

衆議院 第百八十六回国会 国土交通委員会 議 録 第二十一号

平成二十六年六月十一日(水曜日)

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

赤枝 恒雄君

井林 辰憲君

岩田 和親君

門 博文君

佐田玄一郎君

坂井 学君

白須賀貴樹君

谷川 弥一君

中村 裕之君

林 幹雄君

ふくだ峰之君

宮澤 博行君

湯川 一行君

川端 達夫君

後藤 祐一君

岩永 裕貴君

坂元 大輔君

鈴木 義弘君

松田 学君

山之内 毅君

佐藤 英道君

穀田 恵二君

秋元 司君

西村 明宏君

若井 康彦君

伊藤 涉君

秋本 真利君

泉原 保二君

大西 英男君

國場幸之助君

齋藤 洋明君

桜井 宏君

助田 重義君

土井 亨君

長坂 康正君

原田 憲治君

前田 一男君

務台 俊介君

泉 健太君

岸本 周平君

寺島 義幸君

河野 正美君

清水鴻一郎君

西岡 新君

村岡 敏英君

伊佐 進一君

杉本かずみ君

太田 昭宏君

土井 亨君

坂井 学君

(警察庁交通局長)

(政府参考人)

(総務省大臣官房審議官)

(厚生労働省大臣官房審議官)

(政府参考人)

(国土交通省大臣官房長)

(国土交通省総合政策局長)

(政府参考人)

(国土交通省都市局長)

(政府参考人)

(国土交通省水管理・国土保全局長)

(政府参考人)

(国土交通省道路局長)

(政府参考人)

(国土交通省住宅局長)

(政府参考人)

(国土交通省鉄道局長)

(政府参考人)

(国土交通省自動車局長)

(政府参考人)

(国土交通省航空局長)

(政府参考人)

(国土交通省北海道局長)

(国土交通委員会専門員)

倉田 潤君

平嶋 彰英君

有岡 宏君

武藤 浩君

西脇 隆俊君

石井喜三郎君

森北 佳昭君

徳山日出男君

井上 俊之君

瀧口 敬二君

田端 浩君

田村明比古君

関 博之君

宮部 光君

同日

赤枝 恒雄君

湯川 一行君

岸本 周平君

河野 正美君

鈴木 義弘君

山之内 毅君

伊佐 進一君

同日

谷川 弥一君

助田 重義君

後藤 祐一君

村岡 敏英君

清水鴻一郎君

岩永 裕貴君

北側 一雄君

同日

助田 重義君

清水鴻一郎君

同日

桜井 宏君

松田 学君

六月五日

気象事業の整備拡充に関する請願(穀田恵二君紹介(第一二八三号))

同(小宮山泰子君紹介(第一三二五号))

同(望月義夫君紹介(第一三二六号))

同月十一日

気象事業の整備拡充に関する請願(中川正春君紹介(第一四二〇号))

同(務台俊介君紹介(第一四二二号))

同(吉川越君紹介(第一四二二号))

同(濱村進君紹介(第一四九八号))

同(大見正君紹介(第一六二四号))

同(中村裕之君紹介(第一六二五号))

民間賃貸住宅居住者への家賃補助創設を求めることに関する請願(赤嶺政賢君紹介(第一四六二号))

同(笠井亮君紹介(第一四六三号))

同(穀田恵二君紹介(第一四六四号))

同(佐々木憲昭君紹介(第一四六五号))

同(志位和夫君紹介(第一四六六号))

同(塩川鉄也君紹介(第一四六七号))

同(高橋千鶴子君紹介(第一四六八号))
同(宮本岳志君紹介(第一四六九号))
海洋の環境と国民生活を守る事業の体制拡充に関する請願(桜井宏君紹介(第一六二三号))は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

国土交通行政の基本施策に関する件

建築士法の一部を改正する法律案起草の件

○梶山委員長 これより会議を開きます。
国土交通行政の基本施策に関する件について調査を進めます。

この際、お諮りいたします。

本件調査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房長武藤浩君、総合政策局長西脇隆俊君、都市局長石井喜三郎君、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、航空局長田村明比古君、北海道局長関博之君、警察庁交通局長倉田潤君、総務省大臣官房審議官平嶋彰英君及び厚生労働省大臣官房審議官有岡宏君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○梶山委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○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。寺島義幸君。

○寺島委員 おはようございます。民主党の寺島義幸でございます。

まず初めに、きょうは後刻、建築士法の一部を

改正する法律案が出るわけであります。そこで、一点だけちょっと確認というか、承っておきたいというふうに思うわけであります。

二十二条の三でございまして、延べ面積が三百平米を超える建築物の新築に係る設計受託契約等について、書面にて契約締結が義務化されるわけであります。三百平方メートルを超える建築物というふうに決められているわけであります。

これは、もしこの改正案が通った場合、運用等は国土交通省でされるというふうに思うわけでありますが、例えば三百平米に至らないようなケースも多々あるのではないかとこのように思うわけであります。戸建ての住宅が約六割というふうに聞いておまして、五百平米以下の建築物は八〇％で、小規模が多い。しかし、規模がでかくなってくれば、金額的には当然のことながら大きくなるのでありましょう。三百平米を超えるということになると、一億円前後ということになるのでありましょう。

そうした中、三百平米というふうに決められたわけですが、それでは、それに当てはまらない、数は多いと思うんですが、三百平米以下についてはどのような扱いというか指導になるのか、ちょっと確認をしておきたいというふうに思います。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のように、三百平米というのは、例えば省エネ法の省エネルギー計画の届け出も三百平米で切られておまして、以下のものは届け出が要らないというふうな扱いになっております。これは、個人の住宅が多いということ、それから大工、工務店さんの仕事のやり方ということもある程度配慮した形だと思っております。

今回のものでございますけれども、書面で契約するというのは、トラブル防止あるいは適正な設計監理業務を行う上で必要なことだと思っております。

そういう意味では、規模が小さくても、御指摘のように、できるだけ書面でやっていただくこと

が必要だと思っておりますので、業界団体を通じて、標準契約書のようなものをつくるということと、三百平米以下に關してもできるだけそれを使っていたくように、業界団体等を通じてお願い、指導をしてまいりたいというふうに思っております。

○寺島委員 わかったらでいいんですけども、三百平方メートルを超える建築物というのはどの程度と想定されているのか、どの程度の範囲が入るのか。わからなかったらわからないでいいんですけども。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。ちよつと手元に数字がないのであれでございすが、延べ面積でいえば、三百平米を超えるものは、半数までいくかどうかわかりませんが、相当地な割合になると思っておりますけれども、件数、棟数でいきますと、恐らく一割あるかないかというところだと思っております。

○寺島委員 身近な経験例があつて、近くの工務店の社長さんが病気で急に亡くなつたやつたんですね。そうしましたら、契約とかが書面でないものですから後処理が大変だったということを経身近くも経験いたしております。

そういうことを考えると、金額はそんなに大きくないのかもしれないんですけども、お聞きをすれば年間二千五百件ぐらいのトラブルもあるというふう聞いておるわけですので、法律の範囲に当たらないのかもしれないんですけども、やはりそうしたことは避けるべく、指導のほどよろしくお願いしたいと思っております。もちろん、私も賛成の立場でございます。よろしくお願ひします。

次に、県管理河川の直轄編入について伺います。一度、昨年の五月に質問をさせていただきました。そのときの大臣の御答弁は、国が管理している中でいわゆる中抜けというところがありまして、河川でありますけれども、それを直轄にした方が効率がいいし、うまくいくのではないかとという質問に対して、大臣は、「一級河川は国が責任

を持つてやるという、その意思というのは明確にしておかなくちゃいけないというふうに思っております。云々。」「地元の方と個別によく相談をしながら、これらについて、防災とか安全という観点に立つて、ケース・バイ・ケースだと思ひますけれども、どういうふうな管理をしていくのかというところについては検討」させていただきますという御答弁を賜つたわけでございまして。そこで、さらにお伺ひをしたいわけですが、そのときも中抜けと言われるようなところは、何水系かあるというふうにも承つたわけでありすが、現在都道府県が管理している一級河川のうち、地方公共団体から直轄編入してほしいんだというふうな要望のある水系というのはどの辺なんでしょうか。

○森北政府参考人 お答え申し上げます。都道府県が管理している一級河川につきましては、その一部区間を直轄編入する要望のある水系は、現在把握しているところでは、馬淵川、利根川、信濃川、天竜川、淀川、新宮川、旭川、斐伊川、大淀川の九つの水系でございまして。

○寺島委員 ありがとうございます。九つの水系の、要するに都道府県の管理している方から直轄編入の要望があつたということでありまして。

それで、今日までその要望に対してどのような検討がなされてきたのか、お聞かせいただけますか。

○森北政府参考人 河川の直轄編入に關しましては、昨年十二月閣議決定されました事務権限の移管等に関する見直し方針におきまして、「東日本大震災等の大規模災害の発生、社会資本の老朽化問題の顕在化等の社会資本を巡る状況変化等を踏まえ、直轄事業の対象について、地方管理道路・河川の直轄編入を含め、必要な見直しを行う。」とされたところでございまして。

現在、この閣議決定を踏まえ、国から地方への移譲の対象となる河川について、地方公共団体と協議を行つております。あわせて、直轄編入

要望がある河川についても、国として真に整備、管理すべきものかどうかについて検討を行つていくところでございます。

○寺島委員 昨年の十二月二十日に閣議決定がなされたとお聞きました。そういうことでございまして、どちらかという今までの流れは地方分権の流れの中で、地方自治体に移管していく、移譲していったらいいではないかというふうなお考えがあられたと思うんですが、逆に、この閣議決定によりまして、一番最後のところに、先ほど言われたように、地方管理道路・河川の直轄事業の対象について、地方道路・河川の直轄編入も含め、必要な見直しを行う、こうされたわけでございます。ある意味において大きな変化でもあらうというふうに思うわけでありまして。

そうした中、検討をしているという答えであるわけでありすが、例えば長野県におきまして、信濃川水系千曲川あるいはまた犀川、そして天竜川水系等々あるわけでございます。そうした中で、一部は直轄、中は県が管理している、そしてまた直轄、そしてそこには県境があつて、新潟県があつて、いろいろな事案に対して検討するのも大変複雑かつ多様化して、価値観も多少の違いがある。そういう中で、水系一貫管理の原則というのがやはりあるわけだろうというふうに思うわけでございます。

そうした中で、これら、例えば例を挙げれば信濃川水系の検討あるいは天竜川水系の検討状況をもう少し詳しくお聞かせいただけますか。

○森北政府参考人 お答え申し上げます。信濃川につきましては、例えばでございますが、これは、明治から大正、昭和前半にかけて大水害に見舞われた、そういったものを契機といたしまして、被害の大きかった区間につきまして、特に堤防背後に資産の大きい区間について直轄で施工に着手したところでございまして、現在、中抜け区間、いわゆる山間、峡谷部でございまして、人口、資産等も少なかったということで、直轄施工区間には含まれなかったというふうな経緯がござ

ございます。

ただ、その後、五十八年の水害でありますとか、平成十八年の水害を契機といたしまして、集中的な堤防整備によりまして、中抜け区間への洪水流量は増加しております。この区間の改修、長野県が一部着手しているというふうな状況にございます。

こういうことから、今後さらに上流の改修を進めるためには、上下流の利害調整を進める、さらには下流直轄区間も含めた一体としての整備をするというふうなことも必要となってくるのが想定されるわけでございまして、この中抜け区間も含めた一体的な整備、管理をするということについて現在検討しているところでございます。

○寺島委員 上流には国管理のダム等も大変多いわけでございます。したがって、いろいろな管理の手法あるいは管理についても大変複雑になっているんだらうというふうに思います。

そうした中、中抜け区間は県管理なものでございますから、なかなか事業が進まないという面があつて、先ほどの答弁のように、その地区の洪水被害が非常に多いという状況もあるわけであります。

そこで、最後にちよつと大臣にお伺いしたいんですけれども、前向きな検討と受けとめてよろしいんでしょうか。

○太田国務大臣 分権かどうかというふうな、イデオロギー的なそうした論争が数年間ありました。が、一番大事なのは、安全とか安心ということだというふうに思います。

今お話がありましたように、個別にやはり相談しながら結論を出していくことが大事だろうというふうに思っております。その基準は、背後に人的なあるいは物的な資産の集積状況と、そして大災害やあるいは洪水等があるかどうかというふうなことが一番の判断基準だということふうに思います。

そういう意味では、水害があつたりというふうなことも含めて、必要な検討は行う必要があると

いうふうに思っております。本格的に検討したいというふうに思っております。

○寺島委員 ありがとうございます。ぜひ前向きな御検討をお願い申し上げます。

次に、コンパクトシティ関連でございます。社会の少子化、高齢化が急速に進展している今日、我が国は、将来を見据えた都市、地域あるいはまた国土のあり方が問われていると思うわけがあります。国土利用における選択と集中を進め、都市構造のコンパクト化や拠点間ネットワーク化を進めることが不可欠であると言われております。

そうした中、関連する三つの法案が今国会においても改正をされたわけでございます。そして、二十四年にはエココンパクトシティの形成を促すための都市低炭素化促進法も制定されており、私の地元の小諸市では、法律施行後に全国に先駆けて低炭素まちづくり計画を策定いたしました。公表をしてきたわけでございます。

それらを踏まえて数点お聞きをさせていただきたいと思ひますが、ちよつと時間の関係で、地域公共交通ネットワークの促進方法についてから承つてまいりたいというふうに思います。ですから、一つ飛ばして次に行きます。

少子高齢化社会において都市や地域の再生を図るため、コンパクトシティの推進とともに、コンパクトな拠点間のネットワーク化を図ることが重要であると言われております。また、低炭素まちづくりの促進の観点から、マイカーによる自動車交通を抑制し、ネットワークを結ぶ交通機関として、高齢者も利用可能な低炭素型の交通手段を確保し、安全に維持することが必要であらうというふうに思われるわけであります。

こうしたことから、今回改正された地域公共交通活性化再生法による地域公共交通網形成計画制度も活用しながら、まちづくりと連携をした総合的な地域公共交通を構築することが求められているわけでありま。

い地方公共団体や民間事業者にとつて大きな負担であると思うわけであります。そして、減少しつつある人口に対応して、どこまで公共が地域公共サービスを民間事業者と連携して維持し続けるかということとは、なかなか難しい問題であらうとも思うわけであります。

そこで、人口減少下にある多くの地方自治体や民間事業者が、厳しい財政制約の中、拠点間のネットワークを整備し、安全に維持するためには、どのような方策が効果的と考えられるのか、また、こうした厳しい状況の中においても、地方公共団体や民間事業者の積極的な取り組みを促すため、現在ある国の支援制度は十分なものなのか、お伺いをいたしたいと思ひます。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

今先生御指摘のように、人口減少、少子高齢化で、民間のバス事業者の約七割、鉄道事業者の約八割が赤字になっているという状況でございます。そうした中で拠点間のネットワークの整備等を進める上では、より効率的で持続可能な形となるように、現在の地域公共交通を再編する取り組みが必要だと思つております。また、あわせて、それが低炭素のまちづくりにも資するものと考えております。

御指摘ございましたように、今回成立いたしました地域公共交通活性化再生法におきましては、まず地方公共団体が先頭に立つ、それから、地域の関係者が知恵を出し合つて、合意のもとにまちづくりと一体となつて公共交通の再編を進めるという仕組みを設けたところでございます。

財政的な支援といたしましては、従来から幹線バス等の運行や車両取得などに要する費用の一部の補助を行つておりますけれども、二十六年年度予算におきまして、前年度と同額を確保し、新たに、改正法に基づく計画の策定支援すとか、バス車両の公共団体による所有のための購入費補助等の新設をしております。

今後は、この改正法を踏まえた地域の公共交通ネットワークの再構築の実現を後押しするため

に、さらに支援策の充実にも、検討し、努めてまいりたいと考えております。

○寺島委員 そこで、ちよつと細かい話を聞きますが、例えば民間の鉄道事業者、これに対する支援についてであります。

どのような支援があるのかというと、貨物調整金、設備整備補助金、この二つの大きなものがあつてするんですが、どうもちよつと、お聞きしたいのは、これらの配分が十分かということなので、その支援状況をお聞かせいただけますか。

○西脇政府参考人 地域公共交通の観点から、特に生活の足となつております地域鉄道につきましては、上下分離によりまして、地元の自治体が鉄道施設や車両を保有して鉄道事業者の負担の軽減を図る仕組みを設けておりまして、地域公共交通確保維持改善事業の中で、安全性向上に資する設備等に対してその費用の三分の一を補助しているところでございます。

先生今お尋ねの状況でございますが、予算額としては前年度と同額を確保しておりますけれども、鉄道局からも聞いておりますけれども、地元の鉄道等による要望額というのが最近かなり高まつておるという状況を聞いております。現在その配分等については検討しておりますが、かなり要望額が多いというふうな状況は承つておりますのでございます。

○寺島委員 そうなんです、今までなかったらしいんですが、例えば地元のある鉄道会社は要望額の五五％しか配分がされていない。ある電鉄会社は要望額の七割しか認められていない。せっかくコンパクトシティで地域公共交通と連携を図りながらやっていかにかねと、法律を三つも改正して本腰を入れたばかりのところ、これは安心して維持していかんやならぬ地域公共交通、そして民間の事業者はまさに財政的に困っている。集中と選択というのであれば、まさにここにやはり支援をしていくということが重要なことではないでしょうか。さらにまた、北海道の事故を受けて、予算も前年同額だ、要望が多い

から配分が少ないのでは、安心は確保できないんです。

ことし、二十六年予算として、五五パーとか七割とか、配分がないんですね。事業者は本当に困っちゃっています。来年度、再来年度に送ればいいんですけども、今まさに目の前には、安心、安全だぞ、持続可能な地域公共交通をつくれ、こう言われているわけですから、困っているというのが現状であります。今後、対応はどうされますか。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

当面、今年度の予算の配分につきましては、関係者の方の話をよく聞いて、地域の状況でございますとか緊急性も勘案して、できる限りの配慮を行った上で配分する。

今後につきましては、当然、今委員御指摘の観点はそのとおりだと思いますので、まず的確に要望の把握に努めるとともに、必要な予算の確保には引き続き取り組んでまいりたいというふうに考えているところでございます。

○寺島委員 ありがとうございます。

通告がないので失礼ですけども、大臣に承りたいんですが、やはり補正予算を組んで対応するということが重要ではないかと私は個人的には思うわけですが、御所見を承りたいと存じます。

○太田国務大臣 法改正させていただいたり、対策をとるためにやったわけですから、その趣旨が貫徹されるように努力したいというふうに思います。

○寺島委員 よろしく願います。

ありがとうございます。

○梶山委員長 次に、若井康彦君。

○若井委員 おはようございます。民主党の若井康彦でございます。

きょうは、今後の建築行政について少し質疑をお願いしたいと思います。

本日、六月十一日ですけども、目の前で虎ノ門ヒルズという超高層ビルが開業するというこ

とになったそうです。地上五十二階、高さ二百四十七メートルと、東京では二番目に高い超高層ビルだということだそうです。また、ビルの真下に、通称マッカーサー道路ですが、環状二号线が通っている、一種のゲートのようなビルでありまして、それなりに話題にはなっておりますけれども、一時代前であれば本当にそれなりに社会的な事件になるような事柄ではないかというふうに思うわけがあります。

一九六八年に、建築基準法が改正をされて我が国で初めての霞が関ビルができ、それ以来、数えてみますと、実は昨年、我が国には百メートル以上のビルが一棟を超えたのでありまして、この十年ぐらいたると、ニューヨークよりも速いスピードで超高層ビルが建ち、またその総数も東京はニューヨークをはるかにしのいでいるという状況でして、建築の世界でいえば、失われた二十年という言葉は当たらないではないかというふうに私などは思っているわけです。

こうした中で、建築、そしてそれを支えている建築行政がどのように変わってきたのか。あるいは、この中で、いわゆる建築家と言われるような人たちが、法律の中では建築士というふうに定義されているわけですが、この方々が果たしてきた役割、今後ますます変わっていくかと思うわけですが、大臣、建築家が果たすべき役割というのは、今後の時代の変化も見通しながら、どんなものになるかというふうにお考えでいらっしゃるでしょうか。

○太田国務大臣 有名な建築士がいたり、そして大変立派なデザインの建物ができたり、あるいはまた、道路の上というのを切った虎ノ門ヒルズがいよいよきょうから本格的にスタートを切るというふうなこと、一方で、いわゆる姉妹の事件等がありまして、よりしつかりした、命と財産を守るという基本があるというふうな思いはありますが、高い専門的知識を有する資格として業務独占が与えられているというのが建築士だと思います。

デザインや景観なども含めて質が高いということがこれからさらに要請されるというふうに思いますので、そうした質の高い建築物を設計することと強い責任と使命感を持って取り組んできたという認識をしています。この建築士の質の向上などの観点から、建築士法の改正によって制度的にしっかりとものにしようというのが御趣旨だろうというふうに思います。

建築士は、日本の建築の質の向上のために非常に大きな役割を担っているというふうに認識をしております。国としても、建築士が適正に業務に取り組んでもらえるよう、環境整備をしていき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 虎ノ門ヒルズも大変に巨大な建築物であります。ちょうど百年前に東京駅が開業しております。この東京駅をつくった建築家は辰野金吾さんという方で、今でも歴史の上にさん然とこの名前が残っているわけですが、事聞いたら、まして、虎ノ門ヒルズはどなたがつくられたのか、どなたがその建築家であるのかということとはそれほど取り沙汰をされていないように思うんです。大ききからいえば東京駅よりも大きい、こうした建築物を建築家がつくっているとはとても今は考えられない状況に変わってきている。

そもそも、この建築という言葉自体が、今では、例えば超高層ビルは建築家と言えどそれは建築ですが、ある意味でいえば構築物と言ってもいいような、そうしたコンスト、コンストラクションというんですか、そうしたものの結果になっているように思うわけです。

今回の建築士法の改正に当たって、建築家協会の方々もたくさんお見えになられたわけですが、今回、後で議論することになる建築士法の中には建築家という言葉はないわけですが、この建築士の役割というものをこの法律の中でどのように位置づけているのか、政府の方から教えていただきたい。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

建築士は、建築士法に基づきいわゆる国家資格でございます。一級、二級、木造と三種類ございまして、それぞれの種類によって規模が変わっておりますが、一定以上の建物の設計及び工事監理、これについては建築士でなければなりません。いわゆる業務独占を与えられた国家資格のことだと思います。

○若井委員 この建築という言葉は、中国でも使っているそうですが、世界的に見るとまさに日本がつくった言葉じゃないかというような独特な言葉であります。建てて築く。諸外国ではアーキテクト、アーキテクチャーと言っているわけですが、アーキテクチャーの語源をひもといてみますと、テクチャーは要するにテクノロジーだと思っておりますが、その根源というような意味だそうであります。全ての技術を統合するということがアーキテクトあるいは建物であるアーキテクチャーという言葉の語源、本義だそうあります。我が国では、まさに、昔は造家というような言葉を使っていたんですけども、造家が建築になり、これから次の時代に向かって変貌を遂げていく、変質をしていく、あるいは変容をしていくというプロセスをこの法律の中でどういうふうに定義をし直すのかということが一番その要諦じゃないかと思うんです。

先ほどちょっと御説明になられた建築士の果たすべき役割の中にいろいろな要素があるんじゃないかと思うんですけども、どういう要素が今一番大事な要素になってきているのか、その点について教えていただきたい。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

建築の設計ということにつきましては、まず大きくは、意匠、デザイン、こういうものがあるんだと思います。技術的に単純な時代であれば、デザインを決めれば建て方もおのずと決まるということだったんだと思いますけれども、最近では、非常に安全というのに対する要請が強くなっておりまして、また建物の規模も大きくなくなってまいりますので、安全、とりわけ構造とか防火の安全と

いうことが求められるんだと思います。

さらに、昔は空間をつくるだけで建築だったと思いますけれども、今は照明、空調等の設備が大幅に用いられておりまして、こういった設備をしつかり良好な空間に生かしていくための技術というものも求められるんだと思います。

そういう意味では、デザインだけではなくて、構造そして設備、こういうようなものを統括して設計をしていただく、こういうことになっていると思います。

○若井委員 その意味で、かつてのように、ある意味で、建物をつくるということが個人に統合されている、そういう属人的な統合的なシステムであったものが、今は、そういったいろいろ複雑多様な、ユニットといいますが、それぞれをどう組み立てていくか、どういうふうにかを組み合わせさせていくかということが課題になってきているのではないかと。それをこの間、建築士法という、ある意味でいうと属人的な定義の世界で進めてきたわけですけども、その整理をもう一回し直す必要が出てきているんじゃないかというふうに私は思うわけです。

そこで、この間、今回の法改正の背景にもあります建築紛争、これは恐らく、この組み立て方、システムのつくり方に問題があるのではないかと私は思うわけですけども、その実態について簡単に教えていただきたい。

○井上政府参考人 お答えを申し上げます。

建築紛争ということで訴訟に持ち込まれるものが非常に多いということで、裁判所の方でも問題意識を持っておられるというふうに認識をしております。

最高裁の報告書におきましても、建築紛争が非常に多い、しかも、そのうち半分が、契約書が取り交わされていない、後になって証拠が残っていないということが問題を複雑化、そして解決を難しくしているということが言われております。これが紛争というものの一つの大きな側面ではないかというふうに思っております。

○若井委員 契約書でお互いの関係性を整理する、仕事の人身、それからコストその他を決めるということだろうと思うんですが、それ以前に、ユニット、各部門ごとの守備範囲をはっきりさせておくということが建物をつくる上では大事だということに思うわけで、その意味から、この建築士法、先般の改正ではいわゆる構造設計のところ

に焦点が当たっておりましてけれども、今回は設備であるとかそういう部分がクローズアップされているということで認識をさせていただきたいと思えます。

ただ、もう一方、建築紛争の中に、こうしたいわゆる建築士の世界、建物をつくる世界とそれを需要する世界、施主さんといいますが需要側の世界、その間の接点というところが十分にわかりやすく結びついていないということもあると思うんですけれども、ますます複雑になる建物の設計、建設、これらを一般のそうしたユーザーにどのようにかかりやすく納得してもらえものにしていくかということについては、何か工夫があるんでしょうか。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘いただいておりますのは、恐らく、小規模な、いわゆる注文住宅のエンドユーザーである消費者の方々にどう説明するかということなんだと思えます。

これにつきましては、かねてから、特に建築の場合には情報の非対称ということが言われておりまして、いわゆる構造計算偽装事件の反省を踏まえまして、少なくとも、契約書という形ではございませんが、設計事務所の方から書面で設計契約の中身、これはあくまでも設計でございましてけれども、設計及び工事監理の契約の中身についてはしっかりと説明するようにということで、今、書面の説明、交付義務までは課されているところでございまして。

内容的には、どんな図面をつくるかとか、あるいは、先ほど来御指摘ありました、チームで設計する場合にどんな建築士さんに働いていただく

のかとか、報酬の額は幾らかとか、こういうことをお示しすることになっております。

○若井委員 今回の法律の中にはないんですけれども、私は、大変に専門的な、いわゆる建築士法に含まれるような世界とエンドユーザーの間に第三者、一種の調停とか、あるいはそれを納得していただくシステムを提供するとか、そうした仕組みが必要になっていくんじゃないかというふうに思いますけれども、政府としては、その点について、さらにこの法律の改正なり工夫をする、そうしたつもりはありませんか。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

発注者である個人の方々と設計あるいは工事を含めた受注側との間に一種のマネジャーみたいなものを入れるというような御提案だと思えますけれども、なかなか、フィーが伴いますので、そういうことが一般に受け入れられるかどうかということはあるかと思えますけれども、一つの検討課題だということに思っています。

また、事後的な調停という意味では、今、住宅に關しては、住宅品確法に基づきましてADRが整備をされ、活用されているというふうに認識をしております。

○若井委員 ぜひ、その点について、今後さらに御検討をいただきたいと思えます。

次に、建築士法の改正、今回の法案に即して、幾つか確認をさせていただきたいと思えます。

まず、第二十四条に、建築士事務所の管理について、管理建築士を置くということになっているわけでありまして、建築士事務所の管理について、技術的事項の総括、あるいは、その第三項一号には業務量や期間の設定、二号には建築士の選定や配置を管理建築士によって行うというふうにされているわけでございますけれども、管理建築士といわれる一級建築士その他の建築士の皆さんとのすみ分けといえますか役割分担、そして資格のあり方、その点についてはどのように整理をしておられるんでしょうか。

建築の設計を業として行う場合には、建築士事務所を開設して、管理建築士を一人選任して置くということが義務づけられております。建築士事務所の開設は法人であつても結構で、技術者ではない方が開設することも可能でございますけれども、設計業務を適正に行うためのいわば統括責任者という形で、管理建築士を置くということにされておるものでございます。

○若井委員 一級建築士のみずからの仕事を十全に管理ができていない、そういう実態があるのかというふうに思う。ある意味でいうと、重複をしている業務のようにも思うんですけども、そこをもう少しわかりやすく、シンプルに整理をするということは難しいのでしょうか。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

設計自体は、恐らく今はもう、小規模なものでなければチームで設計するということが当然になつておりまして、その際に、一つの事務所で行う場合にも、統括責任者を置くという意味で管理建築士というものがあつたというふうに思えます。

○若井委員 ということは、建築士法に設定をされておりますいわゆる建築士の上に、さらにジェネラルプロジェクトマネジャーといいますが、そうしたものを想定せいで、こういうふうには理解さればいいんだ、野球でいえば監督をちゃんとして、こういう話ですか。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

資格は、あくまでも一級建築士ということでございまして、これは、建築士事務所というものを開設するときに、一人の方であれば、御自分一人が管理建築士ということでも、もうプレイングマネジャーで全部完結するというところでございまして、何人かおられる場合には、その中の統括責任者、事務所の技術的統括を行う立場で管理建築士といふものを置くものでございまして、資格はあくまでも建築士でございます。

○若井委員 ちょっとしつこいようですがですけども、一級建築士はたしか現段階で三十五万人程度

いらっしゃるというふうにお聞きをしておりますが、管理建築士は其中でどれぐらいの数になっていますか。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

正確な数字は手元にごいませんが、建築士事務所として登録をされているものが大体十一万件弱だったというふうに思っております。したがって、管理建築士は十一万人弱おられるということでございます。

○若井委員 恐らく、先ほど来議論しておりますとおり、建築というものが、ある個人に属的に統合されているという世界から、一種のシステムになっている、チームになっていく、そういうプロセスの中で、さらに一級建築士も含めて建築士のあり方というものが今後変わっていくかなきゃならない、あるいは変えていかなければならないということを経営建築士が象徴しているんじゃないかと思えます。

この点については、今後もさらに状況が変わっていく中で、継続的に、それをどういうふうに置いていくかということについては、行政のサイドからも検討していく必要があると思います。お答えは結構ですが、そのことを指摘させていただきたいと思えます。

それから、次に移りますが、この改正の中に建築設備士とありますけれども、この建築設備士は、いわゆる一級建築士の中に設備設計の一級建築士がおりますけれども、これとはまた別にこの資格を置く、そういう理解でよろしいですか。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘の設備設計一級建築士というのは、一級建築士の中で、特に設備について専門的知識、技能を持つておられる方ということで、あくまでもこれは一級建築士の中から出てくる資格ということでございます。

建築設備士は、建築物の設備に対して専門的知識を有している方ではございますけれども、建築士ではございませんので、設計業務そのものを行うことはできないというのが法的位置づけでございます。

いまして、いわゆるアドバイザ的な立場で建築士に対して専門的なアドバイスをするというような位置づけでございます。

○若井委員 今回の改正の中には建築設備士がおりますけれども、今後、さらに建築が高度化していく中で、このような、つまり別の世界から建築に手を差し伸べなければいけない、そうしたファクターというのがふえていくんじゃないか。例えば、通信のインフラであるとかエネルギー関連についても相当なことから状況は変わっていくと思うんですけれども、そうしたのもも建築設備士の役割の中に入れて考えていくということでしょうか。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のように、通信も一部そうでございますし、省エネについては設備によるところが非常に大きいところがございます。建築設備士が専門知識を有する分野には当然そういうことも入っていくふうに認識をしております。

○若井委員 まだ幾つかお聞きしたいことはありますが、時間になりましたので、また次の機会によろしくお願いいたします。

どうもありがとうございます。

○梶山委員長 次に、鈴木義弘君。

○鈴木(義)委員 おはようございます。日本維新の会、鈴木義弘でございます。

委員長のお許しをいただきましたので、順次質問させていただきます。過去に議題になったことがあろうかと思いますが、確認の意味で質問させていただければと思っております。私は埼玉県出身でありますので、埼玉県のことを事例に挙げて御質問させていただきますと思います。

埼玉県では、現在、四十五基の排水機場が設置されていて、この間、三十年以上経過している排水機場が十二基あります。老朽化が進行しているために、対策に取り組んでいるところであり、下橋梁、排水機場、公園、県営住宅、県有建物、下

水道の処理場、ポンプ場や、その附帯設備や電気施設について、長寿命化計画を策定して取り組んでいるところがあります。

その中でも、高度成長期に建設された橋梁が、県管理の二千五百六十橋のうち千三十橋で、全体の四割を占めています。地方自治体管理橋梁の点検状況は、全体の九割に達しているという、国土交通省の方でいただいている資料を見ても、九割点検は済んでいるというふう聞いております。

ところで、社会資本整備審議会では、老朽化対策の本格実施の提言を出している資料を目にしました。御案内の方も多いと思います。埼玉県では、古くから、平成八年ごろから改築・修繕マニュアルを作成して対策をとっているところであり、順次、次の点についてお尋ねをしていきたいと思えます。

現行の交付金制度では、大規模な修繕、更新に対する複数年度による国の支援が困難な状況になつております。県、市町村への財政的支援を国はどのようにサポートしていく考えているのか、お尋ねいたします。

○太田国務大臣 老朽化対策は非常に大事で、昨年は私はメンテナンス元年と命名しました。特に、地方自治体における取り組みが大事であるとともに、その人員や技術力というものが不足しているという状況がありまして、その支援をしているところがございます。

防災・安全交付金というのを昨年つくりました。平成二十六年に執行されている予算では約一・一兆円になります。この財政支援は極めて大きくて、この交付金によりまして、地方自治体は、三年から五年程度の整備計画をつくり、国に申請することになっております。御指摘のような、単年度で終わらないような大規模な修繕、更新につきましても、計画を位置づけるということが可能になっております。

これによりまして、地域の抱える防災・減災、老朽化対策について国が支援することが可能に

なっております。引き続き、これは直すべきものは直さなくちゃいけませんから、必要な予算というものを措置したいというふうに考えているところでございます。

○鈴木(義)委員 今大臣から御答弁いただいたんですけれども、実際、資料に目を通すと、橋梁保全業務にかかわる技術者数がゼロという自治体のうち、町が五割、村が七割。先ほど、申請をすればトータルで一兆円サポートしますよという御答弁をいただいたんですけれども、点検すらできていない状況なんですよ。点検しようとしても技術者がいないで、それでなぜ支援をしてくれというふうに、国の方に手助けをしてほしいというふうに言えるのかということなんです。

点検方法として、遠望で目視している市町村、都道府県が、政令市も含めて約八割ということですね。遠目で見ても、それで老朽化しているかどうか、大丈夫か大丈夫じゃないかというふうな点検しているのが八割というふうになっていて、国としての対策と支援はどうしていくのか、そのところをもう一度お尋ねしたいと思えます。

○徳山政府参考人 お答え申し上げます。

ただいま委員の御指摘のとおり、市町村のメンテナンスの実施に当たって、予算、人員、技術の面、大変な課題がございます。

まさに数字、御指摘のとおりでありまして、町の五割、村の七割は橋梁保全業務に携わっている土木技術者がいないという状況でございますし、私どもの調査で、点検はほぼ全ての市町村がやっておられるというお答えだったわけですから、では、実際どのような調査をやっておられるのかということをお聞きいたしましたところ、回答のあった市町村の中の約二割が、きちんと全部材を近接目視していると答えになる。約八割は遠くから、遠望目視であると。これではなかなか点検の質としても大きな問題があると我々考えております。

したがって、もうこれは本格的なメンテナンスサイクルを回す時代に入っていくかなければい

けないという認識を持ちまして、今回、三月三十一日に省令を公布させていただきまして、全ての橋梁やトンネルなどは、五年に一度、近接目視で点検するという道路管理者の義務を明確化いたしました。

ただ、義務だけを明確化したしますと市町村には大変な負担になりますので、支援が必要でございます。これまでも国交省では、防災・安全交付金による財政的な支援や、昨年の道路法改正をいただいたことによりまして、修繕等の代行制度も創設させていただきましてけれども、さらに今後は、四月十四日に道路分科会から提言をいただいております、これを踏まえまして、点検を適正に実施している市町村に対しての交付金の重点配分、あるいは点検業務等の地域の一括発注、そして、技術の足りないところにつきましては国の職員等による診断の技術的支援等を実施いたします、国交省といたしまして、メンテナンスの本格的な実行の年になりますように積極的に支援をしてまいりたいと考えております。

○鈴木(義)委員 うちの近所でも、橋梁で、市が管理している橋があつたんですけれども、年度が不明なんです。ですから、昭和の初期にできたのか大正時代なのか、台帳として記録されている、通常だったら記録しているのが今の時代当たり前なんだと思うんですけれども、その台帳すら整備されていない。それが全国的に見ると、六十六万橋梁のうち三十万橋梁、全体の四六%に上つているというふうなデータも目にしています。これらの対策についてどのようにお考えになるのか、お尋ねしたいと思います。

○徳山政府参考人 お答え申し上げます。

これも委員の御指摘のとおりでございます。全国の二メートル以上の橋、七十万橋のうち三十万橋が建設年度不明と報告されております。そのうち、五万橋が都道府県、政令市の管理、二十五万橋が市町村管理という結果でございます。

比較的大きな橋につきましては、橋名板というのをきちつと取りつけることになっております。

あるいは、親柱が四隅にあるような橋には竣工年月日を入れるようになっておりますし、それすらないような橋で、かつ竣工時の記録がないような橋、こうなりますと、比較的小さな橋が多いとは思いますが、今から建設年度を調査することとは困難でございます。

いずれにしても、竣工年度はともかく、先ほど申しましたように、定期的な点検を定期的にを行うことによつて状態を把握して、その結果に基づいて修繕等の対策を講じていくという、メンテナンスサイクルを確立するというのをもつて対処すべきであると考えております。

先ほど申し上げましたとおり、五年に一度、近接目視という義務を明確化する省令を三月三十一日に公布し、これはいよいよ七月一日から施行になります。今後、これらの点検、修繕等の実施とその履歴の記録、保全を促しまして、適切な維持管理が進むように促してまいりたいと考えております。

○鈴木(義)委員 橋はいろいろな、川にかかっている橋もあれば道路にかかっている橋もあるし、鉄道にかかっている橋もあると思うんです。そのうちで、私たちもよく高速道路を使わせてもらうんですけれども、よく、橋桁がいっぱい、高速道路を走っていると見えてくるんですけれども、高速道路の跨道橋というんですか、かかっている橋の点検が何か実施されていないという話。これは、高速道路で点検業務するといったとき、近接目視をするといつても、車をとめなくちゃいけない。実際、高速道路をとめられるかといえ、とめられないわけですよ。

それで、早くから、私の埼玉の方は、常磐高速道路とか東北縦貫道とか関越自動車道というのが、四十年代以降にできていくところがたくさんあるんですけれども、そこにかかっている跨道橋自体も四十年近くたっている橋も出てきているわけですね。この対策について、どのように国が支援していくのか。これは市管理なのか県管理なのか、道路の管理者によつて違うと思うんですけれども、なかなか県だとか市町村では対応できないんだと思うんですが、国としての支援をどうするのか、お尋ねしたいと思います。

○徳山政府参考人 お答えを申し上げます。高速道路の跨道橋でございます。御指摘のとおり、従前は、従前はと申しますのは、いわゆる笹子トンネルの天井板落下事故以前は、高速道路の跨道橋の点検がとられていたというのは実態でございます。

内訳をいいますと、国や高速道路会社が管理する約一千三百の跨道橋では適切に点検を実施しておりましたけれども、都道府県、市区町村の地方公共団体が管理するもの約三千三百橋については、なかなか、予算、人員、あるいはクレインのような、逆のクレインのようなもので、橋梁の底を見るような機械類も不足しておりますから、取り組みがとれていないというのが事実でございます。

しかしながら、笹子トンネルの天井板落下事故後、老朽化に対する意識が非常に高まっております、国交省といたしまして、平成二十五年をメンテナンス元年と位置づけまして、全国的な集中点検を指示いたしました。その結果、地方公共団体が管理する跨道橋についても、現在までに、ほぼ全数について一通りの点検を終了したという報告は受けております。

今後は、先ほど申し上げました、五年に一度の定期的な点検の時代に入っていくわけでございまして、特に跨道橋につきましては、平成二十五年に、全ての都道府県で跨道橋に関する連絡協議会を立ち上げまして、高速道路会社、国、自治体の情報共有体制をつくりましたし、市町村が技術的に対応が困難な場合には、会社が地方公共団体から受託するなどにより、支援もしていきたいと考えております。引き続き、的確な支援を行いながら、高速道路、跨道橋の安全確保に取り組んでまいります。

○鈴木(義)委員 もう一度確認をしたいんですが、答弁の中で、技術者が不足している場合

は国の技術系の職員さんがサポートしますよというふうに答弁いただいたんですが、地方自治体で、特に小さい自治体ほど、やはり予算不足、人手不足、技術力不足、これは埼玉県でも、ちょっと古い話ですけども、十年ぐらい前に、各市町村に県として何をサポートしてもらいたいかというふうなアンケートを出したときに、ほとんど、回答で六割、七割が、技術的な支援というふうな答えをされているんですね。なかなか、技術系の土木、建築だとか電気、水道も含めて、そういった技術者を雇えるだけの財力がなかったり、あとは、設計自体もコンサルに投じてしまうような自治体が多数見受けられると思うんです。

そこで、その都度、国の職員さんが市町村に来てくれるのかなというふうな、答弁ではそういうふうなふうに思うんですけれども、法令をつくらう制度を確立するだけで、実際のメンテナンスの点検を含めた修繕、また改善も含めて、機能していくのかどうかと不安でしようがないんですけれども、そのところをもう一度御答弁いただきたいと思ひます。

○坂井大臣政務官 国土交通省におきましては、これまでに既に取り組んでいる対策といたしまして、人不足対策や技術面の支援といたしまして、維持管理にかかわる基準やマニュアルを整備いたしました、これを見ていただくだけで原則、基本がわかるようなものや、相談窓口の設置、そして、各地方自治体の職員の方が研修に来ていただけるというような研修内容の充実と強化を進めてきております。また、点検、診断やメンテナンス、長寿命化にかかわる技術開発にも取り組んでいるところでございまして、人不足への対応ということを考えております。

また、今年度よりということにおきましては、技術力のある民間技術者の活用を図ろう、こういうことで、点検、診断等を確実に行うための資格制度、また、地方整備局や地方公共団体等から成るメンテナンスにかかわる協議会というものを設置するなど、こういったことを検討させていただ

いておりまして、地方公共団体の抱える課題の解決に向けて、今取り組みを進めているところでございます。

またさらに、先般、全庁に先駆けて、国土交通省がインフラ長寿命化計画を策定いたしましたけれども、地方公共団体が、それぞれの自治体においてインフラの長寿命化計画をつくっていく、こういうことになりましたが、そのときにも参考にしたいだけだろう、このようにも考えているところでございます。

そして、予算不足、財政面の件に関しましては、大臣も触れておりましてけれども、一昨年度に防災・安全交付金を創設しておりまして、今後その活用が一層進むように取り組んでまいりたいと考えております。

○鈴木(義)委員 埼玉県の話はかり出すのも失礼なんですけれども、先ほど申し上げましたように、二千五百六十橋梁のうち、千三十橋梁ぐらいを高度成長期につくって、四割ぐらい占めているんです。では、実際にそのかけかえをできるだけの予算があるのかといったときに、今、国の方で強靱化計画も含めて補正予算を組んでいたいたので多少ふえていると思うんですけども、河川だけで、埼玉県あたりの規模でも二百八十億ぐらい、二百九十億ぐらいしか予算規模がないんですね。その中に、直轄事業負担金もそこに含まれていまして、そこから約三分の一ぐらいは直轄事業でお支払いしなくちゃいけないんです。

では、将来的にかけかえができるかといったときに、一橋梁、長大橋と言われている百メートルを超える橋をかけるのに四十億、五十億。私の住んでいる三郷市のそばに中川という一級河川の川があるんですけども、その橋をかけるのに八十億ぐらいかかると言われているんですね。そうすると、どんなに頑張ったって、一年で一橋梁かけられたとしても、二百八十億ぐらいだったら、全部河川事業をそこに投入したとしても、二橋梁か三橋梁をかければ、予算的にはそんなものだというふうに思うんです。

そうすると、千三十橋梁が、もし耐震がよくないんだという話になったときに、耐震補強ぐらいで何とかなればいいんでしょうけれども、かけかえをしなくちゃいけないといったときに、それだけの予算がないんですね。

特に、先般、国土交通省が発表した国のグランデザイン、あと三十六年たって、二〇五〇年に人が住まなくなる地域が三分の一ぐらい国土に出現しますよという予測の数字を見たときに、ああ、ここまで来たかというふうに愕然としたんです。そうすると、道路や橋梁の維持修繕、コンパクトシティという考え方を取り入れなくちゃいけないのはわかるんですけども、二〇五〇年という、あと三十六年先でよろしいんですね。これで道路の維持とか橋梁の維持修繕というのが本当にできるんだろかというふうに思うんですけども、そこをどうもう一度お尋ねしたいと思っています。

○徳山政府参考人 お答え申し上げます。

急激に人口が減少する中、国土や地域を維持し、生活を守るためには、コンパクトな拠点とネットワークの構築が重要であるという考え方をしております。

大変御心配の向きもあるわけでございます。私どもの以前の推計では、全ての橋梁を五十年でかけかえるとした場合にどのくらいお金がかかるかというふうなことを出した経緯もあるわけでありまして、現在の設計の考え方ではないですと、条件がよければ橋梁は八十年から百年の寿命があるというふうに考えております。したがって、まずは、既存の道路インフラの点検、修繕をしつかりと進めて、長寿命化を図っていく、これが基本であると思います。

しかし、老朽化が進んできているものもございまして、ここは地域、そして道路管理者の厳しい判断が問われますけれども、その利用状況あるいは地域の実情を踏まえて、必要に応じて、本当にかけかえが要るのか、あるいはここは撤去をする、あるいは、三橋あるのが、利便性は悪くなる

けれども、少し集約をさせていただくようなことを選択しなければならぬのか、財政面を考えますと、こういう厳しい選択もせざるを得なくなるんだらうと考えております。

今後は、さまざまな機能を集約いたしまして、居住をまとまりのあるエリアに誘導するコンパクトシティと、これをネットワークで結ぶコンパクトシティ・プラス・ネットワークという考え方を踏まえまして、道路ネットワークとして効果的、効率的に機能を発揮するように取り組んでまいりたいと考えております。

○鈴木(義)委員 ありがとうございます。

先ほどちょっと例示を挙げたんですけども、今、国の方では、法人税を減税しているのかというふうな、新聞の記事でしか私たちはわからないんですけども、埼玉県とか都道府県の基幹税と言われているのが法人二税というのは、もう御案内のとおりだと思っております。法人税を下げていきましようという話で、代替の税目をきっちりしないといひですと云わないよと言っている記事も見えます。

そうしますと、今、国に、ある意味では、上納金という言い方は失礼かもしれませんが、直轄事業負担金というのを各都道府県、市町村が払っているんですね。これは、二十五年までには、建設費の負担金を、廃止を含めた制度の見直しをしていくというふうにしていますし、その結論を得るというふうな形を昨年打ち出しているんですね。

確認をしますと、平成二十三年度からは維持管理費負担金というのは廃止されたというふうに聞いておりますが、今お話ししたように、二百八十億ぐらいの予算規模しかない埼玉県で、今はもう少しふえていると思うんですけども、そのうちに、直轄負担金で国に払わなければならないお金がありながら、結局、河川事業もやりながら橋梁もかけかえていくよというふうにしていくときに、市町村の税収も、都道府県の税収が基幹二税である法人二税、法人県民税と法人事業税が主体

の税目でありながら、そつちを下げながら、直轄事業負担金は今までどおり払いながら、橋梁のかけかえだとか維持修繕をしていけといつても、もう予算的には無理だと思っております。いつになったら直轄事業負担金の廃止というのを国として打ち出すのか、そこをお尋ねしたいと思っております。

○武藤政府参考人 お答えをいたします。

委員御指摘のように、負担金につきましては、これまで維持管理に係る負担金の廃止ですとか、あるいは、その前に、業務取扱費の廃止などを講じてきたところでございます。その結果、新設、改築などに係る建設費につきまして、なお地方公共団体に一定割合の御負担をいただいている、こういう現状でございます。

この制度につきましては、国と地方の役割分担のあり方ですとか、あるいは今後の社会資本整備のあり方などと密接に関連をするということから、これらとの整合性を確保しながら検討をする必要があるというふうに考えております。

また、その後、東日本大震災などの大規模災害の発生もございましたし、また、今御指摘をいただいている老朽化問題、こういった問題もございまして、社会資本をめぐる状況の中で踏まえて検討をしていく必要があるということでございます。

こういった点につきまして、現在、関係四省庁で議論をしてきたところでございますが、なお相互に連携をしつつ、かつまた地方の意見も聞きながら検討しているという状況でございます。

○鈴木(義)委員 私が見たページが間違っていたのかわかりませんが、建設費負担金については、平成二十五年年度までに制度の廃止とその後、のあり方について結論を得るというふうに書いてある資料を見たんですね。

今答弁いただいた中で、まだ関係省庁と協議しているんだという話では、これはやはり戦後の復興期の中で都道府県とか市町村の財政力が弱かった時代は、技術力も人手も少ないから、国が先行して経済の基幹になる道路整備をしていく

に、負担金を少し払ってでもほとんど整備をしてもらいたいという時代があったんだと思うんです。

それはそれで、やはり戦後の復興期は一つの目的があったんだと思うんですけれども、今や結局、国がやる事業とか都道府県がやる事業とか市町村がやる事業というふうに分けていった方がいいんじゃないかという考え方で地方分権一括法ができた、国と地方の役割を分けましようといったときに、なぜ複雑な予算編成の仕方をしなけりやならないのかということですね。

二桁国道は、やはり国がきちつと二十四時間、三百六十五日責任を持って、国の基幹になる道路なんだから、それはメンテナンスもしながら新設していくのであれば、国の予算でやっていけばいいと思うんです。そこに、なぜ県や市町村が負担をしていかなければならないのかというのは、戦後七十年近くたって、もう復興の考え方も、それは、今震災の話もされたと思うんですけれども、それは、東日本の一部の地域のことと日本全国のことを一律に議論するのはちよつと違うんじゃないかと思うんですけれども、もう一度答弁をお願いしたいと思います。

○武藤政府参考人 委員御指摘のように、廃止とその後の方について結論を得るということとされて、現在検討しているところでございます。たまたま東日本大震災のことを申し上げましたけれども、それ以外にも、地方と国との分担関係、直轄の部分とこまでするかと、そういった必要な見直しが行われているところとございいます。そういったことから、引き続き関係省庁間で現在検討させていただいている、こういう状況でございます。

○鈴木(義)委員 時間が来ましたので、終わりにしたいと思います。

ありがとうございます。

○梶山委員長 次に、河野正美君。

○河野(正)委員 日本維新の会の河野正美でございます。

今国会、二月二十一日に、当委員会におきまして、私のふるさとでもあります福岡空港の抱える諸問題について質問させていただきました。その後、幾つかの情報や地元での御意見も賜りましたので、改めて関連して質問をさせていただきたいと思ひます。

最近、福岡空港、本当に遅延が常態化しているように感じております。先日の本委員会におきまして、定時運航率の状況が全国平均よりやや低いという御答弁をいただきました。主要十空港の平均値で比べますと、到着が八八・四五%のところ、福岡空港では八八・一九%、出発は九二・六九%に對し九一・一七%と、いずれも下回っているというわけでございます。

数字的には大したことがないように思われるかもしれませんが、そもそも定時運航率というものの定義を教えてくださいたいと思ひます。

○田村政府参考人 お答えいたします。

一般的に、定時運航率と申しますのは、予定出発時刻または予定到着時刻から十五分以内に出発または到着した便数の運航便数全体に占める割合を言ひます。

なお、この出発時刻、到着時刻と申しますのは、航空機が駐機場からスポットアウト、離脱した時刻、または駐機場に到着、スポットインした時刻を意味しております。

以上でございます。

○河野(正)委員 十五分以内ならオーケーということで、それで八八・一九%なりだと思ひます。現実的に、余りに遅延が生じるために、利用者としては遅延を前提にスケジュールを組まなければならず、空港の信頼性を損なう結果を招いているんじゃないかなということも懸念しております。

このように、遅延が当たり前になっていく状況というのは看過できないと思ひますが、遅延が発生する原因やその理由について、国としてどのように分析、評価をしているのかを教えてくださいたいと思ひます。

○田村政府参考人 福岡空港におきます遅延の発生原因でございますけれども、これは、主たる原因は、機材繰りや整備、点検などによりまして、その前の便、福岡空港に乗り入れる便の出発、到着がおくれたことなどによるものと認識をしているところでございます。

そのほかにも、当然、本邦の航空会社、ちよつとダイヤとダイヤの間が短過ぎる設定をしているというような場合もございますので、そういったものの拡大等につきましては、協力を要請しているところでございます。

○河野(正)委員 機材繰り、点検、安全をしつかり担保していただくのはもちろん大切なことですが、けれども、そういった意味で、非常に計画が立てにくいような状況が続いているというふうに思っております。

今、若干お答えいただいたんですが、航空会社が無理なダイヤを組んでいるということを耳にしております。この点、いかが指導されているのか、改めて教えてくださいたいと思ひます。

○田村政府参考人 今ほど申し上げましたけれども、主な遅延の原因というのは、機材繰りや整備、点検などで前の便の出発、到着がおくれたことによるものなでございますけれども、本邦航空会社におきまして、遅延便の減少に向けて、各便のダイヤの改善、あるいは便と便の間の拡大等の措置を講じるなどの協力を要請しているところでございます。

また、福岡空港の容量拡大を図るために、平行誘導路等の整備を進めていくこととしておりますけれども、これによりまして遅延便の発生状況というのは改善が図られるものと考えております。

○河野(正)委員 福岡空港の発着回数の実情ですけれども、現在までのように推移しているのかを教えてくださいたいと思ひます。

○田村政府参考人 福岡空港の発着回数でございますけれども、いわゆるヘリコプター、回転翼機を除きまして、ここ十年ほどは十三万回から十四

万回程度で推移しておったわけでございますけれども、平成二十四年度に十五・一万回、それから二十五年度には、速報値でございますけれども、十六・七万回となっておりますのでございます。

○河野(正)委員 私の方の資料では、従来、福岡空港の滑走路の処理能力が年間十四万五千回とされてきたというふう認識しております。そして、平成二十五年度の速報値では十七万四千回、ヘリコプターを含むということで、約三万回も処理能力を超えている状況にあります。

処理能力の上限を超えた発着が行われているわけなんですけれども、そもそもそういった処理能力について、設定がおかしかったのではないかと、いう意見もありますけれども、いかがでしょうか。

○田村政府参考人 福岡空港の処理能力を十四・五万回といたしましたのは、平成十七年度に実施したパブリックインボルブメントにおいて、空港能力を評価する指標の一つとして算定したものでございます。

この数値は、滑走路への進入方向や、それから、離着陸機の割合等の、いわゆるいろいろな変動要因に対応して、航空機の連航が安定的に行えるように設定したものでございます。したがって、これを超えるのが就航というのが直ちにできなくなるというものではございません。

ただ、一方で、最近、航空機の小型化というのが進展をしております、当時よりも大型機の混入率が低くなっているという状況でございます。その結果として、一機当たりの滑走路の占有時間というものが短くなつてきておりまして、当時よりは多くの航空機を扱える状況になっているところでございます。

○河野(正)委員 ありがとうございます。

小型化したので、ある程度余裕はできてきた、一便当たりの余裕ができたのかもしれないけれども、三万回を超えるということになると、安全性は大丈夫なのかなという懸念がありますけれども、安全性はきちんと担保されていますでしょうか。

○田村政府参考人 発着回数がふえた現在におきましても、航空機と航空機の間の適切な管制間隔というものは維持をして運用をしておりますので、安全性は確保されているというふうに考えております。

○河野(正)委員 今、先ほどの御答弁にもありましたが、福岡空港では滑走路が一本しかない、滑走路一本の空港の中では一番国内で過密だということで、誘導路をまず平行化してもう一本つくっていいこう、あるいは将来的には滑走路の増設も考えていいこうという方針だと思えます。

まず、今、福岡空港においては、駐車場を集約するために立体化というのが行われていて、これは駐車場建設ですから、意外と、驚くほど速いスピードで進んでいるのかなと思います。その上で、今後、ターミナルビルをセットバックして容量をふやしていくことだと思えますけれども、将来的な空港の容量というのが現在の取り組みだけで十分と考えていらっしゃるのか、将来の需要予測とあわせて考え方を教えていただきたいと思えます。

○田村政府参考人 二〇一一年度、その当時、リーマン・ショックの後の経済状況というのを踏まえて、需要予測というのをパブリックインボルブメントのためにやっておりますけれども、そのときに、旅客数で、二〇二〇年度、これは幅は持っていますけれども、千八百万人から二千三十二万人、そして二〇三〇年度では千八百九十五万人から二千二百九十五万人というような伸びを示しているふうに考えております。

したがって、福岡空港の将来の処理容量確保ということのためには、今先生おっしゃいましたような、滑走路増設のような抜本的な対策が必要であらうかと考えております。

○河野(正)委員 それでは、北部九州の空港間の連携ということでお聞かせ願いたいと思います。福岡空港は、今お話ししていますように過密状態にあるわけですが、近隣に北九州空港があるのは佐賀空港、熊本、大分など、ほかの空港が

ございます。こういった近隣の北部九州の空港の旅客数、発着回数などの状況はいかがなのでしょう。空港の容量に余裕がある状況かどうかも含めて、お聞かせいただきたいと思えます。

○田村政府参考人 平成二十四年度の数字でございますけれども、乗降客数につきましては、北九州空港が約百二十六万九千人、大分空港が約百四十八万八千人、熊本空港約二百八十九万六千人、佐賀空港が約三十四万七千人ということでございます。滑走路の処理能力としては余裕のある状況と考えております。

○河野(正)委員 福岡空港が、その利便性から多く利用されていることは確かなのですが、けれども、今おっしゃったように、ほかの空港に余裕があれば、そちらへの旅客の誘導といった連携も考え得る選択肢ではないかなと思っております。

こういった方策についてどのように考えておられるかをお聞きたいと思えますが、かつて、福岡空港の課題を探るパブリックインボルブメントによる検討では、例えば福岡から北九州、佐賀方面へのアクセス改善も具体策として挙がっていたというふうに思えますけれども、最終段階で検討対象から外れております。この理由についてお聞かせいただきたいと思います。

○田村政府参考人 確かに、パブリックインボルブメントにおきまして、近隣空港との連携方策についても検討することとなっております。その中で、混雑している福岡空港の需要を近隣の、特に北九州、佐賀へ分散させる案というもので、福岡空港への乗り入れ制限や近隣空港へのアクセス向上方策というものを検討したわけでございます。

その結果でございますけれども、福岡空港の利用者が、福岡都市圏の居住者、それから福岡都市圏への来訪者というものが中心となっておりますので、アクセスを改善して一定の効果はあるのでございまして、やはり近隣空港までの距離が遠いことなどから、対応方策としては十分ではな

いという結果が出たところでございます。

○河野(正)委員 福岡はやはり都心アクセスが非常によい、北九州は二十四時間運用ができるというふうに、各空港の得意な能力、さらに特徴、魅力はさまざまであるというふうに思っております。また、価格競争により航空運賃は下がったが、利用者は、空港から先の目的地までトータルの交通費、時間を比較勘案して利用する手段を選択していくのかなと思います。空港が、そうした全体の視点から工夫が可能になるような取り組みを促していくことも大切ではないかなと思えます。

福岡の発着回数の増加は、二月二十一日の委員会の御答弁によりまして、LCCの参入も大きな要因と指摘されております。LCCの魅力は低価格の運賃でありますから、北九州や佐賀など、近隣空港と連携していくというのも一つの方策になってくるのかなと思えますけれども、LCCへの何らかの対策、対応策というのはいかがでしょうか。

○田村政府参考人 今先生御指摘のように、最近の福岡空港の需要あるいは発着回数の伸びの大きな部分が、LCCの成長といえますが、参入によるものであるというのは、そのとおりであろうと思えます。そういう意味で、福岡空港が都心にある非常に便利な空港であるということで、旅客の需要が非常に高くなっているということでござい

ます。これに対して、例えば乗り入れ制限するというような形はなかなか難しい、慎重に考えるべきだと思えますけれども、やはり他方で、それぞれほかの空港が、特色、強みを生かして競争力ある空港の運営ということをやっていくという中で、LCCの誘致を促していくことは当然考えられるというふうに考えております。

○河野(正)委員 LCCが本当にぎりぎりのところでコストを切り詰めてやっておられるので、安全性は担保されているんでしょうけれども、上空での待機時間が長くなったことにより、燃料不足というところで緊急着陸をする事態とかもあったと

いうふうに報道されております。LCCの安全運航について国はどのように関与しているのかを簡単に聞かせたいと思います。

○田村政府参考人 当然、航空サービスの基本というのは安全の確保でございます。しかも、LCCというのは比較的新しく市場に参入してきた航空会社でもございますので、私ども、通常よりも頻度を上げて監査をするなどしまして安全の確認をしているところでございます。

○河野(正)委員 ちょっと今の関連ですけれども、やはりLCC等で緊急着陸とかがあれば、またそれでダイヤが乱れるということもあるかもしれないので、その辺はしっかりといただきたいと思います。

また、これはLCCに限る問題ではないかもしれませんが、最近、パイロットの退職等により要員を確保できなくなっている欠航等という事態も伺っております。こうした欠航が空港の運用にどのような影響をするのか、長期欠航等になるのであれば発着枠をどのように扱うかを簡単にお聞かせいただきたいと思えます。

○田村政府参考人 発着枠の話についてお答え申し上げますけれども、長期的な欠航が生じた場合には、その航空会社は運航計画を変更することとされておりますので、この運航計画の変更に伴って、欠航する便というものの発着枠は空き枠となりますので、これにつきましては、ほかの航空会社が希望すれば当該発着枠を使用して運航することができるとなおります。

○河野(正)委員 時間も残り少なくなりましたので、今後、やはりパイロット不足という懸念がいろいろ報道にあると思いますので、パイロット養成についての方策等がありましたら、大臣、よろしくお願いいたします。

○太田国務大臣 LCCは非常に大事だということに思っておりますが、昨今、LCCを中心に、パイロット不足で欠航するという状況が起きています。これは大変深刻な課題であるというふうに思っ

これはどういうことかという、物すごく小さい事業者がたくさん出てきた、たくさん分かれていったということになります。この結果として起

こつてきたのが多層化構造です。つまり、元請、そこからさらに一次請、二次請、三次請、どんどん下に流れていくというような状況です。

これは、建設業でも多層化構造と言われていますが、実は、トラックの世界は建設業よりひどいです。なぜかというと、私が地元で聞く限りでは、七次請とか八次請ぐらいまでであるというような状

況を伺っています。本人自身も自分が何次請かわ

かっているという状況なんです。この多層化構造の中の鍵は何かというと、水屋という言葉があります。水屋というのはどういうことかというと、自分は何も運ばないんです。仕事を受けて、それをほかに振る。電話一本で仕事を委託する、丸投げするという事業者がいる。ここで一部ピンはねして中抜け構造というのをつくっているんです。これが水屋です。この水屋の存在が挟まれば挟まるほど、下請で、最後ハンドルを握るドライバーの皆さんは、当然、一番賃金をたたかれていくわけです。これをどうするか。

それで、水屋、つまり丸投げのことですけれども、これは実は建設業では禁止されているんです。丸投げは禁止されている。ところが、トラック業界では禁止されていないんです。この理由は、なぜでしょうか。

○田端政府参考人 お答えいたします。

建設業におきましては、建設業法の第二十二條

におきまして、一括下請負の禁止がなされており

ます。この趣旨でございますけれども、注文者の

建設業者の選択にかかわる重要な要素として、工事の施工の全般にわたる信頼性がございしますが、

一括下請負はこの注文者の信頼に反するものであること、また、一括下請負を容認いたしますと、商業ブローカー的な不良建設事業者の輩出を招くことにもなりまして、健全な建設業の発展が阻害される懸念があることとされております。

理由といたしましては、建設工事においては、施工された建築物が将来にわたって存在するため、引き渡しを受けた時点では、将来の劣化など、その品質を完全には判断できない場合があることが考えられます。

これに對しまして、トラック運送業におきましては、輸送サービスは、運送が終了した時点でその品質が判断できるものであるため、一括下請負の禁止により発注者を保護せずとも、発注者が運送の結果によりまして品質を判断し、トラック運送事業者を選択することが可能であるという点が建設業と異なる点であると考えられます。

○伊佐委員 私は、今の答弁、余り納得ができません。なぜかという、今の答弁というのは、建設業というのは信頼性が大事だと。でも、トラックだつて私は一緒だと思ふんですね。ちゃんと時間どおりに運ぶか、事故はないか、同じだと思ふます。

建設業界も、なぜ丸投げを禁止したかという、多層化構造になることをできるだけ避けようとしたはずなんです。ところが、トラックも同じようなことが起こっているんです。だから、今、トラック業界の多層化構造を改善するためには、水屋の存在、丸投げの存在というものに何らかの対応が必要だと私は思っておりますので、引き続き求めてまいりたいと思ひます。

次に、ではドライバーの皆さんの賃金はどうなっているかということですが、

トラック事業者の皆さんは、運賃を届け出をしております。これはあくまで事後届け出。この届け出の運賃というのは何かといふと、本来受け取るべき妥当な賃金というものを届け出をしている。これは、例えば、車両維持費に幾らかかるかとか、あるいはドライバーの給与は幾ら必要かとか、こういうものを積み上げる。積み上げて、これぐらいの賃金が必要です、これを届けているわけなんです。

そうすると、当然妥当な賃金のはずなんです、今現場で起こっているのは、この届け出の運賃と

実勢の運賃、本当にもらっている運賃、ここに乖離が出てきているわけなんです。この乖離は、当然、自由競争の中ですので、ある程度の乖離は確かにあるかもしれません。ただ、これは実際どれぐらい差があるのかというのが問題だと思ひます。

私がいろいろなデータを調べてみますと、ある研究では平均二〇％ぐらい差があるというデータがあったりとか、地元で聞くのは、実勢運賃と届け出運賃は半分ぐらい違いますというんです。七次請、八次請までいくと全く違いますと。

この実勢運賃、届け出じゃなくて、実際どれぐらいかということ把握のために、国交省はこれまで調査を行ったことはあるんでしょうか。

○田端政府参考人 お答え申し上げます。国土交通省といたしましては、全日本トラック協会と協力をいたしまして、トラック運送事業の運賃・原価に関する調査を行い、平成二十三年九月に報告書をまとめております。

この調査報告書においては、運送原価や運送収入が車両ごとに多様であること、ただいま御指摘のとおりでございます。一方、トラック運送業の営業収支率は平均で九・五％と〇・五％の赤字でございますが、経常収支率は平均一〇・九％と〇・九％の黒字となっております。こういうことの結果が示されております。

○伊佐委員 先ほど局長から答弁いただいたのは、この報告書だと思ひます。この報告書に、国交省が行った調査の結果、今おっしゃっていたいたのは、いや、実はそんな大したことないじゃないかという結果になっているんですね。赤字になつたとしても〇・五％ぐらいですよ。

現場で私が聞いていることと何でこんなに違うのかといふと、実は理由は簡単なんです。この報告書の調査の対象になつた人たちのデータもここに入っています。それを見ると、ほとんどがまず荷主から直接受けている元請、これが六〇％、さらにその下の一次請、ここまでは九三・五％つまり、ほとんど、この調査対象の人たちは、九割以上が一次請、川上の人たちなんです。四次請

以下の人というのは、実はほとんどこのデータに反映されていません。

でも、実際は、私が申し上げたように、ほとんどが七次請、八次請までであるというのが、今のトラック運送事業者の状況なんです。だから、本場に現場で何が起きているのか、実際何次請まであつて、中抜き構造がどうなつていて、川下では一体何が起きているのか、ここをしつかりと、きちんと調査していただきたい。

これは以前から国交省にお願いをしておりますが、現状について、お答えいただければと思ひます。

○土井大臣政務官 先生御指摘いただきましたように、国土交通省といたしましても、この多層構造の適正化に向けて実態把握を進めるといふ形で、現在、全日本トラック協会と連携しつつ、実態を的確に把握できるような調査方法の検討を行っているところでございまして、今後速やかに調査を実施してまいりたいと考えております。

○伊佐委員 ありがとうございます。

今、調査に着手、新たに再度着手していただいているということですので、ぜひ実態を把握していただきたいと思ひます。

本場に今、現場で何が起きているかといふと、先ほど申し上げた過当競争の中で、しわ寄せが全部現場に来ているんです。

例えば、長距離を寝ずに運んで、最後に現場で荷物を引き渡すときにも、荷受けさんから、では棚卸しまでやってくださいと言われて、必死で現場で荷物を運んでいるとか、あるいは、荷主の都合で積み荷の準備ができていなかった、出発の時間がおくれる、ところが、到着の時間というのは変更されないんです。そうすると、超過速度で、かなりのスピードで飛ばさなきゃいけないとか、休憩時間もほとんどとれないとか、こういうような状況になっています。

一番弱い立場であるドライバーの皆さんにいろいろなしわ寄せが行っている現状、これを何とかしなきゃいけないと思ひます。国交省

もさざま手は尽くしていただいていると思ひますが、ぜひ前向きな検討、この御決意を最後にお伺いしたいと思ひます。

○土井大臣政務官 御指摘いただきましたように、契約にない付帯サービスを荷主から求められ、トラックドライバーの労働時間にしわ寄せが来ているという状況を改善していくことは大変大切なことというふうに認識をいたしております。

このため、先ほどから先生御指摘いただいておりますように、まず、多層構造の弊害の解消に向けて、適正な取引の確保や安全阻害行為の防止のための、取引の書面化等を推進しているところでもございます。

また、今後、多層構造の実態把握を行った上でさらなる検討をいたしてまいりまして、このようなことで、トラックドライバーの労働環境の改善に向けて、一層取り組みでまいりたいと考えております。

○伊佐委員 ありがとうございます。以上、終わります。

○梶山委員長 次に、佐藤英道君。

○佐藤(英)委員 おはようございます。公明党の佐藤英道です。

最初に、北海道の道路の問題について御要望を申し上げます。これまで、地元から何度も何度も要望を受けておりました北海道縦貫自動車道の士別多寄―名寄間、そして横断道の陸別―小利別間の凍結解除についてでございます。北海道の名寄市の以北から旭川への救急搬送件数がおよそ倍になつたことや、二〇〇六年にふるさと銀河線が廃線となり、足寄と北見の間がバスでこれまでの一・四倍の所要時間になつたことなどを踏まえて、今鋭意御検討をいただいていると承知をしているところでございます。

防災や減災、強靱化の観点からも、地方の自立の観点からも、道路の整備は、BバイCだけでははかれないものがあります。私も、命の道路、ミッシングリンク等、本会議を初めこれまで何度もお

訴えをさせていただきましたし、北海道の中村委員や前田委員も、本当に機会あるごとに御主張をされていらっしゃいます。ぜひ、これまでの関係者の御努力に感謝いたしますとともに、今後に向けて、重ねての御尽力をお願いさせていただきたいと思っております。

次に、耐震診断の問題について伺いをさせていただきます。

平成二十七年末までに、五千平米以上の旅館、ホテル、観光施設の耐震診断結果を、各特定の行政庁に報告を行うと義務づけられているわけであり、国民の命を守るという観点から、私も、大変に大切な、また重要な施策であると思っております。ところが、私の地元北海道の観光関係者から、お困りの声、不安の声が実は寄せられました。

北海道の旅館やホテルは、基本的に広い施設が多く、東京圏などとは違い、今回の耐震診断の報告義務が課される割合が非常に高くなっているわけであり、そうしたこともありまして、報告義務はもろろん大事なことけれども、報告結果を公表されたときに、事実と違う内容が出たり、改修前の情報が風評のようになって客足を遠ざけてしまうなど、経営を直撃するような事態が起きないだろうか、地元ではやはり大変に心配される方も非常に多いのも、実は事実でございます。

そこで、耐震診断の結果の公表について、当然、診断結果がよくなければ直ちに改修を行うべきと思っておりますけれども、この公表のあり方については、やはりより慎重に進めていくべきではないかと私は考えております。また、あわせて、改修促進のためのさらなる充実策について、まずこの二点について御見解をお聞かせいただければと思います。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のように、昨年改正されました耐震改修促進法におきまして、平成二十七年末までに、旅館、ホテル等、五千平米以上のものについて、耐震診断をしていただいて報告をいただくというこ

とになってございます。

これは公表するところの問題が一番デリケートな問題だという御指摘だと思います。迅速に取り組まれた方が不利にならないように、昨年の法改正のときの御審議も踏まえまして、診断結果は建物の用途ごとに一覧にして、全部が出そろうまで出さないという意味でございますが、行政庁ごとにそういうふうな公平な扱いをするようにしたところでございます。

また、事実と異なる内容が出るということはあるはずなんですけれども、例えば公表後に耐震改修がなされたようなこととか、そういう変化についてはしっかりと公表内容を更新していただいてフォローするようにというふうに考えております。

旅館、ホテル、全国で六百二十三件がこの診断義務の対象になるということで、北海道はその中の七十六件でございます。そういう意味では割合は非常に高いですけれども、道庁、札幌市から見て合計で七十六件でございますので、一件一件の状況をしっかりと把握した上で対応していただくようにお願いをし、また、私どもとしまして、道あるいは市を通じて、そういう情報をいただきながらしっかりと対応してまいりたいと思っております。

補助につきましても同様でございます。昨年来、各行政庁を回らせていただいて、耐震診断の補助は大体出そろいました。問題は改修でございますが、これは診断をしてみないとわからないので予算が組めないというような事情もございまして、これからが大事な時期だと思っております。引き続きしっかりと働きかけをして、最後の一件までフォローできるようにやってまいりたいというふうに思っております。

○佐藤(英)委員 ありがとうございます。ぜひ前にきに御検討をお願いしたいと思います。

次に、自動二輪車、バイクについて質問させていただきます。

私の地元北海道は、ライダーにとっては特別な場所でございます。この六月、観光シーズンに入

りまして、夏場を中心に、雄大な北海道を何日も移動しながら観光するのは大変に気持ちよく、全国のライダーの憧れの地となっております。そもそも、北海道そのものが観光に大変に力を入れておりますので、一人でも多くのライダーに北海道を訪れてほしい、私もそう願う一人であります。

そこで、国土交通省さんに調べていただきましたところ、北海道においても、函館や白老、千歳など、いわゆる観光振興上大変大切な地域の一部でバイクの駐輪場が不足しているというのが明らかとなりました。北海道は広いから、どこでもとめられるんじゃないかという方もいらっしゃるのではありませんけれども、当然路上駐車は違反であります。現行の道交法に沿うよう、駐輪場の整備をしっかりと進めてまいらなければならないかと思うのでございますけれども、御見解をお聞かせください。

○石井政府参考人 お答えを申し上げます。

今、バイクの駐車場の件でございますが、平成十八年に駐車場の改正を行いましたが、バイクについてのな附置義務の制度が設けられました。また、このような整備を行う自治体に対しても財政的支援を行っているところです。あわせて、なかなかバイクだけの駐車場をつくるというのが大変なものですから、自動車駐車場であるとか駐輪場のバイクの受け入れを要請しているところでございます。

こうした取り組みで、全国で見ると、平成十八年と比べて二十四年までの六年間で、全国で二百四十九から千二百四十四へ約四倍、また駐輪場の受け入れも千六百八十七カ所まで進んでいるということで、先ほど北海道ではどこでもとめていいんじゃないか、そういうわけではないということですが、バイクの取り締まり件数も近年減少傾向にございます。

しかしながら、議員御指摘のとおり、北海道では特に、夏場を中心にツーリング需要が高まる観光地ではバイクの駐車場が不足をしているということでございます。また、駐車場の改正をした

んですが、北海道では、残念ながらまだまだ附置義務の駐車場条例はつくられておりません。

こういう中で、今後、バイクの駐車場の供給が促進されるように支援を一層進めるとともに、実は札幌で中央区で十二カ所の実例がございまして、冬はバイクが余り使われませんので、夏場だけ自動車や自転車駐輪場にバイク用のスペースを設けるということが進められております。これは非常に有効な手だてでございますので、このような実例を他の地方公共団体にも周知をして、夏のツーリング需要にしっかりと応えて、北海道の観光振興に支援をしてまいりたい、か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。

北海道にとっても観光シーズンを迎えたので、多くの方々が喜んでいただける環境づくり、ぜひとも御協力をお願いしたいと思います。

次に、軽二輪車と普通二輪車について、国交省は車両法に基づく検査や届け出を所管しておりますことから、現在、総務省、経済産業省と、来年度の税制改正の動き出しに向けて、さまざまな検討を開始しているという伺いました。

昨年十一月の平成二十六年年度の税制改正で、軽自動車税の引き上げが決定をされました。これに伴い、二輪車にかかわる軽自動車税も引き上げられることになったわけであり、ただし、四輪の軽自動車は平成二十七年以降の新規購入車から対象となったのに対し、バイクの方は、新車も既存車も一律に来年度から引き上げとなるわけであり、

軽自動車同様、バイクについても、原付などを中心に、生活の足としての機能を果たしていることに鑑みて、私はやはり、ぜひともさらなる緩和措置をお願いしたいと考えております。国土交通省と総務省から御見解をお伺いしたいと思います。

○田端政府参考人 お答え申し上げます。

二輪車につきましても、四輪の軽自動車と同様に、新車のみを軽自動車税の引き上げの対象とす

東海さんとの間で訴訟、そして累次判決が出ていくかと思うんですけども、この状況を政府がいかに把握していらっしゃるか、どういう問題意識を持っておられるか、確認させていただきたく存じます。

○瀧口政府参考人 JR東海からの報告によりますと、平成十九年十二月十七日十七時四十七分ごろ、東海道線の共和駅構内におきまして、この駅を通過中の列車の運転士がホームの進行方向の先端あたりの線路内に人が立ち入っているのを発見し、非常停止をするともに非常汽笛を鳴らしましたが、この方に衝突をし、お亡くなりになった事故というふうに承知をいたしております。

なお、訴訟関係、これはいわゆる民事訴訟でございますので、行政としてその詳細を把握する立場にはございませんが、報道によりますと、平成二十二年にJR東海が御遺族に対し約七百二十万円の損害賠償を求めて名古屋地裁に提訴し、二十五年八月に七百二十万円の賠償を命じる判決があった。さらに同月、御遺族が名古屋高裁に控訴をし、二十六年四月に御遺族に対し三百六十万円の賠償を命じる判決があった。さらに五月にJR東海及び御遺族が最高裁に上告をした。こういったような経緯であるというふうに承知をしております。

○杉本委員 ありがとうございます。

そのようなことが起きて、今回の金額が一番大きく報道されていますし、意外と請求をしないようなケース、区々で、個別の事案ごとにこういった訴訟が起きることは余りなくて、和解が成立するようなことが多いようなんですけども、ちょっと特徴的であったのでお話を賜りました。

それで、鉄道事故について全体的なお話を伺いたいんですけども、人身事故の件数、うち高齢者の事故件数、もし把握できれば認知症事案といったものを教えていただきたく存じます。

私が把握しているのは平成二十四年度の鉄道事故で、八百十一件、死者二百九十五人といった数字なんですが、これが直近、最新の数字という認識でいいかどうか。

認知症患者の事故に関する統計があるかないか。ない場合は、高齢者というような区分をした場合に何歳以上の方が何人いるか。こういった把握できる範囲で、国交省さんが今わかっている状況を教えてください。

○瀧口政府参考人 私どもが鉄道事業者から、いわゆる鉄道事故ということに対して報告を求めているものにつきましては、認知症患者に特定したといったような報告あるいは統計はまとめておりません。

なお、鉄道事故全体の最新のものは、ただいま委員御指摘の平成二十四年度のものでございまして、件数あるいは鉄道人身障害事故件数、御指摘のとおりでございます。

なお、この中で七十五歳以上の方がかわったもの、巻き込まれたというものは、鉄道人身障害事故のうち七十五歳以上の方が巻き込まれたものといったしましては、事故件数は五十七件でございます。なお、死者の方は三十五名ということになっております。

○杉本委員 どうもありがとうございます。

七十五歳以上は五十七件、そのうち三十五名の方が亡くなっているという確認をさせていただきました。

次に、認知症による事故の把握の仕方、改善の余地があるのではないかなというような視点から質問をさせていただきます。

事故報告規則というのがあるようで、これにより、月に一度、前の月の報告を受ける形で状況を把握しておられる。それで、備考欄で詳細を把握するということのようなんですけども、その理由として、鉄道各社のコンプライアンスがあったりして、なかなか詳細を、その備考欄で書いてあること以外わかりにくいというようなことを伺いました。

国土交通行政としては、どちらかというと、徘徊だとかいろいろなことがある中で事故が起きてしまうということで、受け身の立場ではあるもの

の、これは社会全体の問題であり、国全体の問題として、この部分を少しくローズアップして、今後の高齢化社会に備えるべきかというふうに私は考えるんですけども、認知症との因果関係をもう少し詳しく知るといような方向感はあるの、現まんでしようかということをお願いしたいのと、現状の報告の方法は運転事故等整理表というもののようなんですけれども、これはいかなるような形式になっていて、そこに改善の余地、方策はあるのかなのか、このあたりを教えてくださいたいと思います。

○瀧口政府参考人 最後の御指摘の点、運転事故等整理表について、制度でございまして私の方から事務的に御説明を申し上げます。

これは、鉄道事故等報告規則に基づきまして、鉄道事業者から報告された事故の概要の情報を国土交通省において整理いたしましたものでございまして、管轄いたします運輸局等々、事業者名等々、そして最後に事故の概要がございまして、最後に備考ということで、この事故に関して参考となる事象が記入される、こういったようなものでございます。

○土井大臣政務官 国交省といたしましては、事故報告規則に基づきまして、鉄道事業者から報告を受けているところであります。

御指摘の認知症患者に関する情報につきまして、は、個人情報であることから鉄道事業者においても情報の入手が困難であるという事情があり、これまでその旨の情報を入手した場合に参考として記載をしているものもございまして。

近年、認知症の人々が、地域で支え、暮らすために取り組みが必要だと認識をいたしておりますので、これを踏まえて、鉄道分野におきましても、平成二十六年四月以降、個人情報という制約はありますが、事故の死傷者が認知症との情報関係者等から得られた場合には、その旨の記載をして報告するよう鉄道事業者に周知をいたしているところでございます。

○杉本委員 土井政務官、ありがとうございます。

す。

この部分の周知徹底を、個人情報なのでという難しさは私もわかりますが、一方で、やはり全体として把握して、社会現象としてどう国が取り組むかということとは極めて重要だと思っております。周知徹底を図っていただいているということ、さらに強めていただくことをお願いしたく存じます。

次に、運転事故等整理表で、一概に自殺とは言えなくて、たまたま目まいがして線路におっこっちゃって、そして命を失うというような事案もあると思うんですけども、そういった人身障害というんですかね、そういう区分が、この運転事故等整理表では、人身障害というくくりではなくて輸送障害に分類されるというふうにちよつとレクでお話を伺ったわけでございます。そして、三十分以上の遅延を生じない輸送障害は報告義務がないというふうにも伺っておりますけれども、こういったことは事実なのかどうか。仮にそれが事実だったとする場合に、平成二十五年に輸送障害に分類され報告されなかった人身事故は何件あったか、確認をさせていただきたいと思っております。

○瀧口政府参考人 まず、私どもが鉄道事故報告として報告を求めていますものは、例えば、列車の衝突であるとか、脱線であるとか、踏切事故であるとか、あるいはホームからの転落であるとか、こういったような、いわゆる鉄道がいろいろな要素から成り立っておりますが、こういった各要素のシステムに関係する事故というものにつきまして報告を求めています、これに対する安全対策などを検討するといったようなデータベースにしているところでございます。このため、自殺そのものについて、現在、この事故報告の対象としていないというところでございます。

一方、列車の安定的な走行ということからいたしまして、原因を問わず、何らかのトラブルがございまして三十分以上旅客列車が遅延した場合に、安全という点よりは、むしろ安定的な輸送機能の確保という観点から、輸送障害として報告を

求めているところでございます。

委員御指摘のように、自殺があつた場合には三十分以上おくれるということは当然あるわけでございます。そういった場合には、自殺ということとがわかつている場合には、原因として自殺者による輸送障害というように報告されます。もちろんそれ以外の、例えば車両のトラブルということに伴う輸送障害などもあるわけでございます。この輸送障害は自殺だけに限つたものではございません。

なお、輸送障害として報告された中で、自殺が原因だといふに報告がありましたものは、二十四年度で六百三十一件でございます。

○杉本委員 意外と、今伺つて六百三十一件もあるということ、逆にちょっと驚いたんですけれども。

いずれにしろ、この運転事故整理表、本来の趣旨というのわかるんですけれども、いろいろ工夫をしていただく中で状況を把握していくようなことをお願いしたいということを申し上げておきたいと思ひます。

次に、認知症関連の徘徊というような問題に関連して、道路行政ということになるので、実際、事故等の把握というのは警察庁さんになるかとも思ふんですけれども、警察庁さん並びに国交省さんに状況を伺いたく存じます。

交通事故の方でございますと、数字を申し上げますが、高齢者というくくりでいくと、平成二十五年中で見ると、交通死亡事故のうちの内数で、六十五歳以上は五二・七％、全体で四千三百七十三件のうち二千三百三十三件が六十五歳以上。これもまた内数になっていくと思ひますが、七十歳以上は四四・一％、千九百二十九人。七十五歳以上は三三・二％、千四百五十一人。八十歳以上、二〇・四％、八百九十三人。全体が四千三百七十三という数字でございます。

ここ数年というか、ここ三年間、平成二十三年、四年、五年という三年間を見ると、六十五歳以上、七十歳以上、七十五歳以上というくくりをどこで

くくつて見ても、その数はふえているという感じがあるかと思ふんですが、そういう認識でよろしいかどうか、これは高齢化に伴う高齢人口の増にかかわることなのかどうか等、ちょっとこの数字の傾向を確認させていただければと思ひます。

○倉田政府参考人 お答えいたします。

お尋ねの、平成二十三年から平成二十五年までの過去三年間の各年齢層の交通事故死者数の推移でございます。

六十五歳以上で、平成二十三年は二千二百九十一人、平成二十四年は二千二百六十四人、これは前年比ではマイナス二十七人でございます。平成二十五年では二千三百三人、これは前年比ではプラス三十九人でございます。やや増加傾向。

また、七十歳以上でございますと、平成二十三年は一千九百四十九人、平成二十四年は一千九百三十人、これは前年比でマイナス十九人、平成二十五年は一千九百二十九人、前年比ではマイナス一人でございます。やや減少傾向。

七十五歳以上でございますと、平成二十三年では一千四百八十八人、平成二十四年は一千四百八十八人、これは前年比ではプラス八人でございます。平成二十五年では一千四百五十一人、前年比ではマイナス三十七人でございます。やや減少傾向となっております。

○杉本委員 ありがとうございます。

くくり方によつては、ちょっと減少というようなどころもあるんですが、全体としては、やはり高齢者の事故の比率というのは引き続き高いという認識を私はさせていただきたく存じます。

次に、徘徊、認知症というようなくくりとか、そういうイメージで伺いたいんですが、自分の名前、そして、時間であるとか場所がわからずの状態が続く、道路を徘徊していた、こういうような定義というのはいわゆる認知症というような状態かと思ふんですけれども、こういった方の死亡事案、数値は六十五歳以上の中にくくりとして何人ぐらいが該当するか、この数字はございますでしょうか。

○倉田政府参考人 お答えいたします。

認知症に特定した徘徊高齢者の交通事故死者数というものは把握はしてございませんが、平成二十五年中に、六十五歳以上の高齢者で、病氣等によりまして自分の名前や時間、場所、自分の行動がわからない状態が長く続く症状によつて道路を徘徊していた、歩行中の交通事故死者数につきましては、六十八人というふうになってございます。

○杉本委員 倉田局長、ありがとうございます。

次に、国土交通行政にかかわることかと思ふんですけれども、いわゆる認知症徘徊というふうなことにくくれるかどうか、別の病氣もあるかもしれないんですけれども、高速道路に立ち入つてしまつたというような歩行者や自転車者が近時ふえているのかどうかかわらないんですけれども、こういったところの最近の数と傾向を教えてください。

○徳山政府参考人 高速道路会社が高速道路上や料金所で歩行者や自転車、原動機付自転車の立ち入りを確認あるいは保護した件数は、平成二十五年で二千九百六十五件となっております。

まず、立ち入り手段別の内訳でございますけれども、歩行者が千六百五十九件で五六％、自転車が四百七十六件で一六％、原動機付自転車が八百二十三件で二八％を占めておりまして、歩行者が過半数になっておるといふ傾向でございます。

また、立ち入り者の年代別内訳は、このうち年代が判明した二千九十件を分析しますと、二十代以下が六百六十五件で三二％、三十代から五十代がまとめて五百三十件で二五％、六十代以上が八百九十五件で四三％となっております。比較的高齢者も多々ございますけれども、一方で二十代以下も三割以上を占めるという傾向を呈しております。

これら年間約三千件の立ち入りについては、料金所等で食い止めたものがほとんどでございますけれども、事故にまで至つたものは、同じく平成二十五年で、死亡事故が四件と人身事故二件の計

六件となっております。

○杉本委員 徳山局長、ありがとうございます。

意外と数があるんだなと。ただ、幸い、死亡、人身の数は少ないという感じかとも受けとめましてけれども、高齢者、やはり四〇％台の比率で立ち入りがあるということですし、若い方々もということなので、ちょっと若い方は今回の問題と別かもしれないですが、高齢者のことについては引き続き注視をしていただきたいというお願いをさせていただきます。

次に、厚労省さんに来ていただいていると思うんですけれども、徘徊、認知症の実態を改めて確認させていただきたいんですけれども、「認知症八百万人」時代、行方不明者一万人、知られざる徘徊の実態、こういうNHKのドキュメンタリーの連続の番組構成があつたかと思ふんですけれども、この八百万人の数の論拠と、その数字の最近のトレンド、傾向を教えてください。

○有岡政府参考人 お答え申し上げます。

認知症の有病率に關します研究報告によりまして、我が国の六十五歳以上高齢者におけます認知症の方は一五％、正常と認知症の中間状態でございます。いわゆるMCIの方が一三％というふうになつております。

これで計算をいたしますと、前者につきましては約四百三十九万人、後者、MCIにつきましては三百八十八万人と推計されまして、この合計をもつて八百八十八万人という報道がなされたものと考えております。

本研究と類似の内容の有病率調査は過去行われおりませんので、これに基づく傾向というものはお示しすることはできませんけれども、あえて申し上げますと、平成十五年に研究会で推計した数値、平成十五年に平成二十二年の数値を推計しておりますが、この時点で二百八十八万人と推計しております。

ただ一方で、現実を見ますと、二十二年、これは要介護認定の過程を通じて把握した数字でございますけれども、先ほども今の数字もそうですが、

日常生活自立度二以上の方で見ますと二百八十万人ということで、かなり大きな増加を見ているのではないかと考えております。

○杉本委員 有岡審議官、ありがとうございます。

ちょっと時間がなくなつてまいりましたので、少し飛ばさせていただきます。徘徊とか認知症に取り組む自治体の先行例、成功例というのがあると思うので、大牟田とか釧路とかいろいろ聞いておるんですけれども、短目に、コンパクトに、先進的な自治体の例を御紹介いただけますでしょうか。

○有岡政府参考人 お答え申し上げます。

いわゆる徘徊見守りＳＯＳネットワークと我々呼んでおりますけれども、これの取り組み事例につきまして、二カ所ほど御紹介を申し上げたいと思います。

まず一つ目が、北海道の釧路地域で行われているものでございますけれども、ＦＭ放送あるいはタクシー会社等の交通機関などを活用して、行方不明者を早期に地域全体で見守るシステムを構築しているところでございます。

もう一点挙げますと、熊本県山鹿市の事例でございますが、これは事前にメール登録を行っていた方あるいは事業所の方に行方不明者情報配信されて、早期発見につながるシステムが構築されているところでございます。

○杉本委員 事例紹介、ありがとうございます。

この週末も、私、地元でミニ集会をやったんですけれども、先輩から、認知症の徘徊について、昔は尋ね人というのがあって、ラジオで、こういう風体のこういう人がいるんだけどというふうなことをやっていたけれども、最近そういうのは少ないなということだったんですが、今、釧路のケースを言っていたんですが、そういうことが全国的に広がることによって、行方不明になるようなケースが起きないことを願いたく存じます。

次に、国全体の、府省を超えての、認知症徘徊あるいは事故、こういったものの会議体について

確認したいんです。

厚生労働省主管、内閣府が共管なのか、第一回認知症高齢者等にやさしい地域づくりに係る関係省庁連絡会議というのを開かれていると思うんですが、これは、いついかなる内容で開かれ、いかなる成果を得たか、そして、今後の開催予定、議論の進みぐあいなどを教えていただきたいと思ひます。（発言する者あり）

○梶山委員長 静粛に。

答弁してください。（発言する者あり）静粛に願ひます。

○有岡政府参考人 お答えいたします。

ただいまの御指摘にありました関係省庁連絡会議でございますが、昨年九月二十六日に開催したところでございまして、この中で、厚生労働省の認知症施策の概要、あるいは各省庁の高齢者施策の取り組みなどにつきまして、意見交換を行ったところでございます。この会議の中で、各省庁の取り組み内容につきまして、今後、共有化を図ると同時に、施策推進のための協力を進めるということを確認したところでございます。

その後、御案内のように、個別の案件がいろいろ出てきておりまして、この会議を踏まえて連携をしているところでございます。

現在、認知症による行方不明者や鉄道事故なども課題になっておりますので、今後ともこの会議を開催したいと考えているところでございます。

○杉本委員 今の不規則発言について、大変大きな抗議をさせていただきます。この徘徊等によって鉄道事故が起きているわけです。そして高速道路には侵入者が出て、四名の死亡事故が起きているわけでありまして、それをあなたは、不規則発言をされた方はどういう思いでこの委員会に出ておられるのか、改めて理事会で、国会議員として答弁を求めたく存じます。

次に、大臣が戻ってきてくださっているのですが、ぜひとも大臣に伺いたい、確認したいんですが、やはり命を大切に作る政党であり、平和の党であ

られる政党から内閣に出ていられるということ、私は非常に重く受けとめさせていただいているんですけれども、都市再生特別措置法の一部を改正する法律案というのが閣法二八、そして地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案、閣法二九、この成立によって、高齢者の歩いて暮らせるまちづくりを目指すこととなりました。今次通常国会で議論をさせていただきます。

これらの法律を施行するに当たり、認知症高齢者の徘徊、特に鉄道交通事故、よく聞いてください、鉄道交通事故対策はいかに取り組まれているのか。これによって、介護者の徘徊に関する監督責任は軽減される方向づけと理解しているのかどうか。また、今、厚労省の審議官から御答弁いただきましたけれども、関係府省横断的な取り組みの意向はいかにお持ちかどうか。与党として、そして公明党さんのお立場も含めてかもしれないが、命を大切に作る、そして、鉄道行政、鉄道事故、道路事故、交通事故、こういった点から、よその委員会ではできない議論でもありますので、そこも含めて御答弁をいただきたい存じます。

○太田国務大臣 都市再生特別措置法と地域公共交通活性化再生法、特に都市再生特別措置法では、現実にはこうしたことを想定したものではございません。しかし、認知症をめぐる昨今の状況を勘案しますと、法律の施行ということの具体的な展開の中で、高齢者に配慮するんだとか、バリアフリーはもちろんです、さまざま、こうした認知症という点から含めて考えていかなければならないものであろうというふうに思います。

今、厚生労働省からも説明がありましたけれども、昨年九月に関係省庁連絡会議が設置されて、当然国交省も参加をしているわけでありまして、政府全体としての対策の検討も進められているところであります。よく他省庁とも連携をとって研究を進めたいというふうに思います。

○杉本委員 今の大臣の御答弁、大変重たく受け

させていただきます。

関係府省と連携をして、この鉄道事故そして道路事故が減ることを心からお願ひ申し上げます。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、穀田恵二君。

○穀田委員 私は、またＪＡＬの問題について質問します。

五月三十日の当委員会、私は、ＪＡＬの整備で半年で十六回ものトラブルが相次ぎ、簡単に言うとか車検に当たるような整備を五日間ストップさせた問題を取り上げました。大臣は、国交省として、日本航空がこれまでに行った個々の事案に対する再発防止策の実施状況について確認するとともに、今後、必要に応じて、さらに状況をしっかりと把握して厳しく指導するなどして監督を強めたいと答弁しました。

そこで聞きたいんですが、その後、個々の事案に対する再発防止策の実施状況について確認したのか。今後、状況をしっかりと把握して厳しく指導監督を強めたいとも答えたけれども、状況把握はどのように進み、指導監督はどのように強めたのか、まずお聞きしたいと思います。

○太田国務大臣 日本航空におきましては、五月十九日から五日間、羽田の整備センターにおける重整備をとめて、関係部門とのグループミーティング等を行ったというふうに承知をしております。この措置は、現場で航空機整備に従事する各人に基本動作の徹底を図るとともに、現場の意見をくみ上げて、整備ふぐあいの再発防止を図ることを目的としたと聞いております。

日本航空からは、この五日間の活動を踏まえまして、安全への信念、決意を全社員で共有する、安全に対する意識改革を図る、この意識面とともに、整備品質を確保するための改善を進めると。具体的にどういふことかというところも確認をさせていただきまして、隣の作業員との連携を図っていくんだとか、チームというものの、考えていくんだとか、あるいは作業手順を変えるということとか、そうしたことを柱とした是正

対策を実施するという報告を受けております。

国交省としては、個々の事案に対する是正対策の実施状況について監視をし、これらの進捗状況についても報告を求めることとしております。これらを踏まえまして、引き続き、安全運航のために必要な整備体制が確保できますよう、指導監督を必要にまいりたいと思っております。

○穀田委員 もう一つ聞きます。

五日に、今度は、日航でコンピューターシステムでトラブルが発生しています。国内便で百七十四便が欠航するという障害が起こっています。旅客機に載せる貨物のバランスを自動的に計算するシステムでのトラブルということだけれども、原因について国交省はつかんでおられますか。

○田村政府参考人 お答え申し上げます。

今般の日本航空のシステム障害は、プログラムのふぐあいによりまして、サーバーの中で本来上書きされて消去されるべきデータが消去されずに過去のデータが蓄積され続けたことによりまして、システム全体のスロウダウンが生じたことによるものであるというふうに聞いております。

日本航空におきましては、今後、ソフトウェア開発元よりふぐあいを修正するプログラムを入手し、社内ですでに十分な研修を行った上でシステムに反映させる予定であるというふうに聞いております。それから、その修正プログラムが反映されるまでの間においても、データの滞留状況を常時監視し、復旧手順を関係者間で共有することにより、同様のトラブルを回避する体制をとっているというふうにも聞いております。

国土交通省といたしましては、再発防止を徹底するよう同社に対して指導してまいりたいというふうに考えております。

○穀田委員 このトラブルがどういうトラブルかということも言ってくれなきやだめですよ。そう言っているんだから、私。

要するに、機体の重心や荷物の重量を自動計算するシステムなんですよ。こういうことが狂っている。こういう問題が起こったときに、やはりど

ういう対応ができるかということなんですよね。

私、何回もこの質問を聞いていますけれども、JALで安全運航を脅かすトラブルが相次いでいる。今私が述べたシステム障害については、手作業での対応を余儀なくされたもので、どうした対応をするかということなんですよね。これは私、今度、不当解雇で闘っている原告団のそういうパイロットの団長に聞いたんですけれども、すぐにバランス計算できるベテランパイロットがいなくなっているということが一つ大きな原因となっているんじゃないかということも聞きました。

この間述べた整備のトラブルは、JALの大リストラで整備不足、それからベテラン整備士が少なくなつて安全意識や技術力も十分に継承されていないなどが背景にあるんじゃないかということも私は指摘したところであります。安全運航にとつてかなめとなるのは、直接運航にかかわる運航乗務員、整備士、それから客室乗務員など、航空労働者なんですね。その熟練した技能、経験を有するベテランの存在が私は大事だと思うんです。日航の、JALの大量人員削減、人減らしが、相次ぐトラブルの背景にあることは明白だと私は思います。

そこで、先週、JALの不当解雇裁判の控訴審、高裁判決がありました。残念ながら、地裁の判決を踏襲し、原告敗訴の判決でした。

原告側が、整理解雇が強行された時点で目標とされた必要人員体制が既に実現していたこと、当時の最高経営責任者である稲盛和夫会長が解雇の必要性がなかったことを認めていたこと、これは私も何回か当委員会でも指摘しました。ベテラン乗務員の解雇によつて安全運航が脅かされていること、労働条件と航空の安全の確保のために頑張ってきた労働組合活動家を直接狙い撃ちで排除し、弱体化を狙った不当労働行為であったことなどを詳細に立証し、解雇の不当性を明らかにしました。

これらの争点に対して会社側はまともな反証もしなかつたにもかかわらず、判決は、原告側の主張、立証を完全に無視して、会社の側の主張のみ

採用しています。

私たち日本共産党は、この判決は、国民の権利を守るべき司法がその本来の責務を投げ捨てたものであつて、解雇自由を道を開く、労働者全体への大きな攻撃だと位置づけて、厳しく抗議しているところであります。

そこで、この問題について少し深めてみたいと思ふんですね。

この不当整理解雇という問題は、JALが経営悪化して再建が検討されてきたときから、私はこの委員会で何度も質問してまいりました。その立場からしまして、どうしても納得できない問題について確認しておきたいことがあります。

そもそもこの問題は、経営破綻状態に陥ったJALを会社更生法手続によつて再生するとしたものであります。そこで、人員削減も必要とした更生計画に基づいて手続が進められたわけだけれども、問われたのは人員削減そのものではなくて、整理解雇までする必要があるのか、整理解雇は人員削減の手段、方法であつて、その手段、方法を選ばなければ更生できなかったのかということ

が問われているわけですね。

私は当委員会で質問しました。整理解雇に関する問題について厚生労働省からも答弁があつて、使用者の経営上の都合による解雇という特徴から、力の弱い労働者を保護するため、会社が好む勝手に解雇権を濫用しないようにするため、人員整理が必要かどうか、解雇を回避したかなど四要件があるということもはっきりしました。述べていただきました。

会長の稲盛氏は、解雇は必要なかったと裁判でも証言していたのに、更生計画で決めたことだから解雇は必要だと言っているわけですよ。解雇時点では必要削減数は達成していたんじゃないかと原告が詳細な数字を挙げて立証しても、会社は何も反論しなかつたけれども、更生計画で決めたことだからと高裁も追認しました。

全体の人員を減らすのは記載しているけれども、整理解雇までは記載していないと私は見ているんだが、記載しているかどうか確認したい。

○田村政府参考人 お答えいたします。

国土交通省として確認できる範囲においては、日本航空の更生計画の中に、いわゆる整理解雇という文言は含まれていないと認識しております。

○穀田委員 そうなんです。整理解雇なんて書いてないんですよ。

では、先ほどちょっと言いましたけれども、会社更生手続を選択したのは経営者の側の判断なんです。だから、その原因は経営者の失敗にあつて、労働者にはそもそも非がないことを忘れてはならない、ここが出発点だということを私は強調したいと思うんですね。

そこで、答弁のように、更生計画は、全体の人員削減はあつても、当時、グループで、たしか一〇年三月末で四万三千七百十四名でしたか、それを三万二千名台にするという話でした。その手続や方法までは記載していないし、当然解雇の記載はないわけですね。会社側は、希望退職などでも人員の削減の目標を達成しなかったから整理解雇に踏み切つたと言われているけれども、そこまでは書いていないわけですね。

そこで、人員削減を問題にするすれば、全体数がどうだったのか、ここを明らかにするのは当然なんです。原告側は、実際の労働者数を示して、全体の削減数は達成していたと主張していたにもかかわらず、その事実はどうも立証せずに、目標に達していなかったと会社側の言い分を高裁は丸のみにしました。

こんな事実と反する理屈がまかり通れば、会社が更生計画をつくれれば、整理解雇しようが何しようが有効だということになるじゃありませんか。企業がどれほど利益を上げていても、再生、再建に必要なと言ええすれば幾らでも労働者の首を切れることになる。さらに、経営破綻した会社に限らず、業績悪化を理由に、人員削減を含む再生計画などを会社が立てれば、解雇の必要性が容認

され、解雇自由が拡大されるおそれがあるという
のがこの判決の持つている意味なんです。

経営上の理由による一方的な解雇から労働者を守るための整理解雇法理というのは、根底から形骸化されてしまうことは必定だと私は考えますが、こういった考え方について、大臣の感想、意見を聞きたいと思っています。

○田村政府参考人 過去の判例に基づき示されております、いわゆる整理解雇の四要件の一つに、人員削減の必要性が挙げられているということでごさいますけれども、JAL整理解雇に係る一番及び二審の判決におきましては、日本航空の更生計画に基づく人員削減についても、この要件に合致するという判断が示されたというふうに承知をしております。

いずれにいたしましても、整理解雇の四要件を満たしていたかどうかということは、これは裁判の主要な争点となつていてございまして、コメントを差し控えていただきたいと思いますので、ご了承ください。

○穀田委員 それは困るんですよ。それは、田村局長はコメントを差し控えるかしらぬけれども、政治家としての大臣は、今の流れの中で、会社がそういうことさえ認定すれば解雇できるという事態をつくつていいのかということが問われているんじゃないかということを言っているんですよ。どうですか。

○太田国務大臣 政治家としても、これは整理解雇の四要件を満たしているかどうかについては、これは裁判の主要な争点となつておりますので、コメントを差し控えるべきだと思います。

○穀田委員 いや、そうじゃなくて、そういうことが論理として生かされれば、そういうことになるんじゃないかと。つまり、業績が悪化すれば整理解雇しても構わないという論理としてなるじゃないか、それはおかしいのと違うかと私は言っているんですよ。

では、もう一つ聞きますけれども、事実と反することを前提に判断している部分があります。こ

れは国会のやりとりを明らかにしますから、よく聞いておいてください。

高裁判決は、主要債権者は被控訴人における人員削減施策に特に多大な関心を示しておりとか、整理解雇を実施すると公表しなければリファイナンス契約の締結に応じない可能性が高いなどとしているんですよ。そして、管財人の経営判断を合理性が認められると結論づけたわけでありまして、そもそも、銀行等が整理解雇を求めている事実があるのかということなんです。この話でいうと、整理解雇を実施すると公表しなければ応じない、こう言っているわけです。

では、その銀行等が整理解雇を求めた事実はないと私は断言したいと思うんですね。それはなぜか。私の質問に答えているからです。人員削減と整理解雇は違います。銀行等が関心を示したとするならば、人員削減施策であつて、その手段である整理解雇までは求めていないんですよ。

この点について、整理解雇が強行されて間もない二〇一一年三月九日、当委員会では質問しました。私が稲盛会長の発言を引いて、「整理解雇は銀行などの約束だと言っているようだけれども、銀行などが本当にそう言っているんですか」と聞いたんです。そして、「計画の確実な実施の中に、整理解雇をしる」と言っているのか」ということを質問しました。そうしたら、当時の参考人、企業再生支援機構の常務取締役水留浩一氏はどう答弁したのか。その部分について国交省は読み上げてほしい。

○田村政府参考人 ただいま御質問の、二〇一一年三月九日の穀田先生の御質問に対する水留参考人の答えぶりでございますけれども、「個別具体的に整理解雇に対して要望をお聞きしたこともありませんし、先方からそのことについて何かコメントをいただいたこともありません」というふうに議事録に書いてございます。

○穀田委員 私は、それを二回ただしているんですよ。しつこくやっただけですよ。

今、お話を聞いたように、「個別具体的に整理解雇に対して要望をお聞きしたこともありませんし、先方からそのことについて何かコメントをいただいたこともありません」というふうに議事録に書いてございます。

雇に対して要望をお聞きしたこともありませんだいたこともありません」と言っているわけですね。だから、裁判で使っている話は全くうそだということが、国会の中の答弁で言ったこととの関係でいえば、はつきりしているというふうに言えると思うんですね。

だから、こういうことがもし通用するとすると、結局、コメントもないわ、銀行も言っていないにもかかわらず、整理解雇しない銀行などが融資してくれないと判断した管財人の心情をおもひながら、その経営判断は合理性があるなどと認めているのが高裁の判決なんですよ。

そうしますと、事実をゆがめてまで管財人側を擁護する、これでは公正中立な判断が求められる司法の責務を投げ捨てたものと言わざるを得ない。だって、国会でそんな事実はないと言っているわけだから、それをしんしゃくして勝手に判断するなどというのは全く許せない私は思うのであります。

しかも、債権者の賛成票を得なければということを理由にして、いわば銀行の、そういう更生計画を認める際に、そういうことを出さなければ賛成票がふえへんなんというふうなことを平気で言っているんですよ。それは事実にも反しているということを今言いましたけれども、やはり、希望退職募集によって大幅な人員削減の実行が行われた。

そして、当時、皆さんは御存じないかもしれませんが、二〇一〇年の十月時点での収益の見込みは、当初の六百億円をはるかに超えた利益が上がるということは確実だと言われていた。だから、最高益に達する経営の実態もあつたということからしても、そういうことは成り立たないということを私は言っておきたいと思うんですね。

そこで、ではもう一つ言いますけれども、この問題はそれだけにとどまらない問題がある、こういう判断は深刻な問題をはらんでいると言わなければなりません。

銀行から整理解雇の要求はなかったのは事実だけれども、会社が整理解雇したいとき、事実でなくとも銀行が要求しているからという理由さえつければ整理解雇が認められることになるわけですね。だって、国会でそういうことはないと断言して、しかし、裁判所ではそういう論陣を張る、そういう事実があつたというようなことを言う、そういうことですか。だから、そういう理由さえつければ整理解雇は認められることになる。さらには、銀行が実際に整理解雇を要求した場合には、解雇の必要性があると認められることになる。つまり、銀行が融資条件に整理解雇を求めれば解雇できるようになる。余りにも整理解雇を安易に認めることになるんじゃないか、まさに首切り自由への布石になるんじゃないかと私は懸念するわけですね。

これは、整理四要件の問題に対する裁判の結果ではなくて、そういうことがもし起ればそうなるんじゃないかということについてはどう思いますか。

○田村政府参考人 まさに今御質問の点、整理解雇実施の可否について、この四要件を満たしているかどうかということについては、先ほどもお答え申し上げましたように、裁判の主要な争点になつていてございまして、コメントを差し控えていただきたいと思います。

○穀田委員 大臣、ちよつと違う話でしょう。私が言っているのは、国会で私がこういう質問をしたら、そういう事実はないと言っている。ところが、裁判では、そういうことを事実として言っている。これは明らかに間違っている。そうすると、事実でないものを使ってやつてええのか。その場合、銀行がそういうことを言えば整理解雇してええのかという論理につながるけれども、どう思われるか、こう聞いているんですよ。

○太田国務大臣 まさにそこは裁判の主要な争点となつていますから、これからどういう推移になるかはわかりませんが、コメントは差し控えるべきだと思っております。

○穀田委員 ちよつと違うんだよね。

裁判の結果について言っているんじゃない、まず、裁判の中の問題でいえば、私が言った事実は、違うことであつて言っている、これはもう明々白々なんです。それは、同じそういう管財人との関係を含めて言っているから、それは事実じゃないとはつきりしている。そうすると、事実でないことを理屈にして銀行が言ったら整理解雇ができるというふうなことになるんじゃないか、それはどう思われるかと言っているわけなんです。

○太田国務大臣 これは、一般論で言えど形ではない具体的な問題ですから、私は、裁判の主要な論点であるので、コメントは控えるべきだというふうには判断をします。

○穀田委員 一般論というんじゃなくて、私は、こういう論理がまかり通ればえらいことになるという、いわば今日の解雇の問題にかかわる、そういう裁判上の問題から発してはいるけれども、この問題の論理の問題を主張しているわけですよ。残念だと思ひます。そういう答えじゃないというの、そういう問題についての語る言葉がなと言わざるを得ないと思ひますね。

私は、では、もう一遍言ひますけれども、銀行の債権者の関心というのは、更生計画が履行されるかどうかだつたんですよ。だから、先ほど言ひましたけれども、二〇一〇年の年末を迎えた時点では、業績予想というのはいささか順調で、一十億円を超す利益が見込まれているんですよ。全体の人員削減を求めていたけれども、大みそかに整理解雇によって首切りを行った百六十五名の人員費は、JALの経営総額に占める割合は、まさに微々たるものなんです。それから、上げられた六百億円という利益からしても、〇・〇三%ぐらいにすぎず、問題にならなかつたわけなんです。ですから、そういう角度からいっても、本当に今ひどいということを言わなければならぬと思ひます。

決では、運航従事経験の多い者、簡単に言うとなら労働者ですね、これが減少するというのは、運航の安全確保の点において一定の影響を及ぼさないとは言えない、こうは認めているんですよ。認めていることだつたら話はできるでしょう。国交省の認識はどないですか。ベテランの減少というのは運航の安全確保に影響があると認識していますか。

○坂井大臣政務官 航空会社の事業計画の認可に当たりましては、事前に安全運航に必要な運航体制や整備体制が確保されているというのを確認することとしておりまして、操縦士につきましても、十分な能力、経験を有する者が必要数確保されていることを確認いたしております。

このため、国土交通省といたしましては、現時点で日本航空においてベテランの減少が運航の安全に影響を及ぼしているとは認識をしております。

○穀田委員 違うことまで言っているんだけれども、一般論として、要するに、国交省として、ベテランの減少というのは困るよねというのを言っているだけなんです。私は、

そういうものについて言へば、国際的にも、人選基準の問題、首切りの場合のそういうことからしてもおかしいということが論証されている。そして、ベテランの意味はあるということを言ひたいわけ、今は、JALのところどうやうやうやなんていう話をしているんじゃないんですよ。では、JALの話をしてもいいんじゃないけれども、パイロットだけじゃありません。(発言する者あり) 違う、個別の話という話をしているんですよ。

やはり客室乗務員も、先日私が指摘しましたように、新人を千八百二十名も採用しているということと半数近くにも及んでいて、チームワークに起因する不安全事故が多発していると。だから、整備のトラブルは、安全運航に欠かせない、そういう乗務員といったところまで減らしているからこそ、こういうことが起きているんだと私は思っています。

そこで、現にJALは、中期計画で六十歳以上の採用まで検討しています。ですから、何でもこの問題を今しゃべっているかというところ、JALは、首切りの場合の人選基準として、パイロットを年齢で切つて、ベテランをターゲットにしました。ところが、国交省は今、パイロット不足で、機長の働くことのできる年齢を上げようとしているんですよ。

それから、同じく人選基準で、病欠歴を理由にしています。これはとんでもないことだと思ひますけれども、体調不良時に無理をせず乗務を取りやめることを自主的に申告することは、安全上必要なことなんです。JALも当時は推奨していた話なんです。今、国交省は、人員不足に対応して、風邪薬などの服用の規制緩和までして乗務させようとしている、検討している。

今までやってきたことは一体何なんだと。明らかに首切りの人選基準が空の安全に有害であつたことを、今日の国交省の規制緩和策をめぐる動向からも、はしなくも証明されるようになったということができると思ひます。

それで、さつき言ひましたように、客室乗務員は不足している。今、私は、最後に大臣に聞きたいんですけれども、確かに係争中ではあろうけれども、今、ベテランを職場に戻すこと、先ほど言ひましたように、前回も質問しましたように、整備の関係も、客室も、それからパイロットも、全部不足しているという状態の中にあつて、私は、まずベテランを職場に戻すこと、即戦力であつて、訓練期間も短くて乗務できる客室乗務員に戻すべきだと思ひます。

その点で、ILOが二〇一三年十月に出したフォローアップ見解は重要だと思ひます。解雇した労働者が職場復帰されていないものと、客室乗務員九百四十名、それは二〇一二年の十月時点ですが、採用を行っていることからしても、経済的理由による解雇の後に、再び雇用されることを目的とした採用計画をつくるべしと。さらに、今後の

採用計画が、全ての労働組合との協議が確実に実行されることを期待するとしています。

ですから、私は、戻すべきだということ、もう一つ、自主解決の道を模索して国交大臣がインシアチブを発揮することが必要じゃないか、以上のことについての提案をするわけだけれども、いかがでしょうか。

○太田国務大臣 日本航空の整理解雇につきましては、個別企業における雇用関係に係る問題でありますので、日本航空において適切に対処すべきものというふうには考えているところです。このため、行政としては関与することは適切ではない、このように考えております。

いづれにしても、判決が確定していない上、労使関係の問題でもあることから、コメントすることは適当ではない、このように考えております。

○穀田委員 最後に一言言つておきますけれども、大臣、私は、歴代大臣にこの問題をずっと質問してきました。でも、この問題は係争中、問題はいろいろある、だけれども円満に解決すべきだ。しかも、稲盛会長のあいつた発言について見ると、要するに、整理解雇をしなくてもいいんだという発言などについては、それはひどいと言つてきたんです。みんな歴代の大い臣は、

ですから、私は、個別の企業の問題のことではあるかもしれないけれども、まさに今、日本の航空業界が抱えている諸問題からして、やはり、争議は争議としてそれはあるでしょう、だけれども、その問題にかかわっているんじゃない、少なくとも、今不足しているさまざまなベテランを何とかするという問題や、自主解決のための手だてをつくつてあげるといふぐらいのことはすべきだ、そのことが空の絶対安全ということについての基準となるだろうと思ひます。

○梶山委員長 引き続き、国土交通行政の基本施策に関する件について調査を進めます。

建築士法の一部を改正する法律案起草の件について議事を進めます。

本件につきましては、理事会等での御協議を願ひ、お手元に配付してありますとおりの草案が作成されました。

本起草案の趣旨及び内容につきまして、委員長から御説明申し上げます。

建築士法は、建築物の設計、工事監理等を行う技術者の資格を定めて、その業務の適正を図り、もつて建築物の質の向上に寄与させることを目的として、議員提案により、昭和二十五年に制定されたものであり、これまでも時代の要請に応じて改正が行われてきたところであります。

しかしながら、現行の法制度では、設計、工事監理等の業務を行う建築士と建築士事務所の役割と責任が不明確であり、建築紛争の増大や長期化等の問題につながっております。このため、契約のあり方を含めた制度の改善が望まれているところであります。

また、需要が増大する建築リフォームなどにおいて建築士成り済まし事案等のトラブルが発生しており、消費者に対する建築士資格等の情報開示の充実を図ることが必要となっております。

本起草案は、このような建築設計等に係るさまざまな問題の発生に鑑み、建築物の設計及び工事監理の業務の適正化並びに建築主等への情報開示の充実を図るため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、設計受託契約等の当事者は、おのの対等な立場における合意に基づいて公正な契約を締結し、信義に従つて誠実にこれを履行しなければならぬこととしております。

第二に、延べ面積が三百平方メートルを超える建築物の新築に係る設計受託契約等の当事者は、契約の締結に際して一定の事項を書面に記載し、署名または記名押印して相互に交付しなければならぬこととしております。

第三に、延べ面積が三百平方メートルを超える建築物の新築に係る設計または工事監理の委託を

受けた建築士事務所の開設者は、当該業務をそれぞれ一括して他の建築士事務所の開設者に委託してはならないこととしております。

第四に、管理建築士は、その建築士事務所の受託可能な業務量の設定等の技術的事項を総括することとしております。

第五に、一級建築士、二級建築士または木造建築士は、設計等の委託者から請求があつたときは、それぞれの建築士免許証または建築士免許証明書を提供しなければならぬこととしております。

第六に、建築設備士の名称を法律上規定し、建築士は、延べ面積が二千平方メートルを超える建築物の建築設備に係る設計または工事監理を行う場合に、建築設備士の意見を聞くよう努めなければならないこととしております。

第七に、建築士に対する国土交通大臣及び都道府県知事による調査権を新設することとしております。

以上が、本起草案の趣旨及び主な内容であります。

建築士法の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○梶山委員長 これより採決いたします。

建築士法の一部を改正する法律案起草の件につきましては、お手元に配付してあります草案を本委員会の成案とし、これを委員会提出の法律案と決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○梶山委員長 起立総員。よつて、そのように決しました。

なお、ただいま決定いたしました本法律案の提出手続等につきましては、委員長に御一任願ひたいと存じますが、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。

次回は、公報をもつてお知らせすることとし、

本日は、これにて散会いたします。
午後零時九分散会

目次中「第四章 業務(第十八条―第二十二条の三)」の三の二―第二十二条の三の四」に改める。

第二条第九項を同条第十項とし、同条第五項から第八項までを一項ずつ繰り下げ、同条第四項の次に次の一項を加える。

5 この法律で「建築設備士」とは、建築設備に関する知識及び技能につき国土交通大臣が定める資格を有する者をいう。

第五条第五項を同条第六項とし、同条第四項を同条第五項とし、同条第三項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

3 一級建築士、二級建築士又は木造建築士は、一級建築士免許証、二級建築士免許証又は木造建築士免許証に記載された事項等に変更があつたときは、一級建築士にあつては国土交通大臣に、二級建築士又は木造建築士にあつては免許を受けた都道府県知事に、一級建築士免許証、二級建築士免許証又は木造建築士免許証の書換え交付を申請することができる。

第十条の二第五項を同条第六項とし、同条第四項中「構造設計一級建築士証又は設備設計一級建築士証の交付を受けた一級建築士(以下それぞれ「構造設計一級建築士」又は「設備設計一級建築士」という。を「構造設計一級建築士又は設備設計一級建築士」に、「前条第一項」を「第十条第一項」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項の次に次の一項を加える。

4 構造設計一級建築士証又は設備設計一級建築士証の交付を受けた一級建築士(以下それぞれ「構造設計一級建築士」又は「設備設計一級建築士」という。は、構造設計一級建築士証又は

建築士法の一部を改正する法律案

建築士法の一部を改正する法律

建築士法(昭和二十五年法律第二百二号)の一部を次のように改正する。

「第四章 業務(第十八条―第二十二条の三)」を「第四章の二 設計受託契約等(第二十二条

設備設計一級建築士証に記載された事項等に変更があつたときは、国土交通大臣に対し、構造設計一級建築士証又は設備設計一級建築士証の書換え交付を申請することができる。

第十条の二を第十条の二の二とし、第十条の次に次の一項を加える。

(報告、検査等)

第十条の二 国土交通大臣は、建築士の業務の適正な実施を確保するため必要があると認めるときは、一級建築士に対しその業務に關し必要な報告を求め、又はその職員に、建築士事務所その他の業務に關係のある場所に立ち入り、図書その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

2 都道府県知事は、建築士の業務の適正な実施を確保するため必要があると認めるときは、二級建築士若しくは木造建築士に対しその業務に關し必要な報告を求め、又はその職員に、建築士事務所その他の業務に關係のある場所に立ち入り、図書その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

3 前二項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

4 第一項及び第二項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第十条の十三第二項を次のように改める。

2 第十条の二第三項及び第四項の規定は、前項

の規定による立入検査について準用する。

第十條の十三第三項を削る。

第十條の十九第一項中「第三項及び第五項」を「から第四項まで及び第六項」に、「第十條の二の」を「第十條の二の二の」に、「第十條の二第一項各号」を「第十條の二の二第一項各号」に改め、同条第三項中「第五條第五項」を「第五條第六項」に、「第十條の二第五項」を「第十條の二の二第六項」に改める。

第十條の二十一第一項中「及び第三項」を「から第四項まで」に、「並びに」を「及び」に改め、「同条第三項及び」の下に「第四項並びに」を加える。

第十條の二十二中「第十條の二第一項第一号」を「第十條の二の二第一項第一号」に改める。

第十條の三十四第二項中「第十條の十三第二項及び第三項」を「第十條の二第三項及び第四項」に改める。

第十一條第一項中「第十條の二第一項第一号」を「第十條の二の二第一項第一号」に改める。

第十八條に次の一項を加える。

4 建築士は、延べ面積が二平方メートルを超える建築物の建築設備に係る設計又は工事監理を行う場合においては、建築設備士の意見を聴くよう努めなければならない。ただし、設備設計一級建築士が設計を行う場合には、設計に関しては、この限りでない。

第十九條の次に次の一條を加える。

(建築士免許証等の提示)

第十九條の二 一級建築士、二級建築士又は木造建築士は、第二十三條第一項に規定する設計等の委託者(委託しようとする者を含む。)から請求があつたときは、一級建築士免許証、二級建築士免許証若しくは木造建築士免許証又は一級建築士免許証明書、二級建築士免許証明書若しくは木造建築士免許証明書を提示しなければならない。

第二十條第五項中「建築設備に関する知識及び技能につき国土交通大臣が定める資格を有する

者」を「建築設備士」に改める。

第四章の次に次の一章を加える。

第四章の二 設計受託契約等
(設計受託契約等の原則)

第二十二條の三の二 設計又は工事監理の委託を受けることを内容とする契約(以下それぞれ「設計受託契約」又は「工事監理受託契約」という。)の当事者は、各々の対等な立場における合意に基づいて公正な契約を締結し、信義に従つて誠実にこれを履行しなければならない。
(延べ面積が三百平方メートルを超える建築物に係る契約の内容)

第二十二條の三の三 延べ面積が三百平方メートルを超える建築物の新築に係る設計受託契約又は工事監理受託契約の当事者は、前条の趣旨に従つて、契約の締結に際して次に掲げる事項を書面に記載し、署名又は記名押印をして相互に交付しなければならない。

一 設計受託契約にあつては、作成する設計図書の種類

二 工事監理受託契約にあつては、工事と設計図書との照合の方法及び工事監理の実施の状況に関する報告の方法

三 当該設計又は工事監理に従事することとなる建築士の氏名及びその者の一級建築士、二級建築士又は木造建築士の別並びにその者が構造設計一級建築士又は設備設計一級建築士である場合にあつては、その旨

四 報酬の額及び支払の時期

五 契約の解除に関する事項

六 前各号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項

2 延べ面積が三百平方メートルを超える建築物の新築に係る設計受託契約又は工事監理受託契約の当事者は、設計受託契約又は工事監理受託契約の内容で前項各号に掲げる事項に該当するものを変更するときは、その変更の内容を書面に記載し、署名又は記名押印をして相互に交付しなければならない。

3 建築物を増築し、改築し、又は建築物の大規模の修繕若しくは大規模の模様替をする場合においては、当該増築、改築、修繕又は模様替に係る部分の新築とみなして前二項の規定を適用する。

4 第二十條第四項の規定は、第一項又は第二項の規定による書面の交付について準用する。この場合において、同条第四項中「建築士」とあるのは「設計受託契約又は工事監理受託契約の当事者」と、「建築主」とあるのは「契約の相手方」と、「当該結果」とあるのは「当該書面に記載すべき事項」と、「報告する」とあるのは「通知する」と、「文書での報告をした」とあるのは「書面を交付した」と読み替えるものとする。

5 設計受託契約又は工事監理受託契約の当事者が、第一項の規定により書面を相互に交付した場合(前項の規定により読み替えて準用する第二十條第四項の規定により書面を交付したものとみなされる場合を含む。)には、第二十四條の八第一項の規定は、適用しない。
(適正な委託代金)

第二十二條の三の四 設計受託契約又は工事監理受託契約を締結しようとする者は、第二十五條に規定する報酬の基準に準拠した委託代金で設計受託契約又は工事監理受託契約を締結するよう努めなければならない。

第二十三條の二第五号を同条第六号とし、同条第四號の次に次の一号を加える。

五 建築士事務所に属する建築士の氏名及びその者の一級建築士、二級建築士又は木造建築士の別

第二十三條の四第一項第七号を同項第九号とし、同項第六号中「第四号」を「第五号」に改め、同号を同項第七号とし、同号の次に次の一号を加える。

八 暴力団員等がその事業活動を支配する者
第二十三條の四第一項第五号を同項第六号とし、同項第四號の次に次の一号を加える。

五 暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律(平成三年法律第七十七号)第二条第六号に規定する暴力団員又は同号に規定する暴力団員でなくなつた日から五年を経過しない者(第八号において「暴力団員等」という。)

第二十三條の五第一項中「又は第三号から第五号まで」を、「第三号、第四号又は第六号」に改め、同条第二項中「前項」を「前二項」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 建築士事務所の開設者は、第二十三條の二第五号に掲げる事項について変更があつたときは、三月以内に、その旨を当該都道府県知事に届け出なければならない。

第二十四條第三項中「技術的事項を総括し、その者と建築士事務所の開設者が異なる場合においては、建築士事務所の開設者に対し、技術的観点からその業務が円滑かつ適正に行われるよう必要な意見を述べる」を「次に掲げる技術的事項を総括する」に改め、同項に次の各号を加える。

一 受託可能な業務の量及び難易並びに業務の内容に応じた必要となる期間の設定

二 受託しようとする業務を担当させる建築士その他の技術者の選定及び配置

三 他の建築士事務所との提携及び提携先に行わせる業務の範囲の案の作成

四 建築士事務所に属する建築士その他の技術者の監督及びその業務遂行の適正の確保

第二十四條に次の二項を加える。

4 管理建築士は、その者と建築士事務所の開設者とは異なる場合においては、建築士事務所の開設者に対し、前項各号に掲げる技術的事項に関し、その建築士事務所の業務が円滑かつ適切に行われるよう必要な意見を述べるものとする。

5 建築士事務所の開設者は、前項の規定による管理建築士の意見を尊重しなければならない。
第二十四條の三第二項中「共同住宅その他の多数の者が利用する建築物で政令で定めるものであ

つて政令で定める規模以上のものを「延べ面積が三百平方メートルを超える建築物」に改める。

第二十四条の七第一項中「設計又は工事監理の委託を受けることを内容とする契約（以下それぞれ「設計受託契約」又は「工事監理受託契約」という。）を「設計受託契約又は工事監理受託契約」に改める。

第二十四条の八第一項第一号中「前条第一項各号」を「第二十二條の三の三第一項各号」に改め、同項第二号及び第三号を削り、同項第四号中「前三号」を「前号」に改め、同号を同項第一号とし、同条の次に次の一条を加える。

（保険契約の締結等）

第二十四条の九 建築士事務所の開設者は、設計等の業務に關し生じた損害を賠償するために必要な金額を担保するための保険契約の締結その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

第二十五条中「定め、これを勧告する」を「定める」に改める。

第二十六条第一項第一号中「第五号」の下に「第六号」を加え、「第六号（法人）」を「第七号（法人）」に、「又は第七号」を「第八号又は第九号」に改め、同条第二項第三号を削り、同項第一号中「第二十三條の五第一項」の下に「又は第二項」を加え、同号を同項第三号とし、同項第一号を同項第二号とし、同項に第一号として次の一号を加える。

一 建築士事務所の開設者が第二十二條の三の三第一項から第四項まで又は第二十四條の二から第二十四條の八までの規定のいずれかに違反したとき。

第二十六條の二第二項中「都道府県知事は」の下に「第十條の二第二項に定めるもののほか」を加え、同条第二項中「第十條の十三第二項及び第三項」を「第十條の二第三項及び第四項」に改める。

第二十六條の四第一項中「第二十三條の五第一項」の下に「及び第二項」を加え、「及び第二十三條の九の」を「並びに第二十三條の九の」に改

める。

第三十八條第五号中「第四十一條第五号」を「第四十一條第八号」に改める。

第四十一條第十五号を同条第十八号とし、同条第七号から第十四号までを三号ずつ繰り下げ、同条第六号中「第二十三條の五第一項」の下に「又は第二項」を加え、同号を同条第九号とし、同条第五号を同条第八号とし、同条第一号から第四号までを三号ずつ繰り下げ、同条に第一号から第三号までとして次の三号を加える。

一 第十條の二第二項又は第二項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

二 第十條の二第二項又は第二項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者

三 第十條の二第二項又は第二項の規定による質問に対して答弁せず、又は虚偽の答弁をした者

第四十四條第一号中「第五條第三項」を「第五條第四項」に、「第十條の二第四項」を「第十條の二の二第五項」に改める。

別表第一中「第十條の二」を「第十條の二の二」に改める。

附則

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して一年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。

（経過措置）

第二条 この法律による改正後の建築士法（以下「新法」という。）第二十二條の三の三の規定は、この法律の施行の日（以下「施行日」という。）前に締結された契約の当事者については、適用しない。

第三条 建築士事務所の開設者（この法律の施行の際現にこの法律による改正前の建築士法第二十三條の三第一項の規定による登録を受けていた者に限る。第三項において「既登録者」という。）は、施行日から起算して一年以内に新法第二十三條の二の規定による更新の登録の申請を

する場合を除き、施行日から起算して一年以内に、同条第五号に掲げる事項を、当該都道府県知事に届け出なければならない。

2 新法第二十三條の三第一項及び第二十三條の四の規定は、前項の規定による届出があつた場合に準用する。

3 新法第二十三條の五第二項の規定は、既登録者については、第一項に規定する更新の登録の申請又は同項の規定による届出があつた時から適用する。

4 第一項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は三十万円以下の罰金に処する。

5 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に關し、前項の違反行為をしたときは、その行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても同項の刑を科する。

第四条 新法第二十四條の三第二項の規定は、施行日前に建築士事務所の開設者が委託を受けた設計又は工事監理の業務については、適用しない。

第五条 都道府県知事は、建築士事務所の開設者が附則第三條第一項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をしたときは、当該建築士事務所を開設者に対し、戒告し、若しくは一年以内の期間を定めて当該建築士事務所の閉鎖を命じ、又は当該建築士事務所の登録を取り消すことができる。

2 都道府県知事は、前項の規定により建築士事務所の閉鎖を命じようとするときは、行政手続法（平成五年法律第八十八号）第十三條第一項の規定による意見陳述のための手続の区分にかかわらず、聴聞を行わなければならない。

3 新法第十條第三項、第四項及び第六項の規定は都道府県知事が第一項の規定により建築士事務所の登録を取り消し、又は建築士事務所の閉鎖を命ずる場合について、同条第五項の規定は都道府県知事が第一項の規定による処分をした場合について、それぞれ準用する。

（政令への委任）

第六条 この附則に定めるもののほか、この法律の施行に關して必要な経過措置（罰則に關する経過措置を含む。）は、政令で定める。

（建築基準法の一部改正）

第七条 建築基準法（昭和二十五年法律第二百一十号）の一部を次のように改正する。

第二条第十号中「第二條第五項」を「第二條第六項」に改め、同条第十一号中「第二條第七項」を「第二條第八項」に改め、同条第十七号中「第十條の二第四項」を「第十條の二の二第四項」に改める。

第五条の六第二項及び第三項中「第二條第六項」を「第二條第七項」に改める。

（登録免許税法の一部改正）

第八条 登録免許税法（昭和四十二年法律第三十五号）の一部を次のように改正する。

別表第一（第五十四号）中「第十條の二第一項第一号」を「第十條の二の二第一項第一号」に改める。

（住民基本台帳法の一部改正）

第九条 住民基本台帳法（昭和四十二年法律第八十一号）の一部を次のように改正する。

別表第一の百九の項中「第十條の二第二項」を「第十條の二の二第二項」に改める。

（住宅の品質確保の促進等に関する法律の一部改正）

第十条 住宅の品質確保の促進等に関する法律（平成十一年法律第八十一号）の一部を次のように改正する。

第四十條第二項中「第二條第七項」を「第二條第八項」に、「第二條第五項」を「第二條第六項」に改める。

（景観法の一部改正）

第十一条 景観法（平成十六年法律第百十号）の一部を次のように改正する。

第六十五條第一項中「第二條第七項」を「第二條第八項」に改める。

（調整規定）

第十二条 施行日が建築基準法の一部を改正する法律（平成二十六年法律第五十四号）の施行の日前である場合には、附則第七条中「第五条の六第二項」とあるのは、「第五条の四第二項」とする。

理由

建築物の設計及び工事監理の業務の適正化並びに委託者への情報開示の充実を図るため、設計受託契約等の原則、延べ面積が三百平方メートルを超える建築物に係る設計受託契約等の締結に際しての書面の相互交付義務、延べ面積が三百平方メートルを超える建築物の新築工事に係る設計又は工事監理についての一括再委託の禁止、管理建築士の業務の明確化、建築士免許証等の提示義務等について定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。