

(第一類 第十号)  
衆議院 第百八十六回国会 国土交通委員会 議録 篇

(第一類  
第十號)

(一)

恩恵を与え続けてきました。また、水は循環する過程において、人の生活に潤いを与える、産業や文化の発展に重要な役割を果たしてまいりました。

特に、我が国は、国土の多くが森林で覆われてゐること等により水循環の恩恵を大いに享受し、長い歴史を経て、豊かな社会と独自の文化をつくり上げることができました。

しかし、近年、都市部への人口の集中、産業構造の変化、地球温暖化に伴う気候変動等のさまざまなもの、それが水循環に変化を生じさせ、それに伴い、渇水・洪水・水質汚濁・生態系への影響等さまざまな要因が水循環に変化を生じさせ、それに伴い、渇水・洪水・水質汚濁・生態系への影響等さまざまなもの、それが水循環に変化を生じさせ、それに伴い、渇水・洪水・水質汚濁・生態系への影響等さまざまなもの、それが水循環に変化を生じさせ、それに伴い、渇水・洪水・水質汚濁・生態系への影響等さまざまなもの、それが水循環に変化を生じさせ、それに伴い、渇水・洪水・水質汚濁・生態系への影響等さまざまなもの、それが水循環に変化を生じさせ、それに伴い、渇水・洪水・水質汚濁・生態系への影響等さまざまなもの、それが水循環に変化を生じさせ、それに伴い、渇水・洪水・水質汚濁・生態系への影響等さまざまなもの、それが水循環に変化を生じさせ、それに伴い、渇水・洪水・水質汚濁・生態系への影響等さまざまなもの、それが水循環に変化を生じさせ、それに伴い、渇水・洪水・水質汚濁・生態系への影響等さまざまなもの、それが水循環に変化を生じさせ、それに伴い、渇水・洪水・水質汚濁・生態系への影響等さまざまなもの、それが水循環に変化を生じさせ、それに伴い、渇水・洪水・水質汚濁・生態系への影響等さまざまなもの、それが水循環に変化を生じさせ、それに伴い、渇水・洪水・水質汚濁・生態系への影響等さまざまの問題が顕著となつてきております。

本法律案は、このような現状に鑑み、水が人類共通の財産であることを再認識し、水が健全に循環し、そのもたらす恵沢を将来にわたり享受できるよう、健全な水循環を維持し、または回復するための施策を包括的に推進していくことが不可欠であることから、水循環に関する施策を総合的かつ一体的に推進するため、所要の措置を講じようとするもので、その主な内容は次のとおりであります。

第一に、基本理念として、水循環の重要性及び健全な水循環の維持または回復のための取り組みの推進、水の公共性及び水の適正な利用、健全な水循環への配慮、流域の総合的かつ一体的な管理並びに水循環に関する国際的協調を定めることとしています。

第二に、国は、基本理念にのっとり、水循環に関する施策を総合的かつ一体的に策定し、及び実施する責務を有すること等、水循環に関する施策について、国・地方公共団体・事業者及び国民の責務を定めることとしています。

第三に、水の日を設け、これを八月一日とし、国及び地方公共団体は、水の日の趣旨にふさわしい事業を実施するように努めなければならないことをとしています。

第四に、政府は、この法律の目的を達成するため、必要な法制上または財政上の措置その他の措置を講じなければならないこととしています。

第五に、政府は、毎年、国会に、政府が水循環に關して講じた施策に関する報告を提出しなければならないこととしています。

第六に、政府は、水循環に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、水循環基本計画を定めなければならないこととしています。

第七に、基本的施策として、国及び地方公共団体は、貯留・涵養機能の維持及び向上、水の適正かつ有効な利用の促進等の施策を講じるとともに、流域の総合的かつ一体的な管理を行うため、連携及び協力の推進に努めること、また、国は、健全な水循環に関する教育の推進、民間団体等の自發的な活動の促進、水循環施策の策定に必要な調査の実施、健全な水循環の維持または回復に関する科学技術の振興、国際的な連携の確保等に必要な措置を講じることとしています。

第八に、水循環に関する施策を集中的かつ総合的に推進するため、内閣に、水循環政策本部を置くこととし、当該本部の長には、内閣総理大臣を充てることとしています。

第九に、水循環に関する施策を集中的かつ総合的に推進するため、内閣に、水循環政策本部を置くこととし、当該市町村は、基本方針及び都道府県方針に即して、当該市町村の区域内における雨水の利用の推進に方針を定めることができます。

第十に、水循環に関する施策を集中的かつ総合的に推進するため、内閣に、水循環政策本部を置くこととし、当該市町村は、基本方針及び都道府県方針に即して、当該市町村の区域内における雨水の利用の推進に方針を定めることができます。

第十一に、水循環に関する施策を集中的かつ総合的に推進するため、内閣に、水循環政策本部を置くこととし、当該市町村は、基本方針及び都道府県方針に即して、当該市町村の区域内における雨水の利用の推進に方針を定めることができます。

第一に、雨水の利用の推進に関する法律案について申し上げます。

近年、気候変動等に伴い、我が国において、一日の降雨量が百ミリメートル以上となる大雨の日数は、長期的にふえる傾向にあり、特に、最近は局地的な豪雨が多発する状況も見られます。市街化が進んだ都市部では、流域で行き場を失った雨水が下水道、河川等に集中し、それらの対応能力を超えて流れ込む結果、地表に水があふれ、都市機能を麻痺させたり地下空間が浸水したりする都市型水害が多発しています。一方、そうした雨水を貯留させることができます。水洗便所での利水を貯留させることができます。

本法律案は、雨水は流せば洪水、受けてためれば資源との考え方のもと、雨水の利用の推進に関する施策を定めることにより、雨水の利用を推進し、もって水資源の有効な利用を図り、あわせて下水道、河川等への雨水の集中的な流出の抑制に寄与しようとするもので、その主な内容は次のとおりであります。

第一に、国は、雨水の利用の推進に関する総合的な施策を策定し、及び実施することとしています。また、地方公共団体は、その区域の自然的社會的条件に応じて、雨水を一時的に貯留するための施設の新設

としています。  
以上が、両法律案の趣旨及び内容の概要であります。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。(拍手)

○梶山委員長 これにて両案の趣旨の説明は終わりました。

○梶山委員長 両案につきましては、質疑、討論ともに申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

まず、参議院提出、水循環基本法案について採決いたします。

○梶山委員長 起立總員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

次に、参議院提出、雨水の利用の推進に関する法律案について採決いたします。

○梶山委員長 「賛成者起立」  
本案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○梶山委員長 起立總員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

ただいま議決いたしました両法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○梶山委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

第六に、地方公共団体は、その区域の自然的社會的条件に応じて、雨水を一時的に貯留するための施設の新設 不要となつた浄化槽の当該施設への転用、その他の雨水の利用のための施設の整備について、助成を行うよう努めることとするとともに、国は、助成を行う地方公共団体に対し、財政上の援助をするよう努めなければならないこととしています。

本件調査のため、本日、参考人として独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長石川

裕己君の出席を求め、意見を聴取することとし、また、政府参考人として国土交通省大臣官房長武藤浩君、大臣官房技術審議官森昌文君、総合政策局長西脇隆俊君、土地・建設産業局長毛利信二君、水管理・国土保全局長森北佳昭君、道路局長徳山日出男君、住宅局長井上俊之君、鉄道局長瀧口敬二君、自動車局長田端浩君、港湾局長山縣宣彦君、航空局長田村明比古君、観光庁長官久保成人君、海上保安庁長官佐藤雄一君、内閣官房内閣参事官吉川徹志君、公正取引委員会事務総局審査局長野口文雄君、法務省大臣官房審議官上富敏伸君、法務省大臣官房審議官杵渕正巳君及び文部科学省大臣官房審議官永山賀久君の出席を求め、説明を聽取いたしたいと存じますが、御異議ありますか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○梶山委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

○梶山委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。秋元司君。

○秋元委員 わはようございます。自由民主党の秋元司でございます。大変同僚の皆様に感謝を申し上げます。

きょうは、港について議論を深めさせていただきたいと思います。そもそも、港から荷物が出る、そして荷物を入れる、そういうことはその国の経済力にかかるわけですが、我が国はこの二十年間、本当に厳しい経済環境でありましたし、なつかつまた、輸出が、我が国から出される荷物としては非常に減つてしまつて、それぞれ各工場が海外に移転したことも伴い、残念ながら日本から荷物が出ていかない、そういう環境もあり、非常に日本としての港は弱くなつてきてし

まつた、このことがずっと議論されてきたわけであります。

そういったことから、いま一度日本の港湾をさらに一層強化していこうといった流れが近年出てきたことは大変喜ばしいことであります。国交省もまた国交省以外でも、その他の省庁を含めて港の強化に当たつていただいているということは大いに評価をさせていただきたいという思いであります。

この国会でも港湾法の改正案が予定されておりまして、まさにこれから、今まで港というのはどちらかというと地方自治体に任せつ放しという、そういうたことがございましたけれども、国際コンテナ戦略港湾という位置づけを持ち、これから積極的に国も支援をしながら港の強化に走っています。これは大いに私も大賛成でございますので、ぜひ今後ともこれは進めていただきたいなという思いであります。

ただ、港の位置づけ、そして港の存在、そもそも港というのは、港湾整備というは何をもつて期待されるかということを考えたときには、最終的には私は、荷主の皆さんのがいわゆるビジネスチャンスの拡大だとか、もう一つは、地域の産業の振興、そこにつながつていくような港の整備がされなければこれは何の意味もないわけでございます。

秋元司でございます。大変同僚の皆様に感謝を申し上げます。

しまつた、こういったことが現実としてあるわけであります。

一般的にこれらの問題点として言われるのは、やはり港湾の諸料金の問題とか、コンテナの港における滞留時間の問題とか、または岸壁の水深の問題とか、これは一般的に言われている問題でありますけれども、私は、もっともつとそれ以上に根深いものがあるのではないかという問題意識を持つております。

まず、国交省に尋ねたいんですが、今国交省が進めている、特に太田大臣も積極的に進めていただいる、荷物の集貨、そしてまた創貨、そして競争力強化、これを積極的に進めようということで運動していただいていると思いますけれども、今、国が考える競争力強化とは、改めてこの意味を問わせていただきたいと思います。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

我が国の立地産業が今後とも引き続き国際競争力を維持していくためには、低コストで安定した国際物流システムが必要でございます。具体的には、我が国と北米市場あるいは欧州市場とを結ぶ基幹航路の我が国港湾への直接寄港を維持拡大することなどによりまして、低廉なコストとリードタイムの短縮を図つていく必要がございます。

このようないくつかの目標を達成するためには、国際コンテナ戦略港湾政策をさらに深化、加速させるという観点から、先生も御指摘ございましたが、国際コンテナ戦略港湾に全国から貨物を集めといわゆる集貨、それから、背後に産業集積を図る創貨、それから、大水深高規格コンテナターミナルを備え、民の視点で高いサービスレベルが提供され、低コストで運営される体制を整えるなどの競争力の強化、この三つの柱に取り組んでございます。

そういう中で、そうはいつても、港そのものももう少し競争力を増すためにいろいろなことを図つて、この京浜港においては、港の強化という位置づけをどのように捉えて、この京浜港におけるいわゆる競争力強化、それを、最終的には国も出資をしながら港の強化を図つていく。これ自身、私は決して否定するものじゃないという思いでございますけれども、改めう位置づけでもって、国がバックアップをしながら、最終的には港の強化という位置づけをどのように捉えて、この京浜港におけるいわゆる競争力強化、そして港の強化という位置づけをどのように捉えていらっしゃるのか、お伺いしたいと思います。

○山縣政府参考人 京浜港についてのお尋ねでござります。

京浜港につきましては、アジア主要国の港湾と遜色のないコスト、サービスを実現し、先ほど申しました国際基幹航路の維持拡大を図るために、

決して間違つていない方向性だと思います。

集貨、特に日本の湾においては、各地方港湾から一旦中心に集めるというこの作業も、国内における集貨も必要だと思います。よく金山港に負けないための港を目指そうということが議論されますが、実は、地方港湾国際化を目指す、これは否定するものじゃありませんけれども、しかし、地方港湾で国際化を目指す、これは決して私は否定するものじゃありませんけれども、それは、もうともつとそれ以上に根深いものがあるのではないかという問題意識を持つております。

○秋元委員 私も、今答弁がありました方向性は

ト一体となつた施策を集中しているところでござります。

具体的には、国際基幹航路に就航いたします大型コンテナ船に対応した水深十六メーター以上の水深のコンテナターミナルの整備、あるいは、直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ等を進めておりますし、また、民の視点によります効率的な港湾運営を図るために東京港埠頭株式会社等を特例港湾運営会社として指定をいたしまして、無利子貸付金の貸し付けを可能とするなどの取り組みを進めてまいつてございます。

一方、コンテナ船のさらなる大型化というものが進んでござりますし、また、基幹航路の再編等、海運、港湾を取り巻く情勢が急速に変化していること等を踏まえまして、国際コンテナ戦略港湾政策の深化、加速を図るために、昨年七月に国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会というものを設置いたしまして、本年一月には、先ほど御説明いたしました集貨、創貨、競争力強化の三本柱の施策から成ります最終取りまとめを公表してございます。

京浜港におきましても、経営統合いたしました港湾運営会社が行う集貨事業への補助、それから、戦略港湾背後の流通加工機能を伴います倉庫に対します無利子貸し付け、それから、国有港湾施設の港湾運営会社への直接貸し付けによりまして港湾利用コストの低減などの施策を総動員以上です。

○秋元委員 今お答えいただきましたように、京浜港についてさまざまなもの支援が今後入る、これ

るというのが事実でございます。何を申したいかというと、今お話をありましたいわゆる国の出資の意義が、国の信用力を背景に、例えば荷物の集貨とか、そしてまた今お話を進めていますが、それがどういったものでありますか。実はこれは国の出資がなくても現在でも行うことが可能じゃないかという疑問の声がござります。今回、今現在の港湾運営会社、実際、資本としては約百五十億余りの会社に対して、恐らく国が出資するとなれば数億円という単位になつていくと思うのでありますけれども、そんなものじゃ当然財政基盤の強化にはつながつていいかないんじやないのかなという声もございます。改めて、今回国が京浜港に対して行う国の出資の意義と効果、これについてお伺いしたいと思います。

#### ○山縣政府参考人 お答えいたしました。

近年、コンテナ船の急速な大型化、それから船舶会社間の連携の進展等によりまして、北米、欧州に直行する基幹航路の寄港地の絞り込みが進んでございます。

また、近隣諸国にコンテナ船の寄港コストの面で劣るといったようなこともございまして、我が国港湾への基幹航路の寄港の減少に歯どめがかかるらしいという状況となつてござります。これを放置いたしますと、先ほど説明いたしましたが、我が国が国の産業立地競争力の低下というおそれもござります。

こうした中で、私ども国土交通省では、基幹航路の維持拡大のために、国際コンテナ戦略港湾政策を深化、加速するということで、その一環として、最終的に、国が支援するならばということの中に、国が今後この港湾運営会社に対し出資を行うという、これもまた今後実現化されていくんだと思います。

今委員から御指摘のございました国による出資

の意義と効果についての御質問でござります。

まず、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社の財務基盤が強化されまして、コンテナ船の寄港コストの低減に資する設備投資の促進が図られることが挙げられます。

また、国、港湾管理者、そして民間の事業者の協働体制を構築することによりまして、基幹航路の維持拡大のために全国から集貨をしていくようなこととか、あるいは海外の船会社誘致のための国際的なセールス活動等に重点的に取り組むことが可能となつていくのではないかというふうに考

えてございます。

先生、先ほど百五十億と言われましたが、新しく統合された会社、出資の全体の構成等についてはまたこれから検討していくことになるかと思つております。

○秋元委員 今おつしやつていただいたこと、それはそれで同じく否定することじゃないと思うですけれども、現在の今の形でもできるんじゃないかというのがやはり根強くあるというのが今地方公共団体から聞こえてくる声であるということは、ぜひ心にとめておいていただきたいと思います。

それで、もう一つ御披露するならば、心配の声としてあるのは、国が今回入つてくることによつて、例えば現在の港湾運営会社の定款、こういった変更などは当然これは大臣の認可義務が課されるということ、これはある意味規制強化につながるのではないかという心配。

そしてまた、埠頭公社をこれまで株式会社化して、そして民間の視点でということで取り組んでございます。

また、地方自治体の方が効率的だという御指摘もございます。先ほど申しましたように、今、このアジアの地域ではやはり国同士の争いという感じで港同士の競争をなされているという状況もございますので、私どもとしては、国も一緒になつて集貨対策あるいは創貨対策等々を一緒にしながら国際競争力の場で勝負していく、そんな思いで進めていきたいと思ってございます。

○秋元委員 ゼヒ、積極的に営業活動もしていた現在でありますけれども、国が入つていくことになれば、またこれはある意味規制強化につながつてしまふんじやないのかという声。

また、これまで、先ほど申し上げましたけれども、港の歴史的背景として、やはり地方公共団体が担ってきたということもあると思います。そういった背景には、やはり日本の港の背後に大都市が控えているということもありますから、まさに

この地方自治体が、背後のまちづくりと一体となつて港湾運営をしていつた方がより効率的じゃないのか、そういう声があります。

こういったことが、実は国の出資によって非常に運営がしにくくなるのではないのかな、そういう心配の声があるわけでありますけれども、ちょっととこういつた声についてどのようにお考えになられるか、また御答弁いただくか、細かく通じておりませんけれども、いかがですか。

○山縣政府参考人 お答えいたしました。

今委員御指摘の、いろいろな声があるというのも私ども承知しております。こういつた会社ができますので、その点は今後、規制強化につながる努力は引き続きしていきたいと思ってございます。

また、地方自治体の方が効率的だという御指摘もございます。先ほど申しましたように、今、このアジアの地域ではやはり国同士の争いという感じで港同士の競争をなされているという状況もございますので、私どもとしては、国も一緒になつて集貨対策あるいは創貨対策等々を一緒にしながら国際競争力の場で勝負していく、そんな思いで進めていきたいと思ってございます。

○秋元委員 ゼヒ、積極的に営業活動もしていた現在でありますけれども、国ができると、行政ができることは限界があると思いますけれども、しかし、一体として国が出資をする意義を今お述べだきたいと思いますし、国ができると、行政ができるところは限界があると思いますけれども、なかなか、一体の議論の中で、営業活動もゼヒ積極的に進めていただきたいな、そんな思いであります。

今後、先ほど議論になりました国による出資につい

てでありますけれども、そういうた御答弁をいただきながらも、どうしても現場としては不安の声がいろいろあるのも現実だと思います。先日、太田大臣も東京港を視察していただいて、現場の声を多分直接お聞きになつたかと思いますが、いろいろな不安があるというのが現状でございますので、ぜひ今後とも、特に国の出資の進め方、そして出資比率等々の問題につきましては、例えば地方自治体そしてまた民間、または地方議会も、それぞれこの問題については熱心に議論しているようでございますから、そういった皆さんとしきり協議をしていただきたい進めていただきたいと思うのですけれども、その点はいかがですか。

日本の経済の活力をしつかり上げていくという、これはアベノミクスによって日本経済の復活の位置づけでもって今努力をさせていただいてると思いますので、これをしながら日本の経済をます活性化していく、経済力を上げていく、これが一義的には大事であり、これがまたいろいろなコンテナ船等々がしつかり日本に来てくれる大きなきつかけとなるかと思います。

そもそも、港湾の役割というのは、冒頭申し上げましたけれども、やはり荷主のビジネス拡大だと、もう一つは地域産業の振興ということにつながつていくわけでありますので、私はやはり港の位置づけとして経済の合理性は絶対欠かしてはならない点であろうかと思います。

よつて、やはり、今回、港湾法の改正もやつて

物流が変化する中で、これは国と国との争いがありますから、日本が、今までのような地方自治体だけに任せるというわけにはいかない。現実に、私はシンガポールにも去年行つてまいりましたが、そこで見たものは、今まで大変すばらしくありますが、それよりはるかにすごいものを、全く今までと違うものをつくり上げてきているという状況があつて、相当これは世界の物流競争とうものにたえ得るものにしていかなくてはいけないと思っております。

そういう意味では、先生御指摘のように、産業政策、都市政策、背後のそうした、集貨といふこともありますし、創貨ということもありますから、こうした競争力強化のために、よく地元の、そしてまた民間の、また歴史的経過もありますから

うふうに言われました。いや、河川局じやなくして、水管理・国土保全局の皆さんですというふうにその現場で申し上げたんですけれども、そんなにわかりにくい名前じやなくて、私たちは和田川の氾濫のことでお願いしたので、河川と言つた方がわかりやすいということを言われたんですね。それで、ひょっとすると、地元の県庁とか市役所の人も、住民の方と対応するときに、いまだに、多分、河川局と言つてているのかもわからないですね。そういうところを身近に感じています。

進委員会等の場におきまして、国際コンテナ戦略港湾運営会社への国出資の意義あるいは効果につきまして、国際コンテナ戦略港湾運営会社を含む関係者に対しまして、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社への国出資の意義あるいは効果につきまして、丁寧に説明を行つてまいりたいと考えております。

国際コンテナ戦略港湾におきます我が国への基幹航路の寄港を維持拡大するためには、国、港湾管理者、民間の協働体制を構築することが極めて重要であるというふうに考えております。

国土交通省といたしましては、港湾運営会社への国出資を通じまして、国、港湾管理者、民間が協働したオール・ジャパンの体制を構築することによりまして、我が国への基幹航路の寄港維持拡大、さらには我が国全体の産業立地競争力の強化を図つてまいりたいと考えております。

秋元委員　ぜひ、しっかりと協議をしながら進めさせていただきたいということを改めてお願ひ申し上げておきます。

最後に、やはり今後の港湾政策について大臣からの御所見もお伺いしたいと思うんです。

とにかく、港だけを考えてもしようがないわけでありまして、まず荷物取扱量をふやすためには、

いかれるわけでありますけれども、港の政策としては、常に、産業政策とそして都市政策、それと一体となつた政策を行っていくことによつて幾つか、でも港のボテンシャルというものを引き上げる、そういうたきつけになつていくと私は思うんですけれども、今後の港湾政策という観点から、大臣の所見をお伺いしたいと思います。

○太田国務大臣　日本の港湾が、競争力が相対的に低下している、釜山、上海、香港、シンガポール、本当にどんどん低下してきてるというふうには、共通の気持ちだというふうに思います。ある意味では、国が前面に出で、そうした国際競争力というものを持つていかななくてはならない港湾にしていく。空港もそうでありますけれども、港湾というのはますますそういうことであると思います。

ましてや、来年パナマ運河が拡張されて、シェールガス革命を初めとするアメリカからの、またその他の国からの物流が大きく変化をしてきます。同時に、地球温暖化とも相まって、北極航路が動き始めているという状況もございまして、今なかなか難しい状況にあります。ア・ファクターというものは、これから展開においては極めて大事だというふうに思います。

○秋元委員 終わります。ありがとうございます。

○梶山委員長 次に、門博文君。

○門委員 おはようございます。自由民主党の門博文です。

本日は、質問の機会を頂戴いたしまして、まことにありがとうございます。

最初に、きょう予定している本題ではないんですけれども、ちょっとお話をさせていただきます。

先週末の三連休、私は地元で活動しておりまして、今お手元にお配りしていただいているとおりで、資料一のよう、私の選挙区で二年前に、大変大きな冠水をして、大水害がありました。この対策については、地元の和歌山県、そしてまた和歌山市で、そこはもとより国土交通省にも大変お世話になつて、いるところであるんです。地元の皆さんに週末お会いしますと、非常にいろいろなことを対応していくたいてありがたく思つて、いる。ぜひ、東京へ行つたときに、大臣や河川局の皆さんにもよろしくお伝えくださいとい

ら、声を聞きながら、強い港をつくるということに努めていくことに全力を挙げたいと思つて、いるところです。

ただくためにも、わかりやすい名前というのが必要かなというふうに思います。

いろいろな組織の変更とかお考えがあつて、現在の水管理・国土保全局になつておるとは思つりますけれども、確かに、住民の方がおつしやつたように、河川局の方がわかりやすいかななどいうふうに私は思いましたので、唐突な、突拍子もないことですけれども、ちょっと大臣の御感想をお聞かせいただけたらと思うんです。

○太田国務大臣 私もついつい、河川局長を呼んでくれとかと言ふんです。

ただ、この間、国連水の会議がありまして、皇太子殿下にも出席をしていただきて、水全体をどういうふうにするか、先ほどはまた雨水とか循環型のそうした法案も通していただきましたけれども、全体の水ということをどういうふうにするかという、時代の変遷とともに、治水また利水という、だけない、さまざま角度からの水局ということだようなものが必要であろうということだとうふうに思います。

旧河川局、旧土地・水资源局水资源部、旧都市・地域整備局下水道部を統合した形になつているわけありますけれども、水管理・国土保全局と全部覚えていたくのはなかなか時間のかかる

ことかもしませんが、よく麻生財務大臣なども、大蔵省はなんという答弁をして、自分のところをそういうことを言つたりすることがありますけれども、水全体そして国土の保全ということでお局と略していただきても結構です。

そういうことで、もう少し幅広い観点で、水管・国土保全局という名前で今仕事をしているということを御理解いただきたいと思います。

○門委員

ありがとうございました。

またどこかの機会で、全体的に、省の中で組織変更とか名称変更するというような、そういう機会があつたらまた御一考いただけたらと思います。

さて、本題に入らせていただきます。

本日は、私は、観光について質問をさせていた

だときらいと思います。

お手元に資料二をお配りしていますけれども、これは、松下幸之助さんが一九五四年に文芸春秋に寄稿された、観光立国についての文章です。

今から六十年前の文章ですけれども、内容はまた後でそれ御確認をいただけたらと思うんですけれども、このころから、世界の国から観光客に来てもらつて、日本はそれを産業にしていくこと、そういうことを理想として掲げられたんですけれども、なかなかその当時は、言つてはみたものの、難しい現実があつたんだと思います。

しかし、私たちは、平成二十五年、昨年には海外からの訪問者が念願の一千万人を達成する時代になりました。実は、この松下幸之助さんが観光立国を体現しようとしてつくられた会社で私はサラリーマン、仕事をしておりましたので、私としても並々ならぬ思いで観光に対して取り組みたいと思っております。

そこで、きょうは、観光に関連して、空港とC

I Q、このことについて質問をさせていただきました

いと思います。

まず、我が国は、皆さんも御承知のように、当

然、陸上には国境を持つておりませんで、外国か

らお越しただく場合とか、そしてまた私たちが

外国に出でいく場合は、その経路は空か海、飛行機か船、空港か港を通つてということになります。

そこで、昨年の一千万人でありますけれども、その訪日外国人の来日経路について、空港もしくは港別で数字がわかれれば教えていただきたい。特に空港においては、主要空港別にどのような一千万人の内訳であつたか、教えていただけたらと思います。

○久保政府参考人

お答え申し上げます。

空港、港別の外国人入国者数につきましては、法務省が出入国管理統計という形で把握、公表されています。

この法務省さんの外国人入国者数というのは、J N T Oが発表しておりますいわゆる訪日外国人旅行者数とは若干異なる基準により算定されていて、法務省さんの発表によれば、昨年、外国人入国者数は千百二十五万人となっています。

このうち、空港、港別にお示しをいたします

と、まず、空港では総数で千六十四万人、すなわち全体の九四・五%が空港から入つておられるといふことでございます。主な空港は、成田空港、四百二十六万人、これは全体の三七・九%に当たります。続いて、関西空港、二百三十二万人、これは全体の二〇・六%、羽田空港、百二十九万人、一一・五%、福岡空港、六十九万人、六・一%、中部空港、五十七万人、五・一%というのが主な空港の入国でございます。

以上です。

○門委員

ありがとうございました。

いざれにしましても、当然のとおり、空港が圧倒的に多くて、その中でも特に首都圏の空港にいろいろ過密が生じているように私は思うんですねけれども、二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、訪日外国人はどんどん伸びて、訪日外国人はどんどん伸びております。

いきます。一千万人から二千万人という目標も立てられております。

外国人のみならず、日本人もまた、どんどん海外にも渡航するとなるんではけれども、そのとき、首都圏空港の現在の過密、そしてこれから予想されるさらなる過密の状況について、相当な覚悟をしていかなければならない、相当な準備をしないかなければならないというふうに私は思つんですけれども、そのあたりの状況について航空局から説明いただけますでしょうか。

○田村政府参考人

お答え申し上げます。

今御質問の件でございますけれども、今御報告がございましたが、訪日外国人旅行者が首都圏空港を利用する割合とか、それから空港容量をフルに活用するとか、一定の前提を置いた上で試算をいたしますと、訪日外国人旅行者が二千万人に達する時点で、首都圏空港は現在の計画容量の約七十五万回という限界に近づくものの、受け入れは可能であるというふうに考えております。

しかしながら、二〇二〇年の東京オリンピック、さらにはその先を見据えまして、日本経済の再生や訪日外国人旅行者の受け入れに万全を期す必要があるというふうに考えております。そのため、現在、交通政策審議会航空分科会基本政策策定小委員会を設置いたしまして、首都圏空港のさらなる機能強化に向けた検討を行つていただいているところでございます。

この小委員会における検討結果の取りまとめが行われた後で、自治体それから航空会社等の利害関係者との議論の場を設ける予定でございます。

この議論の場と、選択肢について技術的な精査を行う小委員会を並行的に行ひながら、機能強化方策の実現に向けた具体的な検討を進めていきました

いわゆる税関、出入国管理、検疫についてとい

うことですけれども、海外との関所といふこと

で、訪日外国人の受け入れについてはここが非常

に重要な役割を果たしていくことになると思いま

す。これらのC I Qの設備のあるところ、先ほど

は空港の話をさせていただきましたけれども、港

もあわせて、常設で対応されている日本のC I Q

の窓口、これは全国にどれくらいの数があるのか、教えていただきたいと思います。

○杵淵政府参考人

お答え申し上げます。

現在、全国には、訪日外国人が利用する航空機や船舶の出入国港として指定されている空港が百五十六カ所ございます。その内訳は、空港が三十カ所、海港が百三十六カ所となつております。

○門委員

ありがとうございました。

常設の箇所を今お伺いしたんすけれども、私たちの和歌山にも、地方空港で南紀白浜空港というのがあるんですねけれども、そういう地方空港で、常設のC.I.Q.がなくてチャーター便の受け入れで臨時対応したとか、それから、港においてはクルーズ船の入港によって臨時の対応をした、このような臨時的な対応をしたケース、これは去年どれくらいあつたか、あわせて教えていただけますでしょうか。

○杵瀬政府参考人 先生おっしゃられますとおり、現在、チャーター機やクルーズ船といった不定期便が来る空海港では、船舶の長または船舶等を運航する運送業者から事前に連絡を受け、関係機関と調整の上、近隣の出張所等から職員を派遣して出入国審査を行ってございます。

他方、統計につきましては、現在手元にございませんので、また後ほど報告させていただきたいと思います。

○門委員 ありがとうございました。

臨時の対応も含めて、これからどんどんこのC.I.Q.の必要性、重要性というのは高まつていくことだと思います。C.I.Q.にさらに焦点を当てて、各省連携して機動的に対応していただけたらとうふうにも思います。

特に、C.I.Q.の中で、税関とか検疫というのは余り対応なく通る人もいるんですけども、出入国管理に関しては、例外なくみんなが審査を受けなければなりません。

私は、ここは、例えば企業でいえば受付、ホテルとかゴルフ場でいえばフロント、とにかくお客様とファーストコンタクトする、まさに日本の第一印象を与える日本の受付だというふうに思っております。当然、法務省の方で、窓口の数をふやしたりゲートを自動化したりということでも、物理的な機能充実はやっていただいているんですけれども、例えば看板とかユニホーム、ひょっとしたらB.G.M.とか笑顔とか、そういうことも含めて、おもてなしの空間づくりというのもこのC.I.Q.の空間に必要ではないかなというふう

でありますけれども、そういう地方空港で、常設のC.I.Q.がなくてチャーター便の受け入れで臨時対応したとか、それから、港においてはクルーズ船の入港によって臨時の対応をした、このような臨時的な対応をしたケース、これは去年どれくらいあつたか、あわせて教えていただけますでしょうか。

○杵瀬政府参考人 お答えいたしました。

確かに、委員御指摘のとおり、C.I.Q.、なまんづくイミグレー・ションは、訪日された外国人の旅行者が初めて日本人に接するという機会の場合もござりますし、日本の印象を決めるものだというふうに考えています。その意味で、C.I.Q.の機能面の強化とともに、お話しのように、快適な状況あるいは快適な空間でおもてなしを行うことも重要だというふうに考えております。

○久保政府参考人 お答えいたします。

確かに、委員御指摘のとおり、C.I.Q.、なまんづくイミグレー・ションは、訪日された外国人の旅行者が初めて日本人に接するという機会の場合もござりますし、日本の印象を決めるものだというふうに考えています。その意味で、C.I.Q.の機能面の強化とともに、お話しのように、快適な状況あるいは快適な空間でおもてなしを行うことも重要だというふうに考えております。

○佐藤(英)委員 公明党の佐藤英道でございます。

最初に、道路の除雪費について、通告はしておませんけれども、一言申し上げたいと思いま

す。

太田大臣は、昨日二月二十五日、閣議後の記者会見で、二月の記録的な大雪を受け、二十道府県に道

路の除雪費補助九十八億円を追加配分する一方、臨時特例措置として、山梨、埼玉、群馬、長野の

四県と全国の八十九市町村に対し四十九億円を補助すると発表されまして、関係者の方々から大変に喜びの声が寄せられているところでございま

す。

特に、今冬は通常の積雪地以外でも大雪に見舞われたことから、除雪費補助の対象範囲を拡大し

て快適な空間、状況となるように、さらに検討を進めてまいりたいというふうに考えております。

○門委員 ありがとうございました。

きょうは法務省にもお越しいただきましたけれども、ぜひとも各省連携をとつておもてなしの対応に努めていただきたいというふうに思います。

時間が参りましたので、最後に、やはり観光立

国というのは、日本の中でも、総理の施政方針の中にもありましたように、やはり大事な産業の一

つとして位置づけられております。

そこで、最後に太田大臣に、観光立国について改めて大臣の所信をお伺いさせていただきたいと

思います。

○太田国務大臣 日本には、大変、景色とい

う地域の特性もあり、四季もあり、ボテンシャルは物すごいものがあると思います。これで、二〇二〇年東京オリンピック、二千万、外国の人を招くということに向けてやるということは、産業という点でも極めて重要なと、いうふうに思つております。

○門委員 ありがとうございました。これで質問を終わらせていただきます。

○梶山委員長 次に、佐藤英道君。

最初に、道路の除雪費について、通告はしておませんけれども、一言申し上げたいと思いま

す。

太田大臣は、昨日二月二十五日、閣議後の記者会見で、二月の記録的な大雪を受け、二十道府県に道

路の除雪費補助九十八億円を追加配分する一方、臨時特例措置として、山梨、埼玉、群馬、長野の

四県と全国の八十九市町村に対し四十九億円を補助すると発表されまして、関係者の方々から大変に喜びの声が寄せられているところでございま

す。

特に、今冬は通常の積雪地以外でも大雪に見舞われたことから、除雪費補助の対象範囲を拡大し

て快適な空間、状況となるように、さらに検討を進めてまいりたいというふうに考えております。

○山縣政府参考人 まず港湾の方からお答えさせたいと願うところであります。

近年、穀物などのばら積み貨物船の大型化が進展しておりますが、私としては、地元の方々の意見を取り入れながら、着実にかつ迅速に進めたいと願うところであります。

今申し上げましたような事業について、今後の展望、また地元北海道の関係者の方々へのメッセージも含めて、国土交通省の見解をまずお伺いさせていただきたいと願います。

○山縣政府参考人 まず港湾の方からお答えさせたいと願うところであります。

北海道にとっても大変に重要な課題の一つであります。

釧路港の国際物流ターミナル整備事業につきま

しては、本年三月十二日に交通政策審議会港湾分科会事業評価部会におきまして、事業評価の内容について審議をいたいた後、三月二十日に新規事業採択時評価結果を取りまとめたところでござ

います。

国土交通省といったしましては、引き続き、穀物の輸送拠点として、釧路港の機能強化に向けた取り組みを進めてまいりたいと考えております。

○徳山政府参考人 委員御指摘のとおり、北海道、これは都市間の距離が非常に長く、そして、高速道路整備の強い期待があるというのは、これは大変よく理解できるところでございます。

特に、御指摘の北海道横断道の俱知安ー余市間は、国際的な観光地ニセコから新千歳空港へのアクセスの確保、あるいは、後志地域の皆さんの医療施設へのアクセスの向上、あるいは、冬期にスタッフが頻発するような稲穂峠の解消、そういう大変に重要な道路であるというふうに認識をいたしております。

今般、共和ー余市間、延長二十七・六キロにつきまして、新規事業採択時評価手続を実施いたしました。北海道の知事さんからも、「ぜひこれを推進してほしい」という御意見もいただきました。第三者委員会で審議をいただきまして、三月二十日に、事業化は妥当であるという評価結果を公表させていただいたところでございます。

○佐藤(英)委員 本当に、この委員会には北海道の中村委員や、また前田委員、御一緒させていたいと考えております。

特に、今お話をありました俱知安ー余市間、この延長である余市から南の余市ー黒松内についても現在調整中とのことで、これから早期整備が求められております。

また、今お話をございました、現在凍結されている北海道横断自動車道網走線の足寄ー小利別間、さらには、北海道縦貫自動車道の名寄ー多寄間についても、一日も早い再検討を中心としております。

今後の課題ということは十分承知をしております。

私は、昨年の総選挙で当選をさせていただきました。

前までは、十七年間、札幌市内の選挙区から道議会議員として働かせていただいておりました。この札幌で、長い間、地域住民のみならず、経済界並びに道内の広い地域の方々から寄せられており、いまだに実現しないテーマがございます。それは具体的には、札幌と小樽を結ぶ高速道路、いわゆる札樽道の札幌北インターチェンジ周辺から、国道五号線の走る創成川沿いに札幌都心を結ぶ自動車専用道路、いわゆるアンビシヤスロードの整備、さらには豊平川通りの延伸でございます。

北海道の経済や産業の中心である札幌圏では、近年、人口集中やモータリゼーションの進展などにより、慢性的な渋滞が発生し、都市内の移動や都市からインターへエンジへのアクセスなど長時間を使うことから、その都市機能を有効に發揮できないといった問題が解決されずにおります。

特に、このアンビシヤスロードを初めとする道央都市圏の道路整備の進展は、道民の方々の豊かな暮らしや北海道経済の活性化を促進し、札幌圏の都市機能を広く道民が享受できるものにつながると考えております。さらに、こうした経済効果もさることながら、災害対策や救急医療搬送の視点からも、安全性、定時性を確保することが期待できます。

現在、創成川沿いに走る国道五号線は、冬期は雪の影響で、救急搬送ですら、のろのろでの走行を強いられており、道央地域の限られた高度救急医療のかなめとなる札幌医科大学病院、北大病院、札幌市立病院のアクセスのために、アンビ

シャスロードの整備は極めて必要性の高い、文字どおり命の道路となることは間違ひがございません。

今後、こうした地元のインフラ整備を進めていくためには、やはり、明確な形で地元が要望をお

出しますとともに、なぜこの事業が必要かということについて十分な調査、分析、評価がされることが大前提となるわけです。

北海道も札幌市も、そして国交省も異論のない事業であるにもかかわらず、いまだ調査費も計上されていないこの状況を、私は一刻も早く脱したと願つてゐる一人であります。

まずは、地元の札幌市が積極的な態度を示すことを、明確な意思表示が必要ではあります。そうした場合に、国土交通省からの全面的な支援が不可欠であることは申しまでもありません。この点についても御見解をいただければと思います。

○徳山政府参考人 先生御指摘の札幌市の交通問題でございますけれども、札幌北インターチェンジと都心間のアクセスに時間を要したり、あるいは雪等の影響で定時性がなかなか確保できえないなどというようなお話を、地元のいろいろな方がいらっしゃる、あるいは先生方からたびたびお聞かせいただいております。

このような状況から、平成二十二年三月に策定されました道央都市圏都市交通マスターplan、あるいは平成二十五年十月に策定されました札幌市まちづくり戦略ビジョンなどにおきまして、都心のアクセス強化道路軸として創成川通り及び豊平川通りが位置づけられるなどしておりまして、都心アクセス軸の強化に期待が寄せられています。

御指摘の札幌北インターチェンジから都心を結ぶ道路の整備に関しましては、都市全体のネットワークとまちづくりを一体で捉えて、どのような交通を実現させるべきか具体的に検討を進める必要がございまして、札幌市等関係機関との連携も不可欠だと思つております。

国といたましても、札幌都市圏全体の交通問題の分析や必要とされる道路の機能に関する調査などをを行い、札幌市等と連携しながら検討を進めまいりたいと考えております。

○佐藤(英)委員 私も、地元の道議会議員、札幌市議会議員とともに連携をとりながら進めていき

たいと思つておりますので、ぜひ御検討いただけれどと思います。

次に、インフラの基本である道路についてお伺いいたします。

先日、日本道路建設業協会の皆さん方に御一緒に、道建協の皆さんも大変喜んでおられました。

私自身、大変に共感した要望内容ばかりでありましたが、特に、中長期にわたる施工業者、技術者の評価制度の導入と舗装施工管理技術者制度のさらなる活用については、現在国交省としても防災交付金を初めさまざまな対策を打つて、非常に有効な提案だったのではないかと考えております。

総合評価方式の導入など、国交省はこれまで工事の質の向上のためにさまざま努力をされてきたと承知をしておりますが、これまでには入り口での工夫を重ねてこられたところに、この中長期の評価制度導入は、出口以降での施工業者の努力を適切にかつ積極的に評価するという点で、事業者の努力が報われる、また、意欲を引き出すよい仕組みではないかと思いました。

入札時に加点評価をしてほしいという御意見もありましたが、国交省としても先行的な幾つかの取り組みが既になされているということでありま

す。今後は、国とどまらず地方自治体において、もこうした取り組みが進むよう、財政面、技術面においての施策も考えていかなければならないの方向性について国土交通省の御見解を伺いたいと思います。

○太田国務大臣 御指摘のように、品質の確保、あるいは工事における工事品質を確保するということは極めて重要だというふうに思つております。そういう意味からいいますと、入り口である入札契約時の評価のみならず、出口においても、完成後に適切に評価を行ふということは重要だと

いうふうに思います。

現在、国交省としましては、道路構造物の長寿命化を図るために、アスファルト舗装であるとか、あるいはP.C.ブリッジであるとか、あるいはトンネルの覆工コンクリートの工事、これらのことにつきまして、完成後に一定期間を経た後の品質を確保するという長期保証型契約方式の試行を行つておるところでございます。

議員立法で品質確保法の改正ということでも今行われているということを聞いておるところであります。省におきましても、有識者委員会を設置して、完成後の施工品質の確認及び評価のあり方について検討しています。

そういう意味では、こうしたことを先行的にやることによりまして、地方自治体に対しても、国として先導的な役割を果たしていきたい、このように考えております。

○佐藤(英)委員 ありがとうございます。ぜひとも御検討のほど、よろしくお願ひしたいと思います。

北海道も、雪も徐々に少くなつてまいります。さて、観光シーズンのまさに到来でございます。その点で、観光振興について最後にお伺いをさせていただきたいと思います。

今年度、念願の来日旅行者一千万人を達成し、私もお祝いのイベントに参加をさせていただきました。全国の観光にかかる方々、ホテル、旅館、旅行業者、空港などの運輸関係者、お土産屋さん、家電業界なども含めて、大変に喜んでおり、また、大変な盛り上がりを見せておりました。

また、昨年は、二〇二〇年の東京オリンピックも決定し、観光立国日本の実現への道が見えてきたというお声も聞こえています。

二〇二〇年に二千万という大臣の呼びかけに、いや、二千万じやない、三千万だという方もおられます。

観光振興懇話会の大島会長であります、会長の話を伺いますと、例えば、海外メディアを、日

本のフィルム「ミッション」に連動させた上にICO

Tの技術をオンして、即時性のある集客をするとか、また、広告についても、大変に大胆かつ現実的な方策で、世界の目をくぎづけにするアイデアを実現されるようあります。さらに、航空路線行つておられる方は全国で大勢いらっしゃるわ

けも大変な活力で進められておりまして、大きく夢が広がつていくような思いに至り、大変に感銘をいたしましたところであります。

また、日本観光振興協会と日本旅行業協会についても、ことしの九月に、世界じゅうから多くの観光関係者など二十万人以上の人々が一堂に会し、展示、シンボジウムなどを繰り広げる世界最大の旅の博覧会、ツーリズムEXPOジャパンの開催を実現されるわけであります。

非常に画期的な戦略で、これには観光庁も商談の場を提供する事業を計画されているということでもあり、私もぜひとも邪魔したいと思っておりませんが、このように、民間の中に潜在をしているすばらしい知恵や創意工夫を十二分に生かして、二千万人の達成を一日も早く実現しなければならないと考えている一人であります。

日本ブランド、クール・ジャパン、ビザの要件緩和、MICEなど、観光庁が奮闘されておられることが多く承知しておりますが、先ほど申し上げた大島会長や日観振のような観光、集客に精通したスペシャリストのアイデアを、国がしつかりとバックアップして実現をしていくことは、想像以上効果を引き出すのではないかと思います。

観光振興、ビジット・ジャパンについて、民間との協働により一層の力を入れていかれてはどうかと思いますが、国土交通省の御見解を伺いたいと思います。

○太田国務大臣 観光分野は、あくまでも民間が主導的な役割を果たす、そして、その環境整備を国が行う、そしてまた、国でなければできないことは、引張るときには引張る、こういう形だと思います。

民間の方のいろいろな役割を果たしていただきたいと思います。

たがゆえの一千万達成だというふうに思つておりますが、さらに、地方空港への海外路線の誘致でありますとか、あるいは、世界最大級の旅の祭典、ツーリズムEXPOジャパンの開催など、民間で頑張つておられる方は全国で大勢いらっしゃるわけです。

知恵は現場にありと私はいつも思つておりますが、民間企業の皆様からのアイデアとか懇談を重ねていて、それを取り入れて、官民連携した訪日プロモーションを推進していくかと思います。

行政としては、旅行者が観光しやすい環境を整えていくことが大事でありますから、去年もそうでありますたが、ビザの緩和であるとか無料公衆無線のLAN環境の整備であるとか、あるいは多言語対応の改善強化であるとか、出入国手続の迅速化、円滑化であるとか、あるいはまた、この間はインドネシアでJNTOの事務所を出したけれども、現地でそうしたさまざま広報宣伝活動を行つたりというようなことも含めて、あらゆる環境整備に努力をし、オール・ジャパンの体制で訪日旅行を促進してまいりたい、このように思つております。

○佐藤(英)委員 ありがとうございます。終わります。

○梶山委員長 次に、泉健太君。

○泉委員 民主党の泉健太でございます。きょうは一般質疑ということで、きょう、ちょうど水循環そして雨水の利用促進ということの二つの法律が冒頭に処理をされましたが、水について質問させていただきたいと思います。

水資源は大変水不足で悩んでおられて、とても日本が淡水化技術に期待をしているというお話をございました。この後、この質疑が終われば、また海外インフラの支援をする機関の法案のお経読みもありますが、やはりオーストラリアは大変水不足で悩んでおられて、とても日本が大変お困りしているというふうに感謝を申し上げたいと思います。

そういう中で、今後五年間で百七十億円を投じた桂川改修事業を実施されるということになつたのですが、きょうお配りしている資料の二枚目を

ることがないかということはせひまたお考えいただきたいたいということを感じながら、この法案の質疑をさせていただきたいといふうに思つております。

きょうは、先ほど名称の話がありましたが、私もつい河川局と言つてしまいがちですがけれども、水管理・国土保全局ということで質問をさせていただきたいたいといふうに思います。

まず一つ目は、昨年九月に台風十八号がございました。その後、私もこの国土交通委員会で、伊豆大島の台風水害とともに、大臣には一番最後に、桂川の改修に取り組んでいただきたいというお話をさせていただきました。その後、大臣に大変御配慮いただき、迅速な対応ということで、十一月には、今後五年間で国費を百七十億円も投資してまいりました。その後、大臣に大

豆大島の台風水害とともに、大臣には一番最後に、桂川の改修に取り組んでいただきたいというお話をさせていただきました。その後、桂川の改修事業というものを決定していただきたいということは、本当に心から感謝を申し上げたいというふうに思います。

早速、今年度の、平成二十五年の推進費というものを使って既に事業も実施をされておりまして、大変地元でも、目に見えた改善がこれから進んでいくんだろうなということで、きょうお配りしている紙にも、昨年の九月、台風十八号による被災状況ということで、水がついた地域の、国土交通省の配付資料を配付させていただいているところです。

淀川水系桂川ということでありまして、大きくは嵐山地区、そして私の地元でもあります伏見区の久我地区というところが水があふれたわけであります。大臣も、昨年の質疑の際には、嵐山の映像をちょうど国土交通省からカメラで見ていただきたいといったということで、大変御関心を強く持つていただいているというふうに感謝を申し上げたいと思います。

そういう中で、今後五年間で百七十億円を投じた桂川改修事業を実施されるということになつたのですが、きょうお配りしている資料の二枚目を

ピーなので申しわけありませんけれども、「桂川の緊急治水対策として河道掘削を早期にすすめていきます!!」ということで、これがこの五年間で進めていくものであります。

その樹の多くの字の遡になつた「アーメラン」のよ  
うなものが桂川の流域となるわけですが、  
が、上から順番に、ちよつと見えにくいです  
が、桂川運動公園を初め、さまざま公園がずつ  
と下流域まであります。その中で、一番下の淀・  
桂川グラウンド、そして、下から二つ目の羽束師  
運動広場、この二つにバツ印をつけておりますけ  
れども、ここが今回、この五年間に行われる改修  
によつてグラウンドが削られてしまつというよう  
な通知を、告知を受けたところであります。  
それでも、上流或つては、公園そのものは

三十一年ぐらいかけてやる改修事業を、ある意味、水害の対策のために五年間で縮めておりますので、こういった事態になつてしまつたということであります。が、地元の利用者の方々においては、大変急なことで驚いているというような現状であります。

大臣もさまざまなスポーツがお好きな方だと思いますけれども、ほとんど事前の、いわゆる説明等々がない中で通知が一通届くということでありまして、数百人、何千人という方々が利用されているというグラウンドでありますので、やはり国土交通省としては、河川改修を行う場合においては、地元に対する丁寧な説明ということが大変大事ではないのかなというふうに思うわけであります。

その丁寧な説明がなしに一方的に、いついつまでしか使えませんよということになつてしまえ

ば、やはりなかなか地元の方々は、せつかの改修事業はありがたいけれども、しかし、残念というか、怒りも含めてそういう声が上がっているということです。

これは、丁寧に説明するところのこと、それは工事をする理解ということで当然なんですが、私は、この辺は大変、我々は、みんなその場所取りに苦労しているということからいまして、相当丁寧にやつたり、もう少し申し込みがあつて、受け入れ方が許可する、しないということではなくて、もう少し積極的にこの河川敷を初めとするところの使い方について考える。

一つは、こういうことについては説明をしつかり、早く、そして丁寧にしなくちゃいけないという配慮を当然するということとともに、使い方というごとにについて、むしろ積極的にかかわっていこうという、要望を受け入れて許可する、しないというのではない、踏み込みが水局では必要ではないかというふうな感じでござります。

○泉委員 大変言葉を選んでいただきて、途中から少し不明になつてまいりましたけれども。  
しかし、私も、淀川の河川事務所の方には、五年間の工事でありますので、優先順位というのもあらうかと思います。

やはり地元にとって、年間計画でいろいろと、リーグ戦をやつたりですとか、さまざまなスポーツ団体が利用計画を決めたりしている中の、年度途中での、この平成二十六年末までの占用許可ということの通告でありますて、そこはやはり、調整のつく、いわゆる活用していいない場所の工区も數多くありますので、そういうところから工事を早くしていただきなり、優先順位を少し

変えていただけで、こうやって活用していただけ。

ですが、ぜひ、そういう工事区間の優先順位の変更等々も含めて、可能な限り長く使えるような状況をつくっていただきたいということがお願いでございます。

思ひたがりでか  
最後に　このことに一いつは  
つけなんです。

あるわけですね。それで、実は台風十八号で水がついて以降も、やはり嵐山地区の再生をしていく際には、そういうふた組織体の中、住民合意も図られながら進んでいるという状況があります。しかし一方、下の久我地区については全くそういうふた協議体がございません。確かに、嵐山は観光で有名な場所で注目をされているところだけれども、やはり今回、こういったグラウンドがなくなつたり、あるいは過去に水がついたりということを考えれば、こういった河川整備検討委員会をこの久我の地区にも置いていただくようなことができないのか、それは可能なのかと、そういうことを事務方に確認したいと思います。

桂川の嵐山地区でございますが、委員御指摘の歴史文化遺産が存在しております。すぐれた景観、自然環境を有している国内有数の観光地となつております。このため、嵐山地区では、景観、利用に配慮した河川整備の計画検討を行つたために、学識経験者等から成る桂川嵐山地区の河川整備検討委員会を設置いたしております。

御指摘の桂川の久我地区、伏見区域でございますけれども、そこにつきましては、グラウンドの関係者を含みます伏見区内の各自治会、そして桂

川下流域で活動している愛護会等を構成員としたしました桂川下流域のワークショップというものの、それを平成二十二年に五回開催いたしております。そのワークショップにおいて、桂川における河川整備の方向性等の将来あるべき姿を検討しています。ただいままして、昨年九月の洪水を契機いたしました河川の掘削等、それにつきましては、それらの検討の結果を踏まえたものというふうになつております。

今後とも、地元や河川利用者の方々の御意見をお聞きするとともに、十分説明するなど丁寧な対応をしつかり行ってまいりたいというふうに考えております。

の方針のもので、そして環境教育を盛んにしていくこということになれば、それは、みずから進んで川に行く子供たちがふえるではなく、連れられて教育を受けるために水辺に行く子供たちがふえるだけであつて、それは自發的なものは言えないのではないかというふうに思います。

そういう意味では、現に川に親しんでいる子供たたといふのは、やはりこういつた河川敷の運動施設を多く利用している子供たちであるということが言えるのではないかというふうに私は思つてゐるわけであります。

そして、さらにちよと質問させていただきました、「この河川保全利用委員会における淀川の河川整備計画というところにおいては、なるべく堤外地に運動施設を設けるべきということが書かれているわけですね。堤防の中には運動施設を設ければよいのか。

では、運動施設というのはどこに持つていけばいいのか。山に持つていけば自然破壊だと怒られる、川に持つていっても自然破壊だと怒られるのであれば、持つていき場所はないわけですね。特に都市部においては、歴史的な経過も含めて、それはやはり場所がないから河川敷に設けようといふような話であつたわけでして、全国的にも、こうした形で明確に運動施設の縮小ということを掲げているのは、私からすればバランスを欠いていいのではないかというふうに思ひます。

先ほど紹介をした多摩川、こちらの方は、これまで自然と人工の構造物の割合は五対五だつたのを六対四にしていこうとか、先ほど言つた五つのゾーンに分けてそれを大切に守つていきましようとか、そういう、ある意味整理をされた、共存ができる話し合いになつてていると思うんですねで聞いていた大どく、先ほど大臣がおっしゃつたように、河川敷を持たれているところであれ

ば、どの議会でもそういうことを聞かれている議員さんがあるのでないのかなというふうに思うところであります。

そういうことで、ぜひ、こういつた河川敷の運動施設ということについて、特に淀川水系についてはバランスを持つて計画を今後もつくつていただきたい。

その中でちょっと気になるのは、こうして河川整備計画が、それぞれの流域で委員会をつくつて決められるようになるのは、それはそれでよいのですが、本当の意味でのいわゆる利用者、占用者ではなく、あるいは河川レンジャーの皆さんですとか環境側の利用者ではなく、スポーツ施設を利用する実際の利用者の方々から意見を聞く場を設けているのかということも大変今問題になつてゐるよう気がします。

改めてちょっとと国土交通省に確認をしたいと思うんですが、そういう利用者から意見を聞く場をしつかりと設けているのかどうか、確認をしたいと思います。

○森北政府参考人 お答えを申し上げます。

委員御指摘のとおり、貴重なオープンスペースである河川敷、治水、利水の機能を確保しながら、社会的な要請も踏まえてバランスよく管理していくことが重要というふうに考えております。

淀川につきましては、河川敷の利用に当たり、グラウンド等のスポーツ施設につきましては、地域と川とのかかわりを踏まえながら縮小していくということを基本としておりますが、住民や自治体等からの要望も踏まえ、これら河川敷の利用規制については、個々の案件ごとに、学識経験者

具体的には、占用施設の新設許可、更新の許可

に当たりましては、利用者の意見とともに河川保全利用委員会の意見も聞いて、周辺環境、地域特性を考慮しつつ検討するということといたしてお

ります。

○森北政府参考人 先ほども申し上げましたが、利用者の意見とともに、河川保全利用委員会、その意見も聞いて、周辺環境、地域特性を考慮しつつ検討していくというふうにしたいところでございました。

○泉委員 わかりました。大臣にも最後にお伺いしようと思つたんですが、こんなことございま

す。

改修計画については改めて感謝を申し上げつつ、オリンピックも控えている中、実は関西では淀川の大きな運動施設がどんどん減つていく傾向にあるということ、このことはぜひ知つていただきたいというふうに思ひます。

以上でございます。

○泉委員 わかりました。大臣にも最後にお伺いしようと思つたんですが、こんなことございま

す。

改修計画については改めて感謝を申し上げつつ、オリンピックも控えている中、実は関西では淀川の大きな運動施設がどんどん減つていく傾向にあるということ、このことはぜひ知つていただきたいというふうに思ひます。

○梶山委員長 次に、後藤祐一君。

○後藤(祐)委員 民主党の後藤祐一でございま

これに関して、雪を除雪した後、捨てる場所がないという問題がございまして、通常、豪雪地帯では河川敷なんかに置くというケースが多いようなんですが、あのあたりは谷間に湖、水がたまつたような状況になつております。本当に捨てるところがなくて、国道二十号の除雪がおくれたと

ございました。

本件に関して、二月二十六日の予算委員会の分科会において、直接湖に雪を捨てられないかといふことをお聞きしたところ、どうもこれは法律上、事前に許可をとれば可能であるというような答弁がございました。

ただ、実態は捨てられないと現場では判断して、これはぜひ、法律上でできるのであれば、今まで大雪が降つたときに備えて、あらかじめ、この場合であれば国道二十号の管理者である国土交通省、そして三桁国道以下、県道、市道まで含めたところは相模原市役所が管理者、そして湖の管理者である神奈川県、この三者が、事前に許可が必要なのであればその手続をとることで、こういった条件であれば捨てていよいということをあらかじめ関係者で協議して決めておくべきではないかということを申し上げて、その方向で進めるというふうな趣旨の御答弁がございましたので、これの進捗状況について確認をしたいと思います。

○土井大臣政務官 先生から二月二十六日の分科会で御指摘をいただきましたことも踏まえまして、水面を含む河川敷地を雪捨て場として活用するに当たりましては、まず、あらかじめ河川管理上支障がない場所を把握し、関係自治体に事前に連絡をすること、また、緊急時には河川法上の手続は事後でも可とすること、ダム湖等の水面への雪の投下につきましては、河川管理施設等の構造及び操作等に支障がないことが確認された場合に許可をすることなどについて、各地方整備局に指示をいたしますとともに、地方整備局を通じまして、全国の都道府県にも周知をするように指示をいたしましたところでもござります。先生の御指摘

のあつた神奈川県に対しましても、国土交通省からこの内容を直接お知らせいたしました。

引き続き、緊急時の豪雪への対応につきまして、地方自治体、各施設管理者とも連携をしながら、適切に対応してまいりたいと思つております。

○後藤(祐)委員 しつかりとした対応、ありがとうございます。これは神奈川県だけの問題ではなくて日本全国で起き得る話でございますので、今、捨てることはできるという明確な御回答がございました。各県にも通知されております。ぜひその方向で、現場で実際にそれが運用されないと仕方がありませんので、ぜひ全国で徹底されるよう、よろしくお願いいたします。

続きまして、豪雪対策のもう一つとして、一メーターも雪が降つてしまふと、なかなか除雪の車が来るのに時間がかかるつてしまつて、ただ、現実には、パワーショベルを持つているですか、いろいろな除雪のための装置を持つていらっしゃる会社等がございます。現実には、ナンバーがついていないパワーショベルは公道を走ることは法律上は本当はできないんですが、実際にはやつてしまつている場合が多いんですね。

それはいたし方ないとと思うんです。一メーター積もつていて、車が全く通れない、まずは雪をどけるしかないという中で、こういった緊急事態において、現実に除雪するために役に立つような建設機械等で、ナンバーがついていないと公道は厳密に言うと走れないようなものについて、緊急事態においては、何らかの方法で、例えば通行止めにしたことにしておくですか、いろいろなやり方があり得ると思うんです。これは私の選挙区でも実際、そういうふたつ事例があつたようなんですが、まず、山梨等いろいろな、もつと降つたところもあります。現実に、こういったナンバーのついていない建設機械等で除雪をやつていいかという問い合わせがあつたか、あるいは現実にそういうことが行われているか

どうか。国土交通省、把握している分で結構でございます。状況を教えていただけますか。

○田端政府参考人 お答えいたします。

いわゆる豪雪時の今回ののような事案でございますけれども、山梨の今回の具体的な事案について、こういうような緊急時には柔軟な対応をして、やつておられるというものが実態でございます。

○後藤(祐)委員 現場での柔軟な対応が可能なようにしていただきたいということで、今後ともその対応でついていただきたい。まことに間違つても、それを取り締まるというようなことのないよう、お願いをしておきたいと思います。

続きまして、空き家対策の方に行きたいと思います。これは、自民党の方でも法案を用意されているというようなことを伺つておりますし、日本全国の市町村で、いろいろなところで条例もできておりますし、二〇〇八年には七百五十七万戸の空き家があるということです。建築の課題だといふうに認識しておりますが、これの法律上あるいは予算や税といった制度上の、どういった問題があるがために空き家がなかなかなくならない、あるいは本来除却すべきような不良住宅の除却が進まないということになつてゐるのか。法律面での不備あるいは支援措置がどうなつてゐるか、ある理由についての大変の御見解を聞きたいと思いま

す。

○太田国務大臣 空き家の問題は大変深刻だと思

います。

火災の発生が起きたり、あるいは建物の倒壊とか防犯とか衛生とか景観、特に、本当に人が住んでいくなくて誰が持ち主かわからないというようなことで、これから人口減少社会になつてきて、これが東京などでも大きな問題になつてゐるという状況にありまして、条例がかなり制定されて、昨年十月一日現在で二百七十二の自治体が空き家対

策についての条例をつくりてあるといふうに定するときには、どの台帳を使うかというようなことは個人情報との関係性が出てくる。そのため、空き家の所有者を確定するために、個人情報の活用との関連、また、除却費用に関して助成する場合でありまして、その跡地の利活用についてどうするか、相手とのやりとり、相談の対応の内容とその行うことについての権限、こうしたことが必要になるというふうに思ひます。

全国的にこの問題は、これからますます急速度に発する問題でございますから、現在、各省においても連絡をとりながら協議をしているところではあります、また与党においても、その対策の議論が今進められているというふうに承知をしております。よくこの辺は連携をとりながら検討を進めたといふうに思ひております。

○後藤(祐)委員 ありがとうございます。

まず、法制面での、これは不備というか、現行で機能しているのかということについて。

○後藤(祐)委員 除却命令については、建築基準法第十条によつて、現に著しく保安上危険な既存不適格建築物に対する除却命令が出せるということになつておりますが、これは平成十七年度から二十三年度の間で、たつた十五件しか命令が出ておりません。

実際、これは市町村なんかからすると、所有権を持つてある方に対して命令を出すわけですから、ちょっと慎重になるところもあるのはやむを得ないと思うんですけれども、これこそ国土交通省が、こういった場合は除却できるといふガイドラインみたいなものをきちつとつくつて、もつと

恐らく、先ほどの倒壊の危険性が大きいといふ言葉だけだと運用できないと思うんですね。こう

いつた場合にはできるといふ、どの程度の大きさなのかということがわかるようなガイドラインをぜひひとつついていただければと思います。

続きまして、支援措置なんですが、現在、空き家再生等推進事業(除却事業タイプ)といふもの

が、社会資本整備総合交付金等の基幹事業として行われております。これについては、現在、二十四年度で、二十七の団体によって二百九十一の戸数に対し、この支援事業が行われているんですけども、これは、まだ一軒のお宅に対しても適用

できればいいんですが、どうやら運用ではそう

部が剥落、落下している、この三つでは少なくとも命令に至つたケースがあるといふう伺つておりますが、これに該当するのかどうかという微妙な解釈なんかもあると思うんです。

もう少し、市町村がこれを見れば運用できるように伝えるべきだと考えますが、いかがでしょうか。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のように、これまでの命令の実績というのは十五件にとどまつてございます。

実は、手続に関してはガイドラインをつくってお示しをしているんですけども、物的にこういうものが危ないんだということの判断基準、それから、周りとの関係で、こういう場合には何としても除却しなければいけないというような判断基準、こういうものについてはお示しはまだしていません。

御指摘でございますので、まず事例収集、現場の意見をよく伺いながら、ガイドラインのようないふうを検討したいと思います。

○後藤(祐)委員 前向きな答弁をありがとうございます。

ぜひこれは現場の状況を収集していただいて、恐らく、先ほどの倒壊の危険性が大きいといふ言葉だけだと運用できないと思うんですね。

○後藤(祐)委員 いつた場合にはできるといふ、どの程度の大きさなのかということがわかるようなガイドラインをぜひひとつついていただければと思います。

続きまして、支援措置なんですが、現在、空き

家再生等推進事業(除却事業タイプ)といふもの

が、社会資本整備総合交付金等の基幹事業として行われております。これについては、現在、二十四年度で、二十七の団体によって二百九十一の戸数に対し、この支援事業が行われているんですけども、これは、まだ一軒のお宅に対しても適用できればいいんですが、どうやら運用ではそう

確かに、これは地域住宅計画に定められた区域ですか、いろいろな要件があるそなんですが、少なくとも、対象施設として定義されている住宅地区改良法二条四項の不良住宅に該当するもの、あるいは空き家住宅、空き建築物に該当するものは、日本全国どこのものであつても、たつた一戸のものであつても補助対象とすべきだと考えますか、いかがでしょうか。

○井上政府参考人 様 答え申し上げます。この事業は、もともとは住環境の整備ということで、周りにいろいろ悪影響を及ぼしている空き家を除却しようという趣旨でございます。そういう意味で、住宅がある程度連担した中で空き家がある程度あるということが要件になつてございまして、公共団体も、周りに迷惑が及ぶから補助裏をつけようという面もあるわけございます。

今のお件でほぼ対応できているというふうに思つておりますけれども、せつからぬ御指摘であります。もう一回、よく地方の実情を調べて、対応を検討したいと思います。

○後藤(祐)委員 現実には、先ほどの地域住宅計画というのは、神奈川県は全面、全てのエリアが指定されておりましたので、現実的には全てのところでやれるようにしていると思うんです、実態は。ですので、正式に、全てのところを一軒単位から可能にしていただくようお願い申し上げたいと思います。

続きまして、固定資産税の問題に行きたいと思います。現在、住宅については、住宅用地特例によって土地に係る固定資産税が六分の一とされておりませんけれども、空き家を除却するとその特例が適用されないで、ストレーントにやると固定資産税が六倍になつてしまふ。もちろん、建物の部分の話はあります。本来除却すべき空き家について、この問題については、本来除却すべき空き家に

ついては、この住宅用地特例を適用しないということをすべきというのが本来のあり方だと思いますし、そのような市町村からの声もありますし、実際、運用もあります。

これについては、現在の固定資産税の運用において、当該家屋がかつて住宅であった場合でも、住宅としての必要な維持管理がなされず空き家のまま長期間放置され、使用の見込みのない場合は住宅用地の特例の適用はないと解されるという解釈が示されていますし、人の居住の用に供するとは、特定の者が継続して居住の用に供することをいうとあるように、空き家のままになつていて、使用の見込みのない家屋にまで住宅用地の特例が適用されることはないと解されるとなつてゐるんですが、これだけではわからないんですね。実際に人が住んでいるか住んでいないかわからない、何ヵ月いかわらない、そういうふうなものに対しても、市町村が住宅用地特例を外すことができる場合はこういう場合であるということを

です、ぜひ示すべきだと思うんです。

ですが、これは、どういったものを空き家としていくか、あるいは、先ほどの空き家再生推進事業の対象をどこにしていくかといった、空き家対策全体との関係があるんですというお話を、総務省側の方からきのうございました。そのとおりだと思います。少なくとも、一番最初に申し上げた、建築基準法で、現に著しく保安上危険な既存不適格建築物、十五件しかなかつたというものが間違ひなく入ると思うんですね。

次に、支援策の方の空き家再生等推進事業、除却事業タイプの対象となつてある不良住宅あるいは空き家住宅、空き建築物、これについても入れるべきだと思うんですね。こういったものについて、固定資産税について住宅用地特例を適用しないという判断を市町村が行えるということを

はつきり示すべきだと考えます。これについての

○伊藤大臣政務官 後藤委員にお答えをしたいと存じます。

委員がほんとうにお話しされたとおり、空き家対策につきましては、税以外の多くの理由が考えられるわけで、住宅そのものについて、発生と放置の原因を踏まえて、どういう空き家対策をこれからしていくのかということの全体像、これをまずはつきりさせたいと思いますが、特にその中で、今お話をございました固定資産税の住宅用地特例の適用に関しましては、現在の運用において、改めてお話をございました固定資産税の住宅用地特例の適用に関しましては、現在の運用において、改めてお話をございました。

まず、お手元に、三月十九日付、公正取引委員

会から「改善措置要求等について」という紙が配られておりますが、この話のポイントは、その紙の一ページ目の1(1)に、未公表の予定価格に関する情報を教示していたという事実関係があり、これを受けて、1(2)において、これは入札談合等闇与行為と認められる、公正取引委員会がそういう認定をしていますこと、もう一つ大

事なのは、二ページ目の2の(1)アというところ

で、別の方々が同じよう未公表の予定価格に関

する情報を教示していたという事実認定をしてい

るんですが、これについては、入札談合等闇与行

為と認められるという因果関係を示していま

す。

さらに、(1)のイにおいては、いわゆる入札に

参加するJVの代表者というのは、ゼネコンの方

なんかが当たります。それに次ぐ構成員として位

置づけられている事業者に鉄道・運輸機構から再

就職した者が在籍していない場合には評価点の最

高点はつけない。つまり、天下りを受け入れてい

る会社で全て構成されたJVしか落札させません

よと言わんばかりの運用をしていたという事実認

定がされています。これは恐るべきことであ

ります。

単なる予定価格の漏えいという談合は今まで

多数ございました。この認定がなされたとい

うことは非常に大きなことでござりますので、かつ、

2のところは、重要なことは、事実認定はしたけ

れども、その後どうなのといふところはほつたら

かしになつてゐるといふところが最大の問題な

であります。

という問題意識のもとに、現行の官製談合法第八条、これの解釈について、まず公取委員長に伺いたいと思いますが、この八条においては「秘密を教示すること又はその他の方法により、当該入札等の公正を害すべき行為を行つたときは、五年以下の懲役又は二百五十万円以下の罰金に処する。」とされておりますが、予定価格に関する情報の教示と、それにプラスして、別途、当該入札等の公正を害すべき行為と、その二つの認定があり、その間に因果関係がないと八条の構成要件を満たさないんでしょうか。

それとも、秘密を教示することという行為が認定されれば、当然にして入札の公正を害すべき蓋然性が高いわけですから、秘密を教示したことだけをもって八条の構成要件を満たすんでしょうか。解釈を示していただきたいと思います。一般論で結構です。

○杉本政府特別補佐人 お答えさせていただきま

独立行政法人鉄道・運輸機構の北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事にかかる入札談合事件について私どもが行いました改善措置要求に関する御質問でございます。

御指摘ございましたように、本件につきましては、独占禁止法に基づく犯則調査を行いました結果、去る三月四日に、関係八社及びその従業員八名を告発したところでございます。

また、三月十九日には、鉄道・運輸機構の理事長に対し、同法三条二項の規定に基づき、改善措置要求を行つております。

委員御指摘の、鉄道・運輸機構に対する公正取引委員会からの申し入れでございますが、これにつきましては、特定の入札参加事業者の従業員に対しまして、入札前までに、未公表の予定価格に関する情報を教示していたこと。それから二点目でございますが、総合落札方式におきまして、公正

な入札の運用、公正な競争環境の整備の観点から不適切と考えられるような行為があつたというこことで、所要の措置を講ずるよう申し入れたものでございます。

委員御指摘の官製談合防止法八条でございますが、これは、入札等の公正を害すべき行為を行つた職員に対する刑罰を規定しているものでございます。この点につきましては、公正取引委員会におきましては、本規定に係る判断を行う立場、権限にはないと考えております。

なお、ただ一般論として申し上げれば、おつ

しやいますように、この八条におきましては、

「当該入札等の公正を害すべき行為を行つたとき

は、五年以下の懲役又は二百五十万円以下の罰金に処する。」ということが書いてございますので、

こうした要件に該当した場合におきましては、捜

査機関が収集した証拠に基づき、個々に判断され

るものというふうに理解しております。

○後藤(祐)委員 つまり、入札の価格情報を漏え

いしただけでは罰せられないんですよ。その後

の、公正が害されているところまで認定しないと

罰せられないんです。これはざる法なんですよ。

本来、これは法改正して、大臣、これはぜひお

聞きいただきたいんですけども、入札の価格情

報を漏えいしたら、その情報がどう使われるかの

調査は大変なんですよ。ですが、明らかに入札の

公正が害される蓋然性は高いわけですから、もう

漏らしたということだけをもって本来罰せるとい

う形で、この法律を改正すべきだと私は考えま

す。ぜひ御検討いただきたいと思います。

ちょっと時間がないので次に行きますが、先ほ

どの二枚目の2(1)イの、天下りの方を受け入れ

ていらないJVがどうだったかという件でございま

すけれども、これは、きょうは鉄道・運輸機構の

代表者に次ぐ構成員に位置づけられている事業者

に、鉄道・運輸機構の再就職者が在籍していない

ようなJVというものはあつたんでしょうか。そ

して、もしあつたとしたならば、この天下りを受けていないJVが落札したようなケースはあつたんでしょうか。

○石川参考人 今回の北陸新幹線消融雪装置の入札に関しまして、入札情報を教示したとして、三月四日に、当機構職員一名が在宅起訴、一名が略式起訴されて、三月十九日に、公正取引委員会から改善措置要求及び申し入れを受けたことは極めて遺憾でございました。この点につきましては、公正取引委員会におきましては、本規定に係る判断を行う立場、権限にはないと考えております。

なお、ただ一般論として申し上げれば、おつしやいますように、この八条におきましては、

「当該入札等の公正を害すべき行為を行つたとき

は、五年以下の懲役又は二百五十万円以下の罰金に処する。」ということが書いてございますので、

こうした要件に該当した場合におきましては、捜

査機関が収集した証拠に基づき、個々に判断され

るものというふうに理解しております。

○後藤(祐)委員 そうすると、過去の話につい

て、公取は、今、指示していただと言つたとい

うこ

とにあります。大臣、これは鉄道・運輸機構だ

けじやないんです。国交省の直轄事業でどうか、し

かも、例えば鉄道・運輸機構の事業に対して国交

省の再就職者についてどうか、いろいろなケー

スがあるんです。

いずれの団体の入札においても、このような再

就職を受け入れているか受け入れていないかとい

うことが入札に影響を与えることをさせてはなら

ないということを、法律で定めるべきだと私は考

えます。なぜならば、地方公共団体にそれを徹底

することは難しいからです。

まず、現時点で国交省でのような運用はされ

ていないかどうかを確認するとともに、このよ

うな再就職者の受け入れ状況を落札に影響させる

ことがないということをどう担保するかについて、

ぜひ大臣の御見解をいただきたいと思います。大

臣に聞きたいと思います。これは政治の問題で

す。

○太田国務大臣 現在、そうしたことはありません。

たゞいま御質問の件でございますが、私どもの

中で、今お話をありました公正取引委員会からの

申入れの件でございますが、JVの二番手の会

社に〇Bがない場合に最高点をつけないよう考

慮するなどの運用が、数年前に一部の工事であつたと報告を受けております。

ただし、これは、私が報告を受けたときに、そ

の場で、そういう運用はやめてくれ、直ちにやめろというお話をしました。そのときの答えとして

は、既にそういう運用はやめているというふうな

答えでございました。したがつて、現在は、そ

うして、もしあつたとしたならば、この天下りを受けていないJVが落札したようなケースはあつたんでしょうか。

○後藤(祐)委員 そうすると、過去の話につい

て、公取は、今、指示していただと言つたとい

うこ

とにあります。大臣、これは鉄道・運輸機構だ

けじやないんです。国交省の直轄事業でどうか、し

かも、例えば鉄道・運輸機構の事業に対して国交

省の再就職者についてどうか、いろいろなケー

スがあるんです。

いずれの団体の入札においても、このような再

就職を受け入れているか受け入れていないかとい

うことが入札に影響を与えることをさせてはなら

ないということを、法律で定めるべきだと私は考

えます。なぜならば、地方公共団体にそれを徹底

することは難しいからです。

まず、現時点で国交省でのような運用はされ

ていないかどうかを確認するとともに、このよ

うな再就職者の受け入れ状況を落札に影響させる

ことがないということをどう担保するかについて、

ぜひ大臣の御見解をいただきたいと思います。大

臣に聞きたいと思います。これは政治の問題で

す。

○太田国務大臣 現在、そうしたことはありません。

たゞいま御質問の件でございますが、私どもの

中で、今お話をありました公正取引委員会からの

申入れの件でございますが、JVの二番手の会

社に〇Bがない場合に最高点をつけないよう考

慮するなどの運用が、数年前に一部の工事であつたと報告を受けております。

ただし、これは、私が報告を受けたときに、そ

の場で、そういう運用はやめてくれ、直ちにやめろ

というお話をしました。そのときの答えとして

は、既にそういう運用はやめているというふうな

答えでございました。したがつて、現在は、そ

いと思われます。

いと思われます。

発表されておりますが、通常は、こういつた第一

そのときの問題も、もちろんJR北海道とは問

個々の対策ということもございますが、企業体质

今申し上げたように、地方公共団体も含めた指名停止処分を実際に実行するためには法改正が必要だと私は考えますが、今のような地方公共団体の壬酉に任せた旨名亭上ではなるかと思ひます。

二二二木田の言ふ結果を取るべく、  
ひしつかりと検討していくことを申し上げ  
ます。

て 総わりにしたいと思います  
○梶山委員長 午後一時から委員会  
とどし、この際、休憩いたします  
午前十一時五十四分休憩

レ・サンレ・シード　あのよきいた想像した事柄が  
ました。

今、JR北海道、事故は起きていますけ  
も、そのような大きな事故が起きていないの  
いと考えるのか、それとも、これはこういう  
が起きないためにしつかりとした対策をと  
か、ここが一番、JR北海道に対して国とし

国土交通省といたしまして、ではそれをどのように担保するのかという問題がございますが、定期的な報告を求めるということ、そしてまた、五年前くらいの常設の監査体制を構築するということを通じまして、JR北海道が講すべき措置を確  
めます。

○太田国務大臣 指名停止というのには、公共工事の発注者が、不正または不誠実な行為があつた有資格業者を一定期間入札に参加させないということを決めたものでありますて、指名停止を行うかどうかについては、各発注者が適時的確に判断するものというふうに判断をしています。

午後一時開議  
○梶山委員長 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。村岡敏英君。

○村岡委員　日本維新の会、村岡敏英でございま  
す。

でござります。  
○後藤(祐)委員 それでは結局繰り返されると思  
うんです。ローリスク・ハイリターンなんです、  
この話は。きちんとハイリスク・ハイリターンに  
していただきないと、制度として不手際になつて  
いるんじゃないかなと思います。  
それと、第三者委員会で今後調査されるという

での質問となりますので、よろしくお願ひいたします。

私も、二十五年ぐらい前、国土交通省の前身である運輸大臣秘書官もやさせていただきまして、今回三つの点について御質問させていただきましたい、このように思っております。一つにはJR北海道、そしてトラック産業、そして観光立国の実

ことですが、先ほどの天下りのようなものは今は  
ないということでおざいましたけれども、2の  
(1)のウで、電子メールの廃棄、隠蔽がなされ  
いたということですが、これは誰が行つて、その  
ことは誰まで報告があつたのかについてもきちん  
と調査していただきたいと思いますし、2の(1)  
のイの天下りの件についても、一体誰がその指示  
をしていたのかについても第三者委員会できちん  
と調査していただきたいと思います。

中途半端な状態で処分の話が出てきましたけれ  
ども、二人の方が起訴されたことに対する監督責  
任として、理事長以下四人の方の減給処分が既に

現に向けた取り組みについてということです。  
二十五年前を振り返ると、運輸省の中で、大変大きな事故がありました。それは、信楽高原鉄道の事故であります。これは、信楽高原鉄道と西日本の列車と正面衝突をして、死者が四十人以上、六百人以上も負傷されるという事故であります。私は当時秘書官をやつておりましたので、私は本省にいましたが、大臣を初め運輸省の人たちが、四十二名の御遺体にお悔やみを申し上げ、そして、六百名以上の、病院が分かれているところを、徹夜で二日間でお見舞いに回ったという思い出があります。

たところでございます。  
JR北海道にかかりますこういった問題に対処するため、国土交通省では、問題点を洗い出すという観点から、三回にわたる特別保安監査を実施したところでございます。その結果を、JR北海道の安全確保のために講すべき措置として取りまとめをいたしまして、本年の一月二十四日に事業改善命令、監督命令として、その確実な実施を命じ、抜本的な再生に向けて取り組むようになっていきます。  
言うまでもなく、JR北海道におきましては、この命令に基づきまして、委員御指摘のように、

JR北海道の問題というのは、私が秘書官をやつていたころに、民営化になつて三年ぐらいたつでいましたけれども、まだまだ体質変換といふのはできておりませんでした。組合の問題もありました。そして、中でのコミュニケーションの不足もありました。しかし、あの民営化のときを振り返ると、国鉄が一旦破綻したという中で、あの中で、国鉄の中で、改革を進めよう、民営化をやろうという心意気のある人たちが、全国の民

営・分割したそれぞれの各社に、トップの経営者におきました。そしてまた、組合にもおりました。

しかし、今、JR北海道のお話を聞いていると、最後の、あの国鉄が何回も事故を起こしながら解決できないストップをやっている、そして赤字体質、そして組合同士が争っている、まさにまた同じことがJR北海道で行われている、こう思われるような状況です。

この対策だけ、そして、体質改善を国交省からただ言うだけじゃない、根本的に、もう一度、あのときの国鉄が何でだめになつたのか、過去の経験に学びながらJR北海道を直していくかなきやいだけ、そういう意識を持たなければ、個別の対策だけでは、JR北海道、先ほど言つたように、あつてはならないことですけれども、信楽鉄道のような大きな事故を起こしたら、もう目も当てられないわけあります。

そういう意味で、太田大臣、しつかりとJR北海道を、やはり安全というのは、最終的に旅客や鉄道業者、この業者が一番確保しなければならないわけですから、國鉄改革、そしてあの信楽鉄道という運輸省始まつて以来の正面衝突、私はそのころ、一年ぐらい前にほかの外国で正面衝突があつたとき、運輸省の人たちは日本では絶対あり得ませんと言つていました。しかし、それが一年ぐらいたつてあつたわけです。大臣、やはりこれをしつかりと方針を示して、JR北海道に対しても取り組みの姿勢を教えていただきたい、こう思つております。

○太田国務大臣 問題は、今指摘されていたような赤字体質もあり、また、現場と経営陣との意識の乖離というものがあつたり、技術者がなかなか四十代がいないというような構造的な問題があつたり、いろいろします。しかし、一番JR北海道で大事なのは、何といっても安全ということについて、現場も、そして経営陣も、ますそこの安全が一番大事なんだという、こここの意識の統一というものが大事だというふうに思つております。

た。

そこで、一月二十四日に改善命令、監督命令という形でまとめていたいたいんですが、これを実行できるかどうかということが一番大事なので、この間、三月十一日から特別監査に、常設なんですかとも、入らせていただいて、それが進んでいるかどうかということを見させていただいているという状況にございます。

なかなか安全意識というものは簡単に一日でできるものではなくて、これは成人病と同じように、体質の問題を変えるというのは相当大変なことなんですかとも、私は、そういう意味で、安全とこの繰り返しというものを基本にしながら、JR北海道が今度新しい会長、社長の体制になりましたものですから、新生JR北海道としてスタートを切つてもらいたいし、私も、ずっとJR北海道について、毎日、朝起きようこういう点検をしてスタートしますといつて報告をいただいて、それでスタートを切つてある状況でありますけれども、そうしたことを見つけて、注視し続けて、何とか再生してもらいたい、こう思つてゐるところです。

○村岡委員 大臣が毎朝そういうチェックをしている、そういう形のものが非常に大切だと思つてあります。

あの国鉄改革、民営化になる前も、政治家も、もう膝を交えて、国鉄がこのままではいけない、そういうふうに思つて、さらに努力をしたといふうに思つてゐるところです。

○村岡委員 ゼヒ、そういう取り組み姿勢の中で現場のそれぞれの声を聞くといふんじやなく、現場に踏み込んでいくといふことが私は大事なことだといふうに思つて、さらに努力をしたといふうに思つてゐるところです。

○太田国務大臣 そして、JR北海道になると決めたときには、その会社にそれぞれ課長クラス、部長クラスが、燃えてもう一回この鉄道を立ち直らせようという方々がおりました。それは組合にもありました。そして、政治家もそだつたんです。

そういう意味では、大臣初め副大臣、政務官、JR北海道の経営者の若手の人たち、また課長クラスからそのぐらいの方々の、JR北海道を改革しよう、そして、組合の人たちとも膝を交えて

います。

私は、JR北海道とJR東日本と合併なんといふことは考えられないかどうか、鉄道局長にうつとお聞きしたい、こう思つておられます。

私は、JR北海道が本当にJR東日本と合併するのかどうかといふことは、JR北海道の経営基盤の弱さといふことに、JR北海道の御意見をいたしました。その中で、今委員御指摘の、JR北海道の経営基盤の弱さといふものが御意見をいたしました。今日のJR北海道をもたらしたのではないかといふような御意見もあつたのは事実でございます。

そういうふうな問題意識を持ちながら、私も、三回に及ぶ特別保安監査を実施させていただきました。

御案内のように、JR北海道に対しましては、既に経営安定基金というものが国鉄改革の際に設けられております。さらに、金利が低下したといふことがございましたので、その後、積み増しを二十三年度に行つております。年間五十五億円規模の積み増しが行われております。さらに、設備関係の投資を行うために、十年間にわたつて六百億円という規模の支援策も講じております。

まず、JR北海道においては、こういつた支援策をベースに、しつかりやるべきことをやつてくことが必要だらうと思つております。その上で、本当にできるのかできないのかというの話だらうと実は思つております。その次の話をうつすと、それがやつたことを今回改善命令の中に求めており

ています。

私は、JR北海道が本当は、これは鉄道局長にお聞きしないでいいんですけど、第二の国鉄改革と考えなきやいけないと本来ならば思つております。その意味合いは何かといいますと、JR北海道単独で本当にいいのか、東日本であつたりいろいろな会社と一緒になつて北海道というのを、これから新幹線もできる予定であります。新幹線が来たときに管理運営がJR北海道でできるのか、そのぎりぎりのところに来ておると思つております。

私は、JR北海道が本当にJR東日本と合併するのかどうかといふことは、JR北海道の経営基盤の弱さといふことに、JR北海道の御意見をいたしました。今日のJR北海道をもたらしたのではないかといふような御意見もあつたのは事実でございます。

そういうふうな問題意識を持ちながら、私も、三回に及ぶ特別保安監査を実施させていただきました。

御案内のように、JR北海道に対しましては、既に経営安定基金というものが国鉄改革の際に設けられております。さらに、金利が低下したといふことがございましたので、その後、積み増しを二十三年度に行つております。年間五十五億円規模の積み増しが行われております。さらに、設備関係の投資を行うために、十年間にわたつて六百億円という規模の支援策も講じております。

まず、JR北海道においては、こういつた支援策をベースに、しつかりやるべきことをやつてくことが必要だらうと思つております。その上の話だらうと実は思つております。その次の話をうつすと、それがやつたことを今回改善命令の中に求めており

まして、私どもも、常設の監査体制を通じまして、それが実行されるかどうかということをしっかりと見ていき、必要な指導を行つてまいりたいと思つております。

○村岡委員 局長、どうもありがとうございま

す。確かに、今急にJR東日本と合併するとなると、そこに全部が流れ、せつかくの対策が進まないという事はあります。しかし、これだけいろいろな事故が起き、不祥事が起きているわけですから、あらゆる選択肢の中でしつかりと考えていただきたい、こう思つておるわけであります。

例えば、設立当時から、北海道、四国、九州の

三社には経営安定基金一兆二千七百億、もともと最初からなかなか経営が厳しいということがありました。そして、北海道には六千八百二十億と

いう経営安定基金があります。

確かに、JR東日本とJR北海道と、特に、東

日本はもう株も公開していますから当然株主にきちんと断らなきやいけないですから、そんな簡単に合併できるとは思いません。しかしながら、六千八百億あるわけです。そうなると、実は、いろいろな法律を変えれば、最終的な試みの中で、しっかりと今JR北海道が単独で立ち直る、しかしながら、これは、安全や、それから六年後のオリンピックを含めて日本に觀光客がたくさん来るときに、しっかりと鉄道として立ち直れるかどうかを見きわめながら、いろいろな選択肢をやはり考える必要があると思つています。

それは、六千八百億を崩して合併したときにつけてやるというのは、全部法律改正をしなければならないことはもちろんわかっています。しかし、そのぐらいの思い切った改革をしないと、JR北海南道が本当に立ち直るかな、こういう不安が私にはあります。

ぜひとも大臣、まずは、順番的には、JR北海道で立ち直るための対策をどんどんとられていくと思いますけれども、幅広い対策を

とりながら、特に日本にとって大事なオリンピック前に、しっかりと、JR北海道単独なりか、それとも、JR東日本等含めて、大きな意味

で、この東、北海道、東北というのを、新幹線もつながるという機会に経営の基盤を立て直して、そして組合の体質を直して、そういうふうな形の

幅広い考えを持たれるかどうか、お聞きいたしました。

○太田國務大臣 鉄道局長から話したように、

今、とにかく、安全ということでJR北海道を立て直す、そこにはJR東からも相当力をおりしでやつておるわけですが、まずそこに全力を挙げ

るということできたいというふうに思つています。

○村岡委員 幅広い選択肢も持ちながらぜひ検討

については、まずは面、そうしたこと、新しい体制で、四月一日から新生JR北海道として再生に向け、頑張り抜いてもらいたいということを強く念じておるところです。

○村岡委員 幅広い選択肢も持ちながらぜひ検討

していただきたいのと、太田大臣が本当に毎朝いろいろなことで現場とも触れ合つておるというこ

とです、本日の意味でこのJR北海道が立ち

直るために、ぜひ国交省、全力を挙げて頑張つていただきたい、このように思つております。

質問が三つありますので次に移させていただきますけれども、今まで大きく問題になつておる、

ますけれども、今まで大きな問題になつておる

が、トラック産業に関してであります。

日本は、大分長い間、デフレ状況の中、トラッ

クの流通、輸送というのが減つてきましたので、

それほど大きな問題にはなつていませんでした。

しかし、三年前の東日本大震災、大変な震災の

震災の方に行つております。さらには、今のアベ

ノミクスの効果といいますか、流通や輸送が大変

て、これまで不況でしたから、

建設会社も、いろいろな意味でそれぞれ従業員

東京でいろいろな意味でトラックの輸送がふえ、る、こう思つております。

もともと、トラックのドライバー、そしてト

ラック自体もなかなか生産に追いついていないと

いう大きな問題がありますけれども、それは国土

交通省としてこれからどのように取り組んでいく

うために大変大事な役目を持っているのが国土交

通省だ、こう思つております。

○田端政府参考人 お答えいたします。

荷動きの関係が今大変順調にまた伸びていて

いることは認識をしておりまして、これが、全国津々浦々、支えられるトラック産業において健全な運営ができるということが必要だと考えており

ます。

委員御指摘の、トラックあるいは人材、いわゆるドライバーの関係につきまして不足感があると

いうことござりますので、私ども、有識者会議

というものを設けまして、今後労働力不足問題

に対しても短期的あるいは中期的に何ができるか

という検討をスタートしたところでござります。

○村岡委員 検討は当然始められていると思いま

す。ただ、例えばアベノミクスで非常に経済効果

がふえて経済のパイが大きくなる。当然、輸送、

流通がふえる。国土強靭化であつたり東日本大震

災復興であつたりオリンピックであつたり、ただ景気がいいから喜んでるというわけじゃなく、

国土交通省には、道路の問題も、そういうトラックや輸送の問題も、それから建設業の人材不足も、

いいこと、明るいことの裏にはやはり問題があ

ります。

その中で、大変きつい仕事だということで流出していました。

やはり、経済対策をとるときに下支えするの

が、ほとんどの分野で国土交通省がかかわっています。日本の経済を下支えしなが

ら、しっかりと日本がもう一度成長に向かうとい

うために大変大事な役目を持っているのが国土交

通省だ、こう思つております。

太田大臣は、その認識の中で、いろいろな産業

で今人手不足を抱えているのは国土交通省が大変多いと思いますが、どんな取り組みと姿勢をお持

ちか、お聞かせ願えればと思います。

○太田國務大臣 全てにわたつて、私は、担い手

というものが非常に大事だというふうに思つてい

ます。

公共事業というようなことを上から見ますと、

この国土をどうしようかとかいろいろなことにな

ります。しかし、結局、担い手がいるかどうか。そし

て、トラックにしましても、経営という面は当然

あります。しかし、究極するところ、人という、

そして信頼できる人が確保できるかどうかという

ことが非常に大事なことだというふうに思つてい

ます。

建設業界と運送業界の運転手が行つたり来たり

するというようなこともありますし、もつと広く

言いますと、今、工業高校がなくなつたり、大学でも私の出た土木工学科なんというのになくなつたりするようになります。現場で、農業もそうです。しかし、建設業界の運転手が行つたり

ます。

今グランドデザインの骨子を考えているわけ

るようになつたり、安定してそういうものが見られるようになるというようなことで、さまざまさていただいているところでございます。○村岡委員 ぜひ、太田大臣、その点、先ほど農業の話も出ました。農業の扱い手もそうです。それからトラックのドライバーになる方もそうです。また建設業の作業員になる方もあります。やはりプライドと待遇が持てるようなものを、それから、国土交通省でも、工業高校であつたり土木の学科であつたり、そういう若い人たちにも教えていただきながら、そこには、確かに働き方も少しずつ改善するような指導もしていかなければなりません、こう思つております。

そしてまた、そういうトラック、また先ほど言つた建設作業員、いろいろな分野も、待遇とともに、やはりITのいろいろなことを入れていかなきやいけない、こう思つております。

例えば、輸送は今自動的にはできません。しかしながら、準天頂という気象衛星があります。これはまだ一機です。これを五機くらいやると、日本本国上に、例えば建設現場で、二十四時間、ロボットで工事現場のトラックやまた建設機械を自動で動かせるような形の、地形も全部計算しながらというシステムが、今、多分、国土交通省でもその研究はされている、こう思つています。

そういう部分も取り入れれば、輸送の部分は人であるけれども、機械を動かすとかそういうオペラが事務所の中にいて、その準天頂衛星とパソコン上でつながつて動かすとか、いろいろな面で、新しいハイテクを使うというのは、若い人たちは、今、ただの肉体労働だけじゃなくて組み合わせの中で、やはりそういうこともぜひ研究していただきたい、こういうふうに思つております。

その新しい取り組みということの中では、これは国土交通省の方からですか、そういう形の研究もされているかどうか、お教え願えればと思いま

す。それを受けて、いよいよJR東の鉄路の復旧が焦点であります。資料一にお示ししたのがその

分につきましては、人手がかかります。かつ、これで、積載のいろいろな効率とか、あるいは荷物の予約の仕組みとか、こういうようなものでできました。また建設業の作業員になる方もあります。やはりプライドと待遇が持てるようなものを、それから、国土交通省でも、工業高校であつたり土木の学科であつたり、そういう若い人たちにも教え

ていたときながら、そこには、確かに働き方も少しずつ改善するような指導もしていかなければなりません、こう思つております。

そこで、有識者懇談会の中でも、将来の、いわゆるサステナブルな産業になるべく、そういうような新しい展開につきましても、有識者の御意見あるいは実務経験者の御意見などを含めまして、積極的な対策を今考えていくと取り組んでいるところでございます。

○村岡委員 きょう、ちょっと呼んでいなかつたのであれど、トラックの輸送についても、いろいろな情報があるんです。それで、たとえば築地との連絡なんか、車の中のパソコン上で、何時に入ればいい、それから、ここが今、車のSAで休んでいい時間で非常にしているとか、いろいろな情報があるんです。

そういうのを取り入れていくことによって、何とかつきつて自分の経験だけでやらなきやいけない仕事という人は、やはりこれから若い人は、せつからく今のITの進んだ時代ですから、そういうのも取り入れていくことによって、その仕事に入つて自分もいろいろな情報を選択でき、そして効率よくやるということも進めていかなければならぬと思います。

もう時間が参りましたけれども、最後は、観光立国への実現に向けた取り組みということでお聞きしたいと思います。

訪日される外国人の数が一千万人を超えたといふふうに思つております。

四点目は、国際会議というのをもつと誘致、開催するという意味で、そういうふうに思つていています。その新しい取り組みということでお聞き進めも大事なことだというふうに思つております。

これら四点を柱として、訪日外国人旅行者のさらなる拡大を進めていきたいというふうに考えております。

以上です。

○村岡委員 質問時間が終わりましたので、次回に観光の問題はまた議論をしたいと思います。あ

りがとうございました。

すけれども、どのような対策をとっていくのか、お聞かせ願えればと思います。

○久保政府参考人 お答えいたします。

今後、観光立国の推進に一層取り組んで、二千

万人の高みを目指してまいりますけれども、取り組みといたしましては、閣僚会議の中で、二〇二〇年に向けて二千万人の高みを目指すということ

で、政府一丸となって観光立国を推進するとい

うことで、外国からの旅行者の方に不便な規制や障

害を洗い出して、実現に向けたアクションプログ

ラム、これは昨年六月に決められていますけれど

も、この改定作業に今取りかかっているところで

あります。

具体的に、外国人を増加させるには、四点ほど私どもは考えております。

一つは、日本ブランドをきちっとつくり上げて

発信をしていくということ。

二つ目には、いろいろな壁がございます。

典型的にはビザ要件の緩和等であるかと思います。昨

年、ASEANを中心ビザ要件の緩和を進めま

した。大変大きな効果がございました。これをさ

らに進めるということと、日本への足という意味

で、航空ネットワークの拡充を進める必要もある

と思います。

三点目は、日本に来られた際に、外国人の方々

が円滑に動ける、あるいは快適に過ごされるとい

う受け入れ環境の改善が必要だと私は思います。

典型的には、よく議論になります、無料公衆無線LAN環境の整備など、多言語対応の改善強化など

いうふうに思つております。

四点目は、国際会議というのをもつと誘致、開

催するという意味で、そういうふうに思つていています。

私は、三年前の東日本大震災の被災以来、南北

リニアス線の復旧へ、国としての抜本支援を提起し

ました。さらに、この間、何度もJR山田線、大

船渡線の課題を取り上げてきました。

四月六日、南北リアス線の全線開通がありま

す。それを受けて、いよいよJR東の鉄路の復旧

が焦点であります。資料一にお示ししたのがその

りがとうございました。

○梶山委員長 次に、穀田恵一君。

○穀田委員 私は一つ本を持てまして、「線

路はつながった」ということで、「三陸鉄道復興

の始発駅」というのが発刊されています。著者は

十六年四月はくしくも開業から三十周年に当た

る、南北リアス線ともに全面復旧し、第二の開業

三陸鉄道旅客サービス部長で、これには、平成二

〇太田國務大臣 去年の四月に三陸鉄道南北リアス

線が通りましたときに、旗を振つたりというよう

者の方へお見せください。また現地

とも言える大きな一步と語っています。そして、震災直後は混乱がひどかつたが、諦めず、三年以

内に全面復旧を目指して掲げたと回想し、鉄道は列

車が走つてこそ鉄道、つながつてこそ鉄道と述懐

しています。

大臣、鉄路は住民の足であり、とりわけ復興に

欠かせないインフラだと考えます。被災地と被災

者の願いと思うのですが、その辺の見解をお聞き

したいと思います。

○谷田委員 昨年の十一月十二日の当委員会でも

あるんだなということを改めて感じましたけれど

も、道路もそうですが、鉄道は、当然、つながつ

てこそ鉄道であるというふうに思い、また喜びも

あるんだなということを改めて感じましたけれど

も、道路もそうですが、鉄道は、当然、つながつ

てこそ鉄道であるというふうに思つていています。

○谷田委員 大臣はそのようにおっしゃっています。そのとき

には、鉄道というのはまた違つた意味で、復興を

実感したり、あるいは一人一人の心を躍らせたり

という要素があると思っていて、こうしたことで

すよね。今そのお考えを述べたわけです。

私は、三年前の東日本大震災の被災以来、南北

リニアス線の復旧へ、国としての抜本支援を提起し

ました。さらに、この間、何度もJR山田線、大

船渡線の課題を取り上げてきました。

四月六日、南北リアス線の全線開通がありま

す。それを受けて、いよいよJR東の鉄路の復旧

が焦点であります。資料一にお示ししたのがその

りがとうございました。

○田端政府参考人 お答えいたします。

今御指摘ありました私どものトラック産業の部

平成二十六年三月二十六日

地圖であります。

三鉄、三陸鉄道を略称して三鉄と現地でも言われていますが、三鉄は被災後直ちに復旧活動に全く全線復旧につなげました。宮古の市長は「三陸鉄道は震災五日後に一部区間で運行を再開し、まさに復興のシンボルとして走り続け、平成二十六年四月に全面復旧いたします。この南北リアス線をつなぐJR山田線宮古—釜石間の早期復旧が実現すれば、被災地に希望を与え、復旧を大きく前進させる力になると考えております。こういうふうに述べております。

先ほども大臣もお話をありました。つながってこそ鉄路は生きる。ところが、JR東日本は、震災から三年たつているのに、この地図でありますJR山田線、JR大船渡線の二つの路線について復旧を明言していません。これ以上の放置は地域復興の障害とも言うべき事態になつていて、なぜかと思うんですが、いかがですか。

○土井大臣政務官

お答えをいたします。

被災した鉄道の復旧につきましては、当然、まちづくりと一体となつて検討して進めていくことが大切でございます。山田線につきましては、現在、山田町や大槌町の関係を考慮しながら、どのような鉄道の復旧とすることが、復興調整会議等の場において、その具体的な方について調整をいたしているところでございます。

被災地の復興につきましては、鉄道の復旧に当たり、まちづくりと一体となつて調整をしていくことが必要であり、このような考え方のもと、復興調整会議等の場におきまして、引き続き、自治体とJRとしつかりと合意形成ができるよう努めてまいりたいというふうに思つております。

○穀田委員 明言していないのは事実なんですね。誰も明言したなんて言つていません。

それは、陸前高田市の戸羽太市長は、議会の答弁でこう言つています。これでもかといふくらいお願いはしているのですが、なかなか本社の方があ

いい返事というか、やらないというわけではないのです、要するに、我々は、いつやるよといふとを言つてほしいと。

今、土井さんは、そんなふうに思われたら残念だというんじゃないなくて、事実、三年間、線路は磨かれていたわけでもないし、放置しちゃ放しだ。そして、いつかやるよといふことを言つてほしいといふことを議会で言つているんですよ。市民の皆さんに安心させてほしいということをずっと言つてます。ですが、それさえも言つていただけない。た

だ、やらないわけではありませんといふような状況が続いているわけですと、いうふうに心情を吐露しているんですね。これを聞いてどう思いますか。

先ほど紹介した本の中で、三鉄の社長は、被災直後の十三日に、線路現場を見回りながら、できるところからとにかく列車を走らせよう、一刻も早く列車を走らせるということで社員に厳命しているんですよ。そういう努力されてきたことと比べると、議会でこういう答弁をせざるを得ない事態にあるということが問題じゃないのかと私は言つているんですよ。

今、調整会議というお話をありました。JR山田線並びに大船渡線で、今の話がありましたけれども、どんな報告が新しく出たのか。この二月にJRは提案を行つています。そして、会議で、国

また、鉄道復旧の明言がないことが地域の復興の障害になっている、こういう形で思われているということであれば大変残念なことでございまして、そのように思われないように、しっかりとリーダーシップをとりながら頑張つてまいりたいと思っております。

まず、JR山田線でございますが、直近のものは、一月三十一日に第七回の山田線復興調整会議が開催されておりまして、この場におきまして、JR東日本から、三陸鉄道において南北リアス線と山田線宮古—釜石間の一体運営を行うこと、そしてまた、赤字補填や設備改良などさまざまな支援を行うことなどが提案されております。

また、JR大船渡線でございますが、こちらは二月の十九日に第六回の大船渡線復興調整会議が開催されています。JR東日本から鉄道復旧の概算工事費の見込みが示されておりまして、原状復旧の場合は約百三十億円、その以前の、前回、第五回の復興調整会議で提示をいたしました安全やまちづくりなどを考慮した移設ルートの場合

は、現状復旧の場合よりも約二百七十億円多いトータル約四百億円の事業費となるといったよう見込みが示されたところでございます。

私も国土交通省といたしましては、この復興調整会議というのは、議論を促進し関係者の合意を図るということが目的でございますので、これらの提案につきまして、今後、合意形成に向けて、引き続き、私ども国あるいは県、沿線自治体、JR東日本など関係者間で十分御議論していくとき、今後調整に向かつて頑張つていこうということについて発言をいたしております。

○穀田委員 調整で頑張つていこうと。しかし、

ニュートラルな立場でないということは、はつきり言つて私は残念だと思いますね。

それで、今局長がお話ししたことを資料にしたのが二番と三番ということになると思います。それで、新たな提案というのは、JRは不採算路線といふことで切り捨てるつもりではないかといふことで切り捨てるつもりで広がっています。

まず山田線です。

新提案に、関係市町村、これ

は資料三ですね、岩手県、宮古市、釜石市、大槌町、山田町、三陸鉄道というのが、それぞれJR

提案に對して意見を上げています。いずれも、これは見たらわかりますように、地上設備、用地はJR東日本が所有されたい、それから、赤字想定額については内容を示せ、その期間は持続的な鉄

路の維持が可能となる期間にされたい、それから、運賃については、これにより生じる赤字額は補填されたい、三陸鉄道による運行に伴つて新たな負担が生じる場合は負担されたい、こういうふうに言つておられる。だから、JRの提案に対し

JR東日本が所有されたい、それから、赤字想定額については内容を示せ、その期間は持続的な鉄路の維持が可能となる期間にされたい、それから、運賃については、これにより生じる赤字額は補填されたい、三陸鉄道による運行に伴つて新たな負担が生じる場合は負担されたい、こういうふうに言つておられる。だから、JRの提案に対し

ます。

委員御指摘の運賃については、さつと申し上げますと、三陸鉄道の運賃水準といふのは、JR山田線の運賃水準に比べまして約二倍強といったようになつてゐるところでござります。（穀田委員）二倍」と呼ぶ二倍強でございます。

一方で、これに対しまして、自治体の方から、仮に運営移管をした場合であつても、一定期間JR運賃と同額にしてほしいといったような意見、そういうような御趣旨であろうと思つております。

この地元負担がどうなるのか、あるいはJR東日本からどのような補填などがなされるのかといふことも、これは、今後の両者間の調整内容、合意形成に向けての一つの事項だらうといふうに考えておりまして、今後、こういったことも含めて関係者間の調整が図られるように、そういう方向で努力をしてまいりたいと思っております。

○穀田委員 調整が図られるつて、そんな負担はかなわぬと言つているんですよ。それは、どつちの立場に立つのか明言せな、調整といつて間に入つて、ニュートラルにやつたつてしまつてやらないんですよ。

要するに、大体二倍になるということでしたよ、今の話で。岩手県議会では大体二倍以内と言われていましたけれども、いずれにしてもそういうことになると、宮古市長も、結局、最大の問題は沿線自治体の財政負担がどれほどになるかだ。今でも財政が大変なんですね、被災地で。そのときに、新たな負担は無理だということを言つていて、その負担を最小にできるかどうかだと。さらには、JR山田線の復旧について言うならば、第一義的にはJR東日本の仕事だ、こう言つているんですよ。

地元の声をもう少し紹介しますと、地元では、要するに、促進協議会もつくつて、みんなで乗りましようということまでやつてあるわけですやんか。その後が心配だとJRが言つているものだから、みんなやつてゐるわけですね。

昨年の十一月九日には、シンポジウムを開催し

ています。大槌町の高校生は次のように述べています。JR山田線が走つてないことで進路希望を変更せざるを得ない中学生、高校生がいます、私たちにとって一番問題なのは進路選択の制限です。進学の夢まで奪つてあるんですよ。そして

さらに、復旧したなら積極的に活用し、自分たちの鉄道は自分たちで守つていくという意識を後輩に受け継いでいきたい、ここまで言つて、高校生の大会を開いて、それでやろうねと言つてあります。

○達増知事は、県は沿線首長の意向を踏まえて協議したい、三鉄が運営するとした場合には、施設をJR東日本が引き続き所有することを求める。今後とも東日本に復旧後の運行を求める姿勢は維持しながら、自治体の負担増回避する観点から対応したい、こう言つているんですよ。こういう立場に立つてやるのか、それともJRの方の立場に立つてやるのかという話を聞いているんですよ。

私は、こういうやり方は、JRというのは本当に手前勝手だ。それは、努力して、一生懸命直して、これをやつていますと言うんだつたらわかるけれども、三年間放置しておいて、それで、展望も見せない、希望も見せないでやつてあるというやうな方に対してみんな怒つてゐるんですよ。だから、私は手前勝手だと思うんだけれども、どう思いますか、大臣。

○太田国務大臣 手前勝手というよりも、調整会議という舞台だけでなく、JR東が動いている

ことは本当に事実であります。できるだけ早く、当初は、三月十一日までにはなどというときに、そういう新たな提案をして、今まで言つたこともない話を突然持ち出してやつてある。これはまさに、三年目をめどにして何とかいろいろなことをまとめ上げようとする多くの方々の思いとは裏腹に、無理難題を押しつけて延ばそうということにならないか。ですから、なぜルート変更するのかについて国交省はどうに把握しているのか。月にしたときには一つの選択肢としてと言つていいことは本当に事実のことございまして、調整が早く進んで、まとまって、鉄路が開かれるということを私は強く望んでゐるところでございます。

○穀田委員 三月十一日、つまり三年目をめどに三鉄は全面復旧しようということでやつたわけですか。

すやん。誰かで三年間ぐらいでやろうねと思つていたわけですよ。だから、大臣も三・一までに何とかしたいという思いはあつたんだと思うんですね。

だから、きのう、それぞれ、報道でもされていわけですけれども、岩手県議会は全会一致で決議を上げて、今言つた山田線についても、早期に復旧をするよう指導助言を行うことを強く要望するということで、内閣、その他、国土交通大臣にも意見書を採択しています。そして、鉄路は鉄路としてつながつてこそ大きな意味があるというふうに言つています。

今ありましたように、できるだけ早くという話は、それは誰もそう思つていて、大臣もそういう意見だと。では、JRは本当にそうかと。JRの大船渡線について言うならば、新しい提案があります。それは大船渡線のルートの変更なんです。これは昨年の九月に調整会議の調整の際に出されていた、いわば山側に線路を引くという新しい提案がなされている。それに対して地元紙は、選択肢の一つということを書いていたし、JRもそう言つていました。ところが、ことしの二月には、それしかないということを言い出すと、つまり、芽出ししておいて、今度はそれ以外に考えられないという態度。

ですから、大臣がおつしやるよう、できるだけ早く、三月十一日までにはなどというときに、そういう新たな提案をして、今まで言つたこともない話を突然持ち出してやつてある。これはまさに、三年目をめどにして何とかいろいろなことをまとめ上げようとする多くの方々の思いとは裏腹に、無理難題を押しつけて延ばそうということにならないか。ですから、なぜルート変更するのかについて国交省はどうに把握しているのか。月にしたときには一つの選択肢としてと言つていいことは本当に事実のことございまして、調整が早く進んで、まとまって、鉄路が開かれるということを私は強く望んでゐるところでございます。

○穀田委員 三月十一日、つまり三年目をめどに三鉄は全面復旧しようということでやつたわけですか。

た移設ルート、山側のルートといつたような考え方について提示をしたところでございます。

そこで、二月の第六回の大船渡線の復興調整会議で、それぞれのルートについての事業費について先ほど申し上げたような数字を御説明したといふことでございますが、これにつきましてJR東日本からは、現状復旧のルートとした場合には、小友、脇ノ沢といったような駅がございます。両方とも非常に大きな甚大な津波被害を受けたところでございますが、こういった地域を通つている

ことは、集落を内陸部の方に移転させるといったような動きがあること、それから、かなり大規模な防潮堤計画というものが実はこの地区で計画されおりますが、この計画との整合性などからすると支障が生じるおそれがあるといったようなことから、早期に鉄道を復旧するためには内陸の方へのルート移設を図る必要がある、このような説明があつたというふうに承知をいたしております。

○穀田委員 そういう説明があつたといふことはわかるだけれども、説明はそのとおりなんですよ。しかし、その説明は、今までどんな議論してきましたかということを全くほざにするものだと私は思つ。きのう行つた岩手県議会の全会一致の決議は、大震災から三年が経過しようとして、復興計画によるまちづくりが進められている中で、突然総議論が四百億円に及ぶルート変更でなければ復旧が難しいとの考えを示すなど、大震災からの早期の復旧復興を目指す沿線自治体及び住民の意向とはかけ離れた提案が行われている、こういう決議を、意見書を採択しているんですよ。全会一致ですよ。

今お話をありましたけれども、そんな提案、九月にしたときには一つの選択肢としてと言つていいことは本当に事実のことございまして、調整が早く進んで、まとまって、鉄路が開かれるということを私は強く望んでゐるところでございます。

月にしたときには一つの選択肢としてと言つていいことは本当に事実のことございまして、調整が早く進んで、まとまって、鉄路が開かれるということを私は強く望んでゐるところでございます。

とを見ますと、二月二十四日の記者会見で、変更ルートについては非常に大きっぽい説明を受けたのですが、非現実的だと思います、どこまで調査をし、どれくらいの根拠をもつて積算されたのか疑問です、戸惑っているというか、どこまで本気なのか、国がお金を出せば本当にやるのかというところまで疑ってしまいますと。知事も、これまで現行ルートを前提に検討を重ね、課題もおおむね解決した中で今回の提案が出されたと。しかも、前回、九月は、一つの選択肢だと。今回は、これしかない。こういう言い方があるかといつて、みんな怒っているわけですよ。

では聞きますけれども、大臣、変更は、財源からして新たに二百七十億円の負担を押しつけるものとして提起されています。それは先ほどありましたし、私の資料として四枚目に出しておきました。こういう形で、まちづくりを考慮するんだったら四百億円。まちづくりの話を今まで見てきて、この路線通ろうね、駅をここにつくろうね、市役所をここにつくろうねといった話をしてきた内容を突然ちやぶ台返しして、こっちのルートだといって、四百億円かかる、残り二百七十億円は何とかしておくれやすと。そんなあほなことがありますか。普通は誰かでそう思うんだけれども。では聞きますけれども、二百七十億円というのは、仮に、安全、まちづくりを考慮した場合でも国は出せますか。

○土井大臣政務官　JR東から提案がございましたルート移設については、関係者間の合意に至っていないと理解をいたしております。委員のお話のとおりだというふうに思います。

今後、安全を確保しながら、まちづくりとの整合性を図ったルートはどのようなものなのかといふ点も踏まえ、引き続き関係者間の調整を図つて合意を得ていく必要があると思っております。

したがって、現時点におきまして、かかり増しに対する国の財政支援について申し上げる段階ではございません。

出せるということで、いわゆる山田線について言つうならば、七十億円という問題が案にあつて、簡単に言えば、それを含めて出せるような努力をしようということをしてきた。ところが、そういう話の中に、こんな話が当時ありましたか。一度もなかつたんですよ。去年の九月に一度出て、額が出したのはことしの二月ですよ。これほどいかげんな話があるか。

今、土井さんは合意に至つてないと。当たり前ですよ。合意もくそも、この間提起して、しかも一つの選択肢と言つていたのが、いつの間にかこれまでなきやできぬという、そんな無理無体があるかということなんですよ。ルートも踏まえつて、もともとルートについてはこういうルートでいこうなどいう話をしていたものをひっくり返しているというところに問題があると言つているんですよ。そういう話、ちゃんと聞いてくれなあきまへんで。

しかも、局長がおつしやつたけれども、津波と安全だ、L1対応で不十分だというわけですよ。ところが、今、大臣、この地図を見ますと、この上に実は八戸線というのがあるんですね。八戸線はもう復旧しているんですよ。これは海沿いに全部走つていて、それで、これは事実上L1対応でやつてているんですよ。

だから、安全問題と言つけれども、いわゆるダブルスタンダードじゃないかということについて県当局も言つているんですね。県当局は、我々としても今回の大船渡線のルート変更の話、かつて更後のルートでなければ復旧できないというJRの説明はいわゆるダブルスタンダードだということまで県議会で答弁してやつてあるんですね。県もそういうことを言わざるを得ない。

大体、二百七十億円、どこから捻り出しこと言つているのか。国は今検討する段階ではないと言つ出したらどこが出すのか。地方自治体なんか出せばはずがないじゃないですか。

そこで、今私読み上げましたように、復旧復興

○瀧口政府参考人　まず、このルートの話が唐空に出たという御指摘がございましたが、大船渡港の復興調整会議、本年二月の前は昨年の九月、そしてまたその前は二十四年十一月でございますけれども、その段階で特に問題となつておりますのは、今委員御指摘のJ-1対応が安全という問題と、それからまちづくりがどのようになるのかという問題、これが特に大きな問題の二つだらうと思いますが、いわゆる安全を確保したまちづくり、そしてまた利用がどのようになされるのかと、いうことでござります。

そういつたような問題につきましては、二十四年十一月の復興調整会議で既にJR東日本から問題提起がなされておりました。それを受けまして、昨年の九月でそういつたようなルートについても提案がなされたという経緯でございまして、最初から現状のルートで決まつてしたものをつけり返したというような経緯はないというふうに考えております。こういつた中で……

○穀田委員　もういい。それはJRの言い分なんですよ。九月について言うならば選択肢の一つとして提案をしているんです。今度はこれしかないないと提案しているんです。これが突然だと言つていいんです。私は。しかも、J-1対応の問題について言うなら、昨年十一月に議論している、それは事実です。だけれども、その路線の変更について出したのは昨年の九月です。しかも選択肢の一つなんです。今や一つじやなくて、これしかないと言つてはいるんですよ。これを私は言つているんであります。だから、県議会はこういう唐突なやり方はあかんと言つているんです。

だから、今の話を聞いてもわかるように、要是は、簡単に言うと、住民の側に立つのが、それ

はつきりさせなあかん。

この三年間どんな努力していたか、みんな。血のにじむ努力をして三鉄は復旧した。JRは、その線路について、これを掃除してみんなでやろうか、せめてそうしたらやつてくれるんじやないか、そうやつてみんなで呼びかけて地域の自治会が掃除しようといつたら、その前の日にばんと掃除してけちをつけると。

この間聞いたら、線路のところ、鉄橋についてはぶら下がつているのを撤去した、その程度。そんなこと当たり前ですやんか。鉄路を鉄路として生かす努力なんて全くしていないじやないです。か。そういつたものに対し、希望とか復旧とかいう話をしようとしているときに、そういう態度でいいのかといふことを言つてはいるんです、私は。

これほど何回言つても、これを三年間放置してきた、新たな問題を今提起できるようなことなど。これから三年間またやつつもりかと。大臣だつて、三・一、三年目、何とかしたいと。誰だつてそうですやんか。南北リアス線、三鉄は三年目で復旧したんですよ。そんな努力をしたんだということ、それを言つてはいるんですよ、私は。そういう点に立たなきゃダメじゃないかということを言つてはいるんです。

最後に、ちょっとと一言何かあれば、大臣。

○太田国務大臣 調整会議でできるだけ推進するようにないたします。

○穀田委員 調整会議ではそういうことになりますせん。先ほど話があつたように、調整会議の報告について言うならば、JRの話について得々と瀧口さんが述べているだけじゃないですか。調整じゃないんです。これは。

本当に県民の立場に立つて、県議会も決議をしている内容に基づいて、私は本気になつてJRに

明言せられると、大体、JRの社長は、今、清野さんで会長でしょう。あの人、被災した四月に何て言いましたか。七路線を絶対復旧すると明言したじゃないですか、責任持つて。あれから何年たっているんですか。何が責任を持つているかと。何が責任を持つて復旧するかということについて私は責任を問いたい。そのことを述べて、終わります。

○梶山委員長 次に、岩永裕貴君。  
○岩永委員 皆さん、こんにちは。日本維新的会  
の岩永裕貴でございます。  
本日、三十分間といつお時間をいただいており  
ますので、順次御質問させていただきたいと思いま  
す。

先ほどから、穀田委員の方からも鉄道局さんの方に、三陸鉄道の復活に向けて、非常に強いといふか、厳しい要望をされておりました。私は、きょうの質問、実は鉄道局さんへのお礼から始めようと思つておりましたので、この雰囲気は困つたなと思ひながら今ここに立たせていただいているわけなんです。

何のお礼かと申し上げると、私の地元、信楽高原鐵道が、ようやく先週から試験運行を開始させています。地元の皆さん、本当にこれまで署名活動や募金、また駅の清掃なんかもすつとしてきていただいて、久しぶりに警笛が鳴る音だつたりとか、風景の中にローカル鐵道が走る風景が戻ってきたというようなことで、なくなつて初めて、やはりローカル鐵道とか鐵道の持つ役割というものが、改めて地域の皆さんにも御理解をいただけたというふうに思っております。駅や車内ができるいろいろな、人と人とのつながりであつたりとかコミュニケーションであつたりとかいう部分、本当に国土交通省さん、そして鐵道局の皆様方には、これまで御尽力をいただきましたことを、この場をおかりいたしまして深くお礼を申し上げますし、今後もまた、本格的な運転を年内には再開するというスケジューリングにもなつておりますけれども、この

あたりについても見守つていただきたいなというふうに思います。本当にありがとうございます。

そして、引き続き、先ほども大臣の方から、建築、そして建設分野では人不足が続いているというようなお話をありまして、それを解消していくためには、やはり、もうかるというか、この業界に携わる方々が、まずはその職業についての場合生活をしつかりしていけるだけの基盤がなくてはならないということと同時に、プライドという言葉を先ほど大臣もおっしゃいました。私、この憧れとかプライドとかいうことも非常に大切なというふうなことを考えている中で、この人材不足を解消していくためには、より多くの方々がその業界に入ってきていただくためには、そういうた憧れやプライド、大切だと思います。

そして、きのうの新聞にも出ておりました、建築界のノーベル賞と言われるアメリカのプリツカー賞を日本の坂茂氏が受賞されたということを耳にいたしました。

この坂さんの活躍を、改めていろいろな報道等

○岩永委員 こういった部分を、建築分野のノートを持っておられる方で、私どもも県にアドバイスをする中でいろいろな助言をいただいておりまして、大変ありがたくなっています。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

賞についてどうかということについては、これまで特に対応したことはございませんけれども、坂先生につきましては、今回の復興の過程で、私どもも県にアドバイスをする中でいろいろな助言をいただいておりまして、大変ありがたくなっています。

各地を訪ねながら、低コストでリサイクル可能な仮設住宅、そして被災者の施設の建設にも尽力をされてこられたということで今回の受賞に至つたということなんですねけれども、この坂さんに対しても、国土交通省として、何か業に浴すような配慮といふものをしておられるのかどうかということを、少しお伺いさせていただきたいと思います。

○路大震災では、集会所、紙の教会をつくられて、約二十年間にもわたって、災害に見舞われた世界を拝見させていたぐと、災害時には、阪神・淡路大震災では、集会所、紙の教会をつくられて、約二十年間にもわたって、災害に見舞われた世界を拝見させていたぐと、災害時には、阪神・淡

ベル賞と言われているぐらいの賞をお受けになられた、日本人では二年連続七人目ということですけれども、やはり、広く一般の皆さん方に広報を

していただきたいなど思うんです。  
私は実は、こうしたお立場をいただく前には、  
広告業界で七年間サラリーマンをさせていたただいて  
おりましただけに、やはり役所の広報は、苦手  
だということをよくおっしゃいますけれども、  
もつともっと積極的にこういうことを広く一般の  
皆さんに、細かいことから周知をしていく。そし  
て、この建設、建築分野というのがどれだけ社会に  
に大きな影響を及ぼしているのか、地図に残る仕  
事だとともよく言われますけれども、そうした部分  
を周知徹底していく広報というものをしつかりし

ていただきたいということをお願い申し上げまして、続いての質問に移らせていただきます。

一昨日今日になるんですけどそれども、瀬田川水系直轄砂防事業完了記念式典というのに、私は地元で出席をいたしてまいりました。この砂防事業、実は明治十一年から続いておりました工事、百三十六年間続いてきて、ようやく完了をしたという

本当に大きな事業でありました。要は、人為的な伐採が統いて山林の荒廃というものがどんどん進んだ時期があった、そしてはげ山が、至るところに日本国内にできてしまつた。そうしたことによつて土砂災害が頻発をしたということです。

私の生まれ育つた滋賀県の甲賀市信楽町多羅尾といふところなんですが、昭和二十八年に大水害がありました。四十四名もの私の先輩方が犠牲になられた大変悲しい水害ではあつたんですねけれども、そういう部分も含めて、この砂防工事といふものが、広く住民の皆さんに安心、安全を与える工事が完了したということなんですが、植林が始まつて、一方で今まで新たな課題が出ておりま

す。

これは農林省の管轄になるうかと思ひますけれども、やはり国産木材をいかにして利用していくのかということ。植林をした、そして木が大きくなつて、一方で今までの農林省の管轄にならぬうかと思ひます。

なつてきたのはいいけれども、採算がとれないがゆえに間伐ができるということになつて、また山林の土壤が緩んできてしまつて、いるというよう

な現状がござります。そうしたこととを解決するために、今期待されているのが、C.L.Tの活用という部分が非常に大きな期待をされているということをご存じます。

私も、独立行政法人建築研究所に視察に行ってまいりました。かなり地味な作業なんですねけれども、このC.L.Tがどのぐらいの強度があるのかと、ということについて、研究員の方々が日々研究を、そして実験を繰り返しておられるということです。

所属をしておりますので、ちょっと席に座つてみると、やはり林大臣もおっしゃっていましたが、C-LTをできるだけ早く市場に、使えるよう何とか頑張っていきたいというような答弁もなされました。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。  
C.I.T.につきましては、御指摘のように、新たな木材需要の創出というものにつながるということで注目もされておりまし、国土交通省としても、これをしつかり使えるような環境整備をしていく必要があると思っております。  
今、個別に一件だけ、高知県で三階建ての寮が個別認定ということで建てられておりますけれども、これではなかなか広がりませんので、一般基準をつくるべく、二十五年から三ヵ年計画で予算を作りまして、二十六年は三億円でござりますけれども、建研で御視察いただいたような試験等を進めているところでございます。  
できるだけ早くということでござりますので、この実験の作業と並行して基準作成も取りかかっていきたいというふうに思つております。であります。

れば二十八年度のできるだけ早い時期を日途に設計基準をつくつてまいりたいというふうに思つて います。

外国の事例を見ますと、かなり高層のものはございませんけれども、五階・六階・七階ぐらいのものは建てられているようだございます。日本は杉を使いますので、強度が若干ヨーロッパのものより落ちるということがございまして、この辺で時間がかかるかと思いますけれども、できるだけ広い用途に使えるように努めてまいりたいと思っております。

○若水委員 二十八年度のできるだけ早いうちをめどにというような御答弁がありました。もちろん、基準をしつかりとクリアしていくだけで、安全な建築資材として世に出していた。大きいという思いはありますけれども、そこで、一旦やはり心配になつてくるのが、マーケットに入つたときの価格なんですね。他の建築資材との価格競争に本当にこのJIS-Tが今後勝つていけるのかどうかということを考えると、これは国土交通省さんだけではどうにもならない問題だと思いります。

農林水産省ともしっかりと情報交換をしていた  
だいて、今、本当に森林が荒廃しているその原因  
というのだが、よく言われるのが、川上と川下の部  
分が全く整合性がとれていたかったり、手と手を  
とれていなかつたり、それでいいがゆえに、出す方も受ける方も採算  
が合わないような状況になつてゐるということが  
呼ばれておりますので、どうか、農林水産省とも  
しっかりとタッグを組んで、マーケットをいかに  
広げていくのか、そして、そのためには何らかの  
効率的な間伐材の搬出というのをできるのかとい  
うことも含めて、今後も議論を、そして実験を重  
ねていただきたいというふうに強くお願いを申し  
上げます。

引き続いては、ビッグデータについて少しお伺  
いをさせていただきます。

これについても、昨年総務委員会、今年の予算  
第五分科会でも強く要望をさせていただいた  
きました。

分野でございます。ある会社さんが私のところにいらっしゃいまして、国会議員の質問の中で「ビッグデータ」という言葉を一番使っているのが私だということで、ぜひ頑張つてもらいたいというようならエールを送つていただきたいわけなんですが、今本当に、情報革命という時代の流れの中で、国の未来をつくっていく最も大きな原因になつてくるのがこの「ビッグデータ」ではないかななどうふうに私は考えております。

政府も、昨年の六月十四日に、世界最先端 IT 国家創造宣言というものを閣議決定されました。そして、「日本再興戦略 ジャパン・イズ・バツク」でも方針を示されているとおり、情報化に取り組む熱意というものは、今の内閣は非常に強い思いを持つていただいているということでおざいます。

そして、この「ビッグデータ」というものは、定義こそまだはつきりしておりません。膨大な量のデータを解析、分析していくことによつて、これまで見えてこなかつた社会現象がさまざまな観点から浮き彫りになつてくるというものでござります。

例えば、三月十一日、三・一一、首都圏において、携帯電話数千万台に及ぶ位置情報で、人々がその間、首都圏でどういうふうな行動をとつたのかとか、三千五百万件以上のツイッター情報では、緊急時に人々が実際に何に困り、そして何を考え、そこで何を求めたのかというような、国民の心理状態を克明に記録したデータもござります。

そして、百四十万台の車の走行記録からは、首都圏では渋滞が通常時の二十八倍に膨れ上がつて救命活動を阻んだというような事例もござります。警視庁でさえ、リアルタイムの渋滞情報というのは幹線道路のみ、脇道に対する渋滞情報といふのは持つていらつしやらない中で、もしもあるときにはビッグデータといふものが既に活用をされていて、この渋滞情報というのが克明にリアルタイムに発信されていたならば、もつと多くの命が

救救われていたのではないかということをささやかれております。

そしてまた、これもテレビの報道であつたんだですけれども、今は共助労マップというもののいろいろなところで、学会が作成をされているといふようなお話をございます。この共助労マップというもの、ビッグデータがあるからこそできるマップなんです。どの年代の、どのぐらいの人数が、どういった時間帯に隣近所の皆さんを助けたのかとかいう、本当に細部にわたるデータがあつて、この地域の共助労はどのくらいある、どのぐらいの人たちがそこで助け合えるんだという、本当に細かい共助労マップというものもつくられ始めているというようなことを報道を通して拝見させていただいたところです。

国土交通省として、このビッグデータの活用というものについて、どのような将来性を持つて考えていらっしゃるのか、そして現在の取り組みの状況も含めて、少し御説明をいただきたいと思います。

○森北政府参考人　お答えを申し上げます。

ビッグデータの活用についてということでござります。

防災・減災という観点、今委員から御指摘もございましたけれども、災害発生後における迅速な情報収集は、災害対応を担う国土交通省といいたしましても重要というふうに考えております。

特に、南海トラフ巨大地震においては、地震や津波によりまして広範囲に及ぶ甚大な被害が想定されます。こうした場合におきましても、応急活動や避難につなげるため、ビッグデータの活用も含め、先端技術を活用した迅速な被災地の情報収集、共有に取り組むこといたしております。例えば、自動車の位置情報によりまして道路の通行実績を面的に把握するとか、ツイッター上の情報により災害の発生状況を広域的に把握する、そういった検討を進めていく予定をいたしております。

グデータの活用について積極的に検討してまいりたいというふうに考えております。

○岩永委員　ぜひ、人の命を守るんだという観点から、このビッグデータの活用というものを、本当に真剣に今後も取り組んでいただきたいということを改めてお願い申し上げますが、内閣官房にもお伺いをいたします。

ビッグデータを活用するときに一番の問題になつてくるのが、プライバシーの保護というもののが課題になつてまいります。このプライバシーの保護とビッグデータの活用のバランス、つまり、プライバシーとパブリックベネフィットというもののバランスをどのように今現在考えていらっしゃるのかということについて御説明ください。

○吉川政府参考人　お答え申し上げます。

昨年十二月に、内閣総理大臣を本部長といたしますIT総合戦略本部におきまして決定いたしました、パーソナルデータの利活用に関する制度見直し方針におきましては、個人情報及びプライバシーの保護を前提としつつ、パーソナルデータの利活用により、新ビジネス、新サービスの創出や、国民の公益にもつながる環境の整備を目指すこととしているところでございます。

その具体的な内容につきましては、明日、三月二十七日から再開いたします、IT総合戦略本部の下に設置いたしましたパーソナルデータに関する検討会において検討していく予定にしております。

本検討会のメンバーは、消費者団体、経済団体の代表及び法学者から構成をされておりまして、それぞれの立場の意見を踏まえ、プライバシーの保護とパーソナルデータの利活用のバランスがとれた制度の構築に向けた検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

○岩永委員　このパーソナルデータに関する検討会、これまで五回開かれている、それで、あすからまた六回目が再開をされるということでござります。私も議事録を読ませていただいておりますが、やはり、個人情報を保護していくという部分

と、世にデータを発信してしつかりそれを利活用していくというところのバランスが非常に難しい。

そして、ＩＣＴというのはボーダーレスでもありますし、どこかで線を引けばしつかりそれが守られるというようなものでも、やはり技術的には非常に難しい分野であろうとは思いますけれども、情報革命というような中で、人類が今、初めてこの大きな、膨大な情報化に直面をしているということを考えれば、トライ・アンド・エラーの繰り返しというのが非常に重要なつてこようかと思います。余り保護というところを強調し過ぎてしまつと、やはり、この情報化的流れの中で大きくおくれをとつてしまふ懸念もございまして、何かをまず始めてみる、一度線を引いてみる、それでうまくいかなければ、またエラーを繰り返して、しっかりと改善をしていくといふようなプロセスが今一番重要なのではないかなというふうに思つております。

スピードが勝負の世界もありますけれども、今後のロードマップ、このビッグデータの利活用について、内閣官房の方から御説明をいただきたいと思います。

○吉川政府参考人 お答え申し上げます。

パーソナルデータの利活用に関する制度見直しの方針の中で、ロードマップについても示しておりまして、このロードマップにおきましては、本年六月までに法改正の内容を大綱として取りまとめ、来年の通常国会への法案提出を目指すこととしております。

また、パーソナルデータに関する検討会につきましては、あしたから第六回目を開催する予定でござりますけれども、論点が多岐にわたるため、六月の大綱決定までに、さらに複数回にわたり検討を重ねていくこととしているところでござります。

○岩永委員 六月に大綱をまとめられるというござります。恐らく、個人情報保護法の改正とか新法なんかも含めて、来年の通常国会には審議

議に入るというようなロードマップをつくられて  
いるということですが、やはり一点、どうしても  
心配になつてくるのが、もともとこのビッグデータ

タの活用というものは、成長戦略としてデータの利活用を進めるというスタート地点に立つて議論が進められたものでございます。先ほども官房の方からお話をありました制度見直しの方針の中で、マルチステークホルダープロセスの考え方を活かした民間主導の枠組みの構築を検討することにより、パーソナルデータ利活用のルールが遵守される仕組みを整備する」というようなことも御記入をいただいております。

貴勿失首領送り手共二三日ノ如即する脣炎会病の  
そして最後になりますけれども鉄道物流に  
ついて少し御質問をさせていただきたいと思いま  
す。

貨物鐵道輸送の将来ビジョンに関する委員会の報告書、そして総合物流施策大綱を読ませていたが、二〇一五年時点では十四万人の長距離のトラックドライバーの不足が想定される、そして

て、事業用自動車の重大事故のうち三六%がトランクであつて、長距離ドライバーの労働に過度の負担がかかつてゐるというようなこと、そし

て、工場に強い鉄道物流、京都議定書及び今後のCO<sub>2</sub>排出などの環境問題を考えるときにも、鉄道へのモードシフトの推進ということが今非常に

このモーダルシフトの進捗状況、どのぐらい鉄  
に大切であるということは共通の認識でもあると  
思います。

道物流の方にトラックから移行されているのかどうかを、  
いうことを推しはかる上で一つの目安となつてくる  
のが、政府が掲げられるCO<sub>2</sub>排出削減目標と  
その達成率を見てみてわかるんじゃないかななど

いうふうに思つております。その目標数値と、それがどのぐらい達成できたのかという実績についてお答えいただきたいと思います。

○瀧口 政府参考人 京都議定書によりますCO<sub>2</sub>削減対策といたしまして、貨物鉄道は、平成二十四年度までに二百二十一億トンキロというものを想定いたしておりました。しかしながら、実績では百八十七億トンキロにとどまっているといった状態でございます。

この背景といったましては、平成二十年度に発生いたしましたリーマン・ショック以降、国内物流全体が停滞をしておるということがございました。これに伴いまして貨物鉄道輸送量も減少したといったところがございます。

しかしながら、言うまでもなく、景気変動にかかわらず鉄道輸送量の促進といったことは必要なことであろうというふうに思つております。CO<sub>2</sub>削減の観点からも対策を講じていきたいとうふうに考えております。

○岩永委員 平成二十年から二十四年度までは、達成状況が七五%ぐらいだということです。

一方、内航海運を見てみると、しつかりと目標を達成してもらっているのです。これはトンキロ

を直角しておられるが、それで何の問題もございません。JRのベースでいうと、総物流量のわずか1%が今JR貨物さんによつて運搬されているわけなんですねけれども、景気は左右されるといふこともわかるん

ですが、これはもつと使いやすい商品であれば、積極的に物流業者さん、そして荷主さんが利用するのではないかなどというふうに考えております。

これが進まない要因、原因、課題をどういうふうに考えていらっしゃるのか、そしてそれらを克服していくために今どのようなことを進めておられ

○瀧口政府参考人 貨物鉄道輸送、特にJR貨物につきましては、荷主のニーズに応じた輸送サー

ビスが提供できているかといったようなこと、そしてまた、貨物鉄道の宿命ということでもございま  
すが、貨物鉄道の輸送特性というのは長距離輸  
送、大量輸送にあるわけでござりますけれども、

言うまでもなく、その両端におけるフィーダー輸送との関係で、円滑な輸送体系、輸送システムが構築できること、こういったことが一つの大きな

ポイントではないかというふうに考えておりま  
す。 こういつた観点から、ニーズに応じるためのい  
ろいろな技術開発であるとか、あるいは輸送시스  
テムの、ファイーダー輸送との関係などについて  
も、どういったことが考えられるのかということ  
につきまして、JR貨物を中心いたしまして検  
討が行われております。国土交通省といったま  
しても、いろいろな支援を行つてあるところでござ  
います。

○岩永委員 モーダルシフトを進めていかなければ  
ならないという中で、いろいろなマイナーチエ  
ンジはあるうかと思うんです。

ただ、私、一つ大きく評価をしているのが、大  
分前になるんですけども、JR貨物さん、D M  
Tという新しい物流の仕組みを、一度研究に取り  
組まれたことがございます。これは、鉄道も走れ  
るし、道路も走れるしというようなことで、中小  
企業の物流業者さんからは、非常に夢のある、  
チヤンニングなど取扱組みであつて、もうふうな

どういうふうに根本から変革していくのかという方向性も示していかなければなりませんし、そうした中で、やはり技術面でどういったチャレンジ

ングな挑戦ができるのかということ也非常に大切な部分であろうかというふうに思います。もう時間もほぼなくなりましたので、最後、大臣の方から少し御見解をいたただければと思うんで

すが、このモーダルシフトについてといふところ

と、あと、先ほどお願いをさせていただきましたビッグデータ、こちらについても、閣議決定をされてることでございますので、そのあたりについての二点、意気込みをお聞かせいただいて、私の質問を終了させていただきたいと思います。

○太田国務大臣 ビッグデータの活用というのには、物すごく未来性があるし、大事なことだと思います。当然、個人情報、プライバシー保護、こういうところとの関係はあるんですが。

きょう、先ほど質問もありましたが、一一〇一八年、準天頂衛星を整備するという形になつて、それを受けるといふことで、私は、東京オリンピック・パラリンピックに向けて、これは昭和三十九年型の公共事業や施設整備というんじゃなくて、二次元ではなくて三次元空間の中における、スマホを使って全部案内できる。準天頂衛星ができると、受けた方は全部個別的なお店まで案内できることになります。

それで、二二次元ではなくて三次元空間の中における、スマホを使って全部案内できる。準天頂衛星ができると、受けた方は全部個別的なお店まで案内できることになります。

防災という観点でも、また観光ということもあって、それでも、二二次元ではなくて三次元空間の中において、スマホを使って全部案内できる。準天頂衛星ができると、受けた方は全部個別的なお店まで案内できることになります。

それを受けたといふことで、私は、東京オリン

ピック・パラリンピックに向け、これは昭和三十九年型の公共事業や施設整備というんじゃなくて、二次元ではなくて三次元空間の中における、スマホを使って全部案内できる。準天頂衛星ができると、受けた方は全部個別的なお店まで案内できることになります。

それで、二二次元ではなくて三次元空間の中において、スマホを使って全部案内できる。準天頂衛星ができると、受けた方は全部個別的なお店まで案内できることになります。

ます。

○岩永委員 特にビッグデータについては、人の命を救うという観点と、あとは大臣の方からありました、非常に夢のある分野でございます。

情報というのは目に見えないものですから、なかなか取り組み状況もわからない分野でもございましょうけれども、本当に夢を持つた國づくりといふものに取り組む上で、私も積極的に活動、行動してまいりたいと思いますので、今後もどうぞよろしくお願いします。

ありがとうございました。

○梶山委員長 次に、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。ラストバッターというか、最後の質問者ということなので、皆さん、御協力を願い申し上げます。

きょうは、水循環基本法並びに雨水の利用の推進に関する法律が衆議院を通過したということでございますが、まず冒頭、野党筆頭の若井理事並びに与党筆頭の望月理事にもお願いをしてございますけれども、三月十一日に三年を迎えた東日本大震災、言葉では復興加速化という言葉が最も強く

言われておりますが、私自身はそこも極めて重要

と願っていますけれども、同時に、やはり三年たつて

みて、見直しをするべき点は見直しをするとい

うことと同時に、運ぶということについて言え

ば、市場における競争力強化ということが必要で

す。競争力強化ということの上でも、技術革新と

いうことも必要だし、その技術革新といふものをあわせて、港湾との結びつきの中でどういうふうにやるかといふことができるといふふうに思いました。

国としては、物流の効率化や低炭素化という観点から貨物の取り組みを後押しするために、税制措置とか、あるいは七年間七百億円の設備投資支援であるとか、そうしたさまざまな支援策をとつておりますが、よく連携をとつて応援できるようになつたといふふうに思つてゐるところです。

大臣は岩沼市に行かれて、植林の式典にも出られておりますが、よく連携をとつて応援できるようになつたといふふうに思つてゐるところです。

域の二一ツに応じて、それをいろいろな形で、つらなかつたりといふこともありますし、議論をしようとしている海岸法の一部を改正する法律

案、このことについては、緑の防潮堤等、極めて地元の二一ツも強かつたりしますので、これは地元の、被災地の地域の議員からも強く要請を受けおりまして、ぜひとも、この法案の審議について、きょう、水循環、雨水は、昨年の国会で衆議院は通過したにもかかわらず成立しなかつた。

参議院先議で今回はようやくと成立という方向で、衆議院のこの委員会は通過したわけでござります。そんな意味からも、海岸法の法案審議といふものができるだけ前倒しでお願いしたいなといふことを、あわせてしておきたいと思います。

それから、もう一点、きょうは、朝からずっと私は質疑を聞かせていただきました。各議員から非常に内容の濃い質問をしていただいて、非常に勉強になったと改めて思つております。民主党の泉議員が質問に立たれて、河川敷の利用についてございますが、まず冒頭、野党筆頭の若井理事並びに与党筆頭の望月理事にもお願いをしてございます。

そこで、先般、NHKでも、女川の復興のケースで見直しが行われているやのお話がございました。そういうふうに思つた、必要に応じた見直しといったものもしていかなければいけないと私は思っています。

それで、大臣からもお言葉がありましたけれども、野球のグラウンドのお話がございました。私の地元ではソフトボールが盛んでございます。全国でバッティングセンターにソフトボールのバッティングマシンがあるというのは我が愛知県一宮だけと私は認識しておりますけれども、そんな

ことで、泉議員は利用者の声を聞くべきだ、こう

いうことをおつしやり、河川保全利用委員会ともよく相談してといふ答弁がございました。

私の地元からの声を、ちょっとこの際伝えてお

きたいなと思うので、答弁は要りませんが、ソフトボールのプレーヤーの方からは、河川敷、自分たちで一生懸命草むしりをし、水はけの悪いグラウンドでプレーをしています、これを何とか少しでも水はけのよいものに、あるいは自分たちもボランティアで一生懸命やるけれども、少し国や県や市のお力をかりられないものか、こういうこと

を言われておりました。

さつきの質疑で改めてそのことを思い出して、オリエンピックも控えておりますけれども、地域の方の健康、医療費の削減、そういうことにつながるスポーツという点からも、地元の木曽川流域の河川敷の整備といったことも、あわせて二つ目のお願いとしてしておきたいと申し上げます。

さて、きょうはまた網羅的に、質問を矢継ぎ早にさせていただきます。いつも申し上げるのですが、各局の御配下の皆さんがたくさん来てくださいまして、衆議院のこの委員会は通過したわけでござります。そんな意味からも、海岸法の法案審議について、きょう、水循環、雨水は、昨年の国会で衆議院は通過したにもかかわらず成立しなかつた。

参議院先議で今回はようやくと成立という方向で、衆議院のこの委員会は通過したわけでござります。そんな意味からも、海岸法の法案審議について、きょう、水循環、雨水は、昨年の国会で衆議院は通過したにもかかわらず成立しなかつた。

習制度を少し改めてみようというような政策が、政府並びに与党の自民、公明で練られているやに聞いております。

私の問題意識としては、やはり人口減少に対し問題もあるという問題指摘もあるんですけれども、そういう形で、与えられた所与の条件を我が国はクリアしていかないと、我が国の未来はない。財政破綻も防がないかね。

そして人口減少も、産めよやせよという時代も戦後はあつたわけで、厚労省の調査で我が國の人口は何年に八千万になるとか、それが所与だというふうに諦めるのは政治ではないと思っておりますので、そういった点から、外国人労働者を、五輪だけでなく、申し上げた復興の緑化の関係もありますけれども、そういう意味で活用すべきであると私は心から思つておりますが、国交省としてあるいは太田大臣としてのお取り組みあるいは検討を教えていただければと思います。

○太田国務大臣 報道でもそうですし、一月二十四日でしたか、議論を閣僚会議でやりまして、この問題を具体的に進めるとしています。

私の問題意識は、東京五輪ということを超えて、さつきも申し上げたんですが、日本でこれら現場で働く若い作業員が、幾らこういうことをしたい、あいなことをしたいと言つても、これは農業も、電機関係も、機械関係も、整備も、トラック建設業界いろいろなこと、もう本当に若い人がそういう業界に入ってきて、そしていろいろな業務を担つていただけるかどうかかということが、実は一つの大きな問題だというふうに思つています。

今回やっているのは移民の問題ではございませんで、建設関係の技能労働者、これが高齢化をしている、そして景気が悪いということで離れてしまつてきていることの中、今、人不足と

聞いております。

方々に所得税を払つていただきたい。二重課税の問題もあるという問題指摘もあるんですけれども、そういう形で、与えられた所与の条件を我が国はクリアしていかないと、我が国の未来はない。財政破綻も防がないかね。

そして人口減少も、産めよやせよという時代も戦後はあつたわけで、厚労省の調査で我が國の人口は何年に八千万になるとか、それが所与だというふうに諦めるのは政治ではないと思っておりますので、そういった点から、外国人労働者を、五輪だけでなく、申し上げた復興の緑化の関係もありますけれども、そういう意味で活用すべきであると私は心から思つておりますが、国交省としてあるいは太田大臣としてのお取り組みあるいは検討を教えていただければと思います。

○太田国務大臣 報道でもそうですし、一月二十四日でしたか、議論を閣僚会議でやりまして、この問題を具体的に進めるとしています。

私の問題意識は、東京五輪ということを超えて、さつきも申し上げたんですが、日本でこれら現場で働く若い作業員が、幾らこういうことをしたい、あいなことをしたいと言つても、これは農業も、電機関係も、機械関係も、整備も、トラック建設業界いろいろなこと、もう本当に若い人がそういう業界に入ってきて、そしていろいろな業務を担つていただけるかどうかかということが、実は一つの大きな問題だというふうに思つています。

今回やっているのは移民の問題ではございませんで、建設関係の技能労働者、これが高齢化をしている、そして景気が悪いということで離れてしまつてきていることの中、今、人不足と

聞いております。

方々に所得税を払つていただきたい。二重課税の問題もあるという問題指摘もあるんですけれども、そういう形で、与えられた所与の条件を我が国はクリアしていかないと、我が国の未来はない。財政破綻も防がないかね。

そして人口減少も、産めよやせよという時代も戦後はあつたわけで、厚労省の調査で我が國の人口は何年に八千万になるとか、それが所与だというふうに諦めるのは政治ではないと思っておりますので、そういった点から、外国人労働者を、五輪だけでなく、申し上げた復興の緑化の関係もありますけれども、そういう意味で活用すべきであると私は心から思つておりますが、国交省としてあるいは太田大臣としてのお取り組みあるいは検討を教えていただければと思います。

○太田国務大臣 報道でもそうですし、一月二十四日でしたか、議論を閣僚会議でやりまして、この問題を具体的に進めるとしています。

私の問題意識は、東京五輪ということを超えて、さつきも申し上げたんですが、日本でこれら現場で働く若い作業員が、幾らこういうことをしたい、あいなことをしたいと言つても、これは農業も、電機関係も、機械関係も、整備も、トラック建設業界いろいろなこと、もう本当に若い人がそういう業界に入ってきて、そしていろいろな業務を担つていただけるかどうかかということが、実は一つの大きな問題だというふうに思つています。

今回やっているのは移民の問題ではございませんで、建設関係の技能労働者、これが高齢化をしている、そして景気が悪いということで離れてしまつてきていることの中、今、人不足と

聞いております。

方々に所得税を払つていただきたい。二重課税の問題もあるという問題指摘もあるんですけれども、そういう形で、与えられた所与の条件を我が国はクリアしていかないと、我が国の未来はない。財政破綻も防がないかね。

そして人口減少も、産めよやせよという時代も戦後はあつたわけで、厚労省の調査で我が國の人口は何年に八千万になるとか、それが所与だというふうに諦めるのは政治ではないと思っておりますので、そういった点から、外国人労働者を、五輪だけでなく、申し上げた復興の緑化の関係もありますけれども、そういう意味で活用すべきであると私は心から思つておりますが、国交省としてあるいは太田大臣としてのお取り組みあるいは検討を教えていただければと思います。

○太田国務大臣 報道でもそうですし、一月二十四日でしたか、議論を閣僚会議でやりまして、この問題を具体的に進めるとしています。

私の問題意識は、東京五輪ということを超えて、さつきも申し上げたんですが、日本でこれら現場で働く若い作業員が、幾らこういうことをしたい、あいなことをしたいと言つても、これは農業も、電機関係も、機械関係も、整備も、トラック建設業界いろいろなこと、もう本当に若い人がそういう業界に入ってきて、そしていろいろな業務を担つていただけるかどうかかということが、実は一つの大きな問題だというふうに思つています。

今回やっているのは移民の問題ではございませんで、建設関係の技能労働者、これが高齢化をしている、そして景気が悪いということで離れてしまつてきていることの中、今、人不足と

ら、若者が入職できるようという手を打つ。同

時に、一旦離れた人たちが戻つてくるということを入れて、そして、私は、東京五輪についてはそ

れでいくことができる。

ただし、五輪もそうですが、むしろその後に、

事につく人がいないのではないか、そこに、それ

を助けてもらうという角度だけでなく、インフ

ラ輸出ということから、これから、東南アジアを

始めとして諸国で、日本で訓練を受けた人々

が、その国のインフラ整備ということで技術を

持つて担つていただけるということができれば、

アジア全体の発展にとってもこれは極めていいと

いうことをもつて、外国人の技能労働者、建設関

係について、毎年五千人が実習をしているわけで

すが、それを、期間を延ばせないか、人数をふや

せないかという検討が今行われておりますが、それが今、最終段階に来ているということでございま

す。

問題の所在はそこにあつて、それを担えるよう

ます。

○杉本委員 法務省あるいは厚労省、いろいろ御

意見もあるかもしれません、大臣のおつしやつ

て、降り積もった雪が水や土砂、樹木などとともに流れ下る現象でございまして、スラッシュ雪崩とも呼ばれております。

○森北政府参考人 お答えを申し上げます。

御指摘の雪しろでござりますけれども、これは

春先などに、気温上昇また大量の雨によりまし

て、降り積もった雪が水や土砂、樹木などとともに流れ下る現象でございまして、スラッシュ雪崩

ともあります。

○委員御指摘の調査でござりますけれども、これ

は富士砂防事務所が、過去の記録を参考にいたし

まして、スラッシュ雪崩、雪しろでござります

が、それが起きやすい谷地形を呈する箇所、それ

を地形図で確認したものでございまして、その結果

スラッシュ雪崩が起きやすい箇所、大体標高

が二千メートルから二千五百メートルの間の計八

十三カ所となりました。

砂防事業におきましては、こういう標高が高

く、人家から離れた場所で発生するスラッシュ雪

崩そのものを防ぐような対策を行つてゐるもので

特集をしていて、この二月十四日から十六日に大

雪が降つて、山梨県ほか他県で大変大きな被害を受けた。近々、この雪害に対する対策推進の決議

を、復興特じやないですね災害特の方でされ

可能性もあるやに聞いていますけれども、その中

で、私も初めて聞いた言葉でお恥ずかしいです

けれども、雪しろという言葉がございました。

これは、二〇〇九年に国交省富士砂防事務所が

調査をして、富士山周辺の雪しろの可能性のある

けれども、今回の大雪によって、富士山には相当

な雪が積もっております。これに対する、備えあ

れども、今、大変心配をしており

ます。

そういう点について、今国交省、大丈夫です

よど、こういう雪しろの問題は長い歴史の教訓が

いろいろ喚起をしてくれているとも思つんです

けれども、現在の備えの状況並びに今後急急つい

ただける可能性があるのかを含めて、御回答いた

だければと思います。

○森北政府参考人 お答えを申し上げます。

そういう点について、今国交省、大丈夫です

よど、こういう雪しろの問題は長い歴史の教訓が

いろいろ喚起をしてくれているとも思つんです

けれども、現在の備えの状況並びに今後急急つい

ただける可能性があるのかを含めて、御回答いた

だければと思います。

○杉本委員 法務省あるいは厚労省、いろいろ御

意見もあるかもしれません、大臣のおつしやつ

て、降り積もった雪が水や土砂、樹木などとともに流れ下る現象でございまして、スラッシュ雪崩とも呼ばれております。

○森北政府参考人 お答えを申し上げます。

御指摘の雪しろでござりますけれども、これは

よど、こういう雪しろの問題は長い歴史の教訓が

いろいろ喚起をしてくれているとも思つんです

けれども、現在の備えの状況並びに今後急急つい

ただける可能性があるのかを含めて、御回答いた

だければと思います。

○委員御指摘の調査でござりますけれども、これ

は富士砂防事務所が、過去の記録を参考にいたし

まして、スラッシュ雪崩、雪しろでござります

が、それが起きやすい谷地形を呈する箇所、それ

を地形図で確認したものでございまして、その結果

スラッシュ雪崩が起きやすい箇所、大体標高

が二千メートルから二千五百メートルの間の計八

十三カ所となりました。

砂防事業におきましては、こういう標高が高

く、人家から離れた場所で発生するスラッシュ雪

崩そのものを防ぐような対策を行つてゐるもので

はございませんけれども、降雨による土砂流出、

また土石流から下流の人家等を保全するための砂

防の堰堤等の整備を進めておりまして、仮にこの

スラッシュ雪崩が下流まで流下をいたしましたと

しても、これらの施設が機能して効果を發揮する

ものと考えております。

○杉本委員 昔の経済産業委員会をちょっとと思

出してしまつたんですけど、全電源喪失は大丈夫な

のかという、もう引退された吉井さんという議員

が質問して、いや、大丈夫です、万全ですという

答弁を大臣がしたのを思い出しましてけ

れども、明治や江戸の時代ですか、江戸よりもつ

が質問して、いや、大丈夫です、万全ですという

答弁を大臣がしたのを思い出しましてけ

れども、明治や江戸の時代ですか、江戸よりもつ

が質問して、いや、大丈夫です、万全の備えを、改め

ておきますね、一五四五年にこの雪しろの問

題が起きたりして、一八三四年にも富士

吉田で起きておりますので、万全の備えを、改め

てこの場をおかりしてお願いをしておきたいと申

し上げます。

次に、事実関係を確認したいんですが、今回の

マレーシア航空機の、墜落なのかミッシングな

か、まだはつきりしていないのか。マレーシア政

府は発表しておりますけれども、冒頭はお願いし

たけれども、明治や江戸の時代ですか、やはりパイロットの心身面

で起きたいんですけど、やはりパイロットの心身面

の健康管理、こういったものは極めて重要である

などということを改めて感じました。逆噴射とい

たことも昔ありましたけれども、忘れていたころ

にまた問題が起きてはならないと思いますので、

そこをお願いしておきたいんです。

事実関係を、海上保安庁長官に御答弁いただ

つかれども、政務三役なのか、お任せいたしますけれども、今、海上自衛隊が行かれているのは報道でよ

く知つておるんですけど、海保としても、三

月十三日の朝、羽田から小型ジェットをマレー

シア政府の支援のために発せられていました

けれども、その後、どういう状況であるのか、

帰還されたのか、このあたりを確認させてください。

○佐藤政府参考人 お答えします。

三月八日からマレーシア航空機が消息不明と

なつてゐる事案に関しまして、十一日に外務省か

ら国際緊急援助隊への派遣協力の協議を受けまして、十三日に海上保安庁の航空機ガルフV一機と関係要員をマレーシアに派遣いたしました。翌四日からマレー半島東方海域及びインドネシア南方海域の捜索を実施してまいりました。

その後、捜索海域の重点がインド洋南部へ移りましたことから、マレーシア、オーストラリア両政府の要請を踏まえまして、本日、同航空機の拠点をオーストラリアに移すこととしております。同航空機は、オーストラリアに到着後、調整が整い次第、インド洋南部の捜索に当たることとしております。

○杉本委員 ありがとうございます。

海保の飛行機がどうなつてているのか、よくわかつていなかつたので、大変よくわかりました。また御活躍をさらにお願いしたいと思っております。

次に、質問の順番、冒頭に戻りますけれども、原子力発電所の再稼働の問題が今後議論されていくと思います。その賛否は別として、そもそも使用済みの燃料棒が保管されているのが核施設といふこともありますので、そういった稼働する、しないの状況は別として、周辺住民あるいは立地市町村の住民の方々、この安全の確保というは常に考えていいなぎやいけない状況かと思います。

立地自治体三十キロ圏内を含めて、住民の避難路の確保といったものが求められていると思つておりますけれども、一部地域では、私の知る限り、一つの道しかない、あとは海を通じて逃げるしかないというやにも聞いておりますけれども、一義的には地元の地方自治体が避難のことについては携わるというやに聞いております。

○中原大臣政務官 現在、地方自治体の原子力防災に関する避難計画の策定につきましては、内閣府取りまとめのもと、地域ごとに国のワーキング

チームを設け、各省庁を挙げて支援を行つております。国土交通省といたしましては、住民生活等の安全を確保するため、以下の支援をいたしております。

一つは、関係する運輸業界団体に対して協力依頼を行うとともに、内閣府、原子力規制庁と合同で説明会を開催いたしております。二点目は、原

子力発電所周辺における避難道路の整備につきましては、防災・安全交付金等により支援をいたしております。三点目でありますけれども、自治体での輸送力では不足をして他の自治体から配車する場合等、当該自治体で対応できない場合に輸送手段の手配を実施いたしております。四点目でありますけれども、輸送手段として船舶の確保依頼があつた場合には、海運事業者や業界団体に対し協力を要請いたしております。

以上、国土交通省といたしましては、今後も引き続き関係省庁と連携を図りつつ支援をしてまいります。

○杉本委員 ありがとうございます。

関係省庁と連携をしてということなんですが、政府を挙げて、ぜひとも避難ができるようになればならない。再稼働の問題が矮小化され、断層の問題だとか、いわゆる炉の問題だとか、そういうレベルに矮小化されることなく、SPE E-D-Iの情報開示の問題だとか沃素を配付する問題だとか、こういった問題については新潟県知事が、質問というか要望という形でおつしやられていました。それは、テレビ画面で掲示されて変更になつたということが、たまたま一緒になつたから飛行機が出発するというが変更になりました。それは、テlevi画面で掲示されて変更になつたということが、たまたま一緒になつた日本人の方は苦労されておられましたけれども、これが実は世界の一般常識なのかなと思いつつ、日本はちょっと過剰にペーパーを出し過ぎているのではないかということを、実は今回の国内線を使わせていただいた経緯から感じたわけでありま

す。

それぞれ三種類の紙が出てまいりますけれども、そもそもその三種類の紙が存在する必要性を御説明いただきたいとの、そうでなければ、二つを一つに、あるいは三つを一つにぐらいできるの

ではないかということを、ぜひともお願いし、地域住民の皆様に安心を与えていただきたいとお願いを申し上げます。

次に、航空関係のことについて、非常に小さなことかもしないのですが、ちょっとと感じることを質問させていただきます。

○中原大臣政務官 国内の、遠くの地域が選挙区の議員の先生方は、しょっちゅう国内線に乗られていると思います

が、私は新幹線で往復するばかりですので、たまにしか乗ません。だからこそ感じるのかもしれないんですけども、先般、羽田発の国内線に乗りました。自動チケットをしました。そうすると、航空引きかえ券というのが出てまいります。

そして今度、それを持つて、私は預け荷物がなかつたので、次にセキュリティチェック、保安検査場に行きました。そこで、チェックインをしたときのいわゆる引きかえ券を、二次元バーコードをかざしてくださいといつて、ぴつとかざしますと、一枚紙がびびびと出てきまして、セキュリティーチェック時に搭乗券と書いたものが出てまいりました。そして今度、それを持つて、

いよいよ搭乗ゲートから飛行機に乗るというゲートのところで、どつちの紙を出すのかなと思っていたら、二次元バーコードの方をかざしてください。かざしたら、また搭乗券と称するものが出でまいまして、そして、あなたの座席は何番

よ、こういうことで、三つ書類が出てくるわけでしたね。

それで、ふと思つたんですけれども、そんなの三つあつたつていいじゃないかというわけかもしれないんですけど、先日、私、香港に行つたとき

に、逆に一枚しか出でこなくて、搭乗口が、何番

が、質問というか要望という形でおつしやられていました。それは、テlevi画面で掲示されて変更になつた。それは、テlevi画面で掲示されて変更になつたということが、たまたま一緒になつた

日本人の方は苦労されておられましたけれども、これが実は世界の一般常識なのかなと思いつつ、

日本はちょっと過剰にペーパーを出し過ぎているのではないかということを、実は今回の国内線を使わせていただいた経緯から感じたわけでありま

す。

それぞれ三種類の紙が出てまいりますけれども、そもそもその三種類の紙が存在する必要性を

御説明いただきたいとの、そうでなければ、二つ

を一つに、あるいは三つを一つにぐらいできるの

ではないかということを、ぜひともお願いし、

地域住民の皆様に安心を与えていただきたいとお願いを申し上げます。

次に、航空関係のことについて、非常に小さなことかもしないのですが、ちょっとと感じることを質問させていただきます。

○中原大臣政務官 国内の、遠くの地域が選挙区の議員の先生方は、しょっちゅう国内線に乗っていると思います

もなくて、逆に、この紙を最後に捨てていいのかどうかわからないという御旅行者の方もいらっしゃると思います。こんな点について改善の余地はないのかどうか、御答弁をいただきたいと思います。

○田村政府参考人 お答え申し上げます。

今先生御指摘の搭乗手続の方法、すなわち、いわゆる航空券の引きかえ証と、それからそのほかに、保安検査場と搭乗口の両方において搭乗券が発券される方法とというのは、従前、我が国的一部の航空会社において導入されていたものと承知しております。

これらの航空会社では、先般、搭乗手続の簡素化が図られまして、現在では、原則として搭乗口において搭乗券は発行されない、保安検査場における搭乗券の発行のみが行われる方法になつています。

保安検査場において搭乗券が発行されることにつきましては、航空会社における旅客の通過確認、それから、搭乗者に対する確定した搭乗ゲート番号、搭乗時刻、座席番号の案内といったことをやるという観点から必要な手続である、こういうことでございます。

なお、いわゆる航空券の引きかえ証につきましても、最近、航空会社発行のICカードだと携帯端末を利用することによりまして、紙媒体としての引きかえ証というものなしで搭乗手続を行つてできるというサービスも提供されているところです。

いずれにいたしましても、今後とも、利用者にとってより円滑な搭乗手続が可能となるように、さらなる改善策がないかどうか、よく業界と相談をしてまいりたいというふうに考えております。

○杉本委員 田村局長、最後のお言葉、ひとつよろしくお願ひ申し上げます。券の要らないものはスキップという言い方を、ある会社でははあるの

か、共通の言葉なのかわかりませんが、そういうことも私も存じ上げておりますけれども、どちら

かのメーカーではありませんが、ぜひ常に改善をすべきことがあるのではないか、あるいは既にしているのではないかと思いますけれども、この点を確認させていただきたいと思います。

○中原大臣政務官 現在、地方自治体の原子力防災に関する避難計画の策定につきましては、内閣府取りまとめのもと、地域ごとに国のワーキング

お願いしておきたいと思います。

次に、ボーイング787の最近の運航状況、監

督体制について伺いたいと思います。

三月九日、エンジントラブルの事案が発生して

おりますが、これが、そもそもバッテリーシステ

ムとの関係で因果関係があるのかないのか。それ

から、ことし一月に成田空港で、整備中だった機

体バッテリーから煙が出るという事案がございま

した。この点については、去年の春の段階で、

787を保有する二社に対して、飛行中のバッテ

リー監視というか、きつとチェックをするよう

にということで、サンプリング検査であつたり、

全部検査したのかもしませんけれども、この一

月に発煙したバッテリーは、そもそもそれまで

の、去年の段階でチェックをかけていたもののな

かどうか、この点も含めて答弁をいただきたいと

思います。

○野上副大臣 三月九日の事案と一月十四日の二

つの事案について、お答え申し上げたいと思いま

す。

まず、三月九日の事案ですが、これは羽

田発サンフランシスコ行きのJAL便であります

すけれども、右エンジンの潤滑系統にぶぐあいが

発生をしたということを示す計器表示があつたた

め、ホノルルに目的地を変更いたしました。日本

航空がホノルルで当該エンジンの特別検査を行つ

たところ、同エンジンに装備されたギアボックス

が損傷して潤滑油が漏れていたということが確認

されました。

したがつて、本事案につきましては、ギアボック

スの損傷が主たる原因と推定されておりまし

て、バッテリー事案との関連はないと考えております。

国交省としては、日本航空に対しまして、ギア

ボックスが損傷した原因の究明及び再発防止を指

示して、引き続き、必要な対応を図つてしまひた

いと思います。

それと、もう一つお話をありました、一月十四

日の事案であります。この事案が発生をした後、

当該バッテリーを機体から取りおろしまして、

今、分解検査等を実施しております。

現時点で判明している事実は以下の五点であります。

まず、一つ目は、バッテリーの八つのセルのうち

一つのセルが発熱、損傷し、同セルの安全弁が作動したということです。

二つ目は、バッテリー充電装置には異常は認められなかったということです。

三つ目は、バッテリー監視装置及びバッテ

リーを覆う箱の周辺はきれいな状態であります。

四つ目は、バッテリー・システムは運航の継続に必要な能力を維持していたものと考えられるということです。

五つ目は、現時点では発熱源及び発熱の原因の特定には至っていません。

今御指摘のありましたとおり、昨年の六月一日の定期便運航再開後、飛行中のバッテリーの電圧

値の監視等のモニタリングをずっと実施してきておりまして、本事案発生までに、当該バッテリーに異常は認められなかつたということです。

以上を踏まえて、国交省としては、引き続き、万全の体制を整えていきたいと思っております。

○杉本委員 もう質問を終わりますが、事前にチエックをしたら問題はなかつたなんけれども、結局煙が出たというようなことがあつたわけでございまますので、引き続き、緊張感を持つてこの787の運航に当たつていただきたいとお願い申しあげて、質問を終わります。

以上です。

○梶山委員長 次に、内閣提出、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法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。

〔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株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法案の提案理由につきまして、御説明申し上げます。

世界のインフラ市場は、新興国を中心に、急速な都市化と経済成長により、今後の継続的な拡大が見込まれており、海外の成長を我が国に最大限取り込むため、我が国事業者の参入を促進するこ

とが必要です。

海外におけるインフラ事業、特に交通や都市開

発の事業については、投資の回収に相当期間を要

するとともに、事業環境の変化により収益の発生

に不確実な要素を有しております。また、政府レベルでの調整も必要であることから、民間だけでは参入が進みづらい状況にあり、官民一体となつた取り組みが必要となつております。

このような背景を踏まえ、必要な対策を講ずるため、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、我が国事業者の海外インフラ市場への参入を促進するため、国土交通大臣の認可により、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構を設立することとしています。政府は、常時、機構の発行済み株式総数の二分の一以上を保有することとしております。

第二に、機構は、国土交通大臣の認可を受け、海外における交通や都市開発の事業に対し、出資、専門家の派遣等を行うこととしております。

第三に、機構に海外交通・都市開発事業委員会を置き、支援の対象となる事業者や支援の内容を客観的、中立的に決定することとしております。

第四に、政府は、機構の社債や資金の借り入れに係る債務について保証をすることができるこ

としております。

そのほか、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。

○梶山委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る四月二日水曜日午前八時五十分理

事会、午前九時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後三時六分散会

## 水循環基本法案

### 水循環基本法

#### 前文

#### 第一章 総則(第一条～第十二条)

#### 第二章 水循環基本計画(第十三条)

#### 第三章 基本的施策(第十四条～第二十一条)

#### 第四章 水循環政策本部(第二十二条～第三十

#### 五条)

#### 第一条

#### 附則

水は生命の源であり、絶えず地球上を循環し、大気、土壤等の他の環境の自然的構成要素と相互に作用しながら、人を含む多様な生態系に多大な恩恵を与え続けてきました。また、水は循環する過程において、人の生活に潤いを与える、産業や文化の発展に重要な役割を果たしてきました。

特に、我が国は、国土の多くが森林で覆われてゐること等により水循環の恩恵を大いに享受し、恩恵を与え続けてきました。また、水は循環する過程において、人の生活に潤いを与える、産業や文化の発展に重要な役割を果たしてきました。

しかし、近年、都市部への人口の集中、産業構造の変化、地球温暖化に伴う気候変動等の様々な要因が水循環に変化を生じさせ、それに伴い、渴水、洪水、水質汚濁、生態系への影響等様々な問題が顕著となつてきています。

この現状に鑑み、水が人類共通の財産であることを再認識し、水が健全に循環し、そのも

たらす恵沢を将来にわたり享受できるよう、健全な水循環を維持し、又は回復するための施策を包括的に推進していくことが不可欠である。

ここに、水循環に関する施策について、その基本理念を明らかにするとともに、これを総合的かつ一体的に推進するため、この法律を制定する。

## (目的)

### 第一章 総則

第一条 この法律は、水循環に関する施策について、基本理念を定め、国、地方公共団体、事業者及び国民の責務を明らかにし、並びに水循環に関する基本的な計画の策定その他水循環に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、

水循環政策本部を設置することにより、水循環に関する施策を総合的かつ一体的に推進し、もって健全な水循環を維持し、又は回復させ、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上に寄与することを目的とする。

第二条 この法律において「水循環」とは、水が、蒸発・落下、地下又は浸透により、海域等に至る過程で、地表水又は地下水として河川の流域を中心して循環することをいう。

第三条 この法律において「健全な水循環」とは、人の活動及び環境保全に果たす水の機能が適切に保たれた状態での水循環をいう。

#### (基本理念)

第三条 水については、水循環の過程において、地球上の生命を育み、国民生活及び産業活動に重要な役割を果たしていることに鑑み、健全な水循環の維持又は回復のための取組が積極的に推進されなければならない。

2 水が国民共有の貴重な財産であり、公共性の高いものであることに鑑み、水については、その適正な利用が行われるとともに、全ての国民がその恵沢を将来にわたって享受できることが確保されなければならない。

3 水の利用に当たっては、水循環に及ぼす影響が回避され又は最小となり、健全な水循環が維持されるよう配慮されなければならない。

持されるよう配慮されなければならない。

#### (水の日)

第十一条 国民の間に広く健全な水循環の重要性についての理解と関心を深めるようにするため、水の日を設ける。

とする。

4 水は、水循環の過程において生じた事象がその後の過程においても影響を及ぼすものであることに鑑み、流域に係る水循環について、流域として総合的かつ一体的に管理されなければならない。

5 健全な水循環の維持又は回復が人類共通の課題であることに鑑み、水循環に関する取組の推進は、国際的協調の下に行われなければならない。

6 第三項及び第四項の規定は、水循環基本計画の変更について準用する。

7 政府は、水循環基本計画について、その実施に要する経費に関し必要な資金の確保を図るために、毎年度、国の財政の許す範囲内で、これを予算に計上する等その円滑な実施に必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

7 政府は、水循環基本計画について、その実施に要する経費に関し必要な資金の確保を図るために、毎年度、国の財政の許す範囲内で、これを予算に計上する等その円滑な実施に必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

3 国及び地方公共団体は、水の日の趣旨にふさわしい事業を実施するように努めなければならない。

#### (法制上の措置等)

第十二条 政府は、この法律の目的を達成するため、必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない。

第三章 基本的施策

（時留・涵養機能の維持及び向上）

第十三条 政府は、水循環に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、水循環に関する基本的な計画(以下「水循環基本計画」という。)を定めなければならない。

第十四条 国及び地方公共団体は、流域における水の貯留・涵養機能の維持及び向上を図るために、雨水浸透能力又は水源涵養能力を有する森林、河川、農地、都市施設等の整備その他必要な施策を講ずるものとする。

（水の適正かつ有効な利用の促進等）

第十五条 国及び地方公共団体は、水が国民共有の貴重な財産であり、公共性の高いものであることに鑑み、水の利用の合理化その他水を適正に利用するための取組を促進するとともに、水量の増減、水質の悪化等水循環に対する影響を及ぼす水の利用等に対する規制その他の措置を適切に講ずるものとする。

第十六条 国及び地方公共団体は、流域の総合的かつ一体的な管理を行うため、必要な体制の整備を図ること等により、連携及び協力の推進に努めるものとする。

第十七条 国は、国民が健全な水循環の重要性についての理解と関心を深めるよう、健全な水循環に係る、学校教育及び社会教育における教育の推進、普及啓発等のために必要な措置を講ずるものとする。

（関係者相互の連携及び協力）

第十八条 国、地方公共団体、事業者、民間の団体その他の関係者は、基本理念の実現を図るために、相互に連携を図りながら協力するよう努めなければならない。

（施策の基本方針）

第九条 水循環に関する施策は、有機的連携の下に総合的に、策定され、及び実施されなければならぬ。

第二章 水循環基本計画

第六条 事業者は、その事業活動に際しては、水を適正に利用し、健全な水循環への配慮に努め、その地域の特性に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

（事業者の責務）

第七条 国民は、水の利用に当たっては、健全な循環に関する施策に協力する責務を有する。

（国民の責務）

第十八条 国は、事業者、国民又はこれらの者の組織する民間の団体が自発的に行う、健全な水循環の維持又は回復に関する活動が促進されるよう、必要な措置を講ずるものとする。	
(水循環施策の策定に必要な調査の実施)	
第十九条 国は、水循環に関する施策を適正に策定し、及び実施するため、水循環に関する調査の実施及び調査に必要な体制の整備その他の必要な措置を講ずるものとする。	
(科学技術の振興)	
第二十条 国は、健全な水循環の維持又は回復に関する科学技術の振興を図るため、試験研究の体制の整備、研究開発の推進及びその成果の普及、研究者の養成その他の必要な措置を講ずるものとする。	
(国際的な連携の確保及び国際協力の推進)	
第二十一条 国は、健全な水循環の維持又は回復が地球環境の保全上重要な課題であることに鑑み、健全な水循環の維持又は回復に関する国際的な連携の確保及び水の適正かつ有効な利用に関する技術協力その他の国際協力の推進に必要な措置を講ずるものとする。	
第四章 水循環政策本部	
(設置)	
第二十二条 水循環に関する施策を集中的かつ総合的に推進するため、内閣に、水循環政策本部(以下「本部」という。)を置く。	
(所掌事務)	
第二十三条 本部は、次に掲げる事務をつかさどる。	
一 水循環基本計画の案の作成及び実施の推進に関すること。	
二 関係行政機関が水循環基本計画に基づいて実施する施策の総合調整に関すること。	
三 前二号に掲げるもののほか、水循環に関する施策を重要なものの企画及び立案並びに総合調整に関すること。	
(組織)	
第二十四条 本部は、水循環政策本部長、水循環	
(水循環政策本部長)	
第二十五条 本部の長は、水循環政策本部長(以下「本部長」という。)とし、内閣総理大臣をもつて充てる。	
2 本部長は、本部の事務を総括し、所部の職員を指揮監督する。	
(水循環政策副本部長)	
第二十六条 本部に、水循環政策副本部長(以下「副本部長」という。)を置き、内閣官房長官及び水循環政策担当大臣(内閣総理大臣の命を受け、水循環に関する施策の集中的かつ総合的な推進に関し内閣総理大臣を助けることをその職務とする國務大臣をいう。)をもつて充てる。	
2 副本部長は、本部長の職務を助ける。	
(水循環政策本部員)	
第二十七条 本部に、水循環政策本部員(以下「本部員」という。)を置く。	
2 本部員は、本部長及び副本部長以外の全ての國務大臣をもつて充てる。	
(資料の提出その他の協力)	
第二十八条 本部は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関、地方公共団体、独立行政法人(独立行政法人通則法(平成十一年法律第二百三号)第二条第一項に規定する独立行政法人をいいう。)及び地方独立行政法人(地方独立行政法人法(平成十五年法律第二百八十八号)第二条第一項に規定する地方独立行政法人をいいう。)の長並びに特殊法人(法律により直接に設立された法人又は特別の法律により特別の設立行為をもつて設立された法人であつて、総務省設置法(平成十一年法律第九十一号)第四条第十五号の規定の適用を受けるものをいう。)の代表者に對して、資料の提出、意見の表明、説明その他必要な協力を求めることができること。	
2 本部は、その所掌事務を遂行するために特に必要があると認めるときは、前項に規定する者	
(事務)	
第二十九条 本部に関する事務は、内閣官房において処理し、命を受けて内閣官房副長官補が掌理する。	
(主任の大臣)	
第三十条 本部に係る事項については、内閣法(昭和二十二年法律第五号)にいう主任の大臣は、内閣総理大臣とする。	
附 則	
第三十一条 本部に係る事項については、内閣法(昭和二十二年法律第五号)にいう主任の大蔵は、内閣総理大臣とする。	
(施行期日)	
第三十二条 本部に係る事項については、内閣法(昭和二十二年法律第五号)にいう主任の大蔵は、内閣総理大臣とする。	
(検討)	
第三十三条 本部に係る事項については、内閣法(昭和二十二年法律第五号)にいう主任の大蔵は、内閣総理大臣とする。	
(定義)	
第三十四条 本部に係る事項については、内閣法(昭和二十二年法律第五号)にいう主任の大蔵は、内閣総理大臣とする。	
第一章 総則	
第一条 この法律は、近年の気候の変動等に伴い水資源の循環の適正化に取り組むことが課題となつていることを踏まえ、その一環として雨水の利用が果たす役割に鑑み、雨水の利用の推進に関し、国等の責務を明らかにするとともに、基本方針等の策定その他の必要な事項を定めることにより、雨水の利用を推進し、もつて水資源の有効な利用を図り、あわせて下水道、河川等への雨水の集中的な流出の抑制に寄与することを目的とする。	
(目的)	
第二条 この法律において「雨水の利用」とは、雨水を一時的に貯留するための施設に貯留された雨水を水洗便所の用、散水の用その他の用途に使用すること(消防のための使用その他災害時における使用に備えて確保することを含む。)をいう。ただし、次に掲げるものにより供給される水の原水として使用することを除く。	
第三条 第二条第一項に規定する水道施設	
二 土地改良法(昭和二十四年法律第二百九十五号)第二条第一項に規定する土地改良事業又はこれに準ずる事業により整備される農業用水路	
三 工業用水道事業法(昭和三十三年法律第八十四号)第二条第六項に規定する工業用水道施設	
四 この法律において「独立行政法人等」とは、独立行政法人(独立行政法人通則法(平成十一年法律第二百三号)第二条第一項に規定する独立行政法人等)とは、独立行政法人(法律により直接に設立された法人又は特別の法律により特別の設立行為をもつて設立された法人であつて、総務省設置法(平成十一年法律第九十一号)第四条第十五号の規定の適用を受けるものをいう。)のう	
目次	
第一章 総則(第一条~第六条)	
第二章 基本方針等(第七条~第九条)	
第三章 雨水の利用の推進に関する施策(第十	
以外の者に對しても、必要な協力を依頼することができる。	







文、第八百七十五条及び第八百七十六条の規定は、第二項及び第三項の許可について準用する。

6 取締役は、第一項の議事録について第二項各号に掲げる請求をすることができる。

(登記)

第二十一条 機構は、委員を選定したときは、二週間以内に、その本店の所在地において、委員の氏名を登記しなければならない。委員の氏名に変更を生じたときも、同様とする。

2 前項の規定による委員の選定の登記の申請書には、委員の選定及びその選定された委員が就任を承諾したこととを証する書面を添付しなければならない。

3 委員の退任による変更の登記の申請書には、これを証する書面を添付しなければならない。

4 機構は、委員を選定された取締役のうち社外取締役であるものについて、社外取締役である旨を登記しなければならない。

第三節 定款の変更

第二十二条 機構の定款の変更の決議は、国土交通大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

#### 第四章 業務

##### 第一節 業務の範囲

第二十三条 機構は、その目的を達成するため、次に掲げる業務を営むものとする。

一 対象事業者第二十五条第一項の規定により支援の対象となつた事業者(民法(明治二十九年法律第八十九号)第六百六十七条第一項に規定する組合契約によつて成立する組合商法(明治三十二年法律第四十八号)第五百三十一条に規定する匿名組合契約によつて成立する匿名組合、投資事業有限責任組合契約に関する法律(平成十七年法律第四十号)第二条に規定する有限責任事業組合又は外国の法令に基づいて設立

された団体であつてこれらの組合に類似するものを含む。以下同じ。)をいう。以下同じ。)に対する出資

二 対象事業者に対する基金(一般社団法人及び一般財團法人に関する法律(平成十八年法律第四十八号)第一百三十二条に規定する基金をいう。)の拠出

三 対象事業者に対する資金の貸付け

四 対象事業者が発行する有価証券(金融商品取引法(昭和二十三年法律第二十五号)第二条第一項各号に掲げる有価証券及び同条第二項の規定により有価証券とみなされる権利をいう。以下この号及び第十号において同じ。)及び対象事業者が保有する有価証券の取得

五 対象事業者に対する金銭債権及び対象事業者が保有する金銭債権の取得

六 対象事業者の発行する社債及び資金の借入

七 対象事業者のためにする有価証券(金融商品取引法第二条第二項の規定により有価証券とみなされる同項第五号又は第六号に掲げる権利に限る。)の募集又は私募

八 対象事業を行い、又は行おうとする事業者に対する技術者その他の専門家の派遣

九 対象事業を行い、又は行おうとする事業者に対する助言

十 保有する株式、新株予約権、持分又は有価証券(第二十七条において「株式等」という。)の譲渡その他の処分

十一 債権の管理及び譲渡その他の処分

十二 前各号に掲げる業務に関連して必要な交渉及び調査

十三 対象事業を推進するために必要な調査及び情報の提供

十四 前各号に掲げる業務に附帯する業務

十五 前各号に掲げるもののほか、機構の目的を達成するために必要な業務

十六 機構は、前項第十五号に掲げる業務を営むうとするときは、あらかじめ、国土交通大臣の認可を受けたとき。

十七 機構は、前項の規定により支援決定を撤回し

可を受けなければならない。

##### 第二節 支援基準

第二十四条 國土交通大臣は、機構が対象事業の支援(前条第一項第一号から第七号までに掲げる業務によりされるものに限る。以下「対象事業支援」という。)の対象となる事業者及び当該対象事業支援の内容を決定するに当たつて従うべき基準(以下この条及び次条第一項において「支援基準」という。)を定めるものとする。

2 國土交通大臣は、前項の規定により支援基準を定めようとするときは、あらかじめ、外務大臣、財務大臣及び経済産業大臣に協議しなければならない。

3 國土交通大臣は、第一項の規定により支援基準を定めたときは、これを公表するものとする。

第三節 業務の実施

##### (支援決定)

第二十五条 機構は、対象事業支援を行おうとするときは、支援基準に従つて、その対象となる事業者及び当該対象事業支援の内容を決定しなければならない。

2 機構は、対象事業支援をするかどうかを決定しようとするときは、あらかじめ、國土交通大臣の認可を受けなければならない。

3 國土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、あらかじめ、外務大臣、財務大臣及び經濟産業大臣に協議しなければならない。

第二十六条 機構は、次に掲げる場合には、速やかに、前条第一項の規定による決定(次項において「支援決定」という。)を撤回しなければならない。

2 前項の予算には、その事業年度の事業計画及び資金計画に関する書類を添付しなければならない。

一 対象事業者が対象事業を行わないとき。

二 対象事業者が破産手続開始の決定、再生手続開始の決定、更生手続開始の決定、特別清算開始の命令又は外国倒産処理手続の承認の決定を受けたとき。

三 機構は、前項の規定により支援決定を撤回し

たときは、直ちに、対象事業者に対し、その旨を通知しなければならない。

##### (株式等の譲渡その他の処分)

第二十七条 機構は、その保有する対象事業者に係る株式等又は債権の譲渡その他の処分の決定を行おうとするときは、あらかじめ、國土交通大臣の認可を受けなければならない。

第三章 国の援助等

##### (国の援助等)

第二十八条 國土交通大臣及び國の行政機関の長は、機構及び対象事業者に對し、これらの者の行う事業の円滑かつ確実な実施が促進されるよう、相互に連携を図りながら協力しなければならない。

2 前項に定めるもののほか、國土交通大臣及び國の行政機関の長は、機構及び対象事業者の行う事業の円滑かつ確実な実施に寄与する事業を促進するため必要な財政上の措置その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

第三章 財務及び会計

##### (予算の認可)

第二十九条 國は、対象事業支援その他の対象事業の円滑かつ確実な実施に寄与する事業を促進するため必要な財政上の措置その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

第二十条 機構は、毎事業年度の開始前に、その事業年度の予算を國土交通大臣に提出して、その認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

第二十一条 機構は、次に掲げる場合には、速やかに、前条第一項の規定による決定(次項において「支援決定」という。)を撤回しなければならない。

2 前項の予算には、その事業年度の事業計画及び資金計画に関する書類を添付しなければならない。

一 対象事業者が対象事業を行わないとき。

二 対象事業者が破産手続開始の決定、再生手続開始の決定、更生手続開始の決定、特別清算開始の命令又は外国倒産処理手続の承認の決定を受けたとき。

三 機構は、前項の規定により支援決定を撤回し

たときは、直ちに、対象事業者に対し、その旨を通知しなければならない。

##### (財務諸表)

第三十二条 機構は、毎事業年度終了後三月以内

に、その事業年度の貸借対照表、損益計算書及び事業報告書を国土交通大臣に提出しなければならない。

## (政府保証)

第三十三条 政府は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律(昭和二十一年法律第二十四号)第三条の規定にかかわらず、国会の議決を経た金額の範囲内において、機構の第五条第一項の社債又は借り入れに係る債務について、保証契約をすることができる。

## 第七章 監督

## (監督)

第三十四条 機構は、国土交通大臣がこの法律の定めるところに従い監督する。

2 国土交通大臣は、この法律を施行するため必要なと認めるときは、機構に対し、その業務に関し監督上必要な命令をすることができる。

## (財務大臣との協議)

第三十五条 国土交通大臣は、第五条第一項(募集社債を引き受けける者の募集をし、株式交換に際して社債を発行し、又は資金を借り入れようとするときに限る)、第十条第二項、第二十二条、第二十三条第二項、第三十条第一項、第三十一条又は第三十八条の認可をしようとするとき、財務大臣に協議しなければならない。

## (業務の実績に関する評価)

第三十六条 国土交通大臣は、機構の事業年度ごとの業務の実績について、評価を行わなければならぬ。

2 国土交通大臣は、前項の評価を行つたときは、遲滞なく、機構に対し、当該評価の結果を通知するとともに、これを公表しなければならない。

## 第八章 解散等

(機構の解散) 第三十七条 機構は、第二十三条第一項各号に掲げる業務の完了により解散する。(合併等の決議)

## 第一類第十号

## 國土交通委員會議錄第五号

## 平成二十六年三月二十六日

第三十八条 機構の合併、分割、事業の譲渡又は譲受け及び解散の決議は、国土交通大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

## 第九章 雜則

## (報告の徴収等)

第三十九条 國土交通大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、機構からその業務に關し報告をさせ、又はその職員に、機構の営業所、事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

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、関係人にこれを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してはならない。

## 第十章 罰則

第四十条 機構の取締役、会計参与(会計参与が法人であるときは、その職務を行なうべき社員)、監査役又は職員が、その職務に関して、賄賂を收受し、又はその要求若しくは約束をしたときは、三年以下の懲役に処する。これによつて不正の行為をし、又は相当の行為をしかつたときは、五年以下の懲役に処する。

2 前項の場合において、犯人が收受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができないときは、その額を追徴する。

3 第二十二条第一項又は第四項の規定に違反して、登記する」とを怠つたとき。

4 第二十三条第二項の規定に違反して、業務を行つたとき。

5 第二十五条第二項又は第二十七条の規定に違反して、決定を行つたとき。

6 第三十条第一項の規定に違反して、予算の認可を受けなかつたとき。

7 第三十二条の規定に違反して、貸借対照表、損益計算書若しくは事業報告書を提出せず、又は虚偽の記載若しくは記録をしたこれらのものを提出したとき。

8 株式会社海外交通・都市開発事業支援機構の登記に係る登録免許税については、登録免許税法別表第一第二十四号(一)カ中「若しくは特別取締役」とあるのは、「特別取締役若しくは株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法(平成二十六年法律第二号)第二十一條第一項(登記)の委員」とする。

9 第四十二条 第四十条第一項の罪は、日本国外において同項の罪を犯した者にも適用する。

2 前項の罪を犯した者が自首したときは、その刑を減輕し、又は免除することができる。

3 第四十二条 第四十条第一項の罪は、日本国外において同項の罪を犯した者にも適用する。

4 第四十三条 機構の取締役、会計参与(会計参与が法人であるときは、その職務を行なうべき社員)、監査役若しくは職員又はこれらの中の職務上知ることのできた秘密を漏らし、又は盗用したときは、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第四十四条 第三十九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、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした機構の取締役、会計参与(会計参与が法人であるときは、その職務を行なうべき社員)、監査役又は職員は、五十万円以下の罰金に処する。

第四十五条 次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をした機構の取締役、会計参与若しくはその職務を行なうべき社員又は監査役は、百万円以下の過料に処する。

2 第四十五条第一項の規定に違反して、募集株式募集新株予約権若しくは募集社債を引き受け者の募集をし、株式交換に際して株式、社債若しくは新株予約権を発行し、又は資金を借り入れたときは。

3 第五条第二項の規定に違反して、株式を發行した旨の届出を行わなかつたとき。

4 第二十二条第一項又は第四項の規定に違反して、登記する」とを怠つたとき。

5 第二十三条第二項の規定に違反して、業務を行つたとき。

6 第三十条第一項の規定に違反して、予算の認可を受けなかつたとき。

7 第三十二条の規定に違反して、貸借対照表、損益計算書若しくは事業報告書を提出せ

いう文字を用いた者は、十万円以下の過料に処する。

## 附 則

## (施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して三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。ただし、附則第六条の規定は、会社法の一部を改正する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律(平成二十六年法律第二号)の公布の日又はこの法律の公布の日のいずれか遅い日から施行する。

第二条 この法律の施行の際現にその名称中に海員、監査役若しくは職員又はこれらの職にあつた者が、第十五条の規定に違反してその職務上知ることのできた秘密を漏らし、又は盗用したときは、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第三条 機構の成立の日の属する事業年度の機構の予算については、第三十条第一項中「毎事業年度の開始前に」とあるのは、「その成立後遅滞なく」とする。

第四条 政府は、この法律の施行後五年ごとに、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

第五条 税特別措置法(昭和三十二年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

六 第八十四条の六に次の二項を加える。

七 第三十二条の規定に違反して、貸借対照表、損益計算書若しくは事業報告書を提出せ

ず、又は虚偽の記載若しくは記録をしたこれらのものを提出したとき。

八 第三十四条第二項の規定による命令に違反したとき。

第五条 税特別措置法(昭和三十二年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

六 第八十四条の六に次の二項を加える。

七 第三十二条の規定に違反して、貸借対照

表、損益計算書若しくは事業報告書を提出せ

ず、又は虚偽の記載若しくは記録をしたこれ

の登記に係る登録免許税については、登録免

許税法別表第一第二十四号(一)カ中「若しくは

特別取締役」とあるのは、「特別取締役若しくは

株式会社海外交通・都市開発事業支援機

構法(平成二十六年法律第二号)第二十一

條第一項(登記)の委員」とする。

八 第四十二条 第四十条第一項の規定に違反して、そ

の名称中に海外交通・都市開発事業支援機構と

係法律の整備等に関する法律の一部改正

第六条 会社法の一部を改正する法律の施行に伴

う関係法律の整備等に関する法律の一部を次のように改正する。

目次中「第一百四条」を「第一百十四条の二」に改める。

第十章中第一百十四条の次に次の二条を加える。

(株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法の一部改正)

第一百十四条の二 株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法(平成二十六年法律第号)の一部を次のように改正する。

第八条第二項第一号中「会社法」を「監査等委員会又は会社法」に、「委員会」を「指名委員会等」に改める。

#### 理由

我が国に蓄積された知識、技術及び経験を活用して海外において交通事業又は都市開発事業を行う者等に対し資金の供給、専門家の派遣その他の支援を行うことにより、我が国事業者のこれらの事業に関する海外市場への参入の促進を図り、もって我が国経済の持続的な成長に寄与することを目的とする法人として、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構を設立する必要がある。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五号

平成二十六年三月二十六日



平成二十六年四月四日印刷

平成二十六年四月七日発行

衆議院事務局

印刷者

国立印刷局

K