

第百九十二回国
会

参議院国土交通委員会會議録第五号

平成二十八年十一月二十四日(木曜日)
午前十時開会

委員の異動

十一月十六日

辞任

朝日健太郎君

山添 拓君

十一月十七日

辞任

足立 敏之君

猪口 邦子君

野田 国義君

小池 晃君

十一月十八日

辞任

二之湯 智君

蓮 舫君

十一月二十一日

辞任

足立 敏之君

朝日健太郎君

十一月二十二日

辞任

橋本 聖子君

山本 一太君

室井 邦彦君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

新妻 秀規君	足立 敏之君	青木 一彦君	朝日健太郎君	大野 泰正君	金子原二郎君	末松 信介君	長谷川 岳君	福岡 資麿君	吉田 博美君	野田 国義君	羽田雄一郎君	鉢呂 吉雄君	魚住裕一郎君	高瀬 弘美君	山添 拓君	清水 貴之君	青木 愛君	行田 邦子君	中野 正志君	石井 啓一君	末松 信介君	大野 泰正君	根本 幸典君	田中 利幸君	長谷川 豊君
委員	補欠選任 猪口 邦子君	小池 晃君	補欠選任 二之湯 智君	朝日健太郎君	蓮 舫君	山添 拓君	補欠選任 足立 敏之君	野田 国義君	補欠選任 山本 一太君	橋本 聖子君	補欠選任 朝日健太郎君	足立 敏之君	清水 貴之君	増子 輝彦君	井上 義行君	石井 正弘君	酒井 庸行君	長浜 博行君							

(建築物のアスベスト対策に関する件)
(インフラシステムの海外展開に関する件)
○道路運送法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(増子輝彦君) 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。
去る二十二日、室井邦彦君が委員を辞任され、その補欠として清水貴之君が選任されました。

○委員長(増子輝彦君) 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、警察庁長官官房審議官長谷川豊君外十二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〕と呼ぶ者あり

○委員長(増子輝彦君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(増子輝彦君) 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。
○石井正弘君 自由民主党の石井正弘です。どうかよろしくお願ひしたいと思ひます。
当委員会の与党側の筆頭理事を仰せ付かっております。円滑かつ丁寧な運営にいささかなりとも貢献できればと願っているところであります。
さて、今日は、時間の関係がございますので、三問に絞って順次御質問をさせていただきますと思ひます。
まず最初でありますけれども、福岡の駅前にお

きました。この原因究明と再発防止策についてお伺いをいたしたいと思います。御案内のとおり、十一月八日、あの衝撃的なテレビの画像によって、陥没が拡大している状況、あれを見て大変大きなショックを受けて、多くの皆さん、画面を食い入るように御覧になったかと思うわけでありすけれども、私もその一人でございます。

当地域におきましては、以前より川が流れておったところで水を含んだ砂というものが多く、このように聞いているところでありすけれども、地下鉄の七隈線の延伸工事、こういったことが要因だというふうには言っておられるようでありすけれども、このトンネルの中に地下水が流入したと、こういったことが原因というふうな見方もあるようでございます。

今回の事故の原因、現時点におきましてどのように分析をしておられるのか。とりわけ、事前の地盤調査とか、それから掘削の工事の方法あるいは安全対策、こういったことに問題がなかったのかどうかという点が私どもとしては御答弁を願いたいます。第一点であるわけでございます。

また、これに関連いたしましたして、今後の再発防止策ということでありますが、今回の現場から四百メートル離れた場所におきまして二年前に車道の一部が陥没する事故が起きている。しかも、幾つかの都市におきまして同様の陥没事故が発生しているところでありまして、とりわけ大変大きな事故でありましたのが、一九九〇年のJR東北新幹線トンネル工事現場であります御徒町の駅前のガード下の道路陥没事故でありまして、このときは通行人ら約十人が負傷しておられると、こういったことがありました。都市においてはどこにでも起こり得ると、こういう警鐘を鳴らす専門家もおられるようであります。この二十日には、石井国土交通大臣におかれましては現地視察も行っておられるようでございますが、今回の事故を教訓に、再発防止に向けた対策。

以上、原因究明と再発防止対策につきまして、副大臣の方からの御答弁を願いたいと思います。末松副大臣、よろしくお願いいたします。

○副大臣(末松信介君) おはようございます。お答えをさせていただきます。

福岡市交通局七隈線の延伸工事につきまして、福岡市によりますと、陥没箇所では事前にボーリング調査を七か所実施し、ボーリング調査等による地質の状況、周辺の建物の状況、トンネルの形状等の観点からトンネルの工法を選択したところでございます。また、今回の陥没事故は、先生御指摘のとおり、掘削中に上部の一部分の土砂が崩れ、これが徐々に大きくなって出水した結果、陥没に至ったところでございます。

この道路陥没事故につきましては、福岡市から要請を踏まえまして、国土交通省所管の土木研究所におきまして原因究明と再発防止策検討のための第三者委員会を設置することとしたところでございます。御指摘の事故の原因分析や事前の地盤調査、掘削工事の方法に関する評価及び再発防止策につきましては、今回設置される第三者委員会における議論を経て進めていくものと考えてございます。

国土交通省といたしましては、今回の事故を教訓とすべく、第三者委員会における検討などを通じて地下工事における安全確保の充実と再発防止に努めてまいりたいと、そういうふうにいる思います。

幸い、この度は死傷者は出なかったのが不幸中の幸いではございます。しかし、今先生が危惧されておられる陥没事故はどこでも発生するのではないかと、多くの国民もその不安を感じているものと思います。今回の事故から、全国どこにでも当てる普遍的な教訓を必ず得ていかなければならぬと国土交通省としても考えてございます。

石井筆頭理事のまたいような御指導も心からお願いを申し上げます。御質問ありがとうございます。

○石井正弘君 御答弁ありがとうございます。早急に第三者委員会等での議論を推し進めていただきまして、再発防止に向けた対策を早急に打ち出していただきたいとお願いしたいと思っております。

次に、熊本地震に関連して、阿蘇大橋の早期復旧につきましての質問をさせていただきます。

私も、先月末、筆頭理事に就任するということがありまして、熊本地震によります被災状況、現地を視察をさせていただきました。熊本城そして阿蘇大橋、あるいは仮設住宅等を拝見をさせていただきました。もうとにかく甚大な被害だということが目の当たりにしたわけでございますけれども、早期の復旧復興に向けて関係者一丸となって全力を挙げて取り組んでいかなくちゃいけないということを改めて再認識をさせていただきました。

特に熊本城、これは復興のシンボルともなるものでございますから、これは国土交通省が所管して復旧されるようでございます。文化庁関連の事業とも連携をされましての国交省の事業、しっかりと取り組んでいただきたい、これは要望とさせていただきます。

国道三百二十五号の阿蘇大橋でございます。無人の建設機械、こういったものを駆使しながら、あのような大規模な斜面崩壊、これに対処しながら工事を進めておられました現場の皆さんの御努力には敬意を表させていただきます。

この橋の早期の復旧についてでございます。架け替え位置を決定をされ、橋梁の形式もPCラーメン橋に決定するなど、順次復旧に向けての取組を進められているようでございますが、一日でも早く完成させていただきたいと思っております。

今後の整備の見通しにつきまして道路局長の説明を求めたいと思っております。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。国道三百二十五号の阿蘇大橋の復旧につきましては、国の直轄事業として実施をしているところでございます。委員御案内のとおり、七月に架け

替え位置や橋梁形式を決定いたしました。十一月には準備工として脆弱な斜面の崩壊に対する抑止対策工事に着手するとともに、用地幅ぐいを設置をしまして、用地買収に向けた準備を進めているところでございます。あわせて、阿蘇大橋の本体工事の発注を進めておりまして、今後、民間企業に技術提案を求め、工期の短縮を図ってまいります。

阿蘇大橋は、御案内のとおり、深い谷を横断しまして地形条件の厳しい場所に施工をいたしますため、完成には相当の時間を要することが見込まれます。その間、阿蘇大橋が完成するまでの間に、代替ルートとなります村道橋の木立野線、長陽大橋ルートと呼んでございますが、これにつきまして、来年夏までの応急復旧により開通を目指しまして、国の直轄事業として復旧工事を推進しているところでございます。

引き続き、地元の方々の御協力を得ながら、早期開通を目指して全力で取り組んでまいります。

○石井正弘君 是非とも早期の復旧に向けての取組を進めていただきたいと、改めてお願いしたいと思っております。

それでは、最後、無電柱化の推進につきまして御質問させていただきます。

私も、参議員になりましたが、三年ほど前から、以前より私も岡山市あるいは倉敷市等において無電柱化施策を推進してきておりますけれども、その経験を踏まえながら、ITS道路調査会の無電柱化小委員会におきまして、委員長は当時、小池百合子委員長でございましたけれども、無電柱化の推進に関する法律案を取りまとめるなど、活動を展開をしております。

こういった私どもの動きと連動しながら、道路局におかれましては様々な政策を推し進めていただいているわけでありますが、まずは道路局長の方から、無電柱化の推進に關したる具体的などのような取組を今行つておられるのか、概略を示していただきたいと思っております。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。

そのことと、今回の、大臣も見られて、テレビなんかでも放映されておりましたけれども、随分と水なんかもまだたまっておるし、土砂も流入しているというところでございます。これは本当に、土砂を取り扱うとか、それだけでも大変なんじゃないかなと思うわけでありまして、この工事の再開、これは大体いつ頃になるのか、予想が付くのか、この辺りも含めて、この二点をお願いしたいと思っております。

○政府参考人(五道仁実君) 今回の陥没につきましては、委員御指摘のとおり、福岡市の要請を踏まえまして、国土交通省所管の土木研究所において原因究明、再発防止等の第三者委員会を設置することとしております。現在、委員のメンバーも含めまして、委員会開催に向け福岡市等と調整を行っているところでございます。

御指摘の原因究明の調査結果につきましては、今後の開催される第三者委員会で議論を踏まえ、取りまとめることとしております。国土交通省といたしまして、この原因究明等につきまして、引き続き支援してまいりたいと思っております。

また、工事再開につきましても、その原因究明をしつかりした後、工事再開のことについて議論がなされるものというふうに考えております。

○野田国義君 しつかり、そして国民にも分かるように原因究明をしていただきたいと、そのように思っているところでございます。

それで、この原因の問題として、ちょっと私、二点のことについてお伺いしたいと思います。

まず一点目は、地元のマスコミが以前からこのことについて書いておりました。それは、この入札がちょっとおかしいんじゃないかというようなことを書いておられて、私、ここに入札の結果表ですか、を持っておるところでございすけれども、これ見ますと、三工区、これは御承知のとおりあったわけですね。その一つが、駅に一番近いところが陥没したということでございすけれども、少数でやられておると。当然総合評価方式ということのようございすけれども、あると

ころは何も提案しなくて、結局ほかのところが辞退したのだから一者だけで入札を取っているとか、全く提案なしで結果的には落札しているみたいなところが見受けられるんですけれども、この入札状況については、どのようなところでこの七隈線やられたのか、お聞きしたいと思います。

○政府参考人(奥田哲也君) お答えいたします。入札に関する、先生、工事名、落札価格、予定価格、落札率、入札者率についてというお話でございます。それは、野田先生、お答え……

○委員長(増子輝彦君) 野田委員、お聞きください。○政府参考人(奥田哲也君) 済みません、御通告で、工事名、落札価格、予定価格、落札率、入札方式、応札者をそれぞれお答えするようにということでございますが、じゃ、それではなくて、その入札の在り方についての御質問ということでよろしゅうございすか。

○野田国義君 どういう形式でやられるのか。○政府参考人(奥田哲也君) 形式ですね。分かりました。

この入札につきましては、まず入札方式につきましては総合評価方式でございます。それからやり方、手法につきましてはいわゆる電子入札という方式で行われたというふうに聞いております。

○野田国義君 そういうことなんですね。しかし、今私申し上げましたように、結局辞退があつて、一者しかなかったと、この工区ではないんですけれども、そういうところもあるということでございますし、また、何ですか、これ真っ黒になっていきますけれども……

○委員長(増子輝彦君) 野田委員に申し上げます。資料につきましては、許可がない場合にはこの場所での資料の状況は出せませんので、資料ということに取扱ひできませんので、よろしく願ひします。

○野田国義君 はい、分かりました。

見たところ、そういうような状況なんですね。ですから、本当にそういうちゃんとした総合評価が行われたのかということとをちょっと私疑問に持っているというところであります。

私、以前から、この総合評価方式というのはどうしても内部的に決めてしまう部分があるので、本当に正しく行われているんだらうかと、そういうような疑問も持っているところでございす。また入札の方法として、いわゆる辞退という形で、私も経験上いろいろ見てきておるんですけども、辞退という形で結局、この七隈線みたいな形で一者だけしか残らなかったというように、ことにもなっているケースが多々あるということでございます。この辺りのところは非常に気を付けてやらないと、私は、何というか、非常に不正がはびこるような原因にもなるんじゃないかということを一つ指摘をさせていただきたいと思っております。

それから、皆さんのお手元に資料を二枚出させていたただいておるかと思ひますけれども、これ見ただけで分かれますように、まずNATM方式とシールド工法、以前もお話をさせていただきましたけれども、この陥没箇所はNATM工法でやられておるということでございす。それで、博多駅、この図を見ていただければ分かりますように、一番近いところなんですね、今回の陥没箇所は一番近いところで起きておることとであります。

そこまではシールド工法でずっとやってきたわけですね。ここからがNATMでやるというように工法でやられておることとでございす。この工法に問題があつたのではなからうかと、いうこと、私だけではなくて当然いろいろな方々も、そういうことを指摘するものも研究者もおられるということとでございまして、ここ、地下、地盤がどうなっているかという、非常に難しいところでもあるようございす。その点のところはどうお考えになつておるか、お聞きしたいと思います。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

地下の掘削工法としては、先生も今御指摘ございましたように、シールド工法若しくはNATM工法、あと開削工法といったようなものがございます。

シールド工法は、シールド機械で地盤を掘り込みまして、その後でコンクリート製のブロックを円形に組み立てながらトンネルを造る工法でございます。また、開削工法というのは、地面を直接掘り下げて構造物を造り埋め戻すという工法で、主に駅部の工事に用いられております。あと、今回のNATM工法でございますが、横穴式に地中を掘り進みまして、支保と書いておりますが、掘削した断面を確保し地山を支持する構造物で土圧を支えながらコンクリートでトンネルを造る工法でございます。主に山岳部の工事に用いられてきたんですが、最近では都市部においても用いられてきております。このようなトンネルの掘削工法の中でどの工法を用いるかということにつきましては、地質の状況、地下埋設物や周囲の建物の状況、トンネルの断面形状などの観点から判断をされるわけでございす。

福岡市交通局七隈線の延伸工事、御指摘の部分につきましては、同市が設置した第三者委員会でありまして福岡市地下鉄七隈線建設技術専門委員会での意見を踏まえNATM工法を採用したというところでございすけれども、その理由といたしましては、駅部や大断面区間、隣接工区で用いられるシールド機械が折り返す部分などでございす。大きな断面を掘削し、また進行方向に断面形状を変化させながら掘削が可能となること、当該トンネルの上部に地下駐車場に向かう地下構造物、斜路などがあることや多数の埋設管がふくまれていること、堅い岩盤層内での掘削であることなどが挙げられるところでございす。

○野田国義君 今いろいろ述べられたわけでありまして、しつかり原因究明ということになりますとこの工法が恐らく大きな問題にならうか

と思いますけれども、想像できるのは、いわゆる、今多くの公共工事、辞退するという形で出てきておる、先ほども申し上げましたように。これが、結局、今御承知のとおり資材とかが高騰をしておる、どうしても予算が足らないと、だから、無理をすれば、聞くところによりますと、このシールド工法の三分の一や四分の一ぐらいで、ボルトですか、この工法でできるということでございますので、その辺りで、いわゆる経費を削減するためにこういう工法が取られた可能性も十分あるということでございますので、是非ともこの辺りのところはしっかりと調査をお願いをしたいと思っております。

それから、今後の対応策でございますけれども、早く復旧したのはいいのでありますけれども、しかし、原因調査ということになりますと非常にこれ、これをまた掘り返してやっていくというところ、これ原因が分からないんじゃないかと。私、ある建設会社関係の方にちょっと聞きましたところ、大体隠蔽するときは埋める埋めると言うところ、それがどうか分かりません。しかしながら、そんなことを現実、建設会社関係の方がおっしゃいました。ですから、これをまた土砂を上げて調査するというのが本当に大変なことじゃないかと、そのように思うところでございます。

それから、国の補助等はあるのか。そしてまた、今回の陥没による総被害ですか、これがどのくらいになるのかということ。それから、当然これ、三十二年に完成予定であったと、三十二年にということでありまして、これが、非常に地元の期待は大きいわけでありまして、当然然延期せざるを得ないと、開通ですね、そのようになろうかと思いますが、この辺りのところを含めて御回答いただければ有り難いと思います。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

大きく三三点お尋ねがあったかと思えます。一点目は、被害の補償に対する国の支援等という話でございましたけれども、一般に、事故が発生

生いたしましてその結果として被害が生じた場合には、事故の原因者が賠償責任を負うべきものでございまして、今回の事象においても、原因者が事象に伴う被害を賠償することになるというふうに考えられます。

今回の陥没事象について申し上げますと、周辺の銀行やコンビニエンスストアが営業を見合わせたなどの被害が発生しており、営業を見合わせた期間中の逸失利益などにつきましては、事象の原因者が賠償責任を負うことになるという理解をいたしております。

今は、報道等にもありますが、仮払いによる対応が行われておりますが、今後、原因の特定後、その原因者が適切に賠償責任を果たすことになることと考えられまして、国からの特段の支援といったことは行われぬものというふうに承知をいたしております。

それから、二点目の発生被害の総額のお話でございます。

今回の道路の陥没で生じた市民生活等への影響につきましては、電気、ガスなどのライフラインの供給が停止したことによる影響、陥没箇所周辺に福岡市から避難勧告が出され、周辺の銀行やコンビニエンスストアなどが営業を見合わせるなどによる影響、また道路陥没箇所を通行止めにしたことによる影響などが発生し、市民生活に大きな支障が生じております。これらにつきましては、現在、福岡市及び受注者が窓口を設けて状況を把握していると聞いておりますが、このうち特に早期の賠償を必要とされる方については仮払いの準備を進めているところでございます。

このような第三者に与えた被害の実態につきましては、福岡市及び受注者において調査が行われるところでございまして、現時点におきましては総額については明らかにされておきませんが、今後の調査により明らかになっていくものというふうに承知をいたしております。

あと、三点目の、今後、七隈線の開業見通しでございます。

先生御指摘のように、七隈線延伸工事につきましては、平成二十六年二月に着工いたしまして平成三十二年度中の完成を目指して事業を進めてきたところでございます。今回の事故を踏まえまして、今後このような事象の再発を防止するため、徹底的に原因を究明いたしまして適切な再発防止対策を講じる必要がございます。

さらに、地下鉄工事現場に流入した地下水等の排出につきましては、今後進められる原因究明や再発防止策の検討を踏まえながら慎重に対応する必要がありますが、工事の再開に向けては具体的手順が十分に検討されることが必要でございます。

このような状況から、現時点では、まずは原因究明や再発防止対策の検討、それから工事手順の検討等に全力を尽くしてまいりたいと思っておりますので、具体的な開業時期への影響につきましては、現時点ではまだ具体的にコメントできる段階にはないというふうに考えてございます。

○野田国義君 本日に、土砂をここから取り出して工事を再開するというのは、これがまた大変だろうかと改めて私も思っているところでございまして、また、この原因によってその賠償額も決まるといふか、どこが支払うかとか保険で支払うとか市が支払うとかいろいろあるかと思いますが、そういうことにもなりますので慎重にお願いをしたいと思うところでございます。

それから、ちょっと話を交えて、ただ、この陥没によりまして、私いつも思っておりますのが、本日にこの老朽化した下水とか、今回も下水がちょっと影響している部分あるわけでありまして、こういう問題が非常に全国的にあるということが言えるわけでございます。見てみると、二〇一四年が全国で三千三百十三か所ですが、下水道の管の老朽化によって発生をしているというところでございまして、この下水道に関しましては耐用年数が五十年と書かれているわけでありまして、この五十年を超すリスクが年々もうどんどん増えているというか、そういう今現

状にあるというところでございます。

そこで、当然、財政的に豊かなところでしたら結構工事もできるんですが、先ほどの無電柱化についてもお話がありましたが、結構これ高価なものであるという話、これ当然、下水道も地下に埋設するわけございまして、膨大な費用が、経費が要するというところでございまして、この辺りを考えますと、非常に私これから大きな問題に、今もなっておりますが、今後更に大きな問題になっていくんではなからうかと思うわけでありまして、この下水道の老朽化対策、そして耐震対策についてはどのようにされておるのか。当然、下水道法が改正されて、各自自治体もやっていくかなくちゃいけない、そういうことにはなっておりますというところを知っているわけでありまして、よろしくお願いしたいと思っております。

○政府参考人(山田邦博君) お答えをいたします。

委員御指摘のとおり、現在の全国の下水管の総延長は約四十六万キロメートルございまして、このうち標準的な耐用年数であります五十年を経過した老朽管は約一万キロメートルでございます。また、この老朽管は十年後には五万キロメートル、二十年後には十二万キロメートルに増加する見込みでございます。

このため、昨年の下水道法改正で維持修繕基準を創設をいたしまして、腐食のおそれの大きい下水管の定期的な点検を地方公共団体に義務付けるなどの措置を講じたところでございます。これによりまして、地方公共団体において下水道の計画的な点検とその結果に基づきます効率的な老朽化対策が進められているところでございます。

一方、下水道の耐震化の状況につきましては、避難所と処理場を結ぶ下水管などの重要な下水管が四七％、下水処理場は三五％となっております。老朽化した下水道の改築を進めていく上で、下水道の耐震化も併せて進めてまいります。

国土交通省におきましては、地方公共団体にお

きますこれらの取組を社会資本整備総合交付金によりまして財政的に支援しておりまして、引き続き、下水道の老朽化、耐震化の推進に努めてまいりたいと考えてございます。

○野田国義君 今、数字挙げて言っていたんですが、幹線にしろ処理場にしろ、まだまだ老朽化対策あるいは耐震対策もできていないというところがございますので、ひとつここはしっかりとやっていただきたいと、これを要望をしたいと思います。そうしませんが、また事故が起きたということが繰り返していくんじゃないかなと思うので、よろしくお願いをしたいと思っております。

それから、下水道でございますけれども、下水道、ちよつと私資料をいただきまして驚きましたのが、しかしこれ、下水道少し頑張ってもらっていろいろやっていただいております。だからこそ、逆にこういう数字が出たんだと思いますが、私もちよつと読んでびっくりしたんですが、その資料にあったのが、全ての管路を更新するのに百三十年掛かると。百三十年掛かると、ちゃんと厚生労働省は自己評価をされているんです。ある意味ではこれ、いい意味で、この百三十年掛かる、本当にこれは大変な歳月が掛かるということでありますので、それだけ大変だということでありますので、この対策について、よかつたら計画、それから支援策、それから進捗状況について、下水道、お願いしたいと思います。

○政府参考人(北島智子君) お答えいたします。ただいま百三十年という数字を御指摘いただきましたが、水道管路は高度成長期に敷設されたものの更新が進んでいないため、日本水道協会による水道統計によりまして、管路総延長に占める法定耐用年数四十年を超えた管路の割合は年々上昇し、平成二十六年度末時点で二・一％となっている一方、管路の更新率は二十六年度末時点で〇・七六％となっております。

これでは百三十年というところでございますけれども、水道は国民の生活や社会を支える重要なイン

フラでございますので、水道施設の耐震化や適切な更新を進めていくことは極めて重要であると考えております。そのため、水道事業者に対して技術的、財政的支援を行っております。

また、水道事業は、施設の耐震性不足や老朽化のほか、人口減少社会到来による料金収入の減少や人材不足などの課題に直面しており、事業の基盤強化が喫緊の課題となっております。このため、十一月二十二日の厚生科学審議会生活環境水道部会水道事業の維持・向上に関する専門委員会におきまして、適切な資産管理や広域連携の推進など水道事業の基盤強化を図るための具体策について、おおむねその方向が取りまとめられました。今後、その取りまとめられました提言を踏まえまして、必要な制度的対応について検討を進めてまいりたいと考えております。

○野田国義君 今、下水道、下水道と答弁いただいたところでございますけれども、こういった本当に膨大な予算が必要ということでございますので、しっかりとこの辺りを見据えてやっていただきたいと思っております。今後は、恐らく検討されておりますのが、いわゆる管理維持を民営化していくというようなことが検討を下水道、下水道ともされておるようでございます。そうすると、余計に何か老朽化対策とか耐震対策がおろそかになる可能性も出てくるんじゃないかと危惧もするところでございますので、しっかりとその辺りのところ、国民生活そのものでございまして、よろしくお願いをしたいと思っております。

それから、私、以前ずっと庁舎とかいろんな建物関係、質問をしてまいりました、老朽化とか耐震化。それは御承知のとおり、熊本で五つの役場や庁舎が使えなくなったというようなことが出てきて、非常にこういうところを改めてやっていかなくちゃいけないなと思っておるんですが、橋、トンネル、これらもあるわけでございまして、御承知のとおり、大きな事故も起きております。先ほども橋の話もありましたが、あれはまたちよつ

と違った意味でありますけれども、老朽化また耐震化ということで、非常に重要であろうと思っております。

そこで、ちよつともう時間もないので一言私から申し上げますと、資料を国交省に要求しましたら、何か二十七年にやった箇所、確かに橋の方は千六百か所、トンネルで百五十か所ですか、それから橋梁の耐震で二百か所という数字は出していただきましたが、じゃ、大体残りののくらないんだと。先ほど言いましたように、下水道が百三十年ぐらい掛かると、これは素直に数字を出してきていただいております。そういうことをしっかりと私は検証をやっていくこと、そしてまた計画を立てることが大切だと思いますので、この橋とかトンネルとか、ちゃんとこういったことがどうなんだというところで、やっぱりそういったデータはしっかりと持っていたきたい、そしてまた公表もしながら取り組んでいただきたい、このことを強く要望をいたしまして、私の質問を終わりたいと思っております。

○高瀬弘美君 おはようございます。公明党の高瀬弘美でございます。どうぞよろしくお願いをいたします。

まず初めに、私の方からも博多駅前での陥没事故について質問をさせていただこうと思っておりますが、石井理事の方からも御質問ありましたが、また野田委員の方からも今詳しい御質問がございましたので、もう私からは質問ではなく言及にとどめさせていただきますと思っております。

私自身、十一月十一日の日に、まだ道路の陥没が復旧する前の段階で事故の現場の方に入らせていただきました。大変大きな穴でございまして、もしこの事故の発生が早朝ではなくて日中の人通りが多い、また車両の通りの多い時間帯であればもう大変な大惨事になったのではないかと、背筋が凍る思いがいたしました。また、その十一月十一日の時点ではまだ現場の方で工事が行われておりましたが、不眠不休で作業に当たっておら

れる地元の方々の皆様、また福岡市の関係者の皆さん、一生懸命お仕事をされている様子が大変感動いたしました。関係各位の御努力に深く敬意を表したいと思っております。

先ほどからお話があつておりますとおり、あの陥没事故によりまして周りの店舗では営業ができないう状況が続いております。今回は、福岡市また受注者の方で今後、補償について賠償も含めて検討していくこととございしますが、今回のこの陥没事故の影響で、あの近辺の飲食街においては十二月の忘年会の一番繁忙期のキャンセルも相次いでいるということを耳にしております。

今後の風評被害対策も必要なことではないかと思っております。そのためには早期の原因究明が何としても大事でありますので、これから第三者委員会の方でいろいろ議論がされるということとございしますが、延伸工事の再開を早期に行うためにも、是非とも大臣のリーダーシップの下で原因究明に向けて取り組んでいかれることを心からお願いしたいと思っております。

今回のこの陥没事故は鉄道の工事が引き金となった工事事故ということで、いわゆる道路の陥没事故というものは性質が異なっているというふうに私の方は理解をしております。一方で、今回の事故を通して、道路の陥没ですとか、またトンネルや橋などインフラ設備の点検も重要であるということを変更して認識したところでござい

特に、幹線道路の陥没事故、今回は道路の陥没事故とは違ふんですけれども、一般論として道路の陥没事故を防いでいくというのは大事なことでございまして、そのためには、ちよつと専門的な話になりますが、路面下空洞調査というものが大変有効であるというふう聞いております。これは、大型のCTスキャンを搭載したトラックが道路の上を通りまして、道路の下部分の部分がどうなっているのかについて調査をするものであるというふう聞いております。これは国だけでなく

地方でも、主要な幹線道路につきましてはこういう調査を推進すべきではないかと考えます。

実際に地方自治体の中には空洞調査を進める動きがあります。私も今回の事故をきっかけに様々な分野の中で知ったのですが、この路面下空洞調査の分野には様々な会社が技術を開発をされており、地方自治体にとっては、どの技術がどんな特徴があつて、どの技術を採用するのが自分たちの道路にとって最善であるかというのが大変分りにくいという懸念がございます。

そこで、この業者の選択は自治体に任せるのではなく、国がこれらの業者の情報を提供すべきではないかと思うに至りました。こうした業者に対して、例えば共通のフィールドを提供し、同一の条件の下で実験を行い、その結果や特徴を自治体に提供することができれば自治体としても大変助かるのではないかと思います。この点につきまして国土交通省の見解をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。各道路管理者では、路面下の空洞により発生する陥没事故を未然に防止するために、日々の巡視等による陥没箇所早期発見に努めているほか、必要に応じて路面下の空洞調査を実施しているところでございます。

委員御指摘のように、この空洞調査につきましては、様々な特徴を持った技術が民間各社において開発をされていると認識をしております。国土交通省といたしましては、これまで、地方公共団体に對しまして、都道府県単位で各道路管理者により構成される道路メンテナンス会議というものがございまして、こういう場を通じて、新技術の情報システムに登録されている調査技術の概要について情報提供を行ってきたところでございます。

しかしながら、御指摘のとおり、各技術の調査性能や得意分野等を具体的に把握し、特徴やコストを統一の基準で比較、整理したものは現在のところございません。このため、今後、道路管理者

のニーズ、いろいろなございまして、河川等に隣接して深い位置で発生する空洞を検出可能な技術であるとか、逆に舗装厚の薄い道路で危険な小さな空洞でも検出可能な技術、いろいろ特徴がございますので、こういうニーズも踏まえて、国が空洞調査に関する技術を広く公募をいたしまして各技術の特徴等をフィールド試験で確認するなど、有益な情報を地方公共団体に情報提供をしてみたいと考えております。

○高瀬弘美君 ありがとうございます。是非国土交通省として、地方自治体に対して積極的な情報の提供をお願いしたいと思ひます。中古自動車につきましては、少し話題を変えます。中古自動車の問題についてお伺いしたいと思います。

近年は、自動車事故の報道に接しない日はないほど、連日のように大変痛ましい車の事故が多発をしております。中には明らかに運転手の過失であると思われるものも多いですが、車体の整備不良に起因したものであるか否かということ、これを判別するというのはなかなか難しいのが現状ではないかと思ひております。

数年来、我が党の遠山清彦衆議院議員が取り上げてきておりますが、例えば、分解や整備の資格を持たない未認証の工場による車両整備の問題も依然として残されております。また、近年、インターネットオークション等で中古車の売買も一般的にされるようになりましたが、ディーラーは自動車整備などの専門的な知識を有していなくても販売事業に関わることができると、極端な話、車の外側だけきれいに修繕して問題箇所はそのままで取引をして中古車売るといふことができるという事案も発生をしております。

問題意識として私の方から申し上げたいことは、車両に関する事故といふのは、その害が人命に関わる大変大きなものであることから、事故の原因が車両の未整備に起因をしていたり、あるいは事故から修復した車による事故が不正修理によるものであつてはならないという点でございます。自動車先進国であるはずの日本において、中

古車に関しては事故修復車の修理履歴の保存がどこにもされておらず、買う側はどこでどのような修理されたものか確認する手段もないという状況になっております。

そうした問題意識の下、今月一日、我が党の斉藤鉄夫会長とともに関係者が石井国交大臣宛てに不正修理撲滅に向けた要望書をお届けをしたと聞いております。誰がいつどういう修理を行ったか、これが追跡できるように記録を残すことができれば、車検のときに整備をする方もどこが修理をされていたのかということが確認ができ、より安全な車両が道路に増えるということにつながると思ひます。

○国務大臣(石井啓一君) 整備事業者が事故車の修理作業におきまして、安全上重要なエンジンやブレーキの取り外しを行う整備、分解整備と申し上げますが、これを伴う場合には国の認証を受けなければならない。国土交通省におきましては、この認証を受けていない未認証工場における不正修理については厳しく取り締まっております。

認証を受けた整備事業者には、分解整備記録簿に整備内容等を記録し、自動車ユーザーにその写しを交付するとともに、記録を二年間保存することと義務付けているところであります。これらの措置によりまして事故車の不正修理の防止を図っているところであります。現在のところ、事故車の不正修理排除のための追加措置を講じることによりまして、事故後の不正修理を防止しなければならぬような状況にはないと認識をしております。

一方、修理の履歴はネガティブ情報であることから、中古車売買の際には必ずしも売主から開示をされず、その結果、修理履歴の追跡が困難となっているものもあると認識をしております。この問題につきましては、海外での修理履歴の追跡方法等も参考にしながら、個人情報保護の要請やコス

ト等の問題も十分に踏まえ、検討を進めてまいりたいと考えております。

○高瀬弘美君 ありがとうございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

引き続き、もう一点だけ車両整備に関してお伺いしたいと思います。少し細かいお話になりますが、よろしくお願ひいたします。

最近の自動車はハイブリッド車や電気自動車など大変高性能の車が増えておりますが、こうした車はコンピューターで制御がされております。こうしたコンピューター制御がされている車において、修理のために部品を外すと、コンピューターは部品が外れたということを認識をして異常警告表示というものをを行うようになっております。この異常警告を取り消す、つまり初期設定作業を行うためには、A社にはA社専用の、またB社にはB社専用の機材を使わなければできないというふうになっております。一般の町の車体整備工場ではこうした機材を入手することができず、結局系列のディーラー工場に車両を持ち込んで初期設定を行つてもらう必要がある、その際に大変高額な料金を請求されているというふうになっております。

自動車運転技術の開発が進んでいる状況を考えますと、今後ますますこの問題が大きくなる可能性があるのではないかと思います。この点、公平性の観点からも、どのメーカーの車にも使えるあらゆるメーカーに対応可能な機材が必要ではないかと考えますが、国土交通省の見解はいかがでしようか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。ディーラー系列に限らず、一般の整備工場においても適切な修理をできる環境を整備することは委員御指摘のとおり重要であると認識をしております。

現在、自動車メーカーから公開される車両制御に係る情報が限定をされており、そのことを理由として一般の整備工場では汎用スキャンツールによる修理箇所の初期設定ができない、そういった

問題があると認識しております。

このため、国土交通省におきましては、平成二十七年の九月から自動車整備技術の高度化検討会というのを開催しております。その中で、自動車メーカーから公開されるべき情報の拡大、これを検討しているところでございます。本年の八月には同検討会の中間報告としまして、ハイブリッド車や先進の安全装置、こういったものに係る情報を追加すると、そういった方針を示したところでございます。

国土交通省としましては、今後ともこういった検討を更に進めまして、一般の整備工場においても急速に進む自動車技術の高度化に対応できるような環境の整備に努めてまいりたいと考えております。

○高瀬弘美君 ありがとうございます。一般の整備工場の皆様、大変経営も苦しい中頑張っていると思いますので、是非ともこの点につきまして検討を進めていただきたいと思います。高速道路におけるサービスエリアの活用についてお伺いをしたいと思っております。

近年、サービスエリアの活用は以前に比べて大変活発化しております。道の駅のような各地の特産をサービスエリアにおいて購入することができ、御当地サービスエリアと言えるようなものも増えておりますし、また、特定のサービスエリアでしか食べることができないお食事の提供など、楽しい企画が増えているという印象を持っております。

その一つとして、NEXCOの静岡サービスエリアにおきましては、地元の高校の吹奏楽部に場所の提供を行って、日頃の練習成果を披露する場所を提供しているというふうに向っております。ほかにも太鼓フェスティバルですとか、中高生が日頃の練習の成果を発揮する場所が少ない、そこにスポットを当てた取組が行われていると理解をしております。

サービスエリアは、その立地条件として騒音を

気にせずにいろんなイベントができるということ、また、演奏を聴きに來られた御家族や御友人がサービスエリアの店舗を利用すればより一層サービスエリアの活性化につながっていくのではないかと思います。地方創生という観点、また地域活性化の観点からも大変良い試みではないかと思っております。全国的にもこうしたサービスエリアの活用を展開すべきではないかと思っておりますが、国土交通省のこの点について御見解はいかがでしょうか。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。高速道路のサービスエリア、パーキングエリアにつきましては、高速道路利用者へのサービスの提供だけではなく、その集客力や広域性を生かして、地元自治体等による地域活性化に貢献するということが重要であると考えております。

委員から御紹介のありました事例のほかにも、地方自治体等が高速道路の休憩施設を利用しまして、例えば九州自動車道の広川サービスエリア、ここでは特産品である花を装飾に使用した地元学生によるファッションショーが開催されております。また、松山自動車道の石鎚山サービスエリアにおきましては、地元学生が栽培をしている野菜を活用しまして考案したレシピの商品化や販売を行っていると、このようなことを実施しております。このような取組は地域活性化等に貢献する事例であると認識しております。

国土交通省といたしましては、高速道路会社間で、このような事例の共有を図ることを通じて、引き続き、地域と連携した休憩施設活用の取組を推進してまいりたいと考えております。

○高瀬弘美君 ありがとうございます。そういう場所の提供が可能となれば、地元の中学生、高校生にとっても大変励みになると思いますので、是非ともこの点につきましてもより一層の御尽力をお願い申し上げます。私の方からは以上です。ありがとうございます。

○山添拓君 おはようございます。日本共産党の

山添拓です。

私からは、羽田空港の機能強化について聞きたいと思っております。

国交省は、二〇二〇年に向けて羽田空港を発着する国際線を増便するためとして、現在の東京湾上空を飛ぶルートから都心上空を飛ぶルートに変更しようとしています。

資料の一を御覧ください。南風の際、着陸は新宿あるいは麻布、品川上空を飛ぶものと、渋谷、恵比寿、五反田、大井町上空を通過するもの。品川や大井町では約三百メートルです。東京タワーより低い超低空を飛ぶことが予定されております。離陸では、川崎コンビナートの上空を通過するものが加わるようになっております。

資料の二を御覧ください。北風の際、これは離陸の際に荒川沿いを北上するルートが予定されております。今でも着陸機が高度約六百メートルで通過している江戸川区などでは、自費で二重窓にしてようやくテレビの音が部屋の中で聞こえるようになったと、こういう声も伺っています。

羽田空港は、元々、住民の皆さんや自治体の声を受けて住宅密集地あるいはコンビナートの上を避けるために沖合に展開されてきたものです。ところが、今度、今までルートでなかった地域を超低空で飛行する計画です。騒音に加えて事故や落下物の危険、あるいは排気ガスの問題など、ルートの下に住む方々の生活に重大な影響を与えることになっております。

そのこと自体をどのように認識されているか、また大臣に御答弁いただきたいと思っております。

○国務大臣(石井啓一君) 我が国の国際競争力の強化、急増する訪日外国人旅行者の受入れ等の観点から羽田空港の機能強化は必要不可欠と考えておりまして、飛行経路の見直し等によりまして発着枠を二〇二〇年までに約四万回拡大することを目指しております。

これを実現するためには多くの住民の皆様から御理解をいただくことが重要であると考えておりまして、昨年の七月より延べ三十四会場において

説明会を開催いたしました。丁寧な情報提供に努めてまいりました。こういった説明会におきまして住民の皆様からは、騒音、落下物を含めた安全性、大気汚染等について懸念の声をいただいております。そのため、国土交通省におきましては、こうした住民の皆様の声を踏まえ、本年の七月に環境対策、安全対策等を内容とする環境影響等に配慮した方策をお示しをいたしました。

今後、できるだけ多くの方に御理解をいただくよう、説明会を引き続き開催するなど住民の皆様への丁寧な情報提供を続けてまいりたいと考えております。

○山添拓君 いかなる方策を取っても、住民にとっては新たな負担になるわけです。そのことに對する自覚を欠いていると思います。機能強化だ増便だと、決まったことだから我慢しろと言っているようにしか聞こえません。

安全対策に関わっていますが、成田空港では、かつて年間の落下物の件数が多いときで十九件に上ったと聞いています。その後、減少したとされています。何が理由でしょうか、お答えください。

○政府参考人(佐藤善信君) お答えを申し上げます。

落下物を防止するためには、航空機の機体の点検整備の徹底を図ることが重要だと考えております。成田空港周辺における落下物を防止するため、これまで、国と業界団体が連携をして落下物の防止の観点から注意すべき機体の箇所についての点検整備のガイドラインを作成し、航空会社に対して指導を行ってきたところであります。このほかにも、航空会社に洋上での脚下げの実施を求めるなど、落下物を防止するための様々な対策を実施したところであります。

成田空港周辺における落下物につきましては、これらの様々な対策が相まって減少したものと考えております。

○山添拓君 対策の代表的な例が洋上での脚下げだと、成田空港の会社のホームページでそう書いて

てあります。上空で付着した水が車輪を出す際に落下するのを防ぐんだと。国交省と一緒に取り組んでいることだとホームページにも書かれています。海上ルートでなければこれはできない対策です。それでもゼロにはならないわけです。

資料の三を御覧ください。国交省が航空機の部品脱落に関する調査を行ったところ、八年間で四百三十七件だったと。国内の航空会社のみを対象とする調査でこれだけ出ています。脱落した部品は落下している可能性もあるということですから、新ルートによって落下物の危険性は否定できないかと思っています。

次に、報道によりますと、資料の四ですが、今年七月二十八日、国と関係自治体との協議会で国交省が新たな環境対策を示したのに対して、地元自治体が新ルートの設定を了承したと報道もされています。確かに、東京二十三区の特別区長会会長、西川太一郎・荒川区長も出席しているんですが、この協議会はそのも自治体の了承を取り付けるような場ではありませんし、そのプロセスも踏まれているかと思っています。

了承という報道は正しいんでしょうか。これは大臣にお答えいただきたいと思っています。

○国務大臣(石井啓一君) 本年七月二十八日に開催された協議会を受けて、今委員から御紹介いただいたように、新聞等において羽田空港の飛行経路見直しについて関係自治体の合意や了承がなされた旨の報道がございましたが、そういった事実はございません。

さきの協議会におきましては、関係自治体から、二〇二〇年までに羽田空港を機能強化するために必要となる施設整備に係る工事費、環境対策費を国が予算措置することについて御理解をいただいたところでございます。

今後、できるだけ多くの方に御理解をいただくよう、説明会を引き続き開催するなど住民の皆様への丁寧な情報提供を続けてまいりたいと考えております。

○山添拓君 了承や合意がないということをは

きりしたことは大事なことだと思います。

この間、目黒区や品川区あるいは港区、各区議会でも区長や区の担当者からそういった事実はないということを繰り返し懸念も含めて表明されており、国交省においても認識をいただきたと思っています。

今、説明会ということがありました。住民との関係では、この間、国交省は地域住民への丁寧な説明を進めると言ってきました。ところが、実際に行われたのは、いわゆるオープンハウスの情報提供でした。ブースを出展して、来場者がパネルなどを見られるという形式です。しかし、それでは疑問やそれに対する回答を十分に受けられないのではないかと。いわゆる教室型で、参加者と主催者の側とが意見交換をする、そういう形での説明会を開いてほしいという要望が各地から出されています。

十月十九日には、港区の高輪でいわゆる教室型の説明会が開かれ、二百十名の方が参加された、大変関心が高いということがうかがえます。この港区での開催は、区からの要望によるものなんでしょうか。それから、騒音の影響の大きい地域など、住民の要求に応える形で教室型あるいはミーティング形式など、オープンハウス型以外の形式での情報提供、説明会、その言い方はどうあれ、こういったものを開催していく意向が今後ありかどうか、これも大臣にお答えいただきたいと思っています。

○国務大臣(石井啓一君) 羽田空港の機能強化ににつきましては、できる限り多くの方々に御理解をいただくことが重要と考えております。

住民の皆様への情報提供の手法としては、より多くの方が参加でき、一人一人の御関心に丁寧に対応できるオープンハウス型の説明会が最適であると専門家から御意見をいただいたところでございます。これを踏まえまして、住民の皆様に対しては、昨年の七月より延べ九十五日間にわたり延べ三十四会場におきましてオープンハウス型の説明会を開催をし、約一万一千の方に御参

加いただくなど、丁寧な情報提供に努めてまいりました。

また、こうしたオープンハウス型の説明会とは別に、より影響の大きい大田区や品川区におきましては、区を通じた求めに応じ、地元自治会の会合に職員が伺いをし、必要な情報提供や意見交換を行ってきたところでございます。

今度とも、できる限り多くの方に御理解をいただけるよう、関係自治体とも相談しながら、引き続き丁寧な情報提供を行ってまいります。

○山添拓君 ちよつとはつきりしなかつたんですが、各自治体からの要求に応じてそういったオープンハウス型以外のものも検討されているということなんでしょうか。そのところを明確に御答弁願いたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 今後とも、できる限り多くの方に御理解をいただけるよう、関係自治体とも相談をしながら、引き続き丁寧な情報提供を行ってまいります。

○山添拓君 理解を得るということであれば、本来は一方通行の説明会や情報提供ということではなく、地元住民の皆さんの合意を得るプロセスを踏むというのが当然求められることだと思います。

それで、資料の六を御覧ください。二〇〇八年に改正された空港法に基づいて、国交省の告示として空港の設置及び管理に関する基本方針というものがあります。その第五が空港周辺における騒音などに関する基本的な事項とされています。

ここでは、空港の運営に伴う環境負荷を軽減するということが、これが重要だ、それは当然なんです。それが加えて、環境対策や地域周辺対策の実施に当たっては、空港管理者、周辺地方公共団体、空港関係者などの間において、十分な情報交換等に基づき適切な方策が合意され、進められることが望ましいとあります。

羽田空港の新飛行ルートの設定においても地域の住民、地元の自治体との合意を得ることが求め

られていると思いますけれども、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 今御紹介いただいたと思いますが、空港法第三条に基づく空港の設置及び管理に関する基本方針第五におきましては、空港管理者が航空機の低騒音化等の発生源対策を含め更なる軽減に向けた努力を行うこと、法令に従い空港周辺における環境対策及び地域周辺対策を着実に実行することなどが規定をされているところでございます。

本年七月に国と関係自治体等で構成される協議会におきましてお示しをいたしました環境影響等に配慮した方策におきましては、発生源対策といたしまして、航空機の低騒音化を図るため、飛行機の重量だけでなく音の大きさも加味した着陸料体系への変更を行うこととしております。あわせて、空港周辺の騒音対策といたしまして、防音工事に係る基準を見直すことによりまして、従来対象にならなかった経路周辺の学校、病院等に対して助成を行うことができることとしてございます。

こういった方策を講じることによりまして、騒音に係る影響をできる限り少なくするよう努めてまいりたいと考えております。

○山添拓君 大臣、私が伺っているのはそこじゃないんです。

その後で、そうした環境対策を進めるに当たって、地元の自治体や、地元住民も含めてだと読めますけれども、適切な方策が合意され、進められることが望ましいと書かれている、それについてお聞きしているんですよ。そこをお答えいただけますか。

○国務大臣(石井啓一君) これは、今御指摘いただいたところは、この段落の最初のところを読みますと、また、これらの対策の実施に当たっては、適切な方策が合意され、進められることが望ましいというふうになっておりまして、これらの対策、あるいは航空機の低騒音化等の発生源対策、あるいは空港周辺における環境対策、地

域周辺対策ということでございます。

私どもとしましては、先ほど申し上げましたように、国と関係自治体等で構成される協議会におきまして環境影響等に配慮した方策をお示しをいたしまして、この影響をできる限り少なくするよう努めているところでございます。

○山添拓君 先ほど、七月二十八日の協議会では合意や了承を得られたものじゃないということでしたから、今後、そうした場で合意が得られるように進めていく必要があるかと思えます。

今度の新ルートの計画というのは、国際線の増便のためだけのものです。利益を得るのは訪日外国人客です。国内でお金を使うことが期待されるとしても、新ルートの下に暮らす地元住民の受ける巨大な不利益とはバランスが取れないと思います。現在の計画では都心上空着陸ルートは四時間とされていますが、無制限に拡大することにもなりかねないと思います。国際競争力のために機能強化だと言い、住民の暮らしを犠牲にする。事故や落下物の危険にさらすことが妥当かどうかを議論すべきです。

首都圏の空港の機能強化といっても、成田空港でも発着枠はまだ余裕があるということです。あるいは関空や中部国際空港もあります。そうしたことも含めて、羽田の機能強化ありきということでこの議論を進めていく、住民の暮らしを犠牲にするような新ルートは撤回すべきだということを申し上げて、私の質問を終わります。

ありがとうございます。

○清水貴之君 日本維新の会の清水貴之と申します。どうぞよろしくお願いをいたします。

私は、ここ最近、不幸な事故が起きてしまいニュースにも度々取り上げられてはいるんですが、対策次第ではその事故だけがをしたり亡くなったりする方を減らせる、なくせるんじゃないかと、そういった問題二点、具体的に言いますと、鉄道のホームからの転落事故、もう一つが高齢者ドライバーの事故、この二点について質問をしたいと思います。

まず、鉄道の方なんですけれども、ホームドアの対策、これは様々各鉄道会社そして国も費用負担も行って進めているというふうには聞いているんですが、ただ、これ資料をいただきますと、この十年間で、三百十八か所に付いたいたものが、平成二十七年では六百六十五駅ということで、十年間で三百五十駅ぐらい増えていきます。もうこれ、平均して増えておりますと大体年に三十五ぐらいの駅で新しくホームドアが設置されているという事なんです。でも、様々な費用のこともありますが、工事のこともありますが、難しい問題はあると思うんですが、これベースで見ますと決して速くはないんじゃないかなと。もともとスピードアップして取り組めないのかなとも思っています。政府参考人（奥田哲也君） お答え申し上げますか。

ホームドアは、列車との接触、ホームからの転落防止のための設備として効果が高く、その整備を推進していくことが重要であるというふうに認識をいたしております。一方で、その整備には、ホームの補強などを含む費用、一ホーム当たり数億から十数億が掛かることや、車両により扉の位置が異なっているなどの技術的な課題もございます。

国土交通省といたしましては、利用者数が一日当たり十万人以上の駅について優先的に整備を促進することといたしまして、整備費用に対する助成措置を講じますとともに、技術面、コスト面の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアの技術開発の支援も行うことによりましてホームドアの整備促進に取り組んでいるところでございます。こうした取組によりまして、先生からも御指摘がありましたけれども、平成二十七年年度末現在、全国の鉄道駅におけるホームドア設置駅数は六百六十五駅となっております。

いずれにいたしましても、ホームドアの整備はホームにおける安全確保に大変重要でございまして、更に整備を進める必要があるというふうに認識をいたしております。事業者が今後とも整備の促進への取組を促しますとともに、必要な支援を行うことで整備の一層の推進に努めてまいりたいというふうに考えてございます。

○清水貴之君 今、十万人以上の駅を優先的にという話がありました。

そうしますと、どの地域でこういった沿線に付いているかという資料もあるんですけれども、これを見ますと、やはりこの東京圏ですね、首都圏が多い。これはもう必然的にそうなるんだと思うんですが、一方で、これ十一月十七日、一週間前の神戸新聞なんですが、JR西日本の三ノ宮駅にホームの柵が付く、これが、末松副大臣も同じ兵庫県で活動されていますが、もう地元新聞の一面トップになるぐらい、地元でホームに柵が付く、駅に付くんだというのはもう大きなニュースになるんですね。

というぐらいですから、地方ではやはりまだまだ進んでいないんじゃないかな、設置状況に地域差があるんじゃないかなと思っております。この辺も解消するべき課題ではないかと思えます。政府参考人（奥田哲也君） お答え申し上げますか。

まず、ホームドアの設置状況でありますけれども、全国でホームドアが設置されている駅は六百六十五駅、このうち首都圏で三百三十六駅、それ以外の地域の駅で三百二十九駅、うち関西圏が九十四駅ということになってございます。

特に、例示をいただきました首都圏と関西圏の整備率の差の原因といたしましては、首都圏は鉄道のデータになります。平成二十二年の大都市交通センサスによりますと、首都圏、関西圏の輸送人員一日当たりは、首都圏四千七十四万人、関西圏一千二百五十九万人と、こういうことになっております。また、事業者において関東では積極的な取組が行われてきた。また、特に首都圏では、地下鉄、新交通、モノレールの整備が

進んでおりまして、こうした駅はホームの構造が強固で車両の扉の位置も比較的一定しております。ホームドアの設置が容易であったことというようなことがございました。一方、関西圏では、鉄道利用者が相対的に少ないということもございしますが、様々な車種が混在し扉の位置が一定していない場合が多いことといった技術的な課題が比較的大きかったというふうに考えられます。

このような中、お話をいただきましたけれども、利用者数が一日当たり十万人以上の駅の駅について優先的に整備を促進することといたしまして、整備費用に対する助成措置を講じるとともに、技術面、コスト面の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアの技術開発の支援も行うことにより、ホームドアの促進に取り組んでいくということが必要であると考えておりまして、引き続き、首都圏に限らず、駅ホームにおける更なる安全性向上に向け最大限の取組を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○清水貴之君 また十万人というところなんですけれども、そのようにももちろん大勢の乗降客がいる駅で整備を進めていくところ、これも大事だと思うんですが、一方で、それほど乗降客はいないんだけれども、ホームの幅が狭くて、特急列車とか急行列車があるような駅で通過していき、こういう駅も大変危険が大きいんじゃないかなと思えます。

この設置状況の表を見ますと、私、関西ですと、関西の方がびつと感覚的に分かるので見ますと、そういった駅よりも、ポータルライナー、六甲ライナー、こういった比較的新しいモノレールみたいな車両で、そんなにスピードも出さずに運転されるような駅であったりとか、関東でしたらデイズニールゾートラインですね、デイズニールゾートの中を回っている電車、これに四か所付いているということなんです。こういうところの整備が大事じゃないとはもちろん言いませんけれども、と並行して、本当に危険性が高い駅というのもしつかりピックアップしていただいて、関西で

したら私鉄などでそういう駅が非常に多いんですけれども、こういったところもフォロ、ケアしていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

御指摘ございましたように、一日当たり利用者十万人以上の駅というのは一つの目安であります。例えば現在ホームドアが整備されておりますが、全国で六百六十五と申し上げましたけれども、このうち十万人以上の駅の数というのは八十二でございます。逆に申しますと、十万人未満の駅で五百八十三という数を整備してきております。

そういったことで、例えば視覚障害者の方から御希望のあるような駅というものが優先対象にしております。実際のそういった駅の個別個別の事情も踏まえながら整備促進を図っていききたいというふうに考えてございます。

○清水貴之君 今言っていたいたとおり、是非地元の声とかそういったものも判断材料に加えていただきたいと思えます。

各鉄道会社等がやっぱりホームドア造るまで、お金が掛かる、時間が掛かるということで、例えばホームにオレンジ色のラインを引くとか、転落した場合に分かるようなそういったマツトを引くとか、ベンチの向きを変えるなんていうのも、今、ホームに平行していると酔っ払ったお客さんなんか急に跳び上がった線路まで行ってしまっただけで、今ホームに、何というんですかね、電車と平行ではなくて直角の形でベンチを置くような、こういった駅も増えているそうなんです。

こういった対策を取っているということなんです。こういったもの、各鉄道会社でやるのも大事なんです。それぞれこういった対策が有効だとか、それこそ、電車の形が違つて、ドアの場所が違つて、柵の形も違つてとか、いろいろ難しいことがあると思えます。こういったものでもある

程度例えば統一できるものは統一するとか、情報共有するものはするとかの方が効率性は高まるんじゃないかと思えます。この辺も是非進めていただきたいと思いますが、いかがですか。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

今申し上げましたように、鉄道各社いろいろな取組をしております。そういった取組につきましまして、鉄道事業法の規定に基づきまして、安全報告書という形で毎年一般にも公表されたりしておりますけれども、先生おっしゃいましたように、いろいろな技術開発とかそういった点、事業者間で共有を図っていくことは大変重要であると思っております。

こちらにつきましては、八月の青山一丁目でのあの事故を契機に設置をいたしました検討会におきまして、今後の整備、推進方策、物理的な面、また心のバリアフリー等検討を進めておりますけれども、その中でもそういった情報共有の在り方ということについても議論いたしておりますので、そういった点は徹底してまいりたいというふうに考えております。

○清水貴之君 是非お願いいたします。

続いて、高齢者ドライバーの事故です。これも最近本当によくニュースで取り上げられていま

す。そもそもなんですけれども、報道機関というのは、一つ同じような事故が続いたり事件が続くと、そういった事故や事件にわたって寄って報道するという、私は元々テレビ局にいたもので、そういったところもあると思えますので、そもそもなんですけれども、高齢者の事故というのは増えている若しくは非常に目立ってきているのか、それとも、たまたまこうやって続いているから報道されてしまっているのか、どのように見たらよろしいでしょうか。

○政府参考人(長谷川豊君) お答え申し上げます。平成二十七年中におけます七十五歳以上の運転

者による交通事故は三万三千四百五十七件でございます。このうち死亡事故は四百五十八件となつてございます。この四百五十八件の死亡事故件数につきましては、全体の死亡事故に占める割合をいたしました約二・八%となつてございませう。この数字は、十年前と比較いたしますと、全体の死亡事故が年々減少しているということに対して、七十五歳以上の運転手さんによる死亡事故の割合は、七十五歳以上の運転免許保有者の増加を背景といたしまして増加傾向にあるということでございます。

○清水貴之君 そういったことを受けまして、以前、恐らくこの国土交通委員会の方で審議されたと思うんですが、来年三月に道路交通法が改正、見直しされるということで、認知症検査が強化されるというふう聞いています。

ただ、この強化に当たっては、本当にそれをしつかり診ることができる専門医の数が足りているのか、特に地方においてですね。また、これ診るのに大体半日ぐらひ掛かるそうですので、ただでさえ病院が今地方で混雑している中でそれだけの患者さんを診る余力があるのかとか、お医者さんの方も、例えば、認知症だと診断して免許が取消しということになった場合に、いやいや、そんなおかしなじゃないかと訴えられたり、逆もあって、認知症ではないというふうに診断したんだけど、事故がもし起きてしまった場合に、いや、医者がそう診断したんだからということと訴えを起さされる、訴訟リスクというの抱えているというふう聞いています。

この辺りの問題というのはどう解消していくつもりでしょうか。

○政府参考人(長谷川豊君) 先生御指摘の医師の先生方の関係について御説明させていただきます。平成二十七年十月時点で約千五百人おられるというところで承知しておりますけれども、御指摘のとおり、その数には地域的な偏りが見られるため、新しい制度におきましては、専門医ではない

いわゆるかかりつけ医の診断書により都道府県公安委員会が行政処分の判断をすることができるということとしております。

警察におきましては、専門医でないこうした一般のかかりつけ医によります診断の精度を確保するため、診断書のモデル様式ですとかあるいはその記載のためのガイドラインを策定いたしました。医師会等関係機関、団体に周知を働きかけているところでございます。また、こうした専門医あるいはかかりつけ医を問わず診断を行っていた、医師の確保、これにつきまして、警察庁、都道府県警の双方で医師の団体等への協力の働きかけを進めているところでございます。さらに、医師会等に対してこうした新しい制度の運用について警察から情報提供を行うとともに、都道府県警の連絡責任者を指定いたしました。医師会等からの御質問、御要望等に対応していくこととしております。

また、先生御質問ございました、認知症と診断した患者様に訴えられることへの不安、こういったことにつきまして、医師に作成していただいた診断書により都道府県公安委員会が運転免許の取消し等の行政処分を行う場合は、聴聞等の手続を経て都道府県公安委員会の判断と責任において処分が決定、執行されることとなっております。

処分を受けた方に不服があるときは、都道府県公安委員会に対する審査請求ですとか取消し訴訟の提起をすることができるようになっております。こうした場合を受けた方々にはもとより、医師会等関係機関、団体への周知を図り、御理解を得られるよう努めてまいりたいと考えております。

○清水貴之君 とはいえ、やっぱり事故というのはなかなか防げなくて起きてしまうもので、そのために技術開発も進んでいると思えます。自動ブレーキの搭載車というのはいま現実にはありますし、自動運転化も今後は進んでいくんじゃないかというふう言われていますけれども、そうなる、そういったどれぐらい進んでいるかというのもお聞きしたいんですけれども、一方で、そうい

うのはお金も非常に掛かるもので、車の値段も跳ね上がってくると思うんですね。

その辺りも抑えていかないと、私、地元では電気自動車に乗っているんですけども、やっぱり初期費用というのは高く掛かります。その分、今補助が国の方からあって購入価格が下げられたりということなんです。そういうことをしないと、なかなか普及もしていかないと思うんですね。

例えば、そういった車に乗っている人には保険料を安くするとか、私はちょっと思ったのは、今携帯電話というのも高齢者の方向けに、機能が高度化している携帯電話の中で非常にシンプルなもの番号一を押したら家に掛かるとか、こういった携帯電話もあるがために普及していますので、車もそういう高齢者の方向けに本当に安全機能だけに特化した、集約して、価格は下げられるような、そんな車が広がっていてもいいんじゃないかなというふうに考えておりますので、その辺りの意見を聞かせていただいて、質問を終わりたいと思います。

○政府参考人(藤井直樹君) 答えたいします。

委員御指摘の高齢運転者による事故を防止するためには、車両側での対策、これも非常に重要であると考えております。

現在、停車、発進の際にアクセル、ブレーキの踏み間違い、そういった事故がございますけれども、これを踏み間違えても壁などを検知して急発進を防止する、そういった技術も実用化をされつつあるところでございます。さらには、車両や歩行者への衝突回避を支援する自動ブレーキ、あるいは車線が逸脱しそうなときに警報音を発する車線のはみ出しの警報装置、こういったものも普及は進んでいるところでございます。これら全て高齢者の運転者の方の事故防止に効果があるという認識をしているところでございます。

これをどうやって普及させるかという点が今後の大きな課題になってくるところでございます。いわゆる営業車につきましては、こういったものについての価格についての一部支援なども今ござ

いますけれども、更に広く高齢者ということになりますと、その辺りをどうするかということも、一つは価格を下げるという自動車メーカーの御努力が必要で、それを踏まえた上でいろいろな対策というのが今後検討されていくべきものであると考えてます。

先生御指摘の保険につきましても、保険会社の方でより安全性が高いという場合には保険料を下げていくと、そういった取組もされておりますので、そういったことについても注視をしてまいりたいと思います。

その上で、国交省の取組を一つ申し上げますと……

○委員長(増子輝彦君) 申合せの時間が過ぎております。簡潔に、藤井局長、お願いします。

○政府参考人(藤井直樹君) はい。じゃ、簡潔に申し上げます。あと一点のみ。

私ども、自動車アセスメントというのを平成七年度から実施をしております、安全性性能についての客観的な評価をしておりますので、そういったことで利用者の方にどういう車がどのように安全なのかということをしつかり見せていくと、これも一つの大きな取組であると考えております。

○清水貴之君 以上で質問を終わります。ありがとうございます。

○青木愛君 希望の会(自由・社民)の青木です。本日もどうぞよろしくお願い申し上げます。

ここ数日、地震が続いております。まず、地震対策について伺いをいたしたいと存じます。

ここ数年、首都直下地震あるいは南海トラフ巨大地震について頻繁に警告が発せられておりますけれども、一方で、千葉県房総沖の地震対策についての注意喚起が足りないように感じております。

三・一一、東日本を襲ったあの震災は北米プレートと太平洋プレートの境界線で発生しております、そのひずみは南北に走りました。その南方に位置しておりますフィリピン海プレートと接するところで止まり、そこに蓄積されたエネルギー

ギーが新たな大地震を起こす可能性があると専門家が指摘しています。そこが千葉県房総半島東部に当たります。房総半島東部には全長六十六キロメートルにもわたる九十九里浜が延びております。地震また津波からどのように守つたらいいのか、大変危惧をしております。

特に、津波対策として、防波堤、避難タワー、住居を高台に移転させるなど考えられますけれども、それに加えて津波救命艇というものの積極的な設置を是非提案をしたい、お願いをしたいと思っております。

この津波救命艇、四、五人用から二十五人、三十人乗り用が既にあるようでございます。高台や避難タワーに逃げられないようなときに、お年寄りや体の不自由な方、乳児を抱えたお母さんなどもここに逃げ込めば助かることができるかと考えられます。現在地を知らせる自動装置も付いております。

水、食料、医薬品、防寒シートなども備えられています。老人施設や保育園、幼稚園、また学校、公民館、公園など公共施設や各家庭にも設置できればなお更に安心でございませう。

この点につきまして、千葉県房総半島の津波・津波対策、今現在どのような対策が講じられているのか、そしてこの津波救命艇の積極的な設置について大臣の御所見を伺わしていただきたいと思

と聞いております。

国土交通省といたしましては、こういったハードとソフトを組み合わせた対策によりまして、今後とも千葉県を支援してまいりたいと考えております。

また、津波救命艇であります。これは津波から避難者の身を守るための水に浮かぶシェルターの一種でありまして、転覆しても自力で元に戻り、浸水しても沈まない、建物等々の衝突の衝撃から避難者を守ることができ、食料やトイレ等を備え、一定期間内部で過ごすことができるといった特徴がございします。十一月五日、高知市で開催されました大規模津波防災総合訓練に私参加をいたしました。その際に津波救命艇に実際に乗り込んで説明を受けてまいりました。

国土交通省におきましては、津波救命艇の普及を図るべく、性能要件を定めたガイドラインを平成二十六年の九月に策定をしております。現在、ガイドラインに適合している津波救命艇は全国に十艇ございします。国土交通省といたしましては、津波救命艇の更なる普及に向けまして、海に面する全国の自治体と連携をいたしまして具体的な方策を幅広く検討してまいりたいと考えております。

○青木愛君 大変心強い御答弁をいただきました。ありがとうございます。

千葉県のみならず、地震、津波の危険が指摘されております沿岸地域におきまして早急に進めていきたいなというふうな思っております。例えば、政府や自治体からこの津波救命艇、大臣からは救命艇ということでしたけれども、この津波救命艇、救命艇を設置した場合、政府、自治体から財政補助を受けることはできるようになりますでしょうか。

ちよつと踏み込んだ質問で恐縮ですが、是非、石井大臣の御決断で進めていただければというふうに思っています。前向きな御答弁をいただければ幸いに存じます。

○国務大臣(石井啓一君) これは国交省の予算の

みならず、いわゆる総務省の地方交付税等もござ
いますので、そういったことも含めて更なる普及
方策について検討してまいりたいと考えておりま
す。

○青木愛君 是非よろしくお願い申し上げます。
続きまして、東京駅と上野駅の地下水対策につ
いて伺わせていただきたいと思ひます。

日本の国土には水量豊かな河川が流れているの
みならず、地下にも水量豊かな水脈が通っており
ます。東京では、高度経済成長期にこの地下水を
工業用水として無尽蔵に利用してまいりました。
それが原因で地盤沈下が進み、そのためにほとん
どの都市で地下水のくみ上げの規制をいたしまし
たけれども、今度はその結果、地下水量が元
に戻ったことでその地下水位の上昇が起りまし
て、今、駅が浮き上がる危険性があるというふう
に指摘されています。

東京駅では、地下ホーム、地下四階、五階、こ
れは総武快速線、横須賀線の通りと何とておりま
すけれども、この辺りの地下ホームは完全に水中
にあるために、東京駅は、百三十本のアンカーポ
ルトで更に下方の岩盤にこれを打ち込んで、言わ
ば船のようにつなぎ止めているというふうに聞い
ております。また、上野駅では更に三万トンもの
鉄のおもりを置いて駅が浮かばないようにしてい
るといふ、私も大変驚いたんですけれども、こう
した驚くべきことが地下の見えないところで起き
ているということでございます。

今後、更にこの地下水が増量して、集中豪雨が
地下にたまるなどということも考えられますし、
その結果、更に強い浮力が作用して駅の床あるい
は側壁がこの水圧で破壊される危険性もあるの
ではないかと思ひます。東京駅、上野駅の地下水対
策は大丈夫なのか、お聞かせいただきたいと思ひ
ます。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げま
す。

御指摘の地下水位の上昇によります鉄道の地下
構造物への影響につきましては、特に地下水位上

昇に伴い大きな浮力が生じる可能性のある大規模
な空間を有する地下駅等におきまして浮き上がり
防止対策が必要になるものと考えられます。

先生御指摘ありました上野駅、東京駅につきま
しては、JR東日本上野地下駅新幹線ホームで、
浮き上がり防止対策として、鉄の塊をホーム下に
敷設する措置や、地下構造物の底面からその下の
安定した地盤にアンカーを打設する措置が講じら
れております。また、東京地下駅総武線快速ホー
ムでもアンカーを打設する措置が講じられており
ます。

現時点での地下水位は、設計水位の許容範囲内
にありまして安全な状態であると聞いております
けれども、JR東日本において駅周辺の地下水位
を継続的に観測し、地下水位が許容範囲を超えて
上昇しないが常時監視が行われております。

国土交通省といたしまして、このような地下
水の上昇の影響を受けるおそれのある鉄道事業者
について、継続的な地下水位の監視や構造物の上
昇の有無についてのモニタリング状況を事業者と
ともに継続的に把握、確認するとともに、必要な
対応についても事業者と連携しながら適切に対処
してまいりたいと、このように考えております。

○青木愛君 東京以外でも、大阪駅あるいは名古屋
駅でもこの地下水の影響が出ております。中に
は、この地下水を逆手に取って、都市のビルで冷
暖房に有効利用している例も東京あるいは大阪で
もございます。

東京はヒートアイランドとして夏は冷却費用が
かさみますけれども、地下水をこうしたビルの冷
暖房に利用する場合、法律あるいは条例での制限
は今のところあるのでしょうか。この地下水利用
のヒートアイランド対策について御所見をお伺い
させていただきます。

○政府参考人(早水輝好君) お答えいたします。

環境省におきましては、地下水の過剰なくみ上
げによります地盤沈下の防止を目的として、建築
物用地下水の採取の規制に関する法律によりまし
て、東京都二十三区、大阪市など一部の地域にお

いて建築物用地下水の採取規制を実施してきたと
ころでございます。また、多くの地方自治体で
は、条例により、地域の実情に応じて類似の規制
を実施しております。

他方、今お話のあったように、新たな地下水需
要が高まっていること等を背景に、環境省におき
ましては、地球温暖化対策の推進のために地下水
熱などの地中熱利用設備の導入を支援していると
ころでございます。これは、空調などによります
排熱を大気中ではなく地中に放出するというこ
とで、今御指摘のように、ヒートアイランド対策
としても有効なことでございます。

ただ、しかしながら、こういった地中熱利用設
備の普及拡大によりまして、地盤沈下が再発す
る、あるいは地中への熱負荷の蓄積などの弊害が
懸念されるところでございます。

このため、環境省では、引き続き地下水採取規
制を実施するとともに、地下水や地盤の環境に配
慮した地中熱利用がなされるように、地中熱利用
に当たってのガイドラインというものを策定する
など、適正かつ持続可能な地中熱利用を図ってい
るところでございます。

○青木愛君 ありがとうございます。

この度の博多駅前の道路陥没のように、地下が
どうなっているのか、しっかりとした調査と適切
な判断、対応が必要なんだろうなというふうに
思っております。

特に、地下水のバランスをどう取るのかという
のは本当に難しい問題だというふうに認識して
おりますけれども、この地下水が豊かな地層、こ
れは大地震が発生した場合に液状化現象も起こし
やすいというふうに言われておりまして、首都直
下地震が警戒される中、地下構造物、駅だけでは
なくてビルの地下も水没している可能性もあらう
かと思ひます。

この地下構造物の耐震化、また地下水対策、こ
れは急務だというふうに思ひますので、是非この
ことも念頭に置いていただきまして、都市の安全
に万全を期していただくことをお願い申し上げま

す。

まだ時間がありますので、最後に一点、まとめ
てお伺いをさせていただきますと思ひますが、高
度成長時代に短期間に集中して社会インフラを整
備して五十年がたちました。現在、集中してその
更新時期に直面をしているということでございま
す。多額の費用を必要とすると思ひます。また同
時に、今後ますます高齢化が進んで、多額の福祉
予算を必要とする時期に迫っております。こうした
状況下におきまして、このインフラ更新の財源
はどのように確保するおつもりでいらっしゃるの
か。

また、こうした新たにインフラを建設する際
に、今回のリニア中央新幹線もそういった側面が
あるうかと思ひますけれども、バラ色の未来と楽
観的な財政見通しで事業を推し進めがちではない
かというふうに考えます。建設後の維持管理費あ
るいは更新費用に關してのやはり配慮が欠けて
いたというふうに言わざるを得ません。

今後のインフラ整備に關する基本的な考え方
も併せて、最後に御所見をお願い申し上げます。

○国務大臣(石井啓一君) 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、
このままでは相当な額をインフラの維持管理、更
新に充てなければならぬという事態が想定されま
す。このため、国土交通省では、インフラ長
寿命化計画を策定いたしまして、計画的な維持管
理、更新を行うことによりまして、その費用の縮
減、平準化に取り組んでおります。

一方で、今後人口減少が進む中、社会資本整備
は生産性の向上を図り、持続的な経済成長を支え
る重要な役割を果たすものであります。また、災
害時から国民の命と財産を守ることは社会資本が
果たすべき重要な使命であり、地域の生活、経
済活動の前提となるものであります。

こうした観点から、新規の社会資本整備と維持
管理、更新の両方についてバランスを取りつつ、
厳しい財政制約がある中で効果の高い事業に重点
化しながら社会資本整備を進めてまいりたいと考

えております。

○青木愛君 質問を終わります。ありがとうございます。

○行田邦子君 無所属クラブ、行田邦子です。よろしく願ひいたします。

私は、今日は建築物におけるアスベスト対策について伺いたいと思います。

アスベストを使った建材は、耐火性、耐熱性、防音性などに優れて、しかも軽くて安いということで、昭和三十一年頃から使われてきました。ただ、健康被害の懸念があるということで、昭和五十年には法令によって吹き付けの禁止がなされて、そして段階的に規制が強化をされて、平成十八年におきましては〇・一％以上アスベストを含む建材の輸入と製造とまた使用、これ禁止ということに至っております。ですから、今はアスベストは使われていないということでありますけれども、ただ、それ以前に建てられた建物についてはまづしっかりとアスベストがどのような状況でどの程度含まれているのかということを実態を調査する必要があるということで、平成十七年十二月から国土交通省におきましては民間建築物のアスベスト調査を推進をしています。

まず、局長に伺いたいと思います。その実態把握の進捗状況をお聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。

吹き付けアスベスト等の使用状況調査は、昭和三十一年頃から平成元年までに施工された、平成元年にこの吹き付けアスベストについては事実上使用が中止をされております。この平成元年までに施工された民間建築物のうち千平米以上の大規模な建築物を対象といたしまして、毎年、特定行政庁から報告を受けたものを取りまとめて公表いたしております。

二十八年の十月に公表いたしました直近の調査結果におきましては、調査対象約二十七万棟ございまして、このうち、アスベストの調査を終了したということと報告がありました建築物は約二十四

万棟、九〇％でございます。このうち、露出してアスベスト等が吹き付けられている建築物が約一万五千六百棟、率にいたしますと六・五％でございます。さらに、この露出しております建築物のうち、除去あるいは封じ込め等の対応が既に終了している、完了しております建築物が約一万一千五百棟、対応率は約七四％ということになっております。差引きをいたしますと、今後対策を取るべき建築物が約四千百棟残っているという状況でございます。

○行田邦子君 しばらく局長に質問させていただきます。大臣には最後に御所見伺いたいと思います。

という進捗状況でありますけれども、この調査の対象というのは、昭和三十一年から平成元年までに施工された民間建築物で延べ面積が一千万平米以上ということになっております。私は、実態把握の優先度としては、まづは一千万平米以上の民間建築物ということではよいかと思っておりますけれども、ただ、アスベストが含まれている可能性がある建物というのは一千万平米未満のものにももちろんあります。

ですので、一千万平米未満の民間建築物についても調査を推進すべきと考えますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。

これまで、利用者が多い建築物について対策を優先すべきという考え方に基きまして、国といたしましては、多数の者の利用が想定される一千万平米以上の民間建築物を対象に調査を行ってきたところでございます。

一方、一千万平米未満の小規模な建築物につきましては、対象の数が約百三十万棟と大変膨大でございますので、まづは地方公共団体が実態把握に取り組みめるように環境整備を行うということが必要であると考えて、そのための取組を進めてまいっているところでございます。具体的には、これまで、専門的な調査等の知識を有する調査者、具体的には建築物石綿含有建材調査者の制度

でございますが、こういった調査者の育成や、地方公共団体が台帳等により基礎的な情報を整理するために必要なマニュアルの作成及びその普及を推進してきたところでございます。

しかしながら、現在はまだ地方公共団体ごとに実態把握の取組に差があるというのが現状でございます。したがって、今後は、例えば健康被害の影響が大きい未成年者が利用する施設や不特定の多数の方が利用する施設を優先的に調べていくといった、より効率的な実態把握の方法や、あるいは所有者に調査の必要性をより効果的に周知する方法などについて、国として検討してまいりたいというふうに考えております。

○行田邦子君 今御答弁にありました調査者の育成なんですけれども、建築士としてまたアスベストの取扱いについての知識と経験を有している方が必要だと思っておりますけれども、なかなかこの育成が進んでいないようでもあります。建築物石綿含有建材調査者制度という非常に覚えにくい名前なんですけれども、県によっては二人しかいないというふうなところもまだまだ存在していて、山形県とか滋賀県、愛媛県、高知県、佐賀県、大分県などがそのような状況であるようにあります。是非この推進、お取組をしていただきたいと思っております。

そして、続けて質問させていただきますけれども、現在使われている建築物にアスベストが含まれていたということがまず分かって、そして、それを除去などをするとといった改修工事を行うにはそれなりに費用が必要であります。そして、国としましては補助事業を用意しているわけでありまして、これが都道府県また市町村といった地方公共団体ではなかなか補助制度をつくつてもらえていないようでもあります。

お手元にお配りをしていただく状況でありますけれども、四十七都道府県のうち十四県しか設置されていないと。政令市は全部設置されていますけれども、市区町村におきましては二割しかこの補助制度を設置してもらえていないということと

あります。

この補助制度につきまして、もっと地方公共団体に対して創設を促すべきではないでしょうか。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。

まず、初めにお話をいただきました調査者の制度でございますけれども、今年の十月時点で七百四十五名育成をされております。今年度の社会資本整備総合交付金の予算の使い方をいたしました。アスベスト調査あるいは除去等をこの交付金を使って実施をする場合には、この調査者自らが関与しなければならぬといったような措置を講じることにしております。その活動の一層の推進に努めているところでございます。今後ともそういう方針を進めてまいりたいと思います。

また、もう一つ御質問いただきました補助制度でございます。十七年に交付金の制度といたしまして補助制度を創設いたしました。この民間建築物におきますアスベストの含有調査や除去等に要する費用に対します支援、これを活用していただくためには、委員御指摘のとおり、都道府県等において補助制度を創設していただく必要があります。これまでも制度の周知徹底を図り、補助制度の創設をお願いしてまいりました。

一方で、必ずしも補助制度ではなくて融資の制度、これは事業者者に自己資金の準備が当面なくとも対応できるものですから、こうした融資の制度による支援を選択をするという地方公共団体もございまして。

こうしたことから、私どもといたしましては、毎年度、補助制度に加えまして、融資等による支援制度も含めて都道府県等における支援制度の創設状況を調査をいたしております。この調査結果に基づきまして、具体の都道府県あるいは政令市名を明示した上でホームページで公表しているという取扱いを取っております。今ほど委員から配付をされた資料は、そのホームページの公表の資料の一部かというふうな存じております。こうした形によりまして、できるだけ民間建築物におけるアスベスト対策について幅広い理解と支援

が広がるように努めております。

この結果、都道府県で申しますと、融資も含めた支援制度を創設しておりますのは四十三の都道府県でございます。政令市については、既に終了したところがございますけれども、基本的に全ての政令市で創設済みでございます。都道府県で四県残っておりますが、これにつきましては、具体の案件の御相談があれば直ちに助成制度を創設する用意があるという状況であるというふうに向つております。

また、政令市を除く市区町村につきましては、例えば都道府県の方で支援を行うんだというところもございまして、必ずしも全ての市区町村で制度が必要だという立て付けにはなっておりませんが、例えば、除去は県が行いますが調査は市が行うというような役割分担を進めておられるところも数多くございます。

このように、補助制度の整備という面におきましてはおおむね行き渡っている状況だというふうを考えておりますが、今後はさらに地方公共団体におきまして、先ほど御指摘がございました、より小規模な建築物についても調査等の支援の対象にするなど、建築物の調査や除却の対策がより一層推進されるように公共団体とも連携して取り組んでまいりたいと考えております。

○行田邦子君 融資制度もよいんですけれども、せっかく国としてこうした充実した補助制度を設けているわけです。アスベスト含有調査等につきましては、これ国庫負担十分の十と、全部国が負担しますよという制度を設けているにもかかわらずなかなか地方公共団体で補助制度を設けてくれないというところは、もう私、これ残念だと思いたいです。しっかりと理解を深めるように促していただきたいと思います。

それで、環境省に今日お越しいただいていますので、環境省にも伺いたいと思います。

今から六年前なんですけれども、このような報道がなされました。建物に使われていたコンクリートをリサイクルして砂利に使うという、再生

砕石というそうなんですけれども、これにアスベスト建材が混入していたということで、民間の団体が調べた結果で明らかになったということであります。

なぜこのようなことが起きるかといいますと、アスベストが練り込まれている成形板などなんですけれども、これが解体工事の現場で適切に処理がされていなかったと。ぱりつと割ってしまったアスベストが飛散するなど、そういったことが起きたことによつてこういった問題が生じてしまったと考えられます。

現在、大気汚染防止法においては、飛散型の吹き付け材や保温材、耐火被覆材、断熱材は規制の対象となつていっているんですけれども、非飛散型、飛び散らない成形板、いわゆるレベル3については規制の対象とはなっていない。アスベストのより適切な除去と処理のために規制の対象とすべきと考えますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(早水輝好君) お答えいたします。アスベストを含んだ成形板などのいわゆるレベル3建材と呼んでおりますが、これは、アスベストを吹き付けた建築材料などと比べますとアスベストの飛散が少なくと考えられておりますので、現在、大気汚染防止法に基づく届出義務等の対象とはしておりません。

このレベル3建材につきましては、解体作業時には手作業による取り外しあるいは湿潤化などを行いまして、除去した建材を石綿含有産業廃棄物として分別処理することにより、アスベストの飛散を防止することが可能と考えられますので、環境省が示しております飛散防止対策マニュアルの中でこれを推奨をしているところでございます。

ただし、このレベル3建材の解体作業時のアスベストの飛散状況につきましては、調査事例も限られておりますので、現在、情報収集を行うとともに実態調査を実施しております。

これらの調査結果などを踏まえまして、レベル3建材の届出などの規制の必要性について検討していきたいと考えているところでございます。

○行田邦子君 是非よろしく願います。

最後に、大臣に伺いたいと思います。

アスベストは、存在自体が直ちに健康被害をもたらすわけではありませんけれども、飛散をしたり、また吸い込むことによって、特に建設現場の労働者の皆さんに健康被害をもたらす危険性があります。

大臣に最後伺いますが、建築物におけるアスベスト対策の重要性について、いかがお考えでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 先ほど住宅局長が答弁申し上げましたが、一千平米以上で今後対策を取るべき建築物が約四千百棟残っている状況ですが、これらの建築物における対策が進まない要因としては、建築物所有者の理解が進まないことや除去等について一定の費用負担が生じることが考えられます。

建築物に使用されておりますアスベストは、飛散によつて利用者の健康障害につながるおそれがあることから、適切な飛散防止措置を実施することが重要であると認識をしております。個々の建築物の所有者において早急に除去等の対策が講じられる必要があると考えております。

このため、国土交通省としましては、地方公共団体に対し、所有者への指導を継続的に実施するよう要請するとともに、社会資本整備総合交付金等によりアスベストの調査及び除去等の対策に対する補助を行うなどの対策を講じてきたところでございます。

引き続き、地方公共団体と連携をいたしまして、建築物所有者による除去等の対策が適切に講じられるよう努めてまいりたいと考えております。

○行田邦子君 終わります。

○中野正志君 日本のこのところの中野正志でございます。

まずは、インフラの海外展開についてお伺いをいたします。以前に一度問題提起だけいたしておきましたが、答弁求めませんでしたので、今日は

あえてこの海外展開についてお伺いをいたします。

インフラシステム輸出戦略に基づいて、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構、JOINを活用するなど、今官民を挙げたインフラシステムの輸出に大いに取り組んでおられるというお話はお伺いをいたしておりますし、またそうあるべきだと思っております。

しかしながら、例えばアジア開発銀行ですね、ADB、これが手掛けるプロジェクトでいうと、日本はADBの最大出資国でありながら、受注率は〇・四％と非常に低いと報じられております。

確かに、東日本大震災の復興だ、あるいはオリンピック前の特別需要だということで人手不足の問題があったり、あるいは資材の高騰の問題があったりということは理解はできるものではありますけれども、しかし、このまま進めたら、オリンピックが終わったときに、既に海外のインフラ市場は中国あるいは韓国が先行してシェアを確保、獲得してしまう、そんな可能性があると思えます。そうなったら、日本企業の受注が今よりなおさら困難になるのではないかなという懸念を持つのであります。

日本企業の技術力は、私が申し上げるまでもなくすごく高いものがあります。その売り込みに政府を挙げて更に取り組んでいくべきだと考えておりますが、どのような具体策、どのような戦術を持つていかれるのか、国交大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 新興国を始めいたしました、世界のインフラ需要は膨大であります。これを積極的に我が国に取り入れていくことは今後の我が国の成長にとって不可欠であると考えております。

国土交通省といたしましても、事業者の積極的な参入を促進し、我が国に受注を増加させていくために、まず私自身が先頭に立ちまして、官民一体のオールジャパン体制で我が国の質の高いインフラ整備をトップセールスをしてまいります。また

さらに、今委員からも御紹介いただいた海外交通・都市開発事業支援機構、JOINや、JICA、JBIC等の支援策も活用しつつ、総合的なファイナンスの提案など積極的な対応を行っているところでございます。

建設業についても、二〇二〇年に新規年間海外受注高二兆円以上という目標を掲げておりまして、我が国企業の海外展開に向けて、トップセー ルスに加え、情報収集・発信、ビジネスマッチング、人材育成等の幅広い取組を行っております。二〇一五年には受注実績一・七兆円を達成するなど堅調な伸びを示しているところでございまして、今後とも、政府一体また官民一体となつてオールジャパンで取組を進めていきたいと考えております。

○中野正志君 大臣、ありがとうございます。やっぱり、おっしゃられるとおり、トップセー ルス、オールジャパン、これで取組をされるというのが大変大事だと思います。

国際空港の入国ロビーにおける免税店の出店について伺います。

日本に入国する外国人観光客を念頭に、入国時の免税店出店を許可する方向で議論が進んでいると伺っております。これまでは、海外旅行に出発する際に空港の出発ロビーの中にある免税店で購入するのが通常でありました。根拠となるのは、世界税関機関が一九六〇年に出した勧告であります。空港の免税店販売はすぐに外国に物品を持ち出すことが前提の海外向け旅行者に限るという理屈のようでありまして。

しかし、海外旅行をする日本人の立場からいうと、旅行に出発する前に買わなくてはならないとなると、旅行中荷物になつてしまふことを恐れて余り消費をしないというマインドになると思うのであります。羽田あるいは成田空港に到着した際にゆつくり免税品の買物を楽しみたいという日本人観光客のニーズも私は高いのではないかと考えておりますし、結構そういう声も聞かされるところであります。

空港ビルの民営化、私どもの仙台空港もそうでありませうけれども、推進していく中で、多様な収益拡大策があつてしかるべきだと。シンガポールやスイスなどでは既に実現していると聞いているのであります。関税政策の一環であることは承知しながらも、同時に、やっぱり空港民営化を支える総合的な航空政策でもあると、これが私の理解であります。

外国観光客誘致の観点からだけではなくて、日本人観光客の利便性という点も重要であります。是非規制を緩和して、入国ロビーでの免税店を認めるべき方向で考えていただきたいと思います。大臣の御所見をお伺いをいたします。

○国務大臣(石井啓一君) 委員御指摘の国際空港の入国ロビーにおける免税店、いわゆる到着時免税店制度につきましては、日本人旅行者による免税品の購入を外国から国内に取り込むための施策として重要であると認識をしております。海外の免税店で買わなくても、日本に戻つてきて国内の免税店で買えば、それだけ日本に消費が取り込めるということでございます。

また、本件は、本年三月の産業競争力会議におきまして、村井宮城県知事や、また仙台国際空港の運営を受託した仙台国際空港株式会社からも御提案をいただいているものでございます。

国土交通省といたしましては、平成二十九年度税制改正要望におきまして、旅行者が本邦国際空港への到着時に免税店において購入する物品を現行の携帯品免税制度の対象に追加することを要望してあります。現在、与党において御議論いただいているところと認識をしております。

この施策は、先ほど申し上げたように、日本人旅行者による免税品購入を外国から国内に取り込むとともに、利用者利便の向上にも資するものでございまして、国土交通省としては是非実現をさせたいと考えております。

○中野正志君 大臣からそこまでの答弁をいただけたとは思いませんでした。ありがとうございます。是非実現に向かって更なる御努力もお願いいたします。

をいたしますし、私たちが働きかけをさせていただきたいと思つております。

次に、政府の規制改革会議、五月十九日に公表した第四次答申の中で、自動車の封印について、より簡便な方法を検討し、自動車ユーザーの利便性を向上させ、負担を軽減する措置を講じるよう求めております。ナンバープレートの封印は、道路運送車両法で、排気量六百六十ccを超える登録自動車に義務付けられております。この車が誰のものかという所有権の公証、それが趣旨でありまして、また盗難防止に効果があることから、封印制度自体を維持する必要性はあると考えます。とはいへ、引越等でナンバーが変更になつた場合に再封印する手続の期間が国民の皆様には負担を掛けています。これは間違いありません。

現在、封印の再受託制度によって、いわゆる甲種受託者、ナンバーセンターから再委託を受けた行政書士が封印実務を一定の範囲で任せられておりますけれども、対象となる範囲は、御当地ナンバーへの交換を含めた番号変更に伴う新封印の出張封印に限られております。しかし、より簡便な方法を提供するのであれば、行政書士への再委託範囲を更に拡大すべきであると。行政書士は、言うまでもなく、自動車登録業務に精通した法律の専門家であり、委託先の拡大としてこれほどふさわしい者はいないと思われまして。封印制度の趣旨が所有権の公証ということにあるならば、なおさらであります。

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) 自動車の封印は、自動車に取り付けられたナンバープレートが不正に取り外された場合にそれが容易に認識できるよう行つていられるものでございまして、盗難されたナンバープレートの不正使用等による犯罪の防止に寄与しております。

この目的を達成するために、封印制度の実施に当たりますのは、封印を適切に管理し、車台番号、車検証、ナンバープレートの番号を照らし合

わせた上で適正な取付けを行う体制を確保する必要があります。このため、国におきましては、運輸支局等においてナンバープレートの交付を行つていられる団体や自動車ディーラーなど、本来業務に封印が密接に関連し、かつ自動車の登録手続に精通している者に業務を委託してきたところでございます。

行政書士の方々は、ナンバープレートの交付団体からの再委託を受ける形で封印の取付け業務を行つてきたところでありますが、封印を団体から一回一回受け取る必要があるなど、業務の効率的な運営等の観点から支障もあつたというふうには聞いております。このようなことから、近年、行政書士の方々から封印業務を直接委託してほしいとの御要望をいただいているところであります。

国土交通省といたしましては、この要望につきまして、自動車の検査登録手続の電子化、ワンストップ化にも資する面もあることから、直接委託が可能となる行政書士の範囲などについて検討を行つていられるところでございます。できるだけ速やかに結論を得たいと考えております。

○中野正志君 時間の関係ではしよつて申し上げますけれども、二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックで東京の運河や河川、くまなく整備するのは大変な負担であり、そもそも警備艇は小回りが利かない。そこで、ドローン船の活躍が期待されております。

長沼ボート場への移転は厳しい状況であるようでありまして、最後まで頑張りますけれども、そのことを脇に置きながら、この海上ドローンですね、無人であるがゆえに、小型船舶操縦に関わる免許制等の規制が適用されるか曖昧であります。今後、どのように法整備を進め、適切な運用を担保していくのか、国交省の見解を求めたいと思ひます。

○政府参考人(羽尾一郎君) お答え申し上げます。現在、我が国におきましては、海底火山や海底

地質の調査に使われる無人船がございす。これら無人船は、交通量の少ない海域で使われるものであるため、操縦免許やドローンで導入されておりますような航行許可に関する規制はございせん。一方、構造や設備の基準等につきましては、その使用海域、船舶の大きさなどに応じて安全規制を講じているところでございす。

さらに、交通量の多い海域で使われる無人船の実用化につきましては、現在、世界各国でも技術開発が行われております。これらが実用化される状況に至った場合には、必要な規制とそれに関わります法整備につきましまして、船舶の事故防止策、無人船の用途とそれに対応した技術レベル、海域情報などを提供するインフラ整備の進捗状況、これらに関わります国際条約の議論の状況など、様々な要素を検討していく必要があると考えております。

また、このような無人船の議論を進めるに当たりますでは、航空機におけるドローンや自動車における自動運転につきまとしての議論の進展も参考として検討をしていく必要があると考えております。

○中野正志君 ちょうど時間となりました。終わります。

○委員長(増子輝彦君) 本日の調査はこの程度にとどめます。

○委員長(増子輝彦君) 道路運送法の一部を改正する法律案を議題といたします。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道路運送法の一部を改正する法律案の提案理由につきましまして御説明申し上げます。

本年一月に発生した軽井沢スキーバス事故により、十三人の将来ある若者の命が突然に奪われました。このような悲惨な事故を二度と起こさないという決意の下、法令違反の早期是正、不適格者の排除、監査の実効性の向上等により、安全、安

心な貸切りバスの運行を実現する必要があります。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まして御説明申し上げます。

第一に、安全に事業を遂行する能力の有無を定期的に確認するため、一般貸切旅客自動車運送事業に係る許可について、五年ごとの更新制を導入することとしております。

第二に、不適格者の安易な再参入を防止するため、旅客自動車運送事業の許可及び運行管理者の資格について、欠格期間を二年から五年へ延長するとともに、許可取消しを受けた者と密接な関係有する者、処分逃れを目的として監査後に廃業した者等の参入を制限し、事業の休廃止の届出を事後届出制から三十日前の事前届出制に改めることとしております。

第三に、民間指定機関が、一般貸切旅客自動車運送事業者への巡回指導等を行うことにより、国の監査機能を補完し、自主的改善を促進するため、民間指定機関による負担金徴収制度を創設することとしております。

第四に、輸送の安全確保命令に違反した一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗合旅客自動車運送事業者に対する罰則を強化する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(増子輝彦君) 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。

午後零時二十二分散会

十一月十八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(第五六五号)

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(第五六六号)

一、震災復興、国民の安全・安心の実現への建設産業の再生に関する請願(第五六七号)

第五六五号 平成二十八年十一月八日受理

気象事業の整備拡充を求めることに関する請願

請願者 長野県松本市 山口政義 外四百七名

紹介議員 羽田雄一郎君

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二十万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口永良部島の新岳が噴火し、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二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、情報が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つてゐる。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と調査研究、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。

第五六六号 平成二十八年十一月八日受理

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 長野県木曽郡木曽町 丸山淳一 外百四十九名

紹介議員 羽田雄一郎君

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、東京湾でのダイア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。

については、次の事項について実現を図られた

- 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。

第五六七号 平成二十八年十一月八日受理

震災復興、国民の安全・安心の実現への建設産業の再生に関する請願

請願者 長野市 富田哲也 外四百九十九名

紹介議員 羽田雄一郎君

二〇一一年三月に発生した東日本大震災は未曾有の被害と原発事故をもたらした。避難者はいまだに住み慣れた地に戻る目途すら立っていない。二〇一五年九月には栃木・茨城・宮城三県での堤防決壊など広範囲に浸水被害をもたらしている豪雨や戦後最悪の被害をもたらした御嶽山を始め、口

永良部島の新岳、箱根山、阿蘇山の噴火など、全国各地で災害に見舞われ、日本は災害列島と呼ばれるほど、どこで暮らしていても自然の脅威にさらされている。東海・東南海・南海地震や首都直下地震などの大規模地震も切迫しており、国民の安全・安心を守るための防災やインフラ整備は緊急な国民的課題となっている。こうした災害を未然に防止・軽減するためには、河川・道路・港湾などの社会資本の維持管理やその役割を担う地域建設業の役割が欠かせない。二〇一二年十二月に発生した中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故に見られるように、現在の社会資本は、戦後の高度経済成長期に多くが建設され、老朽化が著しく、放置すれば国民生活の安全・安心に影響を及ぼしかねない。耐用年数が経過した施設の更新には年間約二十兆円もの費用が必要とされ、財政難の中では、今後計画的な維持管理を施して新規構造物よりも既存施設を維持・保全していく方向に公共事業を転換させる必要がある。同時に、防災や施設の維持管理の最前線に立つ地域建設業をその担い手にふさわしく再生しなければならぬ。

しかし、建設産業の置かれている低賃金や労働条件の劣悪さから、入職者は減少し、産業自体が消滅しかねない重大な危機に陥っている。企業の存続や技術の継承、建設労働者の確保困難などに対応するため、いわゆる建設産業の担い手三法が制定されたが、最前線で働く労働者の適正賃金確保や労働環境改善には至っていない。

ついては、次の事項について実現を図られた

一、災害からの復興、公共事業を防災・生活関連・環境保全優先に転換すること。

- 1 東日本大震災を始めとする災害からの復興・復興を最優先で行うこと。
- 2 公共事業を防災・生活関連・環境保全の事業優先に転換すること。
- 3 公共工事の監督・検査、公共施設の維持・管理は国と自治体が責任を持って行うこと。
- 4 公共事業発注官公庁及び独立行政法人等の

体制を強化し、必要な職員を確保すること。

- 5 災害復興及び公共事業の計画策定に当たっては、過程の情報公開、住民参加システムの確立、年次ごとの再検討を原則とすること。
- 二、公正な賃金・労働条件と中小業者の適正な収入・仕事を確保すること。

- 1 建設産業の元下関係における片務性は是正し、下請及び資材業者の適正な利益が確保される仕組みをつくること。
- 2 地域の安全・安心を支える中小建設業者の経営安定と建設労働者の雇用を確保できる持続的な施策を施行すること。
- 3 公共工事及び公共業務等を適正な価格で受注できる入札・契約方式の仕組みをつくること。

目次中「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」を「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」に改める。

目次中「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」を「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」に改める。

目次中「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」を「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」に改める。

目次中「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」を「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」に改める。

目次中「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」を「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」に改める。

目次中「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」を「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」に改める。

目次中「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」を「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」に改める。

目次中「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」を「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」に改める。

目次中「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」を「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」に改める。

目次中「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」を「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」に改める。

目次中「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」を「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」に改める。

目次中「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」を「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」に改める。

目次中「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」を「第二章の二 民間団体等による旅客自動車運送の適正化に関する事業の推進（第四十三条の八）」に改める。

と。

- 4 中小建設・建設関連業が優先的に受注できる施策を実施し、発注機関に官公需法を徹底させること。

十一月二十二日本委員会に左の案件が付託された。

一、道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。

可の取消しの処分に係る行政手続法（平成五年法律第八十八号）第十五条の規定による通知があつた日から当該処分をする日又は処分をしないことを決定する日までの間に第三十八条第一項若しくは第二項又は第四十三条第八項の規定による事業の廃止の届出をした者（当該事業の廃止について相当の理由がある者を除く。）で、当該届出の日から五年を経過していないものであるとき。

五 許可を受けようとする者が、第九十四条第四項の規定による検査が行われた日から聴聞決定予定日（当該検査の結果に基づき一般旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業の許可の取消しの処分に係る聴聞を行うか否かの決定をすることが見込まれる日として国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣が当該許可を受けようとする者に当該検査が行われた日から十日以内に特定の日を通知した場合における当該特定の日をいう。）までの間に第三十八条第一項若しくは第二項又は第四十三条第八項の規定による事業の廃止の届出をした者（当該事業の廃止について相当の理由がある者を除く。）で、当該届出の日から五年を経過していないものであるとき。

六 第四号に規定する期間内に第三十八条第一項若しくは第二項又は第四十三条第八項の規定による事業の廃止の届出があつた場合において、許可を受けようとする者が、同号の通知の日前六十日以内に当該届出に係る法人（当該事業の廃止について相当の理由がある法人を除く。）の役員であつた者で、当該届出の日から五年を経過していないものであるとき。

第八条を次のように改める。

（一般貸切旅客自動車運送事業の許可の更新）

第八條 一般貸切旅客自動車運送事業の許可は、五年ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。

2 前項の更新の申請があつた場合において、同

項の期間（以下この条において「有効期間」という。）の満了の日までにその申請に対する処分がなされないときは、従前の一般貸切旅客自動車運送事業の許可は、有効期間の満了後もその処分がなされるまでの間は、なおその効力を有する。

3 前項の場合において、一般貸切旅客自動車運送事業の許可の更新がなされたときは、その有効期間は、従前の有効期間の満了の日の翌日から起算するものとする。

4 第五条から前条までの規定は、第一項の一般貸切旅客自動車運送事業の許可の更新について準用する。

第二十三條の二第二項各号中「二年」を「五年」に改める。

第三十八條第一項中「廃止したときは、その日から三十日以内」を「廃止しようとするときは、その三十日前まで」に改める。

第四十條第三号中「第三号又は第四号」を「第七号又は第八号」に改める。

第二章の二中第四十三條の二の前に次の節名を付する。

第一節 旅客自動車運送適正化事業実施機関による旅客自動車運送の適正化

第四十三條の二第二項中「とに」の下に、かつ、旅客自動車運送事業の種別（第三條第一号イからハまで及び第二号に掲げる旅客自動車運送事業の別をいう。以下この章において単に「種別」という。）ごとに「を」を加え、同条第二項中「区域」の下に「及び種別」を加え、同条に次の二項を加える。

3 適正化機関は、その名称、住所又は事務所の所在地を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

4 国土交通大臣は、前項の規定による届出があつたときは、その旨を公示しなければならない。

第四十三條の三第一号中「旅客自動車運送事業

者」の下に「（前条第一項の指定に係る種別の旅客自動車運送事業を経営する者に限る。以下この節において同じ。）」を加え、同条第二号中「を経営する」を「（前条第一項の指定に係る種別のものに限る。以下この節において同じ。）を経営する」に改める。

第二章の二中第四十三條の八の次の一節を加える。

第二節 一般貸切旅客自動車運送適正化機関の特則

（一般貸切旅客自動車運送適正化機関の指定）

第四十三條の九 その種別が一般貸切旅客自動車運送事業である適正化機関（以下「一般貸切旅客自動車運送適正化機関」という。）の指定をしようとするときは、第四十三條の二第一項の規定の適用については、同項中「次条」とあるのは、「次条及び第四十三條の十」とする。

（一般貸切旅客自動車運送適正化機関の事業）

第四十三條の十 一般貸切旅客自動車運送適正化機関は、その区域において、適正化事業のほか、次に掲げる事業を行うものとする。

一 一般貸切旅客自動車運送事業の用に供する自動車の運転者の育成を図るための研修を行うこと。

二 駐車場その他の一般貸切旅客自動車運送事業の適正な運営に資するための共同施設の設置及び運営を行うこと。

（一般貸切旅客自動車運送適正化機関の指定の基準）

第四十三條の十一 第四十三條の二第一項の規定にかかわらず、一般貸切旅客自動車運送適正化機関の指定の申請が次の各号のいずれかに該当していると認める場合には、国土交通大臣は、同項の指定をしない。

一 現に当該指定の申請に係る区域について一般貸切旅客自動車運送適正化機関があること。

二 申請者が一般貸切旅客自動車運送適正化事業（第四十三條の十三第一項に規定する一般

貸切旅客自動車運送適正化事業をいう。以下この条において同じ。）を公正かつ適確に実施することができないおそれがある者であること。

三 申請者が一般貸切旅客自動車運送適正化事業以外の事業を行う場合には、その事業を行うことによつて一般貸切旅客自動車運送適正化事業の公正かつ適確な実施に支障を及ぼすおそれがあるものであること。

四 申請者が第四十三條の二十第一項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から五年を経過しない者であること。

五 申請者の役員で一般貸切旅客自動車運送適正化事業に従事するもののうちに、禁錮以上の刑に処せられ、又はこの法律の規定により罰金の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から五年を経過しない者があること。

（一般貸切旅客自動車運送適正化機関の指定の公示等）

第四十三條の十二 一般貸切旅客自動車運送適正化機関に関する第四十三條の二第二項及び第四十三條の五第一項の規定の適用については、第四十三條の二第二項中「並びに当該指定」とあるのは、「当該指定と」、「を公示しなければ」とあるのは、「並びに一般貸切旅客自動車運送適正化事業（第四十三條の十三第一項に規定する一般貸切旅客自動車運送適正化事業をいう。第四十三條の五第一項において同じ。）の開始の日を公示しなければ」と、第四十三條の五第一項中「適正化事業」とあるのは、「一般貸切旅客自動車運送適正化事業」とする。

（一般貸切旅客自動車運送適正化事業規程）

第四十三條の十三 一般貸切旅客自動車運送適正化機関は、第四十三條の三及び第四十三條の十に規定する事業（以下「一般貸切旅客自動車運送適正化事業」という。）に関する規程（以下「一般貸切旅客自動車運送適正化事業規程」という。）を定め、一般貸切旅客自動車運送適正化事業の

開始前に、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 一般貸切旅客自動車運送適正化事業規程には、一般貸切旅客自動車運送適正化事業の実施の方法その他の国土交通省令で定める事項を定めておかなければならない。

3 国土交通大臣は、第一項の認可をした一般貸切旅客自動車運送適正化事業規程が一般貸切旅客自動車運送適正化事業の公正かつ適確な実施上不適当となつたと認めるときは、その一般貸切旅客自動車運送適正化機関に対し、これを変更すべきことを命ずることができる。

(事業計画等)

第四十三条の十四 一般貸切旅客自動車運送適正化機関は、毎事業年度、一般貸切旅客自動車運送適正化事業に係る事業計画、収支予算及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に(第四十三条の二第一項の指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後遅滞なく)、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 一般貸切旅客自動車運送適正化機関は、毎事業年度、事業報告書、貸借対照表、収支決算書及び財産目録を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に国土交通大臣に提出しなければならない。

(負担金の徴収)

第四十三条の十五 一般貸切旅客自動車運送適正化機関は、一般貸切旅客自動車運送適正化事業の実施に必要な経費に充てるため、第四十三条の二第一項の指定に係る区域内に営業所を有する一般貸切旅客自動車運送事業者から、負担金を徴収することができる。

2 一般貸切旅客自動車運送適正化機関は、毎事業年度、前項の負担金の額及び徴収方法について、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

3 一般貸切旅客自動車運送適正化機関は、前項の認可を受けたときは、当該一般貸切旅客自動車運送適正化機関の第四十三条の二第一項の指定に係る区域内に営業所を有する一般貸切旅客自動車運送事業者に対し、その認可を受けた事項を記載した書面を添付して、負担金の額、納付期限及び納付方法を通知しなければならない。

4 一般貸切旅客自動車運送事業者は、前項の規定による通知に従い、一般貸切旅客自動車運送適正化機関に対し、負担金を納付する義務を負う。

5 第三項の規定による通知を受けた一般貸切旅客自動車運送事業者(以下この条において「納付義務者」という。)は、納付期限までにその負担金を納付しないときは、負担金の額に納付期限の翌日から当該負担金を納付する日までの日数一日につき国土交通省令で定める率を乗じて計算した金額に相当する金額の延滞金を納付する義務を負う。

6 一般貸切旅客自動車運送適正化機関は、国土交通省令で定める事由があると認めるときは、前項の規定による延滞金の納付を免除することができる。

7 一般貸切旅客自動車運送適正化機関は、納付義務者が納付期限までにその負担金を納付しないときは、督促状により、期限を指定して、督促しなければならない。この場合において、その期限は、督促状を発する日から起算して十日以上経過した日でなければならない。

8 一般貸切旅客自動車運送適正化機関は、前項の規定による督促を受けた納付義務者がその指定の期限までにその督促に係る負担金及び第五項の規定による延滞金を納付しないときは、国土交通大臣にその旨を報告することができる。

9 国土交通大臣は、前項の規定による報告があつたときは、納付義務者に対し、一般貸切旅客自動車運送適正化機関に負担金及び第五項の規定による延滞金を納付すべきことを命ずること

ができる。

(区分経理)

第四十三条の十六 一般貸切旅客自動車運送適正化機関は、国土交通省令で定めるところにより、一般貸切旅客自動車運送適正化事業に関する経理と一般貸切旅客自動車運送適正化事業以外の事業に関する経理とを区分して整理しなければならない。

(一般貸切旅客自動車運送適正化事業諮問委員会)

第四十三条の十七 一般貸切旅客自動車運送適正化機関には、一般貸切旅客自動車運送適正化事業諮問委員会(以下この条において「諮問委員会」という。)を置かなければならない。

2 諮問委員会は、一般貸切旅客自動車運送適正化機関の代表者の諮問に応じ負担金の額及び徴収方法その他一般貸切旅客自動車運送適正化事業の実施に関する重要事項を調査審議し、及びこれらに関し必要と認める意見を一般貸切旅客自動車運送適正化機関の代表者に述べることができる。

3 諮問委員会の委員は、一般貸切旅客自動車運送事業者が組織する団体が推薦する者、一般貸切旅客自動車運送事業の用に供する自動車の運転者が組織する団体が推薦する者、学識経験のある者及び一般貸切旅客自動車運送事業に係る旅客のうちから、国土交通大臣の認可を受けて一般貸切旅客自動車運送適正化機関の代表者が任命する。

(役員を選任及び解任等)

第四十三条の十八 一般貸切旅客自動車運送適正化機関の一般貸切旅客自動車運送適正化事業に従事する役員を選任及び解任は、国土交通大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

2 国土交通大臣は、一般貸切旅客自動車運送適正化機関の一般貸切旅客自動車運送適正化事業に従事する役員又は職員が、この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分若しくは一般貸切旅客自動車運送適正化事業規程に違反する行為をしたとき、一般貸切旅客自動車運送適正化事業に関し著しく不適当な行為をしたとき、又はその在任により一般貸切旅客自動車運送適正化機関が第四十三条の十一第五号に該当することとなるときは、一般貸切旅客自動車運送適正化機関に対し、その役員又は職員を解任すべきことを命ずることができる。

(監督命令)

第四十三条の十九 国土交通大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、一般貸切旅客自動車運送適正化機関に対し、一般貸切旅客自動車運送適正化事業に関し監督上必要な命令をすることができる。

(一般貸切旅客自動車運送適正化機関の指定の取消し等)

第四十三条の二十 国土交通大臣は、一般貸切旅客自動車運送適正化機関が次の各号のいずれかに該当するときは、第四十三条の二第一項の指定を取り消すことができる。

一 この法律又はこの法律に基づく命令に違反したとき。

二 第四十三条の十一第二号又は第三号に該当することとなつたとき。

三 第四十三条の十三第一項の認可を受けた一般貸切旅客自動車運送適正化事業規程によらないで一般貸切旅客自動車運送適正化事業を行つたとき。

四 第四十三条の十三第三項、第四十三条の十八第二項又は前条の規定による命令に違反したとき。

五 第四十三条の十五第二項の認可を受けた事項に違反して、負担金を徴収したとき。

六 不当に一般貸切旅客自動車運送適正化事業を実施しなかつたとき。

2 国土交通大臣は、前項の規定により第四十三条の二第一項の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。

(一般貸切旅客自動車運送適正化機関の指定を

取り消した場合における経過措置)

第四十三条の二十一 前条第一項の規定により第四十三条の二第一項の指定を取り消した場合において、国土交通大臣がその取消し後に同一の区域について新たに一般貸切旅客自動車運送適正化機関を指定したときは、取消しに係る一般貸切旅客自動車運送適正化機関の一般貸切旅客自動車運送適正化事業に係る財産は、新たに指定を受けた一般貸切旅客自動車運送適正化機関に帰属する。

2 前項に定めるもののほか、前条第一項の規定により第四十三条の二第一項の指定を取り消した場合における一般貸切旅客自動車運送適正化事業に係る財産の管理その他所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む)は、合理的に必要と判断される範囲内において、政令で定めることができる。

(一般貸切旅客自動車運送適正化機関に関する適用除外)

第四十三条の二十二 一般貸切旅客自動車運送適正化機関については、第四十三条の六及び第四十三条の七の規定は、適用しない。

第九十条第一項中「平成五年法律第八十八号」を削る。

第九十七条中第七号を第八号とし、第二号から第六号までを一号ずつ繰り下げ、第一号の次の次の一号を加える。

二 第二十七条第三項の規定による命令(輸送の安全の確保に係るもの)に限り、一般乗用旅客自動車運送事業者に対するものを除く。)に違反した者

第九十八条第十一号中「違反した者」の下に「(第二十七条第三項の規定による命令に違反した者にあつては、第九十七条第二号に該当する者を除く。)」を加え、同条第十五号中「第三十八条第二項を」第三十八条第一項又は第二項に、「一般乗合旅客自動車運送事業」を「事業」に改める。

第九十九条中「業務若しくは」を「業務又は」に、「第九十六条、第九十七条及び第九十七条の三か

ら第九十八条の二まで」を「次の各号に掲げる規定」に、「又は人に対しても」を「に」に対して当該各号に定める罰金刑を、その人に対して」に改め、同条に次の各号を加える。

一 第九十七条(第二号に係る部分に限る。)

一億円以下の罰金刑

二 第九十六条、第九十七条(第二号に係る部分を除く。又は第九十七条の三から第九十八条の二まで 各本条の罰金刑

第百五条第三号中「第三十八条第一項」を削る。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して一月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、第八条の改正規定並びに附則第三条及び第八条の規定は、平成二十九年四月一日から施行する。

(許可の申請に関する経過措置)

第二条 この法律の施行の日(附則第四条において「施行日」という。)前にされたこの法律による改正前の道路運送法第四十一条又は第四十三条第一項の許可の申請であつて、この法律の施行の際、許可をするかどうかの処分がなされていらないものについてのこれらの処分については、なお従前の例による。

(一般貸切旅客自動車運送事業の許可の更新に関する経過措置)

第三条 附則第一条ただし書に規定する改正規定の施行の際現に当該改正規定による改正前の道路運送法(以下この項において「旧法」という。)

第三条第一号ロの一般貸切旅客自動車運送事業について旧法第四条第一項の許可を受けている者は、当該改正規定の施行の日、当該改正規定による改正後の道路運送法(以下この条において「新法」という。)

第三条第一号ロの一般貸切旅客自動車運送事業について新法第四条第一項の許可を受けたものとみなす。

2 前項の規定により新法第四条第一項の許可を

受けたものとみなされる者の当該許可に係る附則第一条ただし書に規定する改正規定の施行の日後の最初の更新については、新法第八条第一項中「五年」とあるのは、「道路運送法の第一部を改正する法律(平成二十八年法律第

号)附則第三条第一項の規定により第四条第一項の許可を受けたとみなされた日から起算して五年を経過する日までの間において国土交通省令で定める期間を経過する日まで」とする。

(事業の休止及び廃止の届出に関する経過措置)

第四条 この法律による改正後の道路運送法第三十八条第一項の規定は、施行日から起算して三十日を経過した日以後にその事業を休止し、又は廃止する同項に規定する一般旅客自動車運送事業者について適用し、同日前にその事業を休止し、又は廃止した当該一般旅客自動車運送事業者については、なお従前の例による。

(罰則に関する経過措置)

第五条 この法律の施行前にした行為及び前条の規定によりなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(政令への委任)

第六条 この附則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)

第七条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律による改正後の道路運送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所要の措置を講ずるものとする。

(登録免許税法の一部改正)

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

別表第一(第百二十五号)イ中「一般貸切旅客自動車運送事業の許可」の下に「(更新の許可を除く。)」を加える。

平成二十八年十二月八日印刷

平成二十八年十二月九日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

U