

第百五十九回
会

参議院国土交通委員会會議録第二号

平成十六年三月十八日(木曜日)
午前十時開会

委員の異動

三月十七日

辞任

大沢 辰美君

補欠選任

畑野 君枝君

出席者は左のとおり。

委員長

奥石 東君

理事

岩城 光英君

鈴木 政二君

池口 修次君

大江 康弘君

森本 晃司君

委員

上野 公成君

香掛 哲男君

佐藤 泰三君

齊藤 滋宣君

田村 公平君

鶴保 庸介君

藤野 公孝君

北澤 俊美君

佐藤 雄平君

田名部匡省君

藤井 俊男君

弘友 和夫君

富樫 練三君

畑野 君枝君

測上 貞雄君

国土交通大臣

石原 伸晃君

副大臣

国土交通副大臣

国土交通副大臣

大臣政務官

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

事務局側

常任委員会専門員

政府参考人

外務大臣官房領事移住部長

経済産業大臣官房審議官

経済産業省製造産業局次長

資源エネルギー庁資源・燃料部長

国土交通大臣官房長

国土交通省総合政策局長

国土交通省総合政策局観光部長

国土交通省国土計画局長

国土交通省都市・地域整備局長

国土交通省河川局長

国土交通省道路局長

国土交通省住宅局長

国土交通省鉄道局長

林 幹雄君

佐藤 泰三君

佐藤 茂樹君

齊藤 滋宣君

鶴保 庸介君

伊原江太郎君

鹿取 克章君

市川 祐三君

中嶋 誠君

細野 哲弘君

安富 正文君

澤井 英一君

金澤 悟君

薦田 隆成君

竹蔵 誠君

清治 真人君

佐藤 信秋君

松野 仁君

丸山 博君

国土交通省自動車交通局長

国土交通省海事局長

国土交通省航空局長

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

国土交通省政策統括官

峰久 幸義君

鷲頭 誠君

石川 裕己君

金井 照久君

矢部 哲君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

西尾 哲茂君

交通省都市・地域整備局長竹蔵誠君、国土交通省河川局長清治真人君、国土交通省道路局長佐藤信秋君、国土交通省住宅局長松野仁君、国土交通省鉄道局長丸山博君、国土交通省自動車交通局長峰久幸義君、国土交通省海事局長鷲頭誠君、国土交通省航空局長石川裕己君、国土交通省政策統括官金井照久君、国土交通省政策統括官矢部哲君及び環境省環境管理局長西尾哲茂君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(奥石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(奥石東君) 国土の整備、交通政策の推進等に関する調査を議題とし、国土交通行政の基本施策に関する件について質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○香掛哲男君 皆さん、おはようございます。自民党の香掛でございます。

これから三点について御質問したいんですが、質問と提言を行います。提言については特にコメントを要しません。質問にお答えいただければと思います。

三点の第一点は、建設業の入札談合問題の解決に、発注官庁として、また建設業を所管する官庁として主体的に取り組んでいただきたいということです。二つ目には、新幹線の整備促進についてでございます。三つ目については、公共事業の効果とその将来の見通しなどについてお尋ねしていきたいと思っております。

まず第一点ですけれども、現在、独占禁止法の見直しに公正取引委員会が取り組んでおられます。昨年十二月十八日に自民党の独禁調査会が開かれ、公取から措置体系と独占、寡占規制の説明

がございました。入札契約に直接関係ある措置制度のみについてお尋ねしていきたいと思ひます。

この制度では、課徴金を従来、不当利得の剥奪として六％科していたものを、社会的制裁として三倍の一八％に上げる。また、措置減免制度として、違反事業者が公正取引委員会の調査開始前に所要の情報提供、資料提供等を行った場合、課徴金を一切免除される、いわゆる密告制度を新たに導入する。また、従来の行政調査権限を犯則調査権限に強化するなどとするものでございます。

本当にこんなことをされては大変だと思ひ、強く反対いたしました。その後、党の独禁調査会では有識者、経済界からのヒアリングなどを行っております。

入札談合について、公取は、競争政策当局としての観点から措置罰を考へますが、近年、発注官庁は事業執行当局としての観点から新たに損害賠償の意味で違約金一〇％の措置を講じています。

この違約金について、当初、公取関係者や学者の方々のほとんどは知らないというような状況でした。趣旨や目的が違い、措置罰等を科する官庁が違うからといって、受ける企業は同じです。発注官庁と公取でお互いに連携を取りながら適切な措置をお願ひしたいと思ひますが、参考人から説明して、答えてもらえればと思ひます。

○政府参考人(安富正文君) 今、委員の方から、談合と不正行為の防止について、発注者側として公取との連携を十分やっているのかという御質問でございます。

我々としては、国土交通省の直轄工事におきまして、一つは談合情報等の対応マニュアルの改正、あるいは先ほど委員の方からございました違約金特約条項の制定、それから指名停止措置要領等の強化といったような談合等の不正行為の防止に取り組んでおるところでございますが、これらの施策の立案に当たりましては、公正取引委員会の方に事前に十分説明をしまして、相談あるいは調整を行いながら進めているところでございます。

それから、先ほど言いました違約金、そういう意味で違約金特約条項についても公正取引委員会と情報交換しながらこの制定に当たったところでございます。

それから、個々の発注案件につきましても、談合情報が具体的にあった場合には公正取引委員会に第一報を入れる。これは入札契約適正化法の第十条で決められておりますが、これに基づきまして第一報を入れまして、その後、発注者として把握できた談合の事実について書面によりすべて報告しているところでございます。

それから、日常的な公取との連携という意味では、昨年の二月より本省レベルそれから地方支分部局レベルでの連絡会議を設けまして、そこで意見交換をしながら……

○政府参考人(安富正文君) やっているところでございます。

○斎藤哲男君 本来、建設事業は事業執行者である官公庁ですね、と請負業者である建設業者との間で良質な社会資本の整備を適正な価格で期限内に行うことを契約するものであります。

その入札契約の際に入札談合が行われた場合に公取が関与することになるのですが、公取のように入札の強化のみで入札談合問題解決の効果は余り上がらないと思ひます。逆に、副作用としてのダンピングにより社会資本の品質の悪化を来し、本来の目的が失われるおそれがあると思ひます。

それは、物品購入のように入札時に既に対象物が存在するのと違って、建設事業の場合、入札時に目的物は存在しないので、損得を無視した安値受注の現場では、赤字を出さないためいろいろなことをするおそれがあります。

そこで、事業執行官庁として国交省が中心になって公共事業の入札契約、予定価格を総合的に見直し、一生懸命に額に汗して働く人たちが明日への希望と情熱を持って良質な社会資本の整備に専念できるようにしていただきたいと思ひます。

役所の殻のただけでなく、ベースを広げるといふような考えが出てくると思ひます。例えば、じゃ、どういふ考えがあるのかという質問があるんですが、例えば皆さん方、いろいろな知恵があると思ひます。私も一例を申し上げたいというふうと思ひます。

例えば、競争入札の場合に、入札の札を入れるのは応募会社の国家資格者、すなわち建築工事なら一級建築士、土木工事なら一級の土木施工管理士、受注の場合は基本的にはその現場の責任者になる者に限定し、もし入札談合に加担したときはその国家資格の停止又は剥奪すると思ひます。

小規模な工事は二級建築士、二級土木施工管理士。入札談合問題は大幅に改善すると思ひます。入札者でもよいことには思ひます。それは、入札談合は会社、すなわち上司からの指示や他会社の社員からの申入れや協力依頼などによると思ひますが、国家資格者にとつて、勤務する会社も大切ですが、国家資格の方がより大切だと思ひます。

また、独立性も強いので他社からの申入れにも妥協することが少ないと思ひます。また、ダンピングについても、自分がその現場の責任者になるとすればコストを度外視したことはできないというふうに思ひます。同時に、一般に有資格者でない暴力団的な人々たちも自動的に排除できるというふうに思ひます。

この間、学者の先生も、やっぱりこの談合問題に一番効果のあるのは個人を対象にすることだという論文も出しておられますが、全くこれ私の一存の例ですからこれについてのコメントは結構ですが、これから入札契約、予定価格等を含めて総合的に見直して、発注官庁としてこの入札問題の解決に主体的に取り組んでいただきたいと思ひますが、参考人のお答えをお願いいたします。

○政府参考人(安富正文君) 先生御指摘のとおり、談合等の不正行為の防止あるいはダンピングの防止、こういうことを図っていくためには、入札制度あるいは予定価格制度その他、先生が今

おっしゃったようなことも含めましていろいろ検討する必要があると思ひます。

我々としても、入札に参加する企業が自らの技術力あるいは経営力等の能力を発揮して、言わば良いものを安く造るというふうにとらえていくかということが我々発注者側の責任であるのではないかと考えております。このため、国土交通省においては、個々の入札に当たりまして、従来から、例えば入札に参加する企業が過去に同様な技術力を要する工事をどのようなで栄えて施工してきたか、そういう意味での工事成績を評価点を付けておりまして、そういう施工能力の審査等も行っております。また、入札において企業の優れた技術力を生かして競争が促進されるように、総合評価方式といったような形で技術点を重視した入札方式を導入するといったようなことで幾つかの方策に取り組んでおるところでございます。

そういう意味で、これからいろいろな落札方式等も含めまして、我が発注者側として入札価格あるいは入札制度等につきまして改革ができるように積極的に取り組んでいきたいとも考えております。

○斎藤哲男君 では次に、整備新幹線についてお尋ねしたいと思ひます。

平成十二年十二月に整備新幹線の取扱いについて政府・与党申合せがなされました。その主な内容は、これからの工区区間として、東北新幹線は盛岡―新青森間、九州新幹線では博多―西鹿児島間、北陸新幹線は長野―富山間と既着工の石動―金沢間でありまして、これらを完成するに必要な工事費は三・六兆円で、平成十五年度までに一・八兆円が支出され、残りは一・八兆円でありまして、年間の工事費は約二千億円で出されていると。この二千億も大変苦しい形で出されていることは当然で、それは多量とはするんですけれども、したがって全工区区間が完成するには一・八兆円です。そして毎年二千億ですから九年掛かります。私の石川県から考えてみますと、東京から富山まで新幹線が来るのには九年掛かります。私

の住んでいるこの石川県金沢までについては更にこれから整備新幹線の見直しが予定されております。

そこで、これは新聞情報ではありますけれども、北陸新幹線では少なくとも金沢を越えて福井の方へ向けていくことが出ておりました。東北新幹線は新函館まで延び、九州も長崎線に入ると言われています。これらの整備費が約一兆二千億円としておりますから、これも年間二千億円ずつの工事ペースでいくと六年掛かりです。いろいろな優先順位があるとは思いますが、全部では六年掛かりです。そうすると、今から富山まで来るのに九年間、更に金沢に来るには六年、合わせて十五年間ということになります。本日に、昭和四十五年に全国新幹線整備計画が発表になりました。東京—金沢間、所要時間二時間二十分ということで、当時急行で十時間掛かっておりましたから、北陸の人たちは希望に胸を膨らませたものです。あれから三十四年たち、今、長野—富山間の工事が進められているんですけれども、富山へ来るまでもあと九年掛かる、それから更に金沢に来るには、全体としては六年、十五年ということになります。余りにもスローモーションではないでしょうか。

明治時代の鉄道建設の最盛期、明治の後半の時期ですけれども、そのころは在来線ですけれども、十年間で六千五百キロを整備しています。今のこの新幹線の整備は十年間で三百キロです。明治の末期十年間で六千五百キロも整備したのが、今十年間で三百キロの整備速度でございます。

そこで、少し提言なんです、大きな建設事業をする場合、それに必要とされるお金は、償還資金と建設資金に分けて考える必要があります。建設資金は借入金で賄い、その借金の返済に償還資金を充当することにより、早期に事業の供用を図れるのではないのでしょうか。今後、金沢まで新幹線が来るのに、全国ベースで一・八兆円、富山まで来るのに掛かります。さらに、金沢から福井の方に向けて全部できるのに、もちろん全国ベース

ですけれども、東北も九州も含めてプラス一・二兆円で三兆円が必要で。一方、毎年二千億円の資金、これはもう返さなくてもいい償還資金が十五年間確保されるとすれば、この前半である程度借入金をして、そしてその将来のものを、元本を、借りたお金の元本をほかの償還金で返していく、そういうようなことができないかどうか、それをちょっとここに書いてみたんですが、(資料提示)

ここにありますように、新幹線の早期供用への提言です。現行のやり方というのは、現行の予算は毎年二千億円、これも大変です。でも、二千億円を用意していくと全部できるのに十五年掛かります。これは正に建設期間が十五年で、それから供用、全部供用できるのは十五年後です。ですから、提案としては、現行の予算はそのままこういうふうに確保していく。そうしたら、借金を、まず毎年二千億のこの現行予算に対して、もう二千億円借金をしていく。ですから、年間工事費は四千億です。そうすると、この全体が半分の七・五年でできることになります。そして、この七・五年が建設期間で、これから後が全部供用されるわけです。そうしたら、この借入金を返さなきゃなりませんが、返す元本は将来予定されているこの償還資金で返す。当然金利が入りますから、金利については、これは供用が七・五年早まるわけですから、そこでの営業利益で償還していくというふうにすれば、これは半分でできるし、十五年、十何年先ですと言われてもせつかくの投資が生まれてきません。数年、四、五年でも金沢まで来るとかというのだと、金沢の駅前に対して民間の人たちがいろいろな投資を、またそれを生かしたいろいろな投資が行われるんですけれども、十数年先と言くと、みんなああそうですかと言わんでは。せつかくのお金が生き切れない。何とかして少しでも早く供用できるようにお願いしたい。例えば、一つの例です。

これをするに当たって難しい問題がたくさんあることはよく知っていますが、やっぱりこういう

大きい事業というのは、担当当局が勇気を持って断固とした姿勢でやっていただきたいと思っております。これが新幹線に対してのお願いであり、提言ですので、お願いの部分について答弁をお願いします。

○政府参考人(丸山博君) 整備新幹線につきましては、できるだけ早期に供用して開業効果を発揮させるべきではないかと、こういうお尋ねでございますけれども、整備新幹線というのは国土の骨格となります交通機関でありまして、地域間の連携でございますとか、地域経済の活性化につながるものでございまして、その意味でも早期に供用いたしまして開業効果を発揮させることが大事だということにつきましては、先生と全く私も同じ考えでございます。

先生御指摘ございましたように、今、整備新幹線につきましては、平成十二年十二月の政府・与党合意によって行われているわけでございますけれども、その政府・与党合意の中でも、開業効果をできる限り早期に発揮させることが国民経済上重要であるということがはっきりとわかっております。

また、先生からも、御地元の北陸新幹線、長野—富山間、今後おおよそ十二年後の完成を目指すと、遅過ぎるんじゃないかと、こういう御指摘があったわけでございますけれども、これもある意味で画期的なことではございまして、十二年十二月の申合せ以前には開業時期はこれほど明確にされていなかったということではございます。開業時期を明確にしたというのは、もうこれは過去の申合せになかったということではございます。そういう意味でも、開業時期をはっきりさせて早く造るようによいじゃないかという意思が十二年十二月の申合せの中では初めて明示されたということだと思います。

一方で、新たに着工する場合でございますが、一番難しいのはやはり財源問題でございます。先生から御提言あったことも含めまして、財源問題がもう整備新幹線問題のいつも一番大きな問題で

ございました。そこで、新たな着工につきましては、まず安定的な財源をどう確保するかということとを考えた上で、収支採算性でございますとか、投資効果を十分吟味した上で着工するんだということになってきたわけでございます。

現在、与党の整備新幹線建設促進プロジェクトチームにおきまして、十二年十二月の申合せの見直しが行われているわけでございますけれども、そこでも一番問題になりますのは、やはり先生御指摘になりましたように、財源をいかに確保していくかということでございます。先生から御提言のありましたような借金をするような案も含めまして、今精力的に議論が進められておるところでございます。

私もといたしましては、申合せが見直されるまでにつきましては、今後とも十二年十二月の見直しに基づきまして整備新幹線の着実な整備を図っていききたいというふうに思っております。

○斎藤哲男君 是非、一日も早くというか、ひとつ大幅に早くよろしくお願いしたいと思っております。それでは次に、公共事業一般についてお尋ねしていきたいと思っております。

公共事業についてややもすれば風当たりの強い昨今であります、持続的に我が国経済の発展と国民生活の向上のために欠かせない大切なものがあります。もう一度公共事業をその原点に返って考察してみたいと思っております。

公共事業の定義ですが、私もずっと調べてみました。一番分かりやすいのは、私はアダム・スミスの国富論だと思っております。いわゆるこのアダム・スミスの国富論の中で、国、元首のなすべき仕事を三つ挙げております。一つはディフェンス、防衛ですね。もう一つはジャスティス、いわゆる裁判、司法、治安。そして、三つ目がパブリックワーク、公共事業でございます。公共事業については、社会的に極めて有用な必要性の高いものではあるけれども、その建設、管理を会社やあるいは個人に任せただけでは必要な量が供給され

ない、そのことが社会的発展に大きな打撃を及ぼす、そういうようなものを造りそして管理する、それが君主、国家の仕事、それを公共事業と言うというような定義をしております。

その中の意味というのは、一つは、公共事業というのは排他的原則が成り立ちません。自分が使ったからほかの人が使えないというんじやなくて、自分が使ってもほかの人もみんな同じように使えるわけです。ですから、どうしても、お金を負担しろといえ、その価値、評価を低くして、お金の負担を減らそうとします。そのことがやはり今のようになるとなるんだと思います。ですから、公共事業というのはみんなが使える、そういうことが一つの特徴であるというふうに思っています。

さて、公共事業の効果についてであります、大臣の所信で、公共事業については特に成果重視の施策を強調しておられます。そのとおりですが、成果重視の結果、選択され実施されるそういう事業については、その事業のマスタープラン、全体的な計画を早めに公開していただきたい、こういうことをこれから三年掛かってやるよという、そういうマスタープランを早めに示していただきたいというふうに思います。

それは、ここで言われている成果は、今のごく限られた人たちの知識、知恵に基づくものであります。公共事業による成果物は、今、先ほど申しましたように、国民全体が利用できるものです。国民の知恵で予想もしない利用が生まれ、当初考えていたよりはるかに大きな成果の得られる可能性があるのですから、そのために早めに事業のマスタープランを示していただきたいと思えます。

大きな成果の得られた一例を申し上げたいと思えます。今から四十年ほど前、高速道路を一生懸命整備し出しました。そのとき、高速道路がどんな効果を及ぼす、生み出すか、成果を生み出すかということのいろいろ議論し、いろんなものに発表されました。しかし、その中で載っていなかつ

たもので、今考えると最も大きな成果というものが幾つかあります。

その一例を申し上げますと、一つは宅配便です。いわゆる国民生活をこんなに豊かにしたものはないと思いますが、四十年前、宅配便という構想はございませんでした。これは、クロネコヤマトの小倉さん、これは道路審議会の専門委員、また委員もやられた方です。この人が社運を懸けてなされたすばらしい私は事業であり成果が得られたと思います。

もう一つは、トヨタのジャスト・イン・タイム方式でございます。トヨタが現在のトヨタになった一つの私は大きな要因だというふうに思いますが、それまではアセンブリー、組立ての会社ですから、部品を全国から集め、そしてそれを倉庫に入れ、そして必要なときは倉庫からそれを出してベルトコンベヤーに乗せるといふのを、高速道路が整備されるということで、各、全国にある部品作りのところから、ちよどその部品がベルトコンベヤーに乗る必要なときにそこに到着する、正にジャスト・イン・タイム方式というのが現在のトヨタを作り上げていったその一つの要因だということを経営者が言っております。

そういうふうに、予想もしない大きな成果が、これは国民全体の知恵ですから、そういうものが少しでも早くから生かせるように、いわゆる事業のマスタープランを早期にお示しいただきたいと思えます。これについては副大臣からお答えいただけるでしょうか。はい、お願いします。

○副大臣(林幹雄) 公共事業のマスタープランを示せということでございます。

昨年秋に閣議決定いたしました社会資本整備重点計画に基づき、国と地方公共団体との円滑な意思の疎通、共通認識の醸成を図りながら、各地方ブロックの社会資本の重点整備の方針を取りまとめることとしておるところでございます。

そこで現在、各地方支部局が中心となりまして、地方ブロック戦略会議等を活用し、都道府県、政令市と調整しつつ、地方経済界、有識者、

住民、NPOなどの意見を聞きながら、各地方ブロックの将来像とその実現に必要な施策を検討、整理しております。その上で、これらを踏まえて、計画期間に当たる向こう五年間の地方ブロックの社会資本の重点整備の方針として早急に取りまとめることとしておるところでございます。

これらを通じて、国、地方公共団体、地域の経済界あるいは住民が地域の将来像について、先生御指摘のように、極力具体的なイメージを互いに共有できるようにしてまいりたいと存じます。

○斎藤哲男 では次に、建設投資と就業者数の推移を皆さん、お配りしてあるこの図を見ていただきたいと思えます。(資料提示)

この棒グラフは建設投資額です。黒い部分が政府投資、白い部分が民間の建設投資です。昭和六十年を見てください。ちよどプラザ合意のあったときです。建設投資は官民合計で五十兆円ですが、次第にこの五十兆円から増えて、平成四年には八十四兆円とピークになっております。その後、平成八、九年までは横ばい状態で、その後急速に減じております。

建設就業者は投資より少し遅れて影響が出てきます。昭和六十年ごろは建設就業者は五百三十万人ぐらいで、次第に増え、平成九年にピークを迎えて六百八十五万人と、昭和六十年に比べ百五十万人も増えましたが、次第次第に減少し、昨年度は六百十八万人となっております。

そこで、この図の下に、建設就業者、製造業者と完全失業率を表しておきました。昭和六十年から平成四年度間では、完全失業率は、一番下の欄にありますが、二%強でした。平成五年度から九年度の間では、製造業で九十万人のリストラを行いました。しかし、その半分を、建設業で四十五万人吸収しております。そういうことによつて、失業率は二・五%から三・四%となだらかに増えています。しかし、平成十年度から十四年度間では、製造業で二百二十万人、建設業でも七十万人をリストラしましたから、失業率は一挙に

五・四%と、三百六十万人の失業者となっております。建設投資額は、平成十五年度で五十四兆円、十六年度では五十二兆円と予測されています。ほぼ昭和六十年並みの建設投資です。横でずつと線を見ていただくと、ほぼ六十年並みです。この年の、昭和六十年の就業者は約五百三十万人ですから、これからは八十万人以上の人がリストラされるという、職がなくなっていくことになります。もちろん、雇用がなくなっていくのは、国全体の問題ですが、現在サービス業以外のすべての産業では就業者は減っております。

先日、党本部で千葉大の広井良典先生の「これからの社会保障を考える視点」との講演がございました。その中で、なぜこれまで日本の社会保障給付は少なくて済んだのかということについて二つの理由を挙げておられます。一つは、家族会社といったインフォーマルな社会保障があった、二つ目に、公共事業が職の提供、特に中高年齢者の雇用を可能とし、事実上、社会保障的な機能を果たしてきたと説明されておられました。建設業がややもすると悪者扱いされる中で、他分野の人が正当な評価をしてくれたことを大変うれしく思いました。

さて、最近、私のところに来る地元の各業種のAクラスの経営者が、皆さん二つのこと、一つは、今年どんな仕事があるのかがよく分からない。このことは、ここ三、四年ほど新規をどんどん減らしてこられたことだろうと、成果とか、結果だと思えます。何がある、今まではどういう仕事があるのかというのが分かったんだけれども、今年は本当にそれが読めないと言っています。二つ目に、会社経営も限界にきているのでリストラを更に強めなければならぬが、それについても、一番知りたいことは今後の建設事業の見通しなんだということを書いておきます。

公共事業は、もちろんその時代時代の社会等の要請に応じて変わっていくものですが、トータル的にある程度の投資を確保することも大切だと思えます。将来の建設投資の見通しを、過去の何年

度並み、例えば昭和五十五年度から六十年年度並みというような、そういう目安で結構ですから、何かそういう指針を与えていただけると、これから建設業界各社の構造改革の道しるべとして極めて有用であると思いますので、大臣から一言お願いしたいと思います。

○国務大臣(石原伸晃君) ただいま査掛委員が過去の、昭和五十一年から平成十五年までの公共投資、民間建設投資も含む割合、また就業者数の数字をお示しいただきましたが、建設投資や民間、公共、両方とも、ピークの平成四年に比べて四割弱減って五十四兆円程度になっておりまして、これが委員が御指摘の昭和五十五年から六十年の水準とほぼ、大体同じぐらいになっているんだと思います。

公共投資についてでございますけれども、厳しい財政状況の下で、これは委員が専門でございまして、重点化、効率化ということが図られているんだと思っております。こんな中で、民間需要創出効果というのは、重点化、効率化を図る際の私は重要な視点であると思ひますし、大都會ではそれなりの成果も出てきているんだと思ひます。

そのような取組によって雇用の確保を図りつつ、併せて住宅関連サービス、観光サービスなど新しい国土交通省所管分野についてこれから税制とか市場の条件整備を行い、民間を、公共から民間の方にも活動を刺激するようなことによりまして雇用の拡大を図っていくことで、委員の御指摘の水準等々を保つということはある一定の意味のあることではないかと考えております。

○査掛哲男君 是非、前向きでよろしくお願いしたいと思います。

次に、公共事業の補正予算は、昨年度は一兆四千億円でありますが、本年は災害復旧のみの千五百億円であります。これらにより、十六年度の実質事業費が一七%程度減になると言われております。

地方では、これからの四月、五月、六月の端境期の仕事がありません。是非、繰上げ施工をひと

つ強力に進めていただきたいと思ひます。ひとつ是非よろしく願ひいたします。

○副大臣(佐藤泰三君) 平成十六年度の国土交通省関係の予算につきましては、厳しい財政状況の中、より高い経済効果を発現するため、魅力ある都市と地方、環境、少子高齢化、重点四分野に投資を集中するとともに、民間需要の誘発効果の高い事業を重点的に実施するなど、選択と集中により、めり張りの高い、政策効果の高い予算となっております。

ただいまの前倒し執行につきましては、予算成立前でございますので、政府の方針はまだ未定でございます。今年度の、ちなみに平成十五年の予算の執行につきましては、例えば用地買収済みの事業、完成までの竣工期の短い事業、民間投資の誘発などが見込まれる事業など、経済活性化の効果の高い事業を優先的に執行するよう努めているとの方針が示されており、今後、国土交通省としても政府全体の方針に従いつつ、経済情勢等をかんがみながら、限られた予算を有効に活用し、より高い経済効果を発現できるよう努めてまいる所存でございます。

○査掛哲男君 ありがとうございます。ひとつ是非皆さんのお力をいただきながら、明るい社会づくりにこの社会資本整備を大いに活用させていくようにお願いしたいと思います。

私の質問は終わります。

次に、新進気鋭の藤野さんにバトンタッチします。

○藤野公孝君 自由民主党の藤野公孝でございます。

査掛先生からは公共事業を中心に御質問ございましたが、私は二点、すなわち航空関係、航空政策関係と観光政策関係の二点に絞って御質問をいたしたいと思いますので、どうぞよろしく願ひいたします。

まず航空関係でございますが、羽田の再拡張工事等につきまして大変注目されているわけでございますけれども、さきに行われました大臣の

所信表明の中にもお触れになっておりますが、この羽田空港再国際化という新たな地元の熱い要望等も踏まえまして、いろんな新しい動きもあるわけではございますけれども、金浦空港、ソウルの金浦空港と羽田のチャーター便の初便に大臣はお乗りになったということを通じておられますが、その御感想等につきまして、まず最初に大臣にお伺ひいたします。

○国務大臣(石原伸晃君) ただいま委員御指摘の羽田—金浦のチャーター便でございますが、昨年の十一月だったと思ひますけれども、初便に乗ってソウルを訪ねてまいりました。一言で申しますと、日韓交流新時代のいよいよ本場の幕開けというものを実感したところでもございます。

午前中にソウルで二人の大臣と会合を済ませて、昼からの全国知事会の会合に間に合って、夜はまた役所で仕事ができるなど、もう正に日帰り圏である。これは、ある意味では日韓間が一日生活圈に入ったな、そういう意味でこういう新しい取組を通じてビジット・ジャパン・キャンペーンで韓国から大勢の方おいでいただいておりますけれども、もともと多く日本の魅力がこの交通の利便性の中でも知っていただきたいと、こんなふうに考えております。

○藤野公孝君 この羽田の今後の位置付け等についてもいろいろ関心を持たれているわけでございますけれども、来年度の事業開始予定の再拡張に絡みまして、法案も、特措法というんですか、法案も出ている、予定されているわけでございますけれども、この再拡張工事、四本目の滑走路、再拡張工事の目的と今後のスケジュールにつきまして、話せる範囲で結構でございますので、よろしく願ひいたします。

○政府参考人(石川裕己君) 羽田空港は現在、御案内のとおり二十八万回の航空機の発着が可能でございますけれども、新たな増便が困難な状況ということになってございます。このために、地方からの乗り入れの御要望や国際化を図るということが困難な状況にありまして、早急にその容量を

拡大することが求められております。

羽田空港の再拡張事業、四本目の滑走路が完成すれば、羽田空港の発着容量を大幅に拡大することができるようでございます。この再拡張事業によって航空ネットワークの充実、関連産業の立地、都市再生、観光振興、航空業界の活性化、こういうものなど様々な効果が期待されております。特に、経済効果としましては、全国で生産額の増加は約二兆円、雇用増は約十八万人というふうな試算もございまして。

今後のスケジュールといたしましては、平成十六年度予算成立後、できるだけ早期に入札契約手続に入りたいと考えておりまして、二〇〇九年中の羽田空港の再拡張というのを目指してまいりたいと考えております。

○藤野公孝君 ただいま石川局長より大幅な、この事業によりまして大幅な容量の拡大が図られると、皆さんもそれを期待されておられるわけでございますけれども、よろしければ、具体的にその発着回数などの細かいこれによって増えていくのか、いろいろ管制とかいろんなあれがあると、制約はあると思うんですけれども、そのうちまた、国際定期便と申しましようか、国際線に回せる、国内とのバランスで回せる容量がどのくらいなのかということが分かれば、教えていただきたいと思うんです。

○政府参考人(石川裕己君) 先ほど申し上げましたように、現在の羽田空港の発着容量は約二十八万回でございますが、この再拡張事業によりましてこの二十八万回から約四十一万回に増強されることになりまして、発着回数は約十三万回の増、約一・四倍というふうに加増することとなるわけでございます。

このうちに、いわゆる国際定期便につきまして、将来のまず国内航空需要に対応した発着枠を確保した後の言わば余裕、発着余裕枠、おおむね私ども三万回程度と考えておりますが、これを活用して受入れを行うということになっております。

○藤野公孝君 あくまでも余裕を活用するんだというふうな今お話ございましたけれども、しかし、かなりの、ある程度のまとまった余裕が出るということになりますと、いろんな国際航空関係者も注目し、期待をすると思うんでありますけれども、今想定される国際定期便の受入れに当たりまして、具体的にどのような路線といたしましうか、想定されておるんでありまじうか。

○政府参考人(石川裕己君) 再拡張後の国際定期便につきましては、近距離国際線を基本とするというのを現在基本的なものと考えておりますけれども、現時点では具体的なことは未定でございます。

今後検討していくことになってまいりますけれども、一つの考え方として、現在、羽田発着の国内線の最大距離は、実は羽田と石垣間でございまして、これが約千九百四十七キロでございます。この現在の羽田の国内線の最大距離というものが一つの目安になるのではないかと考えております。

○藤野公孝君 今のお答えの中にもありますように、いろんな制約の中でこの羽田の国際化、国際便化、乗り入れが今後検討され、実施されていくことになると思うんですが、私は基本的に、羽田の国際便への有効活用ということに対して基本的な反対するものでも何でもございせんけれども、やはり成田空港、これが日本の表玄関としてきつちりやつぱり位置付けられた上で、その補完としていろいろ運用されていくという基本原則がはつきりいたしませんと、海外からの我が国の航空政策がどうなるんだ、動くのか、変わるのか、いろんな期待と混乱等招くような気がするわけでございます。あくまでも、いろいろ問題はありますが、いはい、成田をきつちり日本の表玄関として位置付けるといふこの基本政策は私は堅持すべきであると、このように思うわけでありま。

あわせて、今、成田の方の二千八百十で暫定的に供用されております滑走路につきまじうか、完全な形で供用化ということに、更なる努力を関係者

含めてこれお願いしなさいかぬと思うんでありますけれども、その辺のことにつきまして、正に航空政策の根幹と私は思っておりますのでございすけれども、大臣の御決意、御所見をお願いいたします。

○国務大臣(石原伸晃君) ただいま藤野委員が成田空港を日本の表玄関と評されたわけでございますけれども、開港以来、成田空港の重要な役割というものは今後とも私も変わらないんだと思っております。

そんな中で、平成十四年に供用されました平行滑走路ですけれども、二千八百十メートルというたような暫定的なものでございまして、近來のこの大量輸送の主流となつておりますジャンボ機が着陸できないというような制約がございす。その一方で、年々増大する国際航空需要に対応する上でも、委員が御指摘のとおり、できるだけ早期に二千五百メートル化を実現できるように、今年、成田空港も株式会社として民営化したしますので、会社とも協力してその実現に努力をしていきたいと考えております。

○藤野公孝君 どうぞ、その基本方針をしつかり踏まえつつ、利用者利便の向上も踏まえまして、新たな展開もまた今後とも模索していつていたいただきたいと思っております。

次に、中部国際空港についてお尋ねいたします。来年の三月に中部国際博覧会、これが開催され、その一か月前といまじうか、それに呼応する形で中部国際空港が開港いたします。私も昨年ちよつと現場を視察させていただきました。橋なんかも随分もう立派にできていますのでこれはまあ大丈夫だと思ふんですが、物、ハードができていまいわゆるいろんなその運用上のソフトといまじうか、通信、コンピューター関係とか、いろいろそういうことも今後あろうし、それから管制とかのいわゆるハンドリングとか、いろんな問題が今後あると思うんですけれども、この中部国際空港の整備のこれまでの進捗状況につきま

してお伺いいたしますとともに、来年そういうふうに移りましたときに、後の今の現名古屋空港、これがどうなるんだと。民間航空としてどういう活用、するかしないか、するとしたらどういうふうお考えか。その二点について御質問いたします。

○政府参考人(石川裕己君) 中部国際空港でございますが、来年二月の開港を目指して現在整備が順調に進んでおります。今月の二十四日には滑走路と誘導路の施設の整備が終了いたします。今後、航空法に基づく完成検査を行うこととしております。旅客ターミナルビルにつきまじうか秋には完成するという予定でございます。

それから、開港後の国際線の就航の見通しについてちよつと御説明させていただきたいと思ひますが、現在、名古屋空港に就航している週百九十二便の国際線、これは中部国際空港へ就航するということになる、が予定されております。これに加えて、本邦の航空会社が発表した事業計画によれば、日本航空が中部―パリ路線、それから全日空が中部―上海―仁川路線、こういうものの開設を発表するなど週三十九便程度の増便がなされる予定でございます。

さらには、私どもとして、外国航空会社による中部国際空港への新規乗り入れあるいは増便というものを図るべく、現在、諸外国と国際航空交渉というものを精力的に進めているところでございます。

それから、空港アクセスにつきまじうか、この開港に間に合うように、鉄道については名古屋都市心と空港を三十分以内で結ぶ中部国際空港連絡鉄道等を整備しております。道路につきまじうか、やはり同じように三十分台でアクセスできる知多横断道路、中部国際空港連絡道路などを整備しているところでございますし、海上ルートにつきまじうか、三重県から四十分程度でアクセスできるように、津松坂港における港湾整備等を行つていわけでございます。

さらに、この中部が開港した後、名古屋空港はどうなるのかという御質問でございますが、これ

につきまじうか、中部国際空港が開港いたしますと、基本的には現在の名古屋空港の定期航空路線というものにつきまじうか中部国際空港へ集約、一元化することになります。定期便一元化後の現名古屋空港につきましては、国の設置管理する第二種空港としては廃止をいたしまして、愛知県が設置管理主体となつていく、なつて運営していく方向で関係機関と調整しているわけでございます。いまして、この愛知県が運営する言わば県営飛行場というものにつきまじうか、小型飛行機あるいはコミュニティー航空などが利用する予定でございます。

○藤野公孝君 どうもありがとうございます。ますます航空というものがこれから日本の行政の中で、運輸交通行政の中でまた新たな重き、重いまた役割を持つてくると思ひます。次に私が質問をいたします観光につきまじうか、航空と観光というのは大変密接な関連があるわけでございます。その面からもますますの航空政策の充実をまた期待しております。

それでは、時間の関係もありまじうか、次、観光についてお伺いいたします。

観光立国という言葉が今新聞、雑誌等、テレビ等でも盛んに報じられるようになり、ちまたでも、観光といつても、従来の何か観光バスに乗つてとか、お土産物をただ買う、おいしいものを食べる、そういう程度の観光というんじやなくて、まちづくりとかいろんな国を活性化するとか、非常に関心も高くなつてきておるわけでございます。ともに、初めてじゃないかと思ひますが、この大臣の肩書に観光立国担当大臣というお役目が付いておるわけでございますが、大臣の観光立国大臣としての、先ほど韓国でもいろいろ、初便に乗つて御活躍、向こうでされたという話を伺ひましたが、この観光振興に対する抱負等につきまじうか、伺ひたいします。

○国務大臣(石原伸晃君) ただいま藤野委員は実は観光問題にしましては私よりも大先輩で、運

輸省時代にこの観光行政に対して腕を振るわれたことは承知しておりますが、経済にもあるいは雇用面にも大変幅広い影響がある分野だと思っております。

この前の週末に九州新幹線の開業に合わせて、その後九州の観光地を見て回ってきたわけですが、湯布院、有名でございますので行ってきたんですけれども、年間三百六十万人の方が訪ねる地域でございます、大変すばらしいんですけども、やはりそんな中にも日本の観光産業が抱える、何というんですか、雑多な景観とか貧弱なパーク・アンド・ライドのシステムとか、問題点も多々あることを見てまいりました。

そういうものを見たときに、やはり良好な景観形成とか、一地域一観光、大分でうまくいっています、最近ではもう熊本の方の黒川温泉という方にも大変人気が出てきているように、こういうものを推進させていただきまして、政府一体となつてこのビジット・ジャパン・キャンペーンで海外からのお客様も一千万人、二〇一〇年には来ていただく、こういうためにまだまだ国内の観光地も整備をしなけりやいけないところがたくさんあるし、いろいろ問題もあるな、こんな実感を保持しております。

○藤野公孝君 先般の九州でのいろいろ観光の御視察等もやはり観光大臣としての意気込みの表れだと思っております。

今、大臣の方からも二〇一〇年、一千万人、いわゆるテンミリオンでございますが、この訪日外客一千万人の達成ということで、今国を挙げて大臣を先頭に取組んでおられると。ビジット・ジャパン・キャンペーンと、私も今日ちょっとここに付けてまいりましたけれども、バッジを付けてまいりましたけれども、この一千万人達成、今は五百万人強だと思えますけれども、これは言うはやすくして大変難しいと私は思っております。

このままじゃとても行かないなと思っておりますが、逆に、じゃどうしたらいいんだと、今度

逆の発想になりますと、アジアから相当たくさん来ていただかないととてもこの数字というのはもろ及ぶも付かないと。じゃ、アジアってどういう国だろうと思うと、皆さんもそう思っておられると思いますけれども、やはりあの経済成長すばらしいお隣の中国、あるいは韓国、台湾等、やはりアジアを中心に大幅に増えていたかないと一千万人の達成は難しからうと私は思っております。

今、中国について申しましたけれども、中国につきましては、私もかつて携わりましたけれども、ビザの問題がやはり何とかしなけりやいけない、難しい問題ではあるけれども、これに解決していかなくちやいけない問題だろうと思うわけですが、この中国人団体観光ビザの交付対象の拡大というのを中国側も強く求めているわけでございますけれども、これに対する基本的な姿勢について外務省と国土交通省にお伺いします。

○政府参考人(鹿取克章君) お答えいたします。外務省としても外国人観光客の訪日促進、それから中国との人的交流の拡大等の観点から、この団体観光客の拡大に前向きに取り組んでまいりたいと考えております。

先般、三月十一日でございますが、総理より、関係省庁に対しまして、この中国団体観光客の対象地域の拡大について外務省が関係各省庁とも連携を図りつつ、中国政府と十分協議の上、早急に結論を出すという御指示を得ました。既に在中国大使館には指示を出しております。外務省としては、関係省庁と連携に、調整、協議しつつ、できるだけ早く中国との間の結論を出したいと考えております。

○藤野公孝君 どうぞ、いろいろ困難な障害がありますけれども、治安の問題等の対応とかいろいろありますが、どうぞ頑張ってくださいと、我々も応援したいと思っております。

中国だけではなくて、韓国、香港とか台湾、いろいろ来ていただきたい、そういう国があるわけでございますけれども、何か具体的にその促進の

ための措置が講じられておるとすれば御報告いただけないでしょうか。

○政府参考人(澤井英一君) 韓国、香港、台湾、いずれもビジット・ジャパン・キャンペーンの重点市場として位置付けておりまして、先ほど大臣からもお話ございましたように、韓国に大臣自らトップセールスに行っていたというところと、あるいは各地域を通じて様々なメディアを通じてPRをする、それからメディアの関係者あるいは旅行関係者を招請して商談会を開くというようなことを幅広くやっております。香港と連携して、クリスマス、旧正月に雪の多い地方への旅行の共同広告を実施しましたところ、七千六百人の香港の方々が申込みをこのキャンペーンの成果として行ったという事例もございます。

また、ビザの関係でいえば、今月の一月から韓国の修学旅行生に対するビザ免除、また翌四月一日からは香港の住民に対し、九十日以内の滞在の場合のビザの免除ということも予定されております。

これからの様々な取組をしてみたいと思っております。

○藤野公孝君 先般、聞くところによりますと、総理と観光先進国と言われておるフランス等幾つかの大使等が集まられて懇親の場が、懇談の場が開かれたやに伺っております、これは別の委員会でしたか、石原大臣からもちょっと御答弁があったわけで、その中の要望の一つに、どうも外人から見ると日本の町、案内等が非常に分かりづらめという御指摘もあつたように聞きますけれども、来てくださいますと、少しまだ今後の観光立国には問題あるかと思うんですが、この辺も踏まえまして、今後の受入体制の整備についてもう一度御答弁をお願いいたします。

○政府参考人(澤井英一君) 御指摘のように、外国語によるインフォメーションの充実とか、鉄道がなかなか分かりにくい、案内を充実してほしいという御指摘その他何点かございました。

観光立国行動計画の中でも、外国の方が独り歩きできる環境整備ということも重要事項として位置付けておりまして、例えばこの四月一日からは東京の地下鉄でいわゆるナンバリングを始めます。乗り降りあるいは乗り継ぎがしやすいという意味であります。また、全国各地で、横浜とか仙台とかいろいろところで案内標識の外国語表記のルール化、あるいはガイドライン作りというものも進んでおります。外国の方の意見を聞いて見やすい案内標識というような取組も進んでおります。また、外国人の方が来ても対応が可能な観光案内所というものも大事だと思っております、人材の育成も含めて、そういったところの充実も図ってまいりたいと思っております。

○藤野公孝君 もうこれで質問を終わりますけれども、観光立国ということが掛け声倒れにならないように、今同僚議員からも値段は高いぞとかいろいろ伺いましたけれども、本当に対応しなきゃいかぬ問題がたくさんございます。ひとつ、大変でございますけれども、一生懸命取り組んでいただきたいということをお願いいたします、私の質問を終わります。

○佐藤雄平君 民主党・新緑風会の佐藤雄平でございます。今日は会派の佐藤雄平というよりは地方から出ている国会議員の一人として、あえて東京都出身の石原大臣に、地方のこれが声なんだということを含めながらひとつ質疑をさせていただきます。

小泉内閣が発足をしてちょうど三年目、丸三年になります。昭和三十七年に全国総合開発計画、全総というのができました。それが基本的には国土政策の中心は均衡ある日本の発展という前提の中で今日まで来ているかなと、そんな思いをします。それが、小泉内閣になってから、ちょうど三年のときに経済財政諮問会議で、私の記憶が正しければ、特色ある地方と都市の再生ということに日本の国土政策は変わったのかなと。そんなに三年経過しております。

大臣も東北新幹線に乗って東北に行つたことあると思いますけれども、私も今、毎週帰つてまた東京に来るわけでありますけれども、今、日本の一つの風物とでも申しますか、地方に行きますとまた農家の空家が軒増えたなど。これ新幹線に乗って東京に向かつてくると、大宮から東京に向かうとも本当にビルが林のごとく林立している。この状況を見ながら、一体日本の国土政策というのはこれでいいのだろうか。今、一年間に東京は人口約十万人増えているはずで、この十年間で関東地方は百五十万人増えているんです。しかも、二十一世紀の最大の問題というのは出生率の問題ありますけれども、全国平均一・三四から東京は一・〇一。社会的要因の中で人口十万人ずつ増えている。

一方の考え方では、一極集中がもたらすもの、これは昨年私、有事立法で質問をさせてもらったとき、このまま行つたらば、膨大な都市になつてしまえば、いざ有事のとき、敵国からすればもう攻めるのはうんと簡単だ。これは東京が、今産業も行政もそれから文化もすべて東京に集中している実態から見ると、これは危機管理はなつてないなど。さらにまた、ヒートアイランド現象を起こしながら都市の集中豪雨をもたらします。

前国会でも都市河川の防災法、この三年間、私は国交委員会に所属をさせてもらつて、昔と違つて、本当に委員会の法案の三分の一以上が都市の防災、都市の安全、これは大事であろうと思ひますけれども、それはあくまでも結果に対する一つの対症療法であつて、私は国土政策全体を見据えた、本当に人口の構成というのはこれでいいんだらうかと、そんな思ひをするときありますし、また一方で一極集中を導きながら、また一方で今度過疎現象で集落、部落、この三年間で集落が二千なくなる。これが地方の今現況でありますから、二千なくなるというのは、ある意味では山を守る、ある意味では、これはもう極端な言い方かも知れませんが、空気も水も守る者がいなくなつてしまふ。そのときの日本の国土政

策つて本当にこれでいいのだろうか。

この件について、石原大臣の御所見をお伺ひしたいと思ひます。

○国務大臣(石原伸晃君) ただいま佐藤委員が御意見の中でお示しされましたように、昭和三十七年の全総で国土の均衡ある発展ということで、日本全国同じように開発、そして社会資本の整備というものが行われてきたんだと思ひます。

しかし、これからはやはり個性ある地域の発展、あるいは知恵と工夫によつて、そして地方が競争することによつて活性化していくということが政策的には重要なのではないかと、こんなふうにも考えているわけがございます。地域の、各地域のニーズを踏まえて、地域自らの活性化の取組というものを行政としても支援していく仕組みということが私は必要なんだと思つております。

十六年度の予算ではまた御審議をいただくことになると思ひますけれども、市町村の自主性あるいは裁量性というものを最大限發揮していただけるような、従来とは違う枠組みでまちづくり交付金、こういう制度も作らせていただきました。これは一事業当たり十数億円等々、物によつては御支援をさせていただきますが、これまでではあしろこうしろ、手取り足取り、国の行政というものが行つてきたものを、もう市町村の自由な発想、そして結果については評価をさせていただくというものに変えさせていただきまして、アイデアによる地域間競争を活性化して、各自の主体的な取組というものを支援させていただきたい。そしてまた、委員が冒頭御指摘されましたように、大都会だけへの一極集中でそこにだけスポットライトを浴びせるということではなくて、やはり地域の抱える、中山間地域が抱える問題についても行政の立場からしっかりと支援をしていくということも重要な視点であるということでは全く同意見でございます。

○佐藤雄平君 大臣の一つの国土政策の私はもう理念をお伺ひしたいと思ひんです。

ですから、今、日本の人口一億二千万人おります。この一億二千万人の人口のうち、三大都市圏で七千五百万人なんです。その残つた人口が約八割の日本の地域におられる。三位一体で財政の問題いろいろあります。その三位一体の財政も、基本的に私は人口が、人がいなければ今の三位一体の、一兆円の削減から六千四百億を充当したと、さらにまた、それが住民税、それから所得税、事業税だと、そういうふうなことを行つていても、現実問題として五年後、十年後、またその過疎が助長していけば、その地域の中で財政難を来すことは当たり前の話になつてくるんですよ。

ですから、私は将来的に見て、石原大臣が今の国土政策、結果的には私はこの三年間でどんなにどんな東京に人が集まる要素を作つてきてしまつたなと思つています。かつて、新幹線も高速道路も地方分散の前提の中で高速道路と新幹線が作られたはずなんです。それが、高速道路と新幹線というのは中央に集まるための手段になつてしまつています。

ですから、私は東京、いわゆる都市の危機管理を考えた場合には、将来的にはやっぱり地方分散、分散型の国土政策を作つていかなきゃいけないんじゃないだろうか、そんな思ひをしておりますが、いかがでございますでしょうか。

○国務大臣(石原伸晃君) 委員の御指摘の点は大きな命題であると思ひますが、行政として都会に出てくる方々に対して、都会よりも地方がいいということとはまた言えないんだと思ひます。やはり各地域が競争することによつて、魅力のある地域を作ることによつて、そこに若い方も滞在、滞在といふか生活圏を持つことができるようにするということが大切なのであつて、これは地方を見ましても県庁所在地に一極集中するということ、地方の中における一極集中という問題、これとも関係している。

そんな中で、先ほども申しましたけれども、各地域が競争することによつて魅力ある地域、東京なんかでいいまでも、小笠原なんかの人口は増

えているんですね。若い方々が都会の喧騒というものとは離れて自然の多いところで生活をしていく。あるいは、沖縄にも若い方が大変増えてきている。若い方々もこれまでのように単なる喧騒あふる大都会をあこがれるということではなくて、その地域に魅力があれば人が増えていくという現状がありますので、そういうものに対する行政的な支援、こんな中でまちづくり交付金というものも先ほど例に出させていただきましたけれども、そういう形で、自由な発想に対して自由なお金を交付金として交付するという形で地方の活性化に役立てていきたい、こんな感想を持っております。

○佐藤雄平君 今、石原大臣の今答弁を聞いていますと、それはやっぱりもう国交大臣も内閣総理大臣も要らないんですよ。国家としての役割というのは、やっぱり見据えた、それはもう、福島県から無理無理東京に来て住めと言つても無理ですよ。逆に、東京から無理無理福島県へ行つて住めなんて、ごんな行政ではあるはずないんです。できないからこそ、私はその緩和の中で、そんなの住むのは自由だ。しかしながら、自由な結果が大変なやつぱり危機を及ぼすというふうなことであれば、国としてサジェスチョンをしなから一つ、百年に立つた大計の中で私は国土政策を進めていかなきゃいけないだろうと。

あの六本木ヒルズ、汐留、さらにはその先に東京駅にできた新しいビル、もう一日に数十万の人が物見遊山も含めてなんでしょうけれども来ている。これがいつの間にか若い者のいつときの魅力になつて東京に集中するということも否めない事実であるかと、そんな思ひをします。

私は、これ以上大臣には申し上げませんが、これは都市と地方も共存できる、それは私はやっぱり人口のある意味ではバランスであらうと。人口のバランスというのは、人口のバランスを考えたやつぱり国土政策を進めてもらいたいなど、そん

な思いをしております。

そういうふうな前提の中で、先日所信を聞かしていただきました。所信の中で、私どうしてもやっぱりこれ、今の話と前後することになるんですけれども、成果主義の、「成果重視の施策を進めるため、特に、公共事業については、無駄なものを作らず」とあるんですね。そうすると、何か無駄なものを作らずというところ、ここの地方出身の国会議員たくさんおられますけれども、地方の公共事業はいかに無駄だと言われるような、その風潮が一時あったんです。

ただ、これは、私の出身のところに檜枝岐村という村があるんです。これは人口六百三十九人、日本で小さい、かなり小さい村でしょう。この村はどういうところかと申し上げますと、尾瀬、尾瀬の福島県の入口なんです。それで、先般、尾瀬のハイカーが檜枝岐を通って尾瀬に行つたというんです。尾瀬にいつとき休んだときに、こういうふうな声が聞こえた。こんな小さな村が何で舗装道路があるんだろう、こんな無駄なことはいないな、もうそんな話を聞いて全がっかりしているんです。それで、ただその観光客からすれば、檜枝岐へ行つて尾瀬に行くというのは、もう本当に田舎へ行つて砂利道のところでも想定していたのかなと思うんですけれども、残念ながら檜枝岐村というのは六百三十九人ですけれども、もう本当にその三百五十二号線という道路一本しかない、それがもう命綱なわけです。

私は、そういうふうなことがいわゆる都市部の一つの風潮として地方の公共事業は全部悪の根源だと、ですから、に思われているんじゃないかなと。それは、先ほどのとまた繰り返すようになりますけれども、やっぱり公共事業のいわゆる成果主義というのは、どうしても人的な要素を考えているんじゃないかなと思うんです。人が一杯あれば効率が上がる、となってくると、一千二百万人の東京と二百万人の福島県では六倍の差が出るん

です。ですから、東京のその効果がひとすれば福島県は〇・三、〇・三でもいい、それぐらいの私はことになってしまふんであろうと。

そんなことを考えると、私は、その成果主義の中の無駄なものを作らずって、これ書かれると非常に気になつてしまふんですけれども、この所信の中の無駄なものというふうなのは、どういうふうな定義の中で、御所見の中で述べられておるのか。まあ、これは役人の人が作つたと思いつから、局長が何かの答弁で結構ですから。

○政府参考人(澤井英一君) 公共事業の実施に当たりまして、選択と集中を基本として、無駄なものを作らずに、真に国民のためになる公共事業を実施する意味であります。

○佐藤雄平君 もう一回、もうちょっとゆつくり。今聞いていなかった、ごめんなさい。

○政府参考人(澤井英一君) じゃ、もう一度最初から言います。

公共事業の実施に当たりまして、選択と集中という考え方を基本として、無駄なものを作らずに、真に国民のためになる公共事業を実施するということを基本スタンスとしておりまして、その前提として、透明性、公平性を確保しながら、例えば有料道路におきましては採算性ということがまずありますし、また費用対便益ということもあります。さらには、その費用対便益で計測できない外部効果、そういったことも事業評価という中で厳格に実施していくという必要があると考えております。

例えば、事業評価の結果、費用対便益が一を下回り、かつまた外部効果も低いというふうなものは、先ほど言いました無駄なものという範疇に入ってくるのかなというふうなことを考えております。

また、事業評価の結果、実施するというふうに決めた事業につきましても、コストの削減に取り組むなど、不断の見直しを行うことにより効率性の向上に努めていくということが一方で必要だろうというふうな考え方を表明したものと理解して

おります。

○佐藤雄平君 役人の人の答弁というのは、分らないで答弁するものが名答弁のような気がしてならないんですけれども、本当に分らないです。費用対効果のその要素をちょっと教えていただけますか。どういうふうなファクターの中で費用対効果を測定しているのか。

○政府参考人(澤井英一君) 事業によって当然効果の面は違いますが、道路に関して言えば、走行便益が高まる、あるいは交通事故が減少する、そういったことを一定の学識経験者にも御意見を聞いて一定の算式の下で数値化するというものであります。

なお、関連して外部効果ということを上げましたけれども、これはなかなかそういう数値化は難しいけれども、評価しなければいけない要素、例えば緊急医療のために、かなり時間が掛かる場所が多い中でそうした事業をやることによって時間が短縮できる、人の命にしろと議論になつておりますけれども、観光のためにかなり効果が高い、必ずしも数字的に反映できないけれども、そういったことも勘案する、そういったこともあろうと思っております。

○佐藤雄平君 人的なものは入っていないんですかね。人的なものというのは、もう人が一杯、その分母、その効果として費用対効果の中には。

○政府参考人(澤井英一君) 人口、定住人口だけでなくて交流人口を含めて、そういった方々が行き交うということは効果として出てくると思えます。また、交通でいえば、走行便益が高まる。例えば、今までの渋滞が緩和されてよりスムーズに行けることによってロスタイムが減るというふうな、そういった数量評価もB・P・Cの中ではやっていると理解しております。

○佐藤雄平君 人の利便というふうなことでそういう費用対効果というのを相当考えられておると。これもやっぱり私は人口の密集、密度によつても費用対効果が変わってくるのかなと、そ

んな思いをしております。

次に、所信の中の環境問題に行かしていただきます。

二十一世紀の地球的な最大の問題は地球温暖化防止、これは論をまたないところであります。しかも、日本で京都議定書を作つて二〇一二年までマイナス六％という約束をされているわけでありまして、昨今のマスコミ情報によると、マイナス六％の達成どころか、増えているという状況になっているみたいでございます。その中でもまた運輸部門が一七・七増えている。これは、国交省が記者会見の中で、どういうふうな産業別の仕分をしたのか分らないというふうな記者会見がありましたけれども、ついても、やっぱり運輸部門の中のCO₂の発生率は相当高いものだろうと。ですから、ある意味では、全産業の中で運輸部門が中心となつて削減していかない、この六％マイナスというのは実行にできないんじゃないかな、そんな思いをしております。

そういうふうな中で、今日までの国交省としての地球温暖化防止の対策、これはどういうふうな立案しながら達成度はどうな形になっておるか、この件について伺いたいと思ひます。

○政府参考人(澤井英一君) ただいま先生お話しした数字は、恐らく産業部門でいろんな観点から、例えば物を製造する場合、あるいは物を運ぶ場合、あるいはオフィスビルを稼働させる場合、そういったものを合計した数字とお聞きいたしましたけれども、従来、地球温暖化防止大綱などでは、むしろ産業、物を作る段階、場面、それから物や人を運ぶもの、これは運輸と言つてしまし

て、それから民生ということでオフィスビル、住宅でのエネルギーと、こんな分類もしてしまつて、その辺の分類の仕方によって数字が若干違つておりますが、そういう意味での、個人がマイカーで、自動車を運転する、あるいはトラックで物を運ぶ、そういった産業用あるいは民生用を含めた運輸というふうなくくり方を見ますと、運輸部門からのCO₂排出量は、一九九〇年、基

準年以降、家用自動車が大規模化したというよう
な影響もありまして、九八年度までは大幅に増加
しております、大幅に。九〇年度比で二二%増で
あります。

しかし、九八年度からいわゆるトップランナー
基準方式というのが導入されまして、自動車の低
燃費基準化が誘導されております。また二〇〇一
年度からは、いわゆる自動車税のグリーン化とい
うものも始まっておりまして、そうした効果の反
映を思いますけれども、二〇〇一年度は約二三%
増、これは九〇年度に比べると大変高いんです
が、九八年度二二%増と比べますとおおむね横ば
いかなど。その間、交通量は増加しておりますの
で、原単位的にはむしろ下がっているかと思いま
す。

ただ、別にこれでもいいということを上上げて
いるわけでありまして、依然として目標として
今我々がセッティングしておりますのは、九〇年度比一
七%増というのが今の目標でございます。いま
すので、それと比べても六%高い状態です。
例えばということ、自動車について先ほど
トップランナー等々申し上げましたけれども、交
通機関別に見てみますと、鉄道とかバスとかタ
クシー、航空機、船舶といった公共交通機関につ
いて見ますと、二〇〇一年度の排出量は九〇年度比
で約一〇%でございます。貨物自動車では約一%
でございます。一方で、家用自動車では約五〇
%増というのが現状でございます。

ただ、今一番新しい数字が取れる二〇〇一年度
統計を基に暫定的に、先ほど言いましたトップラ
ンナー等の対策の効果を数量的に計算してみます
と、家用自動車、さっき五〇%増えていると言
いましたけれども、燃費改善の強化によりまし
て、何も対策を講じなかったときに比べますと
CO₂排出量にして三百七十万トンの削減という
ことができているんだらうと。したがって、そう
いう対策を講じなければもつと、三百七十万トン
増えているというこの計算も今しております。

そういったことを踏まえながら、いろんな対策
を講じておまして、現在、その対策効果をより
詳細に把握するいろいろな分析もしていますし、
それを踏まえて現在、講じている対策の効果を検
証して、一層その充実を図るにやいかぬというよ
うなことで省内でもいろんな今議論をしていると
ころでございます。

○佐藤雄平君 国交省の努力は十分分かりますけ
れども、現実問題として増えちゃっているわけ
ですよ。現実問題として増えちゃっているとい
うと、もう二〇一〇年になって、結果的には六%マ
イナスが二〇%プラスになったと。大変なこと
なってしまうんで、いずれやっぱ産業と環境と
いうのはどこかで峻別しなきゃいけないと思っ
てすけれども、私、これも地球温暖化防止の質疑
をするときに一番の問題になったのが、努力目標
にしてペナルティーは付けないというふうなこと
で、環境庁も法案を作ってしまったことが、これ
が一つの大きな理由になるのかなと思う。だけ
ども、ペナルティーを付けると、また産業政策が
進んでいかないと失業の問題、経済の問題になっ
てしまう。

だけれども、やっぱ私は、やっぱ将来の二
十一世紀を本気で考えて、今南極でも北極でも氷
が解けて、それからヒマラヤでは湖が五つも六つ
もできている現状を考えたときに、やっぱり源
部門というか、要するに出している方からする
と、やっぱり相当もうぎりぎり、ペナルティーの
ぎりぎりまでぐらいいのCO₂の削減というのは考
えなきゃいけない時代になってきているんだらう
と、そんな思いをするんで、具体的にはやっぱり
今年が見直しの年なそうですけれども、やっぱり
ある意味では産業別ぐらいいの一つのアクション
プログラムというか目標値をきちっと立てて、それ
が実行できなければ、もう本当に、相当厳しい状
況を作るんだぞと、いわゆるペナルティーまでい
かない、罰則までいかなければ、そういうふ
な強い方針でいかないと、私はこれは達成でき
ないと思うんです。

これは、単に国交省だけじゃなくて通産省とか
いろいろ役所あると思いますけれども、ただ、
やっぱり一七%増やしちゃっているというふうな
ことについてやっぱり相当の、担当の役所として
私は責任を感じてもらいたいと思いますけれ
ども、その点についての局長の所見をお伺いし
たいと思います。

○政府参考人(澤井英二君) 先ほどトップラン
ナー方式あるいはグリーン税制というふうなこと
を申し上げましたけれども、例えば道路そのもの
につきましてもETCの利用の促進ですとか、あ
るいは渋滞の原因になる路上工事の縮減などの交
通流対策も進めてきております。また、トラック
輸送から海運などに物流を転換するいわゆるモー
ダルシフトですとか、また人の動きにつきまして
もできるだけ公共交通機関を利用促進を図ってい
くとか、いろんなことを進めています。特に、運
輸部門で言いますと、アイドリングストップなど
を地道に重ねていくことが大変これ大事なか
わけてありまして、そういったことを含む環境経営に積
極的な運輸事業者を評価するグリーン経営認証制
度というふうなことも始めております。

ある意味では非常にすそ野の広い取組をしてい
かなければいけない。これ一つで大きく削減でき
るということは余りありませんので、そういった
幅広い施策を今取らなければいけないと思ってい
る中で、これから施策のこれまでの効果をきちん
と検証して、先ほど言いましたように、一七%
増というのは二〇〇八年から二〇一二年までの目
標でございます、今立てている目標でございます
。現状が二三%増だ。それがありますので、
これから六%全体で減らさなきゃいかぬという非常
に重い目標でございますけれども、いまひとつ、
今進めている効果を検証し、これは、必ずしも役
に立っていないということじゃなくて、むしろ一
定の効果を上げていくという見方もできますの
で、その上で何が必要かと。これは、単に産業部
門だけでやるというよりは、いろんなグリーン購
入のような横のつながりも活用し、また一種国民

運動のようなことも広げ、いろんなことを考えな
ければいけないと思いますし、その中で、先生が
仰せのようなより強めの施策というものの必要か
どうかということも含めて、環境省始めいろんな
役所というんな議論をこれからしていきたいと
思っております。

○佐藤雄平君 国交省の所管の交通体系の中で
は、やっぱり一番自動車CO₂を出しているとい
うことでございますよ。

そうなつてくると、私、以前もちょっと質問を
させてもらったと思うんですけど、輸送、運
送と、これらと物流というのは大事なことです。
その中で、物流が頻りに重なっていけば、それと
同時にCO₂が出てしまうというふうなことに
なってしまうので、私は、その交通体系そのも
の、いわゆるCO₂を比較の出さない交通体系を
作るというのが一つの案じゃないかなと思うん
です。

そういうふうな中で、日本の交通体系そのもの
を将来的に、それぞれ地球の負荷等、またCO₂
のことも考えたときに、変えるその気持ちとい
うか施策みたいなのを考えているかどうか。

○政府参考人(澤井英二君) 交通体系を短時間の
うちに大転換するということは難しいと思うん
ですけれども、先ほど申し上げた中で申し上げれ
ば、物流については陸上輸送をできるだけ海運に
転換していくと。これはモーダルシフトと言っ
ておりますけれども、そんなことも一つの目標なり
念頭に置かしまして、今国会でも内航海運の活性化
に関連する法案も提出を申し上げているところ
であります。

また、人の流れにつきましても、自動車だけで
なく、むしろ乗車効率の高い公共交通機関にでき
るだけシフトしていただくというふうなこともし
なければいけないだろうということで、それにつ
きましても様々な施策を講じております。

そういったことによつて、だんだん、その交通
モード別のウェイトが環境負荷の全体として小さ
いものなんだんだんだん変わっていくというこ

○政府省考人(澤井英一君)　まず、二〇一〇年に一千万、倍増するということを正に現実的な目標として努力をしていかなければいけないということとをまず申し上げたいことと、それから、どのぐらいの見通しを持っているかということは必ずしも明確な数字申し上げられませんけれども、平

○佐藤雄平君 ワールドカップのついでに観光もいいでしょうけれども、やっぱり日本が世界に冠たる観光は何だと、この一つのやっぱりコンヤプトというのはうんと大事であろうと思うんですね。ですから、そういうふうな中で、今後私は国交省の観光が、観光立国になるためには、世界には日本の、何だろうね、その風景なのか、それから文化なのか、それからまた歴史なのか、こうい

そういったことを踏まえて、どのようにこれから外国にそういうPRをしていくか、どういうところからお客さんを来てもらえるように力を入れてやるかということにつきましては、まずビジット・ジャパン・キャンペーンでは重点市場というものを決めておりまして、PR効果の高いところと絞ってやっております。韓国、台湾、米国、香港、中国と、順不同でありますけれども、今はその五か国、来年度については少し広げたいと思っております。

けれども、都市の再生についてお伺いします。

今度の大臣の所信の中の都市の再生というのは、ある意味で私は第二弾の都市の再生かなと。第一弾の都市の再生というのはやっぱり東京を中心とした大型開発であつたらうと、そうも思いますが。そういうふうなことをおしなべて、私ます冒

頭、日本の都市の再生というのはどういうふうな都市を目指しているのか。要するに、一言で言うところ、経済的な要素の中でいわゆる景気・経済対策としての都市の再生なのか、それとも本場に住環境を含めたいわゆる都市を目指していくのか。一言で言うところ、アメリカでいくのかヨーロッパでいくのか。国交省の都市政策の基本、これを教えていただきたいと思っています。

○国務大臣(石原伸晃君) 東京に限ってみても、一律に経済性を優先するあるいは居住型を模索するというふうには私は取り組んでいないんじゃないかと思うんです。私も六本木ヒルズ等見てきましたけれども、六本木ヒルズにも八百戸の住宅があり、二千人の方が暮らし、外からビジネスの方が一万数千人入ってきて、商業施設に一日当たり十万人ぐらいの方が入ってくる、そういう例です。あるいは汐留なんかを見ても、やはり六千人の方が暮らし、千八百戸の住宅がある。ですから、そこに商業施設が入っているということを考えますと、経済再生的な要素はありますけれども、そこに合わせて居住空間を持つことによって新しい都市のありようを今模索している。そういうものが東京で見ますと、いろんなところで見えてきた。

また、大阪の方に行きましても、梅田のあの貨物跡地を利用して今大きな再開発が行われておりますし、福岡の天神地区もやはり同じように居住用なものもあっている。

私思うんですけれども、いずれにいたしましても、都市再生というのはやはり各地域地域の、これも観光と同じなんですけれども、固有なものがありニーズがあり、そこで暮らし人たちが、そこで経済活動を営む人たちの知恵と工夫によってこの再生というのがなされているのがこれまででありまして、そういうものを行政として地域の取組として様々なツールを使って支援している、そんなふうには理解しております。

○佐藤雄平君 大臣、要するに今の大臣の答弁を聞いておきますと、経済的なファクターもそれか

ら居住性も。

やっぱり私は、その結果、東京を中心とした大都市で全国の犯罪の三〇％なんです。子供たちも一番やっぱり荒廃率が多いんですね。やっぱり教育を考えた場合、産業政策と居住性なんて一緒にというのはこれは不可能だと思いますよ。だから、これもどっちに比重を置くのか。要するに、経済主義に比重を、中心を置けば、おのずと地域社会が崩壊しながら子供たちが荒廃していく。だとすれば、もっと明確にやっぱり産業都市とそれから居住都市というのを明確にしちゃった方がこれからの都市政策では正しいんじゃないかなと思うんです。

それはまたずっとつながった話になっていくと、もう地方に人を送ってこれという話になってくるんですけれども、その辺はどういうふうにお考えです。産業、いわゆる経済的なことを考えた都市政策とそれから居住を考えているもの、一緒に同居できると思います。

○国務大臣(石原伸晃君) ただいまの佐藤委員の指摘は、やっぱり時間の変化をとらえての御指摘だと思えます。大都会で見てもやはり商業地域と住居地域というのは分離していた。まだ東京にもあります。丸の内は再開発が行われておりますけれども、居住はあります。そういうものを模索していた時代はあったと思うんです。

しかし、大都会どこも見ましても、これはニューヨークを見ましてもロンドンなんか見てもバリを見ても同じだと思うんですけれども、郊外から内側の中、すなわち都心居住というものがここ十数年のトレンドになってきて、それに合った再開発というのが行われている。

これは、先ほど六本木ヒルズと汐留を例に出しましたけれども、それだけに限らず、都営の南青山のアパートの再開発のところも四十数階の賃貸物件があり、都営住宅があり、老人ホームがあるという、グループホームがあり、保育園があるといったような、各地域で人がいて商業をとにもやっていくというのが、ちょっと都心部を離れた郊外

部に出ましても今のこの流れでありますし、そういうものを支援していく形で都市再生というものが今いろんなところでなされている。

これは地方都市に行きまして、いわゆる駅前商店街が駄目になってしまふ、あるいは大型店舗が出ていってしまう、その大型店舗の後を今度はマンションに替えていく。あるいは、これまでのシステムでいきますと、シャッターが閉まった商店街で老人の方が集う囲碁の場所をその商店を借りてやりたいと言つても、そういうことが助成措置がなくなつてうまくいかなかった。しかし、今度のまちづくり助成金ではそういうこともできるようないたしますし、今、ですから、やはり空いて人がいなくなつてしまつた商業地域に人が住むことによって再生していくという方向が主流になりつつあるんだと思います。

○佐藤雄平君 私は、都市政策の中でやっぱり一極集中をどうしても進めるような都市政策は、やっぱり弊害を考えた中でそれぞれ将来的にいろんな禍根を残すことになってしまふんだらうと、そんな思いをしております。

今、大臣から、今度のこの所信は私は第二弾の都市政策、都市の再生かなと思つてます。これはもう地方の都市の再生、稚内から石垣と書いてあります。これは、ただ、今までの東京、大阪、名古屋みたいな都市政策とはこれは全く私は違うと思つてます。

ここで最もやっぱり注意しなきゃいけないのは、地方の都市といつても私は都市というふうな感覚じゃない、地方の町だと思つてます。二万人、三万人ですから、人口。その中心市街地が例えば駅前に来てしまつと、今までのいわゆる市街地がもう正に簡素化してシャッター通りになってしまふ可能性があります。

結果的には、その補助金の中で作つても、いわゆる事業主からすれば、その需要も増えない中で駅前につつた後、残るのはこれは私はもう借金しか残らなくなつちゃうのかと、そんな思いをします。これを進めるときは、相当やっぱり地

元との話の中でまた国交省、政府としても将来の経済的な要素、それから、これまた重なるようにですけども、やっぱり人口が増えるかどうかというふうなことも十分考えた中で地方の都市の再生をしてもらいたい、そんな思いをしております。

この件について、何かお考えがあれば答弁願います。

○政府参考人(竹蔵誠君) お答えいたします。地方の都市の再生といつても、このパイの奪い合いの中でうまくいかないんじゃないかというふうな御懸念の点がございました。

先ほどから御指摘ございまして、一極集中の大きな流れの中で、政府としては高速道路の整備とかいろいろな努力しておりますけれども、なかなか大きな流れに歯止めが掛からないという状況です。

ただ、様々なまちづくりを見ていきますと、地方でいろいろな芽が出てきているということなんです。先ほど先生が地方都市というよりは町だというふうにおっしゃいましたけれども、正にそういう意味でまちづくりの交付金という名前を付けて、地方のそれぞれの地域の努力というのを支援してまいりたい、このように考えているわけでございます。

○佐藤雄平君 時間かな。もう時間も迫っておりますけれども、特にやっぱり大臣に口酸っぱく言うようでありまして、国土政策の中でやっぱり今のその人口のものを考えながらそれぞれ国土政策を進めてもらうことも希望しながら、質疑を終わらせていただきます。

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

午前十一時五十一分休憩

午後一時三十分開会

○委員長(奥石東君) ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、国土の整備、交通政策の推進等に関する調査を議題とし、国土交通行政の基本施策に関する件について質疑を行います。

○田名部匡省君 民主党の新人であります田名部匡省であります。

最初に、空港の整備についてちょっと確認をしておきたいと思うんですが、関西空港は、これ分かつたでいいんですが、通告していませんので、当初の需要予測に比べてどうなっているか、分かつたらちょっと、分かりますか。

○政府参考人(石川裕己君) 関西空港につきましては、現在のところ、国際線の動向は、済みません、関西空港につきましては……

○田名部匡省君 いいか悪いかわからないでいい。

○政府参考人(石川裕己君) いや、済みません。

関西空港につきましては、現在のところ、国際線はほぼ前年度並みに戻ってきております。ただ、国内線が少し戻りが悪いという現状でございます。

○田名部匡省君 これは、扇大臣のときにも質問したんですけれども、今度神戸空港造るんでしょ。これ三つあそこには、この間視察に行ってきたして、本当に大丈夫かなと。今二本目の滑走路を工事やっております、しかも二本目の滑走路の漁業補償どうしたと言ったら、やりましたと。どのぐらいやったかと言ったら、前一回目と同じですと、五百億なんです。漁業補償一千億払っているんですね。あれは私が運輸委員長で視察に行ったんです、委員全部で。そのときに、まだしゅんせつやっていたときで、ヘリコプターで上空から見て帰ってきたんですけれどもね。それは大阪伊丹空港がうるさいからもう移せというのであれをやったんですが、できたら大阪の国会議員が皆反対して、とうとう残っちゃったんです。残ったばかりか、今度はすぐそばの神戸空港造るといふのだが、これ、三つあって、大臣、どう

ですか、これうまくいきますかね。

○政府参考人(石川裕己君) 関西圏の航空需要に關しましては、一昨年の交通政策審議会航空分科会というところの答申で、二〇二二年度までの間に着実な伸びが予想されるということでございまして、今後の伸びゆく需要を関空、伊丹、神戸という三つの空港で分担して受け持つことが必要というところになってございます。

各空港について見ますと、関空につきましては、乗り継ぎ利便を確保した国際、国内の基幹空港として、関西圏や西日本を中心とする国際航空需要と関西圏の国内航空需要に対応する役割を果たしているということで、現在でも年間の発着回数が十萬回を超えております。伊丹空港は、現在の年間の発着回数が十萬回を超える国内の基幹空港としての役割を果たしております。ただ、騒音の抑制という課題があるわけでございます。神戸空港につきましては、現在建設中でございまして、神戸市及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港として年間二萬回の発着回数が見込まれております。

私どもとしては、この三つの空港はそれぞれ今申し上げたような基本的役割を担っているところでございます。これらに即した機能分担と連携というところを図っていくことが必要であると考えております。

○田名部匡省君 先日、静岡空港も視察してきましたが、大臣、空港も造る、高速道路も造る、今度第二東名も造っていましたがね。国道もある、新幹線も通る、今度リニアも通る、まあ基本というのは僕は大事だと思っております。少子化、高齢化の時代がどんどん進んでいって、こんなに造っていいのかなという感じがします。国道も通ってれば、県道も通ってれば、あの空港、まだ未買収の用地があつて、随分反対の人たちも多いですね。あれ、未買収のところは強制収用を掛けるんですか。

○政府参考人(石川裕己君) 静岡空港につきましては、事業採択後十年を経過してございますので、本年度、事業の再評価というところを実施しております。まず、その静岡県が再評価を行いまし

て、昨年八月に静岡県の知事より国土交通大臣に對して、事業を継続するとの対応方針の送付というのが県からございました。これを受けまして国土交通省としては、補助金交付にかかわる対応方針を今年春の十六年度予算の箇所付けまでに決定することとしております。

現在、省内の検討委員会においてその検討を進めているところでございまして、私どもとしては事業を客観的に評価をしてみたいと、こういうふうな考えております。

○田名部匡省君 これ、強制収用を掛けるのかという質問したんですけれども。

実は私の、三沢空港も新幹線ができてから大分便数を減らして、やめた空港、航空会社あるのかな、ですから、両方に乗るといふわけにいきませぬから。そういうことを考えて、やっぱり無駄なもののは作らないと、公共事業については、大臣言っていますよね。政策評価を徹底してということなんです。

私は、何やってもいいけれども、失敗したらだれが責任取るかというの明確にしておいてもらわねと、関係ないこの赤字をもう青森県の人たちも一緒に負担しているなんてばかなことをやっていますからね。あの本四架橋だつてそうですよ。僕は青森県に帰つて、見たことあるのと、渡つたことあるのと言つて、千人ぐらいやると五人ぐらい手を挙げるわ。見なくても、渡つたことなくても、赤字はみんなの税金でこれ補助金出しているんですから、そういうのが余りに多過ぎる、この国は。

ですから、僕は、さつきから言っているように、基本というものをしっかりとやらなきゃならぬ。外交でも防衛でも教育でも、あつち行つたりこち行つたりするようなことをやっているからみんな迷惑するんで、この交通政策だつてきちつとした基本というのを持ってやってください。ところで、無駄なもののは作らないということ

は、無駄なのあつたということなので、どういふのが無駄だったんですか、今まで。

○国務大臣(石原伸晃君) 私は、個人的な考え方でありまして、本四架橋は三本は要らなかつたんじゃないかと思っております。アクアラインにしても、値段を下げておりますけれども、まだまだ当初予定した需要に追いついていない。やはり、先ほど航空局長が答弁をさせていたいただきましたように、客観的な評価を行つて、費用対便益、B/Cが公共事業の場合は必ず一を上回ることを最低条件として、それ以下のものは外部効果、すなわち社会的にどうしても必要なもの以外は作らない、このぐらいの気持ちを持つてこれからの公共事業に当たっていく必要があるのではないかと考えております。

○田名部匡省君 具体的にここがというのがあれば本当は分かりやすいんですけども、そういう反省の上に立つて物を進めていっていただきたいと思うんですが。

道路公団のことについてちょっとお伺いしたいんですが、これは日本で最初にスタートしたのは首都高でしたよね。田中角栄先生が、償還終わつたら無料にすると、こう言つて造つたはずなんです。私はそれを知っているけれども、それがどうも、あのときは税金に頼らずに借入金と料金収入でやるんだと、こういうことで期待を持たしてやつたんです。

償還終わつてただになるかと思つたら、ただにならぬと、これ。その料金のあれで次々と造つていったでしょう。ところが、いつたににするのか。政治家の約束がこう簡単にほごにされたんじゃ、国民見ていて、私はこれ言つたときに、安倍晋太郎会長が、田名部君、そんなこと言ふなつて、ただにしたら大混雑して大変だよと言われたことがありますが、いろいろあるでしょうけれども、いずれにしても、この約束が守られないという高速道路であつたことは、私は今もつてそう思っているんです。また、そこで小泉総理は、構造改革の大きな柱

これは郵政民営化だったんですね、最初。私が農林大臣二期目のときに郵政大臣で来て、もう郵政民営化、民営化と言って、あれからもう十年もたつたけれども、まだ一向に前へ進んでいないが、そのうちにもう道路公団からいろんなものに手を広げて、余り間口を広げ過ぎてどうにもうまくいってないという気がするんですけれども。

そこで、今度は道路公団民営化がまあようやく、ごたごたいろいろあつて、難産の末にようやく法案が提出された。どうも昨日も説明聞いたんですけれども、これで本当に、これが民営化で市場が評価するんだらうかと思つて聞いておりました。これはなぜかという、四十兆円のこの借金は四十五年で返済すると。さっき言つたように、少子化・高齢化時代に、今でもあの大学の先生たちが国のバランスシートをやつたら一千三百兆円あるんですよ、いろんなのを子細に計算してみると。一体本当にこれ、日本の経済の将来の見通し、特に株式は三分の一が国が保有すると、あるいは役員と事業計画はもう大臣の認可が必要だと。

いろんなことを聞くと、こんな民営化というのはあるのかと思つて僕はおるんですけれども、これ、民営化だと思ひますか、大臣。

○国務大臣(石原伸晃君) 民営化、特殊会社でスタートをいたしますので認可というものが必要でございますけれども、十年後の見直しにおいて、政府の株式保有三分の一を予定しておりますけれども、それも含めて見直すなど、大胆な案にさせていただきます。いろいろございいます。

さらに、今回の民営化の最大の焦点は、委員が御指摘されましたように、四十兆円に上る債務を確実に返済する枠組みを作っていく。そして、国民の皆様方が真に必要な道路を国民の皆様方の負担を最小限に抑える形で造っていく。さらに、民営化の、民間の経営ノウハウ、こういうものを活用することによりまして、利用者である国民の皆様方が利便性を向上する、あるいは弾力的な運賃等々で、飛行機会社でもう既に行われているよ

うなマイレージ運賃、あるいは夜間割引、通勤割引、こういうもので、ああ、値段が下がるということを実感していただくということ、委員が先ほど田中角栄元総理のお話をされましたように、これまでの公団方式は、私、やはり大きな弊害があったことは委員の御指摘のとおりだと思います。

私もたしか、初めて高速道路なるものができて、名神高速だったと思ひますけれども、乗りに行きまして、ああ、百キロで車が走るといふのはすごいなと実感しまして、これが三十年後にはただになると、そういう話を聞いた覚えがございまして、現にただになつていない。これは、すなわち公団方式の中の償還主義の名の下に、新しいものを造れば造るほど償還期間が延びていった。こういうものに対して四十五年で返し終わるというのを法律で初めて明記をさせていただきます。したし、さらに債務の合計額が四十兆円を上回らない、四十兆兆円をございしますけれども、今の債務を民営化時の債務を上回らない、これも法律ではつきり書かせていただくなど、これまで公団が抱えていた問題の弊害除去の歯止めというものをいろんなところに入れさせていたところでございます。

もう少し詳しくお話があれでございましたら、今日は政府参考人として道路局長も来ておりますので、道路局長からなお詳しく御答弁をさせていただきます。

○田名部匡省君 石原大臣は事業を経験したことがありますが、経営を。

○国務大臣(石原伸晃君) 私はジャーナリズムの経験しかございせん。

○田名部匡省君 民間が金融機関から借り入れる場合、私は八年やりましたから、担保も必要ですけれども、この経営状態がどうなっているか、返済のめどがあるか、それからこの経営者の経営規律といふことが、そういうものはどうかということと融資してくれるんですよ。私は八年間何やったかという、毎月の支払ですよ。どこから

幾ら入つてきてどこへ幾ら払うかと、こればかりやりましたから。ですから、よく分かるんですけれども。

四公団を見る限り、民間経営者から見てそのところが全く感じられないんですね。もう政府保証といつたら何にも心配ないですよ。そういう苦労のないところにもうまくいくはずがないと私は思う。苦労して、そういう資金繰りから何から一生懸命になつたら真剣になりますよ、社長だつて。駄目になつたら政府が保証してくれるんだなんて、そんな甘い考えで経営やるということ、私はこれはもう無理じゃないかな。四十年先に返すんだつたら、ここに生きているのは一人もいないんですから、もう。それじゃ無責任な話。住宅金融公庫を呼んだら、六十年で七十二兆円かの借金返すんだという。ひ孫の話しているんですよ、ここ。

そういう、聞いておつて、しかも四十兆の返済が最優先のはずだつたが、何か借金返すよりも造る方に一生懸命になつたという感じがするんですけれども、どうですか、これ。

○国務大臣(石原伸晃君) 四十兆円の債務を四十五年で返すということを初めて法律に明記をさせていただきます。この債務が延びていかないように歯止めも掛けさせていただきます。

そして、前段で委員が御指摘されました政府保証でございますが、私も委員と同じように、初めて真つ更の状態で会社を起こすのであるならば委員の言うとおりでございしますけれども、あくまでも道路公団という形でこまごまの道路を造つてきたわけでございます。そして、私は、委員の御指摘、重要な経営者としてのポイントでございますので、いつまでも、あるいは出す債券全部を政府保証するんというところはあつてはならないし、経営安定化したら、あるいは経営安定化する前に、既に民営化したときに、その債券を市中で消却することができるようになれば政府保証は必要でない。当面の間、経営が安定するまで限定的に政府保証というものは付けていくべきものだと私

も考えております。

○田名部匡省君 私は、いろんな石油公団でも、私は石油公団総裁、二回こへ、行政監視委員会へ呼んで、とうとうあれ、合併させちゃつたすけれども、ばかみたいな経営やつているんですから。どれ見ても、今までの特殊法人もうまくいつたと言つて威張れるものはないでしょう。だから、私は言うんです。本当にこれ、最後にどうにもならなくなつて、あと三十年もたつて国民に、負担して始末しなきゃならないんじゃないかになつたら、まあ私はそれまで生きていないからいいけれども。そういう今までのことを見ておつて、どれか一つもうまくいったのあるなら、それは私も賛成しますけれども、一つもうまくいったのはいずれ、特殊法人だつて何だつて。それに、こういう仕組みで本当にやれるのかな。これは多くの経営者だつたらみんな思ひますよ、こういうふうな。私なら、今の、取りあへずはいつても、それは将来無理だなどという感じが受けるからそのことを申し上げておるんです。

また、政府保証の問題ですけれども、保証なしで資金調達ができなかつたのか。今後の資金調達はどのぐらいになつていくか分かりませんけれども、政府保証しないとやっぱり絶対やれないという道路公団だったんですか。

○国務大臣(石原伸晃君) 現在は機関債として出しているもの、あるいは政府保証を付けているもの、公団はございします。そして、これからの民営会社でございしますけれども、委員の先ほどの御指摘のとおり、市中でいわゆるキャッシュフローを担保にお金を借りることになると思ひます。あとはサービスエリア、パーキングエリアの土地といふものがあると思ひますけれども、それでどこまでその会社が資金を調達できるかということは今も様々な意見がございします。そんな中で、会社が安定的に事業を運営できるようにするまで政府保証を付けるというときは、国鉄の分割、民営化のJRは五年でございしました、こういうものも一つの参考になるのではないかと考えております。

す。

○田名部匡省君 全体が分からねで私は言っているんでね。例えば、二〇〇二年末の政府保証債務というのはほかにあるんでしようから、恐らく、一体どのぐらいのものになっているのか。だから分かりますか、これ。国全体で保証している、別の分野でもすよね、その残高というのはどのぐらいになっているのか。まあこれだけないんで、これは無理かな、今聞いてもね。六十兆までいかないけれども、そのぐらいあるというのを聞いていますけれどもね。

いずれにしても、さっき言ったこの少子高齢化時代に一体どうするかということを念頭に置きながら、子供や孫の時代に責任持つ政治やってくたさいよ。私は、成田空港もこれ政府保証付いているんですか。

○政府参考人(石川裕己君) 済みません。ちょっと今手元に資料がございませんので、後ほど御説明させていただきますと思います。

○田名部匡省君 これ以上議論してもなかなか、私も思い付きで質問したりするものですから、まあいいですよ。

次に、さっきも話がありました地方と中央の問題、私はいつもおかしいなと思ってきたのは、たしか、もう何十年、二十年も前ですが、おたくの国会議員で天野光晴先生が、一極集中排除だということで建設部会で随分議論になってみんな賛成したんですよ、これ以上東京に人が集めるのはけしからぬと。そのときに、その後ですよ、大深度地下に道路を造ろうという話が中村喜四郎君から、与謝野馨と私が郵政、通信部会長かな、それで三人であれやうなことあるんですけれども、事故起きたら一体どうなるかという、地下百メートルで、逃げると思ったら逃げるところもないしというんで、最後私は反対して、あれつづれた経緯があるんです。

事ほどさように、そのとき天野先生が、余り東京を便利にするなど、こう言って怒られたんですよ。それが、もう結果的に見ると、地方の方とは

んどんどん東京に、昔は出稼ぎに来ました、青森辺りから。もう歌にもあるでしょう、吉幾三の。物すごいこの集団就職とか、中学生だとかからも建設業に来るといことを最近余り聞いたことないんですよ。ないけれども、その青森県地方、多くの県がそうでしょうけれども、働く場所がないんですよ。

建設業界の話になりますけれども、農閑期に建設業に来て働いて両方から収入を得て農業をやる人たちがいるんですね。大規模でない人たちはどうしてもそうです。そういうところへ今もつてきて、公共事業がどんどん減らされる。交付金が、この間、私は町村長のところをずっと今回つていますけれども、むしろ旗立てて反対して歩いて、予算組めないと言つて参つちやうつていっているんですよ。地方は公共事業に依存しているところはないうと。恐らく皆さんの同じような条件のところはそうだろうと思つて見ているんですけれども、どうするんだろうと思つて見ているんですけれども、建設業界をどうするとお考えになつているか、ひとつ考えがあつたら言つてください。

○政府参考人(澤井英一君) 午前中も御議論ございましたけれども、御指摘のとおり、現在建設業で支えます建設投資、公共と民間合わせましてピーク時の三分の二というレベルに落ちております。この関係で、全産業に占める建設業の倒産件数も全体の約三分の一に上るなど、全体としての建設業界、過剰供給構造の中で大変厳しい経営状況に直面していると考えております。

しかしながら、今後とも建設業は国民の暮らしあるいは経済を支えていく重要な産業だと考えておりまして、この建設業が創造力と活力を有する産業として再び再生するということを私どもも目指していくことが極めて大事だと思つております。そのためには、今後の成長が期待できる分野あるいは戦略投資分野を強化すること、またコストダウンや品質等による競争力の強化を進めること、経営基盤の強化に向けて経営組織の再編や企

業間連携を進めていくことが必要であると考えております。

こうした考えの下で、国土交通省では、技術力があり、また経営に優れた企業が今後生き残り、更に意欲を持って取組が進められるよう、まず一つには、五十五万業者の中のいろんな企業がございまして、不良・不適格業者の排除を徹底するということがまず大事だと思います。また一方で、大手あるいは準大手のゼネコンにつきましては、市場における淘汰の徹底を図りながら、企業間の連携等による経営基盤強化に向けた取組を促すことが大事だと思います。

また、中小・中堅建設業につきましては、コスト管理の徹底、あるいは最近かなりの動きが出てきておりますけれども、資機材の購入あるいは設計、そういったものの共同化できる事務の共同化、さらに、先ほど農業と建設業を兼業している労働者の方が多い、今でも多いと思つております、そういう方々を含めて農業などに進出する建設業もこれは今出てきておりますが、そういったことを含めて、新分野に進出していくというなどの経営革新に関する施策を現在進めているところでございます。

○田名部匡省君 コスト削減も、道路公団の方もコスト削減をしようと、こういうことを言つていますけれども、じゃ今までは高いのをやらせていたのかということになつちゃうんでね。

それと、いま一つは、私は無駄な公共事業というのは、どんなのが無駄かというのは私も、必要だからやるのであって、無駄というのはなかなか難しいなと思つけれども、しかし強いて言えば、急ぐものと少し先をやつてもいいものとぐらいのことはあるのかなと。

かつて私は、山崎拓さんが建設大臣で私が農林大臣のときですよ。初めて局長、あなたの方の、私と局長、全部食したことがあるんですね。そのとき僕は言つたんですよ。もうちょっと考えて、例えば環境とかいろんなことを考えると、ダムもいけれども、例えば電線を地下に入れたら

どうかというんで、当時吹田代議士と近藤代議士と私と三人ね、ワシントンへ行つて、ローマ、あつちこつち見て歩いた、電線地下埋設。あんなたちのあの青山の共同溝というのは夜行つてクレーンで上げなきゃ入れないというから、それを見せたら、新橋のキャブを見てね、行つてきたんですよ。電線がないというのは環境が物すごくいいんだね。もうイタリ一行つたらひどかった、穴掘つてそのまま電線埋めて土戻しておつたから、あんなものもあるんだと思つて見てきました。

いずれにしても、そのとき僕が言つたのは、例えばさっきから観光の問題出ていますわな。青森はねぶた祭りというのがあるんですよ。それから、私のところには三社大祭というのがある、もうこれは大きな祭りだ。ところが、電線が邪魔なもんだから一本一本上げながら通つていくんだよ。だから、それがあつたから僕は、ああいうこそ、よく飽きずに何十年もやつていけるから、電線を地下に入れたらどうか。そのこと気になつて、この間も八戸航空自衛隊のところ通つたら、あそこは滑走路の間の分が電線がないんですよ。地下へ入つちやうつていけるから。それと先比べたらもう全然環境が違う。あの電柱が邪魔にならぬしね。

そういうアイデアを出してやつてあれば、これは地方の業者だつたらちやうどいい仕事でもあるし、だから創意と工夫の中で今何をやるかということを考えてやつてもらわぬとならぬなど、こう思ふんですけれども、どうですか、これ。

○政府参考人(澤井英一君) ただいま電線の地中化を含めていろいろ今後やるべきことということでお話あつたと思います。

お話の電線の地中化も大変重要な仕事だと思つますし、またそれを含めて町なり国全体をきれいにしていくということも大変重要な施策と考えて、私ども省を挙げて取り組んでいるところであります。今国会に提出いたしております景観に関する三

法案もその趣旨でございます。景観といいますと、なかなか主観的なものが入って評価の難しいところもあるわけですが、先生仰せのとおり、電線なんかやはりだが見ても景観上良くないというのだと。同じようなものとして、乱雑な屋外広告物というようなものもあると思います。だが見ても十人のうち十人がない方がいいと思うようなものもありますし、一方で、これはだが見てもきちんと保存しなきゃいけないなどといういいものもあると思います。その間の中間領域が一番難しいと思うんですけど、そういったものを、水ですとか緑ですとか、そういったものをできるだけ都市の中に配置することによりまして全体として良くしていくと。

そういう新しい、ある意味では今まで余り重点置かれなかった、これから非常に重点的にやらにやいかぬという仕事というのはほかに幾つもあると思いますので、そういったものにもしっかりと取り組んでいかなければいけないと思っております。

○田名部匡省君 先ほど東建設コストを下げるというお話がありましたけれども、要するに談合問題というのは、これはなかなか背景がいろいろありまして、一番問題はやっぱり天下りの問題ですよ。私はだからこの委員会でも言ったけれども、役人ばかり悪い悪いと言いがら、六十五歳まで定年延長してあげなさいと。行き先がないんですから、どこへ行くかと。関係ないところに行つていませぬよ。

まあこれ以上は言いません。私が言ったら、あなたこれはおかしなことになっちゃうから言わないが、結局行くところがどこかということとは、もう限られちゃうんですからね。それで、行ったところは強くなるし。ですから、いずれにしても、どうやったらやれるかというこの仕組みを検討してください。

例えば一億の工事で、一億以上は失格でしよう。下はまあ五〇%でも、もう今ははたき合ひ多いですから。あんなにやっちゃったら本当に、

ちよつとの間もつても、それは長くもぢませんよ、苦しい人ほど安く取っちゃうんですから、資金繰りのために。余計深みに入つていっちゃうんです。ですから、上も失格なら、まあどの辺が適正か分かりませんけれども、そこから下へ行ったのも失格だと、こういうことをしてやらないとね。だつて、あなたたちが一億という積算するでしょう、役所で。半分で取られたら、五千万でできるやつを一億で設計したかということになっちゃうですよ。そうなりませんか。

だから、そういうことをいろいろ考えると、やっぱり適正なところで収まる仕組み、これをね、教えないでいいんです。そうすると、いろいろ積算してぴしとそこへ入った人が落札できるとか、まあこれがいいかどうか分かりませんが、れどもね。やっぱり生かして続けていこうとしたら、何か考えなきゃならぬと思う。何かいいアイデア、これはいいというものがあつたら、だれでも結構ですから、答えてください。

○政府参考人(安重正文君) 具体的なアイデアというのはいくつかありますが、少なくとも先生おっしゃる通りに、安からう悪からうではないけないということはもう我々自身も十分感じております。そういう意味で、具体的に今取り組んでおりますのは、例えば最低価格入札制度みたいな形で、ある限度以下になりますとやはり問題があるというところで、そこはもう一回チェックするとか、あるいはそれぞれの、単に価格だけではなくて、先ほど午前中にも申し上げましたけれども、技術力とかあるいはいろいろなアイデアとか、そういうものも総合的に評価して入札する方式であるとか、そういう幾つかのいろんな組合せをしながら、本当に良いものを安く、本当の意味でのコスト削減ということができるように我々としてもいろいろ知恵を絞っていききたいというふうに考えております。

○田名部匡省君 ちよつとさつき質問忘れたんですけれども、今度の高速道路の中で国も一部出す、何かそんな仕組みがあるんですか。要するに、公団が国の保証を受けて借りるんでなくて、国も負担するということ。

○政府参考人(佐藤信秋君) 昨年の通常国会で御審議いただきましたとお通しいただきましたが、これからの高速自動車国道の整備の在り方につきまして、新しい直轄方式ということで国と地方が税で負担し合つて高速自動車国道を造ると、こういう方式をお決めいただいたところであります。具体的には、新しく建設する場合に国が三、地方が一、三対一ということで建設費を負担し合つて、地方の場合にはここに後進地域の財政状況に応じた特例というかさ上げ措置がございますので、平均的には二五%が大体一五%ぐらいになるうかと思いますが、したがって、それだけの負担は地方にもお願いして、そして高速自動車国道の整備をする。

これ具体的には、この十六年の四月一日以降で整備計画が既に出ておまして、残つて、供用していない、未供用という部分がおおむね二千キロございます。整備計画が出ています中で未供用、おおむね二千キロございます。このうち、昨年の十二月二十五日の国幹会議でこのうちの六百九十九キロ、約七百キロをこの新しい直轄方式ということで従来の公団による有料道路方式から切り替えていただいたということでございます。約七百キロでございます。

事業費ベースで申し上げますと、大体二兆五千億円ぐらいになろうかと、総額がですね、思いますが、これを国と地方で税で負担し合つて、そして税で負担し合つて造らせていただく、こういうものでありますので、基本的には無料の道路として完成すれば供用させていただきます、こういう方式を取らせていただくということになったところでございます。

○田名部匡省君 国が保証してみたり地元も出してみたりいろんなあるから、これは我々はこので聞くから分かるけれども、新聞見た人は何がどうなっているか、これ分からぬと思うんですね。

それほど複雑な会社にしちゃったから、じゃ会社じゃないんじゃないかといつて言っているのはそんなですよ。

それから、どこへ行つても道路は要らないというところはないですよ。私のところだつて、東北は奥羽山脈を向こうとこっちに分かれて県がある。青森県に来るとどういふわけかあれ一つになつちゃつてね、あつちとこっちに高速道路があつてこはいないんですから、それでどう騒ぐんですよ、みんな。

それで、まあやるということになつてはいるけれども、僕は、高速道路というのかどうか分からぬけれども、地域の実情に応じて、例えば四車線じゃなくていいですよ、二車線で追越し区域造つてくれれば。雪の降るところと降らないところはまた違いますよ。そういう地域の実情というのを考えて造つてくれないと、雪の降るところにやつぱり除雪するだけのスペースがなきゃならぬし。それから、あんな高いところ走つて歩かなくていいところもあるし。

僕はいつも思うんですけど、あの三十、五十という車間距離の看板見て走っているけれども、あれ見て守つて走っているのは一台もないです。そういう無駄はやめると。今だつて、皆さん、どうですかね、高速道路走つて、電話掛けているの見たことある。僕は一回もないがね。

ですから、もっと、この間も視察に行ったときにはうちの庭より立派な木が一杯植えてあるんだ。いろいろ、もう道路なんだからもう少し安く上がるようにして、そういうものを造るところは、高くなつてもいいですよ。ヨーロッパやアメリカへ行つたらそうですよ。三車線で、ラッシュのときは二車線向こう、今度はこっちがラッシュのときはランプをこっちへ移してやるとか、料金所だつてお金入れればばつと開いて行けるところもあるでしょう。

だから、あらゆることをやつぱり考えて最終的には国民に負担を求めない、この努力が大事だと

思うんですが、どうですか。私の発想じゃ皆さんと合わないかな。どうですか。

○政府参考人佐藤信秋君 誠に先生のおっしゃるとおりだと思います。そういう意味では、この四月一日以降で、高速自動車国道で整備計画が出ております二千キロの中で、これがトータル従来は二十兆円掛かると、こう積算して考えて見積もっております。二十兆円、二千キロです。これを当面、第二東名なんかは六車線とこういうことでありましたが、四車線の構造にしていこうとかというようなことを含めて、その二割カット、四兆円をカットして約十六兆円にしようというのを昨年の国幹会議で諮り申し上げたところであります。

さらに、更なるコストの縮減を図ろうということ、先生御指摘のように、高い盛土で走ったり、あるいはインターチェンジの構造なんかも、トランペットとか私ども申しておりますが、くるくる巻いたような構造であるとかいうことを、間に合うところは全部見直して、そしてダイヤモンドというような軽易な構造にしていこうというようなことも含めて更なるコストの縮減を図ることとしております。

これが今申し上げました二十兆円を十六兆円にコストカットし、なおかつ更に二兆五千億ほどのコストの縮減を、有料道路事業としてのコストの縮減を図っていくと、さらに三兆円は先ほど申し上げました直轄方式でという形にいたしました。トータル、公団と会社で行う有料道路事業としては十・五兆円、二十兆円の約半分近くにすると、こういうことを昨年お取り決めたいたしたところでございます。

その線に沿って努力してまいりたいと思いが、もう一つ申し上げますと、いろんな工夫は確かにせにやいかぬということでありまして、一つ申し上げますと、間伐材を使わなきゃいけないといいますが、例えばガードレールにしてもできるだけ間伐材を使うということ、私も実はうちの中でそういう検討をしました。それで、みんな

に使用と言ったら高いと、普通のメタルのガードレールに比べて、ガードフェンスなんか比べて高いと、こう言うんですね。なぜかといいますと、間伐材とはいえ形を良く整えて加工して、そして防腐剤を入れて、防腐剤処理をして、それに今度ニスかなんか塗ってしばらく腐らないようにする、こういう加工をするとメタルのガードフェンスなんかより高くなるというんですね。間伐材が。そこで、ここは、こういうのは発想の転換もせにやいかぬと。要は、間伐材ですから三年に一度ぐらい取り替えさせていただければよろしいんで、そうだとすると、腐る前に取り替え、取り替える。こういうような形で工夫するということとろがいろいろあるだろうと。

そしてなおかつ、先生お話しのように、ローカルルールという面では、それぞれ今度は普通の一般の県道なり国道の議論でもあります。片側が一車線ずつで必ず擦れ違わなきゃいけないということでもなくとも、山の中の大急ぎで使わなきゃいけない道路については、例えば待避所を十分設計して、そして一・五車線と申しておりますが、完全に擦れ違いがいともできるような構造でなくとも当面今よりはるかに便利になる、そういう工夫をしていこうと、こういうことで努力しているところであります。

○田名部臣省君 高速道路で事故の問題もこれまた大変なんです。やっぱり事故死者は減っているけれども、逆に重度の障害者が今度は増えているんですよ、死なない代わりに。これがまた増加するということは、これは命は助かって後後の介護の問題が大変な問題になってきているんです。これはみんな家族にのし掛かってくるんです。こういう問題も併せてどうするか。

特殊法人の自動車事故対策センターが行っていた被害者救済のいろんなありますけれども、これを、独立行政法人化しているけれども、何かもう少し知恵を出してこの対策に取り組んでいただきたいという気がするんです。もう毎日ですから、交通事故。どうでしょう、これ急な質問で。

○政府参考人澤井英一君 先生仰せのとおり、交通事故の死傷者は平成十五年についていますと七千七百人といいことで、昭和三十二年以来四十六年ぶりに八千人を下回りましたけれども、事故の件数それから負傷者の数は増加しております。道路交通安全の確保というのはこれからますます、また国民一人一人の方々の意識も含めて取り組んでいかなければならない重要な課題だと思っております。

国土交通省といたしましても、内閣府、警察庁、文部科学省等の関係省庁との緊密な連携の下に、ソフト面とハード面と両面にわたります総合的な対策について引き続き取り組んでまいりたいと考えております。

事故が起きてからの対応も大変大事でございますけれども、予防という面で一、二例を申し上げますと、歩行者に車両が衝突した際に歩行者の頭、頭部が受ける衝撃を緩和するための車体に関する基準の導入など、車両の安全基準の拡充強化ということを最近やっております。また、ITを活用して、前方の障害物を検知して自動的に車にブレーキを掛けるなどの先進的な安全自動車の開発普及というようなこと、総じて車両の安全対策の強化を図っておりますし、また重大事故などを起こした自動車運送事業者に対する監督の実施、さらにはペナルティーの的確な執行というようなことも取り組んでおります。また同時に、当然でありますけれども、道路の交通安全対策ということで道路交通環境の整備につきましても一生懸命推進していきたいと思っております。

○田名部臣省君 時間ですから終わりますけれども、密集地の地域対策、地震ですね、これはお願いしておきますけれども、要望だけ。家を建てる人は、どれだけこの家が地震にもつかどうか、これ分からぬわけです。ですから、やっぱりある程度地震、こういう地震にはこの程度のものをやらなくと地震来たらつづねますよという、何か教えてくれないと、家建てて入る人は、地震がどのぐらい来たらつかどうか、そんなもの分かって建てていませんから。特に地震の多い地帯には、この程度はきちっとやっておかないと駄目ですよというやっぱり基準を作って、その基準で家を建ててもらおうということをやらないと、建てる人は分かりませんからね。その辺も併せて研究をしていただきたい。

以上で終わります。ありがとうございました。

○森本晃司君 公明党の森本でございます。今日は、観光立国についてまず最初にお伺いをさせていただきますと、このように思うところでございます。

二十一世紀のやはりリーディング産業といえ、何といつても私は観光産業ではないかと思っております。同時に、二十一世紀に世界は交流時代に入ります。既に今日まで、小泉総理が観光立国を唱えて、そして千六百万人を超える人が海外へ行き、五百万人が日本へやってくる、三・六兆の赤字である。何とかこの差を埋め、日本に五百万人から一千万人の外国のお客さんを迎えていかなければならないと、こういうことを既に打ち出しているところでございます。

その意を受けまして、我が党にも観光立国推進プロジェクトチームを作りまして、私はその座長の任に当たりました。昨年の七月に総理に、我が党の二十の提言を掲げまして申入れをさせていたできました。

その二十の提言のイの一番は、外国には観光担当大臣があるけれども、日本の国に観光担当大臣がない。あるいは外国に、二番目には、観光局があるけれども、日本では観光部だと、局にすべきだ。こういったこと二十項目を掲げさせていたが、また我が党のマニフェストにもこういった点を書きました。

早速その意を受けていただきました。昨年の九月、石原国土交通大臣が任命になると同時に、初代の観光大臣として御就任になりました。私は、石原大臣のその初代観光担当大臣としての働きに大いに期待をしているところでございます。

ビジット・ジャパンというところで、大臣も一生

懸命取り組んでいたということがあります。二月にビジット・ジャパン・キャンペーンのビデオができたということで、私も見せていただきました。小泉総理が英語で語っている。そして何と、石原大臣は中国語で呼び掛けていらつしやると。おお、すごいなと、大臣も一生懸命観光に取り組んでいる。元々中国語をお話しになったかも知れません。元々中国語で呼び掛けておられる姿に私は大変その熱意も感じましたし、これからしつかりとまた取り組んでいただけることかと思っておりますが、初代観光担当大臣の決意を聞かせていただければと思います。

○**国務大臣(石原伸晃君)** ただいま森本先生から、なぜ私が観光大臣を拝命したのかという理由が、よく分かっていただきたまして、リーダーシップによって観光というものを日本のリーディング産業にしていこうという御党の考え方に小泉総理も共鳴されて、今回のことに至っているというところは、私も改めて胸に刻ませていただきたと思っております。

そこで、今、委員が御紹介いただきましたように、下手な中国語ですけれども、訪日キャンペーンをやりますと、次はちょっとハングルでやろうと思つて今特訓をしている最中でございます。やはり、アジアの方々にいかに来ていただくかということが今回のビジット・ジャパン・キャンペーンの成否を握るかざだと思っております。

そんなことで、外務省の方にもお願いを申し上げておりますし、三月からは韓国からの修学旅行生のビザというものが免除していただきましたし、四月一日からは香港からも免除していただきます。残るは中国ということで、これも総理、官房長官の方から外務省の方にも指示を出していただいておりますし、間もなく解禁されるんじゃないかと期待をしているところでございますが、やはり外国から来た方にとりまして、日本が親切じゃないと。住んでいる人は親切なんですけれども、観光地をめぐるにしても親切じゃないと。交差点の掲示板を見れば分かりますように、日

本語しか書いてございませんし、四月一日からは地下鉄にやつとナンバリングしますが、やはり地方都市ではもうハングルとか中国語の掲示板が増えております。各観光地でやっぱアジアの方々に対する手当てというものを十分にしていかなければならないということを念頭に置いて、これからもトップセラー、セールスマンのつもりで各地に乗り込んで、日本の良さを喧伝し、また行政として、お金を使わないで変えることがあればすぐにでも変えて、この観光立国の推進ということに努力をさせていただきたいと思っております。

○**森本晃司君** 大臣の心強い決意を伺いました。外国人に優しい日本を作らなければなりませんし、同時に、何も観光といえど京都、奈良のそういった神社仏閣だけではない。むしろ私は、なんじの足下を掘れ、そこに泉ありと。もう一度自分たちのふるさとを、良きものを見いだすところから観光があるんだということで、私も随分、座長になつてから日本国じゅうで観光セミナーを開催させていただき、いろんな御意見も聞かせてきていただいたところでございます。

そこで、今、大臣の答弁の中にもございましたけれども、大臣が中国語でビデオで呼び掛けていただいたのは、やはり中国からの訪日客が極めて大事だと、一千万人のウェイトはやはり中国にあるんだという思いからも、そうして大臣が中国語で呼び掛けていただいたということが今、更に分かつたわけでございますが、この中国からの団体観光旅行者数の地域別来訪者数、これはいかがになつておりますか。

○**政府参考人(金澤悟君)** お答え申し上げます。ただいま委員御指摘ございましたように、中国人の海外旅行者数が今後我が国の訪日旅行者数の増加にとりまして極めて大切なマーケットだとも私も認識しております。

訪日観光旅行者数の推移につきましては、二〇〇〇年の九月に初めて団体観光旅行を開始いたしました、それ以来、二〇〇一年には一万六千七百五十八名、二〇〇二年には三万三千四百八十五

名、そして昨年でございますが、昨年二〇〇三年は、前半にイラク戦争、SARSといった特殊な事情もございましたために大幅な低減を年度当初いたしました。しかしその後、八月以降、対前年増加に転じまして、通年では三万一千百十三名と、前年の七％の減少程度まで盛り返したという状況でございます。

その地域別の内訳につきましては、北京市が二一％、上海市が一三％、そして広東省、これが六五％ということになっております。

○**森本晃司君** 中国の団体観光ビザ発給対象者の地域については、北京、上海、広東省で、三年間、三地域限定で推移してきておりますが、昨年の三月の予算委員会でも地域拡大を私の方から要望をいたしました。そして、昨年七月に、中国政府からもビザ発給対象地域の拡大について要望があつたと、そのように伺つております。

その具体的地域名と今後の具体的な拡大時期については、新聞報道がありましたけれども、外務省の見解はどのようなものか。あわせて、拡大された場合、今後の団体観光旅行者数の見直しはどのようなふうになっているのか。また、ビザ発給対象地域の拡大に伴つて、ビザ発給箇所も必要と思ひますが、いかがですか。外務省にお答えいただけますか。

○**政府参考人(鹿取克章君)** お答え申し上げます。

外務省といたしまして、中国国民訪日団体観光の拡大に前向きに取り組んでまいりたいと考えております。

今、先生から御指摘のありました対象地域、現在、北京、上海、広東省でございますが、この地域拡大については、今、先生から御指摘がありましたように、中国側からいろいろな希望が出ております。先般、三月十一日でございますが、総理より関係省庁に対して、中国団体観光旅行の査証発給対象地域の拡大について、外務省が関係各省庁との連携を取りつつ、中国政府と十分協議の上、早急に結論を出すようにと、こういう御指示

がありました。既に私ども、在北京の大使館に指示を出しております。外務省といたしましては、関係省庁と緊密に連携いたしまして、できるだけ早く中国側との調整を行いたいと考えております。

対象地域については、先生御案内のとおり、今、浙江省、江蘇省であるとか山東省、遼寧省あるいは天津等が中国の希望として表明されております。我々としては、これから中国側との点について話を進めますので、今の段階でどういふ地域が拡大されるかは今後の話し合いをまたなくてはならないと考えております。

いずれ対象地域が拡大した場合に、今、先生からお話がありましたように、査証を発給する公館、今、北京、上海、それから広州で査証を発給しております。この地域の、この査証を発給する公館を拡大するというのも我々としては考えなくてはならないと思つておりますが、それは具体的に対象地域が決まった段階で早急に体制を整えらる、こういうことを考えております。

また、今後の中国からの観光客の流れでございますけれども、やはり対象地域が拡大すれば、最近の、先ほど金澤部長からも話ございましたように、中国から日本への希望者というのは増えておりますので、やはり対象地域が広がれば相当中国からの観光客は増えていくものと考えております。

○**森本晃司君** 私も日本をよく旅をするので実感するわけでございますけれども、やはり最近では圧倒的に中国の皆さん、それから台湾からの方々たちも非常に多いわけでございます。

いずれにしましても、一千万という目標を達成しようと思えば、やはり中国のマーケットがあるわけでございますから、しかも同じ漢字文化の国ですから、外国からやってきてもその点は非常になじみやすいところもある。そういうところへ大いにやっぱ道を開いていかなければ、ビザ発給の箇所も増やしていかなければ、不便であるとやはりなかなか人は来にくいというところでござ

いますから、今御答弁いただきましたけれども、それを、総理の意も受けて更に進めていっていただきたいと思っております。

次に、お隣の国の韓国、今、大臣もまたハンダ語でそのビジット・ジャパンの勉強を、語る、呼び掛けの勉強をされていると伺いましたけれども、私、以前からもこの委員会で、副大臣のときも執拗ならいまだに日韓シャトル便のことについていろいろと御質問をし、きちんと、シャトルというんだからシャトルらしくやれという話を申し上げてまいりました。そして、昨年の羽田—金浦間の一日四便のシャトル便が実現いたしましたので、速くて便利だと、もう多くの人からその声を聞いております。成田にまで出掛けていってそれから行くというよりも、今よくぞこのシャトル便が開いたということでございます。いろいろとペリメーター規制、様々な問題がありましたけれども、当時の航空局長も一生懸命いろんなことを語って、この委員会で語っておられました、時にはちょっと過ぎた発言があったこともございましたけれども、私は、航空局が非常によく努力していただいたことだと、そのことを評価しております。

運輸開始から三か月たちました。このチャーター便の利用状況と今後の見通しについて伺います。

○政府参考人(石川裕己君) 羽田—金浦間の国際旅客チャーター便でございますけれども、昨年六月の日韓首脳会談を受けて、今お話がありまして、昨年の十一月三十日から昼間の時間帯に一日四便の運輸が開始されております。

このチャーター便の利用状況でございますけれども、十一月三十日から始まったわけでございますが、当初は、十二月一か月間で約四万人の利用者であったわけでございますが、この二月の利用者につきましては約四万七千人と増えているわけでございます。開始後四か月経過したところでございますのでありますが、堅調に推移しているということが言えるかと思っておりますけれども、今後、

季節変動等の要因などもあるかもしれませんが、私どもとしては、更に推移を見守っていききたいと考えております。

○森本晃司君 チャーター便ができたことによつて、搭乗率も今お話があったように上昇しているというところで、極めてこのチャーター便、大事なところであるかと私も思っております。

そこで、羽田空港の再拡張滑走路、これが二〇〇九年に完成すれば、大幅に増便、拡大するわけでありましてけれども、それまでの五年間を今の四便のままであつては、私は一千万の達成は厳しいものだと考えております。ビジット・ジャパン、東アジア構想、日韓関係の強化、こういった国家的戦略的観点からいっても、現行の発着枠と、それから公用機の枠がありますけれども、こういったものをいろいろ工夫する、それから管制の見直しに知恵を出して、羽田再拡張前に新規発着枠を捻出すべきではないかと、このように考えています。

今年から最低でも一日八便発着枠、これは私は十分乗客の満つる率は、利用者はあると思いますが、これを確保すべきだと考えておりますが、観光立国を推進して、訪日観光客一千万人達成の責任者でございます大臣のお考えを伺いたいと思います。

○国務大臣(石原伸晃君) 今、森本委員の観光立国に対する強い意気込み、こういうお話を聞かせていただきました。ちょっと技術的なことは私、分からないのでございますけれども、検討すべき重要な課題であるということ認識を深めたというところでございます。

あらゆる努力をして、旅行者数が、金浦—羽田というところで二つに上るといふ声があつて、便を就航するエアラインがあるのであるならば、じっくり検討して、実現に努力させていただきますと思っております。

○森本晃司君 公用枠については官房長官の領域でもありますし、よくそういふことについては話合いをしてもらわなければならないところでござ

いますけれども、いずれにしても、今の四便以上進めていただき、八便が拡張前に達成できるような努力をいただきたいと、このように思っております。

さらに、次に、今非常に航空会社の競争が厳しくなつております。いろいろコストダウン図つたり、同時に諸経費のコストダウンを図つたりしておりますけれども、これも限界があります。平成十三年八月の定期航空協会の提言では、公共事業の重点化と空港整備、運営の効率化を進めることで競争が展開し、世界に突出して高い水準にある航空利用者の負担の適正化が実現すると、こうあります。

競争の隘路と指摘されている空港整備、それから運営の効率化、それから着陸料の軽減、高い利用者負担の改善策が訪日外国人旅行者一千万人実現のために極めて重要と考えておりますが、具体策はいかがですか。航空局長にお伺いします。

○政府参考人(石川裕己君) 利用者負担の改善というところでございますが、一つが私も、例えば成田空港の民営化ということを進めているわけでございますが、この成田空港の民営化ということによつて空港経営の一層の効率化が図られて、着陸料等の利用者負担が軽減されるということも期待をしているわけでございます。さらには、関空あるいは中部についても、それぞれ株式会社方式による空港経営の効率化、利用者利便の向上というものにも努めているわけでございます。

私どもの方から見ますと、羽田空港を始めとする国管理空港における着陸料、これでございますけれども、国内の航空ネットワークの維持拡充のために平成十一年より累次の軽減措置を講じてきております。平成十六年度以降におきましても平成十五年と同様の軽減措置を講ずるというふうにしていただいております。

○森本晃司君 近隣アジアの飛行場へ行きますと、非常に国際ハブ空港化を、それを目指して激しい競争をしているのではないかと思います。私もそういった海外の空港へ行つて随分以前と変

わつたなということを実感するわけでございますけれども、我が国でも四月の成田空港民営化や来年の二月の中部国際空港の開港、正に航空行政は私は激動のときを迎えているのではないかと、思うところであります。

大臣は、以前から航空行政に大きな関心を寄せられており、先日この所信表明でも大都市拠点空港の整備、航空産業の競争力強化等の推進についても述べられておられるわけでございます。

そこで、国土交通大臣として、現在の航空行政が抱えている課題について、現状の認識と歴史に学びつつ新しい施策を積極的に取り入れることが必要だと思ひますが、航空行政に当たる大臣の決意をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(石原伸晃君) 航空輸送サービス、これも物もだと思ふんですけれども、ここまで国内がこんなに急速に需要が高まってくるということは、十年、二十年前にはなかなか想像ができませんでした。そんな中で、全国九十五の空港が整備され、関西圏には三つ、あるいは関東も羽田の国際化、四本目の滑走路ができますといふよ国際空港が二つになると、そういう取組をさせていたでいるわけでございます。やはり空港に關して言うならば、これは午前中あるいは午後の議論でも、大都市対地方みたいな切り口では私は論じてはならないと思ふんですけれども、需要の多い大都市圏の拠点空港の整備というものは、やはりこれまで以上に重点的に行つていかなければならないと思ひますし、そこに乗り入れる航空産業、これも民間の方で合併等々進みまして、日本は二社体制とそのほかにドメスティックなエアラインがあるというふうな体制ができてきておりますけれども、こういうものの経営基盤の強化を通じて利用者の利便性の向上というものにも努めていかなければならないと思ひます。

三番目でございますけれども、三番目は当たり前と言つたら当たり前でございますけれども、航空施設等々はテロの標的にされるということは過去の歴史が示しておりますので、また事故等起こ

りますと一挙に大量の方々の生命、財産を失うといったような特殊性にかんがみまして、やはり安全の確保と危機管理と、以上三点のことに留意をしてこの行政というものは進めていかなければならないと考えております。

○森本晃司君 あと、羽田の再拡張の問題について質問通告をさせていただいておりましたが、私、あと十五分程度とデューゼルの規制問題についてお尋ねをしたいと思っておりますので、再拡張の問題については法案審議のときに議論をさせていただきたいと思っております。

そこで、デューゼル車規制問題でございますけれども、国土交通省のNOx・PM法によって、平成十五年十月から、首都圏、関西圏、中部圏で車検登録できなくなる車両が開始しております。この規制は大都市圏の大気汚染改善のために必要なことではありますけれども、同時に幾つかの問題も抱えているわけでありまして。

この法律では、デューゼルトラック、バスだけではなく、ガソリン車のトラック、バスも対象でありまして、デューゼルの乗用車も対象となっております。また、国はNOxとPM、両方低減する装置を一つしか指定していないために、このままではほとんどの車が新車へ代替を余儀なくされていくのではないかとということが考えられます。関西圏、中部圏では今年度後半、十六年十月から十八年度前半にかけて買換えのピーク、首都圏では一都三県のデューゼル車規制によって既に買換えが行われているために、十七年度の後半から十八年度の前半にかけてピークがやってくるというふうに予想されております。

また、この買換えという問題については思わぬ方向への波及が出ておまして、新聞を見て私も、ああ、こういうところにもこういう問題が起きてきたのかと思うのは、いろいろ各都市で動く本箱という形で圖書を一杯積載して、そしてそれぞれの地域を回っている車があります。これはお年寄りや身障者の皆さんにとっては、その車が来るのが楽しみで、しかもその車の中に圖書がずつ

とあるのを自分で選ぶのがやはり楽しみだという人がいらつしやいましたけれども、これがデューゼルで動いていた場合、動いているわけでございますけれども、新しく買い換えるとなると、もうやめようじゃないかという動きが地方自治体の方でも、お金が掛かるものだから、あとはもう目録を見て選んでいただくということと、せっかく、やはり圖書というのは背を見て選ぶという楽しみもなくなるんじゃないかと、こういった思わぬ、予期せぬ出来事も出てくるわけでございますけれども、この車の買換えの予想と、それからどういった影響が出てくるのか、その辺についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(峰久幸義君) 自動車のNOx・PM法による規制の対象となる車両の台数でございますけれども、これは東京、大阪、名古屋の三大都市圏内の規制対象地域に使用の本拠を有するトラック、バス、デューゼル乗用車のうち、基準に合っていないものということでございます。これは環境省のお調べによりますと、平成十五年三月末現在で、全体の、車の全体の七割に相当します二百七十二万台、そのうちトラックが百五十二万台で、その中でも営業車が四十万台という、こういうことです。それからバスが五万台、デューゼル乗用車が八十万台、そのほかに三十五万台あるという、こういうふうな推計になっております。

それで、非常に影響という御質問でございますけれども、このように非常に対象台数が多いということ、それからこれが三、四年ぐらいいおっしゃいましたように集中して出てくると。基本的には九年とか十年で分散して出てくるシステムではございますけれども、三年程度で集中して出てくるというようなこと。それから、経済あるいは経営環境が非常に悪い中で、しかも中小企業の事業者さんが大多数であるというふうなトラックの業界におきましては、そういうふうな状況のもので、それから、そういう意味での事業環境的にも非常に厳しいというふうに思っております。

そういう意味で、この環境対策というのは、環境対策重要でございますので、これを円滑に進めるためには、やはり事業者の方々に過度な負担が生じないようにする必要がありますと、そのための負担の軽減が重要な課題であるというふうに思っております。関係省庁と今も連絡調整させていただきながら、優遇の税制でありますとか、あるいは低利の融資の問題、それから低公害車等への導入の補助といった、こういうような措置についていろいろ拡充策を検討し、取りつつあるところでございます。

○森本晃司君 先ほどは動く本箱の例を挙げさせていただきましたが、実際に買換えで大変に、融資の面等々で、これは後ほどまたお話をさせていただきますが、大変な苦勞をするのは中小企業のトラックを持つておられる皆さんではないかと思っておりますので、その点についてはよく配慮をしていかなければならないと、このように思っております。

そこで、今後は、あと首都圏のみならず他府県の事業者からも申請が多いと思われませんが、十五年度の場合に、受付をされた、四十億の予算で受付されたら、あつという間に申込みがオーバーしてしまつた、それで八億をプラスして四十八億にして、それでも多くの人がまだ申込みがあつたのでそれを打ち切つてしまつたということが起きたわけでございますけれども、十六年度も申請を受けた途端に予算額をオーバーした場合に、十五年度のように打ち切るのかどうか。

どこの事業者も厳しい経営状況の中で環境対策に大変苦勞をされておりますから、できる限りこの支援をしていくのが本来の我々のあるべき姿でございます。一部だけの補助で言わば早い者勝ちの交付金になつてしまつては、補助金になつてしまつてはならない。補助金を受けられなかった事業者への対応を考えると、今後の取組はどのようなことをおられるのか、お尋ねいたします。

○政府参考人(峰久幸義君) 御指摘のありましたように、十五年度からDPPFの補助を四十億、当

初予算で始めましたけれども、これが当初予定した四十億を上回る申請が一気に出ていまして、それで申請受付の開始より二か月半で申請の受付を終了しました。

これで、こういう事態を踏まえて、十六年度のDPPF等の予算につきまして、補助金につきましては、この執行、十五年度の状況というのをもよく反省しまして、それでいわゆる早い者勝ちの助長によるDPPFの装着を行うというふうな、事業者の方々の不公平感を増大させるようなことがないようにしなければならぬというふうに思っております。それで、いろんな関係者の御意見もいただきながら、その執行の取扱いについては十分工夫をしなければいけないと思っております。

具体的には、今考えておりますのは、申請の受付の機会を複数回に分ける、春の段階と秋とか、そういうふうな複数回に分けるということ、あるいは地方ブロックごとに導入の需要等を、今いろんな需要調査等でお聞きもしておりますけれども、こういうふうなことを踏まえてブロックごとの導入の申請が受け付けられるように、需要に応じた受付ができるように、そういうような措置も講じていく必要があると思っております。

いずれにしても、補助金の円滑な執行をしなければいけないということでございます。執行状況につきましては、いろんなことを考えながらできる限り柔軟に対応していくようにしたいと思っております。

○森本晃司君 厳しい今の経済状況の中で買換えを行うということについては、事業者にとつてまた同時に多量の資金を調達する必要があるわけでございます。支援策としては今の補助金制度もありますけれども、補助金というのは自力で資金調達できる比較的余裕ある事業者を対象として、先駆的な取組を促進する場合には効果的であるかと思ひますが、資金調達の乏しい中小零細企業を含めてすべてのトラック事業者への支援策としては、融資あつせんによって車両購入資金全額の調達を図ることが非常に重要でございます。

この点から、我が党は昨年夏に中小企業庁やあるいは産業技術環境局に働き掛けまして、NOx・PM法に対応するために中小零細企業の皆さんが利用しやすい融資制度の創設を求めました。その結果、融資額の五〇％を担保免除する新たな融資制度が盛り込まれることになりました。また、これに先立って既に十二月からは新たに購入する車両を担保とする扱いがスタートいたしました。これは車両が担保になるということ、相当の金額と場所から抵抗がございました。交通事故が起きたときはどうなるんだと、それから動産というのは余り今まで担保としては取らないんだという話等々ございましたけれども、ここはやっぱり中小企業庁もそれから産業技術環境局も非常に頑張っていた、このことについては私は高く評価をしたい、このように思っています。

同時に、事業者からこの制度に対して多くの期待が寄せられておりますが、これから購入する車両について購入額の五〇％の担保価値を認めるとするならば、購入車両だけを担保に購入資金全体の融資を受けられる道が開かれたと思われるわけであります。

個別事情はあることにいたしまして、一般的にNOx・PM法による買換えのためにこの融資制度を利用する場合、担保の点では購入する車両のみを担保として資金調達ができる制度と、私はそのように考えているんですが、再度確認をさせていただきますか。

○政府参考人(市川祐三君) 経済産業省でございます。

先生御指摘でございますように、今回のNOx・PM法の適用に伴う買換え需要に対する融資制度でございますけれども、まず御指摘ございましたように、不動産担保が不足する中で、その中で何とかして車の買換えをしなくてはいけないというような中小企業者の方のためにどのような資金融資制度を作るかということいろいろ検討してまいりましたところでございます。

二つ、制度の改革といいますが、運用の見直しも含めまして、充実をしたところでございます。一つ、第一点目でございますけれども、中小公庫につきましましては、企業の実情にに応じまして、従来、御指摘のございましたように不動産担保というものが原則でございましたけれども、新たに購入する自動車を担保とするということを含めまして担保の弾力的な運用を行うということにいたしました。これは昨年十二月から既に運用をしております。

さらにもう一つの点でございますけれども、これは本年四月からの適用を予定してございますが、中小公庫の融資制度につきまして担保不足がある場合にどうするかということで、二つの制度を用意いたしました。一つは、従来、中小公庫は信用保証協会による保証というものを利用するということを原則として、していなかったわけでございますけれども、信用保証協会の保証を弾力的に利用するということを第一点にいたしました。それから、第二点目でございますが、先生御指摘のございましたように、各企業の実情に応じまして、八千円を限度でございまして、融資額の五〇％を限度として担保を徴求をしない、担保徴求を免除するという制度の拡充を行うこととしております。

二番目の点につきましては、これは平成十六年度の政府予算の原案として御提案申し上げて、今申し上げているところでございます。その成立というのを待ちたいと思っております。

したがって、先生御指摘ございましたように、担保が不足する事業者につきましては、これらの中小公庫の二種類の制度の創設あるいは改革ということと同時に利用することによりまして、不動産などの他の担保をほとんど供することなく金額の融資を受けるといことも可能になるといふふうに考えております。

以上でございます。

○森本晃司君 この制度ができますと、非常に私は喜ばれる事業者は多いかと思っております。

ただ、こういった制度ができて非常に利用しにくいという点がよくございますし、同時に、この点については今経済産業省のホームページにあるだけでございまして、私は多くの人にこの制度を利用いただくPRをしつかりとやっていく必要があるのではないだろうか。我が党であるほど、中小企業支援ハンドブック改訂版作りまして、今度その中にもこのことをきちんと入れて、私も全国歩くときには必ずこの話を歩いていくわけでございますけれども、どうぞPRと、そして迅速にできるように、煩雑なる手続をしなければならぬというのには中小企業の経営者の皆さんにとっては大変なことでございますから、そういった点について尽力をしていただきたいと思うところでございます。

そのお答えをいただいて、私の質問時間が参りましたので、終えさせていただきます。

○政府参考人(市川祐三君) お答え申し上げます。

まず、迅速な対応ということでございますけれども、政府系の金融機関にしましては、この本件、買換えのための制度の運用に当たりましては、窓口での親身な対応、それから中小企業者の方の資金需要がどのようなタイミングで生ずるかということも念頭に置いて手続を迅速化するということを指導し徹底していきたいと、現に行っているところでございます。

それから、今回の制度拡充につきましても、利用者に対して十分周知徹底することが大事だといふふうに考えてございまして、拡充内容につきましてもの分かりやすいパンフレットの作成、その配布などを通じて事業者の方への周知を行ってきたいというところでございます。

さらに、予算成立後直ちに、我々いたしましたしでは、先ほどの担保徴求免除などの点も含めましてパンフレットを作りまして事業者の方への周知徹底を行いたいと思っております。当然のことながら、関係省庁とも協力しながら、制度の周知の徹底を行い、その今回のせっかく作りました制度でござ

いますので、制度の利用の促進ということに全力を挙げていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○森本晃司君 終わります。

○畑野君枝君 日本共産党の畑野君枝でございます。

まず初めに、三菱ふそうの今回の大型車のハブ破損に関するリコール表明について伺います。

二年前の二〇〇二年の一月に、横浜市瀬谷区で、走行中の三菱自動車製大型トレーラーから外れたタイヤが、神奈川県大和市の母子三人を死傷させる事故が発生いたしました。亡くなった当時二十九歳の若いお母さんは、一歳の次男を乗せたベビーカーを押して、四歳の長男の手を引いて歩行していたというときの事故でございます。当時、会社は、原因については一貫して整備不良のためだということで、リコールの対象になるような構造上の欠陥はなかったと説明をし、国もそれを認めてまいりました。しかし、今年の三月十一日になりました、整備のみならず設計要因でも起こることが分かったと現在の三菱ふそうが国交省にリコールを申し出たわけでございます。

本日に、関係者にとっては納得しない、できない今回の件でございます。この問題に対して、所管官庁として国土交通省としての責任、どのように認識をされているのか、石原大臣にまずお伺いしたいと思います。

○国務大臣(石原伸晃君) ただいま委員が御指摘されました事案を含めまして、リコールの実施はこれまでの説明と大きく異なるものだと思っております。そして、リコールの判断に至るまで長時間を要したということは、私は極めて遺憾であると認識をしております。

今後でございますけれども、間もなく多分リコールの届出が受け付けられまして、それによりまして適切な改善方策というものをまず第一に実施し、早急に進める中で適切に対処していかねばならないと思っております。そして、その過程の中で事実関係を徹底的に究明し、その結果、

問題があれば法に照らして厳正に対処すべき問題であると認識しております。

○**畑野君枝君** やはり、国土交通省としてどのように対応をこれまでしてきたのかということだと思ふんですね。

ハブが原因となる三菱自動車製の大形車のタイヤ脱落・不具合発生件数、これはこれまでどのような報告されてきましたか。

○**政府参考人 峰久幸義君** 大形車の前輪のハブの不具合発生件数でございますけれども、三菱製の大形車につきましては、平成十四年一月の横浜の事故を含めまして、平成四年から十五年五月までの間に五十七件発生しております。

○**畑野君枝君** 大変な数なわけですね。つまり、企業の側は多発性がないと言ってきたけれども、やはりその多発性が証明されるようなこの実態があったということであります。

そして、その同じメーカーが同じような事故が多発しているながら、その原因究明ができなかった。国土交通省は、リコール命令、勧告、立入調査権を持っているわけですが、今回のように刑事捜査をしなければ原因究明ができないということでは、やはり、現在の検査体制などがやはり見直しなど含めて抜本的な対策が求められてくるというふうになると思ふんですが、この点では、石原大臣、いかがでしょうか。

○**国務大臣(石原伸晃君)** やはり今回の事実関係を詳細に把握した上で、同種事案の再発というものの防止と、リコール制度がございまして、リコール制度の適切な運用を努めていくということが課せられた使命であると考えております。

○**畑野君枝君** 立入りできるのにしなかったという点も含めて、私は抜本的な体制強化を含め、あるいは企業に対して物が言えるようなきちっとした技術的なそういう体制も作っていく、こういうことが必要であるというふうに思ふます。

次に、私、先ほども同僚の議員が質問いたしました、ディーゼル車の排気ガス対策問題について質問をさせていただきます。

川崎公害患者と家族の会の方から、青い空、きれいな空気を願って始まった運動が三十年も続くとだれが思ったことでしょうか、死んでいった仲間、残された家族、毎日病院へ行くだけの患者、皆、これまで私たちは国の施策のままに苦しんできました、これからは私たちの運動は続きますという訴えを伺いました。

道路公害裁判で全国相次いで国の責任が断罪をされてまいりました。また、メーカーの責任も問われてまいりました。抜本的な対策が求められております。そして、それを進める上で今急いでやらないといけないことのひとつが、保有車両が今のNOx・PM法含めて達成ができないということ、中小運送業者や自家用タンク業者の皆さんが廃業あるいは転業を余儀なくされているという問題の解決であります。

先日、神奈川県トラック協会の方にお話を伺いましたが、三菱総研の調査など、神奈川県での廃業は七割というふうに言われている、正に死活問題になっている、環境問題を本当にやろうというのはいまだに反対していない、そのために国の取組が私は求められているというふうに思っています。

今後、このような皆さんに対してどのような支援を行うのか。先ほど買換えの話がありました。また、低減対策としての後付け装置などの問題もこれは本当に要望が強いんです。この点についてどのようにされますか。

○**政府参考人(峰久幸義君)** 先ほど御答弁申し上げましたけれども、その中で非常に台数、買い換えなければいけない台数が多く出てくるということ、それが二、三年にわたって集中してくるということ、それから中小企業の方々が非常に多いということ、そういうことを踏まえて、事業環境の非常に厳しい中でございまして、そこで事業者の負担の軽減措置についていろんな制度も必要だと思っております。優遇税制で自動車取得税について安くするか、あるいはトラックの税制について特別の償却ができるかどうか、そういう

意味での税制もありますし、それから何といたしても、先ほどの御質問ありましたような無担保の制度を含めた低利融資というのが、融資制度が非常に重要だと思つて、来年度については非常に政策を取らしていただいているところでございます。地方のトラック協会なんかともいろいろの連携しながら、そういう点についての円滑な導入を図っていききたいと思っております。

それから、いろんな、先ほどありましたけれども、DPF等に対する補助、あるいは低公害車を買われる場合のTPMとか、そういうふうな環境等についていい車に買い換えられる場合については補助をしていっているところでございます。

○**政府参考人(西尾哲茂君)** 自動車NOx・PM法によります車種規制は、大都市での厳しい大気汚染の現状にかなりみましまして、その改善のためにやむにやまれぬ措置としてよりクリーンな車への買換え等をお願いしているものでございまして、環境省として各事業者の経営状況の実態を詳しく把握しているわけではございませんけれども、事業所管の関係各省を通じて等によりまして、現下の厳しい経済情勢の中で事業者の方々が大変対応に苦慮しておられるということにつきましては再三お聞きしているところでございます。

そういうことでございまして、事業者の方々の対応を支援するため、関係省庁と連携してやっておるわけですが、かねてから自動車取得税の軽減等の税制上の優遇措置を行っておりますし、また政府系金融機関からの低利融資を実施しております。また、低公害車の導入や排ガス低減装置の装着につきましては、関係省庁とそれぞれ分担いたしまして実施しております。

加えて、先ほどもお話に出ておりますが、平成十六年度におきまして、一層の追加的支援措置として、そもそも融資を受けたくても担保がないという事業者の声を踏まえまして、経済産業省、国土交通省と連携いたしまして、中小企業金融公庫の担保条件について特段の緩和措置を行うなどの措置を講じたところ、を実現したところでございます。

今後とも、関係省等で適切な連携を図ってまいりたいというふうに考えております。

○**畑野君枝君** 融資を受けたくても受けられない人も本当に多いんですね。ですから、私は、後付け装置の問題を含めてこれから何おうと思つていますが、その点も後でまた伺おうと思つていますが、是非進めていただきたいと思つてますし、買換えの場合の融資も、今不況ですから、別の問題でも融資を受けていると。更に今度の買換えの問題で融資を受けるともう枠が一杯で借りられないというところもあるんです。ですから、この点でも特段に支援をしていただきたいというのを一言申し上げておきたいと思ひます。

そして、やはりどんな実態かということですが、全日本建設交通労働組合のダンブ労働者の実態でございますと、年齢は五十歳以上が五一%、一日九・七時間労働、二百三十二キロ走行、これだけの仕事をし、純所得、労働賃金相当分は年間二百六十三万円、月平均二十二万円です。新車を購入しようと思つても、ダンブ一台一千三百万円。このような人たちは、保有車の規制基準をクリアするために後付け装置、これを装着するしかないんです、現実的には。

そして、自動車NOx・PMの基準、規制基準を早急かつ円滑に進めるためには、これはあらゆる手当て、買換えももちろん進める。しかし、後付け装置も含めて、本当に公害患者さんたちや住民が苦しんできたことを一刻も猶予なく解決していく、こういう立場が必要なのですから、そういう点でも、あらゆる手当てをするという点での重要な方策の一つとして後付け装置の装着、これを位置付けていく必要があるというふうに思ひますが、この点の位置付けについて、石原大臣、どのようにお考えですか。

○**政府参考人(峰久幸義君)** 先生おっしゃいましたように、この後付け装置の問題も非常に重要だと思っております。NOx・PM法の環境対策を的確にやるためには、やはり代替、車両の代替と

いうことと同時に、後付け装置の開発普及というのが非常に重要だというふうに認識しております。

そういうことで、国土交通省におきましては、平成十四年八月に後付け装置についての認定制度を設けまして、それで認定されたものにつきましてはこれが基準に適合するというところで認められるようになるということなんです。

さらには、使えるような補助金も、一般的な低公害の車両についての該当するものについての補助対象にもなり得るというような、こういうような形で認定制度を作ってきました。

こういう形で、後付け装置についても非常に重要な政策だというふうに思っております。

○**畑野君枝君** この間も大臣の御答弁の中でこれを位置付けるということでも進められてきたわけですが、石原大臣としてもこれは重要な問題だと位置付けて推進をされるおつもりでいらつしやいますね。

○**国務大臣(石原伸晃君)** ただいま御議論のありましたものを通じて、NO_x法、PM法の所期の目的を達成するべく努力を続けていきたいと思っております。

○**畑野君枝君** それで、この間、今お話ありましたけれども、具体的な努力、そして今NO_xだけでなくPM規制も行える技術も認定をされたというふうに向っておりますが、これはどのような技術なのか、伺います。

○**政府参考人(峰久幸義君)** 後付け装置の認定につきましては、PMの認定制度というのと、それからNO_x、PMの両方とが現在のところございます。ディーゼル車から排出される微粒子の方のPMにつきましては、粒子状の物質を捕集する装置を装着することによって排除が可能で、これがDPFでありましてかあるいは酸化触媒という形でいろいろな開発がされました。そういう意味で、このDPF等の後付け装置が実用化されているところでございます。

それから、NO_xとPMを両方とを、双方を同

時に低減させるという後付け装置についてでございますけれども、これにつきましては、燃焼の温度が上がればPMは下がってNO_xというのは上がる、あるいは燃焼温度が下りますと、NO_xは下がるんですけれども、PMがどうしても上がってしまふという、こういうようなトレードオフ関係にあるということで、そもそも、それからNO_xの低減のための燃焼温度を下げるということが難しいようでございますけれども、そういうこともありまして、技術的に非常に難しい課題ではあるようでございます。

そういう中で、後付け装置については、いろんなメーカー等に対する要請等も含めまして、先ほどの評価制度の運用という形で含めまして、現在のところ、一件認定しているところでござい

ます。○**畑野君枝君** 一件認定されたということでございますけれども、これは車種二トントラック、認定を受けた会社の同装置の年間生産能力が八百台というふうに向っております。

それで、自動車NO_x・PM法の基準不適合車は二〇〇三年から二〇一〇年の間に約二百万台になると。二〇〇四年度は約四十万台。ピークの二〇〇五年度は約百万台に達するというふうに向っております。先ほどの建交労が行った中小トラック事業者のアンケートによりますと、約四〇%の事業者が後付け装置を希望しております。

このような現状を踏まえるならば、大気汚染対策を早急かつ円滑に行うという点でも、後付け装置の開発、今一社ということですが、同時にその大量普及を短時間に行うことが必要なのではないかというふうに思いますが、その方策はどのようなふうになっていきますか。

○**政府参考人(峰久幸義君)** 先ほどの一件と申しますのは、先ほどの一件というよりも、今後の開発を大量にどうするかということでございます。それは元々、先ほど先生もおっしゃいましたように、二百何十万台とあるというように、非常に

はもう相当なものがございまして。それで、我々のところの窓口におきましてもいろんな相談で数多く来ているのは事実でございます。

それで、そういう中ではございますけれども、台数が多いので、これをひとつうまく開発できれば、それは非常に商業的にもうまくいくということではあるんですけれども、そういう意味での開発意欲というのは非常に大きいわけでございまして、これは先ほど申し上げましたように、ちょっと技術的に非常に難しい問題がございまして、これではなかなかクリア、その基準をクリアできないということが原因になっております。

もちろん我々は、そういう開発意欲が大きい中で、できるだけその開発普及を促進したいというのは、もうそれはずっとそういうことで認識して、いろんな働き掛けもしているところでございまして、それから基準自体につきましても環境対策上ぎりぎりのところの基準という形で一応設定しているところでございまして。

そういう意味で、それを更に緩めるというのはなかなか難しい状況の中で、先ほどのような技術的な問題の中でできていないというのは事実でございますけれども、その件数をできるだけやっていたきたいというための働き掛けについては我々できるだけのことはしたいと思っております。

○**畑野君枝君** それで、今一社がやっと認定されたということで、これから更に進んでいくというふうに向うんですけれども、その上で、大量生産、大量普及を短時間に行うと。もう技術的にクリアしなげますよ。

しかし、本当に国民の健康と暮らしを守るという点でいいますと、現在おやりになっているというNO_x・PM低減後付け装置性能評価制度ありますね。これについても、そういう本当に普及させるという点で見直しをする必要があるんじゃないかと思つていらっしゃる。つまり、個別にそれぞれ型式を証明、検証する方法ではなく、排気量やそれから総重量等を勘案して規制基準をき

ちんとクリアできるように、そうした評価制度、こういうものを検討する必要があるのではないかと思います。その点いかがですか。

○**政府参考人(峰久幸義君)** この後付け装置の申請内容を見てみますと、やっぱりいろいろな形でやり方が出てきます。そういう中で、やはりNO_xを当初に、NO_xだけのときにもいろいろそういう装置についての議論があったわけでございまして、PMについては先ほど申し上げましたようにできましたけれども、NO_xについてもなかなかやはり問題の多かったのも、多かったのも事実でございます。それにPMを加えますとより難しいというのが先ほどのことでございます。

そういう意味で、検定の基準でありましてとか方法自体についての中身というのは、非常にそういう環境基準のことについて難しい面があるかと思ふんです。いろいろ検討は更にする必要はあるかと思ひますけれども、その基準自体あるいはやり方を見直すというのについてはなかなか難しい面もあるということを御認識、御了解いただきたいと思ひます。

やり方等につきまして、いろいろ今のところ事前的データとかそういうものについてできるだけ、委員会を作つてやっておりますので、そういうものができるだけスムーズにいきますように事前に我々こうチェックさせていただいておりますが、そういうことについては、スムーズに、迅速にいくようにできるだけ努力していきたいと思っております。

○**畑野君枝君** それで、私もそういう点では提案を最後にこの問題でさせていただきたいと思ふんですけれども、一刻を争っているわけですから、その後付け装置の大量生産、大量普及のために、一つは現在認定されている技術を生かしての大量生産、大量普及を行うということ。それから二つ目に、自動車メーカーの責任で技術を生かした取組を行うように指導を徹底されること。それから三つ目に、先ほどお話がありました、装備のための補助金を規制措置が有効に働くように緊急に

増枠をしてほしい、そして希望者全員が直ちにそれを受けられるようにする、このことは本場に必要になっていると思うんです。この点の御検討を要望しておきたいと思いますが。

○政府参考人(峰久幸義君) 後付け装置についてのメーカーへの要請は、環境省もおられますが、環境省、経済産業省、我々一緒にやっています、いろんな要請をして、できるだけのことをしていただきたいということでやっているところでございます。引き続きそういうことでやっていきたいと思っております。

補助金につきましても、今の制度は八トン以上のやつぱり大型車を中心に移行をやっております。やっぱり限られた中で、予算制度の中で、この四十億というDPFなんかも、去年から始めたばかり、道路財源なんかを使いまして去年から始めたばかりでございますが、そういう予算、限られた予算の中で特に効果の高いという形で大型車でこうやらせていただいております。

あと、そのDPFだけじゃなくて、いろんな今度は新しい新規取得についての予算措置も、低PMに対する、購入に対する補助等を始め、あるいは新長期の適合車に対する補助を始めるという形で、そういう形での拡充というのはやらせていただいております。

○畑野君枝君 必要な人がたくさんいるわけですから、その必要な人に行き渡るように徹底していただきたいということで御提案とさせていただきます。

次に、公共事業における建設労働者、職人の労働条件の問題について伺います。

朝からも公共事業の問題について議論になっておりますけれども、国民にとりましては、安全で防災にも優れ、できるだけ環境破壊をせず、そして生活に密着した公共事業、こういうことを願っているわけでございます。公共事業を所管する国土交通省としては、こうした国民の要求にこたえて、安全で品質の優れた公共工事、社会資本を提供する責任があると思っております。

既に、二〇〇一年に閣議決定された公共工事の入札及び適正化を図るための措置に関する指針の中でも、公共事業の目的物である社会資本等が確実に効用を発揮するよう公共工事の品質を確保すること、適正な価格で公共工事を実施することと述べられております。

そこで、私最初に伺いたいのは、ダンピングの問題です。公共工事でダンピング受注が横行しているということが言われております。全国建設協会も、昨年、ダンピング受注を排除するための当面の対策についての要望を国に提出して、その中で、公共工事についてダンピング受注が頻発している、このことが個々の工事の悪化につながるとともに、労働条件の悪化、安全対策、環境対策の不徹底、下請業者へのしわ寄せなどの懸念が広がっていると指摘しております。

私の地元の新潟県建設業協会でも昨年、「適正な入札制度に関する提言」を行いまして、同様のことを述べて、これが将来の建設産業の健全な発展を阻害するものだと述べております。

この点で、国としてもさきの指針でいわゆるダンピング受注は建設業の健全な発達を阻害するとともに、特に工事の手抜き、下請へのしわ寄せ、労働条件の悪化、安全対策の不徹底等につながりやすいことから、各省各庁の長等においては現行の低入札価格調査制度及び最低制限価格制度を適切に活用し、ダンピング受注の排除を図るものとするとされているわけです。

この点で、ダンピング受注をなくすることは建設労働者の労働条件を改善するためにも欠かせない課題だというふうに思いますが、ダンピング受注を防ぐためにどのような対策を講じられているのか、伺います。

○政府参考人(澤井英一君) ダンピング受注について、今先生おっしゃいましたことは、そのとおりだと考えております。安かろう悪かろうということで、公共工事の品質を悪化させるおそれがあるということに加えて、下請へのしわ寄せ、労働条件の悪化、安全対策の不徹底等につながる

場合もあると思います。

入札契約適正化法に基づきまして平成十三年三月にいわゆるガイドラインを閣議決定しておりますが、その中で基本的にまずすべての公共工事の発注者が、御指摘のような低入札価格制度調査又は最低制限価格制度を的確に活用してダンピング受注を排除するものとしております。

国土交通省では、この措置の実施状況について実態調査を行いまして、すべての公共工事発注者がこれらの制度を活用するように、総務省及び財務省と連携をして働き掛けを各発注者にしております。

また、国土交通省の直轄工事におきましては、この低入札価格調査対象工事につきまして、通常は一割としております履行保証割合を三割に引き上げる、あるいは通常は四割の前払金を二割に縮減するなど、言わばダンピング受注に対するディスイセンティブの措置を講じまして、ダンピング受注の防ごうという対策も実施しているところでございます。

○畑野君枝君 本場に現場に行きますと、大変な賃金の実態になるわけですね。これはなぜなのかと、ここを本場に解決していく必要が私はあるというふうに思っています。公共工事の入札に当たって工事費積算のための労務費の資料として設計労務単価がありますけれども、現場労働者は本当にこういう水準ではないんですか。

神奈川県建設労働組合連合会から伺いますと、首都圏建設労働者賃金調査、ここでは神奈川県建設労働者、職人の常用賃金は一万四千九百九十三円、十年前に比べると四千三百二円も下がっているんです。神奈川県全産業の平均年収と比較すると、あらゆる年代で下回り、四十五歳から四十九歳では二百七十九万円もの格差が生じております。

そして、神奈川県公共工事現場の賃金は、民間よりも一日当たり九百四十四円低いという結果も出ております。設計労務単価に比べると、大工職の場合、一日七千円も低いというのが神奈川の

公共工事現場の賃金実態です。(資料提示) これがそうなんですけれども、労務単価は上、実際もらうお金はこれ……(発言する者あり) 済みません、一番下は、しかしそれからいろいろなガソリン代や駐車場代やそういうのを引くと、実質的に手取りとなるのはもう本場に少ない額になるわけですね。経費も持たなくちゃいけないということなんです。ですから、首都圏建設労働者積算労務単価の五〇%以下の賃金という調査結果も出ております。

こういう点では、法律を作るときに既に参議院の国土交通委員会が附帯決議を付けております。公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律案に対する附帯決議ということですから、地域への雇用と経済を支える優良な中小・中堅建設業者の受注機会が確保されるよう配慮するとともに、建設労働者の賃金、労働条件の確保が適切に行われるように努めることと明記しているわけですね、この参議院の委員会です。

ダンピングの結果、こうした附帯決議と逆行した状況が進んでいるというのが私、問題だというふうに思っています。ですから、この決議を空文句にしないで実効あるものにするために国土交通省の指導が求められているというふうに思います。いかがですか。

○政府参考人(澤井英一君) 今御指摘の賃金に関してありますが、私どもでは、先ほど言いましたけれども、ダンピングがそういう労働条件へのしわ寄せということも十分考えられることだということも踏まえまして、特に直轄工事では、通常、入札契約適正化法でガイドラインとして定められている以上に、先ほどのような履行保証割合の引上げあるいは前払金の縮減というようなことをやっているということが一点と、それから、基本的に元請から下請への下請代金の支払のありようというものが賃金と非常に大きく関係いたしますので、建設労働者の労働条件を確保することについての元請への働き掛けというのを私どもいろんな形で進めております。下請代金をきちんと

支払う、特に賃金については現金で支払うという
ような通達を適時出しておりますし、また元請も
お入りいただいております建設産業の合理化協議
会という中で、こうした辺りについていろいろな議
論をしているということがございます。

また、賃金だけでなくいろいろな福祉面につ
いても労働者の皆様に与りまして大変重要なこと
でありますので、労災保険、雇用保険、健康保険
等、これ必ず入らなければいけないものの中には
残念ながら入っていないケースもありますので、
そうしたことに必ず入ると、あるいは任意の福利
制度についてもできるだけ入るようにしていただ
きたいというような働き掛けなど、様々な面でい
ろんな対応を進めているところでございます。

○**煙野君枝君** それで、もう本場に現場では自治
体も本場に努力を始めているわけですか。

大臣、最後にちよつとこの点で改善を求めて御
決意を伺いたいですけれども、例えば大阪府で
は、大阪発注の工事において、二省協定労働単
価に基づく労働単価で積算している、この点に十分
留意し、建設労働者の適切な賃金の支払について
配慮するようにと文書出しているんですね。それ
から、千葉県の我孫子市でも、設計労働単価との
間の問題で賃金、労働条件に隔たりが生じた場合
には元請に対して指導していきたいと言っている
んですね。そういう自治体の努力あるわけですか
らね、国としても是非現場のこういう問題解決し
ていただくように徹底していただきたいと思うん
です。その点、いかがですか。

○**国務大臣(石原伸晃君)** 公共事業が今、委員が
再三再四御指摘されましたような安からう悪か
うというようなことになって品質が悪化する、さ
らには下請の方々に圧力が掛かる、労働条件が粗
悪化する、こういう事例は他の委員会でも具体的
な事例を出せられていろいろな委員から私御質問
もいただきました、そういう実態があるというこ
とは認識をしております。

そんな中で、政府委員から御答弁をさせていた
だいてまいりましたように、これまでも、要する

に元請がダンピングで取ってきたら、どっかでし
わ寄せをしない限り取ってくるわけないわけです
から、それが結局下請の方々の労働条件の悪化に
つながっているような、ダンピング受注徹底排除
の通達なども出させていただいておりますし、ま
た仕事を取ってくる元請に対してそういうこと
のないようにというような指導もしておりますの
で、引き続きこういう指導を徹底してまいりたい
と考えております。

○**煙野君枝君** やはり建設労働者、職人の技術を
本場に大事にするということは国民のためになる
と思うんですね。そういう点で、是非この改善を
図っていただきたいというふうに思います。

さて、最後に地下室マンシヨンの問題について
伺います。

ある日突然、地下七階地上三階というようなマ
ンシヨンが緑豊かな都市部に現れる、これが社会
問題になってから久しくなりました。そういう点
では、従前低層住宅に住んでいた人たちにとつて
みれば大変なトラブルの要因になってまいりまし
た。我が党もこのような地下室マンシヨンに建設
規制を行う必要があると取組をしてまいりまし
て、国土交通省は今年二月に現在開かれていた
会に建築基準法改正案を提出され、現行では地下
室を容積率に入れないという不算入措置になって
いるものを、改正案では地方自治体の条例で地下
室の範囲を制限できるようにするというところで
ございますが、なぜこの間、横浜、川崎、東京など
都市部で問題になるような地下室マンシヨンの続
出が起きてきたのか。これは、一九九四年に建築
基準法が改正されたことがきっかけではありませ
んか。

○**政府参考人(松野仁君)** 建築基準法が平成六年
に改正されました、当時のニーズとして、豊かな
居住環境を確保するということから有効に地下空
間を活用するというニーズがございまして、住宅
の地下室をその住宅全体の三分の一まで容積率に
カウントしないという措置を創設いたしました。
近年、横浜、川崎など大都市の低層住宅地の特

に急斜面におきまして、斜面の下側から見ますと
中高層建築物に見える、そういったマンシヨンが
建築されまして、紛争に至っている例がございま
す。

このために、今回、国会に建築基準法等の一
部を改正する法律案を提出いたしまして、周辺の
環境や景観を悪化させるおそれがある場合に、容
積率をカウントしない地下室と見なされる範囲が減
少するように、条例によって地盤面の高さを通常
より低い地点に定めることが可能となるような法
案を提出したところでございます。

○**煙野君枝君** 一・八倍のボリュームでできるよ
うになったわけですね。法改正当時、我が党の
中島武敏議員がこうした地下室マンシヨンの危険性
を予期して、今度の改正で地下室に二階とか三階と
か広大な地下面積を作る、こういうことになるん
じゃないかということをおそれるがと衆議院の委員
会で質問したのに対して、当時の住宅局長が、一
般の日本人の行動様式として完全に地下室に世帯が
お住まいになるというのは考えにくいと言ってい
たんですが、これはそうですね。

○**政府参考人(松野仁君)** 平成六年の六月の建設
委員会でも中島委員が御質問になりました、それに
対して当時の住宅局長が、「日本人の行動様式と
しまして、完全に地下室の中で世帯がお住みになる
というのは考えにくい」というふうに考えているわ
けでございます。」ということ、これはその文
字どおり、完全に地下でというのは、通常の住宅
の居室を地下に埋め込んでしまう、窓も何もない
状態で住むということ、通常の日本、我が国
の、日本人の行動様式としてはないという趣旨の
答弁をしております。

○**煙野君枝君** 結局、そういうことによつて地下
マンシヨンが進んでいくということになったと思
うんですね。

私、こういう中で、横浜市でも二月の議会で条
例が議決されて、六月から実施されることになっ
ております。それぞれの自治体が条例を判断する
ことですけれども、例えば、地下利用は認めな

い、低層住宅地にふさわしく地下利用は認めな
い、こういう条例はもちろんこの法律に基づいて
制定できますね。

○**政府参考人(松野仁君)** 今回の改正案は、やは
り地下利用をうまく利用して居住空間を豊かにす
る、例えばピアノの練習するとか、日曜大工の部
屋だとか、そういった、あるいはトランクルーム
だとか、こういったものの利用ということを前提
に、地下利用そのものを禁止するというものでは
ございませんで、むしろ大々的に、地下の地盤面
以下という、三メートル以下に地盤面を設定す
る、その以下の部分がすべて地下扱いになるとい
う規定を活用して、容積の不算入の部分をはるか
大きく取つてしまおうということが制限される、そ
ういう形で今回の条例が、制定が可能な改正をし
たということでございます、完全に地下利用そ
のものを否定するということではございません。
一部、そうした容積緩和の制限をするということ
ができるという趣旨でございます。

○**煙野君枝君** もう時間が参りましたので。
現在計画中のもの、あるいは建築途中のものに
ついても、やはり国のこういう法に基づいて、い
ろんな問題が起きてきたということでありましか
ら、やはり条例水準にまで下げさせるという指導
を国もきちっと行っていくと。あるいは、やっぱ
り根本的に用途地域の高度規制の範囲内に制限を
するとか、マンシヨンや地下室の容積率不算入の
適用除外にすると、こういうこともきちっと検討
する必要があるということ、私は最後に申し上げ
まして、質問を終わります。

○**洲上貞雄君** 社民党の洲上でございます。
公共事業の無駄について御質問いたします。
私は、国土交通省の最大の課題は、国民への安
心、安全を提供することだと考えております。し
かし、ここ数年の規制緩和や構造改革によつて、
この安心、安全が揺らいでいるように感じてなり
ません。民間にできることは民間に言い、効率
ばかり重視される余り、そこには温かみのある行
政というものが欠落しているのではないかと

ように思っているのは私一人ではないと思います。

そこで、大臣にお伺いいたしますが、大臣は所信において、公共事業については無駄なものを作らずと述べておられますが、大臣のお考えになっている公共事業の無駄とはどのようなものを指すのか。先ほどの答弁では、社会的に必要なものの以外、このように答えられたように聞きました。具体的にひとつ説明をいただきたいと思ひます。

○国務大臣(石原伸晃君) これ、基本的には、先ほどもお話をさせていただいたんですけれども、例えば道路なんかでいいますと、それを造ることによって時間、距離がどれだけ短縮される、あるいは経済的にどれだけ利便性が増す、あるいは交通の事故がどれだけ減るといったような、具体的な費用対便益の指標みたいなものがあります。

これを指標に取りまして、掛かったコストで割り算します。そうしますと、いわゆるBパイCと言われるやつですけれども、これが一を下回っている、さすがに公共事業としてはやっぱり的確なんだと思うんです。これが大体学者の中でも常識的な話なんですけれども、そうしますと、でも、一に限りなく近いものというものもあるわけですね。そんな中で、一に限りなく近いものを、要するに社会的便益をコストで割るわけですから、コストを下ければ、その一に近いものもまた二に近付いていくということです。そういうものはコストを下げる努力を行えば社会資本の整備としては作ることができる。しかし、そういうものもできないものもやっぱり世の中にはあると思うんですね。

ですから、その外部効果。外部効果っていうものがあると思うんです。例えば、その地域社会の問題とか住民生活の問題とか、あるいは地域経済の問題とか、あるいは昨今は環境というファクターも大きいですし、安全というファクターもある。こういうものも指標に取りまして、こういう外部評価も入れて評価をする。これは、道路に

限らず、河川なんかについても、あるいはその他のものについても今役所でやっております。その評価ののつとつて、評価の低いものは、全部の、今言った外部効果の、外部効果も期待できないようなものもやっぱり上がってくるわけですね。そういうものは、私は無駄である。

すなわち、私が何で無駄であるか無駄でないかという議論を最初させていただいたのは、やっぱり住んでいる地域によって、中山間地域に住んでいらっしゃる方にとってはもう道路が切実ですけれども、都会に住んでいる人にとつて、いや、あんな山の中にあんないい道造らないでいいじゃないかと、こういう考えが必ずあるんですね。

ですから、すべてを指標化して、それに社会的な外部効果というものを加味した形で順番を作っていく、順番を付けていく。そうしないと、あの政治家がいるところの道路はよくできている、公民館も立派なのがあるよとか、あの川はきれいになった、そういうんじゃないやなくて、やっぱり必要性の順位も数字によって評価していくということが必要であると思ひましたので、無駄な公共事業はやらなさい、必要なものは作ると。すなわち、数字はうそをつきませんので、この数字によって客観的な評価を、事業評価をしていく意味があるんじゃないか。また、それをやらなさいと、これまでのようにある程度右肩上がりの経済ですと多少の余裕が、懐に余裕がありましたけれども、今余裕がなくなりましたので、余裕がなくなつた中でも要求は変わっていないわけですから、厳格に評価をして、事業評価の高いものから作っていくかないと、これは解答がないと、そういうことで、無駄なというような言葉を使わせていただいているわけでございます。

○測上貞雄君 言葉上は分かりますけれども、具体的なものとしてびんとか来ないものですか、まあ、これまた後ほど議論したいと思ひます。

次に、まちづくり交付金についてお伺いをいたしますが、所信でも述べられております、求めら

れるのは成果、それから方法は地方に任せることを基本としたまちづくり交付金とはどのようなものか、これまでの交付金とはどこが違うのか御説明いただきたい。

○政府参考人(竹蔵誠君) お答えいたします。

まちづくり交付金は、稚内から石垣までと、これを合言葉に政府として取り組んでおります全国都市再生を支援するために、今までの補助金と全く異なる財政支援措置を創設しようとするものでございまして、予算額一千三百三十億円を平成十六年度予算案に盛り込んで、取り込んでいくところでございます。

そこで、今御指摘がございました、求めるのは成果、方法は地方に任せるといふのはどういうことかということでございますが、このまちづくり交付金では、地方の自主性、裁量性を大幅に向上させまして、いわゆるオーダーメイド型のまちづくりをしようというものでございます。例えば、道路や公園だけでなく、福祉、文化、商業等の幅広い施設も対象にするとか、ハードだけではなくてまちづくりNPOの活動も支援するなど、今までにないソフト面も充実しております。

また、手続面でも大変簡素化したしまして、従来ですと個別施設ごとに審査をしていたというものを、計画を一括採択するとか、成果を、求めるのは成果という観点から事後評価を重視するというような手法を導入いたしましたので、地方にとつて使い勝手の良い制度としていこうとしておるところでございます。

○測上貞雄君 地域活性化促進についてお伺いたしますが、大臣は、地域活性化の促進のために地方鉄道、バスの公共交通サービスの再生等を推進すると述べておられますけれども、交通、運輸をどのように再生を図ろうとしているのか、どのような考えておられるのか、お伺いいたします。

○大臣政務官(鶴保庸介君) 委員御指摘のとおり、地域、地方鉄道及びバスにつきましては疲弊をしております。ただ、その地域鉄道は、地域の方が利用をしていたかなければ再生の道はない

というのはもう論をまたないわけでありまして、そういう意味では地域の主体的な努力によること、がまず基本となると考えております。

ただ、ナショナルミニマムの確保でありますとか環境問題あるいは安全性の確保といったような観点から、国としても補助金等の一定の支援措置を講じておるところでございます。こうした支援措置に加え、観光を始めとする地域振興及び公共交通利用促進等を図るため、地元自治体あるいは交通事業者、観光関係者などともに公共交通を活性化するための取組を行っておるところでございます。

○測上貞雄君 じゃ、次に行きます。

生活交通の維持と確保についてお伺いいたしますが、鉄道、バスの規制緩和によって車社会に取り残された人を始めとするあらゆる移動制約者の交通手段確保に先行き不安が非常に高まっております。私は、通勤、通学、通院、買物の足を確保するために、バスは赤字でも福祉などの他の分野で効果を上げているというクロスセクターベネフィットの考え方で、国土交通省として責任を持った施策という生活バス路線やコミュニティバス、それから福祉バスの財政支援措置をしつかりとしていくことが必要だと考えております。

また、地方鉄道や第三セクター、それから並行在来線の維持につきましても、ドイツの公共近距離旅客輸送の地域に関する法律に倣って、公共交通の根幹を成す鉄道を守るという立場で政策の遂行をすることが何よりも大切だと考えておりますが、見解はいかがでございますでしょうか。

○政府参考人(峰久幸義君) 地域住民の日常生活の足であります地方のバス路線をどう確保していくかということにつきましては、今おっしゃいましたように過疎化あるいは環境活性化、それから高齢化福祉対策あるいは環境対策上、大変重要な課題であるというふうに認識しております。

我々は、総務省とも連携を取りながら、国は広域幹線の路線についての支援をし、その他の路線につきましましては地方公共団体の判断により維持す

ることとして、その負担増大につきましては地方財政措置を講ずるという、こういった国の補助制度と地方財政措置のトータルの充実した支援措置を十三年度からやらせていただいております。

十六年度におきましても、国は七十三億円、地方財政措置については七百四十億円の措置が拡充をされているところでございます。地域でのいろんな協議会との議論の中で、我々もこういうものを活用しながら、おっしゃられたようなことについて取り組んでいきたいと思っております。

○**測上貞雄君** 次に、緊急保全整備事業、災害復旧支援について伺いをいたします。

鉄道の規制緩和から九三年がたちましたが、ここに来て廃線や事業廃止の動きが顕著となっております。その理由の一つに、緊急安全性評価に基づく緊急保全整備事業への投資があることを御存じだと思えます。現在ある近代化補助制度において緊急保全整備事業への支援がなされていますが、補助対象要件が近代化補助制度と同じであるために、事業努力があるところは対象とならない場合もあります。また、たとえ五分の一の負担であったとしても事業収入に占める負担の割合が高く、継続的負担に耐えられないために事業廃止を考えている経営者もいると聞いております。

効率性、事業評価を重視する国土交通省から見れば廃止やむなし、あとは地域が考えることになるとして、これまでの鉄道利用者の多くが自家用自動車に切り替えるようなことになれば、道路の混雑ばかりが交通事故や環境悪化を引き起こす可能性が大と言わざるを得ません。安全は交通運輸の基本であり、要件でもありますが、緊急保全整備事業が廃線の理由とならないように措置されることをお願いをしたい。

あわせて、これらの廃線、それから廃止の歴史の中で、自然災害を理由とするものも多くあります。迅速な対応、十分な支援をお考えいただきたいと思いますが、いかがでございますでしょうか。

○**政府参考人(丸山博君)** 緊急安全保全事業につきましてはお話がございましたが、これは平成十四

年、十五年、二か年度にわたって、私ども、京福鉄道の事故を踏まえまして緊急に安全性評価を行ったものでございます。

現在、その評価結果を踏まえまして、所要の緊急安全対策を行うべく各会社が検討しておりますところでございます。私も聞いておりますところでは、評価結果を受けました施設整備ができないという理由に廃線されたというケースはないというふうに承知しております。

ただ、私も、緊急安全対策を実施するに当たっては、十六年度の予算案におきましても従来の近代化補助金よりも補助率のかさ上げを行っております。

それから、税制上も、補助を受けて作り出した固定資産につきましては固定資産税の軽減措置も併せて講ずることによりまして、緊急安全対策がスムーズに進むようにしてまいりたいというふうに思っております。

それから、災害につきましてのお尋ねがございましたので、併せてお答えをさせていただきます。鉄道施設が大規模な災害を受けると、場合によりましては鉄道事業者が自分の資力で復旧することが困難ということが多々あるわけでございます。そういう場合には、鉄道軌道整備法に基づきまして、その災害復旧に要する費用につきまして、国、地方公共団体が補助を行っております。また、補助といっても全部ではございませんので、鉄道事業者が当然負担する部分も出てくるわけでございますけれども、鉄道事業者が負担する災害復旧費用につきましては、土木構造物保険制度によりまして負担額の一部又は全部が賄われるというのが一般的でございます。

したがって、鉄道事業者が災害を受ける、その復旧のために費用が膨大であると、そのことによりまして廃線に追い込まれるとか、そういうような事態にはならないように今の制度はなっているというふうに認識をいたしております。

○**測上貞雄君** 次に、クリームスキミングと独禁法について伺いをいたします。

一部都市間高速バスにおいて、貸切り専業事業者の参入により激しい運賃競争が起きています。

既存事業者は一般路線と高速バスをネットワークとして事業運営を行っており、貸切り事業者が収益性の高い高速のみに参入することはクリームスキミングと言えないのではないかと、その見解をまず伺います。

また、公正取引委員会が先月出された「高速バスの共同運行に係る独占禁止法上の考え方について」では、クリームスキミングという規制方法は独禁法違反と読むことができますが、仮にこれが違反ということであれば、輸送秩序を維持することは困難になるのではないかと危惧をいたしますが、その見解はいかがでございますでしょうか。

○**政府参考人(峰久幸義君)** 最初に、貸切り専門事業者の高速バス参入とクリームスキミングの関係でございますが、平成十四年二月の改正道路運送法の施行によりまして、路線バスについては需給調整規制が廃止され、意欲のある事業者が創意工夫を生かした積極的な事業展開を可能としたところでございます。

その中で、一般路線バスにつきましては、新規事業者が特定の時間帯をねらって参入し、結果的に既存のバスのサービスが低下を招くことのないように、時間帯による過度のクリームスキミング、いわゆるいいとこ取りでございしますが、いつかは一定の基準を設けて制限しているところでございます。

ただ、都市間を結びます高速バスにつきましては、もちろん個別に判断する必要がありますけれども、一般的には地域の生活交通路線としての性格は薄い場合が多いということでございます。そういうことで、基本的にはこのクリームスキミングの対象にならないというふうに考えております。

もちろん、旅客をめぐってその場合でも過度の競争戦が行われるような場合につきましては、旅客の安全や利便性に影響が出るおそれがありますので、そういう場合には禁止命令等による

是正措置を講ずることとしております。

それから、この二月二十五日に高速バスの共同運行に係る独禁法上の考え方が公正取引委員会から示されました。これは、事業者が単独では運行しにくい場合が多いという高速バスの特性に依りて、必要な範囲を超えない形で行われる高速バスの共同運行に係る協定につきましては原則独禁法上問題ないという、そういう趣旨のものでございます。

一方、クリームスキミングにつきましては、これが独禁法上問題になるかどうかにつきましては、基本的には公正取引委員会において判断されるべきものであると思っております。我々国土交通省としては、主として一般路線バスについて、新規事業者が特定の時間帯をねらって、これは先ほども申し上げましたけれども、参入して、結果的に既存のバスサービスの低下を招くことのないよう、時間帯による過度のクリームスキミングについて一定の基準を設けて制限しているところでございます。

○**測上貞雄君** 規制緩和後、最も規制緩和の影響を強く受けているのがタクシ労働者であろうと思っております。タクシ労働の実態について伺いをいたします。

規制緩和後二年間で一万台を超えるタクシが増えたといいますが、本当に適正な運行が確保されているのでしょうか。大阪では千六百台もタクシが増加していますが、運転手は五百人しか増えておりません。これは何を意味するのであるのですか。一人当たりの労働が過重になっていると考えられるのではないかと思います。

国土交通省はこのような実態を把握されているかどうか。また、増車しても人が集まらないためにアルバイトや日雇的な随時乗務が横行していると聞きますが、国土交通省はしっかりと監査をして監督しているかどうか。処分事例があればお教えいただきたいと思っております。

○**政府参考人(峰久幸義君)** 最初の御質問の改正法の施行後におけるタクシの状況についてで

ございますけれども、施行後二年間でおおむね一万台余りの車が増加しております。そういう中で、平成十四年度は実際に稼働している車両を示す実働率が下落するなど、運行効率は低下しております。その一方で、運転者の実労働時間平均、これは依然として全産業男子の平均と比較して一割程度上回っているという状況でございます。

こういうことで、特に過労運転の防止などの輸送の安全確保の観点から、引き続き事業の適正な運営確保に努めていく必要があるというふうに認識しております。そのための運転者の勤務時間でありまして、乗務時間の基準の遵守、こういうものと運転者の過労防止に係る法令違反につきましましては、関係者からの通報でありますとかあるいは厚生労働省との相互通報制度も活用しながら、積極的に監査を行っているところであります。それで、違反の事実が確認された場合につきましましては、行政処分等を通じて厳正に対応したいと思っております。

それから、日雇やアルバイトの問題でございますけれども、これにつきましては、タクシートの運転者の選任について運転者の資質を確保して安全を確保するために、日雇者の短期やあるいは短期の期間雇用者を運転者として選任してはならないということになっております。

そういうことで、一部の事業者において乗務の不規則な者をアルバイトとして乗務させている例があることは我々も承知しております。監査等の結果そういう問題が起りました場合には、行政処分を通じて厳正に対応したいと思っております。具体的に、平成十四年度におきましては十五件の行政処分を行っております。

○**洲上貞雄君** 次に、タクシース事故の増加について伺いますが、全国的にもタクシースが第一当事者となった事故が急増をしております。一九九六年から二〇〇三年の間に件数は約三割以上も増えておりますし、低価格競争の激戦地となっている大阪でも特に事故件数が跳ね上がっていると聞いています。これは規制緩和との因果関係があると

考えざるを得ません。国土交通省はどのような認識を持っておられるのか、検証する用意があるかどうか、お尋ねをいたします。

○**政府参考人(峰久幸義君)** 交通事故の発生件数でございますけれども、警察庁の統計によりますと、全国ベースでは平成十五年に全国で約一・二%増加しているのに対して、ハイヤー、タクシースは五%ほど増加しています。また、運賃競争の激しいと言われます大阪におきましては、全体が四・一%増加しているのに対して、タクシースは五・九%増加しているのうに聞いております。こういうことにつきまして、これが規制緩和が直接の原因かどうかという御指摘でございますけれども、これにつきましては様々な要素を、要因を見る必要もありませんし、それから、改正後二年ということでございますので、もう少ししばらく推移を見る必要があると思っております。

いずれにしても、交通事故件数の推移につきましましては、おっしゃりますように、十分注意しながら、安全などをないがしろにしたタクシースが横行することのないように、事後チェック等を通じてタクシースの安全対策を講じていく必要があると思っております。

○**洲上貞雄君** この点は厳しくひとつ監督していただきたいということを要望しておきたいと思っております。

運賃の認可について伺いをいたします。

自動車、自動認可可停を下回る運賃が相次ぎ認可されておりますが、私は三年前に、低額運賃には厳正に対応すべきで認可する場合でも期限を付すよう求めました。国土交通省では、この間、低い運賃申請には半年や一年間の期限を付して認可をしてきていますが、その期限が来て更新若しくは恒久認可をする際に該当企業の実績が公表されておられません。これでは透明性に欠き、問題があると言わざるを得ません。

自動認可運賃ではなく個別審査を認可している以上、個々の実績をやはり示して処分理由を明確にすべきではないかと思いますが、いかがでございますか。

いますか。

○**政府参考人(峰久幸義君)** 大阪、東京などの大都市圏を中心に自動認可運賃の下限を下回る低廉なタクシース運賃の認可申請は出てきております。そういうふうな申請につきましては、主に不当な競争を引き起こすおそれがあるものでないかどうか、こういう点を慎重に審査しております。

具体的には、申請に係る人件費が当該運賃ブロック内で標準的な経営を行っている事業者の人件費と比較しまして一定割合、一割でございますが、約一割でございますが、下回る場合には原則として労使間の了解を求めるということ、あるいは、今もおっしゃいましたけれども、利用者に著しい混乱が生じていないかどうかの判断をするために当初段階では期限を付して認可しております。そして、その間の事業の状況につきましまして報告を求めるということにしております。

こういう運用に当たりまして、地方運輸局におきましては、記者発表などを行います場合には認可理由につきましましては説明、公表しております。

それから、おっしゃいましたような輸送実績等につきましましては、これは個別の案件につきましましては、当該事業者の競争上の地位とかその他の利益を害するおそれがあるかどうか、こういうふうな問題がありますけれども、統計的に処理した数値につきましましては公表に努めているということでございます。

○**洲上貞雄君** 車輪脱落事故について伺いをいたしますが、先ほども大臣の方が答弁をされておりましたけれども、本委員会におきましても前回議論になったことだと思いますが、国土交通省としての取組と対応についてもう少し伺いたいと思っております。あわせて、当該の神奈川県警は整備不良だけでなくハブの強度や材質それから製造方法などに不具合があった可能性があると見て、警察庁科学警察研究所に鑑定を依頼していることも指摘したところでありますけれども、ここに来て、整備不良ではなく構造上の欠陥であったことをメーカー側が公表されました。構造上の欠陥を

認めるまでになぜこれほどの時間が要したのか疑問でなりません。国土交通省としての取組、対応というものについて再検討しなければならぬのではないかと思います。いかがでございますか。

○**政府参考人(峰久幸義君)** 国土交通省としましては、車輪脱落事故の重要性にかんがみまして、三菱に対しましては再三にわたり原因究明と再発の防止を指示してまいりました。その際には、整備上の問題ということだけではなくて設計上の問題があるのかどうかということも含めて報告を求めたところでございます。また、そういう中で、整備上の問題だという形で再三にわたり報告があったということでございます。

そういう中で、再発防止を優先するという立場から、三菱ふそうによります自主的な点検と回収、これを進めるということでございます。それで、この促進あるいはユーザーに対しまして的確な点検整備をするようにその促進を努めてきたところでございます。

それで、今回のリコールにつきましましては、最近の事情にもかんがみまして、我々も再三にわたりまして事実を間違いないか、ないかということにつきましましてやり取りをいたしました。その結果、リコールの実施というところになりましたけれども、この実施というのについては非常に長期間を掛かったということについては誠に遺憾であるというふうに思っております。

我々は、国土交通省としましては、今般の事実関係をしっかりと把握しまして、問題があれば法に照らして厳正に対処すると同時に、同種事案の再発の防止とリコール制度の適切な運用に努めてまいりたいと思っております。

○**洲上貞雄君** 最後の質問になりますが、再規制と安全に対する大臣の決意について伺いたします。

私は、規制緩和と安全問題は二律背反の関係にあると常々考えてまいりましたが、残念ながら、このことが現在立証されつつあるように思います。交

通運輸の基本は安全輸送の確保であります。

先ほども触れましたけれども、タクシール労働者の実態は、規制緩和後、実車率の低下と運送収入の激変、事業者の統廃合が進む中、急激に悪化しております。御存じのように、タクシールは約八割が人件費で占められている典型的な労働集約産業であります。賃金体系は歩合給が中心となっており、二〇〇二年度の平均年収といえは三十三万五千五百円であり、他産業の男子労働者の平均年収の五百五十五万五千円と約二百三十万円の格差があります。しかも、長労働時間で、年収でいえば三十二都道府県が二百万円台でありまして、例えば生活保護基準をモデルに、モデル比較では、十二都道府県以外は基準以下という試算もあります。また、タクシール乗務員の健康状態も、東京都乗用自動車協会調査では有所見率が高率に比べて約二倍も多くなっております。これではタクシールの質の向上を図るどころではないと思えます。

交通事故発生件数の増加と併せて考えるときに、このような状態をいつまでも放置しているのでは、タクシールは産業としても衰退していくのではないかと懸念します。タクシールの規制緩和は失敗であったと今は言えませんが、再規制することを本気で考えて取り組んでいくことが今最も求められているのではないかと懸念します。

大臣は、成果重視、効率を大変強調されますが、交通運輸における安全は絶対なものであり、何にも増して優先されるべきものと考えます。成果や効率だけで推し量るべきではありませんし、是非、石原大臣の再規制と安全についての決意をお伺いをして、終わりにしたいと思います。

○国務大臣(石原伸晃君) 測上先生が御指摘されましたように、公共交通機関の最大の使命はやっぱり私も安全だと思っております。また、先ほどのタクシールの事故率との因果関係等々につきましまして、もうしばらくお時間をちょうだいしまして、分析結果を明らかにしていかなければならぬと思っておりますし、委員が御指摘されましたとおり、タクシールにつきましては実車率が低下す

ることによりまして乗務員の方々の年収、生活というものに大きな影響が寄っている、さらには事故も客観的な数字で増えている。

かく言う私も、おつけられたことがあるのでございませうけれども、それで逃げられちゃったんですけれども、そういうことはなかなか、昔は公共交通機関に従事しているということで、昭和四十年代はあったかもしれないけれども、ここしばらくはなかったような気がしております。こういうことも含めまして、その一方で高速バスの運転手さんが酒飲んでいたり、新幹線の運転手さんがメールをやっていたとか、想像もできないようなことから始まりまして、京浜東北線に百八十里のクレールが落ちていたとか、やはりこういうものに従事する人たちの安全対策というものを、意識というものももう一回改めてもらおうと。

しっかり委員が冒頭に示していただきましたような公共交通機関の最大の使命は安全だということと認識していただくよう、よく指導もし安全対策、あるいはタクシールの問題ももう少しばくお時間をちょうだいいたしまして、需給調整要件の緩和がどういう影響を及ぼし、本当に利用者の利便になっていくのか、こういう観点からも検討をさせていただきたいと思っております。

○測上貞雄君 終わります。

○委員長(奥石東君) 本日の調査はこの程度にとどめます。

○委員長(奥石東君) 次に、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。

政府から趣旨説明を聴取いたします。石原国土交通大臣。

○国務大臣(石原伸晃君) 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、これまでの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

す。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、鹿児島県又は東京都が定めることとする等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が図られるべきことを基本理念とする基本方針を定め、また、鹿児島県又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つ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、御審議のほどよろしくお願い申し上げます。

○委員長(奥石東君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることとしたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後四時十七分散会

三月十七日本委員会に左の案件が付託された。

一、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(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

第一節 総則(第九条―第十三条)

第二節 役員及び職員(第十四条―第十六条)

第三節 業務等(第十七条―第二十一条)

第四節 雑則(第二十一条―第二十七条)

第五章 雑則(第二十八条)

第六章 罰則(第二十九条・第三十条)

附則

第一章 総則

第一条中「復興に伴い、奄美群島の」を削り、「かんがみ」の下に「奄美群島振興開発基本方針に基づき」を、「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

第二条及び第三条を次のように改める。

(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。

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 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、商工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

3 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、基本方針を定めるときは、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

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関し必要な事項

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、単独で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。

第六条の三の見出しを「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に図られるよう適切な配慮をするものとする。

第六条の九中「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)を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、同条を第六条の十二とする。

第六条の八を第六条の九とし、同条の次に次の二条を加える。

(地域間交流の促進)

第六条の十 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)

第六条の十一 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。

第六条の七を第六条の八とし、第六条の六を第六条の七とする。

第六条の五中「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、同条を第六条の六とし、第六条の四の次に次の一条を加える。

(農林水産業の振興)

第六条の五 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。

第七条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

第八条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

第九条及び第十条を次のように改める。

(目的)

第九条 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)

第十条 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条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。

第十条の二から第十条の六までを削る。

第十一条中「の外を」の「ほか」に改め、同条を第二十八条とし、第十条の次に次の三条、三節及び章名を加える。

(基金の目的)

第十一条 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完し、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(平成十年法律第百二十六号)第一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やうとするときは、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つ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、第三百十條及び第三百十一條の規定は、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ようとするときは、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)

第二十二條 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関し報告をさせ、又はその職員に、受託者の事務所に立ち入り、その委託を受けた業務に関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 通則法第六十四條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)

第二十三條 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條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用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)

第二十四條 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二百一十八号)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)

第二十七條 基金における通則法第二十九條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

第二十九條 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。

第三十條 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 第二十七條に規定する業務以外の業務を行ったとき。

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條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條及び第三十四條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、第十七條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、第三十條第二号中「第十七條」とあるのは、「第十七條及び附則第十二項」とする。

(小笠原諸島振興開発特別措置法の一部改正)

第二條 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)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、「第二十三條」を「第二十二條」に改める。

第一條中「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。

第二章 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。

第三條から第五條までを次のように改める。

(基本方針)

第三條 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

五箇年を目途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ない。

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鑑み、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、第二十二条を第二十一条とし、第二十三条を第二十二条とする。

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、三節及び章名を加える改正規定(第二十三條に係る部分を除く)、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條まで、第十二條から第十八條まで及び第二十三條の規定 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については、当該事業を新計画に基づく

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、三節及び章名を加える改正規定(第二十三條に係る部分を除く)、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條まで、第十二條から第十八條まで及び第二十三條の規定 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。
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、基金の成立の時に必要と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、当該決算完了の期限は、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)
第七条 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)
第八条 附則第六条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)

第九条 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)
第十条 この法律の施行前にした行為及び附則第六条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)
第十一条 附則第二条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)
第十二条 独立行政法人等の保有する情報の公開

に関する法律(平成十三年法律第四百十号)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)
第十三条 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)
第十四条 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 第一号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)
第十五条 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 第一号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)
第十六条 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)
第十七条 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)
第十八条 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 第一号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)
第十九条 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 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。

に

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。

附則第三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。

附則第二条第一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。
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条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。
第二十二條 国土交通省設置法の一部を次のように改正する。

附則第一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。

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。
第二十三條 国土交通省設置法の一部を次のように改正する。

平成十六年三月二十九日印刷

平成十六年三月三十日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

E