

第百九十六回国会
衆議院

国土交通委員会議録第六号

平成三十年四月四日(水曜日)
午前九時一分開議

出席委員

委員長 西村 明宏君

理事 鬼木 誠君

理事 新谷 正義君

理事 盛山 正仁君

理事 小宮山泰子君

理事 秋本 真利君

理事 岩田 和親君

理事 大西 英男君

理事 門 博文君

理事 工藤 彰三君

理事 鈴木 憲和君

理事 高木 毅君

理事 中谷 真一君

理事 根本 幸典君

理事 藤井比早之君

理事 宮内 秀樹君

理事 築 和生君

理事 高井 崇志君

理事 道下 大樹君

理事 早稲田夕季君

理事 大島 敦君

理事 森田 俊和君

理事 高木 陽介君

理事 福田 昭夫君

理事 井上 英孝君

金子 恭之君

土屋 品子君

矢上 雅義君

赤羽 一嘉君

井上 貴博君

大塚 高司君

加藤 鮎子君

神谷 昇君

佐々木 紀君

田中 英之君

谷川 とむ君

中村 裕之君

鳩山 二郎君

三谷 英弘君

望月 義夫君

山本 公一君

初鹿 明博君

森山 浩行君

伊藤 俊輔君

もとむら 賢太郎君

北側 一雄君

広田 一君

宮本 岳志君

国土交通大臣

国土交通副大臣

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

石井 啓一君

あきもと司君

秋本 真利君

高橋 克法君

築 和生君

政府参考人
(内閣官房情報通信技術(T)総合戦略室内閣参事官)

八山 幸司君

政府参考人
(内閣府宇宙開発戦略推進事務局参事官)

行松 泰弘君

政府参考人
(公正取引委員会事務総局審査局長)

山本佐和子君

政府参考人
(財務省大臣官房長)

矢野 康治君

政府参考人
(財務省理財局次長)

富山 一成君

政府参考人
(国土交通省大臣官房長)

藤田 耕三君

政府参考人
(国土交通省大臣官房技術総括参事官)

松原 裕君

政府参考人
(国土交通省大臣官房物流参事官)

重田 雅史君

政府参考人
(国土交通省大臣官房技術参事官)

五道 仁実君

政府参考人
(国土交通省土地・建設産業局長)

田村 計君

政府参考人
(国土交通省都市局長)

栗田 卓也君

政府参考人
(国土交通省水管理・国土保全局長)

山田 邦博君

政府参考人
(国土交通省道路局長)

石川 雄一君

政府参考人
(国土交通省住宅局長)

伊藤 明子君

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

藤井 直樹君

政府参考人
(国土交通省港湾局長)

奥田 哲也君

政府参考人
(国土交通省航空局長)

菊地身智雄君

政府参考人
(国土交通省航空局長)

暇名 邦晴君

政府参考人
(国土交通省航空局安全部長)

高野 滋君

政府参考人
(国土交通省国土地理院長)

村上 広史君

政府参考人
(観光庁長官)

田村明比古君

政府参考人
(気象庁長官)

橋田 俊彦君

参考人
(独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事)

北村 隆志君

国土交通委員会専門員

山崎 治君

委員の異動

四月四日

高木 毅君

補欠選任

井上 貴博君

藤井比早之君

佐々木 紀君

初鹿 明博君

高井 崇志君

福田 昭夫君

同日

井上 貴博君

補欠選任

高木 毅君

藤井比早之君

初鹿 明博君

福田 昭夫君

四月三日

国土再生特別措置法等の一部を改正する法律案

(内閣提出第二四号)

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

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案

(内閣提出第二四号)
国土交通行政の基本施策に関する件

○西村委員長 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、参考人として独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事北村隆志君の出席を求め、意見を聴取することとし、また、政府参考人として国土交通省大臣官房長藤田耕三君、大臣官房技術総括参事官松原裕君、大臣官房物流参事官重田雅史君、大臣官房技術参事官五道仁実君、土地・建設産業局長田村計君、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、住宅局長伊藤明子君、鉄道局長藤井直樹君、自動車局長奥田哲也君、港湾局長菊地身智雄君、航空局長暇名邦晴君、航空局安全部長高野滋君、国土地理院長村上広史君、観光庁長官田村明比古君、気象庁長官橋田俊彦君、内閣官房情報通信技術(T)総合戦略室内閣参事官八山幸司君、内閣府宇宙開発戦略推進事務局参事官行松泰弘君、公正取引委員会事務局審査局長山本佐和子君、財務省大臣官房長矢野康治君及び理財局次長富山一成君の出席を求め、説明を聴取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〕

○西村委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○西村委員長 質疑の申出がありますので、順次これを許します。初鹿明博君。

○初鹿委員 おはようございます。立憲民主党の

初鹿明博です。きょうのトップバッターを務めさせていただきます。

まず最初に、昨年の十二月十一日に発生しましたのぞみ三四号の重大インシデントについて質問をさせていただきます。

皆さんも記憶にあると思いますが、四カ月ぐらいたったのでもちよつと薄れているかもしれませんが、博多から小倉間で、異音とにおいが発生をしていったという事で何かトラブルがあるんじゃないかということだったんですが、結局、JR西日本の運行範囲の中ではとめることがなくそのまま運行が続いて、JR東海に引き継がれた。結果として、名古屋駅に入ったところで停車をし調べてみたところ、台車に亀裂が入っているという事で、この台車を取りかえて、仮台車に載せて車両基地まで持つていくということになって、その間ずっとホームを占領して運行に相当な支障があったという、そういう重大インシデントであります。

これについては、運輸安全委員会に報告も行き、現在調査が行われているという状況であります。この間の調査の中でわかったことが一つあって、それは台車の亀裂の原因です。これが何だったのかと。溶接部分でもないところに亀裂が入っていたので、一体何がいったんということとで国交省の皆さん方も非常に不思議に思っていたんだと思います。

調べていったところ、製造メーカーである川崎重工が製造過程の中で、本来、溶接部分の周辺というのは、業界の基準があつて、削つていいミリ数というんですか、それが決まっているんですけど、それを超えてたくさん削つていて強度が不足をしていて、結果としてそれで亀裂が入るようになったということです。

この川崎重工が製造過程の中でこういう本来やるべきでないことをやっていたということがわかったことによつて、どうもこの問題は台車をつくった川崎重工の問題にちよつとすりかわつてきているように思うんですけれども、そもそのこ

の問題の一番注意をしなければいけないのは、JR西日本が、異音があつたりにおいが発生しているということを相当前にわかつていたのに、とめずにずるずると運行を続けて、結果としてJR西日本の運行範囲ではとめなかったということなんだと思います。

皆さんも御承知のとおり、JR西日本は、福知山線の事故という大変大きな事故を起こして、その反省に立つて、安全ということには十分に気を付けて運行等をしていかなければならない、そういう会社であるにもかかわらず、非常に意識が低かったと言わざるを得ない。そういう状況です。

この事故の経過を見ても、結局何とめなかったのかということですが、中にいる車掌さんと本部にいる指令との間で電話でやりとりをしていて、異音があるとかにおいがするとか、そういう報告をしていた。車掌の方からは指令の方に、床下を点検した方がいいんじゃないか、そういうことを電話で伝えたんですが、電話で伝えたその肝心なことを言っていないときに、指令が電話の先で、ほかの上司に何か報告するかなんかで受話器を外していたからその肝心な部分を聞いていないくて、それ的確な指示が出せなかった。そういうふうなJR西日本は答えているんですが、本当にそんなことがあるのかと皆さん思いませんか。重大な報告があるときに、電話をしているのに、その途中で受話器から耳を外して肝心なことを聞き取らなかった。

私は、こういう報告をしていること自体、やはりJR西日本の体質というものを疑わざるを得ないんです。

それで、この問題をちよつとという調べていつて関係者などからお話を聞いていく中で、実は、事故は去年の十二月なんですが、その約一年近く前の去年の一月二十五日も同じような台車のトラブルというのが起こっていたということがわかりました。

皆さんのお手元に資料をお配りをしておりまして、一月二十六日付の「昨日発生したのぞみ31号

の異音感知について」という資料なんです。JR西日本もちゃんとこれを発表して、国交省にも報告をしているということです。

これは、小倉―博多間で異音があり、においもして、福岡トンネルというところですか、そこで一回緊急停車をしたわけです。点検したんだけれども、よく原因がわからないで、そのまま運行して終点の博多駅まで行っている。終点に着いたところで調べていったら、ギアが破損をしていたということがわかったわけです。ギアが破損をしていて、部品が何か落ちていたということもわかった。それで結局、十二月のインシデントのときと同じように、自走することができなくなつて、自分で走つていくことができなくなつて、仮台車に台車をかえて車両基地まで収容をするということになったわけです。つまり、十二月と似たような結果になつていっているんです。

ただ、何が違うかという点、十二月は、途中の駅の名古屋駅でとまつていたから非常に運行に支障があつた。このケースは、一月は、終点の博多だったから、そこから車両基地まで戻すということと比較的早くできて、運行に支障がなかったという点とかわつてます。この報告書にも書いてありますが、部品が二十一点線路上に落ちていたということもわかつていっているわけです。

この結果を見ると、もつとこのときにJR西日本はこの問題を深刻に受けとめて調査をきちんとしていたら、十二月の事故は防げていたんじゃないか。一月の段階で台車をもう一回全部チェックしていたら防げていたんじゃないか。そういうふうなふうに思ふわけです。実際どうかかわかりませんけれども。

ただ、この一月の時点の国交省の対応を聞くと、報告は受けられたけれども、現地に行つてその台車がどうなつていたかという確認もしなかったというわけです。私は、部品が二十一個も落ちていたんだから、やはり現地に行つて確認をして、そして、運輸安全委員会にきちんと報告をする

の必要があつた事例ではないかと思ひます。

そこでまず伺ひますけれども、一月二十五日のこの件、国交省の鉄道局は報告を受けたけれども、現地にも行かなかつたし、運輸安全委員会にも報告もしていなかった。なぜですか。対応がまづかつたと今振り返つてみると思ひませんか。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。

平成二十九年の一月二十五日、JR西日本の山陽新幹線小倉駅と博多駅間を走行中の列車において、床下から異音を確認するとともに、運転席の故障表示が点灯したため、緊急停止するという事象が発生したところでございます。

緊急停止後、車掌が降車して目視点検を行い、異音があつた車両の駆動装置を使用しないための処置を施した上で博多駅まで移動いたしました。その後、床下点検を実施したところ、歯車装置の破損が発見されたところでございます。

国土交通省は、事象の発生直後にJR西日本から速報を受け、状況を総合的に検討したところでございます。

このケースにおいては、台車や車軸の大きな損傷はなかつたことから、運転中における事故が発生するおそれがある事態、いわゆるインシデントではなく、列車の運休又は三十分以上の遅延が生じる輸送障害として取り扱っているところでございます。

なお、そのために、運輸安全委員会による調査の対象ともされていらないところでございます。

○初鹿委員 運行に支障がないようなものだったという認識なんですか、さつき言つたように、現地に行つて物を見ていないわけですから、私は、少なくとも、二十一個部品がおつていてとかそういう報告があるなら、やはり見に行く必要があると思ふんです。決して鉄道事業者を疑うわけではないけれども、やはり事業者の意識としては、できるだけ物事を小さく見せようという意識になるわけだから、単なる報告を真に受けるのではなくて、安全というのを第一に考えたら、台車が壊れて、しかも自走できなくなつてい

という状況なわけだから、やはり見に行く必要が私はあったんじゃないかと思えますよ。

今の答えだと、では十二月のインシデントも、名古屋駅じゃなくて博多駅でとまって、そこで台車を取りかえて車両基地に持っていっていたら同じようになっちゃうんじゃないんですかという指摘をせざるを得なくなるわけです。

ですから、きちんとこれからは、仮に結果として大したことがないということになったとしても、やはり現地にきちんと確認をして状況を国交省としても把握をする、鉄道事業者の報告だけをうのみにしないということを徹底していただきたいと思いますが、いかがですか。

○藤井政府参考人 鉄道の運行にかかわる障害、先ほど申し上げたように、運休をする、あるいはおくれる、そういったものもございまして、あるいは、先ほど申し上げたように、運転中における事故が発生するおそれがある、そういった事態に対するものというものもございまして。

私も、それぞれの状況に応じて適切な対応をとるということで今までもやっておりまして、引き続きそういったことに対応してまいりたいと考えております。

○初鹿委員 何か、はっきり現地をもう一回見に行きますと言わないところがちょっと疑問なんですけれども、私は、きちんと現地もちゃんと確認するように対応していただきたいということをお願いをさせていただきます。

今回、台車に亀裂が入っていたということがわかったわけで、製造メーカーがきちんとした過程で製造していない、そういうおそれがあった。おそれがあるというか、そういうことが事実としてあったわけです。

今後そういうことも限らないわけでありまして、これからは、現在十八カ月若しくは六十万キロ走行ごとに点検をするということですが、やはりちよつと点検の周期を見直して、もっと早いスパンで点検するようにするとか、また、この台車の使用年数というの、J R東海と

J R西日本で、随分使っている台車の期間というのが違うらしいんですよ。東海は比較的早く回しているけれども、西日本はなるべく長く使おうとしている。この辺についても見直すとか、そもそも製造過程でこういう問題があったわけですから、例えば自動車とかはかなり厳しい基準があつて製品として出荷されるわけですから、この台車についても、製造や出荷の段階で何らかの基準というんでしょうか、そういうものを設けてきちんとチェックをする体制をつくるべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。新幹線を含む車両の検査につきましては、国交省令等で定期検査の頻度あるいは検査の内容などについて定め、鉄道事業者はこれを遵守することとされております。

具体的な台車の検査方法については通達で定められておりますが、各鉄道事業者がそれぞれの車両の台車構造の特性を考慮して、溶接部など大きな力がかかる想定される部分を重点検査箇所指定をし、当該箇所は基本的に探傷検査を行うということとされております。

J R西日本における今回の台車亀裂の発生部位、これは今申し上げました重点検査箇所ではなく、目視による検査を行うとされていたところでありまして、これまでの検査において亀裂は発見されていなかった。そういったところに亀裂が起ったという状況にございます。

国交省としては、こういった事態を受けまして、本年二月に鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方検討会というものを設置をいたしました。その中で、台車の設計、製造、検査などに関する根本的な検証を行うとともに、台車枠の検査マニュアルの見直しなどについて検討を行っているところでございます。

この検討の結果を踏まえて、台車の安全基準あるいは検査の周期、方法等について必要な見直しを行つてまいりたいと考えております。

○初鹿委員 ぜひお願いいたします。

ですから、台車をつくっているメーカーに対する対策と、あとやはり、運行する事業者に対するきちんとした指導、この二つがあつての安全だと思ひますので、両方を徹底するようにお願いをさせていただきます、次の質問に移ります。

次は、済みません、資料の一番最後のページの裏面の方、こちらの表の方を見ていただきたいんですが、昨年十二月の質疑のときに、十二月六日の質疑の際に、航空機の落下物の問題について質問をさせていただきました。

非常に落下物が多くなっている、九月に大きなパネルが落ちたことを指摘をして、十二月は、どんな大きなものが落ちたのかということを示させていただきましたが、そのとき、あきもと副大臣は、落下物ゼロを目指して頑張りますというそういう答弁をいただいていたんですが、その後、この表にあるとおり、これは民間機だけではなくて米軍のヘリコプターも含めてなんですが、私の調べただけで、こんなに空からいろいろなもの落ちてきていますんですよ。結構多いですよ。落下物ゼロを目指すと言っているんですが、この三カ月程度の間にこれだけ落ちていっているんですよ。

民間機は上二つですけれども、落下物と部品脱落というのがあつたというところは先日説明したとおりで、落下物というのは、落ちたものがわかつているものが落下物で、部品脱落というのは、着陸したときに部品がなくなっているんだけれども、落ちた部品が発見されなかった場合が部品脱落です。で、実際にはもしかしらなると多いのかも知れないということですが、わかつただけでこれだけあります。十二月に質問して、その十二月だけでも部品脱落は二件あるんですよ。

笑つてしまふと言つては不謹慎ですけども、この四つ目の箱を見ていただきたいんですが、「自衛隊機からの部品脱落」のところに入れておりますが、一月十一日、政府専用機、これも部品が脱落していたということがわかつたわけでありまして、政府専用機ですよ。当然、最も整備を慎重に行うべきですよ。そういうものでもこう

やつて部品の脱落があつているということは、私は非常に深刻ではないかと思うんです。

副大臣、落下物ゼロを目指すと言つておりましたけれども、やはり落下物はゼロにするのは非常に難しいんじゃないかと思いますが、まず最初にそこを、本当にゼロになると思つているのかということをお聞かせください。

○あきもと副大臣 委員は昨年暮れもこの質問をいただきましたが、私の方から、今御指摘いただきましたように、国交省としては落下物ゼロを目指すということを申し上げました。

以来、この関係者、全てのステークホルダーの皆さんが集まつていただいて、対策会議を行い、三月二十六日に取りまとめをさせていただいて、今まさに落下物ゼロを目指す形が進行しているということで答弁させていただいたと思ひます。

○初鹿委員 なかなかはずりゼロにはなるとも言えないけれども、ゼロにならないとは言えない立場だというのはよくわかります。

ただ、その上で、今お話がありましたとおり、三月二十六日に、落下物防止等に係る総合対策推進会議で議論がされた結果、落下物対策の強化についての落下物対策総合パッケージというものが発表されました。

私はこれを見て、非常に踏み込んだというふうに評価させていただいております。というのは、今まで対象になつていなかった外国の航空会社もきちんと対象にしていって、厳しく対策をとつていこうというその姿勢は非常にいいことだと思ひますし、重要だと思ひます。

ただ、外国の航空会社ですから、我が国の航空会社のように十分に協力してくれるかどうかということがなかなか難しい面もあるんじゃないかと思ひますが、まず、やはりきちんと航空会社に協力してもらうということが非常に重要だと思ひますが、外国の航空会社に協力してもらうに当たつてどのようなことを考えているのかということをお聞かせください。

○あきもと副大臣 今委員から指摘をいただきましたように、この落下物防止等に係る総合対策会議におきまして落下物防止対策の強化策が取りまとめられたところでございまして、具体的には、未然防止策の徹底の観点から、落下物防止対策基準を今年度早期に策定し、今年度中に、本邦航空会社のみならず、日本に乗り入れる外国航空会社にも適用させ、航空法に基づき提出する事業計画に関連づけさせることで実効性を担保してまいりたいと思っております。

この対策基準は世界に類を見ないことであることから、基準の策定と並行して、規制の対象となる外国航空会社はもろんのこと、外国航空会社の指導監督を行う外国航空当局等に対しても、さまざまな機会やチャネルを通じて十分な情報提供及び協力要請を行ってまいりたいと思っております。

○初鹿委員 ぜひその点は徹底していただきたいと思ひます。

このいただいた国交省の資料を見ると、かなり具体的に、パネルのこの部分はこういうふうにはんじをかえましようとか、そういうことを書いてあるんです。実際に落ちたケースをとって、この場合はこういうふうにかえたら改善ができますよということを書いてあるんですが、いずれにしても、落ちた後、こういうふうにするれば対策がとれますよということなので、落ちた後の話なんです。ですから、やはり落ちることがある程度前提になつての対策にならざるを得ないということにはまず指摘をさせていただいて、十二月から質問をしているとおり、私は、今検討が進んでいる羽田の新しいルートで都心部を通過するルートは、やはりやめた方がいいんじゃないかということを変更して申し上げさせていただきます。

その上で、今、住民説明会が行われておりまして、私の地元は江戸川区も一部ルートが変更をして、今までのルートから新しいルートになって、私の江戸川区の場合は、本数が減るので比較的に減るという方もいるし、逆に新たに加わると

ころは騒音が多くなって、いやそれは大変だということもあつて微妙な地域ではあるんですけど、そういうところですが、説明会が行われております。

私の事務所から全部の説明会に秘書が行つて話を聞いてきたんです。落下物のことをちゃんと住民説明会でもきちんと説明してくださいということとを伝えていたんですが、出席した秘書からの報告によると、何かさうと説明していて、一メートルのものが実際に落ちたことが九月にありましたよとか、そういう説明はほとんどなかったというお話なんです。

十二月の副大臣の答弁は、「あらゆる機会を通じて情報提供するとともに、十一月から開催している住民説明会においても丁寧な情報提供を行っているところでありまして」と答えているんですが、口調は丁寧に説明しているんでしょうけれども、肝心な、こういう落下物が実際に落ちていましてよとかそういう情報が提供されていないのは、やはりいささか疑問に感じるわけです。

その説明会の際に住民の側から幾つか質問が出るんですよ。そうすると、それについては今答えられませんが、それについてはいささか疑問に感じるわけです。一回説明会をやつて終わりにするのではなくて、質問に答えていない回答を改めて返す機会はいささか足りないんじゃないかと思ひます。

それと落下物については、実際にこういうものが落ちていくというところ、今私が示したこの資料のように、この数カ月の間でもこれだけ部品が落ちていたり政府専用機でも部品が落ちていたりということはやはりきちんと情報提供すべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○蝦名政府参考人 お答えいたします。

羽田空港の機能強化につきましては、より多くの方々に参加でき、今、一人一人の御関心に丁寧に対応できるオープンハウス型の説明会を開催いたしましたので、四巡にわたりました、一万六千人を超える方々に御参加をいただいたところでござい

ます。

その中で更によりきめ細かい情報提供を行う必要がある場合には、関係自治体とも御相談の上、オープンハウス型の説明会を補完するものとして、コミュニティミーティングなどの情報提供の場を設けてきております。

御指摘をいただいております江戸川区におきましても、オープンハウス型説明会に加えてコミュニティミーティングをこれまで開催してきておりまして、本年二月に五会場で開催したコミュニティミーティングでは、落下物対策についてもかなり御質問をいただいております。それについて丁寧な情報提供を行つて、御質問に対しても回答をいたしております。

今御指摘がございました江戸川区のコミュニティミーティングの件だと思ひますけれども、出発経路の運用実態に関する御質問がございまして、その場でお答えできない、あるいはデータがないという場合には、後日御回答をさせていただきます。ただ、この対応も行ってございまして、先日御質問いただいたそのケースは、後日開催されました別会場でコミュニティミーティングにおきまして同じ方が御質問に来られたということで、資料を持っておりまして、御回答をさせていただきます。いただいたといった事例もございまして。

いずれにいたしましても、御質問をいただいたものにつきまして丁寧な回答をしていきたいと思つておりまして、今後もできる限り多くの方々から御理解いただけるように、関係自治体と御相談の上、引き続き丁寧な情報提供を行ってまいりたいと考えております。

○初鹿委員 住民に対する説明は丁寧に行つていただきたのは当然なんですけれども、最初に戻りますけれども、一番最後の資料を見ていただきたいんですが、羽田空港から同心円で何キロというのをつけていただきたんです。

成田空港で実際に落ちていく部品の脱落などの、空港からどれぐらいの距離で落ちていくのかというのを見ると、大体十キロから十五キロまで

の間、のところに集中するんです。海側に飛んでいくものを見ていただければわかるとおり、十五キロぐらいまでずっと海側なので、海に今まで飛んでいたときには、落ちていても部品が見つかっていないから、人の住んでいるところに落ちていないから大きな被害にはなっていないんですけれども、この都心に向かうルートを見ていただければわかるとおり、大体十五キロのところまで新宿ぐらゐになるんですね。つまり、新宿から南ぐらゐ、渋谷とか通つて港区、品川区、大田区というそのルートのところに落下物がたくさん実際に落ちていくわけです。

この事実を見ると、やはり私は、この都心ルートというのは断念するべきだと思います。

確かに、二丁がなくて、これからオリンピックもあつて、羽田空港の便数をふやしたいという気持ちもわからないでもないですけれども、観光庁の長官も国際観光振興法のとときに答弁していただきましたけれども、ゴールデンルート以外のところの観光資源も開発をしていって、ゴールデンルート以外にも観光客が行くようにしていきたいということであるわけですから、羽田空港以外の空港を活用すること、これもぜひ考えていただいて、この都心ルートは撤回をするべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○石井国務大臣 羽田空港は、現在、深夜早朝の時間帯を除き、発着枠を限界まで使っている状況にあります。航空会社の乗り入れ要望に応えることができない状況にございます。

羽田空港については、今後も、訪日外国人旅行者の増加などによりさらなる需要の増加が見込まれることや、我が国の国際競争力の強化、東京オリンピック・パラリンピックの円滑な開催等の観点から、新たな飛行経路の導入等による発着枠の拡大が必要と考えております。

一方で、羽田空港の新飛行経路下となる住民の方々などの落下物に対する不安の声に対応する必要があると考えておりまして、落下物防止対策基準の徹底など、関係者が一丸となりまして、落下

物ゼロを目指して最大限取り組んでまいります。
国土交通省といたしましては、こうした取組につきまして、今後とも丁寧な情報提供を行い、より多くの方々から羽田空港の機能強化について御理解をいただくよう努めてまいりたいと考えております。

○初鹿委員 私は、事故が起こってからでは遅いと思いますので、いま一度再考するようにお願いをさせていただいて、民泊の質問、ちよつと残してしまいましたが、時間ですので終わらせていただきます。

○西村委員長 次に、福田昭夫君。

○福田(昭)委員 民進党所属、無所属の会の福田昭夫でございます。

きょうは一般質疑ということで、改めて、宇都宮市、芳賀町、宇都宮ライトレール株式会社が進めるLRT事業の問題点について指摘をして国交省の考えをただしてまいりますので、お答えをいただきたいと思います。先月三月二十日に工事施行の認可をしておりますので、きょうは、今まで答えられなかったことも全て答えていただくようお願いしたい、こう思っております。

まず、前LRT整備室長のパワハラ事件の真意についてであります。

一つ目は、市内業者からの市長へのメールの内容についてであります。

資料の一をごらんいただきたいと思っております。これも、これは昨年の十二月二十一日、市内の業者から市長へのメールが送られた中身であります。

途中省略しながら読みますけれども、先日、八階に仕事で伺ったところ、どなり声が聞こえたので、声の方を見てみるとLRTの課長が、室長がですね、若手の職員をどなり、書類を投げつけ、平手打ちしているようだった。非常に見苦しく、久しぶりにパワハラ、暴力の現場を目にした。このパワハラは、日常的に行われているのか。だとしたら宇都宮市はブラック企業である。このパワハラの件を同業者に話したところ、仕事を受注しても一年以上仕事をやらせてもらえないというの

は有名な話とのことだった。この課長や委託業務のことを市長や人事課は把握していないのではないか。本当にLRTを進めたいならよくお考えになった方がよいと思う。

こういうメールが届いたわけでありませうけれども、この用地担当者はずえ段られたのか、国交省は御存じですか。

○栗田政府参考人 まず、御通告がございましたので、必要な範囲で市に昨日も確認をさせていただいておりますけれども、市においては、段られたという事実自体の認定は行われていないと思いますが、その背景について、今御指摘のそういうやりとりがあったその背景という部分については、私も詳細には承知しておりません。

○福田(昭)委員 これは、地権者の賛否の集計を用地担当者がやっているんです。その集計の一覧表を見てこの室長に、このとおりか、もつといいか悪いかという話を聞かれたんです。そのとき、その集計表よりもつと悪いですよと答えたら実は段られたんです。

二つ目でありませうが、新聞記者の取材に対する前室長と職員の回答についてであります。

資料の二をごらんいただきたいと思っております。これは朝日新聞の栃木版に書かれた内容でございます。パワハラ行為を指摘したLRT整備室の前室長も段られた職員も否定したとありますけれども、これが本当だと思いませんか。いかがですか。

○栗田政府参考人 宇都宮市に確認しましたところ、平成三十年三月六日に宇都宮市の行政経営部の人事課が、今御指摘の案件につきまして、「当事者一名を含む五名に対してヒアリングを実施した結果、その全員により、暴言、恫喝、暴力等の事実の一切が否定された。」このことから、一部の新聞報道等で、「今御指摘の新聞報道だと思ひますが、疑いを持たれている、職員による暴力行為の事実は無かったと判断する。」と結論を出したというように承知しております。

この三月六日の調査の件につきましては、宇都宮市への情報公開請求に応じまして三月二十八日

に公開されていると承知しております。

その調査の中身の認識について、現在も変更がないということを昨日も確認したところでございませう。

○福田(昭)委員 あのね局長、市長にメールを送ったこの業者がせメールを送ったと思ひますか。いいですか、この業者、もしこんなうそのメールを市長へ送ったら、市役所の仕事を二度と受け取れなくなりますよ。この市の業者、何か市から処分されましたか。業者がうそのメールを送ったとはとても考えられません。自分の仕事をとれなくなっちゃいますよ、うそのメールを送っていたら。どうですか局長。

○栗田政府参考人 うそのメール云々ということについては、なかなか私、答弁の中でコメントを申し上げにくいのでございませうが、暴力事件の真偽ということにつきましては、宇都宮市内の人事課によりまして調査により先ほど申し上げた結論があり、それが情報公開請求により公開されているということでございます。

○福田(昭)委員 いいですか局長、三つ目、暴力事件の真偽についてですけれども、業者がうそのメールを送ったとは全く思ひません。この新聞記事で職員も否定したと書いてありますが、この取材をしたときにどういう形で取材ができたか。段つた室長が目の前に記者の取材に応じざるを得なかった。市役所が認めなかった、単独での取材。ですから、段られた室長が目の前にいて、そんなことを、段られましたと言ひますか。上司がいるんですからね。そんな状態での記事なんです、実は。ですから、そんな話なんです。

しかも、頑張つてくれよと肩をたたいたという形でこの暴力事件は、実は市役所の中で処理されちゃっているんですよ。怖いんですよ。ですから、これを何と評価したらいいの。

今回、国有地を八億円も不当に値引きした森友事件、これは、財務省が公文書の改ざんをしたと認めました。しかし、今回の宇都宮市の場合は、

暴力事件があったことを隠蔽しなかつたことにしちゃったんです。これはまさに、公文書の改ざんどころか、逆に捏造ですよ。大変なことですよ。

ですから、真偽のほどを明らかにしないとこれはほんでもない話になる。もしかすると刑事事件になつちやうかもしれない。こういう話なんです。

ですから、宇都宮市の報告をずっと国土交通省は全うのみにしてやってきておりますけれども、とんでもない話だということを指摘しておきたいと思ひます。

そして四つ目ですけれども、その前室長でありませうが、四月一日付で、新しくできた部次長へ昇格しちゃったんです。何だか森友と似ていますね。実際に値引きした当時の迫田理財局長は国税庁長官に、そして、全く文書は廃棄しました、価格の交渉も受けていませんと国会で一年にわたつて答弁してきた佐川理財局長も国税庁長官、昇格をしてしまつた。

ですから、この暴力事件と、公文書の捏造があったのかどうか。やはり確かめてみないと、このLRT事業、スムーズに進みませう。そう思ひませうか、局長。

○栗田政府参考人 お尋ねが、宇都宮市役所という独立の地方公共団体の内部関係、人事管理関係、業務関係についてのお尋ねでございますので、私が責任を持って答弁できる範囲は大変限られておると思ひます。

先ほどもその真偽につきまして答弁申し上げましたが、三月六日に宇都宮市の人事当局が行つた調査によりまして「暴力行為の事実は無かつたと判断する。」と結論を出され、情報公開請求に応じまして三月二十八日にその旨公開されております。その認識について現在も変わりがないということ、昨日御通告がございましたので、宇都宮市の当局に確認をさせていただいたところでございませう。

○福田(昭)委員 用地室の人間がこれで萎縮をす

ることになったら、地権者との交渉もうまくいかなくなりそうです。ですから、何としてもやりたいんでしようけれども、それこそ職員の士気が下がります。そうなったら、うまくいくはずがなくなっていくそうです。

こんな状態でありますので、石井大臣、間もなく参議院の方へ行くというので、こうした話について大臣はどんな感想を持たれるか、お聞きしたいと思ひます。

○石井国務大臣 委員御指摘の件につきまして、宇都宮市役所内の職員管理に関する案件でありますので、宇都宮市が適切に対応すべきものであります。

国土交通省としてのコメントは差し控えたいと思ひます。

○福田(昭)委員 大臣の言われるとおりですが、しかし、日本初のLRTの新設事業ですよ。これがうまくいくかどうかは、うまくいくかまづくなつちやうか、それは大事な関心事なんじゃないですか、国土交通省でも。ですから、これはやはり慎重な対応が必要だと思ひますよ。

そこで、もう大臣は結構ですけれども、次に、信憑性のない需要予測の情報開示についてであります。

これは三つまとめて伺ひますけれども、平日の利用者が一万六千三百十八人、その積算の根拠、そのうち市民が八割を占めるといふ積算の根拠及び休日の利用者が五千六百四十八人の積算の根拠、それぞれ今まで宇都宮市役所は全く開示をいたしておりませんが、ぜひこれを国土交通省の方でやはり開示すべきだと思いますが、いかがですか。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。

需要予測の算出根拠を対外的に示すか否かについては、実施主体である宇都宮市において判断されるべき事柄であると考えております。

なお、宇都宮市に確認をしたところ、需要予測について、予測手法の概要あるいは前提条件となる人口推計の方法などの情報開示を行っているところ

聞いているところでございます。

○福田(昭)委員 局長、それはだめでしよう。だって、宇都宮市が市民の皆さんの要求に基づいて開示していないんですよ。

皆さんは何と指導しているんですか。丁寧な説明を市民にしないといふ程度も言っているんですよ。丁寧な説明の中に積算の根拠を開示することは入っていないんですよ。どうなんですか。

○藤井政府参考人 先ほど申し上げましたとおり、宇都宮市に確認をしたところ、需要予測については、予測手法の概要、前提条件となる人口の推計の方法などの情報開示を行っているところ聞いております。

○福田(昭)委員 よく皆さんが言われるパーソントリップをやったのを見ても、通勤通学者が九割で、市民は一割ですよ。何で宇都宮市民が八割乗るんですか。こういうでたらめな積算はだめですよ。

廃止に追い込まれた、愛知県と小牧市が第三セクターで運営してきた新交通システム桃花台線も、需要予測が見事に外れて、今は、六・七キロメートルで百億円かかると言われる撤去工事に追われているそうです。

宇都宮市もそうなる可能性が非常に高いと思うんですが、そんなことは全く考えていないんですか。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

国土交通省におきましては、宇都宮市が行った需要予測について、その手法、前提条件の妥当性の確認を行っております。

その結果、宇都宮市が需要予測対象地域の市民の動きを把握するために生活行動実態調査を実施していること、その調査の結果をもとに、鉄軌道の需要予測における一般的な手法である四段階推計法を用いて需要予測を行っていること、さらに、将来の人口見通し等について特段不合理な点は見受けられないことなどから、本件の需要予測については妥当であるものと判断をしたところでございます。

○福田(昭)委員 藤井局長、二月二十六日の予算委員会の第八分科会でもそのような答えをいたしました。

妥当だと言うのなら、積算の根拠を公にしたらいけないですか。何も公にしない理由はないじゃないですか。どうなんですか。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

先ほど申し上げたとおり、需要予測の算出根拠を対外的に示すか否かについては、実施主体である宇都宮市において判断されるべきことであると考えております。

○福田(昭)委員 それでは丁寧な説明にならないんじゃないですか。まあいいでしょう。

次に、市民の理解と合意を得る努力についてであります。

一つ目は、市のまちづくり基本条例に基づく住民投票の実施についてであります。宇都宮市は、どの市にも負けないような立派なまちづくり基本条例を持っています。その中で、重要な案件については住民投票にかけることができる、こう書いてあります。しかも、日本初のLRTの新設事業で多額の税金を投入するのに、住民投票の提案を三度も拒否をいたしました。議会に否決をさせました。

そして二つ目。二〇一六年九月の国土交通省運輸審議会の、要望への対応についてであります。

資料の三と四は、特に地権者の反対が多い陽東地区と平石中央小学校の北の部分の図面でありまして、なぜこの地域の地権者の反対が多いのか。これはわかりますか。それから第二点、平石中央小付近を含めた沿線の安全対策に万全を期すことへの対応について。これは、運輸審議会から指摘された主な二点であります。

今、宇都宮市においては地区説明会をやったそうでありまして、二月十六日の夜、平石地区の説明会で、合意形成がなされていない状況で平石中央小周辺の工事に入つてはならない、地元自治会の役員が説明会の冒頭、市にくぎを刺した。小学校近くの地権者は、事前協議を再三求めているの

に市は応じない。残念だが、四年後にLRTはここを走らないと発言、語り終えると周囲から拍手が湧き上がったと報道されておりますが、これでも丁寧な説明をしてきたという市の報告を信じているんですか。

それから三番目。二〇一六年十一月二十日の宇都宮市長選挙の出口調査の結果の賛否についてであります。NHKは、賛成三八％、反対六二％、下野新聞は、賛成三五％、反対五四％でした。佐藤市長に投票した人の中にもLRT反対者がたくさんいたということでもあります。

そして四つ目。二〇一七年五月から二〇一八年三月までのシール投票結果の賛否、これはLRT問題連絡会議が実施しましたが、投票総数二千七百九十六名、賛成四百九十七名、一七・八％、反対千九百十九名、六八・六％でした。

こうしたことを踏まえても、市民の合意が得られていないと考えていますか、国土交通省はどうですか。

○栗田政府参考人 何点か御指摘がございました。

まず、今の御質問の前半部分で、条例に基づく住民投票についてのお尋ねがございました。宇都宮市では自治基本条例が制定されておまして、その中で、特に重要な事項について必要があると認められるときは、事業ごとにと行うこととございますが、宇都宮市におけるLRTの導入に関する住民投票条例の制定については、市議会が、平成二十六年一月、平成二十七年三月、平成二十七年九月の三回審議されておりますが、いずれも条例制定が否決され、住民投票に至らなかったと承知してきておるところでございます。

出口投票につきまして、先ほど、市長選挙に際しましての出口調査につきまして御紹介がございました。

宇都宮市におかれましては、その後も、理解いただけるように、地区別説明会、常設型オープンハウスの設置、その他の取組を通じて、市民理解の着実な広がりに向けて努力をされているという

ように伺っております。

国土交通省としても、地方公共団体が事業を進める際には住民の理解促進に向けた取組が大事であると認識しております。宇都宮のLRTにつきましても、引き続き、市民への丁寧な説明に取り組み、理解促進に努めていただきたいと考えております。

LRT問題連絡会実施のシール投票につきましても、先ほど言及がございました。そのことにつきましては、通告がございましたので、昨日、市には確認し、事実について承知しておりますが、その詳細な内容については承知しておりません。

○福田(昭)委員 あね局長、これは地元の下野新聞が三月二十三日から連載で、このLRTが本当にできるかどうかというのを報道しています。

先ほど申し上げたのは、宇都宮市が沿線五地区でやった説明会の一番最後にやったのが、二月十六日、反対の多い平石地区です。平石地区で、先ほど申し上げたように、合意形成がなされていない状況で平石中央小周辺の工事に入ってはならないと、自治会の役員が、まず説明会の冒頭、強くくぎを刺した。そして、小学校近くの地権者の男性がマイクを握ると、更に空気は張り詰めた。事前協議を再三求めているのに市は応じない。残念だが、市が開業を目標としている四年後にLRTはここを走らない。語り終えると周囲から拍手が湧き起こった。「市と一部の地権者の間になお横たわる深い溝が垣間見えた瞬間だった。」こう報道しております。

そして、地元の新聞が社説で何と書いているか。「事業を進める上で欠かせないのが市民の理解と協力だ。市には、これまで以上に事業についての説明と情報開示の徹底に努めてもらいたい。」先ほど申し上げたように、積算の根拠、一万六千三百十八人、本当に乗るのか乗らないかわからない。先ほど申し上げたけれども、桃花台交通も、まず積算した乗客、半数以下しか乗らなくて、とうとう十六年で廃線に追い込まれた。この宇都宮市も同じだと思えます。

ですから、きちつと積算の根拠を、そんなに妥当性に欠けることはないと言ったなら明らかにしたらいじゃないですか。市役所が明らかにしない。ですから、市民の理解はいつになっても深まらない。

さらには、それこそ、LRTには反対じゃない、だけれども、子供たちのことを考えたら平石小学校の後ろは高架にしてくれ、あるいは路線を変えてくれ、こう言っている人たちの意見も全く聞かない。だからその人たちがさえ反対になっちゃったんだ。こんな状況でLRTができるわけないじゃないですか。

そこで、時間が来ましたので次に五番目を聞きますけれども、宇都宮市では毎年実施しているんですよ、市民の意識調査、世論調査。佐藤市長は、就任以来十三年、一度も聞いていないんですよ、この世論調査の中で。LRTにあなは賛成ですか反対ですかということ一度も十三年聞いていないんですよ。これでどうして市民の理解が深まるんですか。どうなんですか。

○栗田政府参考人 いただいている御質問の多くが、先ほども申し上げましたが、独立した地方公共団体である宇都宮市、また、それは今回のLRT事業の事業主体でもあるわけですから、そこが責任を持って判断すべき事項でありますので、私の答弁が限られた範囲でしかできないことは申し上げたいと思いますが、世論調査……(福田(昭)委員「局長いいよ、局長いいよ、座りなさい、座りなさい」と呼ぶ(発言する者あり))

○福田(昭)委員 だって、宇都宮市のことだから答えられないと言っているんですよ。じゃあいいですよ。

それから、次に四番目。工事施行に当たっての問題点についてであります。

一つ目は、LRT事業の強制執行の可否についてであります。

タリーの宇都宮ライトレール株式会社という民間企業であります。したがって、地権者が同意しないからといって強制執行はできないのではないかと思いますけれども、法的な根拠も示してお答えいただきたいと思います。

○栗田政府参考人 制度に関してのお尋ねでございます。

都市計画法の規定では、都市計画事業については土地収用法の規定を適用するとされており、今の強制執行というのは、恐らく収用法、収用適格についてのお尋ねだと思います。

具体的には、都市計画事業認可をもって土地収用法の事業認定にかえるものとし、また、都市計画事業認可の告示をもって土地収用法の事業の認定の告示とみなすというようにされております。

本LRTに関する都市計画事業については、平成三十年三月二十二日に、栃木県知事から、インフラ部分の整備主体である宇都宮市と芳賀町に對しまして認可がされておまして、同日に栃木県の公報において告示がされております。そのため、都市計画事業認可を受けた事業主体である宇都宮市と芳賀町が必要と判断した場合には、土地収用の手続を行うことが制度的に可能となっております。

ただ、実際に土地の収用を行うかどうか、そういう手続に入るかどうか、これまた、事業主体である市等の判断になるということでございます。

都市計画事業においては、事業主体が関係者の理解と協力を得ながら事業を進めることが重要であると考えておまして、これまで、事業主体である市、町に對しては、その旨、我々伝えてきたところでございます。

○福田(昭)委員 これは上下分離方式ですから、宇都宮市と芳賀町と宇都宮ライトレール株式会社と認可がおりているわけですよ。民間企業もそこへ入ってやれるんですか。

○栗田政府参考人 強制力というお尋ねなんです、私は、それは土地収用法に基づく強制力というように理解して、先ほど制度関係を申し上げま

した。

土地収用法の規定を準用する都市計画法の規定によりまして都市計画事業認可を三月二十二日に県知事から受けましたのは、宇都宮市と芳賀町でございます。そういう地方公共団体でございます。

○福田(昭)委員 認可を受けたのは宇都宮市と芳賀町だけれども、事業を行うのは、宇都宮ライトレール株式会社が一体でないとできないんじゃないんですか。

○栗田政府参考人 強制力ということに関連しまして御答弁を申し上げておきますけれども、都市計画事業認可を受けた主体は宇都宮市と芳賀町でございます。

それから、三月二十日に軌道法によりまして工事施行認可を受けた主体は、これは宇都宮市、芳賀町、宇都宮ライトレール株式会社ということであり、また、宇都宮市と芳賀町という二つの主体が、土地収用法に関連してということでございます。その手続は、宇都宮市、芳賀町に對しての事業認可がされているということでございます。

○福田(昭)委員 これも上下分離方式のまやかしで、図面にあるように、軌道工事施行認可申請書添付図面にあるように、宇都宮市、芳賀町、宇都宮ライトレール株式会社、三者で申請しているわけですよ。それに工事施行認可がおりているわけですよ。民間企業が入っているものが強制執行などできないじゃないですか。

これはまた後でしっかりやるにして、二つ目でありまして、工事着手前に全地権者の施工同意を得ることについてであります。

このままでは、それこそ強制執行しなければ私には実現できない、こういうふうな考えでありますが、したがって、工事着手前に少なくとも全地権者の施工同意、これをとらせるべきじゃないですか。そういう指導が必要だと思いますが、いかがですか。

○栗田政府参考人 都市計画事業につきまして、

事業主体が関係者の理解と協力を得ながら事業を進めるということは重要であるというように考えております。

本LR事業につきましては、都市計画法に定めます住民意見の反映に係る手続に加えて、都市計画の決定前に、LRのルート、事業の必要性、効果等につきまして、あるいは都市計画の決定後に、事業の具体的な進め方等につきまして住民へ御説明をされているということで、平成二十六年年度から平成二十九年年度に、沿線地域ごとの任意の説明会等を延べ四十九回行っておられるというように承知しておるところでございます。

引き続き、市、町におかれまして、関係者の理解と協力を得ながら事業が進められるよう、理解促進に努めていただきたいと考えております。

○福田(昭)委員 局長、あなたは宇都宮市が主体者だという話ですが、国の税金が半分行くんじゃないですか。四百五十八億円のうち、国が国税を半分出すんですよ。こういう事業に対して、宇都宮市の責任だ責任だということで全く責任を感じていないようだけれども、それはおかしいですよ。税金の無駄遣いにつながる話だ、これは。

だって、いいですか、工事施行認可書によれば、着手期限は平成三十年の六月三十日まで、竣工期限が平成三十四年の三月三十一日まで、こうなっております。少なくとも六月三十日まで着手期限がある。この間、やはり宇都宮市と芳賀町と宇都宮ライトレール株式会社に、全地権者の施工同意を得る努力をさせるべきじゃないですか。宇都宮市長は何か報道によると、連休明けには着手したいと言っているようですが、しかし、今着手すると、やりやすいところからやって、地権者が反対しているところだけ残る。そうなったら、地権者に圧力をかけて、それこそ強制執行でもして実現する、こういうことになってしまいますよ。そんなことでいいんですか。

○栗田政府参考人 若干先ほどの答弁と重複するところがございますが、都市計画事業におきましては、事業主体が関係者の理解と協力を得ながら

事業を進めることが重要と考えております。

本LR事業につきましては、関係者の理解と協力が得られるよう、事業主体である宇都宮市と芳賀町において、引き続きできるだけの努力がなされるものというように考えております。

○福田(昭)委員 前にも指摘しましたけれども、ドイツの都市計画事業というのは、都市計画道路を一本通すにしても、まず事前に徹底的に地域の人と、地権者と議論して、それから路線を決めて入る。だから、実際決まったときには反対者はいなくなる。日本は逆なんです。先に決めちゃって話をするから反対者がいっぱい出てくる。

こういう都市計画のやり方、日本も改めませんか。ドイツのように、ちゃんと民主主義が実現できるような都市計画にしようじゃありませんか。私は、そういう改善をする、都市計画のあり方の見直しをちゃんとして、ドイツのように、いざ始まる時には反対者が出ない、そういうような都市計画事業にするようにぜひ改善すべきだと思います。

そろそろ時間が来ましたので終わりにしたいと思います。本場に地権者の皆さんの理解は進んでいないんですよ、特に反対をしている人たちが。それは、自分の土地が、農地を安く買って、数千円で買って数億円に売れる、それは不動産業者はいいですよ。絶対売りたいですよ。

そんなLR事業なんですから、そこをしつかり慎重にやられることをお勧めをして、私の質問を終わります。

以上です。

○西村委員長 次に、中村裕之君。

○中村(裕)委員 自由民主党の中村裕之です。

質問の機会をいただきましたことに心から感謝を申し上げます。国政に関する話題について御質問をさせていただきます。

まず、G20サミットの来年の開催についてであります。

首脳会議は大阪で、そして、合わせて八つの関係閣僚会議が国内で開かれることが公表されまし

た。例えば、外務大臣会合は愛知県、財務大臣会合は福岡県福岡市、保健大臣会合は岡山市というようにことが公表されたところでありますけれども、石井大臣が所管をする観光担当大臣会合は、私の地元倶知安町に開催が決まりました。本場に地元は喜びに沸いているところでありまして、石井大臣におかれましては、大変御理解と御支援をいただいたことと思います。心から感謝を申し上げます。

そこで伺いますけれども、人口一万五千人の町、倶知安町のどのような点が評価をされ、また、開催地に決まったと考えていらっしゃるのか。大臣の所見を伺いたいと思います。

大臣、質問、よろしいですか。もう一回やりまされども、人口一万五千人の倶知安町のどのような点が評価をされ開催地になったとお考えでしょうか。その決め手について大臣の所見を伺いたいと思います。

○石井国務大臣 G20観光大臣会合の開催地につきましては、四月二日の官房長官会見において、北海道倶知安町と発表されたところであります。

倶知安町は、羊蹄山などの雄大な自然や、多くのスキーヤーを魅了するパウダースノーなどの豊かな観光資源を擁しております。これらを活用し、海外から多くの観光客を引きつける国際的なリゾート地として観光振興に積極的に取り組んでいると承知をしております。

開催地の選定に当たりましては、こうした倶知安町の魅力や意欲的な取組など、さまざまな観点から総合的に検討されたものと理解をしております。

○中村(裕)委員 ありがとうございます。まさに国際観光の先進地になっていると思います。

先般公表された地価上昇率についても、倶知安町が日本一になりました。これは、原動力となっているのは観光であります。ホテルなどの観光投資が積極的に行われ、その従業員住宅などの必要から土地の値段がどんどん上がっている、そういう状況であります。まさに、日本の先進地的

な地域でこの観光大臣会合が開催されるというふうに私は受けとめております。

まさに、二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックの前年に、観光立国日本を世界に打ち出す意味でも大変この観光大臣会合には期待が高まっているというふうに思いますけれども、過去のG20観光大臣会合ではどのような議論がなされてきたのか。お伺いしたいと思います。

○築大臣政務官 答えたいと思います。

G20の観光大臣会合はこれまで七回開催されておりますが、それぞれの年のG20全体のテーマや、観光が世界経済、地域経済等に果たす役割の大きさ等を踏まえながら、観光振興による経済効果の活用や持続可能な開発などの観点から議論されていることと承知をいたしております。

なお、本年も今月の半ばに第八回の会合がアルゼンチンで開催される予定となっております。持続可能な開発における観光の役割や雇用を創出する観光が主要テーマとして取り上げられることと承知をいたしております。

○中村(裕)委員 ありがとうございます。

開催地として全力で全面的に御協力をし、そして北海道の豊かな食でおもてなしをして、世界各国から訪れるVIPの方に満足していただけるように、地元としても一生懸命努力してまいることをお誓い申し上げます。

倶知安町は、世界一のパウダースノーを求めて世界からスキーヤーが訪れるようになりました。

しかし、住民生活にとってはこの雪の悩みが尽きないわけでありまして。この冬もとても寒い冬となつて、北陸地方の大雪被害で、千五百台の渋滞、渋滞という車が立ち往生をする。そして、首都圏でも大雪で大変混雑をする。また、北海道においても、幌加内町では積雪が三メートル二十四センチという、北海道記録を更新するなど、全国的に雪のニュースが聞かれた年になりました。

こうした状況から、政府として予備費を活用して地方に交付したところでありまして、この措置は三年ぶりということでありまして。どの

ような基準でこの予備費を活用した措置が行われるのか。また、この予備費の拠出によって除雪費の国と地方の負担割合はどのようになるのか。お伺いしたいと思います。

○石川政府参考人 お答えいたします。

この冬は、強い寒気が日本付近に断続的に流れ込んだことから、東日本から西日本にかけての日本海側を中心に、平年を上回る降雪となりました。

このような状況を踏まえまして、市町村道の除雪費につきまして、三月二十三日に、過去最大の、国費約百三十三億円を配分したところでございます。

この臨時特例措置につきましては、全国的な降雪の状況を踏まえつつ、二月十六日から各自治体の降雪状況や除雪費の執行状況等を調査の上、対象とする自治体への支援を決定したところでございます。

なお、国と市町村の負担の割合は二分の一ずつとなっております。

○中村(裕)委員 北海道の自治体でも、この予備費を活用した臨時措置は大変喜ばれておりまして、過去最大の百三十三億ということでありますけれども、本当にありがたく思います。

また、今はこの雪も大分解けてきてまして、北海道でも大分春めいてまいりました。そうすると、凍結、融解を繰り返した路面がその影響で穴だらけになっているところがございます。これは多分北海道だけではなくて、東北地方などでもそうしたニュースが聞かれていますけれども、安全走行に支障を来するような状況になっています。

道路にたくさん穴があいたまま、なかなか補修をされないという苦情が年々ふえているところでありまして、こうした状況は改善していく必要があるというふうに思います。

舗装、補修の今後の対応方針について伺いたいと思います。

○石川政府参考人 お答えいたします。

北海道や東北などの積雪寒冷地におきまして

は、降雪の凍結と融解が原因で路面の損傷が発生しております。

国などの道路管理者は、路面の局所的な損傷につきましましては、日常の巡回等により状況を把握した上で、応急的な補修対策を実施しております。

また、抜本的な対策につきましては、舗装の打ちかえなどを計画的に実施する必要があります。

道路の維持管理につきましては、例えば直轄国道では、維持修繕費の減少に伴い、舗装を始めサービス水準が十分に確保されていない状況でございます。

その後、平成二十五年度の道路法改正によりまして、メンテナンスサイクルの確立に合わせ、まずは橋梁、トンネルの点検から開始し、舗装にも拡大するなど、長寿命化やライフサイクルコストの縮減などを図りつつ、計画的に舗装、修繕が行えるよう取り組んでいるところでございます。

これらに基づきまして、国民の安全、安心の確保といった役割を担う道路の重要性に鑑み、今後とも必要な予算の確保に努めながら、道路ネットワークの適切な維持管理に取り組んでまいります。

○中村(裕)委員 ありがとうございます。適切な道路補修管理に努めていただきたいと思います。

道路は、ある意味、観光客にとっても真っ先に目につくところでありまして、インバウンドの皆さんにも恥ずかしくないように、また、安全性が確保できるように努めていただければと思います。

次に、テーマをかねて、自動運転について伺います。

先週末に開かれた未来投資会議では、自動運転の実用化に向けてルールづくりの方向性が示されたところでありまして、同時に、二〇二〇年の自動運転の目標が示されました。どのような目標とされたのか、お伺いしたいと思います。

○八山政府参考人 お答えいたします。

自動運転は、交通事故の減少や地域における公共交通網の維持などへの貢献の観点から、極めて

重要と考えております。

お尋ねの二〇二〇年における目標につきましては、官民ITS構想・ロードマップ二〇一七において、高速道路において何かあれば運転者が対応する条件での自動運転、レベル3の実現、及び限定地域における無人自動運転移動サービス、レベル4の実現を目指すこととしており、これらの実現に向けて関係府省庁一体となって取り組むこととしております。

○中村(裕)委員 ありがとうございます。限定地域においてレベル4の自動運転を行うということが掲げられたわけでありまして。

東京オリンピック・パラリンピックもショーケースとして意識をされているとは思いますが、けれども、ここで言う限定地域というのはどのような地域を想定しているのでしょうか。お伺いします。

○八山政府参考人 お答えいたします。

官民ITS構想・ロードマップ二〇一七では、二〇二〇年までに限られた地域内で無人自動運転移動サービスを実用化することを目指しており、同ロードマップでは、限定地域のイメージとして、過疎地などの比較的交通量が少なく見通しがいよいエリア、市街地であっても歩行者、二輪車などの突然の飛び出しが発生しにくいエリア、大学構内や航空施設内などであって比較的走行環境が単純なエリアなどを例示しております。

○中村(裕)委員 ありがとうございます。

限定地域でのレベル4の移動サービスでは、ロードマップにおいて交通弱者の解消というのが一つの目標に掲げられているところでありまして。

今、過疎地ですとか飛び出しが少ないとか、そうした限定地域において自動運転での移動サービスを二〇二〇年に行っていくことが示されたわけですが、例えば北海道では、JR北海道が単独では維持困難な路線というのが今示されていて、この地域の公共交通をこれからのようにしていくということが大きなテーマとなっているわけでありまして。

このJR北海道が維持困難とした地域というのは、今おっしゃったようにまさに過疎地であり、そして高齢化をしている地域であって、なかなか飛び出しなんかも多くはない。そして、比較的北海道は道路も幅員が広いことから、非常にこの限定地域にマッチした地域と考えられるわけでありまして。

私は、JR北海道が維持困難としている地域でも、将来の公共交通の確保、そして交通弱者の解消を進める意味で、ぜひとも自動運転の実証実験を検討していただきたいというふうに思うわけでありまして、国土交通省の所見を伺いたいと思います。

○高橋大臣政務官 お答え申し上げます。

過疎地域を含む中山間地域では高齢化が進行しております。日常生活における人流、物流の確保が喫緊の課題となっております。

一方、道の駅につきましては、全国に設置された千三百三十四カ所のうち、ほとんどが中山間地域に設置をされておりまして、物販を始め、診療所や行政窓口など、生活に必要なサービスも集積をしつつあります。

こうした道の駅などの地域の拠点を核といたしまして、技術が進展している自動運転車両を活用することによって、地域生活を維持し、地方創生を果たしていくための路車連携の移動システムを構築することを目指しまして、昨年度、全国十三カ所において自動運転サービスの実証実験を実施いたしました。

このうち、北海道大町町の道の駅、コスモール大町においては、昨年十二月に実証試験を行いました。広域的な路線バスとの乗り継ぎの利便性の検証、積雪時の自動運転技術の検証等を行いました。短期間の実験ではありましたが、おおもむね円滑な走行が確認できたところであります。今年度は、ビジネスモデルの構築のために、長期間の実験を中心に実施をする予定でありまして、二〇二〇年までの社会実装を目指し、内容を拡充しつつ推進をいたしまして、地域の特色を踏

またたビジネスモデルについて、官民連携で検討をしてまいります。

具体的な実施箇所につきましては、昨年度の実証実験の結果、さらには委員の御指摘も踏まえまして、今後検討してまいりたいと思います。

今後とも、道路の現場、技術と自動車の車両技術、制度を両方持つという我が国土交通省の強みを生かしまして、自動運転の早期実現に向けて、関係省庁とも連携をし、省を挙げまして取り組んでまいります。

○中村(裕)委員 高橋政務官から大変前向きで力強い御答弁をいただき、感謝を申し上げます。

過疎地における公共交通の維持というのは非常に重要な課題になっていて、なおかつ、それぞれの地域で、やはりドライバーが不足するとか、そうした状況も見られるわけでありまして、ぜひ省を挙げて、こうした地域の公共交通の確保、交通弱者の移動の確保に力をかけていただきたい。

そして、J.R.が単独では維持困難な地域という、その路線の地域の状況を見ると、長距離大量輸送という鉄道特性に合った利用ではなくて、隣の町の病院や学校に通うという短距離の移動が結構実態として多いわけがあります。

こうしたところに自動運転が導入をされ、家の前まで迎えに来て病院まで送ってくれるというようなサービスがもし整えられたなら、またこれは公共交通の考え方も変わってくるのではないかと思いますので、どうぞよろしく願います。ありがとうございます。

一方、高速道路上の自動運転についても、先ほど目標として示されました。特にトラックドライバー不足に対応する上では、隊列走行に期待が高まっているところであります。

三台のトラックが並んで、一台目だけにドライバーが乗っているという状況になると、相当ドライバー不足に対して効果が発揮されると思うんですけども、ただ、高速道路がつかないないミッシングリンクというところがあると、その効果が半減をされてしまいます。

こうしたミッシングリンクはもちろん解消しなければならぬんですけども、自動運転技術の技術開発のスピードに合わせて、こうした高速道路整備も追いついていかなければならないと私は考えております。

生産性向上という我が国が直面する課題解決に向けて、自動運転時代を見据えた高速道路整備を加速すべきだというふうに考えますけれども、今後の高速道路整備に対する考え方、決意を伺いたいと思います。

○高橋大臣政務官 高速道路のミッシングリンクの解消は、これによりまして広域的なネットワークが形成をされ、企業立地、観光交流が進むほか、リダンダンシーの確保により防災機能が強化されるという多様なストック効果が発揮されるなど、我が国の国際競争力の強化、地域の活性化や安全、安心の確保等を図る上で大変重要な施策であると思っています。

こうした点を踏まえまして、例えば北海道におきましては、生活を支え、産業、観光の成長力、競争力の強化を図る基盤として、北海道横断自動車道等の整備を進めているところであります。

道内では、例えば、平成二十六年に、国道五号俱知安余市道路、共和一余市間で延長二十八キロメートル、さらに平成二十八年に、国道五号俱知安余市道路、俱知安一共和間で延長十二キロメートルを新規事業化したところでございます。

今後とも、深刻なドライバー不足の進行に対応した車両の大型化や隊列走行など、生産性を高める技術の進捗を踏まえつつ、それらのベースとなります高速道路ネットワークが一日も早くつながることを目指して、地元の協力を得ながら、高速道路の整備を着実に進めてまいりたいと考えております。

○中村(裕)委員 ありがとうございます。札幌から釧路まで高速道路がつかなくて、三百二十キロ、これをも隊列走行で走れるようになると相当な省力化ができるんですけども、一

方、稚内に向かっては高速道路が途切れているところがあって、そうした効果が得られないということがございます。

ぜひ、そうした自動運転の開発スピードとあわせて、高速道路がおくれないように整備を進めていただくことをお願い申し上げます。私からの質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○西村委員長 次に、工藤彰三君。

○工藤委員 おはようございます。自由民主党、名古屋の工藤彰三でございます。

地元の選挙区のネタを二つ、そしてあと二つ、時間がありませんからさくさくと言いたいと思います。

ちょうど一年前の四月五日に質問した名古屋の名古屋港ポートアイランドの件について、再確認をさせていただきたいと思つて質問させていただきます。

ポートアイランドは、航路のしゅんせつ土砂を、四十年間かけて名古屋港の中に巨大な人工島をつくってまいりました。大きな砂の塊でありまして、土砂処分場としての機能がもう限界にきているということで、前回質問したのは、これからこの巨大な島をどのように活用するのか。そして、ちょうど去年の四月五日に質問したときには、これから、十年パブリックコメントが出ていないので、これを出していただきたいということと地元に要請していくので、そのときには国土交通はどのように対応していただくのかということ、しっかりとサポーターしていただくという話が出ました。

まさにそれから一年たちまして、皆さんにはお配りしていないんですけども、ちょうど先週、名古屋港ポートアイランド将来に向けた提言というものがこのようにしっかりと出てまいりまして、これから十年、十五年に向けて、名古屋港のポートアイランドをどのように活用するのかわという問題をこれから進めていきたいと思つています。この提言では、ポートアイランドを物流の拠点

にするのか、新エネルギーの拠点にするのか、そしてまた、観光がちょっと乏しいと言われている名古屋のアミューズメント、観光拠点として、それぞれ利用する将来像が描かれております。最終的に港湾管理者が、このような提言も参考にしながら利用を定めると認識しているわけでありまして。

ただし、ここにまだ問題がございます。このポートアイランド、面積は東京ドーム五十五個分、二百八十八ヘクタール、今ふえておりますので三百近くになっていると思うんですが、現在はいしゅんせつ事業が進行していることがあって、実際は陸地なんです。法律上はこの部分はまだ海面なんです。高さ二十メートルあるこの巨大な砂の島は、実際まだ投棄場、投棄というか、国の中では海面。この巨大な土地の利用方法や帰属先は今後の検討課題となっております。

本日は、このあたりについて、国の関与の必要性についてお尋ねしたいと思つていますので、この辺のことをお尋ねしたいのと、また、このポートアイランドの帰属の問題でありますけれども、例えば東京湾にもこのようなことで問題がありまして、東京湾の中央防波堤の埋立地の帰属をめぐっては、大田区が、東京都の調停案を不服として、江東区を相手に境界の画定を求めて提訴する事態も今はなっているわけでありまして、この帰属の問題、これから大変な問題になってくると思つています。

簡単に言うと、この島を手に入れたといつても、開発には非常にお金がかかる。近隣には、金魚で有名な、西側には弥富市、そして日本で一番産業で裕福と言われているおき市、そして私たちのこの名古屋市、東側には東海市、知多市などがあります。このような多くの自治体があるのにこの島を帰属にするのか。それとも、国がしっかりと関与して指導していただくのか。

これは土地の問題で、私が勝手にどこにすべきと言うと大問題になりますからそんなことは申しませんが、そのようなことを、政府はどのよ

うに帰属のことに対して今の段階で考え方があるのか。まずお聞かせ願いたいと思います。

○菊地政府参考人 お答えいたします。

名古屋港のポートアイランド地区につきましては、現在、名古屋港の港湾計画におきまして、将来の開発空間として留保することとされておりまして、具体的な土地利用計画が定められておらないという状況になっております。

委員御指摘のとおり、昨年七月に、名古屋商工会議所を中心といたしまして、名古屋港の主な利用企業が参画をする名古屋港ポートアイランド将来利用検討会議が設置をされまして、本年三月二十八日に、将来利用に向けた提言が取りまとめられたというふうに承知をしております。

国土交通省といたしましては、この検討会議にオブザーバーとして参画してきたところでございます。その観点で、今、帰属の観点を話をされたと思いますが、基本的には、関係する自治体において適切に検討がなされるべき問題であるというふうに考えております。

○工藤委員 ありがとうございます。なかなかこれは大変な問題に発展すると思いますので、こちらもしっかりと調整していきたい。

そして、二〇二〇年のオリンピック・パラリンピックもありますけれども、大抵の方、国会議員の方、存じ上げないと思うんですけれども、二〇二六年には名古屋で三十六年ぶりのアジア大会が開催されます。その拠点になってくるのが私の選挙区であります愛知四区、この名古屋港を中心に、陸上競技場、そして今、競馬場を選手村に変えるとか、クルーズ船を選手村にするとか、さまざまな提案が出てくるのでありますので、ぜひとも、そのあたりをきちんと捉えながら考えていきたいと思っております。バックアップの方もまたよろしく願いたいと思っております。

また、続きまして質問に移りますが、この名古屋港を中心に、堀川という川と、そして、過去には、名古屋が栄えて一番の中心になった運河がありました。中川運河という運河がありまして、名

古屋駅南側の笹島からずっと名古屋港までつないで、この運河、当時は東洋一と言われておりました。昭和九年に名古屋市が人口百万人に達したときに、ここから運河は更に発展しながら進んできたわけですが、今は船じゃなくて陸送に変わってまいりましたので、この運河をどのように活用するのか。

そして、先ほど中村議員が質問されました、北海道に行けば小樽運河、そして横浜に行けば、今みなとみらい、そしてさまざまなところで、運河というところ、いろいろな観光の方々が、お客さんが国内外からやってくる。

すばらしいな、うらやましいなと思って私は見ておりまして、先週、週末に花見の間に時間をとりまして、運河を南から北へ、そして護岸を渡って反対側から二時間かけて見てまいりましたけれども、要は、名古屋というところは、よくある特性なんですけれども、都市計画が結構ばらばらなので、倉庫もあれば、トラックの駐車場もあれば、そして粉じんが舞うようなところもあれば、その横にカフェがあったりする。

要は、住んでいる人は納得しますけれども、一般のお客さんが来ると、何だよこはというの、は、実際、名古屋のこの中川運河でありますので、これも、地域の方々と、これから産業を発展したい、そして商業、商売をここでしたいという方からもコメントをとりながらしてまいりました。

私がどうしたらいいと言ったら、工藤さん、要は、運河というのは橋と橋の間がある。ゾーン別にして、商業地域、工業地域、そしてアミューズメント地域、これを別々にするべきだ。こんなばらばらなことをやってちゃ、やっぱりお客さんは来ないよという提言もいただいておりますので、この中川運河のことについて今後やはりいろいろな面でまた国が関与していただきたいな、そんなふうに思っておりますので、そのあたりのところを質問させていただきます。考えをお聞かせください。

○菊地政府参考人 お答えいたします。

中川運河は、名古屋港と旧国鉄笹島貨物駅とを結ぶ運河として昭和五年に開通をいたしました。工業都市としての名古屋市の経済発展に大きな貢献をしてまいりました。

昭和三十九年に貨物輸送のピークを迎えて以降、貨物船の往来が減少してまいりましたが、近年では、人々のにぎわい、あるいは交流空間としての再生に向けまして、水上交通に活用するための取組であるとか、あるいは、運河沿いのカフェレストランの運営などへ民間事業者を進出する取組、こうした取組を、名古屋及び名古屋港管理組合によって進められているというふうに認識をしております。

こうした中、国土交通省におきましては、現在、社会資本整備総合交付金によりまして、老朽化した護岸の改修であるとか緑地の整備、あるいは水質浄化施設の改修など、名古屋港管理組合による中川運河の再生の取組を支援をしております。

国土交通省といたしましては、引き続き、名古屋港管理組合としっかり連携を図りながら、中川運河の再生に向けた支援について行つてまいりたいというふうに考えております。

○工藤委員 局長、ありがとうございます。本当に地元の話で申しわけないんですけれども、東京ですと浜松町からモノレールが羽田まで走っています。そこに天王洲アイルがあったり、先ほどの小樽があったり、横浜みなとみらい、都市計画がしっかりしております。うらやましいなと思っておりますので、私も、この地元の中川運河を、しっかりお客が呼べるような、そんなまちづくりをしたいと考えております。

今退席されておりますが、週末に高橋政務官が名古屋港に視察に見えるわけでありますので、当然ながら、この中川運河もしっかりと見ていただいて、船にも乗っていただいて、ただ、問題なのは、皆さんわからないと思っております。運河はまだにおいがあるんです、流れがないのです

から。名古屋駅前のささしまライブ地区の方は、高度浄水処理をされていますから水はまあまきれいで濁っていませんが、下流に来るとまだまだ、これから暑くなってくるとにおいが出るというところがありますので、そういうところの改善も含めて国からの指導をよろしく願いたいと思っております。

続きます。

次に、トラックドライバーの働き方についてお尋ねいたします。

工事が着工されて四十年近く待ちました。あと二年半で名古屋に、国道三〇二号線、外環状線がいよいよリングとしてつながるわけでありまして、道路局長さんも、絶対この工期は守るとい力強い言葉を過去にも発せられておりますが、いよいよ変わってまいります。

そして今、海運から、船を使ったものから、名古屋が今度物流に変わっておりますが、物流のトラックのドライバーの皆さんの現状についてお尋ねいたします。

トラックドライバーの置かれている現状は、他業種の方々と比較して、低い賃金、長い労働時間、高い高齢化率等厳しいものがあります。このような現状から、新たな担い手確保が非常に厳しくなっており、ドライバー不足が深刻になりつつあります。

一方で、トラックドライバーは、名古屋港ですと、コンテナが来て、それを荷分けしてトラックに積んでいくんですが、これを仕分ける、いわゆる荷待ちのために長い待機時間を強いられるものもあり、非効率な労働環境に置かれているのも事実であります。せっかくですから、効率よく、短くしていただきたい。

今後ますます担い手が不足することが予想されるところに、働き方改革として時間外労働の上限規制をかけられてくることから、働き方改革の実現に向け取り組みつつ、今ある人材を有効活用すること生産性を向上させる、仕事の率をよくするということがですが、取組が重要であると思

ます。

政府としてもこのようなことを認識されていると思ひますが、これに対して政府はどのような手だてを打たれるのか。考え方を聞かせてください。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

トラック運送業は、国民生活や我が国の経済を支える重要な役割を果たしておりますが、近年はドライバー不足が大きな課題となっております。その労働環境につきましては、先生から御指摘いただきましたとおり、他の産業と比較いたしまして、長時間労働、低賃金の状況にございます。

このような状況にございますトラック運送業の将来の担い手の確保等を図るためには、長時間労働の是正など労働環境の改善を図るとともに、労働生産性の向上を図ることが必要不可欠となっております。

一方で、先生から名古屋港の事例を御紹介もございましたけれども、荷主や配送先の都合によりまして荷待ち時間が発生するといった業務の特性や取引慣行などの問題があることなど、個々の事業主の努力だけでは解決できない課題もあることから、荷主とも一体となった取組が必要でございます。昨年六月に、野上官房副長官を議長といたしまして自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議というものが立ち上げられたところではございます。

昨年八月には、労働生産性の向上、多様な人材の確保、育成、取引環境の適正化を柱とする「直ちに取組む施策」が取りまとめられまして、現在、関係省庁と連携して施策を推進しております。

このうち、労働生産性の向上に関しましては、例えば、先着順での受け付けに伴う長時間の無駄なトラックの荷待ちの抑制に資するパス予約調整システムの導入促進でありますとか、手荷役による長時間労働、荷役負担の軽減を図ることができ、パレット化等による機械荷役の転換促進な

どの取組を推進いたしております。

今後、施策の充実強化を検討いたしまして、春ごろに、関係省庁連絡会議におきまして、時間外労働の上限規制の導入までの間を対象とした行動計画を策定することとされておりました。現在、その策定に向けて取り組んでおるところでございます。

また、昨年七月から、中型以上のトラックにつきまして、荷主の都合で三十分以上荷待ちが発生した場合に記録を義務づけることといたしました。さらに、その記録をもとにサンプル調査、分析をいたしまして、荷待ちの発生件数が多い品目については、関係する荷主団体への働きかけも行ってまいります。

このほかにも、厚労省と共同で荷主も参加するパイロット事業を実施しております。得られた知見についてガイドラインをまとめ、広く横展開を図っていくこととしております。

今後とも、関係者と連携しながら、荷待ち時間の削減を始めとして、トラック運送業の労働生産性向上に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○工藤委員 御答弁ありがとうございます。

名古屋はこれで、三〇二号線というのは環状化すると、環状ですすから丸いですから、一周するわけじゃないんです。一番南から北は、走っても、どんなにかかっても、渋滞がなければ二十五分程度から守山区、北区までつながるといふことでありまして、せっかく時間が短縮するのに荷待ちが二時間、三時間といったら、本当に効率が悪いものですから、このことは踏まえて、ドライバーの皆さん、本当に今、担い手が少ないですけれども、私たちが努力して、仕事してくださいよ、頑張ってくださいよと、トラック協会や各支部の支部長さんにもお願いしながら進めてまいりますので、国もしっかりとお願いしたいと思ひます。

最後の質問になります。ドライバーの次は、今度、建設であります。建設業における働き方改革についてお尋ねしたい

と思ひます。

昨年三月に働き方改革実行計画が策定され、長時間労働は正のための取組の一つとして、週休二日の実現に向けた取組が行われています。しかし、東京オリンピック・パラリンピックを背景として、名古屋の場合は、名古屋駅前の再開、そしてリニア開通の工事、これに向けて建設需要が高まっている中、求められる工期も厳しいものになっております。

工期を守りながら週休二日の実現を図っていくのは非常に厳しいとの声もありますし、要は、建設会社の中小企業の社長さんは、むちゃだよ、とても週休二日でやっていけないという話もありますけれども、でも、やらなきゃいけませんので、その工期についてお尋ねしたいと思います。

日本建設業職員労働組合協議会の、ちよと古いですが、二〇一六年時短アンケートの概要における発注者別の工程表上の休日設定を見ても、国土交通省の発注事業でも約半数は四週四日以下であり、民間のマンションデベロッパーは四週四日以下が極端に多い以外は他と大きな差はなく、週休二日実現への道のりが厳しいことがうかがえます。

政府は、建設業の働き方改革実現に向け、関係省庁連絡会議の設置、適正な工期設定等のためのガイドラインの策定とともに、民間発注分野でガイドラインの浸透、改善を図っていくため、鉄道、電力など四分野でそれぞれ連絡会議を設けるなど、受発注者と行政との連携のもと、週休二日を前提とした適正な工期の設定のための取組を進めていることは承知しておりますけれども、かなりこれはハードルが高いと思ひます。

週休二日の実現は、週休二日を前提とした適正な工期を受発注者ともに守れるかどうかでありますけれども、週休二日の実現に向けたこれまでの取組の状況、また、今後のスケジュールも含めた取組の方針について答弁を求めます。

○田村(計)政府参考人 お答えいたします。今御指摘のありましたとおり、建設業におきま

しては、他の産業では当たり前となつてくる週休二日の確保が十分でないなど、就業者の長時間労働が生じておりました。その是正は喫緊の課題であります。

この週休二日の確保につきましては、いわゆる生産性向上などとあわせて、発注者の理解と協力を得ながら、適正な工期設定を図っていくことが不可欠でございます。

国土交通省におきましては、他の発注者の模範となりますよう、まず直轄工事業から率先して取り組むということで、昨年度におきましては、工事の準備期間や後片づけ期間の見直し、適正な工期を自動算出するシステムの導入などを通じて、適正な工期の設定に取り組んできたところでございます。

先ほど御指摘のありましたように、いわゆる適正な工期設定のためのガイドラインを関係省庁と連携の上策定をし、現在、発注者の部門別にさらなる実態把握等に努めてまいっているところでございますが、更にこれらの一連の取組をとめることなく前進させるため、先月の二十日には、国土交通省として建設業働き方改革加速化プログラムを策定し、その中におきましても、週休二日制の導入を重要な施策として位置づけております。

まず、本年度からの国土交通省の直轄工事におきましては、週休二日工事として入札手続を開始する工事を対象にいたしまして、労務費等の補正を導入するなど、踏み込んだ対策を講じてまいることとしております。

こういった国交省の取組が、他の省庁や公共団体、民間発注者に対しても対策を講じるよう、先月の二十二日付で要請通知も発出してあります。また、建設業団体に対しまして、元請団体等に対しまして、時間外労働の段階的な削減や週休二日の確保の取組を加速化するよう、先月の二十七日、石井大臣から団体の代表に対して直接要請を行ったところでございます。

このような取組を引き続き続けまして、建設業における週休二日の確保に向けて取り組んでまい

りたいと考えております。

○工藤委員 時間が来たものですからこれで終わりますが、今答弁していただきました。

最後に申し上げます。大変人手不足です。さまざまな方が、過去には就職を世話してほしいなという話もあったんですが、今は逆です。とにかく人手が足りないから、人はいないかということをお願いする今の御時世です。

ちなみに、名古屋の建設業の方は、人手不足のため、求人倍率は何と九倍を超えております。こういうことも踏まえて、しっかりと国も指導していただきたいということを申し述べて、私の質問を終わります。

ありがとうございます。

○西村委員長 次に、中谷真一君。

○中谷(真)委員 自民党の中谷真一でございます。

本日は、質問の機会をいただきまして、心から感謝を申し上げます。委員長、また理事の皆様さん、また委員の皆様には、本当に感謝を申し上げます。時間も限られておりますので、早速質問に入りたいと思います。

きょう私が質問をいたしますのは、まずは、今非常に問題になっておりますリニアの談合事件についてであります。

私の資料二枚目ですが、これは、私の地元、山梨日日新聞の記事であります。左下の記事であります。県もこの四社に対して指名停止を行ったところでもあります。六カ月から一年というところでもあります。国土交通省においても四カ月の指名停止を行うということを言われているところでもあります。

この四社は、このリニア工事に対して大きくかわっているというところはちろんであります。オリンピック、こういったものにもかかわっているところでありまして、国が行う大きな事業に対して今後大きな影響が出てくるのではないかと懸念するものであります。

リニアについては、これは私が御説明するまでもなく、これは国の大きなプロジェクトであります。三都市、東京、名古屋、大阪、七千五百万人を一時間以内でつないで、そして、大きな経済効果を生もうというものであります。これはまた、山梨県の夢でもあります。

甲府市には駅ができてまして、品川から甲府まで二十分に到達することになります。これは山手線に例えれば品川から新宿までと同じであります。この経済効果を強く願っているところでもあります。この中で、水を差すようなこの事件が起きたというところがございます。

私、談合というのは非常によくない、公益を損することが非常に多くて、こういったものはやはり根絶していくべきだということは、これはもう冒頭申し上げたいというふうに思います。

ただ、今回のこの事案に関しては、私は、これは単純な談合事件ではないのではないかとこのように思っているところでありまして、非常に特徴があるというふうに思っております。そこについて公取さんはどう考えておられるか。お聞きしたいと思います。

〔委員長退席、新谷委員長代理着席〕

○山本政府参考人 お答え申し上げます。

公正取引委員会は、平成三十年三月二十三日、JR東海が大成建設、鹿島建設、大林組及び清水建設の四社を指名して、競争見積りの方法により発注する品川駅―名古屋駅間の中央新幹線に係る地下開削工法によるターミナル駅新設工事について、これら四社の従業員らが、受注予定者を決定すること及び受注予定者が受注できるような価格で見積りを行うことなどを合意し、同合意に従って受注予定者を決定し、JR東海に提出する見積価格に関する情報を連絡するなどし、もって、これら四社が、公共の利益に反し、ターミナル駅新設工事の受注に係る取引分野における競争を実質的に制限したものととして刑事告発を行ったところでございます。

事業者が、相互にその事業活動を拘束し、遂行

することにより、公共の利益に反して、一定の取引分野における競争を実質的に制限する行為は、独占禁止法上、不当な取引制限として禁止されており、カルテルや入札談合といった行為はこれに当たるものがございます。

○中谷(真)委員 ありがとうございます。私の求めている回答と少し違うんですが、それは、求めていたのは、私が言いたいのは、今回の事案というのはどういう事案かと申し上げますと、では、例えば被害者は誰なのかとか、これは非常にわかりにくいと思います。

また、これは民間事業であります、特徴的に。さらには、これは非常に難工事であって、高い技術が必要なんです。この四社は非常に高い技術を持っているという特徴があると私は思います。

あとは、非常にこの発注方式にも問題があったのではないかとこのところは、私、これは特徴だというふうに考えています。

そこでお聞きしたいんですが、この談合事件の被害者は誰だとお考えですか、公取さん。

○山本政府参考人 お答え申し上げます。

本件は、現在、刑事事件として公判係属中でございまして、お尋ねの事柄は個別事件の事実関係にかかわることになりますので、お答えを差し控えさせていただきますと存じます。

一般論として申し上げますと、独占禁止法は、カルテルや入札談合などの不当な取引制限行為を排除し、公正かつ自由な競争を促進することにより、一般消費者の利益を確保し、自由経済秩序を維持することを目的としておるところでございます。

○中谷(真)委員 被害者は誰かと言つて、お答えを差し控えるというのはいささか、これはだから事件でありますから、誰かややはり損益をこうむった人がいなければ、事件にならないのではないかなというふうに思います。一般的に言われるのは、例えばJRだとか、また、今後リニアを使用することになるであろう国民だというような言い

方もされていきます。

ただ、JRさんも、これは民間事業者でありますから、利益を追求する人たちです。この利益を追求する人たちが、非常に高い価格を言われたときに、ああそうですねと、すぐそれをのんでいくということはないのではないかと。民間事業者ですからね。利益を追求して、例えば、工事価格が上がってしまうと運賃が上がる。運賃が上がるとお客さんは乗ってくれないわけでありまして、そうすると損益をこうむるわけでありまして。ですから、ちゃんと運賃から逆算をした、やはりしっかりと工事予定価格を決めているわけだというふうに思います。

私も、JR東海さんとはさまざま今回のこのリニアでおつき合いをさせていただいていますが、非常に利益を追求する集団でありまして、これは大したものではないかと。国民に対してのサービスをやるなんという感覚は全くないと言つてもいいと思いますよ。ちゃんとしっかりと利益を追求していますからね。

そういう意味でも、被害者が誰かということには非常にわかりにくいというふうに思います。また、国民も、いろいろなさまざまな交通手段がありますから、それを選択していくという自由があります。ですから、一概に国民が被害者という言い方も、これはなかなかできないというふうに思うんです。これは非常にわかりにくいんです。

では、JRさんはこれに対して被害層を出されているんですか。公取さんにお聞きしたいと思えます。

○山本政府参考人 お答え申し上げます。

JR東海の被害層というお尋ねでございますが、公正取引委員会に対する独占禁止法違反の疑いによる申告、訴えという御質問であるといったしますと、個別の事件の端緒につきましてはお答えを差し控えさせていただきますと存じます。

○中谷(真)委員 何かよくわからないんですけど、これは。だから、よくわからないということでは

このリニア始め大きな公共事業が非常に停滞をするということ、本当にいいのかなというふうに思うんですよ。私は、談合事件はだめだと思えますよ。ただ、これは本当にそうなのかということ、を今申し上げているわけでありまして。

更にお聞きしていきたいと思ひます。

民間事業という側面がありますよね。非常に被害者もわかりにくい。こういった民間事業に対して公正取引委員会がいわゆる関与したというか、こういう事例はどれくらいあるんでしょうか。

○山本政府参考人 お答え申し上げます。

平成二十五年度以降の五年間について見ますと、公正取引委員会が、民間の事業者などが発注した工事又は物品の調達において受注予定者を決定するなどの行為について、独占禁止法違反として不当な取引制限と認定しまして行政処分を行った件数は十八件でございます。

○中谷(真)委員 民間事業でも、やはりこういった談合とか独占禁止法は成り立つということ、を言われているんだというふうに思ひます。この点はそうなのかというところであります。

ただ、今回の事業はこれだけではなくて、非常にこれは難工事であります。赤石山脈の真下を貫くこのトンネル、二十五キロにわたるんですけれども、いわゆる土盛りです。上に土がかぶっているのは一千メートルもあるんですよ。これは非常に難工事であります。

また、地質は目まぐるしく変わることが予想されておりまして、構造線トンネルということでもあります。北越急行の鍋立山トンネルなんというのは、六百五十メートル掘るのに十年間かかったとかという、そういうものもあるんですよ。非常に難しい難工事だというふうに言われています。

ここだけではなくて、非常に長い長大トンネルの、工事の百貨店ということを言われているようなところもあるぐらいでございます。今回の事業は非常に難工事であるということが特徴であると思ひます。

こういった難工事において、例えば今回問題に

なっているこの四社のような、技術的に非常に高い、こういう企業の技術をやはりしっかりとJRとしても取り込んでやらなければいけないというふうに私は考えるんですよ。普通に考えて、JR自体がそういう技術を全部持っているとは思えないんですよ。そういう、協力をしてやらなきゃいけないということがあるのかなというふうに思ひます。

ここで国土交通省にお聞きしたいんですが、こういう難工事において国土交通省はどういった施策をやられているか。お聞きしたいと思ひます。

○五道政府参考人 お答え申し上げます。

国土交通省では、公共工事品確法第十八条に基づき、技術的に難易度が高く、通常の工法が採用できない工事に対し、施工者独自の高度な技術等を公募し、工法や価格等を交渉し、契約する技術提案・交渉方式を導入しております。

その運用に当たっては、平成二十七年に技術提案・交渉方式の運用ガイドラインを定め、これまでに四件の直轄工事等で契約をしたところでございます。

具体的には、まず技術提案において施工者独自の高度な技術等を公募し、それを審査した結果を踏まえて選定した優先交渉権者と技術協力業務等の契約を行い、発注者等と設計や工法の技術的な検討の実施をしております。その後、優先交渉権者と価格等を交渉することによって工事の仕様を確定し、工事契約を締結しております。

また、中立性、公正性を確保するため、公示前に本方式の適用の妥当性、技術審査段階で技術提案内容の妥当性、価格等の交渉段階で、合意した見積条件に基づく予定価格の算定の考え方の妥当性等について、学識経験者の意見を聴取しながら手続を進めております。

国土交通省といたしましては、公正性、透明性を確保しつつ、工事の性格、地域の実情等に応じ、技術提案・交渉方式を含め、多様な方法の中から適切な入札契約方式を適用するよう努めてまいります。

〔新谷委員長代理退席、委員長着席〕

○中谷(真)委員 いや、今国土交通省が言われたような契約方式を、私は、JRは今回のこのような工事において採用すればよかったのではないかなというふうに思ひます。しっかりと交渉して、そして、これはいわゆる随契をやっているということだというふうに思ひますけれども、その随契をするに当たって、やはり第三者の目を入れて、これが本当に適正なのかというようなやり方をやればよかったと思うんですよ。JR、今回のこのような工事では。

本日に競争をさせるようなことだったのか。競争がしにくい中で競争させようとすると、非常に不自然になっちゃうんですよ。だから、ここはそういうふうにするにすればよかったというふうに思ひますけれども、国土交通省、どう思ひますか。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。

JR東海によれば、リニア中央新幹線工事の発注方式は、主に公募競争見積方式と指名競争見積方式、これはいずれもJR東海の独自の方式と聞いておりますけれども、その二種類を採用しているとのことでございます。

まず公募競争見積方式と申しますのは、ホームページにより参加条件などを開示することにより、幅広く競争参加者を公募し、多数の業者から見積書、技術提案等を受け付け、その中から価格と技術提案等を総合的に評価して協議先一社を選定し、その協議先とさきめ細かく価格協議を行う方式とのことでございます。

また、指名競争見積方式と申しますのは、複数の競争参加者をJR東海が指名の上、見積書、技術提案等を受け付け、その中から価格、技術提案等を総合的に評価して協議先一社を選定し、その協議先とさきめ細かく価格協議を行う、そういう方式であると聞いております。

なお、民間企業でありますJR東海が行う契約は、民法、商法等に基づきいわゆる契約の自由の原則により行うものであることから、リニア中央新幹線の工事発注においてどのような発注方式を

採用するかについては、発注主体であるJR東海が判断すべきものであると認識をしております。

○中谷(真)委員 だから、JRは非常に自由度はあるんですよ。契約の仕方に対して。だから、しっかりとこういうところをやるべきだ。本日は、JRにきていただいてJRに言いたかったんですけれども、ちょっと民間事業者ということでハードルが高いということでありました。

安全保障の部分でもあるんですよ。結構。高い技術を求めているんですけども、それだと競争できないので、わざわざその技術を下げて、そして一般競争入札にしたりとかということもやはりあるんですよ。

だから、本当にどういう契約方法がいいかというところはよくよくやらないと、企業のやる気も失いますし、また、不自然になっていくということでもあります。また、今回、そういう特徴があるというところであります。

更に申し上げたいのは、では、これがもし隨意契約だった場合、これは問題があったんでしょうか。公取にお聞きしたいと思ひます。

○山本政府参考人 お答えいたします。

お尋ねの事件につきましては、仮にということでございますが、個別事件の事実関係につきましては、現在公判係属中でございますので、お答えを差し控えていただきたいと思います。

なお、一般論として申し上げますと、民間発注につきましては、発注の方法、手続といふものは発注者が任意に決定しております。さまざまなものがございます。先ほど答弁申し上げました十八件の民間発注事業につきましても、その発注方法などは事件ごとに事実関係はさまざまものがございました。

したがいました。一般論として申し上げますと、随意契約と申しまして、一社特命で契約する場合ですとか、見積合わせを行った上で契約する場合など、さまざまな方法があり得るところでございますので、直ちに独占禁止法上問題がないと言ふことはできないところでございます。

○中谷(真)委員 私が申し上げたいのは、例えば、J Rが今回の価格において納得していたらこれは本当に問題だったんですかということをお願いしたいんですよ。だから、今後、本当はJ Rに聞いてみたいんですよ。本当はJ Rに聞きたいんですよ。僕は、ただ、しょうがないので、きょうは公取に聞いているんです。

これは、だから私は、今回のこの件、こういうことをやはり私試をするためには、J Rがいわゆる業者選定プロセスを公開するべきだと思うんですよ、どうやってその業者を選定したかということに対して。これは国民には見えていないわけでありまして。今回、民間事業者ということでJ Rは公開をしていないんですよ。これを公開すれば、ああ、そういう理由で選定したのかということがわかるわけでありまして。だから、これはJ Rは公開すべきだと考えますが、国土交通省、どうでしょう。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。

民間企業であるJ R東海が発注する工事においては、その契約等に関する情報の公表について法令上の義務づけはございません。よって、契約の相手先の選定プロセスを公表するか否かについては、J R東海が判断して決定すべき問題であると認識をしております。

○中谷(真)委員 私は、こういう、国の中で結構大きな国民の関心事になっていきますから、これは、今後どうされるかということとはよくよく検討していただきたいというふうに思います。

また、やはり今後、これはまだまだ続く話ですから、これから、予定では九年度にリニア開通であります。今後の工事発注のあり方ということ、私は、よくよくJ Rにも考えていただきたいという思い、国土交通省もぜひ指導をしていただきたいという思い、この質問をさせていただいたところでもあります。

日本における大きなプロジェクトでありますから、これをしっかりと前に進めていくという意味でも、ぜひこの件、よろしくお願い申し上げます。

と思います。

それでは次の質問に移りたいと思います。ちよつと順番を入れかえまして、先にリニアをやります。

私の資料の二枚目でございます。この右上ですけれども、これは私の地元でありまして、南アルプス市で調停の申立てがあつたんですよ。これは用地買収に関しましてあります。損害賠償の調停の申立てを行ったというところでありまして、今後の対応をどうされるのかというところをお聞きしたいと思います。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

南アルプス市の住民グループ、南アルプス市リニア対策協議会が、平成三十年三月三十日まで、J R東海に金銭補償などを求めて甲府簡裁に民事調停を申し立てる方針を固めたという報道については承知をしているところでございます。

J R東海によりまして、調停の申立てに関しまして、事実関係が不明なのでコメントを差し控えるというところでございます。

国土交通省としても、現時点でのコメントは控えさせていただきます。

○中谷(真)委員 この地域は私の選挙区でありまして、まさに部落の上を、本当にと真ん中を斜めに横切っていくような場所でございます。そういう意味で、私はこの住民の方々の気持ちもよくわかるというところであります。

こういった、住居が非常に密に集まっているような地域においてこういう工事をしていく上では、特別、やはり配慮をしていただきたいということも申し上げたいんですよ。それに対して、今後どういうふうに対応していくかという心がけ、決意のようなものをちよつとお聞きしたいと思っております。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

リニア中央新幹線の用地取得に伴う損失補償につきましては、J R東海は、国の指針であります公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱及び公共用地の取得に伴う損失補償基準に基づき対応する

こととしていくところでございます。

これらの基準によりまして、必要な用地を取得後の残地の部分について、価格の低下、利用価値の減少等の損失が生じるときは、これらの損失額を補償することとされております。

さらに、当該残地がその利用価値の著しい減少のため従来利用していた目的に供することが著しく困難と認められるとき、当該残地を取得しないことが土地所有者の生活再建上支障となると認められるとき、このいずれのときにも該当する場合には、残地を取得することができるとされているところでございます。

J R東海は、先ほど申し上げましたように、この基準に従って用地取得を行っておりますので、この考え方に基づいて、それぞれの土地の状況を踏まえつつ、残地についての損失額の補償や残地の取得を行っていくものと認識をしているところでございます。

○中谷(真)委員 ありがとうございます。

残った三角の土地を買わないで言われたなんて地元の人には言っています、三角の土地なんか利用できるはずがないわけでありまして、そういうところに対しては配慮をお願いしたい。丁寧にぜひ対応の方をお願いを申し上げたいと思っております。

最後の質問です。トラック輸送についてでありますけれども、トラック、これは非常に労働時間規制があつたりとしまして、一定の時間運転をしたら休まなければならないとか、休むに当たってもなかなか、がさが大きいものだから、普通の一般自動車との兼ね合いが難しく嫌がられるとかいって、全然休憩所じゃないところにとめていたりとか、こういうような状況があります。あと、トラック事業者さんが肩身が狭いということと、非常に安全上もよくないというふうに思っています。

そういう意味では、一般論として、やはりこういう事業者の皆さん、トラックに対して専用の休憩所のようなものを高速道路に設けていくべきだ

というふうに思いますけれども、それについて御見解をお願いします。

○石川政府参考人 お答えいたします。

物流は我が国の経済を支える根幹的な産業でございます。まして、トラックドライバーの方々の事故防止や労働環境、安全のため、適切に休憩を確保していただくことが重要であると考えております。

我が国の高規格幹線道路につきましては、整備が進められてきて、全体約一万四千キロのうち約八割が開通しておりますが、有料道路区間において休憩施設間隔がおおむね二十五キロ以上ある区間が約百区間存在するなどの課題がございます。

また、全国物流ネットワークの核となります東名高速道路等の一部休憩施設におきましては、夜間を中心として、長時間駐車等により大型車の駐車不足が発生していると認識をしております。

高速道路会社や国土交通省では、これまでも計画的に休憩施設の整備や駐車場の増設に努めてきているところでございますが、土地や費用面からの制約、また、閑散時間帯に利用されないスペースが生じるといった課題もございまして。

このため、駐車台数をふやすことに加えまして、大型車と小型車が両方使える兼用台の設定や高速道路外施設と連携した休憩施設の確保、適切な情報提供による利用の平準化、物流事業者の御協力も得ながら、中継輸送等を活用した夜間の長時間駐車の抑制や駐車場の回転率の向上などの対策に総合的に取り組んでまいります。

○中谷(真)委員 申しわけないです。この一枚目の資料を見ていただきたいんですけども、私の地元、この談合坂付近に、旧道なんですけどこういうものがありまして、こういったところの利用というのは非常にいいと思うんですよ。また、休憩所若しくは防災施設としてもいいと思うので、それに対して御検討いただきたいと思いますが、それに対してのコメントをお願いします。

○石川政府参考人 お答えいたします。

委員御提案の中央道の談合坂廃道敷につきまし

ては、平成十五年に中央道の六車化の完了に伴い発生したものでございますが、現在、高速道路路機構におきまして、民間事業者への売却も含めまして、用地の有効利用に係る提案募集をしているところでございます。

当該用地につきましては、高速道路に隣接しており利便性が高い一方で、高速道路から直接出入りを可能とする場合には、利用者の安全性を確保するために加減速車線を設置する必要がございますので、一定の整備費用も必要でございます。

今後、民間からの御提案も含めまして、土地の形状や立地特性を踏まえつつ、非常時の利用に限定するなど含めまして、さまざまな観点から土地の有効活用に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。

○中谷(眞)委員 終わります。ありがとうございます。

○西村委員長 次に、神谷昇君。

○神谷(昇)委員 自民党の神谷昇でございます。質問の機会をいただきまして、まことにありがとうございます。

我が国への外国人観光客は、二〇一三年、待望の一千万人を超えまして、その後順調に推移をいたしまして、昨年、何と二千八百六十九万人までふえたわけでございまして、本当にありがたいことであります。

この内訳を見ますと、一番が中国、韓国、そして台湾、香港と続いております。この四つの国で何と七四・二％、そして、ほかのアジアの諸国を加えますと八四・三％がアジアの国から来ていただいております。本当にアジアの皆さんには心から感謝をし、もつともっと来ていただきたいと思うところであります。

ところが、関空はこの傾向がもっと強いように思っております。しかしながら、これから三十万人を超えて、四千万人、五千万人、長期的に安定的にふやしていく、そういうことになってまいりますと、余りにも集中しているのではないかと、うふうな危惧をするわけであります。

かつてSARSが発症しまして大きく落ち込んだことから、今、関空におきましては、かつて直行便がございましたミュンヘン、ウィーン、その他欧州を始めとする、多極的に直行便をふやしながら、長期的な、安定的な、いわば観光客誘致を目指すべきだというふうな思っておりますけれども、まずこの点についてお聞きしたいと思います。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

関西国際空港につきましては、昨今の訪日外国人旅行者数の増加によりまして、国際線の旅客数が過去五年間で約一・七倍となっておりまして、便数も一・六倍となっております。

また、御指摘のとおり、関西国際空港は、韓国、中国、台湾、香港からの入国者数が、国内空港のうちで最も多くなるとい形になっております。

一方、関西国際空港のさらなる発展のためには、欧州方面等中長距離の直行便など、路線の多様化を図ることは大変重要であると考えられておりまして、このため、関西国際空港の運営会社であります関西エアポートは、二〇一七年度から、中長距離路線の拡充に対する着陸料の割引制度を開始いたしました。制度創設以降、例えば、シドニー路線など二路線が新規就航する、あるいは、十一路線が増便をされているということでございまして、引き続き、地元の経済界あるいは自治体などとも連携をしながら、中長距離路線の拡大を図るように取り組んでまいりたいと考えております。

○神谷(昇)委員 ありがとうございます。長期的ビジョン、そしてまた、多極化を目指して頑張っていたいただきたいというふうな思っております。

平成六年にこの関西国際空港が完成をいたしました。以来、もう二十数年になるわけでございますけれども、少なからずとも、地元大阪、そして関西の経済の発展のために有効に活用されてきたというふうな思っております。

後、東京、大阪、二極化がありましたけれども、最近では、県民所得を見てみますと、もう悲惨な状態であります。

二〇一三年の一人当たりの県民所得、東京は断トツでございまして、一番、一人四百五十万円です。ところが、ずっと見ますと、一番が愛知、三番が静岡、なかなか大阪が出てきません。やつと出てきました。十三番、何と三百万ありません。全国平均を下回るというこのていたらくになってまいりました。まあそれは大阪の独特なこと。

ところが、かつての繁栄をした素材型産業がもう全滅に近い形になってきた。いろいろ考えられますけれども、特に、この十数年の間の落ち込みは極めてひどいことになってきております。

ですから、この大阪経済、関西経済をどうしていくのか。今、身を切る改革、いろいろやっておりますけれども、もつと、中小企業対策、生産性を高める、そういう根本のことをする、人材を育成していく、そして産学連携をしていく、いろいろな手がありますけれども、そこらはほとんど打たれていないのが現実であります。

そういうふうなマクロ的に経済を考えますと、今、東京はアクアラインができてまして、東京湾環状道路ができていますけれども、大阪は、紀淡海峡の大橋がかかるかなと長年お願いをしておりますけれども、これがかつてありません。まさにミッシングリンクがここに存在することによって、大阪湾環状道路ができなくて、大阪そして関西経済の発展が阻害されているのではないかと。これができますと、徳島県そしてまた高知県が関西圏内に入って、更に観光を中心とした経済発展が望まれるというふうには私は思っております。

最近、大分を起点とする四国新幹線の話もぼちぼちと出てまいりました。そうなるてまいりますと、現在できております鳴門大橋は、これは道路と鉄道の併用です。そして、ここに紀淡海峡大橋をつくっていただいて、鉄道、そして併用道路をつくっていただまして、大分から関空を通じて新大阪までこの四国新幹線をつくっていただく。

早くまた北陸新幹線を新大阪まで来ていただく。そういうことによつて関西圏の浮揚というふうな思っているんですが、その点、御意見をお伺いしたいと思ひます。よろしく。

○あきもと副大臣 関西国際空港や神戸港など重要な拠点を連絡するとともに、今御指摘の紀淡海峡、淡路島、明石海峡を連絡する、大阪湾を環状に結ぶ大阪湾環状道路の構想があることは承知しております。また、委員も大変熱心であるということも承知しているところでございます。

本州と四国を連絡した明石海峡大橋の例でもおわかりのとおり、新たなネットワークがつかうことで、広域的な人、物の交流が生まれるなどの連携が強化され、本構想につきましてもそのような効果が期待されるものと承知しております。

また、兵庫県が設置しました、ひょうご基幹道路のあり方検討委員会におきまして、ことし三月に取りまとめられた「ひょうご基幹道路のあり方」では、当該路線が構想路線とされるなど、地域において必要性の検討を行っている認識しております。

しかしながら、紀淡海峡道路を含めた海峡横断プロジェクトについては、平成二十年三月に個別プロジェクトに関する調査は行わないとしておりまして、平成二十年度以降、国の調査は行っておりません。

今後は、地域の要望を踏まえていきながら、長期的な視点で、地域における検討を引き続き見守ってまいりたいと考えております。

いずれにしても、国交省といたしましては、重点化や効率化を図りつつ、大阪湾岸道路西伸部等の関西圏における高速道路の整備を着実に進めてまいります。

○神谷(昇)委員 あきもと副大臣、ありがとうございます。

最近十年というのはいさぐさでございます。もう十年たっているわけでございますから、ひとつこれは、大分から四国新幹線、そしてまた大阪を中心とする関西圏の発展のため、ぜひ検討

の課題にのせていただきたいと思っております。
副大臣、後、御用があるようでございますので、どうぞ御退席いただいて結構でございます。
昨年、私の地元でございます大阪府和泉市と和歌山県のかつらぎ町を結ぶ鍋谷峠トンネル、父鬼バイパスが開通をいたしました。これは地元の念願がかなったわけでございます。

これまで、山の狭隘な道をくねくねと行つて三十分かかっていた道路が、何とこれによつて五、六分で行けるようになった。安全になった。これによりまして、当初、三千台から五千台ぐらゐの通行量でございましたけれども、今や一万台を超える。これは非常に地域の経済発展、そしてまた利便性が増したという証拠でありまして、まさにこのトンネルを通ることによつて、大阪から世界遺産である高野山に三十分近くなった。こういうことを地元は大変喜んでいるところでありまして、また、観光業も大いに発展してきているというふうに出ております。

そういう観点から見ますと、今、阪和道路の泉佐野市の上之郷のインターチェンジ、それと京奈和の紀の川インターチェンジを結ぶ、こういう案が数年前から出てきております。そしてまたもう一つ、大阪の千早赤阪村と奈良の五條を結ぶトンネル、これも地元が熱望しているわけでございますけれども、こゝろの状況についてお聞かせを願いたいと思ひます。

○石川政府参考人 お答えいたします。

道路は、ネットワークとしてつながることにより、企業立地や観光交流が進むなどの多様なストック効果が生じ、地域の活性化にも大きく寄与いたします。

泉州、紀州、南奈良地域におきましては、昨年三月十八日に京奈和自動車道と阪和自動車道が接続し、昨年四月一日には大阪と和歌山を結ぶ第二阪和国道が全通、同じく四月一日に国道四百八十号鍋谷峠道路が開通するなど、ネットワークの整備が進んでいるところでございます。

例えば、大阪府和泉市と和歌山県かつらぎ町に

おいては、鍋谷峠道路の開通を契機に、広域観光路線バスの試験運行の開始や就職情報の共有など、地域間交流の拡大につながる取組を実施しておりまして、交通量も大幅に増加をしているところでございます。

現在、このような周辺地域の道路ネットワークの進展による、交通状況の変化、地域への影響、整備効果等について調査を進めているところでございまして、委員御指摘の、大阪府の上之郷地域と和歌山県の紀の川地域をつなぐことの必要性についても、調査結果を踏まえて検討してまいりたいと考えております。

また、南河内地域と南奈良地域を結ぶ道路につきましては、現在、大阪府による国道三百九号のバイパス整備等が進められており、社会資本整備総合交付金等により支援を行っているところでございます。

委員御指摘の、奈良県五條市と大阪府千早赤阪村を結ぶトンネル等の地域間の道路整備につきましては、府、県による今後の検討状況を踏まえまして、国土交通省として支援を検討してまいりたいと考えております。

いずれにいたしましても、周辺道路ネットワークの整備状況や地域における計画なども踏まえつつ、地域の活性化が図られるよう、大阪府、奈良県、和歌山県と連携をして、必要なネットワーク整備を進めてまいります。

○神谷(昇)委員 ありがとうございます。鍋谷峠トンネルも、国がしっかりと後押しをしていただきましてこうなりました。それで地域が活性化化しております。

今申し上げたトンネルができれば、泉州、紀州、そして南奈良が一体となって観光客の誘致も進められるわけでございます。ぜひよろしくお願いをしたいと思います。

泉州地区を見ますと、大阪湾の側から行きますと、臨海道路、南北ですね、それから国道二十六号線、そしてまた山手に外環状線、この三本の南北の幹線道路がございます。ところが、東

西道路がなかなかなくて、地域の方からいろいろと熱望されているわけでありまして。

その一つは、例えば和泉市の池上町から下宮線、これをぜひとも通していただきたい。これができますと、臨海道路から外環状線までできるといふことであります。そしてまた、岸和田においでは、岸和田中央線、岸城・塔原線、これもできますと、臨海道路から外環状線へつながる。これらの進捗状況について国としてはどうお考えになるか、お示しをお願いいたします。

○栗田政府参考人 泉州地域におけます東西方向の道路につきましては、これは南北方向の広域的な幹線道路とのネットワークを形成することで地域の活性化、防災機能の強化などに資するものと考えておりまして、現在、池上下宮線、岸和田中央線などが都市計画決定されております。

池上下宮線につきましては、和泉市池上町と仏並町を結ぶ延長十一キロの都市計画道路でありますけれども、うち和泉市池上町から伯太町に至る一・三キロの区間は平成十二年に府道として供用されております。

また、現在、和泉市伯太町から都市計画道路の上伯太線までに至る延長四百メートルの区間について、大阪府が私どもの交付金を活用しながら整備を進めておりまして、今年度、供用予定となっております。

池上下宮線の残る区間につきましても、大阪府において和泉市との勉強会を実施しながら、和泉市域全体の道路ネットワークや即効性のある渋滞対策などについて検討していると伺っております。

その路線以外にも、岸城・塔原線についての御指摘がございました。この岸城・塔原線は平成六年に府道岸和田港塔原線と名称変更され、二車線で供用済みでございますが、まだ二車線ということでございますので、その機能を補完する路線として、岸和田市土生町から阿間河滝町を結ぶ都市計画道路土生郷修斉線、これが都市計画決定されております。地元市であります岸和田市が主体と

なって整備が進められる方向で、現在、大阪府と調整が図られているところと伺っております。

我々国土交通省としましては、これらの路線や、あるいは岸和田中央線も含めまして、泉州地域における東西方向の道路について、地元の検討を見守りながら、今後とも必要な支援をしてまいります。

○神谷(昇)委員 ありがとうございます。国土交通省から大阪府にちよつと背中を押してもらって、どんどん進んできているんですね。

泉州山手線もそうですね。大阪府は、廃止する、ほぼ決定していたんです。それを私が当選させていただいてからいろいろな角度で国土交通省にお願いして、大阪府の背中を押していただいて、泉州山手線、おかげさんでこの二月に都市計画変更して、いよいよ本年度から測量して、来年度から本格的に着工する。これも国土交通省のおかげでございまして、心から感謝をしておるところであります。

ところが、閑空が平成六年にできました。それまでの整備計画、そしてその後の整備計画、その後の整備計画についてはこの泉州山手線が入っております。そして、その泉州山手線に、和泉中央駅まで来ている泉北高速鉄道がずっと来て、空連道ぐらゐで行く。ですから、私は、この和泉中央駅から鉄道が日根野まで行くことによつてループができてまして、まさにこれもミッシングリンクが解消される、こういうふうにいるんです。これについての御見解をお尋ねします。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。鉄道プロジェクトの推進に当たっては、必要の見直し、採算性、費用対効果等についてしっかりと見きわめ、事業計画等の検討の深度化を図る必要がございます。

そのために、まずは沿線の関係の地方公共団体、鉄道事業者等においてニーズを把握した上で、事業主体、費用負担のあり方を含めた具体的な検討を進めていただくことが重要と考えております。

委員御指摘の泉北高速鉄道の延伸についてはこういった検討がまだこれからという状況にあるかと認識しておりますので、国土交通省としましては、こうした検討について助言等を行うなど、適切に対応してまいりたいと考えております。

○神谷(昇)委員 ありがとうございます。鉄道につきましても、今後について国の方も注視をしていただきたいと思います。

最後に、国際観光旅客税につきましてお聞きをしたいと思ひます。

この使途につきましては三つほどありまして、その一つ、地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度向上というふうに書かれておるわけであります。

今、地域の文化財の補修は極めておくれれております。それは文化庁の予算が極めて少ないからであり、この少ない予算によつて後継者がなかなか育つてこない、こういう悪循環になつてきております。

その中で、地方の文化、いわば地方の文化財をリニューアルする。そして、外国人の目に触れるようにきちつとしていく。そしてまた、今、地域によつて商店街がかなり疲弊しております。その地域のいわば中心街の商店街をどのようにリニューアルし、そしてまた、その商店街を経産省とタイアップをしていただいてリニューアルし、そして空き店舗をし、そしてまたアーケードをきれいにする。

そういうふうにもまたこのお金を、この税を使つていただきたいと思うんですけれども、それについての御見解を最後にお尋ねしたいと思います。

○田村(明)政府参考人 お答え申し上げます。

国際観光旅客税の税収につきましては、今御審議をお願いしております国際観光振興法案におきまして、地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度向上などの国際観光振興施策に充当する旨を規定しております。

あわせて、この考え方でございますけれども、税収を充てる施策は、既存施策の財源の単なる穴埋めをするのではなくて、先進性や費用対効果が高い取組、そして、地域経済の活性化その他の我が国における政策課題の解決に資する取組等に充てることを基本とする旨を規定しております。

このため、これまで一般財源で行つていた既存事業を観光財源を充当する事業に単に振りかえることは適切ではないと考えております。

他方、文化財保護と活用の両立や地域経済の活性化は重要と考えておりますので、今申し上げました基本的な考え方に基づきまして、平成三十一年度以降に観光財源を充当する事業につきましても、民間有識者の意見も踏まえつつ、中身をしっかりと精査してまいります。そして、必要な施策を実施してまいりたいと考えております。

○神谷(昇)委員 ありがとうございます。そのようにまたよろしく願ひします。

時間がなかつたものですから、早口で大変失礼しました。これで終わります。ありがとうございます。

○西村委員長 午後一時から委員会を再開することとし、この際、休憩いたします。

午後十一時三十六分休憩

午後一時開議

○西村委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。道下大樹君。

○道下委員 立憲民主党の道下大樹です。

きょうは質問の項目で独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の北村理事長にもお越しいただきました。お忙しいところをどうもありがとうございます。

まずは、タクシー事業の適正化、活性化について伺ひます。

日本のタクシーは諸外国に比べて、運転、接遇、そして責任において世界一と言われておりま

す。その主な要因は、法人タクシー制度が過去から維持されてきており、運送に関する諸問題はその事業者が責任をもつて対処することが課せられているからであると考えます。また、個人タクシーは、法人タクシーで長期間運転者として従事し、資格を得た者のみに与えられた報奨という派生制度でもあり、基本は法人タクシーで培われて

います。従来から、利用者に対して責任を負い、雇用の場としても労働者の受皿となつてきた現在のハイヤー、タクシーの質は、必然的に高いと考えます。

また、交通網の発達や人口減少が続く中にあつても、タクシー車両は決して少なくないと言えます。その後、さまざまな規制の緩和といった形で、タクシー事業またタクシー労働者、ドライバーの方々の雇用は非常に壊されてきました。その後、平成二十五年に改正されました改正タク

シー特措法、また、それに関しての平成二十七年の改正タクシー特措法に基づく特定地域の指定の開始などによつて、特定地域として準特定地域におけるさまざまな規制といひますか、協議会の設置、また、地域計画の策定などが行われ、特定地域においては強制的な減車というものが進んできたわけでありま

す。平成三十年三月に国土交通省が、これらの特別措置法の施行状況及び効果についてという報告書を出しました。これらに基づいて幾つか伺つてまいりたいと思ひますが、この報告においても、全

この取組状況、十分な内容とはなつていないというふうにも思つておりますし、また、特定地域、準特定地域それぞれ、営業区域の人口に関する基準が非常に厳しくて、一人少なくなつただけでもこの地域から外されるというような厳しい基準でございます。

そういったところで、非常にこれから人口減少が進む中で、一旦そうした特定地域、準特定地域から外れることによつて、もうこれに後戻りでき

ないというような状況でもあると言われております。

そこで、タクシー特措法に基づく特定地域、準特定地域の指定基準の見直しをすべきではないかというふうに考えますが、人口に関しては柔軟な基準とすべきだというふうに思つておりますが、いかがでしょうか。

また、地域計画の作成を義務化することによつて、しっかりとした、協議会で話し合われたことの実行がなされると思ひます。この作成の義務化について。

そしてもう一つは、タクシードライバー一人当たりの時給なども計算されましたけれども、もう一方では、最低賃金に満たない給料しか払われていないというところもあります。そういった意味で、ドライバーの労働実態調査を行うべきだというふうに思つておりますけれども、以上の三点についてまず伺ひたいと思ひます。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

現在、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法、いわゆるタクシー特措法に基づきまして、タクシー事業が供給過剰であると認める場合であつて、事業の適正化及び活性化を推進することが特に必要であると認める特定地域として、全国六百三十一の営業区域のうち二十七地域を、また、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認める場合であつて、事業の適正化及び活性化を推進することが必要であると認める準特定地域として、百十四地域を指定してあります。

これら特定地域及び準特定地域の指定に当たりましては、客観的な数値基準を定めまして指定の判断を行つておりますが、これは、改正法の御審議に当たつての附帯決議においても御指摘をいただいているところでございます。

このうち、人口に関する基準でございますが、特定地域については、人口三十万人以上の都市を含む営業区域であることを要件といたしております。

す。これは、タクシーの流し営業において運転者の賃金が歩合制であること等から供給過剰が起こりやすい特徴があるため、流し営業が成立し得る一定規模の人口を有する地域としてこの要件が定められたものでございます。

また、準特定地域につきましては、人口十万人以上の都市を含む営業区域又はそれ以外のおおむね五万人以上の都市を含む営業区域であることを要件の一つとしておりまして、これらに基づきまして地域指定を行っているところでございますが、引き続き、この基準を適切に運用してまいりたいというふうに考えております。

また、特定地域計画の策定についてでございますけれども、法律上、その第三条第一項の柱書きにおきまして「地域の関係者の自主的な取組を中心として」とされるところに、第八条の第二項におきましては、特定地域において組織された協議会は、タクシー事業の適正化及び活性化を推進しようとするときは、特定地域計画を作成し、「国土交通大臣の認可を受けなければならない」と定められております。

このように、特定地域計画の策定は協議会の判断に委ねられておりますが、現在、二十七の特定地域のうち、二十二が特定地域計画を策定いたしております。

国土交通省といたしましては、各地域における適正化及び活性化の取組が推進されるよう、引き続き、協議会における特定地域計画の策定に当たりまして、関係者に対して必要な支援を行ってまいりたいというふうに考えております。

それから労働環境の把握でございますけれども、改正タクシー特措法の施行を踏まえまして、従来の日車営収に加え、時間当たり賃金の比較調査も始めたところでございまして、二十七の特定地域において平成二十六年と平成二十八年の比較では、両指標ともに二十五地域において増加したという結果が得られたところでございます。以上のような状況でございますが、国土交通省といたしましては、今後も適宜特措法の施行状況

のフォローアップを行うことで、施策の進捗と効果の検証をしつかり行なってまいりたいというふうに考えておるところでございます。

○道下委員 このように、改正タクシー特措法においてタクシー事業の適正化そして活性化を何とか実行しているわけでありまして、それらを非常に破壊するようなものが、私はライドシェアだというふうに考えております。

国土交通省としては、こうしたライドシェアは何かと踏ん張ってとどめておきたいというふうに私は認識しておりますが、もう一つ、今、いわゆる白タク行為というものが非常に横行しております。これは、特に今は、訪日外国人の増加に伴って、主に外国の旅行者を対象として、日本在住の同国人による白タク行為というものがあつて

いる。この白タク行為に対しては、やはり厳に厳しく取締りを行っていくべきだというふうに思っておりますけれども、こうした白タク行為への認識、そして取締り状況等について伺いたいというふうに思っております。

○石井国務大臣 御指摘の訪日中国人に対する白タク行為は、道路運送法違反であり、運転者が二種免許を有しない、運行管理が行われない、事故時の責任が運転者のみにあることなどから、利用者の安全、安心の観点からの問題がございまして、国土交通省では、このような白タク行為につきまして、警察庁、法務省、業界団体等と連携を

し、各地で取締りを強化するとともに、中国語等での注意喚起のチラシの作成、配布を行っております。本年は、訪日中国人が増加いたします二月十五日から二十一日の春節休暇に合わせまして、取締りや啓発活動を強化いたしました。

また、昨年、中国政府に対して、中国国内における制度の周知やマッチング事業者への指導につき、協力要請を行いました。その後、本年の春節期間前に、在京中国大使館のホームページにおいて二回にわたり、訪日中国人に対し、営業許

可がない車両は安全上の問題が無視できないため、利用しないよう注意喚起がなされたところでありました。

これらの対策を行う中で、報道等によりまして、昨年は三件七名、本年は三月までの三カ月間で六件八名が道路運送法違反等の疑いで逮捕されたと承知をしております。

引き続き、関係機関と連携をしてしっかりと対策に取り組んでまいります。

一方で、観光先進国の実現に向けましては、訪日外国人がストレスなく快適に観光を満喫できるように、タクシーサービスの向上が不可欠であります。

国土交通省といたしましては、事業者によるサービス向上のための取組につきましても、必要な支援をしてまいります。

○道下委員 しつかりと、今のタクシー事業者、そしてタクシードライバーの経営そして労働というものをしっかりと守っていただきたいというふうに思っております。

次の質問に移らせていただきます。北海道新幹線についてです。

札幌駅、新幹線のホームが決まりました。当初、国交省は、在来線一、二番ホームを転用する現駅案の計画を認可し、鉄道・運輸機構も現駅案を推進しておられましたけれども、最終的には、在来線ホームとの距離が三百メートル以上もある大東案で合意したわけでありまして、この大東案で合意した理由について伺いたいと思っております。

○石井国務大臣 北海道新幹線札幌駅のホーム位置につきましては、平成二十八年四月より、北海道庁、札幌市、鉄道・運輸機構、JR北海道の四者で協議がなされまして、平成三十年二月からは国土交通省を加えた五者で、いわゆる認可見直し案、御指摘の現駅案と東案(その二)、御指摘の大東案について協議を行ってまいりました。

平成三十年三月二十九日の五者協議におきまして北海道庁、札幌市及びJR北海道は、地元経済団体等の意見も踏まえ、新幹線プラットホームが二面確保できる等の利用者の利便性、新千歳空港と札幌間の鉄道アクセスを始めとする将来の拡張性、駅周辺の新たな開発による地域活性化等の観点から総合的に判断した結果、東案(その二)が望ましいとの意向を示しました。

国土交通省及び鉄道・運輸機構は地元の意向を最大限尊重する立場でありまして、五者会議におきまして東案(その二)で合意されたものでございます。

○道下委員 私は道議会議員時代に、この現駅案に国交省と鉄道・運輸機構が非常にこだわっていたというふうには耳では聞いていたんですけど、今でも、報道等でも聞いていたんですけど、今の御答弁では、国土交通省も鉄道・運輸機構も、地元の意見を最大限に尊重してきたということがこの大東案の合意に至ったということだというふうな答弁でありました。

今後も、今回、最終的に大東案というふうに決まったわけでありまして、この合意に基づいて、速やかな着工、さらには二〇三〇年度末までの開業、できれば一日でも早くというふうに思っておりますけれども、それに向けて御尽力をいただきたいというふうに思っております。

ただ、この大東案、先ほども申し上げましたとおり、在来線ホームと非常に距離があります。三百メートルございまして、それだけ距離があることによつて、高齢者や障害者が非常に歩きづらい。また、普通であつても、たくさん旅行かばん、重たいかばんを持ちながら、乗りおり、そして乗るかえのエスカレーターでしようか、エレベーターもあるでしょう。ただ、階段を上りおりすることもあると思います。そうした、特に高齢者や障害者などへの配慮が非常に必要だというふうに思っております。

そしてこの大東案のそばには、札幌市が所有する北五条西一丁目の広大な土地、今青空駐車場になつておりますけれども、これは札幌市が今再開発を進めようとしています。この再開発のリンクも非常に重要だというふうに思っております。

さらには、もう一つは、札幌道から札幌駅付近までの都心アクセス道路の整備が地元からも要望されており、国土交通省の中でもそれに向けた準備が進められているというふうに向つております。

こうした関連施策に今後どのように取り組んでいくのか、伺いたいと思います。

○石井国務大臣 東案(その二)、御指摘の大東案の場合、新幹線と在来線の乗りかえには約三百メートルの移動が必要になると見込まれております。乗りかえなどに係るさらなる利便性の向上につきましては、コスト削減の観点も踏まえ、引き続き関係者間で検討していくこととされております。

高齢者や障害者を始め、増加するインバウンド旅客への対応も含めまして、今後、ＪＲ北海道において的確な対応がなされるよう、必要な指導を行つてまいります。

また、札幌駅周辺の再開発につきましては、今般、新幹線のホーム位置が決定されたことを踏まえまして、札幌市において進めているまちづくり計画の策定作業の中で、今後、詳細の検討が進められていくことになると思っております。

札幌駅を含め、札幌都心部と札幌自動車道を結ぶ国道五号・創成川通につきましては、札幌北インターチェンジの出口における渋滞の発生や、特に降雪時に著しく速度が低下する等の課題があります。

このため、平成二十八年十二月より国土交通省、北海道、札幌市から成る検討会を設置をいたしまして、機能強化の方策について鋭意検討を進め、今年度より概略ルート、構造を決定するための計画段階評価手続に着手することとしており、引き続き、三者による検討会を通じて調査を進めてまいります。

いずれにいたしましても、道都札幌の玄関口となる札幌駅の整備に關しましては、北海道新幹線の札幌開業の効果を最大限高められるよう、国土交通省といたしましてもしっかりと取り組んでまい

りたいと考えております。

○道下委員 ありがとうございます。

今回のこの大東案へ移行したことによって、現駅案よりも七十五億円この経費がふえるということとで、その分はＪＲが全額負担ということで合意されたというふうに向つて承知しておりますけれども、ただ、先ほどの高齢者、障害者の移動の円滑化に向けては、これは在来線の方で担当するというふうに向つております。

これからバリアフリー改正法案等についても国会で審議が始まるというふうに向つては、ぜひ、ＪＲ北海道のみの負担ではなくて、国土交通省からのさまざまな支援を心からお願いをしたいというふうに向つております。

札幌まで新幹線が延びるところまでの、この今の新函館北斗駅から札幌駅まで工事が行われておりますが、その八〇％がトンネルでございます。

札幌付近も、今、小樽におけるトンネルも行われておりますが、札幌市内ではなく、小樽市内の朝里トンネルにおいてのこのトンネル掘削工事、ここで出たトンネル掘削土が、小樽市内やその周辺の土地を利用した処分ではなくて、札幌市内の民間採石場にそのトンネル掘削土を搬入して処分することになったということの報道がありました。

こうした、小樽での工事で発生した土を札幌市内で処分することに至った経緯について、鉄道・運輸機構理事長、伺いたいと思います。

○北村参考人 お答え申し上げます。

札幌―函館北斗間は、先生おっしゃいましたように八割がトンネルでございます。残土の処理の確保がすごく大変でございます。

今おっしゃられましたトンネル掘削土の受入れ場所につきましては、小樽市を始め、余市町、札幌市にもお願いをいたしましたけれども、札幌市から採石場のあつせんを受けまして、協議の上、そこに搬入することとさせていただきます。

まだまだ受入れ地の確保、足らないわけでございます。今後、受入れ地を確保するために、

引き続き、小樽市、余市町、そして札幌市にお願いをしていきたいと思っております。

○道下委員 地域住民からは、なぜ小樽の方の土を札幌市の方にということも、意見としては、声としては聞きますけれども、逆に、札幌市におけるトンネルの土を今度は小樽などのそういった処分地に持つていつていただくことも考えられるのかなというふうに向つておりますので、柔軟な対応をよろしくお願い申し上げます。

また、札幌市内におけるこの処分地、中央区盤溪の地区なんですけれども、ここに持つていった土はそこどのように処分するという協定になっているんですか。また、ここには有害物質を含んだ土は搬入しないという協定だということとありますが、どのように有害物質が含まれていないというふうに向つて調査するのか。もし万が一、搬入先で、この処分地で有害物質を含んだ土が発見された場合にはどのような対策をとっていくのか、伺いたいと思います。

○北村参考人 先生がおっしゃいましたように、今回の処分地は、やはり、有害物質ではなくて、岩だとかれきだとか、そういう無害の、対策を要しない土地を処分するという前提で協定を結んでおります。

我々、トンネルを掘削しますときには、まず、施工する前に地表面からトンネルの位置にボーリング調査をしてどういう地質かというのを調べますし、さらに、トンネルを実際に掘削しますときには、その掘削する場所のボーリング先の位置にさらに、先進ボーリング調査と称していますが、そういうものでずっと先を調査して、どんな性質の地質の土壌かというのを確認しながら掘削をしております。そして、そのうち無害のものについて盤溪の方の土地に持つていくということでございます。

そういう形で無害の土砂だということを確認しながらやっていますが、万が一、掘る方でそうでないものが出た場合には、実は、ほかのトンネルでもそうでございますけれども、坑口に、そういう

ものの、有害なものが万が一あつたら仮置きをする。トンネルを掘る方ですね。ということとで、処分地の方には持つてきません。

そういうことで処分地の方と結びました協定を遵守するようになつていきたいと思っております。

○道下委員 そこで、その持つていった土をどのように処分地で民間採石場の業者が利用するのかということは協定の中で記載されているのか、また、機構として御存じなのか、伺いたいと思います。

○北村参考人 協定の中におきましては、掘りましてから処分地までは機構において運搬をします。そして、その後、処分地の方では、その所有者の方が敷きならしをして土砂流出などの安全対策を講じるという協定での約束事になっております。

処分地そのものは深さ三十メートルぐらいのくぼ地でございますから、基本的には土砂をどんどん投げ入れて敷きならしをしていくということとでございますけれども、いろいろな環境に対する影響が出ないか等、もちろん御心配の向きは当然わかることとございますので、例えば河川などの影響につきましては、札幌市さんが法律に基づいて定期的に水質調査などもされますけれども、それだけではなくて、我々も、機構においても、土地所有者とともに定期的に確認をしていきたい、こういうふうに向つております。

○道下委員 この民間採石場というのが私の選挙区、中央区でございます。私もちょっと見てきました。すぐそばに、今理事長がおっしゃったとおり、河川が流れています。盤溪川が流れております。非常に澄み切ったきれいな水で、それが、その下で琴似発寒川そして道管理の新川などにつながつて石狩湾に注がれるわけですが、このきれいな川、前はちよつと汚かつたんですが、地域住民の方々がきれいに、そしてその上で、自分たちでふ化をしたヤマメ、海に行くとかクラマスでありますけれども、このヤマメの稚魚の放

のシステムは、アメリカのGPSという衛星の電波を使ってカーナビゲーションのシステムが今組

み立てられております。これはもともと、勝手に
というわけじゃないんですけれども、たまたまい
い電波が飛んでいたで、それを使いながら、一
九八〇年代から日本の国内では特に成熟してき
たのがこのカーナビゲーションのシステム、電波を
飛ばすというシステムです。

準天頂衛星も、去年ようやく四基目が打ち上
がって、年内中には精度の高い電波を出して、測
位、自分自身がどこに立っているかという測位の
電波でございまして、まず冒頭、各国の取組につ

きまして政府参考人から御答弁いただければ幸いと存じます。

○行松政府参考人 お答え申し上げます。
今現在、世界で測位システムを保有している国は、米国、欧州、中国、ロシア、インド、そして日本であります。
このうち、地球全体をカバーする全球型のシス

テムを持っておりますが、米国のGPS、ロシアのGLONASS、欧州のガリレオ、中国の北斗。一方で、自分の国と周辺の一定の地域をカバーするシステムを持つのが、インドと日本であります。

まず、米国のGPSは、一九九五年以降ワルサービスを行っておりまして、現在、三十一基体制で運用中であります。

また、ロシアのGLONASSは、二〇一一年から二十四基体制で運用中でございます。

欧州のガリレオにつきましては、現在十四基体制で運用しておりまして、二〇二〇年までに計三十四基を打ち上げる予定です。

中国の北斗は、現在十五基体制で運用しておりまして、二〇二〇年までに三十基体制とするとい

う計画であると聞いております。

インドの N A V I C につきましては、二〇一六年から七基体制で運用しております。

そして、日本の準天頂システムにつきましては、今御指摘ありましたように、現在、四基体制

での運用を準備しておりまして、二〇二三年度をめどに七基体制とすることを予定しております。
○大島(敦)委員 お答えいただきました。まことにありがとうございます。

アメリカのGPS衛星、これは、一番最初に全世界を覆う三十一基の衛星を打ち上げて、測位の電波、測位衛星ですから、全世界どこでも、どこに自分自身が、あるいは飛行機が、艦船があるというそういう測位の電波を一番最初に地球全体をカバーしたのがGPS、そしてロシアのGLONASS、その次が欧州、欧州はまだ十五基ですから全世界はカバーしていないと思います。ただ、二〇二〇年までは二十四基体制を予定して、全世界をカバーすることになります。

そして、一番最後が中国の北斗という衛星です。一基、二基、一次のフェーズ、二次のフェーズ、今は三次のフェーズになっていて、今のところは全世界をカバーしていませんけれども、二〇二〇年までは、今お答えいただいたように、三十基の衛星を打ち上げて、全世界どこにいても、中国のこの北斗という衛星を使って、自分がどこにいるかということが特定できる、わかるようになるわけです、このことは、米国、ロシア、欧州、中国ですから、結構、国の独立、あるいは国が他国に依存しないということでは、社会的なインフラとして、あるいは国の戦略として理解できるなど考えておりまして、その中でインドについても、恐らくインドの周辺についてはカバーすることになるかと思えます。

そして日本においては準天頂衛星なんですけれども、そのカバーの範囲について御所見、御説明いただければ幸いです。この狭い日本の国土だけなのか、もう少し広い地域をカバーするのか、その点についてお答えください。

○行松政府参考人 お答え申し上げます。
準天頂衛星につきましては、日本を中心としまして、主に東南アジア、欧州にいわばその測位の機能を発揮できる電波を降らせることができるというふうに考えております。

○大島(敦)委員 今、政府参考人から御答弁をいただきました。
この狭い日本の国土だけではなくて、この日本国土の中で自分自身がここに立っているということと特定する電波を飛ばすためには、多分、最低でも四基の体制で、これは8の字で周回しながら常に日本の準天頂に衛星があるということと測位が可能になるというシステムでして、そして範囲としては、ちょっと確認したいんですけども、中国からオーストラリアまで含んで東南アジア全体をカバーするということがよろしいでしょうか。

○行松政府参考人 お答えいたします。
御指摘のとおりでございます。
○大島(敦)委員 米国のGPS衛星、あるいはロシアのGLONASS、欧州のガリレオ、そして中国の北斗、さまざまな使い方ができると思いますが、民生用で使うときのその測位の誤差というのは、私が聞いているところだと、米国のGPS衛星で十メートルぐらい、中国の北斗で十メートルから十五メートルぐらいだと聞いておりまして、日本のこの準天頂衛星のその測位の誤差というのはどのくらいと考えるとよろしいのでしょうか。

○行松政府参考人 お答え申し上げます。
本年十一月に本格サービスを開始しておりますけれども、センチメートル級のサービスが開始されれば、測位の誤差、恐らく数センチメートル単位でのサービスが提供できるものというふうに考えております。

○大島(敦)委員 ありがとうございます。
そうすると、他国の大きなシステムを使って、全世界をカバーすることは難しいんだけれども、日本を中心として、中国からオーストラリアまで含めれば、ここ、数センチ単位で位置が特定できるということは、さまざまな利活用の可能性が広がるかと思っております。その中でまず国土交通省の取組について伺いたいんですけども、国

土交通省でも、私が聞いている中でも、除雪車とか、あるいは港湾で船が着岸するときとか、あるいは海外に向けて国土地理院が、これは電子基準点についての売り込み、使用を各国に働きかけているというお話を聞いております。

まず、国土交通省の中での道路除雪についての取組について御説明いただければ幸いです。

○石川政府参考人 お答えいたします。
準天頂衛星システムの利用は、位置情報がより正確に把握できますことから、道路管理の効率化等につながるものと認識をしているところでございます。

具体的には、熟練したオペレーター不足が深刻な除雪の分野におきまして、自動運転を視野に入れたつ、運転の制御や操作支援といった除雪車の高度化に向け、現場において試行を始めたところでございます。

例えば高速道路会社におきましては、準天頂衛星を活用しまして高精度に除雪車の位置を把握することで、車線からのみ出しやガードレール等への接触を防止するガイダンス機能、これは、現在二人乗りの除雪車で助手席の方が対応しているという機能でございますけれども、この機能を開発、搭載した除雪車を北海道の高速道路において今年二月に試行導入いたしました。現在、その結果について検証中でございます。

また、北海道開発局におきましては、産学官が連携し、準天頂衛星の活用とあわせまして3Dマップの整備などの取組を進め、今年度中の一般道路での試行導入を目指しているところでございます。

このような取組によりまして、除雪作業の省力化や安全性の向上、通行どめ時間の短縮等の効果が期待されます。

国土交通省といたしましては、除雪車の高度化等に向けた検討を着実に進めながら、冬期道路の交通確保にしっかりと取り組んでまいります。

○大島(敦)委員 石川局長、まことにありがとうございます。

今の局長の御答弁の中で、多分ダイナミックマップかと思うんですけども、事前に、雪が積もっていない中で道路をレーザを飛ばしながら走ることによって、緯度と経度と高さで地図を描く。万を超えたポイントごとに地図をつくっている。その地図に基づいて、準天頂衛星の測位の電波を使いながら、まあセンチから五センチぐらいだと思ふので、それで除雪車を走らせていくと、この場合には、雪道、雪がかぶってまいりますから、人の往来あるいは車の往来がないので一番実験しやすい方法かなと思っております。その点についてぜひ進めてもらいたいと思うので、ダイナミックマップ、その三次元のマップを使つての取組についてもう少し答弁できるんだしたら、いただければと思います。

○石川政府参考人 お答えいたします。
先ほど申し上げましたように、今年度は、一般道路でのこの準天頂衛星を活用した除雪車の高度化の試行を始めると考えているところでございますけれども、委員御指摘のとおり、3Dマップでありますが高さができるということでありまして、一般道路の場合は歩道等の段差がございます、それが高速道路と違うところでありまして、こういう利点を生かしながら、3Dマップとこの準天頂衛星の両方を活用しながら、一般道路への応用、これを取り組んでいきたいと考えております。

○大島(敦)委員 ありがとうございます。
そうすると、今回は、除雪車という特殊な車両を使いながら、恐らく、今まで二人だったところをオペレーター一人で自動で除雪ができるようになるというそういう実験をされたかと思ふので、ぜひ今後も鋭意取り組んでいただければと思います。

もう一つが、私が伺ったところで、港湾で船が着岸するときにも、先ほど石川局長から御答弁がございました。今、高齢化に伴って、作業員を確保することが大変で、そのために今できるだけ自動化したいということでしたので、恐らく、

港湾についての使用の仕方についてもそういうことが念頭にあるのかなとは思いますが、その点について、取組の状況について御答弁いただければと思います。

○松原政府参考人 お答えいたします。

国交省では、海上交通分野におきましても準天頂衛星の活用を検討しておりまして、具体的には、今年度から、船舶の自動離着岸、このシステムの技術開発に向けて検討を開始いたします。

船が港に入ってくる際の特に着岸時、着岸時、船舶の高精度な位置情報というのが必要となります。現状ではGPS情報は得ているわけですが、メートル級の誤差があり、最終的には船舶が見張りがしっかりと確認をしながら着岸するというところで、船員に負担がかかっている今の現状にあります。

このため、今回の技術開発におきましては、準天頂衛星の持つセンチメートル級の高精度な測位情報、これをしっかりと取得するために、船舶搭載の機器の開発を行ってまいります。加えまして、その取得した測位情報、これに基づきまして、船舶の自動操縦、これを支援するためのシステム開発に取り組んでまいりたいと思っております。

こうした技術開発を通じて、船員不足を言われますが、船員の作業の負担の大きい離着岸の自動化を目指すとともに、ヒューマンエラーによる海難事故、この防止に向けて、さらには船員の労働環境の改善といったことを含めて、海上交通の安全性の確保、そして生産性の向上に努めてまいります。

○大島(教)委員 私、選挙区が陸しかないものですからなかなか港湾のことがよくわからなくて、やはり船が着岸するときには、これまででは、結構熟練とか、あるいは人が多く必要だった。それを、今回のこの測位のシステムを使うことによって、多く要員をかからないでも、あるいは人がいなくてもスムーズに船が着岸できる、そういう理解でよろしいでしょうか。

○松原政府参考人 ただいま委員のおっしゃられたとおりでございます。

○大島(教)委員 ここまでの、精度の高い測位の衛星システムは日本だけです。全世界は、なかなか我が国の立ち位置から、費用も膨大にかかるものですから、難しいと思います。ただ、中国からオーストラリアまで東南アジア全土で使っていることは、私たちが自動運転あるいは船の着岸するときのシステムとか先行してこの知見を広めることによって、さまざまな輸出というのか、さまざまなインフラを各国に提供できると思っています。

その中で、国土地理院さんはもう先行して海外に対しての売り込み、働きかけをしているかと思えます。これは電子基準点ですか、なかなか私みたいな事務系にはわからないんですけども、その電子基準点についての働きかけをしているということについて御説明していただければ幸いです。

○村上政府参考人 お答えいたします。

電子基準点は、我が国の準天頂衛星や米国のGPSを始めとした測位衛星からの電波を常時受信いたしまして、測量や地図作成の基準、あるいは地殻変動の監視、位置情報サービスに関する各種サービスに利用されるものでございます。

近年、タイあるいはミャンマーを始めとした東南アジア諸国でございまして、においてこの電子基準点の導入に対する関心が高まっております。また、我が国のスペースであります準天頂衛星が東南アジアの上空を通過するというところでございまして、その活用が期待されているところでございます。

このため、国土交通省では、トップセーブルス等によりまして電子基準点網の導入を働きかけているところでございます。

具体的には、タイ国に対して平成二十八年から国土地理院の専門家を派遣するとともに、昨年六月にはタイ国科学技術省と国土交通省の間で電子基準点網整備に関する協力覚書を締結し、ま

た、十二月にはバンコクにおいて電子基準点網構築に関するセミナーを開催するといったことなど、積極的な技術協力に努めているところでございます。

また、ミャンマー国では、我が国の支援によりましてヤンゴン市域における電子基準点網の整備が始まっているほか、ベトナム国、カンボジア国などに対しても、幹部職員を国土地理院に招聘し、我が国の電子基準点の活用事例を紹介するなどの取組を行っているところでございます。

こうした取組は政府のインフラ輸出戦略上も重要な意義を有していると考えておりまして、相手国における社会基盤整備の促進に大きく寄与するものと期待しているところでございます。

今後とも、東南アジア諸国における電子基準点の導入等につきまして、相手国のニーズを十分把握しつつ、積極的な技術協力を強力に進めてまいります。

○大島(教)委員 この電子基準点というのは、普通の基準点は、地図上の多分三角のやつとか、土に埋まっているのが基準点だと思っていて、この電子基準点は、測位のこの衛星の電波、システムを使いながら、この基準点にある位置が、多分、数ミリ単位でここにあるということが特定できるというそういう理解でよろしいですか。

○村上政府参考人 委員御指摘のとおりでございます。

○大島(教)委員 これはもう前回、国土地理院さん、つくばに訪問したときに、国土地理院がずつと戦前は内務省だったんですけども、ちよつと戦争中は陸軍の所管だったという、この地図データというのは結構大切なデータだと思います、各国ごとです。ですから、その地図データを、その標準点とどこの国のシステムに依存するかというのは、結構大きな、私は、我が国としては大切な働きかけだと思っております。

これまで蓄積した戦後の各国からの信頼感があって、日本のシステムに依存してもいいというふうに皆さんが思っているかとは思っています。

すけれども、その点について、あるいは職員の皆さんの対応とか、あるいはどの辺まで進んでいるのか、手短かに御答弁いただければと思います。

○村上政府参考人 お答えいたします。

国土地理院では、電子基準点網の運用に関しまして二十年以上の経験を有しております。そういった技術力につきましては、関係国、特に東南アジア諸国に対して大変理解をいただいております。そういった意味での信頼、また、私どもが政府機関であるということで非常によく信頼していただいております。相手国の政府機関ともよく情報が共有できているというふうに考えております。

○大島(教)委員 今後、インフラ輸出等を我が国が考える中で、こういうような東南アジアをカバーするインフラを持ち、国土地理院さんが提供する電子基準点というインフラを提供している、私たちの国としてのインフラの輸出が更に優位に運べるかなとは思っています。ですから、ぜひその観点からも取り組んでいただければと思います。

石川道路局長には御答弁いただいて、ありがとうございます。

石井国土交通大臣から、この国土交通省の中でも何点かこういう取組を積極的にやっていたいただいております。今後、国土交通省としても、せっかくできた日本のインフラです。やはり私たちのシステムは、私たちのカーナビゲーションのシステムはアメリカのGPSだったり、インターネットもアメリカのインフラの上に乗っています。私たちの国が持つこういうインフラが必要だと思っております。

ですから、その点につきましても国土交通大臣から御答弁いただければと思います。

○石井国務大臣 準天頂衛星は、GPSを補完するとともに、電子基準点の補正情報をもとに、より高精度で安定した衛星測位を可能とするものであります。

これまで説明いたしましたとおり、国土交通分

野におきましては、除雪車、船舶の自動離着陸のほか、測量分野や建設機械のICT施工など、広く利活用できると期待をされております。

また、準天頂衛星は東南アジアの上空を通過することから、電子基準点網のASEAN諸国を始めとする海外展開にも貢献するものとなります。

国土交通省としては、内閣府とも連携をいたしながら、準天頂衛星のさらなる利活用を推進してまいりたいと考えております。

○大島(教)委員 石井国土交通大臣からの積極的な御答弁、ありがとうございます。

今、ドローンなんですけれども、政府としても国土交通省としても、ドローンでの、これはドローンに限らず、無人のヘリコプターもありますから、無人の、空を飛ぶドローン、ヘリコプター等によつての物流のさまざまな実験をしていらっしゃるかと思うんですけれども、今取り組んでいる中で、これは目視外飛行ですが、今ドローンは見えている範囲内でしか飛ばせないんですけれども、見えていない範囲、見えないところまで飛んでいくということについてさまざまな取組をしている中で、ドローンなどが自分自身で自分の場所を特定するという、ここについての方法、あるいはその安全基準について教えていただければと思います。

○高野政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘のように、ドローンであるとかラジコンのヘリでございまして、無人航空機につきましては、現在、航空法の規定に基づきまして、目視外飛行を行う場合は国土交通大臣の許可が必要になっております。

その際の許可、承認の基準の一つに機能及び性能の要件があるわけでございまして、ほかの航空機の航行の安全であるとか地上及び水上の人及び物件の安全の観点から、地上において操縦者が機体の位置を把握できることを求めているとしまして、そのために、例えば、委員御指摘の航法測位電波を受信するシステムを備えるようなことを求めています。

例えば一般的には、先ほど来御指摘のあるGPSの受信機を備えていることが一般的であると思えます。

このため、その性能要件として、航法測位電波の使用を含め、機体の位置を正確に把握して安全な飛行を継続することが必要であるというふうな考えでおります。

○大島(教)委員 石井国土交通大臣にお願いしたい点が一点だけありまして、今御答弁いただいたドローンなどの測位、この安全基準の電波、どの測位電波を使うかというのは、安全性が確保できればいいというところだと思ふんです。その準天頂衛星の電波を必ず使えというわけじゃないと思うんです。

ただ、昨年の三月二十四日の地理空間情報活用推進基本計画、三月二十四日に閣議決定されている中には、「準天頂衛星を活用した無人航空機物流事業の推進」ということで、準天頂衛星システムを活用した無人航空機の飛行データなどの各種データ収集のための飛行実証を行うとともに、周辺環境の整備を行い、無人航空機による離島や過疎地への安全、低コストな物流事業の振興を促進するというところで、電波については、航空局が考へると、これはやはり、もっと大きな、民間航空機同士のソサエティーの中で安全基準になりがちだと思ふんです。

やはり国内のことを考えると、この点については、先ほど言ったとおり、やはり国内の産業振興とか、あるいは国内での安全確保の観点からも、ぜひ準天頂衛星のこの測位の電波を使いながら、せっかく二千億円以上の費用を使つてつくったシステムですから、ぜひその点についても今後御検討していただければと思ひますので、きょうは、時間となりましたのでここで質問は終わります。ありがとうございます。

○西村委員長 次に、もとむら賢太郎君。○もとむら委員 もとむら賢太郎です。どうぞよろしくお願ひいたします。

てまいりましたニュースで、国土交通大臣はもう御承知だと思ひますが、大阪航空局と気象庁大阪管区気象台の廃棄書類約八百四十枚が大阪市内の路上に散乱していたということで発表がございました。

国交省は、文書の散乱はまことに残念で、再発防止に努めるとの談話を出されているようでございますけれども、国交省はこの散乱文書は回収した、個人情報情報が書かれた機密性の高い内部文書も含まれていた。また、文書は、航空局や気象台で作成された危機管理マニュアルなど、個人情報情報が記載された連絡網も含まれていたということでございまして、今、公文書のあり方が非常に問題となっております。

石井大臣に、この公文書の管理のあり方、そして、今回のこの事案についての御見解をお伺ひしたいと思ひます。

○石井国務大臣 公文書のあり方については、もともと適切に保管をするということで、新しいガイドラインのつとめて、この四月一日から各省庁ともその趣旨徹底に取り組んでいるところでありまして、今御紹介いただいた案件は、公文書を破棄する際に、ちよつと適切な方法で破棄をされていなかったということでありまして、

私としても遺憾でございまして、今省内に改めて、破棄する際もきちんと適切に行うよう、再発防止を指示をしたところでございまして。

○もとむら委員 記事によりまして、一般ごみとして捨てられており、細断などがなかったということ、経緯を今調査しているということとでございまして、ぜひとも石井大臣の強いリーダーシップで解決に向けて取組を進めていただきたいと思ひますし、今大臣からも御答弁あったように、四月一日から、この公文書のあり方に関しては、各省庁取組を進めておりますので、きょうは四月四日でありまして、早速こういふ事案がありまして、特に注意をお願いしてまいりたいと思ひます。

ついでにお伺ひしてまいりたいと思ひます。

国交大臣はIR担当大臣でもありますけれども、観光政策として、きょう国交大臣にちよつと質問してまいりたいと思ひますが、カジノを含むIRについて、訪日外国人の増加や消費金額増額にとつてプラスになると期待する声もあるものの、そもそも日本を訪れる外国人はカジノで遊ぶことを求めているのではないかと指摘もございまして。

カジノを含むIRの観光政策における位置づけについて、大臣の見解をお伺ひいたします。

〔委員長退席、鬼木委員長代理着席〕

○石井国務大臣 本委員会におきましては、IR担当大臣ではなく、国土交通大臣として答弁をさせていただきます。

IRは、カジノ施設のみならず、宿泊施設、会議場施設、展示施設、レクリエーション施設等が一体となった複合的な施設であるという特徴がございまして。

このため、十分な国際競争力を有する施設を備えたIRが整備をされれば、魅力ある新たな観光資源となるとともに、滞在型観光の拠点となり得るものと考えておりまして、新たなインバウンド需要の創出が期待をされます。

また、IRでは、会場施設、展示施設、宿泊施設等のMICE開催に必要となる施設、全国各地へ観光客を送り出す機能を有する施設、レクリエーション施設、カジノ施設等のポストコンベンションに資する施設、これらが一体となって整備がされることから、IRの整備は、我が国のMICE開催の誘致競争力の強化や、地域を含めた観光振興にもつながることが期待をされるところであります。

○もとむら委員 株式会社日本政策投資銀行と、それから公益財団法人日本交通公社が発表しました意向調査によりますと、訪日外国人に、日本にIR施設ができたなら訪れてみたいですかというアンケートがあった際、六割が訪れてみたいという回答がありましたが、そのうち、カジノに行きた

いと答えたのはその中の七%ということでありまして、訪日外国人の中にもやはりカジノに対する意見はさまざまだと思いますけれども、今後、ギャンブル依存症なども含めて、これは内閣委員会で問われることは承知しておりますが、きょうは観光政策についての大臣のお考えを聞かせていただきましたので、内閣委員会等々でまた質疑を行ってまいりたいと思います。

次に、一般質疑でありますので、地元市の課題にもちよつと触れさせていただきますが、私も、ちょうど平成二十八年五月十三日の国土交通委員会で、宮ヶ瀬湖、宮ヶ瀬ダムの湖面利用についての質疑を行ってまいりました。

宮ヶ瀬ダムは、夏に行きたい観光ダムランキングで、黒部ダムを抑えて今一位ということになっていて、観光客が年間百五十万人を超えて、放流に加えて公園や施設の充実、イベントや資料館など、親子で楽しめる評判でありまして、二〇〇一年に完成した宮ヶ瀬ダムは、観光を意識して見せるダムとしてつくられたわけでありまして、さらに、国際旅客促進法改正で質疑をさせていただきましたが、ゴールデンルート以外への誘客が大きな主眼でもあるという御答弁もいただいております。大臣からも、その際、ゴールデンルート以外への誘客の重要性を御答弁いただいたという経緯もございます。

そういう中で、我々神奈川県は、大山、丹沢、宮ヶ瀬といった、ちよつとゴールデンルートから外れておりますが、私の地元相模原市では、東京オリピック・パラリンピックのロードレース競技のコースを誘致しておりますので、途中でこの相模原市を通過するという話もございます。

そうした中、この宮ヶ瀬湖における、ちよつと二年前ですか、私、趣味が釣りなものですから、宮ヶ瀬湖で釣りができませんかという質問をさせていただきます。平成十一年四月に県と地元自治体が協定書を締結しており、釣りが禁止ではないんだけれども、やはり湖面利用を行う場合にはローボートのみによることとされているとか、県

の条例で、遊覧船、さらに競技に用いるカヌー及び漕艇のみ利用とされていることから、現状ではローボートが使用できませんよという御答弁もいただいているんですが、二年前の五月十三日に、ニーズなどをよく伺いをいたしまして、釣りなどについて調整をしてみたいと答弁をいただきましたが、その後何か、二年たちましたが、動きがございましたでしょうか。

○山田政府参考人 お答えをいたします。

宮ヶ瀬ダムの湖畔周辺等の利用者数は、平成二十八年度は、議員おっしゃるとおり約百五十五万人で、平成二十九年度は、二月までの集計ではありますが、約百五十八万人となっております。既に昨年度を上回っているという状況でございます。

平成十一年四月に、国及び神奈川県、地元自治体で締結をいたしました基本協定では、湖面において釣りをする場合、係船設備を使用したローボートのみとされているところでございます。

現在、カヌー場の係船設備は、神奈川県条例及び規則により、競技に用いる船艇の利用に限られております。また、遊覧船の係船設備は、喫水が大きな船を対象とした設備となっております。小型の手こぎボートが利用できない状況となっております。

国及び神奈川県、地元自治体等、それから地域の代表者、それから漁協等によりまして、宮ヶ瀬ダム湖周辺の活性化を目的といたしました宮ヶ瀬湖水源地域ビジョン推進会議を、平成二十九年二月十四日、それから平成三十年二月八日において開催をしたのでございますけれども、そこで釣りに関する意見はございませんでした。

いずれにしても、宮ヶ瀬ダム周辺の利用促進は地域の活性化の観点からも重要であると認識しておりますので、引き続き、ニーズの把握に努めまして、湖面等の利用促進に取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

○もとむら委員 これまで二回ほど意見聴取があったということで、まあ、魚釣りの御意見がな

かったということでありまして。私自身がそれを主張してまいりましたので、御理解をいただきたいなと思います。

そういった中で、確認いたしますが、ローボートがおおるようになったら釣りが可能ということでありまして、県の条例が改正されれば、これは許可されるということでしょうか。

○山田政府参考人 お答えをいたします。

基本協定書では、湖面において、係船設備を使用した釣りの利用は可能となっております。利用者のニーズを把握いたしまして、遊覧船等他の利用状況を踏まえて、新たな設備についての利用者や設備の安全性等を考慮した上で、宮ヶ瀬湖水源地域ビジョン推進会議等の場において調整、合意形成を図り、占用許可を受ければ実施できるものというふうに考えているところでございます。

○もとむら委員 釣りをする仲間から、宮ヶ瀬湖で釣りをしたいという声は本当に全国的に高まっております。今うなずかれておりますけれども、ぜひともその辺を承知した中で、釣りのアングラのの方も、その方からも意見を聞いていただければ、必ずそういった意見はたくさん出てまいりますので、今後取組を検討していただきたいとお願ひしておきます。

次に、国道十六号町田立体事業でございますが、これも、一日当たり約五万台の交通が利用する国道十六号と、一日当たり約六万台の交通が利用する国道二百四十六号が交差する東名入口交差点の渋滞緩和等を目的とした立体事業であります。既に供用開始されておりますが、相模原方面から横浜町田インターにアクセスするランプ橋の工事を推進しているというふうに伺っておりますが、三十年度に開通予定というふうに伺っておりますが、この年次は変わりがないでしょうか。

○石川政府参考人 お答えをいたします。

国道十六号町田立体事業についてでございますが、平成二十八年四月に国道十六号と国道二四六

号の立体交差部分が開通しております。残った相模原方面から横浜町田インターチェンジにアクセスする新ランプにつきましては、これまで橋梁の架設工事を実施してきたところでございまして、今年度は主に擁壁工事、舗装工事等を実施する予定でございます。

引き続き、地域の御協力を得ながら、平成三十年度の新ランプ開通を目指して工事を推進してまいります。

○もとむら委員 次に、私の自宅から本当に歩いて一分ほどのところに、私、国道十六号線の近くに住んでいるんですが、その中で、鶴野森交差点という言葉がラジオ、テレビでよく渋滞の先頭に立つんですが、私、まさしく鶴野森に住んでいて、この国道十六号の渋滞については、国交省の御努力によりまして、一の道路と言われてきた八王子バイパスの無償化や、今質問した町田立体の完成などで緩和が見られるものの、いまだ渋滞がひどくございまして、私も地元の加山相模原市長も、十六号を将来立体化したらいいんじゃないかというような提案もされておりました。

私もこの委員会から御指摘をしましてまいりましたし、平成二十四年、首都圏渋滞ボトルネック協議会が特定した主要渋滞エリアにも、鶴野森交差点を含む国道十六号線が選ばれてございます。

こういったものを見るときで、やはり経済損失というものが非常に多くございますので、改善策について国交省はどのように考えていらっしゃるのか、お伺いいたします。

○石川政府参考人 お答えをいたします。

国道十六号は、委員御指摘のとおり、八王子市や相模原市、東名高速道路等を連絡する主要な幹線道路でございまして、一日当たり約五万台の交通が利用し、交通が集中することなどから、国道二四六号などの交差点を中心に渋滞が発生しております。

そのため、国などにおきましては、国道十六号の渋滞緩和を図るとともに、広域的な道路のネットワークを強化する観点から、圏央道などの整備

を進めてきております。
また、国道百二十九号橋本五差路や国道二四六号の交差部等の激しい渋滞が発生していた箇所につきましては、交差部の立体化事業等の局所的な対策を進めてきております。

例えば、平成二十八年四月の町田立体交差の開通によりまして、東名入口交差点の上り方面、横浜方面ですけれども、の渋滞がほぼ解消するなど、渋滞は大幅に緩和してきたところでございます。

残る相模原方面から横浜町田インターにアクセスするランプについては、先ほど申し上げたとおり、今年度の開通を目指して工事を推進しているところでございます。

しかしながら、国道十六号線の相模原市内におきましては、依然として渋滞が日中を通して発生しておりまして、今後も、これまでの渋滞対策や横浜町田インターのランプ橋の開通効果、首都高速横浜環状北西線の整備等の開通効果を確認しながら、関係機関とも連携をし、圏央道等へのアクセスの向上や局所的な対策も含め、必要な検討を行ってまいります。

〔鬼木委員長代理退席、委員長着席〕

〇もとむら委員 ぜび、相模原市や八王子の十六号というのは非常に渋滞がまだ激しくございますので、連続立体などを含めて将来的な御検討もお願いしてまいりたいと思います。

次に、リニア中央新幹線について二点お伺いしてまいります。ひとつは、中間駅として、神奈川県川崎駅として、私の地元相模原市の橋本という地域にリニア中央新幹線の中間駅が供用する予定でございまして、ここで、地元の皆さんも、用地補償において、金銭ではなく代替地を求める声が地元からも上がっております。

皆さん、この公共事業、リニア中央新幹線の事業には前向きに賛成の皆さんでありまして、しかしながら、将来、この橋本から徒歩十分圏内に皆さん住んでいる方々ばかりでありまして、このリニア中央新幹線の用地補償は、昭和三十七年に閣

議決定されました公共用地の取得に伴う損失補償基準を綱に基づいて行われているということ、JR東海、相模原市からも説明を受けて十分承知をしておりますが、こうした、やはり金銭ではなく代替地を求める声が地元から上がっているということ、国交大臣も十分把握をいただきたいと思っております。こうした声についてJR東海には真摯にまた受けとめてほしいと思いますが、大臣の見解をお伺いいたします。

〇石井国務大臣 リニア中央新幹線の用地取得に伴う損失補償につきまして、JR東海は、国の指針であります公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱及び公共用地の取得に伴う損失補償基準に基づき対応することとしております。

これら補償基準の中では、損失の補償は原則として金銭をもつてするものとする。金銭にかえて土地等の金銭以外の方法による給付を要求した場合において、その要求が相当であり、真にやむを得ないと認められるときは、事情の許す限り、これらの給付を行うよう努めるものとするとしてい

るところであります。JR東海は、この基準に従い、金銭による補償を原則としておりますが、個別の事情に応じて、移転先となり得る候補地の情報提供などの対応を行っているとのことでもあります。

いづれにいたしましても、リニア中央新幹線事業の推進に当たりましては、地域の理解と協力を得ることが重要であり、用地取得につきましても、引き続き関係者に対して丁寧な説明を行うよう、JR東海を指導してまいります。

〇もとむら委員 今、要綱の第六条の一項と二項を大臣述べられましたけれども、その中で、また、地元の皆さんはこの公共事業に反対しているわけじゃなくて、前に進めていただいたために、やはり自分たちの次の世代、孫の世代までこの橋本という地域を選んでお住まいになっている皆さんが多くいらっしゃると思います。ぜひとも土地の交渉には丁寧をお願いしてまいりたいと思

います。JR東海の顔が見えないという地域の皆さんの不安の声もいただいておりますので、その辺、適切な御指導をお願いしてまいりたいと思

います。次に、これは太田前大臣にも二度ほど質問させていただきましたが、私も相模原市は、関東車両基地が五十ヘクタールで予定でありまして、岐阜県津川市の中部総合車両基地が六十五ヘクタールありまして、これも一度視察に行つてまいりましたが、JR橋本駅から関東車両基地まで約十三キロということでありまして、ここは、JR博多駅から八キロ先にある山陽新幹線の博多総合車両所がありまして、車両所構内に博多南線の博多南駅があります。回送線の旅客化を行って活用している例として、平成二十七年の一日平均乗降客数は約一万四千人ということでございます。私ども相模原市においても、相模原市観光協会、津久井地域商工連絡協議会によりまして、橋本から関東車両基地までの回送線の旅客化について要望が強くございます。

この中で太田前大臣は、距離もある程度離れているし、地下を通っているのにリニアは見られないため、地上に車両があらわれるということ、そしてまた、世界に誇る最先端の超電導技術に触れるということができるようになっていることから、また観光資源にもなるということから、一考に値する話ではないかというふうに思っているという答弁をいただきましたが、石井大臣の見解をお伺いいたします。

〇石井国務大臣 御指摘のような車両基地の活用、回送線の旅客線化につきましては、新たな観光資源になり得るとの観点から、一考に値する構想ではないかと太田前大臣より以前答弁されたことは承知をしております。

これにつきましては、同時に、車両基地そのものを観光施設とすることはセキュリティ上の問題があること、車両基地への回送列車を営業用

に使用するか否かは、営業主体のJR東海の判断の問題であること等についても太田前大臣より答弁されてお

りまして、開業までの間に十分議論していただくとともに、営業主体であるJR東海ともよく御相談いただくことが必要であると考えております。〇もとむら委員 次に、ライドシェア関係のクルーについて質問させていただきますが、三月三十日の通達においてクルーのようなサービスはどのように取り扱われているのか。簡潔にお答えください。

〇奥田政府参考人 お答え申し上げます。先生御指摘の通達ですが、三月三十日に、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」通達を発出いたしました。

この通達におきまして、ガソリン代等のほかに一定の金額を収受することが可能な範囲として、具体的には、自発的な謝礼や仲介手数料の収受について、それぞれ取扱いの明確化を行ったところでございます。

先生御指摘のクルーにつきましては、家用自動車による運送において、利用者が運転者に対し、実際の運送にかかるガソリン代や道路通行料のほか、謝礼を支払う形態であるというふうに承知をいたしております。

今後、このクルーにつきましては、謝礼の支払いに関するところでありますとか運転者への仲介手数料の還流防止などにつきまして、今回発出したしました通達に沿うものとなるよう確認するとともに、必要な改善、指導につきましても徹底してまいりたいというふうに考えております。

〇もとむら委員 ぜび、クルーは以前奥田局長もグレートだという答弁をされておりますので、しっかりとした指導をお願いしてまいりたいと思

います。次に、霞ヶ浦導水事業について、三月三十日、

東京高裁から和解案が示されておりまして、アユがふ化する毎年十月から一月末は夜間取水しないことや、漁協の意見を聞く場を設けることなど、国に求めたものでございまして、この事業は昭和五十一年に計画着手し、昭和六十年に事業が策定され、事業費一千九百億円、うち一千億円超が既に執行されてございまして、私どもの政権時代もいろいろなこともございましてけれども、この和解案が示されたことに対して国交省はどのように評価していくのか。お伺いしてまいります。

○山田政府参考人 お答えいたします。

霞ヶ浦導水事業は、利根川と那珂川を導水路で結ぶことによりまして、首都圏の水道水等の安定供給と、霞ヶ浦と桜川、千波湖の水質改善を図る重要な事業であると考えております。

本事業に対しては、茨城県及び栃木県の漁業協同組合から工事の差止め等を求める訴訟があり、第一審においては、原告らの請求を棄却するとの判決がありました。原告側の控訴によりまして、現在、第二審が行われております。その中で、東京高等裁判所から三月三十日に和解条項案が示されたところでございます。

和解協議中でございますので、具体的なコメントは差し控えていただきますけれども、引き続き関係省庁と協議した上で、適切に対応してまいりたいと考えているところでございます。

○もとむら委員 長い時間のかかった案件でありまして、国としても前向きに捉えていただき、地元の合意を得て、環境に配慮しながら事業を進めていただきたいと思います。また、協議会の設置やモニタリングの開催などを含めて、地元漁業の皆様さんもしっかりと胸襟を開き合った議論をお願いしてまいりたいと思います。

次に、二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピックの時期には、いわゆるゲリラ豪雨、局地的大雨というんでしょうか、これが発生が予想されておりまして、気象庁においては多くの最新研究を行っているところと承知しておりますが、社会実装を進めることが必要ではないかというふうに考え

ます。また、民間の気象サービスなどと官民連携してオールジャパンで臨むべきではないかと考えますが、大臣の所感をお伺いいたします。

○石井国務大臣 いわゆるゲリラ豪雨の監視、予測につきましては、気象庁におきましてこれまで、レーダーの高度化や高解像度降水ナウキャストの提供など、最新の科学技術を導入をいたしまして、既に社会実装を進めてきているところであります。

平成三十一年度には、東京レーダーにつきまして、積乱雲の盛衰状況の把握や正確な雨量推定が可能な次世代気象レーダーに更新をいたしまして、更に局地的大雨等の観測、予測精度の向上を図ることとしております。

二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック競技大会におきましては、これらの成果も活用いたしまして、気象庁から適時的確に防災気象情報を発表してまいります。

また、このような成果が民間気象サービスで活用されまして、円滑な競技運営のための情報提供がなされるよう、官民連携のもと、オールジャパンで臨めるよう取り組んでまいります。

○もとむら委員 ぜひとも、今答弁あったように、官民連携を図って、オールジャパン体制で臨んでいただきたいと思います。

次の質問に入りますが、次は、国直轄事業負担金について、きょう、相模原市の国直轄事業負担金の決算額をお示しをさせていただいておりますが、この国直轄事業負担金は何に使ったのかもわからず、義務的に地方公共団体が負担しているという指摘も地方からありますし、大阪府のホームページには、かつては職員の退職金や省庁建てかえに使われていたことが判明しているというホームページも見つけました。

そういった中で、平成二十五年度までに制度のあり方について結論を得るとされてきたわけでありますが、議論は進展していないように見えます。制度の見直しはどのようになっているのか、お伺いいたします。

○藤田政府参考人 お答え申し上げます。

直轄事業負担金につきましては、これまでの取組といたしまして、平成二十一年度分の直轄事業負担金からその内訳内容の提示の詳細化を図るとともに、平成二十三年度には、維持管理に係る直轄事業負担金を廃止したところでございます。

現在、建設費に係る直轄事業負担金を地方公共団体に御負担いただいておりますけれども、この直轄事業負担金制度につきましては、国と地方の役割分担のあり方や今後の社会資本整備のあり方等と密接に関連いたしますので、これらとの整合性を確保しながら検討をする必要がございます。

また、東日本大震災等の大規模災害の発生や社会資本の老朽化問題の顕在化等、社会資本をめぐめる大きな状況の変化もございます。これらも踏まえる必要がございます。

このようなかで、直轄事業負担金に関しましては、関係省庁と連携しながら、また、必要に応じて地方の意見を聞きながら、引き続き検討していくこととしております。

○もとむら委員 相模原市は、毎年、継続要望として国直轄事業負担金の見直しを求めていると、平成三十一年度も同様でありますし、見直しの具体的な手順や工程を明らかにするとともに、国と地方の役割分担を明確にし、国が行うべき事業は国が全額費用負担し、地方が行うべき事業は、確実な税財源とあわせ権限移譲を行うよう要望しております。

きょうお配りの資料からも、相模原市は、平成二十二年から二十九年で約三百三十四億円の負担をしており、平成三十年度予算案でも六億円の国直轄負担金を計上しております。その財源のうち五億四千万円は市債、つまり、借金をしてまで負担をしているわけでありまして。

今の局長の答弁はゼロ回答に等しい話でありましたので、今後また少し追いかけてまいりたいと思いますが、大臣にお伺いいたします。

この負担金を抛出しているにもかかわらず、例えば、地元業者が工事にも入ることができないとい

いった声も聞いたり、地元自治体に利益が少ないという声も聞きます。受益者負担だという指摘も国交省から聞いておりますが、こうした声をどのように受けとめていらっしゃるのか。大臣にお伺いいたします。

○石井国務大臣 地域の建設企業は、社会資本整備の担い手であると同時に、地域経済や雇用を支え、災害対応、除雪といった地域を維持する役割を担うなど、地域の守り手として重要な存在と認識しております。

このため、国土交通省におきましては、工事の内容に応じまして、分離分割発注の徹底、入札の参加要件におけます会社の本支店や営業所の所在地など地理的条件の適切な設定、総合評価落札方式におけます災害時の活動実績等の加算評価等の措置によりまして、できる限り地域企業を対象とする工事発注に努めているところであります。

その結果、国土交通省の一般土木工事における地域企業向けの工事の割合は、大規模な震災復興工事の割合が大きい東北地方を除きますと、過去五年平均で、金額ベースで六割、件数ベースで九割を超えております。

引き続き、地域企業の受注機会に配慮した工事発注に努めてまいりたいと考えております。

○もとむら委員 最後の質問にしますが、新幹線におけるWiFiの整備状況について、現状では事前に契約をしなければ使えないというお話もあります。

外国人旅行者にとってはもちろん、ビジネス、観光目的で利用する日本人にとっても使いやすい環境整備のために、無料WiFi整備を進めていくことが望ましいと考えますが、政府の見解をお伺いいたします。

○藤田政府参考人 お答えをいたします。

現在、東海道新幹線では、国内プロバイダーと事前に契約しておくことで車内でWiFiを利用することが可能となっておりますが、無料WiFiについてはいずれの新幹線にも導入されておられません。

しているのは当然のことなんですよ。

もしかししたら、最初に十億円程度と聞かされていたながら、二〇一六年六月二十日の売払い時点まで事業計画の交差建設費を知らなかった、こういう

うことですか、もしかして大阪航空局は。

○蝦名政府参考人 審議会の時点でまだ認識をしていなかったということでございますけれども、大阪航空局は最終的に森友学園の収支計画というのを入手しておりまして、その中に、建設費、土地購入費として四億円というのが計上はされておりますので、組織としての把握ということはおありかもしれませんが、先ほど申し上げましたようなことで、手続はお任せして進めているという状況だったので、そこを認識して記憶をしていないという状況だったということでございました。

○宮本(岳)委員 今、不正確ですよ。四億円は建物建設費ですね。もう一度。

○蝦名政府参考人 その私どもが入手をしております収支計画の中では、建築費・土地購入という中の欄に四億円というのが計上されているということでございます。

○宮本(岳)委員 土地も含めて四億円ですか。もっと恐ろしい話ですね。

ちなみに理財局、二〇一六年六月二十日の売買契約時における森友学園の事業計画の中の建物建設費は五億円で間違いないですね。

○富山政府参考人 お答えをいたします。

二〇一六年六月の売買契約書の締結の際には、森友学園から普通財産売払い申請書を受領しておりますが、当該申請書に添付されております収支計画、借入金返済計画概要におきましては、建物建設費用は五億円であったものと承知をしております。

○宮本(岳)委員 二〇一五年五月二十九日、貸付合意書時点で建物建設費は四億円。今答弁のあった二〇一六年六月二十日の売払い時点でも五億円であります。

ところが、森友学園は、二〇一五年七月十七日、防火地域に建設される小学校校舎及び体育館の木質化について、二十七年から二十八年度にかけて事業費二十一億八千万円で実施する旨の事業計画を国土交通省に提出。国土交通省は、二〇一五年九月四日に、サステナブル建築物等整備事

業補助限度額約六千二百万円という事業採択を行ったわけでありませう。

大阪航空局は、八億二千万円という地中ごみ撤去の試算までしたんですから、この土地にどのようなことが打たれ、どのような建物が建つのか、設計図も含めて全てわかっていたはずですよ。この校舎が木質校舎で、サステナブル建築物等整備事業の補助金が入るということは、これはもちろん御存じだったんですね。

○蝦名政府参考人 大阪航空局の当時の職員に確認をいたしましたけれども、森友学園がサステナブル建築物等先導事業の提案申請を行っていたという事実については知らなかったということでございます。

○宮本(岳)委員 驚くべき答弁です。知らなかった。そうですか。事業計画によったら、買い取ってもらった期間がどうなるかわからず、そもそもこの事業が、この学校がちゃんとやっているかどうかともみんながはらはらしながら見ている中で、このサステナブルの補助金整備事業、これは木質化ということで進めていることを知らなかったと。あり得ない話だと言わなければなりません。引き続き、ちょっと調べてみていただきたい。本当に知らなかったの。

○蝦名政府参考人 サステナブル建築物等先導補助金というのは、本省住宅局において所管をしておられる補助金でございます。大阪航空局が同補助金の存在を認識して、森友学園がこの申請あるいは受取をしているということ把握するということが難しい状況だったということでございます。

○宮本(岳)委員 この前も聞いたんですけれども、住宅局と航空局では全然情報が行き来しないという答弁なんです。

そもそも、最初には十億円程度と聞かされて始まった事業ですよ。途中で四億とか五億とか聞かされ、最終でも七億五千万円というような工事なんです。この事業は最終的にはどうなったかといいます

と、五億円という先ほどの答弁の時点から、更に七億五千万円と引き上げられました。この七億五千万円というものと、サステナブル補助金に用意された二十三億八千四百六十四万円という工事契約書と、さらにもう一つ、十五億五千万円という契約書、この金額が異なる三つの契約書をめぐって籠池氏は詐欺罪に問われているということなんです。

十億円程度だと聞かされて、四億とか五億とか言っていたものが、片方で二十二億も二十三億もの事業費でサステナブルの補助金で申請が出てくる。これに対して知らなかったと言ったけれども、設計図も工事も全部知っているはずの大阪航空局が気づきもしない。同じ国土交通省で、この話はおかしいですよというやりとりすら今日までなかったと。

本当にそんなことが通ると思っているんですか。いかがですか。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げますが、本省の住宅局で所管をされている補助金の、どういふところの申請が来るかということ、大阪航空局が土地の処分を近畿財務局にお願いをして、それでその手続が進められているという中で、住宅局の補助金の申請がどういふふうによりとりをされていたかということについて認識をして、それをまた本省の方の住宅局に照会をするといったようなことをすることがほとんど可能性としては難しい状況だったということでございます。

○宮本(岳)委員 到底納得できません。絶対に通らぬと思います。裁判を通じてほごなく真相が明らかにされることになるだろうと申し上げておきます。

私は、大阪地裁の許可を得て、去る三月二十三日、大阪拘置所で籠池被告人と接見をしてみました。接見で私が、借入れ時も売却時も大阪航空局は近畿財務局と一体的に動いていたと思うが、航空局は知らなかったかのうに言っている。そんなことはありますかと聞いたのに対し、あり得ない、完全に一体ですと証言されました。

私がこの一年余り調べてきたところによっても、籠池氏が言うとおり、大阪航空局は近畿財務局と一体的に動いてまいりました。

まず事実を確認いたしますけれども、既に我が党が音声データを公表した二〇一六年三月十六日の会合、そして、土地の売却金額をめぐって口裏合わせが行われたことが濃厚な二〇一六年三月三十日とされる会合、ここには大阪航空局も同席していたことを財務省は認めておりますけれども、航空局も認めますね。

○蝦名政府参考人 御指摘の三月十六日、三月三十日とされておりまして音声データにつきましては、これまでも報道などがなされておりますし、大阪航空局の職員に確認をしておりますけれども、御指摘の打合せには担当課が出席をしていたということでございます。

○宮本(岳)委員 ちなみに、音声データはお聞きになりましたか。

○蝦名政府参考人 御提供いただきました音声データにつきましては、聞き取りづらい部分とか詳細がわからない部分などもございましたけれども、確認をさせていただきました。

○宮本(岳)委員 では、もう一つ聞きましょう。私は昨年二月二十四日の衆議院予算委員会で、二〇一五年九月四日に近畿財務局で、工事業者、設計業者、近畿財務局、大阪航空局が集まり打合せを行っていたことを指摘いたしました。当初は財務省もこの会合を認めようとはせず、そのころにはさまざま打合せが行われていたが、日には特定できないなどと言って逃げてまいりました。

ところが、本年二月九日に財務省理財局が開示した森友学園事業案についての法律相談の文書で、この会合が事実行われていたことが明らかにになりました。

理財局、三百六十一ページ、下から九行目以下の三行、何と書いてあるか、読み上げていただけますか。

○富山政府参考人 お答えをいたします。

お尋ねの法律相談文書は、二〇一六年三月三十一日付の、廃棄物混合土壌の残存についてという文書でございます。

御指摘の箇所には、「平成二十七年九月四日工事業者A、設計業者B、当局、大阪航空局により地下埋設物撤去方法に関する打合わせを実施。」と記載されているところでございます。

○宮本(岳)委員 平成二十七年九月四日に、私の指摘したおりの打合わせを実施したことが記載されております。

九月四日と日付も特定しておりますし、大阪航空局の名前も明確に記載されているわけです。航空局は、この打合わせに大阪航空局が同席していたことをお認めになりますか。

○蝦名政府参考人 ただいま御披露がありました。法律相談にありますが九月四日の経緯の部分も見ながら、大阪航空局の職員に改めて確認をさせていただきます。

平成二十七年九月当時は、低深度の土壌汚染等の除去工事が実施されていたところでございまして、貸付契約上、その費用は国が有益費として償還することとされていたため、九月ごろに、近畿財務局とともに関係業者と工事内容等について打合せを行った記憶はあるということから、近畿財務局が公表したその法律相談書の中に、当該打合せの日にかが平成二十七年九月四日と記載されているのであれば、その打合せには同席していたのかもしれないということでございます。

○宮本(岳)委員 まさに、この間の証人喚問でも、佐川証人と私の間でやりとりになった、そのときのこれは国会質疑なんです。全て廃棄した、確認して廃棄したというその確認が、文書管理規定を確認しただけであつたという、あのときのやりとりで私が示したものが、この九月四日の打合せというのなんですか。

つまり、二〇一六年三月十六日も、二〇一六年三月三十日も、そしてその前年の九月四日も、ちゃんと近畿財務局に大阪航空局は同席をして、こういう打合せに全部加わってきたわけでありま

す。ですから私は、それを知らなかったということとは到底通らないということをご指摘したわけですね。

国有地の値引きの根拠となった地下埋設物についての計算、これも大阪航空局が行った。まさに国土交通省が行ったわけですね。業者が、この間、報道ですけれども、虚偽の報告をさせられた、虚偽の報告をした、こういう報道がございます。国交省として当然確認すべきだと思うんですが、大臣は、捜査に関する事項であり、コメントは差し控えたいと判で押したように答弁をされております。

これは大臣、調査しない、こういうことですか。

○石井国務大臣 御指摘の報道があつたことは承知をしておりますけれども、報道は、工事業者が大阪地検に対して証言したとされる内容についてのものでありまして、このような事実を確認することはまさに捜査事項そのものを確認を行うことになるため、国土交通省としてこれを行うことは差し控えたいと考えております。

○宮本(岳)委員 そこで財務省に聞くんですが、今、財務省では、それこそ決裁文書の改ざんについてその事実を認め、指揮命令系統について調査を進めております。財務省も当然捜査を受けている身でありますけれども、たとえ捜査中であつても、国民の疑念に應えて、みずから調査すべきことは調査しなければならぬ、こういう立場で今調査をされているんだと思うんですが、財務省いかがですか。

○矢野政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、三月二日に報道があつた段階におきましては、国会でのお尋ねに對しまして、捜査の途上であつて差し控えたいというようなことを繰り返して答弁しておつたわけですが、その後は、書換えのありなしについては、おまえの書庫の中の問題であらうということで、財務省において調査を及ぶ限りいたしております。

森友の関係の話はもう一年以上になつておりますけれども、御案内のとおり、本人である財務省の調査ではもうまかりならぬということが参議院の方であります。会計検査院そして司直の手に渡つたわけでございますけれども、そして、そのことが昨年の特別国会においてもそのように整理をされておつたわけですが、三月二日の報道がございまして、それ自体はもうみずから調べることでできないのかということ、その部分については財務省みずからの調査をさせていただいていくということでございます。

○宮本(岳)委員 当然の立場だと思うんですが、財務省が書庫の中のことだと言つたのであれば、この虚偽の報告だというのは、まさに八億二千万の見積り、積算にかかわることでありまして、それは当然、捜査の途上であつても、工事業者が虚偽の報告だつたと証言しているとの報道があれば、国交省として調査するのは当たり前ではないかと思うんですが、大臣、いかがですか。

○石井国務大臣 財務省の場合は、みずから決裁書類の書換えを行ったわけですから、みずからそれは調査をするということは可能かと思ひますが、委員が御指摘になつておられるのは、工事業者が大阪地検に対して証言をした中身、それを確認せよということでありまして、それは捜査事項そのものを確認することになるため、国交省としてはこれは差し控えさせていただきます。

○宮本(岳)委員 大阪地検は、今度の改ざん事件でも一定の協力はされているわけですね。一つは、その業者は別に話を聞けないわけではありませぬので、すぐにでも聞くことができるでしょう。さらには、そもそもその積算というものが、例えばその業者が出してきた、三メートルより深いところからも出ているというその事実が本当なのかどうかを、みずからもう一度調査するのは当たり前のことだと思ひます。

もう一つ聞きます。財務省から国交省に対して文書の改ざんの依頼があつた、この報道に對しても大臣は、財務省で行われている調査の状況も見きわめながら丁寧に進める必要があるなどと、その有無すらいまだに明らかにしようとしておりません。

これも先に財務省に確認しますけれども、国交省に對して、財務省の調査結果が出るまで国交省の調査結果の公表は待つてくれ、こう要請したことがあります。

○矢野政府参考人 お答えをいたします。

国交省に對しまして、調査をこのようにとか、あるいはタイミングについて御要請をするということは特にいたしておりません。

○宮本(岳)委員 財務省がそんなことをするわけはないと思うんですが、財務省は財務省として、改ざんの依頼をしたかどうかの調査をするのは当たり前です。国交省は国交省として、改ざんの依頼があつたのかどうかを調査するのも当たり前ではないですか、大臣。

○石井国務大臣 私どもは、国土交通省としては国土交通省として調査を行つております。ただし、現在、大阪地検による捜査が進められている中、財務省において引き続きこの書類の書換えに関する調査が、その経緯も含めて進められていらつしやることであるから、財務省で行われている調査の状況も見きわめながら、丁寧に進める必要があるというふうに申し上げているところがあります。

○宮本(岳)委員 大臣は、三月二日の朝日の報道があつた後、財務省が財務省としての調査結果を発表する前に、国交省には財務省が国会議員に提出したものと違う文書があつたということを公表されました。改ざん前の文書を持っていたことについては、早く公表したのに、改ざん依頼があつたかなかつたかの調査については、なぜそれほど消極的なのか。これだつて、改ざん依頼があつたかどうか調べて、あつたならばありましたよというのが当たり前じゃないですか。

○石井国務大臣 今委員が御指摘された三月二日の報道云々について私どもが公表したのは、財務

省が事実を明らかにした後でございます。その調査が終わった後、私どもは公表したということであります。

○宮本(岳)委員 では、もう今既にさまざまな調査はやっていて、明らかにしていないだけで、さまざまな事実はつかんでいるということなんですか。

○石井国務大臣 調査の具体的な内容については、現時点ではお答えは差し控えてさせていただきます。

○宮本(岳)委員 私は、きょう御指摘申し上げてきたように、近畿財務局と大阪航空局はほとんど共犯関係に近い形でこの事件は進められてきたと言わざるを得ないと思うんです。共犯関係に近いからこそ、改ざん依頼などという非常識なことが起こり得るんですよ。改ざんなんというのはあつてはならぬことですよ。とんでもないことです。いわば毒を食らわば皿まで、毒を食うだけじゃなく皿まで食べたような話なんです。

これを依頼するというのは、一緒に毒を食べていたからこそ、一緒に皿まで食べてくれませんかとか依頼するんですよ。毒も食べていない相手に、突然皿を食べてくれと頼むわけがないんですよ。その事情を知っているから、私たちのところでは改ざんしていますよ、あなたのところも改ざんしてくれませんかと頼めるんですよ。やってなければ頼めるわけがないんです。

そういう問題じゃないですか、大臣。

○石井国務大臣 委員がおっしゃっている共犯関係というのは、どういう意味でおっしゃっているのかよく私は理解ができませんけれども、もともと当該土地は、大阪航空局が騒音対策のために地主からの買取り請求の求めに応じて買い取った土地であり、その後、一般財産としてこれを処分する。

ですから、大阪航空局はもとの土地の所有者という立場であり、その処分を近畿財務局に依頼をしたという関係でありますから、いろいろな関係で協力をしながらこの土地の処分を進めている。

たということとは、それはそのとおりかと存じますけれども、私どもの立場はこれまでさまざまな機会に申し上げてきたとおりであります。

○宮本(岳)委員 もちろん、私も、共犯者だと決めつけるつもりはないんですけども、共犯者であつた可能性も否定できないということを申し上げます。

最初、そもそも十億円程度という話から始まっているんですよ、これは。そして、つまり土地の所有者として、交渉や契約の折々では近畿財務局と一緒に協議をしているわけです。まさに国民の目から見たら、国交省も財務省と共犯関係ではないかと疑われても仕方がない。

これは本当に、徹底的にみずから調査をする、その姿勢を示す必要がある。このことを申し上げて、きょうは時間ですので私の質問を終わります。

○西村委員長 次に、井上英孝君。

○井上(英)委員 日本維新の会の井上です。

質疑に入らさせていただきます。伊藤局長にきょうはお越しをいただいて、住宅局に聞かせていただきます。

国民生活に必要で、根幹をなす表現としてよく、衣食住、やはりそれが充実していくということが人間の生活水準というのが満たされていく指標の一つだというふうに思うんですけども、若者がやはり家を持てる夢を持つ、また高齢者は、その年代に合わせて、ライフステージに合わせて住みかえを実現するといったような観点から、既存住宅流通の促進というのは国民生活にとって非常に重要であると思います。大臣所信でもそのように述べておられましたけれども、今月一日から流通開始の安心R住宅を始め、中古住宅流通の取組というのについて順々に聞いていきます。

まず最初は、空き家がどんどんふえていく中、そもそも中古住宅というのはどのくらい流通しているのか。また、木造戸建て住宅は、築後二十年程度で市場価値がゼロとみなされているという取引慣行が存在するというふうにも聞きます。上物

に値段がつくことというのは、やはり、流通する上において非常に大事であると考えます。

中古住宅の流通促進策として国交省全体でどのような取組をなさっているのか、改めてお聞かせいただけますでしょうか。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

我が国の全住宅流通量、要は既存の流通とそれから新築着工の合計でございますが、に占める既存住宅の流通シェアは、平成二十五年時点で約一四・七%でございます。欧米諸国と比べると、大体六分の一から五分の一程度の低い水準にあります。

委員御指摘のとおり、今後増加が見込まれる空き家の活用を図り、その発生を抑制するため、また、若年・子育て世帯、高齢者世帯などがおのおのにふさわしい住まいを適切な負担で確保できるようにするためにも、既存住宅の市場の整備は喫緊の課題だということ考えております。

このため、まず、既存住宅の適切な維持管理やリフォームの実施という観点から、長期優良住宅化リフォームなどの支援を行うとともに、住宅の価値が適切に評価され売買されるための環境の整備という観点からは、平成二十六年三月中古戸建て住宅に係る建物評価の改善に向けた方針を策定するとともに、この建物評価の改善が市場に定着するよう、平成二十七年七月に、実務への反映策として、不動産鑑定士が鑑定評価を行う際の留意点の取りまとめや宅建業者が用いる価格査定マニュアルの改訂を行い、その普及を図っているところでです。

さらに、先ほど御指摘いただきましたとおり、安心して取引ができる環境整備に向けて、宅地建物取引業法を改正し、この四月より宅地建物取引業者によるインスペクション業者のあっせんの可否を位置づけるとともに、不安、汚い、わからないといった従来の既存住宅のイメージを払拭し、消費者が住みたい、買いたいと思う新しいイメージの既存住宅を選択できるよう、安心R住宅制度を開始したところでございます。

○井上(英)委員 国交省は、インスペクションや情報提供というのが十分行われて、消費者が安心して購入できる良質なストックとして既存住宅にシグナリング効果を付与してその仲介、流通の促進というのを図るということで、それを目的に、わかりやすい指標、標準ということ、安心R住宅ということ、それについて次に聞きますけれども、安心R住宅、これは先ほど言われたように、宅建業法の改正、それによってこの中古住宅の売買の促進を促すための個別具体的な施策が安心R住宅ではないかなというふうに思いますけれども、この安心R住宅、現状、一日から始まりましてけれども、登録事業者の団体は現時点では三団体、住宅メーカー、リフォーム団体、それからあと不動産取引業の全日さんのこの三団体ということになっていきます。消費者へ安心R住宅ということの中古物件の普及というのを進めていくためには、それらの団体による取組というだけではやはり不十分ではないかなというふうに思います。

安心R住宅に具体的なやはりメリットがないと普及はなかなか難しいというふうに思うんですけども、まずは本制度をどうやって普及させるのか、具体的にお聞きしたいと思います。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

安心R住宅でございますが、安心、きれい、わかりやすいという観点から要件を設けておりまして、具体的には、いわゆる新耐震基準に適合する。それから、雨漏りやふぐあひなどがない状況で既存住宅売買瑕疵保険の検査基準に適合する。

それから、きれいという観点で、リフォーム工事によって従来の既存住宅の汚いイメージがない。あるいは、リフォーム工事を実施していない場合におきましては、費用情報を含むリフォームの提案書があるということ。

また、わかりやすいという観点でいうと、外装とか主たる内装等の写真が閲覧できるとか、あるいは、広告時に点検記録等の保管状況が示され、更に求めに応じて詳細情報が開示される。そういった条件のものというふうになっており

ます。

今現在は、先ほど御指摘いただきましたとおり、三団体が登録をされているところでございますが、まだほかにも各分野から、今後登録に向けて準備中ということで御照会もいただいているところでございます。

そのような情報も踏まえつつ、安心R住宅の普及を進めるということは非常に大切なことだというふうに思っております。

国土交通省では、これまでに、国土交通省ホームページや広報誌を活用し、また、報道各社や不動産情報サイトに積極的に情報提供を行っております。また、一般の方向けに「まんがでわかる」といったことも含めて、わかりやすいパンフレットも作成させていただいているところでございます。

またさらに、事業者に対してのメリットということでございますが、対象住宅が安心R住宅である場合には、今年度から、既存住宅を買い取り、質の向上を図るリフォームを行ってエンドユーザーに販売する、いわゆる買取り再販事業で扱われる住宅について、事業者が課される不動産取得税を減額する現行の特例措置の対象を、安心R住宅等につきましては敷地部分にも拡充するというを行っておりますし、またあわせて、住宅ストックの維持向上、評価、流通、金融等の一体的な仕組みを開発、普及等をするための取組について支援を行う事業を優先的に採択するすとか、あるいは、既存住宅の長寿命化や省エネ化等のリフォームに対して補助を行う長期優良住宅化リフォーム推進事業において、登録事業者団体によるグループ応募を可能として、グループに対して一定戸数を配分するといった優先的な取扱いを講じているところでございます。

○井上(英)委員 ありがとうございます。

先ほども品質についてもお話しさせていただいて、安心R住宅の基準についても答弁いただいているのでもう重ねて聞かないですけれども、中古住宅に対して不安であったりとか、それから、古

い、汚いというような、そしてまた、根本的にその情報がわからないというふうに、今度は買い手の方は思っておられる方が非常に多い。やはりそういう中古住宅のマイナスイメージばかりが先行してしまいますので、まずはそういうマイナスイメージをしつかりと払拭していくことが必要かなというふうに思います。

その観点から安心R住宅はインスペクションがベースとなつていと思っていますけれども、実際の検査は誰がどのように行うのか、インスペクションの体制はできているのか、また、インスペクションにはどの程度の費用が見込まれて、最終的には買い手の方がいい住宅に住めるというのがメリットなんですけれども、そのほかにもどのようなメリットがあるのか、お答えいただけますでしょうか。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

安心R住宅は、先ほど申し上げましたとおり、耐震性がある、インスペクションが行われた住宅であつて、リフォーム等について情報提供が行われる既存住宅ということになっております。

このインスペクションでございますが、本年四月一日に施行された改正宅地建物取引業法に新たに位置づけられた建物状況調査との整合性を図っております。一定の要件を満たした建築士が行うこととなっております。

具体的には、国土交通大臣が登録した講習機関が実施する既存住宅の調査に関する講習を修了した建築士や、住宅瑕疵担保責任保険法人の建築士が、現場において目視や計測などにより、構造や防水に関するふぐあいの有無について検査を実施するということになっております。

さらに、この検査に適合した住宅は、購入者の求めに応じて、売買された住宅に瑕疵があつた場合には修補費用が支払われる保険に加入することができるといふことになっております。

また、インスペクションの体制につきましては、これまでに約二万七千人の建築士が既存住宅の調査に関する講習を修了するなど、安心R住宅

に関するインスペクションを実施する十分な体制が整備されているというふうに考えております。

次に費用とメリットでございますが、インスペクションに要する費用につきましては、建物の規模により異なりますが、延べ床面積百二十平米の戸建て住宅の場合は、インスペクションのみであれば大体四万五千円から六万円程度、保険を含む場合には六万円から八万円程度というふうになっております。

安心R住宅は、インスペクションが実施されて、構造上のふぐあいや雨漏りが認められないというふうになっていくわけですが、仮に万が一ふぐあいが発見された場合でも修補費用が支払われる保険に加入できる住宅になっているということから、ふぐあいに関する消費者の不安が解消され、安心して住宅を選択できるというメリットがあるというふうに考えております。

○井上(英)委員 建物は中古ですので当然リフォームというのがあるんですけども、今回の要件というの、その中に、完全にリフォームが完了した、完了している物件もあれば、計画段階でそのR住宅の指定を受けられるということになっているのかと思うんです。

僕は計画型というのは非常にいいと思うんです。もし自分が買い手と考えたときに、決まった形の住宅よりも、もともとこの形で、それなりに建物も含めた構造上の安心を提供していただいた上で、そこに住むときに自分の色の部屋に改造、改造といいますが、リフォームできる方がまあまあいいんじゃないかなと。レクに来ていただいたときにも言っていたんですけども、一回リフォームして今度また新たにリフォームするときは、業者さんは喜んでくれるかも知れませんけれども、まあまあ一回で自分の色のリフォームができる方がいと思うんです。

ただ、そういうときに、リフォームのその業者も含めて買い手の方々にはやはり余り情報がありませんで、その消費者が安心してリフォーム業者を選ぶことができるような体制というのができ

ているのかどうか、お聞かせいただけますでしょうか。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

今委員御指摘いただきましたとおり、安心R住宅の場合は、一定のリフォーム工事が実施されているか、又は、費用の情報を含めたリフォーム工事に係るプランが準備されていて、それによって安心して選択することができるといふふうになっております。

具体的に、今御指摘をいただいた、リフォーム工事を行わずにリフォーム提案書による情報提供を行う場合ですが、汚いのイメージをなくすために、リフォーム工事を実施する内装などの箇所、それから、台所、トイレ、洗面などの設備、それに伴う費用に関する情報、リフォーム工事後のイメージ写真などを記載することによって、消費者はこれを参考に既存住宅を購入し、みずからのニーズに合ったリフォームを行うことができるというふうになっております。

また、議員御指摘のとおり、リフォーム事業はさまざまな事業者が担っており、消費者にとつては、事業者の技術力、価格相場等がわかりにくい、また、気軽に相談できるところが少ない、知られていないといった課題を持っていることは確かでございます。

このため、住宅リフォーム事業者の業務の適正な運営の確保及び消費者への情報提供等を行うなど、一定の要件を満たす住宅リフォーム事業者の住宅リフォーム事業者団体登録制度を平成二十六年九月から行っておりまして、現在、十団体が登録しているところであります。

こうした取組を通じまして、消費者が安心してリフォーム工事を依頼できる環境の整備に努めてまいりたいと思っております。

○井上(英)委員 では次に、相談のアフターサービスのあり方で、購入者側の十分な相談に応じるためには、やはり、もとになる基礎資料の収集、蓄積というのが非常に重要であります。売り主側の建築確認検査証、物件情報報告書、点検リ

フォーム、この記録といった住宅の履歴情報というのも極めて重要だというふうに思いますけれども、国交省による現在の取組状況はいかがなのか。

さらに、購入者側の相談も団体が受け付けているんですけれども、専門的な相談窓口というのは団体に委ねるしかないんです。国交省を通じて専門集団との協力の提携、これは自治体も含めて視野に入れるべきではないかなと思うんですけれども、どう思われるか。

また、リフォームの基準及び標準の使用については事業者団体がみずからルール設定を行うということで、事業者団体の都合のいいルールになるという可能性はないのかどうか。お聞かせいただけますでしょうか。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

まず履歴ということでございます。議員の御指摘のとおり、既存住宅の購入の判断に当たっては、検査済証や過去のリフォーム工事の記録といった、いわゆる住宅履歴情報の蓄積、活用が重要だというふうに考えております。

このため、安心R住宅では、住宅に関する各種情報の「有」「無」「不明」の別などを記載した安心R住宅調査報告書を消費者へ交付することとしております。

この安心R住宅調査報告書でございますが、既存住宅について安心R住宅の要件に適合しているかを調査し、その結果を記載したものでありまして、例えばでございますと、建築時の情報だと検査済証とか住宅性能評価書など、それから、点検、診断の記録、住宅リフォーム工事に関する書類などの維持保全の状況に関する情報、新築時のハウスメーカーの保証書など保険又は保証に関する情報、窓の仕様や省エネ設備の設置状況などの省エネルギーに係る情報などについて、有無等を確認することができるようになっております。

さらに、この報告書で「有」とされた情報につきましては、宅地建物取引業者へ依頼すると詳細な内容が開示されるため、それまでに実施した点検

や修繕の内容や、どのような保証がなされるかについても把握することができるようになっております。

このように、安心R住宅ではあらかじめ物件選別に必要な情報が整理されていますから、消費者は購入の判断をより的確に行うことができるようになるものと考えております。

また、国土交通省では、住宅履歴情報が蓄積、活用される仕組みとして、民間事業者により、一定のルールのもとで住宅履歴情報を蓄積、保管するサービスがなされておりますので、こうしたものとも連携して、より詳細な情報が出していけるようにしたいというふうに思っているところでございます。

次に、相談体制についてもお尋ねいただきました。

安心R住宅に関する相談、苦情対応につきましては、登録事業者団体が相談体制を整備して住宅購入者からの相談等に対応することを事業者団体の登録の要件としております。これは、国土交通省のホームページにおいて各団体の相談窓口の連絡先も案内をさせていただいているところでございます。

また、安心R住宅に係る各種相談等が、それぞれの登録団体ではなくて、当然、公共団体ですとか国民生活センター等に寄せられるということも考えられるというふうに思っております。

このため、各都道府県の消費者行政担当課等に対して情報提供を行い、本制度に係る情報を提供した上で、必要に応じた対応を依頼したところでございます。

さらに、住宅リフォーム・紛争処理支援センターの専門家が住宅に関する相談に応じる住まいのダイヤルとも連携するというようにしております。

なお、御指摘の住宅リフォーム工事の実施判断、各登録団体の判断に基づき定めるところでございますが、その内容については国が審査をすることとしております。

あわせて、国としても、安心R住宅のロゴマークの使用を許諾している立場から、各団体に対して、相談対応を含めた運営状況について定期的に報告を受け、必要に応じた指導監督を行うこととしていくところでございます。

○井上(英)委員 ありがとうございます。

それでは次に、もう時間もありませんのでまとめてお聞きしたいと思うんですけれども、安心R住宅は、結局、新しい制度ですのでもさまざまな課題も出てくるかと思うんですけれども、そういった課題の一つに、これは売買ですから、やはり買手の方々も、住宅ローンだとかリフォームローンというのがついてくるというふうな可能性も大いにあるわけで、新しい制度ですので、金融機関はどのような連携を考えておられるのか。そしてまた、そういう課題、問題が出たときに、事業者としての指導監督をどういうふうな体制で具体的にやっていくのかをお聞かせいただけますでしょうか。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

まず、金融機関との連携でございます。

御指摘のとおり、既存住宅の流通を促進するためには、住宅の価値が市場で適切に評価されるところに、消費者に多様な住宅ローンが安定的に供給されるということが大変大切だというふうに思っております。

このため、良質な中古戸建て住宅が適切に評価される建物評価に関する指針の策定に加えまして、金融機関と住宅事業者や宅建業者が連携して、住宅ストックの維持向上、評価、流通、金融等を一体的に開発、普及し、良質な住宅ストックが適切に評価される市場の形成を促進する先導的な取組に対して支援をいたします。住宅ストック維持・向上促進事業を行っております。

具体的に申し上げますと、例えば相模原市緑区地域既存住宅リフォーム・改築推進協議会や名張中古住宅流通促進協議会におきまして、既存住宅の品質管理、維持管理について協議会で基準を設けて、これを満たす既存住宅については、この協

議会に参加している金融機関が住宅ローンの金利優遇等を行うといった取組も進められているところでございます。

また、国土交通省といたしまして、金融関係団体に対して、既存住宅向けの融資の審査や商品設計に際して、この安心R住宅制度を積極的に役立てていただくよう、文書によって要請をしているところでございます。

さらに、住宅金融支援機構においては、既存住宅の取得に対して、リフォーム費用も含めて長期固定金利の住宅ローンの供給を支援しております。取得する住宅の質が高い場合には金利の引下げも行っているところでございます。

こうした取組を通じて金融機関との連携を更に深めたいというふうに思っております。

また、次に、事業者の指導監督についてもお尋ねをいただきました。

御指摘のとおり、新たな制度を円滑に運営するためには、事業者の指導監督を適切に行うということが非常に大事だというふうに考えております。

本制度では、先ほど申し上げましたとおり、既存住宅の流通の円滑化に取り組み、構成員に対して指導監督や消費者からの相談等について十分なノウハウや経験を有している事業者団体が、構成員である事業者の活動を指導監督するという仕組みにしております。

具体的には、必要な体制や資力を有する一般社団法人等であることが登録の要件になっておりまして、構成員に対して研修等を実施する、あるいは住宅購入者からの相談へ対応する、また、個々の構成員に対して、標準の使用を許諾するに当たって必要な指導、助言、勧告ができる、また、事業者が勧告に従わない場合にあっては許諾の取消し又は除名するといったことを義務づけているところでございます。

また、各登録事業者団体に對しましては、国土交通大臣が住宅購入者の利益の保護のために必要な指導、助言、勧告等を行うことができる

○井上(英)委員　ありがとうございます。

では最後に、安心R住宅というのは、国交省が主導して中古住宅の見方、買い方というのを変えていくというような制度となり得る、そして、改善を重ねながら安全、安心なマイホーム購入に大きく貢献する制度になることを期待をいたしておりますが、中古住宅流通市場の活性化に向けて、大臣、一言お願いいたします。

既存住宅流通の促進は、空き家の利活用を図りその増加を抑制するだけでなく、若年・子育て世帯が住宅を取得しやすいとする、また、高齢者世帯が住みかえやすい環境の整備の観点からも、極めて重要と考えております。

○井上(英)委員 では、少し早いんですけれども、終わらせていただきます。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣石井啓一君。

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

こうした状況を踏まえ、低未利用地の集約等による利用の促進、地域コミュニティによる身の回りの公共空間の創出、都市機能の確保等の施策を総合的に講じる必要があります。

第一に、低未利用地の利用の促進を図るため、複效の土地や建物に一括して利用権等を設定する制度を創設するとともに、まちづくり会社等の都市再生推進法人の業務に、低未利用地の一時保有

第二に、身の回りの公共空間の創出を図るため、交流広場等の地域コミュニティが共同で整備、管理する施設についての協定制度を創設するとともに、都市計画の案の作成、意見の調整等を

第三に、都市機能の確保を図るため、都市計画で位置づけられた施設を官民連携により確実に整備するための協定制度を創設するとともに、都市機能誘導区域内における商業施設、医療施設等の休廃止に係る届出制度の創設等の措置を講ず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あります。
この法律案が速やかに成立いたしますよう、御

目次中「第三節 都市再生安全確保計画の作成等（第十九条の十三―第十九条の十八）」を「第三節 第四節

[illegible]

第五款 都市公園の占用の許可の特例(第六十二条の二)
第六款 歴史的風致維持向上計画の認定の申請手続の特例

第五款 休廃止の届出等(第百八条の二)

第六款 特定用途誘導地区(第百九条)

に改める。

第十九条の二第五項中「第五節」を「第六節」に改める。

第四十五条の十三第一項中「第十九条の十三第二項第二号」を「第十九条の十五第二項第二号」に改め、同条第三項中「以下」の下に「この節において」を加える。

第四十五条の十四第一項中「第十九条の十三第二項第二号」を「第十九条の十五第二項第二号」に改め、同条第三項中「以下」の下に「この節において」を加える。

第四十五条の十五第一項中「第十九条の十三第二項第二号」を「第十九条の十五第二項第二号」に改める。

第四十五条の二十一第一項中「第十九条の十三第二項第二号」を「第十九条の十五第二項第二号」に改め、同条第三項中「以下」の下に「この節において」を加える。

第四十七節を同章第八節とする。

第四十五条の二第二項第一号及び第三項中「以下」の下に「この節において」を加える。

第四十七節を同章第七節とする。

第三十七条の見出し中「都市再生事業」を「都市再生事業等」に改め、同条第一項中「を行おう」を「又は都市再生事業の施行に関連して必要となる公共施設施設の整備に関する事業（以下「都市再生事業等」という。）を行おう」に、「当該都市再生事業」を「当該都市再生事業等」に改め、同条第二項中「都市再生事業」を「都市再生事業等」に改める。

第四十五節第三款の款名中「都市再生事業」を「都市再生事業等」に改める。

第四十二条見出しを含む。、第四十三条の見出し及び同条第一項並びに第四十五条の見出し中「都市再生事業」を「都市再生事業等」に改める。

第四章中第五節を第六節とし、第四節を第五節とする。

第十九条の十八第一項中「第十九条の十三第二項第二号」を「第十九条の十五第二項第二号」に改める。

に改め、同条第二項中「第十九条の十三第五項」を「第十九条の十五第五項」に改め、第四章第三節中同条を第十九条の二十とする。

第十九条の十七第一項及び第二項中「第十九条の十三第二項第二号」を「第十九条の十五第二項第二号」に改め、同条第三項中「第十九条の十三第五項」を「第十九条の十五第五項」に改め、同条を第十九条の十九とする。

第十九条の十六第一項中「第十九条の十三第二項第二号」を「第十九条の十五第二項第二号」に改め、同条第三項中「第十九条の十三第五項」を「第十九条の十五第五項」に改め、同条を第十九条の十八とする。

第十九条の十五第一項及び第三項中「第十九条の十三第二項第二号」を「第十九条の十五第二項第二号」に改め、同条第四項中「第十九条の十三第五項」を「第十九条の十五第五項」に改め、同条を第十九条の十七とし、第十九条の十四を第十九条の十六とする。

第十九条の十三第二項第四号中「第十九条の十六第一項」を「第十九条の十八第一項」に改め、同条を第十九条の十五とする。

第四章第三節を同章第四節とし、同章第二節の次に次の一節を加える。

第三節 都市再生駐車施設配置計画の作成等

（都市再生駐車施設配置計画）

第十九条の十三 協議会は、都市再生緊急整備地域内の区域について、商業施設、業務施設その他の自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途の施設の集積の状況、当該施設の周辺における道路の交通の状況、公共交通機関の利用の状況その他の事情を勘案し、一般駐車施設（駐車施設（駐車場法（昭和三十三年法律第六十号）第二十条第一項に規定する駐車施設をいう。以下同じ。）のうち人の運送の用に供する自動車の駐車を主たる目的とするものをいう。）、荷さばき駐車施設（駐車施設のうち貨物の運送の用に供する自動車の駐

車及び貨物の積卸しを主たる目的とするものをいう。）、その他の駐車施設の種類の）に駐車施設を適切な位置及び規模で配置することが当該都市再生緊急整備地域の都市機能の増進を図るため必要であると認めるときは、地域整備方針に基づき、駐車施設の種類の）の配置に関する計画（以下「都市再生駐車施設配置計画」という。）を作成することができる。

2 都市再生駐車施設配置計画には、次に掲げる事項を記載するものとする。

一 都市再生駐車施設配置計画の区域（以下この節において「計画区域」という。）

二 駐車場法第二十條第一項若しくは第二項又は第二十條の二第一項に規定する者が設けるべき駐車施設の種類の並びに当該種類の）との駐車施設の位置及び規模に関する事項

3 都市再生駐車施設配置計画においては、前項第二号の駐車施設の位置については計画区域における安全かつ円滑な交通が確保されるように、同号の駐車施設の規模については計画区域における駐車施設の種類の）の需要が適切に充足されるように定めるものとする。

4 都市再生駐車施設配置計画は、国の関係行政機関等の長の全員の合意により作成するものとする。

5 協議会は、都市再生駐車施設配置計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表しななければならない。

6 第二項から前項までの規定は、都市再生駐車施設配置計画の変更について準用する。

（駐車施設の配置に係る駐車場法の特例）

第十九条の十四 都市再生駐車施設配置計画に記載された計画区域（駐車場法第二十條第一項の地区若しくは地域又は同条第二項の地区の区域内に限る。）内における同条第一項及び第二項並びに同法第二十條の二第一項の規定の適用については、同法第二十條第一項中「近隣商業地域内に」とあるのは「近隣商業地域内の計画区域（都市再生特別措置法第十九

条の十三第二項第一号に規定する計画区域をいう。以下同じ。）の区域内に」と、「その建築物又はその建築物の敷地内に」とあるのは「都市再生駐車施設配置計画（同条第一項に規定する都市再生駐車施設配置計画をいう。以下同じ。）に記載された同条第二項第二号に掲げる事項の内容に即して」と、「駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内の」とあるのは「計画区域の区域内の」と、同条第二項中「地区内」とあるのは「地区内の計画区域の区域内」と、同項及び同法第二十條の二第一項中「その建築物又はその建築物の敷地内に」とあるのは「都市再生駐車施設配置計画に記載された都市再生特別措置法第十九条の十三第二項第二号に掲げる事項の内容に即して」と、同項中「前条第一項の地区若しくは地域内又は同条第二項の地区内」とあるのは「前条第一項又は第二項の計画区域の区域内」と、「地区又は地域内の」とあり、及び「地区内の」とあるのは「計画区域の区域内の」とする。

第四十六條中第十九項を第二十項とし、第十五項から第十八項までを一項ずつ繰り下げ、同条第十四項中「もの及び」を「もの並びに」に改め、同項を同条第十五項とし、同条第十三項の次に次の一項を加える。

14 第二項第二号イ若しくはへに掲げる事業に関する事項又は同項第三号に掲げる事項には、歴史的風致維持向上施設（地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（平成二十年法律第四十号。以下「地域歴史的風致法」という。）第三條に規定する歴史的風致維持向上施設をいう。第六十二條の三第一項において同じ。）の整備に関する事業に関する事項を記載することができる。

第五十一條第一項中「第四十六條第十八項後段（同条第十九項）を「第四十六條第十九項後段（同条第二十項）に改める。

第五十七條の二第二項中「都市再生事業」を

「都市再生事業等」に改める。

第六十二条の二中「同条第十八項前段(同条第十九項を)同条第十九項前段(同条第二十項)に改め、第五章第三節中同条の次に次の一款を加える。

第六款 歴史的風致維持向上計画の認定の申請手続の特例

第六十二条の三 国土交通大臣は、第四十七条第一項の規定による都市再生整備計画(第四十六条第十四項に規定する事項が記載されたものに限る。)の提出(第三項において「都市再生整備計画の提出」という。)に併せて地域歴史的風致維持向上計画(同条第二項第三号に掲げる事項として歴史的風致維持向上施設整備事項(第四十六条第十四項に規定する事項に係る歴史的風致維持向上施設の整備に関する事項をいう。第三項において同じ。)が記載されたものに限る。)の認定の申請があった場合においては、遅滞なく、当該歴史的風致維持向上計画の写しを文部科学大臣及び農林水産大臣に送付するものとする。

2 文部科学大臣及び農林水産大臣が前項の規定による歴史的風致維持向上計画の写しの送付を受けたときは、当該歴史的風致維持向上計画について、文部科学大臣及び農林水産大臣に対する地域歴史的風致維持向上計画の認定による認定の申請があったものとみなす。

3 前二項の規定は、都市再生整備計画の提出に併せて地域歴史的風致維持向上計画の認定による歴史的風致維持向上計画の変更の認定の申請(地域歴史的風致維持向上計画第二項第三号に掲げる事項として歴史的風致維持向上施設整備事項を記載する変更に係るものに限る。)があった場合について準用する。この場合において、前項中「第五条第一項の規定による認定の申請」とあるのは、「第七条第一項の規定による変更の認定の申請」と読み替

えるものとする。

第七十三条第一項中「第四十六条第十四項を」
「第四十六条第十五項」に改め、同条第二項中「前章第六節を」前章第七節に、「第四十六条第十四項を」第四十六条第十五項に改める。

第七十四条第一項中「第四十六条第十五項を」
「第四十六条第十六項」に改め、「所有者(以下」
の下に「この節において」を加える。

第七十五条第二号中「第四十六条第十五項を」
「第四十六条第十六項」に改める。

第八十条の二第一項及び第三項第一号中「第
四十六條第十六項」を「第四十六條第十七項」に
改める。

第八十一条第五項第二号中「(昭和三十三年法
律第六十六号)を削り、同項第三号中「(駐車場法
第二十條第一項に規定する駐車施設をいう。以下
この号において同じ。)」を削り、同条第十六
項中「第十四項を」第十七項に改め、同項を同
条第十九項とし、同条第十五項を第十八項と
し、第八項から第十四項までを三項ずつ繰り下
げ、第七項の次に次の三項を加える。

8 第二項第五号に掲げる事項には、居住誘導
区域又は都市機能誘導区域のうち、レクリ
エーションの用に供する広場、地域における
催しに関する情報を提供するための広告塔、
良好な景観の形成又は風致の維持に寄与する
並木その他のこれらの区域における居住者、
来訪者又は滞在者の利便の増進に寄与する施
設等であつて、居住誘導区域にあつては住宅
の、都市機能誘導区域にあつては誘導施設の
立地の誘導の促進に資するもの(以下「立地誘
導促進施設」という。)の配置及び利用の状況
その他の状況からみて、これらの区域内の一
団の土地の所有者及び借地権等を有する者
(土地区画整理法第九十八條第一項の規定に
より仮換地として指定された土地にあつて
は、当該土地に対応する従前の土地の所有者
及び借地権等を有する者)による立地誘導促
進施設の一體的な整備又は管理が必要となる

と認められる区域並びに当該立地誘導促進施
設の一體的な整備又は管理に関する事項を記
載することができる。

9 第二項第五号に掲げる事項には、居住誘導
区域にあつては住宅の、都市機能誘導区域に
あつては誘導施設の立地及び立地の誘導を図
るための低未利用土地の利用及び管理に関す
る指針(以下「低未利用土地利用等指針」とい
う。)に関する事項を記載することができる。

10 前項の規定により立地適正化計画に低未利
用土地利用等指針に関する事項を記載すると
きは、併せて、居住誘導区域又は都市機能誘
導区域のうち、低未利用土地が相当程度存在
する区域で、当該低未利用土地利用等指針に
即した住宅又は誘導施設の立地又は立地の誘
導を図るための土地(国又は地方公共団体が
所有する土地で公共施設の用に供されている
もの、農地その他の国土交通省令で定める土
地を除く。第五節において同じ。)及び当該土
地に存する建物についての権利設定等(地上
権、賃借権若しくは使用貸借による権利の設
定若しくは移転又は所有権の移転をいう。以
下同じ。)を促進する事業(以下「低未利用土地
権利設定等促進事業」という。)を行う必要が
あると認められる区域(以下「低未利用土地権
利設定等促進事業区域」という。)並びに当該
低未利用土地権利設定等促進事業に関する事
項を記載することができる。

第八十二条中「同条第十五項(同条第十六項」
を「同条第十八項(同条第十九項)に改める。
第八十六条第二項中「都市再生事業」を「都市
再生事業等」に改める。

第九十四条第一項中「地域における歴史的風
致の維持及び向上に関する法律(平成二十年法
律第四十号。以下「地域歴史的風致法」とい
う。)」を「地域歴史的風致法」に改める。

第二百五条に見出しとして「(施行地区内の権利
者の全ての同意を得た場合における換地の決
定)」を付し、同条中「この条において」を削り、

「施行地区」の下に「(以下「施行地区」という。)」
を加え、第六章第三節第二款中同条の次に次の
三条を加える。

(誘導施設整備区)

第二百五条の二 立地適正化計画に記載された土
地区画整理事業であつて都市機能誘導区域を
その施行地区に含むもののうち、建築物等の
敷地として利用されていない宅地(土地区画
整理法第二条第六項に規定する宅地をいう。
以下同じ。)又はこれに準ずる宅地が相当程度
存在する区域内において施行されるものの事
業計画においては、当該施行地区内の宅地の
うち次条第一項の申出が見込まれるものにつ
いての換地の地積の合計が、当該都市機能誘
導区域に係る誘導施設を有する建築物を整備
するのに必要な地積とおおむね等しいか又は
これを超えると認められる場合に限り、国土
交通省令で定めるところにより、当該都市機
能誘導区域内の土地の区域であつて、当該建
築物の用に供すべきもの(以下「誘導施設整備
区」という。)を定めることができる。

(誘導施設整備区への換地の申出等)
第二百五条の三 前条の規定により事業計画にお
いて誘導施設整備区が定められたときは、施
行地区内の宅地の所有者は、施行者に対し、
国土交通省令で定めるところにより、換地計
画において当該宅地についての換地の誘導施
設整備区内に定めるべき旨の申出をすること
ができる。

2 前項の申出は、次に掲げる要件のいずれに
も該当するものでなければならない。
一 当該申出に係る宅地が建築物等の敷地と
して利用されていないものであること又は
これに準ずるものとして規準、規約、定款
若しくは施行規程で定めるものであること
と。

二 当該申出に係る宅地に地上権、永小作
権、賃借権その他の当該宅地を使用し、又
は収益することができる権利(誘導施設を

有する建築物の所有を目的とする地上権及び賃借権並びに地役権を除く。が存しないこと。

三 当該申出に係る宅地について誘導施設を有する建築物の所有を目的とする地上権又は賃借権を有する者があるときは、その者の同意が得られていること。

3 第一項の申出は、次の各号に掲げる場合の区分に応じ、当該各号に定める公告があった日から起算して六十日以内に行わなければならない。

一 事業計画が定められた場合 土地区画整理法第七十六条第一項各号に掲げる公告（事業計画の変更の公告又は事業計画の変更についての認可の公告を除く。）

二 事業計画の変更により新たに誘導施設整備区が定められた場合 当該事業計画の変更の公告又は当該事業計画の変更についての認可の公告

三 事業計画の変更により従前の施行地区外の土地が新たに施行地区に編入されたことに伴い誘導施設整備区の面積が拡張された場合 当該事業計画の変更の公告又は当該事業計画の変更についての認可の公告

4 施行者は、第一項の申出があった場合において、前項の期間の経過後遅滞なく、第二号に該当すると認めるときは当該申出に係る宅地の全部を換地計画においてその宅地についての換地を誘導施設整備区内に定められるべき宅地として指定し、第二号に該当すると認めるときは当該申出に係る宅地の一部を換地計画においてその宅地についての換地を誘導施設整備区内に定められるべき宅地として指定し、他の宅地について申出に応じない旨を決定し、第三号に該当すると認めるときは当該申出に係る宅地の全部について申出に応じない旨を決定しなければならない。

一 換地計画において、当該申出に係る宅地の全部についての換地の地積が誘導施設整備

備区的面積と等しいこととなる場合

二 換地計画において、当該申出に係る宅地の全部についての換地の地積が誘導施設整備区的面積を超えることとなる場合

三 換地計画において、当該申出に係る宅地の全部についての換地の地積が誘導施設整備区的面積に満たないこととなる場合

5 施行者は、前項の規定による指定又は決定をしたときは、遅滞なく、第一項の申出をした者に対し、その旨を通知しなければならない。

6 施行者は、第四項の規定による指定をしたときは、遅滞なく、その旨を公告しなければならない。

7 施行者が土地区画整理法第十四条第一項の規定により設立された土地区画整理組合である場合においては、最初の役員が選挙され、又は選任されるまでの間は、第一項の申出は、同条第一項の認可を受けた者が受理するものとする。

（誘導施設整備区への換地）

第五款 休廃止の届出等

第六款 次の次に次の一款を加える。

第七款 休廃止の届出等

2 市町村長は、前項の規定による届出があった場合において、新たな誘導施設の立地又は立地の誘導を図るため、当該休止し、又は廃止しようとする誘導施設を有する建築物を有

効に活用する必要があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該建築物の存置その他の必要な助言又は勧告をすることができ、

第六百九条第一項及び第六百九条第三項第一号中「第六百九条第八項」を「第六百九条第十一項」に改める。

第六百九条第四項を同章第六節とし、同章第三節の次に次の二節を加える。

第四節 立地誘導促進施設協定

（立地誘導促進施設協定の締結等）

第六百九条の二 立地適正化計画に記載された第八十一条第八項に規定する区域内の一団の土地の所有者及び借地権等を有する者（土地区画整理法第九十八条第一項の規定により仮換地として指定された土地にあつては、当該土地に対応する従前の土地の所有者及び借地権等を有する者。以下「土地所有者等」という。）は、その全員の合意により、立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する協定以下「立地誘導促進施設協定」という。）を締結することができる。ただし、当該土地（同法第九十八条第一項の規定により仮換地として指定された土地にあつては、当該土地に対応する従前の土地）の区域内に借地権等の目的となつて土地がある場合においては、当該借地権等の目的となつて土地の所有者の合意を要しない。

2 立地誘導促進施設協定においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 立地誘導促進施設協定の目的となる土地の区域（以下この節において「協定区域」という。）並びに立地誘導促進施設の種類及び位置

二 次に掲げる立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する事項のうち、必要なもの

イ 前号の立地誘導促進施設の概要及び規模

ロ 前号の立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理の方法

ハ その他立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する事項

三 立地誘導促進施設協定の有効期間

四 立地誘導促進施設協定に違反した場合の措置

3 第四節第七節（第四十五条の二第一項及び第二項を除く。）の規定は、立地誘導促進施設協定について準用する。この場合において、同条第三項中「前項各号」とあるのは「第六百九条の二第二項各号」と、同項及び第四十五条の十一第一項中「都市再生緊急整備地域」とあるのは「第八十一条第八項の規定により立地適正化計画に記載された区域」と、第四十五条の二第三項中「協定区域」とあるのは「協定区域（第六百九条の二第二項第一号に規定する協定区域をいう。以下この節において同じ。）」と、「都市再生歩行者経路」とあるのは「立地誘導促進施設第八十一条第八項に規定する立地誘導促進施設をいう。以下この節において同じ。）の一体的な」と、「土地所有者等」とあるのは「土地所有者等（第六百九条の二第一項に規定する土地所有者等をいう。以下この節において同じ。）」と、第四十五条の四第一項第三号中「第四十五条の二第二項各号」とあるのは「第六百九条の二第二項各号」と、同項第四号中「都市再生緊急整備地域の地域整備方針」とあるのは「第八十一条第八項の規定により立地適正化計画に記載された立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する事項」と、第四十五条の七及び第四十五条の十中「第四十五条の二第一項」とあるのは「第六百九条の二第一項」と、第四十五条の十一第一項及び第二項中「都市再生歩行者経路」とあるのは「立地誘導促進施設協定の一体的な」と読み替へるものとする。

（立地誘導促進施設協定への参加のあつせん）

第六百九条の三 協定区域内の土地に係る土地所

有者等（当該立地誘導促進施設協定の効力が及ばない者を除く。）は、前条第三項において準用する第四十五条の二第三項に規定する協定区域隣接地の区域内の土地に係る土地所有者等に対し当該立地誘導促進施設協定への参加を求めた場合においてその参加を承諾しない者があるときは、当該協定区域内の土地に係る土地所有者等の全員の合意により、市町村長に対し、その者の承諾を得るために必要であつてせんを行うべき旨を申請することができ

2 市町村長は、前項の規定による申請があつた場合において、当該協定区域隣接地の区域内の土地に係る土地所有者等の当該立地誘導促進施設協定への参加が前条第三項において準用する第四十五条の四第一項各号（第一号を除く。次条第一項において同じ。）に掲げる要件に照らして相当であり、かつ、当該立地誘導促進施設協定の内容からみてその者に対し参加を求めることが特に必要であると認めるときは、あつてせんを行うことができる。

（立地誘導促進施設協定の認可の取消）

第九十九条の四 市町村長は、第九十九条の二第三項において準用する第四十五条の二第四項、第四十五条の五第一項又は第四十五条の十一第一項の認可をした後において、当該認可に係る立地誘導促進施設協定の内容が第九十九条の二第三項において準用する第四十五条の四第一項各号に掲げる要件のいずれかに該当しなくなつたときは、当該立地誘導促進施設協定の認可を取り消すものとする。

2 市町村長は、前項の規定による取消しをしたときは、速やかに、その旨を、協定区域内の土地に係る土地所有者等（当該立地誘導促進施設協定の効力が及ばない者を除く。）に通知するとともに、公告しなければならない。

第五節 低未利用土地権利設定等促進計画等

（低未利用土地の利用及び管理に関する市町

村の援助等）

第九十九条の五 第八十一条第九項の規定により立地適正化計画に低未利用土地利用等指針に関する事項が記載されているときは、市町村は、当該低未利用土地利用等指針に即し、居住誘導区域又は都市機能誘導区域内の低未利用土地の所有者等に対し、住宅又は誘導施設の立地及び立地の誘導を図るために必要な低未利用土地の利用及び管理に関する情報の提供、指導、助言その他の援助を行うものとする。

2 市町村は、前項の援助として低未利用土地の利用の方法に関する提案又はその方法に関する知識を有する者の派遣を行うため必要があると認めるときは、都市計画法第七十五条の五第一項の規定により指定した都市計画協力団体に必要な協力を要請することができる。

3 市町村長は、立地適正化計画に記載された居住誘導区域又は都市機能誘導区域内の低未利用土地の所有者等が当該低未利用土地利用等指針に即した低未利用土地の管理を行わなため、悪臭の発生、堆積した廃棄物、廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和四十五年法律第三十七号）第二条第一項に規定する廃棄物をいう。）の飛散その他の事由により当該低未利用土地の周辺の地域における住宅又は誘導施設の立地又は立地の誘導を図る上で著しい支障が生じていると認めるときは、当該所有者等に対し、当該低未利用土地利用等指針に即した低未利用土地の管理を行うよう勧告することができる。

（低未利用土地権利設定等促進計画の作成）

第九十九条の六 市町村は、立地適正化計画に記載された低未利用土地権利設定等促進事業区域内の土地及び当該土地に存する建築物を対象として低未利用土地権利設定等促進事業を行うおとるときは、当該低未利用土地権利設定等促進事業に関する計画（以下「低未利用土

地権利設定等促進計画」という。）を作成することができる。

2 低未利用土地権利設定等促進計画において、第一号から第五号までに掲げる事項を記載するものとする。第六号に掲げる事項を記載することができる。

一 権利設定等を受ける者の氏名又は名称及び住所

二 前号に規定する者が権利設定等を受ける土地の所在、地番、地目及び面積又は建築物の所在、家屋番号、種類、構造及び床面積

三 第一号に規定する者に前号に規定する土地又は建築物について権利設定等を行う者の氏名又は名称及び住所

四 第一号に規定する者が設定又は移転を受ける地上権、賃借権又は使用貸借による権利の種類、内容（土地又は建築物の利用目的を含む。）、始期又は移転の時期及び存続期間又は残存期間並びに当該設定又は移転を受ける権利が地上権又は賃借権である場合にあつては地代又は借賃及びその支払の方法

五 第一号に規定する者が移転を受ける所有権の移転の後における土地又は建築物の利用目的並びに当該所有権の移転の時期並びに移転の対価及びその支払の方法

六 その他権利設定等に係る法律関係に関する事項として国土交通省令で定める事項

3 低未利用土地権利設定等促進計画は、次に掲げる要件に該当するものでなければならぬ。

一 低未利用土地権利設定等促進計画の内容が立地適正化計画に記載された第八十一条第十項に規定する低未利用土地権利設定等促進事業に関する事項に適合するものであること。

二 低未利用土地権利設定等促進計画において、居住誘導区域にあつては住宅又は住宅の立地の誘導の促進に資する施設等の、都

市機能誘導区域にあつては誘導施設又は誘導施設の立地の誘導の促進に資する施設等の整備を図るため行う権利設定等又はこれと併せて行う当該権利設定等を円滑に推進するために必要な権利設定等が記載されていること。

三 前項第二号に規定する土地ごとに、同項第一号に規定する者並びに当該土地について所有権、地上権、質権、賃借権、使用貸借による権利又はその他の使用及び収益を目的とする権利を有する者の全ての同意が得られていること。

四 前項第二号に規定する建物ごとに、同項第一号に規定する者、当該建物について所有権、質権、賃借権、使用貸借による権利又はその他の使用及び収益を目的とする権利を有する者並びに当該建物について先取特権若しくは抵当権の登記、仮登記、買戻しの特約その他権利の消滅に関する事項の定め（の登記又は処分の制限の登記に係る権利を有する者の全ての同意が得られていること）。

五 前項第二号に規定する土地に定着する物件（同号に規定する建築物を除く。）ごとに、当該物件について所有権、質権、賃借権、使用貸借による権利又はその他の使用及び収益を目的とする権利を有する者並びに当該物件について先取特権若しくは抵当権の登記、仮登記、買戻しの特約その他権利の消滅に関する事項の定め（の登記又は処分の制限の登記に係る権利を有する者の全ての同意が得られていること）。

六 前項第一号に規定する者が、権利設定等が行われた後において、同項第二号に規定する土地又は建築物を同項第四号又は第五号に規定する土地又は建築物の利用目的に即して適正かつ確実に利用することができること認められること。

（低未利用土地権利設定等促進計画の作成の

要請

第百九条の七 立地適正化計画に記載された低
未利用土地権利設定等促進事業区域内の土地
又は当該土地に存する建物について地上権、
賃借権、使用貸借による権利又は所有権を有
する者及び当該土地又は建物について権利設
定等を受けようとする者は、その全員の合意
により、前条第二項各号に掲げる事項を内容
とする協定を締結した場合において、同条第
三項第三号から第五号までに規定する者の全
ての同意を得たときは、国土交通省令で定め
るところにより、その協定の目的となってい
る土地又は建物につき、低未利用土地権利設
定等促進計画を作成すべきことを市町村に対
し要請することができる。

(低未利用土地権利設定等促進計画の公告)

第百九条の八 市町村は、低未利用土地権利設
定等促進計画を作成したときは、国土交通省
令で定めるところにより、遅滞なく、その旨
を公告しなければならない。

(公告の効果)

第百九条の九 前条の規定による公告があつた
ときは、その公告があつた低未利用土地権利
設定等促進計画の定めるところによつて地上
権、賃借権若しくは使用貸借による権利が設
定され、若しくは移転し、又は所有権が移転
する。

(登記の特例)

第百九条の十 第百九条の八の規定による公告
があつた低未利用土地権利設定等促進計画に
係る土地又は建物の登記については、政令

で、不動産登記法(平成十六年法律第百二十
三号)の特例を定めることができる。

(勧告)

第百九条の十一 市町村長は、権利設定等を受
けた者が低未利用土地権利設定等促進計画に
記載された土地又は建物の利用目的に従つて
土地又は建物を利用していないと認めるとき
は、当該権利設定等を受けた者に對し、相当
の期限を定めて、当該利用目的に従つて土地
又は建物を利用すべきことを勧告することが
できる。

(低未利用土地等に関する情報の利用等)

第百九条の十二 市町村長は、この節の規定の
施行に必要な限度で、その保有する低未利用
土地及び低未利用土地に存する建物に関する
情報を、その保有に当たつて特定された利用
の目的以外の目的のために内部で利用するこ
とができる。

2 市町村長は、この節の規定の施行のため必
要があると認めるときは、関係地方公共団体
の長に對して、低未利用土地及び低未利用土
地に存する建物に関する情報の提供を求める
ことができる。

第百九条第一号二を同号ホとし、同号ハの
次に次のように加える。

ニ 立地適正化計画に記載された居住誘導
区域又は都市機能誘導区域内における低
未利用土地の利用又は管理に関する事業

(都市計画法の一部改正)

第二条 都市計画法昭和四十三年法律第百五
の一部を次のように改正する。

第十二条の十一中「ほか」の下に、「市街地の
環境を確保しつつ」を、「促進」の下に「都市機
能の増進と」を加え、「含み、自動車のみの交通
の用に供するもの及び自動車の沿道への出入り
ができない高架その他の構造のものに限る」を
「含む」に改める。

第二十一条の二第一項中「次項」の下に「及び
第七十五条の九第一項」を加える。

第五十八条の四の見出しを「土地所有者等の
責務等」に改め、同条第一項中「遊休土地転換
利用促進地区内の」の下に「土地に係る土地所有
者等(」を、「有する者」の下に「をいう。以下同
じ。」を加え、「土地の」を「遊休土地転換利用促
進地区内の土地の」に改め、同条第二項中「につ
いて所有権又は地上権その他の使用若しくは収
益を目的とする権利を有する者」を「に係る土地
所有者等」に改める。

第七章を第九章とし、第六章を第八章とし、
第五章を第七章とし、第四章の次に次の二章を
加える。

第五章 都市施設等整備協定

(都市施設等整備協定の締結等)

第七十五条の二 都道府県又は市町村は、都市
計画(都市施設、地区施設その他の国土交通
省令で定める施設(以下この項において「都市
施設等」という。))の整備に係るものに限る。
の案を作成しようとする場合において、当該
都市計画に係る都市施設等の円滑かつ確実な
整備を図るため特に必要があると認めるとき
は、当該都市施設等の整備を行うと見込まれ
る者(第七十五条の四において「施設整備予定
者」という。))との間において、次に掲げる事
項を定めた協定(以下「都市施設等整備協定」
という。)を締結することができる。

一 都市施設等整備協定の目的となる都市施
設等(以下この項において「協定都市施設
等」という。))

二 協定都市施設等の位置、規模又は構造
三 協定都市施設等の整備の実施時期

四 次に掲げる事項のうち必要なもの

イ 協定都市施設等の整備の方法

ロ 協定都市施設等の用途の変更の制限そ
の他の協定都市施設等の存置のための行
為の制限に関する事項

ハ その他協定都市施設等の整備に関する
事項

五 都市施設等整備協定に違反した場合の措
置

2 都道府県又は市町村は、都市施設等整備協
定を締結したときは、国土交通省令で定め
るところにより、その旨を公告し、かつ、当該
都市施設等整備協定の写しを当該都道府県又
は市町村の事務所に備えて公衆の縦覧に供し
なければならない。

(都市施設等整備協定に従つた都市計画の案
の作成等)

第七十五条の三 都道府県又は市町村は、都市
施設等整備協定を締結したときは、当該都市
施設等整備協定において定められた前条第一
項第二号に掲げる事項に従つて都市計画の案
を作成して、当該都市施設等整備協定におい
て定められた同項第三号に掲げる事項を勘案
して適当な時期までに、都道府県都市計画審
議会(市町村都市計画審議会が置かれている
市町村にあつては、当該市町村都市計画審議
会。次項において同じ。)に付議しなければな
らない。

2 都道府県又は市町村は、前項の規定により
都市計画の案を都道府県都市計画審議会に付
議しようとするときは、当該都市計画の案に
併せて、当該都市施設等整備協定の写しを提
出しなければならない。

(開発許可の特例)

第七十五条の四 都道府県又は市町村は、都市
施設等整備協定に第七十五条の二第一項第四
号イに掲げる事項として施設整備予定者が行
う開発行為(第二十九条第一項各号に掲げる
ものを除き、第三十二条第一項の同意又は同

条第二項の規定による協議を要する場合にあっては、当該同意が得られ、又は当該協議が行われているものに限る。に關する事項を定めようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、第二十九条第一項の許可の権限を有する者に協議し、その同意を得ることができる。

2 前項の規定による同意を得た事項が定められた都市施設等整備協定が第七十五条の第二項の規定により公告されたときは、当該公告の日当該事項に係る施設整備予定者に対する第二十九条第一項の許可があつたものとみなす。

第六章 都市計画協力団体
(都市計画協力団体の指定)

第七十五条の五 市町村長は、次条に規定する業務を適正かつ確実に行うことができると認められる法人その他これに準ずるものとして国土交通省令で定める団体を、その申請により、都市計画協力団体として指定することができる。

2 市町村長は、前項の規定による指定をしたときは、当該都市計画協力団体の名称、住所及び事務所の所在地を公示しなければならない。

3 都市計画協力団体は、その名称、住所又は事務所の所在地を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を市町村長に届け出なければならない。

4 市町村長は、前項の規定による届出があつたときは、当該届出に係る事項を公示しなければならない。

(都市計画協力団体の業務)

第七十五条の六 都市計画協力団体は、当該市町村の区域内において、次に掲げる業務を行うものとする。

一 当該市町村がする都市計画の決定又は変更に關し、住民の土地利用に関する意向その他の事情の把握、都市計画の案の内容と

なるべき事項の周知その他の協力を行うこと。

二 土地所有者等に対し、土地利用の方法に關する提案、土地利用の方法に關する知識を有する者の派遣その他の土地の有効かつ適切な利用を図るために必要な援助を行うこと。

三 都市計画に關する情報又は資料を収集し、及び提供すること。

四 都市計画に關する調査研究を行うこと。

五 都市計画に關する知識の普及及び啓発を行うこと。

六 前各号に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。

(監督等)

第七十五条の七 市町村長は、前条各号に掲げる業務の適正かつ確実な実施を確保するため必要があると認めるときは、都市計画協力団体に對し、その業務に關し報告をさせることができる。

2 市町村長は、都市計画協力団体が前条各号に掲げる業務を適正かつ確実に実施していないと認めるときは、当該都市計画協力団体に對し、その業務の運営の改善に關し必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

3 市町村長は、都市計画協力団体が前項の規定による命令に違反したときは、その指定を取り消すことができる。

4 市町村長は、前項の規定により指定を取り消したときは、その旨を公示しなければならない。

(情報の提供等)

第七十五条の八 国土交通大臣又は市町村長は、都市計画協力団体に對し、その業務の実施に關し必要な情報の提供又は指導若しくは助言をするものとする。

(都市計画協力団体による都市計画の決定等の提案)
第七十五条の九 都市計画協力団体は、市町村

に對し、第七十五条の六各号に掲げる業務の実施を通じて得られた知見に基づき、当該市町村の区域内の一定の地区における当該地区の特性に応じたまちづくりの推進を図るために必要な都市計画の決定又は変更をすることを提案することができる。この場合においては、当該提案に係る都市計画の素案を添えなければならない。

2 第二十一条の二第三項及び第二十一条の三から第二十一条の五までの規定は、前項の規定による提案について準用する。

(都市計画協力団体の市町村による援助への協力)
第七十五条の十 都市計画協力団体は、市町村から都市再生特別措置法第九十九条の五第二項の規定による協力の要請を受けたときは、当該要請に応じ、低未利用土地(同法第四十六条第十七項に規定する低未利用土地をいう。)の利用の方法に關する提案又はその方法に關する知識を有する者の派遣に關し協力するものとする。

(建築基準法の一部改正)
第三条 建築基準法(昭和二十五年法律第二百一十号)の一部を次のように改正する。
第四十三条第一項第二号中「高架の道路その他の道路であつて自動車の沿道への出入りができない構造のものとして政令で定める基準に該当するもの(第四十四条第一項第三号において「特定高架道路等」という。)で、」を削り、「同号において同じ。内のものを」内の道路に改める。

第四十四条第一項第三号中「地区計画の区域内の自動車のみ交通の用に供する道路又は特定高架道路等」を第四十三条第一項第二号の道路に改め、「当該の下に「道路に係る」を加える。
(都市開発資金の貸付けに關する法律の一部改正)
正) 第四条 都市開発資金の貸付けに關する法律(昭和

和四十一年法律第二十号)の一部を次のように改正する。

第一条第四項第四号中「前三号」を「前各号」に改め、同号を同項第五号とし、同項第三号を同項第四号とし、同項第二号の次に次の一号を加える。

三 都市再生特別措置法(平成十四年法律第二十二号)第二百五条の二の規定による誘導施設整備区が事業計画において定められている土地区画整理事業で、施行地区の面積、公共施設の種別及び規模等が政令で定める基準に適合するものを施行する個人施行者、土地区画整理組合又は区画整理会社に対する当該土地区画整理事業に要する費用で政令で定める範囲内のものに充てたるための無利子の資金の貸付け
第一条第五項中「第三号」を「第四号」に改め、同条第六項中「(平成十四年法律第二十二号)」を削る。

第二条第五項の表の一の項から三の項までの規定中「第三号」を「第四号」に改め、同表の四の項中「前条第四項第四号」を「前条第四項第五号」に改める。

附 則
(施行期日)
1 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(政令への委任)
2 この法律の施行に關し必要な経過措置は、政令で定める。

(検討)
3 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、第一条から第三条までの規定による改正後の規定の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

(首都直下地震対策特別措置法の一部改正)
4 首都直下地震対策特別措置法(平成二十五年

法律第八十八号の一部を次のように改正する。
第二十条中「第十九条の十三第一項」を「第十九条の十五第一項」に、「第十九条の十五から第十九条の十八まで」を「第十九条の十七から第十九条の二十まで」に、「第十九条の十五第一項」を「第十九条の十七第一項」に、「第十九条の十三第二項第二号」を「第十九条の十五第二項第二号」に、「第十九条の十三第五項」を「第十九条の十五第五項」に、「第十九条の十六第一項」を「第十九条の十八第一項」に、「第十九条の十七第一項」を「第十九条の十九第一項」に、「第十九条の十八第一項」を「第十九条の二十第一項」に改める。

理由

低未利用土地の有効かつ適切な利用を促進するとともに地域の実情に応じた市街地の整備を一層推進することにより、都市の再生を図るため、低未利用土地の利用及び管理に関する指針を立地適正化計画の記載事項とし、都市機能誘導区域に誘導施設の立地を誘導するための土地区画整理事業の特例を創設するとともに、都市計画協力団体の指定等の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成三十年四月十九日印刷

平成三十年四月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

F