、印象に残った話が二、三あるんですけれども、やはり、ビジット・ジャパン・キャンペーンといっておきながら、日本にこうい

う魅力のある観光地がある、あるいは観光の施設があるというようなことのPRがまだまだヨーロッパ等々では足りないんじゃないかといったような御意見。あるいはビザの問題、これは外務省、法務省と今密接に連絡をとらせていただいておりますけれども、入国手続が少しかたいんじゃないか。あるいは、安くなったとはいえ、まだまだ日本を旅行する費用、コストが高いんじゃないか、こんな話が出たわけでございます。

これは、どれもこれももつとだなということでございます。すぐに解決できる問題もたくさんありますので、今問題を整理させていただきまして、来年度に入ったらすぐにこれが実施できるように、改善策に取り組ませていただいております。

あともう一つ、非常にびっくりした話は、これはお会いすることはなかったんですが、昨年の秋でございますか、イタリアで日本ツアーというのをローマで募集したんだそうです。そうしましたら、ローマからですとなかなか時間、距離も遠いわけですけれども、七百人応募があつて、ジャンボ機二機で日本にきた。ただ、コストを下げるためにイタリアから四泊六日だったということでございますけれども、ローマっ子はばかり七百人来て、大変喜んで帰られた。

やはりコストを考えると、遠いヨーロッパの地からも、私どもがヨーロッパに出かけると同じようにお客様においでいただく。こういうことはしっかりとこれから取り組んでいかなければならぬ問題であると考えておりますし、各国の大使からいただいた問題点あるいは改良すべき点というものはすぐにもできますので、しっかりと取り組ませていただきたいと思います。

○高木(陽)委員 今大臣の方からお話がございます課題、幾つかございましたけれども、ビザの拡大ということが一つ大きな問題かなと思うんです。

ビジット・ジャパン・キャンペーンということ、中国、韓国、香港、台湾そしてアメリカ、こ

の五カ国・地域、ここをしっかりと重点的に日本に呼び寄せよう、こういった角度を持っていないから、その中でも一番可能性がある、市場として拡大できそうなのは、やはり中国ではないかと思うんですね。

中国の昨年の出国数というのが何か二千万人を突破しているという話を伺いまして、現在、中国が海外旅行できるのは団体旅行ということで、日本も、北京、上海、広東省、この三地域に限ってビザを発給している。ただ、昨年の七月ですと、中国の観光大臣が、江蘇省や浙江省などの五地域、いわゆる沿岸地域、今、中国はかなり発展しております。先日、私も公明党の訪中団で中国に行かせていただいてその発展ぶりを目の当たりにするとともに、向こうの政府、国家指導者、いろいろとお会いする中で、やはり日本との交流というのをかなり望んでいた。そういった観点から、やはりこのビザの拡大というのがかなり大きな課題となってくるであろうというふうにも思います。

その上で、今大臣がお話がありましたように、外務省、法務省等と連携をとりながら、政府挙げてこの問題を解決しようとしていっているとありましたけれども、現実どのような状況になっているのか、まず外務省から伺いたいと思います。

○鹿取政府参考人 今先生から御指摘のありました、対象地域の拡大についてでございます。これは、御指摘のとおり、関係省庁と調整して、その後また中国側とも協議したいと考えております。具体的にどのよう拡大していくかについては、現時点においてはまだ我々の方も考えが固まっております。

外務省といたしましても、外国人観光客の訪日促進、日中間の人的交流促進の観点から、中国国民訪日団体観光の拡大に前向きに取り組んでいきたいとは考えております。ただ、具体的に、今の段階では、どのように拡大していくかについてはまだ固まっております。

○高木(陽)委員 では、続いて法務省からもお伺

いをしたいと思っています。

特にいろいろな治安の問題等々、きょうは警察庁を呼んでいないですけれども、そこら辺のところでも水際でとめなきゃいけないという発想がかなりあるというふうに向ってありますけれども、そこら辺のところでのこのビザの拡大の関係、お伺いしたいと思っています。

○増田政府参考人 お尋ねの中国国民訪日団体観光旅行は、中国との人的交流を増進させ、日中双方の民間レベルでの相互理解を深めることに大いに役立っていると考えております。

他方、我が国においては、不法入国、不法滞在の問題等もございます。委員からお尋ねのありましたとおり、団体観光旅行で現に失踪者を出しているというようなこともございます。

そういったこともありますので、入国管理局といたしましては、そういった事情も踏まえまして、関係省庁とも十分協議し、必要な対策をとりつつ、順次査証発給対象地域の拡大について検討してまいりたいと考えているところでございます。

○高木(陽)委員 特に、失踪者がいて、それが不法滞在、そしてまた治安等々いろいろ問題があるということ、これは理解をするんですけれども、やはり、そういう問題が出たからといってすべて水際でとめてしまうと、これはもう一向に進展はしないわけですね。だからこそ交渉があるわけです。中国の方と、例えばそういう人々を出国させないでもらいたい、それは当然申し入れていっていると思うんですけれども、このところのルールをもっと厳密にする、そうすればもっと自由に来られるようになるわけですから、そこら辺のところの交渉事ですけれども、今お話を伺いすると、努力はしているとは思いますが、やはりお役所的な堂々めぐりで、なかなか解決しない。

このままでいきますと、小泉総理が去年初めで、通常国会、施政方針演説で観光に触れたわけですね。総理がやろうと言っている。これに関して、現実、現場はなかなか大変なんです、こう

いう話で一向に進まなかったら、それは政治として成り立たないと思うんですね。そこら辺のところ、外務省、法務省、しっかりとやっていただきたいと思ひますし、国交省の方も、このビザの問題、しっかりと対応していただきたいと思ひますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、料金の問題も大臣が触れられました。

実は、中国から欧州に行く場合には一万元ぐらい、日本も大体それぐらいじゃないかと言われている中で、お隣、韓国に中国から行く場合に三千元ぐらいのツアーがあるという。やはり安い方の人が集まるというのは、市場原理、当然のことです。そういつた中で、この料金の問題への対策、もちろんこれは民間がやることであると思ひますけれども、国交省としてどのような対策があるのか、お伺いしたいと思ひます。

○澤井政府参考人 ただいま三千元というお話がございましたけれども、現在中国で販売されております旅行商品の価格をざっと見てみますと、例えば中国から韓国向け五日間のツアーで約五万円前後というものが多くございまして。これに對して、中国から日本向けの五日間のツアーでは七万円から十万円、さらに十万円を超えるもの、かなりばらつきがございまして。そういうことでありますけれども、比較すれば、比較的高い状況にあると思ひます。

こうした中で中国からのお客様をふやしていくためには、一方で、価格に見合った、高いなら高いなりにそれだけの値打ちがあるなどという旅行商品をつくる。その前提として、日本各地の魅力をさらに高めていくという努力は要すると思ひます。ただ、他方で、旅行価格をできるだけ下げたい努力も必要だと思ひます。

ビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部におきましては、いろいろな検討をしておりますけれども、その中で、訪日旅行者のニーズに合わせまして、ある意味では旅行商品の選択の幅を広げる、高くていい方にはそれにふさわしいもの、

また、安い方がいいという方にそういうものを選べる、そういう選択の幅を広げるための検討を行いたいと思ひます。

現在でも、一例を申しますと、観光カリスマに選定されているある旅館の経営者でございまして、この旅館では、食事をとるかどうかということをお客様の選択に任せておりまして、食事は要らない、近くで食べる、そこは紹介するというようなシステムをとっておられると聞いておりますが、そういう場合には一泊五千元という相当安い料金で宿泊できるサービスの提供をしております。これが外国の方に大変好評を博しております。

外国人を中心としたお客様で、その旅館の稼働率は年間平均で九割を超えているという例もあります。

このような、やはり私も役人の頭では考えられないような民間の非常な創意工夫というものも大いに参考にしながら、御指摘の点についてさらに戦略的な議論をしていきたいと思ひます。

○高木(陽)委員 今、澤井局長が例を挙げていただきましたけれども、そういった格好な例、こういうのをひとつとつとつうまく宣伝したり、それこそビジット・ジャパン・キャンペーンの一つの流れの中に入れてながらそういう選択肢をふやしていただくということ、これも努力いただきたいと思ひます。

ビジット・ジャパン・キャンペーンで予算がつきまして、海外向けのCM、これに小泉総理が登場している。これについて、日本の方々は余り見られていないと思うんですけれども、どの国でどの程度放映されているのか、この現状をお伺いしたいと思ひます。

○澤井政府参考人 小泉総理大臣がビジット・ジャパン・キャンペーンをPRするビデオにつきましては、まず、成田空港ほか三空港、成田、羽田、関空、福岡空港で放映しております。また、航空会社、外国の会社も含めまして二十社以上の国際線の機内で放映しております。

海外におきましては、韓国のテレビ会社三社につきまして、来月、三月六日から二十九日の間、合計で二百一十一本、韓国語で放映する予定でございまして。また、アメリカでは、CNNテレビを通じて、三月一日から二十八日の間、合計百四本を放映することになっております。

さらに、石原大臣が中国語で訪日促進を働きかけるビデオを作成いたしました。本年一月初めには上海で旅行博がございまして、そのオープニングで放映をいたしました。このビデオにつきまして、今後、英語及び韓国語でもつくってPRをしていきたいと考えております。

○高木(陽)委員 やはり宣伝というのは必要なんですけれども、今局長の方からもお話があった、韓国のバージョンができてきた。ただ、最初、英語と日本語、特に成田とか羽田とか、もう来ているわけですから。来てもらうために見てもらうというそこら辺の発想からいきますと、現地の方で放映されるような形をもつととらなきゃいけないのかなというのがある。

石原大臣が中国語でという話がございましたけれども、やはりターゲットとなるのはアジアではないのか。どうしても、海外という英語圏、欧米、そういった発想がまだまだあるのかな。でも、倍増計画をやるためには絶対にアジアの方々に来ていただくかなきゃいけない。そういった意味では、韓国語で、または中国語で、そういった観点をしっかりと持っていたきたいというのを主張させていただきます。

さらに、この映像を私も一回見せていただきましたけれども、富士山とか舞子さん、歌舞伎、新幹線、日本を象徴するといふんですけれども、どうしてもこういう発想といふのは、これもお役所的なかな。例えば韓国なんかはアニメ、アメリカもそうなんですけれども、日本のアニメですか、皆さん方の発想ではなかなか出てこないものもはやっていっているところもしっかりと認識をしていただきたいというふうに申し上げておきます。

続きまして、バリアフリーについて質問させていただきます。

交通バリアフリー法、公明党も主張をさせていただきまして、平成十二年に成立をして、その後、特に公共交通の駅で続々とバリアフリー化されていますけれども、現状どのようなになっているのか、お伺いをしたいと思います。

○丸山政府参考人 ただいま先生御指摘のとおり、十二年にバリアフリー法が成立をいたしました、鉄道事業者でございましてか地方公共団体、関係者、バリアフリーの努力をしてまいりました。

国、国土交通省といたしまして、財政上の措置などをとるによりまして、鉄道駅などのバリアフリーを進めてきたところでございます。

それで、バリアフリーの目的は、一日当たり利用者が五千人を超える駅について段差を解消する、こういう目標になっているわけでございますが、現在、段差がなくなった、いわゆるバリアフリー基準にかなう駅は三九％ということになっております。

これをどういうふうに評価するかということでございますが、平成十二年末で二九％でありました。平成十三年末は三三％ということで四ポイント上がった。それから、平成十三年から十四年度末は一年で六ポイント上がっているということとで、一定の成果を上げているというふうに言っているのではないかと考えております。

ちなみに、完全に段差の解消には至っておりませんが、エレベーターなりエスカレーターがあるというものについて見ますと、エレベーターの設置率は五二％、エスカレーターは六七％ということで、徐々にバリアフリー化に向けて進んでいるというふうに私は評価しております。

○高木陽委員 今、五千人以上の駅で、平成十二年ですか、一〇〇％を目指そうということをやっておりますし、また、公明党もそのようにマニフェストでも掲げさせていただいておりますけれども、やはり今、公共事業というのはずっと予

算が削られていく、こういう流れの中にあつて、このバリアフリー化という問題は、本当にこれらの少子高齢社会の中にあつて重要な施策であると思うんです。

そういった中で、ことしの平成十六年度予算は、この交通バリアフリーの予算は昨年度より増額をさせていただいていると思うんですが、この辺の意識をもっと高める中でやっていると、本当にこれは一〇〇％達成できるのかな、そういったちよつと不安感を覚えておりますけれども、そのところを大臣としてどのようにお考えか、お伺いしたいと思います。

○石原国務大臣 ただいま高木委員が御指摘されましたように、今、地下鉄の駅なんかでは、民家を借りたりしてエレベーターをつけるなど、設置面積が非常に少ないところでも努力をしておりますが、それが本当にすべて乗降客五千人以上のところであるのか。二十二年の来る前に再検証して一〇〇％を目指しませんと、そこに段差がある限りは越えられないわけですから、取り組んでいかなければならないと思っております。

公共事業全体で三・二％のマイナスという大変厳しい十六年度予算を作成させていただいておりますけれども、バリアフリーに関しては、前年度比一割アップの七十九億円を計上している。必要なところには、めり張りでございますので、しっかりとつけていかなければならないと思っております。委員御指摘の点も十分クリアするように、鉄道駅等のバリアフリー化の目標達成のために全力を尽くしてまいりたいと考えております。

○高木(陽)委員 バリアフリーを進めるということにしましては、与党、野党関係なく皆さん賛成すると思うんです。こういったものは本当に全会派挙げてしっかりとバックアップをしていかなければいけないと思ひますし、ぜひとも野党の皆様方もよろしくお願ひしたいと思います。

その上で、交通バリアフリー法ができたことによりまして、各自自治体で基本構想をつくる、こ

うふうになつていったと思うんですが、きのう資料をいただいたんですけれども、現在、思ったほどできていないのかな。五千人以上の旅客施設を持つ市町村でバリアフリーの基本構想をつくるという話なんですけれども、現在、五百六十五自治体が対象となつていて、中々二百二十。これは、できていないのか、できていないのかという評価はなかなか難しいんですが、その中でも特に、私も大臣も東京が地元でございますから、東京の自治体はかなりおくれおる。

例えば二十三区でございますと、北区、千代田区、杉並区、大臣の地元ですか、あと、多摩の三十市町村の方では、羽村市、武蔵野市、八王子市、三鷹市。特に東京というのは、人口がこれだけ多い、人口だけではなくて人が集まってくる、だからこそ、自治体での基本構想、バリアフリー化というののに関して積極的に取り組まなければいけないと思ひます。

その一方で、ほかの自治体がなかなか頑張っている中で、東京また首都圏、なかなか進んでいない。こういう実態を見ますと、本当にこのバリアフリーの基本構想計画はどうなつていっているんだろうか、こういうふうに思ひますが、そのところをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○澤井政府参考人 ただいま御指摘のように、五千人以上の旅客施設を持つ市町村五百六十五、一応これは母集団であります。実は、それ以外の市町村でもこの基本構想をつくっているところがありまして、それを含めまして、市町村の数で百十五、構想の数で二百二十、こうなつております。

なお、まだまだというお話がございましたが、法律が制定されてから三年ぐらゐの間の経年変化を見ますと、最初の平成十三年度は十五市町村でした。ところが、十四年度には四十七、それから十五年、これまでに五十八市町村が策定しております。かなりペースが上がってきたのではないかと思ひます。

我々の方でも、この策定促進の観点から、いろいろな先進的な事例の紹介などをして普及してい

きたい。

それからまた、インセンティブということもあるかと思ひます。例えば、基本構想を策定して、その基本構想に即して事業計画をつくり、それに従つて実施される事業については、例えばエレベーターをつくるための建屋をつくるというような場合には、不動産取得税、固定資産税の特例措置などが働く仕掛けもございします。また、基本構想に定められた区画整理事業の中で事業をやる場合、保留地の確保についての特例もございします。

そんなようなことも含めまして進めていきたいというふうにも思つております。

○高木(陽)委員 これからさらに進めていただきたいんですが、実は、各自自治体によつて、そういうインセンティブがあるんだとか、こういった情報はまだまだ少ないんじゃないかなと思ひますね。

例えば私の多摩地域の地元なんかで、駅にエレベーター、エスカレーターを設置してもらいたいと地元が要望している。国も三分の一出しますから、これも準備をしている。東京の場合には、さらに東京都とそれぞれの地域の区市町村で折半です。六分の一。ただ、その地元自治体がないか、いや、お金がないんです。どうか、そういった部分で消極的になつてい、こういう部分もある。

今、構想をつくつて、それに基づいてやればというお話がありましたけれども、やはりそういうところを各自自治体にしっかりとまた伝えていっていただきたいと思ひます。これはそれぞれの地方運輸局のお仕事になると思ひますけれども、全自治体にやるというのはなかなか大変かもしれせんけれども、そういった細かいことがバリアフリー化を進めていく大きな流れとなつていくと思ひます。そういった意味では、ぜひともよろしくお願ひを申し上げたいと思ひます。

時間がやつてまいりまして、最後に一つ、住宅問題というところで話を伺ひたいと思ひます。

が、今、少子高齢化がどんどん進んでおります。その中で、特に今国会は年金改革ということで、年金問題について大きな議論をしていくという流れとなっておりまして、その中にある、今回の年金問題というのは、一体幾らもらえるのか、そして、給付だけじゃなくて負担は幾らか、こういった議論となっております。

しかしながら、少子高齢問題というのは、お金だけの問題じゃなくて、一体どういう生活ができるのか、その中で、やはり住宅という問題は大きいと思うんですね。そもそも、低所得者の方々は公営住宅という制度でしっかりとフォローしている、昭和三十年代、中堅所得層の方々は民間住宅がなかなか発達していないというところで公営住宅ができてまいりました。しかしながら、ここに来て大分民間も成熟してきたということで、昨年度、都市公団の法改正がございまして、独法になるというところで、ことしから独立行政法人となつてまいります。そういった流れの中で、民間市場中心の流れとなる。

しかしながら、持ち家、自宅を持っている人と賃貸に住んでいる人、これはやはり生活パターンが違いますし、その中で年金を同じ額だけもらっても、それがやはり大きな差となってくる。こういった問題も含めまして、今は、年金問題または高齢者の就労の問題ということで厚生労働省などですけれども、やはり住宅問題を、国交省住宅局だけで考えるのではなくて、そういう枠を超えて、大臣が閣内でリーダーシップを発揮していただく中で、住宅、特に高齢者の問題としてとらえていただきたいと思います。その点についてどのようにお考えか、お聞かせ願いたいと思います。

○松野政府参考人 お答えいたします。

御指摘のとおり、今後、高齢化がさらに進展していくと見込まれておりますが、こうした中から、当然持ち家もそうですが、持ち家のみならず、賃貸住宅に居住いたします高齢者の居住の安定を図ることも重要でございます。

そうした際に、当然、公共賃貸住宅のバリアフリー化の推進、あるいは、これは民間市場を十分に考慮してつくられた法律でございますが、高齢者居住法に基づきまして、高齢者向け優良賃貸住宅の供給促進をする、あるいは民間賃貸住宅で高齢者世帯の入居を拒まない賃貸住宅の登録・閲覧制度、それから、登録された住宅を対象とします家賃債務保証といった賃貸住宅市場の整備に力を入れていくところでございます。

また、御指摘のとおり、特に高齢者問題は福祉との連携というのが大変重要でございます。厚生労働省とも連携をいたしまして、公営住宅と、ライフサポートアドバイザー、LSAと言っておりますが、この方々による日常生活支援サービスをあわせて提供いたしますシルバーハウジング・プロジェクト、こういったものも推進しております。

また、公共賃貸住宅の整備あるいは再開発事業におきまして、デイサービスセンターなど社会福祉施設との一体的整備をさらに推進して取り組んでいるところでございます。

今後とも、関係省庁と連携をとりながら、高齢者の居住の安定のための施策を積極的に推進してまいりたいと考えております。

○高木(陽)委員 終わります。

○赤羽委員 穀田恵二君。

○穀田委員 私は、道路公団問題について質問いたします。

日本道路公団前総裁であった藤井治芳氏が、昨年、メディアに、インタビューで、日本道路公団の工事入札や人事などに絡んで、青木幹雄自民党参議院幹事長など政治家や秘書官から圧力、介入があったことを明らかにしています。これは、私は放置できないと思います。とりわけ、疑惑の解明なくして政官財癒着を正せない、そして、癒着や利権の構造を正すことなくして改革なし、これはこの間も、私、石原大臣とのやりとりでお話ししたところです。

そこで、実は、昨年十一月に質問主意書を私は

出しまして、小泉内閣として、藤井氏の指摘する疑惑について事実関係の徹底した説明を行う責任がある、このことでもうたしました。十二月に政府から回答をもらいましたが、疑惑は解明されず、一層深まったばかりでした。

したがって、きょうは、まず事実関係を丁寧に聞かせていただいて、そこから浮かび上がってくるものは何かということについて質問をしていきたいと思っております。

まず、道路公団の近藤総裁が指示し、公団内部で調査した報告文書が昨年十二月二日に提出された。これは、「平成十三年十二月時に工事発注手続を一時停止した工事に関わる経緯」という文書です。これを、我々は情報公開請求で手に入れました。この公団内部調査文書について具体的に尋ねします。

この文書では、二〇〇一年十二月六日に、十三件の工事を発注延期するという報道がされた、そして、十二月十日から発注延期の説明を関係自治体に始めています。

そこで、一つ、十二月十日から十二月十九日まで説明した十三の関係自治体はどこか。青木氏の地元、島根県内とその他十二県の関係自治体を、それぞれどこか、まずお答えください。

○金子参考人 お答えいたします。

十三件の工事の発注にかかわる経緯につきましては、自治体に説明を行ったところにつきましては、静岡県、島根県、斐川町、出雲市、高知県、宮城県、愛知県、名古屋、三重県、美濃市でございます。

以上でございます。

○穀田委員 同じ十二月の十日から十九日、議員や秘書、事務所関係の説明はどうか、お答えください。

○金子参考人 国会の先生方に説明いたしましたところは、竹下先生の事務所、青木先生の事務所、それから古賀先生、村岡先生、藤井先生、原田先生、栗原先生でございます。

○穀田委員 質問をよく聞いてから答えてほしい

ね。同じ期間に言うたでしょう、十二月の十日から十九日。今お話ししたのは二十日から二十七日の件じゃありませんか。ちゃんと質問を聞いてから答えて、分けて聞いているんだから。

では、十日から十九日については竹下、青木事務所の二つだけのことだよね。

では、青木議員から当時の藤井総裁に電話とある十二月二十日から二十七日まではどうか、そして、発注延期の説明を行った自治体と議員関係はどうか、特に、青木議員関係と他の議員はそれぞれ何回説明に行っているか、これをお聞きします。ちゃんと聞いてください。

○金子参考人 十二月二十日から二十七日におきまして、まず先生関係でございますけれども、青木事務所二回でございます。それから、その間に、自治体についてはございません。

以上でございます。

○穀田委員 では、時間がないから、資料を見てください。きょう、委員長並びに理事のお許しを得て、資料を出させていたございました。その資料を一応見ていただきたいと思います。

では、道路公団に聞きますが、私は、工事発注延期の説明の期間、しかも十二月二十日、いわば青木氏が怒りの電話をしたということから始まった区分、それから発注再開の説明というふうな形で、分けてつくらせていただきました。これに相違ないですね。

○金子参考人 このとおりでございます。

○穀田委員 そこで、皆さんにこれを見ていただきたいんですけれども、青木議員の地元、島根の自治体、それは、ここにありますように、県、斐川町、そして県議会の商工建設委員長、出雲市長というように、本当によく丁寧に説明しているんですね。

そして、工事発注再開の説明について見ていただきたいんです。一番右の方です。これを見ますと、記者発表が二十五日なんです。そして、その前の日に説明に、島根県、出雲、斐川、県議会商工委員長のところに行っておられる。自治体数

も、これを見たらわかるように、左側を見ましても、半分は減っている。青木氏関係は、合計しますと五回も説明している。そのほか、議員は、それぞれの地元というよりは、どちらかというと道路調査会のメンバーのところに、そして、高速道路建設推進議連の重立ったメンバーにやっているだけで、十二件にかかわる地元の議員事務所についてはどこも行っていないんです。

これから見るとおわかりいただけるように、いかに青木さんのところにきちんと説明しているか、そして、関係の自治体に本当に優遇して説明しているかというのはい目瞭然でしょう。だから私は言っているんです。これを優遇、特別扱いと言わず何と言うか。手厚いやり方だと思わないか。特別視しているということが事実じゃないか。そのことについてどうお答えになりますか。

○近藤参考人 委員にお答えをいたします。

高速道路の整備に関しては、いろいろな議論が各地でございまして。地域ごとに御心配をいただいたり御要望いただいたりしているわけでございしますが、そのような状況の中で、現地の支社あるいは関係者が、それぞれの必要性に応じて、その都度の判断で必要な説明を行ってきた、そのように聞いております。

○穀田委員 それは当たり前ですよ、その都度やっていると。問題は、これを見たら一目瞭然だろうと。だれが見たか、これ、皆さん、もう一度言うのをばかられるぐらい丁寧にやっていると。あれですか、各地で心配されているという人は、これは逆に言えば、ほかのところは心配なかったというんですか。そんなことを言ったらあきませんよ。ほかのところだって心配しているんです、そんなことを言うんだつたら。新聞だって全部出ていて、どこの地域だってそういう問題が、ひよつとしたらなくなるかもしれないと心配して当たり前じゃないですか。そういうことを言ったんだつたら、心配していない地域だと言えるんですか。言えないですよ、そんなこ

と。そんなことを言ったら罰が当たるんだよ。そう思わないか、あなた。そういう話なんですよ。これを見たらわかるように、各地元がどれほど苦労しておられるかという話については、それこそ支社長やいろいろな方が説明に行っているんですよ。そういう中でこういう特殊な例だと言っているんですよ。そこをきちんと見ないとあきません。

では、もう一つ別の角度から見たいと思うんです。

当時、藤井氏は、青木氏の圧力について国会では断言していないんです。そしてまた、四月の予算委員会だつたと思いますが、圧力を示すメモについての話が出たことがあります。その際にもこう答えているんですね。外に出すようなメモをつくった事実はない、こうしていったんです。ところが、その後、先ほど述べたマスメディアのインタビューに答えて、圧力があつたことを認めたんです。

そこで、私は、皆さんからいただいたこの内部文書、調査資料、これをずっと見てみたんです。そして、衆議院の予算委員会と同僚の議員が明らかにし、触れた藤井メモと検証してみたわけです。すると、まず第一に、十二月二十日を見てください、この資料でいいますと八分の四ページ、青木議員からJ日総裁に電話と一行目にありますね。というふうになつていて、当時喧伝された、青木議員から電話があつたということは、日にちも合っているわけですね。

そして二つ目に、同じ日に古賀道路調査会長からJ日理事に電話があつたという、これはマスメディアの資料では、また予算委員会等々では小笠原理事に電話があつたということについて、しかも十三件の工事見送りについての説明の要請があつた。この二つは完全にこの資料と一致するわけなんです。

そこで、国土交通省に聞きたいんです。この文書のその下、十二月二十一日、真ん中辺です。「国交省高速国道課長が入札取消件名リス

トを青木事務所へ持参・説明 なお、この際、J日理事・高速道路部長が随行」と書いているんです。もう少し下へ行きますと、十二月二十六日、「国交省高速国道課長からJ日高速道路部長への要請により、波多野秘書に補足説明。」とあります。これは事実ですか、国土交通省。

○佐藤政府参考人 事実が、これ全体という御質問でございますが、私どもが確認した事実を申し上げます。

二〇〇一年の十二月十九日に道路局の企画課長が……（穀田委員「二十一日と言つたでしょう、二十一日と二十六。前の方はいいんです、二十一日と二十六しか聞いていないんだから」と呼ぶ）そういう意味で申し上げますと、先生から質問主意書をいただきましたが、それ以外の事実もこういう形になりますので、これ自体の確認は、今の時点では、私ども自身は確認ができておりません。

○穀田委員 おかしな話じゃないですか。わからないということですか。

これは、近藤総裁が十二月十七日の記者会見でこう言っているんですよ。十二月三日午前中、国土交通大臣に調査結果を報告したと。これを報告しているんですよ。それで、大臣と二人でその内容をさらに精査したと。そして、新しい事実関係はない、違法性に係る事実は内容的にないということ意見が一致している、こう言っているんですよ。ということとは、少なくともこの事実を、この文書かどうかはそれは別として、こういう事実経過があつたというふうに、近藤総裁は一連の工事にかかわる経過として言っているわけですよ。

そうすると、国交省は、大臣が直接一つ一つ点検したかどうかは別として、ただ、これはさらに精査したとまで言っているわけですから、当然、国土交通省としてはこの内部文書について見ているわけですから、ああ、こんなの言つたのかという話を調べて当たり前じゃないですか。調べもう一度聞きます。わからないんですか。調べ

たんですか。

○佐藤政府参考人 膨大な時間の経過の中の議論であります。したがって、今先生がお話になつた点について、確認はいたしております。

○穀田委員 確認できないということ確認していないということは別じゃないですか。何を言っているんだ。そう思わない、あなた。不謹慎だよ、そんなもの。

いわゆる藤井メモでは、藤井氏は、特にここがなぜ大事かということをおきかえたいと思うんです、公団が直接青木事務所に説明するのはなく、国土交通省の指示で説明や資料提出を行うよう指示しているんです。このことは、今お話しした内部文書、十二月二十日、青木議員から総裁に電話があつた後、藤井総裁より、発注者としての立場を踏まえ、青木議員への対応は道路局の指示により行動することというのを言っているわけです。

これは、本来、公共事業への議員などの口きき並びに介入に対しては、議員などの行為に対するあつせん利得処罰法があり、〇二年には官製談合防止法などが、発注者側の様を正す意味で制定されております。

つまり、談合に結びつくような情報の説明を求められても説明しなくてもよいと考えられており、藤井氏が、今述べた、発注者の立場を踏まえとしていた事実は、やはり藤井メモで明らかにされた事実とびつたりするから、私はわざわざこれを聞いています。

だから、皆さんの話でいうと、確認もしていないと。わからないというじゃなくて確認もしていないと。まさに、確認しないといふ私は言いたいし、こうしてみると、先ほどの事実関係の点で確認できる一致点、それから、重要な内容をばらんでいる、いわばどうあるべきかという点で、わざわざ国土交通省をして行かせているというふうな道路公団は認定している。そういう文書からしても、流布されているいわば藤井メモなりそういうものが真実であるということのびつたり一致し

ているということの証明になるじゃありませんか。

私は、ここで改めて、この問題の解明を要求したいし、したがって、この真相究明のために、藤井氏をこの委員会に参考人として呼び出したい、このことを委員長に諮っていただきたいと思ひます。

○赤羽委員長 後刻、理事会で検討させていただきます。

○穀田委員 今私がずっと述べましたけれども、青木氏の関係者をほかよりも優遇し、特別な計らいをしている。メディアでも連載されていて、この間も毎日新聞から出ましたけれども、こんなふうに言っています。「予算編成の前、公団技官トップの理事や技師長が、工事計画表を竹下事務所に持参、お墨付きを得ていた」「その計画を元に、技師長は大手ゼネコンに天下った技官OBに工事の大枠を割り当て、さらに中堅ゼネコンへ割り振られる。個々の政治家が介入するのは、公団支社で発注する段階から」との証言を報道しています。

かつて、竹下事務所の役割がこうしたところにあつたとすれば、今回公団がとつた不可解な行動も理解できる。なるほどな、こういう疑惑や疑念が生まれるわけです。私は、こういふところ国民が、実際、事実上の圧力だとか、そういう癒着だとかを感じていると思うんですね。

大臣は、この辺は疑問に感じませんか。一言だけお答えいただきたいと思ひます。

○石原国務大臣 この資料は、公団側と国交省の間で事実関係を詳細に合せて、時系列を追って作成されたものではないという事は御理解いただきたいと思ひます。そんな中で今委員の御指摘が出てきたんだというふうに聞かせていただいております。

○穀田委員 それは通用しませんよ。

お二人でつくったかどうかという話は私はしてないんですよ。これは、少なくとも、こういう内容に基づいて、重要な問題で、前総裁を更

迭される、その経過を通じて一連の問題があつた、したがって、新総裁はその事実を掌握し、その事実に基づいて報告をし精査したという話をしているから、知っているだろうと言つたんですよ。

しかも、そういった内容が、政治家が介在しているという一つの大きな問題になっている。私はイニシアルの問題をあれこれ言っているんじゃないんですよ。そういう問題がある、癒着があるんじゃないか。そして、そういうものについてはつきりせなアカンよという話をしているんですよ。

そこで、ではもう一つだけ言いますと、さらに、青木氏と公団工事受注企業との癒着の問題は、この間、新聞その他でも明らかになつています。受注企業からの政治献金について、例えば仙経山トンネルの周辺、山陰自動車道雲出雲線の工事のうち、工事を落した四企業とその関連会社は九八年から〇二年の五年間に献金した総額は一億六千万にも上つています。そのうち、フクダという企業は、資本金が四千五百万円、売上高が五十億円ですが、五年間で三千六十万円も献金し、関連を含めると六千万円を超えます。

問題は、この額なんです。例えば、ゼネコン業界で大手と言われる鹿島、これは一兆四千五百億円の売り上げで、同じ五年間で言えば、何と、献金は七千六百万円なんです。ですから、この率がどれほど高いかというのをわかりただけだと思うんですよ。

したがって、この山陰自動車道というものが、いわば、次の二ページ目の資料を見ていただきたいんですが、国交省の事業評価というのにはCランクなんです。だから、地元では、高速道路よりも国道九号線の拡幅とかバイパスの拡充を望む声が圧倒的に多いということが言われています。ですから、こういう問題を見たときにでも、私は、政治家と受注企業の癒着関係を断ち切ることがとても大事だということを指摘しておきたいと思ひます。

もう一つだけ聞きます。今度は、私が主意書で

出しました飯島総理秘書官の問題です。

藤井氏は、片桐という人物の人事をめぐって、昨年七、八月ごろ、飯島秘書官から、片桐を絶対左遷させるなとか、片桐は処分するななどと電話があつたと述べていた。そこで、「飯島氏から数回にわたり、直接、藤井氏に人事に関する電話がかけられていたとされるが、その事実関係はどうか。」という事を私は質問主意書で出しました。そうしたら、答弁書では、飯島秘書官が「お尋ねにある内容の電話をかけた事実はない。」と回答がありました。

そこで、公団総裁に聞きますが、総裁が指示した内部調査では、飯島氏から二回、藤井前総裁に電話があつたとありますけれども、それは間違いありません。

○近藤参考人 私が内部関係者から聞き取り調査した結果では、飯島氏からと思われる電話が二回ほどあつた、そのように承知をしております。

○穀田委員 あなたの報告では、「相手方の名前が、電話終了後、飯島秘書官からだったと総裁から告げられて、知つた。」と書いています。それ余りあやふやに言わずに、そう言っているんだから、きちんと言わなアカンよ。

そこで、大臣、一言だけ。質問主意書に対する答弁書では「電話をかけた事実はない。」と言っているんですけれども、それだと虚偽答弁ということになりますか。その一点だけ。

○石原国務大臣 総裁も今御答弁されたように、飯島秘書官と思われる人物から二回電話があつたという報告を受けたと総裁は申しております。私が近藤総裁からこの件につきましてお話を聞かせていただいたときは、飯島秘書官と名乗った電話が道路公団にあつたという事は報告を受けました、そのような報告を私は受けたわけでござい

ていますということについては、らしきものというふうに言っているんですけれども、この文書はこう言っているんですね。あなたのところの報告書ですよ。出しましたよ、皆さんのお手元に。こ

う言っているんですよ。「飯島秘書官から藤井前総裁への接触は電話による二回のみで。」「秘書官からと思われる。」なんて書いてないですよ。書いてないですね。書いてませんよ、こんなこと。だから、そういう話をしちゃだめですよ。しかも、相手の方の、受けた藤井氏は、飯島氏から人事に関する電話があつたと言っています。

大臣は、事実関係を確認しますと、私何度も指摘しているように、総裁とお二人で公団の調査報告を精査し、問題はない、新しい事実関係はない、違法性に係る事実は内容的にないということ意見は一致しているということを記者会見で総裁は述べています。

しかし、この調査報告を見ても、もう一つの方です。私が今述べた「飯島秘書官関係調査結果」ですけれども、では、逆に、今度は別の角度から聞きますけれども、この調査報告を見ても、どのような内容であつたのか、第三者の目から見てもわからないんです、これは。にもかかわらず問題はなかつた根拠は、では、どこにあるんですか。これは総裁にちよつとお聞きしましょう。

○近藤参考人 この件につきまして私が申し上げているのは、違法性を疑うに至る情報は存在しなかつたということでございます。

○穀田委員 違法性に係る情報は存在しなかつたという判断の根拠は何かと私は聞いています。ですが、お述べにならないから。

この点でも、要するにどういう内容なのかというところがこれにはないんですよ。どんな内容が話し合われたかということについては、相手の方は言っているんですよ。だから、そういう意味でいいますと、どうしてそれがわかるのか。電話を受けた本人である藤井氏が言っていることと、電話をかけた飯島氏が言っていることが真つ向から違っている。

ちなみに聞きますけれども、あなたのところは、飯島氏にこの事実を聞いたんですか。

○近藤参考人 私がヒアリングを行いましたのは、公団内の役員でございまして。飯島氏は、私の権限の及ぶ範囲の外におられる方でございまして。聞き取り調査はいたしておりません。

○赤羽委員長 穀田君、質疑の持ち時間が終了していますので、御協力をよろしくお願いいたします。

○穀田委員 はい、わかりました。

ですから、皆さんおわかりでしょう。権限外だとか何とか言って、それで違法性がないと言っている。こんなことが許されるかと私は思うんです。

したがしまして、委員長に要望します。電話をかけた飯島氏を当委員会の参考人として招致していただきたい、このことを要求して、要望して、私の質問を終わります。

○赤羽委員長 その点もあわせて理事会でお諮りをさせていただきます。

○赤羽委員長 次に、内閣提出、奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣石原伸晃君。

奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○石原国務大臣 ただいま議題となりました奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

奄美群島及び小笠原諸島につきましては、それぞれ、昭和二十八年、昭和四十三年の本土復帰以来、これまで国の特別措置及び関係地方公共団体

や島民の方々の不断の努力により、基礎条件の改善とその振興開発を着実に実施し、各般にわたる相応の成果を上げてまいったところでございまして。

しかしながら、両地域は、本土から隔絶した外海に位置しているなど、厳しい地理的、自然的特性等の特殊事情による不利性を抱え、なお本土との間に経済面、生活面での諸格差が存しており、これらを克服するとともに、これまで不利性としてとらえられてきた特性を優位性として伸ばし、あわせて地元の発意と創意工夫を生かしていくことによつて、両地域の自立的な発展を促進していくことが求められております。

この法律案は、このような趣旨を踏まえ、それぞれの法律の有効期限を五年間延長し、従来国が定めていた両地域における振興開発計画を、国の定める基本方針に基づき鹿児島県または東京都が定めることとするなどの改正を行うとともに、独立行政法人奄美群島振興開発基金を設立するものです。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、それぞれの法目的に自立的発展に資することを規定するとともに、国は、両地域の地理的及び自然的特性を生かし、その魅力の増進に資する振興開発を図らるべきことを基本理念とする基本方針を定め、また、鹿児島県または東京都は、当該基本方針に基づき、市町村の案をできる限り反映させつつ、それぞれの振興開発計画を定めることとしております。

第二に、両地域の振興開発を図るに当たって必要な配慮規定等を設けることとしております。

第三に、奄美群島振興開発基金を解散して、新たに独立行政法人奄美群島振興開発基金を設立することとしております。

第四に、法律の有効期限をそれぞれ平成二十一年三月三十一日まで五年間延長することとしております。

その他、これらに関連いたしましたして、所要の規定

定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由です。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○赤羽委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

午後六時散会

奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の一部を改正する法律案

奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の一部を改正する法律案

奄美群島振興開発特別措置法の一部改正

第一条 奄美群島振興開発特別措置法(昭和二十九年法律第百八十九号)の一部を次のように改正する。

題名の次に次の目次及び章名を付する。

目次

第一章 総則(第一条)

第二章 奄美群島振興開発計画等(第二条―第六条の十二)

第三章 奄美群島振興開発審議会(第七条―第八条)

第四章 独立行政法人奄美群島振興開発基金(第九条―第十三条)

第五節 総則(第九条―第十三条)

第六節 役員及び職員(第十四条―第十六条)

業務等(第十七条―第二十一条)

雑則(第二十二條―第二十七條)

罰則(第二十九條・第三十條)

本方針に基づき「もつて」の下に「奄美群島の自立的発展並びにその」を加え、同条の次に次の章名を付する。

第二章 奄美群島振興開発計画等(基本方針)

第二条 国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣は、奄美群島の振興開発を図るため、奄美群島振興開発基本方針(以下「基本方針」という。)を定めるものとする。

基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 奄美群島の振興開発の意義及び方向に関する事項

二 地域の特性に即した農林水産業、商業等の産業の振興開発に関する基本的な事項

三 観光の開発に関する基本的な事項

四 道路、港湾、空港等の交通施設及び通信施設の整備その他の奄美群島以外の本邦の地域と奄美群島及び奄美群島内の交通通信の確保に関する基本的な事項

五 生活環境の整備に関する基本的な事項

六 保健衛生の向上に関する基本的な事項

七 高齢者の福祉その他の福祉の増進に関する基本的な事項

八 医療の確保等に関する基本的な事項

九 防災及び国土保全に係る施設の整備に関する基本的な事項

十 自然環境の保全及び公害の防止に関する基本的な事項

十一 教育及び文化の振興に関する基本的な事項

十二 国内及び国外の地域との交流の促進に関する基本的な事項

十三 奄美群島の振興開発に寄与する人材の育成に関する基本的な事項

十四 前各号に掲げるもののほか、奄美群島の振興開発に関する基本的な事項

基本方針は、奄美群島が我が国の自然環境

の保全、海洋資源の利用等に重要な役割を担っていることにかんがみ、奄美群島の地理的及び自然的特性を生かし、その魅力の増進に資するような振興開発が図られるべきことを基本理念として定めるものとする。

4 基本方針は、平成十六年度を初年度として五箇年を目標として達成されるような内容のものでなければならない。

5 国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、奄美群島振興開発審議会の議を経るとともに、関係行政機関の長に協議しなければならない。

6 国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

7 前二項の規定は、基本方針の変更について準用する。

(振興開発計画)
第三条 鹿児島県は、基本方針に基づき、奄美群島振興開発計画(以下「振興開発計画」という。)を定めなければならない。

2 振興開発計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 地域の特性に即した農林水産業、商工業等の産業の振興開発に関する事項

二 観光の開発に関する事項

三 道路、港湾、空港等の交通施設及び通信施設の整備その他の奄美群島以外の本邦の地域と奄美群島及び奄美群島内の交通通信の確保に関する事項

四 生活環境の整備に関する事項
五 保健衛生の向上に関する事項
六 高齢者の福祉その他の福祉の増進に関する事項
七 医療の確保等に関する事項
八 防災及び国土保全に係る施設の整備に関する事項
九 自然環境の保全及び公害の防止に関する事項

事項

十 教育及び文化の振興に関する事項
十一 国内及び国外の地域との交流の促進に関する事項

十二 奄美群島の振興開発に寄与する人材の育成に関する事項

十三 前各号に掲げるもののほか、奄美群島の振興開発に必要事項

3 振興開発計画は、奄美群島内の島ごとの地理的及び自然的特性、人口及び産業の集積の状況その他の特性に応じた振興開発が図られるよう定めるものとする。

4 振興開発計画は、平成十六年度を初年度として五箇年を目標として達成されるような内容のものでなければならない。

5 鹿児島県は、振興開発計画を定めようとするときは、あらかじめ、奄美群島内の市町村に対し、当該市町村に係る振興開発計画の案を作成し、同県に提出するよう求めなければならない。この場合において、当該求めを受けた市町村は、単独又は共同してその案を作成し、及び提出することができる。

6 鹿児島県は、前項の案の提出を受けたときは、振興開発計画を定めるに当たっては、当該案の内容をできる限り反映させるよう努めるものとする。

7 鹿児島県は、振興開発計画を定めようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣に協議し、その同意を得なければならない。この場合において、国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣は、同意をしようとするときは、関係行政機関の長に協議しなければならない。

8 鹿児島県は、振興開発計画が前項の同意を得たときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

9 第五項から前項までの規定は、振興開発計画の変更について準用する。

第六條の三の見出しを「(医療の確保等)」に

改め、同条第一項中「鹿児島県知事」を「鹿児島県」に改め、同項第五号中「協力体制」の下に「(救急医療用の機器を装備したヘリコプター等により患者を輸送し、かつ、その輸送中に医療を行う体制を含む。第七項において同じ。)」を加え、同条第三項中「看護師」の下に「(第七項において「医師等」という。)」を加え、同条に次の一項を加える。

7 国及び地方公共団体は、奄美群島内の無医地区以外の地区において医療の提供に支障が生じている場合には、必要な医師等の確保、定期的な巡回診療、医療機関の協力体制の整備等により当該地区における医療の充実が図られるよう適切な配慮をするものとする。

第六條の九中「において製造の事業」の下に「、観光関連農林水産物販売業(奄美群島において生産された農林水産物又は当該農林水産物を原料若しくは材料として製造、加工若しくは調理したものや店舗において主に奄美群島以外の地域の者に販売することを目的とする事業をいう。以下この条において同じ。)」を、「製造の事業」の下に「又は観光関連農林水産物販売業」を加え、同条を第六條の十二とする。

第六條の八を第六條の九とし、同条の次に次の二条を加える。

(地域間交流の促進)
第六條の十 国及び地方公共団体は、奄美群島には優れた自然の風景地が存すること、国外の地域と近接していること等の特性があることにかんがみ、国民の奄美群島に対する理解と関心を深めるとともに、奄美群島の活性化に資するため、奄美群島と国内及び国外の地域との交流の促進について適切な配慮をするものとする。

(人材の育成)
第六條の十一 国及び地方公共団体は、地域における創意工夫を生かしつつ、奄美群島の魅力の増進に資する振興開発を図るため、その担い手となる人材の育成について適切な配慮

をするものとする。

第六條の七を第六條の八とし、第六條の六を第六條の七とする。

第六條の五中「向上」の下に「、産業の振興、医療及び教育の充実」を、「円滑化及び」の下に「高度情報通信ネットワークその他の」を加え、同条を第六條の六とし、第六條の四の次に次の一条を加える。

(農林水産業の振興)
第六條の五 国及び地方公共団体は、奄美群島の特性に即した農林水産業の振興を図るため、生産基盤の強化、地域特産物の開発並びに流通及び消費の増進並びに観光業との連携の推進について適切な配慮をするものとする。

第七條の前に次の章名を付する。

第三章 奄美群島振興開発審議会
第八條の次に次の章名及び節名を付する。

第四章 独立行政法人奄美群島振興開発基金

第一節 総則
第九條及び第十條を次のように改める。

(目的)
第九條 独立行政法人奄美群島振興開発基金の名称、目的、業務の範囲等に関する事項については、この章の定めるところによる。

(名称)
第十條 この法律及び独立行政法人通則法(平成十一年法律第百三十三号。以下「通則法」という。)の定めるところにより設立される通則法第二條第一項に規定する独立行政法人の名称は、独立行政法人奄美群島振興開発基金とする。

第十條の二から第十條の六までを削る。

第十一條中「の外」を「のほか」に改め、同条を第二十八條とし、第十條の次に次の三條、三節及び章名を加える。

(基金の目的)
第十一條 独立行政法人奄美群島振興開発基金

(以下「基金」という。)は、振興開発計画に基づく事業に必要な資金を供給すること等により、一般の金融機関が行う金融を補充し、又は奨励することを目的とする。

(事務所)
第十二条 基金は、主たる事務所を奄美群島に置く。

(資本金)
第十三条 基金の資本金は、奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の一部を改正する法律(平成十六年法律第 号)附則第六条第六項の規定により政府及び地方公共団体から出資があつたものとされた金額の合計額とする。

2 基金は、必要があるときは、主務大臣の認可を受けて、その資本金を増加することができる。

3 政府及び地方公共団体は、前項の規定により基金がその資本金を増加するときは、基金に出資することができる。

第二節 役員及び職員

(役員)

第十四条 基金に、役員として、その長である理事長及び監事二人を置く。

2 基金に、役員として、理事一人を置くことができる。

(理事の職務及び権限等)

第十五条 理事は、理事長の定めるところにより、理事長を補佐して基金の業務を掌理する。

2 通則法第十九条第二項の個別法で定める役員は、理事とする。ただし、理事が置かれていないときは、監事とする。

3 前項ただし書の場合において、通則法第十九条第二項の規定により理事長の職務を代理し又はその職務を行う監事は、その間、監事の職務を行つてはならない。

(役員の任期)

第十六条 役員の任期は、二年とする。

第三節 業務等

(業務の範囲)

第十七条 基金は、第十一条の目的を達成するため、次の業務を行う。

一 奄美群島において振興開発計画に基づく事業を行う者又は奄美群島に住所若しくは居所を有する者が金融機関に対して負担する債務の保証を行うこと。

二 奄美群島において振興開発計画に基づく事業を行う中小規模の事業者(次号に規定する事業者を除く。)で銀行その他の金融機関から資金の融通を受けることを困難とするものに対する小口の事業資金の貸付けを行うこと。

三 奄美群島において振興開発計画に基づく事業(奄美群島における産業の振興開発のために必要な事業として政令で定めるものに限る。)を行う事業者に対する事業資金の貸付けを行うこと。

四 前三号の業務に附帯する業務を行うこと。

(業務の委託)

第十八条 基金は、業務方法書で定めるところにより、前条第一号から第三号までに掲げる業務(債務の保証の決定又は貸付けの決定を除く。)及びこれらに附帯する業務の一部を政令で定める金融機関(債権の回収に係るものにあつては、政令で定める金融機関及び債権管理回収業に関する特別措置法(平成十年法律第二百六号)第二条第三項に規定する債権回収会社)に委託することができる。

2 基金は、業務方法書で定めるところにより、前条第二号及び第三号に規定する事業資金の貸付けに関する調査事務の一部を地方公共団体に委託することができる。

(利益及び損失の処理の特例等)
第十九条 基金における通則法第四十四条第一項ただし書の規定の適用については、同項ただし書中「第三項の規定により同項の使途に充てる場合」とあるのは、「政令で定めるところにより計算した額を国庫及び基金に出資した地方公共団体に納付する場合又は第三項の規定により同項の使途に充てる場合」とする。

2 前項の規定により読み替えられた通則法第四十四条第一項ただし書の納付金の納付に關し必要な事項は、政令で定める。

(長期借入金及び奄美群島振興開発債券)
第二十条 基金は、第十七条第二号及び第三号に掲げる業務に必要な費用に充てるため、主務大臣の認可を受けて、長期借入金をし、又は奄美群島振興開発債券(以下「債券」という。)を発行することができる。

2 主務大臣は、前項の規定による認可をしうとするときは、あらかじめ、主務省の独立行政法人評価委員会の意見を聴かなければならない。

3 第一項の規定による債券の債権者は、基金の財産について他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

4 前項の先取特権の順位は、民法(明治二十九年法律第八十九号)の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

5 基金は、主務大臣の認可を受けて、債券の発行の事務の全部又は一部を銀行又は信託会社に委託することができる。

6 商法(明治三十二年法律第四十八号)第三百九条、第三百十号及び第三百十一号の規定は、前項の規定により委託を受けた銀行又は信託会社について準用する。

7 前各項に規定するもののほか、債券に關し必要な事項は、政令で定める。

(償還計画)

第二十一条 基金は、毎事業年度、長期借入金及び債券の償還計画を立てて、主務大臣の認可を受けなければならない。

2 主務大臣は、前項の規定による認可をしうとするときは、あらかじめ、主務省の独立

行政法人評価委員会の意見を聴かなければならない。

第四節 雑則

(報告及び検査)

第二十二条 主務大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、基金から業務の委託を受けた者(以下「受託者」という。)に対し、その委託を受けた業務に關し報告をさせ、又はその職員に、受託者の事務所に入り、その委託を受けた業務に關し業務の状況若しくは帳簿、書類その他の必要な物件を検査させることができる。

2 通則法第六十四条第二項及び第三項の規定は、前項の立入検査について準用する。

(主務大臣等)

第二十三条 この章及び第六章並びに基金に係る通則法における主務大臣は、国土交通大臣及び財務大臣とする。

2 前条第一項及び基金に係る通則法第六十四条第一項に規定する主務大臣の権限は、国土交通大臣又は財務大臣がそれぞれ単独に行使することを妨げない。

3 この章及び基金に係る通則法における主務省は、国土交通省及び財務省とする。

4 基金に係る通則法における主務省令は、主務大臣の発する命令とする。

(鹿児島県が処理する事務)

第二十四条 この章及び基金に係る通則法の規定に基づく主務大臣の権限に属する事務の一部は、政令で定めるところにより、鹿児島県知事が行うこととすることができる。

(国家公務員共済組合法の適用に関する特例)

第二十五条 基金の役員及び職員は、国家公務員共済組合法(昭和三十三年法律第二百二十八号)の規定の適用については、同法第二条第一項第一号に規定する職員には該当しないものとする。この場合において必要な事項は、政令で定める。

(国家公務員宿舎法の適用除外)

第二十六条 国家公務員宿舎法(昭和二十四年法律第百十七号)の規定は、基金の役員及び職員には適用しない。

(通則法の特例)

第二十七条 基金における通則法第二十九条第一項の規定の適用については、同項中「三年以上五年以下」とあるのは、「四年六月」とする。

2 通則法第三十五条の規定は、基金については、適用しない。

第五章 雑則

本則に次の一章を加える。

第六章 罰則

第二十九条 第二十二條第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした受託者の役員又は職員は、三十万円以下の罰金に処する。

第三十条 次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をした基金の役員は、二十万円以下の過料に処する。

一 この法律の規定により主務大臣の認可を受けなければならない場合において、その認可を受けなかったとき。

二 第十七条に規定する業務以外の業務を行つたとき。

附則第一項中「平成十六年三月三十一日」を「平成二十一年三月三十一日」に改める。

附則第二項を次のように改める。

2 この法律の失効後における基金の解散、基金の権利及び義務の承継、平成二十年度の業務の実績に関する評価並びに財務及び会計についての基金に係る通則法第三十二条及び第四章の規定の適用並びに基金に係る通則法第三十三条及び第三十四条の規定の適用については、別に法律で定める。

附則第三項中「平成十六年度」を「平成二十一年度」に、「第十一條」を「第二十八條」に

改める。

附則に次の二項を加える。

12 基金は、平成十八年三月三十一日までの間、第十七条に規定する業務のほか、国土交通大臣及び財務大臣の認可を受けて、農林水産物の加工度の高い工業、産業の振興開発に係る交通運輸業その他の奄美群島における産業の振興開発のために必要な事業で政令で定めるものを行う事業者に対する当該事業に必要な資金の出資の業務及びこれに附帯する業務を行うことができる。

13 前項の規定により基金が同項に規定する業務を行う場合には、第三十条第二号中「第十七条」とあるのは、「第十七条及び附則第十二項」とする。

(小笠原諸島振興開発特別措置法の一部改正)

第二条 小笠原諸島振興開発特別措置法(昭和十四年法律第七十九号)の一部を次のように改正する。

目次中「振興開発計画及び振興開発事業の実施」を「小笠原諸島振興開発計画等」に、「第二十三条」を「第二十二條」に改める。

第一条中「総合的な振興開発計画」を「小笠原諸島振興開発基本方針に基づき総合的な小笠原諸島振興開発計画」に改め、「もつて」の下に「小笠原諸島の自立的発展並びにその」を加える。

「第一章 振興開発計画及び振興開発事業の実施」を「第二章 小笠原諸島振興開発計画等」に改める。

第三条から第五条までを次のように改める。

(基本方針)

第三条 国土交通大臣は、小笠原諸島の振興開発を図るため、小笠原諸島振興開発基本方針(以下「基本方針」という。)を定めるものとする。

2 基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 小笠原諸島の振興開発の意義及び方向に

関する事項

二 土地(公有水面を含む。以下同じ。)の利用に関する基本的な事項

三 道路、港湾等の交通施設及び通信施設の整備に関する基本的な事項

四 地域の特性に即した農林水産業、商工業等の産業の振興開発に関する基本的な事項

五 住宅、生活環境施設、保健衛生施設及び社会福祉施設の整備その他市街地又は集落の整備及び開発並びに医療の確保等に関する基本的な事項

六 自然環境の保全及び公害の防止に関する基本的な事項

七 防災及び国土保全に係る施設の整備に関する基本的な事項

八 教育及び文化の振興に関する基本的な事項

九 観光の開発に関する基本的な事項

十 国内及び国外の地域との交流の促進に関する基本的な事項

十一 小笠原諸島の振興開発に寄与する人材の育成に関する基本的な事項

十二 前各号に掲げるもののほか、帰島を希望する旧島民の帰島の促進及び小笠原諸島の振興開発に関する基本的な事項

3 基本方針は、小笠原諸島が我が国の領域、排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用、自然環境の保全等に重要な役割を担っていることにかんがみ、小笠原諸島の地理的及び自然的特性を生かし、その魅力の増進に資するよう振興開発を図らるべきことを基本理念として定めるものとする。

4 基本方針は、平成十六年度を初年度として五箇年を目途として達成されるような内容のものでなければならぬ。

5 国土交通大臣は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、小笠原諸島振興開発審議会の議を経るとともに、関係行政機関の長に協議しなければならない。

6 国土交通大臣は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

7 前二項の規定は、基本方針の変更について準用する。

(振興開発計画)

第四条 東京都は、基本方針に基づき、小笠原諸島振興開発計画(以下「振興開発計画」という。)を定めなければならない。

2 振興開発計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 土地の利用に関する事項

二 道路、港湾等の交通施設及び通信施設の整備に関する事項

三 地域の特性に即した農林水産業、商工業等の産業の振興開発に関する事項

四 住宅、生活環境施設、保健衛生施設及び社会福祉施設の整備その他市街地又は集落の整備及び開発並びに医療の確保等に関する事項

五 自然環境の保全及び公害の防止に関する事項

六 防災及び国土保全に係る施設の整備に関する事項

七 教育及び文化の振興に関する事項

八 観光の開発に関する事項

九 国内及び国外の地域との交流の促進に関する事項

十 小笠原諸島の振興開発に寄与する人材の育成に関する事項

十一 前各号に掲げるもののほか、帰島を希望する旧島民の帰島の促進及び小笠原諸島の振興開発に関し必要な事項

3 振興開発計画は、平成十六年度を初年度として五箇年を目途として達成されるような内容のものでなければならぬ。

4 東京都は、振興開発計画を定めようとするときは、あらかじめ、小笠原村に対し、振興開発計画の案を作成し、東京都に提出するよ

う求めなければならない。

5 東京都は、小笠原村から前項の案の提出を受けたときは、振興開発計画を定めるに当たっては、当該案の内容をできる限り反映させるよう努めるものとする。

6 東京都は、振興開発計画を定めようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。この場合において、国土交通大臣は、同意をしようとするときは、関係行政機関の長に協議しなければならない。

7 東京都は、振興開発計画が前項の同意を得たときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

8 第四項から前項までの規定は、振興開発計画の変更について準用する。

第五条 削除

第十三条の三中「向上」の下に「、産業の振興、医療及び教育の充実」を、「円滑化及び」の下に「高度情報通信ネットワークその他の」を加え、同条の次に次の四条を加える。

(農林水産業の振興についての配慮)

第十三条の四 国及び地方公共団体は、小笠原諸島の特性に即した農林水産業の振興を図るため、生産基盤の強化、地域特産物の開発並びに流通及び消費の増進並びに観光業との連携の推進について適切な配慮をするものとする。

(医療の充実についての配慮)

第十三条の五 国及び地方公共団体は、小笠原諸島において医療の提供に支障が生じている場合には、必要な医師、歯科医師又は看護師の確保、医療機関の協力的体制の整備等により小笠原諸島における医療の充実を図られるよう適切な配慮をするものとする。

(地域間交流の促進についての配慮)

第十三条の六 国及び地方公共団体は、小笠原諸島には優れた自然の風景地が存すること等の特性があることにかんがみ、国民の小笠原

諸島に対する理解と関心を深めるとともに、小笠原諸島の活性化に資するため、小笠原諸島と国内及び国外の地域との交流の促進について適切な配慮をするものとする。

(人材の育成についての配慮)

第十三条の七 国及び地方公共団体は、地域における創意工夫を生かしつつ、小笠原諸島の魅力の増進に資する振興開発を図るため、その担い手となる人材の育成について適切な配慮をするものとする。

第二十条を削り、第二十一条を第二十条とし、第二十一条を第二十一条とし、第二十三条を第二十三条とする。

附則第二項本文中「平成十六年三月三十一日」を「平成二十一年三月三十一日」に改め、同項ただし書中「平成十六年度」を「平成二十一年度」に改める。

附則第六項中「平成十六年分」を「平成二十一年分」に改める。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、平成十六年四月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 第一条中奄美群島振興開発特別措置法附則第一項の改正規定及び第二条中小笠原諸島振興開発特別措置法附則第二項本文の改正規定並びに附則第十九条から第二十一条までの規定 公布の日

二 第一条中題名の次に目次及び章名を付する改正規定、奄美群島振興開発特別措置法第一条の次に章名を付する改正規定、同法第七条の前に章名を付する改正規定、同法第八条の次に章名及び節名を付する改正規定、同法第九条及び第十条の改正規定、同法第十条の二から第十条の六までを削る改正規定、同法第十一条を改め、同条を同法第二十八条とし、同法第十条の次に三条、三節及び章名を加える改正規定(第二十三条に係る部分を除く。)

同法本則に一章を加える改正規定、同法附則第二項の改正規定並びに同法附則に二項を加える改正規定並びに附則第七条から第十条まで、第十二条から第十八条まで及び第二十三条の規定 平成十六年十月一日

(振興開発計画に関する経過措置)

第二条 第一条の規定による改正前の奄美群島振興開発特別措置法(以下「旧奄美法」という。)第二条第一項に規定する振興開発計画に基づく事業で、平成十六年度以降に繰り越される国の負担金又は補助金に係るものは、第一条の規定による改正後の奄美群島振興開発特別措置法(以下「新奄美法」という。)第三条第一項に規定する振興開発計画(次条において「新計画」という。)に基づく事業とみなして、新奄美法第六条第一項から第四項までの規定を適用する。

第三条 新奄美法第二条第一項に規定する奄美群島振興開発基本方針(次項において「基本方針」という。)が定められるまでの間に、平成十六年度の予算に係る国の負担金又は補助金に係る事業で奄美群島の振興開発のために緊急に実施する必要があるものとして国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣が関係行政機関の長と協議して決定したものについては、当該事業を新計画に基づく事業とみなして、新奄美法の規定を適用する。

2 基本方針が定められた日から新計画が定められるまでの間に、平成十六年度の予算に係る国の負担金又は補助金に係る事業で奄美群島の振興開発のために緊急に実施する必要があるものとして国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣が関係行政機関の長と協議して決定したものについては、当該事業を新計画に基づく事業とみなして、新奄美法の規定を適用する。

2 基本方針が定められた日から新計画が定められるまでの間に、平成十六年度の予算に係る国の負担金又は補助金に係る事業で奄美群島の振興開発のために緊急に実施する必要があるものとして鹿児島県が国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣に協議し、その同意を得て決定したものである場合には、当該事業を新計画に基づく事業とみなして、新奄美法の規定を適用する。

この場合において、国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣は、同意をしようとするときは、関係行政機関の長に協議しなければならない。

第四条 第二条の規定による改正前の小笠原諸島

振興開発特別措置法第三条第一項に規定する振興開発計画に基づく事業で、平成十六年度以降に繰り越される国の負担金又は補助金に係るものは、第二条の規定による改正後の小笠原諸島振興開発特別措置法(以下「新小笠原法」という。)第四条第一項に規定する振興開発計画(次条において「新計画」という。)に基づく事業とみなして、新小笠原法第六条第一項の規定を適用する。

第五条 新小笠原法第三条第一項に規定する小笠原諸島振興開発基本方針(次項において「基本方針」という。)が定められるまでの間に、平成十六年度の予算に係る国の負担金又は補助金に係る事業で小笠原諸島の振興開発のために緊急に実施する必要があるものとして国土交通大臣が関係行政機関の長と協議して決定したものについては、当該事業を新計画に基づく事業とみなして、新小笠原法の規定を適用する。

2 基本方針が定められた日から新計画が定められるまでの間に、平成十六年度の予算に係る国の負担金又は補助金に係る事業で小笠原諸島の振興開発のために緊急に実施する必要があるものとして東京都が国土交通大臣に協議し、その同意を得て決定したものについては、当該事業を新計画に基づく事業とみなして、新小笠原法の規定を適用する。この場合において、国土交通大臣は、同意をしようとするときは、関係行政機関の長に協議しなければならない。

(奄美群島振興開発基金の解散等)

第六条 奄美群島振興開発基金(以下「旧基金」という。)は、独立行政法人奄美群島振興開発基金(以下「基金」という。)の成立の時ににおいて解散するものとし、その一切の権利及び義務は、次項の規定により国及び地方公共団体が承継する資産を除き、その時において基金が承継する。

2 基金の成立の際現に旧基金が有する権利のうち、基金がその業務を確実に実施するために必要な資産以外の資産は、基金の成立の時に

て国及び地方公共団体が承継する。

3 前項の規定により国及び地方公共団体が承継する資産の範囲その他当該資産の国及び地方公共団体への承継に必要事項は、政令で定める。

4 旧基金の平成十六年四月一日に始まる事業年度は、旧基金の解散の日の前日に終わるものとする。

5 旧基金の平成十六年四月一日に始まる事業年度に係る決算並びに業務報告書、財産目録、貸借対照表及び損益計算書の作成等については、基金が従前の例により行うものとする。この場合において、当該決算完結の期限は、解散の日の翌日から起算して二月を経過した日とする。

6 第一項の規定により基金が旧基金の権利及び義務を承継したときは、その承継の際、政府及び地方公共団体から旧基金に出資されている出資金に相当する金額は、政府及び当該地方公共団体から基金に対し出資されたものとし、基金が承継する資産の価額から負債の金額及び基金に対し出資されたものとした金額の合計額を差し引いた額は、積立金又は繰越欠損金として整理するものとする。

7 前項の資産の価額は、基金の成立の日現在における時価を基準として評価委員が評価した価額とする。

8 前項の評価委員その他評価に関し必要な事項は、政令で定める。

9 第一項の規定により旧基金が解散した場合における解散の登記については、政令で定める。
(承継した債権の回収に関する事務の委託)

第七條 基金は、業務方法書で定めるところにより、旧奄美法第十条の三第一項の規定により旧基金が国から承継した債権であつて前条第一項の規定により基金が承継したものの回収に関する事務を、鹿児島県又は政令で定める金融機関に委託することができる。

2 前項の規定により基金から事務の委託を受けた者は、新奄美法第二十二條第一項に規定する

受託者とみなして、新奄美法の規定を適用する。

(非課税)

第八條 附則第六條第一項の規定により基金が権利を承継する場合における当該承継に係る不動産又は自動車の取得に対しては、不動産取得税又は自動車取得税を課することができない。
(奄美群島振興開発特別措置法の一部改正に伴う経過措置)

第九條 この法律の施行前に旧奄美法第十条の二(第十五項を除く)、第十条の三及び第十条の四の規定並びに旧奄美法第十条の五において準用する信用保証協会法(昭和二十八年法律第九十六号)の規定によりした処分、手続その他の行為は、独立行政法人通則法(平成十一年法律第百三十三号)又は新奄美法第四章中の相当する規定によりした処分、手続その他の行為とみなす。

(罰則の適用に関する経過措置)

第十條 この法律の施行前にした行為及び附則第六條第五項の規定によりなお従前の例によることとされる事項に係るこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(政令への委任)

第十一條 附則第二條から前条までに規定するもののほか、基金の設立に伴い必要な経過措置その他この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

(独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律の一部改正)

第十二條 独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律(平成十三年法律第百四十号)の一部を次のように改正する。

別表第一(奄美群島振興開発基金の項を削る。
(独立行政法人等の保有する個人情報の保護に関する法律の一部改正)

第十三條 独立行政法人等の保有する個人情報の保護に関する法律(平成十五年法律第五十九号)

の一部を次のように改正する。

別表奄美群島振興開発基金の項を削る。

(所得税法の一部改正)

第十四條 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

別表第一(一の表奄美群島振興開発基金の項を削る。
(法人税法の一部改正)

第十五條 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一(一の表奄美群島振興開発基金の項を削る。
(印紙税法の一部改正)

第十六條 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

別表第二(奄美群島振興開発基金の項を削る。

(登録免許税法の一部改正)

第十七條 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第二(奄美群島振興開発基金の項を削る。
(消費税法の一部改正)

第十八條 消費税法(昭和六十二年法律第八号)の一部を次のように改正する。

別表第三(一の表奄美群島振興開発基金の項を削る。
(総務省設置法の一部改正)

第十九條 総務省設置法(平成十一年法律第九十一号)の一部を次のように改正する。

附則第二條第二項の表平成十六年三月三十一日の項を削り、同表平成十九年三月三十一日の項の次に次のように加える。

平成二十一年三月三十一日
奄美群島(奄美群島振興開発特別措置法(昭和二十九年法律第百八十九号)第一条に規定する奄美群島をいう。)の振興及び開発に関する総合的な政策の企画及び立案並びに推進に関すること。

(農林水産省設置法の一部改正)

第二十條 農林水産省設置法(平成十一年法律第九十八号)の一部を次のように改正する。

平成二十一年三月三十一日
奄美群島(奄美群島振興開発特別措置法(昭和二十九年法律第百八十九号)第一条の奄美群島をいう。)の振興及び開発に関する総合的な政策の企画及び立案並びに推進に関すること。

(国土交通省設置法の一部改正)

第二十一條 国土交通省設置法(平成十一年法律第百号)の一部を次のように改正する。

奄美群島(奄美群島振興開発特別措置法(昭和二十九年法律第百八十九号)第一条に規定する奄美群島をいう。)の振興及び開発に関する総合的な政策の企画及び立案並びに推進に関すること。
奄美群島振興開発計画(奄美群島振興開発特別措置法第二條

平成二十一年三月三十一日

第一項に規定する奄美群島振興開発計画をいう。に基づく公共事業に関する関係行政機関の経費の配分計画に関すること。

奄美群島振興開発基金の行う業務に関すること。

小笠原諸島(小笠原諸島振興開発特別措置法(昭和四十四年法律第七十九号)第二条第一項に規定する小笠原諸島をいう。)の総合的な振興及び開発に関すること。

附則第四条中「平成十六年三月三十一日」を「平成二十一年三月三十一日」に改める。

第二十二条 国土交通省設置法の一部を次のように改正する。

附則第二条第一項の表平成二十一年三月三十一日の項中「奄美群島振興開発特別措置法第二条第一項」を「奄美群島振興開発特別措置法第三条第一項」に改める。

第二十三条 国土交通省設置法の一部を次のように改正する。

附則第二条第一項の表平成二十一年三月三十一日の項中「奄美群島振興開発基金」を「独立行政法人奄美群島振興開発基金」に改める。

理由

奄美群島及び小笠原諸島の特殊事情並びに最近における両地域の社会経済情勢にかんがみ、これらの地域の主体的な振興開発を促進するため、奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の有効期限をそれぞれ五年間延長し、それぞれの振興開発計画を国の定める基本方針に基づき都県が策定することとする等の改正を行うとともに、奄美群島振興開発基金を解散して独立行政法人奄美群島振興開発基金を設立することとし、その名称、目的、業務の範囲等に関する事項を定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。