

第百九十三回国会
衆議院
国土交通委員会
議 録 第二十号

平成二十九年五月二十六日(金曜日)

午前九時八分開議

出席委員

委員長 西銘恒三郎君

理事 今枝宗一郎君 理事 岩田 和親君
理事 中根 一幸君 理事 西村 明宏君
理事 宮内 秀樹君 理事 津村 啓介君
理事 本村賢太郎君 理事 佐藤 英道君
理事 青山 周平君 理事 秋本 真利君
理事 池田 道孝君 理事 大塚 高司君
理事 大西 英男君 理事 加藤 鮎子君
理事 勝沼 栄明君 理事 門 博文君
理事 金子 恭之君 理事 神谷 昇君
理事 木内 均君 理事 工藤 彰三君
理事 小島 敏文君 理事 佐田玄一郎君
理事 助田 重義君 理事 鈴木 憲和君
理事 田所 嘉徳君 理事 津島 淳君
理事 中谷 真一君 理事 中村 裕之君
理事 根本 幸典君 理事 野中 厚君
理事 橋本 英教君 理事 藤井比早之君
理事 藤丸 敏君 理事 古川 康君
理事 堀井 学君 理事 前田 一男君
理事 望月 義夫君 理事 和田 義明君
理事 荒井 聰君 理事 黒岩 宇洋君
理事 小宮山泰子君 理事 篠原 孝君
理事 松原 仁君 理事 水戸 将史君
理事 宮崎 岳志君 理事 村岡 敏英君
理事 横山 博幸君 理事 伊佐 進一君
理事 北側 一雄君 理事 中川 康洋君
理事 清水 忠史君 理事 本村 伸子君
理事 椎木 保君 理事 野間 健君

国土交通大臣 石井 啓一君
国土交通副大臣 田中 良生君
内閣府副大臣 末松 信介君

国土交通大臣政務官 藤井比早之君
国土交通大臣政務官 大野 泰正君
国土交通大臣政務官 根本 幸典君
政府参考人 土生 栄二君
(内閣官房内閣審議官) 木下 茂君
政府参考人 堀江 宏之君
(総務省大臣官房審議官) 牛尾 滋君
政府参考人 土田 浩史君
(外務省大臣官房参事官) 藤田 耕三君
政府参考人 栗田 卓也君
(経済産業省大臣官房審議官) 山田 邦博君
政府参考人 石川 雄一君
(国土交通省道路局長) 由木 文彦君
政府参考人 奥田 哲也君
(国土交通省住宅局長) 藤井 直樹君
政府参考人 奈良平博史君
(国土交通省国際統括官) 田村明比古君
政府参考人 橋田 俊彦君
(観光庁長官) 伊藤 和子君
政府参考人 伊藤 和子君
(気象庁長官)
国土交通委員会専門員

委員の異動
五月二十六日
辞任

補欠選任

大塚 高司君 野中 厚君
神谷 昇君 勝沼 栄明君
佐田玄一郎君 藤丸 敏君
橋本 英教君 青山 周平君
前田 一男君 門 博文君
望月 義夫君 助田 重義君
荒井 聰君 篠原 孝君
水戸 将史君 宮崎 岳志君
同日 補欠選任
辞任 青山 周平君 橋本 英教君
勝沼 栄明君 神谷 昇君
門 博文君 池田 道孝君
助田 重義君 望月 義夫君
野中 厚君 大塚 高司君
藤丸 敏君 佐田玄一郎君
篠原 孝君 荒井 聰君
宮崎 岳志君 水戸 将史君
同日 補欠選任
辞任 池田 道孝君 和田 義明君
同日 補欠選任
辞任 和田 義明君 前田 一男君

五月二十五日
住宅宿泊事業法案(内閣提出第六一号)
特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五
条第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止
の実施につき承認を求めるの件(内閣提出、承
認第三号)
は本委員会に付託された。

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

参考人出頭要求に関する件

特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五
条第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止
の実施につき承認を求めるの件(内閣提出、第
百九十二回国会承認第一号)
特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五
条第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止
の実施につき承認を求めるの件(内閣提出、承
認第三号)

住宅宿泊事業法案(内閣提出第六一号)
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、国際統括官奈
良平博史君、観光庁長官田村明比古君、気象庁長
官橋田俊彦君、内閣官房内閣審議官土生栄二君、
内閣府大臣官房審議官木下茂君、総務省大臣官房
審議官堀江宏之君、外務省大臣官房参事官牛尾滋
君及び経済産業省大臣官房審議官土田浩史君の出
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。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○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。荒井聰君。

○荒井委員 民進党の荒井聰でございます。

きょうは、ＪＲ北海道の問題について、特に奥田局長と議論をしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

私は、ＪＲ北海道問題というのは、別に党派に関係しないし、あるいは政府が云々というようなことと違う問題だろうというふうに思っていますので、いい議論ができればというふうに思います。

この間、私、廃線あるいは維持困難と言われていた路線を随分乗りました。一言で言えば、ひどいものです。ＪＲ北海道という会社は、本当に運輸サービスをしている会社なのか。朝のです、朝の九時四十分始発という最終列車があるというところ。日本一早い最終列車だと町長が嘆いていました。あるいは、災害に遭ってこのところは今不通なので、バス連絡の状態だとダイヤには書いてあるのに、実際はそこは走っていないのかとか、そういう話がたくさん、乗ってみてわかりました。

一番感じたのは、この会社は地域に愛されていないよな、地域との関係に非常にそこを生じているなというふうに思いました。

今から二十年前、もうちょっと手前でしょうか、ホリエモンというＩＴバブルの寵児が出てきて、その方が、会社は誰のものかという論戦をしかけました。そのときにホリエモンは、会社は株主のものさと言いました。

しかし、日本は、会社についての文化、伝統は少し違うんだと思います。同じ問いを松下幸之助に問いかけたら、松下幸之助は、会社はお客さんのものであり、従業員のものであり、社員と言ったのかな、そして地域のものだよというふうに答えたと言われています。こういう伝統があるから、日本の会社は、世界の中でも、百年以上、あるいは場合によっては室町時代から続いているというような会社が存在している理由だというふうに言われているんです。

しかし、今、ＪＲ北海道を見てみると、そういう

う感じが一切しないんですね。会社は誰のものか。お客さんのもの、本当かな。従業員のもの、最近、従業員がどんどんやめています。そして最後は、地域のもの、地域と協議を始めても全然乗ってこないという状況にあります。

こういう状況を鉄道局長はどう思いますか。監督官庁として、さらには唯一の株主として、今まずと指導してきたわけですから、どのようにお考えでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

冒頭からちょっと通告いただいていない質問なのですけれども、今、民間企業のあり方というか、一つの日本型のスタイルということかと思えますけれども、そういった理念をお示しいただいたというふうに思っております。

ＪＲ北海道の問題を考えますに、いろいろな外的な要因はあるんですけども、そういった中で、やはり沿線の皆さんに利用いただけていないという実態もあるかと思えます。

そういった意味で、利用していただく、皆さんの鉄道だという意識を持ってＪＲ北海道が沿線の皆さんに接するということが大事なことであろうかと思えます。また逆に、沿線の皆様も、そういったＪＲ北海道の取り組みの中で、北海道の鉄道がマイルールという意識を持ってやっていただければ大変ありがたいというふうに思いました。

○荒井委員 そういう中であって、それでは会社は努力をしなかつたのかというと、皆さんのお手元の資料の三ページを見てみてください。この資料は、これ一枚あれば、この三十年間のＪＲ北海道を取り巻いている環境の、幾つかのイベント、さらには、どういう経営安定基金の資金が捻出されたのか、売上高はどうだったのか、社員の数はどうだったのかということを一応全部出したつもりであります。

これを見てみると、社員一人当たりの売上高というのはずっと向上しているんですね。つまり、会社の生産性というの、努力して上がっているんです。それが一つ。

それから、一人当たりの給与、年収ですね、これはずっと下がっています。年収が下がっているから生産性が上がっているんですけども。北海道では、北海道庁の職員の給与よりも高いじゃないかという議論が時々非難がましく道庁側から出されることも多いんですけども、これを見ると、道庁の職員よりも給与はずっと下なんです。社員として、私は、ＪＲ北海道は頑張ったと思います。従業員も、それから会社も頑張ったんだというふうに思います。この点、奥田さんはどういうふうに評価しますか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

ＪＲ北海道においては、大変厳しい経営環境の中、これまで、ここにいる書いてありますけれども、利用促進策などによる増収の取り組みであり、また経費削減に向けた事業運営の効率化など、鉄道を持続的に運営するための方策に取り組んできたというふうに承知をいたしております。

新千歳空港アクセス線の整備でありますとか、石勝線を初めとする高速化事業でありますとか、新幹線開業もしくは札幌圏での新型車両の投入でありますとか、そういったことをやってきております。

さらに、ＪＲ北海道は、会社発足以降、業務の効率化に努めておりまして、三十年の間に社員数を半減させるとともに、これを通じて人件費を三割以上削減するなど、さまざまな経営努力をしてきているというふうに承知をいたしております。

ちょっと御紹介ありました、よく、ＪＲ北海道の給料はまだまだ高いんじゃないか、下げられるんじゃないかということでもありますけれども、御参考までに申し上げますと、ＪＲ北海道の給与水準につきましては、例えば、給与水準、これは年取ベースでありますけれども、北海道庁が六百四十九万円、北海道電力六百七十五万円に対して、ＪＲ北海道は五百二十八万円、こうなっております。

○荒井委員 決算ベースでは四百九十万円という数字も出ているんです。計算の仕方によって

いろいろあるだろうと思うんですけども、北海道の中の一流と言われている職場、そこで働いている人たちの給与水準から見ても、かなり低いということができると思います。

それでは、どうして低くせざるを得なかったのかということなんですけれども、資料四というペーパー、これは、経営安定基金の運用益の年々の推移を棒グラフで示しました。

当初は、昭和六十二年―平成元年などは、ずっと七・三％に近い運用益が出ていて、約五百億円の運用益が出ていたんですね。ところが、低金利になりまして、これがずっと下がっていった、平成二十四年度では二百五十億、平成二十八年度は二百三十六億という、恐らく決算ベースでしょうけれども、これが出ています。平成二十五年、二十六年、二十七年が上がっているのは、国の支援によって積み重ねがあつたので、これは上がっているのだと思えますけれども、それがなくなれば、平常ベースでいくと、二百五十億でも多いぐらい、もつと低減していくんだらうと思います。

この経営安定基金の将来の見通しというのは、局長、どう見ておられますか。

○奥田政府参考人 まず、経営安定基金についてはありますけれども、経営安定基金につきましては、一旦元本を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つて、その運用益が金利によって変動するというところは、御案内のとおり、当初から想定された仕組みであります。

したがって、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って運用益が減少しているということについては、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ておりますけれども、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などを行ってきたところです。

下支えにつきましては、平成九年度から十三年度貸付分について四・九九％、十四年度から二十

三年度貸付分について三・七％で鉄道・運輸機構がそれを引き受けまして、支払い利子の累計額が二千七百八十七億円、あと、平成二十三年度から四十三年度まで、実質基金の積み増し二千二百億円、毎年五十五億円の利息収入をお渡ししている、こういった支援をしておるわけであります。

今、今年度の基金の運用見込みは三％台の後半であつたかと思ひますけれども、これについては、現下の金利情勢の中では、それなりに努力をしていくという数値かと思ひます。ただ、今後の見通しということについては、長期的な金利情勢が見通せませんので、ちょっと今、何とも申し上げられないということです。

○荒井委員 恐らく、政府のそういう仕組みがない限り、これはもつと下がると思ひます。なぜならば、今出ている経営安定基金の運用益というのは、過去の金利の高いときのものが含まれているからですね。ここにも出ていますけれども、今、国債金利はほとんど、高くて二％ぐらいのはずです。それから、そのところは、現在よりも高く出るといふことは、恐らく考えられないだろうといふふうに思ひます。

ところで、資料二を見てください。これは、この三十年間のＪＲ北海道、ＪＲ九州、それからＪＲ東海、ＪＲ東の営業損益の表であります。

私は、この表を見て、国鉄民営化というのは大成功したんだなというふうに思ひます。なぜならば、現在、右肩上がり、ＪＲ東もＪＲ東海も、経常利益を数千億の単位で積み重ねているんですね。

これは十年ごとの表です。例えば、ＪＲ東は、当初の国鉄民営化のときには、全体の一％がプラスになるように、利益が出るような、そういう制度設計。各会社全部、一％になるように制度設計をしています。

したがって、ＪＲ東もＪＲ東海も、百三十八億とか七十八億のプラスになるように、債務の処理をしてもそういうふうになるように制度設計をしていて、大体それに近い数字になりましたけれど

も、十年後、ＪＲ東海は六百六十三億のプラス、ＪＲ東は一千四十一億円のプラス。平成十八年度、二十年後ですね、それが、ＪＲ東が二千三百七十九億、ＪＲ東海が二千六百七十七億。そして、三十年後、現在は、ＪＲ東は三千四百十六億の経常利益を出し、ＪＲ東海は五千四百十三億という、これはもう世界に冠たる企業ですね。これだけの利益を出している。

それが、三十年前に設計したことからは始まってこういう状況になったということは、私は、国鉄民営化というのは大成功したと思うんです。たつた一つだけを除いて。その一つがＪＲ北海道です。ＪＲ北海道は、当初、九億円のプラスになるように制度設計されていたんですけれども、十年後からマイナスになり、現在、平成二十八年度では、百八十八億円の赤字として経常損益が出されています。

こういう差が出たのは何なのか、なぜこういう差が出てきたのか。もちろん、ＪＲ東海やＪＲ東は、民営化して、極めて多くの経営努力を注いだんだと思ひます。人材的な有利さ、あるいは地域としての有利さもあつたんだらうというふうに思ひます。

しかし、私は、大きな意味というか、大きな要因の一つが、やはり金利だと思ひます。ＪＲ東海、ＪＲ東、ＪＲ西には、全部で六兆円の、資料一を見てください、国鉄長期債務というのは三十七・一兆円あつたんですね。この三十七・一兆円をどう処理するのかということが国鉄民営化のときの最大のテーマでありました。結局、国鉄清算事業団が二十五・五兆円を負担し、ＪＲ本州三社及び貨物が五・九兆円を負担し、新幹線鉄道保有機構が五・七兆円の負担をする、こういうスキームでスタートしていったんですね。

その後、十年たちまして、債務処理の方式を、このとき、自社さきがけ政権のときでありまして、私、さきがけの政調副会長として携わっていましたけれども、この債務を清算事業団が処理す

ることが不可能になつて、一般会計に切りかえるという作業をした覚えがあります。

こういう形で債務というものの処理をしていったのが、実は民営化という意味だったんですね。

この過程の中で、低金利によつてどこが一番利益を得たのか。それは、債務をしょつたところ。一番債務をしょつてくれたのが国ですから、国の償還金額は、当初の七・三％というものから大きく低減していると思ひます。そのほかに、東も、それから西も東海も、全部で六・一兆円の債務を肩がわりしたわけですから、しょつたわけですから、その実質返還というものは、実額として少なくなつたというのが実態だと思ひます。そしてそれが、この三社の大きな利益を出すことの原動力にもなつたんだと思ひます。

こういうことは、時代の流れというものを的確につかんだ経営者の能力でもあると私は思ひます。

すけれども、しかし、このときの一番最初の計画の設定の仕方に、私は、金利の部分についての調整機能というものをつけ損ねたんじゃないか、もう少し、金利変動を前提としてそういうものを調整するよう、そういうことがあつてもよかつたのではないかとこのように思ひますけれども、いかがでしょうか、鉄道局長。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。お尋ねに直接あれですけれども、お問い合わせについて、金利の低下によつて国やＪＲ本州三社がどういう恩恵を受けたかということ、ちょっと参考までに申し上げます。

平成十年十月に、当時の国鉄清算事業団の二十八・三兆の債務のうち、二十四・二兆を国が負担することとされたところでありまして、その平成十年十月における平均金利は二・六％でありました。このうち、国が承継した有利子については、平成二十七年末における平均金利は一・一六％となつております。

昭和六十二年の国鉄分割・民営化の当時に比べて債務の平均金利が低下したことによつて、仮に債務の平均金利に変化がなかったとした場合と比較すると、国が支払う利子の額は減少したものと考えられますが、その差額については試算を行っていないところであります。

また、ＪＲ本州三社の債務の平均金利についても、昭和六十二年の会社発足当初に比べて低下しておりますが、各社は、会社発足以降、設備投資などを行うために新規に債務の借入れを行ひまして、国鉄から承継した債務及びその借りかえ債務とあわせて利子の支払いを行っていることとから、国鉄から承継した債務及びその借りかえ債務のみについて平均金利の低下による差額を試算することは難しい、これがまず実態でございます。

そういった中で、国鉄長期債務の処理につきましては、国鉄改革の際に、ＪＲ各社は、それぞれの事業の健全かつ円滑な運営を阻害しない範囲の債務を負担することとされまして、ＪＲ北海道など三島会社は、債務の承継が免除されております。

残余の債務は清算事業団が負担することとされまして、土地や株式の処分によつて可能な限りの処理が行われた。最終的に、先生からお話がありました平成十年の債務処理スキームにより、清算事業団の債務の多くが国の一般会計に承継されたということでありまして、こういった問題を考えるに当たつては、こうした経緯を踏まえる必要があるというふうにご考へておられることが、済みません、ちょっと回りくどくなりましたが、一点目。

あと、金利の変動についてそういった仕組みをつくつておくべきではなかったかということにつきましては、経営安定基金に関するところかと思ひますけれども、これは、国鉄改革当時の国会での議論におきまして、当時の中曽根総理それから橋本運輸大臣からもる答弁を申し上げておりますけれども、一旦経営安定基金を渡した後は、長期的ないろいろな情勢の変化についてはその会社の経営努力において対処がなされるべきであるとされたところでございます。

なお、先ほども申し上げましたが、そういった中でも、J R北海道に対しては、私ども累次の支援をさせていただいてきているということでございます。

○荒井委員 時間がもう五分しかないものだから、ばたばたとやります。

資料六です。

これは、北大の政策大学院の石井さんという方が試算したものであります。石井さんは、政策投資銀行に長く勤められていて、そういう民間の経営感覚の非常にすぐれた方です。

これによると、今、維持困難ですとJ R北海道が提案しているところを全部路線廃止したとして、百五十八億円。それから、一部、アポイダブルコストという貨物の、そこが、もしもアポイダブルコストではなくて、普通のコストにしたら、彼の試算ですけれども、それだと五十七億円が出てくる。そして、最後にもう一つ、青函トンネルの貨物との共用というのを工夫して、青函トンネルを高速化できるようにすると、二十二億円が出てくる。

そうすると、これは、一六年計画の経常損益をマイナス百七十五億と見ていますけれども、そこから引けば大体六十億くらいのプラスが出てくるよという計算です。これはあり得ない計算なんですけれども、マキシマムで見ても物すごく難しいJ R北海道の経営再建だということがこれでわかるというふうに思います。

もちろん、アポイダブルコストを全部取ってしまふということも無理でしょうし、それから、維持困難な路線を全部廃線するというのも困難ですから、これは全部マイナス側に働いてくるわけでありまして、したがって、これを見る限り、J R北海道の再建というのは、抜本的な再建計画を出さなければならぬだろうというふうに思います。

そこで、資料の五を見てください。

これは、五年前に、民主党政権のときに私どもがやったことだったんですけれども、福島第一原

発の事故によって、被災者に対する相当な賠償が生じました。この賠償を東京電力だけで負担することは不可能だろうというふうに思ひまして、各電力会社に、共補償のような形で補償に協力をしてくれないかということをお願いしました。

それぞれの会社は株式会社ですから、そんなかなという議論の方が強かったんですけれども、最後は、同じ電力の仲間でもあるし、将来、ひょっとすると自分たちも同じような事故を起こすかもしれないということで、原賠機構法、原子力賠償機構法の中に、各大手電力が三・七兆円、この間、法律改正をしまして、今度は新電力も含めて、七・九兆円の被災者総額のうちの半分を東京電力以外が支援する、そういう仕組みをつくりました。

鉄道の分野でもそういうことができるかどうかというのは、物すごく難しいです。難しいんですけれども、かつては同じ釜の飯を食べていた人たちが、たまたま北海道へ行つたのと東京へ行つたのと、給料は大きく違うわ、あるいは、廃線をしていくと恐らく人員も過剰になるでしょうから、云々かんぬんという話につながっていくことになつてくるんだろうというふうに思います。

もう一つ、もう一、二分しかない。まだいいのかい、これには五分前と書いてあるけれども。

資料の七というのを見てください。これは、青函トンネルのダイヤグラムです。

これを見ると、青函トンネルというのは、新幹線のためのトンネルじゃなくて、貨物のためのトンネルだというのがわかりますね。貨物が三十八本、臨時が十三本です。新幹線は、定期で二十六本、臨時で六本です。そして、あいている時間は二時間ちよつとです。二時間ちよつとの間で保線をしなさいといけません。

時速二百キロで走る、これは百七十キロに落としていいのか、そういうトンネルということを考えると、このダイヤグラムは極めて危険性が高いということができると思います。

もう質問時間は終了したと言われています。こ

の続きはまたやりたいと思います。

私は、先月アメリカへ行つてきたんです。アメリカで今最も有名なアメリカ人は、資料の八を見てください、フレッド・コレマツさんという人です。

このフレッド・コレマツさんは、ことしの一月のグーグルの表紙を飾りました。この方は、戦時中、太平洋戦争中に日系アメリカ国籍を持っていた人たちが強制収容されたんですね、それがアメリカ憲法違反だといつて訴えた人です。そして、クリントン政権のときにその裁判が終わりまして、裁判に勝利したんです、勝ったんです。そして、彼は、何かがおかしいと感じたら、それを口に出すことを恐れてはいけないということを言っています。今、この言葉はアメリカでとても大きなムーブメントをつくっています。

この言葉は、私は、日本に今一番必要なんじゃないかと思ひます。どこかおかしいぞと思ひつてい

るんだけれども、誰も口に出して言わない。

○西銘委員長 時間ですので、まとめてください。

○荒井委員 はい。

特にJ R北海道の問題についてはそう思ひます。

引き続き次回以降もJ R北海道問題をやろうと思ひますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

どうもありがとうございました。

○西銘委員長 次に、本村伸子君。

○本村(伸)委員 日本共産党、本村伸子でございます。

行政不服審査とリニアの問題について伺ひたいというふうに思ひます。

行政不服審査法が二〇一四年に改正され、二〇一六年四月一日から施行されました。行政不服審査法の目的、異議申し立て制度の目的は何か、総務省にお示しをお願いしたいと思います。

○堀江政府参考人 お答え申し上げます。行政不服審査につきましては、その一般法とい

たしまして、行政不服審査法が制定されております。

行政不服審査法の第一条は、法の目的といたしまして、簡易迅速かつ公正な手続のもとで広く行政庁に対する不服申し立てをできる制度を定めることにより、国民の権利利益の救済を図るとともに、行政の適正な運営を図ることを定めているところでございます。

○本村(伸)委員 ありがとうございます。

改正行政不服審査法の主な改正点として、公平性の向上あるいは審理の迅速性の確保等に改正されたというふうに思いますけれども、その点、お示しいただきたいと思ひます。

○堀江政府参考人 平成二十六年六月に改正され、昨年四月から施行されております改正行政不服審査法でございますが、昭和三十七年の法制定後の行政の公正性、透明性に関する国民の意識の変化、それから、行政手続法など、行政の基本的な制度の整備等の時代の変化を踏まえて、御指摘のとおり、これまで以上に公正性、利便性を向上させるなどの観点から見直しを行つております。

具体的には、不服申し立ての種類を原則として審査請求に一元化した上で、公正性の向上の観点から、審理員による審理手続あるいは行政不服審査会への諮問手続などを導入し、また、利便性の向上や迅速性の確保等の観点から、審査請求ができる期間を延長し、また、標準的な審理期間を定めるよう努めること、計画的に審理を進めるための争点等の整理手続の導入などの改正を行ったものでございます。

○本村(伸)委員 ありがとうございます。

不服審査請求の処理について、遅滞なく裁決をしなければならぬというふうに規定し、迅速に処理すること、そして公平性についても向上させるのが法改正の趣旨だったというふうに確認いたしました。

そこで、リニアの問題です。

リニア中央新幹線品川一名古屋間ですけれど

も、工事実施計画の認可に対して、二〇一四年十二月、五千人以上の方の異議申し立てが行われております。

五千人以上の方の異議申し立ての審理はどうなっているのか、もう二年半たっておりますけれども、なぜまだ結果が出ないのか、お示しいただきたいと思っております。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

リニア中央新幹線につきましては、平成二十六年十月十七日に行った品川―名古屋間の工事実施計画の認可処分に対して、同年十二月十六日まで五千五十八件の異議申し立て書の提出がございました。

提出されました異議申し立て書につきましては、平成二十六年の改正前の行政不服審査法に基づき、必要な審査を実施した上で、不適法であるときは当該異議申し立てを却下、異議申し立てに理由がないときは棄却、異議申し立てに理由があるときは、当該処分全部もしくは一部を取り消し、または変更することとされております。

このため、まずは、全ての異議申し立てについて、同法第十五条第一項各号に掲げる異議申し立て書に記載すべき事項が明確に記載されているかを確認した上で、それぞれの異議申し立てについて理由があるか、慎重に検討していく必要がございます。

国土交通省では、リニア中央新幹線の認可処分に対して提出された約五千件の異議申し立て書について、既に記載事項の確認を完了しているところであり、現在、その理由についての審査を行っているところでございます。

○本村(伸)委員 二年半たってもまだ結果が出ないということで、こういう事態は、国民の権利利益の救済を図るとともに、行政の適正な運営を確保するという法の趣旨が守られないというのか、妨害されている事態だということに思っています。法改正で審理の迅速性が強調されておりますので、その点からもこれに反している事態だということに思っています。

改正行政不服審査法では、審理員として、行政処分を実施した担当者以外の者を指名するという点にもなっておりますけれども、リニア中央新幹線の工事実施計画を認可した部署と異議申し立てを審理する部署は別々になっているのか、確認したいと思っております。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

平成二十六年十月十七日に実施いたしましたリニア中央新幹線の工事実施計画の認可処分につきましては、鉄道局施設課を中心に業務を実施いたしました。

一方、同年十二月十六日までに提出されたりニア中央新幹線の工事実施計画認可に対する行政不服審査法に基づく異議申し立てにつきましては、同法第三条第二項に基づき、処分を実施した処分庁に提出するということとされておりますため、同じく鉄道局施設課で審査を行っているところでございます。

○本村(伸)委員 結局、行政処分を行った部署と異議申し立てを審理する部署が同じだということ、やはり公平性、公正性という点では欠ける状態にあるというふうに思っています。

二年半たっても結果が出ないわけですから、鉄道局の部署の方が何人で審理をしているのでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

平成二十六年十二月十六日までに提出されたりニア中央新幹線の工事実施計画認可に対する行政不服審査法に基づく異議申し立ての審査につきましては、鉄道局施設課に所属する職員三名が担当しております。この三名で、まずは、約五千件の異議申し立て全てについて、異議申し立て書に記載すべき事項が明確に記載されているかなどを確認した上で、それぞれの異議申し立てについて理由があるか、慎重に検討しているということでございます。

○本村(伸)委員 三名で、その三名はいろいろな業務の業務の中でこの審理を行っているということに聞いても、国民の皆さんの権利を守るために

も、やはり私はこのあり方自体を改善しなければいけないというふうに思っております。

処理した者と審理する者が同じというのは、審理の公正性、公平性に欠ける、第三者性ということに聞いても欠けるというふうに思います。改正前の案件といえども、この法改正の趣旨を踏まえて、不服審査の審理は別の部署で迅速にやるべきではないか、業務ではなく専任でしっかりと審査をするべきじゃないかと思っておりますけれども、大臣、お願いしたいと思っております。

○石井国務大臣 平成二十六年に改正後の行政不服審査法は、平成二十八年四月一日以降の行政処分に対して適用されるものと承知しております。

一方、リニア中央新幹線の工事実施計画の認可は平成二十六年十月十七日に行ったことから、当該認可は改正法の適用を受けるものではないと理解しております。

リニア中央新幹線に対する異議申し立てについては、現在、鉄道局施設課の職員が審査を行っているところであり、これは、改正前の行政不服審査法に基づいた適正な審査と認識しております。

いずれにいたしましても、リニア中央新幹線に関する事務につきましては、引き続き、関係法令に従って適切に対処してまいりたいと存じます。

○本村(伸)委員 五千五十八人の方が、これだけ多くの方が工事実施の認可の処分に対して異議申し立てを行っているわけで、本来的であれば、この審理の結果が終わるまで工事はとめるべきだというふうに思うんです。ずっと放置して、二年半たってもまだ結果も出ないということで、これは、やはり法の趣旨である国民の権利利益の救済を図るとともに、行政の適正な運営を確保するということを放棄しているような態度だということに思っています。これでは異議申し立人の方々の権利が保護できないというふうに思っています。

放置していても工事は進められるというわけですから、本当にひどい態度だということに私は思います。むしろ、異議申し立て制度など無視、放

置しておけばいいという態度ではないか、住民の皆さんを軽視しているのではないかとこのように思います。こうした態度は改めるべきだということと強く申し述べておきたいと思っております。

大臣がここで抜けるということで、残りの時間は次の清水議員の後に回したいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○西銘委員長 次に、佐田玄一郎君。

○佐田委員 大臣が抜けられたようでありますけれども、質問をさせていただきます。

実は、私は群馬県の県庁所在地の前橋市というところに住んでいる者でございますけれども、去る三月十九日に、国道十七号のバイパスであります上武国道という道路が全線開通いたしました。これは、まさに関東の中心を走る道路でありまして、なおかつ我が前橋市と東京を直結する道路であります。事業決定から四十七年、私も、二十七年間、推進に邁進してまいりました。

私は、これが開通したときに本当に思ったのは、これは大事な道路でありますから、道路というものがいかに地域を活性化し、そして住民の生活様式を変えて、そしてまた歴史まで変えていくんじゃないかな、こういうふうに感じたわけでありました。まさに感銘を受けました。

と申し上げるのも、実は、私は、子供のころから、東京に行くときには、東京に行く方向は、必ず高崎を通っていたんですね。高崎市という隣の町でありますけれども。そうすると、百年以上にわたって、我々前橋の市民というのは、東京の方向というのは高崎だと思っていた。それが全く違うんですね。今度の道路によって覆された。これは本当なんです。歴史観も変わってきた。

それほどまでに道路というのは重要性を持ち、そして、今まさに、我が前橋、例えば、隣町でありますけれども、渋川、伊勢崎、それが東京に直結した。そして、特に前橋は、県都前橋でありますから、そういう中におきまして、東京に一番近い町は前橋市であるということが認識されたわけでありまして、これからにおいて、まさにこれか

らお聞きしますけれども、ストック効果であるとかBバイCにつきましても本当の意味で重要な道路になつてきた、こういうふうに通つておるわけでございます。

また、市内の混雑も解消され、そして、こちらの上武道路の方に集中してきた。多面的に非常に地域の活性化につながつてきた、こういうふうに通つても過言ではないわけであります。

今、お話を申し上げましたように、道路につきましても判断基準には、BバイCであるとか、または、今、国土交通省が挙げているストック効果という要素がありますけれども、この二つにつきましても簡単に御説明をいただきたいと思ひます。

○石川政府参考人 お答えいたします。

ストック効果とは、整備された道路が機能することによりまして、整備直後から継続的に中長期にわたり得られる効果でございます。生産性向上、生活の質の向上、安全、安心といった効果がございます。

具体的には、道路整備による移動時間の短縮や交通事故の減少、これは、費用便益分析、いわゆるBバイCの便益として計上されている直接的な効果でございますが、このほかに、企業立地、雇用の創出等による地域経済の活性化、租税収入の増加、物流の効率化、観光振興等による交流機会の拡大、医療体制の充実等の公共サービスの向上、災害時のリダンダンシーの確保など、多様なストック効果が考えられるわけでございます。

○佐田委員 今お話しになりましたように、要するに、かなりの費用対効果も上がつてまいりました。そしてまた、なおかつ、ストック効果というのが重要になつてまいりまして、私も、この十七年間、政治公約として上武道路をやつてまいりましたけれども、そういう意味におきましては、本当に住民の方々も満足し、そして、これからこの道路を使うことによつて経済効果も上げていくという機運が今出ているわけであります。

その中で、ちよつと問題が出てきたのは、途中で、BバイCが少ないんじゃないか、そういうふう

な懸念もありまして、今のところ暫定二車線なんでしょうね。それが、このすばらしい道路ができたおかげで、こちらの方に集中することによつて、かなり渋滞がふえてきた。こういうことがありまして、非常に渋滞が起つてしまつて、それが今、非常にネックになつてゐる。

そういう意味におきましては、暫定二車線ですから、ほかの用地ももう買収しておるわけでありまして、四車線化をぜひ進めていただきたい。そういうことをお考えになつてゐるのか、お聞きしたいと思ひます。

○石川政府参考人 お答えいたします。

国道十七号上武道路は、混雑緩和や地域活性化といった整備効果を早期に発現させるために、一部区間を暫定二車線を活用しながら、全線開通を目指して整備を進めてきたところでございます。

今後、全線開通後の交通量や走行速度等のデータを活用してしっかりと分析した上で、効果の早期発現の観点も踏まえながら、四車線化を検討してまいります。

なお、暫定二車線区間につきましては、交差点が連続する一部箇所では渋滞が発生しております。当面の対策として、一部区間、約二・五キロメートルにつきまして、付加車線設置工事を進めていくところでございます。

○佐田委員 今も申し上げましたとおり、全線開通する前と開通した後を比べると、一・四倍ぐらいの交通量になつてゐるんですね。一日に一万六千五百台、画期的にふえてしまつた。そういうことを考えたときに、ぜひともこれから早急に四車線化を進めていただきたい、こういうふうに通つてゐるわけでございます。

また、今お話しになりましたストック効果の問題なんですけれども、ストック効果というのは、言なれば経済効果と言つても過言ではないんですけれども、例えば、うちの方に綾戸バイパスというのがあるんですね。綾戸バイパスというのは、これは、落石があるので、要するに防災の面からバイパスなんです。これもストック効果と呼べ

るんでしょうか。

○石川政府参考人 お答えいたします。

国道十七号綾戸バイパスは、渋川市と沼田市の間における利根川沿いの急峻な地形を回避するため、現道国道十七号の落石等の防災対策としてバイパスを整備する、延長二・三キロメートルの事業でございます。

このバイパスの整備によりまして、落石の危険性が回避できるなど、いわゆる安全、安心面のストック効果が期待されているということでございまして、引き続き、地元の方々の御協力をいただきながら、整備を進めてまいりたいと考えております。

○佐田委員 つまり、国土交通省が今まで言つてきたストック効果というのは、経済効果だけではなくて、安全、安心も含めた、防災も含めたような要素なんですね。

ただ、道路ができるというのは、ただ道路ができればいいということではなくて、やはりそれによつて地域の地方創生が実現し、活性化していくということが最も大事なことでありまして、

そういう意味におきまして、上武国道が全線開通しまして、私の前橋市の北部でありますけれども、田口、関根というところなんですけれども、住民が大賛成をして、そこに道の駅をつくらう、こういうふうな声が相当出ております。

この道の駅につきまして、地方創生に資する、こういうお考えなのかどうか、国土交通省、局長に御答弁いただきます。

○石川政府参考人 お答えいたします。

道の駅は、委員御指摘のとおり、地方創生、特に小さな拠点の形成という意味でも、極めて有効な手段として期待されているところでございます。

現在、道の駅は全国で千七百七カ所に広がつておりまして、その多くが、地域の特産品の販売拠点や観光拠点など多様な機能を有し、地域外から活力を呼ぶゲートウェイとして、また地域の元気づくる地域センターとして、地域創生の核として

て大きな役割を果たしていると認識しております。

委員御指摘の十七号上武国道の田口に設置予定の道の駅の件でございますけれども、前橋市におきまして、今年三月に開通いたしました上武道路沿いに、道の駅前橋、これは仮称ですが、計画をされているところで、現在、市におきまして道の駅設置検討協議会というものを設置し、国土交通省も参画して施設の内容や規模などについて検討を進めておりまして、地方創生の役割も大きいというふうに通つております。

この道の駅に對しまして、国土交通省といたしましては、道路利用者が必要となる二十四時間無料利用できる駐車場やトイレの休憩施設、及び道路情報などを提供する情報発信施設の整備を行うこととしておりまして、今年度より調査設計に着手する予定でございます。

○佐田委員 ということは、この道の駅というのは、国土交通省におかれましては地方創生の目玉とお考えになつていただいている、こういうふうに通つてゐる。そして、我々としても、土地を賃借するとか売買するとか、そういうことに對しては地域の方々がみんな大賛成をしておるわけでございます。

そういう中におきまして、費用分担の問題があるんですけれども、いろいろな農産物を売つたり、そしていろいろな地域の特産を披露したり、いろいろな意味でいろいろな考え方があつてありますけれども、例えば、土地に對しては国が出してくれるとか、地方自治体はこまめに出すとか、その辺の費用分担について御説明いただきたいと思ひます。

○石川政府参考人 お答えいたします。

いわゆる道路区域に当たります駐車場であるとかトイレ、休憩施設、道路情報などを提供する情報発信施設等については、用地も含めて、道路管理者が、この場合は十七号でありますので国ということになります。負担するということになります。

・また、地域振興施設がございします。これは、前橋市が中心となつて、関係省庁と連携しながら負担していただく、そういう形になるかと思ひますが、詳細はこれから詰めることになると思ひます。

以上でございします。

○佐田委員 これから国、そして市であるとか地域の方々の協議会がつくられて、そして、どういう道の駅を地域の活性化のために、地方創生のためにつくっていくかということが検討されようかと思ひますけれども、ぜひとも国土交通省としては地域の方々の意見をよく聞いていただきたい。そして、切望しておりますから、そういう意味におきましては、地域の方々の意見をまず第一に考えてこの道の駅に取り組んでいただきたい、こういうふうにお考えいただけますか、いかがでしようか。

○石川政府参考人 お答えいたします。

先ほども申し上げたとおり、現在、前橋市において道の駅の設置検討協議会が開かれておりまして、そこに国土交通省も参画して検討を進めているところでございします。

この設置検討協議会、これは地元の商工会の方であるとかJAの方等、地元の方、関係者が大勢入つておられます。そういう方々の意見を行政側も聞きながら検討を深めていくことになると思ひます。

○佐田委員 そのようなプラットフォームをつくつていただいて、いろいろな職種の方々に議論していただくということは非常に大事なことで、こういうふうにお考えいただけますか、ぜひとも国土交通省として、地方創生の目玉として全力で協力していただきたい、こういうふうにお願ひを申し上げます。

それと、今も、繰り返しになりますけれども、ストック効果、道路ができたならば、その近隣の、例えば学校であるとか工場団地であるとか住宅、そして都市間の流通であるとか、そういうことが必要なのであります。

これは高規格道路でありますけれども、主要道路と接続するアクセス道路があります。そのアクセス道路がどうしても県道であるとか市道であるとか、こういう道路なのでありますけれども、これには、これでストック効果が得られる、経済効果が得られるということになった場合には、社会資本整備交付金というものを付けることができるのであります。

○石川政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、高規格幹線道路等へのアクセス道路の整備につきましては、地域の競争力を強化するなど、ストック効果を高める観点から大変重要であると考えております。このため、インターチェンジ等の整備と供用時期を連携させて行われるアクセス道路の整備につきましては、社会資本整備総合交付金等により重点的に支援しているところでございします。

さらに、スマートインターチェンジへのアクセス道路の整備に関しては、本年度より、個別に補助を行い、計画的かつ集中的な支援をすることになっております。例えば、現在事業中の駒寄スマートインターチェンジのアクセス道路につきましても、平成二十九年より個別補助をいたしまして、集中的に支援しているところでございします。

国土交通省といたしましては、引き続き、高規格幹線道路等へのアクセス道路につきまして、社会資本整備総合交付金及びインターチェンジアクセス補助制度を活用して積極的に支援してまいりたいと考えております。

○佐田委員 ぜひ、アクセス道路、これは非常に重要でありますけれども、まさに基幹道路のストック効果を生み出す大事な道路でもありますので、よろしくお願ひしたいと思います。

そして、また繰り返しになりますけれども、今混雑しておりますから、上武国道の四車線化と道の駅、この御協力をぜひお願ひしたい、こういうふうに思っております。

で、八ッ場ダムの問題であります。

私は、五月十五日に視察に行つてまいりました。定礎式も終わつて、そしてどんどんコンクリートを打つて、そして、地域が、桜の木を植えたりいろいろなことをしております。

そういう中におきまして、群馬県においては、昭和二十二年にキャサリン台風という台風襲来しまして、千人以上の方がお亡くなりになった。こういう災害というのは大変なことでありまして、災害対策としてのいわゆる治水、こういうことがありますけれども、もちろん復旧事業としての災害対策というのがあるのでありますけれども、キャサリン台風のような災害が一度起きた場合には、東京の方まで水没するという話を私は聞いております。

こういう中におきまして、災害の復旧というよりも、そういう災害が起きないようにする、予防していく、これが一番大事だと思うんですね。

政治の要諦は、やはり何といつても国民の生命財産を守っていくということが一番でありますから、そういうことを考えたときに、災害の予防をどのようにお考えなのか、水管理の局長、お願いします。

○山田政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、災害を防止するための防災対策といたしまして、災害が起こった後の災害復旧あるいは再度災害防止というのも重要なことでありますけれども、やはり予防的な対策というのも非常に重要だというふうにお考えしております。

予防的な対策をすることによりまして、実際に被害が起きますとかなりの被害額が生ずるわけでございしますけれども、かなり大幅に削減することができま。実際の被害額の何十分の一か、そういう金額で予防することができるとございします。

例えば、淀川におけます、平成二十五年に災害がございました京都で、もしも堤防が起これたら一兆二千億円の被害が起これたわけでございしますが、これを防いだのは四千億円のダムということもございました。

こういった意味から、予防的な対策というものは非常に重要だというふうにお考えいただいております。

○佐田委員 災害復旧も大事ですけれども、やはり、それが起きないようにすることが一番大事、予防というのが最も大事であらうか、こういうふうにお考えいただけますか。

八ッ場ダムに行きましたら、反対派の方々が、もう東京に水は要らないと言つてきたんです。ところが、三年に一度は洪水が起きてくるんです。なおかつ、八ッ場ができない場合には、暫定水利権がありますから、もしもできない場合は、埼玉県が三割の水がなくなつてしまふ、そういう状況にもあるわけであります。これから二〇二〇年のオリンピックに向けて、治水、利水というのは最も大事なことでないか、こういうふうにお考えいただけますか。

もう時間になりましたので、最後になりますので、一言。

今、まず、ダムをただつてくれればいいというんではなくて、例えば、八ッ場ダムには、今、桜を植えております、観光の面で一生懸命植えております。また、違うんですけれども、草木ダムというところには、桃の花を地域の方々がダムの管理事務所の方々と一緒になって植えている。こういうふうな地方創生であるとか観光に利することについてどのようにお考えなのか、お聞きしたいと思ひます。

○西銘委員長 時間ですので、簡潔に答弁をまとめてください。

○山田政府参考人 お答えいたします。

八ッ場ダム周辺におきましては、平成二十六年より、多くの人が訪れる水と桜の里づくりを目指しまして、桜の植樹を行う……(発言する者あり)答弁。

○西銘委員長 静粛にしてください。

○山田政府参考人 「やんば一万本桜プロジェクト」を進めているところであります。

今後とも、こういう地方創生に向けて、このような地元での取り組みについて、関係機関と一緒に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○佐田委員 終わります。

○西銘委員長 次に、中川康洋君。

○中川(康)委員 公明党の中川康洋でございます。

きょうは、一般質疑ということで三問予定をさせていただいておりますが、私は田中副大臣にも質問させていただきますので、どうぞよろしくお祈りを申し上げます。

きょうは、質問に入る前に、一言国交省にお礼を申し上げます。

というのは、先日の四月五日、私は、当委員会におきまして、東名阪道のピンポイント渋滞対策、具体的には四日市付近の上り線約八キロの暫定三車線化、これの早期実現を質問させていただきました。

この折、国交省からは、本年夏ごろまでの完成をめどに事業を進めていきたいという答弁をいただいていたわけですが、NE・X・C・O・中日本より報道発表がございまして、そのうちの四日市インター付近の一部区間約二キロにおいて、答弁のありました夏ごろを待たずに、来月の六月十日の朝より暫定三車線の先行運用を開始するとの発表をいただいたところでございます。

今回、この発表は地元の人として大変うれしく感じる内容であり、国交省及びNE・X・C・O・中日本には心から感謝を申し上げます。

私、昨日もそこを走っておりまして、平日の夕刻でも、実は十二キロの渋滞でございました。残り区間、この暫定三車線、六キロございまして、夏の渋滞時期であるお盆までぜひ鋭意無事故で事業を進めていただきますよう、よろしくお祈りを申し上げますし、田中副大臣、ぜひ石井大臣にお伝えいただきたいというふうに思

ますので、どうぞよろしくお祈りを申し上げます。それでは、一点目、御質問をさせていただきます。

初めに、道路財特法、正式には道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律における特別措置の継続について、具体的には補助率のかさ上げの継続について伺わせていただきます。

道路財特法における国の負担または補助率の割合の特例については、地域間格差への対応や生活者重視の観点から、地域のニーズを踏まえ、真に必要な道路整備を促進するための地方への支援が必要、こういった考えから、平成二十年度以降十年間の時限として措置されたものであります。が、実は今年度がその最終年度に当たるわけでございます。

しかしながら、地方には、地方創生のさらなる推進、さらには生産性の向上による成長力の強化、こういった課題が山積しております。地域のニーズを踏まえ、真に必要な道路整備を推進するためには、この特別措置の継続が必要であるというふうに私は感じております。

また、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動を支えるための街路、こういったものを初めとする都市基盤の整備につきましても、都市交通の整備や安全、安心の確保といった部分から、まだまだ多くの課題が地方に残されております。

ゆえに、現在、地方創生に全力を挙げている地方自治体にとりまして、この道路財特法の規定による補助率のかさ上げの措置が今年度で仮に終了した場合、さまざまな道路整備をしておるわけですが、来年度からこれが低減されるということは、地方にとっては大変大きな問題でございます。

そこで伺いますが、地方自治体が、今後も、迅速かつ着実な道路整備の推進により、安全、安心の確保、さらには生産性の向上による成長力の強化、こういったものを実現するため、道路財特法に示された補助率のかさ上げについては、来年度

以降も継続していただきたい、また、すべきであると考えますが、田中副大臣、国交省を代表しての御所見をよろしくお祈りいたします。

○田中副大臣 道路の補助事業ですとか交付金事業等については、今委員御指摘いただいたとおり、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律、いわゆる財特法の規定によりまして、国費率のかさ上げが今措置をされております。

このかさ上げ措置は、平成二十年度から今年度末までの十年間の時限措置である一方におきまして、生産性向上ですとか地方創生の観点から、必要な道路整備を図る上で大変重要な役割を果たしているところであります。このため、多くの地方自治体から、かさ上げ措置の継続について御要望をいただいているところであります。

来年度以降の取り扱いにつきましては、地域の意見をしっかりと伺いながら、道路を取り巻く政策課題への対応ですとか地域の財政状況などを考慮しながら、さらに検討を進めてまいりたいと思っております。

○中川(康)委員 ありがとうございます。

私も、実は国政に参る前は、三重県の県会議員をしておりまして。さらには四日市の市会議員もしておりました。いわゆる地方における道路の必要性というのを非常に感じながら、その現場現場で仕事をしてきた一人でございます。

それで、今回、今年度で時限を迎えるということと、今、さまざまな団体でありますとか都道府県、さらには市町村、今副大臣おっしゃっていただいたとおりでございますけれども、要望が出ておるところでございます。

私は、これはもう間違いないというふうに捉えるのではなくて、やはり地方の声というのをしっかりと取り取りたいというので、国交省としても、確かに財政面の問題もありますので、財務省等とも鋭意協議を図っていただきたいと思っております。

加えて、太田前大臣の時代から、いわゆるス

トック効果というお話が出てまいりました。今、佐田先生もおっしゃったとおりでございます。さらには、石井大臣になりまして、生産性革命元年、こういった考え方も出てきたわけでございます。これは、やはり地方の協力なしには進まないといった状況もあると思います。

そういったところもお酌み取りいただいて、今、大臣は参議院の方に行かれていたというふうにお伺いしたけれども、副大臣の方から大臣の方に地方の思いというのをお伝えいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお祈りを申し上げます。

続きまして、二点目、少し個別的な御質問をさせていただきます。

高速道路におけるEV、電気自動車の急速充電器設備の普及促進について御質問をさせていただきます。

まず初めに、急速充電器の質問を伺う前に、その前提となります電気自動車、EV、及びプラグインハイブリッド車、PHVそのものの普及促進に関する政府の取り組み及び方針について伺いたいと思っております。

○土田政府参考人 お答え申し上げます。

EV、PHVは、CO₂の排出削減や省エネルギー推進の観点から、特に重要な次世代自動車であるというふうに考えております。政府といたしましては、二〇三〇年までに、新車販売に占める次世代自動車の割合を五から七割とすることを目指すことを閣議決定しております。

これらの普及目標の達成に向けて、昨年三月に公表いたしましたEV・PHVロードマップでは、我が国における保有台数について、EV、PHVは、まず二〇二〇年に最大で百万台とするという目標を定めたところでございます。

普及に向けては、まずは価格の低減が重要でございます。車両購入者を対象に車両価格の一部を補助し、初期需要の創出、量産効果の発現を促しております。また、充電インフラ整備を支援するとともに、航続距離の伸長に向けたバッテ

リー開発などの取り組みを進めております。

○中川(康)委員 ありがとうございます。

政府としての目標、さらには、そこに向けての車両そのものの価格の低減、また充電インフラの整備、こういったお話をいただいたところでございます。

そうしましたら、次に、高速道路におけるEV急速充電設備のパーキングエリア、またサービスエリアでの設置の状況及び今後の普及促進の方向性、ここについてお伺いをしたいと思います。

○土田政府参考人 お答え申し上げます。

高速道路会社が管理しますサービスエリア、パーキングエリアは平成二十九年四月一日時点で八百六十七カ所ございますが、そのうち四割の三百五十五カ所に三百八十基の電気自動車用急速充電器が設置されております。

EV・PHVロードマップに基づきまして、電欠の懸念を払拭する観点から最適配置の考え方を徹底し、一定区間内に充電器がない空白地域に確実に設置を進めるとともに、二〇二〇年をめどにこの空白地域を埋めるよう計画しているところでございます。

○中川(康)委員 ありがとうございます。

今、PA、SAが八百六十七ある中で、その四割の三百五十五のサービスエリア、パーキングエリアで設置が進んでいるという御答弁をいただいたところでございます。

実は、ここで一つ、日ごろから電気自動車を使用している利用者の方からいただいた御意見をもとに、問題提起をちよつとさせていただきたいと思っております。

この方は、日ごろより快適に電気自動車を使用され、国内における電気自動車の普及にさらなる期待をされている方でございます。そういった意味においては、政府方針と同じ方向なわけなんです。

この方は、実は、本年五月一日、まさしくゴールデンウィークの中日でありますが、午後二時三十分ごろ、中央自動車道下りの駒ヶ岳サービスエ

リアでEVの急速充電設備を利用されました。しかし、一台しかない充電設備、これは一台しかないんですけれども、これが実は故障しておりました。急速充電ができない状態でございました。

ちなみに、この充電設備は前日の夕刻ころから故障しており、ゴールデンウィークの中日にもかかわらず、ほぼ丸一日、急速充電ができない状態にあったところでございます。

そこで、本人が、ITサポートセンター、これは電話で連絡するんですけれども、連絡をすれど、近くの充電箇所でも充電願いますとのつれない回答。それができれば問題なかったわけですが、もう残容量がなかったわけでありまして、また、サービスエリアの受付でも相談しましたが、的確な対応は全くなかったところでございます。

何分かのやりとりの後、急速充電ではなくて、何とか普通充電ができることが判明しまして、この方は、このサービスエリアで約一時間普通充電をして、その後、次のパーキングエリアの充電箇所まで走行したところでございます。

確かに今回のこの御意見は一利用者の高速道路での出来事かもしれませんが、しかし、私は、現在、先ほどの答弁にもありましたとおり、国として電気自動車を初め次世代自動車の普及促進を進めている中で、このような事案はその流れを阻害してしまう要因になるのではないかと、やはり電気自動車はまだまだ使えないな、こういった印象になつてしまふのではないかと、このようにも感じるところでございます。

そこで、今回の御意見をもとに、私なりに何点か提案をさせていただきたいと思っております。

現在、高速道路のサービスエリア、パーキングエリアでの急速充電器の設置数はそのほとんどが一基のみでありまして、上下分離のサービスエリアで二基設置しているのは、東名の海老名、足柄、さらには中央道の談合坂の三カ所、また、集約型のサービスエリアで四台設置しているのは新東名の岡崎サービスエリアのみであります。

私は、高速道路のパーキングエリア、サービスエ

エリアでEVの急速充電器が一基のみでは、仮に先ほどの例のように設備が故障の場合には急速充電は不可能でありますし、また、先に利用者が重なった場合、その利用者が終わるまで待つことを余儀なくされるなど、結果的に、これからEV車がふえていけばふえていくほど、その快適性と利便性は逆にそれが、電気自動車の普及促進を阻害する要因になるのではないかなというふうにも感じるところでございます。

そこで、高速道路での急速充電器の設置については、確かに、まずは面整備をしていく、これはわかるんですが、今後は、将来的に、一基のみの設置ではなくて、やはり二基以上の設置を進めるべきではないかと考えます。

また、仮に故障した場合の早急に修理を行う体制づくりでありますとか、今回は一日故障だったということですので、また、そうならないための保守、保全の体制、さらには、その故障の期間、例えば現地直接利用者に対応するための体制の整備、こういったものを検討する必要があるのではないかなというふうに思いますが、その部分についての御答弁を賜りたいと思っております。

○石川政府参考人 お答えいたします。

高速道路会社は、急速充電器の設置及び運用管理を行う民間会社と共同いたしまして、国の補助金を活用しつつ、急速充電器設備の整備を計画的に進めているところでございます。これまでは、経済産業省が取りまとめたEV・PHVロードマップに基づきまして、一定区間内に充電設備がない空白地帯を埋めるよう整備を進めてきたところでございます。

委員御指摘のように、複数基が設置されているサービスエリアはまだ数少ないわけでございますが、このような各休憩施設における複数基の急速充電設備の整備につきましては、高速道路会社からは、電気自動車の普及状況や急速充電設備の利用状況等を踏まえまして、共同事業者でございす民間会社とも検討することを考えているというふうに聞いております。

また、故障した場合の問い合わせや修理につきましては、共同事業者である民間会社が実施することとなっておりますが、利用者から高速道路会社に故障の問い合わせが寄せられた際には、運営管理会社に速やかに修理等を依頼するとともに、利用者に対しては、代替用の普通充電コンセント、これは先ほど委員御指摘ございましたけれども、これが御利用いただけることや、近傍の急速充電設備等を案内する、こういったことで、利用者に御不便をおかけしないよう適切なサポートを行っていくというふうに聞いております。

○中川(康)委員 ありがとうございます。

今回御相談いただいたというか御意見いただいた方は、日ごろ非常に快適に乗っていて、電気自動車の普及ということに対しては非常に前向きな思いがあったそうです。しかし、この案件によって非常に残念な思いをしたという中で、国としては、これから電気自動車を進めていく、この方向性は全くもって変わらないわけでありまして、

確かに、卵が先か鶏が先かという議論かもしれませんが、やはりそういったところにも意識を持っており組みをいただきたいと思っておりますし、仮に故障等があった場合は迅速に対応できる、また、そういった故障にならないような保守、保全、こういった体制も、今回、確かに小さな事案かもしれませんが、そこに大きなポイントがあったのかなというふうにも思いましたので、御質問をさせていただいた次第でございます。

どうぞ、引き続きの取り組みを関係者の皆様とよろしくお願いいたします。

最後、今回ちよつと気象庁に御質問をさせていただきたいと思っております。具体的には、津地方気象台とみえ防災・減災センターの、これは三重県にあるわけですが、さらなる連携強化についてお伺いします。

平成二十八年三月末、政府関係機関移転基本方針、これは内閣官房まち・ひと・しごと創生本部で決定されたわけですが、三重県から提案させていただきました気象庁の移転については移

転対象外というふうになったわけでございますが、今後は、必要に応じて気象庁と三重県が協議をし、津地方気象台の防災支援等の機能充実について具体的な結論を得るといふふうにされたところでございます。

これを受けまして、平成二十八年四月以降、協議を重ねた結果、三重県と津地方気象台との連携強化策の一つとして、三重県の地域防災力向上のためのみえ防災・減災センターと気象台との連携を決定していただくとともに、平成二十八年九月には、内閣官房まち・ひと・しごと創生本部が、基本方針に基づき、気象台の防災支援等の機能の充実強化について、ほかの中央省庁分とあわせて発表していただきました。

実は、三重県と三重大学は、既に平成二十六年四月にみえ防災・減災センターを共同設置しまして、県と大学が相互に連携協力してさまざまな事業に取り組んでおるわけでございます。また、気象庁においても、地域防災力の向上を施策の一つとして、各地方気象台が自治体支援や住民への普及啓発を実施していただいております。

そこで、私は、津地方気象台と三重県のみえ防災・減災センターは、今回の連携を機に、おののが事業をそれぞれ実施することではなくて、今後は一体的かつ一元的に実施することで、より効果的な事業が実施できるのではないかとこのように思っております。

そこで伺いますが、政府関係機関移転基本方針に基づく津地方気象台の防災支援等の機能の充実についての今後の事業実施につきましては、気象台からの講師派遣によるこれまでの支援、これはもう既にやっていただいているわけでございますけれども、それに加えて、より効果的な事業実施となるように、これまで気象台が実施してきた事業や、さらには県との新たな事業につきまして、これからは企画段階から実施までを両者が一体となつて進めていくことが非常に重要になってくるのではないかと思います。気象庁のお考えを賜りたいと思います。

○橋田政府参考人 お答えいたします。

ただいま委員より御質問のございました三重県との防災対策に係る連携でございますけれども、地元の津地方気象台がこの取り組みを進めているところでございます。

その中で、お尋ねがありました、三重県と三重大学が共同で設置しましたみえ防災・減災センターでございますけれども、津地方気象台との連携協力につきまして、これまでは、同センターが開催する風水害対策のシンポジウムに津地方気象台の台長がパネリストとして参加し、また、三重県内の市町村職員を対象といたしました研修では、気象台職員が講師を担当するなどしてきています。

気象庁といたしましては、ただいま御紹介ありましたように、国土交通省が進める防災意識社会への転換を図る観点から、地域の気象防災の最前線である地方気象台において、地域の目線に立った取り組みを推進することが一層重要になると考えております。

こうした地域の目線に立った取り組みにおきましては、各地の気象台が実施する気象や防災の知識の普及啓発や人材育成などの活動につきまして、事業の企画段階から都道府県等の関係機関と一体的に進めることが、より効果的な地域における防災対策の充実強化につながるものと考えております。

三重県におきましては、今年度、これまで気象台が主催してきた防災講演会や、みえ防災・減災センターが主催してきたシンポジウムにつきまして、それぞれ、気象台と同センターが企画段階からよく相談、協議をいたしまして、共催するというところで計画しているところでございます。

今後とも、津気象台の実施する普及啓発や人材育成などの活動につきまして、みえ防災・減災センターと一体となった取り組みの充実強化を図つてまいりたい、かように考えております。

○中川(康)委員 ありがとうございます。

気象庁が持つておる経験とかノウハウは非常に大きなものがあると思います。それを現場目線で地域で活用させていただく、こういった方向性でぜひ取り組みを進めていただきたいと思ひますので、そのことを要望申し上げ、公明党の質問を終わらせていただきます。

大変ありがとうございます。

○西銘委員長 次に、水戸将史君。

○水戸委員 民進党の水戸将史でございます。

時間が限られておりますので……前回は、横浜環状南線につきまして質疑をさせていただきました。前回は、大気汚染対策について真摯な対応を求めるところでありましたが、きょうはちよつと視点を変えまして、何点かお聞きをしたいと思つております。

資料を御提示しておりますので、ごらんいただきたいんです。

まず一ページ目は、このような形で、横浜環状南線が今、建設途中であるという地図ですね。二ページ目、三ページ目をごらんいただきたいんです。

これは、市民団体があえて作成させていただいたものでございますが、この環状南線、釜利谷トンネルと日野隧道、この隧道というのは、断面図を見ていただいてもわかるとおり、横浜環状南線の下に日野隧道というのが通るんですね。

この隧道というのは、横浜市が設置した幅四メートル、高さ四・六メートルの馬蹄形の空洞、資料二の左下に断面図がありますけれども、この空洞でありまして、その中に布設された導水管を通じて横浜市民に飲料水を供給する施設なんです。もう築五十年ぐらいたつておりますので、非常に老朽化が進んでおります。

この隧道が、三ページを見ればわかるとおり、横浜環状南線のちよつと六・二メートル下、六メートル強下にこれを通ることになるんですね。そして、隧道の十二メートル上には、ランブ四車線、計八車線のトンネルが採掘されるという形で、恐らく大型車が一日に五万九千台以上走るの

ではないかというのを聞いております。

もともとこの地盤は、後ほど申し上げますけれども、盛り土地域でありますので、脆弱なんですね。こういう地盤にこのような道路を建設した場合、いろいろな事故が発生するのではないかと、予測されましても、どのようなリスクヘッジを行っていくのか。

さらに、先ほど申し上げました日野隧道の老朽化に関して、やはりこれからいろいろ、三浦活断層等の直下型大地震が起り得るかもしれないということが考えられますから、こういうことを含めて、こうした環状南線等々、トンネルを採掘して道路をつくることによつての、さまざまな地域の特質があるんですけども、これについてどのような対策を講じようとしているのか、具体的に簡潔にお答えください。

○石川政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、横浜環状南線の釜利谷ジャンクション付近では、本線トンネル二本とランブトンネル二本が、横浜市が管理いたします日野隧道の上部を六から十三メートルの離隔で交差する計画となっております。

当該トンネルにおいては、有識者検討会の意見も踏まえまして、日野隧道との離隔や地盤の状況等を考慮し、NATM工法で施工することとしております。

日野隧道の近傍については、これまでの技術的検討によれば、横浜環状南線のトンネル施工に伴い多量の土砂が掘削されることから、日野隧道に及ぼされる上載荷重が減少し、日野隧道の浮き上がり等がむしろ懸念されるということでございます。このため、交差範囲となります日野隧道の約百四十メートル区間に対しまして、トンネル壁面を内側から増し厚する、トンネル覆工裏面の空洞にモルタルを充填するといった補強を実施し、平成二十八年に完了したところでございます。

今後、本線トンネル及びランブトンネルの掘削時において、これらのトンネルと日野隧道の変位等の計測を行いまして、その影響をモニタリング

することとしております。

○水戸委員 資料四と五をごらんいただきたいんですが、これまた違うところの平面図と、資料四の平面図の①、ちよつと斜めに縦に入っています、これが資料五の断面図です。

ごらんのとおり、資料四の黒い太線みたいなものは、これがいわゆる汚水管ということでありまして、その下に丸っこいトンネルが走っている、こういう断面図なんですね。これは金井汚水管の存在する笠間地区の平面図でありますけれども、ここも非常に地盤が軟弱と言われているんですね。

その下に、今申し上げましたとおり、直下三センチメートル、本当に真下に、高速六車線のトンネルを掘削とありますけれども、これは事実なのか。そして、この汚水管線が本当に頭上にあるのですから、これが破損するのではないかと懸念について住民サイドからいろいろな指摘が提示されておりますけれども、どのような形で認識されておりますか。

○石川政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のように、公田笠間トンネルの区間では、本線トンネル二本が、横浜市が管理いたします金井汚水管の直下部を約三十センチの離隔で交差する計画になってございます。

現在、NEXCO東日本では、金井汚水管と本線トンネルが非常に近接いたしますことから、金井汚水管の内部から測量を実施し、当該汚水管の正確な位置を把握するなど、本線トンネルの施工計画立案に必要な事前調査を綿密に実施しているところでございます。

引き続き、必要な調査を実施し、施工計画を策定いたしますとともに、施工中のモニタリングにより変状を把握した場合には適切な措置を講じるなど、金井汚水管への影響を抑えつつ、安全、確実に施工を行ってまいりたいと考えております。

○水戸委員 住民説明を十二分にしっかりとさせていただいて、やはり安心感を与えるような形で、

ぜひ真摯な対応を強く求めたいと思います。

この地域一帯、環状南線が建設されるこの一帯は盛り土なんですね。大規模盛り土造成地域でありまして、特に桂台地域とか庄戸地域などがそれに該当するところでありまして、そういうところに、真ん中にトンネルを掘削するというふうになっているんですけれども、やはり、これからいろいろな大地震が起こるのではないかと懸念されて、今でも、過去、いろいろな地震を受けて、平成十八年度には国交委員会でも、宅地造成等規制法の改正に際しましては、災害対策を確実に実施することを附帯決議しているんですね。

ですから、こうした、いわゆる盛り土のところにおける、生活道路もそうなんですけれども、幹線道路、こうした新たな道路をつくる、この道路に対して、さまざまな形で災害対策、地震対策について、どのようなメンテが必要なのか、これについてどのような認識なのかということをお答えいただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○栗田政府参考人 道路に関連しまして、宅地の安全の面に関しまして御答弁させていただきます。

今御指摘のとおり、平成十八年に宅地造成等規制法を改正させていただきました。この改正に合わせまして、地震時における大規模盛り土の安定性調査、あるいは地すべりを防止する工事を支援する宅地耐震化推進事業、こういった事業を平成十八年度に創設したところでございます。

横浜市では、この事業を活用しまして、桂台地区や庄戸地区のような、昭和四十年代から造成された住宅団地を含みます市内の大規模盛り土造成地の範囲を調査し、平成二十一年二月に、約三千六百カ所の大規模盛り土造成地の分布図を公表したところでございます。

平成二十四年度からは、これら全ての大規模盛り土造成地について、地下水の湧き出しとか、擁壁のはらみだし、そういった有無を把握する現地

調査を行いまして、盛り土の安定性について検討する地区の絞り込みを進めてきたと承知しております。

平成二十九年度は、まず、危険度がより高い、優先的に検討を進める必要性が高い地区に対して、地質調査、安定計算などの調査の進め方について先行的に検討を進めると承知しております。

桂台地区、庄戸地区は、この危険度がより高いと判定される地区に含まれているとは、横浜市からは伺っておりません。今後、先行的に調査が進められた地区の結果も踏まえて、両地区も含めまして、その他の地区について安全性を効率的に把握する手法の検討を実施するなど、継続的に対応を進めていく予定と承知しております。

○水戸委員 宅地造成、宅地に対しては、今までもいろいろな法律がありますからあれなんですけれども、今言っているのは道路なんですね。これだけの大規模な道路を、トンネルを掘削してつくるわけでありまして、やはり道路をつくることによつてリスクが非常に発生する。もちろん、これは、周辺の住居地に対しても、いろいろな、陥没事故とかが併発するという危険性はありますけれども、まず、この道路に対してはどのようなメンテをしていくのかということについてはどのような御見解でしょうか。

○石川政府参考人 お答えいたします。

桂台や庄戸地区におけるトンネル工事による地盤沈下等の御懸念ということではないかと思いますが、桂台トンネルにつきましては、有識者から成る検討会の議論も踏まえまして、止水性の高いシルドトンネルを採用しております。このため、現時点で地盤沈下に係る特段の懸念はございませんし、施工に当たりましては、必要な調査を実施し、適切な施工計画を策定の上、安全確実な施工に努めてまいりたいと考えております。

また、庄戸トンネルにつきましては、NATM工法で施工することになってございますが、地元から地盤沈下の懸念も上げられておりますことか

ら、有識者から成る技術検討会を設置し、検討を行っているところでございまして、具体的には、トンネル掘削による地山の崩壊、地表面沈下を防ぐためのセメント系改良剤による地盤改良、施工中の地下水位の変動抑制対策として、排水された地下水を補填するため、井戸を介して帯水層に注水し水位を保つ対策、完成後におきましても地下水位を一定に保つため、トンネルの防水型構造の採用や、地下水をトンネルに沿って移動させないための止水壁の設置などを検討しております。

また、これらのトンネル施工中には、地盤高を計測することとしておりまして、例えば庄戸地区におきましては、六十九カ所で継続して計測を行うこととしております。この施工中の計測を通じて、もし変状が確認された場合は、有識者委員会の意見も踏まえながら、供用後に継続的な計測を行うことも検討してまいります。

○水戸委員 安全だと。もちろん、安全を徹底していただくのは当たり前なんです。しかし、万が一の場合もあります。ですから、今後、いろいろ、震災等々が発生する危険性があるということをご想定した場合、やはりトンネルの掘削とか建設によつて造成地に対するさまざまな変化があるのではないかと。

事前の防災対策もありますけれども、やはり事後の防災対策に関するメンテ、あと、補償の問題がありますけれども、こういうことについて具体的にどのような形で講じようとしているんですか。

○石川政府参考人 地震等につきましては、一般的には、トンネルの構造的な特徴といたしまして、谷地を埋め立てた土工部よりトンネル構造の方が剛性が高いこと、トンネル断面は円形のため、形状の安定性が高いことから、周辺の盛り土の耐震性能を損ねるものではないというふうに考えております。

こうした地震等の災害に強い道路整備を、地域の環境に配慮しながら安全に施工してまいります。

また、仮に、道路の供用後に、当該道路に起因

平成二十九年五月二十六日

し、地上部の建物等何らかの損害等が生じた場合は、補償も含めて、道路管理者として適切に対応すべきものと考えております。

○水戸委員 時間が限られていますので最後の質問にいたしますけれども、事業者、いわゆる国交省側と住民サイドのさまざまな意見の相違とか、それに対する捉え方の相違がありまして、かなりこれは、住民運動も含めて、やはりいろいろな形で不安に、また不満に思っているわけですよ。説明不足もある。

ですから、今後、やはり一つのものとして、例えば横浜環状北線におきましては、地盤変動監視委員会等を設置しているんですね。ですから、やはり第三者的な立場から、いろいろな形で住民サイドに一定の安心感また安定感がある程度提供できるような形で、南線に関しても、地元目線の必要性から、住民及び住民が推薦するような学識経験者を入れたような、そうした第三者機関の設置をしながらいろいろな説明責任を果たしていくということ、これから仮にそちらが事業をより一層推進していきたいというならば、そういうことを含めてやっていくべきだと思うんですね。

大臣、これに対してどのような御見解でいらっしゃるか、最後にお答えいただきたいと思います。

○石井国務大臣 横浜環状北線におきましては、施工による地盤変動の監視のみを目的とした学識経験者等から成る委員会を設置し、施工を進め、平成二十九年三月に開通いたしました。

一方、横浜環状南線におきましては、施工に入る前に既に、地盤工学の専門家を含む有識者検討会を設置しておりまして、これまで、地盤沈下を未然に防ぐため、トンネルの施工方法を検討してきたところであります。施工により地盤変動が生じた場合の対策等につきましても、この検討会を活用し、検討する予定であります。

引き続き、沿線地域の住民の皆様の生活に影響を与えることがないように、検討会の意見をお伺いしながら施工を進めるとともに、施工中のモニタ

リングにより変状を把握した場合には適切な措置を講じるなど、安全かつ確実な施工に万全を期してまいりたいと存じます。

○水戸委員 今後の真摯な対応を期待して、私の質問を終わります。

どうもありがとうございます。

○西銘委員長 次に、村岡敏英君。

○村岡委員 おはようございます。民進党、秋田県出身の村岡敏英でございます。

ちょっと短い時間なので、三問ほどお願いしたい、こう思っております。

先週の土日、APECがハノイで開かれましたけれども、TPP IIに關しての調査団ということ

で民進党から行つてまいりました。

私は、農業を中心にしてTPPの件で調査団で行つたんですが、それは農水委員会でお聞きする

として、ベトナムの各省庁の方々だったり、また政治家の人とお会いいたしました。そのとき、日本

の政治家として、陳情を大臣に頼まれたことがあります。それは、しっかりとベトナムの政府から

頼まれたので、お話ししたいと思ひます。

御存じのように、ベトナムは、東アジアの中でも三番目の人口、九千万を超える人口があり、平均

年齢が三十・四歳という若い国であり、これから、インフラ整備、また農業の技術開発などをやら

なさないといけない。

そういう中で、ODA関係、日本がベトナムには無償援助も含めて相当しっかりとやっていると

思ひますが、鉄道とかそういうのも見られましたが、今現在、ODAでどのような形でベト

ナムに協力しているか、お教え願ひえらと思ひて

います。

○石井国務大臣 国土交通省では、ベトナムとの

のソフト面の支援を行うことが特徴でございます。ベトナムにおきましては、南北高速道路、ハノイ市、ホーチミン市両市の都市鉄道等のハード面

の支援に加えまして、道路、港湾、鉄道の技術協力や洪水管理等の防災面の技術協力、また、建設、不動産関係制度の構築、物流人材育成支援など、多方面にわたるソフト面の支援も行つてい

ところでございます。

現在、政府を挙げて質の高いインフラの海外展開を進めておりますが、国土交通省といたしまし

ても、こうした取り組みを通じて、相手国のニーズを十分に踏まえた上で、ハード、ソフト両面にわたるインフラ構築支援を行うことによりま

して、ベトナムの経済発展を支援していきたいと考えております。

○村岡委員 インフラ整備で、ODAを通じて、ベトナムの都市鉄道、それから橋や工業団地なん

かも含めて援助しているということで、それは大変感謝いたしております。

それに加えて、今大臣もおっしゃったように、技術協力、それから、鉄道をやつても、やはり運

行、運営、そういうものをやりたい、それに加えて、行政改革という部分でもいろいろと勉強したいということを申しております。

その中心でお会いしたのが、ファットという経済中央委員会の副委員長がおりまして、大臣もお

会いしたと思ひますけれども、ぜひ、そういう形の中で、ベトナムとの関係は、親目的であります

し、そしてアジアとの経済連携というのは大事だと思ひていますので、ベトナムとの技術協力も含

めて、また人的交流も含めて、しっかりとお願いしたい、こう思っております。

次に移らせていただきます。

私は地元が秋田の由利本荘市なんですけれども、その中で、昭和四十五年から四十年かけて

やつと、鳥海ダムというのが工事事務所になつて、これから着していくことになりました。これ

は、ありがたいことだと思っております。

特に、我々の地域の鳥海山というのが、二千二百メートルの山なんです、そこから日本海まで、日本国土の中でも相当川の流が速く、そして日本海まで到達するので、洪水が何回もあつたという地域で、そこはしっかりと早期整備をお願いしたい、こういうふうに思っております。

その中で、やはり我々民進党も、再生エネルギーというのが大切だということで、当初、計画になつたんですが、地域の自治体や、また秋田県全体が水力発電をということで、今回、水力発電をその中に取り入れていこうということになりました。

今現在、水力発電、再生エネルギーに關してはどのような考えでございまして、また、どういう形でやっておられるか、お聞きしたいと思ひます。

○山田政府参考人 お答えいたします。

国土交通省といたしましては、再生可能エネルギーであります水力発電の導入については、積極的に推進すべきであるというふうに考えております。

先生御指摘の鳥海ダムでも、ダムの放流水を活用いたしました水力発電、これを行います発電事業者の公募手続を平成二十九年三月一日に開始いたしまして、四月十四日までに参加意思確認書の提出をいただいたところでございます。

その後、参加意思確認書を提出された事業者に対してまして、最大使用水量ですとか最大出力、あるいは年間の発電電力量を記載した発電規模検討書等の提出要請を行ったところでございます。

今後、平成三十年二月を目途に発電規模検討書等を提出いただいた後に、水力発電所の設置、運営に關する技術力ですとか、あるいはこれまでの実績、資金力等の観点から評価を行った上で、発電事業者を選定していく予定でございます。

このように、私もどしどし思ひますが、この水力発電の導入については、積極的に推進すべきと思ひます。

○村岡委員 直接的には、国土交通省だけでなく、電力会社が、また発電をする会社が一義的だと思

うんですけれども、大臣、一つ共通的な認識で持っていた方がいいんですが、こういう再生エネルギーをするとき、どうしても、例えば風力発電であれ太陽光であれ、いろいろなものが、送電線というのがなかなかなくて現実に難しいという面があります。

特に、この鳥海ダムというのは、二千二百メートル級の山の、もちろんもつと下ですけれども、大変山奥になっております。そういう意味では、やはり送電線を持っていかなきゃいけない。

これは国土交通省が一義的じゃないんですが、そういう意味で、鳥海ダムの整備と水力発電を国土交通省も進めていく上で、送電線というのをどうお考えか、大臣、もし答えられたら。

○山田政府参考人 委員御指摘のとおり、水力発電を行う上におきましては、我々の方のダムでのいろいろな条件とともに、送電線ですとか変電所といったようなものもその要素として考えていかなきゃいけないことだと考えております。

その点で、我々と、経産省さんですとかあるいは電力事業者さんと、今、意見交換会を行っているところでございます。そこでいろいろなお互いの情報等を交換いたしまして、今後とも、この水力発電の導入につきまして、積極的に推進するように検討していきたいと考えているところでございます。

○村岡委員 大臣、この風力発電なんかも、北海道から新潟まで、例えば風力発電の計画とかいろいろあります。それとまた、太陽光パネルも、ソーラーシェアリングという、下に田んぼがあつて、その上に太陽光をつけてとか、今、いろいろな自然再生エネルギーの実験があります。

結局は、送電線ということの中で、国土交通省だけじゃないんですが、いろいろな省庁がかかわっていることなので、この送電線があれば、風力発電だけでも、北海道から新潟まで海上でやると、大体原発三基分とも言われているような形があるので、今後、国土交通大臣もほかと連携しながらぜひ進めてほしいんですが、大臣か

らお答えを。

○石井国務大臣 風力発電に関しましては、港湾区域を活用した風力発電というのは私どもの所管でございますし、また水力発電もございまして、関係省庁と連携しながらしっかりと取り組んでいきたいと考えています。

○村岡委員 もう時間が来そうなんですが、一つ、前にアイデアで言ったんですが、高速道路の送電線というのは、高速道路ののり面の下に配線するというアイデアがあるんですね。なかなかこれは、送電線となると所有者との交渉がいろいろあつて、そういう意味では国交省にかかわるので、その部分もまた今度の機会に質問したいと思ひますので、ちょっと検討いただければと思います。

本日は、田中副大臣も由利本荘市に大変縁が深いのでお聞きしたいと思つていたんですが、ちよつと時間がないので、最後に一問だけ。

インバウンドに関してですけれども、東北震災があつてから、日本は全体で二千万人を超え、四千万人を指すというところですが、なかなかこのインバウンドが、東北地方は、回復し、そして県によつてはその前の当時よりも観光客があふえているところもありますけれども、東北は、自然豊かで、これまで外国人が余り訪れていないという意味では、日本の文化やお祭りや、いろいろなものがありますので、それに対して、国土交通省はいろいろな対策を考えていると思ひますが、その点について、観光庁の方。

○田村政府参考人 東北地方は、全国に比較すると、インバウンドの伸び率が必ずしも高くない状況にあります。これは、風評被害等が影響しているということがございますけれども、震災の以前から、やはり東北の観光振興につきましては、観光客目線での資源の磨き上げが十分であるというふうなことで、それから、魅力の発信というのが十分なされていない、さらに、県相互や近隣市町村相互の連携が不十分である等々、課題があつたというふうに考えております。

これらの課題に対応するために、東北観光復興対策交付金によりまして、観光資源の磨き上げ、受け入れ環境の整備など、地域が行う取り組みを支援しておりますほか、東北地方における広域観光周遊ルート形成計画、これも重点的に支援をしております。それから、いわゆる政府観光局を通じて、日本初となる、全世界を対象とした東北地方のデスティネーションキャンペーンなども実施しております。

こういったことで、国交省といたしましては、今後とも、関係省庁と連携して、観光を通じた東北地方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。

○村岡委員 時間が参りましたので、終わります。ありがとうございます。

○西銘委員長 次に、宮崎岳志君。

○宮崎岳志委員 民進党の宮崎岳志でございます。

今、加計学園の問題が、昨日の前川文部科学前事務次官の会見等によりまして大変に燃え盛つているところであります。本委員会は国土交通委員会でございますので、私は森友学園の関係について質問をさせていただくんですが、冒頭、一言申し上げたいのは、本日、前回の当委員会でも私が委員に配付しようとした資料について、配付が再び認められなかった。それについて、前回も認めなかったんだから今回もだめなんだというふうなお話があつたんですけれども、私は、与党の皆さん、また国土交通省もそうなんですけれども、何か考え違いをされているんじゃないかというふうに思ひます。

この資料は、本来、国土交通省が出すべきものなんです。龍池さんが提供するか、私たちが、民進党側が出すとか、そういった種類のものじゃないんです。国土交通省がきちんと調べて、そして、申請代理人なり、申請者であつた森友学園でもいいですけども、そういうところから出して提出させるとかということでは本来自らいなければならぬものなんです。

前回提出してから、断られてから時間もありません。本来であれば、この間に、こういう資料が存在する可能性が極めて高いということが明らかになったわけですから、皆様の方で調べた上で、ああ、この間はだめだったけれども、調べてみたら確かにあつた、それについては、今回提出してもらうのは結構だし、場合によつては国土交通省の方から出させてもいい、そういう話をしてしかるべきものだという事は申し上げたいと思ひます。

もう一つ申し上げれば、今回、例えば捜査中から話せないとか、そういったことがあります。これは、ある方が、補助金の不正の疑いありという事で告発をした、それで捜査が始まつた、それは確かにそうなんです。告発というのは何人でもできるんですよ。でも、被害者は、根源的には国民ですけれども、直接の被害者は国土交通省ですよ。

本来であれば、国土交通省が調べて、資料をそろえて捜査機関に持つていって、かくかくしかじか、このような不正が行われた可能性があるので捜査をお願いしたいと、これは、国土交通省の方から資料を整えて捜査機関にお願いすべきものなんです。それを、捜査を理由に資料を出せないとか、答えられないとかということ自体が、極めて姿勢として間違つていんだということをまず申し上げます。

そして、資料の点でいえば、本日、文部科学委員会でも資料の提出が拒否されました。それは、今回の加計学園問題、前川前事務次官の会見等に関する新聞記事ですよ。その新聞記事を資料として出さうとしたら拒否されたというんです。こんなばか話があつていいんですか。

私は、こういうことについては、与党の皆さんも考え方を改めて、むしろ、我々とともに、政府に対して資料を出せということばきちんと言つていただいていいんじゃないかと思ひます。今回、私が皆さんにお願いした資料は、出したからといって、例えば安倍昭恵夫人が困るとか、

安倍総理にイメージがあるとか、そういったものではないんですよ。そういった種類のものじゃないんです。ですから、こういったことについて調べていただいたり、出したりするのは、政治的にも何の問題もないことであつて、そんなに臆病にならずにきちんと認めていただきたい。冒頭でまずそのことを申し上げます。

まず、きょうは内閣官房の方にも来ていただいておりますので、そちらの質問を一言したいんです。

前回、総理夫人への総理夫人付職員の随伴、特に私的活動に関する部分はどうなっていますか、こういう話になったら、旅行命令をきちんと出す、超過勤務命令も出す、こういうふうな運用を改めました、改めたら、基本的に私的活動に随伴することがなくなつたので、もう二カ月ぐらい行つていません、こういう御回答だつたと思うんです。それはそれで、運用を改めてそういうことになるというのは結構なことだと思ふんです。

では、現在、その運用が改まつたということだと思ひますが、その後、今度は公務です、公務遂行補助活動ですか、総理大臣のかわりに夫人がいるいろいろなことをする、こういった活動、公的な活動、これについては、最近一カ月、何件あつて、何日間従事しているのか、また、その、外交関係、外交以外、そして総理が同行したもの、同行していないもの、どのような内訳になつていのか、このことについてお伺いをしたいと思います。土生審議官、お願いいたします。

○土生政府参考人 御説明させていただきます。

総理夫人は、内閣総理大臣の配偶者であることに鑑みまして、必要に応じ、政府として公務への御協力を願ひし、総理の公務遂行の補助に係る活動を行つていただいているところでございます。

お尋ねの、四月二十六日から五月二十五日までの一ヶ月間における総理夫人によります総理の公務遂行補助のための活動は、六件ということでございます。日にちでございませけれども、現在進行

中の外遊日程も含めますと、十二日間ということでございます。

それから、御質問の、外交案件かどうかということでございますけれども、これら六件は、外交に関するものということで申し上げますと、全て外交案件ということでございます。

また、総理に同行した夫人単独というお尋ねでございますけれども、この六件につきましては、総理に同行した案件が四件、夫人単独で御活動された案件が二件、このような状況でございます。

○宮崎(岳)委員 四月下旬から昨日までの一ヶ月間、安倍昭恵総理夫人の公務というのは六件あり、全て外交関係であつた、国内関係の公務遂行補助活動は一日もなかつたという、そのようなお答えでございます。

これは、前も申し上げました、森友学園の名誉校長を引き受けたり、谷登恵子夫人付職員が森友学園の要望に応じていろいろ財務省に問い合わせたり、お返事をしたりといった三カ月、国内での、外交関係以外の夫人単独の公務遂行補助活動は一件もなかつた、この人たちは何をやっていんだ、こういう話であります。二人の職員が経済産業省から連れてこられて、夫人付として官邸に常駐して、そういう外交関係以外の、スケジュール管理をやつたりそういうことをやっていゐるんですけれども、何をやっていゐるんだ、こういうことであります。結局、その三カ月、何もやっていなかった。

では、この一カ月はどうか。私的活動への随伴もなくなつた。それで、結局、この一カ月、六件、十二日間、外交関係はあつた。だから、外務省から併任で配置されている三人の職員は仕事がある。しかし、国内での公務遂行補助活動、外交以外の案件については一件もないんです。つまり、仕事が一カ月なかつたということですよ。だって、調整すべきもその公務遂行補助活動がないんですから。六月ごろから、役所のそういった人事が始まる

と思ひます。仕事がない方を国民の税金を使つて置いておく。何をやっていゐるのかわかりません。でも、仕事がない方をそこに置いておけば、それは、総理夫人の私的なお世話をしていゐるんだ、そういうふうな思われても仕方がないわけですよ、出張がなくても。

ですから、私も、そもそもこの方々、見直されて、配置を廃止されたらどうか、歴代政権ではなかったんですから、安倍政権で、二〇一四年からですか、前回の選挙の後から配置されただけなんです。もう役割を終えたということで見直されませんか、こういう発言をしました。

その後、この見直しについてはどのようなお考えであるか、改めてお聞かせ願ひますでしようか。

○土生政府参考人 お答えさせていただきます。

総理夫人による総理の公務の遂行補助活動、全体としては増大してきているということでございます。そして、私どもとしては、総理夫人との連絡体制をつくつておくことは重要というふうな考えでおります。このため、常時、夫人との連絡調整、あるいは出張に向けての日程調整等が必要になつていゐるわけでございます。そういった意味で常駐の職員二名を置いていゐることでございします。

これら常駐の職員でございますが、連絡調整全般を担当してゐるわけでございます。外交案件も含めまして、必要に応じ、非常勤の外務省職員の方とも連絡をとり合ひながらその業務を行つていゐるということでございますので、分類で申し上げますと、国内の案件に業務が限定されていゐるというものではないわけでございます。

他方におきまして、委員を含めまして、これまで国会等でもさまざまな御指摘をいただいておりますので、本件につきましては、官房長官から、総理の公務を全体として円滑に進めるよう、協力を依頼した政府が必要なサポートをするということはある意味で自然なことであらうということでございますが、そういった前提のもの

とで、総理夫人の活動を政府としてどのように支えていくのか研究していく、このように答弁をさせていただいているところでございます。

政府といたしましては、これを踏まえまして、適切に対応してまいりたいと考えております。

○宮崎(岳)委員 外務省の案件を、外務省から来ている人が三人もいるのに、ほかの人がつないだりしなきゃならない。そんな言いわけは通用しないですよ。

私は予算委員会で申し上げました、もし本当に夫人に常時つけておかなければならない人がいるなら、安倍晋三事務所からつけたらどうですか、あるいは、自由民主党の総裁の職員が何かいるんじゃないんですか、そういう方ではないんですかと。ただの連絡で、外務省の方からの連絡をただ夫人に言うだけとか、ただ切符を買うだけとか、そういう仕事だつたら、そうされたいんじゃないんですかというふうな申し上げました。これは国民の疑念を既に招いていゐる問題でありますので、ぜひ、この六月からの異動期に合わせて解決をしていただきたいというふうに思ひます。

続いて、先ほど申し上げました資料の問題に参ります。

「打合せ記録」というものであります。それからもう一枚が、「補助金について」、こういうものがあります。

これは国土交通省から三月十三日に我々に提出された資料であります。実は、国土交通省が、三月十日、申請代理人である建築設計事務所、キアラ建築研究機関に対してヒアリングを実施したと。この中ではどういうことが書いてあるか。まず最初に、十五・六億円の契約が結ばれた。しかし、その後、追加費用が発生したので不足をした。そして、二十八年一月に、施主、施工業者、工事監理者(申請代理人)による定例会議において検討し、施主が工事費の増額を指示、このように書いてあるんです。

二十八年一月の会議というのがある、そこ

で、施工、つまり森友学園が、工事費をふやすように指示をして、そしてこれを受けて、契約額を約二十三・八億円、日付を平成二十七年十二月三日とした、過去にさかのぼっての契約書を作成して、施工と施工業者が締結した、このような内容であります。

その森友学園が工事費の増額を指示したという会議の議事録とされているものが、私が前回から提出しているものなんです、二十八年の一月二十九日。しかし、そこに書かれているのは、キアラからの申し出として、補助金申請のために別見積もり及び契約書が必要になる、木質化の申請は二十二億円の見積もり云々、こういうことが書かれているということでもあります。

そして、もう一枚の添付資料とされる「補助金について」という資料で、これは二〇一六年一月二十日付のものでありますが、そこには、今回、「十四・四億(税別)で工事契約が成立しましたので、この金額を提出すると、補助額を下げられる可能性がある」ということで、上記金額を全て交付してもらいたいので、二十二億円の契約書、見積書の作成をお願いいただけますでしょうか、こういう文書になっている。そういうことです。

ですから、国土交通省がヒアリングした結果とは経過が根本から食い違っているんです。ですから、私は、そこについては、先ほど申しましたように、国土交通省が被害者なんだから、本来は、皆さんがお調べになって、資料を整えて、検察に、あるいは大阪府警なりに提出すべきものなのであって、捜査が進行しているから何も言えませんが、何もできませんという問題ではないですよ、少なくともこういう紙が出てきているんだから。秘密の暴露にならないんですよ、出てきたものは。捜査上の支障のある秘密の暴露にはならないんですから。

ですから、こういう紙もお調べになり、また、持っているならお認めになるべきだ、こういう話をしているわけです。ちよっと話が長くなりましたが、私、これを読

んでいて、なるほどというのがあるんです。「契約書及び見積書を提出することで、施工業者の会社名は公表されるが、金額は公表されない」と書いてあるんです。

これはおかしい話ですね。補助金をもらうのに、工事契約の金額が公表されないんということがあるのかな、変な文章だなと思ったんですが、実は、最初に、我々野党それぞれが国土交通省に問い合わせた、これは、補助金の額はわかったけれども、本来の契約額は幾らなの、補助対象部分はどれだけで、その金額は幾らなのということを開いたときに、国土交通省は答えにならなかったんですよ、今から思い出せば。そう、お答えにならなかった。その理由はよくわからなかったんです。結構たつてから、結局それは、業者からのオーケーがとれたということとで我々に公表されたんだけれども、そういうことが最初からわかっている文章なんですよ、このことは出せないということが。

「国土交通省の関係者に開示請求された場合は見せることはあるが、それ以外に出すことはない。」と書いてあるんです。だから、そういうことを最初から、森友学園側なりキアラ建築研究機関なり、あるいは施工業者側はわかってたということなんですよ、我々が、この話が始まったことし二月以降、国土交通省と交渉してもなかなか出てこないということが。

こういうことを踏まえれば、この一般社団法人木を活かす建築推進協議会というところが、この補助金を審査して出す、そのものになっている。国土交通省からは、その一般社団法人に対してお金を出すということになっているわけですから、この一般社団法人木を活かす建築推進協議会の補助金支出のための手続が適正であったかについて、国土交通省はきちんと調べるべきなんじゃないかというふうに思うんですよ。あるいは、既にお調べになっているのかもしれない。

これは、どのようにお調べになり、どのような結果だったでしょうか、国土交通大臣、お答えく

ださい。

○石井国務大臣 今取り上げられました件につきましては、これまで国土交通省は、一般社団法人木を活かす建築推進協議会に対して、事実確認のための詳細な調査を行ってまいりましたが、この法人の事務執行に問題があるとは考えておりません。

○宮崎岳委員 だって、この法人がその審査なり補助金の交付の手続をやっている、実際に不正が行われた蓋然性が極めて高いわけですよ。複数の契約書が用意され、そして、少なくとも、これまでのマスコミや、あるいは捜査機関の捜査というものも行われているというふうに報道されていますけれども、その中でも、やはりこの不正の蓋然性は極めて高い、こういうことになっているわけですよ。見逃した責任というのはないんでしょうか。

これは、全て適正に行われていたということではないんでしょうか。この一般社団法人がやっていることは全て、国土交通省が手とり足とり指導してこういうふうになっているということなんですよ。この社団法人には責任はないんでしょうか。大臣、どうですか。

○石井国務大臣 本件は、偽りその他不正の手段により補助金の交付を受けたか否かにつきましては、補助金適正化法違反容疑で森友学園の籠池理事長に対する告発が受理されており、三月三十日には、国土交通省に対し、捜査当局より協力の要請があったところでございます。

また、現在、参議院予算委員会の議決に基づき会計検査院が実施している会計検査を受けているところでございます。

国土交通省といたしましては、これらに對しまして最大限の協力を行っているところであります。今後、これらの状況を踏まえ、適切に対応してまいりたいと考えております。

○宮崎岳委員 大臣、先ほど申し上げたとおり、第三者が、つまり大阪地検や会計検査院が調

べているから自分たちは調べないということは、通用しない話なんです。なぜなら、被害者は国土交通省そのものだからですよ。当事者なんですよ、国土交通省は。

本来であれば、国土交通省の方で自主的に調べたものを捜査機関に持ち込んで、大阪も今やっていますよ、大阪府がやっているということが正しいかどうかはともかくとして。しかし、補助金不正受給の疑いありと何度も森友学園に行って調べて、こういう不正の疑いありという資料をそろえて、この間、告発するという話になったわけでしょう。この場合は告訴ですよ、直接ですから。本来であれば、国土交通省が調べて、問題があれば告訴するというのが当たり前なんです。誰かが、第三者がやっていますから自分たちは知りませんという話じゃないんじゃないかというふうに思うんです。

この文書の中に、先ほど申し上げましたけれども、国土交通省の関係者に開示請求された場合は見せることはあるが、それ以外に出すことはない、こういう文章があるんです。国土交通省の関係者にとりまして、ちよっと違和感のある文章ですよ。

だから、これは、誰かに聞いてこの文章を書いたとしたら、書いたのはキアラ建築研究機関だとされているわけですが、誰かから聞き取ってこれを書いたんだとすれば、その人が、国土交通省の関係者に開示請求された場合はという話をしていただくとすれば、ちよっと仮定の話になりますけれども、これは、国土交通省の外の方がそういうふうに行った、すなわち、窓口である一般社団法人木を活かす建築協議会の方がこういうアドバースをしたとか助言をしたとかという蓋然性の方が高いんじゃないかというふうに私は思っています。

だから、そこにはきちんと聞いて、だって、複数の契約書が出て、それを見抜けなかったというだけで問題がありますよ、これは。国民の財産を出すわけですからね。もう一度きちんとその責任

の所在について確認をするという気は、大臣、ございせんか。

○石井・国務大臣 先ほど申し上げましたとおり、この件につきましては、もう既に捜査当局の捜査が行われておる状況でございまして、国土交通省に対して協力の依頼があり、なおかつ、会計検査院が会計検査を実施している、こういう状況でございまして、国土交通省としましては、これらに最大限の協力を行い、今後、それらの状況を踏まえ、適切に対応してまいりたいと考えてございします。

○宮崎(岳)委員 時間になりましたので、最後に一言だけ住宅局長の方にお伺いします。

当初、我々が、共産党さんも聞いたかもしれないけれども、この契約の金額は幾らなんですか、そのうち設計費は幾らで、工事費が幾らで、そしてどのような計算式でこの補助金額が決まったんですかと言ったときに、契約金額は言えないというのが当初の国交省の説明だったんです。これは木造住宅振興室長のお話だったと思いますけれども、これが当初の説明だったんです。

しかし、それを伏せる何の理由も、どこの文書を見ても書いていないので、なぜですかということになって、そして、最終的には提示されたんだけれども……

○西銘委員長 宮崎委員、まとめてください。

○宮崎(岳)委員 はい。

この文書では、最初から伏せることになっていてという文章なんだけれども、当時、どういう根拠で伏せられていたのかということだけお伺いできますか。

○西銘委員長 由木局長、時間が来ているので、簡潔に答弁してください。

○由木政府参考人 お答えいたします。

情報の開示につきましては、一般社団法人が毎年度作成する過去の事業を収録した事例集において、施工業者の会社名と補助対象事業費を記載いたしました、これを公表、また、ホームページにも載せております。したがって、この事業を

実施するに当たりどういう情報が公表されるのかというのは、これを見れば、業者はすぐ、過去、こういうことであるということがわかるわけでございます。

それ以外の情報については、これまでも情報開示請求等がございしますが、そういう場合には、それぞれその情報開示請求の手続にのっとり、例えば相手方に確認する必要がある確認をするというような手続でこれまでも対応してきていたということでございます。そうした、これまでに公表している数値以外のものについては通常公表していないという取り扱いをしておりましたので、そのようにお答えしたということでございます。

○宮崎(岳)委員 全く説明になっていませんね。冊子に載っているかどうかと、我々国会議員が質問のために聞くかどうかというのは別の話じゃないですか。

時間になりました。以上で終わります。ありがとうございます。

○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ございます。

大阪における鉄道事業、北港テクノポート線について伺います。

配付資料の一枚目をごらんいただきたい。これが北港テクノポート線建設事業の概要でございます。

これは、大阪港トランスポートシステム、以下、OTSと呼ばせていただきますが、国土交通省から西暦二〇〇〇年に事業許可を得ております。

ごらんいただきましたように、既にこの緑色の線は地下鉄中央線が既存路線としてありまして、その先、住之江区のコスモスクエア駅から、人工島の夢洲、舞洲をトンネル等で縦断しまして、此花区の新桜島まで延伸する七・五キロメートルの事業でございます。

配付資料の二枚目をごらんいただきたい。

これも事業計画の概略なんです。輸送人員が一日当たり四万五千人、熟成時というときには十三万人を見込んであるという計画であります。

これは、運行開始予定時期が平成二十年、二〇〇八年となっておりますが、この事業、実はまだ着工していません。

調べてみますと、二〇〇八年、それから二〇一三年と、二回にわたりまして工事完了期限の延長の申請がなされました。その理由は何か、鉄道局、教えていただけるでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

鉄道の工事におきましては、鉄道事業者は、鉄道事業法に基づき、国土交通大臣が指定する工事の完成の期限までに工事を完成させなければならぬとされております。また、工事の完成の期限につきましては、鉄道事業者から申請があった場合、国土交通大臣は、正当な理由があると認めるときは、期限を延長することができるとされております。

株式会社大阪港トランスポートシステムの北港テクノポート線につきましては、同社より平成二十年及び平成二十五年に工事の完成期限の延長申請があり、延長いたしました。

このうち、平成二十年の第一回目の延長理由につきましては、公共事業の減少に伴うしゅんせつ土砂、建設発生土砂の発生量の減少により、夢洲の埋立工程が大幅におくれたこと、大阪市では、夢洲の土地利用計画については、住宅及び物流などの土地利用を想定していたが、近年、物流などの産業系の需要が高まっていることを踏まえながら見直しに向けた検討が行われること、会社としては、北港テクノポート線の工事完成期限を当面

五年間延長し、今後、大阪市において、夢洲を含めた土地利用計画の見直しが行われ、北港テクノポート線の工事完成期限について再度検討していく方針であることとされていたところでございます。

また、平成二十五年の第二回目につきましては

は、公共事業の抑制に伴い、埋立材となるしゅんせつ土砂、建設残土等の発生量の減少により、夢洲の埋立工程が大幅におくれたこと、このため、夢洲から舞洲、新桜島の区間についてはインフラ部の工事の着手を見合わせていること、会社としては、北港テクノポート線の工事完成期限を当面五年間延長し、今後、大阪市において、夢洲を含めた土地利用計画の見直しが行われ、夢洲の埋め立て完了時期のめどが立った段階で、北港テクノポート線の工事完成期限について再度検討していく方針であることとされていたところでございます。

○清水委員 結局、事業の着工にも至らない背景には、夢洲という人工島の土地利用の見込みが全く立たないということが最大の理由だと思えます。

配付資料の三枚目をごらんいただきたい。

これは、自由民主党大阪府議会議員団のニュースであります。「万博・IR 一千三百億円では済まない万博の開催経費！ 乗り越えるべき問題が山積」という記事でございまして、隠れた経費問題ということで、今申し上げました北港テクノポート線の一部であります咲洲・夢洲間の延伸工事、五百四十億円とされておりますが、これについて誰が負担するのかわからない、これが最終的に市民負担とならないようにチェックしなければならぬというふうに言われております。

我が党は、地方鉄道の整備、維持、それから存続ということは大事だと考えているんですが、そもそも、需要がなくて住民に負担をもたすような鉄道計画には反対であります。

配付資料の四枚目をごらんください。これも同じく自民党大阪府議会議員団のニュースであります。

これが夢洲地区の計画というふうになっておりまして、まだ埋め立ても完成していないごみの島なんです。この一部にカジノ、IRの用地、そして一部に万博用地というふうに記載されております。

ここでどう書かれているかというと、「そもそもカジノを含む統合型リゾート（ＩＲ）誘致にあたっては、インフラ整備や交通アクセスの整備は「事業者負担」とされていました。実際、大阪市の吉村市長もたびたび、基本的にはＩＲ事業者がこの鉄道は負担してもらうというふうに答弁されているんですが、「昨年六月、万博候補地の話が松井知事から夢洲でと唐突に出てからは、「事業者負担」の話はどこへ行ったのか、あいまいなまま。万博誘致ができない場合には一体どうなるのか不明です。」こう書かれているわけなんです。

それで、先ほどもありましたが、一日当たり四万五千、熟成時には十三万利用するという話なんです。でも、今となつては結局、万博、カジノ頼みになっているということです。

カジノ、ＩＲについては、実施法がまだできておりませんし、特区認定もされておられません。それから、万博については、来年十一月が開催地の選挙でありますので、これも確定していない。こういうものが未確定のまま工事に着工するなんというところに万が一なれば、私は、これは本当に負の遺産となるべき鉄道になるのではないかとこのふうに思うんです。それこそ、巨大開発の、無駄な事業の既定路線にしたらだめだと思うんですね。

このOTSが国交省に対して工事の着工をいよいよ申し出た際には、当然、この事業計画の妥当性については検証されるんじゃないでしょうか。

○奥田政府参事官 お答え申し上げます。

先生から御紹介あつております北港テクノポート線につきましては、大阪市が出資する第三セクターである大阪港トランスポートシステムが、平成十二年度にコスモスクエア―新桜島間の鉄道事業許可を取得し、整備に着手したものであり、このうち、コスモスクエア―夢洲間の一部区間においてインフラ部の工事が完了しているものでございます。

その後、平成二十一年度、大阪府行政評価委

員会において、夢洲の土地造成や土地利用が進むまでの間は工事を休止することが妥当である旨の答申が出されたことを受けて、現在、工事が休止されております。

工事再開に当たりましては、まずは、大阪府建設事業評価有識者会議におきまして、改めてその妥当性の確認が行われるものと認識いたしております。また、国土交通省としては、同有識者会議の審議内容及び関係者の検討状況等を注視してまいりたいというふうに考えております。

また、同有識者会議を経まして工事再開が決定された場合には、国土交通省といたしましても、具体的な事業計画等について内容を再確認いたしたいというふうに思っております。

○清水委員 自由民主党大阪府議会議員団も懸念を表明するような鉄道事業であります。

北港テクノポート線の完成期限については、一応、二十九年度末、今年度末というふうになっているんですね。ところが、まだ着工していませんので、結局これも絶望的ですから、このたび、三回目の延長申請がなされるということであり、三回目、開発頼みの鉄道事業については、許可を取り消すということも含めて厳しく検証するということを指摘しておきたいと思っております。

次の問題に行きます。

今、この鉄道計画がカジノ、ＩＲ頼みになっているというふうにお話しさせていただきましたが、石井大臣は、この五月の大型連休中にシンガポールのカジノを視察されております。

カジノ、ＩＲが日本の観光振興に資するのかなど、観光政策としてどうなのかということについてどのような認識をお持ちなのか、お伺いしたいというふうに思います。

○石井国務大臣 観光政策ということでございますので、国土交通大臣としてお答えをさせていただきます。

ＩＲは、カジノ施設のみならず、会議場施設、レクリエーション施設、展示施設、宿泊施設その他の観光に寄与すると認められる施設が一体と

なっている総合的なリゾート施設でございますので、おのずから観光には寄与するというふうに考えております。

○清水委員 観光に寄与すると言わなければ、会議室とか、プールとか水族館とかレストラン、そういうものは何もカジノとセットでなくともいいというふうに思いませんか。

ＩＲというのは、一般的に言うと、カジノが売り場面積のほんのわずかしが占めておりませんが、その売り上げの八割はカジノがたたき出しているというふうに言われているわけでございます。

これが観光振興に資するというふうに、今、答弁があつたんですけれども、だからといって、カジノとセットでいいのかわからないかというについては、もう少し慎重であるべきではないかと思うんですね。

カジノを解禁するＩＲ法は、昨年十二月の臨時国会で、圧倒的多くの反対の声を押し切つて採決されたものであります。成立後の東京新聞の世論調査によりますと、カジノ解禁反対は六九％という数字があらわれております。自民党支持層の六〇・六％、公明党支持層の七九・七％が反対と答えております。維新の会が高い支持率を持つている大阪府におきましても、ことし三月の朝日新聞の世論調査で、実に、六割が反対、こう答えているわけなんです。

なぜ反対なのかというと、ギャンブル依存症がふえる、治安が悪くなる、こういうことが懸念されてのことだというふうに思いませんか。

やはり、カジノの恐ろしさ、カジノ賭博の恐ろしさというのを今の公営ギャンブルとかパチンコとよく比較して、導入するかどうかということに重く受けとめていただきたいと思うんですね。

例えば、パチンコというのは一日にどれだけ負けることができるか御存じですか。一分間に百発しか玉を打てないんですね。一発四円です。ですから、朝十時から十一時の閉店まで打ち続けた、食事もとらずトイレにも行かず打ち続け、一発も

入賞口に玉が入らなかつたとして、負けられる最大金額は二十六万四千円なんです。二十六万四千円以上は絶対負けられないんです。これは風営法で規制されている。

ところが、カジノは、一回のかけ金が何十万、何百万となるわけですね。

警察庁に、この半年間に違法賭博、闇カジノを摘発した事件について問い合わせをさせていただきましたが、やはり、一回のベットが三十万というふうな事件もあります。ですから、負ける日は半端ではないし、その分、射幸性をおおることなんです。

それで、石井大臣、やはりこれだけ多くの国民の皆さんが反対されているわけですし、観光政策として、この間、インバウンドを拡大するための規制緩和と政策、法改正をいろいろやってこられたけれども、これだけ依存症や治安の悪化が懸念されるような、また、国民が反対しているものを観光政策として取り入れるべきではないと思うんですが、いかがでしょうか。

○末松副大臣 私の方からお答えをさせていただきます。

先生の御指摘でございますが、ＩＲ施設につきましては、カジノ施設のみならず、先ほど石井大臣からお話しがありましたように、会議場施設、レクリエーション施設、展示施設、宿泊施設その他の観光の振興に寄与する施設が一体となった総合的なリゾート施設でございます。観光や地域振興、雇用創出といった効果が非常に大きいと期待されているところでございます。

先月の四日に開催されましたＩＲ推進本部では、安倍総理から、魅力ある日本型ＩＲをつくり上げるため、カジノ収益を幅広い公益目的に還元し、国民の幅広い理解が得られるようにすること、クリーンなカジノを実現するため、世界最高水準のカジノ規制を導入すること、依存症やマネーロンダリング、青少年への影響等、さまざまな懸念に万全の対策を講じること、こういったことも大変重要であるとの発言があつたところでござ

ございます。

こうしたI Rの整備に当たりましては、国民の幅広い理解を得るため、I R推進法の国会の附帯決議十五項目、私も拝見いたしました。この十五項目をしっかりと受けとめまして、十分に国民的な議論を尽くすことが重要であると認識いたしております。

○清水委員 カジノの収益を幅広く活用するというふうにおっしゃるんですけれども、原資は何かといったら、国民が負けた、プレーヤーが負けたお金ですよ、賭博で。

クリーンなカジノと言いますが、クリーンなカジノだったら依存症は生まれないんですか。そんなことはないでしょう。

私は、観光政策として、本当にこのカジノ、I Rがいいのかどうかというふうに向つたわけであります。

では、訪日外国人の消費動向を調べますと、これは観光庁の資料ですけれども、何をしに日本に来るのか、何を期待して来るのかの第一位は、日本食を食べることです。世界遺産にもなりました和食を食べたいが圧倒的に多い。その次がショッピングです。それから自然、景勝地観光ですよ。パチンコをやりたいとか競馬をやりたいとかいつて来る人はいないんですよ。先日、私、住之江ポート、競艇場にも行かせていただきましたけれども、外国人観光客なんて一人も会いませんでした。

やはり、日本型のカジノなんというのじゃなくて、今ある日本の観光資源、皆さん、推進派の方々はシンガポール、シンガポールとよくおっしゃるんですけれども、やはり日本の観光資源にもつと自信を持つべきじゃありませんか。わざわざ今まで刑法で違反としてきたカジノを解禁して、不幸な人たちをつくり、社会的害悪をもたらす可能性のあるものを持ってきてまで外国人観光客をふやす、これは私はおかしいと思いますよ。

クルーズ船の議論もやりましたけれども、クルーズ船にはそもそもカジノがあるわけで、ク

ルーズ船の中でカジノをやつて、着いてまたカジノなんて行かないですよ。

そういう点では、やはり私は、観光振興に役立たないというふうにも思います。

それともう一つ、末松副大臣、I R担当副大臣として今お答えいただいたので、引き続き次の質問を末松副大臣に答えていただきたいんです。

諸外国でも、国内法で賭博を禁止している国というのはいくつあるんです、実は。日本も今、民間賭博はだめですけれども、その一つに韓国があります。

韓国は、刑法の属人主義を設けているんです。つまり、韓国の国内法で処罰される規定は、海外でも、国外でも同じ行為については処罰規定があるわけです。訴追されるわけなんです。ですから、シンガポールのカジノに行くとか、ラスベガスでカジノをするということも問題だと。

配付資料の五枚目をご覧ください。

これは新聞記事なんですけれども、「韓国 国外賭博の摘発相次ぐ 賭け事に厳しいお国柄」韓国警察関係者によれば、たとえ国外であっても、賭博の回数や金額次第で常習賭博罪に問えるという。

末松副大臣、韓国の人を初め、自国で賭博が違法とされ、属人主義がとられているような国々の人は、このカジノを含むI Rに来ようがないんじゃないですか。これは観光施設にならないんじゃないですかね、こういう方々にとっては。いかがでしょうか。

〔委員長退席、西村(明)委員長代理着席〕

○末松副大臣 この項目、では、私の方からお答えをさせていただきますと思うんですけれども、I Rは、カジノ施設のみならず、会議場施設、レクリエーション施設、先ほど申し上げました展示施設、宿泊施設その他の観光の振興に寄与すると認められる施設が一体となつて総合的なリゾート施設であります。

このため、賭博を禁じている国からの観光客であるか否かにかかわらず、これらの施設全体とし

て、内外からの観光需要を新たに創出することが期待されているところでございます。

政府としては、I R推進法第三条の基本理念に規定されましたI R区域の整備の推進によりまして、地域の創意工夫及び民間の活力を生かした国際競争力の高い魅力ある滞在型観光を実現するよう、検討を進めてまいりたいと思っております。

○清水委員 それは無責任ですよ。賭博を禁止しているかどうかにかかわらずI Rに来てもらつて、カジノにだけ入らなければ、ほかのレストランとかは使つてくれという話じゃないですか。

資料の六枚目をご覧ください。

これは、ことし一月から三月の速報値なんです。外国人訪日客数の国別です。韓国が最も多いんですよ、百七十一万人ということ。こういう方々に対して、カジノには入つたらあかんけれども、I Rにだけ来てくれというような観光政策というのはあります。私は、あり得ないというふうに思っています。

実は、私の事務所は、この間、韓国大使館に連絡をとりまして、教えてほしいというふうに言いましたら、検事の方が対応していただきました。韓国の人は国外のカジノに入つていいんですかと聞いたら、それはやはり回数によりまして、金額にもよります。ですから、常習賭博罪に問われるというふうにはつきり答えていただいております。

こういう人たちが入れないようなカジノ、I Rが観光施設でないということは私もそのとおりだと思つていますが、シンガポールの視察について、これは国土交通省の職員も随行されておりますし、シンガポールに行く交通費等は全て内閣府は出しておりませんので、そういう点では、国土交通大臣として、石井大臣、この韓国の人たちが入れないようなI Rが果たして観光施設になるのかどうか、そのことについてお答えを求めて、私の質問を終わります。

〔西村(明)委員長代理退席、委員長着席〕

Rは、カジノ施設のみならず、さまざまな観光施設もございまして、韓国の方もお越しになることは十分可能でございます。

○清水委員 ありがとうございます。

○西銘委員長 次に、本村伸子君。

○本村(伸)委員 先ほどに続きまして、リニアの問題について質問させていただきます。日本共産党、本村伸子です。

まず最初に伺いますけれども、リニアの実験線では、水がれ、沢がれる、井戸がれる、減水するなどの被害が出ております。リニアトンネルからのどのくらい距離が離れた地点で影響があったのか、お示しいただきたいと思ひます。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

J R東海によりまして、山梨リニア実験線延伸工事においては、トンネル工事により、実験線周辺で一部の沢や河川等の減水や水がれ等が確認されたこととでございます。

このため、これらの沢や河川等の流水を利用している下流側の水利利用者などから申し出があつた箇所については、J R東海が因果関係を確認し、これが認められた場合には補償が行われております。具体的には、三十五件から申し出があり、うち三十四件で因果関係が確認され、現時点では三十三件で補償が行われたということでございます。

なお、実際に減水や水がれ等がどの程度離れたところまで影響していたのかにつきましては、個々の補償に関する情報にも関係するため、J R東海は、回答を控えていただきたいということとでございます。

○本村(伸)委員 例えば、「中央新幹線(東京都・名古屋市区間)環境影響評価書」愛知県版で事後調査計画書というのがございまして、ここに、リニア実験線の成果を含めてできる限り取り入れるようにするというふうに書かれております。

しかし、今の御答弁ですと、距離については公表できないんだということであれば、どういう成

果なのか、実験線でどういうものがあつたのかというところがわからなければ、国民の皆さんが評価できないというふうに思うんですけれども、その点、公表するべきじゃないですか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

沢や河川における減水や水がれの影響範囲につきましては、地形や地下水の状況などにより異なるものと考えられます。このため、水がれなどの発生の申し出があつた箇所については、工事との因果関係を確認した上で、それぞれの状況に応じて補償に関する交渉が行われているということでございます。

したがって、ある箇所における補償の事例は、他の箇所において必ずしも当てはまらないことから、個々の補償交渉への影響を避け、また地元における混乱を招かないなどの理由により、具体的な申し出のあつた箇所や補償が行われた箇所について公表することは差し控えているということでございます。

○本村(伸)委員 ぜひ公表していただきたいというふうに思うんです。

私の地元の愛知県春日井市でも、地下水への影響が大変懸念をされております。

きょう資料として地図をお示ししているんですけれども、リニアアルートのすぐそばに、春日井市の自己水源になっております二百五十メートルから三百メートルの深井戸がございますし、また、周辺には地下水を使っているお豆腐屋さんもありアルート直上にございますし、その付近にもございます。別の事業者さんも、障害者施設ですけれども、地下水を使っております。

春日井市の坂下非常口及びリニアアルートの地下水、井戸水の減水、かれることや、汚染、水質悪化の場合はちゃんと補償されるということで確認したいと思っておりますけれども、答弁をお願いいたします。

○石井国務大臣 今委員が御紹介いただいたところ、リニア中央新幹線の工事実施区域付近で、仮に水がれや水質の悪化が生じた場合には、国土交通省が定めました公共事業に係る工事の施行に起因する水がれ等により生ずる損害等に係る事務処理要領等に基づきまして、工事との因果関係が認められれば、他の公共事業と同様に、補償を実施することとしております。

○本村(伸)委員 地下水、井戸水の減水、かれること、汚染、水質悪化などがあつた場合、因果関係は誰がどのように証明するのかということが問題になるというふうに思うんです。

今回、例えばこの坂下非常口周辺ですとか、リニアアルート、春日井市内、愛知県内、ありますけれども、事前の水質の調査というのはやられているんでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

JR東海によりますと、坂下非常口を含みます非常口や地下駅付近の開削工法で施工する区間につきましては、土め壁の構築などにより、基本的には掘削する箇所の周辺の地下水の状況に変化を与えない工法が採用されるものの、念のため、地下水のモニタリングを行う予定のことでございます。

このため、坂下非常口付近等には観測用の井戸を設置いたしまして、地下水の水質を定期的に監視するというところでございます。

一方、大深度地下のシールド工法で施工されるトンネル区間につきましては、基本的に強度が高い地盤の中を掘削するものでございまして、また、周辺の地下水に影響を与えないよう、掘削の際にはトンネルの掘削面に圧力をかけて、地下水のトンネル内への流入を防ぐ工法が用いられております。

このため、シールドトンネル区間については、モニタリング項目の中に水質は含まれていないというところでございます。

○本村(伸)委員 水質については、例えばお豆腐屋さんが使っている水質ですとか、そういったものは事前にちゃんとチェックしていただけているということでしょうか。

○奥田政府参考人 お答えいたします。

聞いておりますところは、坂下非常口付近等には観測用の井戸を設置し、その地下水の水質を定期的に監視するというふうに聞いております。

○本村(伸)委員 水質の項目についてお示しいただきたいと思ひます。

○奥田政府参考人 失礼いたしました。

項目につきましては、自然由来の重金属等、それから酸性化可能性、こういった項目になっておるといふふうに承知いたしております。

○本村(伸)委員 坂下非常口のすぐ近くで一本だけ井戸があつて、そこで水質のモニタリングをするというふうに言われておりますけれども、このお豆腐屋さんですとか障害者施設ですとか、あるいは春日井の水道水源についても、ぜひ事前にモニタリングをしていただきたいというふうに思うんです。

この春日井市だけではないんですけれども、リニア工事の立て坑、横坑の工事全ての経過を通じて、周辺の地下水、井戸水について、水質、水位などについて事前のモニタリングをするというのが大事だということに思ひます。その一本だけということではなく、周辺に影響があるというふうに思ひますので、ぜひ事前のモニタリングを水質を含めて全てやっていただきたいというふうに思ひますけれども、大臣、答弁をお願いしたいと思ひます。

○石井国務大臣 リニア中央新幹線のトンネル工事に伴う水量等への影響につきまして、JR東海は、環境アセスメントにおける水量や水質の調査に加えまして、工事中は、事前のボーリング等により地質や地下水の状況を把握し、必要に応じて薬液注入等の環境保全対策を講じる、観測用の井戸を設置する等により地下水の状況等をモニタリングし、工事との因果関係が認められたものについては、他の公共事業と同様に、必要に応じ、事務処理要領等に従い、補償を実施するとしております。

JR東海におきましては、今後の工事の実施に際しても適切にモニタリングを行い、環境保全に

ついて適切に配慮していただきたいと思っております。

○本村(伸)委員 住民の皆さんの不安に添えていただきたいということを強く申し述べ、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○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、国土交通行政全般について質問いたします。

初めに、公共交通の安心、安全という観点から、看過できない記事が本年五月二十三日の朝日新聞に掲載されておりますので、見解をお伺いしたいと思います。

それは、「路線バスや観光バスなどの運転士が運転中にスマートフォンや携帯電話を操作し、国土交通省に報告のあったケースが昨年一月以降、少なくとも三十三件あることがわかった。自転車の男児をひいて死亡させる事故も起きていた。国や業界団体は危険な「ながら運転」の禁止徹底を呼びかけるが、歯止めがかけられない。」こういった内容の記事です。

運転中にスマートフォンや携帯電話を操作することは道路交通法で禁止されており、プロの運転手としての自覚に欠ける行為だと言わざるを得ません。問題が発覚したのは乗客が報告したり事故になったりしたケースで、実際はもっと多いだろうとも指摘をされております。

これらの事案に対し、国土交通省として厳しい監査を実施することはもちろんですが、関係省庁や業界団体と連携して何らかの対策をとるべきと考えますが、いかがでしょうか。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

国土交通省としては、平成二十八年以降、バス運転者が運転中にスマートフォンや携帯電話を操作する事例を三十四件把握しております。これは、先ほど委員御指摘の報道の以降に一件起こっておりますので、その追加をされて三十四件ということでございます。うち一件は死亡事故につな

がつているという事でございます。

運転中の運転者のスマートフォンや携帯電話の操作は極めて危険な行為であり、昨年十一月に、全国のバス事業者に対して、乗務中の携帯電話の使用禁止の徹底について文書により指導し、さらに、運転者に対する指導監督不足につきまして、事業者に対して行政処分等を行ってきているところでございます。

このような事案を撲滅するためには、運転中にはスマートフォンや携帯電話を決して操作しないという事を運転者に徹底的に意識させるためのバス事業者の継続的な取り組みが不可欠で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、運行管理者に対する講習、あるいは運送事業者向けに各地方で開催する事故防止セミナーなど、あらゆる機会を通じて指導を行ってきているところであります。また、スマートフォンや携帯電話をグロブボックスなど運転席から手の届かないところに保管することなどについて、日本バス協会が作成するガイドラインにより周知徹底を図っているところでございます。

国土交通省としては、これらの施策により、ながら運転の撲滅に向けて、引き続き対策を徹底してまいりたいと考えております。

○椎木委員 今の藤井局長の答弁のとおり、厳しい監査を実施するとともに、再発防止に向けた対策をしっかりとお願いしたいと思っております。

次の質問に入ります。

同じく五月二十四日の朝日新聞に、訪日外国人旅行者に関して、「日本を訪れる外国人客は増え続けているのに、国内での外国人の延べ宿泊者数が伸び悩んでいる。ホテルや旅館に泊まらないのだからか。」「夜に消える訪日客」の実態をつかみあぐね、観光立国をめざす政府は困惑している。」といった記事が掲載されております。

ことしの訪日外国人旅行者数は、五月十三日に一千万人を突破し、これは過去最高のペースであるとのこと。そのような中、訪日外国人が増

加しているにもかかわらず、宿泊者数は伸び悩んでいるという事について、宿泊施設が不足しているのは明らかですが、それだけが原因だとは思えません。国土交通省としての見解をお伺いいたします。

○田村政府参考人 お答え申し上げます。

平成二十八年の訪日外国人旅行者数は二千四百四万人、対前年度比二・一・八％の増加になっているのに対して、観光庁の宿泊旅行統計調査におきましては、平成二十八年の外国人宿泊者数は七千九十九万人泊、対前年度比八・〇％の増加となっておりまして、伸び率に開きがございます。

観光庁の宿泊旅行統計調査は、旅館業法の許可を取得した旅館、ホテルを対象に調査が行われておりますけれども、一方で、最近、訪日クルーズ旅客が急増しておりまして、また、民泊サービスの利用も急速に拡大するなど、旅行者の宿泊形態が多様化しております。このように、旅館やホテルに宿泊しない訪日客の増加が宿泊者数の伸び悩みに影響を与えていることが考えられます。

今国会に、民泊の健全な普及を図るため、民泊に関する新法案を提出したところでございまして、法制度の整備にあわせまして、民泊の利用実態についても把握できるよう、宿泊旅行統計調査の改善を行うなど、統計情報の充実に取り組んでまいりたいと考えております。

○椎木委員 次の質問に入ります。

平成十八年十二月に施行された高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、いわゆるバリアフリー法に基づいて、これまで旅客施設や建築物等のバリアフリー化が進められてきたと承知しております。

鉄軌道駅のバリアフリー化の推進については、基本方針の整備目標である、一日当たり平均的な利用者数が五千人以上の駅において、エレベーター等により段差解消される駅数の割合が、平成二十二年末現在で約九割の進捗となったことを踏まえ、新たに地方部へのバリアフリー化を進め

るため、三千人以上の駅が新たに対象となりました。

これは、原則として、平成三十二年度までに、全ての鉄軌道駅について、段差の解消、視覚障害者の転落を防止するための設備の整備等の移動等円滑化を実施するとしておりますが、これまでの公共交通機関におけるバリアフリー化への取り組み状況はどうなっているのでしょうか、お伺いいたします。

○藤田政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のとおり、バリアフリー法に基づく基本方針におきまして、一日当たりの平均的な利用者数が三千人以上の旅客施設、これは鉄道駅等でございますけれども、これにつきまして、平成三十二年度までに、原則として対象の全てについて、段差の解消等の移動等円滑化を実施するという整備目標を定めております。

平成二十七年末時点で申し上げますと、対象施設のうち、段差の解消につきましては約八六％、視覚障害者誘導用ブロックの整備については約九四％、それから障害者対応型便所の設置については約八三％の旅客施設において移動等円滑化が実施されております。

それから、車両等につきましても基本方針において目標を定めております。鉄軌道車両については、平成三十二年度までに約七〇％の導入を目標としておりまして、平成二十七年末現在、約六五％においてバリアフリー化しております。それから、一般の路線バス車両につきましましては約七〇％の導入を目標としており、約五〇％においてノンステップバスが導入されております。

国土交通省としましては、引き続き、平成三十二年度の目標の達成に向けて精力的に推進してまいります。

○椎木委員 今の答弁にありましたけれども、三十二年度までにしっかり計画的に取り組んでいただきたいと思っております。

次に、二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピック開催を控え、訪日外国人旅行者や高齢

者、障害者等も含めて、全ての人がストレスなく自由に移動することができるとする社会を実現しなければなりません。

公共交通機関におけるバリアフリー化の取り組みは喫緊の課題であると考えますが、国土交通省は、東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、今後どのような取り組みを考えているのでしょうか、お伺いいたします。

○石井国務大臣 高齢者、障害者等を含む全ての人が住みよいまちづくりを進める観点から、バリアフリーの推進は大変重要であります。

こうした観点から、バリアフリー法に基づき、公共交通機関のバリアフリー化に取り組んでおりまして、現在は二〇二〇年度までの整備目標に向けた取り組みを進めております。

加えて、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機に、さらにバリアフリーの水準を高めていくことが重要と考えております。

具体的には、本年二月に決定されましたユニバーサルデザイン二〇二〇行動計画に基づきまして、東京大会に向けた重点的なバリアフリー化と全国各地における高い水準のバリアフリー化、さらには、心のバリアフリーの推進に取り組んでおります。

まず、東京大会に向けた取り組みといたしましては、大会関連駅のエレベーターの増設やホームドアの整備などを進めていくこととしております。また、東京大会を契機といたしまして、全国のバリアフリー水準の底上げを図るため、公共交通機関のバリアフリー化のための基準やガイドラインの見直しを今年度内に行います。

さらに、心のバリアフリーを積極的に推進するため、交通や観光分野における接遇ガイドライン等の今年度内の策定など、ソフト面の取り組みも進めてまいります。

これに加えて、バリアフリーや関連施策のあり方につきまして、その見直しも視野に入れた検討を進めているところでございます。

国土交通省といたしましては、これらの取り組み

みを通じて、東京大会のレガシーとすべく、高齢者、障害者を含む全ての人が住みよいまちづくりに精力的に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。

次に、バリアフリー法では、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める、いわゆる心のバリアフリー化についても規定されておりま

す。
現在、この心のバリアフリーを推進する目的で実施されているバリアフリー教室が実績を上げていると聞いております。また、国土交通省関東運輸局では、「こころのバリアフリー」ガイドブック」という広報物を作成し、子供たちにバリアフリーについて大変わかりやすく教える活動を行っております。

それぞれの業界団体が行う講習会や学校教育の中で、バリアフリーに関する啓発活動を積極的に行っていくことは大変重要であると思います。国土交通省として、心のバリアフリーについてどのような取り組みを考えているのでしょうか、答弁を求めます。

○藤田政府参考人 お答えいたします。

いわゆる心のバリアフリーに関する国土交通省の取り組みといたしましては、ただいま御紹介いただきましたように、平成十三年度から、バリアフリー教室を全国各地の小中学校、旅客施設等、さまざまな場所で開催しております。これは、高齢者、障害者等の疑似体験などを通じて、バリアフリーに対する国民の理解増進を図るということを目的としたものでございまして、御指摘の関東運輸局のガイドブックもその教材という位置づけでございます。

この教室につきましては、二十七年年度末時点で、これまでに開催件数は二千百回を超え、延べ約十二万人以上の方に参加いただいております。引き続き、これを充実させながら継続してまいりたいと思っております。

それから、ただいま大臣の答弁にもございましたけれども、ユニバーサルデザイン二〇二〇行動計画に基づきまして、交通、観光分野における関係事業者向けの接遇ガイドラインを年度内に作成し、その普及を図ることとしております。

さらに、関係業界と連携しながら、ホームでの声かけを旅客と呼びかけるなど、多面的な活動、取り組みを進めてまいりたいと考えております。国土交通省としましては、こうした取り組みを通じて、心のバリアフリー化を進め、国民の理解と協力を促してまいりたいと考えております。

○椎木委員 私も過去に学校の教師をしておりまして、バリアフリーに関する啓発活動、これは学校教育の中でも生かせるように積極的に取り組んでいただきたいと思います。

次に、バリアフリー法施行後十年ということ、本年三月十五日に第一回バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会が開催されました。その中で、我が国の急速な高齢化について言及されております。平成二十七年の高齢者数は約三千四百万人、高齢化率は二六・七％となっております。バリアフリー法施行前年の平成十七年と比較して、高齢者数は八百万人強の増加、高齢化率は六・五％上昇したとことで、今後も高齢化率は上昇を続け、東京オリンピック・パラリンピック後には三〇％を超え、二〇六〇年には実に四〇％近くに達するとの見込みです。

さらに、障害者数については、平成二十三年の身体障害者数は約三百八十六万四千人で、平成十八年に比べて約二十九万人増となっております。また、知的、精神障害者数も増加しており、今後とも障害者数は増加することが見込まれると予測されております。

そのような状況の中で、高齢者や障害者等の社会活動を促進するという観点から、バリアフリー法の適用対象事業の範囲や利用者への情報提供のあり方について見直す必要があると考えますが、この点について答弁を求めます。

○藤田政府参考人 お答えいたします。

高齢者や障害者の方の数の増加、あるいは障害者権利条約の締結、それから二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定など、バリアフリー施策を取り巻く環境は大きく変化していると思っております。

こうした状況を踏まえながら、二月に決定されたユニバーサルデザイン二〇二〇行動計画に基づきまして、国土交通省では、末松副大臣をヘッドとする省内のワーキンググループにおいて、バリアフリー法や関連施策のあり方について検討を開始したところでございます。

その検討に当たりましては、外部の学識経験者や障害者団体の代表等から成る有識者検討会を並行して立ち上げまして、連携しながら検討を進めております。六月を目途に一定の方向性の取りまとめをしたいと思っております。

御指摘のバリアフリー法の適用対象事業の範囲、あるいは利用者への情報提供のあり方につきましても、これらの検討の中での一つの重要な論点であるというふうに考えておりまして、引き続きしっかりと議論を深めてまいりたいと考えております。

○椎木委員 本場にしっかりと議論を深めていただきたいと思っております。

次に、鉄道駅でのホームドアの設置に関して質問いたします。

鉄道駅のホームドアは、平成二十八年三月末時点で全国六百六十五駅に設置されており、毎年増加していると承知しておりますが、転落事故等の発生率が高い利用者十万人以上の駅での設置率は約三割にとどまっております。

国土交通省としては、交通政策基本法に基づいて平成二十七年二月に閣議決定された交通政策基本計画において、平成三十二年までにホームドア設置駅数を八百駅とする目標を設定しておりますが、予算措置等を含めて、実現に向けてどのような取り組みを考えているのでしょうか、答弁を求めます。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

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非常に効果が高く、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いたしております。

御指摘いただきましたとおり、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、ホームドアの設置駅数を平成三十二年度に八百駅とする目標を設定いたしております。平成二十七年年度末現在、全国六百六十五駅にホームドアが設置されているところでございます。

ホームドアの整備には、必要に応じホームの補強などを行う必要があり、一ホーム当たり数億から十数億円の費用がかかることや、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、整備費用に対する助成でありますとか、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、ホームドアの整備促進に取り組んでまいりたいと考えております。

ホームドアの設置されている駅につきましては、十年前の平成十七年度末には三百六十六駅でございましたが、平成二十七年年度末には三百五十九駅増加いたしまして六百六十五駅となっております。これまで、平均いたしますと、年間約三十六駅のペースでの増加となっております。

同様のペースでまいりますと、交通政策基本計画における平成三十二年度に八百駅とする目標の達成は可能であるというふうな考えております。引き続き、整備費用に対する助成でありますとか技術開発の推進など、目標達成に向けた取り組みを進めてまいりたいというふうに考えております。

○椎木委員 この質問は私も今まで何度か繰り返していただいていたのですが、今の局長の答弁のとおり、何とかこの目標八百に向けてしっかりと取り組んでいただきたいと思います。
次に、平成二十八年八月に発生した東京メトロ

青山二丁目駅での転落事故を受けて設置された駅ホームにおける安全性向上のための検討会は、同年十二月に中間とりまとめを発表しましたが、今後、国土交通省としては、ホームドアの整備を初め、転落防止対策についてどのような取り組みを考えているのでしょうか、ぜひ石井大臣に答弁をお願いしたいと思います。

○石井国務大臣 今委員御紹介いただいたとおり、昨年の銀座線青山二丁目駅におけます視覚障害者の方の転落死亡事故を受けて、国土交通省に駅ホームにおける安全性向上のための検討会を設置し、昨年末に、ハード、ソフト両面における総合的な転落防止対策を取りまとめたところであります。

この取りまとめに基づきまして、ホームドアにつきましては、一日当たりの利用者数が十万人以上の駅のうち、車両の扉位置が一定などによりホームドア整備が可能な駅について、原則として平成三十二年度までに整備を行うとともに、利用者数十万人未満の駅につきましても、駅状況等を勘案した上で、必要と認められる場合には整備をする。さらに、車両の扉位置のふぞろいや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を推進し、その導入を促進することによりまして、ホームドア整備の加速化を図っていくこととしております。

さらに、ソフト面におきましても、申し出があった視覚障害者の方に対する駅員による誘導案内や、転落の危険時に視覚障害者が明確に気づく声かけの実施など、駅員による対応の強化を図ることとしております。また、旅客による声かけや誘導案内の促進、歩きスマホ等の迷惑行為を行わないようにするための啓発活動を行っていくこととしております。

こうした転落防止対策の実効性を確保するため、国土交通省におきましては、先ほどの検討会を活用した進捗管理を行いまして、鉄道事業者の積極的な取り組みを促すこととしております。引き続き、駅ホームの安全性確保に向けま

す。最大限の取り組みを進めてまいりたいと存じます。

○椎木委員 特にハード面については、年度を区切つての大変詳細な答弁をいただけたと思います。ありがとうございます。

次に、車両のドア位置がそろっていないければホームドアを設置することが困難であり、場合によっては、ホームドアの重量に耐え得るそういったホームの補強も必要となり、相当なコストがかかると思います。

そのために、技術面やコスト面の課題に対応した新しいタイプのホームドアの開発を進めるべきと考えますが、現状はどのようなようになっているのでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

先生今御指摘いただきましたとおり、例えば、三ドアの車両と四ドアの車両が同じホームを利用する場合などは、車両の扉位置が異なるため、従来のホームドアが設置できないといった技術的な課題があることや、盛り土式などホームの構造によっては、ホームの補強を行う必要がございます。一ホーム当たり数億から十数億円の費用がかかるといったコスト面の課題もございます。

このような課題に対応するため、例えば、ドア部分を昇降するバーやロープとすることにより、開口部を広くし、異なる扉位置の車両に対応する昇降バー式ホーム柵や昇降ロープ式ホーム柵、ドア部分をフレーム構造やバー構造として軽量化を図り、設置コストを低減するスマートホームドアや軽量型ホームドアなどの新型ホームドアの技術開発が進められております。

こうした技術開発の結果、車両の扉位置の異なる列車が停車いたしますJR西日本の六甲道駅や高槻駅において、昇降ロープ式ホーム柵が既に実用化されるなど、一定の成果が得られております。

国土交通省では、こうした新型ホームドアの技術開発に対する助成措置を講じますとともに、国土交通省と鉄道事業者等で構成する新型ホームド

アに関する技術ワーキンググループを設置いたしまして、開発メーカーとの意見交換や現地視察など、新型ホームドアの普及促進に向けた取り組みを進めているところでございます。

○椎木委員 次に、新しいタイプのホームドアの中で、JR西日本が開発し、既に実用化している昇降ロープ式について、視覚障害者からは改善の意見が上がっているとお聞きしております。

昇降ロープ式は、特急列車を含めて、ドアの位置が異なる複数の種類の車両にも対応が可能であることですが、視覚障害者の声をしっかりと踏まえながら普及させていくべきと考えますが、いかがでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘いただきましたように、扉の位置が異なる複数の種類の車両にも対応可能な昇降ロープ式のホームドアに対しましては、視覚障害者団体から改善に関する意見が出ていることは承知いたしております。

他方、従来型のホームドアが設置できないホームにおける安全性確保の観点から、早期導入を期待する意見も寄せられております。

こうした状況を踏まえまして、昨年末に取りまとめました駅ホームにおける安全性向上のための検討会の中間とりまとめにおきまして、利用者の意向に配慮しながら新型ホームドアの普及を促進するところとございまして。

加えまして、国土交通省が昨年十二月に作成いたしました新型ホームドア導入検討の手引きにおきましても、視覚障害者等を含む全ての利用者が安全で安心して利用できるよう、その意向に十分配慮しながら必要な検討を行うことが重要である旨を明記するとともに、ことし一月に開催いたしました新型ホームドアに関する技術ワーキンググループにおきましても、視覚障害者等への配慮に関する検討を行うなど、さまざまな機会を捉えて、開発メーカーと鉄道事業者に必要な検討を行うよう指導しているところでございます。

こうした取り組みによりまして、開発メーカー

や鉄道事業者では、視覚障害者団体と直接意見交換を行い、例えば、ホームに列車がないときには近接検知センサーが白杖や利用者を検知しても過剰な警告音を発しない工夫でありますとか、昇降するロープの配色を視認性の高いものに変更するなどの対策を講じているところでございます。

いずれにいたしましても、国土交通省といたしましては、昇降ロープ式を含む新型ホームドアは、車両の扉位置のふぞろいやコスト面の課題に対応可能なものであるため、視覚障害者を含む全ての利用者の声に配慮しながら、その技術開発を推進するとともに、導入を促進してまいりたいというように考えております。

○椎木委員 時間が参りましたので、以上で終わります。ありがとうございます。

○西銘委員長 次に、第九十二回国会、内閣提出、特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五條第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めの件及び第九十三回国会、内閣提出、特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五條第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めの件の両件を一括して議題といたします。

順次趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣石井啓一君。

特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五條第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めの件(第九十二回国会提出)

特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五條第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めの件

(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特定

船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五条第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めるの件の提案理由につきまして御説明申し上げます。

我が国は、平成十八年十月九日の北朝鮮による核実験を実施した旨の発表を初めとする我が国を取り巻く国際情勢に鑑み、同年十月十四日以降、北朝鮮船舶の全ての船舶に対する本邦の港への入港禁止を実施しているほか、平成二十八年二月十九日以後に北朝鮮の港に寄港したことが我が国の法令に基づく手続等により確認された日本国籍を有する船舶に対し、本邦の港への入港を禁止しております。さらに、平成二十八年九月九日に北朝鮮が核実験を実施したこと等を踏まえ、同年十二月九日の閣議において、平成二十九年四月十三日までの間、平成二十八年十二月九日以後に北朝鮮の港に寄港したことが我が国の法令に基づく手続等により確認された日本国籍を有する船舶に対し、本邦の港への入港を禁止することを決定いたしました。本件は、これに基づく入港禁止の実施について、同法第五条第一項の規定に基づき国会の承認を求めるものであります。

以上が、本件を提案する理由であります。本件につき速やかに御承認いただきますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

続いて、ただいま議題となりました特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五条第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めるの件の提案理由につきまして御説明申し上げます。

我が国は、平成十八年十月九日の北朝鮮による核実験を実施した旨の発表を初めとする我が国を取り巻く国際情勢に鑑み、同年十月十四日以降、北朝鮮船舶の全ての船舶に対する本邦の港への入港を禁止しているほか、平成二十八年二月十九日以後に北朝鮮の港に寄港したことが我が国の法令

に基づく手続等によって確認された第三国籍船舶、国際連合安全保障理事会の決定等に基づき凍結またはその他の関連する措置の対象とされた船舶であつて、その国際海事機関船舶識別番号が明示されるもの及び同年十二月九日以後に北朝鮮の港に寄港したことが我が国の法令に基づく手続等により確認された日本国籍を有する船舶に対し、本邦の港への入港を禁止しております。

しかし、北朝鮮は、我が国を初めとする国際社会による働きかけにもかかわらず、引き続き、関連する国際連合安全保障理事会決議に違反し、挑発行動を繰り返して、北朝鮮の核・ミサイル計画は、新たな段階の脅威となつております。さらに、拉致問題については、現時点においても解決に至っておりません。

政府においては、こうした北朝鮮をめぐる諸般の事情を総合的に勘案し、平成二十九年四月七日の閣議において、引き続き、平成三十一年四月十三日までの間、同法に基づき、これらの船舶に対し本邦の港への入港を禁止することを決定いたしました。本件は、これに基づく入港禁止の実施について、同法第五条第一項の規定に基づき国会の承認を求めるものであります。

以上が、本件を提案する理由であります。本件につき速やかに御承認いただきますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○西銘委員長 これにて両件の趣旨の説明は終わりました。

○西銘委員長 両件につきましては、質疑、討論ともに申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

まず、第百九十二回国会、内閣提出、特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五条第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めるの件について採決いたします。

本件は承認すべきものと決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○西銘委員長 起立総員。よつて、本件は承認すべきものと決しました。

次に、第百九十三回国会、内閣提出、特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五条第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めるの件について採決いたします。

〔賛成者起立〕

○西銘委員長 起立総員。よつて、本件は承認すべきものと決しました。

お諮りいたします。

ただいま議決いたしました両件に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと思ひますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○西銘委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○西銘委員長 次に、内閣提出、住宅宿泊事業法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。

住宅宿泊事業法案

〔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住宅宿泊事業法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

近年、住宅を活用して宿泊サービスを提供するいわゆる民泊について、空き室を一時的に提供しようとする者と旅行者をインターネット上でマッチングするビジネスが世界各国で展開されており、我が国でも急速に普及しております。この民泊については、観光先進国の実現を図る上で、急

増する訪日外国人旅行者のニーズや宿泊需給の逼迫状況への対応のために、その活用を図ることが求められております。

一方、民泊については、感染症蔓延防止等の公衆衛生の確保や、地域住民等とのトラブル防止に留意したルールづくりはもとより、旅館業法の許可が必要な旅館業に該当するにもかかわらず、無許可で実施されているものもあることから、その是正を図ることも急務となっております。

このような趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、住宅に人を百八十日を超えない範囲で宿泊させる事業を住宅宿泊事業とし、当該事業を営む者に係る届け出制度を設けるとともに、事業実施に当たつて、宿泊者の衛生の確保等を義務づけることとしております。また、地域の実情を反映して住宅宿泊事業の実施を制限する仕組みを導入することとしております。

第二に、家主が不在である住宅を住宅宿泊事業に用いる場合に、住宅宿泊事業を営む者からの委託を受け、宿泊者の衛生の確保等の業務を行う事業を住宅宿泊管理業とし、当該事業を営む者に係る登録制度を設けるとともに、事業実施に当たつて、住宅宿泊事業の適正な遂行のための措置の代行等を義務づけることとしております。

第三に、宿泊者と住宅宿泊事業者との宿泊サービス提供についての媒介等を行う事業を住宅宿泊仲介業とし、海外のみに事務所が所在する者も含め、当該事業を営む者に係る登録制度を設けるとともに、事業実施に当たつて、利用者への契約内容の説明等を義務づけることとしております。

これらの措置を講じ、それぞれの事業を営む者の業務の適正な運営を確保することにより、健全な民泊の普及を図る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。

○西銘委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、来る三十日火曜日午前九時、参考人の出席を求め、意見を聴取することとし、その人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○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。

次回は、来る三十日火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。

午後零時二十四分散会

特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五條第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めるの件(第九十九回國會提出)

特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法(平成十六年法律第百二十五号。以下「法」という。)第三條第三項の規定により閣議決定された「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づく特定船舶の入港禁止措置に関する閣議決定の変更に「平成二十八年十二月九日閣議決定に基づき別紙のとおり行入港禁止の実施につき、法第五條第一項の規定に基づいて国会の承認を求める。」

別紙

一 入港禁止の理由
平成十八年十月九日、北朝鮮により核実験を実施した旨の発表がなされた。北朝鮮が同年七月五日に弾道ミサイルを発射したことに加え、核実験を実施したとしていることは、我が国のみならず、東アジア及び国際社会の平和と安全

に対する重大な脅威である。これは核兵器不拡散条約(NPT)体制に対する重大な挑戦であり、また、日朝平壤宣言及び六者会合の共同声明のみならず、国際連合安全保障理事会決議第千六百九十五号及び同年十月七日の国際連合安全保障理事会議長声明にも違反するものである。さらに、平成二十八年一月六日に北朝鮮が核実験を実施したこと及び同年二月七日に「人工衛星」と称する弾道ミサイルを発射したこと、平成二十八年三月二日(ニューヨーク時間)に国際連合安全保障理事会決議第二千二百七十号が採択されたこと並びに平成二十八年九月九日に北朝鮮が核実験を実施したこと等を踏まえ、また、我が国を取り巻く国際情勢に鑑み、我が国の平和及び安全を維持するため特に必要があると認め、法第三條第一項に基づき、三に掲げる特定船舶の本邦の港への入港を禁止することとする。

二 特定の外国

北朝鮮

三 特定船舶

- (一)北朝鮮籍のすべての船舶
- (二)外国の国籍を有する船舶(北朝鮮籍のものを除く)のうち、平成二十八年二月十九日以後に北朝鮮の港に寄港したことが我が国の法令に基づく手続等によって確認されたもの
- (三)国際連合安全保障理事会の決定又は国際連合安全保障理事会決議第七百十八号十二に従って設置された委員会による決定若しくは指定(以下「関連決定等」という。)に基づき、国際連合安全保障理事会決議第七百十八号八(d)等の規定により課された凍結又はその他の関連する措置の対象とされた船舶(その後、当該措置の対象とならないこととされた船舶は除く)であって、その国際海事機関船舶識別番号が関連決定等において明示されるもの(上記(一)又は(二)に該当する船舶を除く。)
- (四)日本の国籍を有する船舶のうち、平成二十八年十二月九日以後に北朝鮮の港に寄港したこ

とが我が国の法令に基づく手続等によって確認されたもの(上記(三)に該当する船舶を除く。)

四 入港禁止の期間

- (一)については、平成十八年十月十四日から平成二十九年四月十三日までの間。ただし、万景峰九二号(北朝鮮籍船舶、貨客船)については、平成十八年十月十三日から平成二十九年四月十三日までの間。
- (二)については、平成二十八年二月二十日から平成二十九年四月十三日までの間。
- (三)については、平成二十八年四月二日から平成二十九年四月十三日までの間。ただし、平成二十八年四月一日以降に(三)の対象となる船舶については、その国際海事機関船舶識別番号の告示の日の翌日から平成二十九年四月十三日までの間。
- (四)については、平成二十八年十二月十日から平成二十九年四月十三日までの間。

五 法第二條第二項第二号の船舶を特定船舶とする場合にあつては、同号に規定する日

- (一)については平成二十八年二月十九日。
- (四)については平成二十八年十二月九日。

六 法第六條第一項の規定により特定船舶を出港させなければならない期日

平成二十八年十二月九日以降に(三)の対象となる船舶については、その国際海事機関船舶識別番号の告示の日の翌日。(四)については平成二十八年十二月十日。

七 その他入港禁止の実施に関し必要な事項

必要な人道上の配慮を行うとともに、法令の執行及び我が国が締結した条約その他の国際約束の誠実な履行に支障を及ぼさないようにする。

また、(三)に関し、外務大臣は、関連決定等に基づき、国際連合安全保障理事会決議第七百十八号八(d)等の規定により課された凍結若しくはその他の関連する措置の対象とされた船舶又は当該措置の対象とならないこととされた船舶の国際海事機関船舶識別番号を直ちに告示

する。

理由

特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第三條第三項の規定により閣議決定された「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づく特定船舶の入港禁止措置に関する閣議決定の変更に「平成二十八年十二月九日閣議決定に基づき別紙のとおり行入港禁止の実施につき、法第五條第一項の規定に基づいて国会の承認を求める必要があるからである。」

特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第五條第一項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めるの件

特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法(平成十六年法律第百二十五号。以下「法」という。)第三條第三項の規定により閣議決定された「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づく特定船舶の入港禁止措置に関する閣議決定の変更に「平成二十九年四月七日閣議決定に基づき別紙のとおり行入港禁止の実施につき、法第五條第一項の規定に基づいて国会の承認を求める。」

別紙

一 入港禁止の理由

平成十八年十月九日、北朝鮮により核実験を実施した旨の発表がなされた。北朝鮮が同年七月五日に弾道ミサイルを発射したことに加え、核実験を実施したとしていることは、我が国のみならず、東アジア及び国際社会の平和と安全に対する重大な脅威である。これは核兵器不拡散条約(NPT)体制に対する重大な挑戦であり、また、日朝平壤宣言及び六者会合の共同声明のみならず、国際連合安全保障理事会決議第千六百九十五号及び同年十月七日の国際連合安全保障理事会議長声明にも違反するものである。さらに、平成二十八年一月六日に北朝鮮が核実験を実施したこと及び同年二月七日に「人工衛星」と称する弾道ミサイルを発射したこと、

平成二十八年三月二日(ニューヨーク時間)に国際連合安全保障理事会決議第二千二百七十号が採択されたこと並びに平成二十八年九月九日に北朝鮮が核実験を実施したこと等を踏まえ、また、我が国を取り巻く国際情勢に鑑み、我が国の平和及び安全を維持するため特に必要があると認め、法第三条第一項に基づき、三に掲げる特定船舶の本邦の港への入港を禁止することとする。

二 特定の外国

北朝鮮

三 特定船舶

(一)北朝鮮籍のすべての船舶
(二)外国の国籍を有する船舶(北朝鮮籍のものを除く。)のうち、平成二十八年二月十九日以後に北朝鮮の港に寄港したことが我が国の法令に基づき手続等によって確認されたもの

(三)国際連合安全保障理事会の決定又は国際連合安全保障理事会決議第七百十八号十二に従って設置された委員会による決定若しくは指定(以下「関連決定等」という。)に基づき、国際連合安全保障理事会決議第七百十八号八(d)等の規定により課された凍結又はその他の関連する措置の対象とされた船舶(その後、当該措置の対象とならないこととされた船舶は除く。)であって、その国際海事機関船舶識別番号が関連決定等において明示されるもの(上記(一)又は(二)に該当する船舶を除く。)

(四)日本の国籍を有する船舶のうち、平成二十八年十二月九日以後に北朝鮮の港に寄港したことが我が国の法令に基づき手続等によって確認されたもの(上記(三)に該当する船舶を除く。)

四 入港禁止の期間

(一)については、平成十八年十月十四日から平成三十一年四月十三日までの間。ただし、万景峰九二号(北朝鮮船舶、貨客船)については、平成十八年十月十三日から平成三十一年四月十三日までの間。

(二)については、平成二十八年二月二十日から

第一類第十号 国土交通委員会議録第二十号

平成三十一年四月十三日までの間。

(三)については、平成二十八年四月二日から平成三十一年四月十三日までの間。ただし、平成二十八年四月一日以降に(三)の対象となる船舶については、その国際海事機関船舶識別番号の告示の日の翌日から平成三十一年四月十三日までの間。

(四)については、平成二十八年十二月十日から平成三十一年四月十三日までの間。

五 法第二条第二項第二号の船舶を特定船舶とする場合にあっては、同号に規定する日

(二)については平成二十八年二月十九日。

(四)については平成二十八年十二月九日。

六 法第六条第一項の規定により特定船舶を出港させなければならない期日

平成二十八年十二月九日以後に(三)の対象となる船舶については、その国際海事機関船舶識別番号の告示の日の翌日。(四)については平成二十八年十二月十日。

七 その他入港禁止の実施に関し必要な事項
必要な人道上の配慮を行うとともに、法令の執行及び我が国が締結した条約その他の国際約束の誠実な履行に支障を及ぼさないようにする。

また、(三)に関し、外務大臣は、関連決定等に基づき、国際連合安全保障理事会決議第七百十八号八(d)等の規定により課された凍結若しくはその他の関連する措置の対象とされた船舶又は当該措置の対象とならないこととされた船舶の国際海事機関船舶識別番号を直ちに告示する。

理由

特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第三条第三項の規定により閣議決定された「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法に基づく特定船舶の入港禁止措置に関する閣議決定の変更について」に基づく入港禁止の実施につき、同法第五条第一項の規定に基づいて国会の承認を求める必要

平成二十九年五月二十六日

があるからである。

住宅宿泊事業法案

住宅宿泊事業法

目次

第一章 総則(第一条・第二条)

第二章 住宅宿泊事業

第一節 届出等(第三条・第四条)

第二節 業務(第五条―第十四条)

第三節 監督(第十五条―第十七条)

第四節 雑則(第十八条―第二十一条)

第三章 住宅宿泊管理業

第一節 登録(第二十二条―第二十八条)

第二節 業務(第二十九条―第四十条)

第三節 監督(第四十一条―第四十五条)

第四章 住宅宿泊仲介業

第一節 登録(第四十六条―第五十二条)

第二節 業務(第五十三条―第六十条)

第三節 監督(第六十一条―第六十六条)

第四節 旅行業法の特例(第六十七条)

第五章 雑則(第六十八条―第七十一条)

第六章 罰則(第七十二条―第七十九条)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、我が国における観光旅客の宿泊をめぐる状況に鑑み、住宅宿泊事業を営む者に係る届出制度並びに住宅宿泊管理業を営む者及び住宅宿泊仲介業を営む者に係る登録制度を設ける等の措置を講ずることにより、これらの事業を営む者の業務の適正な運営を確保しつつ、国内外からの観光旅客の宿泊に対する需要に的確に対応してこれらの者の来訪及び滞在を促進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の発展に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「住宅」とは、次の各号に掲げる要件のいずれにも該当する家屋をいう。

一 当該家屋内に台所、浴室、便所、洗面設備その他の当該家屋を生活の本拠として使用するために必要なものとして国土交通省令・厚生労働省令で定める設備が設けられていること。

二 現に人の生活の本拠として使用されている家屋、従前の入居者の賃貸借の期間の満了後新たな入居者の募集が行われている家屋その他の家屋であって、人の居住の用に供されていると認められるものとして国土交通省令・厚生労働省令で定めるものに該当すること。

三 この法律において「宿泊」とは、寝具を使用して施設を利用することをいう。

四 この法律において「住宅宿泊事業者」とは、次条第一項の届出をして住宅宿泊事業を営む者をいう。

五 この法律において「住宅宿泊管理業務」とは、第五条から第十条までの規定による業務及び住宅宿泊事業の適切な実施のために必要な届出住宅(次条第一項の届出に係る住宅をいう。以下同じ。)の維持保全に関する業務をいう。

六 この法律において「住宅宿泊管理業」とは、住宅宿泊事業者から第十一条第一項の規定による委託を受けて、報酬を得て、住宅宿泊管理業務を行う事業をいう。

七 この法律において「住宅宿泊管理業者」とは、第二十二条第一項の登録を受けて住宅宿泊管理業を営む者をいう。

八 この法律において「住宅宿泊仲介業務」とは、次に掲げる行為をいう。
一 宿泊者のため、届出住宅における宿泊のサービスの提供を受けることについて、代理

して契約を締結し、媒介をし、又は取次ぎをする行為

二 住宅宿泊事業者のため、宿泊者に対する届出住宅における宿泊のサービスの提供について、代理して契約を締結し、又は媒介をする行為

9 この法律において「住宅宿泊仲介業」とは、旅行業法昭和二十七年法律第二百三十九号第六條の四第一項に規定する旅行業者第十二條及び第六十七條において単に「旅行業者」という以外の者が、報酬を得て、前項各号に掲げる行為を行う事業をいう。

10 この法律において「住宅宿泊仲介業者」とは、第四十六條第一項の登録を受けて住宅宿泊仲介業を営む者をいう。

第二章 住宅宿泊事業

第一節 届出等

(届出)

第三條 都道府県知事(保健所を設置する市又は特別区以下「保健所設置市等」という。)であつて、その長が第六十八條第一項の規定により同項に規定する住宅宿泊事業等関係行政事務を処理するものの区域にあつては、当該保健所設置市等の長。第七項並びに同条第一項及び第二項を除き、以下同じ。)に住宅宿泊事業を営む旨の届出をした者は、旅館業法第三條第一項の規定にかかわらず、住宅宿泊事業を営むことができる。

2 前項の届出をしようとする者は、国土交通省令・厚生労働省令で定めるところにより、住宅宿泊事業を営もうとする住宅ごとに、次に掲げる事項を記載した届出書を都道府県知事に提出しなければならない。

一 商号、名称又は氏名及び住所
二 法人である場合においては、その役員の氏名

三 未成年者である場合においては、その法定代理人の氏名及び住所(法定代理人が法人である場合にあつては、その商号又は名称及び

住所並びにその役員の氏名)

四 住宅の所在地

五 営業所又は事務所を設ける場合においては、その名称及び所在地

六 第十一条第一項の規定による住宅宿泊管理業務の委託(以下単に「住宅宿泊管理業務の委託」という。)をする場合においては、その相手方である住宅宿泊管理業者の商号、名称又は氏名その他の国土交通省令・厚生労働省令で定める事項

七 その他国土交通省令・厚生労働省令で定める事項

3 前項の届出書には、当該届出に係る住宅の図面、第一項の届出をしようとする者が次条各号のいずれにも該当しないことを誓約する書面その他の国土交通省令・厚生労働省令で定める書類を添付しなければならない。

4 住宅宿泊事業者は、第二項第一号から第三号まで、第五号又は第七号に掲げる事項に変更があつたときはその日から三十日以内に、同項第六号に掲げる事項を変更しようとするときはあらかじめ、その旨を都道府県知事に届け出なければならない。

5 第三項の規定は、前項の規定による届出について準用する。

6 住宅宿泊事業者が次の各号のいずれかに該当することとなつたときは、当該各号に定める者は、国土交通省令・厚生労働省令で定めるところにより、その日(第一号の場合にあつては、その事実を知つた日)から三十日以内に、その旨を都道府県知事に届け出なければならない。

一 住宅宿泊事業者である個人が死亡したとき
二 住宅宿泊事業者である法人が合併により消滅したとき
三 住宅宿泊事業者である法人が破産手続開始の決定により解散したとき
四 住宅宿泊事業者である法人が合併及び破産

手続開始の決定以外の理由により解散したとき
五 住宅宿泊事業を廃止したとき
六 住宅宿泊事業者であつた個人又は住宅宿泊事業者であつた法人を代表する役員

7 都道府県知事は、第一項、第四項又は前項の規定による届出を受理した場合において、当該届出に係る住宅が保健所設置市等(その長が第六十八條第一項の規定により同項に規定する住宅宿泊事業等関係行政事務を処理するものを除く。)の区域内に所在するときは、遅滞なく、その旨を当該保健所設置市等の長に通知しなければならない。

(欠格事由)

第四條 次の各号のいずれかに該当する者は、住宅宿泊事業を営んではならない。
一 成年被後見人又は被保佐人
二 破産手続開始の決定を受けて復権を得ない者
三 第十六條第二項の規定により住宅宿泊事業の廃止を命ぜられ、その命令の日から三年を経過しない者(当該命令をされた者が法人である場合にあつては、当該命令の日前三十日以内に当該法人の役員であつた者で当該命令の日から三年を経過しないものを含む。)

四 禁錮以上の刑に処せられ、又はこの法律若しくは旅館業法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起算して三年を経過しない者
五 暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律(平成三年法律第七十七号)第二條第六号に規定する暴力団員又は同号に規定する暴力団員でなくなつた日から五年を経過しない者(以下「暴力団員等」という。)

六 営業に關し成年者と同一の行為能力を有しない未成年者でその法定代理人(法定代理人が法人である場合にあつては、その役員を含む。第二十五條第一項第七号及び第四十九條

第一項第七号において同じ。)が前各号のいずれかに該当するもの

七 法人であつて、その役員のうちに第一号から第五号までのいずれかに該当する者があるもの

八 暴力団員等がその事業活動を支配する者

第二節 業務

(宿泊者の衛生の確保)

第五條 住宅宿泊事業者は、届出住宅について、各居室(住宅宿泊事業の用に供するものに限る。第十一條第一項第一号において同じ。)の床面積に応じた宿泊者数の制限、定期的な清掃その他の宿泊者の衛生の確保を図るために必要な措置であつて厚生労働省令で定めるものを講じなければならない。

第六條 住宅宿泊事業者は、届出住宅について、非常用照明器具の設置、避難経路の表示その他の火災その他の災害が発生した場合における宿泊者の安全の確保を図るために必要な措置であつて国土交通省令で定めるものを講じなければならない。

(外国人観光客の確保)

第七條 住宅宿泊事業者は、外国人観光客である宿泊者に対し、届出住宅の設備の使用方法に關する外国語を用いた案内、移動のための交通手段に關する外国語を用いた情報提供その他の外国人観光客である宿泊者の快適性及び利便性の確保を図るために必要な措置であつて国土交通省令で定めるものを講じなければならない。

第八條 住宅宿泊事業者は、国土交通省令・厚生労働省令で定めるところにより届出住宅その他の国土交通省令・厚生労働省令で定める場所に宿泊者名簿を備え、これに宿泊者の氏名、住所、職業その他の国土交通省令・厚生労働省令で定める事項を記載し、都道府県知事の要求が

あつたときは、これを提出しなければならない。

2 宿泊者は、住宅宿泊事業者から請求があつたときは、前項の国土交通省令・厚生労働省令で定める事項を告げなければならない。

(周辺地域の生活環境への悪影響の防止に関し必要な事項の説明)

第九條 住宅宿泊事業者は、国土交通省令・厚生労働省令で定めるところにより、宿泊者に対し、騒音の防止のために配慮すべき事項その他の届出住宅の周辺地域の生活環境への悪影響の防止に関し必要な事項であつて国土交通省令・厚生労働省令で定めるものについて説明しなければならない。

2 住宅宿泊事業者は、外国人観光旅客である宿泊者に対しては、外国語を用いて前項の規定による説明をしなければならない。

(苦情等への対応)

第十條 住宅宿泊事業者は、届出住宅の周辺地域の住民からの苦情及び問合せについては、適切かつ迅速にこれに対応しなければならない。

(住宅宿泊管理業務の委託)

第十一條 住宅宿泊事業者は、次の各号のいずれかに該当するときは、国土交通省令・厚生労働省令で定めるところにより、当該届出住宅に係る住宅宿泊管理業務を一の住宅宿泊管理者に委託しなければならない。ただし、住宅宿泊事業者が住宅宿泊管理者である場合において、当該住宅宿泊事業者が自ら当該届出住宅に係る住宅宿泊管理業務を行うときは、この限りでない。

一 届出住宅の居室の数が、一の住宅宿泊事業者が各居室に係る住宅宿泊管理業務の全部を行つたとしてもその適切な実施に支障を生ずるおそれがないものとして国土交通省令・厚生労働省令で定める居室の数を超えるとき。

二 届出住宅に人を宿泊させる間、不在(一時的なものとして国土交通省令・厚生労働省令で定めるものを除く。)となるとき(住宅宿泊

事業者が自己の生活の本拠として使用する住宅と届出住宅との距離その他の事情を勘案し、住宅宿泊管理業務を住宅宿泊管理者に委託しなくてもその適切な実施に支障を生ずるおそれがないと認められる場合として国土交通省令・厚生労働省令で定めるときを除く。)

2 第五条から前条までの規定は、住宅宿泊管理業務の委託がされた届出住宅において住宅宿泊事業を営む住宅宿泊事業者については、適用しない。

(宿泊サービス提供契約の締結の代理等の委託)

第十二條 住宅宿泊事業者は、宿泊サービス提供契約(宿泊者に対する届出住宅における宿泊のサービスの提供に係る契約をいう。)の締結の代理又は媒介を他人に委託するときは、住宅宿泊仲介業者又は旅行業者に委託しなければならない。

(標識の掲示)

第十三條 住宅宿泊事業者は、届出住宅ごとに、公衆の見やすい場所に、国土交通省令・厚生労働省令で定める様式の標識を掲げなければならない。

(都道府県知事への定期報告)

第十四條 住宅宿泊事業者は、届出住宅に人を宿泊させた日数その他の国土交通省令・厚生労働省令で定める事項について、国土交通省令・厚生労働省令で定めるところにより、定期的に、都道府県知事に報告しなければならない。

第三節 監督

(業務改善命令)

第十五條 都道府県知事は、住宅宿泊事業の適正な運営を確保するため必要があると認めるときは、その必要の限度において、住宅宿泊事業者に対し、業務の方法の変更その他業務の運営の改善に必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

(業務停止命令等)

第十六條 都道府県知事は、住宅宿泊事業者がそ

の営む住宅宿泊事業に関し法令又は前条の規定による命令に違反したときは、一年以内の期間を定めて、その業務の全部又は一部の停止を命ずることができる。

2 都道府県知事は、住宅宿泊事業者がその営む住宅宿泊事業に関し法令又は前条若しくは前項の規定による命令に違反した場合であつて、他の方法により監督の目的を達成することができないときは、住宅宿泊事業の廃止を命ずることができる。

3 都道府県知事は、前二項の規定による命令をしたときは、遅滞なく、その理由を示して、その旨を住宅宿泊事業者に通知しなければならない。

(報告徴収及び立入検査)

第十七條 都道府県知事は、住宅宿泊事業の適正な運営を確保するため必要があると認めるときは、住宅宿泊事業者に対し、その業務に関し報告を求め、又はその職員に、届出住宅その他の施設に立ち入り、その業務の状況若しくは設備、帳簿書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

第四節 雑則

(条例による住宅宿泊事業の実施の制限)

第十八條 都道府県(第六十八條第一項の規定により同項に規定する住宅宿泊事業等関係行政事務を処理する保健所設置市等の区域にあつては、当該保健所設置市等)は、住宅宿泊事業に起因する騒音の発生その他の事象による生活環境の悪化を防止するため必要があるときは、合理的に必要と認められる限度において、政令で定める基準に従ひ条例で定めるところにより、区域を定めて、住宅宿泊事業を実施する期間を

制限することができる。

(住宅宿泊事業者に対する助言等)

第十九條 観光庁長官は、住宅宿泊事業の適切な実施を図るため、住宅宿泊事業者に対し、インターネットを利用することができる機能を有する設備の整備その他の外国人観光旅客に対する接遇の向上を図るための措置に関し必要な助言その他の援助を行うものとする。

(住宅宿泊事業に関する情報の提供)

第二十條 観光庁長官は、外国人観光旅客の宿泊に関する利便の増進を図るため、外国人観光旅客に対し、住宅宿泊事業の実施状況その他の住宅宿泊事業に関する情報を提供するものとする。

2 観光庁長官は、前項の情報を提供するため必要があると認めるときは、都道府県知事に対し、当該都道府県の区域内に所在する届出住宅に関し必要な情報の提供を求めることができる。

(建築基準法との関係)

第二十一條 建築基準法(昭和二十五年法律第二百一十号)及びこれに基づく命令の規定において「住宅」、「長屋」、「共同住宅」又は「寄宿舎」とあるのは、届出住宅であるものを含むものとする。

第三章 住宅宿泊管理業

第一節 登録

(登録)

第二十二條 住宅宿泊管理業を営もうとする者は、国土交通大臣の登録を受けなければならない。

2 前項の登録は、五年ごとにその更新を受けなければならないが、その期間の経過によって、その効力を失う。

3 前項の更新の申請があつた場合において、同項の期間(以下この項及び次項において「登録の有効期間」という。)の満了の日までにその申請に対する処分がされないときは、従前の登録は、登録の有効期間の満了後もその処分がされ

るまでの間は、なおその効力を有する。

4 前項の場合において、登録の更新がされたときは、その登録の有効期間は、従前の登録の有効期間の満了の日の翌日から起算するものとする。

5 第二項の登録の更新を受けようとする者は、実費を勘案して政令で定める額の手数料を納めなければならない。

(登録の申請)

第二十三条 前条第一項の登録(同条第二項の登録の更新を含む。以下この章及び第七十二条第二号において同じ。)を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 商号、名称又は氏名及び住所
- 二 法人である場合においては、その役員の氏名

三 未成年者である場合においては、その法定代理人の氏名及び住所(法定代理人が法人である場合にあつては、その商号又は名称及び住所並びにその役員の氏名)

四 営業所又は事務所の名称及び所在地

2 前項の申請書には、前条第一項の登録を受けようとする者が第二十五条第一項各号のいずれにも該当しないことを誓約する書面その他の国土交通省令で定める書類を添付しなければならない。

(登録簿への記載等)

第二十四条 国土交通大臣は、前条第一項の規定による登録の申請があつたときは、次条第一項の規定により登録を拒否する場合を除き、次に掲げる事項を住宅宿泊管理者登録簿に登録しなければならない。

- 一 前条第一項各号に掲げる事項
- 二 登録年月日及び登録番号

2 国土交通大臣は、前項の規定による登録をしたときは、遅滞なく、その旨を申請者及び都道府県知事に通知しなければならない。

(登録の拒否)

第二十五条 国土交通大臣は、第二十二條第一項の登録を受けようとする者が次の各号のいずれかに該当するときは、又は第二十三條第一項の申請書若しくはその添付書類のうちに重要な事項について虚偽の記載があり、若しくは重要な事実の記載が欠けているときは、その登録を拒否しなければならない。

- 一 成年被後見人又は被保佐人
- 二 破産手続開始の決定を受けて復権を得ない者
- 三 第四十二條第一項又は第四項の規定により登録を取り消され、その取消しの日から五年を経過しない者(当該登録を取り消された者が法人である場合にあつては、当該取消しの日前三十日以内に当該法人の役員であつた者で当該取消しの日から五年を経過しないものを含む。)
- 四 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った日から起算して五年を経過しない者
- 五 暴力団員等
- 六 住宅宿泊管理者に關し不正又は不誠実な行為をするおそれがあると認めるに足りる相当の理由がある者として国土交通省令で定めるもの
- 七 営業に關し成年者と同一の行為能力を有しない未成年者でその法定代理人が前各号のいずれかに該当するもの
- 八 法人であつて、その役員のうちに第一号から第六号までのいずれかに該当する者があるもの
- 九 暴力団員等がその事業活動を支配する者
- 十 住宅宿泊管理者を遂行するために必要と認められる国土交通省令で定める基準に適合する財産的基礎を有しない者
- 十一 住宅宿泊管理者を的確に遂行するための必要な体制が整備されていない者として国土交通省令で定めるもの

2 国土交通大臣は、前項の規定により登録を拒否したときは、遅滞なく、その理由を示して、その旨を申請者に通知しなければならない。(変更の届出等)

第二十六条 住宅宿泊管理者は、第二十三條第一項各号に掲げる事項に変更があつたときは、その日から三十日以内に、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

2 国土交通大臣は、前項の規定による届出を受けしときは、当該届出に係る事項が前条第一項第七号又は第八号に該当する場合を除き、当該事項を住宅宿泊管理者登録簿に登録しなければならない。

3 国土交通大臣は、前項の規定による登録をしたときは、遅滞なく、その旨を都道府県知事に通知しなければならない。

4 第二十三條第二項の規定は、第一項の規定による届出について準用する。

(住宅宿泊管理者登録簿の閲覧)

第二十七条 国土交通大臣は、住宅宿泊管理者登録簿を一般の閲覧に供しなければならない。(廃業等の届出)

第二十八条 住宅宿泊管理者が次の各号のいずれかに該当することとなつたときは、当該各号に定める者は、国土交通省令で定めるところにより、その日(第一号の場合にあつては、その事実を知つた日)から三十日以内に、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

- 一 住宅宿泊管理者である個人が死亡したとき
- 二 住宅宿泊管理者である法人が合併により消滅したとき
- 三 住宅宿泊管理者である法人が破産手続開始の決定により解散したとき
- 四 住宅宿泊管理者である法人が合併及び破産手続開始の決定以外の理由により解散したとき

五 住宅宿泊管理者を廃止したとき

2 住宅宿泊管理者が前項各号のいずれかに該当することとなつたときは、第二十二條第一項の登録は、その効力を失う。

第二節 業務

(業務処理の原則)

第二十九条 住宅宿泊管理者は、信義を旨とし、誠実にその業務を行わなければならない。(名義貸しの禁止)

第三十条 住宅宿泊管理者は、自己の名義をもつて、他人に住宅宿泊管理者を営ませてはならない。

(誇大広告等の禁止)

第三十一条 住宅宿泊管理者は、その業務に關して広告をするときは、住宅宿泊管理者の責任に關する事項その他の国土交通省令で定める事項について、著しく事実と相違する表示をし、又は実際のものよりも著しく優良であり、若しくは有利であると人を誤認させるような表示をしてはならない。

(不当な勧誘等の禁止)

第三十二条 住宅宿泊管理者は、次に掲げる行為をしてはならない。

- 一 管理受託契約(住宅宿泊管理業務の委託を受けることを内容とする契約をいう。以下同じ。)の締結の勧誘をするに際し、又はその解除を妨げるため、住宅宿泊管理業務を委託し、又は委託しようとする住宅宿泊事業者(以下「委託者」という。)に対し、当該管理受託契約に關する事項であつて委託者の判断に影響を及ぼすこととなる重要なものにつき、故意に事実を告げず、又は不実のことを告げる行為
- 二 前号に掲げるもののほか、住宅宿泊管理者に關する行為であつて、委託者の保護に欠けるものとして国土交通省令で定めるもの

(管理受託契約の締結前の書面の交付)

第三十三条 住宅宿泊管理者は、管理受託契約を締結しようとするときは、委託者（住宅宿泊管理者である者を除く。）に対し、当該管理受託契約を締結するまでに、管理受託契約の内容及びその履行に関する事項であつて国土交通省令で定めるものについて、書面を交付して説明しなければならない。

2 住宅宿泊管理者は、前項の規定による書面の交付に代えて、政令で定めるところにより、委託者の承諾を得て、当該書面に記載すべき事項を電磁的方法（電子情報処理組織を使用する方法その他の情報通信の技術を利用する方法であつて国土交通省令で定めるものをいう。第六十條第二項において同じ。）により提供することができる。この場合において、当該住宅宿泊管理者は、当該書面を交付したものとみなす。（管理受託契約の締結時の書面の交付）

第三十四条 住宅宿泊管理者は、管理受託契約を締結したときは、委託者に対し、遅滞なく、次に掲げる事項を記載した書面を交付しなければならない。

- 一 住宅宿泊管理業務の対象となる届出住宅
- 二 住宅宿泊管理業務の実施方法
- 三 契約期間に関する事項
- 四 報酬に関する事項
- 五 契約の更新又は解除に関する定めがあるときは、その内容

六 その他国土交通省令で定める事項
2 前条第二項の規定は、前項の規定による書面の交付について準用する。

（住宅宿泊管理業務の再委託の禁止）
第三十五条 住宅宿泊管理者は、住宅宿泊事業者から委託された住宅宿泊管理業務の全部を他の者に對し、再委託してはならない。

（住宅宿泊管理業務の実施）

第三十六条 第五条から第十条までの規定は、住宅宿泊管理業務の委託がされた届出住宅において住宅宿泊管理業務を営む住宅宿泊管理者について準用する。この場合において、第八条第一

項中「届出住宅その他の国土交通省令・厚生労働省令で定める場所」とあるのは、「当該住宅宿泊管理者の営業所又は事務所」と、「都道府県知事」とあるのは、「国土交通大臣又は都道府県知事」と読み替えるものとする。（証明書の携帯等）

第三十七条 住宅宿泊管理者は、国土交通省令で定めるところにより、その業務に従事する使用人その他の従業者に、その従業者であることを証する証明書を携帯させなければ、その者をその業務に従事させてはならない。

2 住宅宿泊管理者の使用人その他の従業者は、その業務を行うに際し、住宅宿泊事業者その他の関係者から請求があつたときは、前項の証明書を提示しなければならない。（帳簿の備付け等）

第三十八条 住宅宿泊管理者は、国土交通省令で定めるところにより、その営業所又は事務所ごとに、その業務に関する帳簿を備え付け、届出住宅ごとに管理受託契約について契約年月日その他の国土交通省令で定める事項を記載し、これを保存しなければならない。（標識の掲示）

第三十九条 住宅宿泊管理者は、その営業所又は事務所ごとに、公衆の見やすい場所に、国土交通省令で定める様式の標識を掲げなければならない。

（住宅宿泊事業者への定期報告）

第四十条 住宅宿泊管理者は、住宅宿泊管理業務の実施状況その他の国土交通省令で定める事項について、国土交通省令で定めるところにより、定期的に、住宅宿泊事業者に報告しなければならない。

第三節 監督

（業務改善命令）

第四十一条 国土交通大臣は、住宅宿泊管理業務の適正な運営を確保するため必要があると認めるときは、その必要の限度において、住宅宿泊管理者に對し、業務の方法の変更その他業務の

運営の改善に必要な措置をとるべきことを命ずることができる。この場合において、国土交通大臣は、都道府県知事に對し、遅滞なく、当該命令をした旨を通知しなければならない。

2 都道府県知事は、住宅宿泊管理業務（第三十六条において準用する第五条から第十条までの規定による業務に限る。第四十五条第二項において同じ。）の適正な運営を確保するため必要があると認めるときは、その必要の限度において、住宅宿泊管理者（当該都道府県の区域内において住宅宿泊管理業務を営む者に限る。次条第二項及び第四十五条第二項において同じ。）に對し、業務の方法の変更その他業務の運営の改善に必要な措置をとるべきことを命ずることができる。この場合において、都道府県知事は、国土交通大臣に對し、遅滞なく、当該命令をした旨を通知しなければならない。

（登録の取消し等）
第四十二条 国土交通大臣は、住宅宿泊管理者が次の各号のいずれかに該当するときは、その登録を取り消し、又は一年以内の期間を定めてその業務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

- 一 第二十五条第一項各号第三号を除く。）のいずれかに該当することとなつたとき。
- 二 不正の手段により第二十二條第一項の登録を受けたとき。
- 三 その営む住宅宿泊管理業務に關し法令又は前条第一項若しくはこの項の規定による命令に違反したとき。
- 四 都道府県知事から次項の規定による要請があつたとき。

2 都道府県知事は、住宅宿泊管理者が第三十六条において準用する第五条から第十条までの規定に違反したとき、又は前条第二項の規定による命令に違反したときは、国土交通大臣に對し、前項の規定による処分をすべき旨を要請することができる。

3 国土交通大臣は、第一項の規定による命令を

したときは、遅滞なく、その旨を都道府県知事に通知しなければならない。

4 国土交通大臣は、住宅宿泊管理者が登録を受けてから一年以上以内に業務を開始せず、又は引き続き一年以上業務を行っていないと認めるときは、その登録を取り消すことができる。

5 第二十五条第二項の規定は、第一項又は前項の規定による処分をした場合について準用する。

（登録の抹消）

第四十三条 国土交通大臣は、第二十二條第二項若しくは第二十八條第二項の規定により登録がその効力を失つたとき、又は前条第一項若しくは第四項の規定により登録を取り消したときは、当該登録を抹消しなければならない。

2 第二十六条第三項の規定は、前項の規定による登録の抹消について準用する。（監督処分等の公告）

第四十四条 国土交通大臣は、第四十二條第一項又は第四項の規定による処分をしたときは、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公告しなければならない。（報告徴収及び立入検査）

第四十五条 国土交通大臣は、住宅宿泊管理業務の適正な運営を確保するため必要があると認めるときは、住宅宿泊管理者に對し、その業務に關し報告を求め、又はその職員に、住宅宿泊管理業務の営業所、事務所その他の施設に立ち入り、その業務の状況若しくは設備、帳簿書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

2 都道府県知事は、住宅宿泊管理業務の適正な運営を確保するため必要があると認めるときは、住宅宿泊管理者に對し、その業務に關し報告を求め、又はその職員に、住宅宿泊管理業務の営業所、事務所その他の施設に立ち入り、その業務の状況若しくは設備、帳簿書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

3 第十七条第二項及び第三項の規定は、前二項の規定による立入検査について準用する。

第四章 住宅宿泊仲介業

第一節 登録

(登録)

第四十六条 観光庁長官の登録を受けた者は、旅行業法第三条の規定にかかわらず、住宅宿泊仲介業を営むことができる。

2 前項の登録は、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。

3 前項の更新の申請があつた場合において、同項の期間(以下この項及び次項において「登録の有効期間」という。)の満了の日までにその申請に対する処分がされないときは、従前の登録は、登録の有効期間の満了後もその処分がされるまでの間は、なおその効力を有する。

4 前項の場合において、登録の更新がされたときは、その登録の有効期間は、従前の登録の有効期間の満了の日の翌日から起算するものとする。

5 第二項の登録の更新を受けようとする者は、実費を勘案して政令で定める額の手数料を納めなければならない。

(登録の申請)

第四十七条 前条第一項の登録(同条第二項の登録の更新を含む。以下この章及び第七十二条第二号において同じ。)を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を観光庁長官に提出しなければならない。

一 商号、名称又は氏名及び住所
二 法人である場合においては、その役員の名

三 未成年者である場合においては、その法定代理人の氏名及び住所(法定代理人が法人である場合にあっては、その商号又は名称及び住所並びにその役員の名)
四 営業所又は事務所の名称及び所在地

2 前項の申請書には、前条第一項の登録を受け

ようとする者が第四十九条第一項各号のいずれにも該当しないことを誓約する書面その他の国土交通省令で定める書類を添付しなければならない。

(登録簿への記載等)

第四十八条 観光庁長官は、前条第一項の規定による登録の申請があつたときは、次条第一項の規定により登録を拒否する場合を除き、次に掲げる事項を住宅宿泊仲介業者登録簿に登録しなければならない。

一 前条第一項各号に掲げる事項

二 登録年月日及び登録番号

2 観光庁長官は、前項の規定による登録をしたときは、遅滞なく、その旨を申請者に通知しなければならない。

(登録の拒否)

第四十九条 観光庁長官は、第四十六条第一項の登録を受けようとする者が次の各号のいずれかに該当するとき、又は第四十七条第一項の申請書若しくはその添付書類のうちに重要な事項について虚偽の記載があり、若しくは重要な事実の記載が欠けているときは、その登録を拒否しなければならない。

一 成年被後見人若しくは被保佐人又は外国の法令上これらと同様に扱われている者
二 破産手続開始の決定を受けて復権を得ない者又は外国の法令上これと同様に扱われている者

三 第六十二条第一項若しくは第二項又は第六十三条第一項若しくは第二項の規定により登録を取り消され、その取消しの日から五年を経過しない者(当該登録を取り消された者が法人である場合にあっては、当該取消しの日前三十日以内に当該法人の役員であつた者で当該取消しの日から五年を経過しないものを含む。)

四 禁錮以上の刑(これに相当する外国の法令による刑を含む。)に処せられ、又はこの法律若しくは旅行業法若しくはこれらに相当する

外国の法令の規定により罰金の刑(これに相当する外国の法令による刑を含む。)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った日から起算して五年を経過しない者

五 暴力団員等

六 住宅宿泊仲介業に関し不正又は不誠実な行為をするおそれがあると認めるに足りる相当の理由がある者として国土交通省令で定めるもの

七 営業に関し成年者と同一の行為能力を有しない未成年者でその法定代理人が前各号のいずれかに該当するもの

八 法人であつて、その役員のうち第一号から第六号までのいずれかに該当する者があるもの

九 暴力団員等がその事業活動を支配する者
十 住宅宿泊仲介業を遂行するために必要と認められる国土交通省令で定める基準に適合する財産的基礎を有しない者

十一 住宅宿泊仲介業を的確に遂行するための必要な体制が整備されていない者として国土交通省令で定めるもの

2 観光庁長官は、前項の規定により登録を拒否したときは、遅滞なく、その理由を示して、その旨を申請者に通知しなければならない。

(変更の届出等)

第五十条 住宅宿泊仲介業者は、第四十七条第一項各号に掲げる事項に変更があつたときは、その日から三十日以内に、その旨を観光庁長官に届け出なければならない。

2 観光庁長官は、前項の規定による届出を受け受理したときは、当該届出に係る事項が前条第一項第七号又は第八号に該当する場合を除き、当該事項を住宅宿泊仲介業者登録簿に登録しなければならない。

3 第四十七条第二項の規定は、第一項の規定による届出について準用する。

(住宅宿泊仲介業者登録簿の閲覧)

第五十一条 観光庁長官は、住宅宿泊仲介業者登録簿を一般の閲覧に供しなければならない。

(廃業等の届出)

第五十二条 住宅宿泊仲介業者が次の各号のいずれかに該当することとなつたときは、当該各号に定める者は、国土交通省令で定めるところにより、その日(第一号の場合にあっては、その事実を知つた日)から三十日以内に、その旨を観光庁長官に届け出なければならない。

一 住宅宿泊仲介業者である個人が死亡したとき

二 住宅宿泊仲介業者である法人が合併により消滅したとき

三 住宅宿泊仲介業者である法人が破産手続開始の決定を受けたとき又は外国の法令上破産手続に相当する手続を開始したとき

四 住宅宿泊仲介業者である法人が合併及び破産手続開始の決定以外の理由により解散したとき

五 住宅宿泊仲介業者を廃止したとき

六 住宅宿泊仲介業者が前項各号のいずれかに該当することとなつたときは、第四十六条第一項の登録は、その効力を失う。

第二節 業務

(業務処理の原則)

第五十三条 住宅宿泊仲介業者は、信義を旨とし、誠実にその業務を行わなければならない。

(名義貸しの禁止)

第五十四条 住宅宿泊仲介業者は、自己の名義をもつて、他人に住宅宿泊仲介業を営ませてはならない。

(住宅宿泊仲介業約款)

第五十五条 住宅宿泊仲介業者は、宿泊者と締結する住宅宿泊仲介業務に関する契約(第五十七

2 住宅宿泊仲介業者は、前項の規定により公示した料金を超えて料金を収受してはならない。
(不当な勧誘等の禁止)

2 第三十三條第二項の規定は、宿泊者に対する前項の規定による書面の交付について準用する。

三 その営む住宅宿泊仲介業に関し法令又は前条第一項若しくはこの項の規定による命令に違反したとき。

3 第四十九条第二項の規定は、前二項の規定による登録の取消し又は第一項の規定による業務の停止の請求をした場合について準用する。

(政令で定めるものに限る。)は、当該検査を受ける外国住宅宿泊仲介業者の負担とする。

(登録の抹消)

第六十四条 観光庁長官は、第四十六条第二項若しくは第五十二条第二項の規定により登録がその効力を失ったとき、又は第六十二条第一項若しくは第二項若しくは前条第一項若しくは第二項の規定により登録を取り消したときは、当該登録を抹消しなければならない。

(監督処分等の公告)

第六十五条 観光庁長官は、次の各号のいずれかに該当するときは、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公告しなければならない。

一 第六十二条第一項又は第二項の規定による処分をしたとき。

二 第六十三条第一項若しくは第二項の規定による登録の取消し又は同条第一項の規定による業務の停止の請求をしたとき。

(報告徴収及び立入検査)

第六十六条 観光庁長官は、住宅宿泊仲介業の適正な運営を確保するため必要があると認めるときは、住宅宿泊仲介業者に対し、その業務に関する報告を求め、又はその職員に、住宅宿泊仲介業者の営業所若しくは事務所に立ち入り、その業務の状況若しくは帳簿書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

2 第六十七条第二項及び第三項の規定は、前項の規定による立入検査について準用する。

第四節 旅行業法の特例

第六十七条 旅行業者が旅行業法第二十一条第一項第四号に掲げる旅行業務(同条第三項に規定する旅行業務をいう。)として第二十八条第二号に掲げる行為を取り扱う場合における同法第十二条第一項の規定の適用については、同項中「旅行者」とあるのは、「旅行者及び住宅宿泊事業法(平成二十九年法律第 号)第二条第四項に規定する住宅宿泊事業者」とする。

第五章 雑則

(保健所設置市等及びその長による住宅宿泊事業等関係行政事務の処理)

第六十八条 保健所設置市等及びその長は、当該保健所設置市等の区域内において、都道府県及び都道府県知事に代わって住宅宿泊事業等関係行政事務(第二章(第三章第七項を除く。)及び第三章の規定に基づく事務であつて都道府県又は都道府県知事が処理することとされているものをいう。以下同じ。)を処理することができる。

2 保健所設置市等及びその長が前項の規定により住宅宿泊事業等関係行政事務を処理しようとするときは、当該保健所設置市等の長は、あらかじめ、これを処理することについて、都道府県知事と協議しなければならない。

3 前項の規定による協議をした保健所設置市等の長は、住宅宿泊事業等関係行政事務の処理を開始する日の三十日前までに、国土交通省令・厚生労働省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 保健所設置市等及びその長が第一項の規定により住宅宿泊事業等関係行政事務を処理する場合における住宅宿泊事業等関係行政事務の引継ぎその他の必要な事項は、国土交通省令・厚生労働省令で定める。

(権限の委任)

第六十九条 この法律に規定する国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、その一部を地方支分部局の長に委任することができる。

(省令への委任)

第七十条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のため必要な事項は、国土交通省令・厚生労働省令、国土交通省令又は厚生労働省令で定める。

(経過措置)

第七十一条 この法律に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)を定めることができる。

の経過措置を含む。)を定めることができる。

第六章 罰則

第七十二条 次の各号のいずれかに該当する者は、一年以下の懲役若しくは百万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 第二十一条第一項の規定に違反して、住宅宿泊管理業を営んだ者

二 不正の手段により第二十一条第一項又は第四十六条第一項の登録を受けた者

三 第三十条又は第五十四条の規定に違反して、他人に住宅宿泊管理業又は住宅宿泊仲介業を営ませた者

第七十三条 次の各号のいずれかに該当する者は、六月以下の懲役若しくは百万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 第三条第一項の届出をする場合において虚偽の届出をした者

二 第十六条第一項又は第二項の規定による命令に違反した者

第七十四条 第四十二条第一項又は第六十二条第一項の規定による命令に違反した者は、六月以下の懲役若しくは五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

第七十五条 第十一条第一項又は第十二条の規定に違反した者は、五十万円以下の罰金に処する。

第七十六条 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 第三条第四項、第二十六条第一項、第五十条第一項又は第五十五条第一項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

二 第八条第一項第三十六条において準用する場合を含む)、第十三条、第三十七条第一項若しくは第二項、第三十九条又は第六十条第一項の規定に違反した者

三 第十四条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

四 第十五条、第四十一条第一項若しくは第二項、第五十五条第二項又は第六十一条第一項

の規定による命令に違反した者

五 第十七条第一項、第四十五条第一項若しくは第二項若しくは第六十六条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又はこれらの規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくはこれらの規定による質問に対して答弁せず、若しくは虚偽の答弁をした者

六 第三十一条の規定に違反して、著しく事実と相違する表示をし、又は実際のものよりも著しく優良であり、若しくは有利であると人を誤認させるような表示をした者

七 第三十二条(第一号に係る部分に限る。)又は第五十七条(第一号に係る部分に限る。)の規定に違反して、故意に事実を告げず、又は不实のことを告げた者

八 第三十八条の規定に違反して、帳簿を備え付けず、帳簿に記載せず、若しくは帳簿に虚偽の記載をし、又は帳簿を保存しなかった者

九 第五十五条第四項の規定に違反して、住宅宿泊仲介業約款を公示しなかった者

十 第五十六条第一項の規定に違反して、料金を公示しなかった者

十一 第五十六条第二項の規定に違反して、同条第一項の規定により公示した料金を超えて料金を收受した者

第七十七条 第八條第二項(第三十六条において準用する場合を含む。)の規定に違反して、第八條第一項の国土交通省令・厚生労働省令で定める事項を偽って告げた者は、これを拘留又は科料に処する。

第七十八条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第七十二条から第七十六条までの違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して各本条の罰金刑を科する。

第七十九条 第三条第六項、第二十八条第一項又は第五十二条第一項の規定による届出をせず、

又は虚偽の届出をした者は、二十万円以下の過料に処する。

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年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、次条及び附則第三条の規定は、公布の日から起算して九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。

(準備行為)

第二条 住宅宿泊事業を営もうとする者は、この法律の施行の日(以下「施行日」という。)前においても、第三条第二項及び第三項の規定の例により、都道府県知事(第三項前段及び第四項の規定により保健所設置市等の長が第三項前段の公示をし、その日から起算して三十日を経過した場合における当該保健所設置市等の区域にあつては、その長に届出をすることができ。この場合において、その届出をした者は、施行日において同条第一項の届出をしたものとみなす。

2 第二十二條第一項又は第四十六條第一項の登録を受けようとする者は、施行日前においても、第二十三條又は第四十七條の規定の例により、その申請を行うことができる。

3 保健所設置市等及びその長が第六十八條第一項の規定により住宅宿泊事業等関係行政事務を処理しようとするときは、当該保健所設置市等の長は、施行日前においても、同条第二項及び第三項の規定の例により、都道府県知事との協議及び住宅宿泊事業等関係行政事務の処理を開始する旨の公示をすることができ。この場合

において、その協議は施行日において同条第二項の規定によりした協議と、その公示は施行日において同条第三項の規定によりした公示とみなす。

4 前項前段の公示は、施行日の三十日前までにするものとする。

(政令への委任)

第三条 前条に定めるもののほか、この法律の施行に必要の経過措置は、政令で定める。

(検討)

第四条 政府は、この法律の施行後三年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

(風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律の一部改正)

第五条 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(昭和二十二年法律第百二十二号)の一部を次のように改正する。

第三十條第三項中「又は旅館業」を、「旅館業」に、「について」を「又は住宅宿泊事業(住宅宿泊事業法(平成二十九年法律第 号)第三條第一項の届出をして営む事業をいう。以下同じ。について)に改める。

第四十二條中「若しくは旅館業」を、「旅館業若しくは住宅宿泊事業」に改める。

(登録免許税法の一部改正)

第六條 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。

別表第一第百四十二号の二の次に次のように加える。

百四十二の三 住宅宿泊管理業者又は住宅宿泊仲介業者の登録

号)第二十二條第一項(登録)の住宅宿泊管理業者の登録(更新の登録を除く。)	登録件数	
	登録件数	一件につき九万円
(二) 住宅宿泊事業法第四十六條第一項(登録)の住宅宿泊仲介業者の登録(更新の登録を除く。)	登録件数	一件につき九万円

(住民基本台帳法の一部改正)

第七條 住民基本台帳法(昭和四十二年法律第八十一号)の一部を次のように改正する。

別表第一の百三の項の次に次のように加える。

百三の二 国土交通省

住宅宿泊事業法(平成二十九年法律第 号)による同法第二十二條第一項の登録又は同法第二十六條第一項の届出に関する事務であつて総務省令で定めるもの

別表第一の百五の項の次に次のように加える。

百五の二 観光庁

住宅宿泊事業法による同法第四十六條第一項の登録又は同法第五十條第一項の届出に関する事務であつて総務省令で定めるもの

別表第二の六の項の次に次のように加える。

六の二 保健所を設置する市又は特別区の長

住宅宿泊事業法による同法第三條第一項又は第四項の届出に関する事務であつて総務省令で定めるもの

別表第三中二十一の二の項を二十一の三の項とし、二十一の項の次に次のように加える。

二十一の二 都道府県知事

住宅宿泊事業法による同法第三條第一項又は第四項の届出に関する事務であつて総務省令で定めるもの

別表第四の五の項の次に次のように加える。

五の二 保健所を設置する市又は特別区の長

住宅宿泊事業法による同法第三條第一項又は第四項の届出に関する事務であつて総務省令で定めるもの

別表第五第二十五号の次に次の一号を加える。

二十五の二 住宅宿泊事業法による同法第三條第一項又は第四項の届出に関する事務であつて総務省令で定めるもの

(住民基本台帳法の一部改正に伴う調整規定)

第八條 施行日が通訳案内士法及び旅行業法の一部を改正する法律(平成二十九年法律第 号)次項において「通訳案内士法等改正法」という。の施行の前である場合には、前条のうち住民基本台帳法別表第三中二十一の二の項を二十一の三の項とし、二十一の項の次に次のように加える改正規定中「別表第三中」とあるのは、「別表第三中二十一の三の項を二十一の四の項とし」とする。

理由

我が国における観光旅客の宿泊をめぐる状況に鑑み、住宅宿泊事業を営む者に係る届出制度並びに住宅宿泊管理業者を営む者及び住宅宿泊仲介業者を営む者に係る登録制度を設ける等の措置を講ずる

ことにより、これらの事業を営む者の業務の適正な運営を確保しつつ、国内外からの観光旅客の宿泊に対する需要に的確に対応してこれらの者の来訪及び滞在を促進する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成二十九年六月二十日印刷

平成二十九年六月二十一日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

F