

○中谷(真)委員

きょう私が質問をいたしますのは、まずは、今非常に問題になっておりますリニアの談合事件についてであります。

私の資料二枚目ではありますが、これは、私の地元、山梨日日新聞の記事であります。左下の記事ではありますが、県もこの四社に対して指名停止を行ったというところであり、六カ月から一年というところであり、国土交通省においても四カ月の指名停止を行うということを言われているというところであり、

この四社は、このリニア工事に対して大きくかかわっているということはもちろんでありますが、オリンピック、こういったものにもかかわっているところであり、国が行う大きな事業に対して今後大きな影響が出てくるのではないかと懸念するものであります。

リニアについては、これは私が御説明するまでもなく、これは国の大きなプロジェクトであります。三都市、東京、名古屋、大阪、七千五百万人を一時間以内でつないで、そして、大きな経済効果を生もうというものであります。これはまた、山梨県の夢でもあります。

甲府市には駅ができて、品川から甲府まで二十分で到達することになります。これは山手線に例えれば品川から新宿までと同じであり、この経済効果を強く願っているところであり、この中で、水を差すようなこの事件が起きたというところがございます。

私、談合というのは非常によくない、公益を損することが非常に多くて、こういったものはやはり根絶していくべきだということは、これはもう冒頭申し上げたいというふうに思います。

ただ、今回のこの事案に関しては、私は、これは単純な談合事件ではないのではないかというふうに思っているところであり、非常に特徴があるというふうに思っております。そこについて公取さんはどう考えておられるか。お聞きしたいと思います。

〔委員長退席、新谷委員長代理着席〕

○山本政府参考人 お答え申し上げます。

公正取引委員会は、平成三十年三月二十三日、JR東海が大成建設、鹿島建設、大林組及び清水建設の四社を指名して、競争見積りの方法により発注する品川駅—名古屋駅間の中央新幹線に係る地下開削工法によるターミナル駅新設工事について、これら四社の従業員らが、受注予定者を決定すること及び受注予定者が受注できるような価格で見積りを行うことなどを合意し、同合意に従って受注予定者を決定し、

JR東海に提出する見積価格に関する情報を連絡するなどし、もって、これら四社が、公共の利益に反し、ターミナル駅新設工事の受注に係る取引分野における競争を実質的に制限したものとして刑事告発を行ったところでございます。

事業者が、相互にその事業活動を拘束し、遂行することにより、公共の利益に反して、一定の取引分野における競争を実質的に制限する行為は、独占禁止法上、不当な取引制限として禁止されており、カルテルや入札談合といった行為はこれに当たるものでございます。

○中谷(真)委員 ありがとうございます。私の求めていた回答と少し違うんですが、それは、求めていたというのは、私が言いたいのは、今回の事案というのはどういう事案かと申し上げますと、では、例えば被害者は誰なのかとか、これは非常にわかりにくいと思います。

また、これは民間事業であります、特徴的に。さらには、これは非常に難工事であって、高い技術が必要なんですよ。この四社は非常に高い技術を持っているという特徴があると私は思います。

あとは、非常にこの発注方式にも問題があったのではないかとということ、私、これは特徴だというふうに考えています。

そこでお聞きしたいんですが、この談合事件の被害者は誰だとお考えですか、公取さん。

○山本政府参考人 お答え申し上げます。

本件は、現在、刑事事件として公判係属中でありまして、お尋ねの事柄は個別事件の事実関係にかかわることになりますので、お答えを差し控えさせていただきたいと存じます。

一般論として申し上げますと、独占禁止法は、カルテルや入札談合などの不当な取引制限行為を排除し、公正かつ自由な競争を促進することにより、一般消費者の利益を確保し、自由経済秩序を維持することを目的としておるというところでございます。

○中谷(真)委員 被害者は誰かと言って、お答えを差し控えるというのはちょっと、これはだから事件でありますから、誰かやはり損益をこうむった人がいなければ、事件にならないのではないかなというふうに思います。一般的に言われるのは、例えばJRだとか、また、今後リニアを使用することになるであろう国民だというような言い方もされています。

ただ、JRさんも、これは民間事業者でありますから、利益を追求する人たちです。この利益を追求する人たちが、非常に高い価格を言われたときに、ああそうですねと言って、すぐそれをのんでいくということはないのではないかな。民間事業者ですからね。

利益を追求して、例えば、工事価格が上がってしまうと運賃が上がる。運賃が上がるとお客さんは乗ってくれないわけでありますから、そうすると損益をこうむるわけであります。ですから、ちゃんと運賃から逆算をした、やはりしっかり工事予定価格を決めているわけだというふうに思います。

私も、JR東海さんとはさまざま今回のこのリニアでおつき合いをさせていただいていますが、非常に利益を追求する集団でありまして、これは大したものであります。国民に対してのサービスをするなんという感覚は全くないと言ってもいいと思いますよ。ちゃんとしっかり利益を追求していますからね。

そういう意味でも、被害者が誰かということは非常にわかりにくいというふうに思います。また、国民も、いろいろなさまざまな交通手段がありますから、それを選択していくという自由があります。ですから、一概に国民が被害者という言い方も、これはなかなかできないというふうに思うんですよ。これは非常にわかりにくいんですよ。

では、JRさんはこれに対して被害届を出されているんですか。公取さんにお聞きしたいと思います。

○山本政府参考人 お答え申し上げます。

JR東海の被害届というお尋ねでございますが、公正取引委員会に対する独占禁止法違反の疑いによる申告、訴えという御質問であるとしたしますと、個別の事件の端緒につきましてはお答えを差し控えさせていただきたいと存じます。

○中谷(真)委員 何かよくわからないんですよ、これは。だから、よくわからないということでこのリニア始め大きな公共事業が非常に停滞をするということは、本当にいいのかなというふうに思うんですよ。私は、談合事件はだめだと思いますよ。ただ、これは本当にそうなのかというところを今申し上げているわけであります。

更にお聞きしていきたいと思います。

民間事業という側面がありますよね。非常に被害者もわかりにくい。こういった民間事業に対して公正取引委員会がいわゆる関与したというか、こういう事例はどれぐらいあるんでしょうか。

○山本政府参考人 お答え申し上げます。

平成二十五年度以降の五年間について見ますと、公正取引委員会が、民間の事業者などが発注した工事又は物品の調達において受注予定者を決定するなどの行為について、独占禁止法違反として不当な取引制限と認定しまして行政処分を行った件数は十八件でございます。

○中谷(真)委員 民間事業でも、やはりこういった談合というか独占禁止法は成り立

つということを言われているんだというふうに思います。この点はそうなのかというところでもあります。

ただ、今回の事業はこれだけではなくて、非常にこれは難工事であります。赤石山脈の真下を貫くこのトンネル、二十五キロにわたるんですけども、いわゆる土盛りです。上に土がかぶっているのは一千百メートルもあるんですよ。これは非常に難工事であります。

また、地質は目まぐるしく変わることが予想されておりまして、構造線トンネルということでもあります。北越急行の鍋立山トンネルなんというのは、六百五十メートル掘るのに十年間かかったとかという、そういうものもあるんですよ。非常に難しい難工事だというふうに言われています。

ここだけではなくて、非常に長い長大トンネルの、工事の百貨店ということを言われているようなところもあるぐらいでございまして、今回の事業は非常に難工事であるということが特徴であると思います。

こういった難工事において、例えば今回問題になっているこの四社のような、技術的に非常に高い、こういう企業の技術をやはりしっかりJRとしても取り込んでやらなければいけないというふうに私は考えるんです、普通に考えて。JR自体がそういう技術を全部持っているとは思えないんですよ。そういう、協力をしてやらなきゃいけないということがあるのかなというふうに思うんです。

ここで国土交通省にお聞きしたいんですが、こういう難工事において国土交通省はどういった施策をやられているか。お聞きしたいと思います。

○五道政府参考人 お答え申し上げます。

国土交通省では、公共工事品確法第十八条に基づき、技術的に難易度が高く、通常の工法が採用できない工事に対し、施工者独自の高度な技術等を公募し、工法や価格等を交渉し、契約する技術提案・交渉方式を導入しております。

その運用に当たっては、平成二十七年に技術提案・交渉方式の運用ガイドラインを定め、これまでに四件の直轄工事で契約をしたところでございます。

具体的には、まず技術提案において施工者独自の高度な技術等を公募し、それを審査した結果を踏まえて選定した優先交渉権者と技術協力業務等の契約を行い、発注者等と設計や工法の技術的な検討の実施をしております。その後、優先交渉権者と価格等を交渉することによって工事の仕様を確定し、工事契約を締結しております。

また、中立性、公正性を確保するため、公示前に本方式の適用の妥当性、技術審査段階で技術提案内容の妥当性、価格等の交渉段階で、合意した見積条件に基づく予定価格の算定の考え方の妥当性等について、学識経験者の意見を聴取しながら手続を進めております。

国土交通省といたしましては、公正性、透明性を確保しつつ、工事の性格、地域の

実情等に応じ、技術提案・交渉方式を含め、多様な方法の中から適切な入札契約方式を適用するよう努めてまいります。

〔新谷委員長代理退席、委員長着席〕

○中谷(真)委員 いや、今国土交通省が言われたような契約方式を、私は、JRは今回のこのような工事において採用すればよかつたのではないかというふうに思うんですよ。しっかり交渉して、そして、これはいわゆる随契をやっているということだというふうに思いますけれども、その随契をするに当たって、やはり第三者の目を入れて、これが本当に適正なのかというようなやり方をやればよかつたと思うんですよ、JR、今回のこのような工事では。

本当に競争をさせるようなことだったのか。競争がしにくい中で競争させようとする、非常に不自然になっちゃうんですよ。だから、ここはそういうふうになればよかつたというふうに思うんですけれども、国土交通省、どう思いますか。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。

JR東海によれば、リニア中央新幹線工事の発注方式は、主に公募競争見積方式と指名競争見積方式、これはいずれもJR東海の独自の方式と聞いておりますけれども、その二種類を採用しているとのことでございます。

まず公募競争見積方式と申しますのは、ホームページにより参加条件などを開示することにより、幅広く競争参加者を公募し、多数の業者から見積書、技術提案等を受け付け、その中から価格と技術提案等を総合的に評価して協議先一社を選定し、その協議先ときめ細かく価格協議を行う方式とのことでございます。

また、指名競争見積方式と申しますのは、複数の競争参加者をJR東海が指名の上、見積書、技術提案等を受け付け、その中から価格、技術提案等を総合的に評価して協議先一社を選定し、その協議先ときめ細かく価格協議を行う、そういう方式であると聞いております。

なお、民間企業でありますJR東海が行う契約は、民法、商法等に基づきいわゆる契約の自由の原則により行うものであることから、リニア中央新幹線の工事発注においてどのような発注方式を採用するかについては、発注主体であるJR東海が判断すべきものであると認識をしております。

○中谷(真)委員 だから、JRは非常に自由度はあるんですよ、契約の仕方に対して。だから、しっかりとこういうところをやるべきだ。本当は、JRに来ていただいてJRに言いたかつたんですけれども、ちょっと民間事業者ということでハードルが高いということでありました。

安全保障の部分でもあるんですよ、結構。高い技術を求めているんですけども、それだと競争できないので、わざわざその技術を下げて、そして一般競争入札にしたりとかということもやはりあるんですよ。

だから、本当にどういう契約方法がいいかというところはよくよくやらないと、企業のやる気も失いますし、また、不自然になっていくというところでもあります。また、今回、そういう特徴があるというところですよ。

更に申し上げたいのは、では、これがもし随意契約だった場合、これは問題があったんでしょうか。公取にお聞きしたいと思います。

○山本政府参考人 お答えいたします。

お尋ねの本件につきまして仮にということですが、個別事件の事実関係につきましては、現在公判係属中でございますので、お答えを差し控えさせていただきますと存じます。

なお、一般論として申し上げますと、民間発注につきましては、発注の方法、手続きといいますのは発注者が任意に決定しておりまして、さまざまなものがございまして。先ほど答弁申し上げました十八件の民間発注事案につきましても、その発注方法などは事件ごとに事実関係はさまざまなものがございました。

したがって、一般論として申し上げますと、随意契約と申しましても、一社特命で契約する場合ですとか、見積合わせを行った上で契約する場合など、さまざまな方法があり得るところでございますので、直ちに独占禁止法上問題がないと言うことはできないところでございます。

○中谷(真)委員 私が申し上げたいのは、例えば、JRが今回の価格において納得していたらこれは本当に問題だったんですかということをお願いいたします。だから、今後、本当はJRに聞いてみたいんですよ。本当はJRに聞きたいんです、僕は。ただ、しようがないので、きょうは公取に聞いているんです。

これは、だから私は、今回のこの件、こういうことをやはり払拭をするためには、JRがいわゆる業者選定プロセスを公開するべきだと思うんですよ、どうやってその業者を選定したかということに対して。これは国民には見えていないわけでありまして。今回、民間事業者ということでJRは公開をしていないんですよ。これを公開すれば、ああ、そういう理由で選定したのかということがわかるわけでありまして。だから、これはJRは公開すべきだと考えますが、国土交通省、どうでしょう。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。

民間企業であるJR東海が発注する工事においては、その契約等に関する情報の公表について法令上の義務づけはございません。よって、契約の相手先の選定プロ

セスを公表するか否かについては、JR東海が判断して決定すべき問題であると認識をしております。

○中谷(真)委員 私は、こういう、国の中で結構大きな国民の関心事になっていますから、これは、今後どうされるかということはよくよく検討していただきたいというふうに思います。

また、やはり今後、これはまだまだ続く話ですから、これから、予定では九年後にリニア開通であります。今後の工事発注のあり方ということは、私は、よくよくJRにも考えていただきたいし、国土交通省もぜひ指導をしていただきたいという思いできょうこの質問をさせていただいたところであります。

日本における大きなプロジェクトでありますから、これをしっかりと前に進めていくという意味でも、ぜひこの件、よろしく願い申し上げたいと思います。

それでは次の質問に移りたいと思います。ちょっと順番を入れかえまして、先にリニアをやります。

私の資料の二枚目でございます。この右上ですけれども、これは私の地元でありまして、南アルプス市で調停の申立てがあったんですよ。これは用地買収に関してであります。損害賠償の調停の申立てを行ったというところでありますが、今後の対応をどうされるのかということをお聞きしたいと思います。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

南アルプス市の住民グループ、南アルプス市リニア対策協議会が、平成三十年三月三十日までに、JR東海に金銭補償などを求めて甲府簡裁に民事調停を申し立てる方針を固めたという報道については承知をしているところでございます。

JR東海によりますと、調停の申立てに関しては、事実関係が不明なのでコメントを差し控えるということでございます。

国土交通省としても、現時点でのコメントは控えさせていただきます。

○中谷(真)委員 この地域は私の選挙区でありまして、まさに部落の上を、本当にど真ん中を斜めに横切っていくような場所でございます。そういう意味で、私はこの住民の方々の気持ちもよくわかるというところであります。

こういった、住居が非常に密に集まっているような地域においてこういう工事をしていく上では、特別、やはり配慮をしていただきたいということも申し上げたいんですよ。それに対して、今後どういうふうに対応していくかという心がけ、決意のようなものをちよっとお聞きしたいと思います。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

リニア中央新幹線の用地取得に伴う損失補償につきましては、JR東海は、国の指針であります公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱及び公共用地の取得に伴う損失補償基準に基づき対応することとしているところでございます。

これらの基準によりますと、必要な用地を取得後の残地の部分について、価格の低下、利用価値の減少等の損失が生じるときは、これらの損失額を補償することとされておりまして。

さらに、当該残地がその利用価値の著しい減少のため従来利用していた目的に供することが著しく困難と認められるとき、当該残地を取得しないことが土地所有者の生活再建上支障となると認められるとき、このいずれのときにも該当するときには、残地を取得することができることとされているところでございます。

JR東海は、先ほど申し上げましたように、この基準に従って用地取得を行っておりますので、この考え方に基づいて、それぞれの土地の状況を踏まえつつ、残地についての損失額の補償や残地の取得を行っていくものと認識をしているところでございます。

○中谷(真)委員 ありがとうございます。

残った三角の土地を買わないなんて言われたなんて地元の人には言っていて、三角の土地なんか利用できるはずがないわけでありまして、そういうところに対しても配慮をお願いしたい。丁寧にぜひ対応の方をお願いを申し上げたいと思います。