

第一百九十回国会議録 第二号

(九七)

平成二十八年三月九日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 谷 公一君
理事 秋元 司君 理事
理事 金子 恭之君 理事
理事 鈴木 慶和君 理事
理事 野間 健君 理事
井上 貴博君
岩田 大西
木内 門 門
小池百合子君 和親君
佐田玄一郎君 英男君
木内 均君 博文君
西村 明宏君
津島 淳君
前田 一男君
宮澤 博行君
山本 公一君
神山 洋介君
小宮山 泰子君
水戸 将史君
岡本 中川
本村 伸子君
椎木 保君
江島 宮内
秀樹君
潔君

秋本
真利君
小島 敏文君
健太君
高司君
鈴子君
昇君
伊藤 和子君大塚 加藤
中村 神谷
堀井 今野
斎藤 工藤
中村 裕之君
西村 義夫君
秀樹君
聰君
宇洋君
博幸君
北側 横山
穀田 津村
遠藤 啓介君
惠二君
敬君大塚 高司君
福井 祐典君
福田 祐典君
安藤 久佳君
田端 浩君
池田 豊人君
毛利 信二君
谷脇 晓君
栗田 卓也君
藤田 耕三君津島 淳君
藏持 京治君
緒方 俊則君
山本 哲也君
新井 豊君
西出 則武君
田村明比古君
伊藤 和子君藤井 直樹君
佐藤 善信君
水津 重二君
水津 重二君
西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(国土交通省自動車局長)
(国土交通省航空局長)
(国土交通省政策統括官)藤井 直樹君
佐藤 善信君
水津 重二君
西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(観光庁長官)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(気象庁長官)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(厚生労働省医薬・生活衛生局長)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(厚生労働省大臣官房審議官)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(経済産業省商務情報政策局長)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(国土交通省大臣官房長)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(国土交通省大臣官房技術審議官)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(国土交通省総合政策局長)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(国土交通省都市局長)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(国土交通省水管理・国土保全局長)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(国土交通省道路局長)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(国土交通省住宅局長)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(国土交通省鉄道局長)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(国土交通省大臣政務官)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(国土交通大臣政務官)西出 則武君
伊藤 和子君政府参考人
(国土交通大臣政務官)

交通省大臣官房長田端浩君、大臣官房技術審議官池田豊人君、総合政策局長毛利信一君、土地・建

設産業局長谷脇暁君、都市局長栗田卓也君、水管

理・国土保全局長金尾健司君、道路局長森昌文君、住宅局長由木文彦君、鉄道局長藤田耕三君、

自動車局長藤井直樹君、航空局長佐藤善信君、政

策室官水津重三君、観光庁長官田村明比古君、

気象庁長官西出則武君、内閣官房内閣参事官蔵持

京治君、内閣府大臣官房審議官緒方俊則君、内閣

府大臣官房審議官山本哲也君、公正取引委員会事務

務局長新井豊君、厚生労働省医薬・生活衛生局生活衛

生・食品安全部長福田祐典君及び経済産業省商務

情報政策局長安藤久佳君の出席を求める説明を聽

取したいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○谷委員長 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

でござります。まず冒頭、御配慮いただきまして、申しわけ

ありません。御配慮いただきまして、申し上げま

ざざいました。

さて、きょうは、大臣所信についてといふこと

で質疑をさせていただきたいと思つております。

石井大臣、どうぞよろしくお願ひを申し上げま

す。

この後、中身について幾つか、確認も含めて議論をさせていただきたいと思つておりますが、去る一月の十五日に発生をしましたスキーバスの事故についてありました。

大臣も現場にすぐその後行かれ、そしてさまざまなお対応をいただいており、また、我々もそれに対しての緊急提言という形で御提言をさせて

いただいた際には誠実に御対応いただいたことも含めて、感謝を申し上げるところでござります。

さて、このスキーバスの事故については、いろいろな形で今後の対応ということが検討されているところかと思います。中でも、きょう一点確

認をさせていただきたいのは、特にこの中で、旅

行業者と貸し切りバスの事業者との力関係というところも一つ問題の根っこにはあるんじゃないかな

という中で、そういう観点で二月の末から調査も実はされているという話も伺つておられます。

その点も含めて、このスキーバス事故対策とい

う形に対し、特に届け出料金を下回る契約が横

行するという点を踏まえて今後どう対応されようとしているのか、この点も踏まえた対応の方向性

について、まずは御答弁いただければと思いま

す。

○石井国務大臣 現行の貸し切りバスの運賃・料

金制度につきましては、関越自動車道のバス事故を受けまして、平成二十六年四月に導入をされております。人件費や車両更新など安全運行に必要なコストを適正に運賃・料金に反映した制度となつております。

国土交通省といたしましては、この運賃・料金制度に従つて貸し切りバス事業者による適正な運賃・料金收受が徹底されることが極めて重要と考

えております。

現在、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会に

おきまして、届け出運賃・料金違反に係る通報窓

口を設けるなどの具体的な方策について検討して

いるところでございますが、今後、この検討委員

会での検討結果を踏まえまして、バス業界、旅行業界双方の協力のもとに、貸し切りバス事業者及び旅行業者双方に届け出運賃・料金の遵守の徹底

ておりますので、いずれにしても途上かと思います。この点に関しての問題意識は先日お伝えをさせていただいたとおりで、大臣の御認識と我々も変わりないと思っておりますので、ぜひしっかりと御対応をよろしくお願いいたします。

続いて、大臣所信全般についてということでお伺いをさせていただきます。

先日、ここで御所信をいただいて、その後、原稿もいただき、日を通していただきました。この後、各論の点の話はいろいろさせていただきました。この点も含めて、このスキーバス事故対策といふ形にして、特に届け出料金を下回る契約が横行するという点を踏まえて今後どう対応されようとしているのか、この点も踏まえた対応の方向性について、まずは御答弁いただければと思いま

す。

○石井国務大臣 現行の貸し切りバスの運賃・料

金制度につきましては、関越自動車道のバス事故を受けまして、平成二十六年四月に導入をされております。人件費や車両更新など安全運行に必要なコストを適正に運賃・料金に反映した制度となつております。

国土交通省といたしましては、この運賃・料金制度に従つて貸し切りバス事業者による適正な運

賃・料金收受が徹底されることが極めて重要と考

えております。

現在、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会に

おきまして、届け出運賃・料金違反に係る通報窓

口を設けるなどの具体的な方策について検討して

いるところでございますが、今後、この検討委員

会での検討結果を踏まえまして、バス業界、旅行

業界双方の協力のもとに、貸し切りバス事業者及び旅行業者双方に届け出運賃・料金の遵守の徹底

をしております。

この後、中身について幾つか、確認も含めて議論をさせていただきたいと思つておりますが、去る一月の十五日に発生をしましたスキーバスの事故についてありました。

大臣も現場にすぐその後行かれ、そしてさまざまなお対応をいただいており、また、我々もそれに対しての緊急提言という形で御提言をさせて

通行政に取り組んでまいりたいというふうに考えている所存でございます。

○神山(洋)委員 何か与党質問をしたみたいな形になつてしましましたけれども、大事なことだと

思ふんです。

例えば、今大臣のお話の中にもありましたが、人口減少ということを問題だというふうに捉え、今回上がつておられる課題でこの後触れるものでいい

か、維持をするのかという点にも絡んでくると思いますし、もちろん、誰がやつても、人口減少であります。

あるとか、あとは、これだけ財政赤字を抱えていると、そういう問題に対して正対をしなきやい

く交通行政全体に当たらようとしているのかといふその大きな絵の部分を、きょうはせつかく初回の大臣所信に対する質疑ですから、ぜひ御披瀝いただきたいたなと思っております。

正直な話を申し上げ、生意氣を申し上げるよう

で申しわけありませんが、この文章を改めて読み返させていただいたときに、各所管の課題といふものはよくわかりました。ただ、それを貫く大臣なりの、この時代に対してどういう認識があつて、というその大きな絵の部分というのが正直見えます。

正直な話を申し上げ、生意氣を申し上げるよう

で申しわけありませんが、この文章を改めて読み返させていただいたときに、各所管の課題といふものはよくわかりました。ただ、それを貫く大臣なりの、この時代に対してどういう認識があつて、というその大きな絵の部分というのが正直見えませんでした。その点をまずはここで明らかにしていただければなというふうに思つております。

○石井国務大臣 先般の所信におきまして、私が

らは、東日本大震災からの復興、防災・減災、老朽化対策、交通安全などの安全、安心の確保、生産性向上、豊かで利便性の高い社会の実現などの人口減少社会への対応、観光立国の推進、基盤整備などの国際競争力の強化について申し述べたところでございます。

それぞれの項目ごとに問題意識をお示しした上で具体的な取り組みに言及をさせていただいているところです。

この点についてもほかの点についても、今月末が一旦、中間取りまとめという期限であり、夏に

向けて総合的な対策に移していくという形で伺つ

ておりますので、いずれにしても途上かと思います。この点に関しての問題意識は先日お伝えをさせていただいたとおりで、大臣の御認識と我々も変わりないと思っておりますので、ぜひしっかりと御対応をよろしくお願いいたします。

続いて、中身の話に入つていただきたいわけです。が、もちろん全部は取り上げることができません。一見して、全体を見ていて一つまず最初に思つたのが、括弧書きの中に入つている単語というか固有名詞というか、すごく多いなという気がしました。

どうでもいい話ですけれども、括弧で単語で書かれているところが幾つあるのかなと思つて試しに数えてみたら、二十五カ所ありました。二十分五カ所の中にも、一般的な名詞をただ並列的に書いた部分もあれば、特に大きな意味を持たせようとして括弧書きがつけられておられる部分もありますし、パラグラフによつては、括弧の単語なんかがなくともずっと続いているところもあります。

これがいろいろなのかなと思いますが、ちょっとやはり気になったのが、いまいち意味がわからぬ言葉がそれなりにあるなということがあります。

意味を持つてこの単語を使つておられるんだったら、私は大事だと思ふんだけども、余り意味

価といふか、そういう考え方に基づくんですといふ御説明をいただいています。

これは、ひとまず今回については首都圏の高速道路を対象にして、整備重視の料金から利用重視の料金に変更するということに伴つて、この四月から料金が変わるんですという話です。一見すれば、そうですかというふうにさらっと流してしまっては、よく考へたら、とりあえず今回は首都圏についてということではあるものの、整備重視の料金から利用重視の料金へ変えるといふことは、これは道路行政、高速道路料金への施策に関しては非常に大きな変更ではないかなといふふうに私は考へているんですが、大臣、この点、受けとめはどう考へていらっしゃいますか。

○石井國務大臣 今御指摘いただいたように、高速道路料金につきましては、平成二十五年六月の国土幹線道路部会の中間答申において、整備重視の料金から利用重視の料金に移していく方向性が示されております。これはある意味で一つの大きな転換点だといふふうに思つております。先ほど申し上げましたように、既存の道路スタッフをいかに賢く使っていくかということの環境であるといふふうに認識をしております。

○神山(洋)委員 ありがとうございます。大きな変更であるということは今まさにおっしゃつていただいわけです。

まず、これは今回、首都圏からということで始まつてゐるわけですが、例えばその結果を検証するといふ中で、では、最終的には、首都圏以外の高速道路料金にも、いろいろな例外であるとか個別の地域事情はあるでしょう。しかし、国全体の高速道路及び高速道路料金の大方針という形で、整備重視といふことから利用重視という形に原則が変更される可能性があるということでおろしいでしようか。

○石井國務大臣 これは、特にそれぞれの圏域で検討していくことになるかと思います。例えば近畿圏につきましては、昨年十二月より国土幹線道路部会において議論を開始しているとこ

ろでございますけれども、それぞれの大都市圏ごとの事情もござります、環状道路がどれだけ整備されているとか、あるいは利用に転換できるだけ、きちんと整備をされているかどうか、いろいろ個別の事情がございますので、地域の事情を踏まえながら、それぞれの圏域ごとに検討を進めていきたいというふうに考へております。

○神山(洋)委員 地域ごとの事情があるのは、冒頭私も申し上げたとおりであります。ただ、見てそのことを確認させていただいたのは、地域ごとの事情とかその道路がつくられた経緯であるとかさまざまなかつた状況の中で、今、結局、全国の高速道路料金の考え方というのが、原則があるのかないのかわからぬといふくらいほとんど例外だらけで、もうぐちやぐちやといふのが実態だと思うんですね。

試しにここまで経緯というか歴史的な展開を含めて考へても、そもそも道路は無料公開する原則ですとかそういう中で進んできたわけですが、そこに例外として償還主義もあれば公正妥当主義なんという言葉も出てきますし、便益主義なんという言葉も出てくる。償還のことを考えたときに料金のブルーリストが導入をされて云々かんぬんという形で、もう原則があるんだかないんだかわからないといふ形の今状況になつてしまつているんだと思つんです。

ここであえてその点を取り上げさせていただきたのは、とりあえず、まずは今回首都圏だけです。

このインフラの老朽化対策、実は去年も取り上げさせていただいたんですが、私は大事なことだと思いますが、いまいちスピードデーターに物が進んでいないというか、どこまで本気でやろうとしているのかなというところが見えてきません。

こういったことを行うにはまず現状調べることが大事だと思っていますが、きょうは配つていませんけれども、現状はどういう状況ですかといふことを伺うと、建設後五十年を超えた社会資本のパーセントはこういうパーセントですといふ去る年と同じ資料をいただいて、いやいや、それはわかっていますけれども、その後どうなつていてるんですかといふ話を聞いているというのが今の状態です。

です。

きつちり機械的にそれを全国一律に適用できることはわかつていますが、これを機に少しずつでも原則の整理整頓をするべきではないかというふうに私は思うわけです。その一里塚、その一步つとも、これまでの首都圏に関する検討を参考にしながら、それぞれの圏域ごとに検討を進めていきたいといふふうに考へております。

○神山(洋)委員 地域ごとの事情があるのは、冒頭私も申し上げたとおりであります。ただ、見てそのことを確認させていただいたのは、地域ごとの事情とかその道路がつくられた経緯であるとかさまざまなかつた状況の中で、今、結局、全国の高速道路料金の考え方というのが、原則があるのかないのかわからぬといふくらいほとんど例外だらけで、もうぐちやぐちやといふのが実態だと思うんですね。

試しにここまで経緯というか歴史的な展開を含めて考へても、そもそも道路は無料公開する原則ですとかそういう中で進んできたわけですが、そこに例外として償還主義もあれば公正妥当主義なんという言葉も出てきますし、便益主義なんという言葉も出てくる。償還のことを考えたときに料金のブルーリストが導入をされて云々かんぬんという形で、もう原則があるんだかないんだかわからぬといふ形の今状況になつてしまつているんだと思つんです。

また、昨年九月には、閣議決定をいたしました

社会資本整備重点計画において、個別施設ごとの長寿命化計画を平成三十二年度までに策定するよ

うに各施設管理者に求めたところでございます。

メンテナンスの大部分を担う地方公共団体に対

しましては、防災・安全交付金等による財政の支

援や研修等の人的支援に加え、直轄診断を行つた

り直轄による修繕の代行、こういった措置を導入

とともに、実務を担う民間技術者の育成、確保を推進するため、資格の登録制度の運用も開始

をしております。

老朽化対策は喫緊の課題でございます。こうした取り組みを通じて老朽化対策の加速化に努めてまいりたいと存じます。

○神山(洋)委員 ありがとうございました。

以上で終わります。ありがとうございます。

○谷委員長 次に、黒岩宇洋君。

○黒岩委員 おはようございます。民主・維新

無所属クラブの黒岩宇洋でございます。

きょうは、石井大臣に、大臣所信に対する質疑

といふことで質問をさせていただきます。

私もしばらくぶりに国交委員会に戻つてきましたので、石井大臣とは初めての質疑といふことになりますので、実りある質疑をさせていただく

れる事項、省令で定められる事項、この範囲は一体どう定義づけられているのか、この点についてお聞かせいただけますでしょうか。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。

道路運送法の体系におきましては、法律では、法目的あるいは旅客自動車運送事業の制度の枠組みを定めております。政令では、法律で定められた権限の委任関係について定めております。そして、省令におきましては法律で定められた枠組みの具体的な内容について定める、そういう構成になると認識をしております。

○黒岩委員 一般法理ではなくて、道路運送法の体系としてということで、今、自動車局長からお答えいただきました。

これで、実は、先ほど私が確認したこの道路運送法上の例外規定の変遷との兼ね合いで、私は、この政省令の改正、特に二十七年の省令改正において疑問を持つていてるんですね。

政令改正というのは、もともとの登録や指導監督の権限が国交大臣にあつたものを市町村長に移譲するというものです、事務、権限の移譲。そして、省令改正というのは有償運送の実施主体を拡大していく、すなわち市町村やNPOだけでなく青年団とか自治会といった権利なき団体にも拡大していく、実施主体の拡大です。もう一点が旅客の範囲の拡大。今までには、平易に言いますと、地域内の方に限っていたものを省令改正で地域外の方にも認めるという大幅な対象拡大ということだと私は文言上理解をしております。

そこで、今局長の答弁の中にもありましたけれども、法律は法目的や制度の枠組みを変えるんだと言っていますけれども、まず一点目の観点として、先ほど、もともと十八年の法改正は、旧法の八十一条で公共の福祉のためやむを得ない場合という制度の枠組みがあつた、しかし、それまでは個別具体的な内容についてはまさに個別的に許可をしていたというのです。しかし、これを明示するためには、実際に十八年は法改正をしているんですよ、私の問題意識は、だったら、この二十七

年四月の制度改正もなぜ法改正で行わなかつたのか。国土交通委員会を初め国会が関与して、国民の実施主体そして旅客対象の範囲拡大というこの制度改正を、たとえこれが制度の枠の内容だといつても、見方によれば、まさに解釈の仕方ですよ、十八年においてはもともとの枠の、八十三条の内容の明確化のために法改正しているわけですから、私は二十七年四月の大幅な改正についても法改正すべきだたと思いますが、大臣、いかがでしょうか。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。

現在の道路運送法、先ほど委員御指摘の自家用有償運送制度を認めた規定、法律の七十八条第二号にございますけれども、市町村、特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者というのが主體についての法文の規定でございます。これに基づいて、省令改正によって主體の追加を行つたところがござります。

さらには、市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送を行うというのが自家用有償運送の中身で、法律上の規定ぶりでございまして、これを踏まえて国土交通省令に基づいてその対象範囲というものについての拡大を行つたということで、法律に従つた授権の範囲内で法令改正を行つたものと認識をしております。

○黒岩委員 法律の授権の範囲とかその前置き、局長もおっしゃられましたけれども、ただ、やはりこれは解釈の仕方だと思います。解釈の仕方によってさまざまな側面がある。

私は、国交省に事前に、まず一般法理として法律事項、政令事項、省令事項と何度も問い合わせましたけれども、それについてお答えはありませんでした。そして、私がいたいたその三つの範囲について、定義づけについては、本当にこの道路運送法の政省令の改正に合わせたがごとく、個別例に對して一般的な定義づけをしたと思われるようなります。

回答が返ってきたので、私はそれに対しても質問を今呈しているところなんです。そして、省令改正の問題点はこの後もうしばらく続けますけれども、一旦、この省令の改正の理解から先に。

当然、改正といっても法律をつくるならば、立法事実が必要であると同時に改正事実が必要になってくるわけです。されば、この二十七年の四月によつて実施主體は権利なき社団へと広がつた、これも当然、運営協議会等が許可するわけですね。そして、区域外の利用者については市町村長が認める者となつてゐるわけですから、当然、まだわずか十一ヶ月ですけれども、実際にこの彈力化を行つてゐる自治体は、実施主體においては一自治体、そして旅客の対象範囲の緩和については七自治体が実施している。こう言つてはなんですねけれども、一桁の自治体なわけですから。

では、今申し上げた、改正する前の改正事実とは申しませんが、現在の事実として、実施主體は一体幾つ増加し、区域外へ対象範囲が拡大された旅客は何人この間でふえたのか、お答えいただけますでしょうか。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。

平成二十七年四月に省令改正により実施主體の拡大を行つて以来、いわゆる対象を来訪者にも拡大した例というのが七市町村、さらに実施主體の緩和をしたもののが一市というところでございます。

なお、これによります具体的な増加の人数については、現在のところ、私どもでは把握をできていませんところでございます。

○黒岩委員 そういうことなんですよ。

役所によれば、年度ごとだといながら、今申し上げたように、所管の道路運行の安全、そして利用者の保護を觀点としている中で、省令で、これは国交省だけでこの例外を広げたわけですよ。ならば、当然、これは大臣にお聞きいただきたいんですけれども、相当以上の関心を払わなければならぬわけですね。

そして、今申し上げたとおり、実施主體の緩和を実施する、そこまでいつたところは一自治体ですよ。旅客の範囲を拡大するといった、実践している自治体は七つですよ。これは、国交省の担当者に聞けば、確かに電話一本で確認すればわかると。それはそうですね、何百、千幾つの自治体の話じゃありませんから。

そうしますと、これは大臣に要請ですけれども、私は、今この現状をお聞きする限り、今申し上げた安全とかいうことに対する関心が高くなっているのではないかとすら思える。省内で特例をふやす、特例をふやしていけば、当然、何度も申し上げている利用者保護等がもししかしたら脅かされる可能性がある。それを慎重に運用していくという所管省庁であるにもかかわらず、みずから省令改正に対するその後のフォローアップが今現在厳密にはなされていない。このことは私は大変問題だと思っておりますが、石井大臣、いかがお考えでしょうか。

○石井國務大臣 昨年の四月に改正をしているわけですね。まだ一年たつておられませんから、今後かかるべき時期にフォローアップ調査等を行つていただきたいと思っております。

○黒岩委員 大臣、今申し上げたとおり、実施主體についてもしっかりと認可するわけですし、そして旅客についても市町村長が一々、一つ一つしっかりと許可をするというスキームで省令が改正されているわけですから、その都度都度、今言つた限られた自治体においてしっかりとフォローアップしていただきたい。これは要請にとどめています。一年くくりで、それでいいですというような対応ではままならないものだ、私はそう思つています。

それでは、時間がもう限られてきましたので、では、國家戦略特区について、これはまだ正式に二次改定案が閣議決定されていないので、今時点でも私たちが把握しているのは、三月二日時点での諮詢会議における追加の規制改革事項案というものを私どもは持つてゐるだけです。

そして、この自家用車の有償運送については、

わざか十行書かれている、方向性が示されている。この文言を頼りに、では実際に、多分近々にもう法改正案が出る、ないしは、もう準備されていると思つておりますけれども、内閣府副大臣、お答えいただきたいんですけれども、この追加改正事項には、まず冒頭、過疎地等における訪日外国人という文言が書かれてこの運送需要に応えるものだ、このよう記載されています。

そこでお聞きしたいんですけども、この特区が改正される場合に、訪日外国人というこの要件、訪日外国人にこの有償運送は限定されると理解してよろしいのかどうか、この点についてお答えください。

○福岡副大臣 お答え申し上げます。

今御指摘ありましたように、バス、タクシー事業者による事業が困難な地域であるということがまず前提の上で、訪日外国人を始めとする観光客の移動ということを想定しております、当然、訪日外国人初めてほかの観光客も含まれるものとうふうに考えております。

○黒岩委員 そうなんですよ。「始めとする」という言葉があるので、私、すぐ不安になつて確認したんですが、今の答弁だとちょっとわかりづらい。

訪日外国人に限定されるんですか。また、それを確認する手段というのは、例えばバスポートの提示を求めるなど、こういった手段はどうなつているんですか。教えていただけますか。

○福岡副大臣 お答え申し上げます。

訪日外国人を主たる対象として考へておられるんですけども、例えは日本人の観光客をうございません。

○黒岩委員 いや、これは驚くべきことですね。では、「訪日外国人」という言葉がありますけれども、実はそれにとらわれない、日本人でもオーケーだ、しかも、それを確認する手段もない、確認しないということでよろしいんですね。

○福岡副大臣 今おっしゃいましたように、個別にいらっしゃった方についての確認ということは想定をしておりませんが、まず、この実施をするに当たっては、国家戦略特区として指定をされる区域で行つということについては、国家戦略特区担当大臣、また関係地方公共団体の長、民間事業者等により構成する区域会議によつてその内容等については定めさせていただくということを考えております。

○黒岩委員 いや、副大臣、先ほど、日本人を排除しないと答えたわけですから、日本人も入ると人かどうか、訪日外国人かという要件はなつた。そして、それを確認することもしない。日本人はどうか、訪日外国人かという確認をすることもないということがわかりました。

先ほどの副大臣の答弁で、訪日外国人プラス観光客だとおっしゃいましたね、言葉の中では条件づけずに。

では、二つ目、確認します。

この例外適用、特区といふものは観光客に限定されるんですね。

○福岡副大臣 新たな制度につきましては、主として観光客を輸送することを目的とさせていただいておりますが、地域住民等の輸送を全て排除するというのではなくて、こううふうに考へておられます。

○福岡副大臣 お答え申し上げます。

訪日外国人に限定されるんですか。また、それをお聞きする手段というのは、例えはバスポートの提示を求めるなど、こういった手段はどうなつているんですか。教えていただけますか。

○福岡副大臣 お答え申し上げます。

訪日外国人を主たる対象として考へておられるんですけども、例えは日本人の観光客をうございません。

○黒岩委員 いや、これは驚くべきことですね。では、「訪日外国人」という言葉がありますけれども、実はそれにとらわれない、日本人でもオーケーだ、しかも、それを確認する手段もない、確認しないということでよろしいんですね。

○福岡副大臣 今おっしゃいましたように、個別にいらっしゃった方についての確認ということは想定をしておりませんが、まず、この実施をするに当たっては、国家戦略特区として指定をされる区域で行つということについては、国家戦略特区担当大臣、また関係地方公共団体の長、民間事業者等により構成する区域会議によつてその内容等については定めさせていただくということを考えております。

○黒岩委員 いや、日本人をオーケーだということがわかつたということがわかりました。

先ほどの副大臣の答弁で、訪日外国人プラス観光客だとおっしゃいましたね、言葉の中では条件づけずに。

では、二つ目、確認します。

この例外適用、特区といふものは観光客に限定されるんですね。

○福岡副大臣 新たな制度につきましては、主として観光客を輸送することを目的とさせていただいているためにつきこの条件をつけて、私がきょうの質問の冒頭に言つた、過疎地での観光客の交通手段として自家用車の活用を拡大するという言葉につながるわけですから、そうしますと、総理の前段のこの指示と今言つた中身がそこを来ておるということは、これはあえて指摘をさせていただきます。

では、最後になりますけれども、大臣、ライドシェア全体については、昨年十二月の委員会でも大臣は、この拡大については慎重であるという答弁をされました。その理由については、やはり、それは石井大臣、国交省、どうですか。これで賄え

るんじゃないですか。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

現行の自家用有償運送制度につきましては、国土交通大臣が登録に係らしめているわけでござい。

○石井國務大臣 いわゆる一般的なライドシェア、新経済連盟等が提唱しているライドシェアについて、極めて慎重な検討が必要だと考えております。

今回の国家戦略特区における自家用車の活用の拡大につきましては、外国人観光旅客その他の観光旅客の移動のための交通手段を提供することを主たる目的とするということがその要件の一つとなるかと考へておりますので、その点において違つものであるということで考へております。

○黒岩委員 いろいろな観点がきょう、つまびらかになつたということもありがたく、有意義な議論をさせていただいたことに感謝申し上げて、私の質問を終わらせさせていただきます。

ありがとうございます。

○谷委員長 次に、荒井聰君。

○荒井委員 民主党の荒井聰でございます。

きょうは、石井大臣と初めて、論戦というほどでもないと思いますけれども、意見交換をさせてもらいたいと思います。

今、黒岩君の話を聞いていて、ちょっと通告にないんですけれども、石井大臣も行政官であつたといふこと、私もそうであります、今、政府のあり方、内閣のあり方について、少し私の意見を交えながら、大臣の御見解も聞いてみたいな思います。

よくメディアでは、野党のことをやゆして一強多弱、こう言つていますけれども、私は今、行政府の中こそ一強多弱なんぢやないかと。例えは、最近、国交省にかかる、普天間、辺野古の問題で物すごく大きな和解案が出来まして、これの和解対象者というのは国交大臣ですね。ところが、国交省が決めたというふうにも見えます。

さらには、それほど大きくなくとも、今、北海道で新聞をにぎわせているのが千歳国際飛行場の民営化の議論です。どうもこの議論の中には、国交省の顔が余り見えなくて、官邸の顔ばかり出でます。

さて、あるいは、北海道厅 자체が官邸の顔をうかがつて、あるいは、そんなふうにも見えます。

さらには、昨年一年間、北海道の中でも大変大き

日本という国は、行政組織法という法律で各省
庁の役割分担をしているはずであります。世界各国には、こういう行政組織法みたいな法律がなく
て、勝手に時の総理大臣が所掌の大臣を決めてい
くというやり方もあるんですけれども、そうでは
ありません。

そうすると、今のやり方を見ていくと、この国
は官邸だけあればいいんじゃないか、ほかの役所
はもう要らないんじゃないか。特に、今度の辺野
古の問題と、いうか、和解案を突然受諾したとい
うやり方は、ひょっとすると、国交省よりもアメリカ
國務省や国防省の方が先に知っていたんじゃ
ないかと思われるような節さえあるわけで、私も
経験者ですからそうですけれども、これでは、役
所で働く人間として見たら、もう勝手にしろよ。
官邸がやればいいじゃないか、そういう趣になる
んじやないかと思うんですよ。私は、こういうや
り方は日本国にとってはよくないと思います。
一強多弱が政治の世界であるならば、それは選
挙で変えればいいですし、あるいは、自民党の中
であれば自民党の権力闘争で変えればいいんです
けれども、行政組織法という法律を無視するよう
な、無視とまではいかないのかもしれませんけれど
ども、その意味を十分理解しないやり方というの
は、私は、法治主義の根幹を揺るがしていること
にも近いのではないかと。

そのことについて閣内で意見を言えるのは、私
は石井さんしかいないんじゃないかと。それは、
自民党的議員でもありませんし、あるいは行政と
いうものを熟知しておられるわけですから、国交
大臣ではないかと思うんですけれども、これは通
告をしていませんから、それに、余りこれを追及
する、いろいろ課題があるのかもしれませんけ
れども、何か御見識があれば伺いたいと思いま
す。いかがですか。

○石井国務大臣 突然の御質問なのでござりますけれども、例えば、辺野古をめぐる裁判の和解につきましては、総理のもとに関係閣僚が集まりまして、そこで最終的に協議をして決断したということでございます。

日常的な案件は当然各省が行政の役割を担つておられるわけでありますけれども、案件によつてはやはり政府全体で検討するような重要な案件もあるわけでございまして、辺野古の裁判というのは、そういうたつ政府全体で検討すべき案件の一つだつたのではないかなどうふうに思つております。

○荒井委員 さつき黒岩君が話をしたライドシンエアの話も、官邸に置いた審議会のような、経済人が集まつた会議の中で議論をされているというふうに承知をしていますけれども、かつて、行政改革の大大きな成果を出した、第二次に当たるのかな、行政改革委員会の実際の事務局長をやつた瀬島龍三さんは、この人は経済人だったですから、自分の利益にかかるような業務に関するものにはタッチしなかつたですよ。ところが、いつの間にか、政府の審議会、そういう重要な方針を決める委員会の中に、自分の業務と密接にかかわる部分について強力に主張するような人が委員になつてゐるというのは、私は、ビジネスマンとしてのモラルも、それから行政組織としての健全性というものを損なつてゐるんじゃないかというふうに思います。これは私の指摘だけです。

さて、きょうは、国交省にかかる基本的な政策について、二つの大きな視点で議論をしたいと思います。

一つは、国交省という役所は国土を守るということだらうと思います。国土を守る最大のものは、海地震が起きるだらうということで、そちらの方は、防災あるいは災害復旧ということだらうと思ひます。

私たちは、五年前の東北大震災あるいはそれに関連する津波によって、東北三県を中心いて極めて大きな灾害が生じたわけであります。日本は東南海地震が起きるだらうということで、そちらの方の監視網なり準備というのは十分やつていたんだ

東北地方であつた。それはどうしてなのかな、東北地方に對して何らかの対策は行つてたんだうか、少なくとも東南海の地震ぐらいの予知の準備をしていれば、もつと災害が防げたのではないかという素朴な疑問を思います。

そこで、當時私たちは与党だつたんですけれども、當時の北海道方面總司令官というのが、その直前あるいは近い時期に東北仙台にいたんですね。その東北仙台にいたときに、もしも地震、津波が起きたならば、どういうふうに自衛隊を運用しようかという計画をつくつてたんだそうであります。これが地震が起きる数年前だつたんだぞうすけれども、その計画をつくつて彼は転勤をしたんです。

地震が起きたときには彼は帯広のあたりを観察していたんだそうです、赴任をしてすぐのことだつたんですね。けれども、地震を感じたときには、これは東北だ、三陸沖に間違いないだろうと、北部方面總監所管の、全部で三万人いるんすけれども、そのうちの二万人ぐらいの出動態勢を整えるべく、すぐ幌帳に戻つてその準備をしたというふうに言われています。

ああ、防衛省ではやつてゐるんだな、そういう数万オーダーの人材を派遣していくくといふ体制の計画ができるいたんだなということを思つたんです。

さて、今言われてゐる首都圏あるいは東南海、これは非常に大きな地震になると想うんですけども、それについて、そういう類いの、あるいは防衛省と国交省が連携をとつたよ的な計画を果たさないといふふうに派遣するかといふお聞きしたいと思います。

○石井國務大臣 東日本大震災の教訓を踏まえ、国交省において大規模地震対策の取り組みがどうかということとか存じますが、実際に地震が起きたときの人をどういうふうに派遣するかといふお聞きしたいと思います。

う取り組みよりは、むしろ事前のソフト、ハード対策でどういうふうにやっているかということでお答えをしたいと思います。

東日本大震災におましましては、いろいろな教訓がございましたが、従前の想定を上回る規模の津波が発生をしたこと、また、海岸保全施設等のハード対策に過度に依存していたこと等の課題を踏まえまして、最大クラスの巨大な地震、津波を想定した事前の対策が必要であるという教訓を得たところでございます。

このため、国土交通省南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部を設置いたしまして、おのおのの地震で想定される被害特性に合わせた対策の計画を策定するとともに、毎年度、取り組み内容の点検、見直しを行っています。

具体的に申し上げますと、南海トラフ地震につきましては、津波に対する多重防護の考え方のもとに、津波観測情報の提供を迅速化、高度化していくこと、また避難路、避難場所を整備していくこと、それから避難のためのリードタイムを長くするための粘り強い海岸保全施設の整備等を推進しているところでございます。

また、首都直下地震に対しましては、住宅・建築物の耐震化や不燃化、都心に向かって八方向から道路を啓開する八方向作戦による道路啓開体制の確保等を推進しているところでございます。

災害から命と暮らしを守るために、関係機関と連携しながら、ハード、ソフト対策を総動員いたしまして、災害に強いまちづくり、地域づくりを進めまいりたいと思っております。

○荒井委員 先ほどの北部方面総監というのは千葉さんという方なんですか? その千葉さんがおっしゃっていました。大体地震の想定というのは想定の範囲内であった、たつた一つ想定外のことが起きたのは、想定もしなかったのは原発の事故だった、この原発の事故によって出動計画なりなんなりも相当大変更しなければならなかつたというようなお話ををしていました。

そのとおりんですね。今、三県の中で一番復

興がおくれているのは福島であり、また、放射能という被害が多くの人たちを苦しめている。福島にも戻れない。これはやはりほかの地域と全く違う現象が出ているんです。

この原発事故について、これはまた、原発事故そのものについては別のところで議論したと思いりますけれども、アメリカのスリーマイル事故の後、アメリカ政府はスリーマイル事故の調査をやりました。最終的にこういう教訓を得たそうあります。避難計画なくして原発の再稼働なし、そういう教訓というか、最終レポートの結論です。

私は、日本の避難計画が非常に不十分だと思うんですけれども、一番問題なのは、避難経路・避難手段、そういうものについて十分議論されていないのではないか、あるいは整備されていないのではないかというふうに思います。

この避難経路なり避難路の確保というのは、ほとんどが国交省所管の道路行政あるいは港湾行政、あるいは空路を使う場合もあるんでしょう、そういうものにかかるると思うんですけども、このあたりの整備状況というのはどうなんでしょうか。

○森政府参考人 お答えいたします。

こういう大地震が起こった際に、命を守る救命、そして避難民の方々を守り、また直ちの復旧を進めるために、緊急輸送道路あるいは避難路をしっかりと位置づけ、またその対策を講じていくことは極めて重要だというふうに認識しております。

ハード的には、阪神大震災以降、橋梁の補強を中心に集中的に避難路あるいは緊急輸送道路といつたようなところに対しましての手当てを行つております。

また、加えまして、災害時にはそいつた通路が瓦れきや電柱等々で通行できなくなつてしまつというようなことが起こり得る可能性がございますので、私どもとしても、各出先機関でそのための資機材、あるいはまた、周辺の建設企業の方々と協定を結びまして、さまざまなもの、例えは

○荒井委員 そうなんですね。都市部と地方とは、その対策が違つてくると思うんですけれども、都市部は道路の確保、避難路の確保というのが非常に難しくなつてくるというか、大変課題も多いと思うんですね。

最近、世界のコンピューターの競争というか、コンピューターがどのぐらい精度が高いのかといふことの競争の中で日本が優勝したということがテレビで報道されていたんですけども、その課題が、東京都におけるほとんど全ての住宅だと思いますけれども、その住宅が震度六とか七ぐらいだとどういうふうに揺れるのか、どの部分が倒壊するのかといったんです。それで、伸びていなくて、もっと簡単なものをやるというので、無電柱化の話が出ているんだと思いますけれども、この電柱の処理も、もっと災害と結びつけしつかりと議論していくべきだとうるさいは、地震の際の一一番恐ろしいのは火災の発生であります。火災の発生は、阪神大震災のときの教訓からいくと、地震直後ではなくて、地震直後から数時間たつた後に火災が発生しているんですね。それはどうしてかというと、ブレーカーを落としていかないものですから、電熱器の電気を落としていかないものですから、電熱器が再発動して、そこに紙などか布だとが落ちると発火する、そういう現象があちこちで起きたのが阪神大震災でした。

次に、火山の話ですね。

災害は、むしろ火山の方が大きいのではない。それで、東北大震災のときに貞觀の地震といふことが指摘されました。今から千年以上昔の貞觀の地震。その経緯を探ると、今の東北大震災と同じぐらいの津波、もっと大きい津波が来ていたのではないかといふ、観測というかデータも残っているようなことが発見されているんです。その貞觀の地震のときにも、五年たつて、貞觀の大噴火という現象が起きたんだそうです。このとき、富士山も一部噴火しているようです。それから千年ぐらいたつのかな、一七〇七年に宝永の地震というのが出ています。これも巨大な地震だつたらしくて、その五十日後か六十日後だからに富士山が噴火をしています。この富士山の噴火では膨大な被害が発生をしていますけれども、そのとき、当時の江戸幕府は、伊奈半左衛門忠順という人を派遣して復興に当たらせていました。この話は新田次郎の小説の中に出でます

鉄板とかあるいは土のうといったようなもの、あるいは場合によつては仮設の橋梁といったようなものも含めまして手配をし、また準備をさせていただいているという状況でございます。

○荒井委員 そうなんですね。都市部と地方とは、その対策が違つてくると思うんですけれども、都

市部は道路の確保、避難路の確保というものが非常に難しくなつてくるというか、大変課題も多いと思うんですね。

最近、世界のコンピューターの競争というか、コンピューターがどのぐらい精度が高いのかといふことの競争の中で日本が優勝したということがテレビで報道されていたんですけども、その課題が、東京都におけるほとんど全ての住宅だと思いますけれども、その住宅が震度六とか七ぐらいだとどういうふうに揺れるのか、どの部分が倒壊するのかといったんです。それで、伸びていなくて、もっと簡単なものをやるというので、無電柱化の話が出ているんだと思いますけれども、この電柱の処理も、もっと災害と結びつけしつかりと議論していくべきだとうるさいは、地震の際の一一番恐ろしいのは火災の発生であります。火災の発生は、阪神大震災のときの教訓からいくと、地震直後ではなくて、地震直後から数時間たつた後に火災が発生しているんですね。それはどうしてかというと、ブレーカーを落としていかないものですから、電熱器の電気を落としていかないものですから、電熱器が再発動して、そこに紙などか布だとが落ちると発火する、そういう現象があちこちで起きたのが阪神大震災でした。

次に、火山の話ですね。

災害は、むしろ火山の方が大きいのではない。それで、東北大震災のときに貞觀の地震といふことが指摘されました。今から千年以上昔の貞觀の地震。その経緯を探ると、今の東北大震災と同じぐらいの津波、もっと大きい津波が来ていたのではないかといふ、観測というかデータも残っているようなことが発見されているんです。その貞觀の地震のときにも、五年たつて、貞觀の大噴火という現象が起きたんだそうです。このとき、富士山も一部噴火しているようです。それから千年ぐらいたつのかな、一七〇七年に宝永の地震というのが出ています。これも巨大な地震だつたらしくて、その五十日後か六十日後だからに富士山が噴火をしています。この富士山の噴火では膨大な被害が発生をしていますけれども、そのとき、当時の江戸幕府は、伊奈半左衛門忠順という人を派遣して復興に当たらせていました。この話は新田次郎の小説の中に出でます

うことをも通告する、そういうあり方というものを今後検討した方がいいと思います。既に、火山噴火の通報についてスマホを使つていいこうといふ動きがことしになつてから出でていますので、そういう動きも考えた方がいいと思うんです。

もう一つは電柱ですね。電柱が倒れると道路が確保できません。

電柱の問題は、無電柱化という動きで、これは与党の中でも出でているんですけども、これは二十以前、私は、共同溝の事業として、佐藤信秋さんなんかと一緒につくり上げていった法案の一つでもあるんですけども、最近、これは相当サボつているのか、伸びていないんですね。それで、伸びていなくて、もっと簡単なものをやるというので、無電柱化の話が出ているんだと思いますけれども、この電柱の処理も、もっと災害と結びつけしつかりと議論していくべきだとうるさいは、地震の際の一一番恐ろしいのは火災の発生であります。火災の発生は、阪神大震災のときの教訓からいくと、地震直後ではなくて、地震直後から数時間たつた後に火災が発生しているんですね。それはどうしてかというと、ブレーカーを落としていかないものですから、電熱器の電気を落としていかないものですから、電熱器が再発動して、そこに紙などか布だとが落ちると発火する、そういう現象があちこちで起きたのが阪神大震災でした。

次に、火山の話ですね。

災害は、むしろ火山の方が大きいのではない。それで、東北大震災のときに貞觀の地震といふことが指摘されました。今から千年以上昔の貞觀の地震。その経緯を探ると、今の東北大震災と同じぐらいの津波、もっと大きい津波が来ていたのではないかといふ、観測というかデータも残っているようなことが発見されているんです。その貞觀の地震のときにも、五年たつて、貞觀の大噴火という現象が起きたんだそうです。このとき、富士山も一部噴火しているようです。それから千年ぐらいたつのかな、一七〇七年に宝永の地震というのが出ています。これも巨大な地震だつたらしくて、その五十日後か六十日後だからに富士山が噴火をしています。この富士山の噴火では膨大な被害が発生をしていますけれども、そのとき、当時の江戸幕府は、伊奈半左衛門忠順という人を派遣して復興に当たらせていました。この話は新田次郎の小説の中に出でます

で、大臣、時間があつたらお読みになつたらい

江戸幕府は、復興のためといって、お金を各藩に全部使わないので、地元に使うお金は半分ぐらいたしか使わなかつたんですね。それに怒り、伊奈さんは勝手に住民対策を実際やつたんです。やつて、後で江戸幕府から怒られて、切腹をしてしまつた、そういう悲劇のヒローでもあるんであります。

何となく今復興に、復興の予算はがばつとつくんだけれども、本当に復興のために使われているのかどうか、それが計画的に使われているのかどうかというの、この三百年ぐらい前の江戸時代と余り大して変わらないなと思うこともあります。

この噴火の予測については、今どういう状態にあるのか。特に富士山噴火といふのは起きればかなり大きいといふうに思うんですけども、いかがでしようか。

○西出政府参考人 噴火の予測といふのはなかなか難しい面がござりますけれども、気象庁としては、火山を観測監視し、その状況を評価するといふところに力を入れております。

その中でも、観測監視については、観測機器等のハードのみならず、人的体制の充実強化が必要であると考えております。

そのため、組織体制、人員体制を強化することとしておりまして、まず、火山の監視、評価、警報発表体制の強化を図るために、全国四カ所に火山監視・警報センターと、本府に火山機動観測管理官の設置、また、専門的な知識を有する予報官、火山活動評価官等八十名の増員といふのを平成二十八年度政府予算案に計上しているところでございます。

また、今年度について、気象研究所において火山の研究官を新たに三名採用したほか、今後二名をさらに採用することとしております。

また、火山の評価能力向上を図るため、気象庁職員に対する火山に関する研修を充実強化しています。

加えて、今後、我が国を代表する火山の専門家として、気象庁参与として気象庁の業務に参画していくこととしているところでございます。

火山学会の学会長が、藤井君といつて私の大学の同級生なんですけれども、彼が、日本の火山の予知なりあるいはその体制というのは、イタリアとかアメリカから比べると非常に少ないので、働く場所がないということも絡んでいて、専門家が育たないんだということを言っておりましたけれども、彼自身は、今、日本の火山の中で、富士山を含む六つの火山がいつ爆発してもおかしくない状況にあるということを指摘しています。

火山とか地震とかいうものの予知の年代といふのは數十年なんですね。あしたとかあさつてとかというのではなくて、數十年オーダーでの予知しかできないものなんだらうと思ふんですけども、そういうことを言つてござります。

一番私たちが見た笑つちやうよなことは、中国で周恩来がやった地震の予知なんです。これは、その地域に住んでる村の人たちが、どうも天変地異が起きていそうだ、例えば井戸の水が下がってきちゃうとか、あるいは赤い雲が起きたとか、今までになくて、しかも伝説なり伝聞で受け継いでいたものが今起きている、これは地震が起きる前ぶれではないかということを周恩来に伝えたんですね。

周恩来が、そうかということで、国を擧げてそこの人間を八万人ぐらい避難させた。まさしく避難直後に地震が起きたということで、その地域では周恩来というのには神様のようになつており、また、中国の、生物といいますか、あるいは人民を、人々を使った予知の体制もつくられたといったような例もあります。

私は、地震の予知というの、もっと幅広く、学者だけがやるようなアカデミックなものではなくて、そういうものを総動員するような体制というのをつくっていくべきだと、ふうに思います。

時間がなくなつて大変恐縮なんですけれども、もう一つだけ、国交省所管の業界体質の近代化に向けてといふテーマでしつかり議論したかったんですけど、あるいは、直接業界とは関係ないかもしれないけれども、この中で、いい打ちの話でありますとか、あるいは、バスの運行業者の話でありますとか、幾つかの伝統的な国交省所管の業界団体の近代化がなかなか進んでいないように私は思っています。公平で公明で透明性が高い業界になり切つていよいよ思うんです。

その一つの構造的な問題に、私は下請構造があるのでないかと。この下請構造、それから、軽井沢のバス事故などでも見られましたけれども、独禁法の厳格な運用がなされていないんではないか。

独占禁止法では、立場の強い者が弱い者に対し価格を押しつけていたり、あるいは受注の条件を厳しくしたり、そういうことをやりがちなわけですけれども、それは禁じているんですね。これらについて、公正取引委員会と国交省はどういう関係でそこを調整し合っているのかということは、私は、大きな国交省の所管の仕事としてこれから進めていくべきだろうというふうに思つてますけれども、公正取引委員会、どなたが来てますか。

○原政府参考人 お答えいたします。

一般論といたしましては、取引上の地位を相手

方に優越している事業者が、その地位を利用して、取引の相手方に対し、協議もせず、一方的に著しく低い対価を強制することなどにより、正常な商慣習に照らして不當に不利益を与える場合は、優越的地位の濫用として独占禁止法上問題となります。

公正取引委員会としては、優越的地位の濫用行為に接した場合には厳正に対処してまいる所存でござります。

また、建設業法では、国土交通大臣等は、優越的地位の濫用行為など独占禁止法第十九条の規定に違反する事実があると認めるときは、公正取引委員会としては、優越的地位の濫用行為に接した場合には厳正に対処してまいる所存でござります。

委員会に対し適当な措置をとるべきことを求めることができる旨、規定されております。

公正取引委員会としては、建設業法の規定にに基づき、国土交通大臣等から措置請求があつたときは適切に対処することとしており、今後とも国土交通省との連携を図つてまいりたいと考えております。

○荒井委員 今の公正取引委員会の答弁、本当に逆なんだと私は思うんですよ。国交省から公正取引委員会に訴えるというか、そういうシステムだという話だったんですけども、それは本當は違うと思うんですね。公取が、この事実は強者論理ではないかと、まず初めに、すぐ捕まえられるわけじゃないくて、そういう実態があるんではない

かとすることを国交省に申し立て、国交省に調査をしてもらう、させるということがスタートなんじゃないでしょうか。そんなことを指摘しておきたいと思います。

最後に、ゼネコンの体質。
国交省は、建設業一般を全体として、行政の対象として指導あるいはいろいろな法令を整備しているんだと思うんですけども、大きなゼネコンと地方にしつかり根づくような中小企業の建設業というのとは違うんではないか。体質も違うし、その特色も違うし、役割も違うのではないか。
大きなゼネコンはどんどん海外に出ていくって、国際競争力をつけて、海外の仕事をもつてくる。

だけれども、地方の企業というのは、その地方のいろいろな社会インフラを整備していく、あるいは災害のときにすぐ対応するような体制を整備していかなければなりません。

である、そのことによつて地方の業界の安定的な経営にもつながつていくんではないだらうか、そんなふうに思ふんですけれども、これは最後、大臣、いかがですか。

○谷脇政府参考人 案答えいたします。

今御指摘ございましたように、地域の建設業が持続的に発展できるようにしていくことには非常に重要であるといふふうに考えてございま

国土交通省の方では、品確法でござりますとか、入札契約適正化指針、こういうものにおきまして、公共工事の発注に際しまして、例えば地域条件を適切に設定する、あるいは複数年の契約、こういったものを活用する、あるいはJVの制度でございますとか事業協同組合、こういった共同で行うようなものを利用する、あるいは総合評価方式の中で、地域の貢献度、災害協定を結んでいるとか、そういうものを評価する、こういったようなことを定めておりまして、地方公共団体の方にも浸透するようになりますが、また取り組みを行つて、いるところでございます。

さらに、例えばでございますけれども、地域の建設会社が連携をいたしましていろいろな取り組みを行つて、建設会社が連携をいたしましていろいろな取り組みを行つて、

みができるようにといふことで、複数の企業が共同して技能労働者の育成を行うための教育訓練施設を開設する、こういったようなことで担い手の確保に向けた取り組みを行うといったような場合について

でござりますとか、あるいは共同で新たな工法を開発して生産性を上げていく、こういうふうな取り組みに対する支援というようなことも行っておるところでございます。

引き続き、地域の建設会社が今後もその役割をしっかりと果たせるよう、環境整備に努めてまいります。

○荒井委員 終わります。

○谷委員長 次に、野間健君。

○野間委員 野間健と申します。
きょう、初めて国土交通委員会で質問させていただきます。貴重な時間を頂戴しましたこと、委員長初め理事、委員の皆さんに感謝を申し上げます。

まず、今の荒井先生の質問とも重なる部分がありますけれども、いわゆる品確法などの担い手三分之一が減少している、後継者がない厳しい状況が続いているのも事実であります。とはいえ、例えば私どもは昨年八月、台風が襲いました。また一月には大雪が降つたりして、そういう防災、災害復旧の活動の最前線に当たっているのが、またこの地場の建設業界、工務店など皆さんが本当に寝る間も忘れて復旧作業に当たっているのが事実であります。こういった皆さんのがいるからこそ、地域の安心、安全が守られて、枕を高くして寝られているというのが現実の問題であります。

こういった皆さんの大好きな期待で、一昨年六月に公共工事品質確保法、入契法、建設業法の改正など担い手三法の改正が成立し、その後、昨年四月にこの品確法の運用指針が示されたということで、業界としては大いに期待をして歓迎をしています。特に、予定価格を適正に設定することであるとか、ダンピングの受注の防止、あるいは今後の担い手の確保支援の責務などが明記されたということで、大いに期待しているところであります。

この運用指針が示されて約一年、政府として、

地方自治体、発注者にこの理念そしてこの指針が

どの程度浸透しているのか、また、適正にこれが運用されているのかということ、まず取り組み状況をお聞きしたいと思います。

○石井国務大臣 国土交通省におきましては、改

ますが、地域の中規模、小規模の建設土木業界にとって、工事量もそれほどふえていない、人手も足りない、人口も減少している、後継者がない厳しい状況が続いているのも事実であります。とはいえ、例えは私どもも昨年八月、台風が襲いました。また一月には大雪が降つたりして、その結果、地域の中規模、小規模の建設土木業界にとっては、工事量もそれほどふえていない、人手も足りない、人口も減少している、後継者がない厳しい状況が続いているのも事実であります。

今お話をありましたけれども、私は鹿児島県でありますけれども、いわゆる品確法などの担い手三分之一が減少している、後継者がない厳しい状況が続いているのも事実であります。私は鹿児島県でありますけれども、いわゆる品確法などの担い手三分之一が減少している、後継者がない厳しい状況が続いているのも事実であります。

ただいま、貴重な時間を頂戴しましたこと、委員長初め理事、委員の皆さんに感謝を申し上げます。

まず、今の荒井先生の質問とも重なる部分がありますけれども、いわゆる品確法などの担い手三分之一が減少している、後継者がない厳しい状況が続いているのも事実であります。私は鹿児島県でありますけれども、いわゆる品確法などの担い手三分之一が減少している、後継者がない厳しい状況が続いているのも事実であります。

○野間委員 野間健と申します。

ただいま、貴重な時間を頂戴しましたこと、委員長初め理事、委員の皆さんに感謝を申し上げます。

○石井国務大臣 国土交通省におきましては、改

正品確法や運用指針の趣旨が地方公共団体までしっかりと浸透するように、各プロックや四十七都道府県で説明会を開催するなど周知を図つてきましたところでございます。

品確法等に基づく地方公共団体の取り組み状況につきましては、各省庁、独立行政法人、地方公共団体等の全ての発注者、合計千九百三十二団体でございますが、これを対象に従前より年度ごとに法定の調査を行つてあるところであり、今後ともしっかりと調査を行うこととしております。

また、歩切りの根絶や施工時期等の平準化などを、特に速やかな対応が必要なテーマにつきましては、地方公共団体に対しまして、随時調査を行いましてその取り組み状況を把握した上で必要な指導等を行つてあるところでございます。

特に歩切りの根絶につきましては、総務省とも連携をしつつ、これまで四度にわたりまして、地方公共団体に対しても、その実態や、歩切りを行う理由等に関する調査を行い、歩切りを行つてあるところを見直しを求めてまいりました。

その結果、昨年一月時点では、慣例や財政健全化のために歩切りを行つてある自治体が四百五十九団体ございましたが、ことしの二月時点では三

に公共工事品質確保法、入契法、建設業法の改正など担い手三法の改正が成立し、その後、昨年四月にこの品確法の運用指針が示されたということで、業界としては大いに期待をして歓迎をしているところだと思います。特に、予定価格を適正に設定することであるとか、ダンピングの受注の防止、あるいは今後の担い手の確保支援の責務などが明記されたということで、大いに期待しているところであります。

この運用指針が示されて約一年、政府として、

地方自治体、発注者にこの理念そしてこの指針が

どの程度浸透しているのか、また、適正にこれが

あります。私は鹿児島県でありますけれども、いわゆる品確法などの担い手三分之一が減少している、後継者がない厳しい状況が続いているのも事実であります。

○池田政府参考人 お答え申し上げます。

非常にしやすいところでなかなか発注がない、工事がないということで経営が安定しない。人員の確保などいろいろな意味で支障を来しているのが事実であります。

国の単年度の予算主義等々の問題もあるうかと思いますが、これについていろいろな取り組みを政府もされていると思いますけれども、その辺の実態、そして、今後その辺の平準化をもつともっと進めるための施策について見解を伺いたいと思います。

非常にしやすいところでなかなか発注がない、工事がないところであります。

そこで、建設技術者、国家資格などを持つ技術者の問題なんですかと、地方は、今工事が東京でありますけれども、技術者に対して、確かに今まで資格

取得期間の短縮などの施策はとられていますけれども、技術者について、確かに今まで資格

取得期間の短縮などの施策はとられていますけれども、技術者について、確かに今まで資格

取得期間の短縮などの施策はとられていますけれども、技術者について、確かに今まで資格

取得期間の短縮などの施策はとられていますけれども、技術者について、確かに今まで資格

取得期間の短縮などの施策はとられていますけれども、技術者について、確かに今まで資格

取得期間の短縮などの施策はとられていますけれども、技術者について、確かに今まで資格

取得期間の短縮などの施策はとられていますけれども、技術者について、確かに今まで資格

取得期間の短縮などの施策はとられていますけれども、技術者について、確かに今まで資格

取得期間の短縮などの施策はとられていますけれども、技術者について、確かに今まで資格

取得期間

て、一般管理費につきましては約二〇%、現場管理費につきましては約五%上昇させる改定を行つたところでございます。

には、委員おっしゃるとおり、適正な利潤の確保が必要であると考えておりますので、今後とも、適切な積算を行ってまいりたいと考えております。

○野間委員 そこで、少し技術的な、テクニカルな質問になります。

千五百万円以上の場合、監理技術者を専任させなければいけない、一人張りつけなければいけない、という建設業法の二十六条三項があるわけですけれども、いろいろな試算等をお聞きしますと、二千五百万程度の工事で一年間技術者をそこに専任しますと、この技術者の年収というのは三百五十七万円でありますけれども、その辺、どのように今具體的に取り組み、また、今後どういう見通しになつてているのか、教えていただきたいと思いま

○谷脇政府参考人 お答えいたします。
今御指摘ございましたように、建設業法では、建設工事の適正な施工を確保するために、工事の

現場ごとに監理技術者等の配置を求めておるわけですが、いますけれども、今お話しございましたように、建築一式以外の工事につきましては、現在、請負金額が二千五百万元以上の場合、専任での配置を求めておるということです。

御指摘の金額につきましては、近年のさまざま
な状況変化等々を踏まえまして、現在の二千五百円
万円から三千五百万円に引き上げる必要があると
いうふうに考えております。ございます。
そのため、現在、建設業法施行令の改正案に
つきまして、六月一日の施行に向けてパブリック

お考えを聞きたいと思

としていた大きくというこ
れども、経営分離後の並
古状況に鑑みまして、国
庫を講じております。

並行在来線会社に支払
援を行う貨物調整金制

さらに、経営分離の際

こういったメニューが

程度につきましては、平
ました。また、固定資

じては 平成二十年度

ましては、御指摘のと

で大変重要な役割を果たす、鐵道貨物輸送にとつて、三つとも

として、国土交通省とし

りましたし、引き続き、
必要な支援を行つてま

沿線といふ問題について

問題かと思しますけれど、心に入れていただきたい

かららの質問にもありまし
え、桜島の噴火対策につ

、と思ひます。

時、噴火と同時にまた、マグニチュード七・一の地震も起きたり、三十億トンとも呼ばれる溶岩流が噴出をして、隣の大隅半島と桜島 今まで島だったものがくつついてしまふような大きな災害があつたわけであります。

これから百二年たつて、いろいろな専門家の話を聞けば、警戒を要するレベル、時期に入つてゐる、その時期が一年なのか十年なのかわかりませんけれども、緊急に備えるべきフェーズに入つてゐるんだという指摘もあるわけでありまして、現在の政府の、この噴火に対する予測といいますか、想定といいますか、どのレベルでどういうふうに捉えていらっしゃるのか、まずその認識を、気象庁になるんでしようか、お聞かせいただきたいと思います。

○緒方政府参考人 お答えいたします。

桜島につきましては、先月五日の噴火によりまして、噴火の警戒レベルが二から三に引き上げになつたということもございます。活発な火山活動が続いておりまして、緊張感を持ちまして、噴火への警戒を続けていかなければいけないといったふうに考えております。

○野間委員 今いろいろお聞きしますと、桜島という島、島内で大規模な噴火が起きたとしても、島内の住民の避難等をしておけば問題にならないだろうというお話を聞くわけがありますけれども、もし本当の噴火が起きた場合、避難の問題とか、そういうことについて、今のところもまだつきましては、いずれも、溶岩流や大きな噴石等による影響は島内にとどまりました。

○西出政府参考人 委員御指摘のように、桜島においては、大正三年、一九一四年に発生した大正噴火など、有史後に発生した四回の大規模噴火に基づき、桜島島内からの住民の避難等の防災計

地元鹿児島市では、これらの噴火を想定してハザードマップを作成し、また、鹿児島県等で構成されている地元の火山防災協議会では、この想定による影響は島内にとどまりました。

画を策定しているところです。

気象庁としては、今後とも嚴重な観測監視に努めるとともに、地元火山防災協議会と密接に連携

しながら、正確でわかりやすい情報提供に努めてまいります。

○野間委員 大正時代と違つて、今、桜島の目の前にある鹿児島市、人口六十万、非常に南北に長い、ある意味で非常に狭いところに多くの住民が居住しております。

したがつて、島内だけでとどまればいいんですけれども、当時も大きな地震も同時に発生するなど、やはり島外、あるいはその眼前にある六十万の鹿児島市にとって、万が一のときの避難、その他の対策はある程度想定には入れていかなければいけないんじやないかというふうに思いますが、市民の不安もいろいろと聞くところであります。

お答えしにくいかもしれませんけれども、やはり本当に鹿児島市などに波及した場合の対策や、避難道、トンネルの整備等々という対策も政府とかお答えがしづらい問題かもしれませんけれども、ぜひそれは考慮に入れていただきたいと思っています。

では、最後の質問になりますけれども、私も地域をずっと回っておりますと、今、農地あるいは森林・林野等も含めて、市街地もそうですが、土地を有效地に活用しなきゃいけない。ところが、地方に行けば特にそういうけれども、登記などが明治時代から全く変わっていない。もう亡くなつた方、あるいは海外に行つた方、そういった方も、いまだに登記の所有権が残つていて、土地の流動性あるいは活用に大きな支障を来しているのも事実であります。

ただ、財産権の問題でありますし、あるいは所

法務省等々、いろいろな各省横断的に考えなきや

いけない問題だと思いますけれども、今政府において、省庁横断的な、土地の所有権あるいは登記等に関するどういう取り組みがなされているのか、お答えいただきたいと思います。

○水津政府参考人 御指摘のとおり、相続登記が行われないことなどによりまして、登記簿だけで直ちに所有者が誰だかわからない、あるいはその所有者の所在がわからぬ土地につきましては、公共事業用地の取得を初めさまざまなる分野で、多くの都道府県、市町村等が直面する喫緊の課題となつております。

このため、昨年の四月から、登記業務に詳しい司法書士などの団体、地方公共団体の職員、さらには法務省を初め関係府省にも参画をいただきまして、国土交通省に検討会を設置して、今まで八回にわたり議論をしてまいりました。現場の問題について検討してまいつておりますので、とにかく度内にはその結果を取りまとめる予定でございます。

○野間委員 八回会議をされて、年内にある程度の結論が出るということになりますけれども、各地域によって本当に非常に切実な問題になつておりますし、また所有者の高齢化等々の問題もありますので、早急にその結論を踏まえた実際の法的な整備でありますとか、対策が望まれるとこ

とありますので、再度ちょっとそのあたりの決意をお聞かせいただきたいと思います。

○水津政府参考人 まず、検討会での問題認識でございますが、まず地方公共団体、特に市町村におきまして所有者の探索などのためのノウハウ、枚づりのものがありますが、この資料第一といふのは、財務省が、国土交通省にあるいわゆる住宅・建築物アスベスト改修事業に対する制度の活用をポイントとして整理したガイドラインを策定しよう。それから、その中では、特にケース・バイ・ケースでいろいろな事例がございますので、公共団体の役に立つような多くの具

体的事例を掲載しようという方向で検討しております。

あわせて、今後の対策でけれども、例え

ば、所有者の探索に必要な住民票ですか戸籍ですか、こういった実務手続に関する円滑化のた

めの環境整備を進めるとか、あるいは、現場では司法書士などの専門家がいらっしゃるわけですが、都道府県ごとに相続登記をきちんとしていく

くといったようなサポート体制を構築するですか、それから、冒頭に委員の方からお話をありますように、死亡届の際には相続登記をきちんとしていただくよう國の方からも市町村などに働きかけをしていく、こういった方向で今最終的な調整を

しているところです。

○野間委員 るる現場の声を聞きながらやっていらっしゃるということになりますので、とにかく早期の結論を得られるようにお願い申し上げまして、質問を終わらせていただきます。

○谷委員長 次に、水戸将史君。

○水戸委員 民主・革新・無所属クラブの水戸将史でございます。

きょうは一点に絞りまして、ちょこちょこっと大臣にも御答弁を求めたいと思いますので、ぜひこちらの方に耳を傾けていただきたい、そして真摯な御答弁をいただきたいと思っております。

今日は特にアスベストについて、これは看過できない一つのテーマでございますので、あえて取り上げさせていただきました。

と申しますのは、今お手元に資料をお配りいた

してありますけれども、資料第一と資料第二、二枚づりのものがありますが、この資料第一といふのは、財務省が、国土交通省にあるいわゆる住宅・建築物アスベスト改修事業に対する制度の活用をポイン

定の意見を述べているんですね。それをもとにし

て、来年度の予算に反映をすることになりました。

具体的に、このアスベスト改修事業というものがこうして平成十七年からスタートして、この資料の一ページ目をごらんいただいてわかるとおり、「アスベスト含有調査」、また「アスベスト除去等」。まず、(1)の「アスベスト含有調査」につきましては、国が十分の十の補助をする。「アスベ

スト除去等」に関しましては、国が三分の一。これが公共団体の建物も、または民間の建物もそうなんですが、ひとしく、どの建物におきましても、調査に関しましては国は十分の十、そして除去に關しましては国は三分の一の補助をしますよ、こういう制度なんですね。

この制度が、今回の調査時点は平成二十七年の五月でありますから、今年度、昨年の五月でありますけれども、こういう形で今まで、十年前にこの補助制度ができた段階では、これは補助制限なし、期間は限定はしませんよという形でスタートしましたが、なかなからず、今回、財務省はこれに対しても待つたをかけたという話であります。

この制度が、五月でありますから、今年度、昨年の五月でありますから、これまで、十年前にこの補助制度ができた段階では、これは補助制限なし、期間は限定はしませんよという形でスタートしましたが、なかなからず、今回、財務省はこれに対しても待つたをかけたという話であります。

お話しいただきましたアスベスト対策に係ります支援制度といつしましては、平成十七年度に創設をいたしました吹きつけアスベストに係ります含有調査と除去等に要する費用に対する補助制度を設けております。

○由木政府参考人 お答えいたします。

お話しいただきましたアスベスト対策に係ります支援制度といつしましては、平成十七年度に創設をいたしました吹きつけアスベストに係ります含有調査と除去等に要する費用に対する補助制度を設けております。

これにつきましては、逐次、例えば平成二十年度の補正予算等で調査の補助率を引き上げるとか、あるいは、二十一年度に補助の除外対象を追加するとか、そういう拡充もやってきておりま

す。

一方で、近年の補助実績が低調に推移をしております。そういう状況を踏まえまして、今年度、財務省の予算執行調査において、支援制度につきましては、廃止を含め、期限を定めるよう見直す

べきとの御指摘をいただいたところでございま

す。この御指摘を受けまして、来年度の政府予算案におきましては、新たに補助の期限を設けること

としたいというふうに考えております。具体的には、民間建築物の除去等に対する補助につきまし

ては、平成三十二年度末までに着手をしたものと

対象にするといったような形での補助期限化を現

在要件として盛り込むということを予算案として

お示しさせていただいているところでございま

す。

○水戸委員 全然具体的じゃないですよ。もう

ちょっとはつきり答えてくださいよ。そういうこ

とじやないでしょ。

結局、公共の建物と民間の建物に関するそれぞれ

補助期限が今までにはなかった。しかし、今回、財

務省が一つの査定というか、今言つたように、結

局、使用頻度が低いからということで補助を廃止

しようとしているんですね。

もう一回聞きますよ。公共の建物の含有調査に

つきましては、補助期限はいつですか。また、民

間に対する含有調査につきましては、補助期限、

いつまでにこれを廃止するんですか。

○由木政府参考人 お答えいたします。

一部省略してお答えして申しわけございません

でした。

含有調査につきましては、都道府県有の建築物

については平成二十七年度末を期限、それから民

間の建築物については平成二十九年度末までを着

手期限とするという案にしております。

それから、アスベストの除却、除去でございま

すけれども、これにつきましては、都道府県有の

建築物は平成二十八年度末を期限、民間の建築物

については平成三十二年度末までを着手期限とす

るという形で考えております。

○水戸委員 大臣、この実態をちょっと認識して

いただいて、後ほど答弁いただきますが、結局、私は、補助を見直せということに対しても、別に

これを否定するものじゃないんです。しかし、本

当に実態を踏まえて、こういう査定をしたのかなと

いうことを、それはいかがなものかなと私は思つ

ているんです。ですから、それについて、順を

追つて私の方から質疑を繰り返します。

今言つたように、もう今年度で廃止なんです

ね。公共の建物に対する補助は今年度で廃止。民

間の含有調査に関しましても二十九年度で廃止。

今まで補助期限に制約がなかつたものが、ことし

でばつさり切られた。再来年度でばつさり切る、

そういう状況なんです。

資料の二をお配りしていますけれども、御案内

のとおり、アスベスト対策に関する調査、これは

総務省が平成十九年十二月十一日に、いわゆる行

政評価の一環として勧告を行っているんです。調

査結果に基づく勧告を国交省に対しても与えてお

ります。

このアスベストの調査に関しましては、やはり

もつともっとしっかりやれよというような意味も

込めて勧告をしているというような形が読み取れ

るんですけれども、そもそも、国交省が、これは

平成二十六年七月にアスベスト実態調査を行つた

際には、民間の建築物二十七万棟まあ二十七・

一万棟ですけれども、対象にしたとありますよ

ね。この資料からも読み取れます。しかし、もと

もと国交省は、総務省からのこの勧告の段階にお

きましては二百八十万棟がその調査対象じゃな

かったのかということなんです。

この勧告の内容を、総務省、具体的にわかりや

すく答えてください。

○新井政府参考人 お尋ねの調査でござります

が、アスベストによる健康被害の拡大を防止する

観点から、アスベストの使用実態調査の実施状況

等について調査を行い、アスベスト使用建築物の

実態把握の充実などについて国土交通省に対して

勧告したものでござります。

まず、国土交通省は、おおむね一千平方メートル以上等の民間建築物に係るアスベストの使用実

態について調査していただところでございますが、当省が抽出調査した結果、一千平方メートル未満

等の民間建築物からもアスベスト含有可能性があ

る吹きつけ材の使用が判明いたしました。このた

め、国土交通省に対しまして、一千平方メートル

未満等の民間建築物について的確かつ効率的な把

握方法を検討するよう勧告したものでございま

す。

また、民間建築物におけるアスベストの含有の

有無を調べるための分析調査あるいは除去等につ

いて国土交通省の補助制度を利用するためには、

都道府県において補助制度が創設されるというこ

とが前提でございましたが、補助制度が未創設の

都道府県等が見られるので、民間のアスベスト除

去対策には十分活用されていないといふことに鑑

み、国土交通省に対して、補助制度の創設を都道

府県等に働きかけるよう勧告したものでございま

す。

一方、もう一つの勧告内容の、都道府県におい

ての補助制度の創設についてでございます。

これにつきましては、御指摘のとおりでござい

ますので、都道府県に対する私どもの制度の周知

徹底に努めてまいりてきているところでございま

すけれども、一方で、都道府県が独自の御判断に

より、必ずしも補助制度ではなく、融資等によつ

て支援をすることが適当だと御判断されていると

ころもございます。そういった点については、融

資、補助、こういった支援制度全てについて、ど

こがそれを採用しているのかとということを毎年度

調査をいたして、その結果を全てホームページで

公表させていただいております。

そういう形で、現況の把握と、それから、ま

だ今後必要なところについては制度を用意してい

ただくよう周知を図つてあるところでございま

す。

○水戸委員 ちょっと角度を変えて、確かに一生

懸命やつていることは私も多としたいと思うんで

すよ。

ただ、やはりこの補助制度のあり方に關して、

例えば民間の建築物を再来年度で廃止、補助を廢

止、これは国が十分の十ですよね。この実態調

査、そこにアスベストが含まれているかどうかの実地調査です。これは今、国が十分の十の補助政策を再来年度で打ち切ると。今まで環境整備に努めようということで、専門的な知識、能力を有する調査者という者をまず育成しようとすることです。こういった資格制度を創設しているんです。ですから、それについて、順をたしておきましても二十九年度で廃止します。

また、公共団体がこういった実態を把握する際にどういう点に留意をすべきかといった点についてのマニュアルにつきましても作成をいたしました。

また、普及を推進してきているところでございま

す。

と二年以内に、平成二十九年度以内にこの二百八十万棟は調査を終えるんですか。やることはできるんでしようか。

○由木政府参考人 お答えいたします。

現在、二十七万棟の調査対象のうち、実際にアスベスト等が使われておりますのは約一万六千棟でございます。

恐らく、小さいものも含めました二百八十万棟、これは大きいものも含めての数字でございますけれども、その中の一定程度はアスベストが使われているんじやないかというふうには推認しておりますけれども、現在、まだ、そこがどのぐらいかというところの実態も十分にはつかめていないような実態でございます。

したがいまして、いつまでにそれが全て完了するのかというのは、今の段階でちょっとお答えできなきない状況でございます。

○水戸委員 そうなんですよ。結構これはパイが大き過ぎますのですから、きょう、あした解決するような話じやないんですね。

しかし、残念ながら、財務省は、もちろん財政的な状況がありますのだから、厳しい財政でありますから、何とか使用頻度が低いものに関してはカットするということは、これは財務省の方もあるがち間違つてはいらない。しかし、これは額面的、表面的な問題で、現場の実態を踏まえているかというと、私は非常にクエスチョンマークなんですよ。

財務省に聞きますけれども、先ほど国交省からも言つたように、二年半ぐらい前に、こうした現場をしつかりとした形で専門的な知識を持つて調査できるような有資格制度を国交省は創設しているんですね、こういう形で新しいものを、建築物石綿含有建材調査者というものを、一つの資格者認定をつくって、そういう人たちに対して、実際に現場で調査をしていただこうと。

そして、実際にアスベストが含まれているかどうか、民間や公共の施設にアスベストが含有されているかどうかを調査、含有されているならば、

速やかな開み込みとか除去をするということが当然これから求められていくのでありますけれども、財務省は、この査定をした段階で、いわゆる有資格者、この調査者による調査はどれだけ行われたかというのを確認して、こういうことをやつたんですか。

○大岡大臣政務官 水戸議員にお答え申し上げま

す。

今回の私ども財務省の指摘は、平成十七年の事業開始から十年近く事業を継続してまいりましたが、最近の支援実績が非常に低調に推移をしておりますことから、予算執行調査を行いまして、国交省に対し、まず支援の数値目標の設定、それから期限の設定を行つてくださいということをお願いしたわけでございます。

少し申し上げますと、公共建築物におましましては、まず、含有調査については、都道府県ではもう既に調査が終了しておりますことから支援を廃止すべきだというふうに申し上げましたし、除去につきましても、都道府県は実質的に終了しておりますことから支援の廃止を含めて見直すべきだと。

また、民間建築物に関しましては、含有調査につきましては、大規模な民間建築物のうち八割が調査を終了しておりますし、残りにつきましても所有者からの要望がないということで、廃止を含めて見直すべきと申し上げました。また、

除去了につきましては、都道府県では融資のあつせん制度が多用意されておりますことから、支援

成に当たっているんですよ。

○由木政府参考人 今までの調査は全て適切と思われますか、国交省としては。どうですか。本当に調査は適正に行われているんですか。どう思いますか、大臣は。

○由木政府参考人 お答えいたします。

少なくとも、補助の対象になつております調査、含有量調査につきましては、きちんととした形で行われているというふうに考えております。

資格制度をつくりましたのは先ほども御指摘をいただきました、まだまだ小規模なものを持めますとかなりの調査数が出てくるだろうというこ

とで、その裾野を広げるという意味で、こういった資格制度をつくりまして、その方々ができる

強化をしているから、こうしたアスベスト建材がそういう現地、現場で、市の行政がある程度意識が高いものでございますから、こういうものは後から見落としを見つけることができたということなんですねけれども、他の自治体でこういう事案が見過ごされているんじゃないかなと私は非常に危惧しているんですよ。

ですから、今回、こうした形で総務省から勧告を受けたものもありますけれども、やはり都道府県も市町村もこうした補助制度がありまして、やつてきた経過がありますけれども、非常に、この利用頻度が低いとかなんか言つておりますけれども、使い勝手が悪い制度ではないのかと私は思つてゐるんです。

実際、資料一の二ページ目の(4)を見てもわかるとおり、除去に關しましては国は三分の一の補助、あとは都道府県が支援制度を設けているわけ

しかし、私が言つてゐるのは、先ほど言つてゐるよう、額面的なそういう調査をしたといふこととをうのみにして、これ見よがしに補助金を切るという、財務省はそういうことでやつてくるんもありましょうけれども、では、実際誰が調査をやつたかという話をですね。

結局、今までそんな資格制度がない、言い方は悪いけれども、全くど素人の人間がその現場に

悪くて、ちょこちょこ見て、何か含まれていません、含まれていないということを、それで調査したということでお茶を濁してしまうということもあり得るんじゃないかな。

だからこそ、国交省は、平成二十五年七月、ちょうど一年半前にこうした有資格制度をつくりまして、こういう人たちにちゃんとした形で調査をやつてもらいましょうということで、今その育成に当たっているんですよ。

○水戸委員 今、国交省はいみじくも調査は適切に行われているということ、発言の意味は重たいですよ。もしこれからいろいろな形でふぐあいが生じた場合には、国交省が責任をとるのあります。

○由木政府参考人 お答えいたします。

繰り返しになりますが、少なくとも、これまで補助制度等で取り組んでまいりました含有量調査については、きちんとした調査が行われているものというふうに認識しております。

○水戸委員 今、国交省はいみじくも調査は適切に行われているということ、発言の意味は重たいですよ。もしこれからいろいろな形でふぐあいが生じた場合には、国交省が責任をとるのあります。

國交大臣、今までの調査は全て適切と思われますか、国交省としては。どうですか。本当に調査は適正に行われているんですか。どう思いますか、大臣は。

○由木政府参考人 お答えいたします。

少なくとも、補助の対象になつております調査、含有量調査につきましては、きちんとした形で行われているというふうに考えております。

資格制度をつくりましたのは先ほども御指摘をいただきました、まだまだ小規模なものを持めますとかなりの調査数が出てくるだろうというこ

とで、その裾野を広げるという意味で、こういった資格制度をつくりまして、その方々ができる

強化をしているから、こうしたアスベスト建材がそういう現地、現場で、市の行政がある程度意識が高いものでございますから、こういうものは後から見落としを見つけることができたということなんですねけれども、他の自治体でこういう事案が見過ごされているんじゃないかなと私は非常に危惧しているんですよ。

ですから、今回、こうした形で総務省から勧告を受けたものもありますけれども、やはり都道府県も市町村もこうした補助制度がありまして、やつてきた経過がありますけれども、非常に、この利用頻度が低いとかなんか言つておりますけれども、使い勝手が悪い制度ではないのかと私は思つてゐるんです。

実際、資料一の二ページ目の(4)を見てもわかるとおり、除去に關しましては国は三分の一の補助、あとは都道府県が支援制度を設けているわけ

でありますけれども、実際に補助制度があるのは十六自治体にすぎない、三分の一ぐらいですね。また、全く支援制度がないのは十三の自治体にも及んでいるんですね。四分の一ぐらいは支援制度すらないということなんございまます。

こうした補助制度の普及をもつと進める必要があるんじやないかと私は国交省に求めたいんですけど、国交省、どうでしようか。

した点でござりますけれども、建築基準法上、私どもが今回の対象にしておりますのは吹きつけのアスベストでございます。いわゆるレベル1の部分でございます。ボード材などで後から発見されるレベル3のものは解体時にチェックをするという仕組みになつておりますので、我々の今補助事業のものとは少しレベルが異なるものかなというふうに思つております。

それから、御指摘いただきました補助制度でございます。私どもは、これは実はかなりの補助だというふうに思っております。調査については十分の十、それから除去については公共団体と合わせて三分の二の補助が出る仕組みでございますの

で、ぜひ使っていただきたいということで周知に努めてまいります。引き続きこういうものをやっていきたいという自治体もござります。

ただ一方では、それぞれの御判断で、やはり融資制度で対応すべきだというふうにお考えのところ

るもございまして、現在、それも含めて、全体として支援の対象が広がるように努めたいというふうに考えて いるところでございます。

かない、全く融資も補助もない、そういう都道府県が四分の一もあるんですよ。実際、こういうような現状なんです。それでやれやれと言つたって、なかなかそれは、笛吹けど踊らずですよ。例えば、ついこの間も、宮城県の涌谷町という

ところで、吹きつけのアスペクトが見落とされ、改修工事に入つてから見つかりました。自治体についても継続すべきではないかということを求めるけれども、どうしても小規模な自治体になればなるほどアスベストに詳しい職員もいませんし、そもそも、そうしたいわゆる技官でもない、専門的な知識のない事務官が発注するやつていうようなケースまであると私は聞いております。

ですから、こういう中小の自治体も支援する制度も必要じゃないかと思うんですけれども、これはいかがでしようか。

○由木政府参考人　お答えいたします。

私どもの補助制度は、都道府県あるいは市町村どちらでも使える制度になつております。したがいまして、市町村がみずからなかなか難しいかなと思った場合には、県の方にぜひ御相談をいただいて、県の補助制度としてそれを活用していくということも有効な手段ではないかというふうに思つております。

そういう意味では、市町村と県の方でよく御相談をいただくことが必要かというふうに思つております。

○水戸委員　いや、もうちょっと踏み込んで、特に、先ほど言つた川崎市とか尼崎市みたいな、財政規模もある程度ある、人員もそれなりに、人材もいらっしゃるというところはまだしも、やはりこうした中大小の、どちらかといえば地方自治体ですよ、そういうところはそうした専門的な職員もいらっしゃいませんし、また、これに対して一生懸命やろうという余裕すらないんですね。

ですから、そういう中において、先ほど言つたように有資格者も派遣をすべきでありますし、派遣をする際に、今非常に限定的な補助制度ですよね。だから、これは結局払えないわけですよ。派遣してもらつても、一定以上自分たちが負担をしなきやいけませんのですから、結局おぎなりになつてしまふということが悪い連鎖につながつていくんじゃないのか。

○由木政府参考人 お答えいたします。
御指摘をいただきましたように、例のある都道府県、自治体が要請に応じて市町村に支援を行うという取り組みを

されでないとして、アスベス、
仕組みというかなり厳し目な形
ういうものを取り扱っていこう。
な健康被害に波及する可能性が、
も大変意味

のある取り組みたというふうに思ひます。先ほどちよつと御紹介をいたしました。私どもの方で、対応を把握をする際の留意事項をまとめたマニュアルを作成しているというふうにお答えをお受けいたしましたが、そのマニュアルの中でも、先進的な取り組みをやつておられるところについての事例を紹介して、それを横展開するということをやつております。

ある自治体では、みずからの負担で、みずからのおの自治体が抱えております調査者をほかの自治体の

ういうことをやつてはいるんです。では、我が国日本は振り返ってどうなのかといふ話なんですね。全くこうした國家戦略もない、いわゆる対症療法的に、何か十年間やつて、使つていなかから、もうそろそろ、もうこれで済んだんだなんという形で、結局補助金もカットするといふ話なんです。僕は、もうちょっと長いスパンでこのアスペスト対策を戦略的に進めるべきであると思うんですよ。

だから、こうしたことについて、やはり国交省

に派遣をするとどうよなことに取り組んでおられる自治体もありますので、こういった先進事例を普及することによりまして、そういう点も進めていくこととも進めてまいりたいというふうに思つております。

○水戸委員 最後は、大臣、ぜひ御答弁いただきたいんですけども、やはりそもそも木を見て森を見ずなんですね。対症療法治的に、財務省は、予算を削りたいからということで、これは額面どおりにこういう形でやる。これに対して国交省は、

臣から、今までのこのやりとりを、わざかな時間でありますけれども、こういう形でアスベスト対策に関して、もちろん国交省だけじゃありませんよ、これは厚労省とか環境省とかいろいろ絡んでくる話になりますけれども、いかにしても国交省がある程度音頭をとりながら、国家的な戦略などをアスベスト対策に関してまとめて、それを断行していくんだ、その強い決意が私は必要だと思つてゐるんですけれども、大臣、最後に踏み込んだ形で御答弁をよろしくお願ひ申し上げます。

しようがないなという話になつてくる。
海外のアスペクト対策を見ると、例えばオーストラリアは、アスペクト対策に関しまして、国家戦略を五年ごとに策定しまして、二〇三〇年までに政府機関及び大規模建築物のアスペクト除去を実現する。

○石井国務大臣 これまで、利用者が多いと想定される建物についてアスベスト対策を優先すべきとの考え方に基づきまして、大規模建築物を中心に対応を進めてきたところでござります。

一方、検査員の勧告で課題が指摘されましたト

目標とし、その実現可能性を現在調べているんですね。その結果に応じて計画を修正しますよ」という、いわゆる国家戦略として順序立てて計画的にやつていこうというのがオーストラリアです。またイギリスでも、建築物のアスペクト調査をす

規模な建築物の実態把握については、地方公共団体によつて取り組みに差があるのが現状でござりますので、これら小規模な建築物への対応も含めて、今後の支援のあり方については、現在の補助制度の活用状況も見ながら、幅広に検討してまい

りたいと存じます。

必ずしも国家戦略というところまではいかないかもしれません、国土交通省としてしっかりと検討してまいりたいと存じます。

○水戸委員 いみじくも今、国家戦略とはいかなないと。国家戦略にしてくださいよ。

結局、これから甚大な健康被害を、余り不安感を先行させるつもりはありませんけれども、やはりこの問題は、潜伏期間が二十年、四十年という形で、今後、我々の次の世代にまたがつて非常に体をむしばんでいくというような話になりますから、国家戦略としていかにそれを調査し、除去していくのかということを、やはり戦略的な目標を立てて、そしてその中において、では補助制度はどうなのか、支援制度はどうなのか、国交省はどの程度それに対してやるのか。

総務省が二百八十万棟やれと言つているにもかかわらず、二十七万棟でお茶を濁しているということではなくて、そういうような、いわゆる全体の中において、まさに森を見て、そして木々を、うまくこれに対処していく。まず全体像を把握しながら、そして国家戦略を打ち立てていくことの必要性を十分に、私の方から強調しながら、この場におきましての質疑を終わらせていただきま

す。

○谷委員長 次に、横山博幸君。

○横山委員 次回は恐らく新党名で質問するといふことになると思いますけれども、現時点では維新の党の横山でございます。

最後に大臣がやつと答弁していただきました。私のときにはまず真っ先に答弁をお願いしたいと思います。

国土交通省関係の機関の地方移転についてお伺いをしたいと思います。

今、国交省関係の移転については、三重県が気象局の観測・研究部門を、また私と山本副大臣の地元であります愛媛県が海上技術安全研究所、略称海技研と言いますけれども、二つの組織の一

部を、それぞれ移転を要望しております。

しかしながら、気象局におきましては、気象庁が一体として政府機関中枢である霞が関地区にあります。

論点 検討課題として、対象機関の研究の特徴や、提案地域に我が国造船分野の研究機関が必要

しも集積しているとは言えないというような理由で、私が感じることは、これは国交省を初めとして、組織の一部でございますから、地方への移転は積極的に行つていただきたいというふうに思つております。これについて大臣の見解を求めて

○石井国務大臣 中央省庁の移転の検討に当たっては、一つは危機管理等、官邸初め関係機関との連携や国会対応に支障が生じないかどうか、また、地方移転によって機能の維持向上が期待できることかどうか等の観点により検討していくこととさ

れています。

○山本副大臣 通告ございませんけれども、実際の件については、私ども、国土交通省に参る前から関与いたしておりまして、内閣府の石破大臣のもとで、各省庁地方移転という中で、愛媛県及び今治市が当初から手を挙げて、その誘致活動に取り組んでいるところでございます。

ただ、いろいろ調べてみましたら、なかなかそろそろこれがどういきました。

○谷委員長 次に、横山博幸君。

○横山委員 次回は恐らく新党名で質問するといふことになると思いますけれども、現時点では維新の党の横山でございます。

最後に大臣がやつと答弁していただきました。私のときにはまず真っ先に答弁をお願いしたいと思います。

おります。

そのため、国土交通省におきましては、海上技術安全研究所とともに、愛媛県における造船技術強化のためにできる具体的な連携方策について、愛媛県や今治市、地元造船所等関係機関と鋭意検討を進めているところでございます。

○横山委員 まさに大臣に答弁いただいたように、地方の発展ということで、地方が活性化する

という意味においては非常に高いレベルの移転にあれば一言お聞かせください。

○山本副大臣 通告ございませんけれども、実は、この案件については、私ども、国土交通省に参る前から関与いたしておりまして、内閣府の石破大臣のもとで、各省庁地方移転という中で、愛媛県及び今治市が当初から手を挙げて、その誘致活動に取り組んでいるところでございます。

ただ、いろいろ調べてみましたら、なかなかそろそろこれがどういきました。

○谷委員長 次に、横山博幸君。

○横山委員 次回は恐らく新党名で質問するといふことになると思いますけれども、現時点では維新の党の横山でございます。

最後に大臣がやつと答弁していただきました。私のときにはまず真っ先に答弁をお願いしたいと思います。

きには、こういった案件について、我々国土交通省としてもさまざまな観点から前向きに努力をしていく必要もある、このようにも思つておるとい

うでございます。

○横山委員 大変ありがとうございました。

やはり地元をよく知つておられる副大臣の答弁だつたと思います。

実は、私も昨年六月に海技研には勉強に行ってまいりました。非常にすばらしい施設がありますので、まさに全面移転というのは非常に不可能だと思いますけれども、今後、地元あるいは造船会社とも十分に情報交換していくだけで、具体化を

していただきようにお願いしたいと思います。

あわせて、今、船員不足という問題もありますので、そういった機関が出てきますと非常に関心の高いものになりますから、そういう面におきましても、ぜひしっかりと御検討いただきたいといふふうに思います。

次に、空き家対策についてお伺いしたいと思

います。

空き家法ができしたことによつての改善点をまずはお聞きしたいと思いますけれども、空き家を解体しないということは税の優遇制度があるということとでございますから、その税制についての観点も含めて答弁をいただきたいというふうに思ひます。

○由木政府参考人 お答えいたします。

空き家対策につきましては、空き家法が昨年五月に全面施行されまして、市町村による空き家対策の枠組みが整つたというふうに考えております。

私は、この件についてお伺いします。

私どもの方では、財政支援と税制、この二点について空き家法に基づく取り組みを支援する施策を講じております。

財政支援につきましては、これまで社会資本整備総合交付金の中で対応してまいりましたけれども、新年度の予算案では、これとは別枠で、市町村が空き家法に基づき策定をいたします計画に基

づく事業を支援する観点の新しい補助事業の創設を考えております。これによりまして、利用できるものは利用し、除却すべきものは除却するといふ市町村の取り組みを積極的に支援してまいりたいと思います。

それから、お話をございました税制でございま

す。

税制につきましては、住宅が建っていると住宅地の固定資産税の減額の特例がございまして、二百平米までが六分の一減額、それを超えるものは三分の一減額というものがとられておりまして、平成二十七年度に、特に管理不全で周囲に悪影響を及ぼすような空き家については、特定空き家等ということで、空き家法に基づいて勧告等ができるようになりました。したがいまして、この勧告を行いました場合には、今申し上げました固定資産税の住宅地特例の対象から除外という措置が二十七年度に講じられたところでございます。

また、来年度の税制におきましては、空き家の発生を抑制したいという観点から、相続により生じました古い空き家を譲渡した場合、あるいはこれは更地にしても結構でございますが、その場合の所得税の特例措置、具体的には、譲渡所得から三千萬の特別控除を行うという措置の創設も考えているところでございます。

こうした施策を組み合わせながら、市町村の取り組みを総合的に支援してまいりたいと思いま

す。

○横山委員 ありがとうございます。

空き家は高齢の方方がお持ちになつていていうことも多いし、生活保護者の方が安いところに住居をかわっているということで、これは解体するときに、法律が変わって、かなり解体費用がかかるということもあると思いますけれども、解体費用についての助成とか、そういうた考えはございませんか。

○由木政府参考人 お答えいたします。

空き家は高齢の方がお持ちになつていていうことも多いし、生活保護者の方が安いところに住居をかわっているということで、これは解体するときに、法律が変わって、かなり解体費用がかかる

ようになります。

もう一方で、非常に管理不全で悪影響を及ぼすような空き家については、もちろん最後は強制手段もあり得るんですが、その事前の段階で、所有者が協力をしていただいて撤去をするというようなことも出てこようと思います。そういった場合にも支援ができるような補助制度、今提案をさせていただいているところでございます。

○横山委員 ありがとうございました。

空き家は各自治体の公営住宅にも活用されることはあります。そういう意味でもしっかりと対応していくべきだと思います。

本件の二点目で、現在策定中の住生活基本計

画、これは全国計画と言われておりますけれども、ここで大きな目標を掲げておられます。

二十八年度から三十七年度までの計画期間における成果指標として、空家等対策計画を策定した市町村数の全市町村数に対する割合を、平成二十六年度ゼロから三十七年度でおおむね八割に持つていく、こういうふうに記されておりますけれども、現時点の進捗状況並びに達成の見込みはどのようになっているのか、あわせて、推進のための具体的な施策はどのようになつてているのか、お答え願いたいと思います。

○由木政府参考人 お答えいたします。

御指摘いただきました指標は、年度内を目途に改定、今大詰めの作業をさせていただいております住生活基本計画のKPIとして考えているもの一つでございます。

昨年の十月一日時点で、総務省と共同でアンケートを実施いたしました。その結果によりますと、全市町村中千三百二十三の市町村、全国の約七六%でございます。ここで計画を策定した

いという意思をお持ちでございました。

直近の状況を確認いたしましたところ、例えば群馬県の前橋市でございますとか富山県の立山町などにおきまして、現在十二の計画が既に策定をされているところでございます。また、私どもの方で調べたところによりますと、今、四十九の計画が案の段階で、さまざま形での御意見をいただいているような状況にあるというふうに聞いているところでございます。

ただ一方で、つくりたいという意思を持つていてもまだ見通しがないところについてできること早くつくつていただくことと、それから、まだつくるかどうか、その意思を持つていていいところについてもできるだけ早くつくつていったくようく進めてまいりたいと思います。

そのためにも、今、計画を策定するためには、空き家の実態がどうなつていて、どのようなことを御調査いただきことが必要かと思います。そういう点については、現在ございます社会資本整備総合交付金の中で、そういう調査費の助成をするということもできるようになつております。また一方で、空き家法の取り組みで先進事例がいろいろ出てくると思いますので、そういうものを広く収集いたしまして横展開をして参考にしていただく、こういうような作業も進めて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。

やはり何よりも、空き家を増加させないためには、いわゆる既存住宅の流通、活用を活性化いたしまして、住宅として御利用いただくということを進めることができます一番のポイントかというふうに思っております。そのためには、例えば宅建業者の方々が、民間業者の方でございますけれども、いろいろなノウハウや情報をお持ちでございます。こういったものを、例えば空き家法では協議会というような場をつくりまして活用するといふふうに思います。

また一方では、住宅として使えない場合でも、例えば介護の支援施設とか福祉の施設とか、あるいは子育ての支援施設等の他用途に転換をして活用するということもあるらうかと思います。こういった他用途転換についても、例えばそのコンバージョンの費用を援助申し上げるというようなことも考えたいと思います。

今御指摘いたしましたものも同じKPIとして考へている指標でございます。

現在、三百十八万戸、いわゆるその他空き家といふものがございます。これは民間のシンクタンクの予測でございますけれども、十年後の平成三十七年度には五百万戸以上になるということが予測をされているところでございます。

私も手だけで打たない場合でございます。

私どもは、先ほど先生からも御指摘いたいた、まさに空き家法の取り組みを通じまして、この増加のペースをできるだけ抑えたいというふうに考えて、増加のペースを半減させる目標をここに掲げたいというふうに思っております。

この達成のためには、やはり総合的に空き家法に基づく施策に取り組んでいただくことが一番必要な手立てを打たない場合でございます。

そこで、まずは、空き家に関する利活用あるいは除却の推進というものを目標の一つに大きく掲げさせていただけで、総合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。

やはり何よりも、空き家を増加させないためには、いわゆる既存住宅の流通、活用を活性化いたしまして、住宅として御利用いただくこと

を進めることができます一番のポイントかといふふうに思っております。そのためには、例えば宅建業者の方々が、民間業者の方でございますけれども、いろいろなノウハウや情報をお持ちでございます。こういったものを、例えば空き家法では協議会というような場をつくりまして活用するといふふうに思います。

また一方では、住宅として使えない場合でも、

例えば介護の支援施設とか福祉の施設とか、あるいは子育ての支援施設等の他用途に転換をして活用するということもあるらうかと思います。こう

いった他用途転換についても、例えばそのコンバージョンの費用を援助申し上げるというよう

なことを考えたいと思います。

一方で、どうしても周りに悪影響を及ぼす空き家については、やはりきちんと除却をしていただかなければ必要だと思いますので、空き家法に基づきます市町村の除却の取り組みについても支援をしてまいりたいというふうに考えているところです。

○横山委員 大変ありがとうございました。

先ほど御答弁いただきましたように、民間活力のアップの観点からも、不動産業界の方々とも連携して、流通の面でも積極的に進めていただきたいというふうに思います。

続きまして、地方自治体管理道路の老朽化という問題、道路あり橋あり、いろいろあると思いますけれども、この老朽化への対策についてお伺いしたいと思います。

ちなみに、愛媛県内におけるデータを見ますと、平成二十六年度の橋梁及びトンネルの点検結果を見ると、点検実施の橋梁が千四百三十三橋、このうちの〇・一%、一橋が緊急措置というようなことであって、点検実施する必要に迫られたものがかなりあります。

恐らく全国で見るとかなりの件数になるのではないかと思いますけれども、こうした、公社を含んだ県管理及び市町管理の橋梁の緊急対策、あるいは早期措置の必要な箇所についての対策を具体的にどのようにしていくのか。かなり深刻な問題でもあると思いますので、財政支援それから技術支援、点検するのにやはり地方自治体にはそのレベルの技術者がいないということもあると思いますけれども、そういう観点で、どのように対策を考えておられるのか、御答弁を願いたいと思います。

○森政府参考人 お答えいたします。

老朽化対策につきましては、平成二十六年七月に省令を施行いたしまして、橋、トンネルにつきまして、五年に一度の近接目視点検というのを行わせていただくこととしております。具体的には、しっかりととした統一的な尺度を用いまして健全部をしつかりと診断するということを各道路管

理者の方々に義務という形で明確化させていただいたところでございます。

今委員の方から愛媛県の状況をお話しいただいたところではございますが、全体としては橋梁に関しまして、例えば平成二十六年度におきまし

ては、全国七十二万橋のうち約六万三千橋の点検を行つてきているところでございます。その中でも、点検を実施したものうち一五%に当たります九千七百二十一橋、トンネルであれば、四四%に当たります六百三十五カ所といったものが、緊急また早期に修繕等々の措置を行つていくことが必要だというふうに位置づけられているところでございます。

今そういう中で、委員御指摘のような、特に財政力、技術力、人員で非常に厳しい状況にございまます地方自治体に対してしつかりと支援をしていくということを考えているところでございます。

財政面につきましては、私どもの方で今まで準備しております防災・安全交付金、この中で老朽化対策をしっかりとやらせていただくというこ

と、そして、平成二十五年からではございますが創設しております国の代行修繕・代行制度といつたようなもの、そして、今年度からは、自治体に

対する新たな個別補助制度といったものも創設させていただいたところでございます。

また、技術面あるいは人員面といったようなことに対しましては、市町村が行います点検業務の発注に対しましての支援、また自治体の職員に対しましての研修制度の充実、そして診断あるいは修繕工事を国が代行してやつてあげる、そういう職員による支援といったようなものも実施しているところです。

いずれにしましても、私どもとしても、メンテナンスサイクルをしつかり持続的に回す仕組みを構築して、國民の方々が安全で安心な生活、あるいは道路利用をしていただけるよう努めてまいります。

以上でございます。

○横山委員 ありがとうございます。

過去の災害の状況を見ましても、かなり被害が大きくて、深刻な問題であると思いますので、ぜひ積極的に進めていただきたいというふうに思います。

ます。

時間もありませんので、最後に、空の産業革命と言われておりますドローンの件について、まとめて二つ質問させていただきたいと思います。

改正航空法によって、地上百五十メーターメートル以上に当ります六百三十五カ所といったものが、緊急また早期に修繕等々の措置を行つていくことが必要だというふうに位置づけられているところでございます。

今そういう中で、委員御指摘のような、特に財政力、技術力、人員で非常に厳しい状況にございまます地方自治体に対してしつかりと支援をしていくことを考えておりたいと思います。

そして二つ目は、小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会というすばらしい会をつくられましたけれども、これが夏までに制度設計の方向性を取りまとめるということでございますけれども、今後のことも含めまして、一点は、改正航空法の現状と課題についてお伺いをしたいと思います。

そこで二つ目は、小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会というすばらしい会をつくられて、民間の団体も多く入っておられますけれども、これが夏までに制度設計の方向性を取りまとめるということでございますけれども、議論の方

向性は今どのようになっているのか、最後にお聞かせいただきたいと思います。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のとおり、不備のない適切な申請を行つていただくことは、申請手続における手戻りも少なくなりますことから、申請者及び國の事務処理の軽減につながるものと考えております。

このため、国土交通省では、電話や電子メールによる申請者からの事前相談を受け付けていいるとともに、ホームページにおいて申請書の記載例や記載要領の充実を図っているところでございます。

今後とも、申請手続につきまして、申請者の方の一層の理解が得られますよう、申請者からの相談内容も十分踏まえまして、必要な措置を講じてまいりたいと考えてございます。

あわせて、改正航空法の現状と課題ということにつきましてお尋ねがございました。

今般の改正航空法は、無人航空機の飛行に関

し、航空機や地上の人、物の安全を確保するた

め、まずは緊急的な措置として、無人航空機を飛行させる空域及び飛行の方法につきまして、基本的なルールを定めたというものでございます。

今後の課題といいたしましては、まさにこの改正

航空法の附則にも規定されておりますように、無人航空機に関連する技術の進歩の状況、無人航空機の利用の多様化の状況その他の事情を勘案し、無人航空機の飛行の安全に一層寄与し、かつ、無人航空機を使用する事業の健全な発展に資する方策について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずることであると認識をしてございます。

この検討に当たりまして、現在行っております許可、承認の事例を積み重ね、それを分析し、課題を抽出して検討に反映させていくことで、安

全確保のためのルール整備を図つてまいりたいと考えてございます。

○蔵持政府参考人 お答えいたしました。

委員御指摘の官民協議会でございますが、昨年十一月に開催された第二回未来投資に向けた官民対話における安倍総理の指示を受けて、昨年十二月に設立したものです。

小型無人機につきましては、急速にビジネス展開、それから技術開発が進んでおります。このた

め、官民にわたる幅広い関係者の知見を集結するということが大切でありまして、関係各府省のほか、小型無人機のメーカー、それから業務やホビーディレクターで利用する方々の団体等を構成員としております。

本協議会におきましては、この小型無人機の機体の機能、それから性能の確保、操縦者の技量の確保、有人機と無人機との調和等の運航ルールなどの安全確保に向けたさらなる制度設計の方向性であるとか、あと、利活用、技術開発に関するロードマップを本年夏までに取りまとめるということしております。

委員御指摘のとおり、この小型無人機は、空の産業革命とも言われる新たな可能性を有する分野

でありますことから、安全な飛行の確保を万全にしつつ、新産業の創出、それから国民生活の質の

地域において行われることになるものと考えております。

○藤井政府参考人 お答え申し上げます。

向上の観点にも配慮して、バランスのとれた議論を行つてまいりたいと考えております。

○椎木委員 今の答弁だと全く心配はしていないんですけれども、一応、私の選挙区は大阪市なん

スの安全運行を確保する観点から、事業者に安全に事業を遂行する能力が備わっているかどうかを

○横山委員 サミットのある三重県も、サミット開催地の近辺での飛行禁止という条例を可決して

ですけれども、これは当然ですけれども、大阪市に過疎地から進出してくることはないという認識

参入時にチェックすることは大変大事なことであると考えているところでございます。

おりますけれども、その観点を踏まえて、これが
らしつかりと検討していただきたいと思います。
以上で質問を終わります。ありがとうございました。

○石井国務大臣 今答弁申し上げたとおり、過疎地域その他の交通が著しく不便な地域において行われるというものでござります。

○谷委員長 次に、椎木保君。
○椎木委員 おおさか維新の会の椎木保です。

○椎木委員 次に、バス事故に関してお尋ねします。

本日は、国交大臣初め関係省庁の皆さんに質問させていただきます。

ことし一月十五日未明に発生した軽井沢でのバ
ス事故で、十五名死亡、二十六名が重軽傷という
痛ましい事態が発生しました。被害者の多くは大

算委員会第八分科会において、ライドシェア、いわゆる白タク合法化の動向について、また、規制緩和後の自動車運送事業者への監査体制等について、石井大臣に質問させていただきました。本日の委員会においても、確認の意味を込めまして、何点か関連する質問をいたします。

事故原因に関して、多くの報道が出ておりますが、運転手も亡くなられていることから、原因追査は容易ではないと想像されます。また、事故までの長い間、運転手の多くが犠牲になつたことに謹んでお悔やみとお見舞いを申し上げます。

ライドシェアの導入に関して、鉄道、バス、タクシー等の公共交通機関による旅客運送が困難な地域、いわゆる公共交通空白地域では、自家用有償旅客運送制度を活用していくとの御答弁をいたしました。公共交通空白地区以外、いわゆる都市部でのライドシェアの導入は全く考えていないのか、そういった理解でよろしいのか、改めてお聞きいたします。

後に国交省が監査に入った結果、多くの法令違反事項が判明、再発防止にも必要な措置が多岐にわたることが想像されます。しかしながら、今現在も同じようなバスが多く運行されていることがあります。二度とこのような事故が起こらないよう、スピード感を持って抜本的な再発防止策が講じられることを期待します。

○石井國務大臣　國家戦略特区内の特例措置として新たに導入しようとしております自家用自動車の活用の拡大は、一つの市町村の区域内における訪日外国人を初めとする観光客等の輸送を主な目的とする有償の運送を、安全の確保、利用者の保

二回十二企の雑誌同業者会議の結果による
ノハラ事務所の意見を述べる。ノハラ事務所は、
業への参入が相次ぎ、小規模事業者の割合も増
加、訪日観光需要の増加などでバスが足りない地
域もあり、事業参入しやすい環境をつくること自
体は私も賛成です。バス事業への参入に当たり、
現在、大型バス五台を所有していれば参入でき、

護等を十分に図りつつ、自家用車により行おうとするものでございます。

かつ、車齢についても決まりがない。
安全管理に十分なコストをかけられるよう、参
入時に、資格要件や、場合によっては安全投資に
関する政府の支援を検討すべきと考えますが、大
臣の見解を伺います。

格化すべきだと私は考えますけれども、これらの方針について大臣ないし国交省の見解をお願いします。

卷之三

格化すべきだと私は考えますけれども、これらの方針について大臣ないし国交省の見解をお願いします。

に、事業者に対し、過労運転の防止あるいは運転者の健康状態の把握、こういった措置を講じるようについて、安全運行の確保に努めているところでございます。

国土交通省としましては、事業者に対する各種の監査を行い、こういった法令違反の事実が判明した場合には改善の指示、さらには行政処分を行うことによって、安全運行の確保に努めているところでございます。

今回の事故を踏まえまして、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において、複数回にわたり法令違反の状況を是正、改善をしない、そういういた事業者に対しては事業許可取り消しなどの厳しい処分を行うことができるなどとする等、行政処分の厳格化についての検討を行っているところでございます。

検討委員会の検討内容を踏まえて、事後チェックの強化策をしっかりと講じてまいりたいと考えているところでございます。

○椎木委員 引き続きといいますか、しっかりと検討していただきたいと思います。

次に、二〇一二年の関越道バス事故を教訓に、国交省は安全規制の見直しを行つてまいりました。今回全く同じような事故が起こつてしまい、これは三度目が起きては絶対にならないと思います。

今回機に、真に実効性のある安全規制の導入が行われなければならないと思いますが、この点について石井大臣の決意を伺いたいと思います。

○石井国務大臣 貸し切りバス事業者がこのよくな悲惨な事故を二度と起こさないよう、今般の事故の原因究明を進めるとともに、貸し切りバスの抜本的な安全対策を検討し、実施することが重要と考えております。

国土交通省では、有識者から成る軽井沢スキーバス事故対策検討委員会を設置し、抜本的な安全対策について、事業参入の際の安全確保に関するチエックの強化、監査の実効性の向上、これは事業参入後の安全確保についてのチエックを強化す

るということになります、それから、運転者の運転技術のチェックの強化、運賃制度の遵守等、旅行業者を含めた安全確保のための対策の強化、衝突被害軽減ブレーキ等、ハード面での安全対策の強化等の観点から議論を進めているところでございます。

引き続き、この検討委員会での議論を踏まえ、今年度末をめどに中間整理を行いまして、実施可能な施策については直ちに実施するとともに、本年夏までには、総合的な対策を取りまとめ、対策を実施に移してまいりたいと存じます。

○椎木委員 三度目は絶対あってはならない、そういう趣旨で質問させていただきましたが、石井大臣そして局長の方からも非常に詳細にわかつた答弁、また、しつかり取り組むということが伝わる御答弁をいただきまして、ありがとうございました。引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

次に、民泊について質問させていただきます。

政府の発表によりますと、昨年の訪日外国人旅行者は数は、前年比四七・一%増の千九百七十三万七千人と、過去最高を記録したということあります。訪日外国人の旅行消費額も三兆円を超える水準に達しており、今やインバウンド産業は我が国の内需を支える主要産業に成長したと言えるでしょう。

訪日外国人旅行者数二千万人の目標達成が視野に入ったことを踏まえ、政府は、昨年十一月に官邸に設けられた明日の日本を支える観光ビジョン構想会議で、年度内をめどに次の時代の新たな目標を含むビジョンを取りまとめるところを示す。この取り組みは、私としても大いに期待しているところであります。

しかし一方で、ホテルが不足して予約しづらい、Wi-Fi環境が不十分である、鉄道やバス等の公共交通網が使いづらい、海外発行のカードが使えないATMが少ない、伝統文化の説明がわかりづらいなど、観光立国の中新たな時代を迎えるに当たり、多くの課題があることも事実であります。

○椎木委員 今回の民泊特区が成功するためには、治安面や生活習慣の違いに基づくトラブルが

特に、宿泊施設の不足が大きな問題であると私は考えております。

その打開策として、国家戦略特区法に基づく旅館業法の特例として、いわゆる民泊が認められ、大阪府、大阪市と東京都大田区で条例化されたところであります。

民泊は、民泊事業者が持つ資産を有効活用することで、今後一層の増加が見込まれる外国人旅行者の宿泊ニーズに対する受け皿を用意するものですが、とりわけ個人旅行者、いわゆるF·I·T、これらがますますふえていくと見込まれる中で、そうしたF·I·Tにおける滞在型の観光需要の掘り起こしも期待できます。

そうした一方で、多くのトラブルが発生するのではないか、こういった懸念も他方で存在しています。そうした懸念への対策がしつかりと講じらなければなりません。とりわけ個人旅行者、いわゆるF·I·T、これではないか、こういった懸念も他方で存在しています。そうした懸念への対策がしつかりと講じらなければなりません。

これまで、ホームステイ、農林漁業分野、特に農業における体験型宿泊、転勤時等におけるマンション一時貸与など、いわゆる宿泊施設以外に旅行者を泊めて対価を徴収するサービスが存在していますけれども、これらのサービスと民泊の違いについてお伺いしたいと思います。

○福田政府参考人 お答えいたします。

いわゆる民泊サービスにつきましては、宿泊料を受けて人を宿泊させる営業に当たる場合には旅館業法が適用され、その営業に当たりましては同法の許可が必要となります。

他方、特区制度を活用いたしました民泊につきましては、国家戦略特別区域法第十三条に基づきまして、滞在期間が一定期間以上であるなど、政令で定める一定の要件に該当するものとして都道府県知事等の認定を受けた場合には、旅館業法の適用が除外されるというものでございます。

以上でございます。

○椎木委員 今回の民泊特区が成功するためには、治安面や生活習慣の違いに基づくトラブルが

発生するのではないかという多くの人たちが抱く懸念をクリアすることが必要であると思います。そのためには、トラブルが発生した場合の責任の所在を明確にしておくことが重要であると考えますけれども、こうしたトラブル予防への具体的な取り組み、トラブルが発生した場合の対処方針について、厚生労働省の見解を伺いたいと思います。

○福田政府参考人 お答えいたします。

国家戦略特別区域法第十三条に基づく外国人滞在施設経営事業、いわゆる特区の民泊でございますが、この実施に当たりましては、委員の御懸念のとおり、テロ対策などの治安対策や、ごみ出し、騒音などの近隣住民とのトラブル防止措置が不十分ではないかといったような御指摘があつたと承知をいたしております。

これらの御指摘を踏まえ、特区事業を円滑に推進するため、内閣府や関係自治体とも調整の上、これら懸念に対応した措置を盛り込んだ通知を昨年七月三十一日に発出したところでございます。

いわゆる特区民泊事業を先月開始した大田区では、当該通知を参考とし、条例等におきまして、滞在者名簿の備えつけ、立入調査や近隣住民への事業計画の周知に関する規定を設けるとともに、特区事業の実施に関するガイドラインを定めたり、このガイドラインの中では、事業実施者に対しまして、事業認定前の近隣住民への周知、苦情等への対応、廃棄物の適切な処理等、火災等の緊急事態への対応などを求めていたと承知をいたしております。

いわゆる特区民泊につきましては、まだ大田区でも事業認定を開始したばかりでございます。大阪府や大阪市でも本年四月以降に事業を実施する予定でございます。厚生労働省といたしましては、今後の事業の実施状況等を見つつ、引き続き関係自治体等と連携を図りながら、特区事業が円滑に実施されるよう努めてまいりたいと考えております。

○椎木委員 これは本当に、一歩間違うと死活問題にもつながる懸念もありますので、しつかりと伺つてまいりたいと考えております。

○椎木委員 これは本当に、一歩間違うと死活問題にもつながる懸念もありますので、しつかりと伺つてまいりたいと考えております。

○椎木委員 既に二度ですか、通知等を発出して、そういった対策に取り組んでいるという答弁ですので、今後、大阪府、大阪市、今の答弁のとおり、しっかりと対策を講じていただきたいと思います。

次に、民泊の開始により、もともとのコストが民泊とは桁違いにかかり、防災、衛生、安全面で一定条件をクリアしないと許可を受けられない既存のホテル、旅館業界が受けれる影響は大きいと思われます。特に旅館や地方の宿泊施設では、訪日外国人旅行者への対応が道半ばであり、昨今の宿泊需要の高まりを必ずしも享受できていないところもあります。

民泊に対するホテル、旅館業界の懸念の声をどう受けとめるのか、この点についての見解を厚労省にお伺いいたします。

○福田政府参考人 お答えいたします。

国家戦略特別区域における外国人滞在施設経営事業、いわゆる特区民泊は、政令で、滞在日数の期間を七日から十日までの範囲内において都道府県等の条例で定めるものと規定いたしております。

これは、既存の旅館、ホテル業界の意見も聞いて、公衆衛生上のリスクも踏まえつつ、旅館業法の適用除外となるいわゆる特区民泊が、旅館、ホテルの健全な発展を損なうことなく、これら既存の施設との適切な役割分担のもと、外国人の滞在ニーズに応えていくという趣旨で規定をさせたものでございます。

現在、いわゆる特区民泊を実施するための条例は、大田区、大阪府及び大阪市の三自治体で制定されておりますが、いずれの自治体におきましても、既存の旅館、ホテル業界の意見も聞きながら対応しているものと承知いたしてございます。

今後とも、旅館、ホテル業界の御意見をしっかりと伺つてまいりたいと考えております。

○椎木委員 これは本当に、一歩間違うと死活問題にもつながる懸念もありますので、しつかりと伺つてまいりたいと考えております。

いただきたいと思います。

次に、インターで民泊を仲介するエアビーアンドビーなどの民間事業者は既に存在しています。民泊の利用拡大には仲介業者が大きな役割を果たすと思われますが、安心して民泊が利用できる環境を整えるために仲介業者の質の確保も重要であると考えます。

政府としても民泊仲介業への何らかの対応が必要であるかと思いますが、これらについて見解をお伺いいたします。

○田村政府参考人 お答え申し上げます。

では、現在、旅行業法というものがありますけれども、この旅行業法におきましては、取引条件の説明義務等、仲介取引における消費者保護の規制があるにとどまつております。旅行業者が、宿泊施設の安全面、衛生面に関する責任を負う仕組みにはなっておりません。

それから、エアビーアンドビーのよう、海外に事業所やサーバーがあつて国内に実体がない事業者に対する対応は、実効的な取り締まりが困難であるというような課題もございます。

観光庁では、昨年十一月に、日本の実情に合つた民泊のあり方について検討するため、厚生労働省と共同で有識者会議を立ち上げましたけれども、先ほど申し上げましたような課題も踏まえつつ、仲介事業者や管理事業者等の関連事業者への規制のあり方についても検討を進めてまいりたいと考えております。

○椎木委員 済みません、一点確認させてください。

エアビーアンドビーのような事業者に対する課題が困難というような答弁があつたと思うんですけども、違いますか。

○田村政府参考人 今、課題として二点申し上げました。

一つは、旅行業者としての規制では、直接旅行業者が、宿泊施設の安全だと衛生だと、そういうものについての責任を負わないということ

と、それから、エアビーアンドビーのように、海外に事業所やサーバーがあつて国内に実体がない事業者に対しては、実効的な取り締まりが困難であります。民泊の利用拡大には仲介業者が大きな役割を果たすと思われますが、安心して民泊が利用できる環境を整えるために仲介業者の質の確保も重要であると考えます。

政府としても民泊仲介業への何らかの対応が必要であるかと思いますが、これらが横行していると思われます。この闇民泊を取り締まるために、政府は民泊を旅館業法に基づく許可制とする方針を定めたということですけれども、脱法業者が許可申請をするのかどうか心もとないと私は考えています。

今後、この取り締まり体制をどのように整備していくのか、あわせて答弁をお願いいたします。

○福田政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘の、いわゆる闇民泊と呼ばれる無許可営業への対応は重要な課題と認識いたしております。これまでも旅館業法の遵守に関しましては、各自治体に対し、平成二十六年七月及び平成二十七年十一月に通知を発出し、一般住宅等を活用したいわゆる民泊サービスであつても、宿泊料を得て人を宿泊させる業を営む者は、旅館業法の許可を取得する必要がある旨の周知徹底と、また事業者への指導の徹底を要請するとともに、いわゆる民泊サービスと旅館業法との関係を整理したQアンドAを厚生労働省ホームページにも掲載し、周知をしているところでございます。

これらを踏まえ、各自治体においては、無許可営業の把握及び指導に努めさせていただいているところですが、引き続き、違法な民泊サービスが行われることがないよう、各自治体とも連携をして対応してまいりたいと考えております。

○椎木委員 今、課題として二点申し上げました。

一つは、旅行業者としての規制では、直接旅行業者が、宿泊施設の安全だと衛生だと、そういうものについての責任を負わないということです。

旅館業法に基づくいわゆる取り締まりにつきましては、今御説明申し上げたとおりでございますけれども、現在、観光庁とともに、民泊サービスのあり方について幅広く検討を行っているところです。そこで、そういった中で、今委員御指摘の点も含めまして必要な検討をしてまいりたいとふうに考えてございます。

○椎木委員 ちょっとここが、私も一番心配なところなんですよね。幅広く検討ということなんですが、それでも、今、こういったことの取り締まりを強化するという、その具体例みたいなものは答弁いただけないんでしょうか。

○福田政府参考人 お答え申し上げます。

まだ検討の段階でございますので、具体例といふところまで申し上げてよろしいのかわかりませんけれども、先ほど委員からの御指摘もありましたけれども、いわゆるホスト、事業者や、それだけれども、いわゆるホスト、事業者や、それからそれを仲介する方々、さまざまなお手本があります。これまでも旅館業法の遵守に關しましては、各自治体に対し、平成二十六年七月及び平成二十七年十一月に通知を発出し、一般住宅等を活用したいわゆる民泊サービスであつても、宿泊料を得て人を宿泊させる業を営む者は、旅館業法の許可を取得する必要がある旨の周知徹底と、また事業者への指導の徹底を要請するとともに、いわゆる民泊サービスと旅館業法との関係を整理したQアンドAを厚生労働省ホームページにも掲載し、周知をしているところでございます。

○椎木委員 答弁は今ので結構です。

私が申し上げたかったのは、あらかじめこういうことが心配されるでしょうというの、当然これがはあると思うんですね。それに対して、要は検討するわけですね。ただ、検討段階だからまだ中身がと言われちゃうと、危機管理意識もなく、何の検討をするのかなど私はちょっとどうぞありますからね。これは十分、想定されるべき検討をしつかり抽出して、それについて検討していただきたいと思います。

そういうことも含めて、今、いわゆる検討会にございまして検討させていただいているという状況でございます。

○椎木委員 答弁は今ので結構です。

私が申し上げたかったのは、あらかじめこういうことが心配されるでしょうというの、当然これがはあると思うんですね。それに対して、要は検討するわけですね。ただ、検討段階だからまだ中身がと言われちゃうと、危機管理意識もなく、何の検討をするのかなど私はちょっとどうぞありますからね。これは十分、想定されるべき検討をしつかり抽出して、それについて検討していただきたいと思います。

最後に、四月の実施を目指すということです。

○福田政府参考人 お答えいたしました。

いわゆる検討会におきまして、事業者をしてまた関係者の方々からヒアリングを行うなどいたし

いはありますが、許可制の簡易宿所、これらは泊二日から利用可能であるのに対し、特区民泊は六泊七日という日数の縛りがあります。一般的な民泊が認められた後、特区民泊ニーズがあるのか、特区民泊の必要性について見解を伺いたいと

思います。

○福田政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のとおり、現在、旅館業法の簡易宿所の面積基準などを緩和することにより、旅館業法の許可を取得しやすい仕組みとすることを検討しております。これにより、自宅の一部などを活用したいわゆる民泊が適法に実施しやすくなること

が期待されます。

他方、特区制度を活用した民泊につきましては、旅館業法の適用が除外され、宿泊拒否制限の義務がかからないなど、事業者の負担が軽減されるなどの特徴がございます。簡易宿所の許可を得て実施する民泊とはまた異なるニーズがあるものと認識いたしてございます。

各地域や各事業者におきましては、こうした制度の違いを踏まえ、それぞれのニーズを踏まえた選択がなされるものと考えてございます。

○椎木委員 今、それぞれのニーズがあるという御答弁をいたいたと思うんですけれども、どのくらいのニーズがあるかということについては調査か何かは実施されているんでしょうか。

○福田政府参考人 お答えいたしました。

いわゆる民泊の広がりということ自体が、ある意味で非常にニーズとして捉えられるものというふうに理解してございます。

○椎木委員 別に意地の悪い質問をしているつもりではないんですけども、フィーリング、感覺的にはないんですけども、フィーリング、感覺的な今答弁だと思いますよね。私が聞いているのは、それから聞き取り調査なり何らかのアンケート調査なり実施をして、そういうニーズを把握しているんですかという趣旨なんですね。

○福田政府参考人 お答え申し上げます。

いわゆる検討会におきまして、事業者をしてまた

まして、具体的なニーズや課題につきましては調査をした上で検討させていただいている、そういう状況でございます。

○椎木委員 ちょっとと時間がありますので、再度聞かせてもらいますけれども、何か、さっきまでの答弁はフイーリング的な話だと私は申し上げましたけれども、今度はちゃんとそのニーズをと。本当に、これは具体的に調査しているんですね。しているんだつたら、その調査の結果を後でいただきたいと思いますけれども、お願いします。

○福田政府参考人 お答えいたします。

検討会の具体的な検討内容、そしてそこにおきますニーズの把握の状況につきましては、後ほど御説明に上がりたいと思っております。

○椎木委員 終わりますけれども、とにかく、心配される懸念に対しては、しっかりとその裏づけとなるものを探査した上で検討していただきたいというのが私の趣旨ですので、本当に、それぞれの問題点とか不安な要素とか、そういうものをしっかりと取り取った上で今後検討なり対策を講じてもらいたいと思いますので、先ほどの答弁で、説明等も別途いただきたいと思いますので、よろしくお願いしたいと思います。

以上で終わります。

○谷委員長 午前中の質疑は終わりました。

午後一時三十分から委員会を開くこととし、この際、休憩いたします。

午後零時二十四分休憩

ならない場合は副大臣お二人にお伺いしたい、そんなふうにも思っていますので、心の準備をしていただきたいと思います。

まず、きょうお尋ねしたいのは、これは我々として本当に残念に思つた事故でありますけれども、軽井沢のスキーバスの件であります。

国交省の方でも、これまで五回にわたりまして、再発防止といった視点からも検討委員会を進めさせていただいております。我が党におきましては、部会を頻繁に開催させていただいて、そしてまた事業者の皆さんからもピアリングをやりながら、いかにすればこの再発防止ができるか、今回はいわゆる業界としての構造的な問題まで含めて議論をさせていただいているところでございます。

今回の事故の背景、いろいろありますけれども、総じて言うと、どうしても、いわゆる規制緩和をした後、事前チケット型から事後チケット型になつたこの運輸関連部門でありますけれども、当初目的とした事後チケット型の形が残念ながら機能していなかつた、または行政処分として行つてきた行為が事実上効果がなかつたということがこれまでの議論で大分表に出てきたところでございます。

今後、我々として、この再発防止、そして業界としても健全に推移をし、何といつてもバスを利用する皆さんのが安心して、当然命の心配がない、そういう形にしていかなければならぬという思いでございます。

そんな中で、きょうは三點についてちょっと質問をさせていただきたいと思います。先に大臣に行きたいところだつたんですけども、大臣がまだお見えじゃないのでちょっと順番を変えます

が、検討委員会でも議論されていましたいわゆる手数料の問題であります。

バス事業者と旅行事業者の間で発生する手数料が、当然旅行事業者はお客さんを集めるわけでありますから、彼らは手数料が商売でありますから、適正なる手数料を取るのは当たり前だという

○谷委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

○秋元委員 自民党的秋元司でございます。

質問の機会をいただきまして、感謝申し上げます。

まれる手数料に比べて著しく大きい場合には、貸し切りバス事業者が安全に運営するコストを十分に賄えないおそれがある、そういうことであるかと認識をしております。

こういった事態を防止するための方策につきまして、現在、軽井沢スキーバス事故検討委員会において検討を進めているところでございます。

○秋元委員 今の回答でもわかりますように、Bツールの間の中に入るものでありますから、なかなか第三者としてチケットがしにくい、そういうことが今の答弁でもうかがい知れると思ふんです。

思いがりますけれども、残念ながら、それがこれまでの事業の中では、いろいろと聞こえてくる話の中で、適正な手数料をちょっと超えているんじゃないのかという声もありました。

よって、手数料のあり方というのも今議論を深めさせていただいているところでありますけれども、今回、国交省の検討委員会でも議論される中においても、結局、運賃の中にいわゆる手数料が含まれた形で計算をはじき出すということが一つの形として見えてきているわけであります。

手数料というと、例えば不動産会社でいいますと不動産手数料。物件を持つっている人と物件を借りたい人の真ん中に入る仲介業者でありますけれども、確かに彼らも両方から手数料をもらう商売であります。それが、それは賃貸物件そのものには本来は入っていないなくて、賃貸物件そのものにビルトインというよりは、むしろ外側にあるのが手数料、そういう感覚を一般的に我々は持つていて、そのためには入つていなくて、賃貸物件そのものにビルトインという形で一つの体系になつてます。

今検討されている検討委員会の中では、今後、バス事業者といわゆる旅行業者がともに拠出し合つて第三者機関をつくり、そこで適正なる手数料の形というものを常にチケットしながらやつていいこう、そういう議論が出てるようになります。

手数料がなければ当然旅行業は業を営めないわけでありますし、片一方で、バス事業者は手数料が大きくなると、今お話をあつたように、結局また安全面を損なうような事業の運行につながるかもしれない、このバランスが非常に大事だと思います。

その第三者機関がどういうものになつていくのかということは、我々もこれは相当ウォッチしていくかなくちやいけないかと思いますが、少なくとも、この適正な手数料のあり方、お互いウインとウインの関係になるような形の仕組みを、周りの皆さんも応援していただきながら、いい形をぜひつくりついていただくことを改めてお願い申し上げるところであります。

大臣にお越しいただきましたので、大臣への質問に行かせていただきたいと思います。

今回、一つ問われた形として、規制緩和の流れから今日この形になつたわけですが、いろいろと議論をしていく中で、いよいよ、いわゆる参入規制というものをいかに考えていくかということを少し我々も真剣に考えていかなくちやいけ

ないとおもいます。

今現在は、バス事業者の皆さんには、いわゆる保有台数五台以上でもつて許可がおりるという形になつていますけれども、古くはこれは十台以上だつた時代があつたわけあります。

事業者の皆さんからヒアリングをすると、実際、五台の保有台数でそれなりの利益が出る事業なんかできるわけじゃないんだという声も聞こえます。しかし、今現在、業界全体を見ると、私が聞いた範囲だと、五台以上でもつて営業しているバス事業者の数が、全体の七割が五台以上で営業しているんだという話でございます。五台から十台の間、なかなか十台持つことができない、そういう事業者が七割だという声がありますから、いきなりこの参入規制を設けていると、非常にこれは経済的にも大きな影響が出るということはわかるのでありますけれども、今後、この問題にどのように対処していくかという問題。

あわせて、これは一つの提案なんですけれども、そういうふた参入規制を設けるという話もありますが、設けないのであれば、実は、免許制から許可制に変わった今の形でありますけれども、この許可制を何年かで更新制にしていく、更新するときに全ての安全基準が安定的に保たれた事業体であるのかということをチェックする、そこでしっかりとウォッチしていく、そういうふた方式を導入するというのも私は一つの考え方じゃないかと思うんです。

この辺の見解について、大臣にお伺いしたいと思ひます。

○石井国務大臣 貸し切りバスの安全運行を確保する観点から、事業者に安全に事業を遂行するための機能が備わっているかどうかを参入時にチェックすることは極めて重要でございます。

平成二十四年四月の関越道高速ツアーバス事故の後にも参入時におけるチェックの強化を行つたところでありますけれども、改めて、今回の事故を受けまして、安全に事業を遂行する能力の事前チェックの方について検討しているところでございます。

ございます。

また、御提案のような更新制を導入することとした場合には、対象となる事業者の範囲ですか、あるいは審査を行う地方運輸局の業務量等について検討が必要になるとを考えます。

御提案の内容を含めまして、事業参入に当たつての安全確保のチェックの強化につきましては、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において総合的に検討してまいりたいと存じます。

○秋元委員 当然、許可をもらうときには、スタート時ですから、それなりの許可をもらうために企業も意気込んでくるし、書類もしっかりと整えると思うんです。

大事なことは、その後、継続してずっとそのことが保てるかどうかがポイントでありまして、残念ながら、今、抜き打ち検査もされていると思うんですけども、継続的にやつていらない業者の数がいるということがさまざま事故を起こし、または安全の担保が失われてしまつた、こういったケースにあると思いますので、いかに継続して安全体制をできる事業体であるか、そういった視点でこれから行政運営を行つていただきたい、そのことを改めて申し上げたいと思ひます。ぜひ、検討委員会での建設的な議論をしていただきたいと思います。

続きまして、今回の議論の中に、いわゆる旅行会社とバス事業者の間に実は存在する事業体といふふうでしようか、個人というんでしようか、要するにランドオペレーターの存在というのが改めて思ひます。

○石井国務大臣 貸し切りバスの安全運行を確保する観点から、事業者に安全に事業を遂行するための機能が備わっているかどうかを参入時にチェックすることは極めて重要でございます。

国内でしっかりとやつているランドオペレーターも、また海外で日本人が活躍しているランドオペレーター、ちゃんとしたランドオペレーターはいふことはいて、適正に、ちゃんとした業は業ど

うふうでやつてやつておられる方はたくさんいらっしゃるんでしょうかでも、しかし、ちょっと第三者から見ておかしいなと思われる行為をするランドオペレーターも残念ながら、特に、バス事業者、

レーティング

今後の、スキーバスを出す、運行する、こういつて葉を選ばないで言えばたたくという、そういうふうな行為があるランドオペレーターの存在もあるといふことも聞きます。

また、今インバウンドの世界で活躍しているランドオペレーターの一部は、特に、この前、私もランドオペレーターの協会の皆さんのヒアリングでもお伺いしましたが、いわゆる民族系のランドオペレーターという方もいらっしゃつて、いわゆる中国、韓国からお客様がどつと来る、それら健康食品を買わせて帰しちゃうとか、そういう荒っぽいことをする、アテンダントをする人もあります。

結局のところ、このランドオペレーターといふのは何の資格もないわけですね。無資格の状態じゃないです。誰でも、私がきょうからランドオペレーターと言えば今すぐでも業ができるという世界でありますから、そもそも我が國も、観光立国というものをしっかりと目指してここまでやつてきたわけですから、このランドオペレーターに対して何か法的な根拠を持つ措置といふのは今後検討していくに値するんじゃないかなと思うんですけれども、観光庁長官、見解を求める

た会社の中に入つたところは、著しく値段を、言葉を選ばないで言えばたたくという、そういうふうな行為があるランドオペレーターの存在もあるといふことも聞きます。

また、今インバウンドに関係するランドオペレーターといふのも、いろいろな問題があるというふうに認識しております。

このため、国土交通省におきましては、従来、旅行業法の適用がなかつたランドオペレーターが旅行商品企画、手配にどのように関与しているか等、その実態の把握を急いでいるところでございます。

今後速やかに、ランドオペレーターを含めまして、旅行の安全と質を確保できる規制のあり方を検討し、結論を得ていただきたいというふうに考えております。

○秋元委員 いずれにしましても、非常に大切な問題であると思いますので、これからまた国交省としても、まだまだ検討委員会の議論が残つてゐると思いますので、いい議論をしていただきながら、我が国の観光立国、大いに伸ばしていただきたいと思います。

一旦終わります。ありがとうございます。

○谷委員長 次に、樋口尚也君。

○樋口委員 公明党の樋口尚也でございます。秋元先生に十五分時間を分けていただいて、大臣への質問の時間をいただきました、皆さんの御配慮に感謝を申し上げて、質問をさせていただきたいと思います。

石井啓一大臣の所信に対する質疑といふことで行わせていただきます。さほどまやります。急いでやりたいというふうに思つております。

まず初めに、生産性革命について伺います。

二〇一五年の国勢調査の速報値が発表になりました。初の人口減少となりました。人口減少社会が現実のものとなつたわけでございます。我が国の人口は二〇一〇年のピーク時で一億二千八百六万人、二〇六〇年には八千六百七十四万人になります。それは百年前、一九六〇年と同じ規模だ、こ

ういうことの予測が出ているわけでございます。

もちろん、高齢人口がふえていきますが、生産年齢人口と若年人口は減少していく、高齢化率は二三%から四〇%になっていく、こういう予測があるわけであります。その結果、深刻な人手不足を起こしてしまって、我が国の産業の生産性が低下をする、こういうことになるわけでありますから、この課題を乗り越えるためには生産性の革命的な向上が重要な鍵となるわけであります。

御案内のとおり、生産性の概念といふものは、アウトプットをインプットで除した値でありますから、これを革命的に向上させて我が国の生産力を強く引き起す、引き出していくことが大事であります。

私は、労働者を減らしたりとか、投資を減らしたりとかする、こういう効率化ではなくて、すなわち、それはアウトプットの増加を伴わない、インプットだけが減る、こういうことではなくて、アウトプットの増加につながる革命的なイノベーションや新たなニーズの顕在化など、前向きな取り組みが極めて重要だというふうに思っています。

国交省は、我が国の経済、国民生活の幅広いところにかかる分野を所掌しておりますが、我が国の生産性向上に向けて果たすべき役割は極めて大きいと思います。

大臣の所信の中でも、生産性革命元年、こういうフレーズがありましたが、果敢に挑戦をしていただきたくと思ってるわけですが、生産性革命に向けた大臣の御決意を伺いたいと思います。

○石井国務大臣 我が国は、二〇一〇年の一億二千八百六万人をピークに人口減少が始まっていますが、最も極めて速いスピードで高齢化も進みつつあります。

しかしながら、トラックの積載量が五割を切る状況や、道路を移動する時間の約四割が渋滞に費やされているといった社会の無駄を減らすこと、またICTなどの新技術を導入すること、さらにサービス産業等の生産性を向上することにより、

年齢人口と若年人口は減少していく、高齢化率は二三%から四〇%になっていく、こういう予測があるわけであります。その結果、深刻な人手不足を起こしてしまって、我が国の産業の生産性が低下をする、こういうことになるわけでありますから、この課題を乗り越えるためには生産性の革命的な向上が重要な鍵となるわけであります。

我が国経済の持続的で力強い成長に貢献できるといふうに思つております。

今後、人口減少により各産業を支える労働力が

減少します。そういう労働供給の制約を打破す

るために、それを補うための生産性の向上が必

要不可欠であります。生産性向上こそが、これか

らの成長のキーワードというふうに考えておりま

す。

そこで、私は、本年を生産性革命元年と位置づけまして、生産性革命につながるプロジェクトを国土交通行政分野から選び出し、磨き上げて集中的に取り組みたいと考えております。

このため、三月七日に私を本部長とする国土交

通省生産性革命本部を立ち上げるとともに、生産

性革命プロジェクト第一弾を発表いたしました。

今後、本部会合を月一回程度開催し、熟度の高

まったものから順次プロジェクトとして発表して

まいります。

また、生産性革命は、一つの運動論として広がつていくことが大事だというふうに考えておりま

して、経済団体からも広く御意見を伺いながら

進めてまいりたいと考えております。

○樋口委員 スタートを切るということが大事だ

というふうに思つておりますので、よろしくお願

いします。

この生産性革命における具体的な取り組み、

今、一つ御紹介がございましたけれども、きょう

は、さまざまな社会の無駄を減らすということ

で、渋滞について伺いたいと思います。

先ほどの大臣のお話のとおり、我が国の道路の

移動時間の四割が渋滞損失であります、一方

で、欧米の主要都市はこれが半分の二割というこ

とであります。すなわち、欧米並みの倍、今、日

本には渋滞があるわけですから、これを削減する

とともに努力してまいりたいと思つておるわ

けでございます。

特に、今御指摘のありました近畿圏につきまし

ては、ICCTの利活用によるデータを特定するこ

とによりまして、阪神高速の阿波座付近について

すが、当たり前の話ですけれども、三十分の渋滞

を解消すれば、三十分早く配送ができる

わけであります。それによって生じた時間で次の

活動生産性も高まっていくわけで、ドライバーに

よつては休憩時間に充てることもできる。生産性

の向上を目指すのであれば、まず「丁目一番地」で

この渋滞対策に取り組むべきだ、このように思

います。

そこで、私は、本年を生産性革命元年と位置づけまして、生産性革命につながるプロジェクトを国土交通行政分野から選び出し、磨き上げて集中的に取り組みたいと考えております。

このため、三月七日に私を本部長とする国土交

通省生産性革命本部を立ち上げるとともに、生産

性革命プロジェクト第一弾を発表いたしました。

今後、本部会合を月一回程度開催し、熟度の高

まったものから順次プロジェクトとして発表して

まいります。

また、渋滞対策で御指摘をいたいた

淀川左岸線延伸部につきましても、今、大阪府、

大阪市が都市計画決定あるいは環境アセスメント

の手続を行つてゐるところでございまして、ま

た、大阪湾岸西伸部につきましても、六甲アイラ

ンド北駒ケ間につきまして、三月三日から二十

八年度の新規事業化に向けた手続を進めさせてい

ただいているところでござります。

いざりにしましても、早期の効果的なピンボイ

ント対策、そしてまた必要なネットワーク強化に

よりまして渋滞緩和効果を高め、近畿圏における

生産性の向上に邁進してまいりたいというふうに

思つておられます。

以上でございます。

○樋口委員 ありがとうございます。

ピンボイントの渋滞対策も、ネットワークをつ

なぐということも、両面、ぜひ進めていただきた

いと思います。

大臣、残り二分ということがありますので、

簡潔に一問だけ聞かせていただきたいと思いま

す。

社会資本の整備について簡潔にお伺いをしたい

と思いますが、もちろん老朽化がこれから進んで

まいります。道路もそうですし、橋梁も、トンネ

ルも、下水も老朽化がどんどん進んでいくわけで

すが、このインフラメンテナンス費用は、国土交

通省の推計によると、平成二十五年で約三兆六千

億円、平成四十五年にはそれが四兆六千億円か

ら五兆五千億円になる。このインフラメンテナン

ス費用の縮減、平準化は重要な課題であります。

見方を変えると、インフラメンテナンス事業は

今後の成長分野だ、こう言えるわけであります。

メンテナンスを産業として育成して、担い手の確

保につなげるべきだと思いますが、老朽化対策、

インフラメンテナンスの産業化も含めて、今後の

社会資本整備について一言大臣から御発言をお願いしたいと思います。

○石井国務大臣 インフラ老朽化対策につきましては、高度成長期以降に整備したインフラが今後一斉に老朽化することから、戦略的な維持管理、更新へ転換することが急務でございます。

このため、平成二十五年度にはトンネルなどの緊急点検を行うとともに、二十六年度には、インフラ長寿命化計画や維持管理の統一的な基準、マニュアルを策定いたしました。現在は、これらにつとり、国や地方公共団体、高速道路会社など各施設の管理者が定期点検を行い、点検結果に基づいて修繕等の対策を計画的に進めているところです。

また、メンテナンスの大半を担う地方公共団体に対する防災・安全交付金等の財政支援、研修や直轄診断等の人的支援を実施してまいります。あわせて、老朽化対策をメンテナンス産業の育成、活性化と建設産業の担い手確保につなげていくことが重要と考えております。

このため、幅広い業種の企業、団体を巻き込んで、産学官が総力を挙げて老朽化対策に取り組み、民間の新技术の掘り起こしや幅広い業種からの新規参入を促進しております。

また、維持管理、更新に係る複数年の契約や包括的民間委託の活用を通じまして、地域の建設産業の担い手の確保につなげてまいります。

人口減少が進み、財政制約が強まる中、引き続き、国土交通省の総力を挙げてメンテナンス、老朽化対策に取り組んでまいりたいと存じます。

○樋口委員 ありがとうございました。

では、統いての質問に参りたいと思いますが、その前に、おっしゃったとおりであります。今財政制約が厳しい、そういうもとで、既存のインフラを最大限に活用するということは極めて重要なことでございまして、インフラ、そしてメンテナンス業者の育成に取り組んでいただきたいと思思います。

三つ目の質問は、軽井沢のスキーバス事故につ

いてお伺いをしたいと思います。

もう複数の先生方からの御質問がありましたので、ポイントを絞って御質問させていただきたいというふうに思います。

今、私たちも現場にも行かせていただいているところであります。今後は、警察をして事故調査委員会における原因究明とともに、今行われている検討会における再発防止策の検討がさらに進んでいくというふうに思っているところでございます。

私たちも、一月二十七日に、石井大臣に申し入れを行いました。安全こそが最優先のサービスだ、こういう視点で取り組みをお願いしたいとお願いをしたところでございます。その中には、ソフトの整備、ハードの整備、ハードの整備の中に

は、ドライブレコーザーの設置の義務化、また速度制御装置の義務化なども書いておりまして、ドライブレコーザーを義務化しようという動きについても、よかつたなというふうに思っているところであります。

また、さまざま提案をいたしましたけれども、私も、一つ、きょう御提案をさせていただきました。先ほど、秋元先生のお話にもありましたが、要するに、バス事業者さんは、五台から十台持ついらっしゃる中小企業さんが七割だと。もっと、十台以上のところも、中小企業さん、大変多いわけですが、加えて、車齢の話もさつきありました。バスが古くなっていて、老朽化が進んでいます。この間、お伺いしたら、十一・八年ですか、今バスの車齢はそのぐらいだと。大変古くなっているということも事実であります。

今回、中小企業投資促進税制の御提案がございました。御提案がありましたが中小企業投資促進税制につきましては、まずは業界の御意見等をしっかりと聞いてまいりたいと考えているところでございます。

○樋口委員 業界の意見をぜひ聞いていただきたいと思うわけでございます。

トラックについて事前にお伺いをいたしました。細かい数字ではありませんけれども、トラック業界は約六万者あって、そしてトラックが約百万台あると言わわれている中で、貸し切りバスは四千五百者、そして四万九千台と、一桁違うわけであります。投資促進税制を使っても、減収額がどうぞらざりあるかという試算もできるかというふうにも思いますし、バスの老朽化の問題はバス火災

は、一つ、トラックが対象になつておりますけれども、中小企業投資促進税制があります。この中

小企業投資促進税制は期限がありますけれども、この期限を延長するとなれば、トラック、貨物用自動車は対象になつているわけですね。船舶もなっています。しかし、バスはなつていなければなりません。しかし、バスはなつていなければなりません。

もう一度、ポイントを絞つて御質問させていただきたいというふうに思います。

今、私たちも現場にも行かせていただいているところであります。今後は、警察をして事故調査委員会における原因究明とともに、今行われている検討会における再発防止策の検討がさらに進んでいくというふうに思っているところでございます。

私たちも、一月二十七日に、石井大臣に申し入れを行いました。安全こそが最優先のサービスだ、こういう視点で取り組みをお願いしたいとお願いをしたところでございます。その中には、ソ

フトの整備、ハードの整備、ハードの整備の中に

は、ドライブレコーザーの設置の義務化、また速

等の問題でも最近世間をざわしている問題でもあります。

これはぜひ積極的に、我々も頑張りたいというふうに思いますけれども、国交省さんにも強く検討を促し、実現をしていただきたいと要望をするものでございます。

続きましたの質問は、建設業における技能労働者の待遇改善について伺いたいと思います。

先般の横浜のマンションの基礎ぐい工事問題にございました。安全こそが最優先のサービスだ、こういう視点で取り組みをお願いしたいとお願いをしたところでございます。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

老朽化したバス車両を衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術が装備されている新車に代替していくことは、バス運行の安全の確保という観点から重要なことであると認識をしております。

国土交通省としましては、貸し切りバスの新車への代替を促進する観点から、これまで、先進安全装置について補助制度を設けるとともに、自動車重量税及び自動車取得税についての特例措置を講じているところでございます。

今回、中小企業投資促進税制の御提案がございました。御提案がありましたが中小企業投資促進税制につきましては、まずは業界の御意見等をしっかりと聞いてまいりたいと考えているところでございます。

○樋口委員 業界の意見をぜひ聞いていただきたいと思うわけでございます。

トランクについて事前にお伺いをいたしました。細かい数字ではありませんけれども、トラック業界は約六万者あって、そしてトラックが約百万台あると言わわれている中で、貸し切りバスは四千五百者、そして四万九千台と、一桁違うわけであります。投資促進税制を使っても、減収額がどうぞらざりあるかという試算もできるかというふうにも思いますし、バスの老朽化の問題はバス火災

ざいます。

私の地元の関西で半世紀にわたりこの職人の処遇改善に尽力をされてきた、今、大阪府建団連の会長で近畿の建専連の会長もされています北浦年一會長という方がいらっしゃいますが、親しく話をしました。本当にこの半世紀の御苦労に、また先見の明に対して、その情熱にも、心から敬意を表しているところでございます。

お正月の互礼会のときも、やはりこの処遇改善の話がありました。そのときの発言をちょっとと引きりますけれども、社会保険加入を初め待遇改善を進めているが、いまだ末端まで行き届いていないのが現状、これは我々も含めた全ての者に責任があり、物づくりは上から下まで全員がつくることが原点で、建設業の原点は現場にあり、現場の原点は職人にある。そして次に、最低でも保険加入はしないと若い人は入つてこない、元請にはきっと支払いをお願いする。そして最後に、社会保険について、ことしは完全加入の一年前だが、元請、専門業者ともに総論賛成でも各論で事態が進まない状況にあるが、勇気を持って実施するためにはことしが最後のチャンスだと。このように発言をされておるわけであります。これが現場の声だというふうに思っています。

政府が建設業の社会保険未加入対策の目標年次としている平成二十九年まで残り一年強、一年と

少しになりました。来年度は、建設業の将来のために重要な、まさに勝負の年になるというふうに思っています。このままでいいんじゃないのかという現場のお声もあるわけであります。

私は、さらに加入をこの一年進めていくということに当たって、ポイントは二つあるといふふうに思っています。

一つは、社会保険に加入するための原資となる法定福利費が、発注者から元請、そして元請から下請へと、現場の労働者までしっかりと流れていることです。どこかでとまつていてはいけません。今保険に加入しても、結局その原資がもう見えないんじゃないか、こういう声も多くあるわ

けで、この点が一つ。

二つ目には、社会保険の加入については、特に小規模事業者などにとつては、保険制度が複雑であります。この保険制度について、必要な保険に加入できているのかどうか、しっかりと認識するのが難しい場合もあります。全ての技能労働者の方が社会保険に加入できるようにするためには、関係者に適切な保険について正しく理解をしていただく必要があり、国としても保険加入について必要なサポートを提供していくことが重要だ。この二つがポイントだというふうに思っています。

そこで、提案であります。

先ほど申しました、原資となる法定福利費をもらえないという問題。下請の業者さんが元請に法定福利費をくれとなかなか言いにくいわけでありまして、それを受けとめる窓口が必要だ。二つ目に、社会保険の加入をサポートするための必要な知識を教えてくれる、こういったような窓口を全国十カ所で開催してございます。こういうことで、その普及に努めてきていたところでございます。法定福利費を内訳明示した

月から十二月にかけまして、見積書の作成能力の向上を図つていただくために、作成方法に関する研修会というのを全国十カ所で開催してございます。こういうことで、その普及に努めてきていたところでございます。法定福利費を内訳明示した見積書の活用も徐々に進んできているところでございます。

今後、これらの対策に加えまして、特に取り組みがおくれております二次下請以下の中小の建設事業者の皆さんに対しまして重点的に対策を講じて、見積書の活用が業界全体に広く行き渡るよう努めていきたいというふうに考えております。それともう一点、御指摘ございましたように、それぞれの就労形態に応じて加入すべき保険について、正しく御理解いただくということは非常に重要でございます。

これも、全国各地で説明会等を開催いたしまして、建設労働者が加入すべき社会保険について周知を図る、あるいはいろいろな御疑問の点がござりますので、そういうものに丁寧に対応するといったようなことをしてございます。

そういう中で、昨年三月に、各地方整備局ごとに建設業フォローアップ相談ダイヤルというようなものも設置をいたしまして、相談しやすい環境整備に努めているところでございます。

御指摘ございましたように、目標年次でございまして、企業単位では九五%、労働者単位で七二%というところまで来ておるところでございます。

このために、幾つかの取り組みを進めてございます。

○樋口委員 ありがとうございます。

既存の窓口があるということですけれども、周知がなされていないというか、理解が進んでいないのも事実でありますので、保険の入り方の話だけではありません、本当にもらえていないという相談をきちんと受けられるような窓口を設置していただきたい、重ねてお願ひを申し上げたいと思います。

次に、住宅政策について伺います。

大臣所信の中でも、新たな住生活基本計画を策定し、居住者、住宅ストック、産業・地域の三つの視点から新たな目標を設定し、今後十年間の住宅政策の方向性を示すと決意を表明されたところ

私は、この中でも、居住者、特に若年、子育て世代の支援が重要だということを考えております。

昨年の秋に全国で青年意識調査というものをやりまして、七千二百七十二名の方から回答を得ました。その中で、若い皆様が将来に希望を感じることは何かと聞いた中で、複数回答、いっぱいありますけれども、その中で選んでいただいた断トツの一位が、希望は家族がいるということだというふうに答えられたわけです。そして、不安はどうふうに答えられたわけです。そして、不安は何ですかと聞くと、その不安の第一位は、収入が不安定だということだったわけです。

若い皆様の二・三は、やはり結婚したいという方も多いから、なかなか出会いもなければお金もない、そして結婚ができるない、こういう声も切実な声として私たちは受け取りました。

例えば、結婚、出産を希望する若者の皆さんにとって、住宅費の負担というのは非常に重たい、大きな経済負担の一つであります。三十歳未満の勤労单身世帯の平均の消費支出に占める住宅費の割合は約二五%、四分の一が住宅費ということになります。

若い皆さんが結婚をし、出産を希望されている方は出産し、そして安心して暮らすことができる

住宅を無理ない負担で確保できるような政策。一つは、実質的な家賃の支援。もう一つは、空き家もふえています、そういう中において、公的賃貸住宅に加えて、民間の賃貸住宅を活用した支援。この民間の賃貸住宅、空き家も多くなっているわけですので、この住宅の供給を推進すべきだ、この二つを思つておるわけであります。

若い皆様が将来に希望を持つていただけるよう住宅政策をどのように取り組んでいかれるのか、国交省の見解を伺います。

○由木政府参考人 お答えいたします。

若年の世帯、あるいは子育ての世帯が安心して子供を産み育てたいという思いを実現できるような環境を整備することは、大変重要であるというふうに考えております。

お話をいただきました住生活基本計画、今大詰めの作業を進めおりますが、この中でも、目標の第一番目に、若年世帯あるいは子育て世帯が安心して暮らせる住生活の実現という目標を掲げたいというふうに考えております。

そのため、例えば、今、一定の子育て世帯等が賃貸住宅に入られる際に、その整備費や家賃低廉化に対する助成を行う地域優良賃貸住宅制度といふのがございます。こういった制度について、若干年あるいは子育ての世帯に対する支援を逐次充実をしてまいっております。

一つ御紹介を申し上げますと、二十七年度の補正予算におきましては、初めて、新婚世帯に対する家賃低廉化の対象を拡大するということをいたしました。また、子育て世帯に対する家賃低廉化の助成の内容を拡充しております。また、新年度につきましては、一人親世帯とか多子世帯に対する支援を拡充してまいりたいというふうに考えております。

これ以外にも、例えば、UR賃貸住宅における近居割とか、あるいは三世代同居等にも対応したような住宅の支援とか、さまざまな支援策を講じてまいりたいと思っております。

また、御指摘をいただきました、空き家を活用

して、いわば民間賃貸住宅のあいている部分をうまく活用しながら要配慮者に対する住宅を供給するような新しい仕組みについても、ぜひ今後検討してまいりたいというふうに考えているところでございます。

そのための小委員会等の設置も今企画をしているところでございますので、そういった総合的な政策を加えて、若者・子育て世帯の支援を進めてまいりたいと思っております。

○樋口委員 ありがとうございました。終わります。

○谷委員長 再び、秋元司君。

○秋元委員 再びありがとうございます。

残りの時間はたっぷり質問させていただきたい

と思いまして、よろしくお願ひします。自民党の秋元司でございます。

今度のテーマは二〇一〇年の東京オリンピックに関する件であります。今、一つ問題となつていて思いますが、このオリンピック時に開催されるいわゆる展示会とかイベント、そういった問題についてなんです。

このオリパラは、私の地元江東区でも今現在八月に、東京オリンピック・パラリンピックに伴う

展示会場の利用状況に關し、情報共有として対応を検討するための大規模展示会の主催者の皆様

方と東京都、千葉県、こういった御関係の皆様方に一堂に集めた連絡会議を開催させていただいております。

今後とも、展示会の関連事業者の声をよくお伺いいたしながら、展示会の開催が可能な限り実現する方策などにつきまして、御関係の皆様方、関係省庁、関係自治体と最大限調整を図らせていただきたい、かように認識をさせていただいております。

○秋元委員 今御説明いただいたように、東京都も大分努力しまして、代替施設を用意するという

ことまでは踏み込んでいたいたんだですが、でも、残念ながら、その代替施設を用意したところはオリンピック期間中はオリンピックで使いたい

ということになつていて、結果的に、二〇二〇年の四月から秋の十月、十一月ごろまでは

ビッグサイトを含めた、そして仮設として使う施設も全く使えなくなつてしまつて、これまでビッグサイトでやつていたイベントはこの期間はやはり使えないという事実は今のところ変わりないんです。

それで、お隣千葉の幕張メッセも立派な展示場

でございますから、ここを使うという案なんですね

けれども、実はここも今度オリンピック会場とし

ます。それと半年前倒しする、このようなこともござります。

そのための企画をして、これまでの実績の中、失われる展示会としては約五百本、そして経済としても五兆円、そしてまたそういう大イベントでございますから、それに、例えばホテルとか、電気とか、装飾とか、そいつた関連企業が結局五千億経済損失があると言われているわけでございまして、オリンピックは盛り上がりなかなか立ちやいけませんけれども、同時に、日本発のこのビジネス招致、そういうふたものを決して私は失わせちゃいけないと思つております。

本来、ロンドン・オリンピックとかリオのオリンピックなんかは、実は別にメディアセンターの施設をつくって、そこでやつもらつて、既存の施設は使わないということを今計画中、過去ロンドンにおいてもそだつたんすけれども、何かどうやら、IOCに問い合わせをすると、今のメ

ディアセンター、ビッグサイトを使うべきだといふ強い意思が示されたようございます。メディア施設の新しい施設をつくるということは大

分難しいというように聞いておりますが、今申し上げたこういった問題について、政府としてどの

ディアセンター、ビッグサイトを使うべきだといふ強い意思が示されたようございます。メディア施設の新しい施設をつくるということは大

分難しいというように聞いておりますが、今申し上げたこういった問題について、政府としてどの

ような見解を持っていらっしゃいますか。経産省、お願ひします。

○安藤政府参考人 お答え申し上げます。

今委員御指摘のように、展示会は中小企業の皆様方の商品やサービスの需要開拓、あるいは関連する事業者の皆様方への経済波及効果が大変大き

いということで、経済の活性化に重要な役割を担うものである、かように認識をさせていただいております。このため、今御指摘のありました展示

会場が使用できない期間におきましては、展示会の出展者の商談機会の喪失のみならず、展示会の関連事業者の皆様にも影響が生じることが懸念を

されるわけでござります。

こうした展示会場につきまして、從来より、地

方自治体が中心となつて整備をしてきたところでございます。今御指摘の東京ビッグサイトにつきま

しては、この二月の二十三日、東京都が二〇一九年の四月から翌年の三月までの一年間、約二・四万平米の仮設展示場を設置する、このようなこと

で、失われる展示会としては約五百本、そして経

済としても五兆円、そしてまたそういう大イベン

トでございますから、それに、例えはホテルだと

も、これを半年間前倒しする、このようなこともござります。

また、あわせまして、全国各地で展示場の新設、増設の動きが見られまして、今後、日本の展示場の総面積は二〇二〇年に向けまして約四割以

上増加するということが見込まれております。

私ども経済産業省といたしましては、昨年十二月に、東京オリンピック・パラリンピックに伴う

展示会場の利用状況に關し、情報共有として対応を検討するための大規模展示会の主催者の皆様

方と東京都、千葉県、こういった御関係の皆様方に一堂に集めた連絡会議を開催させていただいております。

今後とも、展示会の関連事業者の声をよくお伺いいたしながら、展示会の開催が可能な限り実現する方策などにつきまして、御関係の皆様方、関

係省庁、関係自治体と最大限調整を図らせていただきたい、かように認識をさせていただいており

ます。

○秋元委員 今御説明いただいたように、東京都も大分努力しまして、代替施設を用意するという

ことまでは踏み込んでいたいたんだですが、でも、残念ながら、その代替施設を用意したところ

はオリンピック期間中はオリンピックで使いたい

て決まつてしましましたから、ここもオリンピック期間中は使えないということなので、今、業者の皆さんを集めで、前後にイベントを集中できなかといふことを多分調整していただいてもらつてあると思うんですけれども、私が聞く限り、それはなかなか難しいんじゃないかという声もありますし、まあここは展示場だけじゃないし、いろいろなイベントも開催されますよね、こういう施設は。

ですから、オリンピックはオリンピックで盛り上がつていかなくちやいけませんが、それによつて経済損失がないように、この前後の調整が終わらない場合はぜひ新たな案というのを国も交えて考えていただきたいし、先ほど御答弁ありますたけれども、ビッグサイトも幕張メッセも各自治体の施設でありますから、国は基本的に関与していないんですね。

政策的には、今、経産省がこれは推進していくなくちやいかぬという思いがありますけれども、国は箱物については全く関与しておりませんから、多少、都市計画の中で一部国交省がお金を出すそういうことはあるかもしれませんけれども、箱物は全然国は関与していません。

せつかく観光庁の中でMICEといった部署があつて、これから観光立国もさらに一層推進する中において、こういった展示会場というものを本來は国がしっかりと意思を持つ自治体と協力してつくる、予算もつけるし、場合によっては税も考えるとかいろいろなことをして、やはり国が主体となつてやるということも私は政策の一つの柱として大切なことじやないかと思つているんですけど、けれども、見解を問いたいと思います。

○田村政府参考人 今御指摘のように、展示会、イベント、それから国際会議といつたいわゆるMICEを開催することによりまして、多くの外國人ビジネス客が訪日をし、そして国際交流や観光振興が促進されるということで、インバウンド施策の一環としてもMICEの振興というの是非常に重要なだと思っております。

こうした展示会、イベント等のMICEの誘致、開催を今後一層推進すべく、経済産業省を始め展示会等の関係省庁や地方自治体とともに、施設整備も含め今後のMICEの振興策のあり方をよく検討してまいりたいと考えております。○秋元委員 この政策に予算をつけていくためにある程度政策判断が必要だと思いますので、ぜひ、きょうは大臣はいらっしゃいませんけれども、副大臣お二人が座つていらっしゃいますので、この質問の内容をしかと頭にインプットしていただきながら今後検討を深めていただきたい、そのように思つております。

てまた辰巳といつたような地区の主要な交差点もとても認識しているところでござります。今御指摘もありました東京湾岸エリアの国道三百五十七号線というのがございますが、東京港トンネルというのを今整備を進めているところですがございまして、海側、横浜方面に向かつてのそのトンネルが今月二十六日に開通いたします。また、反対側の千葉方面に向かいます山側のトンネルも三十年の開通を目指に、現在工事を行っています。いろいろところでござります。

御指摘の江東区の辰巳交差点の立体化といつたようなものにつきまして、私どもとしても、東京

すから、東京の例で申し上げますと、いよいよ第
四次整備計画がほぼ発表されました。
しかししながら、私がちよつと疑問に思うのは、
例えば私の地元江東区においては、ちよつとママ二
アツクな話をしますと、深川二丁目の十六番地か
ら平野一丁目の八番地までの、いわゆる清澄通り
に位置する東側なんですが、ここは約七七
年前につくられた都市計画法による規制の区域で
ありますて、その主な目的というのは、平野一丁
目八番地から三好一丁目一番地の住宅街を通つて
清洲橋通りに抜ける計画道路がある、その延長が
この規制区域となつてゐるんだけれども、この
計画道路というのは、東京の大密集地帯、タワー

体の施設でありますから、国は基本的に関与していないんです。

政策的には、今、経産省がこれは推進していくなくちやいかぬという思いがありますけれども、国は箱物については全く関与しておりませんから、多少、都市計画の中でも一部国交省がお金を出すということはあるかもしませんけれども、箱物は全然国は関与していません。

せっかく観光庁の中でMICEといった部署があつて、これから観光立国もさらに一層推進する中において、こういった展示会場というものを本來は国がしっかりと意思を持つて自治体と協力してつくる、予算もつけるし場合によつては税も考えるとかいろいろなことをして、やはり国が主体となつてやるということを私は政策の一つの柱として大切なことじやないかと思つているんですけれども、見解を問いたいと思います。

おかげさまで私の地元江東区、東ありますから、オリンピックも含めた、ことし十一月からはいよいよ築地の移転、新豊洲市場、そしてまた、ワーマンションがどんどん建つてきてしまいのこともありますけれども、結構わいをさらに一層増してまいります。そうなったところにやはり出てくるのは、東京湾岸道路、国道三百五十七号ですが、大変これから交通問題が顕著に思っています。

いよいよ今月二十六日ですかね、東京都が開通しまして、これによつて空港へのアクセスの強化とか向上が期待されますが、いわゆる有明、東雲、そして辰巳というものが非常に議論の中心となつてしまつて、前々から地元自治体からも要望が出されども、この点について国交省の

港トンネルの開通後の交通状況といつたものも見定めながら、また、首都高速と非常に近いところからの市場に一層夕方の立地が、ちょっとと見解をきいてあります。さらに、ちよつと見解をきいてあります。

果的にぎりぎりの間に、非常にまとまることもござりますので、私どもとしても、例えば右折、左折レーンといったような改善も含めまして、短期的にできるものはどんどん関係機関とも調整をした上で、東京オリンピックあるいはまた地域開発にそそのかのようにしっかりと対策を講じてまいりたいという所存でござります。

以上でござります。

○秋元委員　ぜひ、この問題は臨海部を今後発展させていく上で非常に大切なことだらうと思いますので、取り組みをよろしくお願ひしたいと思います。

最後の質問ですけれども、最後は、都市計画道路整備についてちょっとお伺いしたいと思いまして、これをお聞きします。

この立体化と、京港トンネルと港湾拠点の立体化と、非常に問題で、これはござります。

マンションが建っているところの真ん中を突き通すなんてことはあり得ない話であって、事実上、現実不可能だし、かわりに、これもマニアックな話で申しわけないんですが、いわゆる三ツ目通りが湾岸道路まで延びていますから、もはや必要性としてはない、こういう計画道路が残つてしまっているわけであります。

そして、この規制が何をもたらしているかといふと、結局、清澄通り、西側と東側を見ますと、西側はこの規制の枠がかかつっていないので、商店街も含めた非常にいい、ちゃんとそこそこのビルが建ちながらきれいな町並みが広がっているんですけど、東側の方は規制が残っちゃっているので、例えば三階以上のビルは建てられないなどとか、いろいろなさまざまな規制が残つて、見た感じ、差別感が非常にはつきり出ちゃつて、この七十年の間ではいろいろ世代もかわっていますから、さまざまな資産のいろいろな継承があるんでしょうけれども、売買も進みながら、民間の活躍もあるんですが、残念ながら、少し客観的に見ても元気が

○森政府参考人 お答えいたします。
委員御指摘のように、都内の湾岸工
の開発といったものが進んできたこと
で、例えばお台場にございます有明、

この都市計画整備については、基本的には法律
は国なんですけれども、運営は地方自治体であります
から、細かいことは本当は地方自治体に問わ
なくちやいけないのでありますけれども、基本的
な国のスタンスとして問わせていただきたいと思
うのは、私は、やはりどうしても、地元は東京で
アリエは、特
東雲、そし
は商業施設
に伴いまし
うのは、私は、やはりどうしても、地元は東京で

ない状態にも見えてしまつてゐるわけでありま
す。

○栗田政府参考人 都市計画道路の整備につきまして御質問を頂戴しております。

都市計画道路は、都市の骨格を形成して、安全で安心な市民生活、機能的な都市活動を確保する、都市における基幹的な都市施設でございます。

事業の着手におきましては地域住民などの関係者を対象とした説明会を開催するなど、住民の理解促進のための取り組みを行うことが必要と考えています。

既に、委員、質問の中で言及されておられますけれども、東京都では、東京における都市計画道路の整備方針、いわゆる第四次事業化計画を策定すべく作業を進めておられます。昨年十二月に方針案を公表されまして、十二月から二月十日にかけてパブリックコメントが行われたところであります。今年度末までに、月末ということですが、今後十年間で優先的に整備する路線の方針などを策定する予定というふうに伺っております。

また、優先整備路線以外の路線の取り扱いにつきまして、これもまたパブリックコメントで地域住民からお示しのあつた御意見なども踏まえながら、ことしの四月以降、都市計画で定められた幅員での整備が完了していない、しかし概成している、そういうた道路の整備の必要性などにつきまして検討が進められるというふうに伺っております。

都市計画道路の整備につきましては、地域住民などの関係者からの御意見も踏まえまして整備を進めることが必要であると考えておりますので、京都も同様の考え方であると伺つておるところでございます。

○秋元委員 ゼひ、見直しも含めて、国交省もい指導をしていただきたいと思います。以上です。ありがとうございます。

○谷委員長 次に、本村伸子君。

○本村(伸)委員 日本共産党的本村伸子でございます。

軽井沢バス転落事故にかかわって、抜本的な安

全対策を求める立場から、質問をさせていただきます。

バス転落事故で十五名の方がとうとい命を奪われました。この三十年で犠牲者が一番多いバス事故となりました。亡くなられた方々に心からの哀悼の意を表したいと思います。そして、負傷された皆様の一も早い回復を心から願つております。

私も現地に行きましたして黙禱し、そして献花をさせていただきました。

現場は、国交省の現地の方に聞いても警察の方に聞いても、ほとんど事故がないところだということです。事故の当日、凍結もありました。あと少し坂が終わる、そういう場所でした。そういう場所でなぜ事故に遭わなければならなかつたのかと、本当に無念の思いでいっぱいになりました。絶対に繰り返してはならない、そのための真剣な、抜本的な安全対策をとらなければならぬ。

事故の直接的な原因是運転手の操作ミスだといふふうに言われております。エンジンブレーキがきかなかつたのではないか、ギアがニュートラル、スピードを出し過ぎていたのではないか、このような原因が言われておりますけれども、技術力に不安があつた運転手の方が運転しなければならなかつた。なぜそうした運転手の方に事業者は運転をさせたのか、なぜ違反を繰り返し、安全を軽視する事業者を参入させたのか、国の責任は本当に重いものがあるというふうに思います。

そこで、伺いますけれども、国土交通省は事故を起こした会社イエスピーに監査に入つて、三十三件の違反があつたと報告をされております。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

事故を起こした貸し切りバス事業者、株式会社イエスピーに対しましては、事故発生日、一月十五日から四回にわたり特別監査を実施し、同社

の他の貸し切りバス運行も含め、御指摘のとおり、計三十三件の道路運送法関係の法令違反事項を確認しました。

その中で、健康管理に関する違反が二件ございました。具体的には、所定の拘束時間を超えて乗務していた運転者がいたこと、休息を十分とらずに乗務した運転者がいたこと、また、一部の運転者に対し定期健康診断が未実施であつたこと、さらに、新たに雇い入れた運転者に対し健康診断が未実施であつたこと、以上のことが確認をされております。

○本村(伸)委員 運転手の方は、中型に乗つておりまして大型はふなれであるというふうに言つておられました。高齢で、健康チェックもせず、実車の訓練は回送運行時一回だけであつた。運転手の方が以前勤務していた会社で受診をした任意の適性診断で、一部の項目で最低の評価を受けましたけれども、その診断結果は本人にも渡されることはなかつたと報道をされております。

そこで、伺いますけれども、なぜイエスピーはこうした運転手の方を雇い、大型の貸し切りバスを運転させることになったのか、その背景を大臣はどうのように考へているのか。私は、一九九九年に審議をされました道路運送法の改定など規制緩和、これが背景にあるというふうに思いますが、それでも、大臣の認識を伺いたいというふうに思ひます。

○石井国務大臣 事故の原因につきましては、現在、警察において究明のための捜査を行つてゐるところであります。その捜査の状況を注視しているところであります。今回事故を起こしたドライバーについては、御指摘のよう、大型車の経験が少なかつた、事業者が該当運転者に実施した実車訓練が一回のみといった問題が判明をしております。

貸し切りバスについては、平成十二年の道路運送法の改正により、需給調整規制の廃止を行つたところです。規制緩和の結果、サービスの多様化など利用者の利便向上という点で成果を上げてい

るものと考えております。

一方で、安全、安心なサービスの確保は需給調整規制の廃止後においても最重要の課題でござります。

安全、安心なサービスを確保するためにはドライバーの技能の向上は極めて重要であります。国土交通省といたしましては、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会におきまして、ドライバーに対する訓練のあり方を含めた安全規制のあり方について総合的に検討し、実施に移してまいりたいと思っております。

○本村(伸)委員 大臣はいつも、この規制緩和のことを問われると、サービスの多様化など利用者の利便向上という点で一定の成果が上がつてゐるというふうに真っ先に言うわけですが、それでも、貸し切りバスの最大の、一番のサービスは安全ではないんですか。大臣の認識を伺いたいと思いま

す。

○石井国務大臣 もとより安全な運行をやつていただくことが大前提であるというふうに考えております。

○本村(伸)委員 規制緩和の問題ですけれども、貸し切りバス事業を免許制から許可制にして需給調整をなくして、過度な競争にならないよう、安全が守られるようにと調整してきた、そうしたものをなくした。安全確保も事前チェックから事後のチェックに切りかえた。それだけではなく、労働法制の規制緩和とともに相まって、バス運転手の低賃金化、非正規化そして派遣など、働く人たちを安く使うということを進めてきた。そういう中で、教育や経験の不足という問題も生じてきてるというふうに思います。

規制緩和の後、バス事業に参入する事業者がふえて、法改定をした一九九九年度には二千三百十六社、貸し切りバスの事業者はあつたわけですけれども、最新の数字では二〇一四年度で四千四百七十七社というようになりました。

そういうふうに事業者がふえる中で、一事業所当たりの収益は減り、民営バスの運転手の平均の

年間所得も、一九九四年と二〇一四年を比べますと百七十九万円も減っている。そういう中で、若い人が就職をしようということにはならず、人手が足りない状況になつてているというふうに思いました。

今回、事故で明らかになつた運転手の経験、技量不足、高齢化、運転手の不足というのも、大もとには規制緩和が背景にあるというふうに言わざるを得ないと思いますけれども、大臣の認識を改めてお伺いしたいと思います。

○石井国務大臣 需給調整規制を廃止した後、貸し切りバス事業者の参入があつえているといふところは御指摘のとおりかと思いますが、そういった中で、国土交通省としても、貸し切りバスの運転者の労働条件や待遇の改善は重要だというふうに考えております。

それで、平成二十六年四月から安全コストを反映した新運賃・料金制度を導入しております、これは関越のバス事故を受けて新たに導入したところでございますが、国土交通省としては、この運賃・料金制度に従つて適正な運賃収受が徹底されることが運転者の処遇改善のためにも重要なとこ

ううに考えております。

今回の事故を起こしたイーエスピーについては、新運賃・料金制度の下限運賃を下回る運賃で実施をしていたということから、下限割れ運賃の防止のための方策を、今、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会で検討しているところでございまして、その検討結果も踏まえ、適正な運賃収受を徹底していかたいというふうに考えております。

○本村(伸)委員 実際には、この二十年間で、バスの運転者の平均年間所得というのは百七十九万円も減つてきています。

そこで、ちょっとお伺いしたいんですけども、今回事故を起こしたイーエスピーの全てのバス運転手全體の低賃金、非正規化が問題になつてお

りますけれども、賃金、雇用形態、非正規の場合はどうのくらいになつてているのか、派遣の人はどのくらいいるのか、社会保険の加入など、こういう状況、こういう実態調査は行っておられますでしょうか。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

株式会社イーエスピーにつきましては、今回の事故を受けて特別監査を改めて実施いたしましたところ、運転者につきましては、フルタイムで勤務する運転者が十一名、それ以外の勤務体系による運転者十一名が確認をされていところでござります。

それから、貸し切りバスの雇用形態についての実態把握の件でございますけれども、現在、全国の貸し切りバスの運転者、平成二十五年度ベースで八万三千百九十九人ということではありますけれども、これにつきまして、二十六年度に私どもサンプル調査を、これはバス全体で実施したところ、貸し切りバスに見る限り約八割が正社員で雇用されているといった結果が出ていたところでございます。

○本村(伸)委員 そのサンプル調査ですけれども、四千社以上ある中での二十六社の調査だと思

いますけれども、よろしいでしょうか。

○藤井政府参考人 サンプル調査で回答があつた事業者については、二十六事業者でございます。

○本村(伸)委員 先ほど言わされました数字が、正社員が八割と言いましたけれども、圧倒的多数の中小零細のバス会社の雇用状況まで調べていない

といふことが明らかになつてございます。

○本村(伸)委員 バスの運転手は、大事だというふうになつておりますけれども、命を預かる大事な仕事でございます。安全の観点から、安全運行が確保できるという基準が必要だというふうに思うわけですね。

○本村(伸)委員 まさにこの二十年間で、バス運転手の雇用形態はどのようなものになつてい

たかという点。

そこで、ちょっとお伺いしたいんですけども、今回事故を起こしたイーエスピーの全てのバス運転手全體の低賃金、非正規化が問題になつてお

用の割合はどのくらいで、そして雇用契約期間

はどのくらいになつてているのか、派遣の人はどのくらいいるのか、社会保険の加入など、こういう状況、こういう実態調査は行っておられますでしょうか。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

貸し切りバス業界における雇用形態についての調査は先ほど申し上げたとおりでありますけれども、今委員の御指摘を踏まえて、可能なものにつきましては、調査ができるところを検討してまいりたいと考えているところでござります。

○本村(伸)委員 規制緩和でバス事業者がふえ

て、一社一社は収益が減る中で、人件費を削るしかねない。労働集約型のバス事業でコスト削減となれば、結局、人件費を落として安全度を下げるということにつながつてしまります。

そこで、ちょっと大臣に確認をしたいんですけども、バスの運転手というのは安全運行のためである、そういう認識があるのかということをお伺いしたいというふうに思います。そして、二

点目でございますが、運転手といふのは安全運行のかなめであり、そのかなめにふさわしい待遇が必要だということを大臣は認識されているのかという点を確認したいというふうに思います。

○本村(伸)委員 御指摘のとおり、改善基準告示を守るといふことがまさにその意味であると考えております。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、改善基準告示を守るといふことがまさにその意味であると考えております。

○本村(伸)委員 厚生労働省に伺いますけれども、改善基準告示に違反した場合、罰則があるのかどうか、確認したいと思います。

○大西政府参考人 御指摘の改善基準告示につきましては、違反した場合には罰則はありませんが、政務官分しかなく、罰則がない。やはり罰則つきの

安全運行のための基準をつくるべきだというふうに思いますけれども、大臣の認識を伺いたいと思

います。

○石井国務大臣 運転者の安全運行を確保するためには、事業者が、改善基準告示に定められた労働時間等の遵守、点呼時の運転者の健康状況の確

認、交代運転者の配置基準の遵守等、法令上求められている事項を確實に実施することが重要と考

大臣が申し述べたとおりでござります。

特に労働条件につきましては、事業用自動車につきましては、全産業労働者と比較しても長時間労働といふ実態が見られており、運輸業における労働時間の改善について、引き続き取り組むべき重要な課題であると認識をしているところでござります。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

この課題の解決のためには、事業用自動車の運転者の勤務時間を定めたいわゆる改善基準告示の遵守が極めて重要であると考えております。この過

れにつきまして厚労省と連携をし、しっかりとその遵守に努めてまいりたいと考えているところ

でございます。

○本村(伸)委員 もう一つ確認ですけれども、道

路運送法の二十七条に、事業者は、運転者の過労運転を防止するために必要な措置を講じなければならぬというふうに書かれております。この過

労運転を防止するために必要な措置というのは、改善基準告示を守るということでよろしいでしょ

うか、確認したいと思います。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、改善基準告示を守るといふことがまさにその意味であると考えております。

○本村(伸)委員 厚生労働省に伺いますけれども、改善基準告示に違反した場合、罰則があるのかどうか、確認したいと思います。

○大西政府参考人 御指摘の改善基準告示につきましては、違反した場合には罰則はありませんが、政務官分しかなく、罰則がない。やはり罰則つきの

安全運行のための基準をつくるべきだというふうに思いますけれども、大臣の認識を伺いたいと思

います。

○石井国務大臣 運転者の安全運行を確保するためには、事業者が、改善基準告示に定められた労働時間等の遵守、点呼時の運転者の健康状況の確

認、交代運転者の配置基準の遵守等、法令上求められている事項を確實に実施することが重要と考

えております。

国土交通省としましては、これらの取り組みを徹底すべく、法令の遵守状況について監査等において確認するとともに、悪質な違反業者に対しても、厳正な処分 行政処分をもって対処しているところでございます。

○本村(伸)委員 イーエスピーに対し、昨年二月、国交省は監査に入り、違反が見つかったわけですけれども、処分をしたのは、ことしの一月十三日、事故が起る二日前のことですございました。しかも、一台のバスの運行を二十日間とめるというだけの処分でございました。そこでちゃんと厳しい早急な対応があつたら、今回のバス事故は起こつていなかつたかも知れません。違反をしても甘い対応では、安全を軽視する事業者はなくならないというふうに思います。

事故後の街頭監査なんかでも違反ばかりだ。違反が蔓延している現状は国交省も認めざるを得ないというふうに思いますが、監査とおつしゃいましたけれども、国交省の監査の職員は、今年度で、全国で三百六十五人しかいない。この人数で、貸し切りバスを初めバス、トラック、タクシー十二万社を監査しなければならない。十二万社を三百六十五人で監査するのはとても無理だということを言わざるを得ません。

こうした貧弱な監査体制、それにもかかわらず貸し切りバス事業に参入しやすくする規制緩和を行つた政府、国の責任というのは本当に重大だというふうに言わざるを得ないとということを指摘しております。

もう一つですけれども、一九九九年の規制緩和の道路運送法の改定の審議の際、この道路運送法とともに、鉄道事業法、海上運送法、航空法、この四つの法案が一括して審議がされました。私はこの当時の規制緩和の法案に反対しましたけれども、審議も、四つ大事な法案が一括で審議される、一つ一つ十分な審議ができるないという状況でした。決してこういうことを繰り返してはならないというふうに思います。委員会運営につ

いても一言申し述べさせていただきたいというふうに思います。

連日、バスの事故の報道がなされております。ここで、貸し切りバスの運転手の過労死の問題について伺いたいというふうに思います。

長野県内の昌栄高速運輸株式会社で観光バスの運転手として働いていたTさんは、二〇〇八年八月十九日、日光でバスを運転中に脳内出血が起り、同年十一月三十日、四十二歳で亡くなられました。

この件で、ことし一月二十二日、長野地方裁判所は、過重業務、過重労働による過労死であるというふうに判断をいたしました。請求から七年かけてやつとこういう判決が出されました。

国の方は、労働基準監督署の署長は、乗客が見学している間に運転席で待機しているのを休憩として労働時間には含めない、労働時間が労災の認定基準を超えるものではないというふうに主張をしましたけれども、今回の長野地裁の判決では、待機時間についても、完全に業務から解放されて

いたとは言えず、一定の精神的緊張を伴つたと判断をし、Tさんの業務が、不規則な勤務、拘束時間の長い勤務、出張の多い業務、交代制勤務、深夜勤務及び精神的緊張を伴う業務であり、疲労を回復できなかつたとして、脳内出血の発症の起因性を認めました。

Tさんのお連れ合いは、女手一つで働きながら二人の子供さんを育て、経済的にも精神的にも大変つらい日々を送られているわけでございます。

ところが、国は控訴をし、この判決を認めようとしているわけでござります。

もう一つですけれども、一九九九年の規制緩和の道路運送法上の、事業者が過労運転を防止するために必要な措置とは改善基準告示のことだというふうに言わざりましたけれども、このバスの運転手のTさんは、脳内出血発症直前の二〇〇八年七月十五日から八月八日までの二十五日間で宿泊は九日もあつたわけでございます。七月十五日から二十七日まで十三日間休日がないといふ状況も続きました。こういう働く方をされておきたいと思います。

そして、改善基準告示では拘束時間は一週間当たり六十五時間というふうになつておりますけれども、

五時間十八分も多い拘束時間でございました。

そして、改善基準告示では拘束時間は原則一日当たり十三時間までとありますけれども、十三時間を超える日は、実働二十三日の中で十二日もありました。出勤した二十三日間において、一日平均拘束時間は十四時間二分、一日拘束時間二十時間以上の日もありました、十八時間以上の日もありました。

改善基準告示では、勤務から勤務までの間の休息時間は継続八時間以上というふうになつております。

Tさんの場合で、例えは、七月二十四日には七時間二十分しかなく、二日連続、休息期間に零時五分に退社をして二十五日の午前五時五十分に出社をした。休息時間は五時間四十五分しかありませんでした。二十六日も、この日は二十四時十分に退社をして七時半に出社をした。休息時間は八時間未満でございました。

八月五日は、頭痛のために午後五時五十分に入庫をしましたけれども、七時間四十分後の二五五時三十分、つまりは六日の午前一時半までバスの運転台からおりることができなかつた。にもかかわらず、六日午前六時四十分に出社をして、休息時間は五時間十分。それで六日から八日まで一泊三日の観光旅行の運転に従事をいたしました。この三日間の拘束時間は一日平均で十四時間一分でござります。

Tさんの勤務というのは本当に不規則で、出社が早い日は八月三日夜中の午前一時三十分が出社、退社が最も遅いのは七月十七日で二十六時五十分退社。七月十五日、八月八日までの二十五日間で宿泊は九日もあつたわけでございます。七月十五日から二十七日まで十三日間休日がないといふ状況も続きました。こういう働く方をされておきたいと思います。

いたわけでござります。改善基準告示違反のオーバーラードです。

厚生労働省に伺います。この事件、つかんでお

られますでしょうか。

○大西政府参考人 お尋ねの事件につきましては、現在訴訟で係属しておるというふうに承知しております。

○本村(伸)委員 国交大臣にもお伺いをしたいんですけども、こうした改善基準告示違反のオーバーラードで過労死に至つてしまつた事件、どのようにお感じになりますか。

○石井国務大臣 改善基準告示に定められた休息時間が遵守されることによりまして適正な睡眠時間や休日が確保されるものと認識をしております。

引き続き、厚生労働省と連携しつつ、事業者の指導や悪質事業者への重点的な監査等によりこの基準の遵守の徹底を図り、運転者の長時間労働の改善を図つてまいりたいと存じます。

○本村(伸)委員 改善基準告示は、先ほども答弁がありましたが、こういう問題を抱えております。そして、この改善基準告示の違反の横行を放置してきたから、こうした最悪の過労死という事態になつたんだというふうに思ひます。

Tさんは、七月二十四日二十四時五分、これは二十五日の零時五分ですけれども退社をして、二十五日午前五時五十分に出社をとることもありました。この休息時間は五時間四十五分、この間に会社から退社をして家に帰り、お風呂に入り、そして食事をして、身支度をしてまた出勤する。睡眠時間は何時間だったのか。三時間や四時間だったのではないかというふうに思ひます。

改善基準告示では、勤務と勤務の間の休息時間が八時間あればいいというふうになつておりますけれども、通勤時間や食事、お風呂、身支度、こうしたものを考えますと、睡眠時間の確保というのは本当に大変だというふうに思ひます。Tさんの場合は、この八時間以上という休息時間さえ守られておりませんでした。

道路運送法上の過労運転を防止するために必要な措置というのは、改善基準告示を守ることだと

いうふうに先ほど答弁をされましたけれども、この改善基準告示に違反するというのは、やはり過労運転であったということだというふうに思います。

こういうひどい労働かせ方をしていたのに過労死と認められないというのは、私は本当にひどいと認められます。早く控訴を取り下げて、一刻も早く御遺族の方を少しでも安心させるべきだということを強調しておきたいというふうに思います。

改善基準告示の問題ですけれども、今の改善基準告示というのは、睡眠時間を問うております。私はここに問題があるというふうに思いました。通勤で一時間かかる、往復で二時間かかる、食事、お風呂、身支度、事実上、睡眠時間が四時間でも構わない、こういうふうに改善基準告示はなっています。大臣は、これで本当に安全が守られるというふうにお考えでしょうか。

○石井国務大臣 運転者の睡眠時間については、御指摘の改善基準告示において、休息期間の一部とされているところでございます。この休息期間は、原則として一日最低八時間以上確保するよう定められているところでございますが、これは、裏返して言えば、拘束時間が十六時間までということになるわけですね。しかし、拘束時間が原則は一日十三時間までで、十六時間まで延長可能なわけですが、ただし、拘束時間が十五時間以上は週に二回までというふうに改善基準告示にはされております。

なお、この拘束時間でありますが、バス運転者の実際の運転などの作業時間と客待ちなどの手待ち時間と合わせた時間とされておりまして、これに仮眠等の休憩時間が加えた時間が拘束時間とされているところでございます。

この改善基準告示で定められた時間を事業者がきちんと内容を遵守することによりまして安全性を確保することができると認識をしております。

○本村(伸)委員 そもそも、道路交通法には、ひどく疲れた状態で車を運転してはいけないという

ふうに書かれています。

さまたま調査を読ませていただきましたけれども、睡眠時間八時間に比べて睡眠五時間だと運転中の脇見が多い、衝突事故や車両単独事故の関連要因を調べた結果、睡眠時間が六時間未満ということが有意な要因であるという調査もしております。疫学調査の結果では、睡眠時間が六時間未満の者では、居眠り運転のリスクが有意に上昇していましたという報告もあります。交通事故防止のためには夜の睡眠をきちんととることが何よりも重要という指摘も当然ながらございます。

独立行政法人労働安全衛生総合研究所の高橋正也氏は、二〇一五年の「睡眠医療」でこういうふうにおっしゃっています。飲酒運転は厳しい罰則がある、しかし、体内では飲酒と同じ効果を及ぼす睡眠不全に対しても社会的に甘いんだ、寝ていなければならぬ乗るな、乗せるな、この認識を広めなければならぬというふうに強調をされております。

とりわけ、人を乗せて運転する、人の命を預かるバス運転手であるならば、寝ていられないなら乗るな、乗せるなどというのは当たり前だというふうに思いますが、大臣の認識を伺いたいと思います。

○石井国務大臣 道路運送法令におきまして、バス事業者に対し、疲労等の理由により安全に運転できないおそれがある乗務員を乗務させてはならないとしておりまして、点呼の際にこれを確認することを求めております。

睡眠不足によつて疲労が十分に回復せず、安全に運転ができないおそれがあると点呼の際に確認された場合には乗務させてはならない、このように考えております。

○本村(伸)委員 改善基準告示の休息期間の八時間では、安全運行を確保するための睡眠が確保できないというふうに思います。現場の労働者の皆さん、勤務と勤務の間の時間は十一時間は必要です、睡眠を確保するためにも、疲労を回復するためにも十一時間は休息期間が必要だとおっしゃつております。

裁判の事例も、改善基準告示が守られていない事例だったと認識をしております。私どもとして

そして、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の安部誠治先生も、運転手の労働時間を定めた改善基準告示の改正も厚生労働省に求めたい、乗務を終えてから次の乗務まで最低八時間の休息を定めているが、この時間を延ばすべきだ、通勤時間を考慮すると睡眠時間は四から五時間になつてしまふことがあります。

○本村(伸)委員 今回の軽井沢バス転落事故を検討し、実現しなければならないというふうに思いますが、大臣にぜひ政治家として判断をしていただきたいと思います。

○藤井政府参考人 お答えいたします。御指摘の改善基準告示につきましては、自動車運転者の業務の特性を踏まえ、全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間の制限や休息期間の確保等の規制のあり方について、関係労使の同意を経て策定されたものであり、自動車運送事業の実情を踏まえたものであるということを認識しております。

厚生労働省と連携しつつ、事業者への指導や悪質事業者への重点的な監査により同基準の遵守の徹底を図つているところであります。引き続き、バス運転者の長時間労働の改善を図つてしまります。

なお、改善基準告示を法制化するかどうかにつきましては、厚生労働省の所管であると考えていいところでございます。

○本村(伸)委員 貸切りバスの安全運行の確保を、国交省としては、そういう観点で、働くドライバーの皆さんの睡眠時間を確保できる休息期間の保障を検討し、安全基準として罰則つきでつくらるべきだという提案なんですけれども、大臣の認識を伺いたいと思います。

低賃金長時間労働の改善など、安全運行ができる労働条件を確保するということに真剣に向き合べきだということを申し述べさせていただきたいと思います。

大臣に、事業者の参入規制、労働規制、この両方の規制強化、こうしたことの安全運行のために検討するべきだというふうに思いますが、それでも、労働条件を確保するべきだということを申し述べさせていただきたいと思います。

は、まずはこの改善基準告示をきちんと守らせることが重要だというふうに考えております。

罰則ということであります。先ほど申し上げたように、まずは監督等によって行政処分をするということになつております。この処分等に従事する場合も罰則もあり得るという体系でございます。

○石井国務大臣 先ほど委員が御紹介いただいた裁判の事例も、改善基準告示が守られていない事例だったと認識をしております。私どもとして

力が備わっているかどうか、これをチェックすることは重要というふうに考えております。

平成二十四年四月の関越道のバス事故の後にも、参入時におけるチェックの強化を行ったところであります。改めて安全に事業を遂行する能力の事前チェックのあり方について、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において総合的に検討を行つてまいりたいと存じます。

労働規制については、これは厚生労働省の所管かと存じます。

○本村(伸)委員 安全運行のために、事業者の参入の規制と同時に、働く人の労働条件を守る、その労働規制の強化、ぜひやつていただきたいということを申し述べ、質問を終わらせていただきま

す。

ありがとうございました。

○谷委員長 次に、内閣提出、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案を議題といたします。趣旨の説明を聽取いたします。国土交通大臣石井啓一君。

[本号末尾に掲載]

踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案
踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○石井国務大臣 ただいま議題となりました踏切道改良促進法等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。

踏切道については、昭和三十六年の踏切道改良促進法の制定以降、その数が半減し、遮断機のない踏切も大幅に減少してまいりましたが、踏切事故が依然として約一日に一件、約四日に一人死亡するペースで発生するなど、その安全確保が急務であります。また、交通の安全確保等の観点から道路管理の一層の充実を図る必要があります。

このような趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申

し上げます。

第一に、改良すべき踏切道を指定することがで

きる期間について、平成二十八年度以降さらに五ヵ年間延長することとしております。

第二に、踏切道についてソフト、ハード両面からのさまざまな対策を促進するため、踏切道の改良に関する計画において、立体交差化、保安設備の整備等、従来の改良の方法に加え、カラー舗装等の当面の対策や駅周辺の駐輪場整備等の踏切周辺対策等を盛り込むことができるとしており

ます。

第三に、鉄道事業者と道路管理者が地域の関係者と連携し、踏切道に関して地域の実情に応じた対策を検討するための協議会制度を創設することとしております。

第四に、道路管理者に協力して、道路の維持等を適正かつ確実に行うことができる法人等を道路協力団体として指定することができる制度を創設することとしております。

第五に、交通の安全確保等の観点から、交通に危険を及ぼす不法占用物件等を道路管理者が迅速に除去することができることとしております。

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

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。

○谷委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

午後三時十三分散会

踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案
(踏切道改良促進法の一部改正)

第一条 踏切道改良促進法(昭和三十六年法律第百九十五号)の一部を次のようになります。

第三条第一項中「平成二十三年度」を「平成二十八年度」に、「立体交差化、構造の改良踏切

歩道橋その他の歩行者又は自転車が安全かつ円滑に鉄道を横断するための立体的な施設であつて国土交通省令で定めるものをいう。以下同じ。」の整備又は保安設備の整備」を「踏切道改良基準(安全かつ円滑な交通の確保のために必要な踏切道の改良の方法に関する国土交通省令で定める基準をいう。以下同じ。)に適合する改良の方法に、「ものについて、その改良の方法を定めて、「」を「」を「」に改め、同条第二項中「平成二十三年度」を「平成二十八年度」に、「立体交

差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備又は保安設備の整備」を「踏切道改良基準に適合する改良の方法」に改め、「その改良の方法を示して「」を削り、同条第三項中「立体交差化、構造の改良又は歩行者等立体横断施設の整備(以下「立体交差化等」という。)に係るものにあつては「及び、保安設備の整備に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者及び関係市町村長の」を削り、同条第四項中「立体交差化等に係るものにあつては「を「国土交通省令で定めるところにより、「」に改め、「保安設備の整備に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者及び関係市町村長の」を削り、「」を削り、「」を削り、「」を削る。

第二項第四号に掲げる事項には、道路協力団体(道路法第四十一条の二十第一項の規定により指定された道路協力団体をいう。以下同じ。)による歩行者と車両とを分離して通行させるための踏切道の着色、踏切事故の発生の防止について通行者の注意を喚起するための看板の設置その他の鉄道事業者及び道路管理者が実施する踏切道の改良に道路協力団体の協力が必要な事項を記載することができ

る。

5 第二項第四号に掲げる事項には、道路協力団体(道路法第四十一条の二十第一項の規定により指定された道路協力団体をいう。以下同じ。)による歩行者と車両とを分離して通行させるための踏切道の着色、踏切事故の発生の防止について通行者の注意を喚起するための看板の設置その他の鉄道事業者及び道路管

理者が実施する踏切道の改良に道路協力団体の協力が必要な事項を記載することができ

る。

6 鉄道事業者及び道路管理者は、前項の規定により地方踏切道改良計画に道路協力団体の協力が必要な事項を記載しようとするとき

は、当該事項について、あらかじめ、当該道

路協力団体の同意を得なければならない。

7 鉄道事業者及び道路管理者は、第一項の規定により地方踏切道改良計画を作成しようとする場合において、第六条第一項の地方踏切道改良協議会が組織されているときは、当該

地方踏切道改良協議会の意見を聽かなければならぬ。

第四条第一項の次に次の二項を加える。

2 地方踏切道改良計画には、次に掲げる事項

を記載するものとする。

一 踏切道の名称

二 踏切道の改良の方法

三 踏切道の改良に要する期間

四 踏切道の改良と一体となつてその効果を十分に發揮させるための事業があるときは、その内容

五 前各号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項

六 前項第二号の改良の方法は、踏切道改良基準に適合するものでなければならない。

七 第四条第十二項を削り、同条第十三項中「(第一項において準用する場合を含む。)」を削り、

「立体交差化計画等又は前項の規定により提出された保安設備整備計画(以下単に「保安設備整備計画」という。)」を「地方踏切道改良計画」に改め、同項第十一項とし、同項の次に次の

八 前各項の規定は、地方踏切道改良計画の変更について準用する。この場合において、第一項中「提出することができる」とあるのは、「提出しなければならない」と読み替えるものとする。

九 第四条第十四項中「第十項(第十一項)」を「第十

一項(前項)」に改める。

十 第十一条を第十三条とし、第十条を第十二条

十一項において準用する場合を含む。)」を削り、

「立体交差化計画等又は前項の規定により提出された保安設備整備計画(以下単に「保安設備整備計画」という。)」を「地方踏切道改良計画」に改め、同条第十二項を削り、同条第十三項中「(第一項において準用する場合を含む。)」を削り、

「立体交差化計画等又は前項の規定により提出された保安設備整備計画(以下単に「保安設備整備計画」という。)」を「地方踏切道改良計画」に改め、同項第十一項とし、同項の次に次の

十二項を加える。

十三 前各項の規定は、地方踏切道改良計画の変

更について準用する。この場合において、第一項中「提出することができる」とあるのは、「提出しなければならない」と読み替えるもの

とする。

十四 第四条第十四項中「第十項(第十一項)」を「第十

一項(前項)」に改める。

十五 第十一条を第十三条とし、第十条を第十二条

十六項において準用する場合を含む。)」を削り、

「立体交差化計画等又は前項の規定により提出された保安設備整備計画(以下単に「保安設備整備計画」という。)」を「地方踏切道改良計画」に改め、同条第十二項を削り、同条第十三項中「(第一項において準用する場合を含む。)」を削り、

「立体交差化計画等又は前項の規定により提出された保安設備整備計画(以下単に「保安設備整備計画」という。)」を「地方踏切道改良計画」に改め、同項第十一項とし、同項の次に次の

十七項を加える。

十八 第四条第十四項中「第十項(第十一項)」を「第十

一項(前項)」に改める。

十九 第十一条を第十三条とし、第十条を第十二条

二十項において準用する場合を含む。)」を削り、

「立体交差化計画等又は前項の規定により提出された保安設備整備計画(以下単に「保安設備整備計画」という。)」を「地方踏切道改良計画」に改め、同条第十二項を削り、同条第十三項中「(第一項において準用する場合を含む。)」を削り、

「立体交差化計画等又は前項の規定により提出された保安設備整備計画(以下単に「保安設備整備計画」という。)」を「地方踏切道改良計画」に改め、同項第十一項とし、同項の次に次の

二十一項を加える。

二十 第四条第十四項中「第十項(第十一項)」を「第十

一項(前項)」に改める。

二十一 第十一条を第十三条とし、第十条を第十二条

二十二項において準用する場合を含む。)」を削り、

「立体交差化計画等又は前項の規定により提出された保安設備整備計画(以下単に「保安設備整備計画」という。)」を「地方踏切道改良計画」に改め、同条第十二項を削り、同条第十三項中「(第一項において準用する場合を含む。)」を削り、

「立体交差化計画等又は前項の規定により提出された保安設備整備計画(以下単に「保安設備整備計画」という。)」を「地方踏切道改良計画」に改め、同項第十一項とし、同項の次に次の

二十三項を加える。

二十二 第四条第十四項中「第十項(第十一項)」を「第十

一項(前項)」に改める。

二十三 第十一条を第十三条とし、第十条を第十二条

二十四項において準用する場合を含む。)」を削り、

「立体交差化計画等又は前項の規定により提出された保安設備整備計画(以下単に「保安設備整備計画」という。)」を「地方踏切道改良計画」に改め、同条第十二項を削り、同条第十三項中「(第一項において準用する場合を含む。)」を削り、

「立体交差化計画等又は前項の規定により提出された保安設備整備計画(以下単に「保安設備整備計画」という。)」を「地方踏切道改良計画」に改め、同項第十一項とし、同項の次に次の

二十五項を加える。

二十四 第四条第十四項中「第十項(第十一項)」を「第十

一項(前項)」に改める。

二十五 第十一条を第十三条とし、第十条を第十二条

二十六項において準用する場合を含む。)」を削り、

「立体交差化計画等又は前項の規定により提出された保安設備整備計画(以下単に「保安設備整備計画」という。)」を「地方踏切道改良計画」に改め、同条第十二項を削り、同条第十三項中「(第一項において準用する場合を含む。)」を削り、

「立体交差化計画等又は前項の規定により提出された保安設備整備計画(以下単に「保安設備整備計画」という。)」を「地方踏切道改良計画」に改め、同項第十一項とし、同項の次に次の

二十七項を加える。

定する」に、「保安設備整備計画の実施に要する」を「同項の」に改め、同条を第十条とする。

第七条第一項中「による指定であるつて立体交

切道の立体交差化等による」を「により指定され

た踏切道(次項及び次条第一項において「指定踏

切道」という。)」に改め、「費用」の下に「(次項

の費用を除く。)」を加え、同条第二項中「保安設

備整備計画」を「保安設備の整備による指定踏切

道の改良」に改め、同条を第九条とする。

第六条第一項中「第三条第一項の規定により

定められた」を「踏切道改良基準に適合する」に

改め、同条第二項中「立体交差化計画等」を「地

方踏切道改良計画又は当該国踏切道改良計画」

に改め、同条第三項を削り、同条第四項中「前

三項」を「前二項」に改め、「又は鉄道事業者を

削り、同項を同条第三項とし、同条を第八条と

する。

第五条第一項中「立体交差化等に係るものに

限る。」を削り、「同項の規定により定められ

た」を「踏切道改良基準に適合する」に改め、同

条第二項中「前条第一項(同条第十一項)」を「第四

三条第一項(同条第十三項)」に、「立体交差化計画

等」を「地方踏切道改良計画」に、「同条第六

項」を「第五条第一項」に、「立体交差化計画等

が」を「国踏切道改良計画が」に、「(当該立体交

差化計画等)」を「(当該国踏切道改良計画)」に、

「当該立体交差化計画等」を「当該地方踏切

道改良計画又は当該国踏切道改良計画」に改め、

同条第三項を削り、同条を第七条とし、第四条

の次に次の二条を加える。

(国踏切道改良計画)

第五条 国土交通大臣は、第三条第一項の規定

による指定(鉄道と国土交通大臣が道路管理

者である道路とが交差している場合における

踏切道に係るものに限る。)をしたときは、當

該指定に係る踏切道の改良に関する計画(以

下「国踏切道改良計画」という。)を作成するも

のとする。

第六条第一項中「政令で定める鉄道事業者」を

「保安設備の整備による指定踏切道の改良を実

施する鉄道事業者(政令で定める者に限る。)」

に、「保安設備整備計画の」を「その」に改め、同

条第二項中「前項の政令で定める」を「前項に規

定する」に、「保安設備整備計画の実施に要す

る」を「同項の」に改め、同条を第十条とする。

第七条第一項中「による指定であるつて立体交

切道の立体交差化等による」を「により指定され

た踏切道(次項及び次条第一項において「指定踏

切道」という。)」に改め、「費用」の下に「(次項

の費用を除く。)」を加え、同条第二項中「保安設

備整備計画」を「保安設備の整備による指定踏切

道の改良」に改め、同条を第九条とする。

定する」に、「利便施設協定(第四十八条の十七―第四十八条の十九)」を「第七節 利便施設協定(第四十八条の二十一―第四十八条の二十五)」に改める。

第六条 地方踏切道改良協議会

地方踏切道改良協議会は、次に掲げる事項を記載するものとする。

一 踏切道の名称

二 踏切道の改良の方法

三 踏切道の改良に要する期間

十分に發揮させるための事業があるときは、その内容

五 前各号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項

六 第二項から前項までの規定は、国踏切道改良計画の変更について適用する。

第七条 地方踏切道改良計画を作成しようとする

鐵道事業者及び道路管理者は、地方踏切道改良計画の作成及び実施に關し必要な協議を行ふため、地方踏切道改良協議会(以下この

条において「協議会」という。)を組織するこ

ができる。

第八条 協議会は、次に掲げる者をもつて構成する。

一 地方踏切道改良計画を作成しようとする

鐵道事業者及び道路管理者

二 踏切道の所在地をその区域に含む都道府県の知事

三 踏切道の所在地を管轄する地方整備局長又は北海道開発局長

四 踏切道の所在地を管轄する地方運輸局長

五 その他当該鐵道事業者及び道路管理者は、必要があると認めるとときは、前項各号に掲げる者のほか、協議会に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。

一 関係市町村長

二 道路協力団体

三 その他当該鐵道事業者及び道路管理者が

必要と認める者

四 協議会において協議が調つた事項について

は、協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

五 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に關し必要な事項は、協議会が定める。

(道路法の一部改正)

第二条 道路法(昭和二十七年法律第百八十号)の一部を次のように改正する。

第八条 利便施設協定(第四十八条の十七―第四十八条の十九)を「第七節 利便施設協定(第四十八条の二十一―第四十八条の二十五)」に改める。

第一類第十号 国土交通委員会議録第二号 平成二十八年三月九日

第四十四条の二の見出しを「(違法放置等物件に対する措置)」に改め、同条第一項中「積載物」の下に「道路に設置された看板」を加え、「放置された物件」を「放置され、又は設置された物件」に、「違法放置物件」を「違法放置等物件」に、「又は交通に危険を及ぼしている」を「若しくは交通に危険を及ぼし、又はそれらのおそれがある」に、「当該違法放置物件の占有者、所有者その他当該違法放置物件について権原を有する者(以下この条において「違法放置物件の占有者等」という。)の氏名及び住所を知ることができないため、これらの者に対し、第七十一条第一項の規定により必要な措置をとることを命ずることができない」を「次の各号のいずれかに該当する」に、「違法放置物件を」「違法放置等物件を」に改め、同項に次の各号を加える。

一 当該違法放置等物件の占有者、所有者その他当該違法放置等物件について権原を有する者(以下この条において「違法放置等物件の占有者等」という。)に対し第七十一条第一項の規定により必要な措置をとることを命ずることを命ぜられた者が当該措置をとらないとき。

二 当該違法放置等物件の占有者等が現場にいないために、第七十一条第一項の規定により必要な措置をとることを命ぜられた者が当該措置をとらぬときは、當該届出に係る事項を公示しなければならない。

(道路協力団体の業務)

第四十八条の二十一 道路協力団体は、当該道路協力団体を指定した道路管理者が管理する道路について、次に掲げる業務を行うものとする。

八条第四項に規定する行政財産であるものに限る。の上の空間又は地下(当該道路の区域内の空間又は地下を除く。)に交通確保施設(歩行者の一般交通の用に供する通路その他安全かつ円滑な道路の交通の確保に資するものとして国土交通省令で定める施設をいう。以下この項において同じ。)を所有し、又は所有しようとする場合において、その者が、当該交通確保施設の整備又は維持管理を適切に行うのに必要な技術的能力を有することその他の国土交通省令で定める要件に適合すると認めるときは、国有財産法第十八条第一項又は地方自治法第二百三十八条の四第一項の規定にかかるわらず、その者のために当該敷地に当該交通確保施設の所有を目的とする民法明治二十九年法律第八十九号第二百六十九条の二第一項の地上権を設定することができる。

3 國有財產法第二十四条及び第二十五条並びに地方自治法第二百三十八条の五第四項から第六項までの規定は、前項の規定による地上権の設定について準用する。

第三章に次の一節を加える。

第八節 道路協力団体

(道路協力団体の指定)

第四十八条の二十二 道路管理者は、前条各号に掲げる業務の適正かつ確実な実施を確保するため必要があると認めるときは、道路協力団体に対し、その業務に関し報告をさせることができる。

二 道路管理者は、前項の規定による指定をしたときは、当該道路協力団体の名称、住所及び事務所の所在地を公示しなければならない。

3 道路管理者は、道路協力団体が前項の規定

4 道路管理者は、前項の規定により指定を取り消したときは、その旨を公示しなければならない。

(情報の提供等)

第四十八条の二十三 國土交通大臣又は道路管理者は、道路協力団体に対し、その業務の実施に關し必要な情報の提供又は指導若しくは助言をするものとする。

(道路協力団体に対する道路管理者の承認等の特例)

第四十八条の二十四 道路協力団体が第四十八条の二十一各号に掲げる業務として行う国土交通省令で定める行為についての第二十四条本文並びに第三十二条第一項及び第三項の規定の適用については、道路協力団体と道路管理者との協議が成立することをもつて、これらの規定による承認又は許可があつたものとみなす。

(踏切道の改良への協力)

第四十八条の二十五 道路協力団体は、踏切道改良促進法(昭和三十六年法律第百九十五号)第四条第六項(同条第十三項において準用する場合を含む。)に規定する同意をした同条第一項に規定する地方踏切道改良計画又は同法第五条第三項(同条第六項において準用する場合を含む。)において準用する同法第四条第六項に規定する同意をした同法第五条第一項において規定する国踏切道改良計画(以下この条において「同意地方踏切道改良計画等」という。)に道路協力団体の協力が必要な事項が記載されたときは、当該同意地方踏切道改良計画等に基づき鉄道事業者及び道路管理者が実施する踏切道(同法第二条に規定する踏切道をいう。)の改良に協力するものとする。

2 道路管理者は、道路協力団体が前条各号に掲げる業務を適正かつ確実に実施していないと認めるときは、道路協力団体に対し、その業務の運営の改善に關し必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

3 道路管理者は、道路協力団体が前項の規定

による命令に違反したときは、その指定を取り消すことができる。

4 道路管理者は、前項の規定により指定を取り消したときは、その旨を公示しなければならない。

(情報の提供等)

第四十八条の二十三 國土交通大臣又は道路管理者は、道路協力団体に対し、その業務の実施に關し必要な情報の提供又は指導若しくは助言をするものとする。

(道路協力団体に対する道路管理者の承認等の特例)

第四十八条の二十四 道路協力団体が第四十八条の二十一各号に掲げる業務として行う国土交通省令で定める行為についての第二十四条本文並びに第三十二条第一項及び第三項の規定の適用については、道路協力団体と道路管理者との協議が成立することをもつて、これらの規定による承認又は許可があつたものとみなす。

(踏切道の改良への協力)

第四十八条の二十五 道路協力団体は、踏切道改良促進法(昭和三十六年法律第百九十五号)第四条第六項(同条第十三項において準用する場合を含む。)に規定する同意をした同条第一項に規定する地方踏切道改良計画又は同法第五条第三項(同条第六項において準用する場合を含む。)において準用する同法第四条第六項に規定する同意をした同法第五条第一項において規定する国踏切道改良計画(以下この条において「同意地方踏切道改良計画等」という。)に道路協力団体の協力が必要な事項が記載されたときは、当該同意地方踏切道改良計画等に基づき鉄道事業者及び道路管理者が実施する踏切道(同法第二条に規定する踏切道をいう。)の改良に協力するものとする。

2 道路管理者は、道路協力団体が前条各号に掲げる業務を適正かつ確実に実施していないと認めるときは、道路協力団体に対し、その業務の運営の改善に關し必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

3 道路管理者は、道路協力団体が前項の規定

十九号」を削る。

(道路整備特別措置法の一部改正)

第三条 道路整備特別措置法昭和三十一年法律第七号)の一部を次のように改正する。

第八条第一項第二十三号中「違法放置物件」を「違法放置等物件」に改め、同項中第三十七号を第三十八号とし、第三十三号から第三十六号までを一号ずつ繰り下げ、第三十二号の次に次の一号を加える。

三十三 道路法第四十八条の二十四の規定により協議すること。

第八条第二項中「又は第三十五号」を、「第三十三号又は第三十六号」に、「又は第十五号」を「第十五号又は第三十三号」に改め、同条第三項中「若しくは第三十一号」を、「第三十一号若しくは第三十三号」に、「第一項第三十五号」を「第一項第三十六号」に改め、同項ただし書中「まで」の下に「又は第三十三号」を加え、同条第四項及び第五項中「第三十六号」を「第三十七号」に改め、同条第九項中「第三十三号」を「第三十四号」に改める。

第九条第一項第十号及び第九項中「違法放置物件」を「違法放置等物件」に改める。

第十七条第一項第十九号中「違法放置物件」を「違法放置等物件」に改め、同項中第三十四号を第三十五号とし、第二十九号から第三十三号までを一号ずつ繰り下げ、第二十八号の次に次の一号を加える。

二十九 道路法第四十八条の二十四の規定により協議すること。

第十七条第二項中「又は第三十一号」を、「第三十九号又は第三十二号」に改め、同項ただし書中「又は第十二号」を、「第十二号又は第二十

九号」に改める。

第三十条第一項中第九号を第十二号とし、第八号の次に次の三号を加える。

九 道路法第四十八条の二十第一項の規定により道路協力団体を指定すること。

十 道路法第四十八条の二十二第一項の規定

により報告をさせ、同条第一項の規定により必要な措置を講すべきことを命じ、及び同条第三項の規定により指定を取り消すこと。

十一 道路法第四十八条の二十三の規定により情報の提供又は指導若しくは助言すること。

第三十一条第一項中第七号を第十号とし、第六号の次に次の三号を加える。

七 道路法第四十八条の二十第一項の規定により道路協力団体を指定すること。

八 道路法第四十八条の二十二第一項の規定により報告をさせ、同条第二項の規定により必要な措置を講すべきことを命じ、及び同条第三項の規定により指定を取り消すこと。

九 道路法第四十八条の二十三の規定により情報の提供又は指導若しくは助言すること。

八 道路法第四十八条の二十二第一項の規定により報告をさせ、同条第二項の規定により必要な措置を講すべきことを命じ、及び同条第三項の規定により指定を取り消すこと。

九 道路法第四十八条の二十三の規定により情報の提供又は指導若しくは助言すること。

九 道路法第四十八条の二十三の規定により情報の提供又は指導若しくは助言すること。

件」を「違法放置等物件」に改める。

第五十四条第一項中「第八条第一項第三十四号又は第十七条第一項第三十号」を「第八条第一項第三十五号又は第十七条第一項第三十一号」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、第二条中道路法第四十四条の二の改正規定、同法第四十七条の七に二項を加える改正規定並びに同法第九十条第二項及び

第九十四条第四項の改正規定並びに第三条中道路整備特別措置法第八条第一項第二十三号、第九条第一項第十号及び第九項、第十七条第一項

第十九号並びに第三十五条(見出しを含む)の改正規定は、公布の日から起算して六月を超える。

より道路改良促進法の一歩改正に伴う経過措置

第二条 この法律の施行前に、第一条の規定による改正前の踏切道改良促進法第四条第一項(同条第一項において準用する場合を含む)の規定により報告をさせ、この法律の施行に定めるもの

踏切道における交通事故の防止及び交通の円滑化を図るとともに、道路管理をより適切なものとするため、引き続き平成二十八年度以降の五箇年

間においても踏切道の改良を促進するための措置

を講ずるとともに、鉄道事業者及び道路管理者が

その変更後のもの)及び同条第十二項の規定により提出された保安設備整備計画については、

より提出された保安設備整備計画についても、

なお従前の例による。

(政令への委任)

第三条 前条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

(検討)

第四条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、第二条の規定による改正後の道路整備特別措置法の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

(地方自治法の一部改正)

第五条 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。

第十九条の三中「第六条第一項から第三項まで」を「第八条第一項及び第二項」に改める。

(独立行政法人鐵道建設・運輸施設整備支援機構法の一部改正)

第七条 独立行政法人鐵道建設・運輸施設整備支援機構法(平成十四年法律第百八十号)の一部を次のように改正する。

第十三条第二項第二号中「第八条第三項」を「第十条第三項」に改める。

理 由

踏切道における交通事故の防止及び交通の円滑化を図るとともに、道路管理をより適切なものとするため、引き続き平成二十八年度以降の五箇年間においても踏切道の改良を促進するための措置

を講ずるとともに、鉄道事業者及び道路管理者が

その変更後のもの)及び同条第十二項の規定により提出された保安設備整備計画については、

より提出された保安設備整備計画についても、

なお従前の例による。

する理由である。

第三条 前条に定めるもののほか、この法律の施

行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

第四条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、第二条の規定による改正後の道路整備特別措置法の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基

づいて必要な措置を講ずるものとする。

(地方自治法の一部改正)

第五条 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。

第十九条の三中「第六条第一項から第三項まで」を「第八条第一項及び第二項」に改める。

(独立行政法人鐵道建設・運輸施設整備支援機

構法の一部改正)

第七条 独立行政法人鐵道建設・運輸施設整備支援機

構法(平成十四年法律第百八十号)の一部を次のように改正する。

第十三条第二項第二号中「第八条第三項」を「第十条第三項」に改める。

(踏切道改良促進法の一歩改正に伴う経過措置)

平成二十八年三月三十日印刷

平成二十八年三月三十一日発行

衆議院事務局

印刷者
国立印刷局

F