

第百八十六回国会
衆議院
国土交通委員会
議 録 第 十 六 号

平成二十六年五月十六日(金曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 梶山 弘志君

理事 赤澤 亮正君

理事 大塚 高司君

理事 望月 義夫君

理事 井上 英孝君

理事 秋本 真利君

理事 泉原 保二君

理事 大西 英男君

理事 國場幸之助君

理事 坂井 学君

理事 白須賀貴樹君

理事 高橋ひなこ君

理事 土井 亨君

理事 林 幹雄君

理事 藤丸 敏君

理事 牧島かれん君

理事 務台 俊介君

理事 後藤 祐一君

理事 足立 康史君

理事 西岡 新君

理事 村岡 敏英君

理事 佐藤 英道君

理事 穀田 恵二君

国土交通大臣

国土交通副大臣

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

政府参考人

(総務省大臣官房審議官)

平嶋 彰英君

政府参考人
(国土交通省国土政策局長)

花岡 洋文君

政府参考人
(国土交通省土地・建設産業局長)

毛利 信一君

政府参考人
(国土交通省都市局長)

石井喜三郎君

政府参考人
(国土交通省道路局長)

徳山日出男君

政府参考人
(国土交通省住宅局長)

井上 俊之君

政府参考人
(国土交通省鉄道局長)

瀧口 敬二君

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

田端 浩君

政府参考人
(国土交通省海事局長)

森重 俊也君

政府参考人
(国土交通省港湾局長)

山縣 宣彦君

政府参考人
(国土交通省航空局長)

田村明比古君

政府参考人
(国土交通委員会専門員)

宮部 光君

委員の異動

五月十六日

補欠選任

川端 達夫君

同日

補欠選任

助田 重義君

同日

補欠選任

藤丸 敏君

同日

補欠選任

高橋ひなこ君

同日

補欠選任

坂井 宏君

同日

補欠選任

同日 丸山 穂高君

同日 松田 学君

同日 高橋ひなこ君

同日 補欠選任

同日 牧島かれん君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

同日 長坂 康正君

同日 補欠選任

康彦でございます。

本日は、この一般質疑に当たりまして、去る三月に政府の方からお示しをいただきました新たな国土のグランドデザインの骨子について、質疑をお願いしたいと思います。

いわゆる有識者懇談会に全てを委ねておくというわけにもいきませんので、ぜひ、この国会の場でも、しっかりとこうした内容については議論を深めてまいりたいと考えております。

まず、三月の段階でお示しをいただきましたこの骨子ですけれども、さらにこの懇談会なり研究会は続いていると思うんですが、今後の見通しも含めて、その進捗状況、そして、これがもし、何月に成案になるかわかりませんが、それ以後の位置づけでありますとか使い方について、御説明を賜りたいと思います。

○太田国務大臣 新たな国土のグランドデザインにつきましては、三月二十八日に骨子を公表させていただきました。それから、各方面から意見をいただきました。議論を深めて、中身をさらに詰めていくということにいたしております。

四月十五日に有識者懇談会を開催しまして御意見を伺いまして、さらに五月三十日と六月二十七日にも開催する予定としております。

それから、地方の現場からの意見をいうことが大事だということに思っております。現在、国交省から派遣をしまして、各地方自治体の各方面、全国で十カ所のブロックに分けてまして、ブロックごとに都道府県や地域の経済団体の方々からも御意見を直接お聞きする場ということで、今全国を歩かせているという状況にございます。

また、あわせて、この国土のグランドデザインと同時に、問題意識は、日本はこれから二〇四〇年、二〇五〇年あるいは二〇七〇年、どうなるか。人口構成の問題とか地方の疲弊ということについて

て、いろいろな団体からも意見が述べられておりまして、それらもしっかりと吟味して取り入れるということも含めて今やらせていただき、本年夏ごろには新たな国土のグランドデザインを取りまとめていきたいというふうに考えています。

これができ上がりますと、長期の視野に立っているわけでありますものですから、これらを踏まえまして国土形成計画を見直す。これはこし発表されてから一年ぐらいかけてと目途を考えておりますが、そして社会資本整備重点計画、交通政策基本計画、これら幾つか、国土あるいは交通にわたって示していかなくてはならないものがありまして、ここに取り組みたいというふうに思っているところです。

また、今、国会で成立いたしました都市再生特別措置法と地域公共交通活性化法の改正ということも同時に、このグランドデザインの中に包摂されているというふうに考えておりまして、それらを全て含めてグランドデザインを策定するとともに、影響するところにはその考え方を織り込みたいというふうに思っているところでございます。

○若井委員 大臣みずから今後の展望について詳しい御説明を賜りまして、ありがとうございます。グランドデザインというこの名称ですけれども、高い空から全体を見渡す、そういう視点もちろんだ事だと思いますが、今お話がありましたとおり、十地区の全国各地での御意見を賜る、そうしたものを積み上げて、より立体的なものにしていくということを進めていただきたいと私からもお願いを申し上げたいと思います。

それで、これまで数次にわたって全国の国土計画というものが策定をされ、今回、恐らく六度目のこうした作業になっているかと思うんですが、これまでの国土計画と大きく違う点は、私は、日本が歴史上始めて以来の人口減少社会に突入をし、これが急速に加速をしていく、その中にあって、この国土政策をどのようにハンドルを切っていくのかということにあると思います。

先般、増田寛也先生が、人口減少問題研究会と

いうところで、二〇四〇年、現在ある千八百の自治体が九百に減少する危険性すらある、このような予測もしておられるわけですが、このグランドデザインの作業のプロセスにおいて、人口減少について分析をしておられますけれども、その内容について御報告をいただきたい。よろしくお願いします。

○花岡政府参考人 お答えを申し上げます。

若井先生御指摘の、新たな国土のグランドデザインの骨子におきましては、今後、急激に人口減少と高齢化が進むということを大きなテーマとしております。そのために、日本の国土を縦横一キロのメッシュで区分いたしまして、分析をいたしております。

それによりまして、二〇五〇年には、現在人が住んでいる地域のうち、約六割で人口が半減する。さらに、その六分の二、二割に当たる部分については、そもそも人がお住まいにならなくなるのではないかとといったようなことを示させていただいております。人口が全体として減るという以上に、地域的な偏在が加速をするといったふうに分析をいたしております。

さらにつけ加えさせていただきますと、市町村ごとに見ますと、やはりどうしても人口規模の小さい市町村ほど減少率が高い傾向にあるといったことがございます。

さらに言わせていただきますと、それぞれの市町村の中心部からの距離別に人口の増減といったようなものを見ますと、やはり中心部に近いところには一定程度人口の集積が残る。しかし、だんだん離れてまいりまして、特に五、六キロといったところを超えますと、人口の減る割合が急増するといったような結果になっております。

今後の地域づくりにおきましては、こういった細かい人口の状況を踏まえまして、例えば、行政サービスの提供の仕方、あるいは、医療機関や商業施設の配置といったようなものを検討していくといったような考え方を関係者の間で共有する必要があるものと考えております。

○若井委員 今局長に御説明をいただいた内容ではないかという図を、いただきました資料の中から、参考資料で提出をさせていただいております。この図を見ておりまして、本当に何というか、感慨深いと言います、左にあります日本地図図でありますけれども、九八％の地域で人口減少が起きていること、しかも、この紫色で点が打ってあります地域については、これは二〇五〇年ですが、三十五年後に五〇％以上の人口が減少するという、そうした図柄になっているわけです。

実は、この絵はいつかどこかで見たことがある図のような気がいたします。それは、恐らく五十年前はむしろ、こういう青いところから黄色や赤がどんどん広がっていくという、そういう図柄で同じ絵を見たことがあるような気がするんです。

そういう意味で、この半世紀の間、国土計画というのはいま、この青いところをどうするかというよりも、黄色のところ、そして、さらにその真ん中にある赤のところ、爆発的に膨張する、これに対応するという意味で国土計画を策定し、それにどう対処するかということが国としての基本的な課題になってきたと思うんですが、これからは、この紫色のところ、我が国の国土の中でどのような役割を果たしているのか、そして、それをどのようにして支えていけるのか、そうした方向へもう百八十度方向転換をするという意味で、大変に大きな重大な現状だということがここに示されているんじゃないかというふうに思っています。

その意味で、今回のこのグランドデザインの中にいろいろ御指摘しておられるわけですけれども、私は、今回のグランドデザインは、この紫色のところをどうするかということが最も重大な課題であり、あらゆる資源を投入してもここにいて政策を集中していくことが課題なのではなからうか、そのように思う者の一人であります。

その意味で、この紫色に示された、ある意味、面積でいえば、これはもう八割、九割という部分になろうかと思えますけれども、このようなところが今後我が国の国土の上においてどんな役割を果たしていくべきなのか、どのようなことが可能なのか、その辺について、もしこのグランドデザインの検討の中で、いろいろ御指摘があると思うんですけれども、これという方向づけがあれば、ぜひ御指摘をいただきたい。

○花岡政府参考人 お答え申し上げます。今回のグランドデザインの骨子の中では、地方において地域社会を維持することが、だんだん困難になってくるということについて大きな問題意識を持っております。

そういった意味で、いろいろなところで地方圏の今後のあり方について記述をさせていただいているところでございますけれども、その一つの考え方としていたしましては、これから人口が減っていく中で、各地域が横並びが続いていくということではそれぞれの地域がなかなか成り立たない、多様性といったようなものをもう一度再構築していく必要があるのではないかと、といったようなことを基本的な哲学といたしております。

具体的にどうするかという御質問でございますけれども、人口の動態等を考えますと、やはり地方部においても若い方がきちんと仕事につき、生活を営んでいただくということが基本的に大事であるといったふうに思っております。

そのためには、農林水産業はもちろんでございますけれども、いろいろな産業につきまして、新しい産業を起すこと、あるいは、産業のイノベーションを進めること等々を進めていく必要があるものと思っております。

また、特に状況が厳しいいわゆる中山間地域といったところにおきましては、なかなか困難な課題があるわけでございますけれども、現在いろいろな取り組みがなされております。

例えば、撤退したJAの店舗を住民の方が共同出資をした会社が引き継ぎまして、さまざまな工

夫でいろいろな機能を提供され、しかも黒字で運営しておられるといったようなものも幾つか見られるようになっております。

そういったいろいろな各地の先進的な取り組みなんかもよく勉強させていただきまして、そういった地域のあり方につきまして、できるだけ書き込んでいきたいといったふうに考えております。

○若井委員 さきの五月の連休に、長野に行きました。ある村で、大変に、目からうろこが落ちるといいますか、そういうお話をお聞きしました。人口が二千二百人しかいない。国勢調査ごとに一〇%近く人口が減っている。平均年齢が五十八歳だそうです。高齢人口が二十三人、四六%に達しており、ひとり暮らしの世帯が二百十九、全体で八百四十九世帯ですので、四分の一がひとり暮らしだ。

ところが、この村のお話を聞いていて、本当に意外でしたのは、この村には生活保護世帯が一世帯しかない。当然、年金はもらっている人が多いんだと思うんですけども、そのようにして、地域が何とか、要するに、自立しているとは言えないかもしれないが、自活をしている。次の時代には再生産していけるのかどうかという点については甚だ心もとないところもあるんですけども、とにかく、高齢ではありながら、しっかりと自活をしているという意味では評価ができるのではないかと、そんなふうに感じました。

そういう村に行つていつも思うんですけども、何でそういうことが可能なか。一つはやはり、自給自足しています。自分の畑で自分の食べるものをつくっている。それから、それを御近所で物々交換しております。ですから、自分がつくったものだけではなくて、さまざまな食料なりを得ることができる。そしてさらに、病気になるれば近所でお助け合っている。要するに、自給自足、それから物々交換、助け合い。

よく考えてみると、これらはGDPには一切寄与していない。一回も現金に換算をされていない

ので、生産という、あるいは経済という指標からいうと、ほとんどゼロに近いんじゃないかと思うんですが、しっかりとそこにいる人は自分たちの暮らしを支えている。そういう部分が、ある意味で言うところ、この紫でドットをしているところは、支えられている結構大きなファクターになっているんじゃないかと思えます。

そのことだけで我が国の将来が開けるとはもちろん申し上げませんが、日本人がそれぞれみずからの命を、暮らしをどうやって支えていくかという意味で、この点についても少し積極的に、あるいは再評価をしていかなきゃいけないと、きが来ているんじゃないか、そのことが本来は国土のランドデザインベースにあるんじゃないか、それぞれの地域がそうやって個人の生活を支えていくということ、地域主権、あるいは分権と言つてもいいですけども、そのベースなんじゃないかというふうに私は思うわけであります。

そういう意味で、このランドデザインの中にもそういう記述がぼつりぼつりと出ているのは、私は大変に注目すべきだと思っておりますが、難しい言葉でこれは書いてあります。理念のところには多様性という規定があり、ダイバーシティ、交通情報ネットワークが便利になればなるほど、物理的距離ではなく、位置、その場所が何ができるか、その比較優位が重要だというふうに書いてある。

このいわゆる位置とか比較優位というのが何であるかということが解明できれば、私は、このランドデザインには命が吹き込まれるといえますか、柱がしっかりと立つと思うんですけども、今の段階で、この分析の中で、この位置とか比較優位というのはどういうことをお示しになろうとおられるのか、もしお答えになれば、ぜひよろしく願います。

○太田国務大臣 奄美に行きました。先生もたしか行かれたと思います。そこで、ITがこれだけ確立されてきますと、

どこで仕事をするかということは、なかなか、距離というよりも位置というものに還元される、そういう時代というものがあろうと思えます。そういう意味では、特にIT、それからまたリニアなどということが成りますと、また距離が縮まって、位置というものが相当大事になってくるというところもあつたりします。これはまた、地方の活力という、集落を形成するという場合にも同じことが起きるんだというふうに思います。

今先生がおっしゃったところは、私、三宅島から、噴火で、東京まで一緒に来まして、そしてその後も何回もお会いをしております、いや、太田さん、とにかく東京じゃ何でも金、金、金、金で、動くだけで金がかかる。三宅島ではそんなじゃないで、魚をとったり貝をとったりしたら隣に渡して、物々交換というようなもので生きていると。

つまり、資本主義社会の中での都市の構造というものはお金を使うということが基軸にあるんですが、集落とか小さい村ということになると、支出を抑えるということの中の安定的なもの、これを、そつちがいんだというのではなくて、日本には二つのそうしたシステムというものが共存するということを認めてあげる、そうしたまちづくりというものが大事で、一方が正しい、何でも自然の中に帰れというわけにはいかないというふうに思っています。

そういう、支出を少なくしながら生活していく、そして助け合いをしながらやっていくという中には、例えば電気とかそういうことにつきましても、そこは小水力を使うとか太陽光発電を使うとか、町の住まい方という、生活を基軸にしたまちづくりというものがあろうと思えます。

いずれにしても、その位置というものが大事になってくるとか、あるいは助け合うということをやより行う、あるいは支出を少なく生きる資本主義社会。藻谷浩介さんが「里山資本主義」の中で提唱しているのはそういうことだというふうに思っています。それらも組み込んで、それぞれ

の地域がどう生きていったらいいのかということ自分たちで模索するというそのインセンティブを与えるという意味でも、私はランドデザインでいろいろな形で物事の考え方を提起するところ、それが大事だというふうに思っているところで

○若井委員 私も、例の奄美の特措法の議論の際に、島の方に勉強させていただきに参りました。もしかすると、大臣と同じ女性に会っているかもしれない。この方は、要するにITの仕事による環境のところではないということ、奄美大島の、それも大変外れの田舎でそういう仕事をしている人ですが、その方が大変におもしろいお話をしてくれました。

どこでもITの仕事はできる。私は日本じゅうにそういう顧客がいて、それで今の暮らしが成り立っている。だが、今の関心は私はそこにはありません、こういうことでした。

このネットワークを使つて別のことができるんじゃないかと思ひ始めている。それは何かというと、奄美大島でなければつくれない種類の蜂蜜がある。つまり、あそこしか生えていない種類の植物があつて、それをベースにした蜂蜜を近所が生産している。しかし、今まで店頭に並べてもお客が全然来ない。要するに、奄美大島だけでなくものも成り立つ、そういうマーケットにはなっていない。しかし、これを一旦ネット通販の上に載せると、これがとんでもないことになって、もう日本じゅう、見えないところたくさんのお客様がいて、その方々から注文がどんどん集まってくる。だから、むしろ、地元集落の方々にそれをどうやってつくっていたかということが、今、私の課題になってきている、こういうお話を聞きました。

私は、ですから、恐らく、このダイバーシティというところでおっしゃっている位置とか比較優位というのは、実はそのことを言っているんじゃないかというふうに思うんですね。そういうふうに、全国にあつて、散らばつていて、まさに、

集積していなければ成り立たないマーケットではなくて、広く分散をしているけれども、それがITでつながっており、あるいは、今でいうと宅急便だと思ふんですが、そうしたものでつながっている。だから、宅急便の値段、船で運ぶ値段を安くしてちょうだいねという陳情を受けましたけれども、まさにそういうベースをつくっていくということによって、この小さい、地方に分散しているコミュニティを生かしていけるんじゃないか。そのことを、ぜひ今回は、このグラントデザインの中で大きく提起していただきたい、そんなことで、きょうはこの質問をさせていただきます。

「中山間地域は規模が小さいため住民が共同して工夫すれば何とかなるが」という記述があるんですが、どういう工夫をして、どう何とかなるかということを書いてありません。しかし、そのことをもう少しこれから掘り下げていくことによって、私は、国土の九割を占めるかもしれない、この青い点がドットしてある地域を活性化することができないのではないか、そんなふうに思うわけであります。

この話はまだまだこれから重ねて申し上げたいんですが、時間もありますので、国土政策に関連して、幾つかこのほかにもいろいろ見えてまいりましたので、そのことについて、ぜひ教えてください。

資料の二であります。

先般、五月の十一日に、JR北海道の江差線という鉄道が廃止になりました。まさにローカルな、右の下に輸送密度の推移が書いてありますけれども、お客さんの乗らない、ある意味でいうと、経営が大変に厳しい鉄道だったんですけれども、これがとうとう廃止になりました。その一方で、この鉄道の起点であります木古内というところは、今、北海道新幹線の新しい駅舎がどんどん整備をされているという状況です。

北海道新幹線は、来年度中には新函館まで開通をし、東京から線路で結ばれる、こういう状況の

中にあって、一方で、この江差線という鉄道が廃止になっていつている。私は、新幹線ができれば、この江差線をベースにして、もう一回別の使い方ができたのではないかとというふうに想像もしたりしております。

JR九州などでは、新幹線ができた以後、非常に活性化をしているローカル線のケースも少なくありません。

この江差線の鉄道の廃止問題、この間の経緯、それから、これが廃止された後のこの地域の展望、この辺について、鉄道局の方から御説明いただければありがたいです。

○瀧口政府参考人 委員が配付されました資料のとおりでございますが、この江差線、五稜郭―江差間のうち、まず五稜郭―木古内間が、平成二十八年春に予定されております北海道新幹線開業に伴い、いわゆる並行在来線としてJR北海道から経営分離される、こういったことになっております。このため、江差線の木古内―江差間につきましては、並行在来線の経営分離後は、JR北海道の函館方面の自社路線には接続しない路線となるという見込みでございます。

一方、この区間の輸送密度、委員が配付されました資料の右下でございますけれども、いわゆる発足当時は二百五十三人でございましたが、二十三年度の段階では四十一人ということで、非常に少ない方が御利用されていたということでございます。

このため、二十四年九月に、JR北海道から地元自治体に対して、鉄道事業を廃止したいという意向が表明されております。その後、沿線自治体とJR北海道が協議を重ねておりまして、その結果、沿線自治体の方でも、鉄道事業の廃止はやむを得ないということで、御了解をいただいたという経緯がございます。

手続的には、平成二十五年四月にJR北海道から廃止の届け出がございまして、本年の五月十二日をもって廃止をされた。十一日まで運行されて、十二日から廃止をされた、こういったよう

な経緯でございます。

なお、廃止後の地域交通としての輸送手段でございまして、民間のバス会社が実は運行を行っております。地域の輸送確保のため、JR北海道がこの配付された資料の中にもございますように、三年間に九億円ということでバスに対する支援を行う、こういったことで御了解をいただいたというふうに承知をいたしております。

○若井委員 この江差とかの地域は、北海道では本州から一番近いところに位置をしており、私が聞き及んでおりますところでは、八百年ぐらい前から人が移住をしていたという、北海道では最も開発が最初に進んだ地域だというふうに聞いております。

当時は、海路がベースになって、要するに船で交通をしていた。それから、この間、鉄道で支えられてきたけれども、今鉄道局長がお話しになったように、これからはバス輸送だ、要するに道路に依存していくのだという時代の流れの中で、いたし方ない部分もあるかもしれないけれども、もう少し頑張ってみる手があったのではなからうかと私などは思う一人であります。

鉄道についてはこのような結末になったわけですが、今後、こうしたケースがほかの地域でも出てこないとは限らないわけでありまして、その際には、JR九州ばかり褒めているわけじゃありませんけれども、鉄道としても大いに工夫をしていただきたいと思ひますし、また、それを代替をするバス輸送、これについても国交省として大いに工夫をし、力を入れていただきたい、このことをきょうはお願いして、これについては質問とさせていただきます。

次に、その裏に、山陰自動車道の図を、国交省の皆さんから提供を受けて、ここに委員会の資料とさせていただきます。

私は、やはり、いわゆる中国地方、特にこの日本海側というところは、先ほどの図にもありますとおり、大変に厳しい人口減少の波にさらされているところでもありますし、山陰自動車道が果た

す役割は大変に大きいだろうというふうに思っておりますが、この図を見ていただきますとおわかりのとおり、ある意味でいうと、これはシャクリムシみたいな格好の図が描いてありまして、少しずつ少しずつ延びていつて、最後はこの自動車道を建設するというプログラムになっているんだと思います。

かつてのように、例えば東京から新潟までずばつと定規で直線を引いて、その線の近くの町を拾ってルートを決める、そして一気にそれをつくるといふような、そういう形ではないように見受けられますけれども、これをどのようなプロセスでつくっておられるのか、道路局の方から御説明願います。

○徳山政府参考人 お尋ねの山陰道でございますけれども、山陰地方の地域経済の活性化あるいは観光の振興、そしていざというときの災害に強いネットワークの確保という意味で、非常に重要な、約三百八十キロの幹線道路でございます。昭和六十二年に高規格幹線道路網に位置づけられたわけでございます。しかしながら、地元の期待に反しまして、有料道路としては、ただいま委員からもお話のありましたように、一気に進むというわけにはまいりませんでした。

一方、これに並行して、国道九号が山陰の海岸線をずつと走っております。この国道九号にもいろいろ課題が実はございました。例えば、峠が幾つかございますけれども、峠の区間では急カーブや急勾配があつて、これがいざというときのネックになる。あるいは地すべり等の災害によって通行どめが発生しやすい区間も多数存在する。そして、それぞれの都市の市街地の区間も通っておりまして、こちらでは渋滞が生じておるといふ問題がございまして、国道九号としてもバイパスの整備が求められていた。

ただ、山陰道がずつとできればこれも解消するわけであつたわけですが、バイパスを先にいたしますと、これは三重投資みたいなことになりまして、三本の路線をつくることになりまして

ので、これも非常に不経済である、こんなジレンマがあったわけでございます。

このため、将来の道路ネットワークの形を見据えながら、新しい路線、二重投資にならないように、有料道路としての整備、あるいは国道九号のバイパスとしての整備を組み合わせて、計画的にこれまでつなげてきたものでございまして、これまでに約四割に当たる百五十キロが開通しておりますし、現在でも三割弱の約百キロの区間が事業をして、こういうところまで来たわけでございます。

引き続き、現道の課題や整備効果を踏まえ、そして厳格な評価を行いつつ、いろいろな工夫を重ねて、効果的、効果的な道路ネットワークの整備に努めてまいりたいと考えております。

○若井委員 私、連休を利用して、全線、車で走ってみました。松江のところには、いわゆる国道バイパスがかねてから整備がされておられ、その両方の出口が新たな山陰自動車道につながっていく、そうした国道のバイパスでありますとか、ここに赤く直轄と書いてある、そうした、採算はとてもしないけれども、この青い部分を支えるために、先ほどの青い点の部分ですね、必要欠くべからざる部分については税金も投入をしてこうした道路をつくっていくということは、私は反対をすべきものではないというふうに思いますし、その結果として、そのように多様な事業の積み重ねの結果、こうした山陰自動車道ができていくということとは、とても無理のない自然なシナリオになっているのではないかと評価をさせていただきます次第であります。

いずれにしても、この間、多くの議論がありましたが、社会資本をこれからどうやって維持管理し、更新していくのか。お金は限られているし、需要は非常にこういう分散的なところがたくさん出てくるという中で、こうした形でインフラをつくっていく。場合によると、九号と並行するというよりは、九号そのものに代替をされるというような部分も出てくるんじゃないかと思っております。

ども、今後の更新のプログラム、あるいは、料金システム等についても、無料のところがあったり有料のところがあったり、今はそういう組み合わせになつていっていると思うんですけども、しっかりと一貫した方向性を見出しながら、わかりやすい、使いやすい、そうした道路として整備をしていただきたい、このように期待をさせていただきたいと思っております。

最後に、時間がなくなりましたが、この青い点の部分、「美しい国土を守り、育てる」という項目が基本戦略の中に書かれております。多自然居住地域を守っていく、あるいは国土管理の拠点としてこの地域は重要だ、そして、その最大限でおられる方々は現代の防人というふうにしていくために二つの物差しが必要じゃないか、このようにグラウンドデザインの中に書いてございしますが、この現代の防人とかあるいは二つの物差しというのは、もう少し具体的に言うところのような内容を示しているのか、その点について御説明を賜り、質問を終わりたいと思っております。

○花岡政府参考人 お答え申し上げます。

我が国は、三十八万平方キロの領土を持つておりますけれども、それに加えて、四百四十七万平方キロという非常に大きな海洋を持つております。

先ほど御指摘いただきました記述は、いわゆる国境離島の住民の方々にそこに住んでいただき、漁業を営んでいただくといったことが国土管理上重要な役割を果たしているのではないかとという問題意識から書かせていただいたものでございます。

もう少し具体的に申し上げますと、例えば、他国の漁船等が我が国の領海に入ってきた場合に、こういった漁民の方から御通報いただいて、海上保安庁の船が出動するとか、そういったようなことを念頭に置いているわけでございます。

それから、もう一つ御指摘のございました二つ

の物差しという言葉でございしますが、これは、経済性、採算性という一般的な原理原則だけで全ての地域の物事を判断するのではなくて、このように国土管理上また特別の役割を果たしている地域などにおいては、そういったものを十分踏まえた弾力的な対応、必ずしもそういう経済性、採算性といったもので一刀両断にしない対応が必要ではないかとということで、考え方を述べさせていただいたものでございます。

こういった考え方に基きまして、交通アクセスの改善、あるいは産業振興、雇用の確保といったことを考えていく必要があるのではないかと考えているところでございます。

○若井委員 ありがとうございます。終わります。

○梶山委員長 次に、原田憲治君。

○原田憲治委員 おはようございます。自由民主党の原田憲治でございます。

質問の機会をいただきました。理事の先生方、また委員の先生方に、感謝、御礼を申し上げます次第でございます。

一時間という長丁場であります。多岐にわたりますことを、まずお許しいただきたいと思います。まず、航空行政についてお話を伺いたいと思っております。

ビーチ・アビエーション二五二便、石垣から那覇空港に向かつておった飛行機が、進入高度が低過ぎて着陸をやり直した、いわゆる重大インシデントというのがございました。今調査中であろいかと思っておりますが、これで法的には問題がないということですが、この機体とキャプテン、機長がそのまま別便を運航したということがございまして、新聞の投書欄というんですか、そういうところを見ておりましたら、心配だ、本当にこれでいいのかということが書いてございました。この点について、まずお伺いをいたしたいと思います。

○田村政府参考人 お答えを申し上げます。四月二十八日、石垣発那覇行きビーチ・ア

ビエーション二五二便が那覇空港への着陸進入におきまして海面に異常接近し、操縦士が緊急回避操作を行うという重大インシデントが発生をいたしました。このインシデントにつきましては、現在、運輸安全委員会によって調査が行われているところでございます。

国土交通省といたしましては、会社に対しまして、運輸安全委員会の調査への協力とともに、会社としての事実関係の調査及び早急な再発防止策の徹底を指示いたしました。また、五月八日と九日に同社に対しまして定期監査を実施いたしました。乗員不足への対応等について確認をいたしましたとともに、機長から会社への重大インシデント等にかかわる報告が的確に行われるように指示をいたしました。引き続き、運輸安全委員会による調査の状況等を踏まえ、適切に指示、監督を実施してまいりたいと考えております。

そこで、今先生おっしゃいました、重大インシデントが起こった後、引き続き関空への運航を続けたというところでございますけれども、事案発生後、念のために行つた点検でも機体に異常は見られていないということでございますので、運航を継続しても機体の健全性には問題がなかったというふうに考えております。

しかしながら、操縦士からの会社への正確な報告がおくれたということ、これは適当でなかったというふうに考えております。機長からの報告の適切な実施について、速やかに対策を講じるように指示をいたしましたところでございます。

以上でございます。

○原田(憲)委員 局長の答弁のとおりだと思いますが、そもそも、パイロットが不足しておらなければこのような運航はなかったのではないかな、そんなふうには私は思います。

それとあわせて、どうも機体を整備する整備士の方も不足しておるんじゃないかということも聞かえておられますので、この辺のところはどうなっておるかということをお答えいただけたらと思います。

○田村政府参考人 今御質問の、パイロット、整備士の不足の問題でございます。

当該ピーチの監査におきましては、乗員不足で無理な乗務がなされていたというような事実は認められませんでした。

しかし、航空業界全般といたしまして見ますと、航空需要の増大や今後の大量退職によりまして、中長期的にパイロット不足が発生するおそれがあります。それから、LCCについては今急速に事業拡大をしているというようなこと、それから、中小の地域航空会社みたいなところは、大体、構造的に乗員が集めにくいというような状況がございまして、短期的にもこれらの会社についてはパイロット不足に直面しているということでございます。

それから、整備士につきましても同様に、航空需要の増大等に伴いまして、短期的あるいは中長期的にも不足への対応というのが課題になっております。

このような状況を踏まえまして、国交省では、交通政策審議会のもとに小委員会を設置いたしまして、パイロット、整備士等の養成、確保のための対策に関して検討を行っているところでございます。

短期的なパイロット不足への対策といたしましては、本年三月、この小委員会の中取りまとめを受けまして、自衛隊パイロットの民間における活用を直ちに再開したところでございますけれども、さらに具体的なほかの策につきまして検討を進めまして、夏前をめどに取りまとめを行い、必要な対策を講じてまいりたいというふうに考えております。

○原田(憲)委員 ありがとうございます。

将来的にも、今は現役のパイロットの皆さんが退職をされる時期が来ますと、また再び同じようなパイロット不足というように起こるのではないかと、私はそう考えておまして、その辺をやはり今から対策として講じていただいて、しっかりとした人材育成というものを、それからもう一

つは、今局長おっしゃいました、自衛隊からの民間への移行というんでしょうか、民間パイロットへの採用も積極的に行っていたら、いわゆる即戦力として自衛官のベテランパイロットを採用していただくというようなことも必要じゃないかな、このように私は思っております。

それから、ちよつとこれは一つ気になっておることがありまして、パイロット不足とかそういうことは全く関係ないんですが、私は先日、船に乗りました。そうしましたら、乗船してすぐに避難の仕方についてレクチャーがあったんですね。船に乗ったら、警報を発して、この警報が鳴ったら、あなた方はどこへ集まってください方、いろいろなことを、避難訓練のことをやっていたんです。

飛行機でも同じようなことをやっていますよね。昔はキャビンアテンダントが実際に着てやっていたけれども、今はビデオですね。ほとんどの人が見ていませんね。

それと、気になりましたのは、実際、航空機内でそういうことが起こったときに、迅速に、救命胴衣というんですか、ライフジャケットをつけることができるのか。ちよつと気になりました、これは質問通告をしていますが、お答えいただけたら結構ですので、こういった危機管理の面について対応していただいているのかということ、できれば、例えば飛行場なんかで搭乗の待ち時間の間にそういう体験をするコーナーをつくっていただくとか、そういうことをしていただいたらいんじゃないかなと自分自身で思ったものから、ちよつと思いつきのような質問になつて申しわけありませんけれども、もしお答えをいただけるようであれば、よろしく願います。

○田村政府参考人 緊急時における乗客の避難誘導につきましては、適切に乗務員の教育訓練というものが行われて、安全な誘導が可能な体制になつているかということは厳しく私どももチェックをしております。社内でもそういう訓練がなされているということもございますけれども、今の先生御提案のお話も含めまして、さらに対策があるかどうか、ちよつと検討させていただきたいと思っております。

○原田(憲)委員 ありがとうございます。

会社側の人はそれなりの訓練を受けていると思えますけれども、乗客の方はなかなかそういう体験というのか経験もできないと思いますので、ぜひそういう形で実現をしていただけたらありがたいと思いますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

次に、今、話題と言ったらいけません、大変痛ましい事故が韓国で起こりました。セウォル号というんでしょか、日本で建造した船が韓国の方で事故を起こした。この対応につきましては、今、韓国の方でいろいろと、救難活動も行いながら、裁判というんでしょか、検察の調べも進んでおるようでありますけれども、あの船があそこで事故を起こして、一説によると、日本から救難を手伝うぞというようなことを言ったけれども断られたというような報道がありましたけれども、このような事実を国交省の方でつかんでおられるのかどうか、その辺のところをまずお聞きしたいと思っております。

○森重政府参考人 お答え申し上げます。

海上保安庁の方の関係ではございますが、関連したということでお話しさせていただきたいと思っております。

私どもが聞いておりますのは、我が国の方から、海上保安庁の方から救助の申し出を日本側としてしておりまして、その回答を待っているということとで、今そういう状況になつているというふうに聞いております。

○原田(憲)委員 ありがとうございます。

あの船は日本でつくられたということは間違いないことでありますので、先ほど大臣にお話を聞きましたら、構造等の設計図というんですか、そのようなものは向こうへ渡しているかもしれぬと

いうお話でした。ぜひ、こういうものも活用していただいて、これからの、まだ行方不明の方が二十名ほどおいでになるということですので、一日も早くその人たちを捜索していただきたいな、このように思っています。

日本であのような事故は私は起こり得ないことだと思えますけれども、日本で起こったときの避難誘導マニュアル等、その辺のところはどうなつておるのか、お聞かせをいただきたいと思っております。

○森重政府参考人 お答え申し上げます。

我が国におきましては、旅客船の安全対策といたしまして、船舶や設備などのハードの面、そして、船長や船会社による安全管理などのソフト面、この両面から対策を講じております。

具体的には、ハード面では、船舶が容易に転覆、沈没しない構造であることや、十分な救命設備を設置することなどを求めまして、国による毎年の検査を義務づけております。

また、ソフト面におきましては、船長に、出航前の安全確認や定期的な避難訓練の実施などを義務づけるとともに、事業者、安全な航路の設定、事故時の対応手順の策定などを義務づけてまして、これらにつきまして、国による立入検査を実施しております。

委員御指摘の、旅客の避難誘導対策でございますけれども、これにつきましては、全ての旅客船に対しまして、避難経路や救命胴衣の格納場所、そして着方法等につきまして、旅客に見やすく掲示することを義務づけますとともに、船内放送やDVD放映などによりまして周知するように指導しているところでございます。

外航の旅客船につきましては、これらに加えまして、乗船後、乗船してから、旅客に対する避難訓練を実施することを義務づけております。

また、長距離のフェリーにつきましては、修学旅行などの団体旅客に対しまして避難訓練、この実施を促すなど、各社におきまして安全対策の一層の充実が図られますよう、私どもとしても指導しておるところでございます。

○原田(憲)委員 では局長、韓国のあのような事故は日本では起こり得ない、一〇〇%とは言えないかもしれないけれども、相当高い確率であのような事故は起こらない。万一、衝突事故等があった避難をするような場面があっても、しっかりと乗組員が乗客の避難誘導に当たっていただけという体制はできておる、こう理解してよろしいでしょうか。

○森重政府参考人 お答え申し上げます。

韓国の事故の関係につきましては、現在、韓国政府が事故原因の究明を行っているところでございますので、その究明を見守り、事故原因が明らかになった段階で、新たな対策が必要かどうか十分に精査いたしまして、適切に対処をしてまいりたいというふうに考えております。

我が国のフェリーに対する安全対策につきましては、先ほど御説明申し上げましたとおり、ハード面、ソフト面、それから日常の検査、監査、そして訓練などによりまして、適切に進めておるといふふうに認識しております。これからは、これがしっかりと徹底していかなければ、私どもとしても的確に対応していきたいというふうに考えております。

○原田(憲)委員 ありがとうございます。

安全対策、しっかりとさせていただきたいと思っております。

特に、川船というんでしょうか、何とかライン下りとかそういう船につきましては、事故が起ったりしたときに、必ずライフジャケットをつけておくようにということで、今、場所によっては、観光客が乗り込んだときに既につけさせておるといふようなこともあります。海上保安庁の方とも連携をおとりいただいて、しっかりとその辺のところ、釣り船等もありますし、装着をしっかりとさせていただくように指導していただきたいということをお願いいたします。

それから次に、私はちよつとショックなことがあります。我々の世代は、日本は世界に名立たる造船王国だということを言われて育ってきました。

た。今、外国にその立場を奪われている。奪われていると言ったらいかなうですけれども、そういうところも言われておるわけであります。

しかし、やがて時代が来れば、また再び、三菱重工でありますとか、あるいは石川島播磨とか、そういうところの造船所がにぎわってくる、そう信じておったんですが、どうも聞いておりますと、造船技術者が不足しているという話もお聞きをしたいたしました。造船関係のいうか、船の関係の大学では、造船技術を教える学科がなくなっ

てしまつておるといふような現状もお聞きをいたしました。この辺のところを、どうなっているのか、実態を少しお答えいただければと思います。

○森重政府参考人 我が国の造船業は、省エネ技術を中心といたしまして世界のトップレベルの高い技術力を有しております、主要な造船会社十四社でございますけれども、この十四社の技術者の数の合計は、全体の事業規模の拡大に伴いまして、この十年間の間に約五千人から六千四百人へと増加はいたしております。このため、直ちに技術者の数が不足するという状況にはありませんけれども、競合国である韓国そして中国、これに対する技術力の面での相対的な優位性が縮まっております。

また、近年では、委員御指摘のように、造船技術者を輩出する大学におきまして、造船であるとか船舶、こういった名称を持つ学科の数が大変減少してきておりまして、造船に特化した専門的な大学教育を行う体制は弱まっております。

今後の造船市場におきまして国際競争力を確保する上でも、また、新たな市場分野、海洋資源開発におきまして市場を獲得していく上でも、若手技術者の育成を通じて、優秀な技術者を確保していくことが重要であるというふうに認識しております。

このため、大学における技術者養成機能の向上、そして大学卒業後、企業に入った技術者のレベルアップ、それぞれにおいて産官学連携いたしまし

て、さまざまな造船技術関連の講座であるとか研修などを開設いたしております。また、造船業界全体としても、経営の統合であるとか、あるいは共同で新たな設計開発会社を設立するなど、技術的な人的資源のより効率的な活用が図られております。

国交省といたしましては、以上のような産官学の連携によりまして、造船技術者の育成とさらなるレベルアップに向けた取り組みが促進されますように支援をしております。

○原田(憲)委員 ありがとうございます。

やはり、四面を海に囲まれた海洋国日本でありますから、造船でも世界に名をとどかせたあの時代を再び目指して、政府の方としてもしっかりと支援をしていただきたいということをお願い申し上げます。

次に、いつでしたか、宮城交通のバス事故が起りました。

私は、かつて国土交通委員会でツアーバス問題を取り上げさせていただいたことがありまして、やがてああいう事故が起こるぞということをお話をしておりましたら、残念ながら、関越自動車道であのような痛ましい事故が起こってしまったというところで、国交省としては、やはり見直そうということで新たな制度を導入していただきました。いわゆるツアーバスというのはなくなりました。

高速路線バスということで運行しておった中で事故でありますけれども、この事故については、AEB Sという新しい装置をこの秋から取りつけることが義務づけられておりますけれども、もしその装置がついておれば、あのような悲惨な事故は防げたかどうか、宮城交通のあの事故が防げたかどうかということについてお伺いをいたしたいと思っております。

○田端政府参考人 三月三日の未明に、富山県の北陸道の小矢部川サービスエリアにおきまして重大な事故が発生いたしました。乗客乗員二名が死亡、多数のお客様が重軽傷、こういうような重大

な事故がございました。

ただいま、これは三月三日以降、宮城交通に対して監査を実施して、中身につきましても精査を進めております。事故原因についても、専門家の知見も得ながら、詳細に調査分析を進めております。

先生今御指摘のこの事案は、高速な状態で衝突をいたしました事案でございます。衝突被害軽減ブレーキというものが今の新しい車には装着されておりますが、この事案におきましても、この衝突被害軽減ブレーキがもし装着されていれば被害の方は軽減できた可能性があるというふうに私もとしては考えております。

○原田(憲)委員 その衝突軽減ブレーキですか、それを早急に導入していただくということで、前倒しで取りつけをされておる車両もあるようでありまして、ぜひその普及促進に国交省としても取り組んでいただきたいと思います。

それに関連してなんですけれども、正式にはこの十一月からですか、その取りつけが義務づけられるということではありますが、私が聞いておりますところによりまして、観光バスというのか、車重が十二トンを超える大型のバスに取りつけが義務づけられるということではありますが、その辺のところを少し詳しく教えていただけますでしょうか。

○田端政府参考人 お答え申し上げます。

衝突被害軽減ブレーキにつきましては、高速道路での追突事故の被害を軽減させるということを目的としているものでございますので、高速道路を走行するバスに装着の義務づけをしております。

この中で、一たび事故が起こると被害が大きなものになるおそれが高い大型バスから順次装備の義務づけを進めているところでございます。車両総重量十二トン以下の中小型バスにつきましても、自動車メーカーの開発期間を考慮いたしまして、できる限り早期に普及させることを考えております。平成三十一年十一月以降、順次義務づ

けることといたしております。

車両総重量十二トン以下の中小型バスにつきまして、義務づけの時期は到来していないところであり、衝突被害軽減ブレーキの装着というものの、このバスにつきましても既に進んでいるところではございます。

今後とも、衝突被害軽減ブレーキのさらなる普及につきまして、私も行政としては働きかけをしてまいりたいと考えております。

○原田憲委員 ありがとうございます。ぜひ、そのようにしていただきたいと思ひます。

それに関連してなんですが、観光バスが認可制から許可制に変わりましたが、そのことによつて事業者が随分ふえたと思ひます。

ただ、その事業者の中には、新車なら局長がおっしゃったような取りつけが順次進んでいくんですが、今まで乗っていた車、使用していた車については取りつけがなかなか難しいという話も聞きます。今の型式の車が更新をされるときには、その取りつけが義務づけられるようですね。でも、古いと言つたらいかぬかもしれせんけれども、規制前に販売をされた車両につきましては、取りつけが今申し上げましたようなことで難しいというふうなことでありまして、なかなか普及が難しいのではないかな、このように思つております。

車齢がもう三十年、四十年たった車が、果たして本当にそれでお客さんを乗せて運んでいいのかなという懸念もあります。中には、車齢が高年数たつて、走っているうちにタイヤが外れたとかボルトが折れたとかいうような話もありますし、車両火災を起したとかいうような事例もありますので、ぜひその辺のところも対応していただけたらと思うんですが、これはもう技術的に後づけというのは不可能であると考えていいですね。

○田端政府参考人 ただいま御指摘の衝突被害軽減ブレーキについては、後づけというものは技術的になかなか難しいということを自動車の車両

メーカーから聞いてございます。

ただ、先生が御指摘の、後づけでできる部分については、いわゆる運転者の体調異常などを検知して警報するシステムでありますとか、あるいは、警報するということは、音を鳴らしたり、アイコン表示で警告をする、こういうものにつきましては後づけも可能でございまして、衝突被害軽減ブレーキまでは至らないにしても、こういう後づけの装置をつけていくように我々としては関係バス会社にはいろいろ指導しておりますし、私どもも予算の支援方策も対象にして、普及を進めてまいりたいと考えております。

○原田(憲)委員 ありがとうございます。ぜひ、そのようにしていただきたいと思ひます。

今局長がおっしゃいましたように、トラックにしてもバスにしても、やはり大型車の起こす事故というのは大きなものでありますし、特にバスは大量にお客さんを積んでおることでありまして、大勢の人が利用しているバスで事故を起こしますと、けが人もたくさん出るということであります。

トラックの方は、私も、あるメーカーの車に同乗させていただいて、その効果というものを体験させていただきましてけれども、これなら死亡事故が重傷で終わるのかな、あるいは重傷事故が軽傷で終わるのかな、前が乗用車だとしたら、その乗員に対して、けがの大きさを少しは軽くなるのかなというふうな思いがいたしましたので、ぜひ、有効な装置でありますので、できるだけ早く全ての車に装着をできるように。

そしてまた、車歴の余り古いのは、整備をすれば乗れるということかもしれせんけれども、その辺のところもあわせて御指導いただけたらと思ひます。よろしくお願ひを申し上げます。

それから、先日、回送の観光バスが、東名でしんを積んでおつて長野県で接触事故を起こして、このときは幸いけが人は出なかつたということでありますけれども、その後、恐らく当該バスを、

私の地元なんです、会社があります大阪府の豊能郡の能勢町まで回送している途中にあのような事故が起こつたと思ひます。

どうも聞いておりますと、この会社、いろいろな、いろいろな言つたらいいかもしれませんけれども、事故を累積しているんですか、何回も事故を起こしておる会社、そのほかの事件も起こしておる会社なんですか、このような会社に対してしっかりとした指導がなされておつたのか、行政処分も含めてどのような対応をしておられるのか、お聞かせをいただきたいと思ひます。

○田端政府参考人 国土交通省では、法令違反や交通事故を繰り返して、また行政処分などを何度も受けている、こういうような悪質な自動車の運送事業者に対しては、優先的かつ重点的にまず監査を実施することとしております。監査の結果、法令違反が確認された場合には、厳正に対処するということとしております。

特に、運行管理者などを未選任、また監査の拒否、あるいは名義貸し、こういうような悪質、重大な法令違反が確認された場合には直ちに三十日の事業停止を命ずるということ、こういうように基準を改正いたしましたので、本年一月より適用しております。こういう改正によりまして、三十日の事業停止を命じ、さらに、その後も改善が見られないような場合には事業許可を取り消す、こういうような段取りになります。

ただいま御指摘の事案といひますのは、過去に何度もいろいろな違反事案があり、行政処分をしてきているところでございます。今般の事案につきましても、ただいま監査に入っておりますし、厳正に自身を確認し、処分などをしていきたい、このように考えております。

○原田(憲)委員 ありがとうございます。そういう事業者に対しては毅然とした態度で臨んでいただきたいと思ひます。せっかく、認可制から許可制になつて、なかなか免許が取れなかつたところが営業ナンバーが取れて、一生懸命頑張つておる事業者もおいでになるわけでありまして

から、その辺のところを踏まえて対応していただけたらと思ひます。

それに関連をしまして、高速バスの交代運転手さんの休むところ、これは各社まちまちらしいんですが、私は前から気になつておりますのが、普通の観光バスですと、荷物を積んでおくところ、皆さん、観光に行かれたら土産物を買つたりして、車内に持ち込むよりもトランクに預かるといふ、その荷物を置いておくところ、ここを改造して、ベッドというんですか、仮眠箇所にしておるといふことなんですが、これは安全面で本

当に大丈夫なんだろうか。バスの構造、局長は御存じだと思いますけれども、あそこはぶつかつてきても何にもないんですよ。乗用車なんかですと、横からの衝突に対してバーを入れておきなさいというふうな側面の衝突の基準もあるわけでして、壊れないようにという、そのことを考えると、高速バスだから横はぶつからないというふうなこともわからないですけれども、決してそういうことはありませんし、居眠り等の事故も現実はこの間起つたわけですから、あのような事故が起つたときに、仮眠していた乗務員はどうなつてしまふんだろうという心配があります。

そもそも自動車というものは、寝ながら運行しちやいかぬということになっていきますよね。我が党の石破幹事長が、選挙遊説に、夜でも走れるようににキャンペーンカーはどうだという話があつて、それは幹事長だめです、寝ながら走るの違反ですよと言われて、取りやめたこともありまして。

だから、本来は寝ながら走るというのはだめだ。不謹慎な話かもしれせんけれども、寝て運んでいいよというのは、救急車と、あとは御遺体を運ぶ寝台車、これ以外は座つた形でないといふと走らせちゃだめですよというのがありますよね。なのに、長距離バスの運転手さん、乗務員さんの仮眠が一番危ないところに設けられておるといふことが、本当にこれでもいいんだらうかと思うんですが、そ

の辺の見解をお聞かせください。

○田端政府参考人 委員御指摘の、高速バスの仮眠をする場所の御指摘でございます。

交代運転者の仮眠の施設につきましては、ただいま御指摘もございました、交代の運転手を、高速バスで長距離を走る場合には連続運転時間四時間ごとに三十分以上休憩を確保していくということとで、事故が起らないようなための、安全の対策のための基準というものがございまして、これはバスの運行の安全のためにも重要な、こういうところから交代運転手を配置しているところでございます。

交代運転手が体を休められるというために、いわゆる仮眠をする施設として、現在のところ、いろいろな形態がございしますが、座席の下に設置されているもの、また、座席の一部を利用しているものもありません。

こういう仮眠施設は、必要性としては、今、安全に運行するための、ドライバーの交代のためというところでございますので、それ自体はバスの安全に貢献をしていると考えているところでございしますが、ただいま御指摘ございましたように、横になっている状態でいろいろな事故とか起こった場合にはどんなような被害が出るかという点、こういうことについては、事故の発生がどんな形で起こり得るか、あるいは、仮眠の確保をしつかりしてもらうためにどうやらいいか、こういうような点から、幅広い視点から検討をしていくべき課題だと考えているところでございます。

○原田憲委員 ありがとうございます。

場所がそこかないのであれば、早急に安全基準というものも考えていただく方がいいんじゃないかなと思っております。

今ほどやかましくない時分に、トラックの運転席の後ろに仮眠のベッドがあります。あそこへ寝ながら走っておって事故があつて、運転席の後ろのベッドのところで助手の人が仮眠をとつて、助手というのか交代の人が仮眠をとつておつたところ、挟まれて亡くなったという事故もありますの

で、ぜひ、このような安全基準をしつかりとつけていただきたい。恐らく、そのトラックの死亡事故があつたので、寝ながら走つたやだめですよというふうなことができたんじゃないかと思つておりますので、そうであれば、余計に、バスの交代乗務員さんの安全確保という点からも、ぜひ検討していただけたらと思います。

それから、ツアーバスという話をいたしました。ツアーバス、この問題が起つたそのきっかけは何かという、長野県のあずみ野交通という会社がありましたですね。そのスキーツアーバスが大阪の吹田市で事故を起しました。気の毒なことに、その会社のドライバーさんの弟さんが添乗員として乗つておつて亡くなられたという痛ましい事故がありました。

これは、事故を起した会社はもう悪いわけでありましてけれども、何というんでしょうか、営業のことで、とめておくよりも少しも走らせたいということがあつて、交代の乗務員も足りなくなつてきて、社長の奥さんも、バスガイドをしておつた人が、大型二種の免許を取つて乗員になつておつたというようなこともありました。

このような事案を見ておりますと、ツアーバスの方は、片づいたと言つたらいかぬですけれども、問題解決をしたのではないかなと思つておりますけれども、スキーバスの方はそのまま置いておかれたままになっています。

いわゆる片足運行、例えば長野県のバスが東京まで来て、長野県までお客さんを連れて帰る、私は、これは問題ないと思つていますが、長野県のバスが東京へ来て新潟までお客さんを運んでいく、これは違法であると思うんですね。だから、この辺のところをクリアするために、長野県のバスでありますから、一旦、長野へ経由して新潟まで行くというような形をとつた場合にはどうなのか。あるいは、それはだめだということであれば、新潟のバスが長野へ寄つていくのはいいというふうなこともなろうかと思つていますが、この辺のところを少し精査していただいて、本当に適正に運

行されておるのかどうか。

それからもう一点は、旅館の送迎バスですね。いわゆるツアーバスの運行が大変厳しくなつたので、ツアーバスとして運行しておつた会社が旅館の送迎バスの仕事を請け負つているというようなケースも見受けられて、大変、料金的に適正な運賃で運行しておるのかどうか、ちよつと気になるところもありまして、その辺のところを、実態をお聞かせいただけたらと思います。

○田端政府参考人 昨年七月まで運行されておりました高速ツアーバス、これは、ただいま先生から御指摘ございましたように、現在は新高速乗り合いバスというに移行、一本化をして、昨年の八月から実施をしてきてございます。安全管理をきちつとやっていくということで、高速・貸切バス安全・安心プランに基づきまして実施をしているというところでございます。

この制度改正に伴いまして、高速ツアーバスと同じような形態でスキーツアーバスというふうなもの、スキー場などに移動のみを主たる目的としているような、こういうようなものはもう認めないこととしたして、現在は、スキー旅客のお客様は、乗り合いバスのほか、旅行商品の宿泊あるいは現地での一定の活動と組み合わせて行われる、こういう形態でやるというふうに対応をしてきてございまして、昨年八月以降、いわゆる高速ツアーバス、あるいはスキーツアーバスに該当する疑いのあるような運行事例などについては、私どもは確認はしていないところでございます。

先生御指摘の、営業区域外の営業をしている事例があるのではないかと御指摘でございます。

営業区域は、運行管理をきちつとやり、安全運行を徹底するというために、しつかり点呼をする、そういうようなために営業区域を設けているところでありまして、片足で行つて戻つてこられる、こういうようなケースはともといひわけなんでしょうが、ただいま御指摘ございましたように、例えば長野県経由で新潟へ行くような、そういう

ようなケース、その他、そのようないろいろな事例があるかどうかとか、そういう点につきまして、法令に基づいてきちつと対応していく必要があると思つておりますので、そういう観点で今後もしつかり取り組んでいきたいと思つております。

また、旅館の送迎の関係につきましては、旅館が貸し切りバス会社と貸し切り契約で契約をして運賃を支払う、一方で、宿泊費の一部として利用者から送迎の対価を受受している、こんなパターンがございまして。

そういったしますと、実際には送迎の対価を安く設定するケースもしばしば見られるところでございますけれども、そのこと自身が直ちに道路運送法の問題となるわけではないとは認識しております。と申しますのは、宿泊者が現実に支払う送迎の対価の水準ということと、あと、貸し切りバス会社の運賃の水準というものが連動するということではなくて、そういう合算でやるというふうなケースでございまして。

ただ、一昨年の七月、省令改正によりまして、この貸し切りバス事業の運賃・料金は、運送引受書によりまして書面化を義務づけてございます。今、その徹底をきちつと図つているところでございまして、書面の取引の徹底といふところで新しい運賃制度への移行あるいは徹底を図っていく必要があると思つております。

安全コストを適正に反映した新しい貸し切りバス運賃を、本年七月から本格適用することといたしておりますので、引き続き、この新しい運賃制度を徹底するというに全力を傾注してまいりたい、このように考えております。

○原田(憲)委員 ありがとうございます。

それから、認可から許可になつたということ、事業を起すのに最低五台ということが義務づけられています。この五台につきまして、中には、申請時は五台あつても、常時五台なければいいというところへ目をつけて、一応五台で申請して、後、減車申請というんですか、これをして、

三台ぐらいでなら何とか営業できるぞというような形で営業している会社があるように聞いたんですけれども、そういう事実というのはあります。○田端政府参考人 ただいま御指摘の、最低の車両台数でございます。

参入許可に当たりまして、輸送の安全確保を、適切な計画のもとで適確に遂行する能力があるか、こういう点を判断するということで許可制になっておりますが、安全確保のために最低限の経営規模の確保という点で審査をしているところであります。

五台の最低基準を満たしている者が事業を開始した後で減車を行おうという場合につきましては、変更届け出が必要になります。大型を使う場合は五両という最低車両台数の基準がございますが、中型車、小型車を使用する場合は三両という最低車両の台数がございます。ですので、五台を下回った変更届のときは、中型、小型のみを使用して、三両以上できちっと事業をするように指導をしているところであります。

例外的に、一部事業者で、最低車両台数の五台を早急に回復する、こういうようなことをしていないところが一部見受けられるところであります。これにつきましては、早急に五台の基準を回復するよう指導しているところであります。

引き続き、事業開始後におけます基準の遵守徹底をされるようにきちっと取り組んでいきたい、このように考えております。

○原田憲委員 ありがとうございます。ぜひよろしく願いをいたします。

それから、タクシイの関係でちよっとお尋ねをしたいです。

タクシイの特措法ができました。これはこれで順調に進んでおると思うんですが、ちよっと気になる営業形態を見つけたものですから、これは適法になっているのかどうか。一方で減車を言いながら、今の、私が見つけた営業形態というのは、いわゆるスマホを利用して配車をする。どうもこれは、タクシイじゃなくてハイヤーだというんで

すよね。そういう扱いになっているような話なんです。果たしてそれで本当にいいのか。

それと、もう一つは、ハイヤー料金というのは、私どもが考えるのは、タクシイより当然料金は高いものだと思ってるんですが、インターネット等の書き込みを見ましたら、車はいいし、タクシイより安かったよという書き込みがあるの。で、これは果たしてハイヤーとして国交省の方として認めておるのかどうか。これからこれは問題になってくるんじゃないかな、ツアーバスと同じように法の網をくぐってやってくるんじゃないかな。

これはやはり、観光の目的というような形になると、また自動車局の手を離れて観光庁の方に任せてしまうようなおそれがあって、両方にダブルスタンダード的なものができ上がってくるんじゃないかと思っ心配しております。その辺のところをちよっとお聞かせください。

○田端政府参考人 委員御指摘のとおり、スマートフォン急速な普及によりまして、アプリ機能をタクシイの配車に活用するという取り組みが進んでいるところであります。既存のタクシイ会社も一生懸命いろいろな点で取り組んでおります。

これは、タクシイサービスの高度化、需要の拡大に資する有力な手段でございますので、そういう意味で、私どもは、ビジネスモデルとか、今先生御指摘がありました法の適用の考え方、このあたりはきちっと十分整理した上で進める必要がある、このように考えておるところであります。その点を、きちっとした法の適用、あるいは安心して利用できる環境整備という点とともに、普及をどのようにしていくか。このために、本年二月、タクシイ・スマホアプリ配車の普及方策に関する検討会ということで、関係者に入っていたいて検討を進めているところであります。

運賃の関係につきましては、スマホ配車アプリを利用した場合においても、運送契約の当事者は利用者とタクシイ事業者であると考えております。利用者は運送に対する対価としてタクシイ運

賃を、認可、届け出をしたものを支払う、こういうことでございます。配車アプリの会社が別のサービス料として対価を取る場合、これは利用者との間でしていただくことになります。

それで、ただいま御指摘の、ハイヤーのような形態をやっているところがあるのではないかと御指摘でございます。

ハイヤー料金というのは、確かに、貸し切りでこのようにやっていくということで、貸し切り契約に基づきますので、非常に高価なものになります。タクシイ運賃と同等、あるいはそれより安い、こういうような形態というのは、いろいろ、タクシイの関係の議員立法で成立いたしました法律の考え方とも合致をしないものでございますので、このあたりについてはよく我々も実態を把握し、あと、中身については、今後、制度設計をきちっとしていくということで進めていきたいと思っております。

○原田憲委員 ありがとうございます。

だんだん時間がなくなってきましたので、少し急いで質問を続けたいと思います。

先日、国土交通委員会のメンバーの皆さんも視察に行かれた道路の老朽化、これに伴って、過積載車両の取り締まりというんでしょうか、対策をしなければいけません。二倍も積んでおるような車に対しては厳正に対処していくというのを発表になったようでありましたが、その辺のところをお聞かせください。

○徳山政府参考人 道路の老朽化対策はいよいよ重要になってきておりまして、先日、当委員会におきまして、高速道路の更新に關します道路法等の改正案につきまして御賛同いただきました。まことにありがとうございます。

先生御指摘のとおり、重量制限を超過する大型車両が道路の劣化に与える影響というのは極めて大きいものでございます。国等が実施した実験結果によりますと、道路橋の劣化に与える影響につきましては、軸重二十トンの車は、十トンの車約四千台に相当するとなっております。したがいまし

て、〇・三%と推定しております重量を違法に超過した過積載の大型車両が、道路橋の劣化の約九割以上を引き起こしているということになるわけでございます。

このような状況に鑑みまして、従来は、違反者に対しまして、措置命令を四回受けたら告発としておりまして、今後、重量制限の基準の二倍を超えるなどの極めて悪質な違反者に対しては即時告発、レッドカードというやり方で厳罰化を進めていくこととしております。

一方で、大部分を占める道路を適正に利用されている方に対しましては、物流の効率化や国際競争力の確保のために、国内コンテナ等のセミトレーラーの駆動軸重の制限を十トンから十一・五トンに緩和するなどの通行許可基準の柔軟な見直し、あるいは許可手続の簡素化などを行おうとしております。

すなわち、国民の財産を違法に傷める過積載の不心得者には厳罰化を、そして、法に従って適正に利用して下さって物流を支えておられる方にはより使いやすきというよう、めり張りのきいた取り組みを進めてまいりたいと考えております。

○原田憲委員 ありがとうございます。ぜひよろしくお願いいたします。

ここでちよっと、地元のことでお尋ねをしたいと思うんですが、約四十年ぐらいかかってようやく、地元の箕面市は悲願とまで言っておりました北大阪急行電鉄が延伸をされることが決定いたしました。それにつきまして、国交省あるいは大阪府、一生懸命支援をさせていただいておられます。このことには大変ありがたき思っておりますが、これとあわせて駅前の整備も必要になってまいりますので、この辺のところもしつかりと御支援をいただきたいということ。

それから、リニア新幹線、JR東海が名古屋までということ、とりあえずという話をされておりますけれども、私ども自由民主党の近畿圏の国

会議員が集まりまして、大阪までできれば同時着工ということを希望するというところで、決議もさせていただきます。中部圏あるいは中国圏、その辺の自民党の国会議員さん、あるいは野党の皆さんにも協力をいただいて、ぜひこのことを実現していきたい、このように思っております。

ちょっと時間ありませんので、まとめてお話をさせていただきますけれども、もしこれが実現をして、東京―大阪―伊丹空港、伊丹空港、これの利用者が若干減ってくるだろう、便数も少なくなってくるだろうということで、大阪国際空港、伊丹空港の活性化にもつなげていけば、東京―大阪は減りますけれども、そのほかの都市、乗り入りたいという要望があっても、今は枠がいっぱいで乗り入れることができないというところもありますし、また、近距離の国際線も、周辺の自治体は、ぜひ導入をできればという希望もされておりますので、地元のこととしてまとめて申しわけありませんが、お答えをいただけたらと思います。

○瀬口政府参考人 まず、北大阪急行の件でございます。

今委員御指摘のように、長年の懸案でございますが、これは重要なプロジェクトだというふうに考えております。

延伸につきましては、この三月に、大阪府、箕面市、北大阪急行、阪急による基本的な合意がなされておまして、現在、事業着手に向けた検討が行われているということでございますが、あわせまして、今お話のございました豊中市の千里中央地区の再整備、あるいは箕面市の船場地区の開発など、北大阪地区のまちづくりと一体的に検討しなければならぬということでございますので、大阪府、豊中市、箕面市、吹田市におきまして、北大阪地区のまちづくりと連携した検討が行われているというふうに承知をいたしております。

この北大阪急行の延伸、それからまた北大阪地区のまちづくりとともに、地元にとって非常に大

切なプロジェクトと認識しておりますので、国としても適切に支援を行ってまいりたいと思っております。

また、あわせて、リニアについてのお話がありました。

たびたび御指摘をいただいておりますが、このリニア中央新幹線というのは、ＪＲ東海が、民間企業として経営の自由や投資の自主性の確保が原則であるとの前提のもと、全額自己負担で整備する意向を示したことを受けて、建設の指示をしたという経緯がございます。現在の、東京―名古屋二〇二七年、名古屋―大阪二〇四五年というものは、こういったような経緯を受けて設定されておる期限でございます。

早期に開業すべきである、あるいは同時に、できるだけ早く名古屋―大阪を開業すべきであるという御要望があることについては重々承知をいたしておりますけれども、建設主体でありますＪＲ東海の考え方をよく踏まえていく必要があるだろうというふうに考えております。

一方、私も国土交通省といたしましては、このリニアの意義を十分踏まえまして、その事業を着実に進められるように支援をしてまいりたいと考えております。

○田村政府参考人 御質問の、大阪まで仮にリニア新幹線が延びてきた際の伊丹空港の活用方法というところでございます。

おっしゃるとおり、恐らく羽田便の便数に影響を与えるだろうというふうに考えておりますから、その分、国内線ではかの路線の充実に充てるということとは当然考えられると思います。

それから、国際線につきましては、例の関西三空港懇談会の合意で、関西の三空港の使い方というのは決まっておりますけれども、地元の合意のもとに、三つの空港を有効に使っていくということとは、当然、将来あり得ることだというふうに考えております。

○原田(憲)委員 ありがとうございます。

もう時間が参りましたので、最後に、高木副大

臣がおいででございますので、私、ちょっと意見を述べさせていただきますと思います。

最初に話をさせていただきますました航空の問題、パイロット不足、あるいはバスの乗務員さんの不足、こういうことも、本当は十分な人員を配置してやれば、こういう事故は起こらなかった、私はそのように考えます。

そこで、やはり今、ともかくコストを中心に考えられて、人の命がないがしろにされておる部分があるのではないかな、こんなふうに思うところがあります。ぜひその辺のところを、事業者に対して、もう少し人の命を大切にしよう、今の風潮に逆らって事業をしていくように、逆らってと言ったらいかぬかもしれませんが、人の命を預かっておるんだということを肝に銘じて事業を行っていただきたいと私は思うんですが、副大臣としての見解をお伺いして、質問を終えたいと思います。

○高木副大臣 公共交通の安全運行というのは、これは本当に使命でございます。これからしっかりと、事業者もそうでありませうけれども、国交省としても取り組んでいかなきゃならぬというふうに思っています。

コストばかりではなくて、本当に安全という責任を持ってしっかりとやるように、国交省として各事業者に対して、しっかりと指導監督をしていかなきゃならないというふうに思っております。ぜひ委員の御指摘に添えていきたいというふうに思っております。

以上でございます。

○原田(憲)委員 ありがとうございます。

何問か残りました。またの機会に質問させていただきますかと思っております。

本日は、どうもありがとうございます。

○梶山委員長 次に、伊藤渉君。

○伊藤(渉)委員 公明党の伊藤渉です。

四十分お時間を頂戴しておりますので、早速質問に入らせていただきたいと思います。

まず、道路局関係で四問ほどお伺いをしますので、よろしくお願いいたします。

最初の質問ですけれども、地震災害等の発生時の高速道路施設の利活用についてお伺いをしたいと思います。

本年三月十一日で、東日本大震災発生から丸三年が経過いたしました。復興の加速とともに、首都直下あるいは東海、東南海、南海トラフでの大型地震の発生確率は高く、防災・減災への取り組みは肅々と進めていかなければならないと思っております。

例えば、私の地元愛知県海部津島地域、ここは海抜ゼロメートル地帯ですけれども、ちなみに当該エリアは約二百キロ平米に及びますけれども、津波などから避難をするときに、高いところがありないうために、公共の建築物や高速道路などの有効活用が県議会においても繰り返し議論をされております。

当該地域には、名古屋第二環状自動車道や東名阪自動車道のように高さを確保した構造物がありまして、これまでも国交省との協議によりまして、のり面や道路管理用施設を緊急避難施設として活用するなどの検討が進められてきていると承知をしております。

そこで、まず一つ目の御質問ですが、確認ですが、現行、地震や津波の発生時に高速道路を走行中の車両はどのような対応がとられるのか、運用についてお伺いいたします。

○徳山政府参考人 お答えを申し上げます。

高速道路は、一定の震度以上の地震が発生した場合、あるいは、あらかじめ決められた区間で津波警報または大津波警報が発令された場合に通行止めを実施いたします。実施する震度につきましては、各高速道路会社におきまして、過去の地震による被災履歴をもとに、震度五弱または震度五強に設定をしております。

発災時に通行のための対象となる区間を走行中の車両に対しましては、高速道路上の情報板に地震発生などの情報を提供して注意を促しますし、ま

た、停車中の車両につきましては、高速道路会社
のバトロール車が案内、誘導等を行うわけでござ
います。

その後、地震の場合は、直ちに緊急点検を実施
し、路面や道路構造の安全を確認した上で通行ど
めを解除いたしますし、また、津波の場合は、警
報が解除された後に、被害がないことを確認した
上で通行どめを解除する、このような対応を行っ
ております。

○伊藤(渉)委員 ありがとうございます。

平時においては、高速自動車国道法の規定によ
りまして、自転車や人は高速道路を通行するこ
とはできません。当たり前です。しかし、地震が発
生をして津波が押し寄せてくる、例えばこういう
状況下においては、緊急避難的に、その危険を回
避するために、例えば目の前にインターチェンジ
があれば、一つの行動として、自転車や人、ある
いは、生死がかかってくるような局面になれば、
そこに例えば自動車が進走して進入してきてしま
うということも想定はやはりしておかなければな
らないだろうと考えております。

さまざまな部局で高速道路への避難についての
条件整備など検討が進められていると聞いており
ますけれども、周辺地域からの避難場所として高
速道路を活用することについて積極的な検討を行
う必要がある、こう考えておりますけれども、御
所見をお伺いいたします。

○中原大臣政務官 東日本大震災におきまして
は、高速道路が住民の避難場所として、また津波
被害の拡大防止の役割を果たすなど、副次的な防
災機能を果たしたところでございます。これを踏
まえ、今回の災害に強い地域づくりにおきまし
ては、道路の防災機能を意識して、高速道路を避
難場所として活用することが必要と考えておりま
す。

このため、高速道路の盛り土ののり面に、東日
本大震災以降になりますけれども、避難階段を新
たに設置しており、平成二十六年四月一日現在、
十三カ所が整備済み、六カ所で整備中であります。

今後、高速道路を避難場所として活用する要望
がある場合には、関係する地方公共団体と高速道
路会社協議することになりますけれども、国土
交通省といたしましても、地域の実情に応じまし
て適切に対応するよう指導してまいりたいと考え
ております。

○伊藤(渉)委員 ありがとうございます。たくさ
んの要望を聞いておりますので、また御指導いた
だきながら進めてまいりたいと思います。

続きましては、被災地の話をさせていただきま
す。

まず、常磐自動車道における復興インターチェ
ンジの整備について伺いをいたします。

「福島第一原子力発電所事故の影響で復旧が遅
れていた常磐自動車道の常磐富岡～広野間が今年
二月に再開通した。これは当初の予定を一か月前
倒した成果だ。さらに未開通の区間についても
完成を前倒して、来年のゴールデンウィーク前
までに常磐自動車道を全線開通させることを決定
した。開通の目的を具体的に示したことは初めて
のことで、「少しでも早く」という被災地の思い
に私自身応えようとしたものだ。」これは大臣のブ
ログでございまして、こうした取り組みに
地域からも大きな喜びの声が上がっております。

加えて、復興インターチェンジへの整備の期待
の声というのが大変大きくございまして、

この復興インターチェンジの必要性は、さまざま
議論をされておりますが、緊急時の住民、作業
員等の避難路の確保、また、長期間に及ぶことが
想定される福島第一原子力発電所の収束及び廃炉
作業の進展、住民帰還に不可欠な除染作業の加速
化など、被災地特有の課題を持つております。
国交省も承知のことと思っておりますけれども、現在、
追加の要望があるのが、南相馬、双葉、大熊、富
岡、楢葉、この五カ所でございます。避難解除区
域等の復興を加速する観点から、追加インター
チェンジの整備に向けて積極的な支援をお願いし
たいと思っておりますけれども、御答弁をお願いし
ます。

○徳山政府参考人 常磐自動車道につきまして

は、先生の御指摘のとおり、ことし三月に総理か
ら全線開通の時期を明確化するように指示があつ
たことを受けて、国土交通大臣の決断で、来
年のゴールデンウィーク前までに全線開通させる
と公表させていただきました。

この区間は、線量の高い箇所もございまして、
工事作業時におきましては、線量の管理や被曝の
防護措置など、従来の工事とは異なる課題もある
わけでございますけれども、NEXCO東日本に
おきまして、今、いろいろな工夫と努力をしてく
れております。せっかく大臣が腹を決められたこ
とでございますので、この開通目標は、事務方と
しても総力を挙げて達成をしたいと考えておりま
す。

さらに、お尋ねのような追加インターチェンジ
について御要望がございまして。避難解除等区域復
興再生計画というのが昨年定められておりますけ
れども、この中におきまして、福島県及び関係自
治体において必要性について検討を進めるとされ
ております。国土交通省といたしまして、地元
の検討状況に応じて必要な支援を行ってまいり
たいと考えております。

○伊藤(渉)委員 同じくもう一つ、福島県下にお
ける代行事業指定について伺いをいたします。
計画期間十年と定めて策定をされた福島県
の復興計画の実現に向けて、鋭意取り組みが進め
られております。

特に、道路関連としては、ふくしま復興再生道
路八路線というものがございまして、おおむね十
年間で概成を目指し、文字どおり、日夜奮闘が続
いております。一方、空間放射線量や放射性物質
への対応などで、復興需要への対応を阻害する要
因があることも事実でございます。

こうした状況下の中で、国交省も把握をされて
おりますとおり、事業量が短期的に肥大化をいた
します。目標期間内での事業完了を可能とする実
施体制の構築が急務となつてきております。
国交省として、よく現場の実情をヒアリングし、
私が聞いている限りにおいては、特に、百億円以

上の大規模事業、具体的に私が承知をしているの
は、仮称でございますが小名浜道路、国道三百九
十九号線、県道吉岡田滝根線、この三路線がこれ
に該当してくるというふうに聞いておりますけれ
ども、これらの代行事業指定をぜひともお願い
いたしまして、目標期間での事業完了に向けて一層
のサポート体制の充実をお願いしたいと思いま
す。御答弁をお願いします。

○徳山政府参考人 お答えを申し上げます。
福島県の本格的な復興のために、道路ネット
ワークの強化は重要でございまして、直轄の事務
所、県、市町村、それぞれ精いっぱい努力の中
で、現在、道路整備を進めております。

直轄事業といたしましても、震災後に復興支援
道路として相馬福島道路三区間二十三キロを新た
に事業化したしまして、これは大変な地元の御協
力もいただきましたので、事業化から一年二カ月
で測量、設計、用地買収、地元説明ができてしま
いで、工事着手にまで至つたという、これまでにな
いスピードで直轄も努力をしております。

福島県でも、八路線、おおむね十年間で概成を
目指してというの、今先生の御指摘のあったと
おりでございます。そして、小名浜道路、国道三
百九十九号、県道吉岡田滝根線の三路線についま
して、これも平成二十五年までに福島県で事業
が開始したところでございますけれども、さらに
国の代行という要望がございまして。

国としても、これらの整備が一日も早く進むた
めには、どのようなやり方で、事業者、予算、ど
ういうものがよいのか、これは福島県ともよく調整
をして進めてまいりたいと考えております。

○伊藤(渉)委員 徳山道路局長が整備局長を務
めていたときの震災で、以来、さまざまに御努力
をいただいていることは十分承知をしております
し、現場に入りますと、その日夜の御努力に現場
からも大変感謝の声を聞いております。その上で、
さらなるサポートをぜひともお願いしたいとい
うことで質問させていただきまして、

続きまして、海上保安庁にお伺いをいたします。

海上保安業務のアジア連携の取り組みについて。
本年二月に、海上保安大学校におきまして、アジア海上保安初級幹部研修の修了式が行われました。この取り組みは、一九六〇年代以降、順次、航行安全や人命救助、災害対応、海賊対処などの海上保安に関するさまざまな分野において、アジア各国等の海上保安能力の向上に寄与してきたと承知しています。

当該研修は、アジア各国との連携協力の一環として、各国海上保安機関の合意のもと、能力向上を目的として、平成二十三年より公益財団法人海上保安協会に協力して実施をされております。各国から高い評価を得ていると聞いております。

研修生の声を二つほど紹介いたしますと、海洋における問題は国際法にのっとり解決することが重要であるという認識に変わった、海はつながっているからこそ、一国だけでなく各国の海上保安機関が連携協力し、共通認識を育んでいくことの重要性を学んだ等々の声が聞かれております。こうした取り組みはますます重要になっていく、こういうふうにいると思います。

人材育成、国際貢献など、幾重にも重要なこうした取り組みに對しまして、これまで公益財団法人海上保安協会の事業費の中から実施をされておりましたけれども、ぜひとも国費の投入も含めて積極的な推進をお願いしたい。これは党を挙げまして再三の要望でございますけれども、国交省の御答弁をお願いいたします。

○中原大臣政務官 お答えをいたします。

貿易の大半を海上輸送に依存しております我が国にとりまして、海上の安全、安心を確保することは極めて重要であります。このため、アジア地域の航行安全、海難救助、環境保全、海賊対処などの海上保安能力の向上は必要不可欠であります。

海上保安庁は、長年の研修や技術支援を行ってまいりましたが、各国の海上保安機関の能力向上に貢献するとともに、海上保安庁との連携協力関係を構築する上でも非常に有効であったと認識い

たしております。

委員の御指摘も踏まえまして、より専門的かつ高度な知識を習得させ、アジア各国間の緊密な連携を確保するための高度な人材育成など、支援策の充実につかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○伊藤（渉）委員 ありがとうございます。我々も全力でバックアップしますので、まずは予算獲得に向けて取り組んでいただきたいと思います。

次に、土地・建設産業局関係でお伺いをいたします。建設分野における外国人材の活用について伺います。

三月二十六日に内閣府が提示をした資料によりますと、二〇一三年の労働力人口は六千五百七十七万人、二〇三〇年には六千二百八十五万人で、マイナス二百九十二万人、二〇六〇年には三千七百九十五万人と、マイナスの二千七百八十二万人でございます。出生率が回復をし、女性の社会進出が進み、高齢者が現在よりも五年長く働いたとしても、二〇六〇年には五千四百万人程度でございますので、現状から比較しますと、マイナスの千七百七十七万人という推計が明らかになりました。この国のあり方そのものにかかわる重たい推計値でございます。

この中でも、建設分野における人手不足はさらに深刻でございます。近年の建設投資の減少による建設企業の減少、技能労働者の高齢化、若者の入職の減少など、平成九年には四百五十五万人でピークであった技能労働者は、平成二十二年には三百三十一万人と、マイナス百二十四万人、十三年間で約三割減少しております。近年、少し上昇をしているという報告も伺っております。

一方、復興事業の加速、二〇二〇年のオリンピック・パラリンピック東京大会の関連施設整備需要の増大等によりまして、一層技能労働者の不足が顕在化をしております。こうした状況を打開するため、政府は、国内人材の確保、育成を基本としつつ、緊急かつ時限的な措置として、即戦力たり得る外国人材の活用促進を決定したと承知を

しております。

そこで、まずお伺いをしますが、国交省が前面に立って、緊急かつ時限的な措置として、即戦力となり得る外国人材の活用に取り組むことになりました。現行の技能実習制度以上の監理体制を整備し、労働者の人権にも十分配慮することとしております。新たな特別の監理体制を年央までに整備すべく、鋭意取り組まれていることと思っております。

○毛利政府参考人 御指摘がありました今回の時限的緊急措置におきまして、外国人材を受け入れるに当たりましては、現行の技能実習制度を上回る監理体制を整備することが前提となっております。

そのポイントは、よく御承知のとおりでございますが、受け入れ企業や監理団体は優良なものに限定すること、建設業許可部局による立入検査等の監督を行うこと、元請企業が下請の受け入れ企業から報告を受け、必要に応じて指導を行うこと、そして、監理団体等が協議会を構成して、これを通じてさまざまな情報の共有等を行うということがポイントでございます。

現在、優良な監理団体等の要件、あるいは協議会におきます情報共有の具体的な方法やルール、それから元請企業への報告事項をどうするか、こういういった緊急措置の実施に伴い構築いたします新しい監理体制の内容につきまして、関係府省と調整を進めているところでございます。年央、できれば八月にもこれらを取りまとめ、告示、通知等を発出しまして、必要な周知をまいりたいと考えております。

加えまして、建設分野におきまして受け入れる外国人材の範囲等につきましても、緊急措置の趣旨に照らしまして、改めて検討、調整を行っているところでございます。来年度からの円滑な受け入れ開始に向けまして、引き続き、関係府省と連携しながら、精力的に準備を進めてまいりたいと考えております。

○伊藤（渉）委員 ありがとうございます。

報道等によりますと、政府内では、建設分野以外でも、特区を中心にさらなる外国人材の活用の議論がされていると聞いておりますけれども、先行事例になり得る取り組みですので、しっかりとした模範の演技をよろしくお願いしたいと思っております。

この外国人材の活用の中で、少し、現場からの声として懸念事項がございますので、その点について確認させていただきたいと思っております。

建設業法上の建設工事の種類でいうところの、鋼構造物工事についてでございます。細かいことですが、わかりやすく言うと、ビルなどを構成している鉄骨をつくって現場で組み立てる人たちが、ファブリケーターと呼ばれる方々のお話でございます。

この鋼構造物工事における鉄骨工事の考え方は、業法の別添の表によりますと、鉄骨の製作、加工から組み立てまでを一貫して請け負うとなっております。つまり、工場での鉄骨の加工から現場での組み立て、建て方までを含めて建設業法上の対象範囲としております。

一方、この仕事にかかわる外国人技能実習制度における技能実習二号移行対象職種の中では、これに関係する方は、六の機械・金属関係の中の鉄工、構造物鉄工作業に分類されておまして、いわゆる三の建設関係とは別のカテゴリーになっております。

建設工事の中で鉄骨工事というのは大変大きなウエートを占めておまして、この分野の外国人材の活用は極めて重要でございます。よって、技能実習制度においては六の機械・金属関係の中の鉄工、構造物鉄工作業に分類されておりますが、実態としては建設関係の職種であることから、今回の建設分野における外国人材の活用の対象範囲としてこの鉄工、構造物鉄工作業を取り扱うように、ぜひとも検討を進めていただきたいと思いますけれども、政務官の御答弁をお願いいたします。

○土井大臣政務官 今先生から詳しく御指摘をい

ただきました。建設業法上の鋼構造物工事業には、工場内での鉄骨などの製作、加工を行う工程が含まれております。

我が国の鉄骨、橋梁などの施工技術は大変高く評価されておりまして、技能実習においても、これらの技能を磨いた外国人に、今回の緊急措置において活躍をいただくということは大変有効だといふふうに考えております。

したがって、元請企業が下請の受け入れ企業を適切に監理することができ体制の構築を前提としたしまして、鉄工職種についても緊急措置の活用が可能となるよう、関係府省と調整を進めてまいります。よろしくお願いいたします。

○伊藤(渉)委員 ありがとうございます。ぜひともよろしく願いをしたいと思います。我々もしっかりとサポートをしてまいります。

次に、自動車局関係で、自動二輪車を取り巻く環境整備について伺いをいたします。

減少の一途をたどってきた自動二輪でございます。かつては三不運動などもありまして、激減をしてきたわけですが、一方、この自動二輪の世界シェアは五割近く、今後、アジア地域の外需を取り込むという観点からも、日本の物づくりの質の高さを伝える重要な役割を担っております。

これは、改めて申し上げるまでもないが、特にアジア関係で非常に高いシェアがあつて、当然、経済が発展するに従つて二輪から四輪に移行していきます。二輪の段階で日本のメーカーの製品に親しんでもらうということは、そのまま四輪のマーケットとしてこの世界が広がっていく可能性が大きいものですから、実は非常に重要だと思っております。

この二輪車ですけれども、国内でも最近では、我々ぐらいの世代なんです、リターンライダーといつて、またオートバイに戻ってきている方もふえてきておたり、五感を大変刺激される乗り物です。で、任天堂のゲームで脳を鍛えるトレーニングというので有名になった東北大学の川島教授という方がみえて、この方が実験で、二輪走行中

に脳が活性化するという研究報告も出ています。脳と心の健康にもポジティブな影響を与えることがわかつてきている、こうした点を踏まえて質問いたします。

まず、自動二輪の駐車場の整備状況についてですが、平成十八年に道路交法が改正されました。また、その五カ月後に駐車場の改正がありました。自動二輪の違法駐車に対する取り締まりも強化をされる一方で、二輪車が駐車をしたくても十分な駐車場が整備されていないという課題が浮き彫りになってまいりました。

そこで、平成二十二年四月二十日には、国交省より各地方自治体に対して、「自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて(通知)」というものが発出をされておまして、その整備に取り組んでいるというふうに承知をしております。

現状の整備状況と、通知文発出以降の、特に三大都市圏における進捗状況について伺いをいたします。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

今の規制の改正にあわせて、国土交通省ではオートバイ用の駐車場整備につきましても財政支援を始めております。また、あわせて、実は、オートバイ専用というのがなかなか難しいものですから、自転車の駐輪場でオートバイを受け入れていただくようにということで、これに対する財政的支援、あるいは、技術的に一部消防基準等を満たさない場合がございまして、これらに対する技術支援等もしておるところでございます。

御質問のデータでございますが、オートバイの駐車場は、平成二十一年度から平成二十四年度までの三年間で、全国では六百三十六カ所から千二百四十六カ所へ一・六倍、御質問の三大都市圏では二百二十六カ所から四百六十八カ所へ二・一倍増加をいたしました。加えて、駐輪場の受け入れも、二十四年度末現在で、全国で千六百八十七カ所、うち三大都市圏で四百八十カ所まで進んできております。その結果、自動二輪等の取り締まり件数

も近年減少傾向にございます。

評価でございますが、保有台数当たりの駐車場の収容台数で見ますと、依然としてオートバイは四輪に比べて不足をしております。

このため、さらにオートバイの駐車場が供給されるように、オートバイのための駐車場の整備、あわせて、自動車駐車場の死に地といふものが余り使われていないところを活用する、あるいは自転車用の中にオートバイのスペースを設けるということに対して今後も積極的に働きかけを進めてまいります。

○伊藤(渉)委員 ありがとうございます。

私も、地方議会とも連携をして、地方自治体での取り組みも加速をできるよう鋭意取り組んでまいりますので、引き続きよろしくお願いをしたいと思います。

続いては、平成二十六年度税制改正大綱の積み残し事項について伺います。

昨年末の税制改正の議論で非常に大きく議論されたのが軽自動車税の見直しでございます。これは最終的にどうなっているかといふと、余りお気づきの方がもしたら少ないんですが、軽自動車税は、四輪以上及び三輪の軽自動車に係る税率を次のとおりとするとあつて、平成二十七年四月一日以後に新規取得される新車から適用されると。四輪以上及び三輪の軽自動車については二十七年四月からの新規取得される新車に限定をされました。

一方、同じカテゴリーの中にはありますが、原動機付自転車及び二輪車に係る税率は次のとおりとしまして、新車という限定がこちらにはありません。なぜないかという、道路運送車両法上、二百五十cc以下の二輪の軽自動車及び原動機付自転車は検査や登録制度がありません。よつて、新規取得の新車を区別できず、軽自動車と同様な税制上の対応が現時点では不可能となっているからでございます。

そうした状況を受けて、あの税制の議論の中で、こういう文書が取り交わされております。「現在、

道路運送車両法上登録制度や検査制度がないために税制上、新規車両と既存車両の区別や経過年数による政策的課税ができない原付や軽二輪等について、これらを把握し、軽自動車(四輪)のような課税を可能とする方法について、行政コスト、納税者の負担等も勘案し、検討を行う。」と。

この中身について、現時点の検討状況をまずは国交省にお伺いをいたします。

○田端政府参考人 お答えいたします。

現在、二輪の軽自動車、軽二輪につきましては、登録車や三輪、四輪の軽自動車と比べて車両構造が簡易であり、また、整備不良による事故件数も少ないことなどから、自動車検査制度の対象外となつていふところがあります。このため、軽二輪については、初度検査年月が記録されず、当該記録を活用した新車、既存車の把握ができないこととなつております。

ただ一方で、軽二輪につきましては、道路運送車両法上、使用者が点検整備を履行し、また、自動車メーカーにおいてはリコールの対応を行う対象車両となつていふことから、これらの制度を適切に運用するために国が使用実態を把握する必要があり、届け出制ということがとられていふところがあります。

先生今御指摘の、その使用実態といふところではあります。こうした軽二輪についての届け出制度などの活用可能性につきまして、必要となります環境整備や、これに伴いますコストなども勘案しながら、関係府省とよく検討を行つてまいりたいと考えているところであります。

○伊藤(渉)委員 これは、きょう総務省の方も来ておりますので、総務省にお伺いいたします。今申し上げた対象車両の徴税事務は、市町村が実施をいただいております。この事務作業の工夫で新規取得の新車を区別できるようにすることはできないか、こういうふうにも考えているわけですか。一方、徴税コストということも当然目配りしなければなりませんので、総務省の方での検討

状況をお伺いいたします。

○平嶋政府参考人 お答えを申し上げます。

先ほど伊藤先生から、二十六年年度税制改正についての軽自動車と小型自動車についての対応の違いを御紹介いただきましたが、もう一点つけ加えさせていただきたいことがございまして、軽四輪等につきましては、あわせて、十三年超の経過年数を経た車について、標準税率から二〇％という極めて高い重課を入れさせていただいております。

先ほど先生から御紹介ありましたように、我が国の自動車ですとか小型自動車というのは、年々技術革新が進んでおります。エコカーですとか、それから安全ですとか、どんどん新しい車への更新が進んでおりまして、私どもとしては、そういうもののへの影響を、できるだけ新しいものに更新していくものを阻害するような税制というのはよくないだろうと思っております。軽四輪についても、実は重課だけと思っておりましたが、いろいろな影響を勘案するというところで新車からということにされたわけでございますが、それが可能であったのは、十三年超の経過があるので、いたずらに後ろに伸びることはないだろうということでございます。

御案内のとおり、先ほど申し上げましたように、またそれは、軽四輪車が、二輪車と違いまして、省エネ法上の燃費基準の対象になっているということも実は背景にございまして、やっております。

そういった違いがありますので、その面で申しまして、検討につきましては、今、国土交通省から御答弁ありましたように、さまざまな検討をさせていただいております。

その際の非常にネックになっておりますのは、先生今おっしゃられましたコストの問題のところ

が相当大きいかなと思っております。

もう一点は、実は重課をするための経過年数の把握方法というところが、今から始めますと、相当年数がたないと経過年数は結局わからないというところになりますので、経過年数を把握する方

法があるかどうかというところが、いずれにしても非常に大きな問題になっていることとござい

ます。いずれにしても、国交省それから経済産業省とも一緒に、それから業界の御意見も伺いながら、検討させていただいておるとい状況でございます。

以上でございます。

○伊藤(渉)委員 ありがとうございます。

鋭意検討していただいているようでございますので、今、答弁の中でも総務省の方から触れていただいたとおり、そういう諸条件を御提示いただかないと我々も判断できませんので、できるだけ早く条件を整理して最終的な判断の段階に入っていきたい、こういうふうに思いますので、よろしくお願いいたします。

最後、二問、住宅局にお伺いしたいと思います。これは随分長く取り組んでいる課題でございます。住宅瑕疵担保法と地盤保証について。

またマニアックな中で大変恐縮ですが、端的に言うと、住宅瑕疵担保法では対象にならない適切な地盤調査や基礎の設計施工が行われていたにもかかわらず、住宅の不同沈下が発生した場合、そもそも本筋にそういうことがあるのかということも実は問題、課題の一つだという気がするんですが、こういった状況に備えて地盤保証というものがござい

ます。一方、本来は万が一のために存在する地盤保証を前面に出して、むしろ実際の地盤調査及びそれに従って実施される補強実施の判断を甘くしているのではないかとという心配の声が、依然現場でござい

ます。最終的には、住宅購入者に何らかの損失が生じないように、その地盤調査のあり方、適正性を含めて、鋭意調査を独自に進めているところ

でございます。

まず一つ目ですが、平成二十一年十月一日からスタートした住宅瑕疵担保法で、平成二十年十一月十九日の国土交通委員会での問題を取り上げて、三点、主に答弁をいただいております。

まず一点目が、保険法人において、地盤及び基礎について、設計施工基準において適正かつわかりやすい内容を定めていきたい。また、既に保険法人がそういったことを決めている場合、地盤調査に關して、現場での混乱が生じないよう保険法人を的確に指導していきたい。

二点目が、保険業務の実施に伴い保険事故が蓄積されると、地盤や基礎の保険事故が発生した住宅についての地盤調査や地盤改良の内容と保険事故についての傾向や因果関係、これらの分析が可能なとなる。これにより地盤の調査や改良についての簡易な判断基準を示すことが可能になるのではないかと予測している。

また三つ目が、これらの保険事故情報の詳細な調査分析を進め、保険に加入する住宅事業者や地盤調査、地盤改良を行う専門事業者にとつてわかりやすい基準を整備してまいりたい。

以上三点、答弁をいただいております。

法施行後四年余りが経過いたしました。保険事故情報の蓄積、中でも地盤事故についての情報の蓄積状況並びに分析、基準整備に向けての取り組みの状況について、まず国交省、お伺いをいたします。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

まず、住宅瑕疵担保責任保険における保険法人が保険を付す場合の設計施工基準というのが、その答弁を踏まえてつくつたんだと思っておりますけれども、現在ございまして、一戸建ての二階以下の木造住宅については、新たに造成されたようなところ、これは相当危険があるものですからそうはいかないんですが、例えば十年以上経過した土地で周辺に陥没がない、こんなようなことが確認される場合、これは簡易なチェックリストで、地盤調査を要しないという判断をしております。

それ以外の場合には、スウェーデン式サウンディング調査等の地盤調査によって地盤の耐力をまず把握する。この調査方法はいろいろあるものですから、その問題というのは多少あるのかもわかりませんが、その上で、現地調査によ

る確認、それから地盤調査結果の考察に基づいて地盤補強の要否を判断しまして、地盤の耐力が弱い場合には当然改良を行っていただいて、その上で基礎の設計をやる、こんなような基準に現在なっているとござい

ます。

御指摘は、この基準がそもそもの悪いのかというところが一番シンプルには問題になるんだというふう

に思っておりますが、御指摘のように、瑕疵担保履行確保护法が施行されて四年ですが、たつておりまして、昨年末までの保険の引受件数は二百十八万件になってございます。供託のものを除きまして、全ての住宅には保険を掛けていた

だということとござい

ます。

保険事故としてこのうち確定をした、したがって保険金をお支払いするというもの

でございますが、千三百四十六件、そのうち構造に係るものは九十三件。構造に係るものが四十三件、その四十三件のうち、地盤が悪いので基礎に問題が生じた、これははっきり言って不等沈下ということとござい

ますが、これは十八件というところでござい

ます。

かいつまんで言うと、二百十八万件のうち、まだ年数の少ないものも多いものですから、今後もちろん出てくるものもあるということとござい

○伊藤(渉)委員 あと一問だけ、ちよつと御容赦ください。

それに関連して、要するに、そういったことを現場で施工している人に聞くと、国土交通省の一―三三号という告示があつて、それで調査すると大体五割から六割は地盤補強が必要になると言う人もいれば、業者によつては、これはホームページとかを見てもらうとわかりますが、地盤改良が必要と言われた物件の約七割は不要といった宣伝で、施工費用を低廉化する一方で、地盤保証によつてユーザーに安心感を与えるという形が見受けられます。

地盤補強の要否で判断に大きなばらつきが出ることは、これは消費者を惑わすことになりますので、地盤調査、地盤改良を行う専門事業者にとつてわかりやすい基準が整備されるまでの間、それぞれ独自に実施されている地盤調査方法を問題がないのか等々調査して、状況を的確に把握するよう努めていただきたいと思ひますけれども、最後、答弁をいただいたので、私の質問を終わります。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

地盤に関しては、建築基準法の定めもございまして、また保険法人の業務等もございまして。いろいろなことがふくまれているので、よく整理をしまして、どこに問題があるのかということをはつきり見きわめた上で、必要な対応をしてまいりたいというふうに思ひます。

○伊藤(渉)委員 終わります。ありがとうございます。

○梶山委員長 次に、足立康史君。

○足立委員 日本維新の会の足立康史でございます。

この国土交通委員会は初めてでございます。ふだんは厚生労働委員会を中心に活動させていただいていますが、本日は、お時間を頂戴して、まことにありがとうございます。

そして、太田大臣、きょうはよろしくお願ひ申し上げます。太田大臣は私の大学の大先輩でありまして、本当に、きょうは大に質問を申し上げ

ることができるといふことで、光栄に存じます。昨年、ことし、テレビ入りの予算委員会で総理に質問させていただいたときよりもうれしい、こういう思いできょうは臨んでおりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

大臣にはリニアの議論を中心に質問させていただきますが、その前に一点だけ、地元のことでも若干話してもいいような雰囲気ですので、きょうは、偶然、地元の前田憲治先生も先ほど質問に立たれました。先ほど若干御紹介をいただいた北大阪急行の延伸、これは本当に、政府の、国土交通省の支援もいただいで、大変重要な事業であると思ひます。

ただ、単にその事業単体でどうということではなくて、今、大阪では、松井一朗知事を中心に、ストックの組みかえということをやっています。やはり、大都市圏が大きく次の時代に発展していく、発展を続けていく、繁栄を維持していくためには、じつとしていくてはいけません。特に、公共交通網を組みかえていくということが極めて大切になるわけでございます。

そういった観点から、我々日本維新の会も、大阪市長そして大阪府知事と連携をして、今、ストックの組みかえということとを一生懸命やっているところでございます。

きょう、鉄道局長がおいででございますので、私が今申し上げたような観点から、やはり、都市鉄道を中心とする公共交通網、地域の発展にとつて、また、我々でいえば、北摂地域のみならず、大阪、関西、そしてその発展が日本の発展につながる、こう思ひます。ぜひ、都市鉄道のストックの組みかえをこれからも引き続き国としても御支援いただきたい、こう思ひますので、一言だけ御答弁をいただければと思ひます。

○瀧口政府参考人 委員御指摘のように、都市鉄道というのは、特に大都市圏におきます貴重な重要な社会インフラであるといふふうに考えております。

先ほど御指摘がございましたけれども、北大

阪急行というのもの、実は長年、地元の方から、その延伸について御要望があつた重要なプロジェクトだといふふうに認識をいたしております。このプロジェクトにつきましては、この三月に、関係者であります大阪府、箕面市、北大阪急行、阪急により基本的な合意がなされておりました。現在、事業の着手に向けて具体的な検討が行われているといふふうに承知をいたしております。

委員御指摘のように、こういった鉄道のネットワークの整備というのは、鉄道のみならず、まちづくりと一緒に進められるということが非常に重要だといふことでございます。

北大阪急行の延伸につきまして、豊中市の千里中央地区の再整備、あるいは箕面市の船場地区の開発など、北大阪地域のまちづくりと一体的に検討しなければならぬことから、大阪府、豊中市、箕面市、吹田市におきまして、北大阪地域のまちづくりと連携した検討がなされているといふふうに承知をいたしております。

北大阪急行の延伸、そしてまた北大阪地域のまちづくりとともに、地元にとって非常に大切なプロジェクトであるといふふうに認識をいたしております。国としても適切に支援を行つてまいりたいと考えております。

○足立委員 ありがとうございます。

では、先ほど申し上げましたリニアの問題に入りたいと思ひます。

太田大臣、私も、十分とか二十分、こんな時間で御議論させていただけるテーマではないということは承知をしています。大阪の議員は、みんなこの同時開業といふことを口にするし、また、何とかできないか、こういうことでもございしますが、私、この問題は、実は大変本質的なテーマ、本質的な議論を含んでいるように思ひます。ぜひ、この委員会の場に限らず、この議論をしつかり、また太田大臣率いる国土交通省の皆様と議論していきたい、こう思ひます。

実は、私も国土交通委員会は初めてでございます。

すので、リニアについて今までどういふ議論がされてきたか、議事録をざあつと調べました。若干僭越なことを申し上げれば、議論し足りていないと思ひます。

ただ、一つ、後藤斎先生がかつて大臣に、グラインドデザインといふことで質問されたときに、太田大臣の方から、そうなんだ、「もう一度、リニアとは一体何であるかという思想性と考え方というものを、強い骨格がなければこの大きな事業というのは推進できない」、「国民にとつてリニア新幹線とは何であるか」といふことを明確にすることが大事だ、とおっしゃつています。

実は、国鉄時代、そして整備新幹線、そして今回のリニア、こう来るわけでございますが、これからの日本の長きにわたる繁栄、発展のことを考えれば、この点、絶対に飛ばしてはいけないテーマだと思ひまして、大臣、本当にこの場での御答弁に似つかわしくない質問かもしれませんが、もしこの点について、その後のお考え等ございましたら、ぜひ一言でも、御指示、御指導いただければと思ひます。

○太田国務大臣 リニアができ上がつて、今スタートが切られ、そして、二七年に東京―名古屋開業といふ数字が明確に出ているといふことの中には、長年にわたる蓄積と、そして国会も含めた議論があつて、平成二十三年に建設主体の指名等の手続を行つて、JR東海が、経営の自由や投資の自主性の確保が大原則であるとの前提のもとで指名をされた。その前には、リニア中央新幹線の整備に九兆円という大変莫大な資金を用意するといふ必要があり、昭和四十八年、もう今から四十年前に基本計画に位置づけられて以降、整備に向けた動きがずっと検討されてきて結論が出たといふ長い経過がございまして。

しかし、いよいよ人々の目の前に出てくるというときには、このリニアといふものは一体どんな意義があるのかといふことを国民の皆様は改めて示すといふことが大事であらうといふふうに私は思ひます。

リニア新幹線は、アクセスのよさと航空機並みの高速輸送力、空港に行くには時間がかかる、しかし、アクセスのよい、航空機並みの高速輸送力というものの技術革新が我が国においてできたということが一つ大きな特徴だと思っています。また、航空機を格段に上回る大量輸送力がある、千人規模ということにもなります。これは今、二百五十席だとか三百席という航空とはかなり違っている、そうした大量輸送が可能になるということもあります。

東京と大阪が一時間、そして名古屋が四十分ということは、ある意味では通勤距離ということにもなります。時間というものが極端に短くなっている意味では、これから日本の、これが通ったとしますと、いわゆる太平洋ベルト地帯と言われたような中心軸として新幹線網ということとは違っていて、まさに世界最大のスーパーメガリージョンの形成、日本を激変させることになるんだというふうに思います。

それから、昨年の二月二十二日の日米首脳会談でも出ましたように、このマグレブをアメリカでという語らひは、オバマ大統領と安倍総理との間で会った際に常に行われる。私も、この間オバマ大統領が来られたときに、私はこの担当ですということを申し上げましたが、オバマ大統領からはペリーインポートメントという返事が返ってくるというふうな状況でもありました。

日本の技術革新ということがある意味ではさまざまな分野で行き詰まっている中で、そうしたことを世界に発信するということは極めて重要な意義があるというふうに思っています。新技術であるためにさまざまな困難というのがあるんですが、それらを克服して日本が大きく喜びに包まれるというふうな、そうしたところまで持つていくというのを多くの国民が期待しているというふうに私たちは確信をしているところでございます。

○足立委員 ありがとうございます。
全く今太田大臣がおっしゃったとおりにも私も

思っておりまして、このリニアという技術、日本で生まれた技術、そして、今まさに大臣も御紹介をいただいた、この技術が生きてくる最も大事な地域は、日本においては東京―大阪を一時間強で結ぶ、そしてアメリカでいえば、私もニューヨークに留学をいたしておいたことがありますが、シャトル便が飛んでいました。やはり輸送力は限界があります。アメリカでも、東海岸のワシントン―ニューヨーク間をこれで結べば、東海岸もさらに発展をする。同盟国であるアメリカと日本がこの技術で大きく繁栄をしていくということとは、日本のみならず太平洋地域にとっても本当に大きなテーマである、こう思っているわけでござい

ます。
一方で、これはもう繰り返すまでもありません、ここで何度も議論されているように、ＪＲ東海が全額自己負担でやりますということ、まずは東京―名古屋、大きくおくれ大阪、こうなっているのが現状でございます。

私は、今大臣もおっしゃった、私も申し上げた、こういうリニアの位置づけ、このリニアの公共的重要性、一国を超えるような大変大きな公共性というものにかかわるこのリニア中央新幹線、これは、ＪＲ東海の民間企業としてのある種のキャパというものに限定させるには余りに無理がある、こういう技術ではないか、こう思っておるわけでござい

ます。
もちろん、いわゆる事務的にこの話をすれば、いや、これはこういう経緯がありました、ＪＲ東海が手を挙げてきたので、国費ではなかなか手がつかなかったことに対してＪＲ東海が手を挙げてきたので、一連の手続を踏んで、民主手続を踏んでこれを決めたんだ、こういう説明が返ってくるわけでございますが、僭越ながら私は、個人の意見ですよ、個人の意見として、本当にこのままやれば、ＪＲ東海に任せておいたら、この一国を超えるような公共性の高いリニアの技術はコンコルドの二の舞になるのではないかとさえ危惧をしています。

国がもつと前に出て、公共事業として、しっかりと国土の形、東京圏、大阪圏、関西圏、この防災にも資するような国土の大きなランドデザインの中で、この技術を国家プロジェクトとしてやっていく必要が絶対にある。できればお願いしますなくてもいいやありません。これは絶対に同時開業はしないといけないんです。

国交省、どうでしょうか。
○瀧口政府参考人 まず、ＪＲ東海が建設主体としてふさわしいかどうかという問題でござい

ます。
全国新幹線鉄道整備法というのは、いわゆる在来線とは異なる高速鉄道についてのネットワークをどのように張りめぐらすのかということについて定めた法律でござい

ますが、東京―大阪につきましては、中央新幹線という形で四十八年に基本計画がつくられております。しかしながら、昭和四十八年、一九七三年から、この基本計画がつくられたままでありまして、一切動いておりませんでした。

と申しますのは、その後、同じ四十八年に、基本計画から一歩進みました整備計画からつくられた新幹線、いわゆる整備新幹線というものがありまして、そちらの方の高速鉄道ネットワークを優先すべきだろうということで議論が進められていたこともございます。

こういった中で、中央新幹線については一切進んでいなかったわけでございますが、平成十九年にＪＲ東海が自己負担で整備を行う意思表明をしたことを踏まえまして、この法律に基づきまして、交通政策審議会におきまして、有識者の方に参加いただきましたところでござい

ます。
その結果、中央新幹線については東海道新幹線と一体的に経営されることが合理的であるということ、そしてまた、まさにＪＲ東海こそが超電導リニアの技術を国鉄から営々として開発してきたというわけでございまして、技術を持つということ、こういったことに着目いたしまして、建設主体、

営業主体としてＪＲ東海を指名することが適当であるという答申をいただいたところでござい

ます。これを踏まえましてその後の手続が進みまして、現在、東京―名古屋間につきましてアクセスメントが行われているということでござい

ます。
一方、もう一点、国が負担すべきだということについてでございますが、これにつきましては、先ほど申し上げましたように、同じく全国新幹線鉄道整備法に基づく整備新幹線というものがござ

います。
こういった、非常に長い間、整備計画まで、その後なかなか着工に至らなかったといったものがござい

ますので、こういったものを優先しながら考えていく必要があるのではないかとこのように考えております。
○足立委員 鉄道局長、ぜひ、北大阪急行、あるいは大阪の公共交通、これをぜひ国と地域一緒にやっていきたいと思いますが、今の御答弁は全くだめです。こういう答弁を繰り返しているよう

じゃ議論にならない。私は、それでいいのかと聞いているんです。
もうこの議論をやめますが、少なくとも、もう一つ、実は局長が、これは今ちょっと日付を失念しましたが、「大阪同時開業に関する効果や影響について、私どもの方で数値的に分析をしたというものは別にございませんが、云々」という御答弁をされていることがあったよう

です。ちょっとこれは質問しませんが、私は、このテーマは、少なくとも、太田大臣には先ほど伺ったように大きな政策の方向性は御指導いただきたいと思いますが、ぜひ事務方に、いわゆる整備新幹線、既存の新幹線の更新とか高速化、これがまず一つあり得るわけですね。それから、リニアの整備がある。三つ目が、先ほどともテーマに出ました空港です、空です。要は、リニアができればその分空港の余力ができるので、国際展開できる。それは、羽田であれ伊丹であれ、そうかもしれ

の三つ、整備新幹線とリニアの整備と羽田・伊丹間の空路、この三つの手段があるわけですが、大阪と東京の間には。

東京、名古屋、大阪を八の字で結ぶときに、どの手段をどう生かせば国益が一番資するのかということ、手段別、開業時期別に、ぜひ試算してください。あるなら後で下さい。ぜひこの議論をテーブルの上にのせて、どれが一番国民のためになるのか、必ず私は最後まで調査をしてまいりたい、こう思っております。

最後に、あと一分ですが、先般、私の地元で、豊能町というところで建設の残土が崩落をしました。大変な崩落の規模であります。国交省に聞いてもあるいは環境省に聞いても前代未聞の大規模な崩落があつて、四カ月間府道がとまっています。今もとまっています。私が育った茨木もその府道ですつと動いているものですから、皆さんもう大変な不便を強いられているわけですから、豊能町の皆さんは言うまでもなく、茨木の皆さんもそうです。

この建設残土の問題、実は私が一番心配しているのはリニアの問題なんです。リニアはトンネルをたくさん掘るので、これも前代未聞の残土が発生します。これはJR東海だけで処理できますか。どうですか。

○瀬口政府参考人 まず、リニア中央新幹線の工事で発生する建設発生土についてでございます。現在、JR東海において進められております環境影響評価の系統の評価書の中におきまして、東京―名古屋間につきましては、全体で五千六百八十万立米が発生すると予測されております。このうち、二二％に当たる千二百六十万立米につきましては、既にその再利用先などが想定をされているということで、影響評価書の中に記載をされているというふうに承知をいたしております。

これ以外の建設発生土につきましては、今後、工事の具体化に合わせ、地方公共団体を窓口いたしまして、まずは他の公共事業での有効活用を図っていくということ、そしてまた、民間の事業

者でも大規模な開発事業を行う事業者もおりますので、そういった民間事業への活用も調整をしてまいりたいというふうに思っております。いずれにいたしましても、地方公共団体を窓口としたしましてこういったことをやっております。

なお、今委員の方から崩落のお話がありましたけれども、崩落の原因等については私ども詳細については把握しておりませんが、いずれにいたしましても、こういったことで使う場合には、使用地元の公共事業あるいは民間事業者がしっかりとその問題の起こらないように使うというのが当然であろうというふうに思っております。この事業に伴う残土につきましても同じように対応してまいりたいと思っております。

○足立委員 ありがとうございます。

質問時間が終わりましたので終わりますが、今局長から御紹介いただいたように、このリニアの建設、これはJR東海だけでできないんですよ。残土一つとっても、JR東海だけではできないんです。地元の自治体、関係の公共事業、全てが連携しないと絶対にできないんです。だから、これは公共事業なんです。

JR東海が民間企業だとかいって自分たちのキャバだけでこの事業を推し進めることについては断固反対であり、先ほどの試算も含めて、必ず大阪同時開業に向けて、この場をまたおかりして議論していくことを申し上げて、私の質問を終わります。ありがとうございます。

○梶山委員長 次に、丸山穂高君。

○丸山委員 日本維新の会の丸山穂高です。

三時間近くにわたりまして本当にお疲れさまでございます。最後、あと二十分程度でございますので、おつき合いたさしまして、御指導賜りますようお願いいたします。

私からは、航空局関係、特に空港行政に関しまして主に質問させていただきます。国交委、ふだんは経済産業委員会に所属しておりますが、今回このような機会をいただきましたこと、委員長初め理事の皆様には大変感謝を申し上げます。ありが

とうございます。時間も短ございますので、早速中身に入らせていただきます。

まずは、先般、国交省さんが解禁されようとしております航空機内でのスマートフォン等電子機器の利用についてお伺いしたいんですが、まず、今回、告示を変更されて、ちょうど今、パブリックコメントをされているところだと思っておりますけれども、私も地元との往復で、いつも飛行機で関西国際空港を利用させていただいて帰っているんですが、いつも飛行機に乗るときに、委員の先生方も飛行機を御利用の方は多いと思いますので、扉が閉まると、大体そこで、電源をお切りくださいというアナウンスが流れるのが今でございますけれども、今回の告示が変更されれば、基本的には通話等はできないということですが、大幅に、電子書籍を読むとか、また、音楽を聞く等の作業はできることになる。また、最近、航空機内にWiFiがついている航空機も多いので、その関係で、WiFiを使ったインターネット、その回線を使えばインターネットに常時つながるとい、非常に便利で快適な飛行機のあれにつながるというところでございます。

一つお伺いしたいのは、今回の改定の趣旨として、私の感覚では、年間百回以上使っている中で、少し遅いんじゃないかな、もう少し早目にできたんじゃないかな、海外の事情等あるとは聞いていますけれども、できたんじゃないかな。ただ、一方で、今回の御決断、規制緩和に関しては非常に理由とこれまでの違いなど。

そして、少しテクニカルなので、もちろん事務方の方で構わないんですけれども、昨今、ドコモさんもこの間ちょうど記者会見で、VOLTEという、通常の3G回線やLTE回線を超えて、データ通信で通話ができる、いわゆるLINEとかスカイプとか、音声通話というよりはデータ通信での音声のやりとりができるような技術が今かなりのスピードで進化しております、将来的に

は恐らく全てそういう形になっていくんじゃないかとも言われております。

このあたり、新幹線等、もちろん座席では皆さん通話できませんが、外に、少し車両の端の方に出れば通話できるというのがありますし、飛行機などでは、座席でやることはないとは思いますが、例えば、そういった音声通話ではなくデータ通信による音声通話等であれば、今回の告示においてどのような扱いになるのか。それであればできるのかどうかも含めまして、事務方の方で構いません、御答弁いただきたい。お願いします。

○田村政府参考人 ただいま御質問いただきました、携帯電話などの電子機器についての機内での使用の件でございます。

携帯電話などの電子機器につきましては、発射される電波が航空機の安全に支障を及ぼすおそれがあるということで、平成十五年十月から、航空法に基づきまして、航空機内での使用を制限しているところでございます。その後、電子機器の開発状況あるいは世界的な動向等を踏まえまして、制限対象機器等につきまして定期的に見直しを行ってきているところでございます。

今般、昨年末でございますけれども、欧米において機内での携帯電話などの使用制限が一部緩和されたというところを受けて、航空局におきまして、旅客の利便性向上の観点から、機内モードに設定した携帯電話など、作動時に電波を発射しない状態にある電子機器につきまして、航空機の運航の安全に影響がないことを確認しつつ、離着陸時にも使用可能とするなどの使用制限の見直しの検討を進めているところでございます。

そういう意味では、電波を発するかどうかというところが一つのポイントになっているところでございますが、今後も機器の開発動向等を踏まえまして、定期的に見直しをしてまいりたいと考えております。

○丸山委員 御答弁ありがとうございます。こういった規制緩和、技術の進歩に従って、しつ

かりやっていたきたいと思えます。海外で、FAAにしても、欧州の航空安全局の方も改正される方向性だ、欧州の方もそうだというふう聞いていますので、やっていただきたいんですが、最後の、WiFi時の通話についてはどうでしょうか。

○田村政府参考人 したがって、ドアがクローズされてからオープンされるまでの間につきましては、要するに、携帯が機内モードになっていたり、あるいは機内にWiFiがあつたり、そういうようなものについては使用可能にするような方向で、今、パブリックコメントをかけているということでございます。

○丸山委員 ありがとうございます。
ということであれば、機内モードでWiFiに接続して、LINEやスカイプ等でデータ通信として音声通話をする分には、迷惑にならない限りは可能性がある、大丈夫だということでございます。ありがとうございます。

同じ航空関係で、時間も短いのでとんと進んでしまう感があるんですか、お聞きしたいのが少しありますので、話を移らせていただきます。先ほど申し上げたように、私は、羽田から関西国際空港へ利用させていただく便を、もう本当に毎週のように、何度も何度も使わせていただいている関係で、少し関西国際空港の位置づけについてお伺いしたいところなんです。

現在、東京オリンピックも決まりました、かなり羽田空港周辺への投資の話、また、この間、先般、成田空港の特措法が通りまして、成田空港にも今インフラの投資等、先ほどの足立先生の話もありましたけれども、大阪の人間から見たら、どちらかというと東京ばかりやらないかなというふうな、ある意味うらやましいという部分もあれば、もう少し、東京だけじゃなくてほかの部分の発展も、やはり今の時代、大事なんじゃないかという、特に三・一一以降、一極に集中するというのは非常に危険でございますし、そして、東京だけじゃいけないというのは、多分、恐らく皆さん、そこ

は反対される方はいないところだと思うんです。

そうした中で、やはり、第二の経済圏である関西圏の、しかも国際空港としては大きな関西国際空港の位置づけというのは、私、利用者としても、地元の人間としても非常に重要だと思うんですけども、このあたり、成田や羽田との待遇の違いも含めまして、まず、国交省さんの位置づけといえますか、御認識、見解をお伺いしたいんです。

○太田国務大臣 日本の東京と、もう一つ、当然、大阪、関西というのは、経済あるいは文化、一番の大事な大拠点であろうというふうに思っています。

これは、両方とも元気でなければ日本は伸びていかない。その中において、関空は非常に、海上空港であつて騒音問題というものがなく、そうした特徴もあり、そして十分な受け入れ容量がまだあるということもあり、先ほどの足立先生の発言の中で、リニアという場合に、羽田、東京が多い、伊丹というのはどういうふうに展開するかという、全体の交通網の形成ということについて、よく視野を置いてやらなくちゃいけない。

同時にそれは、空港は、インバウンドと同時に、国内の旅客運送ということに課題があるわけですから、何とんでもなく経済と文化という、ここが盛り上がり上がつてこなくちゃいけない、空港だけ元気がだつてということになりましょう。

そういう点では、当然、ここは重要な位置づけにあり、同時に、この論議とは別なんです、港湾という点も、神戸も含めて国際戦略コンテナ港湾ということも、京浜と阪神と、二つを軸にするというふうに考えておりまして、それは経済も、そして空港という点でも、同じような重要な比重を持つていっているというふうに認識をしているところです。

○丸山委員 ありがとうございます。大臣からも、重要だというお言葉をいただきました。

また、大臣の御発言は非常に重要なことをおっしゃったと思うんですけれども、先ほどの委員会の議論にありましたように、リニアができた場合

には、本当に一時間近くで大阪と東京が結ばれてしまった場合、伊丹としてどうあるのかというのは、非常に交通網全体で考えなければいけない中で、ただ一方で、国際空港としての二十四時間使える空港という位置づけ、関西にとって非常に、関西国際空港しかないというか、欠かせない空港でございます。

そうした中で、今旅客数もかなりふえておりまして、LCC、ローコストキャリアがふえているということ。そして、東京オリンピックも、ある意味、東京だけと言う方もいらっしゃると思いますが、一方で関西にも恩恵があると思ひまして、先ほど大臣がいみじくもおっしゃった、日本的な文化や芸術というものは関西にもかなり集積しておりますので、海外の方も、東京だけじゃなくて京都や奈良も見えていきたい、また大阪も見えてみようと、おっしゃる方も出てこられる中で、関西国際空港を利用される方はふえております。

今、設備投資の話は、株式会社関西国際空港さんを中心に、今後どうされていくかというのは、もちろん、民間で運営されていくことなのでは、考えられることではあると思うんですが、一方で、公共財としての性格もございまして、現在、二期島の方に第三ターミナル、二〇一六年に完成をめどにやっておりますけれども、現場の皆さんの話を聞いていけば、この伸び率だと全然足りない。羽田や成田も設備投資を進めるといふことで、羽田や成田も同じで、そうしたところを注視している部分が関係者の中でございまして。

第三ターミナルの設営後も含めまして、この辺の設備投資について、御担当者の方にお答えいただきたいと思ひます。

○田村政府参考人 現在、関西空港につきましては、コンセンションに向けていろいろ準備をしているわけですが、それに向けても、やはり関西空港というものの、二つ空港を抱えた会社であるわけですが、それぞれの事業価値というものを増大していこう、こういうことでありまして、

特に関空につきまして、収益をどうやって上げていくのか、つまりネットワークをどうやって充実させていくのかということ、それから他方で、航空系の収入以外の収益というものをどう上げていくのかということ、それからコストというものをどう低減していくのかというふうなことで、いろいろな取り組みをやっております。

その中で、ネットワークの充実のためにも、やはり必要な施設というものは適切に整備をしなければならないということでございますので、先般、フェデックスの誘致ということで貨物ターミナルも整備をし、それから、今先生がおっしゃいました第三ターミナルもつくり、そして、今後の需要に応じまして、また必要な整備をしていくということになるかと思ひます。

○丸山委員 しつかりとバックアップをよろしくお願ひします。

今お話があつたコンセンションについて次にお伺ひしたいんですが、今まさしくおっしゃったように、コンセンション、いわゆる民間への業務委託という形で運営権の売却が進んでおります、この夏、六月、七月ぐらいには入札、その後、今年度中にはという話を伺っております。売却収入で一兆二千億という巨額の、そして日本初という形のコンセンション、非常に大きな動きが今、関空と、また伊丹の両方で進んでいるところでございます。

このあたりのことをお伺ひしたいのは二つございまして、一つは、このコンセンションをどのように政府として位置づけているのかということ、状況はどんなふうになっているのかということをお伺ひしたい。

そして、もう一つは、やはりいみじくも大阪で、OTKという、鉄道の売却の分野で、外資に売却するということでもかなり反対の話が、懸念の声が出た件がありました。また、Jパワーの、記憶に新しい方もいらっしゃるのかもしれないんですが、原子力関係でも外資に売却というのは非常に懸念の声がありました。

一方で、今回、空港のコンセッションで売る部分も、空港として、安全保障上、非常に重要な位置にあると思います。このあたり、外為法の規制も、何かあった場合に可能なかとも含めまして、法規制上の問題、そして政府として、この辺、安全保障上どうお考えなのか。

私としては余り、完全に外資だけでお考えになるというのは非常に懸念があるんじゃないかなと。今目指しているのはコンソーシアム、企業連合という形で、国内企業も入ってやるといふ形を目指していられしやるので、そういう形であれば地元としても周りの方には話ができますけれども、一方で、外資だけとなると非常に懸念の声も出てくるようなんですが、このあたり、政府としての御見解をお伺いできればと思います。

○田村政府参考人 御質問のコンセッションの件でございますけれども、まずは、政府としての位置づけというのは、当然、日本再興戦略の中で、空港を初めとする公共施設へのコンセッションの導入促進というのが位置づけられているということで、非常に重要な施策でございます。

それで、関空、伊丹につきまして、今コンセッションの前段階にあるということでございますけれども、先ほども申し上げましたように、両空港の事業価値の増大というものを図って、できる限り速やかに事業者の選定手続に入っていきたい、こういうことでございます。

このため、今は金融、会計、それから税務、法務等の外部アドバイザーによる調査を実施いたしましたので、そして、このコンセッションの実施方針の策定準備を進めているところでございます。この早期かつ円滑な実現のために、新関空会社の意向も十分に尊重しながら、積極的に支援、協力をしてまいりたいということでございます。

それで、その際に、外資の御質問がございました。結局、コンセッションというものが日本再興戦略に位置づけられた重要な施策であると同時に、対内直接投資の拡大というの、日本再興戦略で位置づけられた重要な施策でございます。

したがって、アブリオリに、外資だから排除するというのが必ずしも適切ではないのだろーうと思います。ただ、やはり関西空港というのは、非常に重要な位置にある重要なインフラでありますから、安全保障上の考慮というものは非常に重要であるということであります。

それで、コンセッションというのは、そういう意味では、株式会社にして株を全部外資に売ってしまうとかそういう形じゃなくて、底地の部分は国出資の会社がちゃんと所有を続けて、運営権を民間に委託するというスタイルをとるわけでございますし、その運営権者の選定に当たりましては、契約の一方の当事者として国側がしっかり相手を見定めるということになるわけで、そのときに関係の行政機関と協議をして、政府全体として好ましからざる相手というものを排除する、そういう仕組みになっているわけでございまして、安全保障上の配慮というものをしっかりとまいりたいというふうにご考えております。

○丸山委員 ありがとうございます。非常に丁寧にお答えいただいたので、時間がなくなつてしまひまして、残りの質問ができませんでしたが、ただ、今の最後のだけ、少しかだけお話しさせていただきますと、非常に重要な観点で、私も、何も一律に外資を全部排除しろ、鎖国をしろというわけじゃなくて、むしろ海外の方もどんどん入っていただいて、新しい考え方を入れているという、関空の運営自体も効率的じゃないんじゃないかと言われるところもありますので、よりよいものにしていただくためには外の風も入れていただく必要がありますが、おっしゃったように、本当に安全保障上懸念が生じてしまへば、すぐにその状況になつてしまへば、本当に懸念が現実化したときには非常に問題でございます。この間、羽田空港も、パスワードが漏れたとかいう事件もございまして、空港関係者、そして周りに住んでいる者からすれば非常に関心の高い分野でございます。

今御答弁で、きちんとクリップしていただく、見ていただくという御答弁をいただきましたので、しっかりとやっていただきますようお願い申し上げます。私、丸山穂高の質疑を終えさせていただきます。ありがとうございます。

で、しっかりとやっていただきますようお願い申し上げます。私、丸山穂高の質疑を終えさせていただきます。ありがとうございます。

○梶山委員長 次に、内閣提出、マンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣田沼宏君。

マンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○太田国務大臣 ただいま議題となりましたマンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

現在、我が国のマンションのストック総数は約五百九十万戸であり、そのうち旧耐震基準により建設されたものが約百六十万戸存在しています。それらの多くは耐震性不足であると考えられ、巨大地震が発生した場合には甚大な被害が生ずることが想定されるため、これら耐震性不足のマンションの建てかえ等の促進が喫緊の課題となっております。

このような状況の中、マンションの耐震改修については、昨年の建築物の耐震改修の促進に関する法律の改正により決議要件が四分の三以上から過半数に緩和されており、より一層の促進が図られております。

一方、マンションの建てかえについては、これまで百八十三件、約一万四千戸の実施にとどまっております。巨大地震の発生に備えるためには、一刻も早く、所要の施策を講じていく必要があります。このような趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、耐震性が不足していることについて認定を受けたマンションの区分所有者は、五分の四以上の多数で、マンション及びその敷地を売却する旨の決議を行い、売却に合意した区分所有者は、マンション敷地売却組合を設立して売却を行うことができることとしております。

第二に、耐震性が不足していることについて認定を受けたマンションの建てかえにより新たに建築されるマンションで、一定の敷地面積を有し、市街地環境の整備改善に資するものについて、特定行政庁の許可により容積率規制の緩和ができることとしております。

そのほか、これらに関連いたしましたして、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。

今回は、来る二十一日水曜日午前八時五十分理事會、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。

午後零時十一分散会

マンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部を改正する法律案

マンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部を改正する法律

マンションの建替えの円滑化等に関する法律（平成十四年法律第七十八号）の一部を次のように改正する。

題名を次のように改める。

マンションの建替え等の円滑化に関する法律

目次を次のように改める。

目次

第一章 総則(第一条―第四条)
第二章 マンション建替事業

第一節 施行者

第一款 マンション建替事業の施行(第五
条)

第二款 マンション建替組合

第一目 通則(第六条―第八条)

第二目 設立等(第九条―第十五条)

第三目 管理(第十六条―第三十七条)

第四目 解散(第三十八条―第四十三条)

第五目 税法上の特例(第四十四条)

第三款 個人施行者(第四十五条―第五
四条)

第二節 権利変換手続等

第一款 権利変換手続

第一目 手続の開始(第五十五条・第五
十六條)

第二目 権利変換計画(第五十七条―第
六十七條)

第三目 権利の変換(第六十八条―第七
十八條)

第四目 施行マンション等の明渡し(第
七十九條・第八十條)

第五目 工事完了等に伴う措置(第八十
一條―第八十九條)

第二款 賃借人等の居住の安定の確保に関
する施行者等の責務(第九十條)

第三款 雑則(第九十一條―第九十六條)

第三節 マンション建替事業の監督等(第九
十七條―第一百一條)

第三章 除却する必要があるマンションに係る
特別の措置

第一節 除却の必要性に係る認定等(第二百
一條―第二百五條)

第二節 マンション敷地売却決議等(第二百
六條―第二百八條)

第三節 買受人(第二百九條―第二百十四條)

第四節 区分所有者等の居住の安定の確保に
関する国及び地方公共団体の責務

(第百十五條)

第四章 マンション敷地売却事業

第一節 マンション敷地売却組合

第一款 通則(第百十六條―第百十九條)

第二款 設立等(第百二十條―第百二十四
條)

第三款 管理(第百二十五條―第百三十六
條)

第四款 解散(第百三十七條・第百三十八
條)

第五款 税法上の特例(第百三十九條)

第二節 分配金取得手続等

第一款 分配金取得手続

第一目 分配金取得手続開始の登記(第
百四十條)

第二目 分配金取得計画(第百四十一
條―第百四十六條)

第三目 分配金の取得等(第百四十七
條―第百五十四條)

第四目 売却マンション等の明渡し(第
百五十五條)

第二款 雑則(第百五十六條―第百五十九
條)

第三節 マンション敷地売却事業の監督等
(第百六十條―第百六十三條)

第五章 雑則(第百六十四條―第百六十九條)

第六章 罰則(第百七十條―第百七十九條)

附則

第一条中「マンション建替組合の設立、権利変
換手続による関係権利の変換、危険又は有害な状
況にあるマンションの建替えの促進のための特別
の措置等マンションの建替えの円滑化等に関する
措置を講ずる」を「マンション建替事業、除却す
る必要があるマンションに係る特別の措置及びマ
ンション敷地売却事業について定める」に改め、
「確保」の下に「並びに地震によるマンションの
倒壊その他の被害からの国民の生命、身体及び財
産の保護」を加える。

第二条第一項第四号中「第五章」を「第三章」
とする。

に改め、同項第十五号を第十八号とし、第八号
から第十四号までを三号ずつ繰り下げ、同項第七
号の次に次の三号を加える。

八 マンション敷地売却 現に存するマンシ
ン及びその敷地(マンションの敷地利用権が
借地権であるときは、その借地権)を売却す
ることをいう。

九 マンション敷地売却事業 この法律で定め
るところに従って行われるマンション敷地売
却に関する事業をいう。

十 売却マンション マンション敷地売却事業
を実施する現に存するマンションをいう。

第三条中「の円滑化等」を「又は除却する必要
のあるマンションに係るマンション敷地売却(以
下「マンションの建替え等」という。)の円滑化
」に改める。

第四条第一項及び第二項第一号中「建替えの円
滑化等」を「建替え等の円滑化」に改め、同項第
二号中「建替え」を「建替え等」に改め、同項第
六号中「危険又は有害な状況にあるマンションの
建替えの促進」を「除却する必要があるマンシ
ョンに係る特別の措置」に改め、同項第七号中「建
替えの円滑化等」を「建替え等の円滑化」に改め、
同号を同項第九号とし、同項第六号の次に次の二
号を加える。

七 マンション敷地売却事業その他の除却する
必要があるマンションに係るマンション敷地
売却の円滑な実施に関する事項

八 売却マンションに居住していた区分所有者
及び賃借人の居住の安定の確保に関する事項

第二章の章名、同章第一節及び第二節の節名、
同節第一款から第五款までの款名、同章第三節の
節名、第三章の章名、同章第一節の節名、同節第
一款から第五款までの款名、同章第二節及び第三
節の節名並びに第四章の章名を削る。

第四条の次に次の章名、節名及び款名を付する。

第二章 マンション建替事業

第一節 施行者

第一款 マンション建替事業の施行

第五条第一項中「以下」の下に「この章におい
て」を加え、同条の次に次の款名及び目名を付す
る。

第二款 マンション建替組合

第一目 通則

第二目 設立等

第十五条第三項中「マンションの建替えの円滑
化等に関する法律」を「マンションの建替え等の
円滑化に関する法律」に改め、同条の次に次の目
名を付する。

第三目 管理

第三十四条第二項中「場合に、」を「場合につい
て、」に改め、「認可について」の下に「それぞれ」
を加える。

第三十七條の次に次の目名を付する。

第四目 解散

第四十三條の次に次の目名を付する。

第五目 税法上の特例

第四十四條の次に次の款名を付する。

第三款 個人施行者

第五十四條の次に次の節名、款名及び目名を付
する。

第二節 権利変換手続等

第一款 権利変換手続

第一目 手続の開始

第五十六條の次に次の目名を付する。

第二目 権利変換計画

第五十七條第二項第一号中「以下」を「第九十
四條第三項において」に改める。

第六十四條第二項中「マンションの建替えの円
滑化等に関する法律」を「マンションの建替え等
の円滑化に関する法律」に改める。

第六十七條の次に次の目名を付する。

第三目 権利の変換

第七十二條中「この項」を「この条」に改める。

第七十五條中「以下」の下に「この条において」
を加える。

第七十六條第一項中「以下」の下に「この款に
関する」とを加える。

において」を加え、同条第三項中「権利の」を「権利(以下「先取特権等」という。)の」に、「すべて」を「全て」に改める。

第七十八條の次に次の目名を付する。

第四目 施行マンション等の明渡し
第八十條の次に次の目名を付する。

第五目 工事完了等に伴う措置

第八十六條第一項中「先取特権、質権若しくは抵当権又は仮登記若しくは買戻しの特約の登記に係る権利」を「先取特権等」に、「すべて」を「全て」に改める。

第八十九條の次に次の款名を付する。

第二款 賃借人等の居住の安定の確保
に關する施行者等の責務

第九十條の次に次の款名を付する。

第三款 雜則

第九十五條第一項中「以下」を「次項において」に改める。

第九十六條の次に次の節名を付する。

第三節 マンション建替事業の監督等

第九十七條第一項中「第五章」を「次章」に、「この章」を「この節」に改める。

第五章を削る。

第四百四十一條中「第八條第二項」の下に「又は第九十九條第二項」を、「マンション建替組合」の下に「又はマンション敷地売却組合」を加え、同条を第七十九條とする。

第四百四十條を第七十八條とする。

第四百三十九條中「第二十八條第五項」の下に「第二百二十九條において読み替へて準用する場合を含む。」を加え、同条を第七十七條とする。

第四百三十八條第一号中「組合」を「マンション建替組合」に改め、同条第十号を第十一号とし、第九号を第十号とし、同条第八号中「第九十五條第二項」の下に「又は第九十八條第二項」を加え、「簿書」を「これらの規定に規定する簿書」に改め、同条を第九號とし、同条第七号中「第九十五條第一項」の下に「又は第九十八條第一項」を加え、「簿書」を「これらの規定に規定

する簿書」に改め、同条を第八號とし、同条第六号中「第四十一條」の下に「(第三百三十八條において準用する場合を含む。)」を加え、同条を第七號とし、同条第五号中「第四十二條」の下に「(これらの規定を第三百三十八條において準用する場合を含む。)」を加え、同条を第六號とし、同条第四号中「又は第三十八條第三項」を「第三十八條第三項、第三百三十四條第三項又は第三百三十七條第三項」に改め、同条を第五號とし、同条第三号中「第三十一條第四項」の下に「第三百二十九條及び第三百三十一條第四項」を加え、同条を第四號とし、同条第二号中「第二十四條第八項」の下に「(第二百二十六條第三項において準用する場合を含む。)」を加え、同条を第三號とし、同条第一号の次に次の一号を加える。

二 マンション敷地売却組合がマンション敷地売却事業以外の事業を営んだとき。
第三百三十八條を第七十六條とする。
第三百三十七條中「罰金刑」を「刑」に改め、同条を第七十五條とする。
第三百三十六條中「次の各号のいずれかに該当する」を「第三百三十四條第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした」に改め、各号を削り、同条を第七十四條とする。
第三百三十五條を第七十三條とする。
第三百三十四條第一号中「第九十七條第一項」の下に「又は第九十八條第一項」を加え、同条第二号中「又は第九十八條第三項」を「第九十八條第三項、第六十條第二項又は第六十一條第三項」に改め、同条第三号中「又は第二項」を「若しくは第二項又は第六十一條第一項若しくは第二項」に改め、同条を七十二條とする。
第三百三十三條第一項中「賄賂」を「賄賂」に改め、同条を第七十一條とする。
第三百三十二條中「賄賂」を「賄賂」に改め、同条を第七十條とする。
第六章中第三百三十一條を第六十九條とし、第三百三十條を第六十八條とし、第二百二十九條を第六十七條とし、第二百二十八條を削り、第二百二十

七條を第六十六條とする。
第二百二十六條第二項中「組合」を「マンション建替組合若しくはマンション敷地売却組合(以下「組合」と総称する。)」に改め、同条第三項を削り、同条を第六十五條とする。
第二百二十五條を第六十四條とする。
第六章を第五章とし、第七章を第六章とする。
第六十一條の次に次の二章を加える。

第三章 除却する必要があるマンションに係る特別の措置

第一節 除却の必要性に係る認定等
(除却の必要性に係る認定等
第二百二條 建築物の耐震改修の促進に関する法律(平成七年法律第百二十三号) 第二條第一項に規定する耐震診断が行われたマンションの管理者等(区分所有法第二十五條第一項の規定により選任された管理者(管理者がないときは、区分所有法第三十四條の規定による集会(以下「区分所有者集会」という。))において指定された区分所有者)又は区分所有法第四十九條第一項の規定により置かれた理事をいう。))は、国土交通省令で定めるところにより、建築基準法(昭和二十五年法律第二百一十一号) 第二條第三十五号に規定する特定行政庁(以下単に「特定行政庁」という。))に対し、当該マンションを除却する必要がある旨の認定を申請することができる。

2 特定行政庁は、前項の規定による申請があつた場合において、当該申請に係るマンションが地震に対する安全性に係る建築基準法又はこれに基づく命令若しくは条例の規定に準ずるものとして国土交通大臣が定める基準に適合していないと認めるときは、その旨の認定をするものとする。

3 第一項の認定をした特定行政庁は、速やかに、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事等(当該特定行政庁である都道府県知事等を除く。)にその旨を通知しなければならない。(要除却認定マンションの区分所有者の除却の努力)

第二百三條 前条第一項の認定を受けたマンション(以下「要除却認定マンション」という。)の区分所有者は、当該要除却認定マンションについて除却を行うよう努めなければならない。
(要除却認定マンションの除却に係る指導及び助言並びに指示等)

2 都道府県知事等は、要除却認定マンションの除却が行われていないと認めるときは、要除却認定マンションの区分所有者に対し、必要な指示をすることができる。

3 都道府県知事等は、前項の規定による指示を受けた要除却認定マンションの区分所有者が、正当な理由がなく、その指示に従わなかったときは、その旨を公表することができる。
(容積率の特例)

第二百五條 その敷地面積が政令で定める規模以上であるマンションのうち、要除却認定マンションに係るマンションの建替えにより新たに建築されるマンションで、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がなく、かつ、その建ぺい率(建築面積の敷地面積に対する割合をいう。)、容積率(延べ面積の敷地面積に対する割合をいう。以下この項において同じ。))及び各部分の高さについて総合的な配慮がなされていることにより市街地の環境の整備改善に資すると認めて許可したものの容積率は、その許可の範囲内において、建築基準法第五十二條第一項から第九項まで又は第五十七條の二第六項の規定による限度を超えるものとすることができる。

2 建築基準法第四十四條第二項、第九十二條の二、第九十三條第一項及び第二項並びに第九十四條から第九十六條までの規定は、前項の規定による許可について準用する。

第二節 マンション敷地売却決議等

(区分所有者集会の特例)

第百六条 第百二条第一項の認定を受けた場合においては、要除却認定マンシヨンの区分所有者は、この法律及び区分所有法の定めるところにより、区分所有者集会を開くことができる。

(区分所有者集会の招集の通知に関する特例)

第百七条 区分所有法第三十五条第一項の通知をする場合において、会議の目的たる事項が次条第一項に規定する決議事項であるときは、その議案の要領をも通知しなければならない。

(マンシヨン敷地売却決議)

第百八条 第百二条第一項の認定を受けた場合において、要除却認定マンシヨンに係る敷地利用権が数人で有する所有権又は借地権であるときは、区分所有者集会において、区分所有者、議決権及び当該敷地利用権の持分の価額の各五分の四以上の多数で、当該要除却認定マンシヨン及びその敷地(当該敷地利用権が借地権であるときは、その借地権)を売却する旨の決議(以下「マンシヨン敷地売却決議」という。)をすることができ。

2 マンシヨン敷地売却決議においては、次に掲げる事項を定めなければならない。

一 買受人(第百二十条第一項の規定により組合(第百十六条に規定する組合をいう。以下この号において同じ。))が設立された場合にあっては、組合から要除却認定マンシヨンを買い受ける者)となるべき者の氏名又は名称

二 売却による代金の見込額

三 売却によつて各区分所有者が取得することのできる金銭(以下「分配金」という。)の額の算定方法に関する事項

3 前項第一号に掲げる者は、次条第一項の認定を受けた者でなければならない。

4 第二項第三号に掲げる事項は、各区分所有者の衡平を害しないように定めなければならない。

法第三十五条第一項の通知は、同項の規定にかかわらず、当該区分所有者集会の会日より少なくとも二月前に発しなければならない。

6 前項に規定する場合において、区分所有法第三十五条第一項の通知をするときは、前条に規定する議案の要領のほか、次に掲げる事項をも通知しなければならない。

一 売却を必要とする理由

二 建築物の耐震改修の促進に関する法律第二条第二項に規定する耐震改修(次号において単に「耐震改修」という。)又はマンシヨンの建替えをしない理由

三 耐震改修に要する費用の概算額

7 第五項の区分所有者集会を招集した者は、当該区分所有者集会の会日より少なくとも一月前までに、当該招集の際に通知すべき事項について区分所有者に対し説明を行うための説明会を開催しなければならない。

8 区分所有法第三十五条第一項から第四項まで及び第三十六条の規定は、前項の説明会の開催について準用する。この場合において、区分所有法第三十五条第一項ただし書中「伸縮する」とあるのは、「伸長する」と読み替えるものとする。

9 マンシヨン敷地売却決議をした区分所有者集会の議事録には、その決議についての各区分所有者の賛否をも記載し、又は記録しなければならない。

10 区分所有法第六十三条及び第六十四条の規定は、マンシヨン敷地売却決議があつた場合について準用する。この場合において、区分所有法第六十三条第一項中「建替え」とあるのは「マンシヨンの建替え等の円滑化に関する法律(以下「円滑化法」という。)(第二条第一項第八号に規定するマンシヨン敷地売却(以下単に「マンシヨン敷地売却」という。))に」と、同条第三項から第五項まで及び区分所有法第六十四条中「建替え」とあるのは「マンシヨン敷地売却に」と、区分所有法第六十三条第六項中「建物

の取壊しの工事に着手しない」とあるのは「円滑化法第百八条第一項に規定するマンシヨン敷地売却決議に基づく売買契約によるマンシヨン(円滑化法第二条第一項第一号に規定するマンシヨンをいう。以下同じ。))及びその敷地(マンシヨンの敷地利用権が円滑化法第二条第一項第十七号に規定する借地権(以下単に「借地権」という。)であるときは、その借地権。以下同じ。))についての権利の移転(円滑化法第百二十条第一項の規定により組合(円滑化法第百十六条に規定する組合をいう。以下同じ。))が設立された場合にあつては、円滑化法第百四十九条の規定による売却マンシヨン(円滑化法第二条第一項第十号に規定する売却マンシヨンをいう。))及びその敷地の組合への帰属。以下「権利の移転等」という。)がない」と、同項ただし書中「建物の取壊しの工事に着手しなかつた」とあるのは「権利の移転等がなかつた」と、同条第七項中「建物の取壊しの工事の着手」とあるのは「権利の移転等」と、「その着手をしないとき」とあるのは「権利の移転等がないとき」と、区分所有法第六十四条中「建替え」とあるのは「マンシヨン敷地売却」と読み替えるものとする。

第三節 買受人

(買受計画の認定)

第百九条 マンシヨン敷地売却決議が予定されている要除却認定マンシヨンについて、マンシヨン敷地売却決議があつた場合にこれを買い受けようとする者は、当該要除却認定マンシヨンごとに、国土交通省令で定めるところにより、マンシヨン敷地売却決議がされた要除却認定マンシヨン(以下「決議要除却認定マンシヨン」という。)(の買受け及び除却並びに代替建築物の提供等(決議要除却認定マンシヨンに代わるべき建築物又はその部分の提供又はあつせんをいう。以下同じ。))に関する計画(以下「買受計画」という。))を作成し、都道府県知事等の認定を申請することができる。

2 買受計画には、次に掲げる事項を記載しな

ればならない。

一 決議要除却認定マンシヨンを買い受けた日から決議要除却認定マンシヨンを除却する日までの間における当該決議要除却認定マンシヨンの管理に関する事項

二 決議要除却認定マンシヨンの買受け及び除却の予定時期

三 決議要除却認定マンシヨンの買受け及び除却に関する資金計画

四 代替建築物の提供等に関する計画(次条第三号において「代替建築物提供等計画」という。)

五 決議要除却認定マンシヨンを除却した後の土地の利用に関する事項

六 その他国土交通省令で定める事項

(買受計画の認定基準)

第百十条 都道府県知事等は、前条第一項の認定の申請があつた場合において、次の各号のいずれにも該当すると認めるときは、その認定をするものとする。

一 決議要除却認定マンシヨンを買い受けた日から決議要除却認定マンシヨンが除却される日までの間に、当該決議要除却認定マンシヨンについて新たな権利が設定されないことが確実であること。

二 決議要除却認定マンシヨンの買受け及び除却に関する資金計画が当該買受け及び除却を遂行するため適切なるものであり、当該決議要除却認定マンシヨンが買い受けられ、かつ、除却されることが確実であること。

三 代替建築物提供等計画が当該決議要除却認定マンシヨンの区分所有者又は借家人の要請に係る代替建築物の提供等を確実に遂行するため適切なるものであること。

(買受計画の変更)

第百十一条 第百九条第一項の認定を受けた者(以下「認定買受人」という。))は、買受計画の変更(国土交通省令で定める軽微な変更を除く。))をしようとするときは、国土交通省令で定

めるところにより、都道府県知事等の認定を受けなければならない。

2 前条の規定は、前項の場合について準用する。

(マンション敷地売却決議の届出)

第百十二条 認定買受人は、マンション敷地売却決議があつたときは、遅滞なく、その旨を都道府県知事等に届け出なければならない。

(除却等の実施)

第百十三条 認定買受人は、第百九条第一項の認定を受けた買受計画(第百十一条第一項の変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下「認定買受計画」という。)に従い、決議要除却認定マンションの買受け及び除却並びに代替建築物の提供等を実施しなければならない。

(報告の徴収等)

第百十四条 都道府県知事等は、認定買受人に対し、認定買受計画に係る決議要除却認定マンションの買受け若しくは除却又は代替建築物の提供等の状況について報告を求めることができる。

2 都道府県知事等は、認定買受人が正当な理由がなく認定買受計画に従つて決議要除却認定マンションの買受け若しくは除却又は代替建築物の提供等を実施していないと認めるときは、当該認定買受人に対して、当該認定買受計画に従つてこれらの措置を実施すべきことを勧告することができる。

3 都道府県知事等は、前項の規定による勧告を受けた認定買受人がその勧告に従わなかったときは、その旨を公表することができる。

第四節 区分所有者等の居住の安定の確保に関する国及び地方公共団体の責務

第百十五条 国及び地方公共団体は、基本方針に従つて、決議要除却認定マンションに居住していた区分所有者及び賃借人の居住の安定の確保を図るため必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

第四章 マンション敷地売却事業

第一節 マンション敷地売却組合

第一款 通則

(マンション敷地売却事業の実施)

第百十六条 マンション敷地売却組合(以下この章において「組合」という。)は、マンション敷地売却事業を実施することができる。

(法人格)

第百十七条 組合は、法人とする。

2 一般社団法人及び一般財団法人に関する法律第四条及び第七十八条の規定は、組合について準用する。

(定款)

第百十八条 組合の定款には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 組合の名称

二 売却マンションの名称及びその所在地

三 事務所の所在地

四 事業に要する経費の分担に関する事項

五 役員の定数、任期、職務の分担並びに選挙及び選任の方法に関する事項

六 総会に関する事項

七 総代会を設けるときは、総代及び総代会に関する事項

八 事業年度

九 公告の方法

十 その他国土交通省令で定める事項

(名称の使用制限)

第百十九条 組合は、その名称中にマンション敷地売却組合という文字を用いなければならない。

2 組合でない者は、その名称中にマンション敷地売却組合という文字を用いてはならない。

第二款 設立等

(設立の認可)

第百二十条 第百八条第十項において読み替えて準用する区分所有法第六十四条の規定によりマンション敷地売却決議の内容によりマンション敷地売却を行う旨の合意をしたものとみなされた者(マンションの区分所有権又は敷地利用権

を有する者であつてその後に当該マンション敷地売却決議の内容により当該マンション敷地売却を行う旨の合意をしたものを含む。以下「マンション敷地売却合意者」という。)は、五人以上共同して、定款及び資金計画を定め、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事等の認可を受けて組合を設立することができる。

2 前項の規定による認可を申請しようとするマンション敷地売却合意者は、組合の設立について、マンション敷地売却合意者の四分の三以上の同意(同意した者の区分所有法第三十八条の議決権の合計がマンション敷地売却合意者の同条の議決権の合計の四分の三以上であり、かつ、同意した者の敷地利用権の持分の価格の合計がマンション敷地売却合意者の敷地利用権の持分の価格の合計の四分の三以上となる場合に限る。)を得なければならない。

3 前二項の場合において、マンションの一の専有部分が数人の共有に属するときは、その数人を一人のマンション敷地売却合意者とみなす。

(認可の基準)

第百二十一条 都道府県知事等は、前条第一項の規定による認可の申請があつた場合において、次の各号のいずれにも該当すると認めるときは、その認可をしなければならない。

一 申請手続が法令に違反するものでないこと。

二 定款又は資金計画の決定手続又は内容が法令に違反するものでないこと。

三 当該マンション敷地売却事業を遂行するために必要な経済的基礎及びこれを的確に遂行するために必要なその他の能力が十分であること。

四 その他基本方針に照らして適切なものであること。

(組合の成立)

第百二十二条 組合は、第百二十条第一項の規定による認可により成立する。

第百二十三条 都道府県知事等は、第百二十条第一項の規定による認可をしたときは、遅滞なく、国土交通省令で定めるところにより、組合の名称、売却マンションの名称及びその所在地その他国土交通省令で定める事項を公告しなければならない。

2 組合は、前項の公告があるまでは、組合の成立又は定款若しくは資金計画をもつて、組合員その他の第三者に対抗することができない。

(区分所有権及び敷地利用権の売渡し請求)

第百二十四条 組合は、前条第一項の公告の日(その日が第百八条第十項において準用する区分所有法第六十三条第二項の期間の満了の前であるときは、当該期間の満了の日)から二月以内に、第百八条第十項において読み替えて準用する区分所有法第六十三条第四項に規定するマンション敷地売却に参加しない旨を回答した区分所有者(その承継人を含む、その後にマンション敷地売却合意者となつたものを除く。)に対し、区分所有権及び敷地利用権を時価で売り渡すべきことを請求することができる。マンション敷地売却決議があつた後に当該区分所有者から敷地利用権のみを取得した者(その承継人を含む、その後にマンション敷地売却合意者となつたものを除く。)の敷地利用権についても、同様とする。

2 前項の規定による請求は、マンション敷地売却決議の日から一年以内にしなければならない。ただし、この期間内に請求することができなかったことに正当な理由があるときは、この限りでない。

3 区分所有法第六十三条第五項から第七項までの規定は、第一項の規定による請求があつた場合について準用する。この場合において、区分所有法第六十三条第五項中「建替え」とあるのは「マンションの建替え等の円滑化に関する法律(以下「円滑化法」という。)第二条第一項第八号に規定するマンション敷地売却」と、「建替え決議」とあるのは「円滑化法第百八条

第一項に規定するマンション敷地売却決議（以下単に「マンション敷地売却決議」という。）と、同条第六項中「建替え決議」とあるのは「マンション敷地売却決議」と、「建物の取壊しの工事に着手しない」とあるのは「円滑化法第四十九条の規定による売却マンション（円滑化法第二条第一項第十号に規定する売却マンションをいう。以下同じ。）及びその敷地（売却マンションの敷地利用権が円滑化法第二条第一項第十七号に規定する借地権（以下単に「借地権」という。）であるときは、その借地権）の円滑化法第十六条に規定する組合への帰属（以下単に「組合への帰属」という。）がない」と、「第四項」とあるのは「円滑化法第二百二十四条第一項」と、同項ただし書中「建物の取壊しの工事に着手しなかつた」とあるのは「組合への帰属がなかつた」と、同条第七項中「建物の取壊しの工事の着手」とあるのは「組合への帰属」と、「その着手をしないとき」とあるのは「組合への帰属がないとき」と読み替えるものとする。	上及び監事二人以上を置く。 2 組合に、役員として、理事長一人を置き、理事の互選によりこれを定める。 3 第二十一条から第二十五条まで（同条第一項後段を除く。）の規定は、組合の役員について準用する。この場合において、第二十二条第一項中「三年」とあるのは、「一年」と読み替えるものとする。 （総会の組織） 第二百二十七条 組合の総会は、総組合員で組織する。 （総会の決議事項） 第二百二十八条 次に掲げる事項は、総会の議決を経なければならない。 - 一定款の変更 - 資金計画の変更 - 借入金金の借入れ及びその方法並びに借入金金の利率及び償還方法 - 経費の収支予算 - 予算をもつて定めるものを除くほか、組合の負担となるべき契約 - 賦課金の額及び賦課徴収の方法 - 分配金取得計画及びその変更 - 組合の解散 - その他定款で定める事項 （総会の招集及び議事についての規定の準用） 第二百二十九条 第二十八条の規定は組合の総会の招集について、第二十九条の規定は組合の総会の議事について、それぞれ準用する。この場合において、第二十八条第五項中「第九条第一項」とあるのは、「第二百二十条第一項」と、第二十九条第三項中「次条」とあるのは、「第二百三十条」と読み替えるものとする。 （特別の議決） 第二百三十条 第二百二十八条第一号に掲げる事項のうち政令で定める重要な事項及び同条第八号に掲げる事項は、組合員の議決権及び敷地利用権の持分の価格の各四分の三以上で決する。 （総代会）	（組合員） 第二百二十五条 売却マンションのマンション敷地売却合意者（その承継人（組合を除く。）を含む。）は、全て組合の組合員とする。 2 マンションの一の専有部分が数人の共有に属するときは、その数人を一人の組合員とみなす。 3 第十八条及び第十九条の規定は、組合の組合員について準用する。この場合において、第十八条第一項及び第二項中「第九条第一項」とあるのは、「第二百二十条第一項」と、同条第一項中「第十四条第一項」とあるのは、「第二百二十三条第一項」と、並びに建替え合意者等である組合員又は参加組合員の別その他とあるのは、「その他」と、第十九条中「施行マンション」とあるのは「売却マンション」と読み替えるものとする。 （役員） 第二百二十六条 組合に、役員として、理事三人以	第三百三十一条 組合員の数が五十人を超える組合は、総会に代わってその権限を行わせるために総代会を設けることができる。 2 総代会は、総代をもつて組織するものとし、総代の定数は、組合員の総数の十分の一を下らない範囲内において定款で定める。ただし、組合員の総数が二百人を超える組合にあつては、二十人以上であることをもつて足りる。 3 総代会が総会に代わって行う権限は、次の各号のいずれかに該当する事項以外の事項に関する総会の権限とする。 - 理事及び監事の選挙又は選任 - 前条の規定に従つて議決しなければならない事項 - 第二十八条第一項から第四項まで及び第六項並びに第二十九条（第三項ただし書を除く。）の規定は組合の総代会について、第三十一条第五項の規定は総代会が設けられた組合について、それぞれ準用する。 （総代） 第三百三十二条 総代は、定款で定めるところにより、組合員が組合員（法人にあつては、その役員）のうちから選挙する。 2 総代の任期は、一年を超えない範囲内において定款で定める。補欠の総代の任期は、前任者の残任期間とする。 3 第二十一条第二項及び第二十三条の規定は、組合の総代について準用する。この場合において、同項中「前項本文」とあるのは、「第三百三十二条第一項」と読み替えるものとする。 （議決権及び選挙権） 第三百三十三条 組合員及び総代は、定款に特別の定めがある場合を除き、各一個の議決権及び選挙権を有する。 2 組合員は書面又は代理人をもつて、総代は書面をもつて、議決権及び選挙権を行使することができる。 3 組合と特定の組合員との関係について議決をする場合には、その組合員は、議決権を有しない。	4 第二項の規定により議決権及び選挙権を行使する者は、第二百二十九条及び第三百三十一条第四項において準用する第二十九条第一項の規定の適用については、出席者とみなす。 5 代理人は、同時に五人以上の組合員を代理することができない。 6 代理人は、代理権を証する書面を組合に提出しなければならない。 （定款又は資金計画の変更） 第三百三十四条 組合は、定款又は資金計画を変更しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事等の認可を受けなければならない。 2 第二百一十一条及び第二百一十三条の規定は、前項の規定による認可について準用する。この場合において、同条第二項中「組合の成立又は定款若しくは資金計画」とあるのは「定款又は資金計画の変更」と、「組合員その他の」とあるのは「その変更について第二百三十四条第一項の規定による認可があつた際に従前から組合員であつた者以外の」と読み替えるものとする。 3 組合は、事業に要する経費の分担に關し定款又は資金計画を変更しようとする場合において、マンション敷地売却事業の実施のための借入金があるときは、その変更についてその債権者の同意を得なければならない。 （経費の賦課徴収） 第三百三十五条 組合は、その事業に要する経費に充てるため、賦課金として組合員に対して金銭を賦課徴収することができる。 2 賦課金の額は、分配金の額の算定方法を考慮して公平に定めなければならない。 3 組合員は、賦課金の納付について、相殺をもつて組合に対抗することができない。 4 組合は、組合員が賦課金の納付を怠つたときは、定款で定めるところにより、その組合員に對して過怠金を課することができ。 （審査委員）
---	--	---	--	--

第百三十六条 組合に、この法律及び定款で定める権限を行わせるため、審査委員三人以上を置く。

2 審査委員は、土地及び建物の権利関係又は評価について特別の知識経験を有し、かつ、公正な判断をすることができる者のうちから総会で選任する。

3 前二項に規定するもののほか、審査委員に必要事項は、政令で定める。

第四款 解散

(解散)

第百三十七条 組合は、次に掲げる理由により解散する。

- 一 設立についての認可の取消し
- 二 総会の議決
- 三 事業の完了又はその完了の不能

2 前項第二号の議決は、権利消滅期日前に限り行うことができるものとする。

3 組合は、第一項第二号又は第三号に掲げる理由により解散しようとする場合において、借入金があるときは、解散について債権者の同意を得なければならない。

4 組合は、第一項第一号又は第三号に掲げる理由により解散しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事等の認可を受けなければならない。

5 都道府県知事等は、組合の設立についての認可を取り消したとき、又は前項の規定による認可をしたときは、遅滞なく、その旨を公告しなければならない。

6 組合は、前項の公告があるまでは、解散をもつて組合員以外の第三者に対抗することができない。

(組合の解散及び清算についての規定の準用)
第百三十八条 第三十八条の二から第四十三条までの規定は、組合の解散及び清算について準用する。

第五款 税法上の特例

第百三十九条 組合は、法人税法その他法人税に

関する法令の規定の適用については、同法第二条第六号に規定する公益法人等とみなす。この場合において、同法第三十七条の規定を適用する場合には同法第四項中「公益法人等」とあるのは「公益法人等（マンション敷地売却組合並びに）」と、同法第六十六条の規定を適用する場合には同法第一項及び第二項中「普通法人」とあるのは「普通法人（マンション敷地売却組合を含む。）」と、同法第三項中「公益法人等」とあるのは「公益法人等（マンション敷地売却組合及び）」とする。

第二節 分配金取得手続等

第一款 分配金取得手続

第百四十条 組合は、第百二十三条第一項の公告があったときは、遅滞なく、登記所に、売却マンションの区分所有権及び敷地利用権（既登記のものに限る。）について、分配金取得手続開始の登記を申請しなければならない。

2 前項の登記があった後においては、組合員は、当該登記に係る売却マンションの区分所有権又は敷地利用権を処分するときは、国土交通省令で定めるところにより、組合の承認を得なければならない。

3 組合は、事業の遂行に重大な支障が生ずることその他正当な理由がなければ、前項の承認を拒むことができない。

4 第二項の承認を得ないでした処分は、組合に対抗することができない。

5 権利消滅期日前において第百三十七条第五項の公告があったときは、組合の清算人は、遅滞なく、登記所に、分配金取得手続開始の登記の抹消を申請しなければならない。

第二目 分配金取得計画

(分配金取得計画の決定及び認可)
第百四十一条 組合は、第百二十三条第一項の公

告後、遅滞なく、分配金取得計画を定めなければならない。この場合においては、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事等の認可を受けなければならない。

2 組合は、前項後段の規定による認可を申請しようとするときは、分配金取得計画について、あらかじめ、総会の議決を経るとともに、売却マンションの敷地利用権が賃借権であるときは、売却マンションの敷地の所有権を有する者の同意を得なければならない。ただし、その所有権をもって組合に対抗することができない者については、この限りでない。

(分配金取得計画の内容)

第百四十二条 分配金取得計画においては、国土交通省令で定めるところにより、次に掲げる事項を定めなければならない。

一 組合員の氏名又は名称及び住所

二 組合員が売却マンションについて有する区分所有権又は敷地利用権

三 組合員が取得することとなる分配金の価額

四 売却マンション又はその敷地に関する権利（組合員の有する区分所有権及び敷地利用権を除く。）を有する者で、この法律の規定により、権利消滅期日において当該権利を失うものの氏名又は名称及び住所、失われる売却マンション又はその敷地について有する権利並びにその価額

五 第百五十五条の規定による売却マンション又はその敷地の明渡しにより前号に掲げる者（売却マンション又はその敷地を占有している者に限る。）が受ける損失の額

六 補償金の支払に係る利子又はその決定方法

七 権利消滅期日
八 その他国土交通省令で定める事項

2 売却マンションに関する権利又はその敷地利用権に関して争いがある場合において、その権利の存否又は帰属が確定しないときは、当該権利が存するものとして、又は当該権利が現在の名義人（当該名義人に対して第百八条第十項に

おいて準用する区分所有法第六十三条第四項又は第百二十四条第一項の規定による請求があった場合においては、当該請求をした者）に属するものとして分配金取得計画を定めなければならない。

(分配金等の価額の算定基準)

第百四十三条 前条第一項第三号の価額は、第百八条第二項第三号の算定方法により算定した価額とする。

2 前条第一項第四号の価額は、第百二十三条第一項の公告の日における近傍類似の土地又は近傍同種の建築物に関する同種の権利の取引価格その他の当該価額の算定の基礎となる事項を考慮して定める相当の価額とする。

3 前条第一項第五号の額は、第百五十五条の規定による売却マンション又はその敷地の明渡しにより同号に掲げる者が通常受ける損失として政令で定める額とする。

(認可の基準)

第百四十四条 都道府県知事等は、第百四十一条第一項後段の規定による認可の申請があった場合において、次の各号のいずれにも該当すると認めるときは、その認可をしなければならない。

一 申請手続又は分配金取得計画の決定手続若しくは内容が法令に違反するものでないこと。

二 マンション敷地売却決議の内容に適合していること。

三 売却マンションの区分所有権又は敷地利用権について先取特権等を有する者の権利を不当に害するものでないこと。

四 その他基本方針に照らして適切なものであること。

(分配金取得計画の変更)

第百四十五条 第百四十一条第一項後段及び第二項並びに前条の規定は、分配金取得計画を変更する場合（国土交通省令で定める軽微な変更をする場合を除く。）に準用する。

(審査委員の関与)

第四百四十六條 組合は、分配金取得計画を定め、又は変更しようとするとき（国土交通省令で定める軽微な変更をしようとする場合を除く。）は、審査委員の過半数の同意を得なければならない。

第三目 分配金の取得等

（分配金取得計画に基づく組合の処分）

第四百四十七條 組合は、分配金取得計画若しくはその変更の認可を受けたとき、又は分配金取得計画について第四百四十五條の国土交通省令で定める軽微な変更をしたときは、遅滞なく、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公告し、及び関係権利者に関係事項を書面で通知しなければならない。

2 分配金取得計画に基づく組合の処分は、前項の通知をすることによつて行ふ。

3 分配金取得計画に基づく組合の処分については、行政手続法第三章の規定は、適用しない。

（権利消滅期日等の通知）

第四百四十八條 組合は、分配金取得計画若しくはその変更（権利消滅期日に係るものに限る。以下この条において同じ。）の認可を受けたとき、又は第四百四十五條の国土交通省令で定める軽微な変更をしたときは、遅滞なく、国土交通省令で定めるところにより、売却マンションの所在地の登記所に、権利消滅期日その他国土交通省令で定める事項を通知しなければならない。

（権利消滅期日における権利の帰属等）

第四百四十九條 権利消滅期日において、売却マンションは、組合に帰属し、区分所有法第一条に規定する建物の各部分を所有権の目的としな建物となり、売却マンションを目的とする所有権以外の権利は、消滅する。

2 権利消滅期日において、売却マンションの敷地利用権は、組合に帰属し、売却マンションの敷地利用権が所有権であるときは当該所有権に係る敷地を目的とする所有権、地役権及び地上権以外の権利、売却マンションの敷地利用権が借地権であるときは当該借地権を目的とする権

利は、消滅する。

（権利売却の登記）

第五百十條 組合は、権利消滅期日後遅滞なく、売却マンション及びその敷地に関する権利について必要な登記を申請しなければならない。

2 権利消滅期日以後においては、売却マンション及びその敷地に関しては、前項の登記がされるまでの間は、他の登記をすることができない。

（分配金）

第五百十一條 組合は、組合員に対し、権利消滅期日までに、第四百四十二條第一項第三号の分配金を支払わなければならない。

（分配金の供託等についての規定の準用）

第五百十二條 第七十六條第一項及び第三項から第五項までの規定は前条に規定する分配金の支払に代えて行ふ供託について、第七十七條の規定は供託された分配金について、第七十八條の規定は組合員の有する区分所有権又は敷地利用権について差押え又は仮差押えがある場合における分配金について、それぞれ準用する。この場合において、第七十六條第一項中「施行者は」とあるのは「第五百十六條に規定する組合（以下単に「組合」という。）は」と、同項第二号及び第三号、同条第三項及び第五項並びに第七十八條第一項及び第五項中「施行者」とあるのは「組合」と、第七十六條第三項中「先取特権」とあるのは「組合員の有する区分所有権又は敷地利用権が、先取特権」と、「目的物について」とあるのは「目的となつてゐる場合において」と、

「権利者」とあるのは「先取特権等を有する者」と、同条第四項中「前三項」とあり、及び同条第五項中「第一項から第三項まで」とあるのは「第一項及び第三項」と、同条第四項中「施行マンション」とあるのは「売却マンション」と、同条第五項中「取得すべき者（その供託が第二項の規定によるものであるときは、争いの当事者）」とあるのは「取得すべき者」と、第七十八條第一項中「第七十五條」とあるのは「第五百十一條」と、「権利交換期日」とあるのは「権

利消滅期日」と読み替へるものとする。

（補償金）

第五百十三條 組合は、売却マンション又はその敷地に関する権利（組合員の有する区分所有権及び敷地利用権を除く。）を有する者で、この法律の規定により、権利消滅期日において当該権利を失うものに対し、その補償として、権利消滅期日までに、第四百四十二條第一項第四号の価額（売却マンション又はその敷地を占有している者にあつては、当該価額と同項第五号の額の合計額）に第四百二十三條第一項の公告の日から第四百四十七條第一項の規定による分配金取得計画又はその変更に係る公告（以下「分配金取得計画公告」という。）の日までの物価の変動に應ずる修正率を乗じて得た額に、当該分配金取得計画公告の日から補償金を支払う日までの期間につき分配金取得計画で定めるところによる利息を付したものを支払わなければならない。この場合において、その修正率は、国土交通省令で定める方法によつて算定するものとする。

（補償金の供託等についての規定の準用）

第五百十四條 第七十六條の規定は前条に規定する補償金（利息を含む。以下この款において同じ。）の支払に代えて行ふ供託について、第七十七條の規定は供託された補償金について、第七十八條の規定は補償金の支払の対象となる権利について差押え又は仮差押えがある場合について、それぞれ準用する。この場合において、第七十六條第一項中「施行者は」とあるのは「第五百十六條に規定する組合（以下単に「組合」という。）は」と、同項第二号及び第三号、同条第二項、第三項及び第五項並びに第七十八條第一項及び第五項中「施行者」とあるのは「組合」と、第七十六條第二項中「第五十八條第二項」とあるのは「第四百四十二條第二項」と、「権利交換計画」とあるのは「分配金取得計画」と、同条第四項中「施行マンション」とあるのは「売却マンション」と、第七十八條第一項中「第七十五條」とあるのは「第五百十三條」と、「権

利交換期日」とあるのは「権利消滅期日」と読み替へるものとする。

第四目 売却マンション等の明渡し

第五百十五條 売却マンション又はその敷地を占有している者は、権利消滅期日（第四百八條第十項及び第四百二十四條第三項において準用する区分所有法第六十三條第五項の規定により、裁判所から建物の明渡しにつき相当の期限を許与された区分所有者にあつては、当該期限の日）までに、組合に売却マンション又はその敷地を明け渡さなければならない。ただし、分配金取得計画公告の日の翌日から起算して三十日を経過していないとき、分配金の支払を受けるべき者について第五百五十一條の規定による支払若しくは第五百五十二條において準用する第七十六條の規定による供託がないとき、第五百五十三條の補償金の支払を受けるべき者について同条の規定による支払若しくは前条において準用する第七十六條の規定による供託がないとき又は第五百八條第十項において準用する区分所有法第六十三條第四項若しくは第四百二十四條第一項の規定による請求を受けた者について当該請求を行った者による代金の支払若しくは提供がないときは、この限りでない。

第二款 雜則

（処分、手続等の効力）

第五百十六條 売却マンション又はその敷地について権利を有する者の変更があつたときは、この法律又はこの法律に基づく定款の規定により、従前のこれらの者がした手続その他の行為は、新たにこれらの者となつた者がしたものとみなし、従前のこれらの者に対してした処分、手続その他の行為は、新たにこれらの者となつた者に対してしたものとみなす。

（不動産登記法の特例）

第五百十七條 売却マンション及びその敷地の登記については、政令で、不動産登記法の特例を定めることができる。

（関係簿書の備付け）

第百五十八條 組合は、国土交通省令で定めるところにより、マンション敷地売却事業に関する簿書（組合員名簿を含む。次項において同じ。）をその事務所に備え付けておかなければならない。

2 利害関係者から前項の簿書の閲覧の請求があつたときは、組合は、正当な理由がない限り、これを拒んではならない。

計画に違反すると認めるときその他監督上必要があるときは、その組合の事業又は会計の状況を調査することができる。

2 利害関係者から前項の簿書の閲覧の請求があつたときは、組合は、正当な理由がない限り、これを拒んではならない。

2 都道府県知事等は、組合の組合員が総組合員の十分の一以上の同意を得て、その組合の事業又は会計がこの法律若しくはこれに基づく行政庁の処分又は定款、資金計画若しくは分配金取得計画に違反する疑いがあることを理由として組合の事業又は会計の状況の検査を請求したときは、その組合の事業又は会計の状況を検査しなければならない。

第百五十九條 組合は、マンション敷地売却事業の実施に関し書類を送付する場合において、送付を受けるべき者がその書類の受領を拒んだとき、又は過失がなく、その者の住所、居所その他書類を送付すべき場所を確知することができないときは、政令で定めるところにより、その書類の内容を公告することをもって書類の送付に代えることができる。

2 前項の公告があつたときは、その公告の日の翌日から起算して十日を経過した日に当該書類が送付を受けるべき者に到達したものとみなす。

3 都道府県知事等は、前二項の規定により検査を行った場合において、組合の事業又は会計がこの法律若しくはこれに基づく行政庁の処分又は定款、資金計画若しくは分配金取得計画に違反していると認めるときは、組合に対し、その違反を是正するため必要限度において、組合のした処分の取消し、変更又は停止その他必要な措置を命ずることができる。

2 前項の公告があつたときは、その公告の日の翌日から起算して十日を経過した日に当該書類が送付を受けるべき者に到達したものとみなす。

4 都道府県知事等は、組合が前項の規定による命令に従わないとき、又は組合の公告があつた日から起算して三十日を経過してもなお総会を招集しないときは、権利消滅期日前に限り、その組合についての設立の認可を取り消すことができる。

第三節 マンション敷地売却事業の監督等
(組合に対する報告、勧告等)
第百六十條 都道府県知事等は、組合に対し、その実施するマンション敷地売却事業に関し、この法律の施行のため必要限度において、報告若しくは資料の提出を求め、又はその実施するマンション敷地売却事業の円滑な実施を図るため必要な勧告、助言若しくは援助をすることができる。

5 都道府県知事等は、第百二十九条において準用する第二十八条第三項の規定により組合員から総会の招集の請求があつた場合において、理事長及び監事が総会を招集しないときは、これらの組合員の申出に基づき、総会を招集しなければならぬ。第百三十一条第四項において準用する第二十八条第三項の規定により総代から総代会の招集の請求があつた場合において、理事長及び監事が総代会を招集しないときも、同様とする。

2 都道府県知事等は、組合に対し、マンション敷地売却事業の促進を図るため必要な措置を命ずることができる。

6 都道府県知事等は、第百二十六条第三項において準用する第二十三条第一項の規定により組合員から理事又は監事の解任の請求があつた場合において、組合がこれを組合員の投票に付さなければならないときは、これらの組合員の申出に基づき、これを組合員の投票に付さなければならない。第百三十二条第三項において準用する第二十三条第一項の規定により、組合員から総代の解任の請求があつた場合において、組合がこれを組合員の投票に付さないときも、同様とする。

(組合に対する監督)
第百六十一條 都道府県知事等は、組合の実施するマンション敷地売却事業につき、その事業又は会計がこの法律若しくはこれに基づく行政庁の処分又は定款、資金計画若しくは分配金取得

合において、組合がこれを組合員の投票に付さないときは、これらの組合員の申出に基づき、これを組合員の投票に付さなければならない。第百三十二条第三項において準用する第二十三条第一項の規定により、組合員から総代の解任の請求があつた場合において、組合がこれを組合員の投票に付さないときも、同様とする。

第百六十二條 国及び地方公共団体は、組合に対し、マンション敷地売却事業に必要な資金の融通又はあつせんその他の援助に努めるものとする。

7 都道府県知事等は、組合の組合員が総組合員の十分の一以上の同意を得て、総会若しくは総代会の招集手続若しくは議決の方法又は役員若しくは総代の選挙若しくは解任の投票の方法若しくはこの法律又は定款に違反することを理由として、その議決、選挙、当選又は解任の投票を取り消すことができる。

の法律の施行後六月間は、適用しない。

(政令への委任)
第三條 前条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

第四條 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、新法の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。

第五條 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）の一部を次のように改正する。

別表第二マンションの建替えの円滑化等に関する法律（平成十四年法律第七十八号）の項中「マンションの建替えの円滑化等に関する法律」を「マンションの建替え等の円滑化に関する法律」に改める。

理由
地震に対する安全性が確保されていないマンションの建替え等の円滑化を図るため、マンション及びその敷地の売却を多数決により行うことを可能とする制度を創設する等の所要の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

（技術的援助の請求）
第百六十三條 組合又は組合を設立しようとする者は、国土交通大臣及び都道府県知事等に対し、マンション敷地売却事業の実施の準備又は実施のために、マンション敷地売却事業に関し専門的知識を有する職員の技術的援助を求めることができる。

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

（名称の使用制限に関する経過措置）
第二条 この法律の施行の際現にその名称中にマンション敷地売却組合という文字を用いている者については、この法律による改正後のマンションの建替え等の円滑化に関する法律（以下「新法」という。）第百十九條第二項の規定は、こ