

第七十一回国会  
衆議院  
国土交通委員会  
議 録 第 四 号

平成二十一年三月十一日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 望月 義夫君

理事 奥野 信亮君 理事 菅原 一秀君

理事 中山 泰秀君 理事 福井 照君

理事 山本 公一君 理事 川内 博史君

理事 後藤 斎君 理事 上田 勇君

理事 赤池 誠章君 理事 稲葉 大和君

理事 江崎 鐵磨君 理事 遠藤 宣彦君

理事 小里 泰弘君 理事 大塚 高司君

理事 太田 誠一君 理事 岡部 英明君

理事 鍵田忠兵衛君 理事 亀岡 偉民君

理事 北村 茂男君 理事 佐田玄一郎君

理事 佐藤 鍊君 理事 七条 明君

理事 島村 宜伸君 理事 杉田 元司君

理事 長崎幸太郎君 理事 長島 忠美君

理事 西銘恒三郎君 理事 原田 憲治君

理事 藤井 勇治君 理事 松本 文明君

理事 盛山 正仁君 理事 吉田六左門君

理事 若宮 健嗣君 理事 市村浩一郎君

理事 北神 圭朗君 理事 小宮山泰子君

階 階 猛君 理事 田名部匡代君

高木 義明君 理事 三日月大造君

森本 哲生君 理事 鷲尾英一郎君

高木 陽介君 理事 谷口 和史君

穀田 恵二君 理事 下地 幹郎君

国土交通大臣 金子 一義君

国土交通副大臣 金子 恭之君

国土交通副大臣 加納 時男君

国土交通大臣政務官 谷口 和史君

国土交通大臣政務官 西銘恒三郎君

国土交通大臣政務官 岡田 直樹君

第一類第十号

国土交通委員会議録第四号

平成二十一年三月十一日

一

政府参考人  
(内閣官房総合海洋政策本部事務局長) 大庭 靖雄君  
(警察庁刑事局長) 米田 壯君  
(政府参考人) 佐村 知子君  
(総務省大臣官房審議官) 門山 泰明君  
(総務省自治行政局選挙部長) 甲斐 行夫君  
(法務省大臣官房審議官) 石井 正文君  
(外務省大臣官房参事官) 中村 明雄君  
(財務省理財局次長) 徳久 治彦君  
(文部科学省大臣官房審議官) 増田 優一君  
(国土交通省大臣官房長) 内田 要君  
(国土交通省大臣官房審議官) 藤田 伊織君  
(国土交通省大臣官房官庁営繕部長) 大口 清一君  
(国土交通省総合政策局長) 加藤 利男君  
(国土交通省都市・地域整備局長) 松井 正樹君  
(国土交通省河川局長) 甲村 謙友君  
(国土交通省道路局長) 西脇 隆俊君  
(国土交通省住宅局長) 和泉 洋人君  
(国土交通省鉄道局長) 北村 隆志君

委員の異動  
三月十一日  
江崎 鐵磨君 補欠選任 佐藤 鍊君  
石川 知裕君 北神 圭朗君  
小宮山泰子君 市村浩一郎君  
長安 豊君 田名部匡代君  
亀井 静香君 下地 幹郎君  
同日  
佐藤 鍊君 補欠選任 江崎 鐵磨君  
市村浩一郎君 小宮山泰子君  
北神 圭朗君 階 猛君  
田名部匡代君 長安 豊君  
下地 幹郎君 亀井 静香君  
同日  
階 猛君 補欠選任 石川 知裕君

同(増原義剛君紹介)(第九三六号)  
同(亀井静香君紹介)(第九六四号)  
同(宮澤洋一君紹介)(第九六五号)  
同(小沢鋭仁君紹介)(第九七九号)  
同(河井克行君紹介)(第九八〇号)  
同(松原仁君紹介)(第九八一号)  
は本委員会に付託された。

三月十一日

国の支分部局等の見直しに関する意見書(宮城  
県南三陸町議会(第一六五九号)  
東北地方整備局津軽ダム工事事務所の再編廃止  
に反対する意見書(青森県西目屋村議会(第一  
六六〇号)  
は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件  
奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振  
興開発特別措置法の一部を改正する法律案(内  
閣提出第七号)  
国土交通行政の基本施策に関する件

○望月委員長 これより会議を開きます。

国土交通行政の基本施策に関する件について調  
査を進めます。

この際、お諮りいたします。

本件調査のため、本日、政府参考人として国土  
交通省大臣官房長増田優一君、大臣官房審議官内  
田要君、大臣官房官庁営繕部長藤田伊織君、総合  
政策局長大口清一君、都市・地域整備局長加藤利  
男君、都市・地域整備局下水道部長松井正樹君、  
河川局長甲村謙友君、道路局長西脇隆俊君、住  
宅局長和泉洋人君、鉄道局長北村隆志君、海警局

長伊藤茂君、政策統括官井手憲文君、海上保安庁長官岩崎貞二君、内閣官房総合海洋政策本部事務局長大庭靖雄君、総務省大臣官房審議官佐村知子君、総務省自治行政局選挙部長門山泰明君、法務省大臣官房審議官甲斐行夫君、外務省大臣官房参事官石井正文君、財務省理財局長中村明雄君及び文部科学省大臣官房審議官徳久治彦君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○望月委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○望月委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。鷺尾英一郎君。

○鷺尾委員 民主党の鷺尾英一郎でございます。三十分時間をちょうだいしておりますので、質問に入らせていただきたいと存じます。

最近、政令指定都市の要件が主に人口要件ですけれども緩和されまして、市町村合併が進んで政令市が誕生する、そういうケースが大変多くなつてまいりました。ことしは岡山市が政令指定都市に移行するという話でございますし、また、相模原や熊本なども今後政令都市に移行するということを明らかにしております。

そういう中で、都市計画法のいわゆる線引きの問題について、いわば吸収合併される側の立場に立った運用ということを最終的には求めたいというふうに思っておりますが、その点につきまして、少し国土交通省から答弁をいただきたいと思っております。

具体的に参ります。

我が国の都市計画法による都市利用規制のうち、最も厳しいのが市街化調整区域の制度でございます。調整区域に指定されるといろいろな制限が加わるわけですが、現行制度上、この線引きを行わなければならないというのがどういう場合であつて、それはどういう根拠に基づいているのかということについてお聞かせ願いたいと思

います。

○加藤政府参考人 市街化区域と調整区域の区分、先生おっしゃられるようにいわゆる線引きでございますが、これは、都市計画法第七条及び同法の施行令第三条によりまして、三大都市圏の既成市街地、近郊整備地帯等及び指定都市の区域を含む都市計画区域については定めることが必要とされているところでございます。

○鷺尾委員 この都市計画法第七条それから都市計画法施行令の第三条ですけれども、この立法趣旨を一度ちょっと御説明いただきたいと思いま

す。

○加藤政府参考人 今申し上げましたいわゆる線引きでございますが、これは、人口、産業等の急激な都市への集中によつてもたらされます無秩序な市街化を防止し、計画的な公共施設の整備等を伴つた良好な市街地の形成を図るために設けられたものでございます。

一方、かつての急激な都市化現象は鎮静化したしまして、人口増加のほとんど見られない地方の中小都市まで線引き制度を画一的に適用するという合理性が希薄になつたというところを受けて、平成十二年の都市計画法の改正によりまして、線引きを都市計画に定めるかどうかということ、それぞれの地域の実情に応じて判断できるようにしようということで、原則として都道府県の判断にゆだねる、いわゆる選択制に移行いたしました。

ただ、三大都市圏の既成市街地、近郊整備地帯等や指定都市の区域を含みます都市計画区域につきましては、人口や都市機能が集積しているために市街化の圧力が強く、または人口や都市機能が集積していくことによりまして市街化の圧力が強まる蓋然性が高いということで、一体的かつ計画的に市街化を図る必要性があるということで、引き続き線引きを義務づけているところでございます。

○鷺尾委員 昭和四十三年の都市計画法で線引きが創設されたわけですが、今局長がおつ

しやつたとおり、平成十二年改正で画期的に見直されたという話でございます。局長もおっしゃつたことですが、やはり、人口集中がある程度鎮静化してきました、それに伴う制度構成を見直したということだと思ひます。

もう少し具体的に話を進めさせていただきたいと思ひます。

政令指定都市と首都圏、近畿圏、中部圏という形で義務づけがなされているわけですが、この義務づけについては、今し方局長がおっしゃつたとおり、やはりまだ市街化が、人口の集中を含めて、都市機能の整備を含めて、やらないけない区域というのは、どうしてもそういう地域は残っているだろう。地方都市ではそうではないだろう。今、地方都市ではそうではないのでそれについては選択制で、集中している部分については線引きをしよう、これはまさに都市計画法上義務づけをしているわけです。

そういうことだと思ひますが、この集中しているところ、もう少し具体的に話を進めますと、先ほど申し上げたとおり、昨今の市町村合併で、例えば七十万人の人口要件を達成することのできたので政令指定都市に移行しましたよという都市が、本当にこの都市計画法に定める義務づけるところが私の問題意識の一つとしてあります。

都市計画法の改正の今後の方向性ですけれども、今後の方向性として、どういった点が問題であるということ想定され、今後どういった方向に向かうということをお考えおられるのかについてお話を伺いたいと思ひます。

○加藤政府参考人 お答えいたします。

ただいま先生がおっしゃられたとおり、現行の都市計画法は昭和四十三年に制定されました、その当時の時代背景を受けていろいろな制度が構築されたわけです。そのうちのひとつとして、線引き制度も導入されたわけでございます。恐らく、これまでではどういう考え方でやつてき

たのかということのお尋ねの上に立つて、今後どういうことを考えていこうとしているのかということだろうと思ひますので、それについてお答えをいたしたいと思います。

四十三年に現行の都市計画法が制定されて以降、都市計画法は累次にわたりまして改正を重ねてきております。そのときの基本的な考え方というのは、経済社会情勢の変化に合わせて都市計画制度をその時々必要性に応じて見直していこうという基本的な考え方と、もう一つは、その制度設計をする際に、まちづくりというのは地域の実情に最も精通した基礎的自治体を中心的な役割を担っていくことが必要であろう、そういう観点から制度の見直しが行われてきたものだと考えております。

先ほど申し上げましたが、十二年の改正においても、線引きの選択制度の導入ですとか、これまでの硬直的な、先ほどのお尋ねも、調整区域の制限が抑制的で厳しいというようなお話だったかと受けとめました、その調整区域においても、例えば、市街化区域と一体的な日常生活圏を構成する区域ですとか用途については条例で定めて、これを地域の判断によりまして、調整区域は市街化を抑制する区域という中にあるも地域の実情に応じて開発を許容するというような制度も導入されてきたわけでありまして。

また、近いところでは平成十八年に改正を行いました、この十八年の改正におきましては、その当時問題になっておりましたが、大規模小売店舗の立地の問題がいろいろところで取り上げられておりまして、それに対応するという観点から、必要な範囲内で合理的な規制を行いました。

それは、具体的には、非線引きの白地地域ですとか都市計画区域外といった郊外部において無秩序な開発が進行することのないようにという観点から制度改正を行ったものでございますが、これも、地域の判断を反映した適正立地を確保しようという観点から制度構成がなされて制度改正に至つたわけでございます。

こうした経緯をたどってきたてはありますけれども、今後の都市計画をどういう方向で運用し、目指していくのかというお尋ねが最後にございました。

私どもといたしましては、人口減少・高齢社会の到来等がもうはつきりしてきております。そういう中で、都市を取り巻く状況が大きく変化してきておりますので、現在の制度を総点検した上で、その機能が十分発揮できるような都市計画制度のあり方について検討していきたいというふうに考えているところでございます。

○鷲尾委員 なかなかいい改正をされていると率直に思っております。

そこで、最近の政令指定都市の状況ということで、きょうは総務省の佐村大臣官房審議官にもお見えいただいておりますので、一つ質問をさせていただきます。

平成になってからも六市が政令指定都市になりました。また、冒頭申し上げたとおり、人口要件が緩和されまして、今後も、政令指定都市に移行する、そういう市が多いということでございます。

旧町村が合併して人口要件を達成する形で政令指定都市への移行ということが最近はいくつもありますけれども、これは、政令指定都市になるメリット、また、どういうインセンティブが働いて政令指定都市になってきているというふうに総務省さんは考えておられるのでしょうか。その点についてお聞かせ願いたいと思います。

○佐村政府参考人 指定都市の制度というのは、大都市行政の合理的な能率的な執行と市民の福祉の向上を図るために、社会福祉や保健衛生、都市計画や道路といった市民生活に直結した都道府県の事務を指定都市が行うという事務配分上の特例や、あるいは行政区を置くこととするという組織上の特例等を設けております。

これまで総務省といたしましては、市町村の合併と地方分権を推進するという観点から、市町村合併支援プランに基づきまして大規模な市町村合併が行われ、かつ、合併関係市町村及び関係都道

府県の要望がある場合にはその弾力的な指定を検討すること、先生先ほどおっしゃられましたように人口要件などがございいますが、人口的な考え方でございますけれども、具体の指定を行ってまいったところでございます。

指定都市への移行を念頭に置いた市町村合併というのは、指定都市への移行によって、先ほど申し上げたような都市の機能の強化などが図られることがそのメリットとされているものと承知しております。

具体的に申し上げますと、例えば、従前行っていた児童福祉に関する事務に加えまして、都道府県が行うこととされている児童相談所に関する事務が権限移譲されるということによって、児童福祉行政を一体的かつ効率的に行うことができるようになる。また、行政区ごとに一定の権限を持たせて、それぞれの区ごとの実情に即した身近できめ細かなサービスの提供を行うことなどを指定都市移行の目的としておられると聞いているところでございます。

○鷲尾委員 佐村さんから御説明をいただきましたが、もう一つ、私、この合併に際しては重要な視点がちよつと抜けているんじゃないかなというふうに思っているんです。

というのは、やはりきめ細かい自治ということでございます。旧町村の単位があれば、さらにきめ細かいといえはきめ細かいと思えます。また、都市機能の重複部分については、ある程度コストの削減ということができるかもしれません。そういう意味では、合理化ということも一つの市町村合併の観点かもしれません。私は、大きな一つの視点として、やはりどうしても町村は財政力が乏しいんだ、財政力が乏しくて、結局、今これだけ国も借金を抱えて、従来どおり助成金、交付金をもらえないよという話が大前提としてあったと思います。

小さい町村は交付金や助成金に依存して財政を運営しているわけですから、当然、その交付金、助成金を減らされたらもうやっていけないんだ。

そんな中で、合併によって十年間は従来どおりの交付税額を維持するよ、さらに、合併建設計画ですとか、それには特別起債を優先的に認定して、合併特例債ですけれども、償還に当たっては七〇％を交付税に加算、算入するという話がありました。

だからこそ、旧町村は、そういう政府の方針、国家の方針を信じて、いわば自分たちできめ細かな自治をしたいけれども、財政的には立ち行かないし、合併をすれば、ある程度の財政的な余裕という言い方がいいかどうかはちよつと語弊があるかもしれませんが、今よりはよくなるんじゃないか、今の厳しい状況よりはよくなるんじゃないか。

生活環境、教育環境、今、佐村さんがおっしゃったような都市機能の一部として、児童福祉を含めてそういう機能の拡充を含めて、環境がよくならないことを期待して、いわばきめ細かな最小単位である町村の自治権を市に返上する形で恐らく合併をしていったんだらう、これがいわば本音のところじゃないかなと私は思っております。

ただ、本音のところがある以上、新たな合併、政令指定都市になりましたよ、なった晩にはそれ相應のメリットがないと、やはり自治権を返上した町村の住民の方々も浮かばれないというのが私の思いでございます。

そこで、国交省さんに質問させていただきたいと思えます。

そもそも線引きの基礎となったのが、先ほど局長さんもおっしゃいましたけれども、人口が急激に増加して、それで都市機能を含めて無制限に、無秩序に市街地が広がってしまつては社会資本の整備を含めて莫大な財政上の必要が生まれるということ、これを制限するという線引きがありまして、これを制限するというのが、地方の政令指定都市の周辺ですけれども、いわば線引きのそもそもの趣旨として想定されるようなことが起こると考えておられるのかということについてお聞かせ願いたいと思います。

○加藤政府参考人 お答え申し上げます。確かに、地方部におきましては人口減少に転じておりますが、一方で、モータリゼーションの進展等によりまして郊外部で無秩序な開発が行われまして、景観の破壊ですとか農村集落の疲弊など、地域活力の衰退につながる状況も見られておるところでございます。

こうした中で、今先生のお尋ねの政令指定都市の場合は、特に合併した際の政令指定都市について、先ほど来御答弁申し上げていますが、市街化区域、調整区域に分ける際の効用というんでしょうか、それが人口集中と都市機能の集中に伴う市街化圧力の抑制というんでしょうか、急激な市街化圧力をどうやってコントロールしていくかという観点から線引き制度が設けられているという御説明をさせていただきましたが、そういう観点からいうことだろつと思ひます。

これについてはいろいろ御議論があるところだろつと思ひますが、指定都市は、その周辺、指定都市以外のところと比べますと、やはり人口ですとか都市機能の大規模な集積があるわけございまして、そういう観点からしますと、市街化区域、調整区域に分ける線引きのねらいとします市街化の圧力が強まる、ねらいと言ひましたが、前提といたします市街化の圧力が強まる蓋然性が高いということ、土地利用の適正なコントロールをしなれば、前段で申し上げましたような郊外部での無秩序な市街化が発生する可能性が依然として高いのではないかと。

こういう考え方から、私どもとしては、引き続き線引き制度を適用して適正な土地利用コントロールを図っていく必要があるものと考えております。

○鷲尾委員 局長、そこは先ほど局長がおっしゃったとおり議論があると。確かに私、まだ議論があると思うんですね。

というのは、政令指定都市になりましたと。政令指定都市であることをもつて果たして本当に線

は必要だと思ひます。

ですから、一律大枠を義務づけるという形ではめるのではなくて、やはりそこもある程度選択適用できるような枠組みづくりというのも、本当の地方自治をうまい形で残す形での都市づくりには私は必要だということを申し上げまして、私からの質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○望月委員長　次に、高木義明君。

○高木（義）委員　民主党の高木義明です。

大臣の所信に対し、若干の質問をいたします。  
きょうは、海賊対策、それと高速道路料金引き下げに伴う影響、モーダルシフトなどについてお尋ねをいたします。

まず、海賊対策です。

改めてこの問題を取り上げますのは、一月二十八日に防衛省は、ソマリア沖・アデン湾における海賊対処のための準備に関する命令を発出しております。そして、三月中旬、もうすぐ海上警備行動が発令をされて出航されると伝えられております。

す。まさに、自衛隊法の第八十二条、海上における警備行動、「海上における人命若しくは財産の保護」、これを目的としてこのような行動がとられる、こういうことでございます。

昨年の四月二十一日でしたが、中東イエメン沖

で、我が国企業の大形原油タンカー「高山」、十  
五万トンですが、海賊と見られる不審船から発砲  
されて船体後部のタンクに被弾をしたという事件  
がございました。あれからもう一年たつわけであ  
ります。

このソマリア周辺における海賊というのは、外務省の調査によりましても、全世界の海賊発生件数というのは東南アジアがかなり多い状況です。しかし、これもだんだん少なくなってきている。しかし一方で、ソマリア沖、アデン湾、紅海等に

つては餘々にふえている。少なくとも、二〇〇三年には二十一件、二〇〇四年には十件、二〇〇五年には四十五件、二〇〇六年には二十件、二〇〇七年は四十四件、そして二〇〇八年には百十一

件、こういう状況になっております。

ここで私がまずお聞きをしたいのは、「高山」がこのような事件に遭遇してから一年たつわけですが、ようやく、いわゆるこれは海上警備行動として我が国が現場に出向くわけです。もとより我が国は貿易立国ですから、船舶、海上輸送の安全確保というのは、我が国にとつては最も大事な一つであります。したがって、そういう中でありまして、この海賊対策、なし崩し的に海上自衛隊を派遣するというのではなくて、国連海洋法条約のつとめた新たな法整備をしつかりした中でこういうものに対応していくということが筋であろう、私はこのように考えております。

ただし、今日現在、このような危険な状況に手をこまねているわけにはいきません。つい先日、いわゆる船主協会、全日本海員組合は、共同声明という異例な形で、海上自衛隊を現行法の枠内で派遣して、船舶あるいは船員の安全を確保してほしい、こういうことを表明したところでございます。

それほど詰まった状況なんです、少なくとも一年、もっと言えばこの数年間、日本においても重要なあの中東海域においてこのような海賊事件が発生しておることを十分承知しておたわけですから、なぜ今までこういう状況が続いてきたのか、この点について、まず、我が国政府としてきつちりした見解をお伺いしておきたいと思ひます。

○大口政府参考人 先生御指摘の「高山」の事案発生後でございますが、直ちに外航海運事業者に對しまして、ソマリア沖における海賊の襲撃に関するリスク評価の徹底を図るよう注意喚起を図るとか、あるいは海賊に関する情報収集、あるいは事業者に対して二十四時間体制でそうした情報を共有するという努力をしてきております。

昨年の夏ごろから、先生御指摘のように、海賊事案がさらに急増したということを受けて、九月には、海賊対策に関する民間事業者と私どもの緊急検討会を立ち上げるなどしまして、外航海

運事業者と対策のいわゆる案を検討してまいりました。

さらに、外交ルートを通じて、日本関係船舶に関する通航の監視あるいは救助が行われるように、有志連合軍との連携協力体制も構築してきただけでございます。

さらに、海賊対策につきましては、沿岸国の連携が大変重要だということで、ことしの一月に、IMO主催のジブチ会合においてワークショップを開催いたしまして、東南アジアで今地域枠組みが日本主導でつくられておりますけれども、そうしたものと、あるいは海上保安取り締まり能力の向上に関する支援実績、そうしたものを生かした取り組みを提案したところでございます。

さらに、ソマリア周辺国の海上保安機関の法執行能力の向上支援を図るために、昨年の十月でございますが、イエメン沿岸警備隊職員をJICAの海上犯罪取り締まり研修というものに招聘しまして教育を行うとともに、昨年の十二月でございますが、海上保安庁の職員をイエメンに派遣しまして、人材育成等の支援を行うようなそうした施策について、地元で情報交換を行いました。

さらに、ことしの二月に入りまして、イエメンで開催された沿岸警備隊主催、これはイエメン国の沿岸警備隊でございますが、その主催の地域海上安全保障会議に参加しまして、取り組みについて協力をしてきているわけでありまして、いづれにしても、海賊対策につきましては、

政府を挙げた取り組みが必要だということで、総合海洋政策本部を中心に、現行法の枠内では、先生おっしゃるように、実施可能な措置あるいは新たな法制度の検討を進めているところでございまして、国交省といたしまして、全面的にこれに協力をしてきているところでございます。

○高木(義)委員 この海賊対策というのは、私は基本的には、沿岸国の海上保安機関の能力向上、そして取り組みいかにによる、このように思っております。したがって、そういう意味では、今お話がありましたように、我が国は諸外国に対して

も、そのようなノウハウあるいは物心としての支援をしていくということが大事であろうと思っております。既にイエメン、オマーンあるいはジブチについても、今、調査官を派遣して、それぞれ接触をしておるということは聞いております。

そこで、後ほどまた、なぜ海上保安庁がこれに対応できないのかというのを申し上げますが、イエメンは我が国に対して巡視船の供与を要請した、このようなことがあります。

また、一月二十六日から二十九日のいわゆる国際海事機関、IMOのジブチ会合によって行動指針が採択をされております。この行動指針の主なものは、参加国は海賊防止のために国内法令、国際法にのっとり最大限協力することがまず第一。そして二つ目には、海賊情報共有センターをイエメン、ケニア、タンザニアの三方所に設置をする。三つ目には、訓練センターへの支援を行う、こういうことがありますが、特にこの件については、我が国の国際協力、いわゆる国際貢献として極めて重要なアイテムになろうかと思っておりますが、いわゆるイエメンへの巡視船の供与を含めて、海賊情報共有センター、訓練センターの支援についてどのような対応をしていくのか、お考えをお聞かせいただきたい。

○岩崎政府参考人 先生御指摘のとおり、東南アジアの海賊が減ってきたのも、沿岸国の海上保安機関等々が整備されたこと、それから、あのあたりにもこういう情報センターがあること、これは大きな役割を果たしている、このように認識をしております。

同じようなことがソマリア周辺でもできないかということで、一つは、イエメンあるいはオマーン、こうしたところの海上保安機関を私どもが調査いたしましたら、コーストガードという機関がございました、それなりの形はあるということはあるかと思います、どういった形の支援が具体的にできるかというのを今、関係省庁も含めて検討しているところでございます。

また、情報共有センターにつきましても、これ

はIMOの方でも動きがございますので、そうしたことに協力しながら、我が国として、東南アジアでRECAPを積極的に我が国が貢献しながらつくっていったということを踏まえて考えてまいりたい、こう思っているところでございます。

○高木(義)委員 そのような協力も私は惜しむべきではないと思っております。

そこで、この問題が大きく取り上げられてきたのは恐らく昨年ぐらいのことではないかと思っておりますが、そういう中で、日本のソマリア、アデン湾の海賊対策を一体どうするんだという世論の高まりもございました。

そういうときに、海上保安庁は、この海賊対策として、海賊対策については海上保安庁が第一義的に対応しなければならぬ、こういうことを前書きにしながら、しかし、ソマリア沖に巡視船を派遣することは以下の点を総合的に勘案すると困難であるということを何度も述べられております。

一つは、何といましても日本からの距離。長期連続行動可能な巡視船は一隻のみ、これは「しきしま」のことでしょう。したがって、足が長過ぎる。二つ目には、海賊の武装状況。これは、ロケットランチャー等の重武装が海賊に見られる。三つ目には、諸外国においては海軍による対応はできぬので、我が国としては巡視船での派遣はできない。この三つが主に我が国の政府としての公式的な見解になっておりますが、これは私は、今でもわかりにくい。

なぜ海上保安庁、巡視船がだめなのか。巡視船の装備の不足なのか、あるいは隻数の不足なのか、あるいはまた、いわゆる海上保安庁の要員の不足なのか。あるいは、そもそも活動範囲。海上保安庁は言うならばコーストガード、これは沿岸警備、こういうのが一般的に言われておるんですけれども、その活動範囲がそもそもそういうところには対応できていないのか。

この辺について、いま一度、国民にわかるような説明をお聞きしたいと思ひます。

○岩崎政府参考人 海賊対策については、海上保安庁が一義的に対応するということは我々の任務だと思っておりますけれども、先生今御指摘のとおり、ソマリア沖に海上保安庁の巡視船を派遣するということにつきましては、日本からの距離、海賊が所持する武器、各国が軍艦等に対応しているということ等を総合的に勘案すると難しい、このようにお話をさせていただきました。

もう少し詳しく説明させていただきますと、まずその中でも、海賊が所持する武器、これへの対応が必須の課題だと考えております。ロケットランチャー等の重火器で武装をしております。これらの攻撃を受けた場合に、被害をある程度食い止めながら継続的に業務を実施する、こうした装備を持つ船が必要でございます。

また、日本からの距離を考慮すれば、長距離を航行できることが業務を安定的、継続的に実施するための重要な要件になります。こうした要件を満たす巡視船は現在「しきしま」一隻しか保有していないため、継続的に実施するというのは困難でございます。

また、各国、現在ソマリア沖に派遣しておりますのは海上警察機関ではなくて、海軍の軍艦、軍用航空機を派遣しております。海上保安庁はこれまでこうした軍艦等と実際のな連携行動の実績がないため、急迫した危険事態等、こうした相互連携が必要な場合に支障を来すおそれがある、このように思っております。

こうしたことを総合的に勘案した結果、巡視船は困難だ、こう申し上げてきたところでござい

ます。また、先生お話しのような活動範囲でございますけれども、海上保安庁法は、海上の安全を図るというのが海上保安庁の目的、任務とされております。したがって、明確に地理的に日本の沿岸に限るとかといった制限はございません。

ただ、海上保安庁は、日本の権益を守るというのが海上保安庁の仕事でございますので、主として活動の範囲は日本の周辺海域になっております

けれども、これまでも日本の周辺海域を越えて、例えばブルトニウムの護衛につきましてはヨーロッパから日本までの護衛も務めましたし、また海賊という意味では、東南アジア、マラッカ、シंगाポール海峡までは行っているところでございます。海上保安庁の持っている装備、勢力の中で、日本の海上治安の安全に貢献できる範囲はできる限り積極的に対応してまいりたいと思っております。

ただ、繰り返しになりますけれども、ソマリアまで行ける巡視船、継続的、安定的に業務ができる巡視船が一隻しかないという現状で、今回の派遣は行わない、そのかわり司法警察権の行使等、海上保安庁でできることは積極的にやっていくということでも対応を考えているところでございます。

○高木(義)委員 言うまでもなく、海上保安庁法の第二条、これは海上保安庁の任務が書いてありますけれども、海上における犯罪の予防及び鎮圧、海上における犯人の捜査及び逮捕などの事務を行うことによつて、海上の安全及び治安の確保を図ることを任務とするということになっております。

当然、海上保安庁としては、自衛隊が出すかどうか、ソマリアはどうしていくべきか、我が国はどのような対応をとるべきか、いろいろ去年、去年というより、私が先ほど言いましたように、これはもう数年前から、ソマリア、アデン湾周辺の海賊事案というのはだんだんふえてきておるといふ状況は察知できておるわけなんです。そこで、ここにきて何だかんだ言いながら、結局は、この三月に海上警備行動でようやく向こうの方に出ていくということなんです。本当にこれでいいの

か。まさに海上保安庁、保安官としての使命感からするならば、まず「しきしま」でもいい、特に周辺海域に行く、こういう決断がなぜされなかったんですか。そして、それでもやっぱりだめだ、どうも状況としては役に立たない、役割を果たせな

いということになって初めてまた、ではどうするかということに議論としてつながってくるべきだと私は思うんですが、海上保安庁でやるべきだということは保安庁の中にはなかったですか、そういう議論は。

○岩崎政府参考人 私どもの方でも、先生今御指摘いただいたとおり、この海賊対策というのは海上保安庁の任務である、したがって、海上保安庁でできることは積極的にやっていくということの中で、中でも議論をしてきたところでございます。

ただ、私どもの持つ勢力からすると、この業務はやはり継続的、安定的にやっていかなきゃいけませんから、そういうことを踏まえながら、海上保安庁は何かができるかということを我々でも考え、我々でも決めていったところでございます。

そういう意味で、今回、自衛隊の船を派遣する、それに私どもの職員が司法警察職員としてそうした事務をやっていくということとあわせて、先ほども申しました沿岸周辺部の海上保安体制の強化でありまして、私どもができることは積極的にやっていく、こういう姿勢で臨んでいるところでございます。

○高木(義)委員 今も御答弁がありましたように、巡視船「しきしま」が、一番足の長い、非常に優秀な巡視船でございます。この建造経緯については、平成元年の十二月にブルトニウム海上輸送関係閣僚打合会にて、まさに「海上における犯罪の予防及び鎮圧は第一義的に海上保安庁の任務であるので、ブルトニウム海上輸送の護衛船として海上保安庁の巡視船を派遣する」、こういう申し合わせが当時ありましたよ。

この「しきしま」は、平成四年の十一月から平成五年一月の三カ月、フランスのシェルブール港から茨城県の東海港まで無寄港で約三カ月かけて、それぞれ任務を全うしております。日本とアデン湾は一万二千キロ、六千五百海里と言われておりますが、大体二週間から三週間そこに着くということ聞いております。

私は、海上航行の安全に対して責任を持つべき

我が国が、つい最近じゃないんです、この何年間そういう状況が続いておって、発生という状況があつて、去年からばたばたと、こういう感じがしてなりません。したがって、海上保安庁の長官としては、今いろいろ言われた理由で困難だという判断を下したんでしょうが、大臣、この問題はどうか、やはり、マラッカ海峡まで行っているんですよ。また、それに十分な対応もされておりますし、なぜ今回、この問題については非常に消極的であつたのか。私の感じはそうなんです。この点について、いち早くとにかく行って、各国の船舶あるいは我が国の日本籍船や日本人の船員の安心に少しでもお役に立てるという行動はとれなかつたんでしょうか。この点についてどうなんでしょう。

○金子国務大臣 高木委員のおしかりはわかりませんがありません。

ただ一方で、我が国は、残念でありましたけれども、国連海洋法条約、海賊行為、この規定が国内の法制上できていなかったというのがあります。今、海洋本部で、何をもちて海賊行為とするかという、これは領海以外の話ですから、今度初めてこれをつくるということ、この法案作業ができてこなかったというのが、これは我々も反省しなければいけない点であらうかと思っております。

それからもう一つは、国連がこの海賊対策に對しまして、各国、有志でありますけれども、海軍の活動を要請しているという実態にかんがみて、こういう今回の決断、議論の集約にさせていたんだと思っております。

○高木(義)委員 時間も限られておりますからこの程度にいたしますが、いわゆる国連海洋法条約に基づいて国内法を整備すること、これは急がなきゃなりませんし、御承知のとおり、いわゆる排他的経済水域が世界で六番目に広いと言われる我が国の、海洋国家として、沖ノ島島の問題もあり、東シナ海の海洋権益の問題あり、あるいは水産資源の問題あり、私は、これからやはり海上安全や

犯罪の取り締まりというのは大事なことになると思うんです。

そういう意味では、今の予算の内情も聞いてみますと、老朽化船を近代化していく努力はあるんですけれども、私は本当に大丈夫かなと、こんな感じがしますよ。もつと、こういう時期に、この際「しきしま」級も含めて、やはり私はきちっと装備をしておかなきゃならぬのではないかと思っておりますので、その辺について御決意をお聞かせください。

○金子国務大臣 高木委員からも力強い御支援をいただきまして、ありがたく思っております。

私も、海上保安庁の船を視察させていただきました。やはり今の整備計画で本当に大丈夫か、あるいは言われているようなおくれは出てこないのかというようなことは感じさせていただきました。省内でもその点は申し上げさせていだいたところであります。

今の委員の御発言は、受けとめさせていただきたいと思います。

○高木義委員 話題をかえますが、このたびのいわゆる経済対策といいますが、こういう関連で高速道路の料金が引き下げになります。三月の二十八日からだと聞き及んでおりますが、これに伴って、当然のことながら道路は通りやすくなるわけですから、旅客船やフェリーは大変な経営不安になっておるんです。あるいは、もつとと言うならば高速バスもそうでしょう。観光バスは千円だけれども路線バスはそうではない、そういう仕組みになっておるようです。

これは、平成二十一年度予算あるいは平成二十年の補正予算等々でいろいろやりくりをしてこのようになつたと思うんですが、この点について、どのような影響があるのか、まず、その辺についての御所見をお伺いしたいと思います。

○井手政府参考人 御説明させていただきます。先ほどの高速道路料金の引き下げによりまして、この各交通手段への影響でございますが、一つ、船舶あるいはフェリーにつきましては、比較的早

い段階での影響がある程度予想されます。

いたがいます。既に第一次補正及び第二次補正におきまして、それぞれ四十億円あるいは四億円という形で、省エネ型のいろいろな設備に対する補助でございますとか、あるいは省エネ型の運航に対する支援でございますとかいうようなことを通じてバックアップをしておるところでございます。

なお、そのほかの交通機関につきましては、船舶等と比べますと、先ほど御指摘がありました高速バスも含めまして、これは、実際のお客様、旅客の交通手段の選好がどうかというような関係もございまして、また、路線の特性などいろいろあると思えますし、さらに、特に昨今は、百年に一度とも言われる全般的な景気の落ち込みの中で、それが旅客、貨物両方の輸送活動に与えるマイナスの影響、これとの区別がどうかというふうにするかというところ、大変技術的にも難しい分析なりフォローアップが必要だろうと思っております。

したがいます。鉄道あるいはバスにつきましては、今現在、直ちにその辺の影響を予測するというのがなかなか難しいでございますけれども、引き続きこれからも各モード、各交通機関につきましまして、さまざまな状況、輸送動向をしつかりと注目していきたい、フォローアップしていきたいというふうにご考えておるところでございます。

○高木義委員 御案内のとおり、私も民主党も高速道路の無料化と言っておるんです。これは、貴重な税金で社会資本をつくり、それを有効に活用していく、このことによつて経済効果を出していく。あるいは、地方におけるこのいわゆる第一次産業、農業、水産業、こういった物流コストの低減を図って、これまた国民の生活の安定維持に努めていく、こういう非常にいい政策目的がある、私はこのように信じております。

しかし、それはそれなりとして、その一方で、私どもの国もモーターシフト、特に環境に優しい

鉄道や海運、いわゆるCO<sub>2</sub>排出量は船の場合はトラックの四分の一と言われております。鉄道貨物は七分の一と言われております。そういう政策的な誘導をしなければならぬのに、今回、こういうものが出てきたときには国としてきちっと対応してやらなきゃ、そのフェリーの皆さん方もあるいは旅客船の皆さん方も、ある意味では公共交通、国民の足の一つなんですよ。

これについて、いわゆる地域活力基盤創造交付金の創設があつてみたり、あるいは地域雇用創出推進費の創設があつてみたりしております。地域の活性化、まさに港町の振興というのは、私は、今当面する大きな課題ではないかと。経済の活性化あるいは雇用の創出という意味では、こういうものをこういうものに充てると同時に、いわゆる言われておる港湾使用料を減免していく、あるいは無料化していく。特別な対策をとらないと、これはもう大変な、また新たな混乱を呼び起こすことになる。そういう地域の皆さん方あるいは輸送事業者の皆さん方の強い声があるということ、私は訴えたいと思っておりますが、この点について、迅速的確な対応についてどのように考えておられるのか、どうぞ。

○大口政府参考人 お答え申し上げます。

私どもの国土交通省の行政、まさに現下の厳しい経済状況に対応するという一つの対策、それから、片やCO<sub>2</sub>の対策、さらに、一億二千万になつてきた国が七千万になつていく過程で、よりよく効率的に町なり鉄道なりバスなりそういうものを全部組みかえていく。そういう総合的な中で、まさに現下の経済対策もやりながら、しかし将来にもつながる、そうしたものを可及的速やかに、第一次、第二次の経済対策にさらに上積みしながら、今現在、経済対策を構築しようということでも頑張っているところでございます。

○金子国務大臣 モーターシフトというお話がありましたが、山口県のセメントを今まではしけられないように鉄道で運んでいたんですけれども、今度は技術開発が進みまして、船で運んでも

湿気が入ってこないというようなことで、先生のお地元九州に運ぶというような技術開発ができて、そういうものを進めていく。あるいは港湾でも、重要港湾について、今御指摘のように、荷物を揚げたものを鉄道貨物線に素早く結びつけるという重要港湾のいわばシームレス化と言つていますけれども、そういうものを進めるといったようなことで、全体としての対応は進めていきたいと思っております。

特に、今度の高速道路料金の引き下げで影響が出るような船のフェリー等々については、やはりしっかりと対策をとっていく必要があると思ひますので、対応してまいりたいと思っております。

○高木義委員 申し添えておきますが、いわゆる鉄道輸送、JRも、とりわけ北海道や四国そして九州、あるいは貨物、こういうところは非常に企業努力をされておりますが、たださき地理的にも非常に不利な経営状況ですが、このJRについても、この高速道路の引き下げというのは大きな影響があるということ。したがって、十分なる御対応をいただきたいと思っております。

最後に、時間もありません。船員の雇用と育成ということについて申し上げます。

今、派遣労働者を中心として大変失業がふえておる時代であります。いわゆる失業率四%を超えるという状況になっておりますが、その一方で、船員の不足というの厳しい状況です。内航海運で予想される船員の不足は、五年後には約千九百人、十年後には四千五百人不足をすると言われております。外航海運では、必要数は約五千五百人になります。今は何といひましても、かなり下回っております。

いずれにしても、日本の国民生活、経済、そういった物資を外航、内航ともに担っておるわけですが、そういうところの働き手がなくなつたら一体この国はどうなるのかと考えてみますと、非常に寒い感じがいたしております。したがって、私はこういう状況の中で、ぜひ厚生労働省と一緒に、船員の場合は厳しい試験もありますけれども、

ども、こういうところにもぜひひとつ新しい雇用の先として、いわゆる職業訓練やそれなりの支援策を講じることと一つであろうと思っております。

それから、今、船員の育成機関、養成機関、いわゆる海洋系の大学あるいは高等専門学校、こういう卒業生の方が内航や外航の仕事につかない状況もありますし、また全国の五校の商船高専、こゝとはは富山商船高専と富山工業高専が統合して富山高専となるとも聞いておりますが、こういう状況。

また、我が国の遠洋・沿岸漁業にとつて最も大事な船員を供給した水産高校も、昭和四十年には六十五校ありましたが、六十年には五十四校、平

成十七年には四十六校、生徒数は、昭和四十年のときは二万八千人、ところが、平成十七年になりましたら一万八百二十八人、こういう統計もありますように、船員になられる方が非常に少ない。そのためにはやはり国家として、いわゆる海洋基本法もできて、その計画もあって、そういうものについても教育的な観点からも十分対応しなきゃならぬ。特に学習指導要領の中にも海洋に関心を持つようなことをどんどん入れていくことが大事

ではなからうか、私はこのように思っております。海を知らない人、あるいは海のことになかなか関心を持たない人が非常にふえておるといふ、これは憂慮する実態でございますが、この点について、余り時間がいりませんが、政府としてのきちとした対応をお聞かせいただきたい。

○伊藤政府参考人 先生から幾つかの御指摘、御提案がございました。

その中で、特に国土交通省と厚生労働省が連携をして船員の雇用対策を図るべきではないかという御指摘につきまして、私の方から御説明を申し上げます。

先生からのお話もあり、船員不足の問題というのは大変重要な懸念の事項でございます。御案内のとおり、平成十九年十二月にまとめられました交通政策審議会海事分科会の答申を踏まえ

まして、内航船員の確保、育成、これを喫緊の課題として対策を講じていくということが不可欠である、こういう認識をしております。

従来私どもは、地方の運輸局が船員の職業紹介を窓口としてしておりましたが、昨年からは、厚生労働省と連携を図りまして、特にハローワークでの船員未経験者を対象とする船員の求人情報の揭示、こういったことを始めさせていただきました。また、ハローワークが主催をいたしやすいいわゆる合同面接会、こういったところに私どもの船員のブースも出展をさせていただくことといたしました、いわゆる船員未経験者の方々にも船員への就労をいただく、こういう促進策を実施しております。

こういった方々が実際に企業に試行的に雇用されまして、それで、当然船員として働くための資格を取得するということが必要でございますが、これにつきましても、昨年より、船員の確保、育成に係る計画というものを事業者から提出をいただきましたまして、この認定を受けたものにつきましては、この資格取得のための講習の費用の一部を助成するという制度を開始しているところでございます。

今後とも、厚生労働省と連携を図りながら、内航船員の確実な確保対策に努めてまいりたいと考えております。

○高木(義)委員 終わります。ありがとうございます。

○望月委員長 次に、吉田六左エ門君。  
○吉田(六)委員 自由民主党の吉田六左エ門でござい

いつも御苦労いただいている委員長そして理事  
 ございます。

の皆さんに、この運営がスムーズにいっております。このことにお難儀いただいているということとで、感謝をしながら質問をさせていただきます。

昨今の世界的な経済状況、そしてその影響を受けて円高、株安ということで、日本も、歴史的にも何度もないというような経済状況に立ち至って、塗炭の難儀をしている最中であります。

今こそ、私が常日ごろから自分の哲学としています、借金は返せるときに返すときで、返されないときに借金返しをしようと逆立ちしたって返さねないのでありまして、今は、借金をして、そして大きな財政出動をして、そして家内を潤沢にして、そしてまた、めぐり来るよきときに、今の難航を乗り越えるときにつくった借金返しをするという。今がどういう時期なのか。小泉さんのとき、借金が返せる環境だった、そのように思っていますから、あしたの政策を押し進めてくれました。今は逆に、借金をしてでも内需を喚起して、そして景気回復に力を注いでいかなければならない、こういうときに、国土交通政策を担う責任は大きなものがあると感じています。

いろいろな質問が頭をよぎるわけですが、限られた時間でありますから、日本国の各地の方が元気になる、環境にもよい効果がある、こうした中から、新幹線という切り口を一つとって質問をさせていただきたいと思えますので、副大臣、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

まず、私は新潟から上越新幹線でやってくるわけですが、朝の八時半の会議に、北さん、間に合うんですよ。あなたは間に合わないね。こ

これはジョークでなくて、同じ会議で森元総理がい  
つも言うんですよ。六さん、けさかと言うから、  
はいと。いいなと。北陸新幹線がまだ開通しま  
すから、朝一番に出てきて八時半の会議に間に  
合ふなぞということは不可能なんです。ただ、  
や、おれたちの地域も、新幹線が通れば、今度  
はもつともつと便利になるよ、こうおっしゃいま

このことを受けて、北陸新幹線に限らず、今整備しようとする赤い線で塗られている北海道も九州も、いつときも早く整備をする、このことが、何より今のこうした景気、経済低迷のときに大切なことなのではなからうか、そんなふうに私は思うのでありますが、財政その他はともかくとして、これに向けてのお考えを伺わせていただきます。

○加納副大臣 吉田六左エ門先生が御指摘なさいましたように、まさに新幹線は、地域の活性化だけではなく、今おっしゃったビジネスの効率化、時間の短縮など、非常に大きな価値を生むものがございます。そういう意味で、また現在の経済状況から見ても非常に意味があるという御指摘は、傾聴させていただきます。

私どもも、先生の御指摘を頭に置きながら、累々の政府・与党申し合わせにより、着工の基本条件を確認しながら、これまで着実に整備を推進してきましたつもりでございます。

例えば、平成二十年度予算におきましては、補正を含めまして、過去最高の事業費三千二百六十億圓を確保いたしました。このほか、平成二十年度予算案におきましても、さらにそれを上回る三千五百三十九億圓の事業費を計上するなど、統意整備を進めているところでございます。

今後でございます。今後とも、平成十六年の政  
府・与党申し合わせに基づき、建設中の区間につ  
いて着実な整備を推進していくほか、昨年末、昨  
年の十二月十六日でございましたけれども、整備  
幹線に係る政府・与党ワーキンググループにお  
ける合意事項がございます。これに基づきまして、  
着工区間についての検討を進めていく、こうい  
う所存でございます。

吉田(六)委員　ありがとうございました。  
今の御答弁、まさに力強く感じます。徹底して  
スピードアップをしていきたい。

日本全国の整備でありますけれども、具体的に私がかわります北陸新幹線のことについてわかりやすいかと思うので、これにかつてですが、北信越ブロックの国会議員会議で、よ

こんなことが話題になります。新幹線の整備について、長野は乗り逃げ、新潟は食い逃げするな、おれたちのところまでちゃんと届く間は、みんなで力を合わせて、このルートが完成するよう努力をしよう。

長野が乗り逃げというのは、財投の大きなお金を使わせていた。だいて、そして、長野オリンピッ

クに間に合うようにいつて、あそこまでいち早く新幹線が居きました。自分たちのところまで届いたからもうそれでいいということではないよということ、その先の新潟は、いわゆる新潟の魚沼というところをずっと糸魚川の方へ回るだけなんです。だから、そこをばくつと食って、終わってしまったらもう先のことなどいいよというふうなことのないようにしろという北陸の先生方からの強いアピールなんです。まさに、みんなが力を合わせなければというのには全国すべての地域に当たってだと思ふんですね。

そうしたときに、建設のための費用負担が国と地方で二対一なんです。これが、どうも昨今のニュースですと、随分と、二十六年度というところまでで今設定されているんですが、北陸新幹線、新潟県分のことを言えば二百五、六十億も上乗せになるということなんです。

これはいろいろな事情があつてのことだろうと思ふんですが、私はやはり、地方はこういう状況ですから、塗炭の経済状況にあるわけでありまして、ここへ来てまたその上なのかと言われると、なかなか元気がなくなつてしまふ。新幹線が欲しい、みんなで新幹線を通そうということで始めた事業でありますけれども、これらについて、やはり細かく開示して理解を求め、説明をしてやる必要があるのではないのかなというふうに思ふます。何か大臣のぶら下りのコメントだったかと思ふますが、地方は大変だから無利子の貸し付けなんかもその選択肢だねというふうな発言も漏れ伺つていますが、無利子でも借金ですからいつか返さなきゃならぬということで、そういうことよりも、この事業を達成するためにうちよつとダイナミックな方法で地方を面倒見ていく必要があるのではないかな、こう思ふます。

この辺について、ひとつコメントをちょうだいしたいと思ふます。

○北村政府参考人 お答え申し上げます。

まず、先生御指摘の、整備新幹線の事業費が増

額をしているということで、その増額に応じた地方の負担の問題が、地方との関係で今非常に議論になっております。まず、それについてお答え申し上げます。

事業費が増額いたしましたのは、実は、建設資材価格が上昇している。具体的には、平成十五年の四月でもっともはじいておりました価格が、二十年四月、もう五年以上たったものですから、その間の物価の上昇などがございました。また、初期考えていましたとき想定したよりも、例えば、ボーリング調査をしたんですけれども、それを実際に工事を始めますと地盤がより軟弱だったというふうなことで、やはり追加の安全対策を講じなきゃいけないなど、そういういろいろな事情から増額したものがございまして。

もちろん、整備主体でございまして鉄道・運輸機構の方で、コストの縮減だとか落札した場合の落札差額だとか減額の部分もございまして、そういうふうな分から減額した総体を減じますと、結果としては、オール・ジャパン、既着工の今の全線区で四千百億円増額をしているという状況が今でございます。

この増高につきましては、昨年の十二月の政府・与党ワーキンググループにおきまして、今申しました四千百億円を増額しましたということを御報告し、その後、我々鉄道局なり、整備主体でございまして鉄道・運輸機構から、各自治体へその内容について御説明をさせていただいてるところでございます。

先生からもそれについて御心配いただいておりますが、我々としても、自治体には、増額しました状況、理由につきましては丁寧に説明をさせていただきたい、当然こう思つておりました、今説明をさせていただいてるところでございます。現在、それぞれの自治体から、説明を受けて、いろいろな御質問等がございまして、そういう要求された資料などにつきまして個別に対応させていただいてるところでございます。やはり地方に負担をお願いする以上、これからも十分に説明

をさせていただいて、まず理解をいただきたい、こういうふうな思つてるところでございます。

○吉田(六)委員 ありがとうございます。

細かい話ですけれども、増減ですとか、実際に事業完了した折に精査をし、正確を期するということも肝要なのではないのかな。地方なんか一文勘定ですよ、財布が軽くなつてしまつて。そういうこともひとつ配慮をさせていただいて、丁寧にすべてにわたつてやつていただきたいと強く申し上げさせていただきたい、このように思ひます。

そして、新幹線がめでたく開通しますと、国が二、地方が一といつて負担をしてつづいたものに対して、これをリースします。そのリース代が今度に入ってきます。このリース代は、漏れ何うと、これもルールなんだろうと思ふんですけれども、何か新幹線のために使われるということなんです。長野までのことはあつた特別な配慮、ですけれども、それ以北のことについては、やはり負担をしたものにとりあえずされた方が私はいと思ふんです。これは世の中の道理です。それぞれが負担をして事業をやつて、そしてそれができ上がった、そしてそれからの利益はそれぞれの持ち出し分に比例して還元される。

これから延伸するところも今までのルールにのつとつてやつていくということが私は一つのルールなのではないかな、こんなふうに思ひますけれども、これについてはどのようにお考えですか。

○北村政府参考人 お答え申し上げます。

今先生おっしゃいました、整備新幹線が開業しますと、整備主体でございまして鉄道・運輸機構がJRに貸し付けるわけですが、その貸付料は受益の範囲内でちようだいするということになつております。その貸付料につきましては、まづ今のルールを申し上げますと、当該施設の租税とか管理費だとか、それから先生も今おっしゃいました、過去の借入金金の元利償還、並行在来線のための貨物調整金にまづ充当します、そして、そ

の充当した後で残額がございまして、建設中の線区の建設費に充当するというのが現在の制度でございます。

貸付料の使途をこういうふうな現状にしておりますのは、整備新幹線に關します推進方策に關しますこれまでの関係者間での長い議論を経て、さらに累次の政府・与党申し合わせに基づいて決定されたものでございまして、地元自治体におかれましても着工時には同意はされていたというふうな私どもとしては認識をしております。

先ほど先生からいろいろ御議論、御指摘いただいておりますが、ただ、一昨年以来、整備新幹線につきましましては、現在の工事を進めるだけでなく、新たな区間についても、新規着工についてできないかといういろいろな議論が行われてきておりますけれども、そういうふうな新規着工を求めると地元からの非常に強い御意見がある一方で、建設中の区間については、地元を中心に、何らかの負担軽減ができないのか、そういう声もいただいているのが現状でございます。

我々としては、こういう議論を踏まえまして、昨年末の政府・与党のワーキンググループの合意事項におきましても、今後の財源方策の一環として、国と地方の負担のあり方ということの検討を行うこととされております。したがしまして、それ以外の検討事項とあわせまして、この合意事項に沿ひまして本年末に結論が出せるように検討を進めていきたい、こういうふうな思つております。

○吉田(六)委員 まだ時間がある、ないようであるわけですから、ぜひひとつ御検討を、地元の、最大限協力していただくという自治体の立場を徹していただかない、そのように思ひます。

そして、その後に、今度は、今話題になります並行在来線、これの経営を地元自治体が責任を持つて、第三セクターなどを受け皿として運行し続ける、こういうことであります。この並行在来線を地元が受けるということでも、これは各自自治レベルでの概算でしかないわけですが

も、新潟県の場合は約三百五、六十億十年間でかかるのではないかと、年間三十五億ぐらいずつの負担が必要となる、こういうふうに関心されています。

年かかり日が移って、そして新幹線もほとんどスピードアップをしまして、東海なんかは、いよいよ今度はリニアモーター車で自力で開発する、こういう状況になってきているということも一つありますし、こうした中で、やはり地方の困窮、これは、三位一体云々などという議論をここでする気はありませんけれども、塗炭であります。

でありますから、年末までという中にこの議論がなされるのかどうかは、私知り得ませんけれども、これらについても、別にさわつちやならぬというアンタッチャブルの部分ではありませんから、今の状況に似合うように議論をしていただく、そして、いい方向で、みんなが新幹線の開通を、そして大事な貨物を走らせるあるいは短い距離の通勤通学に足り、なくてはならない地域の足の在来線も確保できるという形に落ちつかせていただくようにしていただきたいという要望ですが、いかがですか。

○北村政府参考人 お答え申し上げます。  
今先生御指摘の並行在来線でございます。

新幹線が開業しますと地元の同意を得て経営分離をするのが並行在来線でございますけれども、この並行在来線は、並行在来線を運営します鉄道事業者の経営努力を基本にして、地域全体として利用促進にもっと取り組んでいただいて、地域の足として、基本的には地域の力で維持していただくというのが基本だと我々は考えております。もちろん、そういうのが基本でございますけれども、国としましては、経営分離されました後の並行在来線の安定的な経営のためには、JRから譲渡される鉄道資産に対して税制上の優遇措置などを現に講じてきております。さらに、平成二十一年度からは、昨年の十二月の政府・与党ワーキンググループの合意事項で、貨物調整金というの

のについて、新たな設備投資に係ります資本費も、従来の対象経費になっておりませんでした。そういうものも対象経費にして支援の拡充などを図っているところでございます。

並行在来線、今は、しなの鉄道等四区間についてございまして、これは、そうはいっても大変厳しい経営状況にあるのは我々も存じておりまして、今申しましたような税制上の優遇措置でございまして、か貨物調整金のさらなる拡充などもやっておりますけれども、さらにJR自身も、切り離した後であっても、これまでも人件費をJRが一部負担した上で要員を派遣するというふうな協力もやっておりますけれども、さらに運行面での協力も含めて並行在来線の運営に協力するように、我々としても引き続き協力をしていきたいと思っております。

また、この並行在来線、そういう意味では、もとと地域から御同意は得ているのが現状ではございますけれども、先ほどまで申しました状況にかんがみまして、我々としても、並行在来線につきましましては、先ほども何度か出ておりますが、政府・与党のワーキンググループにおける合意事項におきまして、さらに並行在来線について検討を進めるといふようにしておりますので、正直申しましてなかなか難しい課題ではあるんですけれども、我々としては、しっかりとよく検討して適切に対処していきたい、こういうふうな思っているところでございます。

○吉田(二)委員 ありがとうございます。

これからワーキンググループ等で検討していくというところで、まだまだそうした方向に議論がいたただけるのだという感触は持ちましたが、ワーキンググループとはいふもののマネジメントはやはり局長ですばから、ぜひひとつ、ここでの議論を受けて、そしてハンドリングよく方向づけを導いていただくように努力していただきたい、そのように思います。

第三セクターというのは、難儀な地方鉄道の代名詞みたいなものですね。三陸鉄道、もう何とか

お客さんに来てもらいたいと思つて、義経がこの線のところを落ちていった道筋だなどという、事実はわかりませんが、そんな理由をつけたり、北海道のJR、真っ白な雪原をポポポと汽車が走る、それを見送るのはアキレス腱のところのきれいな菅原文太が似合うとかといつてPRに頑張っているんですよ。

新潟でも、長島先生よく御存じの北越北線、これは、今度は北陸新幹線が開通しますと風前のともしびじゃないかと言われていきますけれども、いや、そうじゃない、グリーンツーリズムだ、田舎へ、緑を楽しんでくれというふうな新しい切り口を出して、第三セクターが何とか生き残ろうと思つて努力をしています。そうすると、それらは割と自由裁量があるんですね、自分たちの第三セクターです。

ところが、地方自治体が第三セクターで並行在来線を預かるということになると、これはネットワークの中ですばから、なかなかそこだけ、合理化の度合いとかあるいは知恵の出し方とかということに對しても、ある程度また安全とかいろいろな部分から規制があるのではないかな、そんなふうな思いをすれば、ごくやわらかい考え方で、JRのノウハウをつぎ込みながら、給料の安いOBとか、いろいろな知恵を出して、負担が軽減できるような指導もしてやっていただきたい、そんなふうな思っています。

地方、地方と言いますが、地方あつての我が国でありますし、地方が元気になって繁栄する私たちの国でありますから、地方の声を新幹線というくくりできょうはお伝えさせていただいたわけでありまして。

そして、最初に申し上げたように、今は借金返しどころか借金をしても、家庭でいえば、お金のかかるときですから、子供を無事に育て上げる間はない、この大事な時期が今だと思ふんですね。この大きな財政出動を、私は党の財金部会長という立場ですから、この先にどうあつても必要なのではないかなというふうに、諸外国の例を見

ても感じています。内外のいわゆる需要ギャップの分を補完するくらい、どこかいいものが必要なのではないかな、そんなふうな思っています。

そういったものが用意された暁には、知恵を出して、環境にも、それから地方の景気回復にも活力にも最も有効な新幹線の整備でありますから、このために、獲得競争に負けないように頑張つて準備をして、準備してと言つて言い過ぎになるかもしれないんですが、やっていただきたいというお願いを一言申し上げさせていただきます、私からの質問にさせていただきます。

いい時間をいただいて、ありがとうございます。

○望月委員長 次に、松本文明君。

○松本(文)委員 自民党の松本文明でございます。

質問の時間をお与えいただきましたことに感謝をして、早速質問に入らせていただきます。

まず、都市における農地の保全と農業の重要性、これについて、国土交通省、どの程度の御認識をお持ちか、お聞かせをいただきたいと思ひます。

〔委員長退席、福井委員長代理着席〕

○加藤政府参考人 お答え申し上げます。

緑とオープンスペースは都市に必要不可欠なものでございまして、とりわけ、先生今お尋ねのありました都市農地についてでございますが、これは、都市内の緑地的な空間、防災的な空間、また農業体験ができるといった場、いろいろな機能を持つておりますので、それは広い意味で、都市における良好な生活環境の確保という面から大きな役割を果たしていること認識しております。

都市農地の重要性については、今申し上げましたいろいろな機能に着目して、非常に重要な役割を果たしているというふうに認識をしております。

○松本(文)委員 局長の認識にもかかわらず、二十一年で、都市農地の約四〇%が宅地化などによって消滅をしました。東京二十三区は全く壊滅的と言つても過言ではない状況にあります。もち

ろん、山手線の中にはもう全くありません。環状六号線の内側もまずないと言っている。環状七号線、環状八号線に沿ってわずかに残っているというのが東京の現実であります。

結果、緑は減少し、人間に命と潤いを与えてくれる水は都市河川と下水に集中をして、時として都市住民に襲いかかっているというのが現実であります。これを防ぐための治水対策に使われる税、これは半端じゃございませんで、農地を保全するのに必要であろう予算の数十倍、数百倍の莫大な税が使われている、これが現実であります。

こうした非効率的な連鎖をもう明確に断ち切って、都市農地を保全し、緑を守るんだ、自然の摂理にかなった都市づくりへと大きく転換をするんだ、国土交通省としてそういう思い、立脚点を持っていた方がいいと思うのですが、局長の答弁をお願いいたします。

○加藤政府参考人 都市農地の問題でございますが、市街化区域内の都市農地、これは、先生も御案内のように、平成三年でございしますが、生産緑地法が改正をされまして、市街化区域内の農地について保全すべきものと宅地化すべきものというふうに区分けをされる。保全すべきものについては、生産緑地法を改正いたしまして、生産緑地地区の指定をいたしまして、永続的に農地として土地利用を確保していただく、こういう制度改正をしてきたわけであります。

市街化区域内の農地につきましては、生産緑地地区だけではなくて、現に市民農園といった形でもたくさん使われているところもございます。したがって、私どもとしては、生産緑地地区制度の確かな運用と市民農園の整備について支援を進めて、その保全に努めているところでございます。

先ほど申し上げましたように、都市農地の持つ機能というのは非常に多面的な機能を持っております。ですから、先生御指摘いただきましたように、緑の総量としては、特に宅地化農地については減ってきているのではないかと御指摘だろ

うと思いますが、そうした中で、今申し上げた生産緑地とか市民農園の持つ機能というのは非常に大きな機能になってきているだろうというふうに考えております。そういう観点から、私どもとしては、生産緑地地区制度等によりまして、適切にこれらの農地の保全を図っていきたいというふうに考えておりますし、現にやっているという気持ちも一方では持っております。

いずれにしても、今後とも、都市農地を含めまして、緑の確保ですとか創出、これによる自然豊かな都市づくりを進めていくことが非常に重要であるというふうに考えておるところでございます。

○松本(文)委員 昭和四十三年に制定された都市計画法における考え方では、市街化区域内の農地はすべからず宅地化すべきもの、こういう考え方に立脚をされておりました。とりわけ、あのパブルの時期、都市において事業用の床面積が足りない、あるいは住宅地域が、住宅が足りないというふうな、国を挙げていまして、そういう状況の中で、都市内、市街化区域内の農地が物すごい勢いで宅地転用、こういったことが行われたわけでありました。それを受けて平成三年の法改正という流れがあったんだらう、こう思います。

しかし、平成三年の法改正そのものが、社会全体といえましょうか、市街化区域内住民全体にその考え方が行き渡っているのかといえますと、まだまだそこまでは至っておりませんで、今日まで昭和四十三年制定時の考え方が息づいております。

そういう意味で、昭和四十三年制定の都市計画法の考え方は今にしっかりと息づいておりまして、その当時の法の目的は十分過ぎるほど達成をされた。結果として、緑のオーブンスペースはなくなつて、自然との共生による快適な都市環境というのは大きく阻害をされ、水害は頻発し、災害時の避難場所はなくなり、都市の安全度は大きく傷つけられている、これが今日の現状だと思うわ

けであります。

この都市計画法の考え方、もつと国民レベルで今大きく転換をしなければ千載に悔いを残す、こう思うわけでありまして、局長、もう少し国民レベルで、こうした都市の中に、市街地の中に農地を保全する重要性というものをしっかりと理解していただくための努力をいただきたい。具体的お考えがあったら、お聞かせをいただきたい。

○加藤政府参考人 お答えを申し上げます。

先生御指摘のとおり、市街化区域内農地、いわゆる都市農地でございますが、その農地の持つ機能というのは、繰り返し申し上げますけれども、その重要性は、都市内における良好な生活環境の確保という面から大きな役割を果たしているというところは、申し上げるまでもないことだと思っております。

私どもとしては、そういう観点に立つて、先ほど先生がおっしゃられましたように、平成三年に改正をいたしました生産緑地地区制度につきましても、特に近年の都市農地の重要性にかながみまして、地域の実情に応じまして生産緑地地区の追加指定を行って保全を図るよう、公共団体にも周知をしているところでございます。

それをさらに一歩進めて、農地の重要性の高まりに対応した新たな農地保全のあり方をどうするか、どうしていくのかというお尋ねかと思っておりますが、これにつきましては、都市計画サイドだけではなくて、解決できるかというところ、それについてはなかなか限界がございまして、農業政策ですとか税制ですとか、総合的な検討が必要であると考えております。そういう観点から、農林水産省を初めといたします関係省庁との連携が不可欠な課題ではないかなというふうに認識をしているところでございます。

○松本(文)委員 局長にぜひお願いをしたいのでありますが、今、地球温暖化、これにどう対応するかという点に対して、国民の関心は大変に強いものがあります。

かつてバブルの時代に、市街化区域内に農地と

してそれを持ち続けることは、農業者の皆さんが自分の財産を相続するための便法として使われているんじゃないかと。昔、農地を広く持っている方々だけが、その利権といえましょうか、資産を次につつと持ち続ける、そういうことに対する住民、国民の強い反発の中に置かれたというのが事実なんですね。

今、市街化区域内の農地の重要性、だから必要なですよということが、国民に、あの当時からどれくらい理解度が変わってきているのかということになりますと、まだまだ不十分だ。何で農地だけが相続税が安いんだ、固定資産税が安いんだ、どうしてあのうちだけこれだけ広大な面積を市街化区域の中で持ち続けることができるんだ、こういったような、理解が十分に進んでいない。

やはり、都市の中で農業をやるということは大変なことなんだ、しかし都市住民にとってそれは必要なことなんだ、農業をやっている農家、都市の農家だけの問題ではなくて、都市全体にとつて重要なことなんだ、こういうような考え方をどこかがもう少し国民に対して、都市に暮らす人たちに対して、PRとかいうか理解を求めるときの努力、これをやっていたらいいかと、行政の中だけで、国と地方自治体と、そしてJAを初めとした農業関係団体だけの枠の中でこれが語られているというところでは、政策をもつと前に進めることができない。

そのために、都市計画、東京あるいは全国の都市の環境をきちつと維持していくためにどうあるべきなのか、都市計画の観点からしっかりと煮詰めていかなきゃいけない課題だ、こう思っているんです。まず第一点、この点について、ぜひ意を用いていただきたい。

あわせて伺いますが、都市に水道とか下水道だとかあるいは公園だとかいうことは、必要欠くことのできない重要インフラ、なくてはならないインフラだ、こう思っているのではありません。あわせて、都市の農地あるいは都市の中で行われる農業、これも、規模はいろいろあります、規模は

いろいろあるにしても、欠くことのできない重要な都市インフラだ、このことの位置づけが今法的にはきちっとできていない、こう思うんです。

ぜひ、都市農地の保全と都市農業の振興、これを都市計画法の中に黒々と墨痕鮮やかに大書してほしい、強い要望なんです、局長、どんなものでしょうか。

○加藤政府参考人 お答えいたします。

都市計画は、先生もう御案内のとおりだと思いますが、前提をいたしまして、その都市、都市をどういうふうな発展、維持、向上させていくかといった観点から、土地利用、施設計画、それを実現するための市街地開発事業、そのいわば三つの計画ツールを使って、総合的、一体的に決めております。

その中で、特に都市農地の関係からいいますと、土地利用を考える際に都市農地をどのように位置づけるかということが一番大きな論点になってくようなかと思うわけでございます。ただ、その際にぜひ御理解いただきたいのは、都市計画は、言ってみれば一定の制限をかけて、一番典型例は建築物の制限で、例えば、こういう用途であれば建てていいけれども、こういう用途はここでは建てられませんといったような用途制限を通じて、土地利用制限を通じて、都市計画の目的とする土地利用の内容を実現していくという制度の枠組みになっております。

そういう観点からいいますと、農地を農地としていかに守っていくかという枠組みが、これは平成三年当時改正されました生産緑地法の枠組みとして、都市計画の手法として用意されたものでございまして、これは一定の期間といえますが、永続的に農地を農地として維持管理していただいで、それが結果として、都市住民の生活環境とか、あるいは先ほど申し上げたいいろいろな多面的な機能に都市農地が貢献する、そういうことを評価して都市計画として定めるということにしているものでございます。

そういうことからいいますと、都市計画制度

といたしましては、今の生産緑地地区制度を積極的に活用するということが基本になるということではぜひ御理解をいただきたいと思いますが、それをさらに、先ほど申し上げましたが、都市農地を都市農地として永続的に都市内の土地利用として認めるということになりますと、都市計画制度としてどこまでできるかというのは、本当にいろいろ難しい課題があります。

例えば、先ほど申し上げました生産緑地地区制度、これについても、私どもの制度ではございいますが、実際に生産緑地が適正に肥培管理されていまいと、農地としての効用が発揮していただけません。したがって、そういう場合には、農業委員会の協力を仰いで、ちゃんとしつかりした肥培管理ができて、農地が農地として永続的に利用されるようにというような措置も盛り込まれていくことがございます。

そういうことから御理解いただけたらと思います、農地を農地として守っていくためには、都市計画制度もどうするかということは当然私どもとしては考えないといけないと思いますが、それだけでなく、農業政策上の観点とか、あるいは、先ほど若干申し上げましたが、先生からも御指摘がありました税制の問題、これも非常に大きな問題であります。そういうことが総合的に調和のとれた形で制度設計がなされないと、なかなか現実的には農地を都市内において保全していくというところは難しいのかなと考えております。そういう面から、いろいろ関係省庁と連携をとっていききたいというふうに考えているということでございます。

○松本(文)委員 局長、問題点が多いことはよくわかります。しかし、骨太のところ、都市に農地の保全が必要なんだという考え方をきちっと打ち出さなければ、私が今最も重要なことだ、こう考えておられて、都市における農地の保全、あるいは都市における農業の振興というものを、農水省が所管をされます農業政策、これは全国一律の枠組みの中で同じように、東京のよう

な大都市の中で行われる農業政策とを全国一律で律するという時代ではもう既らない、私はそう思っております。

ですから、都市計画の所管は国土交通省なんです、都市計画の観点から都市農業基本法といったものを早急に制定すべきだ、こう考えているんですが、そういう勇気がおありかどうか、局長、きちっと答えてください。

○加藤政府参考人 お答え申し上げます。

勇気があるかというお尋ねですが、勇気はあるのでありますが、なかなか、これは私よりも先生の方が、いろいろな現場での声も聞いていただいで、いろいろな問題点を把握されておられると存じます。その際に、これは今の都市計画制度で本当にしっかりと、本当に必要な農地を守り続けることができるのかどうかというところからすれば、都市計画だけでは守れないところがあるのかなというところは、多分お気づきの点だと思えます。

そういうことも含めて、私どもとしては、先ほど来繰り返して恐縮でございますが、都市における農地のあり方につきまして、現在ございいます生産緑地地区制度とは別に、都市計画制度においてどのように対応するかという点だと思っておりますけれども、これは、都市政策、都市計画制度における検討だけでなく、多方面との連携が必要不可欠な課題である、そういうふうなぜひ御理解を賜りたいというふうにお願ひ申し上げます。

○松本(文)委員 今や、国民の七割が都市に暮らす時代になりました。都市に生まれて都市に育った若者に、この国が農耕民族によって建国された国だと説明をしても、実感を持って理解していただくことがなかなか難しい時代になってきました。

しかし、私たち日本民族が体の奥底、心のしんに本当に継承しなきゃならない精神とか文化とか伝統といった大切なもの、これが国を挙げての都市化の中で今失われつつあるように私は思えてなりません。農政の転換、これは単に自給率を

上げるためではなくて、やはり民族の心ふるさとをしっかりと取り戻すためにしなきゃならない大事業だ、こう思っております。

とりわけ、都市における農業の振興は、私は重要だと思います。農業政策は農水省の所管として、あるいは税制は我々の所管ではないという考え方の中で、都市農業を都市計画の外に置いて放置してきた国交省の責任は大変重い、私はそう考えております。

確かに局長のおっしゃられるとおり、生産緑地法あるいは相続税等の納税猶予制度、これが農業経営の継続に大変重要な大きな役割を果たしてきたこと、また有益であったことは、私は十分に認めます。しかし、それを認めつつも、都市農地の今日の急激な減少という現実を見たときに、このままではいけないという思いに強く駆られるのであります。

国交省として今後にもう少し期待のできる答弁を、局長、重ねてお願いいたします。

○加藤政府参考人 お答え申し上げます。

これまでの生産緑地地区制度の運用実績等々について、まず、ぜひ御紹介をさせていただきたいと思えます。

先ほど来御指摘いただいておりますように、平成三年に生産緑地地区制度を大幅に改正させていただきました。三大都市圏の特定市の市街化区域内農地につきまして、宅地化する農地と保全する農地に、生産緑地地区を指定することによって区分けをしてきたわけでございます。

その結果、平成四年の制度適用当初時点におきましては、六万四千六百八十地区、一万五千九百九地区の生産緑地の指定がなされてございます。生産緑地地区は、平成二十年の十二月末時点では六万四千七百七十七地区、一万四千三百八十八地区というところで、平成四年当初と比較しますと約八百八地区の減にとどまっております。

この結果を見ますと、生産緑地地区制度、これは営農を継続していただくということを前提に指定しているわけでございますが、そういうことか

らすと、約八百ヘクタールの減にとどまってお  
るところから見ても、かなりの目的を果たしてき  
たのではないかな、先ほど先生からも十分に評価  
はするけれどもというお話がございましたが、そ  
ういう実績になってございます。

その当時、平成四年当時でございますが、その  
ときに宅地化農地を選択された方の農地につきま  
しても、現在、生産緑地地区の指定を希望する農  
地につきましては生産緑地地区の指定も行ってい  
るという現状にございます。

それを一歩踏み越えて、むしろ生産緑地地区制  
度プラスアルファと言った方がいいのかもわかりま  
せんけれども、多分先生の御提案はそういうこと  
であらうと思います。

その制度をいかに構成するかということについ  
ては、繰り返しになって本当に恐縮なのでござい  
ますが、これは農業政策との連携をどうするか  
か、一番大きなものは、先生から御指摘いただき  
ましたが、農業を安定的に継続して営んでいた  
くためには相続税の納税猶予をどう考えるかとい  
うのが、経済原則というんでしょうかの側面から  
は非常に強く働いてくるわけでございます。そう  
いうことからすると、税務当局の理解も得られた  
形で、仮に新しく制度をどうするということにな  
りまして、そういう側面からいろいろな検討が  
必要になってくるということを申し上げたかった  
わけでありました。

そういう意味から、私どもとしては、先ほど来  
申し上げておりますように、いろいろなところ、  
関係省庁と連携して対応すべきものだなというふ  
うに考えておるといふことでございます。

○松本(文)委員 局長、全国一律の農業政策と都  
市部における農業振興、農地保全のための政策、  
これは明らかに一つでは御し切れない、この認識  
をぜひ国交省に持っていただきたい。そのために、  
どうすべきかということ、都市において農地を守  
るんだという大原則だけはぜひ打ち立ててほし  
いたい。都市農業振興基本法ぐらいはつくっていただ  
きたい。国民の七割が住む地域に農地がなくなる

というようなことを都市計画法上許しちやいかぬ  
というぐらいの強い使命感を持っていたいただきたい  
ということ、強く強く要請しておきます。

私たちの民族は、土を耕すことによって体得し  
てきた太陽とか水とか自然への畏敬と感謝と祈り、  
一粒の米にどれだけの人の努力と汗が込  
められているかということをおぼえて育った世代  
であります。米を一粒でも、御飯を落としたら、  
拾って食べろ、こう言われて育った世代。今、そ  
ういう世代が基本的に少なくなっているんです。  
市民農園、大変重要です。高齢者には安らぎだ  
し、子供たちには教育現場、都市にとつては品格  
だ、こう思います。ぜひ、都市農地の保全と都市  
農業の振興に国土交通省が主体的に力強くかか  
わっていただくことを強く要請して、質問を終わ  
ります。

ありがとうございます。

○福井委員長代理 次に、上田勇君。

○上田委員 公明党の上田勇でございます。

きょうは、この国土交通委員会におきまして、  
大臣所信に対する質疑ということで委員会がス  
タートしましたこと、大変心強く思っております。  
まず、きょうは質問として、都市インフラの老  
朽化によります機能低下の問題について取り上げ  
たいというふうに思います。

それは、先日の新聞記事に、私の地元横浜  
でも、下水管の老朽化に伴う道路の陥没事故が毎  
年百件ないし二百件発生しているということがあ  
りました。国土交通省の調査でも、道路に埋設さ  
れている下水管などの管路の老朽化に起因する陥  
没事故が、昨年度は全国で四千七百六十件発生し  
て、近年では毎年四千から六千件が発生をして  
いるということでありました。

その多くが、比較的早い時期に下水道の整備が  
進みまして東京、大阪、横浜などの大都市に集中  
をしているということでもあります。また、事業  
が毎年進捗をいたしますので、管路の延長が毎年

増加しております。このままだと、発生件数は同  
程度あるいはこれ以上の水準でずっと推移をして  
いくのではないかとというふうに予想されます。

これらの事故によりまして、一時的に通行が不  
能になるなどの経済的、社会的損失も極めて大き  
いわけでありまして、また、一歩間違えば人命に  
もかわりかねないような事故でもあります。

事故発生を未然に防ぐとともに、将来の更新事  
業の費用を抑制していくためにも、設置した後、  
余り年月がたたないうちに、そういう早い段階か  
ら点検を小まめに行つて、必要に応じた補修など  
を実施して長寿命化を図ることが必要ではないか  
というふうに考えております。そのことによつて、  
施設のライフサイクルコストの低減にもつながる  
ものではないかというふうに考えております。

そのためにどのようなような対策を講じられてい  
るのか、国土交通省のお考えを伺います。

○松井政府参考人 お答え申し上げます。

先生御指摘のとおり、下水道管路の老朽化等に  
起因する道路陥没は、ここ数年を平均いたしました  
と、年間五千件程度発生しております。これは人  
命や市民生活に大きな影響が及ぶことを考えま  
す、早急に解決しないといけない深刻な問題であ  
るというふうに認識しております。

道路陥没を未然に防ぐためには、管路施設の計  
画的な点検、調査をまですきちんと実施して、構  
造物の健全度を把握することが重要であると考  
えております。そして、これを踏まえまして、補修や  
改築を機動的に実施することが必要不可欠である  
と考えているところでございます。

このため、平成二十年度に下水道長寿命化支援  
制度を創設いたしました。これは、下水道施設の  
点検、調査、それから長寿命化計画というものを  
つくっておりますけれども、そのための経費、そ  
れから計画に基づく対策工事等につきまして、地  
方公共団体を支援する制度でございます。例えば、  
道路を掘り返すのではなくて、内面からライニン  
グを行う管渠更生工法等でございますが、そのよう  
な採用につきましては国庫補助で支援をするとい

う枠組みにしております。

私どももいたしましては、本制度を積極的に活  
用いただきまして、ライフサイクルコストの低減  
あるいは将来の更新事業費の平準化を図ってい  
く、そういうことをしながら、下水道の機能を継  
続的に維持できるように心がけてまいりたいと思  
います。

○上田委員 ありがとうございます。

今、国土交通省の方から、本年度から下水道長  
寿命化支援制度を創設して、予防保全的な管理と  
か長寿命化の対策に積極的に取り組んでいるとい  
うことございました。

やはり、これから施設の老朽化がどんどん進ん  
でまいります。維持補修や更新の必要性というの  
はさらに高まっていくことだろうというふう  
に思っております。地方自治体としても、必要とな  
っていく維持管理あるいは更新のための経費も相当  
増加をしてまいりますので、そういう財政的な面  
からの支援についても、今後積極的に御検討いた  
だきたいというふうにお願いをいたします。

これにちよつと関連してなんですが、先日、私  
の地元で下水道管の調査、点検などを行つてい  
る事業者から、次のような話を伺いました。

それは、都市化が進んで、戸建て住宅から集合  
住宅への建てかえが行われたり、また、道路の拡  
張などで家屋が立ち退きなどになった。その結果、  
不要となった家庭の排水施設が、今は撤去する  
んだけれども、実は取りつけ管が適切に処理され  
ないまま、埋まったまま本管に接続された状況に  
なっているものが結構あるということでありまし  
た。

本来であれば、その取りつけ管と本管との取り  
つけ部分をちゃんと穴をふさいで、取りつけ管の  
中も土砂をちゃんと固めて、そこから漏れること  
がないような処理をしなければならぬんだとい  
うふうにあるんですが、何分そういった処理が行  
われていないケースもあると。

これは、実際に調査をしている事業者の方であ  
りますので、ある程度そういう事例が多かったと

いうことなのではないかと思ひます。そうすると、集中豪雨などで雨水があふれたときに、取りつけ管に逆流して、末端の周辺部分の土砂が洗掘されて、そこが陥没するという事例があったということでもあります。今後、こうした事故が多発する危険性もあるという指摘でありました。

こうした適切に処理されていない取りつけ管に関する問題について、現状、どの程度把握をされているのか、お伺いをいたします。

○松井政府参考人 お答えいたします。

一般的に、個人住宅を集合住宅に建てかえるような場合などにおきましては、排水設備が不要になるケースが多々ございます。

そういう場合は、市町村で定める下水道条例の規定を適用されまして、土地所有者の方などは宅地内の配管と取りつけ管を撤去していただく、こういう指導はされているものと私どもは理解をしております。

しかしながら、現実問題といたしましては、過去に布設工事を行った取りつけ管が、一部撤去されずに、それが経年劣化によつて接合部から多少地下水が浸入を始めるとか雨水が混入するとか、そういうケースもあるものというふうには承知はしてございます。具体的な件数等については現在把握はできておりませんが、そういう事案があるということは承知をしているところでございます。

したがいまして、不適切な取りつけ管の処置によつて、先生御指摘されたような、将来的に陥没が起るかもしれない、そういう懸念をきちんと払拭するために、例えば、取りつけ管の点検、調査をきちんとやる、最近では本管の中からも監視ができるという技術もありますので、そういうものを活用していただく。あるいは、ふぐあいが発見された場合につきましては迅速に補修措置をとつていただくというようなことを、地方公共団体に對しては改めて周知徹底していく必要があるものと考えております。

○上田委員 ありがとうございます。

特に、やはり最近では集中豪雨が多発するもので、すから、そのときにそういう危険性があるのではないかと、懸念されます。こうした点にも御留意をいただいて、今後、調査、点検を行う際には適切に對処していただければというふうに思ひます。

今、下水道の話をさせていただいたんですが、それ以外にも、やはり我が国では大量の社会資本が高度経済成長期に整備されました。その時代に建設された橋梁やトンネルについても、老朽化が相当進んできております。国土交通省の資料でも、これから十年ないし二十年間のうちに、更新が必要となる設置後五十年を経過するという施設が急増するというふうには承知をしております。特に東京などの大都市部では、橋梁などの高齢化のスピードが特に速いとも言われております。

国土交通省として、現状をどのように把握しているのか、また、こうした本当に経済活動や社会にとつて必要な社会インフラの長寿命化に向けてどのような取り組みを行っているのか、状況をお伺いしたいというふうに思ひます。

○西脇政府参考人 お答え申し上げます。

今委員御指摘のとおりでございます。例えば、建設から五十年以上経過しております道路橋の割合は現在六%でございますけれども、高度経済成長期につくつたものが多いということもございまして、二十年後には四七%になるといふことで、老朽化が非常に急速に進展するといふふうに予測しております。これはトンネルについても同様でございます。

こうした状況を受けまして、損傷が深刻化して初めて、例えば大規模な修繕をするとかかけかえる、そういうような事後保全ではなくて、定期的な点検に基づきましてなるべく早期に損傷を発見する、しかもそれを早期に補修するといふ、いわゆる予防保全的な管理というふうなことで長寿命化を図ることが必要と考えております。

そして、その点検の状況を見ますと、現在、高速道路とか国が直轄で管理しております国道につ

きましては、すべての道路橋で五年に一度の定期点検を実施しておりますけれども、地方公共団体の管理する橋では約四割、特に市区町村について見ますと二割ということ、点検の実施が非常に低い数字にとどまつておるといふ状況にござい

ます。従来から、各橋梁ごとに、点検それから補修、さらにかけるの時期を定めております長寿命化修繕計画というものの策定を、これは平成十九年度から策定費補助を出すということによつて推進しておりますけれども、やはり計画的な点検、補修というのが非常に重要だといふ認識に基づきまして、本年度の二次補正予算から、点検に要する費用につきましても新たに国庫補助の対象としたところでございます。

こうした財政支援に加えまして、人材ということもございまして人材養成の支援、さらには技術的な支援ということを進めまして、この長寿命化修繕計画が平成二十四年度までの四年間でおおむねすべての橋で策定されるように努めてまいりたいというふうな考えておまして、いづれにしても、非常に大切な資産でございます道路ストックの長寿命化、ライフサイクルコストの低減に取り組んでまいりたいというふうな考えております。

○上田委員 ありがとうございます。国土交通省としても積極的に対応していただいているということでございます。

これまでに相当の量の社会資本が整備、蓄積されてきました。これらの維持管理だけでも、これからかなりの費用が必要になってまいります。将来とも、国、地方を通じての財政事情が、なかなかそう簡単に好転することは考えられないわけでありまして、これからの社会資本整備のあり方も、こうした維持管理といったことが非常に重要になってくるのではないかとこのように考えております。

新しいインフラを整備する、これも重要な点もあります。しかし、それよりも、やはりこれまで

に整備した既存のインフラの点検や維持管理を丁寧に行いながら大切に利用していく、そういったところにこれから少しづつ重点を移していかなければいけないときではないかというふうな思ひております。

アメリカでも、一九三〇年代にニューディール政策でいろいろな公共投資が行われた、大量のインフラ整備が集中的に行われたんですが、そうしたものがちょうど一九七〇年代から八〇年代にかけて耐用年数が来て一気に劣化をした、その結果莫大な経済的、社会的な損失につながつた、この時代のアメリカの経済が停滞した一因にもなつたと言われているわけでありまして。当時、かなりひどい状況であつたのは、多くの方がごらんになったこともあるんじゃないかというふうな思ひます。

我が国においてはそうした事態を招くことがないやうに、やはり既存ストック、せつかくこまめに整備して蓄積したものでありますので、その適切な維持管理に努めていくことが重要になってきているというふうな考えておりますので、どうかよろしくお願ひをしたいと思います。

その上で、今日、特にインフラ整備が比較的早い段階で進められました首都圏等の大都市部では、今申し上げましたように、下水や道路に限らず、社会インフラ全体の老朽化がもう既に深刻な問題になってきているというふうには私は考えております。

都市の基礎的なインフラの劣化によります機能の低下というのは、国としての国際競争力の低下にもつながりかねないことだといふふうに考えております。また、海外からの観光という面でも、その大きな部分というのは東京などの大都市に來るお客さんが多いわけでありまして、そこで景観等が悪化をしたり、あるいは交通の障害が出てくるなどということがあつた、観光産業の魅力も薄れて障害が出てくるのではないかとこのように考えてられます。

今、こうしたインフラの総点検を行つて、そし

て必要な改修、補修を集中的に実施する大都市のリフレッシュ計画を実行するときではないかというふうな提案をしたいと思います。このことによつて、社会のインフラのライフサイクルコストの低減にもつながるのには当然でありますし、また、当面必要とされている景気浮揚効果も大いに期待できるのではないかとこのように思います。

こうした点についての国土交通省のお考えを伺いたいと思います。

○金子副大臣 上田先生の御指摘のとおりだと思います。

今、下水道それから道路橋についてのお話があったわけですが、都市部に限らず、社会資本の点検や補修などの維持管理につきましては、国民の安全、安心を確保するためには非常に重要だというふうに考えております。さらに、道路等の社会資本の適切な維持管理を行うことは、今お話がありましたように、観光振興とかあるいは国際競争力の強化にもつながるものと認識しております。

高度成長期以降に大量に整備されました道路、河川、下水、港湾等の社会資本につきましては、今後二十年間で、建設後五十年以上経過する割合が多くなる見込みでございます。社会資本全体の老朽化が急速に進行するということが想定されているわけでございます。

このため、これまでの答弁の中にもありましたように、社会資本につきましては、定期的に点検を行い、適切な時期に補修等を行い長寿命化を図る予防保全的管理へ転換することを目的といたしました戦略的な維持管理を強力に推進することが不可欠でございます。

今、上田先生の御指摘をいただきましたながら、御指導をいただきながら、社会資本全体の老朽化が進行する中で、ライフサイクルコストの縮減を図り、国民生活の安全、安心を確保し、さらに観光振興や国際競争力の強化などに寄与できるよう、戦略的な維持管理に重点的に取り組んでまいり所存でございますので、御指導の方、よろしく願ひ申し上げます。

申し上げます。

○上田委員 副大臣の大変前向きな御答弁をいただきました。まことにありがとうございます。

本当に、重ねて申し上げますけれども、日本の都市というのはもうかなり高齢化をきております。このタイミングでインフラの総点検を行つて、やはり大都市の機能をもう一回リフレッシュしなきゃいけないときではないかというふうに考えております。

将来の我が国の発展にも、今、手を打ってあげば大きく貢献することでありまして、また、景気対策という観点でも、やはり、こうした既存の施設の改修、補修というのは、基本的には新たな用地の取得であるとかが要らないわけでありまして、早く効果が発現できるものでありますし、また、非常にきめ細かな事業の実施になりますから、地域経済への効果も高いというふうに思います。こういう時期であるからこそ、ぜひとも積極的に御検討いただけますように、そして積極的な事業の推進に向けまして特段の御努力をいただくことを御要請したいというふうに思います。

今、都市インフラの問題についてお話をさせていただいてきたんですが、最後に、住宅ローンの問題について御質問したいと思います。

これまでの我が国の住宅政策を見ますと、平成五年から十年の時期に、当時の住宅金融公庫のローン条件を相当緩和いたしました。中堅所得層を中心とした世帯の住宅取得を応援するような施策を積極的に実施してきました。その中で段階金利制度ローンというのがございまして、これは、最初の十年間は低い金利を適用する、十一年目以降、適用金利を引き上げるという仕組みでございます。初期の返済を軽減することによりまして、取得はかになりやすくなった、大きな効果があつたことは間違いありません。これは、年齢が上がることによって所得も上昇する、そういうことを前提とした返済計画であつたわけでありまして、しかし、その後の経済状況を見ますと、所

得が伸び悩んで返済に困窮する世帯もふえてきました。特にことしは、平成十年に当初十年間の金利二%で借り入れたローンが、その金利が十一年目で一気に四%に上がる、その引き上げ幅が一番大きな時期に当たつております。そのときが、今、かつて経験したことのないような景気、雇用の危機というところにちょうど遭遇をするということでありまして、返済困難者が今後急増するのではないかとこのことが大いに懸念されるのであります。

こうした状況についてどういうふうに御認識をされているのか、また、そういう返済困難者に対する支援策はどのようなものを実施しているのか、お伺いをいたします。

○和泉政府参考人 旧公庫時代のあの段階金利制度、趣旨は今先生がおっしゃつたとおりでございます。

ただ、一点、問題があつたいわゆるサブプライムローンと違って、当初の段階から、十一年目にどれだけ上がるか、その結果として毎月の返済額がどれだけ変わるかということがわかつた上でやつていくわけでございますので、いわゆる見通しのつかないリスクを抱え込むようなものじゃないと思いますが、今委員御指摘のように、こういった経済状況下で所得が減るとか、あるいは、場合によっては職を失う、こういったことでそういった計画的な返済が難しくなつた、こういった方が出てくるかと思ひます。

住宅金融支援機構でございますが、そういう方々に対して、いわゆる住宅ローン返済困難者対策と称しまして、最長十五年間返済期間を延ばす、あるいは、場合によっては三年間の据置期間を設ける、こういったことを通じまして、極力無理のない形で返済ができるように、いろいろな措置を講じてございます。

過去の例でございますが、そういった措置を講じたことによって、延滞をした方のは七割弱ぐらいの方が正常債権に戻つていく、こういったこともございますので、引き続き、こういった措置

についてきめ細かな相談をしながら、極力計画的な返済ができるように、住宅金融支援機構を通じて相談に応じてまいりたい、こう考えております。

○上田委員 今、住宅局の方からも、問題を受けとめてさまざまな支援策を実施していただいているということでありました。何うところだと、今のところ、それほど多くの返済困難者が急増しているという状況はないというふうには伺つておりますけれども、今、この景気、雇用情勢、もう本当に、かつて経験したことのない深刻な状況でありますし、そうした中で、今後、返済困難な状況が増加していくということも十分想定をして準備をしていかなければいけないことだろうというふうに思つております。

答弁にもありましたけれども、さまざまな対策を講じていただいているということでありまして、特に、やはり相談体制の強化については積極的に取り組んでいただきたいというふうに思います。住宅は生活の基本であるのでかなり無理して、例えば、もっと高金利の借り入れを行つて、その上で何とか住宅ローンだけは返済しているというようなこともあるというふうにも聞いております。なるべく早くいろいろな相談に乗つていただいているいろいろな支援策も今用意をいただいているわけでありまして、それらを活用することによって、最悪の事態に陥ることが避けられるのではないかとこのように思つております。

あわせて、最近になって金融機関の住宅ローンの審査というのが非常に厳しくなつてきているというようなことも聞いております。住宅需要を喚起するための景気対策として住宅ローン減税やリフォーム減税等を行っているんですけれども、もともとローンが出ないとそれらの効果も出ないというようなこともあります。十分發揮されないという懸念もあるわけでありまして、こうした点というのは、もちろん国土交通省だけの所管の問題ではないんですが、今の景気を喚起していくという意味では、特に地域経済の景気を刺激していくとい

う意味では、住宅需要というのは非常に重要な役割を果たすというふうに思いますので、引き続き政府全体でこうした連携、協力をさせていただいて、積極的な施策を進めてほしいということを御要望申し上げます。質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○福井委員長代理 午後一時から委員会を再開することとし、この際、休憩いたします。

午前十一時三十八分休憩

午後一時開議

○望月委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

この際、お諮りいたします。  
本件調査のため、政府参考人として警察庁刑事局長米田壯君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○望月委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○望月委員長 質疑を続行いたします。川内博史君。

○川内委員 川内でございます。

まず、平成十八年六月三日に、東京都港区住宅公社が管理するシテイハイツ竹芝で、シンドラージャー製のエレベーター事故が発生をいたしました。二年半ぐらいい前、もう三年になりますか、当時は大きな衝撃を持ってこの事故が報じられたわけでございますけれども、当時高校二年生であった十六歳の市川大輔さんが亡くなられたわけでございます。

被害者の市川大輔さんの御両親や彼の同級生の親御さんたちを中心につくられた赤とんぼの会の皆さんが集められた、総数十六万有余の方々の真相究明、原因の究明と再発防止を求める請願署名が、昨年の六月三日と十一月二十一日に国土交通大臣にあてて提出をされております。

まず大臣に、エレベーターの扉があいているにもかかわらずそのエレベーターが突然動き出して挟まれて窒息死をしたという、この考えられない、そしてまた痛ましい事故でございますけれども、あるいは事件と言っているかと思いますが、この市川大輔さんのエレベーター戸開走行死亡事故の重大性について、国土交通大臣としての御認識、そして原因究明、再発防止に向けてのお取り組み方針を伺わさせていただきますと存じます。

○金子国務大臣 亡くなられた市川さんの御冥福をまず心からお祈り申し上げます。

本当に考えられない、あるいはあつてはいけな事故が起こってしまった、また、それが別のところでも起こっているということ、本当に遺憾に思っております。

やはり事故原因の究明というのは、我々の、二度と起こさないようにという究明を行っていくことが一番重要であると思っております。

そういう意味で、去年から既にもうスタートしておりましたけれども、ことし二月には常設機関としての昇降機等事故対策委員会を設置しました。それと、今までと違っていて、警察も事故現場への立ち入りや協力してくれるといったような連携体制も整備されてまいりましたので、昇降機に係る事故の調査検討について迅速的確に進められる体制ができてきたと思っております。きちんとやれるようにしていきたい、二度と起こらないようにしっかりとやってまいりたいと思っております。

○川内委員 この事故は、扉が開いたまま上昇したエレベーターの床とエレベーターの出入り口の天井部分との間に挟まれたわけですね、市川大輔君が。戸開走行、扉があいたままエレベーターが走行するという死亡事故でございます。

国土交通省は、昨年の十二月三日、事件が起きて二年半たつて初めて、この事故を起こしたエレベーター、事故機の調査を実施したということをお聞きしておりますが、そもそも事故原因の究明ということに関しては、事故を起こしたそのエレベーターをまず調査することがイの一番にやられなければならないことであろうというふうに思いますが、なぜ事故発生以来二年半もこの事故機の調査を実施しなかったのか、その理由について御説明をいただきたいと思えます。

○和泉政府参考人 今大臣から現在の体制について委員に御報告したと思えますけれども、当時はそういった体制がまだ十分じゃございませんでした。そのために、いわゆる捜査当局による捜査といったものを優先しておりました、そういった限りにおいて現地の調査がおくれた、こういったこととでございます。

昨年の十月十五日に、警視庁に對しまして、いろいろ御批判もあつたものでございますから、ぜひ現地を見せてほしい、現物を見せてほしいとお願ひしまして、その上で、協力いただきました、私どものいわゆるエレベーターワーキングチームの専門家を含めまして、十二月三日に調査をさせていただいた、こういった経過でございます。

○川内委員 まず、一つはつきりさせておかなければいけないのは、捜査当局の捜査を優先したからである、だから二年半もおくれたのだという御説明でございましたが、捜査当局に對して、原因を究明するためには事故機を調査しなければならぬ、まずそれをさせてほしいという申し入れをそもそもしていませんでしたか。

○和泉政府参考人 事務的にはいろいろ打ち合わせしたと思えますが、正式に現物をきちんと見せしてほしいということを申し入れたのは、先ほど申し上げました昨年のことだと承知してございます。

○川内委員 そういう中で、昨日の国土交通省さんの御説明では、事故原因と想定し得るのは、電磁ブレーキについてブレーキパッドの摩耗あるいはオイルの付着、電磁コイルの不良、制御プログラムのふぐあい、ドアスイッチの故障、あるいは保守管理マニュアルがエレベーター製造メーカーから保守点検管理会社に渡されていなかったなど原因が考えられますというふうに教えていただ

いているのでございますけれども、平成十八年九月の国土交通省の社会資本整備審議会に設けられた分科会の中間報告には、制御プログラムについては本件事故とは関係ないということが書かれております。

では、この事故機の調査を踏まえて、何が原因であつたのかということについて、現状、国土交通省としてこういうことが原因であるというふうに考えていらっしゃることを教えていただきたいと思ひます。

○和泉政府参考人 率直に言つて、今の時点でまだ捜査当局の捜査も終了してございませんで、最終的な原因究明は今後のことだと思つておりますが、今委員が御紹介いただきましたように、当時の私どもの対応としましては、まず先に再発防止について取り組もう、それが私も建築行政の一番の大きな仕事じゃないか、こういった想定のもとに、当時、専門家の方々に集まつていただきました、仮に考えられることとしまして、こういったところがあるのかというようなことを洗い出して、まさに今委員が御紹介いただいたことでございまして、そういうことをまずしっかりとつづいていこう、こういったスタンスで取り組み、委員御案内のとおり、省令改正あるいは政令改正等をやつて今日に至つていふことが実情でございます。

○川内委員 事故原因があつて初めて対策があるわけですが、今、今の住宅局長の御説明は、捜査のこともあるので原因はまだよくわからないが、対策だけはとつた、もろもろの、幾つか考えられる原因についての対策はとつたということであらうかと存じます。

それでは、一つ一つ聞いてまいります。中間報告には、制御プログラムは本件事故とは関係ないというふうに書いてございますけれども、事故機の調査において制御プログラムのふぐあいというものはありましたでしょうか。

○和泉政府参考人 当時の専門家の議論の中で、制御プログラムが傷むということとはなかなか考え

にくいんじゃないかというようなこともございまして、当時の意識としまして、もっと機械的な部分、先ほど委員が御紹介になった部分、こういった部分が大きいのではないかとようなことがございました。

そういった意味において、中間報告でそのような記載があったものと承知してございますが、それ以降、そういったことも含めまして、特に、最悪の場合にはプログラムが故障することもあるんだという前提で、もう御案内のとおりでございますけれども、いわゆる二重化を第一目標にして基準の改正に取り組んできた、こういったことでございます。

○川内委員 いや、私が聞いているのは、事故機について制御プログラムのふぐあいはない、制御プログラムは本件と関係ないと中間報告に書いてあるんです。それはその認識でよろしいですねというのを聞いております。

○和泉政府参考人 率直に言って、今答弁させていただきましたように、当時の専門家、中間報告をまとめた社会資本整備審議会の建築分科会のエレベーターワーキングのメンバーにおいては、そういった意識を持つておられたということは事実だと思いますが、その後、実際に戸開走行を徹底して排除するためには、いわゆる既存の運転制御のためのプログラムを通じてとめる、戸開走行を防止する以外に、別のルート、独立したルートを設けることが大事だというようなことが最終的な議論になりました。今御紹介しましたように、政令改正等を通じて、そういった一種の二重化を通じての戸開走行の完全な防止ということについて取り組ませていただいている、こういった状況でございます。

○川内委員 ちょっとよくわからなかったですけども。

それでは、また別なことを聞かせていただきますが、保守管理については、シンドラー社の保守管理マニュアルが事故当時の保守点検会社であるエス・イー・シーエレベーター株式会社に渡され

ていなかったという重大な問題があるというふうには私に思いますが、まず事実を確認させていただきま

す。エレベーターの製造メーカーであるシンドラー社の保守点検管理マニュアル、要するに、ブレーキパッドが摩耗しているかどうかというふうなことを見分けるにはこういうところをこういうふうに見るんですよというところがそのマニュアルに書いてあるわけですけれども、そうでなければ、ボックスの中に入っている部品で外から見えないものが摩耗しているかどうかというのを見分けるにはここをこう見ればいいんですよというふうなことがマニュアルに書いてあるわけですが、そのマニュアルが事故当時の保守点検会社であるエス・イー・シーエレベーター株式会社に渡されていなかったというのは事実でよろしいでしょうか。

○和泉政府参考人 当時、たしかこの委員会の現地視察がございまして、私もその現場に参りました。

そこで、委員の先生方から今委員御指摘の問題に触れられて、私の記憶では、そのときは製造メーカー側は、渡せと言え渡すんだ、こんな言い方をしまして、そこで、視察された委員がびっくりして、エス・イー・シー社に対して、あなた方は持つていないんですか、こう聞いたならば、たしか製造部長だっと思えますけれども、いや、実は持つていんですよというお答えがあったと記憶してございます。これは、当時私が現場に行ったときの記憶でございます。

この問題は、いわゆるエレベーターの製造メーカーと、従来はほとんどのケースにおいて製造メーカーの系列の管理会社がメンテナンスをしている、一方で最近のコスト縮減の中で独立系のメンテナンス会社が出てきた、そこで生じる問題だと思っておりますが、この点につきましては、基本的には、そういった管理マニュアルを製造メーカーが開示するのは当然、こう思っております。ただし、それを強制するのはなかなか難しいと

いうことがございましたので、これにつきまして、昨年の十一月に建築基準法施行規則を改正しまして、エレベーターをつくる確認申請をする際に、今委員がおっしゃった、こういった形で保守点検をするんだという、言うなれば保守点検マニュアルを提出図書につけ加えさせていただき

ました。したがって、こういったことができれば、少なくともエレベーターを設置する段階で、要は、エレベーターの製造メーカーが関与している段階できちんとそういったものが出てこないかと確認されませんので、その辺、なかなか難しい問題ではございましたが、建築確認の手続の中でそういったマニュアルの確保を確実なものにした、こういった状況でございます。

○川内委員 済みません、ちょっと確認させていただきませんが、渡されていなかったが、保守点検会社は持つていたということですか。

○和泉政府参考人 済みません、当時のやりとりの記憶をもう一回正確に申し上げますと、当時視察をした委員、どなたか名前を忘れましたが、製造メーカーに対して、マニュアルを渡してあげないのか、こう聞いたんです。そうしたならば、製造メーカーは、シンドラーでございますけれども、求められれば渡しますと答えました。一方で、エス・イー・シー社に対して、あなた方は持つていないんですかと聞いたら、何となくももぞしまして、いや、実は持つていますというのが当時の正確なやりとりでございます。多分それが事実なんだろう、こう思っております。

○川内委員 今住宅局長は、事実なんだろうというふうにおっしゃいましたが、事実を確認していないということですか。

○和泉政府参考人 そのようにやりとりがあったものですから、エス・イー・シー社において持つているものと考えました。

○川内委員 局長、重要な問題だと私は思うんですが、対策については、今後そういうことがないようにしましたよということとはわかりまし

た。その部分はいいです。

この事故の原因について、エレベーター製造メーカーしかわからない保守点検マニュアル、ここをこういうふうに見なければ、この箱の中の部品がどのくらい摩耗しているかはここを見なければわからないよというようなマニュアルが、きちんと点検会社に渡されていたのかいなかったのかということについて、国土交通省としては、現地のやりとりでそう思った、あるいはそう考えているという御答弁なわけです。私は、そこを明確に、事実の確認というものが事故原因の究明という意味において必要であるというふうに思います。が、改めて国土交通省として、当時マニュアルが渡されていたのかいなかったのかということについて事実を確認していただきたいと思いますが、確認していただけますか。

○和泉政府参考人 確認をさせていただきます。

○川内委員 そもそも、扉があいたままエレベーターが走行するという、大臣も、冒頭、考えられ

ない、あつてはならない事故であるというふうにおっしゃられたわけですが、そのあつてはならないエレベーターの戸開走行事故というものが、さかのぼると、一九八四年に横浜で、エレベーターの動く原理は多少違うみたいですが、死亡事故が起こっている。昨年十二月八日には京都で重傷事故が起きている。

これまでに戸開走行事故というのは国土交通省として何件把握をしていらっしゃるのか、そしてまた、そのうちシンドラー社製のものは何件あったのかということについて、把握をしている範囲で教えていただきたいと思います。

○和泉政府参考人 今回のシンドラーの事故以外に、戸開走行の事故というもので私どもが把握していますのは、今委員が御指摘の昭和五十九年八月の横浜市における事故を含めまして、合計三件でございます。したがって、シンドラー社の今回の事件を入れれば四件を把握させていただいております。

○川内委員 把握をしているのは四件ということ

でございますけれども、実はこの市川大輔君のお母様やその友人の皆さんがおつくりいただいた資料を私は持っているのでもございますけれども、それを見るだけでも、戸開走行事故というのが割とここに来て頻繁に起こっている。国土交通省さんは正式には把握していないというこのようでもございますけれども、市川君のお母さんたちが把握をしていらつしやる事故というのは、一九八四年の横浜での事故以来、結構、十五、六件把握をしていらつしやるようでございます。

国土交通省として、そういう戸開走行事故が、どこから事故というかも定義によるでしょうが、把握をする体制というものが弱いのではないかと、弱いから結果としてその対策も後手に回ってしまったのではないかとこのこと、そのしりは免れないというふうには私は思うんです。

ちよつと最初の横浜の事案について、きょうは警察やあるいは法務省の方にも来ていただいているのでお伺いしたいと思いますが、この一九八四年の横浜のエレベーター戸開走行死亡事故について、捜査の状況と結果、そしてまた、その後の裁判の行方について、警察、法務それぞれに教えていただきたいと思います。

○米田政府参考人 お尋ねの事件は、昭和五十九年八月の横浜の保土ヶ谷区内のショッピングセンターにおけるエレベーター事故のことであろうと思ひますけれども、この事故につきましましては、神奈川県警察において所要の捜査を遂げ、業務上過失致死罪として立件し、検察庁に送致をしております。

○甲斐政府参考人 お尋ねの事件についての処分でございますが、何分時間が経過しておりますので記録がございませんので、内容についてはわかりかねます。

○川内委員 警察は送致をした、法務省の方はその処分について、何か保存期間が二十年なんだそうです、だから現状ではわからないということ、過去の事例がどうであったのかということについて、私は非常に大事だと思うんですけれども、わ

からないということでございます。今回のシンドラー社の市川大輔君の死亡事故について、もうほぼ三年たつたわけでございますが、先ほどから出てくるように、まだ捜査中である、捜査が継続しているということでございます。これは、何でもこんなに捜査に時間がかかるのでもございましょうか。さらに、先ほど国土交通省さん、これからは警察と連携して事故原因なども調査するよという御報告でございましたけれども、なぜ警察は、この事故機、事故を起こしたエレベーターについて、国交省さん、ちゃんと調査してねというふうなことをおつしやらなかったのか。ちよつと事件全体について、捜査の内容は聞きませんけれども、何でもこんなにかかるとかということを答えてください。

○米田政府参考人 シンドラー社のエレベーターの事故につきましては、大変痛ましい事故でございます。警察といたしましては、一刻も早く結論を出したいということで、警視庁において鋭意捜査を続けていただいております。ただ、事故のいろいろなメカニズム、因果関係さらには、これは人の刑事責任を問う手続でございますので、だれに責任があるのかといった大変難しい詰めをしなければならぬところでございます。検察庁とも協議を進めながら、詰めの捜査を現在しているところでございます。それから、この手の事故につきましましては、例えば航空機事故であります、それは行政側の調査それから捜査、ほぼ同時並行で最初から始まるわけでございますが、事故によつてはこれまで必ずしもそうはなっていないかということがございます。そもそも、それぞれ別々の目的でございます。連携できるところは連携をしたいということで、今後とも国土交通省とよく連携をしながら進めてまいりたいと考えております。

○川内委員 警察の方では、保守点検管理マニュアルが点検会社に渡されていたか否かということについて事実を把握していらつしやると思ひます、私はとても重要なことだと思うので、それは

捜査上のことであるということで多分お答えいただけないというふうに思ひますが、念のために聞きますが、渡されていたんでしょうか。○米田政府参考人 捜査中のことでございますので、答弁は差し控えていただきたいと思います。

○川内委員 警察は、捜査は捜査としてお進めになられる、これは大変結構なことでございます。しかし、事故原因については事故原因として、全く別個のものとしてきちんと調査が行われなければならないわけでありまして、だれの責任とかだれが原因であったということではなく、どこがどうふぐあいを発生させていたのか、そしてまた、その周辺の状況がどうであったのかということについては、事実は淡々と国土交通省の方から説明をされないといけないというふうに思ひますので、先ほど私が指摘をした管理マニュアルの件については、後で結構ですから、ぜひ御報告をいただきたいというふうに思ひます。

大臣、大臣が先ほどおつしやつた社会資本整備審議会の建築分科会建築物等事故・災害対策部会に設置をされた昇降機等事故対策委員会、今後この手のエレベーターの事故について、原因究明、さらには再発防止策を議論していくよという御報告でございましたけれども、平成十八年度全国に約七十万台、一日に延べ六億人の方が日本国内でエレベーターにお乗りになられる。閉じ込め事故だけで、大手五社で年間約九千件、一日当たり二十五件発生をしているようでございます。

エレベーターは、ある意味でいえば巨大な輸送システムであるということが言えると思うんですけれども、社会資本整備審議会という大臣の諮問機関に事故原因の究明を、あるいは再発防止を議論していただくだけではなく、やはり国土交通省の直轄の、直轄のどうか国土交通省の組織として、せんだつて設置をされた運輸安全委員会などのように、考えられない、あり得ない事故が起きるはならないわけですから、そういう事故調査委員会というものをしっかりと立ち上げて、大臣が

しっかりと陣頭指揮をおとりになられて、速やかに期限を定めて原因の究明と再発防止の結論を出していく体制をとるべきであるというふうには私は一連の経過を見ていて感じるんですけれども、大臣、どうお思いになりますか。

○金子国務大臣 社会資本整備審議会の分科会でエレベーターワーキングチームというのを設けて、定期検査・報告制度の見直し、安全装置に関する基準の強化等々、今委員がおつしやられた、これだけ実際システムとして動いているよね、それをちゃんと点検しなさいよということ、それぞれのところで機能してもらつております。

それから、事故が起こったときに、さつき警察庁からお話ありましたように、警察は警察の目的ということでもやられる。ですから、これまでちよつとそこは分断していたと思うんですが、この間の事故を機会に、警察の御協力をいただいて現場にも入るということもできるようなになりました。

そういう意味で、今設けております事故調査委員会、常設で設置しましたので、それで少し動かしてみたいととらええと思ひますけれども、ただ、大変痛ましい事故でありますので、今の川内委員のお話は承らせていただいて、さらにそれが必要なのかどうかも含めて検討させていただきたいと思ひます。

○川内委員 よろしくお願ひします。次に、西松建設の違法献金問題についてお伺ひをさせていただきます。

私は、昨日の新聞やテレビの報道で非常に驚いたのでございますけれども、そして、あり得ないというふうにも思つたんですけれども、それは、国土交通委員会所属の同僚の委員であります我が民主党の石川議員が、NHKの七時のニュースなどでは、収支報告書虚偽記載の容疑で逮捕をされている大久保容疑者と顔写真を並べられて、あたかも石川委員も容疑者であるかのごとくに報道をされていた。それで、参考人招致を受けるのだというところが確定的に報道をされておりました。私

は、何でもこんな報道が出るのだろうかというふうに思いました。

そこで、法務省にお伺いしますが、東京地検の特捜部の捜査を御担当される関係の皆さんが、特定の人物を参考人として事情聴取するんだ、する方向だというようなことが、捜査に関する情報が報道関係者に伝えられるというようなことがあるんでしょうか。

○甲斐政府参考人 個別のマスコミの報道につきましてコメントすることは差し控えてさせていただきますけれども、検察当局におきましては、従来から、捜査上の秘密の保持という点については格別の配慮を払ってきたものと承知しております。捜査情報あるいは捜査の方針、捜査の秘密にわたるようなことを外部に漏らすようなことはないのでと確信をしております。

○川内委員 ないものと確信をしているということですが、ないということではよろしいでしょうか。

○甲斐政府参考人 おっしゃるとおりでございます。

○川内委員 それでは、特定の人物を参考人として事情聴取するという、これは私は捜査に関する重要な情報であろうというふうに思っていますが、こういうことを万が一漏えいした人は、国家公務員法第百条の職務上知ることの秘密の漏えい罪というものに当たるでしょうか。

○甲斐政府参考人 犯罪の成否ということになりますと、これは、法と証拠に基づきまして捜査機関が判断すべき事柄であらうと思っております。

ただ、先ほども申しましたけれども、検察当局においては、従来から、捜査の秘密の保持ということについて十分に注意を払っているところでございます。

○川内委員 ぜひ、その辺、気をつけていただきたいなということを私の方からもお願いしておきたいというふうに思います。(発言する者あり)いや、もう時間もないから。まだいっぱいあるので、ちよっと次に行きます。

次に、総務省にお伺いいたしますが、今回の違法献金問題に関連して、一般論で結構でございますが、ある特定の企業の社員が中心となって政治団体を設立し、社員の同意のもとに当該企業が社員の給料を控除し、当該控除分を給与等に乗せすることなく社員からの寄附として当該政治団体に支出することは、政治資金規正法上問題となるかどうかについて教えていただきたいと思っております。

○門山政府参考人 個別の事案につきましては具体の事実即ち判断されるべきものでございしますが、一般論として御説明申し上げます。

一般論として申し上げますと、政治資金規正法上、政治上の主義、施策を推進すること、あるいは、特定の公職の候補者を推薦などすることを本来の目的とする団体、または、主たる活動として組織的かつ継続的に行う団体、これが政治団体であるというふうな定義されているところでございます。これに該当する場合には、政治団体としての設立届を提出する必要があります。この届け出がなされた後でなければ、政治活動のために、いかなる名義をもつてするを問わず、寄附を受け、または支出をすることができないというふうに規定されているところでございます。

また、政治活動に関する寄附のあつせんをする者は、いかなる方法をもつてするを問わず、寄附をしようとする者の意思に反して、その者の賃金等からの控除する方法で寄附をしてはならないと規定されているところでございます。

こういう規定のほか、寄附の質的制限ですとか量的制限、こういったルールの範囲内でありますれば、政治資金規正法上は特段の制限はないというところでございます。

○川内委員 次に、国土交通省にお伺いします。平成十四年七月の閣僚懇談会申し合わせによつて、国会議員へはその秘書から、工事の発注などの行政執行への要請、働きかけがあった場合は、記録をとり、大臣等に報告するというものになっていると思いますが、国土交通省はこのとおり

事務を行っていらっしゃいますか。

○増田政府参考人 お答え申し上げます。

今御指摘のありました平成十四年七月十六日の閣僚懇談会申し合わせに基づきまして、当省におきましても適切に対応させていただいております。

○川内委員 東北地方整備局管内において、西松建設について働きかけをした国会議員あるいはその国会議員秘書の記録がありますか。

○増田政府参考人 御指摘のような記録はございません。

○川内委員 そもそも、そのような働きかけがないのは当然ですけども、あつたとしても、それで工事の発注が左右されるといふようなことはあつちやならぬわけでございます。そうですよね、まずそこをちよっと確認させていただき、そんなことは関係ない。

○増田政府参考人 お答え申し上げます。

そのような要請あるいは働きかけによりまして個別の発注事務の公正中立性が確保されなくなるようなことは、あつてはならないことでありますし、ありません。

○川内委員 大臣、この際、国土交通省で保存されている国会議員や秘書の働きかけの記録を私は全部公表すべきではないかというふうに思います。が、大臣としての御所見を最後に承りたいと思っております。

○金子国務大臣 事務方から要請や働きかけの報告を受けたという場合には、適切に対処してまいりたいと思っております。

○川内委員 いや、適切に対処されているのは私もよく存じ上げておりますが、その記録をこの際公表すべきではないかということをお願いしているところでございますが、大臣の御所見を承りたいと存じます。

○金子国務大臣 私のところには、そういう報告は来ておりません。

○三日月委員 民主党の三日月大造です。引き続き、私も、きのう伺いました大臣の所信表明について質問をしたいと思うんですが、特には、大臣のこの表明の中で、歴史的な転換期だということの表現がありました。その歴史的転換期における国土交通行政の戦略を伺いたいと思っております。

個人的な感想を申し上げます、何々します、何々します、何々します、何々します、極めて恩着せがましい、何か国土交通省はこんなに幅広いことをやっているんだという表現はあつたんですけれども、日本の強みはこうだ、今、弱点はここだ、したがって、強みを伸ばし弱点を克服していくためにこういう戦略で国土交通行政については運営をしていきますというようなところは、残念ながら私は何えなかつたんです。したがって、きょうは三つの観点で大臣にお考えを、戦略を聞いてみたいと思っております。

まず一つは、国土交通行政に文化戦略、文化という視点を、文化という横ぐしを入れていくべきではないかと私は考えています。

三月五日に文化庁長官の青木氏が、日本経済新聞の「経済教室」の中に、「閉塞打破、文化を起爆剤に」という論文を掲載されております。読まれたかどうかわかりませんが、若干、簡単に御紹介申し上げます、世の中全体が何だか言いようのない閉塞感に包まれている、しかし、ちよっと視点を変えて、文化という面から見てみたらどうだろうか。この文化というのは、芸術や大衆文化、音楽や美術からアニメ、漫画、料理やファッション、建築などを含む広い意味での文化全般という意味なんですけれども、そうやって見ると、現代日本の文化は、今、世界で幅広く受容され、高く評価され、そして愛好されているんだと。

この例に、例えばアカデミー賞外国語映画賞に選ばれた「おくりびと」の問題だとか、また村上春樹氏がイスラエルの文学賞、エルサレム賞を受賞されたことであるとか、また日本の伝統工芸展がロンドンの大英博物館でひどく好評だったとい

うこととか、文化コンテンツ産業を見ると、不況の中でもゲームソフトの任天堂が大きな経常利益を上げているというようなことが書かれているんです。

すなわち、我が国日本が今発信する文化というのは、極めて日本的でローカルなだけでなく、世界、グローバルに発信する力を持っているということはこの青木長官はおっしゃっていて、私もすごく共感をするんです。

そのときに、こういうことで今こういう評価があるんだから、こういう観点で国づくりをしたらどうだということの例の一つに、青木長官は、創造的な都市づくり、まちづくりの観点で、この国土交通行政にも文化的な視点を入れるべきではないかということ、表現は違いますが、提言、提案されているんです。

きのうの所信表明の中ではそういうところはちよっとお伺いできなかったんですけれども、この文化という戦略を国土交通行政の中に反映していくことについての大臣の御所見をまず伺いたいと思います。

○金子国務大臣 私の所信の中で歴史的な転換期という意味で強調したかったのは、こういう時代を迎えて、やはり我が国がもう一遍、本当に国際競争力を十分持てるような、将来につながるという観点。当面の公共事業という話ではなくて、むしろ国際競争力を長い目で持っていけるようなものにもっと我々は着目をしていきたい。

そういう意味で、国際空港の問題あるいは首都圏空港、大阪もそうですけれども、本来、アジアの中でのハブ空港としてやはり早くやっていきたいと思います、これは立ちおくれてしまします。そういう意味。あるいは、スーパースター。今度パナマ運河が規模が拡大される、そういうのに対してまだ我が国は取り組めておりませんので、そうなる大型のものが入ってきますから、今度は食糧のグレン倉庫というんですか、サイロ、これから食糧貿易みたいなものが大事になってきますので、スーパースターと同時にそういうものも必要がある

ということ。

観光立国につきまして、確かに文化という観点、今読み返しております、わずかに、歴史まちづくりによる国際競争力、観光ということを言っているだけにすぎません。三月月委員御指摘いただきました青木さんの日経の記事、これは配付していただきましたから私も急いで拝読させていただきましたけれども、この観点はまさに本当に大事だと思っております。

歴史まちづくりとこへ書かせていただきましたけれども、やはり我々、これは観光だけじゃなくて地域をつくっていくという意味でも、歴史を大事にしていく、あるいは文化を大事にしていくことというのは基軸になるんだろうと思っております。

我が国にいいものがいっぱいある。今の「おくりびと」にしてもアニメにしても、非常にいいものが海外で既に評価を受けている。フランスは日本のアニメを物すごく評価してくれていて、我々が考える以上に日本のアニメ文化とこの評価を高く評価しているといったようなこと、我々は案外気がつかなかったところがあります。

こういう文化、持っている文化を発信する力というのが具体的に欠けてきているのか。韓国のようなところは、やはり国を挙げてそういう文化というもののあるいは芸術みたいなものをつくり上げる、そしてそれを発信するというのをあわせてやっておりますけれども、比較的我が国はそここのところが芸術家任せ、それぞれのお任せというところ、我々も意識して今おっしゃられたことはやっていく必要があるだろうという認識に立っております。

長い話になっちゃいましたけれども、まちづくり等々でも、金沢市は、前田利家、あれをベースにしてまちづくりをやる。今度、歴史まちづくり、金沢と飛騨高山が一号で行きましたけれども、イベントをやりましたならば、前田利家のテレビもあつたんですけれども、金沢市と石川県がやつ

た事業、地方自治体が行った事業で採算がとれた事業の多分初めてらしいんですけれども、それくらい、やはりこういう文化とか歴史というものを町で大事にして育てて、そして発信しますと、地域の効果というのは物すごくある。そういう意味で、いろいろ生かしていけるようにしていきたいと思っております。

○三月月委員 きょうはせっかくの機会なので、ちよっと大きな視点から議論をしたいと思いますし、あれが悪い、これが悪いと言ったら切りがないので、そういうことよりも、むしろ、我が国の強みをお互い自覚して、それをどうやったら伸びていくのかという観点の質問にしたいと思うんです。国際競争力をつけることも必要だし、そのことを否定しません。そのためのインフラ整備が必要なこと私も私は認めます。

今いみじくも大臣がおっしゃいましたけれども、例えば見るものも建っているものも食べるものも、実は日本にはいいものがたくさんあるんだと気づいていなかったんですねとおっしゃったんです。国土交通行政を預かっている人が気づいていなかったんですねと云うところに、この日本の戦略の欠如があると思うんです。日本の強みが何で、弱みが何で、もしかすると、国際競争力という観点でそういう日本の強みを壊してしまっている可能性もあるんです、このまちづくりの中で。

ですから、ぜひ大臣、そういうことが必要だと共感していただければ、これ以降の、例えば法案であつたり予算であつたり、所信だとか方針の中に、ぜひ日本の国土交通行政に文化という視点をいれようじゃないかと。例えば、文化庁でやっていることとか文科省でやっていることとか民間のNPOも含めてやっていることで、国土交通行政に生かせるようなことはぜひ取り入れようじゃないかと、連携してやっていこうじゃないかと。

確かに、歴史まちづくり法というのが去年できて、文科省、農林省、国交省の共管でいろいろな認定制度をつくられていることは私も承知をしているんですけれども、私はこれだけでは足りない

と思うんです。今のこの閉塞感を打破していくためにも、文化の視点というか、文化芸術の視点をありとあらゆる省庁の方針、戦略に盛り込んでいくことが私は必要だと思うんです。一月に閣議決定をされた経済財政の中長期方針と十年展望というもののなかにも、ジャパン・ブランド、日本ブランドという形で表現をされておりますので、今からでも遅くないと思います。

恐らく、これ以降、奄振だとかいろいろな法案についても、審議の際には絶えずこの角度から国土交通行政の検証をしていきたいと思います。けれども、大臣の改めてのお考えだとか御感想、決意をお聞かせいただければと思います。

○金子国務大臣 その観点は、観光庁というのを国の意思としてつくりました。やはりそういう意味で、日本のいいものをどんどん国を挙げて世界に知らしめていこうというあらわれでありますから、国土交通省内にとどまらず、文化庁等々、それからNPOという御指摘もありましたけれども、前向きに、積極的に、そういう人たちの文化に対する考え方、まちづくりに対する考え方を取り込んでまいりたいと思います。

○三月月委員 そういう意味で、所信の表明も、「我が国経済は、百年に一度という世界的な金融危機の影響を受け、そうなんです。もちろんそうなんです。この現状認識も大事なんですけれども、どこを見ても、我が国日本には力があります」とか、世界に誇るべき文化がありますなんてないんです。ぜひそういう表現も入れて、我が日本国民、自信を持って頑張ろうというメッセージを政治こそ発していくべきだということを私は申し上げておきたいと思えます。

二つ目の日本の強みなんですけれども、先般、麻生総理がアメリカのオバマ大統領と会談をされたときに、高速鉄道の有用性につき説明しつつ、こういった分野で日米協力を探索していくことになったと。珍しく、日本がアメリカに対してそんな前向きな提案をされているんですね。

インドとか、あとブラジルでも、こういう高速

鉄道について、総理また大臣等々が発信をされたり提案をされたりしています。私は、日本の鉄道産業、鉄道技術でもって、世界に平和的に貢献していくことの可能性は大いにあると思っているんです。

ちなみに、私、きょうちよつと資料をつけさせていただきました。お手元の資料をごらんいただければと思うんですが、五ページ、六ページ、この補足説明も含めて、世界の鉄道産業の市場規模及びその中における日本の位置づけ、鉄道車両等の受注状況等につきまして御説明をいただければと思います。国土交通省、事務的でも結構です。

○北村政府参考人 お答え申し上げます。

今先生御指摘のように、海外におきましても、我が国の誇る鉄道技術は高い評価を受けております。

高速鉄道を初めといたします海外のプロジェクトにつきましては、ニーズを把握した段階で、メーカーや商社などと相互に情報交換しながら、我が国の鉄道技術の導入に向けて今対応させていただいているところでございます。

今、全体の受注状況でございますが、海外のプロジェクトにおけます我が国の鉄道車両、さらにその車両の部品、信号保安装置の受注状況、国土交通省の鉄道車両等生産動態統計調査によって把握しておりますが、最近の五カ年の実績で申し上げますと、海外からの受注による生産実績はふえておりまして、五カ年では、年間の平均生産額が約一千億でございます。これは、そのさらにさかのぼること五カ年、一九九八年から二〇〇二年までの五カ年に比べますと約二・三倍ということでございまして、国内を含めた全生産額の五分の一ということでございます。

海外でも鉄道車両工業のニーズというのは、先生の方からお配りされておる資料にもございまして、さらに世界市場でも多くの規模がございまして、さらに国内企業の参入が可能な市場というのはまだまだございます。

日本の企業の状況は今申し上げたとおりでござ

いますけれども、我々は、これらの日本のすぐれた技術をもとに、世界市場の中にもっと発展していく可能性を求めてこれから対応していきたい、こう思っておりますのでございます。

○三日月委員 私の資料の五ページのところに、これはヨーロッパの欧州鉄道産業連盟、UNIFE

Eが出した報告書に基づけば、二〇〇五年から二〇〇七年の年間平均値で、世界で十四兆、そして国外企業の参入が可能な市場として約十兆円、これはユーロにしますと八百六十億ユーロ。これが二〇一六年、今から七年後には、市場全体で十八兆円、そして国外企業参入が可能な市場として約十三兆円、千百十億ユーロと推計されているんですけれども、ここに我が国がどのように参画をしていくのか、我が国の企業と一緒に参画をしていくのかというこの戦略は、国土交通省としてどのように持っていきたいと考えていますか。

○北村政府参考人 お答え申し上げます。

我が国の今の海外プロジェクトにつきまして、今先生から戦略というお話がございましたが、まず現状を申し上げます。

海外の鉄道プロジェクトのうち、先生からの御資料でも六ページにいろいろな受注案件の資料を示していただいておりますけれども、今、我が国の鉄道プロジェクトのうち、我が国のメーカーや商社が、例えば車両や部品のみの受注を目指す場合は、どちらかといえば民間ベースでメーカーなどが単独で取り組んでいるというのが多くございます。それが基本でございます。今お示しいただいた中にもそういうものが幾つか挙がっております。

一方、そういう車両や部品だけではなくて、鉄道のインフラの建設、その後の保守や運行管理、そういうものを一体的に受注するような大型プロジェクトの場合には、鉄道建設を行っております独立行政法人の鉄道・運輸機構ですとか、さらに鉄道の保守や運行管理を行いますJRなどの鉄道事業者の協力が不可欠でございますので、国がこれら関係者間の調整を行うということで、国がかか

わっております。

また、こういう大型プロジェクトは、相手国政府からしましても、相手国政府が主導する国家プロジェクトであるということが多くございますので、案件をつくるような段階から国家間で協議を重ねていくということでございます。

先ほど先生からも具体的な御提示のありました案件なども、そういうような一環で今取り組まさせていただきますところでございます。

現状は以上でございます。

○三日月委員 今の現状でも、民間企業の努力で、こんなに世界の各地で日本の企業をつくった鉄道車両等が走っているんだということに自信を持ったんですけれども。

しかし、大臣、六ページをごらんいただくと、例えば一番右側なんですけれども、「現地生産を含む」と。要は、どういうことかという、受注はしたんですけれども、相手国に行ってつくっているんです。もちろん、我が国でつくれば運搬する費用もかかりますから、その費用対効果をそれぞれの企業が判断するということもあるのかもしれないんですが、どうせ今の時期につくるんだつたら、雇用のこともある、地域の産業基盤というところもあるので、日本国内でつくれるように例えば交渉をするとかですね。

こういう交渉には、もちろん民間企業の交渉も必要かつ有効なかもしれません。政府が乗り出して、受注をしてくれるんだつたらぜひ日本国内でつくれるようにしようじゃないかという、お互い相手がありますからすべてうまくいくとは限りませんけれども、そういう交渉をするということも一つ。

もう一つは、この六ページの表を見ると、例えば地下鉄とか高速鉄道とか都市間鉄道とか、大きな長い鉄道が主にここに記されているように思われます。ちなみに、きょうの午前中に、これは超党派の議員連盟なんですけれども、民間企業の名前を出して恐縮なんです、川崎重工業が、燃

料電池で、しかも架線の要らない車両として今開発をしているんですね。これは低床です。こういう車両を今民間企業レベルでも開発をしていて、一歩進んだ、例えばヨーロッパの市場だとか、これから普及が進むであろうアメリカとかアジアの都市に、日本の企業がつくった、環境に配慮し、高齢化にも対応できる車両の導入にぜひ参画していこうじゃないか、食い込んでいこうじゃないかというタイミングに、今、都市内交通の分野でも民間の開発が進んでいるんです。

こういうことをぜひ国土交通省としても、経産省や外務省と連携をして、より高いレベルの、より強力な戦略を持って取り組んでいくべきだと私は思っていますけれども、大臣のこれまでの私の質問に対する御感想と御決意を伺えればと思います。

○金子国務大臣 重要な御指摘をいただいたと思っております。

麻生総理もオバマ大統領に会う機会がありましたときに、初めての会見ではありましたが、日本の鉄道技術、しかも、三日月委員も専門家でありますけれども、運行管理の技術というのがやはりなかなか日本はすばらしいものがある、あわせてそれを積極的に売り込んでくれました。大事な、これから伸びていく市場でもあると思っていますので、国の戦略としても、鉄道関係の輸出というものは、アメリカ、インドもあります。これは進めていく。

それからもう一つは、単に個別の企業だけでなく、さつき鉄道局長が申し上げましたように、単独でやるんじゃなくて、やはりチームを組んで、JRあるいは鉄建公団、あるいはソフトの面、こういうところがチームをつくって、国とあわせながらやっていきたい。そういう大きなプロジェクトで、海外との競争も大変でありますから、やはり官民挙げてやっていくという体制をあわせてやりながら、やっていきたいと思っております。

そういう中で、御指摘の、国産でやれよ、国産でできるようにしよう、これも大事な御指摘だと

は思います。

ただ、先般、どこかで、マスコミで見たような気がしたんですけれども、現地生産をされちゃう、せっかく輸出しながら現地生産されてしまうという事例をちょっと放映で見た記憶があるんです。なかなかこれは、おっしゃる通りに、そういう大きな、しかもロットのまとまったものを受注できたときに、果たして我々の思うようになるかというところはあると思いますので。

ただ、先般、会社の名前は言いませんけれども、イギリスに車両を輸出しましたよね、輸出に成功したんですね。あれは国内でつくって運んでるんです。ですから、そういう意味で、別にヨーロッパでつくったわけじゃなくて、国内でつくったものも堂々と運べているという事例もありますので、これはさらに検討課題として承っていきたいと思っております。

大事な観点を御指摘いただいたと思います。

○三月月委員 もちろん交渉事ですから、大きな受注をしたときに、相手国でつくってくれと言われ、そうならざるを得ない状況もあると思うんですが、やはり交渉事ですから、日本はメード・イン・ジャパンにこだわらるんだ、特にこの時期は、日本で働く人もいるんだし、技術者もいるんだから日本でつくるんだというところから交渉を始め、最終的に相手国でつくるところになることもあるのかもしれない。そういうスタンスを持ちましょうということが一つ、恐らく総政局長や何かはもう自信を持って紹介したのかもしれないけれども、二〇〇八年の六月に、こういう、「環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像」ということで、国土交通行政の中における鉄道システムの海外展開と国際貢献のあり方ということで、必要な政策、施策等については考えられているんです。

しかし、私は、ここに足りないのは、やはり、是が非でも日本の技術を世界の発展に対して生かしていくんだという貪欲な戦略と、それをどのようにして実現していくのかという手段、ツールと、

それをいつまでに実現するんだというスケジュール感がこれには足りないということが一つ、世界で第五位になっちゃいましたけれども、やはりODAを出しているんですよ、途上国に対して。円借款を含むODAなんかと、こういう民間企業が一生懸命開発をしている鉄道車両の受注、システムの受注に結びつけていくという、省庁を超えた連携をぜひやっていくべきだと思うんです。

これについては大臣も考えを共有していただいたと思うので、ぜひ、先般取りまとめたいただいた未来像をより深化させた戦略をそれぞれ担当の部署につくるように要請をしていただきたいというふうに思います。

最後に、もう時間もありませんので三点目の私の確認と指摘なんですけれども、資料の一ページ、これは地方の力をいかに生かすのかという観点なんです。そのときに、年末から年始にかけて、財政難にあえぐ地方公共団体から、国直轄事業について、その負担金のあり方について見直ししてくれということが言われております。

特に、私の資料の四ページ目をご覧いただければと思うんですが、これは各地方公共団体の、特に都道府県の普通建設事業費に占める国直轄事業負担金の割合です。全体的に減ってきているので、相対的に国直轄事業の負担金の割合がふえているという状況があるんです。もちろん、必要な工事もあるでしょう。そして、地方から逆に求められた工事も多くあると思います。これを、大臣も、さまざまな公共団体の御要望を受けて、見直しに向けて検討するんだという表明をなさっていますけれども、どういう方向で見直しをされるのか。

例えば、事業採択と進行管理の面で地方自治体の関与の可能性を拡大する必要性について、きょうは確認しませんが、維持管理にかかる負担がいや実は重いんだということがありますけれども、その観点、どのような観点でどのようにこの見直しの検討をされるのか。

○金子国務大臣 自治体から見直しを協議したい

という御要望をいただいております。一番はつきりお話を申し上げているのが知事会の福岡県の知事でありまして、知事会とお話をさせていただきました。

ただ、国土交通省で対応できるものと、総務省あるいは財務省、政府全体に及ぶというものと、それから、とりあえず何か一時的に負担がふえるからどうしてくれという話、それから、いきなり請求書だけ知らないところで回ってきた、そういうたぐいの話、いろいろ切り口があります。それで、この論点を、地方自治体それから我々、国土交通省ですけれども、お互いに、今、三月月委員がどうなんだとおっしゃられました。そういう論点を維持管理も含めてですけれども整理して、これを協議してまいりたいと思っております。

そういう意味で、当面すぐできるもの、長期的に検討するもの、あるいは国と地方の役割の分担という意味で、多分非常に幅広い議論になつていくんだらうと思っております。前向きに展開してまいりたいと思っております。

○三月月委員 きょう私がお話しした文化の話も、二つ目に申し上げた鉄道外交の話も、そしてこの国直轄事業負担金の見直しについてもそうなんですけれども、国土交通省単体ではできないんです。いろいろな考え方、統計のとり方があって、例えば一ページと二ページと三ページで全然違うんです。

そうすると、やはり、一つのことを語っているも、どのように見直していくのか、現状がどうあるのかということについて、少し違う観点、もちろん立場が違えばそういうこともしょうがないのかもしれないけれども、ぜひそこは、特にこの国直轄事業負担金の見直しの議論の際には、連携をして、統計をそろえて、この議会にもデータをお示しただけことを要請しまして、私の質問を終らせていただきます。

ありがとうございました。

○望月委員長 次に、後藤前君。

○後藤(憲)委員 民主党の後藤前でございます。

大臣、連日御苦労さまでございます。冒頭なんです、実はきのう、大臣所信をお伺いしまして、私は若干、もつと書き込んで、言い込んでいたきたかったというのが率直な冒頭の感想であります。

大臣、いろいろ資料を整理させていただくと、国土交通省所管の産業、業の総就業人口というのは、ちょっと分離できないところがありますが、おおよそ一千万人働いていらつしやるわけですね。やはりその業のそれぞれを統べてというのが国土交通省の責務でもあります。

やはり大臣、花粉症ですか。(金子国務大臣「ちよつと花粉症きみかもしれません」)と呼ぶ私も実はもう五、六年花粉症なんです、花粉症も大体、今東京に住んでいる方は四人が一人が花粉症、全国では六人に一人ということで、二千万人とも三千万人とも言われています。ただし、なっていない方は、その意識はないわけですね。経済損失も、例えばマスクをしたり目薬をしたりということで七千億から八千億というプラスの効果もありますけれども、やはり私も目がかゆいですし、頭もかゆくなつたり、いろいろな副作用が、損失の部分も四、五千億あるというふうに推定をされています。

何が言いたいのかといえば、大臣、やはり国土交通省所管の業というのは、その六千万人強の全国の就業者の中で二割近い就業人口を抱えた所管の大臣だという認識をまず持っていたら、私は国土交通のきのうのこれを見て、何かそれぞれの局が課かわかりませんけれども、ホッチキスでとめたような意識しか実は感じ取れないんです。

百年に一度というふうにならず冒頭、大臣がお話しされている以上は、それに、今のそれぞれの業がどういうふうな形で、現状がどこまで厳しくなっているかというふうな現状認識と、それに対する施策をどういうふうな現況認識と、それに対して、大臣のきのうの所信であつてはしなかった。多分お気持ちの中にはあつたのかもしれないけれども、そういうふうな思います。

今、国土交通省所管の業だけではなく、新たな雇用創出であるとか、いろいろな議論が与党の中でもあるようでありまして、政府部内でもあります。今、直近の部分はどう考えるか、なぜ今雇用が失われているのかという現状認識で、例えば建設業にしても住宅産業にしても、タクシー、バス、鉄道にしても、今、雇用が非常に危うい状況になっている。

土木協会の会長の御発言ですと、このままの景気の状態、例えば公共事業の発注の状況が続けば、民間も含めてですが、建設業だけで年内に五十万から百万人くらいの雇用が失われてしまうという発言もあるわけですね。

ですから私は、この大臣の思いというものをもう一度、今大臣が所管されている建設、住宅、運輸、観光という例えば四つの業で結構ですから、どのような現状認識で、それをどのように打開して、そしてどういふふうな、打開ができないものであれば、先ほど三日月委員からも話があったように、長期的戦略の中で、例えば供給過剰体質を是正しなきゃいけないんだという意思なのか、それとも、やはり短期的には支えていくのかということも含めて、大臣の御見解を冒頭伺いたいと思います。

○金子国務大臣 建設関係につきましては、公共事業を大幅に削減されてきた道路について見ましても、過去十年で四割以上削減されてきているという状況であります。そういう中で、雇用というものが大変厳しい状況になってきている。特に私は、そういう中で非常に課題としておりますのは、発注のあり方、量の問題と同時に発注のあり方であると思っています。

それと、三日月委員からも御指摘がありました、地方の財政の負担の問題。私の立場で、やはりこういう事業を実施していくという場合も、国の予算だけでなく、あわせて、地方が対応できるようにしていく必要があるという観点、地方の負担の問題を考えていきたいと思います、なかなか事業も進みません。

もう一つが、今申し上げた発注、特に建設労務費。残念ながらですけども、確かに、一般競争入札ということで進んでまいりましたものですが、その状況の中で行われてきているのが、やはり極端な安値受注というものがどうしても起こってしまっている。

これについては、極力、そういう安値受注、これが適正な価格なのかどうか、特に最低調査基準というのがありますけれども、そういう最低調査基準に至るようなものについては、ちゃんと目を通してチェックする。それが、労務費がどうなっているのか、安値受注の場合には労務費に非常に大きなしわ寄せをかけていることが多いというのが現状であります。それから、こういう発注のあり方というのはやはり大事にしながら、安ければいいだけじゃなくて、労務費単価が極力、適正に働いていただける、適正な価格がついていただけるようにしていかなければいけない。

そういう中で、もう一つの観点でありますけれども、割と地域、地方を支える大事な、その地域において災害が起こったようなときに、やはり災害を復旧してくれるような地域の建設会社、技術力を持った優良な建設会社が倒産するという例が各県で見られるわけですが、これはやはり大変残念なことだと思っています。

そういう皆さんが何とか地域を支えていただけるようなこと、そのためには、やはりなるべく地域でできるものは地域でやっていたくというふうな、極力、地域要件というものも、特に中小企業になりますけれども、あわせながら、国としても、これはもう国だけじゃない、地方自治体も発注が非常に多いですから、国とあわせて地方自治体もそういうことに留意しながら発注をして、そして、いい質の建設業というのは維持していきたいと思っています。

観光という観点からいきますと、答弁が長くてごめんなさい。十年後に二十万人にしようと思っ

ているんですけれども、二十万になりますと、経済効果は十兆円。今は六兆円になりますけれども、十兆円。雇用も八十五万人、ほぼ倍増する。つまり、雇用吸収力というのが観光という分野でも非常にある分野でありますので、それをやはり進めていくということで、雇用の機会というのは大事にしていきたいと思っています。

【委員長退席、中山(泰)委員長代理着席】

○後藤(斎)委員 大臣、そうはおっしゃってても、なかなか、私、この委員会でも、去年、官公需法、要するに、中小企業の受注確保について何度か質問をさせていただきました。

ただ、今、例えば合同庁舎であれば国交省の営繕が担当なざつたり、きょう財務省にもおいでいただいています。国家公務員宿舎であれば財務省が御担当という部分のようでありまして、けれども、その中で、PFIの手法をもって事業を組み立てている事例が最近かなりふえてきて、内閣府のPFI対策室にお聞きをしますと、去年の末までに三百件以上PFIを、平成十一年から事業を建設も含めてやられたようでありまして、やはりPFIの事業というのはほとんどが大企業なんですね。大臣が今おっしゃったような、地方への配慮であるとか中小企業への配慮というのは、大臣がおっしゃってても、実際はそうなのではないというのが実は現状だと私は思っています。

ことしの、平成二十一年度の官庁営繕関係予算概要という中の、中央官庁、合同庁舎、この二つだけで四十二事業執行があるようでありまして、例えば平成二十一年度だけ足しても二百億円で、二十年度以降の四十二合同中央庁舎の部分で、二十年度以降の事業予算額が二十八億で、おおよそこの数年間で三千億円を合同庁舎、中央官庁の庁舎の整備に使うという部分のうち、十二がPFI。もちろん、事業規模が大きいということもあるかもしれませんが、やはりほとんど、三百を超える、平成十一年からPFI法がつくられて、それ以降、事業執行をやっているのはほぼ大企業のグループが落札者であるというのが、大臣、これは事実なんですよ。

ですから、そこはぜひ見直していただきたいと

いうのを冒頭申し上げて、実は、私の地元の部分で、甲府の駅の北口に合同庁舎と公務員宿舎を併設というか一緒につくる計画があつて、もう二月に落札が終わっているようであります。これも、昨年やつた一回目の入札では、一社入札で予定価格をオーバーして不落になり、二度目の入札をして、やはり同一企業が札を入れて、一社で落札をした、それが予定価格を下回ったということのようであります。

これも変な話、内閣府にお聞きをしても、法成立当初はかなりのグループが、大手企業のグループを中心にPFI事業に参加したものの、やはり事業が煩雑であるとか時間がかかるとか、専門家をかなり長期間拘束しなきゃならないとか、いろいろなるもので、今はかなり下火になっている。きのう、国交省にもお話を聞いたたら、一社でという入札の部分はそんなにないという話ですけども、一社入札も結構あるということで、大臣、普通に考えて、一社にずっとその落札をやらせるというのは、入札をし、その落札をするかどうかの判断をし続けるというのは、どうも通常考えてもおかしな話ですし、やはりPFI法も附則の中で三年ごとに見直しをするという規定がありますけれども、これは大臣、この見直しをするということはお考えになれないですか。

○藤田政府参考人 甲府合同庁舎についてでございますけれども、甲府合同庁舎は、入札は一社というところでありますが、入札参加の提案を求めるときには、競争参加資格を一部緩和するなど、地元の建設業も参加可能性としてはある形で入札をしてまいりました。

官庁営繕部、国土交通省といたしましては、PFI事業において、これまで適切な競争参加資格を拡大するというか、参加可能性をふやすという意味での努力をしておりましたので、今後、そういったことについてはしっかりとやっていきたいと思っています。

以上でございます。

○後藤(斎)委員 大臣、例えば、通常であれば、

予定価格については、一般競争入札も指名競争入札も、入札後は公表することになっています。でも、PFI事業は基本的にはその対象になっていないということ、それが適正かどうかは、中にいる担当者以外わからないんです。

ですから、この甲府の地方合同庁舎と宿舍も含めた部分は、入札価格が約九十二億です。国交省にお聞きをした部分でいえば、合同庁舎に係る工事費、設計費、金利等ということで約六十七億円、これは維持管理、運営費が除かれています。そして、財務省からお聞きをしましたら、宿舍についてはお答えができない、なぜならば、PFIの予定価格も含めてわからないからというふうな趣旨でありました。

ですから、この九十二億というのが妥当かどうかというのは、財務省に聞けば財務省は、いや、国交省の方ですよ。国交省に聞けば、財務省の方でしかわかりませんよと。それで、まだちょっと、私がつくった資料も穴があいてしまっているんですが、やはり大臣、そうではない手法にしなければ、先ほど大臣が私の冒頭の御質問にお答えいただいたように、入札の透明性とか、いろいろな地方への配慮みたいなものがあつたにしても、実質何も、担当者以外わからないという仕組みは、私はどう考えてもおかしい。

そして、一方で、大臣も国務大臣として、地方分権推進会議、国交省の地方整備局を含めて対象になっていきます。この合同庁舎に入る省庁は五省庁だと聞いています。例えば、工程表がこれから煮詰まってくると思いますけれども、どういふうちに国と地方の仕事の割り振りができるかどうかかわりませんけれども、少なくとも、今よりも肥大化するということは余り前提として考えられず、多分そこに入る合同庁舎で働く国家公務員の出先機関の方も少なくなるであろう、宿舍も少なくなるであろうというふうなことだと思ふんです。それで、国交省にお尋ねをすると、いやいや、もうそういうふうになったら、再契約とか契約事項の見直しをして、人数に応じて縮小したり見直し

しますよという話を一方でして、でも財務省の方は、いやいや、もう二百数十戸から百二十戸まで縮小したから、状況変更や見直しは別に必要ないと考えていますよという話なんです。どう考えても、財務省と国交省で、同じビルというか中で、これから新築して九十二億のお金を税投入してという意思決定というのは、大臣、おかしくありませんか。

〔中山(泰)委員長代理退席、委員長着席〕  
○藤田政府参考人 先ほど御指摘の契約額につきまして、この甲府地方合同庁舎についても、今後、ほかの合同庁舎計画に準じて、契約後公表することになっております。

以上でございます。  
○中村政府参考人 お答え申し上げます。  
今回の甲府の事案は、先生御存じのように、合同庁舎と合同宿舍をまとめて発注しておりますので、国土交通省の方で全体の契約を進めておりますので、国土交通省の方で契約の内容を公表される際には、宿舍の分も公表できるものと考えております。

○後藤(憲)委員 大臣、二つの局からお話を聞いていますけれども、一番大切なことは、やはり一社だけしか基本的には入札をしないという仕組みというものは余り正しくないですよ。通常であれば、複数の業者の方ができる仕組みというのが基本的にははるかに正しい仕組みであると少なくとも私は思います。

そこに、先ほど、いや、地方の建設業の方にもお声をかけたけれども入ってこなかったんですよ。それは、どういうハードルか別としても、先ほど大臣からお答えをいただいたように、地方の建設業は少なくとも中堅、中小、零細です。スリーパーゼンコンや中間以上のゼンコンの方は少なくとも資本力もあり、そしてきちっとした提携した金融機関がありますから、特別会社をスタートしてつくる時にははるかに財務体質もきちっとしているはずなんです。専門家もいます。でも、それを同一としてやるという形が果たしていいかどうか。

であれば、PFIではなく、一般の競争入札、通常の発注の仕方をすればいいじゃないですか。なぜPFIをふやして、例えば一般競争入札で設計も少なくともして、これでどうですか、積算してください、札を入れてくださいと言った方がはるかに多分複数の業者が発注をしてくるんじゃないですか、大臣。

○藤田政府参考人 お答え申し上げます。  
官庁営繕事業におきましては、バリエーション・フォー・マネー、VFMが見込まれる比較的規模の大きい整備事業について、一つ一つ事業を検証いたしましてPFIの導入可能性というのを考えております。そうしたことでありますから、PFIによる実施が適切であるというものについてPFIで行うということでありまして、すべからず直轄的な工事の発注をしないということではございません。

以上でございます。  
○後藤(憲)委員 ぜひこれは大臣に答えていただきたいんですけれども、今、例えば地方の不動産業、東京もそうですけれども、東京でもデベロッパーがつぶれ、民間の建設需要が少なくなり、一月だけでも三百件以上の建設業がつぶれているわけじゃないですか。昨年一年間、中堅、中小、零細も含めれば、少なくとも、大臣や知事が許可を出している建設業者が三千四百件以上つぶれているじゃないですか。それなのに、PFIは、先ほども何度もお話をしているように、やはり大企業中心の仕組みなんです、だれが何と言おうが。だからそれを見直してくださいという話をしているんです。それがなぜできないんですか。

○金子国務大臣 PFIはもとよりでありますけれども、国あるいは地方自治体、つまり官の金を使わずに、なるべく官の金を使わずに民の力、資金力も使いながらやろうというところの発想と私は理解しているんです。ですから、今の甲府の具体的な例のいきさつは実はちょっと詳しくわからないんですけれども、PFIだから、

中小企業が入れないからPFIがいかに、PFIを中小企業が入れないように見せよということなのかと思いますけれども、さつき、必ずしも中小企業を排除しない、しているわけではないと答弁がありましたけれども、今、PFI法で中小企業を排除しているというふうにはちょっと私理解していないので。

ただ、私が申し上げている部分は、PFIの中小企業というその話よりは、中小企業発注比率、官公需、官需の公的な発注にかかわりますものは五二%を中小企業に発注する、国として、政府として、こういう目標をつくって今やってみております。ここ数年、経済が厳しい中でありますけれども、中小企業の発注比率は着実に今上げてもらっている。いや、倒産が多いのはよくわかります、それとは別に、なるべく中小企業の発注比率は高めていこうということは一方で進めさせていたいただいております。

○後藤(憲)委員 大臣、PFI推進委員会というのは御案内だと思いますけれども、それが平成十九年に報告を出しています。このときに、課題として十五項目、これから継続的に検討すべき課題ということで、プレーヤーの拡大とかPFI市場の拡大に向けた検討とかいろいろとあるんですが、やはりこの報告書に基づいて各省が真摯に検討しているかどうかというのは、若干疑問符がつくのかなと私は思うんです。

先ほどもお話したように、このPFI法の附則の二条に、「政府は、少なくとも三年ごとに、この法律に基づく特定事業の実施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。」というこの検討が、三年たってもやっていないんですよ。ですから、大臣が所管かどうかは別としても、国務大臣として大臣、この三年以内の検討をするように閣議で発言していただけですか。

○藤田政府参考人 お答えいたします。  
このPFI法そのものは内閣府で、政府全体として取り組んでおる中で、国土交通省官庁営繕部

としてはその方式にのっとってやっておりますので、その中で私たちが発注者として可能な限りのいろいろな取り組みといいますか、先ほど申し上げました参入機会の拡大、結果的に一社であるということは非常に我々も残念であります、手続の過程では一社ということも全部マル秘にしているというようなことで、競争状態を確保しながら、発注の段階ではできるだけ参入機会をふやす。ただ、参入していただけなかったのは非常に私どもも残念だと思っております。

○後藤(斎)委員 ちよつと先ほどの話に戻りますけれども、予定価格は契約後公表されるんですね。○藤田政府参考人 この事業についても公表することになっております。

○後藤(斎)委員 これはちよつとおいておいて、もう一点、大臣がこれからの発注機会をいろいろ工夫して考えていくというお話でしたけれども、やはり官公需法の対象というものは、基本的には、政府、国並びに独法みたいなものが中心であります。例えば、道路株式会社のように既に特殊会社になったものについては、今は適用除外であります。何年か前は当然、公団のときには入っております。

大臣、この政令をすぐ変えて対象業種をふやせとは言いませんが、十二月、一月に国交省、総務省で局長連名で都道府県知事や政令指定都市の市長さんあてに出したように、やはり地方の本当に建設業、雇用をちゃんと守りながら、頑張れよという要請、メッセージというものを、大臣、道路株式会社も含めて、国交省所管で、官の部分に近いと言つと語弊がありますから撤回しますが、公的な部分が多い事業体については、その対象について、官公需法の対象の拡大と、それができない場合、行政指導とは言いませんが、要請を大臣からしていただくわけにはいきませんか。

○金子国務大臣 道路会社について、可能な限り中小企業に発注するようにすることを期待するということとは表明しようと思っております。それから、さっきのPFI法の見直し、閣議で

発言しろというのは、ちよつと私も今自信がないのでお答えしかねるんですが、これは、担当の大臣には委員からこういう話があったけれどもどうなっているのと、ちよつと申しわけありません、三年ごとに見直しするのに見直していないじゃないかという御指摘があったのは、その事実関係もわからないものですから、そういう形でメッセージとしては送らせていただきたいと思えます。

○後藤(斎)委員 ちよつと済みません、時間がなくなつてきましたので、最後の方に入りたいと思ひます。

先ほど午前中、高木委員の方からも海保の部分で幾つか発言がございました。私は、沖ノ鳥島について最近関心を持たせていただいています、特に、沖ノ鳥島が昭和六十二年のときには、本頭に頭一つというか、岩がちよつと突き出たような感じではなかった東小島、北小島というのを、今、河川局が直轄事業で、昭和六十二年から平成二十年まで、七百五十億、予算を投入して、水没しないような形で年二億圓ほど予算投入して対応されているという話を聞いております。

二億圓が高いかどうかは別として、大臣、やはりこの沖ノ鳥島というのは、人も住んでいない島でありますけれども、排他的経済水域の権利の、この沖ノ鳥島があることで、四十万平方キロという本当に広い海上を、経済的に我が国のということになるといふことで、私は、この二億圓が正しいかどうかは少なくともわかりませんが、そして、河川局がやはり管理を、見に行くのに年に一回か二回くらいだというお話です。

その一回、二回が多いかどうかは別としても、やはり私も正直言つて行ったことはありませんし、多分委員の皆さん方、ほとんどの方は行ってないと思うんですね。本当に、大切だ、大切だと言つても、やはりみずからが、大臣も含めて、そのきちつとした意思表示……(発言する者あり)行つていましたか、済みません。私は行つていません。そういう方が多いと思うので、やはりそう

いうことをぜひ充実した形でこれからも、予算の配分も含めて対応していただきたいのと、大臣、もう一つ、午前中のソマリアの話ではありませんけれども、長距離の警護というのは基本的には海保はできないと。

この沖ノ鳥島まで千七百キロから千八百キロあるという話を聞いています。今、海保が持たれている船でこまで行けるかどうか、私はよくわかりませんが、大臣、やはり「しきしま」と同水準の新しい艦艇をできるだけ早く発注しながら、これは今、造船業の雇用も非常に、昨年来の急速な国際海運情勢の変化という中で、やはりこれから絶対プラスになることであるから、私は、そういう予算の枠取り等、船の発注ということとあわせて、この沖ノ鳥島というのは一つの象徴でありますけれども、やはり海保としてもつとやつていただくべき点が、もし船の長距離ができないというところでいろいろな制約があるのであれば、その制約を外してやるということが大変必要だと思ひます。

これは人的な確保と、予算を確保して新しい「しきしま」級の船を建造していくということも含めて、あわせて沖ノ鳥島の管理を、排他的経済水域を生かすということも含めて、大臣、まとめて二点について御意見を承りたいと思ひます。

○金子国務大臣 御指摘いただきました沖ノ鳥島、これは我が国の国土面積を上回る四十万平方キロメートル、排他的な経済水域を有する極めて重要な島であります。

六十二年から七十年間にわたりまして、国直轄の災害復旧工事として、今、護岸整備を実施しております。国土交通大臣が直轄管理する海岸保全区域と位置づけて管理しております。その重要性については十分認識しております。引き続き、大事な島ということで、この沖ノ鳥島、維持管理には万全を尽くしてまいりたいと思つております。

第二の「しきしま」については、賛否両論、様々な御意見がありますので、委員の御意見は、ありがたい応援の御意見として承らせていただきました。

いと思ひます。

○後藤(斎)委員 大臣、冒頭にちよつと一回戻らせてもらいますけれども、やはり大臣は国土交通大臣として、今の沖ノ鳥島の問題もありますけれども、一千万人の方々の管理監督、指導育成というお立場にいらつしやるわけです。ですから、短期的には、やはり前倒し論も含めていろいろな公共事業も必要でありましょう。将来的には、午前中もお話しなされたように、港湾とか航空とか、いろいろな今後の国際競争力の強化という観点も必要でありましょう。短期と中期と長期みたいなものを分けて、短期的には財政出動も私は個人的には必要だと思ひます。ただ、それをずるずると続けていくことは決してあつてはならないと思ひます。これはこの五十年間の歴史が証明しています。

ですから、そのめり張りをつけながら、一千万人の雇用を全国で守つていくんだ、ある意味ではもつと後押しをしていくんだという議論もあるでしょうから、その辺の御決意を最後に大臣、ぜひお伺いをしたいと思ひます。

○金子国務大臣 雇用の確保というのは、本当に、洋の東西を問わずあるいは歴史の古今を問わず、社会にとつて一番大事なことであると思つておりまして、国土交通大臣という立場はもとより、内閣を挙げて取り組んでまいりたいと思つております。

○後藤(斎)委員 大臣にぜひお願いしたいのは、具体的に対応していただきたいということを最後にお願ひして、質問を終わります。ありがとうございました。

○望月委員長 暫時休憩します。

午後二時四十九分休憩

午後二時五十一分開議

○望月委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。穀田恵二君。

○穀田委員 先ほど同僚議員がエレベーターの事故の問題について聞いていましたので、私も一点聞いておきたいと思います。

息子さんをエレベーター事故で亡くされた市川さんたちが私の事務所にも見えました。それで、こういう赤とんぼ通信というのを持ってもられて、その中にも書いてあるんですねけれども、こう書いています。二〇〇七年二月二十六日、国土交通大臣に面談と。そのとき、私、一緒に面談に立ち会いました。冬柴大臣のときですから、二〇〇七年ですから、そんな長いことやっていません、金子さんはまだ。そのときにも言ったんですねけれども、やはり真相究明というのは大事だ、事故原因の究明というのはとても大事だと当時大臣も言っていたことを私も記憶しています。

私は、結論的に言うと、市川さんは、息子さんの大輔さんの野球仲間同級生や親御さんらでつくっている赤とんぼの会の赤とんぼ通信を発行しているんですねけれども、その中にも書いてあるんですが、やはりどうしても納得いかないと言っているのは、事故原因の究明と再発防止のための事故調のような原因究明の機関も設けてほしいと言っておられるんですね。

だから、先ほど大臣も、いろいろ今こんなふうにも努力しているというのにはわかってはいるんですねけれども、やはり根本は、これほど多くの人たちが利用している問題について、ただ社会資本整備何とかというんじゃないで、独立した機関としての必要があるのとは違うかというのが一つの大きな意見だと思ふんですね。その辺を踏まえてもう少し努力する必要があるんじゃないかと思うんですが、いかがですか。

○金子国務大臣 改めて、お亡くなりになりました市川さんの御家族には、心からお悔やみを申し上げたいと思います。また、この事故原因究明が、まだ捜査中である、調査中ということで大変時間がかかっていることも、ある意味申しわけない気持ちであります。一刻も早く解決させるように、やってももらえるようにしてまいりたいと思っております。

ります。

ただ一方で、今の事故調査委員会のような話というのは、先ほど御意見のありました、一方で今度の機会に常設の委員会をワーキンググループとしてつくった、そして、警察も現場に入っているというところについての御協力をいただいているということもありますので、何がさらに必要かということ、今立ち上げて動き始めておりますので、この進捗というのを、しばらく状況は見させていきたいと思います。その上で、やはり必要だなという状況が出てくれば、それは対応をする必要が当然であると私自身は思っております。

○穀田委員 そのことで言うと、やはり、初動からここまでかかっている経過や、警察との協力の問題や、事故原因は事故原因としての究明といういろいろな意味からいってそれは必要だと私は言っておきたいと思っております。

次に、国土交通省が所有する公用車に関連して少し聞きます。

省が所有する車両管理業務について、国交省は、公用車の削減や発注業務の見直しということで、公用車利用の適正化に関する方針を決めています。そして、新たに一般競争入札を実施しています。それによって見通すことのできない事態が起きているわけでありまして。受注できなかった請負業者は、それを理由に運転者の雇いどめを始めています。私が聞いたところでは、日本道路興運だけで八百名近い労働者が解雇になる。これはまだ三月七日の時点の話であって、さらに他の会社も解雇になるという情報もありまして、千人を超えたとまで言われています。

国交省は、解雇される人数や、この間のこういった事実についてどのように把握していますか。

○増田政府参考人 お答え申し上げます。

今先生御指摘のように、公用車の問題につきましては、昨年の通常国会以来、道路特定財源をめぐる問題の中で、台数が多いのではないかな等々、さまざまな御指摘をいただきました。したがって、それを受けまして、私ども、一台一台見直しを精査した結果、昨年十月十六日に、「公用車利用の適正化について」という方針をまとめたわけでございます。

方針は、大きく三つございまして、一つは、公用車全体の数を削減する。二つ目は、そのうち車両管理業務に出すものについても削減する。あわせて、三つ目は、その際、入札方式につきましては一般競争で行うということでございます。

今お話がありましたように、そういった方針に基づいて、二十一年度、現在、車両管理業務の発注を行っているところでございますが、すべて一般競争で行ったということもございまして、今判明しておるところだけ申し上げますと、今年度受注している業者の大半が来年度の業務を受注できないというような状況も生まれつつあるというふうに承知をいたしております。

ただ、これはあくまでも公正な入札の結果でございます。まして、公正な入札の結果の状況については受けとめざるを得ないものというふうに考えております。

御指摘のありました雇用の問題でございまして、これはあくまでも、契約の相手方におきまして、関係法令の規定に基づきまして措置されるべきというものでございまして、国土交通省としては確たる情報をつかんでいるところではございません。

○穀田委員 聞いていることにきちっと答えてほしいね。言っているわけやんか、もう。要するに、方針は決めたということも言っている。それから、一般競争入札もやっていると言っているわけだから、そんなこと一々言わぬでええのや。わからぬ人やな。

問題は人数、わかっていないということやね。それだけ言ってくればいいんだよ。

○増田政府参考人 お答え申し上げます。

雇用の問題は、あくまでも契約の相手方の事業者の問題でございまして、国土交通省としては人数は把握をいたしております。

○穀田委員 そう言ってくればいいんだよ。

今の話を聞いて、大臣、わかりましたね、私何を聞きたいかという全体の、要するに、つかないない。ただし、どう言ったかというところ、大宗はと。大層な話をして、大宗は変わっていると。わかりやすく言うと、今まで受注していたところが外れて違うところが入った、だから、もともと受注しているところであれば人数が減りそうだが、こういうことでしょう。そのところを、役所の話じゃないんだよ、人の話を聞いてるんだよ。わかる、大臣。

つまり、簡単に言えば、官房長が何と言ったかというところ、今まで受注していた会社が一般競争入札にしたら外れた、だから、この中で、この会社からすれば、雇用の関係でいけば、たくさん生まれるだろうということ予測しているということなんです。これを、自分のところとは関係ないという話をしているところに私は問題があると思うんです。

さっき大臣は何と言ったか。私はさっき聞いていて思ったんや。安値受注が問題だ、そして、労務費が適正かどうかということをよく見なあかん、こう言っている。

では、聞きます。

もともと、公用車の車両管理業務というのは、国交省が業務を発注していたことによって雇用が生まれている。まず、雇用はどこから生まれたか。国交省がやったことによって生まれている。そして、これは物品の調達とは違う。物の話じゃない。先ほど大臣も言っていたように、受注との関係でいけば、安値受注はいいかなものかと。その根本の中心は、労務費が適正かどうかということ。先ほど言われた。だから、国交省の仕事を担っている人の話だ、その先はどうなろうと知らない、関係ないで済まされるのか。私は、先ほどの答弁と違うのはけしからぬと思うんです。大臣に聞きたい。雇用が失われる結果となつて、それが重大だと思ふだけども、大臣はそういう事態について把握し、きちんと考えを明らかにすべきではないかと思うが、どうですか。

○金子国務大臣 問題の認識はわかりました。

ただ、一般競争入札ということで、入札をやっている。そういう中で、落札率が一体どのくらいになっているのか、これが本当に、さつき申し上げたような安値受注ということで不当に労務費が下がるような受注をされているのかどうか、そういうところはきちんと確保していかなきゃいけない。それはやってもうつもりなんです。

ただ、人数全体を把握しろ。これは要するに、公用車を削減する、それから一般競争入札だということ、国会の皆さんの意見の中でずっとやってきておきますので、委員が把握しろとおっしゃるのは、ちよつとどういう観点から把握しろと。つまり……（穀田委員「まあいいや」と呼ぶ）いい。とりあえず、では。

○穀田委員 先ほど官房長はどう言ったかという、一台一台点検したと言うわけだね。ということ、一台一台どういふような雇用形態になっているのかとか、その後どうなっているのかなどというの、調べようと思つたらすぐわかるわけさ。それを一台一台切っていくときはどういふふうにするかということがわかるということ、それをそれぞれの出先なりそれぞれの必要なところにおいて何台発注したか、そのことがどういふ契約でこゝろになったかなどというのは、調べようと思つたらすぐわかるということ。まず、それはわかりますね。

その上で、先ほど言ったことで言うと、もともと国交省が雇つておられるわけじゃないみたい話をするわけだけれども、結局、昨年からトヨタやキヤノンを初め、派遣切りだとか非正規切りという事態が起つて、雇用対策が政治の最重要課題となったことは明らかであります。

そして、大臣もこの所信表明の中で何を言っているか。これは、解雇などにより住居の退去を余儀なくされる方に対しては、住宅セーフティーネットに万全を期します、こう言っている。この問題が重要である。しかも、我が国の経済は、百年に一度という世界的な金融危機の影響を受け

て、景気が下降局面になっている、その最大の問題は雇用の問題だということは論をまたないわけですね。それは政府全体がそう言っているわけだから。国交省も、住居を失った人に対して公営住宅を貸し出すと。

こういうときに、事もあらうに千人を超えるような解雇や雇いどめが国土交通省の業務に関連して発生するということは、私は、一般競争入札であれ何であれ、事態が起つていふことについて言っているのであつて、その過程がどうであれというのではなく、もちろんそれはいろいろな意見があるでしょう、しかし、結果としてそういうことが起きているということについては責任があるのと違うかと。

これは今皆さん……（発言する者あり）それはありますよ。大臣の所信表明で言っただけじゃなくて、例えば今、雇用をつかさどる厚生労働大臣はどう言っていますか。法の改正が必要だと言っているんですよ。それは、派遣先、派遣元、全部両方とも責任を問う必要があると言っているわけだから、そうなるべくと、国土交通省だって派遣先だということになるじゃないですか。そういう当たり前の話を私は言っているんですよ。

したがって、キヤノンがやった大量解雇のやり方と同じで、キヤノンの言い分はさつきも言いましたけれども、派遣、請負の業者との契約を解除したけれども、労働契約は派遣請負業者との間のことだからキヤノンには関係ない。こんな言いわけは、国民みんながけしからぬと思つているんですよ。それはそうかしらぬ、だけれども、働きに来ていたところはキヤノンじゃないかと。だからみんな怒っているわけ。働きに来ていふところはみんな国土交通省じゃないかと。

だから、大臣はどう言つたかという、次はもちろん、落札率の問題や入札の問題についても、それは後から言いましよう。だけれども問題は、こういう言い方に対してみんなが怒っている、しかも、法律上はそこで許されるかもしれないが、法律を改正してでもそういう責任を追及しよう

まで今世論はなつていふ。政府もそういう構えでいふ。そういうときに、理由はどうかあれ大量の雇いどめが発生する事態に対して、政府としてはどのような対策を講じるつもりかということ聞きたい。

○増田政府参考人 お答えいたします。車両管理業務は業務委託という形で行つております。先生御案内のとおりでございます。したがって、当該運転手さん、運行業務に従事する方の雇用問題は、受注者、事業者の雇用問題だといふふうには私も理解しております。

ただ、先ほど申し上げましたように、全体の公用車の削減、それから、そのうち業務委託に出す車両の削減をしておりますので、もちろん絶対数としては減つておりますが、そのことと、その受注できなかったであろう業者の雇用問題とは直接関係がないといふふうに理解しております。

○穀田委員 わからぬ人だな。あなたはそれでいい、役所の官僚はそれでいいわさ。政治家はそれでは済まぬと言っているんだよ。

みんな今、そういう派遣先、派遣元、両方に責任を問わなければ、結局のところ首が切られるという事態は起ること。だからそれを何とかしようと思ふ人頭をひねっているんじゃないですか。そうでしょう。

大臣は、閣議でそういう話をして、労働法制の派遣労働の改正について判を押したんでしょ。そういう一員として、内閣として出しているんだから。そういう立場でいつたら、大臣はどう考えているわけ。大臣の考えを聞きたい。

○金子国務大臣 そういう雇用が失われるということに対して、政府としてきちんと対応していかなきゃいけない。随意契約をしるというお話ならま約をしていく。随意契約をしるというお話ならまた別の話ですけども、やはり国民の税金ですから、少しでも無駄を削減していこうという中で今起つていふ事象、これはこれで受けとめた上で委員も御発言されているんだと思います。

ただ一方で、そうなる場合の今度ではセーフ

ティーネットというものをどうするのか、それから、この入札のあり方というのが適正なのかどうかというの、やはり責任を持ってやっていかなきゃいけないと思つております。

○穀田委員 今私が述べたのは、派遣先が責任が全くないなどという議論は通用しない、今や政府自身がそういう考え方をしないんだと。それは、官房長はそういう考え方をしなぬけれども、その考えは間違つていふ。世界、日本の政治の流れはそういう方向じゃないんだという方向に今来ているわけ。だって、国会の本会議の答弁で、そういうことをやるために法改正しているんですよ。何回労働大臣は言いましたか。その話は、あなたはしていないかもしれぬけれども、政府はそういう方向で臨んでいるんだといふことははっきりしなくちゃならぬですよ。

そこで、問題は二つあるんですよ。入札の問題と同時に、この仕事はどういう意味を持っているかといふことなんです。入札は後で聞きますから。

私は、国土交通省の車両管理業務の必要性とは何か、そこを聞きたい。仕事は何で必要なのか、何をやっているのかといふことをまず言つてください、簡単に。

○増田政府参考人 お答え申し上げます。

先ほど申し上げましたように、昨年来、私どもとして、事務所の車の必要性はわかつておりまして、その実態を一台一台精査したと申し上げました。（穀田委員「そんなこと言っていない」と呼ぶ）いや、お聞きですから。

その車の必要性については、当然現場の事務所の管理の問題あるいは災害対応の問題等々、大変重要な役割を果たしている車両だといふふうに理解をしております。

○穀田委員 今の後半にお話があつたように、管理業務というのは災害の問題を含めて非常に大切だ、それはそのとおりです。そこは確認したい。そこで……（発言する者あり）それは違います、それじゃない。まあ聞きなさいって。別な話をし

ているんです。業務の中心の話をしているんですよ。

運転手には職員と同様に、例えば、災害対策要綱などによれば、非常態勢時には全員自動参集を原則とすると書いています。つまり、災害時に緊急出勤し業務につくことが義務づけられていて、極めて重要な職務だということははっきりしている。

そこで、入札の問題について聞きましょう。

まず、それでは新たに実施された入札の結果ですが、労働者の賃金はこれまでどれくらいで、今度新たに落札した事業者が雇用する労働者の賃金はどれくらいになりますか。

○増田政府参考人 今、来年度の入札結果につきまして精査、整理をしている段階でございます。

予定価格の積算につきましては、御案内のように、公共工事の設計労務単価を使って積算をさせていただきまして、それで、全体としてかなり落札率が低くなっているということでございますので、その中で事業者において労働分配といえますか、労働者にどのようなお給料をお払いになるかというところをお考えになるんだろうと思っております。私どもとしては把握をいたしております。

○穀田委員 今、落札率がどうかという問題を言うところ、非常に低いという事態だと。そこで、労働者にどのような賃金が払われるかということについてはつかんでいない。これは先ほど大臣が述べたように、労務費が適正かという現実を見ていないということだけははっきりしましたよね。この問題でしょう。大臣は先ほど、その基準というのは労務費が適正に払われているかどうか問題だと。だから私は、先ほどの答弁は重要だと思ったわけです。

そこで、この落札率というのは非常に低い。それで、実はその会社の募集広告があるんですね。これは、道路パトロール、送迎バスの各運転手、給与十四万円から十六万円以上、年金受給者の方歓迎しますと。年金受給者、つまり高齢者の方になるべく来てもらおう、こういう考え方なんです。

ね。だから、労働時間というのは、八時半から十七時半または九時から十八時、これは普通の労働時間ですよ。そして、休日は土日祝日、年末年始でも、これも普通の勤務体系ですかね、これで見ますと。

これはたつた十四万から十六万、こうなりまして、仮に二十日ちょっと働いたとします。大体そんなものですね、実労働でいうと。そうすると、大体日給は七千円程度になってしまおうという計算ですね。例えば二十日間働いた、それで十四万だとすると一日七千円ということになりますね。そうすると、いづれにしても、十四万から十六万だとすると、年収とすれば二百万円いくかないかということになりますよ。

先ほど官房長は言わなかったけれども、今までの給料、まず、これまでどのくらいだったかという話も知らぬではないと思うんだけど、黙っているんだけれども、二十二万から二十三万あったと私は聞いています。それで、これを仮に十四万から十六万だとすると、少なくとも年収二百万円以下のワーキングプアということになる。これで災害時緊急出勤など命にかかわるような業務をやらなければならぬ。

これは、国が必要だとする業務を担う労働者の賃金がこんな低賃金でいいのか。タクシール労働者の問題でも何回も議論しましたよね。まあ、大臣のときに私がやったかどうかというのはありますけれども、私は一貫して言ってきましたよ、これらの給料では暮らしていけないと。そして、そういう中で、今度は賃上げを理由に、今までは違つて賃上げするんだということで国交省自身が値上げを認めてきたわけですよ。やってきたわけですよ。

そして、先ほど官房長は、公共工事設計労務単価の話を随分していましたよ。それを見てみると、公共工事設計労務単価、運転手（一般、特殊）じゃないですよ、一般の方ですよ。先ほどは大阪の例ですから、大阪でいえば一万四千八百円ですよ。労務単価の基準は、今ですと調べてこうだと

いうことを提起しているわけですから、それに比べてたらいかにひどい、こんな低賃金でいいのかと。

先ほど大臣はおっしゃいます、安値受注が問題だということが一つ、それから労務費がどれほど払われているかが基準だ、適正かということとを二つ言われた。こういうことからすると、明らかにこれはひど過ぎやしないかと思へんか。

○増田政府参考人 改めて説明申し上げますと、私ども、予定価格は、今先生おっしゃいましたように設計単価でやっております。ただ、それに対して、かなり落札率は下がっております。

予決令によりまして、これは役務でございますので、低入札調査が六〇%でございますので、六〇パーを切っているものについては、現在、低入札調査に入っております。

○穀田委員 だから、六〇%ということは、そういう調査をしているというのとはわかつているんですよ。

それを言っているんじゃないで、大臣に聞いているのは、大臣の言動との関係で、この落札率の実態と賃金の現実をひど過ぎると思へんかということを言っているわけです。大臣の見解を聞いているんですよ。

○金子国務大臣 入札については今申し上げたように、低入札の、以上にならない。これは先ほどの後藤委員の延長でありますけれども、やはり低入札をやったがゆえに労務費が著しく下げられ、これがこうならないようにしてあげなければいけないというのは、我々共通の概念、それは穀田委員も私も、政治家として一緒の気持ちだと思っております。

そういう中で、この六割というのが一般競争入札という、ある意味市場、それから多分、タクシールの場合も地域によって随分こういう運搬業務の価格が違っていると思っておりますので、地域によってもそれぞれあるんだと思いますが、いずれにしても、そういう異常な安い価格に下げられるような契約というのは、やはりきちんと正していかなければいけないと思っております。

○穀田委員 正しいかなければならない、そのとおりなんです。それが先ほど言った現実をきちんと見る必要があるわけですね。つまり、かつての給料が幾らだったのかと。今は幾らだったのかと言いたいんだから。そんなもの、調べりやわかる話なんです、あれほど切ったんだから。

僕は、公用車を整理したり、いろいろなことをするというところについて言っているんじゃないんです。その結果何が起るかという問題については責任があると言っているんですよ。その際に、そのやり方を今度するときに、べらぼうな仕方をしちゃだめだということを言っているわけですよ。

そういうことについて、とにかく何にもまともに答えようとしない。設計単価、労務単価の扱い方、僕はそんなことを聞いているんじゃないんですよ。結果としてそういうことが起こっている、しかも入札はひどい。だから明らかに、今、大臣でさえも正していかなくちやならぬと言ったほどの入札だ。つまり、その場合に、労務単価、つまり賃金、これが、賃金ダンピングによる入札はやはりおかしいということなんです、根本は。

そこはお互いに、今これほど人が切られるとか、労働者の賃金の単価が切り下げられるという事態に対して、そのことについて、しちやあかんと言ふ政府がやってきた、それはだめだと言っているんですよ。いろいろな民間企業もそれはだめだけれども、やっている政府が、それはあかんと言っている政府が率先してそんなことをやっちゃだめだということを言っているわけなんです。

だから、先ほど大臣は正さなくちやならぬということを言いましたので、きちっと正してもらおう、そして、そのことによって、一人も路頭に迷わしちやならぬということだけ言つて、今後、そのことがしっかりとやられるのを見ていきたいということを書いて、終わります。

○望月委員長 次に、本日付託になりました内閣

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

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣金子一義君。

奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の一部を改正する法律案  
〔本号末尾に掲載〕

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

奄美群島及び小笠原諸島につきましては、それぞれ昭和二十八年、昭和四十三年の本土復帰以来、これまで国の特別措置及び関係地方公共団体や島民の方々の不断の努力により基礎条件の改善とその振興開発を着実に実施し、各般にわたり相應の成果を上げてまいったところであります。

しかしながら、両地域は、本土から隔絶した外海に位置しているなど、厳しい地理的、自然的特性等の特殊事情による不利性を抱え、なお本土との間に経済面、生活面での諸格差が存しております。これらを克服するとともに、両地域の自立的な発展を促進していくため、法律により、引き続き特別の措置を講ずるとともに、さらに地元主体の振興開発の取り組みを進めていくことが必要であります。

このような状況を踏まえ、奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の五年間の延長等と内容とする法律案を提出することとした次第であります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、それぞれの法律の有効期限を平成二十六年三月三十一日まで五年間延長することとしております。

第二に、振興開発基本方針及び振興開発計画に

定めるべき事項として、両地域の振興開発に係る関係者間における連携及び協力の確保に関する事項等を追加することとしております。

第三に、両地域の振興開発を図るに当たって必要な配慮規定を追加することとしております。

第四に、奄美群島における地方税の課税免除または不均一課税に伴う減収を地方交付税により補てんする措置の対象業種を追加することとしております。

その他、所要の規定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。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。

○望月委員長 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。

午後三時二十四分散会



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

奄美群島振興開発特別措置法の一部改正  
奄美群島振興開発特別措置法（昭和二十九年法律第八十九号）の一部を次のように改正する。

目次中「第六条の十二」を「第六条の十二」に改める。

第一条中「名瀬市」を「奄美市」に改める。

第二条第二項中第十四号を第十六号とし、第十三号を第十四号とし、同号の次に次の一号を加える。

十五 奄美群島の振興開発に係る独立行政法人奄美群島振興開発基金、事業者、住民、

特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人（以下単に「特定非営利活動法人」という。）その他の関係者間における連携及び協力の確保に関する基本的な事項

第二条第二項中第十二号を第十三号とし、第十三号から第十一号までを一号ずつ繰り下げ、第十二号の次に次の一号を加える。

三 雇用機会の拡充、職業能力の開発その他の就業の促進に関する基本的な事項  
第二条第四項中「平成十六年度」を「平成二十一年度」に改める。

第三条第二項中第十三号を第十五号とし、第十二号を第十三号とし、同号の次に次の一号を加える。

十四 奄美群島の振興開発に係る独立行政法人奄美群島振興開発基金、事業者、住民、特定非営利活動法人その他の関係者間における連携及び協力の確保に関する事項  
第三条第二項中第十一号を第十二号とし、第十二号から第十号までを一号ずつ繰り下げ、第一号の次に次の一号を加える。

二 雇用機会の拡充、職業能力の開発その他の就業の促進に関する事項  
第三条第四項中「平成十六年度」を「平成二十一年度」に改める。

第六条の十二中「奄美群島内において製造の事業、観光関連農林水産物販売業（奄美群島内において生産された農林水産物又は当該農林水産物を原料若しくは材料として製造、加工若しくは調理したもの）を店舗において主に奄美群島以外の地域の者に販売することを目的とする事業をいう。以下この条において同じ。若しくは旅館業（下宿営業を除く。）の用に供する設備を新設し、若しくは増設した者について、その事業に対する事業税、その事業に係る建物若しくはその敷地である土地の取得に対する不動産取得税若しくはその事業に係る機械及び装置（製造の事業又は観光関連農林水産物販売業の用に供するものに限る。）若しくはその事業に係る建物若しくはその敷地である土地に対する固定資産税を課さないこと。

一 奄美群島内において次に掲げる事業の用に供する設備を新設し、又は増設した者について、その事業に対する事業税、その事業に係る建物若しくはその敷地である土地の取得に対する不動産取得税又はその事業に係る機械及び装置（ホに掲げる事業の用に供するものを除く。）若しくはその事業に係る建物若しくはその敷地である土地に対する固定資産税を課さないこと。

イ 製造の事業  
ロ 有線放送業、ソフトウェア業、情報処理・提供サービス業又はインターネット付随サービス業（インターネットを利用した通信又は情報の処理若しくは提供に関する事業活動であつて総務省令で定めるものを行う業種をいう。）に属する事業  
ハ ロに規定する業種以外の業種に属する事業者が情報通信の技術を利用する方法により行う商品又は役務に関する情報の提供に関する事業その他の総務省令で定める事業

二 奄美群島内において生産された農林水産物又は当該農林水産物を原料若しくは材料として製造、加工若しくは調理したものを店舗において主に奄美群島以外の地域の者に販売することを目的とする事業  
ホ 旅館業（下宿営業を除く。）

二 奄美群島内において畜産業、水産業又は薪炭製造業を行う個人について、その事業

するものに限る。）若しくはその事業に係る建物若しくはその敷地である土地に対する固定資産税を課さなかつた場合若しくは奄美群島内において畜産業、水産業若しくは薪炭製造業を行う個人について、その事業に対する事業税を課さなかつた場合又はこれらの者について、これらの地方税に係る不均一の課税をした」を「次に掲げる措置を講じた」に、「個人の行う畜産業、水産業及び薪炭製造業」を「第二号に規定する事業」に改め、同条に次の各号を加える。

一 奄美群島内において次に掲げる事業の用に供する設備を新設し、又は増設した者について、その事業に対する事業税、その事業に係る建物若しくはその敷地である土地の取得に対する不動産取得税又はその事業に係る機械及び装置（製造の事業又は観光関連農林水産物販売業の用に供するものに限る。）若しくはその事業に係る建物若しくはその敷地である土地に対する固定資産税を課さないこと。

に對する事業税を課さないこと。  
三 前二号に規定する者について、これらの規定に規定する地方税に係る不均一の課税をすること。

第二章第六條の十二を第六條の十三とする。

第六條の十一の見出し中「育成」の下に「並びに関係者間における緊密な連携及び協力の確保」を加え、同条中「育成」の下に「並びに奄美群島の振興開発に係る独立行政法人奄美群島振興開発基金、事業者、住民、特定非営利活動法人その他の関係者間における緊密な連携及び協力の確保」を加え、同条を第六條の十二とする。

第六條の十を第六條の十一とし、第六條の六から第六條の九までを一条ずつ繰り下げ、第六條の五の次に次の一条を加える。

(就業の促進)

第六條の六 国及び地方公共団体は、奄美群島の住民及び奄美群島へ移住しようとする者の奄美群島における就業の促進を図るため、良好な雇用機会の拡充並びに実践的な職業能力の開発及び向上のための施策の充実について適切な配慮をするものとする。

第十六條(見出しを含む)中「役員」を「理事長及び理事」に改める。

第二十六條第一項中「四年六月」を「五年」に改め、同条第二項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 基金の通則法第二十九條第二項第一号に規定する中期目標の期間の最初の事業年度の通則法第三十一條第一項に規定する年度計画に係る同項の規定の適用については、同項中「事業年度の開始前に、前条第一項の認可を受けた」とあるのは、「中期計画について前条第一項の認可を受けた後遅滞なく、その」とする。

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

附則第二項中「平成二十年度」を「平成二十五年」に、「及び第三十四條」を「第三十四條及び第六十一條の六第三項」に改める。  
附則第三項中「平成二十一年度」を「平成二十六年度」に改める。

第二條 奄美群島振興開発特別措置法の一部を次のように改正する。

第二十條第二項を削り、同条第三項中「第一項」を「前項」に改め、同項を同条第二項とし、同条第四項を同条第三項とし、同条第五項から第七項までを一項ずつ繰り上げる。  
第二十一條第二項を削る。  
第二十三條第三項を削り、第四項を第三項とする。

附則第二項中「業務の実績に関する評価並びに」及び「第三十二條及び」を削り、「第三十三條、第三十四條」を「第三十二條から第三十四條の二まで、第三十五條の二」に改める。

(小笠原諸島振興開発特別措置法の一部改正)

第三條 小笠原諸島振興開発特別措置法(昭和四十四年法律第七十九號)の一部を次のように改正する。

第三條第二項中第十二號を第十三號とし、第十一號の次に次の一号を加える。

十二 小笠原諸島の振興開発に係る事業者、住民、特定非営利活動促進法(平成十年法律第七號)第二條第二項に規定する特定非営利活動法人(以下単に「特定非営利活動法人」という)その他の関係者間における連携及び協力の確保に関する基本的な事項第三條第四項中「平成十六年度」を「平成二十一年度」に改める。

第四條第二項中第十一號を第十二號とし、第十號の次に次の一号を加える。

十一 小笠原諸島の振興開発に係る事業者、住民、特定非営利活動法人その他の関係者間における連携及び協力の確保に関する事項  
第四條第三項中「平成十六年度」を「平成二十一年度」に改める。

十一年度」に改める。

第十三條の七の見出し中「育成」の下に「並びに関係者間における緊密な連携及び協力の確保」を加え、同条中「育成」の下に「並びに小笠原諸島の振興開発に係る事業者、住民、特定非営利活動法人その他の関係者間における緊密な連携及び協力の確保」を加える。

附則第二項本文中「平成二十一年三月三十一日」を「平成二十六年三月三十一日」に改め、同項ただし書中「平成二十一年度」を「平成二十六年度」に改める。  
附則第六項中「平成二十一年分」を「平成二十六年分」に改める。

附則

(施行期日)  
第一條 この法律は、平成二十一年四月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 第一條中奄美群島振興開発特別措置法附則第一項の改正規定及び第三條中小笠原諸島振興開発特別措置法附則第二項本文の改正規定並びに附則第五條から第七條までの規定 公布の日

二 第一條中奄美群島振興開発特別措置法第十六條(見出しを含む)の改正規定及び同法附則第二項の改正規定(「及び第三十四條」を「第三十四條及び第六十一條の六第三項」に改める部分に限る) 独立行政法人通則法の一部を改正する法律(平成二十一年法律第 号) 附則第一條第二号に掲げる規定の施行の日

三 第二條の規定 独立行政法人通則法の一部を改正する法律の施行の日  
(奄美群島振興開発特別措置法の一部改正に伴う経過措置)

第二條 第一條の規定による改正前の奄美群島振興開発特別措置法第三條第一項に規定する振興開発計画に基づく事業で平成二十一年度以降に繰り越される国の負担金、補助金又は交付金に

係るものは、第一條の規定による改正後の奄美群島振興開発特別措置法(以下この条において「新奄美法」という)第三條第一項に規定する振興開発計画(以下この条において「新計画」という)に基づく事業とみなして、新奄美法第六條第一項から第四項までの規定を適用する。  
2 新奄美法第二條第一項に規定する基本方針が定められるまでの間に、平成二十一年度の予算に係る国の負担金、補助金又は交付金に係る事業で新奄美法第一條に規定する奄美群島の振興開発のために緊急に実施する必要があるものとして国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣が関係行政機関の長と協議して決定したものについては、当該事業を新計画に基づく事業とみなして、新奄美法の規定を適用する。

3 新奄美法第二條第一項に規定する基本方針が定められた日から新計画が定められるまでの間に、平成二十一年度の予算に係る国の負担金、補助金又は交付金に係る事業で新奄美法第一條に規定する奄美群島の振興開発のために緊急に実施する必要があるものとして鹿児島県が国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣に協議し、その同意を得て決定したものについては、当該事業を新計画に基づく事業とみなして、新奄美法の規定を適用する。この場合において、国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣は、同意をしようとするときは、関係行政機関の長に協議しなければならない。  
(小笠原諸島振興開発特別措置法の一部改正に伴う経過措置)

第三條 第三條の規定による改正前の小笠原諸島振興開発特別措置法第四條第一項に規定する振興開発計画に基づく事業で平成二十一年度以降に繰り越される国の負担金又は補助金に係るものは、第三條の規定による改正後の小笠原諸島振興開発特別措置法(以下この条において「新小笠原法」という)第四條第一項に規定する振興開発計画(以下この条において「新計画」という)に基づく事業とみなして、新小笠原法第

六条第一項の規定を適用する。

2 新小笠原法第三条第一項に規定する基本方針が定められるまでの間に、平成二十一年度の予算に係る国の負担金又は補助金に係る事業で新小笠原法第二条第一項に規定する小笠原諸島の振興開発のために緊急に実施する必要があるものとして国土交通大臣が関係行政機関の長と協議して決定したものについては、当該事業を新計画に基づく事業とみなして、新小笠原法の規定を適用する。

3 新小笠原法第三条第一項に規定する基本方針が定められた日から新計画が定められるまでの間に、平成二十一年度の予算に係る国の負担金又は補助金に係る事業で新小笠原法第二条第一項に規定する小笠原諸島の振興開発のために緊急に実施する必要があるものとして東京都が国

土交通大臣に協議し、その同意を得て決定したのものについては、当該事業を新計画に基づく事業とみなして、新小笠原法の規定を適用する。この場合において、国土交通大臣は、同意をしようとするときは、関係行政機関の長に協議しなければならない。

(政令への委任)

第四条 前二条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置(罰則に関する経過措置を含む)は、政令で定める。

(総務省設置法の一部改正)

第五条 総務省設置法(平成十一年法律第九十一号)の一部を次のように改正する。

附則第二条第二項の表平成二十一年三月三十一日の項を削り、同表平成二十五年三月三十一日の項の次に次のように加える。

平成二十六年三月三十一日

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

(農林水産省設置法の一部改正)

第六条 農林水産省設置法(平成十一年法律第九十八号)の一部を次のように改正する。

平成二十六年三月三十一日

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

(国土交通省設置法の一部改正)

第七条 国土交通省設置法(平成十一年法律第百号)の一部を次のように改正する。

平成二十六年三月三十一日

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

附則第二条第一項の表平成二十一年三月三十一日の項を削り、同表平成二十五年三月三十一日の項の次に次のように加える。

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

理由

奄美群島及び小笠原諸島の振興開発を一層促進するため、奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の有効期限を平成二十六年三月三十一日まで延長するとともに、奄美群島振興開発計画及び小笠原諸島振興開発計画に定める事項として、それぞれ奄美群島の振興開発及び小笠原諸島の振興開発に係る関係者間における連携及び協力の確保に関する事項を追加する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。

奄美群島振興開発計画(奄美群島振興開発特別措置法第三条第一項に規定する奄美群島振興開発計画をいう。)に基づく公共事業に関する関係行政機関の経費の配分計画に関すること。

独立行政法人奄美群島振興開発基金の行う業務に関すること。

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

平成二十一年三月二十六日印刷

平成二十一年三月二十七日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

P