

第一百九十三回

参議院国土交通委員会議録第六号

(一五二)

平成二十九年四月六日(木曜日)
午前十時開会委員の異動
四月四日

辞任

こやり隆史君

中野正志君

羽田雄一郎君

松山政司君

増子輝彦君

小川敏夫君

井上義行君

石井庸行君

田中良生君

末松信介君

大野泰正君

田中利幸君

猿渡知之君

中尾睦君

五道仁実君

藤田耕三君

由木文彦君

奥田哲也君

佐藤善信君

| | | | | | | |
|------------|-----------------|----------------|-------------------|----------------|----------------|-----------------|
| 出席者は左のとおり。 | 委員長 羽田雄一郎君 | 理事 増子輝彦君 | 副大臣 國土交通副大臣政務官 | 國務大臣 國土交通大臣 | 補欠選任 酒井庸行君 | 魚住裕一郎君 高瀬弘美君 |
| | 松山政司君 中野正志君 | 小川敏夫君 井上義行君 | 田中良生君 末松信介君 | 石井啓一君 大野泰正君 | 行田邦子君 青木愛君 | 山添拓君 室井邦彦君 |
| | 増子輝彦君 新妻秀規君 | 田中利幸君 中尾睦君 | 田中利幸君 五道仁実君 | 田中利幸君 藤田耕三君 | 田中利幸君 由木文彦君 | 田中利幸君 奥田哲也君 |
| | 井上義行君 石井正弘君 | 井上義行君 酒井庸行君 | 井上義行君 長浜博行君 | 井上義行君 新妻秀規君 | 井上義行君 足立敏之君 | 井上義行君 青木一彦君 |
| | 井上義行君 朝日健太郎君 | 井上義行君 大野泰正君 | 井上義行君 金子原二郎君 | 井上義行君 末松信介君 | 井上義行君 中野正志君 | 井上義行君 長谷川岳君 |
| | 井上義行君 福岡資麿君 | 井上義行君 吉田博美君 | 井上義行君 小川敏夫君 | 井上義行君 野田吉雄君 | 井上義行君 鈴呂鉢君 | 井上義行君 吉田吉雄君 |

| | | |
|---|---|---|
| ○委員長(増子輝彦君) 理事の補欠選任についてお諮りいたします。 | ○委員長(増子輝彦君) 前回の委員会で、この件についてお諮りいたしました。 | ○委員長(増子輝彦君) 前回の委員会で、この件についてお諮りいたしました。 |
| 委員の異動に伴い現在理事が一名欠員となつておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。 | 委員の異動に伴い現在理事が一名欠員となつておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。 | 委員の異動に伴い現在理事が一名欠員となつておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。 |
| 理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。 | 理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。 | 理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。 |
| 〔異議なし」と呼ぶ者あり〕 | 〔異議なし」と呼ぶ者あり〕 | 〔異議なし」と呼ぶ者あり〕 |
| ○委員長(増子輝彦君) 御異議ないと認めます。 | ○委員長(増子輝彦君) 御異議ないと認めます。 | ○委員長(増子輝彦君) 御異議ないと認めます。 |
| それでは、理事に酒井庸行君を指名いたします。 | それでは、理事に酒井庸行君を指名いたします。 | それでは、理事に酒井庸行君を指名いたします。 |

| | | |
|--|----------------------------|-----------------------------------|
| ○委員長(増子輝彦君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。 | ○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。 | 出席を求め、その説明を聽取することに御異議ございませんか。 |
| ○政府参考人の出席要求に関する件 | ○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。 | 〔異議なし」と呼ぶ者あり〕 |
| ○理事補欠選任の件 | ○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。 | ○委員長(増子輝彦君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。 |
| ○国土の整備 交通政策の推進等に関する調査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、消 | ○小川敏夫君 森友学園側の人間はいなかつたんですね。 | ○委員長(増子輝彦君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。 |
| ○国土の整備 交通政策の推進等に関する調査 | ○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。 | ○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。 |

記録が残っていないことと担当者も覚えていないということなので、ちょっとと確認ができない状況でございます。

○小川敏夫君 そうすると、写真を見せていただいたと、そのくい掘削機ですか、その先端にごみが付いているというような写真を確認したという話がよく出てまいりました。その写真を示したのもその設計会社の担当者と、こういうことです。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

今御指摘は九・九メートルのくい掘削工事中にそのドリルにごみが絡み付いているような写真ということだというふうに認識してお答えをさせていただきますけれども、この写真につきましては、やはり大阪航空局が今申し上げました設計業者から入手をしたものでございます。

ただ、その入手時期はこの三月十四日ではございませんで、入手時期は大阪航空局が近畿財務局から見積りの依頼を受けた平成二十八年三月三十日以降、見積りを近畿財務局に提出をした四月十四日までの間に入手をしたということでございます。

○小川敏夫君 今、入手という言葉だったけど、これまでの答弁では、三月十四日現地で確認したという中で、またそのくい掘削機の先端にごみが付いているということを写真で確認したと。何となく同じ日のような言い方だったんだけど、まづ、写真を入手したかどうかは別にして、写真を示されたのはいつですか。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

写真を示されたのも、先ほど申し上げましたように、設計業者から平成二十八年の三月三十日以降ということでございます。

当日、三月十四日は、先ほど申し上げましたが、設計業者から話を聞いた、ヒアリングを行いましたですけれども、その際には、九・九メートルのくい掘削工事の過程において廃材等が発見さ

れたという報告を受けたということでございます。その報告を受けて、その九・九メートルのくいを掘削する過程で出てきた廃材、廃プラスチック等のごみを大量に含む土が本件土地の広い範囲にわたって散在し、積み上がっていたということを大阪航空局の職員はその場で確認をしてござります。

○小川敏夫君 まず、写真を見せられたというのと同じ日じやない。これまでの答弁で、何か十四日であつたようなふうにも取れる話だつたんですが、今のお話でそういうことで聞いておきました。

それで、そうすると、まずその十四日に確認したのは、話を聞いて、積み上がっている残土の中におみが入っているという事実を確認したと、こういうことになるわけですね。

それで、お尋ねします。今日資料をお示ししました。お配りしましたこの資料で、これはまあ財務局が取った資料なんですが、この三月十四日の資料。そのおしおられる、残土がたくさん積み上がっていてその中にいろいろおみが入つてたというのは、この写真のうちのどれですか。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

この件につきましては、予算委員会等でも、私はあるいは財務省から答弁をさせていただいているところでございますけれども、この写真で申上げますと、一番の右奥の辺りでありますとか

○小川敏夫君 今ちょっと微妙な言い方でしただけね、航空局が撮影した写真で三枚だけ残つてゐるものが出ました。撮影した枚数は全部で何枚ですか。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

○小川敏夫君 要するに、掘つた残土がたくさん積み上がって、その残土の中にごみがたくさん入っているというから聞いているわけで、しか

し、これを見ると積み上がつてゐるのは一か所しかありませんよね、一番の写真だけで。六番は、これ積み上がつてゐるのかよく分からぬけど、

ごみがあるだけで。

それで、航空局は、この日にも航空局自身が写真を撮っておりますね。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

三月十四日に、御指摘のように、大阪航空局職員も写真を撮影をしてござります。このうち、大阪航空局内の決裁に参考資料として添付され、た三枚の写真につきましては、既に提出をさせていただいているところでございます。

○小川敏夫君 それ以外の写真を全てを提出していただけませんか。(発言する者あり)

○委員長(増子輝彦君) 御静粛にお願いします。

○政府参考人(佐藤善信君) まず、三月十四日に現場で大阪航空局職員が撮影した写真につきましては、これは実は決裁に参考資料として添付され、それを、お配りしましたこの資料で、これはまあ財務局が取った資料なんですが、この三月十四日の資料。そのおしおられる、残土がたくさん積み上がっていてその中にいろいろおみが入つてたというのは、この写真のうちのどれですか。

○小川敏夫君 それから、先ほど御質問のありました九・九メートルのくい掘削工事中の写真、これは設計業者から入手をしたものでございますけれども、これにつきましては三月十六日に参議院の予算委員会で現地視察をしていただいた際に提出をさせていただいているということでございます。このときは全部で十四枚入手をしてございましたので、それを全て提出させていただいたということでございます。

○小川敏夫君 今ちょっと微妙な言い方でしただけね、航空局が撮影した写真で三枚だけ残つてゐるものが出ました。撮影した枚数は全部で何枚ですか。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

○小川敏夫君 決裁文書につきましてはきちんと保存期間が定められておりますので、その保存期間、適正に保存をしているということでございます。

○小川敏夫君 そうすると、残土が積み重なつているものがたくさんあって、しかも中にたくさんごみがあつたというけど、それを客観的に証する写真資料はないということですね。まあ、これはいいです、私の意見だから。質問じやないです。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

○小川敏夫君 まず、このくいですけれども、このくい打ち工事は二月、三月に行つたというふうに資料で出ておりますけれども、そういうことでよろしいですか。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

当時の担当者がその決裁の参考資料として三枚の写真だけを残して、それを添付したんだというふうに考えられます。

○小川敏夫君 だから、残した三枚以外の写真はどうしたんだと聞いているわけです。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

結論を申し上げると、廃棄をした、事案が終了したということで廃棄をしたものと考えられます。

○小川敏夫君 事案が終了したというのは、何をもつて事案が終了したんですか。

○政府参考人(佐藤善信君) この件に関して申し上げると、先ほど私、決裁と申し上げましたが、決裁の参考資料として添付をされていたと申し上げましたが、この決裁は、大阪航空局が近畿財務局からこの地下埋設物の撤去処分費用の見積りを依頼されて、その回答を大阪航空局から近畿財務局に対し報告する際に取つた決裁ということでございます。

それから、大阪航空局としては事案が終了したというふうに認識したということだと思います。

ただし、決裁文書につきましてはきちんと保存期間が対して報告する際に取つた決裁ということでございます。したがいまして、その見積りについて大阪航空局から近畿財務局に報告がなされた時点で、大阪航空局としては事案が終了したというふうに認識したということだと思います。

○小川敏夫君 そうすると、残土が積み重なつているものがたくさんあって、しかも中にたくさんごみがあつたというけど、それを客観的に証する写真資料はないということですね。まあ、これはいいです、私の意見だから。質問じやないです。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

○小川敏夫君 まず、このくいですけれども、このくい打ち工事は二月、三月に行つたといふうに資料で出ておりますけれども、そういうことでよろしいですか。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

先ほど、実際に九・九メートルのくい掘削工事中の写真について申し上げましたですけれども、これは先ほども申し上げましたように設計業者がから入手したわけであります。その設計業者によれば、これらの写真は二月の九日から三月の一日にかけましてくい掘削工事の施工業者により撮影がなされたものであると聞いてござります。

事はどんどんやつちやつて、全部工事が終わつて確認できない状態になつてから言つてくれるのはおかしいんじゃないかと指摘したわけですか。まちこは弘の旨意でつかう。

んですよ。出でているはず、当然出でていますよね。くいを打つ前に土地を、この表面の土を削つて整地している、そのときの残土が出でているはずなんですよ。私が聞いているのは、そのときの土の残土か九・九メートルを掘つたときの残土か、区別が付きますかと聞いているわけです。

○小川敏夫君 いや、積み上がっていった箇所は
何か所ですか。
○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げま
す。

○小川敏夫君 この三月十四日の写真において、くいの掘削機がないですね。写っていない。つまり、現場にはないということは、二月、三月でくい打ち工事を行つたなんだけれども、この三月十四日時点では既にくい打ち工事は完了して、いたと、こういうふうに思われるんですが、どうですか。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げま

事はどんどんどんどんやつちやつて、全部工事が終わつて確認できない状態になつてから言つてくれるのはおかしいんじやないかと指摘したわけですか。まあこれは私の指摘ですから。

一つ、この三月十四日に写つてあるこの残土の山なんですが、この工事は、殻とか汚染土壤を前年十二月までに終え、十二月から工事に入っている。「一月にはくい打ち工事をしてゐると。その過程において、くいを打つ建物の下のところは一メートルから一・五メートルの土を削つて整地しているんですよ。実際この写真見ても、一番の写真見ると、くいを打つてあるところ、ちゃんとその周囲は整地しているという状況がよく分かれます。

そこでお尋ねするんですが、その今言つた、く

んですよ。出でているはず、当然出でていますよね。くいを打つ前に土地を、この表面の土を削つて整地している、そのときの残土が出でているはずなんですよ。私が聞いているのは、そのときの土の残土か九・九メートルを掘つたときの残土か、区別が付きますかと聞いているわけです。

○小川敏夫君 いや、積み上がつていた箇所は何か所ですか。
○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。
本件土地の広い範囲にわたつて散在していたと
いうことは確認してござりますが、正確に何か所
といふことについては現時点では、今手元では確
認できません。
○小川敏夫君 しかし、この写真で見る限り、積
み上がつていたのは一か所じゃないですか。あと
はこれ、ならしただけで、積み上がつている状態
じやないですよ。
時間もあれですから、じゃ、ほかの論点に行き
ましょ。

○小川敏夫君 委員御指摘のとおりの状況になつてゐる可能性が高いと考へております。

くいを打つ前に土地を、この表面の土を削って整地している、そのときの残土が出ているはずなんですよ。私が聞いているのは、そのときの土の残土か九・九メートルを掘つたときの残土か、区別が付きますかと聞いているわけです。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

そのくい掘削工事をする前あるいはそれに際して、その校舎の下の部分について整地を行つたかどうかということについては、私ども定かに承知をしてございません。

○小川敏夫君 整地したということは一番の写真見れば明らかですけれどもね。これはもう工事の客観的事実ですから。

じゃ、聞き方変えますが、そういう目で、この積み上がつてある土が、残土がどこから出た土かということについて検討したことではないということになりますね。

○政府参考人(佐藤善信君) 大阪航空局の職員は、三月十四日に現地に赴いて、まずその設計業者から九・九メートルのくい掘削工事の過程において廃材が発見されたという報告を受け、その土地ということで、本件土地の広い範囲にわたつてその廃材等を含む土が散在、積み上がつていたことを確認をしているということをいたします。その際 現地は、この現地全体を踏査をして確認をしたというふうに聞いてございます。

○小川敏夫君 じゃ、積み上がつていた箇所は
何か所ですか。
○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げま
す。
本件土地の広い範囲にわたつて散在していたと
いうことは確認してござりますが、正確に何か所
ということについては現時点では、今手元では確
認できません。
○小川敏夫君 しかし、この写真で見る限り、積
み上がつていたのは一か所じやないですか。あと
はこれ、ならしただけで、積み上がつてゐる状態
じやないですよ。
時間もあれですから、じゃ、ほかの論点に行き
ましょう。
例えば、この残土の処理費を、容積をくいのと
ころは九・九メートル、くいがないところは三・
八メートルといふように計算して残土処理費を出
したということが聞いています。
私は、このくいですけれども、このくいは、昔
みたいにぼんぼんコンクリートのくいを打ち込む
んじやなくて、ぐりぐりぐりぐり掘削していくて
穴を空けて空洞にして、今度はそこにコンクリー
トミルを流していくて造る現場造成ぐいなんです
よね。そうすると、くいを打つたということは、
そのくいの部分は完全に空洞にしちゃつたんだか
ら、もうそこには土はないんですよ。言つていい
こと分かりますよね。だから、くいを打つたとい
うことは、そこに残土が全然ないのに、もう当然
くい打ち工事に伴つて残土は全部排出しちゃつた
んですよ、現実に。ですから、いいですか、何
で、くいを打つちやつたらもうそここは残土がな

○小川敏夫君　いや、事実経過を聞いているんじゃないでありますよ。世の中の流れとして不自然な申請ではないかと。
つまり、打っているときに「み」が出てきたといふんだったら、すぐそのときに連絡があつて、しかも、こういう状況を見てくださいというのが真つ当然やり方だと思うんですけれどもね。どんごみが出てきているというのに、くい打ち工とでございます。

事はどんどんどんどんやつちやつて、全部工事が終わつて確認できない状態になつてから言つてくるのはおかしいんじやないかと指摘したわけですか。まあこれは私の指摘ですから。

一つ、この三月十四日に写つてあるこの残土の山なんですが、この工事は、殻とか汚染土壤を前年の十一月までに終えて、十二月から工事に入つてゐる。二月にはくい打ち工事をしている。その過程において、くいを打つ建物の下のところは一メートルから一・五メートルの土を削つて整地しているんですよ。實際この写真見ても、一番の写真見ると、くいを打つてあるところ、ちゃんとその周囲は整地しているという状況がよく分かれます。

そこでお尋ねするんですが、その今言つた、くいを打つ前に、工事の前段階でこの建物の敷地の部分の土を一メートルぐらい削つたということであるとしますと、ここに積んである土がその表土を削つた土の残土を積み上げたものか、くい打ちのときに出でてきた土か、その区別は付きますか。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

当該土の区別から私どもはその見積りに当たりまして九・九メートルの深さを採用したということではなくて、先ほど申し上げておりますように、その九・九メートルのくい掘削工事中の写真を基にそういう見た積りに当たつての深さの範囲を合理的に設定させていただいたということです。

○小川敏夫君 いやいや、工事中の写真をもらつたのはそれより後だということを先ほどお話ししましたね。しかし、これまでの答弁の中で、三月十四日に現地の職員が現場に赴いて、それで残土の山を見てそれで確認したと言つておるわけであります。私は、それにしては残土が少ないんじゃないのかといふことは冒頭に御指摘した。

今指摘しているのは、くいを打つ前にその表土、表の土を一メートル、一メートル五十を全部はつて整地した、そのときの残土があるはずな

くいを打つ前に土地を、この表面の土を削つて整地している、そのときの残土が出ているはずなんですよ。私が聞いているのは、そのときの土の残土が九・九メートルを掘つたときの残土か、区別が付きますかと聞いているわけです。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

そのくい掘削工事をする前あるいはそれに際して、その校舎の下の部分について整地を行つたかどうかということについては、私ども定かに承知をしてございません。

○小川敏夫君 整地したということは一番の写真見れば明らかですけれどもね。これはもう工事の客観的事実ですから。

じゃ、聞き方変えますが、そういう目で、この積み上がりがついている土が、残土がどこから出た土かということについて検討したことではないということになりますね。

○政府参考人(佐藤善信君) 大阪航空局の職員は、三月十四日に現地に赴いて、まずその設計業者から九・九メートルのくい掘削工事の過程において廃材が発見されたという報告を受け、その土地ということで、本件土地の広い範囲にわたってその廃材等を含む土が散在、積み上がりついたことを確認をしているということをごぞいます。その際、現地は、この現地全体を踏査をして確認をしたというふうに聞いてござります。

○小川敏夫君 現地全體を調査して確認したと。何が確認できましたか。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

設計業者のヒアリングで九・九メートルのくい掘削工事の過程において廃材等が発見されたという報告を受けて、現地でこの九・九メートルのくいを掘削する過程で出てきた廃材、廃プラスチック等のごみを含む土が本件土地の広い範囲にわたりて散在し、積み上がりついたということを確認したということをごぞいます。

○小川敏夫君 じゃ、積み上がつていた箇所は
何か所ですか。
○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げま
す。本件土地の広い範囲にわたつて散在していたと
いうことは確認してござりますが、正確に何か所
ということについては現時点では、今手元では確
認できません。

○小川敏夫君 しかし、この写真で見る限り、積
み上がつていたのは一か所じやないですか。あと
はこれ、ならしただけで、積み上がつてている状態
じやないですよ。

時間もあれですから、じゃ、ほかの論点に行き
ましょう。

例えば、この残土の処理費を、容積をくいのと
ころは九・九メートル くいがないところは三・
八メートルというふうに計算して残土処理費を出
したということが聞いています。

私は、このくいでされども、このくいは、昔
みたいにぼんぼんコンクリートのくいを打ち込む
んじやなくて、ぐりぐりぐりぐり掘削していく
穴を空けて空洞にして、今度はそこにコンクリー
トミルを流していくて造る現場造成くいなんです
よね。そうすると、くいを打つたということは、
そのくいの部分は完全に空洞にしちゃつたんだか
ら、もうそこには土はないんですよ。言つている
こと分かりますよね。だから、くいを打つたとい
うことは、そこに残土が全然ないのに、もう当然
くい打ち工事に伴つて残土は全部排出しちゃつた
んですよ、現実に。ですから、いいですか、何
で、くいを打つちやつたらもうそこには残土がな
いといふのに、そのくいの容積の分の残土がある
といふうに計算するんですか。

○国務大臣(石井啓一君) 今回のくいは、通常、
くいといえば鋼管ぐいやコンクリートぐいを現場
で打つ工法、それと、井戸のように穴を空けてそ
こに鉄筋等を組み立ててコンクリートを流し込む
現場打ちのくいの工法があるかと思います。今委
員がおっしゃつたのは後者のことを多分おつ

しゃつたんじゃないかな。くいを現場で穴を空けてやるという工法だとすればそうなのです。が、今回はちょっと特殊な工法でございまして、何といいますか、プロペラの羽根の付いたようなドリルを地中に貫入をしていつて、回転をさせながら貫入していくという工法でございます。ですから、その貫入の途中で、羽根を回転をしながら貫入することによって地山の土を軟らかくし、そしてそこにセメントモルタルを入れて、地山の土とセメントのモルタルを一体化をしていくを形成をすると、こういう工法でございます。

したがって、回転しながら貫入をし、またその棒を引き抜く段階において地中にあつたごみが排出をされたということはございますが、地中の土を全部排出するわけではございません。まあ、軟らかくしますからある程度出てくる、ごみもある程度出てきますけれども、全部ごみが取れるというわけでもないということをごぞいます。

○小川敏夫君 これまでいただいている資料とちょっと、大臣、説明違いますがね。くいじや、大臣、お尋ねしますよ、いいですか。くいの容積部分はくいを打つやつたんですよ、もう完全にコンクリート状態になつちやつてているわけ、いいですか、くいを打つては当然それに伴つて出るのは出るわけですよ。だから、私が言うのは、くいを打つやつたらもうくいになつていて、そこはもう残土を排出するという余地がないんですよ、くいを打つた部分は全部くいなんだから。くいを打つた部分は全部くいなんだから、そこにはもう残土がないわけで。なのに、何でくいを打つた部分の容積全部が残土だとして計算してその排出コストを出すんですか。

○国務大臣(石井啓一君) 今回の土地売却に当たりましては、瑕疵担保責任を免除するという、これが前提なんです。ですから、土地の買主は将来にわたつて壳主に対する責任を問うことができないということから、現状のリスクのみならず、将来のリスクも含めてこれは算出をしなきゃいけないということなんですね。

このくいの中には、先ほど説明申し上げたおり、全部ごみが取れているとは限らないんです、先ほど説明した工法の特徴からすると、残つていませんから、その貫入の途中で、木片なんかは、将来的に腐敗なんかをするときに劣化させる可能性もあるかもしれませんから、その分も含めて、将来のリスクも含め算定したらいかかとということで判断をしただけです。ですから、その分も含めて、将来のリスクも含め算定をしたということあります。

○小川敏夫君 そこのところは、また近畿財務局から三月十六日にいただいた資料と全然違う話、そういうことでござります。

○小川敏夫君 何を言つてあるんだよ。そんな、ごみが入つていて将来そのコンクリートが劣化するような工法が、それで通用するんですか、だけだけ。

いいですか、もうコンクリートを打つやつているんですよ。(発言する者あり) まあセメントでいいですよ。セメントはコンクリートじゃないからつて、これ、大臣自体、コンクリートと言つたと思うけどね。

いいですか、じゃ、もう一度聞きますよ。くいを打つやつた、だから、もうくいはあるわけ、現に存在はするわけですよ。大臣は、そこにもしやたらごみが多少絡まつてあるかも知れない。でも、絡まつてある状態のままくいを打つちやつたわけですね。ですから、もうくいはでござりますよ。くいを打つやつてあるから、もう排出するものはないんですよ、くいを打つた部分に関しては。排出するものがないのに、排出するものとしてそれを、容量を出して、それに単価を出して計算するんですかと聞いているわけで。大臣、お答えください。

○国務大臣(石井啓一君) 先ほど申し上げましたとおり、瑕疵担保責任を外すために、免除するため、現在のリスクのみならず将来のリスクも含めて考えなければならない。このくいの部分に木材等を含むごみが残つてある可能性は高いわけでござります。

これは、コンクリートというのは骨材なんかが入つておりますから、これは地山、土とセメントモルタルを固めたものですから、一種の地盤改良

工法みたいなものです。ですから、通常の固いくといふイメージより、まあ固いかもしませんけれども、通常のコンクリートとはちょっと違います。木材というのはやはり腐食する可能性はあるわけですから、このくいが劣化をするリスクもあるわけです、将来的に。そういうリスクもあります。ですから、その分も含めて、将来のリスクも含め算定をしたということになります。このたまた資料と全然違う話をしていますので、また時間がないからね、別の機会に議論しましよう。

○小川敏夫君 そこのところは、また近畿財務局から三月十六日にいただいた資料と全然違う話、時間が……(発言する者あり) 同じことだと。また別のことを、まあ時間がないから最後に質問します。

森友学園は、この土地について汚染土とコンクリート殻と生活ごみが入つていて、それが承認で賃借したわけで、それを売買予約をしたわけです。しかし、現実に、この前年の七月から十二月までにやつた工事では、汚染土塊は除去した、しかし大量に残つてます。そうすると、これ、森友学園は、そもそも生コンクリート殻は除去した、しかし大量に残つている生活物資は除去しないまま打ち工事を始めたんですよ。これは事実としてそうなるわけです。打ち工事を始めたんですけど、現に存在はするわけですよ。大臣は、そこにもしやたらごみが多少絡まつてあるかも知れない。でも、絡まつてある状態のままくいを打つちやつた、だから、もうくいはあるわけ、現に存在はするわけですよ。大臣は、そこにもしやたらごみが多少絡まつてあるかも知れない。でも、絡まつてある状態のままくいを打つちやつたわけですね。ですから、もうくいはでござりますよ。くいを打つやつてあるから、もう排出するものはないんですよ、くいを打つた部分に関しては。排出するものがないのに、排出するものとしてそれを、容量を出して、それに単価を出して計算するんですかと聞いているわけで。大臣、お答えください。

そこで、私はお尋ねしたい。三メートルまでの浅いところに入つてある大量的生活ごみは排出しないという業者が、そこで工事を始めやつた業者が、それより深いところにあつた生活ごみが出てきて、どれだけの損害があるんですか。

○委員長(増子輝彦君) 佐藤局長。(発言する者あり) まず、佐藤局長。

○政府参考人(佐藤善信君) 繰り返しの答弁になりますけれども、本件見積りでござりますけれども、そもそも本件土地の売買契約において、将来にわたつて本件土地が抱える一切の瑕疵について、壳主である國の責任を免除する特約が付されると、いうことを前提として行つております。

これ簡単に、平易に申し上げますと、本件土地の売買契約では、将来地下からどのような埋設物が出てきたとしても、買主は壳主である國の責任を追及できないということになります。このため、壳主の責任を追及できない代わりといたしまして、土地の価格を決めるに当たり、将来埋設物が出てくるリスクの分だけ土地の価格を下げておく必要があると。こういった将来埋設物が出てくるリスクを見込みまして、どれだけ価格を下げるべきかということを、今回、将来見込まれる地下埋設物の撤去処分費用という形で見積もつたわけでございます。

したがいまして、この見積りはあくまで将来見込まれるリスクを見積もつたものでございまして、この見積りどおりに土地の買主がごみを撤去する義務を課すものではありませんし、また土地の買主がこの見積りどおりにごみを撤去するということを前提としているわけではございません。

○小川敏夫君 全く、これは法務委員会の論理になつちやうかもしれないけど、瑕疵担保の論理としては全く支離滅裂ですよ。土地所有の目的で建物が建つのであれば、くいが打てるんだつたら、建物が建つんだつたら、そのような瑕疵については損害賠償する必要がないというのがこれは裁判例なんですよ。そんな、将来僅かなごみが出るから瑕疵担保云々、ありもしない瑕疵担保、あるいはほとんど無視してもいいような瑕疵があるかもしれないからといって、そんな八億円、土地の代金に相当するようなそんな瑕疵の計算すること自体が異常ですよ。まあ、質問時間が来ましたので、さつき局長の後に大臣答弁すると言つたから、じゃ、もう答弁しなくていいや。

大臣、大事な写真を三枚提出した以外は廃棄したいと言つて。ですから、大臣にお願いしたい、答弁いただきたいのは、本当に廃棄したのか

どうか、それから今はデータですから、データで復元できないのかどうか、お調べいただけませんか。

○国務大臣(石井啓一君) 局長が答弁したとおりであります。(発言する者あり)

○委員長(増子輝彦君) 小川君、指名しております。

○小川敏夫君 失礼しました。

あるかないかを聞いているんじゃないので、もう一度探してみないか、それから復元ができるかということを大臣が指示しませんかと聞いています。

○国務大臣(石井啓一君) 廃棄したと承知しております。(発言する者あり)

○委員長(増子輝彦君) 大臣、もう一度御答弁願っています。

○國務大臣(石井啓一君) 廃棄したと承知しておりますので、改めて調べる必要はないと思ってい

ます。

○小川敏夫君 終わります。時間が来たので終わります。

○山添拓君 日本共産党の山添拓です。

私たちも、森友学園をめぐつて御質問いたしました。ここでは塚本幼稚園で教育勅語を児童に暗唱させたなど、その指導も重要な問題とされてきました。そこで、ちょっと質問の順序を変えまして、政府が三月三十一日に教育勅語を教材として用いることは否定されないという答弁書を閣議決定をいたしました。菅官房長官は道徳教材として使うことも容認するような発言をされています。石井大臣は、安倍内閣の閣僚の一員としてどのような認識でしょうか。菅さんと同じ認識なんでしょうか。

○國務大臣(石井啓一君) 教育勅語の取扱いについては国土交通省の所管外でございますので、お答えする立場にはございません。

○山添拓君 閣議決定ですかね。石井大臣も出席の場で、これ閣議に参加して行っているわけで

す。菅さんと同じ認識なのかどうかということを否定をされませんでした。お国のため命を差しだとして教えて構わない、これあえて否定をされない、時代錯誤も甚だしいと思います。

森友学園に売却された国有地の問題、次に伺つておきますが、大阪航空局が地下構造物の状況調査を行っています。その結果が二〇一〇年一月の報告書として、今日お配りした資料の中ではページから三ページ、抜粋をお配りしています。まず、レーダー探査で異常を認めた六十八か所について試掘を行い、確認をしています。試掘の掘り止め深度は、地山深度、地下埋設物がなくなる深度でおおむねGとマイナス三メートル、地下三メートルにしたんだ、こうあります。ばらつきはありますけれども、おおむね深さ三メートルで地山に到達した、地下埋設物がなくなる深度に到達したんだ、これは間違いないでしようか。簡潔にお答えください。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

先日、参議院の予算委員会で辰巳孝太郎委員から御質問に対し私ちょっとと明確にお答えができます。ここでは塚本幼稚園で教育勅語を児童に暗唱させたなど、その指導も重要な問題とされてきました。そこで、ちょっと質問の順序を変えまして、政府が三月三十一日に教育勅語を教材として用いることは否定されないという答弁書を閣議決定をいたしました。菅官房長官は道徳教材として使うことも容認するような発言をされています。石井大臣は、安倍内閣の閣僚の一員としてどのような認識でしょうか。菅さんと同じ認識なんでしょうか。

○國務大臣(石井啓一君) 教育勅語の取扱いについては国土交通省の所管外でございますので、お答えする立場にはございません。

○山添拓君 閣議決定ですかね。石井大臣も出席の場で、これ閣議に参加して行っているわけで

す。菅さんと同じ認識なのかどうかということを度にございなかったことを証明するものではございません。

○山添拓君 そこまでは聞いていないんですよ。ここに書いてあるのは、おおむね三メートルで地中に、地下埋設物がなくなる深度に到達したかどうか。そして、現にこの報告書では、確かに三メートルだけじゃありません、中には三・九メートルまで掘つたというものもありますけれども、それで地下埋設物がなくなる深度に到達したんだ、こういう報告書を上げているわけです。その後、建物建設のくい打ち部分以外の土地については深さ三・八メートルまで満遍なくごみがあつたと判断するに至っています。これは、いつどのような根拠で判断したんだでしょうか。改めて御説明ください。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

この写真は、私ども、工事事業者から入手をしましたのでござりますけれども、工事事業者から聞いてございますのは、平成二十八年の三月二十五日又は三十日に撮影したというふうに聞いてござります。

○山添拓君 深さ三・八メートルまでごみがあるんだと分かる写真なんですか。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

この工事提供者から提供を受けた工事写真では、試掘坑におきましてごみの層の深さをメジャーで計測をし、三・八メートルを指し示している様子が確認できるということでございました。

○山添拓君 今、試掘とおっしゃいました。試掘は何か所行つているんですか。

○政府参考人(佐藤善信君) 工事関係者が試掘を行つたわけでございますが、全部で八か所行つたというふうに聞いてございました。

○山添拓君 従来、七か所という説明だったと思うのですが、それぞれ何メートルまでごみが見付かつたんですか。そして、三・八メートルというのは、その平均値なんですか、全部三・八なんですか。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

全八か所で、七か所というのは多分財務省さんが提出された資料の中にそのように書いてあつたと思いますけれども、私どもが工事関係者から聞

いてござりますのは全八か所ということござります。

この全八か所について廃材等が確認をされておりまして、今回見積りの対象としておりますのは本件土地の全体のうちの約六割でござりますけれども、この見積りの対象としているところにつきまして、五か所におきまして廃材等が確認されているということござります。

それから、試掘において確認をされた廃材等の深さでございますけれども、三・八メートルでありますとか二・七メートルでありますとかでござります。三・八メートルまで廃材等が確認されたのは、この八か所のうちの一か所だというふうに聞いてござります。

○山添拓君 あとの四か所ですね、今回見積りの対象となつてあるところ。これは三・八より浅いということですか。

○政府参考人(佐藤善信君)

お答え申し上げま

それ以外のところでありますと、深いところで二・七メートル、浅いところでは一・二メートルとなつてござります。

○山添拓君 結局、三・八つてね、それ一個あつたとおっしゃいますけど、その写真も示されていないし、八か所目がどこなのかということを教えていただいておりません。

先ほどメジャーで測った写真があるとおっしゃいました。八か所の試掘のときの写真、提出いただくべきじゃないでしょうか。

○政府参考人(佐藤善信君) 先ほども申し上げましたように、この写真、工事事業者から提供を受けたことがありますので、その提出に当たりましては当該事業者の了解を得る必要があると考えてございますけれども……(発言する者あり) はい、ということです。

○山添拓君 委員会として改めて提出を求めていただきたいと思います。

○委員長(増子輝彦君) ただいまの件につきましては、後刻理事会において協議いたします。

○山添拓君 工事業者は、基礎工事では一・五メートルほどしか取つていないというような報道もあります。建設工事への影響すらなかつたといふのです。今お話しになりましたように、結

言つているものも出そとしないと、こういうことです。さらには九・九メートルまでもごみが出たと言つてあるわけです。

地下埋設物がなくなる深度が三メートルだとして、二〇一〇年の航空局の調査、これは不十分だつた、誤りだつたというふうな認識なんでしょうが、国交省。

○政府参考人(佐藤善信君)

お答え申し上げます。

先ほどもお答えいたしましたでありますけれども、平成二十二年の地下構造物状況調査において異常が届くおおむね三メートルの範囲において異度の記述がござりますけれども、これは、レーダーが届くおおむね三メートルの範囲において異常が認識された六十八か所についておおむね三メートルの試掘を行つて、一旦ごみが途切れただころを地山深度としているものでございます。したがいまして、三メートルよりも深い深度にごみがないということを証明するものではございません。

○山添拓君 後半の方は全然聞いていないことをおっしゃつたんですけどね。

この契約書、貸付契約の段階では、国が撤去費用を支払う対象というのは報告書にある三メートルまでの分だけだと。それ以外見付かったとしても国は負担しないという契約だと読むのが自然だと思います。ですから、損害賠償を請求されるこ

とにもならないと。急いで売買に移行したり、あ

るいは慌てて撤去費を見積もるという必要もなかつたわけです。今の財務省の説明は三メートルより深い部分の撤去費用を支払うためにわざわざ言った後付けの理屈だと言わざると得ないと思

います。

今度、森友学園が設置認可の申請を取り下げましたので、学校用地として使用されることではなくなりました。売買契約で指定された用途を達しないことになりました。今後、財務省としてはこの土地についてどのように対応する予定で

ます。

○山添拓君 これにはヒアリングだけ客観的な証拠を無視してヒアリングのみを論拠にす

りません。航空局の調査とは、業者の一声でひっくり返つてしまふような信用性の低いものもあります。建設工事への影響すらなかつたといふのです。今お話しになりましたように、結

もあります。建設計画への影響すらなかつたといふのです。本当に納得いかないものだつたんでしょうか。本当に納得いかないものだと思います。

次に、政府は、三メートルより深い位置でのごみの発見によって学校建設が遅れる、森友学園から損害賠償を請求されるかもしれないとの認識して、地下埋設物が発見されたという連絡があつたわけですが、誤りだつたというふうな認識なんでしょうが、国交省。

○政府参考人(佐藤善信君)

お答え申し上げます。

この五条一項には、森友学園が二〇一〇年の報告書等に記載された地下埋設物の存在を了承するとあります。そして六条一項では、森友学園が、この五条一項に言う地下埋設物、報告書に記載のある三メートルまでの埋設物を除去した費用を有益費とする、そしてこの分を国が森友学園に返還するとしています。一方で、三十一条があります。

これは、乙は、森友学園は、本契約において甲が、つまり国が乙に対して支払うこと約するものを除き、貸付財産に関して乙が支出した必要費及び有益費等について、甲に対しその償還等の請求をすることができないとしています。

この契約で支払を約束した分などは三メートルまでの分ですから、それ以外に新たにごみの撤去費用が掛かったとしても森友学園は有益費の請求はできないんだと、国の負担で撤去すべきではないということを記したのがこの契約書だったんじゃないでしょうか。

○政府参考人(中尾睦君)

お答えいたします。

委員御指摘の平成二十七年五月二十九日に近畿財務局と森友学園で締結した国有財産有償貸付合意書第三十一条でござりますが、契約時点において明らかとなつております地下埋設物につきましては隠れた瑕疵に該当しないということを明確化している趣旨でござります。

他方、同日に締結されております売買予約契約書第四条四項におきましては、価格の算定に際しては算定時における地盤の現況を価格要素として供する義務は、履行できないことが確定をいた

考査することとしておりまして、売買契約時点において明らかになつてゐる土地の瑕疵については価格形成要因として評価上考慮することを明示しております。

これを受けまして、平成二十八年三月十一日に、委員御指摘のとおり、新たに深いところの地下埋設物が発見されたという連絡があつたわけですが、誤りだつたとしても、仮に学校開設が遅れること

となれば損害賠償の訴訟を含め國の責めを問われたのがありました中で、いまだ明らかとなつてない瑕疵も含め本件土地に関する一切の国責を免除するとの特約条項を付すことを念頭に置き、本件土地の経緯に関する知見や公共工事に付すことができるものでござります。

資料の四ページに貸付契約を載せております。この五条一項には、森友学園が二〇一〇年の報告書等に記載された地下埋設物の存在を了承するとあります。そして六条一項では、森友学園が、この五条一項に言う地下埋設物、報告書に記載のある三メートルまでの埋設物を除去した費用を有益費とする、そしてこの分を国が森友学園に返還するとしています。一方で、三十一条があります。

これは、乙は、森友学園は、本契約において甲が、つまり国が乙に対して支払うこと約するものを除き、貸付財産に関して乙が支出した必要費及び有益費等について、甲に対しその償還等の請求をすることができないとしています。

この契約で支払を約束した分などは三メートルまでの分ですから、それ以外に新たにごみの撤去費用が掛かったとしても森友学園は有益費の請求はできないんだと、国の負担で撤去すべきではないということを記したのがこの契約書だったんじゃないでしょうか。

○政府参考人(中尾睦君)

お答えいたします。

委員御指摘の平成二十七年五月二十九日に近畿財務局と森友学園で締結した国有財産有償貸付合意書第三十一条でござりますが、契約時点において明らかとなつております地下埋設物につきましては隠れた瑕疵に該当しないということを明確化している趣旨でござります。

他方、同日に締結されております売買予約契約書第四条四項におきましては、価格の算定に際しては算定時における地盤の現況を価格要素として供する義務は、履行できないことが確定をいた

しております。これを受けまして、国として土地の返還等を森友学園に求めていくこととなります。

○山添拓君 終わりますけれども、所有権に戻すとともに、森友学園には原状回復の責任果たさせる方策を十分に取ることを求めて、質問を終わりたいと思います。

○室井邦彦君 日本維新の会の室井邦彦でございます。

早速質問をいたしますが、私も一、二、三、この森友の件、あとは国土交通省の、地下の問題を取り上げたいと思っております。

まず、世論調査の結果からお尋ねしたいんですけれども、共同通信の全国緊急電話世論調査であります。二十五、二十六日で調査をしました。これは、国有地払下げの経緯などに関する政府が十分に説明をしていると思わないという回答が八二・五%でありました。ほか、日経新聞、テレビ東京の調査、これは三日間、二十四日から二十六日しておりまして、政府の説明に納得できないとの回答が七四%であります。引き続き、テレビ朝日系のANNの調査、これは二日間、二十五日と二十六日の両日行われまして、八割が納得をしないと。

このような世論調査が出ていているところでありますし、我々も国会議員として、これから、あらゆる外交問題、また国内の問題も真剣に我々は取り組んでおります。もちろん、当局も、行政もいいかげんにしているとは私は思つておりません。信頼をしております。そういう中で、國民がこのようないだんだん政治、行政に対しても信頼を失っていくということは非常に悲しい、不安な思いもあるわけであります。そういう世論調査結果を見て、まず、石井大臣、これ全て国交省の問題でもありません。財務局も大きくウエートを占めおりますので、何も石井大臣だけ攻撃していくわけではありませんので、その点はお許しいただいて、この世論調査をどう大臣として受け止め

られて、これをどうこれから今後指導力を發揮させてください。

○国務大臣(石井啓一君) 本件土地の売却に際しまして大阪航空局が実施をいたしました地下埋設物の撤去処分費用の見積りの考え方につきましては、これまでも国会での御審議においてお答えをさせていただくとともに、工事写真等の各種資料をお示しをさせていただいているところでござります。

ただ、今委員御紹介いただいたように、世論調査等ではまだ不十分であるという結果も出てございました。国土交通省としては、引き続き丁寧な説明に努めながら適切に対応してまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 いずれにせよ、この事実関係をしつかりとはつきりまだ行つていかなくちやいけないところも多々ござります。しっかりとこれからも対応していただきたいと思います。

続きまして、二つ目の質問であります。私も航空騒音公害を受けている人間でありますし、尼崎というところは、伊丹空港まで阪神高速を飛ばすと二十分ぐらいで行けます。非常に便利よく使われていただいておりまして、航空騒音で我々の家も二重のガラス、また騒音、地域住民の問題に対して、国土交通省、国も丁寧に応えていただきながら、できる限りの、財源の厳しい中いろいろな対応をしていただいているということは私は認めておりますので、もうこんな一からることを質問したことで国会では問題になつておるわけでありますけれども、もう幾度も各政党から質問されておられますので、もうこんな一からることを質問したくないなと思いつつ、これはやっぱり最初の私の質問でありますのでしておかなくちやいけないなと、こう思つてあえてくどく質問させていただきますけれども、この森友学園の国有地払下げの手続き、大阪航空局がまず関わらなければならなかつた経緯、もちろん所有がそつたんだろうけれども、それをちょっと御説明願えますか。

○政府参考人(佐藤善信君) それでは、遡りまして、大阪航空局が当該土地を所有することになつた経緯も含めまして御説明差し上げたいと存じます。

御指摘のありましたこの森友学園関係の土地で、阪神間とか豊中、また池田、この辺の地図をつかつておるつもりでありますし、この騒音の関係で、阪神間とか豊中、また池田、この辺の地図を言えればまだ少し物足りないところもありますけれども、そういう意味では、数百万人の住宅に二重のガラス張りをするとか、なかなかそういうことは非常に難しいだろうと思いますけれども。

ですから、現状のことは私も私なりによく分かつておるつもりでありますし、この騒音の関係で、阪神間とか豊中、また池田、この辺の地図を言えればまだ少し物足りないところもありますけれども、そういう意味では、数百万人の住宅に二重のガラス張りをするとか、なかなかそういうことは非常に難しいだろうと思いますけれども。

いたしまして、法律に基づき、騒音対策区域内の住民からの求めに応じて大阪航空局が昭和五十年より順次買入れを行つたものでございます。一方で、航空機の低騒音化の進展によりまして、平成元年に当該土地が属しておりました騒音対策区域が解除されたことを踏まえまして、その土地は行政財産から普通財産に組み替えられております。その後、平成八年に豊中市による土地区画整理事業の事業計画決定が行われまして、平成十七年の豊中市から大阪航空局への換地処分により、本件土地を大阪航空局が取得したということでござります。

それから、先ほどまた委員の御指摘の中にありましたけれども、こうした伊丹空港周辺の移転補償跡地と呼ばれているものでございますけれども、これにつきましては、平成二十四年七月の伊丹経営統合法に基づきまして新伊丹空会社が承継をいたしております。今回のこの森友学園に売却された土地だけが、当時、森友学園とは別の法人が本件土地の取得要望書を提出していたというところから、例外的に新伊丹空会社に対して現物出資せず、国が引き続き保有をして将来的に売却するとして、これが引き続き保有をしておられるわけですが、本件土地の取得要望書を提出していたということがござります。

その後、この当該学校法人からの取得要望が取り下げられましたので、これを受けまして、平成二十五年の四月三十日に大阪航空局は近畿財務局に対しまして本件土地の処分依頼を行つたというものです。

ここから先は近畿財務局で一連の処分手続を行つていただいておりますけれども、その後、平成二十七年五月二十九日に近畿財務局と森友学園との間で買受け特約付き有償貸付契約が締結され、平成二十七年の十二月から小学校の建設が着工されたと承知をしてございます。

その後、先ほど来議論になつてございますが、平成二十八年三月十一日に森友学園から近畿財務局に対し、九・九メートルまでの深さの深い掘削工事を行つた過程において新たな地下埋設物が発見されたという連絡がございましたして、同月中に

森友学園から当該土地の購入の意向が示されたということを受けまして、開校時期が迫る中で急遽、撤去処分費用の見積りが必要になつたものと承知してございます。この際、近畿財務局といましましては、入札等の手続に要する時間的余裕がなかつたことから、平成二十八年の三月三十日に地下埋設物の撤去処分費用の見積りを大阪航空局に依頼をされたというふうに私どもとしては承知をしてございます。

その際、なぜ大阪航空局に依頼をしたかというところでござりますけれども、本件土地の売却を近畿財務局に依頼するに先立ちまして、大阪航空局では平成二十一年から二十四年にかけまして本件土地に係るいろんな調査を行つてあるなど、大阪航空局が本件土地に詳しい立場にあつたと、それから公共事業の一般的、標準的な積算等に能力を有する専門の技術職員を多数擁していられたということ、また空港土木、建築工事のほとんどどの契約において産業廃棄物の撤去処分に係る積算を行つていただということなど、十分な知識や経験を有する大阪航空局に対しまして撤去処分費用の見積りの依頼が行われたものと承知してござります。

当該依頼を受けまして、大阪航空局は、本件土

地の売買契約において将来にわたつて本件土地が抱える一切の瑕疵について売主である国の責任を免除する特約が付されるということを前提といたしまして、近畿財務局と協議、調整しながら地下埋設物の撤去処分費用について見積りを行い、平成二十八年四月十四日に近畿財務局に対し回答を行つたといふでございます。

○室井邦彦君 いや、局長、丁寧な、ありがと

う、もう時間がなくなりました、僕は三分なのでね。だけど、あなたが一生懸命、皆さん方からい

るいろいろと質問され、丁寧に答えていただいたこと

は感謝しますし、私も国土交通委員会ですから、あなたとはあしたのもさつても会えますので、ま

たしかりと足らないところは聞かせていただきたいと思います。

どうしてもこの部分を質問しなくちゃいけないことでありますけれども、民進党さん小川先生、そして共産党山添先生からもお尋ねをされていた点でありますけれども、籠池氏が神風が吹いたと申しますと、まさにそれがですね、八億円、それだけ費用が掛かつたから八億円なんでしょうね。どうなことで喜んでおられた、なぜこの八億円、それだけ費用が掛かっておられたかと、こんな大きづばなものか、それがまた分割かと、こんな大きづばなものかが頭に先入されていますので、もう首をかしげている。ナナのたき売りじゃない、国民の資産、財産をなぜこのよくなきエクスチョンマークで今も現在多くの国民がそういう感覚でおると思います。この件については、大臣なりいろんな方と、御質問もまたさせていただきました。あと少し残つておりますので、今日わざわざお呼びして、来ていただきました。私が少し興味を持つております福岡のJRの博多、もうそろそろ忘れた事案なんですが、それでも、急に都市のど真ん中に穴が空いて崩れたという、この問題の検討会の中で三月三十日に取りまとめができたといふことを聞いております。どういう取りまとめができて、今後このような事故は、日本は面積が狭いですから、どんどん地下に物を埋設しながら新しい開発をしております。こういう問題は、今後も間違なく私は起くるといふ、そういう不安を持っておるんですが、どういう三月三十日に取りまとめをされたのか、これを最後の質問にしたいと思います。

○政府参考人(五道仁実君) 御指摘のJR博多駅

前日の道路陥没につきましては、福岡市からの要請を受け、土木研究所において検討会を設置し、三回の委員会の審議を経て、先月三十日に事故の原因や工事再開に当たつての留意事項等がまとめられましたところでございます。

事故原因につきましては、トンネル上部にござります難透水性の風化岩層の厚さそれから強度、形、また地下水圧の影響というようなものについ

て大きな原因であるというような取りまとめがなされているところでございます。

また、取りまとめでは、今回の事故の教訓を生かしまして、類似するトンネルの計画、施工する場合などの地下空間での工事における留意事項といたしまして、周辺部で実施された地質調査を官公署などの情報収集、活用し、安全な設計、施工に反映させること、また、調査、設計、施工の各段階で得られた情報や見知を関係者間で十分共有し確実に引き継ぐこと、また、非常時を想定した詳細なモニタリング計画を策定することなどが示されています。

○室井邦彦君 終わります。

○青木愛君 希望の会、自由党の青木愛です。

私も、まず冒頭、森友学園の問題について指摘をし、また大臣にお願いをしたいと思っております。

○青木愛君 終わります。

まず、問題の第一点としまして、森友学園の教育理念であります教育勅語に関する問題について指摘をし、また大臣にお願いをしたいと思っております。

○青木愛君 希望の会、自由党の青木愛です。

私も、まず冒頭、森友学園の問題について指摘をし、また大臣にお願いをしたいと思っております。

○青木愛君 終わります。

まず、問題の第一点としまして、森友学園の教

育理念であります教育勅語に関する問題について指摘をし、また大臣にお願いをしたいと思っております。

高の内訳は、運輸業一兆九千五百億円、駅スベース活用事業四千二十億円、ショッピング・オフィス事業二千七百四十億円、その他二千五百十億円となつております。構成比は先ほど申し上げたものと同じと、こうしたことになつております。

○青木愛君 ありがとうございます。JR東日本は、今のところ、経営的にも総体的に大変順調だということが言えるかと思います。

そして、JR東日本が二〇一二年に策定し、二〇一六年、昨年の十月に更新をしましたグループ経営構想ファイブ、今後の重点取組事項というものがあります。その大きな柱に変わらぬ使命という項目がありまして、地域に生きるにあります。私たちに課せられた重要な使命は、地域の発展に貢献することだと掲げられています。東日本エリアの地方創生に向けて、私たちJR東日本だからこそできるまちづくり、地域産業活性化、観光振興に積極的に取り組みますとございます。

につきましても志のある出資、地元企業や住民が出資をするようななぞうした仕組みを、このスキームでは無理かもしませんが、何かその方法を考えていただけないものかと。地元からしますと、五両、六両、七両連なつていなくともいいんです。二両、一両でも生活の足を走らせてほしい、こういう切実な願いもござります。是非、こうした意見に対応して、いかがお考えでございましょうか。

○副大臣(末松信介君) お答えさせていただきます。

鉄道の運行ダイヤにつきましては、輸送需要等を踏まえて鉄道事業者の経営判断により設定されているものでござります。このため、ダイヤの充実に当たりましては、鉄道事業者と沿線自治体等の地域の関係者が一体となって利用者増加に向けた取組を検討することが有意義と考えております。

現に、先生御指摘のとおり、イベント列車の企画など様々な創意がある取組、そして全国各地におきましては、鉄道事業者と沿線地域の関係者の協力の下で行われているものと承知をいたしております。また、地元企業や住民等によります鉄道事業者への出資につきまして、一般論としては鉄道維持のための有効な方法の一つであると考えられます。

国土交通省といたしましては、JRを含む鉄道事業者に対しまして、地域の皆様、関係者とより一層積極的に連携協力していくようしっかりと促してまいりたいと考えてございます。他方、沿線自治体等におかれましては、鉄道事業者との対話を努めていただきつつ、利用者増加につながる取組や鉄道を通じた地域振興に取り組んでいただければと思つております。

先生の御指摘は、多くの議員は一度や二度経験した問題でござりますので、しっかりと受け止め来て、ありがとうございます。

○青木愛君 大変心ある御答弁をいただきまし

JRが国鉄分割・民営化されて三十年を迎えて、いろいろな問題が指摘をされています。また、今後、抜本的な見直しの際には、是非こういうJR東日本が抱えている問題についても考え方をさせて御検討いただきますように心からお願ひ申し上げまして、質問を終わります。

ありがとうございました。

○行田邦子君 無所属クラブ、行田邦子です。

今日は国土の整備、交通政策の推進等に関する調査ということで質問の時間をいただいていますので、私は、まず最初に、埼玉県三芳町で起きました倉庫火災について伺いたいと思います。

二月十六日の朝、埼玉県三芳町にありますアスクル物流センターにおいて火災が発生しました。この物流センターは延べ床面積約七万二千平米と非常に大規模な倉庫であります。この火災においては、二月十六日の朝に火災が起きて、二百九十六時間、十二日間という非常に長い時間を鎮火までに要してしまったということです。

まず、消防庁に伺いたいと思いますけれども、なぜこのような長い時間を要してしまったのか、その原因と、そしてどのような消防活動を行つたのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(猿渡知之君) お答え申し上げます。

埼玉県三芳町で平成二十九年二月十六日に発生いたしました倉庫火災につきましては、現在も原因調査中等ではございますが、焼損面積は四万五千平方メートルに及び、消防活動が鎮圧まで六日間、鎮火までに十二日間を要した火災でございました。

消火活動に長時間を要しました理由といたしますのは、火災初期段階から火の勢いが強かつた上に、棚などが障害となり複雑な構造となっていたことから、建物内部での継続的な消火活動が困難であった。建物がおよそ東西に百メートル、南北に二百四十メートル、軒高二十二メートルと非常に大きいことに加えまして、外壁には小さな開口部しかなかった。続きまして、一部の防火

シャツターの閉鎖障害などにより延焼拡大の防止が困難であった。また、発災後に数回の爆発が発生いたしまして一時退避が必要であった等々が挙げられると聞いております。

具体的な消防活動といたしましては、消防隊員が建物内部に進入しての注水、建物の外壁を破壊してはじご車により建物内部への注水、また大量かつ広範囲の燃焼物に対する残火処理などが必要であったといったふうに聞いております。

いずれにしましても、今回の火災は大規模な倉庫で延焼を拡大し消火活動に長時間を要しましたことから、同種の火災の再発を防止し、仮に同様の火災が発生いたしましたとしても消防活動に長時間を要することがないよう、現在、国土交通省と共同で検討会を開催しているところであります。

○行田邦子君 三芳町の消防隊だけではなくて、近隣からも応援要請をしまして、また埼玉県の埼玉SMART、特別機動救援隊も出動したといふことでありますけれども、原因究明についてしつかりと国土交通省と連携を取つて消防庁においてもやつていただきたいと思います。

それでは、国土交通省に伺いたいと思うんですけれども、今、倉庫火災というのは毎年約五百五十件起きているということであります。ただ、今回、これほどまで大規模な倉庫火災というのは起きていなかつたと思うんですけども、こうした倉庫火災の再発防止に向けて、国土交通省としてどのような検討と取組を行つていますでしょうか。

○政府参考人(由木文彦君) お答えいたします。

建築基準法におきましては、火災の際の建築物の倒壊の防止、火災の拡大の抑制、避難安全性の確保、消防活動の支援などの観点から防火上の規制を行つております。今回のような大規模な倉庫につきましては、内部延焼を抑制するため、原則として千五百平米ごとに防火シャツターなどによつて防火区画を設けるということといたしております。

本件、今回の倉庫火災につきましては、先ほど猿渡審議官から御答弁ございましたように、總務省の消防厅等と連携をいたしまして、国交省においても現地調査を行つております。先ほど御紹介、一部ございましたけれども、特に防火シャッターに関しまして、その一部において作動しなかつたというもののや、あるいは障害物によつて完全な閉鎖には至らなかつたものがあつたということが判明いたしております。引き続き、現在、関係者等へのヒアリングにより調査を進めているところでございます。

一方、また、それ以外の全国の倉庫についてでございますが、これについては、実態を把握いたしますために、二月二十八日付けで全国の特定行政に対しまして、床面積が五万平米以上の大規模倉庫を対象に、例えば防火シャッターが閉鎖障害を生じる状態になつてゐるかしないか等についての調査を行つてゐるところでございます。

この本件火災についての調査と全国の調査、そいつた状況を踏まえまして、先ほど御答弁ございました総務省消防厅と共同で開催をしております有識者による検討会、ここにおきまして大規模倉庫における防火対策や消防活動の在り方について徹底した検討を行いまして、六月中をめどに結論を得ていただきとすることをお願いしているところでございます。

○行田邦子君 今、調査では防火シャッターの閉鎖障害があつたということが分かつてゐるわけでありますけれども、法令違反があつたのかどうかということも更にしつかりと調査をしていただき、また、法令違反がもしないのであれば、じゃ、今の法令、消防法、建築基準法に何か改善をすべき点があるのかどうかも検討していただきたいと思います。

今回、まあ不幸中の幸いといいますか、人的被害はけが人が二人だけという非常に軽いものでありましたけれども、一方で、三芳町の財政にとても非常にこの倉庫は貢献をしていまして、財政的に町としても非常にダメージがあるというこ

ともありますので、是非、原因究明そして再発防止に取り組んでいただきたいと思います。五万平米以上の倉庫というのは今百五十あるということありますけれども、十年間で三倍に伸びている、増えているということです。こういった大規模倉庫の災害が起きないように取り組んでいただきたいと思います。

次に、自動車運送事業における働き方改革について伺いたいと思います。

三月二十八日に政府は働き方改革実行計画を発表いたしました。ここで時間外労働の上限規制を労働基準法にもつかりと規定をして罰則も設けているということで、今法改正に向けて動いているということで、これまで適用除外でありますけれども、これまで適用除外でありました自動車の運転業務についてなんですが、改正法の施行五年後に時間外労働規制が適用されることとこの実行計画ではなっていません。そして、それだけではなくて、将来的には一般則の適用、ほかの業種と一緒に、一般則の適用を目指すこととなりました。

そこで、大臣に伺いたいんですけれども、国土交通省としてどのような取組を今後されますでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 今委員御紹介いただいたおり、自動車の運転業務につきましては、働き方改革実行計画におきまして、改正法の一般則の施行期日の五年後に年九百六十時間以内の規制を適用することとし、かつ、将来的には一般則の適用を目標とされました。この規制を実効性のあるものとし、長時間労働を正していくためには、今後速やかに関係省庁と連携をし、取引環境の改善や生産性の向上、人材の確保などを進めていく必要があるものと考えております。このため、実行計画におきましては、政府として関係省庁横断的な検討の場を設け、長時間労働の是正に向けた環境を整備するため行動計画を策定することとされたところであります。特にトラック運送業におきましては、下請取引の改善など取引条件の適正化、中継輸送などの生産

性向上に向けた取組、荷主の協力を確保するために必要な措置などを実施することとしております。

○行田邦子君 ただ労働時間を減らすということからと取り組んでまいりたいと存じます。

○行田邦子君 ただ労働時間を減らすということであり、物流に支障を来しますし、また日本の経済にも影響が及ぶことでありますので、是非あらゆる方向での取組をお願いしたいと思つております。

トラック輸送について伺いたいんですけれども、トラック輸送の労働時間の短縮の具体策として中継輸送が効果的というふうに考えております。中継輸送、今まで出発から到着まで一人のドライバーが全部責任を持つて行うということでしたけど、それを複数のドライバーで分担するというこ

とであります。

不規則な就業形態や長時間労働は解消されまして、また、女性や短時間勤務を望む労働者の確保もしやすくなると思ひますけれども、ただ一方で、中継地点を設けたりとか、あるいはドライバーの交代の人の管理、また他社との協力とか荷主の理解を得るといった、事業者からすれば一人のドライバーによる輸送よりも経費が掛かるというふうに思つております。

そこで、中継輸送を普及させるためには事業者への財政面での支援が必要だと思ひますけれどもいかがでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えをいたしま

す。

○行田邦子君 行政からの財政支援がないと中継輸送が採算が取れないというのでは意味がないせんけれども、導入のための初期費用などはしっかりと財政支援することを是非これからも検討をお願いいたします。

そして、更になんですかれども、トラック輸送での労働時間を短縮するためには、荷待ち時間の短縮ということが課題として指摘をされています。昨年の法改正の審議でも議論となりました。

いろいろな輸送業者、トラック運送業者に聞いてみますと、実際にドライバーが荷主の庭先に到着をして、じゃ、荷物を運ぼうということなんですが、ところが、荷物がちゃんと準備されていないかつたり、あるいは荷物が準備されているようでも、重たいものは上に来て軽いものは下にあって準備し直しといった、こういった不要な作業が発生してしまうということをよく聞いております。

こうした荷待ち時間短縮には荷主の協力が不可欠であると考えますけれども、国土交通省として

どのような取組を行つていますでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

他の産業と比べて長時間労働の傾向が見られるトラック運送業のトラック時間の短縮のためには荷待ち時間の削減が重要な課題であり、そのためには荷主の協力が不可欠であるとの認識をしております。

このため、国土交通省としては、平成二十七年度より厚生労働省と共同で、トラック事業者、荷主など関係者が一堂に会するトラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会、これを中央及び各都道府県に設置をし、必要な取組について議論を開始しているところでございます。具体的には、トラック事業者と荷主が連携をして待機時間の削減あるいは荷役の効率化など長時間労働の改善に取り組むパイロット事業、これを平成二十八年度から全国で実施をしております。好事例を注視した上で、その普及促進を図つてまいりたいと考えております。

また、官邸に設置をされました下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議、この場を通じまして、経産省、農水省と連携をし、荷主企業に対する荷待ち時間の解消に向けた取組への協力依頼の取組を進めているところでございます。

なお、この連絡会議の議論を踏まえまして、昨年十二月に下請法の運用基準が改正をされました。荷主都合の荷待ち時間が発生したにもかわらずその費用を負担しなかつた場合が新たに違反事例として追加されたところでございます。国土交通省としても、セミナーなどの場を通じまして、その点について改めて周知を図つていくこととしております。

○行田邦子君 終わります。

○委員長(増子輝彦君) 本日の調査はこの程度に

とどめます。

○委員長 増子輝彦君 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案を議題といたします。石井国土政府から趣旨説明を聽取いたします。石井国土交通大臣。

○國務大臣(石井啓一君) ただいま議題となりました海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。近年、中国経済の減速、船腹過剰等を背景とする歴史的な国際海運市況の低迷や、我が国周辺海域における情勢の変化等、海上運送事業を取り巻く社会経済情勢が急激に変化しております。このため、安定的な海上輸送の確保、我が国海事産業の活性化及び国際競争力の強化並びにこれらを通じた地方創生の実現を図る必要があります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申します。

第一に、我が国外航船舶運航事業者が厳しい国際競争にさらされている中でも、経済安全保障の確立に必要な日本船舶及び準日本船舶を確保するため、準日本船舶の認定対象として、日本の船主の海外子会社保有船を追加することとしております。

第二に、先進的な技術を活用し、運航の効率化、環境負荷の低減等を図る船舶の研究開発、製造、導入等を促進し、我が国海事産業の生産性を向上させるため、先進的な技術を用いた先進船舶の導入等を促進するための計画認定制度を創設す

ることとしております。

第三に、二千六年の海上の労働に関する条約等が改正されたことを踏まえ、我が国としても、国際的な連携の下に、船員の労働環境の改善や船舶運航の安全確保を図るため、船員の労働環境等の検査に関する海上労働証書の検査項目の追加等を図るほか、天然ガス燃料船等に乗船する船員の資格を創設することとしております。

その他、これらに関連いたしまして、所要の規定の整備を行うこととしております。以上がこの法律案を提案する理由であります。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○委員長(増子輝彦君) 以上で趣旨説明の聽取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることとし、本日はこれにて散会いたします。

午前十一時三十八分散会

四月五日本委員会に左の案件が付託された。

一、海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案

(海上運送法の一部改正)

第一条 海上運送法(昭和二十四年法律第百八十七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第五章 準日本船舶の認定等(第三十九条の五一第三十九条の七)」を「第五章 準日本船舶の認定等(第三十九条の五一第三十九条の九)」に、「第六章 先進船舶の導入等の促進(第三十九条の十一第三十九条の十八)」に、「第八章」を「第九章」に改める。

第三十四条の見出しへ(日本船舶・船員確保

基本方針)」に改め、同条第一項中「第三十九条

の五第五項」を「第三十九条の五第七項」に、「基本方針」を「日本船舶・船員確保基本方針」に改め、同条第二項中「基本方針」を「日本船舶・船員確保基本方針」に改め、同項第三号中「以下」の下に「この章において」を加え、同条第三項から第六項までの規定中「基本方針」を「日本船舶・船員確保基本方針」に改める。

第三十五条第三項第一号中「基本方針」を「日本船舶・船員確保基本方針」に改める。

第三十七条、第三十九条の二、第一項及び第三十九条の四第一項中「認定計画」を「認定日本船舶・船員確保計画」に改める。

第三十九条の五第一項中「及び第四十五条の三」を削り、同項第一号中「次号及び第五項」を「以下この条」に改め、同条第十項中「第三項」を「第五項」に、「並びに第二項又は第六項」を「第三項又は第八項」に改め、「測度」の下に「並びに第四項又は第九項の規定による検査」を加え、同項を同条第十三項とし、同条第九項中「準日本船舶が第一項各号のいずれかに適合しなくなつたと認めるとき、又は認定対外船舶運航事業者が第五項若しくは第七項の規定に違反した」を「次の各号のいずれかに該当する」に、「第三項を「第五項」に改め、同項に次の各号を加える。

一 準日本船舶が、第一項の規定による認定の申請に係るものにあつては同項各号のいずれかに適合しなくなつたとき、第二項の規定による認定の申請に係るものにあつては同項第一号から第三号までのいずれかに適合しなくなつたとき。

二 認定対外船舶運航事業者等が第七項又は第十項の規定に違反したとき。

三 第三十九条の八第一項の規定による勧告を受けた認定本邦船主が当該勧告に従い必要な措置を講じなかつたとき。

四 第四項の規定による検査を受けた船舶にあつては、検査内容

第三十九条の五第五項を同条第七項とし、同条第四項中「対外船舶運航事業者」を「者」に改め、「事項」の下に「(第四項の規定による検査を受けて了船舶にあつては、当該検査をした事項の内容(以下「検査内容」という。)を含む。)」を加える。

第三十九条の五第九項を同条第十二項とし、同条第八項中「第三項」を「第五項」に改め、同項を同条第十一項とし、同条第七項中「認定対外船舶運航事業者」を「認定対外船舶運航事業者」を「認定対外船舶運航事業者等」に改め、同項第一号中「認定対外船舶運航事業者等」を「認定対外船舶運航事業者等」に改め、同項第三号中「第一項第二号」の下に「又は第二項第三号」を加え、同項第四号を同項第五号とし、同項第三号の次に次の一号を加える。

第三十九条の五第五項を同条第七項とし、同条第四項中「対外船舶運航事業者」を「者」に改め、「事項」の下に「(第四項の規定による検査を受けて了船舶にあつては、当該検査をした事項の内容(以下「検査内容」という。)を含む。)」を加える。

第三十四条の見出しへ(日本船舶・船員確保

基本方針)」に改め、同条第一項中「第三十九条

の五第五項」を「第三十九条の五第七項」に、「基本方針」を「日本船舶・船員確保基本方針」に改め、同条第二項中「基本方針」を「日本船舶・船員確保基本方針」に改め、同項第三号中「以下」の下に「この章において」を加え、同条第三項から第六項までの規定中「基本方針」を「日本船舶・船員確保基本方針」に改め、同項第一号中「認定対外船舶運航事業者」を「認定対外船舶運航事業者等」に改め、同項第三号中「第一項第二号」の下に「又は第二項第三号」を加え、同項第四号を同項第五号とし、同項第三号の次に次の一号を加える。

第三十五条第三項第一号中「基本方針」を「日本船舶・船員確保基本方針」に改め、同項第一号中「認定対外船舶運航事業者」を「認定対外船舶運航事業者等」に改め、同項第三号中「第一項第二号」の下に「又は第二項第三号」を加え、同項第四号を同項第五号とし、同項第三号の次に次の一号を加える。

第三十七条、第三十九条の二、第一項及び第三十九条の四第一項中「認定計画」を「認定日本船舶・船員確保計画」に改める。

第三十九条の五第一項中「及び第四十五条の三」を削り、同項第一号中「次号及び第五項」を「以下この条」に改め、同条第十項中「第三項」を「第五項」に改め、同項を同条第八項とし、同項を同条第十一項とし、同条第七項中「認定対外船舶運航事業者」を「認定対外船舶運航事業者等」に改め、同項第一号中「認定対外船舶運航事業者等」を「認定対外船舶運航事業者等」に改め、同項第三号中「第一項第二号」の下に「又は第二項第三号」を加え、同項第四号を同項第五号とし、同項第三号の次に次の一号を加える。

一 準日本船舶が、第一項の規定による認定の申請に係るものにあつては同項各号のいずれかに適合しなくなつたとき、第二項の規定による認定の申請に係るものにあつては同項第一号から第三号までのいずれかに適合しなくなつたとき。

二 認定対外船舶運航事業者等が第七項又は第十項の規定に違反したとき。

三 第三十九条の八第一項の規定による勧告を受けた認定本邦船主が当該勧告に従い必要な措置を講じなかつたとき。

四 第四項の規定による検査を受けた船舶に

え、同項を同条第六項とし、同条第三項中「第一項」の下に「又は第二項」を加え、「同項各号」を「次の各号」に改め、同項に次の各号を加える。

一 第一項の規定による認定の申請に係るものである場合は、同項各号のいずれにも適合していること。

二 第二項の規定による認定の申請に係るものである場合は、同項各号のいずれにも適合していること。

三 前項の規定による検査を受けたものである場合は、当該検査の結果当該船舶が船員法第一百条の六第三項第一号に掲げる要件（作業用具の整備に関する事項に係る部分）に限る。第三十九条の七において同じ。）に適合していること。

第三十九条の五第三項を同条第五項とし、同条第二項中「対外船舶運航事業者は前項」を「前一項」に、「ときは」を「者は」に改め、同項を同条第三項として、同項の次に次の二項を加える。

4 第一項又は第二項の規定による認定の申請をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、当該申請に係る船舶（総トン数五百トン以上の船舶に限る。）に係る船員の安全衛生（作業用具の整備に関する事項に係るものに限る。第九項において同じ。）について国土交通大臣又は登録検査機関（船員法（昭和二十二年法律第百号）第一百条の二第一項に規定する登録検査機関をいう。以下同じ。）が行う検査を受けなければならない。第三十九条の五第一項の次に次の二項を加える。

2 対外船舶運航事業者及び本邦船主（当該対外船舶運航事業者以外の日本の法令により設立された法人であつて、その子会社が所有する日本船舶以外の船舶を当該対外船舶運航事業者が運航するものをいう。以下この条にお

いて同じ。）は、国土交通省令で定めるところにより、共同で、当該船舶について、次の各号のいずれにも適合していることにつき、国土交通大臣の認定を申請することができること。

一 当該本邦船主が、その子会社との間で、当該対外船舶運航事業者に対し第二十六条第一項の規定による命令が発せられた場合において当該対外船舶運航事業者が当該本邦船主に譲渡すること

を内容とする契約（当該契約が確実に履行されるために必要なものとして国土交通省令で定める要件に該当するものに限る。）を締結しているものであること。

二 当該対外船舶運航事業者が、当該本邦船主との間で、当該対外船舶運航事業者に対し第二十六条第一項の規定による命令が発せられた場合において当該本邦船主が当該船舶を命令航海に従事させるために遅滞なく当該子会社が当該本邦船主に譲渡することを内容とする契約（当該契約が確実に履行されるために必要なものとして国土交通省令で定める要件に該当するものに限る。）を締結しているものであること。

第三十九条の七第一項中「認定対外船舶運航事業者」を「認定対外船舶運航事業者等」に、「第三十九条の五第五項各号」を「第三十九条の五第七項各号」に改め、第五章中同条を第三十九条の九とし、第三十九条の六の次に次の二条を加える。

（船員法の特例）
第三十九条の七 認定対外船舶運航事業者等が第三十九条の五第十項の規定による届出をした場合において、国土交通大臣又は登録検査機関が、国土交通省令で定めるところにより、当該届出に係る船舶（同条第四項の規定による検査を受けたものに限る。）に係る認定証に記載された検査内容に変更がないことの確認を行ったときは、当該船舶は、国土交通大臣又は登録検査機関による船員法第百条の六第一項の規定による検査の結果、同条第三項第一号に掲げる要件に適合していると認められたものとみなす。

（勧告及び公表）
第三十九条の八 国土交通大臣は、認定本邦船主が正当な理由がなく第三十九条の五第二項第二号の契約を履行していないと認めるときは、当該認定本邦船主に対し、必要な措置を講すべきことを勧告することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による勧告を受けた認定本邦船主が当該勧告に従い必要な措置を講じなかつたときは、その旨を公表することができる。

四 当該本邦船主が第十二項の規定により第五項の認定を取り消され、当該取消しの日から五年を経過しない者（第十二項第三号に該当するものとして当該認定を取り消さ

れた者に限る。）に該当しないものである」と。

第三十九条の六中認定対外船舶運航事業者が前条第七項を「認定対外船舶運航事業者等が前条第十項」に改め、「限る」の下に「。次条において同じ」を加える。

第三十九条の七第一項中「認定対外船舶運航事業者」を「認定対外船舶運航事業者等」に、「第三十九条の十八」の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

が前条第七項を「認定対外船舶運航事業者等が前条第十項」に改め、「限る」の下に「。次条において同じ」を加える。

第三十九条の三中「第三十九条の五第二項又は第六項の規定による測度の申請をしようとする対外船舶運航事業者を次に掲げる者」に改め、同条に次の各号を加える。

一 第三十九条の五第三項又は第八項の規定による測度の申請をしようとする者

二 第三十九条の五第四項又は第九項の規定による検査（国土交通大臣が行うものに限る。）の申請をしようとする者

三 第三十九条の十 國土交通大臣は、先進船舶（液化天然ガスを燃料とする船舶その他の海上運送事業を営む者の運送サービスの質を相当程度向上させることができる先進的な技術を用いた船舶であつて国土交通省令で定めるものをいう。以下同じ。）の研究開発、製造及び導入（以下「先進船舶の導入等」という。）の促進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るために基本的な方針（以下「先進船舶導入等促進基本方針」という。）を定めるものとする。

2 先進船舶導入等促進基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 先進船舶の導入等の促進の意義及び目標にに関する事項

二 先進船舶の導入等の促進のために政府が

四条の二の規定による届出をしないで、又は虚偽の届出をして、譲渡又は貸渡しをした」を「次の各号のいずれかに該当する」に改め、同条に次の各号を加える。

一 第三十九条第一項又は第四十四条の二の規定による届出をしないで、又は虚偽の届出をして、譲渡又は貸渡しをした者

二 第三十九条の十八の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

三 第三十九条の三中「第三十九条の五第二項又は第六項の規定による測度の申請をしようとする対外船舶運航事業者を次に掲げる者」に改め、同条に次の各号を加える。

一 第三十九条の五第三項又は第八項の規定による測度の申請をしようとする者

二 第三十九条の五第四項又は第九項の規定による検査（国土交通大臣が行うものに限る。）の申請をしようとする者

三 第三十九条の十 國土交通大臣は、先進船舶（液化天然ガスを燃料とする船舶その他の海上運送事業を営む者の運送サービスの質を相当程度向上させることができる先進的な技術を用いた船舶であつて国土交通省令で定めるものをいう。以下同じ。）の研究開発、製造及び導入（以下「先進船舶の導入等」という。）の促進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るために基本的な方針（以下「先進船舶導入等促進基本方針」という。）を定めるものとする。

2 先進船舶導入等促進基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 先進船舶の導入等の促進の意義及び目標にに関する事項

二 先進船舶の導入等の促進のために政府が

第五十条第二十一号及び第二十二号中「第三十九条の七第一項」を「第三十九条の九第一項」に改める。

第五十二条中「第三十九条第一項又は第四十

者は、遅滞なく、現に交付を受けている旧海上運送法第三十九条の五第四項に規定する認定証を国土交通大臣に返還しなければならない。

5 國土交通大臣は、旧認定事業者が第一項の規定に違反したと認めるとき、又は当該船舶が船員法第一百条の六第三項第二号に掲げる要件に適合していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

6 前各項に定めるもののほか、第一項の規定による検査に關し必要な事項は、国土交通省令で定める。

7 第一項の規定による検査(国土交通大臣が行うものに限る。)の申請をしようとする者は、実費を勘案して国土交通省令で定める額の手数料を国に納めなければならない。

(船員法の一部改正に伴う経過措置)

第四条 附則第一条第二号に掲げる改正規定による改正前の船員法(以下この条において「第二号旧船員法」という。)第一百条の三第一項の規定により交付された海上労働証書及び第二号旧船員法第一百条の六第三項の規定により交付された臨時海上労働証書で当該改正規定の施行の際現に効力を有するものは、その有効期間中に限り、それぞれ当該改正規定による改正後の船員法(以下この条において「第二号新船員法」という。)第一百条の三第一項の規定により交付された海上労働証書及び第二号新船員法第一百条の六第三項の規定により交付された臨時海上労働証書に規定する特定船舶について適用する。

第五条 附則第一条第四号に掲げる改正規定による改正後の船員法(以下この条において「第四号新船員法」という。)第一百条の三第三項の規定は、当該改正規定の施行の日以後に第四号新船員法第一百条の二第一項後段の検査を受けた同項に規定する特定船舶について適用する。

第六条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に關し必要な経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定めることとする。

(外国船舶製造事業者による船舶の不当廉価建

造契約の防止に関する法律の一部改正)
第七条 外国船舶製造事業者による船舶の不当廉

価建造契約の防止に関する法律(平成八年法律第七十一号)の一部を次のように改正する。

第十一條 ただし書中「とき」の下に「及び海上運送法第三十九条の十一第四項の認定(同条第五項の規定による変更の認定を含む。)の申請をしたとき(当該認定を受けることによって同法第三十九条の十二の規定により臨時船舶建造調整法第二条の許可を受けたものとみなされることとなる場合に限る。)」を加える。