

第百六十九回国
会

参議院国土交通委員会會議録第六号

平成二十年四月二十四日(木曜日)
午後一時三十分開会

委員の異動

四月二十二日

辞任

塚田 一郎君

補欠選任

佐藤 信秋君

四月二十三日

辞任

長谷川大紋君

補欠選任

小池 正勝君

四月二十四日

辞任

田名部匡省君

補欠選任

水岡 俊一君

藤本 祐司君

中谷 智司君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

吉田 博美君

長浜 博行君

谷川 秀善君

鶴保 庸介君

鰐淵 洋子君

委員

池口 修次君

大江 康弘君

川上 義博君

奥石 東君

田中 康夫君

中谷 智司君

羽田雄一郎君

平山 幸司君

広田 一君

藤本 祐司君

水岡 俊一君

山下八洲夫君

佐藤 信秋君

伊達 忠一君

長谷川大紋君

藤井 孝男君

山本 順三君

脇 雅史君

西田 実仁君

淵上 貞雄君

冬柴 鐵三君

松島みどり君

岡本 芳郎君

山本 順三君

伊原江太郎君

田中 栄一君

小原 雅博君

青木 保君

高塩 至君

森山 寛君

草野 隆彦君

岡崎 淳一君

飯高 悟君

山下 潤君

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
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

国土交通大臣官
房運輸安全政策
審議官

宿利 正史君

本保 芳明君

福本 秀爾君

榎 正剛君

甲村 謙友君

宮田 年耕君

本田 勝君

春成 誠君

品川 守君

辻岡 明君

宮武 茂典君

影山 幹雄君

横山 鐵男君

○委員長(吉田博美君) 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。

○委員長の異動について御報告いたします。

○国土交通省設置法等の一部を改正する法律案
(内閣提出、衆議院送付)

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

○委員長の異動について御報告いたします。

の水岡俊一でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

明日四月二十五日は何の日か、多くの皆さんが御記憶をいただいていると思います。二〇〇五年四月二十五日は、ＪＲ福知山線脱線事故でございました。明日で三年になります。改めて御遺族の皆さんにお悔やみを申し上げ、そして心と体に傷を負われた方々に心からの御見舞いを申し上げます。というふうに思っております。

大臣の地元でもありますので深い思いを持っていらつしやることと、こういうふうに通じておりますが、新聞各紙が遺族と負傷者へのアンケートを行っていて、多くの方々が心の傷はまだいえないと答えているということが報道されております。また、四月二十日の神戸新聞によれば、昨年六月末に出されました航空・鉄道事故調査委員会の最終報告書、これについて評価する、どちらかといえば評価すると答えたのは、遺族、負傷者共に二六％と評価されています。一方、評価しない、どちらかといえば評価しないは、遺族四七％、そして負傷者は三二％と報道されておりました。

大臣、ＪＲ福知山線脱線事故の御遺族として負傷者の方々がこういうようなアンケートのお答えをされていますが、これについて大臣の見解をお聞きたいと思っております。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 福知山列車事故から明日で満三年となります。百七名の尊い命を無念の中で落とされた方々に哀悼の意を表するとともに、御遺族に対して心から哀悼の意を表しますが、また、けがをされた方々たくさんいられますが、この方々にも一日も早い快癒を祈念いたしますとともに、心からお見舞いを申し上げますと思います。

故としては初めて意見聴取会を実施するなど、原因究明を図るための万全を期した事故調査が行われたものと承知をいたしているところでございます。

しかしながら、これに対し御遺族やあるいは被害者の方々からいろいろな御意見があることは承知いたしておりますが、この報告書は独立した機関である事故調査委員会が、国も含めたすべてのものに対して公正、そしてまた中立的な立場で科学的な視点に立った調査を実施し作成されたものでありまして、その内容につきましては、私は適切なものであるというふうに評価はいたしております。

○水岡俊一君 大臣、事故調査委員会の方々が本当に一生懸命この報告にかかわって御努力をいただいたというところは私もそう思っております。

ただ、遺族、負傷者の方々がこういった判断をされた。遺族、負傷者の方々は、究極的には専門家ではありません。しかしながら、この方々が評価しないという意見をたくさんお持ちだったということは、この報告そのものが本当に必要なものが欠けているのかもしれない。もったいないことについて書いてほしいと、報告してほしいと言っているかもしれない、あるいは事故の報告というものが求められているものももっとほかにあるかもしれない、こういったことが私はあるのではないかとこのように思うんですね。

この法律が仮に成立をした折には運輸安全委員会が運営をされていくわけですが、そういった観点で、これからの報告なり運輸安全委員会の運営に、是非ともはつきりと考慮しながら進めていっていただきたいと、こういうふうに思うところであります。

そこで、神戸新聞のアンケートによりまして、複数回答もありますが、項目別に御紹介をしますと、多い順に、一、すぐに涙が出る、六一％、二、事故に関係する映像や情報に動揺する、五七％、三、突然落ち込んだり、怒りを感じたりする、四五％、四、眠れない、三六％などとなっております。アンケートでは、心身ともに改善傾向がうかがえる反面、事故で受けたダメージがなかなか抜け切らず、立ち直れず、苦しんでいる方が今もたくさんいらつしやる、こういう実態があるわけですね。

そこで、大臣はよく御存じだと思いますが、アメリカの国家運輸安全委員会、いわゆるNTSBは被害者支援活動を行っており、精神的問題については独立の非営利組織を指定して活動するようにしているわけです。国家運輸安全委員会、NTSBがこのような任務を行うようになったのはどのような経過があったのかということについて、お答えをいただきたいと思います。

○政府参考人(福本秀爾君) お答え申し上げます。NTSBの被害者支援の背景ということでお尋ねがございました。

一九九六年に米国で航空機事故が相次いで発生をいたしました。その事故に巻き込まれました乗客の方々あるいはその御家族が置かれた大変悲惨な状況をきっかけにいたしました。家族に対する権利の擁護と支援というための法的措置の必要性というものが叫ばれまして、その後、連邦議会での審議を経まして、一九九六年の十月に成立をいたしました航空災害家族援助法と、そういった法律に基づきまして行われておるものと承知をいたしております。

具体的に、精神的被害者に対する相談窓口の紹介といったような業務につきましても、この法律に基づきましてNTSBが行っているものと承知をいたしております。

○水岡俊一君 ありがとうございます。

大臣、このように、NTSBが航空災害家族援助法の制定をされた後、また大統領の大きな思いもありながら鉄道、船舶等に拡大をされたという経過の中で被害者の援助を行っているということ、アメリカではもうよく知られていることなんです。

さらに、NTSBは交通災害援助局というものをつくって、事故の直後には被害者に対し事故現場への交通手段の手配とか、あるいは宿泊先の確保を行ったり、あるいは心のケアを行うNPOの紹介あるいは情報提供を行っている、こういったことが知られているわけですね。

そこで、大臣には、是非このアメリカのNTSBを参考にして、今回の法改正を契機に運輸安全委員会が被害者支援を実施していくということに大きくかじを切っていただきたいと思います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 事故に遭われた方々やあるいはその御家族に対する支援というものが必要であることは、これはよく分かっております。支援の内容といたしましては、経済的なものあるいは精神的なもの等々、いろいろあると思っております。

私どもは、鉄道事業者についての所管する官庁として、事故の原因者である、この場合ＪＲ西日本に対しては、もう事故の当日から私は強くこのことを、誠心誠意対応して、そして御家族、御遺族の方々に対して誠心誠意当たるべきである、それからまた損害賠償その他経済の問題につきましても誠心誠意対応してもらいたいということを申し上げてきたところでございます。

それから、運輸安全委員会におきましても、これは先ほども申しましたように、公正中立に、かつ冷静に、科学的に原因というものを究明していただくということが使命であると私は考えておりますけれども、今回の福知山線事故につきましては説明会というものを適時開きまして、中間のときあるいは最終報告のときにも長時間にわたってこの説明会あるいは質問会というふうなものも開催をしてきたわけでございます。私は、中立性あるいは公正性というものを害さない範囲において、でき得る限り事故調においても被害者に対してそういうことをすべきである、このように申してきたところでございまして、今回の法案の中にもそのような趣旨を盛り込んでいっております。

います。

ただ、アメリカの事例を引かれましたけれども、私どもこれについては、損害賠償についてまで我々の方がいろんなことを、金銭的な面とかそういうものを含めてするということになりまして、これはやはりちよつとこの性格が違うのではないかなという感じを私は持っています。

そういう意味で、今回の事故調査委員会は、やはり中立公正な立場の中で、客観的、科学的に事故の原因というものを究明して、そしてそれが再発を防止するための大きな資料として、大臣に対する建議とかあるいは関係者に対する勧告とか、そういう形で生かされるということが私はこの委員会にはふさわしいものではないか、人員とか、そしてまたその役所の規模から見ましても、そういうような感じをいたします。

○水岡俊一 大臣、NTSBの交通災害援助局という話は先ほどしましたが、この援助局長がこういうふうに通じているんですね。法律ができる前は、アメリカでも加害企業に被害者をケアする責任があった。しかし、連邦議会で被害者から、事故を起こした当事者は中立にはなり得ず、そして支援や援助をするには適当ではない、こういうような意見が繰り返し指摘をされて、こういった経過となつたと、こういうふうに通じている部分があるんですね。

加害者が明確になつていた場合について、加害者がその被害者をケアする責任というのはそれはもちろんありますし、この事故のJRW日本についても誠心誠意事故対応についてはなされたというふうに通じているが、必ずしもその能力を持つ会社あるいは企業が加害者になるんだということではないですね。全くそういう機能を持たない、そういう力を持たない人があるいは企業が被害者になる場合がある。そういったときにだれが被害者のケアをするのか。緊急的な交通手段であるとか病院先を手配するのか、こういった問題があると思うんですね。

後、緊急的な患者の搬送ということについては非常に多くの課題が示されて、そしてこの福知山線事故の対応については広域的な形で随分先進的な取組がなされたというわけでありますが、そういったものが日本全国でもしもの災害のときにきちつと対応ができる、そういうものを求めるのであれば、やはり運輸安全委員会、国土交通省のこの機関として積極的な働きを求めるといのが、これは国民として当然じゃないかなと私は思うところでありまして。そういった論議が衆議院からもたくさんされてきたと思いますので、強く要望して次の質問に移りたいというふうに思っております。

今回の改正案で、航空・鉄道事故調査委員会が運輸安全委員会として三条委員会になるわけでありまして。先日の参議院の本案議で長浜議員の方から質問をされて、それに対して大臣は、今回の改正案で、国家行政組織法三条の機関として設置されることにより、より高度な独立性が確保されると、こういうふうに通じていると御答弁をされております。

独立性を確保するということは大切なことであると思いますが、大臣の言われる、より高度な独立性、どういふことを意味しているのか。そしてそれは、私たちはもつと独立性を確保するために内閣府に置けばいいんじゃないかという提案もいたしました。そういった点について大臣の見解をお聞きしたいと思います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 今までの事故調査委員会も、その委員は衆参両院の同意を得て任命されるという大変重要な位置付けがされておりました。したがって、非常に独立して職権を行うということとは担保されていたわけですが、国土交通省の国土交通大臣とはどうかということになりますと、国土交通大臣に対しても勧告を三件されましたし、建議はもう二十二件行われております。

そういう意味で、積極的に事故防止対策等のための提言を行ってこられたところでございまして、今回それをなお三条機関ということにいたし

ますと、職員の人事権というものは委員長に移りますし、事故原因関係者への勧告とかの権限の付与があります。これまで以上に独立性が担保されるわけでありまして。そしてまた、他省庁に対していろいろな勧告とか報告とか求められるというすごい権限がその長には与えられるという意味では、今まで以上に進むことになると思います。

さらに、次のお問いかけでございますが、国土交通省に、次に、内閣に帰属させてはどうかというお話でございますが、これは衆議院でもそのような御意見がございました。けれども、国土交通省は陸海空の運輸事業者を所管をいたしておりますので、事業者それぞれについての情報を一番たくさん持っているところだと思います。自負できると思います。

そういう意味で、事故が起こったときに、我々の、各地に運輸局その他の出先もありまして、そういうところが事故直後からそういうところに出かけていってサポートしたりいろいろできるわけですね。そういう意味で一番情報量がたくさんあり、しかも専門知識もある人がたくさんおるとい意味では、私は国土交通省の外局として置いておくことが非常にその後の調査、実質的な調査その他が行われるという意味で優れていると、私はそのように思っております。

私は、自分たちの仕事を抱え込んでいるという趣旨じゃないに、客観的に見ても私はそれは正しいものだと思います。現に、イギリス、ドイツ、フランスにおきましてはやはり同じような事故調査委員会がありますが、これは国土交通省に相当するような省庁の外局として存在しております。まあアメリカは別ですけれども、そういうことでございまして、私はいろいろな衆議院における審議でもその旨を述べてきたところでございます。

○水岡俊一 情報量が多い、あるいは連携するそういう機能が高いという意味では、私は今大臣の答えはよく分かりました。しかし、より高度な独立性ということについてはもう一つ理解で

きないように私は思っております。

外局という形とは違って、また私たちが提案をしておりましたように内閣府に置くという形で、全く違うところに置くということは独立性高いという意味からすると妥当だと思ひますが、ただ、それだけがベストだ、それだけが重要だということではないので、それは総合的な話ですから、実際に今後、運輸安全委員会の機能を最も発揮するためにどういふポジションがいいのか、是非これからも検討を続けていただきたい、こういうふうに思うところであります。

次の課題に移りたいと思います。

今回の法律改正で船員労働委員会が廃止をされ、その事務を既存の組織に移管されることとなつております。大変なことだというふうに通じては法案を見て思ひました。具体的な話にちよつと進みたいと思ひます。

法律施行日は本年の十月一日、あと半年もないようなところでありますが、そこで大臣、六月以降に都道府県の労働委員会委員に説明する、あるいはいろいろな準備を進めているというふうなお話をいただいているところですが、しかし、全国の労働委員会からは多くの懸念を表明されているところですよ。

具体的にちよつとお尋ねをします。

改正法の施行前に申し立てられている事件については、これどうするんですか。業務移管後、移管先の労働委員会への事件の円滑な事務取扱を進めていただく必要がどうしてもあるわけですが、その点について御見解をいただきたいと思ひます。

○政府参考人(宮武茂典君) お答えいたします。

ただいまお尋ねのございました不当労働行為等の申し立て等でございますが、現在、船員労働委員会の方に申し立て等がなされております案件はございません。

しかしながら、今後、おっしゃるようによ、業務移管までに申し立てが行われ、さらにこれが業務移管までに処理が終結しないと、そういう場合には

はその事件の処理を都道府県労働委員会に承継をしていただくということになります。

このような場合におきまして、承継先の都道府県労働委員会におきまして迅速、的確な処理が図られますよう、都道府県労働委員会と十分緊密に情報提供や関係書類の引継ぎ等を行ってまいるのでございます。

また、申立人等の当事者に対しまして、都道府県労働委員会に承継することとなる旨、またその際の取扱い等について十分説明し御理解をいただいてまいる所存でございます。

○水岡俊一君 それではお伺いします。

行政訴訟に係属をしている事案はありませんか。

○政府参考人(宮武茂典君) お答えをいたします。

船員地方労働委員会が出しました救済命令につきまして、現時点で二件の取消し訴訟が提起をされてございます。この取消し訴訟につきましては、本年十月一日に予定されております業務移管時点で判決が確定していない場合、その場合は行政事件訴訟法の通則法でございます行政事件訴訟法の関係規定の原則にのっとりまして、国としての被告の地位が都道府県の労働委員会に承継されることとなります。

この場合につきましても、被告の地位を承継していただきます都道府県労働委員会と十分に緊密に情報提供や関係資料等の引継ぎを行いますとともに、訴訟への円滑な対応が可能となりますよう、国土交通省においても必要な対応を十分に取らせていただきます、こういうふうにご考えております。

○水岡俊一君 国が被告となっている事案を今度の移管で都道府県労働委員会の方に移管をしていくということで、非常に懸念をされている部分といたうのがあると思うんですね。今、二件あるということでありまして、今の御説明で十分な対応をするというお話でありましたので、しっかりとお願いをしたいと、こういうふうにご思っているところでございます。

ところであります。

そこで、しっかりとした対応を行うということをお願いしておりますが、それが間に合うかどうかという問題が一つ出てくると思うんですね。

施行日は二〇〇八年の十月一日と、こういうことになっておりますけれども、実際見切り発車ではないか、こういうふうな感が否めないかと私は思っているところですね。特に、運輸安全委員会も絡めた大きな話の中で見切り発車は良くないというふうにご思っているところですが、特に労働委員会関連では年度途中からの予算措置、組織の変更、そういったものが考えられるし、また定数、そういったものも大きくかわってくるわけですね。

私は、やっぱりここはひとつ、この部分については来年の四月一日ぐらいに施行日をずらす、あるいは施行日をずらせないであれば何らかの配慮をしていくということを行ってはどうかというふうに思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(春成誠君) お答え申し上げます。

この法律の施行日、私どもの船員労働委員会業務を都道府県の労働委員会業務として移管させていただく期日につきましては十月一日を考慮しております。その際には、私どもも十分な情報の提供あるいはバックアップ体制ということ、先ほど委員も御指摘になりました説明等について万全を期したいと思っております。プロセス的に申しますと、これまでは全国知事会等を通じて御説明をやっておりますけれども、五月、六月以降は全国の都道府県の委員の方々に個別にお願いに上りまして、私どもの地方運輸局の方から本件の私どもの船員法の事情ですとか、船員労働事案の事情について御説明をしたいと思っておりますし、また都道府県の地方労働委員会側の方々をお招きいたしました。これは私どもの地方運輸局の方に私どもの経費で旅費の負担等も行いましてお招きして、御説明会も開催させていただきたい。あるいは、いろいろな事案もございまして、移行後を含めて連絡調整の場というものを恒

常的に設けさせていただいてバックアップ体制も講じさせていただきたい。あるいは、いろいろな資料につきまして、私どもも一括した御説明用の資料を用意いたしまして、もちろん私どもの経費で用意させていただきまして万全を期してまいりたいというふうにご考えております。

○水岡俊一君 万全を期すということですので、どうぞよろしくお願ひしたいと思います。

それでは次の課題に参ります。

海上自衛隊のイージス艦「あたご」と漁船清徳丸が二月の十九日早朝に衝突事故を起こしてから二か月以上がたっているわけでありまして、

そこで、このことについて少しお聞きをしたいと思ひますが、自衛艦「あたご」と漁船が衝突をするその前の段階で、私たちは素朴な疑問として持っているものがあります。というのは、この高度文明社会の中で、私たちが「あたご」からレーダーで漁船の映像をとらえている。そういう中で、「あたご」からこういう無線発信があつてもおかしくないんじゃないかと私は思ふんですね。

例えば、こちらは海上自衛隊護衛艦「あたご」である、本艦は東経百三十九度五十三分、北緯三十四度四十五分、これは例えの話ですが、方位〇〇度、十五ノットで航行中であると。前方三マイル、迎りに小型船の映像が見られるが衝突の可能性あり、しかるに至急連絡を願ひたい、こういう無線発信があつていいと思ふんですね。

大臣、これ、いかがでしょうか、大臣はどう思われますか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) そのとおりだと思います。いろいろなあれが発達している世の中にそれがなかったというのは本当不思議な感じがします。素朴な私の、今突然言われましたけれども、私の感覚から。

○水岡俊一君 本日に国民の多くの皆さんが素朴な疑問を持っておられて、また、そういうことについて今のところ余りその原因が何であったのかということとは皆さん御存じないと思ふんですね、その辺り少しお伺ひしたいんですね。

現在の日本の近海の海上で大型船と小型船の通信手段、連絡方法というのはどういうふうになっているか、国交省の方でお答えをいただきたいと思ひます。

○政府参考人(春成誠君) お答え申し上げます。いわゆる船舶に設置する無線設備につきまして、一定の義務付けがございまして、外航船舶に関しては、いわゆる条約で決まっておりますし、内航船舶につきましてはこれに準じて私どもの船舶安全法等ございまして、これに基づいて義務付けがなされております。その場合、具体的に義務付けされておりますのは、総トン数百トン以上の船舶につきまして無線設備として国際VHF無線電話というものが義務付けられております。しかしながら、今申しましたように、総トン数百トン未満の船舶につきましてはこういった設置義務はございません。

なお、今「あたご」のお話がございましたけれども、先ほど来申しました無線設備に関する私どもの法体系あるいは国際条約というものは、いわゆる船舶には適用ございません。したがって、「あたご」には私どもの側からの設置義務はございませんけれども、なお、事実として申し上げますと、これは聞くところによりますけれども、自衛艦「あたご」につきましては、私どもの法律非適用でありますけれども、国際VHFは設置していただいていると聞いております。また、今申しましたように百トン未満の船舶は設置義務はございませんので、この清徳丸につきましては当該VHF設備は設置してなかったと聞いております。

したがって、今申しました義務の範囲とそれから事実の話でございますけれども、もちろん、自発的に、任意に、今国際VHFを付けるといったことは十分あり得ようと思っております。

○水岡俊一君 大臣、これね、八八年に潜水艦「なだしお」とそれから大型釣り船第一富士丸の

衝突事故があったときにこの話は同じことが言われているんですよ、同じことが。小型船と大型船、あるいは自衛艦であったり特殊な艦もありますが、共通の通信システムがあったれば衝突は防げたんじゃないかということが言われてきたわけですよ。

国土交通省あるいは総務省はそのことを十分御承知で、そして対応をなされたと思うんですが、それらについては、具体的には国際VHFというお話が今出ました。マリンVHFというそういう問題が出てまいりまして、それについて国土交通省のお話、御意見あれば伺いたいと思いますが。○政府参考人(影山幹雄君) 今マリンVHFについてのお尋ねございました。

私もマリンVHF、これは国際VHFの簡易版というふうに御理解いただいたいと思うんですが、国際VHFの周波数の一部を取り入れられるという機能を持っています、そういった意味では、海難時あるいは緊急時において私も海上保安庁なり大型船舶との交信ができるという意味では非常に有用な機器であるというふうには認識をしております。

ただ、先生の問題意識だと思いますけれども、実際じゃこれが普及しているのかということになりますと、現在で約二千二百局ばかり、要するに二千二百隻ぐらいこれをつけているプレジャーボートでございますが、全体のプレジャーボートが三十三万隻ばかりございますので、正直言いますと一％に満たない普及率でございます。

これにつきましては、価格がやはり高い、二十万円ばかりします、あるいは無線の一定の資格が必要というふうなこともあると思います。あるいは逆に、携帯電話が今大変普及してございまして、携帯電話で私どもの一八番通報というところで、海難等々があった場合に一定の対応ができる、こういうふうな認識をお持ちの方も結構おられるようございまして、そういうことで、私どもとしてはこれが普及することは大変結構なことだとは思っておりますけれども、残念ながら現実

態はそういう状況でございます。

○水岡俊一君 時間がありませんので、それぞれ所管をされている省庁に日本の船舶というのは一体どれくらいあるのかお聞きをしたいというふうな話とおつたんですが、今保安庁の方からもお話があったとおり、そのうちのパーセンテージでいえば一％に満たない小型船の設置の状況であるということもお聞きをしたので、もう話を進めたいというふうな思っております。

つまり、国際VHF、ベリーハイフリークエンシーですね、要するに超短波の電話装置、通信装置があればこれは衝突を未然に防ぐことができますかもしれないということを実はもう二十年以上前に言われていて、そして当時の運輸省、当時の郵政省ですか、の御配慮があつて法律ができて、マリンVHFという簡易的な機械ができた。そしてそれに対応する免許制度もできた。しかし、それが普及しなかった。普及しなかったからこういうことが起きたと言え部分もあるんですね。

なぜ普及しなかったのか、ここです、問題は。今もう御説明がありましたから、私の方から申し上げると、実はマリンVHFという機械は、日本でも恐らく私の知る限り一つのメーカーが一つの機械しか作っていない。価格は二十万円する。そして実際には出力が五ワット以下、非常に小さいですね。それから通話時間は五分間以内に限定をされている。そして送信チャンネルは恐らくわずかに二チャンネルか三チャンネル、受信はできるんですけどね。それから第三級海上特殊無線技士という免許が必要。それからいづれかのマリンVHF海岸局に加入しなきゃいけない。海岸局には年間五千円のお金が必要。船舶局の免許は五年更新しなきゃいけない。それから定期点検は三年サイクルにしなきゃいけない。そして、今携帯電話が発達しかけています中でこういうものをお金を掛けて装着をするという人はいない。どんどん減っていくというのが実態なんです。なぜこんなことになったのか。これは大きな問題があると思うんですね。

それで、ここをしつかり、大臣にはこの仕組みをしつかりと検証していただいて、私はもう今日余り、これが利権構造だとか、あるいは例えば海岸局を運営している社団法人の関東小型船安全協会には海上保安庁出身者が理事として行っているとか、そういうことで天下り構造じゃないかと、そういうことをどんどん追及する、僕はそういう意思はないんです。問題はどこにあるのかということをお大臣を始め国土交通省、総務省がしつかりとらえてもらわないと、これはまた規制緩和ができるかできないかの中で天下り構造だとか利権構造だとかという指摘を食らうわけですよ。それは良くない。人命を救うために未然に何かの手だてを講じることができ、そういう余地があるのであれば、これは国際VHF、マリンVHF、有効に利用する手だてを考えるべきじゃないですか。大臣、これいかがでしょう。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 私、八八年の「なだしお」第一富士丸の衝突事故のときに、当時、予算委員会だったと思うんですが、運輸委員会ですかね、質問をしまして、時の運輸大臣が石原慎太郎さんでした。そこで、これが衝突した場所は観音崎の先だったと思いますけれども、ここよりもっと海上交通の頻繁なところあるよと。それは備瀬瀬戸であり、私の方の選挙区も近いんですけども、あの明石海峡、まだ橋はできていませんでした。ここは大変な交通渋滞で、御存じのようにカーフェリーが横断をしている、それからそこへ大型のタンカー等、鉱石船もそうですけども、横断する、そしてそこにプレジャーボートがいっぱいいる、そして漁船がまたいっぱいいると、こういうところを何とかしてもらわないと事故が起りますよということ、じゃすぐ分かったと、つくりうというところで、淡路島の先端の北淡町に立派な海上交通センターをつくってくれまして、そういう思いのある事件でしたけれども、そのとき、そのような今委員が御指摘のような提案もなされた。それがいまだに実際はいろんな規

制とかあるいは負担が過重で普及してなかったということに誠に残念だと思います。

したがって、現在のいろいろな技術とか、それから携帯電話が爆発的に普及しましたから、こういうものを踏まえて、こういうものをどうしたらいいか、これは総務省と、一応総務省が所管しておられますので、よく我々の方としても検討させていただきたいというふうに思います。

○水岡俊一君 アメリカとかオーストラリアとかでは、このマリンVHFに類似をした、そういう機械が非常にきちっと整備をされて安全航行に寄与しているという話も聞くところがあります。もう月にでも火星にでも無線通信というのは通じる時代ですので、目の前にいる小型船と大型船が共通チャンネルを持って通信をして安全航行をするということは全く難しい問題ではないというふうに思うんですね。どこに障害があるのか、障害があるのか、それをこの際、本当に貴重な尊い命が失われたというこの事故に堪がみて、改めて二〇〇八年にしっかりと大きな方針転換をしていただきたいと、このことを強くお願いをして私の質問を終わりたいと思います。

○田中康夫君 参議院における統一会派、民主体・新緑風会・国民新・日本の一員であります新党日本代表田中康夫であります。

本日は、国土交通省設置法等、この等というのがあいまいもこととしておりまして、バイネームで明確な責任というふうなものから懸け離れる場合がございまして、この国土交通省設置法等の一部を改正する法律案、この法律が出されましたことは、私はある意味では大変に画期的なことではないか、こうした観点から、本日は文化庁長官であり、また日本文化人類学会会長でもあられる青木保さんにも参考人として御出席をお願いをし、質疑をさせていただきたいと思っております。

今回、皆様も御存じのように、観光庁、行政が肥大化する三セクの官公庁ではないかというところを前回も申し上げましたが、まさにツーリズムの観光庁ができた、設立されていく。あるいは航

空・鉄道事故調査委員会と海難審判庁を良い意味で合体した運輸安全委員会ができる。この二点ということは、私がかねてから申し上げております国土交通省という、人々の生命と財産を守るというところは、これはすなわちすべての領域にわたるサービスをサプライサイド、供給側のマインド、サプライサイドの都合、サプライサイドマインドではなく、コンシューマーオリエンテッド、まさにこの社会に暮らす消費者の希望に根差したサービスを行う省庁へと、国土交通省が良い意味でジョセフ・ナイが言うところのソフトパワーの省庁へと大転換をしていく、私はこのきっかけとなる大きな法律ではないかと思っています。

そのことは、すなわち従来、行政という社会においては指標の尺度があいまいであるということ、はなから却下されがちでありました幸福度というものを観光ということを通じて国土交通省が他の省庁に先駆けて確立をしていく、私はこうした大きなものであろうかと思っています。

と申しますのは、二十一日に閣議でも報告があったかと思いますが、少子化社会白書というのが発表されました。かねてから私あるいは新党日本が述べてきているように、四十年後には日本の人口はあるいは労働人口は今の三分の二になるわけでございます。一年間に八十八万人ずつという、東京の世田谷区と同じ人口が減少していくということは、従来の量の拡大という発想から質の充実へと転換をせねばなりませんし、もっと申し上げれば、中央権取の利権政治から地域還元の幸福政治というもののへ、また組織立脚の量的政治から人間立脚の質的政治へ戻していかなければならない、このようなことかと思っています。

実は、観光ということは、冬柴鐵三さんが福祉を志して政治にお入りになられました。今日、皆様のお手元にも、私が日刊ゲンダイで連載をしております「奇っ怪ニッポン」というものの、後ほど御質問させていただきます脱ダムという、脱ムダということと併せて、福祉、医療のことを書かせていただきました。

実は、これは国土交通、とりわけ観光庁というものができるときに大きな問題でございまして、フルムーンという言葉があるように、高齢の方々、良い意味でリタイアをされても社会貢献をされている方々、こうした方々が光を見るために観光というところへ出かける。日本は、どうしても勉強という言葉で学習になっていない日本では、良い意味でこの観光というものは人々が五感を用いてより人間を社会的に高めるということにつながるかと思っています。

こうした中で、是非大臣であられる冬柴さんは、閣議にも出席されておりますから、後期高齢者医療制度と、これが羊頭狗肉のように名前を何か長寿医療制度などに変えておりますが、大きな問題は、医療や福祉や介護というものはこれはつなぎ目のない形で、シームレスな形でまさに消費者側、コンシューマーの視点に立つてサービスを

行えるようにしていかなければなりません。お手元にお配りをいたしましたように、私の友人でもあります川渕孝一という東京医科歯科大学の大学院の教授は、七十五歳以上のお一人当たりの医療費というものが七十五歳未満と比べて四倍も高いと厚生労働省は大本営発表をしておりますが、しかし一症例当たりの医療費というのは心疾患や脳血管疾患ではむしろ低く、良くも悪くも抑えられております。すなわち、こうしたことを考えれば、医療というものと介護というものを分けて考えるのではなくシームレスな形で医療や介護や福祉というものを、すなわち後期高齢者医療制度と介護保険制度を合体した、良い意味で医療から介護まで一貫して提供する地域包括ケアの保険制度を導入していかなければ、これからの今後六十年間で二四％も七十五歳以上の方は増えるわけでございますから、一人月額一百万円の負担増を強いっているという形は早晚破綻をするわけでございます。

これは、本日時間がございますが、私が山国で知事を務めておりましたところは、吉田博美委員長のおひざ元でもございますが、早期発見、早期治療ということを人々が行って、福祉と医療と

介護を継ぎ目のないサービスを行ったことによつて最も全国で長寿で最も医療費が低い。それはやせ我慢をして治療をしないのではなく、社会全体で包括的なケアをしようというところで、このことが日本においてはとても大事なことでございます。

そしてまた、こうした意欲を皆さんに持つてもらうためにツーリズムというものが私はあるのではないかと考えております。すなわち、新しい確かさや優しさや美しさというニューバリューを、新しい価値を私どもがフロンティアの精神を持って創出をしていく、こうした幸福度によってレジームチェンジを図っていく、このことが最も行えるのが実は国土交通省でございます。

と申しますのは、例えば総務省という大変に巨大になった、しかしながら余りマスメディア上では巨大になったと認識されていない省庁は、逆に言えば自治も放送も通信も管理型でございます。すなわちサプライサイドマインドな省庁だと私は思います。国土交通省も従来はサプライサイド側に立っているのではないかと行われておりました。実はそうではなくて、人々の生命や財産を守るということは、これこそがコンシューマーオリエンテッドに最も近づく省庁であるということではなからうかと思っています。

こうした観点に立つて、本日は青木さんにも御質問させていただく形で進めたいと思いますが、実はそう思っております。昨日の新聞等でも皆様御覧になりましたと思います。お手元にも私の日刊ゲンダイの「奇っ怪ニッポン」の方でこの問題に関して触れました。（資料提示）こちら、一番東京本社版では朝日新聞が大きく扱っておりまして、読売新聞も大阪本社版においては大変に深く掘り下げた記事が載っております。また、皆様のお手元には私のこの記事もお渡ししているかと思ひます。

御存じのように、淀川水系流域委員会というのがございます。この委員会は、近畿地方整備局で河川部長を務められた宮本博司さんという方が

委員長であります。二年ほど前に御自分の第二の人生というものの、家業を継がれるという天下りとはおよそ無縁な人生を歩まれた方ですが、公募によって委員長に就任された方です。

この委員会は、滋賀県大津市の大戸川ダム、京都府宇治市の天ヶ瀬ダム、三重県伊賀市の川上ダム、また滋賀県余呉町の丹生ダム、この四つのダムにしましては、ダム建設の実施を淀川水系河川整備計画に位置付けることは適切でないとする意見書を二十二日の日に近畿地方整備局あてに出しております。これは近畿地方整備局が設置した委員会でございます。

私は、知事をしていたしましたとき、二〇〇一年の二月二十日の日に脱ダム宣言、でき得る限りコンクリートのダムを造るべきではないという宣言を出しましたが、それから七年、国土交通省が設置した委員会が、この四つのダムにしまして建設の実施は整備計画に位置付けるべきではないという意見書を出しました。このことに対する冬柴さんの御見解を改めて伺ひたいいたします。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 淀川流域委員会の意見はそのとおりでございますが、その中には、そのようにまとめられておりますけれども、学識経験者の中にはダムの有用性を言っておられる方も、意見ももちろんあります。

これについては、平成二十年四月二十二日まで二十一回を開催されまして、我々の方としても、配付資料というのが二千六百ページに及ぶ資料、あるいは審議時間は九十時間にも及んだ大変熱心な審議をしていただいたわけでございます。しかしながら、この委員会の意見とともに地元住民の意見、あるいは自治体の長の意見、あるいは地元住民との対話のプロセス、関係府省との調整等々いろいろな手続が進みまして、その上に立って淀川水系河川整備計画の作成が行われるわけでありまして。

したがって、我々は河川管理者としてそれについての責任を持つ立場として、これからこういう多くの方々の御意見というものを踏まえながら

ら、最終的な淀川水系河川整備計画を作成をして
まいりたいと、このように思っております。

○田中康夫 大変にネガティブな御見解、ある
いはパッシブな御見解かと思いますが、しかし、
この意見書の中では、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
あり不十分であるというふうに、このように断言
をいたしております。

改めて大臣に、今、冬柴さんが、この意見書の
文章を私が朗読をいたしました、御見解を伺い
たいと思います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) そういうふうに言われ
るんじゃないかと思ひまして、私は先ほど整備局
の方から資料を十分に、二千六百ページに及ぶ
ごく大部なものを各委員にはお配りをしており
ます。そしてまた、審議時間も九十時間に及んで
それらの先生方の御意見に対する考え方というも
のを先見なしにこれは国交省として披露した次第
でございます。

○田中康夫 今日は後半、青木さんと、今の冬
柴さんのお話、二千数百ページというのは、まさ
にこれ形式知でありました、法律知であつたり
知識知であつたり経験知というものでございま
すが、残念ながら、これは暗黙知と呼ばれますよ
うな、人間がまさに五感を持つていて、脳で考
え生きたものであるというマイケル・ポランニーが言
っている点に至っていないかと思ひます。

ただ、今の冬柴さんのお話は、早い話が、一度
まとめますと、裁判所の傍論であるというふう
にこの間、裁判所の判決を三権分立なんです
がおつしやうた外務大臣であつたり、そんな
関係ないとおつしやうた航空幕僚長と同じよう
なもので、自らが設けた委員会につばするよう
なものとと思ひます。

なぜそのようにあえて私が申し上げるかと
いふと、皆様御存じかどうか、日本の水田の面積とい
うのは昭和三十年代の今半分でござい
ます。無
論、食料自給率を高めねばならないという大きな

命題はございしますが、ということとは、水田で用
いている水利量というものは半分ほどに減つて
いるということでございます。あるいは、工業用水の
取水量というものは科学技術の進歩によってこれ
は減少いたしております。しかし、慣行水利権と
呼ばれます例えは今申し上げましたような水田等
の取水というものに關しては、これは明治二十九
年から慣行水利権に關しては見直しが行われてお
りません。

私が申し上げました脱ダム宣言というものは、
でき得る限りコンクリートのダムを造るべきでは
ないということ、私たちがコンクリートの耐用
年数はせいぜいが七十年、八十年と言われている
ということになると、戦時中に造られたダム
というものは、そのまま放置して崩壊するの
か、あるいはそのダムをもう一度新しく造り直す
のか、あるいは大規模に補強するのか、あるいはそ
のダムを撤去して別の方策を考へるのかという
大きく分けて四つあるいは五つの中から選択肢を
議論せねばならない段階に私たちは直面している
ということでございます。

実は、今回のダムの大戸川ダムというものは、
京都府と大阪府は、日本は先ほど申し上げました
ように人口減少していく社会でございますから、
この二つの府が水利権から撤退したわけござい
ます。この中で国土地交通省は、逆に穴空きダムと
いふ、ダムなのだがいつも常時放水を、通常、放
水もございしますが下に穴が空いていると。そし
て、これはまた治水には役立つと言ひますが、こ
れは効果測定のはまだ未確定であるというふう
に私は少なくとも認識をしております。すなわ
ち、穴が空いているところが大きな増水の場合に
どのような物理的な圧力になるのかというよう
な点も含めて、これは未確定な部分であらうかと思
ひます。

そしてまた、丹生ダムというものはこれは利水
事業者がすべて撤退をいたしました。すると、多
目的ダムであつたはずが、治水の部分の穴落ち、
利水の部分が穴落ち、穴空きダムにしていくとい

う形でございします。

そしてもう一つ大きな問題は、川上ダムとい
うのが先ほど申し上げました三重県の伊賀市に計画
をされております。本体はまだ未着工でございま
すが、既に四百六十億円を投入をいたしました。
総事業費も八百五十億円が千二百三十億円へと増
額されております。これは、三百億円台で計画さ
れた岐阜県の水資源機構の徳山ダムがその十倍に
なつたというのに比べれば額はわずかと云われる
かもしれませんが、脱ダムということはこれは脱
ムダでございます。

同時に、私たちの限られたリソース、これは税
金も限られております。増税を努力せずに行え
ば、三菱総合研究所が述べているように、消費税
を倍の一〇％にすれば、民間消費は二・七％、国
民のGDPは一・九％減少すると三菱総合研究所
が述べております。ホームページにも記載されて
おります。

私たちのこの日本の経済成長率はいかほどで
ございましょう、すなわちマイナス成長になつて
いつてしまふというふうなことでございします。し
たがって、私たちは良い意味で、イデオロギーで
はない増税なき財政再建ということをやアメリカや
諸外国のように行わねばならない。ちなみにこの
考えを以前から述べておられるのは松谷明彦さん
という、予算委員会でも申し上げました政策大
学院大学の教授でありまして、ちなみに福田康夫
さんの妹さんの御主人であられます。すなわち、
私たちはこうした考えというものを夢物語でなく
実現していくこと、それがまさに国土地交通省が同
時にソフトパワーの頭脳官庁へと転換することか
と思ひます。

この川上ダムでございしますが、実はこの川上ダ
ムは伊賀市が日量二万八千七百五十トンの取水を
する予定になっております。しかし、そこからわ
ずか十キロしか離れていない名張市にあります青
蓮寺ダムでは、ここは大阪市が日量八万九千四百
二十四トンの水利権を持っておりますが、これが
眠ったままになっております。すなわち、大阪市

も人口が減少し、他の取水源もあるので、この水
利権は眠ったままでございます。

したがって、この委員会においても、大阪
から七十キロ離れた川上ダムを建設をして伊賀市
がここから水利権を得るのではなく、今ある資源
を有効活用するというところからいへば、この青蓮
寺ダムの水利権を大阪市がせめて有償で譲渡をし
てはどうかということも述べているわけでござい
ます。しかしながら、残念ながら大阪市長はこの
ことに關して、周囲の御助言が、余りよろしくな
い御助言があるのか前向きではございしません。

すなわち、水利権というものについて、慣行水
利権を含めて、水利権は五年ごとに見直すという
ことは一方では言っております。この部分に關し
てもう一度根本的なシステムの変更を行う意思が
あるのかどうか、冬柴さんにお聞きします。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 大変勉強をされまし
て、専門的な話で分かりにくい、私には。
しかしながら、不斷に何でも見直さなきゃ駄目
ですよ。私はそう思ひます。従来からこうだった
からもうこうすべきだということ固定的に考へ
るのではなく、今日の委員の意見等も踏まえまし
て、あらゆる問題については考え直していか
ねばならないときに来ていると思ひます。

人口が本格的な減少社会に突入しようとして
おりますし、また周辺国家の中では経済が著しい
発展を遂げているところが多いわけでありま
すが、反面、日本の経済は、停滞と言つたら行き過
ぎですけれども、月例経済報告から見ましても、
また長い間GDPの総量は余り増えておりませ
ん。そういう中で地方の経済も低迷してござい
ます。

そういう中で、我々としては、新しい、我々の
子供や孫たちが自信を持ってそして誇りにするよ
うな安全、安心の国をどうつくっていくかとい
うことは常に新しい視点で見直していかなくや
らない、私はそのようなことを思ひます。
ダムの問題について相当、知事経験も踏まえ
られまして随分勉強された跡がよく分かるわけ

すが、そういう観点からも、我々としても常に新しい視点で物は見なきゃならないと、このことは同意をいたします。

ただ、この淀川流域委員会、御存じだと思いますけれども、五百回ぐらい開いているんですよ、これ、この以前でも、御存じですね。その会議費でも二十億を超えるお金が掛かっているんです。そういう中で、我々は真摯にその意見も全部聞きながら今日の事態を迎えているわけでございまして、今、田中委員がおっしゃるような意見を言う方もおりますけれども、そうでない方もたくさんいるわけであります。私どもは、この洪水、いざというときに人命、この淀川水系では大変多くの人が、私もその一人ですけれども、住んでいるわけですね。したがって、その人命の安全という意味から、そういう観点からもこの水系をどうするか、これは非常に重要な問題でございまして、多くの方々から、利害関係がある人もあればそうでない人もある、あるいは学者の方もいる、そういう意見を聞きながら、私は、安全、安心な国づくりはどうあるべきか、そういう観点で判断をしたいと思っております。

○田中康夫君 不断にまさにチェックをしていく必要があるという、大臣から大変に前向きな御意見をいただいたと思います。

実は、冬柴さんも御出席の予算委員会です、一月三十一日に、輸血によるHIVあるいは肝炎等の感染をいかに防ぐかということに関して質問をさせていただきました。外添要一さんに主に御質問をさせていただきましたが、最後に福田康夫さんが、やはりこの問題は時間を掛けてはいけないうと、早急に厚生労働省の方で結論を出すべく督促をしたと、本当に深刻な問題だというふうに福田さんが大変な決意の御発言をいただき、このことによつてわずか一か月を経ずして不活化技術というものの導入の検討の特別の委員会ができました。

私は、やはり川の水というものはこれは一部の方のものではございません。まさに私たちすべての方のための公共の所有物でございます。こうした観点において、少なくとも慣行水利権というものが明治二十九年から一度も見直しをされてないというところは、私が勉強するしなくては、ごく一般の方々も聞いても、とても行政のスピードが長く掛かるということも勘案しても大変に不思議に思われるかと思ひます。

いま一度、冬柴さんから、この慣行水利権というのに関して、少なくとも再チェックをされていく御意思があらわれるかどうか。福田康夫さんの先ほど答弁も御紹介を申し上げました。もう一度お願いいたしたく思ひます。

○国務大臣(冬柴鐵三君) このような場での御発言でございまして、重く受け止めていただきたいと思います。

○田中康夫君 ありがとうございます。

国土交通省がまさに的確な認識、迅速な決断、明確な責任を他の省庁に先駆けて取つていく、そうした頭脳官庁になることを願つております。こうしたを少し御覧いただきたいかと思ひます。

(資料提示) これはパリの凱旋門の通りの道でございまして。凱旋門には十二本道路があるわけでございます。よつて、信号がございせん。信号がないのは決して形式知上、一分ずつ信号を行うと十二分掛つてしまうからということではないと私は考えております。

私も海外に出掛けますと空港からレンタカーを運転しますが、ラテンの国は我先にと凱旋門に入つてまいります。けれども、最後のところで、日本と逆方向でございまして、右の車優先というたつた一つの、法律にも定められているわけではない暗黙知によつて人々は車がすることなくまた別の道に入つていくということかと思ひます。

ですから、私たちは、イギリスにもありますような信号機ではない形のラウンドアバウトというようなものに関しても積極的に導入していく。このことに税金を掛けることは、前回視察をさせていただいた東扇島の防災のための拠点、そこを緑

地化して、ふだんは人々が憩いの場とする。こうした場所を東扇島だけでなく、千葉であつたり名古屋であつたり神戸であつたり、全国に設けるといふことは、これは多くの方々へ税金を払ふことを理解していただける。国土交通省がソフトパワーの官庁になつていくことかと思ひます。

本日、お待たせを大変いたしました、文化庁長官の青木保さんにお聞きしたいと思ひます。私事です、青木さんとは私も一九八四年に「感覚の論理学」という対談集を出させていただいたことがございまして。観光庁ということで、ビジット・ジャパンでより良い日本に多くの方が来ていただく、あるいは日本の中の方がそこへくつろいで英気を養つていただく。

パリの町というものの、世界の町を文化人類学者として御覧になつていられると思ひますが、パリに限らず景観、景色、ランドスケープということに関して、別に欧米が優れているわけではございせん。御存じのアジアであつたり中南米やアフリカにもすばらしい景観がございまして。日本の景観というものが必ずしも、一つ一つのお寺等は評価をされても町全体として評価が難しいとおっしゃるような意見がある。このことにはどんな諸要因があらわれるのか。青木さんの哲学も含めてお聞かせいただければと思ひます。

○政府参考人(青木保君) 文化庁も文化的景観というのを非常に重んじておりまして、近年、文化的景観を非常に大事にいろんな面でしております。それから、世界遺産なんかの条件にもそういうのがございまして、意識は非常に高まつてきておると思ひます。

それから、昨年度から文化庁では全国の都市に関しまして、文化芸術振興都市の表彰というのを長官表彰として行つております。今年は三月に第一回をやりまして、いずれにしても、景観を非常に大事にして、しかもそこに新しい文化的な創造力を働かせるということが大きな課題になつてきたと思ひます。

その点で、今先生がおっしゃつたような状態も

ございましたけれども、日本も徐々に景観に対しては力を入れ始めて、そういう住民の意識も出てきたんではないかと、そういうふうな考えております。

○田中康夫君 青木さんからいろいろな御教示を若いころ、私がまだ本を御一緒に出したときは二十八歳でございまして、今よりも大分やせておりまして、もう少し紅顔の美少年に近い形だつたんでございまして、太ったカモシカ・ヤツシーになつてしまつていますが。今のお立場ということもあらわれるのかもしれませんが、もし可能ならば、例えばフランスにおいて、青木さん同様に文化的な責任者を務めたアンドレ・マルローが考えたことであつたり、あるいは元々このパリの町をジョルジュ・オスマンという都市計画家でありパリ県知事でありながら極めて哲学を持つていた人間が町をつくつたこと、こうした点に関して、碩学でいらつしやる青木さんから少し御意見を伺えればと思ひます。

○政府参考人(青木保君) おっしゃるように、パリはルイ・ナポレオン、ナポレオン三世のときにパリの大改造というのをやりまして、そこでナポレオンの、ルイ・ナポレオンの強権をもつて大體、建物全部八階建てですかね、そういうことをやりました。それから、今のブルバードも全部できたんですね。ですから、非常に強い文化政策あるいは文化施策というものをルイ・ナポレオンがやつて、ループルもそのときできたわけですが、今日のパリの魅力というのか、あるいはその文化施設も含めたものがその当時にできました。十九世紀の中ごろの話ですね。

パリとおっしゃつたので、私、先年、パリで講演したときに聞いた話ですけれども、パリは旧市街においては、例えば自分のアパートマンの窓の枠がちよつと壊れたと。そういうときも、必ず市の文化局にそういうことが起こつたということを通知しまして、そうすると、すぐ文化局の人が飛んで来て、それでその枠を町並み保存の点からきちんとして直さなくちゃいけない。自分の建物だからといって勝手に直すことはできない。

また、スタンダードが書いているミラノの町で、もう十八世紀の話ですけれども、一つの新しい家を建てようとする、その家を建てる場所と周囲との関係について、全くその建てようとする本人とは関係ないコミッティーができて、そこでいろいろと議論されて、こういう家なら建ててもよろしいというようなことが既に言われているというのを非常にスタンダードは先進性があるといつて評価しているんですけれども。

私は、かねて日本の東京の町並みというもの是非常にふぞろいであるということを申ししてきましたけれども、やはり文化規制というものは、規制緩和は確かに世間の一つの大きな流れでございましてけれども、文化に関してはもつときちんとした規制があつてもいいんじゃないか、今の建物などのことも含めましてそういうふうにしております。ですから、パリが魅力あつて観光の大きな資源になつていいますのも、そういう非常に国や自治体と個人との協力関係で文化保存ということを考へているからだといふふうに思います。

○田中康夫 ありがとうございます。

まさに、パリの町にはおいしい御飯があつたり、あるいはルーブル美術館があるから皆さんが出かけられるだけではないと思います。パリの町は、今、青木さんもおっしゃられたように、あの広いブルバード、そしてその広さを、幅を決め、そして並木をつくり、そして今八階建てとおっしゃいましたが、おおむね三十メートルの高さ、そしてそこにファサードという屋根を付ける。この基本的なことを決めた上で、ジョルジュ・オスマンという都市計画家でもあつた行政執行者は多くの建築家に競わせたといふことだと思ひます。

これは決して個人の尊厳を損なうことではなく、やはり私は思ひますに、個性化を認めた上での高品質な統一感ということではないかと思ひます。そして、これは私たち日本よりもはるかに歴史の短いアメリカにも西海岸にカールという町がございいます。ペブルビーチというパブル期に日本の企業が一枚をはたいて買ったゴルフコース

がございいますが、その後安く買いたたかれてしまったといふ日本の悲哀でもございいます。

この町は、御存じのように、映画監督でもあり俳優でもあるクリント・イーストウッドが市長を務めた町です。ここへ出かけましたその写真を私、今日持つてこようと思ひまして、整理が悪く見付からなかつたんですが、カールの町は木造の小さなショップピングをする商店がございまして、歩道のところに大きな木があると、それを切らないで、歩道は逆に外側を少し車道の側に出ている。車道はそこは少し狭くなりますが、その分逆に車がスピードを出さないと。そして、もつと優れているところは、それぞれの商店の長さから、屋根のところから看板を出すための針金の長さは決まつております。これは同じ形状でございまして、そして、この長さの範囲内において、それは木であつても、あるいは鉄であつても、あるいは陶磁器であつても看板を付けることができる。無論、色の制限はございいます。

これは、私たちの日本では、多くの商店街が活性化といつて国あるいは自治体の補助金をもらつて乳白色の何とか商標銀座というような看板を付けます。しかし、これは私にはある意味でいうと、個性化を損ねた低品質な、あえて言えば統一感などではないか、あるいは低品質な不統一感と言つていいかもしれません。カールの町あるいはそのパリの町が多くの方を魅了するのは、個性化を認めた上での高品質な統一感、こうしたことを行つていくことが私は国土交通省が多くの方々から御理解をいただけることになつてゐると思ひます。

この中において、前回御質問をさせていたたかうと思つて時間が足りなくなつてしまひました。電線の中地化といふ問題がございまして、幹線道路、いわゆる一般国道及び都道府県道の幹線道路の市街地の部分、住宅等がある部分、この市街地の幹線道路の電線地中化率は平成十七年度が一％、平成十八年度が一・二％でございまして、つまり、年間一％ほどしか電線地中化率が

えていないといふことです。電線地中化率の予算というものは、おおむね千八百億円前後でございまして。これはまさに、道路特定財源の中のわずかに〇・三％にすぎないといふことであります。

道路をセツトバックをするといふ中においても行つていられるのだとおっしゃるかもしれませんが、道路のセツトバックをするためには、拡幅をするためには、五年、十年、自分の土地をお持ちの方に御同意いただくために時間が掛かります。その間に、十年掛ければ日本の人口は全体で、面積は変わらないのに八百万人減少いたします。奥行き二十五メートルの商店が十メートルあるいは十五メートル拡幅によつて提供することになれば、残り十メートルであれば、そのちょうだいをしたお金によつて他の地域に移り住んでしまふかもしれない。拡幅をされたときに逆に商店街が穴空き状態になつてしまふといふことを私たちは放置をするといふことは余りよろしくないと思ひます。

実は、東京の都区部には四七・九％の電線地中化率でございまして。しかし、これは平成十七年から十八年度にかけて、前年比でコンマ以下の増加でしかございせん。私は、こうしたことは通信会社あるいは電力会社あるいはガス会社等の負担金もあるからだといふにすれば、こうしたことこそ国家的な観点に立つて、人の生命や財産、そしてビジット・ジャパンである観光庁をつくつた日本として、私たちの税金を用いて積極的に行うプログラムを立てるべきではないか。自動車産業都市であります豊田市の隣接する名古屋市の電線地中化率も、わずか一三・三％から一三・八％へと〇・五％増でございまして。名古屋においても、しかも市街地において一四％未満しか電線の地中化がされてないといふことです。

私は、こうしたところにこそ弾力的にお金を使う、そのために、福祉のために脱ダムであり、また、こうした観光庁をつくつた国土交通省が良意味で意識転換をしていくといふことにおいて脱ダム。ダムだけではございせん。こうした部分に弾力的な計画を立てることが、パリの町に

多くの方が訪れている、ジョルジュ・オスマンやナポレオンの偉大さといふものに私たちが幾ばくかあやかれるのではないかと思ひますが、冬柴さんの御見解をお聞きいたしたく思ひます。

○国務大臣(冬柴鐵三) 市街地における無電柱化というのは本当に必要であり、先進国の大都市ではそのように普及しているのに日本は遅れている、こういう面は我々ももちろん認識をいたしております。最近では予算も倍額にして、しておりますけれども追いつきません。現在までの電線の地中化を図る部分を観光地等にも広げようといふことで今回も提出をさせていただいてゐるわけがございまして、そういうものを進めていきたい。

それからまた、この道路の中期計画の中にも、無電柱化を図る取組をされてゐない道路三千七百キロメートルに対して集中的に無電柱化対策を実施したいといふことでございまして、これはもう大変な金額になつてまいります。中心市街地の主要な道路九百地区、市街地における県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路、こういうものは、震災で電柱が倒れますとそれが交通障害になります。したがひまして、これを一千キロメートル。それから、歴史的町並みを保全すべき地区、日本風景街道等の道路二百地区、こういうところに対して、安全で快適な道路空間を形成する上で電柱や電線類を取り除いて、そして景観を維持しよう、こういうことの計画を立てておるわけでございまして、これは道路特定財源で十年間掛けてやるというところで提案しているわけでございまして。

○田中康夫 一度、専門外かもしれませんが、青木さんが御覧になつていて、かつてのナポレオン三世の時代といふのではなく、他の国においても、それはオールドラーの国が逆に磯崎新氏を起用するといふような形もございまして、御覧になつていて、何が日本の政治のリーダーシップの上で、こうした都市景観をつくる上でもう少し学ぶ点があるとお考えでしょうか。

○政府参考人(青木保君) 何といつても、まずど

ういうふうな都市を日本でつくるべきかという、そういう言わばイメージあるいは理論というものが近代日本国家では欠けていたと思いますね。これは今まで非常に大きな問題として残っていると思います。

ですから、それをやはり東京なら東京という、こういう都市にするかという明確なビジョンがないと、幾らいろんなことをやっても部分的なことになってしまいますから。そういう明確なビジョンを打ち出すことが一番大切で、それについていろんな規制とかあるいは施策を行っていくというんですが、これはもう、ヨーロッパ都市は別として、アメリカもそれからもちろんアジア諸国もみんな悩んでいるところがございますので、むしろアジア諸国とも一緒にやっていけるような問題ではないかというふうに私は考えています。

○田中康夫君 まさに冒頭でも申し上げましたが、的確な認識や迅速な決断、そして明確な責任を持つことが政治でございます。でありまして、選挙で選ばれ、選挙で更に判断をされるという政治というものが存在をしていると私は思います。

青木さんが恐らくおっしゃられたことも、先日、実は首相官邸で韓国の大統領の晩さん会がございました。そのとき私が同席をさせていただいたテーブルが、従来は産業資源部というサブライサイドのお名前だったのを、漢字で書きますと知識経済部というふうに、ナレッジエコノミーというふうに部を変えまして、そこに民間からいらっしゃった李允鎬さんという方がその最高責任者でいらっしゃいました。

彼とお話をしているときに、皆さん御存じのように、李明博大統領はソウル市長であったときに、清溪川という川の上に高速道路が通って小さな商店が並んでいたところを、川を再生をいたしました。再生をするだけなら、ダムを造った後、その周りに親水公園を造るという取って付けたようなことは日本でも行ってきたておりますが、そういう内容ではございません。そして、この小さな

商店街の人たちの仕事を奪ったわけではございません。彼自身がその場にリーダーとして出かけて、今空いている空き地に取りあえず移つてもらって、そこで商店をやってくれと。川が再生できて、皆のために、できた後には必ずあなたの方の営業する場所も提供すると。良い意味での明確な責任の下でリーダーシップがあればこそ、極めて短期間に変わりました。

脱ダム宣言を出しました私ですが、私、東京オリンピックの前年に黒部ダムができたときに、議員の皆さんも日本は大変な捨てたものじゃないかと思ひなれたと思います。あるいは、世界銀行のお金を多少は使っていたかもしれない。しかし、東海道新幹線ができたときも日本は捨てたものじゃないかと思ひなれたと思います。

しかし、今だれが、徳山ダムという、三百億円台であった金額が三千億円になって岐阜県にできる。私どもの同志であります大原雅子嬢が福田ダムと言つたら色をなされてお怒りになられました。が、八ツ場ダムという、まさに計画が何度も変更していつて、近い将来は穴空きダムにしても維持しようとしている。でも、これは地域に還元されない、中央搾取の利権構造の維持にはかならないと私は思います。

そうではなくて、私たちが電線の地中化を、例えば道路特定財源にかかわらず、私たちの予算の中で今の金額の五倍増にすると。その代わりに、十年間の間に駅前から五百メートルはすべて電線の地中化をするのだと。そのことによって、両側電線地中化をすれば、片側は歩道を設けることが幾ばくかできます。ベビーカーのお母様にとつても宅配便のお兄さんにとつても、これは小さいけれども確かな、日本が捨てたものじゃない変化を実感できることではなからうかと思ひます。

そして、このことが、前回申し上げた築地の市場というようなものを、こちらにございます。(資料提示) このような、水銀が二十四倍、砒素が四十九倍、シアンが四百九十倍、ベンゼンが千五百倍というような場所に移すと。新銀行東京に

四百億円使うことは世論など従つていては決断できないとあるリーダーはおっしゃっています。が、逆に言えば、こうしたものを観光の聖地である水産業、私たちの水産、おすしの世界文化であります日本の聖地というものをこの場所ので、フィッシューマンズウィフのようにしていくこと、あるいは電線の地中化をしていくこと、そうしたことが、青木さんからも御示唆をいただいた、良い意味での人々に立つたリーダーシップの下で、政治がそしてまた国土交通省がソフトパワーの官庁として人の生命と財産を守ることで皆から支持されていくことにつながるかと私は思っております。

この点にしまして、先ほどの慣行水利権も含め、冬柴さんが人々の立場に立つたリーダーシップというものを発揮されることを願つて、質問を終わりにいたします。ありがとうございます。

○藤本祐司君 民主党・新緑風会・国民新・日本の藤本でございます。

今日は国土交通省設置法の一部改正について質問をしたいと思ひますが、実は今朝ほかからのいわゆる財政金融委員会との連合審査会の話も幾つか聞かせていただきながら、そして今の田中康夫議員のお話も聞いて、幾つかちよつと確認をしたい点があるものですから、昨日の通告とは別にちよつと確認だけさせていただきたいというふうに思ひます。申し訳ないですが、通告しておりますので、なかなか全部お答えになりにくい部分もあるかと思いますが、その部分はまた追つてお聞きできればというふうに思ひます。

ちよつと大臣、確認なんです。先ほど田中議員のところへ、淀川流域委員会ですが、これ五百回以上やられたという御答弁があつたんですが、五百回以上やつて会議費二十億というお話がありまして、それは間違いないんでしょうか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) ちよつと後で、済みません。藤本祐司君 はい。じゃ、ちよつとほかの、次

にしておきますね。というのは、五百回で二十億という一回四百万になつちゃうんですよ。この新聞、田中さんがお配りになった、これが委員会です。これ四百萬掛かるはずがないと思ひまして、どういう数字になつてくるのかなというのをちよつと確認をさせていただこうかと思ひたものです。それで、もし四百萬掛かっていたら大変な無駄遣いになるし、けたが違ふんだつたら訂正された方がいいのかという、そういうことで確認をさせてもらいます。

あと、ちよつと別の質問なんです。先、じゃほかの、時間もつたないので質問させていただきます。今、厚生労働委員会の方でいわゆる新型インフルエンザの発生に備えて感染症予防法と検疫法ですか、の審議をなされているんだと思ひますが、まさに国土交通省のいわゆる国際観光振興ということになりますと、その辺りをやっぱりしつかり考えないといけないんだらうと。患者の強制入院とか就業制限とか、そういうものもこの改正案で考えていくとか、危険区域の封鎖、立入り制限とか交通規制と、いわゆる交通規制というののも一つのやり方の中身になつてくるんだらうと思ひますが。

まさに今、韓国等もその鳥インフルエンザの問題が出てきておりまして、例えば韓国ということ、韓国から日本に来るところはどうか水際で厚生労働省なりがきちつとやつていけば、検疫するということ、チェックはできるんだらうと思ひますが、我々、我が国から旅行する、韓国というのは一番国際観光として日本と交流が密なところですので、まさに連休直前でございまして、その辺りは国土交通省としてどういう対応をされようとしていられるのか。また、新型インフルエンザ、韓国だけではなくて様々広がりを見せたときに、ちよつとそこら辺りは前もって早め早めに手を考えておかない大変なことになるんだらうなというふうに思ひますが、ちよつとそこら辺りを教えていただきたいと思います。

○政府参考人(本保芳明君) お答え申し上げます。

ただいま藤本委員から御指摘があった点でございますが、いわゆる安全情報の一部という形で旅行者に対して提供されておまして、安全に関する情報でございますから、これ混乱がありますと、旅行者にとってもまた相手国にとっても大きな問題になるということで、外務省が一元的にこれを取りまとめるという形になっております。外務省でつくられた安全旅行情報が、日本旅行業協会という旅行会社で構成される団体がございまして、ここに自動的に流されて、ここを通じて旅行会社に周知され、旅行会社が旅行者に対してその情報を提供するという仕組みを取っているところでございます。

これが基本形でございまして、随時、例えば厚生労働省さんから今、鳥インフルエンザのお話がございますが、そのような問題が出て、帰国するときに空港で検査をするあるいは情報提供を求めるということがございますので、そういうケースがある場合には私どもの方に協力要請があつて、そんな動きもあるので帰国時に御注意をくださいという、こんなような対応をしているところでございます。

○藤本祐司君 旅行者というのは旅行者という意味です。そうしましたら今、旅行会社を通じてということですが、個人旅行が増えていく中で、必ずしも旅行会社を通さず航空券のチケットを手配して独自で行かれる方というのは大変増えてきているし、それもほとんど今そういう状況になっているんだろと思いますが、その方々は自ら情報を集めて、外務省がどういうワーニングを出しているのかとか、その辺をやらないうとやっぱり分からないということなんでしょか。

○政府参考人(本保芳明君) お答え申し上げます。

日本旅行業協会ということで、旅行会社というふうに特に申し上げましたが、航空会社も含

まれる組織でございまして、航空券の購入時にも同様の情報が提供される仕組みになっておりますので、もちろん外務省等のインターネットのサイトでも情報の確認はできますけれども、そういういわゆる主體的な行動を取らなくても情報提供が基本的にはある仕組みになっております。

○藤本祐司君 分かりました。連休を控えていますので、ここでもう既に予定を全部立てちゃってしまっている方というのもあるんだろと思ひますので、そのところ、それだけで十分なのかというの若干疑問がある。そこは、国土交通省だけではなくて、外務省なり厚生労働省なり、その辺りとの情報交換を密にしていかなないと正確な情報が伝わらなくなってしまうんじゃないかなというふうに思ひますので、これは通告しております。是非その辺りの情報提供というのをしっかりとやっていただければというふうに思ひます。

それと、もう一つは、今朝の午前中の連合審査会で幾つか指摘をされておりますのと、あと今朝の新聞にも載っておるんですが、鰐淵議員が公益法人五十社の、五十の公益法人をチェックされているというふうなお話がありました。今朝の新聞でも、二〇〇六年度のことで、道路特定財源を使って調査研究業務を委託した二十二の公益法人のうち、五つの法人がいわゆる再委託ということで五〇%を超すような業務をされていたということなんです。新聞によりますと、国土交通省は、再委託が無制限に広がれば随意契約の意味が薄れるということで、再委託をできる範囲を業務一件につき受注額の三分の一以下に制限する方針であるというふうに書かれてはいるんですが、それはそれとおりでよろしいんでしょうか。

○政府参考人(宮田年耕君) そのとおりでございます。再委託率を三割以下ということで制限をしてコントロールしてまいりたいと考えております。で、三割ということにこだわらずに、できる限り下げたいということも併せて書いております。

○藤本祐司君 実は、それはとても危険なことなんだというふうには私は思っております。私もシンクタンクに十五年おりましたんで再委託を受ける側でございます。どういふことが起きるかという点で、無理やり三割以下に下げるといふのは、業務の内容というのはほとんど変わらないう額だけ三割以下にして、ほとんど今までと変わらない業務をそれでやれということになってくるという場合が往々にして多いんですね。

そもそも再委託をするという、随意契約というのは、特殊技能を持っているとか、特殊な知識、特殊な情報を持っているから随意契約をするという、そういう前提があつて、ほかにも五社も六社も十社も同じような業務ができるのであれば、これは企画競争なり一般競争入札をするというのが本来の形なんだろうと思ひます。

ですから、ここで随意契約をするというこの本当の趣意を考えると、再委託をすること自体がもうおかしいわけでありまして、それが三割ならよくて五割じゃないかと、そういう問題ではないんだらうなと。

ですから、再委託をするということがまず問題であることと、随意契約であるのであれば、それなりの相当の理由が明確であるということが必要になってくるんだらうと思ひますので、むしろ随契約を減らして競争入札あるいは企画競争にしていく、一般競争にしていくというの方が多分正しくて、このやり方をやると、かえって再委託を受ける側としては疲弊をして、同じ業務はあれやこれややってやられて、結局自分たちは大したやらなくてもいいような視察をしてお金を取つて、七割だけ自分たちが持つていくというようなことも現実にありますので、この方針がもし最終決定だとするならば再考の余地はあるんだらうというふうには思ひますけれども、いかがでしようか。

○政府参考人(宮田年耕君) 二つはしよって御説明を申し上げます。一つは、特命随契というのを九〇%以上あった

ものを四〇%にするということがまず大前提でございます。それからもう一つは、再委託率を下げるという前提は、できるだけ分離して発注できるものは分離して発注するという大前提がございまして、そういうことを通じて、過度に公益法人の方に、仮に企画競争で取ったとしても、前提の調査の中身を仕分をしてきっちり分けて、三割になったから仕事は元のままということではなくて、そういう切り分けをして適正にやってまいりたいと考えてございます。

○藤本祐司君 ありがとうございます。

特命随契をなくすというのはもう基本的な方針だということは何度もいろんな場所で聞きますが、まさに分離をして、最初から、発注する段階から、これは特殊技能だとか特殊な知識が必要だとかという部分についてはこうで、それ以外のところは分けて多分発注をしていかないと、その委託、公益法人にそこを任せしなうと、それで三割だからいいだろというふうにやってしまうとかえって問題が大きくなるというふうに思ひますので、その辺りはしっかりと実情というのを把握してお願ひをしたいと思います。

また、本題に入る前にまた幾つか、大変申し訳ないんですが、長谷川議員が道路特定財源の無駄遣いについて質問をされて、そういう無駄遣いはやらないんだというふうなお話はございましたが、そのときに、やはり冬柴大臣も公明党所属の大臣であるということの中で、いわゆる自動車重量税についてもお話がございました。

この自動車重量税のマニフェスト、二〇〇五年の総選挙のときのマニフェストを先ほど御自身から御紹介をいただいたと思ひますが、自動車重量税については、その財源が本来の道路整備事業に活用されていない現状にかんがみ、例えば、暫定税率の引き下げにより納税者に還元することや、その使途のあり方を検討することなど、見直しますという、そういう文章があつたわけなんです。

ここでちょっと二つ質問を大臣にお聞きしたい

ことがあるんですが、まず暫定税率の引下げにより納税者に還元するということは、暫定税率を引き下げる、あるいはゼロにするのも引下げのうちだと思えますけれども、暫定税率を引き下げることはいいけれども、納税者にとつてはプラスになるといふ、多分表現で読み取れるんですが、そういう意味でよろしいのでしたでしょうか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 暫定税率につきましては、受益と負担というもののバランスが取れていなければならぬと私は思っておりますので、このように改革をしようということも、マニフェスト、二つありますが、マニフェストのときには、そういうことがなければ暫定税率の引下げも検討しなかならないということを言っております。

そういう意味で、その重量税についていろいろ使い方がされているということについて、これは改めなさいいけないんじゃないかということで、九つの項目をきちんと具体的に挙げまして、そして、そのように改革をしようということも、マニフェスト、二つありますが、マニフェストのときには、そういうことがなければ暫定税率の引下げも検討しなかならないということを言っております。

それを踏まえて、政府・与党の決定のときにこの問題について、重量税については九つの我々は指標というものを掲げまして、そういうものを是非入れていただくということがやはり受益と負担とのバランスが取れる、そういうことではないかということをお願いしたところ、それすべてを取り入れて政府の決定をしていただいたと、そういう経過があったということを御報告を申し上げます。

○藤本祐司君 ちよつと私、今、意味がよく分らないからです。ちよつと一度ちよつと御説明いただきたいんですが、ちよつと済みません、大臣済みません、もう一度ちよつと御説明いただけますか。

ちよつと、今大臣のおっしゃった意味がよく分からなかったものから、もう一回同じ説明でも結構なんですが、していただけますか。
○国務大臣(冬柴鐵三君) 恐縮です。

私、ちよつと今手元に資料がなくて急だったものですから、私の記憶に基づいて、当時幹事長をやっておったものから、私としてはそのようなマニフェストを作ったことは事実でございます。したがって、その中で言ったことは、自動車重量税について必ずしも受益と負担ということが一致しないというふうな考えられる部分があるのではないかと、もしそういうものが改められないのであれば、これはやはり引き下げなや、負担をお願いする以上、それに見合うものができなければおかしいという指摘をしたわけです。で、その場合には税率の引下げということも検討をすべきであるということがマニフェストに書いた問題であります。

いよいよそういうものを踏まえた、これは税制改正のときだったと思いますけれども、我々としては、じゃ重量税というものはどういうふうに使われたらいいのかということが話題になつて、我々の方としては公式な書面として九項目を挙げて、自動車重量税というのはこういうふうなやうに使われなければならないのではないかと、これを申し上げた記憶があります。明瞭に。そして、その三項目にそれぞれ三項目ずつで計九項目の使い道についての具体的提案をいたしました。それを踏まえて、政府の方で、税制改正のときだったと思えますけれども、そのように改めたということ、そういうふうな改めをいたしましたというふうなことは記憶をいたしております。

なお、これ記憶に基づきますので不正確ではないけれども、後刻、その資料等は委員の方へお届けさせていただきます。

それから、先ほどの淀川水系のことでございますが、平成十三年から平成十九年一月まで、一月でちよつと休止したんですけれども、それまで委員会五十六回、部会五百二十六回、合計五百八十二回、これに掛かった、委員の交通費とか謝金とかも含めまして約二十一億六千万円です。

それで、今、今日御指摘いただいた二十回というのは、その休止した後に、いいですか、十九年

一月以降開かれたのが二十一回、そういうことです。そういうことで、淀川流域委員会というのはほかにない審議を遂げた委員会でございます。それで、だから、そういう意味で、これ私もし間違つておたら訂正せよいかぬじゃないかとおっしゃっていただきましたので、今これ正確に申し上げているわけでございます。

以上でございます。

○藤本祐司君 そうすると、一回当たりこれ四百万とかそのぐらい掛かっていることになってしまふんですよ、割り算すると。一回四百万の委員会、会議をやつていたら、平均するとですよ。もちろん、それで視察をするとか何だとかというのがあつてもいいけれども、何かそれはちよつと余りにも金額が高過ぎるような気がしてならないのが一般ではあります。それで、ちよつと通告していただきまして、それで、ちよつと資料を出していただきまして、それでちよつとまた検討させていただきますか。

ちよつと、最初の、さきの質問に戻りますけれども、それで冬柴大臣、長谷川議員からの質問の中で、いろいろミュージカルがあつたとか、あるいはミュージカルをつくるにまつたとか、あるいは旅行だとか旅費だとかと、余りにも無駄だからもうこれやめなさいということは何度も何度も御答弁をいただいていたんですが、それはやはり冬柴大臣が大臣になられて、あるいはこの国会でいろいろ議論があつて初めてこういう使われ方を知つたという理解でよろしいんですか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) お恥かしい話で、私自身はそうです。

それで私はびっくりして、それをすぐやめますということをお願いしたのには、そのときに御指摘いただいた、だから私は、今国会における特に衆議院予算委員会における先生方というのは、資料要求はもうすこい、五年ぐらい前から資料要求していただいているんですよ、物すこい膨大な。そういうものに基つて御指摘をいただきました。私は、改めるべきものはもうすぐに改め

なきやいけない。これいろいろ、これはどうだとかああたとか言つていたらあれだけれども、聞いたところが、例えばマツサージチエア、これは会社の寮とかでも置いてあるところはあると思ひますけれども、私は、道路特定財源というところの税金からそれをかうというところは、私の目線からは許せない、やめると、即やめるといふことを申し上げました。そのほか、金額は別としまして、何か空気清浄機だつたらまだ分かるんですけども、もつと違うもの、これは金額は二万か三万ですけども、そういうものも私はすぐやめさせますと、こういうことでやつたわけで、それを集大成したものが最初の方です。

○藤本祐司君 ちよつと先ほどの資料請求につきましては、ちよつと御検討をいただきたいと思ひます。済みません。

○委員長(吉田博美君) 理事会で協議したいと思ひます。

○藤本祐司君 お願いします。

それと、今大臣になられてからそういう状況を知つたというお話だろふと思うんですが、ただやはり公明党さんのマニフェストで、自動車重量税についてはというところの、についてはと書いてあるんですが、その財源が本来の道路整備事業に活用されていらない現状にかんがみと書いてあるんですね。

ということは、二〇〇五年の段階で、先ほど冬柴大臣が御自身が幹事長であつたというふうにお話ございましたが、その当時、今ほどではないとは思ひますが、当時もその財源は本来の道路整備事業に活用されていらないということはある程度知識として、情報として入つていたんだらうと思うんですが、そうであるならば、その後、北側前国土交通大臣もその当時だったと思ひますし、その後も冬柴大臣が御着任なされていく。その段階でなせ手を着けられなかったのかなというものが素朴な疑問なものですから、その点を教えてください。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 当時、一般財源に初めて入れることになったんです。それを指して言っているんです、無駄遣いじゃなしに、無駄遣いじゃなしに。いわゆる道路特定財源の中から、シーリングが掛かりますからね。いや、これ余っているからじゃないですよ。シーリング掛かるでしょう。そうすると、差が出ますね、税収との間。それを一般財源に入れましたね。それを指して言っているわけですよ。そういうことするんであれば、これは当時からタックスペイヤーは物すごい署名集めてきましたよ、実際問題、そういうことでございます。

○藤本祐司君 確かにそういうことで読み取ろうと思えば読み取れるわけですので、これ以上ちよつと、これは解釈の問題と、作つた方々の問題でどうでも解釈できるという意味からすれば、今の御答弁を信じざるを得ないのかなというふうには思います。

そして、道路と観光の、今日は観光庁のこともございますので、観光との関係をちよつと聞きしたいんですが、午前中の連合審査会ときもそうだったんですが、道路ができることによって企業立地が進みますよと、実際に三重県の場合で、とか滋賀県の場合で、これはこの間の決算委員会でも御説明をいただきました。確かに企業立地が進むというところはあるんですが、多分、そうはいっても、どこかが増えればどこか減るという部分もあるんだろうと思ひますので、ただ、その一つの促進手段として道路があるんだという、多分そういう意味だというふうに解釈はできるんです。

では、観光ですね。これ地方に行きますと、道路ができる観光開発、観光振興が進むんだとか、観光面で非常に地域活性化するんだという声が多いんですね。私もシンクタンクにいた十五年間で、もう当たり前のように、道路ができれば観光が進むんだと、もうほかのこと何もやらなくても道路さえできれば観光がどんどん進んでいくんだというふうな思いを持っている方々も

結構地方にはいらつしやる。

では、そこで改めてお聞きしたいんですが、道路というのと観光振興というものの関係なんですね。実際に道路が整備されたことによって観光が本当に促進をされた、継続的にですよ、継続的に促進された具体的な事例があったら、ここはこういう道路整備をやったおかげでこれだけの観光客が増えたんだ、あるいは経済効果が生まれたんだというのをあつたらちよつとお示しいただきたいと思ひます。

○国務大臣(冬柴鐵三君) たくさんあります。たくさんありますけれども、時間がありませんので二つだけ挙げさせていただきますと、一つは和歌山県における国道百六十九号、奥瀬道路という、奥瀬道路の整備によりまして、北山村というところへの観光客数が供用前の平成六年は二万四千人でありましたが、平成十二年以降九万五千人前後と約四倍でずつと推移しております。これは典型的な事例だろうと思ひます。

それからもう一つは、東海北陸自動車道の整備によりまして、世界遺産である白川郷、あの合掌造りだと思ひますが、その駐車場利用台数が平成十一年に比較して平成十六、十七年はおおむね二倍でずつと推移しているという、その二つを挙げさせていただきます。

何ほでもあります。

○藤本祐司君 多分、これは道路だけの効果ではなくて、白川郷なんかは世界遺産になったよということがあつて、その資源が非常に魅力が高いということから多分行くんだろうと思ひますし、先ほどの和歌山の例を言われましたけれども、これも供用開始はたしか平成八年の七月ですから、その七月の段階でぐつと上がったということなのか、あるいはそれ以外の要素があるのかというのでも分かりませんけれども、それ以降は実はそれほど増えてはいない。ただ、平成六年から見ると三倍ぐらいになっているということなんだろうと思ひます。

ただ、これは多分釈迦に説法な話だろうと思ひ

ますが、道路さえできればすべて観光が振興するということでは多分ないだろうなと。やはりその観光地というのが魅力あるものであつて観光客のニーズに合ったものでなければ、幾ら道路があつたとしても多分それはお客さんは行かない。あるいは、行つたとしてもいわゆる一年か二年で御礼儀需要で終わつてしまふ。これは鉄道も道路も多分同じなんだろうなというふうに思ひますので、そういう意味では、観光を振興するのは総合的な理由ということが必要になつてくるんだろうと思ひます。

ただ、逆に一方で、では、道路があつて車両規制をする、車両規制をしても結構観光地というのにはやつて、はやるというか、お客さんが増えるというところも幾つもあるわけですね。ですから、その一方でそのような例がある中で、やはりただ単に移動することが容易であるからといって観光地が潤うようになるということでもないだろうということ、それを全部やばりとりえて観光振興というのを考えていかなきゃならないんだらうというふうに思ひます。

ちよつとその車両規制のお話をさせていただくと、全国で車両規制をやることによって観光地というのはどういう影響があるのか、何か具体的な事例があれば教えていただきたいと思ひます。

○政府参考人(本保芳明君) 車両規制を行つていく観光地の具体例、幾つかございますが、すべてについて網羅的にちよつと把握できておりません。例えば尾瀬、上高地、乗鞍、こういうところで車両規制を行つております。

その中で、最近の事例で申し上げたいと思ひますが、乗鞍で平成十五年に自家用車の規制を行つております。このときの効果でございますが、松本市が調査をしておりますけれども、車両規制を導入いたしました十五年の前の十四年、これが約八十四万人の入込みがございました。これに對しまして、導入後の平成十五年、約六十七万人と実は大きく落ち込んでおります。この落ち込みのどれだけの部分が車両規制、自動車の乗り入れ

規制の影響によるのかということは、ちよつと申し訳ございませんが分析できておりません。

○藤本祐司君 今、一つ乗鞍の例を出していただきましたが、必ずしも車両規制だけで減るということでも実はなくて、田沢湖とかも、そこもやつておられたりするんですが、こういう現象が起きているという話は私も行つて聞いてまいりました。

要するに、本当にその地域に行きたい人というのがある程度不便でも行くんだと。これは観光の要素なんですけれども、すぐに行けるところというの、大体みんなは次のシーズンに行けばいいやとかいつてだんだんだんだん行かなくて、結局行かないということが起きますので、本当に行つてみたい、先ほどの白川もそうだと思いますし、そういう自然環境のいいところとか、世界遺産に指定されると、大体そこへ行つてみたいと思ふと多少不便でも行くんですね。ですから、乗鞍はそこまでの魅力がなかったのか、その一つの工夫が少なかったのか分かりませんが、基本的には本当に見たい、行きたいという人が行くようになる。

となると、マナーが非常に良くなったという話なんです。ごみも少なくなったというふうな話があります。ですから、むしろ社会コストというのをそこで下げることができて、環境にもプラスになつていくんだというふうな話もありますので、この辺りもやはり考えていかなきゃいけないというふうには思ひます。

先ほど田中議員もパリの話をされました。車の乗り入れ規制というのは今、町の中でも欧米の中ではやっています。欧米の方々と一緒に旅行したりする機会があると、町の中に車がががが入ってきて、こんな狭いところに車がが入ってくることに對して物すごい不可思議だと、なぜこれを乗り入れ規制しないんだということを皆さん言われるんですね。

要するに、日本は車がまず優先、歩行者はその次というのが町づくりの今までの基本になつてき

たということも現実としてはあるんだろうというふうに思いますし、まさに観光を、これから観光立国ということで外からお客様を、特に欧米の方なんかも含めて入ってきて楽しんでいただくためには、こういう意味での町の中の車の乗り入れ規制とか、そういうところもしつかりとやはり手を打っていかないといけないんだろうというふう

に思うんですけれども、その点についてはどのようなお考えになりますでしょうか。

○政府参考人(宮田年耕君) 道路局が答えると少し違うのかもしれませんが、我々、社会実験をたぐさんしてございます。

今委員の御視点での社会実験ということで申し上げますと、例えば白川郷、パーク・アンド・ライドで、周りに駐車場をつくってそこから歩いてそれぞれの合掌造りのところを見ていただくという社会実験をしております、それが実施に向かつて動きました。それから、そういったぐいしの観光地の交通円滑化、まさに流入制限を含んだぐいののを十一か所やってございますし、町中も含んでの公共交通機関の利用促進ということで、パーク・アンド・ライドあるいはバス利用の促進という社会実験を十三やってございます。

それから、歩行者、自転車等の優先ということで、トランジットモールの社会実験等も五十三か所でやってございまして、こういう実験結果踏まえて、いろんな利害調整が出てまいります。商店街にとっていい悪いも出てまいりますし、いろんな方々がいらつしやいますので、そういう調整を社会実験の中できながら、実現に向けて前進をしたいと考えてございます。

○藤本祐司君 是非そういう実験でいろいろやってみる、モデル地区をつくってみるとか、そういうことをやってみていただきたいと思いますし、国際観光と言っているのであれば、欧米の方々のニーズというのはどうなっているのかということもやはり調べていただきたいというふうに思います。

田中議員の影響ではありませんが、海外の方の

名前を言いますと、エイドリアン・ゼッカーという方がおりまして、アマンを、アマングループという、ホテルを造っている創始者の方なんです。その方なんかは意図的に空港から不便なところにホテルを造ると。その代わり、そんな不便で

あつても行きたいんだというものを造つていく、それが本来の魅力でありサービスの向上につながるんだというところでやっている方々。非常にこれはうまくいっているというか、高いお金でも、価格も高くても行く方々がいるということを考えると、ちよつとそれは発想の転換としては是非。これはもうお分かりだというふうには思いますけれども、観光を振興させるのはただ単に便利にすればいいというものでもないとか、あるいはもう、まさに我々、例えば物を買うにしても、ここでも売っていないものを買うとかという、どこでもいつでも買えるんだつたらやっぱり別に買わなくていいやという話になってくるという人間の心理というのがあると思いますので。私もシンクタンクですつと、道路さえできればこれで観光地が潤うんだとよく言われるのを、いや、そうじゃないよというふうに言ってきましたけれども、まさにそのところの発想の転換を、観光に携わる、観光庁になるわけですけど、庁だけではなくて、もつともつとそれは国土交通省以外にも広げていっていただくような努力を是非していただきたいなというふうに思っております。

本題に入ります。といっても、あと本題十分ぐらいて終わってしましますが、観光庁設置のところがなんですが、これ観光立国推進基本法というのができ上がりまして、成立をして、それが前提となつていふうに私は認識をしております。私もこの観光立国推進基本法の附帯決議あるいはその本体の方の修正も中心でやらせていたのだというところで、まあまず一步は前進かなというふうには正直思っておりますが、ここの附帯決議ですね、特に参議院ですので参議院の附帯決議を国土交通省としてはどのように解釈をしてこれを設置をしよう。ただ書いてあるからさあやろ

うというだけではなくて、やはりこれを、本来の趣旨というのを理解をした上で作らないと魂が入らないというふうに思いますが、どのような解釈をされて今回に至っているのか教えていただきました。と思います。

○政府参考人(本保芳明君) お答え申し上げます。

ただいま御指摘のありました附帯決議でございますが、八項目ございまして、委員御指摘は八番目の組織設立に関する附帯決議だと理解をしております。この附帯決議では、各省庁の横断的な英知を結集しながら、総合的、効果的かつ効率的に行って観光立国の実現を目指す、こういう規定が置かれていますところでございます。したがって、観光庁の設置をいたしまして、国土交通省省庁の中で仕事をしていくということではななくて、省庁横断的に力を発揮していくということが求められているんだと、まずこういう基本的な認識を持っているところでございます。

御案内のとおり、今委員からも御指摘もありました観光立国推進基本法に基づきまして昨年六月月に閣議決定された基本計画、この中には各省庁が講ずべき措置というものが網羅的に盛り込まれておりまして、これを象徴的に五つの数値目標という形で実現をしていくということになっているところがございます。これができるような調整機能を観光庁が持つていくことが重要というのが基本認識でございます。これのために、三条機関という形で長官が他省庁に対しまして意見の具申ができ、あるいは資料の提出要求ができるということで機能強化をさせるということで、これまで以上の調整機能が発揮できると、こういうふうに思っております。

また、窓口の一元化ができますので、自治体、国民にとっても観光行政の姿が分かりやすくなるものと、こんな効果も期待しております、三番目と、対外的に長官という形で非常に顔がはっきりしてまいりますので、外国との関係で調整の機能も上がっていくと、こんな理解をしているところ

でいいます。

○藤本祐司君 多分、今までは国土交通省だけではなくて、今もそうなんだと思いますが、厚生労働省とか農水省とか文化庁とか文部科学省とか経済産業省とか、様々、総務省も含めて、いろんなところで観光の政策を単独でそれぞれやってこれた、できたんだらうというふうに思います。ただ、それをやはり束ねて、無駄な、無駄なといいますか、効率よく運営をしていくということが一つ一番重要なポイントだと思いますが、具体的に、ちよつと、確かに権限を長官が持つということと、そこからいろいろ指示なりをすることになる、というお話でありますけれども、現実としては、やはり国土交通省の中に観光庁、外局として観光庁があるということになったときに、ほかの省庁がほかの省庁に対していうか、ほかの省庁がその長官というまぐ連携をして、いやこれは我々の方なんだよということがないようにしなければならぬ。そこが非常に難しいところなのかな、現実的には。現実的には難しいところなのかなというふうに思うんですけども、各省庁の英知を結集するとか、その辺りどのように具体的にやられるのかという何かイメーজがあれば教えてもらいたいです。

○政府参考人(本保芳明君) お答え申し上げます。

まず、基本的な調整のメカニズムをおつくりいただいていると思っております。まずは、観光立国推進基本計画というものを閣議決定いただきまして、国土交通省のみならず各省庁がそれぞれ責任を持って施策を講ずるという仕組みができて、これを受けて観光立国推進のための関係閣僚会議、これは総理が主導されるものでございますが、これが設置されて、その下に関係局長会議が置かれております。国交省が内閣官房とともに事務局を務めておりますけれども、この場で基本計画が盛り込まれた事項が適切に推進されているかどうかチェックできるという、まずそういうメカニズムを一つつくっているところでございます。

こういうものを踏まえまして、具体的な省庁横割りの対応を進めていくということが重要と思っております。その一つの現れといたしまして、今国会に、観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律案というのを出させていただいておりますが、この中でも農林水産省さんと共同提案ということで一緒に政策連携をやっていくことをうたっているところでございますが、こんな形で政策連携を進めていくということが一つ大きな柱になっていると理解しております。

それから、もう一つまた違った切り口でございますが、地域の方々が各省庁が持っている観光関係の施策を横断的に活用できるようにする、こういう観点から、私どもの総合政策局の観光部門、それから地方運輸局にこの四月一日に観光地域づくりに関する相談窓口を開設したところでございます。この窓口では、観光関連の支援制度につきまして関係省庁が所管するものも含めまして地域の方々に紹介をさせていただきまして、そこにとどまらず、関係省庁と調整が必要であれば私ども自身が乗り出して調整のお手伝いをさせていただきますと、ここまで踏み込んでやっているところでございます。

こんな形で省庁連携の実を上げてまいりたいというのが私どもの考えているところでございます。

○藤本祐司君　もう時間がなくなっちゃいました、昨日実は通告で観光関連施策であるとか、基本計画の中身とか、目標値の立て方とか、ビジット・ジャパン・キャンペーンとか、いろいろ人材育成とか考えておったんですが、観光圏整備ですね、これの法案のときにでもまたそちらの方は質問させていただきたいと思っております。最後に冬柴大臣に、この観光というのが本場にリーディング産業になっていくんだと、日本の産業構造の転換の一つにもなっているリーディング産業になっていくんだという思いが、御決意があるんだらうと思っております、観光立国担当大臣として、この観光

庁、絶対にうまく効率的に、効果的に進めていくんだというその御決意をお聞きしたいと思っております。

○国務大臣(冬柴鐵三君)　我が国には古い歴史、伝統、文化というものがその土地その土地にあります。平城遷都千三百年ということも、もう七百年にのびる平城という都を造った国でして、ただそれだけあればいろいろあると思いますが、そのまだ百年前の六〇七年には法隆寺ができていますね、聖徳太子の。そういうものは、今、法隆寺のあの木造の仏閣というのか、そういうものが今に残っているわけですね、素晴らしい技術がですね。そういう民族であるということ、そういうものは自信と誇りにつながりますし、そしてそれだけではなしに、阿波踊りもそうですし、東北地方のいろんなお祭りもこれは本当に我々は誇りに思えるものでございます。

したがって、そのようなものを、観光資源として、そこに住む人にとっても自信を持たし、そしてまた訪れた人も素晴らしい、こういうようなものをそこへ磨きをかけていくということは非常にこれからの我々の国家の基本政策としていいのではないかと今思っていますし、そうあるべきだと思います。

幸いにして、衆参の議員さんの提案によって観光立国推進基本法が成立させていただきました。またこれに基づいてこの六月には閣議決定で基本計画まで作っていただきました。したがって、その前にはビジット・ジャパン・キャンペーンということで、日本へ二〇一〇年には一千万人の外国人旅行者をお招きすることができるよう頑張ろうということをやっていますけれども、着々とそれは進んでいるわけでございます。私は、そういうことで今地方の経済がやはり低迷していますけれども、こういう熊野古道の沿線のような小さな村にでも九万人も十万人も人が行くということ、観光というのはいかにすごいものかということが証左だらうと思っております。したがって、私は、これは政府を挙げて一丸となって取り組むべき課題である、そういう意味で、私も観光立国担当大臣ということを押命をいたしました。したがって、これについて尽瘁したいというふうに思っております。

○藤本祐司君　本日にこれ総合的にやっていかないと意味がないでしょうし、観光の形というのは昔みたいに単に名所旧跡、物見遊山のところではなくて、本日に多様性があるもの、だという意味でも総合的にまとめていく価値があるんだらうと思っております。是非これはうまく進めていっていただきたいというふうに思います。

○伊達忠一君　自由民主党の伊達忠一でございます。今国会に提出されましたこの設置法案の一部改正について何点が質問させていただきたいと、こう思っております。

私も予算委の理事をさせていただいたり、また先ほど来御質問ございました国交省の法人の改革のPTの委員をさせていただきました。今ほどもいろいろ御質問ございましたが、本日に国民の信頼を取り戻すために大変、大臣、御苦労されて決断をされたということ、私はつくづく思いまして、心から大臣に私は敬意を表したいと、こう思っております。やっぱりこういう道路財源、大変大きな話題になっているときでございますので、何といつてもやっぱり国民の信頼を取り戻すことが私は一番大事だろうと、こう思っております。私は、はつきりとした大臣の態度、決断、これに本日も感謝申し上げたいと、こう思っております。

そこで、実は今回提出されました法案、一つは観光庁の設置でございます。私は、これについてはかつてからやはり独立したことを設けるべきだということを私は言っていました。一人でございます。あわせて、航空・鉄道調査会と海難の審判庁の改組と、それと船員労働委員会の廃止と、この

三つでございますが、私も国土交通大臣政務官を拝命させていただいて、本日に量が多いな、大変な省庁だということを実は一年数か月させていただいて感じました。それだけに、先ほど水岡委員からも御質問ございましたように、この福知山線の事故のときにも、ちょうど私は政務官をやっておりました。早速現地にもお邪魔させていただいたり、一周忌のときに私が代表して大臣と一緒に参りに行ったという経緯も実はあるわけでございますが、それだけに私は大変な委員会だと、こう思っております。

これを、先ほどお聞きいたしますと、より精度の高いものにして迅速に対応できる、そういうものに改組していただくということでございまして、山形の突風の事故もございましたし、私はやっぱりこういう問題はすべて事故が起きると人身に絡んでいっているということから、是非ひとついいように、そしてまた再発の防止のために即刻対応できる、そういうものにひとつ改組していただきたいと、こう思っておりますし、また船員労働組合、この委員会の廃止につきましては、私もよく詳しくは承知をしておりますが、何か先ほど申し上げたように、仕事の量からいって、そしてまた大事なことをやっておられる立場からいって、この新しい観光庁を設置するために、何か行革に反するということ、それを言われるのではないかと、そんなようなことで帳じり合わせみたいなことをして、廃止をしてよそにひつつけて新しいものを付けるのではないかと、焼酎だなんて言う方もおられますが、そういう私は、改組するものはおらんしていかなくやります。んけど、やっぱり正々堂々と時代に合ったものを新設していくについては、私は何も帳じり合わせをしないうで堂々とやっていかれたらいいと、実はこう思っているんです。

それでまた、あとの二つについては後ほど質問させていただきますと思いますが、この観光庁の設置につきましては、かねてから私の個人的な願いでもございました。ようやく設置に踏み切っ

たんだなどという実は感じがするわけでございますが、ビジット・ジャパンのときも、小泉総理が打ち出したときにも、私はこれはこういうものを局か何かにして独立をしてやっぱり国として取り組むべきだということを申し上げたことがあるんですが、そういうことから、やはり先ほど言っておられたように、大臣も、二〇一〇年には一千万人にするんだという目標であれば、やはり私はこのぐらいのことをやっていたいかなければならないんだらうと、こう思っております。

そんなことから、実は、先ほど藤本さんも言っておりますが、今まではいわゆる外務省だとか経済産業省だとか農林省だとか文部省、各省庁にまたがってしまっていて縦割りのところが非常に多かったんですが、この庁という、次官クラスですか、これ、庁ということになるとそのぐらいのやっぱり重みのあることを設置するわけでございますから、是非観光庁が総合調整役を果たされて、そしてまたリーダーシップを発揮して、国が一丸となってやっぱりやっていくということ、極めて私は重要なことだと、こう思っております。

そんなことから、今まで、片手間とは言いませんけど、総合政策局の中に六課あって、言ってみれば、ばらばらと言ったらおかしいんですが、その課の役目を果たしているんじゃないかと、七十九人ぐらいいたのが今度は百三人体制でやっていくということでございますので、創設をした意気込みと、そしてこれに対する目的をきちっとやっぱり達成できるという意気込みを是非大臣にお聞きをしたい、こう思っております。

○国務大臣(冬柴鐵三君) ありがとうございます。

観光立国という言葉、立国というのは、経済立国とか科学立国とかいろんな文化立国とかあるんですけども、こういう法文の中で立国と付けていただいたのはこの観光立国という言葉がもって嚆矢とするものでありまして、それほどこれを議員提案していただいた多くの議員の先生方の思いというものがあつたんだらうと思えますし、附

帯決議の中にも、先ほどもお尋ねありましたけれども、衆参ともにそのような精神が盛り込まれております。

そして、私もまだ一年半ほど、この国土交通大臣を拝命して一年半ですけれども、この短い期間に海外出張、例えば中国六回行っていますし、韓国には二回かな、それからインドにも行っていますし、それすべてと言ってもいいぐらい観光ですよ。本当に、ほかにも忙しいんですけれども、これどうしても行かなきゃならない用事が出てきまして、私はそういう意味で、今回このような次官クラスの方が長に就かれて、そしてこれは外国でもみんなあるんですね。文化観光庁とか部とか、そういうのをみんな持っているんですね。私の場合は一番最後のところヘツーリズムというのが付いていますけれども、本当にこれは国が省を越えて、国が一丸となり、そして地方も、そして民間人も一緒にやってこれやっけないとできない仕事だと思えます。

私はそういう意味で、今回、観光庁といういわゆる国家行政組織法三条機関でこれをつくっていただくということは、本当に多くの先生方が目指された、そのような二十一世紀の日本の緊急課題としてこれを、観光とらえていただいているというものを、我々としてはこれにこたえたつもりでございます。

そういう意味で私どもは、対外的な交渉権もありますし、それから他省庁に対する、長官自らいろいろな意見を出したり説明を求めたりする権限まで与えられますし、人事についても内部の規則についても制定権がございますので、その中で住んでよし、訪れてよしの国づくりを本当にみんなが頑張っていかなきゃならない、そんな思いでございます。

○伊達忠一君 立国を宣言されて、そしてまた昨年の六月ですか、観光推進基本計画というものを閣議決定をされたということでございますので、是非これが効果あるようにひとつ私はやっていきたいと、こう思っております。

そこで、よその国なんかを見ますと、何というんでしよう、今大臣が言ったように国を挙げてやっぱり取り組んでいく。今までもそう取り組んではきたんでしようけど、何か片手間的に感じていたわけでございますが、やっぱり企業とか産業というのはい人材を育成していくということが私は必要だらうと、こう実は思っております。

先般聞いたら、やっとなんか観光大学というのができたって言っていました。大阪かどこかにね。というように、なかなかそういうものが、やっぱり人材育成というものがされてなかったということが私は一つは問われている問題だらうと、こう思っておりますし、外国客を迎えるというところになると、やっぱり外国語のできるガイドさんの問題であるとか、それからまた、そういう外国語で適切な案内をする案内表示板であるとかというものがやはり必要だらうと、こう思っております。そうでなかったらなかなか一千万人目標に達していくだけのあれになっていかないんじゃないかと、こう思うんですが、そういうようなことの対応であるとか、ちよっと一緒に

お聞きをしたいと思います。

日本は五十か国ぐらいの中で三十番目なんです。ね、観光客が来るといのは。これは、私は、やはりよそから見るとかなり、一生懸命取り組んでいる割には、やっぱりフランスだとかというのの一番です。これは先ほどお話がありましたように、文化だとか芸術だとかそういう、地の利ですとか治安ですとかいろいろあるかもしれませんけど、私は、ただそれだけで一番になっているということにはなっていないと、こう思うんです。やっぱりほかの要素というものは私は多分にあるんだらうと、こう思うんですが、この二点についてちよっとお聞きをしてまいりたい、こう思っております。

○政府参考人(本保芳明君) お答え申し上げます。

委員御指摘のように、フランスは観光の一番の先進国の一つだと思っております。学ぶべきこ

とはたくさんあると、このように承知をしております。

今御指摘の中で人材育成のことにお触れになりましたが、フランスには学校教育の段階で観光に関する教育を行っておりますところが大学、大学院レベルで約九十あるというふうにお聞きしております。

これに比較いたしますと日本の状況はまだまだのところもございまして、近年、大学に学部あるいは学科で観光の名前を付けたところが増えておりまして、十九年で三十三にまで来ております。その中には、先生のお地元でもある北海道大学のように、国立大学として初めて大学院レベルでの観光専攻を設けるところも出てきたところでございます。

そういう意味では、数字あるいは数の面においては相当の充実が図られてきていると、このように考えているところでございますが、内実を見ていきますと、まだまだカリキュラムの問題でありますとか、あるいは卒業後の進路に合った教育内容の充実と、こういうところにはまだまだ問題があると、このような理解をしております。やはりこれをきちっと産業界のニーズに合ったものにしていかなければ観光立国の実現につながらない、こういう観点から、産官の情報共有化と観光分野の人材育成のための産学官連携検討委員会に観光人材育成のための産学官連携検討委員会と、こういうものを開催いたしまして、インターのやり方に関する枠組みづくりを進めるなど、一歩一歩はございますが、人材育成に努めているところでございます。

それから、お客様の受入れという意味では案内所の整備も大変重要だと、このように理解をしております。ビジット・ジャパン案内所という仕組みを設けてその数を増やしているところでございますが、平成二十二年までに三百か所を設けるとい目標を立てまして、ちよっと数字は古うございますが、十八年度末時点で百五十五か所まで達しまして、これを昨年もう少しドライブを

掛けて二百四十カ所まで増やすと、このようなところに来ていただくと思います。

いずれにいたしましても、受入れ体制の充実、大変重要だと思っておりますので、更に力を入れてまいりたいと考えているところでございます。

○伊達忠一君 そのとおりだと思うんです。私も調べてみましたら、とにかく九十以上の大学で観光学というのを数十年前、五十年前ぐらい前からもうやっておられるというところがございますし、いわゆるいち早く観光局、観光庁、イギリスなんかは観光庁というのを引いて国の結局産業としてもう取り組んでいるという、この日本とはやっぱり私は姿勢が違ったと。単なるお城があるとか文化芸術があるとかというだけではないという感じがしますし、観光大臣に對しまして、いわゆるそういう大学を出た方たちのあれを顧問に教授連中を付けていろいろな観光大臣にアドバイスをしているというところでございますし、やはり大学生の半分以上が修士課程に進んでいくという、また国民的な意欲も違うという実は感じがいたしました。だからこそ、やはりこのぐらい、世界で一番の観光客になるだろうというように実は考えているわけでございますが、是非ひとつそれに負けじと取り組んでいただきたいと、こう実は思っております。

それから、今度は地元の問題をちょっとお聞きしたいんですが、さつきちょっと言っておられましたが、観光庁をつくったと。庁をつくただけでは、今の役所の今までの体制というのはやっぱり地方からなかなか愛されない、親しまれないというようなことがございます。

そんなことから、いわゆる地方の人、観光の政策部門ということでいろんな案内はしていただいしょうけど、やはり地方の人たちが気楽に相談に行ける、そしていろんな事例を紹介したり、それからまた観光の開発するにはいろんな省庁から省庁にまたがる問題もあるでしょうし、例えば資金的な問題の融資のいろんな相談もあるでしょうし、そういうのを地方がやっぱり気軽に相談をでき

る、そういう体制というものをつくっていかなくやならぬだろうと、私はこう思っているんです。

そんなことから、そういう体制というものについてどうなのかお聞かせをいただきたいと思います、こう思っています。

○政府参考人(本保芳明君) お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、観光地づくりを進めていくためには国と地方あるいは産業界との連携が非常に大切だと思っております。そのためには国が積極的に情報提供しコンサルティングをしていくことが大切だと、こういう観点から、この四月一日に私どもの観光部門と地方運輸局に観光地域づくりに関する相談窓口というものを開設させていただきます。

これまでもいろいろな相談活動をやってきましたが、一種のその集大成のような形でこういうものをつくったところでございますが、気軽に観光地域づくりについて相談をいただけたら、その内容に応じまして、今委員からもお話ございましたように、いろいろな事例の御紹介をさせていただくとか、それから関係省庁も含めました各種の観光に関する支援制度の紹介をさせていただき、また助言もさせていただきまして、多くの場合関係省庁あるいは関係部局との調整が必要になってまいりますので、その面でもお手伝いをさせていただくと、こんな構えをしているところでございます。

○伊達忠一君 是非ひとつ、今観光資源のあるところなんか、特に北海道などというのは大変経済が疲弊している、産業もなかなか大変だということとで、観光で生きようと今観光立国を宣言されて経済界挙げて実はやっているわけでございますが、やはりそういう地方の団体とか、NPOとか、経済界とか、観光業界の人たちが気楽にやっぱ相談に行つて、いわゆるアドバイザーをできるような制度というのをきちんとやっぱりしていただきたいと、こう実は思っているところでござ

います。ありがとうございました。

それで、実は、今度は地元が抱えているこういういろんな問題について御相談をさせていただきたいと、こう思うんですが、観光産業というのは労働集約型だと、こう思うんです。それで、やはり観光地に行かれた方、リピーターの方たち、いわゆる行った方がもう一回行きたいとか、それから、あそこはいよいよ、すばらしいよという、そういうことでもつてこれがやっぱり広がっていくんだらうと、こう実は思っているんです。ですから、そういうところというのは、温泉地なんというのとは都市部にあるわけでもございませんし、デパートがあるわけでもございません。大概はへんぱなところにあるというような地域が私は多いんだらうと、こう思っております。

そんなことから、先般も実は何回も私も業界の方たちと話をさせていただいたら、いわゆるそういう地域に、へんぱなところに行つて働いてくれる人が今いないんですね。なかなか若い人はもう行かぬし、そうかといつてなかなか昔みたいに仲間さんたちが来てくれるような状況でもないということから、いろいろな相談を受けているんですが、農業ですとか水産業ですとか、そういう一次産業的なものについてはいわゆる技術の習得というところで実習制度がありまして、一年研修やつてある程度認められるとあと二年雇用していくという制度がありますが、こういうような、例えば、もう今なかなか、お膳を下がりたり布団を敷いたりという方たちというのは、もうそんな山奥に行つて働いてくれるような人がおらないわけでございまして、そういう外国人の人たちを導入するような、この制度というのをこういう場面にも、ホテルとか旅館とか、こういう業界にもつながらる制度というような、これは該当しないものなんです。これは厚生労働省かな、にちよつとお聞きします。

○政府参考人(草野隆彦君) お答えいたします。おっしゃいますように、外国人研修技能実習制度というものがあつてございまして、この制

度は技能移転を通じた開発途上国への国際協力を目的としたものでございます。現在、物づくり分野を中心として、農業も含んでおりますが、六十三職種が対象となつていてという状況です。

技能実習職種として追加し得るかどうかにつきましては大体三つぐらい要件がございまして、まず、当然ながら当該職種について送り出し国の実習ニーズがあるかどうか、これが第一点。それから第二点として、技能移転でございますので、技能移転にふさわしい習熟を要するものであるかどうか。これは、例えば評価制度の作成、そういうものを通してチェックすることになっております。それから、今申し上げた具体的な公的評価制度が整備し得るか、こういう大まかにいいますと三点を要件として判断することになっております。

以上の要件が満たされれば、サービス分野であつても実習の対象職種として追加し得るものでございますが、旅館業等のサービス分野については、職務の内容や求められている技能、これが各国によつてそれぞれ特性があるという状況もございまして、我が国におけるそういった職種の実習が各国、送り出し国に対する技能移転に果たしてなじむかどうか、そういった点も見極める必要がございまして、評価制度ができるかどうか、こういったことも含め、慎重に検討させていただき必要があるというふうに考えております。

○伊達忠一君 これはやっぱり、ちよつとこれは北海道なんです、あるところ台湾のお客さんとトラブつて問題になったことがあるんですが、サービスが悪いと。物を頼んでも来ないといううなことで、それはもうそういう時期で、団体が多く入ればもうやむを得ないような状況なんですね。

それで、これからますます大臣、少子化になっていく。そして今若い人たちは給料三万やそこら多くてもなかなかもう二回もバスを乗り換えてちよつと地方になんという勤めに行くなんて、我々もこういう仕事をやっていますとよく就職な

度は技能移転を通じた開発途上国への国際協力を目的としたものでございます。現在、物づくり分野を中心として、農業も含んでおりますが、六十三職種が対象となつていてという状況です。

技能実習職種として追加し得るかどうかにつきましては大体三つぐらい要件がございまして、まず、当然ながら当該職種について送り出し国の実習ニーズがあるかどうか、これが第一点。それから第二点として、技能移転でございますので、技能移転にふさわしい習熟を要するものであるかどうか。これは、例えば評価制度の作成、そういうものを通してチェックすることになっております。それから、今申し上げた具体的な公的評価制度が整備し得るか、こういう大まかにいいますと三点を要件として判断することになっております。

以上の要件が満たされれば、サービス分野であつても実習の対象職種として追加し得るものでございますが、旅館業等のサービス分野については、職務の内容や求められている技能、これが各国によつてそれぞれ特性があるという状況もございまして、我が国におけるそういった職種の実習が各国、送り出し国に対する技能移転に果たしてなじむかどうか、そういった点も見極める必要がございまして、評価制度ができるかどうか、こういったことも含め、慎重に検討させていただき必要があるというふうに考えております。

○伊達忠一君 これはやっぱり、ちよつとこれは北海道なんです、あるところ台湾のお客さんとトラブつて問題になったことがあるんですが、サービスが悪いと。物を頼んでも来ないといううなことで、それはもうそういう時期で、団体が多く入ればもうやむを得ないような状況なんですね。

それで、これからますます大臣、少子化になっていく。そして今若い人たちは給料三万やそこら多くてもなかなかもう二回もバスを乗り換えてちよつと地方になんという勤めに行くなんて、我々もこういう仕事をやっていますとよく就職な

度は技能移転を通じた開発途上国への国際協力を目的としたものでございます。現在、物づくり分野を中心として、農業も含んでおりますが、六十三職種が対象となつていてという状況です。

技能実習職種として追加し得るかどうかにつきましては大体三つぐらい要件がございまして、まず、当然ながら当該職種について送り出し国の実習ニーズがあるかどうか、これが第一点。それから第二点として、技能移転でございますので、技能移転にふさわしい習熟を要するものであるかどうか。これは、例えば評価制度の作成、そういうものを通してチェックすることになっております。それから、今申し上げた具体的な公的評価制度が整備し得るか、こういう大まかにいいますと三点を要件として判断することになっております。

以上の要件が満たされれば、サービス分野であつても実習の対象職種として追加し得るものでございますが、旅館業等のサービス分野については、職務の内容や求められている技能、これが各国によつてそれぞれ特性があるという状況もございまして、我が国におけるそういった職種の実習が各国、送り出し国に対する技能移転に果たしてなじむかどうか、そういった点も見極める必要がございまして、評価制度ができるかどうか、こういったことも含め、慎重に検討させていただき必要があるというふうに考えております。

んか頼まれるんですけれども、もうとにかく年次の雇用契約でもいいから週休二日で駅前のオフィス街にという、よくあるんですよ。それで、いや、それだったらこんな金額しかなりませんよと言ったら、マンション代なんかどうするんですかと言ったら、いや、親が払ってくれているんですかというふうなことで、なかなかそういうところに行きたがらない。まして、こういうところにもう今就職なんているのは何ぼ募集を掛けても、私は、行く人が少ないということになりますと、やっぱり観光地をつくっただけでは私はなかなか人は来ないと思うんです。やっぱりこういう業界だとか地域の抱えている、観光業界が抱えている問題を解決してやるということが、私はやっぱり観光客の動員につながるんだらうと思うんですが、是非ひとつこれも考えていただきたいと、こう思っております。

それから、業界の抱えているもう一つの問題というのは、かつて観光客というのは本当に団体が多かったんです。地方でも全国的にバスが足りないというような時期も正直言っていました。そのぐらいもう団体でほとんど来たんですが、しかし、バブルがはじけてからというのは、そんなツアーというのはなかなか入ってこないで、個人型になってきている。そして、御存じのように温泉地ではほとんどんもう温泉をやっていかれる、経営をやめていかれる人もございまして、私も年二回ぐらい行くんですが、やっぱり歯抜けになっていっているという格好の悪い地域になっているんです。

それが結局生き延びていくためには、やはりもう修学旅行でもいいから取ってでも生き延びていくというところで、実はもう一部屋六人だ、八人だつて泊まれるような部屋に実はしてきたんですが、その後、先ほど申し上げたようにバブルがはじけてから個人型になってきたものですから、さあ大変だということに今なっているんです。

そのいい例が、実はおかげさんで七月にサミットを北海道で開催させていただく、この洞爺湖が

そうなんです。もう四分の一ぐらい閉鎖されたところにこういうイベントが誘致をできたものですから、さあ今度、そのウインザーホテルはまあ立派でそういう要人の人たちが泊まれるんですけど、あと外交官だとか何かのそういう人たちというのは温泉街のそこを使って活用して泊まっていたくんですけど、まさか四人も六人も一緒に入れるというわけにいかなくなつて、今この改築をしているんです、実は。

それで、各地の温泉地区もそうらしいんですが、それをそういうふうなことに改修していくということになりますと、やはりどうしてもこの最後に来るのは資金の問題。やっぱりこの制度資金をきちつとそういうような時代に合ったものをやっぱり制度をつくってあげるか、また利子補給をしてあげるかというふうなことを手伝つてやらないと、自分たちでなかなか賄つていけないというふうなことがございまして、こういう対応についてちよつとお聞きしたいと、こう思っております。

○政府参考人(本保芳明君) お答え申し上げます。

委員御指摘のように、旅行の形態、ニーズが変わる中で、従来ですと大部屋にお客様を泊めていたものが個人客対応をしなければいけないということで、旅館の建て替え等が必要なケースが増えてきておりまして、なかなか経営が厳しく対応できないうところがあることも事実として承っております。

経営の問題でございまして、基本的には自助努力で経営基盤を強化していくというのが基本だというふうには考えているところでございまして、他方で、中小企業、旅館を含めました中小企業をめぐる融資環境というのは厳しいものがございまして、現在でも中小企業金融公庫を通じて融資制度というものが設けられているところでございまして。

これをさらに、今回私どもの方で提案をさせていただいております観光圏の整備による観光旅客

の来訪及び滞在の促進に関する法律案、これは滞在拠点となるところの力を増していくことで二泊三日型の観光地をつくつていくということでありまして、その力が増えるようにということとで、この法律の中で中小企業金融公庫による特利が受けられるような制度の創設を図るということと滞在拠点の強化を図るということも目指しているところでありまして、こういうものも是非御活用いただきたいというふうに考えているところでございまして。

○伊達忠一君 今観光業界の人たちというのは、なかなか自力でやるというのは非常に難しい経済状況に私はあると思うんです。是非ひとつお手伝いしてあげていただきたいと、こう思います。

それから、もう一つは、実は私も目の当たりにさせていただいたんですが、やっぱり一次産業との連携というのは、私はしつかりこれをやつていたら農村、漁村の活性化につながっていくんだらうと、こう思っております。

今、結構中国、それから台湾からゴルフの団体のツアーというのが入ってきているんですね。それで、この前もある方に聞いたら、とにかく我々ですとトウモロコシ一本ぐらいいかじりながら、こう言うんですけれども、三本ぐらい買つて、大変わむんだそうでございます。買つて、それこそワンラウンド中にばりばり食つてぶん投げてやつているんだそうですよ。そして、晩にはもう居酒屋に行つてカニですとかホタテと言っていましたか、食う量がすごいです。もう倍ぐらい食うんだそうですよ。

ですから、私は、これはもう一次産業と連携をしていけば非常にいい活性化になるので、ただ単に客を呼ぶだけじゃなくて、こういうときこそ農林省辺りと連携をしてやっぱこういうニーズにはこたえていくという。そして、中国は、帰りは米を買って帰る人が多いです。すつてね。ですから、そういうふうなことにやっぱ対応していったらいいんじゃないかと、こう思うんですが、これは農林省ですか、来ていましたらよろしくお願

いします。

○政府参考人(飯高信君) お答えをいたします。

委員御指摘のように、農山漁村の活性化のためにも観光の振興は大変意義のあるものと考えております。私も、これまで体験交流施設ですとか地元農産物の直売所あるいは農家レストランの整備などを一生懸命やってきましたが、さらに、関係府省とも連携いたしまして、農林漁家の民宿ですとか滞在型市民農園に関する規制緩和なども行いまして、都市と農山漁村の交流を進めてきたところでございます。

今般、観光庁の設置の審議に併せて、先ほどもお話が出ましたが、観光圏の整備に関する観光客の来訪及び滞在の促進に関する法律案が国会に提出されておりました。今後、国土交通省と連携いたしまして、観光圏の整備を図る中で農山漁村の固有の資源を生かした交流促進の取組も含めて支援していく考えであります。

例えば北海道ですと、観光スポットはもとより、美しい景観を持っております農山漁村がたくさんあるわけでございまして、従来、層雲峡など温泉街、温泉施設あるいは大雪山といった景勝地を訪れていました観光客が周辺の農山漁村にも訪れまして、例えば牧場で牛や羊に触れ合いますとか、あるいは農園でハーブ摘みをいたしますとか、そういった体験をしていただく、あるいは農家レストランでお食事を楽しんでいただく、こういったことも期待されるわけでございます。

私もなといたしましては、今後とも、国土交通省、なにかんなく観光庁、さらには関係の府省と連携を深めまして、観光の振興を通じた地域の活性化に向けて取り組んでまいりたいと存じております。

○伊達忠一君 是非ひとつ国交省と連携を取つてやっていただきたいと、こう思っております。そんなことから、実はもう一つ大事なことは、恐らくこれ県会議員を、私も道会議員をやっていたんですが、やられた方というのは恐らくこういう御要望をいただいている方が多いんじゃないか

と思うんですが、やっぱり観光地の整備というのは、私はやっぱりインフラ整備だと、こう思うんです。

これには、特に北海道は観光地から観光地までが距離があるものですから、とにかく近くの空港に団体客を降ろすということになると、飛行機がちっちゃいものですから、余り割り引かないというようなことがあって、ある程度どこに降りてそれからバスで行くということになると、目的地に着くころまでになると六時間半ぐらい掛かるというようなことで、なかなか観光代理店もそういう商品をつくってこれないということがございましてね。

これはやっぱり今道路財源いろいろと問題になっているところで、特に大江さんなんか大変な理解がある一人なんですけれども、是非ひとつ皆さん方、こういう悩みだとか何か受けながら、なかなか立场上やっぱりできないということもあるんじゃないでしょうか、是非ひとつ道路整備、特に北海道、これ山本大臣政務官、北海道担当で何回もよく行っておられますけれども、広いということと整備されていない、大臣も、何回かもうおいでになってやっぱり整備しなきゃ駄目だねということも前にも言っておられましたけれども、この辺はしっかりとやっていただかないと、なかなかやっぱり観光庁をつくっただけではお客さんに満足することはできないと思うんですが、その辺の政務官、意気込みをちょっとお願いします。

○大臣政務官(山本順三君) お答えいたします。今ほど伊達先生がおっしゃったとおり、北海道局を担務しておりますので、度々北海道に寄せていただいております。

行くたびに思うんですけれども、すばらしい景勝地もたくさんあります。特に、世界遺産になった知床やあるいはまたサミットの行われる洞爺湖だけじゃなくて、いろんなところがあるし、今ほどお話になったとおり食材も大きな観光資源の一つになっているんだということを痛切に感じるところであります。

ただ、残念ながら、都市間の距離が本当に長い、だから時間が掛かるということも、これも私も痛切に感じております。観光資源というのは、恐らく北海道、経済状況極めて厳しい折からでありますけれども、非常に大きなこれからの北海道の発展に寄与する戦略的なこととしてとらまえていかなければならない、そういう観光だろーと思えますので、是非その時間距離を減らすような努力を我々は全力を挙げてしていかなければならない、このように思っております。

それで、北海道における高規格幹線道路網についてなんですけれども、この供用率、最近十年で二三%から四五%に増加したということではありますけれども、全国と比べたまだまだ立ち遅れておるのが現状でありますし、特に札幌あるいは新千歳空港を始めとする道央圏と他の六圏域中心城市とがこれが連絡されていないという現状があります。したがって、私も、恐らく九〇%以上を自動車交通に頼っておる、そういう北海道でありますから、暮らしや経済活動を支える重要な基盤としてはもとよりでありますけれども、観光の振興を図る観点からも、高規格幹線道路や地域高規格道路の整備や空港へのアクセスを強化する、この道路の整備に重点的に取り組んでまいりたいと思います。

なお、そのためには、先ほど伊達委員おっしゃるとおり道路特定財源あるいは暫定税率、こういったことで北海道を何としても救っていかねればならない。そういう地元の皆さんの強い要望を日々受けておりますので、どうぞ御理解のほどよろしくお願い申し上げます。

○伊達忠一君 ありがとうございます。それについてはもう一点聞きたいんですが、確かに知床、実はそこが世界遺産になって初めの二年ぐらい観光客増えたけれども、今は余り増えていないんですよ。

ということは、さっき言ったように、もうバスに乗って七時間も、冗談でないというような感じ、ここに行ってもなかなか駐車場も整備をされ

ていないというようにございまして、そんなことから、内陸でもそういうような状況なんです、もう一つは、観光地に自然景観のいいところというのはへんぴなところなんです。ですから、大臣のとき、北側大臣のときだったんですかね、中国のナンパツの女性の方が来られたときに知床にやっぱり連れて行って、北側大臣だったですかね、連れていったんですけれども、結局あそこ、いわゆるクマがシャケを捕って、そういうところを見せたいけれども、道路の一部に岩崩れがあるような、まだ全然この整備をしてきていないんですよ、国土交通省で。すばらしい景観で、そういうものがあるんだけど行けないという。まあ行って行けないことはないけれども、万が一事故に遭ったというように、実は国交省からこれいただいたんですけど、二十何は道路が危険箇所として観光地通れないというところがあるんですが、そういうようなところのほどやっぱり景観がいい。というように、例えば積丹ですとか、北海道でいえば、それから知床ですとか、世界遺産の、そういうようなところの道路の整備というのはやっぱりきちとやって、安全、安心だということをやったり観光代理店がそういうツアーを送ってくるわけですよ。

ですから、そういうのが全然進んでいない。これはひとつ北海道を、いい景観のところがあるんですから、置き去りにしないで、せっかくこれを契機に、観光庁を契機に是非大いに取り組んでいただきたいと思うんですが、その辺の見通しはどうですか。

○大臣政務官(山本順三君) 私も先般、旭川から層雲峡経由で網走まで走らせてもらいました。途中で層雲峡の銀河とか流星の滝というところに立ち寄ったんですけれども、そのときにお話聞かせてもらったら、例の柱状節理であそこ大崩落があつて、昭和六十二年に死者も出たということもございました。それから、今積丹半島の話もございましたけれども、例の豊浜トンネルの話も、これもそう遠い過去ではない事件だったというふう

うに思います。

したがって、景勝地には今ほど申し上げたように急傾斜の土砂崩れや落石の多いところがございますから、その道路の安全というものを確保することが一番肝要であらう、このように思っております。また北海道の場合は、もしも一たび災害で通行止めになりましたら、物すごく迂回路時間が掛かるということもありますから、暮らしや経済活動にも物すごく大きな影響がある。

こういう状況の中で、平成八年度、道路防災点検を全面的に実施して、落石やあるいは岩石崩壊の危険箇所及び雪崩や地吹雪の危険箇所等々、防災対策を現在実施をしているところでございます。平成十九年度末までに国道で約千から所、それから道道で約四百から所の対策を完了するなど、重点的に対策に取り組んでまいっております。

それから、私が行ったときには、国道三十九号、雪で除雪作業大変な様子でございましたけれども、しっかりと除雪をするということもこれまた道路の安全を守るということにもなるかと思えますから、この点にも留意をしていかなければならない、このように思っております。道路の安全性あるいは信頼性の確保というのが観光振興にとりまして重要であり、今後とも必要な防災対策を進めてまいらなければなりません。先ほどの最後に付け加えた言葉がこの案件にも相通するものと、このように思っている次第でございます。

○伊達忠一君 ありがとうございます。それでは、最後に大臣にお聞きをしたいんですが、実は今お話をされておりましたように、これはもう北海道だけじゃなくて、いわゆる自然景観のいいところというのは、そういう地域は非常に全国的にも多いと思うんです。ましてや、スイスなんかはそうでございますし、そういうところなどをやっぱりしっかりと安全に道路整備をしていく。ましてや、これから外国人をどんどんどんどん入れるということになりますと、先ほど申し上げたように、中国のナンパツの方だったのかな、この方はすばらしいねと、こう言っていた

けど、そういうクマがシャケを捕るようなところまで連れていけない、見せない。本当にそういういい資源が、観光資源があつても、それをやりばり世界の人に発信できない、生かし切れないということが往々にしてあると思うんです。

ですから、是非ひとつ、特に北海道、全国、供用率の高規格道路が六七％というところに北海道は四五％ですから、いい資源があるのにそれを生かし切れていないわけなんで、是非ひとつ、この辺、北海道も見捨てないで、より一層予算を組んでいただいて、ひとつ観光客を大いに目的達成するように、そしてまた観光庁がその機能を発揮できるように、その決意をひとつ述べていただきたい、こう思います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 北海道は、例えば倶知安のニセコというのはオーストラリアの方が住民の三十倍ぐらい来られる、本当にすごい努力ですよ。

それから、私も関与させていただきましたけれども、台湾の人が最初はバス旅行で団体旅行で来ていたんですが、成熟してきますと、夫婦あるいは友人と一緒に自分の車で北海道のあの大地を回りたい、こういうニーズになりまして、そうすると、免許証を自分は台湾では持っているんだけれども、国際免許を申請すると、中国という国になりますと、できないんですよ。それで、私もそのニーズを踏まえまして、警察も協力をいたいただいて、免許証取得の条件とかそういうものを見まして、結構できると。それで、向こうでも日本人の、私ももちろん免許証持っています、台湾でもできると、相互主義で。これをやりましたところ、台湾の人は喜んで今北海道回っていますよ。

ですから、道路をもう少し整備しないと、先ほどお話がありましたように、何か旭川から一番先端まで六時間も七時間も掛かるようでは、これは飽きられるというか、大自然はいんですけれどもこれじゃ困るということになりかねませんので。いや、北海道は頑張ったんですよ、それで、二三を四五までこの十年でやっているわけ

すから。なお加速をしてやりたいのでございまして、その意欲はございますので、どうかそれができるようによろしくお願いしたいと思ひます。

○伊達忠一君 是非ひとつよろしくお願いしたいと思ひます。

○委員長(吉田博美君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、藤本祐司君が委員を辞任され、その補欠として中谷智司君が選任されました。

○西田実仁君 公明党の西田実仁でございます。

最初に、観光立国ということでの今日の審議でございまして、観光バスはほとんど余りこういう事件がございませぬけれども、大型の自動車ということで、大型トラックにしまして、昨日、私、地元の埼玉でございまして、大型トラックのタイヤが外れまして店を直撃するという事件が起きました。幸いけが人はございませぬでしたが、店の入口のガラスが大破したと、こういうことでございまして。また、今月、四月十一日には静岡、東名高速道路沿いで大型トラックのタイヤが脱落をいたしました、それが対向車に当たりまして亡くなると、こういう事件もございました。

この二つ、今月起きた事件なものですから、まず初めにこのタイヤ脱落事故につきまして、簡単に概況と今の対応をお聞かせいただければと思ひます。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 今、西田議員がお話のように、四月十一日の静岡県東名高速でトラックの後輪が外れて、向かい側の車線走っている観光バスのフロントガラスに直撃をして非常に優秀な運転者が亡くなったという、本当に痛ましいというか、もう何とも言えない事故でした。この人はすばらしい運転手、そういう自分が亡くなるような重傷を負いながらもブレーキをちや

んと踏みながらそれを止めていたというのを聞くと、これは本当に大変なことだということを実感しましたし、それから昨日のさいたま市のダンパーのタイヤがコンビニエンスストアへ飛び込んだ。そこに客がいたらどうなるんですか。そういうことを考えますと、これはほんとにけないということ、誠に遺憾な事件だと思ひます。

原因等は、調査は警察で捜査をしているところでございますが、国土交通省におきまして、それぞれ事故発生当日に管轄の地方運輸局に対して早速事故車両の破損状況、それから整備状況等について調査を指示しました。

このため、運輸支局の担当官が現地で両トラックの車両製造者、いすゞであつた、いすゞ株式会社ということが分かりましたので、タイヤ脱落の原因について同社に対して調査を指示したところでございます。また、この際、自動車の点検整備を徹底することが重要だということが分かりました。そういうことから、国土交通省のホームページを通じて大型自動車の使用者に周知するとともに、自動車関係団体に対して文書を発出して周知徹底を図りました。

さらに、社団法人日本自動車工業会の協力を得まして、チラシ四十五万枚を、こういうチラシですが、四十五万枚を作成して、本日二十四日から順次社団法人全国産業廃棄物連合会、これは産廃業者の車だったものから、それからもう一つ、後の方は砕石業者で、日本砕石協会を始めとした関係団体への配付、それから貼付をお願いして、そして、こういう恐ろしいことが起こる、これは絶対許されなぬということを知徹底したところでございますが、今後も、同種の事故が起らないように再発防止策について頑張っています。

○西田実仁君 そういう対策を早速取っていただいているわけですが、原因は今いろいろと調査中というところでございます。

ただ、一つ分かっていることは、この二つの大型トラックは、いずれも昨年車検はそのまま通っ

ているということのようであります。したがって、車検時点では、今は省令も改正を既にされておりました。こうしたボルトの周辺部分も点検をするということになっておりますので、そこはきちつと、それを通つたということは点検なされていたと思ひます。車検は通つていまして、それにもかかわらず、その後の整備、すなわち定期点検等だと思ひますけれども、そこが十分になされていなかったのではないかと、これが最も推測をされます。

総重量八トン以上につきましては三か月ごとの定期点検ということが求められておりますけれども、これは、今は特にやらなくても罰則があるわけではなく、いかにいうふうかと思ひます。その罰則を導入するかどうかはそう簡単に決められることではもちろんないと思ひますけれども、こうした事故が大変に頻発をしていくという状況が今後ももしあるとすれば、やはりそこも含めて、車検はもうございまして、やはりそこも定期点検の在り方、これもやはりちよつと考え直さなさいけないのではないかと、このように思ひますけれども、いかがでございませうか。

○政府参考人(本田勝君) 定期点検の整備につきましては、まずその励行を図っていただくということが基本だと考えておりまして、私ども、先ほども大臣からも御紹介いただきましたとおり、関係者の皆さんに対してあらゆる手段を通じてその励行の周知を図っておるところでございます。

その後それを法的にどう担保するかというのは、その後の実施状況を見た上で慎重に検討させていただきたいと存じます。

○西田実仁君 是非慎重な検討をお願いしたいと思ひます。

それでは、今回の法案でございまして設置法に、今度は、観光庁が設置法を改正して新設されるということの効用につきましてお聞きしたいと思ひます。

観光立国推進基本法が施行されてもう一年数か月がたちます。同法十条には、観光立国の実現に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため

の観光立国推進基本計画というのが定められていて、それが昨年閣議決定をされ、既に九か月がたっているわけであります。

現在、この基本計画の推進状況についてどう評価されるのか、また、今回この法律が通れば観光庁が新設をされ、それがこの基本計画の推進にどのような働きを期待できるのかということについて、総括的に大臣にお聞きできればと思います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 先ほどもお答えしていますけれども、観光立国の実現というのは二十一世紀の我が国の発展のために不可欠な重要課題だというふうに思いますし、十八年十二月に、観光立国推進基本法がある同志の議員の立法によって提案され、衆参において全会一致で成立していただいたと。これには、今後の課題としての観光庁のような、こういうものも附帯決議として付けていただいたということもあります。

これはもう本当に、この仕事は国だけ、国も一省庁だけじゃないし、もう政府一丸となって取り組まなきゃならない。それからまた、地方団体もこれはやはりその国土形成計画の広域地方計画等を考えたときに、自分たちの地域には例えば世界遺産というのがあると、そういうものを、県境を越えてそういうものに来ていただくというようなことを考えなきゃならない。

そういうふう考えた場合には、例えばこれ私の地元ですけど近畿圏を考えますと、この狭いところ、五つの世界遺産があるんですよ。これを一つ一つの県でやるのではなく、近畿は一つというところで、ここへ関空で乗り込んだ人たちもどいういうルートで行けるか。奈良なんかは、古都奈良ですけども、余り宿泊施設ないんですよ。そういうもののはどこで負担するか、こういうのもう一丸となってやるということ。ですから、国だけじゃなしに地方も、そして民間も、民間の力は大きいんですよ、こういうものを巻き込んで一丸となつて取り組むべき課題だと思います。

その意味で、私は、国土交通大臣は、もう御案内のとおり四省庁が一つになった大きなところで

でして、その上、観光立国と海洋政策担当だといっているわけですが、この中で観光だけをやるわけにはまいりません。ですから、この外局として観光庁ができるということで、外国との交渉も本当に観光庁長官が国を代表して取り組むことができますし、そういう意味で非常に私は有益だろうと思います。

そしてまた、省庁を超えてということを示しましたけれども、長官は、国家行政組織法三条の独立機関として人事権と、そしてまた他省庁に対する意見具申とかあるいは報告徴求とか、そんな権限まで認められるんですね。そういう意味では、国が一つになって取り組むという体制としてはふさわしいと私は思っております。

したがって、こういうことを通じて多くの目的あるいは基本計画まで閣議決定していただいておりますので、これは大変高いハードルですけれども、これを何とかしてクリアしなきゃならないというところで取り組んでまいらなければならぬという決意をいたしております。

○西田実仁君 この基本計画につきましては、毎年点検を行って三年後には見直すということにもなっているようでありますが、観光庁を新設して観光立国を進めていく際、大事ないわゆるこのPDCAについてお聞きしたいと思っております。

この観光立国推進基本計画には五つの指標が具体的に目標として挙げられております。例えば、訪日外国人旅行者数を平成二十二年度までに一千万人、よく言われることでありますし、またそのほかにも海外への日本人旅行者を平成二十二年までに二千万人にしよう、こういうようなことも含まれております。

計画は示された、そして予算もかなり重点的に配属されている。そうすると、次にどうそれが評価されるのかと、そしてその評価を次なる計画、施策にどう反映していくのかというCとAの部分の仕組みをどのように考えておられるのか。この法案が通れば秋にこの観光庁が発足するわけでありまして、その発足に向けて、現段階、特にこのCとAの部分、どういうふうにお考えになっているのか、お聞きしたいと思っております。

委員がおっしゃいましたような観光立国推進基本計画、昨年六月に閣議決定したのですが、この後、昨年十二月に、これは現在の決まり事では国土交通省が主宰して関係省庁の局長クラスをメンバーとするというながら全役所の局長クラスをメンバーといたしまして、観光立国関係省庁連絡会議を開きました。この場でも点検しておりますが、観光庁が設置されましたら、先ほど大臣がおっしゃいましたように、観光庁は三条機関として観光庁が各役所の大臣にも物申すことができるようになるわけがございますから、例えばこの中に入っておりますのは、有給休暇の取得というようなことを目標、これについて考えていくのは厚生労働省でございまして、国立やあるいは独立行政法人、さらに都道府県立の美術館や博物館において、日本語だけでなく多言語、大英英語、中国語、韓国語だと思っておりますが、そういった言葉による表示がどれぐらいされているか、それも目標についての点検ということも観光庁の長官から文部科学省に対して問い合わせ確認していくということ。あるいは法務省ですと、入国管理につきましては、例えば中国からですと、以前は団体旅行しか駄目だったんですけども、今は富裕な層に限って家族旅行ができるようになった、そういうような点検具合を報告させたり、そして進捗状況を見ていくという立場に観光庁長官がやっていくことになりまして。

○西田実仁君 是非、定量的な目標を立てておられますし、そのほかにも最終成果、いわゆるアウトカム指標として五つ挙げられたり、アウトプット指標も十ほど示されていると思っておりますので、それぞれの指標がどう有機的につながっていくのかということ、是非、観光立国というわけですから、国民の皆様方にも分かりやすいような形で今後広報等もしていただきたいと思っております。

省の任務に今お話がございましたような観光立国の実現に向けた施策の推進という任務が加わるわけでありまして。そこで、観光立国に欠かせないのはそれを担うやばり人材ということであります。今日、今日は特に、海外に限らず国内でもすけれども、添乗員の皆様方の処遇等につきまして御質問をさせていただきたいと思っております。

特に、派遣添乗員の処遇についてはこれまで指摘されてきたところでございますけれども、最近特に増えているいわゆる格安ツアーと言われるそういうツアー、その裏に派遣添乗員の方々の大変な労働、過酷な労働ということが指摘されております。

私も不勉強ながら余り知りませんでしたけれども、ああいう添乗員の方はほとんど今派遣の方が多く、しかも、日当制になっていて、国内旅行でも平均九千四百五十円ぐらい、海外旅行でも平均一万三千二百五十円と、年収は二百三十万円ほどというふうな、そういう派遣添乗員の方が非常に多いと。一見華やかな添乗員のお仕事のように見えますけれども、実態はかなり過酷であるということが指摘されております。ツアーごとに契約をするものですから、ボーナスもあるいは社会保険にも入れないと、こういう実態が多く見られております。

私のところにもそのような働き方をしている方からお手紙がございまして、例えばこの方は女性ですけれども、ある月の一日から十日まで海外勤務をされていると。一日の朝九時に集合してそこから業務が始まって、フランスにツアーがあつて、フランスのニースのホテルまでその間はずっと仕事でありまして、その間もちろん眠ることは許されません。後ほど述べますけれども、添乗員マニュアルには移動中寝てはいけないと書いてあるんですね。つまり、仕事なわけですね、ずっと。日本時間の翌二日の午前十時まで仕事をすることになりますので、二十五時間労働ということになります。それでも日当は一日分が八時から八時までと決められておりますので、その部分の日当し

か出ないと。パリでは夜のセーヌ川クルーズに案内をしてみると、これだけ聞くとすごいようだけれども、夜十時過ぎても残業代は出ないという実態がございました。

こういう実態を受けて、ツアーで旅行する際には旅行日程表というのが示されておりまして、お客様に、こういうものですね、配られますね。そこに、添乗員が同行しお世話いたします、また添乗員の業務時間は原則として午前八時から午後八時までとなっておりますので、あらかじめ御了承くださいとお客様には言っているわけなんです。

しかし、実態的にはそんなふうには全くなっておられませんので、大体ツアーをやりますと、終わった後、お客様が添乗員は良かったとか、このツアー良かったのかというアンケートを取ります。そのアンケートがかなり重要なその人の評価にかかわって行くわけでありまして、そのアンケートも、私が入手したところによると、お客様からこういう声が上がっているんですね。

この旅行日程表には朝八時から夜八時までが添乗員の勤務と書いてあるけれども実態は全く異なる、実際のスケジュールは朝六時から深夜の一時ぐらいまで、ハードスケジュールで添乗員の人は働いていると。したがって、この旅行日程表に書かれていたような朝八時から夜八時までの勤務というのは全く偽りであり、こういうことは書いても意味がないんじゃないかとお客様が言うぐらいに長時間労働に実態としてなっている。これが今の現実ではないかというふうに思います。

添乗員のお仕事は、裁量の範囲が大きい、労働時間も把握しにくいということで、みなし労働というのを適用する旅行会社が大変に多いわけですね。実際にその派遣添乗員の方々の雇用契約書というのが今手元にございますけれども、この雇用契約書には、添乗員当、海外添乗員額幾ら、国内添乗員額幾らというふうに書き込んでサインをさせるようになってるんです。つまり、みなし労働というのが前提となつた雇用契約を結ぶ。で

も、実態は八時から八時までではなくて、もう朝六時から深夜一時まで働くというようなことが続いている。

このみなし労働制度は、言うまでもなく、使用者の具体的な指揮監督が及ばない場合、また労働時間の算定が困難な業務に適用される制度でございます。しかし、これは既に労働基準監督署から実地は正勧告が出ておりますけれども、こうした派遣添乗員の方々のお仕事につきましても、実際に使用者が具体的にこういうことをしなさいというマニュアルがあるし、また添乗日報というのを必ず出さなきゃいけないことになっておりまして、何時に何をしていたかということも掌握できるわけですね。そういう意味では法的にはみなし労働ということの概念には当てはまらないんじゃないかと、こういうふうに私は率直に思うわけがあります。

こうした派遣添乗員の方々の働き方、特に旅行会社の子会社の派遣会社に属する添乗員の方はまだいいんです。そうではなくて、第三の独立系というか、人材派遣会社に登録を置いて資本系列のないうところに派遣されていくケースは大変に多い、もうこれ以上もつと厳しい状況が実はあるようであります。

観光立国ということを支えていく大変貴重な人材の皆様方でございますので、この処遇の実態、また、今私から説明させていただきましたけれども、どう認識され、今後こうした派遣添乗員として働く方々の働き方の改善ということについてどのようにお考えになるのか、御感想また御所見があらましたらお聞きしたいと思っております。

○政府参考人(本保芳明君) お答え申し上げます。委員大変詳しく今の派遣添乗員の状況についてお話がございましたが、添乗員のサービス、これはある意味では日本独特と言えるぐらいに大変きめ細やかなサービスが提供されておまして、それがパッケージの旅行の良さを形作っていると、こういうふうに認識をしております。

ます。

ただ、そういうきめの細やかさが、多少お客様ニーズが高いこともありまして行き過ぎている、あるいは結果として添乗員の方の負担になっているという、こういうケースがあるということ。私は私ども実地をお聞きをしておりますのでございませう。どうしても海外旅行になりますと、先ほども夜のツアーの例の紹介がございましたが、遅くにツアーに出かけた後、また旅慣れないお客様から本来添乗員の業務じゃないことについてもいろいろ頼まれてしまふ、それをお断りするのには実際上はなかなか難しいと、こういうことでだんだん添乗員の行う仕事の自身が変化をしております、こういう面もございませう。

そういう中で負担が大変重くなつてきているということで、御指摘のようになかなか添乗員のなり手が見付からないというような、そういうような問題意識も出てまいりまして、そうなりますと、添乗員を提供する側の企業にとつても大きな問題でございませうけれども、同時に添乗員にお願いをしてサービスを提供する旅行会社にとつても大きな問題であるということで、現在、日本旅行業協会とそれから日本添乗サービス協会などの関係者の間で、まず、添乗員が行うべき業務の範囲というのはどういうものであるべきなのか、対価を取るべきものはどういふものなのか、あるいは待遇を改善するためにはどういった手だてを講じたらいいのかということのいろいろ議論をされているところでございます。精力的な議論をされていると承知しておりますが、まずは、私どももその帰趨を眺めなければいけないということで、状況をウオッチしているというのが今の状況でございます。

結論が出、まとまっているところで私どもとしても必要な手だてを講じたいと、このように考えている次第でございます。

○西田実仁君 見守つていただくのはいいんですけれども、実際に既に、ある会社の子会社である人材派遣会社における添乗員の仕事の仕方について

労働基準監督署からは正勧告というのが出されているわけでありませう。しかしながら、それは内容は、要するにこの添乗員のお仕事はみなし労働とはできないと。なぜならば、先ほど私が申し上げたことでもあります。

したがって、この働き方ということについていろいろ協議をしていただくのは結構ですけれども、やはりかなり無理がある、法的にも問題があるという労働基準監督署からの正勧告が出ていふということ踏まえて、そこもしっかり指導していただかないと、担う人たちがなくなつてしまふ、こういうふうには私は大変強く懸念を持っております。この辺りの事情について、厚生労働省の方からされていると思っておりますので、ちょっとお聞きしたいと思ひます。

○政府参考人(森山寛君) お答え申し上げます。先生今御指摘がありましたように、この事業場外の労働に関するみなし時間制、これにつきましては、まさにその事業場外で業務に従事した場合において労働時間を算定し難い場合ということでございませう。それは個別に判断をしておりますところでございます。もちろん、そういう法律に違反する場合につきましては、是正指導を行い、現在やっているところでございます。

それから、先ほど長時間労働につきましてもお話ございました。これは、私どもこの長時間労働につきましても、当然、労働者の健康を確保するために、それからまた仕事と生活の調和を取れた社会を実現するためにも、この長時間労働の抑制を図ることが必要であるというふうに考えております。このために、これまで、労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関する基準に基づく適正な労働時間管理、あるいは時間外労働の限度基準に基づく適正な時間外労働の締結等がなされるように取り組んでいるところでございます。

今後とも、先ほどの監督指導も含め、適正な労働力の確保に努めてまいりたいというふうに思っております。

○西田実仁君 長時間労働だけではなくて、こんなこともあるんですね。

この方のお手紙によりますと、フランスではガイドの免許を持つていない者がガイド業務をすることを禁止している。フランスではそういうふうな法律です。しかし、この添乗員の方は、私はガイド業務もさせられる。もちろん、ガイド料金などはもらわない。そして、通訳もさせられる。しかし、通訳代金もない。すべてが労働条件の中に入っているそうですが、その労働条件たるものを見たことがないと、この人はこういうふうに言っているわけなんです。

この社団法人日本添乗サービス協会というところが出している派遣添乗員の業務ガイドライン、また事例集、こういう小冊子があります。この中には、実は派遣添乗員の業務として、その他状況に応じて臨機にいう業務というのがあります。その①にガイド不在時の代替案内・説明と、こう書いてあるんですよ。つまり、これはまあケース・バイ・ケースということなのかもしれないけれども、例えばフランスではガイドの資格を持っていないければガイドをやっちゃいけないのに、この業務ガイドラインには、ガイドがいなくてもいいやつていいですよって書いてある。これはちょっとおかしいんじゃないかと、こういうふうに思います。

そして、こうしたいいわゆる付加業務、付加業務については、当然のことながらその対価をあらかじめ覚書等で定めてお知らせしなきゃいけない。それはこのガイドラインにも書いてあるんですね。しかし、今申し上げたとおり、全部込み込みで日当幾らって書いてあるだけで、そのうち、ガイドをもしやるのであれば、違法ではない形でガイド業務を営むのであれば、それは幾ら、あるいは通訳は幾らというふうにしつかりとその対価を決めて示さなければ、こうした派遣添乗員の、特に海外という日本から離れたところでの仕事になりますので、目が行き届かず違法な付加業務というものがある意味で強制されていると、こうし

た状況もあると認識しておりますけれども、いかがでございますでしょうか。

○政府参考人(本保芳明君) お答え申し上げます。

ただいまいわゆる無資格ガイドについての御指摘がございましたが、実は旅行業法でこういうものは禁止しております。

具体的に申し上げますと、旅行地において施行されている法令に違反するサービスの提供を受けることをあつせんする、お客さんにそういうことをしなさいというあつせんをするとか、あるいはその提供を受けることに関しまして便宜を供与する、したがって違法なガイドを受けるようなことが可能な状況をつくるということでございますが、こういうことを旅行業者が行うことについては旅行業法で禁止しております。

したがって、今御指摘のような事実が具体的にございまして、適正に法の執行をしてまいりたいと、このように考えております。

○西田実仁君 ございましたらどうか、あるんですね。実際、ある人から聞いている話です。

そして、このガイドラインも社団法人日本添乗サービス協会という立派なところで作られているガイドラインですから、もうちょっと正確に書かないと、要するにガイド不在時にはその代替案内、説明を臨機に応じて行う業務と書いてありますからね。それは当然、括弧書きにでもして、当然違法じゃない場合はそれでいいかもしれないけれども、違法じゃない場合でも当然対価は払わなきゃいけません、これは違法な場合も違法でない場合も、そのガイド業務を行うのが添乗員であるというふうに読めなくもない。そこはもうちょっと正確に書かなきゃいけないんじゃないかなというふうに思うわけであります。

こうした長時間労働、また違法な付加業務ということが実態として起きているということにかんがみまして、観光立国ということを目指す大臣として、そこに従事する人の働き方、これという

ふうにしていったらいいのか、思いも含めて最後お聞きして質問を終わりたいと思います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) すばらしい御指摘、ありがとうございます。

二〇一〇年を目標に、我が国から外国へ旅行に出掛ける人を二千万人にしようという目標が観光立国推進基本計画の中の第二項に盛り込まれております。大変なハードルだとは思いますが、これも、これ何としてもやり切らなきゃならないと思っておりますが、それには今御指摘の添乗員、ガイドさん、添乗員が是非必要です。そういう人たちがそのような扱いを受けているということを今如実に教えていただきました。

我々も、厚生労働省所管の官庁とも十分連携しながらこれは改善しなければならぬと私は強くそのように感じましたので、そのようにやらせていただきます。

○西田実仁君 終わります。

○洲上貞雄君 社民党の洲上でございます。

私は、これまで航空・鉄道事故調査委員会の独立性を求めて、まず八条委員会から三条委員会にしたいと何回もこの席で言いました。だけれども、なかなか聞いていただけませんでした。かなり抵抗があつたように思っております。でございますが、国土交通省は、そのとき八条機関のままで今日の事故原因は究明できると考えていると、このようにずっと答弁してきたわけですよ。そこで、そうじゃないんじゃないかというふうに言ったんですが、なかなか聞いてくれませんでした。

そこで、なぜ八条委員会から三条委員会に今回格上げしたのかどうか、その格上げ理由をはっきり示していただきたいと思っております。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 航空・鉄道事故調査委員会も、委員について両院の同意や職権の独立性が措置されて一定の独立性を持ち、その機能を果たしてきたということでございますが、さらに新たな運輸安全委員会を国家行政組織法三条に基づ

く委員会、いわゆる三条委員会として設置することによって、運輸安全委員会は職員の任免あるいは研修等の人事権のほか、独自の規則制定権を有することになりまして、一層高度な独立性が確保されるということになる。

また、航空・鉄道事故調査委員会は、調査結果に基づきまして国土交通大臣に対し勧告できることにしておりますが、運輸安全委員会は三条委員会となることによりまして、直接原因関係者に対して勧告を行う、あるいはさらに事故の再発防止のためのフォローアップを行う報告徴求の権限が与えられるということになります。

このように運輸安全委員会を三条委員会として設置することにより、組織の独立性が確保されるところに、事故の再発防止機能の強化が図られることとなりますが、委員からの御質問等によつて、かねてこれは、委員からの御質問等によつて、かねてこれはやらなきゃいけない、しかしながらいろいろなスクリップ・アンド・ビルドとか、あるいはもう焼け太りは駄目だとか、いろいろな批判がありまして、しかしながら今回我々はこの観光庁を設立するに当たり、是非そのような御献策をいただいていた、いいものに向かつて頑張らにやいかぬということである決断をさせていただいた次第でございます。

○洲上貞雄君 三条委員会に格上げされたことについて私は評価をしたい、このように思っております。

そこで、更にお願したいのは、いわゆる管制官など国土交通省の職員に対する調査が必要になつた場合、三条委員会に格上げをされたといえども省の外局であるわけでございますから、十分な対応ができるかどうかというところの懸念が残ります。したがって、運輸安全委員会を公正取引委員会同様に内閣府の所管として、より高い次元で公平性それから独立性、これを確保することがよいのではないかと、このように思いますが、その点いかがでございますでしょうか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) この点についてもいろいろな委員からそのような御意見を賜っておるわけでございますけれども、二つの観点から、一つは、独立性は、私の方の外局にありまして、国土交通大臣に対して勧告をしたり建議をしたり、現に今まで八条機関のときですらきちつとやっていただきました。そして、それに対して我々は容喙はいたしておりません。本当に公正中立、そしてまた科学的調査を存分に行つていただくように我々としては省を挙げて協力をしてきたつもりでございます。

それで、今後もここが行うことについては、我々は陸海空の運輸事業者を所管をいたしておりますので、それは全部そういう情報を持つております。したがって、その情報を直ちに今度の委員会にお伝えすることができまして、協力をもう挙げてすることができまして、また現地を持つていきますよ、支分部局というのを、そういうところも事故が起こつたらその一番近い最寄りの運輸局から直ちに走つて、いろんなことのお手伝いがさせていただけるわけです。そういう意味で、私は、この国土交通省の外局としてあるということですから、何もセクションリズムではなしに、実際それが実効性あると私は確信をいたしております。もう一つは、イギリス、ドイツ、フランスにも同じような制度がありますけれども、これはやはり国土交通省のような省の外局として位置付けられております。

○洲上貞雄君 よろしくお願いを申し上げます。やはりこれも事故調の在り方についてお願いをしてきたことでございますけれども、一九七二年に交わされた警察庁と当時の運輸省との覚書についてであります。せつかく八条委員会から三条委員会に格上げをされたのですから、犯罪捜査及び航空事故調査の実施に関する細目についても白紙として、事故再発防止、萎縮効果という観点からそういうことが必要ではないかと思ひますが、その見解はいかがでございますか。

○政府参考人(辻岡明君) お答えいたします。

事故調査委員会が行つております事故調査と刑事責任を追及いたします犯罪捜査と、これはそれぞれ公益目的を実現するという重要な作業でございます。私ども警察庁と覚書を結んでおりますけれども、これまで両者の間で十分に協力、調整を行つて事故調査を行つてきたわけでございます。これまでもいろいろな協力をやつておりますけれども、現在のところ、非常にスムーズに協力が進んでおるといふふうに認識しております。

今般、運輸安全委員会を発足するという事になりますと、同様に警察庁と覚書を結ぶわけでございますけれども、これまでの運用を踏まえまして、法施行までに十分協議をして締結させていただきますと思つております。

○洲上貞雄君 設置されます運輸安全委員会は航空・鉄道事故委員会と海難審判所が統合されますが、高度複雑化、多発化する事故やインシデントの原因究明など、事故分析のためには大幅な機能、体制強化が必要だと思ひますが、統合によつて人員が削減されるというふう聞いておりますけれども、これはやはり事故調査の充実や再発防止のための安全対策に期待することができないのではないかとこのように思ひます。特に近年は被害者の対応が法的にも強化されているところから、運輸安全委員会の設置を機に、事故調査それから被害者支援機関としてのありべき姿について、やはり先進諸国に学んでいくべきではないかというふうに思ひます。

組織の体制、それから機能や人員、それから予算措置などあらゆる面からオープンかつ徹底的に議論を行つて、必要な改善それから強化を積極的に行なうべきだと考えますが、見解はいかがでございますか。

○政府参考人(福本秀爾君) お答えいたします。新たに設置いたします運輸安全委員会の機能、体制の強化を図るべきではないかと、こういう御質問でございます。

事故調査の在り方に関しまして、その機能、体制の強化につきまして、平成十八年、運輸の安全

性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律、いわゆる運輸安全一括法をお作りいただきましたんですが、その際の衆議院及び参議院国土交通委員会の附帯決議にも同様なことが盛り込まれておるところでございます。そういった点も踏まえまして、今般、航空・鉄道調査委員会から運輸安全委員会への改組に当たりましては、事務局の職員を五十四名から百八十一名に拡充をいたしますとともに、航空事故調査官及び鉄道事故調査官に加えまして新たに船舶事故を担当する調査官及び地方事故調査官というものを設置をいたすことといたしまして、的確な事故等調査に必要な人員体制を整備することといたしております。

あわせて、事故調査官の調査業務の後方支援あるいはデータの蓄積、再発防止に寄与する情報の分析、提供等々、こういった業務を行う専門の職員をこれは新たに配置する予定でございます。このような体制、機能の強化によりまして円滑な事故調査の実現及び事故再発防止策の積極的な提言の実施が図られてまいると考えておりますが、今後とも、委員御指摘のとおり、人員あるいは予算について、体制の整備に努めてまいり所存でございます。

○洲上貞雄君 事故の調査報告書は、事故再発防止の観点から、可能性も網羅されております。刑事責任を課するために必要な厳格性は要求されております。国際民間航空条約、ICAO条約では事故調査報告書を裁判の証拠として使用することを厳しく制限をいたしております。また、海難審判所が海難審判所に格下げされる。所属する調査官が削減されれば、運輸安全委員会の事故調査報告書を海難審判の証拠として使わざるを得ないということになることが懸念されるのではないかと思ひます。調査と懲戒をやはり分離するよう求めた国際条約の精神に反するのではないかと思ひますが、その点、いかがでしょうか。

このために、事故調査報告書は、再発防止を唯一の目的とすべきであり、刑事や民事の裁判所の証拠として使用することを、できるだけ使用すべきではないというふうに考えますが、見解はいかがでございますか。

きではないというふうに考えますが、見解はいかがでございますか。

○政府参考人(横山鐵男君) お答えをいたします。

今般の海難審判制度等の改正の趣旨は先生御指摘のとおりでございます。船舶交通の安全性の向上を図るため、国際的な動向を踏まえまして、原因究明と責任追及を目的とする現行の海難審判に關しまして、原因究明につきましては運輸安全委員会において委員会調査として行い、責任追及につきましては国土交通省の特別の機関でございます海難審判所において行うことといたしております。

海難審判所におきます懲戒につきましては、委員会の調査報告書を基にしてその判断がなされるものではございません。理事官の行う調査と公開の審判廷におきます審理を通じて審判官が裁決により行うものでございます。

○洲上貞雄君 運輸安全委員会の原因究明過程における審議が非公開で行われ、弁護人の参加も認められなくなるとすれば、事故の原因究明が著しく後退をし、現行の海難審判で認められていた被害者の権利である補佐人の選任権さえ侵害されるおそれがあります。事故被害者の遺族などの関係者が傍聴でき、事故当事者の人権も擁護されるよう、原因究明の審議に当たっては弁護人の出席も認めた公開の場で行われると考えるべきだと思いますが、見解はいかがでございますか。

また、事故調査報告書を決定する委員の合議は、海難審判所における裁判官の合議と同様に非公開であつたとしても、合議以前の審判まで非公開にする必要性はないと思ひますが、密室審議はやはり事故の原因究明と再発防止にとってマイナス要因となると思ひますが、その見解はいかがでございますか。

○政府参考人(福本秀爾君) お答えいたします。公開の議論でございますが、これまで航空・鉄道事故の原因究明を行うに当たりましては、外部の指示あるいは干渉、こういったものを受けずに

客観的かつ公正中立に行うと、こういう立場から、意見聴取につきましては原因関係者本人から直接かつ非公開という形で行ってきるところでございます。

しかしながら、現行の海難審判につきましては公開の審判廷で行われてきたという経緯がございます。かつまた、海事関係者が今まで意見聴取の経験がなく不安を持っておられる、こういうこともございますので、特例という形で、本人の希望があれば公開での意見聴取を行うこと、あるいは原因関係者以外に補助して意見を述べる者の同席を認めると、こういった形を可能とするようなことを検討をいたしておりますところでございます。

○洲上貞雄君 検討した結果駄目だなんて言わないようにひとつお願いを申し上げておきます。

海難審判所は、準司法機関として地裁相当の機関にふさわしい位置付けを確保すべきと考えますが、格下げされることによって社会的な威信と独立性を著しく損なわれるおそれがあるのではないかと考えられますが、その見解はいかがでしょうか。

○政府参考人(福本秀爾君) お答えいたします。海難審判所の位置付けに關しての御質問でございます。

海難が発生いたしました場合、現行では海難審判庁が当該海難に係る原因究明と船員に対する責任追及の双方を、二つを行ってきたところでございますが、御案内のとおり、今回の改正におきましては、これらを明確に分離をいたしまして、原因究明については運輸安全委員会において委員会調査という形で行うと、責任追及については国土交通省の特別の機関でございます海難審判所において引き続き対審制という形で行うこととするものでございます。

以上のとおり、これまで海難審判庁が担ってまいりました海難審判の原因究明と責任追及の機能については担当する組織を適切に分離をするというものでございまして、今回の改正によりまして、その重要度の位置付けが変わる、いわゆる格

下げというようなことではないと認識をいたしております。

○洲上貞雄君 新たに設置をされます運輸安全委員会では、地方事故調査官が配置をされるようになっております。私は良いことだと思っております。私は現行の航空・鉄道事故の調査官の配置方法について地方にも配置すべきものと考えを持っていましたが、先ほども申し上げましたとおり今回は配置される。

そこで、地方事務官の任務と役割はどのようなものか、事故の初動態勢についてどのように変化があるのか、お伺いいたします。

○政府参考人(福本秀爾君) お答えいたします。

地方事故調査官の任務等につきましては御質問でございます。先生も御案内のとおり、ここ数年、海難は年間四千五百件程度発生をいたしてございまして、このように全国各地域で多数発生をいたしております海難に対応するというために、地方事故調査官を横浜、神戸、門司等、全国八か所に配置をいたしまして、重大な船舶事故以外の調査に關する業務を行わせることとしたしております。重大な船舶事故につきましては東京の方で実施をいたす予定でございます。

また、海難、航空事故、鉄道事故の的確な原因究明のためには、事故発生時の初動調査というものが極めて重要でございます。このため、地方事故調査官には初動調査の支援も行わせる、今委員御指摘のとおり、航空事故であったり、鉄道事故でありまして、この地方事故調査官が初動調査の支援に出掛ける、こういったこと。あるいは、そういうものに加えて、後方から支援する専門の職員を配置するなどによりまして、今回の組織改正に併せて即応態勢の強化を図ることということといたしております。

○洲上貞雄君 提出法案は新たに観光庁を設置しようとするものですが、観光庁の設置によってどのような効果があると考えられておりますか。先ほどいろんなことはお話しただきました。また、改めて外局を設置することは、政府・与党が

進めている行政機構のスリム化に反することではないかと思うんですが、その点いかがでございますでしょうか。

○政府参考人(本保芳明君) お答え申し上げます。

観光立国の実現につきましては、国、地方公共団体、民間などの幅広い関係者が一体となってこれに取り組みをしなければいけないと、このように認識をしております。また、外国との効果的かつ円滑な交渉協議というものが大変重要だと思っておりますところでございますが、このためにはもう少し体制の強化が必要ということで、観光庁という国家行政組織法の第三条に基づく組織にするにとりまして、繰り返し何度も申し上げておりますが、一つは行政機関の長である長官による外国政府との交渉協議がより円滑に実施できるといふこと、二つ目には政府内部におきましてリーダーシップの更なる発揮によりまして、関係省庁へのより強力な調整、働きかけが可能になるといふこと、三番目には地域、国民向けの観光に関する相談窓口の一本化によりまして機能強化ができること、こういったことが期待できると考えている次第でございます。

また、これは私ども国土交通省だけの考えではありませんで、観光庁設置につきましては観光立国推進基本法の審議における衆議院及び参議院の附帯決議でもその内容が盛り込まれているところでございます。

また、観光庁の組織及び定員につきましては国土交通省内の振替で対応しておりますので、行政改革の趣旨にも沿っているものと、このように考えている次第でございます。

○洲上貞雄君 現在、独立行政法人国際観光振興機構がありますが、観光庁と国際観光振興機構との役割分担はどのようなものでしょうか。

また、国際観光振興機構については、独立行政法人であることから整理合理化計画の対象となっておりますが、国際観光振興機構の在り方についてどのように考えているのか、お伺いいたします。

○政府参考人(本保芳明君) 我が国のみならず諸外国におきましても、いわゆる国際的な観光プロモーション、こういったものにつきましては、基本的に国の行政機関が観光政策の企画立案を担いまして、別の公的主体が観光プロモーションを実施するという形態を取っております。

これは、一つには海外におけます観光プロモーション、これは現地の旅行会社あるいはメディア等とのネットワークをきちんとつくりまして、その中で情報収集、分析をしてマーケティングを行っていくということが重要でありますので、どうしても専門的ノウハウが必要であるということで、専門機関が行うのが適当であるということはあるかと思っております。

それからもう一つは、海外におきます国の出先機関というのは基本的に外務省の在外公館に限定されておりますので、海外の事務所が持てないという、こういう問題があるかと理解をしております。

こうした状況を踏まえまして、我が国におきましても、現在、国土交通省が観光立国の総合的かつ計画的な推進主体といたしまして、観光地の形成、国際観光の振興に關する施策の企画立案、それから関係省庁との調整、連携という機能を担当しているところでございます。

一方で、独立行政法人の国際観光振興機構は、いわゆる実施機関といたしまして、海外に事務所を設けて現地のネットワークを活用したマーケティング活動を行い、観光魅力の情報発信を行っておると、こういったところでございまして、この間の関係は明らかに明確に違うもの、役割分担になっていると、こういう理解をしております。

この両者の連携によりまして、ビジット・ジャパン・キャンペーンの開始以来、海外旅行者の六割増という成果も出てきているところでございます。ちなみに、直近二代のこのJNTO、国際観光振興機構の理事長は民間企業から迎えをしております、その運営面でも民間との人事交流というのを積極的にやっているところでござい

ます。

観光庁の設置後も、観光プロモーションの拠点たる海外事務所を持つております国際観光振興機構を最大限活用いたしまして、観光立国の実現に向けて取り組んでまいりたいと思っております。

○洲上貞雄君 終わります。

○委員長(吉田博美君) 他に御発言もないようですから、本案に対する質疑は終局したものと認めます。

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。

国土交通省設置法等の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(吉田博美君) 全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、長浜博行君から発言を求められておりますので、これを許します。長浜博行君。

○長浜博行君 私は、ただいま可決されました国土交通省設置法等の一部を改正する法律案に対し、民主党・新緑風会・国民新・日本・自由民主党・無所属の会、公明党及び社会民主党・護憲連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

国土交通省設置法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

一、観光庁は、行政改革の趣旨を踏まえ効率的な施策の推進及び組織運営を行うこと。
二、観光庁は、観光立国の早期実現に向け、内外の観光ニーズを適確に把握するためのマーケティング、専門性や経験を有する人材の民間からの積極的な登用に努めるほか、特に、外国人旅行者増大のボトルネックとされてい

る交通サービス、旅行者の受入態勢、情報提供サービスについて、早急に具体的な改善措置を講ずること。

三、船員労働委員会の廃止が船員労働行政の後退につながることをないよう配慮するとともに、所掌事務の移管に当たっては、都道府県労働委員会への円滑な移管に十分に配慮し、紛争事務の遂行に支障が生ずることのないよう万全の措置を講ずること。

四、運輸安全委員会は、本法改正の趣旨に則り、独立性を確保し、公正中立な立場で適確に事故調査を行うこと。このため、運輸安全委員会の委員長・委員については、専門性、中立性及び独立性の観点から、適切な人材を選任すること。また、事務局の機能については、適正な人員の配置を行い、十分な予算を確保するとともに、調査結果の蓄積・活用等、事故の未然・再発防止に寄与する体制を整備するよう努めること。

五、運輸安全委員会と捜査機関は国際民間航空条約等の趣旨を尊重し、事故調査と犯罪捜査のそれぞれが適確に遂行されるよう、適切な協力、役割分担の関係構築に努めること。

六、航空事故、鉄道事故又は船舶事故の被害者等に対する支援の重要性にかんがみ、これまでの事故に関する経験や知見を活かし、関係行政機関等の密接な連携の下、総合的な施策の推進のために必要な措置を検討すること。

七、海難審判制度の運用に関しては、その沿革にかんがみ、受審人の権利の保護に万全を期すとともに、国際的動向を踏まえ、本法改正の趣旨に則り、海難の原因究明と懲戒が明確に分離されるよう必要な措置を講ずること。

八、本法の施行後五年経過後において、運輸安全委員会設置法の施行の状況を勘案し、既存の自動車事故の調査・分析、研究体制を見直して業務範囲に自動車事故を加えることなど、運輸安全委員会の在り方について十分な検討を行うこと。

右決議する。

以上でございます。

○委員長(吉田博美君) ただいま長浜君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(吉田博美君) 全会一致と認めます。よつて、長浜君提出の附帯決議案は全会一致をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、冬柴国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。冬柴国土交通大臣。

○國務大臣(冬柴鐵三君) 国土交通省設置法等の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま全会一致をもつて可決されましたことに深く感謝を申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御高見や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいりる所存でございます。ここに、委員長始め理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表します。

大変ありがとうございました。

○委員長(吉田博美君) 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。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(吉田博美君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

本日はこれにて散会いたします。

午後五時二十九分散会

平成二十年五月七日印刷

平成二十年五月八日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

F