

第百八十三回国会

参議院国土交通委員会会議録第三号

平成二十五年五月九日(木曜日)
午前十一時二十二分開会

委員の異動

三月二十六日	田城 郁君	補欠選任	川合 孝典君
白 眞勲君	羽田雄一郎君		
磯崎 仁彦君	佐藤 信秋君		
三月二十七日	川合 孝典君	補欠選任	田城 郁君
三月二十八日	田城 郁君	補欠選任	川上 義博君
三月二十九日	川上 義博君	補欠選任	田城 郁君
四月二十四日	田城 郁君	補欠選任	岡崎トミ子君
四月二十五日	大河原雅子君	補欠選任	大河原雅子君
四月二十六日	岡崎トミ子君	補欠選任	田城 郁君
五月二日	牧山ひろえ君	補欠選任	松野 信夫君
五月七日	大河原雅子君	補欠選任	松野 信夫君
五月九日	松野 信夫君	補欠選任	大河原雅子君

委員室井邦彦君は議員を辞職した。
同日
吉田 博美君
補欠選任
二之湯 智君

委員長
理事
出席者は左のとおり。

委員

石井 準一君	田中 直紀君	前田 武志君	小泉 昭男君	渡辺 猛之君	西田 実仁君	大河原雅子君	興石 東君	田城 郁君	羽田雄一郎君	大江 康弘君	佐藤 信秋君	鶴保 庸介君	二之湯 智君	松下 新平君	山崎 力君	吉田 博美君	秋野 公造君	藤巻 幸夫君	藤原 良信君	吉田 忠智君	水戸 将史君	太田 昭宏君	梶山 弘志君	鶴保 庸介君
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

大臣政務官

事務局側

政府参考人

国土交通大臣政務官	赤澤 亮正君	国土交通省航空局安全部長	高橋 和弘君
国土交通大臣政務官	松下 新平君	観光庁長官	井手 憲文君
国土交通大臣政務官	坂井 学君	運輸安全委員会事務局長	玉木 良知君
常任委員会専門員	樺原 利明君	海上保安庁長官	北村 隆志君
内閣官房行政改革推進本部事務局長	松村 武人君		
内閣府大臣官房審議官	中村 昭裕君		
国土交通大臣官房長	久保 成人君		
国土交通大臣官房技術審議官	深澤 淳志君		
国土交通省総合政策局長	西脇 隆俊君		
国土交通省土地・建設産業局長	佐々木 基君		
国土交通省水管理・国土保全局長	足立 敏之君		
国土交通省道路局長	前川 秀和君		
国土交通省住宅局長	井上 俊之君		
国土交通省鉄道局長	瀧口 敬二君		
国土交通省自動車局長	武藤 浩君		
国土交通省海事局長	森 雅人君		
国土交通省港湾局長	山縣 宣彦君		
国土交通省航空局長	田村明比古君		

本日の会議に付した案件

○国土の整備、交通政策の推進等に関する調査(ボーイング787型機のバッテリー事案への対応に関する件)

○政府参考人の出席要求に関する件

○平成二十五年一度一般会計予算(内閣提出、衆議院送付)、平成二十五年一度特別会計予算(内閣提出、衆議院送付)、平成二十五年一度政府関係機関予算(内閣提出、衆議院送付)について(国土交通省所管)

○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、衆議院送付)

○委員長(石井準一君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告をいたします。
去る三月二十六日、磯崎仁彦君及び白眞勲君が委員を辞任をされ、その補欠として佐藤信秋君及び羽田雄一郎君が選任をされました。

○委員長(石井準一君) 国土の整備、交通政策の推進等に関する調査のうち、ボーイング787型機のバッテリー事案への対応に関する件を議題といたします。

政府から報告を聴取いたします。太田国土交通大臣。

○国務大臣(太田昭宏君) ボーイング787型機のバッテリー事案への国土交通省の対応について御説明申し上げます。

ボーイング787型機については、米国時間一月七日にボストン空港において補助動力装置用バッテリーの発火事案が発生したのに続き、一月十六日に高松空港においてメインバッテリーに関する重大インシデントが発生しました。一月十七日には、米国連邦航空局、FAAの耐空性改善命令の発行を受け、国土交通省も同内容の耐空性改善通報を発行し、同型機の運航を停止するよう航空会社社に指示しました。

本件は、航空運航の安全を確保する上で極めて深刻な事態であるとの認識の下、事案発生後直ちに私をヘッドとする省内連絡会議を設置し、運輸安全委員会の航空事故調査官及び航空局調査チームを現地に派遣するなど、原因究明及び再発防止策の検討を開始しました。

運輸安全委員会は、米国家運輸安全委員会、NTSBと緊密に連携し、バッテリーや周辺機器の詳細調査や飛行記録の解析などの調査を進めてきました。また、航空局調査チームは、FAAと緊密に連携し、バッテリー製造会社やバッテリー監視装置製造者に対し立入検査を行うとともに、再発防止策の在り方などについての検討を行ってしました。

一方、ボーイング社は、バッテリー事案に対する是正措置の検討を進め、米国時間二月二十二日にはFAAに対し是正措置案を提出すると同時に、航空局に対し情報提供がありました。また、二月二十八日には、ボーイング社民間航空機部門社長から国土交通省に対し直接の説明がありました。

米国時間三月十二日には、FAAが、ボーイング社の是正措置案についての安全基準への適合性を証明するための方法を定めた証明計画を承認しました。三月十二日以降、ボーイング社は、当該証明計画に基づき、順次、試験及び解析を実施し、FAA及び国土交通省に対してその報告書や解析書を提出しました。

FAAは、これらの試験の報告書や解析書の内容について審査を進めた結果、米国時間四月十九

日、ボーイング787型機の製造に第一義的に責任を有する政府として、ボーイング787型機のバッテリーの改修に関する設計変更を承認しました。

国土交通省としても、FAAと緊密に連携し、分析及び評価を行ってきました。具体的には、二月三日から米国シアトルに航空局調査チームの職員を派遣し、飛行試験を始めとするボーイング社の試験への立会いやFAAと連携した審査などを行いました。

また、国内においても、FAAと頻りに電話会議を行うとともに、リチャムイオンバッテリーや航空機安全に関する外部有識者の知見も活用しつつ、航空局内に設置した調査チームにおいてボーイング社の報告書等の内容の分析及び評価を行ってまいりました。また、省内連絡会議も合計二十五回開催し、ボーイング社の是正措置の妥当性を評価してきたところです。

次に、ボーイング社の是正措置の内容及びそれに対するFAA及び当省の考え方について御説明いたします。

ボーイング社は、運輸安全委員会やNTSBの調査で判明した事実や社外の専門家から得られた意見を基に、約百項目の想定される原因を洗い出しました。次に、約百項目の原因について、専門家の意見等も踏まえつつ、更なる対策の検討の必要のない項目を除外することにより、約八十項目に絞り込みました。約八十項目は、原因や対策の類似性から四グループに分類できます。四グループとは、電極ナットの不適切な締め付け、外部短絡や電圧変化による電解液の負荷、セルの過放電による化学変化、製造時における異物等の混入です。

その上で、ボーイング社は、これら全ての原因に対応できる是正措置案として、四グループ約八十項目の原因に対するバッテリーセルの過熱への直接的な対策、バッテリーセルに過熱が発生した場合に他のバッテリーセルへの熱の伝播への対策、万一バッテリーセル間で熱が伝播した場合の

火災等の防止の三段階の対策を策定いたしました。

これは次の考え方に基づいております。

まずは、想定される原因に対する直接的な対策を講じることにより、四分類の原因によるバッテリーセルの過熱を防ぐことが可能となります。さらに、仮に原因に対する対策にかかわらずバッテリーセルの過熱が発生した場合でも、他のセルへの熱の伝播を低減することが可能となります。万が一、バッテリーセル間で熱の伝播が発生した場合でも、バッテリー内に過熱等を閉じ込めること等により火災等の発生を防止するための措置を講じております。航空機全体の設計は何重もの防御措置が講じられていますが、今回のボーイング社の是正措置はバッテリーの不具合に対し更に三重の対策を講ずる内容となっております。

国土交通省としても、ただいま御説明しましたとおり、FAAと緊密に連携しつつ、精力的に評価及び分析を行ってきた結果、ボーイング社の是正措置は妥当なものであるとの判断に至りました。

また、米国時間四月二十三日及び二十四日にはNTSBの公聴会が開催されました。公聴会におきましては、FAA、ボーイング社に加え、フランスのタレス社及び日本のジーエス・ユアサ社がリチャムイオンバッテリーの設計や認証について発言を行いました。是正措置の妥当性に疑念をもたらず新たな事実はありませんでした。

以上を踏まえ、日米の航空当局において、是正措置に関する改修を行ったボーイング787型機については運航再開を認めるとの判断に至りました。

具体的には、FAAにおいて、米国時間四月二十六日に、米国の航空会社社に対し運航再開を認める耐空性改善命令を発行しました。これを受け、国土交通省も、同日、我が国の航空会社社に対し同内容の耐空性改善通報を発行したところです。

また、これに合わせて、航空会社社に対し、運航の安全を確保することはもちろんのこと、利用者

の安心を確保するため、機材の点検整備、運航乗務員の能力の確保等に万全の措置を講ずるとともに、利用者等に対する適切な情報開示を実施するよう要請しました。これを受け、航空会社社は、順次、改修後の確認飛行、運航乗務員の慣熟訓練等を行っており、有償運航の再開後も、バッテリーの安全性に関する確認や利用者に対する情報開示を行うこととなっております。

昨日までに十六機の機体で改修作業が完了し、そのうち十一機について確認飛行が完了しております。また、確認飛行が完了した航空機を使用して百十二便の慣熟飛行を実施しております。今後、必要な準備が整い次第、有償運航の再開となる予定です。

国土交通省としては、ボーイング787型機の安全確保に万全を期すとともに、航空利用者の安心を確保するため、今後とも適切に対応してまいりたいと考えております。

委員の皆様方の御指導を引き続きお願いし、報告とさせていただきます。

○委員長(石井準一君) 以上で報告の聴取は終わりました。

○委員長(石井準一君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りをいたします。

委嘱審査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、内閣官房行政改革推進本部事務局次長松村武人君外十七名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(石井準一君) 御異議ないものと認め、さよう決定いたします。

○委員長(石井準一君) 去る七日、予算委員会から、本日一日間、平成二十五年年度一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算中、国土交通省所管について審査の委嘱がありました。この際、本件を議題といたします。

太田国土交通大臣から説明を求めます。太田国土交通大臣。

○国務大臣(太田昭宏) 国土交通省関係の平成二十五年予算について、その概要を御説明申し上げます。

まず、一般会計予算の国費総額につきまして、五兆七百四十三億円です。

また、国土交通省の関係事業として復興庁に一括計上した予算を含め、東日本大震災からの復興・復興対策に係る経費として東日本大震災復興特別会計に五千四百三十八億円を計上したほか、社会資本整備事業特別会計、自動車安全特別会計及び財政投融资特別会計に所要の予算を計上しております。

北海道、離島及び奄美に係る公共事業予算につきましては、他省関係予算を含めて、国土交通省予算に所要額の一括計上を行っております。

次に、財政投融资計画につきましては、当省関係の独立行政法人等分として三兆二千八百三十一億円を予定しております。

それでは、平成二十五年の国土交通省予算の全体方針につきまして御説明申し上げます。

まず、東日本大震災からの復興に総力を挙げて取り組めます。

また、大規模災害の発生の懸念、インフラの老朽化の進行に伴い、国民の命と暮らしを守るインフラ整備が大きな課題となっているため、本年を社会資本メンテナンス元年と位置付け、これら課題に適切に対処し、地域の再生を図ってまいります。

こうした考えの下、復興・防災対策、成長による富の創出、暮らしの安心・地域活性化の三分野に重点化し、各分野の施策を一体的に実施することによりこれら課題の解決を目指します。

それでは、主要事項について御説明申し上げます。

まず、東日本大震災からの復興を加速いたします。

未曾有の大災害となった東日本大震災からの復興を図るため、政府一体となって復興対策を着実に推進することとし、住まいの確保、復興に向けたまちづくり、これらの基礎となり産業振興にも欠かせない交通基盤の構築等を実施してまいります。

次に、命と暮らしを守る防災・減災対策、老朽化対策を推進いたします。

国民の命と暮らしを守るため、インフラの安全性の徹底調査、総点検を行うとともに、避難や災害支援等を迅速に行うことを可能とする代替性の確保など、災害への対応力の強化を進めてまいります。これらを含め、ハード、ソフトの両面から計画的、総合的に防災・減災対策、老朽化対策等を実施します。特に、地方の自主的な取組を防災・安全交付金で支援してまいります。

これに加え、基幹的交通インフラ等の整備推進を図り、我が国の成長のための基盤を強化するとともに、エネルギー対策、観光立国の推進、地域活性化等の課題に的確に対応いたします。さらに、領土、領海を堅守するため、海上保安体制の強化を推進してまいります。

国土交通省としては、これらを始め、真に必要な社会資本整備や総合的な交通政策の推進に必要な各種事業・施策に全力で取り組んでまいれる所存です。

以上をもちまして、国土交通省関係の平成二十五年予算につきましての説明を終わります。

よろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○委員長(石井準一君) 以上で予算の説明の聴取は終わりました。

これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言をお願いします。

○田中直紀君 民主党の田中直紀でございます。予算の委嘱審査でございますが、冒頭、ボーイングの事故につきまして経過報告をいただきました。二月の二十二日でしょうか、当国土交通委員会の理事懇で経過を御説明を、国土交通省とそしてまた安全委員会から御報告を受けたところでござ

います。そのときには、燃料漏れにつきましてはシステムのことについて対処をしていくと、こういうお話がございまして、バッテリー事案につきまして引き続き国土交通省始め米国の関係機関で徹底的原因調査を行うと、こういうことで資料をいただいたわけでございます。

お手元のボーイング787型機の概要というところで、これは国土交通省からいただきましたが、今回のボーイングの787型機というのは我が国にとっても、三五%の分担をしておる大変我が国にとっても大事なプロジェクトでございますし、しかし、その中で、一つはユアサのバッテリーが熱暴走で大変そういう面では炎上したと、こういう残念な状況であります。御報告いただきまして、たら、このリチウムイオン電池というのはユアサが提供いたしました。そのものをフランスのタレス社に提供して、そしてリチウムイオン電池システムをこのタレス社がボーイングに提供した、で、ボーイングが設計したと、こういうことでございませう。

まず、運輸安全委員会来ていただいております。ポストン事案と、高松空港事案、我が国で起きたんですが、この事案は原因が別々だったのか、どんな状況でしょうか。

○政府参考人(玉木良知君) お答え申し上げます。今御質問のありましたポストン、本年の一月七日、アメリカの東部時間で一月七日にポストンでありましたバッテリー損傷事案、そして一月十六日、高松で発生しました787型機のバッテリー損傷事案、現在、ポストン事案につきましてはアメリカのNTSB、アメリカの国家運輸安全委員会におきまして、また高松の事案につきましては我々運輸安全委員会が調査を行っております。

今現在、私どもの調査及び私どもが聞いておりますアメリカの国家運輸安全委員会の調査によりましては、どちらもバッテリーの内部のセルが発熱して大きな損傷となった可能性があるという段階でございます。

これらの事案の根本原因についてはまだ特定されておませんが、引き続きアメリカの国家運輸安全委員会と協力して全力を挙げて原因究明に取り組んでまいりたいと思っております。

○田中直紀君 今日衆議院もございまして、八十分の質問を五十五分にしましたので、簡単に回答していただきたいと思います。

原因はバッテリー本体か、それともバッテリーシステムなのかというのが分かりませんか。

○政府参考人(玉木良知君) お答え申し上げます。現在調査状況でございますが、バッテリーケースの内側が大きく損傷しております。ただ、その原因が、バッテリーが八つの小さなバッテリー、セルといいますが、これが直列で中であつておりますが、セル自体の問題なのか、それともそれにつながっています。例えばバッテリーチャージャー、充電器、そういう関連機器の問題なのか、まだ明らかになっておりません。したがって、今の段階で、バッテリー本体の問題があつたということは今の段階では言えません。

○田中直紀君 分からないということでありまして、ユアサが納入したバッテリーに瑕疵があつたというのか、フランスのタレス社はどういう見解ですか。それからボーイングはどういう見解ですか。

○政府参考人(田村明比古君) お答え申し上げます。今先生御指摘のように、ジーエス・ユアサ社は、バッテリーをボーイングに対するサプライヤーとして提供をしたわけでございます。このバッテリーというのは、ボーイング社が承認した設計に基づいてボーイング社の品質要件及び管理下で製造をしたものでございます。したがって、ボーイング社もジーエス・ユアサ社に問題があつたというふうには言っておりませんし、私どもも現時点で必ずしもジーエス・ユアサ社に問題があつたというふうには言えないというふうに考えております。

ちなみに、ボーイング社からは、バッテリーメーカーとしてジーエス・ユアサ社には大変満足をしておりまして、787のいわゆる外注先、アウトソーシングの先として何も変更を加えないというコメントを聞いております。

○田中直紀君 そうしますと、我が国のユアサが提供したバッテリーは問題なかったと、こういうことですね。

○政府参考人(田村明比古君) 現時点で、そのジーエス・ユアサ社のバッテリーそのものに、ジーエス・ユアサ社に問題があったということは言えないというふうに考えております。

○田中直紀君 まあ、今のところというのはちよつと残念な状況でございますが。

ちよつとそれ何で聞くかというところ、国土交通省の高野滋参事官、来られていますが、見解を言っておられますが、このボストンの件と高松空港のうち一件が明らかにならないという運航再開はしないんだということを発言をされているわけですが、大臣、その点どういう見解でしょうか。これが、二件のうち一件は原因が究明されなければ我が国では運航再開しないよと国土交通省の担当の方が言われているわけですが、どんなことなんですか。

○政府参考人(田村明比古君) これ、高野参事官が記者レクの際に申し上げたことでございますけれども、その趣旨というのは、ボストンの事案にいたしましては高松の事案にいたしまして、ある程度その原因というものが絞り込めて、それに対する対策というものが講じられなければ運航再開というの認めない、こういう趣旨のことを申し上げたということでございます。

○田中直紀君 いや、そんな趣旨で報道されているわけではございません。我が国の運航の安全というものを最優先に考えなきゃいけないわけですが、私は当然の発言だと思えますし、大臣の指示でこういう見解を述べておられるというふうに私は理解しているんで、私はこの報道において、非

常に我が国の国土交通省の行政はしっかりやってくれているなど、こういう状況であります。その点、省内でどういう御見解で、大臣、進められておりますか。

○国務大臣(太田昭宏君) 安全と安心と両面をきちつとしないといけないということが基本的な姿勢でありまして、一月十六日高松事案以来ずっと今日まで何回も会議を行いながら、随時その究明の進行具合、そしてまた改善措置の推進具合というのを見てきました。

原因ということについては、バッテリーの中というところは明らかになっていることであるけれども、そのことの原因究明はなおNTSBとそして運輸安全委員会が進めていくことだというふうに思っています。

是正措置は、いかなる状況になっても、いかなる疑念があろうとも、百項目に絞って八十項目の原因ということの中で行われたということについては合意をしておりますから、八十項目について一つずつ手を打って、それが熱暴走を始めとするものにならないようにという手を打ってきたというものが、先ほど御報告させていただいた八十項目に対する、これを四グループに分けたということの内容でございます。その上に安全措置というのを三重にということで念には念を入れるという措置をとって、バックアップということができるようになる措置をとって運航再開ということですが、是正措置がしつかりできたらということでは共有した認識でございます。

○田中直紀君 根本的な事故原因の究明がなされないままに運航再開が行われると、こういう報道が大体されているわけですね。ですから、その前段となりましたら、やはり二つの事案があります。せめて我が国の事故についての原因が明確になったというぐらゐのことであれば、私は大変そういう面では乗られる方々も安心だなというふうに思っています。私は非常に、高野参事官ですか、この発言は非常に評価しているんですよ。原因をや

はり究明して、そして安心して運航していただきたいと、これはもう大変すばらしい発言だと思っ

ています。ですが、どうも最近の運航再開に当たって御説明をされている中でなかなか原因がはつきりしない。我が国が提供したバッテリーは問題なければまず問題がない、そしてまた、このシステムを提供したフランスの会社も問題ない。じゃ、ボーイングの最初の設計がやはり誤りだったんだと。じゃ、設計を修正するのなら修正するということであれば、普通のリコールと同じですよ。

しかし、熱暴走があつても大丈夫なように、まあ図はちよつと見ましたけれども、そういうことで、運航再開で安心という面、安全、安心という国土交通省の最大の使命というものがこの時点で果たされているのかどうかということをもう一回伺いたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) 安全ということについては、安心と安全というのは、これは安心の面でも、日本、特に不安だということのような感情の面もありまして、安全ということを考えているところですが、安全ということについては、先ほど申し上げましたように、これ以上ないという八十項目を絞り上げて、その中に全て手を打ったということが証明されるということがあつて、そして三重のバックアップ体制を取ったということの中で安全ということは確保されたんだというふうに思っています。

安心ということについては、これはかなり感情の面もあつたりいたしますものですが、私たちがとしては、日本の航空機、現在五十機世界にある中の二十四機が日本のANAとJALが持っているということでありまして、それから、日本独自、その是正措置をとる。そして、試験飛行をしつかりやる。そして、パイロット等の慣熟飛行というのを今やっている途上でありまして、そういうこともしつかりやる。そしてさらに、バッテリーを地上で状況を把握できるというシステムを日本は少なくとも導入するというこ

と、あるいはまた、そのバッテリーの状況については抜き打ち的に検査をするということをする。そして、そうしたことについて具体的にこういうことをしましたという情報公開するという、そうした日本独自の指令を出しているということもまた安心にこれはつながっていくことだということに思っているところでございます。

原因がこれだと決まって、そしてそういうふうの一つでかちつと手が打たれたということであればこれはこれで一番いいことなんですけれども、原因のずつと下、究明の最後のところの、何という特定できないんですけれども、全体の八十項目全て手を打ったということの中で安全が確保され、安心ということの面で国交省の指示の下で日本独自のそうした措置をとったというのが現状でございます。

○田中直紀君 この問題ばかりにかかわっているわけにはいきませんが、しかし、国土交通省の考え方ということでは、二件のうち一件は明らかにならないという運航再開しない、こういうスタンスで来たのが、相当、今最大の努力をしたので運航させてもらいたい、運航していくよという認可をしたという、考え方としては方向転換をして、万全の対策を講じたんだから原因は分からないけど運航していくことについては認可をしたんだと、こういう受け止め方ではないでしょうか。

○国務大臣(太田昭宏君) ずっと原因が究明されるまでという、その発言の内容については田中先生評価をしているということで、本当はそこまでしつかりやらないということだった、御指摘だということに思いますけれども、国交省としましては、安全措置をとると、そして全ての疑問点、原因となるものについて手を打っていくという、運航の再開ということでの措置をとるといふ話と原因究明というのは、これは関連は当然いたしまし

ろでございます。

○田中直紀君 太田大臣から先ほど対応の報告がございました。資料をいただければと思います。今日ちょっと配付がないようですので、後日お願いをしたいと思います。

そしてまた、そろそろ、そろそろって、相当各機を運航のために修理をされたと、こういう御報告を伺いました。当委員会でもまた委員長にお願いをして、ユアサあるいはJAL、ANA、関係者に参考人としてお出かせいただいて、運航前にはもう一度この国土交通委員会でもやはりよく聞きをして、そして運航再開がスタートできるようにしていければと思いますので、是非委員長にはその機会をつくっていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

○委員長(石井準一君) 今、田中委員の発言がありましたことは後刻理事会で協議をしたいと思います。

○田中直紀君 予算の審査、委嘱の件でございますが、太田大臣の先般の大臣所信のページに、何と云っても、東日本大震災から二年が過ぎた中で、大変地域としては厳しい生活を強いられておる、三十一万人の避難生活の状況であるということ、まず大臣とされますのは、東日本大震災からの復興の加速である、これを最優先に手掛けていかれるということで、大変力強いお話をいただいておりますが、私は、震災復興担当の大臣もいらつしやいます、国土交通大臣として全力を挙げてやっていただくと、こういうことで大変私も有り難いと思っております。

その中で、いよいよ復興が軌道に乗ってくるという時期になりました。私も宮古市に先般予算委員会の視察で参りましたけれども、市の復興計画という、この資料もちょっと出しておりますが、立派な復興計画ができました。いよいよ二十七年に向けてこの計画を完成をさせたいと。堤防をまた増設する、あるいは高台移転の住宅団地を造り上げる、そしてまた公営住宅も堤防のところを避けながら造っていくと。そしてまた、産業、漁

業も中心として復興していこうと。二十七年年度末を目標にしているということですから、いよいよ本格的なこの復旧から復興に向けて取り組むと、こういう状況になったわけでございますが、当然その予算、公共事業の問題につきましては、前から言われておりますけれども、四・六兆円から補正予算と本予算で七・七兆円、前年度比一・六倍と、こういうことでございます。

まず三点ほど伺いますが、やはり人材不足、人手不足というのが全国的にも出ておる。そしてまた、被災地地域はなおさら大変だと。この間、労賃は少し見直しをされたようでありましたが、しかしこの担い手の建設作業員がもう不足だと。本当に予定を作ったといっても完成するのになかなか大変なんじゃないかという被災地の声があるわけであります。特に、型枠大工だとかとび職だとか、あるいは鉄筋工だとか、本場に現場で汗をかいていただく方々の不足が、これ求人倍率でいくと大変な被災地の求人倍率ですね。

そういう面では人手不足が非常に深刻になっておる。これをどういうふうに、大臣、対策を講じられると、こういうことでありますが、具体的にどういふうに対策を講じられているか、伺いたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) 工程表を三月七日に、住宅を始めとして政府全体挙げて出しました。その中で、それを着実に実行する推進役は国交省であるという自覚の下に、先生御指摘のように、資材が不足している、生コンが足りないんだ、あるいは職人さんが不足している、そして労務単価ということも影響している、いろんなお話がありまして、田中先生から予算委員会のときに、労務単価とか資材の値段ということについてちゃんと実勢を反映するようにやらないかという御指摘をいただきました。

ずっと胸の中にありまして、何とか、そうした指摘が随分あったものですから、まずこの職人さんの不足、そして現場の中に、現場の職人さんに賃金がいっぱい払われるというようにしていかな

くてはいけないと思ひまして、この鉄筋、型枠を始めて、そういう人たちに對しましては労務単価を引き上げるということを三月終わりにさせていたしまして、そして、四月十八日の日に建設業界の四団体の人にも、労務単価を上げた、それをしっかりと反映できるように、最前線に行くようにということをやらせていただいたりしております。

資材の不足等については、海岸べりを十五ブロックに分けて、同じ生コンが不足しているといつても、砂が不足しているところもあるれば、ヤードが不足しているところもあるれば、プラントが不足しているところを、全部どれが一番の隘路であるかということを考えまして、例えば今先生おっしゃいました宮古では生コンのプラントが足りないということで、釜石と宮古には国としてプラントを造るということを宣言させていただいて、準備をさせていただいていくところでございます。

資材やそうした職人さんの不足等々につきまして、そのほかにもいろいろやらせていただいているんですが、本心に心配で、それをしっかりと手を打てるようにということで、鋭意努力をしてきた状況でございます。

○田中直紀君 大臣が業界を呼ばれて労務単価について適切支払を徹底してもらいたい、徹底するようにと、こういう強い意思を伝えられたということ、私は大変評価をいたしておりますし、その実現が果たされれば有り難いと思っております。

お手元に、公共工事設計労務単価の中に、これ資料をちょっと提出いたしておりますが、まずこの中で下の方の予定価格の積算体系ということ、請負工事費というのは非常に、工事価格から消費税が当然乗っかかってきますが、工事原価、そして一般管理費を乗せまして、そして直接工事費、間接工事費からいろいろ単価を計算し、そして請負工事費というものは決まっていっていただく。大きなものは労務単価、そして、これは大臣

早速手を打っていただいたので、これが、労務単価もどういふうに推移しているかをまた反映させていただくということが大事だと思いますが、そのほかに資材単価と機械経費というのがありますね。今も資材単価がどんどん上がってきておるということですね。

民間での事業もあるわけですが、これだけ公共事業、地域の要望に従って大いに推進をさせていただくわけでありまして、しかし、労務単価のみならずどんな資材単価が上がってきているわけですから、発注したものもありますが、これから発注するものもあるんだと思いますが、まず資材単価の見直しはどのぐらい進んでおりますか。

○国務大臣(太田昭宏君) これも先生、三月の予算委員会でも指摘をいただきました、改めて、毎月の建設物価のこうした本になっているから大臣しっかりと読むようにということで、私、これを本当に読ませていただいたり、これは各県別じゃありませんで、先生御指摘のように、全国五百か所の地域別単価を毎月ここで出していると。しかし、毎月でありながらなかなか実勢というものが出づらいついような面もあるものだから、私は、ここがしっかりと、毎月改定をして最新の積算データがこうした本の中にもちゃんと出るよう、つまりは正確にこれを反映するようにという指示を出したところでございます。

○田中直紀君 そうしますと、補正予算で発注、相当されたいと思いますが、二十五年度の新予算については労務単価も当然見直しをされてきておりますが、資材単価とそれから機械経費というこの要素もあるようでありまして、こういうものについてはこの予算、二十五年度の本予算についてはまた見直しをして、実勢を反映して発注をする、こういう理解でよろしいですか。

○国務大臣(太田昭宏君) 基本的にそういう考えでございます。

○田中直紀君 お手元の資料をちょっと出させて

いただきましたけれども、平成二十五年年度の経済見通しの概要につきまして内閣府から説明を受けた資料がございます。

今経済を、景気対策をやっているということですが、政府としてはこの四項目を出しておりますが、内閣府から来ていただいておりますか。物価上昇については〇・五％程度になると、こういう見通しということでありまして、そのためには実質GDP成長率は二・五％程度、名目成長率は二・七％程度となると御説明を前に伺ったわけでございます。

そういう面では、この消費者物価上昇率〇・五％という、平均的なことでありますが、まず資材の方ですね、これはどの程度の上昇を見込んでおるのでしょうか。

○政府参考人(中村昭裕君) お答えいたします。

平成二十五年年度政府経済見通しにおきましては、今委員御指摘のように、世界経済の緩やかな回復が期待される中で、いわゆる三本の矢に一体的に取り組むことによりまして、着実な需要の発現と雇用創出ということが見込まれ、民需主導で持続的な景気回復が進むというふうに見込んでございます。こうした考え方の下で、今お示し申しましたような成長率や物価の見通しをお示しているところでございます。

なお、この物価につきましてはマクロの物価でございますので、個別の資材の見通しというところにはなっておりませんが、全体としてのマクロの成長率及び物価の見通しにつきましては今そこにお示したようなことでございまして、こうした政府経済見通しの基本的な考え方ににつきましては、見方については特に変わりはないでございます。

以上でございます。

○田中直紀君 内閣府の資料でありますから、これから実勢がどうなっていくかということになるわけですが、一つだけ。

この表の右の方で、公共事業これだけ大盤振舞いしてきたわけでありまして、公需がプラス

で寄与するというようなことは実際にあるんだと思います。しかし、それによって民需がプラスに大きく寄与するというのは、これは内閣府の資料で、これから実際にフォローしていかなければいけません。やはり公共事業をこれだけやりますと、民間の受注の能力といえますか、ゼネコンもなかなか民間のプロジェクを受注するということが、人材不足、技術者不足ということからいいますと、なかなか受け切れないんだと思うんですね。そういう面では、プロジェクがあっても、地方においてのゼネコンについても民間の仕事まではなかなか手を出せなくなっているとおもいます。

民間もなかなか厳しいですから、設計は出しませけれども、何とか値引きをしてみたい、そしてやってみようというところではないか、今やっていると、やはり値引きまでして民間の仕事をするから、労働力だとか設備が、生産力というのが公共事業にどんどん取られて、民間が設備投資をしようとしてもなかなか実効性が上がらないというのがだんだんこれからの状況ではないかと思うんですね。クラウディングアウトという現象が起きてくるのではないかと、民需圧迫ということが起きてくるのではないかと、こういうふうには推察をされます。

民間との調整というのはどんな感触を、大臣、持っておられるでしょうか。

○国務大臣(太田昭宏君) 特に公共事業を担う建設業界の方々は、常々という意識的に、それと、現実に現場での建設業界が今どうなっているかということは、ずっとこの数か月、私としては意識してきたところであります。

全体の一番大きなマクロ的には、予算規模というの、実は国交省の公共事業予算としましては補正予算で一・八兆円、そして本予算で四・五兆円、合計、足しますと六・三兆円という規模は、これは二十一年度、そして二十二年度は、これは二十三年度は例えば災害、東北の震災復興ということも入れたものの、事業規模からいまして、特段今年跳ね上がったという状況にはございません。

そういう点では、十分こなしていけるだけの余地が、そして地域によつては、東北のところは仕事がなく困っているというような実態が公共事業にも各建設業界にもありましたものですから、むしろこのところをしっかりとこなしていけるようにということで、この中にもございませけれども、民需がプラスという中には、先生今おっしゃいましたが、特に建設業界ということから波及効果が出るわけですが、そこは雇用という点に大きな貢献の要素があるんだというふうには思っているところであります。

そういう点では、クラウディングアウトという話がありましたが、民需圧迫という以上に、その辺のところ、むしろ大きいところと小さい業界との関係がうまくいき、また、東北のところとその他のところとの関係がうまくいことは常に注視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。そのバランスが崩れないように、また、これを担えるようにということで、非常に話し合いをしながら注目をしているところでございます。気を遣っているところでございます。

○田中直紀君 気を遣っていたで大変恐縮でございます。

国土交通省地方整備局、大変充実をして事業を、仕事をやっていただいているわけでありまして、できましたら地方整備局単位でこの公共事業の発注の状況、そしてまた民需に対する貢献あるいは雇用、そしてまたその他の所得環境にどう影響していくか、その点も、機会がありましたら全国を地域別にまた御説明をいただくと有り難いと思っております。

予算の委嘱審査でありますので、若干、地元のこと、恐縮であります、新潟のことをちょっとお伺いをしたいと思います。

高速道路、日本海沿岸東北自動車道につきましては、先般の国幹審ですか、で二十五年の新規

事業化をされると、こういうことで、朝日、村上ですね、から温海道と申しておりますが、一般国道七号、日本海沿岸東北自動車道の朝日温海道路と。これ、震災の関係のありました福島相馬福島道路というの、これも認可いただいて事業化になっておるのでしょうか。何年ごろ完成するのでしょうか。

○政府参考人(前川秀和君) 委員から二つの道路についてのお尋ねがございました。

まず一つ目の日本海沿岸道路の新潟、山形県境、朝日から温海の間でございます。東日本大震災におきましても日本海側の幹線道路網が代替ルートとして重要な機能を果たしましたし、また、御指摘のように、国道七号は新潟、山形県境唯一の幹線道路でありまして、土砂崩れまた越波により通行止めが頻発する脆弱な道路でございます。災害時にリダンダンシーの確保という観点から、現在、二十五年の新規事業化の候補箇所として事業評価の手続きを進めさせていただいているところでございます。

引き続き、国会での予算審議も踏まえつつ、二十五年の予算におきまして適切に対応してまいりたいと思っております。通常、道路については、新規事業化してから十年余り完成まで時間が掛かるといふうに聞いております。

また、福島―相馬間につきましても同様でございます。

よろしくお願いいたします。

○田中直紀君 引き続きまして、高規格道路で中越でお世話になっておりますのは、先般事故がございましたけれども、国道二百五十三号線の八箇峠道路というの、ございまして。これは魚沼、十日町、そして上越と、新潟県で唯一、高規格道路のない十日町市でございますので、高規格道路が早くできると大変有り難いと、こういう実情がございまして。

それから、長岡のフェニックス大橋と、こう言っておりますが、震災後八年が過ぎまして九年

目になりましたけれども、中越地震のそういう面では復興のシンボルというようなことで、何とか今年中に、フェニックス大橋という信濃川に架かる橋が工事中でございますが、年内にこれ、でき上がるんでしょうか、お聞かせいただきたいと思っております。

○政府参考人(前川秀和君) お答え申し上げます。

まず、十日町市と南魚沼市を結ぶ国道二百五十三号八箇峠道路につきまして、事前通行規制区間等の解消を目的といたしまして国土交通省が直轄で整備を進めておりまして、このうち八箇インターから野田インターチェンジ間につきまして、平成二十九年度の供用を目標に現在トンネル工事を始め各種工事を実施しているところでございます。

なお、御指摘がございましたように、昨年五月にこのトンネルにおきましてガス爆発事故が発生をいたしました。直ちにトンネル事故に関する調査・検討委員会を設けまして、今年の三月に再発防止策並びに工事再開に向けた委員会の提言をいただいたところでございます。この委員会の提言を踏まえまして早期に工事再開を行い、先ほど申し上げました平成二十九年度の供用から遅れないように努力をしまいたいと考えております。

また、もう一つ、いわゆるフェニックス大橋、長岡東西道路でございます。長岡市中心部の渋滞緩和を目的といたしまして、信濃川を渡る橋梁については国土交通省で、またその橋梁の前後の取付け道路については新潟県で施工を進めておりまして、いずれも平成二十五年度の供用に間に合うように、現在、橋梁工事、改良工事を進めているところでございます。

いずれの道路も地域経済また住民生活の観点から大変重要な道路であると認識しておりますので、早期整備、目標どりの完成に努めてまいりたいと考えております。

○田中直紀君 どうもありがとうございます。年度内に完成ということで大変強いお話で、よ

ろしくお願いいたします。

それから、地域におきましては地域の裁量で地域の公共交通ネットワークの構築ができる仕組みの導入を希望をいたしておるところでございます。最近では中山間地域、離島、それぞれ過疎化、少子高齢化ということで、公共交通の国あるいは自治体の支援と、こういうものを要望が出ているわけでありまして、民主党におきましては交通基本法を提案してきたところでございます。残念ながら成立はいたしませんでした。今国会に自民党、公明党の政府で是非出していただければと、こういうふうに思っておりますが、今のところその動きはございませんが、与党といたしまして交通基本法に対しての見解と、そしてまた取組について、太田大臣、どんな取組になっているんでしょうか。

○国務大臣(太田昭宏君) 私が落選してパジャマを失っている時代にそうしたことが提案をされて、そして再びこれは出すという動きになりました。地域の交通は極めて大事であるし、疲弊してきている、そうした対応をした方がいいということ、今、法案としてはどうするかということも含めて、これはなくなっちゃったわけじゃありませんで、どうするかという検討をさせていただいているところでございます。

国会の状況等もございしますものですが、また与党間でもよく連携を取り合って、どうするかというところについて検討したいと思っておりますが、その主な趣旨であるところの、地域交通は大事である、そしてまた人口が減少したということと切り捨てるようなことがないようという意味は、私は極めて大事な視点だということふうに思っているところでございます。

○田中直紀君 是非、与党の皆さん方からも提案をしていただいで、交通基本法というふうな形で、我々生活していくためにはやはり移動、そしてまた流通というものが大きな役割を果たすわけでありまして、生活に大事な交通ということ、その考え方、そしてまた政府の基本方針を出

してもらうと、こういう内容の交通基本法でありましたけれども、是非御提案を閣法としても急いでお願いをいたしたいと思う次第でございます。

そしてまた、地域には、湯沢町の三俣地区というところで清津川ダムが計画があつたんでありますが、数年前にダムの中止をいたしました。国土交通省の皆さん方に大変お世話になりました。地域、ダムを中止したわけでありまして、その地域が湯沢の町の中にありますが、対策を講じてきているわけでありまして、なかなかそういう面では法律が、バックアップする法律があるわけではありません。御努力をいただながら地域の活性化を図ってくださるべきであります。一つは、引き続き地域振興対策をやつていただいているわけですが、お願いをしたいということ、そしてまた、いろいろ、計画倒れと言っておかしいわけでありまして、地域の皆さん方と相談をしつつ進めてきている中でも、やはりダムの中止ということがあるわけですね。そういうときに、やはり特別法でしっかりと国あるいは行政がバックアップをして地域振興を図っていくという法律も我が党で検討しております。是非その点も、国土交通省として法律に基づいて地域振興をやつていくことがやはり対策がきめ細かく打てるのではないかと、こんな思いもございします。

状況とその考え方について伺いをいたします。

○政府参考人(足立敏之君) まず、湯沢町三俣地区の件についてお答えをさせていただきます。

先ほど委員から御指摘がございました。昭和五十九年に実施計画調査に着手をいたしました直轄の清津川ダムの貯水池内の予定地域、予定地域内の地区、これが今御指摘のありました三俣地区でございます。

この事業につきましては、平成十四年の八月に事業の中止を決定したところでございます。事業の中止に伴いまして、国、県、町と地域の住民の皆さんから成ります協議会を設置しまして、ダ

ム事業中止後の地域振興を目的とした計画が取りまとめられておるところでございます。この計画に沿いまして、国、県、町の役割分担の下にスポーツ公園などの今整備が行われてきたところでございまして、今後とも国として必要な対応に努めてまいりたいと、こういうふうにご考えてございます。

また、ダム事業の廃止に伴います取扱いに関する法案についての御質問がございました。この法案につきましては、ダム検証の結果、中止されたダムの事業の実情などを勘案しまして今国会への提出は見送ることというふうにいたしましたものでございますけれども、今後とも、ダム検証、これを引き続きやるということにしておりますので、その進捗を踏まえまして、中止された地域の実情、そういったものにも配慮して、今後必要性も含めまして検討を進めてまいりたいというふうにご考えてございます。

以上でございます。

○田中直紀君 是非大臣にも御検討をお願いをいたしたいと思っております。

もう一、二点、ちよつと日本海交流拠点、国土軸として太平洋岸の発展とともに日本海側のこれからの基盤を整備をして、そして先般の東日本大震災のときには日本海側から物流を相当提供していったと、こういう実績もあるわけでありまして、港湾の整備あるいは空港の機能の対策、こういうものも必要ではないかというふうにご考えております。

日本海側でいろいろ拠点港の整備と、こういうことでやってきていただいているわけでありまして、新潟港、直江津港、直江津港はエネルギー港湾でありまして、そういう機能強化に向けてどう取り組んでいただいているかということが一つと、そしてまた、新潟空港も近隣諸国との連携もございします。一部、近隣諸国からの空港の路線も減便になっておるところもありますが、更に機能を強化して、できれば新潟空港は、北京空港が三、四年後でしょうか拡大すると、こう

いうことでありますので、是非新潟空港から北京空港に飛べる路線も開設をしたいと、こういうこともございます。

港湾対策、そしてまた空港対策について、新たな対策がございましたら御説明いただきたいと思

います。

○政府参考人(山縣宣彦君) 港湾についての御質問でございます。

まず、本州日本海側最大の貨物量を取り扱っております新潟港、それから日本海側におきますLNG輸入の一大拠点でございます直江津港、これにつきまして平成二十三年十一月に日本海側拠点港に選定させていただいたところでござい

ます。

このうち新潟港につきましては、コンテナターミナルの競争力強化を図るために、民の視点を生かした港湾運営が可能となる港湾運営会社制度の導入に向けた取組が進んでいるというふうに承知しております。また、直江津港でござい

ますが、大型船によるLNG輸入のための機能強化に向けた検討も進められているというふうに伺っております。

日本海側拠点港に選定されましたこの両港につきましては、利用者にとって魅力的で競争力のある港となりますよう、両港の管理者でござい

ますけれども、国といたしまして、例えば国際路線の着陸料の引下げ等いろいろやっていくところでもございまして、引き続きいろいろな手段でそういうネットワークの維持、拡充の支援をしてまいりたいというふうに考えております。

○田中直紀君 更なる御努力をよろしくお願いをいたしたいと思

います。

この連休中に岩手県の宮古市に行つてまいりました。今日の新聞では将棋の名人戦の報道がされておりましたが、私も行ってまいりまして県あるいは市から陳情をいただきました。

田老地区という、この資料をちょっと出させていただいておりますが、冒頭、大臣にも、震災復興最優先、支障のないように完成を目指してもらいたい、こういうことで申し上げましたが、この田老地区で堤防がありまして、これで

足りなかったということで少し高くなりました。また、集団移転、これ二十七年で完成をしようというところで大変力を入れている田老地区の土地利用計画であります。是非この完成をしても

らいたいというのがまず第一点であります。

それから、土地利用の関係がございまして、土地の所有者の不明の方々がいらしまして、今、金石で国土交通省がテストケースをやっておられるよう

であります。是非、運用から始まりませんが、金石モデルを是非宮古にも、あるいはそのほかの地域にも適用していただいて、できれば後押しする法律を作ることが最優先だと思

いますが、努力をいただきたい。

山田線についても見解をお伺いしておきたいと思

います。

○大臣政務官(坂井孝君) 今委員が御指摘いただきました宮古市の件でござい

ますが、宮古市の田老地区のみならず、被災地の復旧復興は加速化ということをイの一番において考えておりまして、全体におきましても円滑な推進を図るために各地方自治体から応援をいただいたり、またURから

も三百人を超える応援をいただいたり進めておりまして、この地区におきましても精いっぱい努力をさせていただきますと思っております。

また、土地利用にしましては、今はやはり市町村から一番大きな障害だということで言われておりますがこの問題でもござい

ますので、加速化に向けて、先ほど金石方式というお言葉がございましたけれども、最善の方法を尽くして、また加速化に向けて進めてい

きたいと思っております。

山田線にしましては、局長の方から。

○政府参考人(瀧口敬二君) 委員御指摘の山田線でございますが、現在、国土交通省、復興庁、沿線自治体、JR東日本などで構成いたします復興調整会議の場におきまして、まちづくりと一体となつた鉄道復旧について検討を進めているところ

でございます。

JR東日本によりますと、原状復旧費用が約百四十億円、まちづくりと一体化として進めるかさ上げなどを考慮した場合の総事業費が約二百十億円ということになっておりますが、このかさ上げなどの費用といった問題につきましては、国としても必要な措置について検討を行う必要があるというふうな認識の下で調整を進めているところでございます。

引き続き、この復興調整会議の場などを通じて、まちづくりと一体となつた復興が進むように調整を進めてまいりたいと思

っております。

○田中直紀君 予定の時間になりましたので終わります。この田老地区の都市計画については、予定どおり大臣としてこれは完成を目指すという

言葉を使わなければならないと思

いますし、山田線については地域の要望を実現すると、こういうことで一言御発言をいただきたいと思

います。

○国務大臣(太田昭宏君) 明治以来三回、田老地区は大きな津波に見舞われて本

当に、今回は高台移転ということで場所も決まって動き始めているところでもござい

ますので、防波堤も絡みながら、そこについては全力を尽くして目標どおりやるようにしっかりとバックアップしたいというふうに思

っています。

また、山田線につきましては、今お話のありましたように調整会議が行われている状況にござい

まして、三月八日に百四十億、二百十億という金額が提示されて、まちづくりと一体化の中でというふうに思

っています。

午後一時三十分開会

○委員長(石井準一君) ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、平成二十五年一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算中、国土交通省所管を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○小泉昭男君 大臣、また副大臣、政務官、大変

今日はタイトな時間の中、お疲れさまでございます。

大変短い時間でございますので、まとめて御質問申し上げますので、御協力をいただきましたこと、ありがとうございます。

先ほどボーイング787の件につきまして田中委員の方から事細かな説明ございました。内容的には私もおおむね理解をいたしました。しかし、上空三千二百フィートで急に異臭が機内に漂ったと、乗員も乗客も大変な緊張感だったんだなとつくづく今思うわけであります。特に、新型の機種でこのようなインシデントが発生したということは極めて大変なことであるということを私も痛感をいたしております。

この件につきましては、先ほど大臣の方から八十項目にわたる検査、徹底してやっとな、こういうボーイングの打合せもあったという、こういうお話を聞きました。

国交省として、四月の二十六日にFAAが運航再開を認める航空性改善命令を発行したということでありまして、航空局としては、航空会社各社に安全、安心の確保を要請したということでございます。今後運航を再開するに当たりまして一番大事なのは、その原因究明もこれからしっかりとまた続けていただかなくちゃいけないと思いますが、併せて利用者側の安心感ですね、この安心感がしっかりと確保できるような御努力をいただく必要があるかと思っております。

これは、当然のことながら、大臣を始めとして省庁を挙げて国民に対する安全の発信をしていただかなくちゃいけないと思いますが、この点について大臣の御所見をいただきたいと思っております。

○国務大臣(太田昭宏君) 今回については、万全の措置をとるということで、FAAそして日本の航空局が対応してきたということについては御報告をさせていただきましたが、我が国の航空機という点について、航空会社に対してプラスして機体の点検と整備、そして運航乗務員の能力の確保等に万全の措置をとるようということで今指

示をし、そのとおり動いていいるところでございます。そしてまた、利用者に対する情報開示ということについても実施をしつかりしていくと。

あわせて、独自の取組としまして、飛行中のバッテリーの電圧値の地上における監視をする。そして、一定期間使用したバッテリーのサンプリング調査をする。そしてまた、加えて、利用者に対する安全運航に関する情報のホームページ等における積極的な開示ということで、安心いただけるようにということで万全の措置をとりたいと思っております。

○小泉昭男君 大臣の御発言でございますから、大変前向きな段階に入っているということを確認をいたしました。

安全性のアピールというのはなかなか難しいと思うんですが、以前BSEが発生したときに大臣が牛肉を食ったということがありましたけれども、これは大臣の御判断ですが、ボーイング787、一回、大臣にお乗りいただきたいな。乗っていただければ、国民の皆さんが、ああ、大臣が乗ったんだから大丈夫だと、こういうことになりそうです。私は生年月日同じでございますから、同様の努力をいたしますので、どうか一言御感想をお願いを申し上げます。

○国務大臣(太田昭宏君) 私も含めて政務三役全員ということではないかと思いますが、乗るということも含めて検討させていただきたいと思っております。

○小泉昭男君 大変に大臣の御発言、感謝を申し上げます。私もできる限り御一緒に、御一緒にというわけにはいきませんが、近い時期にちょっとと努力をしてみたいな、こういうふうに思っています。

大臣、ここでちょっと、ボーイング787のことについてはもう大体おおむね理解をいたしましたので、次のことについて、時間が限られておりますので移りたいと思っておりますので、御協力をお願いいたします。

大臣、宮脇昭理學博士、御存じでしょうか。

○国務大臣(太田昭宏君) よく知っております。森の防潮堤ということを始めとして、構想としては非常に大事で、木を植えるということの中で、幅が百メートル、そして距離は震災の地域からずっと南の方に三百キロ、森をつくらうという大変な御努力をされて、これまでに世界で四千万本の植樹をしてきたという大変優れた方だということに認識しております。

○小泉昭男君 大臣が御存じのその宮脇教授でありますけれども、本当に、プレゼンを拝見したところ何回もございすが、この方法でいけば、あつてはならない災害のときに、そこで発生したものはその場で処理をしながらも緑の防潮堤が築いていけると、こういうふうに私も考えております。

今回、世界遺産に富士山が認定をされました。これで、富士山は認定されたんですが、認定されなかったところが二か所ございまして、この一か所は三保の松原のあの一帯でございまして、これは距離が離れているという理由だったそうでありまして、もう一か所は神奈川県鎌倉でありまして、この鎌倉の認定されなかった理由は何かというの、どうしてなんだろうと私も心配しております。ましたら、内容は、様々の理由の中に大きな理由として津波の心配があると、これが大きな理由だったということを知りました。

こういうことで、そういうものを考えますと、やはり日本は文化遺産だとかそういうものの宝庫でございますから、是非周りを、日本国中をコンクリで全部、コンクリだけでやるというんじゃない、コンクリと併せて緑の防潮堤を造っていたかどうか、そういう方向であれば、大分景観も損なわず、安全性も確保でき、そして環境にもいい、こういうふうになるんじゃないかな、こういうふうに思いますので、再度、大臣の考えを伺います。

○国務大臣(太田昭宏君) 森の防潮堤という提起は非常に大事で、高さということと構造の問題があると思っております。

宮脇先生とも話をしまして、コンクリートを全面的に否定するものではないと。ある高さをコンクリートも含めてやり、その中に瓦れきを使うとかいうこともやり、そしてマウンドを内側に造って、そこに根つが下に生えるタブとかカシとかシイとか、そういう照葉樹を植えていくと。その土地に昔からあった木を植えるということが一番強いんだということで、連携取り合って今やっております。例えば仙台湾南部海岸三十キロについて工事を私たちやっているわけでありまして、直轄ですが、岩沼市の百メートルの区間について、まずモデルということも含めて、こうした森の防潮堤ということと我々との考えを一緒にしてまずモデルをつくりたいと、このように思っております。そこで、大いに森をというふうに思っております。

○小泉昭男君 大変に前向きな御見解を伺いまして、ありがとうございます。

今回の大臣の当初の御説明もございましたけれども、東日本大震災の復興はもうもっと加速していかなくちゃいけない、こういうふうに思うんであります。それが併せて、インフラがかなり傷んでいまして、東名道路ができて四十五年目です。東京オリンピックができて、首都高ができて四十九年目。新幹線が走ってや四十九年目です。ね。こうなると、社会インフラの補修関係もかなり大変な作業になるんだと、こういうふうに思っています。あわせて、この努力方をお願い申し上げます。

通告してありましたリニアでございますが、神奈川県は相模原市に駅が予定されているということと聞いております。名古屋までの間に、地下駅が二か所、地上駅が四か所。この地下駅の予定になる相模原は深さになるんじゃないかなと、こういうふうに心配をしておりますが、この点につきましては時期を改めてまたもう一回このチャンネルをいただきたいと、こういうふうに思いますけれども。

あわせて、神奈川県はおかげさまで、大臣のお

骨折りで、前お務めいただいた前田大臣から八ツ場ダムの前向きな示唆をいただいて、それから大分大臣のお骨折りにプラスになってきたと、こういうふうにも思っております。神奈川県は先日、三月三十日に海老名から相模原愛川の間、四月の十四日に茅ヶ崎から寒川の間、神奈川県内の圏央道、これが開通をいたしました。もうこの先が大事でございますから、これは是非進めていただきたい。

また、川崎は浮島から殿町まで、これは一期工事区間は終了しておりますけれども……

○委員長(石井準一君) 小泉委員に申し上げます。申合せの時間が過ぎておりますので、まとめてください。

○小泉昭男君 はい。ありがとうございます。この件についてもまた精力的に進めていただくことをお願い申し上げます。終わります。

○西田実仁君 公明党の西田実仁でございます。早速質問させていただきたいと思っております。今、大臣の御説明、予算の説明でも、三つ目の重点施策として、暮らしの安心、地域の活性化ということがございました。今日は、URの賃貸住宅についてお聞きしたいと思います。

本年の一月の二十四日になりますけれども、前政権の下で進められてまいりましたUR賃貸住宅の分割民営化との閣議決定が当面凍結というふうに変更して閣議決定をされました。これまでUR賃貸住宅にお住まいの皆様からは、前政権の下で進められてきた独立行政法人都市再生機構の在り方に関する調査会の方針について、居住者の居住の安定を損ない、公共住宅としての公団住宅をなくすことにつながるという撤回を求める声が、全国二百五十団地、二十二万名の署名とともに、当時野党でございました我が党にも寄せられてまいりました。大臣もよく御存じのとおりかと思

います。UR賃貸住宅にお住まいの皆様が居住の安定についてこれほどまでに心配されるのは、例えば、

その世帯主の七割はもう既に六十歳を超えている、あるいは収入源が年金だけとの世帯が約四割ある、そして世帯収入が二百五十一万円以下の方々が五割近いと、こういう背景もあらうかと思

います。政権が新たにありまして、前政権下の分割、売却、民営化の方針は当面凍結というふうになりま

したけれども、その所管する大臣として真意はどこにあるのかを是非今日お聞きしたいと思っております。もちろんこの件については、UR改革とい

うことは必要であることはもちろんでございますし、また内閣府とも連携しながらの検討が進め

られていくというふうにも思いますが、今日は大変時間が限られておりますので、この当面凍結の真意について大臣からお聞きをしたいとい

ふに思います。なお、明年には家賃改定の季節でございますし、また、これまで国会での審議では、住宅セー

フティーネット法における公的賃貸住宅としての位置付け、あるいは衆参での都市機構法附帯決議等の遵守ということも求められておりまして、そ

ういう観点も含めまして、大臣から、この当面凍結の真意、そして今後の改革の方向性について思

いをお聞かせいただきたいと思います。○国務大臣(太田昭宏君) URが非常に住宅を提

供するというところで大事な役割を果たしてきたとい

うのは歴史的に明らかだと思います。特に私は地元で一番多い賃貸を抱えている地域

でございます。高齢者が多くて、そして住み続けられるかどうかということが大変不安とい

う中で、財政論というのを中心にした改革案なるものが非常に違和感を持って皆さん方に不安を与えて

いるという状況だったと思います。高齢者も多く住み続けられるUR団地ということを中心にして、そして全体のこの政権におけるURの改革、

独法改革全体の状況を踏まえながら対応していくというところが大事だと思います。

なお、このURが抱えている多額の負債ということについては、これは当然その論議の中で考

えてはならないと思っております。○西田実仁君 改めて申し上げます、今住宅セー

フティーネット法というのができておりまして、ここにおいてUR賃貸については公的賃貸住宅

と位置付けるとい位置付け、また都市機構法の附帯決議でも居住の安定ということが決議されて

おりまして、その遵守ということもお住まいの皆様から強く求められているわけございまして、

この点に関しまして、もう一度大臣、今の二つの点、住宅セーフティーネット法における公的賃

貸住宅あるいは附帯決議の遵守、これについて大臣の思いをお聞かせいただきたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) 今申された二点については私は非常に大事なことだという認識をしてお

りまして、そのことも含めた論議ということになろうかと思

います。○西田実仁君 このURの賃貸住宅につきまして

は借り上げ制度というのがございまして、平成八年の公営住宅法の改正によりまして導入されたものであります。これはUR賃貸住宅の空き家対策

としても有効なわけでありまして、今全国で百団地、六千八百十四戸の借り上げ公営住宅があると認識しております。これはストックの有効活用策

としても大変有効であります。しかしながら、事業主体の地方公共団体といた

しましては、借り上げ期間が終了した後に、お住まいの方としては低所得の高齢者が多い中、その皆様方の居住の安定がどうなるのかということにつ

いて大変に心配しておられます。そこで、改めて確認をさせていただきたいと思

いますけれども、借り上げ公営住宅制度を活用している地方公共団体からの求めがあった場合、借

り上げ期間が終了しても引き続き公営住宅としての借り上げがなされるのかどうか、ここで確認を

させていただきたいと思

います。○政府参考人(井上俊之君) お答え申し上げます。借り上げ公営住宅としてUR賃貸住宅を御活用

していただいているということはそれとおりでございまして、例えば阪神・淡路の大震災の被災者

向けの住宅としての借り上げ、これはまだ期限来ておりませんけれども、近々来る予定でございま

す。御指摘のように、二十年という一定の期間はあ

るわけでございますが、これを過ぎたときの御不安というのは非常に大変なものだと思います。丁

寧にそこを公共団体と一緒に説明しながら、かつ、御指摘いただきましたように、期間を延長す

るという求めがあれば、これはしっかりと応じてまいりたいと思

います。最後に、このUR賃貸住宅の、お住まいの高齢者の皆様への対応ということについてお聞きした

いと思

います。お住まいの皆様からの声として、切実な声でござ

いますけれども、高齢化が進む中で認知症の高齢者の皆様も大変増えているということ、地域で見守りをし合いながら頑張っているものの、中

には認知症で亡くなったことにも気付かれずにいるケースもあるというふうにも聞いております。なかなか高齢者、あるいは認知症を患ってはな

おさらなかなか住まいが民間住宅では見付からな

湯布院にも倉敷にも、また埼玉の川越等にもいろいろなところの個性というものを生かしながらの、町自体にその物の考え方、個性が表れているというまちづくり、その中で電線というものが、日本の場合は、今御指摘になったグラフにありますように、本当に東京二十三区で四一、全国で一五というようなことであれば、なかなかそうではない。これから、個性のある地方都市も含めて、売り物があるという町をつくるということがこれから人口減少の中で大事だというふうに思いますが、むしろそこが観光ということにいくということが大事かと思います。

つくることがやはり一生懸命やってきましたが、この間コシノジュンコさんに会いましたら、太田さん、引き算の政治をやつてよと、こういうふう

に言われました。何もない、むしろ今、雑駁にいろんなものをつくってきたものを引き算をして取り払っていく中に美が発見されるというようなことも含めて、また日本の、外国人が訪れる場合に安全ということが非常にうれしいことなんだという、その外国の方が見て何が日本は美しいと思っているかという、そこが日本人の我々と違うところもありますものですから、その一つの表れとして、町をつくる中で電線の中地化ということについては努力をしたいというふうに思っているところではあります。

○藤巻幸夫君 まさに今大臣がおっしゃっていたように、引き算の美学、引き算のデザインが非常に日本には必要なとまさに思っております。まさに、町並みの景観や町にデザインを置いていくというこの発想が間違はなくビジット・ジャパン、そして日本の魅力につながると私は確信しております。

まさに、緊急輸送路を確保するであるとか、景観を良好にする、この電柱を地中化するメリットというのは分かっていたんですが、実は私も資料をいろいろ探したところ、平成二十三年に道路空間利用活用の事例ということで国土交通省さんが作っているのを見付けました。これ、まだ私が民間で仕事をしているときだったんですけど、実は非常にすばらしいと、この内容を拝見させていただきました。例えば高架下の活用についてであるとか、あるいは特定連絡路附属地について、あるいは広告物の占用について、もろもろ非常に完成度の高いものが造られています。

ただ、残念ながら、やっぱりこれ運用とか運営が全くされていない。あるいは、やもすると一部の、こういう言い方が正しいかどうかは分かりませんが、建設会社や道路会社だけに配られていて、やっぱりここにデザインがない。つまり、せっかくいい法案を作っても、あるいはいい規制を撤廃したとしても、それを運営、活用するやっぱりノウハウが少し足りないんじゃないかなというのを非常に感じます。

というのは、私自身も民間にこの時期はありましたので、こういうものがあるのを知りませんでした。私も比較的新聞を読んだりいろいろな情報を集める方にして、やっぱり我々民間のいろんな、まさに今回民間の活用というのが大きな政府の私は課題だと思っていますけど、民間のいろんな人間たちに公平にこういった情報が広がる可能性のある、そういった施策も是非あるべきじゃないかなと思いますが、これは今回の答弁とはちょっと離れてしまうかもしれませんが、これについてお答えいただければと思います。

○政府参考人(前川秀和君) 道路空間の有効利用、またデザイン、美しい道づくりといったことで私どもも有識者の先生方の意見を聞きながら、御指摘のようないろんなマニュアルでありますとか冊子を作らせていただいております。ホームページにもアップさせていただいております。ところでございますが、何分やはりPRが足りないというところ、その辺の徹底が不足しているというのは委員の御指摘のとおりだろうというふうに思いますので、そういう全国のベストプラクティスといいますが、そういう良い事例を収集をいたしまして、そういったものを積極的に地方公共団体の皆様、また民間の皆様提供できるようにこれからも努めてまいりたいというふうに考えております。

○藤巻幸夫君 ありがとうございます。まさに広報されていることは十分承知の上なんですけど、こう言う私も議員としてのあれにかかわらず、やはり政府の広報等をなかなか読む機会がないし、一般の国民がそれを見てどうかと気が付くこともないと思います。

これは、民間を活用するというところは、いわゆる例えばコンペ方式にして、いろんなファッション雑誌があります。例えば「ブルータス」とか「エル・デコ」だとかという、いわゆるおしゃれな人たちが、あるいはおしゃれに関心のある人たちが読むような雑誌をうまく例えば活用して、先日の質問で「モノクル」という雑誌使ってみたかどうかというお話しましたが、国内

にもそういう雑誌はあります。

やはり、いろんな人たちが関心を持って、よしこれに参加してみようという意欲、意識を持ち、やっぱり国民の意識を変え、行動を変えようというPR戦略もつくっていくべきかなと私は思う次第です。いかがでしょうか。

○政府参考人(前川秀和君) 御指摘のとおりだと思います。

役所だけで考えるのではなくて、民間の皆さんのお知恵も借りしながら、おっしゃるようなPR戦略の構築に努めてまいりたいと考えております。

○藤巻幸夫君 実は、もう一つ、こういう記事を見付けました。

二〇一三年の三月三十日に、実は週刊東洋経済でもとてもいいことが紹介されています。これは実は国土交通省から提供という形になっておりますので、間違いないかなとかがメディアを通して話していると思うんですけど、道路空間を使いやすくした特例制度の活用で中心市街地を活性化という、一つの具体的な例を見付けました。これは資料四の方に出ております。

まさに新宿のモアという、これちょうど私がちょっと仕事でかわったバーニーズニューヨークという世界でも有数の百貨店があります。ちょうど新宿の伊勢丹のそばになりますけど、モア四番街というところで、まさにこういうにぎわいの制度をうまく活用して、これは恐らくここにかかわった人間たちのアンテナが高くて、この制度をうまく使おうということでしたそうです。

これによって、実は先日、これもヒアリングしてきましたけど、もう想像以上の人が来て、想像以上にその新宿三丁目辺りに外国人の方もにぎわっていたと。

ですから、やっぱりこの可能性をいろんな分野に、公園だとか道路含めて広げていくという可能性があるとすれば随分大きな可能性があるんじゃないかなということで、やっぱり週刊東洋経済を読む人は経済人が多いと思うんですけど、これを

もつと民間人が読むようなところにも広めていくという、これも一度、済みません、しつこいんですけど、お答えいただければと思います。

○政府参考人(前川秀和君) 道路を始めとする公共空間の活用といえますか、オープンカフェの設置ということについて、全国からいろんな要請がございまして、国土交通省としても、社会実験等、いろんな形で取組をやってきたところでございます。

そういった成果を踏まえまして、昨年、平成二十三年の四月でございますが、都市再生特別措置法を改正をいたしまして、二十三年の十月からは、オープンカフェでありますとかレンタサイクルポート等の設置を促進するための道路占用許可の特例制度を創設したところでございます。この制度に基づきまして、資料四にございますような新宿の例もございまして、既に群馬県の高崎市、大崎市においても道路上でオープンカフェの設置、運営が行われておりますし、七月からは同様の取組が札幌でも始まるというふうに承知をしております。

国土交通省といたしましては、今後とも、こういった先行事例のPRを行うなど、本制度の普及、促進に努めてまいりたいと考えております。

○藤巻幸夫君 まさに、そういう試み一つ一つが必ずやビジット・ジャパンの政策に私にはなと思います。こういうものを海外に発信することによって、日本もこういうことをやっているのか。例えば、私は非常に思うんですけど、やっぱり日本のお祭りというのは世界的に有名です。もちろん高知のよさこいもあれば阿波踊りもあればいろんなものがありますけど、こういったものに対して非常に関心があります。先日、国交省の若い方にお話聞いたら、阿波踊りのビデオを作って世の中に、世界に発信したとありましたけど、それだけじゃなくて、もういろんなものを次から次へと発信する可能性をこのコンテンツをたくさん作ることによって明言できるということはあると思います。

あと時間もなくなってきましたけど、もう一つお話し申し上げたいのは、ヨーロッパのまちづくりと日本のまちづくりについて根本的に何が違うのかというのをちょっとまとめてみました。

ヨーロッパと日本の都市を比較した場合、やっぱり残念ながら貧相なのが公共空間であると言っています。公共の空間が貧相でおしゃれじゃない、楽しくないということがやっぱり日本は非常に言われております。かつてヨーロッパの多くの都市も都心部が自動車ばかりになり、倉庫や工場、港湾に偏っていたウオーターフロントを人間の手により戻すことにした。ヨーロッパの都市の豊かさは政策的につくられてきています。日本では、短絡的な経済効果だけを期待した、人々を貧しくするような公共事業が推し進められてきたとも言われています。

まさに、それでは最後の一つなんですけど、私はやはり日本橋、これも数年前に日本橋の高架を取ったかどうかというふうな議論がされていると聞いています。平成二十四年、亡くなられた三宅さんであるとか、あるいは今年の一月十五日、涌井さんという、首都高速道路の委員長からもそういう取りまとめがありました。今簡単に高架を撤去して町をきれいにすること、これは難しいと思いますが、ただ、やっぱり東京オリンピック、できて五十年、まさに五十年のこのときに、是非高架を撤去して江戸の町を、もう一度江戸の空を取り戻すなんていうことをしたら、私は大臣がオリンピックをあれした大臣ということに箔がまたすごく付くんじゃないかなというふうな勝手に思いました。

それと、もう一つ、最後にですが、まさに国土強靱化計画という言葉が今政府の方から出ております。私は、是非、国土強靱化デザイン計画、強靱化のこの前後に、どちらかにデザインを付けていたとすると、やはり民間を使って新しい国づくりをする。やっぱり、ただ強靱化するというものは今までの政策の表れだったと、そこにデザインを入れることによって日本は大きく方向転換を

するんじゃないかという大きな可能性があると思います。やっぱり言葉というのは非常に人の気持ちを動かし、民間の活力を生み出す大きな言葉であると思いますので、是非、これは私の非常に勝手な提言であります、聞いていただけると幸いです。

大臣、最後にお答えいただければと思います。よろしくお願いを申し上げます。

○国務大臣(太田昭宏君) 確かに、デザインとか美とか文化とかいうことの発信が、どうも目の前の仕事ばかりに夢中で追われて日本人は来たところがあるのかというふうな気がします。国土強靱化という言葉も自由民主党を中心に普通に使っているわけですが、我々は防災、減災とか、こういうことを言っているんですが、デザインとか、そういうことが欠けているということで、言葉というのは非常に大事なので、検討させていただきたいと思っています。

それから、空間ということについては、先般からよく出ておりますが、高速道路あるいは道路の上の空間ということ、高速道路を地下に持つていって青空が見えるようにしながら、横のところには空中権ということで、民間に入っていたらいい、そして容積率を上げてというふうなことで、空中権という言葉だけがこの三日間ぐらいいく言われておりますけれども、空間全体というものをどうするか。

森ビルが十周年になりました、都市という、ビルがビルだったというものではなくて、ビルを都市にしたということは大きな概念の変更だったというふうな思いですが、今もマッカーサー道路の上のところに虎ノ門ヒルズができていて、新しい段階の、そうしたビルが都市である、そして、道路の上そして空間を一体化するというような再開発事業というのがスタートを切っておりますから、その辺も含めてデザインというものを重視していかなくちゃいけないと今深く思っております。

○藤巻幸夫君 どうもありがとうございます。

○委員長(石井準一君) 速記を止めてください。

(速記中止)

○委員長(石井準一君) 速記を起こしてください。

○藤原良信君 藤原良信でございます。

大臣、衆議院の状況下もあるようなので、私の質疑が十分までなんですけれども、途中で退席をされることを聞きましたので、何分まで大臣と話すればいいのかな。

そうしましたら、そのほかのことについては、副大臣もいらっしゃいますし政務官もいらっしゃいますし、で対応いたしていきますが、基本的なことだけ僕は今日三点御質問をさせていただきたいと思っております。公共工事の設計労務単価、このことに関するものが一つ、それから東日本大震災のことをずっと所信からお話をされておりましたので、このことについて、もう一点は社会資本整備重点計画、このことについて、この三点でございます。

まず、大臣、かいつまんで申し上げますけど、公共工事の設計労務単価、これは画期的なことでございます。私も五年ぐらい前からこれを取り上げてきたんですけれども、型枠大工さんを例に取ってやってまいりまして、ベトナムに探に行っているというふうな、そういう状況下を聞いてしまふ、基礎的な財産をこれを駄目にしてしまふという、そういう危機感を持っておりまして。

若者がこういう技能労働者になかなか手を挙げないという原因があるんだらうと、これは待遇の問題が基本的にはあったわけでありまして。鉄筋工の話もありましたし、型枠の話もありましたし、内装屋さんもそうなんですけれども、時あたかも東日本大震災でこれクローズアップされていくわけですね。それがオールジャパンになっていきまして、もう九州まで、これは型枠大工さん等も減少で、確保するのに躍起となっている現状でございます。

問題は、大臣、これは今回の労務単価、合わせ

て一五%アップでございます。これは画期的なことなんです、官工事なんです。特に、ビル、建築物等については民間が圧倒的に多いわけなので、この民間の分野にどうこれを反映させるかということが、これは行政の最高監督官庁のこの分野の国土交通省によりけりだと私は思うんです。どういふふうなこれを徹底させるかということをお聞きをしておきたいと、まず思っています。

○国務大臣(太田昭宏君) 先ほど田中先生から予算委員会の質問を受けてとか、いろんなところからの労務単価のこと、時間軸もあるとかタイムラグがある、いろんなことがありまして、何とか東北の状況を見ますと労務単価を上げるようにできないのかという、実勢をしっかりと反映するというところで上げさせていただいたところでありまして、これをまず各建設の諸団体に徹底をして、それが賃金という形で現場の技能労働者あるいは労働者たちにそれが還元されるかということについて、保険ということも含めてしっかりと措置をするようにということをお願いを、要請をしたのが四月十八日でございます。それで、二十五日の日に各団体、特に二団体、日建連と全建が決議をしまして徹底するということになりました。ほかの二団体も間もなくそうしたことを決議をしただけ底をするという作業が行われるというふうな思いをします。

民間が確かに多いですね。そのところへの考え方が波及、まずそのところでの賃金ということに行きようにする、それから保険ということに入るところまで何とか持つていくということが私の一番の願いで意欲強いところなんです、横のところにそれがしつかり、労務単価の引上げが、同じ工事をやるわけですから、工事としては、大きく影響を与えることになるんだと私は思いますが、保証がなかなかないということがありますので、まずはこの各団体にその点についてはいけるだけいろんな機会をとらえて要請を強めたいというふうな思っているところです。

○藤原良信君　ありがとうございます。まだよろしいんですか、そうですか。

○委員長(石井準一君) 大臣、衆議院本会議出席のために離席をする場合は委員長の方から指示をいたしますので、よろしくお願いをいたします。

○藤原良信君 はい、分かりました。じゃ、続けさせていただきます。

大變前向きな御答弁ではあるんですが、要は官工事についてはこれは拘束を持っていくと思ひますけれども、今大臣お話しのように、民間が圧倒的に、民需の方が多いわけですね。ゼネコンさんというのは名前のごとくでして、八割方は専門業者にこういう仕事していただかないとビルも建たないですね。これは実態なわけですけども、ところが下請のようなもう実態になっていまして、本当は専門業者によりしく仕事してくださいという図式があつてしかるべきだと私は思うんですね。

ですから、今回はこれは画期的なことを国土交通省は実行いたしました、これは大変なことだったと思うんです。社会保険料相当額もこれは五％反映しているわけですから、労務単価に。実勢価格もこれは一〇％反映して、合わせて一五％。被災地についてはこれプラス六％ですから、二二％これは労務単価が上がつているわけです。だから民間に、これは官工事だけじゃなくて、いかに民間に徹底をさせるかで初めてこれ生きてくる制度だということを思いますね。ですから、やり方をどうするかというのを、徹底させ方を、これは国土交通省の、監督官庁として、建設分野の行政の最高分野として私はそこを大臣によりしくお願いをしたいと思うんですね。

そここのころの考え方を、団体に対して要請するということだけじゃなくて、何か拘束をきちつと持たせていくようなことも知恵を絞っていたのだと思います。が、改めてお聞きをしたいんです。

○国務大臣（太田昭宏君） 命令でもなくてこれは要請ということになるわけですが、本当に最前線

のところ、それがきちつと行き渡るようにということは本当に私も一番注視しているところでありますので、今直ちにどういう知恵があるかということ、抜本的なものがないんですけれども、知恵を出すように考えます。

○藤原良信君　　ありがとうございます。
それから、社会資本整備重点計画について、
ちよつと大臣の見解をお尋ねをしておきたいと思
います。

これは、平成十四年に社会資本整備重点計画法で、平成十五年から十九年度までが第二次社会資本整備重点計画の五か年計画がスタートしておりまして、そして平成二十五年、今年からは第三次になるんであります。これが今年から社会資本整備重点の五か年計画がスタートいたしました。

この私は担保をということの観点から御見解を
いただきたいんですが、この中身については事業
費が盛り込まれておりません。盛り込まれてない
んです。昔のことを言うところ恐縮でございます
ども、三全総、四全総で全国の総合発展計画を作
りまして、各地方都市をどういう性格を持たせて
いくかと、それを実現すべく特別会計でそれぞれ
実行をしていこうということで、事業費を盛り込
んでいたんだと思います。ですから、担保取れた
んです。ただ、今日は、この五か年計画、事業費
盛り込まれてないんです。目標設置があります。
目標設置はあるんですが、シーリングです、毎
年。これ、到達するというのは私は絵にかいたも
ちじやないかと思えますよ。事業費がないとい
うことは、実現可能性が極めて厳しいと見ざるを得
ないんじゃないでしょうか。絵にかいたもちじや
ないかと言ったら失礼かもしれませんが、
私はそう思うんです。

大臣 これは財務省との絡みもありになると
 思いますけれども、事業費のない計画というのは
 裏付けがないということになっていくと思うん
 です。御見解、いかがでしょうか。

○国務大臣(太田昭宏君) 我々がずっと来た政治

生活の中では五計ということがずつと言われておりまして、私もその五計という中で育ってきたわけでありますけれども、五か年計画でここまでやるといふと、それぞれ勝手に九本の足で走ってしまつて、ばらまきを促進する、あるいは硬直した、自己目的化した目標ということに暴走するといふことが言われて、もう五計の時代ではないといふことで、目標値といふか、達成される成果といふことに、パーセンテージといふことに変わったといふ経緯があります。もう十年それがたつたといふふうに思います。

ただおっしゃるとおり、ここまでに、その五計のようなものに戻して財源ということになると、まだ私は、そのどこまでやるかということについて、非難の中でそれがなくなったという経過を十分消化していないというふうな感じが私にはありまして、目標ということと、それから、今メンテナン스가物すごく大事、老朽化とかそういう新しい課題が公共事業費の中に盛り込まれていかなくちやいないということで、総額とか全体像というものをもう、遍再検討をしなくてはいいかないという、予算の上ですすね、という段階だと思っています。

そこをよよく考えた上で、もう一度これは九本に分かれるというわけじゃありませんが、大体どのくらいのものかというめどだけは最低でもやって、政府内で予算も含めてある程度統一した見解でなければならぬんじゃないかなというふうに私は今思っているところで、結論は出ておりませんが、九本の五計に戻るということではなないだろうと。しかし、全体の、もう少しこれからのくらい掛かるのかという目標を總体的に掲げて、ある程度、この公共事業の費用がどの程度のもので継続的に出されなくてはならないのかというめどはやはり付けておかななくてはならないんじゃないかなというふうに私は思っています。

○藤原良信君　ありがとうございます。

今日はここまでこの件はさせておきたいと思
います。シリーズで議論をさせていただきたいと

思いますので、よろしく願いを申し上げます。

三点目なのですが、東日本大震災、大臣も篤と触れられてきましたけど、加速をさせていかなきゃならないということでございます。

そこですが、大臣でなくても結構なんですが、ざっくりとで、二十四年度補正予算までこの対策の総額はどのくらいで、そして進捗率が、どのくらい執行されたのか、これをちよつとお示をいただきたいんです。

といいますのは、これ進捗を、なかなか予定どおりいかないとするば、何が原因なのかということがあるわけでありまして、そのことを論じたいと思いますので、まず前提として総額とそれから執行率をお願いします。

○政府参考人久保成人君　被災地の復旧復興事業でございますけれども、これまで、御指摘のように、二十三年度の補正予算、二十四年度の当初予算、それと二十四年度の補正予算にそれぞれ数字を計上しております。それで、二十三年度の補正予算におきましては、兆九千三百五十四億円、平成二十四年度当初予算におきましては四千六百六十二億円を計上しました。また、二十四年度補正予算におきましては、これは相対的に今の補正、当初予算に比べて小そうございますけれども、国交省関係の復旧復興事業としては七十三億円を計上しております。

例えば、具体的にこの直近の補正予算であれば、これ道路、港湾の整備などに使っておるんですけれども、道路、港湾の整備につきましては、直轄事業では、これ二月の成立でございまして、二月の下旬より順次、まだ人札あるいは契約手続に着手しているという状況です。一部の事業については事業に入っているという状況です。また、地方公共団体への交付については、交付という段階までは三月までに実施をしているというところであります。

進捗率ということであれば、これ改めてまた直近の数字を整理している段階でございます。

○藤原良信君 直近の数字を整理しているという

ことで数字が出ないので、またそれも後にいたしますけれども。

要は、私、前回からこれを取り上げてきたんですけれども、やはりいろんな課題の中で集約すれば、大きく言って、なかなか、不調になったり、あるいは事業に支障を来すというのは大きく分けて四点あるなと思ってきたんです。

一点は、ただいま労務単価で取り上げました、やっぱり技能労務者不足なんです。技能労務者不足でございます。だから、陸前高田市では学校を発注しても不調が続きました。これは基本的に、内装屋さんとか鉄筋工さんとか型枠人工さんを確保するというのは非常に至難だったんですね。

それからもう一点は、これはやっぱり原材料不足でございますね。生コンを造るにしてもやっぱり骨材が必要でございます。こういう確保というのは極めて困難なところをお見受けをしてまいりました。

三点目は、やっぱり全体的には弾力性ということが必要だと思うんですが、有事でございます。平時の出し方なんです。工期は平時の出し方で、いつからいつまで工期という決め方をされる。そうすると、それに間に合わせなきゃならないと思えば、これ受注しないんですよ。だから、地方の行政府から怒られるというんです。私は岩手県ですけれども、岩手県の県庁から怒られたと、建設業者は何で受注しないんだと。できないんですというわけです。工期を延長してもらえばやりますよ。

それから四点目は、設計変更なんです。これは、資材が仕事を受注した後、高騰していますから、赤字になってまで次やらないですよ。だから、こういうことというのは弾力性なんです。

ですから、私は、そういう意味で、有事と平時と、こういう一気には二十五兆円もほんと入る姿なんです。だからこれは、それをこなせるように弾力性のあるやっぱり行政運営というのが

あつてしかるべきだと思います。大臣、御見解を賜りたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) 資材不足、技能労働者、特に現場ですね。それで、拡張して言えば、設計する、発注者側の技能というのも非常に職員が不足しているということもあつたと思います。それが、それと工期の延長等があります。ですから、余裕を持つてというような措置を、被災地の特例として余裕期間を置くというようなことがないといけないということ、一つ一つは、応手を打って私もきたつもりなんです。これらについては、まさにそのとおりの四点だと思います。地域によって大きく、何が一番の隘路であるかというのが、海岸を十五ぐらいに分けて、生コンの場合も調べてみたりするんですが、各市町村で随分、何が不足しているかということについてのものも違ひがあるように思いますので、よりきめ細かく、特に復興というのを抱える東日本震災の被災地については注視して、少しでも隘路があれば打開するように努めたいと思います。

○藤原良信君 ありがとうございます。三十二分まででございますので、これでやめまされども、大臣、おっしゃるとおりでございます。現場の方は限られた人材で、やはり設計変更するといつても、これは手数が掛かるから、限られた人材の中ではやっぱり限界が生じてくると思います。そういう中で、相当現場も努力をしていることも承知しておりますが、全体的な制度的な弾力性ということについては、どうぞ今後とも鋭意考えていくべき題材であらうと思いますので申し添えをさせていただきます。対応の方をよろしくお願いを申し上げます。私の質問を終わります。

○委員長(石井準一君) 午後四時に再開することとし、休憩いたします。

午後二時三十一分休憩

○委員長(石井準一君) たいだいまから国土交通委員会を再開いたします。

委員の異動について御報告をいたします。

○委員長(石井準一君) 委員の異動について御報告をいたします。

本日、吉田博美君が委員を辞任をされ、その補欠として二之湯智君が選任をされました。

○委員長(石井準一君) 休憩前に引き続き、平成二十五年度一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算中、国土交通省所管を議題とし、質疑を行います。

○吉田忠智君 社会民主党・護憲連合の吉田忠智でございます。委員の数が大分減つたようですけど、しっかりと質問させていただきます。

まず、国の住宅リフォーム支援策について質問します。

住宅リフォームに対する支援策について、地方が独自で実施している住宅リフォーム助成は大変大きな波及効果が認められておりまして、経済政策としても大変優れていると、そのように思っています。

大臣御出身の公明党さんも、住宅リフォーム促進策の導入を公約として掲げられておられます。昨年三月の当委員会でも質問させていただきましたが、国の住宅リフォーム支援策は社会資本整備総合交付金の効果促進事業として取り組まれていると、省エネやバリアフリーなどに限定されないリフォーム一般に助成をしております。社会資本整備総合交付金は二十五年度予算においても計上されておりますが、この効果促進事業は基幹事業の額の二割までということで、基幹事業のボリュームを確保できない中小規模の市町村は、都道府県や他の市町村と広域連携をして効果促進事業の額を増やす工夫を行っている、そのように聞いております。

国交省としても、広域連携を希望する中小自治体からの相談に応じたり、広域連携の先進事例の周知を図るなど、自治体の住宅リフォーム事業を

支援すべきだと、そのように考えますが、いかがですか。

○政府参考人(井上俊之君) お答えを申し上げます。

自治体による住宅リフォーム支援、これを推進しますことは、既存住宅ストックの質を上げた地域経済の活性化、御指摘ございましたように思っております。社会資本整備総合交付金においては、耐震改修事業などはいわゆる基幹事業ということでやっておりますけれども、委員御指摘のバリアフリー、あるいは省エネ、さらに地元産材を活用した改修、こういう自治体独自の取組については効果促進事業ということで実施をしていただいております。

御指摘のように、中小規模の市町村ではなかなかこの枠が一市町村の枠内では確保できないということがございますので、かねてから、県と市町村で一緒に組んでくださいということをお互いの方からもアドバイスをしてまいりましたところでございますけれども、御指摘ありましたようにまだまだ周知できないところがあるとすれば、しっかりとこれは周知し、また相談にも応じてまいりたいというふうに思っております。

○吉田忠智君 社会資本整備総合交付金は、地域の自主性を尊重するという制度の制約がある中で、なかなかこの事業そのものは難しい問題もあるというのには承知をしておりますが、しかし、地域経済の活性化や地域建設業の健全な維持にもつながるというものでありますから、是非国交省としても、知恵を絞って前向きに努力をしていきたいと考えております。

改めて、この住宅リフォーム促進に向けた大臣の考えと御決意を伺いたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) この社会資本整備総合交付金を使ってということで、本当に地方を支援しないといけないというふうに思っています。

そういう意味では市町村の広域連携ということもバックアップするというのが大事だというふう

産業の担い手確保は喫緊の課題でございます。現在、若年入職者減少の結果、三人に一人が五

すけれども、建設業の許可あるいは更新、こう

指摘のように高齢化とか、なかなかこの産業が見

私、福田内閣時代に、福田総理と、とにかく住宅は二百年住宅ということを提唱させていただ

た賃金の下落ということがあって、また公共工事設計労働単価は、この間、十五年間で三割も下

このため、国土交通省といたしまして、今

指摘のようにならぬように、これは、行くというこ

そういう点では、これは市町村、現場のそうし

さらに、国交省が、年金、医療、雇用保険の三

○吉田忠智君 国民の契約におきましても、公共

集まっていた分は、あえて建設業界の人

○吉田忠智君 住宅リフォーム助成、国交省も、

○政府参考人佐々木基君 お答えいたします。

○国務大臣(太田昭宏君) 東日本大震災の復興と

○吉田忠智君 実際、設計労働単価の引上げを行

次に、今日も議論がありましたけれども、

あるいは必要な法定福利費相当額を反映させる

○吉田忠智君 実際、設計労働単価の引上げを行

にはやっぱり私は法的な裏付けが必要だ、そのよ

建設産業従事者への適正な賃金水準の確保に向

と、こういったことによりまして全国平均値で対

○吉田忠智君 実際、設計労働単価の引上げを行

問題についても予算委員会でも取り上げさせて

すが、所信で大臣も言われましたけれども、建設

また、社会保険未加入対策についてでございます

て、全国の構造的な問題だというふうに、先生御

問題についても予算委員会でも取り上げさせて

設計労務単価は、あくまでもこれは原則は積算の根拠であって、業者が労働者に支払う賃金を拘束するものではないという前提に立っているわけですね。今回の労務単価の見直しが結果として賃金引上げにつながっていくのか、これは注視をしなければならぬと思います。

今回の大幅な引上げそのものは評価をしますが、やはり公共工事設計労務単価の算出に当たっては、支払実態そのものに地域における生活給としての程度の労賃が必要なのかという観点を加味すべきである、そういうふうに考えています。

安倍総理は、デフレは貨幣現象にすぎない、賃下げはデフレの原因ではないと言われているわけですが、私どもはやっぱ賃金の引下げがデフレの原因だと、そのように考えています。いずれにしても、賃金を引き上げていくことが必要であるというのは共通認識であります。建設産業においても官が率先して賃金を引き上げていくために、私は今こそ公契約法の制定が必要だと考えています。もう自治体も国の法制定を待てないというところで、関東圏にまだ限られています。七つの自治体で公契約条例というものが制定をされております。

公明党は、昨年の十二月、二〇一二年十二月号で、政策目的型入札改革ということで、この公契約法の制定の前提となります。ILO九十四号条約、公契約にかかわる条約の批准を含む公契約の見直しを提言をされておられます。大臣は現場主義ということも言われておりますし、公共工事を受注される建設産業の皆さんの実情を十分御理解していただいている前提で、是非公契約法の必要性についても、大臣御出身の公明党さんもういう考えを持たれているわけでありますから、是非旗を政府の中で振っていただきたいと思います。が、いかがでしょうか。

○国務大臣(太田昭宏君) 適正な賃金を確保する
ということが大事で、私も業界に要請といふこの
二文字以上のものがなく、そして、更にそこは調

査をしたり、あるいは現場に行って苦情を聞いて、そして適切に指導をするというような循環過程というものが今まず私がやるべきことであるというふうに思っています。

この公契約法の問題等につきましては、批准を
していないという状況でもございます。それは厚
生労働省との連携、関連ということも大事だとい
うことで、予算委員会でそういう答弁があつたか
どうかよく分かりませんが、賃金等の労働
条件が、労働基準法とそして最賃法と、この二つ
というものに反しない限りにおきまして労使間で
自主的に決定するんだということがあって、その
中には、先生今言つたような地域要件ということ
を入れたらどうかという様々な意見があり、しか
も先生御指摘のように、千葉県の野田市とか、川
崎市とかいうところで条例ができていという状
況にございます。

ですから、私としては、今の体系とか今までの考え方ではなかなかそこに踏み込むというわけにはいかないと思いますが、この条例という点の動きもよく見て、そして幅広い観点からこの点については検討させていただきたいというふう

に思っているところでございます。

○吉田忠智君　ちよつと時間がありますので。
大臣、七つの自治体、今のところですね、公契約条例を制定しているわけですが、一定程度やっぱり役所が、そういう適正な賃金を確保するため、労働者に行き渡るようにするのが必要だということを認識されて自治体がそういう独自の条例を作っているということについてはどのように受け止められておられますか。

○国務大臣(太田昭宏君) 千葉、神奈川、東京というところが、主体的にそういう現場の状況でやっているということでございます。一つの試みとして私はこれは注視していく問題であるというふう
に思っているところです。

○吉田忠智君 これは今後幅広く検討してくださいということがあります、是非また、厚生労働省と国土交通省が、一番中心的に進めていかなければ

ばならないことでありますので、是非積極的に制定に向けての検討をしていただきますように要請をしまして、質問を終わります。

ありがとうございました。

○水戸将史君　日本維新の会の水戸将史でございます。

今、吉田先生からも住宅政策についての御質問が何点かございました。リフォーム関係も、私も若干かぶるところがありますけれども、別な視点から質問を進めさせていただきたいと思っております。

今回、特にマンシヨン政策、これはもうこの三月から日経新聞でもずっと連載で、マンシヨンは誰のものかというようなタイトルで記事が掲載をされておりました、これをベースにしながら進めたいと思っていますし、また、この議員の先生方の中にも行政の皆さんにもマンシヨンにお住まいになっている方もいらつしやると思いますので、自分のこととして是非とらえていただければ幸いです。

マンションをめぐるいろいろなトラブルもあり
ますし、またマンションにお住まいの方、そして
管理組合、また地域との関係等々、様々なマン
ションを取り巻く環境についての御意見や、また
そうした事実が、この新聞記事にも掲載をされて
おりますけれども、ございます。

実際 こうした形でマンションが建設され、そしてお住まいになっている。高度成長期を経て、多くの高層住宅、いわゆるマンションが建設されておりすけれども、非常に今老朽化が進んでいるわけでありまして、今の現状において、総論として、この老朽化が進んでいるマンションの現状をどのような形で認識をされていますでしょうか。

○政府参考人（井上俊之君） お答え申し上げます。

マンシヨンのストックは、二十四年末でござい
ますけれども、既に五百九十万戸ということでご
ざいまして、都市部を中心にして最も重要な一般

的な居住形態だというふうに思っております。マンションも既に建つたものは確実によわいを重ねていくわけでございまして、例えば今後十年というところで、十年後を見ますと築四十年を超えたものが十年後には百二十九万戸になる。そのうち三十二万戸は、五十年、半世紀を超えするというふうに予測ができるわけでございます。

こういつた年を経たマンションというものはとりわけ耐震性ということでは、五十六年の基準の前の旧基準で建設されたものが多くて、耐震性の問題を始めたとした問題を抱えているというふうに認識をしております。また、マンション管理組合に対しますアンケートによりますと、管理上の課題として、配管、給水設備が劣化をしているとか、それから耐震安全性の問題はもちろんでございますが、水回りが不安で老朽化している、階段などの室内あるいは共用部分の段差、これがバリアフリーになっていない、あるいはエレベーターが付いていない、こんなようなことが課題として認識をされているところでございます。

国土交通省といたしましても、こういった課題にきつちりこたえて、まずは改修をして長もちをさせ、どうしても建て替えなければいけないときにはこれもスムーズに建て替えがいくような政策をしっかりと打ち出していくことが大事だというふうに思っております。

○水戸將史君 マンション政策に關しましては、もちろん国レベルと、ある程度は地方自治体レベルでやっていかなきゃいけないという、これをうまくお互いにキヤッチボールしながらやっていただきたいんですけれども。

今、若干お話にありました耐震化ですね。非常に地震大国である日本、確かにしっかりとした基礎を打ち込んで耐震構造もそれなりにやっている部分もありますけれども、先ほど言ったように、先ほどお話がありましたように、かなり耐用年数

ももう何十年の中で経過しているものがあります
 ものですから非常に老朽化しているということ
 で、昨今、耐震化についていろんな形で診断をす

るための補助とか、それを受けて改修工事をしよう、建て替えしようという形で進められている部分がありますけれども、今、公的にこの耐震化についてどのような支援状況でございますでしょうか。

○国務大臣(太田昭宏君) 補正予算でかなり力を入れさせていただいて、御協力いただきましてで上がったわけなんです。通常の補助率、二三％による補助に更に戸当たり二十万円を加算して補助するというのを先日の補正予算でやらせていただきました。大体、大きな、小さな、いろいろありますが、改修に百万から五百万ぐらい掛かるという中で、例えば百万としますと二十三万円だったのが五十三万円というんですから、かなりこれは援助できるという形になったと思います。

税制の面でもやらさせていただいておりまして、住宅の耐震改修税制の拡充措置がこの二十五年度税制改正においてでき上がった。所得税、固定資産税、両面にわたって措置をしたということが大きな特徴でありますので、何とかこれ、先生、マンション、大体六百万戸ぐらいあります。五十六年の新耐震の前のものが約百万戸あると。このところを、大きな地震が迫ってきているという中で少しでも改修が促進できるようにということで、今補正と本予算では補助と税制の面で支援をしているという状況でございます。

○水戸将史君 大臣から御丁寧な御答弁がございました。

確かに限られた予算でございますものですが、全てを網羅するという、これ段階的にいかなきゃいけないという部分は確かにあると思います。

御存じのとおり、耐震化に向けて積極的な努力はされているわけでありまして、やっぱりこういう基準に見合わないものに関しては、当然、補修をするか、若しくは建て替えるかという話になってきますよね。もちろん、建て替える場合は、やはりそこに住んでいる住民の方々に対し

ても一定のアプローチをしていく必要がありますし、また建て替えるのであれば、採算ベースに合ったような新築のものをまた建て替える必要があるということになりますね。

そこで、非常にマンションを取り巻く規制というのがありまして、高さの問題とか構造の問題、日照権の問題、また駐車場を始め附帯設備を設置しなきゃいけないという規制がある。また、隣接する道路の幅員の問題等々もありまして、非常に制約がありまして、なかなか耐震化においてその基準を満たさない、建て替えようと思っても建て替えることがなかなか難しいという、採算ベースに合わないということもよくあります。そういう中において、やっぱり硬直的な規制がある程度外しながら、緩和をしながら、建て替えやすいような環境設定をする必要があるのかなと、まあ容積率の問題もありますけれども。

こういう形で、いわゆるこれからのマンションの建て替え等々につきまして、やっぱり一定の、もちろんそうした枠組み、規制というのは必要かもしれないけれども、やっぱりある程度そういう条件設定をしながら緩和をしていくということが必要ではないかと思うんですけれども、それについていかがでしょうか。

○政府参考人(井上俊之君) お答え申し上げます。

耐震性が不足する場合に、御指摘のように建て替えるしなければいけないということも生じてくるものと認識をいたしております。

これについては、補助制度もございましてけれども、特に採算性確保という観点では容積率が非常に大きな要素になってくるということでございまして、実は総合設計制度という制度がございまして、公開空地を取ったり、あるいは最近ですと環境性能などを評価して、そういう良い面を評価する一方で高さ制限や容積率を緩和するというような制度もございまして、マンションの建て替えについても適用されているところでございます。特に、東京都などではマンションの建て替えについて、とりわけ上乗せの容積をやっていると。東京の場合は三件、これまで実績ということでござい

ますけれども、こういうようなこともされているところでございます。

駐車場の問題等々を含めまして、規制というのは時代時代で背景も変わってまいりますので、硬直的にやるのは好ましくない。不断の見直し、運用改善等を含めてやっていく必要があると思いますので、御指摘を踏まえて取り組んでまいりたいと思います。

○水戸将史君 一定の条件設定は必要でしょうけれども、やはり緩和すべきところは緩和をしていくと。もちろん地域住民との合意というのは当然必要になってきますけれども、是非積極的に進めていただきたいと思っております。

これはマンションに限ったことではなく、先ほど吉田先生も若干触れましたけれども、リフォームというところで、長寿命化を果たしていこうじゃないかという中において、やはり建て替えるのではなくて、補修、改修をしていこう、修繕をしていこうという形で何とか長もちさせていこうというふうな、これからそういう時代の要請を受けてその機運は高まっていると思うんですけれども、今後の見通しといたしまして、こうした維持、改修、修繕というんですか、リフォームというんですか、これは成長分野として市場にどのようなインパクトを与えていくのか、それをどのような形で国交省は見込んでいらっしゃるのかということについてお答えください。

○国務大臣(太田昭宏君) 全体で住宅が約六千万あり、弱ですが、このマンション、賃貸は別でありますけれども、マンションを持つ方が六百万あり、そして新耐震以前のものが百万戸あると、こういうことになります。

そして、その六百万の中でも、高齢者に対応できるようにとか耐震化というようにすることで様々なリフォームをしなければならぬということで、私は、マンションの所有者、管理組合、そして今度はリフォーム、マンションの修繕、改修をする

業者、その間に国交省が入って管理の指針であるとか、あるいは技術情報の収集と公開であるとか、あるいは指針の策定であるとかいうことで、双方に、真ん中に入って情報を提供しながら、こんなことができますよ、ああいうことができますよ、今の状況はこうですよということを知らせるということが私は非常に大事なことでありうふうに思っております。この所有者、管理組合の側と、マンションの修繕改修業者、住宅リフォームをする業者との真ん中のところで様々な意味の指針や情報提供というものを図っていくということが我が省にとっては大事なことでありう認識をしております。努力をしたいと思っております。

○水戸将史君 若干今大臣もお触れいただきましたけれども、いわゆるこれからのリフォーム、修繕、改修等々、やはり一定の成長が見込める分野であると思います。

そうした社会経済情勢の変化とかその時々ニーズに対応できるように、やっぱりマンションについても新築の場合とリフォームする場合ではもちろん違うわけでありまして、建てたものをいかにそれを補修、改修していくのかということにおいて、業種を少し分けていくのではないかと議論もされているというふうな聞いておりますけれども、どのような形で今国交省は、こういういわゆる新築と改修というのに関して区分をしていくかというようなことを議論されているんでしょうか。

○政府参考人(佐々木基君) お答え申し上げます。

建設業の許可における業種区分につきましては、建設業を取り巻く社会情勢の変化に伴って点検を行う必要があるだろうと、こういうことで、一昨年九月以降、省内の審議会において議論を進めているところでございます。

その中で、これまで建設業者団体からの要望でございまして、意見、こういったものをお聞きいたしまして、業種区分の新設や統合の影響などの

議論をしてきているところでございます。

業種区分につきましては、昨年の中間取りまとめにおきまして、本格的な維持管理時代の到来や循環型社会の構築等のニーズに一層対応していく視点が必要とされたところでございますけれども、一方、業種区分を新設するということになりますと、新たにその許可を取得しなければいけないとか、あるいはその業種に対応した技術者を配置しなければいけないと、こういうことになるわけでございます。こういった建設業者の負担も増加するというところでございます。

したがって、これらの社会的負担と、それからそれによる効果というものを比較考量する議論が必要ではないかというようなことも言われておりまして、引き続き検討を深めてまいりたいと考えております。

○水戸将史君 御指摘のとおりだと思っておりますが、これからの新築かまたリフォームかという中において、やはり技術者の確保ということも必要になってくると思うんですね。

現行においても、当然一定の国家資格を得てそこに配置をしなきゃいけないという、そうした基準もございます。しかし、昨今、公共事業を更に一層これを高めていこうとか、震災復興のために非常に人員が取られてしまう、また来年以降からスタートするであろう消費税の改正に伴う駆け込み需要等々もありまして、非常に現場においては技術者不足が今指摘をされているふうに聞いております。現状、どうでしょうか。技術者不足、配置等々について、今、現状はどうなっているのか。このマンション建設等々、リフォーム等々に関しまして、どの程度技術者が不足をしているかという状況について、国交省はどう把握されていますでしょうか。

○政府参考人(佐々木基君) お答えを申し上げます。

技術者の状況を見ておりますと、例えば御指摘がありました一級建築施工管理技士、この資格を持っている監理技術者について調べてみますと、

平成十四年に十一万五千人余から平成二十四年には十四万七千人弱ということで、数だけからいいますと二八%増加していると、こういう状況でございます。

しかしながら、年齢構成を見てみますと、四十歳未満の人数というのは十年前に比べて五%減少している。一方、六十歳以上の人数はこの十年で約二・三倍となっていることとございまして、数からいいますと二八%増加しているわけでございますが、実際にどのくらいの方がお働きになっているかということについてはなかなかこの数字では分からないところもございまして、ただ、高齢化が進んでいるということだけは間違いないと、こういう状況だと思っております。

○水戸将史君 今御指摘いただきましたとおり、技術者はそれなりに増えているけれども高齢化が進んでいるし、また、潜在的にあるけれども実際には不足をしているという話は私、よく耳にしております。

ですから、今後、いわゆる、それはあくまでも従来どおりの新築というのをベースにしながら、改修も同じような形でそこに配置をしなきゃいけないというものになっているわけでありまして、是非この際、先ほど言ったように、新築の場合と改修の場合では当然、もちろんその工事内容、工法も違ってくるわけでありまして、その知識もやっぱり特定の分野の改修、リフォームというところになるわけでありまして、その知識もまた、いろいろな知識や経験を持った人たちの新たなものをつくって、やはり今人員不足と言われている部分があるわけで、そういう部分に配置をしていくということの、もちろん新たな資格試験をつくればそれなりの手間暇も掛かってくるわけでありまして、何となく、やはり今の時代のニーズに合った形で、そうした業種区分とか人員の配置のための技術者の養成ということをこれからしていく必要があると思うんですけれども、それについてはいかがでしょうか。

○政府参考人(佐々木基君) お答え申し上げます。

業種区分につきましては、多種多様な専門技術の組合せでございます建設工事につきまして、それぞれの専門技術分野で適正な施工能力を確保する必要などから採用されているものでございまして、新たに業種区分を設定するに当たっては、その業種に対応する資格、実務経験を有した技術者を営業所やあるいは工事現場に配置すると、こういうことが必要でございます。先生御指摘のとおり、その業種に対応した技術者養成と、このように極めて重要な視点であると考えております。

このような観点から、先ほど申し上げました省の審議会におきまして、業種区分の見直しに当たりましては、業種に対応した技術者資格等の在り方も重要な論点ということになっておりまして、この点も踏まえまして業種区分の設定について議論を深めてまいりたいと考えております。

○水戸将史君 最後に、大臣に、今の総論的な話を確認の意味でお尋ねしたいと思っております。

これは、昨年の七月、建設産業戦略会議の方策二〇一二年というものが、一応そのようなものをまとめながら方向性を出しているんですね。昨年の夏以来、いろいろな状況がありまして、それ以来、その議論が進んでいないというふうに記事にも書いてありましたけれども、是非それをひもといていただいで、今言ったような時代のニーズに合わせた形で、これはマンションだけではありませんが、リフォーム産業というのはこれからますます発展をしていくという、そうした成長分野の一つとしてとらえていくならば、やっぱり一度、今言ったような業種区分とか、さらには人員の新たな発掘とか、そういうことについてやっぱり国交省を挙げて取り組んでいただきたいと私は要望したいと思うんですけれども、最後、大臣の心意気というものをお聞かせください。

○国務大臣(太田昭宏君) このリフォーム業とい

うのを業種という中に明確に位置付けていく、しかし位置付けるということになると技術者をそこに配置していかなくてはならない、その技術者がなかなか数が少なかったり高齢化して十分配置できない、こういうことだと思っております。

また、五百万以下という、この事業ということについて、建設業は五百万以上ということになっておりますが、その下のところとは言いながら、極めて耐震改修とか、そういう費用からいくと、そのところは物すごく大事な部門だというふうに思っております。今局長も答弁しておりましたが、この問題については大事な問題として議論を深めていきたいと、このように思っているところでございます。

○水戸将史君 よろしくお願いいたします。

質問を終わります。ありがとうございました。

○委員長(石井準一君) 以上をもちまして、平成二十五年年度一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算、国土交通省所管についての委嘱審査は終了いたしました。

なお、委嘱審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんでしょうか。

〔異議なしと答へあり〕

○委員長(石井準一君) 御異議ないものと認め、さよう決定いたします。

○委員長(石井準一君) 次に、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。

政府から趣旨説明を聴取いたします。太田国土交通大臣。

○国務大臣(太田昭宏君) 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あります。この未曾有の大震災により、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、この度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ない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、容積率及び建蔽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、当該建築物等にその旨の表示を付することができるとしております。

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て、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。

○委員長(石井準一君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることとし、本日

はこれにて散会いたします。
午後四時四十三分散会

三月二十九日本委員会に左の案件が付託された。

一、建設産業における国の積極的な施策に関する請願(第四九七号)

一、一般乗用旅客自動車運送事業法の早期制定に関する請願(第四九八号)(第四九九号)(第五〇〇号)

第四九七号 平成二十五年三月十五日受理

建設産業における国の積極的な施策に関する請願
請願者 埼玉県草加市 増渕健一 外七千八百七十七名

紹介議員 大門実紀史君
大震災と原発事故が雇用を揺さぶり、深刻な影響が全国に広がっている。被災地の復興関連事業でビッグゼネコンはもうけを増やす一方、建設産業の末端で働く者たちの生活はままならない状況である。仕事がない、仕事があっても賃金が一日分の生活費にならないというのが、建設従事者の実態である。建設労働者の生活や建設関連の中小零細企業の経営を守るために、建設産業における国の積極的な施策を求める。

ついては、次の措置を採らねばならない。
一、設計労働単価の抜本的な見直しを行い、引上げを図ること。
二、地域建設産業と地方経済の発展を期すために、地方自治体が行う「住宅リフォーム助成制度」などへの施策に対する補助金を新設すること。

第四九八号 平成二十五年三月十五日受理
一般乗用旅客自動車運送事業法の早期制定に関する請願
請願者 沖縄県宜野湾市 清村和磨 外二百一十名

紹介議員 金子 恵美君

この請願の趣旨は、第三四三号と同じである。

第四九八号 平成二十五年三月二十一日受理
一般乗用旅客自動車運送事業法の早期制定に関する請願
請願者 岡山県倉敷市 楠戸一己 外三千七十五名

紹介議員 金子 洋一君
この請願の趣旨は、第三四三号と同じである。

第五〇〇号 平成二十五年三月二十一日受理
一般乗用旅客自動車運送事業法の早期制定に関する請願
請願者 愛媛県松山市 広川光明 外二百四十九名

紹介議員 松浦 大悟君
この請願の趣旨は、第三四三号と同じである。

四月五日本委員会に左の案件が付託された。
一、一般乗用旅客自動車運送事業法の早期制定に関する請願(第五二二号)
一、公営住宅に関する請願(第五二二号)(第五四七号)

一、一般乗用旅客自動車運送事業法の早期制定に関する請願(第五五〇号)

第五二二号 平成二十五年三月二十二日受理
一般乗用旅客自動車運送事業法の早期制定に関する請願
請願者 大阪市 有本公昭 外二千八百五十八名

紹介議員 山内 徳信君
この請願の趣旨は、第三四三号と同じである。

第五二二二号 平成二十五年三月二十二日受理
公営住宅に関する請願
請願者 大阪府高槻市 豊永洋子 外千六百五十八名

紹介議員 吉田 忠智君
(一)東日本を襲った大地震と大津波はことごとく家を破壊し尽くした。また、福島原発事故は多くの人々の住み慣れた土地と住居を奪った。こうした大災害に遭った人々に住まいの保障をすることは、国と自治体の責務である。災害公営住宅を大量供給し、希望者全員が入居できるよう早急に施策化することを求める。また、働く者の三分の二が非正規労働者となり、格差と貧困が広がっている。働く貧困層の増大に比例するかのごとく、公営住宅のニーズも高まっている。公営住宅の大量供給で、国民の住まいの保障を推進することを求める。(二)公営住宅の入居収入基準は、二〇〇九年から月額所得十五万八千円に抑えられ、若い層やファミリー世帯は実質上公営住宅から排除されている。公営住宅の高齢化率は、五〇％を超える団地も珍しくなく、こうした団地ではコミュニティや自治会活動が限界に達しており、孤独死という悲惨な事態も後を絶たない。公営住宅の入居収入基準を引き上げ、子育て世帯も入居できるよう制度変更を求め、公営住宅のコミュニティの活性化を図ることを求める。(三)公営住宅の設備・外壁等の老朽化と陳腐化が著しく、人間居住にふさわしくない。公営住宅の修繕及び建て替えが促進されるよう、国の予算を大幅に増額し、安心・安全・快適な公営住宅にすることを求める。

ついては、次の措置を採らねばならない。
一、公営住宅への入居希望者が増えている。公営住宅を大量供給すること。
二、公営住宅に若い層も入居できるようにし、公営住宅のコミュニティの活性化を図ること。
三、公営住宅の修繕、建て替え等が促進されるよう、国の予算を大幅に増額すること。

第五四七号 平成二十五年三月二十二日受理
公営住宅に関する請願
請願者 名古屋市中川区 山内由江 外一万六千四百名

紹介議員 山内 徳信君

対して、不当な低単価を押し付ける受注者に、建設業法第十九条の三を活用するなど改善指導を行うこと。また、不払問題解決に向けて建設業法第四十一条第二項及び第三項に基づく立替払の勧告を実施すること。

(二)多発しているダンピング受注を防ぐために、受注企業の労働者に対する支払賃金水準を失格基準とすることや最低制限価格設定などの入札契約制度改善を行うこと。

(三)二省協定の設計労務単価は、市場調査と標準生計費を考慮の上、建設労働者が「健康で文化的な暮らしができるような価格」とすること。

3 土木工事の施工に当たり、設計図書に含まれる「ダンパ規制法第十二条団体等」の使用促進を全ての請負者に徹底すること。

4 国土交通省の地方整備局・事務所・出張所、独立行政法人の組織を拡充し、災害時でも迅速に対応できる体制にすること。独立行政法人・国土交通省の職員を現在よりも削減しないこと。

5 地方への補助金も含めた公共事業の予算配分を生活関連や防災中心に切り替えると同時に、中央道笹子トンネル天井板崩落事故のような悲惨な事故を繰り返さないために新設から橋梁などの公共構造物の点検補修・老朽

化対策を含めた維持管理に転換を図り、中小建設・建設関連業が優先的に受注できる施策を実施すること。

第八三四号 平成二十五年四月二十二日受理

建設産業の再生に関する請願

請願者 東京都荒川区 松浦孝 外千六百八十三名

紹介議員 田村 智子君

この請願の趣旨は、第八三三号と同じである。

五月九日本委員会に左の案件が付託された。

一、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案

建築物の耐震改修の促進に関する法律(平成七年法律第二百二十三号)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

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の第七章 建築物の耐震改修に係る特例

に係る認定等(第二十二條・第二十四條) 必要性に係る認定等(第二十五條・第二十七條)に、「第六章」を「第八章」に、「第十七條・第二十七(第二十八條・第三十一條)

条を「第三十二條・第四十二條」に、「第七章」を「第九章」に、「第二十八條・第三十條」を「第四十三條・第四十六條」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」を「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つて、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。)について、耐震診断を行わせ、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 当該建築物に関する事項及び当該建築物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(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。)に限る。)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。)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る。)に係る耐震診断の結果の報告の期限に関する事項

第五条第七項及び第八項を削り、同条第六項中「前三項」を「第三項から前項まで」に改め、同項を同条第七項とし、同条第五項を同条第六項とし、同条第四項中「機構又は公社による建築物の耐震診断及び耐震改修の実施に関する」を「第三項第五号に定める」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項の次に次の一項を加える。

4 都道府県は、都道府県耐震改修促進計画に前項第一号に定める事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、当該建築物の所有者(所有者以外に権原に基づきその建築物を使用する者があるときは、その者及び所有者)の意見を聴かなければならない。

第三十条中「前二条」を「前三条」に改め、同条を第四十六条とする。

第二十九条第一号中「第十条又は第二十六条第一項」を「第十九条、第二十四条第一項又は第四十一条第一項」に改め、同条第四号を削り、同条第五号中「第二十六条第一項」を「第四十一条第一項」に改め、同号を同条第六号とし、同条第三号中「第二十四条第二項」を「第三十九条第二項」に改め、同号を同条第五号とし、同条第二号中「第二十四条第一項」を「第三十九条第一項」に改め、同号を同条第四号とし、同条第一号の次に次の二号を加える。

二 第二十二條第四項の規定に違反して、表示を付した者

三 第二十四條第一項又は第四十一條第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者

第二十九條を第四十五條とする。

第二十八条中「第七條第四項」を「第十三條第一項、第十五條第四項又は第二十七條第四項に、「同項」を「これら」に改め、同条を第四十四条とし、第七章中同条の前に次の一条を加える。
第四十三條 第八條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。
第七章を第九章とする。

第二十七條第一項第一号中「第十八條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「第二十一條第一項」を「第三十六條第一項」に改め、同項第三号中「第二十一條第三項又は第二十五條」を「第三十六條第三項又は第四十條」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條とする。

第二十六條の見出し中「報告」を「センサーに係る報告」に改め、同条を第四十一條とする。

第二十五條を第四十條とし、第二十四條を第三十九條とする。

第二十三條第二号中「第十九條第二号」を「第三十四條第二号」に改め、同条を第三十八條とする。

第二十二條を第三十七條とし、第二十一條を第三十六條とし、第二十條を第三十五條とする。

第十九條第一号中「認定建築物である特定建築物」を「計画認定建築物である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」に改め、同条を第三十四條とする。

第十八條を第三十三條とする。

第十七條中「第十九條」を「第三十四條」に改め、同条を第三十二條とする。

第六章を第八章とする。

第十六條中「認定建築物」を「計画認定建築物」に改め、第五章中同条を第三十一條とする。

第十五條第三項第一号中「第五條第三項第三号」を「第五條第三項第五号」に改め、同条第二号中「第十五條第一項」を「第三十條第一項」に改め、同条を第三十條とする。

第十四條中「第五條第三項第三号」を「第五條第三項第五号」に改め、同条を第二十九條とする。

第十三條第一項中「第五條第三項第二号」を「第五條第三項第四号」に、「地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項に規定する指定都市又は同法第二百五十二条の二十二第一項に規定する中核市の区域内にあつては、当該指定都市又は中核市を」市の区域内にあつては、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。
第五章を第七章とし、第四章の次に次の二章を加える。

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。）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ったと認めるときは、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関し報告させ、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等

（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（建物の区分所有者等）に関する法律（昭和三十一年法律第六十九号）第二条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（同法第二十五条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、同法第三十四条の規定による集会において指定された区分所有者）又は同法第四十九条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

対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。）の耐震改修が建物の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、技術指針事項を勧告して、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、技術指針事項を勧告して、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ったときは、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関し報告させ、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、過失がなく当該報告を命ずべき者を通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いうときは、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。

第十部

国土交通委員会会議録第三号

平成二十五年五月九日

【参議院】

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、基本方針のうち第四号建築物の所有者に対し、基本方針のうち第四号建築物の所有者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、

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、

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つたときは、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、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。

第三章の章名を次のように改める。

第三章 建築物の所有者が講ずべき措置

第二章中第五条の次に次の一条を加える。

(市町村耐震改修促進計画)

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「附則第二条第一項」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「附則第三条第三項において準用する第八条第一項」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)

(検討)

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。

平成二十五年五月二十一日印刷

平成二十五年五月二十二日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

C