



同(高木義明君紹介)(第二九八号)  
同(吉川元君紹介)(第三二〇号)  
は本委員会に付託された。

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  
建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第二二五号)  
国土交通行政の基本施策に関する件

○金子委員長 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久保成人君、大臣官房技術審議官深澤淳志君、総合政策局長西脇隆俊君、国土政策局長大森雅夫君、土地・建設産業局長佐々木基君、都市局長川本正一郎君、水管理・国土保全局長足立敏之君、道路局長前川秀和君、住宅局長井上俊之君、鉄道局長瀧口敬二君、海事局長森雅人君、港湾局長山縣宣彦君、航空局長田村明比古君、政策統括官杉田伸樹君、観光局長官井手憲文君、気象庁長官羽鳥光彦君、海上保安庁長官北村隆志君、内閣官房総合海洋政策本部事務局長長田大君、総務省人事・恩給局長笹島誓行君、総務省自治行政局公務員部長三輪和夫君、総務省総合通信基盤局電気通信事業部長安藤友裕君、消防庁国民保護・防災部長大庭誠司君、財務省主計局次長福田淳一君、厚生労働省大臣官房審議官高島泉君、厚生労働省職業安定局高齢・障害者雇用対策部長小川誠君、水産庁漁政部長柄澤彰君、環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部長梶原成元君及び防衛省運用企画局長黒江哲郎君の出席を求め、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〕

○金子委員長 御異議なしと認めます。よって、

そのように決しました。

○金子委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。務台俊介君。

○務台委員 ありがとうございます。長野二区選出の、新人の務台俊介でございます。

私の地元はアルプスの麓でございます。国土交通省には、砂防から河川から国営公園から道路から、さまざまな分野で大変お世話になっております。

御存じのとおり、長野県は十数年前に長野オリンピックというのをやりました。そのオリンピックを支えるために、公共事業が飛躍的にふえた時期がありました。長野新幹線も、オリンピック間に合わせるようにつくっていただきました。本当にありがたいことだと思います。

ところが、その後の県政の政権交代で打ち出された脱ダム宣言の結果、大幅に公共事業が削減されたということになっております。その結果、県内経済が非常に落ち込み、県民所得が、長野県が大幅に落ちた、そういう事実もございまして。さらに、その後の政府の財政構造改革の中で、さらなる公共事業の削減がなされたということで、ある意味で長野県は経済的な面から見ると大きな波をこうむった、そういう経緯がありました。

一番直接の影響をこうむったのが地元の建設業界の方でございます。彼らの目から見ると、県政や国政の政策の大きなぶれで苦境に陥ったという思いが強いというののもまた事実でございます。

一方で、今回は、国土強靱化ということで、公共事業を大きく積み増す動きが出てきているということで、これはこれで非常にありがたいということなんです。残念ながら、事業量がふえればそれで事業実施が円滑にいくかというところ、そこが結構ネックになっている、そういう事実があります。

既に、事業者の方の事業執行体制が相当細ついている。私も、選挙中、地元に入ってみると、知り合いの土木業者の社長さんがみずから現場に出てフォークリフトを運転している。これは全然珍し

いことではない。聞いてみると、人が雇えないんです。そういう実態がありまして、本場にこれで大丈夫かなということ聞いております。

先週、松本に戻りまして、ハローワークにちょっと数字を聞いてみましたところ、直近の常勤の新規の求人倍率、一般の業種だと一・一六でございます。建設事業のそれが三・一五ということでございます。求人数が八十五名に対して、求職者が二十七名、完全な売り手市場になっている。有効求人倍率というところ、全体が一・六九で、建設業のそれが一・六六ということなんだそうです。

そこで、厚労省に伺いたいんですが、全国の建設業の新規の求人倍率、有効求人倍率、その数字、これがほかの職種と比較してどうかということとをまず教えていただきたいと思っております。

○小川政府参考人 お答え申し上げます。  
平成二十五年二月の全国の建設・採掘の職業におけるフルタイムの新規求人倍率は三・三八倍、有効求人倍率は二・三倍となっております。全国、職業全体におけるフルタイムの新規求人倍率の一・一二倍、有効求人倍率の一・七三倍に比べ、人手不足の状況でございます。

○務台委員 ありがとうございます。  
今お示しいただきましたように、新規求人倍率、有効求人倍率ともに、建設業が平均に比べて非常に大きい。全国でも三・三八ということ、これは、職を求めている人が就職しやすいという点でいうといいと思っております。一方でいうと、建設業に人が集まらないその証拠だということも思っています。

なぜそういうふうになっているかということを考えてみた場合に、建設業の人氣が最近なくなっている、きつというところもあるでしょう。それから、長期展望がなかなか持てないということもあるでしょう。

しかし、私は、政府の設定したシステムにもその原因が潜んでいるのではないかとこのように思っています。それは、公共工事における労務単価の設

定のあり方が結果としてそうなっているんじゃないかというふうに思います。

そこで、まず、公共工事設計労務単価について、政府からお話を伺いたいと思っております。

○佐々木政府参考人 お答え申し上げます。

国が行う公共工事につきましては、予定価格は、予算決算及び会計令によりまして、取引の実例価格、需給の状況等を考慮して適正に定める、こういうことになっていくわけでございます。

この予定価格の積算に必要な、お尋ねのありました公共工事設計労務単価についてでございますけれども、この考え方に基づきまして、昭和四十五年より、原則として毎年十月に、現在では約二十万人の建設労働者につきまして、賃金台帳等により賃金の支払い実態の調査を行って、都道府県ごと、職種ごとに、国土交通省と農林水産省が設定しているところでございます。

なお、この公共工事設計労務単価につきましては、国が行う公共事業についてのものでもございまして、地方公共団体にも参考として提示しております。広く活用されているところでございます。

○務台委員 ありがとうございます。

今の局長の説明は、大変真つ当な、妥当なシステムのように思われますけれども、しかし、これまで仕事が少なくて、価格競争が非常に激しい、落札価格がこれまで下がってきている現状では、入札時に、仕事をやる段階で人件費も削らざるを得ない、そういう現実があったと思っております。

今局長おっしゃったように、労務単価は実勢単価調査をもとに決定されているということもあり、削った人件費をもとに単価がまた引き下げられるという、一種の負のスパイラルに陥っているということもこれまであったかと思っております。まさに人件費のデフレスパイラルが労務単価算定システムに組み込まれてきてしまった、そういう結果があったのではないかとこのように思います。

そこで、国交省に伺いたいんですが、これまでの全国の労務単価がどのような推移を示してきた

か、そのことについてちよつと示しただきだ  
か、そのことについてちよつと示しただきだ  
か、そのことについてちよつと示しただきだ

○佐々木政府参考人 お答え申し上げます。

公共工事設計労務単価の推移を見ますと、平成  
九年度をピークとして、以降、下落を続けており  
まして、平成二十四年度の単価の平均を見ます  
と、平成九年度、ピーク時と比べますと約七割と  
いうことになっております。

このように、大幅な下落傾向が続いてきました  
原因といたしましては、最も大きいのは何とい  
まして、いわゆるデフレの状況が継続してきたと  
いうことでございますけれども、それに加えまし  
て、建設業界におきましては、過当競争によるダ  
ンピングが頻繁に行われる、こういう状況下に  
ございます。

こうした中で、賃金の調査方法におきま  
し、必ずしも十分に実勢を反映できていなかった  
面もあるのではないかと考えているところでござ  
います。

○務台委員 ありがとうございます。

今のお話、これまで必ずしも実勢を反映できな  
かった面があったのかもしれないという、ちよつ  
と反省に似たお話もあつたんですが、昨今、平成  
二十五年度の公共工事設計労務単価について、新  
たに通知を發したというふうに承知しております  
が、その内容と、そこに盛り込まれた考え方に  
ついて御説明賜ればと思います。

○佐々木政府参考人 お答え申し上げます。

ただいまお話ありましたように、平成二十五  
年度の公共工事設計労務単価につきましては、この  
三月二十九日に公表いたしました。

そこにおきましては、長年の賃金の低下と、そ  
れに起因します建設技能労働者不足が顕著になっ  
てきた中で、労働市場の実勢価格をできるだけ適  
切に反映したいということでやったわけでござい  
ます。具体的には、ダンピングの影響を受けてい  
る落札者の単価を用いるだけではございませ  
んで、落札者以外の応札額についても調査対象とす  
るなどの措置を講じたところでございます。

また、法令により加入が義務づけられている社  
会保険への加入に必要な法定福利費相当額、これ  
につきましても反映させていただいたところでご  
ざいます。

加えて、東日本大震災の被災地におきまして  
は、労務費の上昇等によりまして入札不調が増大  
してございまして、こういうことを踏まえまして、  
機動的に単価を引き上げる措置も講じたところで  
ございます。

こうしたことにより、全国平均値で対前年度比  
一五・一％、東日本大震災の被災三県では二一・  
〇％、こういう上昇になったところでございます  
と、賃金の継続的な下落に歯どめがかかったもの  
と考えているところでございます。

○務台委員 ありがとうございます。

これまでにない大幅な引き上げをしていただ  
いたということは、それはそれで大変な御努力を  
いただいたというふうに思います。特に、落札者だ  
けでなく応札側の事情も加味された、あるいは福  
利厚生費を加味されたということ、ありがたい  
ことだと思っております。

それはそれでありがたいことなんです、さら  
に改善点があり得るのではないかとこの観点に  
立つてちよつと御提案を申し上げたいと思  
うんですが、設計労務単価を引き上げること、そ  
の引き上がった額については、その額自体に落札  
率を乗じてはいけないということがあり得ないの  
か。つまり、その設計労務単価は労働者の方に  
そのまま行くですと、丸々、完全に保障する。  
つまり、人件費に対しては基準価格の設定率一・  
〇を保障する、そういうことがあり得ないのか  
というふうに思うんですが、そこについて国土交  
通省のお考えをちよつと伺いたいと思  
います。

○松田大臣政務官 お答えいたします。

国土交通省が行っております工事では、工事の  
品質を確保するために、予算決算及び会計令に基  
づき、低入札調査基準価格を定めてござ  
います。調査基準価格を下回りますと、契約の内容に  
適合した履行がなされないおそれがあると判断し

て、応札者に対し、適切に履行できるかどうか、  
調査を行っております。

調査基準価格の設定に当たりましては、直接工  
事費、現場管理費等に一定の割合を乗じた額の合  
計値を用いております。

このうち、人件費につきましては、材料費、機  
械経費とあわせて、工事目的物の施工に直接必要  
となる経費、いわゆる直接工事費に含まれてござ  
います。

直接工事費の内訳ですけれども、工事の内容に  
よって異なっておりますが、一律、直接工事費全  
体の九五％を一つの目標として調査基準価格を設  
定してございます。

一方で、務台委員御指摘のとおり、技能労働者  
に係る適切な賃金水準の確保は喫緊の課題であり  
ます。また、低入札調査基準価格のあり方につき  
ましても、別途御指摘をいただいているところで  
ありまして、今後、早急に検討してまいりたいと  
思っています。

あわせて、今回の労務単価の引き上げに関しま  
して、建設業団体に対しては、適切な水準の賃金  
の支払いに対する配慮など、また、地方公共団体  
に対しましては、引き上げた平成二十五年度設計  
労務単価の早期適用を要請するなど、関係者と連  
携した取り組みを進めてまいります。

○務台委員 ありがとうございます。

今の御説明、制度のメカニズムの説明としては  
納得できるものなんですが、今後の制度改正にお  
いて、直接工事費の中に含まれる労務単価、これ  
を抜き出して、これはもう別枠にして、これに落  
札率を掛けるようなことはまかりならぬ、そうい  
うことを出しているだけではないかというふうに思  
います。そうすることで、建設業の労働者の賃金  
がしっかりと保障されることになると、そこに人も  
集まる、そういうことになっていくと思うので、  
ぜひ、しっかりとした考え方を今後まとめてい  
ていただきたいというふうに思います。

それで、この公共工事設計労務単価についての

根本的な制度というのが、予算決算及び会計令と  
いうのがあるところでございますが、ここに  
おいて、取引の実例価格等を考慮してこれを定め  
る、そういうことがあります。

私、ちよつと震が関にいたことがあるので、制  
度の枠組みの中で仕事をするとすることがありま  
して、予決令のこの考え方に結構縛られ過ぎてい  
るんじゃないか、過度に縛られ過ぎてい  
るんじゃないかというふうに思います。

取引実例価格というものですから、労務単価も  
実勢を見なければいけない、その結果、どんどん  
ダンピングに引きずられて設定単価を低くしてき  
た、そういうことがこれまでであったのではない  
かというふうに思います。制度の仕組みはよくて  
も、デフレ環境下でこれを動かすと、それが経済  
の足を引っ張ったり、人件費を過度に下落させ  
る、結果としてそういう原因になってきたのでは  
ないか、そういう気もしております。

そこで、アベノミクスで賃金を引き上げよう、  
そういうこともあるんですが、この予決令の中  
で、取引の実例価格を考慮して適正に定めるとい  
う、この政令を暫定的に改正して、例えば、賃金  
のあるべき水準とか目標水準をこの中に設定し  
て、それをベースに価格を設定していい、そうい  
うことを考えていくべき時期ではないかというふ  
うに思います。

特に、麻生財務大臣がいらつしゃって、アベノ  
ミクスを全面的にやっつていこう、その中で、財務  
省所管の政令がそのブレーキ役になっているよう  
なことになってはまずいのではないかとこのふ  
うに思うんですが、財務省のお考えを伺わ  
せていただきたいと思  
います。

○福田政府参考人 お答え申し上げます。

公共工事を初め国が発注する契約は、御存じの  
とおり、公正性、経済性の原則に基づいて行うと  
いうことから、御指摘の会計法令は予算を適正に  
執行するためということで定めているものであり  
まして、特定の行政目的なんかをそこへ織り込  
んでいくというのは、ちよつとなじまないんじや

いかなと私どもとしては考えております。

ただし、御指摘にありましたとおり、過度にとらわれているというお話がございましたが、御指摘の予定価格の予決令は、取引の実例価格、需給の状況、履行の難易等を考慮して適正に定めなければならぬと規定されておりまして、取引の実例価格のみをもって算定せよということではなくて、費用として見積もれるものはこれを考慮して適正に算定せよ、そういう趣旨で定められているものでございます。

○務台委員 ありがとうございます。

財務省としては精いっぱいのお答えかなとも思いますが、特定の政策目的を推進すべき国交省としてはどういふふうにお考えか、伺いたいと思います。

○松下大臣政務官 お答えいたします。

公共工事設計労務単価におきます予算決算及び会計令の意義及び解釈につきましては、会計法令を所管する財務省におきましてまず検討すべきと考えております。

その上で、今回の改定において取り組みましたように、調査手法の改善やダンピング対策等を実施することにより、現在の枠組みの中で若い人材が入職しやすい環境をつくることも可能であると考えておりますし、またそうしなければならぬというふうにも考えております。

今後とも、建設労働者の賃金が適切に確保されるよう、務台委員御指摘のとおり、調査手法のさらなる改善等に取り組んでまいりたいと思っております。

以上です。

○務台委員 ありがとうございます。

予決令を根本的に直すというのは確かに難しいかもしれませんが、事業法の中でこの解釈を相当弾力化するということを踏まえて、今回設計労務単価を引き上げていただいた動きをさらに加速するような運用を、ぜひしっかりとやっていただけないかというふうに思います。これはぜひともやっていただきたいと思っております。

さて、今回、単価設定していただきましたが、設計、落札後の実際の資材調達あるいは人件費の支払いは、契約の時点と実施の時点に大きなタイムラグがあるというのは一般的でございます。結果的に、人件費などの上昇分を反映させるのが難しいという状況があると思います。物価スライド制度というものがあるというふうにも承知しておりますが、これがなかなか認められるケースはそれほど多くないとも聞いております。

そこで、既に契約した工事について資材価格などが上昇した場合に国交省としてどんな対応を行っているのか、あるいはこれから改善を講ずべき点があるのかどうか、そこらについて御説明いただければと思います。

○深澤政府参考人 お答え申し上げます。

工事の契約は民法上の請負契約でありますから、原則的には、受注者は請負代金で工事を完成いただくというのが基本でございます。

しかしながら、国土交通省の工事請負契約書におきましては、発注者または受注者は、物価水準の変動のほか、主要な工事材料の単価の著しい変動により請負代金額が不適当となったときは、相手方に対して請負代金の変更を請求することができるといふふうになっております。

当省としましては、既に契約した工事について資材価格が変動した場合は、この措置、いわゆるスライド条項を活用して適切に対応してまいりたいと考えております。

一方、委員の方から労務単価のことについても御質問がございました。

現在、被災地においては、労務単価と建設資材単価の両方が上昇しているということで、国土交通省の工事請負契約書第二十五条第六項に定める、いわゆるインフレスライド条項を適用しており、受注者は発注者に対して、労務単価を含め、請求代金額の増額変更を請求することができま

す。一方、被災地以外においては、そのような全体的なインフレの傾向が認められていないことか

ら、このインフレスライド条項は適用されてはおりません。

なお、今後、建設資材価格の動向にも留意しながら、インフレの状況にあるかどうか、適宜見定めてまいりたいと考えております。

以上です。

○務台委員 制度の仕組みはわかりましたが、実際にどのくらいのケースでそのスライド条項の適用が認められているのかというのがおわかりになりましたら、教えていただきたいと思っております。

○深澤政府参考人 済みません。今、ちょっと調べますので、お時間いただけますでしょうか。

○務台委員 ありがとうございます。

事前に通告しておかなかったもので、後で教えていただければと思います。

さて、今回の設計労務単価の見直し、本当にありがたいことだと思います。全国で一五%も上がった。私の長野県でも一八%ですか、大変上がっている。私が質問をしたから上がったわけじゃないと思うんですが、質問する前から上がっていたので、それは残念だったんですが、本当にみんな喜んでおります。

ただ、はつきり言って、これまで十数年の間に三〇%も下がってきた中で、それがちょっと回復したということでございます。まだまだ焼け石に水の感があります。

人件費にお金がかけれないということは、現場によい人材が集まらなくなっていくことにもなりかねないと思っております。特に、現職の離職者が多くて、離職した人を埋められない、そんな現状が続いております。現場職人の技術継承にも大きな影響が出ています。特にこの冬なんかは雪がたくさん降りましたけれども、雪かきをやる現場の事業者も集まらないというような現状にもなっています。

大災害時の復旧に大きな力を発揮するマンパワーというのは、実はこの建設業の現場に蓄えられてきたというのが偽らざる現状でございます。建設業の方は、自分の仕事をやっていながら消

防団にも加入している、お祭りの担い手でもある、町内会の役員もやっている。全部引き受けているというのが現状でございます。この人たちらをそこで生活してもらえないようにするのが、やはり国土交通省の責任ではないかというふうに思います。そういう意味で、ぜひこの業界の底力をバックアップする制度を、英知を結集しておつくりいただくことが必要じゃないかというふうに思います。

国土強靱化、そういう動きがこれから出ていくと思っておりますけれども、本当に必要なのはマンパワーの強靱化、これなくしてお金を幾らつぎ込んでもだめだというふうに思います。そういう意味で、建設業界の人材確保に取り組む大臣の御決意を伺いたいと思います。

○太田国務大臣 大変大事な論議をいただきました。ありがとうございます。

この建設業界が大変疲弊をしてきて、若い人がなかなか入ってこない、そして職人さんが不足をしてきている。型枠とか、鉄筋工であるとか、とびだとか、特に不足をしている。高齢化ということもあるんですが。

しかし、そこで、どういふふうにしていったらいいかということで私が考えておりますのは、とにかく一つは、建設関係の公共投資、建設投資の減少ということが急激に行われた。また、急に落ちたり急に上がったというところも困るんですね。ですから、この業界あるいは公共事業というものには、老朽化した日本の体制あるいはこれから日本を発展させる貴重なインフラであるということで、一つは誇りを持っていただく業種ということに再建する。

もう一つは、長期的にこれは大事な業種であるということで見通しが大きくよきに、我々がしっかりとそれを支えて、急に予算をふやしたり急に減らしたり、また、誇りまで失わしめるということではない、見通しがしっかりとよきに、そういうことを我々が示していくということ、また予算的な裏づけもしていくということが極めて重要だと

いうふうに思っています。

また同時に、きょうは設計労務単価のお話をいただきました。非常に詳細な論議で大変ありがたいと思っております。これが、まず予決令の中で、取引の実例価格を考慮してということが極端に縛られ、また現場のところでは、決めたその労務単価そのものが払われないで現実は違うというように、さまざまな問題がございます。

また、長期に仕事がありますから、そこでスライドをするということも非常に大事なことでありますから、さまざまなことをしっかりと配慮して、この入札方式の契約制度の問題であるとか、あるいは社会保険への加入の徹底であるとか、あるいはまた、そうした建設労働者の賃金実態の適正な反映、こうしたことをさらにしっかりとやっていかなくちやいなない。

今回、平均一五%、そして東北では二一%引き上げをさせていただきましたが、私は、よくこの調査というものと実態というものを踏まえたことをしていかなくてはならないというふうに思っております。

今後とも、建設産業に必要な人材の確保に向けて全力で努力をしたい、このように決意をしているところでございます。

○**務台委員** 大臣の力強い決意を伺いまして、私もともに頑張りたいと思います。

○**金子委員長** 次に、樋口尚也君。

○**樋口委員** 公明党の新人の樋口尚也でございます。

本日、人生で初めて質問に立たせていただきました。このような機会をいただきましたことに、まず心から感謝を申し上げます。また、金子委員長初め皆様の格別の御指導、御鞭撻をよろしくお願い申し上げます。

初めての質問でございますので、お聞き苦しい点もあるかと存じますが、ぜひ御容赦をいただきたいと思っております。

私は、昨年の十月三十一日まで、建設会社に十

八年半勤務をしております。ほとんど営業マンをやらせていただいておりました。先輩から、仕事をとる上で三つの大きなポイントがあると教えていただいております。一つは困難な壁を突破する突破力だ、二つ目には、すぐやる力、スピード感だ、そして三つ目には、何といても人のために尽くすという心だ、こういうふうにご教えたいただいております。

現在、安倍総理の強いリーダーシップのもと、自公連立政権の、デフレという困難な壁を突破し、スピード感を持って国民の皆様への命と暮らしを守るための取り組みに、心から共感しております。それとともに、その先頭を走られる太田大臣を初め国土交通行政に携わる皆様の御尽力に、国民の皆様を代表して心から敬意を表しますとともに、私も委員会の一員として、全力でお支えをしてまいり所存でございます。どうぞよろしくお願いをいたします。

それでは、初めに、きょう初めての質問でございますので、私も公明党の掲げます防災・減災・ニューディール、命を守る防災・減災の政策を中心に、特に雇用や人材の確保を中心に御質問をさせていただきます。と思います。

まず初めに、公共工事の長期的なグランドデザインについて伺いをいたします。

先ほどとも務台先生から御質問がありましたとおり、建設業は、建設業者数が今、ピーク時から約二〇%も減少をし、平成二十三年末で四十八万社、建設業就業者数もピークから約二八%減少をし、平成二十三年平均で四百九十七万人でございます。賃金は下がり、高齢化は進み、人材不足は顕著になってきております。

釈迦に説法でございますが、ここで少し現場の声を御紹介させていただきます。大手建設会社、そして二次下請の協力業者、さらには私の地元大阪の中小企業の、五人で営んでいらっしゃるタイル業者さんにヒアリングをしてみました。

皆さん、異口同音にこういうふうにおっしゃい

ます。自助努力は当然として、その上で、長期間、例えば十年や二十年にわたって公共投資の支出を明確にしていれば、すなわち仕事があるということが明確になれば、人材の確保や設備投資に踏み出せる、こういうふうにおっしゃいます。

さて、大臣は、三月五日の本会議におきまして、我が党の井上幹事長への答弁の中で次のように述べられました。「近年の建設投資の急激な減少や、それに伴う安値受注等により、経営を取り巻く環境の悪化と、技術者や職人となる若年の入職者の減少が見られる」、「こうした中で、地域の建設産業の健全な発展を図るためには、インフラの維持や整備等の仕事について、将来が見通せるよう、計画的、安定的に行っていくことを示すことが必要だ」と。私も本会議場で、全くそのとおりと大きな声を出し、力いっぱい拍手をさせていただきました。

そこで、質問をさせていただきます。

大臣が所信の中で述べられました「長期的な観点から、災害に強い国土構造に向けたグランドデザイン」、この点につきまして、ぜひとも具体的に、かつ力強いものをお出しいただきたいというふうに思っておりますが、大臣に、それに関する思いと御決意をお伺いしたいと思います。

○**太田国務大臣** 国土のグランドデザインということはいろいろな角度であると思っております。従来から、全総ということも言ったときもありまして、あるいは国土軸というようなことを言ったこともあります。あるいは社会資本整備総合計画というようなこともございます。

災害ということに絞って、脆弱国土をどうするのかということについてお話をさせていただきます。まず第一に日本は脆弱国土、特に大災害、特に大きな地震に見舞われる可能性があるという、その危機意識というものを保持して取り組んでいかなければならない。これから、首都直下地震あるいは南海トラフの地震等々、ある意味では一七〇〇年代の、ポルトガル・リスボンが大

津波でやられまして、ポルトガルの時代が終わったというようなことになりかねない、大変な事態というものを想定して対応してはいけないということが一つ。

そして、何度も申し上げておりますが、高度成長時代につくったインフラが経年劣化をしているという、メンテナンスということが非常に大事な角度であるということが一つ。

それから、これから日本がどう生きていこうかというときに、世界のいわゆる都市間競争というものにさらされると思っています。そういう意味では、脆弱国土でありながら、よくここまで素晴らしい都市をつくり、生活だけでなく活力のある都市というものがつくられたという、都市間競争にたえるだけのものをつくらなくてはいけないんですが、実は、例えば昨年の十月二十九日にハリケーン・サンディがニューヨークを襲ったということ、地下街が相当やられて、この間も視察に多くの方が行っているところ。都市を強くするという点での弱点というものをどのように克服していくかということが、私は三つ目に大事なことです。

さらに四番目には、建設産業のことをおっしゃいましたが、それを担う建設産業というものは、私は、メンテナンスというのは老朽化した建物のメンテナンスというのと同時に、建設産業のメンテナンスが今必要だというふうに思っております。この建設産業の維持、活性化、あわせてソフト面での防災教育等と組み合わせるような災害というものに立ち向かっていき、そして、その中で強い日本をつくっていくかなくてはならないというのを強く決意しているところでございます。

○**樋口委員** 強い日本への四点にわたってお話をいただきました。大変ありがとうございます。

私、建設産業の実情というものを長年、現場でずっと見てまいりました。近年は、仕事がないから人員は削減をしよう、そして機材や設備も手放す、さらには、これ以上仕事を続けると赤字が累積してたまらないから、もうやめてしまおう、こ

ういうことで、まさに負のスパイラルに陥った近年でございました。そして現時点で、建設産業の供給能力というものは不足しつつあるということが明確になっております。現実問題として、東日本大震災の復興のおくれも懸念をされてまいりました。

先日、我が党の先輩の荒木、渡辺両参議院議員が視察をいたしました福島県南相馬市の常磐自動車道の工事においても、現場の所長さんは、二百人ほどの人員が必要だが、実際には約四十人の作業員でやりくりをしていると、人材確保の現状について行政の支援を強く求められておりました。復興の加速化のためにも人材の確保は喫緊の課題でございます。

さて、我が党の山口那津男代表は、現在の好循環を生んでいる理由について、先が見通せる予見可能性を自公連立政権が社会に示していることと、この重要性を最近よく語っております。今こそ予見可能性を示し、負のスパイラルに歯止めをかけるべきだと思います。

そこで、建設産業の皆さんが将来を見通すことができ、人材の確保、そして設備投資に踏み出すためにも、国土交通行政として、長期的でかつ安定的な予算を確保すること、そして、それを内外に指し示すことが最も肝要ではないかと思っております。長期的、安定的な国土交通事業の予算の確保について、坂井政務官にお伺いしたいと思います。

○坂井大臣政務官 国交省も、大臣の号令のもと、本年をメンテナンス元年と位置づけまして、国民の命と直結をいたしますインフラの老朽化対策や防災・減災対策など、必要な対策を行ってまいりたい、こう考えているところでございます。委員御指摘のとおり、実際に現場で作業を行っていただく状況を改善していくことが必要でございますし、また、建設業者の技術の質の確保、それからまた質の向上というものは、やはり継続性、安定性というものは見逃せない大事な

観点だと思えます。

また、公共事業そのものに関しまして、その整備、そして効果は長期間にわたってまいりますので、施工に関して、継続的、計画的に実施していくことがこれまた重要でございます。このため、中長期的な視野に立ちまして、必要な予算が安定的に確保され、先ほど予見性というお話でございましたが、計画的に経営ができる環境をつくっていくということをお願いしたいと思います。

なお、公共事業関係費につきましては、近年、一貫して減少傾向が続いてまいりましたけれども、二十五年当り初予算におきましては、地域自主戦略交付金の公共事業関係費相当分を考慮いたしますれば、二十四年度当初予算とほぼ横ばいということと計上させていただいておりますので、よろしくお願い申し上げます。

○樋口委員 ありがとうございます。よく言われていることでございますけれども、単年度予算の弊害というものもあるのではないかと、この単年度予算の問題につきましては、今後しっかりとまた議論をさせていただきたいと思っておりますし、あわせて、今、国交省で推進をなさっていらっしゃる包括契約、複数年契約、地域維持型契約、これらの活用にも期待をしながら、見守ってまいりたいと思っておりますので、推進方をお願いしたいというふうに思っております。

先の質問をさせていただきます。先ほど務台先生の方から詳しく、公共工事設計労務単価についてはお話がございました。私も一点だけ申し上げたいと思っておりますけれども、要する

に、単価というものは積算の根拠でございます。業者が労働者に支払う賃金を縛るものではないということでございます。

御承知のとおり、一番大事なことは、労働者の所得をふやして、そしてデフレを脱却するということであつたり、人材不足を解消するということがございますので、具体的なフォロワーの仕方、ぜひとも、どうフォロワーするかを、公共工事はいろいろな情報の発信をしていただいたらこうなるんですが、特に民間の事業者の皆さんによくよく発信をする、お願いをしていくということが大事だということに思っています。そのための施策やフォロワーの仕方について、佐々木局長にお尋ねしたいと思っております。

○佐々木政府参考人 お答え申し上げます。今回の労務単価の改定措置につきましては、労働市場の実勢価格を適切に反映することや、必要な法定福利費相当額を反映すること、さらには被災地等の入札不調の増加状況に応じて機動的に単価を引き上げる、こういうことに努めたところでございます。

重要なことは、今後、こうした措置が技能労働者への適切な水準の賃金支払いや社会保険等への加入に確実につながっていくことにならなければならぬと思っております。このため、今回の改定措置にあわせまして、建設業団体や、公共、それから今お話をしました民間の工事発注者を含めまして、関係者にこうしたことについて文書で要請したところでございます。

実際に、今後、どの程度賃金が上昇していくか、社会保険の加入率がどの程度ふえていくか、あるいはダンピングの状況がどうなっていくか、ということにつきましては、関係者と連携をとりながら、各種調査等によってしっかりと把握していきたいというふうに考えております。

○樋口委員 ありがとうございます。特に経済団体でありますとか、各地の商工会議所、商工会、そういったところにもぜひ御発信をいただいで、強く宣揚していただくのと同時に、

先ほど大臣からありました実態調査をぜひ進めていただきたいということをお願ひさせていただきます。次に、建物の耐震化についてお尋ねをさせていただきます。

大臣はブログで、大震災への対応は、大学時代に耐震工学を専攻した私にとってライフワークとすべきものだ、阪神大震災以来、学校の耐震化を初めとして先頭に立って進めてきたが、復興とともに、大震災への対応は今直ちに行う緊急のテーマだ、一気に進めたい、こういうふうな発信をされていらっしゃいました。

さて、現在の新耐震と言われる、一九八一年、昭和五十六年に、三十二年前になりますけれども、改正をされました建築基準法は、震度六強の地震が発生しても即座に建物が破壊されない基準というものを定めたものだということに認識をしております。

これから法案の審議がなされてまいりますけれども、震度六強以上の大地震で倒壊のおそれのある建物の耐震診断、また耐震化を早急に進めていかなければならない、こういうふうな思いがあります。井上局長にこの点をお伺いしたいと思います。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。御指摘のように、震度六強以上となる大地震で、新耐震基準以前の、いわゆる旧耐震と呼んでおりますけれども、その当時建てられた建物については甚大な被害をこうむるおそれがあるということ、事前の備えとして、この耐震診断、耐震化を進めるということは非常に重要であるというふうに思っております。

このため、不特定多数の方が利用される大規模建築物について耐震診断を義務づけるというようなことを内容とします耐震改修法の改正案を今国会に提出させていただいてるところでございます。あわせて、この義務づけ建物について支援の強化を行うという内容を二十五年当り初予算案にこれも



早く完成をしてほしい、できれば平成三十年の福井国体までに延伸部分を開業してほしい、こういう地元の強い御要望もございませう。ぜひとも、この点について太田大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○太田国務大臣 北陸新幹線につきましては、昨年の六月に新しい認可を行いまして、沿線地方公共団体との調整を実施して、事業の推進に取り組んでいく所です。

私も直接、福井県知事を初めとする方々から、十二年後というよりも、もう少し早くならないかという切実な声もお伺いしている所でもございませう。また、金沢、白山から福井というところを先行して開業してもらえないか、ただし、全体は十二年よりもうちょっと早く、その中でも、福井までをより早くという要望もお伺いしている所でもございませう。

早期の開業ということについては、鋭意努力をしないでならないというふうには思っておりませう。ただ、河川水量によつて工事の期間が制約されるという九頭竜川の鉄橋、それから北陸トンネル側のもう少し南のところ、工事がなかなか難工事という技術的な問題もあつたりしますし、財源スキームへの影響などを総合的に勘案していかななくてはならないというふうには思つて、慎重に検討を進める必要があるというふうには思つておる所です。

いずれにしても、与党の間でもさまざまな促進方の論議が始まっているというふうには思つておられますし、北陸新幹線を初め、昨年着工した三区間の工期の前倒しなど、全体の見直しについて与党が大変熱心な論議をしているというところでもありますので、その状況も踏まえて、適切に対処していきたいというふうには思つておる所でもございませう。

○樋口委員 ありがとうございます。  
新幹線につきましては、自民党の先生方ともまたしっかりと御議論をさせていただきたいというふうには思つておる所です。

いずれにいたしましても、貴重なバックアップルートでもございませうし、敦賀から大阪というところもございませう。ぜひとも早期に決定をし、事業化をし、完成をするというところをお願いさせていただきますというふうには思つておる所です。

最後になりますけれども、あすで就任百日目を迎えます太田大臣、引かば押せ、押さば押せの真つ向勝負で、力強く、ぜひとも国土交通行政を推進賜りますようお願いを申し上げます。質問を終わりにいたします。

○金子委員長 ありがとうございます。

○大島委員 民主党の大島章宏でございます。

きょうは、質問の機会をいただきましたので、東日本大震災対応のお話と、それから防災関係について質問をさせていただきます。

東日本大震災からもう二年が過ぎました。改めて、東日本大震災で亡くなられた皆さんの御冥福と、現在でも三十万人を超す方々が仮設住宅等で過ごされておりますが、皆様方にもお見舞いを申し上げる次第であります。

当時、私、国土交通大臣を拝命しております。東日本大震災に直面をいたしました感じたことは、国とは何か、そして同時に、行政は何をすべきか、それから政治家は一体何をすべきなのか、そういうことをいろいろ考えさせていただきました。

結論的には、国は国民の命を守り、暮らしを守る。そういうことから、今回の震災で大変大きな被害を受け、そして亡くなられた方も、一万九千人近い方々が亡くなられているわけでありまして、国としては大変申しわけなく思いました。そういうことから、やれることは全部やり切る、こういう決意で震災対応をしたことを覚えております。

そのときに、東北地方整備局を中心に、国土交通省の職員の方々が心を一つにして、全力で人命救助に当たっていただきました。もちろん、自衛隊、警察、消防、地元の自治体も頑張っていた

いただきましたが、関係者の皆さんの御協力に心から感謝を申し上げます。

そういうことから、私もいろいろ、今考えますと、まずは、先ほど質問にもありましたとおり、想定外のことには起こる、それに備えること、そしてそれをしっかりと後世に伝えること、これが今必要なんだろうと考えております。

これから、いろいろなことが考えられますけれども、太田大臣として、この東日本大震災の教訓等を踏まえながら、これから首都直下型地震等も考えられるわけでありませうが、どのようなお考えでこれから臨むのか、まずは決意をお伺いしたいと思います。

○太田国務大臣 大島大臣のときに三・一一があり、直ちに現場、東北整備局に全て委ねて、号令を発したがゆえに、東北整備局が道路の啓開をし、そして、闇屋のおやじと思つてくれということとで、何から何まで、トイレから棺おけに至るまで、女性にとつて大事なものであるとか、全部、国土交通省ということを超えて、全面的にやることをやれという指示をいただいてということとは、今も現場を歩く私とはよく聞いて、本にも紹介されておりますけれども、大臣であつた時代の、大島章宏と太田昭宏とほとんど同じような名前なんです。大変、いつもいつも思ひ浮かべながら現場を走つてまいりました。

私は、この間に、バツがない時代でもありましたが、幾つかのものを感ぜました。一つは、災害は現場で起きています。そして、災害対策は実務であるということであつたり、あるいは、八方美人の政治は必ず八方塞がりになるというふうな言葉であつたり、あるいは、総論ではなく各論に強い政治というものが大事であるというふうには思つたり、現場には空気があり、雰囲気がある。そして、現場には何よりも優先順位がある。東京で会議をして物を決めてはならない、現場に直行して、現場の優先順位、これをやっても

りたいということに直ちに反応する政治が大事であるというふうには思つたり、また、寺田寅彦

が、物を怖がらな過ぎたり怖がり過ぎたりするのではなく、正當に怖がるのが大切であるということを描いたというところは、私、大変大事なことだと思つていたり、あるいは武田徹さんが、日本人はどうも情緒的に流れ過ぎて科学的思考を放棄するリリースポイントが早過ぎる。原発から原発で、あるいは災害でも科学的思考をずつと貫いて、科学で結論を出さなくちゃいけない、それが途中で情緒に流れたりアイデアオロギーに流れて、日本は本當の詰めができないというふうなことで、科学的思考を放棄するリリースポイントが早過ぎる。

今私が申し上げたような言葉は、この二年間、特に大震災、そしてこれからの災害対策に何が大事かということを中心に刻みつけているような言葉でございます。

そういう意味では、首都直下地震、東海、東南海、南海、日向灘に至る地震、そして笹子トンネルにありますような経年劣化、こういうものを直視して、とにかく現場を歩いて、会議をするんじゃないやなくて現場に行つて、頭の中に現場の混乱、そして状況を想定するという、大島先生おっしゃる通りに、災害は想定外が来るということがあつたわけですが、思考はまた無限であり、思考の中に想定外を組んで対策をしていかなければいけないというふうには思つておる所です。

現場の、東北の復興からいいますと、住宅、まちづくりがおくられてきている、基幹道等はなかなか推進できているけれどもということがあつたりして、それぞれの地域にはそれぞれ、一律に言えない、それぞれの町やそういうところに行つて、何がここが復興ができない、滞つているのかという、必ず一つの優先順位、隘路というのを見つけて出して、それを体当たりでぶち破つていくということに努めたいというふうには思つておる所です。

あのとき、二年前に先生のやられたことをしっかりと自分もかみしめて、現場に強い、そして現場に行き、その空気を察して、総論ではなく各論

に強い指揮をとりたい、このように思っているところだ。

○大島委員 さすが土木工学出身の大臣でございませし、また、相撲の世界でも、相撲部のキャップをやっていたという話も聞いておりますし、今御答弁がありましたように、現場というものを非常に大事にして、あらゆることに対応する、こういうことでぜひお願いをしたいと思えます。

さて次に、大震災に対する質問に入る前に、一枚の参考資料を配付させていただきます。ちょっとごらんいただきたいと思えます。

本日は該当のところに線を引いておけばよかったです。二段目のところの真ん中あたり、携帯電話がひっきりなしにブーと鳴った、とうとうと言ってもできないんだ、手がかじかんでうまくとれなかった。これは、御存じのとおり、三月二日の日に、岡田さんと娘さんが豪雪の中で、すごい吹雪の中でお父さんが亡くなったという事件の新聞記事であります。けさ、たまたま目にしましたので、持ってまいりました。

実は、私も現地に三月八日に参りまして、豪雪被害の現地調査をしてまいりました。そのときに、この北海道の湧別町を訪ねて、現地にも入りまして、御冥福もお祈りしたわけであります。

この新聞の記事によりますと、携帯電話が鳴っていたというんですね。ところが、位置情報を現地の消防署がつかむことができなかった。これについては、現地の方が、実は消防署は捜査権がありませんから、情報通信会社から位置情報を教えていただけません、こういうお話でした。

捜査権は警察が持っているわけですが、人命救助の活動の中においては、この位置情報を消防署も入手できるようにすべきではないか。

例えば、こうやってブーと携帯が鳴っていたということは、情報通信会社であれば位置情報を入手できますから、それを消防署に通報すれば、消防署も、その夜、一生懸命働いていたんです。しかし、十一時に、二次災害になっては困るというので引き揚げたわけで、次の日の朝六時に

発見されたんです。

このことについて、総務省と消防庁に、現状、どのような形で人命救助に当たるのか、情報通信会社からの位置情報をなぜ現地の消防署が入手できなかったのか。科学技術立国日本というふうに言われているんですから、当然ながら、こういうものは利用できるようにすべきと考えますが、この件についての総務省と消防庁の見解を伺います。

○安藤政府参考人 お答え申し上げます。

携帯電話の基地局で取得する位置情報につきましては、高いプライバシー性を有することなどから、その取り扱いにつきましては、総務省の告示であります電気通信事業における個人情報保護に関するガイドラインにおいて、電気通信事業者は、当該携帯電話の利用者の同意がある場合、その他の違法性阻却事由がある場合、これらが例外ケースになるわけでございませしけれども、こうした場合を除いては位置情報を他人に提供しないものとする規定がなされているところでございませし。

ここで言う、いわゆる例外事由に当たりますところの違法性阻却事由には、例えば緊急避難に基づく対応などがございませし、これに該当するかどうかは個別の事案に応じて判断されるものの、人の生命などに差し迫った危機がある場合には、通常は緊急避難に基づく対応に当たるものと考えられるところでございませし。

携帯電話の位置情報につきましては、電気通信事業者において、このような本ガイドラインに基づく取り扱いを行うこととなるところでございませし、各電気通信事業者においてそれぞれ取り組みを行っているところではありませし、引き続き……(発言する者あり)申しわけございませし、ガイドラインの考え方や具体的な取扱手順が現場にまで共有され、適切な取り扱いがされるよう、電気通信事業者に対して働きかけてまいりたいというふうにご考えておるところでございませし。

○大庭政府参考人 今、答弁がありましたとおりの、人の生命に差し迫った危険などがある場合に

は、携帯電話の位置情報につきまして、自治体消防や都道府県警察から電気通信事業者に問い合わせ、提供していただけるという形になっているところでございませし。

ただ、今回、現場が相当混乱していたということもございませし、消防庁としても、携帯電話の位置情報の取り扱いについて、電気通信事業者等とも再度協議しながら、運用も含めて適切な取り扱いがなされるよう、各自自治体消防に対してきちんと働きかけてまいりたいと考えております。

○大島委員 今の総務省と消防庁の答弁をお伺いすると、このような場合についても位置情報を現地の消防署は入手することができるということですね。もう一度ちょっと答弁してください。

○安藤政府参考人 お答え申し上げます。

○大島委員 だとすれば、総務省の方も、全国の消防署に対して、捜査権がなくても位置情報を入手できる、こういうことですから、今度は、総務省の方は全国の情報通信会社に対して、消防署から生命にかかわる位置情報の要求があった場合には速やかに位置情報を提供すること、こういうことを周知徹底してもらいたいと思うんですが、もう一度、答弁をお願いします。

○安藤政府参考人 基本的にそういうことで対応させていただきたいと思えます。必要な手続については、消防署と十分に意識合わせをさせていただいて円滑に進むように、非常にプライバシー性の高い情報でもございませし、的確な形で運用されるような手続について、十分に意思疎通を図らせていただきたいというふうに思っています。

○大島委員 またわからなくなってきたんですが、要するに、いいですけども、情報通信会社に対して、警察だけでなく、消防署からも自治体からも生命を守るための要請があった場合には速やかに情報通信会社が位置情報を提供する、これを全国に周知徹底してもらいたい。もしもこれが

できたら、こういう新聞記事にならなかつたんです。岡田さん親子も、お父さんも助かつたんですよ。

できることと実際にやれることというんですか、それが違うんですね。今の話だと、システムというか、法律的にはできるんだけど、現地のの方々がわからなかつた、だからできなかったんです。だから、それをぜひ、総務省は全国の通信会社と、そしてまた消防署等々に徹底をしていただきたい。これはもう一度何かお話をされませんか。では、それを強く要請しておきます。

そこで、次に、大震災の質問に入らせていただきますが、まず、住宅対策についてお伺いします。

復興公営住宅の建設状況と、それから、仙台市内等では復興公営住宅が千七百万円と上限が決まっております。資材の高騰、人材不足により建設単価が高騰している、こういうことでなかなか入札も不調になっているという話。さらには、場所がなかなか見つからないので、用地を獲得するのが大変なので高層住宅というものを考えられないか、こういうことでございませし、これは、阪神・淡路大震災のときにも復興公営住宅は高層ビルを建ててエレベーターつきでやっているんです。私はそういうことも対応できると思えますが、この三点について国土交通省の見解をお伺いします。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。三点お尋ねがあったと思えますので、それぞれお答え申し上げます。

まず、建設状況でございますが、三月七日に住まいの復興工程表というのを策定して公表させていただきました。若手県で五千六百三十九戸、宮城県で一万五千四百八十五戸の供給計画をお示し、福島県は、計画はまだ全体像は未策定ということでございます。まず、今、用地を確保して実質的に動き始めているものが、全部含めてでございますが、三六％というところでございませし。順

次、完成したのも出だしております。

また、今後の見通しでございますけれども、岩手県では、二十六年までにおおむね五千五百戸、二十七年までにおおむね五千五百戸、これが大体九割に当たりますけれども、工事完了の見込み。宮城県は、二十六年までにおおむね七千九百戸、二十七年までにおおむね一万一千二百戸、これが大体七割でございますけれども、工事完了の見込みでございます。

なお、福島県では、三月十五日現在、用地確保したものが二千二百五十三戸、それから二十七年まで完了するものがおおむね二千九百戸というふうに見込まれてございます。

二点目でございますけれども、補助の限度額についてのお尋ねでございます。

公営住宅の限度額というのは、通常の単価で積算をして求める額と一戸当たりの上限値というふうな二段階で決まっております。この二段階目の上限値のことを委員の方からは千七百万円という御指摘をいただいたと思っております。

千七百万円という数字はないんですけども、構造とか地域とか階数とかによって標準の単価と、基礎なんかのプラスアルファの単価というのが決まっております。例えば仙台市で五階建ての田子西地区というところでは、この標準建設費が大体一戸当たり千六百五十万円。大体御指摘の数字だと思います。

このキャップの数字を上回ったものは実はまだございませんので、そちらの方が制約になっていくということはないで、むしろ単価の積み上げの方が、古い、追いついていない単価を使っているというふうなことで不調になった例があるというふうな聞いておりますので、こはしつかり、単価も改定されましたので、これを踏まえてやっていただくように、県あるいは市とも、情報提供なりをさせていただきますと思います。

それから、三つ目でございますが、高層化というの、土地がないところでは非常に有効な手段だと思います。

一方で、戸建てがいいとか木造がいいとかいう要請もあるところがございます。これは地元の見解ということになるんだと思っておりますけれども、全体の割合を調べてまいりました。

岩手県で、大体設計内容が確定しているもののうち、戸数ベースでございますが、六階以上、いわゆる高層とされているものが七百九十八戸で大体五割近く。それから、宮城県でも、五千九百九十戸のうち二千六百三十九戸、大体四割ぐらいが六階以上ということで、想定したよりも戸数的には結構高層化ということが先行されているように感じております。

事業主体がしっかりと実情に応じて御判断いただけますように、必要な情報提供等、しっかりとやってまいりたいと思っております。

○大島委員 しっかりと対応していただきたいと思っております。

それから次に、仮設住宅というのをおおよそ使用期限が二年となっていたわけですが、これを延長する、こういうことになってございますけれども、それは、復興公営住宅が完成しないということから政府の方でも延長することを決めたと思っております。この件について、仮設住宅に入っている方は非常に不安に思っておりますので、仮設住宅の使用期限と復興公営住宅の建設との関係について、改めて明確に対応策を伺いたいと思っております。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

仮設住宅につきましては、公営住宅ができるまでの間は当然必要とされることだと思っております。このため、東日本大震災を受けて建築された応急仮設住宅の存続期限については、特定非常災害法に基づいて、建築確認を担当する公共団体が判断をした場合には延長していただいております。ということですが、最長期限が定まっているわけではございません。その旨、四月二日付で、復興庁、厚労省と、改めて都道府県を通じて、市町村それから住民の方にも周知していただくように通知をさせていただきます。

○大島委員 さらに、実は仮設住宅に入っている

方々の間で、長く仮設住宅に入っていますというところから、心身の健康状態の悪化というの懸念されるということでございますが、この仮設住宅に住まわれている方々の健康管理、あるいは医療従事者の常駐など、この件について厚生労働省の現在の対応策について伺います。

○高島政府参考人 お答えいたします。仮設住宅で生活する被災者に対する支援でございます。

長期にわたります仮設住宅で生活している方々の健康状態の悪化を防ぐためには、継続的な保健活動を維持することが非常に重要であると考えておりました。被災地域の健康支援事業、これによりまして、保健師による戸別訪問等の各種保健支援活動や、それに伴います保健師等の人材の確保に努めております。

それからまた、高齢者につきましては、地域支援の体制づくり事業、こういうものがございます。これは震災対策で拡充をしております。この中で、被災地にサポート拠点、こういうものをつくりたい。このサポート拠点は、仮設住宅とか避難所、これに近接してつくりまして、ここにおきまして、安心した日常生活を支えるためのきめ細やかな相談支援とか生活支援、それから地域交流等を支援していただいております。この対応におきましては、地域の実情に即して、常駐という形での対応も可能となっております。

それからさらに、心のケアというところにつきましては、被災者の心のケア支援事業というものをやっておりまして、心のケアに当たる専門職の人材を確保して、被災者からの相談を受け、必要に応じて専門的医療支援を行いますとともに、その活動拠点となる心のケアセンターを岩手県、宮城県それから福島県の各県に設置する、こういう支援をやっていただいております。

○大島委員 先ほどの総務省の話と同じように、できることとやれることは違うんだよね。だから、今のお話だと、一つの方向性が出されましたが、ぜひ現地で、実際にそういうことができるよ

うに、よく目配りをお願いいたします。

それから、実は仮設住宅に入っている方も仕事が必要なんです。そこで、漁業者の皆さんも、仮設住宅に入りながらも一生懸命始めましたが、最近の円安によって油代がかなり上がり始めて非常に困っているという話も出てきておりました。この漁船の油代の高騰対策について、農林水産省の現在の対応策をお伺いいたします。

○柄澤政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のとおり、現在、円安などによりまして燃料価格が上昇傾向にございますが、漁業経営につきましては、支出に占める燃料費の割合が高いということから、燃料価格の高騰が漁業経営に与える影響を緩和するための対策が重要だと考えております。

このため、農林水産省といたしましては、平成二十二年度から、漁業者と国が毎年度積み立てを行って、価格が高騰したときに補填をいたします。漁業経営セーフティネット構築事業という事業を実施していただいております。

この事業につきましては、先般の平成二十四年度補正予算で三十九億円、また平成二十五年度の当初予算案におきまして三十五億円を措置しております。国の積み立てに必要な額を計上しております。今後の高騰に対しても、一定の対応が可能な状況でございます。

また、本事業への加入申し込み期間というのは、通常の漁業者の方につきましては三月三十一日まででございますが、御指摘のような東日本大震災の被災漁業者の方につきましては、随時加入を可能としております。

今後とも、漁業者の皆様の御意見もよく伺いながら、漁業用燃料価格の動向を注視して適切に対応してまいりたいと考えております。

○大島委員 漁業者の皆さんも、やっと漁船を借りたり譲り受けたり、新しく支援を受けてつくりたい、一生懸命頑張ろうとしている話でもありますが、環境が非常に今悪化しているという話でもありますから、今おっしゃったことをしっかりと実行

していただきたいと思ひます。

それから次に、道路の話に入りますが、被災した交通インフラの復旧を望む声は、当然ながら現地から届いております。四十五号線それから三陸沿岸道路などを含む道路の復旧状況と今後の計画について伺います。

○梶山副大臣 まず、御質問のありました国道四十五号でございますけれども、宮城県及び岩手県内四百三十キロのうち、約二割が津波、震災の被害を受けました。順次復旧工事を進めてきた結果、現在、全ての交通を確保しているところであります。

ただ、仮橋等によって供用を行っている橋が今五つ、五橋ございます。このうち、現位置、もとの位置で架橋を行う三橋、三つの橋につきましては既に本復旧工事を進めておりますけれども、残る二つの橋、二橋につきましては、海の近くであったり、また、JRをまたぐ跨線橋であったりということ、それとの絡みもありまして、復興計画と調整しながら計画を進めているところでございます。

また、三陸沿岸道路、これは全長三百五十九キロでございますけれども、震災当時供用していた区間、これは百二十九キロございますけれども、これが震災直後から救助救済活動や復旧のための物資輸送等に機能を発揮したことも踏まえまして、平成二十三年度補正予算で未事業化区間全てを事業化したところであります。

また、事業化直後に、関係機関で構成をされまます復興道路会議を開催して、事業推進に向けた合意形成を図るとともに、順次測量や用地買収に着手をいたしまして、一部区間では、事業化から一年を待たずに工事に着手をしております。通常ですと、事業化をしてから三、四年たつてから工事に着手ということになりますけれども、一年で工事着手ということ、地元の待望の道路であるということ、大変理解の深い道路であるということ、こういった状況になっていることと思っております。

これらの早期整備に向けた取り組みによって、三陸沿岸道路全体の工事着手率は、昨年末時点で平成二十四年の十二月の時点では約六割となつてきております。

三陸沿岸道路の整備は、被災地の復興を進める上でも最優先の課題であると認識をしております。引き続き、復興のリーディングプロジェクトとして早期に機能が発揮できるように、国交省といたしましては全力で取り組んでまいります。

○大島委員 次に、高台移転の課題ですが、高台の住宅あるいは公共施設等、低いところにあつたものを高いところに移したものですから、連絡道路というものが、幹線道路が大変重要になつてまいりました。

しかし、幹線道路の整備は、浸水区域以外の箇所や道路ネットワーク整備は復興交付金事業に該当しないかと国から言われている。したがって、これらの高いところと低いところをつなぐ道路が、災害発生時に高台地域の孤立化を招きかねないもので、さらに支援物資を輸送する重要な災害対策道路となりまして、これが復興交付金事業に該当しないと言われていて、地元では非常に困つておる。したがって、新たなまちづくりと同様に、復興支援、生活関連道路については復興交付金の対象としてほしい、こういう要望を受けているところですが、復興庁の見解をお伺いします。

○谷副大臣 お答えいたします。復興交付金は、津波などによる著しい被害を受けた地域において、従来の災害復旧だけでは対応できない復興地域づくりを支援することを目的としており、そのために、必要な道路整備にも対応しているところであります。

具体的には、防災集団移転促進事業あるいは土地区画整理事業などの高台移転や、新たなまちづくりに必要な面的整備と一体となつて整備する道路、また、津波想定浸水エリアから高台などに避難するために必要となる避難道路、また、孤立集落の解消のために必要な道路などの整備については、これまでも幅広く復興交付金の対象としてき

たところでありました。

ただし、道路には、委員御承知のとおり、たくさんの方の要望がございます。そういう要望について、大変多様でございます。したがって、一つ一つの道路について、まちづくりとの整合性、緊急性、効率性、また実現可能性、事業規模、そういったものを精査した上で、支援の対象としていくところでありました。

また、整備の手法として、復興交付金以外にも、委員御承知のとおり、社会資本整備総合交付金の復興枠の活用ということも可能でございます。

いずれにいたしましても、個別の事業については、被災自治体の方から具体的な要望の内容を十分に、丁寧にお伺いいたしまして、対応を今後しっかりと検討してまいりたいと思ひます。(発言する者あり)

○大島委員 歯切れが悪いという話が今出ましたけれども、谷副大臣らしくない答弁のように感じますね。やれるのかやれないのか。

私は、低いところに生活していたのが高いところに移つた、その取りつけ道路というのは復興交付金を使つた方がいいと思うんですよ。二十二兆円も予算をつくつたんですよ。地元市町村が一生涯懸命再建のための計画をして、やろうとするときに、復興庁が査定庁になつちゃだめだということなんです。これはできます、これはできません。

私も、これは質問取りのときに復興庁の職員の方が来ましたが、声高に言っていたのは、これは国交省の仕事です、これは環境省の仕事です。あなたが仕切り屋じゃないじゃないか。復興庁と何でもいいんですから、国土交通省の仕事もできるし、環境省の仕事もできるし、総務省の仕事もできる。だから、新たにこの震災の後、復興庁というのをつくつたんですよ。それが、一々、これは国土交通省の仕事です、これは環境省です、これは違います、こういうことをやられるとすれば

ば、私、その担当官に、あなたはどこから来たんですかと言つたら、財務省出身です。大体それでわかりましたけれども。

ただ、谷さん、復興庁というのはみんな期待しているんですよ。新しくできた庁なんですよ。したがって、難しいところはあるかもしれないけれども、自治体の、一生懸命希望をつなぐ町を今しっかりとつくりたいと思っているんですよ。ぜひ、谷副大臣らしい答弁をもう一回求めたいと思ひます。

○谷副大臣 質問を聴取するときに今委員御指摘のような発言があつたとすれば、やはりそういうことのないように、復興庁は全体を、復旧復興を取りまともにする省庁で、そのために時限的につくつた省庁ですから、しっかりとその点に対応してまいりたいと思ひます。

また、先ほど、高台移転のときに、取りつけ道路などは交付金の対象にならないのではないかと御趣旨かと思ひますけれども、そういうことではないと思ひます。先ほど御答弁させていただきましたように、高台移転をして、それに必要な一まとまりとした事業は、当然交付金の対象であります。

ただ、道路整備というのはいろいろな要望があるんですよ。全く津波浸水エリア以外のところにも、もう数十年前からとも計画していたものを交付金の対象にしてちょうだいとか、そういったものもございまして、一つ一つ、そのまちづくりとの整合性、緊急性などを吟味しながら対応してまいりたい。

また、やり方として、社会資本整備交付金復興枠と先ほど申しました。それは国土交通省が実施するにしても、計上は復興庁計上でございますので、逃げたいと思ひません。しっかりと正面から見据えていきたいと思ひます。

○大島委員 かつて、衆議院の予算委員会のような、谷さんらしい歯切れよさはどこへ行つちやうか。何か、もうちょっと元氣よく、歯切れよく仕事をしてもらいたい。それが復興庁

の職員の人にもつながると思うんです。

私は、復興庁が復興査定庁になっちゃだめだと思っんですよ。まさに被災地と寄り添って、被災地の方々には本当に希望をなくしているんですから。新しい町をつくらう、こうしようというときに、これは対象外です、これはできませんと言うだけでは復興庁の名に値しない。そこで谷副大臣に申し上げておきたいと思ひます。

次に、鉄道の話に行こうと思つたんですが、その前に、原子力発電所の事故により、富岡と浪江の間が警戒区域となつていて通行ができない。それで、いわきから南相馬間の交通が分断されている。ということで、常磐高速道路の広野から南相馬間の早期完成を求める声が現地でも強く出されております。

さらに、いわき市などでは、常磐三市長会から、国道六号の内陸部に災害対策としての機能を持つ六号バイパス建設の要請を受けておりますが、この二つについて、現状をお伺いしたいと思います。

○前川政府参考人 お答えを申し上げます。国道六号につきましては、平成二十三年十二月に全線復旧をいたしまして、その後、警戒区域の見直しに合わせて本復旧工事を進めまして、ことしの三月二日には本復旧が全て完了をいたしております。

しかしながら、現在、警戒区域である双葉町、また帰還困難区域では一般の交通が制限されている状況でございます。あらかじめ市町村の許可を受けた工事車両等に限り通行ができるという状況になってございます。

このため、常磐自動車道の早期整備が待たれるわけでございますが、今御指摘のように、南相馬インターチェンジから広野インターチェンジの間におきましては、環境省が行う除染と並行して復旧工事を進めておるところでございます。関係機関と調整が調うことを前提に、一部区間を除きまして、平成二十六年度を供用目標としておるところでございます。

なお、委員御指摘のとおり、国道六号につきまして、一般交通が制限されているため、一般の方々には阿武隈山地の中の国道、県道を、いわば国道六号のバイパス的に使っている実態がございます。このため、必要な路線の整備計画につきまして福島県において検討中と聞いておりました。国土交通省としても最大限協力をして必要な支援を行つてまいりたいと考えております。

○大島委員 現地の方からも、とにかく、福島原子力発電所の事故によって大変困難な状況が続いておられますので、そういう意味では、現地からの要請に応じてしっかりと対応していただきたいと思ひます。それから、鉄道事業であります。実は、質問項目がたくさんございまして、鉄道については一つだけにおきますが、JR大船渡線、気仙沼線など、三陸の沿岸の鉄道の復旧というのが非常に被災地の方々にとっては希望の光になっておる。ぜひしっかりと再建のための支援をしていただきたいという要請が来ておりますが、この件について国土交通省の見解をお伺いします。

○松下大臣政務官 お答えいたします。東日本大震災におきまして、鉄道も大きな被害を受けました。このうち、東北新幹線につきましては、震災発生後、四十九日間という非常に早い段階で復旧がなされました。

一方で、在来線につきましては、まず経営の大変厳しい第三セクター旅客鉄道につきまして、復旧費用のほぼ全額を実質的に国が負担する特別な措置を講じたところがございます。この結果、ひたひたな海浜鉄道等におきまして全線が復旧したほか、三陸鉄道につきましても、本日、四月三日

に南リアス線の盛から吉浜間が復旧いたします。来年四月ごろの全線運転再開に向けた取り組みが着実に進められているところがございます。また、JR東日本の路線につきましても、三陸沿岸及び原発警戒区域を除く区間につきまして復旧し、あるいは復旧に向けて着実に整備が進められているところがございます。

一方で、三陸沿岸の被害が非常に大きかったJR大船渡線及び気仙沼線につきましては、復旧としてBRT、バス高速輸送システムが導入されたところがございます。

JR山田線も含めたこれらの路線につきましても、国土交通省、復興庁、沿線自治体、JR東日本等で構成する復興調整会議の場におきまして、まちづくりと一体となった鉄道復旧について検討を進めてまいります。

鉄道の復旧は、委員御指摘のとおり、被災地域の本格的な復興を図る観点から極めて重要な課題でございますので、引き続き、鉄道復旧に向けた取り組みを進めてまいりたいと思ひます。

○大島委員 それから、港湾、河川、下水道についてお伺いしようと思ひましたが、時間の関係上、要望だけにとどめさせていただきます。港湾は耐震岸壁というのが非常に重要だということも、私も学びました。したがって、全国の主要港においては耐震岸壁をきちっと置いておいて、震災のときにも使用できるような岸壁を残すということも計画をお願いしたいと思ひます。

それから、下水処理場が海の近く、あるいは川の近くだったので、これも津波で被害を受けて、復旧はしておりますけれども、機能停止状態がまだ続いているわけですが、全国的にも地震で、下水管等の老朽化もあって大変な状況だということです。これについても、国の方からしっかりと財政的な面も含めての支援をお願いしたいと思ひます。

それから、復興庁に質問いたします。浸水地域の土地のかさ上げ事業を行うに当たり、地下埋設物、例えば下水管などの撤去を行わなきゃならないんですが、これが自治体負担が生じないようにしてほし。これは広範囲にわたっているものから、住宅地等もあって下水管が入っているんですが、それをそのまま対策してしまふわけにはいきませんので、この下水管の撤去作業等々についての支援を要請したい、こういうこと

とであります。復興庁の現在の見解をお伺いします。

○谷副大臣 委員御承知のとおり、復興交付金の基幹事業ということで、土地区画整理事業あるいは津波復興拠点整備事業で実施可能です。ただ、基幹事業に該当しないものであったとしても、効果促進事業で基幹事業と関連を理屈つけて、そうすれば、地下埋設物の撤去への対応ということも可能でございます。したがって、地方の負担が地下埋設物の撤去で生ずることがないように、いろいろ知恵を出しながら、しっかりと対応してまいりたいと思ひます。

○大島委員 やつと谷副大臣の体調が戻ってきたようではありますが、今後ともそういう姿勢で対応をお願いいたします。

それから、自治体関係であります。復興予算がつかまりましたので、町の予算がこれまでの十倍から十五倍になったということで、それに対応するための職員が不足している。そして、他の市町村からの応援もいただいているんですが、派遣期間を長期化したり、あるいは継続的な人的な支援をいただきたい、こういう声も寄せられております。これについての総務省の対応策について伺います。

○三輪政府参考人 お答え申し上げます。総務省におきましては、発災の直後から、全国市長会、全国町村会の協力をいただきまして、被災市町村への職員派遣の支援を行ってきたところでございます。

しかしながら、依然として被災市町村の要請に十分には対応できていないということでございまして、全国の市区町村に對しましてさらなる職員派遣を要請するほか、被災自治体における任期つき職員などの採用の支援、被災自治体で働く意欲のある市区町村のOB職員情報の提供などを行つておるところであります。派遣期間につきましても、全国の市区町村に對して、中長期的な職員の派遣を要請しているところがございます。また、民間企業などの人材の活用促進のための

仕組みを整備し、先日公表をしたところでありまして、これらを含めて、より一層人的支援の充実に努めてまいりたい、このように考えております。

○大島委員 続いて、まちづくり関係、復興まちづくりについて、三問質問したいと思いましたが、時間の関係で、一つだけに絞らせていただきます。

これは私、非常に大事な事業だと思っておりますが、現在、復興交付金による都市公園事業の活用をして、災害復興記念公園構想というのを各地でいろいろやっております。再び津波等での悲劇を繰り返さないためにも、避難訓練もできる震災祈念公園の整備を行いたいと思っておりますが、公園事業の防災機能や面積などの要件がありますので、なかなか前に進まない。これについて緩和をして、弾力的に運用を求める声がありますが、復興庁の見解をお伺いします。

○谷副大臣 復興交付金では、これまで、なりわいの再建とか住まいの確保、これに重点を置いてきました。しかし、復興のステージが高まって、委員御指摘のとおり、公園事業など、要望が出始めているところであります。それで、先日、先月の第五回の交付金の可能額通知で、相当運用を弾力化したところでございます。

それで、公園事業についても、復興まちづくりにおいて必要な公園であって、防集跡地を活用するなど、効率的な整備が見られるものにつきます。今回、岩手の野田村、宮城の岩沼、七ヶ浜、また福島の新地の二カ所、こういうところで公園事業として採択したところであります。

今後とも、個別の御要望をしつかり受けとめながら、できる限り、委員御指摘の、被災地に寄り添う形で、要望の実現に向けて精いっぱい努力してまいりたいと思っております。

○大島委員 ひとつ、今、被災地に寄り添うというお話がありました。今必要なのはその心なんだと思っております。国の方でいろいろ計画したりなんかして、査定もすることが必要でしょうけれど、

でも、被災地はどんな状況なのか、ここにぜひ復興庁の職員も派遣して、一カ月ぐらい現地の方々と話をすれば、どういう状況かというのわかるかと思っております。ですから、ぜひ、復興庁の職員に対して副大臣の方から、今お話があったように、寄り添いながら復興しろ、仕事をしろ、こういう指示をしていただきたいと思っております。

それから、実は福島地域からの要望であります。例えば福島県の原子力発電所の現地において、今でも毎日三千人の技術者等々が原子力発電所の安定化に向けて仕事をしているわけですが、一つの事象として、例えばトレーラーでコンテナ型の作業場というものを持ち込んで据えつけようとしたときに、地元の役場で建築確認を受けなければだめだ、こういう要請があって、福島県の原子力発電所の安定化作業そのものに、現地作業に大きな影響を与えているという話もあります。

私は、こころは、福島県の原子力発電所のあの敷地内は、特区的な形で、東京とか通常の町の建築確認の対象外にして、仕事がスムーズにいこうにすべきではないかと考えるわけでありまして、この件についての国土交通省の見解を求めます。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。一般論として、建物の中に人が入らないようなもの、具体的には、コンテナ型データセンターとか蓄電池収納コンテナとか、こういうものについては建築物ではないという扱いをしております。御指摘のものがどんなものか、図面を見ながらしつかり中身を調べた上で、公共団体とよく相談させていただきたいと思っております。

ちよつと、特区は私でもお答えする立場にならぬと思っております。失礼いたします。

○大島委員 これは、復興のための操作盤とか何かが入っているコンテナですが、それを現地に置いて、そこにつないで操作するということですが、従来は鉄板の上に置いて、溶接を何か所かすればそれでオーケーだったんですが、現在では基礎まできちつとしないといけないという話

で、これはどうも、原子力発電所の事故対策の対応の状況としては、ちよつと違うんじゃないかと思っております。ぜひ検討いただきたいと思っております。

さて、残り十分となりましたので、最後の質問の項目に入ります。

実は、あの東日本大震災のときに、私が目にしたのは映像でありました。したがって、現地の映像を、いち早くどうやってつかむかというのが大事だと思っております。

あのときには、国交省の現地の東北地方整備局の熊谷さんという女性の防災課長さんの機転で、仙台空港から一機のヘリコプターを操縦士だけで飛ばすことができました。飛ばした後、津波が来たために、その他の飛行機はほとんどだめになつてしまつたんですが、そこからの映像をベースにして国交省の人命救助作戦が始まつたと言つても過言じゃないと思っております。

そこで、防衛省と内閣府にお伺いしますが、これから災害が起こつた場合に、防衛省も撮影しているという話を聞いています。その映像を、官邸だけでなく、全部の省庁と関係する自治体にも私は通知すべきだと思っております。この件についての防衛省と内閣府の見解をお伺いします。

○黒江政府参考人 防衛省の体制について、まずお答え申し上げます。

防衛省につきましては、発災直後の現場の情報迅速につかむということの重要性に鑑みまして、震度五強以上の地震が発生したという情報を得た場合には、直ちに近傍の部隊が航空機等を飛ばしまして、先生御指摘のヘリコプターの映像も含めまして、情報を収集する。なおかつ、これを関係機関と共有することから、ヘリコプターで撮影した映像につきましては、中央防災無線網を通じて配信することによって、中央防災無線網を通じて配信することによって、そういう体制をとっております。

○亀岡大臣政務官 今、大島先生の言われたように、私も被災地におりまして、現状の把握が一番

大事だということによく認識しております。私も当時調べましたら、実際に、警察、消防、また自衛隊から来た映像は、しつかりと中央防災無線によって配信をされておつたようであります。ただし、各都道府県にはなかなかそういう状況ができていなかったということで、平成二十四年に、被災情報がつつかりと配信できるような回線を整備して、中央省庁、それから各被災都道府県にはしつかりと映像が配信できるように努めてまいります。

○大島委員 私も事前にいろいろお伺いしましたが、できる仕組みになっているということと、実際にそれが利用できるということ、どうも違うみたいなんです。ですから、それをぜひ、今御答弁いただきましたような形で、システムのにも整備していただきますようお願いいたします。

次に、太田大臣にお伺いしたいところがあります。実は、先ほどもお話があったんですが、今回の東日本大震災で、現地という方が活躍したかという、地元土木建設業の関係者の方々が、要請されることを受けることなく、自分で重機を持ち出して瓦れき処理を始めた。これが一番早く道路に自動車を通れるようになった。一つの直接的なものであります。したがって、さまざまな意見もあると思っております。地元土木建設業者の方々が各市町村ごとに、雪害とか災害とか、最低限これだけは必要だということところはきちつと確保できるように、先ほど、先の見通しという話も出ておりましたけれども、そういうことも含めて、一度、国土交通省で少し整理して、そういうものを基本的な考え方に置いておいてはいかかと思っております。この件について大臣の御見解をお伺いします。

○太田国務大臣 非常に大事なことだと思っております。この数年、建設業界が特に疲弊してきています。若い人もいないし職人もいないし、何よりまた重機もリースになつていないという状況があります。昔から土木屋さん、土木屋さん



ようにということで真摯に受けとめて、監視委員会が指摘するように、しっかりと徹底する。徹底するとはどういうことかという、徹底するということなんですが、私が思うには、一番大事なのは意識改革です。こういうことはいけないんだということ、いろいろな仕組みをつくるということ、これは当然大事だと思います、だけれども、意識を変える。これは相当の力が要ります。

私は、このところを真摯に受けとめるということは、省の職員、それからOBに対して意識改革、意識変化をもたらすようにということで、何回もこれから指摘をしたり、引き締めていきたいというふうに思っています。

○西岡委員 ぜび、意識改革の上、制度の周知徹底をしていただきたいと思えます。

有為な人材の活用は当然あるかと思えます。公務員の早期退職慣行等の問題もあるかと思えますが、今回は、特に国交省のような官利企業等を所管する官庁では、天下りに対する国民の厳しい目を考慮すると、ルールを守る姿勢がやはり大事だと思っております。今後同様のケースが発生しないように、再発防止に取り組んでいただきたいと思えます。

次に、海洋基本計画について質問をしたいと思えます。

我が国は六千余りの島々で構成されており、これまで狭隘な国土が常に強調されてきました。確かに、日本の国土の面積は世界で六十位ぐらいであります。しかし、排他的経済水域、いわゆるEEZでは国土面積の十二倍となつて、実に世界第六位であります。まさに堂々たる海洋国家であると言えることでもあります。

この点、海洋基本計画は今後非常に重要なものとなつてきますが、まず、平成二十年三月に閣議決定された現在の海洋基本計画が、この五年間でどんな成果が上がっているか、お聞かせいただければと思えます。

○長田政府参考人 先生御指摘の海洋基本計画でございます。

これは、海洋基本法に基づきまして、五年前の平成二十年三月に閣議決定をされまして、この五年間における我が国の海洋政策の方向性について定められたものでございます。

この五年間の進捗状況でございますが、海洋基本計画に基づきまして、国土交通省及び経済産業省など関係省庁が積極的に取り組まれた結果、多くの成果が出てきております。

例えば、海洋資源の開発、利用の推進に関する事項といたしましては、海洋エネルギー・鉱物資源開発計画の了承、あるいは海洋再生エネルギーに関する今後の取り組み方針の決定。

また、今先生御指摘のEEZにつきましては、大陸棚の延長の申請を平成二十年十月にいたしまして、昨年四月には勧告が国連の限界委員会から出されております。また、EEZの外縁の基礎となる低潮線の保全を目的とした低潮線保全法の成立などがござります。

また、我が国の海運の安全の確保ということ、海賊対処法の成立あるいは海洋管理のための離島の保全・管理に関する基本方針、こういったものを制定してござります。我が国の海洋立国の推進に向けて多くの成果が上がっているというふうに認識をしております。

○西岡委員 徐々に海洋に関する環境整備ができていくということでもあります。

しかしながら、近年では、領土問題を初め、海洋権益を主張する隣国との緊張関係も高まっております。我が海域においても中国公船の動きが活発化している状況でもあります。しかも、中国政府は、国家海洋局に主権維持活動を一元化して海洋強国化を推進するなど、今後の我が国の安全保障問題はもちろん、資源問題にも深くかかわってきています。

また一方で、災害においても海の重要性は高まっております。先日、政府の中央防災会議作業部会がまとめた南海トラフ地震における被害予測の全体像では、マグニチュード九クラスの巨大地震が起きた場合には、その被害額は約二百二十

兆に上ると試算も公表されました。もし地震が発生すれば、陸路は寸断されるおそれもあります。その場合に、救援物資等は海上輸送に頼らざるを得なくなる場合も考えられます。

そういった観点も織り込んで、新たな発展の可能性を求めて、海洋政策に積極的に取り組むべきだと思えますが、今度の予定されている新たな海洋基本計画の策定のスケジュール、そして、その基本計画のポイントについて伺いできればと思えます。

○長田政府参考人 海洋基本計画でございますが、今先生御指摘のように、五年前に現在の海洋基本計画がつけられまして、海洋基本計画はおおむね五年ごとに見直すということになっております。

このために、昨年の五月には、海洋政策本部長である総理が任命をされました十名の参与、これは東大の小宮山先生初め有識者でござりますが、ここにおきまして昨年来議論を進めてござります。また、超党派の先生方で構成される海洋基本法研究会あるいは海事振興連盟からも御提言をいただいております。

現在、政府部内で最終的な調整を進めてござります。今週の月曜日からはパブリックコメントを実施してござります。できるだけ早く閣議決定をいたしたいというのが考え方でござります。

今回の見直しのポイントといたしましては、先生御指摘のとおり、東日本大震災の結果、いわゆるエネルギー政策の全般的な見直し、さらには海洋資源、海洋再生エネルギーに対する期待の高まり、さらには、日本をめぐると海洋権益をめぐるといって、日本をめぐると海洋権益をめぐるといって、海洋資源を保全するための海洋安全保障についてのあり方、こういった点が今回の見直しの大きなポイントであるというふうに認識をしております。

○西岡委員 エネルギー政策の全般的な見直しということもありますが、東日本大震災による福島原発事故によつて、これまでの原子力政策というのは見直しをする必要に迫られております。ま

た、現在のように、石油や天然ガスを大量に海外から購入し続けるということも、エネルギー政策の安全保障上の問題からも長く続けるべきではないと思っております。

さきの大戦においても、我が国の開戦の動機も石油問題でありました。日本は資源のない国で、資源を世界から買って、得意な物づくりで経済大国になった国家だとよく言われております。しかしながら、今やもう、日本近海にはメタンハイドレートに代表される多くのエネルギー、鉱物資源、先ほど御指摘もありましたが、その存在が確認されつつあります。まさに将来の資源大国への道が開かれる可能性も出てきております。

また、メタンハイドレートは北海道から沖縄まで広く分布しており、その埋蔵量の調査は今年度から三年かけて実施するというところであります。完全に把握できていないということでありまして、一説によると、十兆立方メートルもの埋蔵量があるのではないかと。これは、日本の天然ガス使用量に換算して約百年分という驚異的な数字であります。

しかしながら、今の開発技術のままであれば生産コストがかなりかかってくるということでありまして、シェールガスのコストに比べると五十倍を超えるとの見方もあつて、まだまだ技術革新が必要だということでもあります。

我が国の海域に膨大に存在する海洋エネルギー、そして鉱物資源の開発促進を何より急ぐべきだと思っておりますが、この点、どういう取り組みを行われておられますか。

○長田政府参考人 先生御指摘のとおり、東日本大震災の結果、多くの原子力発電所が停止をしております。そのために、火力発電所のための石油、天然ガスの輸入というものが増大をしております。こうしたことから、我が国においては、エネルギーの安定的な確保というのが極めて重要な現在の課題というふうに認識をしております。

こういう中で、先生今御指摘のように、我が国の周辺海域におきましては、石油、天然ガスに加

えまして、先般、メタンハイドレート、これは愛知県沖での海洋からの産出試験の成功がありました。また、伊豆沖あるいは沖縄海域におきましては海底熱水鉱床、それから南鳥島におきましては、いわゆるレアアースを含む海底堆積物というものが見出されてきております。これらをかかへて、商業化していくかということが今後の研究課題でございます。そのための調査研究を進めてまいりたいというふうに思っております。

また、エネルギー資源という意味では、ブラジル、オーストラリア、アフリカ等で、新たな海底油田あるいはガス田というのが発見をされております。こういった世界の海洋資源開発市場というのは急成長しております。我が国の安定的なエネルギー供給の観点からは、これら資源開発への関与が見込まれておりますが、その際、あわせて、これらの資源の生産、貯蔵、輸送など関連する新たな海洋産業の成長も期待をされております。

今回の基本計画におきましては、こういった点を踏まえまして、官民を挙げて、資源開発整備あるいは海洋産業の創出に取り組んでまいりたいと考えております。

○西岡委員 今や、それこそ海洋からの資源産出量は世界でも三割から四割ということでありますが、先ほどもお話がございましたが、ブラジル沖で膨大な量の石油、天然ガス等が埋蔵されている、それに我が国が参入しようとしているということでもあります。私は大変いいことだと思いますし、ぜひ、成長力強化ということでも取り組んでいただきたいと思いますが、この点に関して、具体的な取り組みをもう少し詳しく教えていただければと思います。

○赤澤大臣政務官 世界的なエネルギー需要の増大に伴い、海洋からの石油、天然ガスの産出量が年々増加している。御指摘のとおりでありますし、その開発に用いられる海洋資源開発関連の船舶の需要は、委員御指摘のブラジルなどを中心に

大幅に増加をして、二〇二〇年には二〇一〇年の三倍近くに達するといったような試算もございませう。

今後、増大する世界の海洋開発の需要を取り込んでいく、そして委員御指摘のとおり、資源大国への道を探るといったことで、官民一体となつて、海外の海洋開発プロジェクトに日本企業が参画するための政策支援、さらには環境整備といったことに取り組んでまいれる所存でございます。

さらに具体的に申し上げれば、民間企業の技術開発に対する支援、それから安全面に関する調査研究などの取り組みを進めてまいります。

○西岡委員 四方を海に囲まれた、主要な物資の輸出入を海上輸送に依存している我が国にとっては、先ほどおっしゃいました造船業や海運業に代表される海洋産業は、やはり今後も重要な産業の一つであり続けなければいけないと思っております。

私の地元の愛媛県でも、外航海運業は約八百隻所有しております。これは我が国の外航船の約三分の一を占めているというところであります。本当に愛媛県の基幹産業として取り組んでおりますし、また、日本を代表する海事都市でもあります。今治市は、内航海運者数や造船事業者数など、まさに海事関連企業の集積地でもあります。パリスシップと題した海洋博のイベントも隔年で行っておりまして、ことはちょうど、来月開催するような予定であります。

こういう海洋産業の新たな成長の可能性として、先ほど政務官からお話いただきました海洋資源開発船舶。これは、七年後には三倍近くの十兆円産業になるといような試算も出ておりますが、現在のところ、国際競争力の観点においては、韓国や中国に海洋構造物の手持ち工事量というのは非常に多くを占めているという状況であります。やはり、この分野に今積極的に取り組まなければ、将来の我が国のEEZの開発を自前の技術でやることすら難しくなるような現状も考えられる次第であります。この点についてど

う考えられるか、お聞かせいただければと思っております。

○赤澤大臣政務官 委員御指摘のとおり、我が国の造船技術というのは世界に誇れるものであります。これまでも、造船の技術を持ち、造船産業を国内に抱え、加えて国際会議などでも安全基準あるいは環境基準などを率先して高い水準に高めることで、我が国の産業の競争力というのを保つてきております。

そういう観点からいって、我が国の大事な産業でありますこの造船関係の技術をさらに発展させて、浮体式の液化天然ガス生産貯蔵積み出し設備、FLNGとか、これが委員の念頭にあると思っておりますが、こういったものの安全基準の策定などでもしっかりと世界をリードするような取り組みを行うことで、今後とも、産業の発展、そして国際的な安全環境基準の設定、さらに、それに基づいて我が国の産業が一定のシェアを占めていくということ、いい循環をつくって、しっかりと国富の創造にもつなげていきたいというふうに考えております。

○西岡委員 ぜひ、国際競争で負けない産業の育成をお願いしたいと思います。

また、この分野に関しては、海洋再生可能エネルギーの分野でも、洋上風力発電というものも注目されております。この洋上風車は将来的にも需要が上がるの見込みはありますが、洋上風力分野での取り組み状況はどうか。もし具体的な目標数値もございましたら、お教えいただければと思っております。

○長田政府参考人 現下の厳しいエネルギー情勢を考慮の中で、洋上風力発電を初めとする海洋再生エネルギーの活用というのはいよいよ極めて重要な状況だということに思っております。

現在、我が国の洋上風力発電は世界の一程度しか占めておりませんが、現在、鹿島港を初めとする港湾区域や漁業との調整を進めながら、今後、大幅に洋上風力発電を進めたいというふうに考えております。例えば、洋上風力発

電、一基二メガワットで、大体二千世帯の電力をカバーできるということでございますし、また、福島あるいは長崎等におきましては浮体式の洋上風力発電ということもやっております。

こういった技術が非常に、関連産業を含めて、我が国の成長産業のものになるというふうに考えておりました。私ども、今回の海洋基本計画の中でも大きな点だということに認識をしております。

○西岡委員 ありがとうございます。

海洋産業の発展のためには、それを支える人の問題も重要であります。

私の選挙区にも上島町というところがございます。国立弓削商船高等専門学校があります。一時これは定員割れを起こしていたものが、最近では志願者数もふえているというような状況であります。

しかしながら、船員を取り巻く環境は非常に厳しいものがあるということでありまして、船員の不足、高齢化、その上、労働条件や環境が悪いということでもあります。

例えば内航船員では、一昨年の十月の時点で五十歳以上の割合が半分となっております。しかも船員数が、二年後には八百人から約二千二百人、七年後には二千五百人から五千五百人不足するという試算が出ております。

また、外航船員では、昭和四十九年に五万七千人ほどいたものが、平成二十二年には約二千三百人というふうに大幅に減少しておる次第であります。これは、外航船員の多くを外国人船員に依存している現状もあり、しかも世界的な船員不足により、フィリピン人を初めとするアジア人の船員の囲い込みということも激しくなっております。我が国の外航商船船員の国籍別の状況では、日本人船員は、昨年の時点でもう二・一％にすぎないというふうにお聞きしております。

国交省も、この点を憂慮して検討会を立ち上げたというふうにお聞きしております。この検討会

の報告が昨年三月に出されたということでありませんが、船員の確保、育成の方向性について、どういった成果が今上がつているのかをお聞かせいただければと思います。

○森政府参考人 委員御指摘の、船員の確保・育成に関する検討会でございますけれども、多くの海事関係者、それから船員の教育訓練機関、あるいは有識者の方にも御参加をいただきまして、海運業界のニーズに応える船員の効率的、効果的な養成について検討を行ったものでございまして、昨年の三月に報告書を取りまとめしております。

この報告書の中では、海事関係者が一丸となつて優秀な船員志望者の確保に取り組むこと、また、海運業界のニーズに応じ、教育訓練システムを逐次見直すこと等の基本的な考え方に基づき、幾多の提言がなされております。

これまでの具体的な成果の一例を挙げさせていただきますけれども、例えば、内航海運業界におきまして船員志望者向けの奨学金制度の大幅な拡充が進められているほか、新たな船員の供給先からの人材確保に向けて、水産系の高校の卒業者に係る資格制度の改善を行う等の取り組みを行ってまいりました。

国土交通省としては、引き続き、船員の安定した確保、育成に向け、報告書の提言の実現に取り組んでまいりたいと思っております。

○西岡委員 時間もありませんので、質問を飛ばして、次の質問をさせていただきますと思ひます。

海洋基本計画は、今後の我が国の発展にとって非常に重要な計画でありますので、ぜひ、太田大臣のリーダーシップで着実に前に進めていただきますようお願い申し上げます。

次に、ボーイング787について質問をさせていただきます。

私は地元との行き来に飛行機を使っておりますが、私の利用しております松山空港にはボーイング787が寂しそうに駐機しておる状態でありまして、私も何度かこの飛行機には搭乗させていただきました。

きました。非常に快適で、乗り心地もいい機体だっただけに、今回の事案については非常に残念であります。

現在も、二十四機の787が一月十六日から運航を停止しているというところでありますが、既にもう二カ月以上、時間も経過をしております。その原因究明に時間がかかっているのではないかと感じております。現在どのような状況なのかということと、また、就航路線等の便数確保に支障が出てきている状況もある中で、航空会社への負担軽減のためにどのような対策がとられているのか、そして運航再開のめどが立っているのかをお聞きしたいと思います。

○坂井大臣政務官 お答えを申し上げます。

国土交通省は、米国の国家運輸安全委員会、NTSB及び米国連邦航空局、FAAと緊密に連携をしながら、今回のバッテリー損傷事案の原因の究明と再発防止策の検討を進めているところでございます。

今の検討状況でございますけれども、ボーイング社による是正措置案、こうやたらいいんじゃないかという是正措置案を、これが安全だということを確認する証明計画というものを今出しておりますが、それをFAAが承認をいたしました。これが米国の三月十二日ということでございます。今、この計画に従って、ボーイング社が是正措置案の安全性を立証するための試験や解析等を進めているところでございます。

国土交通省も、職員を派遣するなどいたしました。FAAと緊密に連携をして、これらの試験や解析等が適切に行われていることを確認し、また、今後、その内容がいかがいかにどうかということをしつかりと審査いたしてまいります。

したがって、この点に関して申し上げます。今はまだ安全性を証明する努力をしております。中、こういうことでございまして、残念ながら、運転再開の見通しについて現時点でコメントできる段階にはありませんが、委員が御指摘のように、この航空会社のさまざまな今の状況に鑑みて

の対応策、それから安全かつ早期の運航再開に向けて、全力で取り組んでまいります。

○西岡委員 ありがとうございます。

日本だけではなくアメリカの関係当局もかわつてきている問題なので、調査結果が、なかなか進まないというのわかりませんが、今回の問題になった機体は三五%が日本製でありまして、日本の技術力に対する信頼性がやはり問われている問題であるかと思っておりますので、この点、十分な配慮をいただきますようお願い申し上げます。私の質問とさせていただきます。

○金子委員長 次は、三宅博君。

○三宅委員 日本維新の会の三宅でございます。空港行政、それから国境を接する島嶼、それから拉致の問題、この三点について質問をさせていただきます。

まず空港行政についてなんですけれども、大阪の伊丹空港、大阪国際空港の存続についてちょっと伺いたいんです。

関西新空港ができた当初は、伊丹空港の廃港というものを前提にこれが建設されたわけでございます。その代替として関空が建設された。当時、伊丹空港の騒音あるいは公害といった問題で、非常に訴訟あるいは抗議が相次ぎまして、それで関空の建設というものが実現したわけでございます。

ところが、空港完成の数年前から、今度は伊丹をそのまま存続させてもらいたいという、地域自治体といえます。こういう声が上がってきたわけでございますけれども、本来、伊丹の廃港を目的に関西新空港ができたことではないから、できた以上はそれを廃港にすべきではないかと思ふんですけれども、いかがでしょうか。

○田村政府参考人 お答え申し上げます。大阪国際空港は、周辺の市街化及び急速なジェット化が進んだために、昭和四十年代に騒音問題が深刻化をいたしました。空港周辺住民より、国を相手とした訴訟あるいは同空港の廃止を

含む調停の申請というのが数多く行われてまいりました。

昭和五十五年に成立した調停の調停条件として、国は、調査研究及び地元の意見聴取を行い、関西国際空港開港時までに、国の責任において大阪国際空港の存廃を決定することとされたところでございます。

調査結果や地元意見等を踏まえて、平成二年に、国として大阪国際空港の存続を決定し、地元自治体、十一市協でございまして、及び調停団との間で、存続の合意と発着枠や発着時間の制限などを盛り込んだ協定を締結いたしました。

なお、この間、航空機の低騒音化や周辺環境対策の進捗によりまして、大阪国際空港周辺の騒音影響範囲が大幅に縮小されてきたということについてもつけ加えさせていただきます。

○三宅委員 そのあたりの経緯については私も理解しておりますが、私の所属しております日本維新の会の大阪市長の橋下さん、それから知事の松井さんの御両名は、やはりその廃港というものを、本来、筋からいえばすべきであろうと。

今は経営統合されて、基本的には、民間の会社ということで、その意思というものは尊重をするということなんですけれども、これは地元自治体の態度の約変といえますか、この部分につきましては、いろいろな面からこういったことになつたと思ふんですけれども、一つは、空港が存在することによって国から支払われるいろいろな交付金、その他補助金。このあたりは、今どれぐらい地元の地域に對しまして交付あるいは支払いがされているのか、ちょっとまずその辺のところも御説明いただきたいと思ひます。

○田村政府参考人 先生御質問の件というのは、恐らく航空機燃料費と税の譲与額のことかと理解をいたします。

平成二十四年度におきます航空機燃料費と税譲与額でございますけれども、豊中市に對しまして二十四億円余り、それから池田市に對しまして三千六百六十万円、それから伊丹市に五億八千万

円、川西市に三億三千万円というような状況でございます。

○三宅委員 地元対策費といいますが周辺環境対策費、こういったものも激減しているということはおよくわかっていらっしゃるんですね。

ただ、関西に今、関西新空港、関空、それから伊丹、神戸、こういった三空港がある。今、アジア全体でもそうなんですけれども、国際的にハブ空港の競争みたいなものがある、そういった中で、その三空港の存在そのものが、このハブ空港の競争に打ちかつかつていけない一つの原因になつていないんじゃないかなというふうな観点を持つので、もしも、この辺のところは質問通告はしていないので、もしもよければその辺の御感想を聞かせていただければというふうに思います。

○田村政府参考人 先生御案内のように、昨年、伊丹空港というのは関西空港と経営統合がなされたわけでございますけれども、その経営統合の目的というのが、関空の国際拠点空港としての機能強化ということ、それから、伊丹、関空両空港の有効活用によりまして、関西の航空需要の拡大を目的として一体的に運用する、こういうことで経営統合がされたわけでございます。

そういう意味では、関西空港の新しい会社のもとで、LCCを初めとする新たな航空会社の誘致、あるいは、もうすぐ貨物航空会社のハブ化というふうなことも計画をされておまして、関空というものがアジアにおいて国際拠点空港として存在感を發揮できるように努力をしているところでございます。

以上でございます。

○三宅委員 ぜひとも、その辺のところを御努力されまして、国際競争に打ちかつていただきたいというふうな思っております。

すか、小型機の発着便数では日本一の飛行場なんですね。そこに住んでおります。

これは、一番最初は昭和九年だったと思うんですけども、陸軍の阪神飛行学校という形で開校をいたしました。もともとは私も地元の農家の出身でして、当時、地元周辺地域あるいは農家の方々の非常に大きな協力を得た。当時の緊迫するアジア情勢の中で、この陸軍の飛行学校が必要だということ、国策としてこれがされたわけなんです。

全体で百ヘクタールぐらいしかあつたと思うんですけども、西側の部分が施設の統合によって不要になった。これを売却しようというふうな国の基本的な方向がある。ところが、八尾空港ができる時には地域の非常に大きな協力を仰いで、国策として、国の方針に同調していただいたというところでやりました。今、要らなくなつたからといって、これを民間の方に競争入札で売ると、これは、当時の協力をされた地域の方々に對して一つの大きな背信行為的な面も否めないんじゃないかなと思つております。

要らなくなつたのであれば、当初の協力を仰いだという経緯もありますので、やはり地域にとつて最もメリットのあるような活用方法をされるべきではないかなというふうに思つておられます。

○田村政府参考人 お答え申し上げます。八尾空港の西側の跡地の問題でございますけれども、当然いろいろ、この空港ができた経緯等も私も十分認識をしておりますし、そういう意味でも含めまして、現在、その利活用について、地元でございます八尾市、大阪府から、地域のまちづくりにも配慮してほしいという御要望をいただいております。

したがって、現在、この地元の二つの市に大阪航空局と近畿財務局を加えました四者で、協議の場として八尾空港西側跡地検討会議というものを設置して、検討を進めておるところでございます。

この会議におきましては、地元からいろいろ御要望もいただいておりますので、地域のまちづくりに配慮した利活用について、できるだけ地元意向が反映されるように取りまわしてまいりたいというふうに考えております。

○三宅委員 私自身も、以前は八尾市議会に在籍しておりましたので、その辺の経緯というものは十分承知しているつもりなんですけれども、ただ、当初からの経緯というものを無視して、要らなくなつたので売るといふような、こういうことだけは何とかやめていただきたい。今おっしゃつたように、地元自治体の要望、それから地元地域の住民のメリットというものを念頭に入れて、その辺の活用をお考えいただきたいというふうに思いますので、よろしくお願いいたします。

次に、国境最前線の島嶼部の領土保全について、ちよつと話を転じていきたいと思つております。

皆さん御存じのように、領土あるいは資源、こういったものに対しての中国の膨張主義的体質というのが非常に、とどまることを知らない。これが、アジア全体に非常に大きな危機的状況をつくつておられる部分があると思つておられます。

そこで、国境最前線の島の与那国島ですね、与那国島に對しましての防衛省の方のお考えを、ちよつとお聞きしたいんです。

与那国島の方で、平成二十年の九月に自衛隊誘致の方針を町議会が決定しまして、翌二十一年六月には、町長、町議会議長が浜田靖一防衛大臣を訪ねて自衛隊誘致を要請されたわけなんです。ところが、今これが一転してどうも暗礁に乗り上げているみたいなんですけれども、その辺の、自衛隊の部隊の誘致、あるいは過去の経緯と現状、この部分を説明いただきたいと思つておられます。

この会議におきましては、地元からいろいろ御要望もいただいておりますので、地域のまちづくりに配慮した利活用について、できるだけ地元意向が反映されるように取りまわしてまいりたいというふうに考えております。

○三宅委員 私自身も、以前は八尾市議会に在籍しておりましたので、その辺の経緯というものは十分承知しているつもりなんですけれども、ただ、当初からの経緯というものを無視して、要らなくなつたので売るといふような、こういうことだけは何とかやめていただきたい。今おっしゃつたように、地元自治体の要望、それから地元地域の住民のメリットというものを念頭に入れて、その辺の活用をお考えいただきたいというふうに思いますので、よろしくお願いいたします。

次に、国境最前線の島嶼部の領土保全について、ちよつと話を転じていきたいと思つております。

皆さん御存じのように、領土あるいは資源、こういったものに対しての中国の膨張主義的体質というのが非常に、とどまることを知らない。これが、アジア全体に非常に大きな危機的状況をつくつておられる部分があると思つておられます。

そこで、国境最前線の島の与那国島ですね、与那国島に對しましての防衛省の方のお考えを、ちよつとお聞きしたいんです。

与那国島の方で、平成二十年の九月に自衛隊誘致の方針を町議会が決定しまして、翌二十一年六月には、町長、町議会議長が浜田靖一防衛大臣を訪ねて自衛隊誘致を要請されたわけなんです。ところが、今これが一転してどうも暗礁に乗り上げているみたいなんですけれども、その辺の、自衛隊の部隊の誘致、あるいは過去の経緯と現状、この部分を説明いただきたいと思つておられます。

勢の確立というのは喫緊の課題だと我々考えてお  
りますので、初動を担任する部隊の配置につきま  
しては現在検討を加速させていただいておりまし  
て、部隊配置の概略を早急に策定した上、具体的  
な調査の方に移行したいというふうに考えており  
ます。

○三宅委員 これは、そもそも一九九六年に、台  
湾の総統選挙のときに中国が発射したミサイルが  
与那国近海に落下した。こういうこともあつ  
て、与那国島の方で、やはり非常に大きな危機感  
を深められてこういうふうな事になった。国境  
最前線で、国防上非常に危機的状況にあるその地  
域が、自衛隊の誘致を真剣に考えて、防衛省の方  
に依頼された。

ところが一転して、直前になって、外間町長も  
発言をころつと変えているんですね。国防上の危  
機からで要請したんじゃないんだ、町の経済の振  
興発展に寄与するために自衛隊に来てもらいた  
い、そういう思いで我々は自衛隊を誘致したんだ  
と言つて、全くその趣旨を変えてしまったとい  
うことがあるんですね。

与那国島は人口千六百人ほどなんですけれど  
も、今、この、国境最前線の島の守りというの  
は警官二人でやっている。これはもう異常な状態  
ですね。確かに、町のそういうふうな態度の約変  
もありますけれども、これはやはり、国防の観点  
からして対応していかなくてはならないというふ  
うに思います。その辺のところ、今、副大臣が  
おっしゃったような御認識はよくわかるんですけ  
れども、それはそれとして進めていかなくてはな  
らないという国防上の必要性、この部分もやはり  
重要視していただきたいというふうに思います。

これは与那国島だけじゃなしに、竹富町の方の  
外離島、内離島ですか、こういうふうな島を所有  
している台湾の陳さんという方が、この二月に御  
夫婦そろつて殺害された。その殺害の背景にどう  
も中国の影があるんじゃないかなというふうな報  
道が、先日の四月一日付の産経新聞に載つており  
ました。いろいろな部分で、日本の国境あるいは

国防というものが危機的な状況にあるというふう  
に思います。

また与那国島の方に戻りますけれども、ことし  
の八月にたしかまた町長選があると思うんです  
ね。ここで、人口千六百人の島ですから、ちよつ  
とした人数の変化によつて結果が左右されるとい  
う場合があるんですね。特に前回の町長選挙のと  
きも、住民票が一挙にふえて、僅差で今の町長が  
勝つたというふうなことがあるんですね。こう  
いったもので、特定の意図を持って数百名の人間  
がそこに住民票を移して、選挙結果をがらつと変  
えるということが可能なので、こういうふうな部  
分も、我々は常にやはり注意をしていかなければ  
ならないと思います。

副大臣おっしゃったように、迷惑料と。国の守  
り、あるいは与那国の人々の平和と安全を維持す  
るためにそこへ部隊派遣をしようとしたら、町長  
がそれに対して迷惑料つて、何ということ言う  
ねんというふうな思いが我々にはするんですね。町  
長自体がともともそういうふうな御認識、御意向  
であればそうなんですけれども、全く態度を百八  
十度変えてしまったんですね。そういう部分も  
あつて、与那国の現状というものを、あるいは将  
来を考えますと、非常に憂慮すべき状態にあると  
いうふうに思います。

尖閣を国家の方で買収いたしましたして、購入いた  
しましたけれども、積極的な有効活用をすべきで  
はないかなというふうに思うんですね。今、無人  
で、積極的な利用をしようとするか、反対に、利用  
しようとする、漁をしようとした地元の石垣の漁  
民に対して、二マイル以内は入らないでくれと  
か、この一月までは一マイル以内と言つていたの  
が、三月に行つたときには二マイル以内は入らな  
いでくれ、こういうふうなことも海上保安庁の方  
が言つたりしているんですね。

しかし、本来ですと、実効支配を強化すべきと  
いうふうな観点からしますと、より一層有効活用  
すべきではないかなというふうに思うんですけれ  
ども、その辺のお考え、決意をお聞かせいただけ

たらというふうに思います。

○加藤内閣官房副長官 尖閣諸島について、有効  
活用、あるいは私どもの選挙のときのJ-FAI  
ルにおきまして公務員の常駐等を検討する、こう  
いう旨を記述しているところでございまして、こ  
れについては、安倍総理も、尖閣諸島及び海域を  
安定的に維持管理するための選択肢の一つと考  
えている、こういうふうな述べておられるところで  
あります。また、実際にどのような状況の中で、  
そして公務員の常駐等を検討していくかについて  
は、まさに戦略的な観点も含めて議論していか  
ないといけないというふうに考えております。

ただ、いずれにいたしましても、尖閣諸島は、  
歴史的にも国際法上も我が国固有の領土であり、  
自国の領土、領海、領空を守るといふ断固たる決  
意を持つて対応していきたい、こういうふうな考  
えております。

○三宅委員 今、戦略的などというふうにおつ  
しゃつたんですけれども、さつきも言いましたよ  
うに、与那国は千六百人の人口で、選挙結果とい  
うものは、ちよつとした変化によつてこれが左右  
されるという背景もあります。

こういう中では、今、外国人参政権の問題な  
んかもよく国会でも論議になつていっているん  
ですけれども、戦略的な考えからしますと、これもやはり  
慎重に考えるべきではないかな、そういうふう  
に私自身は考えておりますので、その辺のことも視  
野に入れて今後対応をさせていただいたらという  
ふうに思います。

次に、拉致問題の方に話をかえていきたいと思  
います。

これは一度、以前からちよつとお聞きしたいな  
と思つていたんですけれども、昭和六十三年の八  
月に、境港を出港した一世丸という船に乗つてお  
りました矢倉富康さんという方がいなくなつた  
んですね。その船には他船と衝突したような跡が見  
られて、一部、そこに塗料が残存してありまし  
て、この塗料を海上保安庁が持ち帰つて分析し  
たと思うんですね。この塗料は日本の船のものど

うも異なるんじゃないかなというふうなことだつ  
たんですけれども、その分析結果を全然聞かされ  
ていないので、ちよつと知りたいと思うのでお聞  
かせいただけませんか。

○北村政府参考人 お尋ねの事案についてござ  
います。

今先生おっしゃいましたように、発見されまし  
た一世丸の船体の状況から、ほかの船との衝突の  
可能性も視野に入れて全国的に手配を行いますと  
ともに、一世丸の船体に付着してました塗料片  
を採取いたしましたして、我々の海上保安試験研究セ  
ンターの方で鑑定をいたしました。

鑑定します場合には、推定される操業海域を航  
行していた船舶の塗膜片と同一性があるかないか  
とか、そういうものも含めて鑑定をいたしまし  
た。

その結果、船舶の塗料は、日本の船の塗料とは  
異なることは断定はできないということございま  
す。したがうして、そのときに一世丸から採取  
しました塗膜片と、さらに付近を航行したと考  
えられる船舶の塗膜片が一致するか相違するか、そ  
ういうことも含めて鑑定をいたしました。相違  
することはわかつてはおるんですが、どこのもの  
かというのは、残念ながらはつきりはいたしませ  
ん。

したがうして、我々としてしましては、事件当  
時、当庁で可能な限り、失踪された、先ほど名前  
が挙がりました矢倉富康さんにつきましても、捜査だ  
けではなくて可能な限りの捜索もやらせていただ  
きましたけれども、残念ながら、それ以上の手が  
かりはございませんので、現時点においては新た  
な情報に接してはおりません。

以上でございます。

○三宅委員 塗料からこの船かどうかというの  
はなかなか把握したいというふうなことです  
ね。と申しますのは、これに類似した事件がそれ  
よりはるかに前に起きておりまして、それは寺越さ  
んの事件なんですね。

昭和三十八年に、寺越さんという漁師の方が、

おじさん二人と寺越武志さんが漁に行った。そのときに、結局三人とも行方不明になって、翌日に無人の船だけが残された。船にはどこかほかの船との衝突跡があったということなんです。

それから二十年ほど経まして、武志さんが北朝鮮で生きているということが判明したんですね。武志さんはそのときに、いや、事故があったって、我々は北朝鮮の船に助けられて、今北朝鮮に住んでいるんだと。これは、脅迫下に置かれているので、にわかにはそんなものは信じがたいんですけども、この事件と非常に類似しているように思うんです。漁船を衝突させて、人を拉致して北朝鮮に連れていく。

寺越武志さんは、いや、反対に、北朝鮮に助けてもらったんだというふうなことをおっしゃっているんですけども、これは本来ですと、間違いない。拉致事件と断定し、寺越武志さんを認定被害者にしなくてはならないというふうに思うんですけども、本人が北朝鮮に助けられたんだと言っているのをいいことに、日本政府は全くこれを拉致認定していないことなんです。

五百名近い特定失踪者の方々が、ひよつとしたら北朝鮮に拉致をされているかもわからない。この人たちの職業とかいったものは非常に特徴が見られるんです。特定の職業あるいは技術の保有者、それからまた特定の地域、こういったパターンが見られます。職業でいいますと、看護婦さん、看護師さん、あるいはまた印刷技術、あるいはまた精密機械に精通している者、あるいは女性ですと編み物、それから先端技術、電気工学、こういったものが非常に見られる。どうも北朝鮮はむやみやたらに拉致をしているんじゃない、基本的な戦略を打ち立てて、その必要性に応じて、ターゲットを絞って日本人を拉致し続けてきたというふうなことがいま見られるわけなんです。

我々は、深く北朝鮮のこういった意図を把握して、二度とこういう悲劇が起きないようにしていかなくてはならないというふうに思います。

まだまだ言いたいことはいろいろあるんですけども、時間も来たようでございますので、これで質問を終了させていただきます。

○金子委員長 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。

午後零時十一分休憩

午後一時二分開議

○金子委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。杉本かずみ君。

○杉本委員 みんなの党の杉本かずみであります。よろしく願います。

会議の定刻は十三時ということでございましたが、私も、一回生のときが前回でございますが、とにかく時刻には座つて、定数が足りないのと会議が成立しないんだということをさん先輩方から言われた記憶がございます。きょうは、せつかつ樋口委員が初質問で、百日目ということ、太田大臣の御就任についてお話がございましたので、大変僣越ですけれども、与党の皆さんは気を引き締めて頑張ってくださいとお願いを申し上げます。

私、環境委員会の方にも所属させていただいていまして、公明党の斉藤元環境大臣を大変尊敬申し上げております。その斉藤大臣が御出席されていたテレビ番組で、まさしくきょう質問させていただき、国土交通省職員による再就職等規制違反行為が行われた事実といったことの紹介がございました。

その中で、尊敬する斉藤代議士は、太田大臣には張り手をしていただかなきゃいけないのではないかとというようなお言葉であつたので、私は、先ほどの大島元大臣との質疑の中でも非常にいいやりとりをしていただいていたと思っております。現場に行くことが大事とか、意識改革を本当にしてもらわなきゃいけないんだというお話が

あつたと思いますので、そこを改めて大臣から御答弁をいただきたりしていく質問をしていきたいと思つております。

それで、ちょっと冒頭幾つか申し上げたいんですが、天下りに関することについては、官僚の多くの方々は一生懸命働いてくださつていて、逆に、杉本は質問を出すのが遅いぞ、早く出して欲しいということ、時々延長させていただいたりもしている恥ずかしさもあるんですが、本場に多くの方が一生懸命働いている中で、残念なことに、国民の皆様からは、昨今は公に対する、官僚に対する御評価というのが決して芳しくないように感じております。

そして、イメージとして、これは御無礼だと思ひますけれども、何となく、水戸黄門じゃないですが、悪代官みたいなイメージにとられてしまふということが、本場に一生懸命やつていらつしゃる官僚の皆様にとつて申しわけなく私は感じております。

そんな意味から、国を思う方々、あるいは国家国民を思うという姿勢については、むしろ、私はこんな言葉も聞いたことがございます。政権が変わつたわつたぐらいで官僚のやつてることが変わったらたまりませんよという言葉を、今回の政権交代の前で同じ官僚の方から、経験した上で、そういう言葉をいただいておりますので、多くの官僚の方々が一生懸命やつていただいているということ、を前提に、その中で、この天下り問題をどう前向きに捉えて改善していくことが大事なのかということ、で、質疑をさせていただきたいと思つております。

それで、先ほどのお話からの引用で恐縮なんです、太田大臣は現場に行くことが大事だということをおっしゃつてくださいますし、大島大臣も随分入つてくださったと思います。

そんな意味で、私が昨今も、ちょっと手前みそで恐縮ですが、双葉町の埼玉県加須市に移つていく役場をお訪ねして、新町長にお会いして、新町長が着任して二週間弱のときだったんですが、伊

澤町長さんは極めて明るい方で、そしてまた若くバイタリティーに富んだ方で、そして、今後のことをいろいろ伺つたところ、お言葉として、六月にはいわきの方にこの役場を移すんだ、そういう予定で、ただ、御高齢の方々が百人以上、七十歳以上の方々がこの高校跡地にいらつしゃるの、その方々は引き続きここにいていただくということ、一つ一つ対応していかなくちゃいけないという言葉をいただきなながらも、そういった現場の声を聞かせていただくことの大切さをまた改めて、先週行つて感じた次第でございます。御報告したいと思います。

そんな意味から、私は、やたら、官僚の無駄遣いがいかぬだとか、税金の無駄遣いがいかぬとかいうことも、私も言つてはいるんですけども、実際に官僚の方々、役人の方々が本場に現場に行つていられるかどうかという点では、大臣もおっしゃつた通り、現場にもつと足を運ぶのは、政治家は必要でもあると思ひますが、官僚自身、やはり行つていただくということも、補正予算で随分予算もとれたんじゃないかという気もいたしますので、本予算は別で、節約型かもしれないんですけども、もっと円滑に官僚が現場を見ることができていただくということも、ひとつお願いしておきたいと思ひます。

それから、今回の口きき行為の場所など、すけれども、私を感じるの、組織の必要悪的なところがあつて、ちょっと例としては正しくないかもしれないんですが、私がい民間の銀行でも、同期意識というのが極めて強くて、出世街道を進んでいつ、最後に数人だけが役員に残つて、そして何年か一人が運よく頭取に、あるいは持ち株会社だと社長になれるという流れの中で、同期がどんどん出向させられるというパターン化したものがございました。

今は大分、信賞必罰、厳しくなつて、降格人事、停滞人事、あるいは逆転人事、それも起きてくるやに聞いておりますし、私がいのは銀行であります、その昔、八尋さんという方が三井物

産にいらつしやつて、社長、会長を務められたと思ひますが、八尋さんは一回降格した上で、最後はトップまで上り詰めたというような人事があつたかと思ひます。

そんな意味からも、やはり今回の天下りの問題点というのは根が深いと思つておりました、本質的には、やはり、シニアになつたときに、仲間が出世する一方で、それを横目に別の組織に行つて活躍の場を求める、こういう体質を改めて、むしろ、民間が最近多く行つていような形で、専門家として役所に残つていただく、こういうことをもつともつと進めていく必要があるというふうには感じております。

これも私の勝手な言ひで申しわけないですけれども、そんなことを思ひながら、この事案について質問をさせていただきたいと思ひます。

そもそも、財団法人海技振興センターといったところは、水先人といった方を養成する仕事をしていて、聞いています、この水先人という言葉も庶民感覚からするとなかなかわかりにくいんですけれども、そういう点も含めて、どういった事業をしているか、この点についてお話をいただきたいと思ひます。

○森政府参考人 お答えいたします。

まず、水先人でございますけれども、船舶交通が非常にふくそうしている海域において、船舶の船長に的確な指示を与えて船舶の航行の安全を守る業務でございます。

財団法人の海技振興センターは、船舶交通の安全の確保に不可欠な、今申しましたような水先人のなり手が近年非常に不足している中で、水先人を旨とする奨学金の給付や、水先人の養成を行う大学への教材、装置の貸与などの事業を実施しております。

なお、国からの補助金等につきましては、一切受けずに事業を実施しております。

○杉本委員 ちょっとレクを受けて、官僚OBは何人勤務していますかということで、二名という

ような回答をいただいているんですけれども、改めて、確認の意味を込めて、これは常勤と非常勤もいらつしやるんじゃないかと思うので、非常勤も含めて二なのか、その点も含めて、常勤、非常勤で御回答いただきたいと思ひます。

○森政府参考人 国家公務員出身者は二名在籍しておりますけれども、これは常勤理事でございます。

○杉本委員 済みません、非常勤の方はほかに何人いるかというのは、事前に通告の対象にならなかつたかもしれないので、私の方からお答えしますと、もう四人ぐらいらつしやるように感じております。そんな意味で、ちよつと国土交通行政にとつて、補助金は出ていませんけれども、関係の深い組織であるのかなというふうにも感じます。

この関係で、前後をする組織がございました。小型船舶検査機構、それと日本冷蔵倉庫協会、この二つの組織がございましたが、それぞれについて、どんな事業をされて、補助金が出ているのか、官僚OBがいらつしやるかいらつしやるか、そして開示できれば、わかる範囲でその報酬も教えていただきたいと思ひます。

○森政府参考人 まず、私の方から小型船舶検査機構についてお答えをしたいと思います。

日本小型船舶検査機構は、船舶安全法に基づきまして設立された法人でございます、小型船舶の安全基準への適合性の確認、検査事務、それから所有者の登録に関する事務などを行つております。日本小型船舶検査機構は、国の補助金等は一切受けておりません。

それから、同法人の役員のうち、国家公務員の出身者は理事長一名のみでございます。なお、報酬につきましては、この法人では給与支給基準を公表しております、それによりましてと俸給月額九十四万二千円と承知しております。

○杉本政府参考人 日本冷蔵倉庫協会は、冷蔵倉庫業者を会員として、冷蔵倉庫業の健全な発展を図るということを目的としております一般社団法人

でございます。その事業といたしましては、冷蔵倉庫における物流品質の向上や物流効率化などを促進するための各種の調査検討、情報提供などの事業、あるいは冷蔵倉庫の従事者における必要な知識の習得などを推進するための各種の研修会の実施などの事業、冷蔵倉庫に関する各種の統計資料の提供事業などを実施しております。

同協会は本年四月一日に、既に一般社団法人に移行しているところでございますが、国からの補助金は受けていないものと承知しております。また、常勤の理事としては国家公務員出身者が一名勤務していると承知しております。その報酬につきましては公表されておらず、具体的には承知しておりません。

○杉本委員 ありがとうございます。

今お話ししたんですが、財団法人海技振興センターさんの非常勤は三人でしたね。だから、常勤が二人に、三人いらつしやるというように私のデータからはありますので、一応御報告いたします。

それと、今の質疑でいただいた報酬が月額ペーソだとわかりにくいので、九十四万二千円というお話だったんですが、一応レクでは一千八百万円というふう聞いておりますので、国土交通委員の皆様は御認識をいただければと思つております。

そこで、今回の事案は国家公務員法第六十二条の二の第一項違反行為ということでありましたが、これも、これについて罰則があるかないかというのを確認したいんですが、お願いできますでしょうか。

○笹島政府参考人 お答え申し上げます。

国家公務員法第六十二条の二第一項におきましては、各府省による再就職の要求・依頼のみならず、再就職に関する情報提供やその依頼という行為も含めて幅広く禁止しているところでございます。一方、罰則規定でございますけれども、これに

つきましては、国家公務員法の第十二条におきまして、職務上不正な行為をすること等に関し、営利企業等に対し、他の職員やOBの再就職を要求、約束した場合について規定がなされているところでございます。

○杉本委員 ありがとうございます。

今回の事案については、再就職等監視委員会の方から意見が出されておまして、「国土交通省においては以下の点について所要の措置を講じられたい」ということで、職員への周知徹底、あるいは元職員に対しても、ちよつと読みますと、「営利企業等に勤務する国土交通省の元職員に対し、国家公務員の再就職規制の内容の理解を求めること」とあります。

先ほども西岡新さんの質問にも御答弁があつて、こういうことについて具体的にどうされますかということ、あと、大臣の記者会見等でも情報をお聞かせいただいておりますが、二度とこういうことがないように徹底したい、繰り返しの点について省内に求めたいとかいうお言葉と、あと、先ほど何回か、きちつと伝える機会を持ちたいというふうなお言葉を大臣はおっしゃつておられるんですが、このことについて、ちよつと具体的にもう少し詰めて考えてみられないかなと、僭越なんですと思つております。

それで、まず罰則についてなんですが、これは、大臣が野党時代のときに、現行法に対する公明党さん案が政府案に修正する形で、罰則について、再就職のあつせん規制違反を行った場合、懲戒処分及び二十万円以下の罰金というふうなことを考えられたということをお聞かせいたします、当時野党、今の与党の自民党さんは、我がみんなの党とともに、同様の内容なんです、再就職あつせん規制違反を行った場合、懲戒処分及び二十万円以下の罰金というふうな、少しこの罰則ルールを厳しくしようじゃないかというふうな流れが、民主党さんが政権を持つておられたときには、そういうやりとりがあつたので、この罰則についてもう少しお考えを深めていただけないものかな

というのと、最後に感想を伺えればと思っ

それと、私は、一番大事なのは、今回のケースでも、御本人は違反としての意識がないというように、もう少しOBの方々にこれをしてはいいないんだという意識を持っていただくためには、私が感じるのは、もっとペナルティーという意味で、罰則ではなくて、功成り名を遂げた方々が、むしろ、OBとなつて、かわい後輩の後を、ちよつと心配しないとかぬな、だから、あいつどうしているのかなんていうことで現職の幹部の方に連絡をして、そしてその結果人事が動くというように、無意識のうちで行ってしまうというようなこともあるかもしれませんが、功成り名を遂げた名譽ある方々にこそこれは慎んでいただかないといけない、徹底をしていかなければならないと私は思っております。

そんな意味から、例えば、罰金云々というようなレベルではなくて構わないので、やはり、現職ではなくつた方、OBに対しても、その名を公表する、広く公開するというようなことで、ある意味で功成り名を遂げた方が名譽を毀損されるというようにならぬという思いでその周知徹底を図りたいと大臣はおっしゃっておられましたので、そういう意味で、ではことしは二回ぐらい、きちつと定例で省内には意見を言っていくぞというような、ちよつと唐突で恐縮なんです、そんな頻度も含めて、大臣に、OBに対する慎んでいただくというような施策と、それから省内に対する施策みたいなことを、突然の質問なので、ちよつと感想で結構でございますので、いただければありがたい存じます。

○太田国務大臣 私は、意識を変えることが大事だということをおも申し上げたんですが、意識改革というのは、いつ、どこでというのは、私は長い間、組織や大勢の人を統括する立場にいたことが多くありますが、ゆつくり懇談をしたり、そ

れから唐突に言ったり、いろいろな意味で、こうですよと定例で、スケジュールが決まっている中でやるというのは、意識は本当に変わらないんですよ。

今回の事案は、極めて私が真摯に受けとめたいと言っているのは本当にこういうことなんだよということ、一人一人、OBも含めてよく理解をし、意識改革をしなくてはいけないというふうに変わらなければ、そこがな限り、いろいろな規定を設けてもなかなかだめなので、私は本当に、いろいろな会議があつたりします。出張で懇談するという場面もあつたりします。そういうときに、このことは非常に大事なことで、今回は直ちに官房の方から全てやりました。また、追加してもう一回、今回の事案がどういふものかということについてやらせました。これは日曜日に私はやらせました。直ちにやつたということではなく、もう少し、こういう事案だということをよく理解しなくてはいけないということで、既に二回にわたつてやりました。

いろいろな機会に、私は、その意識改革ということをやらなくてはいけないというふうに強く思つていまして、定例ということ、私は逆に考えておりません。私の責任として、ここはきちつと意識改革に力を注いでいくということ、ちよつと決意で申しわけないんですけども、そのことを本当にしっかりとやらないと思つていまして、

○杉本委員 大臣の真摯な、そしてタイミングをはかつてのお話だつたと思つたので、大いに期待したいと思つた。ありがとうございませう。

さて、この天下りの事案はそういうことで、国交省さんがより本業に精励していただくことをお願いしつつ、次の質問に移りたいと思つた。ひとつ、私の地元の道路の問題をテーマに、ミッシングリンクをやはりつなげるべきではないかという大きな答えとリンクして、質問をさせていただきますかと思つていまして。

時間が余りなくなつてきたので、特に私の地元で、ちよつと順序が逆になるかもしれないですが、都市計画道路の一宮春日井線という東西の道路。皆さん御案内かと思いますが、愛知県が、三河と尾張、東と西で、西側が尾張でありまして、その尾張の南の方が名古屋、北側に私の地元の尾張地域があつて、そこに一宮市という大きな市があります。三十八万都市でございます。

その中で、南北の道というのは結構できていて、ちよつと渋滞の問題があるというのは事実なんですけれども、東西がやはりミッシングリンクがまさしくありまして、私も四年半ほど浪人をして、タクシートの運転手さん並みに地元を走らせていた中で、どうしても、それこそちよつと御無礼な例になるんですけども、原子力発電所の放射線の関係で通行止めになつていような、そんなようなイメージというのをイメージしていただきたんですが、走れる道路があるんだけれども、それがブロックされて、それがいわゆるガードレールのようなものが設置されて、その先、道は何か見えるんだけれども使つていないんだよな、こんなような道路がございまして、それがまさしく一宮春日井線というものでございまして。その先に川があつて、小さな川であります、青木川というのを越えて、そしてまた道がということで、その部分だけがミッシングリンクになつてしまつていまして。

地元の一人一人の声を拾うと、もうこれはずつと懸案なんだけれども、ちよつとも政治家というのは仕事をしないというふうなお言葉をいただいで、厳しく感じておるんですが、地元の土木の界の事務所へ尋ねますと、いや、逆に地元から余り要望がなつていふうな声が聞こえたりとか、市の方が余り言わないんですよみたいなことがあつたりとか、ちよつと住民の皆さんの声が、本当にしっかりとこれは伝わっていないという感じがしました。

冒頭申し上げた、官僚の、役人の皆さんに現場に行つていただきたかというの、まさしくそこ

なのでございまして、そんな意味のミッシングリンクが、まさしくこの一宮春日井線に代表されるもので、現場に入つていただくことをお願いしつつ、この現状がどうなつているか、御答弁いただけますでしょうか。

○赤澤大臣政務官 道路整備の重要性についての先生の認識の高さには大変感謝しております。県道一宮春日井線、御指摘の県道でございますけれども、昭和六十一年度に事業着手しましたが、実は、未施工区間については地元の合意がとれなかつたということで、愛知県において平成七年度から事業を休止している、恐らくこれは御案内のことだと思つた。

それで、今後、事業の必要性、予算の状況、地元調整状況などを踏まえつつ、事業再開の検討を行うと愛知県からは伺つていまして、

一般的に、道路は、ネットワークを形成してその機能を発揮するものと認識しております。主要地方道の整備に当たつては、おのおのの事業主体が事業の必要性や優先度を勘案しながら、事業計画や事業手法を個別に判断するものと考えています。

国土交通省といたしまして、引き続き、先生の御指摘もいただきながら、都道府県の要望を踏まえ、適切に対応してまいりたいと思つた。

○杉本委員 今、赤澤政務官の御答弁をいただいで、ありがとうございませう。

地元の合意というお言葉がありまして、まさしくそこは問題ではあるわけなんです、ある意味で、ちよつと一種、諦めムードの中で横に置かれてしまつた問題みたいな感じで、どなたも何とも言わなくなつてしまつたので、とまっちゃつていて、実はつながると相当便利だ、こういうふうには私は理解しておるんですね。

そんな意味で、どこからその話を始めるかという意味からすると、それは、地元の合意は大切でございます。しかし、その合意を得るために、ではどこがもう一度ボタンを押すのかといった意味



うしてこれをやるかという場合に、金が要りますから、どうしてもちゅうちょしてしまふ。単に調査、点検の費用だけじゃなくて、直さなければならぬという現実が直面しますから、その問題は当然出てくる。

要は、今ありました、督促し、体制をとるということはそのとおりだと思ふんですけれども、国として、今こういう実態、地方自治体におけるそういう現状を踏まえて、どういう支援策、単に点検し、内の体制を整える、国交省の内側の体制を整えるのはそれは当然でしょうけれども、どんなふうにしてその支援対策をとろうとしておられますか。

○太田国務大臣 例え予算の面でいいますと、国交省の公共事業予算が、補正予算で一・八兆円です。例年は、防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、こういうことに使われる予算というのはほとんどなかったんですが、これについて、一・八兆のうち、防災・減災、老朽化対策に言ったのが、一・二兆円ということになったのが先般の補正予算でございました。約六五%がそうした防災・減災、メンテナンスも含めた、点検も含めた予算になっていきます。

今審議をいたしております本予算の中では、大体四七%ぐらいが防災・減災、老朽化対策。

その中には、予算面として、打音をすることとか、点検をすることとか、目視というふうなこともある、あるいはまた防災の教育というふうなことも含めて、今まで予算組みがなされていなかったんですが、その部分についてもしっかりとやるように、そこに予算をつけたというのが、ことしの両予算の大きな特徴であるというふうに思っていますところですか。

○穀田委員 予算の問題について出ました。では、そちらの方に話を進めます。

今大臣から補正予算の話がありました。いずれにしても、その中でも実は老朽化対策は幾らあるのかということについて、大臣は、老朽化対策、防災・減災と丸めて言っていますから、では、補

正予算の中で老朽化対策は幾らかと聞くと、公共事業全体の予算の四分の一、こう言っているんですよ。ですから、そんなに褒められたものでもないんです。何か、防災・減災含めて、ほこつと言うと多く聞こえますけれども、そこは言っておきたいと思ふんです。

問題はそこです。それから、せっかく出ましたので、笹子トンネルの事故を通じて、社会資本の老朽化が大変な事態になっていることが明らかに。そして、その対策は喫緊の課題であるということがはっきりしたと私は思ふんですが、大臣の認識を簡単に聞きたいと思ふんです。

○太田国務大臣 老朽化対策ということで、改めて一九八〇年代のアメリカが、ニューデール政策をとった五十年後ということで、橋が落ちたり道路が陥没したりという荒廃するアメリカという現象が、全く同じように今起きています。

一九七〇年代に、日本の例えば橋梁をとりまして、一年間で一万橋ずつつくられるというようなことだったんですが、それがずつと、どんどん減ってきました。今は百とか百五十という規模の橋をつくるということになっていきます。それは、大きな山がずつとあって、今一番底のところに来て、また再び、メンテナンスあるいは修繕、老朽化対策の山場がこれから来るということなんです。

ですから、そこをどういうふうにするか、構造の長寿命化というものを図っていくか。ここは、極めて私は、これをやればこのお金がすごいし、しかし日本のこれからのことを考えると、そうしたことだけでなく、地震ということについて対策をするということは老朽化ではありませぬから、新しいものも設定しなくてはならないということになったり、国際競争力の中で都市間の競争というものが激しくなると、勝ち抜かなくちゃいけないということからいいますと、新型の都市をこれからどうつくり上げて、強い都市をつくらせていくかという課題もあつたりする。

そういうことで、穀田先生、まさにこの防災・

減災、老朽化対策、長寿命化ということが非常に大事という中で、どういふふうにかつこれをやるかという長期的な全体的なフレームワーク、そして規模をどうするかということ、また私、全部見据えておりませぬけれども、極めて重要な課題だということ、勉強をしっかりとやらなくちゃいかぬというふうにも思っていますところですか。

○穀田委員 前半の方は、私、去年の三月に予算委員会、新しい山が来ると。その点は認識は一致した。後半の方になってきますと、ちよつと話が違ってきますけれども。

そこで、どんなふうにお金が必要かという問題が一つ鍵だと思ふんです。そこで、老朽化対策というのはどのぐらいかかるか、特に維持管理、更新費用はこれから当然増大するわけで、どの程度必要かということなんです。私は昨年、予算委員会でもお話ししました。そのときに、国交省所管の更新費だけで百九十兆円と試算されている。これは国交省の文書にも書いてある。問題は、その試算に高速道路などは入っていないわけですね。

私は、ことしの三月十五日の当委員会に質問して、きょう、またもう一度資料を皆さんにお配りして出させていたしまして、これだけ、五倍になつておるんだつたらふやす必要があると、大臣がこの間おっしゃつていました。そこで、NEXCOの三社の管理する高速道路における要補修損傷件数が五年間で五倍になつておるのに、維持補修費はほぼ横ばいということをお話ししたわけですね。これはまさに、こういった問題の老朽化対策を軽視し、後回しにしている実態だと思ふんです。

そこで、首都高、阪神高速、NEXCOの高速道路の維持補修費は、今後幾ら必要と推計しているんですか。

○前川政府参考人 お答え申し上げます。

高速道路会社が六社ございますが、高速道路機構と締結している協定によりまして、二十五年単年度では、計画管理費、これは維持管理費と業務管理費を含んでおりますが、約六千億円、修繕

費が約四千億円となっております。このうち維持補修、修繕にかかわるものということで申し上げますと、二十五年から六十二年までの協定の締結期間内に、修繕費トータルで約八兆円が必要ということで協定の中に組み込ませていただいております。

○穀田委員 全体としては八兆円ということ、去年も言っているんですけれども、そこで、先ほど大臣は、どうしてお金を出していくかということを含めて、これから詰めて、いろいろな御意見も聞きながらという意味なんですけれども、勉強されるところとおっしゃっていました。

そうしますと、維持管理、更新費用が巨額になるということは大体お互い一致しているわけですね。そこで、〇九年度版の国土交通白書で、新規建設を今までの水準で対応した場合、二十五年後の二〇三七年には、維持管理、建てかえ費用さえ賄うことができないと指摘しているわけですね、大まかに言う。だから、新規の大型公共事業などを進める予算的余裕はないんじゃないか、思い切つて減らさなければならぬんじゃないかと思ふんです。その辺はいかがですか。

○太田国務大臣 これは、国土交通白書で百九十兆円ということがよく出てきておるわけですが、私から見ますと、この白書はかなり前提というものがいろいろありまして、この数字が、百九十九兆というものがひとり歩きするのは、基本的に全部つくり直すということの合計が百九十兆というふうなことに近い数字であるというふうに思っています。

そういう意味からいいますと、私は、修理、修繕というのは当然やらなくてはならない、長寿命化は大事だというふうには思っています。しかし、それも、さつき申し上げましたような山が必ず来ます。しかし、山が来るといふときに、私は、技術というものの向上を一気にさせるという中で、相当これは山が低くなっていく。

土木工学科はシビルエンジニアリングという学

問で、今は、シビルエンジニアリングどころか、土木なんていうと格好悪いということで、地球環境学科なんていうと、私の後輩のところは違う名前になつたりして残念に思っていますけれども、シビルエンジニアリング、つくり上げる工学というものについては世界的にあつたんですが、メンテナンスエンジニアリングというような学問が日本から発出して、それで技術水準を上げて、そして三十年、四十年後には国々が同じようになるときに一番すぐれている技術が輸出できるような、私は、そういうようなメンテナンスエンジニアリングと、それをやると同時に、長寿命化を図つて、それで、山を低くしながら長くいくというようなメンテナンスの方向に持っていきたい、この国はうまくいかない、こう思っていますから、そういうところにスタートを切りたい、こういうふうに思っています。

○穀田委員 ただ、この白書を含めて、それは次の山が来ると、もつと大きくなるという見込みもあるんですよ。しかも、これは更新費だけでありまして、維持費を含めると三三百四十兆になるということを含めると、そう低目に見積もつてはならないというふうに私は思っています。

だから、政府の財政審議会も、「維持管理に多額の経費がかかることも踏まえれば、社会資本ストックの大幅な拡大を指向していくことは困難であり、新規投資を抑制しつつ、既存ストックの有効活用への転換を一段と進めるべきである。」と指摘しているんですね。だから、やはり新規の抑制はしなくちゃならぬというのが、政府は、少なくとも今の予算をつくるにも言わなければならぬ事態に直面しているということを指摘しておきたいと思うんです。

そこで、百九十兆という話が出ましたが、あわせて、私は、新規の事業がどれほどかかるのかということについて質問しておきたいと思つています。

新設の事業のうち、今事業中ですが、ダム建設で三兆二千四百五十四億円、整備新幹線で三兆七

千六百億円、国際コンテナ戦略港湾事業で四千二百億円の巨額に上ります。

高速道路関係はいつも出ないものですか、この際はつきり聞いておきたいと思つています。二〇一二年度末の数字で答えてほしい。一つ、新直轄高速道路建設の総額と残事業費。二つ、大都市環状道路の総事業費と残事業費。三つ、高規格幹線道路の総事業費と残事業費。四つ、地域高規格の首都高などの残事業費は、それぞれ幾らか。

○前川政府参考人 お答え申し上げます。国が直轄で行っている事業中の箇所におきます総事業費、並びに二〇一二年度末時点の残事業費について申し上げます。

高規格幹線道路については、総事業費約十五兆円、残事業費約七兆円となっております。地域高規格道路につきましては、総事業費約七兆円、残事業費約三兆円となっております。

さらに、お尋ねのございました新直轄方式は、高規格幹線道路の内数となっておりますが、総事業費約四兆円、残事業費約二兆円でございます。さらに、大都市圏環状道路も高規格幹線道路の内数となっておりますが、総事業費約七兆円、残事業費約三兆円となっております。

なお、有料道路分の事業費につきましては、税負担とはなりません。お時間をいただければ、整理した上で御報告をさせていただきますと思つております。

○穀田委員 高規格幹線道路の残事業費というのは、私は、残延長のキロ数と今までつくつてきたものを計算すると、大体二十九兆ぐらいかかるという数字なんです。ですから、今、全体を合わせるとうす少精査をする必要がありすけれども、いずれにしても、約四十兆円ぐらいかかるといふことだけは確かだと思つています。特に、高規格道路も含めて今つくり出す、それから地域高規格もやる。これは、結局のところ、このまま継続したとしても、巨額の費用を要するということだけは確かだと私は思つています。

額の多少の違いはあります。でも、今私が言

いましたように、ダム、整備新幹線、国際コンテナ戦略港湾、それから、いわゆる全体として丸めて言うと高速道路、これらを含めたら、相当多額な額になる。それをまたつくるということは、その山をつくるということは、またもう一回、次に一定の年限が来ればつくりなればならない、つくり直さなければならぬ、また山が来る、こういうことになりすね。

したがって、私は、先ほど交通白書を引用しました、それから財政審議会の指摘も引用しました。ですから、これらを本気になって抑制しないと、幾ら大臣がおっしゃる、メンテナンスエンジニアリングと言つたとしても、費用は幾らその問題について縮小することができたとしても、多額の費用を要することにかかる予算的余裕はないということだけは言っておかなければならないと思つています。したがって、それは抑制しつつ、本当の意味で老朽化対策、維持管理、補修というものについて全力を挙げるといふ形で政策転換をしなればならぬということを通じて、きょうは質問を終ります。

○金子委員長 次に、内閣提出、建築物の耐震改修の促進に関する法律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。国土交通大臣太田昭宏君。

建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○太田国務大臣 ただいま議題となりました建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

一昨年に発生した東日本大震災においては、建築物にも大きな被害が生じたところです。

この未曾有の大地震により、事前の備えとして建築物の耐震化を着実に進め、人的、経済的被害を可能な限り軽減する必要があることが再認識されました。

このため、このような大地震の発生に備え、国家的課題として、建築物の耐震化をより一層強力に推進していくことが不可欠であり、一刻も早く、所要の施策を講じていく必要があります。

このような趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、不特定かつ多数の者が利用する大規模な建築物等の所有者は、耐震診断を行い、その結果を一定の期限までに所管行政庁に報告しなければならぬこととしております。

第二に、耐震診断及び耐震改修を行う努力義務が課せられる建築物の範囲を拡大し、現行の建築基準法令の耐震関係規定に適合しない全ての建築物を対象とすることとしております。

第三に、耐震改修の計画の認定について、対象となる増築及び改築の範囲を拡大するとともに、認定を受けた建築物について、容積率及び建ぺい率の特例措置を講ずることとしております。

第四に、建築物の地震に対する安全性に係る認定制度を創設し、認定を受けた建築物の所有者は、当該建築物等とその旨の表示を付することができることとしております。

第五に、区分所有建築物の耐震改修の必要性に係る認定制度を創設し、認定を受けた場合には、区分所有者の集会において、耐震改修に係る決議要件の特例措置を講ずることとしております。

その他、これらに関連いたしました、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、御審議をよろしく申し上げます。

○金子委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

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。

午後二時散会

建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部を改正する法律案

建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部を改正する法律

建築物の耐震改修の促進に関する法律(平成七年法律第百二十三号)の一部を次のように改正する。

目次中「第五条」を「第六条」に、「特定建築物に係る措置(第六条・第七条)」を「建築物の所有者が講ずべき措置(第七条―第十六条)」に、「第八条―第十二条」を「第十七条―第二十一条」に、「第五章 建築物の耐震改修に係る特例(第十三条―第十六条)」を「第六章 区分所有建築物の耐震改修」に、「第七章 建築物の耐震改修に係る安全性に係る認定等(第二十一条―第二十四条)」の必要性に係る認定等(第二十五条―第二十七条特例(第二十八条―第三十一条))

「第六条」を「第八章」に、「第十七条―第二十七条」を「第三十二条―第四十二条」に、「第七章」を「第九章」に、「第二十八条―第三十条」を「第四十三条―第四十六条」に改める。

第二条第二項中「若しくは模様替」を、「模様替若しくは一部の除却」に改める。

第五条の見出しを「都道府県耐震改修促進計画」に改め、同条第三項第三号を同項第五号とし、同項第二号中「第十条」を「第十九条」に、「認定建築物」を「計画認定建築物」に改め、同号を同項第四号とし、同項第一号中「の通行を妨げ、」を「(建築物集合地域通過道路等を除く。)の通行を妨げ、市町村の区域を越える相当」に、「建築物の」

「通行障害既存耐震不適格建築物の」に改め、「耐震診断及び耐震改修の促進を図るべき」を削り、同号を同項第三号とし、同号の前に次の二号を加える。

一 病院、官公署その他大規模な地震が発生した場合においてその利用を確保することが公益上必要な建築物で政令で定めるものであって、既存耐震不適格建築物(地震に対する安全性に係る建築基準法又はこれに基づく命令若しくは条例の規定(以下「耐震関係規定」という。)に適合しない建築物で同法第三条第二項の規定の適用を受けているものをいう。以下同じ。)であるもの(その地震に対する安全性が明らかでないものとして政令で定める建築物(以下「耐震不明建築物」という。))に限る。)

二 建築物が地震によって倒壊した場合においてその敷地に接する道路(相当数の建築物が集合し、又は集合することが確実と見込まれる地域を通過する道路その他国土交通省令で定める道路(以下「建築物集合地域通過道路等」という。))に限り、の通行を妨げ、市町村の区域を越える相当多数の者の円滑な避難を困難とすることを防止するため、当該道路にその敷地が接する通行障害既存耐震不適格建築物(地震によって倒壊した場合においてその敷地に接する道路の通行を妨げ、多数の者の円滑な避難を困難とするおそれがあるものとして政令で定める建築物(第十四条第三号において「通行障害建築物」という。))であつて既存耐震不適格建築物であるものをいう。以下同じ。)

三 耐震診断を行わせ、又はその促進を図り、及び耐震改修の促進を図ることが必要と認められる場合、当該通行障害既存耐震不適格建築物の敷地に接する道路に

「耐震診断の結果の報告の期限に関する事項」

「耐震診断の結果の報告の期限に関する事項」

「耐震診断の結果の報告の期限に関する事項」

「耐震診断の結果の報告の期限に関する事項」

「耐震診断の結果の報告の期限に関する事項」

「耐震診断の結果の報告の期限に関する事項」

第四十三条 第八条第一項の規定による命令に違反した者は、百万円以下の罰金に処する。

第二十七条第一項第一号中「第十八条第二項又は第二十二條から第二十四條まで」を「第三十三條第二項又は第三十七條から第三十九條まで」に改め、同項第二号中「第二十一条第一項」を「第三十六條第一項」に改め、同項第三号中「第二十一条第三項又は第二十五条」を「第三十六條第三項又は第四十条」に改め、同項第四号中「第十七條各号」を「第三十二條各号」に改め、第六章中同条を第四十二条とする。

第二十六条の見出し中「報告」を「センターに係る報告」に改め、同条を第四十一条とする。

第二十五条を第四十条とし、第二十四条を第三十九条とする。

第二十三条第二号中「第十九條第二号」を「第三十四條第二号」に改め、同条を第三十八条とする。

第四十三条

第二十七条

第二十六条

第二十五条

第二十三条

に規定する指定都市又は同法第二百五十二條の十二第一項に規定する中核市の区域内にあっては、当該指定都市又は中核市を「市の区域内にあっては、当該市」に改め、同条第三項中「第十三條第二項」を「第二十八條第二項」に改め、同条を第二十八條とする。

第五章 建築物の地震に対する安全性に係る認定等

（建築物の地震に対する安全性に係る認定）  
第二十二條 建築物の所有者は、国土交通省令で定めるところにより、所管行政庁に対し、当該建築物について地震に対する安全性に係る基準に適合している旨の認定を申請することができる。

2 所管行政庁は、前項の申請があつた場合において、当該申請に係る建築物が耐震関係規定又は地震に対する安全上これに準ずるものとして国土交通大臣が定める基準に適合していると認めるときは、その旨の認定をすることができる。

3 前項の認定を受けた者は、同項の認定を受けた建築物（以下「基準適合認定建築物」という。）その敷地又はその利用に関する広告その他の国土交通省令で定めるもの（次項において「広告等」という。）に、国土交通省令で定めるところにより、当該基準適合認定建築物が前項の認定を受けている旨の表示を付することができる。

4 何人も、前項の規定による場合を除くほか、建築物、その敷地又はその利用に関する広告等に、同項の表示又はこれと紛らわしい表示を付してはならない。

（基準適合認定建築物に係る認定の取消し）  
第二十三條 所管行政庁は、基準適合認定建築物が前条第二項の基準に適合しなくなつたと認めるときは、同項の認定を取り消すことができる。（基準適合認定建築物に係る報告、検査等）

第二十四條 所管行政庁は、前条の規定の施行に必要な限度において、政令で定めるところにより、第二十二條第二項の認定を受けた者に対し、基準適合認定建築物の地震に対する安全性に係る事項に關し報告させ、又はその職員に、基準適合認定建築物、基準適合認定建築物の敷地若しくは基準適合認定建築物の工事現場に立ち入り、基準適合認定建築物、基準適合認定建築物の敷地、建築設備、建築材料、書類その他の物件を検査させることができる。

2 第十三條第一項ただし書、第二項及び第三項の規定は、前項の規定による立入検査について準用する。

第六章 区分所有建築物の耐震改修の必要性に係る認定

（区分所有建築物の耐震改修の必要性に係る認定）  
第二十五條 耐震診断が行われた区分所有建築物（二以上の区分所有者が建物区分所有等に関する法律昭和三十七年法律第六十九号第二條第二項に規定する区分所有者をいう。以下同じ。）が存する建築物をいう。以下同じ。）の管理者等（同法第二十五條第一項の規定により選任された管理者（管理者がないときは、同法第三十四條の規定による集会において指定された区分所有者）又は同法第四十九條第一項の規定により置かれた理事をいう。）は、国土交通省令で定めるところにより、所管行政庁に対し、当該区分所有建築物について耐震改修を行う必要がある旨の認定を申請することができる。

2 所管行政庁は、前項の申請があつた場合において、当該申請に係る区分所有建築物が地震に對する安全上耐震関係規定に準ずるものとして国土交通大臣が定める基準に適合していないと認めるときは、その旨の認定をすることができる。

3 前項の認定を受けた区分所有建築物（以下「要耐震改修認定建築物」という。）の耐震改修が建物区分所有等に関する法律第十七條第一項に

規定する共用部分の変更に該当する場合における同項の規定の適用については、同項中「区分所有者及び議決権の各四分の三以上の多数による集会の決議」とあるのは「集会の決議」とし、同項ただし書の規定は、適用しない。

（要耐震改修認定建築物の区分所有者の耐震改修の努力）  
第二十六條 要耐震改修認定建築物の区分所有者は、当該要耐震改修認定建築物について耐震改修を行うよう努めなければならない。

（要耐震改修認定建築物の耐震改修に係る指導及び助言並びに指示等）  
第二十七條 所管行政庁は、要耐震改修認定建築物の区分所有者に対し、技術指針事項を勘案して、要耐震改修認定建築物の耐震改修について必要な指導及び助言をすることができる。

2 所管行政庁は、要耐震改修認定建築物について必要な耐震改修が行われていないと認めるときは、要耐震改修認定建築物の区分所有者に対し、技術指針事項を勘案して、必要な指示をすることができる。

3 所管行政庁は、前項の規定による指示を受けた要耐震改修認定建築物の区分所有者が、正当な理由がなく、その指示に従わなかつたときは、その旨を公表することができる。

4 所管行政庁は、前二項の規定の施行に必要な限度において、政令で定めるところにより、要耐震改修認定建築物の区分所有者に対し、要耐震改修認定建築物の地震に対する安全性に係る事項に關し報告させ、又はその職員に、要耐震改修認定建築物、要耐震改修認定建築物の敷地若しくは要耐震改修認定建築物の工事現場に立ち入り、要耐震改修認定建築物、要耐震改修認定建築物の敷地、建築設備、建築材料、書類その他の物件を検査させることができる。

5 第十三條第一項ただし書、第二項及び第三項の規定は、前項の規定による立入検査について準用する。

（認定建築物を「計画認定建築物」に改め、同条を第二十二條とする。）  
第十條の見出し中「報告」を「計画認定建築物に係る報告」に改め、同条中「認定建築物」を「計画認定建築物」に改め、同条を第十九條とする。

第九條第一項中「第十三條第一項」を「第二十八條第一項」に改め、同条を第十八條とする。

第八條第三項第三号中「柱の径若しくは壁の厚さを増加させ、又は柱若しくは壁のない部分に柱若しくは壁を設けることにより建築物の延べ面積を増加させるものに限る。」及び「形状の変更」を「国土交通省令で定める軽微な変更を除く。」を伴わないものに限る。」を削り、同号ロ中の「工事の計画」の下に「。第五号ロ及び第六号ロにおいて同じ。」を加え、同項第四号中「耐震関係規定に適合せず、かつ、建築基準法第三條第二項の規定の適用を受けている」を「既存耐震不適格建築物である」に、「同法」を「建築基準法」に改め、同項に次の二号を加える。

五 第一項の申請に係る建築物が既存耐震不適格建築物である場合において、当該建築物について増築をすることにより当該建築物が建築物の容積率（延べ面積の敷地面積に対する割合をいう。）に係る建築基準法又はこれに基づく命令若しくは条例の規定（イ及び第八項において「容積率関係規定」という。）に適合しないこととなるものであるときは、第一号及び第二号に掲げる基準のほか、次に掲げる基準に適合していること。

イ 当該工事が地震に対する安全性の向上を図るため必要と認められるものであり、かつ、当該工事により、当該建築物が容積率関係規定に適合しないこととなること及び、容積率を得ないことと認められるものであること。

ロ 工事の計画に係る建築物について、交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認められるものであること。

六 第一項の申請に係る建築物が既存耐震不適格建築物である場合において、当該建築物に

ついで増築をすることにより当該建築物が建築物の建ぺい率(建築面積の敷地面積に対する割合をいう。)に係る建築基準法又はこれに基づく命令若しくは条例の規定(イ及び第九項において「建ぺい率関係規定」という。)に適合しないこととなるものであるときは、第一号及び第二号に掲げる基準のほか、次に掲げる基準に適合していること。

イ 当該工事が地震に対する安全性の向上を図るため必要と認められるものであり、かつ、当該工事により、当該建築物が建ぺい率関係規定に適合しないこととなることやむを得ないと認められるものであること。

ロ 工事の計画に係る建築物について、交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認められるものであること。

第八号第八項を同条第十項とし、同条第七項の次に次の二項を加える。  
8 所管行政庁が計画の認定をしたときは、計画の認定に係る第三項第五号の建築物については、容積率関係規定は、適用しない。

9 所管行政庁が計画の認定をしたときは、計画の認定に係る第三項第六号の建築物については、建ぺい率関係規定は、適用しない。  
第八条を第十七条とする。

第七条の見出し中「指導」を「特定既存耐震不適格建築物に係る指導」に改め、同条第一項中「特定建築物」を「特定既存耐震不適格建築物」に、「基本方針のうち第四号第二項第三号の技術上の指針となるべき事項」を「技術指針事項」に改め、同条第二項中「特定建築物のうち」を「特定既存耐震不適格建築物のうち」に、「ものに」を「ものに限る。」に、「特定建築物」を「特定既存耐震不適格建築物」に、「基本方針のうち第四号第二項第三号の技術上の指針となるべき事項」を「技術指針事項」に改め、同条各号中「特定建築物」を「特定既存耐震不適格建築物」に改め、同項

に次の一号を加える。

四 前条第三号に掲げる建築物である特定既存耐震不適格建築物

第七条第三項及び第四項中「特定建築物」を「特定既存耐震不適格建築物」に改め、同条第五項を次のように改める。

5 第十三条第一項ただし書、第二項及び第三項の規定は、前項の規定による立入検査について準用する。

第七条第六項を削り、第三章中同条を第十五条とし、同条の次に次の一条を加える。

第十六条 要安全確認計画記載建築物及び特定既存耐震不適格建築物以外の既存耐震不適格建築物の所有者は、当該既存耐震不適格建築物について耐震診断を行い、必要に応じ、当該既存耐震不適格建築物について耐震改修を行うよう努めなければならない。

2 所管行政庁は、前項の既存耐震不適格建築物の耐震診断及び耐震改修の適確な実施を確保するため必要があると認めるときは、当該既存耐震不適格建築物の所有者に対し、技術指針事項を勘案して、当該既存耐震不適格建築物の耐震診断及び耐震改修について必要な指導及び助言をすることができる。

第六条の見出し中「特定建築物」を「特定既存耐震不適格建築物」に改め、同条各号列記以外の部分を次のように改める。  
次に掲げる建築物であつて既存耐震不適格建築物であるもの(要安全確認計画記載建築物であるものを除く。以下「特定既存耐震不適格建築物」という。)の所有者は、当該特定既存耐震不適格建築物について耐震診断を行い、その結果、地震に対する安全性の向上を図る必要があると認められるときは、当該特定既存耐震不適格建築物について耐震改修を行うよう努めなければならない。

第六条第三号を次のように改める。

三 その敷地が第五条第三項第二号若しくは第三号の規定により都道府県耐震改修促進計画に記載された道路又は第六条第三項の規定により市町村耐震改修促進計画に記載された道路に接する通行障害建築物

第六条を第十四条とし、第三章中同条の前に次の七条を加える。

(要安全確認計画記載建築物の所有者の耐震診断の義務)  
第七条 次に掲げる建築物(以下「要安全確認計画記載建築物」という。)の所有者は、当該要安全確認計画記載建築物について、国土交通省令で定めるところにより、耐震診断を行い、その結果を、次の各号に掲げる建築物の区分に応じ、それぞれ当該各号に定める期限までに所管行政庁に報告しなければならない。

一 第五条第三項第一号の規定により都道府県耐震改修促進計画に記載された建築物 同号の規定により都道府県耐震改修促進計画に記載された期限

二 その敷地が第五条第三項第二号の規定により都道府県耐震改修促進計画に記載された道路に接する通行障害既存耐震不適格建築物(耐震不明建築物であるものに限る。) 同号の規定により都道府県耐震改修促進計画に記載された期限

三 その敷地が前条第三項第一号の規定により市町村耐震改修促進計画に記載された道路に接する通行障害既存耐震不適格建築物(耐震不明建築物であるものを除く。) 同項第一号の規定により市町村耐震改修促進計画に記載された期限

(要安全確認計画記載建築物に係る報告命令等)  
第八条 所管行政庁は、要安全確認計画記載建築物の所有者が前条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をしたときは、当該所有者に対し、相当の期限を定めて、その報告を行い、又はその報告の内容を是正すべきことを命ずる。こ

とができる。  
2 所管行政庁は、前項の規定による命令をしたときは、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公表しなければならない。

3 所管行政庁は、第一項の規定により報告を命じようとする場合において、過失がなくて当該報告を命ずべき者を確知することができず、かつ、これを放置することが著しく公益に反すると認められるときは、その者の負担において、耐震診断を自ら行い、又はその命じた者若しくは委任した者に行わせることができる。この場合においては、相当の期限を定めて、当該報告をすべき旨及びその期限までに当該報告をしなければならないときは、所管行政庁又はその命じた者若しくは委任した者が耐震診断を行うべき旨を、あらかじめ、公告しなければならない。

(耐震診断の結果の公表)  
第九条 所管行政庁は、第七条の規定による報告を受けたときは、国土交通省令で定めるところにより、当該報告の内容を公表しなければならない。前条第三項の規定により耐震診断を行い、又は行わせたときも、同様とする。  
(通行障害既存耐震不適格建築物の耐震診断に要する費用の負担)  
第十条 都道府県は、第七条第二号に掲げる建築物の所有者から申請があつたときは、国土交通省令で定めるところにより、同条の規定により行われた耐震診断の実施に要する費用を負担しなければならない。

とができる。

2 所管行政庁は、前項の規定による命令をしたときは、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公表しなければならない。

3 所管行政庁は、第一項の規定により報告を命じようとする場合において、過失がなくて当該報告を命ずべき者を確知することができず、かつ、これを放置することが著しく公益に反すると認められるときは、その者の負担において、耐震診断を自ら行い、又はその命じた者若しくは委任した者に行わせることができる。この場合においては、相当の期限を定めて、当該報告をすべき旨及びその期限までに当該報告をしなければならないときは、所管行政庁又はその命じた者若しくは委任した者が耐震診断を行うべき旨を、あらかじめ、公告しなければならない。

(耐震診断の結果の公表)  
第九条 所管行政庁は、第七条の規定による報告を受けたときは、国土交通省令で定めるところにより、当該報告の内容を公表しなければならない。前条第三項の規定により耐震診断を行い、又は行わせたときも、同様とする。  
(通行障害既存耐震不適格建築物の耐震診断に要する費用の負担)  
第十条 都道府県は、第七条第二号に掲げる建築物の所有者から申請があつたときは、国土交通省令で定めるところにより、同条の規定により行われた耐震診断の実施に要する費用を負担しなければならない。

2 市町村は、第七条第三号に掲げる建築物の所有者から申請があつたときは、国土交通省令で定めるところにより、同条の規定により行われた耐震診断の実施に要する費用を負担しなければならない。

(要安全確認計画記載建築物の所有者の耐震改修の努力)  
第十一条 要安全確認計画記載建築物の所有者は、耐震診断の結果、地震に対する安全性の向上を図る必要があると認められるときは、当該

とができる。

2 所管行政庁は、前項の規定による命令をしたときは、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公表しなければならない。

3 所管行政庁は、第一項の規定により報告を命じようとする場合において、過失がなくて当該報告を命ずべき者を確知することができず、かつ、これを放置することが著しく公益に反すると認められるときは、その者の負担において、耐震診断を自ら行い、又はその命じた者若しくは委任した者に行わせることができる。この場合においては、相当の期限を定めて、当該報告をすべき旨及びその期限までに当該報告をしなければならないときは、所管行政庁又はその命じた者若しくは委任した者が耐震診断を行うべき旨を、あらかじめ、公告しなければならない。

要安全確認計画記載建築物について耐震改修を行うよう努めなければならない。

(要安全確認計画記載建築物の耐震改修に係る指導及び助言並びに指示等)

第十二条 所管行政庁は、要安全確認計画記載建築物の耐震改修の適確な実施を確保するため必要があるとき、要安全確認計画記載建築物の所有者に対し、基本方針のうち第四項第二項第三号の技術上の指針となるべき事項(以下「技術指針事項」という。)を勘案して、要安全確認計画記載建築物の耐震改修について必要な指導及び助言をすることができる。

2 所管行政庁は、要安全確認計画記載建築物について必要な耐震改修が行われていないと認めるときは、要安全確認計画記載建築物の所有者に対し、技術指針事項を勘案して、必要な指示をすることができる。

3 所管行政庁は、前項の規定による指示を受けた要安全確認計画記載建築物の所有者が、正当な理由がなく、その指示に従わなかったときは、その旨を公表することができる。

(要安全確認計画記載建築物に係る報告、検査等)

第十三条 所管行政庁は、第八条第一項並びに前条第二項及び第三項の規定の施行に必要な限度において、政令で定めるところにより、要安全確認計画記載建築物の所有者に対し、要安全確認計画記載建築物の地震に対する安全性に係る事項(第七条の規定による報告の対象となる事項を除く。)に関し報告させ、又はその職員に、要安全確認計画記載建築物、要安全確認計画記載建築物の敷地若しくは要安全確認計画記載建築物の工事現場に立ち入り、要安全確認計画記載建築物、要安全確認計画記載建築物の敷地、建築設備、建築材料、書類その他の物件を検査させることができる。ただし、住居に立ち入る場合においては、あらかじめ、その居住者の承諾を得なければならない。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第三章 建築物の所有者が講ずべき措置

第二章第五条の次に次の一条を加える。

第六条 市町村は、都道府県耐震改修促進計画に基づき、当該市町村の区域内の建築物の耐震診断及び耐震改修の促進を図るための計画(以下「市町村耐震改修促進計画」という。)を定めるよう努めるものとする。

2 市町村耐震改修促進計画においては、おおむね次に掲げる事項を定めるものとする。

一 当該市町村の区域内の建築物の耐震診断及び耐震改修の実施に関する目標

二 当該市町村の区域内の建築物の耐震診断及び耐震改修の促進を図るための施策に関する事項

三 建築物の地震に対する安全性の向上に関する啓発及び知識の普及に関する事項

四 建築基準法第十条第一項から第三項までの規定による勧告又は命令その他建築物の地震に対する安全性を確保し、又はその向上を図るための措置の実施についての所管行政庁との連携に関する事項

五 その他当該市町村の区域内の建築物の耐震診断及び耐震改修の促進に関し必要な事項

3 市町村は、次の各号に掲げる場合には、前項第二号に掲げる事項に、当該各号に定める事項を記載することができる。

一 建築物が地震によって倒壊した場合においてその敷地に接する道路(建築物集合地域通過道路等に限る。)の通行を妨げ、当該市町村の区域における多数の者の円滑な避難を困難とすることを防止するため、当該道路にその敷地が接する通行障害既存耐震不適格建築物

について、耐震診断を行わせ、又はその促進を図り、及び耐震改修の促進を図ることが必要と認められる場合、当該通行障害既存耐震不適格建築物の敷地に接する道路に関する事項及び当該通行障害既存耐震不適格建築物(耐震不明建築物であるものに限り)に係る耐震診断の結果の報告の期限に関する事項

二 建築物が地震によって倒壊した場合においてその敷地に接する道路(建築物集合地域通過道路等を除く。)の通行を妨げ、当該市町村の区域における多数の者の円滑な避難を困難とすることを防止するため、当該道路にその敷地が接する通行障害既存耐震不適格建築物の耐震診断及び耐震改修の促進を図ることが必要と認められる場合、当該通行障害既存耐震不適格建築物の敷地に接する道路に関する事項

4 市町村は、市町村耐震改修促進計画を定めるときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

5 前二項の規定は、市町村耐震改修促進計画の変更について準用する。

附則第一項を附則第一条とする。

附則第二項中「第十四条」を「第二十九条」に改め、同項を附則第二条とし、附則に次の一条を加える。

(要緊急安全確認大規模建築物の所有者の義務等)

第三条 次に掲げる既存耐震不適格建築物であつて、その地震に対する安全性を緊急に確かめる必要がある大規模なものとして政令で定めるもの(要安全確認計画記載建築物であつて当該要安全確認計画記載建築物に係る第七条各号に定める期限が平成二十七年十二月三十日以前であるものを除く。以下この条において「要緊急安全確認大規模建築物」という。)の所有者は、当該要緊急安全確認大規模建築物について、国土交通省令で定めるところにより、耐震診断を行い、その結果を同月三十一日までに所管行政庁

に報告しなければならない。

一 病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店その他不特定かつ多数の者が利用する既存耐震不適格建築物

二 小学校、老人ホームその他地震の際の避難確保上特に配慮を要する者が主として利用する既存耐震不適格建築物

三 第十四条第二号に掲げる建築物である既存耐震不適格建築物

2 第七条から第十三条までの規定は要安全確認計画記載建築物である要緊急安全確認大規模建築物であるものについて、第十四条及び第十五条の規定は要緊急安全確認大規模建築物については、適用しない。

3 第八条、第九条及び第十一条から第十三条までの規定は、要緊急安全確認大規模建築物について準用する。この場合において、第八条第一項中「前条」とあり、並びに第九条及び第十三条第一項中「第七条」とあるのは「附則第三条第一項」と、第九条中「前条第三項」とあるのは「同条第三項において準用する前条第三項」と、第十三条第一項中「第八条第一項」とあるのは「附則第三条第一項中「第八条第一項」とあるのは「附則第三条第一項中「第八条第一項」と読み替えるものとする。

4 前項において準用する第八条第一項の規定による命令に違反した者は、百万円以下の罰金に処する。

5 第三項において準用する第十三条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者は、五十万円以下の罰金に処する。

6 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前二項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても当該各項の刑を科する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(処分、手続等に関する経過措置)

第二条 この法律による改正前の建築物の耐震改修の促進に関する法律の規定によつてした処分、手続その他の行為であつて、この法律による改正後の建築物の耐震改修の促進に関する法律(附則第四条において「新法」という。)の規定に相当の規定があるものは、これらの規定によつてした処分、手続その他の行為とみなす。

(政令への委任)

第三条 前条に定めるもののほか、この法律の施行に關して必要な経過措置は、政令で定める。

(検討)

第四条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、新法の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。

(建築基準法の一部改正)

第五条 建築基準法(昭和二十五年法律第二百一十一号)の一部を次のように改正する。

第十五条第二項第一号中「第八条第一項」を「第十七条第一項」に改める。

(都市再生特別措置法の一部改正)

第六条 都市再生特別措置法(平成十四年法律第二十二号)の一部を次のように改正する。

第十九条の十六第二項中「第八条第四項」を「第十七条第四項」に改め、同条第三項中「第八条第三項」を「第十七条第三項」に改める。

(独立行政法人都市再生機構法の一部改正)

第七条 独立行政法人都市再生機構法(平成十五年法律第百号)の一部を次のように改正する。

附則第十二条第一項第五号中「第十四条」を「第二十九条」に改める。

理由

大規模な地震の発生に備えて、建築物の地震に対する安全性の向上を一層促進するため、要安全

確認計画記載建築物の耐震診断の実施の義務付け、耐震改修計画の認定基準の緩和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。

第一類第十号

国土交通委員会議録第四号

平成二十五年四月三日

平成二十五年四月十二日印刷

平成二十五年四月十五日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

〇