



議官金子修君、財務省理財局次長飯塚厚君、厚生労働省職業安定局雇用開発部長広畠義久君、林野庁森林整備部長本郷浩二君、経済産業省大臣官房地域経済産業審議官井上宏司君、環境省大臣官房審議官小川晃範君の出席を求め、説明を聴取いたしましたが、御異議ありませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○今村委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

○今村委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。神山洋介君。

○神山(洋)委員 おはようございます。神山洋介でございます。

○今村委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。神山洋介君。

○神山(洋)委員 おはようございます。神山洋介でございます。

きょうはトップバッターを務めさせていただきますので、よろしくお願いを申し上げます。

きょうは、先日頂戴をしました大臣所信に関しての質疑ということをございますが、きょうは、後段、半島振興法に関する採決も行われるということをございますので、まず冒頭、半島振興法に關して一点質問をさせていただきたいと思つております。

半島地域における制約条件というものを考えたときに、さまざまなかつて國がパックアップをしてお

ります。しかし、我が会派も賛同しているところでございます。

もちろん、定住促進ということを考えたときに、道路だけあればいいという話でもありませんし、インフラが何か欠けていれば、やはりそこに定住は図ることができないわけでありまして、それは例えば医療であるとか教育関係、さまざまなかつて、文化面も含めた形での広く一般的な生活を支えていくというベースが、インフラが必要なのでないかといふうに考えているところをございます。

その観点から、本日、後段でもまた議論にならうかと思いますが、半島振興法に関して、大臣、どうお考えか、まずは御所見をお伺いさせていた

だきたいと思います。

○太田國務大臣 半島地域は、三方を海に囲まれ、平地にも恵まれず、全国を上回る人口減少、高齢化が進行して、地域経済が厳しさを増しています。

私は、半島地域をあるさととして愛する国民が、その地域に住み続けたい、親しい人とともに生きていきたいということを大事にしていくことが大事だというふうに思います。

人はその地域と文化を背負って生きる存在である、私はこのような哲学を持っておりまして、そういう意味からいきまして、その人たちを大事にしていくということが大事だと思います。

そのため、御指摘のよう、医療や福祉の確保、地域ならではの産品づくりや観光交流の促進、生活環境の整備等を進めることにより、ユニバーサルサービスを確保し、半島地域における定住の促進を図っていくことが重要であると考えております。

関係省庁とも連携をしながら、安全で安心して生活できるようにすることで、その地域に住み続ければ、半島振興に取り組んでいきたい、このように考えているところでございまます。

○神山(洋)委員 ありがとうございました。大臣の力強い御答弁をいただきまして感謝を申し上げます。

半島地域のみならず、ある意味では、これは我が国全において、人口減少というこれからとのことで、インフラが何か欠けていれば、やはりそこに定住は図ることができないわけでありまして、それは例えば医療であるとか教育関係、さまざまなかつて、文化面も含めた形での広く一般的な生活を支えていくというベースが、インフラが必要なのでないかといふうに考えているところをございます。

その観点から、本日、後段でもまた議論にならうかと思いますが、半島振興法に関して、大臣、どうお考えか、まずは御所見をお伺いさせていた

ります。

我が国全において減少していく。加えて言えれば、これは、都市において、一方ではそれぞの周辺地域において、その減少の仕方も違つてい

く、人口構成のあり方も変わつていくという中で、ではどうやって、それぞれの地域であり、一方では都市を存続させ、そこに豊かで実りある生

活を形成していくのかという問題は、ひとしく全ての国民に共有をされている問題ではないかな

うふうに私は考えておりますので、このグラン

ドデザインを重視されているという大臣の御見解、そして基本認識は共有をさせていただいてお

ります。

その上で、では、具体的にどのぐらいの時間軸の中で、どういう具体的な姿をもつて目指していくのかというこれから実行が、これから極めて大事になつていく、今その段階であろうと私は考

えております。

今回、大臣の肝いりだと思われますが、提示いたしました国土のグランドデザインに関連をし

て、今さまざまこういうことを考えているのだと

いう御説明もいただきました。問題意識は確かに共有をさせていただきました。

しかし、その中で、いろいろ御説明をいたくだ

中で言葉がやたらとたくさん出てくる。町のあり方、定義づけ、圏域のあり方、全てを挙げられる

わけではありませんが、連携中枢都市圏、小さな拠点、高次地方都市連合、スーパー・メガリージョン、地方都市圏、地方広域ブロック、これで全て

の皆様方にも共有をされているものではないかと

私も考えております。

その意味で、きょうはこの後、次に、国土のグ

ランドデザイン、要は、これから我が国の国づ

くりをどういう形で持つていくのかということに

ちょっと整理整頓をすべきじゃないかなと率直に

私は思いました。

つまりこれは、実際にそれを実行していくのは

地域の自治体であつたり、もつと言えば、その自治体の中での一つの地域の住民の方々であるわけです。そこに共通の意思、共通のビジョンというものが共にされた中で、初めて具現化をしていく

といふことであるとすれば、言葉がたくさんあって、なかなか判別もつきづらい、どれがどう違うのかもいまいちよくわからない、浸透していくかな

いでは、物事は進んでいかないのでないのかな

ということを感じております。

まずはこの点、コンセプトがさまざまあります

が、どれがどう違つていて、どれが重視をされていて、どういうふうに持つていいこうとしているのか

かということに関しても、大臣にまず冒頭お伺いをさせていただきたいたいと思います。

○太田國務大臣 一番そういうふうに言われているのは、我々国交省が出しました「国土のグラン

ドデザイン二〇五〇 対流促進型国土の形成」という中で出てきます高次地方都市連合というものと、総務省が示しております地方中枢拠点都市圏

というのが、地域の地方自治体にとつてはどっちなんだろうという、そういうことが地方創生といふ中でよくわからないということが一番の問題

だと思います。

こここのところは、結論的には、まち・ひと・しごと創生本部の中で、地方創生の中でも、両方をあわせて連携中枢都市圏、こういうふうにこれから呼ぶことにしました。

ここまで、三つ出ましたから、よりわからなくなつちやうということがあるかと思いますが、

私は、地方消滅とかそういう中で、国交省が出した国土のグランドデザイン二〇五〇というの

が一番基本的にベースとしてあって、そして今回の地方創生ということになつたんだ、このように考

えていまして、そのことも主張もし、そのことも理解をしていただいて、国土のグランドデザイン二〇五〇の中にあります、小さな拠点というよう

なこととか、あるいは高次地方都市連合ということと、そしてコンパクトシティー・プラス・ネット

ワーク、こうしたものは、政府の中では全く基本的な項目として入っているということをございます。

二〇五〇対流促進型国土というものは、グランドデザインのコンセプトは、コンパクトシティーにしていく、そしてネットワークが大事だというコンパクト・プラス・ネットワークでありまして、個性ある都市をつくりていこう。個性ある都市と隣接する個性ある都市、それぞれが違う都市をつくることによって、そこに、いわゆる交流にとどまらないで、物理学で言うような対流現象が起きていく。その都市と都市との連携なくして、コンパクトにしましたからそこだけで生き抜いていくことはできないから、さまざまなお買い物とか診療とか介護とかいろいろなものを集めたコンパクトシティーをつくると同時に、隣接するあるいは三角形になるかと思いますが、そこでの高次地方都市連合という中でしかこれからは生き抜いていけないぞということを示したのが、国土交通省の国土のグランドデザイン二〇五〇といふことです。

そういう意味で、私たちこれを基本にし、その中で、中山間部は小さな拠点で、もう少し大きいところはコンパクト・プラス・ネットワークで、そして大都市部は都市再生ということで、大都市から離れた郊外で、昔はサラリーマンが通っていたところはまたそこで、千葉でいうと柏の柏の葉とかというように、四つの典型的なものに分けながらつくつていこうという中の一つが小さな拠点という位置づけであるということが私たちの示したことでありまして、それが地方創生ということについてはベースになつて、今政府全体のものとして表現をされているということでございます。

○神山(洋)委員 ありがとうございます。

冒頭申し上げましたとおり、現状認識であり、今後持つていかなきやいけない方向性の大きなどころに関しては、問題意識を共有させていただいているつもりです。であるがゆえに、やはりそこ

はできるだけわかりやすい形でビジョンを示して、多くの方々に理解をされ、共有をされていくこと

で、よりスピーディーに新しい形に持っていくこと

で、よりスピーディーに新しい形に持っていくこと

です。

今大臣からもお話をございましたが、地方中枢都市圏は総務省、高次地方都市連合は国交省といふ二つのわかりにくいような区別があつて、それを今回、連携中枢都市圏という形で一まとめにし

たんだというお話をございます。それは、一つの前進としては私は評価をすべきではないかなと思うのですが、果たしてそれで足りるのかというと、もう少し追加がまだ必要なのではないかという思

いであります。

端的に言えば、例えば学校はどうするのか、これは文科省の話だと思うんです。地域の福祉である医療はどうするんだ、これは厚労省の分野にならぬ、横幅を広げた中での一つのコンセプトの統一的な形が必要、連携が強化されるべきではないか

などというふうに私は思います。

それをやはり強く思いましたのは、こうして今私は改めて国会に戻つてこさせていただきて議論をさせていただいておりますが、直近二年ほど浪人をさせていただいて、地域を歩き回る中で、私は、神奈川県ではございますが、西の方の比較的田舎が多い地域でございます。そうすると、学校の統廃合という名前の、学校がなくなつちゃうという事例はもう数多く既に顕在化をしております。人口一万人ぐらいの町で、そこで今まであった学校を、もう生徒数が全部合わせて十人ちょっととしかないので、町で一校にまとめるのだという話は全然珍しくなくなりました。

地域の方々にお話を伺うと、学校は、それはまだ生徒数も少ないし、しようがないよねというの

はわかる。ただ、では、その学校という場所

は、子供たちの教育の場では当然あるんだけれども、地域の人人が集まるという集会の場でもあつたたりするし、年に一回、二回、運動会だ何だという

形で皆さん方が集う場である。要は、教育とは別の機能もそこにあつて、何とか残せないものかね

という話になつて、でも無理だろうなという話に

なります。

この話をいろいろそこで議論をしていくと、事は学校の話だけじゃありませんよね。人口が減つていて、そこにある町としての機能がなかなか完備をすることができない。学校もなかなか存続が難しい。病院も経営が成り立たない。では、上

水道、下水道を含めたインフラ、道路も含めて整備をどうやってやつていくのか等々含めたとき

に、根底にある問題は同じなわけで、学校だけどう再編しましようか、道路だけどう再編しましようと、医療をどういう形で組み立てましょうかと

いう単品で議論をしていてもほとんど意味がない。というのは現地の方々も、それぞれの地域の方々がある意味では一番よくわかっているんだと思うんです。

その意味で、大臣の示していただいたこのグランドデザインの話は、私は大事だと思っております。それが、国交省のみならず、こういった総務省も含めた形かもしれない。厚労省であり、文科省でいう、あとあらゆる、これ

はもう、都市という、町という機能をどういう形で集約、再編していくのかという大きな議論、ビジョンを描かなければならないわけであつて、先ほどの連携中枢都市圏の話はもちろん一步前進であります。ですが、ここで終わりではな

く、もっと横幅の広い、横連携を強めていかなければ、地域における具体的な生活を先々までそれぞれの方々が思い描くことができないんじやないか、私はそう考えて、今このことを質問させていただきました。

大臣、どうお考えでしようか。

○太田国務大臣 全くそのとおりです。

それで、それぞれの都市ということは、誰が我が町を、ある意味では生き残り競争に近い、そういうときだと思います。人口は減少する、高齢化

は進んでいく、都市間競争は激化していく、巨大

災害というものに見舞われる、ICTは相当加速的に進んできている。

こういう中で、我が町はどうやっていくかとい

う、その集約は、まさに都市、もつと言えば、首長さんとそのチームということ。そして、そこには若者とか、ばか者とか、よそ者という言葉があるそうですけれども、いろいろな人の意見が入つていて、我が都市の中で我が町をどうするか。その中で、学校はどうするか、医療はどうするか、福祉はどうするか、道路はどうするのか。

うするか。

うするか、教育とは別の機能もそこにあつて、何とか残せないものかね

という話になつて、でも無理だろうなという話に

なります。

インというところの、このペーパーをつくるといふところは、そののりを越えられないというのはわかるのですが、やはり政府としてはこれではまずいわけであって、もっと横幅なパッケージをぜひスピードナーにつくっていただきたいなどということをこの場で申し上げさせていただきたいと思います。

が、しかし一方で、日本の憲法を考えたら、それは強制的になんてことは当然できないし、住民の方々の感情だつて当然ある。そこはどういう形でこれから持つていこうとされているのか、基本的な方針をお伺いさせていただきたいと思います。

○うえの大臣政務官　お答えいたします。

居住区域の誘導については、非常に大事な観点で、国二〇〇六年十四月二〇日付の答弁書に述べて、

老朽化に對しての視点と、いふことをかなり強調されておりました。私もそこは大事な話だと思つておりますし、ここまで議論させていただいた国十のグランドデザインということを考えたときには、当然その背景には、このインフラをどうやつて維持管理、補修していくのか、場合によつては、これから維持管理のある意味では放棄する

校というものの複合化した施設をつくりて一個にするなんだけれども、そこに複合的な機能を持たせることによって存続を図つていきましょうということなどが行われているという事例です。  
もちろん、これは一自治体の話ですから、国として全体をどうマネジメントしていくのかという話とは若干の違いがあることは承知をしています。

今大日本からもお詫びありがとうございました。コンノクトシステムの話でいえば、コンバクトシティーという言葉は別に真新しいものではなくて、ずっと昔から言われ続けていたのです。人口減少の中、我が国は国土の中でどうやって人が居住していくのかということを考えていったときに、ある意味では、論理的帰結としては当然、このコンバクトシティーという発想にはなると思います。構想として、アイデアとしてはずっとありながら、余りそれが具体化をしてきたということは、

べき問題だというふうに思います。私どもの考え方としては、都市部とそれから集落地域についてはやはり若干考え方を異なるのではないかというふうに思いまして、都市部を対象として、立地適正化計画制度においては、居住誘導区域以外では住宅開発を抑制し、都市機能を集中約した区域の周囲に居住を誘導することとしております。これは、今後の人口減少、高齢化を見据え、これ以上の市街地の拡大を防止し、都市の

そういうことも含めていろいろ考えてしかなきやいけないんじやないかななどいうふうに思つております。その観点で、まず、事例としてこれは紹介をさせていただきたくてきょうは資料を提出させていたただきましたが、私の地元の一つの自治体に奈川県に秦野市という市がありまして、実は最近、全国の自治体の議員の方々、また職員の方々がかなり視察に来られたり、メディアでも取り上げられているということです。

かと思ひますと、更新期にどれだけの金額がかかるであろうということが想定をされていて、今の財政的な余裕の中でそれが可能なのか不可能なのかということを算定して、可能な範囲の中でどうやってこれから存続可能な性を引き出していくのかという観点の中で、いろいろな具体的なアイデアに落とし込んでいくところです。

幾つかの具体的な事例はともかくとして、全国的には私はまだないのかなと思っています。これを実際どうやっていくのかというときに、やはりなかなかの困難が伴うんじゃないかなと思いまして、その一つのポイントは、やはり居住の一定区域への誘導をどう行うのか、ある意味では、やるのやらないのか、そこだと私は思っています。ある意味では、これは政治的にも極めて大きな重たい課題だと思います。

○恩バクト化を図るためのものであります。  
一方、中山間地域等の集落地域におきましては、集落の拡大のおそれがありないということに加えまして、農業、林業などのなりわいと住宅の立地の結びつきが強いことなどから、居住の誘導、集約の政策的必要性が高いとは言えないものと考えております。

○神山(洋)委員 ありがとうございます。  
これ以上具体的なところは、それぞれの都市で

公共施設再配置計画」というふうに呼ばれてていますが、ざっとだけ申し上げれば、この秦野市といふ町が一齊に、これは秦野だけの話じゃなくて全く国的にそつだと思いませんが、高度成長期にさまでまなインフラを建設しました。その更新期がやつてきていて、その更新をまとめてやろうとしてるとべらぼうなお金がかかるって、それは今後今ある財政の中で考えればなかなか難しいですよね、ということが計算上出来ました。では、これから

その観点の中から、では国のインフラの老朽化の対策を見ていくとどうなるかということを考えたときに、そもそも、これから我が国は、インフラのメンテナンスコストを恒常的にまたは暦年で幾らかかるときちつと見積もっていて、それに対してどのぐらいの過不足、まあ過はないと思いますが、不足があるということを想定しているのか。それがあつて初めて、ではどのぐらい圧縮をしなければならないのかという思考プロセスなん

都市再生特別措置法の中では、居住誘導区域と  
いう形で居住誘導するということが書かれています。  
す。これから議論されて決定していくであります。  
しょうけれども、国土形成計画の見直しの中で、  
幾つか御説明をいただきましたが、その中では、  
集落地域においては居住機能の集約までは本来的  
な目的とはしないという書かれ方をしています。  
一定地域への誘導を行うのか。しかし、国土形成  
計画の見直しの中では、誘導は余り目的とはしま  
せんという書き方がなされていきます。これはどう  
ちなんでしょうか。

あるとか、集落という言葉の定義であるとか、ある意味数字も含めた精緻な議論をしていかないと、余りいい議論にならないのかなど思いますので、これはまた今後の委員会での質疑を通じて深めさせていただきたいと思っております。

ただ、今申し上げた居住の誘導ということは、極めてセンシティブな課題でありながら、しかし、これからコンパクトシティを形成するということに関しては非常に重要なポイントだと私は思っておりますので、ぜひここは、慎重でありますながら力強い対応をしていただきたいなというふう

らどうしましようかということで、かれこれ四年、五年前のところでこのページは実はつくれたものです。

真ん中のあたりに少し箱があつて、「方針1」と書いてあります。基本方針①、②、③、④とあつて、①、新しい箱物は建設しない(更新を除く)、②、現在の箱物は優先順位をつけて圧縮をする、③、優先度の低い箱物は売却・賃貸をする、④、箱物は一元的にマネジメントするということで、かなり大胆な政策がとられてきているのかなというふうに思つております。

だらうなと思っていて、いろいろお話を伺つていいんですですが、いまいち、ばっちはまる数字なり御説明をいまだにいたくことができていないと、いう状況です。

今年度予算の中では、インフラ老朽化対策が三千九百五十四億円、地域における対策支援は一兆九百四十七億円という数字も出ておりますが、それがどう積算をされていて、今後どういう形で、年々メンテナンスコストを算定されているのかと、いうことに関して、この点を大臣にお伺いさせていただきたいと思います。

私個人的に申し上げれば、ある程度はこれは誘導しなきやいけないんじやないかなと思います

とを要望させていただきます。

左の下の方にシンボル事業①というふうにあります、要は、例えばここでは、公民館と中学

○うえの大臣政務官 お答えします。

在、多くの自治体では、財政悪化あるいは公共施設の老朽化、維持更新コストの増加などの観点から、公共施設の再編に向けた取り組みが必要不可欠な状態となっています。

この秦野市の例でございますが、この計画は、行財政改革の観点だけではなくて、御指摘のありましたように、将来のまちづくりの観点を加味して、拠点に必要な公的不動産の集約、再配置を試みておりまして、具体的な数値目標や優先度も設けるなど、意欲的な取り組みだと考えております。私どもとしても、こうした先進事例が今後各自治体に広がっていくよう努めていきたいというふうに思っています。

一方、インフラの老朽化対策でございますが、今後の社会資本の維持管理、更新のあり方につきましては、平成二十五年の十二月に、社会資本整備審議会あるいは交通政策審議会で審議を行い、その結果を取りまとめましたのでござります。

その中では、現在の技術で維持管理、更新を行うことなどを前提にして、国交省所管の社会資本の将来のメンテナンスコストについて推計を行つております。

この推計では、国と地方を合わせて平成二十五年度には三・六兆円であったものが、十年後には年間四・三兆円から五・一兆円、二十年後には四・六兆円から五・五兆円程度になるものとしております。

今後、技術開発による効率的な維持管理あるいは予防保全によるインフラの長寿命化を進めることで、トータルコストの縮減、平準化を図つていく必要があると思います。

このため、平成二十六年の五月には国土交通省のインフラ長寿命化計画を策定したところでありまして、こうした考え方をもとに、平成二十七年度予算につきましても所要の予算を講じているわけでございます。

御指摘のあつた、インフラの老朽化対策は三千九百五十四億円、地域における対策支援一兆九千

四十七億円のそれぞれの積算でございますが、三十九百五十四億円につきましては、直轄で管理をいたします。道路、河川、公園等について行う施設につきましては、地方公共団体の行う老朽化対策や防災・減災対策を支援する防災・安全交付金の予算額ということになります。

○神山(洋)委員 今御答弁をいただきましたが、将来の維持管理・更新費の推計結果というペーパーを私もいただいております。十年後、二十年後、それぞれ、四・三兆から五・一兆円、二十年後に関しては四・六兆から五・五兆円という数字があります。この十年後と二十年後ということを目標がけて、二つのポイントでこのぐらいだらうと、いう数字はいただいていますが、よくよくその注意書きのところなんかを見れば、「今後の新設、除却量は推定が困難であるため考慮していない」等々ということで、別に信用しないとは申しませんが、どこまでこの数字が精緻に計算をされているものなのだろうということを少し思うわけですね。

先ほど申し上げた、事例として引き合いにさせていただいた秦野市の事例でいえば、いろいろな算定の仕方はあるんでしょうが、これから先々を見通したときに全体で幾らかかります、それに對してこのぐらいの不足がありますという数字の議論も含めたかひとつとした議論があつて、その上で具体策におつことしていくといふプロセスがあるわけですから、もう少し数字も含めた具体的な議論なり具体的な筋道に落としていかないと、インフラの老朽化対策をしなきやいけない、長寿命化をさせなきやいけないという総論は、それはそのとおりでしようけれども、では、具体的に政策にどう落とし込んでいくつ、優先順位はどれで、裏を返せば、今あるものを全部それこそメンテナンスができるのか、そもそもできないのかという判断すら現段階ではこれじゃできないと思つんです。も

う少しそこは精緻な議論をお願いさせていただきます。

国土のグランドデザイン関連の話も含めて、このインフラの話というのは結局はパッケージで考えていかなければならぬ話だと思いますので、ぜひひそかに大きな観点での政策判断をお願いしたいと思います。

少しちょっと時間が超過をしましたので、別の議論をさせていただきたいと思います。

所信にもありましたが、道路の話、ひとつこの点をお伺いしたいと思います。

「道路を賢く使う取組」を行うのだというお話をいただきました。大事な話だと私も思います。資料を読んでもみまして、説明もいただきまして、ちょっと読んでみました。道路を賢く使うことは私にとって何でこんなに偏重しているんだろうということを感じました。日本全体の市町村道まで含めたうつの高速道路が占める割合というのは、これはわざわざか○・七%です。物流等を含めた、使用されるというところを含めても一割強だったかと思います。

○太田国務大臣　これは、賢く使うことは当然大事だと思いましたが、高速道路だけ賢く使つてもしようがないわけで、何でこれは一般道まで含めて考えないのかなという素朴な疑問があります。この点、大臣、いかがでしょうか。

賢く使うという根っこには、これから道路をつくるにしても何にしましても、そんなに財政といふのがふんだんにあるわけではないから、財政問題の中でもどうやって賢く使っていくか、まず高速道路というのは道路でいえばどうなんだ、こういう問題意識の中で、社会資本整備審議会道路分科会の国土幹線部会、これを中心にして、有識者の御意見をいただきながら検討を行つたところでございました。

そういうことで、まず高速道路というものを賢く使っていく、どこに渋滞があるのかということを考える、料金体系ということが道路の混みぐあいにも影響するから、それを上手に使うことが大事であるということをまず答申をいただきまして、基本方針をまとめていただいた。それがこの一月のことです。第一弾、こういうふうに考えていただければいいと思います。

国交省としましては、円滑で安全な交通の確保等のためには、一般道路においても道路を賢く使う取り組みを推進することが重要だというふうに考えておりまして、この賢いという中には、渋滞解消だけではなくて、学校の近く、事故多発地域、あるいは通学路といふものに大型車が入らないようになると、いろいろなそういう安全上の問題もあるうとうふうに思いますが、一般道路において道路を賢く使う取り組みを推進することは重要なだというふうに考えておりまして、今後、道路分科会の基本政策部会で御意見をいただきながら、さらに検討を深めたい、このように思つていろいろところでござります。

○神山(洋)委員 まずという御答弁がありました  
が、そうすると、では、これはまずは高速道路について出されたが、その後は一般道についても出てきて、最終的にはパッケージとして一本化をされるという理解でよろしいでしょうか。

○太田国務大臣 ますそういうことで今進めているところでございます。

○神山(洋)委員 そういうことであればやむを得ないのかなとは思いますが、本来は、そもそもこれはパッケージじゃないかと思うわけです。高速道路の渋滞を解消したり、または安全性を確保したり、料金政策をもつて渋滞量をコントロールするということはもちろん大事なわけですが、あくまでもそれは高速道路の中の部分最適の話であつて、高速道路の流量を調整するということは、結局は、それと並行して走つていたり、それとそれをつけながら一般道にも影響するわけですね。

少しローカルに考えれば、高速道路の料金が少し変わったことによつて、今までと車の流れが変わつて、例えば渋滞が今までなかつた一般道で車が入つてきて、安全性についていろいろな議論が起つてゐるなんということは、これは日常茶飯事で、日本全国で起つてゐるわけです。

そういう意味で考えれば、そもそも、高速道路の流量を賢く使うことは大事ではあります、高速道路と一般道とあわせて、それぞれの持つりソースを最大限有効に活用するという観点は私はあつてしかるべきだと思いますし、その観点の中で、一般道の影響も配慮をしながら高速道路の料金を考えていく、そういうパッケージの発想がそもそもあつてほしかつたなというふうに思ひます。

これは二段階でということではありますので、ぜひ、その後段の部分、一般道も含めたところを強く意識して進めたいということを要望させていただきます。

その上で、高速道路に関してということで今まで、高速道路に関することが出てきて、いるわけです。三原則といふことが出てきています。利用度合いに応じた公平な料金体系、管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系、交通流動の最適化のための戦略的な料金体系。要は、高速道路の料金をどういふ概念の中で調整していくのかといふ観点の中、三つの観点が出されています。要は、対距離制を基本とするのか、発着地が同じであれば、違うルートを通つても同一料金ですといふ話にするのか、もしくは、混雑状況を考え、混んでいるところは高くして、ちょっと通らないでくださいよといふ形へ誘導するのか。三つの原則だといふように書いてあります。

考え方のオプションとしては、私も三つだと思つてゐます。しかし、これは三つ並列に並んでゐるのだとすれば、料金は設定しようがないと思ふんですね。対距離前提でありながら、はどうやつて、発着地が同じで、ルートが違つて、同じ

ところに帰着をするのであれば同じ料金なんだということが言えるのか。

これは三原則とあります、優先順位があるはずですし、なければ料金も設定できないと私は思うんですが、この点どうお考えでしょうか。

○太田國務大臣 これは優先順位とかそういうこととよりも、具体論で考えてもらえば、例えば首都圏で、神奈川の人から考えますと、全体的にはまず距離で判断しますよということです。

それから、例えば相模原から首都の中を通つて成田に行くというよりは、圏央道が通りますから、そちらで直接行つた方がいいという場合があります。そこで、中へ入つた方が料金が安ければ、当然そつちの方に行きがちになるから、そこ

の対距離制といふものを基本としながらも、起終点を基本にした料金の実現というものをしていくという二番目の原則が掲げられる。

その中で、さらに都心部の中の混雑緩和ということをどうすればいいのかということを考えながら、交通全体をコントロールしていくといふ三つの考え方をどう加味しながらやつていくかということをどうすればいいのかということを考えなが

ら、この考え方で、優先順位といふか、三つを

基本に考えながら、一番最適のところに合意を形成するということになります。

そういう意味では、相模原の人人が圏央道をつた場合の道路料金で成田なら成田に行くという場合と、どのルートをたどるかといふことが混雑の緩和にも寄与するということを加味しながらやつていくといふことでござります。

○神山(洋)委員 といふことは、混雑状況に応じた料金の考え方もあるし、対距離制で料金を考える場合もあるし、入り口と出口が同じであれば、一方で、違うけれども料金が同じといふ場合もあるしといふ、その三つの考え方をそれぞれ状況状況に応じて判断するということで理解をしておいてよろしいですか。

最近、インバウンドがどんどんふえてきてといふことは非常にいいことだと私も思つていて、インバウンドの話もさることながら、消費額でいえば、インバウンドの方で消費をされる金額が国内を超えたなんといふ議論もありますが、一方で、国内での消費金額といふことをやはりもう一回考えてもいいのかなと思っています。

そう考えていつたときに、これはずっとある議論なんですが、旅館であるとかホテルだとか観光地でいろいろな雇用があつていくというのは大事なことだよねといふに言われます。

その一つの観点は、当然、週末にばかり出かけ

とすれば、やはり、渋滞をどう緩和するかということのポイント、私はここは少し大事じゃないかなといふふうに思うわけです。

それを考えたときに、先ほど申し上げた、高速道路だけの渋滞をどうコントロールするかといふ発想では、これは一般道にも必ず影響が出るわけであつて、両方をパッケージで考えたときに、両方、並行して走つてゐる一般道と高速道路を含めた全体最適をどうつくつていくかという大きな発想で料金設定をしていただきたいと思うんです。

地域で暮らしていける人々であり、物流を含めた事業で道路を利用している人々であり、この料金制度がこのところいろいろ変わつてきましたが、やはりそれは生活にかなり大きな影響を及ぼす部分だと私は思います。原則はもちろん大事ですが、やはり渋滞があつちこつちで、また今までなかつたときに起つてることは非常に大きな問題になると私は思つていて、ここは慎重にぜひ御検討いただきたいといふこと、全体に対する視野を加えていただきたいといふこと、この点、要請をさせていただきます。

時間も限られましたので、最後に一点だけ、観光政策について触れて、終わりにさせていただきたいと思います。

このための施策といたしまして、一つはやはり曜日にかかるわらべ外国人旅行者の増加、これも現状どういう成果が出ているのかといふあたりをお伺いさせていただきたいと思います。

○うえの大臣政務官 御指摘のとおり、平日の稼働率の向上といふのは非常に大事な観点だと思います。

そのための施策といたしまして、一つはやはり曜日にかかるわらべ外国人旅行者の増加、これも現状どういう成果が出ているのかといふあたりをお伺いさせていただきたいと思います。

○うえの大臣政務官 御指摘のとおり、平日の稼働率の向上といふのは非常に大事な観点だと思います。

このうち、海外からの旅行者につきましては、昨年は一千三百四十一万人といふことでございまして、ことしも非常に好調に推移をしておりますが、しかしながら、訪日外国人の多くは東京あるいはいわゆるゴルデンルートに集中をしておりますので、今後は旅館が多く所在する地方部を含め、全国津々浦々に呼び込んでいくということが大事だと思っております。

このため、国土交通省におきましても、広域的な周遊ルートを形成していく、あるいは、日本の特色ある宿泊施設である旅館につきまして、きちんと情報発信を行つて、外国人の認知度の向上を図つてしまいたいと思います。

それから一方、国内需要の喚起につきまして

は、学校行事の振りかえ休業日に合わせて大人の有給休暇の取得促進を図る家族の時間づくりプロジェクトを推進して、平日の観光需要創出などに取り組んでいるところでございますが、引き続き、こうした観点からの施策につきまして十分検討を進めてまいりたいと思います。引き続き、またこの委員会の議論を通じて深めさせていただきたいと思います。

○神山(洋)委員　ありがとうございます。引き続き、今村委員長 次に、足立康史君。

○足立委員　維新の党の足立康史でございます。この国土交通委員会、昨年までも一、二度、何度か質問に立たせていただきました。当時は別の委員会に所属をしておりまして、交代をしていただけで太田大臣に質問をさせていただいたということがありました。この国会から国土交通委員会のメンバーにしていただきましたので、また、委員各位含めて御指導を賜りたいと存じます。

太田大臣には今後もこの委員会でぜひ御指導を仰ぎたいと思つていますが、大学の後輩に当たりまして、京大の土木なんですね。私もそうなんですよ。きょうは、その辺も絡めてちょっと御質問申しあげたいと思います。大臣は相撲部を卒業されまして、私は水泳部で、共通点は余り身にまとつてないということがあつたわけですが、冗談はさておき。

きょうは、北川副大臣もいらっしゃる中で、恐縮ですが、政令市の話をちょっと取り上げたいと思います。大臣、きょうは予算委員会も控えておられるということですので、ちょっと順番を変えまして、まず政令市の話を中心に、前半、質問をさせていただきたいと存じます。

お配りをしています資料一枚めくつていただきますと、政令市と都市圏の関係が図示をしてございます。これは、ある北海道の方がつくられたものをそのまま借用していますが、黄色いところが、言えば都市圏だというんですね。この数字は、経済産業省が都市雇用圏ということでデータ

を出されているものを借用しています。黄色いところが、言えば、この黄色い地域から都心部に、政令市人々が通勤しながら生活をし、仕事をされている。この圏域を大体示しているということでありまして、赤いところが政令市なんですね。

も、民主党さんも含めて賛成をしていただいているわけですが、この法律ができたのは、政令市の中には、政令市をやめて特別区をつくって、東京都ののような都制にすべき地域があるよなどいうことでできた一般法であります。

今大阪は、大阪府市の両議会で、その法律に基づいて法定協議会でつくられた協定書について、五月十七日をめどに住民投票で決するということになつておるわけであります、その背景には実はこういうことがあるんだということをぜひ再確認させていただきたいんです。

一・五%の住民が住んでおられるわけですが、大阪市の近接、豊中市とか東大阪市、そういうところも都市であります。都市住民になります。私は、実は私が住んでいる大阪の一番北側、一番北の端の選挙区なわけですが、大阪市と一体で今成長しているわけです。

そういうふうに考へると、大阪市も、東京都と同じように、七十二年おくれてであります、都制をしいて、大阪阪、大都市政策としてこれを推進していくことが重要じゃないかということで、今進んでいるわけであります。

とうとうと御説明するつもりはなかつたんですねが、この図をぜひ御理解いただきたい。特に太田大臣には、実はこれから大阪でさまざまなインフラを整備していく、また御指導も仰がなあかんので、この点をぜひ御理解いただきたいと思つて、きょうは御紹介をいたしました。

出されているものを借用しています。黄色いところが、言えば、この黄色い地域から都心部に、政令市に人々が通勤をしながら生活をし、仕事をされている。この地域を大体示しているということでありまして、赤いところが政令市なんですね。

まず、きょうは経産省においていただいていることを取り上げておる心というか、ちょっとと一言御紹介をいただければと思います。

○井上政府参考人 お尋ねの都市雇用圏という概念でござりますですね。簡潔で結構ですから、この都市雇用圏といふことを取り上げておる心というか、ちょっとと一言御紹介をいただければと思います。

○井上政府参考人 お尋ねの都市雇用圏という概念でござりますけれども、これは、地域経済の分析に用いられる学術的な概念あるいは分析手法でございますけれども、中心都市の人口とそれから中心都市への周辺地域からの通勤の率から圏域が設定されるものでございまして、経済あるいは産業振興等の施策をする際の参考の材料として用いているものでござります。

○足立委員 井上審議官、ありがとうございます。

私も経産省におきましたのでよくわかりますけれども、地域を考えるときに、政令市というついい、総務省が政令市制度というのをつくっているので、総務大臣と議論しがちなんですけれども、総務省は行政区画を整理しているだけで、産業雇用、あるいはインフラ、さまざまな観点が大都市政策にはかかわるわけで、私は、実は今までこのテーマをここではやつていなかつたんですが、国土交通委員会でこそこの議論をやるべきだ。特段に大臣の所信質疑ということで、ふだんはなじみがないかもしませんが、政令市というものが地域においてどういう位置づけなのかということは、ぜひこの国土交通委員会でも、また委員の皆さんにも御承知おきをいただきたいということです。御紹介をさせていただいているわけであります。

どうして今大阪で、大阪の前に、そもそも大阪市特別区設置法というものが国会で成立をしてしまったので、これは、自民党さんも、公明党さん

るわけですが、この法律ができたのは、政令市の中には、政令市をやめて特別区をつくって、東京都のような都制にすべき地域があるよなどいうことでできた一般法であります。

今大阪は、大阪府市の両議会で、その法律に基づいて法定協議会でつくられた協定書について、五月十七日をめどに住民投票で決するということになつておるわけでありまして、その背景には実はこういうことがあるんだということをぜひ再確認させていただきたいんです。

次に、一枚めくつていただくと、主な政令市、主なというか、三大都市圏を除くと全部入れていますが、政令市ごとに、今、井上審議官の方から御紹介をいただいたいわゆる都市雇用圏、都市圏全体の人口規模に対して、その真ん中にある政令市の人口の割合が書いてあるんですね。

例えば広島市とか札幌市、これは政令市長が八割をカバーしているわけですね。すなわち、政令市長の行政手腕で札幌都市圏、広島都市圏はほぼマネジメントできるということを意味しているわけです。大臣、御理解いただけますか。そういう中で、政令市をざつと眺めると、東京二十三区と大阪市が特別に低いんですね。

要は、かつて七十二年前は、東京も東京府と東京市だったわけです。東条英機内閣でそれを東京都に、首都をもつと経済成長させようということでした、七十二年前の東条英機内閣のときに東京市が廃止され、特別区制度になつて、東京都になつたわけです。

東京市も、これは今の中数字ですが、二十三区だと二四%。これは、東京都が大東京として発展をしましたから今四割ぐらいになつていますけれども、多分七十二年前は、これが七割、八割だったんだと思うんです。それで経済成長していった。大都市東京が、東京都を中心として大東京が今関東平野の中で成長している、こういうことなわけであります。

一・五%の住民が住んでおられるわけですが、大阪市と一体で今成阪市の近接、豊中市とか東大阪市、そういうところも都市であります。都市住民になります。私は、実は私が住んでいる大阪の一一番北側、一番北の端の選挙区なわけですが、大阪市と一体で今成長しているわけです。

そういうふうに考えるときには、大阪市も、東京都と同じように、七十二年おくれてであります。都市政策としてこれを推進していくことが重要じゃないかということで、今進んでいます。

どうとうと御説明するつもりはなかつたんです。が、この図をぜひ御理解いただきたい。特に太田大臣には、実はこれから大阪でさまざまなインフラを整備していく、また御指導も仰がなあかんので、この点をぜひ御理解いただきたいと思って、きょうは御紹介をいたしました。

この都市雇用圏、井上審議官が御紹介くださつた都市雇用圏から見た大阪都構想、これを今御紹介したのは一つの視点でありますが、政令市のあり方、大都市政策のあり方、大都市のインフラのあり方を考えるときには大変重要なと思いまして、御紹介申し上げましたが、大臣、もし今、ちょっとと聞いていただいてお感じになるところがありましたら、お言葉をいただければと思います。

○太田国務大臣 私は、大阪都構想というのは、去年のその前の選挙の直前に、堺屋太一さんを中心とし、上山さんとおっしゃったのが書いた本を読んで、活性化という角度が中心で、あつたよう思いますが、その本を読んで、最近はブログ等でいろいろ争い事なんかをちょっと目にしておりますけれども、きょう、こういう角度でお話を聞いたのは初めてでございます。いろいろな角度で、このことは政治的にも非常に大事なことだと思いますので、よく勉強をさせていただきたく、このように思います。

○足立委員 大阪でこれから政治的な展開になっていきますから、大臣のお立場としてお言葉には

限界があるかもしれません、先ほど申し上げた大都市法に基づく法定協議会でつくられたいわゆる協定書について、大阪市議会、府議会で公明党さんが御協力、賛成をいただいた。これが五月十七日の住民投票につながりましたので、心からその点について御礼を申し上げたい。まあ、私が申し上げるのも変ですが、申し上げておきたいと思います。

大臣、これは今申し上げた一つの視点なわけですが、これからカジノとかあるいは高速道路、鉄道網、また、きょう井上理事の方からもリニアの話等を取り上げさせていただかと思いますが、大変重要な、まさにこの委員会で議論すべきことでございりますので、引き続き御指導を賜りたいと存じます。

資料をさらに一枚めくつていただきと、ちょっと字ばかりの紙が出てまいります。これは、先ほど申し上げた太田大臣と不肖私の同じ京大の土木の後輩で、後輩というのかな、同窓で、藤井さんという京大の大学院の教授の方がおられます。藤井氏が直近に出されているものの抜粋なんですね。彼いわく、自分は京大の都市計画の専門家だ、大阪都構想は絶対に大阪を衰退させる、自民党の大坂府連の方々と連携しながら、そういう御主張をされているわけであります。

その理由として三つ、もうここを読んでいただいたらわかるので紹介しませんが、都市計画の権限が奪われるとか、手続きが煩雑化するとか、都市計画の技術力が弱体化するとか、とんでもないデマを振りまいているわけであります。

私も都市計画を専門にしている立場でありますて、もう到底許せない。特に、京大の都市計画の教授というような何か装いで、到底学術的に受け入れられないようなあるいは都市計画の専門の見地からいって受け入れることができないようなデマを拡散していることについては、本当に許しがたい思いなんです。

きょうは都市局長がおいでございます。これほどなんふうに読まれましたでしようか。十分で

も二十分でも使つていただけて結構ですから、解説をお願いします。

○小関政府参考人 藤井教授の御主張は拝見させました。

は、現場に近い基礎自治体と広域自治体とが十分に協議と調整を図つていくことが重要であると考えております。したがいまして、大都市地域における特別区の設置に関する法律に基づき特別区が設置された場合におきましても、都と特別区において適切な協力関係が構築されることは必要であるというふうに考えておるところでござります。

○足立委員 都市局長、十分ぐらい期待していたんですけども、十秒くらいで終わつてしまいました。

今、基礎自治体と広域ということをおっしゃいましたが、これは結局、政令市が特別区になると、いわゆる大阪市という政令市と大阪府という都道府県との調整が主だったわけですが、それが、今おっしゃつていただいたように、基礎自治体と広域とが連携しながらまちづくりをしていく、こういうことになるわけです。

事前に御紹介していきますこの三点それについて、これは太田大臣にもゆつたりと都市局長の解説を聞いていただきたいと思います。それぞれ三点ごとにお願いします。

○小関政府参考人 まず、都市計画の決定について、これは太田大臣にもゆつたりと都道府県と政令市のいずれが行う場合であつても、都心部を含めた地域全体として望ましい都市の姿を描くことが都市計画を運用する上で重要なといふふうに考えております。したがいまして、特別区が設置され、都が都市計画を決定することとなつた場合には、地域全体として望ましい都市計画を決定すべきものであるというふうに考えております。

また、その手続でござりますけれども、特別区が設置された場合は、東京都と特別区の関係と同

様でございまして、都の都市計画決定に際して、関係する特別区への意見聴取が必要となります。しかしながら、現行でも、政令市が都市計画決定をする際には、道府県への協議または意見聴取が行われております。したがいまして、両者でよく調整、連携して行われているものでございます。このような観点から、特別区が設置され、都市計画の決定主体が設置された場合におきましても、都と特別区においてあることに変わりはないと考えております。

それから、都心部の都市計画について申し上げます。これまで政令市において行つていいと、いわゆる大阪市と大阪府との調整が主だったわけですが、それにおいて行うこととなつた場合は、事務の内容や分量に見合つた適切な執行体制を整備すること等によつて、適切な事務執行が継続されることが大変重要であるというふうに考えておるところでござります。

○小関政府参考人 お答えいたします。

委員のお尋ねの御趣旨が、大都市地域における特別区の設置に関する法律に基づいて特別区が設置された場合、都市計画の観点からどのよう制度が変わるのか、あるいは、それについて制度を所管する立場としてどう考えているかということについて申し上げたものでございます。

○足立委員 いや、だから、局長、都市計画の観点が書いてあるんです、ここに。

○小関政府参考人 お答えいたします。

大臣、もう予算委員会の時間が迫つてますので、御退席をいただいても結構ですが、何か今のお話を聞かれてお感じになるところがあれば、もうやめておきましょうかね、一言お願ひします。

○足立委員 大事な問題なので、よく勉強さんが、私が欲しい答えは基本的に御答弁いただきました。

○小関政府参考人 ありがとうございます。

大臣、もう予算委員会の時間が迫つてますので、御退席をいただいても結構ですが、何か今のお話を聞かれてお感じになるところがあれば、もうやめておきましょうかね、一言お願ひします。

○足立委員 いや、局長、ここに明確に紙を配つつかの論点について、制度を所管する立場からその変更点などを申し上げたものでございます。それが答弁させていただく範囲でございます。

○足立委員 いや、局長、ここに明確に紙を配つているんですよ。局長、ここに配つていますね。

いわゆる政令市が特別区に変わるという可能性が大坂で出でてきているわけです、五月の十七日に。そもそも、それは大都市法に基づくもので、自民党も、公明党も、民主党も、みんな賛成したんだ。そうですね。その法律に基づいて、手続にのつとつて、五月の十七日に住民投票が行われる

までもなく、当たり前のことでありまして、私が確認したいのは、都市住民というのが、何か政令市の住民だけが都市住民かのように喧伝し、その言説を振りまいている、一つ目は。それから二つ目は、今煩雜さは変わりないと局長はおつしやつていただいたが、教授は、煩雜化するんだ、おくれるんだ、こうおつしやつていて。三つ目も、これは弱体化するんだと。いや、そんなことはないと私は思います。

三つとも局長は、この教授の言つていることはいわれないことであるというふうに解釈しましたが、そういうことでよろしいですね。

○小関政府参考人 お答えいたします。

委員のお尋ねの御趣旨が、大都市地域における特別区の設置に関する法律に基づいて特別区が設置された場合、都市計画の観点からどのよう制度が変わるのか、あるいは、それについて制度を所管する立場としてどう考えているかということについて申し上げたものでございます。

○足立委員 いや、だから、局長、都市計画の観点が書いてあるんです、ここに。

○小関政府参考人 お答えいたしました。

都心部を含めた地域全体として望ましい都市の姿を描くことが都市計画を運用する上で重要なといふふうに考えております。したがいまして、特別区が設置され、都が都市計画を決定することとなつた場合には、地域全体として望ましい都市計画を決定すべきものであるというふうに考えております。

また、その手続でござりますけれども、特別区が設置された場合は、東京都と特別区の関係と同





の早期完了ということを目指してということでお話をいただきました。

昨年八月、お説のとおり、広島市の土砂災害を受けまして、臨時国会で土砂災害防止法の改正を成立させたところであります。改正法では、基礎調査結果の公表を義務づけるとともに、法に基づく基本指針では、おおむね五年程度で基礎調査を完了させることを目標とするなど、基礎調査の促進を図ることになります。

これまで都道府県からは、基礎調査を進める上で、その課題として予算の不足ということが挙げられてまいりました。このため、都道府県がこれまで以上に基礎調査を推進できるように、補正予算で防災・安全交付金を措置するとともに、平成二十七年度予算では、交付金を優先的に配分するための制度拡充を盛り込んでおります。

また、今後の基礎調査の完了目標や進め方について、全国都道府県と打ち合わせを行つてきました。この中で、例えば土砂災害危険箇所が全国で一番多い広島県においても、平成三十年度までに基礎調査を完了する予定である、こういうことで御報告をいただきております。

引き続き、基礎調査の「早期完了」に向けて、都道府県を強力に支援してまいりたいと、思っております。

○小島委員 今、全国で基礎調査が行われておると思うんですけども、先ほど大臣もおっしゃいましたように、基礎調査の例を挙げますと、先ほどお話をあつたように、基礎調査を平成三十年までに、また、土砂災害警戒区域の指定を平成三十一年度末までに完了させるという目標を発表いたしました。これは相当頑張らないと難しいかなと私は思いました。

○池内政府参考人 お答え申し上げます。まず、財政的支援につきましては、先ほど副大臣

臣が答弁されたとおりでございまして、基礎調査の促進を図るために、防災・安全交付金により積極的に支援を行つてあるところでございます。

また、技術的な支援につきましては、地方ロックごとに会議を開催しておりますと、例えば、国が所有しております地形データの提供ですとか、あるいは、先進県での効果的な取り組み事例の紹介などを行つているところでございます。

さらに、都道府県が基礎調査の実施マニュアルを作成する際に、地方整備局の職員を派遣して助言を行つてあるところでございます。

都道府県が実施されます基礎調査が促進されるよう、引き続きこれらの財政的、そして技術的な支援を行つてまいります。

○小島委員 どうぞよろしくお願ひいたします。

今回の災害を見ていまして、砂防ダム、この効果、被害減少に大変効果があつたわけでありますけれども、ハード面の対策というものは大変重要なこと

といふふうに思つております。

先般は、所信におきまして大臣は、「水害、土砂災害に対しては、河川改修や砂防堰堤の計画的な整備、関係機関が事前にるべき行動を時系列で示すタイムラインの策定など対策を総動員して取り組みます。」とおっしゃつております。

これで踏まえまして、砂防ダムの整備を促進するということを私は支持する立場から、以下三点ほど質問をしてみたいと思います。

○池内政府参考人 お答え申し上げます。

まず、全国で国土交通省林野庁が進めておらうな状況なのかお伺いいたします。

○池内政府参考人 お答え申し上げます。

これまで砂防ダムや治山ダムの整備は、現在どのよ

うな状況なのかお伺いいたします。

○小島委員 大変な数でありますけれども、住民の皆様が安心して生活ができるために、未着工の工

事、これは一刻も早い完成をお願いしたいと思うわけでございます。

これに向けまして、決意もお伺いいたしたいし、同時に、県営ダムも国の予算も入つてます。そこも含めて、ひとつ御支援のほどよろしくお願いしたいと思つていますけれども、御意見をお伺いします。

○北川副大臣 砂防ダムや治水ダムについて、未着工のものを含めて一刻も早く完成せよ、こういふお話をございます。

昨年の広島災害では、安佐南区の大町地区で砂防堰堤が土石流を完全にとめた、あの土石流があつた直前に完成しておりまして、そのためには命を守る効果が發揮された、こういうようなことが現実にありました。

このように、砂防堰堤というのは土砂災害の被害を軽減、防止する上で非常に有効であるというふうに考えております。財政制約というものがありませんが、人命を守る効果が高い箇所などの優先順位をつけて、砂防堰堤の整備を計画的に進めてまいります。特に、災害が発生した箇所については、地域の安全の確保のため、緊急的に事業を進めまいりたいというふうに考えております。

また、治水を目的としたダムにつきましては、ダム検証などにより継続の方針となつたものにつきましては早期の完成に向けて事業を進めてまいります。

○北川副大臣 今、先生の御地元の広島県の砂防の災害緊急事業に関する御質問でございます。

広島市の被災地では、農林水産省それから広島県とともに、四十七溪流において砂防堰堤などの緊急的な対策を実施いたしております。このうち、国土交通省では、特に被害の著しかった二十

四溪流について対策を行います。

まず、応急的な対策として、強靭ワイヤーネット工に着手しております。現在までに、この二十

四溪流のうち二十三溪流で完成をさせておりました。残り一溪流についてもことしの出水期までに完成させたい、そういう予定でございます。

また、抜本的な対策である砂防堰堤本体の工事についても、十八溪流で工事契約を進め、残りの六溪流についても、用地交渉がまとまり次第、工事に着手します。

命と暮らしを守るため、引き続いて、水害、土砂災害対策をしっかりと推進してまいりたい、そういうふうに思つております。

これから、用地の交渉その他、非常に難しいところがある、こういうお話をございます。これ

も、何とか地域の方の御理解をいただいて、しつ

同時に、もう一点は、このいわゆる砂防堰堤をつくつていくのに、道路が狭隘なために、そこに入つていく重機を入れるために、道路敷の買収も要るわけですよ。そうすると、今の法律でいきますと、要するに、いわゆる危険地域の指定によって地価が下がる、下がった額で買収ということが起るんじゃないかということで、大変地元で厳しい意見もあります。

そういうふうに状況が非常に厳しいことはわかつておるわけですけれども、皆様方が安心して一刻も早く現地へ帰れる、近くへ帰れるというふうに思つておられるわけですね。そこで考えれば、やはり私は、皆さんの不安解消と一緒にあります。それは本気でやつていかないと金銭的にも人前倒しすべきじゃないかというふうに思うわけですね。これは本気でやつていかないと金銭的にも人前倒しすべきじゃないかというふうに思つておられますけれども、その辺のお考えをお伺いいたします。

○北川副大臣 今、先生の御地元の広島県の砂防の災害緊急事業に関する御質問でございます。

広島市の被災地では、農林水産省それから広島県とともに、四十七溪流において砂防堰堤などの緊急的な対策を実施いたしております。このうち、国土交通省では、特に被害の著しかった二十四溪流について対策を行います。

まず、応急的な対策として、強靭ワイヤーネット工に着手しております。現在までに、この二十

四溪流のうち二十三溪流で完成をさせておりました。残り一溪流についてもことしの出水期までに完成させたい、そういう予定でございます。

また、抜本的な対策である砂防堰堤本体の工事についても、十八溪流で工事契約を進め、残りの六溪流についても、用地交渉がまとまり次第、工事に着手します。

命と暮らしを守るため、引き続いて、水害、土砂災害対策をしっかりと推進してまいりたい、そういうふうに思つております。

これから、用地の交渉その他、非常に難しいところがある、こういうお話をございます。これ

も、何とか地域の方の御理解をいただいて、しつ

かり進めていきたゞ、こういうふうに思つております。

○小島委員 嘗々ん、一刻も早く自宅へ帰りたいと思つておられますので、どうぞよろしくお願ひをいたします。

続きまして、空き家対策につきましてお伺いしてみたいと存じます。

昨年七月に総務省が公表しました二〇一三年住宅・土地統計調査によりますと、日本全国に八百二十万戸の空き家があるそうでございまして、全住宅に占める空き家割合は一三・五%と言われております。二〇三五年には三三%ということで、三軒に一軒が空き家。実は一千万戸が空き家といふことで、本当に空き家地獄と言つてもいいべらくな心配があるわけです。

適切な管理が行われないで、周囲に悪影響を及ぼす空き家が増加していることを踏まえまして、昨年十一月に、議員立法によつて空き家対策の推進に関する特別措置法が制定されました。本年二月の二十六日から施行されておりりますけれども、この法律によりまして、空き家対策の基本的な枠組みができたわけでござります。

また、危険または不衛生な状態になつております空き家につきまして、特に特定空き家につきましては、全国で約三十万戸あるというふうに言われていますけれども、市町村が固定資産税情報などによって所有者を特定し、指導助言、勧告、命令、さらには代執行を行い、空き家の除去を進めることができます。

また一方で、平成二十七年度の税制改正によりまして、勧告を受けた特定空き家などの固定資産税の優遇措置の見直しが盛り込まれまして、法律と税制両面から措置が成ったわけでございます。これによつて、危険な空き家の除去が進むだらうといふふうに思うわけでござります。

特に、用地につきましては、今まで六分の一の免稅があつたわけですねけれども、優遇があつたわけですけれども、これはもう六分の一はなくすよということまで決まつたわけでござります。

そういう中で、今後、世帯数が非常に減少していくことになります。

私ども国土交通省といたしましても、総務省を加速していくんだろうというふうに思つてますね。行政の面から考えたときに、後追い、後追いで、モグラたたきのような格好になるんじゃないかというふうに思うんですね。

なかなか追いつかねだろうというふうなことが推測をされるわけでありますけれども、私は空き家対策というのは同時に空き家をふやさないための施策も必要であるというふうに思つてますね。

○橋本政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のとおり、空き家の活用や除却とともに、空き家をふやさない取り組みを進めることが、いわゆる放置空き家の増加を抑制するためには極めて重要だと考えております。

○橋本政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のとおり、使える空き家を住宅として市場で流通させていくことは、空き家を減らす、あるいは発生させないという意味で、大変重要なことです。

御指摘のとおり、高齢者の持ち家の流通促進について、空き家対策特別措置法の一部施行に合わせまして、空き家の所有者からのお相談などに迅速に対応できる体制を整備すること、空き家の所有者に対し、空き家を適切に管理するための専門業者に関する情報を探提供すること、空き家に関する情報を、所有者の同意を得た上で、インターネットや宅地建物取引業者の流通ネットワークを通じて広く外部に提供することなどを例示としてお示ししておりますところでござります。

既に、公共団体においては空き家バンク等の取り組みが進められております。今、空き家バンクあるいはこれに類する取り組みをされている団体が五百九十、市町村の約三分の一は、既にこの空き家バンク等の取り組みをされております。また、業界団体等と連携をして、希望者のマッチングを行う等の取り組みも進められておるところでございます。

今後、各市町村において、空き家対策の基本指針に即して計画が策定されるなど、総合的な空き

家対策が進められるものと考えております。

私ども国土交通省といたしましても、総務省をはじめ関係省庁と連携をして、地域の実情に応じて、空き家対策に取り組む地方公共団体を支援してまいります。

○小島委員 空き家をふやさないための方策とともに、私は、もう一方、流通を促進するという方策も要るんだろうと思うんですけども、そのことはいかがですか。

○橋本政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のとおり、使える空き家を住宅として市場で流通させていくことは、空き家を減らす、あるいは発生させないという意味で、大変重要なことです。

御指摘のとおり、高齢者の持ち家の流通促進については、例えば高齢者がお持ちの戸建て住宅等を借り上げて、これを広い住宅を必要とされている子育て世帯等へ賃貸する取り組みというのをやつております。これは今、一般社団法人の移住・住みかえ支援機構というところが平成十八年十月から制度を開始しております。既に六百二十七件、若い世帯にお貸しをしているという実績もございます。

また、これまで中古住宅・リフォーム市場の活性化に向けて、ポイント制度や補助、税制、融資などの制度も整備をしてまいりましたところでござります。

具体的には、税制におきまして、事業者が中古住宅を買い取つてリフォームし、それを消費者に再販売する場合に、事業者から中古住宅を購入した買主に課される登録免許税、あるいは不動産取得税を軽減するという措置を既に盛り込んでおります。

また、平成二十七年度予算案におきましては、中古住宅の購入と同時にリフォームに係る資金も、住宅金融支援機構のフラット35による融資の対象とする拡充を盛り込んでおるところでございます。

今後とも、これらの施策を最大限活用いたしまして、中古住宅の購入の促進、そして空き家の減少に努めてまいりたいと考えております。

○小島委員 もう一点、今、日本の住宅政策は新築重視であつて、新築と中古のバランスがとれた住宅計画がないんじゃないかという意見もあるわけですね。

例えば、現在は、景気対策としまして、住宅市場を活性化するため、住宅ローン減税、すまい給付金、省エネ住宅ポイント、住宅金融支援機構の金利引き下げなどが行われております。また、平成二十七年度税制改正におきまして、住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置が拡大をされました。

こういった施策は私は大変重要と思うわけですけれども、いわゆる中古住宅の取得、既存住宅の除去を伴う新築建てかえ、あるいは既成市街地の再開発によって整備されました住宅の取得を優遇する施策を検討してもらいたいんじやないか、このようになります。

やはり、言われているように、新築と中古の流通、そうしたバランスですね。そういう観点から、どのようにお考えですか。見解をお伺いいたします。

○北川副大臣 今先生からのお話のとおり、新築住宅市場と同時に中古住宅の流通をしっかりとしていくということは、日本の経済を伸展させていく上でも非常に重要なことであるというふうに思つてます。

今後とも、これまで補助、税制、あるいは

融資などの制度を整備してきました。

最近の例でいいますと、省工不住宅に関するポインツ制度などにより、リフオームを推進しております。

また、中古住宅の建物検査、それから性能表示の普及、定着を図ることにより、中古住宅を買う場合にも適切な判断基準を得ることができる、そういうような取り組みを進めておるところであります。

空き家の増加を抑制する観点からも、引き続き、中古住宅の質への不安を取り除き、安心して取引できるよう、積極的に取り組んでまいりたいというふうに思っております。

○小島委員 今全国で、空き家バンクということでお、本当にいろいろ知恵を絞つてやつていらっしゃいます。

私も尾道市なんですけれども、大林監督等、いろいろと映画にも出ていますけれども、非常に情緒のある町という中で、ところが一方で大変な空き家がありまして、実は、N.P.O.が中心になつて、市も入つてきまして、両々相まってリニューアルしまして、今、いわゆる入居したいという希望が何百人もあるんですよ。

一方、長野県の佐久市、これも、わざわざ何か二名ぐらいわゆる担当者を決めて、民家を回つて、仮壇があるからだめよというのを、田舎の家というのは遺族の公民館といふんですね。普段はあいついるけれども、益暮れには帰るんよと言われて、田舎の公民館、一族の公民館というんですね。これもよくわかるんですけれども、余りにも集落が崩壊しそうな地域もあるわけですね。そういう中で、やはりそういう先例もあるわけでありますから、どうかひとつしっかりと内容を吟味して御指導をよろしくお願いしたい、このように思う次第でございます。

それで、あと残り三分なんですけれども、ちょっと話をかえまして、私、以前から大変気になつてます、国土交通省はいわゆる海運もあるわけで

すから、きょう来ていただいているかと思うんですけれども、実は先般の、昨年の税制調査会にお

きまして、税制改正において、日本の外航船舶が百五十九隻しかないのに、いわゆる特定減価償却、これを実は財務省が来年度からなくする、廃止と言つたんですよ。これについて、私は自民党の税調で申し上げました。

というのは、要するに、十億円の船をつくろうと思えば、九億円は銀行融資がありますが、一割は自己資本なんですよね。要するに、船主は、いわゆる特定償却をためながら、貯金をしながら頭金をつくつて実は船舶をつくつておるのでございまますよ。実は今、日本の船主さんの九割は国内で船をつくつていますよ。ところが、これがなくなら、今造船始めたたくさんあるんですけども、造船所の雇用がなくなるということなんですね。

そうすると、私の町はいわゆる造船の町ですから、今造船始めたたくさんあるんですけども、造船所の雇用がなくなるということなんですね。

それに関係するいわゆる海事クラスターがなくなつてくるという、大変心配しますのですから、これは二年延長になつたんですけれども、どうぞ国土交通省はしつかり腰を置いてこれを延長できるように、せひとも恒久法に変えていただきたいということが一点と、先ほど言いました、百五十九隻しかない国際外航船、実はこれが何で固定資産税なんがあるのかということですね。十分八分の一の減免はあるわけですけれども、海外は無税ですから、どうかこのことにつきましても、国土交通省はしつかり応援をいただきたいと思つております。

御見解があればお聞きしまして、終わります。

○森重政府参考人 お答え申し上げます。  
昨年の税制改正大綱におきまして、船舶の特別償却など、委員の御支援も賜りまして延長が認められました。まことにありがとうございます。

ただいま御指摘がございました、これからもしつかりやつていくといふ点でございますけれども、我が国商船隊の国際競争力の強化を図るためには、国土交通省といたしましても、しつかりと知

恵を絞りながら努力してまいりたいというふうに考えております。

○小島委員 終わります。

○赤羽委員長 次に、赤羽一嘉君。

きょうは、先日の大臣所信に対し、何点かにわたりまして質問させていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

まず、建設産業における技能労働者の扱い手の確保について質問させていただきたいと思います。

大臣も所信表明の中、「現場力こそが日本の底力です。二月に公工事設計労務単価を引き上げました。人材育成、女性も活躍できる環境づくり、外国人材の活用など、建設業、運輸業、造船業等の現場を支える技能人材の確保を図ります。」このように特出しとして発言をされております。

建設産業における技能労働者の現場は、皆さん御承知のように、長年続いておりましたデフレ不況、また建設投資の減少によりまして、低い賃金、劣悪な労働条件のために、将来の生活不安から働き盛りの若い技能労働者の離職が相次ぎ、同時に、若者のこの業界に入つてくる入職者数も激減をしているところでございます。

全建総連が毎年、賃金実態調査というものを行つておりますが、これも十万人以上の調査で大変見事な調査だと思っておりますが、二〇一三年の賃金調査では、公共工事の設計労務単価の引き上げをされたにもかかわらず、一日の賃金の平均単価がほぼ同額、あるいは職種によっては減少と、なかなか上昇傾向が見られなかつたといふ結果が出ております。二〇一四年、昨年の五月から七月に行われた賃金調査におきましては、職種によつてその上げ幅は異なるものの、おおむね上昇傾向が見られたという明るい結果も出ているところです。

それで、もう少し詳しくやついくといふ点でござりますけれども、しかし、余りにも地域もあるわけですね。そういう中で、やはりそういう先例もあるわけでありますから、どうかひとつしっかりと内容を吟味して御指導をよろしくお願いしたい、このように思う次第でございます。

それで、あと残り三分なんですけれども、ちょっと話をかえまして、私、以前から大変気になつてます、国土交通省はいわゆる海運もあるわけで

かどが、また適正な労働環境がつくられているかどうか、そこは必ずしもそつとは言えない結果、若干技能労働者に魅力がある職場とは言えないと状態がまだ続いていると言わざるを得ない状況でござります。

現場からもいろいろな要望が出ておりますが、まず確認をさせていただきたいことは、過去三度にわたりて、太田大臣のリーダーシップのもとで公共工事の設計労務単価が引き上げられたわけであります。そのことが建設労働者の賃金や下請事業主の契約単価引き上げに反映をされなければ意味がないわけでありまして、このことについての国土交通省の取り組みについてお答えをいただきたく思います。

まず、確認をさせていただきたいことは、過去三度にわたりて、太田大臣のリーダーシップのもとで公共工事の設計労務単価が引き上げられたわけであります。そのことが建設労働者の賃金や下請事業主の契約単価引き上げに反映をされなければ意味がないわけでありまして、このことについての国土交通省の取り組みについてお答えをいただきたく思います。

〔委員長退席、大西(英)委員長代理着席〕  
○北川副大臣 今、建設労務単価と給料の関係、報酬の関係、こういうことで御質問ございましました。

〔委員長退席、大西(英)委員長代理着席〕  
建設産業の扱い手を確保するためには、まずはは廻遇などの労働環境の向上というものが不可欠であるわけです。

公共工事設計労務単価につきましては、平成二十五年四月の一五・一%、昨年二月の七・一%、そして本年二月の四・二%と三度にわたりて引き上げを行いました。

この三度にわたる労務単価の引き上げが現場の技能労働者の賃金水準の上昇という好循環につながるよう対応していかなければいけないというふうに思うわけであります。建設業者の団体に対して、繰り返して適正な賃金水準の確保などについて要請をしてまいりました。

また、昨年の扱い手三法の改正により、発注者、受注者の双方に対するダントンピング対策が盛り込まれたことを受け、ダンピング対策の強化に取り組んできたところであります。

こうした取り組みの結果、現場の技能労働者の賃金は上昇しております。型枠、とび、鉄筋などの現場従事者の年収額は、前年比八・九%の高い

伸びというようになつております。

建設業における現場の扱い手を確保していくため、引き続いて賃金上昇の動きが下請も含めた技能労働者にも確実に行き届くよう取り組んでまいります。

以上でございます。

○赤羽委員 ありがとうございます。

今おっしゃつていただいたように、この公共工事の設計労務単価の引き上げを初め、さまざま御努力が実りつつあるということころだと思いますが、日本の景気、先行きもまだまだ不確かな面もありますし、現場がどうなるかということは、ぜひ現場との対話を国交省としても率先しながらフォローアップしていただきたい、こう考えております。

ちなみに、全建総連の皆さんとのコメントの中に、先ほど申し上げましたように、上昇はしているものの、他の業種と比較するとまだ厳しい、特に四十歳から四十四歳、いわゆる子育てで一番お金がかかる世帯の所得の向上が求められるという声もありますし、そうしたことも踏まえながら取り組んでいただきたい、こう思います。

加えて、今賃金の話だけさせていただきましたが、同時に、私が思つておりますのは、社会保険の加入促進というの大変重要な点だと考えております。なかなか社会保険の加入が進んでいない現実もあり、そうしたことが将来に対する不安、安定感のなさにつながっていると思つております。

社会保険の加入促進について国交省としてどのように取り組んでいるのか、お答えをいただきました。

○毛利政府参考人 建設業における扱い手、とりわけ若者を確保、育成するためには、御指摘のとおり、賃金水準の確保とあわせまして、社会保険の加入促進が非常に重要でございます。私どもは、平成二十九年度に許可業者の社会保険加入率を一〇〇%にすることを目標に掲げまして、関係団体とともに対策を進めております。これによりまして社会保険の加入率は年々上昇して

おりまして、企業単位では約九割、労働者単位では約七割までようやく参つております。

今後、この先さらに加入を進めていくためには、これまで行つてきた行政や元請企業による下請、現場の労働者までしっかりと行き渡るよ

うにすることが大事だと考えております。

このため、本年一月に関係者を集めまして、社会保険未加入対策推進協議会、民間の発注者も入つておりますが、協議会を開催いたしまして、法定福利費の確保に向けて関係者がそれぞれ取り組みを強化する、この申し合わせを行いました。

国交省としましても、これを受けまして、下請指導ガイドラインを改定いたしまして、この協議会における議論の内容も踏まえまして、法定福利費を内訳で明示した見積書の提出を元請から下請への見積もり条件に明示することを新たに盛り込

みました。法定福利費の確保に向けて関係者がそれぞれ取り組みを強化する、この申し合わせを行いました。

国交省としましても、これを受けまして、下請

法定福利費の確保に向けて関係者がそれぞれ取り組みを強化する、この申し合わせを行いました。

りして、トレースをしていただきたいと強く要望しておきたい、こう考えております。

次に、安全対策ということで、ホテル、旅館の耐震診断のことについてちょっと質問を移らせていただきます。

これは、実は、出席の委員の皆さんもほとんど関係があるところなので、よく聞いていただけた

らと思うんですが、このこと自体は、平成二十五年の十一月に耐震改修促進法が改正され、それが施行されました。これは、昭和五十六年以前に建設された延べ床面積五千平米以上の旅館、ホテルは、本年の年末までに耐震診断を行つて、その結果を自治体に報告することが義務づけられております。自治体は、その報告内容を取りまとめた上で公表することになります。

しかしながら、この耐震診断にても耐震改修

については補助率の引き上げ措置が講じられていることについてお答えをいたしました。

結局、先ほど副大臣の御答弁にもありました

が、ダンピングが横行してちゃんとした適正な利益がとれない、その結果、現場での従業員、労働者の社会保険の加入が進まない、この悪循環が

ずっと続いてきたのが最近の日本だったと思います。

このだけ見ると、大変しつかりとした制度

が、ダンピングが横行してちゃんとした適正な利

益がとれない、その結果、現場での従業員、労働

者の社会保険の加入が進まない、この悪循環が

ずっと続いてきたのが最近の日本だったと思います。

このだけ見ると、大変しつかりとした制度

が、ダンピングが横行してちゃんとした適正な利

益がとれない、その結果、現場での従業員、労働

者の社会保険の加入が進まない、この悪循環が

ずっと続いてきたのが最近の日本だったと思います。

このだけ見ると、大変しつかりとした制度

が、ダンピングが横行してちゃんとした適正な利

益がとれない、その結果、現場での従業員、労働

者の社会保険の加入が進まない、この悪循環が

ります、現段階では十二件でございます。

○赤羽委員 今お答えいたしましたように、七百七十件のうち、今年度で終わる特例の制度であ

りながら、まだ十二件しか着手できていない。これはいろいろな理由があると思うんですね。

それで、私は、その対象のところがなかなか進

まないという問題と同時に、では、非対象の中

の旅館、ホテルはそのままいいのかと、これはそうじゃないんですね。対象のところが改

修工事をする、そうすると適正マークがつく。そ

の適正マークがついていないところはどうなんだ

という話に当然なる。中小、小規模の旅館もやだ

ざるを得なくなる。しかし、その中小、小規模事

業者は義務づけがされていないので、補助金の上

乗せの対象となつてない。このままのスキーム

では絶対うまくいかない。いろいろ現場で話を聞

いておりますと、そう感じているんです。

まず、大前提として、耐震改修というのは国だ

けの補助制度じゃなくて、国も相当踏み込んでい

るんだけれども、各都道府県もやつてもらおうとい

うことで初めて事業者が耐震診断ですと六分の一

で済む、本当はそういうスキームなんですが、現

実に見てみると、全国四十七都道府県のうち、平

成二十七年度当初で、県独自の補助制度の創設

を予定していながら十四県もあるんですね。こ

れは出席の委員の皆さんのが地元も必ずかわって

いるので、そうすると、その十四の県の旅館、ホテルの対象の事業者においては、六分の一で済む

という特段のその条件を受けられない。これは、

ある意味では、ホテル、旅館というのは全国の地

域間競争であるにもかかわらず、四十七都道府県のうちの十四の府県の中にあります旅館、ホテルは著しくハンディを背負う形になるわけです。

私は、そういう状況が整備されない中で、本年末に自治体に報告が義務づけられていて、その報

告を自治体が公表なんかすると大変な風評被害、

これだけ景気が回復してくる、観光はそのトップ

リーダーである状況で、極めて大きな、深刻な影

響がもたらされてしまう、こう考えているんで

（大西（英）委員長代理退席、委員長着席）

○橋本政府参考人 お答え申し上げます。

平成二十五年の耐震改修促進法の改正により、耐震診断の義務づけの対象となつた大規模建築物

は全国で約一万二千件あり、このうち、ホテル、旅館が七百七十件となつております。このうち、

四百六十件は耐震診断に着手をしておりますが、

国の補助制度を活用して耐震改修工事に着手した

す。

まず、その十四の県全く創設の予定がないといふに報告を受けておりますが、こうした極めて不公平な状態に置かることについて、その対策をどうとられていくのか、また、どうとろうとされているのか、お聞かせいただきたいと思ひます。

う意味では、ぜひこれはホームページ上に公開するような手段を考えるべきだと私は思います。どうですか。

○橋本政府参考人 耐震改修を進める上で、国の補助制度が活用されることは大変重要でございま

でございます。  
しかしながら、議員御指摘のとおり、直近の工事費の動向を踏まえて実勢と見合つたものにすることが重要と考えておりますので、平成二十八年度予算要求において単価の見直しを盛り込んでまいりたいというふうに考えております。

○橋本政府参考人 御指摘のとおり、国の補助制度、特に補助金の上乗せをしておりますけれども、これは地方公共団体の補助制度があることが前提になつております。

このため、一昨年から、住宅局の担当審議官が都道府県の副知事あるいは担当部長、それから市長さん、町長さんを直接訪問いたしまして、制度

の創設を要請してまいりました。また、各プロックごとに都道府県、政令市の担当課長を集めた会議を今まで八回開催してきております。

この結果、昨年末時点では補助制度を設けられ、おつた都府県が十八でございましたけれども、

二十七年度当初予算において十五道府県が追加をされ、三十三都道府県となっておるところでございます。

ただ、残り十四につきましてはまだ動きがないということをございまして、引き続き、なるべく高いレベルで、それぞれの府県あるいは市、町に働きかけをしてまいりたいというふうに考えてお

○赤羽委員 参考までに、委員の皆さんにも関係があるので、あえて私から申し上げますが、青森県、山形県、福島県、群馬県、新潟県、富山県、石川県、福井県、千葉県、山梨県、滋賀県、広島県、鹿児島県、沖縄県。関係の委員の方も必ずいると思うので、御地元のホテル、旅館が著しく不利な状況に置かれる、これは全く人ごとではないはずで、ぜひ委員の皆さんも地元でどうなつているかと認識をしていただきたいと思います。

これは、国交省としても情報公開をして、やはり県が知らぬ顔でいらなくなるということはやはり大事だと思いますよ。耐震改修を進めるとい

○赤羽委員 駅のバリアフリー化、交通バリアフリー法を制定して、なかなか駅のバリアフリーが進まなかつた状況がありましたが、あれども、あれも、ホームページに全部載せて、やはり常識として公共機関はバリアフリー化が当たり前だという、世の中の状況を変えていったたということは大き大きな効果があつたと思いますので、よろしくお願いいたします。

また、耐震診断、耐震改修工事が進まない大きな理由は、この辺をどうするか、どうするかであります。そこで、この辺をどうするか、どうするかであります。

い、こう思つております。  
また、ちよつと別の觀点から、当然、この改修工事にかかるときには、旅館業ですから、棟を別にして、工事をしながら營業するというのも大変厳しい選択だと思ひます。特にロビーの耐震化を一番やらなければいけない。ロビーの耐震工事をやつているときに營業ができるわけではないわけですね。

五百ぐらゐの部屋があつたときに、例えは二百

申し上げますと、経済的な理由ではない耐震改修工事を実施することによって生ずる事業活動の縮小、すなわち、売上高の減少を理由としたしまして従業員を休業させる場合には、この助成金の支給対象とするのは困難でございます。  
以上でございます。

金を出すかということはいろいろ議論があるかと思ひますけれども。この設定単価、改修工事は例えれば四万八千七百円とか、耐震診断もそれぞれ設定がありますが、これは相当前の単価が使われているというふうに、私はそう認識しておりますが、この点について検討するべきだと思いますが、御回答をよろしくお願ひしたいと思います。

○橋本政府参考人 御指摘の耐震改修の補助金の単価でござりますけれども、これは平成七年度の補助制度創設時に設定をしたものでござりますが、昭和五十五年度から昭和六十三年度に行われた、いわゆる「耐震改修費負担割合」というつ

し、また、一度首を切つてしまつたら、再雇用と  
いうか、人を集めることは極めて難しい状況であ  
ります。

このことというの是非常に大きな問題であつ  
て、休業補償みたいなことをどうするか。まず、  
普通に考えれば、雇用調整助成金の活用ができるな  
いかと考えているんですけど、なかなか難し  
いという話も厚労省から来ておりますが、きょう  
厚労省、来ていただいていると思いますので、な  
ぜこれが適用できないのか、お答えをいただきた  
い、こう思います。

○広畠政府参考人 お答え申し上げます。

理由はともあれ、結果として事業者が経営困難に陥るようなときに雇用の維持を図るために雇用調整助成金を出すというのは、この雇用調整助成金を制度設計したときの目的には今回みたいなことは合っているはずだと私は思うんですけども、その趣旨はどうなんでしょうか。今、申しわけないけれども先ほどいただいた答弁では、ああ、いっけども、どうでしようか。

○広畠政府参考人 今御指摘ございましたよう

に、雇用調整助成金は経済上の理由による休業を対象としております。これは、この助成金が事業者が内にまつて雇用保択と景気との二重

力震改修工事の費用を踏まえて 計定をしながら

が、かくいき委員會指揮の雇用保險法に基く考證

主が納めしが雇用保険料を原資と

て、事業主の共同連帯によって対応する雇用保険二事業として実施していることによります。

このため、災害あるいは法令、規制等によって休業する、こういった場合については、事業主の共同連帯により対応すべきものではないということで対象としておりません。

○赤羽委員 事業主の共同連帯により対応すべきでないものについては従前から助成対象としておりませんという説明も見ているだけれども、全然わからないんですよ。読んでいて。後で聞かせてもらえばいいんだけれども。

こういうことです。だから、雇用調整助成金では対象にできないので、そうしたことについて他のやり方で休業補償なりを考えるべきだ、こういう主張ですか。災害なんかでは、雇用調整助成金の対象にできなくとも、災害に関するときの休業補償なり経営に対する補償というのがいろいろあると思うので、ありていに言えば、耐震改修をやるんだつたら国交省でその間の休業補償を考えるべきだ、こういう主張ですか。

○広畠政府参考人 繰り返しになりますけれども、雇用調整助成金の趣旨からいたしますと、ストレートには、耐震改修工事そのものによつて休業するというふうに問われますと、なかなか対象にするのは難しいということです。

○赤羽委員 では、ちょっと国交省の副大臣で、

どなたでもいいですかね、答えてほしいんだけ

れども、やはり当然、人手を抱えているホテル、旅館業が耐震改修工事に入ると、相当長期間にな

れば現美にはできないんですね。

当然、義務を課したり、耐震化を進めるということは僕はいいと思うんだけども、もちろんいいことなんだし、旅館業もやりたいと思っているんですけども、やれる環境をつくるのは、やはり政府としては責任があるのでないかと思いますが、どうでしょうか。

○北川副大臣 非常に重要な問題を指摘していた

だいたおるというように思います。

この問題につきましては、旅館業、そういうものを管轄しております我々国土交通省、それから厚生労働省、あるいはまたそれの営業をしておられる民間の方々と十分に意見交換をして、そして一定の方向をやはり見出していくなければいけないというような思いが、今、お話を聞きながら、そういう思いがいたしました。

○赤羽委員 ぜひよろしくお願ひしたいと思います。もう時間が限られています。最後に、この前、大臣の所信の中に、東日本大震災からの復興の欄で、「常磐自動車道が三月一日に全線開通するなど、道路、鉄道などの基幹インフラの復旧は着実に進んでいます。」こういう表現がございました。常磐道が三月一日に全線開通したというのは、大変すばらしい、被災地にとつては本当に大きな励みになつたことだと思います。昨年、太田大臣が、ゴールデンウイーク明けまでには何とかするという宣言をされて、それが希望の光となつて被災地の皆さんには頑張られてきました。それが図らずも三月一日といふ随分倒して全線開通されたといふのは、すばらしいことだと思っております。

片や、JR常磐線は全く着手できていない。この前、四つに分けて展望が見えて、総理からも全線開通の指示が出て、よく見ますと、いわゆる一番の福島県の被災地域の間は、いつどうなるかといふのは全く具体的には明示されていない。この前、JR常磐線が、ほとんど手つかずでございました。これまでほとんど手つかずでございました。ただ、本年一月二十日から被害状況調査をJR東日本において実施しております。

また、先般の全線開通という方針を踏まえまして、来年度から設計調査に着手し、設計完了後は引き続き土木工事を進める予定になつてございます。

従来は帰還に合わせてという方針でございまして、たけれども、今般、区域の見直しあるいは帰還の動向と切り離して工事を進める、こういう方針で取り組んでいるところでございます。

ただ、では、いつできるのか、いつ完了するのかということにつきましては、設計調査を進める中で決まってくるために現時点ではお示しであります。

かということにつきましては、設計調査を進める

は、三・一から七年とか八年後なんですよ。ですから、全線開通となるとその先になるという、極めてインフラが着実に前進しているとは言えないと私は思つておるんです。

この前田川の一番の橋脚の復旧工事について具体的な見通しがどうなのかということと同時に、時間もありませんので、今、被災十二市町村がこれから将来像といふのを復興庁のリードのもとでやつてあるんですけども、この夏に取りまとめがあるんですけども、その取りまとめの段階のときに、JR常磐線が今のままだと町の将来像を描けるわけがないんですね。

駅を中心町を再開させて、こうみたいな絵を描こうと思っているのに、常磐線がどうなるのか全くわからないという話では全くアリティーのない将来像になつてしまふので、この夏に向けて、ぜひJR常磐線としての復旧工事を含めた部分の見通しを出させるべきだと思いますが、最後の質問ですので、お答え、よろしくお願ひします。

○今村委員長 次に、宮崎岳志君。

○宮崎岳志君

本日は、今、世間を大変騒がせて、不安感を多くの方に与えております免震の偽装事件についてお伺いをしたいと思います。

質問は、一応二つのテーマでありますから、そこにしつかりと指導していただきたいたいと思います。

○今村委員長 次に、宮崎岳志君。

本日は、今、世間を大変騒がせて、不安感を多くの方に与えております免震の偽装事件についてお伺いをしたいと思います。

質問は、一応二つのテーマでありますから、そこにしつかりと指導していただきたいたいと思います。

○宮崎岳志君

本日は、今、世間を大変騒がせて、不安感を多くの方に与えております免震の偽装事件についてお伺いをしたいと思います。

質問は、一応

私も、昨日、直接東洋ゴム工業の方にお話を伺いましたして、どういうことなんでしょうかといふことで内容も聞かせていただいたんですけども、大変な問題だなという思いを一層強くしたところであります。

現在までに国交省が把握している事案の概要は、  
それから、このような場合、最悪の場合にどう  
うな被害が想定されるのか、この二つについて  
伺いたいと思います。

大臣認定を取得した十二件の高減衰ゴム系積層ゴム支承、積層ゴムを使った免震装置でござります。この五件の認定に係るものについて、大臣認定に示された地震の揺れを抑える能力を有しない製品を販売していたということでござります。

具体的には、大臣認定の内容よりも減衰定数が小さく、剛性が大きい免震材料が販売されておりました。この場合、地震の揺れを抑える効果が小さくなり、建物の揺れが想定よりも大きくなるおそれがあります。

大臣認定不適合が判明した棟数、建築物の数は全体で五十五棟。所在地は、高知県九棟、神奈川県六棟、宮城県、東京都及び愛知県にそれぞれ五棟、その他の府県で合わせて二十五棟となつております。

また、御指摘のとおり、東洋ゴム工業が、さきに申し上げました不正な製品の出荷の実績をもとに平成十八年以降に免震材料の大蔵認定を申請し、これを受けております。

国十交通省におきましては、大臣認定を取り消すとともに、東洋ゴム工業に対し、建物所有者への早急な説明、それから構造安全性の検証、原因究明、その他必要な対策を講ずることを指示しております。

それから、このことに伴う影響というか、最悪の場合は震度六七程度の揺れを抑える効果が小さくなつておるのは事実でございます。ただし、対象建築物について

は、建築物全体の構造安全性が損なわれているといふものではなくて、免震装置によつて建築物の揺れを抑える機能が低下をしているというふうに考えております。

物が多いわけですよね。つまり、防災拠点に使われているということです。特に、災害発生時に避難や救援の司令塔になります県庁や市役所の庁舎、それから被災者の救援の主役となる警察署、

しかし、それも、可能性があるかないかということを含めまして、今私が指示をしておりますのは、とにかく来週の中ごろまでに、震度五強に耐えられる、これは倒れないということです、耐えられる

個別の建物の強度等については、当然、構造計算を全てやり直してみなければ確定的なことは申し上げられませんが、これは、免震構造の有識者で、私どもがこの免震構造についていろいろ御指導いただいたいる東京理科大学の北村春幸教授にお伺いをしましたところ、免震建築物は、一般論として、極めてまれに発生するおそれがある大地震動に対して二割ないし三割程度は余裕を持って設計をしている、したがって、免震ゴムがかわったとしても、その余裕の範囲におさまると思われ、例えは倒壊まで至るようなことはまずないと見解をいただいておるところでございます。

今後、いずれにいたしましても、当該免震材料が設置された建築物の構造安全性について、東洋ゴム工業に対しても速やかに検証するよう指示をしておるところでございます。

○宮崎(岳)委員 ありがとうございます。

消防本部庁舎、それから負傷者を受け入れて治療に当たる病院、さらには災害情報の提供や避難の呼びかけを行うNHKの放送局の建物、こういったものに使われているところで今回偽装が発覚をしているということなんですね。

最悪の場合、倒壊まではしないにしても、そういう建物で性能が劣ったものが使われたといったために、例えば県庁や市役所が機能しなかつたとか、あるいは消防や警察の出動に差し支えたとか、病院が負傷者を受け入れられなかつたとか、NHKがテレビ、ラジオが放送できなかつたとか、こういったことになれば、本当に重大な、さらに二次、三次の被害にもつながりかねないといふ状況だと思うんですね。致命的な初動のおくれをもたらしかねない。

この件について、国は現在どのような対応を行っておりますでしょうか。

られる通常の建物かどうかということをデータに基づいてきっちりと検証させる。当初、ずっとおくれさせておりましたが、来週中ごろまでに、まさしくこれは普通の地震では倒れないよということをお知らせすることをやりなさいと。

それから、一ヵ月かかると言われておりましたが、今月末までに、震度六強から七程度という最大級の地震に対する安全性の検証。これは生データがありますから、それで全部、構造分析というのは、私も専門の端くれでありますけれども、耐震工学を専攻したのでよくわかるんですけれども、非常に複雑な計算をしなくてはなりませんが、おかげで生データが残つておりますのですから、コンピューターを回して、今月末までに、この建物はどこまで耐え得るかということについて、それぞれの建物ごとに、五十五棟全部調査を終えるよう指示をいたしました。

今御説明にあつたように、倒壊にまで至る可能性はまずない」という話でした。もともとが万が一の地震に備えているのですから、まずないといふのも当然であります。しかし、まずないといふことはゼロではないということでもあるわけで

また、国交省へ会社から一報が入つたのがことしの二月九日というふうに聞いておりますが、この問題が対外的に公表されて、あるいはビルの居住者等に報告されるまでに一ヶ月以上たつております。この間、何でこんなに時間がかかっている

そうしたこと、その後これは取りかえ作業とかいろいろなことになると思いますが、まずそこまできちとやって、その後は全部入れかえといふ、これは相当工事は時間が、バランスもありまして、一個だけ外してジャッキで上げてというわ

能の半分程度、五〇%程度しかないものも紛れ込んでいたということでありまして、もちろん全てが不良品ではないんでしょうか、まずないです。

のかなという疑問もあるわけでありますけれども、いかがでしようか。

けにはいかない。そのまま住んだまま『どう』ことになりますと、バランスで、ちょっと崩れますとクラックが入りますから、これは三ヶ月とか普通はかかると言われていますけれども。

ううとは思ひますが、しかし倒壊といふことも、これは万々が一ないわけでもないといふ、そのような状況であると思います。

そんな中で、今回の免震偽装というのは非常にやはり重要な問題として、なぜ重大かというと、

しゃるとおり、免震これは全国で今三千九百一  
あります。ここは、例えば、おつしやったとおりであ  
りますし、NHKもそうでありましょう。病院と  
いうことでいえば、手術をしていたといった場合  
でもあちつとであるところのようなこと、あるじ

そうした取りかえといふことについてはどうするかという三段階で、来週、まず安全なところ、そして、どこまで耐え得るかということについては今月末、その後の展開についてはそこでそれぞれの建物ごと御相談ということになると思いま

今回の免震ゴムを使うような建物はどういう建物かということなんですね。免震構造をわざわざつくるような建物はどういう建物かと云うと、つまり、絶対に地震等で損害を受けては困るような建

は、透析をしていた、そういうものが外れないよう。そういうことですから、建物全体が倒壊するというのにひどいは、恐ろくないということだと思います。

ですが、大体そういうスケジュール感で対応をする  
ようにということで、今対応を急がせているところ  
でございます。

をさせていただきます。

○橋本政府参考人 経過について御報告を申し上げます。

本年二月九日月曜日に、東洋ゴム工業株式会社から、建築基準法第三十七条違反の疑いがあるという報告を受けました。

これに対しまして、国土交通省から、事実関係を整理して早急に提出するよう指示をいたしましたが、東洋ゴム工業において正確な調査データを収集するのに時間をしてしまいました。その結果、東洋ゴム工業から正式に、三月十二日木曜日に、不正があつた旨の報告を受けまして、翌十三日に大臣認定を取り消したところでございます。

なお、所有者等の安全、安心の確保が最優先であるということから、三月十三日、東洋ゴム工業に対しましては、所有者に対する迅速かつ丁寧な説明、構造安全性の速やかな検証等について指示を行つたところでございました。

三月十七日火曜日に、府舎と公立病院については、広く国民が利用することに鑑み、リストの公表を行つたところでございます。

三月十九日、昨日でございますが、所有者の同意がとれましたので、民間の病院についても公表を行いました。

三月十七日火曜日には、原因究明と責任の追及、さらなる再発防止策の検討のため、製造時のデータの確認、データの改ざんの状況の確認を目的としたとして、東洋ゴム工業明石工場に対し、本省職員、それから近畿地方整備局の職員で立入検査を行つたところでございます。

また、三月十七日火曜日には、北川副大臣をヘッドとする、不正免震材料を用いた建築物の安全管理に関する省内連絡会議を立ち上げ、利用者、居住者の安全の確認、原因究明、責任の追及、制度上の課題の総点検を実施することを決めたところでございます。

さらに、三月十八日水曜日には、東洋ゴム工業の山本卓司代表取締役社長を国土交通省に呼び、

北川副大臣から、会社を挙げて全力で取り組むよう指示書を交付したところでございます。

○宮崎(岳)委員 ありがとうございます。

大臣は、三段階にわかつて調査、対応するといふお話をされました。

私もその会社の方にお会いをして話を聞いたときには、当初私たちが想定していたスケジュール

より、国交省、大臣の指示で、相当早めでいろいろ取り組みをやつてあるんだというふうになりました。もともと私は新聞記者をやつていたんですけども、新潟県の中越地震のときに、地震後に現地に入つて、現地で免震の装置がある病院を取り材したことなどがござります。院長さんにたしか話を聞いていたことがございます。院長さんにたしか話を聞いていたんだと思いますが、地上とは違つて、船をぐく

ような大きな緩やかな揺れであつたというふうに言われたというのを大変よく覚えてるんですけども、先ほど大臣がおつしやつたとおり、本当に命にかかる施設でありますので、これはきちんと対応していただきたいというふうに思います。

それで、偽装ゴムが使われたビルの情報について、居住者、そのほか使用者、そういう方に提供する、そしてそのビルの安全性を確認して安全を確保するというのが最大の必要なことだらうといふふうに思つてます。それで、偽装ゴムが使われたビルの情報について、居住者、そのほか使用者、そういう方に提供する、そしてそのビルの安全性を確認して安全を確保するというふうなものもありま

す。

まず、建築基準法の基準を満たしていることと、本来、免震装置がついた免震ビルとして、より高次の機能を果たすことは別だというふうに考

えております。

仮に基準法の基準に適合していても、本来、お

施主さんが東洋ゴム工業に対して求めた性能が出ていない、免震装置がついていない場合には、当然、不法行為責任で、全額を東洋ゴム工業が修復

なり損害賠償請求の責任を負うというふうに考えておりまして、その点も誠実にお施主さんに対応するように同社を指導してまいりたいと考えております。

この住民などへの周知徹底とか安全性の確保、

先ほどお話ししましたけれども、こういったもの

をどうしていくのか。また、今後、例えは損害賠償の責任が生じたりといふこともあると思うんで

すが、こういうことについてはどうのように対応されますか。

○橋本政府参考人 所有者への説明についてございますが、これにつきましては、三月十三日に、まず最初に、東洋ゴム工業株式会社に對し、所有者に早急に説明することなどを指示いたしました。

東洋ゴム工業からは、大臣認定不適合が判明し五十五棟全ての所有者に対し、工事を施工したゼネコン等を通じて既に第一報の連絡を実施したとの報告は受けております。また、同じく同社から、所有者への直接の説明についても、所有者との日程調整ができるものから順次進めているとの報告を受けております。

なお、三月十八日、先ほど申し上げましたけれども、北川副大臣から東洋ゴム工業社長に対し、所有者に対する迅速かつ丁寧な説明及びその状況の報告を指示しております。この所有者に対する説明が適切に実施されるよう、引き続き同社を指導してまいる所存でございます。

また、先ほど、損害賠償請求なりあるいは修繕等の対応についての御質問があつたかと思いま

す。

まず、建築基準法の基準を満たしていることと、本来、免震装置がついた免震ビルとして、より高次の機能を果たすことは別だというふうに考

えております。

仮に基準法の基準に適合していても、本来、お

施主さんが東洋ゴム工業に対して求めた性能が出ていない、免震装置がついていない場合には、当然、不法行為責任で、全額を東洋ゴム工業が修復

なり損害賠償請求の責任を負うというふうに考

えておりまして、その点も誠実にお施主さんに対応するように同社を指導してまいりたいと考えてお

ります。

○宮崎(岳)委員 もちろん、安全性を確保する、そして損害を賠償するというのは当然のことだと思います。

そのゴムは大臣認定を受けていたけれども、性

能を満たしていないということで取り消されたという状況ですから、もちろん安全性の問題は一つありますし、そして、大臣認定を受けたものが取り消されたわけですから、私は、これでこの建物は既存不適格になるんでしょうかというふうなことを質問したら、いや、違います、違法建築物ですということになります。

違法建築物になつたということは、これをやはり正常な建築物に戻さないと、資産価値そのほか大幅に毀損するということになりますので、これについてはぜひ国交省からもきちんと指導をして、住民の方に損害が行かないように、これは見守っていただきたいということを一言お願い申し上げます。

そこで、原因究明、これが非常に重要なことですね。

担当者がデータを改ざんしたということはわかつたんですが、しかし、その動機がどうもわからない。納期を守るためなのかなというような発言が会社の幹部からあつたんですが、それも本当にところよくわからないというような状況でありまして、私も、会社の方に聞いても、隔靴搔痒というか、靴の上から足をかいているような、ちょっとともどかしさを感じたわけであります。

十年以上、同じ課長補佐の方が一人でその分野を担当していて、その方が一人で不正を行つた、そして、その方が異動して問題が発生した。何で異動して問題が発生した、気づいたんですね。

いつたら、その方が引き継ぎをしたというんですね、後任の方に。引き継ぎをするときに、その不正のやり方を引き継いだといふんですよ。ただ、不正だといふうには言わなかつた。それで、その後任の方が計算していく、おかしい、何で入れる数字がそのたびに変わるものだらうといふようなことで、上司に相談をして発覚をした。だから、本当によくわからんんですね。

東洋ゴム工業は、二〇〇七年に、耐火パネルですか、この性能を偽装して、やはり当時の社長が

辞任に追い込まれて、そのときも大臣認定の性能を満たしていないという問題だつたんです。それが二〇〇七年なんですが、この課長補佐の方は、当時、それで中を見直して、監査をして厳しくするみたいな話をしていたんですけども、この同じ方はその当時からいって、その当時からずっと不正をやっていたという、これが今回の話ですよね。

のことに限らず、この会社に限らず、やはります。原因を究明しないと再発防止はできないと思うんですが、原因究明についてはいかがでしようか。

○橋本政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、東洋ゴム工業の説明によりますと、一人の担当者がデータの補正の部分をブラックボックス化して、改ざんをし続けていたと言つております。

たたし、これにござりますては、同じ製品開発技術部門に四名から五名程度の職員がいるにもかかわらず、なぜ見抜けなかつたのか。それから、同じ事業所内に品質保証部門もあり、なぜ見抜けなかつたか。さらに、この事業所は、品質管理の国際規格でありますISO9000の認証もとつております。このISO9000の認証の中では、コンプライアンスあるいは品質管理については厳しく規定をされておるし、また、サーベイアンス、工場の立ち入り等も何度も第三者がやつているはずにもかかわらず、なぜ見抜けなかつたのか。それから、全ての製品の出荷時試験を行ふ際、これは出荷時試験を行うことは大臣認定で要件づけておりますけれども、なぜ試験により得られたデータへの補正のプロセスを確認する手立てがなかつたのかという点について、これは東洋ゴム工業に対する原因を究明するよう強く求めておるところでございます。

15

請をした仕様と異なる試験体を使用して試験に合格し、不正に大臣認定を取得しておりまして、それにつきましては、翌平成二十年一月八日に、品質監査室による全出荷製品の品質検査の徹底、会員企業を対象としたコンプライアンス研修の実施、不祥事通報者制裁減免制度の新設等を同社がみずから発表して、実施をすると言つております。

この点についても、正しくちゃんとやられたの

ことができなかつたところにまず根源があつて、それを改ざんしてオーケーをとつた。そういう経過の中、原因といつても、製品をつくった原因と、それを届け出していく因とか、いろいろなものを調べ上げなくてはなりません。

私は、何で一年間調査に全力をこの会社は擧げなかつたかと。危ないと思ったら、なぜそんな大なことについて、調査をしています、調査をしてみたいたいことで終わつていたのかなど、

すものですから、高減衰ゴムという今回のものについては二社しかやっておりませんものですが、その辺、具体的に、この場合はここでしつかりした検査をするとか、いろいろなことの真ん中に何かチエックというものを働くかすということを工夫しなければいけないな、このように思つているところです。具体的にこれだというものはまだ見当たらないんですが、私は今、そんな気持ちでいます。

かどうかについて今後厳しく追及してまいりたいと考えております。  
○富崎(岳)委員 本当に、二〇〇七年に同様の問題を起こして、再発防止を誓って、全社員にコンプライアンス研修を行って、そして監査室みたいなものもつくり、絶対に同じ問題が起こらないようになるとやっている間をまたいでこの不正が行われていたということなので、これはちょっとと言いうががないところがあるんですね。  
そしてまた、やはり会社の善意だけに任せておいてはいけないと思うんです。これは国交省が、大臣が認定しているものです。性能評価機関に性

ことが、悔しいほど許しがたいことだということに思っています。日本が世界に誇る免震技術とうものに傷をつけたと私は強く憤りを感じていろいろであります。

この大臣認定も、最近は全部、コンピュータ上で報告されたことについて計算をするということを各段階でやりながら来ているというところがなります。一番最初のデータ、今回の、例のSTA細胞なんかもそうなんですけれども、その実験をしたり製品をつくっている人 자체が悪意を持てデータを改ざんした場合には、そのところを見抜くというのが非常に難しいということは事実

○宮崎(岳)委員 先ほどは一〇〇七年の防火パネルの不正があつたということで、今回は免震ということで、この会社だけの問題で終わらせてもらいたいし、性善説の話で終わらせてもいけないんだけれど、と思うんですね。やはり不正が行われることがあるという前提に立つて、それはもちろん機械のこともありましようし、やり方のこともありますし、いろいろ考え方はあるんでしようけれども、やはりもう一度、不正ができるない、あるいは不正が発生しても何らかの段階で見抜けるという状況をつくらなければいけないというふうに思っています。

能評価を行つてもらつて、そして国交省が大臣決定を出すというのですが、会社側が今回のよう に何でもできてしまうというような状況になりま すと、それも一担当者の個人的な不正でこれがで

だと思います。この大臣認定といふことについても、中間の指定性能評価機関の性能評価を受けて、実際に、試験データが正しいという前提のもとで、書面とそしてコンピューターを回すといふことなり

今回の件ですが、現実に、社長さんがぶら下がり会見が何かで言われたのは、昨年の二月におかしいという話が出て、その年の七月に、社長に、問題ありませんでしたという報告が一回上がつて

きてしまうということになると、一体大臣詔定レ  
何なのかということになると思うんですね。  
ですから、何でこんなに長期間にわたる不正が  
国としてもチエックできなかつたのか、そしてそ  
の反省方一二、どういはず年令一二多分二二、ま  
さに

やがてきているわけです。  
そこで、どういう形でさらに強いチエックをこ  
れらかとすることについて、なかなか日本には  
私は大学時代、昔であります、振動台で起振機  
いろいろ語る。二つ、三つ、四つ語らう。

いるといふんですね、その後、またおかしいといふ話になつて、ことしの二月に報告したんだけれども、国交省に一報が入つた段階では、それも何が何やらよくわからないような、正確なことが少なかつて、こゝで質問がちつとあるのです。

○太田国務大臣 東洋ゴム工業が、昨年の二月に基準が適合しないとの疑いを持つて、一年間放置して、そして、ことこの二月こゝまでおかへハレントされ、これについて改めてお伺いできますか。

としないのを揃らしてして、それがどう揃れるかといふのが私の研究テーマで、それが修士論文になつていてありますけれども、そうした模擬動台もなかなかなかつたり、あるいは、これは定期間で畠うして、二沙間隔で畠へて易会ひとこま

ですから、これは、もし会社の方が内部で会社をぐるみじやなかつたにしても、ある部署とかが問題ありませんでしたよと閉じてしまつたら発覚しなかつたからこんな問題ですよ。永遠に表へに

いうことで、しばらくしてからこちらに報告をえてきた。私は、本当に、政治の言葉で遺憾というのだけれども、許しがたいことだと。

ことをコンピューターで計算するということなんですが、余り早く、小さい実験台で揺らすと、中差でめちゃくちゃなことになりますから。

出なかつたかもしねない。  
そういうことを考へると、やはりこの大臣認定の仕組み、中身自体を、免震ゴムに限らず、全体の仕組みの中を、何か、私もいい知恵ありません

いう思いがしているところであります。

先ほど、事案の把握から発表までのタイムラグが非常に長かったということがあるんですねけれども、何と一年間かかっているんですね、一報を国交省に入れるまでに。これはやはり不誠実だと言われても仕方がない期間だと思うんです。そして、その一年の間、実際にその商品の販売が続けられていた、これもゆゆしき問題です。

しかも、その一年の間に、代表取締役会長は退任をしておりまし、社長は交代をしておりますし、責任の所在が明らかにならないまま、この問題について責任をとるべき、あるいは果たすべき方々が、意図してか知らぬか、それはわかりませんけれども、かわってしまっている。

そして、取締役を退任された方もいるわけですから、もしかしたら、例えば退職慰労金がその段階で支払われていたりするかもしれない。そういったときに、これは、本来であればそれを返上するとか、あるいは減額するとか、そういうたことも、やれという話じゃないですが、検討はされるでしょうね、恐らく。何か不祥事が発覚すれば、その責任者であるわけですから。

そういうこともないままに、一年間、これだけの時間がたつてしまつて、今の社長さんはこの問題が発生したときにはまだ就任していないなかた方だ、こういう状況なわけなんですね。

だから、ちょっとと考えると、このおくれ、これについても国交省として指摘されているんだと思うんですけれども、会社に対してどういふことをおっしゃっていますか。

○橋本政府参考人 少し繰り返しになりますけれども、やはり、昨年二月に疑いがあつた段階で当然私どもに一報があつて、それから調査に入るべきであつたところ、それが全くなされなかつたというのにはまことに遺憾でございます。

ささらに、先ほども申し上げましたけれども、社内の管理体制、品質管理の体制、それから実は、これは全数、出荷をするときに検査をすることを大臣認定の条件として義務づけているわけです

ね。その検査をしながら、ブラックボックスのとこ

ろは見ていないかたとこと等について、さらに厳しく東洋ゴム工業に対しても、我々も直接入らなければならぬとされておりま

ります。

○西崎(岳)委員 あと、この発表の問題についてもう一点やはり論点があると思うんですが、これは上場株式を公開している企業でありますので、投資家、株主の方がたくさんいらっしゃるわけであります。

上場企業でありますから、当然、有価証券報告書を出し、そして年三回そのほかに四半期報告書を出し、また、損益に大きな変動があるということが予想されるならば、業績予想の修正、配当予想の修正、そういうものを行う、情報提供を行わなければならぬということだと思うんです。

この問題を会社が最初に認知してから有価証券報告書は一回、四半期報告書は三回、これまでに出されております。これらの書類には「事業等のリスク」という欄もあるんですねけれども、そういうところにも何の記載もない。そして、業績のところにも、免震ゴム事業については最近売り上げがよくありませんなんという記載をしてあるんですね。

こういった会社の信用そのものにかかるようなことを一年間伏せ続けていたといふこと、こういったことは株主代表訴訟にもつながりかねない高いために投資判断に重要な影響を与える事実がいつと判断した場合、取引所は、必要と認めるときには、例え規則に違反した旨の公表を行う、あるいは改善報告書の提出を求める、さらには、会社におきまして、上場会社の開示が不適切であったと判断した場合、取引所は、必要と認めるときには、例え規則に違反した旨の公表を行う、あるいは改善報告書の提出を求める、さらには、会社の内部管理制度の状況等について改善の必要性が高いと認める場合には、特設注意市場銘柄に指定を行うなどの所要の措置を講ずることとなつてゐるところでございます。

○宮崎(岳)委員 これについては、個々の事案によると、そのとおりなんでしょうか。

○橋本政府参考人 よりうのはそのとおりなんでしょうか。この事案は、私は一般的な感覚で捉えればやはり問題がかなりあるんじゃないかなというふうに思います。専門的なところになりますので、どの事案がどのタイミングが適切なのかというのにはわかりませんけれども、それにしても長過ぎるんじゃないかなというのが感覚であります。

そして、時間も余りありませんのでちょっと重要なことを伺いたいのですが、免震部品が使われているビルというのは大変たくさんあります。東洋ゴム工業のものだけではありません。これまで明瞭になつたことは、誰でもやろうと思えば

実が発生した場合には、直ちにその内容を開示しなければならないとされております。

本件に関しましては、三月十三日に、東洋ゴム工業株式会社より、子会社が製造、販売した建築

不正ができるという状況に今あるということなんですね。他の会社を信用しないわけではないです

が、それでも、だから、ほかの会社なら安全なんと言ひ切れるような状況でもないだらうというふうに思います。

私は、一旦やはり全ての会社の部品について、

の国土交通大臣認定の取得に際し、技術的な根拠のない申請により認定を受けたことなどについて適

時開示が行われているところでございます。

適時開示が適切なタイミングで行われたかどうかにつきましては、個々の事案に応じまして、投

資者の投資判断に重要な影響を与える事実がいつ発生したと認定されるかによること、さらに、そ

の認定は一義的には取引所において行われるべきものでございますので、個々の事案について當てはめていくことになると存します。

ただ、一般論として申し上げますれば、取引所におきまして、上場会社の開示が不適切であったと判断した場合、取引所は、必要と認めるときには、例え規則に違反した旨の公表を行う、あるいは改善報告書の提出を求める、さらには、会社

の内部管理制度の状況等について改善の必要性が高いと認める場合には、特設注意市場銘柄に指定

を行うなどの所要の措置を講ずることとなつてゐるところがございます。

○橋本政府参考人 積層ゴムを使つた免震装置を出しているところは、東洋ゴム工業のほかに二十

六社ございます。認定の件数は百七十件ございま

ね。

全てを調査するかどうかは別といたしまして、能力の限界もござりますけれども、例えサンプ

リング調査とか、あるいは出荷時にちゃんとデータが残つていて、それを今検証してみたら大丈夫であるか等については、当然我々としては検証すべきだと思います。

また、三十七条認定に基づく製品というのが大

体五千種類ぐらいございますけれども、これらに

よるところを一年間伏せ続けていたといふこと、こう

いたことは株主代表訴訟にもつながりかねない

ように思ひます。そのため投資家も損害をこうむつた方もいるでしょ

うし、また、そういう金融的な観点からの問題点もあると思うんですが、これについて、株式市

場を所管する金融庁の方ではどう捉えていて、ま

た、今後どういう指導を行つていくかというふうに考へられておりますでしょうか。

○小野政府参考人 お答え申上します。

まず一般論として申し上げますれば、上場会社につきましては、証券取引所の規則に基づきまして、上場会社自身あるいはその子会社などにおきま

して、上場会社の投資判断に重要な影響を与える事

が残つていれば、そのデータを照らし合わせるこ

とで調査はできるわけですね。国交省が直接行うということじゃなくても、各メーカーに、免震ゴムの性能についてきちんと再度確認せよ、そしてそれを報告せよというようなことぐらいはやられないと。これまで使っている全ての製品について、データが会社に残っているはずですから、それをやらせてくださいよ。

○橋本政府参考人 失礼をいたしました。

一応、昨日、積層ゴムを使った免震装置に関しては、各社に再度点検をするように指示いたしました。申しわけございません私が落としておりました。それ以外の認定品については、まずは各社で自主的に点検をして報告するようを求めます。

繰り返しになりますけれども、積層ゴムを使った免震装置については、直ちに各社まず自己点検をするように、それを報告するようにといつて、昨日指示をいたしております。

○宮崎(岳)委員 時間になりましたので終わりますが、今言つた検査については、きちんと数値の検証をさせて、そしてその結果、問題があつたのかなかつたのか。私は、全くない、ということはないと思いますよ。だから、必ず報告をさせて、安心できる免震ビルをこれからも使い続けられるようにしていただきたいと思います。

○今村委員長 午後一時から委員会を開くととし、この際、休憩いたします。

午後零時八分休憩

午後一時開議

○今村委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を行ないます。本村賢太郎君。  
○本村(賢)委員 民主党の本村賢太郎でございます。太田大臣を初め、どうぞ御指導よろしくお願ひいたします。

大臣の所信をお聞きしまして、景気・経済の再生、被災地の復興加速、防災・減災を始めとする危機管理の三本柱に加え、地方の創生といった課題について、施策の前進を実感いただけるよう述べていらっしゃいますけれども、この実感という言葉を、どのようなことを実感とされているのか、まず冒頭にお伺いいたします。

○太田国務大臣 国民の皆さんに景気・経済再生の実感ということで、地域や家計やあるいは中小企業においても景気がよくなつたなと思っていたまことに、景気がよくなつたなと思っていただいているところに焦点を当てて取り組む必要があると思いますし、また、経済にかかわることといえば、国交省としては観光がございます。外国人旅行者を地方に呼び込んで消費の拡大を図ることを実感としているところで、地方の方々に地域経済の活性化を実感していただければと強く思っております。

また、東日本大震災の復興の実感ということにつきましては、去年からずっと言つていただけて、やっと去年四月に三陸鉄道が開通しましたが、三月一日、この間、常磐道が全通をしまして、道路を初めとして鉄道、そうしたことが一歩ずつ前進している姿が見えることは大変な喜びであるということを私自身が感じております。

○今村委員長 午後一時から委員会を開くととし、この際、休憩いたします。

午後零時八分休憩

民に示していきたい、このように強く思っているところです。

次に、大臣所信の中で、建設業の現場力こそが日本の底力とも大臣がおっしゃつていらっしゃると思いますし、また、経済にかかわることで見る限り重要な課題でありまして、そのためには魅力ある現

場づくりが重要であると考えております。

いかに魅力的な現場を実現し、日本の底力を見

せるのか、大臣の所見をお伺いいたします。

○太田国務大臣 現場で働く人がなかなか、建設

産業から去つていく、少なくなるていくといふ傾向がありまして、国でいうと予算なんかが急にふえたり急に減つたり、両方とも建設業界では困る

わけでありまして、平準化し、持続性のある予算

組みをして、そして、企業からいきますと見通し

がきく。そこで初めて設備投資をしたり、雇うこ

とができるというふうに思います。

今度は、雇われる方からいきますと、一つは処

遇の改善が必要だと思います。

巡回の改善

など思つて

いるところです。

○本村(賢)委員 私も、学生時代に建設業の現場で働いて学校に通いましたし、また、サラリーマン時代は建設業に携わる仕事をしておりましたので、やはり現場に誇りが持てることが非常に今求められていると思っています。

私も、いろいろな建設業に携わってまいりましたが、今大臣が言つたように、物をつくることに関して、ある意味、芸術に携わるような形にいつも捉えておるものですから、せひととも、これからも現場の皆さんに光を当てたお力添えをまたお願いしてまいりたいと思います。

それでは、地域の活性化について、この所信の

中でリニア中央新幹線について言葉があります

ので、幾つか触れていただきたいと思つております。

昨今も、リニア中央新幹線全線同時開業協議会の調査によりますと、全線開通時は品川一大阪間をリニアを使うという方々が九割、そして、同時開業もしくは早期開業を望んでいる方が九割いらっしゃるというアンケート結果も出ておりまして、リニアの期待も非常に高まつていています。

ともありますし、とにかく公共事業は無駄である

というようなことが振りまかれる、なかなか誇りが得られないということがありますから、自分のつくり上げたものがいかに人に役立つかという

ことを誇りに思つていただいたら、あるいは、地

域の老朽化対策ということで、この道路やこの地

域は我が企業、俺が守るんだというような、そ

大事なことだと思ひます。

私は、現場で働く人というのが非常に少なくなつてくると、ビジョンを幾ら立てても担う人がいない。パイロットも、整備工も、運転手も、ト

ラックも、運輸業も、建設業も、電力関係で働

く、現場で働く人が少なくなつて、その人たちが社会全体

にもつと危機感を持つて、その人たちが社会全体

として、現場で汗を流す人がどうといた、こう

いう社会をつくるいくということが大事なこと

だと思います。

○本村(賢)委員 私も、学生時代に建設業の現場で働いて学校に通いましたし、また、サラリーマン時代は建設業に携わる仕事をしておりましたので、やはり現場に誇りが持てることが非常に今求められています。

それで、地域の活性化について、この所信の

中でリニア中央新幹線について言葉があります

ので、幾つか触れていただきたいと思つております。

それでは、地域の活性化について、この所信の

中でリニア中央新幹線について言葉があります

ので、幾つか触れていただきたいと思つております。

昨今も、リニア中央新幹線全線同時開業協議会の調査によりますと、全線開通時は品川一大阪間をリニアを使うという方々が九割、そして、

同時開業もしくは早期開業を望んでいる方が九割

いらっしゃるというアンケート結果も出ておりま

して、リニアの期待も非常に高まつていています。

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成二十七年三月二十日



ニアが走るんじゃないかというお話を伺っているんですが、例えば、品川から神奈川駅間、神奈川駅から山梨県駅、さらには、もっと言うと、品川からこの各停型で行つた場合、名古屋まで、大阪までどのくらいの時間がかかるのか、御承知でしょうか。

○藤田政府参考人 リニア中央新幹線の運行ダイヤにつきましては、開業時点におきまして、その旅客需要、あるいは実際の路線での運行状況を考慮いたしまして、営業主体、この場合、JR東海が設定することとなります。したがいまして、現時点では各駅間の所要時間は明らかではありません。

○本村(賢)委員 ゼビ、中間駅に住む私たち相模原市民を初め、山梨県、長野県、岐阜県の皆さんからも、中間駅の所要時間というのが非常に関心が高くなっていますので、できれば早い段階で公表いただけるように、また働きかけをお願いしてまいりたいと思います。

次の質問に入らせていただきますが、次は、リニア中央新幹線の前倒し開業について御質問させていただきます。

二〇二〇年、東京オリンピック・パラリンピックがございまして、インフラの海外輸出にも、このリニアのお話は非常に大きな好機ではないかと思つております。この機会に、世界に対してリニア中央新幹線をアピールすることは重要であると考えております。一部路線だけでも前倒しして開業できないかと考えております。

例えば、神奈川県となるJR横浜駅、京王の駅までは、京王線やそして小田急線、JR横浜線を使って約五十分程度で橋本に東京都心から行けます。ですから、例えば神奈川県駅から山梨県駅間を試乗区間として前倒しして供用の開始をし、世界のインフラ輸出に対するやはり大きな好機に捉えてはどうかなと思います。

既に御承知だと思いますが、神奈川県駅から山梨県駅の間には四十二・八キロの山梨リニア実験線がございます。私もこれには乗車したことがありま

ざいますが、既に四十二・八キロが結ばれているわけでありますので、神奈川県駅から山梨県駅の試乗区間を前倒してはどうかということになります。

○藤田政府参考人 リニア中央新幹線につきまして、部分的にでも、二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックまでに前倒して開業すべきという御希望があることは承知をしております。

ただ、この区間は、品川あるいは名古屋付近のターミナル駅、あるいは南アルプスの長大トンネルの整備等に十年以上の工期を要することが見込まれております。したがいまして、開業時期の大幅な前倒しは難しいと認識をしております。

ただ、御指摘のように、この超電導リニアは、全く新しい我が国独自の高速鉄道技術であります。東京オリンピックは、我が国の鉄道分野における技術水準の高さを世界に示す絶好の機会であると考えております。

このため、例えば、御指摘にもございましたように、山梨のリニア実験線において、東京オリンピック期間中に来日する外国人の方々に超電導リニアを体験していただくとか、そういうことも含めまして、今後、JR東海ともよく相談してまいりたいと考えております。

○本村(賢)委員 次に、この所信の中になります。

スカイマークの再建についてであります。二月十八日にスカイマークに対する債権の届け出が締め切られまして、その総額は、報道によりますと二千五百億円に上るというお話を伺っておりまして、大変懸念している次第であります。

航空は、少しの過失でも多くの人の命を失いかねない点や、特に離島においては生活の足である

り、ほかに代替となる交通手段がないという点からも、ほかの公共交通とは若干異なる性質を持つと考えております。国による民間への積極的な介入は避けるべきとは承知しておりますけれども、航空会社の破綻が国民生活にもたらす影響は多大であり、可能な限り未然に防いでいくべきであると考えます。

○藤田政府参考人 リニア中央新幹線につきまして、規制緩和第一号であるこのスカイマーク、国内第三位の航空会社であったわけであります。この破綻の影響は非常に大きいと捉えています。エアバスA380の導入など企業体力を超える大規模な投資など、また、昨今の円安の影響での燃料代の負担が重くなつたこともあり、財政状況の悪化が進んだことは残念でなりません。

昨年の七月、四半期決算のタイミングなど、事前に防ぐことができなかつたのか。少なくとも、他社との業務提携など、国土交通省の意思を示すことはできたのではないかと考えます。国土交通省の所見をまずお伺いしたいと思います。

また、今後、LCCの参入や競争が激化していくこと、そして、特にこの航空業界というのは季節によって収支が大きく変動していくという問題もありまして、今後、破綻する航空会社を出さないための取り組みについてお伺いいたします。

○田村(賢)委員 お答えいたします。

国土交通省といしましては、これまで、競争を通じた利用者利便の向上を図る観点から、スカイマークを初めとする新規航空会社の参入促進を図り、その育成のために、例えば羽田の発着枠を優先的に配分するなど、さまざまな方策を講じてまいりました。

これにより、スカイマークは年々利益を上げ、多額の利益剰余金を計上することができるまでに成長をいたしまして、安定的な運航を可能とする企業体力が着実に蓄えられたところでございました。

しかししながら、先ほど先生もおっしゃいましたように、エアバスA380の導入など、企業体力を超える大規模投資等により財務状況が大きく圧迫され、経営破綻に至つたものと認識をしております。

このように、今般の経営破綻は個別企業の経営の失敗によるものでありますけれども、経営破綻を回避する方策があつたとしても、それは企業間の出融資等に係る問題であつたというふうに認識をしております。

そういう意味で、国土交通省として直接関与すべき立場になかつたというふうに考えておりますけれども、国交省としては、引き続き、航空会社間の健全、活発な競争を通じて利用者利便の向上を図るという航空政策の基本的な考え方方に立つて、適切な競争環境の整備を図つてしまいりたいというふうに考えております。

○本村(賢)委員 一月の二十八日以降、国土交通省の職員がスカイマークにほぼ毎日出向かれて、百人規模で張りつきをしているというお話を伺っておりますが、最近においてスカイマークの安全性で懸念されるような事象はなかつたのか、お伺いいたします。

○田村(賢)委員 一月の十九日に、スカイマークにおきまして、必要な点検が行われないまま航空機を運航させていた事案が発生しました。これに対しまして、一月三十日に、航空局は同社に対しまして厳重注意を行つたところでござります。これを受けて、二月の十三日に同社から、整備作業の厳格な確認体制の構築あるいは全社員に対する安全意識の再徹底など、再発防止に係る取り組みについて報告がございました。同社には、これらを取り組みを着実に実施して、安全運航の確保に万全を期していただきたいというふうに考えております。

国交省としては、今お話をありましたように、当分の間、同社に対して安全監査を継続的に実施し、再発防止が適切に図られ、運航の安全に必要な整備体制が維持されるよう指導監督を行つてまいりたいと考えております。

○本村(賢)委員 スカイマークについて、今のお話のように、安全点検がないまま飛行してしまつ

たお話や、また、今、破綻というイメージにおいて安全性やサービスの低下等、国民の不安が非常に高まっているんじやないかと思います。こうした風評被害はスカイマークの再建を阻害しかねないものだと考えておりまして、一月の事案のようなことが再発しないようにしなければなりません。

そこで、監督官庁の長として大臣の所見をお伺いいたします。

○太田国務大臣 一月に民事再生手続の申し立てを行ったスカイマークに対しまして、国交省は、輸送の安全が確保されるよう指導監督する、そして利用者への周知、案内などを徹底して行うようについて指導をしています。これについて、運航状況の適時の報告や定期、随時の安全監査などを通じまして、対応状況の確認を連日行っているという状況にございます。

いずれにしましても、スカイマークにつきましては、今後、裁判所の監督のもと 民事再生法に基づく手続を通じて事業の再生が図られることと 思います。国交省としましては、引き続き、スカイマークにおいて円滑な事業再生が図られるよう、その推移を注視してまいりたいと思って いるところでございます。

○本村(賢)委員 ゼひ、スカイマークを初め、最近では、三月十六日に沖縄の琉球エアーコミュニケーション、RAC八六八便が、離陸前に得なければいけない飛行経路などに関する管制承認を得ずに出発したという事案もありまして、これは沖縄の地方紙に大分掲載されておりました。航空業界で注目されているところでありますので、ぜひ大臣の 強いリーダーシップで引き続きの御指導をよろしくお願い申し上げたいと思います。

○太田国務大臣 一月に民事再生手続の申し立てを行ったスカイマークに対しまして、国交省は、輸送の安全が確保されるよう指導監督する、そして利用者への周知、案内などを徹底して行うようについて指導をしています。これについて、運航状況の適時の報告や定期、随時の安全監査などを通じまして、対応状況の確認を連日行っているという状況にございます。

○太田国務大臣 鉄道について耐震化を施すことには非常に大事だというふうに思つておりまして、線路などの鉄道施設の耐震対策、車両の脱線防止、そうしたことを探してお伺いいたします。

耐震対策としましては、高架橋の柱に鋼板を巻く対策や、棒状補強材、アンカーボルトでぎゅっと引つ張るというものです、それによって盛り土の補強をするということなどが行われております。

私は、JRを初めとする各社に、一番心配なのは盛り土の部分だということを繰り返し言つております。ほんどのところでそれができています。

また、駅については、特に非構造部材、崩れるという上に、天井にぶら下がつていろいろなものが落下するというようなことがあります。駅舎を筋交いで補強する対策などを行つておられます。

新幹線につきましては、地震時に脱線させず安全にとめるための早期地震検知システムが導入されれているほかに、脱線防止ガード等の設置が進められております。

○本村(賢)委員 二十九年度までを目途に、引き続き取り組みを進めていただきたいと思います。次の質問であります、現在の首都直下型地震における具体的な応急対策活動に関する計画は、平成二十年に策定されているものと承知をしておりますが、この後、平成二十五年十二月に新たなる被害想定が発表されていると承知をしておりまます。これを受けて、この計画は見直しをしているのか、また、見直しに向けたスケジュールについてお伺いいたします。

○兵谷政府参考人 お答えいたします。

首都直下地震の新たな被害想定に対する具体的な応急対策活動に関する計画、いわゆる具体計画でございますが、平成二十五年十二月に、中央防災会議に設置しております首都直下地震対策検討ワーキンググループにおきまして、首都直下地震についての被害想定が新たに示されております。それによりますと、最大で死者が二万三千人、被害額では約九十五兆円になるなど、甚大な被害になると想定をされておりますので、国、都県、市町村では、地震発生の直後から応急対策を実施することが必要となります。

○橋本政府参考人 岩手、宮城、福島三県の災害公営住宅につきましては、県、市町村の計画に沿つて着実に進捗しておるところでございまして、三月末に、おおむね一万戸の住宅が完成するところまで来ております。

引き続き、事業主体である県、市町村をきめ細かに支援しながら、着実な事業推進につなげてまいりたいと考えております。

震について、想定される具体的な被害特性に合わせ、実効性のある対策を推進すると述べられていました。例えば、首都圏の生活の足である鉄道施設、そして先ほど言つた航空施設などございますが、きょうはこの鉄道施設について一点お伺いしたいと思います。

現在、首都圏の生活の足である鉄道施設の耐震について、状況と見通はどうなっているのか、お伺いいたします。

○藤田国務大臣 鉄道について耐震化を施すことには非常に大事だというふうに思つておりまして、想定される地域の乗降客一日一万人以上の駅等につきまして、平成二十九年度末までに耐震補強を実施するということを目標にして現在取り組んでおるところでございます。

○本村(賢)委員 お答えいたします。

国土交通省では、東日本大震災を踏まえまして、首都直下地震、南海トラフ地震で震度六強があると言われておりますが、この千九百の駅の中、どのぐらいの耐震化が進んでいらっしゃるのか、お伺いしたいと思います。

○藤田国務大臣 お答えいたします。

国土交通省では、東日本大震災を踏まえまして、首都直下地震、南海トラフ地震で震度六強があると言われておりますが、この千九百の駅の中、どのぐらいの耐震化が進んでいらっしゃるのか、お伺いしたいと思います。

○本村(賢)委員 続きまして、首都直下型地震や南海トラフ地震の具体計画に続きまして、来年度中、二十七年度中には策定できるように取り組んでまいります。

○本村(賢)委員 駅につきましては、今申し上げた一日一万人以上の駅が千九百ございましたけれども、耐震化の終わっておりますのは七百五十、約九一%という状況でございます。

○本村(賢)委員 駅につきましては、今申し上げた一日一万人以上は駅舎を筋交いで補強する対策などを行つておられます。

○本村(賢)委員 二十九年度までを目途に、引き続き取り組みを進めていただきたいと思います。次の質問であります、現在の首都直下型地震における具体的な応急対策活動に関する計画は、平成二十年に策定されているものと承知をしておりますが、この後、平成二十五年十二月に新たなる被害想定が発表されていると承知をしておりまます。これを受けて、この計画は見直しをしているのか、また、見直しに向けたスケジュールについてお伺いいたします。

○兵谷政府参考人 お答えいたします。

首都直下地震の新たな被害想定に対する具体的な応急対策活動に関する計画、いわゆる具体計画でございますが、平成二十五年十二月に、中央防災会議に設置しております首都直下地震対策検討ワーキンググループにおきまして、首都直下地震についての被害想定が新たに示されております。それによりますと、最大で死者が二万三千人、被害額では約九十五兆円になるなど、甚大な被害になると想定をされておりますので、国、都県、市町村では、地震発生の直後から応急対策を実施することが必要となります。

○橋本政府参考人 岩手、宮城、福島三県の災害公営住宅につきましては、県、市町村の計画に沿つて着実に進捗しておるところでございまして、三月末に、おおむね一万戸の住宅が完成するところまで来ております。

引き続き、事業主体である県、市町村をきめ細かに支援しながら、着実な事業推進につなげてまいりたいと考えております。



○北川副大臣 今、井上委員の方から、時間的な問題、いろいろお話をされました。多少時間が早くなるということであつても、乗りかえの不便、そういうようなことを考えた場合に、名古屋で乗りかえるということではなく、直通で新幹線で行くだろ、こういうお話をございました。これは私も全く同感であります。わざわざ乗りかえをするよりも直通で行つた方が非常に便利もいいし、樂だし、こういうように思います。

ただ、リニア中央新幹線が名古屋まで開通する、それについて、大阪までという意見が非常に強い、希望が強い、こういうようなこともあって、先ほどもお話に出ていましたが、交通政策審議会の方で二十回にわたる有識者の意見交換、審議が行われた。

その結果、乗りかえというようなことも含めて、リニア中央新幹線と新幹線との乗り継ぎをできるだけ早くできるように工夫する、できるだけ深度も浅く持つていくというようなことも考慮して、大体一時間四十三分ぐらいで結ばれるというような結果が出されているわけで、それによりますと、現行よりも約四十分ほど時間が短縮されるということで、大阪への本当に時間が急ぐ方にとつては、その所要時間といつ点だけでは、乗りかえというような方法も考え方ともないのかなというような思いがしているわけでござります。

基本的には、先生おっしゃるとおり、直通で大阪まで、十八年もかけるんじやなしに、できるだけ早く行けるように対応してほしいというのは、その気持ちは、井上先生と私は全く同じでござります。

○井上(英)委員 先ほど本村先生の質疑にもあつたみたいに、早ければ六十七分というふうにも言われています。そういった中で、副大臣も多分同じ気持ちだと思うんですけれども、今立場上もよく私も理解しているつもりですけれども、そこで、ある意味、今の立場をいい意味で利用していくだけで、がんがんやつていただくのも副大臣に

与えられた今の使命じゃないかというふうにも思っていますので、よろしくお願ひしたいと思います。

されど、資料二の最上段の最速というのが、一番新しい今般のダイヤ改正で二時間二十二分になつてますので、それだけちょっと、製作当時の資料ですので、御理解をいただけたらと思います。

次に、JR東海の公表資料では、名古屋暫定開業で、資料三ですけれども、二千五百二十三万人が利用するというふうに予測されております。こ

れは、全線開業時の三千百七十九万人の約八割相

当で、先ほどのアンケート結果、一割しか利用し

ないというのに比べて大きく乖離といいますか、差があるんですけども、どうやらこの数字は、JR東海が実際の利用者の声を反映させたという

のではなくさうで、単純に所要時間だけを先ほど

言われたように比較して、利用者は時間の短い方

を選択するというふうに短絡的に考えたと思われます。

聞くところによると、さまざま有識者、先ほ

ど言われた交通政策審議会なんかでも、この乗り

かえという問題がやはり懸念されるということ

は、もう再三再四にわたって議事録でも挙げられ

ておりますし、最終的には、事業主体となるJR

東海が移つてくれるという数字を信用したといい

ますか、そういうことで、一定の審議会での議論

というものが着地点になつてているというふうに思われます。

やはり審議会としては、そういう資料も含め

て、やむを得ない判断だったのかなと思うんです

けれども、利用者からすると、納得しかねるとい

う部分があるかと思います。このままでいつて、

前の一九九七年、中国の名目GDPは日本のわずか四分の一弱だったというふうになっています。

十八年後の今日は、そのGDPも逆転したという

ことになつています。ですから、十八年あれば世

界規模の環境も大きく変わっていくぐらいの年数

だというふうに我々は思っています。

そういう意味で、四枚目の資料、内閣府が公表している資料なんですかけれども、これは人口の構成予測なんですか、日本の場合は二〇一〇年をピークにどんどん人口が下降しております。

とであります。ほんどの利用者は、実際、このいう事情になつて、いるということは余り知られていません。このような負担と受益の問題は審議会でも議論になつたと思うんですけれども、この辺、どのように思いますか。鉄道局。

○藤田政府参考人 どの区間の利用者がどういう運賃を払つて、それがどういうふうに使われるか、これはいろいろな計算の仕方があろうかと思われます。御指摘の協議会の方で出された数字も承知しておりますけれども、必ずしもJR東海の実感とも合つてないような部分もあるうかと思いまますので、その辺はよく精査をして、客観的な数字でいろいろと議論を進めることは必要ではないかなと思っております。

○井上(英)委員 時間も本当にあと五分になりますので、そういうことを頭の片隅に入れていただいて、やはり大阪までの開通というのを少しでも、同時開通というのがそれはもちろんあれなんですけれども、頭の片隅に入れておいていただけたらと思います。

この十八年の空白期間といふのに関して、やはり非常に深刻な懸念というのを持つてます。先ほど申し上げたように、大阪のみならず関西、それからまた関西地方よりも西側の地域に対する利便性というのは明らかに低下するわけであります。また、これが二年、三年の話でしたらそんなに遜色はないかもわかりませんけれども、十八年

間という期間で、お隣の中国で考えると、十八年前のGDPは日本のがわづか四分の一弱だったというふうになつてます。また、これが二年、三年の話でしたらそんなに遜色はないかもわかりませんけれども、十八年

間といふのに対して、やはり大阪までの開通というのを少しでも、同時開通というのがそれはもちろんあれなんですけれども、頭の片隅に入れておいていただけたらと思います。

また、さらには、安易に補助金を拡大するとか国債を発行するというのはなかなか難しいですけれども、先般、先ほど申し上げた関西の地元の協議会から出されたリニア建設積立金制度というのを提案をさせていただいております。財政支出を伴わずに前倒し効果が望めるという方法ですね。

関西の協議会でそういうことが考えられてます。それに、さまざま広範な情報と深い知識を持つてます。国土交通省が入つたり、また事業主のJR東海が入ることによって、さまざま、また新たな知恵等が生まれてくるというふうに非常に期待をしているんです。

先ほど指摘した負担と受益に一定の公平性を確保するというようなことも含めて、国の役割といふのは非常に大事だと思うんですけれども、今後、国が声を発して、事業主のJR東海や地元関西との議論というのを公式の場で始めることが必要だと思うんですけれども、北川副大臣、いかがでしょうか。

○北川副大臣 これは井上先生おっしゃるとおり、東京・大阪間が直結するということが、その機能を十分に發揮し、また経済的な効果もより大きくなるということがあります。それで、それがどうなるかはまだ未定ですが、少なくとも、それが実現すれば、JR東海も認めているところであります。

そういう意味で、内閣府が公表している資料なんですか、これは人口の構成予測なんですか、日本の場合は二〇一〇年をピークにどんどん人口が下降しております。

最大の特徴は、やはり高齢者がどんどんふえて、現役稼働世代といつては減つていつて、いる。子供たちがもちろん減つていつて、いるので、当然、次から次へと出てきてもらわないといけない稼働世代がさらに減つていくという現状があります。

國力の基礎であるのは人口でありますし、そういった中で、日本という國を形成する上において非常に大事なそういう社会インフラ、我が國の骨と言える第一の國土軸を強調なものにしていく必要があります。御指摘の協議会の方で出された数字も承知しておりますけれども、必ずしもJR東海の実感とも合つてないような部分もあるうかと思いまますので、その辺はよく精査をして、客観的な数字でいろいろと議論を進めることは必要ではないかなと思っています。

私は、やはり二〇四五年というのは到底あり得ないのかなと思っています。以後しっかりと、私の議論も頭の片隅にちょっと入れていただいて、ぜひ頑張つていただけたらと思います。

また、さらには、安易に補助金を拡大するとか国債を発行するというのはなかなか難しいですけれども、先般、先ほど申し上げた関西の地元の協議会から出されたリニア建設積立金制度というのを提案をさせていただいております。財政支出を伴わずに前倒し効果が望めるという方法ですね。

関西の協議会でそういうことが考えられてます。それに、さまざま広範な情報と深い知識を持つてます。国土交通省が入つたり、また事業主のJR東海が入ることによって、さまざま、また新たな知恵等が生まれてくるというふうに非常に期待をしているんです。

先ほど指摘した負担と受益に一定の公平性を確保するというようなことも含めて、国の役割といふのは非常に大事だと思うんですけれども、今後、国が声を発して、事業主のJR東海や地元関西との議論というのを公式の場で始めることが必要だと思うんですけれども、北川副大臣、いかがでしょうか。

す。

できるだけ早い時期に、一応十八年ということになつておりますけれども、できればもう少し早く大阪まで持つてきてしまいということは、この気持ちは私も変わりがございません。そういう運動をしつかりやつていただきたい。また、民間の企業の方々、経済界の方々や地元の自治体の人たち、そういう方々もこぞつてそういう希望を持つておられるということもよくわかつております。

ただ、一方においては、JR東海が民間企業として経営の自由あるいは投資の自主性の確保という、これは一つの大原則ですから、民間企業としての自主性、独立性、こういうものを損なうとうようなこともいけないんじやないか、それを尊重するということも非常に重要な視点ではないのかなというような思いがいたしております。

そういうようなことも勘案しながら、建設主体であるJR東海の考え方をよく踏まえていく必要があると思いますが、その上で、関係者の間で意見疎通それから意見交換のあり方というようなものはどう持つていくのか、今後検討していきたい、そういうふうに思つております。

○井上(英)委員 時間が来ましたのであれなんですけれども、リニアというのは、これも太田大臣と一緒に挑むというJR東海に対しては本当に敬意も表します。ただ一方で、地方の、地域の声というのも、未踏技術で、やはりこれから本当にすごいことになりますので、国家プロジェクトとして、一定、バランスよくお願いできたらと思います。

どうもありがとうございました。

○今村委員長 次に、横山博幸君。

○横山委員 維新の党の横山博幸でございます。

きょうは、通告しておりました東洋ゴムの件につきましては、午前中に詳細な質疑がございましたので省略をさせていただきたいと思いまます。

冒頭に、時間の制限もございますので、大臣と、その後に副大臣に一点ずつ質問させていただきますので、明快な御答弁をお願い申し上げま

す。

大臣には、日本の主要産業であります建設業あるいは運輸業とともに、造船業は特に裾野の広い産業であります。地域経済には大きな影響力も持っております。この造船業につきまして、日本の将来に向かつて、展望であるとか長期計画についてお示しをいただきたいと思いますので、よろしくお願ひ申し上げます。

○西村(明)副大臣 造船業につきましては、国内の生産比率が八割以上を超える輸出産業であります。そして、それとともに、地域の雇用、経済を支える重要な産業でございます。

委員御指摘のとおり、造船業が国際競争の中で中長期的にしつかりと成長を続けていくことが必要であるのは当然のことでございます。

このため、国土交通省といたしましても、産官連携のとで、省エネ技術開発を中心とする国際競争力の強化、そして、海洋資源開発やシェールガスに対応したLNG運搬船などの新分野への進出、また、インターネットによる造船の認知度向上などを通じた優秀な人材の確保、育成、こういった点を推進しているところでございます。

今後とも、我が国造船業の成長を後押しするよう全力で取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

○太田国務大臣 今副大臣が答弁したとおりなんですが、造船業は、いわゆる地方の創生という点でも、全国、特に愛媛とか広島とかが多いわけでもありますので、地域の振興という点でも極めて大事なことだという認識をしております。

そうした観点でも、今答弁のありましたと同様、力を入れていきたいと思っておりますし、また、ブラジル等を始めとして、造船業を運用した大事な役割を果たしていただいているものだ、こういった内容が含まれておりますけれども、これは日本航空に限らない一般的な指摘というふうに認識しているところでございます。

また、二〇一〇年末に日本航空から整理解雇された客室乗務員及び運航乗務員が解雇の撤回を求めた訴訟につきましては、最高裁判所がそれぞれの上告を棄却して、整理解雇は有効であるという判決内容は確定したものというふうに承知しております。

いざれにしましても、日本航空の整理解雇につ

価格競争、営業、受注も含めて大変熾烈なものになついくと思いますので、ぜひ後方支援をお願い申上げたいと思います。

続きまして、副大臣にお聞かせいただきたいと思います。

JALの整理解雇についてでございますが、JALは、経営破綻に伴つて、更生計画に従つて整理雇が行われました。そのJALの組合がILSに對して申し立てを行つた、ILSはその回答をされたと聞いております。

裁判ももう終わつたことでございますので、後ほど操縦士あるいは技術者等の人材養成、あるいは手不足への対応等について詳細にお聞かせいただきたいと思いますけれども、御所見をお聞かせ願いたいと願います。

○西村(明)副大臣 委員御指摘のILSの勧告におきましては、整理解雇に係る訴訟の結果等に関する情報提供を求められているというふうに認識いたしております。本件につきましては、厚生労働省とも連携しながら適切に対応を今行つてお聞かせ願いたいと願います。

先ほど申し上げましたように、今、製造技術者も含めて技術者が不足している。あるいは、先ほどのJALの解雇された方々は外国の飛行機に既に乗つておられるということでございますけれども、その点についてどのような対応策をとられるのかお聞かせいただきたいと思います。

○田村政府参考人 国土交通省におきましては、航空機の操縦士、それから整備士、製造技術者の不足に対応するために、交通政策審議会のもとに設置された小委員会において、昨年七月にこれら

の養成確保策を取りまとめました。

これを受けて、例えば操縦士につきましては、短期的には、即戦力となる操縦士の確保のため、自衛隊操縦士の活用、あるいは外国人操縦士の活用促進のための制度の見直し、そして健康管理制度の充実等による現役パイロットの有効活用、こういった三つの柱を中心として、必要な対策に既に着手しております。

それから、中長期的には、若手操縦士の供給拡大を図るべく、航空会社による自社養成の促進、私立大学等の民間養成機関の供給能力拡充、そして航空大学校のさらなる活用の三つの柱を中心

に、必要な対策を講じてまいります。

また、整備士、製造技術者につきましては、短期的に、即戦力となる整備士の確保を図るべく、整備士資格の制度、運用の見直しを実施しております。

するべきものであり、行政として関与することは適切ではないというふうに考えているところでございます。

○横山委員 御答弁のとおり、行政としての立場で介入すべきではないと申し上げておりますけれども、先ほど申し上げましたように、操縦士あるいは技術者の養成という観点に立てば、もう少し行政として入るべきところがあるのでないかと思いますが、その点についてお聞かせいただきたいことと、統いて、時間の制限もありますから、操縦士関係の件で質問させていただきます。

JALの整理解雇についてでございますが、JALは、経営破綻に伴つて、更生計画に従つて整理雇が行われました。そのJALの組合がILSに對して申し立てを行つた、ILSはその回答をされたと聞いております。

裁判ももう終わつたことでございますので、後ほど操縦士あるいは技術者等の人材養成、あるいは手不足への対応等について詳細にお聞かせいただきたいと思いますけれども、この際、国土交通省から、組合とJALとの、両者の話し合いの場を設けるべきだと考えますけれども、御所見をお聞かせ願いたいと願います。

先ほど申し上げましたように、今、製造技術者も含めて技術者が不足している。あるいは、先ほどのJALの解雇された方々は外国の飛行機に既に乗つておられるということでございますけれども、その点についてどのような対応策をとられるのかお聞かせいただきたいと思います。

○田村政府参考人 国土交通省におきましては、航空機の操縦士、それから整備士、製造技術者の不足に対応するために、交通政策審議会のもとに設置された小委員会において、昨年七月にこれら

の養成確保策を取りまとめました。

これを受けて、例えば操縦士につきましては、短期的には、即戦力となる操縦士の確保のため、自衛隊操縦士の活用、あるいは外国人操縦士の活用促進のための制度の見直し、そして健康管理制度の充実等による現役パイロットの有効活用、こういった三つの柱を中心として、必要な対策に既に着手しております。

それから、中長期的には、若手操縦士の供給拡大を図るべく、航空会社による自社養成の促進、私立大学等の民間養成機関の供給能力拡充、そして航空大学校のさらなる活用の三つの柱を中心

に、必要な対策を講じてまいります。

また、整備士、製造技術者につきましては、短期的に、即戦力となる整備士の確保を図るべく、整備士資格の制度、運用の見直しを実施しております。

いざれにしましても、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ることから、日本航空において適切に対処します。

それから、中長期的には、若手整備士、製造技術者の供給拡大を図るべく、具体的な方策について検討を今進めているところでございます。

こうした取り組みを通じまして、操縦士、整備士、製造技術者の養成、確保に取り組んでまいりたいと考えております。

○横山委員 御答弁ありがとうございます。

今、答弁の中で、自衛隊の操縦士の活用と言わされましたけれども、自衛隊そのものも操縦士は不足気味ではないんだろうかと思ひます。

それと一点、先ほど大臣に質問しましたけれども、そういう観点でいと、JALに少し介入されて、別の立場で介入されて、外国に行っている操縦士を帰す、彼らもそれを希望しておるわけですから、その点についてはいかがですか。

○西村(明)副大臣 今航空局長の方からお話をございましたけれども、確かに、操縦士をしっかりと育てていかなきゃいけないということでさまざまなお策をやつしているところでござりますけれども、この問題と、先ほどから委員の御指摘のJALの解雇の問題、これは一列に論じるものではございませんので、委員の御指摘は御指摘として受けとめながら、しっかりと、先ほど局長が申し述べたような施策に取り組んでまいりたいというふうに思っております。

○田村政府参考人 今御質問のありました外国人操縦士の活用に際しての安全性確保の話でござりますけれども、外国人操縦士が我が国航空会社において操縦士として乗務するに当たりましては、我が国の操縦士資格を取得することが必要でございまして、試験の実施等を通じて、国土交通省として、航空機の操縦に必要な能力を有していることを確認しているところでございます。

これに加えまして、航空会社において、認可された運航規程に従い、適切な教育訓練を実施し、

必要な能力を有していることを確認しております。

その後も、航空会社において定期訓練、審査を行い、必要な能力を維持していることを確認するとともに、国土交通省も、定期及び随時の安全監査を通じ、安全運航に必要な航空会社の体制が確保されていることを確認しているところでござります。

今後とも、こうした取り組みを通じまして、国籍を問わず、外国人、日本人を問わず、航空会社の操縦士について、運航の安全性が確保されるよう取り組んでまいります。

○横山委員 ありがとうございます。

JALの件は別の場でまた議論させていただきたいと思います。

もう一点、操縦士の関係で、養成という点についてお伺いしたいと思ひますけれども、今、私立学校など操縦士養成課程もござりますし、それから航空大学校の学生定員枠の問題があります。私立の大学へ通つておられる方への助成であるとか、航空大学校の定員枠をふやして将来の技術者を育てるという観点ではいかがでしょうか。

○田村政府参考人 御指摘のとおり、今後の若手操縦士の供給拡大に当たりまして、私立大学等の民間養成機関において、高額な学費負担が課題になつてゐるわけでござります。

そこで、民間養成機関の学費負担の軽減を図るべく、奨学金制度の充実等につきまして、航空業界や民間養成機関と連携して具体策の検討を今進めているところでございます。

航空大学校につきましては、今後とも、操縦士の安定的な供給源としての役割を果たすとともに、民間養成機関への技術支援等を通じて、我が国全体の操縦士養成能力の拡充に寄与するよう、国土交通省としても対応してまいりたいと考えております。

○横山委員 大変ありがとうございます。

それでは、最後に、船員の確保の観点から三点質問させていただきたいと思います。

船員は、今大変高齢化しております。それに伴つて船員不足が生じておりますけれども、若手

伺いをしたいと思います。

現時点では、造船業界は非常に景気がいいわけだと思いますけれども、将来的に見るとやはり世界的な競争力を身につけなければなりません。その中で、やはり、省燃費船とかいう高付加価値の船舶、あるいは、これから海洋開発の問題も出でています。現在、中国や韓国はともに海洋開発については非常に力を入れておりますけれども、その施策についてお伺いしたいと思います。

○森重政府参考人 お答え申し上げます。

海洋開発市場は世界の成長分野でございまして、国土交通省におきましては、造船業を初めとする我が国海事産業によります市場の獲得を支援しております。

○森重政府参考人 お答え申し上げます。

具体的には、まず、我が国海事産業がこれまで培った技術を海洋開発分野に展開するために、液化天然ガスの生産、貯蔵を行なう船舶、委員御指摘のFLNGなど、また、大水深海域において海底石油の掘削を行う船舶、こうした船舶についての技術の開発に補助を行つてあるところでござります。

また、海外市場への参入に当たりまして、トップセールス、二国間の政府間協議、官民対話など、我が国一体となつた働きかけを行つております。

さらに、今後不足する技術者の養成を図るために、産業界と教育機関が連携いたしまして、人材育成システムの構築に取り組んでいくこととしております。

○横山委員 大変ありがとうございます。

それでは、最後に、船員の確保の観点から三点質問させていただきたいと思います。

船員は、今大変高齢化しております。それに

船員の確保について。

二つ目に、若手船員の定着率向上のために、船内の携帯電話、地上デジタル放送等、解消に向ける協力との連携の状況はどうなつているのか。

最後の一点は、先ほど出ておりました特殊船、シェールガスのような、特殊な船舶に対する能力の高い船員の育成について、どのように今後されていくのか、お聞かせをいただきたいと思います。

○森重政府参考人 ただいま委員より三点御指摘を頂戴いたしました。

まず第一点の、若手船員の確保の関係でござります。

御承知のように、内航船員は、五十歳以上が約五割と大変高い割合を占めております。そのため、若年船員の確保のためにさまざまな施策を講じておるところでござります。

○森重政府参考人 お答え申し上げます。

具体的には、計画的に新人船員を雇用する事業者への助成金の支給でありますとか、就職面接会の開催、内航船員に特化した練習船大成丸の就航など、取り組みを進めております。

加えて、船員教育機関を卒業していないう者を対象とした短期養成でありますとか、また、海への関心を高めるという点で、海フェスタの開催、帆船など練習船の一般公開体験乗船の実施などなど、船員志望者の裾野の拡大を図る、こういう取り組みを、海運業界など関係者と連携を図りながら進めておるところでござります。これを進めてまいりたいと思います。

二点目の御指摘が、いわゆる船内のデジタルデバイドの解消に向けた施策でござります。関係省庁との協力という御指摘がございました。

陸地から離れて生活をしております船員にとりまして、携帯電話などの通信手段で陸地との通信が可能であることは、労働環境の改善のみならず、いわゆる職場の魅力という点でも大変重要であると考えております。

○横山委員 ありがとうございます。

それでは、時間もありませんので、冒頭大臣からお話をいただきました造船業の関係についてお

は人工衛星を使用します携帯電話などの低廉化、安くなっています。こういうことが進んでいるところでございまして、こうしたシステムの普及啓発活動につきまして、総務省と連携するなど、国交省といたしましても、海上におけるデジタルデバイドの改善に協力してまいりたいというふうに思います。

それから、最後、三項目でございます。シェールガス輸送の増加に対応した日本人船員の確保のための施策でございます。

LNG船の運航をいたします船員は、危険物の取り扱いに関する船員資格に加えまして、荷主から一定の、追加での、LNG船での乗船経験というふうなものが求められることが例例となつておりまして、海運事業者はそのために、いわゆる船員の養成で、経験を積ませるという取り組みを進めております。

あわせまして、国の取り組みでございますけれども、アメリカの東海岸からのシェールガスの輸送を行いますと運航が長期化いたします。したがいまして、エンジンの効率性というのは大変重要な要素になります。それに対応して、推進機関といったしまして、重油に加えまして、蒸発した天然ガスも燃料としてあわせ活用できる、より燃効率のよい推進機関、二元燃料ディーゼル機関と呼んでおりますけれども、こうしたエンジンを積んだLNG船があえてきております。

国交省といたしましては、こうした新しい推進機関の管理技術を有する船員を養成するために、技術習得の教育プログラムの構築を行うこととしております。

○横山委員 大麥御丁寧にありがとうございました。

以上で質問を終わります。

○今村委員長 次に、本村伸子君。

○本村(伸)委員 日本共産党の本村伸子です。  
予算委員会の質疑に引き続いて、リニア中央新幹線の問題について質問をさせていただきます。

よろしくお願ひを申し上げます。

三月二日の予算委員会で、私は、リニアルートの地権者の皆さんとの土地の所有権について質問をいたしました。民法第二百七条の規定に、「土地の所有権は、法令の制限内において、その土地の上下に及ぶ。」ということが規定されており、大深度地下法の使用の認可を受けたとしても、土地の所有権は上下に及ぶ、なくならないということを

で取り上げたこの部分だけではないわけでござります。資料の②をごらんいただきたいんですけども、JR東海のホームページの別の箇所にもこれも赤線を引いている部分ですけれども、「法による大深度地下には、地表の権利が及ばないとされておりますので、権利の設定及びそれによる補償は行いません。」と書き、この部分は全くしておりません。

私は、このJR東海の対応というのは、丁寧に欠けますし、不誠実であるというふうに思いました。JR東海は、間違った説明をしてきたということに対して反省がないのではないでしょうか。国土交通大臣、JR東海にもっと丁寧な指導しつかりとした指導をするべきではないでしょうか。大臣、お願いいいたします。

○藤田政府参考人 御指摘の修正を施したページ、この参考を追加したページでございますけれども、

調査の必要はないんだというふうに書いておりません。しかし、大深度地下の工事で地盤沈下や水漏れなど絶対に起こらないと言えるんでしょうか。資料の④と⑤、次のページを見ていただきたいんですけれども、この資料の④が、黒い部分が愛知県春日井市のリニアルートでござります。この大深度ルートの愛知県春日井市では、そちらの地図にも書かれておりますけれども、リニアルートのすぐ近くで、亜炭廃坑が原因と見られる陥没が次々と起きております。三月十五日に陥没したのが、資料の⑤の公園の写真でございます。

リニアルートで地下を掘るとこうした陥没が説明されるのではないかと住民の皆さんが不安に思っているのは当然だというふうに思いますけれども、大臣、いかがでしようか。

○藤田政府参考人 大深度地下につきましては、大深度地下法によりまして、建築物の地下室等に通常供されることがない地下四十メートルの深さ、または通常の建築物の基礎ぐいの支持地盤の最も浅い部分から十メートルの深さ、このいざれを

うに聞いております。  
それから、補償に関する部分、この部分は、こ  
きる限りわかりやすく平易な用語で表現したも  
であるというふうに説明をしておりますが、いざ  
れにしましても、JR東海に対しても、正確な  
報が伝わるように指導してまいりたいと思いま  
し、先生の御指摘、伝えてまいりたいと思いま  
す。

○本村(伸)委員 もつと踏み込んだ指導をして  
ただきたいというふうに思います。

おかしいと思いますのはこれだけではござい  
ません。大深度地下ルートの問題を引き続き申し  
げますけれども、資料の③をごらんいただきた  
いうふうに思います。

これは、JR東海が事業説明会で説明をした  
アンドAですけれども、この部分を読み上げま  
と、「大深度地下区間では、家屋調査は行わな  
のですか。」という質問に対し、シールド工法  
やるから地盤沈下は発生しないんだ、だから家屋

れか深い方から下の空間というふうに定義をされております。このため、大深度地下区間における構造物は、強固な支持地盤よりさらに十メートル深い場所に整備されることとなります。

それから、一般的に、シールド工法は地下水の流出などが生じにくい工法でありまして、JR東海の環境影響評価書におきましても、「シールド工法そのものによつて、地下水の流出などが原因で地盤沈下が生じた」というような事例は確認されおりません。」という記載がなされております。こうしたことから、適切に施工が行われれば、大深度区間のシールド工法による地盤沈下は生じないものと考えております。

このため、JR東海は、地上部の家屋調査は行わない方針と聞いておりますけれども、念のため、実際の工事の際には、トンネル工事による地盤への影響を確認するために、地表面の状況について変位がないことを確認しながら進めていくと、いうふうに聞いております。

○横山委員 大変御丁寧にありがとうございます。  
○横山委員 大変御丁寧にありがとうございます。  
○今村委員長 次に、本村伸子君。  
○本村(伸)委員 日本共産党的本村伸子です。  
予算委員会の質疑に引き続いて、リニア中央新幹線の問題について質問をさせていただきます。

すけれども、JR東海は、土地の所有権についてごまかすような説明のホームページを書きかえました。本文は変えておりませんけれども、参考とした部分で、赤線が書いてあるところですけれども、「大深度地下にも土地の所有権が及んでいる」と解される。」と書いた大深度地下法の解説書の引用を載せたという変更でございます。

せん。大深度地下ルートの問題を引き続き申し上げますけれども、資料の③をごらんいただきたいというふうに思います。

これは、JR東海が事業説明会で説明をしたアンドAですけれども、この部分を読み上げま  
と、「大深度地下区間では、家屋調査は行わな  
のですか。」という質問に対し、シールド工法  
やるから地盤沈下は発生しないんだ、だから家

大深度区間のシールド工法による地盤沈下は生じないものと考えております。

このため、JR東海は、地上部の家屋調査は行わない方針と聞いておりますけれども、念のため、実際の工事の際には、トンネル工事による地盤への影響を確認するために、地表面の状況について変位がないことを確認しながら進めていくところふうに聞いております。

それから、御指摘の亜炭の採掘跡でございますけれども、既往の文献や自治体が実施したボーリング調査により、愛知県春日井市の東部の丘陵地に分布していることが確認されております。

この亜炭採掘跡の対策としまして、JR東海は環境影響評価書の中で、トンネル工事実施前に綿密な空洞調査を行い、必要に応じ空洞の充填などの方策を講じることから、地盤沈下対策は可能である、こういうふうにしております。

いずれにしましても、リニア中央新幹線につきましては、地域住民等への丁寧な説明による地域の理解と協力を得ながら、安全かつ確実な施工が行われるようJR東海を指導してまいります。

○本村(伸)委員 大深度地下は地下四十メートルよりも深い部分だということなわけですから、私は先日、名古屋第二環状線、国道三〇二号の周り、名古屋市天白区、緑区の地盤沈下、土砂の移動の問題で調査に行ってまいりました。

地下三十四メートルのところまで共同の管渠の立て坑、これはシールド工法でやるというふうに言われておりますけれども、その周りの家屋や外壁で、家と外壁と土壤の間に空間があいたり穴があいたり、壁にひびが入つたり、そういうことが発生をしております。

地下三十四メートルといふこの事例を見まして、私は、大深度地下四十メートルよりも地下だから大丈夫だと言われても、とてもそれを信じることができないと、いうことを痛感いたしました。絶対に安全だと言いつれないと私は思います。

大深度地下トンネルの工事を今実施している東京外環道の話もお伺いをいたしました。東京外環道では家屋調査を実施するとしております。資料の⑥を見ていただきたいんですけども、これは東京外環道の資料でございます。赤い枠のところにこう書いてござります。「本線トンネル工事はシールド工法を採用することから地上への影響は生じないと考えており、施工の際にも細心の注意をはらつて進めて参ります。しかし、万が一、建物や工作物に損害等が発生し、工事の施

行に起因すると確認された場合には、当該損害等に對して補償をさせていただくため、工事実施前の建物等の状況を把握する調査を実施致します。」この亜炭採掘跡の対策としまして、地盤沈下対策は可能である、こういうふうにしております。

○深澤政府参考人 お答え申し上げます。

東京外環の本線トンネル工事は、大深度地下を使用したシールド工法を採用しております。地上への影響は生じないものと考えております。

ただし、東京外環は大深度地下を活用した初めての道路事業であることから、念のため、大深度地下を使用する部分についても、工事実施前の建物等の状況を調査することとしております。

具体的には、トンネルの地上部に当たる地域との周辺について、建物の柱の傾斜や基礎のひび割れ状況などを写真や調書で記録するものです。

引き続き、施工の際にも細心の注意を払いながら事業を推進してまいります。

○本村(伸)委員 外環道もリニアも、大深度地下法の使用の認可を受けてやる事業です。リニアはまだ申請さえ行われておりませんけれども、国直轄の東京の外環道は家屋調査をやるけれども、JR東海は家屋調査をやらなくていい。事業者の違いで地権者、住民の皆さんのがこうした差別的な扱いを受ける。認定する国土交通省として、こういふことを認めるのか。

リニアアルートの場合でも、大深度の部分も含め、少なくとも家屋調査を行うべきだと思いますけれども、いかがでしょうか。

○太田国務大臣 今、道路局長からお話をさせていただきましたが、東京外環の本線トンネル工事、大深度地下を使用したシールド工法を採用して、地上への影響は生じないと考えておりました。地上への影響は生じないものと考えております。

○本村(伸)委員 名古屋の第二環状線、三〇二号の事業では、家屋調査を事前にいたしました。事後、影響が出ていても、家の経年劣化だといつてなかなか補償してくれないと、いうことで、住民の皆さんが泣いておられる例があるわけでござります。

こういう公共事業よりも、JR東海の対応は私はひどいというふうに思います。住民の皆さんのが一の場合、何かあったときに、JRがちゃんと補償してくれるのか、そのことを疑わざるを得ないということだと、うふうに思います。

そもそも大深度地下法というの、この制度を使えば地権者の皆さんの同意も要らないんだ、土

は生じないもの、このように考えています。今まで、そうした例としては、掘っていきますから、そのところが、シールド自体が壊れるということがなければ、これは地上への影響というのは生じないと、いうことが言えるんだと思います。そうした地上への影響は生じないものと考えて、その上で、東京外環では、今道路局長が説明したように、万が一、建物や工作物に損害等が発生して、工事の施行に起因すると確認された場合には、当該損害等に対しても、工事実施前の建物等の状況を把握するために、念のため、工事実施前の建物等の状況を把握する調査を行っているところです。

また、リニア中央新幹線についても、同様の目的で、工事の施行による建物や工作物への影響を確認するために、念のための措置として、工事の実行に合わせまして、地表面の沈下量等を測定する調査を実施する予定と聞いています。

○本村(伸)委員 なるべく、具体的な調査方法については、今後検討されるとのことでございます。

いずれにしましても、大深度区間での工事を含めて、安全かつ確実に工事が行われるようJR東海を指導監督していきたいと考えています。

なお、大深度地下利用の申請につきましては、大深度法に基づき適切に対応してまいりたいと考えております。

○本村(伸)委員 今度は、大深度法の対象地域ではない地域、岐阜県、長野県、静岡県、山梨県、神奈川県の一部の問題についてお伺いをしたいと思います。

JR東海主催の事業説明会が今も全国各地で行われているわけですから、資料の⑦をごらんいただきたいというふうに思います。これは岐阜県で行われた事業説明会での資料です。「岐阜県内のトンネル区間における用地取得」という資料입니다。

今度は、大深度法の対象地域ではない地域、岐阜県、長野県、静岡県、山梨県、神奈川県の一部の問題についてお伺いをしたいと思います。

JR東海主催の事業説明会が今も全国各地で行われているわけですから、資料の⑦をごらんいただきたいというふうに思います。これは岐阜県で行われた事業説明会での資料です。「岐阜県内のトンネル区間における用地取得」という資料です。

ここには、このように書いてござります。(1)トンネルの上部が五メートル未満の場合、土地を取得する。(2)、トンネルの上部が五メートル以上三十メートル未満の場合、区分地上権を設定する

これを読みますと、つまりは、JR東海が地下三十メートルと勝手に区切って、それよりも深いところは補償しないというふうに言つて、いると同じことだというふうに思います。

先ほども申し上げましたように、民法では、土地の所有権はその土地の上下に及ぶと書かれております。

法務省に確認をしたいんですけども、地権者の皆さんの個々の同意なしに勝手にトンネルを

掘つてもいいのか、これは権利侵害に当たらないのかとということを確認したいと思います。

○金子政府参考人 お答えいたします。

民法第二百七条は「土地の所有権は、法令の制限内において、その土地の上下に及ぶ。」と規定している、これは委員御指摘のとおりでござります。そして、その土地の所有権は、一般に、当該土地の所有権を有する者の権利の行使につき利益の存する限度で当該土地の上下に及ぶというように解されております。

権利の行使につき利益の存する限度内であるか、あるいはそれを超えているのかにつきましては、個別の土地の具体的な使用態様に応じて判断されることになります。

ある土地の地下を土地の所有者の同意を得ることなく開発する行為が、このような利益が存する限度内でされるのであれば、それは土地所有権の侵害となるというふうに考えられます。

○本村(伸)委員 ありがとうございます。

ここでもう一つ確認をしたいんですけれども、整備新幹線の場合、三十メートルよりも深い部分は補償しないと一律に説明したことがございますでしょうか。

○藤田政府参考人 整備新幹線の事業は、鉄道・運輸機構が実施しております。鉄道・運輸機構によりますと、トンネル上部の土地の利用状況に応じて権利設定、それに伴う補償がされておりま

す。

これまでの実績で申し上げますと、上部の土地が山林や農地の場合は二十メートルよりも浅いところについて、それから、宅地の場合は三十メートルよりも浅いところについて区分地上権の設定が行われておりますし、それに伴う補償もされているということです。

こうした考え方につきましては、事業を開始する際の事業説明会、あるいは実際の工事に着手する際の工事説明会等の場で説明を行っているといふふうに聞いております。

○本村(伸)委員 整備新幹線も、一律にここで

切つてしまつということはやつていないとこのことでござります。JR東海が勝手に二十メートル

で区切つて、そこから地下は補償しませんということを言つておるわけでござります。地権者の皆さんは、それに対してもおかしいと言う権利がある

というふうに思います。

○藤田政府参考人 先ほどの法務省の御答弁にもありましたように、一般に、ある土地の地下を開発する行為に係る土地所有者の同意につきましては、個別の土地の具体的な使用態様に応じて個別に判断をする必要があるものと考えております。

○本村(伸)委員 JR東海は、土地の所有権が上

下に及ぶということも説明をしておりません。そ

して、個々の地権者に、先ほど鉄道局長が言わ

れたような説明されしていないわけでござります。

全く住民の皆さんや地権者の皆さんをないがしろにしているやり方であり、私は到底認めるとはできぬといふふうに思ひます。こういうことを黙つてやつておるわけです。それで、安く早くと

いうことでリニア事業を強行しようとしております。

太田大臣にお伺いしますけれども、このままJR東海にこうした勝手なことをやらせていいのか

ということを、大臣の認識をお伺いたします。

○太田国務大臣 このまま勝手などということではなく、これまでもトンネル工事というのは全国でさまざまやつてきて、そつした流れの中から現在やろうとしているということだと思います。

ただし、私は、地元住民等への丁寧な説明を行つて、地元の理解と協力を得た上で事業を進め

るよう、その着工認可の際も申し上げたところであります。

○本村(伸)委員 次から次へと、丁寧な説明といふふうに聞いております。

全く違つことが事実として寄せられるわけでござります。住民の皆さんをこまかすような、地権者の皆さんをこまかすようなことは絶対にあつてはならないということを申し述べておきたいというふうに思います。

○藤田政府参考人 先ほどの法務省の御答弁にもありましたように、一般に、ある土地の地下を開発する行為に係る土地所有者の同意につきましては、個別の土地の具体的な使用態様に応じて個別に判断をする必要があるものと考えております。

○本村(伸)委員 JR東海が主催をいたしました事業説明会で、東京都の町田市と神奈川県の

川崎市の県境の立て坑、この図でございますと⑧番の資料の右下の非常口の部分ですけれども、ここから出す土砂の搬出のルートをめぐつて、JR東海は、町田市側では町田市側には搬出しないと述べ、川崎側では町田市側には搬出しないと述べ、一枚舌を使って住民の皆さんをこまかすことまでやつておるということを質問いたしました。

○本村(伸)委員 この町田市と川崎市の県境の立て坑予定地をめぐつては、おかしなことがまだあるわけでござります。

左の方の資料でございますが、この立て坑の予定地の土地というのは、三五%が国が所有する国有地でござります。リニアの工事実施計画の認可がおりたのは昨年の十月十七日ですけれども、その直前の九月二十九日の国有財産関東地方審議会において、中央新幹線事業用地として時価売却する

という関東財務局長の処分方針を適当とする答申が出されております。

この審議会の中で、委員の中のあるお一人がこ

ういうふうにおっしゃつておられました。ここで審議するのはまだ早いような気がする、「一旦住民の方に説明して、「ある程度そういう丁寧な説明をされた上で、この審議会で、こういう説明をJ

R東海は現地でしまった、残土の問題についてもいろいろ住民から不安もありましたけれども、今おつしやつたような、運転手がきちんと気をつけ

るようになります」ということを説明して大方の了解を得られました、ということで初めてここで審議するというのが筋のよう気がするのですが、何

か少し話を急ぎすぎているような気がします」と

懸念を表明されております。

そして、この委員の方は、「私はこの件に関し

てはイエスと言ひ難いので、その点はきちんと議事録に記載していただきませんか。十年以上に及ぶ工事なので、それだけ住民の暮らしに大きな影響を与えると思います。」撤出路の問題とかその辺の説明が十分にまだなされていない」「正直言つてこの段階でイエスとの判断はできません」ということをこの委員の方は述べられました。

○飯塚政府参考人 お答え申し上げます。

議員御指摘の土地につきましては、JR東海より、中央新幹線の事業用地といたしまして平成二十七度から本件土地での工事を着工することを前提に、本年三月に取得したいとの要望が関東財務局に出されているところでござります。

財務省といたしましては、このようなJR東海における事業スケジュールを踏まえまして、関東財務局において本件土地を本年度中に売却する

ことを決定したものです」とございます。

○本村(伸)委員 JR東海が正式に財務省の方に要望を出されたのが昨年の八月、そして、その翌月の九月にはもう審議会を行つて答申を出してい

れども、住民の皆さんには説明もしない、意見も聞かない。

確認しておきますけれども、この今の段階で、国有財産のこの土地の売却について、住民の皆さんへの説明はあつたんでしょうか。

○飯塚政府参考人 お答え申し上げます。

一般的に、国有地を含めて土地利用に際しまして、地元の住民等に御説明が必要な場合には、土地の利用者において説明を実施することが基本でございます。本地につきましても、事業実施主体であるJR東海において対応すべきものと考えてございます。

したがいまして、財務省といたしましては、本国有地について住民説明会を行っていないところでございますが、昨年九月に開かれました御指摘の国有財産関東地方審議会での御意見、いろいろ御意見が出されました。ここでの御意見も踏まえまして、JR東海に対しまして、工事実施についての周辺住民に対する丁寧な説明への対応を文書等で要請したところでございまして、JR東海において適切な対応が行われるべきものと考えてございます。

○本村(伸)委員 國土交通大臣、JR東海についても大臣は丁寧な説明ということをおっしゃっておられますけれども、國自身が国有財産の売却について住民の皆さんや国民の皆さんに知らせずにやっているわけです。こういうやり方はおかしいというふうに思いませんでしょうか。契約はやめるべきだ、契約させるべきではないと思いますけれども、いかがでしょうか。

○飯塚政府参考人 事務方からお答えさせていただきます。

本件に係る事業につきましては、JR東海が昨年十月に国土交通省から事業実施計画の認可を受けているものでございまして、財務省といたしましては、事業者において地元に対して説明を行つて、事業が円滑に進められることを前提といたしまして、本件土地を売却するものでございます。本件土地につきましては、先ほども申し上げま

したが、昨年九月の国有財産関東地方審議会での御意見を踏まえまして、JR東海に対しても、周辺住民に対する丁寧な御説明への対応を要請したところでございまして、JR東海において適切な対応が行われるべきものと考えてございます。

○本村(伸)委員 JR東海に対しても、丁寧な説明をしていない、これは本当におかしいというふうに思います。

この国有財産の売却については、住民の皆さんへの説明からやり直すべきだと思いますけれども、國土交通大臣、ぜひお答えください。

○太田国務大臣 財務省から話したとおりでありますし、説明はJR東海がやるべきであるという

ことについて、私の方からも、丁寧に説明をといふことを申し上げたいと思います。

○本村(伸)委員 いつも國土交通大臣は、丁寧な説明、丁寧な説明ということを繰り返しているわ

けですけれども、國自身が住民の皆さんに対し、国民の皆さんに対してしっかりとやっていな

いということについて抗議をしておきたいというふうに思いますし、対応を改めるべきだというこ

とも申し上げておきたいというふうに思います。

次に、残土の問題についてもお伺いをいたしま

す。

大臣は、所信表明演説の中で、「さきの臨時国

会で成立した改正土砂災害防止法が一月に施行されただころであり、住民に対する土砂災害の危険性の周知や避難体制の充実強化を促進してまいります。」と述べておられます。

広島のある悲惨な災害を受けてだとうふうに思いますが、この土砂災害防止というのは重要な課題で、対策を万全にするべきだと思います

が、大臣、いかがでしょうか。

○池内政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のとおり、昨年八月に発生いたしました広島市の土砂災害を受けまして、昨年の臨時国会で土砂災害防止法が改正されまして、本年一月から施行されております。

国土交通省といたしましては、住民の方々に土砂災害の危険性を早期に認識していただき、避難体制の充実強化を図ることが重要と考えております。

このため、現在、都道府県による基礎調査をおむね五年程度で完了し、警戒区域等の指定が速やかに行われるよう、都道府県への支援を強化しているところでございます。

引き続き、都道府県に対する財政面そして技術面での支援を行うことにより、土砂災害対策を推進してまいりたいと考えております。

○本村(伸)委員 土砂災害の防止というのは、國民の皆さん命を守るために大変大事な問題だ

といふうに思いますけれども、先日、私はこういうふうに思いました。

長野県の豊丘村で、土砂災害警戒区域、土砂災

害特別警戒区域の地域をリニアの残土の最終残土置き場にする計画をJR東海が村に対して言つてきましたというお話を伺いました。静岡県で

も残土置き場が過去に崩落したことがあるよう

な、大変危険な地域だといふことも伺つております。こういう災害を誘發するようなことが絶対に

あってはならないというふうに思います。

私は、いつもこのリニアの問題で國土交通省と

やりとりをしておりましても、JR東海がおやりになることだからと言つて、國が安全性について責任を持つていただいていいことなどを痛感

しております。

ぜひ大臣に、この土砂災害防止、リニアの問題

でもしっかりと責任を持ち、國としてリニアの問題の、南アルプスの問題もそうですが、安全性という問題について、しっかりと責任を持つつ

ています。

私は、この土砂災害防止、リニアの問題

は次の問題に移つておりますけれども、土地の買収について、自治体に業務委託をするケースも少なくないと聞いております。山梨県、岐阜県、

名古屋市、愛知県と業務委託をしております。

ういうことを言つたか知りませんが、足立先生の方からも時折、残土のことについてあるんですか、残土を積むことによつてそれが崩落をすると

いうこともあれば、あるいは山の形状ということを残土を使ってしつかりしたものにするという工事をする場合もあればということで、残土の扱いということについても、私は、それ両方の面からも十分対応ということをしつかり安全の中에서도いかなくてはならないというふうに思つてゐるところです。

そういう意味では、残土といい、工事といい、建設主体であるJR東海が責任を持つて工事をやるべきでありますし、工事の安全性についてJR東海が責任を持って確保しなければならない、このように思つております。

昨年十月の工事実施計画認可の際に申し上げましたが、工事が安全かつ確実に行われるよう、JR東海には引き続き指導監督をしていただきたい

思つてゐるところであります。

○本村(伸)委員 このリニアの問題は、民間事業者であるJR東海の事業でございます。ゆえに、情報開示の義務はJR東海にはないという問題も予算委員会で指摘をいたしました。

民間営利企業の事業であるにもかかわらず、これは次の問題に移つておりますけれども、土地の

買収について、自治体に業務委託をするケースも少なくないと聞いております。山梨県、岐阜県、

名古屋市、愛知県と業務委託をしております。

山梨県では、例えば、協定書の用地の取得事務の項目のところに用地交渉等という部分がありま

して、県の職員が補償内容等の内諾を取りつける

ということがありまつたり、契約の項を見てみますと、売買契約書の作成も県の職員が行つ、土地等の権利者から記名押印を徵した契約書、印鑑証明等、契約、補償金等の支払い及び登記に必要な書類を受領するということまでござります。

日本憲法十五条には、「すべて公務員は、全体の奉仕者であつて、一部の奉仕者ではない。」ということが明記をされております。全体の奉仕者

であるべき自治体の職員が、一民間企業の土地の

買収に手をかして、一部の奉仕者になつてゐるのではないかというふうに思います。

民間事業者の用地買収に自治体の公務員が手をかすのは私はおかしいと思いますけれども、いかがでしようか。

○藤田政府参考人 リニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づく事業でございます。具体的には、国土交通大臣が基本計画を定め、整備計画も決定し、建設主体としてJR東海を指名し、建設の指示を行つたところでございます。

この全国新幹線鉄道整備法におきましては、第十三条第四項でござりますけれども、「地方公共団体は」新幹線鉄道に関し、その建設に要する土地の取得のあつせんその他必要な措置を講ずるよう努めるものとする。」という規定がございます。

これに基づいて、JR東海は、地域の事情に精通した沿線の地方公共団体に用地取得の協力を依頼し、順次、用地取得事務の委託に関する協定を締結しているといふところでございます。

○本村(伸)委員 終わりますけれども、この問題について、リニアの問題については、本当に問題が山積をしております。ぜひこの委員会でもJR東海を呼んで集中審議をしていただきたいということを提案させていただきたいと思います。ぜひ御検討をお願い申し上げまして、質問を終わらせていただきます。

○今村委員長 理事会において協議いたします。

○今村委員長 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。

半島振興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い、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。

半島振興法は、三方を海に囲まれ、幹線交通体系から遠く離れ、平地に恵まれず、水資源が乏しいなど国土資源の利用の面における制約から、産業基盤、交通基盤等の整備の面で他の地域に比較して低位にある半島地域の振興を図るために、昭和六十年六月、衆議院建設委員長提案により限定期として制定されました。制定以来、三度の改正を経て、現在三十年が経過しようとしております。

この間、本法に基づき二十三の地域が半島振興対策実施地域に指定され、半島振興計画に基づく各種の施策が講じられてきたことにより、半島循環道路等の整備が進むなど一定の成果を上げてまいりました。

しかししながら、半島地域は社会生活基盤の整備がまだ十分ではなく、全国を上回る人口減少と高齢化が進行し、社会減少も続いており、依然として格差が残る状況です。また、南海トラフ巨大地震等による被害が想定される地域が多く、頻発する風水害や土砂災害に対しても脆弱な状況であります。

その一方で、半島地域は、国土の保全、多様な文化の継承、自然との触れ合いの場及び機会の提供、食料の安定的な供給等、我が国及び国民の利益の保護及び増進に重要な役割を担うとともに、国土の多様性の重要な構成要素であることから、地域間交流や産業育成等を通じ、定住の促進を行うことが必要となつております。

本起草案は、このような最近における半島地域の社会経済情勢に鑑み、引き続きこの地域の振興を行おうとするもので、その主な内容は次のとおりであります。

第二に、半島振興計画に定める事項として、交

通通信の確保、就業の促進、医療の確保等及び防災体制の強化に関する事項を追加することとしております。

第三に、国は、半島振興計画に基づく事業のうち多様な主体の連携及び協力により実施されるものについて、その事業を実施する地方公共団体その他の者に対する助成その他の必要な措置を講ずることとしております。

第四に、半島地域市町村は、産業振興促進計画を作成して主務大臣の認定を受けることができるることとし、認定を受けた産業振興促進計画に記載した事業について、補助金等適正化法の特例等が認められることとしております。

第五に、国及び地方公共団体の配慮規定にて、新たに文部科学大臣、厚生労働大臣、経済産業大臣及び環境大臣を追加することとしております。

第六に、半島振興計画に係る主務大臣について、新たに文部科学大臣、厚生労働大臣、経済産業大臣及び環境大臣を追加することとしております。

第七に、法律の有効期限を平成三十七年三月三十日まで十年間延長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。

〔本号末尾に掲載〕

○今村委員長 起立總員。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、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○今村委員長 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。

午後三時七分散会

この法律案が可決された暁には、関係省庁と連

携を図りつつ、その適正な運用に努め、半島振興対策の一層の推進に努めてまいる所存であります。

○今村委員長 これより採決いたします。

半島振興法の一部を改正する法律案起草の件に對策の一層の推進に努めてまいる所存であります。

○今村委員長 起立總員。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、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○今村委員長 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。

午後三時七分散会

○今村委員長 この際、本起草案につきまして、衆議院規則第四十八条の二の規定により、内閣の意見を聴取いたします。国土交通大臣太田昭宏君。

○太田国務大臣 本法律案の御提案に当たり、委員長及び委員各位の御見識に深く敬意を表すものであります。

政府いたしましては、半島地域の現状に鑑み、本法律案については特に異存はないところであります。

この法律案が可決された暁には、関係省庁と連携を図りつつ、その適正な運用に努め、半島振興対策の一層の推進に努めてまいる所存であります。

○今村委員長 これより採決いたします。

半島振興法の一部を改正する法律案

○今村委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

なお、ただいま決定いたしました本法律案の提出手續等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○今村委員長 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。

午後三時七分散会

○今村委員長 この際、本起草案につきまして、衆議院規則第四十八条の二の規定により、内閣の意見を聴取いたします。国土交通大臣太田昭宏君。

○太田国務大臣 本法律案の御提案に当たり、委員長及び委員各位の御見識に深く敬意を表すものであります。

政府いたしましては、半島地域の現状に鑑み、本法律案については特に異存はないところであります。

この法律案が可決された暁には、関係省庁と連

携を図りつつ、その適正な運用に努め、半島振興対策の一層の推進に努めてまいる所存であります。

○今村委員長 これより採決いたします。

半島振興法の一部を改正する法律案

○今村委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

なお、ただいま決定いたしました本法律案の提出手續等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○今村委員長 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。

午後三時七分散会

○今村委員長 この際、本起草案につきまして、衆議院規則第四十八条の二の規定により、内閣の意見を聴取いたします。国土交通大臣太田昭宏君。

○太田国務大臣 本法律案の御提案に当たり、委員長及び委員各位の御見識に深く敬意を表すものであります。

政府いたしましては、半島地域の現状に鑑み、本法律案については特に異存はないところであります。

この法律案が可決された暁には、関係省庁と連

携を図りつつ、その適正な運用に努め、半島振興対策の一層の推進に努めてまいる所存であります。

○今村委員長 これより採決いたします。

半島振興法の一部を改正する法律案

○今村委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

なお、ただいま決定いたしました本法律案の提出手續等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○今村委員長 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。

午後三時七分散会

○今村委員長 この際、本起草案につきまして、衆議院規則第四十八条の二の規定により、内閣の意見を聴取いたします。国土交通大臣太田昭宏君。

○太田国務大臣 本法律案の御提案に当たり、委員長及び委員各位の御見識に深く敬意を表すものであります。

政府いたしましては、半島地域の現状に鑑み、本法律案については特に異存はないところであります。

この法律案が可決された暁には、関係省庁と連

携を図りつつ、その適正な運用に努め、半島振興対策の一層の推進に努めてまいる所存であります。

○今村委員長 これより採決いたします。

半島振興法の一部を改正する法律案

○今村委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

なお、ただいま決定いたしました本法律案の提出手續等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○今村委員長 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。

午後三時七分散会

○今村委員長 この際、本起草案につきまして、衆議院規則第四十八条の二の規定により、内閣の意見を聴取いたします。国土交通大臣太田昭宏君。

○太田国務大臣 本法律案の御提案に当たり、委員長及び委員各位の御見識に深く敬意を表すものであります。

政府いたしましては、半島地域の現状に鑑み、本法律案については特に異存はないところであります。

この法律案が可決された暁には、関係省庁と連

携を図りつつ、その適正な運用に努め、半島振興対策の一層の推進に努めてまいる所存であります。

○今村委員長 これより採決いたします。

半島振興法の一部を改正する法律案

○今村委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

なお、ただいま決定いたしました本法律案の提出手續等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○今村委員長 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。

午後三時七分散会

○今村委員長 この際、本起草案につきまして、衆議院規則第四十八条の二の規定により、内閣の意見を聴取いたします。国土交通大臣太田昭宏君。

○太田国務大臣 本法律案の御提案に当たり、委員長及び委員各位の御見識に深く敬意を表すものであります。

政府いたしましては、半島地域の現状に鑑み、本法律案については特に異存はないところであります。

この法律案が可決された暁には、関係省庁と連

携を図りつつ、その適正な運用に努め、半島振興対策の一層の推進に努めてまいる所存であります。

○今村委員長 これより採決いたします。

半島振興法の一部を改正する法律案

○今村委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

なお、ただいま決定いたしました本法律案の提出手續等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○今村委員長 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。

午後三時七分散会

○今村委員長 この際、本起草案につきまして、衆議院規則第四十八条の二の規定により、内閣の意見を聴取いたします。国土交通大臣太田昭宏君。

○太田国務大臣 本法律案の御提案に当たり、委員長及び委員各位の御見識に深く敬意を表すものであります。

政府いたしましては、半島地域の現状に鑑み、本法律案については特に異存はないところであります。

この法律案が可決された暁には、関係省庁と連

携を図りつつ、その適正な運用に努め、半島振興対策の一層の推進に努めてまいる所存であります。

○今村委員長 これより採決いたします。

半島振興法の一部を改正する法律案

○今村委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

なお、ただいま決定いたしました本法律案の提出手續等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○今村委員長 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。

午後三時七分散会

○今村委員長 この際、本起草案につきまして、衆議院規則第四十八条の二の規定により、内閣の意見を聴取いたします。国土交通大臣太田昭宏君。

○太田国務大臣 本法律案の御提案に当たり、委員長及び委員各位の御見識に深く敬意を表すものであります。

政府いたしましては、半島地域の現状に鑑み、本法律案については特に異存はないところであります。

この法律案が可決された暁には、関係省庁と連

携を図りつつ、その適正な運用に努め、半島振興対策の一層の推進に努めてまいる所存であります。

○今村委員長 これより採決いたします。

半島振興法の一部を改正する法律案

○今村委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

なお、ただいま決定いたしました本法律案の提出手續等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○今村委員長 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。

午後三時七分散会

○今村委員長 この際、本起草案につきまして、衆議院規則第四十八条の二の規定により、内閣の意見を聴取いたします。国土交通大臣太田昭宏君。

○太田国務大臣 本法律案の御提案に当たり、委員長及び委員各位の御見識に深く敬意を表すものであります。

政府いたしましては、半島地域の現状に鑑み、本法律案については特に異存はないところであります。

この法律案が可決された暁には、関係省庁と連

携を図りつつ、その適正な運用に努め、半島振興対策の一層の推進に努めてまいる所存であります。

○今村委員長 これより採決いたします。

半島振興法の一部を改正する法律案

○今村委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

なお、ただいま決定いたしました本法律案の提出手續等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○今村委員長 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。

午後三時七分散会

○今村委員長 この際、本起草案につきまして、衆議院規則第四十八条の二の規定により、内閣の意見を聴取いたします。国土交通大臣太田昭宏君。

○太田国務大臣 本法律案の御提案に当たり、委員長及び委員各位の御見識に深く敬意を表すものであります。

政府いたしましては、半島地域の現状に鑑み、本法律案については特に異存はないところであります。

この法律案が可決された暁には、関係省庁と連

携を図りつつ、その適正な運用に努め、半島振興対策の一層の推進に努めてまいる所存であります。

○今村委員長 これより採決いたします。

半島振興法の一部を改正する法律案

○今村委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

なお、ただいま決定いたしました本法律案の提出手續等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○今村委員長 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。

午後三時七分散会

○今村委員長 この際、本起草案につきまして、衆議院規則第四十八条の二の規定により、内閣の意見を聴取いたします。国土交通大臣太田昭宏君。

○太田国務大臣 本法律案の御提案に当たり、委員長及び委員各位の御見識に深く敬意を表すものであります。

政府いたしましては、半島地域の現状に鑑み、本法律案については特に異存はないところであります。

この法律案が可決された暁には、関係省庁と連

携を図りつつ、その適正な運用に努め、半島振興対策の一層の推進に努めてまいる所存であります。

○今村委員長 これより採決いたします。

半島振興法の一部を改正する法律案

○今村委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

なお、ただいま決定いたしました本法律案の提出手續等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○今村委員長 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

第一条第一項中「国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣」を「主務大臣」に、「都道府県知事」を「都道府県」に改め、同条第二項中「都道府県知事」を「都道府県」に改め、同条第三項中「都道府県知事」を「都道府県」に改め、同条第四項中「国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣」を「主務大臣」に改める。

第三条第一項中「関係都道府県知事」を「関係都道府県」に、「国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣」を「主務大臣」に改め、同条第二項中「国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣」を「主務大臣」に改め、同条第三項中「都道府県知事」を「都道府県」に、「関係市町村長」を「関係市町村」に改め、同条第四項中「都道府県」に改め、同条第五項中「都道府県」に改め、同項第七号を同項第九号とし、同項第六号を同項第八号とし、同項第五号を同項第七号とし、同項第八号とし、同項第五号を同項第五号とし、同号の次に次の一号を加

る。

六 医療の確保等に関する事項  
第四条第一項第三号を同項第四号とし、同項第二号の次に次の一号を加える。

三 雇用機会の拡充、職業能力の開発その他の就業の促進に関する事項

第六条に次の二項を加える。

2 国は、多様な主体の連携及び協力が半島振興対策実施地域の広域的かつ総合的な振興において重要なことに鑑み、半島振興計画に基づく事業のうち多様な主体の連携及び協力により実施されるものについて、その事業を実施する地方公共団体その他の者に対する助成その他の必要な措置を講ずるものとする。

第九条の次に次の十条を加える。

(産業振興促進計画の認定)

第九条の一 半島地地域市町村は、単独で又は共同して、当該半島地地域市町村に係る半島振興対策実施地域に係る半島振興計画(以下「関係半島振興計画」という。)に即して、主務省令で定めるところにより、当該半島地地域市町村の区域の特性に応じた農林水産業の振興、商工業の振興、情報通信業の振興、観光の振興その他の産業の振興を促進するための計画(以下「産業振興促進計画」という。)を作成し、主務大臣の認定を申請することができる。

二 当該半島地地域市町村には、次に掲げる事項を記載するものとする。

一 産業振興促進計画の区域(以下「計画区域」という。)

二 当該計画区域において振興すべき業種

三 前号の業種の振興を促進するために行う事業の内容及び実施主体に関する事項

四 計画期間

五 前項各号に掲げるもののほか、産業振興促進計画を定める場合には、次に掲げる事項を記載するよう努めるものとする。

一 産業振興促進計画の目標

二 その他の主務省令で定める事項

四号を同項第五号とし、同号の次に次の一号を加

4 第二項第三号に掲げる事項には、半島地地域市町村における産業の振興を促進するために特に重要と認められるものとして、次に掲げる事項を記載することができる。

一 当該半島地地域市町村の区域において生産された農林水産物の販売、当該農林水産物の利用の促進その他の当該半島地地域市町村における農林水産業の振興に資する事業に関する事項

二 当該半島地地域市町村の区域における企業の立地の促進、工業生産設備の新増設、商品の販売又は役務の提供の促進、高度な知識又は技術を有する人材の育成その他の当該半島地地域市町村における商工業の振興に資する事業に関する事項

三 情報通信技術の活用による役務の提供の促進その他の情報通信業の振興に資する事業に関する事項

四 当該半島地地域市町村の区域の観光資源を活用した観光旅客の来訪及び滞在の促進その他当該半島地地域市町村における観光の振興に資する事業に関する事項

五 前項に定めるもののほか、第二項第三号に掲げる事項には、補助金等交付財産活用事業(補助金等交付財産(補助金等)に係る予算の執行の適正化に関する法律(昭和三十年法律第百七十九号)第二十二条に規定する財産をいう。)を当該補助金等交付財産(補助金等)を充てられた補助金等(同法第二条第一項に規定する補助金等をいう。)の交付の目的以外の目的に使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、又は担保に供することにより行う事業をいう。以下同じ。)に関する事項を記載することができる。

六 半島地地域市町村は、産業振興促進計画に第二項第三号に掲げる事項を記載しようとするときは、あらかじめ、同号の実施主体として定めようとする者の同意を得なければならない。

七 次に掲げる者は、半島地地域市町村に対して、産業振興促進計画を作成することを提案するこ

とができる。この場合においては、関係半島振興計画に即して、当該提案に係る産業振興促進計画の素案を作成して、これを提示しなければならない。

一 当該提案に係る産業振興促進計画に記載しようとする第二項第三号に規定する事業を実施しようとする者

二 前号に掲げる者のほか、同号の産業振興促進計画に関する密接な関係を有する者

三 前項の規定による提案を受けた半島地地域市町村は、当該提案に基づき産業振興促進計画を作成するか否かについて、遅滞なく、当該提案をした者に通知しなければならない。この場合において、産業振興促進計画を作成しないこととなるときは、その理由を明らかにしなければならない。

四 主務大臣は、第一項の規定による認定の申請があつた場合において、産業振興促進計画のうち第二項各号に掲げる事項に係る部分が次に掲げる基準に適合すると認めるときは、その認定をするものとする。

五 主務大臣は、第一項の規定による認定の申請があつた場合において、産業振興促進計画に適合するものであることを

六 一 関係半島振興計画に適合するものであること。

二 当該産業振興促進計画の実施が計画区域における産業の振興及び雇用機会の拡充に相当程度寄与するものであると認められること。

三 円滑かつ確實に実施されると見込まれること。

四 のであること。

五 主務大臣は、産業振興促進計画に補助金等交付財産活用事業に関する事項が記載されている場合において、前項の認定をしようとするとき

六 是当該事項に係る関係行政機関の長(次第二項及び第九条の五から第九条の七までにおいて単に「関係行政機関の長」という。)の同意を得なければならぬ。

七 主務大臣は、第九項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を公示しなければならない。

八 (認定に関する処理期間)  
第九条の三 主務大臣は、前条第一項の規定によ

る認定の申請を受理した日から三月以内において速やかに、同条第九項の認定に関する処分を行わなければならない。

2 関係行政機関の長は、主務大臣が前項の処理期間中に前条第九項の認定に関する処分を行うことができるよう、速やかに、同条第十項の同意について同意又は不同意の旨を通知しなければならない。

#### (認定産業振興促進計画の変更)

第九条の四 半島地域市町村は、第九条の二第九項の認定を受けた産業振興促進計画(以下「認定産業振興促進計画」という。)の変更(主務省令で定める軽微な変更を除く。)をしようとするときは、主務大臣の認定を受けなければならない。

#### (報告の徴収)

第九条の五 主務大臣は、第九条の二第九項の認定(前条第一項の変更の認定を含む。以下単に「認定」という。)を受けた半島地域市町村(以下「認定半島地域市町村」という。)に対し、認定産業振興促進計画(認定産業振興促進計画の変更があつたときは、その変更後のもの。以下同じ。)の実施の状況について報告を求めることができる。

#### (措置の要求)

第九条の六 主務大臣又は関係行政機関の長は、認定産業振興促進計画に補助金等交付財産活用事業に関する事項が記載されている場合において、当該補助金等交付財産活用事業の適正な実施のため必要があると認めるときは、認定半島地城市町村に対し、当該補助金等交付財産活用事業の実施に関し必要な措置を講ずることを求

めることができる。

#### (認定の取消し)

第九条の七 主務大臣は、認定産業振興促進計画が第九条の二第九項各号のいずれかに適合しなくなつたと認めるときは、その認定を取り消すことができる。この場合において、当該認定産業振興促進計画に補助金等交付財産活用事業に関する事項が記載されているときは、主務大臣は、あらかじめ、関係行政機関の長にその旨を通知しなければならない。

#### (前項の通知を受けた関係行政機関の長は、同

項の規定による認定の取消しに關し、主務大臣に意見を述べることができる。

3 前項に規定する場合のほか、関係行政機関の長は、認定産業振興促進計画に補助金等交付財

#### (産業活用事業に関する事項が記載されている場合には、第一項の規定による認定の取消しに關

し、主務大臣に意見を述べることができる。

#### (法律の特例)

4 第九条の二第十一項の規定は、第一項の規定による認定の取消しについて準用する。

(補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律の特例)

第九条の八 半島地地域市町村が、第九条の二第二項第三号に掲げる事項に補助金等交付財産活用事業に関する事項を記載した産業振興促進計画について、主務大臣の認定を申請し、その認定を受けたときは、当該認定の日において、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第二十二条に規定する各省各府の長の承認を受けたものとみなす。

(農地法等による処分についての配慮)

第九条の九 国の行政機関の長又は都道府県知事は、認定産業振興促進計画に記載された計画区域内の土地を認定産業振興促進計画に記載された計画区域の用に供するため農地法(昭和二十七年法律第二百二十九号)その他の法律の規定による許可その他の処分を求められたときは、当該

ものとする。

#### (中小企業者に対する配慮)

第九条の十 国及び地方公共団体は、認定産業振興促進計画に記載された計画区域において、中小企業者(中小企業基本法(昭和三十八年法律第二百五十四号)第二条第一項に規定する中小企業者をいう。)が認定産業振興促進計画に基づいて事業活動を行う場合には、当該中小企業者に対する必要な情報の提供その他の必要な措置を講ずるよう適切な配慮をするものとする。

#### (必要な援助)

第九条の十一 主務大臣は、第九条の二第四項各号に掲げる事項が記載された産業振興促進計画について認定をしたときは、認定半島地地域市町村に対し、当該事項の実施に必要な情報の提供、助言その他の援助を行うものとする。

#### (地域公共交通の活性化及び再生)

第十二条の二 国及び地方公共団体は、半島振興対策実施地域における住民の自立した日常生活及び社会生活の確保並びに利便性の向上、半島振興対策実施地域内の交流及び半島振興対策実施地域と国内の地域との交流の促進等を図るために地域公共交通の活性化及び再生について適切な配慮をするものとする。

#### (医療の確保)

第十三条の五 国及び地方公共団体は、半島振興対策実施地域における医療を確保するため、無医地区に關し、診療所の設置、定期的な巡回診療、保健師の配置、医療機関の協力体制(救急医療用の機器を装備したヘリコプター等により患者を輸送し、かつ、患者の輸送中に医療を行う体制を含む。)の整備等について適切な配慮をするものとする。

#### (介護サービスの確保)

第十三条の六 国及び地方公共団体は、半島振興対策実施地域における介護サービスの確保及び充実を図るため、老人福祉法(昭和三十八年法律第百三十三号)第五条の二第一項に規定する老人居宅生活支援事業に係る介護サービスの提供、介護サービスに從事する者の確保、介護施設の整備提供される介護サービスの内容の充実等について適切な配慮をするものとする。

#### (就業の促進)

第十三条の三 国及び地方公共団体は、半島振興対策実施地域の住民及び半島振興対策実施地域へ移住しようとする者の半島振興対策実施地域における就業の促進を図るため、良好な雇用機会の拡充並びに実践的な職業能力の開発及び向上のための施策の充実について適切な配慮をするものとする。

#### (生活環境の整備)

第十三条の四 国及び地方公共団体は、半島振興対策実施地域における定住の促進に資するため、住宅及び水の確保、汚水、廃棄物及び海岸漂着物の処理その他の快適な生活環境の確保を図るための施策の充実について適切な配慮をするものとする。

#### (就業の促進)

第十四条の二 第十五条の二の見出しを「農林水産業その他の産業の振興」に改め、同条に次の二項を加える。

#### (前項に定めるもののほか、国及び地方公共団体は、半島振興対策実施地域の特性に即した産業の振興を図るため、生産性の向上、産業の振興に寄与する人材の育成及び確保、起業を志望する者に対する支援、先端的な技術の導入並びに産業間の連携の推進について適切な配慮をするものとする。

第十五条の二の見出しを「観光の振興及び交流の促進」に改め、同条中「かんがみ」を「鑑み」に、

「観光その他の」を「半島振興対策実施地域における観光の振興並びに半島振興対策実施地域内の交

流並びに」に改め、同条の次に次の二条を加え  
る。

(多様な人材の育成のための教育の充実)

第十五条の三 国及び地方公共団体は、半島振興対策実施地域の振興に資する多様な人材を育成するため、必要な教育に関する施策の充実について適切な配慮をするものとする。  
(防災対策の推進)

第十五条の四 国及び地方公共団体は、半島地域が三方を海に囲まれている等厳しい自然条件の下にあることを踏まえ、災害を防除し、及び災害が発生した場合において住民が孤立することを防止するため、半島振興対策実施地域において、国土保全施設、避難施設、備蓄倉庫、防災行政無線設備、人工衛星を利用した通信設備その他の施設及び設備の整備、防災のための住居の集団的移転の促進、防災上必要な教育及び訓練の実施、被災者の救難、救助その他の保護を迅速かつ的確に実施するための体制の整備及び関係行政機関の連携の強化その他の防災対策の推進について適切な配慮をするものとする。

第十六条中「半島振興対策実施地域の区域内において製造の事業又は旅館業(下宿営業を除く。)を認定産業振興促進計画に記載された計画区域内において該認定産業振興促進計画に定められた次に掲げる事業」に改め、「供する」の下に「施設又は」を加え、同条に次の各号を加える。

- 一 製造の事業
- 二 有線放送業、ソフトウェア業、情報処理・提供サービス業又はインターネット付随サービス業(インターネットを利用した通信又は情報を処理若しくは提供に関する事業活動であつて総務省令で定めるものを行う業種をいう。)に属する事業

三 前号に規定する業種以外の業種に属する事業者が情報通信の技術を利用する方法により行う商品又は役務に関する情報の提供に関する事業その他の総務省令で定める事業

四 当該半島振興対策実施地域において生産さ

れた農林水産物又は当該農林水産物を原料若しくは材料として製造、加工若しくは調理したものをお店舗において主に当該半島振興対策実施地域以外の地域の者に販売することを目的とする事業

五 旅館業(下宿営業を除く。)  
第十八条第一項中「国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣」を「主務大臣」に改め、同条の次に次の一条を加える。

(主務大臣等)

第十九条 第二条第一項及び第四項、第九条の二から第九条の八まで、第九条の十一並びに前条第一項における主務大臣は、国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣とする。

2 第三条第一項、第二項及び第四項(これらの規定を同条第五項において準用する場合を含む)における主務大臣は、国土交通大臣、総務大臣、農林水産大臣、文部科学大臣、厚生労働大臣、経済産業大臣及び環境大臣とする。

3 第九条の二第一項及び第三項第二号並びに第九条の四第一項における主務省令は、国土交通省令・総務省令・農林水産省令とする。  
附則 第二項中「平成二十七年三月三十一日」を「平成三十七年三月三十一日」に改める。

(施行期日)

第一条 この法律は、平成二十七年四月一日から施行する。ただし、附則第二項の改正規定及び附則第四条から第六条までの規定は、公布の日から施行する。

(農林水産省設置法の一部改正)

第五条 農林水産省設置法(平成十一年法律第九十八号)の一部を次のように改正する。  
附則第三項の表平成二十七年三月三十一日の項を削り、同表に次のように加える。

平成三十七年三月三十一日 半島振興対策実施地域(半島振興法(昭和六十年法律第六十三号)第二条第一項に規定する半島振興対策実施地域をいう。)の振興に関する総合的な政策の企画及び立案並びに推進に関すること。

平成三十七年三月三十一日 振興山村(山村振興法(昭和四十年法律第六十四号)第七条第一項に規定する振興山村をいう。以下同じ。)の振興に関する総合的な政策の企画及び立案並びに推進に関すること。

附則第二条第一項の表に次のように加える。

(国土交通省設置法の一部改正)

第六条 国土交通省設置法(平成十一年法律第一百号)の一部を次のように改正する。  
附則第二条第一項の表平成二十七年三月三十一日の項を次のように改める。

平成三十七年三月三十一日 振興山村(山村振興法(昭和四十年法律第六十四号)第七条第一項に規定する振興山村をいう。以下同じ。)の振興に関する総合的な政策の企画及び立案並びに推進に関すること。

第三条 地方公共団体が、新法第二条第一項に規定する半島振興対策実施地域の区域内において主に当該半島振興対策実施地域以外の地域の者に販売することを目的とする設備を平成二十七年三月三十一日以前に新設し、又は増設した者に係る事業税、不動産取得税又は固定資産税について不均一課税をした場合における地方交付税法(昭和二十五年法律第二百十一号)第十四条の規定による当該一日の項を次のように改める。

第三条 地方公共団体の基準財政収入額の算定については、旧法第十七条の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。

第四条 総務省設置法(平成十一年法律第九十一号)の一部を次のように改正する。  
附則第二条第二項の表平成二十七年三月三十日(総務省設置法の一部改正)

第一項の表に次のように加える。

附則第五条の表平成二十七年三月三十一日の項を次のように改める。

平成二十七年三月三十一日 山村振興法

附則第五条の表平成三十五年三月三十一日の項の次に次のように加える。

平成三十七年三月三十一日 半島振興法

附則第十条第一項の表平成二十七年三月三十一日の項を次のように改める。

平成二十七年三月三十一日

</





平成二十七年四月六日印刷

平成二十七年四月七日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

C