

衆議院 第一百八十九回国会 国土交通委員会 議 録 第十号

平成二十七年五月二十日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 今村 雅弘君

理事 大西 英男君

理事 小島 敏文君

理事 中村 裕之君

理事 井上 英孝君

理事 秋本 真利君

うへの賢一郎君

門 博文君

木内 均君

熊田 裕通君

國場幸之助君

齋藤 洋明君

鈴木 憲和君

津島 淳君

前田 一男君

宮澤 博行君

荒井 聰君

小宮山泰子君

宮崎 岳志君

足立 康史君

横山 博幸君

樋口 尚也君

榎田 恵二君

金子 恭之君

坂井 学君

伴野 豊君

赤羽 一嘉君

岩田 和親君

鬼木 誠君

神谷 昇君

工藤 彰三君

古賀 篤君

今野 智博君

鈴木 馨祐君

高木 宏壽君

堀井 学君

宮内 秀樹君

山本 公一君

神山 洋介君

松原 仁君

本村賢太郎君

下地 幹郎君

中川 康洋君

真山 祐一君

本村 伸子君

国土交通大臣 太田 昭宏君

国土交通副大臣 北川イッセイ君

国土交通副大臣 西村 明宏君

国土交通大臣政務官 うへの賢一郎君

国土交通大臣政務官 鈴木 馨祐君

政府参考人 政府参考人

(内閣官房2020年オリ

ンピック・パラリンピック 高原 剛君)

政府参考人(警察庁刑事局組織犯罪対策部長) 樹下 尚君

政府参考人(復興庁審議官) 北村 信君

政府参考人(総務省大臣官房審議官) 橋本 嘉一君

政府参考人(法務省大臣官房審議官) 佐々木聖子君

政府参考人(外務省大臣官房審議官) 鈴木 哲君

政府参考人(厚生労働省大臣官房審議官) 菅谷 秀信君

政府参考人(農林水産省大臣官房審議官) 長谷部正道君

政府参考人(林野庁森林整備部長) 本郷 浩二君

政府参考人(水産庁増殖推進部長) 長谷 成人君

政府参考人(国土交通省大臣官房技術審議官) 山田 邦博君

政府参考人(国土交通省総合政策局長) 瀧口 敬二君

政府参考人(国土交通省都市局長) 小関 正彦君

政府参考人(国土交通省水管理・国土保全局長) 池内 幸司君

政府参考人(国土交通省水管理・国土保全局長) 北村 匡君

政府参考人(国土交通省道路局長) 深澤 淳志君

政府参考人(国土交通省住宅局長) 橋本 公博君

政府参考人(国土交通省鉄道局長) 藤田 耕三君

政府参考人(国土交通省航空局長) 田村明比古君

政府参考人(観光庁長官) 久保 成人君

政府参考人(気象庁長官) 西出 則武君

政府参考人(環境省総合環境政策局長) 小林 正明君

政府参考人(環境省水・大気環境局長) 三好 信俊君

政府参考人(環境省自然環境局長) 塚本 瑞天君

国土交通委員会専門員 伊藤 和子君

委員の異動 五月二十日

前田 一男君 補欠選任 熊田 裕通君

北側 一雄君 真山 祐二君

同日 熊田 裕通君 補欠選任 鬼木 誠君

同日 真山 祐一君 北側 一雄君

同日 鬼木 誠君 補欠選任 前田 一男君

同日 鬼木 誠君 前田 一男君

同日 鬼木 誠君 前田 一男君

同日 鬼木 誠君 前田 一男君

同日 鬼木 誠君 前田 一男君

同日 鬼木 誠君 前田 一男君

同日 鬼木 誠君 前田 一男君

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

この際、お諮りいたします。本件調査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房技術審議官山田邦博君、総合政策局長瀧口敬二君、都市局長小関正彦君、水管理・国土保全局長池内幸司君、水管理・国土保全局長北村匡君、道路局長深澤淳志君、住宅局長橋本公博君、鉄道局長藤田耕三君、航空局長田村明比古君、観光庁長官久保成人君、気象庁長官西出則武君、内閣官房二〇二〇年オリンピック・パラリンピック東京大会推進室長代理高原剛君、警察庁刑事局組織犯罪対策部長樹下尚君、復興庁審議官北村信君、総務省大臣官房審議官橋本嘉一君、法務省大臣官房審議官佐々木聖子君、外務省大臣官房審議官鈴木哲君、厚生労働省大臣官房審議官菅谷秀信君、農林水産省大臣官房審議官長谷部正道君、林野庁森林整備部長本郷浩二君、水産庁増殖推進部長長谷成人君、環境省総合環境政策局長小林正明君、環境省水・大気環境局長三好信俊君及び環境省自然環境局長塚本瑞天君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

○今村委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○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。小宮山泰子君。

○小宮山委員 おはようございます。民主党、衆議院小宮山泰子でございます。

本日は、トップバッターということで御質問さ

第一類第十号 国土交通委員会議録第十号 平成二十七年五月二十日

せていただきます。

さて、本日は、観光政策、そして二〇二〇年のオリンピック・パラリンピックに対して交通政策など伺わせていただきますが、その前に、十七日未明に川崎市内の簡易宿泊所から火災が発生いたしました。多くの高齢者の方が被害に遭われました。大変痛ましいことではございますが、このニュースを見ながら、二〇〇九年三月には群馬県内での高齢者施設「たまゆら」で火災が起り、多くの高齢者の方が被害に遭われました。本当にこのような形で命を落とされるということは痛ましいことでもあり、また、その社会的背景というものも随分と取り上げられたものでもござい

ます。国土交通大臣は、十九日の閣議後の記者会見で、各地の簡易宿泊所が違法に建築されていないかどうか、自治体に対して確認や是正を徹底するように早速に御指示されました。その表明を受けまして、応じる形で、簡易宿泊所がある自治体では、今回の火事を受けて早速立入検査などをする旨というものも行われているというふうに向っております。

安全性の確保、確認は大変重要ではございますが、もちろん、確認で重大な欠陥や問題点が見つかる場合は是正しなければならぬのは当然ですが、そうした安全確保の取り組みの中に、ほかに行き場がなく、事実上自宅として居住している方々が追い出されてしまい、本当に行き場を失ってしまうようなことにならないように注意していくことが必要かと思っております。

ぜひ大臣におかれましては、関係省庁と連携をさせていただき、安全な、もちろん簡易宿泊所、昔は日本の高度成長を支えた方がついの住みかとしていなければならない、そういう方々に対して、やはりまだまだ日本は、単身になったりする方、そういうところに対しての対応がなかなかできていない。国交省におきましても、そういう高齢者向けの住宅など、さまざま努力をいただいておりますが、ぜひ、関係省庁とともに、この点に

関しまして御配慮いただきますよう要望したいと思います。

何か大臣の方からございましたら、ぜひ御見解をお聞かせください。

○太田国務大臣 日曜日に発生しました川崎市の簡易宿泊所の火災につきまして、五名の方が亡くなられて、十九名の方が負傷され、まことに遺憾に思っておりますとともに、犠牲になられた方々の御冥福をお祈りするとともに、負傷された方々にお見舞いを申し上げているところでござい

ます。御指摘のように、まずは建築物の安全確保が急務だと思ひまして、十八日に全国の特定行政庁に対して通知を發出しました。消防部局や旅館業の担当部局と連携をしまして、簡易宿泊所に関する違反建築物の確認や是正を行うように徹底したわけであり

ます。今、小宮山先生おっしゃるように、私も記者会見のときにも言ったんですが、そうしたところに宿泊を続けなくてはならないことを余儀なくされている方たち、この方たちに居住の安定をどうするかということに常に考えていかなければいけない。

建築確認をするということは非常に大事なことであり、そして、この建物自体も、まだわかっておりますけれども、こうした類いのものについてはその後を増設することがあつたりというようなことで、極めて不十分というところも多いという

ことを現時点で聞いていますけれども、どうすれば住居を確保してさしあげられるか。生活保護の方もいらっしゃいますし、一般のマンション、アパートに住むという場合でも保証人の問題で難しいということもあつたりしますもの

です。ですから、よくその辺を、行き場を失うようなこととがなないように、各省庁あるいは地方公共団体の福祉担当部局あるいは住宅担当部局と緊密に連携して、住宅の確保ということについて配慮が行くように、届くようにということを検討していきたい、このように思っているところで

○小宮山委員 ありがとうございます。居住の安定化、その法案も確かに私どもも審議もさせていただきました。そして、何よりも、厚生労働省が中心かと思いますが、標準的な家庭のモデルというのが夫婦二人に子供二人、そういう

た家庭を中心にさまざまな施策はされています。しかし、今回の問題でも明らかになったのは、必ずしもそれが主流でもなくなってきたら、必

ずという思いもありますので、そういう意味においては、ついでに住みかとなる、安心して居住ができる場所の提供、そのための、国、地方行政等が支援できる、そういう住宅政策というものもぜひ進めていただきますことをあわせてお願いしたいと思

います。さて、今回の一番大きなテーマであります。が、首都圏の交通網の整備について伺いたいと思ひます。二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピックの開催を念頭に質問させていただきます。

私のおりまます埼玉県下、特に私の地元川越におきましては、霞ヶ関カンツリー倶楽部ではゴルフ、埼玉スタジアムでのサッカー、自衛隊朝霞駐屯地での射撃、また、ここはパラリンピックでの競技も予定されています。さいたまスーパーアリーナでのバスケットというふう

に、さまざまな競技もされる場所でもあります。当然、東京圏というのは大変広がっておりますし、その中にもさまざまな魅力があるし、また、今現在ある施設の活用という意味においては、こ

ういった東京都下以外の施設を使うというのは、千葉県もしかりですが、大変いいことだ、大変重要なことだと考えております。しかし、各競技開催に当たっては、選手初め選手の関係者、大会スタッフ、報道関係者、そして国内外、全世界から来訪する観客の安全かつ確実な移動の確保は重要なテーマだと思っております。

埼玉県内を例にとりますと、主に使用することとなりそうな交通網というのは、JR、私鉄など

の鉄道網、首都高速五号線や関越道、東北道、外環道、圏央道などの高速網、また川越街道、国道二五四などの主要幹線道路の利用も相当あると考えております。

また、利便性ということで考えますと、近年、JR東日本のSuicaの導入以降、JR各社のICカード乗車券、在京民鉄、バスのPASMO、それらの相互利用の推進などの取り組みにより、電車やバスの乗りおりがスムーズになり、利便性の向上が図られてきたところでもあります。今後一層の相互利用路線の拡充が図られることによ

って利便性は上がるものかと思っております。便利なICカードの乗車券の周知の努力とともに、一日乗車券や数日にわたる乗車券、また、東京地下鉄だけではなく、民鉄の一部を含んだ形で、空港からそのまま都内へ入り、または首都圏、東京圏、開催地などをつなぐ、そういうことも、一般利用者だけではなく、訪日外国人向けなどにも大変有効な手段なのかと考えております。国土交通省の二十五年度の国際航空旅客動向調査によると、出国外国人に対する調査で、空港までの移動に利用した代表的なアクセス交通手段を尋ねた結果としては、一番多い割合は、鉄道がバスとともに大きな利用手段となっているというふうに出

小さいので、どうやって行くのかというのなかなか難しいこともあるのかなと思います。

そのときには、バスで乗り放題、また、日本の場合は、営団地下鉄、都営地下鉄、JR、さまざま民間企業が乗り入れをしていることによつて、そのたびに料金の差が随分変わってきますので、この点に關しまして、ICカードのさらなる普及というのは重要なポイントになるかと思ひますので、ぜひこの点に關しましてお聞かせいただければと思います。

○藤田政府参考人 ICカード、それから訪日外国人向けの企画乗車券、この周知に關する取り組みとしましては、まず、その発行主体であります鉄道事業者の方におきまして、空港や主要ターミナル駅でポスターを掲示したり、パンフレットを配布したり、あるいはこういったところの観光案内所で案内をするといった取り組みを行つております。それから、もちろん、各鉄道事業者のホームページでの案内も行つております。

ただ、それだけではなくて、やはり鉄道事業者に任せただけではなくて、国土交通省としまして、日本政府観光局と協力しまして、各鉄道事業者が発売する企画乗車券を英語で一覽化して紹介する、こういったパンフレットを作成して、海外でのPRなどを行つております。

御指摘のとおり、こういった便利なものがあるということ、まずはこれを広く知つていただくことが大変なことだと思つております。今後とも、鉄道事業者、日本政府観光局と協力して、周知に關する工夫、取り組みを強化してまいりたいと思つております。

○小宮山委員 ありがとうございます。  
ぜひ、関係の企業等ともお話をいただきまして、外国人向けには複数日間のパスなども発行されているようでありますが、やはり、今後一千万人からの訪日外国人観光客を呼び込むという意味においても、長期滞在をしていただき、日本の各地を回つていただくというときにおいても、日本国内でやはりもっと多くの方が買えるということも重

要でしょうし、これ自体は、恐らく日本人の観光客、特に国内観光に關しては日本人観光客が大変多い現状を鑑みますと、一日一日買うのではなく、数日間ゆつくりと好きなだけお回りいただくということもぜひ念頭に考へていただいて、協議を進めていただければと思います。

さて、オリンピック、パラリンピック、二〇二〇年は随分先のような気がしていませんけれども、ふと思えば、もうすぐに来るんだなという感じがいたします。

というのは、私も、つい先日、新川越生線促進同盟会の会議に出ておまして、当然、このエリアは霞ヶ関カンツリー倶楽部がエリアに入つてるところでもありまして、担当の地方行政の部局の方たちも、もう五年しかないけれども、道路網などそういったところはどうかという点、また、早くその計画というものがやはり決まっていたら、それに合わせて実行ができるようになりたいたいという思いが強く感じられたわけでありました。

ぜひ、そういう意味においては、二〇二〇年東京オリパラ開催時の円滑な輸送の確保に向けて、国土交通省におきましては、恐らく、全国、オリンピック・パラリンピックを機会に地元を誘致をしたい、そういった地方行政、地方がたくさんあると思ひます。そういうことも含めまして、どのような検討をされているのか、その取り組みについてお聞かせいただければと思います。

○瀧口政府参考人 まず、二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピック大会がスムーズに運営されるということのために、委員御指摘のように、関係者の輸送を円滑に行つていくということが極めて重要だろうというふうに思つております。

同時に、この大会関係の輸送ということをしつかり確保するという点と同時に、特に東京圏などにおきましては、地域住民の日常生活や経済活動などに伴います通常の一般の輸送との調和をしつかりさせていかなければならないという問題

がございます。

こういったような問題意識のもと、オリンピック・パラリンピックに向けましては、東京都が、民間企業、関係行政機関から成ります輸送調整会議というものを設置いたしておまして、ここで具体的な輸送計画などを検討することになっております。検討対象をさらに大会関係者と観客、会場スタッフに分けて具体的な内容を検討するということになっております。

この会議には、国土交通省も、私も全体を取りまとめる総合政策局の立場、道路、自動車、鉄道と、各般の担当者も実は参画をいたしておまして、早期の輸送計画の作成に向けまして、大会組織委員会や東京都等の関係自治体、交通事業者等と積極的に連携をとつてまいりたいというふう

に思つております。  
また、これを機会に、観光も念頭に置きながら、全国にも行つていただくということも必要だろうと思つております。これにつきましても、観光行政の一環として十分検討してまいりたいと思つております。

○小宮山委員 オリリンピック・パラリンピックに向けて、また今、北陸新幹線が開通して、先般も太田大臣の答弁の中で、大宮から乗られたんでしようか、わかりませんが、三時間半で移動されると。そういう意味では、観光のあり方も随分と日本国内は変わつていくんだなというのを私自身も実感いたしました。

ただ、私の地元は実は大宮駅とは川越線をつながつておまして、大体約十九分ほどで走るので、残念ながら途中区間に単線がございますので、それによつて、一時間で走れる本数が三本ほどになつてしまふ。

また、北関東では、歴史的遺産としては残すべきたなものもありませんが、大変古い橋脚、橋の上を走つていくものですから、なかなか近代化というのも難しいのかなという思いもしておりますが、地元をいたしましては、複線化をすることに

現在ですら私の地元は観光客は年間六百六十万

ほど来ます。それをしつかりと呼び込むこともできるんじゃないかと、また、東京に來られた方々が、小江戸でございますので、そういう観光、江戸の文化、日本の古きよき時代を味わつていただく、感じていただける、そういう意味においては、まだまだビジネスチャンスというのか観光のチャンスというものを生かし切れていないのではないかと

いう思いもあります。  
ロンドンのオリンピックのときには、やはりそういった交通網に關しましてプロジェクトを組まれて推進をする、また、各地方におきまして、日本ではビジット・ジャパンというオール・ジャパンの形ですけれども、ロンドンのオリンピックのときには、観光局、各地域ごと、例えばビジット・スコットランド、ビジット・北アイルランド、ウェールズ、そういったような形をとつて、エリアごとの観光政策、戦略というものをとつたというふうにも聞いております。

それによつて、結果として、オリンピックが終つてみれば、これは国立国会図書館の資料にもございましたけれども、地方への波及というものが得られたというような結果に結びついたんだと思ひます。ということは、やはり事前にしつかりと地方に結びつける、交通網というものを含めて、また観光政策というものを含めて計画をするということは大変重要なことがわかるかと思ひます。

そこで、二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックにおける国内の観光などへの経済波及効果について、どのように試算を行つているのか、また行つていくのか。あわせて、観光などへの経済波及効果を増大させるためには、どのような施策をとるべきかといった連動した検討を行い、また、設備などはレガシーと言われまふけれども、その後の観光政策などに大きな影響がございます。そういったことを含めて、将来展望等について御見解がありましたら、内閣官房また外交省の方からお伺いしたいと思います。

○高原政府参考人 御答弁申し上げます。

招致決定前の平成二十四年に、当時の東京オリンピック・パラリンピック招致委員会が試算したところによりますと、二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック開催に伴う経済波及効果は約三兆円、うち東京都が約一兆七千億円、その他の地域で約一兆三千億円が見込まれるということでございます。

以上でございます。

今後とも、二〇二〇年のオリパラ開催というものは、これは本当に絶好の機会でございますので、その後の、オリパラ後の展望も見据えた上で、オール・ジャパン体制をとって観光施策あるいは地域への波及に対して全力で取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○久保政府参考人 お答えいたします。  
委員御指摘のとおり、私どももいたしまして、二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックの開催効果を広く日本の各地方に波及させて経済の活性化につなげていくことが重要であると考えています。

○小宮山委員 ぜひそこはよろしくお願いいたします。  
また、オリンピック・パラリンピックのうちパラリンピックでありますけれども、北京大会のときのチケットの売り上げは約百八十万枚、前回のロンドン・オリンピックでは二百七十万枚が完売をしたということがございます。

現行の政府のアクションプログラムでも、二〇二〇年オリンピック・パラリンピックを見据えた観光振興を重要な柱として位置づけて、国内外の観光客を地域、地方へ誘客するための施策を推進しているところであります。

残念ながら、日本ではパラリンピックのテレビ等の放映がほとんどない。また、冬季のソチのパラリンピックのときには、やっと日本でも文科の副大臣が開会式に公式に行くという状況でありまして、まだまだこの面に関しては、日本の関心、また、マーケットとして企業等が見ていないのではないかと思わざるを得ません。しっかりとこの点も喚起することによって、日本のバリアフリー、そういったものが進んでいくいい機会に捉えていただければと思っております。

具体的には、まず、このオリンピック・パラリンピック開催国の日本という国際的に極めて高い注目度を生かして、今後、今検討が進んでいますけれども、文化プログラム等の機会を利用して、あるいは直前には聖火リレー等が行われるわけでありまして、そういった機会を利用して、日本各地の多彩な魅力を海外に強力に発信してまいります。

そこで、お伺いしたいんですけれども、パラリンピック大会当日、今までの実績で、今、相当数のチケット販売数から見ても、日本各地に移動される、また、競技をするエリアでの移動等があります。その中において、新幹線また各鉄道車両の利用において、車椅子利用者が乗車できる人数の確保は十分なのか。

そのためには、まずは、各地各地の観光資源を掘り起こして磨き上げるとともに、これらをつないで、地域ブロックを念頭に置いておりますけれども、多様な広域の周遊ルートを開発して、世界各国に発信してまいりたいと考えています。

十年ほど前の質問のときには、実は、御夫婦と一緒に車椅子で旅行したいといっても、新幹線で乗れる台数が当時は少なかったもので、別々の新幹線で日本国内は移動した。それに引きかえ、海外では、車椅子に乗っていても、内部疾患からくる方でも、多くの方が支援もしてくれず、また、旅行がしやすいんだ。だから、国内よりも海外の方が障害を持ったときには大変旅行がしやすいというお話も随分聞かされてまいりました。

また、一方、ことしの三月に各地域、地方ブロック別ごとに、私どもの運輸局あるいは自治体あるいは関係事業者で地方ブロック連絡会というものを構成いたしました。スタートさせました。外国の方を受け入れる上での現状と課題をしっかりと把握して、地域の実情に沿って、インバウンド施策をきめ細かく迅速に対応するというのもやり

あれからは相当改善もされたかと思えますが、現状どのようなようになってくるのか。十分、選手ももちろんありますが、観光客も含めて移動が可能なのか。この点に関しまして、現状を教えてください。できればと思えます。国交省の対応についても教えてください。

○藤田政府参考人 お答えいたします。  
現状でございますけれども、鉄道車両における車椅子スペースの設置につきましては、バリアフリー法に基づく移動円滑化基準において、一列車には少なくとも一カ所以上、車椅子スペースを設けるといふ基準が定められております。各事業者、これに基づいて取り組みを進めておりまして、今、車椅子スペースのある編成数全体としては、七割近くになっております。

今後、この検討を踏まえまして、必要な対応をさらに行ってまいりたいと考えております。  
○小宮山委員 昨年から、副大臣をヘッドとしたバリアフリーワーキングチームも立ち上がったと伺っております。ぜひ、この点に関しましてもさらに審議を進めていただきたい。

面が改札の近くにつけられるところが見当たらなかった。かなり歩かなければいけない。また、エレベーターの設置箇所というのも大変わかりづかった。駅も随分あちらこちらに散見されました。やはり、現実に使いやすい、できることなら自力で移動ができる、そういったことがバリアフリーという中でできること、また、多くの方がそれによって町に出て活動される。特に、パラリンピアンなどの試合を見たいと、障害があってもすばらしい能力を発揮される、そういった自分の可能性というのが見出せるというところに、今、パラリンピックのチケットの販売数を見れば、皆さん、多くの方の共感を得、そして感動が与えられる。そういう意味においては、日常の交通政策というのは大変重要なんだというふうに実感しております。

そこで、国交省の取り組みとして伺いたいのは、昨年、障害者権利条約がやっと日本も批准をされました。この点に関しまして現在どのように取り組まれているのか、伺わせていただきます。  
○瀧口政府参考人 障害者権利条約では、第九条におきまして、「施設及びサービス等の利用の容易さ」というタイトルのもとに、代表的には、交通機関や建築物、道路のバリアフリーに関する基準や指針の作成、公表といったことを求めているところでございます。  
委員御案内のように、国土交通省におきましては、障害者等の円滑な移動の確保を図ることが重要であるという認識のもと、バリアフリー法に基づきまして基準や指針を定め、公共交通機関などのバリアフリー化を進めているところでございます。  
この中では、ただいま委員御指摘がございましたが、公共的な施設とルートとを合わせた面的なバリアフリーというものが極めて重要だということ、こういった面での取り組みも進めているところでございます。  
異次元の高齢化が進む中、二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックに向けては、特

にパラリンピックに向けましては、交通分野のパ  
リアフリー化というのは非常に重要だというふう  
に認識をいたしております。

本年の二月十三日に、交通政策基本法に基づ  
く交通政策基本計画を閣議決定させていただきました。  
三つの基本方針を定めておりますが、最初の  
柱でございます生活交通の目標の一つとしてパ  
リアフリーを位置づけているところでございま  
す。具体的には、一日の乗降客数が三千人以上の旅客  
施設などにつきまして、二〇二〇年度までに原則  
全てパリアフリー化する、こういったような数値  
目標を定めて推進を進めております。

さらに、パラリンピックに向けましては、競技  
会場等の大会関連施設やアクセス関係の経路など  
につきまして、整備指針をつくるようにというこ  
とが求められておりまして、アクセシビリティ  
ガイドラインの作成ということが行われておりま  
す。

このガイドラインの作成に当たりましては、大  
会組織委員会が中心でございますが、関係者と十  
分協議しながら、私ども国土交通省も、交通、建  
築物の観点から協議に参加いたしております。

また、国土交通省では、東京オリンピック・パ  
ラリンピックの開催の機会を捉えまして、全国に  
及ぶパリアフリー化を推進する、このような問題  
意識を持ちまして、省内に副大臣を座長とする  
ワーキンググループを設けているところでござい  
ます。

今後とも、関係者等とも緊密に連絡をしながら  
ハード、ソフト両面にわたるパリアフリーをしつ  
かり進めてまいりたいと思っております。

○小宮山委員 ありがとうございます。

ぜひ、障害をお持ちの当事者の方の意見も取り  
入れていただき、パリアフリー化を推進してい  
たきたいと思っております。障害をお持ちの方々  
さまざま多岐にわたる障害がございます。車  
椅子の方、目の見えない方、それによって、町の道  
のつくり方も随分と意見が違うようでもございま  
すので、ぜひ当事者の話も聞いていただき、そし

てそういう施策に取り組んでいただければと思  
います。

そこで、最後になりますけれども、つい先日か  
らニュースになっておりますが、オリンピックの  
施設の競技場の屋根があるかないかなどと、さま  
ざまなニュースが出ております。施設の準備とい  
うのは、そう簡単にすぐに、きょう企画ができた  
からあしたできるというものではインフラ整備は  
できません。また、オリンピック・パラリンピッ  
クはありますが、そのためだけに、それか  
らそのインフラ整備等は残っていくものであり  
ます。

そういった意味においては、交通行政、まちづ  
くりを主導する、そういった立場にあるのが国土  
交通省かと捉えておりますが、そのことについて  
取り組んでいくのか、ぜひしっかりと、さまざま  
な観点を盛り込んだ形でのリードを国交省にはし  
ていただきたいと思います。

ぜひ大臣の御決意をお聞かせいただければと思  
います。

○太田国務大臣 二〇二〇年東京オリンピック・  
パラリンピックは非常に大事であり、そして、東  
日本大震災からの復興の力強い状況を世界に示  
し、また、日本は非常に美しいすぐれた国である  
という、そうした発信をするということだと思  
います。

きょうずっと質問を聞いておりました、その中  
でも、会場と会場との道路アクセスの問題をきめ  
細かく、また、川越、大宮の話もありましたが、  
観光ということも踏まえて、整備をするというこ  
とに着実に努力をするということが大事だとい  
うことを改めて感じているところでございます。

アクセス道路というだけでなく、やはりパ  
ラリンピックがあるということは非常に大事なこ  
とで、これは高齢者への対応という、これからの日  
本の社会の仕組みのあり方ということにも関連す  
るものだと思います。パリアフリーのま  
ちづくり、あるいはまた、外国人への対応とい  
うことからいきますと、案内標識や多言語対応、あ

るいは、たしか一番最初に質問されました、どこ  
にどういう切符を買って行つたらいいんだらうと  
いうことをスルーで行けるようなICカードの仕  
組みをつくるのか、説明をするのか、そうした丁  
寧な対応が必要だと思えますし、また、ちょうど  
夏でありますので、台風があるということ  
とも予想して、それへの対応をいかになくては  
いけないというふうに思っています。

東京都と連携をしっかりとるということとをさせ  
ていただいております。文科省は当然なんです  
けれども、東京都とよく連携をとって、まちづく  
り等々について、また、大会がスムーズに展開さ  
れるように努力をしたい、このように思っていま  
す。

○小宮山委員 地方自治体は東京都が中心になる  
と思えますけれども、ぜひ、関係する東京都、埼  
玉であったり千葉であったり、そういったところ  
とも深く協議を重ねていただければと思います。

あと、時間がなくなつてまいりましたので簡単  
に、ハラルフード、宗教食に関して質問させてい  
ただきたいと思えます。

イスラム教徒は全世界に十五億人以上います。  
一方、ユダヤ教徒は全世界で千四百万人ほど。ま  
た、ベジタリアンなど、さまざまな宗教に関する  
ものがあります。ユダヤ教に関してはコーシャ  
でありますけれども、この点に関しては、最  
近、大変ヘルシーなフードだということで人気  
が出ています。また、ベジタリア  
ンの方が日本に来て、なかなか食べられるものを  
見つけられないという話も聞いております。

オリンピックにおいては、障害がある方、ない  
方、さまざまな方が来られます。もちろん宗教食  
というものにおいても、現在さまざまなビジネス  
展開が図られているところでございますが、この  
点に関しまして、ハラル、コーシャ、ベジタリア  
ンなど食習慣への対応状況について、訪日外国人  
への提供、取り組みについて、簡潔にお聞かせ  
いただければと思います。

○太田国務大臣 ハラルフードやコーシャフード

など、国や宗教等で分類した外国人の食文化、食  
習慣の特徴や基本マナーを解説した飲食店、宿泊  
施設などに向けた対応マニュアルを取りまとめ、  
発信をしているという状況にあります。

特に、ビザの緩和によるインドネシア、マレー  
シアなどのイスラム圏からの旅行者の急増に対応  
して、ムスリム旅行者に配慮した飲食店について  
の情報を冊子として取りまとめられています。これを、  
海外旅行会社と連携を図りながら、現地で開催さ  
れる旅行博覧会の場においても、旅行者に配布す  
るということを行っております。

これからますます外国人旅行者がふえるとい  
うことからいしまして、しっかりと満足度を高められ  
るよう努力をする決意でございます。

○長谷部政府参考人 お答えいたします。  
農林水産省は、官公庁や関係団体と連携しなが  
ら、国内の飲食施設、宿泊施設等を対象にいたし  
まして、訪日外国人旅行者に関する講習会の開催等  
を行い、訪日外国人旅行者による市場が拡大して  
いる状況を伝えてまいりまして、これらの需要を受け  
入れていただくための前向きな対応を事業者の皆  
様に促すとともに、ムスリム、ユダヤ教観光客を  
含めたさまざまな食習慣を有する訪日外国人を受  
け入れるための環境整備を促進していくこととし  
ていただいております。

○小宮山委員 ありがとうございます。

○今村委員長 次に、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。

一般質疑、きょうは道路部門、鉄道部門と質問  
させていただきますので、どうぞよろしくお願  
いいたします。

まず、全国的に一の道路というのが、一の路線  
というものがあつて、そもそもこの一の路  
線とは何か、お伺いいたします。

○深澤政府参考人 お答え申し上げます。  
東名高速あるいは中央道などといった全国的に  
一体としてネットワークを形成する高速道路につ  
きましては、その全路線の建設債務を全路線の料

金収入より償還するという全国のプール制を導入して整備を進めております。

一方、全国的高速道路ネットワークにつながっていない有料道路、これを一の路線と言っておりませんが、これにつきましては全国プール制に含まれません。建設による債務をそれぞれの路線の料金収入のみで償還するという事になっておりまして、償還満了期限はそれぞれ個別に決められておるところでございます。

以上です。

○本村(賢)委員 一の路線、今説明を受けまして、ほかの高速なんかとつながっていない単独の道路ということでありまして、たしか九路線ありまして、今五路線が無料開放というんですか、なっていると思うんです。

私どもの地元相模原の国道十六号線の北側にあります八王子バイパスもこの一の路線という位置づけがございまして、一九八五年十月三十一日に供用が開始しまして、民主党政権時代もこれは高速無料化の社会実験なども行っておりまして、実験中の交通量は一・三倍になりましたが、並行する国道十六号は二割減少という効果も見込めたわけでありまして、地元相模原やして東京都の皆さんからも、この八王子バイパスの一の路線の無料開放について非常に関心が高くございます。

ちょっとここで無料開放の時期について確認をしたいと思っておりますが、お願いいたします。

○太田国務大臣 お尋ねのありました八王子バイパスにつきましては、八王子市内の渋滞緩和を目的として、御指摘どおり、昭和六十年十月に開通をいたしました有料道路、いわゆる一の路線でございます。

八王子バイパスにつきましては、ことし十月三十一日に無料開放される予定となっております。

○本村(賢)委員 十月の三十一日に無料開放ということでありまして、本当に地元の念願でもありました。

また、ほかに、広島県道路、南飯奈道路、中部縦貫自動車道、安房峠道路というんですか、この

三路線もございまして、これらも料金徴収期間が満了しましたら、ぜひ無料開放の方向で引き続きお願いしてまいりたいと思っております。

次の質問であります。

八王子バイパスを下つてまいりますと、私どもの地元相模原市の国道十六号というのがございまして、市内を十五、四キロ横断しております。こは、平成二十二年度の道路交通センサスによりますと、国道十六号の平日の昼間十二時間交通量は日本一の交通量ということでありまして、渋滞が非常に多く指摘をされているところであります。相模原市の加山市長からも、十六号を立体にした方がいいんじゃないかという御提案も太田大臣の方に昨年の四月二十二日に行っていることも伺っております。

御承知のとおり、東京都区間、八王子バイパスは十月三十一日に無償化になり、そして、今現在進行中の保土ヶ谷バイパスの町田立体というのが南側にございまして、しかしながら、私どもの地元相模原の市内区間のみがバイパスや立体交差などの対策がないわけでありまして、例えば加山市長が提案した十六号連続立体の推進なんかについてはどう考えていらっしゃるか、お伺いしたいと思います。

○深澤政府参考人 お答え申し上げます。

国道十六号の渋滞の状況につきまして、我々としては大きな課題だというふうに考えております。

一つは、現在、今委員御指摘のあったように、町田市内におきまして立体の工事を進めておりまして、これは今年度完成することとなっております。それから、昨年圏央道が開通しまして、その効果もありまして、市内の一般道路は交通転換が進んでいるということもあります。

ただ、そうはいっても、おっしゃる通りに、国道十六号の渋滞はまだまだ激しいわけございまして、おっしゃる通りに、市長の方からも御要望をいただいております。

ただ、立体ということになりますと、新しく都

市計画をする、それからさらには用地の買収を伴う、いろいろな課題がある中で、今後、今進めております事業の結果も踏まえながら検討してまいりたいと考えております。

以上です。

○本村(賢)委員 町田立体についても、これは、東京都町田市や、そして横浜市の一部がかかるんじゃないかと思いますが、保土ヶ谷バイパス延長十二・九キロの中の町田立体二・一キロ区間でありまして、昨年度、二十六年度供用開始予定だったのが残念ながら一年延びたということでありまして、一日も早い供用開始に鋭意取り組んでいただきたいということをお願いしております。

次の質問に入ります。

次は、圏央道を初めとする料金体系についてお伺いします。

きょうお配りしました資料の一ページ目、三ページ目をごらんいただきながら、質問させていただきます。

私どもの地元の加山市長も、首都圏の三環状道路の早期整備及び一体性のある料金体系の構築を大臣に要望しております。また、私どもも神奈川県黒岩知事が会長となります圏央道建設促進期成同盟も、環状道路機能の発揮、公正妥当の観点から料金を軽減することということで、太田大臣に要望しております。大臣も、過去の答弁から、圏央道の料金が首都高速を経由する料金を上回らないようにしていくことが大事だという答弁を何度かお聞きしておりますけれども、さらに大臣の方から、夏の暑くならないころまでにこの料金体系の答申を出すというお話もございまして、この高速料金の見直しの時期について、どのような方向に今後向かっていくのか、お伺いしたいと思います。

○深澤政府参考人 お答え申し上げます。

圏央道も含めた首都圏の高速道路の料金につきましては、ことしの一月に、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会から中間答申をいただいております。

その中で、三つの原則が示されていまして、一つは、路線ごとにばらばらとなっている料金を走行距離に応じた公平な対距離の料金に整理統一していくということ、二つ目は、環状道路の利用を妨げないように、起点と終点が同じ場合は都心經由と環状經由の料金をそろえるということ、それから三番目として、都心が混雑している場合、料金を引き上げて混雑緩和を図るなど、交通全体をコントロールするための戦略的な料金体系を導入するということに示されております。

首都圏の高速道路をより賢く使うという観点からいいますと、この原則は非常に大事だと思っております。首都圏の国際競争力の強化も含め、しっかりと実現していく必要があると考えております。

委員の方から、今後のスケジュールにつきまして御質問がございましたけれども、現在は、この示された基本方針に従って料金を見直していく方向でございますが、パブリックコメント、それから、関係する経済団体等の御意見を今聞いておるところでございます。夏ごろまでには答申をいただけるというところでございまして、それを踏まえまして具体的な料金の検討をしてまいりたいと考えております。

以上です。

○本村(賢)委員 今後、高速料金を見直しがありまして、恐らく、圏央道は今よりも料金設定が資料の一のキロ四十三・二円というものから下がっていくという方向でよろしいでしょうか。

○深澤政府参考人 お答え申し上げます。

委員の方からお示しいただいたこの資料にあるように、現在、路線によって料率がかなり異なるようになっております。これを公平な料金にするということ、ここには概念図で書いてございますように、高いところは少し安く、それから低いところは高くなるということで、全体のバランスをとっていくということになるかと思っております。

以上です。

○本村(賢)委員 ぜひ整理統一をしまして、例え

ば第三京浜は一キロ十五・七円、それに対して横  
浜横須賀道路は四十四円と、約三倍近い料金の違  
いもありますので、この辺の整理統一をしっかりと  
お願いしてまいりたいと思います。

次の質問ですが、資料二ページ目に、今申し上  
げた横浜横須賀道路ですか、この道路に関して、  
菅官房長官が一月に、自民党県連の皆さんに對し  
まして、要望をいただいていた横須賀道路は政府と  
して九百五十円に下げる、既に具体的な作業に  
入っているというお話をされたようでありまし  
て、こういう記事が出てくるんですが、本来これ  
は答申をされているという話であったと私は記憶  
しておりますが、この菅官房長官の発言はいかが  
なものなんでしょうか。

○深澤政府参考人 お答え申し上げます。

本件につきましては、地域の方から、官房長官  
を含め、さまざまな方から御要望をいただいでお  
ります。しかし、先ほど申し上げましたように、  
最終的な具体的な数字が決まるのは夏の答申をい  
ただいてから決まるわけでございますけれども、  
私どもとしては、このような強い要望、さらには  
その答申の中身を含めまして、秋ごろまでには具  
体的な数字を固めてまいりたいと考えておりま  
す。

○本村(賢)委員 それでは、この菅官房長官の発  
言はフライングということでしょうか。答  
申が出る前の発言ですから、これはフライングと  
して捉えてよろしいですか。

○今村委員長 フライングということですが……  
(本村(賢)委員)「これは金額まで言っているんで  
すよ」と呼ぶ) はい。答えてください。

深澤道路局長。

○深澤政府参考人 これは私、直接聞いたわけ  
はございませんけれども、官房長官を含め、知事  
からもこのような御要望はいただいております。  
ただ、最終的に決まるのは、先ほど申し上げま  
したように、夏の答申を受けてからということに  
なるうかと思えます。

○本村(賢)委員 どんなに立派な官房長官であつ

たとしても、答申が出る前に、金額を具体的に、  
知事や、そして自民党県連の皆さんに発言してい  
ることは非常に遺憾な話だと思っておりますので、そ  
ういったことがないようにしっかりと、私どもは太  
田大臣を中心にこの答申を期待しているわけであ  
りますので、そのことを一点注意申し上げたいと  
思っています。

次の質問であります。圏央道の海老名ジャン  
クションの件でございます。

五月一日に国交省が発表した高速道路の渋滞  
ワーストランキングのワースト一位になっている  
箇所が横浜町田インターから海老名ジャンクショ  
ンというところでありまして、ここは、ゴールド  
ンウィーク中もフジテレビで「みんなのニュース」  
で報道がされたほか、さまざまな皆さんから、海  
老名ジャンクションの混雑について、せっかく圏  
央道ができたんだけれども、このジャンクション  
の合流地点が一車線であることなどから、設計上  
の欠陥があるんじゃないかという御指摘が随分聞  
こえてまいりますが、これに関してはいかがで  
しょうか。

○深澤政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘の海老名ジャンクション、これは圏央道  
と東名高速を連絡しているジャンクションであり  
ます。

圏央道につきましては、昨年の六月二十八日に  
相模原愛川から高尾山の間に開通し、東名、中央  
道、関越道が接続いたしました。それから、こと  
しの三月八日には寒川北から海老名ジャンクショ  
ンまでが開通するなど、整備が進んでおります。  
これらの整備の進捗によりまして、海老名ジャン  
クションを利用する車が増加し、渋滞が発生して  
おります。特に東名高速道路の東京方面、名古屋  
方面からそれぞれ圏央道の北側に向かって進む  
合流部を先頭とした渋滞というものであると認識  
しております。

これを受けまして、圏央道の北向きのランプに  
つきましては、実際の交通状況を考えまして区画  
線の引き直し、これは主方向、従方向、ちょっと

実態と合わない部分がありましたので、区画線  
を引き直して、それぞれからの交通の合流が円滑  
に進むように実施したところでございます。

実際、海老名ジャンクションのところは、相模  
川に隣接しております、非常に地形的に厳しい  
状況でありますので、それらも考えながら、これ  
から必要な対策を検討していきたいと思ってい  
ます。

一方、海老名ジャンクションに対する抜本的な  
対策としては、周辺道路の高速道路ネット  
ワークの整備、これが大事だと思っております。  
具体的には、新東名高速道路が東名高速道路から  
圏央道の区間まで平成三十年に開通する予定で  
あります。そうしますと、圏央道の北向きに進む  
車、これは東名から来る車ですけれども、分散す  
るといふことで、渋滞が大きく緩和するのではな  
いかというふうにご期待しているところでございま  
す。

以上です。

○本村(賢)委員 次に、ETCに関して一点質問  
させていただきます。

資料四ページに、これは産経新聞の記事であり  
ますが、ETC非搭載なら通行料アップというこ  
とでありまして、ETCの義務化について記事が  
ございました。

これは、先ほどからお話ございました高速料  
金の、九割がETC利用者でありますけれども、  
国内の保有台数ベースでは五、六割にとどまっ  
ているという実情の中で、全ての皆さんがETCを  
搭載しているわけではございません。

そういう中で、こういった記事がございまして、  
ETC非搭載車ならば料金がアップするとか、義  
務化を行うとか、この点に関して社会資本整備審  
議会道路分科会の国土幹線道路部会「高速道路を  
中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針」  
で示されているわけですが、これについて  
はいかがででしょうか。

○西村(明)副大臣 委員御指摘のETCの義務化  
につきましては、今御指摘ありましたように、本

年の一月に社会資本整備審議会の道路分科会国土  
幹線道路部会におきまして方針が示されたところ  
でございます。その方針の中身は、高速道路の利  
用頻度の低い車やクレジットカード契約をしな  
い利用者の皆様へどのように対応するかなどに  
ついて議論を重ねた上で検討を進めるべきとい  
うことでございます。

国土交通省といたしましても、この方針を踏ま  
えまして、法制上や運用上の課題についてしつ  
かりと検討を進めてまいりたいと思っております。

○本村(賢)委員 ETCを取りつけない方々  
もいらつしやるわけでありまして、カードを持  
てない方々のためにETCパーソナルカードの普及  
が今後必要ではないかと思っております。今九万人ほ  
どいらつしやると思っておりますが、これはデポジットの  
最低金額が四万円ということでありまして、非  
常に高い金額でありますので、そういった点をぜひ  
見直していただきたいことを要望して、次の質問  
に入らせていただきます。

次は、東京圏の鉄道についてお伺いいたします。  
大体十五年一回、交通政策審議会の答申が出  
るわけでありまして、昭和六十年にA、Bラン  
クの二ランクが出たり、平成十二年、前回は三ラン  
クの答申が出ておりますけれども、ことし平成二  
十七年に交通政策審議会の答申が出ると思いま  
す。提出時期はいつごろか。また、答申のラン  
クが昭和六十年と平成十二年と変わりました  
が、ここはどうなるのか、お伺いいたします。

○藤田政府参考人 東京圏の今後の都市鉄道のあ  
り方につきましては、平成二十六年四月に交通政  
策審議会に諮問されて、六月から鉄道部会のもと  
に設置された小委員会で議論が行われておりま  
す。

小委員会の今後の進め方でございますけれども、  
本年七月から関係都県、政令市及び鉄道事業  
者からのヒアリングを実施する予定でございま  
す。その後、ヒアリング結果等を踏まえて、平  
成二十七年年度末を目途に最終取りまとめを行うこ

とにしております。  
それから、最終取りまとめにおきまして、具体的な路線をどう扱うか、いわゆるランクづけ等につきましては、関係者からのヒアリングの結果等を踏まえながら、今後、審議会の中で決定されるものと考えております。

○本村(賢)委員 そうした中で、小田急線の唐木田駅から私どもの地元JＲ相模原駅、JＲ上溝駅に向かって八・八キロの小田急多摩線延伸というお話もございまして、平成十二年の運輸政策審議会の答申第十八号では、唐木田駅からJＲ横浜線、JＲ相模線方面への延伸について、今後整備について検討すべき路線ということでB路線という評価がなされまして、この小田急多摩線について、大臣のところにも加山市長初め地元の議員さんたちが要望に何つつているというふうに向っております。

私ども、平成二十六年五月、町田市市長と相模原市長の間で、小田急多摩線延伸の推進について覚書が交わされておりました。平成三十九年を目途に小田急多摩線の開業を目指してまいりたいという町田市と相模原市の市長の覚書もございまして、また、昨年の九月には相模原総合補給廠の一部が返還をされまして、道路、鉄道用地二ヘクター部分が無償返還をされております。

そういったこともありまして、地元の期待も大変高まってきた中で、この小田急多摩線について質問をしておりますが、まず、一般的な観点として、延伸における課題は何か、お伺いいたします。

○藤田政府参考人 一般に、鉄道というのは、非常に日常の足として大事な機能を果たしますし、それから、地域のありようにも大きな影響を及ぼします。そういった意味で、鉄道プロジェクトの推進に当たりましては、開業後に安定的な経営を確保するという観点が大変大事だと思っております。

そういった事業の継続性を確保する観点等から、一般論としましては、需要、採算性、費用対

効果、事業費の負担のあり方、それから関係者の合意、これらのことにつきまして、しっかりと見きわめていく必要があると考えております。

○本村(賢)委員 この小田急多摩線に関して、今回、鉄道・運輸機構が都市鉄道利便増進事業の形で活用を考えているんですけれども、都市鉄道利便増進事業は、国三分の一、地方三分の一、事業者三分の一という形で、原則三十年以内の償還を求めているわけでありまして、第三セクターなど自治体が出資する場合は四十年を認めているということでありまして。現在、人口が減少する中、原則三十年を緩めることも望む声が出ております。この小田急多摩線における黒字転換年次については、現在、原則三十年というふうなことでありますけれども、一部認められている四十年にはできないか、お伺いしたいと思います。

○藤田政府参考人 都市鉄道の整備に当たりましては、地元負担も含めて膨大な建設費で整備され、その上で、開業後の経営を安定的に維持していくことが必要だと考えております。このため、鉄道事業の許可を行う際には、原則として三十年以内の累積資金収支の黒字転換を判断要素としております。

先ほども申し上げましたけれども、地域の足として欠くことのできない鉄道、その安定的な経営を確保する観点からは、事業開始の際に採算性が確保できることを確認することは不可欠であります。そういった意味で、事業採算性の基準を緩和することは考えておりません。

したがって、相模原市等において行われている調査検討において、例えば事業費の圧縮でありますとか沿線のまちづくりによるさらなる需要の創設等、事業採算性の向上のための取り組みについて、さらに検討の深度化を図っていただくことが重要であると考えております。

○本村(賢)委員 今までの小田急多摩線のお話を聞く中で、ちょっと大臣にお伺いしたいんですが、五枚目の資料に、私どもの小田急多摩線延伸推進協議会、これは編集は相模原市の交通政策課が

行っているんですが、太田大臣に對しまして、私どもの加山市長と佐々木さんや参議院議員を初め、地元の公明党の県会議員さん、市会議員さんが、要望書を、十八万人の署名を持って大臣のところに向ったようでありまして、

小田急多摩線は、東京圏の鉄道ネットワークを構築する路線の一つで、延伸によって広域的な交流の促進や利用者利便の増進、災害時の代替経路の確保など、鉄道ネットワーク機能が大幅に高まることを期待をされております。

そういった中で、市の要望でも、平成十二年のB路線、検討すべき路線から、整備を推進すべき路線へ格上げが期待されているところでありまして、こういった相模原市の皆さんの思いを受けながら、ここは、東京都町田市、こういった皆さんもともに活動しているわけでありまして、平成二十七年の答申における位置づけについて、大臣のお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○太田国務大臣 要望が強いということとは、きょうの質疑でも、先般の市長を初めとする方々の要望でもお伺いしたところでありまして、今、地元関係者、相模原市と町田市を中心にして検討が進められているというふうに向っております。

プロジェクトの推進に当たりましては、需要、採算性、費用対効果等についてもしっかりと見きわめていく必要があると思っておりますので、地元での検討の深度化を図っていただきたいと思っております。

交通政策審議会では、今後、都県、政令市からも御意見を伺った上で検討が進められる予定となっておりますので、地元関係者間における検討の熱度を高めていただくことが重要であると考えております。

○本村(賢)委員 東京都、町田市、そして神奈川県、相模原市といった自治体が今中心となつて小田急多摩線の延伸の取り組みを進めておられますので、ぜひ大臣、強い御支援をお願いしてまいりたいと思っております。

て、昨今の公共交通の法案審査のときにも質問させていただきましたが、今年度あるいはもう少し遅くなるかもしれないが、この延伸の対策計画を審議会でも取りまとめたいという答弁を藤田局長からもいただきましたが、太田大臣も東京都十二区選出でありますし、公明党の綱領は庶民の党ということでありまして、こういったことを受けまして、電車の遅延について、大臣の意気込みについて最後にお伺いしたいと思います。

○太田国務大臣 遅延がかなり、これは首都圏が多いわけですが、発生をしております。改善が大事だと思います。

交通政策審議会鉄道部会の小委員会のもとに設置されておりまして遅延対策ワーキンググループにおきまして、遅延改善に向けた検討の方向性が出されていると承知しております。

その方向性として、ハード、ソフト両面の対策やダイヤ改定のあり方、利用者の協力などの必要性について挙げられているわけですが、検討を深めてより具体的な方策を取りまとめたいというふうに向っております。遅延の改善が図られるよう国交省としても取り組んでいきたいと思っております。

○本村(賢)委員 これで質問を終わりにします。ありがとうございます。

○今村委員長 次に、横山博幸君。

○横山委員 皆さん、おはようございます。維新の党の横山博幸でございます。

本日は、高齢化対策並びに観光政策についてお伺いしたいと思いますので、明確な御答弁をお願い申し上げます。

それでは、まず高齢化対策についてお伺いをいたします。

厚生労働省が国土交通省を含めた関係府省庁と共同して策定されました認知症施策推進総合戦略、いわゆる新オレンジプランでは、生活しやすい環境の整備、ハード面の観点から、「認知症の人を含む高齢者にやさしい地域づくりの推進に取り組む。」とありますが、国土交通省としてどのよ

うな立場で具体的に取組んでいくのか、お聞かせを願いたいと思います。

○瀧口政府参考人 委員御指摘のように、認知症の方を含む高齢者の問題というのは極めて重要な問題だというふうに認識しております。

委員御指摘の、本年一月に厚生労働省を中心として策定されました新オレンジプランでございますが、国土交通省関係の分野といたしまして、「認知症の人を含む高齢者にやさしい地域づくりの推進」というところに、国土交通省関係の三つの施策が掲げられておられます。

一点目は、サービスつき高齢者向け住宅の整備など多様な高齢者向け住まいの確保、二点目が、公共交通施設や建築物などのバリアフリー化の推進、そして、高齢者みずから運転する自動車にかわる移動手段となる公共交通の充実、こういった三点が挙げられております。

いずれも異次元の高齢化社会を迎える我が国の重要な施策でございます。関係省庁とも連携しながら、この分野についてしっかりと取組んでまいりたいというふうに考えております。

○横山委員 ありがとうございます。

続きまして、今第一番目にお話がありましたサービスつき高齢者向け住宅の整備は、高齢化が進む、高齢者が急増する中で、大変重要な役割を国土交通省として担っておられると思います。

これは特別養護老人ホームだけでなく、このサービスつき高齢者向け住宅の整備をこれからさらに推進すべきと考えておりますが、国交省の見解をお聞かせ願いたいと思います。

○橋本(公)政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のとおり、高齢者が安心して生活できる住まいを確保するためには、安否確認等のサービスを行うサービスつき高齢者向け住宅の整備を進めていくことが大変重要だと考えております。

このため、住生活基本計画におきまして、サービスつき高齢者向け住宅あるいはシルバーハウジング、有料老人ホーム等を含みます高齢者向け住宅の整備につきまして、平成三十二年までに高齢

者人口に対する比率を三から五%にすることを目標としております。平成十七年が〇・九%でございました。

現在、このサービスつき高齢者向け住宅については、整備費の補助等を通じてその整備を推進しているところでございまして、平成二十七年四月末時点で約十七万八千戸のサービスつき高齢者向け住宅が登録をされております。これにその他の高齢者向け住宅の整備を合わせますと、ほぼ三十二年までの目標は達成できる見込みでござい

今後とも、サービスつき高齢者向け住宅の整備を着実に進めてまいりたいと思っております。

○横山委員 ありがとうございます。さらに強力を推進していただきたいと思っております。

きょうは、厚労省の方においでいただいたておりますので、関連して、老朽化した特別養護老人ホーム、特に耐震化はかなり進んでおられると思っておりますけれども、耐震もできない、かなり古いところ、その中でも、盲老人ホームといえます障害者を抱えたところもございまして。こういった本当に老朽化した施設の再整備について、厚労省としてどのような取り組みをされていくのか、お聞かせを願いたいと思っております。

○岩谷政府参考人 お答え申し上げます。

特別養護老人ホームにつきまして、耐震化等を図ることにつきましては極めて重要でありまして、国といたしましても、定期的に耐震化状況を調査するとともに、全国課長会議等におきましても耐震化の必要性等につきまして繰り返し周知を行ったところでございます。

特別養護老人ホームの耐震化費用の補助等につきましては、定員三十名以上の広域型の場合につきましては、これは平成十八年度に一般財源化されておきまして、各都道府県等で支援を行っているほか、定員二十九名以下の地域密着型の場合につきましては、耐震化整備も含め、国からの交付金を活用し、整備を促進することとしておりまして、平成二十六年度補正予算及び平成二十七年当初

予算において所要の経費を計上しているところでございます。

これに加えまして、独立行政法人福祉医療機構の融資におきまして、融資率等の優遇措置を講じておきまして、これにはもちろん建てかえも含めたものでございまして、通常ですと七五%の融資率のところを九〇%にするなどの優遇を行っているところでございまして。

このような施策を通じまして、厚生労働省といたしましても、特別養護老人ホームにおける安全安心の確保に引き続き努めてまいりたいと思っております。

○横山委員 大変ありがとうございます。

今御答弁ありました一般財源化ということでございますけれども、地方自治体に財力はかなりありません。ですから、今後とも、この件については御支援をいただきたいというふうに思います。続きまして、観光政策についてお伺いをいたします。

二〇一四年の訪日外国人旅行者数は千三百万人を超えて、同年六月に開かれた観光立国推進閣僚会議では、二〇二〇年に向けて二千万人を目指すこととしておりますが、本年の訪日外国人旅行者数はどの程度を見込んでおられますか。また、近年のこのような状況を見て、二〇二〇年の二千万人は達成可能でございませうか。見解をお聞かせ願いたいと思っております。

○久保政府参考人 ただいま委員から御指摘いただきましたけれども、日本を訪れる外国人旅行者数、昨年、二〇一四年は、年計で、前の年から比べて二九・四%増の千三百四十一万人でございまして、ことしに入ると、二〇一五年ですが、一月から三月までで、これは前年同期比四三・七%増、四百十三万人となっております。大変数字的には好調となっております。

お尋ねの、本年の訪日外国人旅行者の見込みでございますが、現時点では、年初からまだ短期間でございますが、現状でございまして、一年を通じて具体的な数字を申し上げることは難しい

状況ではございますが、千五百万人をはるかに超える数字になることを期待しているところでございます。

目標達成についてでございますが、現在の好調なインバウンドの状況を私どもとすれば一過性のもので終わらせずに、確実に二千万人を達成するために今後さらに取組みを加速させていきたい、かように考えているところであります。

○横山委員 大変ありがとうございます。

順調に目標達成に向かっていっているというところで、今後とも、地方経済の活性化のためにも、ぜひ積極的に取組んでいただきたいと思っております。

続きまして、二〇一三年の日本再興戦略では、二〇三〇年に訪日外国人三千万という目標を掲げております。一方、二〇一三年の諸外国の外国人訪問者数はフランスが最も多く八千三百一十万人で、三千万人を超える国は八カ国ありました。

当面の目標であります訪日外国人が二千万人を超えたとき、先ほどの答弁では順調に進展しておると思えますが、あるいは目標達成が見えたときに、次にどのような具体的な目標をさらに掲げていくのか、見解をお聞かせ願いたいと思っております。

○久保政府参考人 私ども観光庁としては、先ほど御答弁させていただきましたけれども、二〇二〇年の二千万の実現に向けて全力で取組みを推進しているところでありますが、まずはこの目標達成に向けて、政府、民間一体、あるいは政府も各部門一体となって努力をしておりますし、今後とも努力をしていきたい、かように考えているところであります。

○横山委員 ぜひ目標に向かって進んでいってほしいと思います。

それでは、観光戦略での大局論をお聞かせいただきたいと思っております。

安倍総理は昨年の観光立国推進会議の冒頭で、「観光立国の推進は、親の内閣の重要な成長戦略であります。」と述べておられます。また、そのために同会議は、同年六月、観光立国実現に向けた

アクション・プログラム二〇一四を策定しております。一方、さきの国土交通委員会で、太田国土交通大臣は、観光立国の推進を大きな柱の一つとして所信を述べておられます。

それでは、観光立国の実現とは、具体的にどのような状況、状態になったことを指しておられるのか、具体的な指標もありましたら、お聞かせ願いたいと思います。

○太田国土交通大臣 観光立国を一律にこれだと定義づけることは難しいと思いますが、まず第一に、私は、日本は大変美しい国である、そして、よく言うんですけれども、見るもの、食べ物、買い物がある国だ、こうした日本のよさ、魅力が海外の人々に多く知れ渡って、世界じゅうに広まっているということが一つは観光立国の姿だと思えます。

また、観光は大きな経済効果をもたらします。昨年の訪日外国人による旅行消費額は、二兆二百七十八億円となりました。昨年度の国際旅行収支は、何と五十五年ぶりに黒字ということになって、二千九十九億円であります。諸外国との交流規模が拡大をして、国内経済に一定の効果をもたらすようになった状態もまた観光立国だと思えます。

さらに、経済的効果だけでなく、海外からの旅行者が地域を行き合ひ、互いの文化を理解して闊達に交流することを通じて、世界に開かれた国、活気ある地域社会を築き上げることも観光立国の姿であるというふうに思っています。

外国人の数が多いうことが当然大事でありまして、今は二〇二〇年二千万人という目標を掲げて、政府一丸となって取り組み、さらに加速をしたいと思います。

○横山委員 大変ありがとうございます。それでは、外国人観光客の入国によって問題点もあると思いますので、二点、その件について伺いたいと思います。

訪日旅行促進の観点から各国のビザ要件を緩和

してきているところでありますが、新聞報道によりますと、昨年、不法残留で摘発されたタイ人は九十一人で、前年の二倍を超えております。また、タイ、中国など、ビザ要件緩和の国籍の者が覚醒剤を密輸するといった犯罪が増加しているとも聞いております。

観光立国の推進とあわせて、入国審査時の水際対策、あるいはテロなどの治安対策の重要性がさらに増してきていると思えますが、現在の取り組みで十分と考えておられるのか、また、さらに厳格に対応していくのか、見解をお聞かせ願いたいと思います。

○佐々木政府参考人 お答え申し上げます。法務省といたしましては、問題のない外国人に對しましては、可能な限り円滑な入国審査を行って観光立国の実現に資する一方、テロリストを初めとする問題のある外国人に對しては、厳格な入国審査の実施等によりまして、水際で確実に阻止をするため、指紋等の個人識別情報、いわゆるバイオメトリクスを活用した入国審査、ICPOが構築いたします紛失・盗難旅券データベースの活用、空海港におけるパトロールの実施、偽変造文書対策などの水際対策を警察等関係機関と協力をしながら行っているところでございます。

今後でございますけれども、引き続きこうした水際対策を推進してまいりますとともに、本年十月には入国管理局内にインテリジェンスセンターという情報拠点を設けまして、情報分析に関する専門的な知識を有する職員を専従させ、ことしの一月から取得が可能になりました航空機の乗客の予約に関する記録、PNRと申しますが、これを含めまして、入管局が関係機関から入手した情報の分析等に当たらせることとし、情報収集及び分析機能の強化を図り、水際対策の強化にも役立てていくこととしております。

これらの施策を通じまして、観光立国の実現に貢献するとともに、安全、安心な社会のための水際対策に全力を尽くしてまいります。

○横山委員 大変ありがとうございます。ぜひ厳

格な対応をしていただきたいと思えます。

もう一点、問題点、気になるところがございますけれども、今年一月のバリでのイスラム過激派による出版社襲撃事件や三月のチュニジアでの博物館襲撃事件など、今や比較的安全とされている国におきましても、日本人がテロ事件などに巻き込まれる可能性は非常に高くなりつつあります。

外務省は、海外安全ホームページを開設し、海外への旅行者への注意を喚起しておりますが、これで十分と言えるのかどうか。また、特にフランスは渡航情報、危険情報すら発出されていなかったと思えます。今回の一連の事件を踏まえ、海外での日本人旅行者への安全確保をどのように検討されておられるのか、御見解をお聞かせ願いたいと思えます。

○鈴木政府参考人 お答えいたします。

今委員御指摘がありましたとおり、今や世界じゅうどこでも日本人がテロの被害に遭う可能性があるということも踏まえまして、外務省として、邦人旅行者を含む在外邦人の安全対策をしっかりと検討していくことは極めて重要な課題であると認識しております。

ことしに入りまして、パリにおけるテロ事件、シリアにおける邦人殺害テロ事件、さらにチュニジアでの事件が発生いたしました。それぞれ的事件を受けて、邦人に対する注意喚起のためのスポット情報あるいは危険情報を発出してまいります。

これに加えまして、外務省においては、岸田大臣の指示によりまして、シリアにおける邦人殺害テロ事件を受け、海外邦人安全対策について議論するため、中根大臣政務官を座長とする検討チームを二月三日に立ち上げて、安全対策について検討を行ってまいります。

この検討チームにおきましては、既に二月六日に、直ちに取らねばならない措置ということで五項目を発表しております。この中には、例えば、携帯電話のショートメッセージサービスによる緊急一斉通報システムの運用開始、あるいは、短期

旅行者のための登録システムであります、たびレジの利便性の向上などが含まれておりまして、これらは既に実施に移したところでございます。

さらに、この検討チームは、引き続き検討を行ってまいりまして、安全対策強化のため、とり得べき措置の内容を近く提言にまとめる予定でございます。

○横山委員 大変ありがとうございます。

時間もなくなりましたので、最後に一点だけ、地方からの観点でお伺いしたいと思います。

先ほども出ておりましたけれども、オリンピック、パラリンピックを契機に、観光客を地方にもふやすことが重要であると考えております。英国では、オリンピック、パラリンピックを契機に、地方に観光客をふやすことにも成功したと聞いております。

現在、我が国への外国人旅行者は、東京、京都、大阪という、いわゆるゴールデンルートに集中し、当該地域のホテルでは予約が非常にとりにくく、あるいは観光バスが足りないということも聞いております。二〇二〇年に二千万人という目標を持つておりますが、このままゴールデンルートのみで観光客が集中しては受け入れが難しいと考えられます。

こうしたことから、観光客を地方へ誘導する必要があると考えておりますが、現在、この点についてどのようにお考えなのか、お聞かせ願いたいと思えます。

○久保政府参考人 委員に御指摘いただきましたとおり、二千万人を達成するためには、いわゆるゴールデンルートや東京周辺に現在集中している外国人旅行者を、全国津々浦々、各地域に呼び込んでいくことが極めて重要であります。そのためには、複数の地域が、点ではなくて、点から線、線から面へと結びついた広域の観光ルートを形成することが必要だというふうに考えています。

私も、本年度から、地方公共団体あるいは観光関係団体と連携して、広域の観光ルートを形成していくという取り組みに対して支援を行って

くことを考えております。

地域の魅力のブラッシュアップと、またその海外への発信、あるいは、受け入れの環境になります。無料WiFi環境だとか多言語に対応した表記の充実等を支援していければと思っております。現在、支援の対象とするルートについて、全国各地からの応募を目指して公募を実施しているところであります。

こういった取り組みを通じて、地域、地方にも多くの外国人観光客が行っていただくことを進めていきたいというふうに考えております。

以上です。

○横山委員 大変ありがとうございます。

以上で、私、横山の質問を終わります。大変ありがとうございます。

○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。

住民投票も終わりましたので改めてしっかりと

これまでもしっかりと国会活動をしてまいりました

が、きょうよりは、また心機一転、気合いを入れて

仕事に邁進してまいりたいと思っております。今村

委員長のもとでしっかりと頑張っていきたいと思

います。

今国会、いろいろな委員会で、さまざまなテ

マが取り上げられています。私は厚生労働委員会

にも所属してまいりまして、今労働法制が一つの階

でえらい騒ぎになっていますが、この委員会は本

当に和やかなムードで、大変すばらしいと思いま

す。

私、個人的に、野党であるし、まだまだ若輩者

でありますので、何かまだまだとまった仕事ができ

ると思っておりますが、どうしても、これまでも

大臣に御相談をさせていただいております建設残土の問

題は、私がというよりは、先輩議員の皆様のごま

御支援というか御協力もいただきながら、何かや

はり一歩前進をしていきたいというふうな、希

方から簡単にちよつと申し上げたいと思うんで

す。

きょうはちよつと資料をお配りしていません

が、建設残土が崩落する事故というのがふえて

きています。

実は、関西のNHKが、NHK大阪が特集を以

前組んだときに報じられた一連の経緯がありまし

て、平成二十一年に東広島で建設残土が崩落をし

て、住民一人が亡くなりました。それから、若干間

をあけて、おとし、二十五年には、滋賀と埼玉

でそれぞれ崩落事故があつて、埼玉では住宅二棟

が全壊をした、そんなことがありました。

さらに、去年になりますと、平成二十六年の二

月に、私の地元大阪の豊能町で大変大規模な崩落

事故がありまして、府道が半年にわたつてストッ

プするというところで、大変な被害が出ております。

たまたまそこにバスが通つていなかったり、ある

いは人が歩いていなかったというところで人身にか

かわる事故にはなりませんでしたが、もしそこに

バスが通つていたら大惨事となつたわけでありま

す。

同じ去年の三月には、福岡の久留米で崩落をす

る。それから、七月には、群馬の高崎で崩落のお

それが高まつて応急安全対策が実施された。そん

なことが報道されておるわけでありまして。

こうしたことを受けて、大阪では、松井知事の

リーダーシップのもとで条例を制定いたしまし

た。ただ、松井知事という話をしているんで

すが、これはちよつと事前に申し上げていませ

んのでしたから復習していただいていないと思いま

すが、ことしの二月の十九日に、知事の名前で、国

交大臣、農林大臣、環境大臣宛で、法律制定の

したがって、私の地元豊能でもそうでしたが、

結局、砂防地であれば砂防法を援用する、森林法

を援用できるところは援用する。あるいは白地、

要は、そういう法律の網がかかっているところ

は、端的に言うともできないというふうな、そ

ういう状況にありますので、何らかの立法措置が

要るのではないかと。条例をつくつていますが、条

例をつくつた当事者として、その条例で全てが解

決するとは思えないということに要望を申し上げ

ているわけでありまして。

また、その中には罰則の規定もあつて、砂防法

が、罰金が二万円だということの問題は以前も大臣に申

上げて、ああ、そうかということ御認識を改

めていただいたと承知していますが、例えば、

地域が条例をつくるにしても、地方自治法の上

限があつて、どうしても懲役は二年、罰金は百万以

下ということ、条例はその上限に張りついでい

るといふのが、大阪の条例もそうだし、全国の

数ある、何十、何百、何百はちよつとどうか忘れ

ました、何十とある条例で上限に張りついでい

るわけでありまして。そうしたことを考えると、や

はり早急な対策が必要であると私は思つてい

るところであります。

もう一つだけ、ちよつと最新の状況を申し上げ

ると、私の選挙区は大阪の北摂の茨木市以西なん

ですけれども、東側に高槻市というのがあります。

そこで、ある事業者さんが土砂の埋め立てを計画

していただくと、これは非常に適正に、大阪府

とも協議をし、市役所とも協議をし、適正な土砂

の埋め立てはたくさんありますね、当たり前です

けれども。

ところが、高槻市議会が、隣の豊能町で大変な

ことになつたというのだから、全会一致で反対

という決議が何かをされて、本来適正に進ん

でいたはずの事業が地域の政治的な動きでとま

つてしまつて、その事業者さんは、当たり前です

その会社はしっかりと会社ですから大丈夫だと

思いますが、大変御苦労されておられる。

何でこういうことになるかというところ、先ほど申

上げた規範がないということですね。日本に今、

建設残土にまつわる規範がないんです。だから、

ほかの目的でつくられた法令を援用するしか

ない、びぼう策で対処している。

こうした中で、大臣の方にも、ぜひこれは何

かの検討をしていただきたい、こう申し上げて

いますが、これは事務方に伺うと、関係省庁での

検討のテーブルをつくらうという議論があるとい

うか。ぜひ大臣の方から御紹介をいただければ

と思います。

○太田国務大臣 建設残土の問題につきまして

は、昨年の十一月にも、またことしの二月だつた

と思ひますが、足立委員から質問がありまして、

答弁をさせていただきます。

これが崩落をして人身に及ぶということとは避け

なくてはならないことだということに認識をして

おりまして、適切に対処していく必要があるとい

う問題だと認識をしております。

これは、各省にまたがつていろいろな法律が、

本当に多くの法律があつて、それぞれに、規制の

対象規模とか罰則とか、事前の許可が要るとか届

け出が要るとかいう形になつていっているわけあり

ますが、ここは国交省が中心となつて、関係省庁に

働きかけながら取り組みを進めたいという答弁を

私はしたと思ひます。

現在までに、正式な政府のいわゆる検討会とい

う形ではないんですけれども、関係省庁の協力を

いただいて、過去の残土崩落事案等についての情

報交換も行って、実態の把握に努めているところ

です。

前回、二月でありましたが、お答えしたとおり、

平成十三年以降二十一年の残土崩落事案を確認し

ておりまして、このうち、既存法令等に基づいて

前回の答弁の後に新たに判明したところでは、この十六件の経緯について、指導に対し一部改善が見られた後、引き続き指導を行って間に事故に至ったものは七事例、指導を受けた後に、場外処分を模索中に事故に至ったものが一事例という状況を現在のところ把握しました。これを踏まえて、指導のあり方についてさらに検討することが必要だと考えています。

また、残土問題を早期に把握して対応することが必要であると認識していき、既存法令等に基づいて届け出とか許可が求められているという場合がありますので、検討は検討すると同時に、事前の許可、事前の届け出という事項がありますから、その段階で業者に対してどのように指導ができるかということを検討したいというふうに思っています。ここはこうだよということをしつかり届け出をしたときに私は言う必要があるのかなという感を持っております。

このように、議員からの指摘を受けて以降、関係省庁とも調査検討を進めているところであります。今後ともさらに、かなり幅広い法律体系になっておりますので、関係省庁と連携しながら本件問題に対して検討を深めてまいりたい、このように思っています。

○足立委員 ありがとうございます。

まさに今おっしゃっていただいたように、一連の質疑を通して、あるいは大臣のリーダーシップでここまでいろいろ検討を進めていただいていること、調査を進めていただいていることについては、本心に感謝を申し上げたいと思います。大臣、ただ、いわゆる検討会とか、私はよくテーブル、テーブルと言うんですが、これは私、実は国会質問をする過程でこの問題の根深さを改めて痛感をしています。

要すれば、質問通告するときに大変もめるんですね、事務方で。どこの省庁にその質問を申し上げるかということについて、事務方でえらい騒ぎになるわけがあります。それは今でもそうです。したがって、だからこそ立法府がしっかりと頑

張らなアカンテーマだと思っておりますが、少なくともテーブルはちよつとつくっていただきたいんです。名前は、検討会であれ何であれいいと思うんですが、大臣のリーダーシップで、ステイジはまだ最初のステイジだと思えますのでローキーで構いませんが、ぜひ事務方に御指示をいただいで、何らかの、もちろん関係省庁がありますから、国交省としては、まず、テーブルに閣内関係省庁に着いていただくように速やかに御努力をいただけないでしょうか。

○瀧口政府参考人 本問題につきましては、たびたび委員から御指摘をいただきまして、また大臣からの指示を受けまして、関係省庁との調整を今まで図ってきたところでございます。

御指摘の検討の場については、大臣の指示を受けまして調整に入っております。先ほど大臣の方から御紹介申し上げましたように、関係する法律が非常に多いものですから、本件について網羅的に検討するためには、できるだけ多くの関係者の方々に御参加いただければというように思っています。調整を進めております。

一方で、この検討の場で一体何をするんだ、どういったことを目指すのかといったことについて、関係省庁の担当者の方々はいろいろな行政上の立場というものがあつたから、そういったことを踏まえながら、どういった性格の検討の場あるいはテーブルにするかといったことも含めて、今調整を引き続き進めさせていただいております。

一方で、たびたび委員が御指摘をいただいたこともありまして、国会でこういったことが問題となつていられるんだということ、先ほど大臣の方から御紹介申し上げましたように、二十一件の具体的な内容について、私どもの持つております問題意識のもとで、できるだけ実態を把握してこういうことで、指導の過程と崩落事故が起こったタイミングといったようなことについて、関係省庁とも情報交換をやりながら、まず事実関係についてできるだけ把握してこういう努力を引き

続き進めているところでございます。

○足立委員 今局長の御答弁を聞いていただいで、委員の皆様もこの問題の雰囲気は御理解いただけると思つていますが、とにかく、テーブルをつくらうと思つても、では、それは何のテーブルだということで大議論になるわけでありまして、ただ、繰り返し申し上げますが、私は、太田大臣、最初、これはそもそも、どの役所が音頭をとつてこの問題にフォーカスを当ててくださるかということも決まっていなかつたんです。その中で、太田大臣のリーダーシップで、国交省がとりあえず真ん中に立つて、今局長もいろいろ御努力をいただいでいるところについては、大変前進をしてきているというふうには思っております。

局長 これは準備にいろいろ手間取つていて、このはわかりませんが、何か期限は切れませんか。

○瀧口政府参考人 多くの関係省庁、それぞれ立場が実はあります。ということで、中には、こういったことであれば参加できるといったことを言つていただいでいる省庁もありますので、そういった関係省庁の方だけでもまず集まつていただくといいことも一つの方法かなと思つております。

まず、立候補をすることが重要ではないかと思つておりますので、そういったような問題意識を持つて本件について対応したいと思つております。

○足立委員 大臣、ありがとうございます。

きょうは環境省、農水省もお越しをいただいでいます。これは、手間取つていられるのは、環境省、農水省、いらつしやいますよね。国交省がテーブルを用意すれば、建設残土の安全確保について国交省が何らかの場をつくれれば、参加していただけますね。ちよつと御答弁ください。

○本郷政府参考人 関係省庁の情報共有とか連携を強化することは非常に重要であるというふうな考えをしております。国土交通省を中心とした調査検討に協力してまいつたところでございます。国交省の場の設置ということにつきましては、

国土交通省から具体的な提案があつた場合には、連携を深める観点から参加を検討してまいりたいというふうな考えております。

○塚本政府参考人 環境省といたしまして、建設残土の管理に関しましては、国土交通省から検討会に関するより具体的な御提案があれば、連携を十分図つてまいりたいというふうな存じております。

○足立委員 局長、具体的な提案をぜひ、今月中にできませんか。

○瀧口政府参考人 ただいまお答えいただきまして二省庁については、前向きに御検討いただけるということを伺いましたので、ぜひともできるだけ早いタイミングでこういったものについて考えたいと思つております。

○足立委員 ありがとうございます。もう本当に、私たちが政治生命がいつまであるかわかりませんが、ぜひ早いタイミングで、できれば、ずつと時間がたつていまして、先ほど大臣からも御紹介があつたように、去年から問題提起をさせていただいて、二月にも御答弁いただいでいます。もう五月ですから、ぜひ今月中に結果を出していただきたい、この御要望申し上げておきたいと思つております。

あと残る五分で各論にちよつと入りたいんですが、先ほど罰則の話申し上げました。その罰則の話に入る前に、では、何を守らないといけないのかというのは、結局、土砂を盛り土をしたりするときに技術基準が普通はありますね。でも、今申し上げたように、砂防地については砂防法の技術基準が適用されます。森林法が適用されているところは農水省がつくつていられる技術基準。国交省の中でも局によつてまた違います。あるいは、白地であればそもそも技術基準がない。もうすこいんですよ。私の地元であれば、例えば、砂防法に基づいてだつたかな、逮捕者を出しました。その逮捕者を出した山、今も城壁のような形で石が積み上げられて、それが崩れないように、崩れないようにしながら土砂のお城が今でき

つつあつて、今も動いています。結局、何もとまっ  
ていません。

それは、技術基準の問題も含めて、結局、ほか  
の目的のものを援用しているからです。私は、土  
砂の崩落事故がこれだけある中で住民の安全確保  
をしていくためには、要すれば建設残土に係る安  
全確保するための統一的な技術基準が要る、こ  
う思いますが、いかがでしょうか。

○山田政府参考人 お答えをいたします。

建設残土を公共事業で活用する際、建設残土を  
使う場合ですけれども、環境基本法などに基づき  
ます環境基準を満たすということ以外に、やはり、  
河川ですとか道路とか、そういう用途に応じた土  
質であるという必要があります。

具体的に申し上げますと、例えば、環境基準に  
適合した土を使う場合に、これは建設残土以外も  
同じなんですけれども、それぞれの構造物の目的  
ですとかあるいは機能に応じて求められる材料と  
しての基準、これに適合させる必要があります。  
例えば、河川堤防の場合ですけれども、洪水と  
か大雨のときに水が堤体に入らないように、入り  
ますと不安定になりますので、そういうふうにな  
らないようにするために、主として、透水性と申  
しまして、水の通しやすさ、この低いものを使  
うということになります。一方で、道路に関しま  
して言いますと、自動車とか降雨に対して安定性  
確保ができるために、今度は透水性が高い材料が  
求められる。

このように、各構造物で求められる基準につき  
ましては、求める性能に応じて定めなきゃいけな  
いということでございますので、統一するという  
ことは困難というふうに考えております。

○足立委員 今御答弁いただいたのは、土木構造  
物についての技術基準だと思えますが、私が申し  
上げておられるのは、建設残土を置いておくときで  
すね。ごみではないです。廃棄物ではないわけでは  
ないです。発生した建設残土を次に何か活用する  
ことができるのかかわりませんが、いろいろなケ

スがありますが、それを置いておくときの技術基  
準がないからこうなっているわけですね。その法令  
、規範がないから、他の法律を援用しているだけな  
んです。そこに規範は要るんじゃないですかと  
言っているんですけれども。

○瀧口政府参考人 御指摘のように、先ほど来御  
紹介を申し上げております多くの法律というのは  
、建設残土自体の盛り土について規制をするも  
のではないというの事実でございます。一方で、  
それぞれの法律が何らかの目的を持っておりまし  
て、その保護すべき空間において建設残土の盛り  
土のような行為が行われる場合には、届け出ある  
いは許可の対象としているということございま  
す。

当然のことながら、そうしたものが崩落した場  
合には、その法律によって守ろうと思っているあ  
る目的、価値、実現しようと思っているもの、こ  
れが損なわれるということでございますので、そ  
れぞれの法律に従ってどういったような行為が規  
制されるのかというの、それぞれの法律に従っ  
て考えられるべき問題だろうと思えます。  
しかしながら、いずれにしても、人命を失うと  
いうようなこと、あるいは財産を失うということ  
は、どういった法律でも、それは予定をしていな  
い制限すべき行為だということに考えているので  
はないかと思っております。

このあたりがどういったような技術基準になっ  
ているのか、こういったことについても私どもは  
考え方を把握して、どういった考え方を私どもは  
持つべきなのかということについて検討を進めて  
まいりたいと思っております。

○足立委員 時間が参りましたので終わります  
が、今おっしゃったのは、既存の法令です。当然  
、既存の法令の統一性のある話もありませんが、白地もあ  
ります。私は、必ず自分の任期中に、私一人では  
何もできませんが、何らかの規範をつくっていく  
、技術基準もそうだし、罰則もそうだし、そのため  
にしっかりと力を尽くしてまいりたいと思えますの  
で、委員各位におかれましては、また引き続き御

指導をいただければと思います。よろしくお願  
いします。

○今村委員長 次に、門博文君。

○門委員 自由民主党の門博文です。  
このたびは質問の機会をいただき、まことにあ  
りがとうございます。

本日は、観光、特に訪日外国人旅行者について  
質問をさせていただきたいと思っております。  
皆さんも報道等でごらいたいただいたかと思いま  
すけれども、先週の土曜日、日曜日、安倍総理が、  
私も地元のと歌山県をお訪ねくださいました。  
世界遺産であります高野山、そして熊野古道を  
回っていただきまして、改めて日本の、そしてこ  
の地域の世界的観光価値を感じていただいたこと  
と思えます。

その場で、地方の消費税免税店をふやすことや  
C I Q の充実に取り組み意向を表明され、そして  
それらを盛り込んだ観光立国アクションプログラ  
ム二〇一五の策定を関係閣僚に指示することを明  
言されました。まさに観光地の現場で外国人旅行  
客の動向をかいま見られた、また、地域の期待の  
声に応えての御対応だったかと思えます。  
地方創生の柱として、観光は各地域で大変期待  
されております。しかし、絵に描いた餅ではなく、  
実際の果実が得られるように取り組んでいかなけ  
ればなりません。私も民間で観光の仕事をしてお  
りましたけれども、観光というのは、全国各地、  
津々浦々、どこか自治体に行きまして、これで  
地域がよみがえるとか盛り上がるというようなこ  
とを皆さんおっしゃるんですけれども、なかなか  
絵に描いた餅を果実にするのは、実際のところは  
大変難しいというふうに思っております。

そこで本日は、訪日外国人について質問をさせ  
ていただきたいと思います。それでは、質問に入  
らせていただきます。  
訪日外国人旅行者については、昨年、これは皆  
さん御承知のとおり、一年間で一千三百四十一万  
人を達成いたしました。改めてこの実態と、そし

てまた、もうことし、本年に入っておりますけれ  
ども、それ以降の展望について観光庁にお尋ねを  
いたします。

また、今冒頭触れましたけれども、先日の総理  
のアクションプログラム策定の御指示について、  
観光庁としての意気込みなどありましたら、一言  
添えていただけたらと思います。よろしくお願  
いいたします。

○久保政府参考人 お答えいたします。

訪日外国人旅行者数でありますけれども、こと  
しに入ってから、一月から三月までで、前年同  
期比ですけれども、四三・七％増の四百十三万人  
となっております。さらに四月も継続して好調  
となっております。このため、二〇一五年、本年  
の年計では千五百万人をはるかに超えることが期  
待されているところであります。確実に目標の二千万人  
を達成するためには、さらに取り組みを加速化さ  
せていくことが重要であるというふうに考えてお  
ります。

また、急増いたします訪日外国人旅行者に対応  
するため、無料のW i f i 環境だとか、空港、港  
湾のC I Q 体制の充実、空港容量、宿泊施設等の  
供給確保、地方における免税店の拡充などの受け  
入れ環境の整備が急務だというふうに考えていま  
す。

これらの施策を含めまして、現在、改定に向け  
た議論を行っておりますアクションプログラムに  
ついて、総理からの御指示をも踏まえまして、関  
係省庁と連携し、速やかに取りまとめまいりた  
いというふうに考えております。

〔委員長退席、小島委員長代理着席〕

○門委員 ありがとうございます。

今長官から、ことしに入ってから訪日外国人  
旅行者の伸びについてお話をいただきましたが、長  
官からはちょっと控え目な言葉だったかと思いま  
すけれども、私はこの調子で、よほど隣国とい  
ゆるようなことが起こらない限り、限りなく二千万  
人に近づくと数字がこの二〇一五年で実は達  
成されるのではないかなというふうに期待をして

おります。  
御承知のように、政府は、二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックの年に二千万人を目指す、そしてまた二〇三〇年に三千万人の高みを目指すと、その上で、本当にこのペースをさらに上回って推移をしようというので、大変期待も膨らんできております。また、そうなるように、私たちもしっかりと取り組んでいかなければならないと改めて感じました。

さて、今は旅行者の人数のことをお伺いさせていただきます。今度はこちらと別の観点からお伺いをさせていただきます。何といつても売り上げです。円、お金であります。地方創生、地方の経済に影響を与えますのは、

たかさんの人にお越しいただくこと自体は大変ありがたいことですが、人はいつばい来ましてたけれども、その地域にお金が全然落ちませんとしたことでは、我々が期待していることから、ちよつと残念なことになります。やはりその地域に幾らお金が落ちたか、どれぐらいの経済効果があったかというのが、これが一番の肝になるんだと思っております。先ほどの総理の地方の免税店をふやす御指示も、やはりたかさんの人に来てもらって、その上で地域にお金を落とすということの重要性を感じていただけたらと思います。

そこで、外国人旅行者の皆さんからたらされている売り上げ、消費について、現在観光庁が把握されている現状を御説明いただけますでしょうか。よろしくお願いたします。

○久保政府参考人 お答えいたします。  
昨年、二〇一四年の訪日外国人、日本にいられた外国人の旅行消費額、これは前年と比べて四三・一%増の二兆二百七十八億円となつて、過去最高額となりました。  
国籍、地域別で見ますと、中国の五千五百八十三億円、次いで台湾の三千五百四十四億円、韓国二千九百億円の順となつております。  
費目別で見ますと、いわゆる買い物代が七千七百

四十六億円と最も高く、次いで宿泊費六千九十九億円、飲食費四千三百一十一億円となつております。買い物代の支出額は、中国の方が一人当たり十二万七千四百四十三円と、他の国籍、地域に比べて大変高くなつていて、そういう現状でございます。  
○門委員 ありがとうございます。  
今、お手元の方にも、資料二、資料三というところで、外国人旅行者の消費についての資料をお配りさせていただいております。  
昨年は外国人旅行消費額が二兆円を超えたことと、今資料の中にお示しをいただいておりますが、この中でやはり今注目すべきは、例えば中国からの旅行者の買い物代というふうにも思っています。

これもテレビや新聞等で皆さんもお聞き及びのいわゆる爆買いという言葉も、巷間よく聞かれるようになりまして。また、銀座とかそれから大阪の心齋橋付近を我々が歩いておりましたも、中国を中心とした外国人旅行者が大変にぎわつております。  
先日、個人的にですが、在日本の中国大使館の方とお話をする機会がありましたけれども、中国人の消費総額は、今の資料にもありましたけれども、五千億を一年間で超えて五千六百億を昨年は記録したということですが、大使館の方がおっしゃるには、これは間違いなく一兆円に到達しますと。随分、銀聯カードというものの普及であったり、日本側の受け皿も充実されていることもあつて、中国大使館としても、この一年間で中国人の買い物は一兆円を超えるということ

を自信を持っておっしゃっております。  
そんな状況でありますので、私たちは、買い物をしてもらう外国人旅行者のために、ここは国を挙げていろいろな努力とか工夫をこれからしていかなければいけないのだというふうに思っております。  
ただ単に免税店をふやすということだけでなく、それに加えて外国人に対するいろいろなツールを備えていく。例えば、お店に翻訳を配置する

とか、それから外国語の看板やパンフレットをつくるか、これは大手の資本はそういうことは自分でできると思うんですけども、中小企業や中小の商店、そして地方は、なかなかそういうこと

にたけているスタッフが社内におりません。そういうところまで観光庁としてぜひ私はサポートしていただきたいというふうに思っています。  
私も自分が民間でやった経験からいいますと、やはり通訳の人を一人売り場に配置すると、売り上げが倍になったり三倍になったりするようなことも自分で経験をしてまいりました。これは、免税店だけをつくっていくということではなくて、売るすべも国を挙げて講じていくことが私は必要だと思つてます。そして、その上で、ほとんどの地域が今観光で地方創生と期待を寄せておりますので、ぜひとも、手とり足とりになるかもわかりませんが、ぜひとも、観光庁から手厚いサポートをお願いしたいと思つていますが、そのあたりの御見解なしは取り組みについてお聞かせください。

○久保政府参考人 確かに、御指摘のとおり、免税店の、これは税務署への申請が要りますけれども、申請の段階での支援をやっておられますけれども、それに加えて、免税店になつていただいた後の支援も大変重要だということに私も考えております。  
この観点から、観光庁としても、例えば、免税店の事業者の方が店頭、お店のところで円滑に免税手続を実施できますように、多言語での説明シートを私どもで用意しております。また、観光庁のホームページに掲載しております。そのま

ま使つていただくことができる、御利用していただいているところでありますが、一層の普及と利用促進を図っていききたいというふうに考えています。  
また、私どもの出先の地方運輸局に免税の相談窓口を設置しております。地域の免税店の事業者の方々、お店の方々の相談にもしっかりと対応できる体制を整えております。  
また、その際、経済産業省あるいは地域の商工

会議所との連携が非常に重要でありますので、経産省そして地域の商工会議所等ともよく連携して、免税店の事業者の方々、お店の方々にしっかりと支援していききたいというふうに考えております。  
○門委員 ありがとうございます。  
ぜひ、観光庁が先頭に立つて、そのことに取り組んでいただきたいと思います。

先ほど冒頭にもお話をしましたけれども、この地方自治体も観光で地域を活性化するとおっしゃつています。しかし、そこにたかさんのお客さんが来てくれることも大事ですけれども、やはり、来てくれたお客さんによつてその地域に売り上げが落とされる、消費が落とされる、それによつて初めてその地域の経済が潤っていく、活性化していくということなので、ともすれば、来てもらうことだけに目が行って、それで自己満足に終わつてしまつていくこともあると思つておりますので、販売人の感性という言葉がいろいろ言葉がどうかわかりませんが、そういうものをみんなが持つていく先頭に観光庁もぜひ立つていただけたらな

というふうに思っています。  
先週は、上場企業の決算報告もありました。各企業とも非常に好調な推移をしているというふう

に聞いております。その中でも、報道を通じて拝見していると、例えば百貨店とか、それから化粧品メーカー、それから鉄道会社、そういうようなところは、外国人による消費で極めて好業績を記録している会社もたくさんあるということでした。そして、今申し上げたように、地方も大変期待しておりますので、観光庁、引き続きよろしくお願したいと思います。  
続きまして、少し角度を変えて質問をさせていただきます。  
委員の皆さんも、選挙区と東京の間を鉄道や航空機で毎週、毎日移動されていると思つてます。私も、関西空港から飛行機であつたり、また、新大阪から新幹線を利用して移動させていただいてお

乗っても外国のお客さんがふえたなどということな  
んです。新幹線ですと、同じ号車に大きな  
スーツケースを携えて乗っていらつしやる外国人  
の方がほとんど必ずいらつしやいます。飛行機も  
しかりです。

先日、地元のJR西日本の支社に伺いますと、  
外国人の利用は年々倍々ゲームだと聞きました。  
今まで、鉄道のみならず、我が国の交通インフラ  
は日本人のためのものと思っておりましたが、こ  
れからは、整備計画やサービスの提供など、外国  
人旅行客の利用という視点を大いに取り入れなけ  
ればならないと思います。

そこで伺いたいのですが、鉄道について、現  
在、外国人の利用の現状を把握されている限りで  
鉄道局からお話を聞かせていただきたい、そして  
また、今後の取り組みもあわせてお聞かせいただ  
きたいと思えます。よろしくお願いたします。  
○藤田政府参考人 お答えいたします。

訪日外国人がどの程度鉄道を利用していか  
うことにつきましては、これは技術的にかな  
か難しい部分がございます、実数として把握し  
ておりませんが、各鉄道事業者が訪日外国  
人向けの企画乗車券を発行しております。

その代表例として、JRの全国の路線に乗車可  
能なジャパンレールパスというものがございま  
す。この発売枚数を見ますと、最近三年間を少  
申し上げますと、平成二十四年度三十二万枚、二  
十五年度四十三万枚、二十六年六十六万枚とい  
うこと、この二年間でほぼ倍増しております。こ  
ういった環境の中で、やはり外国人も日常的に幅  
広く鉄道を利用するということが前提に、利用し  
やすい環境をつくっていくことが大事だと思っ  
ております。

具体的には、現在、鉄道事業者におきまして、  
主な駅、ターミナル駅等において案内所の充実を  
図っております。それから、情報をわかりやすく  
伝えるために、案内表示、案内放送の多言語化や  
駅のナンバリング等を進めております。さらに、  
公衆無線LANの整備といった形で情報提供の仕

組みを進めておるところでございます。  
今後とも、こういった対策を進めまして、外国  
人の利用しやすい環境整備に努めてまいりたい  
と思っております。

○門委員 ありがとうございます。  
引き続き、その観点も重視してお取り組みを  
いただきたいと思えます。

次に、道路についても御見解をお聞かせくだ  
さい。お願いします。

道路整備についても、今までは費用便益分析  
いわゆるB/Cなどの今までの事業評価手法に  
加えて、これからは、私は、観光を通じて地域の  
発展を図っていくという観点も事業評価には必要  
でないかと思っております。

走行時間の短縮、そして走行経費減少、交通事  
故減少など、現実を目を向けることは大変重要で  
すけれども、これからの発展性や、特に、今まで  
触れてまいりましたように、外国人旅行客の移動  
というのも大きな可能性だと思えます。

これまでの取り組みで、道路の整備が観光の面  
で大きな成果をもたらしたなど実績がありました  
ら、お聞かせいただきたいと思えます。あわせて、  
外国人旅行客、外国人を意識した取り組みなども  
ございましたら、よろしくお願いたします。

○深澤政府参考人 お答え申し上げます。  
道路整備の観光面での効果の事例ということで  
お尋ねがありました。

二つほど申し上げたいと思えます。

一つは、委員御地元の和歌山県白浜町でござい  
ますけれども、約十年間で外国人観光客が約七倍  
になったというふうにお伺いしておりますが、これ  
は、阪和自動車道整備による関西国際空港からの  
アクセスの改善が寄与していると考えておりま  
す。

また、昨年六月の圏央道の開通により、富士山  
と富岡製糸場という二つの世界遺産を結ぶ新たな  
観光ルートが形成されました。その結果、観光客  
の増加に貢献しているものと考えております。  
あわせて、道路整備の中で、外国人観光客の受

け入れ環境というお話がございました。

一つは、平成二十六年四月に改正した標識令に  
基づきまして、道路案内標識の英語表記の改善。  
それからもう一つは、道の駅の拡充でございます。  
全国に千五十九、道の駅がございまして、これ  
もそこにおきまして、外国人のニーズに対応いた  
しまして、外国人観光案内所の設置であるとか、あ  
るいは地域の特産品が購入できる免税店、さら  
には無線公衆LANの整備など、これらも通じて外  
国人の受け入れをさらに進める環境整備を進めて  
まいりたいと考えております。

以上です。

○門委員 ありがとうございます。  
ぜひ、日本の道路ですけれども、外国人のお客  
さんが乗った観光バスが走るとか外国人の方が運  
転するレンタカーが走るとか、そんな想像力を  
持つてこれからの御対応いただきたいと思いま  
す。

最後に、鉄道と道路をお伺いしましたので、航  
空行政についてお尋ねをいたします。

日本には大変空港がたくさんありまして、例  
えば地方空港は百近くあって、必要以上に空港を  
くり過ぎたという御意見もあります。私たちの地  
元の関西では、関西空港、伊丹空港、神戸空港と  
三つの空港があって、無駄だという意見もありま  
した。かつては、そういう考えや、そう考えるこ  
ともやむを得なかつたと思えますが、私は、今、  
訪日外国人旅行客が二千万人、三千万人時代を迎  
えるに当たっては、その考えは全く当てはまらな  
くなつてきたのではないかと考えております。

先日は議連の関係で、成田空港にも一本滑走  
路を整備してほしいという千葉県の地元の方々の  
陳情にも同席をさせていただきます。これまで  
では、多くの外国人旅行客の皆さんに日本に来て  
ほしいと思っておりましたけれども、来てくれるか  
なという不安があったと思うんです。しかし、現  
実は、この伸びを見ていますと、今度は逆に、果  
たして今の空港事情で来たいお客さんを十分に受  
け入れられるかなという不安が私たちの目の前に

存在しているような気がいたします。

そこで、改めて航空局にお尋ねいたします。  
将来の需要、交流の拡大を視野に、これからの  
航空行政の課題と展望を簡便に願ひたいと思  
います。よろしくお願いたします。

○田村政府参考人 お答えいたします。  
御指摘いただきましたように、我が国内外の交  
流人口をどんどん拡大していかなければいけない  
ということでございますので、増大する航空需要  
に適切に対応していく必要があるというふう  
に考えております。

特に、我が国の航空利用客の約三分の二、そし  
て、訪日外国人の約半数が首都圏空港を利用し  
ております。訪日外国人の受け入れに万全を期す  
ためにも、さらなる機能強化を図る必要がある  
というふうにご考えております。このため、羽田空  
港における飛行経路の見直しでございますとか、成  
田空港における高速離脱誘導路の整備等によりま  
す空港処理能力の拡大を目指しまして、今関係自  
治体と協議を進めているところでございますし、  
その先の中長期的な機能強化策の検討について  
進めてまいりたいというふうにご考えております。

また、関西空港ではLCCターミナルの整備で  
ございますとか、中部空港でエプロン整備をや  
つていたりとか、そういうことで航空会社が就航し  
やすい環境整備を進めております。また、那覇で  
ございますとか福岡でございまして、滑走路の増  
設にも取り組んでまいります。

その上で、やはり全国の空港の受け入れ体制の  
機能強化、受け入れ体制の強化充実というのが非  
常に重要だということに認識をしております。エ  
プロン整備だとか、それから関係省庁と連携し  
たCIQ体制の充実、こういうものを速やかに推  
進してまいります。

これらの取り組みに加えまして、ターミナルビ  
ルにおける多言語化対応等を進めるなど、利用者  
の目線に立つてハード、ソフト両面から必要な取  
り組みを推進しまして、空港の受け入れ体制の充  
実強化に万全を期してまいりたいというふう

えております。

〔小島委員長代理退席、委員長着席〕

○門委員 ありがとうございます。

ぜひ、この国を挙げて、観光立国、外国人旅行者の皆さんにもたくさん訪れていただいて消費をしていただいで、この国がまた発展をしていく、その思いで質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○今村委員長 次に、真山祐一君。

○真山委員 公明党の真山祐一と申します。

本日は、本委員会におきましてこのような貴重な質疑の時間をいただきましたこと、委員長を初め理事、委員の皆様にご心より感謝申し上げます。

それでは、まず初めに、火山対策についてお伺いをさせていただきます。

現在、箱根山初め、さまざま各地で活動火山に対して世間を騒がせているところがございます。私は比例東北ブロックの選出でございます。東北地方でも、宮城県、山形県にまたがる蔵王山そして福島県の吾妻山、こういった山が警戒が必要な状況になっている状況でございます。

そして、私も、四月二十九日に蔵王山を訪問させていただきました。

蔵王山は、宮城県と山形県にまたがる山でございます。その中央部には火口湖でございます。御釜が有名でございます。東北でも有数の観光スポットでございます。この蔵王山では、四月の七日以降、御釜付近を震源とする火山性地震が増加しております。四月の十三日に、気象庁は、想定火口域からおおむね一・二キロメートルを警戒範囲とする火口周辺警戒を発表いたしました。現地では、関係行政機関を中心に蔵王山火山防災協議会を開き、対策に当たっているところでございます。

私がお伺いさせていただいた折には、蔵王町役場でもさまざまな自治体としての対策、取り組みをお聞きするとともに、温泉地でございます遠刈田という場所に行かせていただきました。この遠刈

田という場所は、想定されております一・二キロの範囲からすれば、十キロの距離にございまして、噴石が飛んでくることは考えられない地域でございます。噴石に関する問い合わせが殺到している状況でございます。そういったことに対する宿泊客のキャンセルということも起きています。私がお伺いさせていただいた旅館では、この秋口の団体の観光客が百五十名、一気にキャンセルになったというお話もお聞きしたところでございました。

こうした宿泊キャンセルにつながる要因として二つの側面があると思っております。

一つには、実際の地理的關係がわからないこと、火口域からは十キロの距離にありまして、噴石等の心配はそれほど考えられないわけでございますけれども、やはり心情としては不安を感じてしまいう点でございます。

もう一つの側面は観光でございます。今回、警報が発せられました地域はまさに観光スポットでございます。この時期は、雪の回廊で有名な蔵王エコーラインを通過して宮城県と山形県を行き来する、そういった東北の観光ルートになっております。

この蔵王エコーラインが先ほどの一・二キロの範囲にかかっておりまして、例年であれば、除雪を済ませて観光客が行き交う時期でございますけれども、今回の警報によつて除雪もできず、エコーラインは不通のままになった状態でございます。こうした状況の中で、周辺の温泉地にだけ宿泊しようというお客様はやはり激減してしまうのが現実でございます。この蔵王山周辺の観光業も大変厳しい状況になっておりまして、各旅館や自治体、さまざま対策を講じているところでございます。

そうした中で、特にこの蔵王山におきましては、当然、人命救助、人命が第一でございますけれども、必要な対策を講じた上での話ではありますけれども、

れども、この蔵王エコーラインについてだけは通してほしい、こういった要望もいただいております。この想定火口域に関しまして一点お伺いをさせていただきます。

火口周辺警戒発令時における警戒区域の範囲設定について、その基本的な考え方について気象庁にお伺いをいたします。あわせて、先ほど申したとおり、人命救助が第一としながらも、万全な防災対策を講じた上で、そうしたことを前提に、この区域について弾力的な範囲設定が可能かどうかお聞きしたいと思います。

○西出政府参考人 火山噴火による警戒が必要な範囲につきましては、過去の噴火事例等に照らしまして想定される噴火現象に基づきまして、国の関係機関、火山専門家が参加する火山防災協議会におきまして地元自治体と協議を行い、設定しているものでございます。火山防災協議会が設置されていない場合でも、おおむね同様な形で協議を開催して設定しているところでございます。

蔵王山につきましては、今委員から御指摘がありましたように、御釜を含むカルデラ内のどの場所からでも水蒸気噴火が発生する可能性があるということから、噴石が飛ぶ距離をシミュレーションで求めた結果に基づいて、このカルデラの外縁からおおむね一・二キロメートルを警戒が必要な範囲としております。

この警戒が必要な範囲は、今申し上げましたように、科学的知見に基づいて設定するものであります。一方、現実の立ち入り規制等につきましては、地域の事情等を勘案して、地元自治体において定められております。

○真山委員 ぜひ地元の見解に耳を傾けていただいで、善処をお願いしたいと思います。

この火山対策に関連してもう一つお聞きをさせていただきます。

設や災害備蓄用品の整備などがこの交付税の措置対象になっていると承知しております。

今回の蔵王山の火口周辺警戒のようなケースにおいて、人命救助が第一義である一方、観光客の落ち込みによつて地元観光業者にとつて大きなダメージをこうむっており、実際に周辺自治体では観光対策のための補正予算を講じると、その対策に懸命に努力しておりますが、財政力の乏しい小さな町にとつては大変重い負担になってございます。

こうした火山活動による副次的な影響の対策に要する経費に対しても特別交付税措置を講じるべきかと考えますが、見解を総務省にお伺いいたします。

○橋本(憲)政府参考人 お答えいたします。噴火等に伴う降灰除去事業など、活動火山対策に要する経費に係る地方公共団体の財政負担につきましては、補助事業の八割、単独事業の五割を特別交付税により措置することとしております。この特別交付税措置は、活動火山対策特別措置法に基づき、火山現象によつて直接必要となる活動火山対策事業に要する経費を対象としております。

委員御指摘の、観光対策など副次的な影響への対策に要する経費につきましては、その内容がさまざまでありまして、一律に活動火山対策事業として措置することは困難ではありますが、関係地方公共団体が実施する事業の内容、その財政負担等をお伺いした上で、必要に応じ、財政運営に支障が生じないよう、特別交付税による支援を検討したいと考えております。

○真山委員 地元自治体にとりましては、当然必要な対策でございますけれども、臨時的な防災対策、そして観光業対策、この二つの対策を迫られているわけでございます。まさにダブルパンチを受けている状況にございます。そうした自治体をしっかり支えていただきたいというふうに思います。また、そういった対策を講じる中で、さまざま

課題もいただいておりまして、先日は、自民党の宮城県連、山形県連、そして公明党の宮城県本部、山形県本部合同で、国交大臣に火山対策の要望をさせていただきました。監視体制の強化、また、それに伴うさまざまなインフラ整備、そういった細かいことも含めて要望をさせていただいた次第でございますけれども、関係する皆様は、人命救助のための防災対策、そして、風評と言っているのかわかりませんが、観光業の落ち込み、こういったことに対する対策に日々全力で取り組んでいるところでございまして、活動火山対策、特に蔵王山の対策について国交大臣の御決意をお願いさせていただきたいと思っております。

○太田国務大臣 箱根についてはかなり報道等でも扱われていて、どこが入ってはいけない地域であるかという、三百メートルのところを指定されたりして、ほかは大丈夫だ、ぜひとも観光も使ってください、ルートも変更したり十分でございますというところが発信されているというふうに思います。

ところが、蔵王については、私も、まずここはしっかりそうしたことを支援してはいけないと強く思っています。要望も受けまして、このまま監視、どこが入ってはいけない地域なのかというところの測定、特定ということをしつかりやる必要がございます。

そこで、御釜のところに監視のカメラができなかったという状況でありますので、日曜日の日にそれを、決死隊ではありませぬけれども、十分注意をしながら入って、そして監視のカメラを設置いたしました。そこで情報がさらに詳細にとれていくというふうに思います。

それから次に、地元と科学者を含めた対策を協議する協議機関というものをしっかり動かしていくということが大事でありまして、地元自治体と火山防災協議会の準備というものを今進めているところでございます。

陰な状況にあるのかというものを正確に多くの方々に周知徹底し、そして、そのほかはどのような大丈夫かということについてやるといことをさせていただいているところであります。今、一・二キロの範囲でこの規制がされているわけですが、それよりもより厳密にすると同時に、それ以外の区域にはたくさん温泉旅館等があるわけでありまして、そこも大丈夫であるということについてわかりやすく情報を発信したい、このように思っています。

カメラの設置は、日曜日と申し上げましたが、月曜日に行わせていただいたところでございまして、訂正します。

○真山委員 要望させていただいてから即迅速な対応をいただいておりますことに、心より感謝申し上げる次第でございます。引き続き、力強い御支援をお願いさせていただきたいと思っております。続きまして、東日本大震災からの復興についてお伺いをさせていただきます。

現在、復興集中期間以降の取り組み、財源について議論がなされております。国交省におきましても、これまで、被災者の高速道路無料化措置や常磐自動車道の前倒し開通、さらには災害公営住宅建設など、重要な復興の事業を担っていただいております。

さて、今般、復興庁が復興集中期間以降の方針について発表いたしました。これまでの事業を精査し、一部地元負担を求める内容でございます。確かに不要な事業の精査は必要でございますが、その結果が、復興をおくらせる結果になってしまつては絶対になりません。

度的に進んでいる事業でございます。

また、そのほかに、福島県内におきましては、ふくしま復興再生道路として重要八路線が定められておりまして、整備が進捗しているところでございます。この路線の多くは浜通りと中通りをつなぐ重要路線でございます。避難者の皆様が一時的帰宅等で往来する重要な路線でございます。また、いわき市内を走る小名浜道路は、いわき市は多くの避難者を受け入れております自治体でございます。その渋滞解消の意味でも、この道路整備が求められているわけでございます。

いずれの路線も復興に大きな影響を与える事業でございます。福島県にあつては、まさに原発事故由来と言つて差し支えないと思つて、そこで、お伺いをさせていただきたいと思つて、この復興集中期間以降の復興事業における道路整備について、復興庁に基本的なお考えをお聞きいたします。

○北村(信)政府参考人 お答えをいたします。

平成二十八年度以降の復興事業に関する自治体負担のあり方につきましては、災害復旧事業や被災者支援、高台移転や災害公営住宅など、復興の基幹的業務として実施されるもの、あるいは原子力災害に由来する復興事業につきましては、自治体負担をゼロとすること。他方、震災からの復興に資する事業であり、かつ、地域振興や将来の災害への備えといった全国共通の課題への対応との性格もあわせ持つものにつきましては、自治体負担を導入していくこととする方針をお示ししたところでございます。

御指摘の道路事業につきましては、地域振興や将来の災害への備えといった全国共通の課題への対応との性格もあわせ持つものでありますことから、この方針に沿つて自治体負担を導入していくものと整理しております。

また、自治体負担を求める程度につきましては、全国における一般事業の負担の程度と比べて十分

に軽減された、自治体の財政負担に配慮したものとすることとしておりまして、事業の進捗に大きな影響を及ぼすようなものにはならないと考えております。

今後、被災自治体の意見を十分に踏まえながら、自治体負担の対象事業や程度につきまして、六月中に政府部内で最終的な整理をしてまいりたいと存じます。

○真山委員 ただいま復興庁より答弁いただきましたけれども、国交省としてのお考えはいかがでございますでしょうか。

○深澤政府参考人 お答え申し上げます。

復興道路、それから復興支援道路につきましては、東日本大震災からの復興の基本方針に位置づけられました道路でありまして、復興を支援する大変重要な道路であると認識しております。これらの道路につきましては、地域の全面的な御協力のもとで、異例のスピードで事業が進められております。

復興道路、復興支援道路は、全長五百八十四キロメートルございますけれども、既に開通済みの区間、それと開通予定を公表済みの区間、これらを合わせると全体で四百七キロということ、全体の約七割に相当いたします。

国交省としても、非常に重要な復興を支える道路と考えておりまして、早期に機能が發揮できるよう取り組んでまいりたいと考えております。

以上です。

○真山委員 ぜひ、この道路事業、地元の要望も強い件でございますので、支えていただきたいというふうに思います。

もう時間がなくなつてまいりましたので、通告していた質問を飛ばさせていただきます。最後の質問をさせていただきます。これは復興に関して大きな事業でございます。そのほかにも、JR常磐線の早期開通、こういったことも要望としていただいております。お伺いいたしますけれども、さきほど、復興事業に関して、復興庁が先頭に立ちながらも、



るとともに、事後調査を行い、移植した個体群が安定して生息していることを専門家の意見を聞くなどにより確認することなどの措置を講じる必要があるという点を申し上げたところでございます。

○本村(伸)委員 この設楽ダム事業で、ネコギギの生息地域として把握をされていた五十三ふちの中で、十八カ所が改変されてしまう、すむところを失ってしまうことも指摘をされているわけです。

先ほど移植実験のお話もありましたけれども、国土交通省さんにお伺いをしたいんですけども、この間、ネコギギの移植実験で使った予算についてお示しください。

○池内政府参考人 お答え申し上げます。ネコギギの生息環境ですとかあるいは飼育環境に関する調査、移植実験等の費用につきましては、平成二十年度から二十六年までの間に実施したもののうち、業務が完了しているものの総額は約八・七億円となっております。

○本村(伸)委員 八・七億円、資料があるだけでということですから、それ以外の年もまだあるわけでございます。

もう一問お伺いしますけれども、ネコギギの移植実験は成功しているのでしょうか。

○池内政府参考人 お答え申し上げます。ネコギギにつきましては、環境影響評価のための調査で把握いたしました生息地五十三カ所のうち、本事業により改変される十八カ所のネコギギを生息適地に移植することとしております。ネコギギに関する知見が少ないことから、移植や生息環境の整備のための放流実験に取り組んでいるところでございます。

これまでに、実験放流用に三百八十四個体を飼育繁殖し、二百七十七個体の実験放流を行いました。平成十九年に放流した百個体は、約十カ月後に一個体を確認、平成二十年に二回に分けて放流した百個体は、二回目の放流から約九カ月後に三個体を確認、平成二十一年度に放流した四十個体

は、約半年後に一個体を確認という結果を得ております。

これらの実験の結果、出水時に流速が速くならないふちがネコギギにとって適地であることがわかったことから、平成二十五年には、新たなふちで、環境改善を行った上で放流実験を行いました。実験放流いたしましたネコギギの確認調査につきましては、ネコギギが夜行性であること、それからネコギギは横穴に隠れている魚であることなどから、全数を確認することは困難です。例えば、天然個体のネコギギをマーキングして約一年半後に確認調査を実施した場合の再確認率は約六％です。

そのような中で、平成二十五年三月に実験放流いたしました三十七個体につきましては、約一年半後の調査で四個体につきまして生息を目標で確認、すなわち再確認率約一〇％となっております。出水期二シーズンを超えたことも確認いたしました。

国土交通省といたしましては、これまでの移植実験の結果につきまして、ネコギギの移植が保全措置として有効である可能性を示していると考えております。

今後とも、専門家の指導助言を得ながら移植実験に取り組み、ネコギギに与える影響をできる限り回避、低減するよう努めてまいります。

○本村(伸)委員 先ほどありましたように、七年間で八億七千万円以上使ったわけですから、七も、きょう資料三というものをお示ししております。

その資料を見ていただきますと、二〇〇七年に百匹放流をした、三百十九日後にはゼロ匹になった。二〇〇八年、二十匹放流して、二百六十九日後に三匹になっている。その後、その三匹はどうなったかは何も調査をしていない。二〇〇九年、四十匹放流をしまして、百九十日後にゼロ匹になった。二〇一三年、三十七匹放流をしまして、昨年九月、五百五十五日後に四匹確認をしたけれども、その後、その四匹はどうなったのかとい

うことについては何も調査をしていないということだというふうに思います。

この結果を見てみましても、どう見ても成功しているということは言えないというふうに思いますが、ネコギギが生息し続けることができる生態系が守られる保証がどこにもないというふうに思います。

愛知県は、二〇一〇年に生物多様性条約締結国会議というものが開かれました。この生物多様性条約というものは、生物多様性の保全、そして生物多様性の現在の損失速度を顕著に減少させるということが目標とされており、そのホスト国、ホスト国である国と愛知県が率先して、生物多様性の象徴である、絶滅危惧ⅠのB類であるネコギギの生息地域に壊滅的に打撃を与えているということが許されるはずがないというふうに思います。ネコギギがすむことができる生態系全体を守るべきだというふうに思います。

この貴重なネコギギが守られる、国土交通省のパンフレットの中にも、世代をわたってネコギギがすめるような環境と書いてございます。そういう保証がない中で、設楽ダム事業をどんどん進めるといのは、今、工事用の道路など現地では進んでおりますけれども、ほとんど工事を進めるというのはいやはおかしいというふうに思いますが、一旦立ちどまって見直すべきだと思いますけれども、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。豊川流域におきましては、水害がしばしば発生するとともに、濁水が頻発している状況にあります。設楽ダム建設事業は愛知県東部地域にとつて治水上、利水上非常に重要な事業です。

ネコギギを含む環境影響評価につきましては、水質や魚類等の分野の七名の学識者から成る委員会を計八回開催し、御意見を伺いながら、平成十九年六月に環境影響評価法に基づき必要な手続を経て評価書を取りまとめました。

この評価書におきまして、ネコギギについては、改変区域内に生息する個体を採集し、生息適地に

移植する等の環境保全措置を実施することとしております。そして、ネコギギも含めまして、動物に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避、低減されていると判断するとの評価となっております。また、事後調査につきましては、専門家の指導助言を得ながら実施し、その結果は事後調査報告書として公表することとしております。

今後とも、設楽ダム建設事業を進めるに当たりましては、専門家の指導助言を得ながら移植実験に取り組み、ネコギギに与える影響をできる限り回避、低減するよう努めてまいります。

○本村(伸)委員 環境を破壊するという点で、ネコギギだけではないということも指摘をしておきたいというふうに思います。

一九四一年に設立をされました日本海洋学会海洋環境問題委員会という歴史あるところがあるわけですが、そこが二〇〇七年に次のような意見を出しております。

設楽ダムの建設というのは、一つ目に、取水によって内湾の環境形成に本格的なエスチュアリー循環、これは河口部の循環のことですけれども、このエスチュアリー循環の減少をもたらすという点、そして二つ目に、停滞したダム湖の汚濁した底層水と底泥が洪水時に流出することで海に多大な負荷がかかる点、三つ目が、ダム湖の堆砂に伴って海岸侵食を加速し、干潟、浅瀬を消失させる点に関して、三河湾への影響が強く懸念されるというふうに指摘をされ、海までの環境アセスを行うべきだという意見も出ているわけでございます。

三河湾までも甚大な影響があるわけですが、きょうは、農水省さんにもこちらにわたっていただいておりますけれども、豊川の河口には日本アサリの稚貝が湧く六条干潟というものがございまして、愛知県の漁業にとって、日本の漁業にとつて六条干潟が果たしている役割は大変大きいと思っておりますけれども、農水省さんの認識をお伺いしたいと思います。

○長谷政府参考人 お答えします。

愛知県は平成二十六年で一万六千トンのアサリの漁獲量がありますけれども、これは全国のアサリの漁獲量一万九千三百トンの約五五%を占めて、国内で第一位のアサリ生産県となっております。

三河湾の奥に位置する六条潟では、アサリの稚貝が多く発生することから、愛知県においては、六条潟の稚貝を県内のアサリ漁場に移殖、放流する取り組みが継続的に行われておりまして、平成二十六年には三千八百二十八トンの稚貝が放流されたことと承知しております。

○本村(伸)委員 設楽ダムができれば、この六条干潟もだめになってしまいます。愛知県の漁業者の皆さんも大変心配しております。愛知の漁業の中でもこのアサリというのは愛知の漁業の生命線だとも言われております。そういう意味で、漁業者の皆さんも大変心配をされております。

そもそも、このダムの目的についても少し議論をしたんですけども、この設楽ダムの有効貯水量は九千二百万トンでございます。その中で、流水の正常な機能の維持容量は何万トンありますでしょうか。それは有効貯水量の何%に当たるか、お示しいただきたいと思っております。

○池内政府参考人 お答え申し上げます。設楽ダム建設事業の目的は、洪水調節、流水の正常な機能の維持、かんがい、上水でございます。具体的には、洪水調節につきましては、豊川流域の豊橋市、豊川市、新城市の洪水被害の軽減。流水の正常な機能の維持につきましては、下流の既得用水の補給や河川環境の保全。かんがいにつきましては、愛知県東三河地域の農地約一万七千二百ヘクタールに対するかんがい用水の補給。水道につきましては、愛知県東三河地域の水道用水の補給を図ることとしております。

そのうち、流水の正常な機能の維持のための容量、いわゆる不特定容量と申しておりますが、これは六千万立方メートル、有効貯水容量は九千二百万立方メートルでございます。有効貯水容量に占める不特定容量の割合は約六五%となっております。

ります。○本村(伸)委員 資料の四をごらんいただきたいというふうに思いますけれども、この資料を見ていただいてもわかるように、この設楽ダム事業というものは、流水の正常な機能の維持の容量が一番多い目的になっているわけでございます。国土交通省にお伺いしたいんですけども、流水の正常な機能の維持容量がこんなにも多いダムというのは、全国でどこかありますでしょうか。○池内政府参考人 まず、先ほど御説明いたしましたように、設楽ダムにおける有効貯水容量に対する不特定容量の割合は約六五%となっております。信濃川水系の三河川の三河川ダムにおきましては、非洪水期において、有効貯水容量に対する不特定容量の割合が約七七%となっております。○本村(伸)委員 全国的にもやはり、設楽ダムと比べると、はかに一カ所あるのみということで大変多い異常なダムだということには私は思っております。

国土交通大臣、太田大臣にお伺いをしたいんですけども、そもそも流水の正常機能というのは、本来、自然の川が流れている、これが一番の流水の正常機能の維持ではないかというふうに思いますが、大臣の認識をお伺いいたします。○池内政府参考人 まず、今委員の方から一カ所というお話がございましたが、一カ所ではございませんで、有効貯水容量に対する不特定容量の割合が設楽ダムより多いダムは、三河川ダム以外にございます。

ただし、ちよつと施設の運用の仕方が、通年において発電のみのために不特定容量の一部を活用することが可能ということで、三河川ダムとは異なった形態でございますが、物理的には不特定容量の割合が設楽ダムより高いダムはございます。それから、今御指摘の、流水の正常な機能の維持についてお答え申し上げます。流水の正常な機能を維持するために必要な流量というのは、水利流量、すなわち既得用水の安定

な確保のために必要な流量と、それから、動植物の保護、漁業、景観、流水の清潔の保持、塩害の防止等を考慮して定める維持流量から成る流量でございます。低水管理上の目標として定める流量でございます。○池内政府参考人 設楽ダム建設事業は、こうした現状に対して、豊川や宇連川におきまして安定した取水を可能にするのと同時に、河川環境の保全のための重要な事業というふうに考えております。○本村(伸)委員 今少しお話がありましたように、設楽ダムというのは、豊川、豊川というのは、河口から登っていきまして、東側の宇連川と、西側の寒狭川、豊川の主流ですけれども、寒狭川に分かれるわけでございます。

この寒狭川側は、今は上流というのはダムがないわけですから、自然が残った、生きた川が残っているわけでございます。この川にダムをつくつて、そして寒狭川導水路というものがございまして、東側の宇連川に持ってきて水を流すという計画でございます。

本来の川の流水の正常機能というものを壊して、生きている川を壊して、もう既に環境が壊滅的な打撃を受けている、豊川総合用水事業で壊滅的な打撃を受けている宇連川側に水を持つてくるためにダムをつくるという発想自体がおかしいのではないかと思いますけれども、大臣、お願いいたします。

○太田国務大臣 子供のころから豊川というのは、豊かという字とは違って洪水にも随分遭っている地域です。最近も、この二十三年九月にもそ

ういうものがあって、その支流の、私の通っていた中学校の手前の川も氾濫をしたりということもありました。特に、濁水がずっとここは多いところなんですけれども、二年前は、日本の中で三カ所です。利根川、そしてこの豊川、そして四国の吉野川、早明浦ダムです。随分ここが濁水だ、濁水だということで、何とかならないかということを私は常に思ったのが二年前のことです。そうしたことからこの設楽ダムというのが建設事業が計画されて、そして再度ここを検証作業も行って、これはやるのが適当であるという結論をいただいたので、そして、愛知県知事も、関係する市長、町長さん、東栄町であれ、あるいは豊根村という北のところにありますけれども、あるいはこの設楽町、新城市、豊川市、田原町、今は田原市です、蒲郡、豊橋、そして関係するところでは静岡県の湖西市、こういうところからも、早くこれをぜひともやってくれという要望をかなり受けて、そして検証作業を受けて、そしてこれを実施しようということにまとまったというのがこの設楽ダムということの最近までの経過だと私は思っています。

この本事業は、治水、利水上重要であるとともに、地元自治体からの推進要望も踏まえて、引き続き着実に事業を進めてまいりたいということが地元の見解に配慮することだと私は思っています。○本村(伸)委員 治水、利水については、また機会をつくつていただきまして質問をさせていただきますというふうに思います。そして、検証の場も、第三者性のない検証の場であったということも申し述べておきたいというふうに思います。そして、大野頭首工の直下にそんなに水を流したいのであれば、毎秒一・三立方メートルを大野頭首工から取水せずに魚道に流して、牟呂松原頭首工経由で森岡導水路を活用して豊川用水の東部幹線に流せば、設楽ダムと無関係に、国交省の言う流水の正常機能の維持流量が確保できるということを市民団体の皆さんも提案しております。

二〇

ぜひこうした提案に耳を傾けていただいで、水利権を持つてゐる方々や関係省庁を調整しながら、建設ありきではなく、本来の流水の正常な機能の維持ができるようにということと検討するべきだと思ひますけれども、最後にこの質問に対して答えていただきたいと思ひます。

○池内政府参考人 このダム、流水の正常な機能の維持というのは、あくまでも既得水利の確保とそれから環境の保全、この二つが目的です。

この地域につきましても、しばしば本当に渇水も頻発していることとございます。

設楽ダムの不特定容量は、大野頭首工下流の流況を改善するだけでなく、豊川水系における全体の安定した取水を可能にするために必要でございます。御指摘の方法だけでは安定取水に必要な水を確保できないため、代替案とはならないというふうに考えております。

○本村(伸)委員 貴重な自然環境を残していただきたいということと申し述べ、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○今村委員長 次に、内閣提出、道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣田昭宏君。

道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○太田国務大臣 たいいま議題となりました道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

我が国の自動車保有台数は、今日、八千万台を超え、自動車は国民各層に普及し、まさに国民生

活に欠かすことのできないものとなっております。また、自動車産業は、製造業の国内総生産の約二割を占める基幹産業であります。このため、自動車を取り巻くさまざまな状況の変化を踏まえつつ、自動車産業の国際競争力や自動車の安全の確保、国民や地域の多様なニーズへの対応に取り組むことが不可欠であります。あわせて、閣議決定を踏まえた独立行政法人改革を的確に進めることが必要であります。

このような趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、自動車の基準などに関する国際協定の改正に対応し、自動車の車両単位での基準適合性を各国間で相互に承認するための制度を創設することとしております。

第二に、東京五輪特別仕様ナンバープレートなどの凶柄入りナンバープレートを導入するため、自動車の所有者からの申請により、ナンバープレートとの交換を可能とする制度を創設することとしております。

第三に、昨今のリコール事案を踏まえ、より迅速かつ確実なリコールを行うため、リコールの実施に必要な報告徴収や立入検査の対象に装置メーカーを追加することとしております。

第四に、自動車関係の独立行政法人に係る改革を推進するため、自動車検査独立行政法人と独立行政法人交通安全環境研究所を統合することとしております。

そのほか、これらに関連いたしましたして、所要の規定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○今村委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る二十二日金曜日午前八時五十分理事會、午前九時委員会を開会することとし、本日

は、これにて散会いたします。  
午後零時十三分散会

道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案

道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)の一部を次のように改正する。

第一条 道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)の一部を次のように改正する。

第七條第三項中「掲げる書面」を「定める書面に」に改め、同項第三号中「乗用自動車(人の運送の用に供する自動車のうち、国土交通省令で定めるもの以外の)」を「乗用自動車等(人の運送の用に供する自動車又は貨物の運送の用に供する小型自動車のうち、当該自動車の構造等に関する事項(第七十一條の二第一項に規定する構造等に関する事項をいう。)に変更が生ずることが少ないものとして国土交通省令で定める)」に、「同條第七項」を「第九十四條の五第七項」に改める。

第十一條第一項中「長。以下この條」の下に「次項第三号及び第三項を除く。」を加え、同條第二項中「自動車登録番号標が滅失し、き損し、若しくは第三十九條第二項の規定に基づく国土交通省令で定める様式に適合しなくなり、又はこれに記載された自動車登録番号の識別が困難となつた」を「次に掲げる」に改め、同項に次の各号を加える。

一 自動車登録番号標が滅失し、毀損し、又は第三十九條第二項の規定に基づく国土交通省令で定める様式に適合しなくなつたとき。

二 自動車登録番号標に記載された自動車登録番号の識別が困難となつたとき。

三 次項の規定により国土交通大臣が自動車登録番号標の交換を認めるとき。

第十一條第五項を第六項とし、第四項を第

五項とし、同條第三項中「き損した」を「毀損した」に改め、同項を同條第四項とし、同條第二項の次に次の一項を加える。

3 国土交通大臣は、自動車の所有者から当該自動車に係る自動車登録番号標の交換の申請があつたときは、これを認めるものとする。

第十九條の見出しを「自動車登録番号標の表示の義務」に改め、同條中「国土交通省令で定めるところにより」を削り、「及びこれ」を「を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該自動車登録番号標」に、「を見やすいように」を「の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により」に改める。

第二十四條の次に次の一條を加える。

(独立行政法人自動車技術総合機構の確認調査)

第二十四條の二 国土交通大臣は、この章に規定する自動車の登録に関する事務のうち、その申請に係る事項に虚偽がないかどうかの確認その他の事実の確認をするために必要な調査(以下この條において「確認調査」という。)を独立行政法人自動車技術総合機構(以下「機構」という。)に行わせるものとする。

2 機構は、確認調査を行ったときは、遅滞なく、当該確認調査の結果を国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣に通知しなければならぬ。

3 国土交通大臣は、機構が天災その他の事由により確認調査を円滑に処理することが困難となつた場合において必要があると認めるときは、確認調査を自らも行うこととすることが出来る。

4 国土交通大臣が前項の規定により確認調査を行うこととし、又は同項の規定により行つてゐる確認調査を行わないこととする場合における確認調査の引継ぎに関する所要の事項は、国土交通省令で定める。

第三十六條中「国土交通省令で定めるところ

により臨時運行許可番号標及びこれに記載された番号を見やすいように表示し、かつ、臨時運行許可証を備え付けなければ」を「次に掲げる要件を満たさなければ」に改め、同条に次の各号を加える。

一 臨時運行許可番号標を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該臨時運行許可番号標に記載された番号の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により表示していること。

二 臨時運行許可証を備え付けていること。  
第三十六条の二第一項中「国土交通省令で定めるところにより回送運行許可番号標及びこれに記載された番号を見やすいように表示し、かつ、回送運行許可証を備え付けた」を「次に掲げる要件を満たす」に、「当該回送運行許可証」を「当該許可」に、「これ」を、「当該回送運行許可証」に改め、同項に次の各号を加える。

一 回送運行許可番号標を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該回送運行許可番号標に記載された番号の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により表示していること。

二 回送運行許可証を備え付けていること。  
第三十六条の二第八項を削り、同条第七項中「現に交付を受けている回送運行許可証及び現に貸与を受けている回送運行許可番号標（以下「」及び「という」を削り、同項第三号を削り、同項第四号中「正当な理由がないのに、前項の規定」を「第三項の規定により許可に付した条件」に改め、同号を同項第三号とし、同項を同条第八項とし、同条第六項中「回送運行許可証の」を「当該許可の」に、「は、その日から三日以内に、当該」を「又は次項の規定により許可を取り消されたときは現に交付を受けている」に、「これに係る回送運行許可番号標を」を「現に貸与を受けている回送運行許可番号標

（以下この条において「交付を受けている回送運行許可証等」という）の全部を、同項の規定による命令を受けたときはその命令に応じ交付を受けている回送運行許可証等の全部又は一部を、その日から五日以内（同項の規定により許可を取り消されたとき又は同項の規定による命令を受けたときにあつては、その通知を受けてから五日以内）に、それぞれに改め、同項を同条第七項とし、同条第五項を削り、同条第四項中「その有効期間の満了の日」に、「及び」を「並びに」に改め、同項を同条第六項とし、同条第三項を同条第五項とし、同条第二項の次に次の二項を加える。

3 第一項の許可には、条件を付し、及びこれを変更することができる。  
4 前項の条件は、第一項の許可を受けた者が行う自動車の回送が適切に行われるために必要とする最小限度のものに限り、かつ、当該許可を受けた者に不当な義務を課することとならないものでなければならない。

第三十六条の二第九項中「第七項」を「前項」に改め、同条第十項中「第七項」を「第八項」に改める。  
第六十三条の二第六項中「独立行政法人交通安全環境研究所（以下「研究所」という）」を「機構」に改め、同条第七項中「研究所」を「機構」に改める。  
第六十三条の三第五項及び第六項中「研究所」を「機構」に改める。  
第六十三条の四第一項中「輸入した自動車製作者等」の下に「当該基準不適合自動車の装置（後付装置を除く。以下この項において同じ。）のうち、保安基準に適合していないおそれがある」と認めるものを製作し、又は輸入した装置製作者等を含む。」を、「届出をした自動車製作者等」の下に「当該届出に係る自動車の装置のうち、保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合していない状態にあると認めるもの

を製作し、又は輸入した装置製作者等を含む。」を加える。  
第六十四条中「研究所」を「機構」に改める。  
第七十三条第一項中「国土交通省令で定める位置に」を削り、「表示し、かつ、その」を「国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該」に、「を見やすいように」を「の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により」に改める。  
第七十四条の二の見出しを「（道路運送車両の検査に係る独立行政法人自動車技術総合機構の審査）に改め、同条第一項中「自動車検査独立行政法人（以下「検査法人」という）」を「機構」に改め、同条第一項中「検査法人」を「機構」に改め、同条第三項中「検査法人」を「機構」に改める。  
第七十四条の三第六項及び第七項中「検査法人」を「機構」に改める。  
第七十五条の三」に、「第七十五条の四」を「第七十五条の五」に改める。  
第七十五条の五」に改める。  
第七十五条の三第三項中「規定により」の下に「その型式について指定を受けた特定共通構造部（同項に規定する特定共通構造部をいう）の当該指定に係る構造、装置及び性能並びに第七十五条の三第一項の規定により」を加える。  
第七十五条の四の見出しを「（型式についての指定に係る独立行政法人自動車技術総合機構の審査）に改め、同条第一項中「及び第七十五条の二第一項」を、「第七十五条の二第二項に規定する特定共通構造部の型式についての指定及び第七十五条の三第一項」に、「当該自動車」を「当該自動車及び当該特定共通構造部」に、「研究所」を「機構」に改め、同条第二項中「研究所」を「機構」に改め、同条を第七十五条の五とする。

第七十五条の三の見出しを「（特定共通構造部及び特定装置の表示）に改め、同条第一項中「前条第一項」を「第七十五条の二第一項又は前条

第一項」に、「特定装置」を「特定共通構造部又は特定装置」に、「同項」を「第七十五条の二第一項又は前条第一項」に改め、同条第二項及び第三項中「特定装置」を「特定共通構造部又は特定装置」に改め、同条を第七十五条の四とする。  
第七十五条の二第四項中「自動車」の下に「又は特定共通構造部」を加え、同条第七項中「場合」には、「の下に」第七十五条第三項後段及び第七十五条の次に次の一条を加える。  
（共通構造部の指定）  
第七十五条の二 国土交通大臣は、自動車の安全性の増進及び自動車による公害の防止その他の環境の保全を図るため、申請により、車枠又は車体及びその他の第四十一条各号に掲げる装置の一部から構成される自動車の構造部分であつて、複数の型式の自動車に共通して使用されるもの（以下この項及び第四項において「共通構造部」という。）のうち、当該共通構造部により当該共通構造部を有する自動車の第四十条第八号に掲げる事項が特定されることとなるもの（以下「特定共通構造部」という。）をその型式について指定する。  
2 前項の指定の申請は、本邦に輸出される特定共通構造部を製作することを業とする者又はその者から当該特定共通構造部を購入する契約を締結している者であつて当該特定共通構造部を本邦に輸出することを業とするものも行うことができる。  
3 第一項の指定は、申請に係る特定共通構造部の当該申請に係る構造、装置及び性能が保安基準に適合し、かつ、当該特定共通構造部が均一性を有するものであるかどうかを判定することによつて行う。この場合において、次条第一項の規定によりその型式について指定を受けた装置は、保安基準に適合しているものとみなす。

4 国土交通大臣は、その型式について指定を受けた特定共通構造部の当該指定に係る構造、装置若しくは性能が保安基準に適合しなくなり、又は均一性を有するものでなくなつたときは、その指定を取り消すことができる。

この場合において、国土交通大臣は、取消しの日までに製作された共通構造部について取消しの効力の及ぶ範囲を限定することができる。

5 前項の規定によるほか、国土交通大臣は、指定外国共通構造部製作者等（第二項に規定する者であつてその製作し、又は輸出する特定共通構造部の型式について第一項の指定を受けたものをいう。以下この項において同じ。）が次の各号のいずれかに該当する場合には、当該指定外国共通構造部製作者等に係る第一項の指定を取り消すことができる。

一 指定外国共通構造部製作者等が第七十六条の規定に基づく国土交通省令の規定（第一項の指定に係る部分に限る。）に違反したとき。

二 国土交通大臣が第一条の目的を達成するため必要があると認めて指定外国共通構造部製作者等に対しその業務に関し報告を求めた場合において、その報告がされず、又は虚偽の報告がされたとき。

三 国土交通大臣が第一条の目的を達成するため特に必要があると認めてその職員に指定外国共通構造部製作者等の事務所その他の事業場又はその型式について指定を受けた特定共通構造部の所在すると認める場所において当該特定共通構造部、帳簿書類その他の物件についての検査をさせ、又は関係者に質問をさせようとした場合において、その検査が拒まれ、妨げられ、若しくは忌避され、又は質問に対し陳述がされず、若しくは虚偽の陳述がされたとき。

6 特定共通構造部のうち国土交通省令で定めるものは、国土交通省令で定めるところによりその型式について外国が行う第一項の指定に相当する認定その他の証明を受けた場合には、前条第三項後段の規定の適用については、第一項の規定によりその型式について指定を受けた特定共通構造部とみなす。

第七十六条中「その他」を、「第七十五条の三第一項の指定の手續その他」に改める。

第九十四条の五第七項中「乗用自動車」を「乗用自動車等」に改める。

第九十五条の二第一項の規定により特定共通構造部の型式について指定を受けた者（以下「検査法人」という。）を「検査法人」に改める。

第九十六条の二第一項中「検査法人」を「検査法人」に改める。

第九十七条の二第一項中「検査法人」を「検査法人」に改める。

第九十八条の二第一項中「検査法人」を「検査法人」に改める。

第九十九条の二第一項中「検査法人」を「検査法人」に改める。

第一百条の二第一項中「検査法人」を「検査法人」に改める。

を勘案して政令で定める額の手数料を国に、当該審査に係る実費を勘案して政令で定める額の手数料を機構に、それぞれ納めなければならない。

第三百三十六条の二第七項を「第三十六条の二第八項」に、「第七十五条の二第五項」を「第七十五条の二第四項若しくは第五項、第七十五条の三第五項」に改める。

第三百三十六条の二第八項を「第三十六条の二第九項」に改める。

第三百三十六条の二第九項を「第三十六条の二第十項」に改める。

第三百三十六条の二第十項を「第三十六条の二第十一項」に改める。

第三百三十六条の二第十一項を「第三十六条の二第十二項」に改める。

第三百三十六条の二第十二項を「第三十六条の二第十三項」に改める。

第三百三十六条の二第十三項を「第三十六条の二第十四項」に改める。

の有効な利用の確保」を加える。

第三条の二及び第四条中「検査法人」を「機構」に改める。

第五条第一項中「検査法人」を「機構」に改める。

「の規定」を「及び道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律（平成二十七年法律第 号）附則第十二条第一項の規定」に、「金額」を「金額の合計額」に改め、同条第二項及び第三項中「検査法人」を「機構」に改める。

第六条第一項中「検査法人」を「機構」に改め、同条第二項中「検査法人」を「機構」に、「四人」を「五人」に改める。

第七条第一項中「検査法人」を「機構」に改め、同条第三項を第四項とし、第二項を第三項とし、第一項の次に次の一項を加える。

2 理事のうちから理事長が指名する者一人は、第十二条第一号に掲げる業務（道路運送車両法第七十五条の五第一項に基づき行うものに限る。）、第十二条第二号、第四号及び第五号に掲げる業務並びにこれらに附帯する業務について、理事長の定めるところにより、機構を代表する。

第九条第二項中「検査法人」を「機構」に、「自動車検査独立行政法人法」を「独立行政法人自動車技術総合機構法」に改める。

第十条及び第十一条中「検査法人」を「機構」に改める。

第十二条中「検査法人」を「機構」に改め、同条第一号中「自動車」の下に、「共通構造部（道路運送車両法第七十五条の二第一項に規定する共通構造部をいう。及び自動車の装置）を加え、（道路運送車両法第七十五条の四第一項に基づきものを除く。）を削り、同条第二号中「前号」を「前各号」に改め、同条第六号とし、同条第一号の次に次の四号を加える。

一 道路運送車両法第六十三条の二第六項及び第六十三条の三第五項の規定に基づき、自動車及び自動車の装置が保安基準に適合

していないおそれの原因が設計又は製作の過程にあるかどうか並びに同条第一項及び第二項の規定による届出に係る改善措置の内容が適切であるかどうかの技術的な検証を行うこと。

三 自動車登録に係る事実の確認をするために必要な調査を行うこと。

四 自動車技術その他の運輸技術のうち陸上運送及び航空運送に関する安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係るものに関する試験、調査、研究及び開発を行うこと。

五 前号に掲げる業務に係る成果を普及すること。

第十三条第一項中「検査法人」を「機構」に改める。

第十四条中「検査法人」を「機構」に改め、「審査事務」の下に「道路運送車両法第七十五条の五第一項に基づく審査に係る業務を除く。」を加える。

第十五条の見出し中「審査事務」を「審査事務等」に改め、同条中「検査法人」を「機構」に改め、「審査事務」の下に「及び第十二条第二号に掲げる業務」を加え、同条の次に次の一条を加える。

(区分経理)

第十五条の二 機構は、第十二条第一号から第三号までに掲げる業務（これらに附帯する業務を含む。）に係る経理とその他の業務に係る経理とを区分して整理しなければならない。

第十六条第一項及び第三項中「検査法人」を「機構」に改める。

第十七条第一項中「この法律を施行するため必要があると認めるときは、検査法人に対し、その」を「第十二条第一号及び第二号に掲げる業務の適正な運営を確保するために必要な限度において、機構に対し、当該」に、「検査法人の」を「機構の」に改める。

第十八条、第二十条及び第二十一条中「検査

法人」を「機構」に改める。

附則 (施行期日)

第一条 この法律は、平成二十八年四月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

- 一 第一条中道路運送車両法第六十三条の四第一項の改正規定並びに附則第十二条第二項及び第三項並びに第十九条の規定 公布の日
- 二 第一条中道路運送車両法第七條第三項、第十一條、第九十四条の五第七項及び第九十五条の二の改正規定、同法第八條第一号の改正規定（「第十一條第四項」を「第十一條第五項」に改める部分に限る。）並びに同法第九條第一号の改正規定並びに附則第二十一条の規定 平成二十八年三月三十一日までの間において政令で定める日

(確認調査に関する経過措置)

第二条 国土交通大臣は、第一条の規定による改正後の道路運送車両法（次条において「新道路運送車両法」という。）第二十四条の二第一項の規定にかかわらず、平成三十年四月一日（以下「指定日」という。）の前日までは、政令で定める区域内に使用の本拠の位置を有する自動車の登録に関する確認調査（同項に規定する確認調査をいう。附則第十条において同じ。）を自ら行うものとする。

(回送運行の許可に関する経過措置)

第三条 新道路運送車両法第三十六条の二（新道路運送車両法第七十三条第二項において準用する場合を含む。以下この条において同じ。）の規定は、この法律の施行の日（以下「施行日」という。）以後に新道路運送車両法第三十六条の二第一項の許可を受けた者について適用し、この法律の施行の際現に第一条の規定による改正前の道路運送車両法（以下「旧道路運送車両法」という。）第三十六条の二第一項（旧道路運送車両法第七十三条第二項において準用する場合を含む。以下この条において同じ。）の許可を受け

ている者については、なお従前の例による。この場合において、旧道路運送車両法第三十六条

国土交通省令で定めるところにより回送運行許可番号標及びこれに記載された番号を見やすいように表示し、かつ、回送運行許可証を備え付けたものを、当該回送運行許可証の有効期間内に、これに記載された目的に従って運行の用に供するときは、第四条、第十九条、第五十八条第一項及び第六十六条第一項の規定は、当該自動車について適用しない。

(職員の引継ぎ等)

第四条 施行日の前日又は指定日の前日において現に国土交通省の部局又は機関でそれぞれ政令で定めるものの職員である者は、国土交通大臣が指名する者を除き、別に辞令を発せられない限り、施行日又は指定日において、それぞれ独立行政法人自動車技術総合機構（以下「機構」という。）の職員となるものとする。

2 前項の規定は、内閣府の部局又は機関で政令で定めるものの職員である者について準用する。この場合において、同項中「国土交通大臣」とあるのは、「内閣総理大臣」と読み替えるものとする。

第五条 前条の規定により機構の職員となつた者に対する国家公務員法（昭和二十二年法律第二十号）第八十二条第二項の規定の適用については、機構の職員を同項に規定する特別職国家公務員等と、前条の規定により国家公務員としての身分を失つたことを任命権者の要請に応じ同項に規定する特別職国家公務員等となるため退職したこととみなす。

第六条 附則第四条の規定により内閣府又は国土交通省の職員が機構の職員となる場合には、そ

の二第一項中次の表の上欄に掲げる字句は、同表の下欄に掲げる字句とする。

- 次に掲げる要件を満たすものを、当該回送運行許可証の有効期間内に、これに記載された目的に従って運行の用に供するときは、第四条、第十九条、第五十八条第一項及び第六十六条第一項の規定は、当該自動車について適用しない。
- 一回送運行許可番号標を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該回送運行許可番号標に記載された番号の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により表示していること。
- 一回送運行許可証を備え付けていること。

の者に対しては、国家公務員退職手当法（昭和二十八年法律第八十二号）に基づく退職手当は、支給しない。

2 機構は、前項の規定の適用を受けた機構の職員の退職に際し、退職手当を支給しようとするときは、その者の国家公務員退職手当法第二條第一項に規定する職員（同条第二項の規定により職員とみなされる者を含む。附則第十四条第一項において同じ。）としての引き続き在職期間を機構の職員としての在職期間とみなして取り扱うべきものとする。

3 施行日の前日又は指定日の前日に内閣府又は国土交通省の職員として在職する者が、附則第四条の規定により引き続き機構の職員となり、かつ、引き続き機構の職員として在職した後引き続き国家公務員退職手当法第二條第一項に規定する職員となつた場合におけるその者の同法に基づいて支給する退職手当の算定の基礎となる勤続期間の計算については、その者の機構の職員としての在職期間を同項に規定する職員としての引き続き在職期間とみなす。ただし、その者が機構を退職したことにより退職手当（これに相当する給付を含む。）の支給を受

4 機構は、施行日の前日又は指定日の前日に内閣府又は国土交通省の職員として在職し、附則第四条の規定により引き続き機構の職員となつた者のうち施行日又は指定日から雇用保険法（昭和四十九年法律第十六号）による失業等給付の受給資格を取得するまでの間に機構を退職したものであつて、その退職した日まで内閣府又は国土交通省の職員として在職したものとすれば、国家公務員退職手当法第十条の規定による退職手当の支給を受けることができるものに対しては、同条の規定の例により算定した退職手当の額に相当する額を退職手当として支給するものとする。

第七條 附則第四条の規定により機構の職員となつた者であつて、施行日の前日又は指定日の前日において内閣府又は国土交通大臣若しくは国土交通大臣又はそれらの委任を受けた者から児童手当法（昭和四十六年法律第七十三号）第七條第一項（同法附則第二條第三項において準用する場合を含む。以下この条において同じ。）の規定による認定を受けているものが、施行日又は指定日において児童手当又は同法附則第二條第一項の支給要件に該当するときは、その者に対する児童手当又は特例給付の支給に関しては、施行日又は指定日において、それぞれ同法第七條第一項の規定による市町村長（特別区の区長を含む。）の認定があつたものとみなす。この場合において、その認定があつたものとみなされた児童手当又は特例給付の支給は、同法第八條第二項（同法附則第二條第三項において準用する場合を含む。）の規定にかかわらず、それぞれ施行日の前日又は指定日の前日の属する月の翌月から始める。

（機構の職員となる者の職員団体についての経過措置）  
第八條 施行日の前日又は指定日の前日において現に存する国家公務員法第八條の二第一項に

規定する職員団体であつて、その構成員の過半数が附則第四条の規定により機構に引き継がれる者であるものは、施行日又は指定日において、それぞれ労働組合法（昭和二十四年法律第七十四号）の適用を受ける労働組合となるものとする。この場合において、当該職員団体が法人であるときは、法人である労働組合となるものとする。

2 前項の規定により法人である労働組合となつたものは、施行日又は指定日から起算して六十日を経過する日までに、労働組合法第二條及び第五條第二項の規定に適合する旨の労働委員会の証明を受け、かつ、その主たる事務所の所在地において登記しなければ、その日の経過により解散するものとする。

3 第一項の規定により労働組合となつたものについては、施行日又は指定日から起算して六十日を経過する日までは、労働組合法第二條ただし書（第一号に係る部分に限る。）の規定は、適用しない。

（国の有する権利義務の承継）  
第九條 施行日の前日又は指定日の前日において、第二條の規定による改正後の独立行政法人自動車技術総合機構法第十二條第三号に掲げる業務（これに附帯する業務を含む。）に関し、現に国が有する権利及び義務のうちそれぞれ政令で定めるものは、施行日又は指定日において、それぞれ機構が承継する。

第十條 国土交通大臣は、施行日の前日又は指定日の前日において現に道路運送車両法第二章に規定する自動車の登録に関する確認調査に使用されている固有財産であつてそれぞれ政令で定めるものを、政令で定めるところにより、機構の用に供するため、機構に無償で使用させることができる。

（研究所の解散等）  
第十一條 独立行政法人交通安全環境研究所（以下「研究所」という。）は、この法律の施行の時

において解散するものとし、次項の規定により国が承継する資産を除き、その一切の権利及び義務は、その時において機構が承継する。

2 この法律の施行の際現に研究所が有する権利のうち、機構がその業務を確実に実施するために必要な資産以外の資産は、この法律の施行の時において国が承継する。

3 前項の規定により国が承継する資産の範囲その他当該資産の国への承継に関し必要な事項は、政令で定める。

4 研究所の平成二十七年四月一日に始まる事業年度（以下この条において「最終事業年度」という。）及び平成二十三年四月一日に始まる独立行政法人通則法（平成十一年法律第三十三号。以下「通則法」という。）第二十九條第二項第一号に規定する中期目標の期間における業務の実績についての通則法第三十二條第一項の規定による評価は、機構が受けるものとする。この場合において、同条第二項の規定による報告書の提出及び公表は機構が行うものとし、同条第四項前段の規定による通知及び同条第六項の規定による命令は機構に対してなされるものとする。

5 研究所の最終事業年度に係る通則法第三十八條の規定による財務諸表、事業報告書及び決算報告書の作成等については、機構が行うものとする。

6 研究所の最終事業年度における通則法第四十四條第一項及び第二項の規定による利益及び損失の処理に関する業務は、機構が行うものとする。

7 前項の規定による処理において、通則法第四十四條第一項及び第二項の規定による整理を行った後、同条第一項の規定による積立金があるときは、当該積立金の処分は、機構が行うものとする。この場合において、附則第十六條の規定による廃止前の独立行政法人交通安全環境研究所法（平成十一年法律第二百七号。次条第一項において「旧交通安全環境研究所法」という。）第十六條の規定（同条の規定に係る罰則を含む。）は、なおその効力を有するものとし、同条第一項中「当該中期目標の期間の次の」とあるのは「独立行政法人自動車技術総合機構の平成二十八年四月一日に始まる」と、「次の中期目標の期間における第十二條」とあるのは「中期目標の期間における独立行政法人自動車技術総合機構法（平成十一年法律第二百十八号）第十二條」とする。

8 第一項の規定により研究所が解散した場合における解散の登記については、政令で定める。

（機構への出資）  
第十二條 前条第一項の規定により機構が研究所の権利及び義務を承継したときは、その承継の際、機構が承継する資産の価額（同条第七項の規定によりなおその効力を有するものとして読み替えて適用される旧交通安全環境研究所法第十六條第一項の規定による承認を受けた金額があるときは、当該金額に相当する金額を除く。）から負債の金額を差し引いた額は、政府から機構に対し出資されたものとする。

2 前項に規定する資産の価額は、施行日現在における時価を基準として評価委員が評価した価額とする。

3 前項の評価委員その他評価に関し必要な事項は、政令で定める。

（非課税）  
第十三條 附則第十一條第一項の規定により機構が権利を承継する場合における当該承継に係る不動産又は自動車の取得に対しては、不動産取得税又は自動車取得税を課することができない。

（研究所の職員から引き続き機構の職員となつた者の退職手当の取扱いに関する経過措置）  
第十四條 機構は、施行日の前日に研究所の職員として在職する者（独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律（平成十八年法律第二十八号。以下この条において「平成十八年整備法」という。）附則第四條第一項の規定の適用を受けた者に限

る。で引き続き機構の職員となつたものの退職に際し、退職手当を支給しようとするときは、その者の国家公務員退職手当法第一条第一項に規定する職員としての引き続きいた在職期間を機構の職員としての在職期間とみなして取り扱うべきものとする。ただし、その者が平成十八年整備法の施行の日以後に研究所を退職したことにより退職手当（これに相当する給付を含む。）の支給を受けているときは、この限りでない。

2 施行日の前日に研究所の職員として在職する者（平成十八年整備法附則第四条第一項の規定の適用を受けた者であつて、平成十八年整備法の施行の日以後引き続き研究所の職員として在職する者に限る。）が、引き続き機構の職員となり、かつ、引き続き機構の職員として在職した後引き続き国家公務員退職手当法第一条第一項に規定する職員となつた場合におけるその

者の同法に基づいて支給する退職手当の算定の基礎となる勤続期間の計算については、その者の平成十八年整備法の施行の日以後の研究所の職員としての在職期間及び機構の職員としての在職期間を同項に規定する職員としての引き続きいた在職期間とみなす。ただし、その者が同日以後に研究所又は機構を退職したことにより退職手当（これに相当する給付を含む。）の支給を受けているときは、この限りでない。

（機構の役員又は職員についての通則法の適用に関する経過措置）

第十五条 機構の役員又は職員についての通則法第五十条の四第一項、第二項第一号及び第四号並びに第六項並びに第五十条の六の規定の適用については、次の表の上欄に掲げるこれらの規定中同表の中欄に掲げる字句は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句とする。

通則法第五十条の四第一項	の中期目標 管理法人役 職員であつ た者	の中期目標管理法人役職員であつた者（道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律（平成二十七年法律第 号。第六項において「平成二十七年改正法」という。）附則第十一条第一項の規定により解散した旧独立行政法人交通安全環境研究所（独立行政法人通則法の一部を改正する法律（平成二十六年法律第六十六号）の施行の日以後のものに限る。以下「旧研究所」という。）の中期目標管理法人役職員であつた者を含む。以下この項において同じ。）
通則法第五十条の四第二項第一号	であつた者	であつた者（旧研究所の中期目標管理法人役職員であつた者を含む。）
通則法第五十条の四第二項第四号	当該中期目標管理法人	当該中期目標管理法人（旧研究所を含む。）
通則法第五十条の四第六項	したること	したること（平成二十七年改正法附則第十六条の規定による廃止前の独立行政法人交通安全環境研究所法（平成十一年法律第二百七号。以下この項において「旧研究所法」という。）又は旧研究所が定めていた業務方法書、第四十九条に規定する規程その他の規則（以下この項において「旧研究所規則」という。）に違反する職務上の行為をし

通則法第五十条の六第一号	であつた者	であつた者（旧研究所の中期目標管理法人役職員であつた者を含む。）
通則法第五十条の六第二号	うち、当該中期目標管理法人	うち、当該中期目標管理法人（旧研究所を含む。）
通則法第五十条の六第三号	当該中期目標管理法人	当該中期目標管理法人（旧研究所を含む。以下この号において同じ。）

  

（独立行政法人交通安全環境研究所法の廃止） 第十六条 独立行政法人交通安全環境研究所法は、廃止する。 （独立行政法人交通安全環境研究所法の廃止に伴う経過措置） 第十七条 研究所の役員又は職員であつた者に係るその職務上知ることのできた秘密を漏らし、又は盗用してはならない義務については、施行日以後も、なお従前の例による。 （罰則に関する経過措置） 第十八条 この法律の施行前にした行為並びに附則第三条及び前条の規定によりなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行	後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。 （政令への委任） 第十九条 この附則に規定するもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。 （船員保険法の一部改正） 第二十条 船員保険法（昭和十四年法律第七十三号）の一部を次のように改正する。 別表第一 独立行政法人交通安全環境研究所の項を削り、同表自動車検査独立行政法人の項を次のように改める。
--	--

  

独立行政法人自動車技術総合機構	独立行政法人自動車技術総合機構法（平成十一年法律第二百十八号）
-----------------	---------------------------------

(地方自治法の一部改正)

第二十一条 地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)の一部を次のように改正する。

別表第一道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)の項中「第十一条第一項から第三項まで及び第五項」を「第十一条第一項、第二項、第四項及び第六項」に改める。

(印紙をもつてする歳入金納付に関する法律の一部改正)

第二十二條 印紙をもつてする歳入金納付に関する法律(昭和二十三年法律第四百二十三号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項ただし書中「の各号」を削り、同項第二号中「除く」の下に「及び第三項」を加え、同条第二項中「第百一条第三項」を「第百一条第四項」に改め、「これを」を削る。

(自動車損害賠償保障法の一部改正)

第二十三條 自動車損害賠償保障法(昭和三十年法律第九十七号)の一部を次のように改正する。

第九条第一項中「第三十六條の二第三項」を「第三十六條の二第五項」に改め、同条第五項中「回送運行許可証」を「回送運行の許可」に改める。

(自動車損害賠償保障法の一部改正に伴う経過措置)

第二十四條 附則第三条の規定によりなお従前の例によることとされる場合における旧道路運送車両法第三十六條の二第一項の許可を受けている者に係る自動車損害賠償責任保険証明書の提示については、前条の規定による改正後の自動車損害賠償保障法第九条の規定にかかわらず、なお従前の例による。

(国家公務員共済組合法の一部改正)

第二十五條 国家公務員共済組合法(昭和三十三年法律第二百二十八号)の一部を次のように改正する。

別表第二独立行政法人交通安全環境研究所の項を削り、同表自動車検査独立行政法人の項を次のように改める。

独立行政法人自動車技術総合機構

独立行政法人自動車技術総合機構法(平成十一年法律第二百十八号)

(特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律の一部改正)

第二十六條 特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(平成十七年法律第五十一号)の一部を次のように改正する。

第六條第七項中「第七十五條の二第一項」を「第七十五條の三第一項」に改める。

(独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律の一部改正)

第二十七條 独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律(平成十八年法律第二十八号)の一部を次のように改正する。

附則第五条中「独立行政法人交通安全環境研究所の」を「独立行政法人自動車技術総合機構の」に改める。

(自動車検査独立行政法人法及び道路運送車両法の一部を改正する法律の一部改正)

第二十八條 自動車検査独立行政法人法及び道路運送車両法の一部を次のように改正する。

附則第四条第三項中「引き続き施行日後の検査法人」の下に「独立行政法人自動車技術総合機構を含む。以下この項において同じ。」を加える。

附則第五条中「施行日後の検査法人」を「独立行政法人自動車技術総合機構」に改める。

(特別会計に関する法律の一部改正)

第二十九條 特別会計に関する法律(平成十九年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

第二百十三條第二項第一号ロ中「第百二條第三項ただし書」を「第百二條第四項ただし書」に改め、同号ニ中「独立行政法人交通安全環境研究所法(平成十一年法律第二百七号)第十六條第三項及び自動車検査独立行政法人法」を「独立行政法人自動車技術総合機構法」に改め、同項第二号ハ中「独立行政法人交通安全環境研究所及び自動車検査独立行政法人」を「独立行政法人自動車技術総合機構」に改める。

(研究開発システムの改革の推進等による研究開発能力の強化及び研究開発等の効率的推進等に関する法律の一部改正)

第三十條 研究開発システムの改革の推進等による研究開発能力の強化及び研究開発等の効率的推進等に関する法律(平成二十年法律第六十三号)の一部を次のように改正する。

別表第一第三十四号を次のように改める。

三十四 削除

別表第一中第三十八号を第三十九号とし、同号の前に次の一号を加える。

三十八 独立行政法人自動車技術総合機構

(総合特別区域法の一部改正)

第三十一條 総合特別区域法(平成二十三年法律第八十一号)の一部を次のように改正する。

第二十二條の二第十二項の表第百条第一項の項中「第十二号」を「第十三号」に改め、同表第百条第二項の項中「前項第十二号」を「前項第十三号」に改める。

理由

自動車の型式指定制度の一層の合理化を図るため、自動車の共通構造部の型式指定制度を創設するとともに、独立行政法人に係る改革を推進するため、独立行政法人交通安全環境研究所を自動車検査独立行政法人に統合し、その名称を独立行政法人自動車技術総合機構に改める等の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成二十七年六月十一日印刷

平成二十七年六月十二日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

P