

第九十回国

参議院国土交通委員会会議録第十二号

平成二十八年五月二十四日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

五月十三日

辞任

二之湯武史君

補欠選任

阿達 雅志君

五月十八日

辞任

大野 泰正君

補欠選任

小坂 憲次君

野田 国義君

林 久美子君

河野 義博君

秋野 公造君

五月十九日

辞任

小坂 憲次君

補欠選任

大野 泰正君

林 久美子君

野田 国義君

秋野 公造君

河野 義博君

辰巳孝太郎君

山下 芳生君

五月二十日

辞任

大野 泰正君

補欠選任

高階恵美子君

田城 郁君

西村まさみ君

山下 芳生君

辰巳孝太郎君

五月二十三日

辞任

高階恵美子君

補欠選任

大野 泰正君

西村まさみ君

田城 郁君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

金子 洋一君

豊田 俊郎君

渡辺 猛之君

広田 一君

増子 輝彦君

委員

河野 義博君

阿達 雅志君

青木 一彦君

江島 潔君

大野 泰正君

北川イツセイ君

小泉 昭男君

末松 信介君

山本 順三君

田城 郁君

野田 国義君

前田 武志君

谷合 正明君

辰巳孝太郎君

室井 邦彦君

中野 正志君

吉田 忠智君

行田 邦子君

石井 啓一君

世耕 弘成君

山本 順三君

宮内 秀樹君

江島 潔君

田中 利幸君

川上 尚貴君

消防庁国民保護・防災部長

林野庁林政部長

国土交通大臣官房技術総括審議官

国土交通大臣官房危機管理・運輸安全政策審議官

国土交通大臣官房官庁営繕部長

国土交通省土地・建設産業局長

国土交通省都市局長

国土交通省水管理・国土保全局水資源部長

国土交通省道路局長

国土交通省住宅局長

国土交通省自動車局長

国土交通省航空局長

国土交通省国際統括官

観光庁長官

環境省地球環境局長

独立行政法人都市再生機構理事長

独立行政法人都市再生機構副理事長

参考人

横田 真二君

牧元 幸司君

大脇 崇君

野俣 光孝君

川元 茂君

谷脇 暁君

栗田 卓也君

北村 匡君

森 昌文君

由木 文彦君

藤井 直樹君

佐藤 善信君

奈良平博史君

田村明比古君

梶原 成元君

上西 郁夫君

花岡 洋文君

○理事補欠選任の件
今日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○参考人の出席要求に関する件

○国土の整備、交通政策の推進等に関する調査(持続可能なまちづくり及び既存住宅の流通促進に関する件)

(都市再生機構の補償交渉問題に関する件)

(空港滑走路工事等における施工不良事案に関する件)

(新名神高速道路の工事現場事故に係る今後の対応に関する件)

(地方空港の民営化の在り方に関する件)

(有償旅客運送事業における規制緩和に関する件)

(利根川水系・荒川水系の水路に関する件)

○宅地建物取引業法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(金子洋一君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

去る十三日、二之湯武史君が委員を辞任され、その補欠として阿達雅志君が選任されました。

○委員長(金子洋一君) 理事の補欠選任についてお諮りいたします。

委員の異動に伴い現在理事が一名欠員となっておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(金子洋一君) 御異議ないと認めます。それでは、理事に河野義博君を指名いたします。

○委員長(金子洋一君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

国土の整備、交通政策の推進等に関する調査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、内閣府地方創生推進事務局次長川上尚貴君外十五名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(金子洋一君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(金子洋一君) 参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

国土の整備、交通政策の推進等に関する調査のため、本日の委員会に独立行政法人都市再生機構理事長上西郁夫君及び独立行政法人都市再生機構副理事長花岡洋文君を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(金子洋一君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(金子洋一君) 国土の整備、交通政策の推進等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○前田武志君 民進党、前田武志でございます。

今日は、持続可能なまちづくり、言わば当委員会において、広げればこの当委員会のテーマというものは、まさに持続可能なまちづくり、国づくりをテーマに議論を重ねてきていると思います。ある程度絞って議論をしたいと思えます。

熊本の大地震、まだ続いております。さらには、五年前には東北の大震災がありました、二十一年前には阪神・淡路大震災がありました。それぞれ、思いもしないというか、予期せざるというような感じで起きたというところも共通しているのかなと思います。いづれにしろ、日本の国というのは、長いスパンで考えると、どこに大きな災

害があってもおかしくないというような、そういう若々しい私は発展途上の国土だと、こう言っているんですが、であるわけでございます。

しかし、その災害において、阪神のときもそうでした、そして東北のときもそうでしたし、今熊本にもどんどんボランティアの方々が入っております。日本人のこの連帯意識と共に助け合っているという共助の精神ですね、そういうものが発揮されている。自助、共助、公助で支え合うまちづくりというのがまずは基本であろうと思えます。まちづくりそのものについては、人口減少、そして高齢化が進む中で、災害というものの当然前提にして考えなければならぬわけでござい

ます。 こういう状況の中で、災害経験を踏まえて、大臣、この持続可能なまちづくり、どういうイメージを持っておられるか、まず冒頭お聞きをいたします。

○国務大臣(石井啓一君) 人口減少や高齢化が進む中にありましては、地域の活力を維持することにも、医療、福祉、商業等の生活機能を確保し、高齢者等の住民が安心して暮らせる持続可能なまちづくりを進めることが必要と考えております。また、東日本大震災を契機としたエネルギー需給の変化や地球環境問題の深刻化などを踏まえま

ちづくりが重要であります。

こういった背景の下、まず環境面での対策として、平成二十四年、都市の低炭素化の促進に関する法律の制定によりまして、低炭素まちづくり計画制度を創設をいたしました。これまで二十二都市において計画が策定され、着実に取組が進められております。さらに、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に立ちまして、平成二十六年には都市再生特別措置法を改正し、立地適正化計画制度を創設をいたしました。予算、税制等のインセンティブ策を講じながら、町中や公共交通沿線への生活サービス機能や居住の立地誘導を進めていくこととしておりまして、関係省庁と連携

し、市町村の計画策定等を支援をしているところでございます。

持続可能なまちづくりは、地域の置かれた状況やまちづくりの目標、課題に応じて多面的要素がございまして。国土交通省といたしましては、市町村が選択した取組を的確に進めて目指すべきまちづくりが実現できるように強力に支援をしてまいりたいと考えております。

○前田武志君 誠に具体的な政策の進展ぶりを御紹介いただきました。

まずは、何といたっても災害に強い強靱なまちづくりということが必要になります。熊本のあの震災、あるいは東北もそうですが、まずは救援、そして救出といいますが、さらには復旧ということになってくるわけでございます。

実は、私、平成二十三年の九月に国土交通大臣拝命したときに、私の地元の紀伊半島に十二号台風というのが直撃いたしました。もう本当に山間の非常に山深いところでございまして、道路等全て破壊されて、各所で集落が孤立しております。そういうときに、やっぱり拠点になるところがあつて、そこから情報を集めて、そして具体的に上げていく。国土交通委員会でありましてから申し上げれば、あのときに、リエゾンだとかそしてテックフォース、これが直ちに入つて的確な作戦を立ててやってくれたということが本当に力強かつたなというのを実感しております。そういう意味では、国土交通省というのはある意味、毎年毎年どこかで起こる災害に対応して、言わば防災の専門集団というところもあるわけですから、そういう力を大いに発揮していただきたいと思っております。

しかし、そういったチームがまずは飛んでいっても、拠点がなくなるといけません。あるいは、被災を受けた人たちが直ちに避難所に避難する、あるいは事前に避難する、そういった意味で、総務省にお聞きをしたいわけですが、この間からも議論があつたんですが、公共施設の耐震化率というのが今どういうふうになっているか、お示しくだ

さい。

○政府参考人(横田真二君) お答えいたします。平成二十六年度末の時点の数字でございますが、主な災害対策の拠点となります施設、例えば庁舎、体育館、公民館などがございまして、例えば庁舎でいきますと七四・八％、体育館七八・三％、公民館等で七六・四％という数字になっております。

○前田武志君 全体から比べると、かなりまだ耐震化率が低いわけですね。したがって、いざというときに一番頼りにしなければならぬところが地震で被害を受けて使い物にならないということになるとこれはとんでもないことになりまして、支援措置等を含めて鋭意やつておられると思いますが、その辺の支援措置、そして達成の見通しを教えてください。

○政府参考人(横田真二君) お答えいたします。総務省といたしましては、従前から、防災拠点となります公共施設の耐震化を促進することと耐震改修に活用できる地方債、これは起債充当率一〇〇％で交付税措置率が七〇％ございまして、緊急防災・減災事業債と申しますが、これらの地方財政措置を講じてきたところでござい

ます。引き続き、こうした支援制度についてしっかりと周知をいたしまして、地方公共団体においてできるだけ早く早急な取組が進められるように強力に働きかけてまいりたいというふうに考えております。

○前田武志君 先ほどの大臣の御説明にもありましたが、持続可能なまちづくりということに対して、テーマというのが、課題というのが非常に広い分野になりますね、今の防災であつたり、あるいは少子化、高齢化の医療、省エネ。そういったものを包括的、一体的に対応していこうとする、私はキーワードとして医職住近接の共生社会をどうつくっていくかということなんだろうと、こう思っております。

医というのは、具体的に言えば地域包括ケアみ

たいなものがそうなんだろうと思うんですね。職、これは地域で仕事が続く、地域経済がずっと回っていくというためには地域で仕事が必要になります。勤労の職というジョブの職とそれから農の食でいうか、六次産業化というのもこれはジョブの方にもつながっていくと思います。そして、医職住一体の居住、まちづくり、この辺が大臣が指摘のゼロエネにつながっていくのかなと、こういうふうな思います。

まず、住宅局になるかと思いますが、住宅の耐震度がどういうふうになっているか、耐震ですね、まずは、私、資料を配っておりますが、これは国交省の資料から引つ張り出したものでございまして、①というのが、これは主に住宅ストックが今どのような性能の状況にあるかというものを図示したものであります。これを見ておつても分かるわけですが、耐震が今どの程度になっているか、耐震改修の目標はどの程度になっているか、お答えください。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。

住宅の耐震化の状況でございます。耐震化率につきましては、耐震改修促進法に基づいて基本方針を作っておりますが、そこでは三十二年に九五％という目標値を持っておりますが、平成二十五年時点では八二％にとどまっております。一層の促進が必要と考えております。

○前田武志君 次に、省エネの方に移りますが、国交関係の部門というのは、住宅、まちづくり、民生系と運輸、交通、あともう一つは産業分野と

言われています。三分の二の分野が国土交通大臣所管分野ですね。実際に、大ざっぱに理解しているところではエネルギーの使用量もCO₂の排出量も三分の二がこの国土交通関係だと、こう思

うんですね。特に住宅、まちづくり系については余り省エネが進んでいないという理解であります。

そこで、環境省に聞きますが、EU諸国、英、独、仏等は随分と徹底して断熱、省エネをやっているというふう聞いておりますが、省エネに関するEUコード、これがどうなっているか、御紹介ください。

○政府参考人(梶原成元君) お答え申し上げます。

建物のエネルギー消費性能に関するEU指令といたしまして、エネルギー・パフォーマンス・オブ・ビルディング・ダイレクティブといった指令がございまして。この指令につきましては二〇二〇年に施行され、主な内容といたしましては、建物のエネルギー性能の算定方法、そして新規及び大規模改修を行う建物に関するエネルギー性能要件といったものを規定している。そして、この指令につきましては二〇一〇年に改正されております。新たにその段階で建物のエネルギー性能の算定方法を建築設備等を考慮して算定する方法に直すこと、そしていわゆるゼロエネルギービル、ZEBに近い性能の建物の普及に向けた国ごとの計画策定などを加盟国に求めるといったような内容であると承知をしております。

このEU指令に従いまして、EU各国におきましては建物の省エネ基準の強化に取り組む必要があり、各国において対応が進められているものと理解をしております。

○前田武志君 局長の御説明ですが、そのEUコードに従って既にドイツ、フランス、随分と厳しい断熱基準達成義務化というのをやっております。

そんな中で、日本においても昨年初めて省エネの義務化ということをやったわけですね。第一歩であると思いますが、これからどういうような工程を描いておられるか、住宅局に聞きます。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。省エネ基準に適合します住宅でございますけれ

ども、新築で申しますと、新築の今全体の約半分程度でございます。ところが、ストック全体で見てもまいりますと、住宅ストック全体の約六％にとどまっているという状況でございます。したがって、建て替えるあるいはリフォームを促進することによりまして、やはりストック全体の省エネの率を上げていくということが大変重要な課題だ

というふうな考えているところでございます。目標といたしましては、先ほど申しました住生活基本計画におきまして、平成三十七年におきまして省エネ基準に適合するストックの割合を二〇％まで高めていきたいという目標値を掲げております。それに向けて様々な税制、あるいは補助、あるいは融資等による支援を行ってまいっております。委員今御紹介いただきました建築物省エネ法に基づきまして、省エネ性能の表示制度というものもスタートさせております。こういったものを活用しながら、この目標値の達成に向けて積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○前田武志君 まあそういうことではあるんですけども、日本の省エネ基準というものは、基準そのものがEUなんかと比較すると一番下の基準みたいなものですよね。という意味では、これからはむしろ省エネ基準そのものも上げていかないとけないし、二〇％というよりも、行く行くは一〇〇％ということにしていく、その過程で大臣が言われたゼロエネまちづくりというのが達成され環境まちづくりにつながっていくし、その間に多様な職種も出てくるんだらうと思えます。

というところで、二番目の図面、三番目の図面、これが、既存の中古住宅の流通シェアの国際比較というのが二番目ですね。パーセントという日本が極端に低いわけです。大体、欧米では七〇から八〇、イギリスなんかは九〇％に近いですが、ね、中古住宅の流通が、三番目は、住宅投資に占めるリフォーム投資の割合、これは金額なんだろうと思うんですが、これもやっぱり当然のことな

が低いわけで、ここにまだまだ未開拓の市場があるというふうな考えてもいいんじゃないでしょうか。

そこで、住宅の性能をアップしていいまちづくりをしていこうとすると、当然、その住み手あるいはその建築物の使い手それぞれに合ったライフステージ、あるいはビジネスのステージに合った建物、住宅ということになって、売買、賃貸、質借、この流通が伴わないと進まない、というふうな思います。

ということで、中古住宅の流通についてお聞き

をいたします。もう既に流通活性化協議会というのを今までやってきたと思いますが、その現状と成果みたいなものを教えてください。

○政府参考人(谷脇暁君) お答えいたします。

国土交通省におきましては、既存住宅流通市場の活性化を図るために、平成二十四年度より、今委員から御指摘のございました協議会の設立について支援をしております。現在、北海道から沖縄まで十七の協議会が設立されているところでございます。

こうした協議会におきましては、インスペクションとかあるいはシロアリの検査、既存住宅売買の瑕疵保険等のサービスをパッケージにした商品の開発と提供、こういったようなことを通じまして、消費者にワンストップでのサービスを提供するビジネスモデルの構築に向けた取組が進められております。また、こうしたパッケージ商品を利用した住宅に対して金利優遇を実施するリフォーム一体型の住宅ローン商品、こういったようなものを地元の地方銀行が提供するというような連携も進められております。

国土交通省といたしましては、こういうような取組も踏まえて更にインスペクションあるいは瑕疵担保保険の活用を促していきたいということで、今回、宅地建物取引業法の改正案を提出させていただいているところでございます。

以上でございます。

○前田武志君 中古住宅の流通ということについ

ても、今随分と施策を打ち始めたというふうにお聞きしましたが、実態はこれから大きく期待される分野だろうと、こう思います。

今まで議論してきたことの中で、要は住宅、まちづくりというのは職種は多様でし、裾野も広い、しかも既存の住宅五、六千万戸ということになつてくると、これは大ゼネコンが出ていく場面ではなしに、恐らくほとんどの仕事というのは地域の中の仕事ということになつてくると思いますが。

伝統的重要建造物群保存地区というのがありますが、伝建というんでしょうか、五百年前後続いている町というのは、もう議員皆様方のお地元にも各所にあるわけですよ。そういうところの、なぜ続いているかということをよく理解することも必要だと思います。ここでの議論はいたしません、要は、自治というものの、共助というものの、自助、共助、自治というものがうまくそろつて、イメージとしてのその医職住というか、そういうものが包括的に可能だった地域において続いてきているんだろと思えますね。そういうことを含めて、最後に大臣に、ひとつこれからのまちづくりの大臣のイメージをお聞かせください。

○国務大臣(石井啓一君) 今委員が質問の中で御指摘いただいたように、持続可能なまちづくりを進めていくに当たりましては、住宅単体としての耐震性や省エネルギー性に優れた住宅の供給を推進すること、また、まちづくりの観点からは都市機能の集約化によるコンパクトシティや都市の低炭素化を推進すること、また、住宅の流通促進のため安心して取引できる環境を整備する、こういった観点は非常に重要だと思っております。

国土交通省としては、これらが相乗効果を発揮するように総合的に取り組んでまいりたいと、このように考えております。

○前田武志君 終わります。

○野田国義君 おはようございます。民進党の野田国義でございます。

昨日、衆参の災害対策特別委員会におきまして

熊本地震の委員派遣、視察がございまして、私も地元で参加させていただいたところでございまして。本日に改めて被害の大きさ、感じたところをございまして、また、復旧復興まだまだ時間が掛かるなど。このことに対しては本日に国会も与野党なくしつかり力を合わせてやっていかなくてはいけない、そのように思ったところでございまして、また、国民もそれぞれの立場で努力をしていく、協力をしていくということが大切だと思つたところでございまして。

そして、今日、朝、NHKの七時からのニュース見ておりましたら、何か今、アドラーさんですか、が非常に、心理学、注目を集めておると。アドラーのいわゆる嫌われる勇気と、代表する言葉のようでございますけれども、私、今回、UR補償の交渉の問題について、それから東亜建設工業の例の滑走路の問題について質問をさせていただきたいと思つています。嫌われる勇気、ある一方では、本当にそれが非常に大切なことだということとで、今、人間関係もそういうことによつて逆に良くなつていく、そして社会もそのことによつて良くなつていくということを感じたところでございまして。

そこで、私、非常に憤りを持っておるのがまず甘利元大臣の件でございますけれども、あれからも、御承知かと思いますが、五月十五日で三か月、三か月がもうたつたわけでありまして。一か月の睡眠障害の診断書が出た、更に二か月の延長の診断書が出たということでありまして。五月十五日がその三か月、リミットということになるわけでありましてけれども、本当に今どうされているのか。安倍総理を始め、しっかりと説明責任がある、説明してもらえと、そういう答弁を予算委員会等でも述べておられます。しかしながら、一向にそういった説明責任を果たされてない。これは私は、大きな、国会を、あるいは国民を裏切る行為になるのではなからうかと思つてるところでございます。

そして、さらに特捜が入つたと、そういう今動

きがあつておるわけでございますけれども、どういふ今状況になつていのか、この辺りのところをお聞きをしたいと思つています。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) 甘利大臣は国務大臣を辞任されて、今国会議員というお立場であります。国務大臣を辞任した国会議員たる甘利前大臣の病状とか容体については、政府としてはお答えする立場にはございません。

○野田国義君 いや、国務大臣を辞任したからお答えする立場にはない、そんなことを言うからまた国民の不信がかえつて高まつていくんじゃないかと思うんです。国会議員であつた、そして当時は主要閣僚であつたということでありまして、しっかりと説明責任を果たしていただくということが私は国会も、そして国民も望んでいるのではないかと、そのように思いますが、皆さん、いかがでしょうか。

そして、私は思うんですよ。この間、大西議員も衆議院の予算委員会等いろいろな言つておりましたけれども、私も思つています。今、衆参ダブル選挙が予想されるわけでありましてけれども、解散になったら突然選挙運動で出てくるのか、そういうことが可能性として私もあるんじゃないかなと思つています。

そしてまた、ここに甘利大臣の直筆の手紙ですが、有権者の皆さんに選挙区で配られた手紙、平成二十八年四月吉日、甘利明揮と書いてありますけれども、あつせん利得罪法に当たるとなるとは全くありません、その点は御安心をいただきたいと存じますとか、そういう言い訳をずらつと書いておられますけれども、しかしながら、現に特捜が入つていふような動きがあつたということでありましてけれども、官房副長官、このことについてはどう思われますか。そういった、みんな恐らく思つておられます。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) まず、政治資金の在り方については、これは内閣のメンバーであらうと、与党、野党にかかわらず、一人一人の政治家が国民の信頼が得られるよう自ら襟を正して

説明責任を果たすべきものだと思つております。

その上で、甘利前大臣におかれても、一月末の記者会見の中で引き続き調査を進め公表するとおっしゃつておられるわけでありまして、今後ともしっかりと説明責任を果たしていけるものだというふうにご考えております。

○野田国義君 全く、説明責任も大切ですし、今、国会にも出てきておられないということですよ。ですから、これが許されるということになれば、誰でもそういった診断書を出せばもう国会でそういった証言はしなくていい、説明責任を果たさなくていいということがまた通つていくような形になつていくんじゃないかと。だから、そういう意味においても私はしっかりと国会の中で責任を果たしていただきたい、これを強く要望したいと思つています。

時間もありませんのでURの方に移りますけれども、またURにおきましては、私も衆議院の追及チームの中に参加をさせていただいておりました。その中で再三言つておつたじゃないですか。そして、いろいろ職員からも聞いておる、やましいことはない、そういうことを言われております。しかしながら、特捜が入つたということ、いろいろなことがあつたから今調べているというふうなことがないでしょうか。

理事長、その辺りのところを教えてください。理事長、その辺りのところを教えてください。理事長、その辺りのところを教えてください。

○参考人(上西郁夫君) 私どもといたしましては、特捜がどういう目的で入つたのか必ずしも十分理解しているわけではございませんけれども、私ども自身は問題はなかつたというふうには認識しているところでありまして。

以上でございます。

○野田国義君 だから、何も問題なかつた、何言つておられるんですか。接待を受けたという事実は認めているんじゃないですか。それも再三聞きましたよね、理事長。しかし、そういうことは一切ないと。それも、何でもそういう事実が判明したか

という、週刊文春、また週刊文春ですよ。週刊誌報道によって認められたと。

何でそんな後手後手に回るんですか。やつぱり自らがちゃんと調査をするということをあれだけ約束をしていた。どうですか。

○参考人(上西郁夫君) 私は今申し上げましたのは、甘利事務所との関係については問題がないという認識であるというふうに申し上げたつもりでございます。

誠に申し訳ございませんけれども、当機構職員二名がS社元総務担当者からアルコールを含む飲食の提供を受けたといったことが本人からの申出により明らかとなったということは事実でございます。本人からの申出によりましては、飲食代につきましては相手方の分も含めて既に返却したということではありますけれども、こうした行動はコンプライアンス上極めて不適切な行為だということで、誠に遺憾に考えているところであります。

当機構といたしましては、このような事態を重く受け止めて、改めて第三者による調査を行うことといたしまして四名の弁護士に先生にお願いをしております。現在調査を実施しているところでございます。現在、先生方によって職員の面談等の調査が順次行われているところでございます。国土交通大臣からも、調査等の適切な実施、再発防止措置の策定、報告についての御指示をいただいております。しっかりと取り組んでまいりたいというふうに思っております。

○野田国義君 しっかりと、恐らく緊張感がないからそういう形になったと思うんです。

それで、私も経験あるんですけども、本当に昔はいろいろなものを陳情のときには持っていた、例えば福岡でいけばめんたいの大きなのを持っていったとか、あるいはいろいろな接待も行われていた。現実、そうでした。しかし、いろいろな事件が起こったから、これ、平成十一年ですか、国家公務員倫理法、この法律がで

きましたよね。そして、URなんかみなし公務員ということでこれが適用されるということになつていいますけれども、本当にごうとと変わつたんですよ、そういう役人の対応というもの。いわゆる五千円を超える場合には報告しなくてはいけないというふうな事になった。だから、一緒にお酒を飲もうとかいっても断つていた、そんなことはできません。普通、そうですね。しかし、今、こんな、それでも金額も九十万ですか、九十万の接待を受けたというのは、もうこれすごい接待じゃないですか。

私は、しっかりとやつぱり組織としての緊張感を持つて、仕事をやっていただきたい、このことを強く要望をさせていただきたいと思ひますし、また猛省をしていただきたいと、そのように思ひます。

それでは、次に移りたいと思ひます。東亜建設工業の滑走路工事の件でございますけれども、この件、いろいろな、私ちよつと調べてみましたところ、この東亜建設工業が工事をおこなうのが四十五件ぐらい、公共工事それから民間の工事含めてあるようでございますけれども、それでまた、室井委員の方からもいろいろ質問の中で、大臣も答えられているようでございますけれども、今、今という現状になっておるのか、どういふ問題が出てきているのか、教えていただければと思ひます。

○政府参考人(大脇崇君) お答え申し上げます。

東亜建設工業が施工しました工事におきまして施工不良等の問題が生じております。具体的に申し上げますと、空港の工事につきましては、羽田空港のC滑走路のほか、その後新たに福岡、松山の両空港につきましても施工不良、それから、発注者でございます地方整備局に対しましての虚偽の報告が行われていたということが判明しております。

このため、国土交通省といたしましては、こういった空港の工事以外にも調査対象を全国の薬液注入工事に広げまして、施工不良がなかったか、

これを先週五月の二十日までに報告するよう同社に指示をしていたところでございます。

その結果、東亜建設工業によりまして、新たな施工不良につきましては確認されなかったということでございますが、一件の港湾工事、具体的に八代港でございますが、こちらで虚偽の報告がなされたということが判明しております。あわせて、東亜建設工業からは、そうした施工不良が確認されなかった工事につきましても確実に施工されていることを確認するために、自らの費用でボーリング調査を実施するという申出がございます。

私も国土交通省といたしましては、こうしたボーリング調査、これが信頼性、客観性を確保しながら適切に実施されるよう指導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。

○野田国義君 最近本間に、三菱やスズキの問題、それからくいの打ちの問題、マンションの、次から次に何か裏切る行為と申しますか、出てきておると、これも氷山の一角かなと思わざるを得ないわけでありまして。

それで、今、指示をしたということでありますけれども、本間にちゃんと調査がなされているのか、もつと厳格に調査をやっていく。私も福岡空港毎週使いますので、非常に不安です。恐らく多くの皆さんがそういった気持ちだと思ふんです。例えば、工事をやっている中間のときです。ね、中間検査、そういうものをちゃんと充実すべきじゃないでしょうか。くい打ちの問題なんかもうですけれども、その辺りをやつぱり変えていかないと、進化していかないと、なかなかこういう不正問題はなくなるということだと私思ひますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(大脇崇君) 先生御指摘のように、発注者でございます地方整備局におきましては、契約の図書に基づきまして、工事の途中段階における現場での立会いを含む監督、工事完了後に受注者から提出されます資料などの検査を実施してございます。

一方で、今回施工不良がございました事案は地中での工事だったこと、あるいは滑走路を供用しながら施工する工事であったことなどから、監督、検査は主に書類、書面に頼らざるを得ないという特徴がございました。そして、今回の事案におきましては、監督職員などに気付かれないよう、東亜建設工業は、モニターの表示を改ざんしたりチェックボーリングの試料をすり替えるなどした上、書類を改ざんし虚偽の報告を行つていたということでございます。発注者といつたしましてその点見抜くことができなかったという状況でございます。

私もといたしましては、今回このような事案が起こりましたことから、監督、検査の在り方についてしっかりと検証をしてまいりたいというふうに考えてございます。

○野田国義君 今申し上げましたように、チェック体制をしっかりと、工事をやっていくとときからその抜き打ち切りをやっていくということが必要なことだと思ひますので、是非ともよろしくお願ひしたいと思ひます。また、空港の問題等、羽田空港とか福岡、本間にこれそういうことで大丈夫なんでしょうか。その大丈夫だという根拠、今の状況でその辺りのところをちよつと教えていただきたいと思います。非常に利用者は不安を抱えていると思ひます。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

今般の施工不良が通常時の滑走路の運用に与える影響につきましては、東亜建設工業から施工不良の疑いの申出があった時点で、国の研究機関から滑走路の強度に直接の影響はないという見解を得ているところでございます。また、地方整備局におきまして、滑走路舗装面におもりの落下させまして、そのときに生じるたわみを測定する非破壊試験などを実施し、構造上の問題がないことを確認しております。さらに念のため、今後とも滑走路の変形の有無について継続的に監視してまいりたいと考えてございます。

○野田国義君 もう御承知のとおり、羽田とか福岡空港、いわゆる混雑空港とこの間から指定されたわけでありませうけれども、そういう状況でありますので、是非とも安全面、国民の不安というものを払拭していただきたいと。大臣の決意を最後にお願いをしたいと思います。

○国務大臣(石井啓二君) 今回の東亜建設工業の案件につきましては、極めて遺憾であるというふうに思っております。不正行為の全容をしつかりと明らかにするとともに、しっかりと再発防止策も講じてまいりたいと思ひますし、既に発注をしました仕事の補修についても、しっかりと懸念のないように万全を期してまいりたいと思っております。

○野田国義君 時間も来ましたので、終わります。ありがとうございました。

○辰巳孝太郎君 日本共産党の辰巳孝太郎でございます。

甘利前大臣の金銭授受問題に関わって、URの対応について取り上げます。

今日は資料にも付けましたけれども、現在、三回の補償を行っており、四回目、五回目の補償については交渉中だということであります。一回目の補償は、道路建設予定地にあったコンクリート敷きの資材置場をこのS社から撤去させるというもので、千六百万円が支払われております。この道路の予定地というのは、一九六七年に千葉県が既に取得をしたものであつて、そもそもこれは不法占拠の物件でありました。千葉県の企業庁は二〇〇七年の三月二十九日付けで、建設工作物及びその他動産に関する撤去並びに土地明渡しについてと題する通知を出したところ、このS社は受け取らずにそのまま放置したと。やっぱりこのS社、コンクリートまで敷いて不法占拠をする、相当あくどい、こう言わなければ私にはならないと思ふんですね。

問題はそれだけじゃありません。このS社、そもそもこの道路予定地に隣接する事務所、これが違法物件であります。この事務所、建築許可は

取つていないと思ひますが、確認をします。いつからそのことをURは御存じでしたか。

○参考人(上西郁夫君) お答え申し上げます。

正確にいつから知つていたかということとははっきりしないわけでございますけれども、遅くとも、平成二十三年年度には物件調査を行つておりまして、このときには建築確認を受けていない建築物であるというふうな承知をしているということでございます。

○辰巳孝太郎君 取つていないと、違法な物件であるということでもありますね。

最も不可解なのは、この二回目の補償であります。このS社の敷地内に道路ができるため分断されると、その補償として、この残地内に物件を移動させるための補償であります。当初、これ、一億八千万だったものが、一声、もう一声ということとで最終的には二億二千万となりました。ところが、この物件移転、再配置ですけれども、結局、県から下に産廃が埋まつているということで指導が入つて、現在、この郊外移転の補償を交渉をしているということでもあります。

二月十八日の決算委員会、私の質疑に対する答弁において、一九九二年から産廃の存在についてURは認識があつたと。産廃の上には、再配置、これ物を建てることはそもそも許されないわけでありませう。にもかかわらず、URは補償を行おうとしたわけですね。その理由について、URは答弁において、S社が残地内での営業を強く要望していたこと、そして二つ目には、産廃があつても建築物の建設が認められた事例も過去にあるなどといったしました。

確認します。事例というのはどういうものでしたか。

○参考人(上西郁夫君) 具体的な事例といたしましては、明示できるものとしては東京都稲城市や埼玉県のさいたま市にありまして、どちらも産廃物の処分場跡地の上にグラウンドや広場を造りまして、それらの管理棟及び防災倉庫を建築し利用しているものというところでございますが、これ以外に一般の個人や法人の保有する建築物に係る事例も幾つか承知しておりますが、個人や法人の財産に関わることでございますので公表は差し控えていただきたいと思います。

○辰巳孝太郎君 今例を挙げていただいたやつは、元々産廃処分場で、それを有効活用しようというところで使われたものでありまして、今回のものとは全く性質が異なるわけですね。

今回、再配置できない、産廃があるときできないということになって、できないからといって郊外移転をしようじゃないかということで交渉が進められておりますけれども、こういう例はあるんですか。

○参考人(上西郁夫君) 全ての事例を調査したわけではございませんけれども、一度残地内の再配置として補償契約したものを別の場所に移すといった事例は承知をしていないということでありまして、今回のケースは非常に特殊なケースであるというふうな考へております。

○辰巳孝太郎君 非常に特殊なケースだと、過去にないということでありました。そうなんです。ね。当然ですよ。URさんはデベロッパですよ。ビルを建てることの皆さんプロ集団なんです。再配置の補償をするときに、そこに再配置できるかどうか、できないかどうか、これ調べるのは当然なんです。URは七人の決裁、これ全部取つて再配置の補償の契約を結んでいるわけですね。にもかかわらず、これが結局はできないということになったわけですね。非常に不自然なわけでありませう。

今見てきたように、この一連の補償というのは、元々不法占拠されたものや違法建築に対するものでありまして。九六年に千葉県が道路用地を都市計画決定でもう取得をしている。このS社は九四年の創業ですから、これ確信犯的に当の土地を占有しているわけですね。その後、県はS社に対して不法占有物件の撤去の要請を度々行ったにもかかわらず、逆にS社は代替地を要求をしたりしているわけですね。URは、これらの経過を

知つていながら、こういうまともでない相手だということを認識しながら、初めから毅然とした態度を取らずに、既にこの補償契約に基づいて二億八千七百万円が補償されているわけですね。私が言いたいのは、そもそもこの出発点が皆さんの対応が間違つておつて、そこに付け込まれ続けているというのがこの全貌じゃないかと思ふんですね。

理事長、聞きますけど、相手がどういうところだということとははつきり認識していたと思ふんです。なぜ毅然とした態度を初めから取らなかったんですか。

○参考人(上西郁夫君) 当機構とS社は現在交渉中でございますので、交渉中の相手について詳細にコメントすることは差し控えたいということとでございますけれども、不法占拠をめぐって千葉県と長年交渉してきたという経緯を踏まえて、なかなか大変な交渉相手であり、交渉が難航して長期にわたっている案件であるというふうな認識しているわけですが、いろいろな考え方があつて、思ひますけれども、公共事業を実施する上では、相手方が財産権をお持ちである以上、交渉相手を選ぶというわけにはいかないわけでございます。で、その辺なかなか厳しいものがあるということでもあります。

当機構といたしましては、これまで根気強く交渉を続けてまいつたわけでございますけれども、今後については、例えば裁判所等の第三者機関の判断を仰ぐというようなことも検討していかねばならないというふうな考へているところであります。

以上でございます。

○辰巳孝太郎君 認識をされていたわけなんです。ね。だったら、初めから毅然とした態度を取るべきだったんです。URは裁判に訴えることだつてできたわけですね。それは時間が掛かるから、道路を造るために補償契約をいうことだと思ひますが、結局時間が掛かっているわけですよ、今の方が。初めからやつておけばこんなこと

にはならなかったと私は言いたいと思うんですね。

そしてもう一つ、甘利氏の関与が、URが毅然とした態度を取らずに、さきにあつたような補償ありきの交渉へと更に傾かせていったということも指摘をしなければなりません。

甘利氏側は、二〇一三年の六月にURの本社を訪問しております。その後、S社が当初求めていた補償とは別の補償があるといつて、弁護士抜きの当事者間交渉を内容証明の返答で提案をした、これがURであります。これが二・二億円につながるわけですね。これも不可解なわけですよ。

URによりますと、このURの職員二名がその後二〇一四年十月から二〇一五年の十月にかけてアルコールを含む接待を受けていたということも判明をしております。UR職員はみなし公務員です。なぜこのような接待を受けたとお考えですか。

○参考人(上西郁夫君) 誠にコンプライアンス違反ということで問題があるというふうに考えているわけですが、本人からの申出によりまして、相手方から強く誘いを受けて、これを断ると仕事を円滑に進めることができなくなると感じたことから誘いを断れなかったということがきつかけだということを言っておりますが、いずれにしろ、こうした行動はコンプライアンス上極めて不適切な行為ということでございますので、現在、弁護士の方による調査をやってるところでございます。事実関係の発生原因の調査、再発防止策の検討をお願いしているところでございます。

以上でございます。

○辰巳孝太郎君 ですから、これコンプライアンス違反した職員はとんでもないですよ、許されるものではありません。しかし、今理事長も言ったとおり、断れば仕事が進まないんじゃないかというところで接待を受けたわけですよ。私申し上げているように、初めから毅然とした態度をURが

取つていれば、このような接待を受けることも私はなかったんじゃないかというふうに思いますよ。

結局、税金である補償金の一部が、この接待費の、決めたということでもあります。二・二億円の振り込み直後の八月二十日には補償金の一部である五百万円が甘利氏側に渡ったとされております。このS社の総務担当一色氏は、元々右翼団体に所属をしていた人物と言われております。補償金の原資は税金でありますけれども、この補償金があるという団体に流れている可能性も否定できないと私は思うんですね。

最後に大臣にお聞きしますけれども、この間の答弁でも補償の在り方問題ないという答弁が続けておられますけれども、今の議論聞いて、大臣、やっぱりこの補償の在り方、これ問題ないで私は済まないと思いますけれども、いかがですか。

○国務大臣(石井啓二君) 個別の事業においてURがどのような補償等を行うかにつきましては、URがその責任において判断すべきものでありまして、一義的にはURが説明責任を果たすべき問題であります。URからは、公共用地の取得に伴う損失補償基準を始めるという各種基準に基づいて適正に算定をしていると、このように聞いているところでございます。

現在、URにおいては、既に会計検査院の検査への対応を行っております。また、さらに四月八日には捜査当局による家宅搜索を受けたと承知をしております。URからは、今後も引き続き捜査等に協力していく方針であると聞いているところでございます。

なお、職員によるコンプライアンス違反につきましても御指摘がございましたが、これは極めて不適切な行為であり、国民の信頼を失うような事態が生じたことは大変遺憾であります。私からも、調査等について適切に行うとともに再発を防止するための措置を講じ、その内容を報告するよう指示をしております。二度とこうした事態が起きないようコンプライアンスを徹底してもらいたい

と考えております。

○辰巳孝太郎君 引き続き全貌の解明が必要だということを申し述べて、終わります。

○室井邦彦君 おおさか維新の会の室井でございます。

昨日、災害特で熊本の現地入りをさせていただきました。この前も御報告申し上げましたけれども、四月の十四日に熊本地震が発生し、前震があり、そして十五日に、私、現地に入りました。半日はどでありましたけれども、現場を視察をしてまいりました。その後、また本震が十六日にあつたということで、災害特で現場を丸一日調査をしましたけれども、気象庁始まって以来の、前震、本震という、このような言葉自体があるということも私は存じませんでした。

阪神・淡路大震災のあのすごさを経験しておりますが、まだあのような大きな地震が本震であつたという、こういうことを私もよく度々も申し上げておりますが、これはやはり阪神大震災を経験した私の務めだと思つてまたもう一度申し上げますけれども、原発の所在地にこのような地震がもちろんないことを望んでおりますが、自然災害はいつどこで想定外のことが起きるか分からない、このような心配がござります。大臣の管轄、所轄ではないでしょうけれども、国を支える大臣の一人として、是非そのことも念頭にに入れていただきたいな。

もちろん、川内原発は、今回の熊本地震に対して全く影響がないという判断で再稼働を続けておるといふことでありますが、私にとっては本当に非常に不安な思いがあり、九州の方々にもそういう話をすると、やはり不安だということをおっしゃつておられたということを御報告を申し上げます。次第であります。

それでは、本題に入りますが、野田先生からも御質問ありましたけれども、国土交通省関係の本当に事故が続いております。どの部分からまたお聞きをして、国土交通省の考え方ということを、お考えをお聞きたい、まあいろいろとあるわけ

でありますけれども。

今日は、私は、この四月二十二日に、新名神高速道路で、神戸北区で、これは末松先生もいらつしやいますけれども、地元であります。末松先生もいらつしやいますけれども、ごめんなさい、大きな声で、失礼しました。僕、あのビデオを見ると、本当にぞつとするんですよ。一七六、あれ国道でしょう。千五百トンあるのかな、あれがドンドンと落ちてくるビデオがあつて、そこにトラックや乗用車が通過していると。もうあれ奇跡に近い事故という、こんな表現はないんですが、よく車が通り過ぎてからという、崩落してよかつたんじゃないんですよ、本当に、トラック、自動車を通り過ぎて、後でああいうことが起きたということ。それでも、安全確認は今、これNEXCOもいろいろと安全の調査、対策をしておられるその最中に、またこれ再び大阪府の箕面市で、新名神高速道路で同じようなことが起きています。これは一体、本当にどうなつておるんだという思いでいっぱいなんです。

それは国交省としても、これ地方整備局も管轄しているのか、それは大変な状況であらうかと思ひますが、森さん、どのようにこれは今後、まあ技術的に自信があるから、間違いないから、ああいう何千トンと、千トン近いものを、橋桁を下、道路、車を通さずしてオーケーよということにしているんでしょけれども、今後、この対応をどうされるのか、どう指導しようとするのか、聞かせてください。

○政府参考人(森昌文君) 今委員から御指摘のように、NEXCO西日本で、特に新名神の高速道路で橋梁の架設工事現場で、四月以降連続して二度にわたる工事事故が発生をしたということに關しまして、非常に御心配をお掛けをしております。申し訳なく思つております。

このように、供用中の道路の上に橋桁等が落ちて通行止めになつてしまつたという、こういう事故が二度続いて発生したということ自身、NEXCO西日本の安全管理の体制にやはり課題がある

というふうにはこれは言わざるを得ないのではないかと、このように認識しているところでございます。

よって、国土交通省といたしましても、事故直後から、まずはNEXCO西日本によりまして今行っております工事を一旦中止をさせていただき、安全点検を行いなさいということ、職員が直接出向いて安全管理を行いなさいということとを言っております。あわせて、全ての橋に關しましての工事について、これは国の工事も、そして他の高速会社の工事もまずは一旦止めて、安全点検を行うように今指示をさせていただいているところでございます。

特にこの重大性に鑑みまして、NEXCO西日本に対しまして、先月の事故も含め事故原因の徹底究明あるいは再発防止策の早急な取りまとめ、報告を指示させていただいているところでございまして、今、NEXCO西日本におきましても有識者委員会を設置して、その再発防止策を議論していただいているところということでございます。

国土交通省といたしましても、そういった原因の究明、そしてまた防止策を受けまして、全国に対しまして、供用中の道路上で工事を行う場合、どのような安全措置を行うべきかといったようなところを早急に取りまとめ、指示を發出していきいたいというふうに考えておるところでございます。

いずれにしても、このような事故が再度再度起こるようなことのなきよう、私どもとしても、安全確保と再発防止の一層の徹底に取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○室井邦彦君 ひとつよろしくお願いをしますというところしか今現在ないんですけれども、念のために、千五百回も熊本地震は超える余震がまだいまだに続いておるといって、こんな地震大国でありますから、ああいう本当に曲芸をするような工事を行っている中で震度一とか二とか

三とかの地震が起きたときにどうなるのかなという、そこまで考えると切りがないのか、やはりそういうところまでしっかりと対策を、工事をされる請け負った建設業といえますか土木というのか、日本の技術は世界に冠たるものだというふうにも聞いておりますし、是非その辺も念には念を入れて、工事中に車を走らせるのか止めるのかとか、その辺十分に御検討いただきたいと思っております。

続きまして、次の質問をいたします。

申し訳ないです。私の質問が七分ということでありますので、この一つで終わらなくちゃいけませんけれども、ほか通告している皆さん方にはおわびを申し上げたいと思っております。

またこれも、スズキの燃費データの不正も続き、そして三菱自動車のこの問題に対しまして、私はちよつと疑問、疑問というか、これ両方とも大切なことなんですけれども、安全対策をしつかりとけじめを付けて調査をしていくと同時に、地元の景気対策も同時に進めていかなくちゃいけないと、この同時進行がしっかりと徹底してやっていただかないと、これ非常に大きな、今後のまたこういう問題の再発を防止していくにしても、この辺が非常に重要だと思っております。

大臣、もう少し細かな御質問をしたいところもあるんですけれども、大きく分けて、経済対策と安全、これを同時に進めていくと、非常に難しいことではあります、大臣としてどうかから指導していくか、どう考え方をお持ちなのか、お聞かせください。

○国務大臣(石井啓一君) 今回の三菱自動車工業の不正行為は、国の自動車審査の信頼性を根本から損なうだけでなく、我が国の自動車産業への信頼を傷つけ、ユーザーにも大きな不信感を与えるものであります、極めて遺憾であると考えております。

今回の不正行為によりまして、三菱自動車工業の軽自動車の生産、販売が停止をされまして、岡山県を始めとして地域経済に大きな影響を与えて

いることについては十分認識をしているところであります。関係省庁において、金融面やあるいは雇用面から必要な支援が実施、検討されているというふう聞いております。

このような事態を早期に解決するためにも、まずは三菱自動車工業が会社を挙げて今回の不正行為の全容を明らかにするとともに、責任を明確にし、会社側が提出することとされております他のデータも含め、改ざん等の再発防止策を講じる必要であると考えております。

国土交通省といたしましては、三菱自動車工業の報告や立入検査の結果等を踏まえつつ、データの改ざん等があった軽自動車四車種の燃費値と排出ガス値の再測定を行うとともに、型式指定の審査に当たり、自動車メーカーの提出するデータに関する不正行為の防止対策の検討を早急に進めているところでございます。

国土交通省といたしましては、これらの取組を進めた上で、三菱自動車工業の本不正事案への対応を見極め、必要な措置を講じてまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 これで質問を終わりますが、担当されておる独立行政法人の自動車技術総合機構に對しての指導もしっかりとさせていただかないといけないのかなと、このように思っております。要望しておきます。

○中野正志君 おはようございます。日本のこのろの中野正志でございます。

来る七月一日、いよいよ仙台北空港の民間運営が開始をされます。平成二十五年に成立した民活空港運営法に基づいて、東急電鉄など計七社が特定目的会社仙台北国際空港を設立して、空港施設を一体的に経営するというものであります。空港の民営化によって、運営企業が空港の着陸料やビルの使用料も自由に決められるようになり、就航路線の拡充など、サービスの改善も期待をされます。

今回の仙台北空港の民間運営開始は、仙台北空港の利用を活性化させるだけではなく、東北地方全体

の経済振興や東日本大震災からの復興にも貢献するものであります。国としても大いに後押しをしていかなければならないと考えております。

さて、空港の民営化に当たって重要なのは、空港の複合民営化という視点だと思います。交通インフラがまだ弱いエリアでは、小さな空港が単独で民営化をして活性化にはばばらに取り組むのではいかにも効率が悪い。複数の空港が一体となつて活性化に取り組むという工夫が必要という形になろうと思っております。この点について、政府の明日の日本を支える観光ビジョン構想会議の有識者委員で出版社社長の石井至氏は、北海道なら女満別、釧路、帯広、旭川の四空港を一括で民営化することが重要だと指摘いたしております。

地方創生という視点からも、ただ単にこの北海道のみならず、日本全国、空港をそういう形で捉まえ、また推進をしていくという視点が大変大事だと思っております。このような空港の複合化という点について、国交大臣の御所見を賜りたいと存じます。

○国務大臣(石井啓一君) 国土交通省といたしましては、空港サービスの向上や航空ネットワークの充実を図るため、滑走路とターミナルを民間企業に一体経営させる空港経営改革を進めているところであります。その際、複数の空港を一括して同一の民間企業に運営委託することとすれば、空港間の連携を通じて地域全体の活性化や観光の発展に効果があると考えております。

今、御指摘いただいた北海道内の空港を例に取りますと、拠点空港である新千歳と道内の他の地方空港を一体的に運営することで、地方空港のマーケティング力の底上げや空港間の機能補完が可能となると考えております。また、千歳イン釧路アウト、千歳で北海道に入ってきて釧路から出ていく、こういった広域的な観光周遊ルートの形成にも大いに効果があるものと期待をしております。

このため、国土交通省といたしましては、国が管理をいたします新千歳、稚内、釧路、函館の四

空港について、一体的な運営の民間委託に向けて検討を進めてまいります。その際、旭川、帯広などの空港につきましても一体的な運営が可能となれば、広域的な観光周遊ルートの形成など、観光の活性化の観点からより大きな効果が得られるものと期待をしているところでございます。

いずれにいたしましても、国土交通省としましては、地域の関係者とも連携をしながら、各空港の運営の在り方につきましても、複数空港の一括民間委託も含め、引き続き検討してまいりたいと考えております。

○中野正志君 大臣、心強い答弁ありがとうございます。

二〇二〇年に観光客を四千万人にするという政府目標を達成するためには、いわゆるゴールデンルート、つまり東京から入国して鎌倉や富士山、そして京都や奈良を見学して大阪から出国するというルート以外の観光ルートをつくっていく必要があると思います。

今、大臣お話しのとおりでありますけれども、この点についても石井至氏は、外国の観光客には何度でも来てもらう必要がある、そのためには選択肢の提供が重要であり、ゴールデンルート以外の地方にいかにも観光客を誘致するかが重要だと指摘をしております。

例えば、東京から入って福島や仙台を経由して北海道に抜けるというルートが定着すれば、東北経済の活性化や震災復興にも大いに役に立つと考えられます。どのようにして第二、第三、第四、そういった観光ルートをつくり上げられるか、観光庁長官の御所見をお伺いしておきます。

○政府参考人(田村明比古君) 訪日外国人旅行者数、この三年間で二倍以上となりまして、昨年千九百七十四万人に達しましたが、依然として東京、京都、大阪などいわゆるゴールデンルートに集中しております。

増加する訪日外国人旅行者をゴールデンルート以外の地域にも呼び込むために、国土交通省では、平成二十七年に広域観光周遊ルート形成促進事業を新たに創設をいたしまして、昨年六月、全国で七つの広域観光周遊ルートを認定いたしました。各広域観光周遊ルートでは、歴史、文化や食など、テーマやストーリーに基づいて周遊できる具体的なモデルコースを先月作成したところでございます。

例えば、東北地方におきましては、東北六県を巡る四季が織りなす東北の宝コース、それから太平洋側を巡る三陸の恵みと復興コース、それから日本海側を巡る日本海の美と伝統コース、この三つのモデルコースを策定いたしました。この策定に当たっては、東京からの東北新幹線によるアクセスに加えまして、北海道新幹線の開業を受けて、道南に空路で到着した観光客を東北に呼び込むことも意識してつくられております。

今後、コース上において外国語対応や無料WiFi環境等の受入れ環境整備、それから海外プロモーションの実施など、地域の取組を重点的に支援してゴールデンルート以外のルートをつくってまいりたいと考えております。

○中野正志君 長官、ありがとうございます。是非頑張ってください。

空港の民間化によって利用が盛んになるということは大いに結構でありますけれども、民間化したからといって治安が損なわれるということがあってはなりません。

三月二十二日に起きたベルギー同時テロでは、地下鉄の駅と並んでブリュッセル国際空港も狙われ、過激派組織ISの襲撃によって空港だけでも十四人が犠牲となりました。東京オリンピック・パラリンピックに向けて過激派によるテロ対策を強化することの重要性は、幾ら強調してもし過ぎることはありません。

しかし、鉄道から空港まで国民生活を支えるインフラにおけるテロ対策は極めて重要であります。この点について国交大臣の御所見をお伺いします。

○国務大臣(石井啓一君) 委員から御指摘いただいたように、空港など国民生活を支える交通イン

フラのテロ対策は極めて重要であると認識をしております。

航空テロ対策につきましては、三月二十二日に発生をいたしましたベルギーのテロ以前から、空港ターミナルビルの巡回警備や制限区域への出入り管理などの徹底、旅客に対する手荷物検査の厳格化など万全のテロ対策を実施をしているところでございます。

また、鉄道におきましては、警察との連携の下に、駅構内や車内への防犯カメラの設置、監視の徹底や巡回警備などの実施などの対策を講じているところであります。

国土交通省といたしましては、二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックも見据えましてテロ対策にしっかりと取り組んでいく所存でありますが、まずは目前に迫った伊勢志摩サミットに向けまして、警察庁を始めとした関係省庁とも連携しながら、交通インフラの警戒警備に万全を期し、国民の安心、安全を確保してまいりたいと考えております。

○中野正志君 是非、そのとおり万全を期していただきたいものであります。

三月二十三日の当委員会では民泊について石井大臣と議論を交わしました。石井大臣からは、近隣住民とのトラブル防止のための措置、また一定の衛生管理措置、宿泊者名簿の備付け義務、また行政による報告徴収、立入検査等が可能な枠組み等についての検討が必要であると整理をしているという答弁がありました。しかるに、先日の新聞報道によれば、民泊が全面解禁されることとなったということでもあります。

感染症が発生した場合の対策、テロリストの潜伏といったような治安上の問題は、全面解禁をした場合に果たして適切に対処できるのだろうか、これも国交大臣の御所見をお伺いしておきます。

○国務大臣(石井啓一君) 民泊につきましては、実態が先行してございまして、衛生面や安全面での懸念や近隣トラブル等の問題も生じているため、厚生労働省と共同で検討の場を設けまして、民泊

のルールの在り方について検討を重ねてきているところでございます。

その結果、現時点では、住宅提供者に対して、民泊を実施する場合に行政庁へ所在地等の届出を課すとともに、住宅提供者や受託管理者に対して、必要最小限の衛生管理措置や利用者の確認、近隣トラブル防止のための管理責任を課す、行政庁による報告徴収、立入検査、違法民泊を提供した場合の罰則を整備すること等を通じまして、民泊の適正な管理を確保し、住居専用地域も含めて民泊の提供を可能とする方向性が固まってきたところであります。

このようなルール作りを通じまして、民泊を行政の把握可能な状況に置くとともに、必要な場合に立入検査、業務の停止命令等を行える規定や罰則を設けることで、委員御指摘の衛生面や安全面の確保等が図られるものと考えております。

国土交通省といたしましては、引き続き、今後の有識者検討会での議論を踏まえまして、関係省庁と調整の上、本年六月中をめどに最終的な結論を得られるよう検討を進めてまいりたいと考えております。

○中野正志君 時間です。終わります。

○吉田忠智君 社会民主党の吉田忠智でございます。

ライドシェア解禁、いわゆる白タク合法化問題について質問をいたします。

ウーバー社などによる白タク行為であり、無許可でタクシードライバーの白タク行為であり、全世界で業務停止命令や訴訟が相次ぎ、大きな問題になっております。一方、エアビーアンドビーなどによるホームシェア、民泊ビジネスは、法的には無許可の旅館営業ですが、先ほど御議論がありましたように、都市部のマンションを中心に既成事実化しており、違法貸主と近隣住民とのトラブルが頻発しています。

いずれも一般人が参加するシステムであり、多数の利害関係者が生じると違法状態が崩壊的に蔓延して収拾が付かなくなるわけでありまして、

民泊ビジネスを反面教師にして、白タク、ライドシェアも早めに対処すべきであります。

大臣にまず確認をいたします。有償の旅客運送の目的、大原則はどのようなものでしょうか。

○吉田忠智君 有償の旅客運送等を規定をいたします道路運送法は、その目的といたしまして、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図ること等を掲げております。自家用自動車であるか事業用自動車であるかにかかわらず、有償で旅客を運送する場合には、これらの目的にかなうことが大前提になると考えております。

○吉田忠智君 今大臣が答弁をされました輸送の安全と利用者利便の増進ということを踏まえて、国家戦略特区法の改正案に過疎地等での自家用自動車の利用拡大が盛り込まれ、三月十一日に閣議決定されました。白タク合法化の動きは特区法改正案で一旦収まったと考えていたわけでありましたけれども、資料として配付しました去る五月十一日の神戸新聞では、またぞろ、兵庫県養父市に關し、民間企業が登録ドライバーに連絡して配車する等の記載があり、大変驚かされたところであります。

内閣府にお伺いしますが、養父市の現状はどうなっているのでしょうか。三月十日の当委員会でも、自動車局長は、国家戦略特区における事業主体は市町村及びNPOその他の非営利の団体に限られると答弁をされておられます。この原則は維持されるのでしょうか、伺います。

○政府参考人(川上尚貴君) お答え申し上げます。御指摘の自家用自動車の活用拡大につきましては、養父市あるいは京丹後市等の特区内外の多くの地域から、自家用有償旅客運送に關しまして観光客の利便性向上等を図るための提案をいただきまして、今回、国家戦略特区法の改正案に盛り込んだところでございます。

本制度を含めまして、自家用有償旅客運送は、交通事業者が行うことが困難な場合に、市町村その他の非営利の主体が旅客の運送需要に應えるための仕組みでございまして、営利団体は運送主体としては想定していないということを改めて申し上げたいと思います。

観光客の滞在経験を安全を確保しつつ便利で快適なものとする。ことで観光立国を推進し、全国津々浦々にインバウンドの効果を広めるものとなると考えているところでございます。

以上でございます。

○吉田忠智君 同じ記事には、京都府京丹後市が地元タクシ業者と事業のすみ分けで合意、NPO法人がウーバー社の配車システムを活用し、自家用車を使った旅客運送を今月中にも始めるとの記載があります。配車にウーバー社が関わっていますが、三月十日の委員会において、ウーバー社などの仲介のみに関与するプラットフォーム事業者は、運行管理や車両整備等、事故を未然に防止する措置、万一の事故の際に金銭面での補償にとどまらない責任対応等に欠けるという御認識でありました。

国交省に伺いますが、京丹後市の現状はどうなっているのでしょうか。自家用有償旅客運送事業に、運行管理や車両整備、事故の際の責任対応に欠けるウーバー社が関わることには問題はないのか、伺います。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えをいたします。今回、京丹後市で実施予定の自家用有償旅客運送につきましては、NPO法人を実施主体とし、同法人が運行管理や車両整備等、事故を未然に防ぐための措置を講じるとともに、万一の事故の際の責任を負うこととして、運送責任はあくまでNPO法人が負うこととされているところでございます。

ウーバー社は、この件に關しましては配車システムを提供する立場にとどまっているというところでございます。これは、先ほど委員御指摘のライドシェアにおけるプラットフォーム事業者、これに

つきましての問題点は先ほど委員が御指摘のとおりでございますけれども、そういった立場とは異なる立場としてウーバー社が今回関与しているものと認識をされているところでございます。

○吉田忠智君 人的には関わらないとしても、個人情報や実車、配車の全てのデータがウーバー社のデータセンターに送られるのではないのでしょうか。現に、本年三月二十二日の朝日新聞には、京丹後市でウーバーを使った実証実験が始まると記載されています。神戸新聞の記事では、ウーバー社の日本法人は、東京五輪で増える来日外国人の対応にも役立つなどと、違法な白タク行為に参入する野望を捨てておりません。配車システムの提供にとどまらず、これを足掛かりに白タク、ライドシェアの都市部への進出を狙っているのは明らかであります。

国交省に伺いますが、京丹後市でのデータがウーバー社の都市部への白タク進出に悪用されるおそれはないのでしょうか。データがどのように利用されるのか把握しておられるのか、伺います。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えをいたします。京丹後市でNPOが実施する自家用有償運送につきましては、地域公共交通会議におきましてその概要が示されているところでございます。それを拝見いたしますと、当面、この運行については実証運行として運行をし、利用動向、利用実績等を検証した上で運行の見直し等を行うということを記載してございます。今委員御指摘の運送に係る配車等のデータについては、その見直し等に当たって活用されるものと考えているところでございます。

なお、白タクにつきましては、これは道路運送法に抵触する違法行為でございます。これにつきましては、国土交通省としては関係機関とも連携して厳正に対処をしていく所存でございます。

○吉田忠智君 二月に、富山県南砺市がウーバー日本法人と協定を結び実証実験を始めると報道されました。私も、この委員会ですることを取り上げさせていただきました。その後の南砺市の状況はどのようななっていますでしょうか、伺います。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えをいたします。本年二月二十六日、富山県南砺市とウーバー社が新たな地域公共交通に関する連携、協力の協定を締結したものと承知をしております。南砺市のプレスリリースによりますと、ウーバー社が提供するスマホアプリを利用して、タクシ配車や自家用車を利用した無償の移動サービスの実証実験を行うとされていたところでございます。その後、南砺市におきましては、市議会などの反発があり、三月の定例会市議会では市の方が提案しておられた実証実験に関する予算を取り下げて、現在は国家戦略特区制度等の下で自家用車の活用を図ろうとしていると、そういった報道に接しているという状況でございます。

○吉田忠智君 そもそも、ウーバー社などの白タク行為は、二重免許や運行管理、車両整備など安全投資を軽視して、タクシ事業者や運転者の減収、減益につながる、地域公共交通の衰退にも拍車を掛けるというだけではありません。社会実験と称して行われた福岡での白タク行為では、ウーバー・ジャパンではなく、オランダの法人が契約主体となっていました。これやつまり大きな問題です。地域の外や海外に送ってしまう。パナマ文書とは言いませぬけれども、似たようなスキームで利益とリスクを上手に海外に移転していることがうかがえます。

地域のタクシ会社なり自家用有償旅客運送事業者であれば、住民の支払った輸送費用はまた地域の経済循環に戻ってくるわけですね。地域外のシェアリングビジネスが地域経済を疲弊させ、地方創生に反するということになる懸念があるわけでありまして。

一方、過疎地においても利用者利便は重要であ

り、三月の定例会市議会では市の方が提案しておられた実証実験に関する予算を取り下げて、現在は国家戦略特区制度等の下で自家用車の活用を図ろうとしていると、そういった報道に接しているという状況でございます。

○吉田忠智君 そもそも、ウーバー社などの白タク行為は、二重免許や運行管理、車両整備など安全投資を軽視して、タクシ事業者や運転者の減収、減益につながる、地域公共交通の衰退にも拍車を掛けるというだけではありません。社会実験と称して行われた福岡での白タク行為では、ウーバー・ジャパンではなく、オランダの法人が契約主体となっていました。これやつまり大きな問題です。地域の外や海外に送ってしまう。パナマ文書とは言いませぬけれども、似たようなスキームで利益とリスクを上手に海外に移転していることがうかがえます。

地域のタクシ会社なり自家用有償旅客運送事業者であれば、住民の支払った輸送費用はまた地域の経済循環に戻ってくるわけですね。地域外のシェアリングビジネスが地域経済を疲弊させ、地方創生に反するということになる懸念があるわけでありまして。

一方、過疎地においても利用者利便は重要であ

り、三月の定例会市議会では市の方が提案しておられた実証実験に関する予算を取り下げて、現在は国家戦略特区制度等の下で自家用車の活用を図ろうとしていると、そういった報道に接しているという状況でございます。

○吉田忠智君 そもそも、ウーバー社などの白タク行為は、二重免許や運行管理、車両整備など安全投資を軽視して、タクシ事業者や運転者の減収、減益につながる、地域公共交通の衰退にも拍車を掛けるというだけではありません。社会実験と称して行われた福岡での白タク行為では、ウーバー・ジャパンではなく、オランダの法人が契約主体となっていました。これやつまり大きな問題です。地域の外や海外に送ってしまう。パナマ文書とは言いませぬけれども、似たようなスキームで利益とリスクを上手に海外に移転していることがうかがえます。

地域のタクシ会社なり自家用有償旅客運送事業者であれば、住民の支払った輸送費用はまた地域の経済循環に戻ってくるわけですね。地域外のシェアリングビジネスが地域経済を疲弊させ、地方創生に反するということになる懸念があるわけでありまして。

一方、過疎地においても利用者利便は重要であ

ります。京丹後市の、住民の利便性を考えて配車システムを外注したいというの理解できないわけではありません。しかし、記事からも、ウーバー社の本当の狙いが東京五輪や都市部での白タク行為にあることは明らかであります。現在の法制度の抜け穴を探しているウーバー社などにわざわざシステムを依存することは、私はやめるべきだと思います。

そこで、大臣に伺いますが、こうした配車管理などについて、事業者や自治体によるアプリやシステムの開発をウーバーなどに頼らなくても、国交省としてしっかり対応できるように支援することも検討する必要があるのではないかと考えますが、いかがですか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。利用者の利便を確保するという点につきましては、これは地方部、都市部を問わず、こういった旅客運送についてはますます重要になってくる。特にその場合に、今のICTの普及を踏まえまして、そういったものをどう活用するかということも非常に重要な論点であると思っております。でございます。

これにつきましては、海外で、今委員御指摘のウーバー社を始めとして複数の、車を探して呼び寄せる、そういったアプリケーションが開発をされて実用に使われているところでありまして、私も、我が国のタクシーの業界におきましても、そういった問題意識の下に、既に複数の事業者がそれぞれそういったアプリを開発し、実際に実用に供しているところでございます。

こういったものを使うかということとは、それぞれの地域の実情に応じて、それぞれの地域での輸送に応じたものを、適切なものを選ぶということが適切であると考えておりますけれども、そういった利用者の利便に資する、こういったアプリケーションの開発を含めて、こういった事業の活性化につながるような各種の取組については、私どもとしても今後最大限支援をしてまいりたいと思っております。でございます。

○吉田忠智君 是非、国交省としても、白タク合法化を許さないということはもちろんでありますけれども、地方における移動手段の確保というのは大変重要な緊急の課題になっておりますから、そういった観点から取組の強化を強く求めまして、質問を終わります。

○行田邦子君 行田邦子です。よろしくお願いいたします。

私は、今日はまず、東京に水を供給する用水路について伺いたいと思います。

東京都、首都東京の水道水源がどのようなになっているのか資料を見ましたところ、七八%が利根川・荒川水系ということ。多摩川というイメージがあつたんですが、徐々に利根川、荒川にシフトして、今は七八%ということ。この利根川、荒川のきれいな水を休みなく東京、首都圏に送り続けているのが利根導水などの用水路また導水路であります。こうした利根導水がもし万が一、大規模な地震で被災をして、そして取水、導水が不可能になってしまった場合は、これは東京、首都圏への用水、水の供給に重大な影響を与えてしまうわけでありまして。

そこで、まず伺いたいと思いますけれども、利根川・荒川水系水路の大規模地震対策をどのように行っていますでしょうか。

○政府参考人(北村匡君) お答えいたします。

利根川水系の水を荒川水系及び首都圏に送る武蔵水路という水路がございまして、この施設につきましては、施設の管理者である独立行政法人の水資源機構が行った改築事業におきまして、大規模地震、レベル2地震動と言っておりますけれども、大規模地震発生時においても通水機能を確保すべく、今年三月に施設の耐震化を完了したところでございます。

一方、武蔵水路以外の利根導水路についてなんですけれども、利根川水系の水を埼玉県中部から南部地域に送る利根導水路がございまして、同じく施設の管理者であります水資源機構において、

取水施設である利根大堰や水路の流れを調整する水位調整堰等を対象といたしまして、大規模地震を想定した耐震化工事を平成二十六年より実施中でございます。

現在の進捗状況でございますが、利根大堰につきましては水門ゲート全体十二門のうち二門、水位調整堰は全体六か所のうち二か所について、昨年度までに耐震化工事を完了しているところでございます。

○行田邦子君 首都東京に水を送る大切な用水路でございますので、是非耐震化しつかりと進めていただきたいと思っております。

今御答弁の中にもありましたけれども、利根導水のうちの一つである武蔵水路ですけれども、これは埼玉県行田市の大体真ん中辺ぐらいを縦断して、そして鴻巣市を通る十四・五キロメートルの延長なんですけれども、目的は、これはまず利根大堰から利根川の水を取水をして、そして荒川にその水を持っていて、導水をして、そして東京へ、一部埼玉県、東京、首都に水道水、主に飲み水ですね、を供給するという重要な役目を持っております。

この武蔵水路については既に耐震化、改築事業は今年の三月に終わったということですが、私も、私も改築事業が終わった後、きれいになった武蔵水路を見てきましたけれども、本当に非常に速い速度で豊富な水が流れているという状況を見てきましたけれども、一か所、今、小水力発電を行っているところでありまして、もつと、これだけの水量で水が流れているわけでありまして、小水力発電を更に行うことはできないのか、このように地域の皆様とも話しているんですが、いかがでしょうか。

○政府参考人(北村匡君) お答えいたします。

今年三月に完了いたしました武蔵水路改築事業において、当該事業を行いました水資源機構が高圧差を利用した小水力発電機を一か所設置をいたしました、この四月から供用を開始しているところでございます。

武蔵水路においては、水資源機構において当該箇所以外にも設置に適した場所などを検討いたしました。現時点においては、費用対効果等の観点からこれ以上小水力発電を拡大することは困難であるというふうな承知をしております。

今後、小水力発電に係る技術開発等を踏まえまして、小水力発電の更なる活用余地について引き続き検討していくことが重要と考えております。

○行田邦子君 検討をお願いしたいと思います。武蔵水路の地域というのは余り落差がないので小水力発電は難しいのかなと私も思っていましたけれども、ただ、小水力発電の技術も今かなり進んでいるのでありますので、余りさほど落差がなくてもできるような技術もあるかと思っております。そういったことも含めて検討していただきたいと思っております。

それで、改めてこの埼玉県を流れる武蔵水路などを見ていますと、大規模な用水路、導水路ほど、その地域から離れた場所へと水を供給しているわけですね。そうしますと、地域住民からすると、ただただ自分たちの地域をきれいな水が通過していくだけと、スルーしているだけというようなことにすぎないわけですね。地域への社会的、経済的な還元というかわりに希薄になってしまうわけでありまして。

武蔵水路につきましても水路内の見学会とか交流事業とかやっていたらいいように思いますけれども、こうした地域住民との関わりを持つ機会のときに、更に地域住民の意見を取り入れたら、又はボランティアなどで参画をしていただくような、そのような機会を増やすべきかと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(北村匡君) 武蔵水路が存在いたします地域への社会的、経済的還元につきましては、施設の管理者であります水資源機構において、地域住民の意見を積極的に反映させつつ、地域の安心、安全や魅力向上に貢献する取組を進めているところでございます。

具体的には、水路周辺地域の浸水被害軽減のため、これら地域からの出水を水路に取り込み、下流の荒川に導水する内水排除を行っています。本年三月に完了いたしました武蔵水路改築事業では排水機場の能力を強化するなど、より速やかに、かつ確実な内水排除を行えるようにしたところでございます。また、武蔵水路の改築に伴いまして、水路沿いの管理用道路を地域住民が安心して利用できる歩道等として整備をいたしました。さらに、地域住民との話し合いを通じまして、周辺道路等の整備について合意形成を図りながら実施をしたところでございます。

また、利根大堰では、利根川を遡上する魚類が観察できる観察室を利根大堰右岸側の魚道に設置をいたしまして一般に開放しているところでございます。毎年十一月には、埼玉県及び群馬県の協力を得まして、サケの採卵を行い、地元の小中学生と共同してふ化させた後、利根川へ放流するなどの取組を行っているところでございます。

地域と共存する施設を目指し、引き続きこのような取組を進めていくことが重要と考えております。

○行田邦子君 武蔵水路ができたのは今から約五十年前で、そのときには民家はあの地域余りなかったんだと思うんですけど、今は随分民家も増えて、武蔵水路も是非地域との共存ということをテーマにしてまたお取組を進めていただきたいと思います。

それでは、公共建築物の木造化について大臣に伺いたいと思います。

平成二十二年十月に公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律が施行となりました。森林・林業の再生、森林の適正な整備、また木材の自給率を向上させるといった目的の法律でございすけれども、林野庁、農水省と国交省が共管をしている法律です。

ここでは、低層の公共建築物は原則木造化という方針が打ち出されています。公共建築物の木造化、また木質化を促進することについて、国土交

通大臣としての御所見を伺いたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 豊富な森林を抱える我が国におきまして、官民を問わず建築物への木材活用を推進することは、地域経済の活性化等の観点からも重要であると考えております。このため、政府といたしましては、公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律に基づき基本方針を定め、今委員御指摘のとおり、低層の公共建築物における木造化を積極的に進めているところであります。

国土交通省といたしましては、自ら整備する公共建築物において木造化、木質化を推進するとともに、国の木造建築物に関する技術基準類を整備し、各省庁や地方公共団体への普及に努めております。また、公営住宅を始めとする地方公共団体等の木造建築物等の整備に向けた取組や、木造建築物に関する規制の合理化も推進をしております。

今後とも、農林水産省を始めとする関係省庁と連携をいたしまして、公共建築物における木材利用の普及拡大に積極的に取り組んでまいります。

○行田邦子君 法施行がされてから五年半たっているんですけども、公共建築物における木造化率、少しは増えているようですが、なかなか増えていないようであります。是非更なるお取組をお願いしたいと思っております。

時間となりましたので、これで私の質問を終わらせていただきます。今日質問できなかったものにつきましては、また後日質問させていただきますと思います。

ありがとうございます。

○委員長(金子洋一君) 本日の調査はこの程度にとどめます。

○委員長(金子洋一君) 宅地建物取引業法の一部を改正する法律案を議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取いたします。石井国土交通大臣。

○国務大臣(石井啓一君) ただいま議題となりま

した宅地建物取引業法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

我が国が本格的な人口減少、少子高齢社会を迎える中、国民資産である住宅ストックの有効活用、既存住宅流通市場の拡大による経済効果の発現、ライフステージに応じた住み替えの円滑化による豊かな住生活の実現等は重要な政策課題であり、既存住宅の流通の促進を図るための市場環境の整備が必要です。

また、近年、不動産取引に関連する制度等が専門化、高度化していることに鑑み、宅地建物取引業の業務に従事する者の資質の向上や、消費者利益の保護の一層の徹底を図ることが必要です。

このような趣旨から、この度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、既存の建物の取引における情報提供の充実を図るため、宅地建物取引業者に対し、媒介契約の締結時に建物状況調査を実施する者のあつせんに関する事項を記載した書面を依頼者に交付すること、買主等に対して建物状況調査の結果の概要等を重要事項として説明すること、売買等の契約の成立時に建物の状況について当事者の双方が確認した事項を記載した書面を交付することを義務付けることとしております。

第二に、消費者利益の保護の強化を図るため、営業保証金等による弁済の対象から宅地建物取引業者を除外することとしております。

第三に、宅地建物取引業の業務に従事する者に対する研修の充実を図るため、事業者団体は体系的な研修を実施するよう努めなければならないこととしております。

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

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

○委員長(金子洋一君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることとし、本日はこれにて散会いたします。

午前十一時四十七分散会

五月十三日本委員会に左の案件が付託された。

一、気象事業の整備拡充を求めることに関する請願(第一六七八号)

一、海洋の環境と国民生活を守る事業の体制拡充に関する請願(第一六七九号)

第一六七八号 平成二十八年四月二十五日受理
気象事業の整備拡充を求めることに関する請願
請願者 香川県高松市 窪添義幸 外三百六十六名

紹介議員 三宅 伸吾君

二〇一一年三月に発生した東日本大震災は、死者・行方不明者を合わせて約二万人に及ぶ日本の歴史上最大規模の地震・津波災害となった。二〇一四年九月には戦後最悪の火山災害となる御嶽山の噴火により五十八人の死亡が確認された。また、二〇一五年五月には山口県長門郡の新岳が噴火し、火砕流の発生などで噴火警戒レベル五(避難)が出され、全島民が避難する状況も発生した。さらに、二〇一五年九月には台風第十八号の影響で関東、東北地方で観測史上第一位を更新する大雨となり、土砂災害や河川の氾濫により八人の死者を出した。こうした相次ぐ自然災害から人命を守るために更なる防災業務の拡充・強化が求められている。気象防災情報は、気象庁が国の機関として責任を持って作成・発表すべきである。国民から信頼される予報・防災業務を遂行していくために基礎となる自然現象の精密な監視・観測を行い、その成果に基づいた迅速的確な情報を発表することが重要である。また、災害を予防するためには、情報住民に対してより迅速かつ確実に伝わり、避難などの具体的な防災活動を引き出せるも

のでなければならぬ。しかし、気象庁では、度重なる定員削減により定員は減る一方で、業務は一段と高度化・複雑化を求められ、新たな業務が増え、職員一人に対する業務量が増えている状況となっている。このような状況では、きめ細かな情報の作成や地域に密着した情報や観測データの提供が困難になる。国民全体の気象、地震・火山等の基礎知識や防災意識の向上が自然災害を軽減する上で必要不可欠であり、気象庁が防災の先頭に立つ国の機関として責任を持って情報の提供・指導をしていくべきである。これらを実現するため、自然現象の観測監視や調査研究、数値予報を始め技術開発など気象庁の基盤となる業務の拡充とそれに必要な要員の確保を求める。

ついで、次の事項について実現を図られたい。

一、自然災害から人命を守るため、より精度の高いきめ細かな防災情報が提供できるよう、気象庁の人員と予算を増やし気象観測や予報・技術開発の基盤を強化すること。

第一六七九号 平成二十八年四月二十五日受理
海洋の環境と国民生活を守る事業の体制拡充に関する請願

請願者 香川県高松市 造田康盛 外二百五十七名
紹介議員 三宅 伸吾君

日本は四方を海洋に囲まれていることから、全国各地に港湾が整備され、港湾を拠点にして人や物資の海上交通運輸が行われている。輸出入においては九十九％が港湾を経由しており、国民生活の向上や経済成長の上で港湾は重要な役割を果たしている。一方、近年、地球温暖化に伴う異常気象に伴い、巨大台風やゲリラ豪雨などによって、全国の航路や湾内に大量の海面浮遊ごみが漂流し、船舶の航行安全を脅かす事態も頻発している。また、一九九七年の日本海でのナホトカ号、東京湾でのダイヤモンドグレース号の油流出事故を始め、コンテナト事故や船舶の衝突・海難事故も

発生している。海洋に流出した油は、船舶の航行だけでなく、海洋や大気への環境汚染はもとより人体への影響や漁業関係者、地域経済にも大きな打撃を与えるものである。海洋の環境を守り、国民生活の質を維持・向上させることは、国の重要な役割である。そして、船舶の海上交通の安全を維持し、海洋での豊かな自然環境を次世代に継承していく必要がある。その役割を果たすためにも、海洋環境整備事業の実施体制の充実・拡充が重要である。東日本大震災では、地震や津波の被害により陸上の交通網が寸断された。被災地の住民への支援物資の緊急輸送においては、海上からの輸送手段と港湾機能の早期復旧の重要性が改めて明らかとなった。非常災害が発生した場合に、船舶輸送の早期再開を可能とする航路の啓開作業は、国の責任で対応することが必要である。このような国民の安全・安心、そして生活を守る事業の体制拡充は喫緊の課題である。

ついで、次の事項について実現を図りたい。

一、海洋の環境と船舶航行の安全を守る、海洋環境整備事業を国の役割として充実すること。
二、非常災害時に国民生活を守るため、緊急支援物資の輸送や港湾機能の維持・早期復旧を行う国の防災体制を拡充すること。
三、海洋環境整備事業と災害時の港湾機能の維持・復旧のため、国の役割を担う「海洋環境整備船」などの運航は、早急に体制確立を行うこと。

五月二十日本委員会に左の案件が付託された。

一、国土強靱化の名による不要不急の大型開発をやめ、防災・老朽化対策を優先することに
関する請願(第一八七八号)(第一八七九号)(第一八八〇号)(第一八八一号)(第一八八二号)

一、精神保健福祉手帳所持者に交通運賃減額制度を適用すること等に関する請願(第一九九五号)(第一九九六号)(第一九九七号)(第一九九八号)

九八八号(第一九九九号)(第二〇〇〇号)(第二〇〇一号)
一、気象事業の整備拡充を求めることに関する請願(第二〇四九号)

一、海洋の環境と国民生活を守る事業の体制拡充に関する請願(第二〇五〇号)
一、精神保健福祉手帳所持者に交通運賃減額制度を適用すること等に関する請願(第二〇五一号)(第二〇六七号)

第一八七八号 平成二十八年五月九日受理
国土強靱化の名による不要不急の大型開発をやめ、防災・老朽化対策を優先することに関する請願

請願者 石川県金沢市 中村美和 外九十
三名
紹介議員 井上 哲士君
この請願の趣旨は、第六五七号と同じである。

第一八七九号 平成二十八年五月九日受理
国土強靱化の名による不要不急の大型開発をやめ、防災・老朽化対策を優先することに関する請願

請願者 北海道北見市 信太良子 外九十
三名
紹介議員 紙 智子君
この請願の趣旨は、第六五七号と同じである。

第一八八〇号 平成二十八年五月九日受理
国土強靱化の名による不要不急の大型開発をやめ、防災・老朽化対策を優先することに関する請願

請願者 東京都荒川区 ニッ森範子 外九十
十三名
紹介議員 吉良よし子君
この請願の趣旨は、第六五七号と同じである。

第一八八一号 平成二十八年五月九日受理
国土強靱化の名による不要不急の大型開発をやめ、防災・老朽化対策を優先することに関する請願

め、防災・老朽化対策を優先することに関する請願
請願者 山梨県甲府市 樋口米子 外九十
三名
紹介議員 小池 晃君
この請願の趣旨は、第六五七号と同じである。

第一八八二号 平成二十八年五月九日受理
国土強靱化の名による不要不急の大型開発をやめ、防災・老朽化対策を優先することに関する請願

請願者 東京都大田区 宮里恵美子 外九十
十四名
紹介議員 田村 智子君
この請願の趣旨は、第六五七号と同じである。

第一九九五号 平成二十八年五月十一日受理
精神保健福祉手帳所持者に交通運賃減額制度を適用すること等に関する請願

請願者 東京都杉並区 谷季美恵 外七百
九十九名
紹介議員 石橋 通宏君
てんかんはあらゆる年齢で発病する脳の病気であり、全国に約百万人の患者がいる。早期診断・治療により、七〇％以上の人が発作のない生活を送ることができる。てんかん発作には、一瞬手足がピクンとしたり短時間はんやりするだけの小さなものから全身けいれんまで様々な症状がある。また、不安や鬱、行動障害などの合併障害、医療、生活、学校や仕事の問題など、発作以上にてんかんのある人に深刻な悩みをもたらすことがある。二〇一一年の交通事故報道以降、てんかんをいくくりにして危険視する風潮が高まり、全国でいじめや解雇など不利益事例が報告され、てんかんに対する正しい理解と多様な支援が求められている。

ついで、てんかんのある人とその家族が安心して暮らせる社会の実現のため、また、二〇一三年に自動車運転に関する二つの法律が成立したと

きの附帯決議の実現を求め、次の措置を採られたい。

一、交通に関しては、

1 精神保健福祉手帳(障害者手帳)にも交通運賃減額制度を適用すること。

(二)「療育手帳」(知的障害者)や「身体障害者手帳」(身体障害者)と同様に、鉄道、バス、航空機、船舶の運賃と高速道路料金などの交通運賃減額制度を、「精神保健福祉手帳(障害者手帳)」所持者にも適用できるように努めること。

2 交通安全に向けた先端技術の提供を推進すること。

(一)高齢者、病気や障害のある人、そしてあらゆる人の移動に関するバリアフリー社会(ホームドアの付設、案内人の設置、休憩所の整備、他)を実現すること。

(二)国が主体となり、道路、交通、地域づくりの最先端の技術を一元化し、てんかんの人も安心して運転できる自動車の開発や交通環境づくりと、新しい地域社会の実現を推進すること。

第一九九六号 平成二十八年五月十一日受理

精神保健福祉手帳所持者に交通運賃減額制度を適用すること等に関する請願

請願者 大分市 小代徳子 外八百九十九名

紹介議員 吉田 忠智君

この請願の趣旨は、第一九九五号と同じである。

第一九九七号 平成二十八年五月十一日受理

精神保健福祉手帳所持者に交通運賃減額制度を適用すること等に関する請願

請願者 東京都足立区 眞鍋維建 外七百九十九名

紹介議員 山本 太郎君

この請願の趣旨は、第一九九五号と同じである。

第一九九八号 平成二十八年五月十一日受理

精神保健福祉手帳所持者に交通運賃減額制度を適用すること等に関する請願

請願者 東京都杉並区 鈴木幸代 外八百九十九名

紹介議員 田村 智子君

この請願の趣旨は、第一九九五号と同じである。

第一九九九号 平成二十八年五月十一日受理

精神保健福祉手帳所持者に交通運賃減額制度を適用すること等に関する請願

請願者 福岡県糟屋郡新宮町 友納優子 外七百九十九名

紹介議員 仁比 聡平君

この請願の趣旨は、第一九九五号と同じである。

第二〇〇〇号 平成二十八年五月十一日受理

精神保健福祉手帳所持者に交通運賃減額制度を適用すること等に関する請願

請願者 岡山市 山本愛子 外八百六十二名

紹介議員 江田 五月君

この請願の趣旨は、第一九九五号と同じである。

第二〇〇一号 平成二十八年五月十一日受理

精神保健福祉手帳所持者に交通運賃減額制度を適用すること等に関する請願

請願者 東京都豊島区 鈴木理恵 外八百二十九名

紹介議員 川田 龍平君

この請願の趣旨は、第一九九五号と同じである。

第二〇〇四号 平成二十八年五月十二日受理

気象事業の整備拡充を求めることに関する請願

請願者 徳島市 植本達也 外四百六十三名

紹介議員 加藤 敏幸君

この請願の趣旨は、第一六七八号と同じである。

第二〇五〇号 平成二十八年五月十二日受理

海洋の環境と国民生活を守る事業の体制拡充に関する請願

請願者 徳島市 河野光治 外三百五十六名

紹介議員 加藤 敏幸君

この請願の趣旨は、第一六七九号と同じである。

第二〇五一号 平成二十八年五月十二日受理

精神保健福祉手帳所持者に交通運賃減額制度を適用すること等に関する請願

請願者 岐阜市 栗本義登 外八百十九名

紹介議員 小見山幸治君

この請願の趣旨は、第一九九五号と同じである。

第二〇六七号 平成二十八年五月十二日受理

精神保健福祉手帳所持者に交通運賃減額制度を適用すること等に関する請願

請願者 京都市 山口菊美 外七百九十九名

紹介議員 井上 哲士君

この請願の趣旨は、第一九九五号と同じである。

五月二十三日日本委員会に左の案件が付託された。

一、宅地建物取引業法の一部を改正する法律案

宅地建物取引業法の一部を改正する法律案

宅地建物取引業法(昭和二十七年法律第七十六号)の一部を次のように改正する。

第二十七条第一項中「した者」の下に「宅地建物取引業者に該当する者を除く。」を加える。

第三十四条の二第一項中第七号を第八号とし、第四号から第六号までを一号ずつ繰り下げ、第三号の次に次の一号を加える。

四 当該建物が既存の建物であるときは、依頼者に対する建物状況調査(建物の構造耐力上主要な部分又は雨水の浸入を防止する部分と

して国土交通省令で定めるもの(第三十七条第一項第二号の二において「建物の構造耐力上主要な部分等」という)の状況の調査であつて、経年変化その他の建物に生じる事象に関する知識及び能力を有する者として国土交通省令で定める者が実施するものをいう。第三十五条第一項第六号の二イにおいて同じ。)を実施する者のあつせんに関する事項

第三十四条の二第九項中「前項」を「前二項」に改め、同項を同条第十項とし、同条第八項中「宅地建物取引業者はの下に」、前項に定めるもののほかを加え、同項を同条第九項とし、同条第七項の次に次の一項を加える。

八 媒介契約を締結した宅地建物取引業者は、当該媒介契約の目的物である宅地又は建物の売買又は交換の申込みがあつたときは、遅滞なく、その旨を依頼者に報告しなければならない。

第三十五条第一項第六号の次に次の一号を加える。

六の二 当該建物が既存の建物であるときは、次に掲げる事項

イ 建物状況調査(実施後国土交通省令で定める期間を経過していないものに限り)を実施しているかどうか、及びこれを実施している場合におけるその結果の概要

ロ 設計図書、点検記録その他の建物の建築及び維持保全の状況に関する書類で国土交通省令で定めるものの保存の状況

第三十五条第一項第十一号中「以下」を「第六十四条の三第二項第一号において」、「第六十四条の三第二項」を「同号」に改め、同条に次の二項を加える。

六 次の表の第一欄に掲げる者が宅地建物取引業者である場合においては、同表の第二欄に掲げる規定の適用については、これらの規定中同表の第三欄に掲げる字句は、それぞれ同表の第四欄に掲げる字句とし、前二項の規定は、適用しない。

宅地建物取引業者の相手方等		第一項
第二項に規定する宅地又は建物の割賦販売の相手方	第二項	宅地建物取引士をして、少なくとも次に掲げる事項について、これらに交付して説明をさせなければ
	交付して説明をさせなければ	交付しなければ
宅地建物取引士をして、少なくとも次に掲げる事項について、これらに交付して説明をさせなければ	宅地建物取引士をして、前項各号に掲げる事項のほか、次に掲げる事項について、これらに交付して説明をさせなければ	前項各号に掲げる事項のほか、次に掲げる事項について、これらに交付して説明をさせなければ
	交付して説明をさせなければ	交付しなければ

7 宅地建物取引業者は、前項の規定により読み替えて適用する第一項又は第二項の規定により交付すべき書面を作成したときは、宅地建物取引士をして、当該書面に記名押印させなければならない。

第三十五条の二中「宅地建物取引業者の相手方等」の下に「(宅地建物取引業者に該当する者を除く。)」を加え、「同条同項」を「同項」に改める。

第三十七条第一項第二号の次に次の一号を加える。

二の二 当該建物が既存の建物であるときは、建物の構造耐力上主要な部分等の状況について当事者の双方が確認した事項

第四十七条第一号中「賃借」を「賃借」に改め、同条第三号中「手付け」を「手付」に改める。

第四十八条第三項中、「住所」を削る。

第六十四条の三第一項中「次の各号に」を「次に」に改め、同項第二号中「従事しようとする者」の下に「(以下「宅地建物取引士等」という。)」を加え、同項第三号中「含む」を含み、宅地建物取引業者に該当する者を除く」に改め、同条第二項を次のように改める。

2 宅地建物取引業保証協会は、前項の業務のほか、次に掲げる業務を行うことができる。

一 社員である宅地建物取引業者との契約により、当該宅地建物取引業者が受領した支払金又は預り金の返還債務その他宅地建物取引業に関する債務を負うこととなった場合において

を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、第三十四条の二第一項の改正規定、第三十五条第一項第六号の次に一号を加える改正規定及び第三十七条第一項第二号の次に一号を加える改正規定並びに附則第三条の規定は、公布の日から起算して二年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。(経過措置)

第二条 この法律の施行の日(以下「施行日」という。前)に宅地建物取引業に関する取引がされた場合におけるその取引により生じた債権に係る営業保証金の還付及び弁済業務保証金の還付については、この法律による改正後の宅地建物取引業法(以下「新法」という。第二十七条第一項及び第六十四条の八第一項の規定にかかわらず、なお従前の例による。)

2 新法第三十四条の二第八項の規定は、施行日前に締結された宅地又は建物の売買又は交換の媒介の契約(以下「媒介契約」という。))については、適用しない。

3 施行日前に締結された媒介契約については、新法第三十四条の二第十項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

4 施行日前に宅地建物取引業に関する取引がされた場合におけるその取引により生じた債権に係る弁済については、新法第六十四条の三第一項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

第三条 附則第一条ただし書に規定する規定の施行の日(次項において「一部施行日」という。前)に締結された媒介契約に係る書面の交付については、新法第三十四条の二第二項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

2 一部施行日前に宅地又は建物の売買又は交換の契約が締結され又は成立した場合におけるその契約に係る書面の交付については、新法第三十七条第一項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

(罰則に関する経過措置)

第四条 施行日前にした行為に対する罰則の適用

については、なお従前の例による。(政令への委任)

第五条 前三条に定めるもののほか、この法律の施行に關して必要な経過措置は、政令で定める。

(検討)

第六条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、新法の施行の状況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ものとする。

平成二十八年六月八日印刷

平成二十八年六月九日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

F