

第百九十三回国会
衆議院
国土交通委員会
議 録
第九号

平成二十九年四月十四日(金曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 西銘恒三郎君

理事 今枝宗一郎君

理事 中根 一幸君

理事 宮内 秀樹君

理事 本村賢太郎君

理事 秋本 真利君

理事 大西 英男君

理事 加藤 鮎子君

理事 神谷 昇君

理事 木村 弥生君

理事 熊田 裕通君

理事 佐田玄一郎君

理事 田所 嘉徳君

理事 中川 郁子君

理事 中村 裕之君

理事 橋本 英教君

理事 古川 康君

理事 宮路 拓馬君

理事 荒井 聰君

理事 小宮山泰子君

理事 初鹿 明博君

理事 水戸 将史君

理事 村岡 敏英君

理事 伊佐 進一君

理事 中川 康洋君

理事 本村 伸子君

理事 野間 健君

岩田 和親君

西村 明宏君

津村 啓介君

佐藤 英道君

大塚 高司君

鬼木 誠君

梶山 弘志君

木内 均君

工藤 彰三君

小島 敏文君

鈴木 憲和君

津島 淳君

中谷 真一君

根本 幸典君

藤井比早之君

堀井 学君

望月 義夫君

黒岩 宇洋君

佐々木隆博君

松原 仁君

宮崎 岳志君

横山 博幸君

北側 一雄君

清水 忠史君

椎木 保君

政府参考人
(内閣官房内閣審議官)

政府参考人
(内閣府総合海洋政策推進事務局長)

政府参考人
(厚生労働省職業安定局派遣・有期労働対策部長)

政府参考人
(経済産業省大臣官房長)

政府参考人
(国土交通省大臣官房物流審議官)

政府参考人
(国土交通省総合政策局長)

政府参考人
(国土交通省都市局長)

政府参考人
(国土交通省水路管理・国土保全局長)

政府参考人
(国土交通省道路局長)

政府参考人
(国土交通省住宅局長)

政府参考人
(国土交通省鉄道局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省航空局長)

政府参考人
(国土交通委員会専門員)

土生 栄二君

甲斐 正彰君

鈴木英二郎君

高橋 泰三君

重田 雅史君

藤田 耕三君

栗田 卓也君

山田 邦博君

石川 雄一君

由木 文彦君

奥田 哲也君

藤井 直樹君

菊地身智雄君

佐藤 善信君

田村明比古君

伊藤 和子君

津島 淳君

前田 一男君

水戸 将史君

村岡 敏英君

横山 博幸君

初鹿 明博君

鬼木 誠君

梶山 弘志君

木村 弥生君

宮路 拓馬君

佐々木隆博君

初鹿 明博君

宮崎 岳志君

横山 博幸君

村岡 敏英君

熊田 裕通君

中川 郁子君

熊田 裕通君

前田 一男君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

熊田 裕通君

等を求める意見書(北海道中札内村議会)(第二七七〇号)

J R只見線の早期全線復旧を強く求める意見書(福島県議会)(第二七七一号)

J R内房線館山千葉間日中時間帯の普通列車本更津駅での折り返し及び館山東京間の特別快速廃止の見直しを求める意見書(千葉県南房総市議会)(第二七七二号)

四国への新幹線の導入に関する意見書(松山市議会)(第二七七三号)

設楽ダム建設事業の推進と水源地域の振興に関する意見書(東三河広域連合議会)(第二七七四号)

生活に支障を来している鎌倉市内の交通渋滞と鉄道の混雑解消を国と神奈川県に強く求める意見書(神奈川県鎌倉市議会)(第二七七五号)

精神障害者がいる者に対する公共交通機関の運賃割引の適用を求める意見書(北海道標茶町議会)(第二七七六号)

精神障害者がいる者に対する公共交通機関の運賃割引の適用を求める意見書(宇都宮市議会)(第二七七七号)

精神障害者がいる者に対する公共交通機関の運賃割引の適用を求める意見書(埼玉県狭山市議会)(第二七八八号)

精神障害者がいる者の交通運賃割引制度の適用を求める意見書(埼玉県入間市議会)(第二七八九号)

精神障害者がいる者の交通運賃割引制度の適用を求める意見書(千葉県議会)(第二七九〇号)

精神障害者がいる者に対する公共交通機関の運賃割引の適用を求める意見書(石川県議会)(第二七八一号)

精神障害者がいる者に対する公共交通機関の運賃割引の適用を求める意見書(石川県小松市議会)(第二七八二号)

精神障害者に対する公共交通機関の運賃割引の適用を求める意見書(石川県中能登町議会)(第二七八三号)

精神障害者の交通運賃に関する意見書(静岡県

富士宮市議会)(第二七八四号)

精神障害者の交通運賃割引に関する意見書(静岡県島田市議会)(第二七八五号)

精神障害者の交通運賃割引に関する意見書(静岡県下田市議会)(第二七八六号)

精神障害者の交通運賃割引に関する意見書(静岡県伊豆の国市議会)(第二七八七号)

精神障害者の交通運賃割引に関する意見書(静岡県長泉町議会)(第二七八八号)

精神障害者の交通運賃割引に関する意見書(静岡県川根本町議会)(第二七八九号)

精神障害者がいる者を対象とした運賃の割引制度の適用に関する意見書(名古屋市議会)(第二七九〇号)

精神障害者がいる者に対する公共交通機関の運賃割引制度の適用に関する意見書(愛知県江南市議会)(第二七九一号)

精神障害者がいる者に対する公共交通機関の運賃割引制度の適用を求める意見書(奈良県香芝市議会)(第二七九二号)

精神障害者がいる者に対する公共交通機関の運賃割引制度の適用を求める意見書(佐賀県議会)(第二七九三号)

精神障害者がいる者の交通運賃割引の適用を求める意見書(熊本県議会)(第二七九四号)

地域公共交通の維持・発展に向けた施策の推進を求める意見書(福島県議会)(第二七九五号)

地域公共交通への財政支援の拡充を求める意見書(千葉県議会)(第二七九六号)

地域の実情に応じて運用できる「民泊」の法制化を求める意見書(千葉県議会)(第二七九七号)

地域の実情に応じて運用できる「民泊」の法制化を求める意見書(千葉県市川市議会)(第二七九八号)

地域の実情に応じた民泊制度の実現に向けた法整備を求める意見書(長野県下條村議会)(第二七九九号)

地域の実情に応じた民泊制度の実現に向けた法整備を求める意見書(長野県天龍村議会)(第二八〇〇号)

地域の実情に応じた民泊制度の実現に向けた法整備を求める意見書(長野県大鹿村議会)(第二八〇一号)

地域の実情に応じて運用できる民泊制度の確立を求める意見書(大津市議会)(第二八〇二号)

地域の実情に応じて運用できる「民泊」の法制化を求める意見書(大阪府議会)(第二八〇三号)

地域の実情に応じて運用できる「民泊」の法制化を求める意見書(長崎県議会)(第二八〇四号)

敦賀開港後の福井駅までの特急乗り入れに関する意見書(福井県議会)(第二八〇五号)

転落事故防止のためのホームドア等整備促進を求める意見書(東京都大田区議会)(第二八〇六号)

東北地方に來訪する外国人旅行者を増加させるための支援強化を求める意見書(山形県議会)(第二八〇七号)

訪日外国人旅行者の誘客促進に関する意見書(栃木県議会)(第二八〇八号)

北海道横断自動車道(黒松内・小樽間)の効率的・効果的な整備促進を求める意見書(北海道蘭越町議会)(第二八〇九号)

北海道横断自動車道(黒松内・小樽間)の効率的・効果的な整備促進を求める意見書(北海道ニセコ町議会)(第二八一〇号)

北海道横断自動車道(黒松内・小樽間)の効率的・効果的な整備促進を求める意見書(北海道真狩村議会)(第二八一一号)

北海道横断自動車道(黒松内・小樽間)の効率的・効果的な整備促進を求める意見書(北海道喜茂別町議会)(第二八一二号)

北海道横断自動車道(黒松内・小樽間)の効率的・効果的な整備促進を求める意見書(北海道京極町議会)(第二八一三三三)

和歌山県の社会資本整備に必要な予算の確保等を求める意見書(和歌山県議会)(第二八一四四号)

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件
水防法等の一部を改正する法律案(内閣提出第二五号)
国土交通行政の基本施策に関する件

○西銘委員長 これより会議を開きます。
国土交通行政の基本施策に関する件について調査を進めます。
この際、お諮りいたします。
本件調査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房物流審議官重田雅史君、総合政策局長藤田耕三君、都市局長栗田卓也君、水管理・国土保全局長山田邦博君、道路局長石川雄一君、住宅局長由木文彦君、鉄道局長奥田哲也君、自動車局長藤井直樹君、港湾局長菊地身智雄君、航空局長佐藤善信君、観光庁長官田村明比古君、内閣官房内閣審議官土生榮二君、内閣府総合海洋政策推進事務局局長甲斐正彰君、厚生労働省職業安定局派遣・有期労働対策部長鈴木英二君及び経済産業省大臣官房長高橋泰三君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

○西銘委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○西銘委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。秋本真利君。

○秋本委員 自民党の秋本真利でございます。質問の機会を与えていただきまして、ありがとうございます。

それでは、早速質問に入りたいと思います。成田空港についてお伺いをしたいというふうに思います。

今、成田空港は、首都圏の航空需要がふえてきたということで、羽田、成田、成田ということになって、両方の空港がしっかりと発展していかないと今後の航空需要をしっかりと受けとめること

ができないということ、成田の整備の拡張というのは、国として非常に重要な政策課題だということに思っております。

三本目の滑走路がこれからできるというようなことになっていきますし、Bランの延伸あるいは飛行時間帯の延長というものが今後検討されているわけであります。

住民説明会等も今行われているわけでございますけれども、明日の日本を支える観光ビジョンにおいては、二〇三〇年の訪日外国人六千万人という目標も掲げているわけでありまして、この進捗状況というのは、千葉県民のみならず、日本国民全体の関心事と言っても過言ではないというふうに思っております。

この成田空港の今言った機能拡張に向けての動き、現状について、どのようになっているのか、また、大臣の認識等を確認したいと思っております。よろしくお願ひします。

○石井国務大臣 今委員御紹介いただいたとおり、明日の日本を支える観光ビジョンにおいて掲げられました二〇三〇年の訪日外国人六千万人の目標達成や我が国の国際競争力向上のため、成田空港の第三滑走路整備等は必要不可欠と認識をしております。

このため、昨年九月、国、千葉県、空港周辺の市町及び成田空港会社で構成されます四者協議会におきまして、国及び成田空港会社から、第三滑走路の整備、B滑走路の延伸及び夜間飛行制限の緩和が提案され、それ以降、順次、地域住民への説明会等を開催してきたところであります。

これまでの説明会等を通じて、機能強化の必要性等について御理解が得られつつある一方で、夜間飛行制限の緩和の内容及び防音工事等についてさまざまな御意見をいただいたところでございます。

これらの御意見を踏まえまして、千葉県を初めとする関係機関や成田空港会社と今後の対応について検討しているところでございまして、成田空港のさらなる機能強化の実現に向けまして、最大

限努力してまいりたいと存じます。

○秋本委員 最大限努力していただけるということで、心強く思います。地元の理解を得ることも重要でありますけれども、必ず進めなければならぬ事業でありますので、しっかりと邁進していただきたいというふうに思います。

空港の機能拡張をするということで、成田空港は周辺対策交付金というものを周辺市町に配っているわけですが、この周辺市町に交付されている周辺対策交付金が、今までの拡張の議論の中で、地元紙等では、現状、約四十億円ぐらい配付されている交付金が、今度、六十億ぐらいに、一・五倍にふえるんじゃないかというふうなことも報道されているわけでありまして。

この事業、成田空港の機能拡張というものについてしっかりと進めていく中では、交付金の増額というのには私は非常に喜ばしいことであるというふうにも思いますけれども、この周辺対策交付金が、増額も含めて、一体いつごろからそれが適用されて配付されるのかということについてお伺いしたいというふうに思います。

この算定式が、航空機の発着回数であるとか、航空機の重量であるとか、いろいろとそこに大臣の係数を掛けるとか、条件があるわけですね。そうすると、発着回数も含めていくと、では、五十万回になったときまでそれが出ないんじゃないかということになると、もうかなり先に、十年、二十年先になってしまうわけですね。

これはあつてはいかぬということでありまして、事前の説明でも、それは少し前倒しますよという説明があつたというふうに私は思いますけれども、その辺、どのように考えていらっしゃるのか、お伺いしたいというふうに思います。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。

昨年九月の四者協議会におきまして、成田空港会社から、年間発着回数五十万回に対応した周辺対策交付金の総額の引き上げ等が提案されております。これを実施するためには、夜間飛行制限の扱いを踏まえた新たな騒音対策区域を確定するこ

とが必要でございます。

国土交通省といたしましては、提案されているさまざまな対策につきまして、地元自治体等の関係機関と具体的な運用方法等の詳細についてさらに検討を深めた上で、実施時期等を決定していく必要があるというふうに認識をしております。

○秋本委員 こういう条件がちゃんとまだ足りていないので、実施時期についてははっきりと明言できないということでありまして、逆に言えば、それがもう確定すれば前倒しして実施できるということだというふうに捉えましたので、地元との合意形成をしっかりとする中で、できるだけ早く実施していただければというふうに思っています。

この周辺対策交付金、私はかねてから航空局に言っているんですが、配付の仕方が、九市町、九市町とよく言われますけれども、やはり空港の周辺の自治体によって配り方がちよつと濃淡があるんですね。この濃淡が、一部の方面から見ると、ちよつと不公平じゃないかということも言われているわけでありまして。

例えば、何か交付金の配付というふうなことで、プラスかマイナスかというところ、プラスの出来事のとときは中心市町だけで物事をいろいろと動かしたり考えたりする。一方、いろいろ拡張だ何だということ、マイナスというふうなことになるのと、そのときになると突然、では、九市町とまわって国土交通省に行つて地域の声を届けましょうみたいな話になると、何だ、俺たちのところに来るのは困つたときだけかというふうな声も私は実際に聞いています。

この新しく配付する、増額する分も含めて、周辺対策交付金の配付の仕方というのは、例えば財政力指数の薄いところであるとか、今まで配付はしていなかったようなところまで、九市町とか周辺市町で盛り上がりつつ、空港を核に地域経済をというふうな思いも地元はあるわけですから、そこに冷や水をかけるような配付方法ではないかぬというふうに私は思っているわけでありま

す。

今後、そういうものの配付についても一度再検討する必要があるのではないかと、成田空港としっかりと協議した上で、新たな配付方法を検討するべきではないかというふうに思いますけれども、どうでしょうか。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。

各自自治体への周辺対策交付金の配分につきましては、従来より、空港の経済メリットを十分に享受できていない市町に対してより多く配分すべきであるとの御要望もいただいているところでございます。

このような地元の御要望を踏まえ、昨年九月の四者協議会におきましては、成田空港会社から、交付総額の引き上げとあわせて、財政力等を勘案した優先配分の検討も提案され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、今後、御指摘の点も含めて、交付主体である成田空港会社とよく相談しながら、制度の具体的な運用について検討を進めてまいりたいと考えております。

○秋本委員 ありがとうございます。

ぜひしっかりと地元の声を聞いていただいて、配付方法等についてもしっかりと検討していただきたいというふうに思います。

また、成田空港は、三本目の滑走路建設に向けて、これから大きな投資があるわけですね。投資して、今度はそれに伴う施設等もつくっていくと、現状でも業務用固定資産税の減免というものが行われていますが、私は、新たな局面に入つたときに、この首都圏空港の一角を担う成田空港の整備に資する、そういう税制についても改めてしっかりと考えていくべきだろうというふうに思っております。

大臣を中心に、しっかりと、今後、成田空港の発展に寄与するよう、そういう政策をどんどん打ち出していただきたいなというふうに思いますので、よろしくお願ひを申し上げます。

次に進みたいというふうに思っています。
次に、二輪車の高速道路料金についてお伺いします。

今、高速道路の料金は五区分、特大型車、大型車、中型車、普通車、そして軽自動車と二輪という形で、軽自動車と二輪は一緒で五区分になっていますが、この区分が二輪車にちよつと余りにも不公平なんじゃないかという声がございます。自民党の中にこれを是正しようという議論もありませんし、大臣の公明党の中にも同じような議論がございまして、この不公平感を是正したいねという議員連盟で活動しているという一面もございいます。

高速道路の料金というのは、建設費とかあるいは維持管理費を、いろいろと計算式をつくって、この車種にはこのぐらい負担してもらおうというところで五区分になっているわけです。

事前のヒアリングのときに、では、現行の料金区分は五区分なわけだから、この現行の料金区分、五区分、きつと、例えば大型車だと二・幾つだとか中型車だと一・幾つ、普通車が一としたときですけども、軽自動車と二輪は〇・八とか、係数が出ているわけですが、本当に計算式が正しいのかどうか。現行の料金区分なんだから、何十年前までさかのぼったって、現行の料金区分の計算式の根拠というのは出せるよねと言ったときに、出てこないんですね。考え方として、こういうものを掛けていってこうなっていますという、その、こういうものというのは言うんだけれども、そこに、では、どの数字が載っているのか、数字も下さいと言つと、そこだと、もによもによもとなつて、現状までに私の手元に来ておりません。

これは、大臣、局長、現行の料金区分なわけですから、現行の料金区分の根拠を示してよと言つたときに物が出てこないというのは、国民に対しての説明責任も果たせないだろうと思うわけでありまして、現行の料金区分なわけですから、こういう考え方だよという考え方だけじゃなく

て、そこにきつとどういふ数字が載っているのかという詳細についてもお示しをいただきたい。これは要望でございます。

それで、業界が出している数字があります。車ですから、路面に、二輪、四輪、接地していますよね。そうすると、その接地したところで道路に重みがかかるわけですから、そこで道路に対しての損傷度というものが出てきます。これが土木学会で公式に、一般の道路、いわゆる下が普通の地面のところは、輪荷重、一輪当たりにかかっている荷重の四乗、橋梁の場合は十二乗、ダメージを与えるということが言われています。

自工会が示している普通車、軽自動車、二輪車の一般的な輪荷重等を計算して今言った損傷度を乗用車の三分の一なんですね。でも、料金は〇・八掛け。では、橋梁はどうかというと、十二乗していったら、これは数百万とか数千倍違うと思うんですよね、まだちよつと電卓をたたいていませんけれども。

これだけ違うのに、料金は乗用車の〇・八掛けというふうになっているわけなので、この料金区分は数十年間変わっていないんですよ。でも、ETCという新しい技術も出てきていますし、この料金区分、もうそろそろ新たなステージ、区分分けを考えてもいいんじゃないかというふうに思います。

すぐにできないというなら、二輪車の場合は、ETCをつけると、料金が下がると、その分交通量がふえて、結果として料金収入は上がるということをや業界なんかは言っているわけですね。

でも、実証実験をやっているという中では、とにかく一度、料金区分、五区分のままでいいんですけれども、少なくとも、ETCを装着している二輪車については料金を実証実験的に下げてみて、ちよつとの期間実証実験をして、とにかく数字をとってみるというふうなことをやっていただきたいなというふうに私なんかは思うんですけれども、この点について、国土交通省のお考えをお

伺いしたいと思ひます。
〇石川政府参考人 お答えいたします。

高速道路の料金につきましては、現在、委員御指摘のとおり、原則として五つの車種区分で料金を設定しているところでございます。この中で、二輪車の料金は、軽自動車と同じ、普通車の〇・八倍と最も安い料金としております。

料金設定の考え方は、車種間の負担の公平を図る観点から、昭和六十三年の道路審議会の答申に基づきまして、三つの観点を勘案して決定しております。

第一に、空間的、時間的に占有する度合いに各車種が費用を分担し合う占有者負担の考え方、第二に、道路の建設及び管理に係る費用に影響を与える度合いに応じ各車種が費用を負担し合う原因者負担の考え方、第三に、道路を利用することにより受ける便益に応じ各車種が費用を分担し合う受益者負担の考え方でございます。

これは、昭和六十三年当時、三車種区分、普通車、大型車、特大型車であったものを、二輪車を含む軽自動車等を普通車から独立させるといふ五車種区分への変更が計画されたものでございまして、これを受けまして、五車種区分への移行に当たりましては、平成元年、平成八年、平成九年と三回に分けて移行がなされたところでござい

ます。
さらに、首都高速、阪神高速につきましても、首都圏内の車種区分の整理、統一によりまして、首都高速では昨年四月に二車種から五車種区分に変更を行ひまして、阪神高速では本年六月に二車種区分から五車種区分に変更を行う予定でござい

ます。
委員御指摘のとおり、車両の通行が道路に与える影響、これは、道路の構成要素の一部について、車両の重さにより大きく異なっていることが研究成果によりわかっているところでござい

ます。
御指摘のとおり、舗装では車両の重さの四乗に比例する、道路橋のRC床版におきましては車両

の重さの十二乗に比例するということがされております。一方、例えば土工やトンネルにおいては、重さによる影響はほとんどないと考えられます。

普通車と二輪車の重さだけに着目すれば、二輪車がその重量により道路の構成要素の一部である舗装や道路橋の床版に与える影響は、普通車の〇・八倍よりも小さく、二輪車は軽自動車よりも小さいと考えられます。

一方、大型車、特大型車の料率は、普通車の一・六五、二・七五とそれぞれなっておりますが、普通車と大型車の重さだけに着目すれば、大型車がその重量により舗装や床版に与える影響は、普通車の一・六五倍または二・七五倍よりも大きくなると考えられます。

結果といたしまして、車両の重さは道路の費用に影響することになりますが、車種ごとの料金設定におきましては、重さは勘案する要素の一つでありまして、料金の設定は、重さのみに着目するのではなく、他の費用や占有者負担、受益者負担等も勘案しつつ、総合的に考える必要があると考えるところでございます。

もう一点、割引の件でございますけれども、高速道路料金は、高速道路の建設、管理に要する費用を、利用者が支払う高速料金で賄うよう設定されております。このような債務償還の考え方を前提に、高速道路料金は、車種間の負担の公平を図る観点から、道路審議会の場でも御議論いただいで、車種ごとに設定しているところでござい

ます。
二輪車を軽自動車から分離独立させて料金水準を引き下げる等の車種区分の見直しにつきましては、高速道路料金につきましては、総費用を料金徴収期間内で賄う、料金収入で賄うと設定されていることや、引き下げによる減収分について、他の車種を値上げすることなどで別途対応する必要があるなどの課題がござい

ます。
料金の割引を試験的に行つてはどうかというこ

とでございますけれども……(発言する者あり) 済みません。

○西銘委員長 やじに応じないで、答弁を簡潔にしてください。

○石川政府参考人 はい。

料金割引は、観光振興や物流対策、環境対策、生活対策、実施目的を明確にして、高速道路利用の多い車に配慮して行っているところがございます。試験的な割引の実施につきましては、どのような利用者を対象にどのような目的で実施するのかの考え方を整理する必要があることと、料金徴収システムの改修など、所要の準備を行う必要があることなどの課題がございます。

割引の目的を検討した上で、料金徴収システムの改修などのコストをかけない形で何か工夫ができないか、考えてまいりたいと考えております。

○秋本委員 大変丁寧な答弁、本当にありがとうございます。

しっかりと拝聴させていただきましたら、残り二問あつたんですけれども、準備していただいたのに本当に申しわけございません、時間がオーバーしておりますので、大変残念ですけれども、これで終わりにしたいと思います。

どうもありがとうございます。

○西銘委員長 次に、佐藤英道君。

○佐藤(英)委員 おはようございます。公明党の佐藤英道です。

本日は、熊本地震からちょうど一年となります。震度七の揺れに二度も見舞われ、約十九万棟の住宅が被害に遭った未曾有の震災であります。混乱と不安の中から何とか立ち上がり、生活再建を目指す被災者の方々の心労ははかり知れませんが、

ここで改めて、お亡くなりになった方々に謹んで哀悼の意を表しますとともに、御遺族の皆様、震災により被害をこうむられた皆様に、衷心よりお見舞いを申し上げます。

石井大臣におかれましても、被災直後にいち早く現地に赴かれるなど、国土交通省を挙げてイン

フラの整備などに当たってこられました。国道五十七号線や阿蘇大橋などの復旧工事を国の直轄事業として代行することを決めてくださったこともよく承知をしているところでございます。

そこで、この一年の節目を契機に、復興加速への決意について、まず石井大臣の思いをお聞かせいただければと思います。

○石井国務大臣 本日で熊本地震発災から一年となります。これまでに、災害関連死と認定された方を含め、二百二十八名の方がお亡くなりになっておりまして、改めて御冥福をお祈りするとともに、被災された全ての皆様に心からお見舞いを申し上げます。

国土交通省といたしましては、これまでも省を挙げて全力で復旧復興に取り組んでまいりましたが、引き続き、被災者の皆様のお気持ちに寄り添いながら、被災者の生活再建、被災地域の経済復興に向け、全力で取り組んでまいりたいと存じます。

○佐藤(英)委員 ぜひ今後ともよろしくお願いを申し上げます。

きょうは、生産性革命の視点や東京オリンピック・パラリンピックなどの視点から、幾つかお話を伺いしてまいりたいと思います。

さて、東京都の多摩都市モノレールは、昭和五十七年に東京都の長期計画の中に初めて位置づけられました。ことしで三十五年目であります。

昭和五十七年当時、私も学生として多摩地域に住んでおりました。今、国会議員にさせていただきましたが、時折多摩地域にもお伺いする機会がございますが、余りの発展に目を見張るばかりであります。特に、当時構想されたモノレールに初めて乗車したときには、実際の駅や車両を見て、感慨にも似た驚きを抱きました。

多摩地域発展のシンボルとも言えるこの多摩都市モノレールは、現在、多摩センターから上北台まで、立川を挟んで南北に十六キロの営業距離を持ち、通勤通学の足などとして親しまれております。東京の職住分離という課題に対して、バラン

スのとれた都市構造への転換を実現するため、多摩地域の主要地区間と都心部との相互アクセスの利便性向上という意義を持つ、東京の重要な交通インフラとして整備が始まったと伺っております。

通勤混雑の解消や都市災害へのレジリエンスの強化の観点から、また、水と緑豊かな多摩地域への居住志向性の高さを生かした、均衡のとれた東京の発展に資するという側面からも、多摩都市モノレールの早期整備は重要と考えます。ともすれば二十三区に偏りがちな東京を、より広い多摩地域を含めた東京全体として発展させるためには、いまだ構想段階にとどまっている八王子以北への延伸による路線の環状化の実現も視野に入れ、構想圏域の発展を図っていくべきと考えます。

多摩都市モノレールの整備促進の重要性について、まず大臣の御認識を伺いたいと思います。

○石井国務大臣 多摩都市モノレールは、東京都の多摩地域の南北方向の公共交通を充実させ、人の集積が大きい多摩ニュータウンや大学等を結ぶ重要な路線であると認識をしております。

平成十年の立川北ー上北台間、平成十二年の立川北ー多摩センター間の開業以降、輸送人員もおおむね順調に伸びております。平成二十七年の輸送人員は平成二十二年と比べて約一・七倍の約五千万人となるなど、多摩都市モノレールは、今後も多摩地域における地域の足として重要な役割を果たすことが期待をされております。

多摩都市モノレールの延伸につきましては、上北台ー箱根ヶ崎間、多摩センターー八王子間及び多摩センターー町田間が、昨年四月に取りまとめられました交通政策審議会答申に記載をされたところでありまして、いずれも、多摩地域の主要地区間のアクセス利便性を向上させ、地域の鉄道ネットワークの充実に資する意義のあるものと認識をしております。

現在、これらのプロジェクトの実現に向けて、導入空間となり得る道路整備が進められるとともに、答申を踏まえ、関係地方公共団体、鉄道事業

者等、関係者による検討が始められていると承知をしております。

国土交通省といたしましては、地域における検討状況を踏まえつつ、必要に応じて各プロジェクトにおける議論に参画をし、事業スキーム等について専門的な観点からアドバイスを行うとともに、事業化に当たりましてどのような支援が可能か、検討してまいりたいと存じます。

○佐藤(英)委員 今、昨年四月二十日の交通政策審議会のお話ございました。特に、上北台ー箱根ヶ崎間については、事業化に向けて関係者の方々の具体的な調整を進めるべきとされて、地元の方々の大きな期待もでございます。

この区間は新青梅街道の上を走ることになると思われますけれども、この道路整備の完了が必要条件となります。現在も順調に進んでいると承知をしておりますけれども、さらに一層整備を加速していただきたいという願いもよく聞かされていたところでもあります。国土交通省からも、技術的な知見やデータの提供を初め、さまざまな形で支援について継続的に行っていたきたいと思っております。

ぜひ、モノレール敷設の前提となります新青梅街道の上北台から箱根ヶ崎間の整備状況、また今後の見通し等についてお伺いをしたいと思っております。

○栗田政府参考人 お尋ねの新青梅街道線は、西東京市から青梅市まで、多摩地域北部を東西方向に結び、都市の骨格を形成する全長三十四・一キロの広域的な都市計画道路です。

このうち、上北台から箱根ヶ崎間約七キロにつきましては、事業者である東京都が、平成二十七年まで全區間において事業化をしております。現在、幅員三十メートルへの拡幅整備に向けた用地買収を鋭意進めていると聞いております。

この路線は、地域防災計画の第一次緊急輸送道路に指定されております。防災上の観点からも、早期整備が望まれる路線でございます。国土交通省としましては、本事業の早期完成に向けまし

て、今後、東京都の要望を踏まえまして、最大限支援してまいりたいと考えております。

○佐藤(英)委員 ぜひよろしくお願いをしたいと思ひます。

石井大臣は、昨年を生産性革命元年と位置づけられまして、社会のベース、産業別、未来型の三つの切り口から、常識にとられない大胆な生産性革命の実現を掲げられました。この生産性革命の中でも、まず、社会のベースの分野で取り上げられておりますダムの再生についてお伺いをしたいと思ひます。

ダムは、洪水調整機能、生活や農業、工業などへの利水機能を果たしているわけでありまして、近年は、気候変動の影響で、ダムの重要性は治水と利水の観点からも増すばかりであります。とともに、ダムは発電にも活用されており、地域経済を支えるインフラでもあります。

ある有識者の方は、ダムを一〇%かさ上げし、仮に能力をフル活用すると、発電量は倍になるとして、ダムによる水力発電は日本のエネルギー問題を解決することができるほどのポテンシャルを持つとも言われております。

ダム再生のバンフレットでも、堤体を二割かさ上げすると貯水は六割増加し、放流設備に工夫を加えることによって死水容量を発電や洪水調整に活用できるなど、賢く整備し、賢く柔軟に運用することの有効性に取り組みとされております。さらに、降雨予測精度の向上を生かし、洪水の調整容量を利水や水力発電に活用する運用も期待できるとされているところでございます。

ことし夏以降に出されるダムの再生ビジョンでは、堤体のかさ上げや発電のための活用の拡大の方策についてどこまで大胆なアプローチがされるか、大変に注目を集めているところであります。ダムの再生についてどのような成果が期待できるのか、大臣の御見解を伺いたいと思ひます。

○石井国務大臣 ダム再生につきましては、賢く柔軟な運用、賢く整備を行うものといったしまして、積極的に推進すべきと考えております。国土

交通省を挙げて取り組んでおります生産性革命プロジェクトにも選定をいたしました。

平成二十七年の関東・東北豪雨や、平成二十八年に相次いで発生した台風などにより、近年発生している深刻な水害への対応や、再生可能エネルギーである水力エネルギーの活用などのために、ダム再生を推進することは重要と考えております。

ダム再生には、ダムの運用の改善だけで治水、利水における新たな効果を発揮できる、堤体のわずかなかさ上げで貯水容量を大きく増加させることができる、水没地などの社会的コストや環境負荷を抑制できるなどの成果を期待し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、ダム再生ビジョンを本年の夏までに取りまとめまして、既設ダムを有効活用して早期に治水機能や発電を含めた利水機能の強化などを図るダム再生を、より一層推進してまいりたいと思ひます。

○佐藤(英)委員 ぜひ、今後の取り組みに期待をさせていただきますと思ひます。

次に、同じ生産性革命の中から、航空インフラ革命についてお伺いをさせていただきますと思ひます。

二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、我が国を訪れる外国人観光客の数はますます増加していくと見込まれるわけでありまして、大変ありがたく、うれしいことではございますけれども、日本の魅力に引き寄せられて来られた外国人の方々には快適かつ安全な入国と上陸を実現することからその第一歩があり、また、リピーターを確保することにもつながっていくものと思ひます。

私の地元北海道の玄関口、新千歳空港におきましては、ことし、一時間当たり発着枠が約二五%増加し、三十二便が四十二便へと大幅に拡大いたしました。また、国土交通省では、空港処理能力の向上により、羽田におきましても、一日約五十便の増加を目指していくとも聞いております。

こうした取り組みは今後もさらに進められていくことになる大変期待をしているところであります。こうした航空インフラ革命により生じる経済効果や税収の増、さらには地域雇用の拡大も大きく上回るレベルに達するものであるからであります。

そこで、お伺いいたします。

今後、各地でコンセプションが進められるとは思ひますけれども、航空インフラ革命がもたらす果実がどれほどのものになるのか、また、今後さらに進めていくに当たりましてどのようなビジョンを持っているのか、お伺いをしたいと思ひます。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。

航空インフラ革命は、滑走路の延長、増設などのハード面と、飛行経路や管制運用方式などソフト面を組み合わせた施策によりまして、明日の日本を支える観光ビジョンの目標達成に不可欠な航空交通量の処理能力拡大を図るものでございます。

具体的には、これから申し上げます三つの事業から構成されております。

一番目は、羽田空港の機能強化でございます。これにつきましては、飛行経路の見直し等により、二〇二〇年までに羽田空港の年間発着枠を約四万回拡大するというもので、実現されますと、羽田空港の国際線が一日約五十便増加をし、年間の経済波及効果が約六千五百億円に上るなど、非常に高い効果が見込まれております。

今後とも引き続き、飛行経路の見直しに必要となる施設整備や環境対策を着実に進めるとともに、関係自治体や住民の皆様への丁寧な情報提供を行ってまいります。

二番目は、新千歳空港の機能強化であります。新千歳空港の管制を行っている防衛省と調整し、管制運用方式や外国航空機の取り扱いを見直すことから、昨年十月からの二〇一六年冬ダイヤから、外国航空機の連航可能日や時間帯を拡大するとともに、本年三月からの二〇一七年夏ダイヤ

ヤから、一時間の発着枠を三十二回から四十二回に拡大いたしました。

これによりまして、二〇一七年夏ダイヤ期首の時点におきまして、国際線の週間便数が前年同期比で三五%増加するなど、大きな効果が出ているところであります。現在準備中の新千歳空港など道内七空港の一括コンセプションと相まって、今後ともさらなる国際線の増加が期待されます。

このため、国際線の増加に適切に対応できるよう、受け入れ体制の強化が重要であると考えており、関係省庁と連携したCIC体制の強化、スポットの増設や誘導路の新設など空港施設の整備などをしっかりと進めてまいります。

三番目は、国内管制空域の抜本的再編による管制処理容量の拡大であります。

現在、札幌、東京、福岡、那覇の四管制部が担当しております空域を上下に分離いたしまして、巡航飛行している航空機のための一つの高度空域と、空港への離着陸など上昇、降下する航空機のための二つの低高度空域に抜本的に再編をいたします。これによりまして、年間の管制取り扱い可能機数は現在よりも約二十万機多い約二百万機となりまして、二〇三〇年のインバウンド目標六千万人の達成が可能となります。

今後とも、二〇二五年までの空域再編完了を目指し、新たな管制情報システムの整備や、各空域の管制を担う管制部の再編等を着実に実施してまいりたいと考えております。

○佐藤(英)委員 着々と進む航空インフラ革命をしっかりと応援させていただきたいと思ひます。

実は、去る四月三日、私は新千歳空港を視察させていただきました。

これは、ことしの冬、正式に言うところ昨年まででございますけれども、大雪に見舞われて、新千歳空港は閉鎖を余儀なくされたケースが相次ぎました。これを踏まえまして、滑走路の凍結防止対策にしっかりと取り組もうということや、いち早く凍結防止剤の散布車両をふやしたり、大型車両を導入する方向で検討されたとお話を伺いました。

心からお礼を申し上げたいと思います。

最後の質問に移りたいと思います。

まずは、旅行業界に大きな衝撃が走った「てらみくらぶ」の経営破綻について、その後の状況について伺いをさせていただきたいと思ひます。

格安の旅行で日本人観光客の外国旅行を販売してきた会社が突然に経営破綻し、旅先で宿泊先などの契約に想定外の事態が起きてしまうなど、多くの旅行者の方々が大変な実害をこうむったわけでございます。

従来、旅行業登録をしている業者に対して、日本旅行業協会は、弁済業務保証制度による消費者保護のための対策を講じてきているわけでありまして、今回、「てらみくらぶ」が発生させた消費者の経済的損失、債権について、この制度だけでは追いつかないとの話もございしますが、これは、この制度にどこか不十分なところがあるのか、あるいは「てらみくらぶ」の案件がこれまでになく特異なケースであったのか、こうした点について国土交通省の見解をお伺いするとともに、再発防止策、さらには消費者保護の今回の取り組みと今後の対応策についてお伺いしたいと思ひます。

○田村政府参考人 お答え申し上げます。

今回の「てらみくらぶ」の事案につきましては、多くの被害者がいらつしやいまして、大規模に予約を受け付けながら倒産しております。これまでも、弁済業務保証金制度を利用した例では、一〇〇%弁済された例がほとんどでありましたことから、今回のケースは特異な事例であるというふうと考えております。

しかしながら、国土交通省におきましては、今回の事案の大きさに鑑みまして、さらなる消費者保護等の観点から、類似事案の再発防止に向けてどのような対策が必要かを検討するために、昨年からランドオペレーター制度のあり方など諸課題を検討しております。新たな時代の旅行業法制に関する検討会にワーキンググループを設置することにしたしました。当該ワーキンググループにつ

きましては、できれば四月中旬に一回目の会議を開催いたしました。有識者の御意見をいただきたいながら、できるだけ早く検討を進めてまいりたいと考えております。

なお、本事案に係る利用客への対応につきましては、国土交通省といたしまして、円滑な帰国の支援、それから、弁済業務保証金制度の利用方法など、さまざまな問い合わせがございまして、これへの対応などを行っているところでございまして、今後とも引き続き、日本旅行業協会を指導するとともに、関係省庁とも連携し、適切に対応してまいりたいと考えております。

○佐藤(英)委員 ありがとうございます。

これで終わります。

○西銘委員長 次に、佐々木隆博君。

○佐々木(隆)委員 おはようございます。民進党の佐々木でございます。

きょうは、国交委員会において質問の機会を与えていただきました。委員長、理事並びに委員の皆様さん方から御礼を申し上げますというふうな思ひます。

私は、きょうは、J R北海道の課題について大臣にいろいろとお伺いをさせていただきたいというふうに質問に立たせていただきました。

J R北海道は、二〇一六年十一月十八日、J R単独では維持することが困難な路線として、十路線十三線区を発表いたしました。現在の北海道の鉄路二千五百五十二・〇キロメートルの約半分、千二百三十七・二キロにも及ぶ話であります。

持続可能な交通体系、人流、物流、両方ありますが、その構築に向けては、何よりもまず、目指すべき将来の姿というものが明確にならなければ、計画をこれから進めることはできないというふうな思ひでございます。

国交省では交通政策基本計画を策定しております。さらにまた、地方においては地域公共交通計画をそれぞれ策定しているわけでありまして、我が国の運輸交通の基本体系、言ってみればグラウンドデザインとでもいいでしょうか、それについ

て、陸路、空路、そして海路、それぞれのデザイン、さらにまた、陸路においては、一般道、高速道、鉄路というものの調和を図っていくことが大切だというふうな思ひでございますが、まずは、そのことについて大臣の認識をお伺いさせていただきます。

○石井国務大臣 平成二十七年二月に閣議決定されました交通政策基本計画におきましては、基本的方針の一つに、成長と繁栄の基盤となる地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築を掲げておりまして、国内の幹線交通ネットワークのさらなる充実や交流拠点の強化を図る必要性について明記をしております。

また、定住人口が減少する中で、高速化やネットワークの活用により、外国人も含めた交流の拡大、地方への産業立地や移住の促進等を図り、我が国全体の経済活性化に資するため、地域間の人、物の流動を拡大するという目標を掲げております。

国土交通省といたしましては、それぞれの交通機関の特性に応じた適切な役割分担などに配慮しながら、地域間の交通体系の構築に向け、引き続き取り組んでまいりたいと存じます。

○佐々木(隆)委員 大臣のおっしゃっていることは全くそのとおりなわけですが、ただ、それだけでは、それぞれの地方あるいは国としてのイメージというものをつかむことがなかなかできないというふうな思ひでございます。

ですから、例えば鉄路ということに関して申し上げれば、鉄路には、定時、長距離、大量という特徴があると思ひます。加えてエコというのがあります。そうしたものが鉄路の使命だとするならば、それは、自動車とか何かとは少し違う役割というものを明確にしていく必要があると思ひます。そうしなければ、地方でもグラウンドデザインを描くことはできないと思ひます。

お伺いしますと、地方の計画というものを重視するということ自体は大変いいことだというふうな私には思ひますが、地方を重視して、では国と

してどうするんだといったときに、地方の考え方を重視するだけでは、全体としてのバランス、大臣が今おっしゃった調和というものがとれなくなるのではないかと心配をいたしますので、これからの計画を進める中において、そうしたことにしてもぜひ配慮をいただきたいということを申し上げておきたいというふうに思ひます。

限られた時間でありまして、次の質問をさせていただきます。

御案内のように、北海道では、このJ Rの発表というか提言を受けて、地域公共交通検討会議というものの作業部会として鉄道ネットワークワーキングチームが設置をされてございます。もちろんこれには国交省の北海道運輸局も参加しているわけでありまして、四回にわたる議論と討議が行われて、二月七日、報告書が提出されました。

我々民進党北海道にも、J R北海道路線維持対策本部を設置いたしました。国交のメンバーであります荒井先輩に本部長をお願いしているわけでありまして、現地調査、あるいはまた関係団体などとの協議にこれまで取り組んできたところであります。

このワーキングチームの報告でありますけれども、人口減少の急速な変化、高規格道路網の整備など、北海道の交通環境の変化、いわゆる外的要因と、J R北海道の構造的課題等のいわゆる内的要因というものを指摘しているわけでありまして、巨額赤字を線区の見直しのみで解消したり、過大な負担を自治体に転嫁することがあってはならない、線区ごとに公共交通網の中で果たす役割が異なることから、それぞれの特性に応じた対応が必要であるというふうに報告しているところであります。

外的要因については後ほど議論させていただきますが、内的要因、つまりJ R北海道自身の課題というものについて国交省としてはどのように捉えているのか、お伺いをいたします。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

J R北海道が安定的な経営基盤を確立するため

に、ＪＲ北海道がみずからの経営努力によって、鉄道事業の収支改善でありますとか、関連事業の利益拡大に取り組んでいくことが何よりも重要であるというふうに認識をいたしております。

まず、鉄道事業の収支改善につきましては、ＪＲ北海道はこれまで、鉄道の利用促進などによる増収の取り組みでありますとか、経費節減に向けた事業運営の効率化などに取り組んできているものと承知をいたしております。

さらに、ＪＲ北海道は、小売業、不動産賃貸業、ホテル業など、鉄道事業以外の関連事業の収益拡大にも取り組んできているものと承知をいたしております。

こうした関連事業は、平成二十七年年度にはＪＲ北海道の売上高の四八％を占めておりまして、関連事業による営業利益は、平成十一年度には四十一億円でございましたけれども、平成二十七年年度には二・五倍の百五億円に増加したところでございます。

具体的には、札幌駅のＪＲタワーなどの駅ビルの運営、ＪＲタワーホテル日航札幌や宿泊特化型ホテルＪＲインの展開などのホテル業の運営、駅などにおける小売業の運営といった関連事業の取り組みでございます。

ＪＲ北海道においては、安定的な経営基盤の確立のため、引き続き、鉄道事業の収支改善や関連事業の利益拡大の取り組みを積極的に進めていただく必要があるというふうに考えております。

○佐々木（隆）委員 今のお話にもありましたが、このＪＲのそれぞれの会社も、旅客の売り上げだけではなかなか大変。ＪＲ東や東海、ＪＲ西ぐらいいまでは、鉄道そのものの売り上げでかなり經常黒字を計上しているんですけれども、それにプラス、今、後半に御説明のあった、サイドビジネスと言ふべきかどうかはよくわかりませんが、多角的な運営というものはやはり必要なんだろうというふうに思っていますので、今、そのことについて期待をしているというお話がございましたが、ぜひそうした積極的な指導もお願いを申し上げてお

きたいというふうに思います。

次の質問をさせていただきたいと思うんですが、これはもうこの場所でも何度も議論されているというふうに思うんですが、いわゆる基金の問題であります。

国鉄分割・民営化時点で、昭和六十三年ですが、営業損益で約五百億円の赤字がその時点で見込まれておりましたことから、いわゆる経営安定基金、六千八百二十二億円が設置されて、大変な会社についてはその運用益を活用するようにというようなことが措置されたわけでありまして、その当時の金利というのは七・三％ですから、約五百億円がそこで捻出されたわけでありまして、約五百億円の金利は、七・三％から見ると、もう半分以下の状態になっております。

経営安定基金というものの本来の趣旨というのは、基金が担保されるということが趣旨ではないはずであって、その果実が担保されなければ何の意味もないわけでありまして、そういう意味では、今、この果実の担保がなされない状況になってきているということについて、まず、見直さなければならぬというところではないかという点について、大臣の所信を伺いたい。

あわせて、今回きちっと整理をさせていただきたいと思うのは、設備投資等にかかわる支援措置という、いわゆる助成金、無利子貸し付けがそのほかに行われておまして、今日まで合計千二百億円あるわけでありまして、それらは間もなく、平成三十年あるいは三十二年で打ち切りになります。加えて、返済が既に始まっているものもあります。返済のピークを間もなく迎えるということになるわけでありまして。

ＪＲ北は、現行の構造のままで、これ以上の公的資金をむやみに投入されることは望んでいないと言っているわけでありまして、関係者一丸となった中長期的な改善策は、継続的に行わなければなりません。基金とは別に、短期的な資金ショートが懸念されるわけでありまして、大臣は基金の取り崩しということにも言及をさ

れているようではありますが、そうすれば、そうでもなくとも大変な運用がさらにまた悪化するということも懸念されるわけでありまして。

さらに、ＪＲ北の島田社長は、資金ショートとともに、人繰りでショートする、要するに、退職者がふえる、そして新しく入ってこないということとで、人繰り自体がままならなくなっているというようなことについても言及しているわけでありまして、極めて深刻で、かつまた急を要する事態になっているというふうに思うわけでありまして、これらを緩和する措置が必要ではないかというふうに思うわけでありまして、基金の問題と支援措置の問題、あわせて大臣の所見を伺います。

○石井国務大臣 経営安定基金につきましては、元本をＪＲ北海道に渡した後はＪＲ北海道において自主運用されるものでありまして、その運用益が金利によって変動することは、当初から想定されていた仕組みであります。

金利情勢にはさまざまな変化がある中で、長期的な情勢の変化に伴いまして運用益が減少していることにつきましては、基本的には、ＪＲ北海道の経営努力によって対処することが求められるものであると考えております。

しかしながら、こうした考え方に立ちつつも、ＪＲ北海道の厳しい経営状況を踏まえまして、国といたしましては、これまで、経営安定基金の運用益の下支え、経営安定基金の実質的な積み増し、設備投資に対する助成や無利子貸し付けなど、累次にわたって支援を行ってきたところでございまして。

国は、ＪＲ北海道に対しまして、平成二十八年度からの三年間で総額一千二百億円の支援を行うこととしておりまして、これにより、当面は、必要な安全投資や修繕を行いますが事業を続けていくことができる見通しでございます。

ＪＲ北海道におきましては、まずは、各地域の実情に適した持続可能な交通体系を構築できるよう、地域の関係者との協議を行っていくことが重要であると考えております。国といたしまして

も、北海道庁と連携いたしまして、これらの協議に参画をし、地域における持続可能な交通体系の構築に向けた対応につき、検討してまいりたいと考えております。

○佐々木（隆）委員 皆さんのところに資料をお配りさせていただきました。

資料の二と書いた方ですが、これを見ていただいたらわかりますが、確かに、今大臣がおっしゃっていたように、真ん中の二十一年度と書いたところでありまして、積み増し、あるいはまた支援措置などをいただいて、このところでは、経営がある種改善をしているといえます。か、そういう状況になっているわけでありまして、上の方に支援措置ということが書いてあります。

しかし、右側、平成二十八年度以降というところでありまして、今大臣がおっしゃっていた積み増し等はいただいているのでありますが、支援措置が終わると同時に、返済の時期が来るわけですね。これから返済というものを加味し、さらにまた、これから、維持費と言われるいわゆる修繕費ですが、これらがふえていくということになりますと、相当に経営に対して圧迫されるということになるわけでありまして。

このところは、関係自治体との協議ということに触れていただきましたが、ただただ地域との協議だけでは、それは言いかえると路線の廃止ということにもつながりかねないわけでありまして、ぜひ、このところは何らかの新たな措置が必要なのではないかというふうに思うんですが、もう一度お願いを申し上げます。

○石井国務大臣 ＪＲ北海道におきましても、今のままの状態であれば将来的に資金ショートの可能性もあるというふうに発言されていると承知をしております。

そこで、ＪＲ北海道において持続可能な交通体系を構築できるよう、やはり地域の皆様との協議を行っていただくことが重要と考えておりまして、国土交通省といたしまして、これらの協議に参画をして、持続可能な交通体系の構築に向け

た対応について検討してまいりたいと考えております。

○佐々木(隆)委員 時間が余りありませんので次に進めたいと思うんですが、持続可能な経営という事になれば、とりもなおさず、それは赤字路線を廃止するという事につながりかねません。今、大臣が、国土交通省としてもその協議を応援していくというお話をいただきましたので、国交省として、北海道運輸局として、やはり相当かわりを持っていただかないと、一〇〇%の株でありますので、ぜひ株主として積極的にかわっていただきたいということを申し上げておきたいと思ひます。

もう一点、お伺いをいたします。

もう一つの外的要因であります、ワーキングチームの報告の中にもあるんですけれども、北海道固有のコスト軽減対策ということに触れていただいております。と同時に、老朽土木構築物等対策、増収策への支援ということにワーキングチームでは触れていただいているんですが、JR北は、御案内のように、積雪寒冷という北海道、さらには、電化されていない長大路線が非常に多い、青函トンネルの維持管理がこれから予想される、道外と比較して貨物輸送の割合が非常に高いというふうな、特徴といひますか、厳しい環境にあるわけでありす。

資料の一方を見ていただければわかると思うんですが、上の方の図でありますけれども、二つの目次であります、貨物列車による線路負荷の比較」といふのがあります。JR北海道は、ほかのところと比べても貨物の割合が非常に高いということがおわかりいただけるというふうに思うんですが、五六%を占めているわけでありす。ということでありすので、これらに対する負担軽減措置といふものが当然必要になつてくるということについてまずお伺いをしたい。

もう一つは、北海道は長大な路線を持つていわけでありす、橋梁、トンネル、護岸など、いわゆる修繕費外の土木構築物の工事といふもの

が非常に多いという特徴があるわけでありす。資料一の下の方の図を見ていただければわかると思うんですが、右から二つ目のところす。これは、施設の維持や修繕費に係る費用でございますが、五百人級のところはむしろ、維持修繕費といふもののウェイトが非常に高いわけでありす。

このいわゆる土木構築物の修繕あるいは維持、私は、車両や線路の維持といふのはJRが行ななければならぬ課題であるといふふうに思つておりますが、こうした基盤、地盤の工事といふものは公共インフラではないかといふふうに考えるわけでありす。

鉄道は、国鉄時代には鉄道敷設法といふものによつて設置されていきました。これは何を意味するかといふと、国鉄ですから、国が丸々抱えていても、それは同じ国ですから、それで路線の整備といふのはやれたわけす、基盤の維持といふのもやれた。ところが、民間のJRになつて、この法律はそのまま消えてしまつて、結局、基盤の整備から維持から、車両の維持まで、全部JRが抱えなさいけないといふことになつたといふことは、これはやはり法律的にミスだつたのではないかといふふうに思ふんです。

今回、この国交のところに、クルーズ船の港湾整備といふのが出ております。そのときに私は説明を受けて感じたんですが、クルーズ船が寄る港湾といふのは国が整備することになつていわけす。それで、営業する人は、営業の施設をそれぞれの会社が建てる。これが私は公共インフラだと思ふんです。

だから、鉄道についても、橋梁とかトンネルとか護岸といふのは国がやらなければいけない話であつて、その上に敷かれるレールあるいはレールの維持といふのはJRがやるというふうには本来は整理をされなければいけなかつたのではないか、それがそのまま放置をされてきたといふことに思ふや、やはり今日の大きな課題があるといふふうに思ふんです。

こうした基盤整備ですが、JRの支援とは全く別枠、いわゆる公共インフラとして整備をすべきだといふふうに考えるわけでありす、先ほどの北海道としての特徴における負担軽減措置と、このいわゆる公共インフラとして基盤を整備すべきではないかといふことについて所見を伺ひます。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

JR北海道は、面積が広大である中で、利用者が少ない路線が多く、また、北海道の冬の厳しい気象条件のもとでさまざまなコストがかかるといふ、厳しい環境のもとで経営を行つていといふふうに認識をいたしております。このため、国といたしましても、これまで、経営安定基金の運用益の下支え、経営安定基金の実質的な積み増し、設備投資に対する助成、無利子貸し付けなど、累次にわたる支援を行つてきたところでございます。

JR北海道におきましては、設備投資に対する国の助成でありますとか無利子貸し付けを活用して、これまで、冬の除雪作業に使用する除雪車両の購入、冬のポイント凍結を防ぐための電気融雪器の取りかえ、貨物列車を含めた車両の走行が多く、軌道への負荷が大きい区間における軌道の保全水準の向上を図るための木製枕木のPC枕木化などを行つてきたところでございます。

また、鉄道インフラの維持管理につきましましては、トンネルや橋梁等の構造物は、経年とともに劣化が進むことから、予防保全の観点から、適切に維持管理・更新される必要がございます。

そこで、国土交通省では、JR北海道を含む地方の鉄道事業者に対して、将来的な維持管理費を低減し、長寿命化に資する鉄道施設の補強、改良に対する補助制度を設け、支援を行つております。さらに、災害を防止する観点から、JR北海道が管理している踏道の保全、鉄道施設への落石、雪崩対策についても補助し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、このような老朽

化対策や防災対策等の制度を積極的に活用しながら、JR北海道が行う鉄道路線の維持更新を支援して、JR北海道の鉄道路線の安全、安定輸送が確保されるよう、適切に対応してまいりたいといふふうに考えておるところでございます。

なお、鉄道敷設法についてお話がございました。

先生も御案内のとおり、この鉄道敷設法は、いわゆる鉄道国有主義といふものに基づきまして、日本国有鉄道の敷設すべき予定路線を定めていたものでございます。それが、国鉄改革によりまして、いわゆる鉄道国有主義が廃止をされたわけでございます。

旅客会社は、他の民鉄事業者と同様、鉄道事業法に基づき鉄道事業を行つていくこととなりまして、民営化された旅客会社による今後の鉄道建設は、輸送需要、経営状態を勘案し、会社が自主的に決定していくべきこととされたところでございまして、そういった考え方のもと、鉄道敷設法は廃止されたといふことと承知をいたしております。

○佐々木(隆)委員 時間が参りましたのでやめますけれども、先ほど申し上げました鉄道敷設法といふ旧来の法律、明治二十五年にできている法律であります、これが、JRに変わるときにそのまま一緒にJRに全部背負わせるといふのは非常に酷な話だと思ふんです。

JRを公共交通機関と位置づけるのであれば、その公共部分について、やはり国が一定程度責任を持つといふことが必要であつて、鉄道軌道整備法といふものを今お話しされたんだと思ふんですが、これであるいふ補助事業をいたしていただく、それはそれでよしとするんですが、そうではなくて、鉄道を守つていくためには、国がやるべきこととJRがやるべきことをやはり明確にしておかないと、いつまでたつても同じ問題を繰り返していくことになつてしまふといふふうに思ふので、ぜひそこは御検討いただきたいといふことを申し上げて、質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○西銘委員長 次に、初鹿明博君。

○初鹿委員 おはようございます。民進党の初鹿明博です。

いつもは厚生労働委員なんですが、きょうは、こちらの国土交通委員会に質問する機会をいただきました。本当にありがとうございます。

きょうは、私の地元の小岩一丁目の高規格堤防整備事業、いわゆるスパー堤防の整備事業地域について質問をさせていただきたいと思っています。

地元じゃない方が大半ですので、皆さんのお手元に資料をお配りしているので、そちらをちょっと見ていただいて、まず最初、簡単に説明させていただきます。

私は東京の江戸川区が選挙区ですので、東京の一番東側です、江戸川という川がありまして、その川沿いの地区が小岩一丁目になります。

今、江戸川については、両岸で二十二キロメートル、スパー堤防を整備するという事になっているわけですが、そのうちの約百二十メートルがこの地区に当たります。百二十メートルの堤防の工事をして、スパー堤防というのは、堤防の高さの三十倍、土地の方というんですか、内陸の方に広げていく堤防のことをいうんですが、堤防の幅が百六十メートルになる、そういう地区なんです。全体からいうと、非常に短いというか、割合的には、江戸川全体では本当にごくごくわずかな、〇・五％程度の区画です。

こは、国道十四号と総武線の電車の線路とに挟まれている地域でして、もともと、この事業が始まる前には、住宅が大体百棟を切るぐらい、九十三棟で約二百五十人が住んでおりました。この事業が終わった後は大体七十棟ぐらいの方が戻ってきて宅地が建つ、そういうところなんです。

なぜ今回この地区についての質問を取り上げたかといいますと、一ページめくっていただいて、朝日新聞の新聞記事をつけさせていただきましてが、「スパー堤防地盤強度不足」という見出しの記事が出ております。防災上、安全、安心を確保

するためにということでは整備をされているスパー堤防なんです。地盤が強度不足だった、まさに安全、安心を脅かすような事態になってしまっているという、本当に笑うに笑えない記事が出ております。

二段目を見ていただきたいんですけど、どういうことかという、「当初の予定では区が区画整理事業を三月末までに終えて地権者に引き渡すことになっていたが、区の調査で一月下旬、二つの街区で地盤の強度が基準に満たないことが判明。今月中旬までに全街区の強度を調べた上で、国が必要な地盤改良工事を実施する」という。国土交通省江戸川河川事務所によると、強度不足が見つかった箇所は盛り土よりも深い元々の地盤だった。

盛り土をしたんですね。それで、この地区は区画整理事業と一体でやっているので、もともと住んでいた方に一回仮移転してもらって、盛り土をして新しくできた土地に戻ってくる、そういう計画だったんですが、盛り土ができた段階で強度をはかってみた。そうしたら、強度不足のところが見つかった。しかも、盛り土をしたところじゃなくて、もともとの地盤に見つかっていたということなんです。それで、調査をするということになった。

ここで、佐々木智之副所長がコメントしているんですが、「想定外だった。ほかのスパー堤防事業地では弱い地盤をまず改良してから盛り土を行うが、北小岩は元の地盤は問題ないと見てそのまま盛り土をしていた」と述べた。ということなんです。

これは確認なんですけれども、このコメントのとおりなんです。想定外だったんでしょうか。そして、盛り土を行う前に地盤改良しなければいけないのに、地盤改良しなかった、これは事実でしようか。

○山田政府参考人 お答えをいたします。この点につきましては、高規格堤防の盛り土としての安全性につきましては確保されていたとい

うことでございます。ただ、その上に設置いたします住宅としての必要な強度については……(初鹿委員「そんなことは聞いていないですよ」と呼ぶ)

○西銘委員長 初鹿明博君。

○初鹿委員 聞いたことに答えてください。

私が聞いたのは、この盛り土をされた土地のことを聞いたんじゃない、盛り土をする前に、地盤改良してから盛り土を行うが、このもとの土地は地盤改良する必要があると思つてそのまま盛り土をしていた、そうやって副所長がコメントしているんだが、そのとおりだったんですかと聞いたんです。

○山田政府参考人 お答えをいたします。

高規格堤防の盛り土につきましては、河川管理施設等構造令及びそのマニュアルに基づきまして適切に設計、施工を行ひまして、高規格堤防としての安全は確保したと思つておりました。

○初鹿委員 堤防の安全性が確保されたかどうかということ聞いてるんじゃない、もとの地盤がどうだったのか確認した上で盛り土を行ったかどうかということ聞いてるんです。わかりますか。

○山田政府参考人 お答えをいたします。

高規格堤防としては、もともとの地盤も安全性を有していたというふうに思つております。

○初鹿委員 では、思つていたけれどもそうじゃない結果が出た、そういう面では想定外だ、こういう答えをしているということですね。

いいです、まだ。落ちついてください。では、お伺いしますけれども……

○西銘委員長 質疑をちゃんと聞いて。

○初鹿委員 これは、江戸川区と国土交通省が一緒に事業を行っているんですけど、盛り土をして地盤に強度不足が発覚したということで、この責任は国土交通省にあるということでしょうか。

○石井国務大臣 お約束しておりました地盤強度を確保するための対策工事が必要になりました

ことで、予定していた先月末の土地の引き渡しは直前になっておくれるという事態になり、地権者の皆様には大変御迷惑をおかけしているところでございます。

今回の事態につきましては、高規格堤防として盛り土を施行した国土交通省が、宅地として地権者に引き渡すための目標とする地盤強度及びその調査方法、調査時期等についてあらかじめ十分確認をしておけば発生しなかったというふうに考えております。

国土交通省といたしましては、高規格堤防の施行者として、地権者の皆様に対して早急に土地の引き渡しができるよう、真摯に取り組んでまいりたいと存じます。

○初鹿委員 つまり、国土交通省が責任を持って対策をやっていくということですね。

これは、これによってかかる費用、対策の工事費もそうでしょうし、今、仮移転している地権者の皆さんは、戻るときが延びるわけですから、当然費用も多くなるわけですから、それに対する補償も含めて、全て国土交通省が賄うということでしょうか。

○山田政府参考人 お答えをいたします。

対策工事が必要になったことで、予定しておりました先月末の土地の引き渡しがおくれることになりました。地権者の皆様には大変御迷惑をおかけしているところでございます。

引き渡しの遅延に伴います補償の範囲等につきましては、江戸川区の協力を得まして、丁寧に地権者の皆様の御要望もお聞きしながら検討しているところでございます。

今後とも、地権者の皆様の不安を解消するよう丁寧な説明に努めてまいりたいというふうに思っているところでございます。

○初鹿委員 これは、移転のために仮住居の家賃がかかるとか、そういうだけではなくて、中には既に、家を建てるということでハウスメーカーとかと契約をされていたり、設計の準備に入っていたりとか、いろいろそういう準備している方もい

と思うんですよ。そういう業者との間で、例えば違約金が発生するとか、何かそうやって支出が出てきてしまうこともあると思うんですが、その費用についてもきちんと補償するという理解でよろしいんでしょうか。

○山田政府参考人 お答えいたします。

ただいま委員が御指摘ございましたそのような違約金なども含めまして、引き渡しの遅延に伴います補償の範囲等につきましては、江戸川区の協力を得まして、丁寧に地権者の皆様の御要望も聞きしながら検討しているところでございます。

今後とも、地権者の皆様の不安を解消するよう丁寧な説明に努めていきたいと考えているところでございます。

○初鹿委員 そこだけはまずしっかりやってもらいたいと思います。

では、ちよつと中身に入っていきますけれども、そもそも何で強度不足のようなことが起こったんですか。これは誰に原因があるかと考えておりますか。施工業者が施工ミスをしたのか、それとも、施工ミスではないけれども、盛り土というやり方をするところという地耐力不足は起こり得るというふうに考えているのか。この原因についてどのように考えているのか、お答えください。

○山田政府参考人 お答えいたします。

今回の事態につきましては、高規格堤防として盛り土を施行した国土交通省が、宅地として地権者に引き渡すための目標とする地盤強度とか、あるいはその調査方法とか調査時期等についてあらかじめ確認しておけば発生しなかったものというふうに考えているところでございます。

高規格堤防の施行者として、地権者の皆様に対して早急に土地の引き渡しができるよう、真摯に取り組んでまいりたいと思っております。

○初鹿委員 よくわからないんですけれども、国土交通省が確認していれば地耐力不足は起こらなかったということなんですか。

ちよつと一枚めくっていただいて、このスウェーデン式サウンディング試験ということで調

査したんですよ。もう一枚めくっていただいで、詳細調査をしたら、三百七十五カ所、一画地ごとに五地点調査をして三百七十五カ所やってみたら、所定の強度に満たないところというのが、盛り土のみで八地点、旧地盤のみで四十七、両方というのは六あった。一番右がちよつと気になるんですけれども、「強固な層を確認 百三十九」とあるんですよ。確認していればこういうことが起こらなかった、何か、にわかには信じがたいんですよ。

では、強固な層と言うんですけれども、このスウェーデン式サウンディング試験という、針をずっと刺していくような、それでスクリーをねじ込んでいくようなそういうやり方で、盛り土のところはどうして強固な地盤におつかるんでしょうか。普通、固めていいたら盛り土は均質だと思うので、すんなり通るのではないかと思うんですが、なぜ強固なところにおつかるのかが理解できないんですよ。

れきがあつたということの説明に來られた方は言っていますが、れきがたぐさん入っていたら、逆に、空間があるから入りやすいんじゃないかと思うんです。ある程度の大きさのたい物質が中になければ強固な層ということにならないんじゃないかと思うんですが、これはどういうふうに分析されているんでしょうか。

○山田政府参考人 お答えいたします。

建築物の技術基準によりまして、地盤の強度につきましては、スウェーデン式のサウンディング試験等により確認することとなっているところでございます。

スウェーデン式のサウンディング試験は、御存じのように、地盤に鉄のロッドを人力等によって貫入させて地盤強度を確認するものでございまして、強固な層の下の方の地盤強度までは調査できないこともあると理解しています。

当然、その強固な層に何が含まれているのかというの、今も確認することはできないわけでございます。一般論でございますが、例えば、いろ

いろなたい石とか何かがあつた場合には、そういうかたいものがサウンディング試験によりまして確認される場合もございます。

このような視点におきまして、我々、ボーリング調査を実施しまして、強固な層の下に地盤強度が不足する層がないか、また、強固な層というのには何が含まれているかということを確認することとしていくところでございます。

○初鹿委員 この強固な層、三七%で百三十九カ所もあるんですよ。これは結構な量だと思うんですよ。だから、きちんとした砂じゃないもので固められている可能性も否定できないんじゃないかと思うんですね。仮にそうだとしたら、それこそ盛り土自体を全部やり直すぐらいのことにしなければならぬんじゃないかと思ひます。そうじゃないか、これは対策を打たなければならぬんですよ。

三月の三十日ですか、地元で説明したときに、ではどういふ対策を打つかということで、一番下の対策方針というのをつけさせていただいております。一回、強度が確保されていない層のところまで掘削をして、その土を入れかえて、また上から埋め戻して固める、そういう例が示されているんですが、この広い地区に五十カ所穴をあけてこんなことをしていつて、果たして全体の地盤の強度は大丈夫なのか、こういうやり方で本当に強度不足が解消できるのか、素人なのでわからに信じがたいんですけれども、こういうやり方で大丈夫なのか。ほかのやり方はあるんですか。

○山田政府参考人 お答えいたします。

御指摘のとおり、対策工事を検討、実施するに当たりましては、やはり詳細な調査が必要で、今、いろいろな調査を行っているところでございまして、強固な層の下の方の調査を行って工法を検討するときに、いろいろな工法がございまして、こういう置換工法がいいのか、他の方法がいいのか、そういう工法を今、調査に基づきまして検討いたしまして、盛り土をやらせなきゃいけないかどうか

ですとか、そういうことをこれから検討していくということでございます。

○初鹿委員 盛り土を最大で五メートルぐらいしているわけですよ。調査の結果だと、もともと地盤で強度不足のところがあるわけですよ。五メートルの盛り土があつて、その盛り土を取らないで、その下にある地盤の強度不足を解消するということはなかなか想像しにくいんですけれども、そういうことは可能なんですか。

○山田政府参考人 御指摘ございました対策を打つに当たりまして、さまざまな置換工法等もございまして、穴をあけて、そこに、混合処理といひまして、いろいろなものをまぜるという方法もございまして、いろいろな方法がございまして、全て置換をするというだけではないというふうに私は考えております。

○初鹿委員 ここは地権者の方が戻ってきて家を建てることになるんですけれども、やはり、説明を聞いていても、それこそ、一回更地にして盛り土をやり直す、一回更地にして、もともと地盤をきちんと改良して、それで盛り土をやり直すぐらいのことをやらないと、何か、穴をあけて、そこを埋め戻して対策をやりましたと言われても、本当に強度不足が解消できているのか、にわかには信じがたいというふうに思うんですよ。そういう思ふ地権者の方も多いと思ひますよ。

中には、これを買ひ取ってほしいという方も出てくるんじゃないか。実際に出てきていると聞いておりますが、そうなつた場合に、やはりこれは完全に国交省に責任がありますよ。ですので、国交省が買ひ取るということも検討する必要があると思ひますが、いかがですか。

○山田政府参考人 お答えいたします。

前半の部分でございまして、実際に、我々は、工事をした後にはちゃんと調査を行ひまして、必要な地盤強度を持っていられるかどうかということを確認することになっております。それから、買ひ求めに應じる必要があるという

御質問でございましたけれども、買い求めも含めまして、引き渡しの遅延に伴います補償の範囲等につきましては、丁寧に地権者の皆様の御要望もお聞きながら検討しているということでございます。今後とも、丁寧な説明に努めていきたいと思っております。

○初鹿委員 買い戻しも含めて検討する、今、そういう回答でしたよね。よろしいですか、それで。

○山田政府参考人 検討する予定でございますけれども、土地の買い取りにつきましては、その用地の利用目的、利用の根拠となる事業内容などが明確である必要がございますので、当地区で土地を買い取るにはさまざまな課題があると考えております。

しかしながら、国土交通省といたしましては、区画ごとの宅地としての地盤強度が約束した強度になるように対策工事を実施して、早期に引き渡しができるように取り組んでまいりたいと考えております。

○初鹿委員 もう一回確認しますけれども、さまざまな課題があるのはわかります。でも、さまざまな課題はあるけれども、そのさまざまな課題がクリアできるかどうかをきちんと検討する、そういう答弁だったのかどうか、もう一回確認をいたします。

○山田政府参考人 お答えいたします。

さまざまな検討があるというふうに私どもは考えているところでございまして、国土交通省といたしまして、区画ごとの宅地としての地盤強度が約束した強度となるように対策工事を実施して、早期に引き渡しができるように取り組んでいきたいと考えているということでございます。

○初鹿委員 よくわかりません。

だから、買い戻す可能性も否定はしないということでもいいんですね。イエスかノーか。

○山田政府参考人 現時点でお答えできますのは、当地区で土地を買い取るのが、さまざまな課題があるとしたか申し上げられません。

早期に引き渡しができるよう取り組んでまいりたいと思います。

○初鹿委員 否定はしなかったというふうに理解をさせていただけますが、はっきりしなかったもので、これはまた後ほど確認をさせていただきます。

そもそも、この問題は、皆さん方の説明を聞いていて感じるの、これを区画整理事業と一体でやったからこういうことになったんじゃないかというふうに思うんですよ。堤防の上に、こういう木造住宅の個別の住宅を一回移転させて戻すというやり方でやったから、これは地耐力を調べたんですよね。普通は、今までのスーパースタイル事業でこういう地耐力を調べた地区はありますか。

○山田政府参考人 お答えをいたします。

まず、高規格堤防の盛り土につきましては、河川施設等構造令及び高規格堤防の盛り土設計・施工マニュアルに基づいて適切に設計、施工を行って、高規格堤防としての安全性は確保しております。

一方、宅地におきましては、一般的に、住宅の施主等が地盤の強度を確認して、その強度に応じて必要な基礎形式で施工するものでございます。したがって、例えば平成十八年度以降に高規格堤防の特別区域に指定した地区のうち、土地区画整理事業と共同で高規格堤防を整備した三地区におきましては、適切に設計、施工を行って高規格堤防としての安全性を確保しておりますけれども、スウェーデン式サウンディング試験等による宅地としての地盤強度の確認は、必要がなかったために行ってないということでございます。

○初鹿委員 必要がなかったというのは皆さん方の判断であって、確かに、高規格堤防としての強度は確保できているということだとしても、そこに木造住宅とかを建てる時に、建てるに当たっての強度がきちんと足りているかどうかというの、はそれぞれが判断することだ、そういう答弁ですけれども、もともと土地を皆さん方がつくったんだから、それが家が建つ土地かどうか、ちゃんと

責任を持つのは、私は施行者の責任だと思っております。

今までのところは調査もしていなかったということですが、仮に、調べてみて、これは地耐力不足だという地点が家が建っていない部分であったとして、そういう地点で家を建てていったとなったら、それは、家を建てている人が、負担を多くして家を建てていることになりませんか。違いますか。

○山田政府参考人 土地区画整理事業と共同で高規格堤防の整備をした三地区、先ほど申し上げましたけれども、国として、スウェーデン式サウンディング試験等によります宅地としての地盤強度の確認は、必要がなかったため行っておりませんけれども、これまで特段の問題が発生したということは聞いておりません。

○初鹿委員 それは多分、皆さん気づかないで、それで、つくるときに業者さんから、これぐらいの対策が必要だからと言われて建てているんじゃないかと想像しますよ。

この北小岩の地区は、計画の段階から住民の方々がこの事業に反対されたり心配されていて、きちんとした強度を確認したいということでこの調査をしたから判明したわけですよ。だから、ほかの地区では問題なかったというのは、それは全く、説明にも何にも、言いわけにもなっていないというふうに思いますよ。

その上で、やはり区画整理と一体でやると、今後、必ずこういう指摘を受けるようになりますよ、一回ここで起こっているわけだから。やはり、戻ったときにその土地に家がちゃんと建てられるのかどうか、みんな不安になるわけですから、それは調査してください。調査してみたら、やはり地耐力不足のところが見つかって対策しなければならぬ、その繰り返しをこれからするようにするんじゃないかと私は想像するんですよ。

ですから、区画整理と一体で高規格堤防の整備を行うことは今後やるべきだと思います。不適

当だと思っておりますよ。大臣、いかがですか。

○石井国務大臣 高規格堤防の整備は、整備した区間の堤防の安全性が格段に向上いたします。また、氾濫時には住民の避難場所としての効用を発揮するとともに、堤防上に良好な住環境を提供することができると、多面的な効果を発揮いたします。

また、土地区画整理事業は、既存のコミュニティを維持しながら、道路、公園等の公共施設の新設、改良とあわせて、健全な市街地の形成や、さらに良好な住環境を提供いたします。

この高規格堤防の整備と土地区画整理事業を一体で行うことによりまして、地域の防災力の向上と良好な住環境の提供を効果的、効率的に実現することができると考えております。

今回の事態は、先ほど申し上げたとおり、あらかじめいろいろなことをよく確認しておけば発生しなかったものと考えております。再発防止策をしっかりと講じ、引き続き、土地区画整理事業を含むまちづくり事業等が行われる機会を活用し、地域の理解をいただきながら事業を進めてまいりたいと考えております。

○初鹿委員 いや、これだけ、いつ戻れるかわからない状態に住民の人を追い込んでおいて、これからはもうやるといっては、私は、無責任だと思えますので、きちんと考えていただきたいと思えますよ。

時間も終わりですので、またこの問題については機会をもらってやりたいと思いますが、きちんとした対応をよろしく願っています。

○西銘委員長 次に、宮崎岳志君。

国土交通委員会が質問の機会をいただき、ありがとうございます。

早速ですが、時間もございませんので、森友学園問題についてちょっとお伺いしたいと思います。

サステナブル建築物補助金、木造先端型についてお伺いをいたします。

その議事録はないというふうに言われて、それにかわるものを出してくれ、例えば評価委員会の設置要綱みたいなものはないのか、そういうものもない。あるいは、その場で配った採点表みたいなものはないのか、それもない。そんなことで言われて、私の方で調査を続けるうちに、どうやら、各委員が書類審査をやったときの評価をまとめた紙、私は仮に評価シートというふうに呼んでおりましたが、そういうものがあつた、それが各委員の手元に配付されていたということがわかりました。

当国土交通委員会で、そのシートの公表をお願いいたしました。最初は、国土交通省の答弁というものは、そういうものはありませんという答弁だったんです。私は大臣に申し上げて、これは本当にないと言って大丈夫ですか、私は、あるということとは根拠を持って聞いております、ここでないと言って後であるということになったら大変です、すよということをお伝えしたところ、大臣の方から、ないとは聞いているけれども、今指摘をいたされたので、それについてはしっかりと調べますというふうな約束をしていただいた。

二カ月越しと言ってもいいと思うんですけど、最初の議事録を求めたときから二カ月越しで、ようやく今週、火曜日に私の手元にはいたいただきました、出していたものとおっております。

この紙を公表いただいたのは、正直、大臣の取り組みの結果だと思いますので、その点、素直に、私は、大臣のリーダーシップを多として、感謝を申し上げたいというふうに思います。

私、この紙、公表されたものを見て、やはりずつと疑問だったんですね。一体何で公表ができたのか。

火曜に、このシートについて国土交通省の方から説明を受けました。この資料の一枚目、これがいわゆる評価シートと呼ばれるものですが、お一人、関係者ということが備考欄に書かれていて、審査から外れている方がいらっしゃる。この方は大学の先生だと思うんですが、では、関係者とは何でしょうかというふうに聞くと、設計会社キアラ建築研究機関に、仕事ではないんだけれども、技術的助言を求められた経過がある、そういうことがあったので審査を辞退したんだというふうに聞きました。

私、巨交省の方に、そうすると、この補助金の申請者の籠池理事長を初めてとする森友学園の方や、あるいは工事業者である藤原工業とか、そういうところとの接触はないということだと思いますね、あくまで申請代理人である設計会社のキアラが技術的助言を求めている経過があつて、そして、そういうこともあつたので念のため外れた、そういうことでよろしいんですか、こういうふうな点にお伺いしたら、それでいい、こういうことだったんですが、昨日、二枚目、この記事が出ました。「森友、補助金審査の委員接触 助言要請」という朝日新聞の朝刊でございいます。

これを見えますと、評価委員会の委員一人に複数回接触をしていた、そして、その大学教授に對して、籠池泰典氏や設計会社の担当者らが助言を求め、その後何度か電話で問い合わせをしたという。少なくとも一回面談し、何度か電話をしている、そこには籠池氏本人も含まれていると。専門家ではない籠池氏が技術的助言を求めるのも、ちよつと違和感のあることですが、そして、応援しているととられてはよくないということで、審査に加わることを辞退した、こういうふうにな書かれております。そして、他の委員にも同様に助言を求めていたかどうかは不明である、こういうふうにも書かれております。

○石井国務大臣　今委員が配付していただいた資料、これは私どもが提出した資料でございますが、この事前審査結果一覧において関係者という記述があることについて、御説明を申し上げたいと思います。

評価委員会の委員七名のうち一名の方が、森友学園の小学校校舎等の建築計画について、この補助事業の提案の申請が行われる以前の段階で、籠池氏や建築設計事務所から技術的な助言を求められていたとあります。防火地域で木造が求められないかどうかといった技術的な助言を求められていたというふうに聞いております。

本件の採択に係る審査に当たり、この評価委員は、みずからの申し出により、本件に関する一切の審査を辞退されたことでありまして、事業の採否には一切かかわっていないということです。

また、当該評価委員からは、建築計画の技術的な事項についての助言であり、補助金の申請について助言は一切していないというふうに聞いているところでございます。

○宮崎(岳)委員 事実関係はこの朝日新聞のとおりだということで、お認めになったと思います。

やはり、最初、この紙がないと言い、あるということがわかれば、今度は籠池氏からの接触はなないと言い、そして、結局、明らかになってみることで、籠池氏からの接触があったということで、私も、やはりそこは、国土交通省の皆様には、きちんと誠実に御対応いただきたいということを改めて申し上げたいと思います。

その上で、これは政府参考人で結構ですけれども、籠池理事長あるいはキアラについては、この教授の方、大学の先生が、サステナブルの補助金の評価委員だという認識はあったということなんではないですか。それとも、それは違うんでしょうか。

○由木政府参考人 お答えいたします。
委員から御通告をいただきましたので、当該評
面委員に確認をさせていただきました。

森友学園側の接触の意図をどういうふうにも評価委員御本人が受けたとめたかということについてでございますが、この評価委員の方は、建築計画に関する技術的な助言についての協力を求められたものであって、それ以上の先方の意図はわからないという旨の御回答をいただいたところでございます。

○宮崎・岳委員 わからないということであります。つまり、技術的な助言の話はしたけれども、これが補助金の獲得を有利に進めるためだったかどうかの接触かはわからないと。

しかし、結果的には、この補助金をめぐって、いわゆる三通の契約書のうち一通がつくられているというのですから、それは多少疑われても仕方がない部分はあるんじゃないかというふうに思っております。

一点 修正がございました。この一枚目の資料ですが、二〇一七年というところを二一〇七年と記載しておりますので、そこは訂正をさせていただきます。

さて問題は、他の評価委員の方、あるいは国土交通省本省の担当者関係の人、また、この審査の窓口となっている一般社団法人木を活かす建築推進協議会の、いわゆるその窓口以外の方とか、影響力を持つ方、役員さんとか、そういうところに、補助金の獲得を有利に進めるためのそのような接触がなかったのかどうかということが問題になっていいると思います。

正直言つて、この件については、申請者の森友学園に国交省として話を聞いたらどうかと、これも恐らく一月近く延々言い続けてきたと思いますが、キアラや藤原工業には聞いたのに、森友学園には最後まで聞かなかつたということで、非常には不可解な思いをしているわけですが、国土交通省本省、あるいは他の評価委員、あるいは一

般社団法人に、この申請の事務的なこと以外で接触がなかったのかどうか、これを確認させていただけです。よろしく。

○由木政府参考人 お答えいたします。

まず、当該評価委員会自体は、採択に係る事前審査のみならず、当該案件を審査する評価委員会では、一回目は、この案件の審査時に退席をされております。二回目は欠席をされておられまして、講評文の作成にも一切コメントしていないということと、本事業の採否には一切かわっていないというふうな承知をいたしております。

次に、この評価委員会を除く他の評価委員会についてのお尋ねがございましたので、この点につきましても確認をさせていただきます。

他の評価委員、六名いらっしゃいますけれども、全員に確認をいたしましたところ、いずれの評価委員からも、森友学園側からの接触はなかった旨の御回答をいただいております。

次に、国交省の職員、それから事務事業者でございます。一般社団法人でございます。

まず、本件の補助事業を担当する国交省職員に對しまして、本件に關しまして森友学園側からの接触はなかったということを確認いたしております。

また、本件の補助事業に係る事務を担当いたしました一般社団法人を、活かす建築推進協議会でございますけれども、これに對しましては、本件に關しては、補助金の元申請代理人でございます建築設計事務所、ここの接触のみでございます。これを除きましては、森友学園側からの接触はなかったということを確認いたしました。

以上でございます。

○宮崎(岳)委員 わかりました。

この点は、私は、もう一度きちんとお調べいただく必要があるんじゃないかなと正直思っております。余りにこれまでの対応が不可解過ぎるところが多いのではないかと、私は考えておりますので、これも大臣のリーダーシップにおいて、万が一にもこれから新しいことが出てくるこ

とがないように、きっちり監督し、調査をしていただきたいと思います。いかがでしょうか。

○石井国務大臣 これまでも委員の御要請に応じて調査をしてきたつもりであります。さらに何を調査しようという御要請でいらっしゃいますでしょうか。

○宮崎(岳)委員 森友学園側からの国土交通省やその他の方々への働きかけについてでありまして、

今、ないというお答えでありましたが、これまでも、ないというものがあつたりということがあつたものですから、聞いていただけです。

○石井国務大臣 ないと御答弁したとおりであります。

○宮崎(岳)委員 もう少し前向きな御答弁をいただきましたかと思ひます。

さて……(発言する者あり)だって、ないと言われたものがあつたんですから、きょう。ないと答弁していただんすよ。

○西銘委員長 反応しないで質疑を続けてください。

○宮崎(岳)委員 委員長長の御指示に従います。

さて、この補助金なんです。一点、問題といひますか疑問点があります。年度割りの問題といひます。お金の支払われたタイミングだといひことは前回の質疑でも申し上げました。

森友学園が土地を借りていた時期に、一月分、二月分を滞納しております。ところが、突然ごみが出てきたということで、滞納している土地を買い取ります。こう言つて、その当時では買い取れるはずはないんですが、このサステナブルの補助金が入つて、手元に現金が入つて、それで三月分も含めて滞納分を全て支払つて、そして売買の交渉に入つていく、こういう経過なんすね。

三枚目の資料をお読みいただきましたんですが、この中盤から下、三の三の四、「実績報告及び額の確定について」、下線を引いてある部分があると思ひますが、「平成二十七年の事業について、支払いは、原則として平成二十八年五月頃と

なる予定です。」というふうな書かれております。

二十八年度に支払われているのかと思つたら、実際は三月に支払われた。五月に支払うものが三月に支払われたので、森友学園は、それまで滞納している地代を清算して全て払つて、そして買い取りの交渉に入るようになった、こういう事実関係だと思ひますが、二十八年度に支払われるということになつていたその支払い時期が二カ月前倒しされた理由は何でしょうか。

○由木政府参考人 お答えいたします。

お尋ねいただきましたように、森友学園の小学校に係る平成二十七年の補助金の支払いにつきましては、これだけではございませんで、この年に一回目の案件として採択をしました五件とも、補助金の支払い日は二十八年度の三月二十二日となつております。

募集要項上は五月ごろ払うというふうな書いてあつたのは御指摘のとおりでございます。実は、この前年の事業も含めまして、二十六年度までの支払い時期はおおむね翌年度の五月ごろになつておりました。これが二十七年から三月になつた経緯でございますけれども、これにはちよつと複雑な経緯がございます。

もともとこの事務事業は、間接事業者を通します間接補助でございます。この間接補助のやり方につきましては、会計検査院から農水省に對しまして、平成二十四年の十一月に、この払い方についての是正の報告がなされております。

これは是正の報告がなされていたような事態と全く同じ払い方をこのサステナブルについていたしたということが二十七年の夏ごろ判明いたしました。この払い方につきましては、昭和三十年に大蔵省の法規課長が出した通知に照らしまして不適切であるというものが、農水省に對して会計検査院が二十四年にした報告の内容なんです。それと同じ払い方がなされているという御指摘がございまして、二十七年にそれが判明したものですから、二十七年の末の支払いからその支払い方を改めたということによるものでございます。

運用は、簡単に申しますと、それまで、要するに、誤つた、不適切な払い方につきましては、まず、補助金の支払いを行つております間接の事務事業者、これは一般社団法人でございますが、ここから国に對して実績の報告がなされ、それに基づいて国からまずそこに補助金を払つておりました。その補助金を受けた間接事業者が、実際に事業を行つた事業者、今回の場合には森友学園でございますが、ここに対してその後で補助金を交付していただというのが、農水省が以前やっていたやり方、今回、我々が二十七年までやってきたやり方でございます。これは、三十年の法規課長通知に照らしますと、一旦事務事業者に国の補助金がプールされますので、そのプールされた時点で何か事故があつたときには、間接事業者には、要するに森友の方に補助金が行かないリスクがあるということと、その払い方は不適切だということが通知で書かれておるわけでございます。

したがひまして、それを受けまして、補助事業者から、各プロジェクトの建築主、森友の方にまず先に払つて、補助事業者等の実績額を確定した後で、それを受けて国が間接事業者に支払いをするという、支払いの順番を変えたものですから、国の支払いについては四月三十日が支出期限であるというのが予決令上決まっておりますので、それに間に合わせる関係上、支払いの前後が変わつた関係で、支払い期日が五月から三月に早くなつたという経緯があるものでございます。

○宮崎(岳)委員 二十四年に指摘を受けていて、ちよつと二十七年末の森友学園が地代を滞納したときにそれを正しましたと言つても、にわかには納得しがたい話だといひことだけ申し上げさせていただきます。

さて、ちよつと時間もないので急ぎます。経産省にお伺ひします。

今週の週刊誌でございますが、元総理夫人付職員谷查恵子氏がイタリアに異動するといひ報道がなされました。

部の報道で、真否のほどは定かではありませんが、谷氏が、いわば口封じのために海外に異動させられる、アフリカだ、南米だなどという報道がありました。それを受けて、私も経産省に聞いたんですが、そんなことはございません、こういう御回答であったというふうに思っておりますが、実際は、異動するという記事がさらに載ったので、びっくりしているところです。

この真偽はどうでしょうか。

○高木副大臣 お尋ねの谷氏の人事異動につきましては、発令前の段階での職員の人事異動の情報は公表しておりません。ということ、答弁は差し控えていただきたいと思います。

○宮崎(岳)委員 おっしゃることもわかるんです、副大臣。

ただ、これは、私も参考人招致を既に国会で求めている人物についてのことです。しかも、過去に、口封じのために海外に異動させられるんじゃないかというふうに言われていて、そして今、刑事事件の捜査も始まっています。

例えば、事情聴取、任意で事情を聞かれて、あるいは証人として出廷するとか、刑事事件においてもさまざまな要請を受ける可能性がある人物でありますから、ぜひ、そういうことも踏まえて、異動については、このような国会あるいは司法の動きも考えた上で、万が一にも口封じだと言われることがないように御配慮いただきたいというふうに思います。

○西銘委員長 時間ですのでまとめてください。

○宮崎(岳)委員 はい、時間が来ています。済みません、最後に一点だけ、ちょっとお伺いしたい。

以前、月曜日の決算分科会の質疑で、内閣官房の方に、日程を出して、この日には谷さんは随行していますか、あるいは、そこで交通費を払いましたかという質問をさせていただいておるので、その回答だけいただいて、終わりたいと思います。

○西銘委員長 土生内閣審議官、時間が過ぎていきますので、手短に答弁願います。

○土生政府参考人 御説明をさせていただきます。

委員から、決算行政監視委員会第一分科会で、職員の同行日程について御質問いただきました。他方で、同日付で質問主意書も頂戴しているところでございます。また、ほかの議員の先生方からも同様の御質問をいただいているところでございまして、現在、精査するとともに、質問主意書の答弁に係る閣議決定の手続を行っているところでございますので、そうした手続が終わり次第、順次御回答させていただきますと存じます。

○宮崎(岳)委員 質問主意書が出ているから委員会室で聞かれても答えられないんじゃないという答弁は、絶対認められません。

以上です。終わります。

○西銘委員長 次に、清水忠史君。

○清水委員 日本共産党の清水忠史です。

今月二十九日に関越道高速ツアーバス事故から五年を迎えます。悲惨な事故を二度と起こしてほしくないという遺族の皆さんの願いにもかかわらず、昨年一月十五日、皆様御承知のとおり軽井沢スキーバス事故が発生し、多くの、特に若い命が失われたことは、大変残念であります。

今度こそこうした事故が起らないよう万全の対策が必要だというふうに思うんですが、残念ながら、軽井沢以降もバス事故は起こっております。

例えば、昨年五月二十六日、長野県の松本市で、愛知県の高校生らを乗せた大型バスが別の大型バスに追突いたしまして、十一人が打撲、そのうち七名が病院に搬送されました。また、昨年十一月十七日には、長崎県で、熊本から修学旅行で訪れた小学生を乗せたバスが乗用車と絡む追突事故を起こし、消防に入った情報によると、成人を含む十九人が病院に搬送されております。いずれも、幸いなことに死者は出ませんでした。いざいざ聞えば、それこそ悲惨な事故につながったと言わなければならないわけで、やはり、バス運転者の

労働条件や安全管理、これは万全の対策が求められていると思うんですね。

資料の一をごらんください。これは、第十一回軽井沢スキーバス事故対策検討委員会、第一回フォロアップ会議の資料として出されたものであり、バス運転者の労働時間の実態調査、国交省が行ったものですが、これをまとめたものであります。

それで、この資料につきましては、私が石井大臣に公表するよう求めたところ、石井大臣からは、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会に報告するということがあり、その後、我が党の本村伸子議員が理事会で当委員会への提出を求め、昨年十二月十三日に公表されたものです。

そこで、お伺いするんですが、この実態調査の目的なんですか。何のためにこれをやったかといえますと、いわゆる自動車運転者のための改善基準告示、改善基準告示というのは、労働基準法に上乗せをして、バス運転者のために、自動車運転者のために定めた最低限の基準です。最低限の基準というのは、繁忙期、めっちゃめっちゃ忙しいときに限ってこれぐらいまでということ、ぎりぎりの条件とされてきたものなんです。そういう場合が年間を通して恒常化している、そういう場合があるということ、これは行われているんですね。ですから、十分な休憩や休息がバス運転者に与えられていないのではないかと、そういうことがあるということ、それを踏まえて行われたものなんです。それで、お伺いするんですが、適切な実態把握をこの二〇一四年度、平成二十六年度の調査でできたんでしょうか。恒常化しているということ把握できましたか。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

自動車運転業務に係る改善基準告示におきましては、例えば、拘束時間は一日当たり原則十三時間以内、あるいは運転時間は一日当たり九時間を超えない、こういった基準が定められているところでございます。

今委員から御指摘のありました、平成二十六年

に実施いたしましたバス事業者における改善基準告示等に係る運用実態調査、この中の運転者のアンケートの結果を見ますと、今申し上げました拘束時間につきましては、一日当たり、先ほど十三時間以内ということをお願いしたけれども、平均十二時間以上、十二時間から十三時間、そういった方の割合というのが二〇・六%でございました。あるいは運転時間ですけれども、これは一日当たり九時間を超えないという基準があるわけですけれども、それについて、一日当たり平均八時間以上の割合というのは七・七%ということとございました。つまり、それ以外の方々のいうのはそれより下にあるということとでございます。

この結果を見る限り、繁忙期などを考慮した最低限の基準である改善基準告示の限界に近い労働時間などが年間を通じて恒常化しているという状態には、当時の調査の結果としては、必ずしもなかったというふうな、この結果からは考えられているところでございます。

○清水委員 今、自動車局長が述べられたことをまとめた報告書はありますか。報告書なり文書はありますか。

○藤井政府参考人 運用実態調査につきましては、先ほど委員から御指摘がありましたとおり、私どもとしてもこの委員会に提出をしたところでありまして、今私が申し上げましたデータは、その提出をしたデータの中に全て含まれているものを申し上げたということでございます。

○清水委員 データに出たものを述べただけで、いわゆるこの二〇一四年度の調査に対する分析、それを今述べられただけであって、報告書という形で出ていないですよ。分析した文書は出ていないですよ。これを一つ確認したいと思えます。

それで、今回、この資料にもありますように、調査対象を拡大します。バス事業者は五十社から三千社、バス運転者は二百五十名から六千名、より対象を広げて実態調査を始めるということなん

です。

ところが、新たに取組む二〇一六年度、いわゆる平成二十八年度の主な調査項目は前回と同じです。改善基準告示に違反しているかどうか、あるいは、この改善基準告示で定められた基準が最低限の基準であるにもかかわらず、それが恒常化しているかどうかというこの実態把握をするためには、当然、前回の調査の結果を分析した上で、その調査項目についても検討されるべきだといふふうに私は思うんですね。

それで、前回、自動車運転者へのアンケート項目の中にこういうのがあるんですね。「車両運行中の体調不良時等に、事業者申し出を行える環境にあるか」、つまり、バスの運転中に体調不良を来した、そのときに、もう運転できない、かわってくださーいと言えるような環境にあるかというアンケートに対して、五・六%が、行えない、こう答えているんですね。

これは、一桁だからという問題じゃなくて、実際、こういう人がいる、体調不良にもかかわらず継続してバスを運転させられているような状態がある、これは重大だと思ふんですね。こういう運転者の運転するバスに乗る乗客の安全、安心がどう保たれるのかということは、当然分析しないといけないんですね。

ところが、前回のこの調査項目、事業者に対しては同様の項目のアンケートはありません。ほかの部分、例えば、「連続勤務が続いている場合に長時間運行から短時間の運行に配置換えする等の調整がおこなわれているか」とか、「一定以上の時間外・休日労働を行った場合に事業者が疲労度をチェックする等の体制はとられているか」というのは、運転者と同じように、事業者にも同じ項目がアンケートをとられているんですね。ところが、今私が述べた、車両運転中に体調不良を訴えたときにかわれるのかどうか、申し出られるのかどうか、それは、事業者に対する調査項目が抜けているんですね。

ですから、あなた方は先ほど、分析した結果の

報告書はないというふうにおっしゃいましたが、対象をふやすのであれば、そうした分析を行った上で調査項目を検討しないと、このアンケート調査、実態調査の本来の目的を達することはできないんじゃないかと私は思うんですが、いかがでしょうか。

○藤井政府参考人 先ほど委員から御指摘がありましたとおり、平成二十六年度の調査の目的は、改善基準告示が、上限を定めているわけでありますが、これが、恒常的なもの、一年じゅうということになっていないかということを調査することが眼目であるというのは委員の御指摘のとおりでございます。

先ほど御答弁申し上げましたけれども、それにつきましては、運転時間あるいは拘束時間、そういったことについて、二十六年度の調査のデータを分析した結果として、そういったことが恒常化しているという状態にはなかったということが二十六年度調査からは把握できているものと考えております。

今回、二十八年度調査におきましても、同様の調査は引き続き行います。さらに、先ほど委員御指摘がありましたけれども、対象の運転者につきましては、数を大幅に拡充して、約六千人ということで行うということで、こういったことを継続的に行うことによりまして、改善基準告示の拘束時間等、これが上限に張りついているかというようなことについては、私ども、継続的にしっかりと調査できるものと考えております。

○清水委員 分析もしていないのに、調査対象をふやして再度調査しても意味がありません。はっきり申し上げておきます。

やはり、本来の調査目的が果たせる調査項目などを加えた上で調査をやるべきだと思います。それで、先ほど把握できるというふうにおっしゃいましたけれども、そういう分析をやった結果というのを全然取りまとしていないじゃないですか。これは指摘しておきたいと思ひます。

それから、今回、バス運転者を六千名に拡大す

るわけですね、アンケートをとる人を。それで、この六千名をどうやって抽出するのかというふうな私が確認しますと、労働組合を通じて実施するというふうに言われております。このお配りした資料の一枚目にも書かせていただいております、「労働組合を通じて実施」と。

それで、この労働組合とは、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会のメンバーでもある住野氏が議長を務める全日本交通運輸産業労働組合協議会、いわゆる交運労協というところなんですね。なぜ交運労協だけなのかということをおっしゃって確認したいと思ふんですね。

そこをまず答えていただきます。なぜこれは交運労協だけなんですか。

○藤井政府参考人 お答えいたします。平成二十八年度調査におきましては、アンケートの対象となるバス運転者の数、これが前回の調査に比べて格段に多いことを踏まえて、労働組合を通じてアンケートを実施することとしたところでございます。

その際、全日本交通運輸産業労働組合協議会、交運労協でございますが、この議長を、軽井沢スキーバス事故の対策を検討するために設置した外部有識者による検討委員会の委員として選任していた、こういったことを踏まえて、アンケートの実施を交運労協に依頼したものでございます。

○清水委員 別にバスの運転者全てが交運労協に所属しているわけではないでしょう。

改善基準告示の問題を実態調査するわけですから、やはり、改善基準告示の見直しを求めている労働組合や、そこに所属するバス運転者等の実態を私はつかむべきだと思ふんですね。

例えば、自交総連、それから自治労連公営企業評議会、こういう労働組合は、いわゆる交運労協には所属していないわけですよ。一貫して改善基準告示の規制強化とその法制化を求めている、そしていわゆるバス運転者の実態を日常的につかみ、改善のために運動されている、こういう自交

総連や自治労連公営企業評議会を今からでもアンケートの対象に加えるべきじゃないでしょうか。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

交運労協は、交通運輸関係労組の協議体であり、今回のアンケートを依頼する対象としては適切な団体であると判断をしているところでございます。

○清水委員 では、加えない理由を答えてください。自治労連や自交総連を実態調査の対象に加えないという理由を答えられますか。

○藤井政府参考人 六千人という調査対象、運転者の方にアンケートをとるということで、それをする主体としては交運労協が適切であると考えているところでございます。

○清水委員 それでは、自交総連や自治労連が適切でないという理由を述べてください。

○藤井政府参考人 交運労協は、交通運輸関係労組の協議体でありますので、そういったアンケートを依頼する対象として適切な団体であると判断をしているところでございます。

○清水委員 答えていないじゃないですか。

本当に、私は、本気度が試されると思ひます。アンケートさえすればいいというものじゃないんです。改善基準告示の実態を把握するというのがアンケートの目的なんじゃないですか。

例えば、第一回フォローアップ会議の平成二十八年度調査のところに、運転者のアンケート調査のところに、私、赤線を引つ張りました。見てください、赤線。「貸切バス事業者」と書いています。これは間違いです。「乗合バス運転者」の下は「貸切バス運転者」にならないとだめなんですよ。こんな凡ミスをしているんですね。ここにあなたの方の本気度があらわれている。

私は、今からでも、自交総連とか自治労連の公営企業評議会の組合員も通じて、改善基準告示の恒常化の問題、これを調査することを求めているというふうに思ひます。

この問題の最後に、石井大臣にお伺ひします。この改善基準告示の実態調査の結果について

は、やはり、過労運転防止、それから何といつても処遇改善のために活用していかなければならないと思うんですが、それにとどまらず、やはり罰則がございせんので、改善基準告示の見直し、強化、そして法制化につなげられるよう、厚労省とも連携をとるべきだと思ふんですが、いかがでしょうか。

○石井国務大臣 今般の働き方改革の実現の取り組みにおきまして、自動車の運転業務につきまして、時間外労働の上限規制の適用対象とされたところでございます。

三月二十八日に取りまとめられました働き方改革実行計画におきましては、今後、関係省庁横断的な検討の場を設け、自動車運送事業に関する行動計画を策定、実施することとなっております。

改善基準告示は厚生労働省の所管でありますけれども、働き方改革の実現に向けまして、平成二十八年度改善基準告示実態調査の結果につきましては厚生労働省とも共有をし、連携して長時間労働の是正に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

○清水委員 働き方改革といひましても、今出ているのが、残業時間百時間未満という、過労死ラインを超えるような議論をされているわけですから、そこに縛られず、二度と事故を起こさないために、バス運転者の安全管理そして健康管理については十分は正していただきたい。そのための実態調査を求めて、最後の質問に移りたいと思ひます。

森友学園の問題です。

この間、私と佐藤航空局長との間で、八億二千万円のごみ撤去費用の決裁をしたのは誰かという問題について議論してまいりまして、それが大阪航空局の補償課長だったというふうな御答弁でありまして、つい先日、その決裁文書を私、確認させていただきます。確かに、八億二千万円のごみ撤去費用の決裁を行ったのは、名前は伏せられておりましたが、当時の空港部補償課長でありました。

配付資料の三枚目をもらいただきたいと思ふんです。これは、大阪航空局空港部長等の専決規則、いわゆる内規です。この第十九条に、空港部補償課長の専決事項、こう記されているんですね。

専決事項は一から十まであるわけですが、国、国有地から値引きされるごみ撤去費用の積算、八億二千万円として決裁した専決事項の項目は、この一から十のうちのどれに当たりますか。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。

委員御提出の大阪航空局部長等専決規則は、大阪航空局長名で行う職権について、大阪航空局の部課長までの決裁により処理できる範囲を定めたものであります。

本件土地の売り払い依頼は、大阪航空局長までの決裁により、大阪航空局長名で近畿財務局へ依頼をしております。

一方、本件見積りもりの近畿財務局への回答につきましては、売り払い依頼に付随する省庁間のやりとりであることから、担当部署である空港部補償課長までの決裁により、補償課長名で行ったものであります。

したがいまして、本件見積りもりの回答は、専決規則の対象外であると認識をしております。

○清水委員 そんなわけないでしょう。

これをちよつと見てください。私、線を引いていますけれども、十番の普通財産の売り払い、これは補償課長の専決事項なんです。売り払い価格が競争契約によるときは一億円、そして、随意契約によるときは五千万円を超えるもののはだめだ、こう書いてあるわけですよ、だめだ。

いわゆる国有財産法施行令第十一号第九号が根拠法令というふうになっているんですけれども、これについても私、調べましたけれども、やはり、国有財産の売り払いをする場合は、絶対に「五百万円を超えないとき」と、「ただし」という

ただし書きもあるんですけれども、五千万円を超えるようなものを補償課長の専決事項で決裁することなんてできないですよ。付随する一般事務で

八億二千万円を決裁されたら困りますよ、国民は。

私は思ふんですけれども、資料の二枚目を見ていただきたいんですけれども、ここに何と書いてあるか。第三条に、「重要又は異例な事項に係る職権については、局長において処理する」、これは当然のことです。そして、「部長等は、これは補償課長もそうですけれども、「専決すべき事項であるかを慎重に判断し」、公正、適確に、こ

ういうふうにも書かれているわけですね。重要または異例な事項に係る職権については局長だと。今回は、森友学園側と見積り合わせもしてありません。さらに、大阪航空局が初めてみずからごみ撤去費用を積算するなど、異例中の異例なんですよ。

本来ならば、この専決事項を大幅に上回るようなごみ撤去費用を空港部補償課長が専決事項として決裁する、これは明らかに規則に違反するんじゃないありませんか。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。繰り返しになって恐縮でございますが、この大阪航空局長等専決規則は、大阪航空局長名で行う職権について、大阪航空局の部課長までの決裁により処理できる範囲を定めたものであります。

したがいまして、この専決規則に従って、本件土地の売り払い依頼は、大阪航空局長までの決裁により、大阪航空局長名で近畿財務局へ依頼したということでございます。

一方、本件見積りもりの近畿財務局への回答につきましては、本件土地の売り払い依頼に付随する省庁間のやりとりであることから、担当部署である補償課長までの決裁により、補償課長名で行ったものであり、大阪局長名で行う職権について定めた専決規則の対象外であると認識をしております。

○清水委員 専決規則の対象外とおっしゃいますけれども、五万円、十万円と違ふんですよ。八億二千万円、国民共有の財産である国有地から値引きする。しかも、この間、本当にごみが埋まっ

いたのかどうかの議論もあるわけで、これを課長決裁で行うなんということは断じて信用することができません。

引き続きこの問題を取り上げざることを申し上げまして、質問を終わります。

○西銘委員長 次に、本村伸子君。

○本村(伸)委員 日本共産党の本村伸子でございます。

本日は、熊本地震から一年という日です。亡くなられた方々に、心からの哀悼の意を申し上げます。被害に遭われた方々に、心からお見舞いを申し上げます。

きょうは、三月三日の質問に続いて、佐川急便の宅急便を配達している軽自動車ドライバーの問題について質問をさせていただきたいというふうに思ひます。

資料を一枚お配りしているかというふうに思ひますけれども、この資料でも見ていただいてわかるように、荷主から佐川急便に行きまして、その下請ということでアドバンスという会社が入っております。そこが配達をしないで、Bさんという個人事業主、形ばかり個人事業主にさせられたBさんという方が、丸投げをされて、宅急便の荷物を配達しているという状況でございます。

先日も申し上げましたように、朝七時ごろ出勤をいたしまして、帰りは夜は九時、十時まで働いて、手取りは大体月額十三万円そこそこである。残業代を計算してみますと、過労死ラインを軽く超える月百時間以上の残業もあつたということでございます。長時間、低賃金の働かせ方の中で、Bさんは吐血をして救急車で病院に運ばれてしまったというところでございます。

この丸投げをしていた有限会社アドバンスという会社とBさんの契約というものがどういうものだったかということを見ておきたいんです。

まず国交省の方にお聞きをいたしますけれども、運送委託契約書のモデルは、運賃・料金の改定の条文がどういふものなのかということをお示しいただきたいと思ひます。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

国土交通省におきましては、安全運行の確保の観点から、運送契約に関して荷主や貨物自動車運送事業者が書面により共有するべき必要最小限の事項や書面契約のモデル様式を定めたトラック運送業における書面化推進ガイドラインを平成二十六年一月に策定し、公表しているところでございます。

運賃及び料金につきましては、このガイドラインの中で必要記載事項として定められているところであり、さらに、書面契約のモデル様式にも運賃・料金の記載欄が設けられているところでございます。

○本村(伸)委員 モデルのケースを具体的におっしゃっていただけたらいいんですが、例えば、委託料金を改定しようとするときは、何カ月前までに書面をもって申し入れ、そして、甲乙でいうと、下請の側の乙の書面による同意を得なければならぬというようなモデルケースが推奨されるというふうに思っています。

このアドバンスの委託取引基本契約書の「委託料金の設定」という部分の条文は大変ひどいものでございます。甲がアドバンス、乙がBさんというふうに考えていただきたいんですけども、

一 委託料金の設定は、甲が甲の顧客先から収受する金額をもとに甲が決定するものとし、乙は異議を挟まない。

二 甲は経済的変動・業務委託内容の変更等により、取引条件の変更を余儀なくされた場合、設定済み委託料金を予告無く変更することがある。この場合乙は異議無く受託するものとする。

つまりは、この委託料金は、アドバンスがアドバンスの顧客先から収受する金額をもとにアドバンスが決定するから、Bさんは異議を挟まない。アドバンスは「経済的変動・業務委託内容の変更等により、取引条件の変更を余儀なくされた場合、設定済み委託料金を予告無く変更することがある。この場合」Bさんは「異議無く受託するものとする」という内容です。これは、請負契約という点から見ると、請負の委託料金というのは交渉できるというふうに思っています。そうやって自由に事業者の方々が判断できるはずだというふうに思っています。

やはりこういう契約書をはびこらせてはいけませんというふうに思いますけれども、これは大臣にお伺いをしたいと思います。そして、こういう契約書をはびこらせないためには、元請にもしつかりと、元請が受けた荷物ですから、公正な取引が行われるように指導していただきたいというふうに思いますけれども、大臣、お願いしたいと思っております。

○石井国務大臣 一般に、運送契約の締結に当たりましては、契約自由の原則のもと、契約当事者同士が十分な協議の上でその内容を定めるべきものと認識をしております。

一方で、トラック運送契約に関しましては、下請構造が多層にわたる場合もあることから、その健全化が課題であると認識をしております。

このため、国土交通省では、昨年十一月に、下請多層構造など、元請と下請における運送事業者間の取引条件改善に向けた取り組みを進めることも念頭に、業界団体に対しまして、トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画を策定するように要請いたしました。

これを受けまして、全日本トラック協会におきまして、全ての取引について原則二次下請までに制限すること、下請事業者の原価を考慮した運賃・料金設定を行うとともに、燃料や人件費などの上昇分を考慮したコスト負担のルールを設定することなどを内容とする適正取引推進等に向けた自主行動計画を三月九日に策定し、佐川急便を初めとする大手トラック運送事業者十九社が率先して実施することとしたところであります。

今後、この自主行動計画に基づいた取り組みの着実な実施がなされるよう、国土交通省といたしまして、引き続き大手運送事業者に対して働きかけを行ってまいりたいと存じます。

○本村(伸)委員 採用前に示された条件説明の資料にはこう書いてございました。弊社レギュラードライバーの場合、四十四万二千円、こういう、四十四万二千円もうかるかのようなことを書いて、甘いことを前面に出して、契約をさせたわけでございます。

資料をもう一度見ていただきたいんです。

佐川急便とBさんの関係ですけども、Bさんは、朝七時ごろ出勤し、佐川急便の端末を受け取り、荷物の入力、積み込み、そして出かけて、こんにちは、佐川急便ですと言って配達をする。配達途中に新しい荷物の連絡が佐川急便から入り、駆けつける。佐川急便に戻って、配達済み、持ち戻りの荷物の入力、一日の集計報告、佐川急便に営業報告。そして、退社は夜九時、十時というところで、どう見ても指揮命令の関係は佐川急便の労働者のような働き方でございます。

そして、Bさんとアドバンスの関係ですけども、個人事業主ということで形ばかりにはなっているんですけども、委託料金はアドバンスが決定するからBさんは異議を挟まないということや、アドバンスは設定済みの委託料金を予告なく変更することがあるけれども、Bさんは異議なく受託しろというわけでございます。そして、さまざまな罰金で拘束をしておりますし、最初に軽自動車を買わせるということ、借金もあるわけでございます。

そもそも、四十四万円稼げるかのようなことを言っていて、実際は手取りが月額十三万円、過労死ラインを超える労働時間、休憩もなかなかとれないという現実がございました。まさに奴隷的な働き方だということに思っています。これは支配従属関係にあると言えらるるというふうに思っています。

先日指摘をしましたが、労働基準法のコメントールの中では、形式上請負のような形をとっていても、その実態において使用従属関係が認められるときは、当該関係は労働関係であり、当該請負人は本条の労働者であることになる、労働者性を実態として見るんだということが書かれています。

ているわけでございます。

このBさんの状況は、まさに禁止されている労働者供給事業ではないかというふうに思うんですけども、厚生労働省には、この点、佐川急便、アドバンスを含め、調査をしていただきたいというふうに思いますけれども、答弁をお願いしたいと思います。

○鈴木政府参考人 お答え申し上げます。

個別の事実でございますのでお答えは差し控えていただきますけれども、一般論といたしましては、供給契約に基づいて労働者を他人の指揮命令を受けて労働に従事させる、こういう場合には、労働者派遣に該当する場合を除きまして、御指摘のような労働者供給という格好になるわけでございます。

この場合、労働者供給を業として行いますことにつきましては、労働者供給事業の許可を受けた労働組合等を除きまして、職業安定法により禁止されてございます。

このような禁止されている労働者供給事業に該当するおそれのある事業を把握した場合には、都道府県労働局におきまして、必要な調査を行った上で、労働者供給事業者に対しまして指導をし、是正を図ることとなります。

○本村(伸)委員 ありがとうございます。

Bさんのことは、ぜひ労働者性を認めていただき、本来労働者として支払われるべき残業代、労働時間もちゃんと把握をして、社会保険や有給休暇など、労働者として救済をしていただきたいというふうに思っています。

アドバンスという会社は東海地方最大の会社なんだということで求人広告でも書かれておりますけれども、大臣、先ほど言ったように、禁止されている労働者供給事業のようなことをやっている、軽自動車ドライバーを手配する事業者がはびこっている、こういう現状でいいのかという点、大臣の認識を伺いたいと思います。

○石井国務大臣 今御指摘いただいた個別の事実については承知をしておりますが、一般論として

て申し上げれば、貨物軽自動車運送事業者が自社で請け負った運送業務を他の貨物軽自動車運送事業者者に再委託することは、貨物自動車運送事業法上禁止されておられないところでございます。

○本村(伸)委員 先ほど来言っておりますけれども、Bさんの労働者性を認めてほしいという質問です。そうした機械的な答弁は少しおかしいかなというふうに思います。

宅配便の配達というのは、Bさんの話ではなく、もう業界全体の話として今からは議論をしたいというふうに思います。

このアドバンスのように、佐川急便の宅配の仕事をお願い、そして、その仕事をみずから行わず、さらに個人事業主というふうになされている下請にさせるという形は、宅配便の配達においては、佐川急便だけではなく、大変多い状況になっておりまして、愛労連、愛知の労働組合の皆さんのところにも次々と相談に来るわけでございます。

軽自動車の黒ナンバーの車の事業者は、国会の周りでもよく見かけますけれども、一九九三年度には約八万五千だったものが、二〇一五年度には十五万五千以上と高水準に今なっているというふうに思います。

それで、確認をしたいんですけれども、軽自動車ドライバー、貨物軽自動車運送事業者が荷物を丸投げする事業者は貨物利用運送事業にならないというふう聞いておりますけれども、なぜならないのか、お聞きをしたいと思います。

○重田政府参考人 お答えいたします。

委員の御指摘のとおり、貨物利用運送事業法という法律におきましては、一般貨物自動車運送事業者など実運送の事業者が行う運送を利用いたしまして貨物の運送を行う事業を貨物利用運送事業といたしまして、登録や許可等の一定の規制を設けておりますが、貨物軽自動車運送事業の行う運送を利用して貨物の運送を行う事業は、貨物利用運送事業には該当しないこととされております。

これは、軽自動車の特性上、活動の範囲が地理

的、輸送量的、輸送品目的に限定されておりまして、当該行為を利用する行為についても同様に限定的であるということ、また、貨物自動車運送事業法自身も、貨物軽自動車運送事業の参入を事後届け出制とするなど、非常に緩やかな規制にとどめていることから、貨物利用運送事業法の規制を行う必要性、合理性が乏しいとして、規制対象から除外しているものでございます。

○本村(伸)委員 軽が軽じゃないかということだけであって排除するというのは、実態から見てもやはりおかしいというふうに思います。

貨物利用運送事業ならば、大臣がやる気になれば、運賃・料金が利用者の利便とか公共の利益を阻害する場合は、国交大臣が業務改善命令も出せるはずなんです。大臣がやる気になればの話ですけれども、やることのできるんです。しかし、そういう規制から全く排除されてしまっているという現実があるというふうに思います。

この軽自動車ドライバー、貨物軽自動車運送事業に荷物を丸投げする事業者は、先ほど来議論しておりますように、貨物利用運送事業に入らないわけですから、業として誰が指導監督をしているのか、誰がどのように指導監督するのか、お示しをいただきたいと思います。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

トラック運送業における適正取引の確保は、安全運行の確保の観点からも重要な課題であることから、トラック運送業を所管する国土交通省としても、必要な対策を講じることとしていただいております。

なお、仮に独占禁止法または下請法の規定に違反する事実がある場合には、同法を所管する公正取引委員会または中小企業庁にそうした行為の排除、是正を図る権限があると承知をしております。

○本村(伸)委員 ですから、貨物利用運送事業としていただければ業務改善命令などできるんですけれども、そういう意味では、誰も指導監督をしていないという問題がこういう状況を蔓延さ

せているんだということを申し上げたいというふうに思います。

みずから運送の仕事はせず、形式上個人事業者の働く方々、そうやってされている方々を、元請にあつせん、仲介して、供給、派遣をしている事業。佐川から請負代金を払ってもらって、形式上個人事業主にされている働く方々に、配達個数をもとにして計算した報酬を支払っている。佐川急便から直接配達を請け負った請負代金よりも、アドバンスから受け取る報酬は少なくなっているんです。二〇二〇年個人事業主にピンはねをして支払う事業がよいというふうに大臣は考えているのでしょうか。

○石井国務大臣 先ほど申し上げましたとおり、貨物軽自動車運送事業者が自社で請け負った運送委託業務を他の貨物軽自動車運送事業者に再委託することは、法律上禁止されております。

ただ、再委託の貨物軽自動車運送事業者のドライバーの適正な労働条件や安全運行を確保するためには、再委託に係る取引条件を適正なものにする必要があるものと考えております。

こういった観点から、国土交通省といたしましては、貨物軽自動車運送事業者や宅配事業者に対して、適正な運賃の設定や契約書面の作成、交付等について定めた、トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドラインについて改めて周知徹底を図るなど、引き続き、適正な取引条件の確保に向けた取り組みを行ってまいりたいと存じます。

○本村(伸)委員 最後にお聞きをしますけれども、このアドバンスのような、ピンはねをして、ほかの人に軽自動車で配達をさせ、そして手配して丸投げをするような仕事は、日本全国でどのくらいあって、どういう実態なのかという実態把握をしておりますでしょうか。もし実態を把握していないのであれば、ちゃんと実態を把握して、しっかりとルールをつくって規制をするべきではないかというふうに思いますけれども、大臣、お

願いたいと思えます。

○石井国務大臣 先ほど申し上げましたように、貨物軽自動車運送事業者が自社で請け負った運送業務を他の貨物軽自動車運送事業者に再委託することは、法律上特段の規制がございませんので、国土交通省としては、御指摘のような事業者の数については把握をしております。

この貨物軽自動車運送事業者については、活動の範囲が限定されている等の軽自動車の特性を踏まえて届け出制としており、貨物軽自動車運送事業者間の運送業務の委託については特段の規制を設けない等、一般の貨物自動車運送事業と比較すると、緩やかな規制のもとに事業運営が認められているところであります。

一方、長時間労働の是正等により働き方改革を推進し、安全運行を確保するためには、貨物軽自動車運送事業につきましても、取引条件の適正化は重要な課題であると考えております。

国土交通省といたしましては、本省及び全国各地の地方運輸局に設置をいたしましたトラック輸送適正取引相談窓口の活用等により、この貨物軽自動車運送事業の取引実態の把握に努めるとともに、必要に応じ、その適正化を推進してまいりたいと考えております。

○本村(伸)委員 終わります。ありがとうございます。

○西銘委員長 次に、椎木保君。

○椎木委員 日本維新の会の椎木保です。

本日は、国土交通行政に関する一般質疑ということで、我が国の観光政策について伺いたいと思います。

平成二十八年の訪日外国人旅行者数は、これまで最高の二千四百三十九万人となり、外国人旅行者の日本での消費額も、三兆七千四百七十六億円で過去最高を記録したとの発表がありました。三兆七千四百七十六億円という金額は、我が国の鉄鋼や自動車関連部品の輸出額に匹敵する規模であり、我が国にとっては大きな経済効果があると言えます。

これまで政府が行ってきた観光政策を振り返ってみますと、平成十五年一月、当時の小泉純一郎総理のもとで観光立国懇談会が開催され、

国際交流の増進、我が国経済の活性化の観点から、自然環境、歴史、文化等観光資源を創造し、再発見し、整備し、これを内外に発信することによって、我が国が観光立国を目指していくことが重要となっている。

これまで様々な取組みがなされてきているが、例えば、日本人海外旅行者数が約一千六百万人であるのに対し、訪日外国人旅行者数が約五百万人にとどまっていることに見られるように課題も多く、国として統一的な方針の下、戦略的に取り組んでいくことが必要である。

このため、幅広い観点から、我が国の観光立国としての基本的なあり方を検討するため、「観光立国懇談会」を開催する。

という趣旨で、観光立国への取り組みが始まったと認識しております。

平成十八年十二月十三日には、昭和三十八年に制定された観光基本法を全面的に改正し、観光立国推進基本法が成立しました。そこでは、観光が二十一世紀における日本の重要な政策の柱として初めて明確に位置づけられました。

さらに、昨年の三月三十日には明日の日本を支える観光ビジョンが策定され、二〇二〇年に向けて、訪日外国人旅行者数四千万人、訪日外国人旅行者消費額八兆円、地方部での外国人延べ宿泊者数七千万人泊、外国人リピーター数二千四百万人、日本人国内旅行消費額二十一兆円という新たな目標値が設定されました。

そこで、お尋ねいたします。

昨年の年間訪日外国人旅行者数は二千四百万人となりましたが、二〇二〇年には四千万人に拡大させるという極めて高い目標値を設定しております。この目標を達成することは可能だと考えていらっしゃるのでしょうか。また、二〇二〇年に四千万人に拡大するという目標に対して、観光インフラ整備についてはどのような対応を考えている

のでしょうか。石井大臣にお尋ねいたします。

○石井国務大臣 昨年三月に政府全体で取りまとめられました明日の日本を支える観光ビジョンにおいて設定されました、訪日外国人旅行者数を二〇二〇年までに四千万人とするという目標は、非常に意欲的な数字ではございますけれども、観光ビジョンに盛り込まれた総合的な施策を国を挙げて着実に実施をすれば達成できると考えております。

今後とも、この目標達成に向け、観光資源の磨き上げとともに、ハード面とソフト面の観光インフラ整備を整合性及び計画性を確保しながら進めてまいりたいと考えております。

具体的には、ハード面で申し上げれば、クルーズ船の受け入れ環境の整備、また、羽田空港の飛行経路の見直しに必要な施設整備など、首都圏空港、地方空港の機能強化といった対応に加えまして、ソフト面の取り組みといたしましては、客積率の緩和による旅館やホテルの建設の促進、WiFiの利便性の向上、訪日外国人のカード決済環境整備等を進めていくこととしております。

国土交通省といたしましては、世界が訪れたくなる日本を目指し、観光ビジョン及びそれを踏まえた新たな観光立国推進基本計画に基づきまして、政府一丸となって取り組んでまいりたいと存じます。

○椎木委員 ありがとうございます。我が党の考え方、認識と全く合致した御答弁をいただけたと思っております。

次の質問に入ります。

平成二十九年年度の観光庁予算は、過去最大の二百五十六億円が計上されております。さらに、観光に関する予算は他省庁にも波及していると聞いております。

例えば、農林水産省では、明日の日本を支える観光ビジョンに基づいて、農山漁村において、日本ならではの伝統的な生活体験と農村地域の人々との交流を楽しみ、農家民宿、古民家を活用した宿泊施設など、多様な宿泊手段により旅行者にそ

の土地の魅力を味わってもらおう農山漁村滞在型旅行である農泊に取り組むために、農泊推進対策費として新規に五十億円が計上されております。また、赤坂や京都にある迎賓館の公開に伴う運営費用も計上されております。

予算の面から見ても、政府一丸となってさまざまな取り組みを行っているものと理解しておりますが、観光先進国実現のために、今後、各省庁間でどのような連携を図っていくとお考えでしょうか、答弁を求めます。

○田村政府参考人 政府におきましては、昨年三月に策定した観光ビジョンに盛り込まれました取り組みにつきまして、関係行政機関相互の緊密な連携協力を確保し、総合的かつ効果的な推進を図るため、昨年四月に観光戦略実行推進タスクフォースを設置しております。

このタスクフォースは、内閣官房副長官補を議長、そして私、観光庁長官を副議長といたしまして、各省庁の局長級職員を構成員として設置され、昨年度は、観光ビジョンの実現に向けた有識者からのヒアリング、関係省庁の取り組みのフォローアップ等を随時開催しているところでございます。

また、観光ビジョンに盛り込まれました各施策につきまして、その実行に向けた関係省庁間の連携も進んでおります。

例えば、文化財を中核とする観光拠点の整備に向けた文化庁、それから、観光経営人材の育成に向けた文科省、経産省、空港での入国審査待ち時間の短縮に向けた法務省、財務省、厚労省、農水省、無料WiFi環境の全国的な整備に向けた総務省等々、さまざまな施策分野におきまして、関係省庁と観光庁とが緊密に連携して取り組んでおりまして、今後も一層連携してまいりたいと考えております。

また、各地域において、関係省庁の地方機関、地方自治体、民間事業者等の幅広い関係者が連携し、観光地域づくりに取り組むことも必要不可欠であります。

このため、従来の各地域における関係者の連携組織を発展的に改組いたしましたして、関係省庁の地方機関等を含む幅広い関係者を構成員とする観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議を近く発足いたしましたして、各地域固有の課題に対応しつつ、関係者が連携した観光地域づくりを加速することとしております。

今後とも、政府一丸となって、観光先進国の実現に向け、着実に取り組んでまいります。

○椎木委員 次の質問に入ります。

観光庁では、これまで東京、京都、大阪等の大都市をめぐる、いわゆるゴールデンルートに集中した外国人旅行者に対して、日本の地方のよさをアピールし、地方部への誘客を促そうと考えているようですが、その取り組みの一環として、最近、テーマ別観光による地方誘客事業や、地域資源を活用した観光地魅力創造事業を行っていること聞いておりますが、具体的にどのような事業内容となっているのでしょうか。

○田村政府参考人 訪日外国人旅行者数は、この四年間で約三倍、先ほど先生おっしゃいましたように、二〇一六年に二千四百四万人に達しました。しかし、依然として東京、京都、大阪など、三大都市圏に延べ宿泊者数の約六割が集中するなど、地方誘客が大きな課題となっております。

政府におきましては、地方部での外国人延べ宿泊者数を二〇二〇年までに七千万人泊にする、すなわち全体の五割までにする、二〇三〇年にはこれを六割にするという目標にしております。関係省庁と観光庁が連携してさまざまな施策を実施しているところでございます。

このうち、今先生からお尋ねのございましたテーマ別の観光による地方誘客事業におきましては、旅行者の地方誘客を促し、新たな需要を創出するために、酒蔵や杜平等、共通の観光資源がある各地域をネットワーク化し、共同プロモーションやモニターツアー実施、マニュアル作成等の取り組みを支援しているところでございます。例えば、これは昨年十月から開始したばかりで

東日本大震災の被災地である東北地方や、熊本地震の熊本、大分、さらには鳥取県中部地震で被害を受けた山陰地方等への観光客の誘致は、地域復興支援の面からも大変有効であると考えます
が、これまでのような取り組みを行ってきたの

今後とも、大規模な地震等の自然災害が発生した場合には、被災地域の観光の実態や災害による観光への影響などを踏まえて、地域のニーズに的確に対応しつつ、関係省庁とも連携し、観光を通じての復興支援にしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○榎木委員　昨年の通常国会において、私が航空保安検査に關してのボディースキャナーの導入について質問いたしました、現在、それぞれの空港でどの程度運用されているのでしょうか。また、導入された各空港で航空保安検査に關してどのような効果があったのでしょうか、あわせてお

着の国際線を充実させ、地方から日本に来る、そして地方で日本から出ていく、地方イン、地方アウトの流れを創出する必要があります。

このため、国土交通省では、全国の地方空港のうち、高いレベルの訪日外国人誘致の取り組みが行われている地域にある空港を訪日誘客支援空港

と認定した上で、国際線の就航促進に向けた総合的な支援措置を講ずることとしております。

現在、訪日誘客支援空港の募集を行っているところでありますが、応募に際しましては、関係の地方公共団体等より、航空会社に対する就航の働きかけ、需要喚起の方策、旅客ビルやアクセスの整備などの計画を提出していただきまして、有識者会議において当該計画に基づいて地元の取り組みを評価した上で、夏ごろまでには対象となる空港を選定することとしております。

また、訪日誘客支援空港に認定された場合には、着陸料やグラウンドハンドリング経費等の支援により、LCC等の新規就航、増便を促進するとともに、空港におけるCIQ施設や搭乗橋等の整備支援により、旅客を受け入れる際のボトルネック解消等の支援を行うこととしております。

今後とも、急増する訪日外国人観光客への対応として、地方自治体を含む関係者と連携を図りながら、地方空港における受け入れ環境の整備を進めてまいりたいと考えております。

○椎木委員 大臣の方より大変丁寧な御答弁をいただきました。ありがとうございます。

最後の質問にさせていただきます。

関西の三空港について伺います。

関西国際空港と伊丹空港が民営化され、四月一日で丸一年が経過しました。近年は、関西国際空港を出入国に際しての玄関口とする訪日外国人も増加していると聞いておりますが、ハブ機能を強化し、アジアのメイン空港となるように国として取り組む必要があると考えますが、いかがでしょうか。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。

関西圏においては、玄関口であります関西国際空港を利用する訪日外国人の方が、ここ数年、全国を上回るペースでふえており、特にアジアからの外国人入国者数につきましては、関西国際空港が国内空港で最大のシェアを占めているところでございます。

国土交通省としても、訪日外国人旅行者が円滑

かつ快適に我が国への入国を行えるよう、関係省庁と連携しながら、施設面において出入国環境を整えることが重要であると認識しており、関西国際空港におきましても、入国審査ブースを倍増するなど、CIQ施設の充実に取り組んでいるところでございます。

○椎木委員 若干時間があるので、一点、最後、追加の質問で恐縮です。

関西国際空港、伊丹空港、神戸空港、これらの関西三空港の一体運営を図ることについての見解を最後に聞かせてください。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。

関西三空港の一体運営につきましては、関西空港及び伊丹空港について、平成二十四年七月に、新関西空港社のもと、経営統合が実現し、平成二十八年四月より、関西エアポート株式会社がコンセッションによる運営を開始しております。

さらに、神戸空港につきましては、平成三十年四月のコンセッションによる運営開始に向けて、空港管理者である神戸市が手続を進めているところであり、神戸市が公表している実施方針等におきまして、関西三空港の一体運営に資する方策を講じることが明記されていると承知しております。

関西三空港につきましては、関経連、大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市といった地元関係者による長い協議の結果、役割分担や運用のあり方について平成十七年に合意形成に至り、その地元合意に従って現在運用されているところであります。

関西三空港の一体運営という新たな状況のもとで、関西三空港の役割分担や運用の見直しをするすべし、地元による新たな合意が必要であり、国土交通省としては、まずは御地元において三空港の役割分担や運用のあり方について議論を開始していただきたいというふうに考えてございます。

○椎木委員 ありがとうございます。

今回の通常国会、私はできるだけ、法案質疑、一般質疑、前日の午後の早い時間に、丁寧な通告

をさせていただいております。その成果というわけではないのかもしれませんが、本当に、大臣初め政府参考人からは、これまで、特にきょうは大変丁寧な、わかりやすい答弁をいただいたと思います。

今後、わかりやすいといいますが、しっかりとした通告をしながら質疑の方を進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。ありがとうございます。

○西銘委員長 次に、内閣提出、水防法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣石井啓一君。

水防法等の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○石井国務大臣 ただいま議題となりました水防法等の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

近年、全国各地で洪水等の水災害が頻発、激甚化しております。平成二十七年九月の関東・東北豪雨、平成二十八年八月に北海道、東北地方を襲った台風十号等の一連の台風では、住民の逃げおくれや家屋の浸水により甚大な被害が発生しました。このため、一昨年来、施設では防ぎ切れな

い大洪水は必ず発生するものとの考えに立ち、ハード、ソフト一体となった対策により社会全体で洪水に備える水防災意識社会再構築ビジョンの取り組みを進めてまいりましたが、この取り組みをさらに加速し、洪水等からの逃げおくれゼロと社会経済被害の最小化を実現するための抜本的な対策を講ずる必要があります。

このような趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申

上げます。

第一に、地方公共団体や河川管理者、水防管理者等の多様な関係者の連携体制を構築するため、大規模氾濫減災協議会を設置することとしております。

第二に、地域の中小河川における住民等の円滑かつ迅速な避難を確保するため、市町村長が可能な限り浸水実績等を把握し、これを水害リスク情報として住民等に周知しなければならないこととしております。

第三に、高齢者等の要配慮者の確実な避難を図るため、浸水想定区域及び土砂災害警戒区域内の要配慮者利用施設の管理者等に対し、避難確保計画の作成及び避難訓練の実施を義務づけることとしております。

第四に、地域の河川の安全度を高めるため、実施に高度な技術等を要するダム再開発事業や災害復旧事業等を国土交通大臣または独立行政法人水資源機構が都道府県知事等にかわって行うことができることとする等、洪水等からの社会経済被害を最小化するための措置を講ず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ので、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。

○西銘委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る十九日水曜日午前八時五十分理事會、午前九時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時八分散会

水防法等の一部を改正する法律案
水防法等の一部を改正する法律
(水防法の一部改正)

第一条 水防法(昭和二十四年法律第九十三号)の一部を次のように改正する。
目次中「第五十四条」を「第五十五条」に改める。

第七条第三項中「この項において」を削る。

第十四条第一項中「次条第一項において」を「以下」に改める。

第十五条第二項第二号中「第十五条の三第一項」を「第十五条の三第六項」に改め、同条第三項中「その他の者」の下に「(第十五条の十一において「住民等」という。)を加える。

第十五条の三第一項中「作成するとともに、当該計画で定めるところにより当該要配慮者利用施設の利用者の洪水時等の円滑かつ迅速な避難の確保のための訓練を実施するほか、当該要配慮者利用施設の利用者の洪水時等の円滑かつ迅速な避難の確保を行う自衛水防組織を置くよう努めなければ」を「作成しなければ」に改め、同条第二項中「作成し、又は自衛水防組織を置いた」を「作成した」に、「当該計画又は当該自衛水防組織の構成員その他の国土交通省令で定める事項」及び「当該計画又は当該事項」を「これ」に改め、同条に次の五項を加える。

3 市町村長は、第一項の要配慮者利用施設の所有者又は管理者が同項に規定する計画を作成していない場合において、当該要配慮者利用施設の利用者の洪水時等の円滑かつ迅速な避難の確保を図るため必要があると認めるときは、当該要配慮者利用施設の所有者又は管理者に対し、必要な指示をすることができ

4 市町村長は、前項の規定による指示を受けた第一項の要配慮者利用施設の所有者又は管理者が、正当な理由がなく、その指示に従わなかつたときは、その旨を公表することができる。

5 第一項の要配慮者利用施設の所有者又は管理者は、同項に規定する計画で定めるところにより、同項の要配慮者利用施設の利用者の

洪水時等の円滑かつ迅速な避難の確保のための訓練を行わなければならない。

6 第一項の要配慮者利用施設の所有者又は管理者は、国土交通省令で定めるところにより、同項の要配慮者利用施設の利用者の洪水時等の円滑かつ迅速な避難の確保を行う自衛水防組織を置くよう努めなければならない。

7 第一項の要配慮者利用施設の所有者又は管理者は、前項の規定により自衛水防組織を置いたときは、遅滞なく、当該自衛水防組織の構成員その他の国土交通省令で定める事項を市町村長に報告しなければならない。当該事項を変更したときも、同様とする。
第十五条の五の次に次の七条を加える。
(浸水被害軽減地区の指定等)

第十五条の六 水防管理者は、洪水浸水想定区域当該区域に隣接し、又は近接する区域を含み、河川区域(河川法第六条第一項に規定する河川区域をいう。)を除く。内で輪中堤防その他の带状の盛土構造物が存する土地(その状況がこれに類するものとして国土交通省令で定める土地を含む。)の区域であつて浸水の拡大を抑制する効用があると認められるものを浸水被害軽減地区として指定することができる。

2 水防管理者は、前項の規定による指定をしようとするときは、あらかじめ、当該指定をしようとする区域をその区域に含む市町村の長の意見を聴くとともに、当該指定をしようとする区域内の土地の所有者の同意を得なければならない。

3 水防管理者は、第一項の規定による指定をするときは、国土交通省令で定めるところにより、当該浸水被害軽減地区を公示するとともに、その旨を当該浸水被害軽減地区をその区域に含む市町村の長及び当該浸水被害軽減地区内の土地の所有者に通知しなければならない。

4 第一項の規定による指定は、前項の規定に

よる公示によつてその効力を生ずる。
5 前三項の規定は、第一項の規定による指定の解除について準用する。
(標識の設置等)

第十五条の七 水防管理者は、前条第一項の規定により浸水被害軽減地区を指定したときは、国土交通省令で定める基準を参酌して、市町村又は水防事務組合にあつては条例で、水害予防組合にあつては組合会の議決で定めるところにより、浸水被害軽減地区の区域内に、浸水被害軽減地区である旨を表示した標識を設けなければならない。

2 浸水被害軽減地区内の土地の所有者、管理者又は占有者は、正当な理由がない限り、前項の標識の設置を拒み、又は妨げてはならない。

3 何人も、第一項の規定により設けられた標識を水防管理者の承諾を得ないで移転し、若しくは除却し、又は汚損し、若しくは損壊してはならない。

4 水防管理団体は、第一項の規定による行為により損失を受けた者に対して、時価によりその損失を補償しなければならない。
(行為の届出等)

第十五条の八 浸水被害軽減地区内の土地において土地の掘削、盛土又は切土その他土地の形状を変更する行為をしようとする者は、当該行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日その他国土交通省令で定める事項を水防管理者に届け出なければならない。ただし、通常の管理行為、軽易な行為その他の行為で政令で定めるもの及び非常災害のため必要な応急措置として行う行為については、この限りでない。

2 水防管理者は、前項の規定による届出を受けたときは、国土交通省令で定めるところにより、当該届出の内容を、当該浸水被害軽減

地区をその区域に含む市町村の長に通知しなければならない。

3 水防管理者は、第一項の規定による届出があつた場合において、当該浸水被害軽減地区が有する浸水の拡大を抑制する効用を保全するため必要があると認めるときは、当該届出をした者に対して、必要な助言又は勧告をすることができ

(大規模氾濫減災協議会)

第十五条の九 国土交通大臣は、第十条第二項又は第十三条第一項の規定により指定した河川について、想定最大規模降雨により当該河川が氾濫した場合の水災による被害の軽減に資する取組を総合的かつ一体的に推進するために必要な協議を行うための協議会(以下この条において「大規模氾濫減災協議会」という。)を組織するものとする。

2 大規模氾濫減災協議会は、次に掲げる者をもつて構成する。

一 国土交通大臣

二 当該河川の存する都道府県の知事

三 当該河川の存する市町村の長

四 当該河川の存する区域をその区域に含む水防管理団体の水防管理者

五 当該河川の河川管理者

六 当該河川の存する区域の全部又は一部を管轄する管区気象台長 沖縄気象台長又は地方気象台長

七 第三号の市町村に隣接する市町村の長その他の国土交通大臣が必要と認める者

3 大規模氾濫減災協議会において協議が調つた事項については、大規模氾濫減災協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

4 前三項に定めるもののほか、大規模氾濫減災協議会の運営に関し必要な事項は、大規模氾濫減災協議会が定める。

(都道府県大規模氾濫減災協議会)
第十五条の十 都道府県知事は、第十一条第一

項又は第十三条第二項の規定により指定した河川について、想定最大規模降雨により当該河川が氾濫した場合の水災による被害の軽減に資する取組を総合的かつ一体的に推進するために必要な協議を行うための協議会(以下この条において「都道府県大規模氾濫減災協議会」という。)を組織することができる。

2 都道府県大規模氾濫減災協議会は、次に掲げる者をもつて構成する。

一 当該都道府県知事

二 当該河川の存する市町村の長

三 当該河川の存する区域をその区域に含む水防管理団体の水防管理者

四 当該河川の河川管理者

五 当該河川の存する区域の全部又は一部を管轄する管区気象台長、沖縄気象台長又は地方気象台長

六 第二号の市町村に隣接する市町村の長その他の当該都道府県知事が必要と認める者

3 前条第三項及び第四項の規定は、都道府県大規模氾濫減災協議会について準用する。この場合において、同項中「前三項」とあるのは、「次条第一項及び第二項並びに同条第三項において準用する前項」と読み替えるものとする。

(予想される水災の危険の周知等)

第十五条の十一 市町村長は、当該市町村の区域内に存する河川(第十条第二項、第十一条第一項又は第十三条第一項若しくは第二項の規定により指定された河川を除く。)のうち、洪水時の円滑かつ迅速な避難を確保することが特に必要と認める河川について、過去の降雨により当該河川が氾濫した際に浸水した地点、その水深その他の状況を把握するよう努めるとともに、これを把握したときは、当該河川において予想される水災の危険を住民等に周知させなければならない。

(河川管理者の援助等)

第十五条の十二 河川管理者は、第十五条の六

第一項の規定により浸水被害軽減地区の指定をしようとする水防管理者及び前条の規定により浸水した地点、その水深その他の状況を把握しようとする市町村長に対し、必要な情報提供、助言その他の援助を行うものとする。

2 河川管理者は、前項の規定による援助を行うため必要があると認めるときは、河川法第五十八条の八第一項の規定により指定した河川協力団体に必要な協力を要請することができる。

第十九条中「属する者」の下に「並びに水防管理者から委任を受けた者」を加え、同条に次の一項を加える。

2 水防管理団体は、前項の規定により損失を受けた者に対し、時価によりその損失を補償しなければならない。

第二十八条第二項中「前項を」前二項に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次の一項を加える。

2 前項に規定する場合において、水防管理者から委任を受けた者は、水防の現場において、必要な土地を一時使用し、土石、竹木その他の資材を使用し、又は車両その他の運搬用機器若しくは排水用機器を使用することができる。

第三十二条第三項中「第十九条中」を「第十九条第一項中」に改め、「及び消防機関に属する者」の下に「並びに水防管理者から委任を受けた者」を、「職員」との下に、「第十九条第二項及び第二十八条第三項中「水防管理団体」とあるのは「国」とを加え、「同条第二項中「水防管理団体」とあるのは「国」とを削る。

第五十四条を第五十五条とし、第五十三条の次に次の一条を加える。

第五十四条 次の各号のいずれかに該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

一 第十五条の七第三項の規定に違反した者

二 第十五条の八第一項の規定に違反して、

届出をしないで、又は虚偽の届出をして、同項本文に規定する行為をした者

(河川法の一部改正)

第二条 河川法(昭和三十九年法律第六十七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第五十八条の十二」を「第五十八条の十三」に改める。

第十六条の三の次に次の一条を加える。

(国土交通大臣の施行する工事等)

第十六条の四 国土交通大臣は、都道府県知事又は指定都市の長(以下この条及び第六十五条の三第一項において「都道府県知事等」という。)から要請があり、かつ、当該都道府県知事等が統括する都道府県又は指定都市(同条において「都道府県等」という。)における河川の改良工事若しくは修繕(以下この項において「改良工事等」という。)又は公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法(昭和二十六年法律第九十七号)の規定の適用を受ける災害復旧事業(以下この項及び第六十条第一項において単に「災害復旧事業」という。)に関する工事の実施体制その他の地域の実情を勘案して、当該都道府県知事等が管理の一部を行う指定区間内の一級河川若しくは管理する二級河川に係る政令で定める改良工事等又はこれらの河川に係る災害復旧事業に関する工事(いずれも高度の技術を要するもの又は高度の機械力を使用して実施することが適当であると認められるものに限る。次項及び第六十五条の三において「特定河川工事」という。)を当該都道府県知事等に代わつて自ら行うことが適当であると認められる場合においては、第九条第二項及び第五項並びに第十条第一項及び第九二項の規定にかかわらず、その事務の遂行に支障のない範囲内で、これを行うことができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定により特定河川工事を行う場合においては、政令で定めるところにより、当該都道府県知事等に代わつてその権限を行うものとする。

第二十条中「第十六条の三第一項の下に」、「第十六条の四第一項」を加える。

第二十六条第三項並びに第二十七条第四項及び第六項中「第五十八条の十二」を「第五十八条の十三」に改める。

第二章の三中第五十八条の十二を第五十八条の十三とし、第五十八条の十一を第五十八条の十二とする。

第五十八条の十第一項及び第二項中「前条各号」を「第五十八条の九各号」に改め、同条を第五十八条の十一とする。

第五十八条の九の次に次の一条を加える。

(河川協力団体の河川管理者による援助への協力)

第五十八条の十 河川協力団体は、水防法第十五条の十二第二項の規定により河川管理者から協力を要請されたときは、当該要請に応じ、同条第一項に規定する必要な情報提供、助言その他の援助に関し協力するものとする。

第六十条第一項中「公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法(昭和二十六年法律第九十七号)の規定の適用を受ける」を削る。

第六十五条の二の次に次の一条を加える。

(国土交通大臣の施行する特定河川工事に要する費用)

第六十五条の三 第十六条の四第一項の規定により国土交通大臣が行う特定河川工事(二級河川の修繕を除く。以下この項において同じ。)に要する費用は、政令で定めるところにより、国が負担金等相当額(都道府県知事等が自ら当該特定河川工事を行うこととした場合に国が当該都道府県知事等が統括する都道府県等に交付すべき負担金又は補助金の額に相当する額をいう。以下この項において同じ。)を、当該都道府県等が当該特定河川工事に要する費用の額から負担金等相当額を控除した額を負担する。

てその権限を行うものとする。

第二十条中「第十六条の三第一項の下に」、「第十六条の四第一項」を加える。

第二十六条第三項並びに第二十七条第四項及び第六項中「第五十八条の十二」を「第五十八条の十三」に改める。

第二章の三中第五十八条の十二を第五十八条の十三とし、第五十八条の十一を第五十八条の十二とする。

第五十八条の十第一項及び第二項中「前条各号」を「第五十八条の九各号」に改め、同条を第五十八条の十一とする。

第五十八条の九の次に次の一条を加える。

(河川協力団体の河川管理者による援助への協力)

第五十八条の十 河川協力団体は、水防法第十五条の十二第二項の規定により河川管理者から協力を要請されたときは、当該要請に応じ、同条第一項に規定する必要な情報提供、助言その他の援助に関し協力するものとする。

第六十条第一項中「公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法(昭和二十六年法律第九十七号)の規定の適用を受ける」を削る。

第六十五条の二の次に次の一条を加える。

(国土交通大臣の施行する特定河川工事に要する費用)

第六十五条の三 第十六条の四第一項の規定により国土交通大臣が行う特定河川工事(二級河川の修繕を除く。以下この項において同じ。)に要する費用は、政令で定めるところにより、国が負担金等相当額(都道府県知事等が自ら当該特定河川工事を行うこととした場合に国が当該都道府県知事等が統括する都道府県等に交付すべき負担金又は補助金の額に相当する額をいう。以下この項において同じ。)を、当該都道府県等が当該特定河川工事に要する費用の額から負担金等相当額を控除した額を負担する。

2 第十六条の四第一項の規定により国土交通大臣が行う二級河川の修繕に要する費用は、政令で定めるところにより、当該都道府県等の負担とする。

3 第十六条の四第一項の規定により国土交通大臣が行う特定河川工事により、前二項の費用の全部又は一部を負担する都道府県以外の都道府県が著しく利益を受ける場合においては、当該費用の全部又は一部を負担する都道府県は、その受益の限度において、当該都道府県が負担すべき費用の一部を当該利益を受ける都道府県に負担させることができる。

4 第十六条の四第一項の規定により国土交通大臣が行う特定河川工事により、都道府県（その区域内に第一項又は第二項の費用の全部又は一部を負担する指定都市が存する都道府県にあつては、当該指定都市に係る部分を除く）が著しく利益を受ける場合においては、当該指定都市は、その受益の限度において、当該指定都市が負担すべき費用の一部を当該利益を受ける都道府県に負担させることができる。

5 第六十三条第四項の規定は、前二項の場合について準用する。

6 国土交通大臣が第十六条の四第一項の規定により特定河川工事を行う場合においては、まず全額国費をもつてこれを行つた後、都道府県等は、政令で定めるところにより、第一項又は第二項の規定により都道府県等が負担すべき費用について、国庫に納付しなければならぬ。この場合において、第三項又は第四項の規定により利益を受ける都道府県が負担すべき費用があるときは、当該利益を受ける都道府県は、政令で定めるところにより、当該都道府県等に対してその費用を支出しなければならぬ。

第六十八條第一項中「第五十八條の十二」を「第五十八條の十三」に改める。

第一百條の三第一項第一号中「第十六條の三第

第一類第十号 国土交通委員會議録第九号 平成二十九年四月十四日

一項」の下に、「第十六条の四第一項」を加え、「第五十八條の十から第五十八條の十二まで」を「第五十八條の十一から第五十八條の十三まで」に改め、同項第三号を同項第四号とし、同項第二号中「第三十二條第四項」を「第十六条の四第一項、第三十二條第四項」に改め、同号を同項第三号とし、同項第一号の次に次の一号を加える。

二 第十六条の四第一項の規定により、指定区間内の一級河川に關して都道府県が処理することとされている事務

（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に關する法律の一部改正）

第三條 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に關する法律（平成十二年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。

目次中「第八條」を「第八條の二」に改める。

第八條第一項中「この条において」を削り、同項第四号中「警戒区域内に」の下に「要配慮者利用施設」を、「利用する施設の下に」をいう。

以下同じ。」を加え、「当該施設」及び「これらの施設」を「当該要配慮者利用施設」に改め、同条第二項中「同号に規定する施設」を「要配慮者利用施設」に改め、第三章中同条の次に次の一条を加える。

（要配慮者利用施設の利用者の避難の確保のための措置に關する計画の作成等）

第八條の二 前条第一項の規定により市町村地域防災計画にその名称及び所在地を定められた要配慮者利用施設の所有者又は管理者は、国土交通省令で定めるところにより、急傾斜地の崩壊等が発生するおそれがある場合における当該要配慮者利用施設を利用している者の円滑かつ迅速な避難の確保を図るために必要な訓練その他の措置に關する計画を作成しなければならぬ。

2 前項の要配慮者利用施設の所有者又は管理者は、同項の規定による計画を作成したとき

は、遅滞なく、これを市町村長に報告しなければならない。これを変更したときも、同様とする。

3 市町村長は、第一項の要配慮者利用施設の所有者又は管理者が同項に規定する計画を作成していない場合において、急傾斜地の崩壊等が発生するおそれがある場合における当該要配慮者利用施設を利用している者の円滑かつ迅速な避難の確保を図るため必要があると認めるときは、当該要配慮者利用施設の所有者又は管理者に対し、必要な指示をすることができる。

4 市町村長は、前項の規定による指示を受けた第一項の要配慮者利用施設の所有者又は管理者が、正当な理由がなく、その指示に従わなかったときは、その旨を公表することができる。

5 第一項の要配慮者利用施設の所有者又は管理者は、同項に規定する計画で定めるところにより、急傾斜地の崩壊等が発生するおそれがある場合における同項の要配慮者利用施設を利用している者の円滑かつ迅速な避難の確保のための訓練を行わなければならない。

（独立行政法人水資源機構法の一部改正）

第四條 独立行政法人水資源機構法（平成十四年法律第百八十二号）の一部を次のように改正する。

目次中「第三十條」を「第三十條の三」に改める。

第十二條第一項第二号ハ中「規定する水資源開発水系」の下に「以下この号及び第十九條の二第一項において「水資源開発水系」という。」を加え、同項第四号中「前三号」を「前各号」に改め、同号を同項第五号とし、同項第三号の次に次の一号を加える。

四 第十九條の二第一項に規定する特定河川工事を行うこと。

第十九條の次に次の四條を加える。
（特定河川工事の代行）

第十九條の二 機構は、都道府県知事又は指定都市（地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市をいう。以下同じ。）の長（以下「都道府県知事等」という。）から要請があり、かつ、当該都道府県知事等が統括する都道府県又は指定都市における河川管理施設の改築若しくは修繕に關する工事（以下この項において「特定改築等工事」という。）又は公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法（昭和二十六年法律第九十七号）の規定の適用を受ける災害復旧事業に係る工事（以下この項において「特定災害復旧工事」という。）の実施体制その他の地域の実情を勘案して、当該都道府県知事等が管理する河川管理施設に係る政令で定める特定改築等工事又は当該河川管理施設に係る特定災害復旧工事（いずれも水資源開発水系に係るものであつて、その実施が当該水資源開発水系における水の安定的な供給の確保に資するものであり、かつ、高度の技術を要するもの又は高度の機械力を使用して実施することが適当であると認められるものに限る。以下「特定河川工事」という。）を当該都道府県知事等に代わつて自ら行うことが適当であると認められる場合においては、河川法第九條第二項及び第五項並びに第十條第一項及び第二項の規定にかかわらず、これを行うことができる。

2 機構は、前項の規定により特定河川工事を行う場合には、政令で定めるところにより、都道府県知事等に代わつてその権限の一部を行うものとする。

3 機構は、第一項の規定により特定河川工事を行おうとするときは、あらかじめ、政令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。

4 機構は、第一項の規定による特定河川工事の全部又は一部を完了したときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、その旨を公

示しなければならない。

(機構の意見の聴取)

第十九条の三 都道府県知事等は、前条の規定により機構が特定河川工事を行う河川について河川法第五条第六項の指定の変更又は廃止を行おうとする場合には、あらかじめ、機構の意見を聴かなければならない。

(特定河川工事の廃止等)

第十九条の四 機構は、都道府県知事等の同意を得た場合でなければ、特定河川工事を廃止してはならない。

2 第十九条の二第四項の規定は、機構が特定河川工事を廃止した場合について準用する。
(河川管理施設及びその敷地である土地の権利の帰属)

第十九条の五 第十九条の二第四項の規定により完了の公示のあつた特定河川工事に係る河川管理施設及びその敷地である土地について機構が取得した権利は、その公示の日の翌日において国に帰属するものとする。

第二十二條第五項中「昭和二十六年法律第九十七号」を削る。

第三章第三節中第三十条の次に次の見出し及び二条を加える。

(費用の負担又は補助)

第三十条の二 機構が第十九条の二第一項の規定により特定河川工事を行う場合には、その実施に要する費用の負担及びその費用に関する国の補助については、都道府県知事等が自ら当該特定河川工事を行うものとみなす。

2 前項の規定により国が当該都道府県知事等の統括する都道府県又は指定都市に対し交付すべき負担金又は補助金は、機構に交付するものとする。

3 前項の場合には、政令で定めるところにより、機構は、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律(昭和三十年法律第百七十九号)の規定の適用については同法第二条第三項に規定する補助事業者等と、公共土木施

設災害復旧事業費国庫負担法の規定の適用については地方公共団体とみなす。

4 第一項の都道府県知事等の統括する都道府県又は指定都市は、同項の費用の額から第二項の負担金又は補助金の額を控除した額を機構に支払わなければならない。

5 第一項の費用の範囲、前項の規定による支払の方法その他同項の費用に関し必要な事項は、政令で定める。

第三十条の三 機構が第十九条の四第一項の規定により特定河川工事を廃止したときは、当該特定河川工事に要した費用の負担については、機構が都道府県知事等と協議して定めるものとする。

第三十一条第二項中「第四号」を「第五号」に改める。

第三十七条第二項第四号中「事項」の下に「(一号に掲げるものを除く。)」を加え、同項に次の一号を加える。

五 特定河川工事に係る業務に関する事項については、国土交通大臣

第四十五条中「昭和二十二年法律第六十七号」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三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。

(罰則に関する経過措置)

第二条 この法律の施行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)

第三条 前条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

(検討)

第四条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、第一条から第三条までの規定による改正後の規定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。

(地方自治法の一部改正)

第五条 地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)の一部を次のように改正する。

別表第一河川法(昭和三十九年法律第百六十七号)の項第一号イ中「第十六条の三第一項」の下に「第十六条の四第一項」を加え、「第五十八條の十から第五十八條の十二まで」を「第五十八條の十一から第五十八條の十三まで」に改め、同号ハを同号ニとし、同号ロ中「第三十二条第四項」を「第十六条の四第一項、第三十二条第四項」に改め、同号ロを同号ハとし、同号イの次に次のように加える。

ロ 第十六条の四第一項の規定により、指定区間内の一級河川に関して都道府県が処理することとされている事務

理 由

最近における気象条件の変化に対応して、多様な主体が連携して大規模な洪水等に対する防災・減災対策を推進するため、要配慮者利用施設における避難体制の強化、都道府県知事等が管理する河川管理施設の改築等及び災害復旧の国土交通大臣等による権限代行制度の創設等の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成二十九年五月十五日印刷

平成二十九年五月十六日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

C