

衆議院 第百六十九回国会 国土交通委員会 議 録 第二十四号

平成二十年六月十一日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 竹本 直一君

理事 河本 三郎君 理事 西村 康稔君

理事 葉梨 康弘君 理事 望月 義夫君

理事 山本 公一君 理事 川内 博史君

理事 後藤 斎君 理事 高木 陽介君

理事 赤池 誠章君 遠藤 宣彦君

小里 泰弘君 大塚 高司君

岡部 英明君 鍵田忠兵衛君

金子善次郎君 龜岡 偉民君

北村 茂男君 佐田玄一郎君

島村 宜伸君 菅原 一秀君

杉田 元司君 鈴木 淳司君

谷 公一君 とかしきなおみ君

徳田 毅君 長崎幸太郎君

長島 忠美君 西銘恒三郎君

林 幹雄君 松本 文明君

盛山 正仁君 若宮 健嗣君

逢坂 誠二君 小宮山泰子君

古賀 一成君 長安 豊君

細野 豪志君 松原 仁君

三日月大造君 森本 哲生君

鷺尾英一郎君 赤羽 一嘉君

穀田 恵二君 糸川 正晃君

国土交通大臣 冬柴 鐵三君

国土交通副大臣 平井たぐや君

文部科学大臣政務官 保坂 武君

国土交通大臣政務官 金子善次郎君

国土交通大臣政務官 谷 公一君

会計検査院事務総局第三局長 真島 審一君

(内閣官房内閣参事官) 大内 秀彦君

(内閣官房内閣参事官) 株丹 達也君

(内閣府公益認定等委員会事務局) 戸塚 誠君

(公正取引委員会事務局) 山田 務君

(警察庁長官官房審議官) 深草 雅利君

(総務省大臣官房審議官) 須江 雅彦君

(財務省主計局次長) 香川 俊介君

(国税庁課税部長) 荒井 英夫君

(文部科学省大臣官房文教施設企画部技術参事官) 岡 誠一君

(文部科学省高等教育局私学部長) 磯田 文雄君

(厚生労働省大臣官房審議官) 森山 寛君

(社会保険庁運営部長) 石井 博史君

(国土交通省大臣官房長) 宿利 正史君

(国土交通省大臣官房建設流通政策審議官) 榊 正剛君

(国土交通省大臣官房総合観光政策審議官) 本保 芳明君

(国土交通省大臣官房技術審議官) 佐藤 直良君

(国土交通省都市・地域整備局下水道部長) 江藤 隆君

(国土交通省河川局長) 甲村 謙友君

(国土交通省道路局長) 宮田 年耕君

(国土交通省住宅局長) 和泉 洋人君

(国土交通省自動車交通局長) 本田 勝君

(国土交通省海事局長) 春成 誠君

(国土交通省港湾局長) 須野原 豊君

(国土交通省航空局長) 鈴木 久泰君

(環境省総合環境政策局長) 西尾 哲茂君

(国土交通委員会専門員) 龜井 為幸君

委員の異動

六月十一日

原田 憲治君 補欠選任 とかしきなおみ君

石川 知裕君 細野 豪志君

龜井 静香君 糸川 正晃君

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

○細野委員 実に紋切り型の答弁をいただきました。

会計検査院、一応確認したいんですが、これは質問したのが二月の二十一日ですので、それからもうかれこれ四カ月たっているわけですね。少なくとも、この件についてどういう支出の経緯があったのか、担当の方はどういう方だったのか。その辺は詳細に説明しろとは言いません。個別にきちっとチェックをしている、もう始めた、そういうことでよろしいですか。

○真島会計検査院当局長 会計検査院といたしましては、現在与えられた権限を有効に活用しつつ、検査に取り組んでいるというところでございます。

○細野委員 答えになっていないので。この件をきちっと調査をしているんですねということを確認しているんです。

○真島会計検査院当局長 先生の御質問のとおりでございます。現在着実に検査に取り組んでるところでございます。

○細野委員 わかりました。

これ以上会計検査院に聞きませんが、長妻議員がこの会計検査院の問題についていろいろ調査をしていまして、それによると、会計検査院の一年間の予算というのは二百四億円、実際に指摘をしている無駄の金額は四百五十二億円、約二・二倍。同様の機関を持っているアメリカの場合には、いわゆる会計検査院に類する機関が、使っている金額の百五・二倍の無駄の金額を指摘しています。会計検査院の場合は自分たちの経費の倍にすぎない。このあり方も含めて、今これだけ国民の税金の無駄遣いに対する関心が高まっている中で、今こそ私は会計検査院の存在意義が問われていると思いますよ。もう御答弁は結構ですので。

ですから、年末に向けてやられるんでしょうから、具体的なこういう公益法人の問題についてどういふふうな結果をお出しになるのか。我々も、これまで指摘をしただけで終わっていた部分が若干あって、私も反省をしていますので、しっかりと

最後まで見ていきたいと思っておりますので、しっかりとやっていただきたいと思います。

続いて、道路保全技術センターの問題について聞きます。

大臣、二枚目をご覧ください。これも以前にも提示をした資料でございますので大臣も見覚えがあると思うんですが、この道路保全技術センターというのは、一枚目に返っていただくと、道路特会からの支出規模でいうと第三位。一位と二位が独立行政法人ですので、公益法人ではナンバーワンの、最も巨大な、道路特定財源から支出を受けている公益法人ということになります。

この財団法人の財務諸表を見ますと、非常に奇妙なことが見えてまいりまして、例えば、ちよつと黒塗りにしてありますが、現金預金が二十四億円以上あったり、この金額についてはちよつとおかしいのではないかとということで指摘をしました。

加えて、もう一つ積み残し課題になっておりますのは、未収金、すなわち、国からまだ受け取っていない預かり分、まだ受け取っていない仕事をした部分というのが合計約七十七億円あって、そのうち、下の部分、未払い金、これはさらにこの公益法人がほかに出しているところと想定されるわけですが、それが五十九億円、六十億円近くあると。七十七億円未収金があって、そのうち六十億円が未払い金となっている、そういう計算ですね。

この未払い金の金額は、この財団が受けて、どこかに発注をしている金額でございます。ここは税金の流れなんです、しっかりとどこにどういふふうな発注をしているのかというのを公表してくださいということは何度かお願いをしてまいりました。

これを考える上で、大臣、ちよつとその次の資料をごらんいただけますか。

これは私がつくった概念図なんですが、今、この国の予算の使われ方がどうなっているのかというのをイメージで見た図です。

まず、各省庁、例えば国土交通省がさまざまな仕事を発注するわけでございますけれども、随分と多くの金額が独立行政法人、公益法人に行っています。年間大体十二兆円という金額になっています。その多くは特別会計を通じて独立行政法人であるとか公益法人に流れている。一部一般会計のものもありますが、そういう構図になっています。そして、その独立行政法人や公益法人に、今の時点で合計一万二千人の再就職の公務員、いわゆる天下りの方がいらつしやる。

これまで、独立行政法人のいろいろな問題、特別会計はもう随分指摘をされてきましたし、独立行政法人の問題についても少しずつ明らかになってきて、例えばURのように、独立行政法人からその先の公益法人であるとかファミリー企業にいろいろなお金が流れている部分については、URなどはかなりファミリー企業が問題になっていまして、随分手が入ってまいりました。

ただ、私が問題にしたいのは、このお金の流れの中で、各省庁から公益法人に行っている、公益法人とファミリー企業の関係、これはまだほとんど明らかになっていないんですね、大臣。もうお答えの中身は私も大体わかっていまして、公益法人は民間なので独立行政法人とは違うんです。ファミリー企業との関係というのは、民間と民間なので、その間のことについて契約は明らかにできないというのがこれまでの公式答弁なんです。が、はっきりこれは違うんですね。

特に、今回問題になっているような公益法人というのは、決して民間ではなくて、役員がすべて天下りで、税金ではほぼ成り立っていて、独立行政法人とはほぼ同じぐらい国土交通省との関係が濃いです。そういう公益法人なんですよ。それがもう状況として明らか以上に、この税金の流れをしっかりとチェックする意味で、ファミリー企業との関係はつまびらかにしていただきたいというふうに思っております。特にこの事例、具体的に指摘をしておりますので、きちっと出していただきたい。

これは三度目ですが、大臣にはっきりとお答えを

いただきたいと思っております。

○冬柴国務大臣 四月二十二日に、委員から道路保全技術センターの外注先を公表するようにという質疑がなされまして、私は、できるだけ公表をして、そして御批判をちょうだいしたいというふうに申し上げました。ただ、相手方が国民の取引になるわけですね、ほとんど普通は出さない、しかし、こういう事情を申し上げて協力をお願いします、そして公表することについても御同意をいただきたがらお示しをしたい、こういうふうな当時申し上げました。

私の方は、この答弁に基づきまして、同日この依頼をいたしました。道路保全技術センターへ外注先を公表するようにというのを書面で依頼をいたしました。それにつきまして、保全センターは外注先の公表について取引企業に要請をされました。これも書面でいたしました。

具体的には、十八年度の委託費が一千万円以上の三十六社を選びまして、文書で要請し、企業からのさまざまな疑問に対して説明するなど、できるだけ公表できるように努力をしていたところでございます。

これまで十二社から公表について承諾を得られたところですが、五社が公表は困難というふうな回答をしている、残り十九社が現在検討中という状況であると聞いております。

国土交通省としては、いずれにいたしまして、六月中にはこの取りまとめをして我々の方にきちつとその報告をしてもらうように、財団法人道路保全技術センターへ要請をしているところでございます。

○細野委員 六月中ということなんですが、国会はもうすぐ終わるわけですね。どうやら一週間延長されるということですので、大臣、どうでしょう。一週間延長されるわけですから、六月はその後一週間ありますが、国会中にきちつと出していただくということでお約束いただけないですか。

○冬柴国務大臣 三十六社あるわけですから

も、これが外注総額の大体九〇%になります。私の方はできるだけお示ししたいと思いますが、五社はもうだめだというふうに言っているようですね。でも、今まだ十二社ですから、三分の一ですね。ですから、できるだけ残る十九社について公表していただくようにやっているところでございまして、もし一週間以内に報告するのであれば、その部分について、どれぐらいできるかわかりませんけれども、結構ですということを言われたところだけでもよければ、それはできると思います。

○細野委員 わかりました。では、そこは資料をお待ちしたいと思います。

ここから、もう本当に時間も限られているんですが、少し私の方で確認をしていきたいと思っておりますことは、道路関係の公益法人については一定の改革の方向性がもう既に四月の十七日に示されておりまして、それに基づいて今いろいろな作業が進んでいるというふうに承知をしているんですね。

ただ、これは私よく感じることでありますけれども、私どもが国会でこういう個別の問題について指摘をしますと、その部分は一応何とかお化粧して直すんだけれども、根本的な問題は解決をしていなくて、同じような問題がまた新たに生じるというのをこれをこれまで国会では繰り返し繰り返しやってきているんですね。

それで、私はちょっと気になります。例えば、この三年間で国土交通省所管で新たに設立された公益法人はどれがあるのかというのを調べていただきました。最後のページにつけてあります。四つ公益法人が新たに設立をされておりますが、もう時間もないので答弁は求めませんが、そのうちの三つには公務員の方の再就職、何らかの形で関与をしています。それぞれ、天下りとかどうか、いろいろ解釈の違いはあるようですが、こういう形で再就職が行われているという状況なんですね。

要するに、とりあえず名前が挙がった公益法人

はそれなりに整理はされるんでしょうけれども、こういう新たな公益法人ができて、そこに再就職をするということになれば、これは全く意味がないわけですよ、大臣。そういうものをどうやってなくしていくのかということが私は大変重要だと思ひます。

まず、そのことについて見解を聞く前に、きょうは総務省にも来ていただいておりますので、公益法人改革についても今全体としてやっておりますね、これはいつまでに出るんでしょうか。もう随分時間がたっていますが、それについて御答弁いただきたいと思ひます。

○大内政府参考人 先生の方から総務省というお話でございましたけれども、内閣官房の方で進めておりますので、公益法人の集中点検の関係の御質問と受けとめさせていただきます形で答弁よろしゅうございしますか。

四月の段階で、先生から御質問いただきました。総理の御指示もございました。また、道路関係、国交省各大臣の御指導のもとでの見直しもございました。それらを踏まえまして、国所管すべての公益法人につきまして、現在、集中点検を進めさせていただいております。

私どもとしましては、民間参入等の事務事業の見直し、要するに、今の事務事業が必要なものなのか、また、それが適切な形で参入競争が行われているのか、特に随意契約につきましては徹底的に見直していただくということで、それぞれ各府省におきまして、公益法人との関係、支出の無駄を見直していただくということで現在作業を行っております。

現在まだ作業中でございますけれども、六月中に一定の成果をまとめたということ、現在そのスピードを上げよということ、鋭意頑張らせていただいております。

○細野委員 平井副大臣から六月をめどにということに御答弁いただいているんですね。これも国会中に出していただけないですか、一週間延びま

すから。

六月をめどにというと、普通に考えると、六月が来たらすぐ出るのかなと思うわけですね。六月中にというのは、意図的に国会が終わってから出そうと思つておられるとさすがに思いたくはありませんが、そう考へても仕方がない状況だと思ひます。どうですか。

○冬柴国務大臣 六月末をめどに出します。繰り上げるということとはできませんよ。

○細野委員 繰り上げるということは難しい。(冬柴国務大臣「はい」と呼ぶ)指摘をしたのは二月なんです。四月からいろいろと調査を始めたというところでありますが、私は、こういうものを国会にきちつと出すことは大事だと思ひます。ですから、私どもは出していただきたいというふうに思つています。

時間もなくなりましたので、もう一つ行革事務局に聞きたいんですが、先ほど私が指摘したとおり、これは一応、道路特定財源からの公益法人は、今あるものについてはこういう改革が進んでいきます。ただ、新たに公益法人をつくることはできるわけですね。そこに天下り先としても天下ることができるわけですね。そして、そこに公金も出すことができる。要するに、これは一見するととりあえず改革をしたように見えるけれども、実際に、これからどんどんそういうものが新しくできることを妨げるものではないんですね。

これから、天下りバンク、新人材バンクができるというふうに承知してありますが、こういう公益法人から例えば再就職の依頼があった場合に、それをきちつと排除する、そういう形にはなっていないんでしょうか。

○株丹政府参考人 委員よく御承知のとおりかと思ひますけれども、昨年の通常国会で国家公務員法等の改正法が成立をしております。各府省の再就職のあつせんは禁止をされております。一定の移行期間がございしますけれども、官民人材交流センターの方に一元化するというところでございしますので、従来型の各府省による再就職のあつせん

んというのとはなくなっていくということでございします。

○細野委員 ちょっとおかしくないですか。三年間は各府省ができますよね。各所管の公益法人から再就職の依頼があった場合に、それは再就職できるんじゃないですか。

○株丹政府参考人 今、三年間というお話がございました。センターの方に十分なノウハウが蓄積されるまでの間ということで、移行期間あるいは暫定期間と申してございしますけれども、施行日、これはセンターが設立される日というふうに御承知いただければと思ひますが、施行日から三年を超えない範囲内で政令で定める期間につきまして、再就職等監視委員会の承認を得ますと、各府省による再就職のあつせんを認めるということになってございします。今、再就職等監視委員会によります承認については基準を設ける、これは政令でもってその基準を設けるというふうにしてございまして、内閣府の方において検討が行われているということでございます。

いずれにしても、新しい国家公務員法の改正法で導入されます規制については、再就職先の法人が新しいかどうか、今までのものかどうかというのとは関係なしに適用されるということでございます。

○細野委員 御説明を伺いましたけれども、私は、残念ながらこれで根本的な問題が解決したとは思ひつていません。新たな法人の設立、そこについて天下り、さらにはそこに関してのさまざまな公金の支出、そういうチェック体制も含めて、きょうの質疑の中でこれでよくなったという感じはしません。

時間が来ましたのでこれで終わりますが、大臣もその辺についてはしっかりと自覚を持っていたらいい、少なくとも政権を持つていらつしやる間は皆さんにチェックしていただくのが、最終的にそれがまさに責任になるわけですから、最後にそれはしっかりとやっていただきたいということを申し上げて、質問を終わります。

ありがとうございます。

○竹本委員長 次に、逢坂誠二君。

○逢坂委員 民主党の逢坂誠二でございます。では、早速質問に入らせていただきますが、まず、きょう厚生労働省にお越しをいただいておりますけれども、最初に請負契約と労働契約について若干お伺いしたいと思います。

御案内のとおり、労働契約というのは、労働力を提供する、使用者がその労働力に対する対価を支払う、いわゆる会社員のようなものを思えばいい。それから、請負契約は、当事者の一方がある仕事をするを約束して、相手方がその仕事の結果に対して報酬を与えるというような契約なわけですから、一般論として、この請負契約と労働契約というものが同一人に対して同時に存在し得るかというところをお聞きしたいんですね。例えば、私がある会社の会社員である、給料をもらっている、そして同じその会社から私がいわゆる請負契約のような形で全く同じ仕事について、その一部分は請負契約を受けているというような場合、これは違法であるか否かは別にいたしまして、こういうようなことは一般論として考えられるのかどうか、厚生労働省のお考えをお伺いします。

○森山政府参考人 お答え申し上げます。

一般的に申し上げれば、どのような就業形態で働くかにつきましては、これは当事者間の合意によるものでございますけれども、労働基準法等の適用につきましては、その実態を見て、まさに労働者であるかどうかを判断しております。

具体的には、その業務遂行上の指揮監督の有無、あるいは拘束性の有無、こういうものを判断いたしまして、契約の形式にかかわらず、使用従属性があるか否かを判断しております。

そこで、仮にそういう働き方が労働基準法上の労働者と認められた場合には、当然この労働基準法が適用されまして、法定労働条件を下回らないようにする必要があります。

○逢坂委員 つまり、今の答弁からしますと、契

約の内容いかんにかかわらず、共存するということは一般論としてはあり得ないのだろうかというふうに思うわけです。

そこで、きょうはタクシー事業のいわゆる名義貸しということについて若干議論をしてみたいと思うんですが、御案内のとおり、道路運送法第三十三条でいわゆる名義貸しというものは禁止をされているわけですが、昨今、どうもこの名義貸しというものが随分横行している、名義貸しらしいものが横行しているというふうに言われております。

例えば、いろいろな形態がこの名義貸しにはあるようでございますけれども、個人があるタクシー会社の会社員として働いている、運転手さんとして働く、そして給料をもらっている。その一方で、同じ個人に対して、あたかも請負契約のように、その個人が事業収入のようなものを同じ会社から受けているというように、給与は一部もらっているけれども、一部請負契約のような形で自由にタクシーを運転して、会社の看板をよって営業行為をしているというふうなケースがあるというふう聞いております。

これはまさに、先ほど私が指摘した、一般的に言う雇用契約と請負契約が同居しているようなケースなわけでありまして、これは普通は、何かこんなことはおかしいというふうに思うんですが、これを税法の観点から見た場合に、きょう国税庁にお越しをいただいておりますけれども、今私が言ったこういうようなことがあった場合に、違法であるか否かは別にして、課税の關係は一体どうなるのか。事業主に對する課税と個人に對する課税、所得税あるいは消費税なんかはどうなるのか、国税庁から見解をお伺いします。

○荒井政府参考人 お答えいたします。

一般論として申し上げます、所得税法における事業所得とは、自己の計算と危険において独立して営まれ、営利性、有償性を有し、かつ反復継続して遂行する意思と社会的地位とが客観的に認められる業務から生ずる所得をいいます。これに對

しまして、給与所得とは、雇用契約またはこれに類する原因に基づき使用者の指揮命令に服して提供した労務の対価として使用者から受ける給付をいうものと解されているところでございます。

したがって、タクシー運転手がその会社から支払いを受けた報酬につきましては、個々の契約内容などの事実關係から、給与所得または事業所得のいずれの所得に当たるかを総合判断することとなり、同一時期の一つの運転業務に對する報酬が二つの所得区分に分類されることはないと考えております。

また、消費税法上、課税仕入れにつきましては、所得税法上の給与等を対価とする役務の提供は除くこととされていることから、所得税法上の所得区分が給与所得に該当する場合にはタクシー会社の課税仕入れに該当せず、事業所得に該当する場合にタクシー会社の課税仕入れに該当することとして消費税の計算をしていただくこととなります。

いずれにしても、国税当局といたしましては、個々の事実關係に基づき、法令等に照らして適正に取り扱うこととなります。

以上でございます。

○逢坂委員 すなわち、今の国税庁の答弁も、両方が併存して課税されることはないということ、請負契約なのかあるいは雇用契約なのか、どちらかにシフトして課税されることになるということでありまして。

次に、厚生労働省、社会保険庁にもお越しいただいておりますけれども、今のケースの場合の社会保険の關係あるいは労働保険の取り扱いというのはどのようなものか、御見解をお伺いします。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

言うまでもなく、社会保険の的確な適用、徴収、これは年金権をきちんと確保するあるいは負担の公平を図るという観点から厳格な運用がなされるべきというふうに考えております、そういう前提のもとでございますが、社会保険料の算定

の基礎となります報酬といえますのは、賃金、給与それから俸給、手当、賞与、そのほかいかなる名称であるかを問わず、労働者が労働の対価として受けるもののすべてをいうというふうにとらえております。

したがって、たとえ請負のような形をとっておりますけれども、その実態において適用事業所との使用從屬關係が認められれば労働者というふうにとらえ、適用事業所から支払われた報酬に基づき保険料を徴収することとなるわけでございますけれども、いずれにせよ、個別事案に即して判断するというのが必要かというふうに考えております。

○森山政府参考人 お答え申し上げます。

労働保険料の關係でございますが、労働保険料の算定の基礎となる賃金とは、賃金、給料、手当、賞与その他名称のいかんを問わず、労働の対価として事業主が労働者に支払うものでございます。

そこで、具体的な判断でございますけれども、請負の形をとっておりますけれども、その実態において使用從屬關係が認められるときは労働者として取り扱い、事業主が請負代金等として支払ったものを賃金とし、当該賃金を算定の基礎として労働保険料を徴収することになります。

○逢坂委員 今、社会保険それから労働保険の關係も、どちらかに判断をして徴収することになるということでございます、まさに国税と同じ扱いになつていくのかなというふうに思うわけですが、ところが、現実にはそうではない実態がどうもありそうだと。すなわち、会社員として給料をもらいつつ一部事業収入として得ているというふうなケースがどうも社会にはありそうだと。このこととありますけれども、こういうことをやる背景には何があるのか。

それは、やはりタクシー会社などは経営がなかなか厳しいということで、労働保険、社会保険を払うのもつらいというふうなこともありますし、あるいは、今のようなくことをやれば場

合によつては消費税を払わなくてもよいのではな
いか、そういう思いもあります。しかし、
一方で、道路運送法の三十三条の名義貸しとい
うようなことにはまずいわけでごさいますし
て、表向きは給与所得者として雇用をしている
そのことによつて名義貸しというようににつ
いては逃れていこうというような実態があるとい
うふうに思ふわけであります。

しかし、やはりこうしたことは、最終的には労
働者にとつても、あるいはタクシードライバを受
ける国民にとつても必ずしもよいことではないと
いうふうに思ふわけであります。

この点について、六月六日の日に国土交通省は
タクシードライバの名義貸し行為に関する判断基準とい
うのを示したわけでごさいますけれども、名義貸し
そのものはそもそも法に抵触するわけでごさいま
すし、それ以外にも、税制面、社会保障面からも
問題が多いというふうに思ふわけです。これは各
省庁連携してこの対応というのをやっていく必要
があると思うんですが、大臣、いかがでしょう
か。

○冬柴国務大臣 私と同じ問題意識で、調査する
ようにこの質問をいただく前に申し上げておりま
した。ほかにも運輸事業者の中には、そのよう
に、我々が免許を与えた人以外の人が独立してそ
の人から請負という形でやっているとということ
で、社会保険料等を通脱する、そういう事業者が
いられるということを聞いておりまして、それを
調べるように言いました。

そういうことから、これは関係省庁とよく連携
をしながら、先ほど三十三条を言われましたけれ
ども、こういう名義貸しをすれば三年以下の懲役
もしくは三百万円以下の罰金に処するということ
でごさいますので、悪質な事案についてはこうい
うものの発動を求めるとも考えなきゃならない
というふうに思っております。

○逢坂委員 大臣、それではよろしく願ひいた
します。
それでは、次に移りたいと思うんですが、きよ

うは警察庁にお越しをいただいておりますけれど
も、外国人の日本国内における運転免許について
お伺いをしたいんです。

日本に來訪する外国人の運転免許制度というの
は、簡単に結構なんですけれども、どのようにに
なっているかお知らせ願ひたい。それと、現在課
題になっていることなどがあれば、これも簡単に
結構ですので、お知らせください。

○深草政府参考人 お答えいたします。

外国人が我が国で運転する場合、二つの方法が
あります。

まず、日本の免許を取得する方法があります
が、これについては、外国の運転免許を保有して
いる人について、自動車等を運転することに支障
がないことを確認した上で運転免許試験の一部が
免除されることとなっております。

もう一つの方法は、観光客や短期滞在者が主と
して対象となりますが、道路交通に関する条約の
締結国が発給する国際運転免許証を所持し、我が
国に上陸後一年間その国際運転免許証で運転する
ことができることとなっております。

加えて、国際運転免許証を発給していない国や
地域であっても、日本と同等水準の運転免許制度を
有すると認められる国等の免許を有する人につ
いては、その免許証に公的な翻訳文を添付して所持
することにより、一年間自動車等を運転できるこ
ととなっております。なお、要望等にこたえまし
て、昨年九月、イタリア、ベルギー及び台湾が新
たにこの方法の対象となる国・地域となっております。

それから、課題でございますが、外国人観光客
等が安全に我が国で運転するためには、右側通行
と左側通行の違いなどの我が国の交通ルールや交
通事情等を理解していただくことが重要であり、
国土交通省等と連携して広報啓発活動を強化する
ことが重要であると考えております。

○逢坂委員 今のお話を聞きますと、外国人の方
に対して、日本のいわゆる道路運転免許というの
は広く門戸は開放されているのかなというふう

に理解をするわけですが、もう一方で、日
本に來訪する外国人の方は、国内で通用する運転
免許があればレンタカーの利用というのは可能
なんでしょうか、このあたり、国土交通省にお伺
いします。

○本田政府参考人 お答え申し上げます。

レンタカー、道路運送法上は自家用自動車業
として有償で貸し渡す、こういう行為を申し上げ
ておりますが、日本でレンタカーを御利用になる
場合に、先ほど御答弁ありましたとおり、日本国
内で有効な運転免許証をお持ちであれば、外国人
の方がこれを御利用になることについて特段の制
約はございません。

○逢坂委員 ちょっと何年ぐらい前になるか忘
れませんが、私が二セコのパシオンで台湾
の方と話をしていました。その方は来日二度
目だというふうに言っていました。一度目はツ
アーで北海道へ来られた。北海道はともい
いところだ、でも、ツアーで来ると行き先が限定さ
れているので、私が話したときは二度目だったん
ですけれども、今回は自分でJRだとかバスを利
用して回ってみようと思つて来たんだと。ところ
が、逢坂さん、実際、回ろうと思うと、JRとか
バスでいろいろなところへ行くのは結構つらいで
すね、時間も限られているし、本数も限られてい
る。だから、北海道のよさをもっと楽しむため
に、今度はレンタカーかなんという話があったわ
けでございます。

まさに今、日本の国は政府を挙げてビジット・
ジャパン・キャンペーンをやっているわけだ
が、何度か外国の方に日本にお越しをいただくた
めには、レンタカー利用というものを広げていく
必要があるのではないかとこのように私は思つて
おります。

そういう点において、免許制度、レンタカーを
借りるという点においては今のところは問題な
く行われるのかなと思つておりますけれども、
例えばカーナビのシステムが日本語対応のものだ
けだとするならば、それは外国の方に使いづら

いわけでございますので、例えば外国人向けのカー
ナビを開発するなど、そういうものを普及させる
などといったことも含めて、レンタカーの外国人
への利用促進について観光サイドからどのように
お考えか、まず政府参考人にお伺ひいたします。

○本保政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のように、国内でドライブができるとい
うことは、特に北海道のような地域では外国人に
とつて大変有効なリピーター対策として掲げてい
るところでございます。

ただ、その手段としてカーナビは大変有効だと
思ふんですが、まだスタート段階というのが実態
でございます。現状では、ガイドマップに記載
されましたマップコードと呼ばれるものがある
んですが、これを読んで自分でカーナビに入力をす
る、そうすると音声で案内が受けられる、こう
いう仕組みになっておまして、残念ながらカー
ナビの表示はまだ日本語というところでごさいま
すので、もう少しいいものを開発しなければいけ
ない、そんな段階だと理解をしております。

○逢坂委員 カーナビの仕組みが外国語対応に
なっていくと海外から来られる方の利便性も向上
していくものというふうに思ひますので、この
点、国土交通省もぜひ力を入れていただきたいと
いうふうに思ふわけです。

それと同時に、先ほど警察庁からも課題として
指摘がございましたけれども、利用を広げる一方
で、やはり事故の防止というのは極めて大事なこ
とだと思ふんですね。これはまさに観光サイドか
らレンタカーの利用を広げていくということでも
ありますけれども、外国人観光客に対してレンタ
カー利用時の安全喚起というようなことについて
も対応すべきではないかと思ふわけですが、政府
参考人、いかがでしょうか。

○本保政府参考人 お答え申し上げます。
御指摘のとおり、安全に運転していただくこと
が非常に大事でございますので、現在、日本の政
府観光局でありますJNTOのウェブサイトで海
外向けに日本の交通ルールをお教える、こんな

形で対応しておりますが、さらに徹底した案内なりあるいは宣伝というものが必要だと思っております。例えは先ほど台湾についての免許証の書きかえといえは翻訳書の添付による利用を可能にしたということがございましたが、これを契機に北海道向けではかなり細かな案内あるいは情報提供というものをしているところでございますので、これをさらに広げていきたいと考えているところでございます。

○達坂委員 ぜび、安全面の対応と同時に利用促進ということをやっていたら、さらに外国人観光客がリピーターとして私どもの国にやってきていただけるのではないかとというふうに思うわけですね。

私もヨーロッパへ行きましたときに、残念ながら私は借りなかつたんですが、私の友人が気軽にレンタカーを借りてヨーロッパの中を旅行して歩いたというのを見て、ああ、日本もいざれこうなればいいなというふうに思ったわけですが、外国人観光客のレンタカー利用について、最後に大臣の御認識をお伺いしたいと思ひます。

○冬柴国務大臣 私自動車大好き人間でございますが、まだ議員になる前ですけれども、ハワイへ行つて滞在中三百キロ、オフですが、走りまわした。非常に快適でありました。ただ、日本と右側左側が違ふものから、特に交差点において右折左折する場合非常に気を使つたという記憶があります。

今の台湾の方のニーズですけれども、釧路市長の伊東さんから、今委員がおっしゃったことと同じ、台湾の人の北海道を自分の車で運転していきたいというニーズがあるということで、そういうことから、去年の九月に実現しましたけれども、私も一生懸命その問題に取り組んだつもりでございます。

ただ、今我々の方の審議官が答弁いたしましたように、まだ不十分です、実際問題。カーナビゲーションなんかを日本語で表示してありますので、これをもしあるスイッチを押せばそれが英語

とか韓国語、中国語に出るようなものができれば非常に強力だと思ふんですが、まだもう少しと時間がかるようですけれども、その方向で努力をしていきたい、このように思ひます。

○達坂委員 ぜびよろしくお願ひいたします。

以上で終わります。ありがとうございました。

○竹本委員長 次に、小宮山泰子君。

○小宮山泰子委員 民主党の小宮山泰子でございます。

本日は、ぜび大臣にもいろいろ伺つていきたいと思ひますけれども、ちよつと今いろいろ道路特会の、最初の細野委員の質疑の中で気になつた点がありました。

ところで、こしは本当に道路の問題がたくさん出てきておりますけれども、これは通告がないので申しわけないんですけれども、道路整備中期計画の見直し作業というんでしょうか、予算委員会のときに、かなり急いで六十五兆から五十九兆円に直したというところがありましたし、また、第二回の道路の将来交通需要推計に関する検討会が六月九日に開かれていられると思ひます。秋ごろまでに見直すなど答弁をされているようでありますが、もつと前倒しや、また、やはり前回の中期計画、ある意味、六兆円ばつと削れるということにおいても、非常に急がれた部分が見直しの中であつたと思うので、この点に關しまして、今後どうされるのか。もつと詳しいもの、きちんとした十年なら十年の計画であるならば、もう少し詰めたものであつていいのかなという思ひもあります。

ので、秋ごろまでに見直すとおっしゃられるならば、この点どうされるのか、通告がなくて突然で大変申しわけないんですが、よろしくお願ひいたします。

○冬柴国務大臣 秋ごろになります。それは、我々もうスタートをいたしておりますけれども、多くの専門家、学者の方に入つていただきまして、そして検討していただく項目も非常に多くて、秋ごろになります。そのほか、B・P・Cについて、のやり方の見直しとか便益の見直しとか、い

ろいろなものがあつます。

したがいまして、そういうものを、きちつとしたもの、皆様方からいろいろな御批判もちょうだいいたしましたので、そういうものを踏まえたもので出したい、それを資料として新しい中期計画をつくりたいというふうに思つております。

○小宮山泰子委員 この關係に關しては、やはりいろいろな問題もございまして、また、これから伺わせていただきますけれども、道路特定財源から公益法人への支出や無駄遣いにつながつていったんじやないか、そういうこと。

また、四月十七日に、道路関係業務の執行のあり方改革本部というのを立ち上げられ、そして最終報告もお出しになつておられますけれども、この中においても、なぜそれがこういつたいろいろな無駄や誤解を招くのか、間違ひなく、おかしいことがたくさん含まれていられると思ひます。やはりそれも含めた形でないと改革とも言えないです。この道路関係業務のあり方の「決意」というところに大臣もおっしゃつておられるけれども、「道路特定財源は、自動車ユーザーの皆様に、道路整備のための負担を求めることについて、ご理解頂いた上で成り立つていく制度です。」ということもこの「決意」の中に書いてあつたこと。まあ、一般財源化と言われるとまた随分問題が変わつてしまふんですが、この決意とまた随分違うなというところはあつた。本日はその点は詰めますが、やはり国民が納得されるものにならないんだというふうに心配をさせていただいております。

そこで、この道路関係業務の執行のあり方改革本部の最終報告の中にあるんですが、随意契約をなくすとか、またいろいろな細かいことを掲げていただいておりますが、これはあくまでこれからどうするかというベースのつとつておられるんだと思ひます。それではなぜこのような随意契約が起つたのかという、そういうことについて、反省というものは、私は読み取ることはできません。

ましてや、今まで私ずつと調べさせていただいておられます駐車場整備推進機構、これについても、本当にこんなもの、財団が必要だったのか、この工事が必要だったのかという疑問もありますし、そういった、こういう無駄遣いや天下りや癒着のような仕組みに対しての分析というものはこの中には挙がつてまいりません。あくまで道路特会の五十の団体について調べて、今後は平成十八年度のベースでいえばこのぐらいの削減になりますよというように提示があつたというふうに認識しております。

それでは、大臣にぜびお伺ひしたいと思ひます。このような無駄ととられるものに支出してしたことへの反省、そして真剣さというものについて、国庫に戻すなどの対応も含め、なぜこういつた、今まで使われてしまつたものに予算をつけていき続けることができたのかという点に關して、どのようにお考えになつておられるのか、お聞かせください。

○冬柴国務大臣 今おっしゃつていただいたような反省に立つて、我々は改革を、私がみずから本部長となつて、政治主導で、国民の目線に立つて見たときに、これは違法とか法律違反とかいうことではなしに、妥当かどうか、そういうものに対して一般の方が認めていただけるかどうか、そういう視点で改革を進めるということ自体が反省の内容であると思ひます。

したがいまして、当然のことながら、私の代でやつたことじやないことも随分たくさんあります。これを清算しようという深い反省に立つて、この改革本部を立ち上げ、最終報告を出しているわけございまして、これを熟読していただきたいと思ひます。

○小宮山泰子委員 熟読はさせていただきますけれども、なぜ起つたのかということ。また、これは「決意」の中にもあります、「道路関係業務の執行に關する種々の支出に對して、国会、マスコミ等の場において数々の問題点が指摘され、国民の皆様様の疑念や不快の念を招いたことについて

て、極めて遺憾であり、率直にお詫び申し上げます。そのことをおっしゃっているんだと思いますし、このお詫びを申し上げるという気持ち、これは私は大切なことだと思いますし、この点に關してはもちろん評価をしております。

それでは、大臣は何について国民の皆様の疑念や不快の念を招いたというふうに具体的にお考えになったのか、お聞かせいただけますか。

○冬柴国務大臣 例え、今おっしゃっていただいた駐車場関係ですね、これについてはいろいろな見方があるんですけども、たしか二千五百台、全国十四カ所ですか、そして年間で二百万台が保管されている。しかしながら、その中には、八王子ですか、視察されたところのものは非常に過大な投資がされていて、そして、そういうところに駐車している車が非常に少ないという御指摘もいただきました。

私は、そういうものを民間であればそういう場合にとどうするだろうということを考えたときに、それが庶民の目線だろうと思うんです。ほかのところでもうかっているとしても、そういうところがあれば、これの経営改善にはどういうふうにするのかということを考えたときに、改革、この駐車場は全部もうやめてしまおう、そういう財団でやるのはやめてもらおうということで、やめることを決断し、そしてその手続に入っているわけでございます。私は、そういう深い反省と庶民の目線に立ったときに、これを超えることは、国民からも指摘されたようなことを考えれば、これを例えば一部を処分して残りを残すというようなことはもう許されないだろう、こういう判断のもとに、思い切ってもうこれは解散をしていただく、こういうことを決めたわけでありまして。

○小宮山(泰)委員 この最終報告書の「結び」のところに、「今回の報告書によって、道路関係業務の改革が終わるものではない。」「不測のフォローアップが必要であることは当然である。」と書いています。ぜひこの点は続けていただきたいと思えますし、また国土交通省においては、道路だけで

はなく、河川の問題であつたりいろいろなこととございますので、全庁的にこの発想を、今後の対応に關しては参考にして広げていただくことをお願いしたいと思ひます。

それでは、本日、大きな、私としてはやはり下水道の問題にいきたいと思ひます。

下水道事業というのは、現在、管路の延長でいえば大体約三十九万キロメートル、処理場数が約二カ所ということ。生活をしていいたら、生きていたら、また仕事や工場などにおいても、下水を使わない、汚水が出ないということはありません。また、多くの文化的な都市という意味においても、この下水道の整備というものは非常に必要なものだというふうに認識しております。年間では、二十年度予算では大体二兆円を超す予算がつくということを考えてみても、非常に大きな事業であるということはおわかりだと思ひております。

しかし、管路の延長でいえば三十九万キロ、布設して三十年以上を経過したものは約六万キロ、そして五十年を経過した下水管というのは六千キロを超します。これからの時代においてどうなっていくかということを考えていけば、新規のあり方だけではなく、補修とか更新というものを改築も含めてどれだけ行っていくのかというのが大変重要なのではないかと思います。

それでは、伺いたいと思ひますけれども、補修や更新をどれだけ行かうか、また、どういった年度設定とか目標を定めていくのか、そういったことに今どう対応されているのか、お聞かせください。

○江藤政府参考人 お答え申し上げます。

今委員お話しのとおり、年々老朽化が進んでおりまして、それによる道路陥没が起こりますと交通事故が発生するあるいは機能を維持できないというところになりますので、老朽管の補修、改築というものは非常に重要な課題であるというふうに思っております。

この管路の改築に当たりましては、劣化の原因

とかその程度が非常に地域によって多様でございますので、現在、地方公共団体におきましてそれぞれの施設の劣化状況を評価していただいた上で、改築の時期とかあるいは方法を定める計画を策定していただくようにお願いしております。

目標設定というお話でございますけれども、私も、それらの公共団体の計画の策定状況を踏まえましてこれから検討してまいりたいと思ひております。

○小宮山(泰)委員 老朽化の問題は大変重要だと思ひます。例えばこれは、平成十七年四月の国交技術会議というところ、「第三期科学技術基本計画に向けて、くらしを支える科学技術政策」という中において、国交省の五つの使命と直面する課題という中において八つの課題が、また「近年、深刻化するなど、緊急に解決すべき課題」の三番目に「急激に増加する老朽化ストック」というのがあります。

これの実例として挙げているのは、実は建設後五十年以上の橋梁の推移ということで挙げられているんですが、実際、これは平成十七年の資料ではありますけれども、同じようにこれは下水にも当てはまってくるのではないかと。それは、橋梁のことを今本当にあげてみると、老朽化によって改築をしなければいけないのがこの一、二年で非常に話題に上ってきていることから、この提言というものは正しいと思ひますし、やらなければいけないことがたくさんあるんだと思ひます。

それでは、特に三十年を経過したところの状態について点検を行うことも急務だというふうに考えておりますが、管路の破損の原因とか、また周囲で行われるほかの地中埋設管工事の影響であったり建築工事の影響であったりという場合もあると伺っていますが、管自体の老朽化の観点から見ると、おおむね三十年を超したところから陥没事故が多いというふうに聞いております。大体、この数年でいいますと年間どのぐらい陥没の事故が起こっているのか、お答えください。

○江藤政府参考人 お答え申し上げます。

十八年度現在で年間四千四百カ所でございます。

○小宮山(泰)委員 十七年はどうですか。

○江藤政府参考人 ちょっと今手元にデータを持っておりませんが、私の記憶では六千カ所だったと思ひます。

○小宮山(泰)委員 全国で、これは三十年とは限らないものではあります。大体、平成十一年のところでは、銀座ではもう道路が陥没して、見せていただいた写真、提示のあった写真は、大型バスの前の車輪がその穴に突っ込んでいた状態というのもありました。死亡事故とか大きな事故に、そこでとまったから恐らくよかったと思ひますけれども、また別のところでは、トラックが陥没した穴にひっかかっているようなものもありました。

やはりこうやって見ると、しかも、今お聞きになったとおり、年間六千件や四千件という大きな事故が起こっている、これは大小あるんだと思ひますが、こういったところを考えると、やはり老朽化に対してしっかりと、これから普及率ではなくて、既存の施設設備を改築するというところにもう少し重点を早くシフトしていかなければならないんだというふうに私は考えております。この点に關してはどうされていくのか、お聞かせいただけますか。

○江藤政府参考人 お答え申し上げます。

今委員御指摘のとおり、道路陥没の対応というのは非常に重要な課題でございます。陥没しますと社会的な影響も非常に大きいし、復旧するのにコストが非常に高くなってしまふということでございますので、いかに予防保全的に対応していくかということで、現在、私も、道路陥没によって非常に影響が大きい幹線道路の下パイプについて緊急点検を行って、その対策を講じております。

○小宮山(泰)委員 こんなにたくさん陥没事故があるということ、また昭和五十年代に布設したもののからどんどん老朽化というものはふえていくと

いうことを考えると、これはやはり、今のような新設で延ばして延ばしていくようなというのは、私は早く方向を転換していく時代に入っているのではない。だからこそ、私たち民主党は、参議院の方で法案も提出させていただいておられますけれども、新しい中で、合併浄化槽、農業集落排水、そして下水道、そういう経済コストも考えた上での法案ということで出させていただいておられます。

こういう陥没事故など、また老朽化を考えていくと、やはり新設ではなく、ぜひ大臣に一言最後に伺っていきたく思うんですけれども、ぜひその点、方向転換をするべきだということをお聞かせください。

○冬柴国務大臣 昨日も参議院で同種の話を公明党の議員から受けました。

ただ、人口の集中している地区がまだ残されているということは無視できないと思います。このために、地方公共団体に対して、住民との対話をもとに、今後おおよそ十年間の整備構想を中期ビジョンとして、未普及対策、老朽化対策、浸水対策、耐震対策など重点的に実施すべき具体的施策を取りまとめることを要請しているところでございます。そういうものを受けて、効率的な下水道事業の実施を国土交通省としては支援をしてまいりたい。

ただ、今委員が御指摘をされたようなことももちろん考慮に入れながら検討してまいりたいと思います。

○小宮山(泰)委員 これは、早急に転換をしていかない限りは、普及率を目標としている限りは、地方がやはり決めて、要望があつてから出してくるんだということになると、累積の赤字というのは物すごい額になってまいりました。こうやって考えると、これからですと、普及したくても、新設を引きたくても、また改築をしたくてもできない実態が来るんじゃないかということを懸念しております。ぜひ、その点を変えていかなければならないと思います。

日本下水道協会のホームページには、「国民の三分の一が下水道を使えない」、まだそういった言葉も載せていますし、下水道整備五カ年計画及び社会資本整備計画の推移についても、これもやはり普及率で物事を書き続けております。ぜひこの点に關して、やはり早急に案文を変えようとか施策を変える。また、下水道を引くという地方自治体に関しては絶対手を下げるということができない、そういう理想みたいなものもあります。この点のメインでも考えて、今後下水道の施策をやはり変えていかなければならないと思いますので、その点に關して、部長、何かありましたら伺わせていただきたいと思ひます。

○江藤政府参考人 老朽化の対策につきまして、実は、公共団体の取り組みを促進するため、今年度、下水道長寿命化支援制度というものを創設しまして、公共団体で施設の点検とか先ほど申しました計画づくりとか、あるいは計画に基づく対策の実施に対して国庫補助をするように制度を設けたところでございます。

今の委員御指摘の点でございますけれども、現在、公共団体において、まだ普及途上のところもあるし、整備が終わって改築のところもあるし、浸水対策等、地域ごとに多様な課題を抱えておりますので、先ほど大臣が答弁申し上げましたように、地域ごとに住民と話し合っていたらいい、これからの事業の優先順位とか投資額とか方法とか、それをまず地域で考えていただくということが非常に重要ではなからうかと思っております。そういう意味で中期ビジョンというものをつくっていただいております。

○竹本委員長 小宮山君、時間が来ております。

○小宮山(泰)委員 ぜひ、地域任せではなく、きちんと全国の情報を収集し、そして現実を把握し、本当にそうなのかということもこれから検討し、また情報公開していただくことをお願いいたします。質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○竹本委員長 速記をとめてください。

〔速記中止〕
○竹本委員長 速記を起してください。

次に、松原仁君。

○松原委員 松原仁です。

羽田問題を含めて御質問いたします。

きょう、時間の制約があつて万般は伺ひできないので、全体のアウトラインの一部になろうかと思ひますが、御質問をさせていただきます。

まず、平成十四年の第五回総合規制改革会議というものが行われまして、これは、宮内さんが議長でありまして、出席者はたくさんいたわけですが、その中にこういう文言がありました。

「羽田空港の建設の際には環境アセスに二、三年程度を要するようであるが、これを短縮し建設を推進することは、経済活性化、雇用創出、都市活性化に結びつくため、例えば」という文章があつて、要するに、羽田は二、三年程度の環境アセスが必要だろう、しかし、それを短縮することが経済的にも雇用の意味でも都市活性化でも必要であるというふうな発言も議事録に載っているわけでありました。これは内閣府の議事録ですね。

そこで、環境省にお伺ひいたしますが、羽田空港のアセスの期間、どれぐらいの縦覧期間だったかお伺ひいたします。

○西尾政府参考人 今お尋ねいただきました、羽田空港におきましてアセスでかかりました期間は、方法書の縦覧を開始いたしましたときから最終的な補正評価書をつくりますまで一年九カ月の期間を要しております、こういうことでございます。

○松原委員 平成十六年十月二十九日から十八年七月二十日で一年九カ月、このアセスの期間というものの設定はどのようにしてなされたかお伺ひいたします。

○西尾政府参考人 環境影響評価法におきましては、事業者がまず環境影響評価を実施する前に評価項目、手法などにつきまして方法書というものを作成いたします。住民は、地方公共団体の意見を勧告して、こういう調査などの項目などを設定いたします。それに基づきまして必要な調査を行

い、評価項目、手法等を踏まえてアセスをやっていくということでございます。

これは、調査にどれだけかかるか、あるいは検討にどれだけかかるかという一連の手続の進行は事業者の方でやっていくということでございますから、必要な期間の見積もりは事業者において判断をする、そういう仕掛けになっております。

○松原委員 つまり、最初の総合規制改革会議の中では、アセスに二、三年要するようであるが短縮しろ、こういうふうな発言があつたわけですが、この発言が反映されたかどうかは別にして、一年九カ月というところで二年を切っているわけでありまして、これは事業者の方によつてこのアセスの期間が決まった、こういうことであらうかと思ひます。

さて、次に、宇久須産の石もしくは安良里産の石に極めて特徴的であるモンモリロナイト、前々の質問でもいたしました、この特性について環境省にお伺ひいたします。

簡単に答えさせていただきます、時間がありませんか。

○西尾政府参考人 モンモリロナイトにつきまして、私も詳しく承知しているわけではございませんが、辞典等によりますれば、モンモリロナイトは粘土鉱物の一種で塊状ないし土状をなし、色は白、黄、緑色などを呈する、水中では著しく膨潤し分散する性質を有しているとされております。

○松原委員 今のは小学館の万有百科大事典ですよ、局長がお読みいただいたのは、これは、モンモリロナイト、モンモリロン石ということ。これは要するに、水分を取り込んで著しく膨潤し、膨潤という言葉は非常に難しい言葉ですが膨れるということでありまして、膨れて、最後は、それは破裂するという表現ではないんですが、時間をかけて分解するのではないかというふうに言われております。

この百科事典の文章をさらに読みますと、よく軟弱地盤と言われる、土砂崩れや地すべりを起こ

しやすい地域の岩石の土壌は多くの場合この種の粘土鉱物を含んでいるということでありまして、ある学者さんが、安良里の岩の質とか石質を調べたらモンモリロナイトが三割ぐらい出てきた、これはこういう埋め立て等には余りふさわしくないということをおっしゃいました。それは幾つかまた後で事例を申し上げたいと思いますが、少なくともこのモンモリロナイトを埋め立てに使うというのは、下田の方で造園業をやっている方がおられまして、この人も石の関係をやっていて、普通は考えられない、こういうふうなことを言っていたわけでありまして。

さて、国土交通省にお伺いいたしますが、宇久須産の岩ズリの試験結果について、私の方である資料を入手しているわけでありまして、この中には、試験者Kさんという方、名称はあえて言いませんがKさん。これは国土交通省から上げてきた資料にも同じKさんが割栗石の品質試験ということで載っておりますが、まず、このKさんというのはどういう方なのか、わかったならばお答えいただきたい。

○鈴木政府参考人 お答えいたします。

松原議員の方が入手された資料及び私どもの方から議員の方へ提出した資料に同一のインシヤルKさんという方の名前がございまして、この方は土質の試験を専門的に実施している調査会社の担当者の名前と承知しております。

○松原委員 そうした中で、この二つの資料が、我々は先にこちらの方をあるところから資料として取り寄せて、同じものが国土交通省から出てくるかと思つて、こちらは伏せたまま要求したら、ちよつと違う項目のものが出来たので、この二つの資料はどういう相関性があるのかをちよつとお伺いしたいわけでありまして。少なくとも、私が当初現地から入手した資料というのは何のための資料か、お伺いしたいと思います。

○鈴木政府参考人 お答えいたします。

松原議員が入手された平成十九年八月の試験結果の資料でございますが、これは、使用する岩ズ

リが品質管理基準を満たしているかどうかを事前に確認するための試験結果に関する資料でございます。まして、工事をやりますJVが試験を実施し、その結果を国に提出したものであると思われまして。また、私どもが提出いたしました平成二十年一月の資料につきましては、岩ズリが現場に搬入された後、定期的に実施する品質確認試験の結果に関する資料でありまして、同様にJVが試験を実施し、その結果を国に提出したものを提出させていただいております。

○松原委員 この二つの試験結果の、粒度試験とか、私が事前入手したものは入れる前ですね。平成十九年六月二十六日から八月二十九日と日付が書いてありますが、いただいた方の資料は二十年の一月十八日です。

この二つの資料は同じものでしょうか、それとも、やはり品質はかなり違いますか。

○鈴木政府参考人 お答えいたします。

二つの資料を見比べると、まず、日にちが違いますが、その使用目的も異なっております。前者は岩ズリ全体の粒度を幅広くとらえることを目的に地盤工学会の試験方法を用いておりまして、後者は実際に現場に搬入されている岩ズリを厳格にチェックするためにJIS規格の試験方法を用いております。

この違いは、地盤工学会の試験方法は七十五ミリ以上の粒度も対象にする、JISの試験方法は七十五ミリ以下の粒度のみ対象とするということと、細粒分の割合が大きく出まして、より厳しい試験となっております。

○松原委員 何か、こう説明されますと納得してしまふ人もあるかもしれませんが、事前の平成十九年の資料ですと、これは粒径が大体三百ミリメートルで一〇〇％になるんですね。そうであるね。それはもう局長見えています。そして、新しい方だと粒径が八十ミリメートルで一〇〇％になるわけでありまして、最初の方は三百ミリメートルで一〇〇％、後の方は八十ミリメートルで一〇

〇％ということ、だから、明らかに当初の方が粒が、付加価値が高いものだったという表現を使うべきかどうかはわかりませんが、大きかった。片つ方は、表現はどう言っているのかわかりませんが、より土に近いという小粒である、こういうことになると思うんですね。

もう一点は、お話があったところのシルト分です。シルト分に関しては、最初の方のシルト分は一・六ということでありまして、大体、その中に含まれている土分というのが一・六ということでありまして、後のものは五・六ということですから、品質は、ぶつちやけて言えば、最初の、入れる前の検査の方がよかつたのかな、こういう話があるわけでありまして。

ただ、両方とも、例えばシルト分に関しては一・六以下という原則が守られているわけでありまして、それはいいんだというのが国交省の見解だということに思っておりますけれども。

実は、こういうものというのは、五メートルも離れると全く違うものも出てくるというふうなことは鑑定する方は皆さん御存じなわけで、これも平成十九年と二十年の違いだけではなくて、そのときの物によつて違う。もつと言え、先回私がこの場でお見せいたしましたこういった写真の、こういう、まさに土状のものをに入れて真つ赤な海になる。これは冬柴大臣にも前回間近にお見せいたしました、こういうものも入つたりするわけでありまして。

つまり、シルト分にしても極めて上下する。それは、一・六以下であるということ、一・六以上の場合にはデータが出ないのか、そういうときは調査させないのか、事前に調査がわかっているからそのときは一・六以下のものを起すのか、それは仮定の話としてはいろいろあるところ起り得るわけであつて、私が今回質問している原点は、あくまでも海が実際に赤濁し、地域の漁師が騒いでいるというこの一点からスタートしているわけでありまして。その写真もこの間お見せしたとおりであります。これはもう大変に赤くなつてい

事実であります。

だから、この現場で、例えば水質調査をしていなくて、広い太平洋の羽田空港の、そのときにやれば、それはすべて調査はクリアしているということもあるかもしれないけれども、今申し上げたように、シルト分だつてもう全然それは違つてきているというふうなことになるわけでありまして。

さて、このシルト分が一・六以下というのはだれが決めたのか、お伺いしたい。

○鈴木政府参考人 シルト分も含めて、この岩ズリの品質につきましては、JVが日本各地の岩ズリを調査した上で、羽田の工事に適切なものを基準として決めておることでございます。

それから、先ほどの粒径の違いは、先ほど申し上げましたように、地盤工学会の試験方法では七十五ミリ以上の粒度もすべて対象にするので三百ミリ以下のものが出てきておる。JISの試験方法は七十五ミリ以下の粒度のみ、細かいのだけ対象にするので、先生おっしゃった細かいものだけ私どもの提出した資料には出てくるということでありまして、実際はもつと大きいのも使われておることでございます。

○松原委員 シルト分のことに関しては、それは説明にならないと思うんです。

それで、要するにこれは一括受注方式で行われている。一・六という数値もJVの方でこれだと出してきているんですね。一括受注方式というのは、責任持つてやれよ、つくつた後も責任持つてよということだからそこまで任せるぞということですが、この部分がやはり今回のいろいろな疑問の中にあるのは事実だと思つております。

ところで、私が聞いている範囲では、通常海にこういう石等を投入する場合は比重は二・四とか五じやないかという学者の指摘もあるんですが、今回の比重は、場所によつて一・九、場所によつて二・一、どこかの石を入れるのを前提に、逆にこの数値が後で申告されたのではないかと、いうことを指摘する人もいます。この一・九、二・一はだれがそれを決めたのか。そして同

時に、普通は二・五あるという議論に関してはどういふ認識をお伺いしたいと思います。

○須野原政府参考人 まず、一般的な埋立工事の石材の比重が二・四から二・五という御質問でございます。

港湾におけます埋立工事におきましては、護岸の下部に石材が使われておりますけれども、その材質につきましては、耐久性、経済性、入手のしやすさなどを考慮して決定しております。

使用する石材の比重につきましては、二・三程度以上のものを使用しているのが一般的でございますけれども、護岸の構造形式によりましては、通常の石材とともに岩ズリなどさらに比重の小さい材料を一部用いる場合もございます。

○鈴木政府参考人 私の方から羽田の状況についてお答えさせていただきます。

今問題になっているところは、羽田の埋立部の護岸、岸をつくる工事の一番土台をつくるところの部分でございます。

羽田の海域というのは、手前から十二メートルぐらいから二十メートルぐらいまで、沖に行くほど深くなっておりますが、いずれにしてもかなり深い海域でございます。その中で、護岸をつくるために傾斜状のマウンドをつくっていきまして、最後にコンクリートに乗せて護岸をつくるという形にしております。

傾斜状のマウンドをつくる一番下の築堤部につきましては岩ズリを使っております。マウンド上部の方は通常の石材を使うということでやっております。その下部の方の築堤部の岩ズリの比重の基準を二・一と定めておまして、上の方の石材につきましては、これから施工するわけでありまして、今のところ二・五以上を指定する予定になっております。

○松原委員 質問は、一・九の場所と、一・九と違うのはないかなと言ってもらえればいいんですが、それと、この一・九や二・一はJ・Vから出た数字じゃないですかということを聞いています。

○鈴木政府参考人 J・Vがいろいろな材料を調査した上で、安定的かつ経済的に使える、しかもしっかりしたものであるということで基準を決めておまして、二・一という基準でやっておりますので、一・九という材料は使っておりません。

○松原委員 わかりました。どちらにしてもJ・Vは強大な責任と権限を持つ、これが一括受注方式でありますから、J・Vがこれだと言ったら、おまえら大丈夫だなと言わせてしまおうというものが一括受注方式のよし悪しだというふうに思っております。つまり、J・V側が初めからこのものを使うと決めれば、こうなんだと言えようというのを使おう。しかしそれが、ある学者等によれば、不適切で、場所によるんですけれども、一つの岩ズリの場所でも実際赤濁するものもかなり含まれているということをお伺いしたいわけですが、私はこの宇久須の山の登記簿謄本をとってきているわけですが、ある友人から調べてまいりました。

ああいうところの山というのは、大体そんな価値があるわけではございません。ところが、この山が、平成十五年の四月一日、五栄土木株式会社という会社があるんですけれども、これは浚渫協会のメンバーでもあり、その会社が二億二千万円の抵当権の設定をしているわけがあります。それが平成十五年。

羽田の事業というものが今のJ・Vに一括受注方式で受注されたのはいつでしょうか。

○鈴木政府参考人 羽田の事業は十五社によるJ・Vによって一括受注されておりますが、契約をいたしましたのは平成十七年の三月でございます。

○松原委員 それぞれ民間会社がやることに関しましては、一つの判断があつて、先行投資もあろうかと私は思っておりますから、多くをそれに対して言う必要はありません。

ただ、私が聞くところによりますと、十七年です。十五年というのはそれに先立つ約二年前であります。なぜその山に、それだけのものを普

通の会社がするとすれば、それは必ず元が取れるという前提がなければ、そこに抵当を設定してお金を貸したりはしないのではないかとこのことを推察する人もいるわけがあります。

そこで、私が別のところから聞いた話であります。実は、羽田の沖合のこの問題に関して、平成十四年か十五年とその関係者の方は言っておりますが、大手ゼネコン二社、大手マリコン二社そして大手製鉄会社、これで合計五社であります。さらに社団法人そして港湾局の関係者で、勉強会が内々行われているというふうな情報が寄せられております。そこで羽田D滑走路特記仕様書案というものがつくられているということでもあります。

もちろんその中には、例えば伊豆のどこかというふうな具体的なことは恐らく載っていないでしょう、私も現物はまだ見ておりません。しかし、その関係している大手マリコンの中の会社とこの五栄土木は極めて関係が深いという証言もあります。

とするならば、実はこの議論というのは、羽田の受注は一括受注の前からずっと水面下で議論がなされてきて、そして、そこに関しては投資をして元は取れるという議論があつたというふうな指摘する人がいるのも理由がないことではないというふうに私は言わざるを得ないわけであります。

このことに関して、局長、何か御感想ありますか。

○鈴木政府参考人 お答えいたします。

J・Vの傘下の会社による抵当権設定等については私も承知しておりますが、羽田の契約というのは、先ほど申し上げたとおり平成十七年三月になされたものでありまして、それ以前にどういふことがあつたかは私どもではつかんでおりません。

○松原委員 私もこれに関してはそういうことがないというふうに信じていたわけですが、疑いを持たれる人もいのは、時系列で、既に五億

円の担保に入っているところに、一番抵当二・五億、二番抵当一・五億、三番抵当三千万、そこにさらに二・二億を抵当で入れる、それが平成十五年だということになれば、そこに大手の人が集まった極めてクロージなる勉強会もあつて、そこからの情報があつたというふうに指摘する人もいます。

そういうものはないと私は信じておりますが、そこで私が思うのは、この五栄土木も含めて社団法人日本埋立浚渫協会という組織があります。この浚渫協会がどういふものかというのを私ちよつとお伺いしたいわけでありまして、この役員の中で、国土交通省の元関係職員、天下りを含めてどれぐらいいるかは把握しておられますでしょうか。

○須野原政府参考人 お答えいたします。

社団法人日本埋立浚渫協会に確認いたしましたところ、同協会の役員十三名のうち、三名が国土交通省港湾関係元職員でございます。

○松原委員 私が内部の方に聞いている範囲では、最盛期は二十数社入っているわけでありまして、会員企業全体で二百七十人ぐらいの、特に港湾局を中心とする関係者がいた。今は恐らく減つて二百二十、三十人ではないかというふうに言われているわけでありまして。一番多い会社、呼名はあえて申しませんが、三十人を超える国土交通省関係者がいた、こういうふうな証言を私は得ているわけでありまして。

これから調査をしていきたいわけでありまして、これは理事会にお諮りしたいわけでありまして、こういう疑念を晴らさなきゃいけませんし、そういうことも含め、社団法人日本埋立浚渫協会の会社に対しての、いわゆる国土交通省の天下りを含む関係者がどれぐらいいるか、一度調べていただきたい、資料を出していただきたいと思っております。

○竹本委員長 理事会で諮ります。

○松原委員 そして、今の専務理事さんは国土交通省の元職員かどうか、もし職員であればどこに

おられた方か、お伺いいたします。

○須野原政府参考人 お答えいたします。

専務理事も元港湾関係職員でございます。十六年四月に退職しております。国土技術政策総合研究所の副所長でございます。

○松原委員 違う役所もあると思いますが、とりあえず、きょうはここまでにとどめておきますしゅう。

そして、このことを含め、そこにこういった赤濁した羽田の海が生まれる不可避の何か動きがあったという指摘は私はあるかと思うんですね。

それで、この一括受注方式というものの評価の問題が問われるわけですが、このいわゆる設計・施工一括方式というのは、それは、同じところがやるから非常にスムーズにいくという議論もありますが、これは負担も大きいけれども権限も大きいわけですね。この妥当性に関しては、もう時間がないので簡単に答えていただきたいと思いますか。

○鈴木政府参考人 お答えいたします。

羽田の工事につきましては、平成十四年度に開催した羽田空港再拡張事業工法評価選定会議の結論において、「工費(維持管理費を含む)・工期の確実性を担保するための契約方式として、設計段階における工費・工期を施工段階及び維持管理段階においても保証させることができるよう、設計と施工を一体的に発注することを基本とする契約方式の採用を提案する」とされたことを踏まえまして、この一括発注方式を採用いたしました。

この方式では設計と施工を同一の請負者が実施することとなりますが、すべての作業を請負者にゆだねているわけではございませんで、設計段階においては設計図書が発注者による検査、承認を実施し、施工段階においても発注者による検査、承認を実施しております。

したがって、従来の分離方式と同様の検査、承認体制をとっております。一括発注であるがゆえに請負者の裁量が大きくなるということ

はないと考えております。

また、一括発注方式を採用することによりまして、完成後三十年間の維持管理を請負者が責任を負う仕組みになっております。これは設計と施工を両方やっておりますので逃げられない、何か瑕疵があったときにどちらの責任かというようなことでもめる必要もなく、三十年間きちっと維持管理するというところで、請負者にとってかなり負担の重い制度だと考えております。

○松原委員 この設計・施工一括方式ということで、さっき言ったように、アセスの期間も事業者が出している、岩ズリの比重も事業者が出している。こういうふうな、事業者が非常にセルフコントロールするシステムになっているので、そうすると、何か、本当の意味で、そこにやはり完全に任せ切っているのかという議論が一方で出てくるわけですね。

海事局にお伺いいたしますが、自家用船を営業活動に使用する場合の手続についてお伺いします。

○春成政府参考人 お答え申し上げます。

私も、内航海運業法という法律がございます。いわゆる自家用船を自分のために使うという場合には、一定の規模以上の船舶については届け出をいただくということになっております。

ただ、一般論として申し上げますけれども、自家用船であったとしても、それを第三者の荷物を運ぶために使う場合にはいわゆる事業ということになってまいりますので、そういう場合に若干規制は厳しく、その場合、一定規模以上の船舶を使つて第三者の荷物を運ぶということになります。それは登録をいただくということになっております。それ以下の小さな船舶を使う分には届け出という形になってございます。

○松原委員 これは、そういう船で運ぶ側の方から直接私も聞いたんですが、彼らはどこまであれなか、トラックにおいてはそれはオーケーなんだ、ただ、船においては、今言った登録を仮にし

ても、場合によつたら、現場で受け入れをしてもらわれない、うちが押さえている船以外は一切もう運ぶなというふうな、ちよつと時間がないので非常に簡単に言っていますが、そういう話になっているというわけですが、この真偽はいかがなっておりますか。

○鈴木政府参考人 お答えいたします。

羽田のD滑走路工事で使用する船舶につきましては、経済性や船舶調達等の観点から、J・Vと船舶所有者との調整で決まる民民の話だろうと考えております。私どもはそこは関与してございません。

○松原委員 つまり、民民の話ですから、その二十一社のJ・Vが関係している船以外は入れないよといえ、それは当たり前で、民民だから当然そうなんだよ、こういう話ですすね、任せているわけですか。

しかし、その船会社の方が言うには、そういうふうないろいろな人が競争で入った方が我々も生活はできるし、それだけじゃなくてコスト競争もできるから結果としてその部分の単価は下がるといふけれども、おれらが行つても、おまえら来るな、違う船で来いみたいな話になる。そんなの今までなかったと彼らは言っているんですね。その世界で六十五ぐらいまでやっている人です。

今までは全部入れた、今回だけだ、こういうふうな憤っている方もたくさんいるので、これなんかも含めて、この一括受注方式はもうがしつと縄張りを決めて、いろいろな意味において、ほかはもう除外するみたいになつてしまつていいるのではないかと。つまり、プラスもあればマイナスの弊害があるんじゃないかということをお伺いしたいわけですね。

時間が参りましたので、こういったことを含め、きょうは時間がないのでさわりしかやらないんですが、大臣の御所見をお伺いいたします。

○冬柴国務大臣 羽田空港再拡張工事は、我が国

最大の空港である羽田空港の利用を維持したまま、供用したまま行われる大規模工事でございます。

工事方法などに多くの厳しい制約が課せられる中、二十四時間、三百六十五日、突貫工事で行っているわけでございますので、いろいろな御指摘のような問題があるかも知れません。しかしながら、いろいろなこういうものをクリアするためには英知を傾けてやっていると御理解いただきたいと思います。

○松原委員 冬柴大臣、もうちよつと前向きな、今のは国土交通省の方が書いた文章だと思うんですが、一括方式は極めて問題だと思ふんですが、今私は概念的な部分をなぞつていただけですが、これは今のところかなり問題があることは明らかになつたので、ぜひとも、そういうことも含め、二十四時間突貫工事は結構ですけども、やはり、この問題が、きちつとアセスの問題も含め、日本の新しい公共事業のあり方の範になるようにリーダーシップをとっていただきたいと思ひます。

ちよつと今の大臣の答弁は私は残念であります。以上で私の質問を終わります。

○竹本委員 次に、穀田恵二君。

○穀田委員 きょうは、淀川水系の河川整備計画の策定について聞きたいと思ひます。

四月二十五日、近畿地方整備局が諮問した淀川流域委員会が、整備局の河川整備計画原案に対する意見書を提出しました。大臣は、一つの意見として重く受けとめなければなりませんと述べています。きょうは、その重く受けとめる内容について少し確認をしていきたいと思います。

そこで、議論の中身に入る前に、二十七日に開かれた流域委員会、整備局側が委員会の審議打ち切りを示唆したと報道されていることは御承知かと思ひます。

九七年の改正河川法に基づいて、近畿地方整備局が学識経験者からの意見聴取の場として設置したのが流域委員会であります。○七年八月に再開

した際の委員も整備局自身が選んでいます。審議が終わっていないのに国交省側が勝手に審議を打ち切ることにするとすれば、審議に協力してきた委員の方々に大変失礼であります。そればかりか、何のために審議してきたのかということになります。

私は、審議打ち切りなどんでもない、流域委員会を尊重すべきではないかと思いますが、その点をまずお伺いしたいと思います。

○冬柴国務大臣 淀川水系流域委員会におきましては、平成十九年八月に近畿地方整備局が作成した淀川水系河川整備計画原案につきまして、二十回に及ぶ委員会、河川管理者から延べ二千六百ページの資料を提出、説明し、延べ九十時間にわたり熱心に議論をしていただいたと聞いております。河川管理者といたしましては、これまでの議論を通じて、環境、利水、治水の各般にわたり既に流域委員会から広範かつ十分な御意見をいただいたものと考えております。

洪水による被害から国民の生命財産を守るという河川管理者の責務として、淀川水系の河川整備計画が策定できていない現状をこのままこれ以上続けることはできないと考えております。河川管理者としましては、流域委員会あるいは関係住民、知事を初め関係自治体の長の御意見を踏まえた上で、責任を持って適切に判断し、一日も早く河川整備計画を作成すべきである、このように考えております。

○穀田委員 そこが問題でして、つまるところ、何のために法を改正したのかということになるんだと私は思うんです。

大臣は、この問題についての答弁で、審議時間と資料の枚数が二千六百ページに及ぶという点をいつも言うんです。しかし、四月二十五日の流域委員会の意見には「これまでの委員会の審議は決して十分に尽くされたとは言えないが、「より良い計画の策定に資するために、現時点までに委員会で審議検討してきた課題について、意見を提示することとした。」ということで、これは明らかに

途中経過であるということが明記されています。

それで、今のお話を聞くと、要するに策定しなければ命と安全が守れないと、今までずっと策定してこなかったから守れなかったのか、そんなことはないんですか。やはり今の事態の中で、どうしたらこれは一番いい案ができるのかということとでみんな真剣に議論しているのであって、この間五月十五日に参議院の国交委員会でも、もう聞いたからこれでいいんじゃないの、こう答弁しているわけですね。これでは、自分のところがお願

いした委員が一生懸命議論しているのに打ち切る、どうしていい計画ができるのか、何のための委員会かと言わざるを得ないと思っております。大臣は九七年の法改正の趣旨、そしてその法に基づいて設置された淀川流域委員会についても、私は、率直に言うてよくわかっていないんじゃないかと云わざるを得ないんです。

河川法改正の経過と趣旨をどのように理解しておられるのか、端的にお答えいただければありがたい。

○甲村政府参考人 平成九年に河川法を改正しておりますが、大きく二つございます。

一つは「河川環境の整備と保全」を河川法の「目的」に加えたことでございます。これにつきましては、環境関係は従来から河川でもやっておりましたけれども、それを明確に法律に位置づけたというところでございます。

具体的には、河川法一条におきまして「この法律は、河川について、洪水、高潮等による災害の発生が防止され、河川が適正に利用され、流水の正常な機能が維持され、及び河川環境の整備と保全がされるようにこれを総合的に管理することに

より、国土の保全と開発に寄与し、もつて公共の安全を保持し、かつ、公共の福祉を増進することを目的とする。」というふうに改正したわけでございます。

二点目は、計画の立て方でございます。従来の河川の計画は、工事実施基本計画を河川審議会の意見を聞いて定めるということでござい

ましたが、平成九年の改正におきまして、その身を、基本的なものを定める河川整備基本方針と

具体的な整備の計画である河川整備計画に分けまして、河川整備基本方針につきましては社会資本整備審議会の意見を聞いて定め、河川整備計画を定める際には、まず原案につきまして学識経験者、住民等の意見を聞き、それをもとに河川整備計画の案につきまして都道府県知事の意見を聞くというところで、いろいろな人の意見を聞きながら案をつくって最終的には知事の意見を聞く、そういうふうに変えたわけでございます。

○穀田委員 いろいろな方の意見を聞く、つまり、計画決定段階における住民参加を大きく位置づけた。いろいろな不十分さはありますけれども、有識者を含む住民合意を手段として位置づけて、これまで建設省など行政だけが計画をつくって、有識者や住民などにこれですよということを押しつけるやり方を改めた。つまり、計画はお上がつくり国民は従うだけだという今までのやり方を改めて、行政も有識者や住民など国民と一緒に

なつて河川整備の計画をつくっていくというように改めた、これが一つの眼目であるというように理解していいと思うんです。

九七年改正当時の建設省河川局長だった尾田栄章さんは、次のように述べております。整備計画策定に関しては住民の意見を聞く仕組みにした、関係住民を含めてみんなで議論して整備計画をまとめるのが改正河川法の趣旨だ、場合によっては、ここからが大事なんですね、場合によっては基本方針にさかのぼって見直すこともあり得ると述べておられます。これは、国会でも次のように答弁しております。「基本方針で定めた中ではこの整備計画がどうしてもできないということになれば、またこの基本方針のあり方についても再度検討をする、」としております。

さらに、この答弁については、当時の課長だった竹村公太郎元河川局長も、ダムがだめなら次の代替案はあるということだとまで言っておられます。

つまり、この一連の国会答弁や河川局長の見解からすると、住民らの意見で行政のダム案がまともなかつたならば、別の代替案を考えるということなんです。

したがって、流域委員会の意見を無視するということは、結局、国の決めたことに文句を言うという発想であって、国交省が住民参加の方向への一定の転換をしたという経過それから流れというものを逆戻りさせちゃいけないということ、私は指摘しておきたいと思っております。

そこで、そういう河川法改正の趣旨が生かされているかどうか議論しましょう。まず、河川整備の基本的考え方についてです。ダムと環境の問題について聞きたい。

整備局は、計画原案で、河川の整備や利用が淀川水系や生活環境に与えてきた影響を真摯に受けとめ、生態系が健全であつてこそ人は持続的に生存し活動できるとの考え方を示して、これからの河川整備と管理の取り組みを転換しなければなら

ないとしています。

この河川整備と管理の取り組みを転換するということを示す内容は、これまで、先ほど局長も答弁したように、配慮が弱かった、わざわざ「目的」の第一条に加えた、環境への影響をこれからは重視すると受けとめるのが普通なんですね。

これに対して、流域委員会は、意見書において「ダム建設については、治水・利水面から先行的に計画が検討され、その上でダムが建設された場合の環境への影響についての検討が行われ、環境への影響は「小さい」あるいは「影響は回避、低減される」と結論づけており、上記の考え方が十分に反映されているとはいえない」としているんです。

その上に「これまでの河川整備が与えてきた河川環境への影響を真摯に受け止め、治水・利水の考え方を根本的に転換するという姿勢で、環境・治水・利水を総合的に検討することを求め」ています。私は、とても大事な指摘だと思います。

流域委員会の指摘は当然だと思うんですが、大

臣のお考えはいかがでしょうか。

○冬柴国務大臣 先ほどの委員会は、委員会自身は二十回ですけれども、部会は三十五回やっています。五十五回やっています。その前は、実際に五百八十二回やっています。それで結論が出なかったんです。

それで、この間出していただいたのは、もう一遍やり直せということですが、それには、中に入っている有力な学者は、その結論にはずっと異論を述べておられます。私も読みました。それについて、両論併記じゃなしに、委員長だけの御意見が主文に書かれています。委員長だけ、それは、そうではないんだという学者が三名、異論を唱えていられることが議事録の中に書かれています。そういうことが積み重ねられているわけでございます。

それで、私は、人口や資産が高度に集積している、委員も私もそこへ住んでおるわけですから、大阪平野を初めとした淀川沿川は高い堤防で守られております。仮に一たん破堤するということになれば、壊滅的な被害が発生することが予想されるわけです。

淀川におきましては、破堤による壊滅的な被害は極力回避し、また、万一破堤した場合でもはんらん量を少なくし、はんらん被害を軽減することがまことに重要である、このように考えております。

このためには、洪水時の水位をできるだけ低くすることが必要であります。淀川におきましては、洪水時の流量を低減させるために、水量とかそういうものを全部計算できるダムあるいは遊水地の整備、それから河道の掘削、それから浸透、浸食対策としての堤防強化、さまざまな手法を工夫して実施することによって、着実に治水安全度を向上させることとされているわけでありまして、それで、堤防で全部できるということは、それはできないと思いますよ、そういうふうな思っております。

○穀田委員 私が今言ったのは、河川整備のあり

方について議論をしているんですね。一番最初に大臣は、ダムは必要だという意見もある、こう述べられました。それは、わざわざ議事録も公開されているんですから、本当にみんなの意見がどうなっているかということを開示しているという点でも非常にすぐれた見解だと思ふんですね。だから、この方式がよかったということはだれも認めているということをはっきりしていると思ふんです。

問題は、今言っているのは、「環境・治水・利水を総合的」というのがこれまでは利水、治水が優先で環境が後回しだったという話をしていらっしゃる。そうしますと、ダムが必要だということだけ言っているようじゃ、やはり今もってダム優先と受け取られるということをはしなくも私は明らかにしたんじゃないかなと思ふんですね。

流域委員会の意見書は、ダムについて、どうしても必要だという意見が不十分だと述べているんですよ。それは、「河川環境に与える影響や社会的影響から、ダムはできるだけ建設しない方がいい。しかしどうしても必要であるという場合には、他の施設にも増して徹底的な検討を行い、十分な説明責任を果たす必要がある」ということをこれまで整備局と委員会は共有してきた」ということを言っているわけですね。しかし、「整備局のこれまでの説明は、ダムがどうしても必要であることについて十分説得的な内容になっておらず、環境への影響もダム建設を前提とした検討であり不十分」だ、ここを言っていることを、私は環境論の話をしているということをぜひ見ていただきたいと思ふんです。

そこで、わざわざこうなりましたから、次に治水の問題に入りましょう。そこからなんです。流域委員会の委員が指摘しているのは、治水の考え方であります。何がどのように治水という問題について変わったかと。二〇〇一年にできた第一次流域委員会の委員長だった芦田和男氏は、「理念転換の第一は、河川環境に影響の大きいダムと河道改修による治水から容易に破堤しない堤

防と流域対応を併用した治水への転換」、「もう一つの点は従来の計画規模の洪水を対象とした治水計画から、いかなる洪水にたいしても少なくとも住民の生命を守り、かつ被害を最小限に食い止める治水計画への転換」だ、こう述べているんですね。だから、こういう考え方でちゃんと議論しているわけですね。それがしかも、当時の国土交通省も含めた、そういう意見だったと言っているわけですよ。みんな議論しているわけですから。

ところが、今お話あったように、結局は何が何でもダムをつくるんだと。なぜそんなに変わるのか、なぜそうかたくなになるのかわからぬというのが議事録にも書かれてあるし、そして意見として述べられている。

そうすると、今までの二〇〇一年に転換した方針の考え方をまたもとへ戻しているということがこれで大体おわかりいただけたと思うんですね。なぜ治水に対する考え方を変えたのか、ちよっとお聞きしたいと思ふます。

果、先ほどの五ダムの方針の公表の後、淀川本川の堤防を調査いたしましたして、その本川の堤防強化がおおむね五年間で終了することが判明いたしました。

それとともに、先ほど申しましたように、中上流部で多くはんらんしているものを、戦後最大の洪水が起こったときにははんらんしないようにするということが必要であらうし、地域からもそういう要望が出ていたわけでございます。

一方、そういう中上流部で堤防の整備を進めますと、あふれていた水が下流の方に集まってきたから、今度は淀川本川が危なくなるということで、その影響を小さくするために、淀川本川の橋梁のかけかえだとか、さらには、それだけでは足りないのので、大戸川ダムで洪水調節を行うとしたわけでございます。

○甲村政府参考人 お答え申し上げます。

まず、近畿地方整備局が十七年七月に公表しました淀川水系五ダムの方針につきまして、その委員会の提言を具体的にあらわすために、大戸川ダム及び余野川ダムは建設しないという方針を出しました。

この理由といたしましては、淀川水系における治水対策として、まずは淀川本川及び宇治川、桂川、木津川等の堤防強化を実施することとし、洪水時に下流の流量の増加をもたらす狭窄部の開削や河道掘削等の河川改修は基本的に実施しないということを前提といたしました。そうすると、中上流部で洪水のときにあふれますので、ダム事業の洪水調節効果がいささか小さいことから、当面は実施しないとしたわけでございます。

私、その方に意見を聞いてきました。先ほども、命にかかわる問題と言っていました。彼は、ダムにかかわる仕事を通じて、ダムは、人々の暮らしや自然環境など、いろいろなものを犠牲にし、人の心をずたずたにする、ここまで犠牲にす

その後、近畿地方整備局が平成十九年八月に公表いたしました淀川水系河川整備計画原案におきましては、余野川ダムは実施しませんが、大戸川ダムを実施すると書いたわけでございますが、その理由といたしまして、堤防詳細点検の結

その問題を議論した当時、整備局側にいたのが宮本さんで、今の流域委員会の委員長であります。

私は、その方に意見を聞いてきました。先ほども、命にかかわる問題と言っていました。彼は、ダムにかかわる仕事を通じて、ダムは、人々の暮らしや自然環境など、いろいろなものを犠牲にし、人の心をずたずたにする、ここまで犠牲にす

るのだから、納得するまでつくってはだめだ、河川法が改正され、住民の意見が反映される仕組みができた、そして、そのことによって既定路線を変えるチャンスだと思ったと彼は言うてはりました。

だから、私は、そういう意味で、治水に対する考え方をそういうふうに変更したということに対して、また戻ったのはなぜか、こう聞いたわけなんですよね。

そこで、大戸川ダムのお話をやっていますから、これは皆さんにお渡しした、大戸川ダムの、どこにあるのかということと、一連の経過が何であつたかということについて、わかりやすい資料として皆さんに配付しております。

お話がありましたけれども、それをまとめる、先ほどの答弁からいくと、要するに、〇五年のときの七月の淀川水系五ダムについての方針では、利水者である人たちが全量撤退の見込みだ、それで、狭窄部を開削するまでは洪水調節効果も小さくて、治水単独目的の事業となることで事業費が増加して経済的に不利になる、だから大戸川ダムをやめるとのことですわな。そこで、お話があつたように、その後どういうふうになったかという話があるあつた。

先ほどの話をまとめると、要するに、淀川中流部での河川の掘削が必要だ、そうすると、改修後は下流で流量がふえる、だから、その調節のために上流でダムが必要だという論法なわけですね。

しかし、もともとあなた方がやってきた大戸川ダムの建設というのは、治水、利水、発電を目的とした多目的ダムとして事業を行ってきたということとを明言しているんですね。利水それから発電が撤退しているにもかかわらず、治水単独ダムに目的を変更して建設するということ、なぜこうなるのかということなんですね。利水、発電の目的がなくなったのであれば、工事実施の根拠はなくなったはずなんです。治水単独なら、一からの計画検討をし直すべきであつて、それは理解できないということなんですね。

そこで、滋賀県の嘉田知事は、そもそも利水も含め多目的ダムとして計画され、滋賀県では、さつき言ったものですよ、水没予定地の集落が移転するという犠牲を払った、利水が消え、何を犠牲にしたのかという思いだと苦言を述べておられます。

さらに、〇五年に整備局が大戸川ダムの凍結を打ち出した際に、治水単独では事業費が増加し経済的に不利になると説明したのに、今になって治水単独ダムが経済的に有効という理由は何かとの疑問を投げかけているわけですね。当然じゃありませんか。

また、利水や発電がなくなれば、膨大な建設費を水道料や利用料として後年度に徴収することができない。だから、治水単独では建設コストが丸々かかってくるわけだから、そういう意味で、費用便益分析など経済的評価が行われているものか、明らかにしていただきたい。

〇甲村政府参考人 まず、治水の思想を変えたのかということですが、整備計画原案におきまして……穀田委員「そこはもう飛ばしていいよ、さつきもしやべったんだから」と呼ぶはい。

次に、大戸川ダムの費用対効果でございます。

大戸川ダムは、地図を見ていただいてもわかりますように、天ヶ瀬ダムの上流の大戸川に整備することとしておりまして、大戸川の洪水を貯留し、下流の天ヶ瀬ダムに到達する洪水流量を低減させ、天ヶ瀬ダムで消費する洪水調節容量を少なくすることで、より大きな洪水に対しても天ヶ瀬ダムで安全に洪水調節を行うことができます。そういう意味で、天ヶ瀬ダムと一体となって淀川本川及び宇治川に対して効果を発揮するものでございます。

大戸川ダムと天ヶ瀬ダムの再開発、この両者を一体といたしまして費用対効果分析をいたしました。費用対効果は約一・四となっております。

〇穀田委員 では、端的にもう一度お聞きします。

昨年十二月、ダム事業費の見込み額を示しています。多目的ダムから治水専用ダムに変更した場合、地方負担はどうなるのか、言ってください。

〇甲村政府参考人 お答えいたします。

整備計画原案に基づく大戸川ダムの総事業費につきましては、平成十九年十二月に近畿地方整備局が概算事業費として約一千八十億円であることを公表しております。これは、昭和六十三年度の事業費が七百四十億円でございますので、変更額は三百四十億円の増になります。

関係府県の費用負担につきましては、今後、現行の事業計画である特定多目的ダム法第四条に基づく基本計画の廃止手続にあわせ、関係機関と調整の上、費用負担が定められるものでございます。

〇穀田委員 だから、明示できていないということですか、簡単に言えば。あれこれ言うけれども、明示できていない。問題は、地方負担が明らかでないということが最大の一つの結論なんですか。

そこでもう一つ、大戸川ダムの治水効果というのは、さつきありましたけれども、極めて限定的なんです。二百年に一度の洪水時に淀川の水位を十九センチ下げる効果しかないんです。大戸川ダムがない場合は、HWLと言っているんですが、計画高水位を十七センチ超えるが、大戸川ダムをつくり水位を十九センチ下げても、HWLから二センチしか水位を下げることはできないんです。

最近では想定以上の集中豪雨などが相次いでいるわけで、想定以上の雨量があつた場合、二センチメートルなどすぐ超えてしまうんです。だから、治水効果はいわば限定的になると彼らは指摘をしているわけですね。

そこで、私は、時間がないから端的に言うけれども、整備局は、この流域委員会のさまざまな意見に対して、長い時間かかって幾らかかるかというところについて答えるという、本当に僕は誠意がないと思うんだけど、そこで、流域委員会側

の方は、そういうことに対して新しい考え方で来ている。つまり、計画どおり整備した場合でも堤防が決壊する可能性はあるわけだから、結局のところ、今大事なものは、堤防補強をすることが必要じゃないのか、さつき言いました理論からすると。

そして、五月までに出せと言ったけれども、出してきだと思つたら、私も見せていただきまして。最大三千六百五十億円、二百年かかる、現在の職員を三倍にしても八十年かかるなどという試算を出してきています。この数字は淀川流域全域で、大戸川ダムと関係のない木津川や桂川まで対象としたものであります。

問題は、計画高水位を超える区間は三・六キロしかないんですね。この区間の堤防強化にはどれだけの費用と期間がかかるのか、明らかにしてほしい。

〇甲村政府参考人 まず申し上げます。

盛り土によつてつくられた河川の堤防は、一般的に洪水時における水位が上昇するに従つて破堤する危険性が高くなり、また、計画高水位をさらに上げることにより、破堤した場合の被害が大きくなること等から、淀川本川において計画高水位を上げることは適切でないと考えております。

しかしながら、そのような課題をあえて無視して、仮に大戸川ダムが整備されなかつた場合に計画規模の洪水が発生したときに、淀川本川において計画高水位を超える区間約三・六キロにつきまして、堤防のかさ上げ、それから侵食防止工事、それから用地買収、橋梁のかかけ等を実施したといたしましたら、仮定でございますが、概算の事業費は約一千二百二十億円と試算し、四月二十二日の流域委員会で説明をしております。

〇穀田委員 私は、今の話を聞くと、あなたの方の論理をすべて悪いと言っているんじゃないかと、あつち側が全部いいというんじゃないかと、きちんとした数字に基づいてお互いに議論すべきだということをおっしゃっているんです。

しかも、堤防が壊れるといった問題について

も、どれだけの水が出たら壊れるかと、当然、侵食した場合に下の方から壊れるとかいう話は、お互いに共通しているんですよ。問題は、その距離全部のところにやるとかいうことでない問題を提起しているのに、やはりそれにかみ合った議論をしようと思わずに物すごく時間をかけて答えるというやり方が極めて不的確だと私は言っておきたいと思うんです。

私は、結論から言えば、堤防を強化すべき範囲というのは、計画高水位を超える危ない堤防をまず強化するのが必要だと思うから聞いて、その議論をしたらどうだということをまず言っているわけですね。

私、もう時間が終わりましたと来ていますので結論から言いますと、国交省が選んだ人物でやっているんですよ。だから、そういう人たちに諮問していながらその意見書を半ば無視するのは、法改正の趣旨と逆行するということだと思います。ましてや流域委員会というのは、先ほどありましたように、何百回という話を大臣されてしまったよね。それを全部、会議の報告や資料を原則公開して住民参加でつくってきたわけですよ。だとしたら、やはりそういう立場で配慮する必要がある。大阪、京都、滋賀の三知事は、四月に、ダムの必要性について有権者が納得する説明をすべきだと国交省に対して物を申しているわけですね。

だから、そういう点もしつかり踏まえて流域委員会の意見を尊重すべきだ、公共事業のあり方全体が問われていて、ダムありきという河川行政を改める必要がある。真の意味での住民の参加を求めて、私は質問したいと思います。

終わります。

○竹本委員長 次に、川内博史君。

○川内委員 川内でございます。三十分しか時間がございませんので、早速質問をさせていただきます。

今国会で大変大きな話題になり、私どもも視察に参りました関東地方整備局のタクシーチケットの利用について、お伺いをさせていただきたいと思

います。

平成十八年三月二十八日付、タクシー利用等取扱要領並びに、その一カ月後に出版されております、平成十八年四月二十七日付、タクシー利用等取扱要領の運用について、この二つの文書が関東地方整備局の局内で、タクシーチケットの利用について規則として使われていたわけでございますけれども、さらに、一人で年間五百万円タクシーチケットを使ったと言われる方のチケットの、個人情報報は黒塗りで消してありますけれども、コピーをすべていただきました。

これらを拝見すると、まず、このタクシー利用等取扱要領第五条、「利用者は、払出しを受けた乗車券を利用したときは、乗車券に利用者の氏名、利用金額、利用時間、経路等必要事項を必ず記入するものとする。」と書いてございます。さらには、第六条、「所属長は、毎月の利用状況を別紙様式第三に記入し総務課長に提出し履行確認を受けるものとする。」と書かれております。

さらには、運用についてもさまざまなことが書いてあるわけですが、「各部署課長は」「タクシーの利用が同一職員による使用が多くならないよう、業務配分等について各課長への指導等を行うものとする。」と書いてございます。

この乗車券を見ますと、利用時間は全く記載されておられません。関東地方整備局の方々の乗車券を何名分いただいたか記載されていても、どの乗車券にも一切利用時間は記載されていない。これは、関東地方整備局がみずから定めたタクシー利用等取扱要領内部規則に違反するということではないでしょうか。

〔委員長退席、河本委員長代理着席〕

○平井副大臣 タクシーチケットの半券に時間や経路が記入されていない場合は、当該要領に形式的に抵触すると思えます。

○川内委員 形式的に抵触すると。形式的に抵触するとは一体いかなることか。タクシー利用等取扱要領は関東地方整備局がみずから定めたもので、利用者は乗車券に必ず記入すると書いてあり

ます。これは、この取扱要領に違反するというふうに判断するのが、私は常識的な判断だと思いますよ。

○冬柴国務大臣 三月に、こういうタクシーの利用がある、たしか参議院だったと思えます、指摘されました。したがって、私は、三月中旬に規則をきちんとつくって、そしてその中には、私の常識だけでも、タクシーチケットを受け取るときに、これはどこからどこまで、何時に渡したかという規則も記入させるべきだと思います。そういう規則をつくりたい、このように約束をいたしまして、四月一日以降、そのように改めさせますというのを答弁いたしました。

そして、今御指摘の規則は、十八年三月二十八日に、その私の指示に従って各整備局で、そのとおりではないにしても、こういうことをしたわけでありまして、それ以前に使われた分については、御指摘のように、私の、規則はそうあるべしというものが満たされていないものがたくさんあったようでございます。しかしながら、四月一日以降はそういうことはないように、改めさせていると思えます。

○川内委員 いやいや、今どうしているかを聞いています。ではなくて、タクシー利用等取扱要領、平成十八年の三月二十八日付の関東地方整備局が定めた内部規則に、利用時間等を必ず記入することになっているけれども、利用時間が記載されていないのは取扱要領違反ですねということを確認しております。今どうしているかということをお聞いているんじゃないんです。形式的に違反するとかではなくて、違反していますねということを聞いています。

○冬柴国務大臣 二月二十日とか二月十九日とか十八日、そういうものを消した分が行っているんじゃないでしょうか。ですから、四月一日以降は利用時間も書かれていますと思えます。それを書いているなければ違反です。しかし、それ以前は、残念ながらそういう規則がつけられてなかったという事なんです。

○川内委員 だから、私、何回も説明している。平成十八年ですよ、おとしの三月二十八日付の取扱要領に、利用時間を書きなさいと、必ず記入するとは書いてあるんですよ。それを書いているのは内部規則違反ですねということを言っているんです。

○宿利政府参考人 当時のルールに抵触していたという事は事実であります。

○川内委員 内部規則に違反するというのは、処分の対象になりますか。

○宿利政府参考人 ルールに抵触していたという事は確かでありまして、ただ、処分をするかどうかというのは、ルールに抵触していたら直ちに処分をするというような話ではないと考えております。個別の事情ごとの判断をしていくということですが、いざいざにしても、大臣から申し上げましたように、タクシーの使用については、この四月から新しいルールにのっとって、省内にその遵守を徹底しておりますので、きちっと行われていると考えております。

○川内委員 居酒屋タクシーについて、国土交通省事務次官は、道路運送法違反ではないかということ、タクシー会社に調査をかけるというふうにおっしゃっています。人には厳しく身内には優しく。ルールに違反していてもそれは直ちに処分の対象になるかどうかはわからない、そんなことを言っているから国民の皆さんから国土交通省がますます信頼を失うということになると私は思います。国土交通省の職員の方が、国会の近くですれ違ったときに、子供たちがうちのパパは国土交通省に勤めていると自慢して言えるように国土交通省を早く立ち直らせたいと言っていましたよ。そういうふうにするためには、私は、きちんと精査するべきものは精査する必要があると思えますよ。

大臣、聞いてください。一番使った人の一日の最高額は四万円、最低額は二万円。それはどうしてですかと参議院で聞かれたときに、道路が渋滞していた、だから経路が違ったんだ、帰った経路

が違ふんですというふうに御答弁されていらっ
しゃいます。

しかし、では渋滞していたというのはどのぐら
い渋滞していたんですかと、きのう、資料を出し
てくださったと申し上げましたら、圏央道を経由
して帰った平成十九年九月四日深夜に渋滞があっ
たかどうか問い合わせたところ、保存されてい
た首都高速道路株式会社渋滞長の記録により渋
滞が確認された、渋滞は深夜一時四十五分が二キ
ロ、二時が二キロ、二時十五分が二キロ、二時三
十分は一キロ。

渋滞一キロというのは大体五分で通過するん
ですよ。渋滞一キロ、渋滞二キロですよ、たつた。
それを迂回するために、倍額、圏央道を使つてし
かも時間を倍かけて帰ることが、果たしてこの取
扱要領に書いてある「予算の効率的な執行を図る
ことを目的とする。」という第一条にそもそも抵
触しないのかということから、私は、もう一度この
タクシーチケット問題についてしっかりと調査を
する、不正がなかったかどうか、処分を含めて調
査することが必要だというふうに思います。

しかし、大臣は再調査をすることが必要だとは
多分おっしゃらないでしょうから、もう答弁は求
めません。大変残念なことです。

さらに、もう一つ聞かせていただきます。公用
車の運転業務委託について質問させていただきます。
昨日いただいた資料でございますけれども、平
成十五年から十九年の車両業務委託実績というこ
の一覧表でございます。十五年から十九年までの
車両管理委託業務の契約業者として指名業者を一
覧表でつくっていただきました。時間的に間に合
わないということだったものですから、東北、関
東、北海道開発局は除いておりますが、この一覧
表にある国道事務所の数は幾つでしょうか。

○宿利政府参考人 この資料にあります道路関係
事務所は七十二事務所であります。

○川内委員 七十二の事務所が五年間で三百六十
回入札を、契約をしているわけでございますが、

この中で、各事務所の五年間の契約のうち、契約
会社がかかった事務所は幾つありますか。三百六
十回の入札の中で前年と契約会社がかかった入札
は何回ありましたでしょうか。

○宿利政府参考人 十五年度の分につきましては
前年度のデータがありませんからちよつとわかり
ませんが、十六年から十九年度までの四年間につ
いて確認をいたしますと、委託業者が前年度とか
わった事務所は十一事務所であります。

○川内委員 七十二の事務所の中で契約先の会社
がかかったのは十一事務所。

さらに、入札は三百六十回行われているわけで
ございますけれども、契約会社がかかった入札は
三百六十回の入札のうち何回ありますか。

○宿利政府参考人 前年度とかわったという意味
では、かわった瞬間でありますから、一回という
ことであります。

○川内委員 三百六十回の入札のうち一回しか契
約先の会社がかわっていない。そこは滋賀国道事
務所ですけれども、平成十八年の滋賀国道事務所
の契約会社が日本道路興運株式会社から大新東株
式会社にかわったのが唯一の例外。あとは、すべ
ての国道事務所、河川国道事務所あるいは国土技
術政策総合研究所などで五年連続同じ会社が落札
をしている。

さらに伺いますが、この一覧表の平均落札率を
年度ごとに教えていただきたいと思ひます。

○宿利政府参考人 この七十二事務所の各年度の
平均落札率ですが、開示されているものの平均と
いうことになりますけれども、平成十五年度が九
九・四％、平成十六年度が九八・八％、平成十七
年度が九八・三％、平成十八年度が九七・三％、
平成十九年度が九七・〇％であります。

○川内委員 ほとんど一〇〇％に近い九〇％台の
後半です。

もう一つ、入札の期日でございますけれども、
平成十九年度の契約のための入札が行われたのは
いつでしょうか。今把握していらつしやる事務所
だけで結構ですから、その事務所の名前と、いつ

入札が行われたかということをお答えいただきた
いと思ひます。

○宿利政府参考人 現段階で把握しておりますの
は、平成十八年度契約に係る六事務所の入札実施
時期であります。中国地方整備局の鳥取河川国
道事務所が平成十八年三月三十日、中国幹線道路
調査事務所が平成十八年三月二十八日、四国地方
整備局の徳島河川国道事務所が平成十八年三月三
十日、四国技術事務所が平成十八年三月二十九
日、九州地方整備局の佐賀国道事務所と九州技術
事務所が平成十八年三月三十一日ということであ
ります。

○川内委員 大臣、これはどういうことかとい
うと、ほとんど年度末に入札を行つて、新しい業務
は、契約は四月一日からスタートするんです。
ほかの事務所を調べても、恐らくほとんど年度末
に集中する。入札が年度末に集中し、新しい契約
は四月一日からスタートをする。これはどことが仕
事をするかという最初から決まっているということ
が大いに疑われるわけです。平均落札率も九〇％
台の後半である九七、九八、九九ということです
ね。

私は、これは業者の間で指名競争入札がずっと
行われている、競争性もほとんどないという中で
の契約ですが、なぜこんな契約になるのか、大臣
の御所見を短にいただきたいと思ひます。

○冬柴国務大臣 いろいろと御指摘をいただいた
ところでありますし、最近、新聞紙上で、このよ
うな契約の中で談合を疑わせるような記事が出ま
した。しかも具体的な名前が挙げられました。私
は、直ちにそれについて調査をいたしまして、公
正取引委員会にも報告をいたしました。

私は、過去にもさかのぼって具体的に調査をし
てみたい、このように思ひますし、そのように担
当の者には命じてあります。

○川内委員 国土交通省としても調査をする、さ
らに公正取引委員会には報告をしようというこ
とでございますが、本日、公正取引委員会にも来
ていただいております。この国土交通省の全国の

国道事務所などの車両管理業務委託契約につい
て、日本道路興運株式会社や日本総合サービスな
どによる入札は、談合、すなわち独占禁止法で禁
止されている不当な取引制限であると私は思ひ
いたします。なぜなら、平均落札率が異常に高
い、さらには入札の期日も年度末に集中をしてい
る、そして同じ会社が独占的に受注を続けている
、これらの三点の事実によつて、不当な取引制
限に当たるとは思ひます。

独占禁止法第四十五条に基づいて、この事実を
公正取引委員会に申告したいというふうに思ひま
すが、公正取引委員会として受理していただけま
すでしょうか。

○山田政府参考人 ただいま御指摘なされた件に
つきましては、公正取引委員会として申告として
お受けいたします。

○川内委員 今のお受けいたしますというのは、
国土交通省の調査とは別個に公正取引委員会とし
ても調査を進めるという理解でよろしいでしょ
うか。

○山田政府参考人 申告内容を検討いたしまし
て、公正取引委員会としても必要な対応をとつて
いきたいと考えております。

○川内委員 よろしくお願ひします。
それでは次に、費用便益分析マニュアル、Bバ
イCのことについて質問いたします。

ことしの秋、新たな交通需要予測とあわせて、
費用便益分析マニュアルが国会での議論も含め
て改定をされるというふうに承知をいたしてお
りますが、検討状況あるいはプロセス、今後どう
なるのかということについて教えていただきたい
と思ひます。

○宮田政府参考人 お答えいたします。

道路事業の事業評価手法、BバイCも含めた総
合評価等でございますが、これにつきましては、
第三者の有識者委員会、第一回はあす開くこと
にしております。きょう記者発表を予定してござ
います。公開で行います。議事録も公開ございま

す。

それから、委員お尋ねのどのようなスケジュールでということですが、今後、委員会では何か御審議をいただく必要があるだろうと思っておりますが、いずれにしろ、ことしの秋までに結論がいただけるように審議をしていただく、そういうことをお願いしてございます。

○川内委員 先日新聞で拝見いたしました。国土交通省では、公共事業の費用便益分析にCO₂の排出量の削減額というんでしょかね、炭素トン当たり一万六千円で金額換算して便益に加えるということを読ませていただきました。

例えば道路整備については、地方の幹線道路のネットワーク整備などで具体的にどのようなCO₂の排出量の削減が見込めるのか、さまざまな見込みがあるかと思ひます。しかし、他方で、道路建設そのもののCO₂の排出や、あるいは、ミュージカルの中にあつた、山も谷もアスファルト、ランランランランランじゃないですけども、山や谷を削り、あるいは森林伐採をすることによるマイナス効果というものもあるわけでございます。

結果として、プラス便益だけじゃなくてマイナス便益になる可能性もこれはあるというふうに思ひますが、この炭素トン当たり一万六千円という金額を今パブリックコメントにかけていらつしやると聞いておりますけれども、ちょっと御見解を聞かせていただきたいと思ひます。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。委員御指摘のとおり、炭素トン当たり一万六千円につきまして、CO₂削減効果の貨幣換算の原単位の案を現在パブリックコメントにかけているところでございます。

委員御指摘のとおり、公共事業には、効率的な道路整備等により渋滞の解消を通じて二酸化炭素排出量を削減するなどの効果がある一方、公共事業の建設に伴う資材の生産あるいは建設機械を活用した工事において二酸化炭素を排出するという負の効果もあると認識しております。

○川内委員 あすから始まる第三者検討委員会では、今御答弁のあつたプラスの便益あるいはマイナスの便益をしっかりと検討する、議論するという理解でよろしいでしょうか。

○宮田政府参考人 お答え申し上げます。先ほど佐藤技術審議官が答弁しましたのは公共事業全体のCO₂に関するものでございますが、そういうものも踏まえまして、今国会で費用便益分析を含む事業評価の手法についてさまざまな御指摘をちょうだいいたしました。今回のCO₂削減に関しましては、プラスの要因だけではなくてマイナスの要因も考慮すべき、そういう御指摘でございます。

国会での議事録を委員会、委員の皆様方に紹介するなどして、どのような審議がなされたか報告した上で、より厳格な事業評価手法を確立すべく検討を進めてまいりたいと考えてございます。

○川内委員 より厳格な事業評価手法を確立すべく検討を進めていくということでございますが、事業官庁である国土交通省あるいは事業部局が事業評価手法を検討するだけではなく、さまざまな知恵を結集していくべきであらうというふうに思ひます。

そこで、財務省にお伺ひしますが、来年度から道路特定財源が全額一般財源化されるわけですから、このBバイC、費用便益分析も事業推進官庁にお任せするだけではなく、財務省としてもこの秋に向けて積極的に評価手法の議論の過程に意見を申し上げていくべきであらうというふうに思ひますが、財務省としての御見解を聞かせてください。

○香川政府参考人 公共事業の事業評価に当たりましては費用便益分析が大変重要だということ、かねてより累次の財政制度審議会答申でも指摘されておるところでございます。先般、二十一年度予算に関しまして答申をいただいておりますけれども、そこでも、需要予測の見直し等による事業評価の厳格な適用により、新規採択の絞り込みなど事業見直しの徹底等を図るべきというよう

にされております。

財務省としましては、費用便益分析の基準が厳格なものとなるよう、予算編成過程を通じて国土交通省とも協議してまいりたいというふうに思っております。

○川内委員 ちょっと時間がなくなつてきたんですが、事業を進める側というのはどうしても便益を大きく見積もる、費用を小さく見積もるということ、事業をやりたいという気持ちには私はよくわかります。

そこで、BバイCをある程度高目に新規事業採択の条件にすべきではないか。具体的には、例えば三にする。中川秀直案ですけれども、三にすると、三に達しないものをつくらないというんじやないんです、三になるようにルートや工法や規格を見直してコストを考へるということによつて、予算の本当の効率的な執行というものができるようになるのではないかとこのように考へております。

これは意見として最後に申し上げておきたいというふうに思ひます。ルート、工法、規格を見直すことによつてコストが大幅にダウンするよといふのは国土交通省御自身が言っていることですから、それを私もそうだなと思うから、こうして意見として申し上げさせていただきます。

そこで最後、大臣の御見解をもう一度確認させていただきますが、関東地方整備局道路計画第一課は、一人で年間五百万円タクシーチケットを使う人、四百万円使う人、二百五十万円使う人など、計画第一課だけで年間三千万円タクシーチケットを使つていたわけでございます、そういう使用の実態に対して、今までは適正に使用が行われていたと国会で答弁されていたんですね。今まで、問題なかったですよ、問題なく使用されていたんですよ。しかしさうは、タクシー利用等取扱要領に違反していたということを、官房長も大臣も副大臣もおっしゃられた。

ということは、私は先ほど答弁は要りませんと言ひましたが、渋滞がたつた二キロしかないのにわざわざ圏央道を経由して四万円もかけて、四万円タクシーに乗るといったら大変な時間ですよ。私は乗つたことがないですよ。そんな大変な時間タクシーに乗るといふのは、これは、本

当に適正な使用であつたのかどうか関東地方整備局にもう一度本省からも人が乗り込んでいってきちんと調査をするということ、私は最後、大臣におつしやつていただきたい。やはり改めて思い直したので、改めて尋ねさせていただきます。

○冬柴国務大臣 調査をいたします。

○川内委員 終わります。

○河本委員長代理 次に、後藤齋君。

○後藤(齋)委員 大臣、連日お疲れさまでございます。きょうがもしかしら今国会の最後の質疑かもしれないので、今までの今国会の総括も含めてお尋ねをしたいと思ひます。

今回の国会でいろいろな部分、無駄や、ある意味では不適切な予算執行も含めて明らかにいたしました。ただし、それはそれとして、大臣も繰り返し御発言をされているように、ぜひきちつとした厳正な執行体制をこれから確立していただきたいというお願いと、やはりそうはいつても、国交省の存在意義というものはいくつかあると私は思ひます。社会資本の整備をどういう形でしていくのか、そして、国民、地域が押しなべて安心で安全に生活のできる、その基盤を担っているのが国交省の役割であります。

ただし、これも何度も委員会でも指摘をさせていただいたように、今までもみずから事業を執行し、ないしは管理監督をしていたということですね。ある意味では、産業育成とかそういう視点が非常に弱いという点も私は指摘をさせていただき

ました。

冒頭お尋ねをしたのは、今までの住宅行政についても、昨年の六月の建築基準法の審査強化というところで、GDPが何%かというのは諸説ありますけれども、四兆円近く減少してしまつた、これも現実の評価であります。あわせて、その中で、ではこれから住宅行政をどうするかという視

点が非常に弱かったというふうに私は思っています。

そして、五月の四川の大地震の際に、これは前回も指摘をさせていただいたように、学校、公共施設を含めた、いろいろな意味で、地震に対してこれからどんな形で社会資本の整備をしていくのかというふうな視点を前半にお尋ねしながら、最後に、今回の国会で一番大きなテーマでありました道路の話について、大臣にお尋ねをしたいと思っています。

冒頭、国交省の方にお尋ねをしますが、前回の六月三日の日にもお尋ねをしましたが、いわゆるこれから防災拠点になる公共建築物の耐震化、実際まだ六割、要するに四割が耐震化になっていない。これから九割に向けて計画的に耐震化を実現するという話でありましたが、正直言って、全体の数字がなかなか見えません。

そういう意味で、いろいろな前提を置いての試算でも結構でございます。住宅や公共施設について、これから九割に向けて耐震化をするとしたら、どの程度のコストがかかるのか。そして、そのうち国税としてどの程度の税投入をしなければならぬのか、一括してお尋ねをしたいと思っています。

〔河本委員長代理退席、西村(康)委員長代理着席〕

○和泉政府参考人 お答え申し上げます。

仮定を置いた数字になりますので、漠とした数字になります。まず、改正耐震改修促進法に基づきまして国土交通省が示しました基本方針では、住宅とか多数の者が利用する一定規模以上の建物につきまして耐震化率を、平成十五年現在で七五％あったものを二十七年には九割、こういった目標を掲げております。

住宅については、現在、平成十五年の直近調査では、四千七百万戸のうち耐震性が不十分なもの千五百五十万戸、これを九割に持っていくためには、いわゆる耐震性の不十分なものを六百五十万戸減らす必要がある。その内訳は、建てかえが五

百五十万戸、改修百万戸、こう踏んでございます。

ちなみに、この百万戸の改修が改修費用と考えますと、年当たり八万五千戸、一戸当たり百五十万と仮定すれば、平成十六年から二十七年、合計で約一兆五千億、年当たり千三百億、こういったオーダーになります。

加えて、住宅以外の多数の者が利用する建築物につきまして、平成十五年現在で、総数三十六万棟のうち耐震性が不十分なもの九万棟、こう推計したものでございます。これを九割に持つていくためには、耐震性の不十分な非住宅を五万棟減らす必要がある。その実現方策として、二万棟が滅失で、三万棟が改修とこの基本方針では仮定してございました。

そうしますと、年当たり二千五百棟でございますので、仮に一億円かかるとしますと、平成十六年から二十七年までで三兆円、年当たり二千五百億。都合、住宅、非住宅合わせまして、年当たり三千八百億程度の改修費用がかかると考えております。

そこで、お尋ねの国費でございますが、すべてがすべて補助金をもたらして改修するわけではございませんが、現在の耐震改修事業の補助率は、細かい話になりますが、要件によって、国費率七・六％から三分の一、こういった幅でございます。

仮に、全体をならして一割と仮定して、今申し上げました事業の半分ぐらいが補助事業の対象になると仮定しますと、年当たり約百九十億、この国費がかかる、こう仮定しております。

先生の御指摘でございますので、あくまでも仮定に仮定を重ねた数字でございますが、その辺は御容赦願いたいと思います。

○後藤(斎)委員 今局長がお答えをいただいた部分で、まとめて言えば、大体三兆八千億くらいかかるということですね、局長。そのうち、国税投入が、これから伸ばしていけば十年間で一千九百億ということですね。わかりました。

ます。

実は、先般も局長の方からお答えをいただいたように、今、地震防災緊急事業五カ年計画を推進しております。平成十八年度から第三次五カ年計画ということでありますが、これは、ある資料の中で、一期計画が平成八年から十二年、二期五カ年計画が十三年から十七年でありまして、特に文科省が今直接担当なさっております公立小中学校等という部分が、第一次五カ年計画で計画額が一兆四千億、進捗率五五・六％。第二次五カ年計画では、対象が五千八百四十学校ということで計画をしておりまして、約一兆円の計画額でありまして、実績は五千九百億で五五・五％ということ、まだまだほかの事業の項目に比べれば非常に低い率になっております。

先般、学校の耐震化ということで立法作業が終了し、これから国庫の負担率も上げながら、特に公立小中学校の耐震化の診断並びに耐震強化をしていくというお話になっておりますが、今の点も含めて、文科省は学校の耐震化ということについてどのような現状認識をお持ちでしょうか。

○岡政府参考人 お答えいたします。

現状認識ということでございますけれども、耐震化の現状ということで、耐震化率ということでお答えしたいと思っております。

学校施設の耐震化率については、平成十九年四月一日現在、公立小中学校施設で五八・六％、私立学校施設、これは幼稚園から高等学校まででございますけれども、六三・三％ということで、まだまだ耐震化を私ども進めていかなくてはいけないというふうに考えているところでございます。

○後藤(斎)委員 先ほど国交省にもお尋ねをしましたが、今文科省の方では、これからその整備に要する総コスト並びに税投入の内訳も含めて、もしおわかりになりましたら、お答えをいただけないでしょうか。

○岡政府参考人 お答えいたします。

耐震化に要する費用ということですが、

学校施設はいわゆる一品生産という形になっております。耐震化に要する費用というのは、その学校の規模とか形状とか老朽度合いの違いとか、あるいは、耐震補強するのか、改築などの整備方法、いろいろありまして、それぞれさまざまな状況になっております。

このようなことから、すべての学校施設の耐震化に要する総事業費について算出することは、現在極めて難しい状況であると思っております。

○後藤(斎)委員 通告していないんですが、先ほどお尋ねをしたように、地震防災緊急事業五カ年計画で計画額を積算しますよね。その際には、今お尋ねをしたような、この程度かかるといふ部分の積算はするのではないですか。確認だけ結構です。

○岡政府参考人 地震防災計画の五カ年計画の金額でございますけれども、四十七都道府県から出してきておりますけれども、それを私どもとして精査して、このくらいの金額ということでは今把握してございません。

○後藤(斎)委員 後で大臣にまとめてお尋ねしますが、きょう、保坂政務官にもお越しをいただいています。

実は私、気になっているのは、さきに、地震防災対策特別措置法の一部を改正する法律ということで、公立幼稚園を整備対象に追加したり、公立小中学校の耐震診断の実施の義務づけ並びに耐震診断結果の公表の義務づけということが、さらには国庫補助率の引き上げということが決定をされております。その中で気になっているのは、実は、学校といってもいろいろな学校があつて、当然、文科省が直接補助率を引き上げて促進する部分と、これは配慮規定で、私立の小中学校の耐震改修工事への配慮という規定はあるんですが、中身はまだ決まっております。

今学校がどういうふうな状況になっているかというの、釈迦に説法であります。あえて数字を指摘させていただくと、全国の小学校、中学校、私立だけで小学校が百八十一校、中学校が六

百七十校。高等学校は全体で五千四百校、うち私立校が千二百九十校ということで、実は公立学校だけではなく私立学校も含めてお尋ねをしたいんですが、なかなか私立の状況はわからないということだと思ふんですね。

高等学校への国の支援というのが基本的には明定をされておられません。一般財源でそれぞれの県や市がやられているということで、多分、配慮規定もないというふうに認識はしておりますが、文部科学行政全体を所管されております文科省におかれましては、やはり高等学校についても耐震化ということをきちっとサポートしていく仕組みをつくっていただきたいというふうに思ふんですが、政務官、どのようにお考えでしょうか。

○保坂大臣政務官 御答弁させていただきます。公立の高等学校の施設整備に關しての補助につきましては、国と地方の役割分担などの観点がございます。一般財源化されているところであり

ます。御指摘の公立高等学校施設につきましても、生徒の安全性を確保する必要がある、避難所としての役割も十分果たさなければならぬということとあります。耐震性を確保するということは非常に重要であります。このため、小中学校等と同じように、特に危険性の高い建物の耐震化を緊急に進めるよう、地方公共団体に要請をいたしているところでもあります。

後藤委員が懸念をされていますように、高等学校の耐震化率は全国平均でも六〇・九％と割合が低いわけでありまして、公立高校で避難所に指定されているところも、学校数が二千四百七十七というふうに比較的多いわけでありまして、設置者の御理解もいただきながら努力をしていきたい、こんなふうに思っております。

○後藤(意)委員 それと、政務官、もう一点、先ほどもちよつと指摘をさせていただいたように、私立の小中、高も含めて、小中だけは明示をしながら、耐震改修工事への配慮ということ、今後、財政上及び金融上の配慮をするということに

なっていますが、今いろいろな多様化の中で学校教育がなされているという現状認識の中で、やはり私立の小学校、中学校、高等学校もそれぞれの地域でかなり増加をしているということも踏まえて、ここについても、もちろん財政的な制約はあるにしても、文科省がきちっとサポートをするという姿勢は、私も子を持つ親として、やはり必要だと思ふんですが、その点についてはいかがでしょうか。

○保坂大臣政務官 私立の小中中の耐震化につきましてですが、学校教育法第五条によりまして、学校の設置者は、その設置する学校を管理、また、その学校の経費を負担しなければならぬことになっております。学校施設の整備につきましても、私立学校については、学校を設置する学校法人がそれぞれの費用を負担する、また整備をしていただくということが基本になっております。

ですが、御指摘していただいておりますように、施設の耐震化につきましても、児童生徒の安全性を確保する上からも特に緊急な対応が求められていること等にかんがみまして、国庫補助を行っているところでもあります。

耐震関係の予算につきましては、平成二十年度当初予算におきましては十五億ほどであります。前年に比べまして三億円増というふうなことはいたしております。

したがって、学校法人の施設整備に伴う資金調達に支援をするという観点から、日本私立学校振興あるいは共済事業団において長期、低利融資を実施、指導しているところがあります。文部科学省としましては、これらの支援を通じて、私立の小中高等学校の施設の耐震化が円滑に進むよう努力をしてまいりたいと存じます。

○後藤(意)委員 どうもありがとうございます。大臣、学校は文科省、下水も実は、せんだつて日経新聞にも、下水の耐震化二五％どまりということ、特に、避難所になる想定を先ほど保坂政務官からお答えいただいたように、学校が非常に多いわけですね。そういうところの下水の耐震

化というのが実際にできていない。大臣も、平成七年の阪神・淡路大地震のときにもやはりトイレという問題で非常にお困りになったというふうにお聞きをしております。

そういう意味で、私は、中央防災会議が平成十七年に指摘をしているように、やはり各省がきちっと連携をする、耐震化という法律の所管は国交省でありますから、国交省がトータルのコーディネートをするというふうなことで、国民生活の安全、安心ということをきちっと担保していただきたいと思ふんですが、その点について大臣の御所見をお願いしたいと思います。

○冬柴国務大臣 委員御指摘のとおりでございます。耐震化率を引き上げる、これによって、四川の大震災の結果を見ても明らかのように、ああいう悲劇が我が国で起こることのないように、我々は、阪神・淡路大震災だけではなく、新潟中越地震、新潟中越沖地震等々大きな地震を最近も経験しているわけでございますから、その轍を踏まないように、我々もそれを進めてまいりる決意でございます。

○後藤(意)委員 そして、次の建設業の話にちよつと移らせてもらいます。

これも私は、この委員会で、今国会で何度か大臣にも御質問をしました。基本的には、副大臣もそばにいながらいろいろな部分でお聞きをいただいていると思ふんですが、この一年、二年のいろいろな状況を見ると、先ほど住宅のトータルの要するコストみたいなお話を聞いたのも、三兆八千億というのは本当にこんなに少ないのかなと私は実は思っているんですが、建設業に従事されている方が倒産をしている現状、そして公共事業がこれからふえるというのは時代背景としてなかなか難しいということ、なおかつ制度が変わったことで審査に落ちたりいろいろな突き返しがあつて、

実際、着工件数が減った。さらには、この半年間くらいの中では、資材価格が高騰して、原価割れをしてもという昔のような赤字覚悟の入札を公共事業もできない。民間もたたき合い。そうであれば、建設業に従事されている五十万強の皆さん方が、ではこれからどんな形で仕事を自分たちでしていかなきゃいけないのかということを指摘させてもらいました。

よくよく考えれば、よくこれも御答弁の中でお聞きをしたんですが、やはり一番ピークのときに比べてまだまだ事業者数が、建設投資は官民合わせて半減近くなっているものが、事業者数はピーク時に比べて減つてはいるもののほとんど同じくらいの比率であるということであれば、通常の需給バランスであれば、仕事がなくなつてくれば、要すれば単価を非常に下げていくか、ないしは、それに耐え切れない方は市場から撤退をして、バランスがとれて適正な利潤を取れるような仕組みになる、これが基本的には市場メカニズムだと思うんですが、簡単に言えば。

ただ、それが、公共事業という部分が今は比率的にはだんだん少なくなつてはきたものの、いまだに三割から四割近く地域によつたら当然あるし、民間もなかなか、これから人口が減少する、そういう中で先が見通せない。いろいろな部分が交錯しながら、建設業をこれからどういふうな形で育成するのか否か。大臣は前回のときにも、やはり地域の災害対策の部分も含めて絶対残さなきゃいけないんだという強い意思を示していただきました。

きょうは平井副大臣にお尋ねをしたいんですが、そういう中で、今、国土交通副大臣として、長く今国会でやられた副大臣として、これから建設業、特に地方の中小建設業を、供給と需要の観点も含めて、どういふうな形で育成する、発展させていくのかということで御答弁をいただけないでしょうか。

○平井副大臣 本場に地方の中小企業というのは今大変な状況でありまして、特に建設業は、仕事が減つていっているようなこともありますし、景気の問題もありますし、金融機関の対応もあるし、法律もあるし、いわば大変厳しい状況であるということとは皆様方と同じ気持ちであります。

それで、防災協定の締結とか、地域貢献、施工実績等を重視できるような仕組みとした特別簡易型総合評価方式の導入、拡大を推進しています。これは、公共工事を受注しようとする建設業者が受ける経営事項審査、経審において、地域における防災活動への貢献を適切に評価する、つまり、点数を上げたというのを今行っています。

あと、建設業者が経営革新に関するサービスを一カ所受けることができるワンストップサービスセンターを都道府県ごとに設置しまして、各関係省庁と連携して支援しているほか、地域の中堅中小企業が行う新分野進出や経営の合理化、合併、統合、事業承継の円滑化等の先導的な取り組みを今年度公募していくつもりであります。

いろいろ、一つの政策で解決できる問題ではないと思っておりますので、総合的に対応していかなくいかぬと思っております。

○後藤(斎)委員 副大臣、おっしゃっていることは国交省から何度か聞いていたのであれですが、そこは、政治として本当に、公共事業をふやすことはなかなかできないけれども、きちつと対応するということ、これは非常に見えにくいのかな。もちろん、無駄な経費や必要以上のコストをかける必要もないし、ただ、この間も指摘をさせていただいたように、今のままの価格水準であれば、もう参入をしたくもないしできない、むしろ廃業したい。廃業促進ということも含めて、これから明確に意思を国交省として、これは自治体とも、ほかの省庁とも連携しなければいけないかもしれないけれども、そういう部分で需給のバランスを、少なくとも、供給主体の事業者の方が緩やかに減るような状況、ないし、民間の建設投資も含めて、きちつとお仕事確保できるような状況、やはりこの二つが両輪でなければ、何か逃げていくような感じが私はしてならないんです。

多分御答弁できないかと思うので、ぜひそういうことも含めて、これから、今構造的にもそういう状況になっているんだという、その構造を変えようということを含めて考えていたきたいと私は

思いますので、要望しておきたいと思えます。何かもう時間が来ちゃいましたので、あと三分くらいなんです。最後に、ちよつと道路の話させていただきます。

これは今の話にも関係をするんですが、今まで大臣は、少なくとも四月までは、一般財源化はだめで、特定財源を維持しながらきちつとした道路をつくっていく、道路整備する、これは社会資本という部分で、それが一般財源へと変わった。当然、これから道路整備に要する費用というもの、もしかしたら去年と同じかもしれないけれども、通常であれば、ほかのものに使っていくということ、予算は減っていく。ただし、きょうも冒頭お話をさせていただいたように、必要な道路や社会資本の整備というものは、当然必要なものですからやる。その矛盾を、大臣がこれから財務省との調整や省内の調整をどうするかというところにかかってくると思うんです。

それをどういう覚悟をするかということ、あわせて、大臣が従来から、必要な道路はつくるんだ、私たちもそう思います。大臣にとつて真に必要な道路というのは何なのかということも含めて、最後に御答弁をお願いしたいと思います。

○冬柴国務大臣 私の考え方は全く変わらないのでございまして、真に必要な道路はつくらないと判断される道路は着実に整備する」というくだりもあります。

私は、道路整備あるいは道路行政を預かる立場として、整備だけではなしに保守管理、これも随分な圧力になってまいります。しかしながら、私はここで何回も申しますように、地方における道路のネットワークというのができていないんですよ。そういうものはきちつとしなければ、地方の悲願と言つてもいいようなもの、そういうものはしなきゃならない。

都市部においてどうかというと、都市計画道路でもまだ五五%しかできていないんですね。これも何回も言っていますけれども、東京都の路切の

数、六百七十三ありますよ。それで、連続立体交差できるのは、そのうちでも千四百。これは東京だけじゃないですよ、全国合わせて千四百カ所ぐらいしかできない。それでも五十九兆円というような見積もりが出てくるわけです。

通学路においてもそうです。子供たちが毎日四十人以上使っている四万四千キロの道路が歩道がないというのは、これは本当に許されないと思っています。路肩を一列で歩いている。そういう意味で、必要な道路というのはあると思いますので、私は、道路を所管する者として、道路についての税制がどうなるうとも、この問題について必要なものは確保するように一生懸命かたい決意で取り組んでまいりたいというふうな決意でございます。

〔西村(康)委員長代理退席、委員長着席〕
○後藤(斎)委員 またいろいろな議論をする場が秋以降、もしかしてあるかもしれません。よろしくお願いします。

最後に、三月に、いわゆるトラック業界の関係で燃料価格が高騰している、特に軽油がということ、燃料サーチャージ制が導入されました。届け出が五月末で百二十数件というお話は聞いておるんですが、現状、やはり今まで価格転嫁できなかったのは、大臣もこの委員会、いや、ちゃんと転嫁すべきものはすべきだというふうなことをお話ししていましたが、後でいろいろお聞きすると、実際問題、事業者数も、また厳しい厳しいと言いつながら、零細とか何台しかトラックをお持ちになつていない事業者の方も逆にこの間ふえているという非常に不思議な現象があるわけですね。通常であれば、厳しければ淘汰をされて数が少なくなる、事業者数が少なくなるというのが普通だと思うんですが、そうではない。

これから、トラック業界の育成という観点も含めて、やはりなくてはならないものですから、健全な育成という点が必要だというふうに思うんですが、その点、導入の今の状況とこれからの健全育成について、あわせてお尋ねをしたいと思いま

す。

○本田政府参考人 お答え申し上げます。

まず、トラック運送業に対しての燃料サーチャージ制の導入の状況でございますが、きょう時点で二百七十九社から届け出が出ております。その中でも、とりわけ先月末に業界最大の日本通運が燃料サーチャージ制の導入を図りました。また、各地域を代表するようなトラック事業者においても今順次導入が進んでおりますが、やはり、これは先生、最後は民間と民間の価格交渉の問題でございます。どうしても時間がかかりますが、私ども、トラック事業者あるいは荷主の方々に対する活動を今後とも継続してまいりたいと思

います。それから、御指摘のとおり、我が国のトラック事業者は現在六万三千社ございます。大変熾烈な競争、しかも非常に零細な事業形態でありますので、どうしても取引上の立場が大変弱いという構造的な問題がございます。

したがって、これも三月にまとめさせていただきましたけれども、荷主さんとトラック事業者、また、トラック業界の中でも元請と下請、この関係の取引をいかに適正化していくか、これがやはりこの産業を健全化していく一番根本の問題だと思ひます。そのためのガイドラインを三月十四日にあわせて決定をさせていただいておりますので、この点についても地道にその定着を図つてまいりたい、こう考えております。

○後藤(斎)委員 以上で終わります。大臣、臨時国会もまたよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

○竹本委員長 次に、内閣提出、長期優良住宅の普及の促進に関する法律案を議題といたします。趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣冬柴鐵三君。

長期優良住宅の普及の促進に関する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○冬柴国務大臣 ただいま議題となりました長期優良住宅の普及の促進に関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。

平成十八年六月に制定されました住生活基本法においては、ストック重視の住宅政策に転換することとしております。これを踏まえ、住宅が新築されてから三十年程度で取り壊されるという無駄遣いをやめ、より長く大事に使うということが重要となっております。

こうした取り組みにより、住宅の解体に伴う廃棄物の発生といった地球環境への負荷を低減するとともに、建てかえコストの削減によって国民の住宅に対する負担を軽減し、より豊かで、より優しい暮らしへの転換を図ることを目的として、この法律案を提出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、国土交通大臣は、長期優良住宅の普及の促進に関する基本的な方針を定めることとし、この基本方針には、長期優良住宅の普及の促進のための施策に関する基本的事項等を記載することとしております。

第二に、住宅の構造及び設備を長期使用構造等とし、みずから建築後の住宅の維持保全を行うとする者等は、当該住宅の建築及び維持保全に関する計画を作成し、所管行政庁の認定を申請することができるとするとともに、所管行政庁は、認定の申請に係る長期優良住宅建築等計画が一定の基準に適合すると認めるときは、その認定をすることができるとしております。

第三に、長期優良住宅建築等計画の認定を受けた者は、認定長期優良住宅の建築及び維持保全の状況に関する記録を作成し、これを保存しなければならぬこととしております。

第四に、長期優良住宅の普及を促進するため、認定長期優良住宅の流通を促進する制度の創設や、高齢者が維持保全に関する工事に必要な資金

を死亡時一括償還融資で借り入れる場合における高齢者居住支援センターによる債務保証の実施等の措置を講ず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あります。

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。

○竹本委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時三十六分散会

長期優良住宅の普及の促進に関する法律案
長期優良住宅の普及の促進に関する法律
目次

第一章 総則（第一条―第三条）

第二章 基本方針（第四条）

第三章 長期優良住宅建築等計画の認定等（第五条―第十五条）

第四章 認定長期優良住宅建築等計画に基づく措置（第十六条―第十八条）

第五章 雑則（第十九条―第二十条）

第六章 罰則（第二十一条）

附則

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、現在及び将来の国民の生活の基盤となる良質な住宅が建築され、及び長期にわたり良好な状態で使用されることが住生活の向上及び環境への負荷の低減を図る上で重要となつていくことにかんがみ、長期にわたり良好な状態で使用するための措置がその構造及び設備について講じられた優良な住宅の普及を促進するため、国土交通大臣が策定する基本方針について定めるとともに、所管行政庁による長期優良住宅建築等計画の認定、当該認定を受けた長期優良住宅建築等計画に基づき建築及び維持

持保全が行われている住宅についての住宅性能評価に関する措置その他の措置を講じ、もつて豊かな国民生活の実現と我が国の経済の持続的かつ健全な発展に寄与することを目的とする。

交通省令で定めるもの
三 維持保全を容易にするための措置として国土交通省令で定めるもの
四 日常生活に身体機能上の制限を受ける高齢者の利用上の利便性及び安全性、エネルギーの使用の効率性その他住宅の品質又は性能に關し誘導すべき国土交通省令で定める基準に適合させるための措置

第二条 この法律において「住宅」とは、人の居住の用に供する建築物（建築基準法（昭和二十五年法律第二百一十一号）第二条第一号に規定する建築物をいう。以下この項において同じ。）又は建築物の部分（人の居住の用に供する建築物の部分との共用に供する部分を含む。）をいう。

五 この法律において「長期優良住宅」とは、住宅であつて、その構造及び設備が長期使用構造等であるものをいう。
六 この法律において「所管行政庁」とは、建築主事を置く市町村又は特別区の区域については当該市町村又は特別区の長をいい、その他の市町村又は特別区の区域については都道府県知事をいう。ただし、建築基準法第九十七条の二第一項又は第九十七条の三第一項の規定により建築主事を置く市町村又は特別区の区域内の政令で定める住宅については、都道府県知事とする。

2 この法律において「建築」とは、住宅を新築し、増築し、又は改築することをいう。
3 この法律において「維持保全」とは、次に掲げる住宅の部分又は設備について、点検又は調査を行い、及び必要に応じ修繕又は改良を行うことをいう。
一 住宅の構造耐力上主要な部分として政令で定めるもの
二 住宅の雨水の浸入を防止する部分として政令で定めるもの
三 住宅の給水又は排水の設備で政令で定めるもの

第三条 国及び地方公共団体は、長期優良住宅の普及を促進するために必要な財政上及び金融上の措置その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

4 この法律において「長期使用構造等」とは、住宅の構造及び設備であつて、次に掲げる措置が講じられたものをいう。
一 当該住宅を長期にわたり良好な状態で使用するために次に掲げる事項に關し誘導すべき国土交通省令で定める基準に適合させるための措置
イ 前項第一号及び第二号に掲げる住宅の部分の構造の腐食、腐朽及び摩損の防止
ロ 前項第一号に掲げる住宅の部分の地震に対する安全性の確保
二 居住者の加齢による身体機能の低下、居住者の世帯構成の異動その他の事由による住宅の利用の状況の変化に対応した構造及び設備の変更を容易にするための措置として国土

2 国及び地方公共団体は、長期優良住宅の普及の促進に關し、国民の理解と協力を得るため、長期優良住宅の建築及び維持保全に関する知識の普及及び情報の提供に努めなければならない。

3 国は、長期優良住宅の普及を促進するため、長期使用構造等に係る技術に関する研究開発の推進及びその成果の普及に努めなければならない。

4 長期優良住宅の建築又は販売を業として行う者は、長期優良住宅の建築又は購入しようとする者及び長期優良住宅の建築又は購入をした者に対し、当該長期優良住宅の品質又は性能に關する情報及びその維持保全を適切に行うために必要な情報を提供するよう努めなければならない。

4 長期優良住宅の建築又は販売を業として行う者は、長期優良住宅の建築又は購入しようとする者及び長期優良住宅の建築又は購入をした者に対し、当該長期優良住宅の品質又は性能に關する情報及びその維持保全を適切に行うために必要な情報を提供するよう努めなければならない。

4 長期優良住宅の建築又は販売を業として行う者は、長期優良住宅の建築又は購入しようとする者及び長期優良住宅の建築又は購入をした者に対し、当該長期優良住宅の品質又は性能に關する情報及びその維持保全を適切に行うために必要な情報を提供するよう努めなければならない。

ない。

第二章 基本方針

第四条 国土交通大臣は、長期優良住宅の普及の促進に関する基本的な方針（以下「基本方針」という。）を定めなければならない。

2 基本方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 長期優良住宅の普及の促進の意義に関する事項

二 長期優良住宅の普及の促進のための施策に関する基本的事項

三 次条第一項に規定する長期優良住宅建築等計画の第六条第一項の認定に関する基本的事項

四 前三号に掲げるもののほか、長期優良住宅の普及の促進に関する重要事項

3 国土交通大臣は、基本方針を定めようとするときは、関係行政機関の長に協議しなければならない。

4 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。

5 前二項の規定は、基本方針の変更について準用する。

第三章 長期優良住宅建築等計画の認定等（長期優良住宅建築等計画の認定）

第五条 住宅の建築をしてその構造及び設備を長期使用構造等とし、自らの建築後の住宅の維持保全を行うおとする者は、国土交通省令で定めるところにより、当該住宅の建築及び維持保全に関する計画（以下「長期優良住宅建築等計画」という。）を作成し、所管行政庁の認定を申請することができる。

2 住宅の建築をしてその構造及び設備を長期使用構造等とし、建築後の住宅を譲り受けてその維持保全を行うおとする者（以下「譲受人」という。）に譲渡しようとする者（以下「分譲事業者」という。）は、当該譲受人と共同して、国土交通省令で定めるところにより、長期優良住宅建築等計画を作成し、所管行政庁の認定を申請する（認定基準等）。

ことができる。

3 分譲事業者は、譲受人を決定するまでに相当の期間を要すると見込まれる場合において、当該譲受人の決定に先立って当該住宅の建築に関する工事に着手する必要があるときは、前項の規定にかかわらず、国土交通省令で定めるところにより、単独で長期優良住宅建築等計画を作成し、所管行政庁の認定を申請することができる。

4 長期優良住宅建築等計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 建築をしようとする住宅の位置

二 建築をしようとする住宅の構造及び設備

三 建築をしようとする住宅の規模

四 第一項又は第二項の長期優良住宅建築等計画にあっては、次に掲げる事項

イ 建築後の住宅の維持保全の方法及び期間

ロ 住宅の建築及び建築後の住宅の維持保全に係る資金計画

ハ 第二項の長期優良住宅建築等計画にあっては、次に掲げる事項

(1) 建築後の住宅の維持保全を建物の区分所有等に関する法律（昭和三十七年法律第六十九号）第三条若しくは第六十五条に規定する団体又は同法第四十七条第一項（同法第六十六条において読み替えて準用する場合を含む。）に規定する法人が行う場合においては、当該団体又は法人の名称

(2) 譲受人が建築後の住宅（専ら当該譲受人の居住の用に供する部分を除く。）の維持保全を他の者と共同して行う場合においては、当該他の者の氏名又は名称

五 前項の長期優良住宅建築等計画にあっては、次に掲げる事項

イ 建築後の住宅の維持保全の方法の概要

ロ 住宅の建築に係る資金計画

六 その他国土交通省令で定める事項（認定基準等）

第六条 所管行政庁は、前条第一項から第三項までの規定による認定の申請があつた場合において、当該申請に係る長期優良住宅建築等計画が次に掲げる基準に適合すると認めるときは、その認定をすることができる。

一 建築をしようとする住宅の構造及び設備が長期使用構造等であること

二 建築をしようとする住宅の規模が国土交通省令で定める規模以上であること

三 前条第一項又は第二項の規定による認定の申請に係る長期優良住宅建築等計画にあっては、次に掲げる基準に適合すること

イ 建築後の住宅の維持保全の方法が当該住宅を長期にわたり良好な状態で使用するために誘導すべき国土交通省令で定める基準に適合すること

ロ 建築後の住宅の維持保全の期間が三十年以上であること

ハ 資金計画が当該住宅の建築及び維持保全を確実に遂行するため適切なものであること

四 前条第三項の規定による認定の申請に係る長期優良住宅建築等計画にあっては、次に掲げる基準に適合すること

イ 建築後の住宅の維持保全の方法の概要が当該住宅を三十年以上にわたり良好な状態で使用するため適切なものであること

ロ 資金計画が当該住宅の建築を確実に遂行するため適切なものであること

五 その他基本方針のうち第四条第二項第三号に掲げる事項に照らして適切なものであること

2 前条第一項から第三項までの規定による認定の申請をする者は、所管行政庁に対し、当該所管行政庁が当該申請に係る長期優良住宅建築等計画（住宅の建築に係る部分に限る。以下この条において同じ。）を建築主事に通知し、当該長期優良住宅建築等計画が建築基準法第六条第一項に規定する建築基準関係規定に適合するかどう

うかの審査を受けるよう申し出ることができる。この場合においては、当該申請に併せて、同項の規定による確認の申請書を提出しなければならない。

3 前項の規定による申出を受けた所管行政庁は、速やかに、当該申出に係る長期優良住宅建築等計画を建築主事に通知しなければならない。

4 建築基準法第十八条第三項及び第十二項の規定は、建築主事が前項の規定による通知を受けた場合について準用する。

5 所管行政庁が、前項において準用する建築基準法第十八条第三項の規定による確認済証の交付を受けた場合において、第一項の認定をしたときは、当該認定を受けた長期優良住宅建築等計画は、同法第六条第一項の規定による確認済証の交付があつたものとみなす。

6 所管行政庁は、第四項において準用する建築基準法第十八条第十二項の規定による通知書の交付を受けた場合においては、第一項の認定をしてはならない。

7 建築基準法第十二条第七項及び第八項並びに第九十三条から第九十三条の三までの規定は、第四項において準用する同法第十八条第三項及び第十二項の規定による確認済証及び通知書の交付について準用する。

(認定の通知)

第七条 所管行政庁は、前条第一項の認定をしたときは、速やかに、国土交通省令で定めるところにより、その旨（同条第五項の場合においては、同条第四項において準用する建築基準法第十八条第三項の規定による確認済証の交付を受けた旨を含む。）を当該認定を受けた者（第五条第四項第四号ハ(1)に規定する団体若しくは法人又は同号ハ(2)に規定する他の者）第十四条第二項において「管理組合等」という。）であつて、当該長期優良住宅建築等計画にその名称又は氏名が記載されたものを含む。）に通知しなければならない。

(認定を受けた長期優良住宅建築等計画の変更)
 第八条 第六条第一項の認定を受けた者は、当該認定を受けた長期優良住宅建築等計画の変更(国土交通省令で定める軽微な変更を除く。)をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、所管行政庁の認定を受けなければならない。

2 前三条の規定は、前項の認定について準用する。
 (譲受人を決定した場合における認定を受けた長期優良住宅建築等計画の変更の認定の申請等)

第九条 第五条第三項の規定による認定の申請に基づき第六条第一項の認定を受けた分譲事業者は、同項の認定(前条第一項の変更の認定を含む。以下「計画の認定」という。)を受けた長期優良住宅建築等計画(変更があったときは、その変更後のもの。以下「認定長期優良住宅建築等計画」という。)に基づく建築に係る住宅の譲受人を決定したときは、当該認定長期優良住宅建築等計画に第五条第四項第四号イからハまでに規定する事項その他国土交通省令で定める事項を記載し、当該譲受人と共同して、国土交通省令で定めるところにより、速やかに、前条第一項の変更の認定を申請しなければならない。

2 前項の規定による変更の認定の申請は、前条第二項において準用する第六条第一項の規定の適用については、前条第二項において準用する第五条第二項の規定による変更の認定の申請とみなす。

(地位の承継)
 第十条 次に掲げる者は、所管行政庁の承認を受けて、計画の認定を受けた者(以下「認定計画実施者」という。)が有していた計画の認定に基づく地位を承継することができる。

一 認定計画実施者の一般承継人
 二 認定計画実施者から、認定長期優良住宅建築等計画に基づき建築及び維持保全が行われ、又は行われた住宅(当該認定長期優良住宅

建築等計画に記載された第五条第四項第四号イ(第八条第二項において準用する場合を含む。)に規定する建築後の住宅の維持保全の期間が経過したものを除く。以下「認定長期優良住宅」という。)の所有権その他当該認定長期優良住宅の建築及び維持保全に必要な権原を取得した者
 (記録の作成及び保存)
 第十一条 認定計画実施者は、国土交通省令で定めるところにより、認定長期優良住宅の建築及び維持保全の状況に関する記録を作成し、これを保存しなければならない。

(報告の徴収)
 第十二条 所管行政庁は、認定計画実施者に対し、認定長期優良住宅の建築及び維持保全の状況について報告を求めることができる。

(改善命令)
 第十三条 所管行政庁は、認定計画実施者が認定長期優良住宅建築等計画に従って認定長期優良住宅の建築及び維持保全を行っていないと認めるときは、当該認定計画実施者に対し、相当の期限を定めて、その改善に必要な措置を命ずることができる。

2 所管行政庁は、認定計画実施者(第五条第三項の規定による認定の申請に基づき第六条第一項の認定を受けた分譲事業者に限る。)が認定長期優良住宅建築等計画に基づく建築に係る住宅の譲受人を決定せず、又はこれを決定したにもかかわらず、第九条第一項の規定による第八条第一項の変更の認定を申請していないと認めるときは、当該認定計画実施者に対し、相当の期限を定めて、その改善に必要な措置を命ずることができる。

(計画の認定の取消し)
 第十四条 所管行政庁は、次に掲げる場合には、計画の認定を取り消すことができる。

一 認定計画実施者が前条の規定による命令に違反したとき。
 二 認定計画実施者から認定長期優良住宅建築

等計画に基づく住宅の建築又は維持保全を取りやめる旨の申出があったとき。

2 所管行政庁は、前項の規定により計画の認定を取り消したときは、速やかに、その旨を当該認定計画実施者であつた者(当該認定長期優良住宅建築等計画にその名称又は氏名が記載されていた管理組合等を含む。)に通知しなければならない。

(助言及び指導)
 第十五条 所管行政庁は、認定計画実施者に対し、認定長期優良住宅の建築及び維持保全に関する必要な助言及び指導を行うよう努めるものとする。

第四章 認定長期優良住宅建築等計画に基づく措置
 (認定長期優良住宅についての住宅性能評価)
 第十六条 認定長期優良住宅の建築に関する工事の完了後に当該認定長期優良住宅(住宅の品質確保の促進等に関する法律(平成十一年法律第八十一号)第二条第二項に規定する新築住宅であるものを除く。以下この項において同じ。)の売買契約を締結した売主は、当該認定長期優良住宅に係る同法第五条第一項の規定による住宅性能評価書(以下この項において「認定長期優良住宅性能評価書」という。)若しくはその写しを売買契約書に添付し、又は買主に対し認定長期優良住宅性能評価書若しくはその写しを交付した場合においては、当該認定長期優良住宅性能評価書又はその写しに表示された性能を有する認定長期優良住宅を引き渡すことを契約したものとみなす。

2 前項の規定は、売主が売買契約書において反対の意思を表示したときは、適用しない。

(地方住宅供給公社の業務の特例)
 第十七条 地方住宅供給公社は、地方住宅供給公社法(昭和四十年法律第二百四十四号)第二十一条に規定する業務のほか、委託により、認定長期優良住宅建築等計画に基づく認定長期優良住宅の維持保全を行うことができる。

2 前項の規定により地方住宅供給公社が同項に規定する業務を行う場合には、地方住宅供給公社法第四十九条第三号中「第二十一条に規定する業務」とあるのは、「第二十一条に規定する業務及び長期優良住宅の普及の促進に関する法律(平成二十年法律第 号)第十七条第一項に規定する業務」とする。

(高齢者居住支援センターの業務の特例)
 第十八条 高齢者の居住の安定確保に関する法律(平成十三年法律第二十六号)第七十八条に規定する高齢者居住支援センター(次項において単に「高齢者居住支援センター」という。)は、同法第八十条に規定する業務のほか、高齢者(同法第七十七条に規定する高齢者をいう。以下この項において同じ。)が自ら居住する認定長期優良住宅について認定長期優良住宅建築等計画に基づき行う維持保全(同法第七十七条に規定する改修に該当するものを除く。)に関する工事に必要な資金の貸付けであつて、当該高齢者(二人以上の高齢者が共同で貸付けを受けた場合にあっては、当該二人以上の高齢者のすべて)の死亡時に一括償還をする方法によるものを行つた国土交通省令で定める金融機関の要請に基づき、当該貸付けに係る債務を保証することができる。

2 前項の規定により高齢者居住支援センターが同項に規定する業務を行う場合には、高齢者の居住の安定確保に関する法律第八十一条第一項中「この」とあるのは「この」と並びに長期優良住宅の普及の促進に関する法律(平成二十年法律第 号)以下「長期優良住宅普及促進法」という。)第十八条第一項に規定する業務以下「特例業務」という。)と、同法第八十二条第一項中「この」とあるのは「この」と及び特例業務に関する規程(以下「特例業務規程」という。)と、「これ」とあるのは「これら」と、同条第二項及び第三項中「債務保証業務規程」とあるのは「債務保証業務規程及び特例業務規程」と、同項中「債務保証業務」とあるのは「債務保証業務

及び特例業務の」と、同法第八十三条、第八十五条、第八十六条及び第八十七条第一項中「支援業務」とあるのは「支援業務及び特例業務」と、同法第八十四条中「次に掲げる業務」とあるのは「次に掲げる業務及び特例業務」と、同法第九十三条第一号中「第八十五条第一項」とあるのは「第八十五条第一項（長期優良住宅普及促進法第十八条第二項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）」と、同条第二号中「第八十五条第二項」とあるのは「第八十五条第二項（長期優良住宅普及促進法第十八条第二項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）」と、同条第三号から第五号までの規定中「第八十七条第一項」とあるのは「第八十七条第一項（長期優良住宅普及促進法第十八条第二項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）」とする。 第五章 雑則 （国土交通省令への委任） 第十九条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のために必要な事項は、国土交通省令で定める。 （経過措置） 第二十条 この法律の規定に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置を定めることができる。 第六章 罰則 第二十一条 第十二条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者は、三十万円以下の罰金に処する。 2 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して同項の刑を科する。 附 則 （施行期日） 1 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。	（検討） 2 政府は、この法律の施行後十年以内に、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。（租税特別措置法の一部改正） 3 租税特別措置法（昭和三十三年法律第二十六号）の一部を次のように改正する。 第七十三条中「限る」の下に「。次条第二項において同じ」を加え、「次条」を「次条第二項及び第七十四条」に改め、同条の次に次の一条を加える。 （特定認定長期優良住宅の所有権の保存登記等の税率の軽減） 第七十三条の二 個人が、長期優良住宅の普及の促進に関する法律（平成二十年法律第 号）の施行の日から平成二十二年三月三十一日までの間（次項において「特定期間」という。）に同法第十条第二号に規定する認定長期優良住宅で住宅用家屋に該当するもの（以下この条において「特定認定長期優良住宅」という。）の新築をし、又は建築後使用されたことのない特定認定長期優良住宅の取得をし、当該個人の居住の用に供した場合には、当該特定認定長期優良住宅の所有権の保存の登記に係る登録免許税の税率は、財務省令で定めるところにより当該特定認定長期優良住宅の新築又は取得後一年以内に登記を受けるものに限り、第七十二条の二及び登録免許税法第九条の規定にかかわらず、千分の一とする。 2 個人が、特定期間内に建築後使用されたことのない特定認定長期優良住宅の取得をし、当該個人の居住の用に供した場合には、当該特定認定長期優良住宅の所有権の移転の登記に係る登録免許税の税率は、財務省令で定めるところにより当該特定認定長期優良住宅の取得後一年以内に登記を受けるものに限り、前条及び登録免許税法第九条の規定にかかわ	らず、千分の一とする。 理 由 長期にわたり良好な状態で使用するための措置がその構造及び設備について講じられた優良な住宅の普及を促進するため、国土交通大臣が策定する基本方針について定めるとともに、所管行政庁による長期優良住宅建築等計画の認定、当該認定を受けた長期優良住宅建築等計画に基づき建築及び維持保全が行われている住宅の流通を促進する制度の創設等の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。	
--	--	---	--

平成二十年六月十八日印刷

平成二十年六月十九日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局