

第百六十六回国
参議院国土交通委員会會議録第十八号

平成十九年五月三十一日(木曜日)
午前十時開会

委員の異動

五月二十四日

谷合 正明君

補欠選任
山本 保君

福本 潤一君

補欠選任
魚住裕一郎君

山本 保君

谷合 正明君

五月二十八日

末松 信介君

補欠選任
金田 勝年君

前田 武志君

池口 修次君

五月二十九日

金田 勝年君

補欠選任
末松 信介君

池口 修次君

前田 武志君

五月三十日

谷合 正明君

山本 保君

五月三十一日

魚住裕一郎君

補欠選任
風間 昶君

前田 武志君

谷 博之君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

大江 康弘君

末松 信介君

協 雅史君

委員

藤本 祐司君

山下八洲夫君

谷合 正明君

市川 一朗君

岩井 國臣君

小池 正勝君

藤野 公孝君

吉田 博美君

加藤 敏幸君

北澤 俊美君

奥石 東君

田名部匡省君

羽田雄一郎君

前田 武志君

風間 昶君

小林美恵子君

洲上 貞雄君

後藤 博子君

冬柴 鐵三君

望月 義夫君

藤野 公孝君

伊原江太郎君

山田 務君

門山 泰明君

香川 俊介君

財務省主計局次長

財務省理財局次長

国土交通大臣官房長

国土交通大臣官房総合観光政策審議官

国土交通大臣官房技術審議官

国土交通省総合政策局長

国土交通省土地・水資源局長

国土交通省都市・地域整備局長

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

航空・鉄道事故調査委員会事務局長

松元 崇君

藤岡 博君

竹歳 誠君

柴田 耕介君

佐藤 直良君

宿利 正史君

松原 文雄君

中島 正弘君

宮田 年耕君

榊 正剛君

岩崎 貞二君

富士原康一君

鈴木 久泰君

各務 正人君

本日の会議に付した案件

○理事補欠選任の件

○特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五
条第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止
の実施につき承認を求めるの件(内閣提出、衆
議院送付)

○政府参考人の出席要求に関する件

○国土の整備、交通政策の推進等に関する調査
(公共工事の入札契約問題に関する件)

(独立行政法人水資源機構の入札契約形態に関
する件)

(都市農地の保存・利用に関する件)

(遊戯施設の安全確保に関する件)

○タクシ―業務適正化特別措置法の一部を改正す
る法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(大江康弘君) ただいまから国土交通委
員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。
昨日までに、長谷川憲正君及び福本潤一君が委
員を辞任され、その補欠として後藤博子君及び風
間昶君が選任されました。

○委員長(大江康弘君) 理事の補欠選任について
お諮りいたします。

委員の異動に伴い現在理事が二名欠員となつて
おりますので、その補欠選任を行いたいと存じま
す。

理事の選任につきましては、先例により、委員
長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議
ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(大江康弘君) 御異議ないと認めます。
それでは、理事に末松信介君及び谷合正明君を
指名いたします。

○委員長(大江康弘君) 特定船舶の入港の禁止に
関する特別措置法第五條第一項の規定に基づき、
特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めるの
件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。冬柴国土
交通大臣。

した特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五條第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めの件につきまして、提案理由及び内容の概要を御説明いたします。

我が国は、平成十八年十月九日の北朝鮮による核実験を実施した旨の発表を始めとする我が国を取り巻く国際情勢にかんがみ、同年十月十四日より六か月間の期間を定め、北朝鮮船舶のすべての船舶の入港を禁止する措置を実施しておりましたが、北朝鮮が引き続き拉致問題に対して何ら誠意ある対応を見せないことや核問題を含む北朝鮮鮮をめぐる諸般の情勢といったその後の我が国を取り巻く国際情勢にかんがみ、我が国の平和及び安全の維持のため特に必要があると認め、特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第三條第三項の規定により閣議決定された「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法に基づく特定船舶の入港禁止措置に関する閣議決定の変更について」に基づく入港禁止を実施しました。これについて、同法第五條第一項の規定に基づいて国会の承認を求めるものであります。

以上が、本件を提案する理由であります。

次に、本件の内容について、その概要を御説明いたします。

本件は、同法第三條第三項の規定による平成十九年四月十日の閣議決定に基づき、昨年十月十四日より平成十九年四月十三日までの六か月間にわたる北朝鮮船舶のすべての船舶の本邦の港への入港禁止の実施を決定した従前の閣議決定を変更し、平成十九年十月十三日までの六か月間にわたり、引き続き、北朝鮮船舶のすべての船舶の本邦の港への入港禁止を実施することについて、同法第五條第一項の規定に基づいて国会の承認を求めることを内容とするものであります。

以上が、本件の提案理由及びその内容の概要であります。

何とぞ、御審議の上、本件につき速やかに御承認いただきますようお願いいたします。

○委員長(大江康弘君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

これより質疑に入ります。――別に御発言もないようですから、これより討論に入ります。――別に御意見もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五條第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めの件を承認することに賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(大江康弘君) 全会一致と認めます。

よって、本件は全会一致をもって承認すべきものと決定いたしました。

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

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(大江康弘君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

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

国土の整備、交通政策の推進等に関する調査のため、本日の委員会に公正取引委員会事務総局審査局長山田務君、総務大臣官房審議官門山泰明君、財務大臣官房参事官香川俊介君、財務省主計局次長松元崇君、財務省理財局長藤岡博君、国土交通大臣官房参事官長竹誠君、国土交通大臣官房総合政策課参事官柴田耕介君、国土交通大臣官房技術審議官佐藤直良君、国土交通省総合政策局長宿利正史君、国土交通省土地・水資源局長松原文雄君、国土交通省都市・地域整備局長中島正弘君、国土交通省道路局長宮田年耕君、国土交通省住宅局長柳正剛君、国土交通省自動車交通局長岩崎貞二君、国土交通省海事局長富士原康一君、国土交通省航空局長鈴木久泰君及び航空・鉄道事故調査委員会事務局各務正人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。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(大江康弘君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(大江康弘君) 国土の整備、交通政策の推進等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○脇雅史君 自由民主党の脇雅史でございます。今日は一般質疑ということで、私はいわゆる入札契約問題、特に地方の建設業の実態ということについてお話をさせていただきたいと思っております。非常に多くの政府部署に関係いたしますので、できるだけ考えていただきたいということで今日は数多くお呼びしておりますが、御答教を願いたいと存じます。

国土交通大臣には途中でお答えを求めるところはございませんので、最後に感想といましようか御決意みたいなものを伺えれば結構でございます。

そこで、この十年来、あるいはもっと前からかもしませんが、建設業が非常に傷んでおります。特に一生懸命いい仕事をしてきた良質な業者というものが倒産をしたり、本当にひどい目に遭っております。私はとりわけ各地を回ってそういう方々の声を伺っているものですから、人様以上に強く感じるのかもしれませんが、どこの地域においても良質な建設業というのは、これは必要不可欠なんです。そして、本当に一生懸命やってくれるいい業者、いい仕事をする人が残ってほしい。役所から仕事をもらって、それなりの利益を出して、将来への投資をして、人材を集めて、そしてまたその人材が育つといい仕事をするといい好循環になってほしい。今は、建設業を地方で後継を継ぐという人はいません。おやじの代から、あるいはおじいさんの代から三代続いた、四代続いたといつても、息子にこの苦勞はさせたくないから、ほかの業種へ行くと、それが実態ですね。私は非常にゆゆしい問題だと思っています。

これをどうやって解決できるかということ

で、入札契約の制度というのが、仕組みがありますが、これが悪いんじゃないだろうかということ、二年ほど前になりましたけれども、おとしの四月に品質確保法というのを作ったわけですね。これは民主党の皆さんと一緒に作ったわけですね。それは制度の根本を変えよう。

今までは、それまでは会計法、地方自治法、これは県であれば地方自治法、国であれば会計法ですが、それぞれ同じこと書いてあるので会計法という言い方をしますけれども、会計法というものを基本的な仕組みとして運営されてきた。それは何かというと、競争を逆さにしたような話で、とにかくこの仕事をやりたい人いらいっしょという

ことで、値段を聞いて、札を入れたところと契約すればいい、それだけの仕組みだったんですね。その値段だけ見る仕組みでも戦後まあうまくいって、日本の建設業は成長を遂げてきました。それは右肩上がりという特殊事情の中だったんですね。

ですから、最近十年間では、この会計法のやり方ではもうどうにもならない。そこで、総合評価しよう。技術力であるとか信用力であるとか熱意であるとか、様々なことを踏まえて、地域の特性を考えた上で、この仕事をやるのに一番ふさわしい業者はどこかということ発注者に本当に考えてもらう、それが総合評価なんです。そういう方式に変えようということで品質法を作ったんです。

これ、北澤先生が、なるほどまいことおっしゃるなと思つて私は頭が下がったんですが、脇さん、これはちよつと名前が悪いよと、品質法はやめると、入札契約の特例法じゃないかと、こうおっしゃったんです。さすがやっぱよく見ておられるなと思つたんですが、おっしゃるとおりなんです。実は会計法の特例法なんです。もちろんそれを品質確保ということを手掛かりにやっただけでこういう名前にしたんですが、実態は正に会計法の特例法なんです。ですから、今は日本の公

契約の仕組みは総合評価に変わっているんですね。

ところが、これがまだ理解されていないことが多いんですね。もう法律ができていのに、おれそんなこと知らない、おれはちゃんとやっていると、総合評価なんかだれかがやっているんだらうというふうに思っている人がいるんですが、これ、県知事、市町村長に至るまで全部義務付けられているんですよ、法律でね、総合評価は義務付けられている。だから、日本の契約の形式は、安いものと契約するという形式はもう既になんて、過去のものなんです。

ところが、これまたびっくりしたんですが、この間、NHKの放送を見ていたら、こういう特集をやったんですね。「クローズアップ現代」、その入札契約問題の特集を見ていたら、我が国の契約は、業者が札を入れて、一番安いところと契約する仕組みになっておりまして、まだ言っているわけですよ。これは「あるある大辞典」とは違うんだけど、私はこれは事実誤認だと思えます。正確に言えば、仕組みは二年前に変わっています。しかし実態は相変わらず安いところと契約しているものがまだあります、これが実態ではないでしょうかというのが適切な言い方なんだろうと思うんです。

仕組みは変わっているんです。ですから、今でも何か不祥事があるたびに、日本は制度が悪い、仕組みが悪いということを言うんですが、私に言わせれば、そうではないんです。仕組みは変わっているんです。その仕組みを的確に運用しない、運用しない人が悪い。だれだというと、発注者であり、国であり、県であり、市町村長であるわけですね。そこがきちんとこの品確法を運用したら、談合、ダンピングは起こらないんです。

今、相変わらずそういう様々な不祥事が起こっておりますが、その様々な不祥事というのが今起こっているように錯覚するんですが、物取りや殺人事件と違って、この種の事件というのは三年前、四年前の事件が今起こったように錯覚しちゃ

うんです。ほとんどの事件は、前起こったのが今発覚して今捕まえていると。起こったのは前なんです。だから、私は品確法が的確に運用されたら、二年前からこんな話はもう起こらないはずだと思っているんですが、しかし今のままでいいたらまだ起こる可能性がある。それは、発注者が正確に理解していないからなんです。

一番大事なことは、発注者が自ら、本場に一番いい人に、納税者に成り代わって、この仕事をすのの一番いい会社はどこなんだろう、値段もひっくり回してあなたにお願いするのが一番いいんだという会社を選ぶことなんですね、本気で。本気で選べば談合もダンピングもないんです。そんなことをやったら忙しくてできないとおっしゃる人が多いんですが、こんな大事なことをやらないんだつたら役所要らないんですよ。ほかのことをやめてでもきちんとそれを果たす、その仕事を果たすのが品確法の趣旨なんです。

もう二年余りたつて、これだけうまくいかないということであれば、最近私も、幾らいい精神を法で書いても現実にはやれないとすれば何がしかの欠陥があるのかなと。だとすれば、立法院として、本場にこれがしっかり徹底できるように変えるか、あるいは精神だけ良くて駄目だからまた何か変えるか、何らかの立法措置が要るのかなというふうにも思っているんですが、最近、国交省を中心として非常に努力をしてくださっているんです。わすかながら希望は見えておられると思っております。このまま進めていただきたいと思っております。それが今の我が国の契約をめぐる状況だと私は思っているんです。

そして、これを発注者の方々によりよく理解してもらおう、マスコミもひっくり回して正しく理解をしていかないと話が進まないものですから、この入札契約ということを考えたときに、少し誤解とのか、思い込みとのか、肝心なことを間違えて意識していることがあるので、その幾つかを挙げたいんですが。

まず、予定価、これ予定価をどう理解するかと

いうことがこの入札契約問題を適正に、適切に進めるために大きなポイントなんです。そこで、予定価って一体何だろうかと。予定価というのは多重量格でして、いろんな性格を持たされて、みんな都合のいいように使うことがあるんです。

まず第一に、真つ先に、じゃ法令上予定価って一体何なんだろうかと。これは財務省がいいんでしようかね、ちよつとお答えいただきたいと思ひます。

○政府参考人(松元崇君) お答えいたします。

予定価格の法的性格ということでございますが、予定価格につきましては、会計法第二十九条の六におきまして、契約の目的に応じ、予定価格の制限の範囲内で最低の価格をもって申込みをした者を契約の相手方とするものと規定されているものでございます。

○脇雅史君 ちよつと何か違うんじゃないかな。予決令のお話はない。

○政府参考人(松元崇君) お答えいたします。

予定価格はそういった規定になっておりまして、これが上限拘束性を持つていうことでございまして、この上限拘束性を持たせておりまして、国の支出原因契約は国会の議決を受けた歳出予算あるいは国庫債務負担行為等の債務負担権限に基づいて行わなければならないということでございますので、定められた予定価格の範囲内で契約を締結することが、予算の範囲内で年度内の支出が行われることを統制するためには必要不可欠である等の考え方に基づいてございまして、なお、予定価格の作成方法につきましては、予算決算及び会計令第七十九条及び八十条におきまして、仕様書、設計書等に基づき、取引の実例価格、履行の難易等を考慮して適正に定めるものとされております。

○脇雅史君 前段の部分は別にして、予定価格の作成、決定方法というのはその政令で定められているんですね、今、後段で言われましたけれど、契約の目的となる物件又は役務について、取引の実例価格、需給の状況、履行の難易、数量の多

寡、履行期間の長短等を考慮して適正に定めなさいと書いてある。つまり、これは実勢価格をちゃんと調査して決めなさいよと言っているんですね。それが法令上の予定価格の唯一書かれた性格なんですよ。

だから、法令上、予定価というのは実勢価格なんですよ。できるだけ実勢価格を正確につかみなさいといつて、それが予定価の本来の性格ですね。じゃ、実態はどういうふうに決められているのか、これは国交省。

○政府参考人(佐藤直良君) 予定価格の積算に当たりましては、まず適正な品質を確保するため必要な労務費、資材費、機械損料、諸経費等を工種ごとに標準的な工法を想定して積み上げさせていただきます。この標準的な工法というのは、複数の工事現場で実際に使われている工法、これを詳細な調査を実施いたしまして、その実態から決定させていただいております。

また、積算に用います労務費等の単価につきましては、実際に労働者の方々に支払われた賃金や、あるいは購入された材料価格などの流通実態を踏まえて、地域別かつ定期的に調査いたしまして、それらの平均値や最頻値から地域ごとに決定させていただきます。

また、諸経費等につきましても、毎年度工種ごとに要した費用の実態を調査いたしまして、適宜改定を実施させていただいております。

以上でございます。

○脇雅史君 つまり、実勢価格も相当な調査をして実際に決められているわけですから、そうしますと、例えば幾つか予定価について言われることがあるんですが、ちまたで。予定価で契約をすると高過ぎて損するんじゃないか。これは、そういう例が全くないわけではないんですが、いつもそう言えるというところはあり得ないですね、今の話でいえば、実勢価格を調査するんですから、実勢価格で契約して何でおかしいんですかと。ただ、実勢価格といつても、前の実態を調査す

るんですから、三か月遅れたり、四か月遅れたり、一年遅れたり、あるいはひどいものは二年遅れたりということがあつたら、現実にくらべてデフレが続いたりインフレが続いたりすると実態に合わないケースというのはあるんですが、それも、デフレもインフレもいろいろあるわけですから、必ずその予定値より安くなるなんていうことはあり得ないですね、実勢価格そのものがね。だから、いろいろあるから、基本的には予定値で仕事をするというのはごく当たり前の話で、それが常識にならなければいけないんです。ところが、今はそういう常識は通じません。それが常識だと言つて、あいつ、また業界の味方して変なことと言つておられるかと思われようなばかげた世界になつていくわけですよ。

さつきちよつと財務省言われましたけれども、予定値を超えて契約できないって一体これは何なんだろうかと。これは、言われているということよりも、実態がそうなつていくんですね。

現在、予定値を超えては契約できません。これは法令の定めなんです。しかし、物の値段というのが契約の売手と買手の交渉で決まるのが、これが市場の原理ですね。正しい競争がなされて市場原理で物の値段が決まれば、だれかが予定値と実勢価格だからといって決めたからといって、それより下で必ず契約できるなんてことはあり得ないわけですね、実際の契約の現場では。国の現場だけなぜ予定値に上限拘束性を持たせているのかと。何でなんですか、財務省。

こんな質問すると言つていなかったから、ごめんなさい。

○政府参考人松元崇君 お答えいたします。

予定価格につきましては、上限拘束性という御質問でございますが、先ほどの繰返しになります。が、上限拘束性につきましては、国の支出原因契約が国会の議決を受けた歳出予算と国庫債務負担行為等の債務負担権限に基づいて行わなければならない、こういったこととございまして、定められた予定価格の範囲内で契約を締結することが、

予算の範囲内で年度内の支出が行われることを統制するためには必要不可欠であるという考え方に立つものでございます。

ただ、仮に予定価格の設定が市場に合つておらず、予定価格の制限の範囲内の入札がなかった場合、こういう場合も考えられるわけでございますが、当初の入札において定めた予定価格等の条件を変更して、再度公告を行つて入札をやり直すことができないということになつておまして、予定価格の上限拘束性が適正な価格による契約を阻害しているということにはならないものと考えております。

○脇雅史君 今言われたように、制度上はちゃんとそうしたことが書いてあつて、やはりちゃんとうまく考えてあるんです。だから、制度上の欠陥ではないんです。

だけれども、実勢上は、実態上は上限拘束をもつて適切な市場競争を公権力で抑えているという一面はあるんですね。だから、自由主義市場になじまない部分がこれはあるんです、現実の問題として。法的に詰めれば、おかしいときは抜け穴がちゃんと書いてありますから、抜け穴とかそういうケースが書いてありますから、法的な不備ではないんですが、実態がそうなつていくということにはいささか注意が要ります。

ですから、これは要するに、予定値に上限拘束を持たせているというのは予算管理上なんですね。我々、一般契約でもそうですけども、物を買いたいときに、これが欲しいから幾ら用意したらいかなと、用意したお金以上のものは欲しくても買えないんですよ。買に行つたら、そのお金より高い金払ふと言われたと。それが上限拘束性の意味なんです。そのときどうするんだと。まけるかと言うか、もうちよつと私我慢して一ランク下のものにするかと言うか、欲しい数を減らすか。要するに、相手と交渉して決めるんですよ。それが市場というものであつて、公的な市場ではそれが自由に許されていないんです。何が何でもやれと、やらないんだつたらもう来るなと。公権

力を利用して圧倒している、圧倒しているんですね。そういう実態があるということは財務省も理解せねばならない。予定値の性格としてはそういうこと。

それから、競争があれば必ず予定値より契約価格が下がるんじゃないかということがありますが、これも今の話と関連しますが、必ずしもそういうことではないですね。実勢価格と状況が違えば、幾ら適正な競争があつたつて予定値より高いところでも、要するに入札不調が起こることは幾らでもあるわけであつて、そういう常識もまた間違つていくわけですよ。競争がないから、正しい競争がないから予定値より高いところで契約しようとしていくんだという言い方も当然間違つていくわけですよ。

そんなことを考えると、その実勢価格というもの一つの価であつていいんだらうかと。少し幅を持たせてもいいんじゃないかという考え方もないわけではないですね。そういう意味で、少し予定値というものを考えてほしいんですね、法令上の位置付けも。単なる参考値としてしまう考えだつてあるんですよ。予定値をそれなりに考えながら予算管理をしていふたつて、契約上は参考値として上限拘束を持たせないという考えだつてないわけではないと私は思つています。この辺はまた法的な位置付けをしつかり勉強していただきたいと財務省にお願ひしておきたいと思ひます。

それから次に、落札率ということについて考えてみたいんです。

落札率とよく言われますね。何かというと、予定値の何%で落ちたかを落札率というらしいんですよ。これは私、落札率という言葉自体が意味を持たないと思うんです。そういう数字はありますよ、でも本質的な意味持たないんです。それなのに、いろんな人が使つてることが実は不思議でならないんです。

まず、二種類の人がいるとします。予定値は正しいと、正しく実勢価格をつかまえて積算されていると言う人がいる。予定値に信頼感を持つてい

る人がいると、その人にとって落札率はどんな意味を持つかという、予定値が正しく実勢価格が計算されて積算されているのであれば、当然その近辺で落ちるはずだから落札率なんてことを言うまでもなく一〇〇%に近いところにうろうろしているはずで違ひないと、論理的にそうなるわけですよ。だから、予定値の積算を信じている人にとって落札率は意味を持たない。

予定値を信じない人はどうかと。あんなものはだれか適当にいい加減に作つていくんじゃないかと、世の中の人はずう思つていく人がたくさんいる。だとすると、どうなるか。そのいい加減に作つた数字を母数とする落札率に何の意味があるんでしようかと。そうでしょう、数字は二つで割つて率が出るんだから、一つの数字がいい加減だつたら答えは当然いい加減ですよ。だから、落札率自体が意味を持たなくなるんです。だから、落札率というのは、ちよつと考えただけでも本質的に意味がない。

それが、しかも、九割を超えていたら不正があるんじゃないかと、ばかげたことを、頭が狂つたんじゃないかと思うようなことを、これはちよつと後で削除されるのかどうか分かりませんが、適切な表現かどうか分かりませんが、そういうことを、大臣もそうですけど、法曹界とか裁判所の人や検事がそんなことを言うというのが私はおよそ信じられないんですが、現実には言つていくんですよ。ある四国の方の地裁の判事だつたかそんなことを言つたんですよ。誠に、法を基にして人を裁く人がそんないい加減なことを言つていていいんだらうかと思うわけで、このことについては日ごろから造詣の深い竹蔵さんに答えてもらつた方がいいかもしれない。

要するに、落札率を九〇%より多かつたら不正がなされていると見た方がいいんじゃないかということについてどう思うかと。簡単に答えてください。

○政府参考人竹蔵誠君 一般的に、アメリカでは公正な競争が行われていると信じられていますが、したがつて、アメリカでどうなつていくかと

いうのを御紹介したいと思いますが。

アメリカの道路工事の三十年の統計を見ますと、実は各州の道路工事の平均値で一〇〇%を超えるときがあります。これは民間が非常に景気がいいときには、役所の積算が厳しいと、それから役所の工事は仕事がいけるルールが厳しいというので嫌がると。その結果、非常に高くなる。平均で一〇〇%を超えることがあります。それから、アメリカでも景気が悪いと、これは八五%ぐらいに下がるときもあるんです。平均すると九三%とか四%ということで、実は先ほどの御議論の予定価格の上限拘束性について見ると、アメリカでは一〇〇%を平均で超える場合もあるということだと思えます。だから、九〇%を超えれば直ちに談合だとか、そういう結論にならないはず。

そういう地裁の判決が最近、高裁で逆転されました、落札率一〇〇%だからといって談合があったと言えないというようなこともありまして、若干そこら辺はいろいろな議論があるとは思いますが。

○脇雅史君　そういうことなんでしょうが、要するに、ちよつと気に食わないのは、やっぱり落札率という言葉が出てきたのね。私は、もう役所は落札率なんという言葉は使わない方がいいと思いますね、意味がないんだから。何の意味があるんだと。本当に市場競争にゆだねて値段が決まるのであれば、予定価というのはこへ置いておいて、一生懸命交渉して最終的に一番いいと思った人と契約した率が適正な価格なんであって、それが予定価と比べるなんて大して意味を持たないんです。市場にゆだねるならですよ。市場は、適正な市場にゆだねるような環境が整ってなければそれはそれなりの措置が要りますが、今、日本では値段は市場で決めさせようと、自由に競争させろと言っているんですから、それを最大限進めて、落札率なんていう言葉は使わない方がよろしい、私はこう思っています。

もう余り時間ありませんので、最後に、低入札というのが頻繁に起こっている。五割、ダンピングと言つてもいいのかもしれない、予定価の半分ぐらい、実勢価格の半分ぐらいでなぜ落ちるんだらうかと。

そのときに、特に市町村長さんの契約にそういうのよくあると思うんですが、例えば百万円掛かる仕事が五十万円ですってこれと、これは市長としてはうれいしいわけですよ。ちゃんと仕事をしてくれるんなら、予定した五十万円もよかったと、これで住民のためにほかの大事な仕事ができるじゃないか、こんないいことない、良かった良かった大喜びで胸張って私は五十万円ですっていいの。よく中身を見てみればどういうことなんだと、何で五十万円もかかるんでしょか。

そうすると、もし仮に、このときに原価という概念を導入しなくちゃいけないんだけれど、仮に百万円が原価だったとしますよ。予定価が百二十万ぐらいで、百万円が原価で、その五十万円で落ちるようなケースですよ。百万円が原価だとすると、本当にやつた、仕事を取った人は大体百万円掛かるわけですよ。工夫によつて安くなることもあるけれど、それは特異なケースで、仮に百万円掛かるとしたらどうするんだと。その五十万円は私が負担しますというから、会社のこれまでの利益を吐き出すのか、自分の給料なしでもいいやと思うのか。場合によつて従業員の超勤はなしにしてとか、賃金安くしろと、いろんなことをして五十万円をここに浮かせるわけですね。だから、五十万円の仕事しますと。

そうすると、市長さんの元に戻った五十万円って一体だれのものなんでしょうか。初めから自分で市長は税金で持っていた金だから、税金が安くできて残した金だと思つていいけれど、本当は百万円掛かる仕事に出して、何か知らぬけれどもここに五十万円キックバックしたのと同じなんですよ、実態はね。その財源はどこかという、下手

すりや労働者の賃金なんですよ、ピンはねだ。何やつているんだと。あなたは住民のため、市民のためと言つていられるけれど、その仕事をやらせている人からそのピンはねをしてその五十万円を取つて、それをまた市の行政に使うとしていられるのか。同じことなんですよ。

でも、これをもう少し、ちよつと私はへそが曲がつていられるからもうちよつとがうて考えと、私この仕事をやりたいと、ついでにはあなたに五十万円を差し上げますと、この仕事を五十万円ですってみせましよう、こう言うわけですよ。そうすると、市長のところには、仕事ができ五十万円残ると。同じ構図でしょう、意図は違ふんだけれど。五十万円上げるからこの仕事をやらせてくれと言つていられるのと等しいんですよ。これは何だということ、悪い言葉で言うと贈賄なんですよ。動機違いますよ。だけど、起こっていることは一緒なんですよ。だから、本質的にやっていることはそういうことをやっているわけ。

だから、市長さん胸張つて、私はこの仕事をこなすに安くやらせていますよとおっしゃつていますが、だれのお金を取つてきたんですか。もう私は労働者いじめだと思つてますよ。労働者の搾取。最近そういう労働搾取という言葉ははやらなくなつたけれども、もうちよつと野党の皆さん頑張つてほしいんだけれども、最近労働者は搾取されていますよ。しっかりと言わねばいかぬ。本当に非常に巧妙に仕組まれたものです。それをみんなして安くできて良かったと言つて、独り建設業だけ泣いているわけ。建設業者だけ泣いているわけですよ、建設業者の労働者が。本当に、（発言する者あり）そうそう、タクシーも一緒、本当に私は問題だと思つて。それが今の実態ではないかと。

そして、もう一つ言えば、市長さんが、いや、安くできた安くできたとおっしゃるが、じゃ、あなたのおところの実勢価格である予定価はどうやって積算したんですか。予定価が例えばさき言つた百二十万だとしたら、そんな高い予定価をやつ

て、今偶然五十万で落ちたからいいんだけれども、本当に五十万でできる仕事なら五十万近くの予定価じゃなくちよつかしいんですよ。下手な業者が来たら百万ぐらいの仕事されたかもしれない。逆に住民に損失を与えたかもしれない。だから、そんな離れた予定価をつくつた人は処分しなくちやいけない。おまえは何やつていたんだと。ところが、そつちは完全に口をぬぐつて、安くできたからいいんだ。これは、今のとにかく目先の金さえもうかつたらいいという悪い風潮に流されたんじゃない話だ。ある市長に言つたら、ああ、そういうことかと言つた市長もいて、分かつた、私はこれからそれでいいこと。どうも、高い値段で、予定価近くで仕事すると、おまえは何やつていられるんだと市長は周りに言われるらしいから、それに対する何かいいことないかというんでこの話をしたら、今度それ使おうと言つていましたけれども、私はおかしいと思うんです、冷静に考えて。

というところで、私ばかりしゃべつて恐縮でしたが、終わりますが、最後に大臣の感想を。○国務大臣（冬柴鐵三君）最近の問題について、本当に本質的な面、問題を掘り下げてお教えいただいたような気がします。

過日も質疑の中で、嫌な言葉なんです、平均落札率が、ちよつと一般競争入札をやったときに今までとは随分落ちたと、その差額は税金を無駄遣い今までしていたんだと、そう思うけれどもおまえはどうかというお尋ねに対して、私は今、脇委員がおっしゃつたような考え方の下に、直ちにそれは言えないということ言いました。そういう考えでおるからこんなことがはびこるんだと、こう怒られましたけれども、私は心底そのように思つております。予定価格というのは、真剣に実勢価格を調査をして、そして役所としてはこれぐらいの値段というものを、これは公示もされているわけですから、それを同じように計算すれば、大体一〇〇%に近いところに行くのが普通だと思つていい。

それが、それはおかしいと、一般競争入札したら八五ぐらいでできているじゃないかと、その一五は税金の無駄遣いやつていたんだということには私はならないというふうに思うんですけども、なかなかこれ理解していただけないところが現状だと思います。今日のお尋ねで本当に我が意を得たりというような感じがいたします。

それから、ダンピングの問題ですが、我が方のある程度の数の調査によりますと、予定価を八五%を切った落札、いわゆるダンピングだと思えますが、これは急激に下請いじめ、労働者の搾取とか、それから品質が確保できていない、それから下請が倒産するというようなことが明らかに統計上出ております。

したがって、ダンピングというのはやはりどこかにしわ寄せがなければおかしいわけでありまして、八五%を切るような値段というのはやめてもらいたい。先ほどおっしゃいました、品質が確保できない、あるいは工事中の保安業務がおろそかになる、あるいは下請に対して一方的な値引き要求をする、あるいは工事に手抜きが起ることというようなことで帳じりを合わすんでしようけれども、そういうことを是認するということは許されないと思います。

したがって、国土交通省としては、立入調査等そういうものを厳しく調査をした上でダンピングだということが分かれますと、これに対する対応はきちつと取らなければならないと思っております。

ありがとうございます。

○脇雅史君 ありがとうございます。終わります。

○藤本祐司君 民主党・新緑風会の藤本でございます。

今日は一般質問ということでございますので、ちょっといろいろ、話題をちょっと絞り切れませんが、いろいろな話をさせていただこうかというふうに思いますが、今、脇先生のお話を聞いておりまして大変やりにくくなっております。

けれども、実は私も競争入札だと随意契約のお話も後ほどさせていただこうかというふうに思っております。

まず、今回の通常国会の中で、モーターボート競走法改正という法律が成立したわけなんです。そのときに附帯決議で、場外発売場の許可をするときは、その設置を近隣市町村に通知して、ちゃんと近隣市町村が話し合いの場を設けてくださいますよという、そういった内容の附帯決議を出さされていた、いただきました。

それに伴いまして、実は私の地元の方でも場外発売場の設置ということで今進めているところがございまして、正に国土交通省さんの方から、きちつと近隣の影響があるであろうという市町村にもちゃんと通知をして、お互いがいいようにやりなさいよという、そういう通知をいただいております。そのことを私も承知をしております。早速対応していただきまして大変有り難いというふうに思っております。

その中で、確かに、実際に設置するところとこのお隣、非常に近いところなんですけれども、そのところの間で今話し合いが持たれているというふうにも私も認識をしております。地元の方からもうそういう話があるんですけれども、実際問題としていえば、私の考え方をすれば、最終的にはこれは地方分権の流れでございますので、そこまで国がいろいろな、設置いいよ悪いよというところを最終的には許可を与えるということですが、その話し合いの中で、余り首突つ込まない方がいいのかなというふうには私は正直思っております。

ただ、やはりその流れというのを見守っていたら、ちゃんとそういう話し合いがなされているかどうかというところは確認をしていただきたいというふうには思っております。具体的にこのポートピアのいわゆる場外発売場の許可、設置許可について、地元間の必ず絶対にこの合意がでなければいけないものなのかどうかという、その辺りについて御見解をいただきたいと思うんです。

やはりどうしても意見の食い違いというところは出てきてしまう部分があつて、必ずお互いに合意できるかどうかというのは、今後いろんなところで多分話し合いが不調に終わるということも起こり得るかもしれないということも前提に考えたときに、最終的にこの合意というのが必須条件になつてくるものなのかどうか、その辺りについて御見解をいただきたいと思ひます。

○政府参考人(富士原康一君) ただいま委員からお話がございましたポートピアの問題につきまして、私も、私もいろいろと話を今お聞きしているという段階でございます。

従来から基本的に地元の自治体ときちんと調整ができるようにという運用をしまいたつたわけでございますが、加えて、さきのモーターボート競走法の一部改正の審議をいただきました際に、先生から御指摘がございましたように、附帯決議として、周辺自治体、重要な影響を受ける場合にはその自治体についても十分な調整を行うようにという御指摘をいただきました。その御指摘に従つて私も今運用をさせていただいておるわけでございます。

それで、今現状を申し上げますと、必ずしも満足できる状況にはなくて、両方の自治体が見解の対立したまま残念ながら今まで来ているという状況でございます。この先どうなるのかということにつきましては今後の状況を取りあえず当面我々としては見守りたいというふうに思っております。基本的には地方自治体同士の問題でございます。国としてそこに入つて調整をするというふうな立場にはないというふうに考えておりますが、やはり一方で、そのポートピアの設置によつて地域でいろいろ問題が起きるということも我々は望むところではございませんので、そこは話し合いが十分に持たれるような環境整備を取りあえず両者に対して行つてまいりたいというふうに思っているわけでございます。

それで、最終的に合意が得られなかったときにどうするかということについてでございます。

が、これは正にケース・バイ・ケースであろうというふうに思っております。附帯決議におきましては、近隣市町村の自治体の十分な理解の下で円滑に設置、運営されるようにという御指摘をいただいております。そして、最終的に完全な合意、多分近隣自治体の中でも様々な意見が恐らくあつて、反対一色なのかどうかという問題もございまして、それまでに一体何が問題で合意に至らないのかというところも我々としてはきちつと見させていただかねばならないというふうに思っております。したがって、そこはやはりケース・バイ・ケースで最終的には判断をさせていただきますということになるんだらうというふうに理解をしております。

○藤本祐司君 はい、分かりました。

本日に附帯決議に沿つてやっていたらというところをまず感謝申し上げたいというふうに思っております。同時に、そのそれぞれの自治体がお互い反目し合うようになってはいけないということもございまして、しっかりとやり取りをしているというところだけは確認をさせていただいて、前に進めるようにというふうに思っております。ですので、どうぞよろしく願ひします。ありがとうございます。ポートピアに関してはこの質問一点でございます。

二点目は、例のジェットコースター、エキスポランドで死亡事故があつたということで少しお聞きしたいんですが、今日は、理事会で先ほど配付資料を拝見させていただきました。共産党の小林委員もやられるということでございますので、私の場合はこれさつとマクロ的なところだけ押さえて、具体的に小林先生にお任せするというところにならうかと思ひます。

この前、緊急点検の報告ということを私どもの方にいただいておりますけれども、この緊急点検の中でまだ実際に点検中であるというところが五十基ほどあるというふうにその報告の方ではいただいておりますけれども、この五十基について、それから少ししばらく一週間ほどたつておる

わけなんです、全体のジェットコースターの点検に関しての問題点、どういふふうに把握されているのかということ、もう一つはこの五十基について今どういふ状況になっているのかという、この二点についてお聞きしたいと思ひます。

○政府参考人(榊正剛君) 去る五月六日付けで全国の遊園地にあるコースター、これに類する高架の遊戯施設ということで軌条を走行するようなもので勾配が五度以上のものにつきまして緊急点検をするということをお願いしました。五月十八日時点で、三百六施設のうち二百四十九施設が問題なし、七施設が問題ありで、五十施設が点検中の報告でございまして、七施設のうち六施設は是正済みというふうになっておりまして、実はそれ以降、五十施設の点検中のものでどうかという点はまだ上がってきておりません。

その中で、車輪軸における探傷試験の実施状況でございまして、設置後一年未満の施設を除きます百十九施設が過去一年以内に探傷試験を行っていかつたと、うち七十二施設が施設の設置以降一度も行っていないと、これが二四%、約四分の一に達するということでございまして、JISの検査標準に基づく探傷試験の実施が徹底されていないということが明らかになったところでございます。

この結果を踏まえまして、五月二十三日付けで、これはちよつとジェットコースター以外にも点検した方がいんじゃないかということがございまして、JISの検査標準に基づく定期検査の報告の実施の徹底ということ、コースター以外の遊戯施設についての緊急点検の実施とその結果報告を要請をいたしまして、七月十三日、夏休み前までにこういった緊急点検を実施をやつていこうというふうなことで特定行政庁に要請をいたしたところでございまして。

○藤本祐司君 ということは、夏休み前ということですので、七月の半ばとかそのぐらいまでにはきちつと全部チェックをして、それを指導するものは指導していくという、そういうことで確認で

よろしいんでしょうか。

○政府参考人(榊正剛君) 夏休みの前までということ、まあ七月の十三日までで遊戯施設以外につきましても緊急点検を実施して結果の報告を要請するということにはいたしております。

基本的にその遊戯施設の安全性を確保するということでございますので、基本的な改善の方向につきましては、去る五月十日に建築分科会の建築物等事故・災害対策部会を開催いたしまして、JISの検査標準の在り方ですとか定期検査の方法ですとか、そういった今後の抜本改正みたいなところはそこで議論をしていただいて、それを受けて是正をするということにいたしていただいております。

○藤本祐司君 分かりました。

そして、エキスポランドのことと、あと、エキスポランドで事故を起こしたのと全く同種のものについては、五月の半ばに、報道発表によると、何件かあるんですが、一件だけ、これは鷺羽山ハイランドというんでしょうか、このところだけ五月中旬に探傷試験を実施予定ということになってるんですけども、これは今現状、五月半ばにやつたその結果というのはどういふふうになっているのかということがお分かりになるのかどうかということ、もう一つは、エキスポランド、事故があつた直後にいろいろこういうことで事故原因ということがあつたんですが、それ以降、ほとんど情報が出てなくて、実際にはこれはどうなつたのかなど。今のエキスポランド自体のジェットコースターの事故原因、あるいはその後の指導とか、そういうのがそれ以降余り出てきていないかと思はれてならないものですから、その二点にお聞きしたいと思ひます。

一点は、まだ五月半ばには探傷試験をしていなかった、そこについて今どうなつているかということ、エキスポランド自体に対してはその後余り情報が出てきていなかったその辺の理由について、現状把握されている点についてお聞きしたいと思ひます。

○政府参考人(榊正剛君) 実は、鷺羽山ハイランドにつきましては現在まだ休止中ということで探傷試験は実施されていないというふう聞いていますところでございます。

それから、エキスポランドの今回の事故でございまして、六両編成のコースターに二十名が乗車して、二両目の左側の車輪を支える合金製の車軸が折れて車輪がレールから外れて落下し、車体が左側に四十五度傾き、被害者が鉄さく頭に部を強打し死亡に至つたというような報告を受けているところでございます。

事故原因でございまして、現在、警察当局において捜査が続けられているというふう聞いておりますが、吹田市の方でも当該施設の立入調査を行ひまして、事故原因の究明、点検、補修等の安全対策の徹底を市で指導しているところでございます。

なお、当該ジェットコースターについては、吹田市の方にエキスポランドの方から、再開する予定はないというふうな報告も来ているということの報告を受けているところでございます。

○藤本祐司君 じゃ、今警察が入っているのだからなかつたところには入り込めなくて、今警察調査を待つていられるという、そんなような段階だといふふうには認識してよろしいわけですね。

○政府参考人(榊正剛君) そのとおりでございます。

それから、事故原因の分析みたいなのはどうかといふふうなことも思うんですが、言わば金属疲労に基づいて事故を生じたということになつておりますので、今回の事故という意味でいえば、探傷検査が実施されていないということがきつかけになつて現在のような車軸が折れるといったような事故になつていられるといふふうな認識を今私どもとしては持つていられるところでございまして。

○藤本祐司君 分かりました。このエキスポランドなんですが、エキスポランドというのは普通の民間の株式会社だといふふう

に認識をしておりますけれども、ここで実際に独立行政法人の日本万国博覧会記念機構というのが全体、万博の後、この運営というのかな管理会社、管理会社といふか管理法人になつていっているといふふうなちよつと認識をされているんですが、そのエキスポランドと独法の万博記念機構との関係、これは独法の方は財務省の方から所管だといふふうに思ひますので財務省の方からお答えをいただきたいといふふうに思ひますが、そのエキスポランドと万博記念機構との関係はどういう関係になつていられるのか、お答えいただきたいと思ひますが。

○政府参考人(藤岡博君) お答え申し上げます。独立行政法人日本万国博覧会記念機構と株式会社エキスポランドの関係でございまして、万博機構は、契約に基づいて、日本万国博覧会記念公園内にある遊園地、エキスポランドの管理運営業務を株式会社エキスポランドに委託しているところでございまして。この契約に基づきまして、今回事故が起きました株式会社エキスポランド所有に係る遊戯施設についても同社が管理業務を行つているところでございまして。

建築基準法上、遊戯施設の安全管理につきましてはその所有者に義務が課せられているところでございまして、今回の事故に係ります遊戯施設は同社が所有しているところでございますので、今回の事故に関します責任については同社が負つているところでございまして。

○藤本祐司君 つまり、いわゆる地べたの、地べたといふか地面といふか土地の部分は、これは独法の所有になつていて、上物、つまりエキスポランドの遊戯施設に関してはエキスポランドの所有として管理運営という関係になつていられるから、今回のジェットコースターに関しては独法の責任ではなくて、エキスポランドの責任があるんだよと、そういう解釈でよろしいんでしょうか。

○政府参考人(藤岡博君) 仰せのとおりでございます。

○藤本祐司君 分かりました。ありがとうございます。

それで、一つ、そこで、独法の万博記念機構、これをちよつと調べてみました。これは大変厚いものでございまして、衆議院調査局が、いわゆる我々の方、民主党の方から予備的調査で調べていただいた、調べたものの何分冊あるうちの、一か所万博記念機構の載っているんですが、今回のジェットコースターの話とはちよつと別でございますが、ここでのいろいろな支出の中身というのがずらつと出てくるわけなんです。やはり独法の万博記念機構からいふところの支出をしているという状況でございます。

先ほど脇先生が、落札率という言葉自体が余り意味がないんじゃないかという話がありますが、それはちよつと前提に置かせていただきます。一応ここには落札率と書いてあるものですから、そこに基づいて質問をさせていただきたいんですが、実はこれ、財務省だけでなく国交省も今回のいろいろな見せてもらったんですが、その余り意味のない落札率に星印が付いていて、この独法の万博記念機構、星印は何かというと、公表することと事務に支障があるものは星印として表記しているというふうに書いてあるんです。すべての一般競争入札に関連するものが、指名競争入札に関するものかな、これまあすべてと言いませんけど、ほとんどが星印がばあつと付いているんです。

これ、何でもかきこいてしまっているのかなというところを大変疑問に思ひましてお聞きしたいと思うんですが、私も、実はこの間の決算委員会でも総務省所管のものとか、農水省所管のものとか、実はここ、六分冊ぐらいになって、うちの四分冊ぐらい全部見ておりました。その中で星印が付いている方が圧倒的に少ないんですが、財務省に限っては結構星印が全部の独法にわたっていて、何か、それを知られてしまうと、予定価格が分かると何か事務に支障があるというふうに出て、先ほどの脇先生の話で考えると、予定価格というのはそもそも大体相場というのが決まってくる、ちゃんとやれば相場というものは決まってくるというところから考えれば、星印を付けて予定価格が分からないようにするという、分かっちゃうと事務に支障があるというのは、とつてもよく逆に言うところからいふんですが、なぜここは星印を付けて公表をしていないのかという、ちよつとそこについてお聞きしたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 財務省所管の独立行政法人は五つございまして、従来、落札率につきましては、公表したとしても他の契約の予定価格を類推されるおそれがないと認められる工事の入札に関しては開示をしております。他方、反復継続的に契約を行う原材料等の物品調達や役務等の入札につきましては、従来から慎重な対応をとってきたところでございます。

今回、他の独法の対応を踏まえまして、あるいは国における公共調達の適正化の観点から、原則としてすべての契約の開示を今後所管の法人に対して要請したいというふうに思っております。

○藤本祐司君 今の御答弁で、今後はきちつとその辺は出していけるようになるということでございますので、これ以上この問題でやることはやめなければ、やはりその辺り、ほかが全部出しているにもかかわらずここだけ出していない、財務省さんだけ出していないのはちよつとよく分かりにくいところですので、しつかりその辺は前向きに出していただければというふうに思っております。

独法の万博記念機構については以上でございます。それと同じように、実は国土交通省の所管にも、国土交通省の方はたくさんあるので私も全部は見切れませんが、たまたま見つけてしまったところがございますが、独法の万博記念機構と同じように、今回、通常国会の中でやはり行政法人というのがあります、ここについてもちよつと理由がよく分かりにくいところ、財務省さんと同じ理由なのかどうなのか

ちよつと分かりませんが、ちよつとこの御説明をいただければと。自動車検査独立法人に関するところでございますが、お答えいただければと。

○政府参考人(岩崎貞二君) 自動車検査独立法人でございますけれども、購入するのはテストと、そういう車検のときに使います検査用の機器でございます。この検査用の機器というのはかなりの特殊なものでございまして、基本的に仕様も、作っているメーカー、販売しているメーカーも非常に数が少なく、それから検査機器も基本的に全国同一仕様というものでございます。このため、こうしたものについての入札の予定価格につきましては一度公開しますと、他の契約の予定価格が類推される可能性が極めて高いということでこれまで非公開にしていると、こういう現状でございます。

○藤本祐司君 特殊な機器であるからということとで非公開にされているということでございます。実は、今日は総務省さんがいらつしやらないので、今答弁を聞いて感じたことなんです。本日は総務省の行政管理局が何かにお聞きするのが一番いいのかなと思うんですが、横並びで見ていると、実はこの間、農水省のほかの独法にしましては質問をしたときに、特殊な機器にしましては随意契約にしていますと、特殊な機器でそこしかできないから随意契約にしていますというふうにおっしゃっていただんですが、今は、逆に言う一般競争入札をされていく予定価格を公表してないということでございますが、若干、横並びで見ると答弁という理由とか、その辺りが大分食い違いがあるというふうに思っております。その辺りは、独法のことに関しては総務省さんの方にその辺り聞いてみる価値はあるかなというふうに今ちよつと思つたところでござい

ただ、今の御説明、御答弁があつたんですが、特殊な機器のことだけではなくて、それ以外のいろいろな管理業務とかあるいは工事とか、例えばサテライトオフィスの設置及び埋設設置工事なども

星印になっていたり、そのほかの改修、検査ピット内の改修工事とか床の改修工事とか、そういうものまで星印になっているということであれば、必ずしも特殊な機器だけを星印にしているわけではないというふうに思うんですが、その点はいかがでしょう。

○政府参考人(岩崎貞二君) 平成十七年の実績でございますけれども、十二億ぐらい調達をしておりますが、そのうちの七五%が今申し上げた検査機器等の物品調達でございますが、御指摘のとおり、残りの二五%については上屋の建設であるとか検査機器以外の物品調達でございますので、こうしたものについて公開ができるかどうか私ども勉強してまいりたいと、このように思っております。

○藤本祐司君 ありがとうございます。

国土交通省さんのほかの独法、結構公開をしておるものですか、何か余計目立ってしまったというところもありますので、是非、同じように公開できる部分どんどん公開をしていて、情報公開重要ですので公開をさせていただきたいというふう

にしてもう一つ、独立行政法人の水資源機構なんです。これは水門工事で今談合の問題がいろいろ報道等々されて、今検査、調査に入っているわけなんです。その水門工事についてお聞きするつもりはございませんで、その他のところについてちよつとお聞きしたいんですが、独立行政法人のいわゆる会計基準、これがどうなっているかということをお聞きしたいと思っております。

元々、先ほど、脇先生の話ではありませんけど、会計法というのがあります、国のものについて、国の発注分に関しては会計法第二十九条の三で、いわゆる指名競争入札、随意契約というのがございなければいけないと。基本的には一般競争入札を前提としつつも、ある条件が満たされれば指名競争入札でもいいよと、あるいは随意契約でもいいよというようになことを定めたものがこ

の第二十九条の三にあるわけなんです、ただ、独立行政法人の場合は独立行政法人通則法の中で会計基準をそれぞれ決めることができて、主務大臣に届け、承認するという形になっていると思いますので、この独立行政法人水資源機構に關しての会計基準というのがいわゆる会計法とどのような違いがあるのかどうかをちょっと教えていただきたいと思っています。

○政府参考人 松原文雄君 お答えを申し上げます。

ただいま先生お話しになりましたとおりでございます、水資源機構、独立行政法人でございますが、独立行政法人通則法第二十八条という規定に基づきまして業務方法を各独立行政法人が定めることになっております。この業務方法は主務大臣の認可を受けるということになっておりまして、水資源機構の場合には国土交通大臣、厚生労働大臣、農林水産大臣、経済産業大臣の四大臣が認可をいたしております。

その中で、内容的には国の会計基準に準拠をいたしまして定めております。随意契約につきましては、契約の性質又は目的が競争を許さない場合、あるいは緊急を要する場合、予定価格が少額である場合に随意契約を取ると。それから、指名競争入札については、契約の性質又は目的により競争に加わるべき者が少数である場合や、あるいは一般競争に付することが不利と認められる場合に行くと。原則的には、その他すべての場合に一般競争入札を原則とするということで、ちよつと書きぶりや文言の使い方は多少違っておりますけれども、内容的にはイコールでございます。

○藤本祐司君 ということは、基本的には一般競争入札をやるんだよということが前提になっているんだらうというふうに思います。

何でもこんなことをお聞きしたかという、実はこの間、先ほども申しましたように、決算委員会で総務省の情報通信研究機構であるとか、農水省の關係で幾つか、緑資源機構も含めてなんです、であるとか、農業・食品産業技術総合研究機構、水産総合研究センター、こういったところについて質問をしたんですが、その一般競争入札、前提となつていて一般競争入札で、脇先生いらつしやいませんね、一〇〇%の落札率、予定価格に近づくと九八とか九八八八とかおかしくないだらうという話ありましたね、びつたり一〇〇%というものが結構数があったんですね、総務省の情報通信研究機構は、一般競争入札が二百七十七件のうち、一〇〇%が四十三件もある、びつたり同じというものが四十三件。なかなか確率論からするとびつたり一〇〇%が四十三も多分出ないだらうなというふうに思っているんですが、また、農水の關係でいうと、農業・食品産業技術総合研究機構という非常に長い名前の独法は、一般競争入札が三百九十九件のうち、一〇〇%が四十七件、水産総合研究センターは百四十八件一般競争入札があつて、そのうちの三十三件もびつたり予定価格と一緒だということなんです。

きちつと仕様書ができ上がつていれば意外とそれに近づくといいことも起こり得ることだと思ひますけれども、一〇〇%びつたりになるのがちよつと余りにも多過ぎるんじゃないかという話をしたところ、菅総務大臣も、ちよつとこの問題については全独法で考えないといけないですねというふうな御答弁はいただいております。なかなか確率論からいくとそこまでは行かないんだらうなというふうに思つてはおりますが。

先ほど脇先生もいろいろ契約に關しましてお話がありましたので、私も、予定ではなかったんですが、それを聞きまして幾つかお話をさせていだきたいというふうに思つてはいるんですが。

実は私は、随意契約というのは必ずしもいいなことだと思つてはいないんです。随意契約の中にはちよつとした企画コンペというのが入つておりますので、全くの随意契約ではなくて、ちゃんと何社かを呼んで企画コンペをやつて、その結果の中でどこどこ一社に決めてそこで契約をすれば、これ随意契約に入つていきますので、随意契約が多

いイコールいけないということにはならないんだらうというふうに思つております。

どうらうというふうに思つております。

私も実は、その企画コンペを参加をしてきた人間として申し上げると、実はある地方自治体の例なんですけれども、ある調査をしまして、するに当たつて相談事をずっと事前から受けまして、何度も何度も足を運んで、こういう調査をやつたらいいよ、この調査はちよつと相当金額掛かつて難しいですよとか、いろんなアドバイスを何度かやりながら、私どもの方で仕様書を一緒に作つた。さあ作つて、さあそれを契約にしようとかいふたときに、いや、これは随意契約ができませんから指名競争入札にさせてもらいますというところで、その担当と違ふところのいわゆる契約課の方からお声が掛かりますよということで作つたもので、一件、二件じゃないんですけれど、声が掛かつたことがなかったんです。

要するに、一生懸命こつちで相談をしながらこういう調査がいいですよということをやつていたにもかかわらず、声が掛からなかった。つまりこれは、厳格にその契約を、契約というのか、形態を守らなければいけないので、おたくとは随意契約はできませんから指名競争入札にさせてくださいということであつたんだけれども、その指名競争入札である、一般競争入札ではありませんから、そのときは、指名競争入札のいわゆる業者にすら入れてもらえないので応募しようもないという、そういう状況があつた。だから我々側からすれば、ここまで何度も、一か月も二か月も一緒に作つてきたものを一切やらせてもらえないのはこれは搾取じゃないかと、さっきの言葉じゃないですけれども、というふうに思つたこともあつたし。

あるいは、あるところで総合計画を作りますと、総合計画を作るにおいて結構細かくスペックが決まつていて、印刷物に關しては何百ペー

どもも含めて大手のところというのは基本的には高く、具体的に言うところ三千万三千三百万だという、要するに調査も含めてだつたんですが、ある一か所が数百万でそれを持っていつちやうわけですよ。これは何でそうなのと言つたら、そこは財団法人だつたんです。財団法人だから、いや、うちは利益を上げなくていいんです、もうけなくいいんですよという話で、そんなところどうやつて一緒に競争するんだという話になつて、我々としては、これが本当に公平なものなのかというところで、予定価格のやつぱり五〇%を切つてそこが持つていつちやうわけなんです。

そういうことを考えると、先ほど、脇先生がいらつしやなくてとても残念なんです、後で話をしておきますが、正に必ずしも低い金額イコール正しい契約だということにもならないし、実際に私も積算をしたときに、印刷代だけで一千何百万掛かるといふ、要するに外部発注して、カラーが何枚と決まつていますので、それだけで一千何百万なのに、数百万で持つていつちやうというふうなところがあるということを考えると、先ほど建設業、建築業の話をされていましたけれども、それ以外のところでもそういうことが起きていくということを見ると、必ずしも随意契約がいけないとか一般競争入札だけが正しいとか、そういうことではないのかなというふうに私は正直思つております。

そんな中でちよつとお聞きしたいと思うんですが、水資源機構について言うと、実はこれは運営費交付金ではなくて補助金で運営されているところではあるんですが、この水資源機構に關しましては平成十七年度の数字でお願いしたいと思うんですが、補助金そして運営費交付金はそれぞれ幾らずつ国から入つてはいるんでしょうか。

○政府参考人(松原文雄君) お答え申し上げます。十七年度の数字でございますが、交付金、補助金合せて約七百九十六億円ということでございます。

内訳でございますが、国土交通省の方から治水関係用途に係る交付金といたしまして約五百五十億円でございます。農林水産省の方からかんがい排水の用途に係る補助金といたしまして約百三十四億円、厚生労働省から水道の用途に係る補助金といたしまして約百七億円、経済産業省の方から工業用水道の用途に係る補助金といたしまして約五億円が交付されております。

○藤本祐司君 予備的調査の数字でいきますと今の数字とは大分違っておりますが、これは国土交通省だけでなくほかの農水とかそういうところから入った分その金額だということでしょうか。

○政府参考人松原文雄君 今申し上げましたのは、機構の方に入ります要は収入の一部でございますので、そういった数字を申し上げたものでございまして、予備的調査と今先生おっしゃいました、申し訳ございません、どの数字を指すのかちよつと私定かには分かりませんが、支出の方の数字をごらんいただいているのだと思いますが、そこがあらうと思います。

○藤本祐司君 この問題で聞くつもりじゃなかったで、そこはまた後ほど確認をさせていただきますと思うんですが、実はこの水資源機構に言うとうと、先ほどの会計基準でいけば当然一般競争入札が前提になってきて、随意契約、指名競争入札というのをある意味特例としてやることのできるというふうになっているんですが、この水資源機構に言うとうと、契約形態だけで申し上げると、水資源機構から外部、そのほかの団体等々に支出されている件数でいきますと、件数が、全件数が二千三百四十六件あるんです。二千三百四十六件のうち一般競争入札は実はわずかの十二件しかない。それで随意契約が六百六十三件、指名競争入札が千六百七十三件、つまり七割が指名競争入札で約三割が随意契約で、わずか〇・五%が一般競争入札になっているというふうな資料では載っているんですが、それで間違いないでしょうか。

○政府参考人松原文雄君 今先生の方からお話しになりました数字でございますが、一か所だけ、私どもの方で承知しております指名競争入札の数字が千六百七十一件というふうに私どもも二件、ちよつと違っております。

金額ベースの数字はよろしゅうございましょうか。金額ベースの……

○藤本祐司君 金額もお願いいたします。

○政府参考人松原文雄君 金額ベースを申し上げますと、一般競争入札百五億四千七百万余というところでございまして、率にいたしますと一・四%ということでございます。指名競争入札が五百五十三億弱ということでございます。シェアにいたしまして五九・八%ということでございます。随意契約でございますけれども、二百六十六億超というところでございまして、率にいたしますと二八・八%でございます。

○藤本祐司君 先ほどの会計基準によると一般競争入札が前提になっているんですが、わずか十二件しかないという、要するに特例的な措置がたたくさんあるよということなので、会計基準どおり実行していくとこんな低い数字にならないんじゃないかなというふうに単純に疑問に思うんですが、それでも、その点について何か明確な理由があれば教えていただきたいと思ひます。

○政府参考人松原文雄君 一つ一つの発注に当たりましてどの契約形態を選ぶかということでございます。件数といたしまして、少額のものでございまして、あるいはそれ以前から特定の事業者が実施をいたしておりますものについて追加的な契約を行いますような場合に、これは随意契約を使うことが多うございまして、

それから、水機構の場合には、実はかなり現場が山奥の場合が多うございまして、そういったところで発注をいたします場合にはどういたしても人の確保、資材の確保、それから地元の業者さんですとか、そういった観点から、特定の、何と申しますか、方じゃないと元々できないというようなことで、随意契約ないしは指名競争入札と

いう形を取らざるを得ないというところがございまして、それから、一般論でございますけれども、工事につきましてもございまして、ダム工事、かなり特殊なものをかなり多く含んでおりますので、そういった観点から、それについての技術力を持つているところ、しっかりと実績のあるところというところに安心して任せられるというような観点から、そういった業者を指名競争入札で選ぶという方向で、個々に契約形態が選ばれているものと承知をいたしております。

しまうところなものですからね。ちよつとこのアクアテリスという会社について教えていただきたいと思うんですが、ここについては、このやはり同じように予備的調査の中から、独立行政法人水資源機構から副社長として再就職をされているんですが、そのほか中央省庁から再就職者、いわゆる天下りと言われる再就職者がいらつしゃるかどうかお聞きしたいと思ひます。

○政府参考人松原文雄君 アクアテリスでございますが、この会社が実施をいたしております業務でございますけれども、これはかなりの部分が実は庁舎の清掃ですとか環境整備、それから山奥等でございますので、いろんないわゆる賄いと言われるような業務、そういった業務を行つていただく方々をパートで雇い入れまして、そういった仕事に従事をしていただいております。

それから、それ以外にかなり大きな部分といたしまして、それぞれの現場が車を持っておりますので、その車両の管理、具体的に言いますと、運転業務ですとか、そういったものを機構の方からアウトソーシングをしているその受皿ということでございます。

それから、パトロール巡視、こういった業務もかなりの程度実施をいたしておりますのでございまして、先ほど申し上げましたが、ダムの現場、もちろん都市部もございまして、かなりの部分が山奥等でございますので、その地域で実際に業務をやつていただく民間の受皿がなかったという、そういった経緯にかんがみましてこういったところで仕事をやっていただいておりますというところでございまして、またごく少額のものでございまして、あるいは追加的な仕事の場合には随意契約ということで随意契約の形を取つておりますけれども、そうでない場合にはできる限り指名競争入札の形で発注をするということにいたしております。それから、機構等からの再就職者の状況でございますけれども、水資源機構、それからアクアテ

ルスに確認いたしましたところ、平成十九年四月時点でのアクアテルスの役員のうち、水資源機構及び水資源開発公社の退職者は四十名、国土交通省の退職者が三名、このうち一人は重複しておりますので、実人員で言いますと四十二名在籍というところでございます。

○藤本祐司君 ちよつと最後の方、分らなかつたんですけど、いわゆる独立行政法人水資源機構から四十名ですか。中央省庁からは二名。

○政府参考人(松原文雄君) いえ、三名です。中央省庁から、中央省庁といいますが、国土交通省から三名でございます。ただ、そのうちの一人の方は国土交通省から水機構に行つて、水機構から行かれてはいるものから、実際の人数といひましては一人減らしまして四十二名というふう

に。○藤本祐司君 独法からは何人行つてゐるんですか。○政府参考人(松原文雄君) 独法からは、独法から行かれてゐる人が四十名でございます。

○藤本祐司君 はい、分かりました。業務の中身はそういう御説明があつたんですけども、でも、これ一般競争入札にしていけない理由というのがやっぱりよく分からないと思つて、指名競争入札というのは、基本的には一般競争入札は広く公告をしてそれで募るわけなんです

が、実際には指名競争入札にされてゐるんですけれども、その理由にはならないんじゃないかなと思ふんですが、なぜここは一般競争入札じゃないかと思ふ指名競争入札になるんでしょうか。○政府参考人(松原文雄君) 基本的に、一般競争入札といふのはいろいろな手続、それから審査等かなりの日時を要しておりますので、手間、それから時間、そういったものを勘案いたしまして、そこまでの必要がなかつたら、それから仮に一般で公募したとしても応募がそれほど見込まれないという場合には指名競争をやつた方が有利というところで指名競争入札を採用してゐるところでござい

ます。○藤本祐司君 よく分らないんですけど、こののはこれ全部、ここだけ、この水資源機構だけ見ているとそれほ不思議に思わないのかもしれないんですけど、私さつき申し上げました四分冊ぐらい見ていると、一般競争入札がこんなに少なく、さつき数字言いましたが〇・五%で、あとはほとんどが随意と指名競争入札、しかも指名競争入札が七割超えているというのはほかにないんですよ。だから目にとまっちゃつたところ、正直あるんですけどね。何か、ここだけ何か特殊な状況なのかどうかというその辺の納得性が得られないとその理由はちよつと分かりにくいんですけど。

○政府参考人(松原文雄君) 先ほどお答え申し上げました、指名競争入札を採用してきたことについての方から御説明申し上げましたが、ただいま先生の方から御指摘のありましたとおり、各方面で契約の一層の競争性を高めるといふような方針も打ち出されておまして、この水資源機構の方でも平成十九年度から、今年度からでございすけれども、車両管理、それから厚生福祉、それから文書処理の業務でございす、アクアテルスが正にメインとしております業務でございすけれども、こういったものについても一般競争入札を導入をしたと、始めるということでございます。またスタートしたばかりでございますけれども、そういった方向に踏み出したということでございます。

○藤本祐司君 ということは、今までがやつぱりちよつとおかしかつたんだということをお認めになるといふふうに思ふんですが、もう一点だけ。ここから財団法人水資源協会というところにも約六十件が発注されていまして、ここはすべて、今度ここは、先ほどは指名競争入札だつたんですが、ここはすべて随意契約になつてゐます。では、この独法からこの財団、同じ水資源と書いてあるのだからこれにいいんですけど、独法の水資源機構から財団法人水資源協会に幾らぐらゐの支出があるのかということ、独法からその財団への

いわゆる再就職というのがどういう状況になつてゐるのか、お答えいただきたいと思ひます。

○政府参考人(松原文雄君) 初めに、再就職の状況の方についてお話をさせていただきますが、水資源協会に確認をいたしましたところが、この四月時点でございますけれども、水資源協会の役員のうち、水資源機構及び旧水資源開発公社の退職者が十一名、国土交通省の退職者が三名でございます。先ほどと同様に重複者が二人おられますので、実人員で十二名在籍しているというふうに聞いておるところでございます。

それから、独法水資源機構の方から水資源協会への発注額でございますけれども、平成十七年度の数字でございますが、金額で九億五千八百万円というところでございます。

○藤本祐司君 やはりこれも天下りという構図がどうしてもあつて、特に旧建設省から、独立行政法人の水資源機構の理事長は旧建設省から行つておりました、その理事長がその次には財団法人水資源協会の理事長になつてゐるという、こういう流れというかがあるんですよ。

こういうのを見ると、あれつて思わない方がおかしいぐらい、何かあるよ、あるのかなと、あるとは言いませんが、あるのかなと思わざるを得ないような状況にあつて、今度逆に言うと、この独法の副総裁あるいは旧副総裁、今の副理事長というのは農林水産省から来て、今度そこが財団法人競馬・農林水産情報、難しいですね、競馬・農林水産情報衛星通信機構の会長になつてゐるという、こういうちゃんと流れがきちつとでき上がつてゐるということを見せしめよう、何かこもおかしきぞと思わざるを得なくなつてしまふものです。それから、ちよつとこのところについては冬柴国土交通大臣にもちよつとお伺ひ、最後にしたいと思ふんですが、この間の決算委員会でも私どもの同僚、多分尾立議員だつたと思ひますが、緑資源の話もありで、独法全体やつぱりチェックした方がいいんじゃないですかという話をさせていた。だいたときに、確かに国土交通省所管のところがたく

さんあるし大規模なところがあるので、冬柴大臣からは、やはり問題があると、あるいは疑わしいという何らかの端緒がなければ、やつぱり全数調査は難しいんだよというお話はあつたと思ひます。

それはそういうこともあるんだろと思ふんですが、この水資源機構に関して言うと、今、水門工事の件で談合の問題もありますし、今申し上げた、これちよつと指摘だけにどめさせていた。だいておりますけれども、こういうあれつと思ふような、普通に考えるとあれつと思ふようなことも幾つかあるのかなというふうに思つておりました。水門工事のことだけの調査ではなくて、もう少し広げて、水資源機構、本場に構造的に大丈夫なのかと、ちゃんとしているのかということの調査を私は進めた方がいいのかなというふうに思つておりますので、ちよつとその御所見をいただきたいと思ふんですが。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 水資源機構については、確かに非常に多い契約が一般競争入札ではないに行われたということは今御指摘のとおりでございます。

ただ、その点について担当の方からレクを受け、説明を聞いたところでは、山奥のダム工事非常に多い。したがつて、一般の場所ではいろいろな業者がこれについていろいろな競争入札をやれば参加できるけれども、そういう山奥でなかなか地元へも下りてくるといふにも随分時間が掛かるようなところでは、要するに一般競争入札をやつても応札する人が限られてくるということ。それから、ずつと長い期間事務が続くものですから、一年限りではなしに仕事が続くので、今までやつてゐる人たちがこの仕事が一番有利な立場に立つというふうな特殊事情があるようでございます。しかしながら、先ほどちよつと申し上げておりましたけれども、疑惑を、疑念を受けることがないようになさなければならないということから、水資源機構におきましては、より一層の競争性とか透明性の向上の観点から、一つ、平成十七年七月

から、実施が可能な公益法人が複数存在すると考えられる業務については、二社以上から企画提案を求めて企画競争を行う方式の導入を行う。二番目は、平成十九年二月、今年の二月ですが、特定の公益法人の知見等が必要と考えられる業務について、他の参加者の有無を確認する公募方式を導入する。それから三番目には、平成十九年四月です。それからこの間ですが、車両管理、それから厚生福祉、それから文書処理の業務関係業務については一般競争入札の導入を行うということにしたいということでございます。

弁解がましいんですけれども、ダムに係る場合には、地理的あるいは専門的な知見、広範な知見というような部分が要求されて、非常に業者が少ないといえますか、そういうような特殊性があるという説明でございますが、この点について今日御指摘をいただきましたので、調査をしてみます。

○藤本祐司君 ありがとうございます。それではどうぞよろしく願います。

時間があと三分ほどになってしまいました。実は航空行政と観光の話をお聞きしようと思いましたが、一問だけにとどめさせていただいて、航空行政についてちょっとお聞きしたいと思っております。

この前の五月二十七日に全日空の予約発券システム障害があつて、多くの、約七万人に近い方の足に影響があつたという報道なんかがあるんですけど、最近、全日空のボンバルディアの安全の問題とかいろいろございまして、ただ単に予約発券システム障害が七万人弱の影響があつたよということだけでは多分済まないのかなと、航空行政全体として、日本の航空行政としてそれだけでは済まないのではないかというふうに私は思っております。もっと大きな意味でこの発券システム障害はどういう影響があつたのか、日本の航空業界にとって、あるいは航空行政にとってどういう影響があつたのかという点についてひとつお聞きしたいということ。

あわせて、もう一点は地方空港のことについてなんです。ちよつと併せて質問させていただきましても、地方空港というものの経営ということが大変厳しい中で、いわゆる航空会社が路線を廃止するよ。航空会社も大分経営が厳しくなつてきているということもあつて、路線廃止、採算性が取れるところだけに絞つてくると、だんだん地方空港というものの経営状況が悪くなるということになつてくる可能性というのが非常に高いというふうに思いますので、その辺りについては、やはり航空会社の判断に全面的にお任せする、もう任せたいということになつてしまふのかどうか。そして、地方自治体の経営のいわゆる地方自治体空港なんかの場合は、地方自治体の責任だけでなく、国土交通省は、もうしやうがないじゃないかと、地方の判断なんだからということで済ませることになつてしまふのかどうか。

これはちよつと全般的な日本の航空行政に関係することですので、その二点についてお聞きしたいと思ひます。

○政府参考人(鈴木久泰君) まず最初にシステム障害の関係について御説明をさせていただきます。

五月二十七日に全日空の国内線の予約搭乗手続などのコンピュータシステムに障害が発生いたしました。二十七日だけで百三十便が欠航、一時間以上の遅延便が三百六便発生した結果、六万九千三百人の利用者に御迷惑を掛けた結果、発生いたしました。原因についてはまだ調査中でございますが、全日空においては利用者の混乱を最小限にすべく欠航の判断を順次行つたということでありまして、結果として多大な利用者に御迷惑を掛けたということは残念と言わざるを得ません。

これは直接運航の安全に影響を及ぼすものではありませんけれども、コンピュータシステムの高度化が進みまして、インターネットの予約だとかチェックインの電子化だとか、大変利用者へのサービスが向上が図られる中で、逆にいったんシ

ステムにトラブルが生じると、もう手動、マニュアルではとても対応できないということで、大きな問題となるということが明らかになった事実であります。この再発防止に向けて、あるいは徹底した原因究明に向けてしっかりと取り組むように私どもの方から全日空には申し上げたということでございます。

○大臣政務官(藤野公孝君) 藤本先生御指摘の地方空港がいわゆる航空路線の廃止等によりまして経営状況が悪くなつたとき国が何か支援できないのかと、この点でございますが、御高承のとおり、平成十二年に規制緩和ということをやりました。そういう意味では、国内航空の路線、便数、これにつきましてはエアライン、航空会社が需要動向を勘案して経営責任、経営判断によつて決定するということになつておりまして、その結果として地方空港を営着する路線が廃止されるということがあつたことは事実でございます。しかし、それをただ放置しておくのかということに関しましては、国土交通省といたしまして、地方空港発着のネットワーク、航空ネットワークの維持、場合によつては拡充と、これは非常に重要なことであるという認識は持つております。

このために、地方自治体が管理いたします地方空港に対して直接財政支援ということとは建前上というか立場上でできないものの、地方空港と結ばれております国の管理、羽田もそうですけれども、着陸料、これにつきましては引下げをするというふうなことで、あるいは国内線の航空機に対して固定資産税、これの軽減措置等を講じておるということでございます。

また、アジア・ゲートウェイ構想、去る五月十六日に取りまとめられましたが、この中でも地方空港につきましては、観光振興等、こういうもののために、地域振興のために既に始まつておる自由化交渉を促進したり、あるいは交渉が妥結するその前でも、これに対しましては乗り入れ、増便というのを暫定的に認めるというようなことで、

現実に地方空港の国際ネットワークの充実化というふうなことは図つております。

また、地方空港の発着路線の維持、充実のためには、何よりもやっぱり地元には神益するものでございまして、地元による需要喚起、これは大臣も以前答弁をなさいました、これが非常に重要だと国土交通省としても考えておりますので、この地方路線の維持拡充のために国としても今後とも支援を行つてまいりますけれども、地方として何ができるか、こういうことにつきまして関係者間で検討をしていただきたと、このように思つておる次第でございます。長くなりましたけれども、そういうことでございます。

○藤本祐司君 時間ですので一言だけ申し上げたいと思ひますが、空港自体に支援することだけではないで、やはり物流、国際物流であるとか、観光立国推進基本法も成立いたしましたので、国際観光振興というそういう側面から、人の動き、物の動き、こういうものの国土交通省全体での支援というのを考えていただくということが必要なのかなというふうな思つておりますので、どうぞよろしく願ひいたします。

○委員長(大江康弘君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、前田武志君が委員を辞任され、その補欠として谷博之君が選任されました。

○委員長(大江康弘君) 質疑を続けます。

○谷合正明君 公明党の谷合です。

本日は、都市空間におきます諸課題のうち、都市農地の在り方の問題と、また踏切対策について質問をさせていただきたいと思ひます。

まず、都市農地の問題であります。特に、都市計画法上の市街化区域内に存在します農地についてでございます。

この市街化区域は、基本的に市街地を形成している区域及びおむね十年以内に優先的かつ計画

的に市街化を図るべき区域とされておりまして、市街化区域内に存在する農地に關しましては宅地化が原則となっております。例外的に、保存すべき農地として新しい生産緑地制度が平成四年に、ちょうどパブルの景気が終わったときでございまして、平成四年に施行されたということでございます。

それ以前は、都市農地の宅地化など開発を基調としたまちづくりが必要だった時代だったと私も認識しております。また、地価高騰を招きましたパブル景気によりまして、税の面で優遇されている都市農家に対しての風当たりというものが非常に強かったというふうな当時のその議事録見ても分かるわけでありまして。

しかし、時代が大きく変化をいたしまして、人口減少時代に入り、また都市環境に対する住民の要求というのでも大きく変わってきておりまして、まちづくりに対する考え方の転換が求められているのではないかと考えておるわけでありまして。例えば、東京では八割以上の住民の方が都市農地を保存すべきである、あるいは大阪でも、アンケート調査を行ってもやはり九割以上の方が都市農地であるとかそういう緑を保存すべきであるというように答えているわけでございます。

私、最初に質問させていただいたのは、この都市計画の考えでいわゆる農地を宅地化にするというこの原則、この考えというのはこれ時代に合っていない考えではないかと、そのように思うわけでありまして、その見解について伺いたいと思います。

○政府参考人(中島正弘君) 今委員からいろいろお話をいたしましたように、我が国が都市化していく中で、基本的には平地部で農地や林地を宅地に變えていくというプロセスで都市化が進行しまして、その過程でいろいろな問題があつて、昭和四十年を挟んでいろいろな議論をして新しい都市計画法ができまして、今御指摘があつたような都市計画法のフレーム、つまりその市街化区域を定めて、その中は一応農転をフリーに、届出だけで

きるようにして、その外は規制しようということで一応大きな線を引いて、なおその中に改善の余地が残るじゃないかという問題が次の問題として出てきてまして、それをどうするのかということ、原則は宅地化するという中で保全すべき農地もあるんじゃないかと、いや、それは農家に対する優遇ではないかとかいう、まあ今もおっしゃつたようないろいろな議論がございました。

平成四年に、市街化区域であつても保全すべき農地はあると、生産緑地という考え方はその前からあつたんですけれど、税制と泣き別れになつておりましてうまく活用できなかったんですが、税の方と足並みをそろえて新しい制度がスタートしまして、そもそもその線引きの考え方そのものがどうなんだと、これはまた大議論でございまして、

ただ、人口全体の動向とかを見ますとこれは議論しなきゃいかぬことだと思ひます。確かに思ひますが、地域地域でまだまだ跛行性がございまして、まだ増えているところもございまして、そうでないところもございまして、全体として制度をどうするかというのはいまもうちょっと時間を掛けて、その実態を見ながら議論をしていかなきゃと思ひますが、問題意識は持つております。御指摘の点は重要な指摘だと思ひます。

ただ、現行の枠組みの中でやはりやるとすれば、生産緑地をうまく使うというのが基本かなと思ひまして、一番問題意識を持つておりますのは、生産緑地、平成四年にやりましたときにそこでもう大議論をして、農地を二つに分けるんだという感じで議論を、ただ、制度上はその後も状況に応じて生産緑地の追加の指定というのは可能でございまして、私もその追加の指定の考え方を、追加していいんだよということも言つておるつもりでございまして、その辺を更に指導しながら、もちろん御本人の同意が要するという仕組みでございまして行政だけの自由になりませんけれども、コンセンサスのできるところを、残すべき農地を生産緑地の仕組みをうまく使って、あと市民農園なんという制度もございましてけれども、

残していくべきではないかというふうに思ひます。

○谷合正明君 ありがとうございます。

そもそも論として、線引きの問題が市街化区域と調整区域、なかなか実態に合っていないのではないかとこの声が現場からあるわけでありまして、その議論をするところと大きくなつて、今日、私は都市農地に絞つて議論させていただきたいわけでありまして。

先ほど生産緑地制度を活用するというお話がございました。昨年成立いたしました住生活基本法では、都市農地を保全を視野に計画的に利用するとしております。これは基本的に今答弁いただきました生産緑地制度を活用するというところでよろしいでしょうか。

(委員長退席、理事山下八洲夫君着席)

○政府参考人(中島正弘君) 御指摘のとおり、やはり住生活基本法の中でも、基本計画の中でも農地と住宅が調和したまちづくりなど言われておりますが、やはりその場合も、市街化区域で農地を残す場合はやはり生産緑地が基本になると思ひます。

○谷合正明君 生産緑地制度を活用していくということなんですけれども、現在三大都市圏におけます生産緑地、この生産緑地に指定された緑地はほぼ横ばいで推移しております。一方で、宅地化農地はほぼ半減しております。ただ、このままいくと、生産緑地に指定された農地さえも相続を契機に切り売りが進むのではないかと懸念を私も持つておるわけでありまして。

生産緑地制度を活用するのであれば、この制度をいかに使いやすい制度にしていこうかということが問われるわけでありまして。ただし、現場からは、なかなかいろいろな経緯もあり、元々税制面での問題もあり、この制度についてはかなり農家も、分かるんだけれども、例えば終身営農の規定であるとか、あるいは農地面積の下限面積が五百平米で指定されているとか、制度の利用しにくさが問題になっております。

まず、生産緑地制度は今五百平米というの下限面積の面積要件になつておるわけでありまして、その根拠についてはどうということなかと。恐らく公共施設等の敷地の用に供する土地という条件があるんじゃないかと思ひますが、そういうことであれば、例えば市民農地の下限面積である三百平米の要件であるとか、特別緑地保全地区の面積要件なしという規定があるわけでありまして、そういった柔軟な対応というのはできないのかなと。見解をお伺いいたします。

○政府参考人(中島正弘君) 平成三年の生産緑地法改正によりまして、平成四年から施行されたわけでありまして、その前の生産緑地はもつと規模が大きくて、一ヘクタール、二種というののございまして、これは〇・二ヘクタールですが、それでも〇・二ヘクタール、二千平米でございまして。当時、大変議論ございまして、片方で税を厳しく、厳格にやるということと、農地として営農を継続するということを厳しく求める一方で、やつぱり規模を思い切つて引き下げようということとで、一挙に二千平米を五百平米まで下げました。

(理事山下八洲夫君退席、委員長着席)

そのときの考え方は、都市計画、率直に申し上げまして、都市計画でむしろ面積が付いている方が珍しくて、ほとんどのものは都市計画を決定する人が合理的に決めるというのが建前、原則でございまして、むしろ珍しいんでありますけど、やはり税のサイドの要請もあり、あるいは営農困難になつたときに、買取りを申し出て、最後公共施設で受け止められるかというところが制度の構成になつておりますので、今ちょっと仕組みが變つてしまつたんですが、当時は都市公園で、どんな公共施設、一番最後に、小さくてもばらばら出てきても受け止められる公共施設はやっぱり公園かなということになりまして、公園で受け止めるとしたら、補助の一番下限が五百平米だった時代がございまして、まあ五百かなと。今はもうずっと上がつてしまひまして、ただ、辛うじて特

別な中心市街地の一部の区域とか、そういうところでは五百平米でも一応補助金が付くことになっておりますので、まあ何とか五百でもついていると。

それを更に下げるということにつきましては、市民緑地というのはあくまで所有者が持った状態で公共サイドと契約で管理するという仕組みでございますので、生産緑地の解除のときのように売りたいという場合に、ちよつと制度として合わない面があるんじゃないかと思ひます。

そういう細かい点はともかくとして、更に下げるところにつきましては、いろんな各方面の合意といひますか、税がそれに付いてくるということが何よりも前提でございますので、その辺の税負担の公平性の観点から、関係省庁あるいは広く国民全体の合意みたいなことが必要になるのではないかと、このように思ひます。

○谷合正明君 分かりました。

生産緑地制度、面積を変えたとしても租税特別措置法の方が付いてこなければいけませんという、これが本当に大きな悩みであるわけであり

ます。

先ほど、買取り制度についてお話しただきましたけれども、受皿としては公園があるのではないかと。そこで、五百平米になったということでありまして、この買取り制度、市町村が特別の事情がない限り買取りすることとされているわけでありまして、実際に買取り取った実績というのはどれくらいあるんでしょうか。

○政府参考人 中島正弘君 公園が受皿になるという答弁をした後で大変答えにくいんでありますけれども、実績を申しますと、買取りの申出が、取りあへず三年間調べましたんですが、十六年、十七年、十八年で買取りの申出が全部で五千六十七件ございました。そのうち実際に買取り取られたのが二十九件、五千六十七件あつて実際に買取り取られたのは、公共団体が買取り取ったのは二十九件でございます。

公園はまた三件でございますして、その他、

ちよつと内容は分かりませんが、公共事業の用地となつたのが十九件、代替地になつたのが六件、その他一件、計二十九件、これが実績でございます。

○谷合正明君 本来の法律の目的になつた適切な管理が実際のところされていらないということなんです。これは、農家サイドにとつてみればどう使われようか、売ればいいというか、買取りられればいいんですけれども、ただ、実際、農地、緑地が消えていくという現実があるんじゃないかと。

先ほどちよつと御説明もいただいたわけですが、都市緑地法にも買取り制度があると。この制度は、市町村が買取り取る際、補助が出るわけでありまして、生産緑地制度にはこういったものがないがゆえに財政的な問題で市町村が買取り取れないという見方があるわけでありまして、この農地、緑地を残していく、計画的に利用していく、保全を視野に入れていくという思想からすると、この農地、緑地を維持することを促進する施策というのがちよつと必要なんではないかなと思ひますが、その点いかがでしょうか。

○政府参考人 中島正弘君 補助金につきましては、片や補助金改革という流れもございまして、なるべく小さな補助金はもう廃止するという片方には流れもございまして、実は公園に対する補助金もどんどん面積要件が上がつていつていつて状況でございます。

ただ、そういう中で、都市と緑をどう守るかというのは大変重要な課題でございまして、公共で買取り取らないまでも、先ほど先生が言われた市民緑地なんかもそうですが、民間で持つていただいたまま公共がある程度契約で施設整備だけとしか維持管理だけとしか、そういう形で活用する制度でありますとか、あるいは市民農園的に活用していくとか、農地ともう一つ屋敷林というのもございまして、これもまた町中では随分議論になりまして、なるべく立派な林や森を残したいわけでありまして、昔農家は農地をお持ちでかつ雑

木林をお持ちで自分のおうちがあるという、そういう構成であつたんだろうと思ひますが、平地に結構、東京の西の方なんか中心に残つておりまして、こういったものをどう残していくかというのは大きな検討課題だと思ひます。

予算の制度あるいは法律の制度、いろいろ課題でございますけれども、どつちにしましても何らかのお金といひますか、売る方は動機があつて、そこを止めるという話でございしますのでなかなかうまくいきませんが、持てる制度を活用して、あるいは必要があれば新しい制度も視野に入れて、いろんな方の御意見聞きながら進めなければいけない課題だといふふうに思つております。

○谷合正明君 是非、鋭意検討していただきたいと思ひますが、本当に国土交通省だけでできる話じゃない、農林水産省であるとか、財務省も絡んでくるでしょうし、税の話になつてきます。その辺がこの都市農地の問題のネックになつてきているということはさんざん指摘されているわけでございます。

踏切の質問もしなきゃいけないんで、ちよつと一質問を飛ばさせていただきます、大臣に、今ちよつと細かい議論もしてきただけであります、それはさておきまして、都市農地の意義というんですから在り方、これからの都市環境の中にあつてどういう存在意義があるのかということをお大臣の御見解を聞きたいわけでありまして。

また、先ほど申し上げましたとおり、これは国土交通省だけで全部できるかという課題ではなくて、農林水産省であるとか、との連携が必要である。これは前の北側国土交通大臣も国会の中でそう答弁されていらつしやるわけでありまして、是非ともこの都市農地の保全また計画的な利用が前進できるようなことを進めていただきたい。最後に、この問題についての大臣の御見解をお伺いいたします。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 緑とオープンスペースというのは都市生活者にとっては大変重要なものがございます。緑地があるということ、それから

また防災の面で、防災空間としても大変重要でございます。それから体験といひますか、都市生活者にとりまして、一坪農園で休日に夫婦であるいは子供連れで野菜や花や、そういうものを作るといふ楽しみ、これ非常にニーズ高いわけですね。そういう意味でも、私はやはり快適で豊かな生活といふものを保障する意味において、都市の中におけるこのような農地が必要だと私は思つております。

ただ、農業者にとつて農地というのは事業資産です。ですから、その人が亡くなつたときにそれが相続税の対象になつてしまひますと、もう都市農地は非常に高い値段ですので、それだけでもう相続税を納めれば農地は売らなきゃならない。これはもうはつきりしているわけです。したがひまして、それを売らないようにするためにはどうするか。

他の中小企業者の、例えば商工業者にとつても、例えば新宿通りのようなところでしにせが店を構えている。このときに社長が亡くなつたら、これは全部相続財産と言われたら、これはそのなりわいはもう成立しなくなつてしまふわけで、そういう相続と、相続税とそれからそういうような事業用資産をどう扱っていくのかという非常に大きな問題がそこにあるように思ひます。

私は、このような困難な中で農業政策と、谷合委員も言われましたように、それから租税の問題どう考えるのか、それからそういうような農業者とか中小企業者、商業者、そういう人たちの事業用資産の承継といふときに租税とどう絡めてこれを解決していくのか、非常に大きな問題がある。そのいろんな知恵がそこに絞られたのが生産緑地制度といふような形でしているわけですが、あるいは三十年間も営業しなければならぬと、それでその途中で売ればバックペイされるということとは非常に大きいとか、いろんな意見がここに絡んでいふと思ひます。

私も冒頭申し上げましたように、都市空間にこ

のような緑地が必要だということを前提に考えて、今のるる申し上げた困難な問題にも挑戦をしていかなきゃならないというふうに思っています。一つの方法としては、一坪農園のような形で都市内にある農用地を残していくような方法はないのかなという考えもありまして、いろいろ、東京のある区では何々方式というような形で、そういうような工夫もしているところもあります。こういうことをヒントにやはり考えていかなきゃならないと思っております。

○谷合正明君 大臣の前向きな答弁と、また問題の本質をついた御指摘もいただきまして本当に有り難いなと思っております。税の話については、ほかの公平性の観点もありますので、この都市農地だけの問題じゃなくて、中小企業の事業承継の話であるとか、一体的に考えなきゃいけない課題であると思っております。

次に、最後、ちょっと残りの時間をいただきます。踏切対策について伺いたします。我が国は大変踏切の多い国でございまして、東京二十三区内に踏切が約七百か所ある一方、パリには二十か所しかないという、本来東京が多過ぎるんだという指摘があります。

まず、その踏切にもいろいろあつて、今年の四月に全国の踏切を交通実態総点検されたということで、約二千か所が緊急対策が必要だと、ピーク時に四十分以上閉まるいわゆる踏切が六百か所、歩道が狭い踏切が六百か所というのがあると。

踏切対策につきましては、連続立体交差だとか、それが本来に抜本対策として必要なんですけれども、これはもう経費あるいは時間といった問題でなかなか目に見えてこない。そう考えますと、一方で開かずの踏切対策、この速効対策という、いわゆる速効、歩道橋を造るだとか本来に歩行者の安全を考える対策を取るだとか、そういうことは必要だと思っております。

ちよつとまとめて質問させていただきますが、まず国交省としては平成十八年から二十二年まで

にこの一千二百に關しては速効対策を講じるとされておりますけれども、現在までの進捗状況と、私はこの平成二十二年までに目に見えぬ形でしっかり全部対策を講じていただきたいと思っておりますが、その見通しについて見解をお伺いいたします。

○政府参考人(宮田年耕君) 御指摘のありました千二百か所、速効対策をやるべき箇所ということ調査結果をまとめさせていただきます。

五か年で全部速効対策をやるということをやっておりますが、現在のところ、千二百か所のうち約半分、五百六十三か所について整備計画が策定されております。大体市町村道というところが多うございまして、市町村の方に整備計画を立てていただくということでございまして、十八年度はその一割、百二十一か所です。事業費は九十五億円でございまして、平成十九年度は約四割の箇所、ダブるところも出てきますから継続事業もございまして、約四割の箇所、五百か所、事業費は百四十五億円でございまして、大体半分のところが整備計画ができています。

うこととございまして、残り半分、これはまず整備計画を立てていただく、その後事業ということになりますので、立てていただくことが肝要であります。踏切道調整連絡協議会というのを私ども、鉄道事業者と道路管理者でつくっていただきますので、そういう場を活用して整備計画の立案、策定、そういうのを強めてまいりたいと思っております。

速効対策、五か年で全部できますように、いろんな働き掛けをやつてまいりたい、あるいは財政的な措置をやつてまいりたいと考えております。

○谷合正明君 終わります。

○小林美恵子君 日本共産党の小林美恵子です。今日は、まず航空の安全問題で質問いたします。私は、四月十七日の本委員会で空港の地上作業事故について質問いたしました。羽田空港での航空機損傷事故をJALは未報告で、国交省も事故把握ができていなかったことが明らかになりました。

て、報告の改善を求めました。国交省は、五月十五日付けで飛行場運用業務指針の一部を改正され、すべての事故を国交省に報告するということがされました。

私は、機敏に対応していただいたことをまず感謝をいたします。しかし、羽田の事案のように航空会社が未報告になるということは問題です。航空会社が改正指針に基づいて通報、報告するということは極めて重大になってまいりますけど、この点での周知徹底、十分されるのでしょうか。

○政府参考人(鈴木久泰君) お答えいたします。

本年四月十七日に開催されました本委員会での御議論、小林委員からの御質問も踏まえまして、私も、四月二十日に航空局から飛行場管理者に対して文書を発出したしまして、ランブ内の事故の通報につきまして迅速かつ確実に飛行場管理者へ報告がなされるように空港内の航空会社等事業者を指導するというような文書を通じました。現在、各飛行場管理者において、その通知に沿って航空会社を始めとする空港内事業者等の指導を行つておるところでございます。

それから、先生今お話がありましたように、飛行場運用業務指針というものを改正いたしました。今まではランブ内事故について空港管理者に報告が上がつてくるわけでありましたが、そのうち重大なものだけ本省に上げていただく、報告してもらおうということにしておりますが、これをすべて本省に報告させまして、これに基づいて情報の共有とかあるいは事故の原因分析とか、それをしっかりとやっていくということを進めておるところでございます。

○小林美恵子君 航空会社にもう指導を徹底していくということですね。

そこで、大臣に伺います。この改正指針の措置によりまして国交省はすべての事故報告を直接把握するということになります。となりますと、国としての責任はこれまで以上に私は増してくると思えますけれども、そこで事故把握の体制、事故

分析、再発防止の対策、今後どのように対応されるのか伺います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 航空会社に対してその安全管理体制をチェックする運輸安全マネジメント評価を進めるとともに、運輸、整備等の業務に關し、安全監査を充実強化していくところでございます。今後とも、これらを通じて厳正に監視、監督を行つてまいります。

それから、小林議員の質問を契機に、このランブ内事故というものについての報告を細大漏らさず私の方で把握させていただくことでございまして、それ把握しただけじゃいらないわけでありまして、これらの事故情報に基づきまして航空会社始めとする各航空関係者あるいは航空局関係部署との情報共有を図つてまいります。そして、全般的な事故分析、再発防止策の検討などを実施しまして、地上作業の安全確保に努力をしてまいりたい、このように思っております。

○小林美恵子君 是非進めていただきたいと思っております。一つ触れておきたいことがございまして、

そうした地上作業事故の背景に航空会社によりコスト削減、人員削減、人件費削減があるというところも指摘したいというふうに思うんです。これはANAもJALもそうでございますけれども、とりわけJALは二〇〇五年度から二〇〇七年度の中期計画に羽田再拡張までに一千億円の収支改善として人件費効率化が出されました。

○二年度比で地上職員五千九百人削減とあります。さらに、最近出されました二〇一〇年度までの再生中期プランにも四千三百人の削減と。そして、業務委託の推進が掲げられておりまして、中でもJALグラウンドサービスに一年間に三十四億円の経費削減というのがございました。ANAもそうでございますけれども、そうした下で現場ではどういう状態かということを是非大臣にお聞きいただきたいと思います。

例えば、ANAグループでは千歳空港での社員の賃金を一五%引き下げまして、〇六年四月には

一千八百三十九時間の労働時間を二千三時間に延長しています。伊丹空港、福岡空港では二〇〇五年の四月に千八百七十八時間を二千時間に延長しています。一人一人の労働者に負担が掛かっているということですね。JALグループはいわゆる千歳、伊丹、福岡空港での下請会社の社員が更に孫請に、そしてまたJASの千歳、伊丹、福岡空港の社員も下請会社から孫請にと。成田空港では下請が一社千五百五十二人、孫請は四社で一千三百七十八人と。とにかく下請から孫請へと、こういう形です。

こういう中で、同じような業務をしながらも昇給などの格差がつくられていくと。労働者が将来をなくして辞めていくと。航空運によります地上作業労働者へのアンケートを見ますと、技術の低下不安が四八・三%になっていました。私は、経費削減とか人件費削減、そういう合理化先にあるべきでは現場の労働者の労働条件を悪化をさせまして、ひいては技術継承もできなくなると、これは本当に安全が担保されなくなるといふふうに思っています。航空のこういう安全といふのは、地上作業における問題も安全のかねはやっぱり人だと思えます。そこで、安全が担保されないような労働者の犠牲といふのはやっぱり問題だと思ふんですけれども、大臣はこの点どうですか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 大変難しい問題でございます。

人員削減とかコスト削減、そういうものにつきましては航空会社の経営に関する問題でございます。我々がそれに対してコメントをする立場にはないというのがこの自由主義経済に立ったときに、これは大前提だろうと思ひます。

しかしながら一方、交通、運輸機関におきましては安全が第一です。安全が、それについて我々はそれが脅かされるようなことはあってはならない、そういうところで何よりも優先すべき課題でございます。

考えられる場合については、我々としても厳正に監視、監督をしていかなければならないと思ひますが、ただその労働条件についても論及がありまして、それについてはやはり労働法規等がありまして、その範囲内で行われて、それがあればこれはもうもちろん厚生労働省と我々が共管でそういうものについても監視は強めなければなりませんけれども、一定の限度はありますが、そういうものが安全といふものを脅かさないように我々としても監視を強めていきたいと思つております。

○小林美恵子君 私は航空会社がこうしたコスト削減とかいうことを打ち出していくそもその背景に、〇三年八月に国交省がお出しになりました航空事業経営基盤強化総合対策、この中に航空会社のコスト構造改革の促進、人件費削減というのをしっかりと明記されています。私はこうしたことも問題だといふことを今日は指摘をして、次のコースターの質問に移りたいと思ひます。

コースターの質問でございますけれども、国交省はエキスポの事故を受けてまして全国の遊戯施設の緊急点検をされました。先ほどの御答弁の中でその結果についてお話がございましたけれども、車軸の探傷試験を過去に一度も試験しなかったのが七十二基と、そして探傷試験を過去一年以内にしていなかったのが百十九基あるといふふうにお話がありました。さらに、JISの検査標準に基づいて検査をすることを徹底していくんだというお話もありましたけれども、私はここで改めて大臣に伺いたいと思ふんです。

五月十四日の決算委員会で私はこの問題を取り上げさせていただきました。大臣はその際に、探傷試験とか聞いたこともない話ですけれども、これは聞けば聞くほど大事ですと、そういうものについて建築基準法上の位置付けがややふやだといふ気がしましたと述べておられました。さらに、五月十日に開かれました専門部会での様々な方の御意見を紹介されて、定期検査の項目、方法、基準、報告内容の御検討をされていることがありま

して、最終報告をいただいて建築基準法上明確な位置付けをしたと答弁をされました。是非明確な位置付けを私はしていただきたいと思ひますけれども、ここで一点、確認したいと思ひます。エキスポの事件で本当に大きな問題になりましたあのいわゆる探傷試験ですね、法令点検の際の探傷試験をやつたり義務付けると、大臣の、お考えになつていらっしゃるかどうか、どうでしょうか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 車輪軸については義務付けなきゃならないと私は思つています。しかし、専門家の意見、私は単なる情報とか今回までの知見で、探傷試験という言葉も知らなかった人間でございますから、しかしながらいろいろな議論を通じてこの部分についてはやはり義務付けなきゃならないんじゃないかといふふうになっていいます。しかし、今諮問をしてそのような専門家が議論をいただいておりますので、その結果を待たなきゃなりませんけれども、今の時点で私の意見を聞かれれば、私は義務付けなきゃならない事項であらうといふふうに思つています。

○小林美恵子君 全体ではないですけれども、いわゆるその軸については義務付けなくてはならないというお話がございました。それはまあエキスポでああいう事故があったといふことを踏まえてのことになると思ふんですけれども、私はここで、遊戯施設とかコースター事故といふのは今までになかったわけではないといふふうに思ふんです。

同じ決算委員会で、大臣は、昭和三十四年に建築基準法の中に取り入れられているわけですから、けれども、五十年間こういうものを使つてきて、それなりにこういう大きな事故でクロスアップされなかったといふ、そういう経過があったんだらうといふふうにお話をされました。

そこで私、国交省に伺ひますけれども、国交省としましてはコースターなどの遊戯施設の事故はこれまで把握をされていなかったのかどうか。把握されていたんではありますから、遊戯施設の事故件数、死傷者数、そしてまたその全体とコース

ター別にお答えいただけますか。

○政府参考人(神正剛君) 建築基準法に基づきまず定期検査の対象といたしまして特定行政庁により指定されております遊戯施設の件数が、平成十八年九月現在で二千五百三十三件となつておりまして、このうちコースター関係二百八十六件というのが実態でございます。

この遊戯施設の事故でございますけれども、当方把握しているところでは、昭和五十二年九月から平成十九年五月までの約三十年間でございまして、このうち死者数は三百七人となつております。それから、コースター施設での事故でございますけれども、死者数が百三十八人、このうち死者数六人という形になつておるところでございます。

○小林美恵子君 今御説明をいただきました。私は、お手元の資料に、国交省の所管でございます財団法人の日本建築設備・昇降機センターさん、そのところが遊戯施設の運行管理者、運転者等に対する講習会を行つておられますテキストから、事故例といふのがございまして、それを抽出をいたしました。皆さんのお手元のところにはコースターだけの事例を配付をさせていただきます。

今、数につきましては局長がお答えになりましたけれども、既に今までもお亡くなりになりました方がコースター事故でいたつたといふことですよ。それで、エキスポのように、私はこういう事故例を拝見をしますと、車輪の脱落とか、軸が折れるといふいわゆる金属疲労にかかわる事故もここにはありました。いずれも乗客が重傷を負つたといふふうで、私が見ました財団法人のそのセンターのテキストの中にはそういうふうに記載をされておりましたけれども。

私、今局長さんが事故を把握されていた件数等をお話しされましたけれども、では、そういうときに国交省としてはどういふふうに対応されてきたのか。今回こういう事故があつて、探傷試験の

ことが随分問題になって、大臣も義務付けが必要だというふうにお答えがありましたけれども、そのときにそういう判断になぜならなかったのかというのを悔やまれてならないんです。こういう点についてはどのようにお考えだったんでしょうか。

○政府参考人(神正剛君) 事故が起きた場合の建築行政の対応でございすけれども、まず、建築物、工作物などの所有者から特定行政庁の方に対して通報がございまして、特定行政庁から都道府県に対して報告があつて、都道府県から私どもの方に報告が来るという形になっておりまして、その中から事故の再発のおそれがあるような場合につきましては、私どもの方から、同様の製品の仕様ですとか同様の設計をやっているようなものにつきまして特定行政庁に対して連絡を、通知をするといったような体系で事故が起きた場合には対応してまいりましたこととございす。

○小林美恵子君 でも、その対応が結局私は不十分だったから今回のような事故が起きたんだと言わざるを得ないというふうに思うんです。

それで、改めてお伺いしたいと思ひますけれども、大阪府からも事故についての要望が出ております。例えば、国が運用している、利用者、使用者からの直接事故情報を収集する建築物事故情報ホットラインによる情報や、各自治体が条例などで独自に収集をしている事故情報について、国において集約、分析をして、その結果と対応策を地方公共団体を含め広く共有化できるように仕組みの確立というのがございす。

本間に事故情報の共有というのは再発防止にとつても重要だというふうに思うんですけれども、この点、大臣、どう対応されますか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 今審議を、そういう意味でも審議をさせていただいておりますので、そこで出たものについての確に行われるように行いたいと思ひます。

○小林美恵子君 次に、私質問させていだきたいんですけれども、先ほど紹介しましたこの財団

法人日本建築設備・昇降機センターですね、ここが主催をしています講習会について質問します。

その講習会、運行管理者、運転者に対する講習会と、それこそ大臣が認定される遊戯施設の検査資格取得の講習会が二通りあると思ひます。毎年、東京、大阪で行われていると思うんですが、その講師の選定基準と、〇四年度から今日までの講習会で、事故を起こしましたエキスポの社員ですね、しかもエキスポ社長が会長を務めます遊戯施設の開発する企業がございすけれども、その泉陽グループ、この関係者でだれが講師しているか、お答えいただけますか。

○政府参考人(神正剛君) 日本建築設備・昇降機センターが実施しております登録昇降機検査資格者講習の講師でございすけれども、建築基準法の施行規則第四条の二十三に定めます登録機関としての要件の中に次のとおり講師の要件が定められております。

一つは、建築基準適合判定資格者の資格を有する者又は昇降機検査資格者、それから、大学若しくはこれに相当する学校の外国におきまして建築その他の登録調査資格者講習事務に関する科目を授与された者。若しくは建築行政に関する実務の経験の有する者。それから、今まで申し上げました一から四までに掲げる者と同等以上の知識及び経験を有する者の中から昇降機センターが依頼をして定めるという形になっております。

それで、次に、昇降機センターでの具体の講師の依頼でございすけれども、平成十六年度で二十一名、十七年度で二十四名、十八年度で二十一名の方を講師としてお願いしておりますが、いずれの年度におきましても二名ずつ関係の方がおられます。エキスポランド理事、施設管理部長の建部淳さん、それから泉陽機工株式会社技術顧問の馬場圭司さん、この方が十六年度も十七年度も十八年度も講師をされているところでございす。

す。

それから、昇降機センターが独自に実施しております遊戯施設の運行管理者、運転者等の講習会でございすんですが、この講師依頼につきましましては、平成十六年度につきましては八名中三名というところで、エキスポランド相談役の小川さん、エキスポランドの営業部の置田さん、泉陽機工の技術顧問の馬場圭司さん、それから、十七年度は十名の方の依頼をしておりますが、そのうち三名というところで、先ほど申し上げたエキスポランドの施設管理部長の建部さん、それからエキスポランド営業部次長の置田さん、泉陽機工の馬場圭司さん、平成十八年度は十名中二名でございまして、先ほどの建部さんと馬場さんという形になっていて、というふう聞いておるところでございす。

○小林美恵子君 ありがとうございます。

今御説明いただきました点を皆さんのお手元に一覧表にして資料として配付をさせていただきます。ごらんいただいたらお分かりになりますように、エキスポランドの面々が講師として、どちらの講習会にも講師としてなさっているというところが一目瞭然だというふうに思ひます。

それで、決算委員会でも局長がお答えになつておられましたけれども、探傷試験がJISの検査標準に明記されていることを講師が知らないというところは、知らないというのは遺憾だというふうに局長はお答えになつておられました。

さらに、私は、運行管理者の講習会テキストにも先ほどお示ししました事故例がありまして、金属疲労があるような事故があるということをしっかりと書いてあります。そういうふうにいいますと、目視検査では不十分になるということは講師なら分かることだというふうに思うんです。

そこで、私は大臣に伺いたいんですけれども、そうした講師が所属するエキスポ、またエキスポの社長が会長となつています泉陽グループの関係者ですね、そういう人が探傷試験をしていない、エキスポが探傷試験をしていないというのは大変重大な問題で、そういう方々が講師をする講習会

そのものも信頼が崩れていくというふうに思うんです。この事故でということではなくて、これまでも探傷試験を先送りしていたということが明らかになっていきますから、ずっとこの講習会がこのエキスポさんがやってきたということは、この講習会は一体何なんだというふうに言われても仕方がないような、信頼を損なわれていると思ひます。

そこで、検査資格取得というのは正に大臣が検査員として認める重大要件でございす。こうした講師の選定も極めて重大で、これを例えば全日本遊園協会でしたかね、この関係の協会に任せるだけでいいのかということがあるわけとございすけれども、この点、大臣の見解をお聞きをしたいと思います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) もう全く小林委員がおっしゃったところと同じ気持ちです、私も。けしからぬことだと思ひます。したがひまして、こういう極めて問題の人を講師に選んでいたということは誠に遺憾であります。

したがひまして、私どもはこれに対して、こういう人を選ぶことではなく、特定行政庁の職員、あるいは学校で教授をやつておられる方、准教授をやつておられる方というような人たちに、どなたが聞いても見てもふさわしいという人々を選んでいただくように私は指導をさせていただきます。このように思ひます。

この件は全く不適当な人だったと私は思ひます。

○小林美恵子君 是非、全体の遊園施設の安全にかかわる問題でございすから、そこはしっかりと改めていただきたいということを強く申し上げます。質問を終わります。

ありがとうございました。

○洲上貞雄君 社民党の洲上でございす。遊戯施設の関連について引き続き質問をさせていただきますが、国土交通省の省令によりまして、構造物であるジェットコースターの車両は可動部分、機械部分などに含まれ、ほかの部品と一

括で強度が決められています。これは、乗り物である列車の車軸などが重要部分としての個別に日本工業規格、JISで設計基準を定められているのとは非常に好対照的でありまして、同じ乗り物なのになぜジェットコースターが建築基準法の対象になっているのでしょうか。ジェットコースターの遊戯が建築基準法で規制されるようになった経緯と、なぜ旧建設省が所管になったのか、お伺いいたします。

○政府参考人(補正剛君) 遊戯施設は昭和三十四年の改正によりまして建築基準法の対象とされたところございまして、その経緯につきまして、当時の記録が十分に残っていないために正確なところは実は定かではないんですが、当時実は、私の小さいときもそうだったんですが、デパートの上に遊園地みたいなのがありまして、東京都がそういった遊戯施設についてチェックが必要だろうというところで昇降機安全条例というのを昭和二十三年に作りまして、そのときに一部の遊戯施設について設置時の許可手続を定めていたということと、当時、煙突とか広告といったような工作物を建築基準法の対象といたしておりました、そういったようなものにつきましては基準法に基づきます構造上の安全性の確認を行っていたということと、それから、全国展開ということもございまして、建築主事による建築確認検査制度を活用することによりまして全国的に遊戯施設の設置段階での安全確保を担保することが可能と考えられたということから、基準法の対象とされたものというふうな承知をいたしております。

ただ、当時の議論では、消極的権限争いの結果、私どもの方の改正というふうにいわれる伝えられておりまして、なぜそういうふうになったかと言われると、確かにそういう結果なものですから、実は当時の記録が十分残っていないということとございまして。

○洲上貞雄君 では、当時やはり遊戯施設単独の法整備を検討したことがあったのかどうかということ、当時の建設省建築指導課員で、後に建築

指導課長も務めた前川喜寛さんが退職後、九一年、関連法人の機関誌に寄稿した論文で、運行管理を主体とした遊戯施設単独の法整備が必要というふうな指摘をされているのでございまして、その点、省として何らか検討されたかどうかお伺いをいたします。

○政府参考人(補正剛君) 実は、先ほど申し上げましたように、三十四年の法改正でこういったような遊戯施設が基準法の対象になりましたが、これまで、私どもの方で申し上げますと、基準法の体系の中で、政令、告示の中で遊戯施設の構造に関する安全基準も制定いたしまして、設置時における主事等の確認、完了検査を受けることを義務付けて、遊戯施設の安全確保に取り組んだというところでございます。

単独の法整備につきましては御質問でございませけれども、これにつきましても、省という形で検討をしたかどうかについては実ははっきりした記録がありませんが、ただいま申し上げたような技術的な観点に加えまして、遊戯施設については日常の維持保全や運行管理も安全確保の観点から重要な要素であるといったようなことから、関係団体の協力を得まして、遊戯施設の維持保全、運行管理に関する手引を作成していただきまして、これらの手引に基づきまして的確な維持保全、運行管理が徹底されるように全国の特定行政庁及び遊園地所有者等に対して周知を図ってきたところとございまして。

○洲上貞雄君 遊戯施設であるからにはやはり安全性等が最も大事なことではないかと思うんですが、やはりジェットコースターと普通の自動車、電車とは性格が基本的に違うわけでございますけれども、しかしスピードを出してやることについては安全をやはり確保しなきゃならないと思うんですが、やはりこれらの遊戯施設も、ただ単にスリルを売り物にしていることは間違いないんですけども、やはり公共輸送機関並みの安全チェックというのは私必要ではないかというふう

に思うんですが、建築基準法というのはあくまでも最低基準でありまして、管理者責任を負う事業者の経営責任をやはり明確にすべきではないかと思えます。遊戯施設法のような単独の法の樹立が必要ではないかと思うんですが、これからは建築基準法の枠内でいくのかどうか、その点お伺いいたします。

○政府参考人(補正剛君) 今回のような事故の発生を未然に防ぐといった意味では、遊戯施設の維持保全、安全な運行管理が確保されているということが重要だというふうな認識でおります。ただ、これらは一義的にはその遊戯施設の所有者の責任において適切に実施されるべきものだろうというふうな認識をいたしております。

国土交通省におきましては、こうした考えに基づきまして、先ほど申し上げましたような維持保全や運行管理する手引を関係団体に作っていただいて、これらの手引に基づきまして的確な維持保全や運行管理が徹底されるように、全国の特定行政庁及び所有者に対して周知徹底を図ってきたというところでございます。

法規制を新たに検討するといったような場合には、一般論として、御指摘のような事業法の制定のほかに、基準法若しくは政令といったような感のほかに、運用強化が考えられますけれども、事業法の制定ということになりますと、遊戯施設の維持保全、安全運行管理の確保に関する規制だけでは不十分で、事業者の経営の在り方にまで影響を及ぼす規制が創設されますとか、そもそも認可体系に入るとかいうようなことが多くて、そのような規制に公益性、合理性があるかどうかということについては慎重な検討が必要ではないかというふうな考えておるところでございます。

じゃ、基準法令ではどうかということもあるわけですが、現在、社会資本整備審議会建築分科会建築物等事故・災害対策部会ということとで、その中で遊戯施設の総合的な安全対策の在り方について御検討をいただいているところでございまして、その結論を踏まえながら、こういった

た言わば維持保全や運行管理についての何らかのアプローチが基準法令、法体系の中でできるかどうかということについても検討してまいりたいというふうな考えておるところでございます。

○洲上貞雄君 今回の大阪の遊園地のジェットコースターの事故については、金属疲労であったことが主な原因であったというふうなことで起きた事故だと思っておりますが、国土交通省は、点検の実施と結果の報告を受けて、特定行政庁への緊急点検の実施依頼と遊戯施設の車両、車両軸の探傷試験実施の徹底等を要請をしましたが、重要なことはやはり安全技術教育の確保にあると私は思うんです。

そういうまた専門家の意見もあるところでですが、安全技術者の確保、育成についてどのように考えられておりますか。また、大型遊戯をメンテナンスするための資格制度が必要ではないかと思いますが、その見解はいかがででしょうか。

○政府参考人(補正剛君) 実は、遊戯施設について適正な維持保全を行うという所有者責任を徹底させる観点から定期検査が義務付けられているというふうな私どもも思っております、定期的に一級建築士若しくは二級建築士又は国土交通大臣が定める資格を有する者に検査をさせて、その結果を特定行政庁に報告させると、こういう制度になつておるというふうな考えております。

この昇降機検査資格者になるためには、一定の学歴なり実務経験を有するなど建築に関する知識及び経験を有して、かつ大臣の登録を受けた講習を修了するというのが必要になります。この講習では、定期検査制度なりJISの検査標準について講義を受けた後に、必要な知識及び技能を修得したかどうか判定する修了検査を受けまして、合格した者が昇降機検査資格者というふうになると、これが現行の体系になっております。

ところが、今回こういったような講習を受けていながらも四割の施設において探傷試験が行われていないというようなことがありまして、そういったことで必要な知識を修得していないという

可能性がございまして、問題であるというふうに思っております。

また、この資格者でございすけれども、実は国土交通大臣が定める資格を有する者というのが法律の書き方でございすので、実は法律に基づく資格ではなくて、国土交通省令で定められた資格者ということになっております。したがって、粗雑な検査が明らかになった場合など、そういったような場合に処分とか罰則、罪刑法定主義というのがございまして、省令に基づく資格であるがゆえに罰則が掛けられないと、こういったようなのが現行法体系ではないかというふうに思っております。

したがって、先ほども何遍も申し上げておりますが、この社会資本整備審議会の中におきます建築物等事故・災害対策部会の中で、この検査資格者に対する処分、罰則の在り方なり、それから講習内容や修了検査の見直しとか定期的な講習の実施が要るかどうかということについて検討をしていただいております。適切な対応を行ってまいりたいというふうに考えておるところでございす。

○洲上貞雄君 十分検討していただきたいと思っております。

そこで、この際、やはり法令や規則で決められないと守らない、安全を無視されるということが実証されたと思うんであります。そこで、この際、ですから法令や規定を見直して策定をする必要があると考えるんですが、その点いかがでしょうか。

○政府参考人(神正剛君) 実は、この検査制度の仕組みというのは本来ならば基準法の中の政令、省令若しくは告示で書けばよかったのかもしれないが、特定行政庁が定める細則に預けられている部分で、なおかつその細則を見るとマニュアルを見ろと書いてありまして、そのマニュアルの中に探傷検査といいますがJIS規格の検査をやれと、こういうふうに書いてあるということもございまして、実はその探傷検査なりJIS検査標準

といったようなものが基準法体系の中で位置付けが非常に不明確な形になっておるというので、先ほど来問題になっております探傷検査が実はやってないという実例も出てきているということかと思っております。

したがって、これをより明確に位置付けるということにしたいと思っておりますが、どういう形で位置付けるかということにつきまして、政令なのか省令なのか告示なのか、どれが一番ふさわしいのか、いずれにしても明確な形で位置付けたいという方向で検討を行ってまいりたいと思っております。

○洲上貞雄君 やはり安全管理が大事なことから、そこら辺はひとつしっかりやっていただきたいと、このように思っています。

次に、角度を変えて、長崎電気軌道の路面電車が五月の十九日と二十四日に、長崎市魚の町の公会堂前電停そばの交差点で右折しようとして脱線事故を起こし、市民や修学旅行の観光客等到大変多大な御迷惑を掛けました。国土交通省としては、航空・鉄道事故調査委員会が調査官を現地に派遣をいたしました。事故調査は、路面電車の脱線事故については死傷者五人以上を出動の要件としていますが、同じ場所でも連続した事故の重要性を重く見たのだからと私は思いますが、十九日の事故は、脱線防止のために設けられているガードの継ぎ目に施工不良の部分があり、引つ掛かった前輪が脱線をして、二十四日の事故では、前輪は右折したものの後輪が直進の軌道に入ってしまったために後輪が脱線をしたと聞いております。

現時点での事故原因はどのようにお考えになっておられるのか、また事故原因を特定する見通しは一体いつごろになるか、お教え願いたいと思っております。

○政府参考人(各務正人君) お答え申し上げます。

ただいまの先生の御指摘にございしましたように、路面電車における車両脱線事故でございすが、通常でございすそれだけでは調査委員会

としても調査対象にしないところでございすけれども、長崎電気軌道の車両脱線事故につきましては、お話のございましたように、今月の十九日、二十四日と続けて同じ場所で車両脱線事故が発生したということで特に異例と認められるものとして、同日、二十四日に国土交通省の方から通報がございました。これを受けて、事故調査委員会として調査を開始したところでございす。

具体的には、事故が発生いたしました翌日二十五日に調査官二名を現場に派遣いたしました。軌道や車両の状況等についての調査に着手いたしましたとともに、関係者からの口述を取ったというところでございす。

今後、これらの内容を分析して事故原因の究明を行ってまいりたいと思っております。ございすけれども、現時点ではまだ着手したばかりでございすので、現時点での今後の見通しということとは申し上げる段階にはなっていないというところでございす。

○洲上貞雄君 私は、この両事故はお互いに関連しているというふうに思っているんですが、事故現場では会社が今月の十日までにレールの内側にある脱線防止用のガードレールと呼ばれる部品を交換をしております。このことが事故原因への影響ではなかったかと思われます。

十九日の事故後、ガードレールの継ぎ目に問題があると判断をして補修作業をして、翌日に運行を再開をしましたが、一度目にきつちりと調査をしていけば二度目にこういう事故は起こらなかつたと思うんですが、その点、いかがお考えでしょうか。

○政府参考人(各務正人君) ただいま御指摘ございましたように、同じ場所でも連続して起こったというところでございすので、当然事業者が具体的にどのような対応をいたかということにつきましても、今後の事故調査の中で必要な場面に依りて調査をしてまいりたいと考えているところでございす。

○洲上貞雄君 路面電車で事故調が入るなんてめったにないこととございすので、そこはしっかり、こんな事故を起こしちゃいかぬと思いますけど、やっていただきたいと思っております。

次に、国土交通省はトン数標準税制導入に伴う減税効果を日本人船員の確保につなげようという新制度を考えられておるようでございすけれども、導入されるトン数標準税制の減税の効果はどのくらいあると試算されているんでしょうか、お伺いいたします。

○政府参考人(富士原康一君) 委員御承知のとおり、現在検討されておりますトン数標準税制はいわゆる外形標準課税でございす。船会社が運航する船舶のトン数に応じて課税額を決めていくということとございまして、したがって、年々の収益にかかわらず一定の税額を納めるということになるという意味で、非常に景気の悪いときにはむしろ増税になることもあり得るということとございす。そういう意味で、簡単に減税額幾らというふうになかなか言えない税制になっているわけとございす。一方で諸外国は非常に低いみなし利益率を適用しているということとございまして、通常減税効果が発生するというところであります。

平成二十年度の税制改正要望でどういう税、税率を要求するかということにつきましては、平成十九年度の与党の税制改正大綱、あるいは現在安定的な海上輸送の在り方について交通政策審議会が審議をいただいておりますが、その審議会の検討結果を踏まえながら今後検討をしていくという予定でございす。

したがって、現段階において、正確にこのトン数税制の導入によってどれだけの減税効果が出るかというのをはつきりとお答えできるような段階にはないということとございす。

○洲上貞雄君 一部報道では、減税分の使い道を船員確保に限ることについては外航各社や経済界から慎重論があり、国土交通省としては考慮されたとありますが、私はやはり船員確保を実効ある

ものにするためには、減税分はすべてやはり船員確保のために充てるべきだと思ふんであります。その見解はいかがでございますでしょうか。

○政府参考人(富士原康一君) トン数標準税制を導入した場合に、日本籍船の増加あるいは日本人船員の確保、育成等によりまして安定的な国際海上輸送の確保を図っていくという、そういう施策の実現に向けて大きく踏み出すというのは、これは間違いないというふうに考えております。また、そのために役立てていきたいというふうにも私も思っておりますが、一方で外航海運は非常に熾烈な国際競争をやっているという状況でございます。国際競争力の維持確保の観点も踏まえながら検討を進めるべきだという、そういう意見もあるという状況でございます。

いずれにいたしましても、現在交通政策審議会の海事分科会でその今後の安定的な海上輸送の在り方について総合的な御審議をいただいておりますという状況でございます。それを踏まえまして、来年の通常国会にはこの日本籍船あるいは日本人船員の確保、育成のための法案を提出し、御審議をお願いしたいというふうに考えているところでございます。

○洲上貞雄君 次に、スキーバスの事故についてお伺いしますが、事故発生から三か月が経過をいたしましたして、事故原因についても分析は終わったことだと思います。

そこでお伺いをいたしますが、今回発生をいたしましたスキーバスの事故の原因はどのようなものであったか、お知らせ願いたいと思います。また、再発防止に向けてどのような対応をされておられるのか、お伺いをいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) あずみ野観光バスの事故原因でございますけれども、まだ警察でいろいろな書類なんか押収されている状況でございますので、正確なことはまだ私どもも引き続き調査をしている段階でございますけれども、過労運転がなかったかどうかということに注目をしてやっておりますでございます。

それから、対策でございますけれども、一つは重点的に監査しようということで、四月にこうしたツアーバスを中心に貸切りバスについて重点的に地方運輸局で監査をいたしました。それから、ツアーバスにつきまして、少し直せるものは直そうということで、告示なり通達なりで安全規制について考え方を整理して、今その作業もやっているところでございます。

あわせて、検討会を設けまして、バス事業者あるいは旅行業の関係者の方にも集まっていただいて、この貸切りバス、ツアーバスに対しての安全性をどういう形で考えていけばいいのかというのもこの六月から発足させていきたいと、このように思っているところでございます。

○洲上貞雄君 私は、運行計画に無理があつたのではないかと思っております。無理な運行計画はだれが強いのか、その点なども明確にひとつよろしくお願いを申し上げます。

私は、再発防止のためには、バス事業者だけでなく旅行業者に対しても無理な行程を組まないように監督指導すべきだと思います。また、以前も指摘をいたしました、運行計画、行程が事故原因となつた場合は旅行業者に対してもその責任の一端を負わせるべきではないかと思いますが、そういう点について検討される用意があるかどうか、お伺いをいたします。

○政府参考人(柴田耕介君) バスの運行の安全の確保につきましては、一義的にはバス事業者の責任だというふうには考えてございますが、旅行業者も募集型の企画旅行などを行う場合につきましても、旅行業者と旅行者との間で旅行契約に基づき責任を負っているということでございます。

具体的には、標準約款によりまして、旅行業者の故意、過失があつた場合には、当然のことながらその損害の賠償に責任を任ずるという形になっておりますし、また、特別補償をいたしまして、旅行会社の故意、過失を問わず、旅行者が事故に遭つた場合については、不幸にして亡くなられま

した場合には一千五百万円という特別補償を取るというような今制度になっております。

ただ、これまでも、バスの安全確保につきましては、自動車交通局からの要請を受けまして、旅行会社に対して、バス会社に対して長時間労働を強いといったことのないようにこれまでも指導をしてきたところでございます。

○洲上貞雄君 まあそれはまたの機会にいたします。

次は、労働安全問題等について、厚労省だけではなく、主に建築関係、それから運輸関係に労働災害が多く発生をしておりますので、安全問題について質問をするようにしてまいりましたが、皆さんの約束事により時間が参りましたので、通告をしておきながら大変失礼になりますが、お許しをいただきたいと思います。

これで終わります。

○委員長(大江康弘君) 本日の調査はこの程度にとどめます。

○委員長(大江康弘君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、風間昶君が委員を辞任され、その補欠として魚住裕一郎君が選任されました。

○委員長(大江康弘君) 次に、タクシ業務適正化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。冬柴国土交通大臣。

○国務大臣(冬柴鐵三君) ただいま議題となりましたタクシ業務適正化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。

タクシ事業は、ドア・ツー・ドアの機動的、個別的公共交通機関として重要な役割を果たしてきております。急速な少子高齢化の進行により、我が国が人口減少社会を迎える中で、個別輸送

サービスを提供するタクシに対する期待は大きくなつてきており、多様な利用者のニーズにきめ細かくこたえ得る交通機関として、過疎地における高齢者等の生活に密着した移動手段として、また、鉄道やバスとともに総合的な公共交通体系を構築する交通機関として、その社会的重要性は更に高まるものと考えられます。

一方、タクシ事業においては、厳しい経営環境等を背景に、特に運送の引受けが専ら営業所以外の場所で行われているいわゆる流し営業中心の地域において、輸送の安全性、利用者の利便性の低下が懸念される状況となっており、タクシ運転者の質の確保、向上を図ることにより、輸送の安全、利用者利便をより確実に確保していくことが喫緊の課題となっております。

このような状況を踏まえ、このたびこの法律案を提案することとした次第です。

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、タクシ業務適正化特別措置法の対象となる指定地域について、現行の利用者利便を確保する観点に加え、輸送の安全を確保する観点を追加し、その拡大を図ることとしております。

第二に、指定地域のうち、特に利用者利便を確保する観点からタクシ事業の業務の適正化を図る必要があると認められる地域を特定指定地域とし、特定指定地域においては、適正化事業実施機関が適正化業務を行うこととしております。

第三に、指定地域におけるタクシ運転者の登録要件として、輸送の安全及び利用者利便の確保に関する講習の修了を追加することとしております。

第四に、タクシ運転者の登録の取消し要件として、重大な事故を引き起こしたとき等を追加することとしております。

以上が、この法律案を提案する理由です。この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○委員長(大江康弘君) 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いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後一時三分散会

五月三十日本委員会に左の案件が付託された。

一、特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法
第五条第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めるの件

特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法
第五条第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めるの件

特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法(平成十六年法律第百二十五号。以下「法」という。)第三条第三項の規定により閣議決定された「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法に基づく特定船舶の入港禁止措置に関する閣議決定の変更に ついて」(平成十九年四月十日閣議決定)に基づき別紙のとおり行う入港禁止の実施につき、法第五条第一項の規定に基づいて国会の承認を求める。

別紙
一 入港禁止の理由

平成十八年十月九日、北朝鮮により核実験を実施した旨の発表がなされた。北朝鮮が同年七月五日に弾道ミサイルを発射したことに加え、核実験を実施したとしていることは、我が国のみならず、東アジア及び国際社会の平和と安全に対する重大な脅威である。これは核兵器不拡散条約(NPT)体制に対する重大な挑戦であり、また、日朝平壤宣言及び六者会合の共同声明のみならず、国際連合安全保障理事会決議第一六九五号及び同年十月七日の国際連合安全保障理事会議長声明にも違反するものである。その後の我が国を取り巻く国際情勢にかんがみ、我が国の平和及び安全を維持するため特に必要

がある」と認め、法第三条第一項に基づき、三に掲げる特定船舶の本邦の港への入港を禁止することとする。

二 特定の外国

北朝鮮

三 特定船舶

北朝鮮船舶のすべての船舶

四 入港禁止の期間

平成十八年十月十四日から平成十九年十月十三日までの間。ただし、万景峰九二号(北朝鮮船舶、貨客船)については、平成十八年十月十三日から平成十九年十月十三日までの間。

五 法第二条第二項第二号の船舶を特定船舶とする場合にあっては、同号に規定する日
なし

六 法第六条第一項の規定により特定船舶を出港させなければならない期日
平成十八年十月十四日

七 その他入港禁止の実施に関し必要な事項
なお、必要な人道上の配慮を行うとともに、法令の執行に支障を及ぼさないようにする。

平成十九年六月七日印刷

平成十九年六月八日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

B